Ákvörðun 33/2023
Bindi 1

1

Samantekt

Yfirlit yfir helstu atvik samráðsins

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

SAMANTEKT 3

A. Rannsóknin - málsmeðferð 3

B. Brotin – ólögmætt samráð 6

C. Brot á EES-samningnum 12

D. Röng, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhending 12

E. Viðurlög 13

F. Ákvörðunarorð og aðgerðir 14

G. Framsetning ákvörðunar 14

HELSTU ATVIK SAMRÁÐSINS 17

A. ÁBENDINGAR VIÐSKIPTAVINA 18

B. ATVIK FRAM TIL 2008 19

C. UNDIRBÚNINGUR AUKINS ÓLÖGMÆTS SAMRÁÐS 20
C.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008 20
C.2. 20. maí til 6. júní 2008 22

D. FUNDUR ÆÐSTU STJÓRNENDA SAMSKIPA OG EIMSKIPS 6. JÚNÍ 2008 24
D.1. Glærukynning útbúin sunnudaginn 8. júní 2008 25
D.2. Ákveðið að hefja verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni – ábyrgðarsvið lykilstjórnenda 26

E. AUKNU SAMRÁÐI HRINT Í FRAMKVÆMD Á SÍÐARI HLUTA ÁRSINS 2008 29
E.1. Fundir og samtöl í Hollandi og á Íslandi í júní og júlí 2008 30
E.2. Æðstu stjórnendur hittast aftur 25. júlí 2008 33
E.3. Eimskip takmarkar flutningsgetu 36
E.4. Fundir stjórnenda og verulegar verðhækkanir í ágúst 2008 37
E.5. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips 41
E.6. *„Stóru málin“* hjá forstjóra Samskipa og verkefnalisti forstjóra Eimskips 41
E.7. Samskipti stjórnenda landflutninga í september og október 2008 44
E.8. Samskipti stjórnenda sjóflutninga í september og október 2008 47
E.9. Eimskip sendir Alcoa tilboð 24. október 2008 54
E.10. Flutningsgeta takmörkuð og verð hækkað gagnvart Alcoa í nóvember 2008 55
E.11. Frystur fiskur, Færeyjar og Containerships 59
E.12. Verðhækkanir og frekari samskipti til og með janúar 2009 62

F. *„FRIÐURINN“* 2009 – 2012 77
F.1. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini og áhersla á að hækka eða halda uppi verði 77
F.2. Gjörólík viðbrögð við efnahagsörðugleikum á Íslandi og í nágrannaríkjum 82
F.3. Markaðsskiptingin í framkvæmd 85
F.3.1. Ekki reyna við IKEA heldur hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum 85
F.3.2. Aðföng: Samskip gæta þess að hindra ekki verðhækkun hjá Eimskip 86
F.3.3. Promens: *„Svínsálagning“* hjá Samskipum og Eimskip *„ruggar ekki bátnum“* 87
F.3.4. Norðlenska: Markaðsskipting virt og verð hækkað 88
F.3.5. German Seafrozen Fish: Eimskip fer ekki í *„leðjuslag“* við Samskip 88
F.3.6. Ölgerðin: Samskip setja fram sýndartilboð og *„keppnin“* 88
F.3.7. Vífilfell: Nýr keppinautur raskar jafnvægi en markaðsskipting virt 89
F.3.8. Ögurvík: Flutningsmiðlari verður var við *„vopnahlé“* 91
F.3.9. ÍSAM og Innnes: *„vera harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn og frekar upp“* 91
F.3.10. Askja: Eimskip beitir *„vertu á vappi trykkinu“* 94

F.3.11. Norðurál og Elkem: Markaðsskipting virt og verð hækkað 94
F.3.12. Húsamiðjan: „*Hrikalegar*“ og „*sjokkerandi*“ verðhækkanir Samskipa 95
F.3.13. Rúmfatalagerinn: Eimskip gerir Samskipum kleift að hækka verð 96
F.3.14. Forstjóri Samskipa sagður „*skít-stressaður*“ yfir áhuga Búr 97
F.4. Aðrar birtingarmyndir á „*friðnum*“ og samráðinu 97
F.4.1. Aðeins ógn frá „*sjóræningjum*“ og „*einyrkjum*“ 97
F.4.2. Hækka verð á íslenska viðskiptavini 98
F.4.3. „*those idiots at TVG*“ 99
F.4.4. „*ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir*“ 100
F.4.5. „*our lucrative Iceland trade*.“ 100
F.4.6. Íslenski flutningamarkaðurinn sagður „*voða kósy*“ 102
F.4.7. „*Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn*“ 103

G. DREGUR ÚR MARKAÐSSKIPTINGU OG VERÐSAMRÁÐI 103

H. ANNAÐ SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013 105
H.1. Samráð í sjóflutningum 105
H.2. Samráð í landflutningum 105
H.3. Gámasamstarf 106
H.4. Samráð í skipaafgreiðslu 106

I. BROT GEGN SKYLDU TIL AÐ VEITA SANNAR OG FULLNÆGJANDI UPPLÝSINGAR .. 107

SAMANTEKT

1. Með ákvörðun þessari er lokið rannsókn á brotum Samskipa á banni við ólögmætu samráði keppinauta. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með alvarlegum hætti brotið gegn banni 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins við ólögmætu samfelldu samráði á árunum 2008 til 2013 (megin rannsóknartímabil), auk þess sem tiltekin brot hafi átt sér stað fyrir þann tíma. Þá er það niðurstaða eftirlitsins að Samskip hafi við rannsókn málsins brotið með alvarlegum hætti gegn 19. gr. samkeppnislaga með rangri, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhendingu. Er Samskipum hf. og Samskipum Holding B.V. gerð stjórnvaldssekt vegna þessara brota, samanlagt að fjárhæð 4,2 milljörðum króna

2. Rannsóknin tók upphaflega til Samskipa og Eimskips. Rannsókn á brotum Eimskips lauk í júní 2021, með sátt sem fyrirtækið gerði við Samkeppniseftirlitið. Með sáttinni viðurkennir Eimskip *„að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins*" (bann við ólögmætu samráði). Með sáttinni skuldbindur Eimskip sig til tiltekinna aðgerða í því skyni að koma í veg fyrir frekari brot og efla samkeppni. Þá viðurkennir fyrirtækið *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins*". Vegna framangreindra brota greiddi Eimskip stjórnvaldssekt að fjárhæð 1.500.000.000 kr., en við ákvörðun á sektarfjárhæðinni var litið til þess að fyrirtæki sætir lægri sektum en ella ef það stígur fram, viðurkennir alvarleg brot og skuldbindur sig til að grípa til aðgerða í því skyni að vinna gegn frekari brotum.[1]

3. Þegar Samskipum varð ljóst að Eimskip ætti í sáttarviðræðum við Samkeppniseftirlitið óskaði fyrirtækið einnig eftir sáttarviðræðum. Eftir að viðræður höfðu átt sér stað í júní og júlí 2021 var ljóst að þær myndu ekki skila niðurstöðu sem að mati Samkeppniseftirlitsins fæli í sér fullnægjandi lyktir málsins. Var viðræðunum því slitið.

4. Þar sem sáttarviðræðum við Samskip lauk án niðurstöðu er í þessari ákvörðun tekin afstaða til þess hvort og hvernig fyrirtækið hefur gerst brotlegt við samkeppnislög. Eftir að rannsókn málsins lauk gagnvart Eimskipi hefur Samkeppniseftirlitið tekið athugasemdir Samskipa til nánari athugunar og gefið félaginu frekari tækifæri til þess að tjá sig um tiltekin atriði rannsóknarinnar.

A. Rannsóknin - málsmeðferð

5. Tilefni rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á háttsemi Samskipa og Eimskips voru ábendingar sem eftirlitið fékk frá m.a. viðskiptavinum fyrirtækjanna. Ábendingarnar voru taldar veita ríkar vísbendingar um að lykilstjórnendur fyrirtækjanna ættu í miklum samskiptum og að fyrirtækin ættu í ólögmætu samráði, sem m.a. birtist í því að þau kepptu ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Leiddi rannsóknin í ljós að ábendingarnar áttu við rök að styðjast.

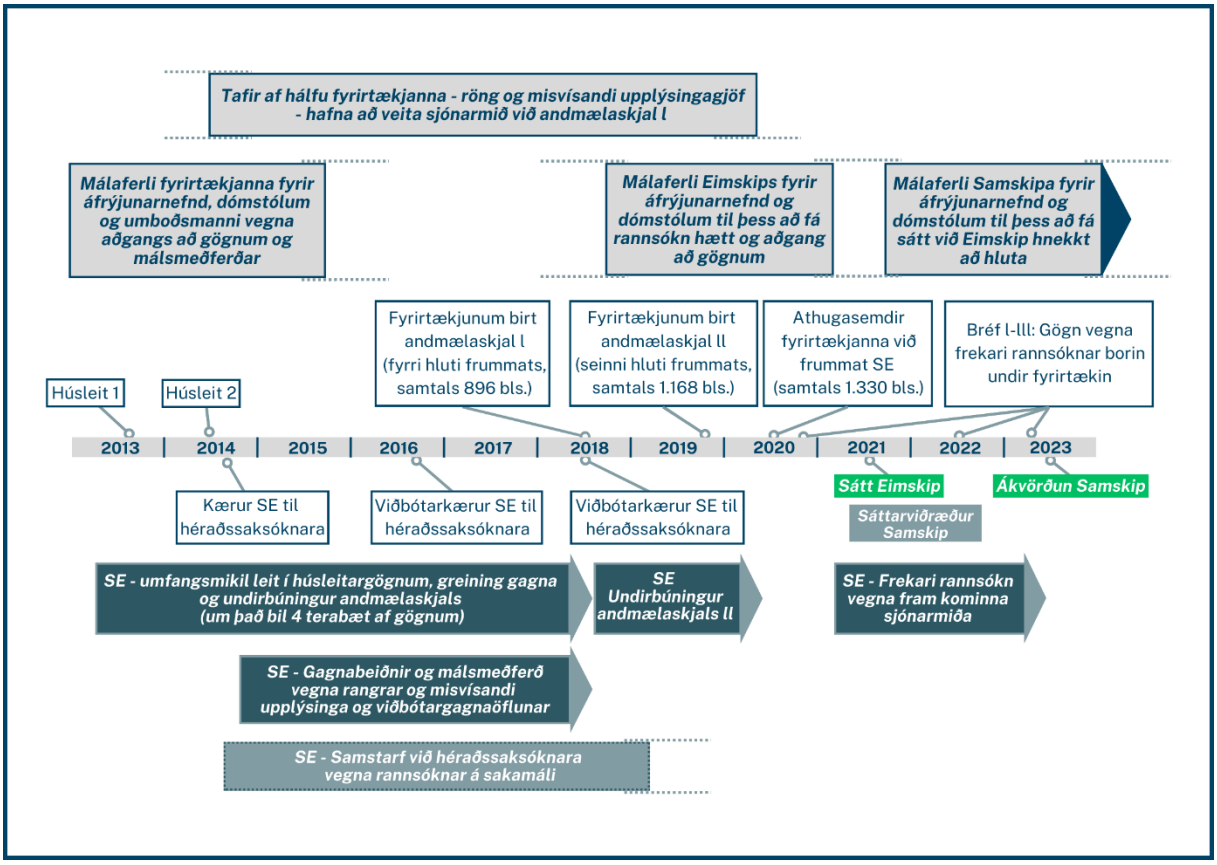
6. Rannsókn málsins hófst með húsleitum hjá Samskipum og Eimskip haustið 2013, á grundvelli dómsúrskurða Héraðsdóms Reykjavíkur. Sama dag og dagana þar á eftir veittu nokkrir stjórnendur fyrirtækjanna Samkeppniseftirlitinu munnlegar upplýsingar. Eftir fyrstu úrvinnslu þeirra gagna sem aflað var við húsleitirnar framkvæmdi Samkeppniseftirlitið síðan aðra húsleit hjá fyrirtækjunum í byrjun sumars 2014. Jafnframt var frekari upplýsinga- og gagnabeiðnum beint til fyrirtækjanna á meðan á rannsókn stóð.

7. Rannsóknin hefur frá upphafi sætt forgangi hjá Samkeppniseftirlitinu. Er mál þetta afar umfangsmikið að eðli og efni. Þannig tók rannsókn málsins til flestra þátta í starfsemi tveggja stórra alþjóðlegra fyrirtækja sem höfðu starfsemi í fjölda landa. Voru til rannsóknar samfelld og fjölþætt brot sem stóðu

[1] Það athugast hér að ef fjárhæð sektarinnar er uppreiknuð miðað við verðlag í júlí 2023 þá næmi hún um 1,78 ma. kr. (staðvirt með vísitölu neysluverðs) en vísitala neysluverðs hefur hækkað um 18,5% frá júní 2021 til júlí 2023.

yfir um langt árabil. Umfang rannsóknar þessarar á sér engin fordæmi á vettvangi samkeppnismála hér á landi. Nefna má að afrituð og haldlögð gögn námu um 4 terabætum, sem samsvarar tugmilljónum skjala og tölvupósta.

8. Á meðfylgjandi skýringarmynd er gefið yfirlit yfir feril rannsóknarinnar, þ.e. megindrætti rannsóknarinnar og þau atvik sem helst höfðu áhrif á meðferð hennar.



9. Það hafði mikil áhrif á meðferð málsins að við upphaf rannsóknar gáfu bæði Samskip og Eimskip ítrekað rangar, ófullnægjandi eða villandi upplýsingar um samskipti og samstarf fyrirtækjanna. Var þetta fyrst gert við munnlega upplýsingagjöf stjórnenda í tengslum við húsleitir hjá fyrirtækjunum. Jafnframt veittu fyrirtækin ekki mikilvægar upplýsingar eða afhentu gögn við síðari upplýsingabeiðnir eftirlitsins. Hafði þessi háttsemi fyrirtækjanna í för með sér verulegar tafir á rannsókn málsins. Með sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkenndi félagið að hafa brotið gegn upplýsingaskyldu 19. gr. samkeppnislaga og greiddi stjórnvaldssekt vegna þess. Í þessari ákvörðun er komist að þeirri niðurstöðu að Samskip hafi brotið gegn 19. gr. og stjórnvaldssekt lögð á fyrirtækið vegna þess. Eins og nánar verður gerð grein fyrir voru þessi brot Samskipa á 19. gr. umfangsmikil, alvarleg og unnu mjög gegn skilvirki rannsókn málsins.

10. Við rannsókn málsins birti Samkeppniseftirlitið fyrirtækjunum tvö andmælaskjöl þar sem gerð var ítarleg grein fyrir frumniðurstöðum eftirlitsins. Fyrra andmælaskjalið var birt málsaðilum um mitt ár 2018 og fyrirtækjunum boðið að koma athugasemdum og sjónarmiðum sínum á framfæri. Síðara andmælaskjalið var birt fyrirtækjunum í árslok 2019.

11. Ákvæði 13. gr. stjórnsýslulaga veita m.a. fyrirtækjum sem sæta rannsókn í andmælarétt. Í honum felst að fyrirtæki geti kynnt sér gögn málsins og tjáð sig um efni þess áður en stjórnvald tekur ákvörðun í því. Stjórnsýslulög leggja hins vegar ekki þá skyldu á stjórnvöld að gefa út andmælaskjöl. Samkeppniseftirlitið gefur hins vegar út andmælaskjöl í því skyni að stuðla að vönduðum rannsóknum og tryggja enn betur andmælarétt aðila máls, sbr. 17. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð

Samkeppniseftirlitsins. Birting andmælaskjals er því ívilnandi fyrir aðila máls enda tryggir hún *„að nokkru leyti rýmri réttindi en beinlínis verða leidd af 13. gr. stjórnsýslulaga.“*[2] Liggur og fyrir að með birtingu andmælaskjals og aðgangi að gögnum í tengslum við þá birtingu er réttur aðila samkvæmt stjórnsýslulögum *„virtur í hvívetna*“, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014 *Samkeppniseftirlitið gegn Langasjó ehf., Síld og Fiski ehf. og Matfugli ehf*.

12. Birting tveggja andmælaskjala var til þess fallin að gefa fyrirtækjunum aukið svigrúm til að koma sjónarmiðum á framfæri og flýta meðferð málsins. Bæði fyrirtækin ákváðu hins vegar að nýta sér það ekki. Við útgáfu fyrra andmælaskjalsins ákváðu Samskip að hafna því að setja fram athugasemdir og sjónarmið sín þar til síðara andmælaskjalið lægi fyrir. Eimskip boðaði upphaflega að það hygðist nýta sér andmælarétt sinn vegna fyrra andmælaskjalsins og óskaði eftir ítrekuðum frestum í því skyni, en snerist síðar hugur og ákvað að tjá sig ekki fyrr en að framkomnu síðara andmælaskjali.

13. Athugasemdir fyrirtækjanna við frummat Samkeppniseftirlitsins bárust því ekki fyrr en liðið var á árið 2020. Lágu endanlegar athugasemdir Samskipa við andmælaskjölin fyrir í lok ágúst 2020, eða rúmum tveimur árum eftir að fyrra andmælaskjalið var afhent og rúmum átta mánuðum eftir að hið síðara var birt. Mótmæltu bæði fyrirtækin frummati eftirlitsins og því að hafa gerst brotleg við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

14. Vegna frekari rannsóknar, m.a. í tilefni af framkomnum sjónarmiðum Eimskip og Samskipa, var fyrirtækjunum ritað bréf í lok nóvember 2020, þar sem þeim var veittur aðgangur að frekari gögnum og gefinn kostur á að nýta andmælarétt sinn.

15. Eins og áður segir ákvað Eimskip að gera sátt við Samkeppniseftirlitið um lyktir málsins í júní 2021. Í tengslum við það óskuðu Samskip jafnframt eftir sáttarviðræðum, en þær skiluðu ekki árangri. Við frekari rannsókn var Samskipum í þrígang ritað bréf, þ.e. í maí og júlí 2022 og mars 2023, þar sem félaginu m.a. veittur aðgangur að viðbótargögnum og gefinn kostur á að nýta andmælarétt sinn.

<u>Rannsókn borin undir áfrýjunarnefnd, dómstóla og umboðsmann Alþingis</u>

16. Á meðan á rannsókn málsins stóð hefur málið komið sautján sinnum til kasta annað hvort áfrýjunarnefndar samkeppnismála eða dómstóla. Þannig hafa fyrirtækin beint sjö kærum til áfrýjunarnefndar og hafa atriði tengd rannsókninni komið fimm sinnum til kasta Héraðsdóms Reykjavíkur og þrisvar sinnum verið borin undir Landsrétt.

17. Greina má úrlausnarefni áfrýjunarnefndar og dómstóla í meginatriðum í þrennt. Í fyrsta lagi kom aðgangur Eimskips og Samskipa að húsleitarúrskurðum og öðrum gögnum til kasta áfrýjunarnefndar og dómstóla á fyrstu rúmum tveimur árum rannsóknarinnar. Var þar leyst úr álitaefnum um aðgang félaganna að viðkomandi gögnum.

18. Í öðru lagi kom rannsóknin til kasta dómstóla og áfrýjunarnefndar á árunum 2019 og 2020, einkum að tilstuðlan Eimskips. Fyrir áfrýjunarnefnd freistaði fyrirtækið þess að fá afhent tiltekin gögn og upplýsingar frá Samkeppniseftirlitinu. Þá krafðist fyrirtækið þess í tvígang fyrir héraðsdómi að rannsókn málsins yrði hætt og gögnum málsins eytt. Einnig taldi fyrirtækið að tilteknir starfsmenn Samkeppniseftirlitsins væru vanhæfir til meðferðar málsins. Var kröfum fyrirtækisins vísað frá héraðsdómi í fyrra málinu og staðfesti Landsréttur þá niðurstöðu. Síðara málið var fellt niður af hálfu fyrirtækisins, stuttu áður en fyrirtækið óskaði eftir sáttarviðræðum.

19. Í þriðja lagi hafa Samskip freistað þess að fá felld úr gildi tiltekin ákvæði sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið, en þau ákvæði varða lok samstarfs fyrirtækjanna. Hefur dómi héraðsdóms í því máli verið áfrýjað til Landsréttar þar sem málið bíður þess nú að verða tekið til meðferðar.

[2] Eiríkur Jónsson, Friðrik Ársælsson og Kristín Benediktsdóttir, Opinbert markaðseftirlit, 2012, bls. 221.

20. Þá beindi Eimskip á árinu 2015 kvörtun til umboðsmanns Alþingis vegna málsmeðferðar og starfshátta Samkeppniseftirlitsins. Tók umboðsmaður kvörtunina til meðferðar og óskaði upplýsinga frá eftirlitinu. Að fengnum svörum Samkeppniseftirlitsins taldi umboðsmaður ekki efni til að aðhafast vegna kvörtunarinnar.

21. Í kafla 2 í ákvörðun þessari er að finna yfirlit yfir meðferð málsins og í viðauka II er gerð ítarleg grein fyrir einstökum þáttum meðferðarinnar í tímaröð.

Kærur til Embættis héraðssaksóknara

22. Samkvæmt 42. gr. samkeppnislaga skal Samkeppniseftirlitið meta með tilliti til grófleika brots og réttarvörslusjónarmiða hvort sá hluti málsins sem varðar refsiábyrgð einstaklings skuli kærður til lögreglu, en embætti héraðssaksóknara fer með rannsókn og saksókn á sakamálum vegna brota á samkeppnislögum.

23. Ákvæði 42. gr. heimila einnig gagnkvæma miðlun upplýsinga milli Samkeppniseftirlits og lögregluyfirvalda. Þá er Samkeppniseftirlitinu heimilt að taka þátt í aðgerðum lögreglu sem varða rannsókn brota á samkeppnislögum og lögreglu er með sama hætti heimilt að taka þátt í aðgerðum Samkeppniseftirlitsins.

24. Samkeppniseftirlitið hefur í þrígang við rannsókn málsins beint kærum til embættis héraðssaksóknara vegna tiltekinna starfsmanna Samskipa og Eimskips. Var þetta gert árin 2014, 2016 og 2018. Samkeppniseftirlitið hefur við rannsókn málsins jafnframt miðlað gögnum og upplýsingum til héraðssaksóknara í samræmi við framangreindar heimildir og liðsinnt embættinu við skýrslutökur. Þá hefur héraðssaksóknari veitt Samkeppniseftirlitinu aðgang að gögnum og skýrslutökum sem nýst hafa við rannsókn málsins og eru hluti af málsgögnum.

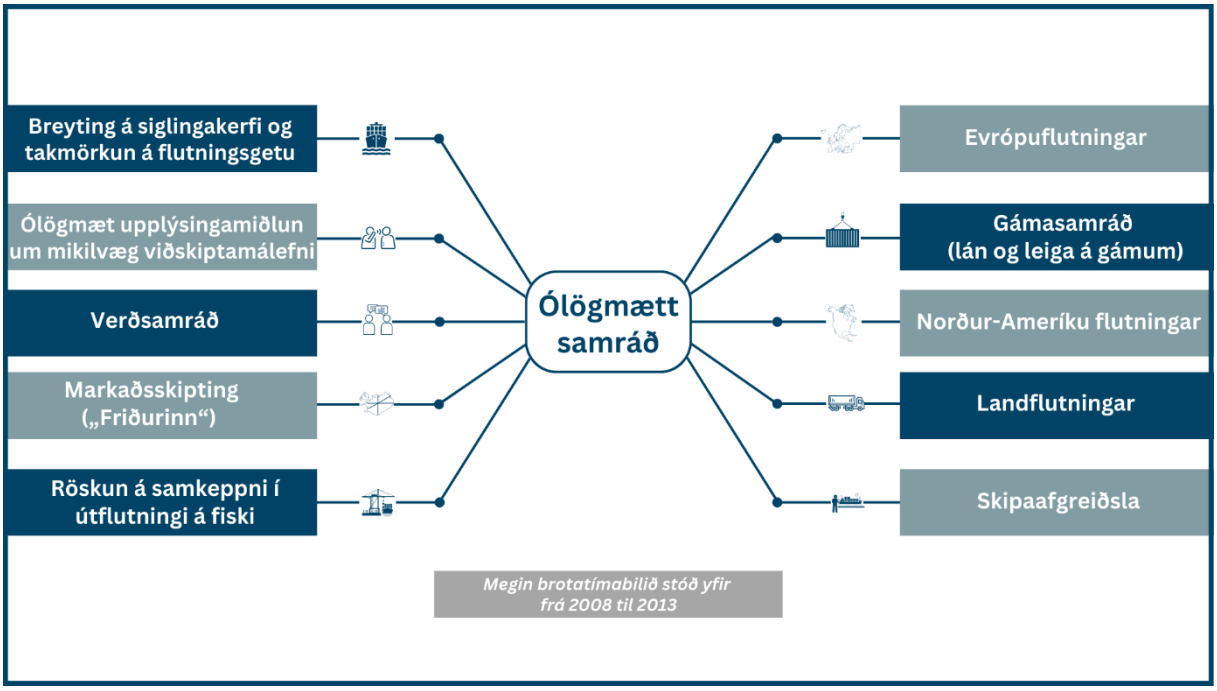
25. Við rannsókn héraðssaksóknara fengu tveir stjórnendur Samskipa og tveir stjórnendur Eimskips réttarstöðu sakbornings. Samkvæmt upplýsingum Samkeppniseftirlitsins hafa viðkomandi einstaklingar enn réttarstöðu sakbornings. Er rannsókn hennar ólokið.

B. Brotin – ólögmætt samráð

26. Eins og áður greinir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með alvarlegum hætti brotið gegn banni 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins við ólögmætu samfelldu samráði á árunum 2008 til 2013, auk þess sem tiltekin brot hafi átt sér stað fyrir þetta tímabil. Brot Samskipa taka m.a. til eftirfarandi háttsemi:

- Samráð um breytingar á siglingakerfum og takmörkun flutningsgetu.
- Samráð um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum (forðast að keppa um stærri viðskiptavini hins).
- Samráð um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.
- Samráð um landflutningaþjónustu og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum á Íslandi.
- Samráð um sjóflutninga milli Íslands og annarra landa.
- Samráð um skipaafgreiðslu, gagnkvæma leigu eða lán á gámum.

27. Draga má háttsemina saman á eftirfarandi yfirlitsmynd:



28. Brot Samskipa voru alvarleg og umfangsmikil og náðu yfir langt tímabil, á mörkuðum þar sem þátttakendur samráðsins höfðu yfirburðastöðu. Á tímabilinu voru Samskip og Eimskip samanlagt með um og yfir 90% hlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Evrópu, 100% í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku nær allt tímabilið og um og yfir 75-80% hlutdeild í landflutningum, ef miðað er við landið allt. Hafa fyrirtækin verið á meðal stærstu fyrirtækja á Íslandi og námu tekjur þeirra af flutningastarfsemi um 2,4-2,6% af vergri landsframleiðslu (þ.e. verðmæti allrar vöru og þjónustu sem er framleidd og boðin á hverju ári).

29. Samkeppni í flutningum skiptir miklu máli fyrir lífskjör almennings og samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs. Voru því brýnir almannahagsmunir fólgnir í því að Eimskip og Samskip virtu bann við hvers konar samkeppnishamlandi samráði keppinauta. Ella gátu neytendur, fyrirtæki og þjóðarbúið í heild sinni orðið fyrir miklu efnahagslegu tjóni.

Aðdragandi aukins samráðs

30. Gögn málsins sýna að á fyrri hluta ársins 2008 höfðu Samskip hf. á Íslandi til athugunar hvernig bregðast skyldi við versnandi efnahagshorfum og minnkandi eftirspurn eftir innflutningi. Komu tvær leiðir til greina. Annars vegar að auka samkeppni Samskipa við Eimskip, þ.e. að ná til sín viðskiptavinum Eimskips og bæta nýtingu skipa. Hins vegar að auka samráð Samskipa við Eimskip. Varð síðari leiðin fyrir valinu.

31. Þótt rekstur Samskipa hf. á Íslandi hafi gengið vel, stóðu Samskip Holding, þ.e. hollenskt móðurfélag Samskipasamstæðunnar, og aðaleigandi þess frammi fyrir fjárhagslegum áskorunum á árinu 2008. Annars vegar vegna krafna helsta lánveitanda Samskipa Holding, Fortis banka, og hins vegar vegna áskorana sem aðaleigandinn stóð frammi fyrir sem næst stærsti eigandi Kaupþings banka hf. í aðdraganda hrunsins, í gegnum fjárfestingarfélög.

32. Í mars 2008 gaf aðaleigandi Samskipa fyrirmæli til stjórnarmanna og lykilstjórnenda um að grípa til aðgerða til að vernda og efla stöðu Samskipa á Íslandi sem „*Cash Cow*“ fyrir Samskipasamstæðuna („*...maximise the business and protect the Cash Cow which Iceland has been for the Group*“). Var þannig skýrum fyrirmælum beint til m.a. forstjóra Samskipa á Íslandi um að tryggja og auka fjárflæði

frá starfseminni hér á landi til Samskipa Holding. Sýna gögnin að aðaleigandi Samskipa hvatti forstjóra Samskipa til að beita sér í samráðinu við Eimskip, m.a. með loforði um bónusgreiðslu.

33. Á sama tíma átti Eimskip í miklum fjárhagserfiðleikum sem stöfuðu einkum af skuldum vegna fjárfestinga erlendis. Í maí 2008 urðu forstjóraskipti hjá Eimskipi. Í tölvupósti forstjóra Samskipa til aðaleiganda Samskipa kemur fram það mat hans að við skiptin verði *„mýktin meiri, og dregur úr hörkunni*". Kvaðst forstjóri Samskipa þekkja vel hinn nýja forstjóra Eimskips.

34. Þessi og önnur tengsl milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips gerðu Samskipum án efa auðveldara en ella að nálgast Eimskip með það að markmiði að auka ólögmætt samráð fyrirtækjanna. Þá voru samskiptin og tengslin til þess fallin að viðhalda hinu ólögmæta samráði út rannsóknartímabil þessa máls.

Ákvörðun um aukið samráð

35. Gögn málsins sýna að Samskip og Eimskip höfðu a.m.k. frá árinu 2001 átt í tilteknu ólögmætu samráði, en alvarlegustu brot þessa máls hófust í aðdraganda efnahagshrunsins á árinu 2008. Þann **6. júní 2008** funduðu aðaleigandi Samskipa, forstjóri Samskipa, formaður stjórnar Eimskips og nýr forstjóri Eimskips í húsakynnum fjárfestingarfélags aðaleiganda Samskipa, Kjalars. Á þessum fundi ákváðu Samskip og Eimskip að hefja verkefni sem fyrirtækin nefndu *„Nýtt upphaf*". Þetta verkefni hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og var ólögmætt.

36. Tilgangur verkefnisins var að kanna ábata fyrirtækjanna af því að *„auka*" ólögmætt samráð fyrirtækjanna sem þá var fyrir hendi. Það samráð sem var þegar fyrir hendi í júní 2008 var m.a. eftirfarandi:

- Verðsamráð og markaðsskipting milli Samskipa og Eimskips í Hollandi sem var m.a. til þess fallið að hafa skaðleg áhrif á útflutning á sjávarafurðum frá Íslandi.[3]
- Samráð í sjóflutningum milli Íslands og annarra ríkja.
- Samráð í landflutningum á Norðurlandi.
- Samráð í skipaafgreiðslu.

37. Í *„Nýtt upphaf*" verkefninu fólst að Samskip og Eimskip ákváðu að skiptast á viðkvæmum upplýsingum og meta saman ábata af því að auka samstarf í grundvallarþáttum í starfsemi fyrirtækjanna. Tók þetta til siglingakerfa, sjóflutninga til og frá Íslandi, markaðsskiptingar, skipaafgreiðslu á Íslandi, landflutninga á Íslandi, dótturfélaga í Noregi sem önnuðust útflutning á frystum fiski frá m.a. Íslandi og Noregi, flutningsmiðlunar, sjóflutninga milli hafna á meginlandi Evrópu (svonefndir „short sea"-flutningar) og frystigeymslurekstrar í Hollandi.

38. Á rannsóknartímabilinu áttu stjórnendur fyrirtækjanna sem komu að samráðinu fjölda funda og samtala. Nefna má að á tímabilinu júní 2008 til janúar 2009 áttu stjórnendur fyrirtækjanna a.m.k. 19 fundi þar sem þeir ræddu einstaka verkþætti samráðsverkefnisins. Til viðbótar því sýna

[3] Samskip og Eimskip ráku frystigeymslur í Hollandi sem m.a. voru notaðar í tengslum við flutninga til og frá Íslandi. Eftir húsleit hjá Samskipum, Eimskip og tveimur öðrum fyrirtækjum lagði hollenska samkeppniseftirlitið sekt á fyrirtækin vegna ólögmæts samráðs á frystigeymslumarkaðnum þar í landi á árunum 2006-2009. Eimskip ákvað að una niðurstöðu hollenska samkeppniseftirlitsins en Samskip ekki. Í júlí 2022 staðfesti héraðsdómur Rotterdam niðurstöðu hollenska samkeppniseftirlitsins um þátttöku Samskipa í þessu ólögmæta samráði og að álögð sekt fyrirtækisins hafi verið hæfileg í ljósi þess að brot þess voru alvarleg. Í fréttatilkynningu hollenska eftirlitsins sagði m.a. þetta um brotin: *„Between 2006 and 2009, the companies that have been fined distorted competition in various ways. Anticompetitive arrangements have been discovered in various emails. Competition-sensitive information was frequently exchanged. For example, the managers informed each other about the price for food storage. They also told each other the current utilization rates of their storage facilities, and thus whether or not they were looking for jobs. Sometimes they made arrangements about who would get which customer or about what price increase would be passed on. Also, arrangements were made about bids to potential clients, which meant that it was clear in advance who would get the job.*"

samtímagögn að viðkomandi stjórnendur áttu í a.m.k. 18 tilvikum samskipti í síma eða með tölvupósti á sama tímabili.

39. Myndin hér að neðan lýsir nokkrum atvikum á upphafsdögum hins aukna samráðs, eða þar til í síðari hluta júlí 2008.

40. Þá sýna samtímagögn að á tímabilinu 2009 til september 2013 áttu stjórnendur og lykilstarfsmenn fyrirtækjanna í a.m.k. 160 tilvikum í samskiptum, með fundum, símtölum, á golfmótum, í ferðalögum, í matarboðum eða öðrum hætti. Tölvupóstar milli fyrirtækjanna eru ekki meðtaldir í þessari tölu. Í kafla 13 í ákvörðuninni eru þessi samskipti rakin, sem og þýðing þeirra í málinu.

41. Á meðal mikilvægra sönnunargagna um brot Samskipa eru innanhússgögn frá fyrirtækjunum, einkum tölvupóstar milli samstarfsmanna, sem varpa ljósi á undirbúning samráðsins innan hvors fyrirtækis fyrir sig. Gögnin varpa ljósi á undirbúning og efni funda og önnur samskipti milli fyrirtækjanna, sem og undirbúning og framkvæmd samráðsins að öðru leyti. Þannig sýna gögnin m.a. með ítarlegum hætti hvernig fyrirtækin fylgdust að við undirbúning og framkvæmd á einstökum þáttum samráðsins.

42. Í framangreindum samskiptum Samskipa og Eimskips á brotatímabilinu fólust endurteknar viðræður á milli framkvæmdastjóra og forstöðumanna sem báru m.a. ábyrgð á siglingakerfum, landflutningakerfum, verðlagningu á flutningaþjónustu og öðrum samkeppnisþáttum í þjónustu fyrirtækjanna. Sýna gögnin að viðræður fyrirtækjanna tóku til kjarnaþátta í flutningastarfsemi og samkeppni fyrirtækjanna.

Síðari hluti ársins 2008: Undirstöður hins aukna samráðs lagðar

43. Með samráði Samskipa og Eimskips var á seinni hluta árs 2008 unnið að öllum verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefni þeirra, þ. á m. takmörkun á flutningsgetu og aukið samstarf í sjóflutningum. Versnandi efnahagsaðstæður leiddu af sér samdrátt í innflutningi til landsins. Ljóst var að ónýtt flutningsgeta var fyrirtækjunum kostnaðarsöm og skapaði hvata til aukinnar verðsamkeppni, í því skyni að ná auknu flutningsmagni. Á sama tíma ráðgerðu stjórnendur Samskipa að flutningur með sömu skipum frá landinu myndi aukast, ekki síst vegna aukins flutnings Samskipa á áli fyrir Alcoa Fjarðarál. Gengu aðgerðir m.a. út á að takmarka flutningsgetu í innflutningi, en búa

á sama tíma yfir nægjanlegri flutningsgetu til að geta haft sem mestar tekjur af mikilvægum útflytjendum eins og Alcoa og framleiðendum sjávarafurða.

44. Mikilvægur áfangi í samráði Samskipa og Eimskips náðist síðsumars og haustið 2008, með breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Jafnframt höfðu fyrirtækin samráð um ýmis konar stuðningsaðgerðir til að samráðið í heild sinni gengi upp. Í tengslum við þá ákvörðun Samskipa í lok október 2008 að fækka skipum í siglingum til og frá Íslandi úr fjórum í þrjú tóku Eimskip t.d. að sér að flytja hluta af því áli sem Samskip hefðu annars flutt fyrir Alcoa. Á grundvelli samráðsins náðu Samskip því annars vegar að skerða þjónustu gagnvart Alcoa og hins vegar hækka verð um 131% gagnvart þeim mikilvæga viðskiptavini. Innan Eimskips ríkti mikil ánægja með þessa flutninga sem fyrirtækið fékk á grundvelli samráðsins og þessu m.a. lýst sem *„alsælu"*. Einnig tók Eimskip að sér fyrir Samskip verulega flutninga frá Bretlandi til Íslands. Á sama tíma áttu lykilstjórnendur fyrirtækjanna í ítrekuðum ólögmætum samskiptum. Samhliða unnu bæði fyrirtækin að verulegum verðhækkunum og höfðu með sér samskipti sem tengdust verðákvörðunum fyrirtækjanna.

45. Opinber og önnur gögn sýna að hinir miklu efnahagsörðugleikar sem riðu yfir heimsbyggðina haustið 2008 höfðu bæði hér á landi og í nágrannaríkjum þau áhrif að verulega dró úr eftirspurn eftir þjónustu flutningafyrirtækja og að mikilvægir kaupendur að slíkri þjónustu kröfðust betri kjara eftir því sem það þrengdi að í starfsemi þeirra. Þetta ástand leiddi til harðrar verðsamkeppni á erlendum flutningamörkuðum og kom til dæmis fram í frétt Morgunblaðsins 30. október 2008 að *„farmgjöld hafi aldrei lækkað jafn mikið"*.

46. Vegna samráðs Samskipa og Eimskips hér á landi gátu fyrirtækin aftur á móti ítrekað hækkað verð á síðari hluta ársins 2008. Til merkis um það lýsti forstjóri Samskipa því yfir í október 2008 að fyrirtækið hefði náð fram *„massive increases"*. Viðbrögð viðskiptavinar Eimskips við verðhækkun fyrirtækisins í nóvember 2008 voru: *„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?"* Samtímagögn staðfesta fjölmargar kvartanir viðskiptavina fyrirtækjanna þar sem mótmælt er verðhækkunum, m.a. með vísan til verulegrar lækkunar á olíuverði og fordæmalausrar verðlækkunar á erlendum flutningamörkuðum. Sökum samráðsins þurftu Samskip og Eimskip aftur á móti ekki að óttast samkeppni frá hvort öðru og gátu leitt kvartanir og mótmæli hjá sér.

47. Fjallað er ítarlega um þennan hluta málsins í köflum 8 – 11 í ákvörðun þessari.

„Friðurinn": 2009 – 2012

48. Samkvæmt framansögðu höfðu Samskip og Eimskip á síðari hluta ársins 2008 gripið til mikilvægra aðgerða í því skyni að tryggja að árangur yrði af samráði þeirra við þær aðstæður sem uppi voru í íslensku atvinnulífi.

49. Á þessum tíma skipti tiltölulega lítill hópur stærri viðskiptavina langmestu máli fyrir rekstur bæði Samskipa og Eimskips. Nefna má að á tilteknum tímapunkti stóðu 38 af samtals 1800 viðskiptavinum að baki 66% af tekjum Samskipa af flutningum til landsins. Við slíkar aðstæður er augljós hætta á því að samráð keppinauta um að draga úr flutningsgetu nægi eitt og sér ekki til að hækka verð eða verjast verðlækkunum. Þannig getur mikilvægur viðskiptavinur annars fyrirtækisins boðið viðskipti sín út og hitt fyrirtækið þá talið sig hagnast meira á því að ná til sín umræddum viðskiptum fremur en að virða samráðið.

50. Samskip og Eimskip komu í veg fyrir þessa hættu með ólögmætri markaðsskiptingu. Í samræmi við þetta hefur Eimskip viðurkennt að hafa eftir 6. júní 2008 átt í samráði *„við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*." Í þessu fólst að fyrirtækin myndu ekki með samkeppni sín á milli reyna að ná slíkum viðskiptavinum hvort af öðru.

51. Framangreind viðurkenning Eimskips er í fullu samræmi við samtímagögn, en á stærstum hluta tímabilsins fóru mikilvægir viðskiptavinir ekki á milli Samskipa og Eimskips. Skipti þá engu þótt

viðskiptavinirnir leituðu ítrekað tilboða í viðskiptin, byðu þau út eða reyndu með öðrum hætti að fá betri kjör og verjast verðhækkunum Samskipa og Eimskips.

52. Samráð Samskipa og Eimskips í heild sinni var til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að draga með afdrifaríkum hætti úr samkeppni og hækka eða halda uppi verðum gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna, t.d. með hækkun við endurnýjun samninga, hækkun á gjaldskrám og þjónustugjöldum, upptöku nýrra gjalda, lækkun afslátta o.s.frv. Sameiginleg yfirburðastaða Eimskips og Samskipa á markaðnum, samskipti stjórnenda fyrirtækjanna og aðrir þættir í samráði fyrirtækjanna sköpuðu kjöraðstæður fyrir fyrirtækin til að ná árangri í samráðinu og hagnast á kostnað viðskiptavina og samfélagsins alls.

> Dæmi um framangreint er útboð Ölgerðarinnar á árinu 2009, en fyrirtækið var einn mikilvægasti viðskiptavinur Eimskips. Í upphafi árs 2009 var Ölgerðin afar ósátt við miklar verðhækkanir á sjóflutningsþjónustu Eimskips sem voru að auki í ósamræmi við samning fyrirtækjanna. Þá taldi Ölgerðin verð á landflutningaþjónustu Eimskips vera „*fáránlegt*". Innan Eimskips var aftur á móti ekkert gert með þessar kvartanir Ölgerðarinnar enda þurfti Eimskip ekki að óttast samkeppni um viðskiptin vegna samráðsins við Samskip. Þess í stað sendu stjórnendur Eimskips kvartanir Ölgerðarinnar sín á milli til „*skemmtunar*".
>
> Í kjölfarið ákvað Ölgerðin að bjóða út öll sín flutningsviðskipti. Rétt fyrir opnun verðtilboða hjá Ölgerðinni háðu fimm af æðstu stjórnendum Samskipa „*keppni*" sín á milli þar sem giskað var á tilboðsverð Eimskips í útboðinu. Ágiskanir allra stjórnendanna byggðust aftur á móti á því að Eimskip myndi bjóða lægra verð en Samskip í öllum þáttum útboðsins. Spennan/keppnin hjá stjórnendum Samskipa var því hver af þeim hefði giskað á rétt tilboðsverð Eimskips, en ekki hvort Samskip næðu viðskiptum við Ölgerðina.
>
> Gögnin sýna því að tilboð Samskipa til Ölgerðarinnar var sýndartilboð. Samráð Samskipa og Eimskips leiddi til þess að Eimskip hélt viðskiptunum og náði að hækka verð til þessa viðskiptavinar. Á fundi hjá Eimskipi var mikil ánægja með niðurstöðuna og brýndi framkvæmdastjóri hjá fyrirtækinu þetta fyrir undirmönnum sínum: „*Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð […] Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana*".

53. Því ástandi sem leiddi af samráðinu er í samtímagögnum fyrirtækjanna lýst sem „*friðnum*" (eða „*ró*" á markaði). Í stað virkrar samkeppni um mikilvæga viðskiptavini ríkti „*friður*" og gagnkvæm vissa um viðbrögð keppinautarins. Á þeim grundvelli lögðu fyrirtækin áherslu á að halda verði uppi eða hækka það.

54. Birtingarmynd þessa var m.a. sú að í árlegum áætlunum sínum lögðu bæði Samskip og Eimskip til grundvallar að þau myndu geta ítrekað hækkað verð og á sama tíma haldið sínum mikilvægustu viðskiptavinum.

55. Í upphafi rannsóknartímabilsins voru miklir efnahagsörðugleikar erlendis sem og erfiðleikar í flutningastarfsemi á erlendum vettvangi. Samskip Holding rak flutningastarfsemi í ýmsum öðrum Evrópulöndum en á Íslandi. Í stjórnarfundargerðum fyrirtækisins kemur fram að mikill samdráttur hafi orðið í eftirspurn á erlendum flutningamörkuðum. Sýna samtímagögn að viðskiptavinir fyrirtækisins knúðu á um verðlækkun á þeim erlendu flutningamörkuðum þar sem samstæðan starfaði. Jafnframt liggur fyrir að efnahagsörðugleikarnir höfðu þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir, líkt og olía og leiga á skipum, fóru lækkandi sem aftur gaf færi á verðlækkunum. Í fundargerðum Samskipa Holding kemur fram að þetta hafi leitt til mikillar og jafnvel örvæntingarfullrar samkeppni á hinum erlendu flutningamörkuðum. Hafði þetta veruleg áhrif á afkomu dótturfélaga fyrirtækisins. Í sömu fundargerðum Samskipa Holding er lýst allt annarri stöðu Samskipa hf. á Íslandi.

56. Í þessum fundargerðum Samskipa Holding kemur þannig fram afar mikil ánægja með afkomu Samskipa hf. á Íslandi. Dæmi um þetta eru:

- Í fundargerð frá apríl 2009 kemur fram að EBITDA systurfélaga Samskipa hf. sé verulega undir áætlun en samstæðan í heild sinni hafi þó haldið áætlun. Er ástæða þessa sögð afburða góð afkoma íslensku starfseminnar: „*This is mainly due to to extremely good results from Iceland*".

- Í fundargerð frá maí 2009 kemur fram að EBITDA samstæðunnar í heild sé umfram áætlun og ástæðan aftur sögð þessi: *„continuous good results from Iceland."*

- Forstjóri Samskipa hf. lýsti því yfir að árið 2010 hafi verið *„frábært ár"* og að hann og lykilstjórnendur ættu bónus skilið fyrir *„framúrskarandi árangur"*. Jafnframt taldi hann að árið 2011 hafi verið *„mjög gott ár"*.

57. Í þessu sambandi er til þess að líta að þrátt fyrir að velta Samskipa á Íslandi á árinu 2009 hafi aðeins verið um fjórðungur af heildarveltu samstæðunnar, aflaði starfsemin á Íslandi um 80% af EBITDA samstæðunnar. Sýnir þetta árangur Samskipa hf. á Íslandi sem *„Cash Cow"* fyrir samstæðuna, líkt og aðaleigandinn hafði lagt upp með og gefið fyrirmæli um í aðdraganda hins aukna samráðs á árinu 2008.

Dæmi um birtingarmynd þessa er tölvupóstur sem framkvæmdastjóri millilandasviðs hjá Samskipum sendi til m.a. forstjóra Samskipa þann 15. desember 2010. Voru þessir lykilstjórnendur þá staddir í Rotterdam til að kynna á fundi stjórnar Samskipa Holding uppgjör fyrstu tíu mánuði ársins 2010 og áætlun Samskipa hf. á Íslandi fyrir árið 2011. Í tölvupóstinum sagði aðeins þetta: *„The cash cow has arrived"* Meðfylgjandi tölvupósti framkvæmdastjórans var mynd af mjólkurkú og greinilegt að þar var verið að vísa til Samskipa hf. á Íslandi. . Fjallað er nánar um þetta í ákvörðuninni, kafla 14.33.15, málsgreinum 7236-7237.

2013: Dregur úr umfangi samráðsins

58. Á árinu 2013 drógu Samskip úr samráði sínu við Eimskip. Á þessum tíma skapaði efnahagsbatinn hér á landi hvata fyrir fyrirtækin til að auka flutningsmagn í siglingakerfum sínum og hverfa frá samráðinu sem þau höfðu hafið í kjölfar efnahagshrunsins árið 2008. Á þeim tíma hætti Alcoa sömuleiðis útflutningsviðskiptum við Samskip og Eimskip, en með því fór umfangsmikið flutningsmagn úr siglingakerfum fyrirtækjanna, sér í lagi Samskipa.

C. Brot á EES-samningnum

59. Samkvæmt 21. gr. samkeppnislaga skal Samkeppniseftirlitið beita 53. gr. EES-samningsins hér á landi. Með 53. gr EES-samningsins er lagt bann við samkeppnishamlandi samráði fyrirtækja og samtaka þeirra sem getur haft áhrif á viðskipti milli aðildarríkja EES-samningsins.

60. Við mat á því hvort háttsemi hafi slík áhrif er byggt á leiðbeiningum Eftirlitsstofnunar EFTA og réttarframkvæmd að öðru leyti. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þau brot sem um ræðir í máli þessu hafi verið til þess fallin að hafa áhrif á viðskipti milli EES-ríkja í skilningi 53. gr. samningsins.

61. Efnisákvæði 53. gr. EES-samningsins eru fyllilega sambærileg ákvæðum 10. og 12. gr. samkeppnislaga, enda sækja samkeppnislögin að þessu leyti fyrirmynd sína til EES/ESB-samkeppnisréttar. Í ákvörðun þessari eru færð ítarleg rök fyrir því að Samskip hafi með alvarlegum hætti brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Með vísan til sama rökstuðnings er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 53. gr. EES-samningsins. Af því leiðir að mat Samkeppniseftirlitsins á því hvort háttsemi Samskipa hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga tekur einnig 53. gr. EES-samningsins.

D. Röng, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhending

62. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi við rannsókn þessa máls gerst sek um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhendingu. Með því hafi fyrirtækið brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga, en í ákvæðinu er kveðið á um heimildir Samkeppniseftirlitsins til þess

að afla gagna við athugun einstakra mála. Varðar það stjórnvaldssektum að brjóta gegn skyldu til þess að veita upplýsingar og afhenda gögn, sbr. i-lið 1. mgr. 37. gr. samkeppnislaga. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið brot á 19. gr. og greiðir sekt vegna þessa.

63. Brot Samskipa fólust í því að við munnlega upplýsingagjöf, í tengslum við húsleitir Samkeppniseftirlitsins hjá fyrirtækinu þann 10. og 17. september 2013, veitti fyrirtækið ítrekað rangar, ófullnægjandi eða villandi upplýsingar um samskipti og samstarf við Eimskip. Einnig fólust brot Samskipa í því að veita ekki upplýsingar eða afhenda gögn í samræmi við upplýsingabeiðnir sem beint var að fyrirtækinu við rannsóknina.

64. Brot þessi voru umfangsmikil og alvarleg. Torvelduðu þau og töfðu rannsókn málsins, þar sem Samkeppniseftirlitið var afvegaleitt og þýðingarmiklum upplýsingum haldið frá rannsókninni allt frá fyrstu stigum hennar.

65. Fjallað er um brot á 19. gr. í 23. kafla ákvörðunarinnar.

E. Viðurlög

66. Samkvæmt 37. gr. samkeppnislaga leggur Samkeppniseftirlitið stjórnvaldssektir á fyrirtæki eða samtök fyrirtækja sem brjóta gegn m.a. banni við ólögmætu samráði skv. 10. gr. samkeppnislaga eða 53. gr. EES-samningsins. Sama á við um brot á skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn skv. 19. gr. samkeppnislaga.

67. Ákvörðunum samkeppnisyfirvalda vegna brota á samkeppnislögum og sektum vegna þeirra er m.a. ætlað að skapa varnaðaráhrif, vinna gegn því að fyrirtæki haldi áfram brotastarfsemi eða endurtaki brot og skapa um leið jarðveg fyrir virkari samkeppni, sem til skemmri eða lengri tíma er almenningi til hagsbóta.

68. Það er niðurstaða rannsóknar Samkeppniseftirlitsins að Samskip hf., Jónar og Samskip Holding séu eitt og sama fyrirtækið (ein efnahagsleg eining) í skilningi samkeppnislaga. Í samræmi við það hefur Samkeppniseftirlitið nýtt heimild sína til að beina sektarákvörðun að móðurfélaginu Samskip Holding, ásamt Samskipum hf. Er sú ráðstöfun best til þess fallin að stuðla að nægjanlegum varnaðaráhrifum.

69. Við ákvörðun viðurlaga horfir Samkeppniseftirlitið m.a. til eðlis og umfangs brota Samskipa, hversu lengi þau stóðu yfir, stærðar og veltu fyrirtækisins, samanlagðrar hlutdeildar fyrirtækja á þeim markaði eða mörkuðum sem brot tekur til, stærðar og mikilvægi þess markaðar sem brotið tók til, þáttar fyrirtækisins við að hefja brotin og hvort brotunum var hrint í framkvæmd.

70. Þá kveður 37. gr. samkeppnislaga á um tiltekið sektarhámark, þ.e. allt að 10% af heildarveltu síðasta almanaksárs hjá því fyrirtæki sem aðild eiga að samkeppnishömlum, en sama hámark gildir í EES/ESB-rétti. Heildarvelta Samskipa Holding á árinu 2022 var 137 ma. kr.

71. Fjallað er ítarlega um framangreint í kafla 35.1 og 35.2 í ákvörðuninni. Með vísan til þeirrar umfjöllunar er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að hæfileg sekt vegna brota Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins sé fjórir milljarðar kr.

72. Við mat á brotum Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga horfir Samkeppniseftirlitið m.a. til þess að skilvirk framkvæmd á samkeppnislögum byggist ekki síst á því að fyrirtæki sem sæta rannsókn fari að fyrirmælum um veitingu upplýsinga og afhendingu gagna. Í þessu máli liggur fyrir að brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. laganna eru umfangsmikil og alvarleg. Unnu þau mjög gegn skilvirkri rannsókn málsins og töfðu hana.

73. Með vísan til þessa er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að hæfileg sekt vegna brota á 19. gr. samkeppnislaga sé tvöhundruð milljónir kr. Fjallað er nánar um þetta í 35.3.

F. Ákvörðunarorð og aðgerðir

74. Með ákvörðun þessari, sbr. ákvörðunarorð í 35.5, er eins og áður greinir komist að þeirri niðurstöðu að Samskip hafi með háttsemi sinni gerst brotleg við bann 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins við ólögmætu samráði. Jafnframt er komist að þeirri niðurstöðu að fyrirtækið hafi brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með rangri, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhendingu. Í ákvörðunarorðum er kveðið á um að Samskip Holding B.V. og Samskip hf. skuli greiða óskipt stjórnvaldssekt að fjárhæð samtals 4,2 milljarðar króna. Skulu stjórnvaldssektirnar greiðast í ríkissjóð innan mánaðar frá ákvörðun þessari.

75. Þá er í ákvörðunarorðum beint eftirfarandi fyrirmælum til Samskipa.

i. Samskip yfirfari alla samninga við önnur fyrirtæki í flutningaþjónustu í því skyni að tryggja að þeir séu í samræmi við samkeppnislög.

ii. Öllu viðskiptalegu samstarfi við Eimskip og félög á þessu vegum skuli hætt, sé það til staðar. Í þessu felst einnig að Samskip skulu ekki eiga í samstarfi við önnur fyrirtæki í hvers konar flutningaþjónustu ef Eimskip eiga einnig í samstarfi við viðkomandi fyrirtæki. Þetta gildir ekki ef Samskip geta sýnt Samkeppniseftirlitinu fram á að viðkomandi samstarf sé þess eðlis að ekki sé hætta á röskun á samkeppni milli Eimskips og Samskipa.

iii. Tryggja skuli að allir stjórnendur og starfsmenn séu upplýstir um þær kröfur sem samkeppnisreglur gera til starfsemi fyrirtækisins. Í því efni skuli vera til staðar samkeppnisréttaráætlun, verkferlar sem tryggi eftirfylgni við hana og skipulögð og regluleg fræðsla.

76. Brot gegn fyrirmælunum varða viðurlögum skv. IX. kafla samkeppnislaga.

G. Framsetning ákvörðunar

77. Rannsókn á brotum Samskipa og Eimskips hefur verið mjög umfangsmikil. Hún hefur tekið til öflugra alþjóðlegra fyrirtækja, varðar mikilvæga markaði og nær yfir langt tímabil. Er hér um að ræða umfangsmestu rannsókn samkeppnisyfirvalda sem framkvæmd hefur verið hér á landi.

78. Af framangreindu leiðir að ákvörðun í máli þessu er mjög umfangsmikil. Hún er sett fram í 15 bindum og er efnisskipan með eftirfarandi hætti:

- Í **bindi 1** er samantekt þessi ásamt lýsingu á helstu atvikum í hinu ólögmæta samráði Samskipa og Eimskips.

- Í **bindi 2** koma fram kaflar 1 – 4. Í kafla 1 er gerð grein fyrir fyrirtækjunum sem sætt hafa rannsókn. Í kafla 2 er gefið yfirlit yfir rannsókn málsins og málsmeðferð. Ítarlega lýsingu á málsmeðferð og rannsókn er að finna í viðauka II. Í kafla 3 kemur fram yfirlit yfir markaði málsins og stöðu m.a. Samskipa og Eimskips á þeim. Ítarlega umfjöllun um þau atriði er finna í viðauka I. Í kafla 4 er fjallað er um lagagrundvöll málsins, þ.e. 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

- Í **bindi 3** eru birtir kaflar 5-7. Í kafla 5 er lýst atvikum til ársins 2008, m.a. samráði Samskipa og Eimskips í sjó- og landflutningum. Í kafla 6 er lýst aðdraganda og undirbúningi hins aukna samráðs fyrirtækjanna sem ákveðið var ráðast í byrjun júní 2008. Í kafla 7 er greint frá ráðningu nýs forstjóra Eimskips og fjallað um tengsl hans við forstjóra Samskipa. Einnig er gerð grein fyrir öðrum tengslum lykilstjórnenda fyrirtækjanna. Þá er lýst fundi æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips föstudaginn 6. júní 2008 og glærukynningu um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* sem framkvæmdastjóri hjá Eimskip vistaði 8. júní 2008 og forstjóri Eimskips daginn eftir. Þá er gerð grein fyrir aðgerðum forstjóra Samskipa næstu daga til að hrinda hinu aukna samráði í

framkvæmd. Einnig er gerð grein fyrir því að stjórnendur Samskipa og Eimskips voru hvattir til að framkvæma samráðið með loforði um bónusgreiðslur.

- Í **bindi 4** er að finna kafla 8. Þar er að finna ítarlega lýsingu á atvikum frá miðjum júní til 20. október 2008. Er þar m.a. lýst öðrum fundi æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008. Einnig er lýst ítrekuðum samskiptum stjórnenda sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjó- og landflutningum. Er jafnframt gerð grein fyrir samráði Samskipa og Eimskips um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu, markaðsskiptingu í landflutningum, verðsamráði og miklum verðhækkunum fyrirtækjanna.

- Í **bindi 5** koma fram kaflar 9-11. Í kafla 9 er fjallað um takmörkun Samskipa og Eimskips á flutningsgetu í sjóflutningum lok október og nóvember 2008 og hvernig samráðið gerði Samskipum kleift að hækka verð verulega gagnvart Alcoa Fjarðaráli. Einnig er lýst tilteknu samstarfi Samskipa og Eimskips sem stuðlaði að því að fyrirtækin gætu stundað árangursríkt samráð í kjölfar takmörkunar á flutningsgetu. Í kafla 10 er fjallað um samskipti lykilstjórnenda, verðsamráð, miklar verðhækkanir fyrirtækjanna í m.a. nóvember 2008 og desember 2009. Í kafla 11 kemur fram niðurstaða um brot Samskipa frá júní 2008 til byrjun árs 2009.

- Í **bindum 6 – 8** er að finna kafla 12 – 14. Í kafla 12 er gefið yfirlit yfir samfellt samráð Samskipa og Eimskips á árunum 2009 – 2013. Einnig gerð grein fyrir gerólíkri þróun á íslenska flutningamarkaðnum og flutningamörkuðum í nágrannaríkjur í kjölfar efnahagsörðugleika. Í kafla 13 er fjallað um ítrekuð samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips á árunum 2009-2013. Í kafla 14 er lýst *„friðnum"* á árunum 2009 – 2012 en það hugtak var notað af fyrirtækjunum. Er gerð grein fyrir markaðsskiptingu sem fólst í því að fyrirtækin myndu ekki með samkeppni sín á milli reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum hvort af öðru. Kemur fram að sökum samráðsins fóru mikilvægir viðskiptavinir ekki á milli Samskipa og Eimskips á stærstum hluta megin brotatímabilsins. Er því lýst að þetta samráð Samskipa og Eimskips í heild sinni var til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að draga með afdrifaríkum hætti úr samkeppni og hækka eða halda uppi verðum gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna.

- Í **bindi 9** eru birtir kaflar 16 – 19. Er í þessum köflum gerð grein fyrir samráði Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi, landflutningum, skipaafgreiðslu og í láni og leigu á gámum á árunum 2008 -2013. Er gerð grein fyrir því að þetta hafi verið hluti af hinu aukna samráði sem fólst í *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem Samskip og Eimskip hófu í júní 2008.

- Í **bindi 10** kemur fram kafli 20. Þar er m.a. gerð grein fyrir aðgerðum Samskipa og Eimskips sem miðuðu að því að takmarka samkeppni í útflutningi á sjávarafurðum frá Íslandi. Er m.a. lýst tilraunum til þess að útiloka samkeppni frá smáum keppinaut.

- Í **bindi 11** eru birtir kaflar 21 – 23. Í kafla 21 er gerð grein fyrir því að það dró úr samráðinu um að keppa ekki um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Efnahagsbati og aðrar breytingar á ytri aðstæðum breyttu forsendum samráðsins og það hentaði hagsmunum Samskipa og Eimskips að draga úr því. Í kafla 22 er því lýst að auk brota á 10. gr. samkeppnislaga fól samráð Samskipa við Eimskip í sér brot á 53. gr. EES-samningsins. Kafli 23 fjallar um alvarleg brot Samskipa á lagaskyldu til að veita Samkeppniseftirlitinu upplýsinga og afhenda gögn.

- Í **bindum 12 – 14** koma fram kaflar 24 – 34. Í þessum köflum er gerð ítarleg grein fyrir athugasemdum Samskipa og tekin nánari afstaða til þeirra.

- Í **bindi 15** er birtur kafli 35. Í honum er að finna umfjöllun um sekt Samskipa og fyrirmæli til að verja og efla samkeppni. Þar koma einnig fram ákvörðunarorð þessarar ákvörðunar.

- Í **viðauka I** er að finna ítarlega umfjöllun um markaði þessa máls og stöðu fyrirtækja.

- Í **viðauka II** kemur fram ítarleg lýsing á málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

- Í **viðauka III** er birt sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins sem undirrituð var 16. júní 2021.
- Í **viðauka IV** er heildarefnisyfirlit fyrir ákvörðunina.

79. Við lýsingu á hinu ólögmæta samráði hefur grundvallarþýðingu að gera grein fyrir því hvernig ákvarðanir um það voru teknar og framkvæmd þess. Því er óhjákvæmilegt að lýsa aðkomu starfsmanna sem gegndu lykilhlutverki innan fyrirtækjanna. Á það við um starfsmenn beggja fyrirtækja, þótt ákvörðun þessi taki til Samskipa. Jafnframt er óhjákvæmilegt að gera grein fyrir tilteknum samskiptum fyrirtækjanna við viðskiptavini, einkum stjórnendur fyrirtækja, sem þýðingu hafa í málinu.

80. Í þeirri útgáfu ákvörðunar þessarar sem birt er aðila máls eru stjórnendur og starfsmenn í lykilstöðum innan Samskipa og Eimskips auðkenndir með skammstöfun á nafni þeirra. Í þeirri útgáfu sem birt er opinberlega af hálfu Samkeppniseftirlitsins hafa skammstafanir á nöfnum verið afmáðar, en stjórnendur og starfsmenn í lykilstöðum þess í stað auðkenndir með skammstöfunum sem gefa almennt til kynna stöðu þeirra og starf innan fyrirtækis. Í þessu sambandi ber að hafa í huga að á rannsóknartímabilinu skipti starfsfólk að einhverju marki um störf eða hættu störfum, auk þess sem breytingar urðu á starfssviði einstakra starfsmanna. Í þeim tilvikum tekur auðkenningin til starfa viðkomandi starfsmanns sem lýsa best því hlutverki sem viðkomandi gegndi í málinu.

81. Í ákvörðuninni eru starfsmenn Samskipa auðkenndir með rauðum lit og starfsmenn Eimskips með bláum lit.

82. Allar undirstrikanir í ákvörðun þessari eru gerðar af Samkeppniseftirlitinu nema annað sé tekið fram.

83. Við birtingu ákvörðunarinnar hefur verið lagt mat á meðferð persónuupplýsinga.

Sjónarmið Samskipa og umfjöllun um þau

84. Samskip mótmæla því að hafa átt í ólögmætu samráði við Eimskip. Einnig mótmæla Samskip því að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga við upplýsingagjöf og gagnafhendingu í málinu. Setja Samskip fram margvíslegar athugasemdir þessu til stuðnings. Í **köflum 2 – 23** er í viðkomandi umfjöllun vísað til athugasemda Samskipa og eftir atvikum fjallað stuttlega um þær. Að meginstefnu til er hins vegar fjallað um og tekin afstaða til athugasemda Samskipa í **köflum 24 - 34**. Er verklagið með þeim hætti að í viðeigandi undirköflum í köflum 2-23 er vísað til athugasemda Samskipa tengdu efninu og síðan vísað til þess hvar í köflum 24-34 er að finna meginumfjöllun um viðkomandi athugasemdir Samskipa. Dæmi um framangreint er kafli 8.7. Í þeim kafla kemst Samkeppniseftirlitið að þeirri niðurstöðu, eftir hafa lagt mat á samtímagögn og athugasemdir Samskipa, að fundur framkvæmdastjóra landflutninga Samskipa og Eimskips á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 hafi verið liður í hinu ólögmæta samráði. Vísað er síðan til athugasemda Samskipa með þessum hætti:

„Samskip halda því fram að framangreind samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 hafi verið lögmæt og alls ótengd hinu „ímyndaða" „Nýtt upphaf" verkefni. Eins og rökstutt er í kafla 25.18 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þau sjónarmið fyrirtækisins."

HELSTU ATVIK SAMRÁÐSINS

86. Í þessum kafla er að finna yfirlit yfir helstu atvik hins ólögmæta samfellda samráðs Samskipa og Eimskips sem lýst er í ákvörðun þessari. Nánar er fjallað um einstök atvik samráðsins í viðeigandi köflum ákvörðunarinnar. Þá eru í ákvörðuninni reifuð sjónarmið Samskipa vegna þessa og tekin afstaða til þeirra.

87. Á meðfylgjandi mynd er gefið yfirlit yfir helstu þætti samráðsins og framvindu þess á rannsóknartímabilinu, auk nokkurra kjarnaatriða í þeirri atburðarás sem ákvörðunin fjallar um. Í kaflanum verður fjallað nánar um einstök atvik, allt frá atvikum sem gerðust fyrir árið 2008, aðdraganda og upphaf aukins samráðs á árinu 2008 og síðan framkvæmd þess, allt þar til ábendingar bárust Samkeppniseftirlitinu og rannsókn hófst. Fjallað er fyrst um ábendingarnar sem leiddu til rannsóknar, en síðan fylgt í meginatriðum framvindu atburða í tímaröð.

88. Við lestur yfirlitsins er rétt að árétta að með 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins er lagt bann við hvers konar samningum og samstilltum aðgerðum milli keppinauta sem hafi það að markmiði eða af þeim leiði að samkeppni sé raskað. Er m.a. lagt bann við þessum alvarlegu samkeppnishindrunum:

- Samráð sem áhrif hefur á verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör með beinum eða óbeinum hætti.

- Einnig er lagt bann við markaðsskiptingu. Getur hún falist í því að keppinautar skipta með sér markaði eftir landsvæðum og/eða viðskiptavinum. Er markaðsskipting oft til stuðnings öðru samráði eins og verðsamráði og takmörkun á framboði. Einnig getur hún verið meginþátturinn í að halda uppi verði, sérstaklega á mörkuðum þar sem erfitt er að ná saman um eða hafa stjórn á verði. Skipting markaða eftir viðskiptavinum getur m.a. falist í því að fyrirtæki keppi ekki um mikilvæga viðskiptavini hvers annars. Með því móti á þátttakandi í samráði t.d. auðveldara með að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavini þar sem hann þarf, vegna samráðsins, ekki að óttast að verðhækkun hans leiði til þess að hann missi viðkomandi viðskiptavin úr viðskiptum sökum þess að keppinautur bjóði betur.

- Jafnframt er lagt bann við samráði keppinauta sem lýtur að takmörkun eða stýringu á framleiðslu eða mörkuðum. Tilgangur samráðs keppinauta um að draga úr framleiðslu eða framboði er jafnan sá að vinna gegn verðsamkeppni og halda uppi verði. Á flutningamörkuðum draga fyrirtæki úr framboði með því að takmarka flutningsgetu.

89. Máli skiptir hvort fákeppni ríkir á þeim mörkuðum þar sem samráð á sér stað. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 segir að mikilvægt sé að á fákeppnismarkaði sé fyrir hendi óvissa fyrirtækja *„sem í hlut eiga, um hegðun keppinautanna“*. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 var þetta tekið fram: *„Fákeppnismarkaðir eru sérstaklega viðkvæmir*

fyrir hvers konar samstarfi keppinauta þar sem auðveldara er að viðhafa samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu við slíkar aðstæður og því enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina […]."

90. Samskipum hefur lengi mátt vera ljóst hvaða skorður ákvæði samkeppnislaga setja samvinnu fyrirtækisins við Eimskip. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997, *Hf. Eimskipafélag Íslands* gegn *samkeppnisráði*, var staðfest að samvinna Samskipa og Eimskips í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku hefði farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í úrskurðinum sagði m.a. þetta: *„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum*." Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var aftur fjallað um samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum og eftirfarandi tekið fram: *„Samskip og Eimskip eru keppinautar sem starfa á sama sölustigi. Öll samvinna af þessum toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta. Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit hvort til annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði*."

91. Á brotatímabili þessa máls höfðu Eimskip og Samskip samanlagt gríðarlega sterka stöðu í sjó- og landflutningum á Íslandi. Ljóst er að fákeppni ríkti á viðkomandi mörkuðum og voru þeir því afar viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti. Á slíkum mörkuðum er sérstaklega þýðingarmikið að keppinautar, sem eru nær einráðir, eigi ekki í neinum samskiptum eða samvinnu sem getur dregið úr samkeppni milli þeirra. Ella geta neytendur og atvinnulífið orðið fyrir miklu efnahagslegu tjóni. Máttu Samskip og Eimskip því ekki hafa með sér hagnýta samvinnu um t.d. skipulag siglinga- og landflutningakerfa fyrirtækjanna og skiptast á upplýsingum um grundvallarþætti í rekstri fyrirtækjanna eða önnur viðskiptaleg málefni.

A. ÁBENDINGAR VIÐSKIPTAVINA

92. Rannsókn málsins hófst eftir að Samkeppniseftirlitið hafði á árinu 2012 átt marga fundi með bæði viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa. Á þeim fundum komu fram ríkar vísbendingar um að Eimskip og Samskip hefðu með ólögmætu samráði brotið gegn samkeppnislögum. Þær voru m.a. eftirfarandi:

- Tiltekið fyrirtæki, sem hafði árlega keypt mikla flutningsþjónustu og verið í viðskiptum við Eimskip, greindi frá því að það hefði óskað eftir tilboði í flutninga hjá Samskipum en Samskip ekki haft áhuga á þeim viðskiptum. Taldi þetta fyrirtæki að Eimskip og Samskip skiptu með sér markaðnum.

- Annað fyrirtæki, sem er stór innflytjandi á sínu sviði, greindi frá því að það væri í viðskiptum við Eimskip. Fram til ársins 2008 hefðu Samskip gert ítrekaðar tilraunir til þess að ná þessu fyrirtæki í viðskipti en á síðustu árum (til ársins 2012) hefðu Samskip engar slíkar tilraunir gert.

- Annað stórt fyrirtæki, sem keypt hafði flutningsþjónustu af Eimskip, greindi frá því að það hefði leitað tilboða í þá flutninga hjá Samskipum. Það hefði engum árangri skilað þar sem verðið sem Samskip hefðu boðið hefði verið nákvæmlega sama verð og hjá Eimskip.

- Enn annað fyrirtæki upplýsti að því hefðu borist upplýsingar um að á árinu 2011 hefði forstjóri Eimskips látið þau boð út ganga til undirmanna sinna að ekki ætti að *„hjóla í Samskip*" og á svipuðum tíma hefðu samskonar boð verið látin út ganga innan Samskipa varðandi samkeppni við Eimskip.

- Annar þátttakandi á markaðnum staðhæfði að mikil samskipti væru milli stjórnenda Eimskips og Samskipa.

93. Eftir upplýsingagjöf frá viðmælendum Samkeppniseftirlitsins lék grunur á að mögulegt ólögmætt samráð fælist ekki síst í skiptingu markaða eftir viðskiptavinum eða landsvæðum. Var það talin rík vísbending að bæði fyrirtækjum sem tengdust flutningastarfsemi og viðskiptavinum flutningafyrirtækja bæri saman um þetta. Þá skipti máli að öflugir viðskiptavinir fyrirtækjanna höfðu lýst atvikum sem studdu mat annarra viðmælenda Samkeppniseftirlitsins. Taldi eftirlitið fram komnar áreiðanlegar vísbendingar sem gæfu ríka ástæðu til að ætla að samkeppnislög hefðu verið brotin með alvarlegum hætti á þjóðhagslega mikilvægum markaði.

94. Ákvað Samkeppniseftirlitið að hefja rannsókn á því hvort Eimskip og Samskip hefðu brotið gegn bannreglum samkeppnislaga. Húsleit var framkvæmd hjá Eimskip og Samskipum í september 2013. Frumskoðun gagna, sem aflað var í húsleitunum, renndi stoðum undir fyrri vísbendingar um alvarleg brot gegn samkeppnislögum. Samkeppniseftirlitið taldi því óhjákvæmilegt að beina kæru til lögreglu. Var það gert í mars 2014. Voru tilteknir einstaklingar kærðir sem gegnt höfðu starfi fyrir Eimskip og Samskip. Samkeppniseftirlitið framkvæmdi aðra húsleit hjá Eimskip og Samskipum í júní 2014 og hefur málið sætt samfelldri og ítarlegri rannsókn eftirlitsins. Um rannsóknina er nánar fjallað í kafla 2 og viðauka II, auk þess gefið er yfirlit um hana í samantekt ákvörðunarinnar.

B. ATVIK FRAM TIL 2008

95. Frá gildistöku eldri samkeppnislaga á árinu 1993 og fram til ársins 2008 var bæði um að ræða samvinnu og harðar deilur milli Eimskips og Samskipa. Í júní 1993 undirrituðu skipafélögin flutningasamkomulag um gámaflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku og gilti samningurinn til júní 1995. Á gildistíma samningsins hættu Samskip eigin siglingum til og frá Norður-Ameríku og fluttu þess í stað gáma sína með Eimskip. Umræddur samningur var ekki endurnýjaður og hófu Samskip aftur siglingar með eigin skipi á þessari flutningaleið. Samstarf milli fyrirtækjanna hófst að nýju á árinu 1997 og veittu samkeppnisyfirvöld undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga og gilti hún til ágúst 2000.

96. Á árunum 2001-2002 var Eimskip afar ósátt við að Samskip fylgdu Eimskip ekki í hækkun á verði heldur reyndu þess í stað að ná óánægðum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti til sín. Greip Eimskip til umfangsmikilla aðgerða til að *„refsa"* Samskipum fyrir þessa samkeppni. Fólu þessar aðgerðir Eimskips í sér brot gegn 11. gr. samkeppnislaga, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Þrátt fyrir framangreind atvik undirrituðu Eimskip og Samskip í nóvember 2001 ólögmætan samning sem fól í sér samvinnu í áætlunarsiglingum milli Íslands og Evrópu (svonefnt *„Neyðarsamkomulag"*). Á sama ári sömdu Eimskip og Samskip á ný um samvinnu í áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Veittu samkeppnisyfirvöld því samkomulagi undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga við samráði keppinauta og gilti hún til 31. ágúst 2004.

97. Fram til ársins 2008 var fyrir hendi a.m.k. eftirfarandi ólögmætt samráð milli Eimskips og Samskipa:

- Samráð í áætlunarsiglingum til og frá Evrópu frá árinu 2001 (framangreint *„Neyðarsamkomulag"*).
- Samráð frá 1. september 2004 í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku, þ.e. eftir að undanþágan féll úr gildi.
- Ólögmætt samráð í landflutningum frá árinu 2005.
- Samráð frá árinu 2007 um skipaafgreiðslu á Reyðarfirði.

98. Á árinu 2005 eignuðust Eimskip og Samskip hollensk fyrirtæki sem ráku frystigeymslur (Daalimpex og Kloosterboer[4]). Höfnin í Rotterdam er ein mikilvægasta viðskiptahöfn Íslendinga og hefur flutningatengd starfsemi Eimskips og Samskipa í Hollandi auðsýnilega áhrif á flutninga til og frá Íslandi. Hefur því þýðingu í málinu að hollensk samkeppnisyfirvöld komust að þeirri niðurstöðu að Eimskip og Samskip hefðu haft með sér ólögmætt samráð frá árinu 2006 til júní 2009. Þetta er staðfest í samtímagögnum sem sýna m.a. verðsamráð milli Samskipa og Eimskips á frystigeymslumarkaði í Hollandi. Var það samráð til þess fallið að hafa áhrif á m.a. útflytjendur á fiski frá Íslandi. Þetta samráð fyrirtækjanna var því yfirstandandi þegar hið umfangsmikla samráðsverkefni hófst í júní 2008.

C. UNDIRBÚNINGUR AUKINS ÓLÖGMÆTS SAMRÁÐS

99. Undirbúningur aukins ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips hófst á fyrri hluta ársins 2008.

C.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008

100. (S)aðaleig-stjform-SH var aðaleigandi Samskipasamstæðunnar, sat í stjórn Samskipa hf. og var stjórnarformaður Samskipa Holding árið 2008. (S)aðaleig-stjform-SH var á þessum tíma næst stærsti hluthafi Kaupþings banka hf.

101. Rekstur Samskipa hf. á Íslandi gekk mjög vel á fyrri hluta ársins 2008. Á sama tíma stóðu Samskip Holding og (S)aðaleig-stjform-SH á hinn bóginn frammi fyrir miklum fjárhagslegum áskorunum, annars vegar vegna krafna helsta lánveitanda Samskipa Holding, Fortis banka, og hins vegar vegna krafna Citibank (endurtekinna veðkalla), sem hafði veitt fjárfestingarfélagi (S)aðaleig-stjform-SH lán til kaupa á hlutabréfum í Kaupþingi banka hf., um að lagðar yrðu fram tryggingar vegna hríðlækkandi gengis hlutabréfa í bankanum.

102. Var afar þýðingarmikið fyrir (S)aðaleig-stjform-SH, sem næststærsta hluthafa Kaupþings banka, að á honum sæjust engin veikleikamerki en hætt var við að það hefði neikvæð áhrif á stöðu hans ef það spyrðist út að rekstarfélag í hans eigu, Samskip Holding, ætti í erfiðleikum með að standa við skuldbindingar sínar gagnvart lánardrottnum.

103. Í mars 2008 gaf (S)aðaleig-stjform-SH þau fyrirmæli til stjórnarmanna og lykilstjórnenda að grípa til aðgerða til að vernda og efla stöðu Samskipa á Íslandi sem „*Cash Cow*" fyrir Samskipasamstæðuna. Var þannig skýrum fyrirmælum beint til m.a. (S)forstj, forstjóra Samskipa, um að tryggja og auka fjárflæðið frá Samskipum á Íslandi til Samskipa Holding. Var þetta mikilvægur þáttur í aðgerðum (S)aðaleig-stjform-SH til að verja viðskiptaveldi sitt. Önnur atvik áttu sér stað í mars 2008 sem hér ber að líta til. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 12. febrúar 2015 í máli nr. 145/2014, *Ákæruvaldið gegn [(S)aðaleig-stjform-SH] o.fl.*, (svo nefnt Al-Thani mál) kemur fram að (S)aðaleig-stjform-SH hafi, ásamt öðrum, unnið að undirbúningi að því frá mars 2008 sem varð seinna á árinu að refsiverðri markaðsmisnotkun með hlutabréf Kaupþings banka.

104. Sem fyrr segir gekk rekstur Samskipa á Íslandi vel á fyrri hluta ársins 2008 en blikur voru á lofti. Stjórnendur Samskipa töldu sig vita að innflutningur til landsins myndi fara minnkandi vegna versnandi efnahagshorfa. Á sama tíma ráðgerðu þeir að útflutningur frá landinu myndi aukast, fyrst og fremst vegna flutninga tengdum stóriðju. Myndi mikið misræmi í inn- og útflutningi að óbreyttu gera rekstur Samskipa erfiðari. Þá skipti miklu að mikilvægir viðskiptavinir Samskipa voru með lausa viðskiptasamninga og taldi fyrirtækið það „*ógn*" og að verðstríð við Eimskip gæti brotist út. Ljóst er því að þættir sem tengdust helsta keppinautnum höfðu verulega þýðingu varðandi það verkefni að vernda og efla stöðu Samskipa á Íslandi sem „*Cash cow*" fyrir Samskipasamstæðuna.

[4] Samskip keypti sjávarútvegsstarfsemi Kloosterboer, frystigeymslur fyrir sjávarafurðir í Hollandi, Noregi og Færeyjum og frystiflutningastarfsemi.

105. Sýna gögn málsins að sökum framangreinds var aukið samstarf við Eimskip mikilvægur þáttur í þeim aðgerðum sem til skoðunar voru hjá (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj á fyrri hluta ársins 2008. Með því væri m.a. unnið gegn því að hugsanlegur samdráttur í eftirspurn eftir flutningsþjónustu myndi leiða til aukinnar samkeppni og lækkunar á verði á flutningamarkaði og rýra þannig stöðu Samskipa á Íslandi sem „*Cash cow*" fyrir Samskipasamstæðuna.

106. Fyrir liggur að (S)aðaleig-stjform-SH kallaði eftir upplýsingum frá (S)forstj og öðrum stjórnendum Samskipa um Eimskip og lét félag í sinni eigu (Eglu) vinna skýrslur þar sem fjallað var um mögulegt umfangsmikið samstarf við Eimskip bæði á Íslandi og í erlendri starfsemi Eimskips og Samskipa. Samkvæmt skýrslu frá maí 2008 var mestur fjárhagslegur ábati fyrir Samskipasamstæðuna talinn felast í auknu samstarfi Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í stjórnarfundargerð vegna fundar Samskipa Holding 7. maí 2008 kom m.a. eftirfarandi fram í glærukynningu (S)forstj: „*Eimskip, will be explored further….*"[5]

107. Þrátt fyrir framangreint var ekki sjálfgefið í maí 2008 að Samskip og Eimskip myndu hefja stóraukið samráð. Vorið 2008 hættu Atlantsskip rekstri eigin skipa og kepptust Samskip og Eimskip við að ná samningi við Atlantsskip í þeim tilgangi að taka að sér þá sjóflutninga sem Atlantsskip gátu ekki lengur sinnt. Eimskip hafði betur og sýna gögnin að þetta vakti verulega óánægju hjá stjórnendum Samskipa á Íslandi. Var í kjölfarið tekið til skoðunar í maí 2008 að fara í „*herferð*" gegn Eimskip og „*sækja sterkt*" á mikilvæga viðskiptavini þess fyrirtækis. Jafnframt kom fram hjá stjórnendum Samskipa á Íslandi að sökum versnandi efnahagsástands væri skynsamlegt fyrir fyrirtækið ná til sín auknum viðskiptum með aukinni samkeppni við Eimskip.

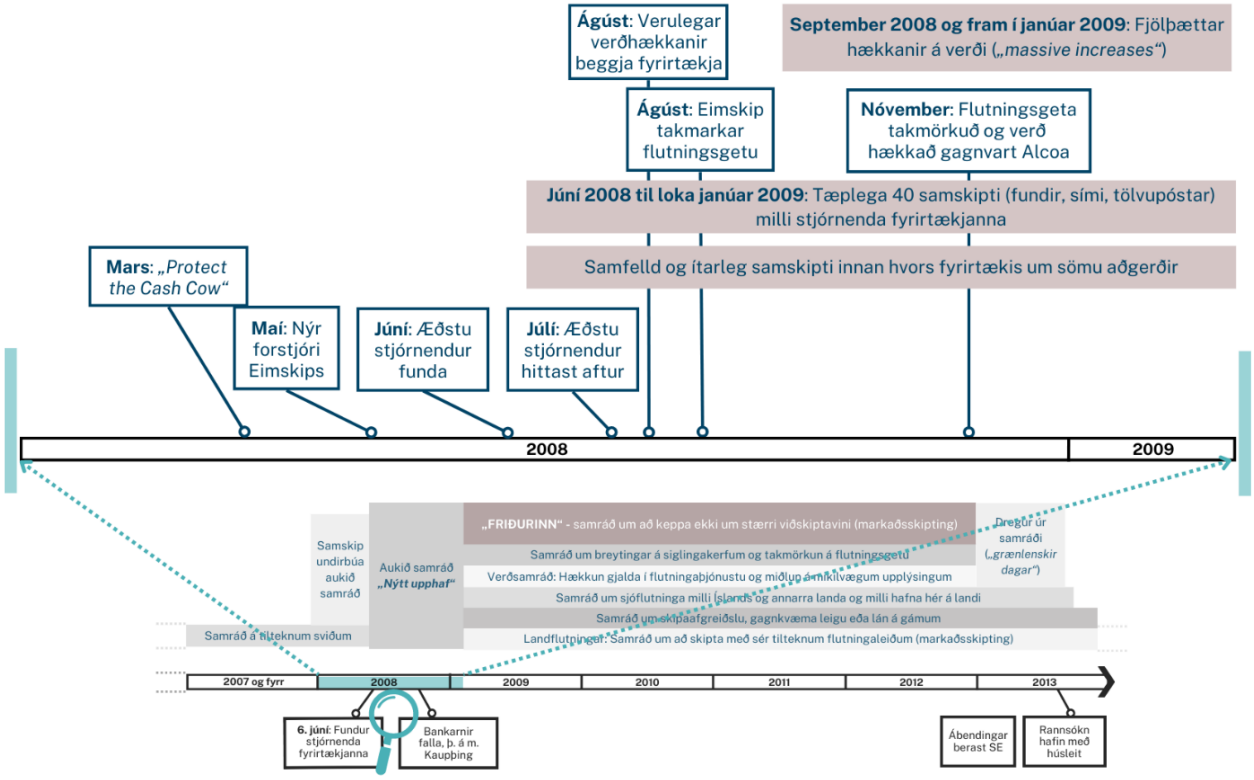
108. Voru þannig til skoðunar hjá stjórnendum Samskipa hf. í maí 2008 tvær ólíkar aðferðir til að bregðast við breyttu umhverfi og verja stöðu fyrirtækisins. Annars vegar samvinna við Eimskip og hins vegar samkeppni við Eimskip.

109. Á fyrri hluta ársins 2008 var mikið umrót hjá Eimskip. Fyrirtækið hafði vaxið gríðarlega og stóð í miklum breytingum á starfsemi sinni. Átti Eimskip í miklum fjárhagslegum erfiðleikum og höfðu bæði stjórnarformaður og forstjóri, sem stýrt höfðu útrás fyrirtækisins, látið af störfum. Nýr stjórnarformaður, (E)stjform, hafði tekið við og hafði persónulegra hagsmuna að gæta vegna reksturs Eimskips.

110. Gögn málsins sýna að fjárhagslegir erfiðleikar Eimskips tengdust ekki flutningastarfsemi fyrirtækisins hér á landi heldur stöfuðu af miklum skuldum vegna fjárfestinga fyrirtækisins erlendis.

[5] Rauður áherslulitur í frumgagninu.

111. Á þessari mynd er gefið yfirlit yfir nokkur atriði í þeirri atburðarás sem stóð frá vorinu 2008 fram á árið 2009. Nánari grein er gerð fyrir þessari atburðarás hér á eftir.



C.2. 20. maí til 6. júní 2008

112. Tilkynnt var um ráðningu (E)forstj sem forstjóra Eimskips þann 20. maí 2008 en áður hafði hann um árabil verið framkvæmdastjóri fyrirtækisins í Norður-Ameríku.

113. Sem áður sagði hófst rannsókn Samkeppniseftirlitsins í kjölfar ábendinga keppinauta og viðskiptavina Samskipa og Eimskips þar sem m.a. var staðhæft að mikil samskipti væru milli stjórnenda fyrirtækjanna. Í ljósi þessara vísbendinga taldi Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt í húsleitum 10. september 2013 að óska eftir því að fulltrúar Eimskips og Samskipa gæfu munnlegar upplýsingar um hugsanleg samskipti og tengsl milli fyrirtækjanna, sbr. 1. mgr. 19. gr. samkeppnislaga. (E)forstj var staddur erlendis og gaf upplýsingar nokkrum dögum eftir húsleitina en (S)forstj gaf upplýsingar sama dag og húsleit fór fram.

114. Aðspurður um hvort hann og (S)forstj ættu í samskiptum sagði (E)forstj að það væru *„engin samskipti á milli okkar, það er svona hatur meira heldur en eitthvað annað sko*." Jafnframt sagði forstjóri Eimskip að honum *„liði illa í návist*" starfsmanna Samskipa og forðaðist öll samskipti við þá. Færi (E)forstj aldrei í veiðiferð ef (S)forstj eða aðrir stjórnendur Samskipa væru með í för. (S)forstj var einnig spurður um samskipti sín við (E)forstj. Kvaðst (S)forstj ekki eiga nein vinnutengd eða persónuleg samskipti við (E)forstj fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs (og í Bandaríkjunum fyrir *„mörgum mörgum árum*").

115. Samtímagögn málsins sýna að (E)forstj og (S)forstj sögðu ósatt í upplýsingagjöf sinni til Samkeppniseftirlitsins.

116. Sama dag og tilkynnt var um ráðningu (E)forstj í maí 2008 lýsti (S)forstj því yfir við lykilstjórnendur hjá Samskipum Holding að hann þekkti (E)forstj vel: *„I know* [(E)forstj] *well through the years… we*

discuss futher [svo] *when we meet in russia*...". Þennan sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S stjórnarformanns Samskipa hf. og helsta samstarfsmanns (S)aðaleig-stjform-SH, vegna fréttar um ráðningu (E)forstj og boðaði að breytingar myndu fylgja forstjóratíð hans hjá Eimskip; *„mýktin að verða meiri, og dregur úr hörkunni*". Sýna gögnin að (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj og aðrir æðstu stjórnendur Samskipa ætluðu að funda í Rússlandi 22. og 23. maí 2008 þar sem m.a. átti að ræða um Eimskip og hinn nýja forstjóra.

117. Forstjóri Samskipa þekkti (E)forstj þannig vel í maí 2008 og ekki dró úr samskiptum þeirra á árunum þar á eftir. Gögnin málsins sýna að á brotatímabilinu voru (E)forstj og (S)forstj í hópi tólf manna sem léku golf saman, tefldu saman, veiddu saman og fóru saman í skemmtiferðir til útlanda. Hittist þessi hópur ítrekað á árunum 2010-2013. Hélt hópurinn fimmtán golfmót á þessu tímabili og (E)forstj og (S)forstj fóru með hópnum í ferð til Bretlands 2010 og Danmerkur 2011 og (E)forstj „manaði" (S)forstj til þess að mæta á fjöltefli í janúar 2012. Í ágúst 2012 fóru (E)forstj og (S)forstj með hópnum í veiði í Selá.

118. (E)forstj sagði einnig ósatt um regluleg samskipti sín við annan stjórnanda hjá Samskipum, (S)forstö-útfl, forstöðumann útflutningsdeildar. (E)frkvstj-alþjsv, framkvæmdastjóri alþjóðasviðs Eimskips, upplýsti hins vegar um að hann og (S)forstj þekktust og staðfesti (S)forstj það. Fyrir liggur að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv störfuðu um árabil erlendis fyrir Samskip og Eimskip. Bjuggu þeir í sömu götu í Rotterdam og áttu þeir og fjölskyldur þeirra í töluverðum samskiptum. Héldu samskiptin áfram eftir að þeir hófu störf fyrir fyrirtækin á Íslandi. (S)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og eiginkonur þeirra og fjögur önnur hjón sem einnig höfðu kynnst í Hollandi hittust reglulega hér á landi í matarboðum og öðrum veislum. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv fullvissuðu Samkeppniseftirlitið um að þeir hefðu ekki átt í neinum samskiptum sem tengdust störfum þeirra fyrir Eimskip og Samskip. Það er í ósamræmi við gögn málsins. Samtímagögn sýna að meðan þeir störfuðu í Hollandi veitti (S)forstj (E)frkvstj-alþjsv viðkvæmar upplýsingar um viðskiptaleg áform Samskipa sem (E)frkvstj-alþjsv miðlaði til yfirboðara sinna á Íslandi. Eins og lýst verður hér á eftir voru (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í júní 2008 skipaðir í vinnuhóp til þess að *„taka áfram*" verkefni sem miðaði að því að auka ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

119. Rétt er að hafa hér í huga að samskipti Eimskips og Samskipa áttu sér stað rétt eftir að húsleit Samkeppniseftirlitsins hófst 10. september 2013. Húsleitir hófust samtímis hjá Samskipum og Eimskip klukkan 09:00. Fyrirliggjandi er að mjög stuttu eftir að húsleit var hafin hjá Samskipum hringdi (S)forstj til (E)frkvstj-sala/þj, framkvæmdastjóra hjá Eimskip. Voru það þannig ein af fyrstu viðbrögðum (S)forstj við húsleit Samkeppniseftirlitsins að hringja til eins af æðstu stjórnendum Eimskips. Fyrir liggur að (E)forstj var erlendis þennan dag. Síðar sama dag var (S)forstj spurður af Samkeppniseftirlitinu um samskipti hans við aðra starfsmenn Eimskips en (E)forstj. Gaf (S)forstj vísvitandi rangar upplýsingar með því að greina ekki frá umræddu símtali við (E)frkvstj-sala/þj. Verður vart dregin önnur ályktun en (S)forstj hafi hringt í Eimskip til þess að vara gagnaðilann í samráðinu við.

120. Samkvæmt framansögðu vildu (E)forstj og (S)forstj leyna samskiptum sínum og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu er þeir veittu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar í september 2013. Sú launung hélt áfram við rannsókn málsins. Hið mikla ósamræmi milli annars vegar upplýsingagjafar (S)forstj og (E)forstj og hins vegar samskipta þeirra í leik og starfi og annarra lykilstarfsmanna fyrirtækjanna gefur eindregið til kynna að forstjórunum hafi verið ljóst að samskiptin væru ekki í samræmi við kröfur samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og bannákvæði laganna við samkeppnishamlandi samráði. Lögðu þeir sig því báðir fram um að leyna samskiptum sínum og fyrirtækjanna.

121. Framangreind samskipti og tengsl milli stjórnenda Eimskips og Samskipa hafa verulega þýðingu. Á það ekki síst við í ljósi þeirra valkosta sem samtímagögn sýna að Samskip töldu sig standa frammi fyrir vorið 2008, þ.e. hvort bregðast ætti við áskorunum með samkeppni eða samvinnu við Eimskip. Tengslin milli ekki síst (S)forstj, (S)forstö-útfl, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv gerðu Samskipum án efa auðveldara en ella að nálgast Eimskip með það að markmiði að auka ólögmætt samráð fyrirtækjanna.

Jafnframt voru tengslin og samskiptin til þess fallin að auðvelda eða stuðla að því að ráðist var í umfangsmikið og ólögmætt verkefni eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips. Hafi tengslin þannig haft þýðingu varðandi það að Samskip völdu samstarf við Eimskip og að undirbúningur umfangsmikils samráðs fyrirtækjanna gat hafist svo skömmu eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri, sbr. einnig þá undirbúningsvinnu sem unnin var innan Samskipa á fyrri hluta ársins 2008. Þá voru samskiptin og tengslin til þess fallin að viðhalda hinu ólögmæta samráði út brotatímabil þessa máls. Staðfesta gögn málsins framangreint.

122. Skömmu eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips lagði hann áherslu á að sem fyrst yrðu hafnar viðræður við Samskip um Norður-Ameríkuflutninga. Vildi (E)forstj að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að þeim samskiptum. Á þessum tíma vann (E)frkvstj-alþjsv náið með (E)forstj. (E)frkvstj-alþjsv var framkvæmdastjóri alþjóðasviðs hjá Eimskipi og bar ábyrgð á starfsemi Eimskips í Evrópu. Flutningar milli Íslands og Norður-Ameríku féllu aftur á móti ekki undir starfssvið (E)frkvstj-alþjsv.

123. Hin ríka áhersla (E)forstj á viðræður við Samskip og mönnun samskiptanna við Samskip var í engu samræmi við lítið vægi þessara flutninga fyrir Eimskip. Miðað við hina miklu fjárhagslegu erfiðleika sem Eimskip stóð frammi fyrir í lok maí og byrjun júní 2008 er með öllu órökrétt að nýr forstjóri hafi talið ástæðu til að leggja svo ríka áherslu á að koma á samskiptum við Samskip um Norður-Ameríku samstarfið, nema eitthvað annað og meira byggi undir.

124. Yfirmaður siglingakerfa Eimskips, framkvæmdastjórinn (E)frkvstj-flutnkerf, var í byrjun júní 2008 byrjaður að undirbúa breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins í flutningum til og frá meginlandi Evrópu. Þann 2. júní 2008 var ákveðið hjá Eimskip að (E)frkvstj-flutnkerf ætti að koma að umræddum viðræðum við Samskip. (E)frkvstj-flutnkerf bar ekki ábyrgð á inn- og útflutningi Eimskips frá Norður-Ameríku og Samskip voru ekki með skip í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Aðkoma (E)frkvstj-flutnkerf að viðræðum við Samskip og samtímagögn málsins sýna að ræða átti um breytingar á siglingakerfum milli Íslands og annarra Evrópulanda á fundum fyrirtækjanna, auk annarra málefna sem tengdust samkeppni fyrirtækjanna.

125. Þann 4. júní 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til yfirmanns siglingakerfa Samskipa, (S)frkvstj-millilandasv. Setti hann fram hugmyndir um aukið samráð við Eimskip sem fólst í að draga úr flutningsgetu í sjóflutningum eða taka upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum til og frá Evrópu og var fyrir hendi í Norður-Ameríkuflutningunum.

D. FUNDUR ÆÐSTU STJÓRNENDA SAMSKIPA OG EIMSKIPS 6. JÚNÍ 2008

126. Aðaleigandi Samskipa, stjórnarformaður Eimskips, og forstjórar beggja fyrirtækjanna áttu með sér þýðingarmikinn fund í hádeginu föstudaginn 6. júní 2008. Gögn málsins sýna að dagana fyrir fundinn var unnið að undirbúningi hans. Atvik 5. júní 2008 sýna þetta skýrt.

127. Þann 5. júní 2008 átti þetta sér stað:

- (E)forstj átti fyrir hádegi fund um „*samkeppnismál*". Einnig átti hann fund með (E)frkvstj-alþjsv, en heiti eða tilgangi þess fundar var ekki lýst í dagbók hans. Þá kom eftirfarandi fram á verkefnalista hans:

- Fjárfestingarfélagið Kjalar var í eigu (S)aðaleig-stjform-SH og var starfstöð fyrirtækisins að Suðurlandsbraut 18. (S)stjform-S var framkvæmdastjóri Kjalars. Hann var einnig stjórnarformaður Samskipa hf. og sat í stjórn Samskipa Holding. Þennan dag, 5. júní 2008, sendi aðstoðarmaður (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til starfsmanns Kjalars. Bað hann starfsmanninn að undirbúa stjórnarfundarherbergið fyrir (S)aðaleig-stjform-SH vegna fundar daginn eftir.

Fundurinn myndi hefjast kl. 12:00 og fundarmenn yrðu fjórir. Var starfsmaður Kjalars beðinn um leggja á borð og bera fram hádegismat.

- Gögnin sýna að þennan dag og kvöld kallaði (S)forstj ítrekað eftir upplýsingum um rekstur og áætlanir Samskipa. Var undirmönnum ranglega greint frá því að (S)forstj þyrfti á þessum gögnum að halda vegna stjórnarfundar Samskipa hf. í hádeginu 6. júní 2008. Var fundinum með Eimskip því haldið leyndum innan Samskipa.

- Klukkan 22:33 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)forstj. Meðfylgjandi honum var skýrsla frá fyrirtæki (S)aðaleig-stjform-SH (Egla) um mögulega samvinnu Samskipa við dótturfélag Eimskips, Containerships. Hafði (S)aðaleig-stjform-SH fengið þessa skýrslu senda frá starfsmanni Eglu nokkrum mínútum á undan. Var þetta sami starfsmaður Eglu og hafði unnið aðra skýrslu fyrir (S)aðaleig-stjform-SH um samstarf Samskipa við Eimskip. Þá skýrslu hafði þessi starfsmaður Eglu sent (S)stjform-S 12. maí 2008 og í henni var lýst m.a. miklum ábata af mögulegu auknu samstarfi Samskipa við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi. Greindi starfsmaður Eglu (S)stjform-S frá því að (S)aðaleig-stjform-SH hafi falið honum að taka Containerships næst til skoðunar.

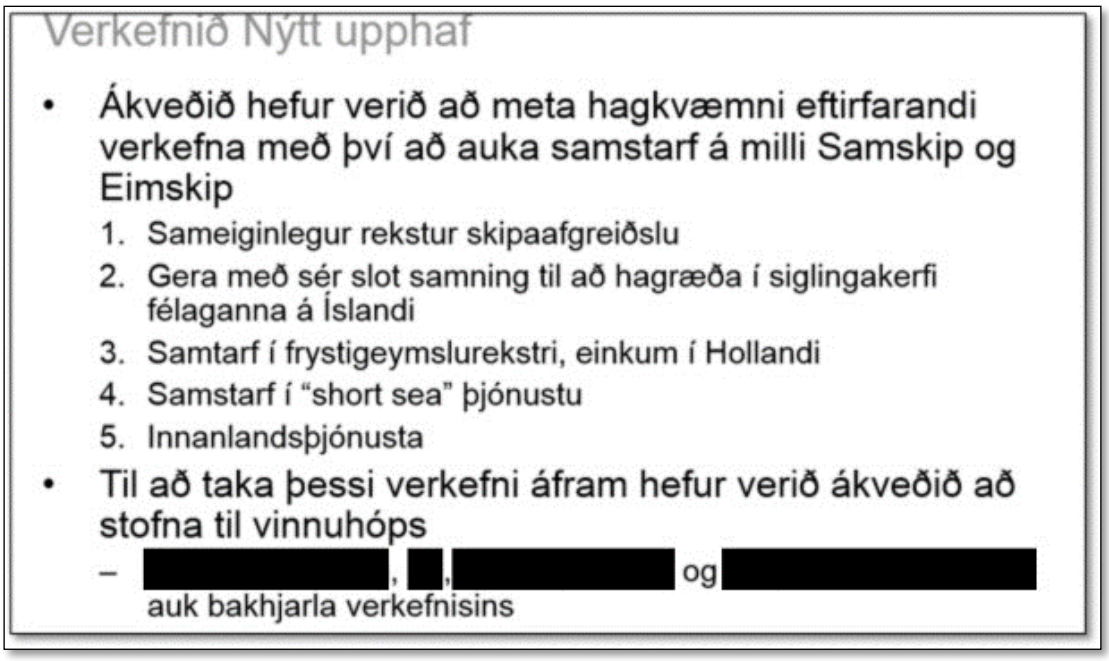
- Klukkan 22:47 sendi (S)stjform-S tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Samkvæmt þessum tölvupósti bjó (S)stjform-S yfir vitneskju um fyrirhugaðan fund (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip og lagði áherslu á að þessi samskipti við Eimskip mættu ekki leiða til kaupa á eignum Eimskips. Eins og eftirfarandi umfjöllun mun sýna var ekki um það að ræða að Samskip keyptu eignir af Eimskip heldu gengu samskipti fyrirtækjanna út á að auka samstarf í grundvallarþáttum í starfsemi þeirra.

128. Samkvæmt dagbók (E)forstj var fundur hans og (E)stjform með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj bókaður á milli 12:00–14:00 föstudaginn 6. júní 2008. Fundurinn var sem fyrr segir haldinn á skrifstofu fjárfestingarfélags (S)aðaleig-stjform-SH að Suðurlandsbraut 18.

D.1. Glærukynning útbúin sunnudaginn 8. júní 2008

129. Rétt rúmum tveimur sólarhringum eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform, eða síðdegis sunnudaginn 8. júní 2008, vistaði (E)frkvstj-alþjsv glærukynningu sem hann gaf heitið *„verkefnið samstarf“*. (E)frkvstj-alþjsv vistaði aftur glærukynninguna um kvöldið 8. júní 2008 og þá undir nýju heiti; *„verkefnið hagkvæmni“*. Á þeim tímapunkti var titill kynningarinnar þessi: *„Nýtt upphaf Júní 2008 Trúnaðarmál“* og þar komnar inn fimmtán glærur um verkefni sem sneri að því að *„auka samstarf“* á milli Samskipa og Eimskips. Morguninn eftir vistaði (E)forstj þessa sömu glærukynningu undir heitinu *„verkefnið nytt upphaf“*.

130. Á umræddri glærukynningu frá 8. og 9. júní 2008 kom eftirfarandi fram á upphafsglærunum:



131. Í glærunum sem komu þar á eftir var lýst til hvaða atriða yrði horft við mat á fýsileika aukins samstarfs fyrirtækjanna í framangreindum fimm töluliðum.

132. Af þessu og öðrum gögnum málsins má sjá að Samskip og Eimskip voru búin að ákveða í byrjun júní 2008 að hefja *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Í því fólst að fyrirtækin ákváðu að meta saman ábata af því að auka samstarf í grundvallarþáttum í starfsemi þeirra beggja.

133. Atvik í aðdraganda fundarins, fundurinn sjálfur og framangreind glærukynning sýna mikla áherslu fyrirtækjanna á þetta verkefni. Stjórnarformenn og forstjórar fyrirtækjanna höfðu forgöngu um það og stofnaður var sérstakur *„vinnuhópur"* til að *„taka þessi verkefni áfram"*. Hann skipuðu forstjórar Samskipa og Eimskips, framkvæmdastjórinn (E)frkvstj-alþjsv, auk *„bakhjarla verkefnisins"*. Með hliðsjón af samtímagögnum og stöðu hlutaðeigandi sem stjórnarformanna (ásamt eignarhaldi) er talið líklegt að (E)stjform og (S)aðaleig-stjform-SH hafi verið bakhjarlar verkefnisins. Með hliðsjón af samtímagögnum málsins, sem sýnir framkvæmd og framvindu verkefnisins, er talið að *„nn"* hafi verið framkvæmdastjórinn (S)frkvstj-millilandasv sem einnig var staðgengill forstjóra Samskipa.

D.2. Ákveðið að hefja verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni – ábyrgðarsvið lykilstjórnenda

134. Við mat á lögmæti *„Nýtt upphaf"* verkefnisins ber fyrst að hafa í huga að við upphaf þess var þegar fyrir hendi ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í þeirri starfsemi sem féll undir flest verkefnin sem talin eru upp í töluliðum 1–5 í framangreindri glæru.

135. Samkvæmt *„Nýtt upphaf"* verkefninu átti að skoða ábata af því að auka þetta ólögmæta samstarf fyrirtækjanna. Hér ber að líta til þess hvernig umræddum fimm undirverkefnum eða verkþáttum var lýst glærukynningunni.

136. Af umfjöllun í glærukynningunni um verkþáttinn sem tók til sjóflutninga til og frá Íslandi sést að hann laut m.a. að ólögmætri markaðsskiptingu (skipting eftir höfnum/*„skiptast á slottum"*[6]) og ólögmætri takmörkun á flutningsgetu (fækkun/minni skip). Til undirbúnings þessu átti að gera *„greiningu á skipanýtingum brotið niður á hafnir í inn- og útflutningi."* Jafnframt átti að stilla upp möguleikum þar sem ávinningur væri af því að skiptast á „slottum" og meta *„hagræði félaganna að gangast í slíkt samstarf"*. Fjallað var um aukið samstarf bæði í Evrópu og Norður-Ameríkuflutningum. Einnig ætluðu

[6] Slott er flutningsrými í skipum.

Samskip og Eimskip að *„endurskoða siglingakerfi félaganna*" með það að markmiði að lágmarka kostnað. Var þannig gert ráð fyrir upplýsingaskiptum og viðræðum keppinauta á fákeppnismarkaði um afar viðkvæm samkeppnisleg málefni.

137. Sama var lagt til grundvallar í verkþáttunum *„Innanlandsþjónusta*" (landflutningar) og *„Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu*". Skoða átti verulega aukið samráð og gert var ráð fyrir upplýsingaskiptum og viðræðum keppinauta á fákeppnismarkaði um afar viðkvæm samkeppnisleg málefni.

138. Af umfjöllun í glærukynningunni um verkþáttinn *„Samstarf í „Short sea" þjónustu*" sést að búið var að ákveða að fyrirtækin myndu kanna saman möguleika á verulegu samstarfi dótturfélaga Eimskips (Containerships og Eimskip-CTG) og Samskipa og dótturfélags þess, Silver Sea. Eimskip/Eimskip-CTG og Samskip/Silver Sea voru keppinautar í m.a. útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Kanna átti *„samþættingu siglingakerfa*", skiptingu á *„slottum*", koma á fót einu *„heildarkerfi*", renna saman framangreindum dótturfélögum og kanna stofnun á sameiginlegu félagi sem sinnti frystiskipaþjónustu og flutningsmiðlun. Einnig var gert ráð fyrir upplýsingaskiptum um viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Það samstarf sem átti að kanna hefur beina tengingu við samkeppni hér á landi og hagsmuni t.d. útflytjenda á íslenskum sjávarafurðum.

139. Sem fyrr segir var fyrir hendi viðamikið ólögmætt samráð milli Eimskips og Samskipa í frystigeymslustarfsemi í Hollandi. Það samráð var til þess fallið að hafa áhrif á viðskiptavini Samskipa og Eimskips hér á landi, t.d. útflytjendur á frystum fiski. Í glærunum um verkþáttinn *„Frystigeymslurekstur*" er fjallað um aukna samvinnu Eimskips við Samskip í frystigeymslurekstri. Einnig tók skoðun Eimskips og Samskipa samkvæmt verkefninu til samvinnu á sviði frystiskipaþjónustu.

140. Augljósar samkeppnishömlur eins og markaðsskipting og samráð um að takmarka flutningsgetu eru taldar hafa það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Í *„Nýtt upphaf*" verkefninu fólst sameiginleg ákvörðun keppinauta um að kanna ábata af slíkum skýrum samkeppnishömlum. Eins og réttarframkvæmd í samkeppnisrétti sýnir fela fundir og upplýsingaskipti til undirbúnings að slíku samkeppnishamlandi samstarfi í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, án tillits til þess hvort samstarfið kemst á endanum til framkvæmda. Í þessu máli liggur aftur á móti fyrir að m.a. samráð um markaðsskiptingu og takmörkun flutningsgetu kom til framkvæmda.

141. Það samráð sem tengdist verkefninu *„Nýtt upphaf*" tók ekki aðeins til þess að kanna ábata af markaðsskiptingu og takmörkun á flutningsgetu heldur jafnframt stórauknu samstarfi fyrirtækjanna í kjarnastarfsemi þeirra. Í undirbúningi þessa fólust upplýsingaskipti og viðræður um mikilvæg samkeppnisleg atriði í starfsemi beggja fyrirtækjanna. Samskiptin fólu enn fremur í sér skýr skilaboð fyrirtækjanna til hvors annars um að þau hefðu ríkan ríkan vilja til að *„snúa bökum saman*" og mæta þeim áskorunum sem þau stóðu frammi fyrir með hagnýtri samvinnu en ekki samkeppni. Mikilvægt er að árétta hér að Samskip og Eimskip voru samanlagt í yfirburðastöðu á mörkuðum sem tengjast landflutningum og sjóflutningum til og frá Íslandi. Var þannig fyrir hendi tvíkeppni eða fákeppni á umræddum mörkuðum og var því *„enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina",* sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 42/2019.

142. Í 10. gr. samkeppnislaga felst því ekki aðeins strangt bann við markaðsskiptingu og samráði í tengslum við takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna heldur einnig bann við því að keppinautar líkt og Samskip og Eimskip hafi með sér slíka hagnýta samvinnu til að draga úr eða eyða þeirri áhættu sem felst í samkeppni. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga felur jafnframt í sér strangt bann við því að keppinautar skiptist á upplýsingum um viðkvæm viðskiptaleg málefni, þar á meðal hugmyndum eða áætlunum, enda eru viðræður á milli keppinauta um viðskiptaleg málefni afar varhugaverðar í samkeppnislegu tilliti, sérstaklega þegar um að er að ræða fákeppnismarkaði. Voru slík samskipti

Samskipa og Eimskips til þess fallin að draga með alvarlegum hætti úr æskilegri óvissu á markaðnum, skerða sjálfstæði fyrirtækjanna og draga til muna úr þeirri samkeppni sem gat ríkt þrátt fyrir fákeppnina.

143. Í *„Nýtt upphaf“* verkefninu sem slíku fólust þannig áform um ólögmæta hagnýta samvinnu og upplýsingaskipti. Ætluðu fyrirtækin að fara yfir grundvallarþætti í samkeppnisrekstri þeirra, skiptast á upplýsingum og meta saman framtíðarskipulag og stefnu fyrirtækjanna í viðkomandi flutningastarfsemi. Með öðrum orðum fólst í *„Nýtt upphaf“* verkefninu sameiginlegur vilji Samskipa og Eimskips til að mæta áskorunum með auknu samstarfi í stað þess að hegða sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taka ákvarðanir upp á eigin spýtur. Átti að finna sameiginlegar lausnir með auknum samskiptum og samstarfi þessara höfuðkeppinauta á íslenska flutningamarkaðnum. Sem fyrr segir fólst einnig í verkefninu sameiginleg ákvörðun keppinauta um að kanna ábata af skýrum samkeppnishömlum eins og markaðsskiptingu og takmörkun á flutningsgetu.

144. Með hliðsjón af öllu framangreindu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi fyrirtækin ákveðið að ráðast í verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sbr. einnig viðurkenning Eimskips á alvarlegum samráðsbrotum sem höfðu að markmiði að raska samkeppni.

145. Áður en atvik frá og með 10. júní 2008 eru reifuð er rétt að gefa yfirlit yfir ábyrgðarsvið helstu lykilstjórnenda fyrirtækjanna. Sumra þeirra er getið hér að framan, en fleiri koma við sögu. Varðandi þessa lykilstarfsmenn ber að hafa eftirfarandi í huga:

- (S)aðaleig-stjform-SH var eins og áður greinir aðaleigandi Samskipasamstæðunnar, sat í stjórn Samskipa hf. til apríl 2010 og var stjórnarformaður Samskipa Holding, auk þess sem hann var á þessum tíma gegnum félög sín næst stærsti hluthafi í Kaupþingi banka hf.

- (S)stjform-S sat í stjórn Samskipa Holding, var stjórnarformaður Samskipa hf. og framkvæmdastjóri Fjárfestingarfélagsins Kjalars.

- (S)forstj var forstjóri Samskipa á Íslandi og sat í stjórn Fjárfestingarfélagsins Kjalars og Eglu.

- (S)frkvstj-millilandasv var staðgengill forstjóra Samskipa á Íslandi og framkvæmdastjóri millilandasviðs. Bar hann ábyrgð gagnvart (S)forstj á siglingakerfi fyrirtækisins og inn- og útflutningi og þar með verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Samskipa. (S)frkvstj-millilandasv lét af störfum hjá Samskipum árið 2011.[7]

- (S)forstö-innfl1 var forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa á Íslandi. Bar hann ábyrgð gagnvart (S)frkvstj-millilandasv á verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Samskipa. Varð framkvæmdastjóri landflutninga í apríl 2013.

- (S)forstö-útfl var forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa á Íslandi. Bar hann ábyrgð gagnvart (S)frkvstj-millilandasv á verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Samskipa.

- (S)forstö-flutnstj var forstöðumaður flutningsstjórnunardeildar Samskipa á Íslandi. Bar hann ábyrgð gagnvart (S)frkvstj-millilandasv á siglingakerfi Samskipa. (S)forstö-flutnstj lét af stöfum hjá Samskipum 31. október 2008.

- (S)frkvstj-innanl var framkvæmdastjóri landflutninga hjá Samskipum á Íslandi. Bar hann ábyrgð gagnvart (S)forstj á landflutningakerfinu og landflutningaþjónustu og þar með verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari þjónustu Samskipa. (S)frkvstj-innanl lét af störfum hjá Samskipum í júní 2013.

[7] [...] tók við starfi forstjóra Samskipa um mitt ár 2014 fram til september árið 2018.

- (S)stjórnarm-fjármstj var fjármálastjóri Samskipa Holding og sat einnig í stjórn Samskipa hf.
- (S)frkvstj-MCL var stjórnandi hjá Samskipum í Hollandi. Bar hann ábyrgð á hluta þeirrar flutningaþjónustu Samskipa sem féll undir verkþáttinn *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* í *„Nýtt upphaf"* verkefninu.
- (S)forstj-frystig var stjórnandi hjá Samskipum í Hollandi. Bar hann ábyrgð á hluta þeirrar flutningaþjónustu Samskipa sem féll undir verkþáttinn *„Frystigeymslurekstur"* í *„Nýtt upphaf"* verkefninu.
- (E)stjform var á árinu 2008 stjórnarformaður Eimskips, en hann var nýlega tekinn við.
- (E)forstj var í júní 2008 nýráðinn forstjóri Eimskips.
- (E)frkvstj-alþjsv var framkvæmdastjóri alþjóðasviðs Eimskips og bar ábyrgð gagnvart (E)forstj.
- (E)frkvstj-sala/þj var frá og með árinu 2009 framkvæmdastjóri sölu- og þjónustudeildar Eimskips. Bar hann ábyrgð gagnvart (E)forstj á inn- og útflutningi og þar með verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Eimskips.
- (E)frkvstj-EimÍsl var á árinu 2008 forstjóri Eimskips á Íslandi. Bar hann ábyrgð gagnvart (E)forstj á sjó- og landflutningum og þar með verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Eimskips. Hann lét af störfum hjá Eimskip í janúar 2009.
- (E)frkvstj-flutnkerf var framkvæmdastjóri rekstrarsviðs og bar ábyrgð gagnvart (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstj á siglingakerfi Eimskips. Gögnin sýna að á síðari hluta ársins 2008 gegndi hann ábyrgðarhlutverki við undirbúning og framkvæmd á verðhækkunum Eimskips á sjóflutningum.
- (E)forstö-innfl var forstöðumaður innflutningsdeildar. Bar hann ábyrgð á verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Eimskips, fyrst gagnvart (E)frkvstj-EimÍsl og síðar (E)frkvstj-sala/þj. (E)forstö-innfl varð forstöðumaður flutningsmiðlunar á árinu 2011.
- (E)forstö-útfl var forstöðumaður útflutningsdeildar. Bar hann ábyrgð gagnvart á verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Eimskips, fyrst gagnvart (E)frkvstj-EimÍsl og síðar (E)frkvstj-sala/þj. Á árinu 2011 varð (E)forstö-útfl forstöðumaður sölu- og þjónustudeildar Eimskips. Bar hann ábyrgð gagnvart (E)frkvstj-sala/þj á inn- og útflutningi.
- (E)frkvstj-innanl var framkvæmdastjóri m.a. landflutninga. Bar hann ábyrgð gagnvart (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstj á landflutningakerfinu og landflutningaþjónustu og þar með verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari þjónustu Eimskips.
- (E)frkvstj-Contain var framkvæmdastjóri Containerships. Það var dótturfélag Eimskips og starfsemi þess féll undir verkþáttinn *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Eimskip seldi hlut sinn í Containership á árinu 2009.

E. AUKNU SAMRÁÐI HRINT Í FRAMKVÆMD Á SÍÐARI HLUTA ÁRSINS 2008

146. Í kjölfar fundarins 6. júní 2008 unnu Samskip og Eimskip samfellt og markvisst að þeim verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Voru haldnir fundir milli fyrirtækjanna vegna þessa og önnur samskipti áttu sér stað, bæði hér á landi og erlendis. Þeir sem sátu í *„vinnuhópnum"* ((E)forstj, (S)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-millilandasv) komu hér við sögu. Annar fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj í húsnæði Kjalars þann 25. júlí 2008 skiptir hér miklu og ber m.a. líta til þess að um leið og þeim fundi lauk fundaði (S)aðaleig-stjform-SH með (S)stjform-S og var fundarefnið *„New beginning"*.

147. Óhjákvæmilegt er að líta til þess að gögnin sýna að (S)aðaleig-stjform-SH hafi með loforði um verulega bónusgreiðslu hvatt (S)forstj til að beita sér í samráðinu við Eimskip. Jafnframt skiptir máli að Eimskip gerði einnig bónussamning við (E)forstj. Átti umbun til (E)forstj m.a. að ráðast af framgangi þátta sem féllu undir samráð fyrirtækjanna. Var því fyrir hendi bæði hjá forstjóra Eimskips og forstjóra Samskipa persónulegur fjárhagslegur hvati til þess að ná árangri í ólögmætu samráði félaganna.

148. Eftir að „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008 áttu sér einnig stað ítrekuð samskipti milli tiltekinna lykilstjórnenda hjá Samskipum og Eimskip. Var um að ræða endurtekin samskipti (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl. Jafnframt skipta máli samskipti undirmanna þessara stjórnenda. Var þannig um að ræða fjölmörg samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í land- og sjóflutningum fyrirtækjanna.

Fundir og samtöl fyrirtækjanna í júní og júlí 2008:

- ✓ **Fundur æðstu stjórnenda 6. júní** (hugtakið ***„Nýtt upphaf"*** notað fyrst hjá Eimskipi í kjölfar fundarins)
- Fundur í Rotterdam 23. júní
- Fundur í höfuðstöðvum Samskipa
- Viðræður 19. júní
- Fundur 25. júní
- Fundur á Mokka 4. júlí 2008
- Fundur á óþekktum stað í júlí (m.a. um Vestmannaeyjar)
- Vísað til fundar í stjórnarfundargerð 14. júlí
- Samtal stjórnenda 22. júlí
- Samtal stjórnenda 24. júlí
- ✓ **Fundur æðstu stjórnenda 25. júlí** (hugtakið ***„new beginning"*** notað hjá Samskipum)

149. Gögn málsins sýna að eftir 6. júní 2008 unnu þessir sömu stjórnendur fyrirtækjanna (og undirmenn þeirra) að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, lækkun eða niðurfellingu afslátta, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkþátta sem féllu beint undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið.

150. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í reglubundnum samskiptum fyrirtækjanna á umræddu tímabili hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem annars vegar laut að því að hrinda verkþáttunum í „*Nýtt upphaf*" verkefninu í framkvæmd og hins vegar miðaði að því að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Voru samskipti umræddra lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa einnig í eðli sínu til þess fallin að draga úr óvissu og sjálfstæði þessara keppinauta sem samanlagt voru með yfirburða markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi sem og í landflutningum.

E.1. Fundir og samtöl í Hollandi og á Íslandi í júní og júlí 2008

151. Samtímagögn staðfesta að (S)forstj hrinti strax í framkvæmd skoðun á atriðum sem fjallað er um *í „Nýtt upphaf"* verkefninu. Fyrir liggur að þann 10. júní 2008 skipulagði hann fundi stjórnenda Samskipa í Hollandi með (E)frkvstj-alþjsv. Annars vegar myndi (S)frkvstj-MCL hitta (E)frkvstj-alþjsv vegna 4 tl. í framangreindri upphafsglæru í glærukynningunni sem (E)forstj vistaði 9. júní 2008 (samstarf í „*short sea*" þjónustu). (E)frkvstj-Contain myndi einnig sitja þann fund en hann var sem fyrr segir framkvæmdastjóri dótturfélags Eimskips, Containerships. Hins vegar myndi (S)forstj-frystig hitta (E)frkvstj-alþjsv vegna 3 tl. (samstarf í frystigeymslurekstri).

Fundur í Rotterdam 23. júní 2008

152. Fyrir liggur að (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL funduðu í Rotterdam 23. júní 2008. Þá er ljóst að í kjölfarið áttu sér stað frekari samskipti milli (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain.

153. (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv reyndu að hittast þegar (E)frkvstj-alþjsv var í Hollandi en tókst ekki. Ákváðu þeir að ræða saman þegar (E)frkvstj-alþjsv kæmi úr orlofi um miðjan júlí 2008.

Fundur í höfuðstöðvum Samskipa

154. Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjsv um annan fund með Samskipum. Sá fundur hafi verið haldinn í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Af hálfu Samskipa hafi (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv setið fundinn, auk (S)stjórnarm-fjármstj sem eins og áður sagði var fjármálastjóri Samskipa Holding og sat í stjórn Samskipa hf. Á fundinum hafi verið rætt atriði sem komu fram í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni, t.d. umfangsmikið samstarf í skipaafgreiðslu á Íslandi. (E)frkvstj-alþjsv hélt fyrst að fundurinn hefði verið haldinn haustið 2008 en var síðan óviss um hvenær á árinu 2008 hann var haldinn.

155. Að mati Samkeppniseftirlitsins er a.m.k. ljóst að fundurinn var haldinn eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips og eftir að búið var að ákveða að ráðast í *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

Viðræður stjórnenda 19. júní 2008

156. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf voru sem fyrr segir framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð m.a. á siglingakerfi sinna fyrirtækja. Sökum þessa leiddu þeir viðræður Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Gögnin sýna einnig að eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst gegndu þeir leiðandi hlutverkum við undirbúning verðhækkana fyrirtækja sinna á sjóflutningum, en verðsamráði Samskipa og Eimskips er lýst nánar hér á eftir.

157. Þann 19. júní 2008 var (S)frkvstj-millilandasv í sumarfríi og gögnin sýna að þann dag áttu sér stað viðræður milli (E)frkvstj-flutnkerf og undirmanns (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj. Hann bar sem fyrr segir ábyrgð á siglingakerfinu gagnvart (S)frkvstj-millilandasv. Er þessum viðræðum lýst nánar hér á eftir.

Fundur 25. júní 2008

158. Þann 25. júní 2008 fundaði (E)forstj með framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am. Á þeim fundi var rætt um þann verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Hér ber að hafa í huga að unnt er að flytja farm sjóleiðina til og frá Norður-Ameríku með tvennum hætti. Annars vegar með beinum siglingum til og frá Íslandi og var Eimskip eina skipafélagið sem annaðist slíka flutninga á megin brotatímabilinu. Hins vegar með siglingum frá Norður-Ameríku til t.d. Rotterdam og þaðan með skipum Samskipa eða Eimskips til Íslands og öfugt (svonefndir *„Trans-Atlantic"* flutningar eða TA flutningar). Samskip buðu á þessum tíma upp á TA flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku í samkeppni við beina flutninga Eimskips. Einnig áttu Samskip í samstarfi við Eimskip og buðu sínum viðskiptavinum þannig upp á beina flutninga til og frá Norður-Ameríku með skipum Eimskips.

159. Eftir að (E)forstj hitti (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008 ræddi hann um fernt í tölvupósti sem hann sendi (E)frkvstj-flutnkerf þann 27. júní 2008: (1) Samskip ætti að flytja meira magn með Norður-Ameríku skipum Eimskips og biðja ætti Samskip um að leggja af TA samkeppni við Eimskip í Norður-Ameríkuflutningum. (2) Flýta ætti gerð nýs Norður-Ameríku samnings við Samskip. (3) Hækka ætti verð á sjóflutningum í Norður-Ameríku siglingum og (4) huga að almennum verðbreytingum.

160. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði þessum tölvupósti (E)forstj 3. júlí 2008. Er lýsandi að (E)frkvstj-flutnkerf svaraði þeim þætti í tölvupósti (E)forstj sem fól í sér beiðni til Samskipa um að draga úr TA-flutningum með því að vísa til samskipta við Samskip (líklega (S)frkvstj-millilandasv). Tillögu forstjóra Eimskips um alvarlegar samkeppnishindranir var þannig svarað með því að vísa til yfirstandandi viðræðna við Samskip. Er það rökrétt því þessar tillögur (E)forstj voru í samræmi við það sem fram kemur í *„Nýtt upphaf"* glærunum um verkþáttinn *„Slotsamninga í siglingakerfinu"*. Þar

kom fram að gera ætti nýjan Norður-Ameríku samning og að Samskip ættu að draga úr TA samkeppni og setja þess í stað flutningamagn *„í kerfið“*, þ.e. flutningakerfi Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku. Staðfestir þetta að hafin var vinna við þennan verkþátt *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, sbr. einnig viðræður (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj 19. júní 2008.

161. Í samræmi við framangreinda tillögu (E)forstj frá 27. júní 2008 kemur fram í samtímagögnum Samskipa að fyrirtækið hafi dregið úr TA samkeppni og flutt meira með Eimskip. Kemur þetta m.a. fram í tölvupósti sem (S)frkvstj-N-Am sendi til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 15. október 2008. Þar er því lýst að Samskip í Norður-Ameríku hafi *„stefnt allri frakt á Eimskip“*. Í þessum tölvupósti (S)frkvstj-N-Am fólst samkvæmt orðalagi sínu að Samskip var á þessum tíma búið að gera þá breytingu að draga úr TA flutningum í samkeppni við Eimskip og beina þess í stað Norður-Ameríkuflutningum sínum til Eimskips. Kvað (S)frkvstj-N-Am þessa breytingu ekki hafa verið ábatasama fyrir Samskip í Norður-Ameríku en *„hagur heildarinnar“* hafi ráðið *„för“*.

Fundur á Mokka 4. júlí 2008

162. Framkvæmdastjórar landflutninga, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, funduðu á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008. Ljóst er að á þeim fundi var a.m.k. rætt um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Horfa ber m.a. til þess að daginn fyrir fundinn, þann 3. júlí 2008, bað (E)frkvstj-innanl lögmann Eimskips um að senda drög að samningi milli Eimskips og Samskipa frá árinu 2006. Í drögunum var fjallað um umfangsmikið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Á þessum fundi Samskipa og Eimskips var því fjallað um þann verkþátt *„Nýtt upphaf“*-verkefnisins sem varðaði aukið samstarf í landflutningum.

163. Þessi fundur var á föstudegi. Strax eftir helgina hófu (S)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-innanl og undirmenn þeirra undirbúning að verðhækkunum og hækkuðu bæði Eimskip og Samskip verð á landflutningum í ágúst 2008.

Vestmannaeyjar, samráðstillögur og fundur á óþekktum stað í júlí 2008

164. Samkvæmt glærukynningunni um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* átti að skoða kosti þess að draga úr flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi og *„skiptingu á höfnum“*. Var í þessu sambandi sérstaklega vísað til Vestmannaeyja sem viðkomuhafnar sem féll undir verkefni fyrirtækjanna um aukið samstarf.

165. Sem fyrr segir ræddu (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj saman 19. júní 2008. Gögnin sýna að þær viðræður tóku til flutninga Samskipa fyrir Eimskip tengdum Vestamannaeyjum. Ljóst er að útflutningur á sjávarafurðum voru þýðingarmestu viðskiptin sem tengdust Vestmannaeyjum. (E)forstö-útfl bar ábyrgð á útflutningi hjá Eimskip. Sendi hann 1. júlí 2008 skjal í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl með heitinu *„Vestmannaeyjar“*. Sagði (E)forstö-útfl að skjalið væri sent í *„framhaldi af fundi okkar“* og komu þar fram upplýsingar um tekjur Eimskips af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum. Sagði (E)forstö-útfl í tölvupóstinum að tekjurnar væru hærri *„en menn hafa verið að gera sér grein fyrir í umræðunni“*. Hér skiptir miklu að (E)frkvstj-flutnkerf framsendi 9. júlí 2008 þennan tölvupóst (E)forstö-útfl til (E)forstj og tók fram að honum væri *„mjög illa við að láta þetta eftir“*, þ.e. að (E)frkvstj-flutnkerf væri mjög illa við að Eimskip myndi verða af þessum tekjum með því að hætta siglingum tengdum Vestmannaeyjum.

166. Í millitíðinni hafði (S)frkvstj-millilandasv vistað tvær útgáfur af minnisblaði. Fyrri útgáfuna vistaði hann að morgni 7. júlí 2008. Í minnisblaðinu fólust tillögur til Eimskips um stórfellt ólögmætt samráð í sjóflutningum. Var m.a. lagt til að Eimskip myndi leggja af tiltekna flutningsleið (Suðurleið) og fjallað um takmörkun á flutningsgetu og markaðsskiptingu. Voru þetta allt málefni sem féllu undir eða voru tilgreind í *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* glærunum um *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Hvað Vestmannaeyjar snertir var í minnisblaðinu lagt til að flutningum Eimskips frá Vestmannaeyjum yrði *„sinnt með slot-samningi við Samskip“*. Í samræmi við umfjöllunina innan Eimskips var þannig sett

fram hjá Samskipum tillaga um að Eimskip hættu að sigla til Vestmannaeyja. Saman sýnir þetta viðræður fyrirtækjanna um mögulega „*skiptingu*" á flutningum tengdum Vestamannaeyjum.

167. Seinni útgáfuna af minnisblaðinu sendi (S)frkvstj-millilandasv 8. júlí 2008 í tölvupósti til (S)forstj. Heiti tölvupóstsins var „*Siglingakerfi*" og meðfylgjandi honum var ný útgáfa af framangreindu minnisblaði frá 7. júlí 2008. Þessi útgáfa var ekki lengur dagsett 7. júlí 2008 heldur var hún dagsett 9. júlí 2008. Ekki var útskýrt í minnisblaðinu eða tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv af hverju minnisblaðið var dagsett fram í tímann. Samanburður á yngri og eldri útgáfunni sýnir að unnið hafði verið frekar í skjalinu. Uppsetning hafði verið lagfærð og efnisleg umfjöllun í skjalinu verið stytt. Að öðru leyti var skjalið efnislega eins og í því voru áfram gerðar sömu tillögur um stórfellt samráð Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj sagði aðeins þetta:

„*Er þetta ekki ca. svona?*"

168. Virt saman gefur tölvupósturinn sem slíkur, orðalag (S)frkvstj-millilandasv í honum og ný útgáfa minnisblaðsins til kynna að (S)forstj hafi þekkt umfjöllunarefni minnisblaðsins, að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv hafi rætt það efnislega og að (S)frkvstj-millilandasv væri að fullvissa sig um að (S)forstj væri sáttur við efni þess áður en það færi í frekari dreifingu.

169. Sem áður sagði lýsti (E)frkvstj-flutnkerf því yfir við (E)forstj 9. júlí 2008, þ.e. sama dag og yngri útgáfan af minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv var dagsett, að honum væri mjög illa við að láta eftir tekjur Eimskips af flutningum tengdum Vestmannaeyjum. Þá ber að horfa til þess að tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj frá mánudeginum 14. júlí 2008 sýnir að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf hafi rætt saman í vikunni þar á undan, þ.e. einhvern tíma á tímabilinu 7. – 13. júlí 2008. Þessi og önnur gögn málsins leyfa þá ályktun að Samskip og Eimskip hafi í viku 28 á árinu 2008 rætt saman um þær samráðstillögur sem komu fram í minnisblaðinu sem (S)frkvstj-millilandasv dagsetti 9. júlí 2008. Er líklegast að sá fundur hafi átt sér stað 9. júlí 2008. Samhengisins vegna er rétt að hafa í huga að tillaga Samskipa um að Eimskip hættu siglingum til Vestmannaeyja var ekki framkvæmd. Önnur útfærsla á breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu var ákveðin í samráði fyrirtækjanna.

Vísað til viðræðna og fyrirhugaðra viðræðna við Eimskip

170. Fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 staðfestir að viðræður höfðu átt sér stað við Eimskip um verkþætti sem féllu undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið, annars vegar um sjóflutninga til og frá Íslandi og hins vegar „*short sea*" þjónustu. Kemur og fram í fundargerðinni að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætli að ræða aftur við Eimskip.

171. Á stjórnarfundinum 14. júlí 2008 hélt (S)forstj glærukynningu. Þar gerði (S)forstj grein fyrir fyrirætlunum um miklar verðhækkanir Samskipa hf. á Íslandi. Jafnframt fjallaði (S)forstj um tillögurnar sem komu fram í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, og lúta að auknu samráði við Eimskip tengdu takmörkun á flutningsgetu og skiptingu á mörkuðum.

E.2. Æðstu stjórnendur hittast aftur 25. júlí 2008

172. Eins og lýst verður hér á eftir funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskipi 25. júlí 2008.

173. Til stóð að þessi fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip yrði 23. júlí 2008. Gögn málsins sýna vinnu í aðdraganda hans hjá báðum fyrirtækjunum varðandi annars vegar hækkun á verði og hins vegar atriði sem falla undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Einnig áttu sér stað samskipti milli fyrirtækjanna í aðdraganda þessa fundar:

- (S)forstj hafði þann 21. júlí 2008 samband við Eimskip til að breyta fundartímanum, fundurinn yrði 25. júlí í stað 23. sama mánaðar.

- (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj funduðu þann 22. júlí 2008. Efni fundarins var „*Siglingakerfi*". Sama dag funduðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv með (S)forstö-innfl1 til þess að ræða víðtækar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum.

- (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl funduðu 22. júlí 2008 til þess að ræða m.a. „*breytingar á siglingakerfi*". (E)frkvstj-flutnkerf fundaði með undirmönnum sama dag til þess að ræða verðhækkun á Norður-Ameríkuflutningum.

Samtal stjórnenda 22. júlí 2008

174. Til viðbótar liggur fyrir að (S)forstö-innfl1 ræddi við (E)forstö-innfl 22. júlí 2008. (S)forstö-innfl1 sendi sama dag tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og upplýsti hann um þetta samtal við (E)forstö-innfl. Sýnir sá tölvupóstur að tilgangur þessara samskipta var a.m.k. að skipuleggja fund fyrirtækjanna. Var þetta fundur þar sem ræða átti málefni sem féllu undir verkþáttinn „*Slotsamningar í siglingakerfinu*" í „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Ber hér að hafa m.a. eftirfarandi atvik í huga að:

- 14. júlí 2008 sat (E)forstö-innfl fund með m.a. (E)frkvstj-flutnkerf þar sem rætt var um almennar verðhækkanir.

- 15. júlí 2008 var greint frá því innan Eimskips að (E)forstö-innfl ynni að verðhækkunum gagnvart stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi.

- Sem fyrr segir ræddu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv við (S)forstö-innfl1 þann 21. júlí 2008 um víðtækar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum.

175. Framangreind gögn frá júlí 2008 sýna með skýrum hætti að stjórnendur Samskipa og Eimskips unnu á sama tíma að annars vegar verðhækkunum og hins vegar verkþáttum sem féllu undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið.

176. Þann 22. júlí 2008 bárust (S)forstj skilaboð frá (S)aðaleig-stjform-SH um að (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig biðu eftir „*update*" vegna fyrirhugaðs fundar með Eimskipi.

177. Umræddir stjórnendur Samskipa báru ábyrgð gagnvart (S)aðaleig-stjform-SH á þeirri starfsemi Samskipa sem féll undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið. (S)forstj-frystig bar ábyrgð m.a. á frystigeymslurekstri í Hollandi, (S)frkvstj-MCL á „*short sea*" siglingum í Evrópu og (S)forstj á sjóflutningum til og frá Íslandi og á landflutningum og skipaafgreiðslu hér á landi. Sem fyrr segir hafði (S)frkvstj-MCL fundað með (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain 23. júní 2008 og (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv höfðu reynt að funda á svipuðum tíma. Þessi skilaboð (S)aðaleig-stjform-SH frá 22. júlí 2008 sýna að ræða átti framgang „*Nýtt upphaf*" verkefnisins á fundinum 25. júlí 2008. Skjölin sem (S)forstj fékk send um kvöldið 24. júlí 2008 gefa þetta einnig einkar skýrt til kynna, sbr. nánar hér á eftir.

Samtal stjórnenda 24. júlí 2008

178. Þann 24. júlí 2008, daginn fyrir fund Samskipa og Eimskips, sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj. Gerði (S)frkvstj-MCL grein fyrir samtali sínu við (E)frkvstj-Contain fyrr sama dag. Þá var í tölvupósti (S)frkvstj-MCL vísað til viðræðna (S)forstj við Eimskip.

179. Til viðbótar var (S)frkvstj-MCL ljóst að fyrirhugaður var fundur Samskipa með Eimskipi: „[(S)aðaleig-stjform-SH], *I would appreciate to have a brief talk with you prior to your meeting with Eimskip. Please call me at your convenience*."

Forstjóri Samskipa fær í hendur trúnaðarupplýsingar og samráðstillögur

180. Kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 fékk (S)forstj send skjöl frá (S)forstö-flutnstj. Varðandi þau skjöl skiptir hér miklu að Eimskip undirbjó á þessum tíma breytingar á siglingakerfinu

og takmörkun á flutningsgetu og var þeim hrint í framkvæmd í ágúst 2008. Upplýsingar um þessi áform Eimskips voru þann 24. júlí 2008 ekki opinberar heldur háðar trúnaði enda óhjákvæmilega um mjög viðkvæmt samkeppnislegt málefni að ræða. Þessar breytingar voru fyrst kynntar starfsmönnum Eimskips á innanhússfundi þann 30. júlí 2008.

181. Þessi skjöl sem (S)forstj fékk send um kvöldið 24. júlí 2008 sýna að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um þessar fyrirhuguðu breytingar á siglingakerfi Eimskips og takmörkun á flutningsgetu. Hér ber að hafa í huga að samskonar atburðarás átti sér stað þegar Samskip breyttu siglingakerfi sínu og takmörkuðu flutningsgetu í lok október 2008. Sýna samtímagögnin að Eimskip bjó yfir trúnaðarupplýsingum um þessa breytingu Samskipa áður en hún var gerð opinber. Er þetta hvort tveggja í samræmi við hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi eftir fundinn 6. júní 2008.

182. Undirbúningur Samskipa að breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins og takmörkun flutningsgetu í samráði við Eimskip var hafinn í júlí 2008, sbr. m.a. framangreint minnisblað (S)frkvstj-millilandasv sem dagsett var 9. júlí 2008. Í þessum skjölum sem send voru (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskipi þann 25. júlí 2008 var einnig að finna umfjöllun um mögulegt víðtækt ólögmætt samstarf við Eimskip í tengslum við takmörkun Samskipa á flutningsgetu. Var til dæmis fjallað um fjárhagsleg áhrif þess ef hluti af útflutningi Samskipa á áli fyrir Alcoa Fjarðarál myndi færast til Eimskips vegna takmörkunar Samskipa á flutningsgetu. Um mikla þýðingu Alcoa viðskiptanna verður fjallað hér á eftir. Einnig var í þessum skjölum sem (S)forstj fékk í hendur um kvöldið 24. júlí 2008 m.a. vísað til þess að Eimskip hætti flutningum tengdum Vestmannaeyjum og Samskip myndi annast flutninga um þá höfn fyrir Eimskip. Var þannig fjallað um atriði sem fram höfðu komið, beint eða óbeint, í (1) glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní og (E)forstj daginn eftir, (2) tölvupóstum (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-flutnkerf frá 1. og 9. júlí 2008 og (3) minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Virt saman gefa þessi gögn skýrt til kynna sameiginleg viðfangsefni Samskipa og Eimskips á þessum tíma tengd sjóflutningum og að þau hafi átt að ræða á fundinum 25. júlí 2008.

Fundurinn 25. júlí 2008 og *„New beginning"*

183. Sem áður sagði var fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj þann 6. júní 2008 haldinn í húsakynnum Kjalars á Suðurlandsbraut 18. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj funduðu aftur með Eimskipi þann 25. júlí 2008 og var sá fundur einnig haldinn í húsakynnum Kjalars á Suðurlandsbraut 18. Fyrir liggur að (E)stjform sat fundinn af hálfu Eimskips. Samkeppniseftirlitið telur allar líkur á því að (E)forstj hafi einnig setið fundinn.

184. Fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskipi var bókaður milli kl. 08:30 – 10:00 þann 25. júlí 2008. Var hann sem fyrr segir haldinn í húsnæði Kjalars á Suðurlandsbraut 18. (S)stjform-S var framkvæmdastjóri Kjalars og náinn samstarfsmaður (S)aðaleig-stjform-SH. Hann var einnig formaður stjórnar Samskipa hf. og sat í stjórn Samskipa Holding. Dagbók (S)stjform-S sýnir að skömmu eftir að fundinum með Eimskip lauk (kl. 10:30) ræddu hann og (S)aðaleig-stjform-SH um *„New beginning"*.

185. Leikur því enginn vafi um að á þessum fundi ræddu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S um það sem fram fór á *„Nýtt upphaf"* fundinum með Eimskipi sem þá var nýlokið. Hafði samskonar atburðarrás átt sér stað eftir fundinn með Eimskip 6. júní 2008. Sýna gögnin að strax eftir þann fund funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með (S)stjform-S og allar líkur til þess að á þeim fundi hafi a.m.k. verið fjallað um niðurstöðu fundarins með Eimskipi 6. júní 2008. Undirstrikar þetta aftur mikla þýðingu samskiptanna við Eimskip fyrir æðstu stjórnendur Samskipa og endurspeglar að mati Samkeppniseftirlitsins mikilvægi þessa verkefnis að verja og efla stöðu Samskipa á Íslandi sem *„Cash Cow"* fyrir Samskip Holding.

Um Alcoa viðskipti Samskipa

186. Útflutningur fyrir Alcoa Fjarðarál kemur talsvert við sögu í atburðarásinni á síðari hluta ársins 2008. Rétt er að skýra hér þýðingu þessara viðskipta við Alcoa.

187. Í kjölfar útboðs samdi Alcoa Fjarðarál við Samskip í október 2007 um að annast flutning á áli fyrirtækisins frá Reyðarfirði til Rotterdam og Bretlands. Var Alcoa á árinu 2008 orðinn einn mikilvægasti viðskiptavinur Samskipa.

188. Vegna mismunandi aðstæðna í innflutningi og útflutningi var vandasamt fyrir Samskip að takmarka flutningsgetu og gera breytingar á siglingakerfum á síðari hluta ársins 2008. Slæmar horfur í efnahagsmálum og síðan efnahagshrunið drógu úr innflutningi. Aðstæður voru á hinn bóginn allt aðrar í útflutningi og mikill vöxtur, ekki síst vegna aukinnar álframleiðslu Alcoa. Viðfangsefni Samskipa var því að að tryggja sem mestar tekjur af flutningum fyrir Alcoa annars vegar og takmarka flutningsgetu sína hins vegar. Ef sú takmörkun yrði of mikil gæti það ógnað eða komið í veg fyrir flutninga fyrir Alcoa og sýna samtímagögn að Samskip skoðuðu áhrif þessa á tekjur fyrirtækisins. Þetta mátti leysa með því að Eimskip yrði falið að sinna þeim flutningum sem Samskip gátu ekki sinnt eftir að hafa takmarkað flutningsgetu sína. Sú tillaga kom sem fyrr segir fram í framangreindum skjölum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008.

189. Eins og eftirfarandi umfjöllun sýnir ræddu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um *„strategíu"* gagnvart Alcoa og féll þar undir annars vegar verðhækkun og hins vegar verri þjónusta sem myndi leiða af fyrirhugaðri takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfinu. Samráð við Eimskip var lykilatriði til þess að ná hvoru tveggja fram gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

E.3. Eimskip takmarkar flutningsgetu

190. Þann 30. júlí 2008 var almennum starfsmönnum Eimskips fyrst greint frá fyrirhuguðum breytingum á siglingakerfi Eimskips. Sem fyrr segir bjuggu Samskip yfir upplýsingum um þessa breytingu áður en hún var kynnt innan Eimskips.

191. Breytingin á siglingakerfi Eimskips tók gildi í fyrstu viku ágústmánaðar 2008. Í henni fólst veruleg takmörkun á flutningsgetu Eimskips í flutningum milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Var skipum í Evrópusiglingum fækkað úr sex í fimm milli Íslands og Evrópu. Engin breyting var gerð á þessum tíma á Norður-Ameríkuleið Eimskips, þ.e. áfram sigldu tvö skip á þeirri leið.

192. Eftir samfellda vinnu beggja fyrirtækjanna frá byrjun júní 2008, og ítrekuð samskipti, gekk með þessu eftir hluti af samráði Eimskips og Samskipa sem tók til þess að takmarka verulega framboð flutninga hér á landi. Í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni kemur eftirfarandi fram á glæru um slotsamninga í siglingakerfinu:

- *„Evrópurútur*
  - *Endurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað*
    - *Skipting á erlendum höfnum*
    - *Fækkun / smækkun skipa"*

193. Með þessum aðgerðum var stigið stórt skref í þá átt að „hagræða" í sjóflutningum Eimskips og Samskipa í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip í tengslum við þessa breytingu fyrirtækisins á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Í samræmi við þetta sýna samtímagögn

ítrekuð samskipti fyrirtækjanna og engan ótta hjá Eimskip við samkeppnisleg viðbrögð Samskipa vegna þessara aðgerða sem óhjákvæmilega skertu þjónustu Eimskips. Að sama skapi koma hvergi fram í samtímagögnum stjórnenda Samskipa hugmyndir eða vangaveltur um að blása til sóknar og nýta sér þessa breytingu hjá Eimskip til að ná til sín nýjum viðskiptavinum. Er þetta skýr birtingarmynd á samráðinu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið til staðar.

194. Eins og lýst verður nánar varð frekari framgangur í þessum verkþætti *„Nýtt upphaf"* verkefnisins í lok október og nóvember 2008. Þá takmörkuðu bæði Eimskip og Samskip enn frekar flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi:

- Samskip fóru úr fjögurra skipa kerfi í þriggja skipa kerfi í siglingum milli Íslands og Evrópu. Í kjölfarið hóf Eimskip að flytja út hluta af áli Alcoa eins og fjallað er um í skjölunum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskipi 25. júlí 2008.

- Eimskip fækkaði skipum fyrirtækisins í Norður-Ameríku siglingum úr tveimur í eitt. Í tillögum í framangreindum minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, var lagt til að Eimskip myndu draga úr flutningsgetu í siglingum til og frá Íslandi. Hvað Norður-Ameríku snertir var lagt til að Eimskip myndi fara úr tveggja skipa kerfi í eitt skip. Það gekk eftir.

195. Í þessu sambandi skiptir sömuleiðis miklu máli að horfa til þess að Samskip og Eimskip viðhéldu síðan þessu ástandi á markaðnum (með verulegri takmörkun flutningsgetu og samnýtingu siglingakerfa) út rannsóknartímabil þessa máls. Þannig var um að ræða einn þátt af fleirum í áralöngu ólögmætu samfelldu samráði fyrirtækjanna.

E.4. Fundir stjórnenda og verulegar verðhækkanir í ágúst 2008

196. Í ágúst 2008 ræddu stjórnendur Samskipa og Eimskips ítrekað saman og bæði fyrirtækin hækkuðu verð.

Samtal 6. ágúst 2008

197. Þann 6. ágúst 2008 áttu sér stað viðræður milli Samskipa og Eimskips vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Standa líkur til þess að um hafi verið að ræða samtal (S)forstj og (E)forstj.

Fundur og verðhækkun 11. ágúst 2008

198. Eins og fram hefur komið funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 og sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-innanl frá 17. júlí 2008 frekari viðræður þeirra. Glærukynning (E)frkvstj-innanl frá 24. júlí 2008 sýnir a.m.k. að í bígerð var aukið samstarf á milli Eimskips og Samskipa í landflutningum á Austurlandi. Einnig veitir hún vísbendingu um að huga hafi átt að auknu samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum á ferskum fiski. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl áttu annan fund þann 11. ágúst 2008 og í þetta sinn með Samtökum verslunar og þjónustu (SVÞ) til að vinna gegn samkeppni frá Íslandspósti.

Fundir og samtöl starfsmanna fyrirtækjanna og verðhækkanir í ágúst 2008:

- ✓ Samtal stjórnenda 6. ágúst
- ○ **Verðhækkun 11. ágúst, í innanlandsflutningum**
- ✓ Fundur 11. ágúst
- ✓ Fundur 14. ágúst
- ✓ Samtal stjórnenda 27. ágúst
- ○ **Tilkynnt um verðhækkun 28. ágúst**
- ✓ Samtal eftir tölvupóst frá 28. ágúst
- ○ ***„Troða"* gjaldi upp á viðskiptavini Samskipa**

199. Sama dag og (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl funduðu í ágúst 2008, þ.e. 11. ágúst 2008, tók gildi tæplega 10% verðhækkun Eimskips á innanlandsflutningum og þjónustugjöld innanlands. Samskip tilkynntu 27. ágúst 2008 einnig um umtalsverða hækkun á verði á landflutningum, sbr. nánar hér á eftir. Framkvæmdu Eimskip og Samskip þannig í ágúst 2008 verðhækkanir sem (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-innanl og undirmenn þeirra hófu að undirbúa, sitt í hvoru lagi, eftir fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl þann 4. júlí 2008.

Fundur 14. ágúst 2008

200. Það voru ekki aðeins forstjórar fyrirtækjanna og lykilstjórnendur á sviði landflutninga sem áttu samskipti í ágúst 2008. Framkvæmdastjórarnir (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi 14. ágúst 2008. Til viðbótar sátu fundinn forstöðumenn innflutningsdeilda Eimskips og Samskipa, (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1. Þá sat forstjóri Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl, hluta fundarins. Voru þannig staddir saman á fundi stjórnendur Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á siglingakerfum, flutningsgetu, verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningum fyrirtækjanna.

201. Daginn fyrir fundinn með Eimskip sátu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv tvo innanhússfundi þar sem annars vegar var rætt um verðhækkanir og hins vegar fyrirhugaða endurskoðun á siglingakerfinu. Sama dag vistaði (S)frkvstj-millilandasv verkefnalista þar sem fram kom að hækka ætti verð í bæði inn- og útflutningi. Jafnframt ætti að hækka verð gagnvart Alcoa. Einnig voru tilgreindar aðgerðir vegna breytinga á siglingakerfinu og vörðuðu flutninga vegna Grundartanga og Reyðarfjarðar. Í því samhengi verður að hafa í huga að í skjalinu sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 var stillt upp þeirri tillögu að Samskip myndu hætta að sigla til Grundartanga og nýta sér skip Eimskips í staðinn. Jafnframt myndi Eimskip hætta að sigla til Reyðarfjarðar og nýta sér skip Samskipa í staðinn. Síðar sama dag vistaði (S)frkvstj-millilandasv hjá sér glærukynninguna *„Siglingakerfið“* þar sem fjallað var um siglingakerfi Eimskips og Samskipa. Í því skjali er listað upp nýtt siglingakerfi Eimskips og settar fram nokkrar útfærslur á breytingum á siglingakerfi Samskipa. Allar þær útfærslur fólu í sér takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Telja verður ótvírætt að þessi gögn (S)frkvstj-millilandasv frá 13. ágúst 2008 (líkt og gögnin sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008) hafi tengst undirbúningi fyrir fundinn með Eimskip daginn eftir. Hið sama á við um eðlislík skjöl (S)frkvstj-millilandasv sem hann tók saman rétt fyrir eða rétt eftir fundi hans og (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 5. september og 6. október 2008, sbr. nánari umfjöllun síðar.

202. Á fundinum 14. ágúst 2008 ræddu Samskip og Eimskip m.a. um þann verkþátt *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sem tók til sjóflutninga til og frá Íslandi. Það er jafnframt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á þeim fundi hafi Samskip og Eimskip haft með sér ólögmætt samráð um verð. Hafi fyrirtækin rætt um og miðlað upplýsingum um olíugjald og fyrirhugaða hækkun Eimskips á því gjaldi. Um var að ræða gjald sem nefnt var BAF (Bunker Fuel Surcharge) sem viðskiptavinir í sjóflutningum greiddu. Olíugjald í landflutningum var nefnt FAF.

203. BAF-gjald er þekkt víða á mörkuðum fyrir sjóflutninga. Áður fyrr var kostnaður vegna eldsneytis innifalinn í sjóflutningsgjaldi í samningum skipafélaga við viðskiptavini. Sá kostnaður er jafnan verulegur. Vegna tíðra breytinga á verði eldsneytis hófu skipafélög á sínum tíma að taka upp umrætt gjald sem á að ráðast af eldsneytisverði á hverjum tíma. BAF-gjald er því einn hluti af verðlagningu viðkomandi skipafélags. Tilgangur BAF-gjalds var þannig að vinna gegn því óhagræði að þurfa ítrekað að breyta samningum vegna breytinga á mikilvægum kostnaðarlið. Tilgangur BAF-gjalds var því ekki að auka tekjur eða framlegð skipafélaga heldur fyrst og fremst að vera til hagræðis og dreifa áhættu af sveiflum á olíuverði. Önnur lögmál giltu á Íslandi og var BAF-gjald andlag samráðs Samskipa og Eimskips og notað til að auka tekjur fyrirtækjanna.

204. Gögn tengd fundinum 14. ágúst 2008 sýna að Samskip og Eimskip samræmdu BAF-gjald vegna Norður-Ameríkuflutninga sinna að fullu. Skýr staðfesting á þessu er tölvupóstur sem undirmaður (S)forstö-innfl1 sendi til samstarfsmanns skömmu eftir að fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl lauk 4. desember 2008. Þar segir að BAF-gjald Samskipa vegna Norður-Ameríkuflutninga sé tekið *„beint frá Eimskip, þ.e. sama BAF og þeir eru með á USA.“* Af þessu leiddi m.a. að aðgerðir Eimskips sem hófust í september 2008 og leiddu til hækkunar á m.a. Norður-Ameríku BAF-gjaldi bitnuðu einnig á viðskiptavinum Samskipa. Var þetta ólögmæta verðsamráð Samskipa og Eimskips til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti.

205. Eftir fundinn með Eimskip héldu Samskip áfram undirbúningi að því að hækka verð og sýna gögnin að fyrirtækið taldi sig vera í stöðu til að ná fram verulegum verðhækkunum.

Samtal 27. ágúst 2008

206. Dagana 24.-26. ágúst 2008 vann m.a. (S)forstö-innfl1 að verulegri hækkun á sjóflutningum og tengdri þjónustu. Sömu daga undirbjuggu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sem m.a. fólst í því að tryggja að þeir myndu greiða BAF-gjald. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl ræddu saman í síma 27. ágúst 2008. Gefa gögnin til kynna að þeir hafi í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið rætt a.m.k. um aukið samstarf tengt Norður-Ameríkuflutningum.

Tilkynnt um verðhækkun 28. ágúst 2008

207. Daginn eftir að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl ræddu saman tilkynntu Samskip um verulega hækkun á sjóflutningsþjónustu og tók hún gildi 1. september 2008. Sama dag fjallaði (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til samstarfsmanns um verðhækkun gagnvart tilteknum viðskiptavini og tengdi þetta við fund með Eimskip í vikunni þar á eftir. Sem fyrr segir tók verðhækkun Eimskip á landflutningum gildi 11. ágúst 2008. Þann 27. ágúst 2008 tilkynntu Samskip sömuleiðis um verulega verðhækkun á landflutningum og tók hún einnig gildi 1. september 2008.

208. Í samræmi við yfirstandandi samráð fyrirtækjanna er í samtímagögnum hvergi að finna áhyggjur eða ótta hjá helstu stjórnendum Samskipa við möguleg samkeppnisleg viðbrögð Eimskips við fyrirhugaðri verulegri verðhækkun.

209. Þó að (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og aðrir lykilstjórnendur hafi ekki haft áhyggjur af samkeppni frá Eimskip mætti hin verulega verðhækkun Samskipa undrun og jafnvel mótstöðu innan fyrirtækisins. Hinn 28. ágúst 2008 sendi starfsmaður Samskipa á Íslandi tölvupóst til stjórnenda Samskipa í Evrópu þar sem fyrirtækið rak starfsemi sem tengist flutningum til og frá Íslandi. Í honum sagði að Samskip hf. hefðu ákveðið verulega verðhækkun. Í því fólst m.a. hækkun á þjónustugjöldum Samskipa erlendis. Gögn málsins sýna að á þessum tíma hafði dregið úr eftirspurn eftir flutningsþjónustu í nálægum ríkjum. Þegar erlendir starfsmenn Samskipa vísuðu til þessa og spurðu hvernig Eimskip myndi bregðast við þessari hækkun 1. september 2008 var þeim svarað með þeim hætti að það gaf til kynna að stjórnendur Samskipa á Íslandi hefðu ekki nokkrar áhyggjur af því að Eimskip myndi bregðast við þessari hækkun með því að bjóða betri kjör í því skyni að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Samskipa.

210. Aftur á móti er ljóst að stjórnendur Samskipa á Íslandi höfðu enga slíka vissu um aðgerðir erlendra keppinauta í for- og áframflutningum annars staðar í Evrópu. Þvert á móti lögðu þeir til grundvallar að samkeppnisleg viðbrögð erlendra keppinauta myndu leiða til þess að fyrirtækið myndi missa viðskipti í for- eða áframflutningum. Eftir viðvaranir frá stjórnendum fyrirtækisins erlendis var ákveðið að verð á þeirri þjónustu yrði ekki hækkað. Hækkunin tók þannig aðeins til þeirra þátta þar sem Eimskip var helsti „keppinauturinn". Er þetta skýr birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Það voru ekki aðeins starfsmenn Samskipa erlendis sem höfðu áhyggjur af þessari verulegu verðhækkun fyrirtækisins. Viðskiptastjóri í útflutningsdeild sendi (S)forstö-útfl tölvupóst og sagði að tiltekin verðlagning hjá Samskipum væri *„hreint og klárt okur"* og *„ekki nokkur leið fyrir okkur að verja þessi verð"* gagnvart viðskiptavinum Samskipa.Þetta breytti á hinn bóginn engu um afstöðu stjórnenda Samskipa enda var það Eimskip sem var helsti „keppinauturinn" í þessu tilviki.

Samtal eftir tölvupóst frá 28. ágúst 2008

211. Umræddur (S)forstö-útfl hafði aftur á móti við undirbúning á verulegum verðhækkunum á útflutningi áhyggjur af viðbrögðum öflugra sjávarútvegsfyrirtækja. Liggur fyrir að (S)forstj vildi í ágúst 2008 að verð gagnvart útflytjendum á fiski yrði hækkað verulega. Átti að gera það með því að leggja á

svonefnt karagjald. Í samskiptum við (S)forstj kom fram að (S)forstö-útfl hafði miklar áhyggjur af því hvort Samskip *„kæmust upp með"* þessa verulegu verðhækkun. Hafði (S)forstö-útfl ekki áhyggjur af viðbrögðum Eimskips heldur af mótspyrnu frá m.a. stórum útgerðum.

212. Eftir að (S)forstö-útfl hafði lýst þessum áhyggjum sýna gögnin að hann sendi 28. ágúst 2008 tölvupóst til (E)forstö-útfl og bað hann um að hringja í sig. (E)forstö-útfl, líkt og (S)forstö-útfl, bar ábyrgð á verðlagningu á útflutningi á fiski.

213. Fyrir liggur í málinu að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl ræddu saman í kjölfarið.

214. Ljóst er að eftir samtal (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl komu áhyggjur innan Samskipa af m.a. viðbrögðum útgerðarmanna ekki lengur í veg fyrir þessa gjaldtöku. Þannig tilkynntu Samskip þann 8. september 2008 um álagningu karagjaldsins. Sama dag sendi (E)forstö-útfl tölvupóst til samstarfsmanns og vísaði til *„sinna heimilda"* um viðhorf innan Samskipa um álagningu þessa karagjalds. Daginn eftir var ákveðið að leggja á karagjald hjá Eimskipi. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að á þessum tíma hafi verið til staðar ólögmætt samráð við Samskip um *„álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum."* Þegar viðkomandi gögn eru virt saman telur Samkeppniseftirlitið sannað að í kjölfar tölvupósts (S)forstö-útfl 28. ágúst 2008 hafi Samskip og Eimskip rætt saman um fyrirhugaða álagningu á umræddu gjaldi. Var þetta hluti af samráði fyrirtækjanna.

215. Þessar verðhækkanir Samskipa 1. september 2008 voru sem fyrr segir verulegar. Gerði (S)forstj stjórn Samskipa hf. grein fyrir því að að *„umtalsverðar hækkanir"* 1. september 2008 kæmu til með að skila fyrirtækinu 400 milljónum króna aukalega í tekjur á ársgrundvelli.

216. Líkt og í landflutningum höfðu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips á sviði sjóflutninga átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þessarar hækkunar, m.a. á fundinum 14. ágúst 2008. Auk umræðu um a.m.k. *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem tók til sjóflutninga og BAF-gjald voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hvers konar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni fyrirtækjanna í sjóflutningum. Skiptir hér og miklu að í samtímagögnum kemur sem fyrr segir ekki fram að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 eða (S)forstj hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessarar verulegu verðhækkunar á sjóflutningsþjónustu. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Samskip stigu fram með þessa miklu hækkun. Þess í stað er í fundargerð, vegna fundar m.a. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl þann 2. september 2008, eftirfarandi haft eftir (E)forstö-innfl: *„Fundur boðaður með Samskip á fimmtudag til að fara yfir hækkanir. Er að fara að boða fund með Nathan og fara yfir hækkanir með þeim. Einnig að hitta Innnes aftur vegna samnings þeirra sem er laus núna, verðum að ná inn hækkun á þann samning. Samskip var að hækka gjaldskrá sína í vikunni. Mikil gjaldskráhækkun frá og með 1. sept"*. Þetta áhugaleysi stjórnenda Eimskips, sem átt höfðu í samskiptum við Samskip, um samkeppni endurspeglar hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

<u>*„Troða"* gjaldi upp á viðskiptavini Samskipa</u>

217. Eftir að búið var að tilkynna um hina verulegu verðhækkun sem tók gildi 1. september 2008 gaf (S)forstj fyrirmæli um frekari hækkun á verði. Í tölvupóstum hans frá 30. ágúst og 1. september 2008 kemur fram að eftir 1. september 2008 eigi að ráðast í verulega verðhækkun gagnvart ýmsum mikilvægum viðskiptavinum, t.d. Alcoa, B&L, Icelandic Seafood og HB Granda.

218. Í samræmi við þetta sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til undirmanna sinna 1. september 2008 og gaf fyrirmæli um *„stóra verkefnið“*. Fólst í því sérstök verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og t.d. Vífilfelli, Húsasmiðjunni, Kaupási, Rúmfatalagernum og ÍSAM. Var þetta hækkun umfram þá miklu almennu verðhækkun sem tekið hafði gildi þennan dag. Skyldu undirmenn (S)forstö-innfl1 annars vega hækka verð á akstri gagnvart mikilvægum viðskiptavinum og jafnframt *„troða FAF á alla núna“* en FAF er olíugjald í landflutningum. Þann 9. september 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og sagði honum að tiltekinn erlendur kostnaður Samskipa hefði lækkað mjög mikið. Það hefði *„gengið hjá okkur að skila þessum lækkunum ekki út“* og þýddi þetta að viðkomandi álagning Samskipa jókst um 400%. Þessi gögn (S)forstö-innfl1 sýna mikið sjálfstraust og vissu hans sem stjórnanda hjá Samskipum um getu til að hækka eða halda upp verði en hann hafði átt í ítrekuðum samskiptum við þá stjórnendur Eimskips sem réðu verðlagningu þess fyrirtækis.

> Innanhússsamskipti hjá Samskipum um að tiltekinn erlendur kostnaður hafi lækkað mjög mikið:
> Það hefur *„gengið hjá okkur að skila þessum lækkunum ekki út“*

E.5. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips

219. Meðal yfirmanna Samskipa erlendis var á þessum tíma rætt um að Samskip og Eimskip hefðu með sér ólögmætt samráð. Þetta kemur fram í tölvupósti sem hollensk samkeppnisyfirvöld létu Samkeppniseftirlitinu í té við rannsókn málsins.

220. Um er að ræða tölvupóst sem (S)frkvstj-frystig sendi þann 21. ágúst 2008 til stjórnenda Kloosterboer í Hollandi. Í honum reifaði (S)frkvstj-frystig samtal við annan stjórnanda hjá Samskipum, (S)forstj-frystig. Varðandi aðkomu (S)forstj-frystig að samráðinu við Eimskip ber hér að rifja upp að þann 10. júní 2008 skipulagði (S)forstj að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta (S)forstj-frystig vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og að í skilaboðum (S)aðaleig-stjform-SH til (S)forstj 22. júlí 2008 kom fram að m.a. (S)forstj-frystig bíði eftir *„update“* vegna fundarins með Eimskip sem haldinn var í húsnæði Kjalars þann 25. júlí 2008. Í byrjun september 2008 áttu (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv í tölvupóstsamskiptum og reyndu að finna tíma fyrir fund. (S)forstj-frystig kom því að *„Nýtt upphaf“* verkefninu og átti í samskiptum við Eimskip.

221. Í þessum tölvupósti (S)frkvstj-frystig frá ágúst 2008 kemur nánar tiltekið fram að hann og (S)forstj-frystig hafi rætt um fjárhagsörðugleika (S)aðaleig-stjform-SH og að Samskip og Eimskip hafi með sér ólögmætt samráð í sjóflutningum og skiptu með sér markaðnum. Er þetta samtímagagn trúverðugt og í samræmi við viðurkenningu Eimskips í sáttinni frá 16. júní 2021.

E.6. *„Stóru málin“* hjá forstjóra Samskipa og verkefnalisti forstjóra Eimskips

222. Ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip hafði ekki síst þann tilgang að verja og efla stöðu Samskipa á Íslandi sem *„Cash Cow“* fyrir Samskip Holding. Var þetta þýðingarmikið fyrir aðaleiganda Samskipa vegna m.a. erfiðrar stöðu samstæðunnar erlendis. Helstu samstarfsmenn (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj, sátu í stjórn Samskipa hf. og fylgdust vel með aðgerðum (S)forstj og hans undirmanna haustið 2008.

Fylgst með framgangi *„stóru málanna“*

223. Eins og lýst verður í næstu köflum áttu stjórnendur land- og sjóflutninga Samskipa í ítrekuðum samskiptum við stjórnendur hjá Eimskip í m.a. september og október 2008. Meðan undirmenn (S)forstj áttu í viðræðum við starfsbræður sína hjá Eimskip fjallaði hann ítrekað um *„stóru málin“* eða *„stóru myndina“*. Voru *„stóru málin“* á þessum tíma (1) frekari hækkun á verði, (2) breytingar á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu og (3) Alcoa. Gerði (S)forstj (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj grein fyrir stöðu *„stóru málanna“* í september 2008.

224. Í þessu sambandi hefur þýðingu að helgina áður en verulegar verðhækkanir Samskipa tóku gildi mánudaginn 1. september 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv þar sem fjallað var um aðgerðir Samskipa sem m.a. tengdust samráðinu við Eimskip. Í þessum tölvupósti (S)forstj 30. ágúst 2008 gaf hann (S)frkvstj-millilandasv fyrirmæli um að taka saman yfirlit um hvað verðhækkunin 1. september 2008 og fyrirhugaðar verðhækkanir gagnvart mikilvægum viðskiptavinum myndu skila Samskipum miklum ábata. Sagði hann að markmiðið væri að afkoma Samskipa hf. árin 2008, 2009 og 2010 yrði *„ekki fjarri"* afkomu fyrirtækisins á árunum 2006 og 2007, þó ytra umhverfi yrði *„snúið"*. Sagði (S)forstj að hann ætti fund með (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj og að hann þyrfti *„að gefa þeim status"*. Fyrir þann fund átti (S)frkvstj-millilandasv að vera búinn að taka saman yfirlitið. Þá sagði (S)forstj einnig að það þyrfti að *„ná utan um árið 2009"*.

225. Ummæli (S)forstj um að afkoma Samskipa hf. skyldi verða í námunda við afkomu góðærisáranna 2006 og 2007 vekja sérstaklega athygli í ljósi þess að efnahagshorfur höfðu versnað og (S)forstj gerði ráð fyrir samdrætti í innflutningi. Á þessum tíma tók aðallánveitandi Samskipa Holding, Fortis banki, fyrir málefni félagsins á lánanefndarfundi. Höfðu Samskip Holding átt í viðræðum við bankann vegna slæmrar stöðu erlendrar starfsemi samstæðunnar. Rekstur Samskipa á Íslandi gekk aftur á móti vel. Samkvæmt samtímagögnum átti rekstur Samskipa á Íslandi að standa undir nær öllum þeim aðgerðum sem móðurfélagið lagði fram í viðræðum við Fortis banka. Sökum þessa lagði (S)forstj í lok ágúst og haustið 2008 áherslu á góða afkomu Samskipa á Íslandi sem meðal annars átti að ná fram með verðhækkunum. Áframhaldandi góð afkoma Samskipa hf. skipti mestu í tillögum að björgunaraðgerðum sem Samskip Holding settu fram gagnvart Fortis banka. Sökum þessa var einkar mikilvægt fyrir stjórnendur Samskipa Holding að fylgjast vel með aðgerðum (S)forstj á Íslandi.

226. Eins og lýst verður nánar funduðu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip 5. september 2008. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008 gerði (S)forstj m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj grein fyrir frekari verðhækkunum og lýsti samstarfi við Eimskip vegna takmörkunar á flutningsgetu í siglingakerfinu.

227. Samskip og Eimskip náðu þann 17. september 2008 saman um gagnkvæma sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir. Tengdist þetta samráði um takmörkun á flutningsgetu og viðskiptum við Alcoa. Þann 19. september 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH með heitinu *„Eimskip"*. Bað hann (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig. Telur Samkeppniseftirlitið að (S)forstj hafi viljað ræða við (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip og *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

228. (S)forstj átti *„stöðufund"* með (S)stjform-S 22. september 2008. Í glærukynningu (S)forstj á fundinum var farið yfir *„stóru myndina"* og í henni fólst að *„aðgerðir"* myndu skila eftirfarandi ábata fyrir Samskip:

„Stóra myndin

Uppgjör ágúst – desember 390 mkr neikvæð frávik frá- áætlun, heildar frávik annualized áætlun 1,5 mia. Aðgerðir munu skila:

Launakostnaður	*300mkr*
Verðhækkanir	*450mkr*
Alcoa hækkun	*300mkr*
Short Sea	*100mkr*
Skipakerfi	*500mkr*
Sum	*1650mkr*

Samkeppnin ??"

229. Samkvæmt þessu var í glærukynningunni tilgreindur ábati af því draga úr flutningsgetu í sjóflutningum og hækka verð, bæði almennt og sérstaklega gagnvart Alcoa. Einnig var lýst ábata af

öðrum verkþætti sem féll undir „*Nýtt upphaf*“ verkefnið, þ.e. „*short sea*“. Undir þann verkþátt féll m.a. útflutningur á frystum fiski frá Íslandi. Gögn málsins sýna að þann 1. og 7. október 2008 vann (S)forstj að því að draga úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski.

230. Þegar fundur (S)forstj og (S)stjform-S átti sér stað 22. september 2008 var ekki komin niðurstaða í viðræður Samskipa og Eimskips um frekari takmörkun á flutningsgetu eða samstarf vegna Alcoa o.fl. Verður að telja að textinn „*Samkeppnin ??*“ vísi til þessa.

231. Daginn eftir stöðufundinn með (S)stjform-S fundaði (S)forstj með yfirstjórn Samskipa hf. og var fyrsti dagskrárliðurinn „*Almennt staða á stóru „málunum*““. Um þennan dagskrárlið var eftirfarandi bókað: „*Erfiðleikar Eimskips hjálpa til við verðhækkanir- en enn er óvissa hvað þeir gera í hækkunum.*“ „*Stóru málin*“ tóku að skýrast betur í lok september 2008. Í tölvupósti (S)forstj 29. september 2008 til (S)stjórnarm-fjármstj kom fram að verið væri að vinna í „*stóru*“ málunum og að „*mynd*“ yrði komin á þetta 20. október 2008.

<u>Forstjóri Eimskips breytir verkefnalista sínum</u>

232. Samkvæmt framangreindu taldi (S)forstj sig vita 29. september 2008 hvenær „*mynd*“ eða niðurstaða yrði kominn í „*stóru málin*“. Daginn eftir breytti (E)forstj verkefnalista sínum.

233. Eins og fram hefur komið birtist „*Nýtt upphaf*“ verkefnið fyrst á verkefnalista (E)forstj daginn fyrir fund hans og (E)stjform með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj 6. júní 2008.

234. Samkvæmt verkefnalista sem (E)frkvstj-alþjsv sendi til (E)forstj 16. júní 2008 var „*Nýtt upphaf*“ tilgreint sem eitt af verkefnum stjórnendanna tveggja, en (E)frkvstj-alþjsv ásamt (E)forstj voru hluti af vinnuhópi „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins ásamt (S)forstj.

235. Athuga ber að samkvæmt verkefnalistanum var litur „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins merktur rauður og áætlaður verktími frá júní til loka nóvember 2008. Í samræmi við tímaáætlun verkefnalistans var unnið að „*Nýtt upphaf*“ verkefninu sumarið og haustið 2008.

236. Þann 30. september 2008 vistaði (E)forstj hjá sér uppfærðan verkefnalista. Í því skjali hafði liturinn í skjalinu fyrir „*Nýtt upphaf*“ breyst úr rauðum í gulan. Er það til staðfestingar því að „*Nýtt upphaf*“ væri í vinnslu en því væri ekki lokið.

237. Í þessum uppfærða verkefnalista (E)forstj 30. september 2008 var áfram gert ráð fyrir að „*Nýtt upphaf*“ verkefninu yrði lokið í nóvember 2008.

238. Eins og lýst verður lauk afar mikilvægum verkþáttum í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu í nóvember 2008. Þannig hafði flutningsgeta verið takmörkuð, gámasamstarf aukið og gripið til ýmissa ráðstafana til að hið ólögmæta samráð myndi ganga fram með skilvirkum hætti. Aftur á móti var áfram unnið að öðrum verkþáttum eins og t.d. nýjum Norður-Ameríku samningi og auknu samstarfi í skipaafgreiðslu.

239. Sú staðreynd að samtímagögn (S)forstj og (E)forstj sýna með eins dags millibili vissu um framgang í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu endurspeglar hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma, sbr. sátt Eimkips og Samkeppniseftirlitsins.

240. Verður nú lýst samskiptum undirmanna (S)forstj og (E)forstj og vinnu þeirra við „*Nýtt upphaf*“ verkefnið í september og október 2008 og hinum mikilvægu áföngum sem náðust í lok október og nóvember 2008.

E.7. Samskipti stjórnenda landflutninga í september og október 2008

241. Eins og lýst hefur verið hittust (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008. Sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-innanl 17. júlí 2008 frekari viðræður þeirra. Þá funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl aftur 11. ágúst 2008. Glærukynning (E)frkvstj-innanl frá 24. júlí 2008 sýnir að í bígerð var aukið samstarf á milli Samskipa og Eimskips í landflutningum. Samskipti stjórnenda landflutninga Samskipa og Eimskips héldu áfram og aukið samstarf fyrirtækjanna var undirbúið. Gögn frá september og október 2008 sýna framgang í þessum þætti hins ólögmæta samráðs fyrirtækjanna.

Samskipti stjórnenda landflutninga í september og október 2008:

- Samtal 8. september
- Fundur 9. september
- Frekari viðræður eftir 9. september
- Fundur 17. september
- Fundur með Samkeppniseftirlitinu 16. október – aðeins greint frá afmörkuðum hluta mögulegs samstarfs
- Fundir 22. og 30. október

Úr glæru kynningu hjá Eimskip þann 29. september:
„Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu".

Samtal 8. september 2008

242. Þann 8. september 2008 ræddu undirmenn (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl saman. Vörðuðu þau samskipti mögulegt samstarf í flutningum frá Akureyri til Austurlands. Kom fram í þessum samskiptum að Samskip væru reiðubúin að skoða aukið samstarf við Eimskip í landflutningum á Norður- og Austurlandi. Síðar sama dag sendi (E)frkvstj-innanl svæðisstjóra Eimskips á Austurlandi ((E)svæðisstj1) drög frá árinu 2006 að samningi Eimskips og Samskipa þar sem gert var ráð fyrir víðtæku samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum á Íslandi. Hafði (E)frkvstj-innanl kallað eftir drögum að slíkum samningi daginn fyrir fund hans með (S)frkvstj-innanl 4. júlí 2008.

Fundur 9. september 2008

243. Þann 9. september 2008 var haldinn fundur Samskipa og Eimskips á Reyðarfirði. Innan Eimskips var rætt um *„sendinefnd"* frá Samskipum. Samkvæmt (E)svæðisstj1 átti á fundinum að ræða mögulegt aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum á Norður- og Austurlandi *„og fleira"*. Sátu fundinn umræddur (E)svæðisstj1, (S)forstö-landfl (forstöðumaður landflutninga Samskipa), (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3.

244. Á fundinum var a.m.k. rætt um samstarf Samskipa og Eimskip í flutningum milli Norðurlands og Austurlands og flutningum milli staða á Austurlandi. Niðurstaða fundarins var a.m.k. sú að (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 var falið að halda viðræðum fyrirtækjanna áfram. Áttu þeir að *„að fara yfir stöðuna, og finna út hvar við getum unnið saman, báðum til hagsbóta."*

Frekari viðræður eftir 9. september 2008 og markaðsskipting

245. Er ljóst að eftir 9. september 2008 áttu (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 í samskiptum og ræddu aukið samstarf fyrirtækjanna í landflutningum. Þann 16. september 2008 sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til (E)frkvstj-innanl og greindi frá niðurstöðu viðræðna (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3.

246. Sýnir tölvupósturinn að Samskip og Eimskip höfðu náð saman um ólögmæta skiptingu landflutningamarkaða eftir landsvæðum. Samskip myndu annast flutninga fyrir Eimskip milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða og þar með myndi Eimskip ekki stunda akstur á þessari leið í samkeppni við Samskip. Hið sama leiðir af samkomulaginu um flutninga Eimskips fyrir Samskip á flutningaleiðinni Reyðafjörður – Eskifjörður og Neskaupstaður.

Fundur 17. september 2008

247. Daginn eftir að (E)frkvstj-innanl var tilkynnt um framangreinda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á Austurlandi, 17. september 2008, fundaði hann með (S)frkvstj-innanl í verslunarmiðstöðinni Smáralind.

248. Eins og áður sagði sendi (E)frkvstj-innanl 8. september 2008 (E)svæðisstj1 drög að samningi Eimskips við Samskip þar sem gert var ráð fyrir víðtæku samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum. Drögin voru dagsett 8. maí 2006. Í málinu liggja fyrir önnur drög að þessum sama samningi og eru þau dagsett sama dag og fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl fór fram, þ.e. 17. september 2008. Þá liggur fyrir að daginn eftir fundinn með (S)frkvstj-innanl sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til svæðisstjóra Eimskips á Norðurlandi, Austurlandi og á Vestfjörðum. Bað hann um að þeir tækju saman yfirlit yfir fyrirliggjandi samstarf við Samskip og settu fram hugmyndir um „*tækifæri*" til að auka samstarf við Samskip í landflutningum.

249. Sýna gögnin þannig að eftir að niðurstaða náðist um markaðsskiptingu í landflutningum á Austurlandi fjölluðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á fundi sínum 17. september 2008 áfram um aukið samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum. Tölvupóstur (E)frkvstj-innanl daginn eftir fundinn með (S)frkvstj-innanl ber með sér undirbúning að verulega aukinni samvinnu fyrirtækjanna í landflutningum á Íslandi.

250. Ekki var aðeins rætt um landflutninga á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 17. september 2008. Sýna gögnin að á fundinum var jafnframt fjallað um sjóflutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reykjavík til Reyðarfjarðar og sjóflutninga Eimskips fyrir Samskip á sömu leið. Náðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl saman um verð fyrir þessa gagnkvæmu flutninga. Var þetta m.a. hluti af undirbúningi fyrir takmörkun á flutningsgetu Samskipa sem tilkynnt var um í lok október 2008, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir. Var allt framangreint í samræmi við markmið „*Nýtt upphafs*" verkefnisins um aukið samstarf og samnýtingu á flutningakerfum fyrirtækjanna.

251. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 29. september 2008 fjallaði hann um samstarf við Samskip í landflutningum og hækkun á verði. Í glæru með yfirskriftinni „*Helstu breytingar á starfsemi 2008*" kemur m.a. þetta fram:

„*Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu*".

252. Þessi glæra (E)frkvstj-innanl gefur til kynna að Eimskip hafi talið að fundurinn með (S)frkvstj-innanl 17. september 2008 hafi skilað árangri, sbr. einnig samkomulagið sem (E)þjstj-Austur og (S)rekstj-landfl3 náðu um markaðsskiptingu á Austurlandi.

253. Gögnin sýna frekari viðræður Samskipa og Eimskips um samstarf í landflutningum í október 2008. Í „*Nýtt upphaf*" verkefninu fólst að skoða átti sameiginlegar afgreiðslustöðvar fyrirtækjanna og þar sem metið var hagræði af því að vera með „*sameiginlegt kerfi*" í landflutningum. Tölvupóstur (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl frá 10. október 2008 sýnir að unnið var að þessum verkþætti í „*Nýtt upphaf*" verkefninu.

254. Í þeim tölvupósti greindi (E)frkvstj-innanl frá því að verið væri að skoða stofnun á sameiginlegu félagi Samskipa og Eimskips sem „*tæki yfir alla vöruafgreiðslustarfsemi, innansvæðisdreifingu á landsbyggðinni og einnig flutninga til/frá Reykjavík út á land*" fyrir fyrirtækin. Kom fram að þetta myndi þýða að hjá bæði Samskipum og Eimskipi myndu þrír til fjórir starfsmenn af hverjum tíu á landsbyggðinni missa vinnuna. Vildi (E)frkvstj-innanl ekki halda viðræðum við Samskip um þetta áfram nema með samþykki (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl.

255. (E)forstj svaraði samdægurs og lagði fyrir (E)frkvstj-innanl að halda viðræðunum áfram.

256. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008 er að finna sömu ráðagerð um umfangsmikla samvinnu við Samskip í landflutningum og gert var í glærum hans frá 30. september 2008.

257. Ljóst er að það hefði vakið mikla athygli ef Samskip og Eimskip hefðu lagt saman landflutningastarfsemi sína. Blasir við að fyrirtækin gátu ekki framkvæmt slíka augljósa og opinbera samvinnu án þess að hún yrði skoðuð á grundvelli samkeppnislaga. Óskuðu Samskip og Eimskip eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu.

Fundur 16. október 2008

258. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl komu á fund Samkeppniseftirlitsins 16. október 2008. Með vísan m.a. til yfirstandandi efnahagsörðugleika greindu framkvæmdastjórarnir frá því að Eimskip og Samskip væru að ræða saman um samstarf eða samruna fyrirtækjanna í landflutningum. Væri til skoðunar annars vegar að stofna sérstakt félag um vöruafgreiðslur og flutningabifreiðar fyrirtækjanna eða samnýta þessar eignir fyrirtækjanna.

259. Á fundinum var ekki greint frá samkomulagi Samskipa og Eimskips um ólögmæta markaðsskiptingu frá því í september 2008. Þá var ekki greint frá *„Nýtt upphaf“* verkefninu og ítrekuðum samskiptum lykilstjórnenda fyrirtækjanna. Var mikilvægum upplýsingum því haldið frá Samkeppniseftirlitinu og eftirlitið afvegaleitt.

260. Í kjölfar fundarins með Samkeppniseftirlitinu barst engin samrunatilkynning eða beiðni frá fyrirtækjunum um undanþágu frá samráðsbanni samkeppnislaga þrátt fyrir að þeim hafi mátt eða verið það ljóst að þess var þörf. Þrátt fyrir að þessi útfærsla á samstarfi Samskipa og Eimskips í landflutningum hafi verið lögð til hliðar var áfram stunduð ólögmæt markaðsskipting í landflutningum og unnið samkvæmt ólögmætum samningum um samstarf á einstaka flutningaleiðum og vöruafgreiðslustöðvum. Í bréfi Samskipa, dags. 24. nóvember 2017, er haft eftir (S)forstö-landfl að eftir fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu hafi honum verið falið að ganga til samstarfs við Eimskip.

Fundir 22. og 31. október 2008

261. (E)frkvstj-innanl fundaði með m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl 22. október 2008. (S)frkvstj-innanl sat ekki þann fund. Gögn málsins sýna einnig að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hafi fundað aftur í lok október 2008. Hafi þeir a.m.k. fundað 31. október en mögulega einnig 29. október 2008.

262. Fundurinn 22. október 2008 var hluti af samráði fyrirtækjanna vegna breytinga á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu og viðskiptum við Alcoa, sbr. umfjöllun í næsta kafla. Samkeppniseftirlitið telur að fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 31. október 2008 hafi falið í sér frekari undirbúning fyrir aukið samstarf fyrirtækjanna í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

E.8. Samskipti stjórnenda sjóflutninga í september og október 2008

263. Eftir fund (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl 14. ágúst 2008 var stefnt að því að þessir stjórnendur myndu hittast aftur 22. ágúst 2008. Þeim fundi var aftur á móti frestað. Samskipti þessara stjórnenda sjóflutninga Samskipa og Eimskips héldu áfram í september og október 2008. Miðuðu þau ekki síst að undirbúningi fyrir frekari breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

Samskipti stjórnenda sjóflutninga í september og október 2008:

- Fundur 5. september
- Fundur 17. september
- Samtal 1. október
- Tölvupóstur 5. október
- Fundur 6. október
- Tölvupóstar 14. október
- Samtöl og tölvupóstar 15. október
- Samtal og tölvupóstur 16. október
- Tölvupóstur 20. október
- Fundur 22. október

Takmörkun flutningsgetu og skipting markaða í sjóflutningum rædd

264. Huga verður hér sérstaklega að atvikum sem tengjast Alcoa. Alcoa var sem fyrr segir mjög mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Viðfangsefni Samskipa var að tryggja sem mestar tekjur af flutningum fyrir Alcoa annars vegar og takmarka flutningsgetu hins vegar. Ef sú takmörkun yrði of mikil gæti það ógnað eða komið í veg fyrir flutninga fyrir Alcoa. Þetta mátti leysa með því að Eimskip yrði falið að sinna þeim flutningum sem Samskip gátu ekki sinnt eftir að hafa takmarkað flutningsgetu sína. Sú tillaga kom sem fyrr segir fram í skjölunum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Hér skiptir og máli að nokkrum klukkustundum eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip 14. ágúst 2008 boðaði (S)forstj þá tvo og (S)forstö-útfl til fundar daginn eftir. Átti á þeim fundi að fjalla um næstu skref varðandi breytingar á siglingakerfinu. Einnig þyrfti að ræða *„strategíu“* gagnvart Alcoa og féll þar undir áformuð verðhækkun gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Einnig var í samtímagögnum rætt um *„taktík“* gagnvart Alcoa. Tveimur virkum dögum eftir fundinn með Eimskip, þ.e. 18. ágúst 2008, óskuðu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl eftir fundi með Alcoa og ráðgerðu Samskip að ræða verðhækkanir á tæplega ársgömlum samningi við Alcoa um útflutning á áli í gámum til Evrópu.

265. Sem fyrr segir héldu viðræður (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl áfram í september og október 2008. Samtímagögn bæði Samskipa og Eimskips frá sama tímabili gefa skýrt til kynna viðræður fyrirtækjanna um þann möguleika að hluti flutninga Samskipa fyrir Alcoa myndi færast til Eimskips. Samhliða samskiptum Samskipa við Eimskip átti fyrirtækið í viðræðum við Alcoa um hækkun á verði. Á þessu tímabili unnu Samskip og Eimskip einnig að öðrum verðhækkunum. Mikilvægt er að virða þessar staðreyndir saman.

266. Til stóð að næsti fundur umræddra stjórnenda Samskipa og Eimskips yrði haldinn milli kl. 14:00 og 15:00 þann 4. september 2008. Fundargerð Eimskips frá 2. september 2008 sýnir að (E)forstö-innfl ráðgerði að eiga fund með Samskipum fimmtudaginn 4. september 2008 til að ræða um verðhækkun.

267. (S)forstj hafði boðað (S)frkvstj-millilandasv á fund morguninn fyrir fyrirhugaðan fund með Eimskipi, nánar tiltekið kl. 09:30 þann 4. september 2008. Á þeim fundi átti að ræða *„skipakerfi“*. (S)frkvstj-millilandasv vistaði kl. 09:58 sama morgun glærukynningu sem bar heitið *„Siglingakerfi Samskipa“*. Í þessari glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv var fjallað um breytingar á siglingakerfi Eimskips og mögulegar breytingar á siglingakerfi Samskipa. Reiknaður var út ávinningur af því að fækka skipum í siglingum til og frá Íslandi. Í kynningunni voru taldir upp mjög mikilvægir viðskiptavinir Eimskips (m.a. Ölgerðin og BYKO) og sagt að *„stóra spurningin“* væri hvað *„gera skal“* með viðskipti við þessa viðskiptavini Eimskips. Í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv daginn eftir fundinn með Eimskip 5. september 2008 var lagt til svar við þessari stóru spurningu, sbr. nánar hér á eftir.

268. Klukkan 10:58 þann 4. september 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tilkynningu til (E)forstö-innfl um að hann kæmist ekki á fyrirhugaðan fund fyrirtækjanna eftir hádegið þann dag. Um hálftíma síðar sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa og setti fram beiðni um að haldinn yrði fundur eins fljótt og kostur væri. Nokkrum mínútum eftir að (S)frkvstj-millilandasv sendi fundarboð til Alcoa sendi hann fundarboð til (S)forstö-innfl1 með nýjum fundartíma fyrir fund Samskipa og Eimskips. Hafði (S)frkvstj-millilandasv þá fært fundinn til næsta dags, milli kl. 08:30 og 09:30 þann 5. september 2008.

269. Milli kl. 13:00 og 14:00 þann 4. september 2008 funduðu fulltrúar Eimskips í *„Nýtt upphaf“* vinnuhópnum ((E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv) og ræddu mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips í Norður-Ameríkuflutningum. Í þessu sambandi er vert að rifja upp að á þessum tíma féllu siglingakerfi og Norður-Ameríkuflutningar ekki undir ábyrgðarsvið (E)frkvstj-alþjsv hjá Eimskip. Sýnir þessi fundur með (E)forstj áframhaldandi aðkomu (E)frkvstj-alþjsv að *„Nýtt upphaf“* verkefninu og undirbúning Eimskips fyrir fundinn með Samskipum daginn eftir þar sem m.a. var rætt um þann verkþátt samráðsverkefnisins sem tók til Norður-Ameríkuflutninga.

270. Eftir hádegi 4. september 2008 sátu m.a. (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 langan fund sem bókaður var milli kl. 13:30 og 19:00. Verður að telja að þessi fundur hafi verið liður í undirbúningi fundar (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með lykilstjórnendum Eimskips morguninn eftir.

Fundur 5. september 2008

271. Klukkan 08:30 – 09:30 föstudaginn 5. september 2008 var haldinn áðurnefndur fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl.

272. Þennan sama dag og fundurinn með Eimskip var haldinn vann (S)forstj í skjali sem gerði ráð fyrir samstarfi við Eimskip vegna breytingar á siglingakerfi og takmörkunar á flutningsgetu Samskipa. Voru flutningarnir fyrir Alcoa nefndir í því samhengi.

273. Alcoa flutningar Samskipa voru einnig til umfjöllunar hjá Eimskip 5. september 2008. Sem fyrr segir var fundurinn með Samskipum haldinn að morgni 5. september 2008. Strax eftir fundinn áttu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl bókaðan tveggja klukkustunda langan fund með öðrum lykilstjórnendum Eimskips, þ. á m. (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-skiparekst. Eftir hádegi þann dag sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl og vísaði til samtals við (E)frkvstj-flutnkerf á fundinum um morguninn. Í tölvupóstinum var vísað til Samskipa, flutninga á áli fyrir Alcoa og til fyrirtækisins sem annaðist skipafgreiðslu í Rotterdam vegna útflutnings Samskipa á áli fyrir Alcoa (Steinweg). Hafa ber í huga að vísað var til Steinweg í umræddu skjali sem (S)forstj fékk sent kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Í því skjali var m.a. fjallað um samstarf við Eimskip í tengslum við takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Ef Samskip myndu fækka skipum í siglingum úr fjórum í þrjú myndi Eimskip sinna hluta af álútflutningi fyrir Alcoa *„fyrir“* Samskip. Í því samhengi var vísað til þess að bæði Eimskip og Samskip hefðu af því ábata ef Eimskip mynda samþykkja að nota gámasvæði Steinweg í Rotterdam fyrir geymslu á gámum vegna útflutnings fyrir Alcoa.

274. Daginn eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip, þ.e. laugardaginn 6. september 2008, sendi (S)frkvstj-millilandasv glærukynningu til (S)forstj. Í kynningunni setti (S)frkvstj-millilandasv fram fimm mismunandi útfærslur á breyttu siglingakerfi Samskipa og takmörkun á flutningsgetu. Var lagt mat á áhrif þessara útfærslna á afkomu fyrir bæði Samskip og Eimskip.

275. Í fyrrgreindri glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv var jafnframt gert ráð fyrir auknu samstarfi milli Samskipa og Eimskips og að mikilvægir viðskiptavinir færðust á milli fyrirtækjanna. Ein hugmyndin var að Samskip myndu hætta að sigla til Grundartanga og flutningar Samskipa fyrir Elkem á Grundartanga myndu færast til Eimskips. Á móti myndu flutningar Eimskips fyrir BYKO færast til

Samskipa. Í kynningunni var jafnframt fjallað um þá útfærslu að hluti af flutningum Samskipa fyrir Alcoa myndu færast yfir til Eimskips og Eimskip myndi sinna flutningum á því umframmagni sem Samskip sinntu ekki vegna takmörkunar á flutningsþjónustu og skertrar þjónustu til Alcoa. Voru því í skjali (S)frkvstj-millilandasv áfram settar fram hugmyndir um ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips í tengslum við fyrirhugaðar breytingar Samskipa á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Hafði hann gert það sama í minnisblöðum sínum, dags. 7. og 9. júlí 2008.

Fundur 17. september 2008

276. Þegar framangreind gögn frá 4.-6. september 2008 eru virt ber einnig að horfa til fundar Samskipa og Eimskips nokkrum dögum síðar, 17. september 2008, og eftirfarandi gagna frá sama mánuði:

- Á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008 gerði (S)forstj grein fyrir *„cooperation with Eimskip“* vegna *„sailing system“* og verið sé m.a. að skoða að draga úr flutningsgetu í sjóflutningum. Einnig greindi (S)forstj frá því að vinna væri í gangi við að undirbúa verulegar verðhækkanir gagnvart Alcoa og auka gjaldtöku á viðskiptavini (umfram það sem hafði þegar verið hækkað í miklum verðhækkunum Samskipa 1. september 2008).

- Þremur virkum dögum eftir fundinn með Samskipum, þ.e. 10. september 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf til (E)frkvstj-EimÍsl samanburð á siglingakerfi Eimskips og Samskipa og fjallaði sérstaklega um kerfi Samskipa sem tengdist Reyðarfirði og þar með sjóflutningum fyrir Aloca. Daginn eftir gaf (E)frkvstj-EimÍsl (E)frkvstj-flutnkerf fyrirmæli um að *„stilla saman“* kostnaði, burðargetu álflutninga og annað í siglingakerfum Eimskips og Samskipa. Tengdist þetta annars vegar álflutningum fyrir Alcoa og hins vegar flutningum Samskipa sem gátu tengt saman Reyðarfjörð – Færeyjar – Immingham á Bretlandi. Varðandi síðarnefnda atriðið þá ber að líta til þess að með takmörkun Eimskips á flutningsgetu í ágúst 2008 datt út tenging milli Reyðarfjarðar og Bretlands og hamlaði það útflutningi Eimskips á fiski frá Austurlandi.

- Fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 styður eindregið að til skoðunar var hjá Samskipum og Eimskip að tryggja Eimskip fasta aðkomu að álflutningum Samskipa fyrir Alcoa. Jafnframt átti að athuga hvort unnt væri að senda *„ferskan fisk með Samskip til Færeyja þar sem að honum er siglt áfram til Immingham*.“

- Sama dag og (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl ræddu um Alcoa, 15. september 2008, áttu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl fund með Alcoa. Á þessum fundi og þann 19. september 2008 settu Samskip fram kröfu um verðhækkun gagnvart Alcoa.

- Eins og áður sagði funduðu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl þann 17. september 2008 í verslunarmiðstöðinni Smáralind. Á þeim fundi var ekki aðeins rætt um aukið samstarf í landflutningum heldur náðu fyrirtækin saman um gagnkvæma sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Eftir að Samskip takmörkuðu flutningsgetu í lok október 2008 féllu niður sjóflutningar milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. Á grundvelli þessa samkomulags flutti Eimskip tóma gáma Samskipa frá Reykjavík til Reyðarfjarðar sem voru síðan notaðir til flytja út ál Alcoa. Var þetta samkomulag frá 17. september 2008 því hluti af samráði og undirbúningi fyrir fyrirhugaða takmörkun Samskipa á flutningsgetu í sjóflutningum.

- Þann 21. september 2008 sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl. Meðfylgjandi var glærukynningin: *„Siglingakerfi Samskip — Aðlögun kerfa að minnkandi innflutningsmagni*“. Í henni var rætt um tvær aðferðir og m.a. hver væri *„ávinningur keppinauta af þeim*“. Aftur var sett fram sú hugmynd að Samskip myndu hætta að sigla á Grundartanga og gæfu þannig frá sér viðskiptin við Elkem en á móti myndu viðskipti Eimskips við BYKO færast til Samskipa. Enn á ný voru þannig settar fram hugmyndir hjá stjórnendum Samskipa, í tengslum við samskipti við Eimskip og fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfinu, sem fela í sér ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

277. Samkvæmt þessu var í september 2008 unnið að og ítrekað settar fram hugmyndir sem fela í sér ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

278. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, og skjalinu sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 komu einnig fram samkeppnishamlandi tillögur um m.a. markaðsskiptingu sem telja verður að Samskip og Eimskip hafi rætt um á fundunum 9. og 25. júlí 2008. Þegar þessi gögn eru virt saman með samskiptum Samskipa við Eimskip á umræddu tímabili gefa þau til kynna að fyrirtækin hafi í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið rætt saman um aðgerðir sem höfðu að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

Samtal 1. október 2008

279. (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv ræddu saman miðvikudaginn 1. október 2008. Sama dag boðaði (E)frkvstj-EimÍsl bæði (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl til fundar með Samskipum og vísaði í fundarboðinu til samtals við (S)frkvstj-millilandasv. Þessi fundur fyrirtækjanna var haldinn mánudaginn 6. október 2008.

280. Daginn eftir samtal (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv fékk (E)frkvstj-flutnkerf send frá samstarfsmanni drög að gagnkvæmum samningi milli Samskipa og Eimskips um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars. Var þetta undanfari ólögmæts gámasamstarfs fyrirtækjanna sem hófst eftir fund þeirra 6. október 2008. Þetta gámasamstarf fól í sér meiri samnýtingu fyrirtækjanna á búnaði og tengdist samnýtingu á flutningakerfum. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

Tölvupóstur 5. október 2008

281. Helgina fyrir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 gerðist þetta:

- Líkt og áður greinir fóru Samskip þann 15. og 19. september 2008 fram á verðhækkun gagnvart Alcoa. Laugardaginn 4. október 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og spurði hvort svar hefði borist frá Alcoa. (S)frkvstj-millilandasv svaraði tölvupósti (S)forstj neitandi.

- Sunnudaginn 5. október 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Lagði (E)frkvstj-flutnkerf til að á fundinum daginn eftir yrði rætt um *„gámamál í USA"* og flutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja.

- Sama sunnudag bókaði (S)forstj þá (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm á fund daginn eftir kl. 09:00 - 10:00. Um kvöldið sendi (S)forstj sér minnisatriði fyrir sjálfan sig. Þar voru m.a. atriði sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

Fundur 6. október 2008

282. Mánudaginn 6. október 2008 var eins og áður greinir haldinn fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl. Hófst fundurinn kl. 13:15 þennan dag.

283. Líta ber til þess að (S)frkvstj-millilandasv hafði fyrir hádegi sama dag fundað með m.a. (S)forstj. Jafnframt vann (S)frkvstj-millilandasv sama morgun í skjölum sem tengdust *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Um klukkustund fyrir fundinn með Eimskip vistaði (S)frkvstj-millilandasv þannig skjöl þar sem fjallað var um breytingar á siglingakerfinu og áhrif þeirra á tekjur af flutningum fyrir Alcoa á Reyðarfirði og Elkem á Grundartanga. Sýnir þetta að (S)frkvstj-millilandasv undirbjó sig með samskonar hætti fyrir þennan fund með Eimskip og hann hafði gert fyrir fundina með Eimskip 14. ágúst og 5. september 2008. Jafnframt hafði undirmaður hans (S)forstö-flutnstj með áþekkum hætti undirbúið viðræður (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip 25. júlí 2008, sbr. skjölin sem hann sendi (S)forstj um kvöldið 24. júlí sama ár.

284. Um kvöldið 6. október 2008 vistaði (S)frkvstj-millilandasv glærukynningu. Fjallaði hún enn á ný um takmörkun á flutningsgetu Samskipa, en í þetta sinn var miðað við að skipum fyrirtækisins yrði fækkað úr fjórum í tvö. Var gert ráð fyrir að með slíkri breytingu myndu Samskip missa álflutninga fyrir Alcoa. Samskip myndu áfram sinna Grundartanga en fyrirtækið myndi hætta siglingum til Vestmannaeyja og Færeyja. Stuttu síðar sama kvöld boðaði (S)forstj m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl til fundar morguninn eftir.

285. Þann 7. október 2008 fundaði (S)frkvstj-millilandasv með (S)forstj og hélt áfram að skoða atriði tengd mögulegum breytingum á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Stillti hann upp í skjali tveimur sviðsmyndum. Annars vegar að viðskipti Eimskips við Ölgerðina myndu færast til Samskipa og að viðskipti Samskipa við Elkem á Grundartanga myndu færast til Eimskips. Hins vegar að Ölgerðin yrði áfram hjá Eimskip og Elkem áfram hjá Samskipum. Í skjalinu var og gert ráð fyrir að Eimskip myndu annast hluta af útflutningi Alcoa til Evrópu. Enn og aftur voru þannig settar fram hugmyndir sem fólu í sér ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Samhengisins vegna er rétt að hafa eftirfarandi í huga þegar þetta og önnur skjöl (S)frkvstj-millilandasv frá september og október 2008 eru virt:

- Af samráði Eimskips og Samskipa leiddi að Eimskip hóf í lok nóvember 2008 reglubundinn gámaútflutning á áli Alcoa til Rotterdam, þ.e. þeim hluta sem Samskip sinntu ekki vegna takmörkunar á flutningsgetu.

- Samskip virtu markaðsskiptinguna við Eimskip og reyndu ekki að ná Ölgerðinni til sín í viðskipti þegar sá mikilvægi viðskiptavinur Eimskips bauð á árinu 2009 út flutningaviðskipti sín.

- Eimskip virtu markaðsskiptinguna þegar Elkem óskaði eftir tilboði á árinu 2010. Árið eftir virtu Samskip markaðsskiptinguna þegar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips á Grundartanga, Norðurál, kallaði eftir tilboði.

286. Í þessum sviðsmyndum (S)frkvstj-millilandasv haustið 2008 fólst óhjákvæmilega að þjónusta Samskipa gagnvart Alcoa myndi a.m.k. skerðast. Eftir sem áður héldu Samskip kröfum sínum um verðhækkun til streitu gagnvart Alcoa og höfðu sökum samráðsins ekki áhyggjur af mögulegum samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips. (S)frkvstj-millilandasv sendi þannig tölvupóst til Alcoa þann 8. október 2008. Alcoa svaraði samdægurs og hafnaði eins og áður segir verðhækkunarkröfu Samskipa. (S)frkvstj-millilandasv áframsendi samstundis svar Alcoa til (S)forstj og sagði að þeir þyrftu að hitta stjórnendur Alcoa hið fyrsta. Þessi snöru viðbrögð (S)frkvstj-millilandasv við neikvæðu svari Alcoa eru rökrétt enda sýna gögn málsins að Samskip unnu á þessum tíma markvisst að breytingu siglingakerfis síns og takmörkun á flutningsgetu. Í þessu fólst að Samskip myndu halda a.m.k. hluta viðskipta sinna við Alcoa, ná fram verðhækkun ásamt því að skerða þjónustu til þessa viðskiptavinar. Það var því mikilvægt fyrir Samskip og áframhaldandi framgang samráðsins við Eimskip að náð yrði samningum við Alcoa.

287. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv áttu síðan fund með Alcoa 10. október og þann 13. október funduðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv með (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj og ræddu m.a. um Alcoa í tengslum við takmörkun á flutningsgetu og kröfu um verðhækkun. Heiti fundarins var *„Kerfi/kúnnar-strategía“* og eitt fundarefnið var *„Alcoa-taktík“*.

288. Fjallað var áfram um aðkomu Eimskips að flutningum Samskipa á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Var þetta gert í skjali Eimskips sem tekið var saman nokkrum dögum eftir fundinn með Samskipum 6. október 2008. Um var að ræða drög að viðskiptaáætlun fyrir árið 2009 sem (E)svæðisstj1 sendi þann 11. október 2008 til (E)frkvstj-innanl. Þar kemur fram að *„spennandi tímar“* séu framundan hjá Eimskip og nefnt í því sambandi að mögulega geti hluti af álflutningum Samskipa fyrir Alcoa verið sinnt af Eimskip.

289. Framangreind fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 og þetta skjal (E)svæðisstj1 frá 11. október 2008 sýna ótvírætt að hjá stjórnendum

Eimskips var það álitinn raunverulegur möguleiki að hluti af þessum flutningum Samskipa gæti farið til Eimskips. Hafa ber í huga að hvorki 15. september né 11. október 2008 hafði Alcoa vitneskju um það að Samskip myndu takmarka flutningsgetu með þeim hætti að Samskip kæmu ekki til með að sinnaöllum útflutningi á áli Alcoa til Evrópu. Þá sýna samtímagögn að Samskip töldu sig eiga tilkall til alls útflutnings Alcoa á áli til Evrópu og að Eimskip var það ljóst. Skýringin á því að stjórnendur Eimskip töldu raunhæft að leggja til grundvallar að hluti flutninga Samskipa fyrir Alcoa myndi færast til Eimskips er hið ólögmæta samráð sem fyrirtækið hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

Tölvupóstar 14. október 2008

290. Stjórnendur sjóflutninga og siglingakerfa Samskipa og Eimskips héldu áfram samskiptum sínum síðar í október 2008. Þannig sendi (E)frkvstj-flutnkerf þann 14. október 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Spurði hann hvort Samskip væru búin að skoða að sinna flutningum fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja.

291. Sama dag vann (S)frkvstj-millilandasv áfram að takmörkun á flutningsgetu hjá Samskipum. Þann dag voru í tölvugögnum (S)frkvstj-millilandasv vistuð drög að viðauka við samning Samskipa og Alcoa sem fól í sér takmörkun á flutningsgetu Samskipa gagnvart Alcoa og verðhækkun.

292. Sama dag sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) og tiltók í honum það sem hann taldi hafa *„náðst samkomulag um milli Eimskips og Samskip*" varðandi þann þátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tengdist auknu samstarfi í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Staðfestir þetta að á fundinum 6. október 2008 var rætt um þann þátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.

Samtöl og tölvupóstur 15. október 2008

293. Fyrir hádegi 15. október 2008 funduðu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1. (S)forstj sendi tölvupóst eftir fundinn og vísaði til niðurstöðu hans og verkaskiptingar milli fundarmanna. Sýnir sá tölvupóstur að á fundinum var rætt um Alcoa, aukið samstarf við Eimskip og önnur málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Í tölvupóstinum var (S)forstö-innfl1 falið að ræða við Eimskip *„um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl*." Féll þetta undir aukið samstarf í sjóflutningi og samnýtingu flutningakerfa Samskipa og Eimskips, sbr. glærurnar *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" í *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Næsta skref var að Samskip og Eimskip myndu eiga viðræður um verðþáttinn. Gögn málsins sýna að (S)forstö-innfl1 ræddi við Eimskip þennan sama dag.

294. Samkvæmt umræddum tölvupósti (S)forstj var (S)frkvstj-millilandasv falið að ræða við Alcoa og sendi hann fyrirtækinu tölvupóst þennan sama dag þar sem vísað var til fundar deginum áður. Í tölvupóstinum fjallaði (S)frkvstj-millilandasv um atriði tengd fyrirhugaðri takmörkun á flutningsþjónustu og atriði sem vörðuðu flutninga fyrir Alcoa.

295. Sama dag, 15. október 2008, svaraði (S)frkvstj-millilandasv tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá deginum á undan. Sagði (S)frkvstj-millilandasv Samskip vilja gera *„almennan slot sharing samning*" við Eimskip varðandi flutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda. Flutningar Samskipa fyrir Eimskip til Færeyja myndu falla þar undir. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv sama dag og sagði: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu.*" (S)frkvstj-millilandasv bað (S)forstö-innfl1 síðar sama dag að breyta *„neyðarsamkomulaginu*" frá 2001 í *„slot sharing*" samning og senda honum.

296. Að kvöldi 15. október 2008 greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá viðræðum við Eimskip sem lutu að því að Eimskip myndi sinna sjóflutningum fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Eimskip

myndi senda honum tillögu um verð morguninn eftir sem (S)forstö-innfl1 myndi nota sem „*innlegg*" í slotsamninginn milli fyrirtækjanna. Þetta og tölvupóstar (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. og 14. október 2008 sýna að á þessum tíma voru m.a. til umræðu milli fyrirtækjanna annars vegar flutningar Samskipa fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja og hins vegar flutningar Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Reyðafjarðar. Þar að auki var unnið að víðtækri samnýtingu flutningakerfa með samvinnu fyrirtækjanna í öllum sjóflutningum þeirra („*almennur slot sharing samningur*").

Samtal og tölvupóstur 16. október 2008

297. Að morgni 16. október 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvort hann væri búinn að skoða flutninga Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Ræddu þeir saman í kjölfarið.

298. Síðar sama morgun greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá samtalinu við (E)forstö-innfl. Kvað hann Eimskip ætla að flytja fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja en (E)forstö-innfl ekki hafa gefið upp verð fyrir þá flutninga. Kvað (S)forstö-innfl1 (E)forstö-innfl hafa sagt að Eimskip vildi að verðið yrði svipað því verði sem Samskip myndu bjóða fyrir flutninga fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Einnig kvaðst (S)forstö-innfl1 vera að útbúa tillögu að almennum slotsamningi við Eimskip.

299. Um kvöldið þennan sama dag sendi (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv tillögu að almennum slotsamningi sem hann nefndi „*útvíkkað neyðarsamkomulag*". Einnig ræddi hann um að breyta þyrfti verklagi hjá Samskipum ef fyrirtækið ætlaði að fara að „*flytja meira*" með Eimskip og nefndi þetta í dæmaskyni; „*s.s. frá Reykjavík til Færeyja og kannski frá Noregi til Reykjavíkur.*"

Tölvupóstur 20. október 2008

300. Að morgni mánudagsins 20. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv umrædd drög að „*útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*" / „*almennur slot sharing samningur*" til (E)frkvstj-flutnkerf. Í drögunum kom fram að Samskip og Eimskip myndu vilja „*nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður*" og að samkomulagið ætti að taka til „*almennra flutninga félaganna án skilyrða*". Sýnir þetta með skýrum hætti vilja Samskipa til aukins samstarfs við Eimskip á þessum tíma.

301. Sama dag beitti (S)forstj sér fyrir því að birting á frétt um Samskip í erlendu fagtímariti yrði frestað um nokkra daga. Í þeirri frétt var rætt við (S)aðaleig-stjform-SH og kom fram að Samskip hygðust fækka skipum, sem hefðu sinnt flutningum til og frá Íslandi, um eitt. Ástæða þess að (S)forstj vildi fresta birtingu fréttarinnar var þessi:

„*We are today, tuesday and wed.day finalizing agreements with vessel owner and Alcoa and Eimskip, and would be great if this can be delayed till Thursday.*"

302. Gagnvart undirmönnum sínum gaf (S)forstj þau fyrirmæli þennan dag að fara skyldi með nánari upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar hjá Samskipum sem „*algjört trúnaðarmál*".

303. Daginn eftir, 21. október 2008, boðaði (E)forstö-innfl þá (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl til innanhússfundar hjá Eimskip. Fundinn átti að halda í hádeginu 23. október 2008 og átti að ræða aukið samstarf við Samskip. Nánar tiltekið var fundarefnið eftirfarandi: „*Samskip samningur ex USA og Neyðarsamkomulag um gámaflutninga*". Fyrir lá á þessum tíma að Samskip og Eimskip myndu funda 22. október 2008 á Reyðarfirði en fyrirtækin ætluðu að funda þann dag með Alcoa. Samkvæmt þessu ætluðu stjórnendur Eimskips, sem átt höfðu í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, að hittast daginn eftir samskipti Eimskips og Samskipa á Reyðarfirði til að ræða tvö málefni sem féllu undir verkþáttinn „*Slotsamningar í siglingakerfinu*" í „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Var hér um að ræða samstarf í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku annars vegar og milli Íslands og annarra Evrópulanda hins vegar, sbr. einnig drögin að samkomulaginu sem (S)frkvstj-millilandasv hafði sent Eimskip 20. október 2008.

Fundur 22. október 2008

304. Þann 22. október 2008 var haldinn fundur á Reyðarfirði. Fundurinn var tvískiptur. Fyrir hádegi funduðu Eimskip, Samskip og Alcoa. Fulltrúar Eimskips á fundinum voru (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1. Fulltrúar Samskipa á fundinum voru (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj. Eftir hádegi fundaði Alcoa aðeins með Samskipum.

305. Að kvöldi 22. október 2008 sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)forstj og greindi frá samskiptum sínum við Samskip og Alcoa fyrr um daginn. Sýnir þetta gagn að Eimskip bjó yfir trúnaðarupplýsingum um áformaða breytingu Samskipa á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Tölvupóstsamskipti milli m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-skiparekst sama dag og daginn eftir sýna hið sama. Var í þessu sambandi talað um „*nýtt Evrópukerfi Samskipa*". Af samtímagögnum verður ekki annað ráðið en að þessar viðkvæmu viðskiptaupplýsingar hafi borist Eimskip frá Samskipum. Er þetta sama atburðarrás og í aðdraganda þess þegar Eimskip breytti siglingakerfinu og takmarkaði flutningsgetu í ágúst 2008. Saman fela þessi atvik í sér skýra birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008.

306. Eftir hádegi 22. október 2008 funduðu sem fyrr segir Samskip og Alcoa. Héldu þær viðræður áfram daginn eftir. Ljóst er að á þessum fundum átti m.a. að halda áfram viðræðum um kröfu Samskipa um hækkun á verði fyrir útflutning á áli Alcoa.

307. Eftir hádegi 22. október 2008, undirbjuggu (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl tilboð til Alcoa til að annast hluta af þeim flutningum sem féll undir samning Samskipa við Alcoa. Sýna gögnin að þennan dag vissi Eimskip annars vegar að Samskip væru að fara fram á verulega verðhækkun gagnvart Alcoa (orðaði (E)deildstj-útfl1 þetta sem „*huge rate increase*") og hins vegar að Samskip áformuðu að breyta siglingakerfi sínu og takmarka flutningsgetu.

308. Daginn eftir, 23. október 2008, funduðu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl til þess að ræða áfram aukið samstarf við Samskip í sjóflutningum til og frá Íslandi.

E.9. Eimskip sendir Alcoa tilboð 24. október 2008

309. Eimskip sendi Alcoa 24. október 2008 tilboð í reglulegan útflutning á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam. Var þetta tilboð í flutninga sem féllu undir samning sem Samskip höfðu gert við Alcoa í kjölfar útboðs á árinu 2007. Skýrt kemur fram í samtímagögnum frá stjórnendum Samskipa að fyrirtækið taldi sig eiga rétt á „*öllum*" útflutningi á áli fyrir Alcoa til annarra Evrópulanda.

310. Þegar tilboðið var gert vissi Eimskip sem áður segir að Samskip ætluðu sér að ná fram „*huge rate increase*" gagnvart Alcoa og á sama tíma draga úr þjónustu gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að við rannsóknina upplýsti Eimskip að fyrirtækið bjó á þessum tíma yfir ónýttri flutningsgetu í útflutningi auk þess sem það bjó yfir mikilli reynslu af útflutningi á áli. Þannig annaðist fyrirtækið flutninga fyrir Norðurál og hafði um árabil annast útflutning fyrir Alcan í Straumsvík en missti þá flutninga eftir útboð sumarið 2008. Var Eimskip þannig í kjörstöðu til að bjóða Alcoa samkeppnishæft tilboð með það að markmiði að ná til sín öllum útflutningi Alcoa. Tilboð Eimskips hafði hins vegar ekki þann tilgang.

311. Við rannsókn málsins útskýrði Alcoa hvers vegna fyrirtækið samdi ekki við Eimskip um allan útflutning á áli eftir að fyrir lá að Samskip ætluðu að draga úr þjónustu og hækka verð verulega. Kvað Alcoa það hafa helgast af því annars vegar að Eimskip hafi gefið til kynna að fyrirtækið gæti aðeins tekið að sér að flytja hluta af útflutningi Alcoa á áli (25%) og hins vegar að verð Eimskips hafi verið hærra en það verð sem Samskip hafi farið fram á.

312. Í samræmi við gögn sem tengdust samskiptum lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sumarið og haustið 2008 miðaði tilboð Eimskips að því að annast hluta af útflutningi Alcoa „*fyrir*" Samskip vegna takmörkunar Samskipa á flutningsgetu. Sökum þessa er enga umfjöllun að finna í samtímagögnum

stjórnenda Eimskips um möguleikann á því að reyna að veita Samskipum samkeppni með því að sækjast eftir mun meira eða jafnvel öllu flutningsmagni Alcoa á áli til Evrópu. Að sama skapi er ekki að sjá neinn ótta í samtímagögnum stjórnenda Samskipa um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips þegar þeir gerðu ítrekaðar tilraunir til að fá Alcoa til að fallast á verulega verðhækkun og skerta þjónustu.

313. Þannig fólust heildarhagsmunir Samskipa og Eimskips í því að fyrirtækin hefðu með sér samráð um niðurskurð á flutningsgetu en með því gátu þau bætt nýtingu siglingakerfanna, skipt með sér mikilvægum viðskiptavinum og krafið þá um hærra verð.

314. Eðli tilboðs Eimskips til Alcoa er til vitnis um samráð Samskipa og Eimskips, en Eimskip hefur viðurkennt að það hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

E.10. Flutningsgeta takmörkuð og verð hækkað gagnvart Alcoa í nóvember 2008

315. Í lok október og nóvember 2008 breyttu Samskip og Eimskip siglingakerfum sínum og takmörkuðu flutningsgetu.

316. Í nóvember 2008 náðu Samskip fram verulegri verðhækkun gagnvart Alcoa á sama tíma og fyrirtækið dró úr þjónustu gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Í sama mánuði hófust reglulegir flutningar Eimskips á því áli sem Samskip sinntu ekki lengur fyrir Alcoa, eftir að hafa dregið úr flutningsgetu. Jafnframt var gripið til annarra ráðstafana til að stuðla að áframhaldandi framgangi hins ólögmæta samráðs.

Samskip takmarka flutningsgetu í lok október 2008

317. Þann 30. og 31. október 2008 sendu Samskip út fréttatilkynningu um fækkun skipa og breytta siglingaáætlun vegna flutninga tengdum Íslandi. Breytingin á siglingakerfi Samskipa tók þegar gildi.

318. Með breytingunni skiptu Samskip úr fjögurra skipa kerfi í þriggja skipa kerfi í siglingum milli Íslands og Evrópu og fól breytingin í sér verulega takmörkun á flutningsgetu fyrirtækisins í flutningum milli Íslands og annarra Evrópuríkja.

319. Af breytingunni leiddi m.a. að Samskip sinntu ekki lengur öllum útflutningi á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Hafði það verið eitt af viðfangsefnum Samskipa eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst hvernig fyrirtækið gæti annars vegar takmarkað flutningsgetu og hins vegar á sama tíma tryggt sem mestar tekjur af flutningum fyrir Alcoa. Hugmyndir um að leysa þetta í samstarfi við Eimskip komu ítrekað fram í gögnum stjórnenda Samskipa sem tekin voru saman í tengslum við fundi lykilstjórnenda og stjórnarmanna Samskipa með Eimskip.

Helstu atvik:

- Samskip takmarka flutningsgetu í lok október 2008
- Eimskip takmarkar flutningsgetu 17. nóvember 2008
- Samskip hækka verð og draga úr þjónustu gagnvart Alcoa 24. nóvember 2008

Ábati af samráði um flutninga fyrir Alcoa: ***„Alsæla“*** og ***„snilld“***

- Samskip gátu varist kröfum Alcoa um verðlækkun
- Stuðningsaðgerðir tengdar takmörkun á flutningsgetu

320. Ólögmætt samráð við Eimskip var því lausnin á þessu og endurspeglast m.a. í tilboðinu sem Eimskip sendi Alcoa 24. október 2008.

Eimskip takmarkar flutningsgetu 17. nóvember 2008

321. Þann 17. nóvember 2008 greindi Eimskip frá því að fyrirtækið hefði ákveðið að takmarka flutningsgetu í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Fólst það nánar tiltekið í því að Eimskip fækkaði skipum fyrirtækisins í Norður-Ameríku siglingum úr tveimur í eitt. Var það í samræmi við tillögur í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008.

322. Rifja ber hér upp að samkvæmt tölvupósti sem framkvæmdastjóri Samskipa í Norður-Ameríku sendi til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 15. október 2008 höfðu Samskip gert þá breytingu að draga úr TA flutningum í samkeppni við Eimskip og beina þess í stað Norður-Ameríkuflutningum til Eimskips. Var þetta einnig í samræmi við tillögur í framangreindum minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Jafnframt var þetta í samræmi við glærurnar *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir og tölvupóstinn sem (E)forstj sendi (E)frkvstj-flutnkerf tveimur dögum eftir að hann fundaði með (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008.

323. Samkvæmt framangreindum samtímagögnum var *„Nýtt upphaf"* verkefnið því framkvæmt að þessu leyti.

324. Gögn málsins sýna að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaðar breytingar Eimskips á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu sem var hrint í framkvæmd í ágúst 2008. Jafnframt sýna gögnin að Eimskip bjó 22. október 2008 yfir trúnaðarupplýsingum um þær breytingar sem Samskip tilkynntu um í lok október 2008. Var t.d. 22. október 2008 innan Eimskips talað um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa"*. Þá bjuggu Samskip a.m.k. þann 12. nóvember 2008 yfir upplýsingum um áformaðar breytingar Eimskips sem tilkynnt var um 17. nóvember 2008, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 12. nóvember 2008. Er þetta til vitnis um samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

<u>Samskip hækka verð og draga úr þjónustu gagnvart Alcoa 24. nóvember 2008</u>

325. Þann 24. nóvember 2008 féllst Alcoa endanlega á kröfu Samskipa um verulega verðhækkun þrátt fyrir skerta þjónustu. Af skýringum Alcoa til Samkeppniseftirlitsins er ljóst að fyrirtækið taldi sig ekki hafa aðra kosti. Eimskip hafði sett fram þá röngu fullyrðingu gagnvart Alcoa að fyrirtækið gæti aðeins flutt fjórðung af útflutningi Alcoa og hafði þar að auki í tilboðinu frá 24. október 2008 boðið hærra verð en Samskip bauð. Var þetta markviss aðgerð hjá Eimskipi til að tryggja að þessu leyti framgang hins ólögmæta samráðs.

326. Náðu Samskip þannig fram breytingum á samningi sínum við Alcoa. Þann 24. nóvember 2008 undirrituðu Samskip og Alcoa viðauka við rúmlega árs gamlan samning fyrirtækjanna um útflutning á áli til Evrópu. Þær breytingar sem fólust í viðaukanum voru m.a. þessar:

- Alcoa samþykkti framangreinda breytingu á siglingaáætlun sem Samskip kynntu opinberlega í lok október 2008 og fól í sér verulegan samdrátt í þjónustu með því að annað af tveimur skipum Samskipa á viðkomandi siglingaleið var tekið úr umferð og tími milli viðkomu á Mjóeyrarhöfn lengdur.

- Veruleg verðhækkun gagnvart Alcoa (131%).

327. Var þetta verð Samskipa rétt lægra en verðið í tilboði Eimskips frá 24. október 2008.

328. Séu verðlagsákvæði í viðauka Samskipa og Alcoa frá 24. nóvember 2008 og tilboði Eimskips til Alcoa frá október 2008 virt saman miðuðu þau að því að Samskip önnuðust útflutning á um 300.000 tonnum á ári fyrir Alcoa, sem var nálægt hámarksflutningsgetu skips á viðkomandi siglingaleið, en Eimskip tækju að sér flutning á áli Alcoa umfram þetta magn.

329. Aðkoma Eimskips að álflutningum fyrir Alcoa til Evrópu gerði Samskipum kleift að (1) draga úr flutningsgetu og þar með kostnaði, (2) halda bróðurparti viðskiptanna við Alcoa og (3) hækka verð verulega gagnvart Alcoa. Aðgerðir Eimskips voru því í fullu samræmi við þær áætlanir sem Samskip og Eimskip höfðu unnið að og undirbúið fyrr á árinu og sýnir framkvæmd samráðsins og alvarlega röskun á samkeppni.

„Alsæla" og „snilld"

330. Í lok nóvember 2008 hóf Eimskip að flytja ál Alcoa til Evrópu með reglubundnum hætti. Var þetta fyrirkomulag samfellt fram á árið 2013. Eins og fyrr greinir og í samræmi við ólögmætt samráð Samskipa og Eimskip var komið á því fyrirkomulagi að Eimskip sinntu umframflutningum á áli til Rotterdam sem Samskip tóku ekki með sínu skipi.

331. Samkvæmt gögnum málsins fluttu Samskip árlega, tímabilið 2008 til 2012, um það bil 300.000 tonn af áli frá Íslandi til Evrópu fyrir Alcoa. Í nóvember og desember 2008 flutti Eimskip rúmlega 13.000 tonn af áli fyrir Alcoa til Rotterdam og eftir það um það bil 30.000 tonn á ári.

332. Stjórnendur Eimskips og Samskipa voru mjög ánægðir með þann ábata sem hlaust af samráði fyrirtækjanna um flutninga fyrir Alcoa til Evrópu. Hjá æðstu stjórnendum Eimskips voru notuð orð eins og *„alsæla"* og *„snilld"* til að lýsa þeim ávinningi sem hlaust af viðskiptunum við Alcoa.

Samskip gátu varist kröfum Alcoa um verðlækkun

333. Í viðaukasamningi Samskipa og Alcoa frá 24. nóvember 2008 fólst eins og áður segir veruleg verðhækkun gagnvart Alcoa auk lakara þjónustustigs. Á hinn bóginn er ljóst að Alcoa leit á þessa verðhækkun sem tímabundna ráðstöfun.

334. Í viðaukanum var kveðið á um að endurskoða skyldi hann á sex mánaða fresti í því skyni að leita leiða til að lækka það verð sem Alcoa greiddi Samskipum. Samtímagögn sýna að Alcoa sneri sér ítrekað til Samskipa í því skyni að fá að verðið lækkað. Þrátt fyrir að Alcoa hafi verið öflugur kaupandi á flutningsþjónustu skiluðu þessar umleitanir aftur á móti ekki árangri. Þannig hélst verðhækkunin sem Samskip sömdu um í nóvember 2008 óskert til ársins 2013, eða þar til Alcoa sleit viðskiptunum í kjölfar útboðs og skipti um flutningsaðila.

335. Er ljóst að það var hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips sem gerði Samskipum kleift að halda uppi verði gagnvart Alcoa fram á árið 2013. Þrátt fyrir að um öflugan viðskiptavin væri að ræða var því ástandi sem leiddi af samráðinu ekki haggað. Það breyttist hins vegar þegar nýr keppinautur Samskipa og Eimskips bauð betur og hóf að flytja ál fyrir Alcoa á árinu 2013.

Stuðningsaðgerðir tengdar takmörkun á flutningsgetu

336. Breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu Eimskips og Samskipa sköpuðu tilteknar áskoranir og drógu úr möguleikum fyrirtækjanna til að veita þjónustu á vissum siglingaleiðum. Allt voru þetta fyrirsjáanleg viðfangsefni og sýna gögn málsins að frá haustinu 2008 áttu Samskip og Eimskip í margvíslegu samstarfi í því skyni að samráð þeirra tengt breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu myndi skila fyrirtækjunum þeim ábata sem að var stefnt.

337. Dæmi um þetta samstarf var eftirfarandi:

- *Sjóflutningar milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar:* Sem áður sagði náðu Samskip og Eimskip 17. september 2008 samkomulagi um gagnkvæma sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Eftir breytingu Samskipa á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í lok október 2008 varð reyndin sú að engir sjóflutningar voru á vegum fyrirtækisins frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Þetta þýddi meðal annars að Samskip fluttu ekki lengur tóma gáma sjóleiðina í eigin siglingakerfi frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Þetta var þýðingarmikið þar sem fyrirkomulag Samskipa vegna flutningaþjónustu fyrir Alcoa hafði fram að breytingunni byggt að hluta til á því að nota tæmda innflutningsgáma, sem langflestir komu til Suðvesturlands, til að flytja út ál Alcoa til Evrópu. Til þess að samráð Samskipa og Eimskips næði tilætluðum árangri höfðu Eimskip og Samskip með sér samstarf til að tryggja fullnægjandi flutninga fyrir Alcoa og fluttu Eimskip gáma fyrir Samskip frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Með því móti gátu bæði fyrirtækin notið ábata af breyttu fyrirkomulagi viðskipta við Aloca sem komist hafði á í nóvember 2008 á grundvelli samráðs þeirra.

- *Gámasamstarf*: Samskip og Eimskip funduðu 6. október 2008 og þann 13. október 2008 hafði gámasamstarfi fyrirtækjanna verið hrint í framkvæmd. Tók það til láns, leigu og flutninga á gámum. Þetta samstarf tengdist ekki síst framangreindri takmörkun á flutningsgetu Samskipa og fyrirsjáanlegum gámaskorti vegna flutninga tengdum Alcoa frá Reyðarfirði. Undir þetta ólögmæta gámasamstarf féll einnig samstarf um leigu og lán á gámum í flutningum milli Íslands og Evrópu auk þess sem fyrirtækin tóku upp gámastarf í Norður-Ameríkuflutningum.

  Gögn málsins sýna að samstarfið vakti undrun starfsmanna hjá fyrirtækjunum. Gekk t.d. svo langt að sumum starfsmönnum Eimskips fannst nóg um „*stuðning*" fyrirtækisins við helsta keppinautinn og fannst samvinnan „*fáránleg*". Af þessu samráði leiddu mjög mikil samskipti og samvinna milli Eimskips og Samskipa. Var jafnvel af hálfu Eimskips vísað í þessum samskiptum fyrirtækjanna til slagorðs Samskipa: „*Toghether we make things happen*". Þetta umfangsmikla gámasamstarf var viðvarandi út brotatímabilið.

- *Almennur slotsamningur*: Einn af verkþáttunum í „*Nýtt upphaf*" verkefninu var að meta ábata Samskipa og Eimskips af því að gera „*með sér slot samning*" í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda. Samskip og Eimskip funduðu 6. október 2008 og á fundi lykilstjórnenda Samskipa þann 15. október 2008 var (S)forstö-innfl1 falið það verkefni að ræða við Eimskip um „*almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl*". Sama dag ræddi (S)forstö-innfl1 við Eimskip. Jafnframt sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem hann kvað Samskip vilja gera „*almennan slot sharing samning*" við Eimskip varðandi flutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði og kvað Eimskip tilbúið að „*skoða allt*". Þann 16. október 2008 ræddi (S)forstö-innfl1 aftur við Eimskip um samstarf fyrirtækjanna og sama dag sagði hann við (S)frkvstj-millilandasv að breyta þyrfti verklagi innan Samskipa ef fyrirtækið ætlaði að fara „*flytja meira*" með Eimskipi. Sama dag og (S)forstj sagði að Samskip væru að ljúka samningum við Eimskip, Alcoa og eiganda leiguskips Samskipa, þ.e. 20. október 2008, sendi (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf drög að almennum slotsamningi (einnig nefnt „*útvíkkað neyðarsamkomulag*"). Þessi drög eru í fullu samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins um aukið samstarf fyrirtækjanna. Þar kemur til að mynda fram að fyrirtækin vilji „*nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður*" og að samningurinn taki til „*almennra flutninga félaganna án skilyrða.*"

  Við rannsókn málsins hafa fyrrgreind samningsdrög ekki fundist undirrituð. Hvað sem því líður sýna gögn málsins að fyrirtækin áttu í auknu samstarfi um sjóflutninga vegna takmörkunar á flutningsgetu, t.d. varðandi flutninga tengdum Færeyjum, Reyðarfirði, Alcoa og Bretlandi. Sýna þessar aðgerðir að fyrirtækin leituðust við að vinna saman að því að mæta þeim áskorunum sem leiddu af takmörkun á flutningsgetu og stuðla þannig að því að samráðið skilaði árangri.

- *Flutningar frá Bretlandi til Íslands*: Takmörkun á flutningsgetu Samskipa í nóvember 2008 þrengdi að möguleikum flutningsmiðlunar Samskipa (Jónar) til að bjóða upp á hvers konar flutningaþjónustu til og frá Íslandi, sér í lagi til Íslands frá Bretlandi. Fyrir liggur að á árinu 2009 hófust verulegir flutningar Eimskips fyrir Jóna (flutningamiðlun Samskipa), aðallega innflutningur frá Bretlandi til Íslands. Var þetta samstarf viðvarandi út brotatímabilið.

  Sem fyrr segir var um að ræða umfangsmikla flutninga Eimskips fyrir Jóna. Urðu þeir það miklir að forstöðumanni innflutningsdeildar, (S)forstö-innfl1, þótti nóg um og beindi því til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv í september 2011 að samstarfinu yrði hætt. Við því var ekki orðið af hálfu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og hélt samstarfið við Eimskip áfram.

- *Verkefnalausa skipið:* Við takmörkun á flutningsgetu haustið 2008 hættu Samskip að nota leiguskipið Akrafell. Gildistími leigusamningsins um Akrafell var fram í apríl 2010. Ekkert ákvæði var í samningnum sem heimilaði Samskipum að skila skipinu áður en gildistími samningsins rynni sitt skeið. Þegar Samskip tilkynntu um takmörkun á flutningsgetu í lok október 2008 lá ekkert fyrir um hvað yrði gert við Akrafell. Augljóst er að það var verulega kostnaðarsamt fyrir Samskip

að hafa á leigu skip sem aflaði engra tekna. Kemur því ekki á óvart að í tölvupósti (S)forstj til fjármálastjóra Samskipa Holding frá 28. október 2008 sagði að Akrafell væri *„stærsta úrlausnarefni"* Samskipa á Íslandi. Áttu Samskip í viðræðum við eiganda skipsins um að skila því fyrr til baka en leigusamningur kvað á um. Til þess að liðka fyrir þessu bauðst Samskip til að greiða eigandanum peningagreiðslu en þann 3. nóvember 2008 greindi (S)frkvstj-millilandasv (S)forstj frá því að eigandinn féllist ekki á þetta. Það var því fyrst eftir ákvörðun um breytingu á siglingakerfi Samskipa sem það lá fyrir að fyrirtækið gæti ekki skilað Akrafelli til eiganda þess.

Daginn eftir að (S)frkvstj-millilandasv greindi (S)forstj frá niðurstöðu viðræðna við eiganda skipsins, þ.e. 4. nóvember 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til undirmanns (S)frkvstj-millilandasv. Kvaðst (E)frkvstj-flutnkerf vera skoða verkefni fyrir Eimskip erlendis sem Akrafell gæti mögulega hentað í og óskaði eftir lýsingu á skipinu. Sendi viðkomandi starfsmaður Samskipa umbeðna lýsingu samdægurs til (E)frkvstj-flutnkerf.

Þann 7. nóvember 2008 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-alþjsv. Þar kom fram að Akrafell *„liggur nú bundið við legubryggju í Rotterdam og verið er að reyna að finna verkefni fyrir skipið, en án árangurs hingað til."* Jafnframt sagði að *„Samskipamenn reyndu að fá eigendur til að taka við skipinu með „lumpsum" greiðslu, en eigendur höfnuðu því snarlega".* Sýnir þetta að Eimskip bjuggu yfir viðkvæmum upplýsingum um rekstur Samskipa og samskipti við eiganda á leiguskipi fyrirtækisins. Verður að telja ótvírætt að þessar upplýsingar hafi borist Eimskipi frá Samskipum. Hér skiptir einnig máli að daginn eftir að (S)forstj var upplýstur um að eigandi skipsins vildi ekki taka við því sneri (E)frkvstj-flutnkerf, sem hafði átt í ítrekuðum samskiptum við m.a. (S)frkvstj-millilandasv, sér til undirmanns (S)frkvstj-millilandasv til að kanna verkefni fyrir skipið erlendis, þ.e. verkefni sem myndu ekki hafa þau áhrif að flutningsgeta í siglingum til og frá Íslandi myndi aukast aftur.

Bæði Samskip og Eimskip höfðu mikla hagsmuni af því að Akrafell myndi ekki hefja aftur siglingar þar sem það gæti dregið úr líkum á því að ólögmætt samráð þeirra skilaði tilætluðum árangri. Niðurstaðan varð sú að Samskip lögðu skipinu við bryggju í Danmörku fram á árið 2010 þegar skipinu var skilað til eigenda þess.

E.11. Frystur fiskur, Færeyjar og Containerships

338. Tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Silver í byrjun október 2008 hafa hér þýðingu og tengjast glærukynningu (S)forstj á stöðufundi með (S)stjform-S 22. september 2008 þar sem rætt var um *„stóru myndina"*. Á fundinum gerði (S)forstj grein fyrir ábata Samskipa m.a. af aðgerð sem nefnd var *„Short Sea"*. Undir verkþáttinn *„short sea"* í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir féll útflutningur á frystum fiski frá Íslandi og Noregi.

Helstu atvik:

- Dregið úr samkeppni í flutningi með frystiskipum
- Samskipti vegna „short sea" flutninga og samstarfs Samskipa og Containership (þá dótturfélag Eimskips)
- Aukið samstarf í Færeyjum kannað
  - Innan Samskipa kvartað yfir mikilli samkeppni við minni keppinaut, Blue Water Shipping

339. Frystur fiskur var fluttur frá Íslandi með frystigámum í reglulegum áætlunarflutningum Samskipa og Eimskips og með sérstökum frystiskipum. (S)frkvstj-Silver var framkvæmdastjóri Silver Sea, sem var dótturfélag Samskipa. Silver Sea rak frystiskip og annaðist m.a. útflutning á frystum fiski frá Íslandi og Noregi. Eimskip-CTG var dótturfélag Eimskips sem rak frystiskip og annaðist útflutning á frystum fiski frá Íslandi og Noregi. Norska fyrirtækið Green Reefers var mikilvægur keppinautur Eimskips/Eimskips-CTG og Samskipa/Silver Sea í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi.

340. Í glærunum *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* í *„Nýtt upphaf"* kynningunni kom fram að skoða ætti að leggja *„saman félögin Eimskip-CTG og Silversea"*. Tölvupóstur sem (S)frkvstj-Silver sendi (S)forstj 8. júlí 2008 gefur til kynna að (S)frkvstj-Silver hafi vitað að (S)forstj ætlaði að funda með Eimskip. Þann 11. ágúst 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)forstj og spurði: *„Eimskip/CTG- any news/developments*?". Sýnir þessi tölvupóstur (S)frkvstj-Silver að hann var farið að lengja eftir fréttum af viðræðum (S)forstj við Eimskip um verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem vörðuðu Silver Sea og frystiskipaþjónustu.

341. Þann 1. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)forstj. Fram kemur í honum að Samskip hafi óskað eftir samstarfi við Green Reefers en ekki hafi borist svar frá þeim keppinauti. Hvatti (S)frkvstj-Silver þess vegna (S)forstj til að hringja í framkvæmdastjóra Green Reefers og gera henni grein fyrir því að Samskip/Silver Sea hefðu dregið úr samkeppni gagnvart Green Reefers á meðan beðið væri svars, en það gæti breyst. Ekki mætti þó stilla þessu upp sem hótun. Þrátt fyrir að (S)frkvstj-Silver hefði sagt að ekki mætti stilla þessu upp sem hótun var þessi tillaga auðsýnilega hugsuð sem hótun eða a.m.k. hvatning til þess að stuðla að jákvæðu svari hið fyrsta frá Green Reefers. Þann 7. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver aftur tölvupóst til (S)forstj og spurði hvort hann hefði heyrt eitthvað frekar frá Green Reefers. Einnig bað hann (S)forstj um að hringja og segja sér frá þessu: *„Also – would be nice to hear abt* [svo] *situation in Iceland, freight payments, Eimskip, Samskip etc."*

342. Er ljóst að það gat skilað ábata fyrir bæði Samskip og Eimskip ef Green Reefers myndi draga úr samkeppni í m.a. útflutningi á frystum fiski frá Íslandi.

343. Framangreint sýnir að eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008 spurði (S)frkvstj-Silver ítrekað (S)forstj um samskipti við Eimskip. Þetta gerði hann á sama tíma og reynt var að fá keppinautinn Green Reefers til að taka upp samvinnu við Silver Sea/Samskip og draga með þeim hætti úr samkeppni í starfsemi sem féll undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Er líklegast að þetta hafi verið ábatinn af *„short sea"* aðgerð sem (S)forstj vísaði til í glærukynningunni frá 22. september 2008.

344. Eftir frekari viðræður á árinu 2010 var gripið til aðgerða sem fólu í sér að samkeppni milli Silver Sea og Green Reefers var lögð af með stofnun fyrirtækisins Silver Green sem tók yfir frystiskipaþjónustu Silver Sea og Green Reefers. Í samtímagögnum stjórnenda Eimskips var með velþóknun rætt um að þessi aðgerð hefði dregið verulega úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Var það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

<u>Containerships</u>

345. Þann 8. nóvember 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)forstj og upplýsti hann um samtal sem stjórnandi hjá Samskipum erlendis átti við (E)frkvstj-Contain, framkvæmdastjóri Containerships, tveimur dögum áður. Containerships var á þeim tíma finnskt dótturfélag Eimskips sem annaðist m.a. *„short sea"* flutninga milli hafna á meginlandi Evrópu.

346. Í glærunum *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* í *„Nýtt upphaf"* kynningunni kom fram að meta ætti hvort og *„hvernig hægt væri að samþætta rekstur Containership og Samskip í „short sea""*. Þann 10. júní 2008 skipulagði (S)forstj að (S)frkvstj-MCL (sem bar ábyrgð á *„short sea"* flutningum Samskipa gagnvart (S)aðaleig-stjform-SH) myndi hitta (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain í Hollandi. Sá fundur átti sér stað síðar í júní 2008. (E)frkvstj-alþjsv upplýsti hjá lögreglu að í kjölfarið hefðu (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL átt í frekari samskiptum. Er þetta í samræmi við samtímagögn, sbr. m.a. tölvupóstinn sem (S)frkvstj-MCL sendi (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH daginn fyrir fund þeirra með Eimskip 25. júlí 2008. Vísaði (S)frkvstj-MCL til samtals við (E)frkvstj-Contain þennan dag og bað (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig áður en hann fundaði með Eimskip. Sýnir þetta að ræða átti *„short sea"* verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins á fundinum 25. júlí 2008. Gögn málsins sýna að samskipti Samskipa og Eimskips vegna *„short sea"* siglinga héldu áfram í nóvember 2008.

347. Með framangreindum tölvupósti 8. nóvember 2008 framsendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)forstj sem (S)frkvstj-VDM hafði sent honum. Var heiti tölvupósts (S)frkvstj-VDM *„Confidential Containership"*. Kvaðst (S)frkvstj-VDM hafa árangurslaust reynt að ná símasambandi við (S)aðaleig-stjform-SH. Lýsti hann síðan samtali sínu við (E)frkvstj-Contain í Hamborg í Þýskalandi 6. nóvember 2008. Hafi þeir rætt um samstarf Samskipa og Containerships og aðstæður á markaði (*„We talked about our cooperation and market situation"*). Jafnframt hafi (E)frkvstj-Contain upplýst að Containerships væri líklega til sölu. Í tölvupóstinum komu jafnframt fram upplýsingar um að tiltekið tilboð í Containerships hafi verið of lágt, að veittar hafi verið fjárhagsupplýsingar um Containerships og að (E)frkvstj-Contain teldi það góða hugmynd að sameina Containerships og Samskip. Sýnir þetta áframhaldandi viðræður milli Samskipa og Eimskips um þennan verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

348. Ekki kom hins vegar til sameiningar Samskipa og Containerships þar sem Eimskip seldi eignarhlut sinn í skipafélaginu á fyrri hluta ársins 2009. Tölvupóstur (S)forstj frá 5. mars 2009 sýnir að hann bjó yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaða sölu Eimskips á Containerships og verður að telja að hann hafi fengið þær upplýsingar frá Eimskip. Tengist þessi miðlun á upplýsingum ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

Aukið samstarf kannað – Blue Water Shipping og Færeyjar

349. Bæði Samskip og Eimskip ráku á rannsóknartímabilinu flutningastarfsemi í Færeyjum og buðu m.a. upp á sjóflutninga milli Íslands og Færeyja og Færeyja og Danmerkur. Samskip í Færeyjum heyrðu undir Samskip á Íslandi og bar (S)forstj því ábyrgð á þeirri starfsemi. Eimskip í Færeyjum heyrði undir Eimskip hér á landi og bar (E)frkvstj-alþjsv ábyrgð á þeirri starfsemi gagnvart (E)forstj.

350. Einn verkþáttur í *„Nýtt upphaf"* verkefninu tók til aukins samstarfs fyrirtækjanna í sjóflutningum. Áætlunarsiglingar með viðkomu í Færeyjum voru m.a. hluti af siglingakerfum Eimskips og Samskipa.

351. Blue Water Shipping (BWS) er danskt flutningafyrirtæki sem bauð upp á vöruflutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum. Í því skyni leigði það pláss í ferjunni Norrænu af Smyril Line. BWS var því keppinautur Samskipa og Eimskips. Í sjóflutningum til og frá Íslandi var BWS smár keppinautur og keppti aðallega við Samskip og Eimskip í útflutningi á ferskum fiski. BWS var hins vegar mun öflugri keppinautur fyrirtækjanna í sjóflutningum til og frá Færeyjum.

352. Í nóvember 2008 kom (S)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóri Samskipa í Færeyjum, til Íslands í tengslum við áætlanagerð Samskipa hf. og ræddi við (S)forstj um möguleika á auknu samstarfi Samskipa og Eimskips í Færeyjum. Síðar átti (S)frkvstj-Færeyj í viðræðum við framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum, (E)frkvstj-Færeyj. Þetta kemur fram í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj 24. nóvember 2008 með heitinu *„Eimskip"*. Í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj kemur einnig fram að hann og (E)frkvstj-Færeyj hafi rætt um BWS/Smyril Line. Í nóvember 2008 sendi (E)frkvstj-Færeyj drög að áætlun Eimskips í Færeyjum til (E)frkvstj-alþjsv. Þar kemur fram að í sjóflutningum hafi dregið úr samkeppni við Samskip en hún verulega aukist við BWS.

353. Framangreint sýnir að líkt og með aðra þætti þar sem samkeppni gat ríkt milli Samskipa og Eimskips beitti (S)forstj sér fyrir því að möguleikar á auknu samstarfi við Eimskip yrðu kannaðir. Er þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

354. Sem fyrr segir lýsti (E)frkvstj-Færeyj því yfir að samkeppni hefði aukist verulega við BWS en minnkað gagnvart Samskipum. Í gögnum Samskipa og Eimskips frá árinu 2009 koma ítrekað fram verulegar áhyggjur yfir samkeppni frá BWS. (S)frkvstj-Færeyj kvartaði yfir mikilli samkeppni við BWS sem leiddi til hræðilega (*„awful"*) lágs verðs. Á Íslandi kom fram óánægja hjá Samskipum og Eimskip með samkeppni frá BWS í útflutningi á fiski.

355. Á árinu 2009 og áfram áttu Samskip og Eimskip í samhliða samskiptum við BWS sem miðaði að því draga úr samkeppni frá því fyrirtæki, bæði á Íslandi og í Færeyjum.

E.12. Verðhækkanir og frekari samskipti til og með janúar 2009

356. Eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli lykilstjórnenda hjá Samskipum og Eimskip. Auk funda (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj 6. júní og 25. júlí 2008 skipta hér miklu endurtekin samskipti (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl á síðari hluta ársins 2008 og í ársbyrjun 2009. Jafnframt skipta máli samskipti undirmanna þessara stjórnenda. Var þannig um að ræða fjölmörg samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í land- og sjóflutningum fyrirtækjanna.

Helstu atvik:

- Hækkun á landflutningum á fiski í september / október 2008
- *„Massive increases"* og verðhækkanir fyrir árið 2009 *„komnar í gegn"*
- Samskip bregðast við umfjöllun í fjölmiðlum um lækkanir erlendis (forstjóri *„litar"* umfjöllun)
- Almennar og sértækar verðhækkanir undirbúnar hjá Eimskipi
- *„Limited competition"* og samráð um álagningu karagjalds
- Samskip telja sig geta hækkað verð á árinu 2009 og haldið öllum mikilvægum viðskiptavinum

framhald mgr. 388

357. Gögn málsins sýna að eftir 6. júní 2008 unnu þessir sömu stjórnendur fyrirtækjanna (og undirmenn þeirra) að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, lækkun eða niðurfellingu afslátta, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkþátta sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

358. Sem fyrr segir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í reglubundnum samskiptum fyrirtækjanna á umræddu tímabili hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Voru samskipti umræddra lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa einnig í eðli sínu til þess fallin að draga úr óvissu og sjálfstæði þessara keppinauta sem samanlagt voru með yfirburða markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi og í landflutningum.

359. Hér að framan var gerð grein fyrir verðhækkunum Samskipa og Eimskip til september 2008. Verður nú m.a. vikið að frekari verðhækkunum og samskiptum lykilstjórnenda fyrirtækjanna.

<u>Hækkun á landflutningum á fiski í september/október 2008</u>

360. Framkvæmdastjórar landflutninga, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, funduðu 4. júlí 2008 og strax í kjölfar þess fundar hófu þeir og undirmenn þeirra undirbúning að því að hækka verð. Bæði fyrirtækin hækkuðu eða tilkynntu um verðhækkun á landflutningum í ágúst 2008. Undirmenn (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl ræddu síðan saman 8. og 9. september og á tímabilinu 10. – 16. september 2008. Þá funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 17. september 2008. Um var ræða samskipti Samskipa og Eimskips sem höfðu að markmiði að raska samkeppni.

361. Glærukynning sem (E)frkvstj-innanl útbjó daginn fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj 25. júlí 2008 gefur til kynna mögulegt samstarf við Samskip um landflutninga á ferskum fiski, sbr. fyrri umfjöllun. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 29. september 2008 fjallaði hann um samstarf við Samskip í landflutningum og hækkun á verði. Kemur þar m.a. fram að Eimskip hafi í september 2008 hækkað verð á landflutningum á ferskum fiski um 30%.

362. Þessa glæru ber að virða saman við glæru (S)frkvstj-innanl frá 19. október 2008. (S)frkvstj-innanl útbjó glæruna að beiðni (S)forstj og var hún liður í kynningu (S)forstj á *„stóru myndinni"* fyrir stjórn Samskipa hf. ((S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj). Það (S)forstj (S)frkvstj-innanl nánar tiltekið að útbúa glæru sem myndi innihalda *„yfirlit yfir aðgerðir sem búið er*

að grípa til sem og mjög gróft væntan ávinning þar sem við á […]". Í glærunni er gerð grein fyrir m.a. verulegri hækkun á landflutningum 1. september 2008 og umtalsverðum árangri í aukinni álagningu á olíugjaldi í landflutningum. Þá er þetta einnig tilgreint sem verðhækkun sem var lokið:

„— *Ferskur fiskur*

- Hækkanir samninga (skilar 10-12 m á ársgrundvelli) – innleitt 1. okt 2008"

363. Höfðu þannig Samskip og Eimskip eftir ítrekuð samskipti bæði hækkað verð á landflutningum á ferskum fiski í september/október 2008. Til viðbótar kemur fram í þessari glæru (S)frkvstj-innanl að hann taldi raunhæft að hækka verð meira í flutningum á ferskum fiski þann 1. nóvember 2008. Í áætlun landflutninga Samskipa frá 11. nóvember 2008 fyrir árið 2009 kom jafnframt fram að verð á fiskflutningum yrði hækkað á árinu 2009 „*almennt á bilinu 15-20%*". Er ljóst að ofangreind samskipti Samskipa og Eimskips hafi auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að grípa til þessara verðhækkana á landflutningum á ferskum fiski.

<u>„*Massive increases*" og verðhækkanir fyrir árið 2009 „*komnar í gegn*"</u>

364. Morguninn eftir fund (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 6. október 2008 var innan Eimskips boðað til fundar hjá m.a. stjórnendum sem báru ábyrgð á verðlagningu á inn- og útflutningi gagnvart (E)frkvstj-EimÍsl (þ.e. (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl). Á fundinum átti að fjalla um „*möguleika á verðbreytingum*." Sama morgun vann (E)forstö-útfl að verðhækkunum er vörðuðu innleiðingu á olíugjaldi í sjóflutningum (BAF-gjaldi) á alla viðskiptavini. Í framangreindri glæru (S)frkvstj-innanl frá 19. október 2008 var lýst árangri Samskipa við að leggja olíugjald í landflutningum (FAF) á viðskiptavini.

365. Sama dag, 7. október 2008, kom fram í tölvupósti (S)forstj til stjórnenda Samskipa erlendis að Samskipum á Íslandi hefði tekist að ná fram afar mikilli verðhækkun:

„We have been working on number of measures here in Iceland the last few months in order to adjust to lower import volumes and maintain profitability, including following:

-general rate increases, both in may and september plus increasing seafreights and adding new tarrifs, <u>massive increases</u> […]

366. Föstudaginn 24. október 2008, bókaði (S)forstö-innfl1 fundahrinu með undirmönnum sínum til að ræða áframhaldandi verðhækkanir Samskipa.

367. Þann 28. október 2008, sendi (S)forstj tölvupóst til (S)stjórnarm-fjármstj og greindi frá því sem Samskip hf. voru gera á þessum tíma. Vísaði hann m.a. til verðhækkunar sem unnið var að gagnvart Aloca og takmörkunar á flutningsgetu sem tilkynnt var um nokkrum dögum seinna. Varðandi árið 2009 treysti (S)forstj sér til að gera ráð fyrir að verðhækkanir fyrir það ár væru „*komnar í gegn*".

368. Ekki kom fram neinn fyrirvari hjá (S)forstj um að samkeppni frá Eimskip gæti hindrað verðhækkanir og var heldur ekki vísað til neinnar óvissu um verðhækkunaráform helsta „keppinautarins". Eins og lýst verður breytti það engu um þessa vissu (S)forstj um getu til verðhækkana að fram kom í fjölmiðlum að verð á sjóflutningum á erlendum mörkuðum hefði aldrei lækkað jafn mikið sökum þeirra efnahagsörðugleika sem þá stóðu yfir.

<u>Samskip bregðast við umfjöllun í fjölmiðlum um lækkanir erlendis (forstjóri „*litar*" umfjöllun)</u>

369. Þann 29. október 2008 birtust fréttir í erlendum fjölmiðlum um að sökum þeirra efnahagsörðugleika sem þá voru til staðar væri verð erlendis á m.a. sjóflutningum á „*hraðleið niður*".

370. Sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Segir þar að Morgunblaðið og Fréttablaðið hefðu vegna þessa haft samband við hann og búið væri að „*rita mjög*

svo svarta grein um skipabransann". Fylgdu með tölvupóstinum drög að frétt Morgunblaðsins þar sem viðbrögð (S)forstj við þessari verðþróun á sjóflutningsmarkaði komu fram. Sagði (S)forstj í tölvupóstinum til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl að hann hafi í svörum sínum „*litað*" þetta mál „*talsvert*" til þess að vinna gegn hættu á því að viðskiptavinir Samskipa myndu kalla eftir lægra verði. Útskýrði (S)forstj hvernig hann hefði svarað fjölmiðlum og sagði við undirmenn sína: „*Samræmum róm okkar á ofangreindum nótum*".

371. Í samræmi við framangreindan tölvupóst (S)forstj frá 29. október 2008, birtist eftirfarandi frétt í Morgunblaðinu daginn eftir:

„Mikill samdráttur í flutningastarfsemi skipafélaganna hér á landi og erlendis – Stóru flutningaskipin standa tóm við bryggjur

EFTIRSPURN í heiminum er almennt að minnka mikið og það þýðir að flutningur milli landa og heimsálfa er að dragast saman. Við slíkar aðstæður lækkar verð á leiguskipum og hefur það átt sér stað á undanförnum mánuðum.

„Olíuverð er einnig að lækka mikið og það dregur úr rekstrarkostnaði skipa. Farmgjöld lækka á ýmsum sjóleiðum við slíkar aðstæður og það er hið besta mál fyrir okkur og viðskiptavini okkar," segir [(S)forstj], forstjóri Samskipa.

Gjöld aldrei lækkað jafn mikið

Á vefútgáfu breska dagblaðsins Telegraph er haft eftir Jeremy Penn, forstjóra Baltic Exchange, að farmgjöld hafi aldrei lækkað jafn mikið. Það feli í sér að hægt hafi verulega á viðskiptum, einkum með hrávöru. Í Telegraph kemur einnig fram að leiga stórra flutningaskipa hafi lækkað úr 234.000 dollurum í 7.340 dollara fyrir daginn og tóm skip liggi við bryggjur í Singapore og öðrum alþjóðlegum höfnum.

„Þetta fer eftir geirum, en mesta hrunið er í stórflutningum," segir [(S)forstj]. Hann segir að lækkunin komi einkum fram á lengri flutningsleiðum, svo sem í flutningum milli heimsálfa. […]."

372. Þrátt fyrir mikla efnahagsörðugleika hér á landi héldu Samskip og Eimskip í nóvember 2008 áfram að undirbúa og framkvæma verulegar verðhækkanir, en samráð fyrirtækjanna gerði þeim þetta kleift.

373. Ummæli (S)forstj í tölvupóstinum 29. október 2008 og í viðtalinu við Morgunblaðið sýna að Samskip vildu láta líta svo út að viðskiptavinir myndu njóta lækkunar á olíuverði og lægri kostnaðar vegna for- og áframflutninga. Á sama tíma var lögð áhersla að lækkanir kæmu einkum fram á lengri flutningsleiðum, s.s. á milli heimsálfa.

374. Samtímagögn sýna aftur á móti að ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips leyfði fyrirtækjunum að koma í veg fyrir að viðskiptavinir myndu njóta kostnaðarlækkana. Státuðu stjórnendur Samskipa sig beinlínis af því að láta ekki kostnaðarhagræði Samskipa renna til viðskiptavina. Sem fyrr segir sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj 9. september 2008 og greindi frá því að tiltekin kostnaður Samskipa hefði lækkað mjög mikið. Álagning Samskipa væri orðin veruleg (400%) en það hafi gengið hjá Samskipum að „*skila þessum lækkunum ekki út*" til viðskiptavina. Önnur dæmi eru eftirfarandi:

- Í tölvupóstum (S)forstj 28. og 29. október 2008 kom fram að olíuverð væri á „*hraðri niðurleið*". Hið sama kom fram í viðtali hans við Morgunblaðið. Undir eðlilegum kringumstæðum á þetta að leiða til þess að olíugjöld flutningafyrirtækja (BAF og FAF) lækki. Í byrjun nóvember 2008 hafði BAF gjaldskrá skipafélagsins Maersk, sem Samskip skiptu við á siglingaleiðinni milli

Svar til starfsmanns Samskipa erlendis um hvort ekki þyrfti að lækka olíugjald (BAF) sem var þrefalt hærra en hjá Maersk:

„We stick to the current baf we are charging due to the situation and this is additional revenue for us that is needed"

Evrópu og Austurlanda fjær, lækkað mjög mikið. Starfsmaður Samskipa erlendis spurði (S)forstö-útfl hvort Samskip ættu sökum þessa ekki að lækka BAF-gjald sitt, þar sem Samskip væru að innheimta þrefalt hærra BAF-gjald en Maersk á siglingaleiðinni. (S)forstö-útfl hafnaði því með þessum rökum; *„we stick to the current baf we are charging due to the situation and this is additional revenue for us that is needed"*. Breytti það engu fyrir (S)forstö-útfl þótt honum hefði verið bent á viðskiptavinir gætu komist að því að BAF-gjald Maersk, flutningsaðila Samskipa á umræddri leið, væri þriðjungur af BAF-gjaldi Samskipa á leiðinni. Samskip ákváðu þannig að láta viðskiptavini sína (t.d. útflytjendur á fiski frá Íslandi til Austurlanda fjær) ekki njóta þessa heldur kröfðu þá áfram um BAF samkvæmt þrefalt hærri gjaldskrá.

- Í tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-MCL 11. nóvember 2008 gerði hann grein fyrir því að Samskip á Íslandi myndu nú hagnast meira á BAF og FAF vegna lækkandi olíuverðs. Þessi og önnur aukin gjaldataka Samskipa væri möguleg vegna *„limited competition"* á Íslandi, sbr. nánar hér á eftir.

- Í tölvupósti (E)forstö-útfl til samstarfsmanns 19. nóvember 2008 fjallaði hann um viðskipti við Vinnslustöðina í Vestmannaeyjum (VSV) og sagði að Eimskip hefði fengið *„[…] talsverða lækkun núna í haust sem við höfum ekki skilað út í markaðinn […]"*.

Almennar og sértækar verðhækkanir undirbúnar hjá Eimskipi

375. Sem fyrr segir lýsti (S)forstj því yfir 28. október 2008 að verðhækkanir fyrir árið 2009 væru *„komnar í gegn"*. Sama dag funduðu undirmenn (E)forstö-innfl og ræddu m.a. almenna verðhækkun sem var fyrirhuguð 1. nóvember 2008 og verðhækkun gagnvart einum mikilvægasta viðskiptavini Eimskips, Ölgerðinni.

376. Fundargerð frá fundinum 28. október 2008 sýnir áhyggjur undirmanna (E)forstö-innfl af verðhækkunum Eimskips gagnvart viðskiptavinum og tímasetningu þeirra. Líkt og hjá Samskipum skiluðu þessar áhyggjur undirmanna því ekki að stjórnendur Eimskips féllu frá verðhækkunum. Þvert á móti. Strax eftir helgina, mánudaginn 27. október 2008, boðaði (E)forstö-innfl undirmenn sína á fund þar sem átti að fara yfir *„verðhækkanir á samningum í ISK"*. Samkvæmt fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips var yfirmanni útflutningsdeildar, (E)forstö-útfl, falið að vinna að verðhækkun á útflutningi og var upphafsdagur þess verkefnis þriðjudagurinn 28. október 2008.

377. Þann 3. nóvember 2008 hélt Eimskip áfram undirbúningi að frekari verðhækkunum í landflutningum. Þá sendi undirmaður (E)frkvstj-innanl tölvupóst og var heiti póstsins *„Hækkanir í nóvember 2008"*. Meðfylgjandi var skjal þar sem komu fram *„upplýsingar um valmöguleika varðandi hækkanir í nóvember."* Í viðhenginu var rætt um 5% hækkun á gjaldskrá í landflutningum og upptöku svokallaðs stykkjavörugjalds sem átti að skila Eimskipi *„mun meira en bein gjaldskrárhækkun"* og jafnvel *„100% meiri tekjum en gjaldskrárhækkun"*.

378. Á þessum tíma vann Eimskip einnig að hækkunum á flutningsverði Nathan & Olsen, sem var eins og Ölgerðin umfangsmikill kaupandi flutningsþjónustu hjá Eimskip. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 7. nóvember 2008 kemur fram að viðskiptastjóri hjá fyrirtækinu væri að fara að hitta Nathan & Olsen síðar þann dag *„til að opna á verðhækkanir."*

„Limited competition" og samráð um álagningu karagjalds

379. Sem fyrr segir sendi (S)forstj þann 11. nóvember 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-MCL. Eins og fram hefur komið var (S)frkvstj-MCL stjórnandi hjá Samskipum í Hollandi og bar m.a. ábyrgð á *„short sea"* sjóflutningum.

380. Í tölvupóstinum fjallaði (S)forstj um hvernig ætti að bregðast við erfiðum aðstæðum á flutningamarkaði. Kom fram hjá (S)forstj að efnahagsörðuleikarnir á þessum tíma myndu leiða til

minni kostnaðar, aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningum. Er þetta í samræmi við framangreinda umfjöllun Morgunblaðsins um afar mikla verðlækkun á sjóflutningum.

381. Kvað (S)forstj málin aftur á móti horfa öðruvísi við á Íslandi vegna hinnar takmörkuðu samkeppni („*limited competition*") sem væri milli Samskipa og Eimskips sem gæfi færi á verðhækkunum og margskonar aukinni gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Að mati Samkeppniseftirlitsins lýsti (S)forstj því ástandi sem Eimskip og Samskip höfðu skapað á hinum íslenska flutningamarkaði með hinu ólögmæta samráði. Skýra birtingarmynd á þessari takmörkuðu samkeppni má finna í framangreindum samtímagöngum þar sem Samskip og Eimskip státa sig að því að skila ekki kostnaðarlækkunum út til viðskiptavina.

382. Atvik sama dag og (S)forstj sendi fyrrnefndan tölvupóst til (S)frkvstj-MCL, þ.e. 11. nóvember 2008, sýna samráð Samskipa og Eimskips um að leggja gjöld á viðskiptavini. Varðar þetta gjöld sem Samskip og Eimskip settu á vegna flutnings á fiskikörum sem voru í eigu Umbúðamiðlunar.

383. Gögn sem tengjast (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl sýna að Samskip og Eimskip höfðu samráð um álagningu þessa gjalds. Sýna gögnin að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl funduðu saman með Umbúðamiðlun sem annaðist þá leigumiðlun með fiskikör. Stærstu viðskipavinir fyrirtækisins voru íslenskar útgerðir og fiskvinnslur.

Samskip telja sig geta hækkað verð á árinu 2009 og haldið öllum mikilvægum viðskiptavinum

384. Á Íslandi var áfram unnið að verðhækkunum og eins og áður sagði hafði (S)forstj lýst því yfir 28. október 2008 að verðhækkanir fyrir árið 2009 væru „*komnar í gegn*". Gögn (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-landfl frá 11. og 12. nóvember 2008 hafa þýðingu í því samhengi.

385. Þessi gögn forstöðumanna innflutnings- og landflutningadeilda Samskipa sýna að fyrirtækið taldi unnt að leggja eftirfarandi til grundvallar á árinu 2009:

- Almennt verð í landflutningum yrði hækkað 10% í febrúar og 5% í ágúst 2009.
- Verð á fiskflutningum yrði hækkað á árinu 2009 „*almennt á bilinu 15-20%*".
- Sjóflutningsgjöld yrðu hækkuð um 5% og þjónustugjöld innanlands um 8% í febrúar 2009.
- Þjónustugjöld innanlands og í erlendum höfnum yrðu hækkuð um 8% í júlí 2009.

386. Jafnframt var lagt til grundvallar að samkeppni frá Eimskipi myndi ekki leiða til þess að þrýstingur væri á að verð myndi lækka eða að Samskip myndi missa eða auka markaðshlutdeild sína. Í skjali (S)forstö-innfl1 sagði einfaldlega að í áætlun fyrir árið 2009 væri gert ráð fyrir að *„halda öllum núverandi viðskiptavinum.*"

387. Um miðjan nóvember 2008 töldu Samskip þannig að á árinu 2009 gæti fyrirtækið ítrekað hækkað verð án þess að missa markaðshlutdeild og mikilvæga viðskiptavini. Hið sama kom efnislega fram í áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009 sem send var stjórn Samskipa Holding 6. desember 2008. Engar áhyggjur komu fram hjá stjórnendum Samskipa á Íslandi um að samdráttur í eftirspurn eftir flutningaþjónustu myndi almennt leiða til mikillar verðsamkeppni líkt og á erlendum flutningamörkuðum. Þess í stað var ítrekað talið unnt að leggja til grundvallar að samkeppnislegt aðhald frá Eimskip myndi ekki koma í veg fyrir áform Samskipa um verðhækkanir. Ástæða þessa var hið aukna ólögmæta samráð við Eimskip sem hófst í júní 2008.

„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?"

388. Eimskip hélt áfram að hækka verð í nóvember 2008. Þann 14. nóvember 2008 tilkynnti fyrirtækið um verðhækkun í inn- og útflutningi og tók þessi hækkun gildi 19. nóvember 2008. Kom þar m.a. fram að *„almenn þjónustugjöld ásamt akstri á Íslandi hækka um 9,8%.*" Sama dag var greint frá

hækkun á svonefndum geymslugjöldum Eimskips. Var þetta hækkun sem var tengd landflutningum Eimskips hér á landi.

389. Frá byrjun nóvember 2008 vann Eimskip einnig að verðhækkunum sem fólust í því að *„breyta sem flestum samningum yfir í EUR á sem skemmstum tíma"*, sbr. t.d. verkefnalista frá (E)forstö-innfl 13. nóvember 2008. Samkvæmt gögnum Eimskips átti að funda *„maður á mann"* og *„toga"* út hækkanir á samningum. Birtist þarna samskonar viðhorf eða stöðumat og hjá Samskipum, þ.e. að Eimskip væri í þeirri stöðu að geta hækkað verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum án þess að óttast samkeppnisleg viðbrögð Samskipa. (S)forstö-innfl1 gaf t.d. þau fyrirmæli í september 2008 að *„troða"* sérstöku gjaldi á viðskiptavini og hafði ekki áhyggjur af mögulegri samkeppni frá Eimskip.

390. Þessi aðgerð Eimskips í nóvember 2008 fól í sér að gjaldskrá í Evrópuflutningum var breytt úr íslenskum krónum yfir í evrur. Í þessu sambandi skal lögð áhersla á að við breytinguna notaðist Eimskip við gengi evru gagnvart íslenskri krónu í upphafi árs 2008. Var þetta því viðmiðunargengið að teknu tilliti til hækkunar á vísitölu neysluverðs til 1. október 2008. Þar sem krónan hafði fallið skarpt á árinu 2008 hafði þetta áhrif til verulegrar hækkunar á verð til þeirra viðskiptavina Eimskips sem höfðu verið með verð í krónum, ásamt því að viðskiptavinir tóku á sig eftirleiðis áhættu af þróun íslensku krónunnar gagnvart evru.

Helstu atvik (framhald):

- *„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?"*
- Fundur 4. desember 2008
- *„BAF á alla"* (olíugjald í sjóflutningum)
- BAF hækkað – *„fiktað"* í formúlu
- *„Tökum BAF beint frá Eimskip"*
- Samtal 8. desember og ákveðið að hækka verð í janúar 2009.
- Samskipti 17.- 23. desember 2009
- Verðhækkun framkvæmd í byrjun 2009
- Fundur 7. janúar 2009 og nýr samningur
- Samskip tilkynna um verðhækkun 23. janúar 2009

391. Hér ber að hafa í huga að á svipuðum tíma unnu (S)forstj og (S)forstö-innfl1 að aðgerðum sem miðuðu að því að færa eða auka gengisáhættu viðskiptavina Samskipa af þróun krónunnar gagnvart öðrum gjaldmiðlum. Sýna gögnin að þeir unnu frá 16. október 2008 að hækkun á gengisálagi, svokölluðu CAF-gjaldi (Currency Adjustment Factor), ásamt því að gripið var til markvissra aðgerða til að breyta samningum sem voru í krónum yfir í evrur. Lagði (S)forstj áherslu á þessa vinnu og sagði þetta *„mikið og stórt verk"*.

392. Þann 27. nóvember 2008 tilkynnti Eimskip viðskiptavinum um verðhækkunina með myntbreytingarfyrirkomulaginu. Tilkynningin var send með tölvupósti til á fjórða hundrað viðskiptavina Eimskips í innflutningi. Var því um að ræða mikinn fjölda viðskiptavina þar sem flutningsgjöld hækkuðu verulega. Fyrirtækið 66° Norður svaraði t.a.m. tilkynningu Eimskips með þessum orðum: *„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?"*

393. Samtímagögn frá m.a. (E)forstö-innfl staðfesta að myntbreyting Eimskips gagnvart viðskiptavinum fól í sér verulega verðhækkun í innflutningi til Íslands.

394. Verkefnalisti (E)forstj gefur til kynna að myntbreytingarverkefni Eimskips hafi verið lokið í janúar 2009. Um var að ræða miklar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum sem komu til viðbótar verðhækkunum Eimskips sem höfðu tekið gildi seinni hluta árs 2008.

395. Lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips höfðu átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þessarar hækkunar, sbr. viðræður og fundi í október 2008. Auk umræðu um a.m.k. *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem tók til sjóflutninga, voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hvers konar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli fyrirtækjanna í sjóflutningum. Skiptir hér miklu að í samtímagögnum kemur ekki fram að (E)frkvstj-

EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Samskipa vegna þessara verðhækkunar sjóflutningsþjónustu í nóvember 2008. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 eða (S)forstj hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Eimskip stigu fram með þessa miklu hækkun. Þess í stað var áfram unnið að verðhækkunum innan Samskipa. Er þetta í samræmi við hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

Fundur 4. desember 2008

396. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl funduðu þann 4. desember 2008. Samtímagögnin sýna að á fundinum var m.a. til umræðu sá verkþáttur *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Samkvæmt fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 2. desember 2008 sagði (E)forstö-innfl að lokadrög að Norður-Ameríku samningi við Samskip hafi verið kláruð og er ljóst að þau drög voru til umræðu á fundinum.

397. Á fundinum 4. desember 2008 ræddu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips einnig innheimtu á BAF-gjaldi viðskiptavina. Var það hluti af hinu samfellda samráði að fyrirtækin ræddu um hvort allir viðskiptavinir Eimskips í viðkomandi flutningum greiddu BAF-gjald eða ekki. Eðli málsins samkvæmt er um að ræða samkeppnislega viðkvæmt málefni og til staðfestingar á vissu fyrirtækjanna um stefnu hvors annars í þessum efnum. Til viðbótar felur tölvupóstur undirmanns (S)forstö-innfl1, sem sendur var sama dag og fundurinn með Eimskip var haldinn, í sér staðfestingu á samræmingu Samskipa og Eimskips um BAF-gjald sem viðskiptavinir í Norður-Ameríkuflutningum greiddu, sbr. gögn sem tengjast fundi Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008.

398. Sökum þessarar umfjöllun um BAF-gjald 4. desember 2008 er rétt að hnykkja á tilteknum samtímagögnum sem sýna samráð fyrirtækjanna um þennan þátt í verðlagningu þeirra. Í því sambandi skiptir máli að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að fyrirtækið hafi haft samráð við Samskip *„um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.“*

„BAF á alla“

399. Í tengslum við umræður Eimskips og Samskipa 4. desember 2008 um BAF skal áréttað að samkvæmt samtímagögnum tók samráð fyrirtækjanna til álagningar á olíugjöldum (BAF í sjóflutningum /FAF í landflutningum), en bæði fyrirtækin unnu að því að auka tekjur af olíugjöldum með því að fjölga viðskiptavinum sem greiddu fullt olíugjald (*„BAF á alla“* eða lækka afslátt viðskiptavina af BAF-gjaldi), sbr. t.d. eftirfarandi gögn:

- (E)forstj átti fund með (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008. Þann 7. júlí 2008 átti (E)forstj fund með (E)frkvstj-flutnkerf. Af tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf daginn eftir er ljóst að (E)forstj hafði gefið fyrirmæli um að taka saman lista yfir viðskiptavini í flutningum frá Norður-Ameríku og m.a. upplýsingar um hvort það væri verið að innheimta *„BAF á alla“* viðskiptavini, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstö-innfl 8. júlí 2008.

- Á glærukynningu (S)forstj frá stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 kemur fram að Samskip væru að vinna að því að leggja olíugjald í landflutningum (FAF) á alla stærstu viðskiptavini og að þeim aðgerðum ætti að vera lokið 1. september 2008.

- 29. júlí 2008 var á fundi framkvæmdastjórnar Eimskips rætt um verðhækkanir og fengu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl það forgangsverkefni að ræða við alla stærri viðskiptamenn sem ekki greiddu olíugjald (BAF/FAF) eða væru með mjög háan afslátt af olíugjaldi.

- 5. ágúst 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl undir heitinu *„Aðgerðir á næstunni"* og var þar fjallað um verðhækkanir framundan, m.a. að innheimta BAF-gjald af öllum viðskiptavinum í Norður-Ameríkuflutningum.

- 13. ágúst 2008 var haldinn fundur framkvæmdastjórnar Eimskips en samkvæmt fundargerð voru mættir (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-innfl. Samkvæmt fundargerð átti (E)forstö-innfl fund með stórum viðskiptavinum í sömu viku. Átti að hækka verð, m.a. gagnvart Ísafold og Nathan & Olsen og innleiða BAF-gjald á þessa mikilvægu viðskiptavini.

> Innanhússsamskipti hjá Samskipum í september 2008, um olíugjald í landflutningum (FAF):
>
> *„troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn"*

- (S)forstö-innfl1 sendi tölvupósta 1. september 2008 til undirmanna sinna þar sem fjallað var um og gefin fyrirmæli um verðhækkanir þar á meðal að *„troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn"*. Sem áður sagði var FAF olíugjald í landflutningum.

- Daginn eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 var áfram unnið að því innan Eimskips að leggja BAF-gjald á alla viðskiptavini.

400. Í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)frkvstj-millilandasv 10. desember 2008 er vísað til viðræðna við Eimskip á *„síðasta fundi"*, þ.e. fundinum 4. desember 2008. Sá tölvupóstur sýnir sem fyrr segir skýrt að á fundinum var a.m.k rætt um þá stefnu Eimskips að allir viðskiptavinir í Norður-Ameríkuflutningum skyldu greiða BAF-gjald. Gögn (E)forstj frá 24. desember 2008 og (S)forstj frá 30. desember 2008 sýna að það var meðal áhersluatriða hjá forstjórum Eimskips og Samskipa fyrir jól og áramót 2008 að tryggja að allir viðskiptavinir greiddu BAF-gjald.

401. Má af framangreindu sjá birtingarmynd samráðs fyrirtækjanna þar sem þau, án ótta um viðbrögð hvors annars, hækkuðu verð gagnvart viðskiptavinum. Átti sér stað upplýsingamiðlun um þetta áhersluatriði (allir greiða BAF-gjald) á sameiginlegum fundi lykilstjórnenda fyrirtækjanna 4. desember 2008. Voru fyrirtækin mjög samstíga í því að ná þessu markmiði, á sama tíma og þau höfðu unnið að og voru að vinna að öðrum þáttum sem féllu undir ólögmætt samráð fyrirtækjanna.

<u>BAF hækkað – *„fiktað"* í formúlu</u>

402. Gögn sem tengjast fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 14. ágúst 2008 sýna að rætt var um BAF í Norður-Ameríkuflutningum. Á þeim fundi og í kjölfar fundarins var komið á því fyrirkomulagi að BAF-gjald fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríkuflutninga var að fullu samræmt, þ.e. BAF-gjald Samskipa var eftirleiðis að fullu samræmt við BAF-gjald Eimskips á þeirri flutningaleið, sbr. t.d. tölvupósta (S)forstö-innfl1 19. og 20. ágúst 2008. Fólst í þessum aðgerðum fyrirtækjanna að þau innheimtu sama olíugjald gagnvart viðskiptavinum á markaði þar sem þau höfðu saman 100% markaðshlutdeild. Var þetta til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti.

403. Er framangreind samræming á BAF-gjaldi vegna Norður-Ameríku staðfest með skýrum hætti í tölvupósti sem undirmaður (S)forstö-innfl1 sendi eftir hádegi 4. desember 2008 en fyrir hádegi þann dag fór fram fundur með Eimskip.

404. Nokkrum dögum eftir fund með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl, þann 5. september, 2008 hófu (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf undirbúning aðgerða sem höfðu það að markmiði að hækka hið samræmda olíugjald í Norður-Ameríkuflutningum. Sést þetta af fundargerð vegna fundar þeirra og (E)frkvstj-innanl þann 15. september 2008.

405. Sem áður segir var á umræddum fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl, þann 15. september 2008, fjallað um tvö atriði sem tengdust samráðinu við Samskip um breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Annars vegar mögulega fasta aðkomu Eimskips að álflutningum Samskipa fyrir Alcoa og hins vegar mögulega flutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Til viðbótar var á fundi þessara framkvæmdastjóra hjá Eimskip rætt um aðgerðir til að halda uppi BAF-gjaldi og að útbúa ætti nýja reiknireglu fyrir BAF-gjald Eimskips í Norður-Ameríkuflutningum, fyrir 1. október 2008. Gögnin sýna að tilgangur þessa var að hækka BAF-gjaldið.

406. Í kjölfar þessa fór (E)frkvstj-flutnkerf að *„fikta"* í BAF formúlu Eimskips, sbr. tölvupóst hans frá 23. september 2008, og komu (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl áfram að þessu verki.

407. Fyrstu aðgerðir fólu í sér að í september 2008 var BAF-gjald vegna Norður-Ameríkuflutninga hækkað. Var gjaldið ákvarðað með sömu formúlu og olíugjald Eimskips í Evrópuflutningum, að viðbættu 20% álagi, en með breytingu fyrirtækisins í september 2008 var álagið á olíugjald í Norður-Ameríkuflutningum hækkað úr 20% í 40%. Við þessar aðgerðir hækkaði BAF-gjald Eimskips vegna Norður-Ameríkuflutninga óháð þróun á olíuverði. Út af samráðinu gerðist hið sama hjá Samskipum. Samtímagögn sýna að tilgangur þessara aðgerða var að auka tekjur af olíugjaldinu.

408. Í nóvember 2008 héldu Eimskip áfram að *„fikta"* í formúlu BAF-gjaldsins til að hækka það. Breytti Eimskip þá forsendum í formúlu fyrirtækisins fyrir BAF-útreikning. Breytt formúla tók bæði til olíugjalds vegna Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga, en olíugjald var aðgreint fyrir sitt hvora leiðina og útreikningar ólíkir. Auk breytinga á forsendum formúlu olíugjalda var áfram innheimt álag. Var álag 20% á gjaldið bæði vegna Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga. Álagið hækkaði svo í þrepum um 1% á mánuði frá september 2011 til janúar 2012, upp í 25%.

409. Gögn málsins sýna að Eimskip hafði gefið viðskiptavinum sínum ranglega til kynna að BAF-útreikningar fyrirtækisins væru í föstum skorðum og réðust aðeins af heimsmarkaðsverði á olíu samkvæmt tiltekinni formúlu. Útreikningur Eimskips á BAF-gjaldi væri *„algjörlega fræðilegur"*, sbr. t.d. tölvupóst (E)forstö-innfl til Múrbúðarinnar 14. ágúst 2008. Gögn málsins sýna á hinn bóginn að olíugjöld Eimskips byggðu ekki á fræðilegri formúlu sem eingöngu endurspegluðu þróun á heimsmarkaðsverði á olíu. Sést þetta t.a.m. á tölvupósti (E)forstö-flutnstý til (E)forstj o.fl. frá 4. apríl 2013. Tölvupósturinn fjallaði um umræddar breytingar Eimskips á forsendum útreiknings BAF-gjalds á árinu 2008. Tók (E)forstö-flutnstý í því samhengi fram að hann mælti *„ekki sérstaklega með að dreifa þessu því það má bera þetta saman við olíuverð og sjá að við höfum fiktað í okkar formúlu!"*. Samskip vildu heldur ekki að viðskiptavinir vissu hvernig BAF væri reiknað út. Í tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-millilandasv við starfsmann Samskipa þann 10. desember 2008 spurði starfsmaðurinn þetta varðandi BAF: *„Þessa „leyni-formúlu" höfum við nokkurn tíma gefið hana upp?"*. (S)frkvstj-millilandasv svaraði: *„Nei"*.

410. Í þessu sambandi skal tekið fram að gögn málsins sýna að heimsmarkaðsverð á olíu fór lækkandi á seinni hluta ársins 2008. Líkt og Múrbúðin í ágúst 2008, voru fleiri viðskiptavinir óánægðir með BAF-gjald Samskipa og Eimskips og vísuðu til lækkandi olíuverðs, sbr. til dæmis óánægju Aðfanga í október 2008:

- Dagana 3.-29. október 2008 áttu sér stað tölvupóstsamskipti Eimskips við mikilvægan viðskiptavin, Aðföng, um BAF-gjald og þróun olíuverðs. Þann 3. október 2008 bentu Aðföng á öra lækkun á heimsmarkaðsverði og BAF Eimskips: *„Ég hef áhyggjur af því að þið séuð ekki að lækka á sama hátt og þið hækkið"*. Eimskip svaraði ekki.

- Viku síðar ítrekaði Aðföng beiðni sína um skýringar og sagði: *„Olía hríðfellur, og í þessu ástandi er það vel við hæfi að hafa þessa hluti á hreinu"* Í svörum Eimskips, líkt og (E)forstö-innfl hafði gert í svari til Múrbúðarinnar í ágúst 2008, var ranglega gefið til kynna að BAF-gjald Eimskips væri grundvallað á mælikvarða sem byggði eingöngu á verðþróun á viðkomandi olíu. Aðföng héldu áfram að leita svara hjá Eimskip og fengu eftir beiðni afhent gögn frá Eimskip um

olíuverðlagsþróun. Aðföng héldu eftir það áfram að mótmæla BAF-gjaldinu. Sendi fyrirtækið tölvupóst til Eimskips þann 29. október 2008 undir fyrirsögninni: *„bafið, sem er alla lifandi að drepa.... nema skipafélögin*".

Vildu Aðföng fá lækkun á BAF til samræmis við lækkun á olíuverði. Þar sagði viðskiptavinurinn: *„Varðandi olíugjaldið, þá sé* [ég] *að olían sem þið notið hefur lækkað úr 538 í 266 dollara. Það er nánast 50% lækkun á einum mánuði. Ég vænti þess að þið lækkið a.m.k. samsvarandi því BAF-ið*".

411. Erlendir viðskiptavinir Samskipa og Eimskips staðhæfðu að BAF-gjald á Íslandi væri óeðlilega hátt, sbr. t.d. tölvupóst 27. október 2008 frá Norske Skog til Samskipa þar sem kom fram að BAF-gjald á Íslandi væri mun hærra en á öðrum mörkuðum, en þar sagði: *„Now that I have reviewed all markets and prices, I would like to point out, that the BAF for Iceland is quite high compared to other markets.*" Skipafélagið Maersk var viðskiptavinur Samskipa og kvartaði yfir því að BAF-gjaldið væri miklu mun hærra en á öðrum flutningamörkuðum: *„extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!)*".

412. Breytingar Eimskips á forsendum BAF-gjalds frá nóvember 2008 sýna að innheimta gjaldsins hafði á þessum tíma þann tilgang að hækka gjaldið gagnvart viðskiptavinum og auka tekjur. Hafði hækkunin ekkert með þróun á heimsmarkaðsverði á olíu að gera. Öll samtímagögn Eimskips vegna þessara aðgerða eru í samræmi við önnur samtímagögn og verðhækkanir á þessum tíma. Hefur Eimskip viðurkennt að í brotum fyrirtækisins á þessum tíma hafi falist samráð *„við Samskip um álagningu gjalda*" og um miðlun á mikilvægum verðupplýsingum.

Tökum *„BAF beint frá Eimskip*"

413. Sem áður sagði funduðu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv með Eimskip 4. desember 2008. Síðar sama dag fékk undirmaður (S)forstö-innfl1 ((S)forstö-flutnstj) tölvupóst frá öðrum starfsmanni Samskipa þar sem hann var spurður að því hvort ekki væri tilefni til að lækka olíugjald (BAF USA) Samskipa í Norður-Ameríkuflutningum, en olíuverð hafði lækkað mikið frá ágúst 2008: *„Mér var svona að detta í hug hvort BAF-ið frá Ameríku hefði ekkert lækkað líkt og olíugjaldið frá Evrópu*". (S)forstö-flutnstj svaraði sama dag: *„Varðandi USA þá tökum við BAF beint frá Eimskip, þ.e. sama BAF og þeir eru með á USA.*"

414. Þessi tölvupóstur er í samræmi við samráð Samskipa við Eimskip um samræmingu á BAF vegna Norður-Ameríkuflutninga, sbr. tölvupósta (S)forstö-innfl1, í kjölfar fundar hans með Eimskip, 19. og 20. ágúst 2008, þar sem hann gaf fyrirmæli að framvegis yrði BAF-gjald Samskipa vegna Norður-Ameríku það sama og BAF-gjald Eimskips.

415. Samráð Samskipa og Eimskips um álagningu á BAF-gjaldi endurspeglast einnig í tölvupóstsamskiptum stuttu síðar, 11. desember 2008. Þann dag fékk (S)forstö-innfl1 sendan tölvupóst frá samstarfsmanni sínum með heitinu *„olíugjald USA*". Í tölvupóstinum spurði samstarfsmaðurinn hvort ekki þyrfti að breyta upplýsingum Samskipa um gjaldskrá olíugjalds (BAF-USA) á heimasíðu Samskipa. (S)forstö-innfl1 svaraði: *„Jú þetta á að vera sama gjald og Eimskip rukkar*" og bað um að þessu yrði breytt. Sýnir þetta að Eimskip hafði hækkað BAF-gjaldið án nokkurs ótta um samkeppnisleg viðbrögð Samskipa sem fylgdu síðan í kjölfarið.

416. Þar sem Samskip og Eimskip höfðu með samráði samræmt BAF-gjald vegna Norður-Ameríkuflutninga, þá leiddu hækkanir Eimskips á BAF-gjaldi og *„fikt*" í formúlu BAF-gjaldsins til þess að Samskip hækkaði einnig olíugjald til sinna viðskiptavina.

Samtal 8. desember 2008 og ákveðið að hækka verð í janúar 2009

417. Tveimur dögum eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl eða 6. desember 2008, lágu áætlanir Samskipa hf. vegna ársins

2009 fyrir hjá Samskipum Holding. Þar komu fram atriði sem (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og aðrir stjórnendur Samskipa hf. töldu raunhæft að leggja til grundvallar vegna næsta rekstrarárs.

418. Áætlunin var í samræmi við önnur gögn málsins. Í henni er staðfest að samkeppni frá Eimskip hafði ekki komið í veg fyrir að Samskip næðu fram verulegum verðhækkunum í ýmsu formi árið 2008. Þá treystu stjórnendur Samskipa sér til að leggja til grundvallar að á árinu 2009 myndi fyrirtækið halda áfram að hækka verð ítrekað án þess að eiga á hættu að missa mikilvæga viðskiptavini til Eimskips. Kom m.a. fram að Samskip myndu hækka verð í janúar eða febrúar 2009 á bæði sjó- og landflutningum. Engu breytti þótt Samskip hefðu um þremur mánuðum fyrr hækkað gjaldskrár í sjó- og landflutningum umtalsvert, en (S)forstj hafði t.d. talað um þá hækkun sem *„myndarlega"* og *„massive increases"*.

419. Samtímagögn sýna að þann 8. desember 2008 ræddu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl saman í síma. Líklegt er að þeir hafi aftur rætt saman 10. desember 2008. Var þetta a.m.k. liður í hinni ólögmætu framkvæmd á *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem tók til aukins samstarf í sjóflutningum.

420. Í ljósi framangreinds kemur ekki á óvart að viðmælendur Samskipa innan Eimskips unnu einnig að frekari verðhækkunum. Þannig funduðu m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl þann 10. desember 2008 og undirbjuggu verðhækkun Eimskips vegna Evrópuflutninga sem einnig áttu að koma til framkvæmda í janúar 2009.

421. Daginn eftir sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til starfsstöðva Eimskips í Evrópu og tilkynnti um hækkun á gjaldskrám Eimskips. Gerði (E)forstö-vöruþróun þar grein fyrir því að Eimskip á Íslandi hefði ákveðið að hækka verð í höfnum í Evrópu og myndi sú verðhækkun taka gildi 5. janúar 2009. Stuttu síðar sama kvöld sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem hún kvaðst vera *„viss um"* að Samskip myndi einnig hækka verð í janúar 2009. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði strax með sömu vissu: *„Sammála því* [Samskip] *munu hækka meira*." Hér ber að líta til þess að áform Samskipa um verðhækkun á árinu 2009 lágu fyrir þegar (E)frkvstj-flutnkerf fundaði með (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 4. desember 2008, sbr. m.a. skjal (S)forstö-innfl1 frá 12. nóvember 2008. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og annarra lykilstjórnenda Eimskips við lykilstjórnendur hjá Samskipum hafi skapað þessa vissu um verðstefnu Samskipa. Er þetta birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

422. Samtímagögn sýna óánægju starfsmanna Samskipa erlendis þegar fyrirtækið hækkaði verulega verð þann 1. september 2008. Samskonar gagnrýni kom frá starfsmönnum Eimskips erlendis þegar (E)forstö-vöruþróun tilkynnti 11. desember 2008 um hækkun Eimskips í janúar 2009. Áhyggjur starfsmanna fyrirtækjanna erlendis leiddu á hinn bóginn ekki til þess að stjórnendur á Íslandi féllu frá verðhækkunum eða drógu úr þeim. Það var aðeins ef hætta var á samkeppnislegum viðbrögðum frá erlendum keppinautum að fallist var á slíkar breytingar.

Samskipti 17. – 23. desember 2008

423. Þann 17. desember 2008 átti (S)forstö-innfl1 í tölvupóstsamskiptum við (E)forstö-innfl. Tóku þau samskipti til samráðs Samskipa og Eimskips um hámark á afslætti og til samkomulags sem varðaði samstarf í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda. Voru þessi samskipti hluti af hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna.

424. Dagana 18. og 19. desember 2008 áttu (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 í tölvupóstsamskiptum. Afrit voru send til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl. Tóku þessi samskipti til þess verkþáttar í *„Nýtt upphaf"*-verkefninu sem tók til aukins samstarfs í Norður-Ameríkuflutningum.

425. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl funduðu aftur 23. desember 2008. Fundarboð (E)frkvstj-flutnkerf sýnir hins vegar að ræða átti áfram um ný drög að Norður-Ameríku samningi. Tölvupóstur sem (E)frkvstj-flutnkerf sendi til (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl tæplega klukkustund eftir að fundinum lauk sýnir að náðst hafði sameiginlegur skilningur um aukið gámasamstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríkuflutningum. Sagði (E)frkvstj-flutnkerf í tölvupóstinum að *„markmið*" Samskipa væri *„að nota okkar gáma í framtíðinni*". Þetta *„markmið*" um að Samskip myndi nota Eimskipsgáma í Norður-Ameríkuflutningum í framtíðinni (í stað eigin gáma), var í samræmi við markmið fyrirtækjanna um aukið samstarf og *„Nýtt upphaf*" verkefnið.

Verðhækkun framkvæmd í byrjun janúar 2009

426. Þann 5. janúar 2009 framkvæmdi Eimskip framangreinda hækkun sem hafði verið undirbúinn í desember 2008. Fólst í þessu hækkun á þjónustugjöldum í erlendum höfnum. Var um að ræða mikilvægar hafnir eins og í Rotterdam, Hamborg, Immingham og Árósum. Í þessu fólst að íslenskir inn- og útflytjendur þurftu að greiða hærra verð fyrir þjónustu Eimskips. Var um að ræða verulega hækkun, til dæmis hækkuðu lestunar- og losunargjöld (THC) fyrir heilgáma að meðaltali um 30%. Einnig innleiddi Eimskip nýtt gjald *„collection fee*" sem var innheimt af viðskiptavinum í öllum lestunarhöfnum Eimskips. Daginn eftir kom fram að landflutningar Eimskips hefðu tekið upp nýtt gjald, *„stykkjavörugjald*", sem var sem áður segir talið gefa *„mun betur af sér en gjaldskrárhækkun.*" Samskip tóku upp sambærilegt gjald.

427. Sama dag, 5. janúar 2009, sendi (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum tölvupóst vegna verðhækkana sem tóku gildi 1. janúar 2009, gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og Húsasmiðjunni, Rúmfatalagernum, Aðföngum og ÍSAM. Síðar sama dag gaf (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum jafnframt fyrirmæli um að lágmarksgjald í samningum viðskiptavina í íslenskum krónum yrði hækkað. Eins og nánar verður lýst tilkynntu Samskip um alhliða verðhækkanir stuttu síðar, 23. janúar 2009.

428. Hækkun Eimskips á þjónustugjöldum í erlendum höfnum olli reiði og undrun hjá viðskiptavinum. Einn þessara viðskiptavina var Ölgerðin sem var einn stærsti viðskiptavinur Eimskips á þessum tíma. Ölgerðin sendi tölvupóst til viðskiptastjóra hjá Eimskip 11. janúar 2009 og sagði: *„Ég veit ekki hvernig ykkur dettur þetta í hug.*

Ég samþyk[k]i allar hækkanir sem eru undir 5% og þær sem eru yfir 5% hækka ekki meira en 5%.

Þið voruð með gríðarlegar hækkanir á þessum gjöldum fyrir nokkrum árum og það var þá sem við settum þetta þak inn í samninginn. Þá voru rökin að þetta væri leiðrétting á verðum þar sem þið voruð að reikna þetta aftur og nú ætti kostnaðurinn að bera sig og væri rétt reiknaður. Hvað er í gangi núna skil ég engan veginn og er ekki í takt við neitt sem er að gerast hjá öðrum skipafélögum í þessum höfnum".

429. Í innanhússamskiptum hjá Eimskip um þessa hækkun og óánægju Ölgerðarinnar kom fram hjá (E)frkvstj-flutnkerf: *„Þetta er mikil hækkun 27% að meðaltali, hvað segja þeir er búið að kynna þessar hækkanir fyrir þeim???*" Viðskiptastjóri Eimskips svaraði tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf um hæl: *„Já vandamálið er að í samningi þeirra stendur að þeir taki ekki meir en 5% heildarhækkun á þjónustugjöldum erlendis. Þeir hafa þegar sagt að þeir samþykkja þetta ekki, sjáum til hvernig málið endar en við ætlum að standa fast á að þeir taki þessar hækkanir eins og aðrir*."

430. Sökum samráðsins sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi gat fyrirtækið *„staðið fast*" á að Ölgerðin tæki miklu mun meiri hækkun en samningurinn við Ölgerðina kvað á um. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að stjórnendur Samskipa hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Eimskip stigu fram með þessa miklu hækkun. Þess í stað var áfram unnið að verðhækkunum innan Samskipa. (S)forstö-innfl1 gaf fyrirmæli um hækkun

á verði 5. janúar 2009 og síðan var tilkynnt um mikla verðhækkun 23. janúar 2009. Ölgerðin var síðan áfram andlag markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips út rannsóknartímabil þessa máls.

Fundur 7. janúar 2009 og nýr samningur

431. Þann 6. janúar 2009 veitti (E)frkvstj-skiparekst undirmanni upplýsingar um hvaða verð gilti fyrir flutninga á gámum fyrir Samskipa til Reyðarfjarðar. Eins og lýst hefur verið voru þeir flutningar Eimskips fyrir Samskip hluti af stuðningsaðgerðum til þess að tryggja að samráðið tengt takmörkun á flutningsgetu og flutningum fyrir Alcoa myndi ganga vel fyrir sig. Til viðbótar sendi hann sama dag eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl:

„Tel eðlilegt, þar sem þið eruð að vinna samning(a) við Samskip, að þið séuð inn í slíkum málum og hafið umsjón með þeim þ.m.t. verðlagningu og að ekki séu of margir kokkar í að hræra í pottinum."

432. Tilvísun (E)frkvstj-skiparekst til vinnslu Samskipa og Eimskips á samningum í fleirtölu er í samræmi við önnur gögn málsins, sbr. t.d. tölvupóst (S)forstj til sjálfs síns 2. nóvember 2008 og dagbókarfærslu (E)frkvstj-flutnkerf 4. desember 2008. (E)frkvstj-EimÍsl svaraði sama dag og sagði: *„Rétt er það. Mun fylgja þessu eftir*." Daginn eftir áttu (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl fund með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1.

433. Þennan sama dag, nánar tiltekið kl. 11:00 þann 7. janúar 2009, áttu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl fund með (E)forstj til þess að ræða m.a. Samskip. Verður að leggja til grundvallar að sá fundur hafi a.m.k. að hluta verið til undirbúnings fundi þeirra með Samskipum eftir hádegi. Sama dag hittust (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl og ræddu samstarf við Eimskip og *„stragetía á markaði*".

434. Eftir hádegi sama dag, þann 7. janúar 2009, hittust (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf enn á ný á fundi. Á þessum fundi varð frekari framgangur þess verkþáttar *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í sjóflutningum.

435. Í glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008 var eins og áður segir eitt af viðfangsefnum *„Nýtt upphaf*" verkefnisins nefnt: *„Slotsamningar í siglingakerfinu*". Þetta verkefni tók m.a. til skoðunar á áframhaldandi og auknu samstarfi, ásamt upplýsingaskiptum vegna sjóflutninga milli Íslands og Bandaríkjanna og Kanada. Eftirfarandi kom fram á glæru Eimskips um þetta:

„-Frá US unnið að nýjum samningi og þarf að taka gildi frá 1. september

-Samskip tekur saman magn til/frá US og Kanada til að setja í kerfið [hjá Eimskip]".

436. Í þessu samhengi ber að árétta að samskipti og vinna fyrirtækjanna tengslum við áframhaldandi samstarf í Norður-Ameríkuflutningum varðaði eins og aðrir þættir samráðs fyrirtækjanna skoðun og upplýsingaskipti vegna endurskoðunar siglingakerfa, hagræðingar og aukinnar samnýtingar flutningakerfa.

437. Á umræddum fundi Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009 skrifuðu fyrirtækin undir nýjan slotsamning í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samningurinn fól í sér samkomulag um áframhaldandi samstarf og samnýtingu skipa á þessari flutningaleið og ljóst að Samskip myndu t.a.m. ekki sinna þessum áætlunarflutningum alfarið upp á eigin spýtur (t.d. með því að sigla eigin skipi eða með TA flutningum til og frá Íslandi að flestu eða öllu leyti). Var þetta sem fyrr segir í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins og framangreind minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv. Þá ber að hafa í huga að í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips áttu fyrirtækin á seinni hluta árs 2008 ítrekuð samskipti um gámasamstarf, þ.á m. vegna Norður-Ameríkusamstarfsins.

438. Þessar viðræður Samskipa og Eimskips um gámasamstarf á seinna hluta árs 2008 skiluðu niðurstöðu, en m.a. í áðurnefndum nýjum samningi fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku frá 7. janúar 2009 var

að finna ný ákvæði um aukið samstarf í gámamálum (sem hafði ekki verið í eldri samningum fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríkusamstarfsins). Í hnotskurn fól þetta aukna samstarf í sér að Eimskip útvegaði Samskip tóma gáma fyrir flutningana ef Eimskip hafði slíka gáma til reiðu. Var þetta því fyrsti skriflegi samningur fyrirtækjanna um gámamál vegna sjóflutninga milli Norður-Ameríku og Íslands og eitt dæmi af mörgum um afsprengi ólögmætra samstilltra aðgerða fyrirtækjanna á seinni hluta ársins 2008.

439. Gögn málsins sýna að í kjölfar gámasamvinnu fyrirtækjanna notaðist Samskip ýmist við sína eigin gáma eða gáma frá Eimskip. Sýna gögn málsins frá árinu 2010 að um helmingur af gámum sem Samskip notuðu fyrir innflutning frá Norður-Ameríku voru gámar frá Eimskip og afgangurinn eigin gámar Samskipa.

440. Þann 26. janúar 2009 sendu Samskip og Eimskip erindi til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna samningsins frá 7. janúar 2009, sbr. þágildandi 15. gr. laganna. Í þessu erindi til samkeppnisyfirvalda veittu Eimskip og Samskip engar upplýsingar um allt það ólögmæta samstarf og samskipti sem átt höfðu sér stað fram til 26. janúar 2009. Fyrirtækin upplýstu t.d. ekki um það mikilvæga atriði að umræddur samningur var liður í umfangsmikilli samvinnu fyrirtækjanna á seinni hluta ársins 2008, sbr. til dæmis glærukynningin um *„Verkefnið Nýtt upphaf"* frá 8. og 9. júní 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 8. júlí 2008. Í erindinu gáfu fyrirtækin jafnframt ranglega til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið samningsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda.

441. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, var samningi Samskipa og Eimskips frá 7. janúar 2009 veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Sú undanþága gilti til 31. desember 2010. Var sú undanþága veitt á grundvelli rangrar, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjafar Eimskips og Samskipa.

<u>Samskip tilkynna um verðhækkun 23. janúar 2009</u>

442. Í dagbók (S)forstö-innfl1 má sjá að strax eftir fundinn með Eimskip þann 7. janúar 2009 var haldinn innanhússfundur hjá Samskipum með heitinu *„Markaðurinn"*. Boðaðir á þann fund voru (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl. Sem fyrr segir hafði á fundi (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl sama dag verið til umfjöllunar *„stragetía á markaði"*.

443. Gögn Samskipa og Eimskips tveimur dögum síðar, 9. janúar 2009, sýna markaðsstefnu fyrirtækjanna í innflutningi á þessum tíma. Ekki átti að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars enda hefði slík samkeppni sett markmið um verðhækkanir í uppnám. Þess í stað ætluðu Samskip og Eimskip að einbeita sér að *„minni viðskiptavinum"*.

444. Stjórnarfundur Samskipa Holding var haldinn 12. janúar 2009. Fundinn sátu m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S, (S)forstj, (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)stjórnarm-fjármstj. Á fundinum hélt (S)forstj kynningu um uppgjör vegna Samskipa á Íslandi og horfur á árinu 2009. Í fyrirliggjandi glærukynningu (S)forstj var farið yfir áhyggjur af innflutningi og þörf fyrir meira magn. Eftir það kom glæra sem eingöngu stóð á: *„Eimskip"*.

445. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að (S)forstj hafi undir þessum lið gert grein fyrir þáttum sem vörðuðu samráðið við Eimskip, en áður hafði aukið samstarf við Eimskip reglulega verið til umfjöllunar á stjórnarfundum Samskipa Holding árið 2008. Í glærukynningu (S)forstj var sömuleiðis fjallað um aðgerðir Samskipa á Íslandi síðasta ársfjórðung ársins 2008 (þ.á m. verðhækkanir, flutningakerfi, skip, gámar og landflutningar). Þrátt fyrir mikinn samdrátt í innflutningi átti að halda áfram að hækka verð árið 2009 og var áætlun fyrir 2009 sögð *„metnaðarfull"* auk þess sem EBITDA afkoma myndi aukast umtalsvert.

446. Sýna þessi gögn vegna stjórnarfundar Samskipa Holding að Samskip á Íslandi höfðu náð að hækka verð á seinni hluta ársins 2008 og að gert var ráð fyrir frekari verðhækkun og betri afkomu á árinu

2009. Er það í samræmi við önnur gögn málsins. Var það samráðið við Eimskip sem gerði fyrirtækinu þetta kleift.

447. Öfugt við gott gengi Samskipa hf. á Íslandi og verðhækkanir kom eftirfarandi fram í stjórnarfundargerðinni um rekstur Samskipasamstæðunnar annars staðar í Evrópu: „*Trading conditions are challenging overall and particularly on Ireland and rates are under pressure.*" Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn Samskipa sem skýra frá allt annarri þróun á samkeppni á flutningamarkaði hér á landi miðað við þróunina á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu.

448. Samskip tilkynntu þann 23. janúar 2009 um 8% hækkun á flestum þjónustugjöldum og 5% hækkun á sjóflutningsgjaldskrá og um 24% hækkun á útskipun fyrir 20 feta gáma. Tók hækkunin gildi 1. febrúar 2009. Mánuði síðar, 1. mars 2009, hækkuðu Samskip einnig sjófrakt vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku um 5%. Aðeins voru nokkrir mánuðir liðnir síðan Samskip hækkaði verulega verð í sjó- og landflutningum, sbr. atvik tengd 1. september 2008, en sjófrakt til og frá Norður-Ameríku hafði þá hækkað um 16% (sjófrakt var í erlendri mynt).

449. Samkvæmt framangreindu höfðu Eimskip og Samskip tilkynnt viðskiptavinum um verðhækkanir í janúar 2009. Gögnin málsins sýna að hækkanirnar vöktu bæði undrun og óánægju hjá mörgum viðskiptavinum fyrirtækjanna. Bentu viðskiptavinir m.a. á að laun og verð á olíu hefðu lækkað og að gengisþróun kallaði ekki á hækkun. Einnig var bent á að vegna minnkandi eftirspurnar hefði flutningaverð lækkað erlendis.

450. Nefna má dæmi um kvartanir viðskiptavina Samskipa og Eimskips í janúar 2009:

- (S)frkvstj-N-Am framsendi 6. janúar 2009 til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst framkvæmdastjóra Félags íslenskra stórkaupmanna til félagsmanna. Í honum sagði: „*Við boðum ykkur hér með á annan félagsfund og nú með* [(E)frkvstj-EimÍsl]*, forstjóra Eimskips á Íslandi. Skipafélögin hafa fengið mikla krítik á sig að undanförnu, reikningar frá þeim þykja flóknir, svo ekki sé meira sagt og þið hafið þurft að leggja mikla vinnu í það að yfirfara þá, þau hafa verið með alls konar gjöld eins og „staðsetningargjald" sem að okkur finnst að geti ekki átt við lengur, mörgum fannst þau hafa verið með óeðlilegt gengi og gengisálag í haust þegar „allt hrundi" og svo mætti lengi telja.*

- [(E)frkvstj-EimÍsl] *kemur væntanlega til með að útskýra fyrir okkur uppbyggingu á reikningum Eimskips sem og skýra okkur frá rekstri félagsins og framtíð þess - en það hlýtur að vera stórmál fyrir okkur að það ríki samkeppni á flutningamarkaðinum.*"

- Útflytjandi á fiski til Bretlands sendi tölvupóst til Eimskips 8. janúar 2009 og mótmælti verðhækkuninni sem tók gildi þann 5. sama mánaðar: „*[…] we can not see how you can justify putting up prices as oil has in fact gone down significantly over the coming months.*"

- Sem fyrr segir brást Ölgerðin mjög illa við 27% verðhækkun Eimskips í upphafi árs 2009 og sagði í tölvupósti 11. janúar 2009 að þetta væri í engu samræmi við verðþróun hjá skipafélögum í nágrannaríkjum og þar að auki heimilaði samningurinn Eimskips við Ölgerðina ekki þessa hækkun. Eimskip taldi hins vegar unnt að „*standa fast*" á þessari hækkun gagnvart einum mikilvægasta viðskiptavini fyrirtækisins.

- Í tölvupósti frá Formaco til Samskipa 23. janúar 2009 sagði þetta um verðhækkunina sem Samskip tilkynntu sama dag: „*Ég mótmæli þessu algerlega. Þessar hækkanir eiga engan rétt á sér. Olía hefur lækkað. Vinnuafl hefur lækkað miðað við gengi og svo mætti lengi telja. Ef þið ætlið að halda þessu til streytu* [svo] *þá er mínum samningi sjálf sagt upp.*"

- Í tölvupósti frá Icemar til Samskipa sama dag sagði: „*Er ekki olía og laun að lækka ????*".

- Í tölvupósti Heklu til Samskipa sama dag mótmælti fyrirtækið; „*svona geðþótta hækkunum*" og krafðist þess að þessi hækkun „*fari ekki ofan á okkar háu taxta*".

- Í tölvupósti frá Ísafold til Samskipa 24. janúar 2009 sagði þetta: *„Það væri gott að fá rökin fyrir þessum hækkunum. Ég samþykki ekki þessa hækkun nema hún sé rökstudd. Ekki eru laun að hækka, olíuverð o.þ.a.l smurolía osfr eru að lækka, flutningsfélög um allan heim að lækka verð vegna þess að flutningur er að minnka.*"

- Tölvupóstur frá Kötlu til Samskipa 26. janúar 2009 frá sama tíma er af sama meiði: *„Við teljum að þessar hækkanir séu öfugt við væntingar okkar þ.e. við núverandi þjóðfélagsaðstæður að gjaldskrá ætti að lækka en ekki hækka vísast þar m.a. til lækkandi kaupgjalds. I ljósi þess viljum við segja upp samningi okkar við Samskip þar sem þessi hækkun gerir okkur ósamkeppnishæf.*"

- Í tölvupósti frá Garra til Samskipa 28. janúar 2008 sagði af sama tilefni: *„Ég get ekki séð hvaða kostnaðarbreytingar er um að ræða sem gefa kost á hækkunum af ykkar hálfu núna. Þvert á móti hefði ég haldið að stórir kostnaðarliðir í ykkar verðmyndun hafi lagast töluvert þannig að hægt væri, í það minnsta að halda áfram óbreyttu verðlagi?? Ég óska eftir frekari rökstuðningi.*"

F. „*FRIÐURINN*" 2009 – 2012

F.1. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini og áhersla á að hækka eða halda uppi verði

F.1. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini og áhersla lögð á að hækka eða halda uppi verði
F.2 Gjörólík viðbrögð við efnahags-örðugleikum á Íslandi og í nágranna-ríkjum
F.3 Markaðsskipting í framkvæmd
F.4 Aðrar birtingarmyndir á „friðnum" og samráðinu

451. Á síðari hluta ársins 2008 höfðu Samskip og Eimskip gripið til mikilvægra aðgerða til að geta stundað árangursríkt ólögmætt samráð við þær aðstæður sem voru uppi í íslensku atvinnulífi. Í sjóflutningum höfðu fyrirtækin dregið úr flutningsgetu og aukið eða tekið upp samstarf í kjarnaþáttum í flutningastarfsemi þeirra. Meira þurfti hins vegar að koma til svo unnt væri fyrir Samskip og Eimskip til lengri tíma að hækka eða halda uppi verði.

452. Tiltölulega fáir viðskiptavinir skiptu langmestu máli fyrir bæði Eimskip og Samskip. Nefna má sem dæmi að í árslok 2007 voru viðskiptavinir Eimskips í innflutningi 3252 talsins og stöfuðu 60% af tekjum fyrirtækisins frá 72 stærstu viðskiptavinunum og 80% frá 200 stærstu. Í árslok 2007 voru viðskiptavinir Samskipa í innflutningi um 1800 talsins og stöfuðu 66% af tekjum fyrirtækisins frá 38 stærstu viðskiptavinunum og 77% frá um það bil 70 stærstu.

453. Við framangreindar aðstæður er hætta á því að samráð keppinauta um að draga úr flutningsgetu dugi ekki, eitt og sér, til að hækka verð eða verjast verðlækkunum því að í umhverfi þar sem viðskipti við fáa stóra viðskiptavini eru mjög verðmæt, getur orðið erfitt að verja það ef t.d. mjög mikilvægur viðskiptavinur annars fyrirtækisins býður viðskipti sín út. Hitt fyrirtækið getur þá talið að það hagnist meira á því að ná þessum viðskiptavini til sín heldur en að virða fyrrnefnt samráð um takmörkun á flutningsgetu. Hér ber að hafa í huga að ólögmætt samráð er í eðli sínu samstarf milli viðkomandi fyrirtækja um að reyna að hagnast meira með samvinnu sín á milli heldur en með því að keppa um hylli viðskiptavina á grundvelli verðs og þjónustu. Slíkt samstarf í eiginhagsmunaskyni getur hins vegar verið brothætt þar sem þátttakendur geta t.d. haft hvata til þess að *„svindla*" og fara gegn því sem ákveðið var í samráðinu. Með því móti gæti viðkomandi fyrirtæki hagnast enn meira en ella (t.d. með því að hækka verð ekki jafn mikið og ákveðið var í samráðinu og eiga þannig von á mun meiri sölu en hin samráðsfyrirtækin). Sökum þessa er í samkeppnisrétti rætt um takmarkað *„traust*" milli samráðsfyrirtækja.

454. Samskip og Eimskip komu í veg fyrir framangreinda hættu með ólögmætri markaðsskiptingu. Markaðsgerð þar sem viðskipti við tiltölulega fáa en mikilvæga viðskiptavini skipta mestu máli er kjörin til markaðsskiptingar og byggir þá á því að ekki sé keppt um flutningsviðskipti stærstu

viðskiptavinanna. Var augljóslega mun einfaldara fyrir fyrirtækin að skipta með sér viðskiptum við fáa stóra aðila, heldur en ef stefnt væri að því að slík skipting tæki til stórs hóps viðskiptavina. Í samræmi við þetta hefur Eimskip viðurkennt að hafa, eftir 6. júní 2008, átt í samráði *„við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*." Í þessu fólst að fyrirtækin myndu ekki með samkeppni sín á milli reyna að ná slíkum viðskiptavinum hvort af öðru. Í samræmi við samtímagögnin kemur fram í þessari viðurkenningu Eimskips að dregið hafi úr þessu samráði á árinu 2013.

455. Samtímagögnin eru í fullu samræmi við viðurkenningu Eimskips og á stærstum hluta tímabilsins fóru mikilvægir viðskiptavinir ekki á milli Samskipa og Eimskips. Breytti engu þótt viðskiptavinirnir byðu viðskipti sín út eða reyndu með öðrum hætti að fá betri kjör og verjast verðhækkunum.

456. Framangreint er einnig í samræmi ábendingar mikilvægra viðskiptavina Samskipa og Eimskips, en þær ábendingar leiddu til þess að Samkeppniseftirlitið hóf rannsókn þessa máls. Þær ábendingar sneru m.a. að því að eftir efnahagshrunið árið 2008 hefðu Samskip og Eimskip ekki gert tilraunir til þess að ná í viðskipti frá hvort öðru, tilboðsumleitan viðskiptavinar hefði ekki verið svarað og einn viðskiptavinurinn tilgreindi sérstaklega að það liti út fyrir að Samskip og Eimskip hefðu skipt með sér flutningamarkaðnum. Þá kom fram ábending heimildarmanns um að á rannsóknartímabilinu hefði forstjóri Eimskips látið þau boð út ganga til undirmanna sinna að *„hjóla*" ekki í Samskip og að á svipuðum tíma hefðu sambærileg boð verið látin ganga út hjá Samskipum varðandi samkeppni við Eimskip.

457. Þessu ástandi sem leiddi af samráðinu var lýst í gögnum Samskipa sem *„friðnum*" (eða sem *„ró*" á markaði). Í stað samkeppni og baráttu um mikilvæga viðskiptavini ríkti *„friður*" eða *„ró*" og gagnkvæm vissa og áhersla beggja á að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun.

458. Birtingarmynd þessa var m.a. sú að bæði Samskip og Eimskip gátu lagt til grundvallar í árlegum áætlunum sínum að þau myndu áfram á næsta ári geta ítrekað hækkað verð og á sama tíma haldið sínum mikilvægustu viðskiptavinum.

459. Sökum samráðsins óttuðust Samskip ekki að Eimskip myndi sækjast eftir að ná þessum viðskiptavinum af fyrirtækinu og öfugt. Þannig gerði samráðið Samskipum og Eimskip kleift að koma í veg fyrir verðlækkun eða hækka verð, án þess að fram komi í samtímagögnum að fyrirtækin hafi almennt gert ráð fyrir, undirbúið eða óttast samkeppnisleg viðbrögð hvort frá öðru. Einnig birtist í gögnunum sterkur vilji og nánast vissa fyrir því að Eimskip og Samskip þyrftu ekki að lækka verð þrátt fyrir samdrátt í eftirspurn og gætu jafnvel hækkað verð, öndvert við þá þróun sem var á erlendum flutningamörkuðum og þrátt fyrir þrönga stöðu margra viðskiptavina og kreppu í íslensku atvinnulífi.

460. Á rannsóknartímabilinu höfðu Samskip og Eimskip fjölmörg og viðvarandi tækifæri til að keppa, auka umsvif sín og bæta þannig hag viðskiptavina sinna. Á tímabilinu 2008-2013 var fjöldi mikilvægra viðskiptavina með lausa samninga. Ýmis dæmi eru um að mikilvægir viðskiptavinir segðu upp gildandi flutningasamningi sínum vegna óánægju með verð og/eða þjónustu og sæktust eftir verðtilboðum frá báðum fyrirtækjunum, ýmist beint eða með útboði. Til viðbótar var Samskipum fyllilega heimilt að gera mikilvægum viðskiptavini Eimskips tilboð þótt samningur Eimskips við viðskiptavininn væri í fullu gildi. Það hefði síðan verið viðskiptavinarins að ákveða á eigin forsendum hvort eða hvernig hann teldi sig geta brugðist við því.

461. Það voru því augljós tækifæri til staðar fyrir Eimskip og Samskip til að bæta stöðu sína á markaði með samkeppnisaðgerðum. Það gerðu þau hins vegar ekki og töldu meiri ábata fólginn í því að ástunda hið ólögmæta samráð og hagnast á kostnað sinna viðskiptavina. Átti þetta sér stað þegar sömu viðskiptavinir og samfélagið allt stóð frammi fyrir margskonar erfiðleikum í kjölfar efnahagshrunsins.

462. Í þessu yfirliti yfir helstu atvik samráðsins eru ekki tök á því að lýsa með tæmandi hætti öllum atvikum á árunum 2009-2013 sem lúta að framangreindri markaðsskiptingu gagnvart stærstu viðskiptavinum. Vísast um þá umfjöllun til viðeigandi kafla í ákvörðuninni. Hér á eftir eru hins vegar í dæmaskyni rakin nokkur tilvik sem sýna að Samskip og Eimskip forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini á tímabilinu.

463. Það var mikilvægur þáttur í samráði Samskipa og Eimskips að m.a. markaðsskiptingin skapaði skilyrði fyrir fyrirtækin til að viðhalda og hækka verð og taka upp ný gjöld. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart einstökum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar. Virt heildsætt sýna samtímagögn mikla áherslu Samskipa og Eimskips á hvers konar hækkun á verði. Hvergi er að greina neinar raunverulegar áhyggjur af því að samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins geri verðhækkun ómögulega eða mjög erfiða. Birtist þetta ekki hvað síst í gögnum sem tengjast rekstraráætlunum og markaðsskýrslum fyrirtækjanna sem útbúnar voru að hausti til ár hvert og tóku til næsta rekstrarárs.

464. Rannsókn þessa máls sýnir að undirbúningur og ráðagerð Samskipa og Eimskips í áætlunum þess fyrir árin 2009-2012 gengju heilt yfir eftir. Á það jafnt við um að sækja ekki á viðskiptavini hvors annars og hækka verð.

465. Fyrirliggjandi áætlanir fyrirtækjanna og fjölmörg önnur samtímagögn sýna fram á framangreint með skýrum hætti og er þeim lýst með ítarlegum hætti í kafla 14. Til að varpa ljósi á þetta má nefna hér atvik sem varða árið 2010, þ.e. um miðbik brotatímabilsins. Eru þessi atvik á árinu lýsandi fyrir *„friðinn“* á megin brotatímabilinu.

Dæmi: Atvik á árinu 2010

466. Hér ber fyrst að nefna að samtímagögn Samskipa og Eimskips frá árinu 2009 sýna að stjórnendur fyrirtækjanna lögðu mikla vinnu í að setja fram raunhæfar rekstraráætlanir fyrir árið 2010. Hvað sjó- og landflutninga áhrærir koma efnislega fram nákvæmlega sömu áherslur og forsendur hjá báðum fyrirtækjunum. Bæði fyrirtækin lögðu til grundvallar að samkeppni kæmi ekki í veg fyrir það að þau gætu haldið mikilvægustu viðskiptavinum sínum og hækkað verð. Átti því ekki að keppa um mikilvæga viðskiptavini í sjó- og landflutningum.

467. Gögn frá árinu 2010 sýna að þetta gekk eftir og að hið sama var lagt til grundvallar í áætlanagerð fyrir árið 2011. Skulu nokkur gögn nefnd í dæmaskyni.

468. Á árinu 2010 einbeittu Samskip og Eimskip sér að því að hækka verð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum. Í glærum (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj vegna fundar hjá Eimskip 8. janúar 2010 kemur fram að kjarninn í sölustefnu fyrirtækisins í innflutningi fyrir árið 2010 sé þessi: *„Almennt ekki lækka verð – frekar hækka“.* Af fundargerð viðkomandi fundar sést vel hvernig Eimskip hafði breytt hegðun sinni gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eftir að samráðið hófst. Áður hafi *„aðal áherslan“* verið lögð á stærri viðskiptavini en nú voru *„allir“* sammála um *„að leggja meiri áherslu á minni kúnna“*. Í mánaðarskýrslum landflutninga Eimskips á árinu 2010 er rætt um að verðhækkun á stóra viðskiptavini Eimskips hafi gengið vel.

469. Í janúar 2010 er í innanhúsgögnum hjá sjóflutningsdeild Samskipa fjallaðum *„massa-hækkun“* á stærri viðskiptavini (*„samningskúnna“*), sbr. einnig glærukynningu frá maí 2010 þar sem fram kom að áherslur framundan væru *„Hækkun á einingaverðum, sérstaklega í ákveðnum samningum – Endurnýjun samninga, nokkrir stórir lausir í haust“*.

470. Í glærum (S)frkvstj-innanl 26. janúar 2010 kemur eftirfarandi fram sem einnig gefur skýrt til kynna *„frið“* á markaðnum á þessum tíma:

* *„Year 2010 is expected to be similar to 2009 […]*

* *Samskip will maintain similar market share on all fronts, ie imports […]*

* *General rate increases are planned in early 2010 and during June / July*

* *It is expected that rates will in general be moving upwards and competition will be not as tough as in previous years*".

471. Í samræmi við framanritað sýndu Samskip engan áhuga þegar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, J. Rönning, óskaði eftir verðtilboði frá fyrirtækinu í janúar 2010. Kvartaði J. Rönning yfir „*hrikalega*" háu verði frá Samskipum og áhugaleysi á að gera fyrirtækinu tilboð í heildarflutninga.

472. Í tölvupósti undirmanns til framkvæmdastjóra dótturfélags Samskipa (Jóna), 2. febrúar 2010, var fjallað um bifreiðaumboðið B&L sem var viðskiptavinur TVG, dótturfélags Eimskips. Var vísað til „*pólitískrar ákvörðunar*" um að keppa ekki um þennan viðskiptavin TVG „*til að fá frið með allt hitt*".

473. Áherslur sem koma fram í skjali forstöðumanns landflutninga Eimskips 2. febrúar 2010 endurspegla markmið um að halda uppi verði á landflutningum eða hækka það. Á fundi hjá stjórnendum landflutninga Eimskips 5. febrúar 2010 kom fram að árið 2009 hefði verið besta rekstrarár í sögu Eimskips innanlands og að á árinu 2010 ætti að viðhalda markaðshlutdeild en sækja í minni og meðalstóra viðskiptavini.

474. Í skjali forstöðumanns innflutningsdeildar Samskipa frá 9. febrúar 2010 voru markmið innflutningsdeildar Samskipa m.a. sögð vera eftirfarandi:

„*Halda magn og tekjuáætlun innflutningsdeildar*

Halda öllum núverandi viðskiptavinum innflutningsdeildar í viðskiptum

Auka hlutdeild Samskipa hjá litlum (D) viðskiptavinum".

475. Sömu áherslur komu fram í skjali (E)frkvstj-sala/þj frá 11. febrúar 2010, þ.e. að viðhalda og styrkja núverandi markaðshlutdeild Eimskips og hámarka þann hagnað sem fæst af viðskiptum við núverandi viðskiptavini („*Maximize profit of current customers and business*").

476. Í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 var lagt til grundvallar að á árunum 2010 – 2014 yrði engin breyting á viðskiptavinum Samskipa og þannig yrði slegin skjaldborg um stærstu viðskiptavini og verð til þeirra. Jafnframt yrði ekki reynt að ná stórum og mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip. Í samanburði var allt annarri stöðu lýst í áætlunum sem tóku til Færeyja, en þar ríkti samkvæmt gögnum málsins mun meiri samkeppni en hér á landi.

477. Þann 26. mars 2010 spurði (E)frkvstj-sala/þj forstöðumann innflutningsdeildar, (E)forstö-innfl, um töpuð/unnin viðskipti í innflutningi. Í svari sínu vísaði (E)forstö-innfl til yfirlits sem sýndi að lítil eða engin viðskipti hefðu glatast hjá Eimskip og sagði:

„*Ekki mikil hreyfing*".

478. Í tölvupósti (S)forstj til undirmanna 4. maí 2010 kemur fram að Samskip ættu að vera „*harðari á þessa stóru kúnna*" með því að „*lyfta verðum enn og frekar upp og við skulum gera það í næstu lotum*". Í glærum (S)frkvstj-millilandasv frá 8. maí 2010 var hnykkt á þessari stefnu um að hækka verð, ekki síst gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum.

479. Þann 19. júlí 2010 greindi (S)forstj undirmönnum frá því að mikilvægur viðskiptavinur, Húsasmiðjan, hefði sagt upp samningi sínum vegna „*mikilla hækkana*" Samskipa. Þrátt fyrir þetta taldi (S)forstj á sama tíma unnt fyrir Samskip að „*ýta hækkun á sjófrakt*" á viðskiptavini.

480. Eftirfarandi kemur fram í gögnum Samskipa frá haustinu 2010 sem varða áætlanir fyrir árið 2011:

- Hjá innflutningsdeild var þetta lagt til grundvallar *„Gert er ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýir viðskiptavinir voru áætlaðir inn. […] Áherslan í sölu árið 2011 ræðst að miklu leiti [svo] ef[t]ir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði.*

  Gert er ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð."

- Í glærukynningu (S)forstö-innfl1 fyrir fund stjórnenda Samskipa 20. september 2010, þar sem magn- og tekjuáætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2011 var kynnt, voru forsendur áætlunarinnar m.a. sagðar vera þessar: *„–Áætlað að halda öllum núverandi viðskiptavinum –Enginn nýr stór viðskiptavinur*".

- Hjá landflutningum Samskipa var þetta lagt til grundvallar: *„Áherslur Landflutninga í sölumálum á árinu 2011 munu helst snúast að því að halda núverandi viðskiptavinum í viðskiptum hjá fyrirtækinu. Ekki er gert ráð fyrir því að „dansað sé við sætu stelpurnar á ballinu" og eins og fyrr segir er gert ráð fyrir að uppistaðan í viðskiptum Landflutninga á næsta ári séu núverandi viðskiptavinir.*"

  „Sætu stelpurnar" voru mikilvægir viðskiptavinir Eimskips í landflutningum.

- Í glærum (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 kemur fram að starfsmenn útflutningsdeildar Samskipa yrðu ekki *„mikið varir við Eimskip á markaðnum þessa dagana*".

481. Eftirfarandi kemur fram í gögnum Eimskips frá haustinu 2010 sem varða áætlanir fyrir árið 2011:

- Í glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september 2010 kemur fram að styrkleiki Eimskips var m.a. talinn vera sterk staða gagnvart mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins og samkeppnisleg ógn var ekki talin stafa frá Samskipum í innflutningi.

- Í tölvupósti (E)forstö-innfl til (E)frkvstj-sala/þj frá 28. september 2010 kannaðist hann ekki við að innflutningsdeild Eimskips hefði tapað neinum viðskiptavini á árinu. Í skjali frá desember 2010 er horft yfir árið 2010. Þar segir:

  „Misst viðskipti: *Það er ómögulega hægt að finna nokkuð sem skiptir máli*".

- Í glærukynningu 13. september 2010 um stöðu landflutninga Eimskips og áherslur á næsta ári sagði m.a.: *„Markmiðið er skýrt – ætlum að þekkja þarfir okkar viðskiptavina betur en í dag og ná nýjum viðskiptavinum frá samkeppnisaðilum – þ.e. smærri viðskiptavinum*." Helstu tækifæri til tekjuaukningar í landflutningum voru m.a. sögð vera í tekjuaukningu *„frá litlum og meðalstórum fyrirtækjum í smærri sendingum í flutningakerfinu*."

  Eimskip ætlaði sér þannig ekki heldur að keppa um stóra og mikilvæga viðskiptavini Samskipa.

- Í áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011 sagði m.a.: *„Ekkert hefur tapast umfram það að* [BWS] *er að ná að pota eitthvað í okkur*."

  BWS var smár keppinautur með 1-3% markaðshlutdeild hlutdeild og hafði reynt að veita Eimskip og Samskipum samkeppni í m.a. útflutningi á ferskum fiski. Engin samkeppnisleg ógn í útflutningi stafaði þannig frá stærsta keppinautnum, þ.e. Samskipum.

- Hjá landflutningum Eimskips var aðeins gert ráð fyrir þessum nýjum viðskiptavinum á árinu 2011; *„smaller companies which are transporting small shipments*". Þá kom fram í rekstraráætluninni að eitt meginmarkmiða Eimskips væri að viðhalda núverandi markaðshlutdeild fyrirtækisins og auka tekjur frá þáverandi viðskiptavinum. Þá var gert ráð fyrir að verð myndi hækka á árinu 2011, Eimskip héldi markaðshlutdeild sinni og að helstu ógnir sem landflutningar Eimskips stæðu frammi

fyrir væri samkeppni frá smáum/nýjum keppinautum. Samkeppni frá stærsta keppinautnum, Samskipum, var ekki nefnd enda lá fyrir vissa um að hún væri takmörkuð vegna samráðsins.

482. Í fundargerð stjórnar Samskipa vegna fundar 25. október 2010 var bókað að *„almennt hefur verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum*".

483. Í nóvember 2010 sendi yfirmaður Eimskips í Danmörku tölvupóst til viðskiptastjóra í innflutningsdeild hjá fyrirtækinu og fjallaði um mikilvægan viðskiptavin Samskipa, ÍSAM. Sagði hann að ÍSAM væri stór innflytjandi frá m.a. Danmörku og spurði viðskiptastjórann hvort samningur Samskipa við ÍSAM væri ekki að renna út. Sagði hann síðan:

„Eða höfum við engan áhuga á nýjum kúnnum".

484. Viðskiptastjórinn svaraði með eftirfarandi hætti:

„Ég held að menn vilja ekki heyfa [svo] *við neinu , […] Þú ættir að hrista upp í* [(E)frkvstj-sala/þj] *aðeins og sjá hvað hann segir]*"

485. Æðstu stjórnendur Eimskips virtu hins vegar markaðsskiptinguna og engin tilraun var gerð til þess ná ÍSAM í viðskipti.

486. Sem fyrr sagði einbeittu Samskip og Eimskip sér að því að hækka verð á árinu 2010. Dæmi um verðhækkanir á því ári:

- Eimskip hækkaði verð gagnvart Icelandic í mars 2010.
- Samskip hækkaði verð gagnvart Rúmfatalagernum í mars 2010.
- Samskip hækkaði verð gagnvart ÍSAM í maí 2010.
- Eimskip hækkaði verð gagnvart Aðföngum í júní 2010.
- Eimskip hækkaði verð á sjófrakt í júlí 2010.
- Samskip hækkuðu verð á sjófrakt í ágúst 2010.
- Eimskip hækkaði verð gagnvart Innnes í september 2010.
- Eimskip hækkaði verð gagnvart CMA í nóvember 2010.
- Samskip hækkuðu verð gagnvart Húsasmiðjunni
- Samskip hækkuðu verð eða viðhélt verðum gagnvart Garra í desember 2010.

487. Framangreind atvik draga fram hið alvarlega eðli samráðs Samskipa og Eimskips. Fyrirtæki sem saman voru í einstaklega sterkri stöðu á þjóðhagslega mikilvægum mörkuðum höfðu í aðalatriðum ákveðið að keppa ekki og skapa þess í stað kjöraðstæður til þess að hækka verð og hagnast á kostnað viðskiptavina sinna.

488. Þessi alvarlegi skortur á samkeppni var einnig fyrir hendi á öðrum árum þar sem *„friður*" ríkti, þ.e. 2009, 2011 og 2012. Á árinu 2013 fór hins vegar að draga úr samráðinu að þessu leyti.

F.2. Gjörólík viðbrögð við efnahagsörðugleikum á Íslandi og í nágrannaríkjum

489. Eins og kunnugt er hófst efnahagskreppa á Íslandi haustið 2008. Efnahagsörðugleikar voru einnig umtalsverðir víða annars staðar. Slíkir erfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hefur bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði.

490. Þegar eftirspurn eftir flutningum dregst saman má búast við því að á samkeppnismarkaði myndist hvati fyrir keppinauta til þess að lækka verð og ná þannig meira flutningamagni en ella. Efnahagssamdráttur hefur einnig þau áhrif að viðskiptavinir knýja frekar á um verðlækkun.

491. Ýmsar heimildir sýna að efnahagsörðugleikarnir, sem hófust haustið 2008, höfðu mikil áhrif á erlendum flutningamörkuðum. Rétt er að nefna hér nokkur dæmi:

- Í fjölmiðlum birtust fréttir þar sem greint var frá miklum erfiðleikum og verðlækkunum á erlendum flutningamörkuðum:
  - Í lok október 2008 var í frétt Morgunblaðsins vísað til þess að verð erlendis á sjóflutningum hefði *„aldrei lækkað jafn mikið*".
  - Í umfjöllun Der Spiegel í desember 2008 var gerð grein fyrir miklum erfiðleikum á sjóflutningamarkaði. Bent var á að verð á t.d. gámaflutningum hefði hrapað. Vorið 2008 hefði flutningur á gámi frá Asíu til Evrópu kostað um 1.600 evrur en skipafélög væru í desember 2008 að bjóða 400 evrur fyrir samskonar flutning. Leiga á gámaskipum hefði lækkað um meira en helming. Í umfjöllun sama fjölmiðils í ágúst 2009 kom fram að fjármálakreppan hefði leitt til afar harðrar verðsamkeppni í gámaflutningum. Stærstu skipafélög heims eins og hið þýska Hapag-Lloyd ættu í erfiðleikum.
  - Í frétt Viðskiptablaðsins, sem birtist 28. janúar 2010, var rætt við forstjóra Samskipa hf. og fjármálastjóra Samskipa Holding. Þar kom m.a. þetta fram: *„Samdrátturinn í flutningastarfsemi hefur verið ótrúlegur frá því heimskreppan dýpkaði skarplega við fall Lehman Brothers og þjóðnýtingu AIG á haustmánuðum 2008. Talið er að samdrátturinn í flutningum milli landa í heiminum hafi verið um 40% að meðaltali í fyrra frá árinu á undan og hafa skipafélög fundið harkalega fyrir því. Rekstrarumhverfi skipafélaga um allan heim er fjandsamlegt í augnablikinu. Leiguverð á skipum hefur lækkað um 50 til 70% víða og nýting á flutningsrými hefur hrapað.*"
- Alþjóðastofnanir (t.d. OECD) og fræðimenn hafa fjallað um áhrif fjármálakreppunnar á samkeppni í sjóflutningum á t.d. árunum 2009 – 2011. Er þar einnig lýst verulega aukinni samkeppni, lækkun á verði og erfiðleikum hjá erlendum skipafélögum eftir að fjármálakreppan hófst. Eru sterk orð notuð til þess að lýsa því að samdráttur í eftirspurn og offramboð hafi leitt til afar harðrar verðsamkeppni („*bloodbath*"/ „*cut-throat competition*") þar sem skipafélög lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum.

492. Á m.a. árunum 2008 - 2013 voru Samskip með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi og Svíþjóð. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga. Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding var fjallað um þessa erlendu flutningastarfsemi samstæðunnar. Jafnframt var fjallað um starfsemi Samskipa hér á landi. Leyfa fundargerðir Samskipa Holding því ákveðinn samanburð.

493. Í fundargerðum Samskipa Holding frá m.a. árunum 2009 og 2010 kemur skýrt fram að á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu leiddi samdráttur í eftirspurn til afar mikillar verðsamkeppni milli flutningafyrirtækja. Samkvæmt fundargerðum Samskipa Holding voru keppinautar „*örvæntingafullir*" og lögðu mikla áherslu á að lækka verð til að ná til sín flutningum. Þurftu Samskip Holding erlendis að lækka verð til mikilvægra viðskiptavina til að verna markaðshlutdeild sína. Efnahagsörðugleikarnir höfðu einnig þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir, t.d. skipaleiga og olía, fóru lækkandi. Framangreind gögn sýna að þetta leiddi til mikillar verðsamkeppni á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu. Allt önnur staða var á Íslandi, sbr. nánar hér á eftir.

494. Ekki þarf að fjölyrða um almenn áhrif efnahagskreppunnar á Íslandi í kjölfar hruns fjármálafyrirtækja í október 2008. Dugar að nefna að áhrifin voru mikil á innflutning til landsins. Samkeppniseftirlitið

aflaði gagna frá sjóflutningsfyrirtækjum um flutning til og frá Íslandi á tímabilinu. Liggur fyrir að heildarinnflutningar minnkaði um tæp 20% milli áranna 2007 og 2008 og rúmlega 40% milli áranna 2007 og 2009 en fór síðan hægt vaxandi. Í viðtali við Morgunblaðið 24. júlí 2009 var eftirfarandi haft eftir forstjóra Samskipa: *„„Við höfum fundið fyrir verulegum samdrætti í innflutningi, ekki bara hér á landi heldur um allan heim. Það er mikill samdráttur almennt í flutningum á stórum leiðum á milli Asíu og Evrópu og Evrópu og Bandaríkjanna,"* segir [forstjóri Samskipa] *en flutningur á vörum til landsins hefur dregist saman um tæplega 50% frá því fyrir bankahrunið í haust*."

495. Sé litið til viðbragða Samskipa og Eimskips við samdrætti í innflutningi á árinu 2002 hefði mátt búast við aukinni samkeppni Eimskips og Samskipa í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Samkvæmt þáverandi forstjóra Samskipa á Íslandi átti slíkt sér stað þegar erfiðleikar voru í efnahagslífinu hér á landi á árinu 2002.[8] Í viðtali, sem birtist í Morgunblaðinu 4. september 2003, sagði forstjórinn *„að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári"*.

496. Gögn frá Samskipum sýna að í maí 2008 hafi fyrirtækið tekið það til skoðunar að bregðast við fyrirhugðum samdrætti í innflutningi með því að afla sér aukinna viðskipta, með öðrum orðum með því að efla samkeppni. Var í því samhengi rætt um *„herferð"* gegn Eimskip, samkeppni myndi ríkja og að einingaverð myndu lækka hér á landi.

497. Öll áform Samskipa um aukna samkeppni gegn Eimskip voru hins vegar lögð til hliðar eftir fund forstjóra og formanna stjórna Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Á þeim fundi var ákveðið að ráðast í *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem fól í sér könnun á ábata þess að fyrirtækin myndu auka samráð sitt.

498. Gögn málsins sýna að háttsemi og viðbrögð Samskipa og Eimskip við efnahagssamdrætti voru þveröfug hér á landi miðað við það sem fyrir liggur um áhrif fjármálakreppunnar á erlenda flutningamarkaði. Í samtímagögnum Samskipa og Eimskips var sem fyrr segir lagt til grundvallar að hér á landi færi verð til viðskiptavina ekki lækkandi heldur hækkandi. Er í ákvörðun þessari gerð grein fyrir ítrekuðum verðhækkunum Samskipa og Eimskips á flutningaþjónustu sem tók til Íslands.

499. Sem fyrr segir sýna umræddar fundargerðir Samskipa Holding með áþreifanlegum hætti hvaða áhrif efnahagsörðugleikar höfðu á þá flutningamarkaði þar sem samstæðan starfaði. Sem fyrr segir fór flutningamagn minnkandi og fyrirtæki á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum brugðust við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Lýsingin í sömu fundargerðum á aðstæðum og rekstri Samskipa á Íslandi dregur sem fyrr segir fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu (og þar með mikilli minnkun í innflutningi) er í fundargerðunum greint frá verðhækkunum og afar góðum tíðindum frá Íslandi (*„extremely good results from Iceland"/ „continous good results from Iceland"*) og EBITDA á Íslandi umfram áætlanir.

500. Ýmis samtímagögn frá (S)forstj staðfesta þetta og sýna mikla ánægju með afkomu Samskipa á Íslandi á árunum 2009-2011. Afkomuáætlun Samskipa á Íslandi fyrir árið 2009 hafi verið *„metnaðarfull"* en samt hafi EBITDA verið *„hærri en áætlun gerði ráð fyrir […]"*. Árið 2010 hafi verið *„frábært ár - ebitda vel yfir áætlun"* og greiða átti bónus til stjórnenda fyrir *„framúrskarandi árangur"*. Árið 2011 hafi verið *„mjög gott"* og hið sama átti við um árið 2012 að landflutningum undanskildum.

501. Góð afkoma af rekstri Samskipa á Íslandi átti að standa undir stórum hluta af björgunaraðgerðum Samskipa Holding vegna krafna helsta lánadrottins félagsins. Samkvæmt ársreikningum félaganna hafði rekstrararðsemi og sjóðstreymi úr rekstri Samskipa hf. á Íslandi mikla þýðingu fyrir Samskip Holding samstæðuna. Í samræmi við fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH frá mars 2008 tókst

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

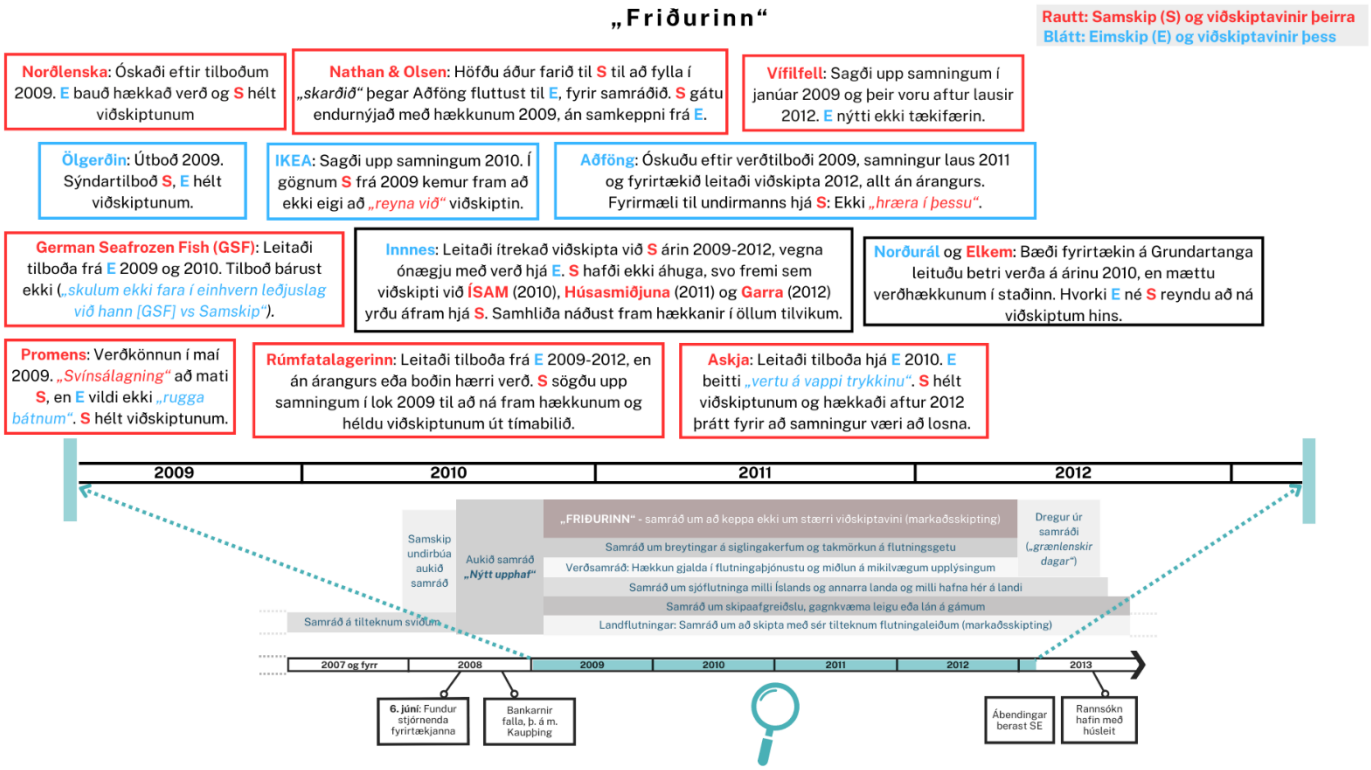
Samskipum að verja Samskip á Íslandi sem „*Cash Cow*" samstæðunnar. Samráðið við Eimskip var til þess fallið að greiða fyrir þeirri niðurstöðu að aðaleigandi Samskipa hélt áfram yfirráðum og eignarhlut í Samskipasamstæðunni.

502. Í máli þessu halda Samskip því fram að þessi áhersla fyrirtækjanna á verðhækkanir og góð afkoma fyrirtækisins á Íslandi hafi ekki stafað af ólögmætu samráði. Heldur fyrirtækið því einnig fram að samanburður við erlenda markaði sé ekki tækur og ólík þróun á flutningamörkuðum hér á landi og í nágrannaríkjum hafi verið afleiðing af því að fákeppni ríkti á íslenska markaðnum. Ekki er unnt að fallast á þetta. Eins og rökstutt er ítarlega í ákvörðun þessari er það mat Samkeppniseftirlitsins að á rannsóknartímabili þessa máls hafi verið fyrir hendi samfellt ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips. Samráð en ekki fákeppni skýrðu aðgerðir Samskipa og Eimskips sem voru til þess fallnar að valda almenningi miklu tjóni.

F.3. Markaðsskiptingin í framkvæmd

503. Í kafla 14 ákvörðun þessari er gerð ítarlega grein fyrir tilraunum mikilvægra viðskiptavina Samskipa og Eimskips til að bæta kjör sín, t.d. með útboðum eða verðkönnunum í tengslum endurnýjun á viðskiptasamningum. Sýnir sú umfjöllun að Samskip og Eimskip virtu markaðsskiptinguna og á stærstum hluta samráðstímabilsins fóru mikilvægir viðskiptavinir ekki á milli Samskipa og Eimskips.

504. Á meðfylgjandi mynd er gefið yfirlit yfir nokkur atvik er varða ýmsa af mikilvægustu viðskiptavinum Samskipa og Eimskips. Árétta ber að ekki er um tæmandi yfirlit að ræða.



505. „Gagnlegt er að reifa nokkur tilvik í þessu sambandi, en að öðru leyti vísast til kafla 14."

F.3.1. <u>Ekki reyna við IKEA heldur hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum</u>

506. IKEA var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Í nóvember 2009 var forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa spurður af samstarfsmanni um stöðuna á samningi Eimskips við IKEA og hvort Samskip hafi „*eitthvað reynt við þá?*" Forstöðumaðurinn svaraði eftirfarandi: „*Samningur*

þeirra við Eimskip er uppsegjanlegur um áramót með 6 mánaða fyrirvara. Ikea menn ætla að segja honum upp.

Við reyndum við Ikea síðast og ég geri ekki ráð fyrir að reyna við þá næsta sumar.

Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM."

507. Rúmfatalagerinn (Rúmfó), Húsasmiðjan (Húsa) og Íslensk Ameríska (ÍSAM) voru mjög mikilvægir viðskiptavinir Samskipa.

508. Í maí 2010 sagði IKEA upp samningi sínum við Eimskip. Samtímagögn staðfesta að framangreind ráðagerð stjórnenda Samskipa, um að „*reyna ekki við*" IKEA, gekk eftir því engar vísbendingar er að finna í gögnum málsins um að Samskip hafi sóst eftir því að ná þessum mikilvægu viðskiptum yfir til sín. Eimskip hélt viðskiptum IKEA án nokkurs samkeppnislegs þrýstings frá Samskipum sem gerði Eimskip m.a. kleift að hækka verð með því innleiða olíugjald (BAF-gjald) inn í samninginn sem ekki hafði verið kveðið á um í fyrri samningi.

509. Samskip náðu að hrinda í framkvæmd framangreindum áformum sínum frá nóvember 2009. Hófu Samskip á árinu undirbúning að hækkunum gagnvart Rúmfatalagernum, Húsasmiðjunni og ÍSAM sem skiluðu sér í nýjum samningum með hærra verði gagnvart Rúmfatalagernum (í mars 2010), ÍSAM (í maí 2010) og Húsasmiðjunni (í febrúar 2011), án samkeppnislegra viðbragða frá helsta keppinaut sínum, Eimskip. Markaðsskiptingin var virt.

F.3.2. <u>Aðföng: Samskip gæta þess að hindra ekki verðhækkun hjá Eimskip.</u>

510. Aðföng annast innflutning á mat- og dagvörum fyrir Bónus og Hagkaup og voru mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Í lok nóvember 2009 óskuðu Aðföng eftir verðtilboði frá Samskipum í Norður-Ameríkuflutninga fyrirtækisins. Þegar undirmaður forstöðumanns innflutningsdeildar Samskipa greindi honum frá áhuga Aðfanga svaraði hann svo:

„*Thad vaeri gaman ad taka thetta, en vid megum ekki bjoda of lag verdam*[9] *eimskip er orugglega ad reyna ad haekka a tha. Spilum thetta strategist. Their eru ju med heildarsamning við Eimu* [Eimskip]."

511. Forstöðumaðurinn sá ástæðu til að senda annan tölvupóst sama dag til að tryggja að undirmaður myndi ekki gera Aðföngum hagstætt tilboð:

„*Athugadu ad vid munum reyna að na fram haekkunum a USA hluta Nathan samningsins um aramot. Ef vid hrærum i thessu gaeti Eimskip spillt fyrir thvi. Skodum thetta allt i samhengi*".

512. Dregur þetta skýrt fram þá röskun á samkeppni sem leiddi af samráði Eimskips og Samskipa. Undirmanni í innflutningsdeild var af stjórnanda sagt að spila þetta „*strategískt*" gagnvart Aðföngum. Var þetta útskýrt á eftirfarandi hátt fyrir undirmanninum: Ef Samskip myndu ekki bjóða Aðföngum „*of lág*" verð, þ.e. ekki „*hræra í þessu*", þá gæti Eimskip hækkað verð gagnvart Aðföngum og Samskip hækkað verð gagnvart Nathan & Olsen. Ef það yrði hins vegar „*hrært í þessu*", þ.e. reynt með samkeppni að ná Aðföngum í viðskipti, gæti Eimskip séð sig knúið til að „*spilla fyrir*", þ.e. hindrað verðhækkanir Samskipa gagnvart Nathan & Olsen. Var þannig útskýrt fyrir undirmanni mikilvægi þess að keppa ekki við Eimskip sem forstöðumaðurinn vissi að myndi setja markaðsskiptinguna í uppnám.

513. „*Strategían*" sem forstöðumaðurinn boðaði í nóvember 2009 gekk upp. Samskip sóttust ekki eftir viðskiptum við Aðföng. Var innan Samskipa lagt til að „*setja þá á verðskrá?*" en í því fólust afar skýr skilaboð um að Samskip ætluðu ekki að bjóða samkeppnishæf verð til Aðfanga. Hið gagnstæða var

[9] Í tölvupóstinum er orð þetta misritað með þessum hætti, þ.e. „verdam". Væntanlega á hér annað hvort að standa „verð" eða „verð á meðan".

þegar Samskip töluðu um að gefa viðskiptavinum *„grænlensk verð“*[10] eða *„skörp verð“*. Niðurstaðan var að Eimskip var gert kleift að hækka verð til þessa mikilvæga viðskiptavinar. Samskip náðu þannig einnig að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sínum.

514. Eimskip virti markaðsskiptinguna síðar á árinu 2010 og Samskip gátu í janúar 2011 endurnýjað samninginn við Nathan & Olsen og hækkað verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Var þetta í samræmi við það sem fram kemur í áætlunum Samskipa frá september 2010 fyrir árið 2011, þ.e. að Samskip og Eimskip myndu ekki keppa um mikilvæga viðskiptavini og þess í stað myndu Samskip hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og Nathan & Olsen, Húsasmiðjunni o.fl. (Samskip og Eimskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*.“) Þá var gert ráð fyrir því að áframhaldandi *„ró“* yrði á markaðnum.

515. Samningur Eimskips við Aðföng var laus í lok árs 2011. Samskip virtu markaðsskiptinguna og kepptu ekki við Eimskip um þau viðskipti þrátt fyrir að innan fyrirtækisins hafi verið rætt um breytt eignarhald á móðurfélaginu Högum gæti gefið tækifæri til þess. Var það í samræmi við stefnu sem sett var fram í áætlunum Samskipa fyrir árið 2011 en þar kom fram að samningur Eimskips við Aðföng myndi *„opnast á árinu 2011“* en ekki var gert ráð fyrir því að Samskip myndu með samkeppni sækjast eftir þeim viðskiptum. Þess í stað var ákveðið að virða markaðsskiptinguna og eftirfarandi sett fram í rekstraráætlun fyrir árið 2012: *„Samningar Eimskips við Aðföng eru lausir um næstu áramót, en ekki er gert ráð fyrir öðru en þeir samningar verði framlengdir*.“

516. Aðföng áttu í samskiptum við Samskip í mars 2012 vegna mögulegra flutningsviðskipta. Haldinn var einn fundur og á meðal æðstu stjórnenda Samskipa var vísað til þess að það væri *„mjög snúin staða“* varðandi Aðföng. Var staðan þannig *„mjög snúin“* þegar öflugur viðskiptavinur Eimskips í leit að betri kjörum sýndi áhuga á viðskiptum við Samskip.

517. Aftur var markaðsskiptingin virt og Samskip áttu ekki frumkvæði að neinum frekari samskiptum við Aðföng í kjölfar þessa eina fundar í mars 2012. Samskip gerðu Aðföngum ekki verðtilboð. Í kjölfarið náði Eimskip að endurnýja landflutninga- og sjóflutningasamninga sína við Aðföng og náði Eimskip fram verðhækkun.

F.3.3. <u>Promens: *„Svínsálagning“* hjá Samskipum og Eimskip *„ruggar ekki bátnum“*</u>

518. Fyrirtækið Promens (Promens Dalvík og Promens Tempra) var á árinu 2009 mikilvægur viðskiptavinur Samskipa, bæði í sjóflutningi til og frá Íslandi og landflutningi. Þann 30. júní 2009 framkvæmdi Promens verðkönnun/útboð. Tilboða var óskað bæði frá Eimskip og Samskipum í alla flutninga fyrirtækisins.

519. Þegar Samskip voru að leggja lokahönd á tilboð fyrirtækisins til Promens kom fram í innanhússamskiptum hjá Samskipum að í tilboðinu fælist *„svínsálagning“* á útflutningi Promens til Noregs. Tilboð Samskipa var síðar sama dag sent til Promens (með umræddri *„svínsálagningu“*). Með orðalaginu *„svínsálagning“* var átt við að tilboð Samskipa í útflutningsviðskipti Promens væri með afar hárri álagningu.

520. Hjá Eimskip var hins vegar sú lína lögð að ekki ætti að *„dumpa verðum niður“* gagnvart Promens og *„ekki rugga bátnum“* til að tryggja áframhaldandi markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini. Atvikin sýna einnig að með samráðinu sköpuðu fyrirtækin óeðlilegt ástand á markaði sem var til þess fallið að gera þeim kleift að viðhalda eða hækka verð.

[10] Hjá Samskipum var rætt um *„grænlensk verð“*, *„grænlenska daga“*, *„Grænlendinginn“* o.fl. Samkvæmt stjórnanda hjá Samskipum þýddi þetta að *„fara í útsölugírinn“* eða *„bjóða lág verð til að ná í meira magn“*. Ekki er vitað hvers vegna hugtök eru tengd Grænlandi voru notuð með þessum hætti.

F.3.4. Norðlenska: Markaðsskipting virt og verð hækkað

521. Kjötafurðastöðin Norðlenska var á árinu 2009 mikilvægur viðskiptavinur Samskipa og hóf Norðlenska á því ári undirbúning að útboði á landflutningum. Óskaði Norðlenska í nóvember 2009 eftir tilboðum frá bæði Eimskip og Samskipum.

522. Á þessum tíma voru uppi áform hjá bæði Eimskipi og Samskipum að hækka verð á landflutningum á ferskum fiski. Samkvæmt minnisblaði Eimskips um fyrirhugað tilboð Eimskips til Norðlenska í desember 2009 voru ókostirnir við að setja fram samkeppnishæft tilboð til Norðlenska m.a. þeir að hætta væri á að verðsamkeppni myndi *„hefjast á ný"* og fyrirhugaðar *„hækkanir í fiskflutningum upp á 10% í hættu"*. Einnig væri hætta á því að samkeppnishæft tilboð myndi hafa þessi áhrif:

„Almennt aukin samkeppni […]"

523. Í kjölfar minnisblaðsins ákvað Eimskip að hækka það verð sem upphaflega var ráðgert að bjóða Norðlenska. Þetta gerði Eimskip þrátt fyrir að tilboðið, fram að þeirri breytingu, hefði samkvæmt minnisblaðinu getað tryggt fyrirtækinu *„mjög góða framlegð"* og *„algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu"*.

524. Af þessu leiddi að Norðlenska ákvað 18. desember 2009 að vera áfram í viðskiptum við Samskip.

525. Eimskip og Samskip hækkuðu bæði verðskrár í byrjun janúar 2010, þ. á m. hækkuðu bæði fyrirtækin verðskrár fyrir almenna landflutninga um 4%. Eimskip hækkaði verð á flutningum á ferskum fiski um 11% og Samskip að jafnaði um 10% í febrúar 2010. Markaðsskipting var virt og bæði fyrirtækin gátu hækkað verð. Var það einnig í samræmi við gögn frá stjórnendum Eimskips í lok árs 2009 þar sem gert var ráð fyrir því að Eimskip myndi halda sömu markaðshlutdeild (*„Maintain our current market share"*) og verð yrði hækkað á árinu 2010.

F.3.5. German Seafrozen Fish: Eimskip fer ekki í *„leðjuslag"* við Samskip

526. Flutningasamningur German Seafrozen Fish (GSF) við Samskip var laus um mitt ár 2009 en um var að ræða afar mikilvægan viðskiptavin Samskipa í útflutningi á sjávarafurðum frá Íslandi. Samskip gerðu GSF tilboð í áframhaldandi viðskipti og reyndu að knýja fram verðhækkanir. Viðbrögð GSF við þeim tillögum Samskipa voru m.a. eftirfarandi: *„Ekki tilbúinn í allar þessar hækkanir."*

527. GSF sneri sér einnig til Eimskips og óskaði eftir tilboði. Samtímagögn sýna að Eimskip hafi vegið og metið áhrif þess að fara gegn markaðsskiptingunni í þessu tilviki en niðurstaða fyrirtækisins var sú að það myndi koma af stað verðsamkeppni sem myndi hafa áhrif á allan markaðinn, sbr.: *„For us to reduce the ratings, would affect the whole market*." Ekki hafa fundist gögn sem sýna að Eimskip hafi lagt fram tilboð til GSF. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Fyrir vikið náðu Samskip að endurnýja flutningssamning sinn við GSF á hærra verði.

528. GSF hélt áfram að leita leiða til að bæta flutningskjör sín með ósk um tilboð frá Eimskip. Af því tilefni sagði stjórnandi hjá Eimskip:*„[…] við skulum ekki fara í einhvern leðjuslag með hann* [GSF] *vs Samskip*". Þessi stjórnandi átti í nánum tengslum við nokkra lykilstjórnendur Samskipa. Ekki barst tilboð frá Eimskip. Lögðu Samskip það til grundvallar í áætlun sinni fyrir árið 2010 að GSF yrði áfram í viðskiptum við Samskip.

F.3.6. Ölgerðin: Samskip setja fram sýndartilboð og *„keppnin"*

529. Ölgerðin var einn mikilvægasti viðskiptavinur Eimskips. Í janúar 2009 var Ölgerðin afar ósatt við 27% verðhækkun sem tók til sjóflutningaþjónustu. Síðar í janúar 2009 setti Eimskip fram verðtilboð í landflutninga sem var það hátt að Ölgerðin taldi það *„fáránlegt"*. Þessi gagnrýni Ölgerðarinnar, sem var framsend innanhúss hjá Eimskip m.a. *„til skemmtunar"*, hafði ekki áhrif á Eimskip sem taldi sig geta *„staðið fast"* á hækkunum gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini sínum. Var það samráðið við Samskip sem gerði Eimskip það kleift.

530. Síðar á árinu ákvað Ölgerðin að bjóða út alla sína flutninga. Við undirbúning á mögulegu tilboði til Ölgerðarinnar sagði (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv: *„Við þurfum að ákveða strategiu gagnvart Ölgerðinni sem fyrst. Er að vinna gögnin og það er óþægilegt að vinna þau án þess að vita hver stefnan er.*" Vildi (S)forstö-innfl1 að yfirmaður hans myndi ákveða hvort bjóða ætti góð kjör með það að markmiði að ná viðskiptunum eða ekki. Niðurstaðan hjá Samskipum var að virða markaðsskiptinguna og bjóða verð sem gerði það að verkum að Eimskip héldi Ölgerðinni. Var það í samræmi við áherslur Samskipa í apríl 2009, þ.e. *„ekki sækja, hækka verð*", sbr. einnig fyrirmæli forstjóra Samskipa í júní 2009 um að : *„-missa ekki neitt, halda öllu sem við höfum -ekki sækja heldur á ný mið*".

531. Skýr birtingarmynd á samráðinu er að fyrir opnun verðtilboða hjá Ölgerðinni háðu æðstu stjórnendur Samskipa *„keppni* " þar sem keppst var um að giska á rétt tilboðsverð Eimskips í útboðinu. Gögn tengd þeirri *„keppni*" sýna að umræddir stjórnendur Samskipa höfðu, áður en tilboð voru opnuð, lagt til grundvallar að Eimskip myndi bjóða lægra verð heldur en Samskip í öllum þáttum útboðsins. Spennan/keppnin hjá stjórnendum Samskipa var því hver af þeim hefði giskað á rétt tilboðsverð frá Eimskip en ekki hvort Samskip næðu viðskiptum við Ölgerðina.

532. Tilboð Samskipa til Ölgerðarinnar var því sýndartilboð og af samráði Samskipa og Eimskips leiddi að Eimskip hélt viðskiptunum og náði að hækka verð til þessa viðskiptavinar.

533. Samtímagögn sýna skýrt að Ölgerðin varð fyrir verulegum vonbrigðum með tilboð Samskipa og *„velti fyrir sér af hverju Samskip bauð ekki betur […]*". Hjá Eimskip ríkti hins vegar ánægja og horft var til frekari hækkana á verði. Var eftirfarandi bókað í fundargerð hjá Eimskip:

„[(E)frkvstj-sala/þj] *kom á fundinn fór yfir nýgerðan samning við Ölgerðina og lofaði tertu í tilefni þess. […] Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð […]*"

534. Hafa ber í huga að áður en aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt árið 2008, höfðu Samskip skoðað að bregðast við hugsanlegum samdrætti í innflutningi með aukinni samkeppni, m.a. með því að ná viðskiptum Ölgerðarinnar frá Eimskip. Eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst giltu önnur lögmál.

535. Í júlí 2011 leitaði Ölgerðin til Samskipa og óskaði eftir verðtilboði vegna óánægju með fyrirhugaðar hækkanir Eimskips. Daginn fyrir fund Samskipa með Ölgerðinni funduðu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um *„Ölgerðin – strategy*". Fyrir fundinn vistaði (S)forstö-innfl1 skjal sem innihélt mögulegt verð til Ölgerðarinnar. Í skjalinu má sjá að Samskip gerðu ráð fyrir að bjóða Ölgerðinni hærra verð en fyrirtækið var þegar með hjá Eimskip. Þannig stóð ekki til að bjóða Ölgerðinni samkeppnishæft verð með það að markmiði að ná þeim í viðskipti við Samskip. Markaðsskiptingin var virt og hafa engin tilboð frá Samskipum til Ölgerðarinnar fundist í gögnum málsins frá þessum tíma.

536. Í september 2011 kom eftirfarandi fram í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2012: *„Ölgerðin er stærsti viðskiptavinur Eimskips í þessum flokk og ekki er gert ráð fyrir að reynt verði að ná í þá í viðskipti*." Í lok árs tókst Eimskip að endurnýja samning sinn við Ölgerðina sem aftur fól í sér verðhækkun frá fyrri samningi. Af þessu má sjá að Ölgerðin sneri sér til Samskipa í leit að betri kjörum vegna óánægju með hækkanir og enn frekari hækkunaráform Eimskips. Samskip virtu hins vegar markaðsskiptinguna með því að sækjast ekki eftir þessum viðskiptum og Eimskip hækkaði verðin gagnvart Ölgerðinni. Var þetta einnig í samræmi við stefnu Samskipa í sömu markaðsskýrslu þar sem gert var ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi*".

F.3.7. <u>Vífilfell: Nýr keppinautur raskar jafnvægi en markaðsskipting virt</u>

537. Vífilfell var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Í janúar 2009 sagði Vífilfell upp samningum við Samskip og leitaði eftir tilboðum frá Eimskip og Samskipum. Samskip höfðu unnið að því að hækka

verð gagnvart Vífilfelli á seinni hluta árs 2008 og ætluðu sér jafnframt að ná fram hækkun á verði í endurnýjuðum samningi. Þeim hækkunum fannst Vífilfelli „*erfitt að kyngja*".

538. Í áætlunum Eimskips fyrir árið 2009 var ekki gert ráð fyrir að ná í mikilvæga viðskiptavini frá Samskipum á árinu 2009. Viðbrögð og framganga Eimskips gagnvart umleitan Vífilfells á árinu 2009 voru í samræmi við þá stefnumörkun og sýnir að fyrirtækið hafði ekki áhuga á að bjóða verð með það að markmiði að ná Vífilfelli í viðskipti til sín, þrátt fyrir að samtímagögn sýni að það hafi verið vannýtt flutningsgeta í flutningakerfi Eimskips til Íslands. Með því virti Eimskip markaðsskiptinguna sem fyrirtækið hefur viðurkennt að var til staðar á þessum tíma.

539. Eimskip virti aftur markaðsskiptinguna gagnvart Vífilfelli þegar samningur fyrirtækisins var laus árið 2012. Var það í samræmi við áætlanir sem fram komu í markaðsskýrslu Samskipa þar sem Samskip gerðu ráð fyrir að halda innflutningsviðskiptum Vífilfells á árinu 2012. Á sama tíma var ekki gert ráð fyrir að reyna að ná í viðskipti Ölgerðarinnar frá Eimskip sem var á þeim tíma með opinn samning og í samningaviðræðum við Eimskip, sbr. umfjöllun hér að framan. Gekk það eftir og Samskip virtu markaðsskiptinguna með því að sækjast ekki eftir viðskiptum við Ölgerðina. Eins og áður sagði náði Eimskip fyrir vikið að undirrita nýjan samning við Ölgerðina í lok desember 2011 sem fól í sér hækkun á verði frá fyrri samningi.

540. Í áætlun Samskipa fyrir árið 2012 var gert ráð fyrir að bjóða þyrfti Vífilfelli lægra verð í endurnýjuðum samningi. Samtímagögn sýna að ástæða þessa hafi verið sú að Samskip höfðu náð að endurnýja samning sinn við Vífilfell á árinu 2009 án nokkurs samkeppnislegs aðhalds frá Eimskip. Þá er ljóst að innkoma nýs flutningsmiðlara á markaðinn á árinu 2010 olli óróa í viðskiptasamböndum Samskipa við einstaka viðskiptavini, þ. á m. Vífilfell. Hafði það að öllum líkindum áhrif á kjör Vífilfells við endurnýjun samninga í júní 2012. Vísuðu Samskip m.a. til þess að hinn nýi keppinautur hafi verið að bjóða „*fáránleg lág verð í forflutninga*" og áætluðu að tilboð flutningsmiðlarans gæti kostað Samskip um 3-4 milljónir króna í tilviki Rúmfatalagersins og Vífilfells því Samskip þyrftu að „*taka alla marginuna af akstrinum og fella niður collection fee*" til að ná viðskiptunum til baka.

541. Þegar ljóst var að Vífilfell hafði ákveðið að færa forflutninga sína frá Samskipum til hins nýja keppinautar átti samkvæmt stjórnanda hjá Samskipum að „*hjóla í þetta mál*" og „*athuga hvað sé í gangi*". Svör Vífilfells voru á þá leið að þar sem í ljós hefði komið, eftir sjö ára viðskiptasamband við Samskip, að það hefðu verið ódýrari valkostir á markaðnum hefði fyrirtækið ákveðið að slíta þessum tilteknu viðskiptum við Samskip. Samtímagögn sýna að stjórnendur Samskip voru meðvitaðir um að Vífilfell hafi verið á háum verðum, sbr.: „*We have all been satisfied with the margin we have had on these shipments and we all know they have been on the high side […] however now the situation has changed and we have to react*." Þá sýna samtímagögn að Eimskip og Samskip hafi reynt að leggja stein í götu þessa nýja keppinautar til að koma í veg fyrir innkomu hans á markaðinn. Ljóst er að innkoma hans raskaði því jafnvægi sem fyrirtækin höfðu komið á með samráði sínu.

542. Um miðjan nóvember 2011 hafði Vífilfell frumkvæði að því að óska eftir því að heimsækja vöruhús Eimskips og í kjölfarið fóru af stað umræður innan Eimskips um möguleg viðskipti við Vífilfell. Um mitt ár 2012 fékk Eimskip þær upplýsingar frá Vífilfelli að undirbúningur væri í gangi innanhúss varðandi „*flutningssamningamálin*" og að taka ætti upp þráðinn við Eimskip í byrjun ágúst 2012. Af samtímagögnum frá lok árs 2011 og 2012 sést að næg tækifæri sköpuðust fyrir Eimskip til að nálgast Vífilfell á þessu tímabili því í nóvember 2011 voru stjórnendur strax meðvitaðir um að beiðni Vífilfells um verðtilboð í dreifingu, hýsingu og einstaka gámaflutninga væri „*ákveðið test á* [Eimskip] *þó svo* [Eimskip] *fá*[i] *svo að bjóða í alla þjónustuliði í byrjun 2012*". Þá kom skýrt fram í beiðni Vífilfells um verðtilboð frá Eimskip 17. nóvember 2011 að tilgangurinn væri að meta samkeppnishæfni Eimskips í verðum. Þessi tækifæri voru ekki nýtt af hálfu Eimskips. Endurspeglar það hina ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

F.3.8. Ögurvík: Flutningsmiðlari verður var við „*vopnahlé*"

543. Útgerðarfélagið Ögurvík var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa.

544. Þann 12. nóvember 2009 sendi óháður flutningamiðlari tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Flutningsmiðlarinn var að leita tilboða hjá Eimskip í flutninga til Íslands f.h. Ögurvíkur. Var flutningsmiðlarinn óánægður með áhugaleysi Eimskips. Í tölvupóstinum sagði eftirfarandi:

„Fyrirtækið sem um ræðir er hjá Samskip og var ég að reyna að koma þeim í samband við ykkur en það gengur illa með svona slow motion aðferð."

Síðan sagði flutningamiðlarinn:

„Ef þið hafið ekki áhuga á nýjum kúnnum og viljið vopnahlé við keppinautanna þá er betra að segja svona gömlum hundi eins og mér hvernig málin eru, hreint út. Það sparast mikið við það."

545. (E)frkvstj-sala/þj framsendi póstinn til undirmanna sinna og spurði hver hefði annast þessi samskipti. (E)viðskstj svaraði um hæl og sagðist hafa séð um þetta. Til skýringar á þessu benti hann m.a. á þetta: „*… móttakandi er Ögurvík sem er stór viðskiptavinur hjá Samskip*." Greindi (E)viðskstj frá því að viðkomandi hefði hafnað tilboði frá Eimskip.

546. Ljóst er að flutningsmiðlarinn taldi sig þekkja markaðinn og viðskiptahætti Samskipa og Eimskips mjög vel („*gamall hundur*"). Er einnig ljóst að flutningsmiðlarinn taldi tilboð eða áhugaleysi Eimskips um að ná til sínum viðskiptum frá Samskipum augljóslega gefa til kynna mjög takmarkaða samkeppni milli fyrirtækjanna og lítinn vilja til samkeppni.

547. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglaði það sem flutningsmiðlarinn upplifði sem „*vopnahlé*" ólögmætt samráð fyrirtækjanna hvað varðar mikilvæga viðskiptavini.

F.3.9. ÍSAM og Innnes: *„vera harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn og frekar upp"*

548. ÍSAM, Innnes og Nathan & Olsen voru öflugir innflytjendur á m.a. matvörum.

549. Innnes var á rannsóknartímabilinu mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Samtímagögn sýna að á árinu 2008 ráðgerðu Samskip að sækja á einn stóran viðskiptavin Eimskips í matvöru og það yrði „*annað hvort Nathan & Olsen eða Innes*." Með þessu ætluðu Samskip að fylla í „*skarðið*" fyrir missi á viðskiptum Aðfanga yfir til Eimskips áður en „*Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips hófst í júní 2008. Samskip náðu að semja við Nathan & Olsen í upphafi árs 2009 og höfðu með því „*leiðrétt*" stöðuna eftir að hafa misst Aðföng. Í kjölfarið hvarf áhugi Samskipa á sókn á viðskipti Innnes. Ekki var sótt á Innnes frekar en aðra mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Var það í samræmi við fyrirmæli forstjóra Samskipa seint á árinu 2008, þ.e. að Samskip ættu að „*keyra á*" m.a.: „*Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir*".

550. Þrátt fyrir að Innnes hafi endurnýjað samning sinn við Eimskip í þetta sinn lét fyrirtækið áfram skýrt í ljós vilja sinn til að auka viðskipti við Samskip. Veitti Innnes Samskipum tækifæri á að gera tilboð í hluta af viðskiptum fyrirtækisins en var síðan svo óánægt með það verð sem Samskip buðu að það áleit Samskip vera að „*flæma*" fyrirtækið úr viðskiptum.

551. Innnes var áfram óánægt með þær hækkanir sem Eimskip hafði náð fram á árunum 2008-2010 og taldi þær m.a. „*út úr korti*". Fyrirtækið leitaði aftur til Samskipa um tilboð í flutninga árið 2010. Þrátt fyrir óánægju Innnes og tilboðsumleitan fyrirtækisins gerðu Samskip, í áætlunum sínum fyrir árið 2010, ekki ráð fyrir því að sækja á og ná heildarviðskiptum Innnes frá Eimskip.

552. Lítill áhugi Samskipa á viðskiptum við Innnes birtist einnig í framkvæmd. Skipti þar máli að árið 2010 var ÍSAM, mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í innflutningi, með lausan heildarflutningasamning hjá

Samskipum. ÍSAM var einn þeirra mikilvægu viðskiptavina sem markmið Samskipa frá nóvember 2009 um að *„hækka verð á núverandi kúnna"* tók til.

553. Samkvæmt áætlunum Eimskips fyrir árið 2010 átti ekki að reyna með samkeppni að ná viðskiptum ÍSAM. Lögðu þannig bæði Samskip og Eimskip til grundvallar að þau myndu halda þessum mikilvægu viðskiptavinum sínum og að ekki yrði nein samkeppnisleg ógn frá höfuðkeppinautnum. Þetta gekk eftir í maí 2010. Samskip hélt ÍSAM og Eimskip hélt Innnes, í báðum tilvikum með hækkunum á verðum til viðskiptavinanna. Atvik tengd þessum tveimur mikilvægu viðskiptavinum endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu.

554. Í mars 2010 var vísað til þess innan Samskipa að Eimskip væri að *„pressa Innes í nýjan* samning" og að ná fram hækkun gagnvart Innnes. Töldu Samskip það *„gott mál að vinna þetta á sama tíma og Ísam*" og átti augljóslega við að það væri til árangurs fallið að Eimskip og Samskip væru á sama tíma að ná fram hækkunum gagnvart tveimur mikilvægum viðskiptavinum í innflutningi á matvöru. Til að tryggja framgang þessa varaði forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa yfirmenn sína við því að Innnes kynni að snúa sér til Samskipa í von um betri kjör.

555. Framangreint gekk eftir. Innnes sneri sér til Samskipa en Samskip sinntu ekki ítrekuðum beiðnum Innnes um tilboð. Þegar kom að því að nauðsynlegt væri að huga að svari til Innnes þá var ekki sett fram tillaga um samkeppnishæft tilboð heldur átti að svara *„einhverju"* eða tefja málið áfram (*„stolla út í eitt"*) þar til ljóst væri að Eimskip myndi standa við markaðsskiptinguna vegna ÍSAM, enda ástæða áhugaleysis Samskipa þessi;

„biðum aðeins að svara v. isam".

556. Í ólögmætu samráði ríkir ekki nauðsynlega og ávallt traust á milli þátttakenda.[11] Á þessum tíma var Eimskip að reyna að hækka verð gagnvart Innnes og Samskip gagnvart ÍSAM. Telja verður að ástæða þess að Samskip biðu með að svara Innnes *„v. ísam"* hafi verið sú að ekki hafi verið vilji til að gefa Innnes endanlegt svar fyrr en ljóst væri að Samskipum tækist það ætlunarverk sitt að hækka verð gagnvart ÍSAM. Ein helsta forsenda þessa var að Eimskip myndi ekki bjóða ÍSAM betri kjör.

557. ÍSAM-samstæðan leitaði til Eimskips um tilboð en Eimskip virti markaðsskiptinguna með því að gera í raun engar raunhæfar tilraunir til þess að ná þessum viðskiptum til sín. Þess í stað var í mars 2010 sett fram tilboð sem *„sjokkeraði"* ÍSAM-samstæðuna.

558. Í lok apríl 2010 gáfu Samskip Innnes loks verðtilboð, rúmum einum og hálfum mánuði eftir að Innnes sneri sér til Samskipa. Ekki var um samkeppnishæft tilboð að ræða enda viðbrögð Innnes eftirfarandi:

„Verðið sem ég hef hér fyrir neðan er svo hátt að það væri aldrei grundvöllur að stunda innflutning frá USA á þessum forsendum."

559. Á þessum tímapunkti mátu Samskip stöðuna þannig að forsendur væru komnar fyrir undirritun samningsins við ÍSAM.

560. Hófu Samskip þá aðgerðir til þess að hækka verð gagnvart ÍSAM og fram kom hjá stjórnanda í innflutningsdeild Samskipa að fyrirtækið væri að bjóða hærra verð en fyrirtækið teldi raunhæft að ná fram (*„slaki"* sagður í verði) en í þessu hafi falist *„leikur"*, þ.e. einhvers konar samningatækni af hálfu Samskipa. ÍSAM var sagt *„væla"* yfir þáttum í tilboði Samskipa en forstjóri Samskipa taldi sig hins vegar ekki hafa staðið sig nægjanlega vel á samningafundi með ÍSAM. Samskip hefðu gefið of mikið eftir, en hann lagði áherslu á að það mætti ekki gerast aftur:

[11] Í skýrslu OECD frá árinu 2002, Fighting Hard Core Cartels, er þessu eðli samráðs keppinauta m.a. lýst svo: *„There is no honour among thieves"*. Þetta innsæi í eðli samráðs er m.a. grundvöllur fyrir svonefndum niðurfellingarreglum þar sem þátttakendur í samráði stíga fram og upplýsa um tilvist þess í þeirri von að viðurlög gagnvart þeim verði felld niður eða lækkuð.

„Við þurfum að vera harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn oog frekar upp – og skulum gera í næstu lotum").

561. Þegar ÍSAM gerði athugasemd við ákvæði í drögum að samningi sem skuldbatt fyrirtækið til að flytja aðeins með Samskipum var gerð breyting á því. Samskip sáu hins vegar ekki ástæðu til gera tillögu um ákvæði sem myndi gera fyrirtækinu kleift að *„bjóða á móti*" ef ÍSAM sneri sér til Eimskips, þar sem slíkt gæti stuðlað að samkeppni (gæfi ÍSAM færi á að *„pönkast*" í Samskipum).

562. Sökum samráðsins við Eimskip náðu Samskip að semja að nýju við ÍSAM, án samkeppnislegs aðhalds frá Eimskipi. Gerði það Samskipum kleift að ná fram verðhækkun gagnvart ÍSAM.

563. Samtímagögn sýna að það kom Eimskip ekki *„mikið á óvart*" að ÍSAM (þar undir Mekka Wine & Spirits sem var hluti samstæðunnar) hefði samið á ný við Samskip. Er lýsandi að undirmenn töldu að það þyrfti að *„hrista upp í*" yfirmanni sínum svo einhverjar líkur væru á því að þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa yrði sýndur áhugi. Þannig spurði yfirmaður Eimskips í Danmörku, í tilefni af háu tilboði til Mekka í ljósi þess að samningur ÍSAM við Samskip væri að losna, hvort Samskip hefði *„engan áhuga á nýjum kúnnum*". Viðskiptastjóri innan Eimskips svaraði: *„Ég held að menn vilja ekki heyfa* [svo] *við neinu […] Þú ættir að hrista upp í* [(E)frkvstj-sala/þj] *aðeins og sjá hvað hann segir!*".

564. Í byrjun árs 2011, líkt og árið 2010, drógu Samskip það að svara tilboðsumleitan frá Innnes, þar sem flutningasamningur Samskipa við Húsasmiðjuna var laus á sama tíma. Líkt og með áðurnefnd atvik árið 2010, þá sótti Eimskip ekki fram um að ná viðskiptum Húsasmiðjunnar af Samskipum. Á móti gerðu Samskip ekki atlögu að Innnes. Viðskiptastjóri hjá Samskipum spurði framkvæmdastjóra innflutningsdeildar hvort Samskip ættu að vera *„grænlenskir" á þennan flutning?*" fyrir Innnes, en það var orðalag sem notað var innan Samskipa um hagstæð eða samkeppnishæf verð. Stjórnandinn svaraði því neitandi, *„við skulum bara gefa venjuleg verð í þetta.*" Gerði þetta fyrirtækjunum kleift að hækka verð gagnvart báðum þessum mikilvægu viðskiptavinum. Endurspeglar þetta hina ólögmætu markaðsskiptingu.

565. Eimskip hélt áfram árið 2011 að vinna að hækkun á verði gagnvart Innnes. Vísaði Eimskip til þess að verið væri að hækka verð *„umtalsvert*". Í janúar 2011 hækkuðu Samskip einnig verð gagnvart ÍSAM. Endurnýjaði Eimskip síðan flutningasamkomulag við Innnes í september 2011 til mars 2013. Í þessum hækkunarfasa Eimskips er ekki að greina ótta eða óvissu um hugsanlegar aðgerðir Samskipa, helsta keppinautar Eimskips. Er það í samræmi við samtímagögn frá Samskipum frá þessum tíma, þ.e. um *„áframhaldandi*" ró á innflutningsmarkaði. Samskip og Eimskip ákváðu að halda að sér höndum og hækka eða halda uppi verði.

566. Samningur ÍSAM og Samskipa rann út í júní árið 2012. Í áætlun Samskipa fyrir árið 2012 kom fram að samningar við ýmsa mikilvæga viðskiptavini myndu losna á árinu, þ.m.t. við ÍSAM, en gert var ráð fyrir því að Samskip myndu halda *„öllum núverandi viðskiptavinum*" á árinu 2012. Í samræmi við samráðið sýndu Eimskip engan áhuga á að reyna að ná viðskiptum ÍSAM af Samskipum á þessum tíma. Samkvæmt fyrirliggjandi fundargerðum innflutningsdeildar Eimskips árið 2012 var ÍSAM t.a.m. aldrei á lista þeirra viðskiptavina sem viðskiptastjórar Eimskips máttu reyna að ná í viðskipti. Samskip náðu því að endurnýja flutningasamninginn við ÍSAM árið 2012 til ársins 2014 án nokkurs samkeppnislegs aðhalds frá Eimskip. Var það í samræmi við áætlanir Samskipa fyrir árið 2012 um að fyrirtækið myndu halda *„öllum núverandi viðskiptavinum*" á árinu 2012. Endurspegla þessi atvik hina ólögmætu markaðsskiptingu á árinu 2012.

567. Samningur Eimskips og Innnes átti að losna í lok mars 2013. Talsverðu fyrir þann tíma, eða í nóvember 2012, leitaði Innnes til Samskipa eftir verðtilboði í flutning frá Norður-Ameríku. Viðbrögð Samskipa voru að setja möguleg svör í samhengi við samning Samskipa við Garra: *„FYI Innnes að leita að verðum – hvenær er opnun á Garra?*" Var það í samræmi við stefnu Samskipa í rekstraráætlun fyrirtækisins fyrir árið 2013: *„Samningar Eimskips við Aðföng og Ölgerðina eru fastir fram á seinni hluta ársins 2013, en Innnes er með lausan samning við Eimskip. Ekki er gert ráð fyrir*

að Samskip nái í nein þessara viðskipta ef það tekst að framlengja samningana við OJK, Garra og Nathan Olsen."

568. Þetta sýnir að Samskip höfðu ekki hug á því að ná viðskiptum Innnes af Eimskip, að því tilskildu að Samskip héldu sínum stóru innflutningsfyrirtækjum í matvörunni, þ.e. ÓJK, Garra og N&O. Samskip drógu verulega að svara tilboðsbeiðni Innnes. Þrátt fyrir ítrekun af hálfu Innnes 18. desember 2012 höfðu Samskip enn ekki, í lok desember 2012, hafið vinnu að undirbúningi að tilboði til Innnes. Sést það af svari stjórnanda innflutningsdeildar til undirmanns þegar hann lét vita af áhuga Innnes á samstarfi: *„Áhugavert. Förum í það að stilla upp verðum fyrir þá eftir að Nathan er klár"*. Það var svo ekki fyrr en um miðjan janúar 2013 sem Samskip sendu tilboð til Innnes sem fyrirtækið hafði óskað eftir rúmum níu vikum áður.

F.3.10. Askja: Eimskip beitir *„vertu á vappi trykkinu"*

569. Bifreiðaumboðið Askja var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Askja leitaði tilboða hjá Eimskip á árinu 2010, þegar samningur fyrirtækisins var laus og Samskip hafði boðað mikla verðhækkun. Í tölvupósti til (E)forstj lýsti Askja yfir miklum áhuga á að ganga til viðskipta við Eimskip.

570. Féllst (E)forstj að eiga fund með Öskju og fór (E)frkvstj-sala/þj með honum. Í tölvupósti til (E)frkvstj-sala/þj mælti (E)forstj fyrir um beitingu á *„vertu á vappi trykkinu"* gagnvart Öskju. Augljóst er að stórum kaupanda á flutningsþjónustu hefði þótt það mjög undarlegt ef Eimskip hefði engin viðbrögð sýnt við áhuga á mögulegum viðskiptum. Í þessari brellu eða *„trykki"* fólst að eiga samskipti við viðskiptavin Samskipa sem bað um betra verð án þess að grípa til neinna aðgerða sem raunverulega miða að því að ná þeim viðskiptavini frá Samskipum og virða þannig markaðsskiptinguna.

571. Í samræmi við þetta fundust engin gögn sem sýna undirbúning að tilboði eða tilboð Eimskips í flutningsviðskipti Öskju í kjölfar fundarins með fyrirtækinu. Með þessu móti var ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna virt.

572. Í lok árs 2012 mótmælti Askja fyrirhugaðri verðhækkun Samskipa. Líkt og komið hefur fram hækkaði verð mikilvægra viðskiptavina fyrirtækjanna ekki eingöngu með nýjum samningi heldur gátu samningar jafnframt tekið breytingum á samningstímanum skv. gjaldskrá Samskipa og Eimskips hverju sinni.

573. Askja lýsti yfir óánægju sinni með þetta í september 2012 og *„taldi þetta vera svona „almenna" tilkynningu og að hún myndi ekki lenda á okkur – enda gríðarleg viðskipti Öskju við ykkur"*. Samskip svöruðu og tilkynntu að *„Samningurinn tekur almennum gjaldskrárhækkunum Samskipa, sem eru alltaf í takt við verðbólgu í landinu."* Tilkynntu Samskip um þetta á sama tíma og fyrir lá að taka átti upp samningaviðræður við Öskju um áframhaldandi viðskipti fyrirtækjanna og *„mikill þrýstingur"* var frá helstu birgjum Öskju um að setja flutningsviðskipti fyrirtækisins í útboð. Viðbrögð Samskipa við mótmælum Öskju sýna að fyrirtækið hafi ekki óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips.

574. Sýnir þetta hvernig Samskip gátu gengið fram gagnvart mikilvægum viðskiptavini, þ.e. viðhaldið reglubundnum gjaldskrárhækkunum án þess að eiga það á hættu að Eimskip myndi nota tækifærið til að reyna að ná viðskiptunum, þrátt fyrir að viðskiptavinurinn hefði komið óánægju sinni á framfæri og verið í miðjum samningaviðræðum um áframhaldandi samningssamband. Endurspeglar þetta markaðsskiptinguna.

575. Það var ekki fyrr en í upphafi árs 2013, þegar fregnir bárust um fyrirhuguð afskipti erlendra birgja Öskju, sem höfðu lagt til að þeir tækju yfir flutningsliðinn því flutningskostnaðurinn væri *„gríðarhár"*, sem Samskip ákváðu að reikna út *„sérverð"* fyrir Öskju.

F.3.11. Norðurál og Elkem: Markaðsskipting virt og verð hækkað

576. Á Grundartanga var að finna Norðurál, stærsta viðskiptavin Eimskips í útflutningi. Þar var Elkem einnig starfandi og var það fyrirtæki mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í útflutningi. Í gögnum frá

árinu 2008 sem varða „*Nýtt upphaf*" verkefnið var fjallað um mögulegt samráð vegna viðskipta á Grundartanga í tengslum við takmörkun á flutningaframboði og breytingar á siglingakerfum. Kom fram sú hugmynd að Samskip hættu að sigla til Grundartanga og Eimskip myndi annast Elkem flutningana fyrir Samskip, ásamt því að flytja fyrir Norðurál. Á móti áttu flutningar Eimskips fyrir BYKO að færast til Samskipa. Viðskiptin við stóriðjurnar á Grundartanga voru þannig til umfjöllunar á vettvangi samráðsins.

577. Samningur Samskipa við Elkem gilti til febrúar 2011. Samningur Eimskips við Norðurál gilti til nóvember 2011.

578. Þann 1. september 2010 kom Elkem á Íslandi á fund Eimskips og greindi frá því að flutningar fyrirtækisins yrðu boðnir út í byrjun næsta árs. Samtímagögn sýna að Elkem á Íslandi var áhugasamt um að Eimskip setti fram tilboð í flutninga fyrirtækisins.

579. Þrátt fyrir þetta var í áætlunum Eimskips fyrir árið 2011 ekki minnst á möguleg viðskipti við Elkem þrátt fyrir að samningurinn við Samskip væri að renna út og Elkem á Íslandi áhugasamt um tilboð frá Eimskip. Í stað þess lagði Eimskip til grundvallar að fyrirtækið myndi halda viðskiptunum við Norðurál út árið 2013. Taldi Eimskip þannig enga hættu á því að Samskip myndu reyna að ná Norðuráli í viðskipti þegar samningurinn rann út í nóvember 2011.

580. Með sama hætti lögðu Samskip til grundvallar að fyrirtækið myndi á árinu 2011 endurnýja samning sinn við Elkem. Jafnframt þyrfti fyrirtækið ekki að lækka verð til Elkem eða Alcoa. Ekki var á það minnst að til greina kæmi á árinu 2011 að reyna að ná Norðuráli í viðskipti.

581. Samtímagögn sýna að Elkem í Hollandi hafði verulegar efasemdir um að Eimskip og Samskip myndu keppa af hörku um flutninga fyrir Elkem á Íslandi. Það reyndist á rökum reist. Ekki er að sjá að Eimskip hafi gert nokkuð sem skapaði tiltrú hjá Elkem í Hollandi. Þvert á móti endurspegla samtímagögn áhugaleysi Eimskips á þessum viðskiptum og er það í samræmi við samráðið sem fyrirtækið hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

582. Þetta gerði stöðu Samskipa augljóslega sterkari og í lok árs 2010 kom fram í samskiptum innan Samskipa að líklegt væri að Samskip myndu halda áfram viðskiptunum við Elkem, þyrftu ekki að lækka verð heldur myndu þvert á móti ná fram verðhækkun á síðari hluta gildistíma hins fyrirhugaða samnings. Var þetta enn betri niðurstaða en stjórnendur Samskipa höfðu miðað við í áætlun sinni fyrir árið 2011. Samningur Samskipa við Elkem var hins vegar ekki undirritaður fyrr en í febrúar 2011 og ekkert var í hendi hjá Samskipum fyrir þann tíma.

583. Á sama tíma buðu Samskip ekki „*grænlensk verð*" þegar sóst var eftir tilboði í flutninga á áli frá Norðuráli í lok desember 2010. Samtímagögn sýna áhugaleysi hjá Samskipum og nánast örvæntingu hjá tilboðsbeiðanda vegna þess að engin svör bárust frá Samskipum.

584. Framangreind gögn vegna Elkem og Norðuráls endurspegla tilvist samráðsins á þessum tíma. Sökum markaðsskiptingarinnar voru Samskip og Eimskip haustið og veturinn 2010 örugg um að halda viðskiptum sínum við umræddar stóriðjur þrátt fyrir að samningar rynnu út á árinu 2011. Eimskip greip ekki til ráðstafana gagnvart Elkem sem gátu ógnað friðnum og það gerðu Samskip heldur ekki gagnvart Norðuráli.

F.3.12. Húsamiðjan: „*Hrikalegar*" og „*sjokkerandi*" verðhækkanir Samskipa

585. Sem fyrr segir settu Samskip sér það markmið í nóvember 2009 að „*hækka verð á núverandi kúnna*". Húsasmiðjan var meðal þeirra mikilvægu viðskiptavina Samskipa sem þetta markmið tók til. Hófu Samskip undirbúning að hækkun gagnvart Húsasmiðjunni og fleiri mikilvægum viðskiptavinum í apríl 2010. Ljóst er að Húsasmiðjan var mjög ósátt við verð Samskipa og sagði upp flutningasamningi sínum við Samskip 29. júlí 2010. Sagði Húsasmiðjan þetta „*hrikalega hækkanir*". Forstjóri Samskip greindi undirmönnum frá því að Húsasmiðjan væri „*óhress með miklar hækkanir milli ára*."

586. Þrátt fyrir að mikilvægur viðskiptavinur hefði verið að segja upp samningi vegna óánægju með of hátt verð taldi forstjóri Samskipa, sama dag (29. júlí 2010), forsendur til að stefna á almenna verðhækkun. Mat (S)forstj það svo að það ætti að vera unnt að *„ýta hækkun á sjófrakt út á stóran hluta*" af viðskiptavinum fyrirtækisins. Hann sagði jafnframt nauðsynlegt fyrir Samskip að vera *„harðari á þessa stóru kúnna*" og hækka verð enn frekar. Samráðið við Eimskip leyfði þessa stefnumörkun.

587. Eftir að Húsasmiðjan sagði upp samningi sínum við Samskip vegna mikilla verðhækkana sneri hún sér til Eimskips. Eimskip sýndi engan áhuga á viðskiptum við Húsasmiðjuna. Birtist þetta m.a. í því stjórnendur Eimskips létu hjá líða að hafa samband við Húsasmiðjuna í þrjá mánuði eftir fund með því fyrirtæki í ágúst 2010.

588. Eimskip gaf síðan Húsasmiðjunni í janúar 2011 það hátt verð að fyrirtækið vildi ekki semja við Eimskip. Var verð í tillögu viðskiptastjóra Eimskips að tilboði til þessa mikilvæga viðskiptavinar hækkað eftir aðkomu æðstu stjórnenda Eimskips. Var þetta gert til að virða markaðsskiptinguna.

589. Samtímagögn sýna að það munaði miklu á verði Eimskips miðað við Samskip og að um talsvert hærra verð var að ræða en fólst í gildandi samningi Eimskips við BYKO. Var þetta sem fyrr segir gert til að virða hinu ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

590. Gerði þetta Samskipum kleift að gefa Húsasmiðjunni tilboð sem fól í sér hækkun frá fyrri samningi. Sýna gögnin að Húsasmiðjan var *„sjokker[uð]*" og *„verulega brugðið*" við að sjá tilboð Samskipa. Samskip gengu að engu leyti að gagntilboði Húsasmiðjunnar og á sama tíma báru tilraunir Húsasmiðjunnar til að leita til Eimskips í von um lægra flutningsverð ekki árangur. Sökum þessa náðu Samskip fram verðhækkunum gagnvart Húsasmiðjunni.

591. Í byrjun febrúar 2011 lá fyrir sú stefnumörkun hjá Samskipum að ekki ætti að reyna að sækjast eftir viðskiptum við mikilvægan viðskiptavin Eimskip, Innnes, ef Eimskip léti Húsasmiðjuna *„í friði*". Þetta gekk eftir. Samskip sóttust ekki eftir viðskiptum Innnes og náði Eimskip því að hækka verð gagnvart Innnes.

F.3.13. <u>Rúmfatalagerinn: Eimskip gerir Samskipum kleift að hækka verð</u>

592. Rúmfatalagerinn var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Haustið 2009 leitaði Rúmfatalagerinn eftir verðtilboði Eimskips enda höfðu Samskip á þessum tíma boðað verðhækkanir gagnvart fyrirtækinu. Í lok október 2009 sendi Eimskip tilboð til Rúmfatalagersins sem fól í sér mun hærra verð en fyrirtækið hafði boðið áður en *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008. Sökum þessa fannst Rúmfatalagernum þetta tilboð Eimskips *„ekki áhugavert*". Með þessu tilboði sendi Eimskip skýr skilaboð um að fyrirtækið myndi virða hina ólögmætu markaðsskiptingu. Var leiðin því greið fyrir Samskip að ná fram því markmiði sínu að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

593. Í byrjun nóvember 2009 sögðu Samskip upp samningi við Rúmfatalagerinn með það að markmiði að hækka verð. Var þetta í samræmi við framangreint almennt markmið innflutningsdeildar Samskipa frá nóvember 2009 að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins. Þrátt fyrir að hafa sagt upp samningi og stefna að verðhækkun gagnvart Rúmfatalagernum lögðu Samskip til grundvallar í nóvember 2009 að fyrirtækið myndu ekki missa þennan viðskiptavin til Eimskips heldur halda honum.

594. Í janúar 2010 sneri Rúmfatalagerinn sér aftur til Eimskips. Það var hins vegar ekki fyrr en í mars 2010 sem Eimskip gerði Rúmfatalagernum tilboð. Verð Eimskips í því tilboði var miklu mun hærra en tilboð fyrirtækisins frá 2008, áður en *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst. Var Eimskip fyllilega ljóst að tilboðið var með þeim hætti að Rúmfatalagerinn myndi ekki samþykkja það. Þetta sést m.a. af fundargerð Eimskips í mars 2010: *„Hitti Rúmfatalagerinn í dag, búið að senda þeim tölur, en verð ekki samkeppnisfær eins og þeir sögðu sjálfir*."

595. Markaðsskiptingin var því virt og Samskip náðu fram verðhækkun gagnvart Rúmfatalagernum sem samkvæmt stjórnendum Samskipa átti að skila fyrirtækinu *„ca. 20 mkr á ári“*.

596. Í áætlun Samskipa fyrir árið 2011 var gengið út frá því að Samskip myndu halda viðskiptum Rúmfatalagersins. Gerðu Samskip í raun ráð fyrir því að fyrirtækið myndi halda *„öllum núverandi viðskiptavinum“* á árinu 2012. Þetta gekk eftir. Rúmfatalagerinn sneri sér til Eimskips í mars 2012 með það markmið að ná fram betri kjörum á flutningum. Í samræmi við markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma reyndi fyrirtækið ekki að ná Rúmfatalagernum í viðskipti og Samskip héldu þessum mikilvæga viðskiptavini.

F.3.14. Forstjóri Samskipa sagður *„skít-stressaður“* yfir áhuga Búr

597. Búr var fyrirtæki sem starfaði á heildsölumarkaði fyrir ávexti og grænmeti og seldi m.a. til dagvöruverslana í eigu Kaupás og Samkaupa. Búr var á árinu 2012 í viðskiptum hjá Eimskip en gögn málsins sýna að í mars 2012 var (S)forstj upplýstur af undirmanni að möguleiki væri á því að Búr myndi vilja flytja öll viðskipti sín til Samskipa. Í kjölfar þessa var innan Samskipa rætt um að búið væri að *„gera allt vitlaust á markaðnum“* og að (S)forstj væri *„greinilega skít-stressaður“* yfir þessu.

598. Þannig hafði Búr, að eigin frumkvæði, leitað eftir verðtilboði frá Samskipum. Gögnin sýna að umleitanir Búrs hafi komið Samskipum á óvart, stjórnendur óvissir hvernig bregðast ætti við og umleitunum Búrs verið svarað seint. Gögnin sýna einnig að stjórnendur hafi haft áhyggjur af afleiðingum þess að gefa Búr samkeppnishæft tilboð. Á endanum fóru viðskipti Búrs til Samskipa síðar á árinu 2012. Það voru því ekki Samskip sem höfðu frumkvæði að því, á grundvelli samkeppnisaðgerða, að ná umræddum viðskiptum. Er þetta til marks um hina ólögmætu markaðsskiptingu sem var fyrir hendi á þessum tíma.

F.4. Aðrar birtingarmyndir á *„friðnum“* og samráðinu

F.4.1. Aðeins ógn frá *„sjóræningjum“* og *„einyrkjum“*

599. Eimskip og Samskip voru saman með mjög mikla markaðshlutdeild í landflutningum hér á landi. Í landflutningum störfuðu einnig smærri keppinautar sem Eimskip og Samskip m.a. nefndu *„einyrkja“* eða *„sjóræningja“*. Samráð Eimskips og Samskipa tók til landflutninga. Sökum þessa kemur fram í gögnum frá bæði Eimskip og Samskipum að samkeppnisleg ógn stafi ekki frá stærsta keppinautnum heldur hinum smáu keppinautum á landflutningamarkaði.

600. Í júní 2009 sendi undirmaður tölvupóst til framkvæmdastjóra landflutninga hjá Eimskip. Yfirskriftin var *„Samkeppni í landflutningum“* og var samkeppnin sögð vera að aukast. (E)frkvstj-innanl svaraði sama dag og sagði þetta *„mikið áhyggjuefni“*, full ástæða væri til að hafa áhyggjur af þessari þróun og að grípa yrði til ráðstafana *„til að tryggja okkar stöðu“*. Í tölvupóstinum var ekki minnst á samkeppni frá Samskipum heldur var fjallað um samkeppni frá fimm einyrkjum og hafði einn þeirra t.d. verið að flytja hjónarúm fyrir 18 þúsund krónur á meðan Eimskip bauð 60 þúsund krónur.

Nokkrar birtingarmyndir:

- Aðeins ógn frá *„sjóræningjum“* og *„einyrkjum“*
- Hækka verð á íslenska viðskiptavini
- *„those idiots at TVG“*
- *„ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir“*
- *„our lucrative Iceland trade“*
- Íslenski markaðurinn sagður *„voða kósý“*
- *„Sporna við innkomu Blue Water á markaðnum“*

601. Þessi tölvupóstur og önnur gögn sýna að umræddir einyrkjar eða *„sjóræningar“* hafi raskað ákveðnu jafnvægi á markaðnum, jafnvægi sem var tilkomið vegna samráðs Eimskips og Samskipa. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins þar sem ólögmætt samráð við Samskip í landflutningum er viðurkennt. Nefna má hér önnur dæmi.

602. Í gagni umrædds framkvæmdastjóra landflutninga Eimskips frá 2010 segir um þetta:

„*The main threat in the market are individual truck drivers.*"

603. Í glæru frá forstjóra Samskipa frá sama ári er þessu lýst:

„*Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down*."

604. Hafði Eimskip þannig mestar áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautunum en ekki af samkeppni frá hinu öfluga fyrirtækinu á markaðnum, þ.e. Samskipum. Hið sama átti við um Samskip. Er það lýsandi fyrir hið ólögmæta samráð í landflutningum að það hafi að mati forstjóra Samskipa verið samkeppni við einyrkja ,en ekki Eimskip, sem sögð var geta ógnað jafnvæginu og leitt til lægra verðs í landflutningum.

F.4.2. Hækka verð á íslenska viðskiptavini

605. Á árinu 2009 var (S)forstj fengið það verkefni að bera ábyrgð rekstri Frigocare gagnvart stjórn Samskipa Holding. Frigocare var fyrirtæki í eigu Samskipa Holding sem rak frystigeymslur í Hollandi, Noregi og Færeyjum. Gögnin sýna að (S)forstj vildi tengja betur saman þjónustu Samskipa á Íslandi við fiskútflytjendur og rekstur Frigocare.

606. Það er lýsandi fyrir hina skertu samkeppni sem leiddi af samráðinu að eitt af fyrstu verkum (S)forstj, eftir að hann tók ábyrgð á rekstri Frigocare, var að stuðla að því að verð á þjónustu Frigocare gagnvart íslenskum viðskiptavinum, ekki síst íslenskum fiskútflytjendum, yrði hækkað. Þetta kemur fram í tölvupósti hans til framkvæmdastjóra Frigocare, frá 30. október 2009. Í tölvupósti (S)forstj sagði þannig:

„*I would like to assist increasing the rates on the icelandic clients, and suggest you send me a list of proposed rates increases (or unchanged where ever applicable) for next year for all clients*."

Var þetta í samræmi við þá áherslu sem (S)forstj lagði á þessum tíma á að verð á þjónustu Samskipa á Íslandi hækkaði. Samráðið við Eimskip skapaði skilyrði fyrir þessu.

607. Eimskip og Samskip áttu á rannsóknartímabilinu sömuleiðis í síendurteknum samskiptum við hollenska fyrirtækið Kloosterboer sem var keppinautur þeirra m.a. í útflutningi á fiski frá Íslandi sem og á öðrum mörkuðum og áttu við það ætlað samráð um að keppa ekki um viðskiptavini hvors annars. Var markmið samstarfs og samskipta með sambærilegum hætti að draga úr samkeppni frá því fyrirtæki.

608. Í mars 2016 komust hollensk samkeppnisyfirvöld að þeirri niðurstöðu að m.a. Eimskip, Samskip og Kloosterboer hefðu átt í samráði á hollenska frystigeymslumarkaðnum á árunum 2006 - 2009.[12] Var þetta samráð því yfirstandandi þegar Samskip og Eimskip hófu „*Nýtt upphaf*" verkefnið í júní 2009.

[12] Í fréttatilkynningu hollenska eftirlitsins frá 23. mars 2016 segir um þetta: „*The Netherlands Authority for Consumers and Markets (ACM) has imposed fines, totaling almost EUR 12.5 million, in three cases on four companies in the cold storage industry (freezing and refrigerated storage). Five executives each received personal fines, the highest of which was EUR 144,000. Between 2006 and 2009, the companies involved were holding merger talks, but, in those talks, they made arrangements about prices, exchanged competition-sensitive information, and shared customers among each other. As a result thereof, competition in the cold-storage market has been seriously impeded.*

Chris Fonteijn, Chairman of the Board of ACM, adds: „These companies made illegal agreements, and thus distorted competition. Competition is necessary for producing competitive prices, better quality, and innovation in markets. Cartels are simply not allowed. One company fully cooperated with the investigation, and will therefore see its fine reduced. During the investigations into the cold-storage market, two other companies also made promises to improve their behavior. With the fines and these promises, we wish to promote competition in this particular market." *[…]*

F.4.3. *„those idiots at TVG"*

609. Gögn málsins sýna að Samskip/Jónar voru óánægð með að dótturfélag Eimskips, TVG, væri að veita verðsamkeppni. Leiddi þetta til þess að (S)frkvstj-Jóna bað (S)forstö-innfl1 í janúar 2010 um að beita sér gagnvart (E)forstö-innfl til að stuðla að verðhækkun TVG. Skal þessu lýst nánar.

610. Ýmis gögn sýna ánægju (S)frkvstj-Jóna með verðsamkeppni frá TVG á þessum tíma. Gefa þau til kynna að hann hafi undrast að TVG hafi haft aðra stefnu en móðurfélagið, Eimskip. Í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna 9. október 2009 sagði hann að bæði TVG og Thorship væru *„aggessivir"* á markaðnum. Til viðbótar sagði (S)frkvstj-Jóna þetta um TVG: *„Við finnum mikið fyrir […] og fleirum hjá TVG Zimsen þessa dagana og verðin eru komin niður í kjallara. Ég tala nú ekki um þegar að þeir koma til viðskiptavina sem að eru með flutninga hjá móðurfélagi þeirra Eimskip að þá eykst áhuginn á að lækka verðin og ná magninu enn frekar. við skulum vona að mamman fari að ala barnið betur upp á næstunni."*

611. Vonaðist (S)frkvstj-Jóna þannig til að Eimskip (mamman, í ofangreindu samhengi) myndi stöðva eða draga úr verðsamkeppni frá dótturfélaginu TVG (barnið, í ofangreindu samhengi). Í lok janúar 2010 var (S)frkvstj-Jóna aftur óánægður með verðsamkeppni frá TVG. Þetta má sjá af tölvupósti sem hann sendi undirmanni þann 28. janúar 2010. Í honum sagði:

„those idiots at TVG are still working on 2009 rates .... offering approx Eur 700-800 lower rates than us and Eimskip."

612. Leit þessi stjórnandi hjá dótturfélagi Samskipa augljóslega svo á að það væri heimskulegt að stunda verðsamkeppni ef hjá því væri komist. Ákvað hann að grípa til aðgerða til þess að reyna að stöðva þessi *„mistök"*. Þannig sendi (S)frkvstj-Jóna um kvöldið þann 28. janúar 2010 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með heitinu *„PSS frá Maersk"*. PSS er skammstöfun á tilteknu álagsgjaldi (*„Peak Season Surcharge"*) í sjóflutningum. Í tölvupóstinum sagði:

„eruð þið að borga PSS fyrir gáma frá Taiwan.?

P.S spurning hvort að þú skjótir því á [(E)forstö-innfl] *að TVG virðist vera með mikið betri kaupverð á Far East gámunum en allir aðrir á markaðnum.*

Þeir eru ennþá að bjóða verð sem að voru í gildi í desember."

613. (S)forstö-innfl1 svarar tölvupósti (S)frkvstj-Jóna daginn eftir:

„Já við borgum PSS frá Taiwan. Heyri í [(E)forstö-innfl]"

(S)frkvstj-Jóna svaraði síðar sama dag:

„verður fróðlegt að heyra hvað [(E)forstö-innfl] *segir...*

væntanlega er hann ekkert að missa svefn yfir því að TVG sé í ruglinu (frekar en aðrir Eimskipa menn)."

The companies involved, Eimskip, [Klosterboer] *Samskip and Van Bon (now H&S Coldstores) have each been imposed fines between EUR 450,000 euro and EUR 9.6 million. These four companies are a vital link in our economy in the port and transportation sector. […]*

Frequent contact between competitors
Between 2006 and 2009, the companies that have been fined distorted competition in various ways. Anticompetitive arrangements have been discovered in various emails. Competition-sensitive information was frequently exchanged. For example, the managers informed each other about the price for food storage. They also told each other the current utilization rates of their storage facilities, and thus whether or not they were looking for jobs. Sometimes they made arrangements about who would get which customer or about what price increase would be passed on. Also, arrangements were made about bids to potential clients, which meant that it was clear in advance who would get the job."

614. Nokkrum dögum seinna sendi (S)frkvstj-Jóna aftur tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hvort hann hefði náð í (E)forstö-innfl. Greindi (S)forstö-innfl1 frá því að hann væri í Rotterdam og hefði ekki enn náð í (E)forstö-innfl. Hann myndi *„prófa aftur þegar ég kem til landsins*." Ekki hafa fundist gögn sem staðfesta að (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hafi rætt um framangreint. Á hinn bóginn hafa heldur ekki fundist gögn þar sem fram kemur að (E)forstö-innfl hafi ekki svarað skilaboðum eða hafi neitað að ræða slík viðkvæm verðlagsmálefni við (S)forstö-innfl1. Hins vegar má sjá að í byrjun mars 2010 áttu m.a. (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj í viðræðum við framkvæmdastjóra TVG ((E)frkvstj-TVG) um verðstefnu TVG. Í apríl 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)frkvstj-TVG og gerði athugasemd við lágt verð TVG gagnvart tilteknum viðskiptavini. Sagði (E)frkvstj-sala/þj að þessi verðlagning væri ekki í samræmi við það sem um hefði verið talað.

615. Samkvæmt framansögðu vonaðist (S)frkvstj-Jóna til þess í október 2009 að Eimskip myndi stöðva eða draga úr verðsamkeppni frá TVG. Er það eitt og sér lýsandi um óeðlilegt ástand að (S)frkvstj-Jóna hefði haft slíkar væntingar til helsta keppinautar Samskipa. Síðar gekk (S)frkvstj-Jóna lengra og lagði það til að (S)forstö-innfl1 myndi hafa samband við (E)forstö-innfl með það að markmiði að reyna að fá Eimskip til þess að beita sér fyrir því að dótturfélagið TVG hækkaði verð.

616. Í því fólst beiðni um framkvæmd á ólögmætu samráði milli keppinauta. Við eðlilegar aðstæður mætti búast við að yfirmaður hjá stóru fyrirtæki eins og Samskipum myndi hafna slíkri beiðni eða a.m.k. óska eftir frekari skýringum. Því var ekki heilsa hér. Eins og ofangreind samtímagögn bera með sér tók (S)forstö-innfl1 strax að sér að hafa samband við Eimskip og gerði ítrekaðar tilraunir til þess að ná í (E)forstö-innfl. Í kjölfarið ræddi m.a. (E)forstö-innfl við TVG um verðstefnu fyrirtækisins.

617. Fela þessi gögn (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-innfl1 í sér skýra staðfestingu á tilvist hins samfellda samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

F.4.4. *„ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir*"

618. Í desember 2010 sendi yfirmaður hjá Samskipum tölvupóst til forstöðumanns útflutningsdeildar fyrirtækisins. Greindi hann frá því að erlent skipafélag hefði tekið upp nýtt gjald vegna skyldu til að veita tilteknar upplýsingar (svonefnd ENS skeyti). Þessi skylda tók til einnig til Samskipa og annarra skipafélaga. Í tölvupóstinum kom þetta einnig fram:

„Ég geri ekki ráð fyrir auknum kostnaði en það er spurning hvort við höfum þetta til reiðu ef okkur vantar hugmyndarflug varðandi gjaldskrárhækkanir ...."

619. Forstöðumaðurinn svaraði um hæl: *„„var búinn að hugsa þetta, ætla aðeins og* [svo] *hinkra og sjá hvað Eimskip gerir."* Samskip lögðu þetta gjald á í byrjun árs 2011.

620. Framangreint er skýr birtingarmynd á þeirri takmörkuðu samkeppni sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips. Sökum þessa voru lögð ný gjöld á viðskiptavini í innflutningi þrátt fyrir að fyrir lægi að Samskip yrðu ekki fyrir auknum kostnaði vegna umræddra ENS skeyta. Er það jafnframt lýsandi fyrir skort á samkeppni að stjórnandi hjá Samskipum ræddi um *„hugmyndaflug*" varðandi nýtt tilefni eða réttlætingu á hækkun á verði.

F.4.5. *„our lucrative Iceland trade."*

621. Gögn sem varða samskipti (S)forstj og annarra stjórnenda Samskipa á Íslandi við erlend systurfélög varpa ljósi á samráð Samskipa og Eimskips.

622. (S)frkvstj-SIL1 var framkvæmdastjóri flutningsmiðlunar í eigu Samskipa Holding (Samskip Icepak Logistics (SIL)). Sérhæfði SIL sig m.a. í flutningsmiðlun á kæli- og frystivörum eins og t.d. fiski. Ljóst er að upp gat komið sú staða að SIL þurfti að bjóða viðskiptavinum sínum verð í flutninga til eða frá Íslandi eða mögulega grípa til annarra aðgerða sem höfðu áhrif á samkeppni á íslenska markaðnum. Komu þá upp álitamál eða ágreiningur sem dregur með skýrum hætti fram stöðuna á Íslandi.

623. Í október 2011 var deilt um hvort tiltekin innflutningsviðskipti til Íslands ættu heima hjá eða væri stjórnað (e. controlled) af Samskipum á Íslandi eða SIL. Snerist þetta m.a. um hvort SIL eða Samskip myndu ákváðu verð á viðkomandi flutningum. Starfsmaður Samskipa á Íslandi sendi tölvupóst til (S)frkvstj-SIL1 og útskýrði fyrir henni að Samskip á Íslandi stjórnuðu verði og öllum öðrum þáttum sem tengdust flutningum til Íslands. Yfirmaður (S)frkvstj-SIL1 var ekki sáttur við framangreint og setti sig í samband við (S)forstj og óskaði eftir skýringum. Í svörum (S)forstj kom þetta m.a. fram:

„These are normal imports to Iceland.

I think atleast +95% of all cargoes to and from Iceland are controlled in Iceland, that is one of the specialities of our lucrative Iceland trade. […]

We will never be able to outsource forwarding from Iceland unit to another unit, inside our outside our Samskip organization, the control and ownership has to be in Iceland, where the business is controlled."

624. Þann 30. mars 2012 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli (S)forstj og (S)frkvstj-SIL1. Í tölvupósti (S)frkvstj-SIL1 til (S)forstj kvartaði hún yfir því að SIL gæti ekki að fullu tekið þátt í samkeppni á alþjóðlegum flutningamörkuðum vegna stefnu Samskipa á Íslandi. Hún ætti því mjög erfitt með að bjóða í t.d. flutninga frá Asíu til Íslands. Sagði (S)frkvstj-SIL1 að Eimskip ynni á annan hátt og keppti núna af mun meiri hörku en fyrirtækið hefði gert undanfarin þrjú ár, ekki síst í flutningum milli Evrópu og Bandaríkjanna. (S)frkvstj-SIL1 treysti sér til þess að keppa við Eimskip en til þess yrðu allir að „syngja sama sálm" („*singing from the same hymn sheet*").

625. (S)forstj svaraði og gaf skýrt til kynna að mjög sérstakar og skrýtnar aðstæður væru til staðar á Íslandi og að hin aukna samkeppni frá Eimskip hefði ekki áhrif á flutninga til og frá Íslandi:

„Weeeeeeeeeeeeeeeeeeellllllllllllllllllllllllllll – when it comes to Iceland, things turn odd & special!!!

Fact is that most of the shipments, both import and exports, are controlled by the Icelanders – this is different to f.e. the fish exports from Norway. This how we would like to have and therefore we do not want to activate our force to[o] *much on sales side, rather to route requests to Icelandic desks or the agencies – they need to investigate/explore who is the receiver and how to price the transport, depending case by case individual case.*

I can imagine that Eimskip are very tough on US-Europe route, this is explained by the fact that they have recently expanded their capacity from US to Europe, via Iceland – plenty space. This however not cargoes ending in Iceland."

626. (S)frkvstj-SIL1 svaraði þessum tölvupósti og benti m.a. á þetta:

„I understand that you are trying to protect high rates that are somewhat cushioned in Iceland by lack of competition but what happens if we genuinely come across CIF business from shippers that use SIL on other trade routes? Do we have to consult with an agency in the same region or you or simply refuse to quote."

627. Samkvæmt (S)forstj ríktu þannig afar sérstakar samkeppnisaðstæður í sjóflutningum til og frá Íslandi. Samskip á Íslandi vildu handstýra því hvaða verð væri boðið í flutninga til og frá Íslandi og að aukin samkeppni frá Eimskip erlendis hefði ekki áhrif á íslenska flutningamarkaði. Svar (S)frkvstj-SIL1 sýnir að það hafi verið orðið fyllilega ljóst að sérstök sjónarmið giltu á Íslandi. Kvaðst hún þannig hafa skilning á því að (S)forstj vildi verja hið háa verð sem leiddi af skorti á samkeppni í flutningum til og frá Íslandi. Samskipti (S)frkvstj-SIL1 og (S)forstj í júní 2012 draga þetta einnig skýrt fram.

628. (S)frkvstj-SIL1 sendi þann 6. júní 2012 tölvupóst til (S)forstj og fjallaði hann um hvort möguleiki væri að ná auknum viðskiptum í flutningi á fiski frá Bandaríkjunum til meginlands Evrópu. Í þessum

tölvupósti fólst efnislega að (S)frkvstj-SIL1 bar undir eða óskaði eftir að fá heimild frá (S)forstj til að afla þessara nýju viðskipta þar sem öflun þeirra hefði áhrif á útflutning Eimskips frá Íslandi. Með öðrum orðum spurði hún hvort efna mætti að þessu leyti til samkeppni við Eimskip á Íslandi. Í tölvupósti sem (S)frkvstj-SIL1 sendi nokkrum dögum seinna kom þetta fram:

„Well, I know it is politically difficult for you to pursue Eimskip biz in Iceland but we could do the 'selling' to the buyer who is shipping now with us more often from USA and Asia. I am looking to offer them a contract (better terms to have committed volume) and will include Iceland. They could then ask their supplier to utilise us rather than Eimskip.... better to come from the receiver than you pushing???"

629. Samkvæmt framangreindum tölvupóstum (S)forstj var það grundvallaratriði að allar ákvarðanir um verð á flutningi til og frá Íslandi væru teknar af Samskipum á Íslandi. Þetta stuðlaði að því að flutningarnir voru mjög ábatasamir (*„lucrative*") og því mátti alls ekki breyta. Með þessu fyrirkomulagi var mun auðveldara fyrir Samskip á Íslandi að eiga í hinu samfellda samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

630. Í apríl 2012 var (S)frkvstj-SIL1 orðið ljóst að á Íslandi gætu Samskip haldið uppi háu verði vegna skorts á samkeppni við Eimskip. Jafnframt gerði hún sér grein fyrir því að þetta ástand vildi (S)forstj vernda. Sökum þessa taldi hún nauðsynlegt að snúa sér til (S)forstj í júní 2012 vegna þess að aukin viðskipti SIL myndu þýða að það drægi úr útflutningi Eimskips frá Íslandi. Var (S)frkvstj-SIL1 þannig fyllilega ljóst að sérstakt ástand ríkti á milli Eimskips og Samskipa hér á landi sem leiddi til þess að það væri erfitt eða viðkvæmt fyrir Samskip og dótturfyrirtæki þess að reyna með samkeppni að ná til sín viðskiptum frá Eimskip. Sú lausn sem (S)frkvstj-SIL1 lagði til er og mjög lýsandi, þ.e. að láta það líta þannig út að Samskip á Íslandi væru ekki að sækjast eftir (*„pushing*") þessum viðskiptum frá Eimskip. Þannig gæti samstæðan mögulega náð til sín auknum viðskiptum án þess að ógna samráðinu við Eimskip á Íslandi. Er þetta ótvíræð birtingarmynd hins samfellda samráðs milli Samskipa og Eimskips.

F.4.6. Íslenski flutningamarkaðurinn sagður *„voða kósy*"

631. Haustið 2012 undirbjó Eimskip skráningu á markað. Samtímagögn sýna að starfsmenn greiningardeildar Arion banka hafi á þessum tíma átt í ítrekuðum samskiptum við (E)forstj og fleiri stjórnendur Eimskips. Var Arion banki að afla upplýsinga frá Eimskip til þess að taka saman virðismat á Eimskip.

632. Gögnin sýna eftir þessar viðræður við æðstu stjórnendur Eimskips vildi greiningardeildin bera upplýsingar frá þeim undir *„sérfræðinga*". Sá sérfræðingur var m.a. forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa. Í tölvupósti starfsmanns Arion banka til forstöðumannsins spurði hann m.a. um þetta:

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

6. Hverjir hafa reynt að fara inn á þennan markað og hvernig hafa þeir brugðist við því?

7. Samkeppni erlendis frá, er ólíklegt að erlend skipafélög komi inn á íslenska markaðinn? Eimskip lýsir markaðnum hérna heima sem voða kósý.

8. Stór sjávarútvegsfyrirtæki, álfyrirtæki, Byko.... fara þau ekki bara í útboð? Hvernig virkar þetta? Hvernig gerist þetta?"

633. Þessi tölvupóstur var sendur til undirbúnings fundi greiningardeildar Arion banka með Samskipum. Sá fundur var haldinn 19. október 2012 og sátu hann annars vegar tveir starfsmenn greiningardeildarinnar og hins vegar forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa og forstöðumaður flutningastjórnunardeildar.

634. Nokkrum dögum eftir fundinn með Samskipum eða þann 24. október 2012 birti greiningardeild Arion banka skýrsluna *„Eimskipafélag Íslands hf. Ráðgjöf vegna hlutafjárútboðs.*"

Í skýrslunni sem greiningardeild Arion banka birti eftir fundina með annars vegar Eimskip og hins vegar Samskipum er flutningamarkaðnum á Íslandi í raun lýst sem *„kósý*". Þegar skýrslan er virt saman með tölvupósti starfsmanns greiningardeildar Arion banka til forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa er ljóst að ekkert hefur komið fram á fundinum með *„sérfræðingum*" Samskipa sem hnekkti þeirri staðhæfingu stjórnenda Eimskips að miklar aðgangshindranir væru að íslenska markaðnum og samkeppni þar mjög takmörkuð.

F.4.7. *„Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn*"

635. Blue Water Shipping (BWS) bauð upp á vöruflutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum. Í því skyni leigði það pláss í ferjunni Norrænu af Smyril Line. BWS var því keppinautur Samskipa og Eimskips. Í sjóflutningum til og frá Íslandi var BWS smár keppinautur og keppti aðallega við Samskip og Eimskip í útflutningi á ferskum fiski. BWS var hins vegar öflugri keppinautur fyrirtækjanna í sjóflutningum til og frá Færeyjum.

636. Í gögnum málsins hefur komið skýrt og ítrekað fram hjá bæði Eimskip og Samskipum að fyrirtækin teldu að þeim stafaði samkeppnisleg ógn frá BWS í útflutningi á fiski frá Íslandi, enda þótt markaðshlutdeild þess félags í inn- og útflutningi frá Íslandi væri óveruleg eða á bilinu 1-3%. Var t.d. beinlínis stefna hjá Samskipum að vinna gegn verðsamkeppni með því að:

„Sporna við innkomu Blue Water inn á markaðinn".

637. Eimskip taldi sömuleiðis að aukin ógn stafaði frá BWS og að það félag væri *„more agressive*" í útflutningi á fiski frá Íslandi. Var það t.d. eitt af meginmarkmiðum Eimskips á árinu 2012 að hækka verð í m.a. útflutningi og var þá spurt hvernig unnt væri að verjast samkeppni frá BWS. Með sama hætti töldu Samskip það mikilvægt markmið m.a. á árinu 2012 að losna við BWS út af íslenska markaðnum.

638. Það var því sameiginlegt hagsmunamál hjá bæði Eimskip og Samskipum að draga úr samkeppni frá BWS til þess að gera fyrirtækjunum auðveldara en ella að hækka verð eða vinna gegn lækkun á verði. Sýna gögnin áframhaldandi nánast samhliða og síendurtekin samskipti Eimskips og Samskipa á árunum 2009-2013 við BWS, sem og umfjöllun innan beggja fyrirtækja um málefni tengd BWS. Þessi samskipti miðuðu að samstarfi við BWS um sjóflutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum.

639. Með því að taka upp samstarf við BWS gátu Samskip og Eimskip náð fram þeim ábata að draga úr samkeppni bæði á Íslandi og í Færeyjum.

640. Í viðræðum við BWS fjölluðu Samskip og Eimskip um atriði sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni. Samskip lagði t.d. til við BWS að fyrirtækið myndi yfir vetrartímann hætta að bjóða upp á sjóflutning til og frá Íslandi. Í þessu máli er ekki tekin afstaða til háttsemi BWS að þessu leyti.

G. DREGUR ÚR MARKAÐSSKIPTINGU OG VERÐSAMRÁÐI

641. Á árinu 2008 fóru líkt og áður segir efnahagshorfur á Íslandi ört versnandi. Á fyrri hluta ársins 2008 veltu Samskip fyrir sér hvernig bregðast ætti við fyrirhuguðum samdrætti í innflutningi til Íslands. Var m.a. til skoðunar í maí 2008 að afla aukinna viðskipta með virkri samkeppni. Fólst í því að *„sækja sterkt*" og reyna með *„herferð*" að ná mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Í samræmi við málvenju innan Samskipa voru þessar fyrirhuguðu samkeppnisaðgerðir kenndar við Grænland (rætt var um *„grænlenska daga*" og *„grænlensk verð*"). Eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008 voru öll áform um samkeppni við Eimskip lögð til hliðar og stóð hið samfellda samráð óslitið næstu árin.

642. Ytri aðstæður breyttust hins vegar á árunum 2012 og 2013. Í lok árs 2012 gerðu efnahagsspár ráð fyrir því að hagvöxtur hér á landi myndi aukast nokkuð mikið. Gekk það eftir og sagði Seðlabankinn að hagvöxtur á árinu 2013 hefði verið *„góður og einn sá mesti meðal þróaðra ríkja.*"[13]

643. Gögn málsins gefa til kynna að efnahagsbatinn hér á landi skapaði hvata fyrir Eimskip og Samskip til að auka við flutningsmagn í siglingakerfum og hverfa frá því kerfi sem þau með samráði settu upp í aðdraganda og eftir hrunið árið 2008.

644. Þá gerðist það sömuleiðis árið 2013 að Samskip misstu flutningaviðskipti við mikilvægan viðskiptavin, Alcoa. Með því fór umfangsmikið flutningsmagn úr siglingakerfum Samskipa. Eimskip missti einnig flutninga. Skildi brotthvarf Alcoa sérstaklega eftir skarð í útflutningstekjur félaganna og að óbreyttum skipaflota vannýtta afkastagetu þeirra. Gögnin sýna að þetta hafi verið ein meginástæða þess að Samskip hófu vinnu við umfangsmiklar breytingar á siglingakerfi sínu, þ.e. í því skyni að ná inn frekara flutningsmagni. Fólu breytingarnar, sem komu til framkvæmda í mars 2013, í sér viðkomu í höfnum á landsbyggðinni, nokkurs konar strandsiglingar, þ.e. í þeim tilgangi að ná inn sjávarafurðum og öðrum vörum til útflutnings í stað þess magns sem tapast hafði við brotthvarf Alcoa. Eimskip gerði einnig um líkt leyti umfangsmiklar breytingar á sínu siglingakerfi.

645. Framangreindrar breytingar á ytri aðstæðum þýddu það að forsendur sem lágu til grundvallar m.a. hinni ólögmætu markaðsskiptingu og samráði um að draga úr flutningsgetu voru ekki lengur fyrir hendi með sama hætti og áður. Kreppunni var lokið og Alcoa ekki lengur viðskiptavinur í sjóflutningi.

646. Þessar breytingar á ytri aðstæðum breyttu þannig forsendum samráðsins og það hentaði hagsmunum Samskipa og Eimskips að draga úr samráðinu.

647. Ólíkt atvikum á árinu 2008 er það mat Samkeppniseftirlitsins að ekki hafi verið samráð um breytingar á siglingakerfum á árinu 2013. Samskip tilkynnti um breytingarnar í lok febrúar 2013 og benda gögn málsins til þess að Samskip hafi gert ráð fyrir því að fara í sókn og auka markaðshlutdeild sína í kjölfar breytinga á siglingakerfi sínu. Þar sem ekki var um samráð að ræða kom þessi breyting Eimskip á óvart og fyrirtækið brást við aðgerðum Samskipa. Sýna gögnin samkeppni milli fyrirtækjanna í kjölfar þessa.

648. Samtímagögn frá árinu 2013 sýna það skýrlega hvernig samkeppni um mikilvæga viðskiptavini tók að lifna við eftir nokkurra ára *„frið*" á milli Samskipa og Eimskips. Samskip hófu t.a.m. undirbúning að markaðsherferð eða *„sókn*" á nokkra af mikilvægari viðskiptavinum Eimskips. Vísað var til *„Baráttu í verðum*", *„styr á markaðnum*" og mjög harðrar samkeppni. Hjá Eimskip var eftir þessar breytingar t.d. rætt um að nú væri *„kominn tími til*" að sækjast eftir samningi við mikilvægan viðskiptavin Samskipa. Þá gerðu bæði fyrirtækin á árinu 2013 atlögu að mikilvægum viðskiptavinum hvors annars, t.d. Innnes, ÓJK, Húsasmiðjunni, Rúmfatalagernum, Ölgerðinni og IKEA sem leiddi m.a. til tilfærslu á viðskiptavinum (ÓJK og IKEA) og lækkunar á verði.

649. Samanburður á háttsemi Eimskips og Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum á annars vegar árunum 2008 – 2012 og hins vegar á árinu 2013 sýnir skýrlega fram á m.a. markaðsskiptinguna á fyrra tímabilinu.

650. Sem fyrr segir undirbjuggu stjórnendur Samskipa í maí 2008 að afla aukinna viðskipta með virkri samkeppni. Var þetta m.a. nefnt *„grænlenskir dagar*". Stjórnandi hjá Samskipum hefur útskýrt að í þessu fólst að *„fara í útsölugírinn*" eða *„bjóða lág verð til að ná i meira magn*". Öll áform um slíka samkeppni voru sem áður segir lögð til hliðar eftir fund æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Er það einkar lýsandi að það var fyrst á árinu 2013 að stjórnendur Samskipa hófu *„grænlenska veiðidaga*" og var bráðin þá mikilvægir viðskiptavinir Eimskips.

[13] Seðlabanki Íslands. 2014. Fjármálastöðugleiki, 1. útgáfa. Aðgengilegt á slóð: https://www.sedlabanki.is/library/Skraarsafn/Fjarmalastodugleiki/FS/2014/Heildarskjal_2014_1.pdf.

651. Á árinu 2013 dró þannig úr samráði Samskipa og Eimskips sem tók til mikilvægra viðskiptavina fyrirtækjanna. Verulegt samráð var eftir sem áður áfram fyrir hendi á árinu 2013.

H. ANNAÐ SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013

652. Í *„Nýtt upphaf“* verkefninu fólst m.a. að Samskip og Eimskip ætluðu að kanna ábata af því að auka samráð sitt í kjarnaþáttum flutningastarfsemi sinnar. Samtímagögnin sýna að samráðið jókst í kjölfarið.

H.1. Samráð í sjóflutningum

653. Áður en ráðist var í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips í byrjun júní 2008 var fyrir hendi tvenns konar ólögmætt samráð milli Samskipa og Eimskips í flutningum til og frá Íslandi. Annars vegar samráð í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku og hins vegar samráð sem tók til sjóflutninga til og frá Evrópu og nefnt var *„Neyðarsamkomulag“*.

654. Með *„Nýtt upphaf“* verkefninu, sem hófst um mitt árið 2008, var samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum aukið. Tengdist sú aukning ekki síst því að fyrirtækin leystu saman viðfangsefni sem komu til vegna samráðs fyrirtækjanna um takmörkun á flutningsframboði í sjóflutningum á seinni hluta árs 2008.

655. Seint á árinu 2009 juku fyrirtækin verulega við samráð sitt í sjóflutningum, í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, með samningi milli Eimskips og dótturfélags Samskipa, Jóna. Hafði (S)frkvstj-Jóna orð á því í tölvupósti til (E)frkvstj-sala/þj í október 2011 að Jónar hefðu aukið viðskipti við Eimskip verulega á árinu 2011, magnaukningin hafi verið *„margföld frá fyrra ári.“* Umfang þessa aukna samstarf varð slíkt að forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa fannst nóg um og kvartaði yfir því við forstjóra Samskipa. Þessu samráði við Eimskip var hins vegar ekki hætt.

656. Samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum var viðvarandi allt rannsóknartímabilinu. Þá hefur Eimskip viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um m.a. sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda og um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.

657. Af þessu flutningssamstarfi fyrirtækjanna leiddu mikil samskipti milli stjórnenda og starfsmanna þeirra. Fyrir utan samskipti starfsmanna fyrirtækjanna vegna daglegrar framkvæmdar samráðsins liggja fyrir gögn sem sýna að æðstu stjórnendur fyrirtækjanna áttu tíð samskipti vegna þessa. Umræddir fundir voru bæði tíðir og sumir *„langir“*. Fundina sátu lykilstjórnendur fyrirtækjanna sem m.a. komu að samkeppnislegri stefnumörkun þeirra og tóku ákvarðanir um verðlagningu. Höfðu Samskip og Eimskip tækifæri á þessum fundum til að ræða hvers konar málefni sem tengdust samfelldu samráði þeirra og staðfesta gögn málsins að það var gert.

H.2. Samráð í landflutningum

658. Samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum hófst a.m.k. á árinu 2005 og var samfellt út rannsóknartímabilið. Með *„Nýtt upphaf“* verkefninu í júní 2008 lögðu fyrirtækin á ráðin um að auka samstarf sitt í m.a. landflutningum, þ. á m. átti að meta möguleika á því að *„samnýta betur“* landflutningakerfi fyrirtækjanna. Þessum verkefni var hrint í framkvæmd og á rannsóknartímabilinu áttu Samskip og Eimskip í samstarfi á allt að 34 flutningaleiðum og á a.m.k fjórum afgreiðslustöðvum um nær allt land. Auk þess höfðu fyrirtækin samráð um að loka sameiginlegri afgreiðslustöð sinni á Seyðisfirði.

659. Í samráði Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði fólst að fyrirtækin m.a. sammæltust um að annað fyrirtækið hætti að sinna akstri á tilteknum áætlunarleiðum og hitt fyrirtækið flytti þess í stað með því fyrirtæki sem æki umræddra leið á grundvelli umsamins verðs þeirra á milli. Í þessu samstarfi Samskipa og Eimskips fólst takmörkun eða stýring á framleiðslu og skipting markaða en einnig ýmis önnur samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði, sem er mjög varhugaverð. Því fylgdi jafnframt

ítrekuð samskipti og upplýsingaskipti og þá er ljóst að fyrirtækin sömdu um kjör sín á milli á viðkomandi leiðum.

660. Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um m.a. landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum, sbr. sátt dags. 16. júní 2021.

H.3. Gámasamstarf

661. Samráð Samskipa og Eimskips um breytingar á siglingarkerfum og takmörkun flutningaframboðs árið 2008 höfðu í för með sér ýmsar áskoranir fyrir fyrirtækin. Samtímagögn sýna að fyrirtækin hafi haft með sér ólögmætt samráð til að ráða bót á þeim áskorunum sem breytingar á siglingakerfum beggja fyrirtækja fólu í sér. Með þessari samvinnu var stuðlað að því að markmiðið um takmörkun á flutningsframboði gæti gengið eftir með raunhæfum hætti. Einn þáttur í að leysa þessar áskoranir var að Samskip og Eimskip áttu eftirleiðis í nánu og reglubundnu gámasamstarfi sem fól í sér gagnkvæma leigu og lán á gámum á árunum 2009 – 2013. Var um að ræða samstarf sem var fyrir hendi þegar „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008 og var það síðar aukið í samræmi við markmið verkefnisins.

662. Samskip og Eimskip áttu einnig í samstarfi við gámastýringu sem laut að því að flytja tóma gáma fyrir hvort annað milli viðkomustaða. Þannig voru fyrir hendi ólögmætir samningar Samskipa og Eimskips um gagnkvæma flutninga á tómum gáma milli hafna hér á landi, milli Íslands og Evrópu eða tengt Norður-Ameríku samstarfi.

663. Gámasamráðið átti sér ekki aðeins stað á sjóflutningsmarkaði heldur einnig á landflutningamarkaði og var það samfellt út rannsóknartímabilið eða a.m.k. til júní 2013. Í samræmi við þetta er í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennt að á árunum 2009–2013 hafi fyrirtækið átt í ólögmætu samráði við Samskip „*um gagnkvæma leigu eða lán á gámum*."

664. Í þessu samstarfi Samskipa og Eimskips fólst hagnýt samvinna á milli fyrirtækjanna og því fylgdu umtalsverð samskipti á milli starfsmanna Samskipa og Eimskips um viðkvæm málefni í rekstri þeirra. Í því sambandi er vert að hafa í huga að gámastýring er einn af meginþáttum í rekstri flutningafyrirtækja.

665. Umfangsmikið gámasamstarf Samskipa og Eimskips vakti undrun starfsmanna hjá fyrirtækjunum. Í gögnunum kemur meðal annars fram að lægra settum starfsmönnum Eimskips fannst nóg um „*stuðning*" fyrirtækisins við helsta keppinautinn og fannst þetta „*fáránlegt*". Af þessu samráði leiddu mikil samskipti og samvinnumenning milli fyrirtækjanna. Af hálfu Eimskips var í þessum samskiptum fyrirtækjanna jafnvel vísað til til slagorðs Samskipa: „*Toghether we make things happen*".

H.4. Samráð í skipaafgreiðslu

666. Samskip og Eimskip áttu í samráði um skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði frá árinu 2007 óslitið til a.m.k. júní 2013. Í þessu fólst að Eimskip sá m.a. um að lesta það ál sem Samskip fluttu fyrir Alcoa til Rotterdam sem og að afgreiða skip Samskipa með annan vöruflutning (þ.e. annan en fyrir Alcoa). Markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins um að kanna möguleika á því að „*auka*" samstarf Eimskips og Samskipa tók m.a. til skipaafgreiðslu. Var því hafinn undirbúningur mögulegs aukins samstarfs milli Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu á árinu 2009. Þá benda gögn málsins til þess að Faxaflóahafnir hafi annast ákveðna milligöngu í tengslum við samstarf í skipaafgreiðslu.

667. Vegna samstarfs fyrirtækjanna í skipaafgreiðslu á Reyðarfirði bjó Eimskip yfir nákvæmum upplýsingum um alla flutninga Samskipa um höfnina sem auðveldaði fyrirtækjunum að stilla saman strengi sína þegar þau ákváðu að gera breytingar á siglingakerfum sínum á árinu 2008.

668. Þessu samstarfi fylgdu auk þess viðamikil samskipti á milli æðstu stjórnenda fyrirtækjanna í formi funda og tölvupósta. Ber að horfa til þess að í þeim samskiptum áttu sömu starfsmenn og stjórnendur

Samskipa og Eimskips sem höfðu aðkomu og sáu um framkvæmd annarra þátta í samfelldu samráði fyrirtækjanna.

I. BROT GEGN SKYLDU TIL AÐ VEITA SANNAR OG FULLNÆGJANDI UPPLÝSINGAR

669. Eins og orðalag 19. gr. samkeppnislaga ber með sér er fyrirtækjum skylt að lögum að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar eða gögn. Hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála þannig tekið fram að beiðni samkeppnisyfirvalda samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga feli í sér *„skyldu fyrir móttakanda hennar að verða við henni nema annað sé skýrt tekið fram. Kemur það raunar fram í lagagreininni að umbeðnar upplýsingar skuli gefnar og umbeðin gögn skuli afhent innan hæfilegs frests …*"", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Af dómi Héraðsdóms Reykjavíkur nr. E-1613/2017 frá 29. maí 2018, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, leiðir skýrlega að þegar Samkeppniseftirlitið óskar eftir upplýsingum eða gögnum skv. 19. gr. samkeppnislaga hvílir sú skylda á viðkomandi fyrirtæki að *„upplýsa um öll nauðsynleg atriði innan þess frests sem gefinn var*"", sbr. og dóm Hæstaréttar í máli nr. 26/2020. Ákvæði samkeppnislaga leggja þannig ríkar skyldur á fyrirtæki að afhenda Samkeppniseftirlitinu gögn eða veita eftirlitinu upplýsingar, sbr. 19. gr. og 41. gr. b laganna. Óheimilt er t.d. að falsa gögn eða veita rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar. Á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga er fyrirtækjum þannig skylt að veita Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar. Í því felst að óheimilt er að afvegaleiða Samkeppniseftirlitið með staðhæfingum sem eru tvíræðar eða beinlínis rangar, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

670. Í 2. gr. sáttar Eimskips viðurkennir fyrirtækið *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.*"" Tók sektin sem Eimskip féllst á að greiða einnig til brota gegn 19. gr. samkeppnislaga.

671. Í kafla 23 er komist að þeirri niðurstöðu að við rannsókn þessa máls hafi Samskip gerst sek um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhendingu og brotið þar með gegn 19. gr. samkeppnislaga. Brot Samskipa torvelduðu og töfðu rannsókn málsins þar sem Samkeppniseftirlitið var afvegaleitt og þýðingarmiklum upplýsingum haldið frá rannsókninni frá fyrstu stigum hennar.

672. Brot Samskipa fólust í því að við munnlega upplýsingagjöf Samskipa, í tengslum við húsleit Samkeppniseftirlitsins, veitti fyrirtækið ítrekað rangar, ófullnægjandi eða villandi upplýsingar um samskipti og samstarf við Eimskip.

673. Einnig var um að ræða endurtekin brot Samskipa sem fólust í því að veita ekki upplýsingar og afhenda gögn samkvæmt upplýsingabeiðnum sem beint var að fyrirtækinu við rannsóknina.

674. Brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. laganna eru umfangsmikil og alvarleg. Unnu brot Samskipa mjög gegn skilvirki rannsókn málsins.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 2

2

Kaflar 1-4

1: Fyrirtækin sem sætt hafa rannsókn

2: Yfirlit yfir rannsókn og málsmeðferð

3: Markaðir málsins og staða fyrirtækja

4: 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

1. FYRIRTÆKIN SEM SÆTT HAFA RANNSÓKN 4
1.1. Samskip 4
1.2. Eimskip 6
2. YFIRLIT YFIR RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ 11
2.1. Vísbendingar um samráð Eimskips og Samskipa 11
2.2. Húsleitir og skýrslutökur í september 2013 11
2.3. Hluti eldri rannsóknar sameinaður hinni nýju rannsókn 12
2.4. Umfangsmikil rannsókn 12
2.5. Samskip og Eimskip töfðu rannsóknina 12
2.6. Kæra til lögreglu í mars 2014 13
2.7. Húsleitir 3. júní 2014 og samvinna við lögreglu 14
2.8. Fyrirtækin láta reyna á málsmeðferð á árunum 2013 - 2015 15
2.9. Gagnaöflun 2015 og 2016 16
2.9.1. Eimskip 16
2.9.2. Samskip 17
2.9.3. Aðrir aðilar 19
2.10. Viðbótarkæra til lögreglu í desember 2016 19
2.11. Gagnaöflun 2017 og 2018 20
2.11.1. Eimskip 20
2.11.2. Samskip 21
2.11.3. Hollensk samkeppnisyfirvöld, Arion Banki, Alcoa o.fl. 23
2.12. Önnur viðbótarkæra og samvinna við lögreglu 24
2.13. Andmælaskjal I frá 6. júní 2018 24
2.13.1. Viðbrögð Eimskips við AI árunum 2018 - 2019 25
2.13.2. Viðbrögð Samskipa við AI árunum 2018 - 2019 26
2.14. Dómsmál og aðrar aðgerðir Eimskips á árunum 2019 – 2020 28
2.14.1. Málshöfðanir á grundvelli laga um meðferð sakamála 28
2.14.2. Mál höfðað á grundvelli laga um meðferð einkamála 30
2.14.3. Kærur til áfrýjunarnefndar samkeppnismála 31
2.15. Frekari málsmeðferð á árunum 2018 - 2019 32
2.16. Andmælaskjal II frá 13. desember 2019 34
2.16.1. Viðbrögð Eimskips 35
2.16.1.1. Athugasemdir Eimskips við AI 36
2.16.1.2. Frekari frestbeiðnir Eimskips 36
2.16.1.3. Athugasemdir Eimskips við AII 37
2.16.2. Viðbrögð Samskipa 37
2.16.2.1. Athugasemdir Samskipa við AI og AII 39
2.16.2.2. Samskip taka sér frest 39
2.17. Frekari málsmeðferð á árunum 2020 - 2021 40

2.17.1. Samskip og Eimskip gefið færi að tjá sig um gögn frá lögreglu 40
2.17.2. Bréf Samskipa til stjórnar Samkeppniseftirlitsins og ráðherra samkeppnismála 41

2.18. Eimskip gerir sátt við Samkeppniseftirlitið í júní 2021 41

2.19. Samskip óska eftir sáttaviðræðum 43

2.20. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála í júlí 2021 44

2.21. Frekari málsmeðferð frá árinu 2022 fram að ákvörðun þessari 45
2.21.1. Samskipum gefið frekara færi á að tjá sig um efni málsins 45
2.21.2. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022 46

2.22. Athugasemdir Samskipa við málsmeðferð 46

3. MARKAÐIR MÁLSINS OG STAÐA FYRIRTÆKJA 48

3.1. Sjóflutningar 48

3.2. Landflutningar 49

3.3. Flutningsmiðlun 50

3.4. Umfjöllun í samtímagögnum um markaðsaðstæður 51

3.5. Þýðing þess að fákeppni ríkti 54

3.6. Niðurstaða 56

4. UM BANN VIÐ SAMRÁÐI KEPPINAUTA OG SÖNNUNARREGLUR 58

4.1. Mikilvægi sjálfstæðis og óvissu um fyrirætlanir keppinauta 58

4.2. Samningar og samstilltar aðgerðir 60
4.2.1. Um samninga 60
4.2.2. Ekki hefur þýðingu hvort samráð er í formi samnings eða samstilltra aðgerða 61
4.2.3. Um samstilltar aðgerðir 62

4.3. Hugtakið samráð 65

4.4. Samráð hafi að markmiði að raska samkeppni eða það leiði af því 66

4.5. Samfellt samráð 70

4.6. Nánar um tiltekna þætti samráðs 72
4.6.1. Samvinna sem á sér stað til að losna við þá óvissu sem leiðir af samkeppni 72
4.6.2. Verðsamráð 73
4.6.3. Upplýsingaskipti 74
4.6.3.1. Upplýsingaskipti eru ólögmæt ef þau draga úr æskilegri óvissu 74
4.6.3.2. Samskipti keppinauta á fákeppnismörkuðum 78
4.6.4. Markaðsskipting 80
4.6.5. Takmörkun eða stýring á framboði 81
4.6.6. Eldri mál í flutningastarfsemi 83
4.6.6.1. Ákvörðun nr. 26/1997 og úrskurður í máli nr. 13/1997 83
4.6.6.2. Ákvörðun nr. 27/2002 84
4.6.6.3. Ákvörðun nr. 10/2003 85
4.6.6.4. Ákvörðun nr. 11/2003 og úrskurður í máli nr. 9/2003 86
4.6.6.5. Ákvörðun nr. 46/2009 86
4.6.6.6. Ákvörðun nr. 13/2019 og úrskurður í máli nr. 1/2019 86
4.6.7. Sérreglur á sviði flutninga á sjó 87

4.6.7.1. Reglugerð nr. 4056/86 („*Samsiglingarkerfi*“) 87
4.6.7.2. „*Skipafélagasamtök*“ 88

4.7. Um sönnun í samráðsmálum 92
4.7.1. Almennt 92
4.7.2. Sönnunarmat og sönnunarfærsla 95
4.7.3. Sönnunarbyrði 95
4.7.4. Sönnunarkröfur 97
4.7.5. Sönnun á samstilltum aðgerðum 101
4.7.6. Ýmis sönnunarsjónarmið 101
4.7.6.1. Samtímagögn 101
4.7.6.2. Samskipti keppinauta 103
4.7.6.3. Undirbúningur samskipta 103
4.7.6.4. Engin gögn vegna funda keppinauta 103
4.7.6.5. Sönnun á markaðsskiptingu 104
4.7.6.6. Óbein sönnunargögn 106
4.7.6.7. Mögulegar aðrar skýringar á samhliða hegðun keppinauta en samráð 107
4.7.6.8. Óformlegur tónn í samskiptum o.fl. 109
4.7.7. Gildi viðurkenningar á þátttöku í ólögmætu samráði 110

4.8. Deilur og „*svindl*“ í samráði 111

1. FYRIRTÆKIN SEM SÆTT HAFA RANNSÓKN

1. Í máli þessu er til skoðunar hvort Samskip (Samskip Holding BV, Samskip hf., Landflutningar ehf. og Jónar Transport hf.) hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 og 53. gr. EES-samningsins með samráði við Eimskip (Eimskipafélag Íslands hf., Eimskip Íslands ehf. og TVG Zimsen ehf.) á rannsóknartímabili málsins. Verður skipulagi þessara fyrirtækja lýst nánar hér á eftir. Einnig verður gerð grein fyrir helstu stjórnendum fyrirtækjanna sem komu að aðgerðum fyrirtækjanna sem mál þetta tekur til.

2. Almennt má segja að bæði Eimskip og Samskip séu alhliða flutningafyrirtæki og starfsemi þeirra hafi verið mjög áþekk hér á landi. Bæði fyrirtækin eru lóðrétt samþætt. Auk þess að sinna áætlunarflutningum á sjó til og frá Íslandi eiga fyrirtækin ýmis dótturfélög sem inna af hendi tengda starfsemi, s.s. for- og áframflutning bæði innanlands og erlendis. Að því er varðar flutninga innanlands búa bæði fyrirtækin yfir flutninganeti með starfrækslu vöruflutningamiðstöðva og flutningabifreiða sem ýmist eru í þeirra eigu eða reknar í samstarfi við aðra aðila. Þá reka bæði fyrirtækin alhliða flutningsmiðlanir, TVG-Zimsen (hér eftir TVG) í tilviki Eimskips og Jóna Transport (hér eftir Jónar) í eigu Samskipa. Þá er flutningatengd starfsemi skipafélaganna á erlendum vettvangi umtalsverð. Á helstu viðkomustöðum skipafélaganna erlendis eru reknar umboðsskrifstofur og vöruhús sem annast afgreiðslu og for- og áframflutning bæði á meginlandi Evrópu og í Norður-Ameríku og víðar. Eimskip og Samskip eru því nánir keppinautar á ýmsum sviðum flutninga, þ.m.t. á mörkuðum fyrir sjóflutninga, landflutninga og flutningsmiðlun.

3. Á öllu rannsóknartímabilinu voru Eimskip og Samskip samanlagt með afar sterka stöðu í m.a. land- og sjóflutningum hér á landi. Segja má að þau hafi nánast verið einráð á þessum afar mikilvægu sviðum viðskipta. Verður nánar fjallað um skilgreiningu markaða og stöðu fyrirtækja á þeim í kafla 3.

1.1. Samskip

4. Til rannsóknar er í þessu máli hvort fyrirtækið Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með samráði við Eimskip.

5. Í málinu liggur fyrir að fram á haustið 2007 hafi Samskip hf. verið móðurfélag Samskipasamstæðunnar. Eftir það varð félag skráð í Hollandi, Samskip Holding BV, móðurfélag samstæðunnar. Urðu Samskip hf. þá dótturfélag Samskipa Holding.

6. Umrædd ákvæði samkeppnislaga og EES-samningsins leggja bann við samráði *fyrirtækja*. Hugtakið fyrirtæki í samkeppnisrétti sætir sjálfstæðri skýringu og tekur til hvers konar aðila eða einingar sem stundar atvinnustarfsemi. Hugtakið er þannig af efnahagslegum toga og ekki er skilyrði að fyrirtæki sé lögpersóna. Sökum hins efnahagslega eðlis hugtaksins er t.d. undir vissum kringumstæðum unnt að líta á tvær eða fleiri lögpersónur (t.d. móður- og dótturfélag) sem eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Vísast um þetta m.a. til dóms Hæstaréttar Íslands frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf.*[1]

7. Samskip hf. eru alfarið í eigu Samskipa Holding BV. Hafa í málinu ekki verið lögð fram gögn sem sýna að Samskip hf. njóti sjálfstæðis frá móðurfélaginu.[2] Í ljósi þessa er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að umrædd félög myndi eina efnahagslega einingu og séu því eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Nánar er fjallað um atriði sem þessu tengjast í kafla 35.1.

[1] Sjá hér einnig t.d. mgr. 63-64 í dómi dómstóls ESB frá 25. nóvember 2020 í máli nr. C-283/18, Framkvæmdastjórnin gegn GEA Group, EU:C:2020:955.
[2] Engin slík gögn hafa komið fram við rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

8. Samskip Holding og Samskip hf. og systurfélög annast margvíslega flutningastarfsemi í Evrópu og víðar. Samkvæmt upplýsingum frá Samskipum Holding er meginhluti starfsemi samstæðunnar utan Íslands. Samstæðunni hefur verið lýst svo:

„Innan Samskipa samstæðunnar eru yfir 70 félög víðsvegar um heiminn […] en langflest eru í Hollandi á meðan það má segja að það séu 2 megin rekstrarfélög á Íslandi þ.e. Samskip hf. og Jónar Transport hf. Landflutningar eru og hafa verið innan Samskipa hf og ekki í sér félagi þó unnið hafi verið undir öðru vörumerki.

Í dag er starfsemi Samskipa samstæðunnar skipt í 2 meginsvið. Annars vegar ***Samskip*** *og hins vegar* ***Samskip Logistics****. Undir Samskip fellur svokölluð Multimodal starfsemi í Hollandi og starfsemi Samskipa hf. á Íslandi. Undir Samskip Logistics fellur a) Flutningsmiðlun (forwarding), b) Rekstur frystiskipa, c) Rekstur frystigeymslna og d) Breakbulk flutningar.*"[3]

9. Hér á landi hafa þannig áætlunarsiglingar verið reknar í nafni Samskipa hf. Til skamms tíma voru landflutningar á Íslandi reknir í nafni dótturfélags Samskipa hf., þ.e. Landflutninga ehf. Starfsemi samstæðunnar á sviði flutningsmiðlunar hér á landi er rekin í nafni dótturfélagsins Jóna Transport (hér eftir Jónar). Samskip halda því fram að Jónar hafi verið *„sjálfstæðir á markaði*" og ekki sætt *„boðvaldi*" frá móðurfélaginu, sbr. mgr. 135 í athugasemdum Samskipa við AI. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta, sbr. umfjöllun í kafla 35.1.

10. Starfsemi Samskipa erlendis hefur þýðingu í þessu máli. Ljóst er að mögulegt samráð Samskipa við Eimskip sem tengist mikilvægum viðkomuhöfnum erlendis (t.d. í Rotterdam, Hamborg, Immingham og höfnum á Norðurlöndum) getur raskað samkeppni á Íslandi og valdið íslenskum inn- og útflytjendum tjóni.

11. Líkt og Eimskip höfðu Samskip með höndum umtalsverða starfsemi í Færeyjum. Heyrði sú starfsemi undir Samskip hf. Eins og Eimskip stunduðu Samskip einnig frystigeymslustarfsemi m.a. í Hollandi. Var sú starfsemi rekin fram á árið 2009 í nafni Kloosterboer (síðar Frigocare). Verður nánari grein gerð fyrir Kloosterboer hér á eftir og samráði þess félags við dótturfélag Eimskips, Daalimpex.

12. Samskip átti eignarhluti í fyrirtækjunum Silver Sea og Silver Green. Þessi fyrirtæki önnuðust m.a. flutninga á frystum sjávarafurðum frá Íslandi og koma við sögu í þessu máli, sbr. kafla 20.

13. Árétta skal að í ákvörðun þessari vísa *„Samskip*" til þeirra lögaðila þar sem umrædd flutningastarfsemi er rekin og mynda eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Jónar eru þannig hluti af Samskipum en til frekari glöggvunar verður eftir atvikum vísað sérstaklega til Jóna.

14. Aðgerðir Samskipa í þessu máli voru skipulagðar og þeim stýrt af æðstu stjórnendum fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu. Um var að ræða forstjóra fyrirtækisins og stjórnarformann, auk helstu framkvæmdastjóra og annarra yfirmanna fyrirtækisins.

15. Til einföldunar verður hér vísað til þessara stjórnenda með skammstöfunum. Til glöggvunar verða skammstafanir vegna Samskipa rauðlitaðar í meginmáli þessarar ákvörðunar.

16. Hjá Samskipum koma m.a. eftirfarandi stjórnendur við sögu á rannsóknartímabilinu:

[3] Bréf Samskipa Holding til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.11.2016. Á heimasíðu Samskipa segir þetta um fyrirtækið: *„Félagið er eitt af stærri flutningafyrirtækjum í Evrópu með um 668 milljónir evra í veltu á ári og starfsstöðvar í 26 löndum í Evrópu, Norður- og Suður-Ameríku, Asíu og Ástralíu. Starfsmenn eru um 1.500 talsins um allan heim. Höfuðstöðvar Samskipa eru í Hollandi og frá stofnun þess á Íslandi árið 1991 hefur það stækkað hratt, bæði vegna innri vaxtar og kaupa á öðrum félögum. Meginstarfsemi félagsins byggir á gámaflutningum í Evrópu, flutningum á Norður-Atlantshafi, hitastýrðum flutningum um allan heim ásamt flutningsmiðlun og stórflutningum í Evrópu.*" Aðgengilegt á slóð: www.samskip.is/um-samskip.

- Aðaleigandi, stjórnarformaður Samskipa Holding BV og stjórnarmaður Samskipa hf.[4] ([…], hér eftir (S)aðaleig-stjform-SH)
- Forstjóri ([…], hér eftir (S)forstj)[5]
- Stjórnarmaður Samskip hf.[6] ([…] hér eftir (S)stjórnarm-fjármstj)
- Stjórnarformaður Samskipa hf. ([…] hér eftir (S)stjorfm-S)
- Framkvæmdastjóri millilandasviðs ([…] hér eftir (S)frkvstj-millilandasv)[7]
- Forstöðumaður innflutningsdeildar ([…] hér eftir (S)forstö-innfl1)
- Framkvæmdastjóri innanlandssviðs ([…] hér eftir (S)frkvstj-innanl)
- Forstöðumaður útflutningsdeildar ([…] hér eftir (S)forstö-útfl)
- Forstöðumaður flutningsstjórnunardeildar ([…] hér eftir (S)forstö-flutnstj)[8]
- Forstöðumaður landflutninga ([…] hér eftir (S)forstö-landfl)
- Framkvæmdastjóri Jóna ([…] hér eftir (S)frkvstj-Jóna)
- Framkvæmdastjóri Samskipa í Skandinaviu ([…] hér eftir (S)frkvstj-Skand)
- Framkvæmdastjóri Samskip Multimodal Container Logistics (MCL) ([…] hér eftir (S)frkvstj-MCL)
- Framkvæmdastjóri Samskip Reefer Logistics ([…] hér heftir (S)forstj-frystig)

17. Aðrir stjórnendur og starfsmenn Samskipa sem koma fyrir í ákvörðun þessari verða einnig auðkenndir með rauðlituðum skammstöfunum.

1.2. Eimskip

18. Þann 16. júní 2021 skrifuðu Eimskip og Samkeppniseftirlitið undir sátt. Viðurkenndi Eimskip að hafa brotið með alvarlegum hætti gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með samráði við Samskip. Er sáttinni lýst nánar í kafla 2.18.

19. Með gerð sáttarinnar lauk þessu máli gagnvart Eimskip. Mat á ætluðum brotum Samskipa byggir hins vegar á athugun á samskiptum þess fyrirtækis við Eimskip. Er því nauðsynlegt að lýsa skipulagi Eimskips á rannsóknartímabilinu.

20. Ýmsar breytingar hafa verið gerðar á skipulagi Eimskips og þeim lögaðilum sem komið hafa að rekstri fyrirtækisins. Um skipulag Eimskips og breytingar fram á árið 2007 var fjallað í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007, *Misnotkun Hf. Eimskipafélags Íslands á markaðsráðandi stöðu sinni*, og úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu*. Þetta eldra mál tók til brota í sjóflutningastarfsemi HF. Eimskipafélag Íslands á árunum 2001 – 2002. Síðan áttu sér stað eftirfarandi breytingar:

- Hf. Eimskipafélag Íslands stofnaði einkahlutafélagið Eimskip ehf. sem tók við flutningastarfsemi móðurfélags síns í ársbyrjun 2003.

[4] […] sat einnig í stjórn Samskipa hf. til 29.04.2010.
[5] […] sat tímabundið í stjórn Samskipa hf., þ.e. 29.04.2010-09.08.2010.
[6] Einnig fjármálastjóri Samskipssamstæðunnar í Hollandi. Var með vinnuaðstöðu hjá Samskip á Íslandi, sbr. upplýsingar frá Samskipum í afhentu yfirliti „*Stjórnarseta í Samskip hf. 2008-2016*", afhent með bréfi Samskipa dags. 02.11.2016.
[7] Lét af störfum í september árið 2011. Ráðinn forstjóri Samskipa hf. í júlí árið 2014.
[8] Lét af störfum í lok október 2008.

- Í mars 2004 var ákveðið að breyta heiti beggja félaganna. Var heiti móðurfélagsins (Hf. Eimskipafélags Íslands) breytt í Burðarás hf. og heiti dótturfélagsins (Eimskip ehf.) breytt í Eimskipafélag Íslands ehf.

- Í júní 2005 urðu eigendaskipti að Eimskipafélagi Íslands ehf. þegar Burðarás seldi Avion Group hf. allt hlutafé sitt í félaginu.

- Í kjölfarið var Burðarási á árinu 2005 skipt upp og félagið sameinað annars vegar Landsbanka Íslands og hins vegar Straumi fjárfestingarbanka sem tóku við eignum og skuldum Burðaráss hf.

- Í nóvember 2006 var heiti Avion Group síðan breytt í Hf. Eimskipafélag Íslands og í febrúar 2007 var það félag sameinað dótturfélagi sínu, Eimskipafélagi Íslands ehf. Bar hið sameinaða félag heiti móðurfélagsins, þ.e. Hf. Eimskipafélag Íslands.

21. Samkeppniseftirlitið komst að þeirri niðurstöðu að Hf. Eimskipafélag Íslands hið yngra hefði tekið við ábyrgð á brotum Hf. Eimskipafélagi Íslands hinu eldra og var ákvörðun nr. 70/2007 því beint að því félagi. Var m.a. horft til þess að Hf. Eimskipafélag Íslands hið yngra ræki sömu sjóflutningastarfsemi og rekin hefði verið í nafni Hf. Eimskipafélags Íslands hins eldra. [9] Var þessi niðurstaða staðfest af áfrýjunarnefnd samkeppnismáli í máli nr. 3/2008. Áfrýjunarnefndin benti meðal annars á þetta: *„Breyting á lagalegu formi og nafni fyrirtækis ein sér felur ekki í sér brottfall ábyrgðar þegar báðir aðilarnir eru í efnahagslegum skilningi einn og hinn sami.*" [10] Fyrirtækið skaut þessum úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála ekki til dómstóla.

22. Samkvæmt framangreindu annaðist félagið Hf. Eimskipafélag Íslands viðkomandi flutningastarfsemi frá árinu 2007 og fram á árið 2009.

23. Frekari breytingar áttu sér stað á árinu 2009. Þær komu til umfjöllunar í samrunaákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2009, *Kaup Landsbanka Íslands hf. og Yucaipa American Alliance fjárfestingasjóðanna á hlut í L1003 ehf*. Samrunaaðilar greindu frá því að þann 1. júlí 2009 hefði Héraðsdómur Reykjavíkur veitt Hf. Eimskipafélagi Íslands heimild til að leita nauðasamninga. Í frumvarpi til nauðasamninga var kveðið á um að Hf. Eimskipafélagi Íslands seldi allan rekstur og dótturfélög til hins nýja félags, L1003 ehf. Nefndu samrunaaðilar L1003 *„Nýja Eimskip*". Var sagt að markmiðið með samrunanum væri meðal annars að tryggja að sú mikilvæga flutningastarfsemi *„sem nú er í höndum Eimskips en verður síðar í höndum Nýja Eimskips stöðvist ekki.*"

24. Í september 2009 tók L1003 yfir umrædda flutningastarfsemi. Á sama tíma var nafni Hf. Eimskipafélag Íslands breytt í A1988 hf. og nafni L1003 breytt í Eimskipafélag Íslands hf.

25. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2009 var vísað til framangreindrar sölu Hf. Eimskipafélag Íslands á allri flutningastarfsemi til L1003 og komist að þessari niðurstöðu:

---

[9] Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins var meðal annars bent á eftirfarandi: *„Að lokum er rétt að taka fram að í tengslum við kaup og sölu á félögum kunna aðilar að gera með sér samkomulag um hver skuli standa skil á greiðslu sekta vegna hugsanlegra brota á samkeppnisreglum. Er ótvírætt að slíkir einkaréttarlegir gerningar binda ekki hendur samkeppnisyfirvalda.*" Þessu til stuðnings var vísað meðal annars til ákvörðunar framkvæmdastjórnar EB frá 18. júlí 2001 í *Graphite Electrodes*-málinu [2002] O.J. L100/1. Einnig var vísað til Kerse & Khan, EC Antitrust Procedure, 5. útg. 2005, bls. 366: *„It is also notable that a clause in an agreement whereby the subsidiary´s graphite electrode business was sold to a third party with liability for antitrust fines remaining with the subsidiary was ineffectual against the Community law concept of an undertaking.*"

[10] Beitti áfrýjunarnefnd meðal annars þeirri reglu sem kemur fram dómi dómstóls ESB 28.03.1984 í sameinuðum málum nr. 29-30/83, *Compagnie Royal Asturienne des Mines (Cram) & Rheinzink gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:1984:130. Nýlegt dæmi um beitingu þessarar reglu má finna í dómi dómstóls ESB frá 24. september 2020 í máli nr. C-601/18, Prysmian gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2020:751: *„86. However, it also follows from the Court's case-law that, when an entity that has committed an infringement of EU competition law is subject to a legal or organisational change, this change does not necessarily create a new entity free of liability for the unlawful conduct attributable to its predecessor in law provided that, at the least, from an economic point of view, the two entities are identical. If undertakings could escape penalties by simply changing their identity through restructurings, sales or other legal or organisational changes, the objective of suppressing conduct that infringes EU competition law and preventing its reoccurrence by means of deterrent penalties would be jeopardised […]*"

„L1003 mun því í framtíðinni sinna þeirri kjarnastarfsemi sem Eimskip hefur til þessa sinnt, þ.e. flutningastarfsemi. Ljóst er því að „Nýja Eimskip" og Eimskip eru sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga."

26. Samkvæmt þessu færðist öll flutningastarfsemi *„gamla Eimskips"* (A1988) til *„nýja Eimskips"* í september 2009 en sömu lykilstjórnendur stýrðu félaginu áfram. Í samrunatilkynningu þáverandi eiganda fyrirtækisins var eðlilega enginn greinarmunur gerður á hinu eldra og yngra félagi í efnahags- eða samkeppnislegu tilliti. Hið yngra félag hélt einfaldlega áfram, undir stjórn sama forstjóra, að starfrækja sömu flutningastarfsemi undir sama vörumerki og hið eldra félag hafði gert.

27. Það er því niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga, Eimskip, hafi rekið þá flutningastarfsemi sem mál þetta tekur til á öllu rannsóknartímabili þess, sbr. einnig ákvörðun eftirlitsins nr. 29/2009.

28. Samkvæmt framansögðu hefur Eimskipafélag Íslands hf. og ýmis dótturfélög þess rekið þá flutningastarfsemi sem mál þetta tekur til frá september 2009. Þau dótturfélög sem hér skipta máli eru alfarið í eigu móðurfélagsins. Hafa í málinu ekki verið lögð fram gögn sem sýna að þau njóti sjálfstæðis frá móðurfélaginu. Í ljósi þess og að þau eru 100% í eigu móðurfélagsins er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að umrædd félög myndi eina efnahagslega einingu og séu því eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga.

29. Dótturfélögin eru fjölmörg. Dótturfélagið Eimskip Ísland ehf. annast sjóflutninga og landflutninga hér á landi og tengda starfsemi og TVG-Zimesen (TVG) annast flutningsmiðlun.

30. Ýmis dótturfélög (og dótturfélög þeirra) hafa verið starfandi erlendis, t.d. þessi:

- *„Eimskip USA, Inc. (100%)*
    - *Fyrirtækið ber ábyrgð á umboðsskrifstofu Eimskip og annast rekstur vörugeymslna í Bandaríkjunum og Kanada. Önnur þjónusta er einkum flutningur og dreifing ásamt annarri tengdri starfsemi*
- *Eimskip UK Ltd. (100%).*
    - *Fyrirtækið ber ábyrgð á umboðsskrifstofu Eimskip og annast rekstur vörugeymslna í Bretlandi. Önnur þjónusta er einkum flutningur og dreifing ásamt annarri tengdri starfsemi.*
- *Eimskip Holding B.V. (100%).*
    - *Fyrirtækið er eignarhaldsfélag fyrir mörg af félögum innan Eimskipssamstæðunnar. Helstur dótturfélög fyrirtækisins eru:*
    - *Eimskip Denmark A/S*
        - *Fyrirtækið ber ábyrgð á umboðsskrifstofu Eimskips og FaroeShips í Danmörku ásamt annarri þjónustu, s.s. vörugeymslu og almenna flutningaþjónustu.*
    - *Eimskip Logistics AB*
        - *Fyrirtækið ber ábyrgð á umboðsskrifstofu Eimskips og FaroeShips í Svíþjóð ásamt annarri þjónustu, s.s. vörugeymslu og almenna flutningaþjónustu.*
    - *Eimskip Nederland BV*
        - *Fyrirtækið ber ábyrgð á umboðsskrifstofu Eimskips og FaroeShips í Hollandi ásamt annarri þjónustu, s.s. vörugeymslu og almenna flutningaþjónustu.*

- *Eimskip Norway AS*
  - *Fyrirtækið rekur sérhæfðan frysti skipaflota sem annast flutninga á kældum og frosnum vörum. Þá annast fyrirtækið rekstur vörugeymslna ásamt almennri flutningaþjónustu.*

- *P/F Skipafélagið Føroryar (100%)*
  - *Fyrirtækið er alhliða flutningsfyrirtæki á færeyskum markaði í tengslum við inn- og útflutning. Helstu dótturfélög:*
    - *Faroe Ship. Sérhæfir sig í flutningaþjónustu í Færeyjum.*"[11]

31. Framangreind starfsemi Eimskips erlendis hefur þýðingu í þessu máli. Sem fyrr segir er ljóst er að mögulegt samráð Samskipa við Eimskip í tengslum við mikilvægar viðkomuhafnir erlendis (t.d. í Rotterdam, Hamborg, Immingham og í höfnum á Norðurlöndum) getur raskað samkeppni á Íslandi og valdið íslenskum inn- og útflytjendum tjóni.

32. Hér skiptir einnig máli að á hluta rannsóknartímabilsins átti Eimskip hollenska fyrirtækið Daalimpex. Það fyrirtæki rak frystigeymslur og tengist brotum þessa máls. Hið sama gildir um finnska skipafélagið Containerships sem var í meirihlutaeigu Eimskips. Verður þessum fyrirtækjum lýst nánar hér á eftir.

33. Árétta skal að í ákvörðun þessari vísar *„Eimskip*" til allra þeirra lögaðila þar sem umrædd flutningastarfsemi er rekin og mynda eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. TVG er þannig hluti af Eimskip en til frekari glöggvunar verður eftir atvikum vísað sérstaklega til TVG.

34. Til einföldunar verður hér vísað til stjórnenda Eimskips með skammstöfunum. Til glöggvunar verða skammstafanir vegna Eimskips blálitaðar í meginmáli þessarar ákvörðunar.

35. Hjá Eimskip koma m.a. eftirfarandi stjórnendur við sögu á rannsóknartímabilinu:

- Forstjóri ([…] hér eftir (E)forstj)
- Stjórnarformaður ([…] hér eftir (E)stjform)[12]
- Framkvæmdastjóri Eimskip Íslands ([…] hér eftir (E)frkvstj-EimÍsl)[13]
- Framkvæmdastjóri alþjóðasviðs ([…] hér eftir (E)frkvstj-alþjsv)[14]
- Framkvæmdastjóri sölu- og þjónustudeild ([…] hér eftir (E)frkvstj-sala/þj)[15]
- Framkvæmdastjóri innanlandssviðs ([…] hér eftir (E)frkvstj-innanl)
- Framkvæmdastjóri flutningakerfa/rekstrarsviðs ([…] hér eftir (E)frkvstj-flutnkerf)
- Forstöðumaður skiparekstrardeildar ([…] hér eftir (E)frkvstj-skiparekst)
- Forstöðumaður útflutningsdeildar[16] ([…] hér eftir (E)forstö-útfl)

[11] Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2015 var fjallað um samruna Eimskipafélags Íslands hf. og Sæferða hf. Í samrunaskrá, sem Eimskip sendi Samkeppniseftirlitinu í umræddu máli, kom fram þessi lýsing á skipulagi fyrirtækisins.
[12] Stjórnarformaður á árunum 2008 og 2009.
[13] […] bar einnig í samtímagögnum titilinn forstjóri Eimskips á Íslandi. Lét af störfum á árinu 2009.
[14] […] gat einnig borið titilinn forstjóri Eimskips í Evrópu.
[15] Starfaði hjá Eimskip til 2004. Byrjaði aftur hjá Eimskip árið 2009.
[16] 01.09.2011 varð […] forstöðumaður söludeild áætlunarflutninga hjá Eimskip.

- Forstöðumaður innflutningsdeildar[17] ([…] hér eftir (E)forstö-innfl)
- Forstöðumaður landflutninga ([…] hér eftir (E)forstö-landfl1)
- Deildarstjóri útflutnings[18] ([… hér eftir (E)deildstj-útfl1)
- Forstöðumaður flutningastýringar ([…] hér eftir (E)forstö-flutnstý)
- Framkvæmdastjóri dótturfélagsins Containerships[19] ([…] hér eftir (E)frkvstj-Contain)
- Framkvæmdastjóri Eimskips í Hollandi …] hér eftir (E)frkvstj-Holland)

36. Aðrir stjórnendur og starfsmenn Eimskips sem koma fyrir í ákvörðun þessari verða einnig auðkenndir með blálituðum skammstöfunum.

[17] 01.09.2011 varð [...] forstöðumaður flutningsmiðlunar hjá Eimskip.
[18] […] varð forstöðumaður flutningsmiðlunar tímabundið en síðan 01.02.2010 forstöðumaður alþjóðasviðs Eimskips.
[19] Containerships er finnskt skipafélag sem hefur einkum starfsemi í Eystrasaltinu, Grikklandi, Tyrklandi og mið austurlöndum. Í september 2006 keypti Eimskip 65% hlut í félaginu. Í maí 2009 keyptu finnskir eigendur félagsins það til baka af Eimskip.

2. YFIRLIT YFIR RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ

37. Í þessum kafla er gefið samandregið yfirlit yfir rannsókn og málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins. Nákvæma yfirferð, í tímaröð, yfir málsmeðferð í þessu máli er hins vegar að finna í viðauka II.

2.1. Vísbendingar um samráð Eimskips og Samskipa

38. Með lögum nr. 14/2011 voru gerðar breytingar á samkeppnislögum. Var þá lögfest heimild Samkeppniseftirlitsins til þess að grípa til aðgerða gegn aðstæðum eða háttsemi sem kemur í veg fyrir, takmarkar, eða hefur skaðleg áhrif á samkeppni almenningi til tjóns, án þess að aðstæðurnar eða háttsemin brjóti í bága við bannákvæði laganna. Sækir þessi heimild fyrirmynd sína m.a. til bresks samkeppnisréttar og gefur hún tækifæri til að taka heila markaði til athugunar með það að markmiði að bæta virkni þeirra til hagsbóta fyrir almenning og atvinnulífið. Slíkar rannsóknir eru nefndar *„markaðsrannsóknir*". Markmið slíkra rannsókna er ekki að staðreyna hvort brot hafi verið framin heldur meta hvort unnt sé að bæta samkeppni til frambúðar með fyrirmælum eða tilmælum til viðkomandi stjórnvalda og fyrirtækja.[20]

39. Haustið 2012 hóf Samkeppniseftirlitið forgreiningu á því hvaða markað væri rétt að taka til sérstakrar markaðsrannsóknar á grundvelli hinnar nýju heimildar í c. lið 1. mgr. 16. gr. samkeppnislaga. Bæði eldsneytismarkaðurinn og markaðurinn fyrir farmflutninga með reglubundnum áætlunarsiglingum milli Íslands og annarra landa, komu til álita í því sambandi.[21]

40. Við þessa forgreiningu átti Samkeppniseftirlitið marga fundi með bæði viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa. Á þeim fundum komu fram ríkar vísbendingar um að Eimskip og Samskip hefðu með ólögmætu samráði brotið gegn samkeppnislögum, sbr. inngangskafla hér að framan.

41. Eftir upplýsingagjöf frá viðmælendum Samkeppniseftirlitsins lék grunur á að hið ólögmæta samráð fælist ekki síst í skiptingu markaða eftir viðskiptavinum eða landsvæðum. Var það talin rík vísbending að bæði fyrirtækjum sem tengjast flutningastarfsemi og viðskiptavinum flutningafyrirtækja bæri saman um hið ólögmæta samráð. Skipti hér máli að öflugir viðskiptavinir fyrirtækjanna höfðu lýst atvikum sem studdu mat annarra viðmælenda Samkeppniseftirlitsins. Taldi eftirlitið fram komnar áreiðanlegar vísbendingar og gefa ríka ástæðu til að ætla að samkeppnislög hefðu verið brotin með alvarlegum hætti. Sökum þessa var ljóst að markaðsrannsókn skv. c. lið 1. mgr. 16. gr. samkeppnislaga var ekki réttur farvegur til að rannsaka hugsanleg brot.

42. Ákvað Samkeppniseftirlitið því að hefja hefðbundna rannsókn á því hvort Eimskip og Samskip hefðu brotið gegn bannreglum samkeppnislaga.

2.2. Húsleitir og skýrslutökur í september 2013

43. Með kröfum, dags. 9. september 2013, sem voru lagðar fram í Héraðsdómi Reykjavíkur óskaði Samkeppniseftirlitið eftir heimild til húsleitar á starfsstöðvum Samskipa og Eimskips.[22] Með kröfunum fylgdi skjal þar sem gerð var grein fyrir því með hvaða viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa Samkeppniseftirlitið hefði átt fundi, auk tímasetninga þeirra funda og reifunar á því hvað kom fram á þeim.

44. Upplýsingar sem viðskiptavinir og keppinautar Eimskips og Samskipa veittu Samkeppniseftirlitinu um háttsemi fyrirtækjanna voru veittar því í trúnaði. Í ljósi ríkra rannsóknarhagsmuna og viðskiptahagsmuna framangreindra viðskiptavina og keppinauta óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því

[20] Þetta er útskýrt nánar á heimasíðu Samkeppniseftirlitsins: samkeppni.is/malefni/markadsrannsoknir/.
[21] Hóf Samkeppniseftirlitið markaðsrannsókn á eldsneytismarkaðnum í júní 2013.
[22] Krafa Samkeppniseftirlitsins til Héraðsdóms Reykjavíkur vegna Eimskips, dags. 9.09.2013. Krafa Samkeppniseftirlitsins til Héraðsdóms Reykjavíkur vegna Samskipa, dags. 9. september 2013. Fskj. kröfu vegna úrskurða nr. 337/2013 og 338/2013.

við héraðsdóm að farið yrði með efni fylgiskjalsins sem trúnaðarmál. Í kröfunum sjálfum var þess vegna aðeins með almennum hætti gerð grein fyrir meginvísbendingum um ætluð brot.

45. Með tveimur úrskurðum, sem voru kveðnir upp 9. september 2013, heimilaði Héraðsdómur Reykjavíkur Samkeppniseftirlitinu að gera húsleitir hjá fyrirtækjunum og voru þær framkvæmdar daginn eftir þar sem m.a. var lagt hald á gögn og rafræn gögn afrituð.[23]

46. Við upphaf húsleita á starfsstöðvum Samskipa og Eimskips 10. september 2013 afhenti Samkeppniseftirlitið fyrirtækjunum bréf þar sem sakarefni málsins var kynnt fyrir þeim. Sama dag og húsleitir fóru fram veittu fimm stjórnendur hjá Eimskip og fjórir hjá Samskipum Samkeppniseftirlitinu munnlegar upplýsingar fyrir hönd fyrirtækjanna, sbr. 1. mgr. 19. gr. samkeppnislaga. Tveir stjórnendur til viðbótar veittu munnlegar upplýsingar fyrir hönd fyrirtækjanna 17. september 2013, en þeir höfðu verið erlendis þegar húsleit fór fram. Lögmenn fyrirtækjanna voru viðstaddir upplýsingagjöf stjórnendanna.

2.3. Hluti eldri rannsóknar sameinaður hinni nýju rannsókn

47. Á árinu 2010 hófst rannsókn Samkeppniseftirlitsins á fyrirtækjum sem starfa á landflutningamarkaði. Tók sú rannsókn til þess hvort 10. gr. samkeppnislaga hafi verið brotin í samstarfi annars vegar Eimskips við smærri flutningafyrirtæki innan landflutninganets fyrirtækisins og hins vegar í samstarfi Samskipa við smærri fyrirtæki innan landflutninganets fyrirtækisins. Einnig tók rannsóknin til þess hvort Eimskip og Samskip hefðu brotið 10. gr. laganna með samstarfi sín á milli á landflutningamarkaði. Þessari rannsókn var ekki lokið er hin umfangsmikla rannsókn á starfsemi Eimskips og Samskipa á m.a. sjóflutningamarkaði hófst á árinu 2013.

48. Í áðurnefndum bréfum frá 10. september 2013 tilkynnti Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskipum að framangreindar vísbendingar frá viðskiptavinum og keppinautum (sem urðu tilefni húsleitar) settu rannsóknina á landflutningamarkaði í *„nýtt og umfangsmeira ljós*" og hefði Samkeppniseftirlitið ákveðið að sameina hina eldri rannsókn á ætluðu samráði Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði við hina umfangsmeiri rannsókn sem þá var að hefjast. Á grundvelli forgangsröðunar var hins vegar ákveðið að fella niður þann þátt rannsóknarinnar frá 2010 sem varðaði aðgerðir smærri landflutningafyrirtækja.

2.4. Umfangsmikil rannsókn

49. Rannsóknin sem hófst í september 2013 hefur náð yfir háttsemi Eimskips og Samskipa á yfir sex ára tímabili, þ.e. frá árinu 2008 til og með árinu 2013, og varðar brot í kjarnastarfsemi fyrirtækjanna, þ.e. sjóflutningum, landflutningum, flutningsmiðlun og tengdri starfsemi.[24]

50. Rannsókn á brotum Eimskips og Samskipa hefur verið mjög umfangsmikil. Hún tekur til öflugra alþjóðlegra fyrirtækja, varðar mikilvæga markaði og nær yfir langt tímabil. Gagnamagnið í málinu er án fordæma hjá Samkeppniseftirlitinu. Afrituð og afhent gögn eru samtals um 4 TB (terabyte) eða tugmilljónir skjala og tölvupósta.

51. Er hér um að ræða umfangsmestu rannsókn samkeppnisyfirvalda sem framkvæmd hefur verið hér á landi.

2.5. Samskip og Eimskip töfðu rannsóknina

52. Til þess að rækja hlutverk sitt að lögum er Samkeppniseftirlitinu nauðsynlegt að geta aflað upplýsinga og gagna frá fyrirtækjum á markaði, opinberum aðilum og öðrum mögulegum haghöfum. Er afar

[23] Úrskurðir Héraðsdóms Reykjavíkur í málum nr. R-337/2013 vegna Eimskips, kveðnum upp 9.09.2013. Úrskurðir Héraðsdóms Reykjavíkur í málum nr. R-338/2013 vegna Samskipa, kveðnum upp 9.09.2013.
[24] Tiltekin atvik sem áttu sér stað fyrir árið 2008 eru einnig til skoðunar.

mikilvægt að samkeppnisyfirvöld hafi greiðan aðgang að hvers kyns upplýsingum svo þau geti lagt rétt mat á aðstæður og háttsemi fyrirtækja á markaði.

53. Eftirlit með því að fyrirtæki fari að ákvæðum samkeppnislaga er þess vegna komið undir því að samkeppnisyfirvöld geti aflað upplýsinga um aðstæður og hegðun fyrirtækja á markaði.[25] Af þessum sökum er í 19. gr. laganna mælt fyrir um heimild Samkeppniseftirlitsins til að krefja fyrirtæki um allar þær upplýsingar sem nauðsynlegar þykja við athugun einstakra mála. Í ákvæðinu er tekið fram að upplýsinga sé unnt að krefjast munnlega eða skriflega. Þá er í 2. mgr. 19. gr. kveðið á um að Samkeppniseftirlitið geti með sömu skilyrðum og í 1. mgr. krafist þess að fá gögn afhent til athugunar. Þá skal afhenda Samkeppniseftirlitinu upplýsingar og gögn innan hæfilegs frests sem eftirlitið setur, sbr. 1. og 2. mgr. 19. gr. samkeppnislaga.

54. Ákvæði samkeppnislaga leggja ríkar skyldur á alla þá sem afhenda Samkeppniseftirlitinu gögn eða veita eftirlitinu upplýsingar, sbr. 19. gr., i. lið 1. mgr. 37. gr. og 41. gr. b laganna. Óheimilt er t.d. að falsa gögn eða veita rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 4. mars 2021 í máli nr. 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu og íslenska ríkinu*.

55. Eins og nánar verður gerð grein fyrir fór upplýsingagjöf og gagnaafhending Samskipa og Eimskips gegn skyldum fyrirtækjanna til að veita upplýsingar og afhenda gögn skv. 19. gr. samkeppnislaga.

56. Við upphaf rannsóknar Samkeppniseftirlitsins í september 2013 var aflað munnlegra upplýsinga frá fyrirtækjunum á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga, nánar tiltekið hjá fimm stjórnendum Samskipa og sex stjórnendum Eimskips. Í þeirri upplýsingagjöf veittu fyrirtækin rangar upplýsingar um þýðingarmikil atriði málsins og upplýstu ekki um, eða héldu frá, upplýsingum um samskipti við stjórnendur keppinautarins. Við þessa upplýsingagjöf fyrirtækjanna var upplýsingum um samskipti þeirra haldið leyndum eða gert minni úr samskiptunum. Strax við upphaf rannsóknarinnar var því þýðingarmiklum og nauðsynlegum upplýsingum haldið frá eftirlitinu.

57. Brot fyrirtækjanna gegn 19. gr. samkeppnislaga héldu áfram eftir því sem rannsókninni vatt fram. Veittu Samskip og Eimskip þannig ítrekað rangar, villandi og ófullnægjandi upplýsingar vegna upplýsingabeiðna Samkeppniseftirlitsins við rannsókn málsins. Voru ýmist ekki veittar upplýsingar um þýðingarmikil atvik sem áttu sér stað á rannsóknartímabilinu, veittar rangar eða villandi upplýsingar eða gögn um atvik málsins. Þurfti Samkeppniseftirlitið að þessum sökum að ítreka upplýsingabeiðnir sínar og minna á þá skyldu sem hvílir á fyrirtækjum samkvæmt 19. gr. laganna.

58. Eins og lýst verður nánar í kafla 2.18 undirrituðu Samkeppniseftirlitið og Eimskip sátt 16. júní 2021. Í henni viðurkennir Eimskip alvarleg og langvarandi brot á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Til viðbótar viðurkennir fyrirtækið *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.*"

59. Í kafla 23 er rökstutt að Samskip hafi brotið gegn skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn skv. 19. gr. samkeppnislaga.

60. Með framangreindum aðgerðum eða aðgerðaleysi Samskipa og Eimskips töfðu og torvelduðu fyrirtækin rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Þessi brot fyrirtækjanna gegn 19. gr. samkeppnislaga unnu mjög gegn skilvirkri rannsókn málsins.

2.6. Kæra til lögreglu í mars 2014

61. Með lögum nr. 52/2007 var Samkeppniseftirlitinu fengið sérstakt hlutverk hvað varðar rannsóknir á refsiverðum brotum á samkeppnislögum. Auk reksturs stjórnsýslumála gagnvart fyrirtækjum hefur

[25] Sjá í þessu sambandi úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2011.

Samkeppniseftirlitið þannig lögmælt verkefni innan refsivörslukerfisins. Í þessu felst að samráðsbrot einstaklinga sæta aðeins rannsókn lögreglu að undangenginni kæru Samkeppniseftirlitsins.

62. Ólögmætt samráð getur varðað fyrirtæki stjórnsýsluviðurlögum og starfsmenn þeirra refsingu. Þegar Samkeppniseftirlitið hefur rannsókn á ætluðum brotum fyrirtækja á 10. gr. samkeppnislaga er í raun innifalið í slíkri rannsókn mat á því hvort málið sé þess eðlis að það kalli á kæru til lögreglu vegna aðkomu starfsmanna að ætluðu broti. Er slík athugun Samkeppniseftirlitsins á þætti einstaklinga upphafsþáttur í mögulegri rannsókn sakamáls.

63. Frumskoðun hluta afritaðra gagna Eimskips og Samskipa renndi stoðum undir fyrri vísbendingar um alvarleg brot gegn samkeppnislögum á mikilvægum mörkuðum. Í ljósi framangreinds átti Samkeppniseftirlitið fund með embætti sérstaks saksóknara þann 15. janúar 2014. Var embættið upplýst um grun um alvarleg brot sem kallað gætu á kæru á þætti einstaklinga í hinu ætlaða samráði.

64. Samkeppniseftirlitið taldi óhjákvæmilegt að beina kæru til embættis sérstaks saksóknara (nú embætti héraðssaksóknara (hér eftir *„lögregla*")), sbr. 42. gr. samkeppnislaga. Var það gert með bréfi dags. 21. mars 2014. Voru kærðir tilteknir einstaklingar sem gegnt hafa störfum fyrir Eimskip og Samskip. Meðfylgjandi kæru voru fylgigögn skv. 4. mgr. 42. gr. laganna.

65. Frá þeim tíma sem kærunni var beint til lögreglu hafa því verið til meðferðar tvö mál sem varða brot á samkeppnislögum á flutningamarkaði. Annars vegar rannsókn Samkeppniseftirlitsins á því hvort viðkomandi fyrirtæki hafi brotið samkeppnislög og hins vegar rannsókn lögreglu á ætluðum brotum starfsmanna þeirra. Á grundvelli 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga hefur frá upphafi verið samvinna milli stjórnvaldanna við rannsókn málanna.

2.7. Húsleitir 3. júní 2014 og samvinna við lögreglu

66. Á grundvelli úrskurða Héraðsdóms Reykjavíkur frá 3. júní 2014 voru aftur framkvæmdar húsleitir hjá Eimskip og Samskipum.[26] Tilefni þess var að við rannsókn á þeim gögnum sem haldlögð voru í fyrri húsleit Samkeppniseftirlitsins kom í ljós að tiltekin afrit af tölvutækum gögnum vantaði að hluta eða að öllu leyti frá tilteknum starfsmönnum eða eftir atvikum fyrrverandi starfsmönnum fyrirtækjanna tveggja. Umræddir starfsmenn voru m.a. helstu stjórnendur fyrirtækjanna. Þá hafði við framgang rannsóknarinnar komið í ljós að nauðsynlegt væri að afla frekari gagna þar sem talið var að þau gætu haft sönnunargildi í málinu.

67. Við upphaf seinni húsleitarinnar 3. júní 2014 afhenti Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskipum bréf þar sem tilkynnt var um fyrrgreinda kæru vegna ætlaðra refsiverðra brota tiltekinna einstaklinga. Á hinn bóginn fengu fyrirtækin ekki afhent afrit kærunnar.

68. Framangreind húsleit var á forræði Samkeppniseftirlitsins og gerð í samráði og með þátttöku lögreglu, bæði varðandi undirbúning og framkvæmd aðgerðarinnar á vettvangi.

69. Í kjölfar kæru töldu Samkeppniseftirlitið og lögregla nauðsynlegt að framkvæma áframhaldandi athugun á afrituðum og haldlögðum gögnum frá Eimskip og Samskipum.

70. Vegna umfangs undirliggjandi rannsóknar og til að tryggja skilvirkni var talið nauðsynlegt að Samkeppniseftirlitið og lögregla hefðu samvinnu og samstarf um framkvæmd á athugun gagnanna. Í samstarfi við lögreglu framkvæmdu rannsakendur Samkeppniseftirlitsins ítarlega athugun á rafrænum gögnum. Á árunum 2016 og 2018 beindi Samkeppniseftirlitið viðbótarkærum til lögreglu, sbr. nánar hér á eftir.

[26] Krafa Samkeppniseftirlitsins til Héraðsdóms Reykjavíkur vegna Eimskips, dags. 03.06.2014. Krafa Samkeppniseftirlitsins til Héraðsdóms Reykjavíkur vegna Samskipa, dags. 03.06.2014.

2.8. Fyrirtækin láta reyna á málsmeðferð á árunum 2013 - 2015

71. Bæði Eimskip og Samskip hafa látið reyna á ýmis atriði sem varða málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins, m.a. fyrir áfrýjunarnefnd samkeppnismála. Hefur því m.a. verið haldið fram að Samkeppniseftirlitið hafi með ólögmætum hætti haldið upplýsingum frá fyrirtækjunum og gefið ófullnægjandi upplýsingar um sakarefnið.

72. Sem fyrr segir leiddu upplýsingar frá viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa til þess að rannsókn þessa máls hófst. Veittu þessir heimildarmenn Samkeppniseftirlitinu upplýsingar í trúnaði. Þá átti Samkeppniseftirlitið í samskiptum við lögreglu og miðlað til hennar gögnum. Eimskip og Samskip létu reyna á rétt sinn til aðgangs að gögnum sem tengdust framangreindu. Í þessum málum reyndi því á reglur samkeppnisréttarins um vernd heimildarmanna og uppljóstrara. Jafnframt vógust á upplýsingaréttur aðila stjórnsýslumáls á grundvelli stjórnsýslulaga annars vegar og rannsóknarhagsmunir í sakamáli, sbr. 1. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga, hins vegar. Reyndi þar í fyrsta sinn á tiltekna mikilvæga þætti við beitingu þessara reglna. Fjallað var um þetta í eftirfarandi úrlausnum:

- Ákvarðanir Samkeppniseftirlitsins frá 13. september 2013. Beiðnum Eimskips og Samskipa um aðgang að húsleitarkröfu og fylgiskjali var synjað. Þessu til stuðnings var vísað til rannsóknarhagsmuna og að í gögnunum væri að finna trúnaðarupplýsingar (upplýsingar um þá sem upplýstu Samkeppniseftirlitið um ætluð brot Eimskips og Samskipa). Var tekið fram að gögnin yrðu afhent (að undanskildum trúnaðargögnum) þegar rannsóknarhagsmunir leyfðu. Bæði fyrirtækin skutu málinu til áfrýjunarnefndar.

- Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála frá 23. desember 2013 í máli nr. 7/2013, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu*. Með úrskurðinum var felld úr gildi höfnun Samkeppniseftirlitsins á að afhenda kröfu um húsleit og fylgiskjal og lagt fyrir eftirlitið að taka á ný afstöðu til kröfu Eimskips um aðgang að þessum gögnum.

- Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála frá 29. janúar 2014 í máli nr. 8/2013, *Samskip gegn Samkeppniseftirlitinu*. Sama niðurstaða og í máli nr. 7/2013.

- Úrskurður Héraðsdóms Reykjavíkur frá 16. júlí 2014 í máli nr. R-190/2014, *Samskip gegn Samkeppniseftirlitinu*. Með úrskurðinum var vísað frá dómi kröfu Samskipa um að tiltekin rannsóknaraðgerð Samkeppniseftirlitsins yrði úrskurðuð ólögmæt. Þá var hafnað kröfu Samskipa um að Samkeppniseftirlitinu yrði gert að eyða afritum tiltekinna rafrænna gagna sem aflað var með húsleit.

- Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 3. júní 2014. Niðurstaða eftirlitsins vegna kröfu Eimskips og Samskipa um að fá í hendur upphaflega húsleitarbeiðni og fylgiskjal. Var gerð grein fyrir því að Samkeppniseftirlitið hafi tekið afstöðu til viðkomandi gagna í samræmi við leiðbeiningar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í úrskurðum í málum nr. 7/2013 og 8/2013. Fylgdu með umbeðin gögn að hluta. Var rökstutt hvers vegna Samkeppniseftirlitið teldi að Eimskip og Samskip ættu ekki rétt á því að fá í hendur allar umbeðnar upplýsingar.

- Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála frá 25. september 2014 í máli nr. 2/2014, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu*. Með vísan til sjónarmiða um mikilvægi þess að virða nafnleynd heimildarmanna um ætluð brot var að hluta til staðfest ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 3. júní 2014 um að takmarka aðgang Eimskips að tilteknum upplýsingum en mælt fyrir um aðgang að upplýsingum sem ekki voru taldar raska nafnleynd eða rannsóknarhagsmunum.

- Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 28. október 2014. Synjaði Samkeppniseftirlitið beiðni Eimskips um aðgang að gögnum í tengslum við kæru eftirlitsins til lögreglu vegna ætlaðra refsiverðra brota tiltekinna starfsmanna Eimskips. Var þetta gert með vísan til 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga.

- Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála frá 23. desember 2014 í máli nr. 6/2014, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu*. Áfrýjunarnefnd taldi að höfnun á aðgengi að gögnum, sem fólst í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 28. október 2014, gæti ekki eingöngu byggst á 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga og lagði fyrir Samkeppniseftirlitið að taka á ný afstöðu til kröfu Eimskips.

- Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 30. mars 2015. Í henni var fallist á beiðni Eimskips að hluta, um aðgang að gögnum í tengslum við kæru eftirlitsins til lögreglu vegna ætlaðra brota tiltekinna starfsmanna áfrýjenda. Var aðgangur að upplýsingum í kæru og fylgiskjölum takmarkaður með vísan til 1. mgr. 42. gr. a. samkeppnislaga, sbr. 17. gr. stjórnsýslulaga. Samskonar ákvörðun var tekin 1. apríl 2015 varðandi kröfu Samskipa um aðgang að gögnum.

- Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála frá 17. júlí 2015 í máli nr. 3/2015, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu*. Með úrskurðinum var staðfest ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 30. mars 2015.

- Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála frá 17. júlí 2015 í máli nr. 4/2015, *Samskip gegn Samkeppniseftirlitinu*. Með úrskurðinum var staðfest ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 1. apríl 2015.

- Niðurstaða umboðsmanns Alþingis frá 13. október 2015. Eimskip hafði beint kvörtun til umboðsmanns vegna ákveðinna atriða í málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Í kvörtuninni hélt Eimskip því fram:

  - Að fyrirtækið hefði engar eða takmarkaðar upplýsingar fengið um ætluð brot.

  - Að takmörkun á upplýsingarétti fyrirtækisins hefði svipt það andmælarétti.

  - Að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins væri í ósamræmi við mannréttindi fyrirtækisins.

  - Að framangreindir úrskurðir áfrýjunarnefndar samkeppnismála staðfestu að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins hefði verið *„afar óvönduð*".

  - Að málshraðareglan hefði verið brotin.

  Að fenginni umsögn Samkeppniseftirlitsins um kvörtunina taldi umboðsmaður Alþingis ekki tilefni til þess að hafast frekar að í málinu.

2.9. Gagnaöflun 2015 og 2016

2.9.1. Eimskip

73. Með bréfi, dags. 23. janúar 2015, sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Eimskips. Í beiðninni var óskað eftir margvíslegum upplýsingum og gögnum,[27] þ.m.t. um samskipti stjórnenda Eimskips við Samskip, um verðbreytingar og viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Var fyrirtækinu veittur frestur til 23. mars 2015.

74. Eimskip svaraði 3. febrúar 2015. Kom fram í bréfinu að Eimskip myndi ekki verða við umræddri upplýsingabeiðni fyrr en Samkeppniseftirlitið yrði við *„skýrum fyrirmælum*" áfrýjunarnefndar samkeppnismála um að afhenda Eimskip gögn sem send höfðu verið lögreglu. Vísaði Eimskip þessu til stuðnings til úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 6/2014.

75. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 19. febrúar 2015 var ítrekuð upplýsingaskylda Eimskips skv. 19. gr. samkeppnislaga og boðað að viðurlögum kynni að verða beitt yrði fyrirtækið ekki við henni. Einnig

[27] Upplýsingar og gögn nefnd í einu lagi hér á eftir *„upplýsingar*" nema annað sé tekið fram.

var Eimskip bent á að í úrskurði í máli nr. 6/2014 hefði áfrýjunarnefnd ekki lagt fyrir Samkeppniseftirlitið að afhenda gögn heldur *„taka á ný afstöðu"* til beiðni fyrirtækisins.

76. Með bréfi Eimskips, dags. 23. mars 2015, afhenti fyrirtækið hluta þeirra upplýsinga sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir í janúar 2015. Þetta gerði Eimskip án þess að hafa farið fram á viðbótarfrest til að þess að verða við skyldu sinni til að veita upplýsingar. Vantaði ekki síst upplýsingar um samskipti Eimskips við keppinauta sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir. Til skýringar á þessu benti Eimskip m.a. á að það væri ekki hlutverk fyrirtækisins að framkvæma rannsókn málsins og að fyrirtækið gæti ekki krafið starfsmenn sína um upplýsingar um öll samskipti þeirra við keppinauta.

77. Samkeppniseftirlitið sendi bréf til Eimskips, dags. 22. október 2015, þar sem tilkynnt var það mat eftirlitsins að það liti svo á að Eimskip hefði ekki sinnt upplýsingaskyldu sinni skv. 19. gr. samkeppnislaga. Til viðbótar var óskað eftir tilteknum upplýsingum og frestur gefinn til 30. október 2015.

78. Eimskip svaraði 23. október 2015 og kvaðst ætla að uppfylla lagaskyldu sína samkvæmt 19. gr. laganna. Fór fyrirtækið fram á frest til 20. nóvember 2015 og var hann veittur.

79. Svarbréf Eimskips barst Samkeppniseftirlitinu þann 20. nóvember 2015. Í bréfinu var tilkynnt að félagið hygðist ráðast í tiltekna vinnu við að svara að fullu upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Fælist hún í því að fela utanaðkomandi aðila að leita í tölvutækum gögnum Eimskips að upplýsingum sem vörðuðu samskipti við Samskip. Óskaði Eimskip eftir fresti til 19. febrúar 2016 og var hann veittur.

80. Bárust upplýsingar frá Eimskip þann 19. febrúar 2016. Var þar afhentur afrakstur af umræddri leit sem hefði verið framkvæmd í tölvugögnum. Þrátt fyrir beiðni Samkeppniseftirlitsins um annað var um að ræða heildarsafn gagna, afhent án skýringa og óflokkað. Þá sagði að Eimskip sæi sér ekki fært að *„yfirheyra"* starfsmenn, sem á sama tíma kynnu að vera til rannsóknar hjá lögreglu. Eimskip kvað útilokað að geta veitt upplýsingar um viðskiptasögu mikilvægra viðskiptavina með þeim hætti sem Samkeppniseftirlitið óskaði eftir.

81. Þann 30. september 2016 sendi Samkeppniseftirlitið beiðni til Eimskips þar sem óskað var eftir frekari upplýsingum. Var m.a. óskað eftir tilteknum fundargerðum og beðið um skýringar á misræmi í upplýsingagjöf fyrirtækisins. Var frestur til veittur til 31. október 2016. Með bréfi, dags. 7. október 2016, óskaði Eimskip eftir því að sá frestur yrði framlengdur til 15. desember 2016. Samkeppniseftirlitið óskaði eftir frekari rökstuðningi fyrir beiðni um aukinn frest og í kjölfarið var veittur viðbótarfrestur til 30. nóvember 2016 þar sem Eimskip skuldbatt sig til að afhenda mikinn hluta upplýsinganna þann 31. október 2016. Til viðbótar óskaði Samkeppniseftirlitið þann 3. nóvember 2016 eftir frekari upplýsingum. Eimskip veitti síðan tilteknar upplýsingar 1. og 8. desember 2016.

2.9.2. Samskip

82. Með bréfi, dags. 29. janúar 2015, sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Samskipa. Líkt og í beiðninni til Eimskips var óskað eftir margvíslegum upplýsingum, þ.m.t. um samskipti stjórnenda Samskipa við Eimskip, um verðbreytingar og viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Var veittur frestur til þess til loka mars 2015.

83. Þann 9. mars 2015 sendu Samskip bréf þar sem gerðar voru athugasemdir við framangreinda upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins og lýst erfiðleikum við að svara henni. Upplýsingabeiðnin væri of almenn, of víðtæk, of tímafrekt að sinna henni og beiðnin væri ekki í samræmi við 19. gr. samkeppnislaga. Væri Samskipum ekki skylt að *„ráðast í rannsóknir"* til þess verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins.

84. Samkeppniseftirlitið svaraði framangreindu bréfi Samskipa þann 23. mars 2015. Í því var útskýrt hvað fælist í upplýsingaskyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga og tekið fram það væri hvorki óeðlilegt né óhóflega íþyngjandi að gerð væri sú krafa að stjórnendur Samskipa byggju yfir vitneskju um hvort þeir hafi átt í samskiptum við Eimskip eða byggju yfir upplýsingum sem vörðuðu samskipti Samskipa við Eimskip. Upplýsingaskylda Samskipa var því áréttuð. Hins vegar var fallist á tiltekna takmörkun á beiðni um upplýsingar, m.a. hvað varðar fjölda þeirra viðskiptavina sem veita átti upplýsingar um.

85. Gögn og upplýsingar bárust síðan frá Samskipum þann 10. apríl 2015. Voru þar ekki veittar allar upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir. Veitti Samskip m.a. ekki allar þær upplýsingar sem farið hafði verið fram á og vörðuðu samskipti við Eimskip. Sagði fyrirtækið að ekki hefði verið haldið skipulaga utan um samskipti stjórnenda Samskipa og það sé ekki á forræði fyrirtækisins að afla þeirra gagna. Beiðni Samkeppniseftirlitsins væri ekki í samræmi við meðalhóf.

86. Þar sem gagnaafhending Samskipa var ekki í samræmi við þær kröfur sem settar höfðu verið fram í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins áréttaði eftirlitið þann 25. nóvember 2015 skyldu Samskipa til að veita upplýsingar samkvæmt beiðninni frá 29. janúar 2015. Var Samskipum tilkynnt að eftirlitið liti svo á að félagið hefði ekki sinnt upplýsingaskyldu sinni skv. 19. gr. samkeppnislaga.

87. Samskip svöruðu Samkeppniseftirlitinu 30. nóvember 2015 og óskuðu ítrekað eftir viðbótarfresti til að afhenda frekari gögn og/eða útskýringar á því af hverju ekki væri unnt að afhenda tiltekin gögn. Samkeppniseftirlitið féllst á að veita viðbótarfrest til 15. janúar 2016.

88. Frekari upplýsingar og gögn bárust frá Samskipum 14. janúar 2016. Í svörum Samskipa kom á ný fram að það hefði verið erfiðleikum bundið að safna saman þeim gögnum sem Samkeppniseftirlitið hefði óskað eftir, sér í lagi varðandi samskipti við keppinauta og um viðskiptasögu stærstu viðskiptavinanna. Hins vegar voru veittar upplýsingar um viss samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa.

89. Þann 4. október 2016 sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Samskipa þar sem óskað var eftir frekari upplýsingum. Var m.a. óskað eftir upplýsingum sem vörðuðu móðurfélagið Samskip Holding BV. Var frestur til að svara beiðninni veittur til 31. október 2016.

90. Með bréfi, dags. 25. október 2016, óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til 11. nóvember sama ár til að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Einnig var tekið fram að Samskip hefðu hvorki aðgang að upplýsingum úr rekstri móðurfélagsins né væri félagið í stöðu til að beina fyrirmælum til móðurfélagsins um upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins.

91. Þann 28. október 2016 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa vegna synjunar um afhendingu á gögnum sem vörðuðu Samskip Holding. Var farið fram á að afhentar yrðu tilteknar upplýsingar um samstæðuna sem Samskip tilheyri. Í bréfinu var gerð grein fyrir reglum samkeppnisréttarins um fyrirtæki og eina efnahagslega einingu og þýðingu þess þegar móður- og dótturfélag myndi slíka einingu og teljast þar með eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga.

92. Með bréfi frá Samskipum, dags. 1. nóvember 2016, var tilkynnt að Samskip hefðu komið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins á framfæri við Samskip Holding en væri ekki í stöðu til að beina neinum fyrirmælum til móðurfélagsins eða erlendra systurfélaga. Samskip gætu ekki veitt upplýsingar um stjórn, stjórnarsetu og stjórnarfundi móðurfélagsins og uppbyggingu og skipulag samstæðunnar. Með bréfinu fylgdu einnig tilteknar upplýsingar vegna upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins 28. október 2016. Einnig bárust upplýsingar frá Samskipum 2. nóvember 2016. Jafnframt kváðust Samskip ekki geta veitt vissar upplýsingar sem vörðuðu forstjóra fyrirtækisins.

93. Með tölvupósti, dags. 2. nóvember 2016, afhentu Samskip Holding, að eigin frumkvæði, Samkeppniseftirlitinu upplýsingar um samstæðuna. Um var að ræða yfirlit yfir rekstur

samstæðunnar. Þá var óskað eftir viðbótarfresti til að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.

94. Með tölvupósti frá Samskipum, dags. 11. nóvember 2016, óskaði félagið eftir viðbótarfresti til 16. nóvember til að veita upplýsingar samkvæmt beiðni Samkeppnieftirlitsins frá 4. október 2016. Samkeppniseftirlitið féllst á að veita þann frest. Samskip óskuðu síðan ítrekað eftir auknum fresti og var lokafrestur veittur til 22. nóvember 2016. Afhentu Samskip upplýsingar þann dag.

95. Þann 6. desember 2016 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa Holding þar sem tilkynnt var að skýrar vísbendingar væru fyrir hendi um að Samskip hf. og Samskip Holding mynduðu eina efnahagslega einingu og væru því í raun eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttarins. Félaginu var gefinn kostur á að tjá sig um framangreint ásamt því að óskað var eftir tilteknum upplýsingum og gögnum. Veittur var frestur til að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins til 18. janúar 2017.

96. Þann 23. desember 2016 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá hollenskum lögmanni sem kvaðst vera í fyrirsvari fyrir Samskip Holding. Kom fram það mat að Samkeppniseftirlitið hefði ekki lögsögu í Hollandi þar sem Samskip Holding hefðu aðsetur og félaginu væri því ekki skylt að svara upplýsingabeiðni eftirlitsins. Óskað var eftir því að Samkeppniseftirlitið rökstyddi á hvaða lagagrunni beiðni byggi og Samskip Holding myndu í framhaldi aðstoða Samkeppniseftirlitið að því gefnu að upplýsingabeiðnin væri sanngjörn og gætt yrði meðalhófs.

2.9.3. Aðrir aðilar

97. Með bréfi, dags. 25. nóvember 2016, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Samtökum verslunar og þjónustu í þágu rannsóknar málsins. Nánar tiltekið var óskað eftir upplýsingum um þátttöku Eimskips og Samskipa í nefndum á vegum samtakanna, fundargerðum og öðrum gögnum. Frestur til að svara var veittur til 16. desember 2016. Óskað var eftir auknum fresti og bárust svör Samtaka verslunar og þjónustu þann 21. desember 2016.

98. Með bréfi, dags. 1. desember 2016, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því við Faxaflóahafnir að veittar yrðu tilteknar upplýsingar í ljósi þess að við rannsókn málsins höfðu komið í ljós samskipti sem átt hefðu sér stað á vettvangi Faxaflóahafna sem kynnu að tengjast hinum ætluðu brotum Eimskips og Samskipa. Svarbréf Faxaflóahafna barst Samkeppniseftirlitinu 29. desember 2016.

2.10. Viðbótarkæra til lögreglu í desember 2016

99. Þann 19. desember 2016 sendi Samkeppniseftirlitið viðbótarkæru til lögreglu. Var í henni vísað til kærunnar frá 21. mars 2014. Síðan segir: *„Mál þetta hefur verið í samfelldri rannsókn Samkeppniseftirlitsins og er mjög umfangsmikið hvað umfang, rannsóknartímabil og gagnamagn áhrærir. Rannsókn málsins hefur leitt í ljós að ætluð brot séu víðtækari og alvarlegri en talið var í fyrstu. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að fleiri einstaklingar en þeir, sem kærðir voru þann 21. mars 2014, hafi haft aðkomu að þeim hluta málsins sem varðar refsiábyrgð einstaklinga. Í ljósi þessa og með vísan til 42. gr. samkeppnislaga kærir Samkeppniseftirlitið til viðbótar eftirtalda einstaklinga fyrir ætluð brot gegn 41. gr. a. samkeppnislaga, sbr. 10. gr. laganna:*"

100. Voru síðan talin upp nöfn fimm einstaklinga. Einnig kom fram, með vísan til 42. gr. samkeppnislaga, að viðbótarkærunni fylgdi *„viðauki með yfirliti yfir þau gögn sem grunur um brot er studdur við og hafa bæst við fyrirliggjandi fylgiskjöl fyrrnefndrar kæru frá 21. mars 2014. Í viðaukanum er einnig gerð grein fyrir rannsókn málsins og mati Samkeppniseftirlitsins á eðli ætlaðra brota o.fl. Vísast hér til þeirrar umfjöllunar. Afrit af gögnunum sem fjallað er um í viðaukanum er einnig sent embætti héraðssaksóknara.*" Umræddur viðauki var samtals 219 blaðsíður og fylgigögnin með honum 6.135 blaðsíður.

2.11. Gagnaöflun 2017 og 2018

2.11.1. Eimskip

101. Við yfirferð Samkeppniseftirlitsins á gögnum sem Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu í nóvember og desember 2016 kom í ljós að upplýsingagjöf Eimskips væri að hluta til ófullnægjandi. Þá hafnaði Eimskip því að afhenda tiltekin gögn. Af þeim sökum sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips, dags. 8. mars 2017, þar sem farið var yfir það í hverju upplýsingagjöf félagsins væri ábótavant. Farið var fram á það að Eimskip greindi Samkeppniseftirlitinu frá því fyrir 21. mars 2017 hvort félagið hygðist veita fullnægjandi upplýsingar.

102. Eimskip staðfesti með bréfi, dags. 17. mars 2017, að fyrirtækið myndi bregðast við athugasemdum Samkeppniseftirlitsins. Óskaði Eimskip tvívegis eftir fresti til að koma viðbrögðum fyrirtækisins á framfæri og þann 8. maí 2017 bárust frekari upplýsingar og gögn ásamt nánari útskýringum á áður afhentum gögnum frá Eimskip.

103. Með bréfi, dags. 13. september 2017, tilkynnti Samkeppniseftirlitið Eimskip að þörf væri á nánari útskýringum frá fyrirtækinu á áður innsendum gögnum ásamt frekari sundurliðun afhentra tölulegra upplýsinga. Jafnframt var óskað eftir því að Eimskip bætti úr afhendingu á gögnum sem varða samskipti við Samskip. Vísað var til þess að Samskip hefðu upplýst að fyrrverandi forstjóri Samskipa hefði greint frá fundi með Eimskips á vormánuðum 2008 vegna mögulegra viðskipta félaganna sem tengdust ótilgreindum eignum. Einnig hefðu Samskip greint frá fundi sem forstöðumaður landflutninga hefði átt með Eimskip í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009 vegna flutningasamstarfs á Austurlandi. Með vísan til þess óskaði Samkeppniseftirlitið sérstaklega eftir því að Eimskip myndi tjá sig um þessar upplýsingar. Þá óskaði Samkeppniseftirlitið jafnframt eftir viðbótarupplýsingum um m.a. skipakerfi félagsins, siglingaáætlanir og gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa.

104. Frestur var á endanum veittur til 13. október 2017 og þann dag bárust upplýsingar frá Eimskip. Því var haldið fram að Eimskip hefði þegar uppfyllt upplýsingaskyldu varðandi samskipti félagsins við Samskip. Þrátt fyrir þetta voru í bréfi þessu, í fyrsta sinn, veittar upplýsingar um fundi með Samskipum á árinu 2008. Var þetta gert eftir að Samkeppniseftirlitinu höfðu borið upplýsingar Samskipa um tilgreind samskipti stjórnenda þessara keppinauta undir Eimskip. Lýsti Eimskip fundi fyrrverandi forstjóra félagsins og formanns stjórnar þess með aðaleiganda Samskipa og fyrrverandi forstjóra í júní 2008. Eimskip kvaðst ekki geta staðfest að umræddur fundur vegna landflutninga hefði verið haldinn en starfsmenn fyrirtækisins reki minni til samskipta við Samskip vegna ágreinings um *„fjárhæð reikninga*" vegna landflutninga á Austurlandi.

105. Þann 26. október 2017 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips þar sem vísað var til afhentra upplýsinga um flutningsmagn fyrirtækisins. Við rannsókn á afhentum gögnum kom í ljós að upplýsingum bar ekki saman og var því nauðsynlegt að óska eftir útskýringum og viðeigandi leiðréttingum. Samkeppniseftirlitið áréttaði að misræmi sem þetta væri til þess fallið að tefja rannsókn eftirlitsins og skoraði á Eimskip að vanda upplýsingagjöf og gagnaafhendingu.

106. Með bréfi, dags. 2. nóvember 2017, lagði Eimskip fram skýringar á því misræmi og annmörkum sem fundist höfðu í afhentum gögnum félagsins. Í bréfinu óskaði Eimskip eftir því að Samkeppniseftirlitið myndi leiðbeina félaginu um hvaða leið væri rétt að fara við afhendingu gagnanna. Þær leiðbeiningar voru veittar daginn eftir og tekið fram að Eimskip hefði sýnt af sér hirðuleysi við þessa upplýsingagjöf og lagt fyrir fyrirtækið að bæta úr þessum annmörkum.

107. Eimskip afhenti þann 8. nóvember 2017 skýringar á vinnslu og framsetningu áður afhentra gagna sem að mati félagsins skýrði að langstærstum hluta það misræmi sem Samkeppniseftirlitið hafði bent á. Þá voru gögn endurunnin og afhent að nýju. Loks var í bréfi Eimskips óskað eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu til að útskýra frekar bæði vinnslu og framsetningu gagnanna. Sá fundur var haldinn í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins þann 16. nóvember 2017. Þar var ákveðið að Eimskip

skyldi senda Samkeppniseftirlitinu leiðrétt gögn í samræmi við það sem rætt hafði verið á fundinum ásamt því að yfirfara önnur gögn.

108. Með tölvupósti þann 24. nóvember 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir þeim gögnum sem Eimskip hafði skuldbundið sig til að afhenda eftir framangreindan fund. Þau gögn bárust 30. nóvember 2017.

109. Með bréfi til Eimskips, dags. 15. desember 2017, óskaði Samkeppniseftirlitið á ný eftir upplýsingum og útskýringum á tilgreindum áður innsendum gögnum. Þá var einnig ítrekuð upplýsingaskylda um önnur tiltekin atriði, þ. á m. um skipakerfi fyrirtækisins, gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa og ráðningarsamninga forstjóra Eimskips. Þá var á ný óskað eftir afhendingu á fundargerðum en fyrri afhending á þeim var að mati Samkeppniseftirlitsins ekki ásættanleg og til þess fallin að tefja rannsókn málsins. Þá var óskað eftir skýringum á afhentum tölum vegna landflutninga. Frestur til að afhenda umbeðin gögn var veittur til 10. janúar 2018.

110. Þann 10. janúar 2018 barst svarbréf frá Eimskip. Í bréfinu voru leiðréttar villur sem fundist höfðu í áður afhentum gögnum um skipakerfi og siglingaáætlanir. Hluti þeirra upplýsinga sem óskað hafði verið eftir vegna Samskipa var veittur en sagt að annað hefði ekki fundist. Eimskip hafnaði því að afhenda ráðningarsamning við forstjóra félagsins með vísan til þess að hann geymdi viðkvæmar persónuupplýsingar og einnig vegna þess að Samkeppniseftirlitið hefði ekki rökstutt hvernig umrætt gagn ætti að gagnast við rannsókn málsins. Tilteknar fundargerðir Eimskips voru sagðar glataðar en mistök hefðu leitt til þess að farist hefði fyrir að afhenda fundargerðir tiltekinna yfirmanna fyrir árin 2009-2012 og voru þær því afhentar. Einnig voru í bréfinu veittar frekari skýringar á áður afhentum gögnum vegna m.a. landflutningamarkaðar og flutninga á tómum gámum.

111. Þann 12. mars 2018 sendi Samkeppniseftirlitið tölvupóst til Eimskips þar sem ítrekuð var krafa Samkeppniseftirlitsins um afrit af þeim samningum Eimskips við mikilvægan viðskiptavin, sem hefðu verið í gildi á árunum 2006-2009. Svör bárust þann 14. mars 2018.

2.11.2. Samskip

112. Sem fyrr segir barst Samkeppniseftirlitinu þann 23. desember 2016 bréf frá hollenskri lögfræðistofu sem kvaðst vera í fyrirsvari fyrir Samskip Holding. Var því haldið fram að Samkeppniseftirlitið hefði ekki lögsögu í Hollandi og Samskipum Holding væri því ekki skylt að svara upplýsingabeiðni eftirlitsins. Óskað var eftir því að Samkeppniseftirlitið rökstyddi á hvaða lagagrunni beiðni eftirlitsins byggði og Samskip Holding myndu í framhaldi þess aðstoða Samkeppniseftirlitið að því gefnu að upplýsingabeiðnin væri sanngjörn og gætt yrði meðalhófs. Í lok janúar 2017 óskuðu Samskip Holding eftir viðræðum við Samkeppniseftirlitið.

113. Með bréfi til Samskipa, dags. 2. febrúar 2017, tilkynnti Samkeppniseftirlitið að það legði til grundvallar í málinu að dótturfélagið Samskip og móðurfélagið Samskip Holding mynduðu eina efnahagslega einingu í skilningi samkeppnislaga og því væru skilyrði til að beita viðurlögum gagnvart Samskipum vegna synjunar Samskipa Holding um að afhenda þau gögn og upplýsingar sem tilgreindar hefðu verið í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskip Holding frá 6. desember 2016.

114. Samkeppniseftirlitinu barst bréf frá Samskipum Holding, dags. 10. febrúar 2017, þar sem staðfest var að félagið myndi afhenda þau gögn og upplýsingar sem óskað hefði verið eftir, með þeim fyrirvara að félaginu bæri þó ekki lagaskylda til þess. Óskað var eftir viðbótarfresti til 10. mars 2017.

115. Þann 15. febrúar 2017 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá Samskipum. Í bréfinu var fyrirætlunum Samkeppniseftirlitsins um álagningu dagsekta mótmælt og andmælum við sjónarmið eftirlitsins komið á framfæri.

116. Með tölvupósti Samkeppniseftirlitsins til Samskipa Holding, dags. 16. febrúar 2017, var óskað eftir staðfestingu á því að félagið hefði í hyggju að veita umbeðnar upplýsingar og gögn. Að þeirri

staðfestingu fenginni myndi Samkeppniseftirlitið veita frest til 10. mars 2017. Staðfesting barst með tölvupósti þann 17. febrúar 2017 og var aukinn frestur veittur.

117. Með bréfi frá Samskipum Holding, dags. 10. mars 2017, voru afhent gögn og upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir, þ. á m. fundargerðir af stjórnarfundum félagsins, upplýsingar um stjórnarsetu, listi yfir hluthafa, ársreikningar, upplýsingar um siglingakerfi félagsins o.fl.

118. Þann 18. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir útskýringum Samskipa á gögnum fyrirtækið hafði sent eftirlitinu. Jafnframt var óskað eftir því að Samskip bættu úr afhendingu á gögnum sem varða samskipti við Eimskip. Sérstaklega var óskað eftir nánari upplýsingar um fundi með stjórnendum Eimskips vorið 2008. Þá óskaði Samkeppniseftirlitið jafnframt eftir viðbótarupplýsingum um m.a. skipakerfi félagsins, siglingaáætlanir og gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa. Veittur var frestur til 10. nóvember 2017.

119. Með tölvupósti, dags. 8. nóvember 2017, óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til 24. nóvember 2017 til að svara upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Óskaði Samkeppniseftirlitið eftir nánari rökstuðningi fyrir þeirri beiðni sem barst síðar sama dag. Samkeppniseftirlitið veitti umbeðinn viðbótarfrest með tölvupósti, dags. 9. nóvember 2017.

120. Þann 24. nóvember 2017 bárust upplýsingar frá Samskipum, m.a. nánari upplýsingar um tiltekin samskipti starfsmanna Samskipa við Eimskip. Samskip höfnuðu hins vegar að veita tiltekin gögn sem stöfuðu frá Samskipum Holding. Þá kváðust Samskip ekki hafa *„boðvald*" yfir aðaleiganda fyrirtækisins og gætu því ekki leitað að eða afhent Samkeppniseftirlitinu möguleg gögn vegna samskipta aðaleigandans við Eimskip.

121. Þann 28. nóvember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa þar sem bent var á verulegt misræmi í afhentum gögnum um flutningsmagn og tekjur af þeim flutningum. Kom fram að Samkeppniseftirlitið teldi að þessi vinnubrögð væru bagaleg og til þess fallin að tefja rannsókn eftirlitsins. Var skorað á Samskip að vanda í hvívetna upplýsingagjöf og gagnaafhendingu. Óskað var eftir skýringum og Samskipum boðið að koma til fundar hjá Samkeppniseftirlitinu til að útskýra og eftir atvikum leiðrétta framkomin gögn.

122. Þann 1. desember 2017 greindu Samskip frá því að fyrirtækið hefði gert tiltekin mistök og voru leiðréttingar sendar Samkeppniseftirlitinu. Einnig var annað misræmi í upplýsingagjöf Samskipa útskýrt.

123. Þann 5. desember 2017 vakti Samkeppniseftirlitið athygli Samskipa á að við skoðun afhentra gagna frá 1. desember hefði komið í ljós að tilteknar upplýsingar vantaði eða sundurliðun ekki verið eins og óskað hefði verið eftir. Frekari gögn og skýringar bárust frá Samskipum þann 13. desember 2017.

124. Þann 18. desember 2017 var haldinn fundur með Samskipum í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins. Á fundinum var óskað eftir upplýsingum sem Samskip skuldbundu sig til að afhenda sem fyrst. Svör við fyrirspurnum Samkeppniseftirlitsins bárust þann 19. desember sem að mati Samkeppniseftirlitsins voru ekki fullnægjandi og var óskað eftir frekari skýringum. Nánari svör bárust frá Samskipum þann 2. janúar 2018.

125. Við rannsókn málsins kom enn á ný fram ósamræmi milli afhentra tölulegra upplýsinga frá Samskipum og þann 26. apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir skýringum Samskipa. Eftir framlengdan frest bárust leiðréttar upplýsingar frá Samskipum þann 9. maí 2018. Í svarbréfi Samskipa eru þær skýringar gefnar að afhentar hefðu verið rangar upplýsingar vegna mismunandi skilgreininga hjá fyrirtækinu ásamt því að villur í afhentum upplýsingum ættu *„alfarið*" rætur að rekja til *„mannlegra mistaka við samantektina*".

2.11.3. Hollensk samkeppnisyfirvöld, Arion Banki, Alcoa o.fl.

126. Á árinu 2016 lögðu hollensk samkeppnisyfirvöld sektir á Eimskip, Samskip og tvö önnur fyrirtæki vegna alvarlegs ólögmæts samráðs á frystigeymslumarkaðnum í Hollandi.[28] Sá markaður er tengdur sjóflutningum, m.a. milli Íslands og Hollands (ekki síst útflutningi á fiski).

127. Af því tilefni sendi Samkeppniseftirlitið bréf, dags. 24. febrúar 2017, til hollenskra samkeppnisyfirvalda þar sem óskað var eftir afritum af gögnum úr umræddum málum þar sem samstarf eða markaðsskipting á milli Eimskips og Samskipa kæmi fyrir eða væri rædd. Bárust svör og afrit af gögnum frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum með bréfi, dags. 3. mars 2017.

128. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins komu fram upplýsingar um að starfsmaður Arion banka hefði a.m.k. á árunum 2012 og 2013 átt í samskiptum við bæði stjórnendur Samskipa og Eimskips. Það vakti athygli Samkeppniseftirlitsins að í tölvupósti Arion banka til Samskipa var vísað til upplýsinga frá Eimskip um markaðsaðstæður á Íslandi og hækkanir fyrirtækisins á verðskrá. Er þar annars vegar vísað til þess að Eimskip héldi því fram að fyrirtækið gæti haldið verðskránni *„stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því*". Þá segir að Eimskip lýsti markaðnum á Íslandi sem *„voða kósý*" og að ólíklegt væri að erlend skipafélög kæmu inn á íslenskan markað.

129. Af þessu tilefni óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá Arion banka um samskipti við stjórnendur Eimskips og Samskipa. Bárust upplýsingar frá Arion banka m.a. í september og október 2017.

130. Þann 12. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Alcoa Fjarðaáli sf. sem sneru að viðskiptum félagsins við Eimskip og Samskip. Óskað var eftir fyrrgreindum upplýsingum í kjölfar fundar við Alcoa Fjarðaál í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins þann 21. september 2017. Eftir að Alcoa hafði verið veittur viðbótarfrestur bárust upplýsingar frá fyrirtækinu í byrjun nóvember 2017.

131. Þann 17. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir tilteknum upplýsingum og gögnum frá Sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu. Svör bárust þann 23. október 2017.

132. Þann 26. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá aðilum á sjóflutningamarkaði, þ.e. Smyril Line Cargo/Smyril Line Ísland ehf., Thor shipping ehf., Nesskipum ehf. og Blue Water shipping ehf. í því skyni að leggja mat á markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa á umræddum markaði. Gögn frá þessum fyrirtækjum bárust í nóvember 2017.

133. Í nóvember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til 75 fyrirtækja sem starfandi voru á landflutningamarkaði. Veittur var frestur til að afhenda Samkeppniseftirlitinu umræddar upplýsingar til 4. desember 2017. Upplýsingar frá aðilum á landflutningamarkaði bárust Samkeppniseftirlitinu hins vegar á tímabilinu frá nóvember 2017 fram í maí 2018.

134. Þann 8. desember 2017 bárust Samkeppniseftirlitinu gögn sem eftirlitið hafði óskað eftir frá Seyðisfjarðarhöfn og vörðuðu vöruflutninga með Norrænu.

135. Með bréfi til embættis héraðssaksóknara, dags. 19. desember 2017, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir afhendingu á tilgreindum gögnum með vísan til 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga, sbr. 3. mgr. 19. gr. laganna. Þann 4. janúar 2018 bárust Samkeppniseftirlitinu umrædd gögn frá embætti héraðssaksóknara.

136. Í mars og apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Ríkisskattstjóra um tekjur nokkurra fyrirtækja á landflutningamarkaði. Bárust þær upplýsingar í apríl 2018.

[28] Sjá t.d. fréttatilkynningu hollenska samkeppniseftirlitsins; *„ACM imposed fines of EUR 12.5 million on cold-storage firms*", 23.03.2016. ACM. Aðgengilegt á slóð: acm.nl/en/publications/publication/15609/ACM-imposed-fines-of-EUR-125-million-on-cold-storage-firms.

2.12. Önnur viðbótarkæra og samvinna við lögreglu

137. Frá því að kæru var beint til lögreglu í mars 2014 hefur verið samvinna milli lögreglu og Samkeppniseftirlitsins vegna rannsóknar á umræddum brotum á samkeppnislögum. Hefur Samkeppniseftirlitið í samstarfi við lögreglu framkvæmt athugun á rafrænum gögnum málsins.

138. Sem fyrr sagði sendi Samkeppniseftirlitið þann 19. desember 2016 viðbótarkæru til lögreglu ásamt viðamiklum gögnum (samtals tæplega 6.400 bls.).

139. Frekari gagnaafhending átti sér stað til lögreglu í mars og maí 2018. Þannig sendi Samkeppniseftirlitið rannsóknargögn til lögreglu 15. mars 2018 (549 bls.) og þann 8. maí 2018 (213 bls.).

140. Í maí 2018 tók Samkeppniseftirlitið þátt í skýrslutöku lögreglu yfir sakborningum og vitnum í refsimálinu, sbr. 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Veitti eftirlitið einnig aðstoð við undirbúning þessara rannsóknaraðgerða lögreglu.

141. Önnur viðbótarkæra var send til lögreglu 17. maí 2018. Þar var kærður einn einstaklingur.

2.13. Andmælaskjal I frá 6. júní 2018

142. Þann 6. júní 2018 sendi Samkeppniseftirlitið andmælaskjal til Eimskips og Samskipa, sbr. 17. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins. Það andmælaskjal verður hér á eftir nefnt „AI". Var fyrirtækjunum veittur frestur til 7. september 2018 til að koma á framfæri athugasemdum við AI. Með AI fylgdi listi yfir gögn málsins. AI var 890 bls. að lengd og gögnin sem lágu skjalinu til grundvallar voru yfir 10.000 bls.

143. Í AI var lýst frummati Samkeppniseftirlitsins á þeim atvikum málsins þar sem rannsóknin var lengst komin og var Eimskip og Samskipum gefið færi á að tjá sig um það frummat sem fram kom í skjalinu. Kom m.a. fram það frummat að Eimskip og Samskip hefðu í júní 2008 hafið afar umfangsmikið ólögmætt samráð og var gerð ítarleg grein fyrir atvikum á árinu 2008. Til viðbótar var lýst tilteknum atvikum á árunum 2009-2013 sem að frummati Samkeppniseftirlitsins sýndu að hið umfangsmikla samráð var við lýði á þessum árum.

144. Í AI voru Eimskip og Samskip einnig upplýst um að til stæði að rita annað andmælaskjal. Var þetta útskýrt með eftirfarandi hætti í mgr. 7 – 9 í AI:

„Eins og andmælaskjal þetta ber með sér er fyrirhugað að gefa aðilum máls færi á að koma í tveimur áföngum á framfæri athugasemdum og andmælum við rannsóknina og frummat Samkeppniseftirlitsins. Er í þessu sambandi m.a. horft til þess að hvoru tveggja Eimskip og Samskip hafa við málsmeðferðina óskað eftir nánari upplýsingum við rannsóknina, en þetta verklag styður við upplýsinga- og andmælarétt þeirra fyrirtækja sem til rannsóknar eru. Í umfangsmiklum samráðsmálum er bæði heimilt og gagnlegt að gefa út fleiri en eitt andmælaskjal, sbr. það mál sem lauk með dómum Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í m.a. máli nr. 277/2015, Olíuverslun Íslands hf. gegn Samkeppniseftirlitinu.

Í þessu andmælaskjali (andmælaskjal I) er lýst frummati Samkeppniseftirlitsins á þeim atvikum málsins þar sem rannsóknin er lengst komin. Eru þetta m.a. framangreind atvik á árinu 2008 og atvik á tímabilinu 2009 til og með 2013 sem að frummati Samkeppniseftirlitsins styðja m.a. við það að umrædd markaðsskipting hafi verið fyrir hendi. Jafnframt er í andmælaskjalinu lýst umgjörð rannsóknarinnar og málsmeðferð hingað til.

Telur Samkeppniseftirlitið því rétt að veita Eimskip og Samskipum færi á því að koma að skriflegum athugasemdum vegna þessara atvika. Að mati eftirlitsins er unnt að fjalla á þessu stigi sjálfstætt um þessi atvik málsins. Miðað við umfang og eðli málsins telur Samkeppniseftirlitið að þetta verklag horfi til einföldunar og stuðli að skjótari málsmeðferð, sbr. 9. og 10. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993. Er

þetta andmælaskjal (andmælaskjal I) því sent félögunum og gefst þeim hér með færi á að tjáð sig um það og eftir atvikum koma að frekari gögnum."

145. Var og áréttað að Eimskip og Samskipum yrði sent annað andmælaskjal (hér eftir nefnt „AII") þar sem aðallega yrði fjallað nánar um atvik á árunum 2009 – 2013. Var fyrirtækjunum einnig greint frá eftirfarandi: *„Að fengnu andmælaskjali II munu Eimskip og Samskip verða aftur gefinn kostur á að tjáð sig um það og málið í heild sinni og, eftir atvikum, komið að frekari sjónarmiðum vegna efnisatriða andmælaskjals I*", sbr. mgr. 12 í AI.

146. Samkvæmt framansögðu var það von Samkeppniseftirlitsins að birting á AI myndi hraða meðferð málsins þar sem sjónarmið Eimskips og Samskipa um mikilvæga þætti málsins myndu berast fyrr en ella. Andmælaréttur fyrirtækjanna yrði að fullu tryggður þar sem þau gætu komið að viðbótarsjónarmiðum við AI eftir að hafa fengið AII í hendur. Hvorugt fyrirtækið kaus hins vegar að nýta sér það tækifæri að koma sem fyrst að sjónarmiðum og skýringum við AI.

147. Eftir birtingu á AI og gagnalista óskuðu Eimskip og Samskip eftir aðgangi að gögnunum. Samkeppniseftirlitið átti í kjölfarið í samskiptum við fyrirtækin og upplýsti um framgang og skipulag vinnu við samantekt og afhendingu gagna til þeirra. Voru gögnin afhent fyrirtækjunum í þrennu lagi; 19. júlí, 4. og 20. september 2018. Gagnrýndu fyrirtækin þann tíma sem tók að afhenda gögnin. Samkeppniseftirlitið svaraði þeirri gagnrýni og gerði m.a. grein fyrir umfangi verksins. Í ljósi þessa var frestur fyrirtækjanna til að tjá sig um AI framlengdur, sbr. nánar hér á eftir.

148. Þrátt fyrir að Samkeppniseftirlitið hefði, í því skyni að hraða meðferð málsins, kallað ítrekað eftir sjónarmiðum fyrirtækjanna við AI á árinu 2018, bárust þau sjónarmið ekki fyrr en síðari hluta árs 2020. Tafði þetta meðferð málsins. Verður þessu lýst nánar hér á eftir.

2.13.1. Viðbrögð Eimskips við AI árunum 2018 - 2019

149. Hlutabréf Eimskips eru skráð í Kauphöll Íslands. Þann 6. júní 2018 tilkynnti Eimskip fjárfestum að fyrirtækið myndi tjá sig um AI og greindi frá því að fyrirtækið hefði frest til 7. september 2018 til að koma á framfæri athugasemdum.

150. Með tölvupósti 29. júní 2018 óskaði Eimskip eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu til þess m.a. að ræða frest til þess að svara AI. Einnig vildi Eimskip ræða ákveðið *„uppnám*" á markaði vegna afstöðu eftirlitsins til samráðs Eimskips og Samskipa sem kæmi fram í AI.

151. Fundur var haldinn 11. júlí 2018. Á fundinum upplýsti Eimskip að fyrirtækið hygðist tjá sig um AI og lagði jafnframt fram beiðni um viðbótarfrest til að koma með athugasemdir við AI þar sem veittur frestur væri of skammur að mati Eimskips.

152. Eimskip var á fundinum greint frá því að Samkeppniseftirlitið myndi endurmeta veittan frest þegar það hefði lokið við afhendingu gagna til málsaðila. Einnig var Eimskip greint frá því að ef fyrirtækið teldi að tiltekin umfjöllun í AI hefði óheppileg áhrif á starfsemi þess gæti það flýtt fyrir niðurstöðu með því að skila hið fyrsta andmælum við þá umfjöllun. Eimskip nýtti sér hins vegar ekki þetta boð Samkeppniseftirlitsins. Á fundinum var einnig vakin athygli Eimskips á ákvæðum reglna Samkeppniseftirlitsins nr. 890/2005.

153. Þann 6. september 2018 greindi Eimskip frá því að umfangsmikil vinna stæði yfir hjá fyrirtækinu við gerð athugasemda við AI og óskaði eftir því að Samkeppnieftirlitið myndi staðfesta að viðbótarfrestur yrði gefin. Það gerði eftirlitið og veitti Eimskip viðbótarfrest til 3. desember 2018 til koma að sjónarmiðum við AI.

154. Með bréfi, dags. 23. nóvember 2018, áréttaði Eimskip að *„umfangsmikil vinna*" stæði yfir hjá félaginu við að undirbúa athugasemdir við AI. Jafnframt voru sett fram sjónarmið til stuðnings því að framlengja ætti frest fyrirtækisins til að tjá sig um AI til 20. apríl 2019. Samkeppniseftirlitinu þótti ástæða til að kalla eftir frekari skýringum á þessari beiðni Eimskips um aukinn frest.

155. Svar Eimskips barst 29. nóvember 2018. Þar kom m.a. fram að málið væri gríðarlega umfangsmikið og hjá Eimskip væri unnið að því að setja fram svör við AI. Var sú vinna sögð *„fjarri því"* að vera á undirbúningsstigi en umfang hennar einfaldlega fordæmalaust. Til stuðnings því að veita aukinn frest benti Eimskip einnig á að fyrirtækið hefði ekki fengið öll gögn fyrr en í september 2018 og að Samkeppniseftirlitið ynni að ritun á AII. Sökum þessa ætti því ekki að koma að sök þó Eimskip yrði veittur aukinn frestur til að tjá sig um AI.

156. Samkeppniseftirlitið svaraði Eimskip 3. desember 2018. Með vísan til umfangs máls og sjónarmiða Eimskips, einkum að Eimskip hygðist tjá sig um AI og stuðla með þeim hætti að því að rannsókn málsins yrði hraðari en ella, féllst Samkeppniseftirlitið á að veita viðbótarfrest til þess að koma að athugasemdum við AI. Var fresturinn framlengdur til 29. mars 2019. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var og þeim tilmælum beint til Eimskips *„að hraða ritun athugasemdanna eftir föngum og hugleiða hvort unnt sé að koma sjónarmiðum um einstök efni til Samkeppniseftirlitsins vel fyrir framangreint tímamark."* Eimskip varð ekki við þessum tilmælum.

157. Þann 5. mars 2019 tilkynnti Eimskip um breytta afstöðu. Kvaðst fyrirtækið hafa fallið frá því að tjá sig sérstaklega um AI. Gerði Eimskip athugasemd við það verklag að Samkeppniseftirlitið birti fleiri en eitt andmælaskjal í málinu. Ekki fengist séð að það horfði til bóta fyrir rannsókn málsins að skipta málinu upp á þennan hátt. Var bent á að fyrirséð væri að AI og AII myndu taka til sama tímabils, þ.e. árana 2009 – 2013. Þetta verklag gerði Eimskip erfitt fyrir að tjá sig um málið og efaðist Eimskip um að það væri samþýðanlegt stjórnsýslulögum, Mannréttindasáttmála Evrópu og reglum Samkeppniseftirlitsins um málsmeðferð. Í bréfinu óskaði Eimskip eftir því að AII yrði sent fyrirtækinu sem fyrst og Eimskip gert *„kleift að kynna sér efni þess áður en athugasemdum"* vegna AI yrði skilað. Þá var tekið fram að vinna við athugasemdir við AI *„gangi vel"* og að það væri skýr vilji Eimskips að málið yrði leitt til lykta eins fljótt og kostur væri.

158. Með svarbréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 12. mars 2019 var rökstutt að bæði væri heimilt og málefnalegt að birta fleiri en eitt andmælaskjal. Fjallað var einnig um breytta afstöðu Eimskips til framlagningar sjónarmiða um AI. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var bent á að Eimskip hefði áður lýst því ítrekað yfir að fyrirtækið myndi tjá sig um AI og fyrirtækið í því sambandi óskað eftir auknum svarfrestum. Segir síðan í bréfi Samkeppniseftirlitsins eftirfarandi:

„Hvergi kom fram það sjónarmið hjá Eimskip að sú staðreynd að andmælaskjal I væri ekki tæmandi gerði fyrirtækinu erfitt um vik að tjá sig. Ekki kom heldur fram það mat að verklag Samkeppniseftirlitsins að þessu leyti kynni að vera ólögmætt. Varð Samkeppniseftirlitið við ítrekuðum beiðnum Eimskips um viðbótarfrest því það taldi mikilvægt og málinu til framdráttar að fá í hendur sjónarmið fyrirtækisins um efni andmælaskjals I. Aðstaðan í málinu að þessu leyti hefur ekki breyst frá því að Eimskip lýsti því yfir að fyrirtækið ætlaði að tjá sig um andmælaskjal I. Kemur hin breytta afstaða Eimskips því á óvart."

159. Tók Samkeppniseftirlitið og fram að Eimskip væri ekki skylt að tjá sig um AI en það væri bæði unnt og æskilegt að fyrirtækið setti sem fyrst fram sjónarmið við það.

160. Í bréfi frá 29. mars 2019 sagði Eimskip að það væri rangt að fyrirtækið hefði fallið frá því að tjá sig um AI. Sagði jafnframt að beiðnir Eimskip um viðbótarfresti hefðu ávallt byggt á þeirri forsendu að AII lægi þá fyrir innan þess frests.

161. Þrátt fyrir að Samkeppniseftirlitið hefði, í því skyni að hraða meðferð málins, kallað eftir sjónarmiðum Eimskips við AI komu þau ekki fram á árinu 2019. Sjónarmið Eimskips við AI voru send Samkeppniseftirlitinu í mars 2020. Tafði þetta meðferð málsins.

2.13.2. Viðbrögð Samskipa við AI árunum 2018 - 2019

162. Sem fyrr segir var AI birt Samskipum 6. júní 2018 og frestur var veittur til 7. september 2018 til að koma á framfæri athugasemdum við það.

163. Samskip óskuðu í kjölfarið eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu og var hann haldinn þann 20. júní 2018. Á fundinum greindu Samskip frá því að fyrirtækið hefði kynnt sér vel efni AI og sagt að í ákveðnum tilvikum hefði Samskipum orðið á og framferði fyrirtækisins ekki verið í samræmi við samkeppnislög. Hins vegar væru Samskip ekki sammála heildarályktun Samkeppniseftirlitsins um víðtækt ólögmætt samráð milli Eimskips og Samskipa. Samskip upplýstu á fundinum að rannsókn á ætluðum brotum gæti haft neikvæð áhrif á rekstur fyrirtækisins og tilgangurinn með fundinum hefði verið sá að kanna möguleika á því að ljúka málinu með sátt og flýta þar með fyrir meðferð málsins.

164. Á fundinum veitti Samkeppniseftirlitið upplýsingar um hvernig unnt væri að flýta meðferð málsins. Þar var athygli vakin á tveimur úrræðum samkeppnislaga og skilyrðum þeirra:

- Sátt skv. 1. mgr. 17. gr. f. samkeppnislaga. Í alvarlegum samráðsmálum yrði í sátt a.m.k. að felast viðurkenning á brotunum og stjórnvaldssekt. Ekki væru forsendur til að gera sátt í slíkum málum nema Samkeppniseftirlitið og viðkomandi fyrirtæki hefðu í aðalatriðum svipaða sýn á umfangi brota.

- Mögulegri lækkun á sekt á grundvelli samstarfs sem byggði á reglum Samkeppniseftirlitsins nr. 890/2005, sbr. og 3. mgr. 37. gr. samkeppnislaga.

165. Var Samskipum einnig bent á að það gæti flýtt meðferð málsins ef fyrirtækið myndi hið allra fyrsta senda Samkeppniseftirlitinu gögn eða sjónarmið vegna AI sem að mati þess væru til þess fallin að hafa áhrif á mat eftirlitsins á mikilvægum þáttum málsins.

166. Þann 16. júlí 2018 sendu Samskip bréf til Samkeppniseftirlitsins. Þar segir að stjórn Samskipa hafi *„kynnt sér vel*" efni AI og *„hafni alfarið þeim ásökunum sem fram koma í andmælaskjali um víðtækt skipulagt samráð á árunum 2008-2013.*" Samskip væru hins vegar *„reiðubúið til viðræðna og sátta*" *um atriði sem betur hefðu mátt fara í viðskiptum við Eimskip og „samskiptum sem þeim fylgdu.*" Í bréfinu segir að allar líkur væru á því að rannsókn málsins myndi hafa neikvæð áhrif á rekstur Samskipa. Jafnframt var gerð athugasemd við að birt yrðu tvö andmælaskjöl í málinu og erfitt, eða ógerlegt væri að setja fram athugasemdir við andmælaskjal áður en rannsókn málsins væri lokið af hálfu Samkeppniseftirlitsins.

167. Samkeppniseftirlitið sendi þann 4. september 2018 bréf til Samskipa. Í því var fjallað um fundinn 20. júní 2018 og bréf Samskipa frá 16. júlí 2018. Sagði í bréfi eftirlitsins að í ljósi athugasemda og mats Samskipa á umfjöllun í AI teldi Samkeppniseftirlitið ekki, að svo stöddu, að forsendur hafi verið til þess að hefja sáttarviðræður. Hins vegar komi slíkt ekki í veg fyrir að málsmeðferð skv. reglum nr. 890/2005 myndi hefjast ef Samskip óskuðu eftir því. Einnig var Samskipum aftur leiðbeint um að það gæti flýtt meðferð málsins ef fyrirtækið myndi hið allra fyrsta senda Samkeppniseftirlitinu gögn eða sjónarmið sem að mati þess væru til þess fallin að hafa áhrif á mat eftirlitsins á mikilvægum þáttum málsins.

168. Jafnframt var rökstutt í bréfi Samkeppniseftirlitsins að það væri bæði heimilt og málefnalegt að birta tvö andmælaskjöl í málinu. Það væri einnig ívilnandi fyrir aðila málsins þar sem það gefi þeim færi á að tjá sig fyrr en ella um þá þætti málsins sem lengst væru komnir í rannsókn. Tók Samkeppniseftirlitið fram í bréfinu að það fengi *„ekki séð hvers vegna Samskip telur sér ekki fært að tjá sig um efni fyrra andmælaskjalsins áður en fyrirtækið fær það seinna í hendur. Eins og greint er frá í umræddu andmælaskjali mun Samskip fá við útgáfu seinna andmælaskjalsins tækifæri til að tjá sig um málið í heild sinni.*"

169. Í svarbréfi Samskipa frá 6. september 2018 kom fram að í AI væru tiltekin viðskipti Eimskips og Samskipa talin ólögmæt og Samskip hefðu á fundinum 20. júní 2018 viljað kanna hvort grundvöllur væri *„til viðræðna við Samkeppniseftirlitið um þessa snertifleti félaganna*". Í þessu hefði ekki falist viðurkenning á brotum eða á lögskýringum Samkeppniseftirlitsins. Ályktanir eftirlitsins um víðtækt samráð við Eimskip fengju ekki staðist.

170. Þann 20. september 2018 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa. Í bréfinu var m.a. greint frá því að Eimskip hefði óskað eftir auknum fresti til að koma að sjónarmiðum við AI. Síðan sagði í bréfinu: *„Þrátt fyrir áðurnefnda afstöðu Samskipa, um að nýta ekki andmælarétt þess, telur Samkeppniseftirlitið rétt að upplýsa að frestur málsaðila til að leggja fram sjónarmið um andmælaskjalið hefur verið framlengdur til 3. desember næstkomandi.*" Þessar upplýsingar um aukinn frest leiddu hins vegar ekki til þess að sjónarmið bærust frá Samskipum um AI.

171. Athugasemdir Samskipa við AI bárust á endanum rúmum tveimur árum eftir birtingu þess, eða þann 12. júní 2020, sbr. nánar hér á eftir. Tafði þetta meðferð málsins.

2.14. Dómsmál og aðrar aðgerðir Eimskips á árunum 2019 – 2020

172. Eins og rakið var hér að framan veitti Samkeppniseftirlitið Eimskip í desember 2018 viðbótarfrest til 29. mars 2019 til að koma að sjónarmiðum við AI. Þann 5. mars 2019 tilkynnti Eimskip um breytta afstöðu vegna AI. Fyrirtækið myndi ekki tjá sig um AI fyrr en það hefði fengið AII í hendur.

173. Samkeppniseftirlitið fékk því ekki í hendur sjónarmið Eimskips vegna AI á árinu 2019. Í júní og nóvember 2019 ákvað Eimskip hins vegar að höfða dómsmál gegn Samkeppniseftirlitinu sem miðuðu að því að stöðva rannsókn þess á samráðinu við Samskip.

2.14.1. Málshöfðanir á grundvelli laga um meðferð sakamála

174. Þann 19. maí 2019 greindu fjölmiðlar frá tilkynningu Eimskips. Í henni kom þetta fram: *„Eimskipafélagi Íslands hf. barst eftir lokun markaða á föstudag bréf frá lögmanni (E)forstj, fyrrverandi forstjóra félagsins. Tilefni bréfsins er krafa (E)forstj um að rannsókn lögreglunnar á kæru Samkeppniseftirlitsins frá árinu 2014 verði hætt. Samkeppniseftirlitið hefur haft málefni Eimskips samfellt til rannsóknar síðan 2010 eða í rúmlega níu ár.*

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

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

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

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

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

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

175. Daginn eftir, 20. maí 2019, sendi Eimskip bréf til Samkeppniseftirlitsins. Í því var óskað eftir upplýsingum um málsnúmer í skjalaskrá eftirlitsins. Atvikum sem tengjast þessu er lýst hér á eftir. Samhengisins vegna er rétt að nefna að þetta bréf tengdist sjónarmiðum sem Eimskip hélt síðan

fram fyrir dómstólum, þ.e. að Samkeppniseftirlitið hefði fellt niður rannsókn á samráði Eimskips og Samskipa í júní 2015 og síðan með ólögmætum hætti haldið henni áfram.

176. Þann 12. júní 2019 sendi lögregla Samkeppniseftirlitinu bréf vegna framangreindar kröfu (E)forstj til Héraðsdóms Reykjavíkur um að úrskurðað yrði, á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga um meðferð sakamála, að rannsókn lögreglu á grundvelli kæru Samkeppniseftirlitsins væri ólögmæt og að henni skyldi hætt. Í ljósi þess að umrædd krafa væri að verulegu leyti byggð á ætluðum göllum á málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins óskaði lögregla eftir sjónarmiðum eftirlitsins um kröfurnar.

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

178. Þann 30. júní 2019 sendi Eimskip frá sér eftirfarandi tilkynningu: *„Stjórn Eimskips ákvað í dag að leggja fram kröfu skv. 102. gr. laga um meðferð sakamála, þess efnis að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á félaginu og samstæðufélögum þess, sem staðið hefur yfir í tæp tíu ár, verði hætt. Krafan verður lögð fram í fyrramálið hjá Héraðsdómi Reykjavíkur.*

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

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

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

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

179. Birti Eimskip einnig kröfuna (40 bls.) sem boðað var að yrði lögð fyrir Héraðsdóm Reykjavíkur.

180. Þann 14. ágúst 2019 lagði Samkeppniseftirlitið fram í Héraðsdómi Reykjavíkur greinargerð vegna áðurnefndrar kröfu Eimskips samkvæmt lögum um meðferð sakamála. Í greinargerð Samkeppniseftirlitsins var þess aðallega krafist að kröfum Eimskips yrði vísað frá héraðsdómi en til vara að þeim yrði hafnað.

181. Þann 12. september 2019 fór fram í Héraðsdómi Reykjavíkur munnlegur málflutningur vegna kröfu Samkeppniseftirlitsins um að kröfu Eimskips yrði vísað frá dómi.

182. Með úrskurði Héraðsdóm Reykjavíkur 10. október 2019 var vísað frá dómi kröfu Eimskips um að rannsókn eftirlitsins á ætluðu samráði fyrirtækisins við Samskip yrði lýst ólögmæt og henni hætt. Hins vegar var hafnað þeirri kröfu eftirlitsins um að kröfu Eimskips um að aflétt yrði haldi á gögnum yrði vísað frá dómi.

183. Þann 11. október 2019 kærði Eimskip til Landsréttar framangreindan úrskurð Héraðsdóms Reykjavíkur um frávísun á kröfu Eimskips.

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

185. Í byrjun nóvember 2019 ákvað Eimskip að höfða einkamál gegn Samkeppniseftirlitinu, sbr. nánar hér á eftir.

186. Með úrskurði 18. desember 2019 hafnaði Héraðsdómur Reykjavíkur þeirri kröfu Eimskips að Samkeppniseftirlitið yrði gert að eyða eða skila gögnum sem aflað var í húsleit hjá fyrirtækinu. Í úrskurðinum var m.a. fjallað um þá staðhæfingu Eimskips að Samkeppniseftirlitið hefði fellt málið niður á árinu 2015: *„Sóknaraðilar halda því fram að umrædd rannsókn varnaraðila hafi formlega verið lokað með tilkynningu til þeirra þar sem vísað var í tiltekið málsnúmer. Varnaraðili hefur útskýrt um hvað rannsókn stjórnvaldsins snúist og hefur gert ítarlega grein fyrir efnisatriðum hennar í andmælaskjali og jafnframt boðað annað ítarlegt andmælaskjal varðandi rannsókn sína. Þó að varnaraðili hafi samkvæmt tilkynningu til sóknaraðila lokað tilteknu málsnúmeri er ljóst að efnislegri rannsókn á umræddu máli hefur ekki verið lokið heldur virðist henni enn haldið áfram og hún vera mjög umfangsmikil.*" Ekki var heldur fallist á það með Eimskip að starfsmaður Samkeppniseftirlitsins (og verktaki á vegum þess) hefði gert sig vanhæfa með því að taka þátt í rannsóknaraðgerðum lögreglu.

187. Eimskip skaut úrskurðinum til Landsréttar. Með úrskurði 30. janúar 2020 staðfesti Landsréttur úrskurð héraðsdóms. Í úrskurðinum var ekki fallist á sjónarmið Eimskips um að rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefði verið ólögmæt. Hið sama gilti um sjónarmið Eimskips um vanhæfi vegna þátttöku í aðgerðum lögreglu. Einnig var vísað til þess að gögn málsins sýndu að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á samráði Eimskips og Samskipa væri mjög umfangsmikil og að það drægi að lokum hennar. Það væri því eðlilegt að Samkeppniseftirlitið hefði gögn Eimskips áfram undir höndum. Þá var tekið fram að Eimskip gæti látið síðar reyna á rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

188. Hvorki Héraðsdómur Reykjavíkur né Landsréttur féllust á þær kröfur sem (E)forstj setti fram gagnvart lögreglu í málinu sem hann höfðaði um miðjan maí 2019.

2.14.2. Mál höfðað á grundvelli laga um meðferð einkamála

189. Þann 4. nóvember 2019 sendi Eimskip frá sér eftirfarandi tilkynningu: *„Stjórn Eimskips ákvað í dag að höfða almennt einkamál gegn Samkeppniseftirlitinu þar sem þess verður krafist að rannsókn stofnunarinnar, sem staðið hefur yfir í um tíu ár, verði dæmd ólögmæt og henni hætt. Eimskip hefur áður lagt fram kröfu af sama meiði á grunni ákvæða laga um meðferð sakamála, en dómstólar féllust ekki á að unnt væri að reka málið gegn Samkeppniseftirlitinu á þeim lagagrundvelli. Þar sem dómstólar tóku hins vegar ekki efnislega afstöðu til þeirra röksemda félagsins sem málsóknin var reist á, var tekin ákvörðun um að höfða almennt einkamál til að fá úr þeim skorið. Um röksemdir fyrir kröfunni vísast til fréttatilkynningar félagsins frá 30. júní sl.*"

190. Stefna Eimskips var birt Samkeppniseftirlitinu 19. nóvember 2019. Til stuðnings kröfu sinni um að Samkeppniseftirlitinu yrði gert að hætta rannsókn sinni byggði Eimskip á sömu sjónarmiðum og fyrirtækið hafði gert í málinu sem það höfðaði á grundvelli laga um meðferð sakamála. Byggði Eimskip m.a. á því að rannsókn málsins hafi tekið óeðlilega langan tíma, að Samkeppniseftirlitið hafi blekkt dómstóla, að haldlagning gagna í húsleitunum hafi verið ólögmæt og að starfsmenn eftirlitsins væru vanhæfir þar sem þeir hefðu tekið þátt í rannsókn lögreglu á þætti stjórnenda Eimskips í hinu ætlaða samráði. Þá hefði eftirlitið fellt niður rannsókn á hinum ætluðu brotum en síðan haldið henni áfram.

191. Samkeppniseftirlitið lagði fram greinargerð í málinu í lok janúar 2020 þar sem rökstutt var að þessi málsókn Eimskips væri tilhæfulaus. Krafðist eftirlitið þess aðallega að kröfum Eimskip yrði vísað frá dómi en til vara sýknu.

192. Þann 29. apríl 2020 stóð til að flytja málið vegna kröfu Samkeppniseftirlitsins um að málinu yrði vísað frá héraðsdómi. Áður en til þess kom tilkynnti Eimskip að fyrirtækið hefði fallið frá málinu. Daginn eftir kvað Héraðsdómur Reykjavíkur upp úrskurð og felldi málið niður að kröfu Eimskips. Í úrskurðinum var einnig mælt fyrir um það að Eimskip greiddi Samkeppniseftirlitinu málskostnað.

2.14.3. Kærur til áfrýjunarnefndar samkeppnismála

193. Sem fyrr sagði féllust dómstólar ekki á það með Eimskip að Samkeppniseftirlitið hefði fellt niður rannsókn á ætluðu samráði Eimskips og Samskipa í júní 2015 og síðan með ólögmætum hætti haldið henni áfram. Hér verður m.a. lýst málsmeðferð fyrir samkeppnisyfirvöldum á árinu 2019 sem tengist þessu.

194. Eins og áður sagði sendi Eimskip þann 20. maí 2019 bréf til Samkeppniseftirlitsins þar sem rakið var að tvö málsnúmer í skjalakerfi eftirlitsins kæmu fram í afhentum gögnum með AI, þ.e. annars vegar nr. 1306004 og hins vegar nr. 1309012. Vegna þessa var óskað eftir aðgangi að *„öllum stöðubreytingum máls númer 1306004 í OneSystem skjalaumsýslukerfi Samkeppniseftirlitsins, þ.m.t. dagsetningu á stofnun málsins og allar stöður til og með dagsins í dag.*"

195. Með bréfi frá 12. júní 2019 veitti Samkeppniseftirlitið Eimskip upplýsingar vegna máls merkt í skjalakerfi eftirlitsins 1306004. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins kemur m.a. fram eftirfarandi: *„Eins og umfjöllun yðar í fyrrgreindu bréfi ber skýrlega með sér tengjast bæði umrædd mál, merkt í skjalavistunarkerfinu númer 1306004 og 1309012, áðurnefndri rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðum brotum umbjóðenda yðar og Samskipa gegn samkeppnislögum. Mál merkt númer 1306004 var stofnað í skjalavistunarkerfinu vegna undirbúnings og framkvæmdar húsleitar og haldlagningu/afritun gagna á starfsstöðvum Eimskips og Samskipa sem fór fram þann 10. september 2013. Mál þetta, númer 1306004, var nánar tiltekið stofnað í skjalavistunarkerfinu þann 5. júní 2013. Málinu í skjalavistunarkerfinu var lokað þann 23. júní 2015 en það er tengt í skjalavistunarkerfinu við mál nr. 1309012 („Tengd mál"). Líkt og umbjóðendum yðar er kunnugt um er rannsóknin á ætluðum brotum umbjóðenda yðar ennþá yfirstandandi hjá eftirlitinu*."

196. Eimskip sendi Samkeppniseftirlitinu bréf þann 20. júní 2019 þar sem því var haldið fram að svar eftirlitsins frá 12. júní 2009 hefði ekki tekið til *„allra stöðubreytinga*" málsins í skjalavistunarkerfi þess. Segir síðan í bréfi Eimskips eftirfarandi: *„Þá benda umbjóðendur okkar á það mat þeirra að örðugt sé að koma þeim staðhæfingum sem fram koma í bréfi Samkeppniseftirlitsins saman við staðreyndir málsins. Þannig benda öll gögn og samskipti í málinu til þess að mál nr. 1309012 hafi verið stofnað um rannsókn Samkeppniseftirlitsins á refsimáli á hendur tilteknum starfsmönnum umbjóðenda okkar, en mál nr. 1306004 um stjórnsýslumálið á hendur* [Eimskip]." Af þessum sökum gerði Eimskip þá kröfu að áður afhentar upplýsingar eftirlitsins yrðu staðfestar með gögnum úr skjalaumsýslukerfi Samkeppniseftirlitsins. Þá var auk þess í bréfi Eimskips gerð krafa um afhendingu sömu upplýsinga um öll mál sem hafi verið skráð á Eimskip frá september 2009.

197. Þann 10. júlí 2019 krafðist Eimskip frekari upplýsinga frá Samkeppniseftirlitinu. Í bréfi Eimskips var nánar tiltekið óskað afhendingu annars vegar upplýsinga sem tengjast vinnu verktaka […] við rannsókn á samráði Eimskips og Samskipa hins vegar afhendingu vinnugagna sem varða samstarf Samkeppniseftirlitsins og lögreglu.

198. Samkeppniseftirlitið óskaði eftir sjónarmiðum lögreglu vegna kröfu Eimskips um afhendingu framangreindra vinnugagna. Sjónarmiðin bárust 13. ágúst 2019. Þar kom fram að lögregla legðist gegn því að fallist yrði á kröfu Eimskips.

199. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19. ágúst 2019, var synjað fyrrnefndri kröfu Eimskips um aðgang að upplýsingum um allar stöðubreytingar í rafrænu skjalavistunarkerfi Samkeppniseftirlitsins.

200. Þann 30. ágúst 2019 kærði Eimskip fyrrnefnda synjun Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál áfrýjunarnefndar nr. 2/2019). Samkeppniseftirlitið sendi áfrýjunarnefnd samkeppnismála sjónarmið í málinu þann 12. september og 30. september 2019.

201. Þann 30. september 2019 synjaði Samkeppniseftirlitið kröfu Eimskips frá 10. júlí 2019 um aðgang að upplýsingum tengdum [ráðgjafi Samkeppniseftirlitsins]annars vegar og vinnu- og samskiptagögnum Samkeppniseftirlitsins og lögreglu hins vegar.

202. Eimskip kærði þá synjun einnig til áfrýjunarnefndar samkeppnismála þann 11. október 2019 (mál áfrýjunarnefndar nr. 3/2019). Samkeppniseftirlitið sendi áfrýjunarnefnd samkeppnismála sjónarmið í málinu þann 24. október og 13. nóvember 2019.

203. Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 2/2019 var kveðinn upp 18. desember 2019. Komst áfrýjunarnefnd að þeirri niðurstöðu að upplýsingar um stöðubreytingar í skjalavistunarkerfi Samkeppniseftirlitsins teljist ekki til gagna málsins í skilningi 15. gr. stjórnsýslulaga. Um sé að ræða upplýsingar sem lúti alfarið að innri starfsemi eftirlitsins. Var því kröfu Eimskips um aðgang að umræddum upplýsingum hafnað.

204. Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2019 var kveðin upp í apríl 2020, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

2.15. Frekari málsmeðferð á árunum 2018 - 2019

205. Þann 27. ágúst 2018 sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Faxaflóahafna. Var óskað eftir ýmsum gögnum og upplýsingum, m.a. um einstök atriði úr fundargerðum stjórnar Faxaflóahafna. Umbeðin gögn bárust Samkeppniseftirlitinu í lok september 2018.

206. Jónar (Samskip) sendu Samkeppniseftirlitinu þann 17. september 2018 erindi þar sem óskað var eftir rannsókn á ætluðu broti Eimskips á 11. gr. samkeppnislaga og 54. gr. EES-samningsins. Var kvartað yfir því að Eimskip vildu ekki lengur annast flutninga fyrir Jóna. Ástæða þessa væri að settar hefðu verið vinnureglur hjá Eimskip um að fyrirtækið *„veiti hvorki Samskipum né dótturfélögum, þ.á.m. Jónum Transport, þjónustu. Eftir því sem næst verður komið er gripið til þessara aðgerða vegna ályktana sem fram eru settar í andmælaskjali sem Samkeppniseftirlitið birti Eimskipi og Samskipum í júní sl.*".

207. Þann 10. október 2018 sendi Samkeppniseftirlitið Jónum svarbréf þar sem fyrirtækinu var tjáð að kvörtun þess frá 17. september 2018 hafi ekki uppfyllt þær kröfur sem gerðar væru til erinda skv. reglum nr. 880/2005. Þegar af þeirri ástæðu var það ekki tekið til frekari meðferðar hjá Samkeppniseftirlitinu. Hins vegar voru upplýsingar í erindi Jóna sem gáfu tilefni til að kanna hvort upplýsingagjöf Samskipa/Jóna til eftirlitsins hefði verið fullnægjandi. Í bréfi Jóna hefðu verið settar fram staðhæfingar um samstarf fyrirtækisins og Eimskips sem gáfu tilefni til að ætla að upplýsingar sem Samskip/Jónar hefðu áður veitt við rannsókn málsins, hefðu verið ófullnægjandi.

208. Í ljósi framangreinds sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf, dags. 10. október 2018, þar sem upplýsingaskylda félagsins var ítrekuð. Var í bréfinu fjallað um að upplýsingar í kvörtun Jóna, um samstarf við Eimskip, væru í ósamræmi við upplýsingagjöf Samskipa þann 17. september 2013 og 10. apríl 2015. Var frestur til að koma að skýringum og veita frekari upplýsingar veittur fyrst til 26. október 2018 og síðan til 20. nóvember sama ár.

209. Þann 11. október 2018 barst Samkeppniseftirlitinu erindi frá Samskipum. Í því var óskað eftir aðgangi að öllum gögnum sem tengdust beiðnum Samskipa og Eimskips, um undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga (frá árinu 2004 til dagsetningu bréfsins). Þann 3. desember 2018 sendi Samkeppniseftirlitið umbeðin gögn til Samskipa.

210. Með bréfi, dags. 20. nóvember 2018, bárust gögn og skýringar frá Samskipum í tengslum við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 10. október 2018. Fram kemur sá fyrirvari í bréfi

Samskipa að fyrirtækið haldi *„ekki utan um einstaka gögn með skipulegum hætti*" og að leit vegna upplýsingabeiðninnar hafi farið fram *„handvirkt og samkvæmt bestu getu og vitneskju starfsmanna*" Samskipa.

211. Eins og áður sagði sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips þann 12. mars 2019. Fólust í bréfinu viðbrögð við tilkynningu Eimskips þann 5. mars 2019 þar sem fram kom breytt afstaða til framlagningar á athugasemdum vegna AI.

212. Samkeppniseftirlitið sendi Eimskip annað bréf 12. mars 2019. Í því var ítrekuð ósk um afhendingu á tilteknum gögnum frá Eimskip. Í bréfinu voru tilgreind tiltekin fyrirtæki sem veitt hafa útflytjendum á sjávarafurðum og stóriðjum hér á landi þjónustu. Var og greint frá því frummati Samkeppniseftirlitsins að gögn málsins sýndu að Eimskip og Samskip litu á þessi fyrirtæki sem keppinauta. Jafnframt gæfu gögnin til kynna að á sama eða svipuðum tíma hefðu bæði Eimskip og Samskip átt í samskiptum og samstarfi við a.m.k hluta þessara fyrirtækja. Rifjað var upp að í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 hefði verið óskað eftir afriti af gögnum sem tengdust annars vegar hverskonar samstarfi og hins vegar tillögum eða hugmyndum að samstarfi við önnur fyrirtæki sem annist hvers konar sjóflutninga, landflutninga, flutningsmiðlun og vöruhúsaþjónustu. Aðeins eitt gagn hefði borist frá Eimskip vegna þessarar beiðni. Var í bréfinu frá 12. mars 2019 óskað á ný eftir upplýsingum um atriði sem tilgreind voru í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá janúar 2015. Til þess að stuðla að því að viðkomandi upplýsingar bærust Samkeppniseftirlitinu voru tilgreind sextán fyrirtæki sem Eimskip kynni að hafa átt í samstarfi við.

213. Svarbréf Eimskips barst þann 5. apríl 2019. Í svari Eimskips er því haldið fram að fyrri svör fyrirtækisins við beiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 hefðu verið fullnægjandi. Hafnaði Eimskip því afhendingu á umbeðnum gögnum og kvaðst ekki geta *„svarað á annan veg en þann að vísa til fyrri svara sinna. Önnur viðbrögð [Eimskips] gætu verið túlkuð sem einhvers konar viðurkenning á því að þeirra fyrri svarbréf hafi verið ófullnægjandi.*" Sagði Eimskip að eftirlitið gæti beint nýrri upplýsingabeiðni til fyrirtækisins.

214. Eimskip afhentu engar frekari skýringar eða gögn í tengslum við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 12. mars 2019.

215. Með bréfi, dags. 13. mars 2019, taldi Samkeppniseftirlitið einnig nauðsynlegt að ítreka ósk um afhendingu á tilteknum gögnum frá Samskipum. Líkt og í fyrrgreindu bréfi til Eimskips, var frummat Samkeppniseftirlitsins á tilteknum gögnum málsins birt í bréfinu, í þeim tilgangi að auka líkur á að fullnægjandi upplýsingar bærust í þetta sinn.

216. Svarbréf Samskipa barst þann 8. apríl 2019. Er þar m.a. vísað til fyrri gagnaafhendingar til Samkeppniseftirlitsins og sjónarmiða um að Samskip hefðu hvorki búnað né mannafla til þess að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins með fullnægjandi hætti. Áréttuðu Samskip að fyrirtækið gæti *„ekki með nokkru móti ábyrgst að þau gögn eða upplýsingar sem afhentar verða sé tæmandi um það efni sem fyrirspurn stofnunarinnar lýtur að. Hvergi er haldið utan um gögn eða samskipti af þessum toga með skipulegum hætti og leit að þeim mun ávallt verða handahófskennd.*" Með svarbréfi Samskipa voru afhent takmörkuð gögn og skýringar er lúta að þeim fyrirtækjum sem talin voru upp í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.

217. Þann 23. maí 2019 óskuðu Samskip eftir *„afriti af öllum erindum, þ.e. kvörtunum og ábendingum og bréfaskiptum þeim tengdum, sem fyrirtækið hefur sent Samkeppniseftirlitinu frá lokum brotatímabils Eimskips í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 3/2008 (2002), til dagsins í dag.*" Þann 14. júní 2019 sendi Samkeppniseftirlitið tölvubréf til Samskipa vegna þessa. Var upplýst að vegna anna hefði ekki verið unnt að svara erindinu og var óskað eftir því að fyrirtækið myndi afmarka nánar beiðni sína. Frekari samskipti vegna þessa áttu sér stað í júlí 2019.

218. Samkeppniseftirlitið sendi þann 22. nóvember 2019 bréf til Eimskips. Var bréfið svar við tveimur bréfum Eimskips frá 16. september 2019.

219. Í fyrra bréfi Eimskips frá 16. september 2019 var vísað til þess að við málflutning í máli því sem Eimskip ræki fyrir héraðsdómi á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála hefði lögmaður Samkeppniseftirlitsins tekið fram að rannsókn á ætluðu samráði fyrirtækja á landflutningamarkaði hefði verið felld niður gagnvart hluta þeirra fyrirtækja sem hefðu verið til rannsóknar og var óskað upplýsinga um það til hvers lögmaðurinn hefði vísað. Í svari eftirlitsins var rifjað upp að það hefði þegar verið búið að kynna það fyrir Eimskip að í yfirstandandi rannsókn á samráði Eimskips og Samskipa væri ekki til rannsóknar hvort 10. gr. laganna hefði verið brotin í samstarfi Eimskips við fyrirtæki innan landflutninganets þess. Segir einnig í bréfi eftirlitsins að það verði að ætla að lögmaðurinn hefði vísað til þess sem komið hefði fram í greinargerð Samkeppniseftirlitsins til héraðsdóms um að eftirlitið hefði á grundvelli heimildar sinnar til að forgangsraða verkefnum ákveðið að fella niður rannsókn gagnvart smærri aðilum á landflutningamarkaði.

220. Í síðara bréfi Eimskips frá 16. september 2019 var þess krafist að Samkeppniseftirlitið afhenti fyrirtækinu allar álitsgerðir, minnisblöð, rannsóknir og annað því tengt sem eftirlitinu kynni að hafa verið afhent af þriðja aðila við rannsókn á ætluðum brotum Eimskips á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Var Eimskip upplýst um það í bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 22. nóvember 2019, að slík gögn væru ekki til staðar.

2.16. Andmælaskjal II frá 13. desember 2019

221. Þann 13. desember 2019 sendi Samkeppniseftirlitið seinna andmælaskjalið í málinu, AII, til Eimskips og Samskipa. Var fyrirtækjunum veittur frestur til 1. apríl 2020 til að koma á framfæri athugasemdum við AII. Með þessu andmælaskjali fylgdi listi yfir gögn málsins. AII var 1.168 bls. að lengd og gögnin sem lágu skjalinu til grundvallar voru yfir 17.000 bls.

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

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

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

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

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

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

224. Eimskip og Samskip óskuðu eftir aðgangi að gögnum málsins. Voru gögnin afhent fyrirtækjunum 31. janúar 2020.

225. Líkt og þegar AI var birt bárust athugasemdir Eimskips og Samskipa við AII ekki innan þess frests sem var upphaflega gefinn. Skal þessu lýst nánar.

2.16.1. Viðbrögð Eimskips

226. Sem fyrr sagði var AII birt Eimskip þann 13. desember 2019. Í fylgibréfi Samkeppniseftirlitsins var fjallað um frest til að koma að sjónarmiðum við bæði AI og AII. Í bréfinu kom fram að Eimskip hefði haft drjúgan tíma til þess að kynna sér efni AI og kysi Eimskip að tjá sig um efni AI skyldu athugasemdir þar að lútandi berast Samkeppniseftirlitinu eigi síðar en 1. febrúar 2020. Frestur til að koma að athugasemdum vegna AII var veittur til 1. apríl 2020.

227. Eins og rakið var hér að framan lýsti Eimskip því yfir á árinu 2018 að fyrirtækið myndi tjá sig um AI. Fyrirtækið tilkynnti hins vegar um breytta afstöðu 5. mars 2019. Fólst hin breytta afstaða Eimskips í því að fyrirtækið vildi *„kynna sér efni*" AII áður en athugasemdir við AI yrðu sendar Samkeppniseftirlitinu.

228. Afstaða Eimskips breyttist á ný með bréfi fyrirtækisins frá 17. desember 2019. Taldi fyrirtækið ekki nægjanlegt lengur að fá í hendur AII til þess að geta skilað athugasemdum við AI heldur þyrfti fyrirtækið til viðbótar að fá öll gögn málsins í hendur. Segir að Eimskip hefði áður bent á að fyrirtækið *„geti ekki tjáð sig um þær ásakanir sem settar voru fram í fyrra andmælaskjali fyrr en Andmælaskjal II lægi fyrir, enda gæti það tekið til sama sakarefnis og fyrra andmælaskjalið. Virðist enda nú komið á daginn að svo sé, a.m.k. að langstærstu leyti*"*.* Voru í bréfinu og gerðar athugasemdir við veitta fresti og þeir sagðir ólögmætir.

229. Í svari Samkeppniseftirlitsins, dags. 20. desember 2019, var ekki fallist á sjónarmið Eimskips og tekið fram að frestur til andmæla stæði óhaggaður að svo stöddu.

230. Eimskip brást við og sendi Samkeppniseftirlitinu bréf þann 23. desember 2019. Í því bréfi voru sett fram frekari sjónarmið vegna frests eftirlitsins til andmæla og gerðar athugasemdir við túlkun Samkeppniseftirlitsins á afstöðu Eimskips.

231. Samkeppniseftirlitið svaraði Eimskip 27. janúar 2020. Í bréfi eftirlitsins var vísað til þess að Eimskip byggði á því að AII tæki að *„langstærstu leyti*" til sama sakarefnis og AI. Samkeppniseftirlitið gæti ekki fallist á þetta. Benti eftirlitið Eimskip á að AI og AII tækju til samfellds samráðs Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabili málsins. Ekki væri rétt að AI og AII fjölluðu að stórum hluta um sömu atvik. Efnistökin í skjölunum væru í samræmi við það sem boðað hefði verið í mgr. 7 – 12 í AI. Eins og skjölin bæru með sér væri í AI lögð megináhersla á atvik á árinu 2008 sem að mati Samkeppniseftirlitsins sýndu að á því ári hefði komist á alvarlegt samráð milli Eimskips og Samskipa. Einnig væri fjallað um tiltekin atvik á árunum 2009 -2013 sem sýndu framkvæmd á samráðinu. Þá væri í AI fjallað um markaði málsins og stöðu fyrirtækja á þeim. Í AII væri hins vegar lögð megináhersla á atvik á árunum 2009 – 2013 og færð frekari rök fyrir því frummati að samráðið hefði verið í framkvæmd á þeim tíma. Einnig væri í AII fjallað um atvik sem gæfu til kynna að samráðið hefði verið enn umfangsmeira en áður hefði verið talið, sbr. t.d. umfjöllun um gámasamráð. Þá væri í AII fjallað um brot á 19. gr. samkeppnislaga, auk fleiri atriða sem ekki væri að finna í AI.

232. Kemur og fram í bréfinu að Samkeppniseftirlitið væri því ennþá eindregið þeirrar skoðunar að Eimskip hefði verið og væri enn fært um að tjá sig um AI áður en fyrirtækið tjáði sig um AII. Einnig var tekið fram að teldi *„Eimskip sig t.d. búa yfir gögnum eða sjónarmiðum sem að mati félagsins setji atvik á árinu 2008 í nýtt ljós er skorað á fyrirtækið að setja þau sem fyrst fram til þess að stuðla að hraðari málsmeðferð en ella.*"

233. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins var að veita Eimskip viðbótarfrest til 15. mars 2020 til að koma að sjónarmiðum við AI (kafla I-X). Frestur til að koma að sjónarmiðum við AII (og hluta AI) var framlengdur til 15. maí 2020.

234. Eimskip setti fram athugasemdir við bréf Samkeppniseftirlitsins frá 27. janúar 2020. Var það gert í bréfi fyrirtækisins frá 11. febrúar 2020. Mótmælti fyrirtækið því að hafa ítrekað breytt um afstöðu vegna framlagningar athugasemda við AI. Kvaðst Eimskip, í samræmi við skýra afstöðu *„frá öndverðu*", myndu setja fram athugasemdir við AI fyrir 15. mars 2020.

2.16.1.1. Athugasemdir Eimskips við AI

235. Þann 16. mars 2020 bárust athugasemdir Eimskips við AI. Voru þær 212 bls. og með fylgdu 46 fylgiskjöl.

236. Í inngangi segir að Eimskip hafni því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hafi gerst brotlegt við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeirri háttsemi sem lýst sé í AI.

2.16.1.2. Frekari frestbeiðnir Eimskips

237. Samhengisins vegna er rétt að rifja upp að í október 2019 kærði Eimskip til áfrýjunarnefndar samkeppnismála ákvörðun Samkeppniseftirlitsins um að synja kröfu fyrirtækisins um aðgang að annars vegar gögnum sem vörðuðu [ráðgjafi Samkeppniseftirlitsins] (verktaka sem veitt hefur eftirlitinu aðstoð við rannsókn málsins) og hins vegar samskipta- og vinnugögnum Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála kvað upp úrskurð í tilefni af kærunni (mál nr. 3/2019) 3. apríl 2020. Áfrýjunarnefnd vísaði frá tilteknum kröfum Eimskips og staðfesti höfnun Samkeppniseftirlitsins varðandi viss gögn. Varðandi gögnin sem þá stóðu eftir var málinu vísað til nýrrar meðferðar hjá Samkeppniseftirlitinu þar sem nefndin taldi höfnun Samkeppniseftirlitsins ekki hafa byggt á réttum lagagrundvelli.

238. Þann 8. apríl 2020 sendi Eimskip bréf til Samkeppniseftirlitsins. Í því bréfi óskaði fyrirtækið annars vegar eftir auknum fresti til þess að koma að athugasemdum við AII og hins vegar eftir aðgangi að tilteknum gögnum.

239. Óskaði Eimskip eftir gögnum um samskipti Samkeppniseftirlitsins við Faxaflóahafnir, Arion banka, Alcoa Fjarðarál auk afrits af hljóðupptöku af skýrslutökum sem teknar voru af stjórnendum fyrirtækisins í september 2013. Einnig var óskað eftir gögnum sem tengdust framangreindum úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019.

240. Í bréfinu fór Eimskip fram á að fresturinn til að koma að athugasemdum við AII yrði framlengdur frá 15. maí til 1. september 2020. Var þessi beiðni rökstudd með vísan til aðstæðna vegna Covid-19 faraldursins. Var vísað til áhrifa faraldursins á starfsemi Eimskips og í dæmaskyni nefnt að fyrirtækið hefði breytt skipakerfi fyrirtækisins þann 31. mars 2020, þar sem dregið hefði úr umsvifum þess.

241. Samkeppniseftirlitið svaraði með bréfi frá 30. apríl 2020. Var þar brugðist við beiðni Eimskips um framangreind gögn og vísað til úrskurðar áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019. Sagði að líkt og *„fram kemur í niðurstöðum áfrýjunarnefndar þarf að fara fram mat að nýju hjá Samkeppniseftirlitinu á upplýsingarétti og eftir atvikum takmörkunum á honum samkvæmt 15. og 17. gr.stjórnsýslulaga nr. 37/1993 og ákvæði 1. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga.*" Hvað aukin frest áhrærir var athygli Eimskips vakin á því að Samskip hefðu einnig óskað eftir viðbótarfresti vegna Covid-19. Frestur sá sem Samskip hefði óskað eftir væri hins vegar mun styttri en í tilviki Eimskips. Var Eimskip veittur viðbótarfrestur til 15. júní 2020. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins kom einnig fram að eftirlitið legði, líkt og áður, *„mikla áherslu á að hraða máli þessu. Hingað til hefur meðferð málsins verið samfelld og órofin af hálfu eftirlitsins og henni verið hraðað eftir því sem kostur er, sbr. m.a. reifun á málavöxtum í AI og AII. Væntir eftirlitið þess að félagið flýti vinnu sinni svo ekki þurfi að koma til frekari tafa á málinu af þess völdum.*"

242. Eimskip brást við með bréfi dags. 6. maí 2020. Kom þar fram að óumdeilt væri að fyrirtækinu hefði ekki verið veittur aðgangur að öllum gögnum málsins. Því til stuðnings var vísað til þess að Samkeppniseftirlitið væri ekki búið að bregðast við úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019.

Sökum þessa væri fresturinn sem Samkeppniseftirlitið hefði veitt í bréfinu 30. apríl 2020 ólögmætur og áskildi Eimskip sér allan rétt vegna þessa.

243. Sökum framangreinds sendi Samkeppniseftirlitið þann 5. júní 2020 bréf til Eimskips. Var þar rifjað upp að Eimskip hefði þann 31. janúar 2020 fengið í hendur afrit af öllum gögnum sem frummat Samkeppniseftirlitsins í AII byggði á. Eimskip væri því ekkert til fyrirstöðu að skila athugasemdum við AII innan þess viðbótarfrests sem fyrirtækinu hefði verið veittur. Varðandi gögnin sem fjallað var um í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019 var áréttað í bréfi eftirlitsins að þau gögn *„tengjast ekki því frummati sem lýst er í AII. Annars vegar er um að ræða gögn tengd störfum* [ráðgjafi Samkeppniseftirlitsins] *að rannsókn málsins og hins vegar gögn um samskipti Samkeppniseftirlitsins og lögreglu á grundvelli 42. gr. samkeppnislaga.*" Kom síðan fram að í samræmi við úrskurð í máli nr. 3/2019 hefði Samkeppniseftirlitið tekið fyrir að nýju beiðni Eimskips um aðgang að þessum gögnum. Sá frestur sem tilkynnt var um í bréfi Samkeppniseftirlitsins 30. apríl 2020 ætti þess vegna ekki við um rétt Eimskips til að tjá sig um umrædd gögn kæmi til þess að fyrirtækinu yrði veittur aðgangur að þeim. Kæmi til þess yrði Eimskip veittur hæfilegur frestur til að tjá sig um þau.

2.16.1.3. Athugasemdir Eimskips við AII

244. Þann 15. júní 2020 bárust athugasemdir Eimskips við AII. Voru þær 200 bls. og með fylgdu 21 fylgiskjöl.

245. Í inngangi segir að Eimskip hafni því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hefði gerst brotlegt við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeirri háttsemi sem lýst væri í AII.

246. Í bréfi Eimskips, sem einnig er dags. 15. júní 2020, var gerð athugasemd við að Samkeppniseftirlitið hefði ekki veitt fyrirtækinu aðgang að gögnunum sem vörðuðu [ráðgjafi Samkeppniseftirlitsins] og samskipti við lögreglu.

2.16.2. Viðbrögð Samskipa

247. Sem fyrr sagði voru Samskipum birt AII þann 13. desember 2019. Í fylgibréfi Samkeppniseftirlitsins var fjallað um frest til að koma að athugasemdum við bæði AI og AII.

248. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins kom fram að Samskip hefðu *„haft verulegan tíma til þess að kynna sér efni AI. Kjósi Samskip að tjá sig um efni AI skulu athugasemdir þar að lútandi berast Samkeppniseftirlitinu eigi síðar en 1. febrúar 2020.*" Frestur til að koma athugasemdum við AII var veittur til 1. apríl 2020.

249. Samskip sendu þann 15. janúar 2020 bréf til Samkeppniseftirlitsins. Í því var málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins tengd afhendingu gagna vegna AI gagnrýnd. Einnig kemur fram að Samskip hefðu á árinu 2018 gert Samkeppniseftirlitinu grein fyrir því að fyrirtækinu hefði verið ófært að fjalla sjálfstætt um atvik sem lýst hefði verið í AI. Í bréfinu kemur fram að Samskip hygðust ekki tjá sig sérstaklega um AI. Af bréfinu má ráða að afstaða Samskipa byggi á eftirfarandi:

- AII taki til sama tímabils og AI og fjalli að stórum hluta um sömu *„atburði og viðskipti*" og AI.
- Í AII vísi Samkeppniseftirlitið *„endurtekið milli skjalanna tveggja um fjölmörg atvik sem reifuð eru í báðum hlutum andmælaskjalsins, oft með ólíkum hætti þó og í mismunandi samhengi.*"
- Samskip hafi ekki enn fengið í hendur gögn vegna AII.

250. Fóru Samskip fram á það að fá a.m.k. sex mánaða frest til að koma að sjónarmiðum og skyldi sá frestur byrja að líða þegar gögn vegna AII hefðu verið afhent.

251. Samkeppniseftirlitið svaraði Samskipum þann 27. janúar 2020. Í bréfi eftirlitsins var fjallað um gagnrýni Samskipa og þetta tekið fram*: „Í ljósi framangreinds er ekki unnt að fallast á það með*

Samskipum að fyrirtækinu hafi ekki verið fært að setja fram sjónarmið við AI. Samkeppniseftirlitið telur þvert á móti blasa við að Samskipum hafi verið í lófa lagið að setja fram á árinu 2018 sjónarmið um mikilvæga efnisþætti í AI og flýta þannig fyrir meðferð málsins. Eftirlitinu er hins vegar ekki ljóst af hverju Samskip kusu að gera það ekki. […]

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

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

252. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um beiðni Samskipa vegna aukins frests var þessi: *„Í ljósi alls framangreinds er frestur Samskipa til þess að koma að sjónarmiðum við AI framlengdur til 15. mars nk. Tekur þessi frestur til umfjöllunar í köflum I – X í AI.*

Ef Samskip telja enn nauðsynlegt að fjalla um kafla XI – XIII í AI (atvik á árunum 2009 - 2013) í tengslum við umfjöllun um atvik sem lýst er í AII er veittur sami frestur til þess og gildir um AII (15. maí 2020). Hið sama á við um kafla XIV í AI. Eftir sem áður er skorað á Samskip að setja sem fyrst fram sjónarmið um AI til þess að stuðla að hraðari málsmeðferð en ella.

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

253. Samskip sendu þann 21. febrúar 2020 bréf til Samkeppniseftirlitsins. Þar kemur fram að fyrirtækið teldi *„augljóst ekki komi til álita að skila athugasemdum við andmælaskjalið í tveimur hlutum.*" Andmælaréttur Samskipa tæki til málsins í heild sinni og fyrirtækið yrði ekki knúið til að skila athugasemdum við AI fyrir 15. mars 2020 með þeim afleiðingum að Samkeppniseftirlitinu yrði ekki skylt að líta til athugasemda sem bærust eftir það tímamark. Var og í bréfinu ítrekað að Samskip myndu skila athugasemdum við AI og AII í einu lagi eigi síðar en 15. maí 2020.

254. Samskip sendu tölvubréf til Samkeppniseftirlitsins þann 23. mars 2020. Var þar vísað til aðstæðna sem uppi væru vegna Covid-19. Segir að eins og *„mál standa nú er gert ráð fyrir að félögin skili athugasemdum við andmælaskjal eigi síðar en 15. maí nk. Þótt umbjóðandi minn stefni enn á að skila athugasemdum fyrir tilskilin tímamörk þá er margt sem bendir til þess að það muni reynast erfitt eða ógerlegt.*" Jafnframt kemur fram að ef *„á reynir, þá vonast umbjóðandi minn til þess að tillit verði tekið til þessara aðstæðna og fullnægjandi svigrúm veitt til að koma á framfæri athugasemdum við andmælaskjalið. Á þessu stigi er erfitt að segja til um þróun mála næstu vikurnar en sem fyrr segir mun umbjóðandi minn leggja á það áherslu að vinna að athugasemdunum eins og aðstæður leyfa og stefna að skilum fyrir 15. maí nk. Umbjóðandi minn taldi hins vegar rétt að gera grein fyrir stöðunni á þessu stigi.*"

255. Vegna þessa sendi Samkeppniseftirlitið þann 6. apríl 2020 bréf til Samskipa. Í því var rifjað upp að eftirlitið hefði ítrekað skorað á Samskip að koma á framfæri sjónarmiðum fyrirtækisins um AI og ítrekað hefðu verið veittir viðbótarfrestir í því sambandi. Samskip hefðu hins vegar ekki orðið við

þessu. Lýsti Samkeppniseftirlitið yfir vonbrigðum vegna þessa viðhorfs Samskipa en ljóst væri að þetta hefði leitt til tafa á meðferð málsins. Í bréfinu var einnig bent að miklu skipti að Samskip hefðu, áður en Covid-19 kom upp, þegar haft mjög rúman tíma til að undirbúa og koma á framfæri sjónarmiðum um frumniðurstöður eftirlitsins. Einnig væri skylt að horfa til 9. gr. stjórnsýslulaga. Voru Samskip upplýst um að Samkeppniseftirlitið myndi m.a. horfa til þessara atriða kæmi til þess að Samskip óskuðu eftir viðbótarfresti.

256. Með bréfi, dags. 20. apríl 2020, óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til 1. júlí 2020 til að koma á framfæri athugasemdum við frumniðurstöður eftirlitsins. Í bréfinu kemur fram að vinna við athugasemdirnar sé nú langt komin en heimsfaraldur vegna Covid-19 veirunnar hefði leitt til tafa á verkinu.

257. Í svari Samkeppniseftirlitsins frá 6. maí 2020 kom þetta fram vegna beiðni Samskipa um aukin frest: *„Við mat á beiðninni telur Samkeppniseftirlitið rétt að líta til þess að umbjóðendur yðar fengu AI afhent þann 6. júní 2018 og hafa haft aðgang að þeim gögnum sem það byggir á frá 20. september sama ár. Þá fengu umbjóðendur yðar All afhent þann 13. desember 2019 og hafa haft aðgang að þeim gögnum sem það byggir á frá 31. janúar sl. Í samskiptum yðar við Samkeppniseftirlitið hefur ítrekað komið fram að þrátt fyrir þá fresti sem eftirlitið veitti umbjóðendum yðar til að skila athugasemdum við AI hyggjast umbjóðendur yðar skila athugasemdum við AI og All í einu lagi. Af því tilefni hefur Samkeppniseftirlitið áréttað þá afstöðu sína að það verklag sé til þess fallið að tefja úrlausn málsins, sbr. m.a. bréf Samkeppniseftirlitsins til yðar, dags. 27. janúar 2020 og 6. apríl sama ár.*"

258. Var síðan bent á að Samskipum hafi nú þegar verið veittir ríflegir frestir til að gera athugasemdir við AI og AII. Með vísan til sjónarmiða Samskipa um Covid-19 var hins vegar fallist á að veita viðbótarfrest til 15. júní 2020. Hann var síðan að beiðni Samskipa framlengdur til 19. júní 2020, sbr. tölvupóstur Samskipa frá 2. júní og svar Samkeppniseftirlitsins 4. júní 2020.

2.16.2.1. <u>Athugasemdir Samskipa við AI og AII</u>

259. Þann 12. júní 2020 bárust Samkeppniseftirlitinu athugasemdir Samskipa við AI. Voru þær samtals 477 blaðsíður að lengd en auk þess voru lögð fram átta fylgiskjöl með athugasemdunum.

260. Þann 19. júní 2020 bárust athugasemdir Samskipa við AII, alls 441 blaðsíður að lengd ásamt sjö fylgiskjölum.

261. Kemur fram í athugasemdunum að Samskip hafni alfarið því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hefði gerst brotlegt við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeirri háttsemi sem lýst væri í AI og AII. Fjallað verður um sjónarmið Samskipa í umfjöllun um einstaka þætti málsins.

2.16.2.2. <u>Samskip taka sér frest</u>

262. Í bréfi Samskipa frá 19. júní 2020, sem fylgdi með athugasemdum við AII, tilkynnti félagið eftirfarandi: *„Í athugasemdunum er einvörðungu tekist á við efnislega umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Umbjóðandi minn hyggst koma á framfæri sjálfstæðum athugasemdum við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins, eftir því sem tilefni er til, og ályktunum um ætluð brot gegn 19. gr. samkeppnislaga og XV. kafla almennra hegningarlaga. Þá mun umbjóðandi minn ennfremur skila stuttri samantekt um helstu niðurstöður þeirra athugasemda sem afhentar hafa verið Samkeppniseftirlitinu.*

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

263. Vegna framangreinds sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa, dags. 2. júlí 2020. Þar var rifjað upp að í beiðni Samskipa frá 2. júní 2020 um aukinn frest hefði komið fram að Samkeppniseftirlitið hefði áður veitt fyrirtækinu lokafrest til 15. júní 2020, til að koma á framfæri athugasemdum, en sá viðbótarfrestur hefði verið veittur m.a. vegna Covid-19. Hefði síðan verið sagt í beiðninni að Samskip

sæju ekki fram á annað en að lokafrágangur athugasemdanna myndi dragast lítillega fram yfir umræddan viðbótarfrest. Þetta myndi þá þýða að *„endanleg skil*" færu nokkra daga fram yfir tilskilin tímamörk. Í ljósi þessa hefði Samkeppniseftirlitið veitt viðbótarfrest til 19. júní 2020.

264. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 2. júlí 2020 sagði síðan að Samskip hefðu ekki óskað eftir frekari fresti. Þrátt fyrir þetta hefðu Samskip boðað í bréfinu frá 19. júní 2020 að fyrirtækið myndi leggja fram frekari athugasemdir við AII og það yrði væntanlega gert innan tveggja vikna. Var athygli Samskipa vakin á því á því að í 1. mgr. 18. gr. stjórnsýslulaga væri kveðið á um að stjórnvaldi væri heimilt að setja málsaðila ákveðinn frest til að kynna sér gögn og tjá sig um mál, sbr. einnig 13. gr. laganna og 3. mgr. 17. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins. Tók Samkeppniseftirlitið fram að frestir til að setja fram athugasemdir við AI og AII væru liðnir og benti á að ef athugasemdir málsaðila bærust eftir að veittur frestur væri liðinn væri eftirlitinu ekki skylt að hafa hliðsjón af þeim við afgreiðslu málsins, sbr. 3. mgr. 13. gr. reglna nr. 880/2005.

265. Þann 31. ágúst 2020 sendu Samskip bréf til Samkeppniseftirlitsins. Samkvæmt bréfinu fylgdu því annars vegar samantekt á þeim efnislegu athugasemdum sem Samskip hefðu áður lagt fram í málinu og hins vegar athugasemdir fyrirtækisins við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og ályktanir í AII um ætluð brot þeirra gegn 19. gr. samkeppnislaga og XV. kafla almennra hegningarlaga. Í bréfinu var tekið fram að Samskip áskildu sér rétt til þess að koma á framfæri *„ítarlegri*" athugasemdum ef tilefni gæfist til þess.

266. Sökum þessa sendi Samkeppniseftirlitið þann 11. september 2020 bréf til Samskipa. Þar kom þetta fram: *„Eins og lýst er í bréfi Samkeppniseftirlitsins til yðar, dags. 2. júlí 2020, fengu umbjóðendur yðar lokafrest til 19. júní sama ár til að tjá sig um tiltekna þætti í AI annars vegar og AII hins vegar. Umbjóðendur yðar höfðu þá haft AI til umfjöllunar í yfir tvö ár og AII í yfir hálft ár og frestur þeirra til að tjá sig ítrekað verið framlengdur. Athugasemdir umbjóðenda yðar bárust Samkeppniseftirlitinu með bréfum yðar, dags. 12. og 19. júní 2020. Í síðara bréfinu boðuðuð þér að umbjóðendur yðar hygðust leggja fram enn frekari athugasemdir við AII, þ.e. um málsmeðferð og ályktanir Samkeppniseftirlitsins um brot gegn 19. gr. samkeppnislaga og XV. kafla almennra hegningarlaga, og tókuð fram að þeirra væri að vænta innan tveggja vikna. Engar athugasemdir bárust þó innan hins tilgreinda tíma.*" Nú hefðu Samskip hins vegar sent Samkeppniseftirlitinu athugasemdir um tíu vikum frá lokum þess frests sem fyrirtækinu hefði verið veittur.

267. Einnig sagði í bréfinu að Samkeppniseftirlitið hefði ávallt tekið beiðnir Samskipa um viðbótarfresti til tilhlýðilegrar meðferðar. Á hinn bóginn hefðu veittir frestir ekki verið virtir af fyrirtækinu. Eðli málsins samkvæmt hefði það valdið töfum á meðferð málsins. Athygli Samskipa var aftur vakin á því að ekki væri sjálfgefið að Samkeppniseftirlitið myndi horfa til athugasemda sem bærust eftir að frestur væri liðinn.

2.17. Frekari málsmeðferð á árunum 2020 - 2021

268. Í tengslum við birtingu AII óskaði Samkeppniseftirlitið eftir frekari gögnum frá Eimskip og Samskipum. Var m.a. óskað eftir upplýsingum um veltu fyrirtækjanna og um yfirstandandi samstarf þeirra.

269. Eimskip svaraði þessari beiðni um upplýsingar 3. febrúar 2020 og Samskip svöruðu 7. febrúar 2020.

2.17.1. Samskip og Eimskip gefið færi að tjá sig um gögn frá lögreglu

270. Þann 23. nóvember 2020 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips og Samskipa (34 bls.). Var athygli fyrirtækjanna vakin á því að eftirlitinu hefði borist endurrit af skýrslum sem teknar voru hjá lögreglu af sakborningum í sakamálinu sem er rannsakað vegna aðkomu einstaklinga að ætluðu ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa. Var um að ræða endurrit af skýrslum sem teknar voru af m.a. fyrrverandi forstjórum fyrirtækjanna.

271. Í bréfinu er rökstutt að efni endurritanna styðji það heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi gerst sek um alvarleg samráðsbrot. Voru endurritin ásamt öðrum gögnum (samtals um 1000 bls.) afhent fyrirtækjunum og þeim boðið að tjá sig um þau og efni bréfs Samkeppniseftirlitsins.

272. Sjónarmið Eimskips vegna þessa bárust með bréfi frá 14. desember 2020 (2 bls.) og sjónarmið Samskipa með bréfi frá 13. janúar 2021 (39 bls.).

273. Í bréfi Samskipa eru gerðar margvíslegar athugasemdir við efnislega umfjöllun Samkeppniseftirlitsins og málsmeðferð.

274. Í umfjöllun um efni málsins er vikið að þeim sjónarmiðum sem Samskip hafa sett fram um sönnunargögn þess. Í kafla 24 er fjallað um sjónarmið Samskipa sem tengjast málsmeðferð.

2.17.2. Bréf Samskipa til stjórnar Samkeppniseftirlitsins og ráðherra samkeppnismála

275. Þann 19. maí 2021 sendu Samskip bréf (13 bls.) til stjórnar Samkeppniseftirlitsins. Afrit af bréfinu var sent til ráðherra samkeppnismála.

276. Í bréfinu er vísað til rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á ætluðum samráðbrotum Samskipa og Eimskips. Er sagt að stjórninni beri að fylgjast með starfsemi Samkeppniseftirlitsins og að bera eigi meiriháttar ákvarðanir eftirlitsins undir stjórn til samþykktar eða synjunar. Með vísan til þessa og verulegra meinbuga á málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins vilji Samskip koma tilteknum athugasemdum á framfæri. Meðfylgjandi bréfinu var samantekt á athugasemdum Samskipa við AI og AII. Einnig fylgdi með framangreint bréf Samskipa frá 13. janúar 2021.

277. Í bréfinu eru gerðar fjölmargar athugasemdir við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og umfjöllun þess um efni málsins í AI og AII. Er í aðalatriðum um að ræða sjónarmið sem Samskip hafa áður sett fram á fyrri stigum málsins.

278. Í umfjöllun um efni málsins er vikið að þeim sjónarmiðum sem Samskip hafa sett fram um sönnunargögn þess. Í kafla 24 er fjallað um sjónarmið Samskipa sem tengjast málsmeðferð.

2.18. Eimskip gerir sátt við Samkeppniseftirlitið í júní 2021

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

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

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

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

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

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

280. Þar sem Eimskip er skráð á Kauphöll birti fyrirtækið opinberlega þessa yfirlýsingu þann 9. júní 2021. Samkeppniseftirlitið birti einnig yfirlýsinguna á heimasíðu sinni sama dag.[29]

281. Þann 16. júní 2021 skrifuðu Eimskip og Samkeppniseftirlitið undir sátt. Í henni kemur m.a. þetta fram:

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

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

Eimskip viðurkennir að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 1. gr. þessarar sáttar. Einnig viðurkennir Eimskip að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga, sbr. 2. gr. sáttarinnar. Vegna framangreinds fellst Eimskip á að greiða stjórnvaldssekt, sbr. 4. gr. sáttarinnar."

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

Nánar tiltekið er viðurkennt að alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:

1.1 Samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

1.3 Samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

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

[29] *„Yfirlýsing vegna sáttarviðræðna við Eimskip"*. Samkeppniseftirlitið. Aðgengilegt á slóð: https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/yfirlysing-vegna-sattarvidraedna-vid-eimskip.

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

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

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

283. Í 2. gr. sáttarinnar viðurkennir Eimskip *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.*"

284. Einnig skuldbindur Eimskip sig að grípa til aðgerða til að vinna gegn frekari brotum og efla samkeppni. Er þeim aðgerðum lýst í 3. gr. sáttarinnar. Af þessu leiðir m.a. að Eimskip skuldbindur sig að hætta öllu viðskiptalegu samstarfi við Samskip. Með þessu er komið í veg fyrir samvinnu þessara öflugu keppinauta sem getur, sem slík, haft í för með sér afar skaðleg áhrif. Jafnframt stuðlar þessi skuldbinding að sjálfstæði þessara keppinauta þar sem komið er í veg fyrir samvinnu sem reynslan sýnir að kallar á reglubundin samskipti þeirra. Til styðja við þetta skuldbindur Eimskip sig til þess að tryggja að ávallt sé til staðar vönduð samkeppnisréttaráætlun og fræðsla þar sem þess er *„sérstaklega gætt að stjórnendum og helstu starfsmönnum sé gerð grein fyrir ríkum kröfum um samkeppnislegt sjálfstæði fyrirtækja sem starfa á fákeppnismörkuðum og ströngu banni við hvers konar samskiptum við stjórnarmenn, stjórnendur eða aðra starfsmenn keppinauta eða mögulega keppinauta sem eru til þess fallin að raska samkeppni*", sbr. lið 3.3 í 4. mgr. 3. gr. sáttarinnar. Í 3. gr. felst ekki fortakslaust bann við samstarfi Eimskips við Samskip. Eins og leiðir af lokamálslið 3. mgr. 3. gr. getur Eimskip reynt að rökstyðja að tiltekið samstarf sé þess eðlis að ekki sé hætta á því að það raski samkeppni við Samskip. Ef Eimskip tekst ekki sú sönnun gagnvart Samkeppniseftirlitinu felst í sáttinni að fyrirtækið annaðhvort hættir viðkomandi samstarfi eða hefur það ekki.

285. Í 4. gr. sáttarinnar kemur fram að vegna framangreindra brota á samkeppnislögum og 53. gr. EES-samningsins fallist Eimskip á að greiða stjórnvaldssekt að fjárhæð 1.500.000.000 króna. Í 5. gr. sáttarinnar er m.a. tekið fram að með *„undirritun sáttar þessarar telst því máli lokið sem lýtur að þeim brotum sem tilgreind eru í 1. og 2. gr. þessarar sáttar gagnvart Eimskip.*" Bæði Eimskip og Samkeppniseftirlitið birtu opinberlega umrædda sátt.[30]

2.19. Samskip óska eftir sáttaviðræðum

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

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

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

[30] *„Rannsókn Samkeppniseftirlitsins á brotum Eimskips lokið með sátt*". Samkeppniseftirlitið. Aðgengilegt á slóð: https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/rannsokn-samkeppniseftirlitsins-a-brotum-eimskips-lokid-med-satt.

289. Samkeppniseftirlitið átti annan fund með fulltrúa Samskipa og lögmanni fyrirtækisins 6. júlí 2021. Á þeim fundi féllst Samkeppniseftirlitið á að hefja formlegar sáttaviðræður við Samskip. Eftirlitið og Samskip undirrituðu eftirfarandi yfirlýsingu á fundinum:

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

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

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

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

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

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

290. Eftir undirritun yfirlýsingarinnar hófust sáttaviðræður á fundinum 6. júlí 2021. Frekari sáttaviðræður áttu sér stað á fundum 8. og 13. júlí 2021. Annar sáttafundur var haldinn 20. júlí 2021. Auk framangreinds fulltrúa Samskipa og lögmanns fyrirtækisins sat þann fund fjármálastjóri Samskipa Holding.

291. Viðræður áttu sér aftur stað 26. júlí 2021. Kom þá í ljós að ólíklegt væri að þær myndu skila niðurstöðu sem að mati Samkeppniseftirlitsins fæli í sér fullnægjandi lyktir málsins. Sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa vegna þessa, dags. 28. júlí 2021. Þar var vísað til framangreindra samskipta og þetta tekið fram:

„Í viðræðum þann 26. júlí sl. kom í ljós að ólíklegt væri að þær myndu skila niðurstöðu sem Samskip sættu sig við og Samkeppniseftirlitið teldi fullnægjandi. Var sá skilningur staðfestur með tölvupósti lögmanns Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. sama dag.

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

2.20. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála í júlí 2021

292. Þann 13. júlí 2021 beindu Samskip kæru til áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál nr. 1/2021). Krafðist Samskip þess að 3. mgr. 3. gr. sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið yrði felld úr gildi.

293. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð til áfrýjunarnefndar samkeppnismála 29. júlí 2021 ásamt fylgiskjölum. Krafðist eftirlitið aðallega frávísunar á kæru Samskipa en til fara að kröfum fyrirtækisins yrði hafnað.

294. Þann 3. ágúst 2021 gaf áfrýjunarnefnd samkeppnismála Eimskip kost á að koma á framfæri athugasemdum og sjónarmiðum ef tilefni væri til vegna málsins.

295. Eimskip lagði fram umsögn um málið þann 11. ágúst 2021. Að mati Eimskips taldi fyrirtækið rétt að fallast á kröfur Samkeppniseftirlitsins í málinu.

296. Samskip setti fram athugasemdir um greinargerð Samkeppniseftirlitsins 13. ágúst 2021.

297. Þann 25. ágúst 2021 sendi Samkeppniseftirlitið til áfrýjunarnefndar samkeppnismála sjónarmið eftirlitsins vegna áðurnefndra athugasemda Samskipa frá 13. ágúst sama ár.

298. Þann 3. desember 2021 úrskurðaði áfrýjunarnefnd samkeppnismála í umræddu máli. Þar var kæru Samskipa vísað frá þar sem áfrýjunarnefndin taldi að Samskip hefðu ekki kæruaðild. Samskip hefðu þannig ekki lögvarða hagsmuni af úrlausn málsins fyrir áfrýjunarnefnd, hvorki varðandi ákvæði 3. mgr. 3. gr. sáttarinnar né sáttina í heild. Grundvallaðist niðurstaðan m.a. á því að rannsókn gagnvart Samskipum væri enn ólokið.

2.21. Frekari málsmeðferð frá árinu 2022 fram að ákvörðun þessari

2.21.1. Samskipum gefið frekara færi á að tjá sig um efni málsins

299. Þann 4. maí 2022 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf (20 bls.) með vísan til athugasemda fyrirtækisins við AI og AII og viðbótarsjónarmiða sem bárust eftirlitinu með bréfum, dags. 31. ágúst 2020 og 13. janúar 2021. Í bréfinu Samkeppniseftirlitsins kom fram að áframhaldandi rannsókn málsins, sem hefði m.a. farið fram með hliðsjón af framangreindum athugasemdum og viðbótarsjónarmiðum Samskipa, hefði kallað á frekari skoðun þeirra gagna sem afhent hefðu verið eða aflað við rannsókn málsins.

300. Var Samskipum með bréfinu veittur aðgangur að viðbótargögnum sem Samkeppniseftirlitið taldi upplýsa nánar um atvik eða styðja frummat eftirlitsins um aðallega ætlað ólögmætt samfellt samráð Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 og út rannsóknartímabil málsins.

301. Sjónarmið Samskipa (42 bls.) við bréfinu bárust þann 13. júní 2022. Í bréfinu er því haldið fram að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um viðkomandi gögn sé ófullnægjandi og Samskipum þ.a.l. gert nær ómögulegt að koma á framfæri andmælum. Síðan setja Samskip fram ítarlegar athugasemdir við umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 og mótmæla því að viðkomandi gögn styðji niðurstöðu um ólögmætt samráð fyrirtækisins við Eimskip.

302. Samskip fjalla einnig um sátt Samkeppniseftirlitsins við Eimskip. Kemur fram í bréfinu að sáttin breyti engu um afstöðu Samskipa til málsins. Byggja Samskip á því að Eimskip hafi „*keypt sig*" frá málinu. Um hafi verið að ræða „*taktíska*" rekstralega ákvörðun sem hafi verið til hagsbóta fyrir Eimskip, m.a. með því að „*varpa rangri sök*" á Samskip. Með þessu hafi Eimskip veikt helsta keppinaut sinn og stuðlað að enn auknum yfirburðum fyrirtækisins á flutningamörkuðum.

303. Þann 18. júlí 2022 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf (14 bls.) vegna rannsóknar málsins. Í bréfinu er vísað til staðhæfinga í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 um að fyrirtækið hafi ekki getað nýtt sér andmælarétt sinn. Er í bréfinu rökstutt að í málinu hafi andmælaréttur Samskipa verið virtur til hins ýtrasta. Sökum sjónarmiða í umræddu bréfi Samskipa hafi Samkeppniseftirlitið hins vegar ákveðið, umfram skyldu, að fjalla nánar um tiltekin atvik og gögn sem lýst hafi verið í bréfi eftirlitsins frá 4. maí 2022. Auk þessa voru fimm ný gögn kynnt fyrir Samskipum. Var Samskipum gefið færi að tjá sig um þetta.

304. Sjónarmið Samskipa (15 bls.) bárust þann 31. ágúst 2022. Byggja Samskip á því að málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafi verið ófullnægjandi. Er í því sambandi vísað m.a. til andmælaréttar fyrirtækisins og rannsóknar- og hlutlægnisskyldu eftirlitsins. Einnig setja Samskip fram ítarlegar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í bréfinu frá 18. júlí 2022 og

mótmælir fyrirtækið því að viðkomandi gögn styðji niðurstöðu um ólögmætt samráð þess við Eimskip.

305. Þann 14. mars 2023 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf (8 bls.) vegna rannsóknar málsins. Var Samskipum með bréfinu veittur aðgangur að tilteknum gögnum og gefið færi á tjá sig um þau og um efni bréfs Samkeppniseftirlitsins. Samkvæmt gagnalista í bréfinu var um að ræða 27 viðbótargögn.

306. Sjónarmið Samskipa (13 bls.) bárust þann 24. mars 2023. Í bréfinu er því haldið fram að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um viðkomandi gögn sé ófullnægjandi og Samskipum þ.a.l. gert nær ómögulegt að koma á framfæri andmælum. Síðan setja Samskip fram ítarlegar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í bréfinu frá 14. mars 2023.

307. Í umfjöllun um efni málsins er vikið að þeim sjónarmiðum sem Samskip hafa sett fram um sönnunargögn þess.

2.21.2. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022

308. Sem áður sagði beindu Samskip þann 13. júlí 2021 kæru til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Krafðist Samskip þess að 3. mgr. 3. gr. sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið yrði felld úr gildi. Þann 3. desember 2021 úrskurðaði áfrýjunarnefnd í máli nr. 1/2021. Var kæru Samskipa vísað frá þar sem áfrýjunarnefndin taldi að Samskip hefðu ekki kæruaðild. Samskip hefðu þannig ekki lögvarða hagsmuni af úrlausn málsins fyrir áfrýjunarnefnd, hvorki varðandi ákvæði 3. mgr. 3. gr. sáttarinnar né sáttina í heild.

309. Samskip höfðuðu í kjölfarið mál fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur þar sem fyrirtækið krafðist þess að úrskurður áfrýjunarnefndar yrði felldur úr gildi. Með dómi 18. nóvember 2022 var úrskurður áfrýjunarnefndar felldur úr gildi með vísan til þess að Samskip ættu lögvarða hagsmuni af því að fá efnisúrlausn áfrýjunarnefndar í málinu.

310. Að fengnu áfrýjunarleyfi Landsréttar áfrýjaði Samkeppniseftirlitið dómi Héraðsdóms Reykjavíkur til réttarins. Bíður málið nú málflutnings.

2.22. Athugasemdir Samskipa við málsmeðferð

311. Við meðferð þessa máls hafa Samskip sett fram sjónarmið og athugasemdir við ýmsa þætti í rannsókn málsins.

312. Hér ber fyrst að líta til þess að Samskip hafa gert athugasemd við að birt hafi verið tvö andmælaskjöl í málinu.

313. Í mgr. 1708 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að meðferð málsins hafi ekki verið í samræmi við kröfur 9. gr. stjórnsýslulaga um málshraða. Í þessu samhengi er staðhæft að kærur fyrirtækisins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, umboðsmanns Alþingis og dómstóla réttlæti hafi ekki tafið meðferð málsins. Í umsögn Samskipa frá 31. ágúst 2020 eru einnig gerðar athugasemdir við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og rannsókn þess sögð ólögmæt.

314. Í bréfum Samskipa frá 13. janúar 2021, 19. maí 2021, 13. júní 2022 og 31. ágúst 2022 eru einnig gerðar ýmsar athugasemdir við málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Staðhæft er að Samkeppniseftirlitið hafi brotið gegn hlutlægnisskyldu, rannsóknarreglunni og ekki virt andmælarétt Samskipa. Í bréfunum er mótmælt umfjöllun eftirlitsins um skýrslur sem lögregla tók af sakborningum í sakamálinu sem er rannsakað vegna aðkomu einstaklinga að ætluðu ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa. Til viðbótar eru gerðar athugasemdir við sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins.

315. Þá var málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins gagnrýnd í þeim dómsmálum sem Eimskip höfðaði gegn Samkeppniseftirlitinu, sbr. umfjöllun hér að framan. Voru þessi dómsmál höfðuð annars vegar á grundvelli laga um meðferð sakamála og hins vegar laga um meðferð einkamála. Í málunum gerði Eimskip kröfu um að rannsókn Samkeppniseftirlitsins yrði úrskurðuð eða dæmd ólögmæt og að henni skyldi hætt. Kröfuna byggði Eimskip m.a. á því að málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefði verið alvarlega ábótavant. Hélt Eimskip m.a. þessu fram:

- Að rannsókn málsins hefði dregist úr hömlu;
- Að málið hefði verið fellt niður af Samkeppniseftirlitinu og áframhaldandi rannsókn málsins bryti gegn banni við endurtekinni málsmeðferð;
- Að tiltekinn starfsmaður Samkeppniseftirlitsins sem annaðist rannsóknina hefði, auk forstjóra Samkeppniseftirlitsins, verið vanhæfur;
- Að rannsókn Samkeppniseftirlitsins byggði á ólögmætum húsleitum, haldlagningu gagna og eftirfarandi rannsókn þeirra;
- Að rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefði brotið með svo alvarlegum hætti gegn grundvallarréttindum Eimskips að rannsóknina bæri að stöðva;
- Að ætluð brot Eimskips sem rannsóknin beindist að væru fyrnd;
- Að rannsókninni hefði verið beint að röngum aðila.

316. Í október 2019 tóku dómstólar afstöðu til málsins sem Eimskip báru undir dómstóla á grundvelli 102. gr. laga um meðferð sakamála. Með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur 10. október 2019 var fallist á kröfu Samkeppniseftirlitsins um að vísa kröfu Eimskips frá héraðsdómi. Með úrskurði Landsréttar 24. október 2019 var úrskurður héraðsdóms staðfestur. Í úrskurði Landsréttar segir að Eimskip eigi *„þess kost að láta síðar reyna á lögmæti rannsóknarinnar með öðrum hætti*". Í kjölfarið setti Eimskip fram samskonar kröfu í einkamáli á hendur Samkeppniseftirlitinu, sbr. einkamál sem fyrirtækið höfðaði 19. nóvember 2019. Eimskip féll síðan frá því máli, sbr. úrskurð Héraðsdóms Reykjavíkur 30. apríl 2020. Í júní 2021 gerði Eimskip síðan sátt við Samkeppniseftirlitið um lyktir málsins og féll þar með frá fyrri athugasemdum um efnislega niðurstöðu málsins, sem og meðferð þess.

317. Eins og nánar verður gerð grein fyrir getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa um málsmeðferð og rannsókn eftirlitsins. Telur Samkeppniseftirlitið að málsmeðferð og rannsókn þess hafi verið vönduð og í samræmi við kröfur laga. Þá getur eftirlitið ekki fallist á gagnrýni Samskipa á sáttina við Eimskip. Er nánar fjallað um þetta í kafla 24.

3. MARKAÐIR MÁLSINS OG STAÐA FYRIRTÆKJA

319. Samkeppniseftirlitið telur að markaðir þessa máls séu í aðalatriðum eftirfarandi:

- Áætlunarflutningar á sjó milli Íslands og Evrópu annars vegar og Íslands og Norður-Ameríku hins vegar.[31]
- Landflutningar á Íslandi.
- Flutningsmiðlun á Íslandi.

320. Í viðauka I er fjallað með ítarlegum hætti um skilgreiningu markaða og stöðu Eimskips og Samskipa á þeim mörkuðum. Einnig er þar m.a. gerð grein fyrir sjónarmiðum Samskipa að þessu leyti og lagt mat á þau. Í þessum kafla eru niðurstöður Samkeppniseftirlitsins dregnar saman, ásamt því að tiltekin samtímagögn um samkeppnisaðstæður eru reifuð.

321. Verður nú í aðalatriðum lýst stöðunni á þessum mörkuðum á rannsóknartímabilinu.

3.1. Sjóflutningar

322. Eimskip og Samskip hafa samanlagt lengi verið í yfirburðarstöðu í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í *„Skýrslu samkeppnisráðs um stjórnunar- og eignatengsl í íslensku atvinnulífi*" frá desember 1994 var hlutur Eimskips í sjóflutningum, skipt eftir veltu, árið 1993 talinn vera 65%, en hlutur Samskipa talinn vera 26%. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn samkeppnisráði*, sagði:

„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um völuflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu […]".

323. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu*, var komist að þeirri niðurstöðu að Eimskip væri í markaðsráðandi stöðu á markaði fyrir áætlunarflutninga á sjó til og frá landinu. Markaðshlutdeild Eimskips miðað við flutt magn var á rannsóknartímabili þess máls (árin 1999-2002) að jafnaði 75-80%, Samskipa 20-30% og Atlantsskipa 0-5%.

324. Á meginrannsóknartímabili þessa máls (árin 2008-2013) voru helstu keppinautar í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi þessir:

- Eimskip sem bauð upp á flutninga með eigin skipum bæði til og frá Evrópu og til og frá Norður-Ameríku.
- Samskip sem buðu upp flutninga með eigin skipum til og frá Evrópu. Samskip buðu einnig upp á flutninga til og frá Norður-Ameríku. Var það gert með tvenns konar hætti. Annars vegar í samstarfi við Eimskip sem fólst í því að Samskip keyptu rými í skipi Eimskips sem sigldi milli Íslands og Norður-Ameríku. Hins vegar fluttu Samskip vörur til og frá Norður-Ameríku með viðkomu á meginlandi Evrópu (svonefndir „Trans Atlantic" (TA) flutningar). þ.e. með eigin skipum milli Íslands og Evrópu og með öðrum flutningsaðilum en Eimskip milli Evrópu og Norður-Ameríku.
- Atlantsskip sem bauð upp á flutninga með eigin skipum til og frá Evrópu. Um mitt ár 2008 hætti Atlantsskip rekstri eigin skipa og samdi um flutninga við Eimskip. Á árinu 2009 hætti Atlantsskip starfsemi.

[31] Hér falla einnig undir tengdir þjónustuþættir, sem eru órjúfanlegir þættir slíkrar flutningaþjónustu, s.s. vöruafgreiðsla ásamt útskipun og uppskipun.

- Í júlí 2008 tók gildi samningur Alcan í Straumsvík við norska skipafélagið Wilson um flutninga á áli til Rotterdam en Eimskip hafði annast þá flutninga áður. Íslenskt fyrirtæki, Thorship, bauð upp á almenna flutninga í skipum Wilson sem sigldu milli Straumsvíkur og Rotterdam.

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

325. Markaðshlutdeild í sjóflutningum var í aðalatriðum eftirfarandi á rannsóknartímabili þessa máls:

- Sem fyrr sagði voru það aðeins Eimskip og Samskip sem buðu upp flutninga til og frá Norður-Ameríku á m.a. árunum 2008-2013. Í þessum flutningum voru því fyrirtækin samanlagt með 100% markaðshlutdeild. Á það bæði við um inn- og útflutning.

- Í sjóflutningum til og frá Evrópu var hlutdeild Samskipa og Eimskips þessi á árunum 2008 – 2013:

    - Í innflutningi til Íslands frá Evrópu var markaðshlutdeild Eimskips miðað við tekjur 60-65% og hlutdeild Samskipa var 35-40%.

    - Í útflutningi frá Íslandi til Evrópu var markaðshlutdeild Eimskips miðað við tekjur 55-65% og hlutdeild Samskipa 35-45%.

    - Sameiginleg hlutdeild Eimskips og Samskipa í þessum flutningum var því yfir 95%.

- Markaðshlutdeild Atlantsskipa í sjóflutningum til og frá Evrópu var um 5-7% á árinu 2008. Sem fyrr sagði hætti fyrirtækið rekstri á árinu 2009.

- Hlutdeild Thorship í flutningum milli Íslands og Evrópu var innan við 5%.

- Hlutdeild BWS í flutningum milli Íslands og Evrópu var innan við 5%.

326. Þessi markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa í flutningum til og frá Íslandi jafnast nánast við það að um tvíkeppni hafi verið að ræða á árunum 2008 til 2013.

327. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging – Opnun markaða og efling atvinnustarfsemi,* var fjallað um aðgangshindranir að mörkuðum fyrir sjóflutninga til og frá landinu.[32] Að mati Samkeppniseftirlitsins voru fyrir hendi miklar aðgangshindranir að viðkomandi mörkuðum á rannsóknartímabili þessa máls. Eins og fram kemur í kafla 3.4 hér á eftir kemur hið sama fram í samtímagögnum málsins.[33]

3.2. Landflutningar

328. Í landflutningum hér á landi eru Eimskip og Samskip helstu keppinautarnir. Fyrirtækin sinna, hvort um sig, alhliða vöruflutningum með eigin flutningabílum á mikilvægum áætlunarleiðum hér á landi, s.s. á milli Reykjavíkur og Akureyrar (o.fl. áfangastaða á Norðurlandi), Reykjavíkur og Austurlands/Austfjarða og Reykjavíkur og norðanverðra Vestfjarða. Þá reka fyrirtækin stórar vöruafgreiðslur í Reykjavík og einnig víða á landsbyggðinni.

329. Eimskip og Samskip reka, hvort um sig, víðtæk flutninganet á sviði vöruflutningaaksturs sem tekur til alls landsins. Flutninganet Eimskips er undir merkjum *„Flytjanda*" og net Samskipa var undir

[32] Skýrslan var gefin út 27. nóvember 2008 og uppfærð 25. júní 2009.
[33] Til hliðsjónar má líta til þess á árunum 2014 – 2017 var markaðshlutdeild Eimskips (miðað við tekjur) í flutningum milli Íslands og Evrópu á bilinu 55–65% og Samskipa 30-40%, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 13/2019 og úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2019, *Samskip hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Áframhaldandi há samanlögð markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa eftir rannsóknartímabilið er til stuðnings því að miklar aðgangshindranir séu að viðkomandi markaði málsins á rannsóknartímabili þessa máls.

merkjum *„Landflutninga*". Einnig hafa Eimskip og Samskip gert samninga við minni fyrirtæki um landflutninga á tilteknum áætlunarleiðum.

330. Á flestum áætlunarleiðum starfa sömu samstarfsfyrirtækin fyrir bæði Eimskip og Samskip. Þau flytja þá vörur samkvæmt áætlun á milli þess byggðarlags/svæðis þar sem þau eru staðsett og vöruafgreiðslna Eimskips og Samskipa í Reykjavík. Sinna þau einnig vöruafgreiðslu fyrir fyrirtækin á sínu heimasvæði.

331. Það eru ekki aðeins Eimskip og Samskip, auk samstarfsfyrirtækja þeirra fyrirtækja, sem sinna reglubundnum áætlunarflutningum á Íslandi. Bæði Eimskip og Samskip byggja á því að Íslandspóstur sé keppinautur þeirra í landflutningum. Að mati Samkeppniseftirlitsins standa rök til þess að líta til tekna Íslandspósts á rannsóknartímabilinu vegna sendinga sem eru þyngri en 20 kg.[34]

332. Ef horft er til markaðshlutdeildar Eimskips og Samskipa í landflutningum á landinu öllu á árunum 2008 – 2013 var hlutdeild Eimskips 40-45% og Samskipa 30-40%.[35] Sú hlutdeild sem eftir stendur skipist á milli fjölmargra smærri aðila og var engin þeirra með meira en 5% markaðshlutdeild.

333. Í viðauka I er gerð grein fyrir markaðshlutdeild landflutningafyrirtækja á 18 flutningaleiðum. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar staðan á þeim flutningsleiðum vel fyrirkomulagið á markaðnum út frá m.a. skipulagi flutninganeta Eimskips og Samskipa og samstarfsaðila þeirra.

334. Niðurstaðan er að samanlagt höfðu Eimskip og Samskip mikla yfirburði í landflutningum á rannsóknartímabilinu.[36]

3.3. Flutningsmiðlun

335. Dótturfélög Eimskips (TVG) og Samskipa (Jónar) veita flutningsmiðlunarþjónustu hér á landi.

336. Samskip byggja á því að það enginn *„sérstakur flutningsmiðlunarmarkaður sé til staðar á íslandi, einkum vegna smæðar hagkerfisins. Til að mynda sé sjóflutningsmiðlun hluti af markaði fyrir sjóflutninga. Þannig keppi farmflytjendur sjálfir við flutningsmiðlanir um frakt. Alger staðganga sé á milli þess hvort sjóflutningar séu keyptir beint af farmflytjendum, í gegnum dótturfélög þeirra eða aðra aðila. Samkvæmt þessu eru öll fyrirtæki tengd millilandaflutningum á frakt í samkeppni í flutningsmiðlun með einum eða öðrum hætti.*" Segja Samskip að keppinautar Jóna séu m.a. Eimskip og TVG.[37]

337. Eimskip byggðu á því að keppinautar TVG séu m.a. Samskip og Jónar.[38] Líkt og Samskip heldur Eimskip því fram að *„hæpið sé að fullyrða að til staðar sé sérstakur flutningsmiðlunarmarkaður hér á landi. Eins og áður segir sinna íslensk flutningafyrirtæki, þ.m.t Eimskip, sjálf flutningsmiðlun, ýmist beint eða í gegnum dótturfélög sin.*" Þá sé *„alger staðganga á milli þess að hvort flutningar eru keyptir beint af farmflytjendum, gegnum dótturfélög þeirra eða aðra aðila. Nærtækara sé að líta á flutningsmiðlun sem hluta af íslenskum flutningsmarkaði.*"[39]

---

[34] Ástæða þessa er sú að sendingar allt að 20 kg féllu undir alþjónustu samkvæmt eldri lögum um póstþjónustu sem í gildi voru á rannsóknartímabili þessa máls.
[35] Eru hér taldar með tekjur samstarfsfyrirtækja Eimskips og Samskipa vegna flutninga fyrir fyrirtækin í flutningsneti þeirra, sbr. nánari umfjöllun í viðauka I.
[36] Til hliðsjónar má líta til þess að Eimskip og Samskip hafa haldið sterkri stöðu í landflutningum eftir rannsóknartímabil þessa máls. Fjallað var um markað fyrir landflutninga í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018, *Samruni Vörumiðlunar ehf. og Fitja-Vörumiðlunar*. Þar segir: *„Í máli þessu hafa samrunaaðilar vísað til þess að staða Eimskips og Samskipa sé sterk í landflutningum á landsvísu og ekki geti verið um það að ræða að markaðsráðandi staða verði til með samruna Vörumiðlunar og Fitja eða að hún styrkist. Í samrunaskrá kemur fram það mat að Vörumiðlun sé þriðja stærsta fyrirtæki landsins í vöruflutningum. Stærstu félögin á sviði vöruflutninga hérlendis séu Eimskip (undir merkjum Flytjanda) og Samskip en þessi fyrirtæki reki víðtæk flutninganet á sviði vöruflutningaaksturs sem taki til alls landsins. […] Samkeppniseftirlitið getur því fallist á það með samrunaaðilum að staða Eimskips og Samskipa í landflutningum sé sterk.*"
[37] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2015.
[38] Sjá bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.10.2017. Sjá einnig mgr. 72-73 í athugasemdum Eimskips við AI.
[39] Mgr. 70 í athugasemdum Eimskips við AI.

338. Önnur fyrirtæki sem Eimskip og Samskip segja að hafi keppt við Jóna og TVG eru t.d. Thorship, Icetransport, DB Schenker á Íslandi, DHL og TNT/Íslandspóstur.

339. Samkeppniseftirlitið telur að Eimskip og Samskip starfi á innlendum markaði fyrir flutningsmiðlun. Markaðshlutdeild fyrirtækjanna á þeim markaði var samanlagt um 50-60% á árunum 2008 - 2013.

340. Eins og áður sagði telja Eimskip og Samskip að skilgreina eigi þennan markað með víðari hætti. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það en yfirburðir Eimskips og Samskipa voru enn meiri í því tilviki. Markaðshlutdeild Eimskips væri þá á milli 45-55% á árunum 2008 – 2013 og hlutdeild Samskipa væri 30-40%.

3.4. Umfjöllun í samtímagögnum um markaðsaðstæður

341. Líkt og sjá má af framangreindri umfjöllun var staða Eimskips og Samskipa afar sterk á íslenskum flutningamörkuðum. Samtímagögn staðfesta þetta sömuleiðis. Þar má sjá að Eimskip og Samskip höfðu samanlagt mikla yfirburðarstöðu á flutningamörkuðum hér á landi. Er í þessum gögnum beinlínis vísað til þess að tvíkeppni eða fákeppni hafi ríkt á viðkomandi mörkuðum.

342. Sem fyrr segir hætti Atlantsskip siglingum um mitt ár 2008 og samdi við Eimskip um flutninga. Í tengslum við þetta var unnið minnisblað hjá Eimskip í apríl 2008. Í því kemur fram að þetta muni þýða að *„samkeppnisumhverfið í gámaflutningum mun róast […]*". Hins vegar muni Atlantsskip fara að bjóða upp á flutningsmiðlun og við það verði sú starfsemi *„harðari*".[40] Eins og áður kom fram hættu Atlantsskip hins vegar allri starfsemi árið 2009.

343. Í framangreindum samningi Eimskips við Atlantsskip fólst þannig að það fækkaði um einn keppinaut á sjóflutningsmarkaðnum hér á landi og skapaði það frekari skilyrði til þess að ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa gæti náð árangri og staðið yfir í talsverðan tíma. Þessu ástandi á markaðnum var lýst í glærukynningu sem tekin var saman fyrir framkvæmdastjórnarfund innan Eimskips í október 2008. Um *„market dynamics*" segir í kynningunni:

- *„Atlantsskip no longer operating own vessels*
- *Eimskips vs. Samskip duopoly in the liner market*".[41]

344. Í málinu er að finna skýrslu fyrir stjórn og nýjan forstjóra Eimskips sem PriceWaterhouse í London (PWC) hafði unnið.[42] Lánardrottinn Eimskips, ABN AMRO bankinn, bað PWC um að gera úttekt á Eimskips samstæðunni og var mjög ítarlegri skýrslu skilað í maí 2008. Skýrslan er nánar tiltekið dagsett 23. maí 2008 og hún ber það með sér að PWC skoðaði m.a. markaðsaðstæður hér á landi og ræddi við viðskiptavini Samskipa og Eimskips. Voru drög að skýrslunni borin undir stjórnendur Eimskips.[43] Í skýrslunni er bent m.a. á þetta:

„Eimskip is clear market leader in shipping and amongst the leading players in warehousing and trucking.

- *Eimskip is the market leader in shipping, obtaining a market share of more than 50% in both, import and export. Major competitior is Samskip which commands of 30-40%. Atlantsskip is a small, apparently loss making player that may be outsourcing its shipping operation to Eimskip.*

[40] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.168890.
[41] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.24747.
[42] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.240179. Skýrslan var fyrst send […] Doc. ID. 0.7.33.238149. Sagt að um sé að ræða *„final draft of our report.*".
[43] Í inngangskafla hennar segir: *„We have shown a draft of this report to the Group CEO and the Business Unit CEOs. In relation to the accuracy of this report, they have confirmed that, to the best of their knowledge and belief, the Report does not contain any material error of fact, there has been no material omission and it fairly sets out the recent results, state of affairs and prospects of the Group.*"

- *In domestic trucking, Eimskip has a share of 40% which is equal to Samskip.*
- *Eimskip holds 8% share in warehousing. Its major competitors are equally sized.*
- *There appears to be some price pressure in the market given close competition from Samskip.*"[44]

  Today the Icelandic transportation market is dominated by two players, EI [Eimskip] *and Samskip […].*"[45]

345. Samkvæmt þessu mati PWC í London voru Eimskip og Samskip með samanlagt um 80-90% markaðshlutdeild eða meira í sjóflutningum og samanlagt um 80% í landflutningum. Kemur því ekki á óvart að PWC hafi talið þessi fyrirtæki gnæfa eða ráða yfir (e. *„dominate*") íslenska flutningamarkaðnum. Eins og áður sagði var rætt um tvíkeppni (e. *„duopoly*") í glærukynningu hjá Eimskip í október 2008.

346. Samkvæmt skýrslu PWC stóð Eimskip frammi fyrir nokkru samkeppnislegu aðhaldi í verði frá Samskipum vorið 2008. Eins og nánar verður gerð grein fyrir hófu Samskip og Eimskips aftur á móti umfangsmikið ólögmætt samráð nokkrum vikum síðar. Það samkeppnislega aðhald sem vísað er til í skýrslu PWC hvarf því eða minnkaði verulega á rannsóknartímabilinu.

347. Samtímagögn frá árinu 2009 og út rannsóknartímabilið sýna að Eimskip og Samskip töldu sig vera í sterkri stöðu í bæði sjó- og landflutningum. Nefna má dæmi:

- Í skjali Samskipa frá mars 2009 sem bar heitið *„Markaðsskipting*" voru settar fram upplýsingar um hvernig markaðurinn í inn- og útflutningi skiptist á milli Eimskips og Samskipa. Kom þar fram að hlutdeild Samskipa í útflutningi væri 51% og hlutdeild Eimskips 49% og hlutdeild Samskipa í innflutningi 30% en hlutdeild Eimskips 70%.[46] Að sama skapi kom fram í skjölum Samskipa frá 1. apríl 2009 að samanlögð markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa í inn- og útflutningi væri 100%.[47]
- Í innanhúsgögnum Eimskips kemur fram að fyrirtækið hafi metið markaðshlutdeild sína í landflutningum vera á bilinu 40-45% á árunum 2009-2012.[48]
- Í glærukynningu sem forstjóri Samskipa lagði fyrir stjórnarfund Samskipa hf. í febrúar 2010 var gerð grein fyrir keppinautum í sjóflutningum og landflutningum og markaðshlutdeild lýst:
  - Í glærunum kom fram að samanlögð markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi þar sem flutningar fyrir stóriðju voru meðtaldir væri 81% í innflutningi og 83% í útflutningi. Að undanskildum flutningum fyrir stóriðju var samanlögð markaðshlutdeild félaganna 93% í innflutningi og 98% í útflutningi.
  - Í kynningunni var samanlögð markaðshlutdeild Samskipa og Eimskips í landflutningum metin vera milli 75-97% eftir einstaka landshlutum og samanlögð markaðshlutdeild fyrirtækjanna á landinu öllu 75%.[49]
- Í markaðsskýrslu Samskipa frá september 2010 taldi fyrirtækið að það væri með 60% markaðshlutdeild í fiskflutningum innanlands en Eimskip 40%. Á árinu 2011 áætluðu Samskip að félagið væri með u.þ.b. 50% markaðshlutdeild í fiskdreifingu gegn u.þ.b. 50% hlutdeild Eimskips.[50]

[44] Bls. 55 í skýrslunni.
[45] Bls. 78 í skýrslunni.
[46] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.31335.
[47] Afritað tölvuskjöl frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.586446.
[48] Afritað tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc ID: 0.7.33.429841 og […] Doc. ID: 0.7.33.34932.
[49] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.710469.
[50] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8801.

- Í skjali Samskipa frá janúar 2011 kom fram að markaðshlutdeild Samskipa í innflutningi í fimm stórum vöruflokkum hefði verið á bilinu 23,10% til 33,30% á árinu 2010. Gert var ráð fyrir sömu markaðshlutdeild árið 2011.[51] Þá kom fram í tölvupósti forstjóra Samskipa frá nóvember 2011 að Samskip væru með um 40% hlutdeild í útflutningi á fiski frá Íslandi.[52]

- Í skjali Eimskips frá maí 2012 kom fram að gert væri ráð fyrir að markaðshlutdeild Eimskips í sjóflutningum yrði sú sama á árinu 2012 og árið 2011 eða um 60%.[53]

- Í skjali Samskipa frá september 2012 kemur fram að samanlögð markaðshlutdeild fyrirtækjanna á landflutningamarkaði hafi verið 75%, þar af 37% hjá Eimskip og 38% hjá Samskipum.[54]

348. Gögn sem varða samskipti Arion banka við bæði Eimskip og Samskip í tengslum við fyrirhugaða skráningu Eimskips á markað í október 2012 eru lýsandi fyrir stöðuna á markaðnum á þeim tíma.[55] Í tölvupósti Arion banka til Samskipa, dags. 19. október 2012, er að finna eftirfarandi umfjöllun sem byggist meðal annars á samskiptum bankans við forstjóra Eimskips:

„Eimskip heldur því fram að þeir geti haldið verðskránni stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því."

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

349. Var þetta undirbúningur bankans að fundi með Samskipum þar sem bankinn vildi bera undir Samskip lýsingar Eimskips á markaðnum.

350. Nokkrum dögum eftir fundinn með Samskipum eða þann 24. október 2012 birti greiningardeild Arion banka skýrsluna *„Eimskipafélag Íslands hf. Ráðgjöf vegna hlutafjárútboðs."*[56] Í umfjöllun um stöðuna á Íslandi segir í skýrslunni:

„Staðan á Íslandi

Segja má að Eimskip og Samskip skipti gámaflutningsmarkaðinum á Íslandi á milli sín og okkur sýnist hlutdeild Eimskips vera um 60%-70%. Samkvæmt úrskurði Samkeppnisstofnunar frá árinu 2007 er Eimskip í markaðsráðandi stöðu. Það setur félaginu nokkuð stólinn fyrir dyrnar og takmarkar hegðun þess á íslenskum markaði, svo sem í samkeppni um viðskiptavini og í raun takmarkar vaxtarmöguleika hér á landi. Það er hins ekki heiglum hent að hefja starfsemi fyrir annað skipafélag á Íslandi á sömu nótum og Eimskip og Samskip. Til þess þarf mikla fjárfestingu í innviðum sem við stórefumst um að veki áhuga erlendra skipafélaga. Þá eru skip félaganna í stærðarflokki sem hentar íslenskum viðkomustöðum en jafnvel þó flutningsmagn væri nægt væri aðeins á færi smárra gámaskipa að leggjast að bryggjum landsins. Við teljum markaðinn hér á landi of lítinn til þess að vekja áhuga stærri skipafélaga sem stunda gámaflutninga."

351. Þann 22. október 2012 birti Eimskip skráningarlýsingu vegna hlutafjárútboðsins (e. prospectus).[57] Þar er eftirfarandi haft eftir stjórnendum Eimskips:

„According to the Company's management there are fewer companies operating in the Company's main market, the North-Atlantic, than in other markets which in turn leads to less competition and

[51] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.826695.
[52] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.938109.
[53] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.346045.
[54] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.9119.
[55] Sjá kafla 14.40.3.
[56] Gagn afhent af Arion banka. Afhent 12.09.2017. Skýrsla greiningardeildar Arion banka *„Eimskipafélag Íslands hf. Ráðgjöf vegna hlutafjárútboðs"*, dags. 24.10.2012.
[57] *„Prospectus October 2012"*. Eimskip, dags. 22.10.2012. Aðgengilegt á slóð: https://www.globenewswire.com/en/news-release/2012/10/22/498783/0/en/Prospectus-Announcement-of-Prospectus-dated-22-October-2012.html.

more stable volume. Thus, the Company is operating on a niche market that can lead to a more stable source of operation and mitigates to some extent the risk related to the industry."[58]

352. Jafnframt segir í kafla 10.6. í lýsingunni: *„The North-Atlantic market includes islands and remote areas, which creates a niche market position for Eimskip since the Company's vessels are specially built to serve this market with regards to size, cranes, side doors loaders, reefer plugs, low draft and good maneuvering capabilities to enter narrow ports.*"

353. Í fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar sem haldinn var í Lausanne í Sviss þann 31. janúar og 1. febrúar 2013 kemur eftirfarandi fram um mat Samskipa á stöðunni á sjóflutningsmarkaði:

„The Icelandic market is in many ways different from other markets due to its small size and location. Threat of a new competition is possible but limited and has not been long lasting, latest example is Atlantsskip which became bankrupt couple of years ago. Today we have Thorship but for now at least with limited presence but that can of course change in the near future. Due to location of Iceland threat of substitute service is not likely. Bargaining power of both customers and suppliers in Iceland is limited again due to size of the Icelandic market and oligopoly market situation of both Samskip and Eimskip. Finally due to market situation between Samskip and Eimskip the intensity of the competition is less likely to go totally out of control for the long term, short term this is regularly happening but in the long term less likely also having recent listing of Eimskip in the Icelandic Stock Exchange in mind. That does not change the fact that the competition between Samskip and Eimskip has been and still is extremely hard and intense and is even expected to become harder now with planned third vessel introduced by Samskip to Iceland."[59]

354. Framangreind gögn frá 2012 og 2013 lýsa afar takmörkuðu samkeppnislegu aðhaldi milli Samskips og Eimskipa andstætt til dæmis þeirri mynd sem er sem áður segir dregin upp í skýrslu PWC vorið 2008, þ.e. áður en fyrirtækin hófu hið umfangsmikla ólögmæta samráð.

355. Hvað sem því líður staðfesta þessar lýsingar í samtímagögnum málsins að samanlagt voru Eimskip og Samskip í afar sterkri stöðu á markaði fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi og markaði fyrir landflutninga. Getur enginn vafi leikið á því að fákeppni ríkti á þessum mörkuðum á rannsóknartímabili málsins.

356. Framangreint er staðfest í athugasemdum Eimskips og Samskipa. Í athugasemdum Samskipa er ítrekað byggt á því að fákeppni hafi ríkt á flutningamarkaði hérlendis á rannsóknartímabilinu.[60] Í mgr. 1392 í athugasemdum Samskipa við AI segir t.a.m. að flutningamarkaðurinn hafi verið *„í reynd tvíkeppnismarkaður*" á umræddu tímabili, sbr. einnig mgr. 1388 í athugasemdum Samskipa við AI (*„tvíkeppni*"). Í athugasemdum Eimskips er að sama skapi vísað til fákeppnisaðstæðna á flutningamarkaðnum.[61]

3.5. Þýðing þess að fákeppni ríkti

357. Í kafla 4 hér á eftir verður fjallað um bann 10. gr. samkeppnislaga við samráði fyrirtækja. Eins og lýst verður nánar er þessu ákvæði laganna ætlað að tryggja að keppinautar hegði sér að öllu leyti sjálfstætt á markaði á þeim sviðum sem mestu máli skipta fyrir samkeppnina. Kjarninn í samkeppni er að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir um markaðshegðun sína og keppi þannig sín á milli. Mikilvægi sjálfstæðis keppinauta og æskilegrar óvissu á markaði er enn meira þar sem fákeppni ríkir.

[58] *„Prospectus October 2012*", bls. 8.
[59] Afhent fundargerð frá Samskip Holding. Afhent þann 10.03.2017. *„Minutes Samskip Holding Board Meeting 31 January & 1 February 2013*".
[60] Sjá t.d. mgr. 15 – 18 og 186 – 194 í athugasemdum Samskipa við AI, mgr. 77 í athugasemdum Samskipa við AII og mgr. 19 – 30 í athugasemdum Samskipa frá 31. ágúst 2020.
[61] Sjá t.d. mgr. 79 – 84 og 108 -111 í athugasemdum Eimskips við AI.

Í þessu samhengi má líta fyrst til úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 7/2008, *Orkuveita Reykjavíkur og Hafnarfjarðarbær gegn Samkeppniseftirlitinu*, en þar segir:

„Í hinni kærðu ákvörðun kemur fram að bæði Orkuveita Reykjavíkur og Hitaveita Suðurnesja hf. selji raforku í mjög miklum mæli til heimila og smærri fyrirtækja. Stærstur hluti samkeppnisrekstrar Orkuveitu Reykjavíkur og Hitaveitu Suðurnesja hf. fari fram á markaðnum fyrir smásölu á raforku til almennings og smærri fyrirtækja. Á þeim markaði eigi Orkuveita Reykjavíkur og Hitaveita Suðurnesja hf. þó nokkra keppinauta og sé Orkusalan þeirra stærst. Fram kemur einnig að sameiginleg hlutdeild Orkuveitu Reykjavíkur og Hitaveitu Suðurnesja hf. sé í kringum 60% á hinum skilgreinda markaði.

Áfrýjunarnefndin telur með þeim rökum sem fram koma í hinni kærðu ákvörðun að hér sé um að ræða samþjappaðan fákeppnismarkað sem sé viðkvæmur fyrir áhrifum."

358. Enn meiri samþjöppun ríkti á t.d. markaðnum fyrir áætlunarflutninga á sjó heldur en á markaðnum fyrir smásölu á raforku og var fyrrnefndi markaðurinn því mjög *„viðkvæmur fyrir áhrifum*" í skilningi áfrýjunarnefndar samkeppnismála.[62] Hið sama má segja um markaðinn fyrir landflutninga. Fyrir liggur að auðveldara er að stunda ólögmætt samráð á fákeppnismörkuðum en á mörkuðum þar sem starfa margir keppinautar.[63] Það á enn frekar við ef um tvíkeppni er að ræða.

359. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 er því lýst að Byko og Húsasmiðjan hafi samanlagt verið með u.þ.b. 90% hlutdeild á viðkomandi markaði og hafi fyrirtækin tvö því verið *„nær einráð*" á honum. Í dómnum er einnig fjallað um mikilvægi þess að ekki sé dregið úr óvissu milli keppinauta þar sem hún sé *„ein af meginforsendum þess að óheft verðsamkeppni geti átt sér stað. Þetta á ekki síst við á fákeppnismarkaði þar sem gagnkvæm skipti á upplýsingum um verð geta auðveldað ráðandi fyrirtækjum að halda uppi vöruverði og auka þar með framlegð sína á kostnað viðskiptavinanna.*" Vísast hér einnig til dóms Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf. og gagnsök*.

360. Hefur og lengi legið fyrir í samkeppnisrétti að öll samskipti og samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði séu mjög varasöm. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn samkeppnisráði*, var staðfest að tiltekin samvinna Eimskips og Samskipa hefði farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í úrskurðinum sagði m.a. þetta:

„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum."

361. Af þessu leiðir að krafa samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og bann við hvers konar samskiptum milli þeirra, sem hafa að markmiði að raska samkeppni eða eru til þess fallin, er sérstaklega rík á mörkuðum þar sem fákeppni ríkir.

362. Með sama hætti og í umræddum málum fyrir Hæstarétti Íslands voru Eimskip og Samskip nær einráð í áætlunarflutningum á sjó til og frá Íslandi og á markaðnum ríkti því fákeppni, sbr. umfjöllun hér að

---

[62] Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 24/2013 segir: *„Ljóst er að félögin sem standa að Olíudreifingu og Skeljungur hafa algjöra yfirburðastöðu almennt á olíumarkaði á Íslandi. Á fákeppnismarkaði eins og olíumarkaðurinn er getur nánast hvers konar viðskiptalegt samstarf keppinauta verið til þess fallið að raska samkeppni.*" Sjá einnig t.d. dóm undirréttar ESB í máli nr. T-141/94, ECLI:EU:T:1999:48, Thyssen Stahl AG gegn framkvæmdastjórninni: *„As regards the structure of the market, the Court finds that, in 1989, 10 of the undertakings engaged in the Poutrelles Committee monitoring accounted for two-thirds of apparent consumption. Given such an oligopolistic market structure, which can reduce competition ipso facto, it is all the more necessary to protect the decision-making independence of undertakings as well as residual competition.*" Sjá einnig t.d. Ross, Principles of Antitrust Law, 1. útgáfa, bls. 189: *„[T]he exchange of almost any information can significantly facilitate price agreements in an oligipolistic industry prone to collusion.*"

[63] Sjá t.d. Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1054: *„Collusion is made easier in oligopolistic markets.*"

framan. Yfirburðir Eimskips og Samskipa í landflutningum voru einnig ótvíræðir og samtals voru fyrirtækin með kringum 75-80% hlutdeild á landsvísu á rannsóknartímabilinu.

363. Sem fyrr segir kemur þessi staða á markaðnum fram í samtímagögnum. Hjá Eimskip var rætt um tvíkeppni á markaðnum, hjá Samskipum var rætt um fákeppni og takmarkaða samkeppni og í skýrslu PWC kemur fram að Samskip og Eimskip gnæfi yfir markaðinn. Miklar aðgangshindranir voru að markaðnum á rannsóknartímabilinu sem endurspeglast m.a. í því að enginn nýr keppinautur kom inn á markaðinn sem ógnaði stöðu Eimskips og Samskipa. Er lýsandi að þessu leyti að í stjórnarfundargerð Samskipa Holding frá byrjun árs 2013 er vísað til Atlantsskipa sem nýjasta tilviksins þar sem innkoma nýs keppinautar misheppnaðist. Sem fyrr segir hætti Atlantsskip rekstri eigin skipa um mitt ár 2008 og varð gjaldþrota árið eftir. Það kemur þess vegna ekki á óvart að Eimskipt hafi lýst heildarmarkaðnum fyrir áætlunarsiglingar til og frá Íslandi sem mjög *„kósý*". Umfjöllun í skráningarlýsingu Eimskips, greiningu Arion banka og stjórnarfundargerð Samskipa Holding er í samræmi við þetta.

364. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru því landflutningamarkaður og markaður fyrir áætlunarflutninga á sjó til og frá Íslandi afar viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti á rannsóknartímabilinu. Eimskip og Samskip voru nær einráð og fákeppni ríkti. Þessar aðstæður gerðu afar ríkar kröfur um sjálfstæði Eimskips og Samskipa og að sama skapi voru nánast hvers kyns samskipti milli fyrirtækjanna til þess fallin að draga úr óvissu og takmarka þar með samkeppni.

3.6. Niðurstaða

365. Þegar framangreint er virt er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi haft mikla yfirburði á mikilvægum íslenskum flutningamörkuðum. Á þetta við um sjóflutninga til og frá landinu og landflutninga. Staða Eimskips og Samskipa var ekki jafn sterk í flutningsmiðlun en sem fyrr segir var samanlögð hlutdeild fyrirtækjanna á því sviði um 50-60% á árunum 2008 - 2013. Hins vegar ber að horfa til þess að Eimskip og Samskip voru samþætt á öllum þessum sviðum vöruflutninga og samanlagt í einkar öflugri stöðu gagnvart viðskiptavinum og smærri keppinautum.

366. Að öllu framangreindu leiðir að á rannsóknartímabili þessa máls gerðu ákvæði 10. gr. samkeppnislaga ríkar kröfur um samkeppnislegt sjálfstæði Eimskips og Samskipa og lögðu bann við hvers konar samskiptum milli þeirra, sem höfðu að markmiði að raska samkeppni eða voru til þess fallin.

367. Eimskip og Samskip hafa verið meðal stærstu fyrirtækja á Íslandi.[64] Einnig er ljóst að Eimskip og Samskip stunda mjög umfangsmikil viðskipti á þjóðhagslega mikilvægum mörkuðum. Vöruflutningum til og frá Íslandi er að langmestu leyti sinnt af flutningaskipum og vægi skipafélaganna tveggja á rannsóknartímabilinu var og er reyndar ennþá mjög mikið, sérstaklega í almennum áætlunarsiglingum þar sem Sundahöfn er megin gáttin til og frá landinu. Ísland er eyja og vöruflutningum því eðli máls samkvæmt t.a.m. ekki sinnt til og frá landinu með flutningalestum eða flutningabílum eins og t.d. víða annars staðar í Evrópu. Þá eru vöruflutningar með flugi takmarkaðir, bæði vegna lítils framboðs auk þess sem þeir eru hlutfallslega dýrir og verða aðeins hagkvæmir við ákveðnar aðstæður. Sama á við um flutninga innanlands þar sem Eimskip og Samskip hafa með sínum samstarfsaðilum mikla yfirburði og búa í raun yfir einu skipulögðu alhliða flutningakerfunum sem eiga upphaf sitt og enda í höfuðstöðvum vöruafgreiðslna hvors fyrirtækis í Sundahöfn eða í nágrenni við höfnina.

368. Í viðauka I er gerð grein fyrir tekjum Eimskips og Samskipa af þeirri flutningastarfsemi sem mál þetta tekur til. Sýnir sú umfjöllun að samanlagðar tekjur fyrirtækjanna af þeirri starfsemi, þ.e. sjóflutningum, landflutningum og flutningsmiðlun námu um 40-48 milljörðum kr. á ári. Þess má geta til samanburðar að tekjurnar námu um 2,5-2,6% af vergri landsframleiðslu (VLF).

[64] Sem dæmi má nefna að samkvæmt úttekt Frjálsrar verslunar voru Samskip 11. stærsta fyrirtækið á Íslandi árið 2009 og Eimskip 14. stærsta. Á árinu 2010 voru Samskip áfram 11. stærsta en Eimskip 16. stærsta.

369. Voru því brýnir almannahagsmunir fólgnir í því að Eimskip og Samskip virtu bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabili þessa máls.

4. UM BANN VIÐ SAMRÁÐI KEPPINAUTA OG SÖNNUNARREGLUR

370. Áður en vikið er að atvikum málsins er rétt að fjalla um bann samkeppnisréttarins við samráði keppinauta og sönnun í samráðsmálum.

371. Í 10. gr. samkeppnislaga er m.a. lagt bann við tiltekinni samvinnu og samskiptum keppinauta. Samkvæmt 1. mgr. 21. gr. samkeppnislaga skal Samkeppniseftirlitið beita m.a. 53. gr. EES-samningsins eftir því sem kveðið er á um í lögum. Nánar er mælt fyrir um þetta í 1. mgr. 26. gr. laganna en þar segir:

„Ef Samkeppniseftirlitið, áfrýjunarnefnd samkeppnismála eða dómstólar beita ákvæðum laga þessara vegna samninga fyrirtækja, ákvarðana samtaka fyrirtækja eða samstilltra aðgerða í skilningi 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins, sem gætu haft áhrif á viðskipti milli aðila að EES-samningnum, skulu þau einnig beita 53. gr. EES-samningsins að því er varðar slíka samninga, ákvarðanir eða samstilltar aðgerðir."

372. Sú háttsemi sem mál þetta tekur til getur haft áhrif á viðskipti milli aðila EES-samningsins og fellur því undir gildissvið hans, sbr. umfjöllun í kafla 22. Skylda 21. og 26. gr. samkeppnislaga er því virk í málinu.

373. Í 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins er m.a. lagt bann við samráði keppinauta. Efnisákvæði 53. gr. EES-samningsins eru að því leyti fyllilega sambærileg efnisákvæðum 10. gr. samkeppnislaga enda sækja hin síðarnefndu fyrirmynd sína til EES/ESB-samkeppnisréttar. Er framkvæmd í EES/ESB-samkeppnisrétti því leiðbeinandi við túlkun 10. gr. samkeppnislaga.[65] Ákvæði 3. gr. laga nr. 2/1993 um Evrópska efnahagssvæðið og 6. gr. EES-samningsins hafa hér einnig þýðingu, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf. og gagnsök.*

4.1. Mikilvægi sjálfstæðis og óvissu um fyrirætlanir keppinauta

374. Í 10. gr. samkeppnislaga segir m.a. að allir samningar og samstilltar aðgerðir á milli fyrirtækja sem hafi það að markmiði eða af þeim leiði að samkeppni sé raskað séu bannaðar. Hið sama felst í 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins.

375. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 30. október 2003 í máli nr. 37/2003, *Sölufélag garðyrkjumanna o.fl. gegn samkeppnisráði,* segir:

„1. gr. samkeppnislaga segir að lögin hafi að markmiði að efla virka samkeppni í viðskiptum og þar með vinna að hagkvæmri nýtingu framleiðsluþátta þjóðfélagsins. Er á því byggt að hagsmunum neytenda sé best borgið ef virk samkeppni nær að ríkja á markaði. Í lögunum er samkeppnisyfirvöldum falið að vinna gegn því að virkri samkeppni sé raskað. Ákvæði 10. gr. laganna leggur bann við hvers konar samvinnu milli fyrirtækja á sama sölustigi, sem ætlað er að hafa áhrif á eða getur haft áhrif á verð, skiptingu markaða og gerð tilboða. Samráð fyrirtækja um þau atriði, sem um er fjallað í ákvæðinu, er til þess fallið að valda neytendum og atvinnulífinu tjóni, enda tekið fram í athugasemdum við 10. gr. í frumvarpi til samkeppnislaga að „vart er að finna alvarlegri samkeppnistakmarkanir en þegar fyrirtæki koma sér saman um verð, álagningu eða hvaða afslætti skuli veita."

376. Ákvæði 10. gr. laganna eru þannig ein þau þýðingarmestu í samkeppnislögum, sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004, *Ker hf. o.fl. gegn samkeppnisráði*. Ákvæðinu er ætlað að tryggja að keppinautar hegði sér að öllu leyti sjálfstætt á markaði á þeim sviðum sem mestu

[65] Ákvæðið er samhljóða 10. gr. eldri samkeppnislaga en það ákvæði var lögfest með lögum nr. 107/2000. Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að þeim lögum segir: *„Fyrirmynd ákvæðisins er sótt til 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins og er framkvæmd Eftirlitsstofnunar EFTA og EFTA-dómstólsins, auk dómstóla EB og framkvæmdastjórnar ESB, leiðbeinandi við túlkun ákvæðisins eftir því sem við á um markaðsaðstæður hér á landi.*"

máli skipta fyrir samkeppnina. Kjarninn í samkeppni er að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir um markaðshegðun sína og keppi þannig sín á milli. Þetta stuðlar m.a. að lægra verði til neytenda, auknum gæðum og framförum almennt. Ávinningi samkeppninnar er hins vegar stefnt í hættu ef fyrirtæki hafa samskipti eða samvinnu sín á milli um framangreind atriði.

377. Þessi krafa um sjálfstæði keppinauta er lykilatriði við skýringu á banninu við samráði, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019.[66] Í fyrrgreindum úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004 sagði um þetta:

„Í samkeppnisrétti er það meginatriði að eðlileg samkeppni gerir ráð fyrir sjálfstæðum fyrirtækjum sem taka sjálfstæðar ákvarðanir þegar þau ákveða viðskiptastefnu sína. Sá grundvöllur raskast þegar fyrirtæki hafa einhvers konar samráð sín á milli í því skyni að hafa áhrif á samkeppni. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga er reist á þessari forsendu. Ákvæðið sætir tiltekinni túlkun sem er í samræmi við markmið samkeppnislaga.“[67]

378. Kröfunni um sjálfstæði fyrirtækja hefur verið slegið fastri af dómstóli ESB.[68] Í leiðbeinandi reglum Eftirlitsstofnunar EFTA, sem birtar voru í desember 2013, er þessari kröfu um sjálfstæði keppinauta lýst sem *„grunnhugmyndinni að baki samkeppnisreglna EES-samningsins […].“*[69] Í þessu samhengi hefur verið bent á að sú áhætta sem leiðir af óvissu (e. *risks of uncertainty*) sé afar mikilvæg fyrir samkeppni. Sjálfstæði keppinauta og þessi æskilega óvissa fyrirtækja um m.a. fyrirætlanir keppinauta séu grunnstoðir fyrir virkri samkeppni.[70] Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir.[71]

379. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 kemur fram að óvissa fyrirtæka um hegðun keppinauta sé *„ein af meginforsendum þess að óheft verðsamkeppni geti átt sér stað. Þetta á ekki síst við á fákeppnismarkaði þar sem gagnkvæm skipti á upplýsingum um verð geta auðveldað ráðandi fyrirtækjum að halda uppi vöruverði og auka þar með framlegð sína á kostnað viðskiptavinanna.“* Vísast hér einnig til dóms Hæstaréttar Íslands frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019.

---

[66] Sjá einnig mgr. 113, 114 og 202 í dómi dómstóls ESB frá 12.01.2023 í máli nr. C-88/19, HSBC Holdings gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2023:11 og mgr. 315 í dómi undirréttar ESB frá 02.02.2022 í máli nr. T-799/17, Scania AB o.fl. gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2022:48. Sjá jafnframt Bellamy & Child, European Union Law of Competition, sjöunda útgáfa 2013, bls. 135: *„It is inherent in the concept of undistorted competition that each economic operator must determine independently the policy which it intends to adopt on the internal market“.* Í áttundu útgáfu (2018) þessa sama fræðirits er á bls. 121 bent á að dómstóll ESB hafi ítrekað tekið fram að horfa verði til kröfunnar um sjálfstæði keppinauta þegar bannið við samkeppnishamlandi samráði er túlkað.

[67] Sjá hér einnig Stefán Már Stefánsson, *Samkeppnisreglur*, 1993, bls. 41-42: *„Meginatriðið við skýringu samkeppnisreglnanna er það að eðlileg samkeppni gerir ráð fyrir sjálfstæðum fyrirtækjum sem taka sjálfstæðar ákvarðanir þegar þau ákveða samkeppnisstefnu sína. Þau bera því sjálf áhættu af þeirri stefnu sem þau taka. Þessar forsendur raskast hins vegar ef fyrirtæki hafa einhvers konar samráð sín á milli í því skyni að hafa áhrif á samkeppnina.“*

[68] Sjá t.d. mgr. 78 í dómi dómstóls ESB frá 30.01.2020 í máli nr. C-307/18, Generics (UK), EU:C.2020:52: *„In accordance with settled case-law, each economic operator must determine independently the policy which he intends to adopt on the internal market (judgment of 19 March 2015, Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe v Commission, C-286/13 P, EU:C:2015:184, paragraph 119).“*

[69] Leiðbeinandi reglur um gildi 53. gr. EES-samningsins gagnvart láréttum samstarfssamningum, mgr. 60, birtar 12. desember 2013 í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins (2013/EES/69/01).

[70] Sjá t.d. Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 154-155: *„The case law under Article 101(1) is based on the premise that each undertaking must determine independently the policy which it intends to adopt on the internal market and the conditions which it intends offer to its customers. The decision-making independence of competing undertakings and the risks of uncertainty are regarded as two „attributes of competition in its ideal form.“*

[71] Í áliti Kokott aðallögsögumanns við dómstóls ESB frá 19.02.2009 er meginreglan um sjálfstæði keppinauta og bann við samskiptum þeirra orðuð svo: *„Regard must be had to the fact that independence of economic participants constitutes one of the basic requirements for competition to function. Accordingly, the provisions of the Treaty relating to competition are based on the concept that each economic operator must determine independently the policy which he intends to adopt on the common market. That requirement of independence precludes any direct or indirect contact between economic operators by which an undertaking influences the conduct on the market of its competitors or discloses to them its decisions or deliberations concerning its own conduct on the market, if as a result conditions of competition may apply which do not correspond to the normal conditions of the market in question.“,* sbr. mgr. 52 í áliti í máli nr. C-8/08, EU:C:2009:110, T-Mobile Netherlands.

380. Við mat á atvikum í máli þessu verður því að hafa í huga grundvallarreglur samkeppnisréttarins um sjálfstæði keppinauta og æskilega óvissu.

381. Í athugasemdum sínum benda Samskip á mikilvægi þess að fyrirtæki geti tekið mið af háttsemi keppinauta við töku eigin viðskiptaákvarðana. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga banni fyrirtækjum ekki að fylgjast grannt með hegðun keppinauta sinna. Túlkun Samkeppniseftirlitsins á 10. gr. samkeppnislaga fari langt út fyrir heimil mörk, sbr. mgr. 168 – 170 í athugasemdum Samskipa við AI.

382. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á gagnrýni Samskipa á lagatúlkun eftirlitsins að þessu leyti. Er fjallað um þessi sjónarmið fyrirtækisins í kafla 24.

4.2. Samningar og samstilltar aðgerðir

383. Í því skyni að stuðla að framangreindu sjálfstæði og æskilegri óvissu er í 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga lagt bann við hvers konar samstarfi og samskiptum milli fyrirtækja sem eru til þess fallin að raska samkeppni. Í ákvæðinu segir:

„Allir samningar og samþykktir milli fyrirtækja, hvort heldur þær eru bindandi eða leiðbeinandi, og samstilltar aðgerðir sem hafa að markmiði eða af þeim leiðir að komið sé í veg fyrir samkeppni, hún sé takmörkuð eða henni raskað eru bannaðar."

4.2.1. Um samninga

384. Samningur í skilningi 10. gr. samkeppnislaga getur verið í hvaða formi sem er og verður að skýra hugtakið rúmt, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 37/2003.[72] Samningur skv. 10. gr. getur þannig verið óundirritaður eða undirritaður, munnlegur eða skriflegur og þarf ekki að vera bindandi, sbr. t.d. dóm Hæstaréttar Íslands frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014, *Samkeppniseftirlitið gegn Langasjó o.fl.*[73]

385. Um samning í skilningi 10. gr. samkeppnislaga er að ræða ef fyrirtæki hafa á einhvern hátt lýst yfir sameiginlegum vilja sínum til að hegða sér á markaði með tilteknum hætti.[74] Samningur er t.d. fyrir hendi þegar aðilar hans fylgja sameiginlegri áætlun, sem takmarkar eða er líkleg til að takmarka sjálfstæða hegðun þeirra á markaðnum með því að stuðla að sameiginlegum aðgerðum eða athafnaleysi.[75] Gildir þetta þó viðkomandi fyrirtæki hafi ekki enn náð saman um útfærslu á viðkomandi samkeppnishömlum.[76] Slík áætlun þarf því ekki að vera heildstæð, tæmandi eða lýsa í smáatriðum þeim aðgerðum sem fyrirtæki ætla að grípa til.[77] Hugtakið samningur í skilningi 10. gr. getur þannig tekið til ófullkomins eða lauslegs sameiginlegs skilnings aðila (e. *inchoate*

[72] Sjá einnig: *Samkeppnisreglur* eftir Stefán Má Stefánsson bls. 38.
[73] Sjá *Samkeppnisreglur*, bls. 38, og *Evrópusambandið og Evrópska Efnahagssvæðið* bls. 677-678, báðar eftir Stefán Má Stefánsson. Sjá einnig t.d. dóm dómstóls ESB í máli nr. C-277/87, Sandoz gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:1989:363.
[74] Í mgr. 21 í dómi dómstóls ESB frá 14.01.2021 í máli nr. C-450/19, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, EU:C:2021:10 var þetta orðað svo: *„According to settled case-law of the Court, in order for there to be an 'agreement' within the meaning of Article 101(1) TFEU undertakings should have expressed their joint intention to conduct themselves on the market in a specific way. (see, to that effect, judgments of 15 July 1970, ACF Chemiefarma v Commission, 41/69, EU:C:1970:71, paragraph 112, and of 29 October 1980, van Landewyck and Others v Commission, 209/78 to 215/78 and 218/78, not published, EU:C:1980:248, paragraph 86).*"
[75] Sjá t.d. mgr. 40 í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 21.02.2018 í máli nr. AT.39920 – Braking Systems: *„An agreement under Article 101 of the Treaty and Article 53 of the EEA Agreement may be said to exist when the parties adhere to a common plan which limits or is likely to limit their individual commercial conduct by determining the lines of their mutual action or abstention from action in the market.*"
[76] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB frá 16.09.2013 í máli nr. T-380/10, EU:T:2013:449, Wabco Europe gegn framkvæmdastjórninni: *„An agreement within the meaning of Article 101(1) TFEU can be regarded as having been concluded where there is a concurrence of wills on the very principle of a restriction of competition, even if the specific features of the restriction envisaged are still under negotiation […]*" (mgr. 36).
[77] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB frá 16.06.2011 í máli nr. T-240/07, Heineken gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2011:284. Sjá einnig ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 28.01.2009 í máli nr. COMP/39.406-Marine Hoses.

understandings) og skilyrtra og afmarkaðra samninga sem í samningaferli leiða til endanlegs samnings.[78]

386. Engu breytir um ólögmæti samnings þótt honum hafi ekki verið hrint í framkvæmd.[79] Engu breytir heldur hvort viðkomandi fyrirtæki hafi talið sig bundin (að lögum eða siðferðislega) af því sem ákveðið var.[80]

387. Sem fyrr segir þarf samningur í skilningi samkeppnisréttar ekki að vera skriflegur. Tilvist samnings getur birst í hegðun viðkomandi fyrirtækja, t.d. með reglulegum samskiptum um samkeppnismálefni.[81] Getur samningur falist í röð af aðgerðum eða tiltekinni framkvæmd.[82]

4.2.2. Ekki hefur þýðingu hvort samráð er í formi samnings eða samstilltra aðgerða

388. Ef tiltekin samskipti keppinauta fela ekki í sér samning í skilningi samkeppnisréttarins geta þau talist vera samstilltar aðgerðir þeirra. Í raun hefur ekki þýðingu að lögum að greina á milli hvort samkeppnishamlandi samráð sé í formi samnings eða samstilltra aðgerða.[83] Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004 er bent á að samkvæmt *„lögskýringum í samkeppnisrétti skiptir ekki máli í hvaða formi samningar, samþykktir eða samstilltar aðgerðir eru og hugtökin eru þar að auki skýrð rúmt í hefðbundnum samkeppnisrétti.*" Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 107/2000[84] segir að í *„reynd er ekki nauðsynlegt að skilgreina nákvæmlega samningshugtakið í þessu ákvæði þar sem hugtakið samstilltar aðgerðir sem einnig er notað í ákvæðinu er víðtækt og tæki í flestum tilvikum til þess samstarfs sem vafi léki á að félli undir samningshugtakið.*"

389. Hið sama var lagt til grundvallar í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 29. maí 2006 í máli nr. E-6187/2005, *Sjóvá-Almennar tryggingar hf. gegn Samkeppniseftirlitinu og íslenska ríkinu,* þar sem úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 8/2005 var staðfestur.[85] Í dóminum segir: *„Í samkeppnisrétti er ekki talið nauðsynlegt að flokka brot með þeim hætti að skilgreint sé nákvæmlega hvort tiltekin samskipti teljist samningur, samþykktir eða samstilltar aðgerðir.*"[86]

---

[78] Sjá t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 01.10.2008 í máli nr. COMP/39.181- Candle Waxes.
[79] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB í máli nr. T-555/08, Eni gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2014:1080, mgr. 132-133.
[80] Sjá mgr. 192 í dómi undirréttar ESB 12.07.2018 í máli nr. T-475/14, Prysmian SPa gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2018:448: *„[…] the question whether the undertakings in question considered themselves bound — in law, in fact or morally — to adopt the agreed conduct is irrelevant (judgments of 14 May 1998, Mayr-Melnhof v Commission, T-347/94, EU:T:1998:101, paragraph 65, and of 8 July 2008, Lafarge v Commission, T-54/03, not published, EU:T:2008:255, paragraph 219 and the case-law cited).*"
[81] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 07.01.2004 í sameinuðum málum nr. m.a. C-205/00, Aalborg Portland gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2002:333.
[82] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 8.07.2009 í máli nr. C-49/92P, framkvæmdastjórninn gegn Anic, EU:C:1999:356. Sjá einnig álit Bobek aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 05.09.2019 í máli nr. C-228/18, Budapest Bank, EU:C:2019:678, mgr. 83 – 90.
[83] Sjá t.d. mgr. 53 í dómi dómstóls ESB frá 5.12.2011 í máli nr. C-455/11, Solvay gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2013:796. Sjá einnig dóm dómstóls ESB í máli nr. C-8/08, T-Mobile, EU:C:2009:343.
[84] Lög þessi breyttu 10. gr. eldri samkeppnislaga. Orðalag 10. gr. eldri samkeppnislaga, eins og því var breytt með lögum nr. 107/2000, er samhljóða orðlagi núgildandi 10. gr. samkeppnislaga.
[85] Dómnum var ekki skotið til Hæstaréttar.
[86] Sjá einnig t.d. Ariel Ezrachi, EU Competition Law, sjötta útgáfa 2019 bls. 74: *„The concept of „concerted practice" subjects to the competition rules forms of communication between undertakings which do not amount to an agreement. The Commission is not required to distinguish between concerted practice and agreement and may rely on „joint classification" to catch any form of communication between undertakings, the result of which is the restriction of competition.*" Þetta hefur lengi legið fyrir. Hér má t.d. benda á að í dómi dómstóls ESB frá 8. júlí 1999 í máli nr. C-49/92, framkvæmdastjórnin gegn Anic Partecipazioni, EU:C:1999:356, reyndi á það sjónarmið fyrirtækis að skylt væri að skilgreina hvort samráð hefði annað hvort falið í sér samning eða samstilltar aðgerðir. Dómstóllinn féllst ekki á þetta: *„108. The list in Article 85(1) of the Treaty is intended to apply to all collusion between undertakings, whatever the form it takes. There is continuity between the cases listed. The only essential thing is the distinction between independent conduct, which is allowed, and collusion, which is not, regardless of any distinction between types of collusion. Anic's argument would break down the unity and generality of the prohibited phenomenon and would remove from the ambit of the prohibition, without any reason, certain types of collusion which are no less dangerous than others. […]*"

4.2.3. Um samstilltar aðgerðir

390. Tilgangur þess að banna samstilltar aðgerðir fyrirtækja í 10. gr. samkeppnislaga er að banna samráð milli fyrirtækja, sem ekki hefur náð því stigi að teljast samningur í skilningi 10. gr., en felur í sér að fyrirtækin vitandi vits hafa með sér samvinnu í stað þess að taka þá áhættu sem felst í því að keppa með sjálfstæðum hætti á markaði.[87]

391. Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 107/2000 segir að skýra beri hugtakið samstilltar aðgerðir rúmt og í samræmi við evrópskan samkeppnisrétt á þann hátt að hugtakið taki til *„sérhverra beinna eða óbeinna samskipta milli fyrirtækja*" um málefni sem falla undir 10. gr. samkeppnislaga. Banni 10. gr. samkeppnislaga er því ætlað að taka til hvers konar samráðs keppinauta um þau viðskiptamálefni sem bannið tekur til.[88] Banninu er með öðrum orðum ætlað að ná til allra beinna og óbeinna samskipta keppinauta sem geta raskað samkeppni milli þeirra.[89] Með slíkum beinum eða óbeinum samskiptum geta keppinautar samræmt markaðshegðun sína og þannig komið á ólögmætu ástandi á markaði, t.d. með skiptingu markaðar eða takmörkun framboðs.

392. Við mat á því hvaða háttsemi telst til samstilltra aðgerða hefur dómstóll ESB slegið eftirfarandi föstu:

- Að líta verði til þess grundvallaratriðis að í samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins felist að hvert fyrirtæki fyrir sig verði að ákveða sjálfstætt hvernig það ætli að hegða sér á markaði.[90]

- Að krafan um sjálfstæði banni ekki að fyrirtæki grípi til aðgerða vegna hegðunar eða hugsanlegrar hegðunar keppinauta á markaðnum. Hún leggi hins vegar strangt bann (e. *strictly preclude*) við hvers konar samskiptum milli keppinauta sem hafi það markmið eða af þeim leiði að reynt sé að hafa áhrif á hegðun núverandi eða væntanlegs keppinautar á markaðnum eða honum greint frá aðgerðum sem viðkomandi fyrirtæki ætli að grípa til eða hugleiði að grípa til á markaðnum.[91]

---

[87] Sjá t.d. mgr. 22 í dómi dómstóls ESB frá 14.01.2021 í máli nr. C-450/19, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, EU:C:2021:10: *„The concept of a concerted practice within the meaning of Article 101(1) TFEU refers to a form of coordination between undertakings which, without being taken to the stage where an agreement properly so called has been concluded, knowingly substitutes for the risks of competition practical cooperation between them (judgment of 26 January 2017, Duravit and Others v Commission, C-609/13 P, EU:C:2017:46, paragraph 70 and the case-law cited).*"

[88] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB frá 18.06.2013 í máli nr. T-404/08, Fluorsid & Minmet gegn framkvæmdastjórninni: *„The concepts of agreement and concerted practice within the meaning of Article 81(1) EC are intended to catch forms of collusion having the same nature and are only distinguishable from each other by their intensity and the forms in which they manifest themselves (Case C-49/92 P Commission v Anic Partecipazioni [1999] ECR I-4125, paragraphs 131 and 132, and Case T-9/99 HFB and Others v Commission [2002] ECR II-1487, paragraph 190).*" (mgr. 75).

[89] Sjá dóm dómstóls ESB frá 11.09.2014 í máli nr. C-383/12, MasterCard gegn framkvæmdastjórninni: *„Without prejudice to the right of economic operators to adapt themselves intelligently, but independently, to the existing or anticipated conduct of their competitors … Article 81 EC catches all forms of cooperation and of collusion between undertakings, including by means of a collective structure or a common body, such as an association, which are calculated to produce the results which that provision aims to suppress […]*" (mgr. 62).

[90] Sjá t.d. mgr. 173 í dómi dómstóls ESB í sameinuðum málum nr. m.a. 40/73, Coöperative Suiker Unie gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:1975:174: *„The criteria of coordination and cooperation laid down by the Case-law of the Court, which in no way require the working out of an actual plan, must be understood in the light of the concept inherent in the provisions of the Treaty relating to competition that each economic operator must determine independently the policy which he intends to adopt on the common market including the choice of the persons and undertakings to which he makes offers or sells.*" Sjá einnig mgr 32 í dómi dómstóls ESB frá 4.06.2009 í máli nr. C-8/08, T-Mobile, EU:C:2009:343: *„[…] the criteria of coordination and cooperation necessary for determining the existence of a concerted practice are to be understood in the light of the notion inherent in the Treaty provisions on competition, according to which each economic operator must determine independently the policy which he intends to adopt on the common market […]*". Sjá einnig mgr. 119 í dómi dómstóls ESB frá 19.03.2015 í máli nr. C-286/13, Dole gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2015:184 og mgr. 39 í dómi undirréttar ESB frá 11.07.2019 í máli nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2019:498.

[91] Sjá t.d. mgr. 174 í dómi dómstóls ESB í sameinuðum málum nr. m.a. 40/73, Coöperative Suiker Unie gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:1975:174: *„Although it is correct to say that this requirement of independence does not deprive economic operators of the right to adapt themselves intelligently to the existing and anticipated conduct of their competitors, it does however strictly preclude any direct or indirect contact between such operators, the object or effect whereof is either to influence the conduct on the market of an actual or potential competitor or to disclose to such a competitor the course of conduct which they themselves have decided to adopt or contemplate adopting on the market.*" Sjá einnig t.d. mgr. 33 í dómi dómstóls ESB frá 4.06.2009 í máli nr. C-8/08, T-Mobile, EU:C:2009:343, mgr. 120 í dómi dómstóls ESB frá 19.03.2015 í máli nr. C-286/13, Dole gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2015:184 og mgr. 40 í dómi undirréttar ESB frá 11.07.2019 í máli nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2019:498.

- Að hugtakið samstilltar aðgerðir feli í sér, auk samskipta milli fyrirtækja, hegðun á markaðnum í tengslum við þau samskipti og orsakasamband þar á milli. Hins vegar séu löglíkur fyrir því að fyrirtæki sem starfi á markaði og taki þátt í samstilltum aðgerðum (t.d. með viðræðum um verð eða önnur viðskiptamálefni) hafi hliðsjón af þeim upplýsingum sem komi fram í slíkum viðræðum þegar þau taki ákvarðanir um eigin aðgerðir á markaðnum, nema að viðkomandi fyrirtæki geti sannað annað. Um brot sé að ræða þótt ekki liggi fyrir að viðræðurnar hafi í raun raskað samkeppni.[92] Framangreint eigi enn frekar við þegar fyrirtæki hafi haft með sér samstilltar aðgerðir yfir langt tímabil.[93] Sönnunarkröfur séu strangar. Viðkomandi fyrirtæki verði að sanna að það séu engin tengsl milli samskipta við keppinauta og ákvarðana þess um hegðun á markaði. Gögn um t.d. mikla samkeppni á viðkomandi markaði hafi ekki þótt duga til að sýna fram á að samskipti keppinauta hafi ekki dregið úr óvissu á honum.[94]

- Ekki er hins vegar skilyrði að lögum að samskipti milli fyrirtækja hafi verið yfirgripsmikil í tíma eða að umfangi. Í *T-Mobile* málinu höfðu upplýsingaskipti átt sér stað milli keppinauta á einum fundi. Fyrir dómstóli ESB hélt viðkomandi fyrirtæki því fram að framangreindar löglíkur gætu ekki átt við þar sem aðeins hefði verið um einn fund að ræða.[95] Dómstóllinn féllst ekki á þetta. Þessar löglíkur eru því einnig fyrir hendi þótt keppinautar hafi aðeins átt í viðræðum á einum fundi.[96] Sem fyrr segir er ekki skilyrði að sýnt sé fram á að þessi hegðun á markaði hafi í raun haft skaðleg áhrif á samkeppni.[97]

393. Í dómaframkvæmd hér á landi hefur m.a. verið bent á eftirfarandi:

---

[92] Sjá t.d. mgr. 126 -127 í dómi dómstóls ESB frá 19.03.2015 í máli nr. C-286/13, Dole gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2015:184: *„[…] it should be pointed out that the concept of a concerted practice, as it derives from the actual terms of Article 81(1) EC, implies, in addition to the participating undertakings concerting with each other, subsequent conduct on the market and a relationship of cause and effect between the two (judgment in T-Mobile Netherlands and Others, C-8/08, EU:C:2009:343, paragraph 51 and the case-law cited).*
In that regard, the Court has held that, subject to proof to the contrary, which the economic operators concerned must adduce, it must be presumed that the undertakings taking part in the concerted action and remaining active on the market take account of the information exchanged with their competitors in determining their conduct on that market. In particular, the Court has concluded that such a concerted practice is caught by Article 81(1) EC, even in the absence of anticompetitive effects on the market (judgment in T-Mobile Netherlands and Others, C-8/08, EU:C:2009:343, paragraph 51 and the case-law cited)."

[93] Sjá dóm dómstóls ESB frá 8.07.1999 í máli nr. C-49/92, framkvæmdastjórnin gegn Anic, EU:C:1999:356. Í dómnum segir þetta: *„For one thing, subject to proof to the contrary, which it is for the economic operators concerned to adduce, there must be a presumption that the undertakings participating in concerting arrangements and remaining active on the market take account of the information exchanged with their competitors when determining their conduct on that market, particularly when they concert together on a regular basis over a long period, as was the case here […]*" (mgr. 121).

[94] Sjá dóm dómstóls ESB frá 05.12.2013 í máli nr. C-455/11, Solvay gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2013:796, mgr.43:44: *„In order to rebut that presumption, it is for the undertaking concerned to prove that the concerted action did not have any influence whatsoever on its own conduct on the market (see Case C-199/92 P Hüls v Commission [1999] ECR I-4287, paragraph 167). The proof to the contrary must therefore be such as to rule out any link between the concerted action and the determination, by that undertaking, of its conduct on the market.*
In that regard, it must be stated that probative data illustrating the competitive nature of the market and, in particular, the decrease of prices during the period concerned cannot suffice, of itself, to rebut that presumption. That data does not of itself make it possible to prove that that undertaking did not take account of the information exchanged with its competitors in determining its conduct on the market. It follows that that data does not of itself preclude the presumption that the concerted action enabled that undertaking to eliminate uncertainties regarding its conduct on the market, so that normal competition might as a result have been prevented, restricted or distorted."

[95] Dómur dómstóls ESB frá 04.06.2009 í máli nr. C-8/08, T-Mobile, EU:C:2009:343, mgr. 55.

[96] Sjá mgr. 62: *„[…] in so far as the undertaking participating in the concerted action remains active on the market in question, there is a presumption of a causal connection between the concerted practice and the conduct of the undertaking on that market, even if the concerted action is the result of a meeting held by the participating undertakings on a single occasion.*"

[97] Sjá dóm dómstóls ESB frá 08.07.1999 í máli nr. C-49/92, framkvæmdastjórnin gegn Anic, EU:C:1999:356: *„[…] although the very concept of a concerted practice presupposes conduct by the participating undertakings on the market, it does not necessarily mean that that conduct should produce the specific effect of restricting, preventing or distorting competition.*" (mgr. 124). Í áliti Kokott aðallögsögumanns við dómstóls ESB frá 19.02.2009 í máli nr. C-8/08, EU:C:2009:110, er þetta orðað svo: *„The concept of a concerted practice for the purposes of Article 81(1) EC implies, first, concertation between the undertakings concerned, second, conduct on the market following such concertation and, third, a relationship of cause and effect between concertation and market conduct, without any requirement, however, that this market conduct as such should result in a specific restriction on competition.*" (mgr. 74).

- Í framangreindum dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 29. maí 2006 í máli nr. E-6187/2005, Sjóvá-Almennar tryggingar hf. gegn Samkeppniseftirlitinu og íslenska ríkinu, segir: *„Í samstilltum aðgerðum felst að fyrirtæki hafi vísvitandi með sér einhvers konar samkeppnishamlandi samvinnu, án þess að hún byggist á samningi. Þannig getur verið um samstilltar aðgerðir að ræða þegar um einhvers konar samskipti milli keppinauta er að ræða, t.d. á fundi, í viðræðum eða með upplýsingaskiptum. Það er grundvallaratriði í samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins að hvert fyrirtæki fyrir sig verði að ákveða sjálfstætt hvernig það ætlar að hegða sér á markaði.*"

- Í tilvitnuðum dómi Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 var áréttað að skýra beri *„hugtakið samstilltar aðgerðir rúmt á þann hátt að það [taki] til sérhverra beinna eða óbeinna samskipta fyrirtækja sem [hafi] þann tilgang að hafa áhrif á samkeppni eða [hafi] slík áhrif í reynd. Í þessu [geti] meðal annars falist að fyrirtæki [skiptist] á upplýsingum um verð og af því [leiði] samræmd markaðshegðun.*" Bent var á hið sama í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019.

394. Af framangreindu leiðir að um samstilltar aðgerðir geti verið að ræða þótt keppinautar hafi ekki fallist á eða hegðað sér samkvæmt fyrirfram gerðri áætlun eða sýnt sé fram á sameiginlegan vilja viðkomandi keppinauta.[98]

395. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 er bent á að það sé ekki *„skilyrði brots að gagnkvæm upplýsingaskipti eigi sér stað heldur nægir að einn keppinautur greini öðrum frá áformum sínum eða athöfnum á markaðnum að beiðni hins síðarnefnda eða að minnsta kosti sá veiti upplýsingunum viðtöku, sbr. til hliðsjónar dóm undirréttar Evrópudómstólsins 8. júlí 2008 í máli nr. T-53/03, BPB gegn framkvæmdastjórninni.*" Í framangreindum leiðbeinandi reglum ESA frá árinu 2013 segir um þetta að ólögmætar samstilltar aðgerðir geti falist í því að *„eitt fyrirtæki kemur upplýsingum um viðskiptaáform sín á framfæri við einn eða fleiri keppinauta, og þeir taka við þeim.*" Sé þannig ekki skilyrði fyrir broti þó viðtakandi upplýsinganna sýni engin viðbrögð. Er um brot að ræða nema viðtakandinn *„bregðist við með ótvíræðri yfirlýsingu*" um að hann vilji ekki fá í hendur slíkar upplýsingar, sbr. mgr. 62 í reglunum.

396. Samkvæmt framansögðu er um samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga að ræða ef fyrirtæki á fundi, í símtali, í bréfi, í tölvupósti eða með öðrum hætti eiga viðræður eða skiptast á eða taka við hvers konar upplýsingum um atriði sem hafa þýðingu fyrir samkeppni þeirra á milli.

397. Því hefur verið slegið föstu í samkeppnisrétti að það feli í sér ólögmæta samstillta aðgerð ef fyrirtæki veitir keppinauti sínum upplýsingar til undirbúnings samkeppnishamlandi samstarfi þeirra. Brotið er ekki háð því að samstarfið hafi komist til framkvæmda.[99]

398. Fyrirtæki brýtur þannig gegn 10. gr. samkeppnislaga ef það tekur á móti upplýsingum um atriði sem falla undir ákvæðið ef upplýsingarnar eru veittar t.d. á fundi eða í símtali og fyrirtækið lætur ekki uppi nein mótmæli þegar því er látin umrædd vitneskja í té. Í framangreindum dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 29. maí 2006 er þetta orðað svo: *„Þegar aðili tekur þátt í fundi, eða öðrum samskiptum, þar sem viðræður eða upplýsingaskipti eiga sér stað, sem þýðingu hafa við*

[98] Sjá t.d. mgr. 300 í dómi undirréttar ESB frá 14.03.2013 í máli nr. T-587/08, Fresh Del Monte gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013:129: *„Having regard to those definitions, the intervener's complaint that the contested decision does not mention a meeting of minds between it and Dole or the existence of a common course of conduct is irrelevant, since the conduct in question falls within the specific legal classification of a concerted practice and not of an anti-competitive agreement.*" Sjá hér einnig dóm dómstóls ESB í málinu (dómur frá 24.06.2015 í máli nr. C-293/13, EU:C:2015:416). Sjá jafnframt Jones & Sufrin, EU Competition Law, fimmta útgáfa 2014, bls. 165. Í umfjöllun um túlkun dómstóla ESB á hugtakinu samstilltar aðgerðir segir: *„[…] the concept does not require an actual plan or a „meeting of minds" […]*".

[99] Sjá hér mgr. 178 í dómi undirréttar ESB frá 08.07.2008 í máli nr. T-53/03, BPB gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2008:254: *„[…] it must be recalled that the disclosure of information to one's competitors in preparation for a cartel suffices to prove the existence of a concerted practice within the meaning of Article 81 EC (see, to that effect, Case T-148/89 Tréfilunion v Commission [1995] ECR II-1063, paragraph 82).*" Sjá hér einnig mgr. 89 í dómi sama dómstóls frá 16.06.2011 í máli nr. T-186/06, Solvay gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2011:276 og mgr. 194 í dómi frá 12.07.2018 í máli nr. T-475/14, Prysmian SpA gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2018:448.

verðákvörðun, telst hann hafa brotið samkeppnisreglur, nema hann geti sýnt fram á að hann hafi látið uppi mótmæli eða sett fram fyrirvara þegar honum var látin vitneskjan í té."

399. Þegar gögn málsins sýna að fyrirtæki hafi tekið þátt í samskiptum af þessum toga þá er það viðkomandi fyrirtækis að sanna að það hafi sett fram fullnægjandi mótmæli gagnvart keppinautum sínum. Annars telst fyrirtækið hafa tekið þátt í ólögmætu samráði. [100] Í mgr. 81-85 í dómi dómstóls ESB frá 7. janúar 2004 í sameinuðum málum nr. m.a. C-204/00, *Aalborg Portland o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*, eru dregin fram meginsjónarmið sem gilda um mat á samskiptum keppinauta af framangreindum toga. Draga má saman þá umfjöllun með eftirfarandi hætti:

- Það er samkeppnisyfirvalda að sanna að fyrirtæki hafi átt í samskiptum við keppinauta um t.d. verð. Slík sönnun er fullnægjandi til að sýna fram á þátttöku í ólögmætu samráði.[101]
- Ef sönnun um slík samskipti liggur fyrir hvílir á viðkomandi fyrirtæki að sanna að það hafi þrátt fyrir þau ekki ætlað sér að raska samkeppni. Það verður fyrirtækið að gera með því að sanna að það hafi gert keppinautum sínum grein fyrir þessu.[102]
- Rökin fyrir þessari reglu eru að hafi fyrirtækið tekið þátt í samskiptum af þessum toga án þess að mótmæla með opinberum hætti (e. *„publicly distancing*") gefur það keppinautum til kynna að það sé sammála því sem fram fór. [103]
- Ef fyrirtæki mótmælir ekki slíkum samskiptum, eða vekur ekki athygli yfirvalda á þeim, þá er það í raun að hvetja til þeirra og vinnur það gegn því að samráð sé upprætt. Án mótmæla er þannig um að ræða þögla þátttöku í brotinu.[104]
- Þrátt fyrir að fyrirtæki fari ekki eftir því sem fram hafi komið í samskiptum við keppinauta breytir það engu um brot þess ef það setti ekki fram mótmæli í samskiptunum.[105]

400. Í mgr. 182 – 185 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað m.a. um atriði sem tengjast túlkun á samstilltum aðgerðum í samkeppnisrétti. Ekkert sem þar kemur fram getur að mati Samkeppniseftirlitsins haggað framangreindri lýsingu á gildandi rétti, sbr. nánari umfjöllun í kafla 24.8.

4.3. Hugtakið samráð

401. Sem fyrr segir er í samkeppnisrétti ekki nauðsynlegt að flokka brot með þeim hætti að skilgreina nákvæmlega hvort tiltekin samskipti teljist annað hvort vera samningur eða samstilltar aðgerðir. Hugtökin samningur og samstilltar aðgerðir eru túlkuð rúmt auk þess sem þau geta skarast. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004 er þannig bent á að samkvæmt lögskýringum í samkeppnisrétti *„skiptir ekki máli í hvaða formi samningar, samþykktir eða samstilltar aðgerðir eru og hugtökin eru þar að auki skýrð rúmt í hefðbundnum samkeppnisrétti.*"

---

[100] Þetta hefur ítrekað komið fram í dómum dómstóls ESB, sbr. t.d. mgr. 73 í dómi dómstólsins frá 06.12.2012 í máli nr. C-441/11, framkvæmdastjórnin gegn Verhuizingen Coppens, EU:C:2012:778.

[101] EU:C:2004:6, mgr. 81: *„According to settled case-law, it is sufficient for the Commission to show that the undertaking concerned participated in meetings at which anti-competitive agreements were concluded, without manifestly opposing them, to prove to the requisite standard that the undertaking participated in the cartel.*"

[102] Mgr. 81: *„Where participation in such meetings has been established, it is for that undertaking to put forward evidence to establish that its participation in those meetings was without any anti-competitive intention by demonstrating that it had indicated to its competitors that it was participating in those meetings in a spirit that was different from theirs […]*"

[103] Mgr. 82: *„The reason underlying that principle of law is that, having participated in the meeting without publicly distancing itself from what was discussed, the undertaking has given the other participants to believe that it subscribed to what was decided there and would comply with it.*"

[104] *Mgr. 84: „[…] a party which tacitly approves of an unlawful initiative, without publicly distancing itself from its content or reporting it to the administrative authorities, effectively encourages the continuation of the infringement and compromises its discovery. That complicity constitutes a passive mode of participation in the infringement […]*"

[105] *Mgr. 85: „Nor is the fact that an undertaking does not act on the outcome of a meeting having an anti-competitive purpose such as to relieve it of responsibility for the fact of its participation in a cartel, unless it has publicly distanced itself from what was agreed in the meeting.*"

402. Hugtakið samráð er samheiti yfir öll þau samskipti fyrirtækja sem falla undir 10. gr. samkeppnislaga, sbr. 4. mgr. 41. gr. a laganna.

403. Hugtakið samráð tekur þannig til allra birtingarmynda á ólögmætum samskiptum milli keppinauta sem falla undir 10. gr. samkeppnislaga. Tekur hugtakið þannig jafnt til þess þegar keppinautar beinlínis gera með sér skriflegan samning um að hækka verð og til þess þegar fyrirtæki veitir keppinauti sínum viðskiptalegar upplýsingar sem hann tekur við og mótmælir ekki.

4.4. Samráð hafi að markmiði að raska samkeppni eða það leiði af því

404. Í 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga er lagt bann við öllu samráði sem hefur að *„markmiði*" (e. *„object*"*)* eða *„af því leiðir*" (e. *„effect*") að komið sé í veg fyrir samkeppni, hún sé takmörkuð eða henni raskað. Hið sama á við um 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins. Gilda mismunandi sönnunarreglur eftir því hvort samráð hefur að *„markmiði*" að raska samkeppni eða *„af því leiðir*" slík röskun.[106]

405. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 var þetta tekið fram:

„Til þess að samningar milli fyrirtækja og samstilltar aðgerðir í skilningi 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. EES-samningsins verði taldar hafa það að markmiði að raska samkeppni er nægilegt að samráðið geti mögulega raskað samkeppni. Litið er svo á að ákveðin samvinna eða samskipti milli fyrirtækja séu í eðli sínu skaðleg samkeppni. Við þær aðstæður er ekki þörf á að sýna fram á að samningarnir eða aðgerðirnar hafi haft áhrif á verðlagningu til neytenda, enda er ákvæðinu ekki einungis ætlað að vernda einstaka keppinauta eða neytendur heldur jafnframt uppbyggingu markaðarins og undirstöður samkeppninnar, sbr. til hliðsjónar dóm Evrópudómstólsins 4. júní 2009 í máli C-8/08, T-Mobile Netherlands."

406. Þegar samráð hefur þannig það *„að markmiði*" að raska samkeppni telst 10. gr. samkeppnislaga brotin við það eitt að tiltekin háttsemi á sér stað. Þarf þá ekki að taka til athugunar áhrif samráðsins á samkeppni, þ.e. hvort það hafi raskað samkeppni.[107] Þannig þarf ekki að sýna fram á að samráðið hafi *„raunveruleg eða hugsanleg*" samkeppnishamlandi áhrif.[108] Byggir þetta á því mati að ákveðin samvinna eða samskipti milli fyrirtækja séu í eðli sínu það skaðleg að ekki sé þörf á að taka það til athugunar í hverju máli fyrir sig hvort þau hafi raskað eða verið líkleg til þess að raska samkeppni, sbr. framangreindan dóm Hæstaréttar og mgr. 48 í dómi EFTA-dómstólsins frá 22. desember 2016 í máli nr. E-3/16, *Ski Taxi gegn Noregi*.[109] Hefur verið bent á að hér liggi til grundvallar áþekk sjónarmið og gilda um hættubrot í refsirétti.[110]

---

[106] Sjá mgr. 63 í dómi dómstóls ESB frá 30.01.2020 í máli nr. C-307/18, Generics (UK), EU:C.2020:52.

[107] Sjá mgr. 64 í dómi dómstóls ESB frá 30.01.2020 í máli nr. C-307/18, Generics (UK), EU:C.2020:52. Sjá einnig t.d. dóm dómstóls ESB frá 13.10.2011 í máli nr. C-439/09, Pierre Fabre Dermo-Cosmétique, EU:C:2011:649: *„Where the anticompetitive object of the agreement is established it is not necessary to examine its effects on competition […]*" (mgr. 34). Undirréttur ESB hefur orðað þetta svo: *„According to consistent case-law ... there is no need to take account of the concrete effects of an agreement when it has as its object the prevention, restriction or distortion of competition […] There is therefore no need to examine the arguments of the parties concerning the concrete effects of the measure in question.*" Dómur undirréttar ESB frá 21.10.2003 í máli nr. T-368/00, EU:T:2003:275, General Motors og Opel gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 104.

[108]Sjá til hliðsjónar til dæmis leiðbeiningar Eftirlitsstofnunar EFTA um beitingu 3. mgr. 53. gr. EES-samningsins (2007/EES/42/01), mgr. 11 og dóm dómstóls ESB í máli nr. C-7/95, EU:C:1998:256, *John Deere gegn framkvæmdastjórninni*, mgr. 77.

[109] Sjá hér mgr. 35 í dómi dómstóls ESB frá 02.04.2020 í máli nr. C-228/18, Budapest Bank o.fl., EU:C:2020:265. Sjá einnig t.d. dóm dómstóls ESB frá 20. nóvember 2008 í máli nr. C-209/07, EU:C:2008:643, Competition Authority gegn Beef Industry Development Society: *„The distinction between 'infringements by object' and 'infringements by effect' arises from the fact that certain forms of collusion between undertakings can be regarded, by their very nature, as being injurious to the proper functioning of normal competition.*" (mgr. 17).

[110] Sjá álit Kokott aðallögsögumanns við dómstóls ESB frá 09.02.2009 í máli nr. C-8/08, EU:C:2009:110, T-Mobile: *„[…] the prohibition on 'infringements of competition by object' resulting from Article 81(1) EC is comparable to the risk offences (Gefährdungsdelikte) known in criminal law: in most legal systems, a person who drives a vehicle when significantly under the influence of alcohol or drugs is liable to a criminal or administrative penalty, wholly irrespective of whether, in fact, he endangered another road user or was even responsible for an accident. In the same vein, undertakings infringe European competition law and may be subject to a fine if they engage in concerted practices with an anti-competitive object; whether in an individual case, in fact, particular market participants or the general public*

407. Þegar háttsemi er í eðli sínu skaðleg dugar eftirfarandi til að sýna fram á markmiðsbrot:

„Concerning such practices, all that is required is the demonstration that they can in fact be classified as 'restrictions by object', though mere unsubstantiated allegations are not however sufficient."[111]

408. Hugtakið markmið í 10. gr. samkeppnislaga vísar ekki til huglægrar afstöðu þeirra sem standa að tilteknu samráði. Samráð getur þannig haft að markmiði að raska samkeppni þótt viðkomandi fyrirtæki hafi ekki haft ásetning um að eyða eða raska samkeppni.[112] Markmið samráðs í skilningi samkeppnisréttarins er þess í stað fundið m.a. með því að leggja hlutlægt mat á efni og eðli viðkomandi ráðstafana, sbr. m.a. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 7/2009, *Bændasamtök Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu.* Tilgangur tiltekinna samskipta keppinauta getur og haft þýðingu við mat á því hvort þau hafi að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins, sbr. tilvitnaðan dóm Hæstaréttar Íslands 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015.[113] Sama kemur fram í framangreindum dómi EFTA-dómstólsins í máli *Ski Taxi.* Þar segir að tilgangurinn með samskiptum keppinauta hafi þýðingu við mat á því hvort háttsemi hafi það að markmiði að raska samkeppni. Samkvæmt því hafi háttsemi sem miði að því (e. *„aims"*) að raska samkeppni það að markmiði að raska samkeppni (46. mgr.). Við mat á því beri meðal annars að horfa til tilgangsins (*„objectives*", 56. mgr.) með háttseminni.

409. Við mat á því hvort samráð hafi það að markmiði að raska samkeppni skiptir mestu hvort það beri sjálft með sér að valda slíkri röskun á samkeppni (e. *„reveals in itself a sufficient degree of harm to competition*") að ekki sé þörf á að rannsaka raunveruleg áhrif þess.[114] Í þessu sambandi vísast m.a. til dóms Hæstaréttar Danmerkur 27. nóvember 2019 í máli nr. 191/2018.[115]

410. Við mat á því hvort samráð beri það sjálft með sér að valda slíkri röskun á samkeppni að það teljist hafa það að markmiði verður sem fyrr segir að horfa til þess í hverju það felist, hver sé tilgangurinn með því og því lagalega og efnahagslega umhverfi þar sem samráðið eigi sér stað. Einkenni viðkomandi vöru eða þjónustu og markaðar getur og haft þýðingu.[116] Í þessu sambandi verður að

---

suffer harm is irrelevant." (mgr. 47). Sjá einnig mgr. 50 í dómi dómstóls ESB frá 11.09.2014 í máli nr. C-67/13, CB gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2014:2204.

[111] Mgr. 65 í dómi dómstóls ESB frá 30.01.2020 í máli nr. C-307/18, Generics (UK), EU:C.2020:52.

[112] Sjá mgr. 21 í dóm dómstóls ESB frá 20.11.2008 í máli nr. C-209/07, Competition Authority gegn Beef Industry Development Society, EU:C:2008:643. Sjá einnig álit Bobek aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 5.09.2019 í máli nr. C-228/18, Budapest Bank, EU:C:2019:678, mgr. 35.

[113] Sjá einnig t.d. mgr. 100-101 í áliti Kokott aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 22.01.2020 í máli nr. C-307/18, Generics (UK), EU:C:2020:28.

[114] Sjá hér mgr. 106 í dómi dómstóls ESB frá 12.01.2023 í máli nr. C-88/19, HSBC Holdings gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2023:11 og mgr. 37 í dómi dómstóls ESB frá 02.04.2020 í máli nr. C-228/18, Budapest Bank o.fl., EU:C:2020:265. Sjá einnig mgr. 34 í dómi dómstóls ESB frá 26.09.2018 í máli nr. C-98/17, Koninklijke Philips gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2018:774: *„[…] according to the case-law of the Court, the essential legal criterion for ascertaining whether an agreement or a concerted practice involves a restriction of competition 'by object', for the purposes of Article 101(1) TFEU, is the finding that such an agreement or practice reveals in itself a sufficient degree of harm to competition for it to be considered that it is not appropriate to assess its effects (see, to that effect, judgment of 27 April 2017, FSL and Others v Commission, C-469/15 P, EU:C:2017:308, paragraph 104 and the case-law cited).*"

[115] Dómur Hæstaréttar Danmerkur 27.11.2019 (mál nr. 191/2018). Í því var ágreiningur um túlkun á reglunni að *„hafa að markmiði*" að raska samkeppni í dönskum og ESB-samkeppnisrétti. Sjó- og verslunardómstóllinn felldi úr gildi úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála sem hafði staðfest niðurstöðu danska samkeppniseftirlitsins um að tiltekið samráð hefði það að markmiði að raska samkeppni. Hæstiréttur sneri þeim dómi við og tók m.a. eftirfarandi fram: *„Højesteret finder – ligesom Konkurrenceankenævnet – at der for at anse et forhold for i sig selv at have konkurrencebegrænsning til formål skal være fornøden sikkerhed for, at tiltaget efter sin karakter i den givne markedsmæssige sammenhæng objektivt bedømt rummer et sådant potentiale af konkurrenceskadelige virkninger, at det ikke er fornødent at påvise faktisk indtrådte skadevirkninger.*"

[116] Sjá mgr. 35 í dómi dómstóls ESB frá 26.09.2018 í máli nr. C-98/17, Koninklijke Philips gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2018:774: *„In order to determine whether a type of coordination between undertakings reveals a sufficient degree of harm to competition that it may be considered a restriction of competition 'by object', regard must be had, inter alia, to its content, its objectives and the economic and legal context of which it forms a part. When determining that context, it is also necessary to take into consideration the nature of the goods or services affected, as well as the real conditions of the functioning and structure of the market or markets in question (see, to that effect, judgments of 5 December 2013, Solvay Solexis v Commission, C-449/11 P, not published, EU:C:2013:802, paragraph 36; of 19 March 2015, Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe v Commission, C-286/13 P, EU:C:2015:184, paragraph 117 and the case-law cited; and of 27 April 2017, FSL and Others v Commission, C-469/15 P, EU:C:2017:308, paragraph 105 and the case-law cited).*"

taka til skoðunar hvort háttsemi sem alla jafna beri með sér að raska samkeppni geri það ekki sökum sérstakra aðstæðna í viðkomandi máli.[117]

411. Eins og fram kom í dómi Hæstaréttar í máli nr. 42/2019 er nægilegt að samráð geti *„mögulega raskað samkeppni*" til þess að það teljist hafa það að markmiði að raska samkeppni. Í réttarframkvæmd í ESB-/EES-rétti er einnig talið fullnægjandi að samráðið geti mögulega (e. *„capable*") raskað samkeppni. Þannig getur mat á þeim samkeppnishömlum sem leiða raunverulega af slíku samráði aðeins haft áhrif á viðurlög.[118]

412. Í mgr. 89 í dómi EFTA-dómstólsins í *Ski Taxi* kemur fram að þó ásetningur sé ekki skilyrði fyrir því að samráð teljist hafa að markmiði að raska samkeppni sé eftir sem áður heimilt að horfa til huglægrar afstöðu.[119] Liggi t.d. fyrir vilji til að raska samkeppni geti það leitt til eða verið til stuðnings því að samráð teljist hafa að markmiði að raska samkeppni í framangreindum skilningi.[120]

413. Í mgr. 90 í sama dómi EFTA-dómstólsins er bent á að m.a. eftirfarandi samráð teljist hafa það að markmiði að raska samkeppni:

- Samráð keppinauta um verðlagningu.
- Samráð um skiptingu markaða.
- Samráð um að draga úr framboði.
- Samráð um skipti á upplýsingum um verð.

414. Í mgr. 25 í dómi dómstóls ESB frá 14. janúar 2021 er bent á að því hafi verið slegið föstu í dómaframkvæmd að bæði verðsamráð og samráð um að skipta með sér viðskiptavinum séu meðal þeirra alvarlegu tegunda af samráði sem hafi að markmiði að raska samkeppni.[121] Í mgr. 114 í dómi dómstóls ESB frá 25. mars 2021 kemur fram að þegar keppinautar hafa viljandi með sér samvinnu í

---

[117] Sjá hér t.d. mgr. 41 og áfram í áliti Bobek aðallögsögumanns frá 05.09.2019 í máli nr. C-228/18, Budapest Bank o.fl., EU:C:2019:678. Þar segir að matið á því að *„hafa að markmiði*" geti farið fram í tveimur skrefum. Fyrst sé horft til þess hvort tiltekið samráðið sé þess eðlis að það sé augljóslega almennt til þess fallið að raska samkeppni, t.d. með hliðsjón af tilgangi þess. Í öðru lagi hvort fyrir hendi séu einhver sérstök lagaleg eða efnahagsleg atriði sem leiði til þess að í viðkomandi máli sé ekki ljóst að umrætt samráð sé til þess fallið að raska samkeppni. Ef svo er þarf að rannsaka hvort af samráðinu *„leiðir*" að samkeppni sé raskað. Annars ekki. Skýrir Bobek þetta m.a. með eftirfarandi hætti: *„Simplified to a metaphorical extreme, if it looks like a fish and it smells like a fish, one can assume that it is fish. Unless, at the first sight, there is something rather odd about this particular fish, such as that it has no fins, it floats in the air, or it smells like a lily, no detailed dissection of that fish is necessary in order to qualify it as such. If, however, there is something out of the ordinary about the fish in question, it may still be classified as a fish, but only after a detailed examination of the creature in question.*"

[118] Sjá dóm dómstóls ESB frá 04.06.2009 í máli nr. C-8/08, EU:C:2009:343, T-Mobile: *„With regard to the assessment as to whether a concerted practice, such as that at issue in the main proceedings, pursues an anti-competitive object, it should be noted, first, as pointed out by the Advocate General at point 46 of her Opinion, that in order for a concerted practice to be regarded as having an anti-competitive object, it is sufficient that it has the potential to have a negative impact on competition. In other words, the concerted practice must simply be capable in an individual case, having regard to the specific legal and economic context, of resulting in the prevention, restriction or distortion of competition within the common market. Whether and to what extent, in fact, such anti-competitive effects result can only be of relevance for determining the amount of any fine and assessing any claim for damages.*" (mgr. 31). Sjá einnig dóm dómstóls ESB frá 14.03.2013 í máli nr. C-32/11, EU:C:2013:160, Allianz Hungária (mgr. 36-38), dóm hans frá 19.03.2015 í máli nr. C-286/13, EU:C:2015:184, Dole Food Company gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 117 og dóm frá 26.09.2018 í máli nr. C-99/17, EU:C:2018:773, Infineon Technologies gegn framkvæmdastjórninni mgr. 157 og áfram. Sjá einnig mgr. 41 í dómi undirréttar ESB frá 11.07.2019 í máli nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2019:498.

[119] Sjá hér einnig mgr. 53 í dómi dómstóls ESB frá 2.04.2020 í máli nr. C-228/18, Budapest Bank o.fl., EU:C:2020:265.

[120] Sjá dóm dómstóls ESB frá 11.09.2014 í máli nr. C-67/13, EU:C:2014:2204, Groupement des cartes bancaires gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 54 og dóm dómstólsins frá 04.06.2009 í máli nr. C-8/08, EU:C:2009:343, T-Mobile, mgr. 27. Sjá einnig álit Trstenjak aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 04.09.2008 í máli nr. C-209/07, EU:C:2008:467, Competition Authority gegn Beef Industry Development Society, mgr. 46.

[121] Dómur í máli nr. C-450/19, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, EU:C:2021:10: *„25. Furthermore, according to settled case-law, agreements to share customers, like agreements on prices, clearly form part of the category of the most serious restrictions of competition (see, to that effect, judgment of 16 July 2015, ING Pensii, C-172/14, EU:C:2015:484, paragraph 32 and the case-law cited).*"

stað þess að taka þá áhættu sem felst í því að keppa með sjálfstæðum hætti sé án efa um að ræða samráð sem hafi það að markmiði að raska samkeppni.[122]

415. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að a.m.k. það samráð milli keppinauta, sem lýst er refsivert í 41. gr. a samkeppnislaga, telst hafa að markmiði að raska samkeppni skv. 10. gr. laganna. Vísast um þetta til bls. 52-55 í ákvörðun eftirlitsins nr. 11/2015, sbr. og dóm Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015. Um er að ræða eftirfarandi samráð fyrirtækja sem starfa á sama sölustigi:

- Samráð um verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör.
- Samráð um takmörkun eða stýringu á framboði, framleiðslu, mörkuðum eða sölu.
- Samráð um skiptingu á birgðalindum eða mörkuðum, t.d. eftir svæðum eða viðskiptavinum.
- Samráð um gerð tilboða.
- Samráð um að eiga ekki viðskipti við tiltekin fyrirtæki eða neytendur.
- Upplýsingagjöf um framangreind atriði.
- Samráð milli fyrirtækja sem hefur það að markmiði að fyrirtæki hefji ekki samkeppni í atvinnustarfsemi.

416. Í dómaframkvæmd kemur fram að í samkeppnisrétti sæti markmiðsbrot þröngri lögskýringu.[123] Hins vegar er samráð sem hefur að markmiði að raska samkeppni ekki tæmandi talið í 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins.[124] Ekki er skilyrði að tiltekin tegund af háttsemi hafi í eldra máli verið talin hafa haft að markmiði að raska samkeppni.[125] Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins er þannig ætlað að banna allt samráð sem hefur það að markmiði að raska samkeppni.

417. Ef samráðið hefur ekki slíkt markmið verður að leggja mat á hvort það leiði af því að samkeppni sé takmörkuð, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2008, *Hörður Einarsson gegn Samkeppniseftirlitinu.* Þarf þá að rannsaka hvort t.d. samningur *„hafi samkeppnishamlandi áhrif. Líta verður bæði til raunverulegra og hugsanlegra áhrifa. Með öðrum orðum verður að vera líklegt að samningurinn hafi samkeppnishamlandi áhrif.*"[126] Í slíkum tilvikum eru þá metin líkleg áhrif þess á samkeppni ef viðkomandi samráð hefði ekki verið fyrir hendi. Ekki þarf hins vegar að sanna raunveruleg skaðleg áhrif.[127]

---

[122] Dómur í máli nr. C-591/16, Lundbeck gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2021:243. *„114. […] agreements whereby competitors deliberately substitute practical cooperation between them for the risks of competition can clearly be characterised as 'restrictions by object' (see, to that effect, judgment of 30 January 2020, Generics (UK) and Others, C-307/18, EU:C:2020:52, paragraphs 83 and 87).*"

[123] Sjá t.d. mgr. 115-116 í áliti Rantos aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 02.03.2023 í máli nr. C-331/21, EU:C:2023:153.

[124] Sjá hér mgr. 54 í dómi dómstóls ESB frá 02.04.2020 í máli nr. C-228/18, Budapest Bank o.fl., EU:C:2020:265. Sjá einnig mgr. 150 í áliti Saugsmandsgaard ØE, aðallögsögumanns við dómstól ESB, frá 21.09.2017 í máli nr. C-179/16, EU:C:2017:714, Hoffman-La Roche og Novartis gegn Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato: *„Although the concept of restriction by object must be interpreted narrowly, it is not limited to the forms of collusion expressly listed in Article 101(1) TFEU. The atypical or novel form of a particular instance of collusion does not prevent the Court from concluding, after an individual, detailed examination, that that collusion, in itself, reveals a sufficient degree of harm to competition.*" Sjá jafnframt mgr. 76 og áfram í dómi dómstóls ESB í málinu, EU:C:2018:25, frá 23.01.2018.

[125] Sjá mgr. 130 í dómi dómstóls ESB frá 25.03.2021 í máli nr. C-591/16, Lundbeck gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2021:243: *„As the General Court rightly pointed out in paragraphs 438 and 774 of the judgment under appeal, it is in no way necessary that the same type of agreement has already been censured by the Commission in order for such agreements to be considered to be restrictive of competition by object […]".*

[126] Sjá leiðbeiningu Eftirlitsstofnunar EFTA um beitingu 3. mgr. 53. gr. EES-samningsins (2007/EES/42/01), mgr. 11.

[127] Sjá dóm dómstóls ESB frá 30.01.2020 í máli nr. C-307/18, Generics (UK), EU:C:2020:52, mgr. 117: *„In accordance with settled case-law, the restrictive effects on competition may be both real and potential, but they must, in any event, be sufficiently appreciable […]*". Sjá einnig dóm dómstóls ESB frá 11.09.2014 í máli nr. C-382/12, EU:C:2014:2201, MasterCard gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 161 og áfram.

418. Í athugasemdum við AI leggja Samskip áherslu á stranga túlkun á markmiðsbrotum í samkeppnisrétti. Vísað er í því sambandi til þess að dómstóll ESB hafi í dómi í máli nr. C-67/13 talið að undirrétturinn hefði ranglega komist að þeirri niðurstöðu að ekki bæri að túlka með ströngum hætti samninga sem hefðu það að markmiði að raska samkeppni. Samskip virðast einnig byggja á því að EFTA-dómstóllinn geri enn strangari kröfur að þessu leyti en dómstóll ESB. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið beiti rangri aðferðafræði við mat á því hvort um markmiðsbrot sé að ræða. Kemur þetta fram í mgr. 174 og áfram í athugasemdum við AI.

419. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Er nánar fjallað um þetta í kafla 24.10.

4.5. Samfellt samráð

420. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 (*Ólögmætt samráð Kers hf. (áður Olíufélagið hf.), Olíuverzlunar Íslands hf., Skeljungs hf. og Bensínorkunnar ehf*.) var gerð grein fyrir því að í EES/ESB-samkeppnisrétti hefði lengi verið þekkt að líta bæri á samráð sömu keppinauta sem varað hefði ákveðinn tíma og stefndi að sama markmiði sem eitt áframhaldandi brot sem allir þátttakendur bæru ábyrgð á. Einnig var rifjað upp að í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 13/2001 hefði verið litið á samráð grænmetisdreifingarfyrirtækja á tímabilinu 1995 – 1999 sem heildarsamkomulag sem hefði haft það að markmiði að eyða samkeppni og hækka verð á grænmeti og ávöxtum. Í dómi Hæstaréttar í málinu var sagt að um samfellda brotastarfsemi hefði verið að ræða. Í ákvörðuninni var dómaframkvæmd dómstóla ESB reifuð og bent síðan á þetta:

„Að mati samkeppnisráðs leiðir af framangreindu máli og öðrum fordæmum að í samkeppnisrétti er ekki nauðsynlegt að flokka brot með þeim hætti að skilgreint sé nákvæmlega hvort tiltekin hegðun teljist annaðhvort vera samningur eða samstillt aðgerð. Þetta á sérstaklega við í flóknum brotum sem átt hafa sér stað yfir langt tímabil. Með hugtakinu flóknum (e. complex) brotum er í þessu samhengi átt við margþætt samstarf keppinauta þar sem ýmsum aðgerðum er beitt til að ná fram sameiginlegu markmiði. Hugtökin samningur og samstilltar aðgerðir eru teygjanleg og geta skarast. Þegar um er að ræða áframhaldandi sameiginlegar aðgerðir fyrirtækja sem hafa sama meginmarkmið er þannig talið órökrétt að skipta slíkum aðgerðum upp í einstök afmörkuð brot. Bent hefur og verið á að í flóknum samráðsbrotum sem varða mörg fyrirtæki sem um árabil hafa reynt að takmarka samkeppni sín á milli þá sé ekki þörf á að afmarka brot með þessum hætti þar sem bæði samningar og samstilltar aðgerðir fela í sér brot á samkeppnisreglum."

421. Áframhaldandi samráð af þessum toga er í samkeppnisrétti ýmist nefnt samheitunum samfellt samráð/brotastarfsemi eða heildarsamkomulag/heildarbrot (e. single permanent collusion/single, overall agreement/single continuous infringement). Hér á landi hefur hugtakið samfellt samráð verið notað, sbr. m.a. dóm Hæstaréttar í máli nr. 42/2019.

422. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004, þar sem fjallað var um ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 vegna samráðs olíufélaganna, var því lýst hvað fælist í *„samfelldu samráði á samkeppnismarkaði.*". Þar sagði m.a.: *„Það hefur þýðingu í máli þessu að ákvarða hvort líta megi á sumar aðgerðir áfrýjenda eða allar sem samfellda brotastarfsemi. Upphafstími fyrir fyrningu brota samkvæmt samkeppnislögum getur m.a. oltið á þessu eins og síðar verður vikið að. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála er þeirrar skoðunar að þegar ólögmætt samráð milli keppinauta um tengdar aðgerðir standa yfir í langan tíma og hafa það að markmiði að raska samkeppni á tilteknum markaði sé unnt að ræða um samfellda brotastarfsemi eða samfellt samráð. Þegar svo er ber ekki að líta til hvers brots fyrir sig eins og um ótengd brot væri að ræða heldur verður talið að brotastarfsemi ljúki ekki fyrr en síðasta broti lýkur. Hegðunarform fyrirtækjanna innan samstarfsins skiptir ekki öllu máli ef á annað borð er unnt að líta svo á að um brot á 10. gr. samkeppnislaga hafi verið að ræða. Í heildina tekið má því segja að starfi fyrirtæki reglubundið saman á ákveðnu tímabili til að ná fram sameiginlegu markmiði um að raska samkeppni andstætt ákvæðum 10. gr. samkeppnislaga megi líta svo á að um samfellt samráð þeirra allra hafi verið að ræða. Bann*

samkeppnislaga við samráði fyrirtækja taka samkvæmt framansögðu til allra fyrirtækja sem starfa reglubundið saman með endurteknum og skipulögðum aðgerðum í sama efnahagslega umhverfi. Veigamikil vísbending um að svo sé felst í því að fyrirtækin fylgist hvert með öðru og geri athugasemdir ef brugðið er út af. Ekki er hér skilyrði að þau taki öll þátt í hverju broti fyrir sig."

423. Skilyrði fyrir því að um samfellt samráð sé að ræða er að fyrir liggi það sem nefnt er *„heildaráætlun*" (e. *„overall plan*") sem feli í sér sameiginlegt markmið samráðsfyrirtækjanna, að þau vísvitandi taki þátt í að framkvæma áætlunina og samráðsfyrirtækin hafi vitað eða mátt vita um aðgerðir annarra þátttakenda í samráðinu.[128] Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 er bent á að þegar samráðsbrot nái yfir langt tímabil þá nái hugtakið samningur í samkeppnisrétti *„ekki aðeins yfir „heildaráætlunina*" *eða það sem ákveðið hefur verið heldur einnig til framkvæmdar í tengslum við samráðið*". Í ákvörðuninni segir meðal annars svo: *„Eins og áður sagði taldi dómstóll EB í Anic málinu að hugtakið samningur geti ekki aðeins falist í einni tiltekinni aðgerð heldur geti það einnig tekið til samfelldrar raðar af aðgerðum. Samkvæmt þessu má líta á samráð tiltekinna keppinauta sem eitt áframhaldandi brot á því tímabili sem það stóð yfir. Um slíkt samfellt samráð er að ræða þegar viðkomandi fyrirtæki starfa saman á ákveðnu tímabili til að ná fram sameiginlegu markmiði um að takmarka eða raska samkeppni. Sú staðreynd að fyrirtæki eiga í reglubundnum samskiptum um t.d. verð gefur til kynna að um samfellt samráð sé að ræða. Aðgerðirnar sem felast í samstarfinu geta annað hvort falist í samningum eða samstilltum aðgerðum. Það samstarf sem felst í þessu broti getur breyst frá einum tíma til annars, t.d. til að aðlagast ytri breytingum. Engu breytir þótt unnt sé að líta á einhvern þátt þessa samstarfs sem sjálfstætt brot á 10. gr. samkeppnislaga.*"

424. Áfrýjunarnefndin staðfesti þá niðurstöðu samkeppnisráðs að um hefði verið að ræða samfellt samráð olíufélaganna. Það hafði áhrif á mat nefndarinnar á atvikum málsins: *„Samráðið hefur staðið yfir í mörg ár og sameiginlegt markmið þeirra hefur verið að raska kerfisbundið samkeppni með ýmsum samráðsaðgerðum sem voru einkum í því fólgin að eyða samkeppni og hækka vöruverð. Ekki verður talið skipta máli undir hvaða lið ákvæðisins einstök samráðstilvik verða felld og hvert þeirra um sig verður ekki skoðað sem einangrað fyrirbæri heldur hluti af heild.*"

425. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 11/2015, Brot Byko ehf. á 10. gr. samkeppnislaga, segir að ýmis atriði *„geta gefið vísbendingar um samfellt samráð en eftirfarandi þykir gefa umtalsverða vísbendingu um samfellt samráð:*

- *Markmið viðkomandi aðgerða er hið sama eða áþekkt.*
- *Samráðið tekur til sömu vöru eða vöruflokka.*
- *Sömu fyrirtækin taka þátt í samráðinu.*
- *Sams konar aðgerðir eru notaðar til að framkvæma samráðið.*
- *Sömu starfsmenn viðkomandi fyrirtækja koma að samráðinu.*
- *Samráðið tekur til sama landsvæðis*".[129]

---

[128] Sjá einnig t.d. dóm undirréttar ESB frá 16.06.2011 í máli nr. m.a. T-204/08, Team Relocations gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2011:286. Í mgr 33: *„In Case C-49/92 P Commission v Anic Partecipazioni [1999] ECR I-4125, paragraph 82, the Court of Justice stated that it would be artificial to split up continuous conduct, characterised by a single purpose, by treating it as consisting of several separate infringements, when what was involved was a single infringement which progressively manifested itself in both agreements and concerted practices.*" Í mgr. 37 segir: *„[…] it is apparent from that case-law that three conditions must be met in order to establish participation in a single and continuous infringement, namely the existence of an overall plan pursuing a common objective, the intentional contribution of the undertaking to that plan, and its awareness (proved or presumed) of the offending conduct of the other participants.*" Staðfestur með dómi dómstóls ESB 11.07.2013 í máli nr. C-444/11, EU:C:2013:464.

[129] Sjá t.d. mgr. 241 í dómi undirréttar ESB frá 3.03.2011 í máli nr. T-110/07, Siemens gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2001:68: *„In that regard, a number of criteria have been identified in the case-law as relevant for assessing the single nature of the infringement, namely the fact that the objectives of the practices at issue were identical or different (Case T-21/99 Dansk Rørhindustri v Commission [2002] ECR II-1681, paragraph 67; see, also, to that effect, Case C-*

426. Ekki er hins vegar skilyrði fyrir því að um samfellt samráð sé að ræða að brotið taki til sama landsvæðis eða sömu tegunda af vörum eða þjónustu. Um samfellt samráð getur þannig verið að ræða þótt það eigi sér stað á ólíkum mörkuðum.[130] Fyrirtæki þarf heldur ekki að vera starfandi á þeim markaði sem samráðið átti sér stað til þess að teljast hafa tekið þátt í samfelldu samráði.[131]

4.6. Nánar um tiltekna þætti samráðs

427. Sem fyrr segir fela m.a. markaðsskipting, samráð um verð og framboð og viss upplýsingaskipti milli keppinauta í sér samkeppnishömlur sem hafa að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins. Verður nú nánar fjallað um hvað felst í þessu. Þá veitir framkvæmd í samkeppnisrétti hér á landi leiðbeiningu um samvinnu flutningafyrirtækja sem felur í sér ólögmætt samráð.

428. Hér á landi eru og hafa verið í gildi sérstakar EES-reglur um samstarf skipafélaga. Veita þær leiðbeiningu um hvenær samvinna og samskipti skipafélaga fela í sér samráðsbrot. Verður þeim einnig lýst.

4.6.1. Samvinna sem á sér stað til að losna við þá óvissu sem leiðir af samkeppni

429. Sjálfstæði fyrirtækja og æskileg óvissa þeirra um m.a. fyrirætlanir keppinauta eru grunnstoðir fyrir samkeppni. Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir, sbr. umfjöllun hér að framan.

430. Sökum framangreinds getur samráð, þar sem keppinautar hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni, falið í sér markmiðsbrot. Var þetta orðað svo í dómi dómstóls ESB frá 30. janúar 2020:

> *„Further, the Court has also held that agreements whereby competitors deliberately substitute practical cooperation between them for the risks of competition can be characterised as 'restrictions by object' (see, to that effect, judgment of 20 November 2008, Beef Industry Development Society and Barry Brothers, C-209/07, EU:C:2008:643, paragraph 34).*"[132]

431. Hnykkt var á þessari reglu í dómi dómstóls ESB frá 25. mars 2021 og tekið fram að slík samvinna keppinauta feli án efa eða skýrlega í sér (e. *„clearly*") samráð sem hafi það að markmiði að raska samkeppni.[133]

113/04 P Technische Unie v Commission [2006] ECR I-8831, paragraphs 170 and 171, and Jungbunzlauer v Commission, paragraph 184 above, paragraph 312), the identical nature of the relevant goods or services (see, to that effect, judgment of 15 June 2005 in Joined Cases T-71/03, T-74/03, T-87/03 and T-91/03 Tokai Carbon and Others v Commission, not published in the ECR, paragraph 118, 119 and 124, and Jungbunzlauer v Commission, paragraph 184 above, paragraph 312), the fact that the undertakings which took part were identical (Jungbunzlauer v Commission, paragraph 184 above, paragraph 312), and the identical nature of the means of implementing the cartel (Dansk Rørindustri v Commission, paragraph 68). The fact that the physical persons involved on behalf of the undertakings are identical and that the geographical scope of the practices at issue is identical are other relevant criteria."

[130] Sjá t.d. mgr. 67 í dómi dómstóls ESB frá 26.01.2017 í máli nr. C-626/13, Villeroy & Boch gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2017:54: *„[…] as regards the appellant's argument that the conditions for the recognition of a single infringement were not met in the present case since the Commission did not define the relevant market, it must be noted, as the General Court correctly stated in paragraph 54 of the judgment under appeal and as the appellant accepts, that the fact that the infringement extended over distinct product and geographic markets does not in any event preclude the finding of a single infringement. Thus, this argument is in any event ineffective.*"

[131] Sjá mgr. 46 og áfram í dómi undirréttar ESB frá 8.09.2010 í máli nr. T-29/05, Deltafina gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2010:355. Sjá einnig mgr. 128 í dómi undirréttarins frá 27.02.2014 í máli nr. T91/11, Innolux gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2014:92, staðfestur með dómi dómstóls ESB 9.07.2015 í máli nr. C-231/14, EU:C:2015:451.

[132] Mgr. 83 í dómi dómstóls ESB frá 30.01.2020 í máli nr. C-307/18, Generics (UK), EU:C.2020:52. Í tilvísaðri mgr. í dómi dómstóls ESB í máli nr. C-209/07 er vísað meginreglunnar um sjálfstæði keppinauta: *„That type of arrangement conflicts patently with the concept inherent in the EC Treaty provisions relating to competition, according to which each economic operator must determine independently the policy which it intends to adopt on the common market. Article 81(1) EC is intended to prohibit any form of coordination which deliberately substitutes practical cooperation between undertakings for the risks of competition.*"

[133] Dómur í máli nr. C-591/16, Lundbeck gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2021:243. *„114. […] agreements whereby competitors deliberately substitute practical cooperation between them for the risks of competition can clearly be*

432. Mikilvægi sjálfstæðis keppinauta og æskilegrar óvissu á markaði er enn meira þar sem fákeppni ríkir, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 42/2019. Hagnýt samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði er því enn varhugaverðari en ella í samkeppnislegu tilliti.

4.6.2. Verðsamráð

433. Í 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga segir að bann ákvæðisins taki til samráðs sem áhrif hefur á verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör með *„beinum eða óbeinum hætti.*" Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 107/2000 segir um þetta:

„Svipuð ákvæði er að finna í gildandi lögum en ljóst er að vart er að finna alvarlegri samkeppnistakmarkanir en þegar fyrirtæki koma sér saman um aðgerðir sem hafa áhrif á verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör. Slíkt samstarf, sem fjallað er um í þessum staflið, getur komið í veg fyrir verðsamkeppni eða takmarkað hana verulega. Getur verið um að ræða t.d. samstarf um verð, afslætti eða álagningu milli tveggja eða fleiri framleiðenda, milli framleiðanda og dreifingaraðila eða á milli dreifingaraðila og smásala, t.d. um verð í endursölu. Þessi stafliður tekur m.a. einnig til samstarfs fyrirtækja innan sömu starfsstéttar um gjaldskrár, eftir atvikum innan vébanda samtaka fyrirtækja, sbr. 12. gr. gildandi laga. Undir hugtakið önnur viðskiptakjör geta m.a. fallið ýmis samkeppnishamlandi skilyrði, t.d. fyrir ábyrgð, afslætti eða skilyrði varðandi greiðslukjör."

434. Hæstiréttur hefur staðfest að *„sameiginleg áform*" keppinauta um *„aðgerðir til að halda uppi vöruverði fari í bága við 10. gr. samkeppnislaga*", sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 30. október 2003 í máli nr. 37/2003.

435. Undir 10. gr. samkeppnislaga falla aðgerðir sem felast í því að keppinautar hafa samráð um endanlegt verð á vöru eða þjónustu, t.d. ef þeir ná saman um hækkun á verði.

436. Við túlkun 10. gr. samkeppnislaga ber hins vegar að hafa í huga að keppinautar geta dregið úr verðsamkeppni sér til hagsbóta með margvíslegum hætti. Dómstólar ESB hafa t.d. staðfest þá niðurstöðu framkvæmdastjórnar ESB að regluleg samskipti keppinauta hafi skapað gagnkvæma vissu um verðáform þeirra (*„create a climate of mutual certainty as to their future pricing policies*") og óþarfi hafi því verið fyrir keppinautana að sammælast um einstakar verðbreytingar.[134] Vísast um þetta einnig til dóms Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015, *Ákæruvaldið gegn X o.fl.*

437. Einnig geta fyrirtæki til að mynda minnkað verðsamkeppni með því að samræma aðferðir við að halda kostnaðarbókhald, með því að auglýsa ekki verð eða greina hver öðrum frá verði á vörum sem þeir selja. Þá ber að hafa í huga að unnt er að líta á markaðsskiptingu eða samráð um takmörkun á framboði sem verðsamráð þar sem slíkar aðgerðir draga úr verðsamkeppni. Er ákvæðum 10. gr. samkeppnislaga ætlað að taka til hvers konar samráðs milli keppinauta sem getur eða er til þess fallið að draga úr verðsamkeppni.[135] Er þannig ljóst að bann 10. gr. samkeppnislaga tekur bæði til þess þegar keppinautar beinlínis ná t.d. samkomulagi um að viðhalda eða hækka verð og þegar þeir grípa til annarra ráðstafana sem raskað geta samkeppni, t.d. með því skiptast á upplýsingum um verð og tengd atriði. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004 er þannig bent á

characterised as 'restrictions by object' (see, to that effect, judgment of 30 January 2020, Generics (UK) and Others, C-307/18, EU:C:2020:52, paragraphs 83 and 87)."

[134] Sjá mgr. 72 í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í máli nr. m.a. IV/33.708. Staðfest með dómi undirréttar ESB 12.07.2001 í máli nr. m.a. T-202/98, Tate & Lyle gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2001:185. Dómur undirréttarins staðfestur með dómi dómstóls ESB 29.04.2004 í máli nr. C-359/01, EU:C.2004:255.

[135] Sjá Whish & Bailey, Competition Law, níunda útgáfa 2018, bls. 531: *„It is also important to appreciate that prices can be fixed in numerous different ways, and that a fully effictive competition law must be able to comprehend not only the most blatant forms of the practice but also a whole range of more subtle collusive behaviour whose object is to limit price competition. For examble, where firms agree to restrict credit to customers, to abstain from offering discounts and rebates, to refrain from advertising prices, to notify one another of the prices they charge to customers or intend to recommend their distributors to charge, or to adopt identical cost accounting methods, the object or effect of the agreement may be to diminish or totally prevent price competition.*"

að það geti farið gegn 10. gr. samkeppnislaga ef fyrirtæki skiptast *„reglulega á upplýsingum sem hafa þýðingu fyrir verðákvörðun […]*".

4.6.3. Upplýsingaskipti

438. Sem fyrr segir tekur bann 10. gr. samkeppnislaga til þess þegar keppinautar grípa til ráðstafana sem raskað geta verðsamkeppni, t.d. með því að skiptast á upplýsingum um verð og tengd atriði. Samskipti keppinauta geta einnig verð ólögmæt þótt þau taki til annarra atriða en verðs.

439. Ólögmætt samráð getur bæði falist í einhliða upplýsingaskiptum (fyrirtæki greinir frá upplýsingum og keppinautur meðtekur þær) og tvíhliða upplýsingaskiptum (keppinautarnir beinlínis skiptast á upplýsingum). Einnig má skipta upplýsingaskiptum keppinauta í eftirfarandi tvo flokka:

- Upplýsingaskipti sem eru hluti af víðtækara ólögmætu samráði keppinauta sem hefur ekki síst að markmiði að hækka eða halda uppi verði (e. cartel).[136] Í slíkum tilvikum er upplýsingagjöf oft ætlað að styðja við samráðið og tryggja að samráðsfyrirtæki starfi í samræmi við það sem ákveðið var, t.d. að viðkomandi fyrirtæki skiptist á upplýsingum um verð til viðskiptavina til að ganga úr skugga um að allir séu að framfylgja ráðagerð um verðhækkun.[137] Í slíkum tilvikum eru upplýsingaskiptin metin sem hluti af samráðinu í heild sinni.[138] Upplýsingagjöfin, sem slík, getur einnig verið tæki til þess að ná fram verðhækkunum eða að öðru leyti beinn hluti af samráðinu (þ.e. ekki aðeins ólögmæt stuðningsaðgerð).[139]
    - Í þessu samhengi ber og að minnast að það felur í ólögmæta samstillta aðgerð ef fyrirtæki veitir keppinauti sínum upplýsingar til undirbúnings samkeppnishamlandi samstarfi þeirra. Brotið er ekki háð því að samstarfið hafi komist til framkvæmda.
- Upplýsingagjöf sem sjálfstætt brot. Í þessum tilvikum er það upplýsingagjöfin sem slík sem hefur það að markmiði eða er til þess fallin að raska samkeppni. Verður nú vikið nánar að þessu.

4.6.3.1. <u>Upplýsingaskipti eru ólögmæt ef þau draga úr æskilegri óvissu</u>

440. Hér ber að árétta að sjálfstæði fyrirtækja og æskileg óvissa þeirra um m.a. fyrirætlanir keppinauta eru grunnstoðir fyrir samkeppni. Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir.[140] Af þessu leiðir að öll samskipti milli keppinauta sem taka til

---

[136] Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 13/2001 var *„cartel"* þýtt sem einokunarhringur og hann tæki til háttsemi sem *„hefði það að markmiði að eyða samkeppni og hækka verð á vörum"*. Hugtakið *„cartel"* hefur verið skilgreint svo*: „In its simplest form, a cartel is an agreement between competitors aimed at raising the price of a product or service to a level higher than the one that would have prevailed under normal competitive conditions. Cartels may take form of formal agreements between their members to adopt a given (anti-competive conduct) conduct in the market but may also consist of looser forms of coordination of each party´s commercial behaviour."* Verðhækkun i þessari skilgreiningu er samheiti fyrir samkeppnishamlandi áhrif samráðsins. Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1024-1025.

[137] Oft nefnt *„facilitating practice/device"*.

[138] Sjá t.d. 59. mgr. leiðbeininga framkvæmdastjórnar ESB frá 2011 um samvinnu milli keppinauta (Guidelines on the applicability of Article 101 of the Treaty on the Functioning of the European Union to horizontal co-operation agreements, O.J. 14/01/2011): *„[…] communication of information among competitors may constitute an agreement, a concerted practice, or a decision by an association of undertakings with the object of fixing, in particular, prices or quantities. Those types of information exchanges will normally be considered and fined as cartels. Information exchange may also facilitate the implementation of a cartel by enabling companies to monitor whether the participants comply with the agreed terms. Those types of exchanges of information will be assessed as part of the cartel."*

[139] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1045.

[140] Í dómi sínum frá 21.01.2016 áréttaði dómstóll ESB þetta grundvallaratriði: *„As a preliminary point, it is necessary to recall the Court's case-law that each economic operator must determine independently the policy which it intends to adopt on the common market. Such a requirement of autonomy thus strictly precludes any direct or indirect contact between economic operators of such a kind as either to influence the conduct on the market of an actual or potential competitor or to reveal to such a competitor the conduct which an operator has decided to follow itself or contemplates adopting on the market, where the object or effect of those contacts is to give rise to conditions of competition which do not correspond to the normal conditions of the market in question […]*". Mgr. 27 í dómi í máli nr. C-74/14, Eturas, EU:C:2016:42.

atriða sem tengjast samkeppni milli þeirra eru afar varhugaverð í lagalegu tilliti.[141] Eru þau sérstaklega varhugaverð ef viðkomandi fyrirtæki starfa á fákeppnismarkaði, sbr. nánar hér á eftir.

441. Við mat á því hvenær upplýsingaskipti milli keppinauta fela í sér ólögmætt samráð hafa dómstólar ESB ítrekað vísað til framangreindrar kröfu samkeppnisréttarins um sjálfstæði keppinauta og tekið fram að horfa verði til þess hvort upplýsingaskipti dragi úr eða eyði æskilegri óvissu á markaðnum þannig að samkeppni sé raskað.[142] Hefur OECD bent á að EES/ESB-samkeppnisréttur geri hér strangar kröfur. Þannig sé krafist algers sjálfstæðis (e. *total independence*) þegar fyrirtæki taka mikilvægar ákvarðanir. Sökum þessa séu hvers konar samskipti eða tengsl (e. *any interaction*), sem líkleg eru til að draga úr sjálfstæði, talin ólögmæt.[143]

442. Í dómi undirréttar ESB frá 11. júlí 2019 í máli nr. T-530/15, *Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórninni*, var dómaframkvæmdin að þessu leyti dregin saman.[144] Reifa má þá umfjöllun með þessum hætti:

- Við mat á því hvort upplýsingaskipti milli keppinauta feli í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir verður ávallt að líta til grundvallarreglu samkeppnisréttarins um sjálfstæði keppinauta.[145]

- Grundvallarreglan um sjálfstæði keppinauta bannar ekki fyrirtækjum að bregðast við aðgerðum eða mögulegum aðgerðum keppinauta sinna. Hún felur hins vegar í sér strangt bann við tilteknum samskiptum keppinauta. Þannig mega þeir hvorki eiga í beinum eða óbeinum samskiptum sem geta haft áhrif á hegðun á markaði né greina keppinautum sínum frá ákvörðunum sínum eða áformum svo sem ef markmið slíkra samskipta er að skapa samkeppnisskilyrði sem eru ekki í samræmi við hið venjulega ástand markaðarins.[146]

- Upplýsingaskipti keppinauta sem geta dregið úr óvissu um tímasetningu, umfang og einstaka þætti í fyrirhuguðum aðgerðum þeirra á markaði verða talin hafa það að markmiði að raska samkeppni.[147]

---

[141] Sjá einnig Richard Whish & David Bailey, Competition Law, sjöunda útgáfa 2012, bls. 104, þar sem dregin er sú ályktun af dómaframkvæmd dómstóla ESB að hvers konar samskipti milli keppinauta um viðskiptaleg atriði séu afar áhættusöm: *„The cumulative effect of these judgements is clearly beneficial to the Commission in its anti-cartel policy, since the EU Courts seem to have deliberately refrained from construing the expressions „agreement" and „concerted practices" in a legalistic or formalistic manner: what emerges, essentially, is that any contact between competitors that touches upon business behaviour such as pricing, markets, customers and volume of output is risky in the extreme."*

[142] Sjá hér mgr. 115 í dómi dómstóls ESB frá 12.01.2023 í máli nr. C-88/19, HSBC Holdings gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2023:11 og dóm dómstólsins frá 04.06.2009 í máli nr. C-8/08, T-Mobile, EU:C:2009:343, mgr. 32-35. Í 35. mgr. segir: *„It follows that the exchange of information between competitors is liable to be incompatible with the competition rules if it reduces or removes the degree of uncertainty as to the operation of the market in question, with the result that competition between undertakings is restricted …"* Sjá einnig t.d. dóm undirréttar ESB frá 14.03.2013 í maí nr. T-587/08, Fresh Del Monte gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013:129 (mgr. 301-303), sbr. og dóm dómstóls ESB í málinu, dómur 24.06.2015 í málum nr. C-293/13 og C-294/13, EU:C:2015:416.

[143] OECD, Unilateral disclosure of information with Anticompetitive Effects, (2012), bls 38-39.

[144] EU:T:2019:498.

[145] Mgr. 39: *„In so far as concerns, in particular, the exchange of information between competitors, it should be recalled that the criteria of coordination and cooperation necessary for determining the existence of a concerted practice are to be understood in the light of the notion inherent in the Treaty provisions on competition, according to which each economic operator must determine independently the policy which he intends to adopt on the internal market (see judgment of 19 March 2015, Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe v Commission, C-286/13 P, EU:C:2015:184, paragraph 119 and the case-law cited)."*

[146] Mgr. 40: *„While it is correct to say that this requirement of independence does not deprive economic operators of the right to adapt themselves intelligently to the existing or anticipated conduct of their competitors, it does, nonetheless, strictly preclude any direct or indirect contact between such operators by which an undertaking may influence the conduct on the market of its actual or potential competitors or disclose to them its decisions or intentions concerning its own conduct on the market where the object or effect of such contact is to create conditions of competition which do not correspond to the normal conditions of the market in question, regard being had to the nature of the products or services offered, the size and number of the undertakings involved and the volume of that market (see judgment of 19 March 2015, Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe v Commission, C-286/13 P, EU:C:2015:184, paragraph 120 and the case-law cited)."*

[147] Mgr. 41: *„In particular, an exchange of information which is capable of removing uncertainty between participants as regards the timing, extent and details of the modifications to be adopted by the undertakings concerned in their conduct on the market must be regarded as pursuing an anticompetitive object (see judgment of 19 March 2015, Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe v Commission, C-286/13 P, EU:C:2015:184, paragraph 122 and the case-law cited)."*

- Skipti á viðkvæmum viðskiptalegum upplýsingum hafa skaðleg áhrif á samkeppni ef þau hafa áhrif á sjálfstæði viðkomandi keppinauta. Þegar slík skipti á upplýsingum geta (e. *„capable"*) komið í veg fyrir, takmarkað eða raskað samkeppni þarf ekki að sanna að þau hafi haft skaðleg áhrif á samkeppni.[148]

- Löglíkur eru fyrir því að viðkomandi fyrirtæki hafi horft til upplýsinga frá keppinauti sínum ef það tók í kjölfarið ákvarðanir um aðgerðir á markaði. Sönnunarbyrðin um annað hvílir á viðkomandi fyrirtækjum.[149]

443. Upplýsingaskipti eru þannig talin hafa að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins ef það leiðir af eðli þeirra að þau geti raskað samkeppni.[150] Hér skiptir efni upplýsinganna máli, tilgangurinn með upplýsingaskiptunum og hið efnahags- og lagalega umhverfi þar sem þau fara fram. Eðli viðkomandi vöru og markaðar getur og skipt máli. Einnig má horfa til ásetnings, liggi hann fyrir. Aðalatriðið er að fyrir liggi að upplýsingaskiptin geti (e. *„capable"*) raskað samkeppni í viðkomandi máli. [151] Það sé með öðrum orðum möguleiki (e. *„potential"*) á slíkri röskun, sbr. og dóm Hæstaréttar í máli nr. 42/2019. Ef slíkur möguleiki er fyrir hendi þarf ekki að leggja mat á hvort slík röskun hafi átt sér stað í raun. Ef upplýsingar um samkeppnishamlandi áhrif liggja fyrir getur það hins vegar haft áhrif á viðurlög.[152]

444. Upplýsingaskipti keppinauta sem geta dregið úr óvissu um tímasetningu, umfang og einstaka þætti í fyrirhugðum aðgerðum þeirra á markaði verða talin hafa það að markmiði að raska samkeppni

445. Hvort tveggja ESA og framkvæmdastjórn ESB hafa bent á að við mat á lögmæti upplýsingaskipta milli keppinauta beri að líta til þess hvort þau taki til mikilvægra viðskiptaupplýsinga (e. *„strategic*

---

[148] Mgr. 42: *„The General Court has already held that the provision of sensitive business information, such as an exchange of future price increases, had — where that information was given to one or more competitors — an anticompetitive effect inasmuch as the independence of the undertakings concerned in their conduct on the market was modified as a result. Where such practices occur, the Commission is not obliged to prove their anticompetitive effects on the relevant market if they are capable in an individual case, having regard to the specific legal and economic context, of resulting in the prevention, restriction or distortion of competition within the internal market (see judgment of 16 September 2013, Wabco Europe and Others v Commission, T-380/10, EU:T:2013:449, paragraph 78 and the case-law cited).*"

[149] Mgr. 43: *„ The Court of Justice has held that, subject to proof to the contrary, which the economic operators concerned must adduce, it must be presumed that the undertakings taking part in the concerted action and remaining active on the market took account of the information exchanged with their competitors in determining their conduct on that market. In particular, the Court of Justice has concluded that such a concerted practice was caught by Article 101(1) TFEU, even in the absence of anticompetitive effects on the market (see judgment of 19 March 2015, Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe v Commission, C-286/13 P, EU:C:2015:184, paragraph 127 and the case-law cited).*"

[150] Sjá einnig mgr. 72 í leiðbeiningum ESA frá 2013 um samvinnu milli keppinauta (Leiðbeinandi reglur um gildi 53. gr. EES-samningsins gagnvart láréttum samstarfssamningum (2013/EES/69/01).

[151] Sjá um þessi atriði álit Kokott aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 11.12.2014 í máli nr. C-286/13 Dole Food Company v Commission, EU:C:2014:2437, mgr. 108-109: *„The question whether, by its very nature, such an exchange of information reveals a sufficient degree of harm to competition that it may be considered a restriction of competition by object within the meaning of Article 81(1) EC must be assessed having regard to the subject-matter of the information exchanged, the objectives of the exchange and the economic and legal context in which that exchange takes place. When determining that context, it is also necessary to take into consideration the nature of the goods or services affected, as well as the real conditions of the functioning and structure of the market or markets in question. The parties' intentions may likewise be taken into account, even though they are not a factor which must necessarily be considered.*
If, on the basis of the criteria set out above, it appears that an exchange of information between competitors can be regarded, by its very nature, as being harmful to the proper functioning of normal competition, that is to say, in other words, that the exchange of information reveals in itself a sufficient degree of harm to competition, the actual effects of the exchange of information on competition need not be considered or taken into account. The only requirement in those circumstances is that the exchange of information is capable in an individual case of resulting in the prevention, restriction or distortion of competition within the common market." Sjá einnig mgr. 72-74 í leiðbeiningum Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA) frá 2013 um samvinnu milli keppinauta.

[152] Orðað svo í dómi dómstóls ESB frá 4.06.2009 í máli nr. C-8/08, T-Mobile, EU:C:2009:343: *„With regard to the assessment as to whether a concerted practice, such as that at issue in the main proceedings, pursues an anti-competitive object, it should be noted, first, as pointed out by the Advocate General at point 46 of her Opinion, that in order for a concerted practice to be regarded as having an anti-competitive object, it is sufficient that it has the potential to have a negative impact on competition. In other words, the concerted practice must simply be capable in an individual case, having regard to the specific legal and economic context, of resulting in the prevention, restriction or distortion of competition within the common market. Whether and to what extent, in fact, such anti-competitive effects result can only be of relevance for determining the amount of any fine and assessing any claim for damages.*" (mgr. 31). Sjá einnig dóm undirréttar ESB frá 14. 03.2013 í maí nr. T-587/08, Fresh Del Monte v Commission, EU:T:2013:129, mgr. 306.

data/information").[153] Upplýsingar um t.d. verðáform, gildandi verð, veltu, framleiðslukostnað, afkastagetu, fjárfestingar og markaðsáætlanir eru t.d. taldar mikilvægar upplýsingar í þessum skilningi.[154] Engu breytir þó fyrirtæki hafi ekki veitt keppinauti sínum réttar upplýsingar um atriði af þessum toga.[155]

446. Í mgr. 116 í dómi dómstóls ESB 12. janúar 2023 í máli n. C-883/19, *HSBC Holdings gegn framkvæmdastjórninni*, var hnykkt á því að upplýsingaskipti sem geta dregið úr óvissu milli viðkomandi fyrirtækja um tímasetningu, umfang og einstaka þætti í fyrirhuguðum breytingum á aðgerðum þeirra á markaði hafi það að markmiði að raska samkeppni.

447. Þrátt fyrir að upplýsingarnar séu ekki mikilvægar í framangreindum skilningi getur verið um brot að ræða ef þær gefa viðkomandi keppinautum færi á að skilja viðkomandi markað betur en ella,[156] enda er með því unnið gegn æskilegri óvissu á markaðnum.

448. Upplýsingaskipti geta verið ólögmæt þótt þau taki aðeins til upplýsinga um verðlagningu í fortíðinni sem eru öllum aðgengilegar. Á það ekki síst við þegar slík upplýsingagjöf styður við annað samkeppnishamlandi samstarf.[157] Getur þannig verið um ólögmætt samráð að ræða þó samskipti keppinauta taki til opinberra upplýsinga. Fjallað var um, þetta í dómi undirréttar ESB 16. júní 2015 í máli nr. T-655/11, *FSL Holdings o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*.[158] Dómstóllinn féllst m.a. ekki á það sjónarmið að upplýsingaskipti viðkomandi keppinauta hefði verið lögmæt þar sem verð á viðkomandi vöru var opinbert.[159] Einnig benti dómstóllinn m.a. á að reglubundin upplýsingaskipti keppinauta geti skapað tilbúið gagnsæi (e. *artificial transperancy*) og engu breyti um ólögmætið þótt viðskiptavinir hafi verið búnir að fá upplýsingar um viðkomandi verð í hendur áður en upplýsingaskiptin áttu sér stað.[160]

---

[153] Sjá m.a. mgr. 58 og 61-62 í leiðbeiningum Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA) frá 2013 um samvinnu milli keppinauta (Leiðbeinandi reglur um gildi 53. gr. EES-samningsins gagnvart láréttum samstarfssamningum (2013/EES/69/01).

[154] Sjá t.d. mgr. 86 í leiðbeiningum ESA: *„Ef keppinautar skiptast á upplýsingum um viðskiptaáform sín, þ.e. skiptast á gögnum sem draga úr óvissu um viðskiptaáform fyrirtækja á markaðnum, verður slíkt fremur talið falla undir 53. gr. en þegar skipst er á upplýsingum af öðru tagi. Ef upplýsingaskipti taka til viðskiptaáforma geta þau haft samkeppnistakmarkandi afleiðingar með því að draga úr svigrúmi fyrirtækjanna til að taka sjálfstæðar ákvarðanir og búa þeim þannig minni hvata til að keppa sín í milli. Upplýsingar um viðskiptaáform geta varðað verðlagningu (til dæmis gildandi verð, niðursett verð, hækkanir, lækkanir eða afsláttarkjör), viðskiptamannaskrár, framleiðslukostnað, framleiðslutölur, veltu, sölutölur, afkastagetu, vöruvöndun, markaðsáætlanir, áhættuliði, fjárfestingar, tækniaðferðir svo og rannsókna- og þróunarstarf og afrakstur þess. Mikilvægustu viðskiptaupplýsingarnar eru yfirleitt þær sem varða verð og framleiðslutölur, en því næst koma upplýsingar um kostnaðarliði og eftirspurn. Ef samkeppni er með fyrirtækjum á sviði rannsókna og þróunarstarfs er þó hugsanlegt að mikilvægustu viðskiptaupplýsingarnar með tilliti til samkeppni séu þær sem lúta að tækniaðferðum. Hversu gagnlegar upplýsingarnar eru með tilliti til viðskiptaáforma ræðst einnig af því í hversu ríkum mæli er um heildartölur að ræða og hversu gamlar upplýsingarnar eru, svo og af markaðssamhenginu og því hversu tíð upplýsingaskiptin eru.*"

[155] Sjá t.d. mgr. 91 í dómi undirréttar ESB frá 15.12.2016, Koninklijke Philips gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2016:738. Staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 26.09.2018 í máli nr. C-98/17, EU:C:2018:774.

[156] Sjá t.d. mgr. 73 í dómi undirréttar ESB frá 15.12.2016, Koninklijke Philips gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2016:738. Staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 26.09. 2018 í máli nr. C-98/17, EU:C:2018:774.

[157] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 7.01.2004 í sameinuðum málum nr. m.a. C-204/00, Aalborg Portland gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2004:6: *„As the Court of First Instance stated at paragraphs 1510, 1511 and 1634 of the judgment under appeal, even though the information thus exchanged was in the public domain or related to historical and purely statistical prices, its exchange infringes Article 85(1) of the Treaty where it underpins another anti-competitive arrangement. That interpretation is based on the consideration that the circulation of price information limited to the members of an anti-competitive cartel has the effect of increasing transparency on a market where competition is already much reduced and of facilitating control of compliance with the cartel by its members.*" (mgr. 281)

[158] EU:T:2015:383. Staðfestur með dómi dómstóls ESB 27.04.2017 í máli nr. C-469/15, EU:C:2017:308.

[159] Mgr. 319-320: *„In any event, even if the parties also exchanged information that could have been obtained from other sources, it must be noted that, as the Commission points out (recital 155 of the contested decision), contacts between competitors do not become legitimate because banana prices were widely known in the business.*
The exchange of information between competitors does not become legitimate because that information or certain parts of it is publicly known, since each economic operator must determine independently the policy which he intends to adopt on the internal market. Although this requirement of independence does not deprive economic operators of the right to adapt themselves intelligently to the existing and anticipated conduct of their competitors, it does, however, strictly preclude any direct or indirect contact between such operators the object or effect of which is either to influence the conduct on the market of an actual or potential competitor or to disclose to such a competitor the course of conduct which they themselves have decided to adopt or contemplate adopting on the market […]"

[160] Mgr. 322-323: *„Furthermore, it must be noted that the regular sharing of information relating to prices may have the effect of artificially increasing transparency on a market where competition is already reduced […]*

4.6.3.2. Samskipti keppinauta á fákeppnismörkuðum

449. Ljóst er að upplýsingaskipti keppinauta geta verið ólögmæt þótt ekki ríki fákeppni á viðkomandi markaði.[161] Markaðsgerðin getur hins vegar skipt talsverðu máli því almennt má segja að mesta hættan á röskun á samkeppni sé á mörkuðum þar sem fákeppni ríki. Hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála bent á að slíkir markaðir séu viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti og að á þeim sé talsverð hætta á samræmdum aðgerðum keppinauta, sbr. úrskurð nefndarinnar í máli nr. 7/2008 *Orkuveita Reykjavíkur og Hafnarfjarðarbær gegn Samkeppniseftirlitinu.*[162] Í riti Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2011 *Samkeppni á bankamarkaði* segir um þetta: *„Á fákeppnismörkuðum er samkeppnislegt sjálfstæði keppinauta sérstaklega mikilvægt. Hvers konar samvinna milli keppinauta getur aukið skaðlega fákeppni og valdið viðskiptavinum tjóni.*"

450. Dómstólar ESB hafa einnig bent á mikilvægi þess að keppinautar á fákeppnismörkuðum séu sjálfstæðir. Í *Thyssen Stahl*-málinu var fjallað um upplýsingaskipti milli keppinauta. Vísað var til þess að viðkomandi tíu samráðsfyrirtæki hefðu samanlagt verið með um 66% markaðshlutdeild. Þar sem slík fákeppni á viðkomandi markaði gæti, ein og sér, raskað samkeppni væri enn mikilvægara en ella að vernda sjálfstæði keppinauta og þá samkeppni sem gæti ríkt þrátt fyrir fákeppnina (e. *„residual competition*").[163]

451. Í *T-Mobile*-málinu fyrir dómstóli ESB var til skoðunar hvort upplýsingaskipti milli hollenskra farsímafyrirtækja fælu í sér samráð sem hefði haft það að markmiði að raska samkeppni. Þessi upplýsingaskipti höfðu átt sér stað á einum fundi og fólu í sér umræðu um mögulega breytingu á þóknun sem greidd var þeim sem seldu fyrirframgreidd símakort.[164] Í áliti sínu í málinu taldi Kokott aðallögsögumaður að um brot gæti verið að ræða sem hefði að markmiði að raska samkeppni. Benti hún í því sambandi á að krafan um sjálfstæði keppinauta sé sérstaklega rík á fákeppnismarkaði, eins og markaðnum fyrir farsímaþjónustu í Hollandi, þar sem aðeins fimm fyrirtæki ættu sitt eigið farsímakerfi og eitt þessara fyrirtækja hefði yfir 40% markaðshlutdeild.[165] Tekið var undir þetta í

Likewise, the applicants' claim that the price information was known by customers before it was transmitted to the competitors and, therefore, could be collected on the market must be rejected. That fact, if proved, does not mean that, at the time that the price lists were sent to the competitors, those prices already constituted objective market data that were readily accessible. The fact that those price lists were sent directly allowed the competitors to become aware of that information more simply, rapidly and directly than they would via the market. Further, that prior notification allowed them to create a climate of mutual certainty as to their future pricing policies (see, to that effect, judgment of 8 July 2008 in Case T-54/03 Lafarge v Commission, not published in the ECR, paragraph 463)."

[161] Dómur dómstóls ESB frá 2. október 2003 í máli nr. C-194/99, Thyssen Stahl v Commission, EU:C:2003:527, mgr. 86: *„Contrary to what the appellant claims, an information exchange system may constitute a breach of competition rules even where the relevant market is not a highly concentrated oligopolistic market.*"

[162] OECD hefur bent á að miklu skipti hvort mikil samþjöppun sé á viðkomandi markaði. Upplýsingaskipti milli keppinauta á fákeppnismörkuðum séu mjög viðkvæm í samkeppnislegu tilliti þar sem mun auðveldara sé að stunda samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu á slíkum mörkuðum.Sjá Richard Whish, Competition Law, sjötta útgáfa 2009, bls. 555: *„[…] the concentration of the market will be taken into account: some agreements may be found not to be anti-competitive where the market is reasonably competitive, but to be problematic where it is oligopolistic.*"

[163] Dómur undirréttar ESB í máli nr. T-141/94 Thyssen Stahl gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1999:48, mgr. 400: *„As regards the structure of the market, the Court finds that, in 1989, 10 of the undertakings engaged in the Poutrelles Committee monitoring accounted for two-thirds of apparent consumption. Given such an oligopolistic market structure, which can reduce competition ipso facto, it is all the more necessary to protect the decision-making independence of undertakings as well as residual competition.*" Staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 2.10.2003 í máli nr. C-194/99, EU:C:2003:527. Sjá einnig t.d. Ross, *Principles of Antitrust Law*, bls. 189: *„the exchange of almost any information can significantly facilitate price agreements in an oligipolistic industry prone to collusion.*"

[164] Sjá álit Kokott aðallögsögumanns hjá dómstóli ESB frá 19. febrúar 2009 í máli nr. C-8/08, mgr. 15.

[165] Sjá mgr. 52-53 í álitinu: *„Regard must be had to the fact that independence of economic participants constitutes one of the basic requirements for competition to function. Accordingly, the provisions of the Treaty relating to competition are based on the concept that each economic operator must determine independently the policy which he intends to adopt on the common market. That requirement of independence precludes any direct or indirect contact between economic operators by which an undertaking influences the conduct on the market of its competitors or discloses to them its decisions or deliberations concerning its own conduct on the market, if as a result conditions of competition may apply which do not correspond to the normal conditions of the market in question.*
That applies a fortiori when the exchange of information concerns a highly concentrated oligopolistic market. Precisely that structure appeared to characterise the Netherlands market for mobile telecommunication services in 2001: as is evident from the reference for a preliminary ruling, at that time only five undertakings in that country had their own mobile telephone networks, with one of them, KPN, even attaining a market share in excess of 40% whilst development of further independent networks was precluded in the absence of available licences. […]" (Undirstrikun Samkeppniseftirlitsins.)

dómi dómstóls ESB og benti dómstóllinn m.a. á að hollenski farsímamarkaðurinn væri samanþjappaður fákeppnismarkaður.

452. Einnig var fjallað um þetta í dómi dómstólsins frá 5. desember 2013 í máli nr. C-455/11, *Solvay gegn framkvæmdastjórninni*.[166] Framkvæmdastjórn ESB komst að þeirri niðurstöðu að níu framleiðendur á tilteknum efnavörum hefðu haft með sér ólögmætt samráð. Samanlagt voru þessi fyrirtæki með um 90% markaðshlutdeild í sölu á þessum vörum á EES-svæðinu. Fyrir dómstóli ESB hélt viðkomandi fyrirtæki því fram að viðræður þess við keppinauta hefðu ekki getað falið í sér samráð sem hefði það að markmiði að raska samkeppni. Taldi fyrirtækið að upplýsingarnar hefðu ekki getað dregið úr óvissu á markaðnum og að á honum hefði ríkt mikil samkeppni. Dómstóll ESB féllst ekki á þetta og benti m.a. á að viðkomandi fyrirtæki störfuðu á mjög samanþjöppuðum fákeppnismarkaði og að á slíkum markaði væru upplýsingaskipti keppinauta um viðskiptaleg málefni (e. *„commercial information*"), ein og sér, til þess fallin að hafa áhrif á samkeppni.[167] Næst tók dómstóllinn þetta fram:

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

453. Er þetta til frekari vitnis um að það feli í sér ólögmæta samstillta aðgerð ef fyrirtæki veitir keppinauti sínum upplýsingar til undirbúnings samkeppnishamlandi samstarfi þeirra og að brotið er ekki háð því að samstarfið hafi komist til framkvæmda, sbr. einnig kafla 4.2.3. Á samanþjöppuðum fákeppnismarkaði er það ekki skilyrði að upplýsingaskiptin hafi tekið til fyrirhugaðra aðgerða viðkomandi keppinauta. Þarf heldur ekki að sýna fram á að keppinautarnir hafi formlega skuldbundið sig til að taka upp ákveðna hegðun eða að þeir hafi haft samráð um framtíðarhegðun sína á markaði.

454. Í áliti Kokott aðallögsögumanns við dómstól ESB frá desember 2014 í *Dole* málinu var bent á að upplýsingaskipti gætu verið ólögmæt þótt viðkomandi markaður væri ekki fákeppnismarkaður. Hins vegar væri það sérstaklega augljóst að upplýsingaskipti milli keppinauta á fákeppnismarkaði hefðu það að markmiði að raska samkeppni.[168]

455. Einnig var fjallað um áhrif fákeppni í dómi dómstóls ESB 28. september 2018 í máli nr. C-99/17, *Infineon Technologies gegn framkvæmdastjórninni*.[169] Í málinu hafði framkvæmdastjórnin tekið til skoðunar hvort upplýsingaskipti tveggja keppinauta hefðu haft það að markmiði að raska samkeppni. Upplýsingaskiptin höfðu meðal annars tekið til gildandi verðs og framleiðslugetu og áforma þar að lútandi. Dómstóll ESB staðfesti þá niðurstöðu undirréttar að samráðið hafi haft það að markmiði að raska samkeppni. Taldi dómstóllinn að undirrétturinn hefði réttilega horft til þess meðal annars að keppinautarnir störfuðu á samþjöppuðum fákeppnismarkaði og upplýsingaskiptin hefðu því getað haft áhrif á markaðshegðun þeirra.[170]

456. Dómstóll ESB hefur þannig ítrekað komist að þeirri niðurstöðu að samskipti keppinauta á fákeppnismörkuðum séu afar viðkvæm í samkeppnislegu tilliti.

---

[166] EU:C:2013:796.
[167] Mgr. 39: *„In the case of a highly concentrated oligopolistic market, such as the market in question in the present case, the exchange of commercial information between competitors is such as to enable operators to know the market positions and strategies of their competitors and thus to impair appreciably the competition which exists between economic operators (see T-Mobile Netherlands and Others, paragraph 34 and the case-law cited).*"
[168] Sjá mgr. 128 í áliti frá 11. desember 2014: *„The underlying basis for Dole's line of argument may be the view that an exchange of information between competitors can have an anti-competitive object only on a highly concentrated oligopolistic market. That view would, however, be wrong. It is true that the finding of an anti-competitive object on such a market is particularly obvious.*"
[169] EU:C:2018:773.
[170] Sjá mgr. 157 og áfram í dómnum.

457. Í samræmi við framgreint kemur fram í dómi Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 að mikilvægt sé á fákeppnismarkaði að fyrir hendi sé óvissa fyrirtæka *„sem í hlut eiga, um hegðun keppinautanna"*. Í því máli var um að ræða samráð fyrirtækja sem samanlagt voru með yfirburðastöðu á viðkomandi markaði. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 var þetta tekið fram: *„Fákeppnismarkaðir eru sérstaklega viðkvæmir fyrir hvers konar samstarfi keppinauta þar sem auðveldara er að viðhafa samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu við slíkar aðstæður og því enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina […]"*

458. Hefur og lengi legið fyrir í samkeppnisrétti að öll samskipti og samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði séu mjög varasöm. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn samkeppnisráði*, var staðfest að tiltekin samvinna Eimskips og Samskipa hefði farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í úrskurðinum sagði m.a. þetta:

„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum."

4.6.4. Markaðsskipting

459. Í 10. gr. eldri samkeppnislaga, nr. 8/1993, var lagt bann við samráði um *„skiptingu markaða eftir svæðum, viðskiptavinum eða eftir sölu og magni."* Var þetta nýmæli í íslenskum rétti. Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 8/1993 sagði um þetta:

„Þessi stafliður felur hins vegar í sér nýmæli. Samkvæmt gildandi lögum getur verðlagsráð að vísu bannað samninga um markaðsskiptingu teljist þeir skaðlegir en hér er lagt til að hvers konar samningar um markaðsskiptingu séu með öllu ólöglegir. Það þýðir að ekki þarf að athuga í hverju tilviki samkeppnislega skaðsemi þeirra. Ástæða bannsins er einfaldlega sú að skipting markaða eftir landsvæðum, viðskiptavinum eða eftir sölu og magni er talin bjóða heim óeðlilegum verðhækkunum og óeðlilega háu verðstigi sem aftur á móti hefur í för með sér óhagkvæma nýtingu á framleiðsluþáttum þjóðfélagsins."

460. Í 10. gr. núgildandi samkeppnislaga er einnig lagt bann við markaðsskiptingu, sbr. c. lið 2. mgr. Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 107/2000[171] er þetta skýrt svo:

„Undir c-lið ákvæðisins heyra m.a. samningar milli fyrirtækja á sama sölustigi um skiptingu markaða eftir svæðum, eftir viðskiptavinum eða eftir sölu og magni. Einnig falla hér undir lóðréttir samningar um markaðsskiptingu, t.d. á milli framleiðenda og dreifingaraðila, um landfræðilega afmörkuð sölusvæði, skiptingu eftir viðskiptavinum o.s.frv."

461. Samkvæmt þessu fer það gegn 10. gr. samkeppnislaga ef keppinautar skipta með sér markaðnum eftir t.d. landsvæðum eða viðskiptavinum, sbr. einnig c. liður 2. mgr. 41. gr. a laganna. Fyrir liggur að markaðsskipting er oft til stuðnings öðru samráði eins og verðsamráði og takmörkun á framboði. Einnig getur hún verið meginþátturinn í að halda uppi verði, sérstaklega á mörkuðum þar sem erfitt er að ná saman um eða hafa stjórn á verði.[172]

462. Skipting markaða eftir viðskiptavinum getur m.a. falist í því að fyrirtæki keppi ekki um *„hefðbundna"* eða mikilvæga viðskiptavini hvers annars. Með því móti á þátttakandi í samráði t.d. auðveldara með að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavini þar sem hann þarf, vegna samráðsins, ekki að óttast að verðhækkun hans leiði til þess að hann missi viðkomandi viðskiptavin úr viðskiptum

[171] Bann þágildandi samkeppnislaga við samráði var hert með lögum nr. 107/2000. Ákvæði núgildandi 10. gr. samkeppnislaga er samhljóða ákvæði 10. gr. eldri laga eins og það var eftir gildistöku laga nr. 107/2000.
[172] Sjá um þetta t.d. Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1038.

sökum þess að keppinautur bjóði betur. Ef viðskiptavinur býður út sín kaup á tiltekinni vöru eða þjónustu er algengt að samráðsfyrirtæki tryggi að boð þeirra í viðskiptin leiði ekki til þess að viðskiptavinur sjái sér hag í því að færa umrædd viðskipti frá einu samráðsfyrirtæki til annars. Með þeim hætti sé markaðsskiptingu viðhaldið.[173]

463. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004 var staðfest sú niðurstaða samkeppnisráðs að fyrir hendi hefði verið *„sameiginlegur skilningur olíufélaganna um að félögin myndu ekki keppa um fasta/samningsbundna viðskiptavini hvers annars.*" Taldi áfrýjunarnefnd að um hefði verið að ræða samráð um *„skiptingu markaðarins sem að því laut að keppa ekki um samningsbundna viðskiptavini.*" Einnig tók nefndin fram að *„engu breyti um ólögmæti þessa*" þótt olíufélögin hefðu ekki alltaf virt þessa markaðsskiptingu en fyrir lægi að hún hefði verið *„virt öðru hvoru*".

464. Í umræddum úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála er því lýst að ólögmæt markaðsskipting felist í því þegar keppinautar skipta með sér mörkuðum í tilteknum rekstri eftir landsvæðum. Í flutningastarfsemi getur slík landfræðileg markaðsskipting falist í því að flutningafyrirtæki skipti með sér einstökum flutningaleiðum.[174]

465. Í gildi er reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 þar sem tiltekinni samvinnu áætlunarskipafélaga er veitt undanþága frá banni EES/ESB-samkeppnisréttar við tilteknu samráði keppinauta. Samkvæmt henni felst í því alvarlegt samráð (*„hardcore restriction*") ef skipafélög skipta með sér mörkuðum eða viðskiptavinum. Undanþága reglugerðarinnar tekur ekki til slíks samráðs, sbr. nánar hér á eftir.

4.6.5. Takmörkun eða stýring á framboði

466. Í b. lið 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga er lagt bann við samráði fyrirtækja sem lýtur að takmörkun eða stýringu á framleiðslu, mörkuðum, tækniþróun eða fjárfestingu. Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 107/2000 er þetta skýrt svo:

> *„Samkvæmt b-lið er samstarf sem takmarkar eða stýrir framleiðslu, mörkuðum, tækniþróun eða fjárfestingu bannað. Liðurinn getur m.a. tekið til samstarfs sem felur í sér takmörkun á framboði vöru eða þjónustu í því skyni að halda uppi verði. Samantekin ráð fyrirtækja um að útiloka tiltekinn aðila frá markaði mundu einnig vera bönnuð samkvæmt þessum staflið, auk þess sem samkeppnishamlandi ákvæði samninga er tengjast samruna gætu fallið hér undir ef gengið er lengra en eðlilegt þykir. Ekki hafa þó allir samkeppnishamlandi samningar sem falla undir b-lið ákvæðisins eingöngu neikvæð áhrif. Til dæmis má nefna samninga um sérhæfingu, rannsóknir og þróun og samninga um samkeppnishömlur sem rétthafi og nytjaleyfishafi hafa gert sín á milli um rétt til að nota skráð einkaleyfi eða mynstur á sviði iðnaðar o.fl. Slíkum samningum er unnt að veita undanþágu frá banni ákvæðisins á grundvelli undanþáguákvæðis 16. gr., ýmist í formi einstakrar undanþágu eða svokallaðrar hópundanþágu.*"

467. Samkvæmt þessu fer það gegn 10. gr. samkeppnislaga ef keppinautar hafa samráð um takmörkun eða stýringu á framboði, framleiðslu, mörkuðum eða sölu, sbr. einnig b. lið 2. mgr. 41. gr. a samkeppnislaga.

468. Getur slíkt ólögmætt samráð t.d. falist í því að viðkomandi keppinautar ákveði að draga úr framboði á sölu tiltekinnar vöru, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Hið sama á við ef keppinautar koma sér saman um að takmarka framleiðslu á tiltekinni vöru, t.d. með því að taka upp *„kvótakerfi*" þar sem framleiðslumagn er takmarkað í því skyni að halda uppi verði. Vísast

[173] Sjá um þessi atriði Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 375 og 383-384 og Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1040 – 1041.
[174] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB frá 18.07.2005 í máli nr. T-241/01, SAS gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2005:296 og dóm hans frá 08.10.1996 í sameinuðum málum nr. m.a. T-24/93, Compagnie Maritime Belge gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1996:139.

um þetta til úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 14/2001, *Ágæti hf. o.fl. gegn samkeppnisráði*.

469. Í málinu sem endaði með dómi Hæstaréttar 30. október 2003 (mál nr. 37/2003) var komist að þeirri niðurstöðu að Sölufélag garðyrkjumanna (SFG) og Ágæti hefðu brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með aðgerðum sem höfðu þann tilgang að draga úr framboði á tilteknum vörum í því skyni að hækka verð eða vinna gegn lækkun á verði. Í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur, sem Hæstiréttur staðfesti að þessu leyti, sagði um þetta:

„Ljóst er, að ráðagerðir voru um það milli SFG, Ágætis og fleiri aðila að stofna félag, sem annast ætti m.a. útflutning á kartöflum og grænmeti. Fundargerðir sýna, að tilgangur þessara aðgerða var sýnilega sá, að hluta til, að koma umframframleiðslu úr landi í því skyni að styrkja verðstöðugleika á innanlandsmarkaði. Aftur á móti verður ekki ráðið af gögnum málsins, að umrædd félög hafi staðið saman að útflutningi á framleiðsluvörum félagsmanna sinna.

Líta ber svo á, að sameiginleg áform um aðgerðir til að halda uppi vöruverði fari í bága við 10. gr. samkeppnislaga. Viðræður milli umræddra félaga og áform þeirra um félagsstofnum í því skyni að hefja útflutning verður því að telja að feli í sér brot í skilningi samkeppnislaga."

470. Samkvæmt fyrrnefndri reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 felst í því alvarlegt samráð („*hardcore restriction*") ef skipafélög hafa með sér samráð um *„að takmarka flutningsgetu.*" Tiltekin aðlögun á flutningsgetu fellur hins vegar undir undanþáguna ef viðkomandi skipafélög hafa samanlagt minna en 30% markaðshlutdeild, sbr. nánar hér á eftir. Öll takmörkun, stýring eða aðlögun skipafélaga, sem samanlagt hafa meira en 30% markaðshlutdeild á flutningaframboði eða flutningsgetu, getur því farið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

471. Í dómi dómstóls ESB frá nóvember 2008 í máli *Beef Industry Development Society* var fjallað um samráð nautakjötsframleiðenda á Írlandi um að draga verulega úr framleiðslu.[175] Framleiðendurnir byggðu á því að samráðið gæti ekki haft það að markmiði að raska samkeppni þar sem það hafi verið nauðsynlegt til þess að stemma stigu við mikilli offramleiðslu og stuðla að arðbærum rekstri í írskum nautakjötsiðnaði.[176] Dómstóll ESB féllst ekki á þetta og benti m.a. á að samráðið kæmi í veg fyrir það að framleiðendur myndu grípa til aukinnar samkeppni og hagræðingar í því skyni að stuðla að arðbærum rekstri.[177]

472. Í þessu sambandi má og taka fram að lengi hefur verið þekkt í samkeppnisrétti að fyrirtæki geta ekki vísað til ástands á markaði til stuðnings því að samráð, sem jafnan telst hafa að markmiði að raska samkeppni, hafi í raun verið lögmætt.[178] Ber og að hafa í huga að þekkt er í samkeppnisrétti að

---

[175] Dómur dómstóls ESB frá 20.11.2008 í máli nr. C-209/07, Beef Industry Development Society, EU:C:2008:643.

[176] Í málinu var þannig til skoðunar hvort samráð um að draga úr framboði í framleiðslu á nautkjöti á Írlandi hefði haft að markmiði að raska samkeppni. Fyrir lá í málinu að veruleg umframleiðslugeta var fyrir hendi á þessum markaði (allt að 32% þegar mest var). Írsk stjórnvöld og kjötframleiðendur komust að þeirri sameiginlegu niðurstöðu að þörf væri á að grípa til aðgerða til að draga úr framboði til að tryggja eðlileg rekstrarskilyrði til frambúðar. Í kjölfarið stofnuðu kjötframleiðendur félag (BIDS) og á vettvangi þess gerðu þeir með sér samkomulag („*BIDS arrangement*") um að draga um fjórðung úr heildarframboði á markaðnum. BIDS byggði á því að samráð þetta gæti ekki haft að markmiði að raska samkeppni. Tilgangur þess væri að skapa heilbrigð rekstrarskilyrði og auka þar með samkeppni neytendum til góðs. Bentu framleiðendurnir m.a. á þetta, sbr. mgr. 19 í dómnum: *„[…] BIDS submits that those arrangements do not come within the category of infringements by object, but should, on the contrary, be analysed in the light of their actual effects on the market. It argues that the BIDS arrangements, first, are not anti-competitive in purpose and, second, do not entail injurious consequences for consumers or, more generally, for competition. It states that the purpose of those arrangements is not adversely to affect competition or the welfare of consumers, but to rationalise the beef industry in order to make it more competitive by reducing, but not eliminating, production overcapacity.*"

[177] Í mgr. 35 sagði dómstóll ESB þetta um samráðið að takmarka framboð („*BIDS arrangement*"): *„In the context of competition, the undertakings which signed the BIDS arrangements would have, without such arrangements, no means of improving their profitability other than by intensifying their commercial rivalry or resorting to concentrations. With the BIDS arrangements it would be possible for them to avoid such a process […]*".

[178] Reyndi t.d. á þetta í dómi dómstóls ESB frá 15.07.1970 í máli nr. 41/69, ACF Chemiefarma gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:1970:71. Fyrirtæki hélt því fram að markaðsskipting tiltekinna framleiðenda hefði ekki verið ólögmæt. Ástæða þessa væri sú að afar mikill skortur hefði verið á mikilvægu hráefni og þar með hefði markaðsskiptingin ekki haft nein áhrif á samkeppni (mgr. 125). Dómstóll ESB féllst ekki á þetta og benti m.a. á eftirfarandi:

stofnað sé til ólögmæts samráðs sem viðbrögð við breytingum á markaði, t.d. vegna samdráttar í eftirspurn eða skyndilegrar hækkunar á tilteknum kostnaði. [179]

473. Áföll eða miklir erfiðleikar á markaði leyfa hins vegar ekki sjálfkrafa samráð keppinauta sem ella væri bannað.[180] Ljóst er að ef keppinautar bregðast við samdrætti í eftirspurn með því að hafa samráð um að draga úr framboði sínu er um að ræða markmiðsbrot í skilningi samkeppnisréttarins.[181] Frá sjónarhóli almannahagsmuna er samráð keppinauta jafnan óæskileg leið til þess að leysa vanda af þessum toga. Undir venjulegum kringumstæðum á samdráttur í eftirspurn að leiða til lækkandi verðs sem kallar á viðbrögð keppinauta. Samkeppni og sjálfstæðar ákvarðanir keppinauta eru jafnan mun æskilegri aðferð til að takast á við slíkan vanda heldur en samráð.[182]

4.6.6. Eldri mál í flutningastarfsemi

4.6.6.1. Ákvörðun nr. 26/1997 og úrskurður í máli nr. 13/1997

474. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997 var fjallað um samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samkeppnisráð féllst ekki á það sjónarmið Eimskips og Samskipa að samstarfið gæti ekki farið gegn þágildandi banni 10. gr. samkeppnislaga við ólögmætu samráði keppinauta. Sagði m.a. þetta í ákvörðun ráðsins:

„Eimskip og Samskip eru keppinautar sem starfa á sama sölustigi. Í samkomulaginu felst að Samskip hætta beinum áætlunarsiglingum til Norður-Ameríku og flytja þess í stað fastákveðið hlutfall flutninga sinna með keppinauti sínum. Í þessu felst óhjákvæmilega að félögin hafa sammælst um að hætta að keppa á umræddri siglingaleið í einum af meginþáttunum sem flutningastarfsemi þeirra samanstendur af, þ.e. í siglingum og rekstri skipa. Öll samvinna af þessum toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta, sérstaklega í tilviki sem þessu þar sem fákeppni ríkir á markaðnum. Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit til hvors annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði."

475. Samkeppnisráð benti einnig á að Eimskip hefði annast um 70% og Samskip um 30% af umræddum flutningum áður en flutningssamkomulagið var gert. Í flutningssamkomulaginu fælist samkomulag um að Eimskip flytti með skipum sínum 80% af 30% hlut Samskipa en Samskipum væri frjálst að flytja 20% af sínum hluta með hverjum sem væri. Að mati samkeppnisráðs hefðu þessir aðilar þannig

---

„128. The sharing out of domestic markets has as its object the restriction of competition and trade within the Common Market.
129. The fact that, if there were a threatened shortage of raw materials, such an agreement might in practice have had less influence on competition and on international trade than in a normal period in no way alters the fact that the parties did not terminate their activities."

[179] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1055-1056. Í dómi undirréttar ESB frá 16.09.2013 í máli nr. T-412/10, Roca gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013:444, hélt fyrirtæki því fram að framkvæmdastjórnin hefði við álagningu sektar vegna þátttöku í ólögmætu samráði ranglega ekki tekið tillit til mikilla efnahagsörðugleika (e. economic crisis). Undirrétturinn féllst ekki þetta og benti á að ólögmætt samráð kæmi oft til vegna erfiðleika á markaði. Væri framkvæmdastjórninni því ekki skylt að horfa til slíkra erfiðleika, sbr. mgr. 163 í dómnum.

[180] Slík samráð sem á sér stað sem viðbragð við áföllum er nefnt á ensku *„crisis cartels*".

[181] Sjá hér einnig framlag framkvæmdastjórnar ESB í skýrslu OECD frá október 2011, Crisis Cartels (DAF/COMP/GF(2011)11), bls. 120: *„An agreement to reduce overcapacity amounts in principle to a restriction of competition by object under Article 101(1) TFEU.*"

[182] Sjá framlag framkvæmdastjórnar ESB í skýrslu OECD frá október 2011, Crisis Cartels (DAF/COMP/GF(2011)11), bls. 117: *„So-called „crisis cartels*" *which aim to reduce industry overcapacity cannot be justified by economic downturns and recession-induced falls in demand. As noted above, a general rule in a well-functioning free market economy is that market forces alone should remove unnecessary capacity from a market. Price should influence the changing relationship between supply and demand. Indeed, when demand falls, it is expected that price should follow as well. In such circumstances, it is for each undertaking to decide for itself whether, and at which point in time, its overcapacity becomes economically unsustainable and to take the necessary steps to reduce it. Indeed, as stated by the ECJ, „the concept inherent in the Treaty provisions on competition… [is that] each trader must determine independently the policy which he intends to adopt on the common market...*". *Hence, it can be expected that competition would itself correct overcapacity problems and would bring within a reasonable period of time the market back to equilibrium, without any need for coordination between the undertakings on the market.*
Competition in periods of crises may force the least efficient undertakings to exit a market. This is part and parcel of the competitive process. Indeed, the General Court has accepted that „it is impossible to distinguish between normal competition and ruinous competition. Potentially, any competition is ruinous for the least efficient undertakings".

takmarkað það flutningamagn sem samkeppni gæti ríkt um í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku og skipt upp markaðnum á milli farmflytjenda hlutfallslega eftir magni. Samkeppnisráð taldi því augljóst að í samkomulaginu fælist að þessu leyti skipting markaðar skv. b. lið 10. gr. samkeppnislaga. Um hafi verið að ræða samstarf sem farið hefði í eðli sínu gegn samkeppnislögum.

476. Samkeppnisráð taldi hins vegar forsendur til þess að veita samkomulaginu undanþágu frá banni 10. gr. eldri samkeppnislaga, sbr. nánari umfjöllun í kafla 5.1 hér á eftir.

477. Eimskip skaut framangreindri ákvörðun til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, sbr. mál nr. 13/1997. Krafðist félagið þess að hún yrði felld úr gildi og *„þar með sú ályktun ráðsins að flutningssamkomulagið frá 22. janúar 1997*" hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Benti Eimskip m.a. á þetta:

„Áfrýjandi kveður samkomulagið ekki fjalla um skiptingu á viðkomandi markaði eftir magni, heldur flytji Samskip tiltekið hlutfall af gámum sem félagið þarf að flytja beint á milli Ameríku og Íslands með áfrýjanda.

Bent er á að eftir sem áður komi Samskip fram sem flytjandi vörunnar gagnvart neytandanum. Samningurinn feli ekki í sér að Samskip feli áfrýjanda 80% af markaðshlutdeild sinni, heldur að félagið muni ekki sjálft reka skip á umræddri siglingaleið, en haldi áfram að selja sjóflutning til viðskiptavina á sama hátt og áður. Áfrýjandi bendir á að flutningur með skipi sé aðeins einn þáttur í flutningum. Önnur atriði ráði miklu um það hvernig þjónusta skipafélags sé verðlögð og því séu samningsaðilar í ótakmarkaðri samkeppni um flutninginn.

Áfrýjandi kveður að þrátt fyrir samninginn muni Samskip eftir sem áður hafa aðra kosti við flutning til Norður-Ameríku, s.s. flutning í gegnum hafnir í Evrópu. Áfrýjandi telur að þar sem Samskip hafi hætt rekstri skips á umræddri leið sé það skylda fyrirtækisins að taka að sér þann flutning sem Samskip óskaði eftir. Annað hefði verið misnotkun á markaðsráðandi stöðu Eimskipafélagsins."

478. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála féllst ekki á sjónarmið Eimskips og staðfesti ákvörðun samkeppnisráðs. Í úrskurðinum sagði m.a. þetta:

„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum. Taka verður undir það álit samkeppnisráðs, að umrætt samkomulag hafi í reynd í för með sér skiptingu markaðar í skilningi b-liðar 10. gr. samkeppnislaga, að því marki sem slík skipting er á valdi aðila. Brýtur því samkomulagið í bága við fyrrnefnt ákvæði laganna."

4.6.6.2. <u>Ákvörðun nr. 27/2002</u>

479. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002 var fjallað um ósk Samskipa og Vöruflutninga Vesturlands í Borgarnesi (VFV) um undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga. Kom fram að bæði þessi fyrirtæki önnuðust vöruflutninga milli Reykjavíkur og Borgarness og að þau óskuðu eftir undanþágu fyrir samstarfi um sameiginlega vöruafgreiðslu fyrirtækjanna í Borgarnesi auk vörudreifingar og vörusöfnunar innanbæjar og í nágrannasveitum. Samstarfið tók hins vegar ekki til vöruflutninga milli Reykjavíkur og Borgarness.

480. Samkeppnisráð taldi þetta samstarf fara gegn 10. gr. samkeppnislaga: *„Þá liggur fyrir að meta samkeppnisleg áhrif samstarfsins. Áður en til samstarfs* [Samskipa] *og VFV kom ráku bæði fyrirtækin hvort sína vöruafgreiðslu og önnuðust dreifingu á vörum í Borgarnesi og voru því keppinautar á því sviði. Með samstarfinu hætta fyrirtækin að keppa í þessum þætti starfsemi sinnar. Ljóst er að slíkt samkomulag milli keppinauta getur almennt séð falið í sér ólögmætar samkeppnishömlur, sbr. t.d.*

úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 13/1997, Hf. Eimskipafélag Íslands gegn samkeppnisráði. Á þetta sérstaklega við á mörkuðum þar sem samkeppni er takmörkuð fyrir en eins og komið hefur fram er um að ræða samstarf tveggja keppinauta sem sameiginlega njóta markaðsyfirráða á þeim markaði sem hér hefur verið skilgreindur. Af þessu er ljóst að samstarfið mun takmarka eða stýra framleiðslu í skilningi b-liðar 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga."

481. Samkeppnisráð taldi hins vegar forsendur til þess að veita fyrirtækjunum undanþágu fyrir samstarfinu.

4.6.6.3. Ákvörðun nr. 10/2003

482. Eimskip og Samskip voru, ásamt tveimur öðrum skipafélögum, meðlimir í Sambandi íslenskra kaupskipaútgerða (SÍK). Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 10/2003 var fjallað um erindi SÍK vegna útgáfu á almennum þjónustuskilmálum fyrir þjónustu sem boðin væri *„í tengslum við sjóflutninga*". SÍK byggði á því að þessir skilmálar gætu ekki raskað samkeppni milli aðildarfyrirtækja. Þeim væri aðeins *„ætlað að staðfesta viðskiptavenjur og skýra stöðu annars vegar þess sem býður þjónustuna og hins vegar viðskiptamanna, bæði hvað varðar réttindi og skyldur. SÍK telur að setning skilmálanna hafi aðeins jákvæð áhrif á samkeppni þar sem réttaröryggi hafi með þeim verið tryggt.*" Til vara óskaði SÍK eftir undanþágu frá banni samkeppnislaga við samráði keppinauta.

483. Í ákvörðun samkeppnisráðs sagði: *„Að mati samkeppnisráðs hafa samræmdir þjónustuskilmálar það í för með sér að fjórir keppinautar á sviði sjóflutninga munu sameinast um tiltekin viðskiptakjör sem ætlað er að gilda gagnvart viðskiptavinum félaganna. Í 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993, sbr. lög nr. 107/2000, segir að allir samningar sem hafa það að markmiði eða af þeim leiðir að samkeppni sé raskað séu bannaðir. Þá segir að bannið taki m.a. til samninga, samþykkta og samstilltra aðgerða sem hafa áhrif á verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör með beinum eða óbeinum hætti, sbr. a-lið 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga. Í greinargerð með frumvarpi til samkeppnislaga segir að undir hugtakið önnur viðskiptakjör geti m.a. fallið ýmis samkeppnishamlandi skilyrði t.d. fyrir ábyrgð, afslætti eða skilyrði varðandi greiðslukjör. Í umræddum þjónustuskilmálum er m.a. fjallað um ábyrgð félags og ábyrgðartíma, upphæð bóta og undanþágur frá ábyrgð. Samkeppnisráð getur fallist á það með SÍK að með þjónustuskilmálunum sé að ákveðnu leyti verið að staðfesta ýmsar viðskiptavenjur, siðareglur og viðmiðunarreglur á þessu sviði sjóflutninga en engu að síður er með skilmálunum verið að samræma ákveðna þætti varðandi þjónustu kaupskipaútgerða sem getur haft í för með sér að samkeppni milli aðildarfélaganna takmarkast. Verður því að telja að slíkir samræmdir þjónustuskilmálar hagsmunasamtaka fyrirtækja á sama sölustigi séu til þess fallnir að takmarka samkeppni þeirra á milli.*"

484. Samkeppnisráð taldi hins vegar forsendur til að veita undanþágu og tók þetta fram í ákvörðun sinni: *„Skilyrði undanþágunnar eru þau að skilmálarnir muni ekki setja kaupskipaútgerðum neinar takmarkanir varðandi þá þjónustu eða verð sem boðið er. Einnig ber að árétta að þrátt fyrir þessa undanþágu er aðildarfélögum SÍK með öllu óheimilt að miðla viðskiptalegum upplýsingum sín á milli og þá er félögunum óheimilt að hafa með sér hvers konar samvinnu um verð eða aðra viðskiptaskilmála.*"

485. Í ákvörðunarorði ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 10/2003 koma fram þessi fyrirmæli: *„Þá er aðildarfélögum Sambands íslenskra kaupskipaútgerða <u>með öllu óheimilt að miðla viðskiptalegum upplýsingum sín á milli og einnig er félögunum óheimilt að hafa með sér hvers konar samvinnu um verð eða aðra viðskiptaskilmála</u>.*" Þessi fyrirmæli taka til Eimskips og Samskipa og voru í gildi allt rannsóknartímabil þessa máls og giltu samhliða almennu banni 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.[183]

[183] Í fréttatilkynningu SÍK frá 10.04.2003 er fjallað um niðurstöðu samkeppnisráðs í ákvörðun nr. 10/2003. Þar segir m.a.: *„Viðskiptamenn aðildarfélaga SÍK, mega gera ráð fyrir að einstök aðildarfélög SÍK, sem í dag eru Eimskip ehf., Nes hf., Nesskip hf. og Samskip hf., taki skilmála þessa upp í staðlaða samninga við viðskiptavini sína.*"

4.6.6.4. Ákvörðun nr. 11/2003 og úrskurður í máli nr. 9/2003

486. Á árinu 2003 var aftur fjallað um samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var talið að flutningasamkomulag fyrirtækjanna færi gegn 10. gr. samkeppnislaga og tekið fram að öll samvinna Eimskips og Samskipa af þessum toga væri *„til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta. Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit hvort til annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði.*"

487. Samkeppnisráð taldi hins vegar forsendur til þess að veita fyrirtækjunum undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. nánari umfjöllun í kafla 5.8 hér á eftir.

488. Ákvörðun samkeppnisráðs var staðfest með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2003, *Atlantsskip ehf. gegn samkeppnisráði*.

4.6.6.5. Ákvörðun nr. 46/2009

489. Aftur var fjallað um samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009. Taldi Samkeppniseftirlitið flutningasamkomulag fyrirtækjanna fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Eins og í eldri málum var öll samvinna þessara keppinauta af þessum toga talin vera til þess fallin að draga úr samkeppni á viðkomandi markaði. Vísað var og til þess að Eimskip og Samskip væru saman með yfirburða markaðshlutdeild.

490. Veitt var undanþága frá banni 10. gr. samkeppnislaga. Eins og rökstutt er m.a. í kafla 10.6.2 var undanþága Samkeppniseftirlitsins veitt á grundvelli rangra og villandi upplýsinga frá Samskipum og Eimskip.

4.6.6.6. Ákvörðun nr. 13/2019 og úrskurður í máli nr. 1/2019

491. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 13/2019, *Beiðni Eimskipafélags Íslands hf. og Royal Arctic Line A/S um undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga vegna samnings um samnýtingu á plássi í áætlunarskipum*, segir:

> *„119. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga gera þá kröfu að bæði keppinautar og mögulegir keppinautar starfi að öllu leyti sjálfstætt og hafi því ekki samstarf um neina þætti sem varða starfsemi þeirra á markaðnum. Tekur bann 10. gr. samkeppnislaga m.a. til samráðs sem takmarkar eða stýrir framleiðslu, mörkuðum, tækniþróun eða fjárfestingu, sbr. b-lið 2. mgr. umræddslagaákvæðis. Allt samstarf milli keppinauta skapar og hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit hvort til annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði. Einnig getur samstarf dregið úr samkeppnisþrýstingi á meðal keppinauta eða hugsanlegra keppinauta.*
>
> *120. Fyrir liggur einnig að samstarf skipafélaga um flutninga til og frá Íslandi fer gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997 og 9/2003.*
>
> *[…]*
>
> *122. Að mati Samkeppniseftirlitsins er því ljóst að það samstarf sem hér um ræðir milli RAL og Eimskips felur það í sér að tvö félög á sviði sjóflutninga sameinast um tiltekna þætti í starfsemi sinni, á ákveðinni flutningaleið. Að öllu framansögðu virtu og með hliðsjón af stöðu undanþágubeiðenda á ofangreindum markaði, einkum sterkri stöðu Eimskips sbr. umfjöllun hér að ofan, uppbyggingu markaðar, aðgangshindrana og fjölda keppinauta, er það mat Samkeppniseftirlitsins að fyrirhugað samstarf falli undir bann 10. gr. samkeppnislaga.*"

492. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála staðfesti umrædda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins, sbr. úrskurð í máli nr. 1/2019, *Samskip hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Kom fram í úrskurðinum að óumdeilt væri

að samningur Eimskips og RAL um m.a. samnýtingu á plássi í áætlunarskipum félaganna falli undir ákvæði 10. gr. samkeppnislaga.

4.6.7. Sérreglur á sviði flutninga á sjó

4.6.7.1. Reglugerð nr. 4056/86 („*Samsiglingarkerfi*")

493. Fram á árið 2006 var í gildi á EES-svæðinu reglugerð ráðsins nr. 4056/86 um beitingu samkeppnisreglna gagnvart flutningum á sjó. Með þessari reglugerð var veitt undanþága frá banni við samráði keppinauta fyrir svonefnd samsiglingakerfi (e. *liner conference*). Tók hún til skipafélaga sem stunduðu áætlunarsiglingar með vörur. Tilgangur þessarar undanþágu var að tryggja stöðugleika og áreiðanlega þjónustu í áætlunarsiglingum.

494. Hugtakið „*samsiglingakerfi*" var skilgreint svo í 3. tölul. 1. gr. reglugerðarinnar:

„[…] tvær eða fleiri útgerðir sem veita vöruflutningaþjónustu milli landa á tiltekinni leið eða leiðum innan ákveðins svæðis og hafa með sér einhvers konar samning eða samkomulag sem þær starfa eftir og setja upp sams konar eða sameiginlegar gjaldskrár og umsamda skilmála sem flutningaþjónusta þeirra lýtur".

495. Undanþágan sem um ræðir kom fram í 3. gr. reglugerðarinnar og hljóðaði svo:

„Samningar, ákvarðanir og samstilltar aðgerðir sumra eða allra aðila að einu eða fleiri samsiglingakerfum eru hér með undanþegin banninu í 1. mgr. 85. gr. sáttmálans, samanber þó skilyrðin sem sett eru í 4. gr. þessarar reglugerðar, þegar markmið þeirra er að ákveða gjaldskrár eða flutningaskilmála og, eftir atvikum, eitthvert eftirfarandi:

a) samræming á tímaáætlunum, brottförum og viðkomum;

b) ákvörðun á tíðni ferða eða viðkoma;

c) samræming eða niðurjöfnun ferða eða viðkoma milli aðila að samsiglingakerfinu;

d) stjórnun á þeirri flutningsgetu sem hver aðili býður fram;

e) niðurjöfnun vörufarma eða tekna milli aðila."

496. Í 4. gr. reglugerðarinnar voru sett skilyrði fyrir undanþágu og í 5. gr. var mælt fyrir um skuldbindingar sem fylgdu undanþágunni. Kom þar m.a. fram skylda til samráðs við farmflytjendur og skylda til þess að hafa gjaldskrár og skilmála viðkomandi samsiglingakerfis aðgengilegt öllum.

497. Í 2. gr. reglugerðarinnar var mælt fyrir um það að bannið við samráði tæki ekki til tiltekins samráðs sem hefði *„eingöngu að markmiði og verða til þess að koma á tæknilegum umbótum eða stofna til tæknilegrar samvinnu."*

498. Þar sem 3. gr. reglugerðar nr. 4056/86 fól í sér undanþágu frá meginreglunni um bann við samkeppnishamlandi samráði keppinauta var hún túlkuð þröngt af framkvæmdastjórn og dómstólum ESB, sbr. t.d. dóm undirréttar ESB frá 28. febrúar 2002 í máli nr. T-395/94, *Atlantic Container Line o.fl. gegn framkvæmdastjórninni.*[184] Í þessu máli féllst dómstóllinn á það með framkvæmdastjórninni að tiltekin skipafélög mynduðu ekki samsiglingakerfi og gætu þegar af þeirri ástæðu ekki notið þeirrar

[184] Í mgr. 146 segir m.a.: *„[…] it should be recalled that, according to settled case-law, having regard to the general principle of the prohibition of agreements restricting competition in Article 85(1) of the Treaty, provisions derogating therefrom in an exempting regulation must, by their nature, be strictly interpreted […] This conclusion applies, a fortiori, to the provisions of Regulation No 4056/86 by virtue of its unlimited duration and the exceptional nature of the restrictions on competition authorised (horizontal agreement having as its object the fixing of prices). It follows that the block exemption provided for by Article 3 of Regulation No 4056/86 cannot be interpreted broadly and progressively so as to cover all the agreements which shipping companies deem it useful, or even necessary, to adopt in order to adapt to market conditions."*

undanþágu sem 3. gr. reglugerðarinnar mælti fyrir um. Ástæðan fyrir því að félögin töldust ekki tilheyra samsiglingakerfi í skilningi reglugerðarinnar var sú að þau buðu ekki upp á sameiginlega eða samræmda gjaldskrá fyrir flutninga sína.[185]

499. Í dómi undirréttar ESB frá 19. mars 2003 í máli nr. T-213/00, *CMA CGM o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*, var fjallað um verðsamráð skipafélaga sem tengdist álagningu á tilteknum gjöldum (t.d. olíugjald (BAF)). Hafði framkvæmdastjórnin komist að þeirri niðurstöðu að um brot væri að ræða. Taldi framkvæmdastjórnin að viðkomandi skipafélög mynduðu ekki samsiglingakerfi og gæti samráð um m.a. olíugjald ekki fallið undir undanþágu 3. gr. reglugerðar nr. 4056/86. Þá félli þetta samráð ekki undir heimild 2. gr. reglugerðarinnar um tæknilega samvinnu. Undirréttur ESB staðfesti þessa niðurstöðu framkvæmdastjórnarinnar.

500. Með reglugerð ráðsins nr. 1419/2006 var reglugerð nr. 4056/86 felld úr gildi.[186] Í aðfararorðum reglugerðar nr. 1419/2006 kemur fram að tilgangur þessa væri að efla samkeppni í áætlunarsiglingum. Bent er á að í rökunum fyrir undanþágunni í reglugerð nr. 4056/86 hafi verið *„gengið út frá því að samsiglingakerfi veiti stöðugleika og tryggi útflytjendum áreiðanlega þjónustu sem ekki er unnt að ná eftir leiðum sem eru ekki eins takmarkandi.*" Rannsókn framkvæmdastjórnarinnar hafi hins vegar leitt í ljós að þessi atvinnugrein þarfnaðist ekki *„verndar frá samkeppni*". Var einnig bent á að þegar um væri *„að ræða grófar samkeppnishömlur eins og lárétt verðsamráð, sem verður þegar gjaldskrá samsiglingakerfisins er ákveðin og sammælst er um gjöld og aukagjöld, eru neikvæðu áhrifin mjög alvarleg.*" Þá var einnig vísað til þeirrar hættu sem stafað gæti af því þegar keppinautar í áætlunarsiglingum skiptust á *„viðkvæmum viðskiptaupplýsingum*".

501. Í 1. gr. reglugerðar nr. 1419/2006 segir að reglugerð *„nr. 4056/86 falli úr gildi. Ákvæði 1. gr. (bog c-liður 3. mgr.), 3.–7. gr., 8. gr. (2. mgr.) og 26. gr. reglugerðar (EBE) nr. 4056/86 gilda áfram að því er varðar samsiglingakerfi, sem uppfylla kröfur reglugerðar (EBE) nr. 4056/86 hinn 18. október 2006, á aðlögunartímabili til tveggja ára frá þeim degi.*"

502. Hvorki Eimskip né Samskip ráku eða voru aðilar að samsiglingakerfi í skilningi reglugerðar nr. 4056/86. Meðan sú undanþága gilti gat hún því ekki tekið til félaganna.

4.6.7.2. *„Skipafélagasamtök*"

503. Í gildi er reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 *„um beitingu 3. mgr. 81. gr. sáttmálans gagnvart tilteknum flokkum samninga, ákvarðana og samstilltra aðgerða milli áætlunarskipafélaga (skipafélagasamtaka).*"[187] Með þessari reglugerð er tiltekinni samvinnu áætlunarskipafélaga veitt undanþága frá banni EES/ESB-samkeppnisréttar við samráði keppinauta, sbr. m.a. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2019, *Samskip hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.[188] Tekur undanþágan til svonefndra *„skipafélagasamtaka*" (e. *consortia*). Er það hugtak skilgreint svo í 2. gr. reglugerðarinnar:

„[…] samningur eða margir innbyrðis tengdir samningar á milli tveggja eða fleiri flutningsaðila í skiparekstri, sem veita alþjóðlega flutningaþjónustu með áætlunarskipum, einvörðungu í vöruflutningum sem tengist einni eða fleiri atvinnugrein, sem miðar að því að koma á samstarfi um sameiginlegan rekstur í sjóflutningum og bæta þá þjónustu sem hver og einn aðili samtakanna myndi

[185] Í mgr. 176 og 177 segir: *„It must be stated that the applicants have not disputed any of these matters of fact which are indeed evident directly from the text of the TAA itself and that, in the light of those facts, the Commission rightly considered that the TAA was not a liner conference within the meaning of Article 1(3)(b) of Regulation No 4056/86 on the ground that that agreement provided a different tariff scheme for the two categories of members, and not uniform or common freight rates applicable by all the members. […]*
It is clear from the foregoing, first, that the block exemption provided for in Article 3 of Regulation No 4056/86 can apply only to the liner conferences referred to in Article 1(3)(b) of that regulation and, second, that the TAA cannot be regarded as a liner conference within the meaning of that regulation."
[186] Tekin upp í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 153/2006.
[187] Samkvæmt reglugerð framkvæmdastjórnarinnar nr. 2020/436 gildir reglugerð nr. 906/2009 til 25.04.2024.
[188] Tekin upp í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 51/2010.

annars veita ef ekki væri um samtök að ræða og að hagræða starfsemi þeirra með ráðstöfunum á sviði tækni, reksturs og/eða viðskipta".

504. Áður en vikið er nánar að ákvæðum reglugerðar nr. 906/2009 er rétt að fjalla stuttlega um forsögu hennar.

4.6.7.2.1. Forsaga reglugerðar nr. 906/2009 um skipafélagasamtök

505. Forsaga reglugerðar nr. 906/2009 er sú að árið 1990 lagði framkvæmdastjórn ESB til við ráðið að henni yrði veitt heimild til að setja reglugerð til þess að veita hópundanþágu vegna skipafélagasamtaka.[189] Ástæða þessa var annars vegar sú að í skipafélagasamtökum felist ólögmætt samráð keppinauta og hins vegar að vissum skilyrðum uppfylltum geti slíkt samstarf haft jákvæð áhrif í för með sér sem vegi upp ókosti þess. Um fyrra atriðið sagði svo í skýrslu framkvæmdastjórnarinnar:

„[…] consortia agreements, restrict or eliminate competition between the parties in some or all of the following areas:

- the provision and use of capacity and transport facilities

- timings and sailings

- marketing

- inland operations

- their policies as conference members and

- price competition (which is eliminated either by conference membership, or by arrangements in the consortium agreements which are to that extent equivalent to a conference agreement, or by some combination of the two)."

506. Var það þannig mat framkvæmdastjórnarinnar að samstarf skipafélaga um m.a. sjóflutninga eða notkun á búnaði eða aðstöðu tengdum þeim flutningum raskaði samkeppni. Því væri nauðsynlegt að setja hópundanþágu til að stuðla að því að samvinna, sem þrátt fyrir framangreint væri æskileg, gæti átt sér stað.[190] Hins vegar yrði að tryggja að þrátt fyrir samvinnu keppinauta innan skipafélagasamtaka yrði næg samkeppni á viðkomandi sjóflutningsmarkaði því ella muni viðskiptavinir ekki njóta þess hagræðis sem leitt gæti af skipafélagasamtökum.

507. Framangreint leiddi til þess að framkvæmdastjórnin setti reglugerð nr. 870/95 þar sem veitt var hópundanþága fyrir skipafélagasamtök. Skilyrði þess að njóta undanþágunnar voru m.a. þau að viðkomandi fyrirtæki hefðu samanlagt ekki meira en 35% hlutdeild í viðkomandi flutningum.[191] Ný reglugerð tók síðan gildi á árinu 2000, nr. 823/2000, og var hún áþekk hinni eldri.

508. Í 7. gr. reglugerðar nr. 823/2000 (og í 7. gr. reglugerðar nr. 870/95) sagði að undanþága gilti einnig um *„skipafélagasamtök sem eiga markaðshlut á einhverjum markaði, sem þau starfa á, sem fer yfir þau mörk sem mælt er fyrir um í 6. gr., en fer samt sem áður ekki yfir 50% á neinum markaði, með þeim skilyrðum að framkvæmdastjórninni sé tilkynnt um þá samninga sem um ræðir […] og að*

[189] *„Communication by the Commission. Report on the possibility of a group exemption for consortia agreements in liner shipping*", 18.06.1990. COM(90) 260 final.
[190] Sjá hér einnig Luis Ortiz Blanco & Ben Van Houtte, EU Regulation and Competition Law in the Transport Sector, önnur útgáfa 2017. Á bls. 292 er þessu mati framkvæmdastjórnarinnar lýst svo: *„Its reasoning was that although consortia agreements restrict competition, they present a number of benefits, which tilt the balance in their favour (e.g. economics of scale leading to lower prices for consumers, rationalization and improved sailing timetable).*" Sagt er einnig á sömu bls. að til grundvallar mati framkvæmastjórnarinnar hafi legið mjög ítarleg rannsókn (*„massive examination of consortia arrangements*").
[191] Á þessum tíma var einnig í gildi hópundanþága vegna samsiglingakerfa (e. *liner conference*). Ef viðkomandi fyrirtæki voru hluti af samsiglingakerfi var samanlögð hámarkshlutdeild 30% en 35% ef þau voru ekki hluti af samsiglingar.

framkvæmdastjórnin andmæli ekki slíkri undanþágu innan sex mánaða". Gátu þannig fyrirtæki, með samanlagt hærri hlutdeild en 35% en ekki yfir 50%, notið undanþágu skv. reglugerðinni ef þau annars vegar tilkynntu framkvæmdastjórninni um samvinnu sína og hins vegar að framkvæmdastjórnin gerði eftir rannsókn ekki athugasemdir við hana innan tilgreindra tímamarka. Var þannig ekki talið útilokað að kostir samstarfs skipafélaga, sem samanlagt væru með 36 – 50% markaðshlutdeild, myndu vega upp ókosti þess. Þegar um þessa hærri markaðshlutdeild væri að ræða var hins vegar ekki unnt að gefa sér slíkt fyrirfram og sökum þessa var mælt fyrir um framangreinda tilkynningu til framkvæmdastjórnarinnar.

509. Með reglugerð ráðsins nr. 1/2003 var fellt niður það fyrirkomulag að framkvæmdastjórn ESB veitti fyrirtækjum einstaklingsbundna undanþágu frá samráðsbanni 1. mgr. 101. gr. sáttmála um starfshætti Evrópusambandsins (hér eftir TFEU). Þess í stað var tekið upp svonefnt sjálfsmatskerfi þar sem fyrirtækjum er ætlað að meta annars vegar hvort samstarf þeirra fari gegn 1. mgr. 101. gr. TFEU og hins vegar (ef talið er að það fari gegn 1. mgr. 101. gr.) hvort það uppfyllir undanþáguskilyrði 3. mgr. 101. gr. TFEU. Það mat getur síðan sætt endurmati framkvæmdastjórnarinnar í mögulegu brotamáli síðar.

510. Leiddi þessi breyting til þess að fyrirkomulagið skv. 7. gr. reglugerðar nr. 823/2000 var fellt niður, sbr. reglugerð framkvæmdastjórnarinnar nr. 463/2004. Gátu þá skipafélög, sem samanlagt voru með 36 – 50% markaðshlutdeild, ekki lengur fengið fyrirfram fullvissu um að samstarf þeirra innan skipafélagasamtaka færi ekki gegn 1. mgr. 101. gr. TFEU.

511. Á rannsóknartímabili þessa máls var hins vegar ekki fyrir hendi sjálfsmatskerfi skv. samkeppnislögum. Var Samskipum og Eimskip óheimilt að hafa með sér samstarf sem féll undir 10. gr. samkeppnislaga nema að fenginni formlegri undanþágu sem Samkeppniseftirlitið veitti með heimild í 15. gr. samkeppnislaga.

4.6.7.2.2. Ákvæði reglugerðar nr. 906/2009

512. Reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 tók við af reglugerð nr. 823/2000 og er hún í gildi hér á landi. Ber að rifja upp að samkvæmt 1. mgr. 2. gr. reglugerðarinnar fela skipafélagasamtök í sér tiltekið samstarf fyrirtækja í sjóflutningum sem verður annars vegar að miða að því *„að bæta þá þjónustu sem hver og einn aðili samtakanna myndi annars veita ef ekki væri um samtök að ræða*" og hins vegar að miða að hagræðingu með *„ráðstöfunum á sviði tækni, reksturs og/eða viðskipta.*" Má þetta samstarf taka til þeirra atriða sem tilgreind eru í 3. gr. en ekki til þeirra atriða sem fjallað er um í 4. gr. Samkvæmt 5. gr. reglugerðarinnar tekur hópundanþágan skv. 3. gr. aðeins til skipafélagasamtaka þar sem samanlögð markaðshlutdeild viðkomandi fyrirtækja er undir 30%. Skal þessu lýst nánar.

513. Samkvæmt 3. gr. reglugerðarinnar tekur undanþágan frá banni við samráði keppinauta til eftirfarandi starfsemi skipafélagasamtaka:

> *„1. starfsemi í tengslum við sameiginlegan rekstur flutningaþjónustu með áætlunarskipum sem felur í sér eitthvað af eftirfarandi:*
>
> *a) samræmingu og/eða sameiginlega ákvörðun um ferðaáætlanir og viðkomuhafnir,*
>
> *b) skipti, sölu eða víxlleigu á hólfum eða rýmum fyrir gáma um borð í skipum,*
>
> *c) samnýtingu skipa og/eða hafnarmannvirkja,*
>
> *d) rekstur einnar eða fleiri skrifstofa fyrir sameiginlegan rekstur,*
>
> *e) útvegun gáma, undirvagna og annars búnaðar og/eða leigu, kaupleigu eða kaupsamninga um slíkan tækjabúnað,*

2. *aðlögun flutningsgetu vegna sveiflna í framboði og eftirspurn,*

3. *sameiginlegan rekstur eða notkun hafnarmiðstöðva og tengdrar þjónustu (t.d. uppskipunarþjónustu eða lestunar og losunarþjónustu),*

4. *hvers konar starfsemi aðra sem er tengd þeirri starfsemi sem um getur í 1., 2. og 3. lið og er nauðsynleg fyrir framkvæmdina, s.s.:*

   a) *notkun á notkun tölvuvæddrar upplýsingamiðlunar til að skiptast á gögnum,*

   b) *skyldu aðila að skipafélagasamtökum til að nota þau skip, sem skipafélagasamtökin hafa fengið til ráðstöfunar, á viðkomandi markaði eða mörkuðum og forðast að taka á leigu rými í skipum sem tilheyra þriðju aðilum,*

   c) *skyldu aðila að skipafélagasamtökunum til að úthluta ekki rými eða leigja það öðrum flutningsaðilum í skiparekstri á viðkomandi markaði eða mörkuðum nema að fengnu samþykki annarra aðila að samtökunum.*"

514. Tvennt leiðir hins vegar til þess að skipafélagasamtök geta ekki notið framangreindrar undanþágu. Annars vegar ef alvarlegt samráð (alvarlegar takmarkanir) felst í samstarfi þeirra, sbr. 4. gr. Hins vegar ef aðilar að skipafélagasamtökunum eru sameiginlega með verulega markaðshlutdeild, sbr. 5. gr.

515. Í 4. gr. reglugerðar nr. 906/2009 segir:

„Undanþágan, sem kveðið er á um í 3. gr., gildir ekki um skipafélagasamtök sem, beint eða óbeint, einhliða eða ásamt öðrum þáttum sem eru undir stjórn aðilanna, hafa að markmiði:

1. *að hafa verðsamráð þegar vörur eru seldar til þriðju aðila,*

2. *að takmarka flutningsgetu eða sölu að undanskilinni aðlögun á flutningsgetu sem um getur í 2. mgr. 3. gr.,*

3. *skipting markaða eða viðskiptavina.*"

516. Í 5. gr. reglugerðarinnar segir að undanþágan í 3. gr. gildi ekki ef samanlögð markaðshlutdeild skipafélagasamtaka er 30% eða meiri. Í aðfararorðum reglugerðarinnar kemur fram að það samstarf keppinauta sem felist í skipafélagasamtökum sé aðeins jákvætt ef nægjanleg samkeppni er á þeim markaði þar sem viðkomandi skipafélög starfa. Er bent á að viðskiptavinir *„geta því aðeins haft raunverulegan ávinning af skipafélagasamtökum að næg samkeppni sé í flutningum á viðkomandi mörkuðum þar sem slík samtök stunda starfsemi. Þetta skilyrði telst uppfyllt þegar markaðshlutdeild skipafélagasamtaka helst innan við tiltekin viðmiðunarmörk og má því reikna með raunverulegri eða hugsanlegri samkeppni frá flutningsaðilum sem eru ekki aðilar að þeim skipafélagasamtökum.*"

517. Líkt og gert var í forverum reglugerðar nr. 906/2009 telur framkvæmdastjórnin þannig að aðeins sé unnt að leggja til grundvallar að samvinna innan skipafélagasamtaka hafi í för með sér jákvæð áhrif ef fyrir hendi á viðkomandi markaði er nægjanlegt samkeppnislegt aðhald. Sökum þessa geti undanþágan samkvæmt reglugerðinni ekki gilt ef viðkomandi fyrirtæki hafa samanlagt meira en 30%[192] hlutdeild.[193] Aðeins ef skipafélög hafi samanlagt minni hlutdeild en 30% sé unnt að gefa sér

[192] Var þannig ákveðið í reglugerð nr. 906/2009 að hámarks sameiginleg markaðshlutdeild skyldi vera 30% en ekki 35% eins og var samkvæmt reglugerðum nr. 870/95 og nr. 823/2000.
[193] Sjá framlag framkvæmdastjórnar ESB í skýrslu OECD, Competition Issues in Liner Shipping, júní 2015, (DAF/COMP/WP2/WD(2015)1. Á bls. 6 segir um þetta: *„Consortia generally lead to economies of scale and better utilisation of the space of the ships. These efficiencies are presumed to be passed on to customers in terms of better services and higher coverage of ports provided there is sufficient competitive pressure on the consortium. For that reason, under the Consortia BER (reglugerð 906/2009) the joint market share of the members of the consortium may not exceed 30% under the Consortia BER and where it does, it cannot benefit from the safe harbour of the BER.*"

að þau geti ekki komið í veg fyrir samkeppni að því er varðar verulegan hluta viðkomandi þjónustu og að sökum samkeppni, frá fyrirtækjum sem ekki taka þátt í samstarfinu, muni neytendur njóta sanngjarna hlutdeildar í þeim ávinningi sem af samstarfinu hljótist, sbr. skilyrðin í 3. mgr. 101 gr. TFEU.[194]

518. Ef skipafélög innan skipafélagasamtaka hafa samanlagt meira en 30% markaðshlutdeild verða þau sjálf að leggja á það mat hvort samstarf fari gegn 1. mgr. 101 og hvort samstarf þeirra geti notið undanþágu samkvæmt 3. mgr. 101. gr. TFEU. Rétt er að taka fram að sönnunarbyrðin um hvort samstarf, sem framkvæmdastjórnin telur fara gegn 1. mgr. 101. gr. TFEU, geti notið undanþágu skv. 3. mgr. 101. gr. TFEU hvílir á viðkomandi fyrirtækjum, sbr. 2. gr. reglugerðar nr. 1/2003. Sama fyrirkomulag gildir við beitingu 53. gr. EES-samningsins.

519. Á rannsóknartímabili þessa máls var ekki í gildi hér á landi sjálfsmatskerfi skv. reglugerð nr. 1/2003. Það þýddi að bann 10. gr. samkeppnislaga tók til þess samstarfs skipafélaga sem tilgreint er í 3. gr. nr. 906/2009 en fellur utan hópundanþágu hennar þegar viðkomandi fyrirtæki uppfylla ekki skilyrði 5. gr. um hámarks markaðshlutdeild. Til að slíkt samstarf bryti ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga varð að liggja fyrir undanþága Samkeppniseftirlitsins skv. 15. gr. samkeppnislaga. Vísast um þetta til m.a. úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2019, *Samskip hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

520. Hefur það og lengi legið fyrir að samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum fer gegn 10. gr. samkeppnislaga nema undanþága skv. 15. gr. hafi verið veitt. Ber að rifja upp að í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 var hafnað því sjónarmiði Eimskips að samkomulag fyrirtækisins við Samskip (sem fól í sér flutning á gámum Samskipa milli Íslands og Norður-Ameríku) hefði ekki falið í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Þessu til stuðnings vísaði áfrýjunarnefndin m.a. til fákeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi. Hafa Samskipum og Eimskip verið ljóst að viðskiptaleg samvinna við keppinauta í sjóflutningum til og frá Íslandi er afar áhættusöm í lagalegu tilliti ef undanþága er ekki veitt. Kemur þetta fram í samtímagögnum málsins, t.d. í skjali framkvæmdastjóra lögfræðisviðs Eimskips frá febrúar 2008[195] og í beiðnum fyrirtækjanna um undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga.

521. Eins og fram kom hér að framan í kafla 3.1 voru Samskip og Eimskip sameiginlega með verulega hærri markaðshlutdeild en 30%. Þegar af þeirri ástæðu gat undanþága umræddra reglugerða ekki tekið til félaganna. Þar fyrir utan er það mat Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin hafi viðhaft alvarlegt samráð í skilningi 4. gr. reglugerðar 906/2009. Verður þetta rökstutt nánar síðar í ákvörðun þessari.

4.7. Um sönnun í samráðsmálum

4.7.1. Almennt

522. Fjallað hefur verið um sönnun í ýmsum úrlausnum í samkeppnismálum hér á landi.[196] Rétt er að reifa atriði sem fram hafa komið í þeirri lagaframkvæmd. Þá ber að horfa til þess að í máli þessu er tekin afstaða til þess hvort 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins hafi verið brotin.

523. Hér á landi gilda sökum 6. gr. EES-samningsins tilteknar óskráðar meginreglur stjórnsýsluréttar Evrópuréttarins.[197] Er m.a. um að ræða *„undirstöðureglur um jafngilda málsmeðferð og að landsrétti*

[194] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1820.
[195] Sjá kafla 7.5.5.2.
[196] Um þetta var fjallað m.a. í ákvörðunum samkeppnisráðs nr. 13/2001, *Ólögmætt samráð og samkeppnishömlur Sölufélags garðyrkjumanna*, *Ágætis og Mata á grænmetis-, kartöflu og ávaxtamarkaði* og nr. 21/2004, *Ólögmætt samráð Kers hf. (áður Olíufélagið hf.), Olíuverzlunar Íslands hf., Skeljungs hf. og Bensínorkunnar ehf*. og í úrskurðum áfrýjunarnefndar samkeppnismála í þessum málum, þ.e. mál nr. 14/2001 og 3/2004. Sjá einnig t.d. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 36/2011, *Brot Síldar og fisks ehf. og Matfugls ehf*. á *10. gr. samkeppnislaga* og nr. 11/2015, *Brot Byko ehf. á 10. gr. samkeppnislaga*, sbr. úrlausnir áfrýjunarnefndar og dómstóla í þeim málum.
[197] Páll Hreinsson, Stjórnsýsluréttur Málsmeðferð, 2013, bls. 51.

(e. principle of equivalence) og skilvirkni (e. principle of effectiveness)" við framkvæmd á EES-rétti.[198] Af þessu leiðir m.a. að beita ber EES-samkeppnisreglum hér á landi með skilvirkum hætti.[199]

524. Í dómi dómstóls ESB frá 21. janúar 2016 í máli nr. C-74/14 var æðsta stjórnsýsludómstól Litháen veittar leiðbeiningar um sönnunarmat og sönnunarkröfur þegar samráðsbanni ESB/EES-réttar er beitt í landsrétti.[200] Fram kom í dómnum að reglur hvers aðildarríkis um sönnunarmat og sönnunarkröfur gildi í slíkum tilvikum en þeim verði hins vegar að beita með hliðsjón af framgreindum meginreglum ESB/EES-réttar um skilvirkni og jafngildi.[201] Reglan um skilvirkni krefjist þess að reglur landsréttar um sönnunarmat og sönnunarkröfur megi ekki gera beitingu EES/ESB-samkeppnisreglna óhóflega erfiða.[202] Vísaði dómstóll ESB síðan til grundvallaratriða sem horft hefur verið til í dómaframkvæmd við sönnun á ólögmætu samráði. Virða skuli sönnunargögn heildstætt og unnt sé að sanna samráð þó bein sönnunargögn skorti. Vísbendingar (e. *„indicia*") geti dugað.[203] Nánari grein verður gerð fyrir þessum sönnunarsjónarmiðum hér á eftir.

525. Með lögum nr. 52/2007 voru gerðar breytingar á samkeppnislögum. Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að þeim lögum var fjallað um sjónarmið sem gilda þegar banni 10. gr. samkeppnislaga er beitt gegn fyrirtækjum. Fram kemur að frumvarpið byggi í aðalatriðum á niðurstöðum nefndar forsætisráðherra um viðurlög við efnahagsbrotum. Sú nefnd lagði til afnám refsiábyrgðar fyrirtækja vegna brota á samkeppnislögum. Í athugasemdum með frumvarpinu segir um þetta: *„Álitamál er hvort fella beri refsiábyrgð á lögaðila niður og styðjast alfarið við stjórnsýsluviðurlög eða ekki. Telja verður að eftirfarandi þrjú atriði skipti mestu við mat á þessu, í fyrsta lagi nauðsyn þess að viðurlagakerfi samkeppnislaga tryggi hámarks varnaðaráhrif, í öðru lagi nauðsyn að tryggja eftir föngum að íslenskur samkeppnisréttur sé túlkaður í samræmi við EES/EB-samkeppnisrétt og í þriðja lagi nauðsyn þess að sérfræðiþekking samkeppnisyfirvalda nýtist sem best, en æskilegt er að sérfræðiþekking samkeppnisyfirvalda sé nýtt í öllum málum sem varða brot fyrirtækja á samkeppnislögum. Heppilegasta aðferðin til að tryggja nauðsynlegt samræmi milli íslensks réttar og EES/EB-samkeppnisréttar er að brot fyrirtækja og samtaka þeirra á 10. og 12. gr. samkeppnislaga varði aðeins stjórnvaldssektum. Einnig er mikilvægt að tryggja samræmi í beitingu samkeppnislaga óháð því hvort mál kunna að vera refsiverð eða ekki, þ.e. að viðurlög gagnvart fyrirtækjum séu ákveðin af sömu stofnunum í réttarvörslukerfinu óháð því hversu alvarleg þau eru. Því er talið rétt að öll mál er varða brot fyrirtækja á samkeppnismálum séu ákveðin á grundvelli sjónarmiða stjórnsýsluréttar og fái prófun sem stjórnsýslumál og að refsiábyrgð fyrirtækja verði afnumin. Refsiábyrgð vegna ólögmæts samráðs mun því aðeins hvíla á einstaklingum sem þátt taka í samráði fyrirtækja.*

Helstu kostir þess að reka mál vegna brota fyrirtækja á samkeppnislögum sem stjórnsýslumál eru að sönnunarkröfur eru ekki jafn strangar í stjórnsýslumálum og í refsimálum sem leiðir til þess að auðveldara er að uppræta samráð fyrirtækja í stjórnsýslumáli. Þá tryggir þetta fyrirkomulag samræmi við EES/EB-samkeppnisrétt á þessu sviði og verður nýting sérfræðiþekkingar hagkvæmust, auk þess sem í stjórnvaldssektum felast fullnægjandi varnaðaráhrif gagnvart fyrirtækjum. Á grundvelli þessa eru í frumvarpinu lagðar til breytingar á ákvæðum samkeppnislaga um refsiábyrgð og álagningu stjórnsýslusekta."

526. Samkeppnislögum var breytt í samræmi við framangreint, sbr. lög nr. 52/2007.

---

[198] Páll Hreinsson, Stjórnsýsluréttur Málsmeðferð, 2013, bls. 52 -53.
[199] Sjá hér t.d. skriflegar athugasemdar Eftirlitsstofnunar EFTA frá 19.09.2018 í Landsréttarmálinu nr. 490/2018, Byko og Norvik gegn Samkeppniseftirlitinu. (Aðgengilegar á slóð: https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/Amicus%20Curiae%20%20%20ICA%20v%20Byko%20ehf%20and%20Norvik%20hf%20%20%20Appeals%20Court%20%28Landsr%20ttur%29.pdf).
[200] Eturas o.fl. gegn samkeppniseftirlitinu í Litháen, EU:C:2016:42.
[201] Mgr. 34.
[202] Mgr. 35: *„The principle of effectiveness requires however that national rules governing the assessment of evidence and the standard of proof must not render the implementation of EU competition rules impossible or excessively difficult and, in particular, must not jeopardise the effective application of Articles 101 TFEU and 102 TFEU (see, to that effect, judgment in Pfleiderer C-360/09, EU:C:2011:389, point 24).*"
[203] Mgr. 36 og áfram.

527. Hér ber að líta til þess að ákvæði 6. gr. Mannréttindasáttmála Evrópu (MSE) geta að vissu leyti átt við í stjórnsýslumálum þar sem lagðar eru sektir á fyrirtæki sem brjóta gegn samkeppnisreglum, sbr. t.d. dóm Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í máli nr. 277/2016, *Olíuverslun Íslands hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Ákvæði 6. gr. MSE gera hins vegar ekki sérstakar kröfur um styrk sönnunar í málum sem falla undir ákvæðið.[204] Þá er ljóst að notkun bæði beinna og óbeinna sönnunargagna er heimil.[205]

528. Framangreint var staðfest í dómi Mannréttindadómstóls Evrópu frá 14. febrúar 2019, *SA-Capital gegn Finnlandi*. Það mál varðaði dóm æðsta stjórnsýsludómstóls Finnlands þar sem sekt var lögð á fyrirtæki fyrir þátttöku í ólögmætu samráði. Lagði stjórnsýsludómstóllinn til grundvallar þau sönnunarsjónarmið sem gilda í EES/ESB-samkeppnisrétti. Viðkomandi fyrirtæki taldi hins vegar að brotið hefði verið á réttindum þess skv. 6. gr. MSE. Það hefði stjórnsýsludómstóllinn gert með því að beita vægari sönnunarkröfum en gilda í refsimálum, með því að snúa sönnunarbyrðinni við og með því að byggja sakfellingu á yfirlýsingum eða framburði aðila um það sem þeim hefði verið tjáð um málsatvik (e. *„hearsay evidence*"). Með þessu hefði m.a. verið farið gegn reglunni um sakleysi uns sekt sé sönnuð.

529. Mannréttindadómstóllinn féllst ekki á að 6. gr. MSE hefði verið brotin. Benti dómstóllinn m.a. á að við beitingu 6. gr. MSE í málinu yrði að horfa til eðlis samkeppnismála, mikilvægis samkeppnisreglna og þýðingu þess að sektir í slíkum málum væru ekki lagðar á einstaklinga heldur fyrirtæki. Nánar er fjallað um dóm þennan í kafla 24.11.

530. Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 42/2019 kom fram að beita verði þeim *„sönnunarsjónarmiðum sem EFTA-dómstóllinn og Evrópudómstóllinn hafa lagt til grundvallar í samráðsmálum um ætluð brot fyrirtækja á samkeppnislögum. Fallist hefur verið á þetta í framkvæmd mannréttindadómstólsins varðandi þýðingu 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu í samkeppnismálum og litið til þess að ríkir almannahagsmunir séu bundnir við skilvirka framkvæmd samkeppnislaga. Þannig hefur mannréttindadómstóllinn staðfest að þótt sektir sem samkeppnisyfirvöld leggja á fyrirtæki teljist í eðli sínu viðurlög við refsiverðu broti í skilningi 1. mgr. 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu geti þar gilt sérstakar sönnunarreglur sem ekki eru jafn strangar og í sakamálum, sbr. til hliðsjónar dóm Mannréttindadómstóls Evrópu 14. febrúar 2019 í máli nr. 5556/10, SA-Capital Oy gegn Finnlandi. Heildstætt mat verður því lagt á þau sönnunargögn sem liggja fyrir í málinu í samræmi við framangreind sjónarmið.*"[206]

531. Af framangreindu leiðir að við beitingu 10. gr. samkeppnislaga í stjórnsýslumáli vegna ólögmæts samráðs fyrirtækja skal ekki gera jafn strangar sönnunarkröfur og gilda í refsirétti og hafa skal við þá framkvæmd ríka hliðsjón af EES/ESB-samkeppnisrétti. Við blasir að hið sama á einnig við um beitingu 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins í samkeppnismálum hér á landi.

532. Í mgr. 195 í athugasemdum við AI vísa Samskip til 6. gr. MSE og halda því fram að varsamt sé að byggja niðurstöðu um brot eingöngu á óbeinni sönnun. Í mgr. 196 -197 gera Samskip athugasemdir við ýmis atriði sem tengjast sönnun.

---

[204] Sjá hér Eiríkur Tómasson: Sitt er hvað, sönnunarbyrði og sönnunarmat, Umfjöllun um dóm Hæstaréttar 20. október 2005 í máli nr. 148/2005, *Úlfljótur*, 3. tbl. 2007. Sjá einnig Harris, O´Boyle og Warbrick, Law of the European Convention on Human Rigths, þriðja útgáfa 2014, bls. 463.

[205] Sjá hér Harris, O´Boyle og Warbrick, Law of the European Convention on Human Rigths, þriðja útgáfa 2014, bls. 463. Einnig má líta til dóm breska áfrýjunardómstólsins í samkeppnismálum (Competition Appeal Tribunal) frá 15.01.2002 í máli nr. 1001/1/1/01, Napp Pharmaceutical Holdings Limited gegn Director General of Fair Trading: *„Neither the ECHR itself nor the European Court of Human Rights has laid down a particular standard of proof that must be applied in proceedings to which Articles 6(2) or (3) apply, and still less that the standard should be that of „proof beyond reasonable doubt […]*".

[206] Sjá hér einnig Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 183: *„þótt stjórnsýslumál varði álagningu stjórnsýsluviðurlaga virðist þó ekki svo langt gengið að gerðar séu jafn ríkar kröfur og í sakamálum, sbr. 109 gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála*."

533. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á gagnrýni Samskipa á lagatúlkun eftirlitsins að þessu leyti. Er fjallað um þessi sjónarmið fyrirtækjanna í kafla 24.11.

4.7.2. Sönnunarmat og sönnunarfærsla

534. Varðandi sönnun og sönnunarmat í samráðsmálum gildir meginreglan um frjálst mat sönnunargagna, sbr. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 14/2001, *Ágæti hf., Mata ehf. og Sölufélags garðyrkjumanna svf. gegn samkeppnisráði* og nr. 3/2004, *Ker hf., Olíuverslun Íslands hf., Skeljungur hf. og Bensínorkan gegn samkeppnisáði*.[207]

535. Nátengt þessu er að sönnunarfærslan er frjáls í samkeppnismálum.[208] Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 10/2011, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, sagði þannig: *„Hér á landi gildir reglan um frjálst mat sönnunargagna. Verður sönnunargögnum því almennt ekki hafnað fyrirfram en við endanlega ákvörðun kemur hins vegar til álita hvort og að hvaða marki sönnunargögn verði notuð. Það á einnig við um svonefnd ólögmæt sönnunargögn.*" Vísast hér einnig til úrskurðar nefndarinnar í máli 4/2013, *Valitor hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, sbr. jafnframt dóm Hæstaréttar Íslands frá 28. apríl 2016 í máli nr. 419/2015.

536. Sambærileg sjónarmið eru lögð til grundvallar í EES/ESB-samkeppnisrétti. Hefur dómstóll ESB bent á að eini mælikvarðinn við mat á sönnunargögnum sé trúverðugleiki þeirra.[209]

4.7.3. Sönnunarbyrði

537. Samkvæmt 10. gr. stjórnsýslulaga verður stjórnvald að sjá til þess að mál sé nægjanlega upplýst áður en ákvörðun er tekin í því. Samkeppniseftirlitið verður því að afla fullnægjandi gagna til að geta rökstutt ályktanir um að fyrirtæki hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samkeppniseftirlitið ber með öðrum orðum sönnunarbyrðina um að brot á 10. gr. samkeppnislaga hafi átt sér stað.[210] Sama regla gildir um brot á 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins, sbr. 2. gr. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 1/2003 um framkvæmd samkeppnisreglna.[211]

538. Sönnunarbyrði í samkeppnismálum getur hins vegar snúist við með tilteknum hætti, sbr. t.d. mgr. 31 og 38 í dómi Landsréttar 14. júní 2019 í máli nr. 490/2018, *Byko ehf. og Norvik hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Þessu hefur verið lýst svo í fræðilegri umfjöllun:

---

[207] Sjá hér til hliðsjónar dóm Hæstaréttar Íslands frá 15.10.2020 í máli nr. 16/2020, Ákæruvaldið gegn X. Í því máli var frjálsu sönnunarmati í sakamálum lýst svo: *„Samkvæmt 1. mgr. 109. gr. laga nr. 88/2008 metur dómari hverju sinni hvort nægileg sönnun, sem ekki verður vefengd með skynsamlegum rökum, er fram komin um hvert það atriði sem varðar sekt og ákvörðun viðurlaga við broti, þar á meðal hvaða sönnunargildi skýrslur ákærða hafa, vitnisburður, mats- og skoðunargerðir, skjöl og önnur sönnunargögn. Enn fremur metur dómari, ef þörf krefur, hvert sönnunargildi þær staðhæfingar hafa sem varða ekki beinlínis það atriði sem sanna skal en ályktanir má leiða af um það, sbr. 2. mgr. sömu greinar.*
Framangreind ákvæði mæla fyrir um það sem nefnt hefur verið hið frjálsa sönnunarmat dómara og er þá átt við að sönnunarmatið sé ekki lögbundið, eins og gilti eftir réttarfarsreglum á öldum áður. Í því felst að málsatvik verða sönnuð með hverri þeirri aðferð og gögnum sem haft geta áhrif til sönnunar eftir heilbrigðri skynsemi og mannlegri reynslu. Jafnframt má mat dómara við sönnun hvorki vera andstætt lögmálum rökfræðinnar né vísindalegri eða almennri þekkingu. Enn fremur verður matið ekki reist eingöngu á huglægum atriðum og heldur ekki á ómálefnalegum sjónarmiðum eins og persónulegum skoðunum dómara um menn eða málefni. Markmiðið með hinu frjálsa sönnunarmati dómara er að komast að réttri niðurstöðu í samræmi við þá meginreglu sakamálaréttarfars að leiða skuli hið sanna í ljós en hún er nefnd sannleiksreglan."

[208] Sjá til hliðsjónar Stefán Már Stefánsson, Um sönnun í sakamálum, 2007, bls. 9: *„Sönnunarfærslan er frjáls að íslenskum rétti og styður meginregluna um frjálst mat sönnunargagna.*"

[209] Sjá t.d. mgr. 38 í dómi dómstóls ESB frá 27.04.2017 í máli nr. C-469/15, FSL Holdings gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2017:308: *„[…] it should be recalled that the prevailing principle in EU law is that evidence may be freely adduced and that the only relevant criterion for the purpose of assessing the evidence adduced is its credibility (see judgment of 25 January 2007, Dalmine v Commission, C-407/04 P, EU:C:2007:53, paragraph 63).*" Sjá einnig mgr. 84 í áliti Kokott aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 04.06.2020 í máli nr. C-591/16, Lundbeck gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2020:428. Sjá jafnframt mgr. 67 í dómi dómstóls ESB frá 25. mars 2021 í sama máli, EU:C:2021:243.

[210] Sjá einnig Eiríkur Tómasson, Sérsjónarmið hljóta að gilda á sviði samkeppnisréttar eins og á öðrum réttarsviðum, *Úlfljótur* 1. tbl. 2004 bls. 123: *„[…] samkeppnisyfirvöld verði að færa viðhlítandi sönnur á að ákvæði samkeppnislaga hafi verið brotin.*"

[211] Innleidd í íslenskan rétt með lögbundnum hætti, sbr. reglugerð nr. 811/2006 sem birt var í stjórnartíðindum hinn 29. september 2006, og áður sem fylgiskjal með reglugerð nr. 652/2005. Sjá hér einnig mgr. 293 í dómi undirréttar ESB frá 18.11.2020 í máli nr. T-814/17, Lietuvos geležinkeliai gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2020:545.

„[…] bendi sönnunargögn, t.d. fundargerðir eða tölvupóstur, til þess að ólögmætt samráð hafi átt sér stað, sé það þess aðila, sem sakaður er um slíkt ólögmætt, að sanna að svo hafi ekki verið. Það að sönnunarbyrðin snúist við í tilvikum sem þessum er eðlilegt, m.a. fyrir þá sök að hlutaðeigandi einstaklingur eða fyrirtæki á auðveldara með það en samkeppnisyfirvöld, þegar hér er komið við sögu, að sýna fram á að samráðið hafi annaðhvort ekki átt sér stað eða verið lögmætt. […] Ef þessari reglu væri hafnað væri mjög erfitt fyrir samkeppnisyfirvöld að sanna að um hefði verið að ræða ólögmætt samráð, en það getur ekki hafa verið ætlun löggjafans, sbr. athugasemdir sem fylgdu 10. gr. frumvarps til laganna á sínum tíma […]."[212]

539. Samskonar sjónarmið hafa ítrekað komið fram hjá dómstólum ESB.[213] Bendi gögn samkeppnisyfirvalda til samráðs dugi ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að vekja máls á atvikum sem geta dregið úr sönnunargildi gagnanna heldur verði þau í fyrsta lagi að sanna viðkomandi atvik og í öðru lagi að sýna fram á að það atvik dragi úr gildi viðkomandi sönnunargagns. Þetta eigi þó ekki við hafi samkeppnisyfirvöld með aðgerðum sínum gert slíka sönnun ómögulega.[214] Ekki dugi fyrir viðkomandi fyrirtæki að byggja á staðhæfingum.[215] Hefur ekki verið fallist á að slík sönnunarbyrði sé óeðlileg gagnvart fyrirtækjum sem sæta rannsókn í samkeppnismálum.[216] Vísast hér einnig til dóms Mannréttindadómstóls Evrópu frá 14. febrúar 2019, *SA-Capital gegn Finnlandi*.

540. Ef samkeppnisyfirvöld finna óbein sönnunargögn sem gefa til kynna samskipti keppinauta, t.d. fundarboð eða tilvísanir til símtala, getur það eftir atvikum falið í sér sönnun á samráði eða leitt til þess að sönnunarbyrðin snýst við.[217]

---

[212] Eiríkur Tómasson, Sérsjónarmið hljóta að gilda á sviði samkeppnisréttar eins og á öðrum réttarsviðum, *Úlfljótur* 1. tbl. 2004 bls. 123. Bent er einnig á í greininni að samskonar sjónarmiðum hafi verið beitt í sakamálum og að Mannréttindadómstóll Evrópu hafi talið þau samrýmist 6. gr. Mannréttindasáttmálans.

[213] Sjá t.d. mgr. 67 í dómi dómstóls ESB frá 26. september 2018 í máli nr. C-99/17, Infineon Technologies gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2018:773. Sjá einnig einnig mgr. 128-130 í dómi undirréttar ESB frá 28.06.2016 í máli nr. T-216/13, Telefonica gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2016:369, sbr. og dóm dómstóls ESB í málinu (dómur 13.12.2017 í máli nr. C-487/16, EU:C:2017:961). Í dómi dómstóls ESB frá 07.01.2004 í sameinuðum málum nr. m.a. C-204/00, Aalborg Portland o.fl. gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2004:6, var þetta útskýrt svo í mgr. 78 – 79: *„[…] it should be for the party or the authority alleging an infringement of the competition rules to prove the existence thereof and it should be for the undertaking or association of undertakings invoking the benefit of a defence against a finding of an infringement to demonstrate that the conditions for applying such defence are satisfied, so that the authority will then have to resort to other evidence.*
79. Although according to those principles the legal burden of proof is borne either by the Commission or by the undertaking or association concerned, the factual evidence on which a party relies may be of such a kind as to require the other party to provide an explanation or justification, failing which it is permissible to conclude that the burden of proof has been discharged."

[214] Sjá mgr. 67 í dómi dómstóls ESB frá 26.09.2018 í máli nr. C-99/17, Infineon Technologies gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2018:773: *„When the Commission relies on evidence which is in principle sufficient to demonstrate the existence of the infringement, it is not sufficient for the undertaking concerned to raise the possibility that a circumstance arose which might affect the probative value of that evidence so that the Commission bears the burden of proving that that circumstance was not capable of affecting the probative value of that evidence. On the contrary, except in cases where such proof could not be provided by the undertaking concerned on account of the conduct of the Commission itself, it is for the undertaking concerned to prove to the requisite legal standard, first, the existence of the circumstance relied on by it and, second, that that circumstance calls into question the probative value of the evidence relied on by the Commission (judgment of 22 November 2012, E.ON Energie v Commission, C-89/11 P, EU:C:2012:738, paragraph 76).*" Sjá einnig mgr. 297 í dómi undirréttar ESB frá 18.11.2020 í máli nr. T-814/17, Lietuvos geležinkeliai gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2020:545.

[215] Sjá t.d. mgr. 74 í áliti Kokott aðalögsögumanns við dómstól ESB frá 8. desember 2005 í máli nr. C-105/04, FEG gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2005:751: *„[…] if in its decision the Commission draws conclusions as to the conditions prevailing in a particular market on the basis of objectively verifiable evidence from stated sources, the undertakings concerned cannot refute the Commission's findings simply by unsubstantiatedly disputing them. Rather, it falls to them to show in detail why the information used by the Commission is inaccurate, why it has no probative value, if that is the case, or why the conclusions drawn by the Commission are unsound.*"

[216] Sjá t.d. mgr. 57- 58 í dómi dómstóls ESB frá 14.11.2019 í máli nr. C-599/18, Silec Cable gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2019:966.

[217] Sjá t.d. Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1249: *„The following types of circumstantial evidence have all been adduced by the Commission as evidence: restaurant receipts or expense accounts and travel records confirming attendance at meetings, email contacts, telephone records, meeting invitations, diary entries concerning meetings, and various miscellaneous (internal) documents. Such circumstantial evidence, if it relates to participation in cartel meetings, may in fact be highly relevant in proving participation in an infringement or lead to the 'shifting' of the burden of proof to the undertaking.*"

541. Þegar fyrirtæki t.d. byggir á því að gagn gefi ranglega til kynna samkeppnishamlandi umræður hafi átt sér stað á fundi sýnir dómaframkvæmd að því bera að gera eftirfarandi:

„If an undertaking wishes to dispute the accuracy of a document, it must put forward evidence, such as its own contemporaneous notes of the meetings or from the members of its personnel who took part in the meetings. Moreover, the absence of any minutes or notes of meetings between competitors may indicate that the participants were attempting to hide the true nature of the discussion."[218]

542. Það hefur því þýðingu að lögum ef viðkomandi fyrirtæki geta ekki lagt fram samtímagögn sem staðfesta staðhæfingar þeirra um efni viðræðna á fundum með keppinautum.

543. Sé sannað að keppinautar hafi hist getur sú staðreynd að engar fundargerðir eða önnur gögn séu til sem sýna umræðuefni á fundi keppinauta gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt var á honum. Undir slíkum kringumstæðum getur sönnunarbyrðin snúist við og ber að hafa í huga að í samráðsmálum geta atvik talist sönnuð ef fyrirtæki setja ekki fram skýringar, sbr. t.d. mgr. 26-33 í dómi dómstóls ESB frá 17. júní 2010 í máli nr. C-413/08, *Lafarge SA gegn framkvæmdastjórninni*.[219] Hafa dómstólar ESB því t.d. komist að þeirri niðurstöðu að ef fyrirtæki sýni ekki fram á að umræðuefnin á fundi þeirra hafi verið lögmæt geti samráðsbrot talist sannað:

„[…] The almost total absence of minutes, whether official or internal, of the meetings of the JMC[220] *must be regarded as sufficient proof of the Commission's assertion that the undertakings which participated in the meetings attempted to hide the true nature of the discussions in that body […]. In those circumstances, the burden of proof has been reversed and it is for the addressees of the Decision which participated in the meetings of that body to prove that it had a lawful object. Since such proof was not adduced by those undertakings, the Commission was entitled to consider that the discussions which the undertakings held in the meetings of that body had a principally anti-competitive object.*"[221]

4.7.4. Sönnunarkröfur

544. Að mati áfrýjunarnefndar samkeppnismála ber að gera ríkar kröfur til sönnunargagna og mats á þeim þegar um verulega íþyngjandi ákvarðanir er að ræða, sbr. úrskurði nefndarinnar í málum nr. 14/2001, 3/2004 og 3/2008. Í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 37/2003 var vísað til þess að samkeppnisyfirvöld hefðu *„nægjanlega sannað*" samráð viðkomandi fyrirtækja. Sem fyrr segir kemur fram í dómi Hæstaréttar í máli nr. 42/2019 að beita verði sönnunarsjónarmiðum sem EFTA-dómstóllinn og dómstóll ESB hafa lagt til grundvallar. Einnig vísaði Hæstiréttur til þess að ríkir almannahagsmunir væru bundnir við skilvirka framkvæmd samkeppnisreglna og að það fari ekki gegn 6. gr. MSE þó að í málum þar sem lagðar eru stjórnvaldssektir á fyrirtæki vegna brota á samkeppnisreglum gildi *„sérstakar sönnunarreglur sem ekki eru jafn strangar og í sakamálum.*"

545. Í EES/ESB-rétti hefur verið bent á að við sönnun í samráðsmálum verði ávallt að líta til þess að dómstóll ESB hafi túlkað bannið við ólögmætu samráði með rúmum hætti. Bannið sé túlkað með hliðsjón af grundvallarsjónarmiðum (e. *„fundamental principles*") um sjálfstæði keppinauta og skaðsemi hvers kyns beinna og óbeinna samskipta milli þeirra sem dregið geti úr því sjálfstæði. Hefur þetta áhrif á hvað samkeppnisyfirvöld þurfi að sanna í samráðsmálum.[222]

---

[218] Sjá Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 343.
[219] Sjá einnig Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa, 2014, bls. 1234: *„While it is clear that it is the Commission which must adduce sufficient evidence to substantiate the finding of an infringement and the undertaking´s liability for it, there are situations where certain facts may be considered proven in the absence of an alternative explanation or justification by the undertaking.*"
[220] Heiti á reglulegum fundum viðkomandi keppinauta.
[221] Mgr. 227 í dómi undirréttar ESB frá 14.05.1998 í máli nr. T-334/94, Sarrió gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1998:97. Staðfestur með dómi dómstóls ESB 16.11.2000 í máli nr. C-291/98, EU:C:2000:631.
[222] Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa, 2014, bls. 1224.

546. Í mgr. 94 í dómi EFTA-dómstólsins frá 18. apríl 2012 í máli nr. 15/10, *Posten Norge gegn Eftirlitsstofnun EFTA*, (ESA) segir þetta um sönnunarkröfur:

„ESA must submit precise and consistent evidence in order to establish the existence of the infringement. However, it is not necessary for ESA to adduce such proof in relation to every aspect of the infringement. It is sufficient if the body of evidence relied on by the surveillance authority, viewed as a whole, and whose various elements are able to reinforce each other, proves the existence of the circumstances that constitute the infringement in question (compare, to that effect, Case T-321/05 AstraZeneca v Commission, judgment of 1 July 2010, not yet reported, paragraph 477)."

547. Dómstólar ESB hafa ítrekað lagt sömu sjónarmið til grundvallar. Þeir hafa einnig bent á, líkt og EFTA-dómstólinn[223], að við sönnun í brotamálum beri að túlka allan vafa viðkomandi fyrirtæki í hag.[224]

548. Dómstólar ESB hafa þannig slegið því föstu að til þess að sanna samráðsbrot þurfi samkeppnisyfirvöld að byggja á traustum og nákvæmum gögnum. Hins vegar sé ekki nauðsynlegt að öll sönnunargögn í viðkomandi máli uppfylli þessar kröfur varðandi alla þætti brotsins. Það dugi ef vísbendingarnar í málinu (e. *„set of indicia*") virtar í einu lagi fullnægi þessari kröfu.[225] Það er þannig skýr regla í samkeppnisrétti að virða skuli sönnunargögn með heildstæðum hætti og ekki virða hvert gagn einangrað fyrir sig.[226] Ekki þurfa því öll sönnunargögn að vera jafn sterk heldur dugi að gögnin virt saman sýni fram á brot, sbr. einnig framangreinda 94. mgr. í dómi EFTA-dómstólsins í máli nr.

---

[223] Sjá mgr. 93 í máli nr. 15/10.

[224] Sjá t.d. mgr. 56-57 í dómi undirréttar ESB frá 24.03.2011 í máli nr. T-377/06, Comap gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2011:108: *„First of all, the Court observes, as regards proof of an infringement of Article 81(1) EC, that the Commission must provide sufficiently precise and consistent evidence to support the firm conviction that the alleged infringement took place (see, to that effect, Joined Cases 29/83 and 30/83 CRAM and Rheinzink v Commission [1984] ECR 1679, paragraph 20). Any doubt in the mind of the Court must operate to the advantage of the undertaking to which the decision finding the infringement was addressed. The Court cannot therefore conclude that the Commission has established the infringement at issue to the requisite legal standard if it still entertains any doubts on that point, in particular in proceedings for annulment of a decision imposing a fine (Case T-38/02 Groupe Danone v Commission [2005] ECR II-4407, paragraph 215).*
It has also consistently been held that it is not necessary for every item of evidence produced by the Commission to satisfy those criteria in relation to every aspect of the infringement. It is sufficient if the body of evidence relied on by the institution, viewed as a whole, meets that requirement […]" Staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 02.05.2012 í máli nr. C-290/11, EU:C:2012:271.

[225] Sjá t.d. mgr. 47 í dómi dómstóls ESB 01.07.2010 í máli nr. C-407/08, Knauf Gips gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2010:389. Orðað svo í mgr. 36 í dómi undirréttar ESB frá 11. júlí 2019: *„[…] in order to establish that there has been an infringement of Article 101 TFEU, the Commission must produce firm, precise and consistent evidence. However, it is not necessary for every item of evidence produced by the Commission to satisfy those criteria in relation to every aspect of the infringement. It is sufficient if the set of indicia relied on by the institution, viewed as a whole, meets that requirement […]*" 2019: Mál nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórnni, EU:T:2019:498.

[226] Sjá einnig Eiríkur Tómasson, Sérsjónarmið hljóta að gilda á sviði samkeppnisréttar eins og á öðrum réttarsviðum, *Úlfljótur* 1. tbl. 2004 bls. 123-124. Hefur þessi áhersla á heildarmat sönnunargagna komið skýrt fram í yngri og eldri dómaframkvæmd dómstóla ESB í samkeppnismálum. Sjá t.d. mgr. 297 í dómi undirréttar ESB frá 18.11.2020 í máli nr. T-814/17, Lietuvos geležinkeliai gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2020:545. Sjá einnig dóm dómstóls ESB frá 14.07.1972 í máli nr. m.a. 48/61, EU:C:1972:70, ICI gegn framkvæmdastjórninni: Í dómnum segir þetta: *„[…] the question whether there was concerted action in this case can only be correctly determined if the evidence upon which the contested decision is based is considered, not in isolation, but as a whole, account being taken of the specific features of the market in question.*" Í áliti Vesterdorf aðallögsögumanns undirréttar ESB í Polypropylene samráðsmálinu eru dregnar saman meginreglur um heildstætt mat á sönnunargögnum í samráðsmálum: *„A very important factor in the present cases is the overall view of the evidence. It is clear that even where it is possible to give a reasonable alternative explanation of a specific document, which may be isolated from a number of documents, the explanation in question might not withstand closer examination in the context of an overall evaluation of a whole body of evidence. It must accordingly be permissible to apply, as the Commission does, conclusions drawn from periods where the evidence is fairly solid to other periods where the gap between the various pieces of evidence is perhaps larger. After all, there needs to be a particularly good explanation to convince a Court of law that in a particular phase of a series of meetings things occurred which were completely different from what had transpired at earlier or subsequent meetings when the meetings were attended by the same people, took place under similar external conditions and indisputably had the same primary purpose, namely to discuss the problems within the industrial sector concerned.*" Sameinað álit Vesterdorfs frá 10.07.1991 í máli nr. m.a. T-7/89, EU:T:1991:38, Hercules gegn framkvæmdastjórninni. Í dómi undirréttar ESB frá 11.03.1999 í máli nr. T-141/94, EU:T:1999:48, Thyssen Stahl gegn framkvæmdastjórninni, orðaði undirréttur ESB þetta svona*: „[…] it should be observed first of all that the evidence must be assessed in its entirety […]*" Í dómi undirréttar ESB frá 11.12.2003, í máli nr. T-56/99, EU:T:2003:333, Marlines gegn framkvæmdastjórninni, sagði m.a. í mgr. 28: *„Nevertheless, it must be borne in mind that the evidence must be assessed not in isolation, but as a whole […]*". Í dómi undirréttar ESB í sameinuðum málum nr. T-305/94 o.fl., Limburgse Vinyl Maatschappij gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1999:80, sagði m.a.: *„individual items of evidence cannot be divorced from their context.*"

15/10.[227] Með vísan til þessa heildarmats hefur dómstóll ESB fellt úr gildi niðurstöðu undirréttar ESB þar sem hann hafi gert of strangar sönnunarkröfur til tiltekins gagns.[228]

549. Sönnunargögn eru einnig metin heildstætt íslenskum samkeppnisrétti, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 37/2003.[229] Í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-550/2016, *Samkeppniseftirlitið gegn Byko ehf. og Norvík hf. og gagnsök*, kom fram sama nálgun og bent á að *„[h]orfa verði til heildarmats á gögnum að þessu leyti*", sbr. einnig dóm Landréttar í máli nr. 490/2018. Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 42/2019 var tekið fram að heildstætt mat verði lagt á sönnunargögn í samræmi við þau sönnunarsjónarmið sem gilda í EES/ESB-samkeppnisrétti.

550. Dómstólar ESB hafa einnig ítrekað bent á að þar sem bann við samráði og viðurlög við því séu þekkt fari þessi brot venjulega fram með leynd og gögnum sé haldið í lágmarki.[230] Sönnunargögn sem samkeppnisyfirvöld afli séu yfirleitt stuttorð og brotakennd. Sökum þessa verði í flestum tilvikum að byggja ályktun um tilvist samkeppnishamlandi aðgerða eða samnings á ýmsum tilviljunum (e. *„coincidences*") og vísbendingum (e. *„indicia*") sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring er á þessum atriðum.[231] Jafnvel þótt gögn finnist sem sýni fram á ólögmæt samskipti milli fyrirtækja sé oft nauðsynlegt að beita ályktunum um einstök atvik málsins.[232] Saman þýðir þetta að annars vegar skuli sönnunargögn virt með heildstæðum hætti og hins vegar geti málsatvik talist sönnuð á grundvelli ályktana.[233] Það eitt að skýra þurfi stuttort gagn (þar sem

---

[227] Sjá einnig mgr. 36 í dómi dómstóls ESB 21.01.2016 í máli nr. C-74/14, Eturas, *„[…] according to the case-law of the Court, in most cases the existence of a concerted practice or an agreement must be inferred from a number of coincidences and indicia which, taken together, may, in the absence of another plausible explanation, constitute evidence of an infringement of the competition rules […]*".

[228] Sjá hér t.d. dóm dómstóls ESB frá 26.01.2017 í máli C-613/13, Framkvæmdastjórnin gegn Keramag Keramische Werke, EU:C:2017:49. Framkvæmdastjórnin áfrýjaði dómi undirréttarins og byggði á því að undirrétturinn hefði gert of strangar sönnunarkröfur til tiltekinnar töflu (chart) sem stafaði frá samráðsfyrirtæki og framkvæmdastjórnin hafði talið til stuðnings því að samráð hefði átt sér stað á fundi keppinauta. Dómstóll ESB féllst á þetta. Í mgr. 53 benti dómstóllinn á að undirrétturinn hefði talið að ekkert í þessari töflu gæfi til kynna að verðsamráð hefði átt sér stað á umræddum fundi. Í töflunni væri hvorki vísað til viðkomandi keppinauta né til verðlagningar þeirrar. Tók dómstóllinn síðan þetta fram: *„54. It must be held that, in so doing, the General Court imposed requirements in respect of that chart which, had they been fulfilled, would have meant that that chart would by itself have constituted sufficient evidence to show that prices had been fixed.*

55. However, that chart was put forward by the Commission only as a piece of corroborating evidence. By requiring such evidence to contain all the information needed to show that prices were fixed at the AFICS meeting on 25 February 2004, the General Court failed to consider whether the evidence, viewed as a whole, could be mutually supporting, and failed to have regard to the case-law set out in paragraphs 50 to 52 of the present judgment (see, to that effect, judgment of 25 January 2007, Salzgitter Mannesmann v Commission, C-411/04 P, EU:C:2007:54, paragraphs 44 to 48)."

[229] Sjá Eiríkur Tómasson, Sérsjónarmið hljóta að gilda á sviði samkeppnisréttar eins og á öðrum réttarsviðum, *Úlfljótur* 1. tbl. 2004 bls. 124. Í umfjöllun um dóminn segir: *„[…] verður ekki annað ráðið af orðalagi Hæstaréttar en þar hafi fyrirliggjandi sönnunargögn, jafnt bein sem óbein, verið metin heildstætt þegar réttinum þótti nægjanlega sannað að fyrirtækin þrjú hafi gerst sek um ólögmætt samráð.*"

[230] Fræðimenn hafa bent á það sama. Sjá t.d. Whish & Bailey, Competition Law, níunda útgáfa 2018, bls. 526: *„Firms that participate in cartels are usually fully aware of the unlawfulness of their conduct. They often go to great lengths to suppress evidence of their illegal activity.*"

[231] Sjá hér t.d. dóm dómstóls ESB frá 01.07.2010 í máli nr. C-407/08, Knauf Gips gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2010:389. Orðað svo í mgr. 37 í dómi undirréttar ESB frá 11.07.2019: *„It is also necessary to take account of the fact that anticompetitive activities take place clandestinely, that the evidence discovered by the Commission is normally only fragmentary and sparse, and, accordingly, in most cases, the existence of an anticompetitive practice or agreement must be inferred from a number of coincidences and indicia which, taken together, may, in the absence of another plausible explanation, constitute evidence of an infringement of the competition rules (see, to that effect, judgments of 7 January 2004, Aalborg Portland and Others v Commission, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P and C-219/00 P, paragraphs 55 to 57; of 6 December 2012, Commission v Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, paragraphs 70 to 72; and of 27 June 2012, Coats Holdings v Commission, T-439/07, EU:T:2012:320, paragraph 42).*" Mál nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórnni, EU:T:2019:498.

[232] Í dómi dómstóls ESB frá 07.01.2004 í sameinuðum málum nr. m.a. C-205/00, EU:C:2002:333, Aalborg Portland gegn framkvæmdastjórninni: *„Since the prohibition on participating in anti-competitive agreements and the penalties which offenders may incur are well known, it is normal for the activities which those practices and those agreements entail to take place in a clandestine fashion, for meetings to be held in secret, most frequently in a non-member country, and for the associated documentation to be reduced to a minimum.*

Even if the Commission discovers evidence explicitly showing unlawful contact between traders, such as the minutes of a meeting, it will normally be only fragmentary and sparse, so that it is often necessary to reconstitute certain details by deduction.

In most cases, the existence of an anti-compeititve practice or agreement must be inferred from a number of coincidence and indicia which, taken together, may, in the absence of another plausible explanation, constitute evidence of an infringement of the competition rules".

[233] Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1236: *„The Court not only takes a holistic view of the evidence but also allows for certain facts to be established by deduction.*"

mögulega skammstöfunum eða dulmáli er beitt) í samhengi við önnur gögn málsins dregur ekki úr sönnunargildi þess enda um að ræða brot sem jafnan eru framin með leynd.[234] Eitt skjal getur falið í sér fullnægjandi sönnun á ólögmætu samráði.[235]

551. Hafa dómstólar ESB einnig bent á að vegna eðlis samráðsbrota verði að gera raunhæfar kröfur til styrks og umfangs sönnunar. Ef samráð milli keppinauta telst sannað er ekki skylt fyrir samkeppnisyfirvöld að sýna nákvæmlega fram á hvernig og hvenær það fór fram.[236] Ella væri *„of auðvelt"* fyrir brotleg fyrirtæki að sleppa undan ábyrgð.[237] Sökum eðlis þessara brota eigi að vera unnt að sanna ólögmæt samskipti keppinauta þótt ekki liggi fyrir skjöl sem beinlínis lýsi slíkum samskiptum.[238]

552. Sem fyrr segir skal stjórnvald sjá til þess að mál sé nægjanlega upplýst áður en ákvörðun er tekin í því, sbr. 10. gr. stjórnsýslulaga. Ber stjórnvaldi því að sjá til þess að nauðsynlegar og réttar upplýsingar liggi fyrir í viðkomandi máli svo unnt sé að taka efnislega rétta ákvörðun. Áður en *„stjórnvaldi er heimilt að beita sönnunarreglum verður það að hafa rannsakað málið með þeim úrræðum sem lögmæt eru."*[239] Það á við þegar Samkeppniseftirlitið hefur við rannsókn á ólögmætu

[234] Sjá mgr. 203 í dómi undirréttar ESB frá 16.06.2015 í máli nr. T-655/11, FSL gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2015:383: *„It should be recalled, in that respect, that the evidence in question concerns clandestine conduct, involving meetings held secretly and a bare minimum of documentation. In view of the difficulty of obtaining direct evidence of such conduct, such as notes or minutes of meetings contemporaneous with the infringement, its probative value cannot be called into question merely because it is handwritten or fragmentary, contains abbreviations and codes and because it may also require further clarification or must be examined in the context of other information in the Commission's possession (see, to that effect, Case T-186/06 Solvay v Commission [2011] ECR II-2839, paragraphs 405 and 406)."*

[235] Sjá mgr. 180 í dómi dómstóls ESB frá 14.05.2020 í máli nr. C-607/18, NKT Verwaltungs gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2020:385. Sjá einnig dóm undirréttar ESB frá 15.03.2000 í sameinuðum málum nr. m.a. T-95/95, Cimenteries CBR o.fl. gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2000:77. Framkvæmdastjórn ESB taldi innanhúsminnisblað fyrirtækis sanna þátttöku þess í tilteknu samráði. Fyrirtækið benti á að engin önnur gögn eða vísbendingar styddu þetta mat framkvæmdastjórnarinnar og óheimilt væri að sönnun um brot byggði aðeins á einu gagni, sbr. mgr. 1837 í dómnum. Undirrétturinn féllst ekki á þetta: *„1838. It should however be pointed out that there is no principle of Community law which precludes the Commission from relying on a single piece of evidence in order to conclude that Article 85(1) of the Treaty has been infringed, provided that its evidential value is undoubted and that the evidence itself definitely attests to the existence of the infringement in question. In this connection, in order to assess the evidential value of a document, regard should be had first and foremost to the credibility of the account it contains. Regard should be had in particular to the person from whom the document originates, the circumstances in which it came into being, the person to whom it was addressed and whether, on its face, the document appears sound and reliable (Opinion of Mr Vesterdorf acting as Advocate General in Rhône-Poulenc v Commission, cited in paragraph 1053 above, p. II-956)."*

[236] Fræðimenn hafa lýst því að dómstólar ESB beiti hér hagnýtri eða raunhæfri nálgun sökum hins leynilega eðlis samráðs: *„[…] it is their view that the Commission does not have to prodcue evidence of the specific mechanism by which a cartel operated. The justification cited by the General Court for this rule is, again, pragmatic: due to the furtive nature of cartels and the consequent difficulty by the Commission has in optaining documentary evidence, the Court must allow the Commisssion a certain leeway in relation to the burden of proof. […] This was confirmed on appeal by the Court of Justice."* Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1226. Sjá einnig Whish & Bailey, Competition Law, níunda útgáfa 2018, bls. 526 -527.

[237] Sjá m.a. mgr. 38 í dómi undirréttar ESB frá 11.07.2019 í máli nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórnni, EU:T:2019:498: *„Given that the Commission is often required to prove the existence of an infringement several years after the events in circumstances where several of the undertakings involved have not actively cooperated in the investigation process, it would be excessive to require the Commission to produce evidence of the specific mechanism by which the anticompetitive aim was achieved. Indeed, it would be too easy for an undertaking guilty of an infringement to escape any penalty if it were able to base its argument on the vagueness of the information produced with regard to the operation of an illegal agreement in circumstances in which the existence and anticompetitive purpose of the agreement had nonetheless been sufficiently established (judgment of 12 December 2014, Eni v Commission, T-558/08, EU:T:2014:1080, paragraph 36)."*

[238] Sjá dóm undirréttar ESB frá 12.07.2018, Silec Cable gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2018:447, mgr. 65: *„[…] as anti-competitive agreements are known to be prohibited, the Commission cannot be required to produce documents expressly attesting to contacts between the economic operators concerned. The fragmentary and sporadic items of evidence which may be available to the Commission should, in any event, be capable of being supplemented by inferences which allow the relevant circumstances to be reconstituted (see judgment of 12 July 2011, Toshiba v Commission, T-113/07, EU:T:2011:343, paragraph 82 and the case-law cited)."* Staðfestur með dómi dómstóls ESB 14.11.2019 í máli nr. C-559/18, EU:C:2019:966.

[239] Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 181. Í ritinu er einnig vísað til álits umboðsmanns í máli nr. 2080/1997: *„Almennt er talið, að stjórnvald geti ekki fullnægt skyldu sinni til að rannsaka mál, áður en það tekur ákvörðun í því, með því að beita sönnunarreglum eða matsreglum. Þetta er í samræmi við það, að rannsóknarreglunni er ætlað að tryggja að efnislega rétt ákvörðun verði tekin í máli. Hafi stjórnvald hins vegar reynt til þrautar að afla upplýsinga, sem skýrt gætu mál, en án árangurs. getur verið heimilt að leysa úr málinu á grundvelli mats-eða sönnunarreglna."*

samráði beitt heimild 19. gr. samkeppnislaga, og eftir atvikum 20. gr. laganna, og reynt að afla gagna og upplýsinga um m.a. samskipti viðkomandi keppinauta.

4.7.5. Sönnun á samstilltum aðgerðum

553. Til þess að ólögmætt samráð teljist sannað verða samkeppnisyfirvöld að lágmarki að sýna fram á samstilltar aðgerðir milli viðkomandi fyrirtækja. Eins og lýst var í kafla 4.2.3 hér að framan kemur fram í lögskýringagögnum að skýra beri hugtakið samstilltar aðgerðir rúmt og það taki til *„sérhverra beinna eða óbeinna samskipta milli fyrirtækja*" um málefni sem falla undir 10. gr. samkeppnislaga.

554. Sökum eðlis samráðsmála er unnt að sanna samstilltar aðgerðir þótti ekki liggi fyrir sönnunargögn þar sem þeim er lýst með beinum hætti.[240] Sökum þessa er, eins og áður sagði, unnt að byggja ályktun um tilvist samstilltra aðgerða á ýmsum tilviljunum (e. *„coincidences*") og vísbendingum (e. *„indicia*") sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti.

555. Unnt er að sanna samstilltar aðgerðir á grundvelli beinna eða óbeinna sönnunargagna. Einnig getur sönnun, eðli málsins samkvæmt, stuðst við bæði beina og óbeina sönnun. Dæmi um gögn eru eftirfarandi:

- Sönnunargögn eins og t.d. tölvupóstar, fundargerðir, glærukynningar eða minnisblöð sem sem gefa til kynna bæði samskipti keppinauta og efni samskiptanna.
- Sönnunargögn sem aðeins sýna samskipti keppinauta (en ekki efni samskiptanna).[241] Geta þetta t.d. verið færslur í dagbók, yfirlit yfir símtöl, tölvupóstar eða minnispunktar.
- Ályktanir sem dregnar eru af óbeinum sönnunargögnum eins og hegðun fyrirtækja á markaði. Dæmi um þetta er:
    - Stuttur tími líður milli aðgerða viðkomandi fyrirtækja;
    - Hegðun viðkomandi fyrirtækja sýnir takmarkaða samkeppni;
    - Eldra samstarf viðkomandi fyrirtækja.[242]

556. Hér ber að árétta að í samkeppnisrétti ber að meta sönnunargögn með heildstæðum hætti. Saman geta gögn af ofangreindum toga falið í sér trausta sönnun fyrir samstilltum aðgerðum.

557. Hér á eftir er lýst sönnunarsjónarmiðum sem tengjast framangreindu.

4.7.6. Ýmis sönnunarsjónarmið

4.7.6.1. <u>Samtímagögn</u>

558. Í úrskurðum áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 14/2001, 3/2004 og 3/2008 kemur fram að sönnunargildi gagna sem rituð eru á þeim tíma sem atvik gerðust og án tengsla við síðari rannsókn

---

[240] Sjá t.d. Bellamy & Child, European Union Law of Competiiton, áttunda útgáfa 2018, bls. 125: *„In Aalborg Portland v Commission the Court of Justice recognised that, as coordination and collusion is known to be prohibited, the Commission cannot be required to produce documents recording anti-competitive contacts between undertakings.*"

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

[242] Sjá t.d. Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 126. Vísbendingar um samstilltar aðgerðir sagðar geta verið þessar: *„The proximty of dates on which different undertakings behave and the absence of competitive behaviour will be relevant, as will a previous agreement between the parties.*"

(l. *„in tempore non suspecto*") sé ríkt.[243] Hafa dómstólar ESB bent á að vitnisburður höfundar gagns, eftir að rannsókn hefst (l. *„in tempore suspecto*"), hafi mun minna vægi en samtímagagnið sjálft. Vitnisburðurinn geti heldur ekki haggað gildi samtímagagnsins.[244] Hið sama á við um aðrar samskonar skýringar sem höfundar samtímagagna setja fram eftir að rannsókn samkeppnisyfirvalda hefst.[245] Í dómi undirréttar ESB frá 2. febrúar 2022 í máli nr. T-799/17, *Scania AB gegn framkvæmdastjórninni*, hafði framkvæmdastjórnin við sönnun á samráði m.a. stuðst við tiltekin tölvupóst sem ritaður var meðan á samráðinu stóð. Eftir að rannsókn hófst lagði viðkomandi fyrirtæki fram yfirlýsingu frá höfundi tölvupóstsins og hélt fyrirtækið því fram að skýringar í henni væru til stuðnings því að tölvupósturinn sýndi ekki fram á brot. Undirrétturinn féllst ekki á þetta og benti m.a. takmarkað gildi yfirlýsingarinnar:

„281. First, as regards the affidavit referred to above, it was by the author of the email set out in paragraph 276 above several years after the relevant events, for the purposes of the administrative procedure and, therefore, in tempore suspecto. Its content cannot therefore call into question the probative value of the contemporaneous, and more objective, evidence of the events, such as the fax set out in paragraph 274 above, and the probative value of the statement by [confidential] referred to in paragraph 277 above (see, to that effect, judgments of 27 September 2006, Archer Daniels Midland v Commission, T-59/02, EU:T:2006:272, paragraph 277; of 8 July 2008, Lafarge v Commission, T-54/03, not published, EU:T:2008:255, paragraph 379; and of 29 June 2012, E.ON Ruhrgas and E.ON v Commission, T-360/09, EU:T:2012:332, paragraph 201)."

559. Ummæli í tölvupóstum, fundargerðum og öðrum skriflegum samtímagögnum frá fyrirtækjum duga til þess að sanna brot á samkeppnisreglum, sbr. t.d. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 4/1996 og 14/2001. Almennt er unnt að gefa sér að þegar fyrirtæki fela starfsmönnum t.d. að skrifa fundargerðir eða rita bréf/tölvupósta þá séu valdir starfsmenn til verksins sem séu færir um gera slíkt með fullnægjandi hætti. Með sama hætti verður að taka alvarlega ummæli stjórnenda í samtímagögnum um málefni sem tengjast rekstri fyrirtækja þeirra.[246]

560. Dómaframkvæmd sýnir að unnt er að byggja sönnun um samráð á einu samtímagagni.[247]

---

[243] Sjá hér t.d. mgr. 109 í dómi undirréttar ESB 15.12.2016 í máli nr. T-762/14, Koninklijke Philips gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2016:738. Sjá einnig álit Vesterdorf aðallögsögumanns (ad hoc) undirréttar ESB frá 10. júlí 1991 í máli nr. T-7/89, Hercules gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1991:38.

[244] Sjá dóm undirréttar ESB frá 29.06.2012 í máli nr. T-360/09, E.ON Ruhrgas gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2012:332, mgr. 200-211. Lýst svo í riti Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014 bls. 1242: *„In E.ON Ruhrgas, the General Court found that an email drafted in tempore non suspecto had greater probative value than, and could not be called into question by, an employee´s statement under oath made for the purposes of the Commission´s proceedings.*"

[245] Sjá mgr. 213 í dómi undirréttar ESB 12.07.2018 í máli nr. T-475/14, Prysmian SPa gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2018:448.

[246] Hér er gagnlegt að hafa í huga álit Vesterdorf aðallögsögumanns (ad hoc) undirréttar ESB frá 10.07.1991 í máli nr. T-7/89, Hercules gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1991:38. Í málinu var um það að ræða að framkvæmdastjórn ESB studdist við sönnun á samráði við fundargerðir sem starfsmenn fyrirtækja sem tóku þátt í samráði höfðu tekið saman til að kynna samstarfsmönnum sínum og yfirmönnum hvað fram hafi farið á viðkomandi fundum. Viðkomandi fyrirtæki gerðu margvíslegar athugasemdir við þessi gögn og þau m.a. sögð óáreiðanleg. Vesterdorf benti hins vegar á þetta: *„The documents in the present cases originate from employees who have to provide their colleagues and superiors with an account of what took place at meetings which they attended. If we exclude the Hercules case, there is no indication that those persons did not fulfil their duties quite loyally and to the best of their abilities. Under the general rules of evidence, the fact that the documents were drawn up immediately after the meetings and clearly without any thought for the fact that they might fall into the hands of third parties must be regarded as having great significance. An overall evaluation of the contents of the reports of the meetings shows, in my view, that they were drawn up with care by persons who were fully acquainted with the matters they were describing, setting out in concise, measured and matter-of-fact language what the person or persons who drafted the reports understood from the meetings. They are clear and logical and do not bear any impression that the persons in question may have seriously misunderstood or misinterpreted what took place. It must also, of course, be regarded as improbable that large industrial undertakings would send their employees to meetings which the undertakings certainly considered important if those employees were not capable of reporting what happened at the meetings in a sensible and reliable way.*"

[247] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB 15.12.2016 í máli nr. T-762/14, Koninklijke Philips gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2016:738. Í málinu féllst undirrétturinn ekki á það með fyrirtæki að sönnun gæti ekki verið reist á einu gagni, sbr. mgr. 107-110: *„Second, in so far as the applicants claim that the handwritten notes of the Renesas employee, Mr B., on which the Commission relied in finding that the exchanges at that meeting were anticompetitive, are insufficiently corroborated, since NXP stated merely that the exchanges in question concerned general information, that argument must be rejected as unfounded.*

4.7.6.2. Samskipti keppinauta

561. Við sönnun á samráði hafa samskipti keppinauta mikla þýðingu. Hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála bent á að sérstaða samkeppnismála varðandi sönnun og sönnunarmat í samráðsmálum felist einkum í því að hegðun fyrirtækja og starfsmanna þeirra geti, á grundvelli reynslulögmála, ein og sér gefið sterkar vísbendingar um ólögmætt atferli.[248] Í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 29. maí 2006 í máli nr. E-6187/2005, *Sjóvá-Almennar tryggingar hf. gegn Samkeppniseftirlitinu og íslenska ríkinu*, var úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 8/2005 staðfestur. Í dóminum kemur fram að *„samskipti keppinauta hafa mikla þýðingu og getur hegðun þeirra sem slík gefið sterkar vísbendingar um ólögmætt atferli.*"[249]

562. Dómaframkvæmd gefur til kynna að sú staðreynd, ein og sér, að viðkomandi fyrirtæki eigi fundi eða önnur samskipti getur gefið til kynna að milli þeirra séu tengsl sem ekki séu jafnan milli fyrirtækja sem keppi sín á milli.[250] Ef gögn málsins sýna t.d. að fyrirtæki hiki ekki við hafa samband við keppinaut sinn út af samkeppnislegum málefnum getur það staðfest undirliggjandi samráð á milli þeirra.[251]

4.7.6.3. Undirbúningur samskipta

563. Áður en þátttakendur í ólögmætu samráði hittast kunna þeir, hver fyrir sig, að hafa tekið saman gögn til undirbúnings viðræðunum. Jafnvel þótt ekki sé sannað að þessum gögnum hafi verið dreift eða efni þeirra rætt á fundum viðkomandi keppinauta geta slík gögn samt sem áður haft sönnunargildi.

564. Reynslulögmál sýna að sjaldnast myndu keppinautar undirbúa samkeppnishamlandi viðræður nema fyrir hendi væri viss sameiginlegur skilningur á milli þeirra. Tilvísun til markaðsskiptingar í slíkum gögnum gefur vísbendingu um að hún sé fyrir hendi. Slík gögn geta því stutt við niðurstöðu um ólögmætt samráð.[252]

4.7.6.4. Engin gögn vegna funda keppinauta

565. Sönnunarbyrðin getur snúist við þegar sannað er að keppinautar hafi hist en engar fundargerðir eða önnur gögn séu til sem sýni umræðuefni á fundi þeirra. Ef fyrirtæki sýna ekki fram á að umræðuefnin

---

In that regard, it should be recalled that, as the Commission rightly argues, there is no principle of EU law which precludes the Commission from relying on a single document, provided that its evidential value is undoubted and that the document by itself definitely attests to the existence of the infringement in question (judgment of 15 March 2000, Cimenteries CBR and Others v Commission, T-25/95, T-26/95, T-30/95 to T-32/95, T-34/95 to T-39/95, T-42/95 to T-46/95, T-48/95, T-50/95 to T-65/95, T-68/95 to T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 and T-104/95, EU:T:2000:77, paragraph 1838). Moreover, under the general rules of evidence, the fact that documents relating directly to the meetings concerned were drawn up and clearly without any thought for the fact that they might fall into the hands of third parties must be regarded as having great significance (judgment of 27 September 2012, Shell Petroleum and Others v Commission, T-343/06, EU:T:2012:478, paragraph 207).
In the light of the case-law set out in paragraphs 108 and 109 above, it must therefore be stated, in the present case, that the handwritten notes of Renesas alone, regarding which NXP merely stated during the administrative procedure that it recalls only that 'general market intelligence was exchanged', establishes the facts to the requisite legal standard." Dómur undirréttar staðfestur með dómi dómstóls ESB 26.09.2018 í máli nr. C-98/17, EU:C:2018:774.

[248] Sjá einnig t.d. dóma dómstóls ESB frá 14.07.1972 í máli nr. m.a. 48/69, ICI o.fl. gegn framkvæmdastjórninni. EU:C:1972:70 og í sameinuðum málum nr. m.a. 89/85, Ahlström Osakeyhtiö o.fl. gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:1988:447.

[249] Dóminum var ekki skotið til Hæstaréttar Íslands.

[250] Sjá t.d. mgr. 447 í dómi undirréttar ESB frá 08.07.2008 í máli nr. T-54/03, Lafarge gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2008:255. Staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 17. júní 2010 í máli nr. C-413/08, EU:C:2010:346.

[251] Sjá mgr. 290 í dómi undirréttar ESB frá 08.07.2008 í máli nr. T-52/03, Knauf Gips gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2008:253, sbr. dómur dómstóls ESB frá 01.07.2010 í máli nr. C:2010:389, EU:C:2010:389.

[252] Sjá mgr. 226 í dómi undirréttar ESB frá 29.06.2012 í máli nr. T-370/09, EU:T:2012:333, GDF Suez gegn framkvæmdastjórninni: *„[…] as regards the fact that the Commission relied on internal documents, such as preparatory briefing notes, where there is nothing to prove that the content was exchanged during the meetings to which they relate, it must be pointed out that, although that fact may result in the probative value of those documents being qualified, it cannot prevent the Commission from relying on them by way of inculpatory evidence to corroborate its conclusions based on other documents. The fact that the undertakings in question intended to deal with certain subjects relating to the market sharing between them in itself constitutes an indication that such sharing actually existed (see, to that effect and by analogy, JFE Engineering and Others v Commission, paragraph 70 above, paragraph 231). These documents are not therefore without probative value and thus, contrary to the applicant's claim, are relevant.*" Dóminum var ekki áfrýjað.

á fundi þeirra hafi verið lögmæt getur samráðsbrot talist sannað, sbr. nánar kafla 4.7.3 hér að framan.[253]

4.7.6.5. Sönnun á markaðsskiptingu

566. Sem fyrr segir hafa dómstólar ESB bent á að vegna eðlis samráðsbrota verði að gera raunhæfar kröfur til styrks og umfangs sönnunar. Ef samráð milli keppinauta telst sannað er ekki skylt fyrir samkeppnisyfirvöld að sýna nákvæmlega fram á hvernig og hvenær það fór fram. Hafa dómstólar ESB í því samhengi bent á að liggi fyrir gögn sem sýna fram á markaðsskiptingu þurfi ekki til viðbótar að sanna hvaða dag hún byrjaði eða í hvaða formi hún birtist. Þarf heldur ekki að sanna nákvæma útfærslu á skiptingu á markaði. Í mgr. 203 í dómi undirréttar ESB frá 8. júlí 2004 í sameinuðum málum nr. m.a. T-67/00, *JFE Engineering Group gegn framkvæmdastjórninni*, var bent á þetta:

„It must also be pointed out that, in practice, the Commission is often obliged to prove the existence of an infringement under conditions which are hardly conducive to that task, in that several years may have elapsed since the time of the events constituting the infringement and a number of the undertakings covered by the investigation have not actively cooperated therein. Whilst it is necessarily incumbent upon the Commission to establish that an illegal market-sharing agreement was concluded […], it would be excessive also to require it to produce evidence of the specific mechanism by which that object was attained […]. Indeed, it would be too easy for an undertaking guilty of an infringement to escape any penalty if it was entitled to base its argument on the vagueness of the information produced regarding the operation of an illegal agreement in circumstances in which the existence and anti-competitive purpose of the agreement had nevertheless been sufficiently established. Undertakings are able properly to defend themselves in such circumstances provided that they have an opportunity to comment on all the evidence relied on against them by the Commission."[254]

567. Sönnunarkröfur geta þannig ráðist af eðli samráðsbrota.

568. Hér má einnig líta til þess að í tilteknu máli komst framkvæmdastjórn ESB að þeirri niðurstöðu að fyrirtæki hefðu skipt með sér markaðnum. Hefði til grundvallar þessu legið munnlegur *„sameiginlegur skilningur*" (e. *„common understanding*") viðkomandi fyrirtækja. Fyrir undirrétti ESB var því haldið fram að þetta væri ósannað, sbr. m.a. dóm frá 12. júlí 2011 í máli nr. T-133/07, *Mitsubishi Electric gegn framkvæmdastjórninni*.[255] Byggt var á því að hvergi í samtímagögnum málsins væri vísað til slíks *„sameiginlegs skilnings*". Fyrir lægi í málinu að samtímagögn fjölluðu um annað samráð og væri að mati viðkomandi fyrirtækis óhugsandi að ekki hefði í þeim verið fjallað einnig um jafn mikilvægt atriði og umrædda markaðsskiptingu.[256] Þá hefðu starfsmenn viðkomandi fyrirtækis aldrei heyrt minnst á hinn *„sameiginlega skilning*".[257]

---

[253] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB frá 14. maí 1998 í máli nr. T-334/94, Sarrio gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1998:97. Sú staðreynd að nánast engar fundargerðir voru til vegna tiltekinna funda keppinauta (JMC fundir) leiddi til þess að þeim bar að sanna að fundirnir hefðu haft lögmætan tilgang: *„227. […] The almost total absence of minutes, whether official or internal, of the meetings of the JMC must be regarded as sufficient proof of the Commission's assertion that the undertakings which participated in the meetings attempted to hide the true nature of the discussions in that body (see, in particular, point 45 of the Decision). In those circumstances, the burden of proof has been reversed and it is for the addressees of the Decision which participated in the meetings of that body to prove that it had a lawful object. Since such proof was not adduced by those undertakings, the Commission was entitled to consider that the discussions which the undertakings held in the meetings of that body had a principally anti-competitive object.*" Staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 16. nóvember 2000 í máli nr. C-291/98, EU:C:2000:631.

[254] Dómur undirréttarins var staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 25.01.2007 í sameinuðum málum nr. C-403/04 og C-405/04, EU:C:2007:52.

[255] EU:T:2011:345. Staðfestur með dómi dómstóls ESB 19.12.2013 í sameinuðum málum nr. m.a. C-239/11, EU:C:2013:866.

[256] Mgr. 176: *„First, the applicant maintains that the contemporaneous documents do not refer to the common understanding. In its view, whilst the GQ and EQ Agreements lay down the detailed rules for the operation of the cartel, they exclude Europe from their scope. It is implausible that the agreements concerned failed to even mention one of the essential elements of the cartel. The applicant considers that, if the GIS producers had intended to create a global cartel by reserving the markets of the home countries to themselves, they would have included defence clauses in their written agreement, rather than excluding the territories in question from its scope and relying on an unwritten understanding.*"

[257] Mgr. 179.

569. Undirréttur ESB féllst ekki á þetta. Tók hann fram að það væri rétt að ekki væri vísað til hins *„sameiginlega skilnings*" í samtímagögnum málsins.[258] Það þýddi hins vegar ekki að þessi skilningur hefði ekki verið fyrir hendi. Markaðsskipting væri í eðli sínu einföld og auðvelt gæti verið að framkvæma hana. Framkvæmd á markaðsskiptingu kallaði ekki á samskipti viðkomandi keppinauta og gæti því auðveldlega grundvallast á munnlegum skilningi keppinauta. Til viðbótar auðveldaði það fyrirtækjum að halda slíku fyrirkomulagi leyndu ef það væri ekki skriflegt.[259]

570. Í málinu var einnig byggt á því að framkvæmdastjórnin hefði ekki sýnt fram á hvernig markaðsskipting hefði komist á. Án gagna sem sýndu samskipti eða tilteknar viðræður gætu samkeppnisreglur ekki bannað keppinautum að komast að sömu niðurstöðu um tiltekin atriði.[260] Undirrétturinn féllst ekki á þetta. Benti hann m.a. á að liggi fyrir gögn sem sýni fram á markaðsskiptingu þurfi ekki til viðbótar að sanna hvaða dag hún byrjaði eða í hvaða formi hún birtist. Þyrfti heldur ekki sanna nákvæma útfærslu skiptingu á markaði.[261] Í málinu benti undirrétturinn einnig á að unnt væri að sanna samfellt samráð þótt ekki lægju fyrir gögn sem sýndu fram á tilvist þess á hluta tímabilsins. Þetta væri þó háð því að hlutlægar og traustar vísbendingar sýndu fram á brotið í heild sinni. Við mat á þessu bæri að hafa í huga að markaðsskipting fæli í raun í sér samráð um athafnaleysi (t.d. gera ekki tilraun til að ná viðskiptavini frá öðrum þátttakanda í samráði). Varðandi sönnun yrði að horfa til þess að í eðli sínu væri erfiðara að sýna fram á ólögmætt athafnaleysi heldur en ólögmætar aðgerðir.[262]

571. Í öðru samráðsmáli komst framkvæmdastjórn ESB að þeirri niðurstöðu að ólögmæt markaðsskipting hefði verið við lýði á árunum 1977 – 1998. Fyrir undirrétti ESB var því haldið fram að þetta væri ósannað. Gögn væru af skornum skammti og langur tími hefði liðið án nokkurra samskipta viðkomandi keppinauta (e. *„huge gaps in time*"). Undirrétturinn féllst ekki á þetta, sbr. dóm hans frá 27. júní 2012 í máli nr. T-439/07, *Coats Holding gegn framkvæmdastjórninni*.[263] Benti hann m.a. á að eðli málsins samkvæmt væri minni þörf á samskiptum keppinauta þegar um markaðsskiptingu væri að ræða:

152. Unlike a price-fixing agreement, under which participants are required to meet regularly to take account of the market evaluation to be able to adapt their conduct on that market during the period

---

[258] Mgr. 185: *„Accordingly, the GQ and EQ Agreements cannot be regarded as constituting documentary evidence of the existence of a common understanding.*"

[259] Mgr. 186: "*However, the lack of explicit reference to that understanding in the GQ and EQ Agreements does not imply that such an understanding did not exist. The commitment of a group of producers not to enter a market reserved to the other group, such as the commitment alleged by the Commission against the Japanese producers, is based on a simple concept which may be implemented easily. Also, its implementation does not require, in principle, interaction between the undertakings concerned. Consequently, such a commitment is perfectly capable of existing as an unwritten understanding, which also reduces the likelihood of its discovery.*"

[260] Mgr. 225: *„The applicant maintains that the Commission has not identified any agreement justifying the application of Article 81 EC and Article 53 of the EEA Agreement. In its view, the Commission did not indicate the time at which the parties expressed their joint intention to conduct themselves on the market in a specific way and did not furnish evidence of contacts, discussions or agreements between them. However, without any evidence, the provisions referred to above cannot be used so as to prohibit persons from coming to the same conclusion on a certain issue.*"

[261] Mgr. 231: *„[…] it is apparent from the various items of evidence produced by the Commission […] at the time of conclusion of the GQ Agreement at the latest, the European and Japanese producers mutually agreed not to enter the domestic markets of the other group. The existence of a mutual agreement necessarily implies the existence of a meeting of minds, even if there is no evidence which makes it possible to determine with precision the exact point in time that meeting of minds was manifested or which formalised its expression. In addition, it is apparent from paragraph 116 above that Mr M considered that it was not necessary to refer to the common understanding during the discussions in which he participated, since the content of that understanding was understood, accepted and implemented by all the participants to the cartel without the need for any specific discussion on it.*"

[262] Mgr. 242-243: *„In addition, the fact that the evidence of the existence of a continuous infringement was not adduced for certain specific periods does not preclude the infringement from being regarded as having been established during a more extensive overall period than those periods, provided that such a finding is based on objective and consistent indicia. In the context of an infringement extending over a number of years, the fact that a cartel reveals itself at different periods, which may be separated by more or less lengthy intervals, has no impact on the existence of that cartel, provided that the various actions which form part of the infringement pursue a single aim and come within the framework of a single and continuous infringement (Case C-113/04 P Technische Unie v Commission [2006] ECR I-8831, paragraph 169).*
In the present case, it should be noted, at the outset, that, in so far as the commitment of the Japanese undertakings under the common understanding did not consist in a positive action, but in a failure to act, it is inherently difficult to prove that that understanding was respected continuously."

[263] EU:T:2012:320. Dómnum ekki áfrýjað.

of the agreement, a market-sharing agreement, by definition, must be respected by the parties to the agreement with effect from its conclusion and may occasionally be adjusted either by amending the existing agreement or by means of other agreements."

4.7.6.6. Óbein sönnunargögn

572. Óbein sönnunargögn geta gefið sterkar vísbendingar um ólögmætt samráð. Gögn eins og t.d. færsla í dagbók eða kvittun frá veitingastað geta gefið til kynna að keppinautar hafi hist og verið mikilvægur liður í sönnun á samráði eða leitt til þess að viðkomandi fyrirtæki þurfi að sanna að samráð hafi ekki átt sér stað.[264]

573. Óbein sönnun getur einnig falist í ályktunum sem dregnar eru af háttsemi fyrirtækja. Í athugasemdum með frumvarpinu sem varð að samkeppnislögum nr. 8/1993 var tekið fram að erfitt gæti verið í einstökum tilvikum að greina á milli ólögmætra samstilltra aðgerða og þess þegar fyrirtæki höguðu sér eins eða á líkan hátt vegna samkeppninnar. Síðan sagði: *„Yfirleitt á þó athugun á markaðnum og markaðsaðstæðum að geta leitt í ljós hvort um samstilltar aðgerðir er að ræða. Á grundvelli slíkra athugana taka samkeppnisyfirvöld ákvörðun um viðeigandi ráðstafanir. Þannig munu samkeppnisyfirvöld geta lagt á stjórnvaldssekt […] telji þau að undangenginni slíkri athugun að yfirgnæfandi líkur séu á að um samstilltar aðgerðir sé að ræða enda þótt engin skjalfest sönnun liggi fyrir.*" Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 14/2001 sagði þetta:

„Sérstaða samkeppnismála varðandi sönnun og sönnunarmat í samráðsmálum sem þessum felst einkum í því að hegðun fyrirtækja og stjórnenda þeirra á tilteknum markaði getur, á grundvelli reynslulögmála, ein sér gefið sterkar vísbendingar um ólögmætt atferli."

574. Unnt er þannig að sanna samstilltar aðgerðir fyrirtækja með því einu að draga ályktanir af háttsemi þeirra á markaði. [265] Getur t.d. samhliða hegðun (e. *parallel conduct/behaviour*) keppinauta falið í sér sönnun fyrir ólögmætu samráði. Dæmi um það er þegar fyrirtæki hækka verð eða grípa til annarra aðgerða á svipuðum tíma. Dómstóll ESB hefur talið að samhliða hegðun geti falið í sér sterka sönnun (e. *strong evidence*) fyrir ólögmætu samráði ef hún leiðir til samkeppnisaðstæðna á markaði sem eru ekki í samræmi við hið eðlilega ástand hans. Slíku sé hins vegar ekki unnt að slá föstu ef mögulegt er að skýra hina samhliða hegðun með öðru en samstilltum aðgerðum.[266]

575. Sem fyrr segir ber að leggja heildstætt mat á sönnunargögn í samkeppnisrétti. Samhliða hegðun virt með öðrum gögnum getur falið í sér fulla sönnun á samráði. Í dómi undirréttar ESB 16. september 2013, *Galp gegn framkvæmdastjórninni*, lá fyrir að keppinautar hefðu hækkað verð á sama tíma.[267] Viðkomandi fyrirtæki taldi að framkvæmdastjórnin hefði ranglega komist að þeirri niðurstöðu að um samráð væri að ræða enda lægju engin samtímagögn fyrir sem sýndu samskipti við keppinauta

[264] Sjá t.d. Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1249. Fjallað um óbein sönnunargögn sem framkvæmdastjórn ESB hefur horft til í samráðsmálum: *„The following types of circumstantial evidence have all been adduced by the Commission as evidence: restaurant receipts or expense accounts and travel records confirming attendance at meetings, email contacts, telephone records, meeting invitations, diary entries concerning meetings, and various miscellaneous (internal) documents. Such circumstantial evidence, if it relates to participation in cartel meetings, may in fact be highly relevant in proving participation in an infringement or lead to the 'shifting' of the burden of proof to the undertaking.*"

[265] Sjá Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 125: *„Concerted practises may proved by documentary evidence or may be inferred from circumstantial evidence, such as behaviour of the parties.*" Í umfjöllun um sönnun í ESB- og breskum samkeppnisrétti kom eftirfarandi fram í dómi breska áfrýjunardómstólnum í samkeppnismálum frá 1. október 2004 (JJB Sports gegn OFT): *„As regards price fixing cases under the Chapter I prohibition, the Tribunal pointed out in Claymore Dairies that cartels are by their nature hidden and secret; little or nothing may be committed to writing. In our view even a single item of evidence, or wholly circumstantial evidence, depending on the particular context and the particular circumstances, may be sufficient to meet the required standard.*" [2004] CAT 17.

[266] Sjá hér t.d. mgr. 24 í dóm dómstóls ESB frá 13.07.1989 í máli nr. 395/87, Tournier, EU:C:1989:319: *„As the Court held in its judgment in Case 48/69 Imperial Chemical Industries v Commission [1972] ECR 619, mere parallel behaviour may amount to strong evidence of a concerted practice if it leads to conditions of competition which do not correspond to the normal conditions of competition. However, concerted action of that kind cannot be presumed where the parallel behaviour can be accounted for by reasons other than the existence of concerted action.*" Sjá einnig mgr. 99 í dómi undirréttar ESB 12.04.2013 í máli nr. T-442/08, CISAC gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013:188.

[267] Mál nr. T-462/07, EU:T:2013:549.

vegna þessa. Undirrétturinn staðfesti hins vegar að um samráð hefði verið að ræða. Við mat á þessu þótti m.a. miklu skipta að fyrir lá að keppinautarnir höfðu átt í öðru ólögmætu samráði á sama tíma:

„391. The fact that the price increases were applied in parallel, as the Commission submits, is a strong indication of at least a concerted practice, especially when the same operators also engage in other collusive activities at the same time."

576. Hins vegar er hugsanlegt að t.d. fákeppnisaðstæður en ekki samráð geti skýrt samhliða hegðun keppinauta. Skiptir þá miklu hvort sönnun er alfarið reist á hinni samhliða hegðun eða ekki. Verður vikið að þessu næst.

4.7.6.7. Mögulegar aðrar skýringar á samhliða hegðun keppinauta en samráð

577. Gerð og uppbygging markaða hefur áhrif á hegðun fyrirtækja sem starfa á þeim. Þekkt er að á fákeppnismörkuðum, sem bera tiltekin einkenni, geti fyrirtæki komist upp með að taka tillit hvers til annars í stað þess að keppa. Getur þetta leitt til þess að keppinautar verði samstíga í t.d. verðhækkunum án þess að ólögmæt samskipti hafi átt sér stað. Er þá rætt um að fyrirtæki geti samhæft hegðun þegjandi (e. tacit collusion). Skilyrði fyrir slíku eru m.a. þau að viðkomandi markaður sé gagnsær og varan eða þjónustan sem seld er sé einsleit.[268] Ef markaður er t.d. ekki nægjanlega gagnsær er mun erfiðara að stunda þegjandi samhæfingu.[269]

578. Samkvæmt þessu er ljóst að á tilteknum fákeppnismörkuðum getur samhliða hegðun keppinauta skýrst af öðru en samstilltum aðgerðum þeirra. Framkvæmdastjórn ESB hefur hins vegar bent á að fyrirtæki hafi hvata til að eyða beinum sönnunargögnum um samskipti sín til þess að geta nýtt sér *„fákeppnisvörnina*", þ.e. að byggja t.d. á því að samhliða verðbreytingar stafi af markaðsgerðinni en ekki samráði viðkomandi fyrirtækja.[270]

579. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 var fjallað um sjónarmið olíufélaganna um áhrif fákeppni á sönnun. Var því m.a. haldið fram að samhliða verðbreytingar olíufélaganna hafi í aðalatriðum ekki byggst á samráði olíufélaganna heldur leitt af eðli þess fákeppnismarkaðar sem félögin störfuðu á. Var í þessu sambandi vísað af hálfu olíufélaganna til framkvæmdar í EES/ESB-samkeppnisrétti. Í umfjöllun samkeppnisráðs um þessi sjónarmið olíufélaganna sagði m.a.:

„Af dómum dómstóls EB í Dystuffs, Cram og Rheinzink og Wood Pulp málunum má að mati samkeppnisráðs draga eftirfarandi ályktanir varðandi sönnunargildi samhliða hegðunar fyrirtækja:

---

[268] Í frumvarpi sem varð að lögum nr. 107/2000 (sem breyttu eldri samkeppnislögum) var þessu lýst svo: *„Þar sem mikil samþjöppun er á tilteknum mörkuðum getur orðið töluverð hætta á því að fyrirtæki taki gagnkvæmt tillit hvert til annars og fákeppni, markaðurinn er t.d. gagnsær og vörurnar eða þjónustan sem boðin er á viðkomandi markaði er einsleit. Fyrirtækin geta m.a. við þær aðstæður vitað með nokkurri vissu hver viðbrögð keppinauta verða við tilteknum markaðsaðgerðum. Þetta hefur þau áhrif að fyrirtækin hafa ekki lengur nauðsynlegt samkeppnislegt aðhald heldur leiða markaðsaðstæður til þess að þau verða samstíga í markaðshegðun, t.d. takmarka þau framboð á vöru eða þjónustu til þess að geta hækkað söluverð með það að leiðarljósi að samræmd markaðshegðun leiði til hámörkunar sameiginlegs hagnaðar.*"

[269] Í frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins frá 30.11.2015 (Markaðsrannsókn á eldsneytismarkaðnum) var talið að olíufélögin stunduðu þegjandi samhæfingu í sölu á bifreiðaeldsneyti til einstaklinga. Mun meiri samkeppni var hins vegar talin ríkja í sölu á eldsneyti til fyrirtækja. Ástæða þessa var ekki síst sú að miklu meira gagnsæi á markaði var í sölu til einstaklinga heldur en til fyrirtækja. Verðbreytingar gagnvart einstaklingum birtast t.d. strax á dælum olíufélaganna á meðan viðskiptakjör fyrirtækja koma fram í samningum sem sætt geta trúnaði. Í viðauka C.1 með frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins er fjallað um samhæfða hegðun:
https://www.samkeppni.is/media/skyrslur-2015/Vidauki-C.1---Samhaefd-hegdun_final.pdf.

[270] Í mgr. 73 í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í Cartonboard málinu er því lýst hvernig samráðsfyrirtæki reyndu að blekkja viðskiptavini og eyða gögnum til þess að geta byggt á *„fákeppnisvörninni*": *„Had they been challenged, the producers could as a result of this elaborate scheme of deception have attributed the series of uniform, regular and industry-wide price increases in the cartonboard sector to the phenomenon of 'oligopoly behaviour'. They could argue that it made sense for all the producers to decide of their own volition to copy an increase initiated by one or other of the market leaders as soon as it became publicly known; unlawful collusion as such would not necessarily be indicated. Customers might well suspect and even accuse them of operating a cartel; and given the relatively large number of producers, economic theory would be stretched to its limits and beyond, but unless direct proof of collusion were forthcoming — and they went to some lengths to ensure it was not — the producers must have had hopes of defeating any investigation into their pricing conduct by the competition authorities by invoking the defence of oligopolistic interdependence.*" Ákvörðun frá 13.07.1994 í máli nr. IV. 33.833.

Slík hegðun getur falið í sér sterka sönnun fyrir samráði ef unnt er að rökstyðja að hún leiði til samkeppnisaðstæðna sem séu ekki í samræmi við eðlilegt ástand markaðarins. Ef samkeppnisyfirvöld byggja ásakanir sínar um samráð einungis á samhliða hegðun geta fyrirtæki hnekkt þeim með því að sýna fram á að hegðunin geti stafað af öðru en samráði."

580. Ef sönnun er hins vegar ekki (eða ekki alfarið) reist á samhliða hegðun fyrirtækja heldur á gögnum (t.d. samtímagögnum eins og tölvupóstum eða minnisblöðum) eiga önnur sjónarmið við. Þá dugar ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að sýna fram á að hegðun geti stafað af öðru en samráði[271] heldur verða þau einnig að sýna fram á að viðkomandi gögn séu ekki traust eða af þeim séu ekki dregnar réttar ályktanir, sbr. bls. 97-100 í ákvörðun nr. 21/2004.[272]

581. Í mgr. 125 í dómi undirréttar ESB frá 28. júní 2016 í máli nr. T-216/13, *Telefonica gegn framkvæmdastjórninni*, var hnykkt á þessum greinarmun sem gerður er á sönnun sem byggist annars vegar á gögnum og hins vegar á hegðun fyrirtækja.

„Where the Commission relies, in establishing an infringement of competition law, on documentary evidence, the burden is on the undertakings concerned not only to put forward a plausible alternative to the Commission's view but also to allege that the evidence relied on in the contested decision to establish the existence of the infringement is insufficient […]. If the Commission finds, on the basis of the conduct of the undertakings concerned, that there has been an infringement of the competition rules, the Courts of the European Union will find it necessary to annul the decision in question where those undertakings put forward arguments which cast the facts established by the Commission in a different light and thus allow another plausible explanation of the facts to be substituted for the one adopted by the Commission in order to conclude that an infringement occurred […]."[273]

582. Í kafla 4.7.6.5 hér að framan var fjallað um dóm undirréttar ESB frá 12. júlí 2011 í máli nr. T-133/07, *Mitsubishi Electric gegn framkvæmdastjórninni.* Í því máli var staðfest sú niðurstaða framkvæmdastjórnarinnar að fyrirtæki hefðu skipt með sér markaðnum. Hefði til grundvallar þessu legið munnlegur *„sameiginlegur skilningur*" (e. *„common understanding*") viðkomandi fyrirtækja. Í þessari markaðsskiptingu fólst m.a. að japönsk fyrirtæki myndu ekki keppa við viðkomandi evrópsk fyrirtæki á þeirra heimamarkaði. Fyrir dómstóli ESB héldu Mitsubishi og Toshiba því fram að undirrétturinn hefði ranglega litið framhjá öðrum skýringum á því að japönsku fyrirtækin hefðu ekki keppt í Evrópu en samráði þeirra á milli.[274] Mitsubishi benti á að engin skrifleg sönnunargögn sýndu fram á þessa markaðsskiptingu. Sönnun um brot hefði aðeins verið byggð á ályktunum, líkum og túlkun og því hafi undirréttinum borið að taka afstöðu til þess rökstudda sjónarmiðs fyrirtækisins að tæknilegar og efnahagslegar aðgangshindranir að evrópska markaðnum hefðu verið skýringin á því að fyrirtækið keppti ekki í Evrópu en ekki samráð.[275] Toshiba sagði að sönnun um markaðsskiptingu hefði byggt á heildarmati á tilteknum vísbendingum og ályktunum af öðrum gögnum og annars konar

---

[271] Sjá Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 126. Bent á að ef gögn gefi samráð til kynna sé engin þörf á að taka til athugunar hvort önnur atvik eða aðstæður (t.d. fákeppnishegðun) en samráð skýri hegðun viðkomandi fyrirtækja.

[272] Vísaði samkeppnisráð m.a. til dóms undiréttar ESB frá 20.04.1999 í sameinuðum málum nr. m.a. T-305/94, EU:T:1999:80, sbr. dómur dómstóls ESB frá 15.10.2002 í máli nr. C-238/99, EU:C:2002:582. Í dómi undirréttarins segir:
„724. The applicants nevertheless rely on the judgments in CRAM and Ahlström Osakeyhtiö to challenge the Commission's conclusions.
725. Those judgments establish that where the Commission's reasoning is based on the supposition that the facts established cannot be explained other than by concerted action between undertakings, it is sufficient for the applicants to prove circumstances which cast the facts established by the Commission in a different light and thus allow another explanation of the facts to be substituted for the one adopted by the Commission.
726. That case law is not applicable here.
727. As the Commission points out in point 21 of the Decision, the proof of the concerted action between the undertakings is based not on a mere finding of parallel market conduct but on documents which show that the practices were the result of concerted action […].
728. In those circumstances, the burden is on the applicants not merely to submit an alleged alternative explanation for the facts found by the Commission but to challenge the existence of those facts established on the basis of the documents produced by the Commission. As examination of the facts has shown, that has not been done in this case."

[273] Dómur undirréttarins staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 13.12.2017 í máli nr. C-487/16, EU:C:2017:961.

[274] Dómur dómstóls ESB frá 19.12.2013 í sameinuðum málum nr. m.a. C-239/11, EU:C:2013:866.

[275] Mgr. 206 – 208.

óbeinni sönnun. Undir slíkum kringumstæðum bæri að taka afstöðu til annarra skýringa á samhliða hegðun en að samráð lægi henni til grundvallar.[276]

583. Dómstóll ESB féllst ekki á þessi sjónarmið, sbr. mgr. 215 – 225 í dómi hans. Benti dómstóllinn m.a. á að undirrétturinn hefði á grundvelli heildarmats á gögnum málsins talið umrædda markaðsskiptingu sannaða. Engin skylda væri að taka aðrar skýringar til umfjöllunar þótt sönnun væri reist á ályktunum og óbeinum sönnunargögnum. Þar að auki væri sönnun ekki byggð *„alfarið*" á háttsemi fyrirtækjanna á markaði:

„222. […] the General Court was also right to reject the more specific arguments raised by Mitsubishi and Toshiba, by which they claimed that the General Court is required to examine an alternative explanation each time an infringement seems to be established by deduction from other facts, indirect evidence or non-documentary evidence.

223. Finally […] the General Court considered, in the context of a global assessment of all of the evidence furnished by the Commission, that the latter had demonstrated to the requisite legal standard the existence of the common understanding.

224. Accordingly, the General Court did not err in law in concluding […] that, since the Commission did not rely solely on the conduct of the undertakings at issue to demonstrate the alleged infringement, the alternative explanation submitted by Mitsubishi and Toshiba was not sufficient to establish that the common understanding did not exist and was, consequently, irrelevant."

584. Í mgr. 186 – 194 í athugasemdum Samskipa við AI er bent á að á fákeppnismörkuðum þurfi fyrirtæki sífellt að hafa í huga hver viðbrögð keppinauta á markaði verði við tiltekinni markaðshegðun. Geti lík hegðun fyrirtækja á fákeppnismarkaði ekki fallið undir 10. gr. samkeppnislaga. Samkeppniseftirlitið byggir á því að það túlki viðkomandi sönnunarsjónarmið með réttum hætti. Skiptir hér grundvallarmáli að sönnun í þessu máli er ekki alfarið reist á hegðun Samskipa og Eimskips á markaði. Framangreind *„fákeppnisvörn*" á því ekki við í þessu máli. Nánar er fjallað um sjónarmið Samskipa í kafla 24.9.

4.7.6.8. Óformlegur tónn í samskiptum o.fl.

585. Óformlegur tónn í samskiptum keppinauta getur stutt við niðurstöðu um samráð. Hið sama gildir ef t.d. tölvupóstur milli keppinauta er stuttorður um viðkomandi málefni sem gefur til kynna gagnkvæman skilning.[277]

586. Unnt er að byggja á trúverðugum ummælum í t.d. tölvupóstum milli þriðju aðila, hvort sem þriðju aðilarnir eru tvö eða fleiri fyrirtæki eða starfsmenn eins fyrirtækis, til þess að sanna tiltekna hegðun hjá fyrirtæki sem minnst er á í viðkomandi gagni.[278] Slík trúverðug ummæli þriðju aðila geta gengið framar eftirágefnum skýringum þess fyrirtækis sem minnst er á í viðkomandi gagni.[279]

---

[276] Mgr. 210 – 212.

[277] Sjá mgr. 45 í dómi dómstóls ESB frá 14.11.2019 í máli nr. C-599/18, Silec Cable gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2019:966: *„Furthermore, the General Court was able, without distorting that evidence, to infer from the wording and informal tone of Mr K.'s email of 16 November 2006 that that exchange was part of a continuum, that the lack of detail on the quote concerned in that email suggested that Mr V. knew what it was about and that that email followed on from contacts between Silec and Brugg Kabel concerning that quote.*"

[278] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB í sameinuðum málum nr. m.a. 40/73, Coöperative Suiker Unie gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:1975:174. Í dómi undirréttar ESB frá 11.12.2003 í máli T-56/99, Marlines SA gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2003:333, var þetta orðað svo: *„[…] the fact that the applicant was not an addressee of the telex of 15 March 1989 does not deprive the document of its probative value because the Commission may accept as evidence of the conduct of an undertaking, such as the applicant, correspondence exchanged between third parties.*"

[279] Sjá Julian M. Joshua, Proof in Contested EEC Competition Case, A Comparison with the rules of evidence in Common Law, 12 Eur.L.Rev 315 (1987) bls. 327: *„In M.D.F. v. Commission also the Court accepted as probative contemporary statements made in correspondence by third parties as to what the firms had done or said in preference to the later explanations of the firms themselves. Documents obtained at one of the members of the suspected cartel will thus be vital significance in proving an Article [81] infringement against all the participants.*"

587. Komi fram í samtímagagni starfsmanns fyrirtækis nafn og símanúmar starfsmanns keppinautar getur það falið i sér sönnun um að þeir hafi rætt saman.[280]

588. Skjal sem finnst við húsleit hjá einum þátttakanda í samráði er unnt að nota gegn öðrum þátttakanda, enda þótt ekki sé minnst á hann í því skjali.[281]

589. Sú staðreynd að fyrirtæki séu veittar upplýsingar eða fái send gögn frá keppinautum getur sannað þátttöku í samráði ef viðkomandi fyrirtæki getur ekki sannað að það hafi mótmælt upplýsingagjöfinni eða sendingunni. Engu skiptir þótt viðkomandi fyrirtæki hafi ekki staðfest móttöku á sendingunni, jafnvel þótt farið hafi verið fram á það.[282]

590. Við sönnun á samfelldu samráði ber að hafa í huga að hver aðgerð sem framkvæmd er í því staðfestir tilvist þess.[283]

4.7.7. Gildi viðurkenningar á þátttöku í ólögmætu samráði

591. Fyrir liggur að fjölmörg samráðsmál framkvæmdastjórnar ESB hefjist á grundvelli þess að einn þátttakandi í samráði ákveður að leysa frá skjóðunni og óska eftir því að fá sekt sína fellda niður gegn því að veita upplýsingar um brotið. Framkvæmdastjórnin hefur talið sér heimilt að nota upplýsingar/viðurkenningu slíks fyrirtækis til að sanna brot annarra þátttakenda í samráðinu. Sökum þessa hefur í mörgum málum fyrir dómstólum ESB reynt á gildi og þýðingu slíkra viðurkenninga. Hafa dómstólar ESB almennt talið að slíkar viðurkenningar hafa mikið sönnunargildi. Byggir það m.a. á því mati að enginn myndi játa brot að óþörfu sökum þeirra afleiðinga sem því fylgir. Þá hefur verið staðfest að það dragi ekki úr gildi viðurkenningar á broti þótt fyrirsvarsmaður þess hafi ekki komið að brotinu eða hafi ekki beina vitneskju um það. Hafa dómstólar ESB bent í því samhengi á að fyrirsvarsmanni fyrirtækis sé skylt að gæta hagsmuna þess og ólíklegt að hann viðurkenni brot þess án þess að hafa lagt mat á afleiðingar þess.[284]

592. Samkvæmt framansögðu getur viðurkenning eins fyrirtækis á þátttöku í ólögmætu samráði haft ríkt gildi til að sanna brot annarra þátttakenda í samráðinu. Neiti aðrir þátttakendur nægir slík

---

[280] Mgr. 126 -127 í dóm undirréttar ESB frá 15.12.2016 í máli nr. T-762/14, Koninklijke Philips gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2016:738. Staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 26. september 2018 í máli nr. C-98/17, EU:C:2018:774.

[281] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB í máli nr. T-59/99 frá 11.12.2003, Ventouris v Commission: *„The fact that the applicant was not an addressee of the telex and that its name was not mentioned in it does not contradict those conclusions. Documents found during an inspection of offices belonging to undertakings that have been charged may be used as evidence against a different party (see, to that effect, Case T-3/89 Atochem v Commission [1991] ECR II-1177, paragraphs 31 to 38). Similarly, the absence of any mention of a given company from a document relating to a cartel does not mean that it did not participate in the cartel where that has already been proved by means of other documents and where the lack of any mention does not throw a different light on the documentary evidence used by the Commission to establish that party's involvement in the cartel (Cimenteries CBR and Others v Commission, cited above, paragraphs 1390 and 1391).*"

[282] Sjá dóm undirréttar ESB í máli T-56/99 frá 11.12.2003, Marlines SA v Commission*: „On 12 June 1989 Strintzis sent a facsimile to Anek, Karageorgis, Minoan and the applicant, saying: please find attached the tariff rates for the Patras-Igoumenitsa-Corfu-Ancona line for 1990. […] The applicant was an addressee of that facsimile and, given that it has not denied receiving it, and in the absence of any sign that it distanced itself from the purpose of the agreement, the Commission was entitled to conclude that the document proved its participation in the cartel at the time the facsimile was sent, that is to say, on 12 June 1989. In the circumstances and given the numerous direct and consistent documentary proofs of the applicant's involvement in the cartel in question, the applicant cannot rely on the fact that it did not sign an acknowledgement of receipt of the document despite the sender's having expressly asked for the same. Even tacit acceptance, without distantiation, may be treated as acceptance of and participation in a prohibited agreement.*"

[283] Sjá t.d. mgr. 249 í dómi undirréttar ESB frá 08.07.2006 í máli nr. T-53/03, BPB gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2008:254: *„It should be recalled that, in most cases, the existence of an anti-competitive practice or agreement must be inferred from a number of coincidences and indicia which, taken together, may, in the absence of another plausible explanation, constitute evidence of an infringement of the competition rules (Aalborg Portland and Others v Commission, paragraph 36 above, paragraph 57). That case-law can be transposed to the concept of a single and continuous infringement. Where there is a complex, single and continuous infringement, each manifestation corroborates the actual occurrence of such an infringement.*"

[284] Sjá um þessi atriði Fernando Castillo de la Torre, Evidence, Proof and Judicial Review in Cartel Cases, European Competition Law Annual, 2009, bls. 51-54. Sjá einnig Fernando Castillo de la Torre & Eric Gippini Fournier, Evidence, Proof and Judicial Review in EU Competition Law, 2017, bls. 191-192 og Luis Ortiz Blanco, EU Competition Procedure, fjórða útgáfa 2021, bls. 358-359.

viðurkenning ekki, ein og sér, til að sanna brot þeirra. Ræðst þá sönnun af því hvort fyrir liggi í málinu önnur atriði í málinu styðji það sem fram kemur í viðurkenningunni.[285] Það á ekki síst þegar viðurkenning eða yfirlýsing viðkomandi fyrirtækis miðar að því að draga úr eigin ábyrgð eða sök með því að leggja áherslu á meiri sök gagnaðila í samráðinu.[286] Hins vegar hefur viðurkenning fyrirtækis augljóslega meiri þýðingu ef henni er ekki ætlað að draga úr eigin ábyrgð á kostnað annarra þátttakenda í samráðinu.[287]

593. Samkvæmt framansögðu nægir viðurkenning eins fyrirtækis á þátttöku í ólögmætu samráði ekki, ein og sér, til að sanna þátttöku annarra í samráðinu gegn mótmælum þeirra. Þetta á við brotið í heild sinni. Viðurkenning, ein og sér, getur hins vegar nægt til að sanna hluta af samráði ef önnur gögn styðja við aðra þætti í viðurkenningunni.[288] Ef viðurkenning er í samræmi við samtímagögn felur það saman óhjákvæmilega í sér mjög trausta sönnun.

594. Hæstiréttur Íslands hefur við mat á sönnun í samráðsmálum talið heimilt að horft sé til viðurkenninga fyrirtækja á brotum í sátt við Samkeppniseftirlitsins, sbr. dóm réttarins frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 sagði: *„Evrópudómstóllinn hefur slegið því föstu að það fari ekki gegn grundvallarréttindum aðila máls að styðjast við viðurkenningu eins aðila við mat á sönnun um brot annars að samráði, sbr. til hliðsjónar dóm 19. desember 2013 í sameinuðum málum C-239/11 P, Siemens o.fl. gegn framkvæmdastjórninni.*"

595. Í m.a. bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 er fjallað um sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Eru sett fram sjónarmið sem miða að því að draga úr gildi viðurkenningar Eimskips á brotum í sáttinni. Fjallað er um þau sjónarmið Samskipa í kafla 24.5.

4.8. Deilur og *„svindl*" í samráði

596. Ólögmætt samráð er í eðli sínu samstarf milli viðkomandi fyrirtækja um að reyna að hagnast meira með samvinnu sín á milli heldur en með því að keppa um hylli viðskiptavina á grundvelli m.a. lægra verðs og betri þjónustu. Slíkt samstarf í eiginhagsmunaskyni getur hins vegar verið viðkvæmt og brothætt þar sem þátttakendur geta t.d. haft hvata til þess að *„svindla/svíkja*" og fara gegn því sem ákveðið var í samráðinu. Með því móti gæti viðkomandi fyrirtæki hagnast enn meira en ella (t.d. með því að hækka verð ekki jafn mikið og ákveðið var í samráðinu og eiga þannig von á mun meiri sölu en hin samráðsfyrirtækin). Sökum þessa er í samkeppnisrétti rætt um takmarkað *„traust*" milli

[285] Sjá t.d. Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 344: *„An admission by one undertaking accused of having participated in a cartel can be proof of an infringement on the part of another undertaking only if it is corroborated by other evidence, though the degree of corroboration required may be less in view of the reliability of the statements at issue.*"

[286] Sjá t.d. mgr. 285 í dómi undirréttar ESB frá 25.10.2005 í máli nr. T-38/02, Groupe Danon gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2005:367: *„As regards the applicant's argument that Interbrew's statement should not be regarded as probative, it should be noted that settled case-law provides that there is no provision or any general principle of Community law which prohibits the Commission from relying, as against an undertaking, on statements made by other accused undertakings. If that were not the case, the burden of proving conduct contrary to Article 81 EC and Article 82 EC, which is borne by the Commission, would be unsustainable and incompatible with the task of supervising the proper application of those provisions which is entrusted to it by the EC Treaty (PVC II, paragraph 154 above, paragraph 512). However, an admission by one undertaking accused of having participated in a cartel, the accuracy of which is contested by several other undertakings similarly accused, cannot be regarded as constituting adequate proof of an infringement committed by the latter unless it is supported by other evidence (see, to that effect, Case T-337/94 Enso-Gutzeit v Commission [1998] ECR II-1571, paragraph 91). As, in the present case, the cartel comprised only two parties, it is sufficient for the applicant to challenge the material contained in Interbrew's statement for other evidence to be required in support of it. That applies particularly to a statement which seeks to attenuate the responsibility of the undertaking in whose name it was made by emphasising the responsibility of another undertaking. It must therefore be determined whether Interbrew's statement is supported by other evidence.*" Staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 08.02.2007 í máli nr. C-3/06.

[287] Sjá t.d. mgr. 295 í dómi undirréttar ESB frá 08.07.2008 í máli nr. T-54/03, Lafarge SA gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2008:255. Sjá einnig mgr. 58 í dómi undirréttar ESB frá 27.06.2012 í máli nr. T-448/07, YKK Corp gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2012:322.

[288] Sjá t.d. mgr. 122-127 í dómi undirréttar ESB frá 16.06.2011 máli nr. T-191/06, FMC Foret gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2011:277. Ekki áfrýjað.

samráðsfyrirtækja.[289] Í samkeppnisrétti er þekkt að upp geta komið deilur milli þátttakenda í samráði og jafnvel getur brotist út tímabundin hörð samkeppni.

597. Fjallað var um þetta einkenni ólögmæts samráðs í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 vegna ólögmæts samráðs olíufélaganna (sbr. og dóma Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í málum nr. 272, 277 og 278/2015). Þar segir:

„Að mati samkeppnisráðs er ljóst að oft komu upp deilur milli olíufélaganna og á sumum sviðum gat um hríð ríkt talsverð samkeppni. Jafnframt er ljóst að félögin gerðu oft athugasemdir hvert við annað vegna „brota" á tilteknu samkomulagi félaganna, t.d. eru kvartanir yfir því að of mikill afsláttur hefði verið veittur. Þetta breytir hins vegar ekki meginniðurstöðu málsins, þar sem ljóst er að þessar deilur leiddu ekki til þess að félögin hættu samstarfi sínu um verðlagsmál, markaðsskiptingu eða samvinnu við gerð tilboða.[290]

Samkeppnisráði er það ljóst að á þessum tíma voru deilur á milli Skeljungs og OHF, sbr. m.a. framangreind ummæli forstjóra Skeljungs í tölvupósti sínum frá 21. september 1999 um að á ýmsum sviðum væri „mjög grunnt sé á því góða" milli félaganna. Jafnframt lýsa nefnd gögn deilum og hótunum Olís og Skeljungs. Samkeppnisráð ítrekar það sem áður hefur komið fram að vel þekkt er í samkeppnisrétti að hótanir og harðar deilur geti átt sér stað milli samráðsfyrirtækja og hörð samkeppni geti brotist út. Hafa verður í huga að ein meginástæðan fyrir þátttöku í samráði er vilji til að hagnast. Hagsmunir viðkomandi fyrirtækja fara hins vegar ekki alltaf saman og hagsmunir viðkomandi fyrirtækja breytast frá einum tíma til annars. Jafnvel geta myndast hagsmunabandalög innan samráðsins. Einstakir þátttakendur í samráðinu geta séð tækifæri til að hagnast enn meira með því að „svíkja" hina meðlimi samráðsins. Slíkar deilur, svik og tímabundin samkeppni eru í raun oft óhjákvæmilegur fylgifiskur samráðs og hafa engin áhrif á ólögmæti þess ef viðkomandi fyrirtæki halda áfram að vinna saman. Ofangreind gögn sýna að þrátt fyrir mismunandi hagsmuni og deilur héldu félögin áfram samskiptum sín á milli og reyndu með skírskotun til þess sem búið var að ákveða í samráðinu og með hótunum að hindra ásælni hvers annars í „sína" viðskiptavini. Eins og eftirfarandi umfjöllun og önnur gögn málsins sýna drógu þessar deilur ekki úr samráði félaganna."[291]

598. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli olíufélaganna (nr. 3/2004) var m.a. staðfest sú niðurstaða samkeppnisráðs að fyrir hendi hafi verið *„sameiginlegur skilningur olíufélaganna um að félögin myndu ekki keppa um fasta/samningsbundna viðskiptavini hvers annars."* Sagði áfrýjunarnefnd að um hafi verið að ræða samráð um *„skiptingu markaðarins sem að því laut að keppa ekki um samningsbundna viðskiptavini."* Einnig tók nefndin fram að *„engu breyti um ólögmæti þessa"* þótt olíufélögin hafi ekki alltaf virt þessa markaðsskiptingu en fyrir lægi að hún hefði verið *„virt öðru hvoru"*.

599. Ljóst er því að deilur og „svik"/„svindl" í samráði hafa engin áhrif á ólögmæti samráðs ef viðkomandi fyrirtæki halda eftir sem áður áfram að hafa með sér samráð. Hið sama á við þó tímabundin

[289] Í skýrslu OECD frá árinu 2002, Fighting Hard Core Cartels, er þessu eðli samráðs m.a. lýst svo: *„There is no honour among thieves"*. Þetta innsæi í eðli samráðs er m.a. grundvöllur fyrir svonefndum niðurfellingareglum þar sem þátttakendur í samráði stíga fram og upplýsa um tilvist þess í þeirri von að viðurlög gagnvart þeim verði felld niður eða lækkuð.
[290] Sjá bls. 113.
[291] Sjá bls. 415.

samkeppni ríki milli þátttakenda í samráði.[292] Um getur verið ólögmætar samstilltar aðgerðir keppinauta þó að ekki ríki gagnkvæmt traust á milli þeirra.[293]

600. Hér má einnig vísa til dóms undirréttar ESB frá 13. september 2013 í máli nr. T-566/08, *Total Raffinage gegn framkvæmdastjórninn*i.[294] Málið varðaði markaðsskiptingu eftir viðskiptavinum og hélt fyrirtæki því fram að það hefði ekki stundað samráð þar sem gögn málsins sýndu að það hefði með samkeppni náð viðskiptavinum frá keppinautum sínum.[295] Undirrétturinn féllst ekki á þetta. Benti hann á að engu breytti þótt þátttakandi i samráði fari ekki eftir því sem ákveðið var í samráðinu. Viðkomandi fyrirtæki geti með slíku *„svindli*" einfaldlega verið að reyna að hagnast enn meira en ella.[296] Tók undirrétturinn einnig fram að það væri rétt hjá fyrirtækinu að samningur um markaðsskiptingu hefði verið brotin og annað *„svindl*" átt sér stað. Hins vegar geti einstök tilvik um slík brot eða *„svindl*" ekki haggað þeirri niðurstöðu um brot enda hafi verið um að ræða samfellt samráð.[297]

601. Til þess að vinna gegn *„svindli*" og skapa aga í samráðinu er þekkt í samkeppnisrétti að hótunum eða refsingum sé beitt. Dæmi um slíkt er að viðkomandi samráðsfyrirtæki sé í því skyni hótað kæru til yfirvalda.[298] Í einu samráðsmáli lá t.d. fyrir að samráðsfyrirtæki var hótað, af öðrum þátttakendum í samráðinu, að það yrði kært til yfirvalda fyrir ólögmætt undirboð ef það drægi ekki úr framboði á tiltekinni vöru.[299]

---

[292] Sjá t.d. mgr. 94 í dómi undirréttar ESB 12.07.2018 í máli nr. T-438/14, Silec Cable gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2018:447. Staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 14.11.2019, EU:C:2019:966. Sjá einnig dóm undirréttar ESB frá 20.03.2002 í máli m.a. T-23/99, LR af 1988 A/S gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2002:75. Í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í þessu máli, sem staðfest var undirréttinun er þetta orðað með með þessum hætti: *„Even cheating or occasional outbreaks of fierce competition do not prevent an arrangement from constituting an agreement for the purposes of Article 81(1) where there is a common and continuing objective to co-operate*". Mál. nr. IV/35.691, [1999] OJ L241/1. Hér má einnig vísa til t.d. ákvörðunar framkvæmdastjórnar ESB frá 21.12.1994 í máli nr. IV/33.218, Far Eastern Freight Conference. Í málinu var bent á að það sé almenn regla að þátttakendur í verðsamráði hafi tilhneigingu til þess að svindla (*„general rule that all cartels are susceptible to 'cheating' or secret discounting […]*"). Síðan segir: *„This is a perfectly normal consequence of cartel behaviour. The members of the cartel seek not only to maximize profits by agreeing prices between themselves but also to maximize revenues by gainig market share from one another. Such behaviour normally results in a degree of instability even in the most disciplined cartel. Cartels also suffer the inevitable instability due to the fact that it always pays to be the one company operating outside the cartel.*" Í dóm undirréttar ESB frá 14.05.1998 í máli nr. T-308/94, Cascades gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1998:90, segir þetta*: „[…] the fact that an undertaking which has been proved to have participated in collusion on prices with its competitors did not behave on the market in the manner agreed with its competitors is not necessarily a matter which must be taken into account as a mitigating circumstance when determining the amount of the fine to be imposed. An undertaking which despite colluding with its competitors follows a more or less independent policy on the market may simply be trying to exploit the cartel for its own benefit.*"

[293] Sjá Ariel Ezrachi, EU Competition Law, sjötta útgáfa 2018, bls. 74: *„A possible lack of mutual trust between competitors does not rule out the possibility of the existence of a concerted practice. In Case T-186/06 Solvay SA v Commission, the General Court held that Solvay had taken part in a concerted practice with an anticompetitive object. The Court added that „that finding is not called into question by the applicant´s argument that, given the lack of mutual trust between the competitiors, it was inconceivable that they could have engaged in concerted practices*"*. (para 152)*"*.*

[294] EU:T.2013:423. Staðfestur með dómi dómstóls ESB 17.09.2015 í máli nr. C-634/13, EU:C:2015:614.

[295] Sjá mgr. 241: *„[…] in the applicant's submission, its competitive conduct was acknowledged by its competitors during the administrative procedure. It is apparent from the documents relating to the technical meetings and the statements of the other parties that Total France developed a policy that prevented the agreements forming the subject-matter of the contested decision from producing their effects. Those statements indicate that Total France's competitors repeatedly lost customers or had to reduce their prices on account of Total France's conduct.*"

[296] Mgr. 243: *„The fact that an undertaking which has been proved to have participated in collusion on prices with its competitors did not behave on the market in the manner agreed with its competitors is not necessarily a matter which must be taken into account as a mitigating circumstance when determining the amount of the fine to be imposed. An undertaking which despite colluding with its competitors follows a more or less independent policy on the market may simply be trying to exploit the cartel for its own benefit (Cascades v Commission, paragraph 236 above, paragraph 230, and Case T-43/02 Jungbunzlauer v Commission [2006] ECR II-3435, paragraph 269).*"

[297] Mgr. 254: *„While it is true that that passage shows that there was a breach of a customer-sharing agreement, the fact none the less remains that the applicant has thus submitted only proof of an isolated incident, which, even when considered together with the cheating referred to at paragraph 244 above, does not prove the competitive nature of its conduct with respect to the complex, single and continuous infringement in the present case. Sporadic and isolated cases of cheating or failure to apply the cartel by a particular participant, especially where they concern a cartel of long duration, cannot in themselves demonstrate that that participant did not implement the cartel or adopted competitive conduct (see, to that effect, Case T-73/04 Le Carbone Lorraine v Commission [2008] ECR II-2661, paragraph 204).*"

[298] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1071-1072: *„Threats, Boycotts and Coordinated Attacts on Competitors. […] Measures to „convince*" *companies to cooperate may even take the form of (threats to take) initiatives aimed at having their behaviour sanctioned by public authorities.*"

[299] Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 07.06.2000 í máli nr. 36.545, Amino Acids, mgr. 88 og 330.

602. Einnig er þekkt í samkeppnisrétti að þeir sem taka þátt í ólögmætu samráði reyna með ýmsu móti að halda því leyndu og beita jafnvel blekkingum í því skyni. Er þekkt að samráðsaðilar sjái sér hag í því að reyna að slá ryki í augu samkeppnisyfirvalda á meðan á samráði stendur með því að senda yfirvöldum innistæðulausar kvartanir og láta þannig líta svo út að á markaðnum ríki hatrömm samkeppni.[300]

[300] Sjá t.d. Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1063: *„In view of the blatant illegality of their behaviour and the severe penalties incurred if they are discoverd, cartels generally deploy considerable effort to avoid detection. Concealment measures of all types can be found in cartel decisions.*" Sjá einnig, Fighting Cartels – why and how?, Konkurrensverket, 2001.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 3

3

Kaflar 5-7

5: Samráð og önnur atvik fram til 2008

6: Árið 2008 - aðdragandi aukins samráðs

7: *„Nýtt upphaf“* verkefnið

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

5. SAMRÁÐ OG ÖNNUR ATVIK FRAM TIL 2008 118

5.1. Samstarf Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku flutningum 119

5.2. Samskipti Eimskips við Jóna og Atlantsskip 121

5.3. Markaðsatlaga Eimskips gegn Samskipum á árunum 2001 - 2002 123
5.3.1. Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 123
5.3.2. Úrskurður áfrýjunarnefndar í málinu 128
5.3.3. Ályktanir Samskipa 129
5.3.4. Samantekt 129

5.4. *„Neyðarsamkomulagið“* – Evrópusamráðið 131
5.4.1. Samstarfið tók til *„venjulegra flutninga“* 132
5.4.2. Leynileg samvinna 138
5.4.3. Skýringar við skýrslutöku hjá lögreglu 140
5.4.4. Samantekt 145

5.5. Samstarf Samskipa við keppinaut í landflutningum árið 2002 148

5.6. Samráð tengt útflutningi á sjávarafurðum 149
5.6.1. Samskipti Kloosterboer og Eimskips 2002 - 2006 150
5.6.2. Samskip kaupa sjávarútvegsstarfsemi Kloosterboer 155
5.6.3. Eimskip kaupir hlut í Daalimpex 156
5.6.4. Samskipti halda áfram 157

5.7. Samvinna Eimskips og Samskipa innan SÍK 161

5.8. Samvinna á ný í flutningum til og frá Norður-Ameríku 162
5.8.1. Undanþága veitt til 31. ágúst 2004 163
5.8.2. Ólögmætt samráð frá september 2004 fram til desember 2009 163

5.9. Vísbendingar um markaðsskiptingu í sjóflutningum 164

5.10. Álagning olíugjalds (BAF/FAF) 171

5.11. Ólögmætt samráð í landflutningum 174
5.11.1. Samstarfsfyrirtæki Eimskips og Samskipa í landflutningum 176
5.11.2. Yfirtaka Eimskips á Norðurfrakt og samráð við Samskip 177
5.11.3. Atvik á árinu 2006 179
5.11.4. Atvik á árinu 2007 og til júní 2008 187
5.11.5. Samantekt 192

5.12. Ólögmætt samráð í skipaafgreiðslu 193

5.13. Áform Eimskips um að hamla rannsókn samkeppnisyfirvalda 197

6. ÁRIÐ 2008 – AÐDRAGANDI AUKINS SAMRÁÐS 200

6.1. Kjarni hins aukna samráðs og aðstæður við upphaf þess 200

6.2. Siglingakerfi Samskipa og Eimskips 203
6.2.1. Siglingakerfi Samskipa 203
6.2.2. Siglingakerfi Eimskips 206
6.2.3. Önnur skipafélög 209

6.3. Viðskipti við fáa en stóra viðskiptavini mikilvægust 209

6.4. Þjónusta Eimskips og Samskipa álitin sambærileg 211

6.5. Flutningar fyrir Alcoa Fjarðaál og aðrar stóriðjur 214

6.6. Verð var hækkað á Íslandi en lækkaði á sama tíma annars staðar 216

6.7. Verndun *„the cash cow"* og önnur atvik fram til 20. maí 2008 219
6.7.1. Staðan á fyrri hluta ársins 2008 219
6.7.1.1. Efnahagsástandið 219
6.7.1.2. Eimskip 221
6.7.1.3. Samskip 223
6.7.2. Samskip huga að frekari samvinnu við Eimskip 228
6.7.3. *„The Cash Cow"* 233
6.7.3.1. Samskipti Eimskips og Samskipa í lok mars og byrjun apríl 2008 236
6.7.3.2. Fundur (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 3. apríl og stjórnarfundur Samskipa hf. 4. apríl 2008 237
6.7.3.3. (S)forstj fundar með (S)aðaleig-stjform-SH og Samskipum Holding 8. apríl 2008 242
6.7.3.4. Atvik frá 9. til 18. apríl 2008 243
6.7.3.5. Tölvupóstar (S)forstj frá 18. apríl 2008 246
6.7.3.6. Samantekt 248
6.7.4. Samvinna við Atlantsskip 250
6.7.5. (S)aðaleig-stjform-SH biður Eglu um úttekt á Eimskip og stjórnarfundur í Rotterdam 253
6.7.6. *„Herferð"* eða samvinna? 258
6.7.6.1. *„Grænlenskir dagar"* 259
6.7.6.2. Forstjóri Samskipa setur fram *„rannsóknarspurningar"* 264

6.8. Niðurstaða 267

7. *„NÝTT UPPHAF"* VERKEFNIÐ 270

7.1. (E)forstj verður forstjóri Eimskips 20. maí 2008 270
7.1.1. Samskipti (E)forstj og (S)forstj 270
7.1.2. Samskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj 280
7.1.3. Samskipti (E)forstj, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am 280
7.1.4. Samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv 285
7.1.5. Önnur samskipti 288
7.1.6. Samantekt 289

7.2. Leynilegur fundur æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 290
7.2.1. Dagarnir fram að fundinum 6. júní 2008 291
7.2.1.1. 20. maí til 5. júní 2008 291
7.2.1.2. Fimmtudagurinn 5. júní 2008 304
7.2.2. Fundur á Suðurlandsbraut 18 kl. 12:00 þann 6. júní 2008 308

7.3. *„Verkefnið Nýtt upphaf"* 310
7.3.1. Vinnuhópurinn og bakhjarlarnir 313
7.3.2. (S)forstj skipuleggur frekari fundi Eimskips og Samskipa 314
7.3.3. (S)forstj minnir (S)aðaleig-stjform-SH á sig 316
7.3.4. Verkefnalisti (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv 317
7.3.5. (S)forstj veitir upplýsingar um fyrirætlanir Eimskips 318
7.3.6. Skýringar (S)forstj, (E)forstj o.fl. 320
7.3.6.1. Um fundinn 6. júní 2008 320
7.3.6.2. Um glærukynninguna *„Nýtt upphaf"* 324
7.3.6.3. Um tölvupósta (S)forstj frá 10. og 11. júní 2008 328
7.3.6.4. Um verkefnalista (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv 331
7.3.6.5. Um fund vinnuhóps Eimskips og Samskipa 332
7.3.7. Sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið 333
7.3.8. Samantekt 334

7.4. *„Nýtt upphaf"/ „New beginning"/„Revised budget"* 341

7.5. Einstakir þættir *„Nýtt upphaf"* verkefnisins 342
7.5.1. Samráð í frystigeymslurekstri 343

7.5.2. Samráð í *„short sea“* siglingum 352
7.5.3. Samráð í landflutningum 356
7.5.4. Samráð um skipaafgreiðslu 359
7.5.5. Samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi 360
7.5.5.1. Evrópusamráðið (*„Neyðarsamkomulagið“*) 361
7.5.5.2. Norður-Ameríku samráðið 361
7.5.5.3. Lagt til aukið samráð í sjóflutningum 366

7.6. Bónussamningar forstjóra Samskipa og Eimskips 369
7.6.1. Bónussamningur forstjóra Samskipa 369
7.6.2. Bónussamningur forstjóra Eimskips 371

7.7. Samskipti Eimskips og Samskipa eftir 6. júní 2008 373
7.7.1. Yfirlit yfir fundi og samtöl frá júní til janúar 2009 373
7.7.2. Upplýsingar Eimskips og Samskipa um samskipti fyrirtækjanna 379
7.7.2.1. Eimskip 379
7.7.2.2. Samskip 381
7.7.3. Samantekt 386

5. SAMRÁÐ OG ÖNNUR ATVIK FRAM TIL 2008

603. Megin rannsóknartímabil þessa máls er frá árinu 2008 til og með árinu 2013 og gögn styðja að ólögmæt háttsemi Samskipa hafi verið samfelld. Til viðbótar eru tiltekin brot sem taka til lengra tímabils.

604. Einnig verður í málinu horft til annarra gagna utan fyrrgreinds megin rannsóknartímabils. Í samkeppnisrétti liggur fyrir að í samráðsmálum getur verið málefnalegt að horfa til gagna sem varða atvik sem gerðust áður en atvik, sem falla undir megin rannsóknartímabil málsins, áttu sér stað.[301] Áfrýjunarnefnd samkeppnismála hefur bent á að *„þótt gögn sem vísað er til hafi ekki beinlínis orðið til á meintu brotatímabili geti þau haft þýðingu við heildarmat á háttsemi sem talin er fela í sér samráðsbrot.*", sbr. úrskurð í máli nr. 6/2015, *Byko ehf. og Norvik hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

605. Eins og nánar verður rökstutt í ákvörðun þessari er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með samfelldu samráði við Eimskip á árunum 2008 – 2013 brotið með alvarlegum hætti gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Höfðu Samskip m.a. ólögmætt samráð við Eimskip um að takmarka flutningaframboð sitt og skiptu á milli sín viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini. Af þessu leiddi að komið var á og viðhaldið ástandi (nefnt *„friður*") á flutningamarkaðnum þar sem forsendum virkrar samkeppni var raskað og fyrirtækjunum gert kleift að viðhalda eða hækka verð til viðskiptavina. Einnig er um að ræða verðsamráð og ólögmæta upplýsingagjöf milli fyrirtækjanna.

606. Gögn málsins gefa til kynna að umrætt samráð hafi hafist af fullum krafti eftir að nýr forstjóri Eimskips, (E)forstj, tók til starfa í maí 2008. Sýna gögnin að forstjóri Samskipa, (S)forstj, taldi sig þekkja (E)forstj vel. Gögn málsins sýna jafnframt að (E)forstj þekkti einnig vel aðra lykilstjórnendur Samskipa. Eins og lýst verður voru einnig tengsl milli annarra stjórnenda félaganna.

607. Þann 6. júní 2008 átti sér stað fundur milli æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa. Af hálfu Eimskips sátu fundinn stjórnarformaður fyrirtækisins, (E)stjform og (E)forstj. Af hálfu Samskipa sátu fundinn aðaleigandi og stjórnarformaður fyrirtækisins, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj. Ákváðu fyrirtækin á þessum fundi að hefja undirbúning að umfangsmiklu samráðsverkefni. Í glærukynningu (E)forstj frá 9. júní 2008 var þetta verkefni nefnt *„Nýtt upphaf.*" Hjá Samskipum var rætt um *„New beginning*".

608. Þetta samráð fyrirtækjanna átti sér hins vegar aðdraganda. Í upphafsglæru umræddrar *„Nýtt upphaf*" glærukynningar kemur fram að ákveðið hafi verið að meta hagkvæmni tiltekinna verkefna með því að *„auka samstarf á milli Samskip og Eimskip.*"

609. Í máli þessu liggja fyrir gögn sem gefa til kynna að Samskip (og tengd félög) hafi átt í ólögmætu samráði við Eimskip fyrir árið 2008. Er það í samræmi við það sem fram kemur í umræddum glærum (E)forstj. Önnur eldri gögn sem varða m.a. samskipti við erlenda keppinauta hafa hér einnig þýðingu.

610. Varpa þau gögn sem reifuð verða í þessum kafla ljósi á umhverfi og samskipti fyrirtækjanna í aðdraganda megin rannsóknartímabilsins og sýna að atvik þessa máls áttu, a.m.k. að hluta til, rót sína að rekja til samstarfs eða samskipta sem voru eins og áður segir til staðar fyrir árið 2008.

611. Auk þess að fjalla um gögn sem gefa til kynna ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip fram til ársins 2008 telur Samkeppniseftirlitið rétt að reifa stuttlega niðurstöður samkeppnisyfirvalda á þessu tímabili. Þær sýna bæði samvinnu milli skipafélaganna og atlögu Eimskips gegn Samskipum þegar

[301] Sjá t.d. Fernando Castillo de la Torre, Evidence, Proof and Judicial Review in Cartel Cases, European Competition Law Annual, 2009, bls. 41-42. Með vísan til dómaframkvæmdar dómstóla ESB segir: *„Since the courts take an overall view of the evidence the Commission may rely on pieces of evidence dated before or after the period in respect of which the Commission finds that the infringement persisted, insofar as the document is useful to interpret facts relating to that period. Where a document indicates the existence of a longer-lasting cartel but the Commission finds the infringement only as of a later (more recent) date, this does not diminish the probative value of the document in question.*"

Samskip ákváðu að hækka ekki verð til samræmis við verðhækkun Eimskips. Lýsa þessar niðurstöður því einnig aðstæðum í aðdraganda megin rannsóknartímabils þessa máls og hafa þýðingu við heildarmat á atvikum málsins.

5.1. Samstarf Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku flutningum

612. Fjallað var um ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997 og úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 í kafla 4.6.6.1 hér að framan. Rétt er að víkja nánar að málinu hér.

613. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997 er greint frá því að í lok janúar 1997 hefðu fjölmiðlar greint frá því að Eimskip og Samskip *„hefðu tekið upp samstarf í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Með hliðsjón af ákvæðum samkeppnislaga þótti Samkeppnisstofnun rétt að taka til athugunar umrætt samstarf skipafélaganna. Í því skyni voru fulltrúar Eimskips annars vegar og Samskipa hins vegar boðaðir til fundar með starfsmönnum Samkeppnisstofnunar. Á fundunum var Samkeppnisstofnun greint frá tilgangi og markmiðum þessa samstarfs og stofnuninni afhent ýmis gögn.*" Í kjölfarið hafi félögunum verið greint frá því að flutningasamkomulag þeirra frá 22. janúar 1997 kynni að fara gegn 10. gr. samkeppnislaga.

614. Bæði fyrirtækin héldu því fram að samkomulag þeirra gæti ekki farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Til vara óskuðu þau eftir undanþágu frá banni við samráði keppinauta.

615. Í ákvörðun samkeppnisráðs segir að Eimskip og Samskip hafi stundað reglubundnar áætlunarsiglingar milli Íslands, Bandaríkjanna og Kanada. Með samningi, dags. 22. janúar 1997, hafi verið stofnað til samstarfs milli félaganna um flutninga til og frá nefndum löndum. Skipafélögin hafi áður haft með sér samstarf í flutningum á sömu leiðum. Þann 16. júní 1993 undirrituðu skipafélögin flutningasamkomulag um gámaflutninga milli Íslands og Bandaríkjanna og gilti samningurinn til 30. júní 1995. Á gildistíma samningsins hættu Samskip eigin siglingum til Bandaríkjanna og fluttu þess í stað gáma sína með Eimskip. Umræddur samningur var ekki endurnýjaður og hófu Samskip aftur siglingar með eigin skipi á þessari flutningaleið þar til samningurinn frá janúar 1997 tók gildi.[302] Samkvæmt 1. gr. þess samnings sé markmið samstarfsins að koma á aukinni hagræðingu í þessum siglingum. Sagði að þrátt fyrir samkomulagið muni skipafélögin áfram annast sjálfstætt alla aðra flutningastarfsemi tengda flutningum til og frá viðkomandi höfnum. Í 2. gr. komi fram að Eimskip taki að sér að flytja fyrir Samskip gáma milli Reykjavíkur og tiltekinna áætlunarhafna í Norður-Ameríku.

616. Samkeppnisráð féllst ekki á það sjónarmið Eimskips og Samskipa að umrædd samvinna þeirra gæti ekki farið gegn þágildandi banni samkeppnislaga við ólögmætu samráði keppinauta. Var bent á að Eimskip og Samskip væru keppinautar sem störfuðu á sama sölustigi. Samskip hefðu hætt beinum áætlunarsiglingum til Norður-Ameríku og hefðu þess í stað farið að flytja fast ákveðið hlutfall flutninga sinna með keppinauti sínum. Í þessu hefði óhjákvæmilega falist að Eimskip og Samskip hefðu sammælst um að hætta að keppa á umræddri siglingaleið, einum af meginþáttunum sem flutningastarfsemi þeirra samanstæði af, þ.e. í siglingum og rekstri skipa. Tók samkeppnisráð fram að öll *„samvinna af þessum toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta, sérstaklega í tilviki sem þessu þar sem fákeppni ríkir á markaðnum. Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit til hvors annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði.*" Einnig sagði þetta í ákvörðun ráðsins:

„Í máli þessu hefur komið fram að ákveðin staðganga er á milli þess að flytja vörur beint með skipi á milli Norður-Ameríku og Íslands og flutninga á milli sömu staða í gegnum hafnir í Evrópu. Til mótvægis við aukinn siglingatíma sem felst í seinni kostinum kemur meiri tíðni í siglingum milli hafna í Evrópu og Norður-Ameríku en milli Íslands og Norður-Ameríku. Með öðrum orðum má segja að samkeppni geti ríkt í flutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku annars vegar á milli skipafélags

[302] Flutningasamkomulag milli Eimskip og Samskip um gámaflutninga milli Íslands og Ameríku, dags. 22.01.1997.

sem siglir beint til og frá höfnum þar og hins vegar skipafélags sem siglir til og frá Evrópu og kaupir framhaldsflutning til og frá Norður-Ameríku af öðru skipafélagi.

Í 4. gr. flutningasamkomulagsins er það tryggt að 80% af flutningum Samskipa til Norður-Ameríku fari með skipum Eimskips. Markaðurinn sem um er að ræða og samningurinn varðar er farmflutningar með skipum á milli Íslands og Norður-Ameríku. Eimskip og Samskip hafa annast langmestan hluta þessara flutninga ef undan eru skildir flutningar fyrir varnarliðið. Af þeim flutningum sem félögin tvö hafa annast hefur Eimskip flutt um 70% og Samskip um 30%. Samkvæmt samningnum mun Eimskip eins og áður segir flytja a.m.k. 80% af þessum 30% hlut Samskipa en Samskipum verður frjálst að flytja 20% af sínum hluta með öðrum. Með samningnum eru félögin, með öðrum orðum, að skipta hlut Samskipa á markaðnum fyrir sjófrakt á milli Íslands og Norður-Ameríku upp á milli Eimskips og ótilgreindra annarra flutningsaðila. Það flutningsmagn sem samkeppni getur ríkt um er því takmakað. Þannig eru félögin að skipta upp markaðnum á milli farmflytjenda hlutfallslega eftir magni. Ennfremur eru félögin með samningnum að skipta flutningi á vegum Samskipa á milli Íslands og Norður-Ameríku eftir flutningaleiðum, þ.e. eftir því hvort vörur eru fluttar beint eða þeim umskipað í Evrópuhöfnum. Þetta dregur verulega úr þeirri samkeppni sem Samskip geta veitt Eimskip með flutningum til og frá Norður-Ameríku í samstarfi við skipafélög í Evrópu. Hvort tveggja er hindrun á virkri samkeppni á viðkomandi markaði og brýtur gegn ákvæði b. liðar 10. gr. samkeppnislaga."

617. Samkeppnisráð taldi hins vegar forsendur til þess að veita undanþágu. Horfði það til þess að félögin greindu frá því að taprekstur hefði verið á siglingum þeirra á milli Íslands og Norður-Ameríku. Jafnframt horfði samkeppnisráð til þess að í sjóflutningum til og frá Íslandi ríkti fákeppni og Eimskip hefði yfirburðastöðu á þeim markaði. Taldi samkeppnisráð að samkomulagið gæti styrkt stöðu Samskipa almennt í samkeppni í flutningum til og frá Íslandi. Einnig leit samkeppnisráð til þess *„að eftir sem áður munu skipafélögin annast sjálfstætt alla aðra starfsemi tengda flutningum til og frá Norður-Ameríku en skiparekstur. Hér er átt við for- og framhaldsflutninga auk annarrar flutningatengdrar starfsemi, sbr. 1. gr. samkomulagsins, ásamt markaðsstarfi hvers konar. Skipafélögin geta því að þessu marki stundað áfram virka samkeppni.*"

618. Sökum framangreinds þótti samkeppnisráði rétt að veita samkomulaginu tímabundna undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga. Rétt þótti að veita undanþáguna til þriggja ára og jafnframt gerði samkeppnisráð það að skilyrði að skipafélögin tilkynntu samkeppnisyfirvöldum *„um allar breytingar á verði og viðskiptaskilmálum í flutningum til og frá Norður-Ameríku svo og aðrar breytingar á samkomulagi félaganna eða nýja samninga sem kunna að verða gerðir þeirra á milli.*"

619. Eimskip skaut framangreindri ákvörðun til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Krafðist félagið þess að hún yrði felld úr gildi og *„þar með sú ályktun ráðsins að flutningssamkomulagið frá 22. janúar 1997*" hefði farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Með úrskurði í máli nr. 13/1997 staðfesti áfrýjunarnefnd ákvörðun samkeppnisráðs. Í úrskurðinum vísaði áfrýjunarnefnd m.a. til fákeppni á markaðnum og við þær aðstæður væri *„hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni […] mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum.*"

620. Í mgr. 222 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að framangreind tilkynningarskylda skv. ákvörðun nr. 26/1997 hafi aðeins tekið til samninga eða breytinga á siglingaleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku. Ekki er unnt að fallast á það.

621. Orðalag ákvörðunarorðs felur það skýrlega í sér að tilkynna bar samkeppnisyfirvöldum m.a. um nýja samninga sem gerðir yrðu milli Eimskips og Samskipa. Sú skylda var ekki bundin við samninga sem tengjast umræddri flutningaleið. Umrætt samstarf var enda *„mjög varasamt*" í samkeppnislegu tilliti og því mikilvægt að samkeppnisyfirvöld yrðu upplýst um hvers kyns nýja samninga milli þessara keppinauta.

5.2. Samskipti Eimskips við Jóna og Atlantsskip

622. Flutningsmiðlunin Jónar er keppinautur Eimskips en Samskip eignuðust Jóna í apríl árið 2000. Í gögnum málsins er að finna vísbendingar um alvarlegt samráð milli Eimskips og Jóna. Kemur þetta fram í minnisblöðum sem (E)frkvstj-sala/þj ritaði og lýsti samskiptum sínum við Jóna. (E)frkvstj-sala/þj var á þeim tíma forstöðumaður hjá Eimskip. (E)frkvstj-sala/þj hætti störfum hjá Eimskip á árinu 2004 en hóf þar aftur störf vorið 2009 og þá sem framkvæmdastjóri sölu- og þjónustu. Gegndi hann því starfi út rannsóknartímabil málsins.

623. Í minnisblaði (E)frkvstj-sala/þj frá 10. desember 1998 er lýst fundi með [starfsmanni Jóna], starfsmanni Jóna.

> *„**TRÚNAÐARMÁL***
>
> ***Fundur með*** [starfsmanni Jóna]
>
> *(E)frkvstj-sölu-fyrrv /(E)frkvstj-sala/þj fóru til fundar við* [starfsmann Jóna] *í bækistöðvar Flutningsmiðlunar Jóna í Hafnarfirði.*
>
> *Jónar hafa undanfarið verið að pressa gámaverð vegna USA og var megin tilgangur fundarins að fá niðurstöðu í þau mál. Hafa þeir yfirleitt miðað við þau verð sem þeim bjóðast hjá öðrum, nú Trans Atlantic Lines. Bentum við þeim á að ekki væri raunhæft að miða við tilboð frá T.A.L. því þeir gætu ekki gengið út frá sama öryggi og þjónustu hjá þeim. Sögðum við* [starfsmann Jóna] *að við teldum eðlilegt að þessir flutningar væru hjá okkur í samræmi við annað samstarf okkar, þetta væri einfaldlega hluti af því. Einnig gerðum við skýra grein fyrir því að þau verð er þeir hafa hjá okkur séu okkar allra bestu verð og því ekkert svigrúm þar. Það sem við lögðum til var að einfalda verðsamsetninguna, þannig að hliðarþjónusta s.s. THC úti væri greitt að fullu en flutningsgjald lækkað sem því næmi. Tók* [starfsmaður Jóna] *vel í hugmyndir okkar.*
>
> *Skerptum við á gagnkvæmum skilningi okkar á ákvæði í samning er fjallar um „heilbrigða samkeppni" og ákváðum að hér eftir mundi (E)frkvstj-sala/þj vera í sambandi við* [starfsmann Jóna] *strax og eitthvað kæmi upp. Þarna var* [starfsmaður Jóna] *okkur alveg sammála og staðfesti en og aftur okkar túlkun á þessu ákvæði í samningnum. […]."*[303]

624. Í gögnum málsins er að finna annað minnisblað frá Eimskip sem (E)frkvstj-sala/þj ritaði 28. mars 2001. Minnisblaðið var sent til (E)frkvstj-sölu-fyrrv, yfirmanns (E)frkvstj-sala/þj. Aftur lýsti (E)frkvstj-sala/þj fundi sínum með Jónum. Sem fyrr segir voru Jónar á þessum tíma komnir í eigu Samskipa.

625. Minnisblaðið er merkt *„trúnaðarmál"* og heiti þess er:

> *„Jónar*
>
> *Fundur með* [(S)starfsm]"

626. Samkvæmt minnisblaðinu veittu Jónar Eimskip viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar og ljóst er að rætt var um verð á flutningsþjónustu. Fram kemur hvað Jónar teldu vera lágmarksverð á tilteknum flutningum og einnig að Jónar hefðu kvartað yfir verðlagningu flutningamiðlunar Eimskips (TVG):

[303] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]

„Kvartaði sáran undan þróun flutningsgjalda. sagði TVG vera bjóða hverjum sem væri NLG 160 per M³. Þessi verð hefðu verið NLG 215 fyrir ekki löngu síðan og það væru þau verð sem þyrftu til að hafa e-hv út úr þessu.“[304]

627. Í mgr. 226 í athugasemdum Samskipa við AI segir að tilgangur (E)frkvstj-sala/þj með fundinum með (S)starfsm hafi verið að kanna vilja hans til þess að starfa hjá Eimskip. Hafi (E)frkvstj-sala/þj nýtt sér óánægju (S)starfsm hjá Jónum og trúnaðarsamband við hann *„til þess að afla ólögmætra upplýsinga frá samkeppnisaðila hans.“* Hafi upplýsingagjöf (S)starfsm til (E)frkvstj-sala/þj *„engan veginn [þjónað] hagsmunum Samskipa.“*

628. Í mgr. 226 í athugasemdum Samskipa við AI segir að tilgangur (E)frkvstj-sala/þj með fundinum með (S)starfsm hafi verið að kanna vilja hans til þess að starfa hjá Eimskip. Hafi (E)frkvstj-sala/þj nýtt sér óánægju (S)starfsm hjá Jónum og trúnaðarsamband við hann *„til þess að afla ólögmætra upplýsinga frá samkeppnisaðila hans. Það er ljóst að upplýsingagjöf (S)starfsm til (E)frkvstj-sala/þj þjónaði engan veginn hagsmunum Samskipa.“*

629. Samkeppniseftirlitið bendir á að minnisblað (E)frkvstj-sala/þj ber með sér að (S)starfsm var starfsmaður Jóna þegar fundurinn átti sér stað. Heiti minnisblaðsins er *„Jónar“* og kemur einnig skýrt fram í því að (S)starfsm hefði talað í nafni Jóna á fundinum. Segir t.d. í minnisblaðinu að (S)starfsm hafi verið *„hissa á afstöðu okkar að leyfa þeim ekki að nota samninginn áfram“* eftir að Samskip eignuðust Jóna. Þá ber að líta til þess að í opinberum upplýsingum kemur fram að (S)starfsm hafi starfað hjá Jónum á árunum 1986-2001 en hafið störf hjá Atlantsskipum í október 2001, sbr. einnig eftirfarandi minnisblað (E)frkvstj-sala/þj frá nóvember 2001.[305]

630. Samskip neitar því ekki að (S)starfsm hafi verið starfsmaður Jóna á þessum tíma og viðurkennir að ólögmæt upplýsingagjöf hafi átt sér stað á umræddum fundi Jóna og Eimskips. Engu breytir um ólögmætið þótt Samskip fullyrði að upplýsingagjöf (S)starfsm til Eimskips hafi ekki þjónað hagsmunum fyrirtækisins. Bera fyrirtæki ábyrgð á allri háttsemi starfsmanna sinna sem fer gegn samkeppnisreglum.[306] Þar að auki var ekki aðeins um það að ræða að Samskip hafi veitt Eimskip upplýsingar. Framangreint samtímagagn sýnir einnig skýrt að (S)starfsm kvartaði yfir verðsamkeppni frá Eimskip og gaf til kynna hve mikið verð þyrftu að hækka til þess að *„hafa e-hv út úr þessu“*. (E)frkvstj-sala/þj tók við þessum skilaboðum og gerði með framangreindu minnisblaði yfirboðara sínum ((E)frkvstj-sölu-fyrrv) grein fyrir þessu. Fóru þessi samskipti því gegn banni 10. gr. samkeppnislaga.

631. Sem fyrr segir ritaði (E)frkvstj-sala/þj annað minnisblað og var það dagsett 5. nóvember 2001. Lýsti það enn öðrum fundi með [starfsmanni Jóna]. Samkvæmt fundargerðinni hafði [starfsmaður Jóna] þá nýverið tekið við sem sölu- og markaðsstjóri hjá Atlantsskipum. Á þessum fundi veitti [starfsmaður Jóna] viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar um samkeppnisáherslur Atlantsskipa, þ.m.t. um mögulegt verð í tilboði á flutningum fyrir Byko. Einnig veitti hann upplýsingar um verðsamskipti Samskipa og Atlantsskipa. Samkvæmt [starfsmanni Jóna] hefði starfsmaður Samskipa hringt í framkvæmdastjóra Atlantsskipa og *„bað þá um að hætta þessu hringli/undirboðum í flutninga til og frá USA.“*[307]

632. Framangreind minnisblöð (E)frkvstj-sala/þj lýsa ítrekuðum samskiptum Eimskips og Samskipa og aðra keppinauta þar sem viðkvæm samkeppnisleg málefni voru rædd. Höfundur þessara minnisblaða

---

[304] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]

[305] *„Starfsmenn Atlantsskipa“*, 18.04.2002. Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/662681/.

[306] Sjá t.d. mgr. 23 – 24 í dómi dómstóls ESB frá 21. júlí 2016 í máli nr. C-542/14, VM Remonts, EU:C:2016:578: *“23. […] An employee performs his duties for and under the direction of the undertaking for which he works and, thus, is considered to be incorporated into the economic unit comprised by that undertaking […].*
24. For the purposes of a finding of infringement of EU competition law any anti-competitive conduct on the part of an employee is thus attributable to the undertaking to which he belongs and that undertaking is, as a matter of principle, held liable for that conduct.“

[307] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]

varð síðan lykilstjórnandi hjá Eimskip á megin rannsóknartímabili þessa máls og átti þá í ítrekuðum samskiptum við Samskip. Þessi eldri gögn (E)frkvstj-sala/þj um samskipti hans við keppinauta hafa því þýðingu í málinu. Ber að virða þau í samhengi við annars vegar önnur gögn í málinu sem varða atvik fyrir 2008 og hins vegar með hliðsjón af þeirri staðreynd að *„Nýtt upphaf"* verkefni Eimskips og Samskipa sem hófst í júní 2008 hafði það markmiði m.a. að skoða möguleika á því að *„auka"* samstarf þessara keppinauta.

633. Þá er ekki unnt að fallast á það með Samskipum að minnisblaðið frá nóvember 2001 hafi enga tengingu við fyrirtækið. Gefur það skýrt til kynna að [starfsmaður Jóna] bjó yfir vitneskju um tilraunir Samskipa til þess að fá Atlantsskip til þess að draga úr verðsamkeppni.

5.3. Markaðsatlaga Eimskips gegn Samskipum á árunum 2001 - 2002

634. Í máli þessu verður að mati Samkeppniseftirlitsins einnig að hafa í huga ákvörðun þess nr. 70/2007, *Misnotkun Hf. Eimskipafélags Íslands á markaðsráðandi stöðu sinni* og úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu*. Mál þetta hófst í kjölfar kvörtunar Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 22. ágúst 2002 vegna brota Eimskips á 11. gr. samkeppnislaga.

635. Í umræddri ákvörðun Samkeppniseftirlitsins var komist að þeirri niðurstöðu að Eimskip hefði misnotað markaðsráðandi stöðu sína á sjóflutningamarkaði. Þetta gerði Eimskip annars vegar með aðgerðum sem beindust gegn Samskipum (markaðsatlaga) og hins vegar með gerð fjölmargra ólögmætra einkakaupasamninga við viðskiptavini sína. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála staðfesti að Eimskip hefði brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga með aðgerðum sem miðuðu að því að veikja Samskip verulega og varanlega og með gerð ólögmætra einkakaupasamninga.[308]

636. Umrætt mál varðaði atvik sem áttu sér stað á árunum 2001 og 2002. Þau varpa ákveðnu ljósi á eðli samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi. Þá hefur hér þýðingu að Samskip vísa ítrekað til þessa eldra máls í athugasemdum við AI og AII. Kemur t.d. fram hjá Samskipum í mgr. 230 í athugasemdum við AI að þetta eldra mál *„varpi ljósi á samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi."*

637. Eins og rökstutt verður síðar í ákvörðun þessari telur Samkeppniseftirlitið að Samskip og Eimskip hafi á rannsóknartímabili þessa máls m.a. gerst sek um ólögmæta markaðsskiptingu. Hefðu fyrirtækin skipt með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini. Skiptingin hefði falist í því að fyrirtækin myndu ekki reyna hvort um sig með samkeppnisaðgerðum sín á milli að ná til sín viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini hins fyrirtækisins. Til stuðnings því að ekki hefði verið um brot að ræða vísa Samskip m.a. til þessa máls sem endaði með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Samskip halda því fram að fyrirtækið hefði ekki viljað sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips vegna þess að það óttaðist að Eimskip myndi aftur grípa til samskonar aðgerða og lýstar hefðu verið ólögmætar í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008.

638. Rétt er því að fjalla um þetta eldra mál og þær ályktanir sem unnt er með réttu að draga af því.

5.3.1. Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007

639. Haustið 2001 beitti Eimskip sér fyrir verðhækkunum á flutningaþjónustu sinni gagnvart viðskiptavinum sínum. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 er gerð grein fyrir eftirfarandi tölvupósti framkvæmdastjóra hjá Eimskip frá 8. október 2001: *„Við höfum lagt á það áherslu í haust að leggja áherslu á okkar kúnna og hækkanir sem við erum að sækja, frekar en samkeppni um nýja kúnna. Nú er ljóst að Samskip ætlar e-ð að bíða með að fylgja í kjölfar okkar, og notfæra sér stöðuna til að ná í viðbótarflutning. Höfum við misst einhvern flutning upp á síðkastið á verðum.*

[308] Úrskurðinum var ekki áfrýjað til dómstóla.

Við höldum okkur áfram við markaða stefnu. Þó getum við ekki horft aðgerðarlaus á flutning fara frá okkur, allra síst þegar einnig er um almennan samdrátt að ræða

Við þurfum að búa til lista 10 fyrirtækja sem nú eru hjá Samskipum af stærðinni ca ISK 10–50M, sem við heimsækjum til að bjóða flutninga. Ég vil biðja ykkur að koma með tillögur að nokkrum fyrirtækjum sem við getum heimsótt og gert ráð fyrir raunhæfum árangri, annað hvort með verulegum flutningum nú eða á næstunni, eða til að lækka verð Samskipa. Geta verið ný fyrirtæki eða aukinn hlutur núverandi fyrirtækja. Verðum að búa þennan lista til strax og síðan ákveða vinnuframgang."

640. Áfram var haldið hjá Eimskip að reyna ná fram verðhækkunum og Samskip lét enn *„bíða með að fylgja í kjölfar*" hækkana Eimskips. Samkvæmt ákvörðun nr. 70/2007 sendi sami framkvæmdastjóri hjá Eimskip tölvupóst þann 23. mars 2002 vegna þessa. Í honum sagði: *„Frá áramótum höfum við unnið að þeim markmiðum að ná inn hækkunum á samningum […]*

Nú er ljóst að helsti samkeppnisaðili hefur ákveðið að nýta sér okkar aðgerðir til að stinga sér inn í flutninga Eimskips af auknum krafti. Þeir hafa að auki örugglega áhyggjur af að Atlantsskip herji ekki síður á þeirra kúnna en okkar í upphafi, með gamla Jónamenn innanborðs. Þeir vilja því tryggja sér aukið magn til að auka nýtingu og búa sér til „buffer" þegar Atlantsskip fer að herja á markaðinn. *Þennan buffer vilja þeir búa sér til á okkar kostnað.*

Þetta þýðir annað af tvennu: Að við missum flutninga eða bregðumst við. Við ætlum að bregðast við. Við viljum halda þeim hlut á markaðnum sem við höfum haft síðustu árin eða auka. Við þurfum því nú að fara markvisst í valda viðskiptavini okkar samkeppnisaðila og bjóða kjör sem duga til að ná viðskiptunum ef þau eru á annað borð föl. Getum nú horft á meðalstóra og stærri pakka með þetta í huga. Reynslan sýnir okkur að svona mál hreyfast ekki nema við göngum aggresíft til leiks. Í einhverjum tilvikum munum við þurfa að taka meiri áhættu en við höfum áður gert gagnvart öðrum viðskiptavinum okkar, og hugsanlega lagfæra aðra samninga okkar viðskiptamanna í leiðinni. Verum klók og markviss. Við þurfum einnig að meta núverandi viðmiðunarverð og lágmarksgjöld m.t.t. endurskoðunar.

Gagnvart endurnýjun samninga við núverandi viðskiptavini þarf að meta í hverju tilviki fyrir sig hvernig best er að nálgast nýja samninga. Auðvitað reynum við áfram að ná umbótum þar sem við teljum það hægt, en jafnframt er ljóst að ef okkar samkeppnisaðilar búa til slag um okkar kúnna ætlum við ekki að missa viðskiptin. Við höldum áfram að breyta uppbyggingu samninganna hvort sem um er að ræða núverandi eða nýja viðskiptavini er að ræða (svo)."

641. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins er einnig gerð grein fyrir minnisblaði umræddsframkvæmdastjóra um samkeppnisstefnu Eimskip. Var það dagsett 1. apríl 2002 og var því dreift til forstjóra félagsins og annarra helstu stjórnenda. Í því segir: *„Samkeppni á heimamarkaði Eimskips í hefðbundinni flutningaþjónustu hefur verið hörð undanfarin ár. Samskip hefur verið megin samkeppnisaðili Eimskips í Íslandstengdum viðskiptum. Návígi þessara fyrirtækja hefur gert að verkum að gengið hefur verið hart fram í einstökum viðskiptum. Hjá Eimskip hefur áhersla verið lögð á að halda markaðshlutdeild félagsins, sem skv. hefðbundnum skilgreiningum um sjóflutninga hefur verið í kringum 2/3 af sjóflutningamarkaði.*

Baráttan um Grundartanga þegar Eimskip náði flutningum Norðuráls herti enn á samkeppninni á Íslandi. Um haustið 2000 svaraði Samskip með því að taka flutninga Baugs á flutningsgjöldum sem voru ekki fjarri því að vera helmingur af bestu verðum fram að því á markaðnum. Samkeppnin hélst síðan áfram hörð allt fram á mitt ár 2001, án þess að hlutur skipafélaganna á markaðnum breyttist verulega.

Um haustið 2001 var ákveðið hjá Eimskip að vera leiðandi í hækkun flutningsgjalda á markaðnum. Láta á það reyna. Ljóst af afkomu félagsins að auka þurfti tekjur af þjónustunni. Í ágúst 2001 var farið mjög ákveðið í að hækka bæði flutningsgjöld og gjöld fyrir hliðarþjónustu, gegnum gjaldskrár

og samninga. Samskip virðist ætla að fylgja fordæminu í fyrstu, en ljóst varð fljótt að þeir fóru að nýta sér uppnám viðskiptavina Eimskips og stinga sér í viðbótarflutninga. Nokkur viðskipti fóru frá Eimskip á þessu hausti.

Eftir áramótin 2001/2002 var aftur reynt af hálfu Eimskips að leiða nauðsynlegar verðhækkanir á markaðnum. Viðbrögð Samskipa voru aftur á þá lund að notfæra sér lagið til að auka sína markaðshlutdeild og ná nýjum viðskiptum frá Eimskip.

Samkeppnin hefur verið sérstaklega hörð á innflutningshliðinni, og flutningsgjöld þar gefið verulega eftir. Markaðshlutdeild Eimskips í innflutningi styrktist heldur á árinu 2001 í heild, en gaf eftir á síðustu mánuðum ársins. Gera má ráð fyrir að sú þróun hafi haldið áfram í upphafi árs 2002, í takt við ofangreindar aðgerðir Samskipa. Samskip hefur boðið mjög lág verð á markaðnum, og ekki gert mikinn greinarmun á stærri og minni viðskiptavinum. Auk þess að ná viðbótarviðskiptum hafa þeir lækkað flutningsgjöld annarra viðskiptavina hjá Eimskip með undirboðum sem orðið hefur að svara. Baugsverðin og önnur mjög lág verð á markaðnum hjá Samskip eru nú farin að soga flutning inn til þessara aðila m.a. frá hefðbundnum heildsölum, og út úr kerfum Eimskips.

Auk annars eru tvær skýringar nærtækar á viðhorfum Samskipa nú. Þeir sigla nú í fyrsta skipti um nokkurt skeið með ófullnýtt kerfi og vilja fylla skipin. Þeir horfa einnig til innkomu Atlantsskipa á Evrópu nú í apríl, og vilja verja sig strax fyrir væntanlegum flutningsmissi. Gera má ráð fyrir að þeir finni sem stendur meira fyrir Atlantsskipum á markaðnum en Eimskip þar sem aðal sölumenn Atlantsskipa eru fyrrum starfsmenn Jóna/Samskipa. Samskip er nú einnig í þeirri stöðu að vinna með Atlantsskipum í Ameríkuflutningum. Það samstarf hefur gengið illa og hefur Samskip óskað eftir samstarfi við Eimskip um þá flutninga. Ef Eimskip og Samskip hefja á ný samstarf á þeirri leið mun það styrkja almenna stöðu Samskipa á markaðnum.

Margoft hefur verið rætt innan Eimskips hversu langt eigi að ganga í samkeppninni við Samskip. Samskip hefur til skamms tíma verið tiltölulega veikburða keppinautur fjárhagslega, og því hugsanlegt af hálfu Eimskips að láta sverfa til stáls af fullum þunga. Það hefur þó ekki verið gert. Á sama tíma hefur Samskip gengið langt í að bjóða Eimskip birginn á markaðnum, og oftast sloppið fyrir horn. Með vel yfir 60% markaðshlutdeild hefur Eimskip yfirleitt verið í vörn, og Samskip tekist með nokkuð óprúttnum aðgerðum að halda Eimskip á stöðugri niðurleið sérstaklega í innflutningi og afkoman sífellt veikari. Þessi staða hefur því ekki verið áhugaverð fyrir Eimskip.

Eimskip hefur á síðustu árum litið á sig sem markaðsdrifið fyrirtæki sem byggir á því að veita viðskiptavinum verðmæta þjónustu. Enn sem komið er hefur fyrirtækinu þó ekki tekist að greina sig svo frá Samskipum á íslenska markaðnum að flutningsgjöld skipti minna máli en þjónustan. Eimskip er því enn tiltölulega berskjaldað fyrir þeirri verðsamkeppni sem nú stendur yfir af hálfu Samskipa sem aldrei fyrr. Eina þjónustan þar sem Samskip hefur þurft að gefa verulega eftir gagnvart Eimskip á síðustu misserum eru Ameríkuflutningar, og hefur sú þjónusta skilað Eimskip talsverðum Samskipsflutningum síðustu misseri.

Full nýting í siglingakerfum Eimskips á að gefa félaginu kostnaðarforskot í heildarflutningaþjónustu gagnvart Samskipum. Eimskip á því öllu jöfnu að standa vel að vígi kostnaðarlega gagnvart Samskipum, þó svo staðan sé líklega önnur þessa dagana. Jafnframt má fullyrða að hinn litli íslenski flutningamarkaður hefur ekki efni á mörgum valkostum í framleiðslukerfum þar sem óhagkvæmni vex með hverjum nýjum möguleika.

Fullljóst er að framundan er áframhaldandi hörð samkeppni á íslenska markaðnum, og mun innkoma Atlantsskipa á Evrópu enn frekar herða þá baráttu. Þeir hafa lýst yfir að ætla sér 5% markaðshlutdeild. Frá hverjum taka þeir þetta magn? Samskip hefur tekið þá stefnu að „birgja sig upp" á kostnað Eimskips. Af hálfu Atlantsskipa verður um hreina verðsamkeppni að ræða. Því má segja að Eimskip standi frammi fyrir tveimur keppinautum á markaðnum sem báðir leggja fyrst og fremst áherslu á verðin, og verður Samskip áfram megin samkeppnisaðilinn. Eimskip þarf að ákveða hvernig á væntanlegri samkeppni verður tekið, hvort fyrirtækið vill halda sinni stöðu á markaðnum

eða styrkja eða hugsanlega sætta sig við 5–10% minni markaðshlutdeild og þá á hvaða forsendum. Hver 5% á sjóflutningsmarkaði samsvara hátt í einum milljarði í heildartekjum.

Samkeppnisstefna Eimskips næstu mánuði

Vandséð er í núverandi stöðu hvernig Eimskip getur komist hjá verðsamkeppni. Þau verð sem samkeppnisaðilar fyrirtækisins bjóða munu smita út á markaðinn og skapa þrýsting á verð Eimskips hvort sem er. Ef Eimskip lætur á reyna að halda að sér höndum er langlíklegast að félagið missi talsverða flutninga en þurfi eftir sem áður að lækka verð til að friða núverandi viðskiptavini og koma í veg fyrir að flutningar skolist undan viðskiptavinum félagsins vegna lægri verða samkeppnisaðila þeirra. Dæmið um Baug sýnir vel hvernig það gerist. Ef samkeppnisaðilar verða þess áskynja að Eimskip heldur sér til hlés eða heldur í hærri verð ganga þeir enn frekar á lagið og styrkja sína stöðu. Það sýnir reynslan.

Ef Eimskip ætlar að taka slaginn er næsta spurning á hvaða nótum. Í vörn eða sókn? Eins og fyrr er getið hefur félagið yfirleitt verið að verja sitt. Máttur Eimskips hefur sjaldan verið nýttur í öflugri sókn. Nú má telja að tími sé til þess kominn. Gera má ráð fyrir hörðum slag næstu mánuði og munu einhverjir verða sárir. Eimskip getur í stöðunni unnið sóknarbaráttu en ekki varnarbaráttu.

Markmiðið með þessari stefnu verði að tryggja Eimskip áframhaldandi forystu og sterka stöðu á íslenska sjóflutningsmarkaðnum.

Aðgerðir hjá Eimskip strax

Eimskip getur ekki gengið út frá að ná verulegum árangri í sóknaraðgerðum á markaðnum nema fleira en hagstæð verð komi til hjá fyrirtækinu. Vinna þarf hluti áfram hratt og skilvirkt og viðskiptavinir þurfa að finna fyrir þeirri snerpu og þeim sveigjanleika sem þeir hafa kallað eftir. Eyða óþarfa skrifræði og viðmóti þess gagnvart viðskiptavinum. Ef samkeppnisaðilarnir eru sneggri og vinna hraðar en Eimskip mun dæmið ekki ganga upp. Eftirfarandi eru nokkrir þættir sem að mínu mati verða að koma til hjá Eimskip ef sóknarleiðin verður fyrir valinu.

- *Einföldun og skilvirkni verði aðalatriði.*
- *Einfalda þarf verulega gjaldskrár í fyrirtækinu. Þar með talið sjóflutningsgjaldskrár, þjónustugjaldskrár, lágmarksgjöld, LCL gjaldskrár.*
- *Setja meginreglur í tilboðs- og samningagerð, en draga úr kröfum um greiningu einstakra viðskipta og framlegðarútreikninga.*
- *Einfalda og gera raunhæfari viðmiðunargjaldskrár sölufólks.*
- *Leyfa verðlagningu í tilboðum og samningum „sem til þarf" – en fylgjast náið með framvindu.*
- *Setja samkeppnina í forgang hjá öllu markaðs- og sölufólki í fyrirtækinu.*
- *Virkja erlendu starfsemina með öflugri hætti og gefa meira svigrúm á markaðnum. Forstöðumenn erlendis og þeirra fólk fari á fullt á öllum vígstöðvum með markvissari samræmingu og beittara umboði.*
- *Taka meiri áhættu í tilboðum á markaðnum – lægri verð til nýrra viðskiptamanna geta skapað misræmi gagnvart núverandi viðskiptamönnum (hugsanlega lækka samninga núverandi viðskiptamanna samhliða).*
- *Liðka fyrir eða gefa eftir í kröfum gegn því að loka samningum. T.d. er varðar grettistakið, geymslu/gámaleigu, söfnun í útflutningsgáma af strönd, greiðslukjör, eftirágreidda afslætti... Hér er ekki verið að hvetja til "lausungar", en að treysta upplýstu sölu- og þjónustufólki til að taka*

ákvarðanir þegar sérstaklega þarf á að halda til að klára hluti. Áfram þarf að vinna almennt með sama hætti og áður.

- *Ná takti í „frontum" Eimskips á markaðnum. Sérstaklega er varðar flugfrakt sem skiptir orðið verulegu máli eins og dæmin sanna.*
- *Setja Samskip „á hælana" með því að herja á þeirra viðskiptamenn úr mörgum áttum.*
- *Fara í stóra „pakka" Samskipa sem við höfum ekki hreyft mikið við til þessa. [Handskrifað er á minnisblaðið, Samherji, SÍF, Baugur, Kaupás og Ingvar Helgason.]*
- *„Valda" stærstu viðskiptavini Eimskip með öllum ráðum. […]."*

642. Því er lýst í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 að Eimskip greip í kjölfarið til umfangsmikilla aðgerða sem miðuðu að því að ná sem mestu af viðskiptum Samskipa yfir til Eimskips. Aðgerðirnar voru nefndar *„markaðsatlaga"* og voru þær skipulagðar af æðstu stjórnendum Eimskips. Var ákveðið að *„máttur"* Eimskips yrði nýttur í þessu skyni til þess að tryggja ráðandi stöðu félagsins á markaðnum. Markmið Eimskips með aðgerðunum var að koma í veg fyrir samkeppni eða takmarka hana verulega og gera fyrirtækinu kleift að hækka verð í kjölfar aðgerðanna. Aðgerðirnar fólust aðallega í því að Eimskip sneri sér kerfisbundið til fjölmargra viðskiptavina Samskipa og reyndi með sértækum afslætti eða kjörum að ná þeim af Samskipum. Átti að fara með tilboðin til viðskiptavina Samskipa sem trúnaðarmál til þess að upplýsingar um hið lækkaða verð bærust ekki til fyrirtækja sem þegar voru í viðskiptum við Eimskip. Verðmæti þeirra viðskipta sem Eimskip sóttist eftir frá Samskipum var a.m.k. þrír milljarðar króna á ársgrundvelli og töldu forsvarsmenn fyrirtækisins að raunhæft væri að ná til félagsins viðskiptum frá Samskipum sem næmu um 800 milljónum króna.

643. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins kom einnig fram að Eimskip hafi gert ólögmæta samninga við viðskiptavini sína sem fólu í sér einkakaup. Með einkakaupum í þessu samhengi er átt við viðskiptasamninga þar sem Eimskip skuldbatt viðskiptavini sína til þess að kaupa flutningaþjónustu einungis af félaginu. Í slíkum samningum við stóra viðskiptavini beitti Eimskip einnig samkeppnishamlandi afslætti til að tryggja enn frekar að viðskiptavinir myndu ekki eiga viðskipti við m.a. Samskip. Benti Samkeppniseftirlitið á að slíkir afslættir væru til þess fallnir að hindra að keppinautar Eimskips gætu eflt stöðu sína á markaði. Tók áfrýjunarnefnd samkeppnismála fram að annars vegar markaðsatlagan og hins vegar umræddir samningar Eimskips hafi verið *„til þess fallin að veikja með óeðlilegum hætti stöðu helsta keppinautar á markaðinum og veikja þannig samkeppnina á markaðinum almennt."*

644. Rétt er hér einnig að hafa í huga eftirfarandi sjónarmið Eimskips sem lýst er svo á bls. 202 í ákvörðun nr. 70/2007: *„Eimskip vísar einnig til þess að félagið starfi á tvíkeppnismarkaði. Gerð er grein fyrir svonefndri leikjafræði sem félagið telur gagnlega til þess að skoða háttsemi fyrirtækja á fákeppnismörkuðum. Sagt er að þegar málið sé skoðað út frá leikjafræðinni megi fullyrða að aðgerðir Eimskips eigi sér eðlilegar skýringar. Af hálfu Eimskips er því einnig haldið fram að atvik þessa máls virðist vera í samræmi við kenningar um atferli fyrirtækja í fákeppni þar sem markmiðið sé að hámarka hagnað fyrirtækjanna. Segir einnig að Eimskip hafi hækkað verð á þjónustu sinni á síðari hluta ársins 2001 og hafi tilgangur þeirrar hækkunar verið að bæta afkomu í sjóflutningum. Þegar Eimskip hafi hækkað verð sitt hafi Samskip séð sér leik á borði og náð viðskiptavinum frá Eimskipi með því að gera þeim hagstæð tilboð um verð á flutningum. Í stað þess að afkoma hefði farið batnandi hefði Eimskip séð fram á að missa ekki aðeins fleiri viðskiptavini heldur einnig að þurfa að lækka verð á þjónustu sinni til að halda þeim sem voru áfram í viðskiptum við félagið. Eimskip hefði brugðist við þessu með mótaðgerðum sem hefðu byrjað á síðari hluta ársins 2001. Útbúinn hefði verið listi yfir tiltekin fyrirtæki sem hefðu verið í viðskiptum við Samskip og hefði átt að gera þeim tilboð um að færa sig yfir til Eimskips. Unnið hafi verið samkvæmt þessari áætlun fram eftir árinu 2002 og tekist hefði að ná fyrirtækjum í viðskipti eins og fram kæmi í andmælaskjalinu og vonir hefðu staðið til að ná enn fleirum. Er því haldið fram að þessi atburðarás lýsi því að Eimskip og Samskip hefðu átt í harðri samkeppni á þessum tíma. Trúlega hafi samkeppnin verið enn harðari en*

ella vegna þess að afkastageta félaganna hafi ekki verið fullnýtt, en við slíkar aðstæður væri mjög arðbært fyrir fyrirtæki að bæta við sig viðskiptum, a.m.k. ef gert væri ráð fyrir að þau viðskipti hefðu ekki áhrif á aðrar markaðsbreytur viðkomandi fyrirtækis. Það gæti jafnframt verið freistandi fyrir fyrirtæki að hækka verð og vonast til að það hefði ekki þau áhrif að viðskiptin minnkuðu. Til að þetta skili sér í meiri hagnaði væri lykilatriði, að því gefnu að tvö fyrirtæki væru á markaðnum, að byrjaði annað fyrirtækið á að hækka verð sitt þá fylgdi hitt fyrirtækið á eftir og hækkaði verð sitt til samræmis. Þá minnkaði eftirspurn en markaðshlutdeild héldist óbreytt. Það væri þó ekki víst að þetta gerðist við þær aðstæður sem hér væri lýst. Það yrði mjög freistandi fyrir keppinautinn að halda sínu verði óbreyttu og „stela" fremur viðskiptum af fyrirtækinu sem hefði hækkað verð sitt. Hagnaður kynni að verða meiri af því heldur en að fylgja eftir í verði. Þegar það gerist stæði fyrirtækið sem hefði riðið á vaðið með verðhækkun frammi fyrir því að í stað þess að hagnaður hefði aukist eins og ætlunin hefði verið hefði hann minnkað og færi minnkandi með fækkandi viðskiptavinum. Þá væri í raun aðeins einn möguleiki í stöðunni til að verja viðskiptahagsmuni fyrirtækisins, þ.e. að auka viðskiptin aftur með því að bjóða lægra verð eða þjónustu en keppinauturinn. Fræðilega gæti þetta gengið svona koll af kolli þar til verð væri komið niður fyrir jaðarkostnað. Þetta væri ástæðan fyrir því að á mörkuðum þar sem verðsamkeppni væri – svokölluð Bertrand samkeppni – og viðskiptavinir litu á þjónustu fyrirtækjanna á markaðnum sem nána staðgönguþjónustu þá dygði að hafa tvö fyrirtæki á markaðnum til að nálgast það ástand sem ríkti í fullkominni samkeppni. Að mati Eimskips væri einnig hugsanleg önnur niðurstaða í Bertrand samkeppni þar sem fyrirtæki ættu í endurteknum samskiptum á markaðnum, þ.e. að þau héldu uppi verði sem væri nálægt einokunarverði með svokölluðu þöglu samráði (e. tacit collusion). Ákveðin skilyrði gerðu þó slíkt ástand líklegra en ella. Eitt af þeim væri að fyrirtækin hefðu góðar upplýsingar hvort um annað og sérstaklega það verð sem væri í boði hvort hjá hvoru öðru. Aðeins þannig gætu fyrirtækin brugðist við þegar t.d. annað þeirra reyndi að lækka verð á kostnað hins. Að mati Eimskips ættu samkeppnisyfirvöld síst af öllu að stuðla að því að þögult verðsamráð myndaðist á markaði með því að banna eðlilega verðsamkeppni og verðtilboð fyrirtækja, jafnvel þó þau væru í markaðsráðandi stöðu. Jafnframt er sagt að sú verðmismunun sem falist hafi í aðgerðum Eimskips væri neytendum hagstæð."

5.3.2. Úrskurður áfrýjunarnefndar í málinu

645. Með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 var staðfest að Eimskip hefði brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga með aðgerðum sem hefðu miðað að því að veikja Samskip verulega og varanlega og með gerð ólögmætra einkakaupasamninga.

646. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála var gerð grein fyrir þeim skyldum sem hvíldu samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga á Eimskip sem markaðsráðandi fyrirtæki. Benti áfrýjunarnefnd m.a. á þetta:

„[…] skyldur markaðsráðandi fyrirtækja geti að öðru jöfnu verið því ríkari þeim mun sterkari sem þau eru á viðkomandi markaði enda má ætla að samkeppni veikist þá að sama skapi. Þó ber að hafa í huga að styrkur samkeppnisaðila skiptir máli þegar mörk leyfilegra aðgerða hins markaðsráðandi fyrirtækis eru metin. Ástæðan er sú að meira þarf að öllum jafnaði til að koma til þess að ryðja honum af markaðinum eða veikja hann verulega."

647. Einnig kom fram að markaðsráðandi fyrirtækjum væri heimilt að taka þátt í samkeppni svo fremi sem ekki væri farið yfir þau mörk sem felist í 11. gr. samkeppnislaga. Ljóst er að áfrýjunarnefnd samkeppnismála taldi styrk Samskipa umtalsverðan og vera með þeim hætti að nokkur samkeppni gæti ríkt á milli Eimskips og Samskipa:

„Markaðshlutdeild Samskipa og styrkleiki þess félags að öðru leyti er þó umtalsverður þó að það breyti ekki þeirri meginályktun að áfrýjandi hafi verið í markaðsráðandi stöðu umrætt sinn í skilningi 11. gr. samkeppnislaga. Höfuðkeppinauturinn, Samskip hf., hafði verulegan hluta markaðarins í sínum höndum, svo ekki var það vegna ójafnræði milli félaganna að samkeppni þeirra í milli hafi ekki mátt virka þrátt fyrir einhverjar aðgerðir áfrýjanda. Í þessu sambandi skal og tekið fram að hlutverk

samkeppnisyfirvalda er ekki að stjórna samkeppni heldur aðeins að taka á þeim brotum sem fara umfram leyfileg mörk hennar."

648. Tók áfrýjunarnefnd einnig fram að markaðsráðandi fyrirtækjum væri að *„ákveðnu marki heimilt að verja viðskiptahagsmuni sína þegar á þá er ráðist. Þannig er hafið yfir vafa að markaðsráðandi fyrirtæki getur brugðist við þegar keppinautur snýr sér til viðskiptavina þess og býður þeim hagstætt verð eða önnur kjör.*" Með umræddri markaðsatlögu hefði Eimskip hins vegar farið umfram leyfileg mörk í samkeppni við Samskip. Í úrskurði áfrýjunarnefndar kom þetta fram:

„Við mat á lögmæti umræddra aðgerða Eimskips beri fyrst og fremst að hafa hliðsjón af þeirri ríku skyldu sem hvílir á markaðsráðandi fyrirtækjum að grípa ekki til neinna ráðstafana sem raskað geta með óeðlilegum hætti þeirri samkeppni sem ríkir á markaðnum. Á slíka skyldu reynir þegar markaðsráðandi fyrirtæki undirbýr og framkvæmir með leynilegum hætti umfangsmikla og kerfisbundna atlögu að helsta keppinaut sínum þar sem verð hans eru undirboðin í þeim mæli sem hér átti sér stað. Telur áfrýjunarnefndin óhjákvæmilegt að líta á aðgerðirnar sem ólögmæta þar sem þær beindust fyrst og fremst að helsta samkeppnisaðilanum á markaðinum, Samskipum hf., auk þess sem umfang hennar var til þess fallið að veikja hann verulega og varanlega."

5.3.3. Ályktanir Samskipa

649. Í mgr. 230 í athugasemdum við AI kemur fram að Samskip taki undir með Samkeppniseftirlitinu að þetta eldra mál *„varpi ljósi á samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi.*" Í mgr. 233 segja Samskip að þessi *„gögn frá 2001 og 2002 eru nokkuð lýsandi fyrir þá stöðu sem lengi hefur verið uppi á mörkuðum fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi. Eimskip hefur haft þar mikla yfirburði og verið leiðandi í verðlagningu. Viðbrögð Samskipa við aðgerðum Eimskips velta hins vegar eðli málsins samkvæmt á markaðsaðstæðum hverju sinni, ekki síst hvernig nýtingu flutningskerfa er háttað, bæði í inn og útflutningi.*" Á umræddum tíma hafi Samskip verið með ófullnýtta flutningsgetu og fyrirtækið hafi ákveðið að fylgja ekki hækkunum Eimskips heldur sækja aukin viðskipti. Allt aðrar aðstæður hafi verið fyrir hendi í bankahruninu 2008 sökum *„hruns í flutningum og ójafnvægis sem myndaðist í inn- og útflutningi.*"

650. Segja Samskip að við þær aðstæður hafi verið augljóst *„að draga þyrfti úr framboði og skera niður kostnað, enda yrðu vandamálin ekki leyst með því að sækja aukið magn til keppinautanna, sem glímdu við nákvæmlega sömu aðstæður og vannýtt kerfi.*" Nefna Samskip þetta til stuðnings að samanburður á hegðun fyrirtækisins á annars vegar árunum 2001 – 2002 og hins vegar á árinu 2008 og síðar feli ekki í sér vísbendingu um samráð við Eimskip. Þá er bent á aðgerðir Eimskips á árunum 2001 – 2002 hafi verið Samskipum *„víti til varnaðar*" og til marks um að rétt sé að *„stíga varlega til jarðar*" gagnvart Eimskip.

5.3.4. Samantekt

651. Að mati Samkeppniseftirlitsins er gagnlegt, þegar atvik á árunum 2008-2013 eru virt, að hafa í huga framangreinda lýsingu Eimskips (sem fram kemur í ákvörðun nr. 70/2007) á eðli þeirrar samkeppni sem ríkt geti milli fyrirtækisins og Samskipa. Ber hér sérstaklega að hafa í huga að á brotatímabilinu í þessu máli leiddu verðhækkanir ekki til *„stuldar*" á viðskiptavinum eða annarra aðgerða sem Eimskip hefur lýst sem eðlilegri verðsamkeppni á fákeppnismarkaði þar sem tveir keppinautar keppa. Vísast nánar um þetta til umfjöllunar um atvik á árunum 2008-2013 síðar í ákvörðun þessari.

652. Þá skiptir hér einnig máli að áfrýjunarnefnd samkeppnismála taldi Samskip ekki veikan keppinaut heldur ráða yfir *„verulegum hluta*" markaðarins. Það væri því ekki *„ójafnræði*" milli Eimskips og Samskipa sem kæmi í veg fyrir að samkeppni milli fyrirtækjanna myndi virka. Var þannig gert ráð fyrir því í úrskurði áfrýjunarnefndar að talsverð samkeppni gæti ríkt á milli Eimskips og Samskipa. Gefur úrskurðurinn og skýrt til kynna að það væri Eimskip fyllilega heimilt að stunda eðlilega og öfluga samkeppni við Samskip. Eimskip væri hins vegar ekki heimilt samkvæmt 11. gr.

samkeppnislaga að grípa til leynilegrar, umfangsmikillar og kerfisbundinnar atlögu sem væri til þess fallin að veikja Samskip verulega og varanlega.

653. Í umræddum úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála fólst því ekki að Eimskip væri óheimilt að taka þátt í samkeppni og t.d. gefa fyrirtækjum sem hefðu verið í viðskiptum við Samskip en óskuðu eftir tilboðum frá Eimskip, samkeppnisfær tilboð.[309] Eimskip mátti hins ekki grípa til óeðlilegra aðgerða sem fælu í sér misnotkun á markaðsráðandi stöðu.

654. Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 var tekin 19. desember 2007 og úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 var kveðinn upp 12. mars 2008. Þann 30. apríl 2008 náði Eimskip til sín mikilvægum viðskiptavini Samskipa (Hagar). Töldu Eimskip sig þannig geta boðið Högum samkeppnishæf verð eftir að úrskurður áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008 lá fyrir. Eftir að hið aukna samráð Eimskips og Samskipa hófst í júní 2008 breyttist hins vegar háttsemi Eimskips. Eins og rökstutt verður í kafla 7 og áfram var það samráðið milli Samskip og Eimskipa en ekki úrlausnir samkeppnisyfirvalda sem leiddi til þess að það dró úr samkeppni milli fyrirtækjanna um viðskipti mikilvægra viðskiptavina eða að hún hætti.

655. Þegar síðan dró úr samráðinu á árinu 2013 hófu mikilvægir viðskiptavinir að færast milli fyrirtækjanna. Samskip ræddu um að *„herja á*" viðskiptavini Eimskips og gerðu t.d. atlögu að mikilvægum viðskiptavini Eimskips (Innnes) og mikilvægur viðskiptavinur Samskipa (Húsasmiðjan) var talinn *„Spennandi pakki – Mjög spennandi!*" af stjórnendum Eimskips, sbr. kafla 21. Ætlaður ótti Samskipa við brot Eimskips á 11. gr. samkeppnislaga var þannig samkvæmt þessu aðeins fyrir hendi þegar samráðið stóð sem hæst. Telur Samkeppniseftirlitið að sjónarmið Samskipa að þessu leyti séu ekki trúverðug.

656. Þá ber að líta til þess að staða Samskipa á markaði var ekki veikari á rannsóknartímabili þessa máls heldur en hún var á árunum 2001-2002. Miðað við forsendur áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008 og eðlilegar kringumstæður að öðru leyti hefði samkeppni milli Eimskips og Samskipa *„mátt virka*" á rannsóknartímabili þessa máls. Ólögmætt samráð fyrirtækjanna kom hins vegar í veg fyrir það að heilbrigð samkeppni fengi þrifist, sbr. umfjöllun hér á eftir í kafla 7 og áfram.

657. Til viðbótar ber að horfa til þess að staða Eimskips var mun veikari á árunum 2008 og 2009 en hún var á árunum 2001-2002, sbr. m.a. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2009 þar sem lýst var nauðasamningum fyrirtækisins og breytingum á eignarhaldi. Haustið 2008 voru fluttar fréttir af erfiðri stöðu Eimskips og mikilvægir viðskiptavinir Eimskips höfðu af þessu áhyggjur og höfðu samband við Samskip. Voru á þessum tíma kjöraðstæður fyrir Samskip að hefja öfluga markaðssókn og reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti til sín. Sökum samráðsins var það hins vegar ekki gert. Er þessu nánar lýst í kafla 8.18.

658. Niðurstaða þessa máls um ólögmætt samráð er ekki alfarið reist á samhliða hegðun Eimskips og Samskipa, sbr. umfjöllun um sönnunarsjónarmið í kafla 4.7.6.7. Hvað sem því líður getur bankahrunið 2008 og áhrif þess á flutninga ekki skýrt það að Samskip brugðust öðruvísi við verðhækkunum Eimskips á árinu 2008 og síðar en fyrirtækið gerði á árunum 2001 – 2002. Gögn málsins sýna að á fyrri hluta ársins 2008 höfðu Samskip haft áhyggjur af versnandi efnahagshorfum á Íslandi og minni eftirspurn eftir flutningum. Til að bregðast við þessu var skoðað og undirbúið innan Samskipa að auka samkeppni og sækja aukið flutningsmagn til Eimskips. Þessi áform voru hins vegar lögð til hliðar þegar ákveðið var í júní 2008 að hefja stóraukið samráð við Eimskip, sbr. kafli 7 hér á eftir. Höfðu fyrirtækin í kjölfarið m.a. samráð um að draga úr flutningaframboði. Samtímagögn frá Samskipum Holding sýna að í öðrum Evrópuríkjum hefðu efnahagsörðugleikarnir sem hófust 2008

[309] Fyrir liggur að Eimskip túlkaði úrskurðinn með þessum hætti. Vísast hér til bréfs Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 02.04.2009. Það bréf sýnir að Eimskip túlkaði ekki úrskurð áfrýjunarnefndar með þeim hætti að fyrirtækinu væri óheimilt að gefa viðskiptavinum Samskipa samkeppnisfær tilboð. Þannig sagði í bréfi Eimskips: *„Það eitt að fyrirtæki sé í viðskiptum við [Samskip] leiðir ekki til þess að það sé óheimilt að gera þeim tilboð. Fær [Eimskip] ekki skilið hvernig það getur farið gegn samkeppnislögum ef aðilar keppa um viðskiptavini og gera tilboð yfir hefðbundnum kostnaðarviðmiðum.*"

leitt til þess að samkeppni hefði aukist þegar flutningafyrirtæki lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum. Samhengisins vegna má hafa í huga að það ríkti ekki efnahagslegt góðæri á Íslandi á árunum 2001 – 2002. Þó að ástandið hafi ekki verið jafn slæmt og það var eftir bankahrunið var eftir sem áður rætt um efnahagslegar *„hamfarir*" á þessum árum.[310]

659. Mismunandi hegðun Samskipa á umræddum tímabilum styður þannig við önnur gögn málsins sem gefa ólögmætt samráð til kynna á rannsóknartímabilinu.

660. Af framangreindu leiðir að ekki er unnt að fallast á túlkun Samskipa á úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Eins og sá úrskurður gefur skýrt til kynna var Eimskip fyllilega heimilt að stunda eðlilega og öfluga samkeppni við Samskip. Í úrskurðinum voru í fyrsta lagi lýstar ólögmætar umfangsmiklar kerfisbundnar aðgerðir sem miðuðu að því að veikja Samskip verulega og varanlega. Í öðru lagi voru lýstir ólögmætir samningar og afsláttarkjör Eimskips sem gerðu Samskipum erfiðara fyrir að ná til sín nýjum viðskiptavinum. Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála frá 12. mars 2008 studdi þannig að heilbrigð samkeppni gæti ríkt milli Eimskips og Samskipa í m.a. sjóflutningum til og frá Íslandi. Hið umfangsmikla samráð sem hófst í júní 2008 kom hins vegar í veg fyrir að slík samkeppni fengi þrifist.

5.4. *„Neyðarsamkomulagið*" – Evrópusamráðið

661. Eins og fram kemur í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 var Eimskip, um haustið 2001, afar óánægt með að Samskip skyldu ekki fylgja fordæmi Eimskips og hækka verð heldur reyna þess í stað að ná viðskiptavinum Eimskips í viðskipti til sín. Greip Eimskip til aðgerða til að refsa Samskipum fyrir þessa samkeppni.

662. Gögn þessa máls sýna að þrátt fyrir þetta undirrituðu Eimskip og Samskip þann 30. nóvember 2001 það sem þau nefndu *„Trúnaðarmál Neyðarsamkomulag*". Það átti að taka til *„gámaflutninga með skipum félaganna*" sem *„skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutningum á tómum einingum.*" Flutningsgjöldin sem tiltekin voru í samningnum tóku til flutninga *„innan Evrópu og til og frá Íslandi.*" Var samningurinn ótímabundinn en unnt var að segja honum upp með fjórtán daga fyrirvara.

663. Samhengisins vegna er rétt að hafa í huga að í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var fjallað um erindi Samskipa frá 25. september 2002 vegna samnings fyrirtækisins við Eimskip um flutninga á sjóleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku. Veitti samkeppnisráð undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga sem gilti til 31. ágúst 2004. Þrátt fyrir að undanþágan félli úr gildi 1. september 2004 hélt þessi samvinna Eimskips og Samskipa áfram og út árið 2008 (og lengur), sbr. m.a. kafli 5.8.

664. Samkvæmt framansögðu tók *„neyðarsamkomulagið*" frá nóvember 2001 til samnings um siglingar innan Evrópu og milli Íslands og annarra ríkja Evrópu. Varð þannig til samstarf milli Eimskips og Samskipa bæði í siglingum til og frá Norður-Ameríku og til og frá öðrum Evrópuríkjum.

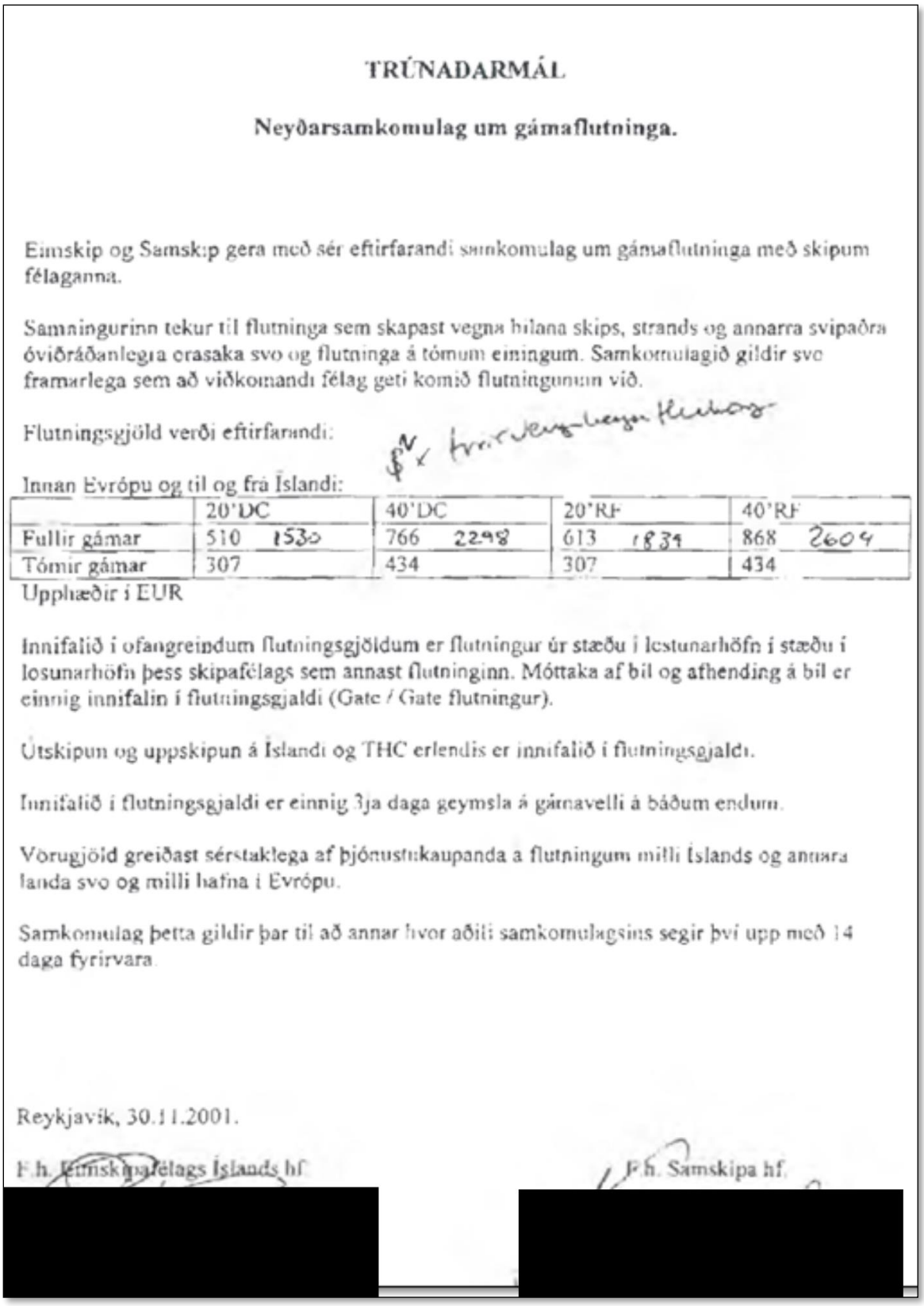
665. Hvað tegundir flutninga áhrærir tók samningurinn frá nóvember 2001 til tvenns konar tilvika samkvæmt orðalagi sínu. Annars vegar flutninga í þeim tilvikum þar sem skip biluðu, strönduðu eða aðrar óviðráðanlegar orsakir kæmu í veg fyrir flutning þeirra og hins vegar flutninga almennt á tómum gámum.

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

5.4.1. Samstarfið tók til *„venjulegra flutninga*"

666. Gögn málsins sýna aftur á móti að gildissvið samningsins var mun rýmra. Þann 15. júní 2006 sendi (E)forstö-útfl, forstöðumaður útflutningsdeildar Eimskips, tölvupóst til samstarfsmanna sinna. Bar hann heitið *„Samskipssamningur*" og með honum fylgdi skjal sem nefnt var *„Samskip_Evrópa*". Í tölvupóstinum sagði (E)forstö-útfl að það væri gott að eiga þetta skjal á tölvutæku formi.[311] Skjalið sem (E)forstö-útfl nefndi *„Samskip_Evrópa*" var framangreint *„neyðarsamkomulag*" frá 2001 sem hafði verið breytt með eftirfarandi hætti:

[311] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.229645.



TRÚNADARMÁL

Neyðarsamkomulag um gámaflutninga.

Eimskip og Samskip gera með sér eftirfarandi samkomulag um gámaflutninga með skipum félaganna.

Samningurinn tekur til flutninga sem skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutninga á tómum einingum. Samkomulagið gildir svo framarlega sem að viðkomandi félag geti komið flutningunum við.

Flutningsgjöld verði eftirfarandi:

Innan Evrópu og til og frá Íslandi:

	20'DC	40'DC	20'RF	40'RF
Fullir gámar	510 1530	766 2298	613 1839	868 2604
Tómir gámar	307	434	307	434

Upphæðir í EUR

Innifalið í ofangreindum flutningsgjöldum er flutningur úr stæðu í lestunarhöfn í stæðu í losunarhöfn þess skipafélags sem annast flutninginn. Móttaka af bíl og afhending á bíl er einnig innifalin í flutningsgjaldi (Gate / Gate flutningur).

Útskipun og uppskipun á Íslandi og THC erlendis er innifalið í flutningsgjaldi.

Innifalið í flutningsgjaldi er einnig 3ja daga geymsla á gámavelli á báðum endum.

Vörugjöld greiðast sérstaklega af þjónustukaupanda á flutningum milli Íslands og annara landa svo og milli hafna í Evrópu.

Samkomulag þetta gildir þar til að annar hvor aðili samkomulagsins segir því upp með 14 daga fyrirvara.

Reykjavík, 30.11.2001.

F.h. Eimskipafélags Íslands hf.

F.h. Samskipa hf.

667. Samkvæmt þessu hafði verið handskrifuð sú viðbót að samningur Eimskips og Samskipa tæki einnig til *„venjulegs flutnings*" innan Evrópu og milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Var flutningsgjald ákveðið fyrir þá flutninga: *„2x fyrir venjulegan flutninga*", þ.e. tvöfalt *„neyðarverð*". Samkvæmt þessu eintaki af samningnum hafði gjaldið áður verið þrefalt fyrir venjulega flutninga (sbr. og handskrifuðu flutningsgjöldin). Með öðrum orðum tók samningur fyrirtækjanna vegna Evrópusiglinga

ekki aðeins til flutninga á fullum gámum vegna óviðráðanlegra orsaka heldur einnig til venjulegra flutninga á gámum, þ.e. til almennra sjóflutninga fyrirtækjanna.

668. Eftir birtingu Samkeppniseftirlitins á AI og AII upplýstu bæði Eimskip og Samskip, í fyrsta skipti við rannsókn málsins, að fyrirtækin hefðu gert með sér samning vegna Evrópusiglinga sem tók m.a. til venjulegra flutninga milli Íslands og Evrópu.[312]

669. Samtímagögn Eimskips og Samskipa sýna skýrt að samningurinn tók til almennra sjóflutninga fyrirtækjanna til og frá Evrópu:

- Þann 20. desember 2006 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli Eimskips og Samskipa vegna sjóflutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Evrópu til Íslands. Reikningar fylgdu í viðhengi og þar var greiðandi, sendandi og móttakandi tilgreindur: *„Eimskip"*. Vörðuðu samskiptin nánar tiltekið ósk Eimskips um leiðréttingu á verði Samskipa fyrir flutningana. Að beiðni (E)forstö-útfl breyttu Samskip verðinu sem tilgreint var í reikningunum í *„2x sjóflutningsverð"* samkvæmt *„Neyðarsamkomulagi um gámaflutninga"*. Í tölvupósti starfsmanns Eimskips er vísað til m.a. eftirfarandi athugasemda (E)forstö-útfl: *„Rangur reikningur! Á að vera skv. samkomulagi félaganna. Það er 2x sjóflutningsverð í samningi sem heitir „Neyðarsamkomulag um gámaflutninga" 2xEUR510. Innifalið í þessu verði er flutningur úr stæðu í lestarhöfn í stæðu í losunarhöfn .... (Gate/Gate flutningur). Þá er útskipun og uppskipun á Íslandi og THC erlendis innifalið í flutningsgjaldi. Reikningurinn á því að vera: 2x EUR 510 (EUR 1.020) + Vörugjöld og Hafnarvernd í REY. Vinsamlega sækið þessa leiðréttingu og þá er óhætt að greiða reikninginn"*.[313] Samskip leiðréttu reikningana í mars 2007. Af þessum samskiptum má sjá að enginn ágreiningur var milli fyrirtækjanna um að í gildi væri samningur um *„venjulega flutninga"* milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Er sú niðurstaða líka í samræmi við skýringar í svörum Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 13. janúar 2021 (þar sem vísað er til *„óformlegrar vinnureglu"* milli Samskipa og Eimskips um tvöfalt neyðarverð).[314]

- Þann 5. mars 2007 sendi starfsmaður Eimskips tölvupóst til (E)forstö-flutnstý og vísaði til símtals við starfsmann Samskipa. Sagði í tölvupóstinum að Samskip væru að biðja Eimskip um að flytja 30 frystigáma frá Þórshöfn í Færeyjum til Rotterdam. Þetta kæmi til þar sem skip Samskipa hafði verið á eftir áætlun til Rotterdam. Samskip ætluðu því mögulega að sleppa viðkomu í Þórshöfn í Færeyjum *„til að ná upp áætlun"* í siglingum milli Íslands og Evrópu. (E)forstö-flutnstý áframsendi tölvupóstinn til yfirmanna sinna ((E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl og afrit til (E)frkvstj-alþjsv) og tók þetta fram: *„Ég samþykki þetta nema einhverjar mótbárur komi frá ykkur. Það er spurning hvort þetta fellur undir neyðarsamninginn: „vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka" + „til og frá Íslandi". […] Að mínu mati fellur þessi flutningur <u>ekki</u> undir þennan samning."* (E)forstö-útfl svaraði samdægurs: *„Mér finnst ekki óeðlilegt að við samþykkjum þetta því við munum <u>lenda í sambærilegum aðstæðum einhvern tíman</u> og erum núna ný komnir í gegnum mjög erfiða viku með Celiu. <u>Þetta er ekki nauðarsamningur heldur aðgerð sem þeir ákveða að gera þ.e. sleppa úr höfn sem er ekki óviðráðanleg orsök</u>. Ef (E)frkvstj-alþjsv hefur eitthvað við samþykki mitt að athuga að þá sé ég að hann er hér í Cc."* (E)forstö-innfl svaraði síðar sama dag: *„Ekkert við þetta að athuga af minni hálfu. Mig minnir að það hafi verið <u>reiknað tvöfalt „neyðarverð" á svona flutninga</u> hér áður fyrr"*. (E)forstö-flutnstý svaraði og sagði að Samskip myndu flytja fyrir Eimskip og myndu *„rukka tvöfalt neyðarverð"*. (E)frkvstj-alþjsv svaraði með tölvupósti daginn eftir: *„Verið bara í sambandi við (E)frkvstj-Færeyj [framkvæmdastjóra Eimskip í Færeyjum] til að ræða þetta við hana varðandi markaðinn þar áður en samþykkt"*. (E)forstö-flutnstý svaraði samdægurs með tölvupósti: *„Var búinn að láta hana vita í gær og engar athugasemdir fengið"*.[315]

[312] Mgr. 240 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 688 – 690 í athugasemdum Eimskips við AI.
[313] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.220542.
[314] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.01.2021, mgr. 11. Vísar Samskip til þess að þarna hafi verið um að ræða flutninga samkvæmt *„óformlegri vinnureglu"* þar sem innheimt var tvöfalt verð samkvæmt neyðarsamkomulagi.
[315] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.222435.

- Þann 12. mars 2007 sendi starfsmaður Eimskips tölvupóst til samstarfsmanna sinna og vísaði til samskipta við Samskip. Sagði í tölvupóstinum að Samskip héldu því fram að uppskipunarkostnaður (THC) Samskipa í Immingham væri innifalinn í sjóflutningsgjöldum og bað starfsmaður Eimskips um staðfestingu á þessu. Þessu var beint til (E)deildstj-útfl3 sem svaraði 13. mars. 2007 með eftirfarandi hætti: *„Skv. Ameríku samninginum þá er THC-ið innifalið í sjófraktinni. Nú veit ég ekki hvernig það er með Evrópu. Er til samningur á milli EIM og SAM varðandi Evrópu?"* (E)starfsm svaraði þeirri spurningu játandi: *„Já það eru EUR samningur inni"*.[316] Umræddur *„Ameríku samningurinn"* var samningur milli Eimskips og Samskipa um venjulega flutninga í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku. Samkvæmt þessum gögnum Eimskips var litið á *„neyðarsamkomulagið"* sem samskonar samning, þ.e. samning um venjulega flutninga til og frá Evrópu (Evrópusamningur).

- Þann 21. mars 2007 sendi (E)starfsm tölvupóst til (E)forstö-flutnstý sem bar heitið: *„Varðar spurningu um BAF[317] ofaná umsamda upphæð í samkomulaginu frá 30.11.2001 við Samskip"*. Í upphafi sagði: *„Varðandi spurningu þína áðan um hvort og hvernig Samskip hefur hagað rukkun á BAF til okkar."* Vísaði (E)starfsm síðan til handskrifaða gjaldsins á framangreindu eintaki af *„neyðarsamkomulaginu"* fyrir flutning á fullum 20 feta gámi (1530 evrur) og útskýrði að það væri skilningur Samskipa að BAF væri innifalið. (E)forstö-flutnstý svaraði og tók m.a. fram að samkvæmt *„mínu eintaki af samningnum er nefnilega búið að krota yfir „3x fyrir venjulegan flutning"* og breyta í *„2x fyrir venjulegan flutning"*. Hafa þeir yfirleitt verið að rukka þrefalt, manstu það?". (E)starfsm svaraði og tók þetta fram: *„Mitt eintak er eins og þitt. En í þessu dæmi eru þeir að rukka þrefalt eða 510 x 3 = 1.530 EUR. Minn skilningur var að það væri talan sem væri handskrifuð inná samninginn sem gilti, sem er þá þreföld. Og þessi sending síðan í júní í fyrra staðfestir þann skilning."* (E)forstö-flutnstý sendi í kjölfarið tölvupóst til (E)forstö-útfl og upplýsti hann um framangreint: *„Samskip rukkaði okkur ekki fyrir BAF, en þeir rukka sem sagt þrefalt neyðarverð ef ekki neyð. Við gerum það bara næst. Ég var búinn að segja þeim að við myndum rukka tvöfalt."* Í svarpósti (E)forstö-útfl sagði: *„Já verðum að halda samræmi, en þú átt hönk upp í bakinu á þeim út af þessu […]"*.[318]

- Í gögnum frá Samskipum frá mars 2008 var fjallað um mögulega samvinnu við Eimskip vegna flutninga milli Íslands og Evrópu. Tildrög þessa voru að skip Samskipa (Hvassafell) átti að koma til Reykjavíkur sunnudaginn 25. mars 2008. Sökum slæms veðurs seinkaði skipinu og greindi (S)forstö-innfl1 frá því að það myndi koma til Reykjavíkur aðfararnótt fimmtudagsins 27. mars 2008. Í kjölfarið áttu sér stað samskipti við Eimskip og umræður innan Samskipa um hvort eða hversu miklum flutningum skyldi beina til Eimskips:

  - Forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa ((S)forstö-innfl1) sendi þann 27. mars 2008 tölvupóst til samstarfsmanna (m.a. (S)forstö-flutnstj). Heiti hans var *„Eimskip í stað Hvassafells"* og í honum sagði: *„Hafið þið haft samband við Eimskip varðandi það að taka vöru fyrir okkur í IMM[319] og grænmetið í RTM[320]? Ég get heyrt í [(E)forstö-innfl] ef þið eruð ekki búnir að heyra í þeim."* (E)forstö-innfl var forstöðumaður innflutningsdeildar Eimskips.

  - (S)forstö-flutnstj svaraði samdægurs og sagði að það væri gott ef (S)forstö-innfl1 gæti haft samband við (E)forstö-innfl. Hann vísaði einnig til yfirmanns Samskipa í Færeyjum ((S)frkvstj-Færeyj) og sagði að (S)frkvstj-Færeyj *„gæti líka verið með einhverja gáma frá Færeyjum sem hann þyrfti að bóka með Eimskip."*

  - Viðskiptastjóri hjá Samskipum ((S)viðskstj1) sendi tölvupóst daginn eftir og spurði hvort þessir flutningar með Eimskip væru ekki örugglega klárir. Um gæti verið að ræða sjö til níu gáma

[316] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.229645.
[317] BAF er olíugjald, sbr. kafla 5.10.
[318] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.240505. […] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.241586.
[319] Immingham í Bretlandi.
[320] Rotterdam.

fyrir mikilvægan viðskiptavin (Búr) og það mætti *„ekkert klikka"*. (S)viðskstj1 spurði (S)forstö-innfl1 síðar sama dag hvort hann væri búinn að tala við (E)forstö-innfl. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði að (E)forstö-innfl hefði ekki *„hringt aftur"*. Að morgni 31. mars 2008 sendi starfsmaður Samskipa í Rotterdam tölvupóst og spurði hvað ætti að gera við gámana fyrir Búr. Skömmu seinna spurði hann hvort það ætti að lesta þá um borð í annað skip Samskipa, Arnarfell. Skömmu síðar sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og í honum sagði: *„Getur þú hringt í mig í GSM. Þarf að ræða við þig varðandi IMM og reefer gámana frá RTM"*. Klukkan 11:39 sama dag svaraði (S)viðskstj1 starfsmanni Samskipa í Rotterdam: *„plan is to ship with Eimskip (we would arrange)* ***however grapes from Chile could be shipped with Hvassafell***[321] *– [(S)forstö-innfl1] is waiting for [(E)forstö-innfl] in Eimskip to call and confirm that we will be able to ship with them, will keep you informed."* Klukkan 13:23 greindi (S)viðskstj1 starfsmanninum í Rotterdam frá því að enn væri beðið svars frá Eimskip. Sagði (S)viðskstj1 einnig frá því að (E)forstö-innfl hefði sagt að þessi beiðni um flutning yrði rædd á fundi hjá Eimskip sem yrði milli 13:00 - 14:00 þennan dag og eftir það myndi (E)forstö-innfl láta Samskip vita.

670. Það er ljóst af áðurnefndum gögnum Eimskips frá árunum 2006 og 2007 að litið var á *„neyðarsamkomulagið"* sem samning sem tók einnig til *„venjulegra"* flutninga innan Evrópu og milli Íslands og Evrópu. Spurningu starfsmanns Eimskips um hvort til væri *„samningur á milli EIM og SAM varðandi Evrópu"* var þannig svarað játandi og forstöðumaður útflutningsdeildar Eimskips nefndi samninginn *„Samskip_Evrópa"*. Bjuggu starfsmenn Eimskips yfir *„sínum eintökum"* af samningnum við Samskip þar sem hin handskrifaða breyting á gildissviði hans kom fram.

671. Gögnin frá mars 2008 sýna samskipti milli Eimskips og Samskipa vegna mögulegra flutninga út af atvikum sem ekki gátu talist neyð í skilningi samningsins, sbr. einnig framangreind samskipti innan Eimskips 5. og 6. mars 2007 (og ummæli (E)forstö-útfl þar: *„Þetta er ekki nauðarsamningur heldur aðgerð sem þeir ákveða að gera þ.e. sleppa úr höfn sem er ekki óviðráðanleg orsök"*). Sýna þessi gögn að þetta samráð gat skipt fyrirtækin miklu máli og af því leiddu jafnan bein samskipti milli stjórnenda þessara fyrirtækja sem samanlagt voru nánast einráð í sjóflutningum til og frá Íslandi.

672. Í kafla 7 hér á eftir er gerð grein fyrir því að Samskip og Eimskip hófu umfangsmikið ólögmætt samráð í júní 2008. Í glærukynningu forstjóra Eimskips frá 9. júní 2008 var þetta verkefni nefnt *„Nýtt upphaf"* og kemur fram í kynningunni að ákveðið hafi verið að meta hagkvæmni tiltekinna verkefna með því að *„auka samstarf á milli Samskip og Eimskip."* Í glærunum fólust m.a. hugmyndir um mun viðameira samráð í sjóflutningum heldur en hafði falist í samningum Eimskips og Samskipa um annars vegar Norður-Ameríku og hins vegar Evrópu siglingar.

673. Eins og ítarlega verður fjallað um í köflum 8 og 9 unnu Eimskip og Samskip úr þeim tillögum sem fram komu í glærum forstjóra Eimskips, þ.m.t hugmyndum um aukið samráð í siglingum til og frá Evrópu. Í þessari ákvörðun er samráðið sem varðar Evrópusiglingar frá og með júní 2008 metið í einu lagi með öðru samráði Eimskips og Samskipa sem var hluti af hinu umfangsmikla *„Nýtt upphaf"* verkefni sem hófst á umræddum tíma. Samhengisins vegna má nefna hér dæmi um samráð fyrirtækjanna eftir júní 2008 sem sérstaklega tengdist *„neyðarsamkomulaginu"*:

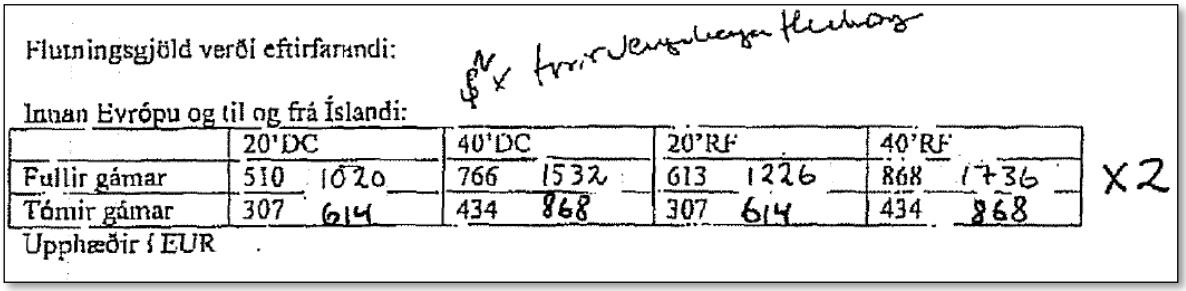
- Þann 16. október 2008, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til framkvæmdastjóra millilandasviðs hjá Samskipum ((S)frkvstj-millilandasv) og sagði að meðfylgjandi honum væri *„núgildandi neyðarsamkomulag við Eimskip"* og hann væri að gera tillögu til Eimskips um nýja útfærslu. Þann 20. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tillögu að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi"* til framkvæmdastjóra hjá Eimskip ((E)frkvstj-flutnkerf). Þessi gögn gefa til kynna að stjórnendum fyrirtækjanna þótti sjálfsagt að nota þennan samning þeirra með þessum hætti. Verður þessu lýst nánar í kafla 8.19.4.

[321] Feitletrað og undirstrikað af höfundi tölvupósts.

- Þann 17. desember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl. Í honum kvaðst hann vera með reikning vegna flutnings þar sem gerðar væru athugasemdir við kostnað við uppskipun. Bauðst hann til þess að gefa Eimskip 50% afslátt af uppskipun. (E)forstö-innfl svaraði samdægurs og sagði m.a. að þessi flutningur hafi verið fyrir hans tíð. Síðan sagði (E)forstö-innfl: *„En er ekki eðlilegast að notast við neyðarsamkomulagið frá 2001 x 2 og gate/gate eins og venjan hefur verið? Við höfum mér vitanlega ekki innheimt svona upphæðir hjá ykkur fyrir það sem við höfum flutt fyrir ykkur.“*[322] (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði að *„auðvitað“* væri eðlilegt að hafa hliðsjón af því. Hann hafi ekki skoðað *„fraktina“* og láti laga hana líka. Verður þessu lýst nánar í kafla 10.5.4.

- Á árinu 2009 gerðu Eimskip og Samskip nýjan samning um flutninga til og frá Norður-Ameríku. (S)viðskstj1, viðskiptastjóri hjá innflutningsdeild Samskipa, sendi þann 27. maí 2009 tölvupóst til starfsmanns TVG, dótturfélags Eimskips. Í honum sagði m.a.: *„Í gildi er samningur milli Samskip og Eimskip um Ameríkuflutninga svo og „neyðarsamningur“ sem þú vafalaust getur fengið staðfest hjá „collegum“ þínum í Eimskip, þó svo að þetta geti ekki flokkast undir neyðartilvik þá veit ég að á e-h tímapunkti þarft þú/þið að leita á sama hátt til okkar í svipuðum tilfellum - ég trúi því ekki að þú viljir að við notum flöt verðskráverð í málum sem mögulega koma inná okkar borð í framtíðinni, gagnvart ykkur !!“*, sbr. kafla 16.4.2.

- Í ágúst 2009 fékk framkvæmdastjóri hjá Eimskip, (E)frkvstj-sala/þj, sent afrit af nýjum Norður-Ameríkusamningi. Hann svaraði og spurði hvort til væri eintak af samningi við Samskip vegna flutninga til og frá Evrópu: *„... eigum við líka á file samstarfssamning við þá vegna Evrópu?“*[323] (E)frkvstj-sala/þj fékk eftirfarandi svar frá (E)deildstj-útfl3: *„Ég á ekki formlegan samning vegna Evrópu - hef ekki séð hann ennþá. En hingað til höfum við verið að vinna á svokölluðu Neyðarsamkomulagi og það er hér í viðhengi. Verðin sem eru handskrifuð [til hægri] eru í gildi.“*[324] Sést á þessu eintaki að samningurinn hafði á ný tekið breytingum og voru hin handskrifuðu verð lægri en á eintakinu sem starfsmenn Eimskips fjölluðu um í mars 2007. Voru hin handskrifuðu verð fyrir fulla gáma í samræmi við hin umsamda skilmála: *„2x fyrir venjulegan flutning“* og einnig skýrt tekið fram *„X2“*:



Flutningsgjöld verði eftirfarandi: $ N/X fyrir venjulegan flutning

Innan Evrópu og til og frá Íslandi:

	20'DC	40'DC	20'RF	40'RF
Fullir gámar	510 1020	766 1532	613 1226	868 1736
Tómir gámar	307 614	434 868	307 614	434 868

Upphæðir í EUR

X2

- Samráð Eimskips og Samskipa í Evrópuflutningum jókst stórlega eftir að samningur náðist í lok árs 2009 um að Eimskip myndi flytja gáma fyrir Jóna. Urðu þessir flutningar það miklir að (S)forstö-innfl1 fór fram á það í október 2011 við forstjóra Samskipa ((S)forstj) að þeir yrðu stöðvaðir. (S)forstj varð ekki við því. Var þessi flutningur Eimskips fyrir dótturfélag Samskipa enda hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna og þeirri áætlun fyrirtækjanna að draga úr flutningsgetu í því skyni að geta haldið uppi verði eða hækkað það. Í skýrslugjöf til Samkeppniseftirlitsins í september 2013 hélt (E)forstj, forstjóri Eimskips, því fram að *„samningar“* vegna þessara flutninga hefðu verið *„sendir“* til Samkeppniseftirlitsins. Það er ekki

[322] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.468715.
[323] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.261680. Hér má geta þess að framkvæmdastjóri útflutningsdeildar Eimskips vistaði samninginn á heimasvæði sínu árið 2006, þar sem heiti hans skírskotar til *„Evrópu“*: Afhent skjal frá Eimskip. […]
[324] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.261750.

rétt. Engin beiðni um undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga barst vegna þessara samninga. Er þessum atvikum nánar lýst í kafla 9.12.4 og 16.

- Þann 7. desember 2010 sendi (S)frkvstj-Jóna tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Þar fjallaði hann um flutning Eimskips á gámi fyrir Jóna. Í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna kom m.a. fram (tilvitnanamerki utan um neyðartilvik eru frá (S)frkvstj-Jóna): *Hugsanlega hefði verið skynsamlegara að láta Samskip bóka þennan gám með ykkur ef að við getum kallað þetta „neyðartilvik" í samningi skipafélaganna. Mikið lá á að koma þessu heim en við gerðum ekki ráðstafanir með að tala við ykkur áður. Með von um jákvæða niðurstöðu.*" (E)frkvstj-sala/þj áframsendi innanhúss og sagði *„FYI, eigum upp í erminni vegna gámaleigunnar.*"[325]

- Eimskip og Samskip undirrituðu nýtt *„neyðarsamkomulag*" þann 9. desember 2010 um leið og þau undirrituðu nýjan *„Ameríkusamning*".[326] Var gildissvið samningsins orðað með rýmri hætti en í upphaflegri útgáfu eldra *„neyðarsamkomulagsins*". Tók samkomulagið nú til flutninga vegna *„verulegrar röskunar á áætlun*" en var ekki lengur samkvæmt orðalagi sínu bundið við flutninga vegna *„óviðráðanlegra orsaka.*" Vísast um þetta til kafla 13.33.14.

- Daginn eftir að nýja *„neyðarsamkomulagið*" var undirritað var spurt hvort handrituðu 2x verðin (á eldra *„neyðarsamkomulaginu*") giltu áfram fyrir *„venjulega*" flutninga. Þannig sendi starfsmaður Samskipa ((S)viðskstj3) fyrirspurn 10. desember 2010 til yfirmanns síns (S)forstö-útfl og spurði: *„Gildir enn að verðin x2 þegar við kaupum frakt af hvort öðru og allt innifalið*". (S)forstö-útfl svaraði samdægurs: *„Spurðu, [(S)forstö-innfl1], hann gerdi thetta.*", sbr. kafla 13.33.14. Af athugasemdum Samskipa við AI má ráða að nýtt *„neyðarsamkomulag*" árið 2010 hafi falið í sér að áfram yrði í gildi milli félaganna 2x verð fyrir Evrópuflutninga utan neyðar, eða a.m.k. fram til desember 2013.[327]

- Þann 3. janúar 2012 sendi (E)deildstj-útfl1 tölvupóst til Alcoa og sagði að Eimskip gæti flutt 100 gáma Samskipa frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Þetta yrði gert á grundvelli umsaminna kjara við Samskip og verð á þessum flutningum gefið upp. Sagði (E)deildstj-útfl1 að Samskip þekktu þessi kjör mjög vel. Síðar sama dag útskýrði (E)deildstj-útfl1 fyrir (E)frkvstj-skiparekst að hann hefði gefið upp *„neyðarverðið*" fyrir Samskip. Vísast um þetta til kafla 9.12.1. Var þannig *„neyðarverðið*" notað fyrir venjulega flutninga Eimskips á fjölda gáma Samskipa.

674. Liggur því fyrir í málinu að í gildi var samningur milli Eimskips og Samskipa vegna siglinga innan Evrópu og milli Íslands og Evrópu og að sá samningur tók ekki eingöngu til sjóflutninga á fullum gámum vegna óviðráðanlegra orsaka heldur einnig til venjulegra flutninga, þ.e. til almennra flutninga félaganna utan neyðar. Sem fyrr segir var slíkur samningur í gildi milli Eimskips og Samskipa frá desember 2001 og a.m.k. út allt rannsóknartímabilið.

5.4.2. Leynileg samvinna

675. Samningarnir frá 2001 og 2010 voru báðir merktir sem trúnaðarmál og voru samkeppnisyfirvöld ekki upplýst um þá. Í kafla 5.4.4 er rökstutt að þessi samvinna Samskip og Eimskips hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

676. Samskip óskuðu í september 2002 eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga vegna samkomulags við Eimskip um flutninga á sjóleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku. Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu um *„neyðarsamkomulagið*" við málsmeðferð samkeppnisyfirvalda á þeim tíma. Ekki var

[325] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.94218.
[326] Við húsleit Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.09.2013, fannst undirritað samkomulag frá 9.12.2010 á starfsstöð […] hjá Eimskip, haldlagningarnúmer SE-F23/40. Fannst það í bréfabindi á skrifstofu hans merkt *„Ameríkusamningar Samskip*". Á starfsstöðinni fannst jafnframt afrit af neyðarsamkomulaginu frá 2001.
[327] Kafli I. 10.1 og 10.2 í athugasemdum Samskipa dags. 12.06.2020.

heldur upplýst um að samningurinn tæki til *„2x fyrir venjulega flutninga"* innan Evrópu og milli Íslands og Evrópu.

677. Samkeppnisráð veitti undanþágu, vegna Norður-Ameríku samnings Eimskips og Samskipa, sem gilti sem fyrr segir til 31. ágúst 2004, sbr. ákvörðun nr. 11/2003. Samkvæmt ákvörðunarorði þessarar ákvörðunar bar Eimskip og Samskipum, meðan undanþágan var í gildi, að tilkynna Samkeppnisstofnun *„um alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli svo og breytingar á þeim."* Engin tilkynning barst um *„neyðarsamkomulagið"* eða viðbót við það.

678. Eimskip og Samskip greindu ekki frá *„neyðarsamkomulaginu"* þegar fyrirtækin óskuðu eftir undanþágu vegna samnings um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku á árinu 2006. Þar af leiðandi var heldur ekki upplýst um að samningurinn tæki til venjulega flutninga innan Evrópu og milli Íslands og Evrópu. Að sama skapi var ekki greint frá samningunum vegna Evrópusiglinga þegar fyrirtækin óskuðu þann 26. janúar 2009 eftir undanþágu vegna nýs samnings um siglingar milli Íslands og Norður-Ameríku.

679. Samkeppniseftirlitið veitti umbeðna undanþágu og gilti hún til 31. desember 2010, sbr. ákvörðun eftirlitsins nr. 46/2009. Samkvæmt ákvörðunarorði í ákvörðun nr. 46/2009 bar Eimskip og Samskipum, á meðan undanþágan var í gildi, að tilkynna Samkeppniseftirlitinu *„um alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli svo og breytingar á þeim."*

680. Þrátt fyrir þetta tilkynntu Eimskip og Samskip ekki um nýja *„neyðarsamkomulagið"* sem undirritað var 9. desember 2010.

681. Þann 9. desember 2010 var einnig undirritaður nýr samningur vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Var samningurinn raunar undirritaður á sama fundi og af sömu stjórnendum Eimskips og Samskipa og undirrituðu nýja *„neyðarsamkomulagið"*. Eimskip og Samskip upplýstu Samkeppniseftirlitið heldur ekki um nýja *„neyðarsamkomulagið"* þegar félögin óskuðu þann 23. desember 2010 eftir undanþágu vegna hins nýja Norður-Ameríku samnings. Ekki var heldur upplýst um að Evrópusamningurinn tæki til venjulegra flutninga milli Íslands og Evrópu.

682. Samkvæmt þessu ríkti leynd um samvinnu Eimskips og Samskipa í flutningum innan Evrópu og milli Íslands og Evrópu. Þrátt fyrir að Evrópu samningarnir frá árinu 2001 og árinu 2010, líkt og Norður-Ameríku samningarnir, tækju til samvinnu keppinauta um *„venjulega"* sjóflutninga var ekki óskað eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga vegna fyrrnefndra samninga um Evrópuflutninga.

683. Andstætt því sem (E)forstj staðhæfði í skýrslugjöf sinni í september 2013 var Samkeppniseftirlitinu ekki greint frá þeirri samvinnu sem fólst í flutningum Eimskips fyrir Jóna.

684. Í kafla 10 er lýst samskiptum Eimskips og Samskipa í nóvember 2008 vegna undirbúnings að nýjum Norður-Ameríku samningi. Sýna gögnin að Eimskip var ljóst að fyrirtækinu væri skylt að tilkynna bandarískum samkeppnisyfirvöldum um alla samninga sína við Samskip sem vörðuðu flutninga til Bandaríkjanna. Í tölvupósti (E)forstö-innfl frá 6. nóvember 2008 kemur fram að það hafi verið vegna þessarar upplýsingagjafar og eftirlits sem tengdist bandarískum samkeppnisreglum að Norður-Ameríku samningurinn fór *„til Samkeppniseftirlitsins til skoðunar"*. Samráð um *„venjulega"* flutninga sem voru ekki til/frá Bandaríkjunum féll hins vegar ekki undir lögsögu bandarískra samkeppnisyfirvalda og Eimskip og Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu aldrei *„til skoðunar"* samning þeirra um Evrópusiglingar. Gefur þetta til kynna að Eimskip og Samskip hafi ekki talið eins mikla áhættu fólgna í því að fara gegn íslenskum samkeppnislögum.

685. Líkt og áður greinir var það fyrst í þessu máli sem hér er til umfjöllunar sem Samkeppniseftirlitið varð áskynja um þessa samvinnu félaganna í reglubundnum áætlunarsiglingum tengdum Evrópu.

686. Í tengslum við húsleitir í september 2013 veittu stjórnendur hjá Eimskip og Samskipum Samkeppniseftirlitinu munnlegar upplýsingar, sbr. 1. mgr. 19. gr. samkeppnislaga (m.a. (E)forstj,

(E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-útfl). Voru stjórnendurnir spurðir m.a. um samstarf Eimskips og Samskipa. Enginn upplýsti um *„neyðarsamkomulag"* Eimskips og Samskipa. Hvorki var upplýst um tilvist samninganna, samskipti fyrirtækjanna sem þessu tengdust eða að samstarfið tæki til venjulegra flutninga milli Íslands og Evrópu.[328]

687. Við rannsókn málsins óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Eimskip afhenti alla samninga við önnur flutningafyrirtæki.[329] Óskað var eftir sömu gögnum frá Samskipum. [330] Eimskip synjaði í fyrstu um afhendingu þessara gagna nema fyrir mjög afmarkaðan hluta tímabilsins.[331] Eftir ítrekun Samkeppniseftirlitsins afhenti Eimskip tiltekna samninga við önnur flutningafyrirtæki.[332] Umrædd *„neyðarsamkomulög"* við Samskip, frá árunum 2001 og 2010, fylgdu ekki með. Samskip afhentu hins vegar afrit af báðum samningunum við Eimskip.[333] Á hinn bóginn afhentu Samskip ekki afrit af samningnum frá árinu 2001 þar sem búið var að handskrifa þá breytingu að hann tæki til venjulegra flutninga. Upplýstu Samskip heldur ekki um þá breytingu þrátt fyrir að framangreind samtímagögn sýni skýrlega að fyrirtækinu væri fullkunnugt um að samningarnir við Eimskip tækju til venjulegra Evrópuflutninga.

688. Það var ekki fyrr en Samkeppniseftirlitið bar undir Eimskip og Samskip samtímagögn þeirra með birtingu AI að fyrirtækin greindu frá því að á rannsóknartímabilinu hefði verið í gildi samningur sem tekið hefði til venjulegra flutninga. Í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins frá 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins."* Nánar er fjallað um ranga upplýsingagjöf Samskipa um *„neyðarsamkomulagið"* í m.a. kafla 23 um brot gegn 19. gr. samkeppnislaga.

5.4.3. Skýringar við skýrslutöku hjá lögreglu

689. Við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 voru (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv spurðir um framangreint samstarf Eimskips og Samskipa. Hér er rétt að rifja upp að (S)frkvstj-millilandasv var framkvæmdastjóri millilandasviðs Samskipa hf. frá 2006 til september 2011. Bar hann ábyrgð gagnvart forstjóra á flutningaþjónustu fyrirtækisins til og frá Íslandi. (S)forstj hóf störf hjá Samskipum árið 2000 og var forstjóri Samskipa frá árinu 2005 og út rannsóknartímabilið.[334] (E)forstj hóf störf hjá Eimskip árið 1990 og var forstjóri fyrirtækisins frá maí 2008 og út rannsóknartímabilið[335] en áður var hann framkvæmdastjóri yfir starfsemi félagsins í Norður-Ameríku. (E)frkvstj-alþjsv hóf störf hjá Eimskip árið 1993 og var á rannsóknartímabilinu framkvæmdastjóri alþjóðasviðs Eimskips.

690. Voru þeir allir spurðir m.a. að því hvort það væri einhver samningur í gildi milli Eimskips og Samskipa um sjóflutninga til og frá Evrópu. Svörin voru eftirfarandi:

- (S)frkvstj-millilandasv svaraði svo; *„[…] það var í gildi eftir því sem ég best veit einhvers konar neyðarsamkomulag. Þannig ef að annar hvor aðilinn lenti í, í að, meiriháttar bilun ef skip datt úr service að þá gátu menn flutt hvor fyrir annan á einhverju neyðarsamkomulagi."* Sagði hann til viðbótar að flutningar samkvæmt samningnum hefðu aðeins átt sér stað í *„algörri neyð"*. Hefði

[328] Munnleg upplýsingagjöf Eimskips og Samskipa 10.09.2013 og 17.09.2013.
[329] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips frá 23.01.2015, tölul. 11.
[330] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa frá 29.01.2015, tölul. 10.
[331] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins frá 23.03.2015.
[332] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips frá 22.10.2015 (8. tölul.). Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins frá 19.02.2016.
[333] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, viðauki 10 (liður b). *„i. Neyðarsamkomulag dagsett 9.12.2010"* og *„ii. Neyðarsamkomulag dagsett 30.11.2001"*.
[334] Lét af störfum sem forstjóri Samskipa hf. í júní 2014. Varð þess í stað forstjóri Samskip Logistics með aðsetur í Hollandi. Sjá „[…] *ráðinn forstjóri Samskipa hf.*". Vísir. Dags. 04.06.2014., Aðgengilegt á slóð: visir.is/g/20141681098d.
[335] Lét af störfum sem forstjóri Eimskips í lok ársins 2018. Varð þess í stað framkvæmdastjóri Eimskips í Norður-Ameríku. Sjá „[…] *hættir sem forstjóri Eimskips*". Kjarninn. Dags. 18.11.2018. Aðgengilegt á slóð: kjarninn.is/frettir/2018-11-18-[…]-haettir-sem-forstjori-eimskips/.

þessi samningur verið *„í gangi mjög lengi og rúllaði bara held ég*". (S)frkvstj-millilandasv kvaðst ekki muna eftir tilviki þar sem reynt hefði á samningana í framkvæmd. Aðspurður um hvort sótt hefði verið um undanþágu hjá samkeppnisyfirvöldum vegna þessa kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekki vera viss um það. [336]

- (S)forstj kvaðst eingöngu muna eftir samstarfi Eimskips og Samskipa í skipaafgreiðslu á Austurlandi og kvaðst aðspurður ekki þekkja það hvort hvort samstarf í flutningum til og frá Evrópu hefði fengið undanþágu Samkeppniseftirlitsins.[337]

- (E)forstj svaraði með þessum hætti: *„Ég þekki það ekki. Ég hef allavega ekki komið að þeim.*"[338]

- (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekki þekkja þetta.[339]

691. Eftir að (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv höfðu verið spurðir út í samninga Eimskips og Samskipa vegna Evrópusiglinga var upphaflega útgáfa samningsins frá 2001 borin undir þá og bent á að í samningnum kæmi fram að hann tæki til flutninga á tómum gámum án tillits til þess hvort uppi væri neyð.

- Var (S)frkvstj-millilandasv spurður um þetta en neitaði hann þá að tjá sig. Aðspurður kvaðst hann ekki vita hvort samningurinn hefði verið framkvæmdur að þessu leyti.[340]

- Aðspurður um framangreint kvaðst (S)forstj engu getað svarað. Var (S)forstj þá spurður hvort þessi samningur hefði komist til framkvæmda og hvort óskað hefði verið eftir undanþágu frá samkeppnisyfirvöldum. (S)forstj kvaðst ekki þekkja það.[341]

- (E)forstj kvaðst ekki þekkja þennan samning og ekki geta skýrt af hverju hann tæki til flutninga á tómum gámum án tillits til þess hvort uppi væri neyð. Kvaðst hann þó halda að þetta gæti tengst neyðarflutningum. Kvaðst hann heldur ekki vita hvort unnið hefði verið eftir þessum samningi eða hvort sótt hefði verið um undanþágu til samkeppnisyfirvalda.[342]

- (E)frkvstj-alþjsv kvaðst vita að í gildi hefði verið samningur sem hefði tekið til neyðartilvika. Hann neitaði því þó að hafa séð samninginn en gat fullyrt aðspurður að samningurinn hefði eingöngu tekið til neyðartilvika eins og bilunar, strands *„eða eitthvað slíkt*". Um hefði verið að ræða neyð þannig *„að menn gætu þú veist hringt bara til að bjarga […]*" Aðspurður kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ekki geta skýrt af hverju samningurinn tæki til flutninga á tómum gámum án tillits til þess hvort uppi væri neyð. Kvaðst hann heldur ekki vita hvort sótt hefði verið um undanþágu til samkeppnisyfirvalda.[343]

692. Næst voru eintök af samningnum með handskrifuðu breytingunum um verð fyrir *„venjulega flutninga*" borin undir (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

- Aðspurður kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekki þekkja viðkomandi gögn. Þá var (S)frkvstj-millilandasv spurður hvað hinar handskrifuðu breytingar þýddu. Kvaðst hann ekki vilja tjá sig um það.[344]

- Aðspurður kvaðst (S)forstj ekkert vita um þetta.[345]

[336] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 43 – 44.
[337] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 55.
[338] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 89.
[339] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 82.
[340] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 46.
[341] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 55.
[342] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 90-94 og 97 -101.
[343] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 82 og 86.
[344] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 47.
[345] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 58.

- (E)forstj kvaðst ekki þekkja þetta og ekki vita hvað þessar breytingar þýddu. Sagðist (E)forstj ekki hafa *„hugmynd um það"* hvort litið hefði verið á neyðarsamninginn sem samning um almenna flutninga milli Íslands og Evrópu.[346]

- Aðspurður kvaðst (E)frkvstj-alþjsv aldrei hafa séð nokkra útgáfu af samningnum með hinum handskrifuðu breytingum og kvaðst heldur ekki vita hver hefði gert þessar breytingar. (E)frkvstj-alþjsv neitaði því ítrekað að hafa haft vitneskju um að í gildi hefði verið milli Eimskips og Samskipa samkomulag um verð fyrir venjulega flutninga. Aðspurður neitaði (E)frkvstj-alþjsv því að hafa haft vitneskju um að neyðarsamningurinn hefði verið notaður af Eimskip og Samskipum eins og Ameríkusamningur um venjulega flutninga. (E)frkvstj-alþjsv var bent á að gögnin sýndu mikil samskipti milli Eimskips og Samskipa vegna þessa. (E)frkvstj-alþjsv svaraði að þetta kæmi honum *„á óvart"* og hann væri fyrst að sjá þetta við skýrslutökuna.[347]

693. Þá voru borin undir framangreinda stjórnendur Eimskips og Samskipa m.a. eftirfarandi samtímagögn:

- Framangreind tölvupóstsamskipti innan Eimskips frá mars 2007 þar sem m.a. var rætt um hvert væri gjald Samskipa á flutningum fyrir Eimskip milli Íslands og annarra Evrópuríkja þegar það er ekki neyð.
    - Aðspurður um þetta kaus (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig ekki.[348]
    - Aðspurður kvaðst (S)forstj ekki þekkja þetta.[349]
    - Aðspurður kvaðst (E)forstj ekkert vita um framangreint.[350]
    - (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekki búa yfir vitneskju um framangreint og gæti engar skýringar veitt.[351]
- Framangreindan tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv frá 20. október 2008 þar sem hann sendi (E)frkvstj-flutnkerf tillögu að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi"*. Einnig drögin að þessu samkomulagi.
    - Aðspurður um þetta kaus (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig ekki.[352]
    - Aðspurður um drögin að þessu samkomulagi milli Eimskips og Samskipa sagði (S)forstj: *„Enn og aftur verð ég hérna að viðurkenna þekkingarleysi mitt, ég þekki þetta ekki."* Kvaðst hann heldur ekki vita hverjir hefðu komið að gerð þessa skjals eða að samningaviðræðum við Eimskip. Þá kvaðst (S)forstj ekkert vita um framangreind samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf.[353]
    - Aðspurður kvaðst (E)forstj ekkert vera inni í þessum samningum. Var hann þá spurður hvort hann hefði ekki átt að vita um þetta sem forstjóri Eimskips. Svaraði hann m.a. svo; *„ég veit ekkert með samninga í Evrópu"*. Var (E)forstj þá spurður af hverju Eimskip og Samskip hefðu á þessum tíma verið að ræða um *„útvíkkað neyðarsamkomulag"*. Svaraði hann að það hefði *„aldrei komið upp á borð hjá mér"* og hann vissi því ekkert um þetta.[354]
    - (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekkert vita um þetta.[355]

[346] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 90-92.
[347] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 94–99.
[348] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 49.
[349] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 58-59.
[350] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 97.
[351] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 92.
[352] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 51 -52.
[353] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 60-61.
[354] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 97-100.
[355] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 94-96.

- Framangreind tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl frá desember 2008 þar sem (E)forstö-innfl spurði; *„er ekki* eðlilegast *að notast við neyðarsamkomulagið frá 2001 x 2 og gate/gate eins og venjan hefur verið?*" (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði að *„auðvitað*" væri rétt að gera þetta.

    - Aðspurður um þetta kaus (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig ekki. (S)frkvstj-millilandasv var þá bent á að hann hefði verið yfirmaður (S)forstö-innfl1 á þessum tíma. Með vísan til þessa og þess sem kæmi fram í þessum tölvupóstum var (S)frkvstj-millilandasv spurður hvort hann vildi tjá sig um það. Hann vildi það ekki.[356]

    - (S)forstj var spurður hvort hann gæti útskýrt þessi samskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1. Hann kvaðst ekki þekkja þetta.[357]

    - (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekki geta útskýrt framangreint. Aðspurður taldi hann það *„óeðlilegt*" að styðjast við neyðarsamninginn þegar neyð væri ekki fyrir hendi.[358]

- Framangreindur tölvupóstur (S)viðskstj1 til TVG frá 27. maí 2009 þar sem (S)viðskstj1 ræddi um verð á venjulegum Evrópuflutningum.

    - (S)viðskstj1 var viðskiptastjóri í innflutningsdeild og sú deild heyrði undir (S)frkvstj-millilandasv. (S)frkvstj-millilandasv neitaði aðspurður hjá lögreglu að tjá sig um framangreind samskipti. Var hann spurður um hvort þessi undirmaður hans hefði í þessu tilviki átt í eðlilegum samskiptum við keppinaut. (S)frkvstj-millilandasv vildi ekki tjá sig um það.[359]

    - Við skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu sagðist hann aðspurður ekki geta útskýrt þessi samskipti.[360]

    - (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekki þekkja þetta.[361]

- Framangreind tölvupóstsamskipti innan Eimskips frá ágúst 2009 þar sem (E)frkvstj-sala/þj spurði um „samstarfssamning" við Samskip *„vegna Evrópu*" og var þá upplýstur um að hin handskrifuðu verð fyrir *„venjulega flutninga*" væru í gildi.

    - Aðspurður um þetta sagði (S)frkvstj-millilandasv að aðeins hefði verið um að ræða neyðarflutninga og teldi hann að engir aðrir flutningar hefðu átt sér stað á árunum 2008 – 2011.[362]

    - Aðspurður kvaðst (S)forstj ekki þekkja þetta.[363]

    - (E)frkvstj-alþjsv kvaðst aðspurður ekki þekkja þetta.[364]

    - Aðspurður kvaðst (E)forstj ekki þekkja þetta.[365]

- Tölvupóstsamskipti (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj frá 7. desember 2010 þar sem (S)frkvstj-Jóna lagði til að tiltekinn venjulegur flutningur yrði flokkaður sem *„neyðartilvik*".

    - (S)frkvstj-millilandasv kaus að tjá sig ekki um þessi samskipti.[366]

---

[356] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 49.
[357] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 58.
[358] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 91-92.
[359] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 50.
[360] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 59.
[361] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 92.
[362] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 48-49.
[363] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 58.
[364] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 89.
[365] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 95.
[366] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 50.

- (E)frkvstj-alþjsv sagðist ekki geta gefið neinar skýringar á þessum samskiptum.[367]

- Framangreint *„neyðarsamkomulag"* frá desember 2010 sem (S)frkvstj-millilandasv skrifaði undir fyrir hönd Samskipa og (E)frkvstj-sala/þj fyrir hönd Eimskips.

  - (S)frkvstj-millilandasv staðfesti að hafa skrifað undir þennan samning. Aðspurður kvaðst hann telja að sótt hefði verið um undanþágu hjá Samkeppniseftirlitinu vegna þessa samnings. (S)frkvstj-millilandasv kvaðst ekki muna hvaða aðrir starfsmenn Samskipa hefðu komið að gerð þessa samnings. Kvaðst hann heldur ekki muna eftir samningaviðræðum við Eimskip.[368]

  - (S)forstj var spurður hvort hann þekkti þennan samning. Hann svaraði: *„Ekki, ég, mig rekur ekki minni í það og ég bara stórefa það."* Var þá spurður af hverju hann stórefaði þetta. Sagði (S)forstj þá að hann ræki ekki minni til þess *„að hafa verið með neinar umræður um neyðarsamkomulag"*. Gat (S)forstj heldur ekki svarað því hvort (S)frkvstj-millilandasv hefði verið heimilt að gera þennan samning við Eimskip án þess að kynna honum það. Þá gat hann jafnframt ekki svarað því hver hefði borið ábyrgð á því að sótt yrði um undanþágu til samkeppnisyfirvalda.[369]

  - (E)forstj kvaðst ekki þekkja þennan samning. Til viðbótar sagði hann að (E)frkvstj-sala/þj væri *„in charge þarna"*.[370]

  - (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekkert hafa komið að undirbúningi þessa samnings eða viðræðum við Samskip og ekki vita af hverju ekki hefði verið óskað eftir undanþágu hjá samkeppnisyfirvöldum.[371]

694. Samkeppniseftirlitið telur ljóst að ekkert í framangreindum framburði (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv geti haggað mati eftirlitsins á framangreindum samtímagögnum. Þá eru einkar ótrúverðugir framangreindir framburðir stjórnenda Eimskips og Samskipa þar sem þeir annað hvort kannast ekki við eða muna ekki eftir samstarfi fyrirtækjanna.

695. Er ekki trúverðugt að forstjórar Eimskips og Samskipa, sem höfðu verið stjórnendur í áratugi hjá fyrirtækjunum, hafi ekkert vitað og muni ekkert um samninga og samstarf, við helsta keppinautinn í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda, sem sannanlega var fyrir hendi þegar þeir stýrðu fyrirtækjum sínum. Hið sama gildir um (E)frkvstj-alþjsv sem lengi hafði gengt yfirmannsstöðu hjá Eimskip á rannsóknartíma málsins og setið í framkvæmdastjórn fyrirtækisins um langt árabil. Þá skiptir vitaskuld máli að (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstj og (S)forstj sátu í vinnuhópnum sem skipaður var eftir fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008 þar sem skoða átti m.a. *„aukið"* samstarf í flutningum til og frá Evrópu, sbr. kafla 7.3. Framburður (E)frkvstj-alþjsv um að samkomulag milli Eimskips og Samskipa um venjulegar Evrópusiglingar kæmi honum *„á óvart"* og hann væri fyrst að sjá þetta við skýrslutökuna er ekki í samræmi við hans eigin samtímagögn. Hér að framan var vísað til tölvupóstsamskipa innan Eimskips frá 5. mars 2007. (E)frkvstj-alþjsv tók þátt í þessum tölvupóstsamskiptum og í þeim kom fram að *„tvöfalt neyðarverð"* væri notað fyrir venjulega flutninga Eimskips fyrir Samskip og öfugt. Er þetta til þess fallið að draga úr trúverðugleika framburðar (E)frkvstj-alþjsv um vitneskju hans um umrætt samstarf milli fyrirtækjanna í venjulegum Evrópusiglingum.

696. Þá ber að árétta að (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstj og (S)forstj leyndu upplýsingum um þetta samstarf fyrirtækjanna þegar Samkeppniseftirlitið tók af þeim skýrslur í september 2013. Er það vísbending um leyndarhyggju hjá félögunum og ólögmæti þessa samstarfs.

[367] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 93.
[368] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 52-53.
[369] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 62-63.
[370] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 101.
[371] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 97.

697. Sem fyrr segir var (S)frkvstj-millilandasv framkvæmdastjóri millilandasviðs Samskipa hf. frá 2006 til september 2011. Bar hann ábyrgð gagnvart forstjóra á flutningaþjónustu fyrirtækisins til og frá Íslandi.[372] Heyrðu þannig siglingar milli Íslands og Evrópu undir hans ábyrgðarsvið. *„Neyðarsamkomulagið"* við Eimskip um sjóflutninga féll því undir ábyrgðarsvið hans hjá Samskipum. Sendi (S)frkvstj-millilandasv í október 2008 tillögu að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi"* til (E)frkvstj-flutnkerf og skrifaði (S)frkvstj-millilandasv undir nýjan samning við Eimskip í desember 2010. Verður að ganga að því sem gefnu að (S)frkvstj-millilandasv þekki sérstaklega vel helstu atriði sem tengjast þessu samstarfi Eimskips og Samskipa. Er það og svör hans eða synjun á því að svara við skýrslugjöf hjá Samkeppniseftirlitinu sterk vísbending um ólögmæti þessa samstarfs Samskipa við Eimskip.

5.4.4. Samantekt

698. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar um 10. gr. samkeppnislaga í kafla 4 hér að framan.

699. Árétta ber að í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 13/2019 var bent á að fyrir lægi að *„samstarf skipafélaga um flutninga til og frá Íslandi fer gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997 og 9/2003."*

700. Við mat á lögmæti framangreindra samninga er einnig rétt að rifja upp að Eimskip byggði á því fyrir áfrýjunarnefnd samkeppnismála í máli nr. 13/1997 að þágildandi samningur fyrirtækisins við Samskip um siglingar milli Íslands og Norður-Ameríku færi ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Til stuðnings þessu benti Eimskip m.a. á að þrátt fyrir að fyrirtækið myndi flytja gáma fyrir Samskip væru fyrirtækin í *„ótakmarkaðri samkeppni"* um alla aðra þætti í viðkomandi flutningum. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála féllst ekki á þetta og vísaði til þess að fákeppni ríkti í sjóflutningum til og frá Íslandi. Tók nefndin það síðan fram að við þær aðstæður sé;

„hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum."[373]

701. Þrátt fyrir þessa skýru afstöðu áfrýjunarnefndar samkeppnismála sóttu Eimskip og Samskip, eins og fyrr sagði, ekki um undanþágu vegna samninga um Evrópusiglingar. Var það hvorki gert þegar samningurinn var undirritaður í nóvember 2001 né þegar viðbót var gerð við samninginn þar sem mælt var fyrir um kjör á *„venjulegum flutningum"* á siglingaleiðum keppinautanna í Evrópu.

702. Eins og fram kemur í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 héldu Samskip því fram að Norður-Ameríku samningur við Eimskip frá júlí 2002 færi ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samkeppnisráð féllst ekki á það og benti á að Samskip og Eimskip væru keppinautar og öll *„samvinna af þessum toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta. Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit hvort til annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði."* Var því ekki fallist á það með Samskipum að umrætt samstarf færi ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2003.

703. Hér ber og að hafa í huga að í því máli sem endaði með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009 var ekki lengur byggt á því af hálfu Eimskips og Samskipa að samvinna fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku færi ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í ákvörðuninni taldi Samkeppniseftirlitið að samningur fyrirtækjanna frá janúar 2009 færi gegn 10. gr. samkeppnislaga. Vísaði eftirlitið m.a. til þess að Eimskip og Samskip væru *„keppinautar sem starfa*

---

[372] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 3.

[373] Var t.d. ríkt tilefni fyrir Eimskip að gæta að 10. gr. samkeppnislaga eftir að hafa *„prófað"* hið *„nýja eftirlitskerfi"*. Í frétt Morgunblaðsins, *„Samkeppnislög brotin í samningi skipafélaga"*, frá 10.09.1997 var forstjóri Eimskips þannig spurður um álit á úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997: *„Við erum mjög ósammála þessari niðurstöðu og teljum hana ekki byggða á eðlilegum forsendum,"* sagði […], *forstjóri Eimskips, aðspurður um álit á niðurstöðunni. „Hún kom okkur í sjálfu sér ekkert á óvart enda er verið að prófa hvernig þessi nýju eftirlitskerfi stjórnvalda reynast." Forstjórinn sagði ekki taka því að fara út í málarekstur."* Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/352704/.

á sama sölustigi og að auki eru þeir sameiginlega með 100% markaðshlutdeild á skilgreindum markaði."

704. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 13/2019 var komist að þeirri niðurstöðu að samstarf Eimskips og RAL um flutninga til og frá Íslandi færi gegn 10. gr. samkeppnislaga. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála staðfesti umrædda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins, sbr. úrskurð í máli nr. 1/2019. Kom fram í úrskurðinum að óumdeilt væri að samningur Eimskips og RAL um m.a. samnýtingu á plássi í áætlunarskipum félaganna félli undir ákvæði 10. gr. samkeppnislaga.

705. Þá ber að líta til framangreindrar reglugerðar framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 þar sem tiltekinni samvinnu áætlunarskipafélaga (skipafélagasamtaka) er veitt undanþága frá banni EES/ESB-samkeppnisréttar við samráði keppinauta, sbr. umfjöllun í kafla 4.6.7.2. Í þessu felst m.a. að veitt er undanþága ef áætlunarskipafélög gera samninga um *„skipti, sölu eða víxlleigu á hólfum eða rýmum fyrir gáma um borð í skipum*", sbr. b. lið 1. mgr. 3. gr. reglugerðarinnar. Eru slíkir samningar gjarnan nefndir *„slotsamningar*".

706. Evrópusamningarnir tóku til samstarfs vegna siglinga og flutninga Samskipa á lestuðum og tómum gámum Eimskips og öfugt. Þannig tóku samningarnir til þess að fyrirtækin seldu hvort öðru, á fyrirfram ákveðnum verðum, pláss fyrir gáma í flutningaskipum sínum innan Evrópu og milli Íslands og Evrópu. Var að þessu leyti um að ræða samvinnu sem féll undir 3. gr. reglugerðar nr. 906/2009.

707. Sem fyrr segir á framangreind undanþága reglugerðar ESB nr. 906/2009 hins vegar aðeins við ef samanlögð markaðshlutdeild viðkomandi skipafélaga er undir 30% á viðkomandi markaði, sbr. 5. gr. reglugerðarinnar. Ef viðkomandi skipafélög hafa þannig samanlagt meira en 30% hlutdeild er talin hætta á því að m.a. *„slot*" samningar þeirra á milli raski samkeppni með alvarlegum hætti og geti því ekki fallið undir þá undanþágu sem reglugerðin veitir, sbr. m.a. 7. og 9. tölulið aðfararorða reglugerðarinnar.[374] Til viðbótar kemur fram í 4. gr. að undanþága gildi ekki (jafnvel þótt fyrirtækin séu samanlagt með minna en 30% hlutdeild) ef í samningum skipafélaganna felst verðsamráð, samráð um að takmarka flutningsgetu eða markaðsskipting.

708. Á öllu rannsóknartímabili þessa máls voru Eimskip og Samskip með samanlagt mun hærri markaðshlutdeild en 30% í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Þegar af þeirri ástæðu tók reglugerð nr. 906/2009 ekki til félaganna. Þá gat þágildandi reglugerð nr. 4056/86 ekki tekið til félaganna, sbr. kafla 4.6.7.2.

709. Eimskip og Samskip eru sem fyrr segir keppinautar í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 var gerð grein fyrir markaðshlutdeild fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum á árinu 2001, m.a. á heildarmarkaðnum og í sjósiglingum til og frá Evrópu:

[374] Í 7. tl. aðfararorða reglugerðarinnar segir: *„Flutningsþegar geta því aðeins haft raunverulegan ávinning af skipafélagasamtökum að næg samkeppni sé í flutningum á viðkomandi mörkuðum þar sem slík samtök stunda starfsemi. Þetta skilyrði telst uppfyllt þegar markaðshlutdeild skipafélagasamtaka helst innan við tiltekin viðmiðunarmörk og má því reikna með raunverulegri eða hugsanlegri samkeppni frá flutningsaðilum sem eru ekki aðilar að þeim skipafélagasamtökum.*"

Tafla 4: Tekjur í þús. kr. og magn í tonnum auk markaðshlutdeildar Eimskips, Samskipa og Atlantsskipa miðað við tekjur annars vegar og magn hins vegar vegna áætlunarflutninga á sjó til og frá Íslandi árið 2001.

	Tekjur í þús. kr.	Hlutdeild í % m.v. tekjur	Magn í tonnum	Hlutdeild í % m.v. magn
Innflutningur				
Eimskip	[...]	[65-70]%	[...]	[70-75]%
Samskip	[...]	[30-35]%	[...]	[25-30]%
Atlantsskip	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Samtals	**[...]**	**100,0%**	**[...]**	**100,0%**
Útflutningur				
Eimskip	[...]	[65-70]%	[...]	[75-80]%
Samskip	[...]	[30-35]%	[...]	[20-25]%
Atlantsskip	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Samtals	**[...]**	**100,0%**	**[...]**	**100,0%**
Samtals heildarm.				
Eimskip	[...]	[65-70]%	[...]	[75-80]%
Samskip	[...]	[25-30]%	[...]	[20-25]%
Atlantsskip	[...]	[0-5]%	[...]	[0-5]%
Samtals	**[...]**	**100,0%**	**[...]**	**100,0%**

Tafla 4A: Tekjur í þús. kr. og magn í tonnum auk markaðshlutdeildar Eimskips, Samskipa og Atlantsskipa miðað við tekjur annars vegar og magn hins vegar vegna áætlunarflutninga á sjó milli Íslands og Evrópu árið 2001.

	Tekjur í þús. kr.	Hlutdeild í % m.v. tekjur	Magn í tonnum	Hlutdeild í % m.v. magn
Innflutningur				
Eimskip	[...]	[65-70]%	[...]	[70-75]%
Samskip	[...]	[30-35]%	[...]	[25-30]%
Atlantsskip	0	[0,0]%	0	[0,0]%
Samtals	**[...]**	**100,0%**	**[...]**	**100,0%**
Útflutningur				
Eimskip	[...]	[65-70]%	[...]	[75-80]%
Samskip	[...]	[30-35]%	[...]	[20-25]%
Atlantsskip	0	[0,0]%	0	[0,0]%
Samtals	**[...]**	**100,0%**	**[...]**	**100,0%**
Samtals Evrópa				
Eimskip	[...]	[65-70]%	[...]	[75-80]%
Samskip	[...]	[30-35]%	[...]	[20-25]%
Atlantsskip	0	[0,0]%	0	[0,0]%
Samtals	**[...]**	**100,0%**	**[...]**	**100,0%**

710. Í sömu ákvörðun er því lýst að Eimskip og Samskip hafi samanlagt haft sömu yfirburði á árinu 2002. Einnig er fjallað um sameiginlega sterka stöðu fyrirtækjanna í ákvörðunum nr. 11/2003 og 46/2009. Í kafla 3 hér að framan kemur fram að markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa í sjósiglingum milli Íslands og Evrópu jafnist nánast við það að um tvíkeppni hafi verið að ræða á árunum 2007 til 2013. Er við það miðað að á árunum 2007 og 2008 hafi samanlögð hlutdeild fyrirtækjanna verið um og yfir 90% en um 95% árin 2009 til 2013.

711. Samkvæmt þessu höfðu Eimskip og Samskip samanlagt 100% markaðshlutdeild í Evrópusiglingum þegar *„neyðarsamkomulagið*" var undirritað á árinu 2001 og höfðu árin þar á eftir áframhaldandi sameiginlega yfirburði. Með sama hætti og lagt var til grundvallar í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 ríkti þannig fákeppni í sjóflutningum til og frá Evrópu á árunum 2001 – 2008. Í framangreindu *„neyðarsamkomulagi*" frá 2001 fólst samvinna milli fyrirtækjanna í sjóflutningum innan Evrópu og til og frá Íslandi. Tók það til *„venjulegra*" flutninga á fullum gámum og til flutninga á tómum gámum. Leiddi óhjákvæmilega af þessu samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna og samstarf um framkvæmd mikilvægra þátta í þessari flutningastarfsemi. Öll slík samskipti og samstarf fyrirtækja með samanlagt á milli 90 og 100% markaðshlutdeild eru *„mjög*

varasöm" í samkeppnislegu tilliti, sbr. framangreindan úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála og umfjöllun í kafla 4.6.3.2 um mikilvægi sjálfstæðis keppinauta á fákeppnismörkuðum.

712. Með vísan til alls framangreinds er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að *„neyðarsamkomulagið*" frá 2001 (með viðbót um 2x neyðarverð fyrir venjulega flutninga) og sú samvinna sem átti sér stað í Evrópusiglingum á grundvelli þess hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið að tiltekið ólögmætt samráð hafi verið fyrir hendi áður en fundur Samskipa og Eimskips átti sér stað 6. júní 2008. Það samráð hafi m.a. tekið til *„gagnkvæmra sjóflutninga á grundvelli svonefnds „neyðarsamkomulags*" *[…]*". Eftir þann fund og út rannsóknartímabilið viðurkennir Eimskip að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip um *„sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda*", sbr. liður 1.5 í 1. gr. sáttarinnar.

713. Sem fyrr segir hófst um mitt ár 2008 sameiginlegt verkefni Eimskips og Samskipa sem miðaði að því að auka samráð fyrirtækjanna, m.a. í sjóflutningum innan Evrópu og milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Áttu sér m.a. stað viðræður milli fyrirtækjanna um *„uppfært neyðarsamkomulag*" og síðar hófust verlega auknir Evrópuflutningar Eimskips fyrir Samskip og nýtt *„neyðarsamkomulag*" var gert. Var þessi samvinna fyrirtækjanna hluti af hinu aukna samráði þeirra á árunum 2008 – 2013 og verður hún metin sem hluti af því í umfjöllun síðar í ákvörðun þessari.

714. Samskip staðfesta að samningur hafi verið *„í gangi frá árinu 2001*". Telur fyrirtækið auk þess líklegt að keppinautarnir hafi haft slíkt *„fyrirkomulag*" til staðar áratugina fram að árinu 2001. Þá staðfesta Samskip að *„neyðarsamkomulagið*" hafi verið endurnýjað 2010 og það verið fyrir hendi út rannsóknartímabilið, sbr. mgr. 73 – 76 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Samskip mótmæla því hins vegar að þessir samningar hafi brotið gegn samkeppnislögum. Slíkir samningar þekkist um allan heim og umfang viðskipta Eimskips og Samskipa þessu tengd hafi verið óveruleg. Segja Samskip að augljóst sé að *„slíkir tilfallandi flutningar flokkist ekki undir samstarf eða samvinnu á milli félaganna og eru ekki til þess fallnir að hafa áhrif á eða takmarka samkeppni.*" Samskip gagnrýna að Samkeppniseftirlitið hafi vísað til þess að samkomulagið hafi verið *„leynilegt*". Þetta eigi sér ekki neina stoð í gögnum málsins og þessari lýsingu sé ætlað að skapa neikvæð hughrif um samninginn.

715. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa þar sem þau eru hvorki í samræmi við samtímagögn né rétta túlkun á 10. gr. samkeppnislaga. Geta sjónarmið Samskipa því ekki breytt framangreindri niðurstöðu um ólögmæti framangreinds samráðs um Evrópusiglingar. Er þetta nánar rökstutt í kafla 25.1.

5.5. Samstarf Samskipa við keppinaut í landflutningum árið 2002

716. Mál þetta varðar m.a. ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum. Skiptir hér máli að fjallað var um lögmæti samstarfs keppinauta á þessu sviði í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002. Í því máli óskuðu Vöruflutningar Vesturlands (VFV) eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga til þess að geta átt í samvinnu við Samskip um vöruafgreiðslu, vörudreifingu og vörusöfnun í Borgarnesi og nærsveitum. Til stuðnings þessu var m.a. vísað til mikilla rekstrarerfiðleika VFV.

717. Í ákvörðun samkeppnisráðs sagði að VFV og Samskip væru keppinautar í vöruflutningum samkvæmt áætlun milli Reykjavíkur og Borgarness. Taldi ráðið að umrædd samvinna VFV og Samskipa færi gegn 10. gr. samkeppnislaga en unnt væri að veita undanþágu. Þótti sannað í málinu að VFV ætti við alvarlega fjárhagsörðugleika að stríða. Til viðbótar benti samkeppnisráð á þetta:

„Eins og fram kom í tl. 5 hér að framan er það mat samkeppnisráðs að samstarfið brjóti gegn 10. gr. samkeppnislaga. Ráðið metur þó aðstæður í máli þessu svo að til að tryggja áframhaldandi samkeppni á umræddri flutningaleið séu forsendur fyrir því að veita undanþágu frá bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga á grundvelli 16. gr. laganna. Skilyrði undanþágunnar eru þau að samstarfið nái einungis til vöruafgreiðslunnar í Borgarnesi og því sem henni tengist auk þess sem fyrirtækjunum er með öllu óheimilt að miðla viðskiptalegum upplýsingum sín á milli nema þær sem nauðsynlega

tengjast samstarfinu. Einnig ber að árétta að þrátt fyrir þessa undanþágu er fyrirtækjunum óheimilt að hafa með sér hvers konar samvinnu um verð eða viðskiptaskilmála á flutningaleiðinni milli Reykjavíkur og Borgarness."

718. Á rannsóknartímabili þessa máls mátti fyrirtækjum sem stunda landflutninga hér á landi vera það ljóst að hvers kyns samvinna um vöruafgreiðslu eða flutninga gat farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í mgr. 258 í athugasemdum Samskipa við kemur fram að fyrirtækið hefði vegna þessa samstarfs talið *„eðlilegt*" að óska eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga við ólögmætu samráði.

5.6. Samráð tengt útflutningi á sjávarafurðum

719. Hollensku fyrirtækin Kloosterboer og Daalimpex koma við sögu í þessu máli. Var fyrrnefnda fyrirtækið að hluta í eigu Samskipa en hið síðarnefnda í eigu Eimskips.

720. Í apríl 2005 keyptu Samskip frystiflutninga og geymslustarfsemi hollenska flutningafyrirtækisins Kloosterboer. Um var að ræða frystigeymslur fyrir sjávarafurðir í Hollandi, Noregi og Færeyjum. Einnig fylgdi með í kaupunum sjávarútvegstengd starfsemi félaganna Kloosterboer Shipping og Kloosterboer International Forwarding. Er þessu lýst nánar hér á eftir.

721. Í september 2005 tilkynnti Eimskip að fyrirtækið hefði *„gengið frá kaupum á meirihluta hlutafjár í Daalimpex Beheer B.V. í Hollandi en það er stærsta frystigeymslufyrirtæki í Hollandi og eitt hið stærsta í Evrópu.*" Í janúar 2007 var greint frá því að Eimskip hefði eignast Daalimpex að fullu. Er þessu lýst nánar hér á eftir.

722. Flutningsþjónusta til og frá Íslandi tók til þessarar starfsemi Eimskips og Samskipa í Hollandi (t.d. geymsla á frystum sjávarafurðum, m.a. fluttum frá Íslandi og kæling á ferskvöru sem flutt var til Íslands).

723. Hvað útflutning á íslenskum sjávarafurðum áhrærir var um 50% af þeim frystar afurðir á árunum 2002 – 2006 (og árunum þar á undan). Var um að ræða svipað hlutfall á árunum 2006 – 2009 en jókst aðeins á árinu 2010. Mikill meirihluti útflutnings á íslenskum sjávarafurðum fer til annarra Evrópuríkja, mest til Bretlands en þar á eftir til Spánar, Hollands, Frakklands og Þýskalands.[375] Þá fer útflutningur á íslenskum sjávarafurðum t.d. til ríkja í Asíu í gegnum mikilvægar hafnir í Evrópu, ekki síst höfnina í Rotterdam.[376] Sökum þessa er það ekki að undra að í samtímagögnum Eimskips sé rætt um að frystigeymslur gegni *„lykilhlutverki*" í að veita útflytjendum á sjávarafurðum heildarþjónustu, sbr. nánar hér á eftir.[377]

---

[375] Sjá https://www.hagstofa.is/talnaefni/atvinnuvegir/sjavarutvegur/.

[376] Hafnir í Hollandi eru afar mikilvægar fyrir veruflutninga. Eurostat hefur bent á þetta: *„In 2010, 3.6 billion tonnes of goods were handled in EU maritime ports, of which 62 % were unloaded. With 538.7 million tonnes, the Netherlands had the highest share (14.8 %) of the goods handled in EU ports, followed by the United Kingdom (14.1 %), Italy (13.6 %) and Spain (10.3 %). […] The Netherlands, home to the most important port in the EU (Rotterdam), showed a clear concentration of the maritime transport of goods […]*". Sjá *„Impact of the economic crisis on maritime sector*". Eurostat, 21.05.2014. Aðgengilegt á slóð: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Impact_of_the_economic_crisis_on_maritime_sectors&oldid=182924.

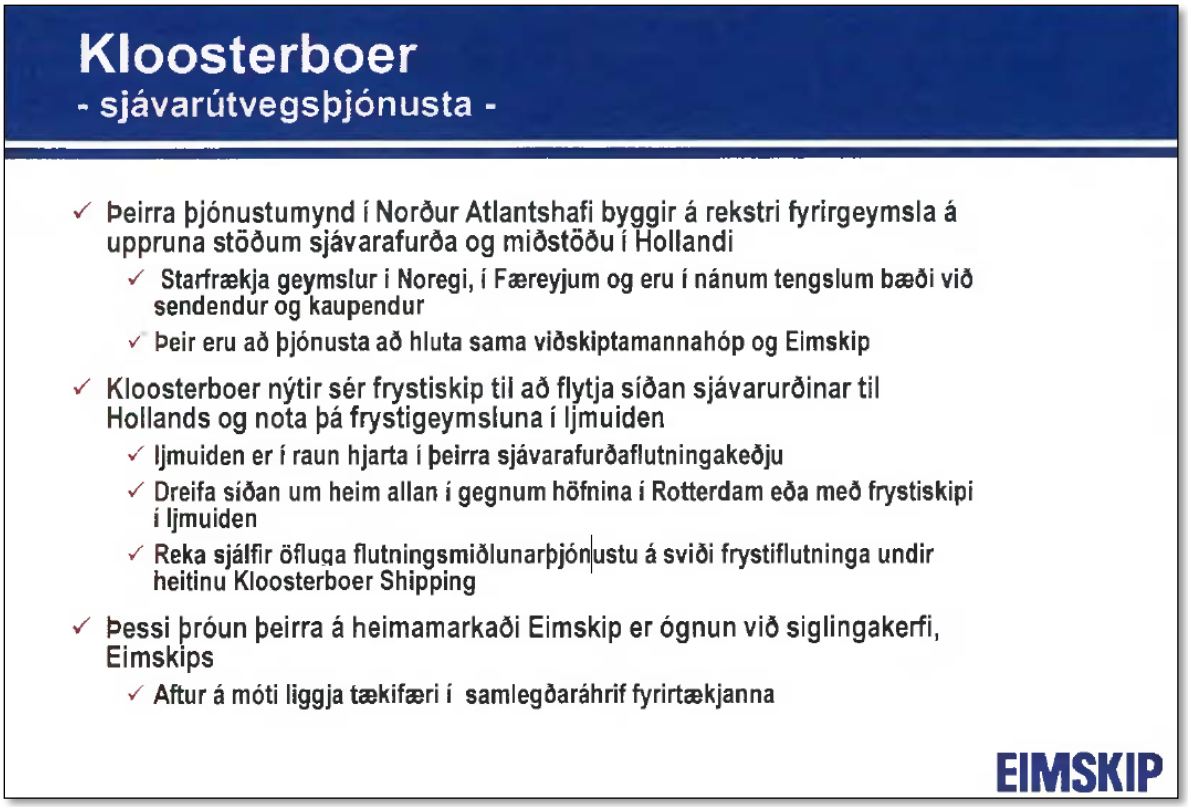
[377] Hefur þessi staða verið lengi fyrir hendi. Í Morgunblaðinu 23.04.1997 var greint frá því Samskip hefðu samið við Kloosterboer í Hollandi og þýskt fyrirtæki um *„geymslu á kældum og frystum afurðum í Rotterdam og Bremerhaven. Samningurinn felur í sér nálægð við markaði erlendis, hagkvæm geymslugjöld og hagkvæmari dreifingu inn á fjarlægari markaði.Samskip hafa þróað þessa þjónustu síðustu misseri, enda þarfir markaðarins að breytast með breyttum áherslum í vinnslu og veiðum.* […], *deildarstjóri útflutningsdeildar Samskipa, segir brýna þörf á því að hafa greiðan aðgang að frystigeymslum á erlendum mörkuðum. Með undirritun þessa samnings geti Samskip því boðið upp á frystigeymslur sem notaðar séu sem dreifimiðstöðvar og auðveldi þannig framleiðendum að nálgast endanlegan kaupanda vörunnar, sérstaklega í smásölu.*
„Við lítum svo á að hér sé verið að bæta úr brýnni þörf. Við komum til dæmis til með að geyma bæði loðnu og síld í þessum frystigeymslum. Þessar tvær afurðir eru ekki framleiddar á sama tíma og framleiðendur hafa því greiðan aðgang að góðum geymslum á hagstæðu verði. Ennfremur lítum við á geymslurnar sem millilagera fyrir vörur sem fara á fjarlægari markaði, svo sem til Asíu. Geymslukostnaður er hagstæðari í Evrópu en í Asíulöndunum og með því að skipa út vörum í geymslu í Evrópu er hægt að dreifa henni beint til endanlegs kaupanda," *segir* […].*Samningur Samskipa og fyrirtækjanna tveggja er til tveggja ára og segir* […]*að í framhaldi hans verði meiri áhersla lögð á að bjóða upp á slíka þjónustu.*" Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/327404/.

724. Samráð Samskipa og Eimskips, sem átti sér stað á rannsóknartímabili þessa máls, tók til þessarar starfsemi í Hollandi, sbr. umfjöllun hér síðar. Í mars 2016 komust hollensk samkeppnisyfirvöld að þeirri niðurstöðu að m.a. Eimskip og Samskip hefðu á árunum 2006 – 2009 haft með sér ólögmætt samráð á markaðnum fyrir frystigeymslustarfsemi í Hollandi. Um hefði verið að ræða verðsamráð, samráð við gerð tilboða, markaðsskiptingu og skipti á upplýsingum. Nánari grein er gerð fyrir þessu hér síðar, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 7.5.1.

725. Gögn málsins sýna hins vegar að ólögmætt samráð var að einhverju leyti hafið áður en Eimskip og Samskip eignuðust umrædd hollensk fyrirtæki. Það samráð teygði anga sína m.a. til Íslands. Verður nú vikið að þessum gögnum þar sem þau fela í sér inngang að þeirri atburðarrás sem átti sér stað eftir að hollensku fyrirtækin komust í eigu Eimskips og Samskipa.

5.6.1. Samskipti Kloosterboer og Eimskips 2002 - 2006

726. Í málinu liggur fyrir glærukynning Eimskips frá 6. nóvember 2002. Fannst hún hjá (E)frkvstj-alþjsv[378] og ber heitið: *„Samstarf á milli Eimskips og Kloosterboer"*.[379] Kynningin var liður í undirbúningi Eimskips fyrir fund með Kloosterboer sem haldinn var 15. nóvember 2002. Fram kemur að Kloosterboer ræki frystigeymslur í Hollandi, Noregi og Færeyjum og að fyrirtækið hefði verið að *„þróa sig í heildarþjónustu í sjávarútvegi, þ.e. frá losun togara, framleiðslu, geymslu og flutningum um heim allan."* Í glærunum var sjávarútvegsþjónustu Kloosterboer lýst svo:



727. Samkvæmt þessu var Kloosterboer að hluta til í viðskiptum við sömu sjávarútvegsfyrirtæki og Eimskip og voru aukin umsvif Kloosterboer *„á heimamarkaði Eimskips"* talin vera *„ógn við siglingakerfi Eimskips."* Til viðbótar kom fram í glærukynningunni að Eimskip hefði vitneskju um að Kloosterboer hafi verið að *„skoða möguleika á Íslandi og þeir hafa staðfest við okkur að það sé inná þeirra áætlun."* Í glærukynningunni er mögulegum áformum Kloosterboer lýst með eftirfarandi hætti:

[378] Framkvæmdastjóri alþjóðasviðs Eimskips á rannsóknartímabilinu.
[379] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]

728. Einnig kemur fram í kynningunni að Eimskip og Kloosterboer væru að vinna saman á ýmsum svæðum, m.a. í Rotterdam *„í tengslum við áætlunarsiglingar Eimskips*". Væri Kloosterboer *„aðal frystigeymslubirgjar*" Eimskips í Hollandi.

729. Í glærunum voru síðan settir fram kostir þess að annað hvort stofna til frekara samstarfs við Kloosterboer eða kaupa hlut í fyrirtækinu. Einn kosturinn við eignatengsl eða aukna samvinnu var sagður þessi:

„Varnarstrategía gagnvart mögulegri innkomu Kloosterboer á Íslandi."

730. Sýnir þetta að Kloosterboer hafi íhugað inngöngu inn á íslenskan markað og yrði þar með beinn keppinautur Eimskips (og Samskipa) hér á landi. Var það niðurstaða kynningarinnar að efna annaðhvort til samstarfs við Kloosterboer eða eignast hlut í félaginu m.a. í því skyni að vinna gegn því að Kloosterboer hæfi samkeppni á Íslandi.

731. (E)frkvstj-alþjsv tók saman fundargerð, dags. 18. nóvember 2002, sem lýsir umræddum fundi Eimskips með Kloosterboer 15. nóvember 2002. Mættir voru á fundinn samkvæmt fundargerðinni (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstj-fyrrv (þáverandi forstjóri Eimskips), Kloosterb1 og […][380]. Kloosterb1 var einn af stjórnendum Kloosterboer og var hann *„ábyrgur fyrir sjávarafurðum*".[381] Var Kloosterb1 hluti af Kloosterboer fjölskyldunni sem átti samnefnt fyrirtæki. Hér er rétt að taka strax fram að þegar Samskip keyptu á árinu 2005 sjávarútvegshluta Kloosterboer varð Kloosterb1 starfsmaður Samskipa. Gegndi hann þá starfi *„framkvæmdastjóra frystigeymslusviðs Samskipa*" og samskipti hans við (E)frkvstj-alþjsv héldu áfram. Verður þessu nánar lýst hér á eftir.

[380] Þessi starfsmaður Kloosterboer ranglega nefndur ættarnafninu „[…]" í fundargerðinni. Varð síðar starfsmaður Eimskips á árinu 2004.
[381] Lýst svo í minnisblaði […] frá 18.02.2003, sbr. nánar hér á eftir.

732. Í fundargerðinni frá 18. nóvember 2002 segir að Eimskip og Kloosterboer hafi þegar átt með sér nokkra fundi („*few meetings*") þar sem rætt hafi verið um mögulega samvinnu. Tilgangur þessa fundar væri að halda þeirri umræðu áfram og ræða tilteknar hugmyndir þar að lútandi. Síðan segir:

„Eimskip has defined its home market as North Atlantic Ocean and the company mission is supporting Eimskip development in this area. The area is defined from West and North cost of Norway to the New England Area. The main reason for this strategy is that the transportation needs are similar and Eimskip has specialized itself in services for the seafood industry. […]

To support better the seafood industry Eimskip is operating cold stores in Iceland and Newfoundland. Eimskip has been evaluating to expand its cold store services further in Iceland, Faroe Island, Norway and on continental Europe. […]

Eimskip is currently evaluating how to take the next step to develop further in the Home Market and therefore approached Kloosterboer to evaluate possibilities.

Possible concept

Both parties agreed that Eimskip and Kloosterboer could together offer the best Logistic System on the North Atlantic Market. With such system that is Eimskip and Kloosterboer offers joint services with one approach to the customers, we could offer a total solution for the seafood customers in the North Atlantic and create new development opportunities for both companies.

Looking at the synergy for Kloosterboer and Eimskip then:

- *Able to offer the best logistic system in the North Atlantic*
- *Use the system of each other and reduce cost*
- *Able to generate new customers and cargo for both companies through such set-up*
- *Avoid future competition between Eimskip and Kloosterboer*
- *Increase the new entry barrier for new players in the market*
- *Increase revenue for both companies*

Conclusion

Both Kloosterboer Eimskip agreed that there is an interest to continue further this discussion and define further how we could work together. […]"[382]

733. Til viðbótar er í fundargerðinni lýst sérstökum verkefnum („*projects*") sem Eimskip og Kloosterboer ætluðu einnig að vinna saman að. Kloosterb1 ætlaði að senda forstjóra Eimskips fjárhagslegar upplýsingar um rekstur félagsins í Færeyjum, Noregi og Hollandi. Jafnframt ætluðu fyrirtækin ((E)frkvstj-alþjsv og […]) að ræða *„sameiginlega nálgun*" vegna komandi loðnuvertíðar („*discuss joint approach in the next cabeline* [svo] *season out of Norway*"). Þáverandi forstjóri Eimskips ætlaði að hafa samband við starfsmann Eimskips í Færeyjum varðandi mögulega nýja starfsmenn fyrir Kloosterboer. Fram kom að stefnt væri að því að næsti fundur fyrirtækjanna yrði í desember 2002.

734. (E)frkvstj-alþjsv sendi hinn 18. febrúar 2003 tölvupóst til samstarfsmanns síns hjá Eimskip, (E)starfsm. Í viðhengi voru drög að minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv (dags. 18. febrúar 2003) sem báru heitið *„Aukið samstarf við Kloosterboer*". Er það skjal efnislega líkt fundargerðinni frá 18. nóvember 2002. Er greint frá því að Kloosterboer hefði verið að *„þróa sjávarútvegshluta fyrirtækisins í þá átt*

[382] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]

að veita heildarþjónustu gagnvart sínum viðskiptavinum." Kemur og skýrt fram í minnisblaðinu að Kloosterboer sé keppinautur Eimskips:

„Eimskip hefur verið að nýta sér þjónustu Kloosterboer í Rotterdam, Færeyjum og Noregi þ.e. sjávarútvegshluta fyrirtækisins. Meir og meir hafa fletir verið að skarast þar sem Kloosterboer er einnig keppinautur Eimskips á norður Atlantshafi. Viðræður hafa verið í gangi á milli Eimskips og Kloosterboer og samstarf/eignaraðild í ljósi hversu samtvinnuð framleiðslukerfi félaganna eru á þessu markaðssvæði."

735. Þá er í minnisblaðinu vísað til viðræðna við Kloosterboer og kemur fram að Eimskip stefni að auknu samstarfi við fyrirtækið. Bent er á að annars geti þetta gerst:

„Að fara í sitt hvora áttina og verða samkeppnisaðilar, sem við erum að hluta til í dag. Hafandi í huga að Kloosterboer er búið að vera að meta möguleika að opna frystigeymslu á Íslandi þá er hætta að við munum finna meira fyrir þeim á því markaðssvæði."[383]

736. Í málinu er að finna glærukynningu Eimskips sem ber heitið *„Þróun í frystiflutningsmiðlun og aukið samstarf við Kloosterboer. Mars 2003*". Er um að ræða kynningu á þessum viðræðum fyrir stjórn Eimskips.[384] Í glærunum er gerð grein fyrir því að Eimskip og Kloosterboer séu að hluta til keppinautar í þjónustu gagnvart m.a. íslenskum fyrirtækjum. Hið sama eigi við um Daalimpex (sem Eimskip eignaðist hlut í á árinu 2005):

*„•	Hluti af þessari nýju samkeppni er sú að frystigeymslufyrirtæki í Hollandi hafa verið að þróa sínar þjónustur og bjóða heildarlausn til viðskiptavina í sjávarútvegi*

- *Sem dæmi eru Kloosterboer, Eurofrigo og Daalimpex*
- *Þessi fyrirtæki hafa einnig mikið verið að einblína á norður Atlantshafið og eru að hluta í sama viðskiptamannahópnum og Eimskip*
  - *Hér má nefna Ísland, Færeyjar og Noreg ásamt íslenskum fyrirtækjum á meginlandi Evrópu*
  - *Fókus er einkum á uppsjávarafurðir, þ.e. mikið magn sem passar í frystiskip og hentugt að gáma t.d. í Hollandi og senda þaðan víða um heim. Frystigeymslur spila eitt af lykilhlutverkum í þessari flutningskeðju.*"

737. Fram kemur einnig í glærukynningunni að Kloosterboer hafi *„látið vita af því að það er aðeins tímaspursmál hvenær ráðist verður í byggingu á frystigeymslu á Íslandi*". Hafi Klosterboer verið í *„viðræðum við Samherja og einnig vitum við að þeir eru í reglulegum heimsóknum til Íslands.*" Er tekið fram að Kloosterboer sé nú þegar samkeppnisleg ógn gagnvart Eimskip og ógnin verði *„mun meiri*" ef *„kerfi þeirra verður útvíkkað til Íslands.*"

738. Segir jafnframt í glærukynningunni að í gangi væru hins vegar viðræður við Kloosterboer um umfangsmikla samvinnu fyrirtækjanna um heildarlausnir fyrir sjávarútvegsfyrirtæki í Norður-Atlantshafi með nýtingu framleiðslukerfa hvors annars. Þetta geti endað með því að Eimskip eignist sjávarútvegsstarfsemi Kloosterboer í heild eða að hluta. Var í glærukynningunni lagt til að stjórn Eimskips myndi veita heimild til viðræðna við Kloosterboer um framangreint.

739. Fyrir liggur í málinu að það var þáverandi forstjóri Eimskips, (E)forstj-fyrrv, sem kynnti viðræðurnar við Kloosterboer fyrir stjórn Eimskips og að stjórnin hefði verið fylgjandi áframhaldandi viðræðum við Kloosterboer. Teldi stjórn Eimskips að áhersla í þeim viðræðum ætti að vera þjónusta við sjávarútvegsfyrirtæki í Norður-Atlantshafi. Kemur þetta fram í glærum sem (E)frkvstj-alþjsv sendi

[383] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[384] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]

(E)starfsm 18. apríl 2003.[385] Voru glærur þessar hluti af undirbúningi að fundi með Kloosterboer sem haldinn var 23. apríl 2003.

740. Á grundvelli þessara samskipta Eimskips og Kloosterboer sömdu félögin sameiginlega skýrslu þar sem fram koma hugmyndir um samráð fyrirtækjanna. Þann 13. ágúst 2003 sendi (E)frkvstj-alþjsv *„skýrsluna"* til (E)forstö-útfl og tók fram í tölvupóstinum að hún væri trúnaðarmál. Skýrslan er sameiginleg og ítarleg úttekt Kloosterboer og Eimskips.[386] Er skýrslan dagsett júní 2003 og var hún samin af vinnuhópi (*„work group"*) sem samanstóð af tveimur starfsmönnum Eimskips og tveimur starfsmönnum Kloosterboer (m.a. (E)frkvstj-alþjsv og […]).

741. Skýrslan er merkt sem trúnaðarmál og bar heitið *„Study of further co-operation between Kloosterboer and Eimskip"*. Er skýrslan fimmtán blaðsíður að lengd og í henni er að finna margvíslegar upplýsingar um starfsemi og stefnu viðkomandi fyrirtækja. Veita þau í henni m.a. upplýsingar um samkeppnislega veikleika, styrkleika og möguleika og áform á markaði.

742. Í skýrslunni kemur fram að Kloosterboer bjóði upp á margvíslega þjónustu. Auk reksturs á frystigeymslum annist fyrirtækið m.a. sjóflutninga, flutningsmiðlun og tengda þjónustu. Taldi Kloosterboer síðan upp keppinauta fyrirtækisins. Sagt er að á frystigeymslumarkaði keppi fyrirtækið við Daalimpex (sem var þátttakandi í samráðinu í Hollandi á árunum 2006 – 2009) og Eurofrigo (sem (E)frkvstj-alþjsv reyndi á árinu 2008 að draga inn í samráðið í Hollandi, sbr. umfjöllun í kafla 7.5.1). Í sjóflutningum (*„short sea"* flutningum) og flutningsmiðlun væru m.a. Samskip og Eimskip taldir upp sem keppinautar.

743. Í skýrslunni er því einnig lýst að Eimskip bjóði sjávarútvegsfyrirtækjum heildarþjónustu. Það geri fyrirtækið m.a. með því að reka frystigeymslur á Íslandi og eiga í samstarfi við erlend frystigeymslufyrirtæki. Eimskip glími hins vegar við þann samkeppnislega veikleika að geta ekki boðið upp á nægilegt frystigeymslurými í Norður Atlantshafi og Evrópu (*„Lack of reefer storages in North Atlantic and Europe"*). Fram kemur einnig að Eimskip nýti sér frystigeymslur Kloosterboer í Hollandi vegna útflutnings frá Íslandi. Eimskip vilji hins vegar efla þjónustu sína við sjávarútveg, m.a. á sviði frystigeymsluþjónustu og í frystiflutningsmiðlun.

744. Í skýrslunni er lýst því samstarfi sem var fyrir hendi milli fyrirtækjanna þegar skýrslan var skrifuð. Var því lýst sem *„vinsamlegri samkeppni"*:

„Currently Eimskip and Kloosterboer are working in „friendly competition". The companies are using each others services, but the trend has been in such way that the customer group is crossing more and more."

745. Í skýrslunni kemur fram að þessi *„vingjarnlega samkeppni"* milli fyrirtækjanna hafi ýmsa kosti:

„Better understanding of each other business and less competition

Open information flow and understanding for each customer base."

746. Gildandi fyrirkomulag og hin aukna skörun á viðskiptavinum fyrirtækjanna hefði einnig í för með sér hættu eða galla, m.a.:

„Kloosterboer and Eimskip have similar strategy in the North Atlantic. This means in the future increased possibility of competition."

747. Í skýrslunni voru síðan settar fram hugmyndir og tillögur til þess að vinna gegn hættunni á aukinni samkeppni milli Eimskips og Kloosterboer. Þar var m.a. fjallað um eftirfarandi:

[385] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]
[386] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]

- Skiptingu á mörkuðum eftir landsvæðum og viðskiptavinum („*Area split/customers split*"). Kemur fram að þessi skipting verði að vera skýr („*clear*") og geti m.a. falist í því að Eimskip annist þá þjónustu sem íslensk fyrirtæki þurfi á að halda vegna flutninga til Færeyja og Noregs og Kloosterboer annist þá þjónustu sem þau fyrirtæki þurfi á að halda vegna flutninga til Austurlanda fjær.

- Eimskip eignaðist 25% eignarhlut í frystigeymslustarfsemi Kloosterboer í Færeyjum og Hollandi.

748. Var í skýrslunni gerð tillaga um framangreinda leið, þ.e. að Eimskip eignaðist 25% hlut í Kloosterboer og skýra skiptingu á viðskiptavinum og markaðssvæðum. Í lok skýrslunnar kemur fram að félögin áformi að eiga frekari fundi og stefnt sé að því að niðurstaða um samstarf liggi fyrir um áramótin 2003/2004.

749. Ekki er að sjá að umrædd niðurstaða hafi náðst í árslok 2003. Í september 2004 var hins vegar rætt innan Eimskips um áframhaldandi viðræður við Kloosterboer og vilja til þess að auka samstarf fyrirtækjanna. Í glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv „*Eimskip International – Management Meeting 9th & 10th september 2004*" er fjallað um þetta. Á glæru sem fjallar um ný verkefni segir:

„● *Coldstore facilites are imperative part of the service to the seafood industry*

- *Kloosterboer. We have been talking together and there is a willingness on their behalf to increase cooperation.*

- *Daalimpex. This coldstore is for sale and they have approached Eimskip.*"[387]

750. Voru Eimskip þannig í viðræðum á þessum tíma við bæði Daalimpex og Kloosterboer.

751. Gögn málsins gefa til kynna að snemma á árinu 2005 hafi bæði Eimskip og Samskip viljað eignast hluti í Kloosterboer. Er þessu lýst í tölvupósti sem RB, stjórnarmaður í Kloosterboer, sendi þáverandi forstjóra Eimskips, (E)forstj-fyrrv, í apríl 2006:

„We met in Amsterdam and Hoofddrop early 2005 during the discussions you had with Kloosterboer on the purchase of the product group fish. As you might remember I am on the board of directors of Kloosterboer […]

You explanied the strategy of Eimskip, which appealed to me. As you know shortly after the brothers Kloosterboer broke off negotations with Eimskip, they got involved in negotation with Samskip. These negotiation resulted in the sale of the product group fish to Samskip."[388]

752. RB kemur aftur við sögu í ágúst 2007 en þá sendi hann tölvupóst þar sem fram kemur að Eimskip og Samskip skipti með sér markaðnum, sbr. kafla 5.9.

5.6.2. Samskip kaupa sjávarútvegsstarfsemi Kloosterboer

753. Sem fyrr segir keyptu Samskip hluta af starfsemi Kloosterboer í apríl 2005. Í frétt Morgunblaðsins 25. apríl 2005 var greint frá fréttatilkynningu Samskipa um þessi kaup: *„Samskip hafa keypt frysti-flutninga- og geymslustarfsemi hollenska flutningafyrirtækisins Kloosterboer og verður hún sameinuð frystiflutningastarfsemi Samskipa. Um er að ræða frystigeymslur fyrir sjávarafurðir í Hollandi, Noregi og Færeyjum og er heildargeymsluplássið um 84 þúsund tonn, samanborið við um sex þúsund tonna geymslupláss í Ísheimum, frystigeymslu Samskipa á Íslandi.*

Fram kemur í tilkynningu frá Samskipum, að Kloosterboer sé umfangsmesta fyrirtækið á sínu sviði í Hollandi með um 100 starfsmenn og eftir kaupin verði Samskip því eitt af leiðandi fyrirtækjum Evrópu í þjónustu við sjávarútveginn, með frystiskip, frystigeymslur, löndunaraðstöðu og gámaflutninga-

[387] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]
[388] Afhent afrit af tölvupósti frá Eimskip, afhent dags. 23.03.2015. […]

starfsemi. Jafnframt sé stefnt á enn frekari markaðshlutdeild í frystiflutningum í Eystrasaltslöndunum og Asíu.

Kloosterboer höndlar um 220 þúsund tonn af sjávarafurðum árlega og eftir kaupin er gert ráð fyrir að flutningar Samskipa á frosnum fiski nemi ríflega einni milljón tonna á þessu ári. Eftir kaupin á frystiflutninga- og geymslustarfsemi Kloosterboer eiga Samskip sjö þúsund tonna frystigeymslu í Kollafirði í Færeyjum, 20 þúsund tonna frystigeymslu í Álasundi í Noregi, 40 þúsund tonna frystigeymslu í Ijmuiden í Hollandi og 17 þúsund tonna frystigeymslu í Rotterdam, auk Ísheima á Íslandi, sem taka um 6 þúsund tonn. Einnig fylgir með í kaupunum sjávarútvegstengd starfsemi félaganna Kloosterboer Shipping BV og Kloosterboer International Forwarding BV. […]

Kloosterboer Shipping er markaðsráðandi í frystiflutningum í Norður-Evrópu og Kloosterboer International Forwarding er umsvifamikill umboðsaðili fyrir flutninga til og frá Rotterdam og hefur starfsemin stöðugt verið að aukast."[389]

754. Daginn eftir var að finna eftirfarandi umfjöllun í Morgunblaðinu: *„Samþætting starfsemi Kloosterboer við frystiflutningastarfsemi Samskipa á Íslandi og erlendis mun styrkja umtalsvert stöðu okkar á Evrópumarkaði og gera okkur kleift að bjóða sjávarútvegsfyrirtækjum upp á alhliða þjónustu,*" *segir [(S)aðaleig-stjform-SH], starfandi stjórnarformaður Samskipa.*

„Nú getum við jöfnum höndum boðið upp á landanir úr frystitogurum og vinnsluskipum á Íslandi, í Færeyjum, Noregi og Hollandi, sem og geymslu alls kyns frystiafurða. Einnig erum við með umfangsmikla flutningaþjónustu á frysti- og kælivörum vítt og breitt um heiminn; hvort sem er í Skandinavíu, Norður-Evrópu, Norður-Ameríku eða Asíu, en mikil gerjun er í þessari flutningastarfsemi í heiminum í dag," *segir [(S)aðaleig-stjform-SH].*

Áætlað er að velta Samskipasamsteypunnar á þessu ári verði um 45 milljarðar króna og að flutningar Samskipa á frosnum fiski nemi ríflega einni milljón tonna á þessu ári."

755. Sávarútvegsstarfsemin sem Samskip keyptu var rekin undir nafni Kloosterboer fram á haustið 2009.[390] Var nafninu þá breytt í Frigocare.

756. Með þessum kaupum höfðu Samskip nánar tiltekið eignast þá starfsemi Kloosterboer sem var andlag viðræðna Eimskips og Kloosterboer sem lýst var hér að framan. Framangreindur stjórnandi hjá Kloosterboer, Kloosterb1 (sem var *„ábyrgur fyrir sjávarafurðum*"), sem átt hafði í samskiptum við m.a. (E)frkvstj-alþjsv varð stjórnandi hjá þessari einingu Samskipa. Nánar tiltekið tók hann við starfi *„framkvæmdastjóra frystigeymslusviðs Samskipa.*"[391] Starfaði hann hjá Samskipum fram á árið 2009.[392]

5.6.3. Eimskip kaupir hlut í Daalimpex

Í september 2005 var greint frá því í fjölmiðlum að Eimskip hefði keypt meirihluta hlutafjár í keppinauti Kloosterboer, Daalimpex. Í fréttatilkynningu Eimskips var sagt frá því að fyrirtækið hefði „gengið frá kaupum á meirihluta hlutafjár í Daalimpex Beheer B.V. í Hollandi en það er stærsta frystigeymslufyrirtæki í Hollandi og eitt hið stærsta í Evrópu." *Í Morgunblaðinu 1. september 2005 birtist frétt um þetta með fyrisögninni: „Eimskip kaupir risageymslufyrirtæki*". *Þar kemur þetta m.a. fram: „Daalimpex rekur fjórar frystigeymslur í Hollandi og segir […], forstjóri Eimskips, kaupin munu styrkja verulega stöðu Eimskips í frystiflutningum en heildarflutningsmagn í frysti- og kæliflutningum mun tvöfaldast við þessi kaup og verða tvær milljónir tonna á ársgrundvelli. „Til að gefa einhverja hugmynd um geymslugetu Daalimpex má nefna að í geymslum fyrirtækisins er hægt að geyma um*

[389] *„Samskip kaupir frystiflutninga- og geymslustarsfemi Kloosterboer*". Morgunblaðið. 25.4.2005: https://www.mbl.is/vidskipti/frettir/2005/04/25/samskip_kaupir_frystiflutinga_og_geymslustarfsemi_k/.
[390] Samskip hafa upplýst að samkvæmt kaupsamningi hafi fyrirtækið mátt nota vörumerkið Kloosterboer næstu þrjú árin, sbr. athugasemdir Samskipa við AI. Fram kemur í mgr. 262 að vörumerkið hafi verið notað fram á haustið 2009.
[391] Sjá mgr. 159 í athugasemdum Samskipa við AI.
[392] Sjá mgr. 262 í athugasemdum Samskipa við AI.

220.000 tonn af vörum, en geymslur Eimskipa á Íslandi rúma um 7.000 tonn," segir hann." Fram kemur einnig í fréttinni að frystigeymslur Daalimpex geymi „aðallega sjávarafurðir, mjólkurafurðir, kjöt og kjúklingaafurðir, ávaxtaþykkni, ávexti og grænmeti."[393]

757. Hér ber að rifja upp að í framangreindri glærukynningu Eimskips frá mars 2003 voru Daalimpex og Kloosterboer taldir vera keppinautar í sölu þjónustu til m.a. íslenskra sjávárútvegsfyrirtækja. Blasir við að Eimskip ætlaði með kaupunum á Daalimpex að styrkja stöðu sína í frystiflutningum og annarri þjónustu við m.a. íslensk fyrirtæki.[394]

5.6.4. Samskipti halda áfram

758. Gögn málsins sýna að Eimskip hélt áfram samskiptum við sjávarútvegsdeild Kloosterboer eftir að sú starfsemi komst í eigu Samskipa í apríl 2005. Hér ber og að minnast þess að samkvæmt niðurstöðu hollenskra samkeppnisyfirvalda áttu Eimskip (þ.m.t. Daalimpex) og Samskip (þ.m.t. Kloosterboer) í ólögmætu samráði á árunum 2006 – 2009.

759. Sem fyrr segir tók (S)frkvstj-frystig við stöðu framkvæmdastjóra frystigeymslusviðs Samskipa eftir kaup Samskipa á sjávarútvegsstarfsemi Kloosterboer. Eins og áður kom fram hafði hann átt í samskiptum við m.a. (E)frkvstj-alþjsv í fyrra starfi. Héldu (S)frkvstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv þeim samskiptum áfram eftir að Samskip keyptu umræddan hluta Kloosterboer og Eimskip keypti eignarhlut í Daalimpex. Gefa m.a. eftirfarandi samskipti þeirra frá janúar og febrúar 2006 til kynna ólögmætt samráð:

- Þann 10. janúar 2006 sendi (S)frkvstj-frystig tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Vísaði hann til kaupa Eimskips á eignarhlut í Daalimpex og fréttaflutnings um áframhaldandi aðkomu seljanda eignarhlutarins að stjórn Daalimpex. Síðan segir:

  „Sounds like not to good for you/Eimskip but still hope we can have a meeting to see what we can do for you and to continue our relation. Looking forward hearing from you"

- Daginn eftir sendi (S)frkvstj-frystig aftur tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og sagði í honum að hann hefði frétt að Eimskip/CTG vilji hætta að nota tiltekna hafnarþjónustu Kloosterboer (*„terminal"* þjónustu). (S)frkvstj-frystig varaði (E)frkvstj-alþjsv við því að þau áform geti skapað *„ókyrrð"*:

  „This is to bad and will create some turbulence. Lets try to have a meeting. Looking forward hearing from you".

- Um 20 dögum síðar, 1. febrúar 2006, sendi (S)frkvstj-frystig aftur tölvupóst og vill hitta (E)frkvstj-alþjsv sem fyrst og ræða „almenn *málefni*". Einnig vísar hann til þess að hann hafi rætt við (E)frkvstj-alþjsv um að ekki sé skynsamlegt fyrir Daalimpex að lækka verð:

  „Hope all is well on you end. Trust you are very busy.

  I still think it might be wise to have a meeting whenever convenient from your side about general matters.

---

[393] *„Eimskip kaupir risageymslufyrirtæki"*. Morgunblaðið. 1.09.2005. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1035913/.

[394] Hóf Eimskip strax eftir kaupin að kynna Daalimpex fyrir íslenskum sjávarútvegsfyrirtækjum. Í Morgunblaðinu 7.09.2005 var þannig að finna umfjöllun um sjávarútvegssýninguna sem haldinn var þessum tíma í Kópavogi. Var þar rætt við starfsmann Eimskips um þjónustu fyrirtækisins við sjávarútvegsfyrirtæki og að Eimskip ætli sér að sinna síbreytilegum þörfum sjávarútvegsins. Lýsti starfsmaðurinn því að með kaupum á Daalimpex muni geymslugeta Eimskips eflast *„gríðarlega"* og tekið fram að á bás fyrirtækisins á sýningunni verði Daalimpex kynnt. *„Eimskip – fersk hugsun alla leið"*. Morgunblaðið. 7.09.2005. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1036947/.

ps As told you earlier the simpel [svo] way of lowering rates from Daalimpex towards all clients is rather short term thinking. On the discharging of the trawlers from WZ they loose at least Euro 5000,- per trawler. If you are in the position you should ask and check."

- (S)frkvstj-frystig sendi enn á ný tölvupóst átta dögum síðar (8. febrúar 2006) og leggur aftur til að hann og (E)frkvstj-alþjsv hittist sem fyrst. (E)frkvstj-alþjsv svaraði 15. febrúar 2006 og (S)frkvstj-frystig svaraði honum síðan daginn eftir. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst í svari sínu vona að (S)frkvstj-frystig hefði átt góða ferð til Noregs og bað hann um að hringja í sig í næstu viku. Kvaðst (S)frkvstj-frystig vera upptekinn í þeirri viku en myndi síðan hafa samband.[395] Stefndi (S)frkvstj-frystig þannig að því að eiga samskipti við (E)frkvstj-alþjsv í lok febrúar eða byrjun mars 2006.

760. Þann 3. apríl 2006 var haldinn fundur í stjórn Daalimpex. Samkvæmt fundargerð sátu fundinn m.a. þáverandi forstjóri Eimskips, (E)forstj-fyrrv, (E)frkvstj-alþjsv og framkvæmdastjóri Daalimpex, (E)frkvstj-Daalimpex. Á bls. 2 í fundargerðinni, undir dagskrárlið nr. 5: *„Financial information Januray and February 2006*", segir:

„Further a note is made on the present market situation and the overall storage rates. These rates are really under pressure and this is mainly because of the strong competition between Kloosterboer and Daalimpex. At them moment a strong focus is been worked out on an overall increase of the rates. The expectaion for the month March is bteer [svo] *than Januray and Febrary* [svo].

(E)frkvstj-alþjsv will inform [(E)frkvstj-Daalimpex] on a schedule for monthly and quartly financial reports requests from Eimskip."[396]

761. Í þessu samhengi ber að líta til sjónarmiða Samskipa. Í mgr. 259 og áfram í athugasemdum við AI er lýst kaupum Samskipa á *„fiskitengdri þjónustu Kloosterboer*" í apríl 2005 og fjallað um áhrif kaupa Eimskips á hlut í Daalimpex: *„Í september 2005 keypti Eimskip meirihluta hlutafjár í hollenska félaginu Daalimpex. Þetta leiddi til þess að Kloosterboer missti öll sín viðskipti við Eimskip og tengda aðila. Þannig færðu Eimskip öll sín viðskipti frá Kloosterboer til Daalimpex ásamt því að hafa milligöngu um tilfærslu á viðskiptum fyrir m.a. Icelandic Group*[397] *sem Eimskip áttu hlut í á þessum tíma. Icelandic Group var á þessum tíma stærsti viðskiptavinur Kloosterboer. Í kjölfarið upphófst mikið verðstríð sem leiddi til þess að rekstur geymslna Daalimpex og Kloosterboer varð óarðbær.*"

762. Áðurnefnd fundargerð Daalimpex frá apríl 2006 staðfestir að það var verðstríð á þessum tíma milli Kloosterboer (Samskipa) og Daalimpex. Fundargerðina ber og að virða í samhengi við framangreinda tölvupósta (S)frkvstj-frystig til (E)frkvstj-alþjsv frá febrúar 2006 þar sem (S)frkvstj-frystig vísar til þess að hann hafi áður bent (E)frkvstj-alþjsv á að almenn verðlækkun Daalimpex sé *„rather short term thinking*" og þeir ákveða að hittast eða ræða saman. Í fundargerðinni er síðan vísað til þess að *„strong focus is been worked out on an overall increase of the rates.*" Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur þetta eindregið til kynna að (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-frystig hafi átt í samskiptum sem hafi miðað að sameiginlegri verðhækkun Samskipa (Kloosterboer) og Daalimpex. Með öðrum orðum hafi átt sér stað samskipti sem ætlað var að stöðva verðstríðið og sökum þessa var í fundargerðinni gert ráð fyrir betri afkomu. Fyrri samskipti (E)frkvstj-alþjsv við Kloosterboer, þar sem fram kom m.a. ríkur vilji til þess að draga úr samkeppni, styðja þetta mat.

763. Samskipti milli keppinauta sem felast í því að einn keppinautur kvartar við annan yfir verðsamkeppni sem ríkir þeirra á milli eru skýrt dæmi um samskipti sem eru talin til ólögmæts samráðs, en tilgangur slíkra samskipta er jafnan að draga úr samkeppni, sbr. umfjöllun í kafla 4. Slík samskipti teljast enn alvarlegri þegar þau fela í sér hvatningu til að hækka verð. Fólu samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-frystig í sér slíka hvatningu.

---

[395] Afhent afrit af tölvupósti frá Eimskip, afhent dags. 23.03.2015. […]
[396] Afhent afrit af tölvuskjali frá Eimskip, afhent dags. 23.03.2015 […]
[397] Áður Sölumiðstöð hraðfrystihúsanna (SH).

764. Þann 16. maí 2006 var í fjölmiðlum greint frá fréttatilkynningu Eimskips þar sem kom fram að fyrirtækið hefði gengið frá kaupum á bresku frystigeymslufyrirtæki, Innovate, og eftirfarandi tekið fram: *„Í tilkynningu Eimskips segir að með kaupunum á hollenska frystigeymslufyrirtækinu Daalimpex fyrr á árinu og Innovate nú sé Eimskip orðið ráðandi aðili í Evrópu þegar kemur að geymslu á hitastýrðum matvælum."*[398] Þann 11. janúar 2007 sendi Eimskip frá sér aðra tilkynningu þar sem segir m.a.: *„Eimskip hefur gengið frá kaupum á öllu hlutafé í Daalimpex beheer B.V. í Hollandi en fyrir átti Eimskip 40% hlut. Daalimpex er eitt stærsta frystigeymslufyrirtæki í Evrópu og rekur sex frystigeymslur í Hollandi. Kaupin á Daalimpex styrkja verulega stöðu Eimskips í frystiflutningum í Evrópu og rennir stoðum undir frekari uppbyggingu á frystiþjónustu á meginlandi Evrópu. […] Rekstur og efnahagur Daalimpex kemur inn í rekstur Eimskip frá 1. janúar 2007."*[399]

765. Vekur hér eftirtekt að í þessari tilkynningu Eimskips frá janúar 2007 er sagt að fyrirtækið hafi átt 40% hlut í Daalimpex. Í tilkynningu fyrirtækisins frá september 2005 var hins vegar staðhæft að það hefði á þeim tíma eignast meirihluta hlutafjár í Daalimpex. Eimskip hafa í máli þessu ekki útskýrt þetta ósamræmi.

766. Í mgr. 267 í athugasemdum Samskipa við AI segir að af gögnum málsins verði ráðið að (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-frystig hafi haldið áfram samskiptum sínum *„án vitneskju eða vitundar stjórnar og/eða forstöðumanna Samskipa. Þau samskipti þjónuðu ekki hagsmunum Samskipa. Þannig leiddu gögn þessa máls, sem rekið var í Hollandi af þarlendum samkeppnisyfirvöldum, í ljós að* [(S)frkvstj-frystig] *vann gagngert að persónulegum hagsmunum sínum og fjölskyldu sinnar á kostnað Samskipa, í óþökk og án vitundar félagsins."*

767. Samkvæmt framansögðu byggja Samskip ekki á því að framangreind samskipti (S)frkvstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv hafi verið lögmæt. Þess í stað er sagt að fyrirtækið hafi ekki vitað af samskiptunum og þau hafi ekki þjónað hagsmunum þess.

768. Af þessu tilefni skal tekið fram að fyrirtæki ber ábyrgð á allri háttsemi starfsmanna sinna sem stríðir gegn samkeppnisreglum, sbr. kafla 5.2,[400] og nægir í því sambandi ekki fyrir það að staðhæfa að það hafi ekki haft vitneskju um viðkomandi aðgerðir eða að þær hafi verið í andstöðu við vilja eða hagsmuni þess.[401]

769. Samkeppniseftirlitið bendir á að (S)frkvstj-frystig var stjórnandi hjá Samskipum og um var að ræða aðgerðir sem hann greip til í starfi sínu. Báru Samskip því fulla ábyrgð á umræddri háttsemi (S)frkvstj-frystig. Ekki verður heldur framhjá því horft að aðgerðir (S)frkvstj-frystig miðuðu að því

---

[398] *„Eimskip kaupir í bresku fyrirtæki"*. Vísir. 16. maí 2006. Aðgengilegt á slóð: https://www.visir.is/g/200660516023/eimskip-kaupir-i-bresku-fyrirtaeki.

[399] *„Eimskip lýkur kaupum á einu stærsta frystigeymslufyrirtæki í Evrópu"*. Eimskip. 11.01.2007. Aðgengilegt á slóð: https://www.globenewswire.com/news-release/2007/01/11/104356/0/is/Eimskip-l%C3%BDkur-kaupum-%C3%A1-einu-st%C3%A6rsta-frystigeymslufyrirt%C3%A6ki-%C3%AD-Evr%C3%B3pu.html.

[400] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 21.07.2016 í máli nr. C-542/14, VM Remonts, EU:C:2016:578: *„23.* […] *An employee performs his duties for and under the direction of the undertaking for which he works and, thus, is considered to be incorporated into the economic unit comprised by that undertaking* […].
24. For the purposes of a finding of infringement of EU competition law any anti-competitive conduct on the part of an employee is thus attributable to the undertaking to which he belongs and that undertaking is, as a matter of principle, held liable for that conduct."

[401] Sjá t.d. álit Kokott aðallögsögumanns við dómstóls ESB frá 18.04.2013 í máli nr. C-501/11, Schindler Holding gegn framkvæmdastjórn ESB, EU:C:2013:248, mgr. 129-131: Þar kemur m.a. fram: *„If in cartel proceedings undertakings were to be attributed only the conduct of those of their employees whose anti-competitive activities were verifiably based on a specific instruction or authorisation from the undertaking's management or were at least knowingly tolerated by it, the prohibition on cartels under EU law would be deprived of any effectiveness. It would then be easy for undertakings to evade their responsibility for cartel offences on purely formal grounds.*
It is right that an undertaking should normally be attributed all unlawful activities – including those which occurred without the knowledge and without the express approval of the undertaking's management – where those activities took place within the undertaking's area of responsibility. That is the case, as a rule, where the acts in question were perpetrated by its own employees in connection with their work for the undertaking."
Sjá hér einnig mgr. 151 í dómi undirréttar ESB í máli nr. T-146/09, Parker gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013:258: *„It is must be borne in mind that, according to settled case-law, for an infringement of Article 85 EC to be attributed to an undertaking it is not necessary for there to have been action by, or even knowledge on the part of, the partners or principal managers of the undertaking concerned by that infringement; action by a person who is authorised to act on behalf of the undertaking suffices* […]"

að fá keppinaut Samskipa til þess að hækka verð. Voru aðgerðirnar þannig til þess fallnar til stöðva umrætt verðstríð og bæta þar með hag Samskipa.

770. Í mgr. 264 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að samráð hollensku fyrirtækjanna hafi *„teygt anga sína m.a. til Íslands."* Staðhæfa Samskip að viðskipti sem tengdust Íslandi með beinum hætti hafi verið brotabrot af heildarveltu hinnar yfirteknu starfsemi Kloosterboer og ekki sé um að ræða þjónustu sem sé mikilvægur þáttur í sjóflutningum til og frá Íslandi.

771. Af þessu tilefni skal tekið fram að samkeppnislög taka til athafna sem *„hafa eða ætlað er að hafa áhrif"* hér á landi, sbr. 1. mgr. 3. gr. laganna. Þau taka hins vegar ekki samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins til athafna sem *„aðeins er ætlað að hafa áhrif utan Íslands, sbr. þó ákvæði VII. kafla og reglur um viðskipti á sameiginlegum markaði Evrópska efnahagssvæðisins."* Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 lá fyrir að sala á olíu til erlendra skipa var flokkuð af tollayfirvöldum sem útflutningur. Ekki var hins vegar fallist á það með einu olíufélaganna að það þýddi að samráð olíufélaganna um sölu á olíu til erlendra skipa félli ekki undir gildissvið samkeppnislaga. Var m.a. bent á að dómaframkvæmd dómstóla ESB sýndi með *skýrum hætti að samráð keppinauta um útflutning til ríkja sem ekki eru aðilar að EB/EES fellur undir gildissvið samkeppnisreglna ef samráðið hefur eða getur haft bein eða óbein áhrif á viðskipti á EB/EES-svæðinu. Í málum þessum hafa samkeppnisreglurnar tekið til samráðs þó sala og afhending viðkomandi vöru hafi átt sér stað utan EB/EES-svæðisins*." Staðfesti áfrýjunarnefnd samkeppnismála framangreinda niðurstöðu samkeppnisráðs, sbr. úrskurð í máli nr. 3/2004.

772. Vegna sjónarmiða Samskipa um litla þýðingu frystigeymslna Daalimpex og Kloosterboer fyrir flutninga til og frá Íslandi þá sýna framangreind samtímagögn að bæði Eimskip og Samskip litu svo á að frystigeymsluþjónusta væri afar mikilvæg fyrir m.a. útflutning á fiskafurðum frá Íslandi. Voru kaup Samskipa á sjávarútvegshluta Kloosterboer og Eimskip á Daalimpex liður í að auka þjónustu við m.a. íslenska fiskútflytjendur, en með kaupunum töldu fyrirtækin unnt að veita fiskútflytjendum *„alhliða"* þjónustu. Ber og að minnast framangreindra gagna Eimskips frá 2002 – 2004 þar sem Kloosterboer og Daalimpex voru sagðir keppinautar í sölu á þjónustu til íslenskra sjávarútvegsfyrirtækja og vísað m.a. til endurtekinna ferða Kloosterboer til Íslands og til viðræðna þess fyrirtækis við Samherja. Taldi Eimskip brýnt að stöðva þessa auknu mögulegu samkeppni. Með því að draga úr samkeppni frá aðilum eins og Kloosterboer eða Daalimpex var t.d. auðveldara fyrir Eimskip og Samskip að hækka verð þegar útflytjendum á íslenskum sjávarafurðum var seld heildarþjónusta. Í þessu samhengi má líta til þess að þegar forstjóri Samskipa ((S)forstj) tók við á árinu 2009 sem yfirmaður þessarar þjónustu í m.a. Hollandi (sem þá var ekki lengur rekin undir nafni Kloosterboer heldur sem Frigocare) var það eitt fyrsta verk hans að stuðla að því að verð á þjónustu Frigocare gagnvart íslenskum viðskiptavinum yrði hækkað, sbr. kafla 14.7.3.

773. Sem fyrr segir benda Samskip á að Icelandic Group (eitt stærsta fyrirtækið í sölu á íslenskum sjávarafurðum erlendis[402]) hafi verið stærsti viðskiptavinur Kloosterboer og það fyrirtæki hafi fært viðskipti sín til Daalimpex eftir að Eimskip keypti hlut í því fyrirtæki og í kjölfarið hefði hafist verðstríð. Hér ber að ítreka að framangreind samskipti (S)frkvstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv á árinu 2006 höfðu það að markmiði að draga úr verðsamkeppni. Undir slíkum kringumstæðum er um brot að ræða þrátt fyrir að samráð hafi engin áhrif á markaði. Til viðbótar sýnir fundargerð Daalimpex frá 3. apríl 2006 ánægju með að draga muni úr verðsamkeppni við Kloosterboer. Var það til þess fallið að hafa áhrif á bæði þá sem fluttu inn til Íslands og út frá landinu. Leikur enginn vafi á því að þetta samráð féll undir gildissvið samkeppnislaga og braut gegn þeim.

774. Samhengisins vegna er rétt að líta til þess að gögn málsins sýna áframhaldandi ólögmætt samráð að þessu leyti, sbr. t.d. stjórnarfundargerðir Daalimpex frá árinu 2008 sem lýst er í kafla 7.5.1.

[402] Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2011, Kaup Framtakssjóðs Íslands slhf. á Eignarhaldsfélaginu Vestia ehf., segir að Icelandic Group sé *„eitt af tíu stærstu sjávarútvegsfyrirtækjum heims samkvæmt samrunaskrá."*

775. Sem fyrr segir hófst sérstakt og víðtækt verkefni milli Samskipa og Eimskips í júní 2008 sem (E)forstj, nýr forstjóri Eimskips, nefndi *„Nýtt upphaf"*. Af hálfu Eimskips áttu ekki síst (E)forstj og umræddur (E)frkvstj-alþjsv að stýra því verkefni. Í glærum (E)forstj, frá júní 2008, kemur fram að í þessu felist að meta hagkvæmni tiltekinna verkefna með því að *„auka samstarf á milli Samskip og Eimskip."* Hluti af þessu var að kanna möguleika á að auka samráð Daalimpex og Kloosterboer (Samskipa), sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.3 og áfram.

776. Eins og lýst verður nánar í ákvörðun þessari héldu samskipti (E)frkvstj-alþjsv við Kloosterboer áfram á megin rannsóknartímabili málsins. Í t.d. glærukynningu, sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði í mars 2011, er lýst fundi með Kloosterboer þar sem rætt var um markaðsskiptingu:

„Meeting with Kloosterboer

- *Will not go after our customers"*

777. Verður þessu lýst nánar í kafla 20.6.1.

5.7. Samvinna Eimskips og Samskipa innan SÍK

778. Samskip og Eimskip voru, ásamt tveimur öðrum skipafélögum, meðlimir í Sambandi íslenskra kaupskipaútgerða (SÍK). Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 10/2003 var fjallað um erindi SÍK vegna útgáfu á almennum þjónustuskilmálum fyrir þjónustu sem boðin er *„í tengslum við sjóflutninga"*. SÍK byggði á því að þessir skilmálar gætu ekki raskað samkeppni milli aðildarfyrirtækja. Þeim væri aðeins *„ætlað að staðfesta viðskiptavenjur og skýra stöðu annars vegar þess sem býður þjónustuna og hins vegar viðskiptamanna, bæði hvað varðar réttindi og skyldur. SÍK telur að setning skilmálanna hafi aðeins jákvæð áhrif á samkeppni þar sem réttaröryggi hafi með þeim verið tryggt."* Til vara óskaði SÍK eftir undanþágu frá banni samkeppnislaga við samráði keppinauta.

779. Í ákvörðun samkeppnisráðs sagði: *„Að mati samkeppnisráðs hafa samræmdir þjónustuskilmálar það í för með sér að fjórir keppinautar á sviði sjóflutninga munu sameinast um tiltekin viðskiptakjör sem ætlað er að gilda gagnvart viðskiptavinum félaganna. Í 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993, sbr. lög nr. 107/2000, segir að allir samningar sem hafa það að markmiði eða af þeim leiðir að samkeppni sé raskað séu bannaðir. Þá segir að bannið taki m.a. til samninga, samþykkta og samstilltra aðgerða sem hafa áhrif á verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör með beinum eða óbeinum hætti, sbr. a-lið 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga. Í greinargerð með frumvarpi til samkeppnislaga segir að undir hugtakið önnur viðskiptakjör geti m.a. fallið ýmis samkeppnishamlandi skilyrði t.d. fyrir ábyrgð, afslætti eða skilyrði varðandi greiðslukjör. Í umræddum þjónustuskilmálum er m.a. fjallað um ábyrgð félags og ábyrgðartíma, upphæð bóta og undanþágur frá ábyrgð. Samkeppnisráð getur fallist á það með SÍK að með þjónustuskilmálunum sé að ákveðnu leyti verið að staðfesta ýmsar viðskiptavenjur, siðareglur og viðmiðunarreglur á þessu sviði sjóflutninga en engu að síður er með skilmálunum verið að samræma ákveðna þætti varðandi þjónustu kaupskipaútgerða sem getur haft í för með sér að samkeppni milli aðildarfélaganna takmarkast. Verður því að telja að slíkir samræmdir þjónustuskilmálar hagsmunasamtaka fyrirtækja á sama sölustigi séu til þess fallnir að takmarka samkeppni þeirra á milli."*

780. Samkeppnisráð taldi hins vegar forsendur til að veita undanþágu og tók þetta fram í ákvörðun sinni:

„Skilyrði undanþágunnar eru þau að skilmálarnir muni ekki setja kaupskipaútgerðum neinar takmarkanir varðandi þá þjónustu eða verð sem boðið er. Einnig ber að árétta að þrátt fyrir þessa undanþágu er aðildarfélögum SÍK með öllu óheimilt að miðla viðskiptalegum upplýsingum sín á milli og þá er félögunum óheimilt að hafa með sér hvers konar samvinnu um verð eða aðra viðskiptaskilmála."

781. Í ákvörðunarorði ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 10/2003 koma fram þessi fyrirmæli:

„Þá er aðildarfélögum Sambands íslenskra kaupskipaútgerða með öllu óheimilt að miðla viðskiptalegum upplýsingum sín á milli og einnig er félögunum óheimilt að hafa með sér hvers konar samvinnu um verð eða aðra viðskiptaskilmála."

782. Þessi fyrirmæli tóku til Eimskips og Samskipa og voru í gildi allt rannsóknartímabil þessa máls og giltu samhliða almennu banni 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.[403]

783. Í mgr. 276 í athugasemdum Samskipa við AI segir að framangreind fyrirmæli í ákvörðunarorði ákvörðunar nr. 10/2003 séu einungis áréttíng á banni 10. gr. samkeppnislaga og hafi því enga þýðingu í þessu máli.

784. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Með ákvörðun nr. 10/2003 var veitt undanþága frá banni 10. gr. samkeppnislaga og til þess að tryggja samkeppnishagsmuni var beint sérstökum fyrirmælum til aðildarfyrirtækja SÍK, þ.m.t. Eimskips og Samskipa, um að miðla ekki viðskiptalegum upplýsingum sín á milli og hafa ekki neins konar samvinnu um verð eða önnur viðskiptakjör. Framangreint gaf Samskipum og Eimskip óhjákvæmilega enn ríkara tilefni en ella til að gæta þess að engin samskipti ættu sér stað milli fyrirtækjanna sem væru til þess fallin að raska samkeppni.

785. Þess skal getið að í ársbyrjun 2006 var flutningasvið Samtaka verslunar og þjónustu (SVÞ) stofnað og fluttust þá verkefni SÍK yfir til flutningasviðsins, þ. á m. framangreindir sameiginlegu þjónustuskilmálar. Aðild að þessum samtökum fyrirtækja breyttist ekki við þessa tilfærslu, Eimskip og Samskip áttu þar áfram fulltrúa. Engu breytir um umrædd fyrirmæli ákvörðunar nr. 10/2003 þó verkefni SÍK hafi verið færð til flutningasviðs SVÞ. Umræddir skilmálar voru endurútgefnir af SVÞ og fyrirmæli ákvörðunar nr. 10/2003 giltu sem fyrr segir áfram gagnvart Eimskip og Samskipum út rannsóknartímabilið. Bæði Samskipum og Eimskip mátti vera þetta fyllilega ljóst.[404]

5.8. Samvinna á ný í flutningum til og frá Norður-Ameríku

786. Sem fyrr segir sendu Samskip samkeppnisyfirvöldum kvörtun þann 22. ágúst 2002 vegna brota Eimskips á 11. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun hér að framan um ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007. Samskip sendu annað erindi til samkeppnisyfirvalda þann 25. september 2002. Varðaði það samvinnu við Eimskip í siglingum til og frá Norður-Ameríku.

---

[403] Í fréttatilkynningu SÍK frá 10.04.2003 er fjallað um niðurstöðu samkeppnisráðs í ákvörðun nr. 10/2003. Þar segir m.a.: *„Viðskiptamenn aðildarfélaga SÍK, mega gera ráð fyrir að einstök aðildar-félög SÍK, sem í dag eru Eimskip ehf., Nes hf., Nesskip hf. og Samskip hf., taki skilmála þessa upp í staðlaða samninga við viðskiptavini sína.*"

[404] Á heimasíðu Samskipa á t.d. árinu 2008 sagði um þetta: *„Með stofnun Flutningasviðs SVÞ í ársbyrjun 2006 lagðist niður starfsemi SÍK - Samband íslenskra kaupskipaútgerða og verkefni sem þar hafði verið sinnt færðust yfir til flutningasviðsins.*
Samband íslenskra kaupskipaútgerða var stofnað 18. janúar 1983.
Markmið félagsins hafa verið að:
Að efla samvinnu og samheldni aðildarútgerða.
Að vaka yfir og verja hagsmuni íslenskrar kaupskipaútgerðar innanlands sem utan.
Að efla almenna þekkingu á kaupskipaútgerð.
Að efla menntun í fagskólum tengdum kaupskipaútgerð.
Að upplýsa stjórnvöld og skyldar stofnanir um stefnu, óskir og þarfir kaupskipaútgerða á hverjum tíma.
Að vinna að öðrum málaflokkum til hagsbóta fyrir íslenska kaupskipaútgerð og aðildarútgerðir eins og aðalfundur og stjórn SÍK ákveða hverju sinni.
Samband íslenskra kaupskipaútgerða (SÍK) lét árið 2003 útbúa samræmdra þjónustuskilmála, sem ætlað er að gilda um alla þjónustu sem aðildarfélög sambandsins veita, aðra en sjóflutninga. Tilgangur SÍK með gerð þessara þjónustuskilmála var fyrst og fremst sá að kveða skýrar á um réttindi og skyldur aðildarfélaganna og viðskiptavina þeirra. Þessir skilmálar hafa nú verið endurútgefnir undir merkjum SVÞ. Skilmálar þessir eru fyrst og fremst ætlaðir til að skýrt sé kveðið á um réttindi og skyldur í samningum milli aðildarfyrirtækja flutningasviðsins og viðskiptavina þeirra, þegar um er að ræða hvers kyns flutningatengda þjónustu þar sem ekki er gefið út sérstakt farmbréf. Vitnað er þá til skilmálanna í samningum milli aðila.
Skilmálana má finna hér fyrir neðan á íslensku og ensku.
Þjónustuskilmálar SVÞ marka réttarstöðu viðskiptavina Samskipa gagnvart félaginu varðandi þá þjónustu og þau verk sem félagið tekur að sér og ekki falla undir flutningsskilmála Samskipa, sem eru að finna á farmbréfumfélagsins og á heimasíðu þessari."
https://web.archive.org/web/20080927045608/http://www.samskip.is/flutningathjonusta/skilmalar/almennir_thjonustuskilmalar_sik/.

5.8.1. Undanþága veitt til 31. ágúst 2004

787. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var fjallað um erindi Samskipa frá 25. september 2002. Í því var óskað eftir því að samkeppnisyfirvöld staðfestu að samkomulag félagsins við Eimskip um flutninga á sjóleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku bryti ekki gegn ákvæðum samkeppnislaga.[405] Að öðrum kosti óskuðu Samskip þess að samkeppnisyfirvöld myndu veita samkomulaginu undanþágu frá banni samkeppnislaga við samráði keppinauta.

788. Fram kom af hálfu Samskipa að *„þann 23. júlí 2002 hafi Samskip og Eimskip undirritað samkomulag þar sem Eimskip tekur að sér sjóflutninga fyrir Samskip milli Íslands og Norður-Ameríku en um nokkurt skeið höfðu Atlantsskip og erlend skipafélög annast þá flutninga fyrir Samskip. Samskip munu hafa leitað til Eimskips með að flytja vörur fyrir fyrirtækið milli Íslands og Norður-Ameríku þar sem Samskip töldu að Eimskip gæti staðið undir þeim kröfum sem Samskip gera til þjónustu á umræddri siglingaleið. Samskip segja að aðallega sé um að ræða þá veigamiklu staðreynd að Atlantsskip sigli aðeins til eins áfangastaðar í Norður-Ameríku, Norfolk, en Eimskip sigli til og frá fimm höfnum í Bandaríkjunum* [með] *viðkomu í Kanada sem sé mjög mikilvægt fyrir Samskip. Þá segir að samkeppnisyfirvöld hafi áður veitt Samskipum og Eimskipi undanþágu á grundvelli 16. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993 vegna sams konar samnings, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997 og úrskurð áfrýjunarnefndar nr. 13/1997. Í þeirri ákvörðun hafi verið vísað til þess að samstarf aðila stuðlaði að hagkvæmari nýtingu framleiðsluþátta þjóðfélagsins, enda ólíklegt að Samskip hæfu flutninga með eigin skipum á þessari tilteknu flutningaleið og því möguleikar Samskipa á að veita Eimskipi samkeppni skertir ef samkomulagið yrði ógilt. Byggt sé á því að nýr samningur aðila sé að miklum mun þjóðhagslega hagkvæmari en sá fyrri og stuðli að betri nýtingu framleiðsluþátta þjóðfélagsins. Samskip benda á að markaðshlutdeild Eimskips hvað varðar flutninga frá Norður Ameríku hafi aukist til muna eftir að samkeppnisyfirvöld komu í veg fyrir að Samskip gætu flutt með Eimskip til og frá Norður-Ameríku á grundvelli eldri samnings aðila. Þá kemur fram í erindi Samskipa að hinn nýi samningur milli aðila sé tímabundinn til tveggja ára og að auki uppsegjanlegur á samningstímanum með fjögurra mánaða uppsagnarfresti. Þá sé nýi samningurinn opinn samningur. Samskip telja að umræddur samningur brjóti ekki í bága við ákvæði samkeppnislaga en ef samkeppnisyfirvöld séu á annarri skoðun er þess óskað að Samskipum og Eimskipi verði veitt undanþága á grundvelli 16. gr. samkeppnislaga.*"

789. Samkeppnisráð féllst ekki á það með Samskipum að umræddur samningur færi ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Hins vegar taldi ráðið að forsendur væru til þess að veita undanþágu. Var m.a. litið til þess að markaðshlutdeild Samskipa í þessum flutningum hefði minnkað verulega. Með vísan til m.a. þessa taldi *„samkeppnisráð rétt að veita samkomulaginu tímabundna undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga. Rétt þykir að veita undanþáguna til samræmis við gildistíma samkomulagsins, þ.e. til 31. ágúst 2004. Jafnframt gerir samkeppnisráð það að skilyrði að skipafélögin tilkynni samkeppnisyfirvöldum um allar breytingar á verði og viðskiptaskilmálum í flutningum til og frá Norður-Ameríku svo og aðrar breytingar á samkomulagi félaganna eða nýja samninga sem kunna að verða gerðir þeirra á milli.*"

790. Atlantsskip skutu ákvörðun samkeppnisráðs til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Með úrskurði í máli nr. 9/2003 staðfesti áfrýjunarnefndin umrædda ákvörðun samkeppnisráðs.

5.8.2. Ólögmætt samráð frá september 2004 fram til desember 2009

791. Framangreind undanþága sem samkeppnisráð veitti Eimskip og Samskipum frá banni 10. gr. samkeppnislaga féll úr gildi 31. ágúst 2004. Við það tímamark varð bann 10. gr. samkeppnislaga eðli málsins samkvæmt virkt gagnvart fyrirtækjunum hvað þetta tiltekna samstarf varðaði, með sama hætti og gagnvart annars konar ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

[405] Samningur Eimskip ehf. og Samskip Incorporated um siglingar milli Íslands og Norður Ameríku/Kanada. Afrit afhent Samkeppniseftirlitinu 20.11.2006 (mál nr. 0208003).

792. Engin undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga var í gildi gagnvart Eimskip og Samskipum frá 1. september 2004 og til 22. desember 2009.

793. Þrátt fyrir framangreint héldu Eimskip og Samskip áfram sama samstarfi í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku frá 1. september 2004 til 22. desember 2009, þegar undanþága var veitt að nýju með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009. Eins og rökstutt er í kafla 16.3.4 var sú undanþága Samkeppniseftirlitsins veitt á grundvelli rangra og villandi upplýsinga frá Samskipum og Eimskip.

794. Samskip og Eimskip héldu því uppteknum hætti og framkvæmdu samráðið í rúm fimm ár, frá september 2004 til desember 2009. Virðist ekki hafa skipt neinu máli þótt að í samningum fyrirtækjanna frá þessu tímabili hefði verið skýrlega kveðið á um að undanþága eða samþykki frá Samkeppniseftirlitinu væri skilyrði fyrir gildistöku og framkvæmd samningsins, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 7.5.5.2.

795. Samkvæmt framansögðu var um áframhaldandi brot á 10. gr. samkeppnislaga að ræða eftir 31. ágúst 2004. Á sama tímabili var fyrir hendi ólögmætt samráð í siglingum til og frá Evrópu, sbr. umfjöllun hér að framan um *„neyðarsamkomulagið*".

796. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip *„um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga.*" Tekur þessi viðurkenning bæði til samráðs sem átti sér stað fyrir árið 2008 og á megin rannsóknartímabili þessa máls (árin 2008 – 2013), sbr. 1. gr. sáttarinnar.

797. Í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að um brot hafi verið að ræða. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þau sjónarmið. Um þetta er nánar fjallað í m.a. kafla 7.5.5, 9.12.5 og 16.

5.9. Vísbendingar um markaðsskiptingu í sjóflutningum

798. Eins og áður segir varpa eldri gögn en frá árinu 2008 ljósi á markaðsaðstæður og samskipti Eimskips og Samskipa í aðdraganda megin rannsóknartímabilsins og sýna að hið ólögmæta samráð á rannsóknartímabilinu átti a.m.k. að hluta til rætur að rekja til samráðs eða samskipta fyrirtækjanna sem voru til staðar fyrir árið 2008. Auk þess sem hér að framan hefur verið rakið hafa fundist gögn frá árunum 2003 og 2007 sem gefa til kynna tiltekna ólögmæta markaðsskiptingu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

799. Í gögnum málsins er þannig að finna vísbendingar um ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip flutninga á m.a. sjávarafurðum til Asíu, sbr. umfjöllun hér á eftir um atvik á árinu 2007. Fyrst ber þó að líta til þess að 3. mars 2003 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstj-fyrrv, þáverandi forstjóra Eimskips, og annarra stjórnenda fyrirtækisins. Þar kvaðst hann búa yfir öruggum heimildum um að Samskip ætluðu að opna nýja skrifstofu í Pusan í Kóreu og að sú *„starfsstöð* [yrði] *fókuseruð á flutningum á sjávarafurðum.*"[406]

800. Tveimur dögum seinna sendi (E)frkvstj-alþjsv forstjóra Eimskips og öðrum stjórnendum annan tölvupóst og greindi frá frekari samskiptum sínum við (S)forstj (sem síðar varð forstjóri Samskipa) vegna þessara viðskiptaáætlana Samskipa. Samkvæmt tölvupóstinum hefðu (E)frkvstj-alþjsv og samstarfsmaður hans ((E)starfsm) átt fund með (S)forstj:

„Ég og [*(E)starfsm*] *tókum kaffisopa með* [(S)forstj] *framkv.stjóra sölu- og markaðssviðs erlendrar starfsemi hjá Samskipum til að hlera hann betur um þetta mál.*

Hann staðfesti þetta með Kóreu og byrja þeir með fjóra „local" starfsmenn þar. Þetta verður sér Samskip fyrirtæki sem jafnframt verða þeirra höfuðstöðvar í Austurlöndum fjær. [(S)forstj] *sagði*

[406] Afhentur tölvupóstur frá Eimskip, afhent 23.03.2015. […]

Pusan vera gífurlega mikla transit höfn af sjávarafurðum, aðallega Alaska ufsa, og mikið af togurum sem koma þar til losunar ásamt frystiskipum frá Alaska.

Síðar á þessu ári verða opnaðar tvær nýjar skrifstofur sem útibú frá Kóreu og þær verða í Quingdao og Dalian. [(S)forstj] *sagðist telja að það væri lykilatriði að vera þar til staðar, til að komast inn í flutninga frá Far East, þar sem þeim er að mestu stýrt þaðan.*"[407]

801. Þann 13. mars 2003 var greint opinberlega frá þessum áformum Samskipa. Í viðtali við (S)aðaleig-stjform-SH (sem þá gegndi starfi forstjóra Samskipa) í Morgunblaðinu kom fram að Samskip væru *„að opna skrifstofur í Suður-Kóreu og Kína. Þarlendir starfsmenn hafa verið ráðnir til starfa á hinar nýju skrifstofur sem eru í Pusan í Suður-Kóreu og Qingdao og Dalian í Kína.*" Haft var einnig eftir (S)aðaleig-stjform-SH að *„þær sjávarafurðir sem fluttar eru um Norður-Atlantshafið séu hátt í 15% af sjávarafurðum heimsins. Í mjög auknum mæli sé verið að flytja þessar vörur til Asíulanda. Asía hafi verið og muni verða mjög mikilvægur heimshluti fyrir neyslu á ákveðnum tegundum af fiski. Þessu til viðbótar hafi breytingar verið að eiga sér stað í fiskvinnslunni í heiminum. Aukið magn verði væntanlega framleitt í Asíu og því komið á markað í Evrópu og Ameríku. „Því höfum við hjá Samskipum ákveðið að opna skrifstofu í Pusan í Suður-Kóreu, næststærstu borg landsins, sem jafnframt er miðstöð sjávarútvegsins í Asíu.*" Einnig segir í frétt Morgunblaðisins: *„Frystar afurðir eru stærsti hlutinn af því sem Samskip flytja. Það hefur verið okkar styrkur og við höfum gert út á hann. Þannig er Asía komin til sögunnar. Og ég er sannfærður um að útrásin muni halda áfram,*" *segir [(S)aðaleig-stjform-SH], forstjóri Samskipa.*"[408] Skrifstofur Samskipa í Kína og Suður-Kóreu og frystigeymslur Kloosterboer voru síðan kynntar sem hluti af þeirri heildarþjónustu sem Samskip buðu útflytjendum á íslenskum sjávarafurðum.[409]

802. Eins og nánar verður fjallað um í þessari ákvörðun þekktust (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv persónulega og komu þeir til með að gegna lykilhlutverki í framkvæmd hins umfangsmikla ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips sem hófst í júní 2008.

803. Eins og fjallað er um í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 greip Eimskip til ólögmætrar markaðsatlögu gegn Samskipum m.a. á árinu 2002. Þær aðgerðir Eimskips komu samkvæmt framansögðu ekki í veg fyrir umrædd samskipti milli (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv um viðkvæm viðskiptaleg málefni á árinu 2003. Hið sama gilti um samvinnuna í siglingum til og frá Norður-Ameríku.

804. Í mgr. 287-289 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að þessi samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í mars 2003 hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Er sagt að (S)forstj hafi starfað erlendis fyrir Samskip á árunum 2000 – 2005. Hann hafi lengst af búið í Rotterdam og þar var *„lítið íslendingasamfélag, einkum samansett af einstaklingum sem stunduðu þar nám og starfsfólki flutningafélaganna. (S)forstj átti heima í sömu götu og (E)frkvstj-alþjsv og var töluverður samgangur á milli fjölskyldna þeirra, m.a. þar sem börn þeirra gengu í sama skóla.*" (S)forstj hafi verið búinn að fara *„nokkrar lengri ferðir til Asíu áður en skrifstofan í Pusan í Kóreu var opnuð. Það var orðinn almenn vitneskja að Samskip hugðust hefja starfsemi í Kóreu […]*". Því hafi (S)forstj ekki upplýst (E)frkvstj-alþjsv um viðskiptaleyndarmál. Þar að auki hafi Eimskip og Samskip ekki verið keppinautar á þessum nýja markaði og þessi starfsemi *„alls ótengd*" sjóflutningum til og frá Íslandi.

805. Vegna staðhæfinga Samskipa um lítið vægi þeirra upplýsinga sem (S)forstj veitti Eimskip ber að hafa í huga frétt Morgunblaðsins 1. nóvember 2004 sem bar heitið *„Skipafélögin eflast í Asíu*". Í fréttinni var greint frá tilkynningum Eimskips og Samskipa: *„NÝJAR skrifstofur Eimskips og Samskipa verða opnaðar í Kína í dag. Skrifstofa Eimskips er í hafnarborginni Qingdao, en skrifstofa Samskipa í Dalian.*

[407] Afhentur tölvupóstur frá Eimskip, afhent 23.03.2015. […] Afhentur tölvupóstur frá Eimskip, afhent 23.03.2015.
[408] *„Hefja starfsemi í Asíu*". Morgunblaðið 13.03.2003. Aðgengilegt á slóð: http://www.mbl.is/greinasafn/grein/719320/.
[409] Sjá t.d. Sjómannablaðið Víking, 3. tbl. (01.09.2005), bls. 64: *„Samskip færa út kvíarnar*". Sjá einnig umfjöllun um fréttatilkynningu Samskipa í Markaðnum 4.04.2007 þar sem gerð er grein nýjum umboðsaðila Samskipa í Japan, vísað til skrifstofnu Samskipa í m.a. Pusan og frystigeymslnanna sem reknar voru undir nafni Kloosterboer. Aðgengilegt á slóð: https://www.visir.is/paper/mark/M070404.pdf.

Bæði hyggjast skipafélögin þjóna sjávarútveginum betur með starfsemi sinni í Kína, en umsvif í fiskvinnslu fara þar hratt vaxandi. Í tilkynningu frá Eimskip kemur fram að opnun skrifstofunnar sé liður í uppbyggingu flutninganets félagsins fyrir sjávarafurðir á heimsvísu. Í Qingdao er rekin umsvifamikil útgerð, fiskvinnsla og verslun með sjávarfang. […]

Í tilkynningu Samskipa kemur fram að skrifstofan í Dalian er sú þriðja, sem fyrirtækið opnar í Asíu. Fyrir eru skrifstofur í Pusan í Suður-Kóreu og í Qingdao. Á næsta ári bætast enn við tvær skrifstofu í Asíu; í Tælandi og Víetnam. Aðalstarfsemi skrifstofanna í Asíu er flutningur á frystum fiski og hefur það magn, sem Samskip flytja, aukist stöðugt frá því fyrsta skrifstofan var opnuð í Pusan í fyrra. „Markmið okkar er að verða leiðandi í heiminum í flutningi og tengdri þjónustu við sjávarútveginn," er haft eftir […], framkvæmdastjóri frysti- og kæliflutningasviðs Samskipa, í tilkynningu frá félaginu." Í fréttinni var birt eftirfarandi yfirlitsmynd:

806. Í viðtali við þáverandi forstjóra Eimskips ((E)forstj-fyrrv), sem birtist í Morgunblaðinu 2. nóvember 2006, kemur fram þetta: *„Þá getum við boðið þeim viðskiptavinum okkar hér á landi sem eru að flytja inn vörur frá Kína aukna þjónustu svo dæmi sé tekið," segir [(E)forstj-fyrrv] og bætir við að Eimskip hafi unnið talsvert fyrir íslenska innflytjendur og útflytjendur í Kína síðan skrifstofa var opnuð þar."*[410]

807. Samkeppniseftirlitið bendir á að Samskip og Eimskip buðu m.a. útflytjendum á íslenskum sjávarafurðum upp á heildarþjónustu. Í þessu fólst m.a. þjónusta við að koma þessum afurðum til viðskiptavina í Asíu. Framangreindar tilkynningar fyrirtækjanna hér á landi um opnun á ofangreindum starfsstöðum í Asíu gefa og ótvírætt til kynna að þessari þjónustu var m.a. beint að fyrirtækjum hér á landi. Eimskip og Samskip voru því óhjákvæmilega keppinautar að þessu leyti, sbr. einnig umfjöllun hér að framan um atvik tengd Kloosterboer og Daalimpex.

808. Framangreind samtímagögn frá Eimskip eru ekki í samræmi við þá málsástæðu Samskipa þess efnis að upplýsingar um áform fyrirtækisins á árinu 2003 hafi litla þýðingu haft. Í tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv 3. mars 2003 lýsti hann áformum Samskipa í Asíu. Voru þær upplýsingar frá (S)forstj komnar (sbr. tölvupóstur (E)frkvstj-alþjsv frá 5. mars 2003). Tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv var svarað samdægurs af stjórnanda hjá fyrirtækinu ((E)starfsm) sem benti á að ekki væri mikið mál að setja upp skrifstofur erlendis og spurði hvort það væri *„fáránlegt að hugsa sér að stela frá þeim glæpnum"*,

[410] *„Heimurinn alltaf að verða minni og minni"*. Morgunblaðið, 2.11.2006. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1111850/.

þ.e. nýta sér upplýsingarnar frá (S)forstj til að verða á undan Samskipum. Taldi HHO hins vegar að það væri *„væntanlega of skammur tími"* til þess. (E)frkvstj-alþjsv taldi hins vegar þörf á frekari aðgerðum og fór hann með samstarfsmanni sínum á fund (S)forstj, sbr. ofangreindan tölvupóst hans 5. mars 2003. Jafnframt taldi hann þær upplýsingar sem fram komu á fundinum með (S)forstj það mikilvægar að hann sá aftur ástæðu til að upplýsa forstjóra Eimskips og tólf aðra stjórnendur og starfsmenn fyrirtækisins. Samkvæmt tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv hafði hann tekið við upplýsingum frá (S)forstj um fyrirætlanir Samskipa og hvaða viðskiptalegu ástæður lágu þeim til grundvallar. Þessi atburðarrás og sú staðreynd að Eimskip og Samskip tilkynntu síðar, og bæði á sama tíma um opnun útibúa í Kína er a.m.k. því til stuðnings að rætt var um mikilvæg málefni í þessum samskiptum (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

809. Samkvæmt framansögðu er ljóst að (S)forstj greindi (E)frkvstj-alþjsv frá mikilvægum viðskiptalegum upplýsingum. (E)frkvstj-alþjsv tók við þeim og miðlaði til yfirboðara sinna. Hér ber að hafa í huga að á umræddum tíma voru Eimskip og Samskip samanlagt með hátt í 100% markaðshlutdeild í útflutningi frá Íslandi[411] og öll samskipti slíkra keppinauta afar viðkvæm í samkeppnislegu tilliti. Að mati Samkeppniseftirlitsins fóru samskipti þeirra (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv gegn kröfu samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og fólu í sér brot Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 4.6.3.

810. Hér skipta einnig máli gögn sem tengjast viðskiptum Eimskips og Samskipa við japanska fyrirtækið Maruha Nichiro sem var stærsta sjávarútvegsfyrirtæki heims.[412] Þá skiptir hér og máli að utan Evrópu var Japan næst stærsta viðskiptaland Íslands á eftir Bandaríkjunum.[413]

811. Fyrir liggur að í maí 2007 kom upp ágreiningur milli Samskipa á Íslandi og frystiflutningsmiðlunar Samskipa í Hollandi sem var stýrt af (S)forstj-frystig. Gögnin gefa til kynna að deild (S)forstj-frystig hafi verið að *„berjast"* við Samskip á Íslandi um útflutning á fiski, m.a. til Marhua Nichiro í Japan. Sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstj-frystig þann 23. maí 2007 með heitinu *„Co-operation Iceland/Faroe and Reefer Logistics team"*. Útskýrði hann aðstæður á útflutningsmarkaði hér á landi og í Færeyjum:

„We have had the privilage [svo] *up here in Iceland and Faroe that +90% of the business has been controlled up here, the remaining 10% well know* [svo] *companies to us. There have been few players, ie Eimskip, Samskip, Blue Water and Atlantsskip. The market therefore quite transparent, and we have had good grip on all sales activities, and have always had well experienced people, knowing all players in the market."*

812. Benti (S)forstj, sem þá var orðinn forstjóri Samskipa á Íslandi, síðan á að deild (S)forstj-frystig hefði verið að *„berjast"* um sömu viðskipti við Samskip á Íslandi og í Færeyjum og það myndi leiða til þess að lækka þyrfti verð á útflutningi og það hafi gerst vegna útflutnings til Marhua Nichiro. Sagði (S)forstj í þessu sambandi að hann hefði rætt þetta við undirmenn sína og Samskip á Íslandi þurfi ekki frekari aðstoð frá deild (S)forstj-frystig því það muni flækja málin og leiða til verðlækkunar:

„We have however discussed internally and concluded that there is no need for futher assistance, we know that if there will be Samskip people all over the world contacting receivers of cargoes Faroes

[411] Sjá ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007.
[412] Sjá t.d. *„Risar á heimsmarkaði"*. Þekkingarsetur Vestmannaeyja, 22.01.2020. Aðgengilegt á slóð: https://www.setur.is/risar-a-heimsmarkadi/. Þar er greint frá erindi m.a. fulltrúa Maruha Nichiro sem haldið var í Vestmannaeyjum í janúar 2020. Kemur þar fram að Maruha sé stærsta sjávarútvegsfyrirtæki heims og eitt af þremur stærstu kaupendum á loðnuafurðum í Japan. Tilefni þessa var loðnubresturinn árið 2019 og var fjallað um mikla þýðingu útflutnings á loðnu frá Íslandi til Japan.
[413] Verslunarráð Íslands í Japan: *„Utan Evrópu er Japan næst stærsta viðskiptaland Íslands á eftir Bandaríkjunum og jafnframt þriðja stærsta efnahagsveldi heims. Útflutningsverðmæti Íslands til Japans, árið 2014, voru yfir 10 milljarðar kr., sem nemur um helmingi alls útflutnings Íslands til Asíu. Sem dæmi, nam útflutningur Íslands til Kína, sama ár, aðeins 4.8 milljörðum kr., þ.e. einungis helmingur útflutnings Íslands til Japans."*. Aðgengilegt á slóð: www.mbl.is/media/78/7378.pdf.

and Iceland, offering them rates, this will only be complicating things and by the end of the day leading to lower rates, as has now been the case with Maru[414]*".*

813. Samkvæmt þessari lýsingu (S)forstj höfðu Samskip og Eimskip góða *„stjórn"* á nánast öllum útflutningi frá Íslandi. Væri þessari starfsemi sinnt af reyndum starfsmönnum sem þekktu keppinauta sína. Ekki er að sjá að (S)forstj hafi haft áhyggjur af verðsamkeppni frá Eimskip heldur var vandamálið sem við var að etja tilboð frá starfsmönnum (S)forstj-frystig í útflutning frá Íslandi og Færeyjum.

814. (S)forstj-frystig svaraði (S)forstj samdægurs:

„i agree that all pricing from faroes and iceland to be 100 pct under control of these countries and that both for cif and fob cargo.

we have also told people in intl. rf selling[415] *the north atlantic in addition to the global network that they must respect our pricing policy for obvious reasons and i am totally aligned with you on this ie we want higher rates and not lower rates.*

in terms of sales there is a clear trend of more and more fob control both in Japan, in europe and usa. for the maruha case in japan, maruha has asked for a new procedure going to fob and making the bookings with interocean[416] *[samstarfsaðili Samskipa] in japan however still with pricing out iceland fully controlled by iceland as in the past and with the customer asking for the same rate fob as they are paying today as cif.*

the maruha business is today shared 50/50 between samskip and eimskip and maruha has in writing said that we will get the lions share in the future and likewise will we be nominated for their non iceland business.

assume you are ok with this as long iceland export prices are maintained as today?"[417]

815. (S)forstj framsendi þennan tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Í svari (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj lýsti hann framangreindum aðgerðum deildar (S)forstj-frystig sem *„hreinni hryðjuverkastarfsemi"* og kvaðst vera *„algerlega ósammála þessari nálgun (S)forstj-frystig."* (S)forstj svaraði (S)frkvstj-millilandasv og kvaðst vera alveg sammála honum og það þyrfti að funda sem fyrst um þetta.

816. Í mgr. 292 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að í áðurnefndum tölvupósti frá 23. maí 2007 lýsi (S)forstj-frystig samskiptum við Maruha vegna mögulegra viðskiptasamninga. Vísi (S)forstj-frystig til þess að *„vilji hafi verið innan Marhua til að auka viðskipti við Samskip vegna*

---

[414] Marhua Nichiro.
[415] Sölu á alþjóðlegum frystiflutningum.
[416] Þann 30.03.2007 var gerð grein fyrir tilkynningu um samstarf Samskipa og Interocean. Kemur fram að Samskip sé *„sterkt"* í m.a. útflutningi á frystum fiski frá Íslandi til Japans og þetta samstarf sé m.a. liður í að styrkja stöðu Samskipa í útflutningi á fiski til Asíu. Vísað er og til kaupanna á Kloosterboer. *„MOVES by Samskip Reefer Logistics to build a stronger presence in the Asian market have taken a major step forward with the appointment of Interocean Shipping Corporation, a Tokyo-based agency organisation, to represent Samskip in Japan, one of the worlds most vital and demanding perishables and frozen fish markets. The agreement, which was signed by* […]*, CEO Samskip Reefer Logistics, and* […]*, CEO of Interocean Shipping Corporation, will enable Samskip to maintain its pattern of strategic growth in the region, which has seen the Icelandic company open branch offices in Qingdao and Dalian, China; Pusan and Seoul, South Korea; and in Ho Chi Minh City, Vietnam. […] „We are pleased to be part of the Samskip agency network. In the past, Interocean has cultivated longterm relationships with dominant Japanese importers and exporters, especially in the frozen seafood industry but also in other refrigerated commodity sectors such as meat, fruit and vegetables. „When it comes to imports of frozen seafood, Japan has had long relationships with Norway, Iceland, the Faroe Islands and the Netherlands. Since Samskip is so strong in these markets, this agreement is very important for Interocean."* […] *Mr* […]*, Managing Director, Samskip Coldstore Division, said:* […] *„Since Samskip expanded its coldstore activities in 2005 with the acquisition of Kloosterboer Cold Stores, it has much better opportunities to offer an integrated product, covering all aspects of the logistical cool chain, both on an end-to-end basis and on a global scale."* Sjá: https://www.fishfarmermagazine.com/archive-2/samskip-reefer-logistics-continues-its-asian-expansion-fishupdate-com/.
[417] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.630945/0.7.33.631579.

flutninga frá Íslandi á kostnað Eimskips en áður hafi Marhua skipt flutningum sínum á milli félaganna tveggja". Til viðbótar benda Samskip á að þessi samskipti við Marhua staðfesti tvennt: *„Annars vegar að virk samkeppni hafi verið til staðar varðandi flutninga fyrir Marhua og hins vegar að Marhua hafði sjálft fulla stjórn á því hvernig það hagaði flutningamálum sínum. Vitanlega var ekkert því til fyrirstöðu að Marhua notaði fleiri en einn flutningsaðila og ljóst er að ekkert í þessum samskiptum bendir til nokkurs samráðs milli Samskipa og Eimskips um flutninga fyrir umrætt fyrirtæki, enda var slíkt ekki til staðar. Þvert á móti má sjá að hjá Samskipum voru uppi áform um að ná betri samningum við Marhua, á kostnað Eimskips.*" Samskip fjalla einnig um þetta tilvik í mgr. 27 – 31 í bréfi fyrirtækisins frá 13. janúar 2021. Byggir fyrirtækið á því að ofangreind samskipti (S)forstj og (S)forstj-frystig hafi falið í sér *„dæmigerð og fullkomlega eðlileg skoðanaskipti milli stjórnenda í stórfyrirtæki. Er með miklum ólíkindum að Samkeppniseftirlitinu takist að lesa það út úr þessum samskiptum að þau hljóti að vera til marks um einhvers konar samráð Eimskips og Samskipa*".

817. Ekki er unnt að fallast á með Samskipum að framangreind gögn lýsi virkri samkeppni. Bendir Samkeppniseftirlitið á að (S)forstj sneri sér til (S)forstj-frystig og lýsti *„stjórn*" Eimskips og Samskipa yfir útflutningi frá Íslandi og Færeyjum. Lýsing (S)forstj á aðstæðum á Íslandi gefur til kynna að hér hafi viðkomandi skipafélög, sem höfðu samanlagt mikla markaðshlutdeild og starfsmenn sem *„þekktu*" hvern annan, verið fær um að halda uppi verðum. Kvartaði hann í raun yfir því að inngrip eða afskipti undirmanna (S)forstj-frystig gætu sett þetta í uppnám. Vísaði (S)forstj þannig til þess að undirmenn (S)forstj-frystig væru að senda viðskiptavinum eins og Marhua Nichiro verðtilboð. Þessar aðgerðir myndu á endanum þýða lækkun á útflutningsverðum frá Íslandi og bað (S)forstj (S)forstj-frystig um að hætta þessari *„aðstoð*". Svari (S)forstj-frystig við kvörtun (S)forstj var tekið afar illa af (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj lýsti sig sammála (S)frkvstj-millilandasv. Virtist ekki hafa þýðingu þó (S)forstj-frystig gæfi til kynna að hann myndi reyna að tryggja að aukin viðskipti við Mahura myndu ekki lækka *„íslensk útflutningsverð*". Þá ber að líta til þess að því er ekki mótmælt í tölvupóstum (S)forstj að Eimskip og Samskip skipti með sér flutningum fyrir Marhua. Að mati Samkeppniseftirlitsins er augljóst að það gat skapað hættu á verðsamkeppni og þar með lækkun á *„íslenskum útflutningsverðum*" ef áætlun (S)forstj-frystig um að Samskip tæki að sér mun stærri hluta (*„lions share*") af flutningum fyrir Marhua.

818. Virt saman veitir framangreint vísbendingu um markaðsskiptingu eða aðrar samkeppnishömlur í útflutningi á sjávarafurðum frá Íslandi. Framangreind gögn sem varða Klosterboer, Daalimpex, Eimskip og Samskip eru þessu til stuðnings enda lýsa þau ólögmætu samráði í tengslum við þjónustu við útflytjendur á sjávarafurðum. Hér ber og að horfa til þess að í eftirfarandi gagni Kloosterboer frá ágúst 2007 er vísað til markaðsskiptingar Eimskips og Samskipa.

819. Sem fyrr segir keyptu Samskip á árinu 2005 frystiflutninga- og geymslustarfsemi Kloosterboer. Um var að ræða m.a. frystigeymslur fyrir sjávarafurðir í m.a. Færeyjum.

820. Fyrir liggur að ólögmætt samráð m.a. Eimskips, Samskipa og Kloosterboer var til rannsóknar hjá hollenskum samkeppnisyfirvöldum. Sendu þau Samkeppniseftirlitinu m.a. gagn frá árinu 2007 þar sem vísað var til markaðsskiptingar milli Eimskips og Samskipa. Um var að ræða umfjöllun innan Kloosterboer vegna kvörtunar frá Atlantsskipum. Á þessum tíma voru Atlantsskip keppinautur Eimskips og Samskipa í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Höfðu Atlantsskip verið í viðskiptum við Kloosterboer.

821. Samkvæmt þessum gögnum frá Hollandi sendi framkvæmdastjóri Atlantsskipa þann 1. ágúst 2007 tölvupóst til Kloosterb2 hjá Kloosterboer.[418] Framangreindur RB hjá Kloosterboer fékk afrit af tölvupóstinum. Meðfylgjandi tölvupóstinum var bréf, dags. 31. júlí 2007, þar sem Atlantsskip kvörtuðu yfir verðlagningu og fleiru í kjölfar þess að Samskip eignuðust sjávarútvegshluta

[418] […] var einn af Kloosterboerbræðrunum og starfaði hjá þeim hluta Kloosteboer sem ekki hafði verið selt Samskipum.

Kloosterboer.[419] Í bréfinu segir m.a. að samningar Atlansskipa og Kloosterboer séu nánast úr sögunni vegna þessa:

„1. The transport agreement, which was signed simultaneously with the service agreement, is virtually dead. Kloosteboer sold its reefer business in Faeroe Island to our rival SAMSKIP. This meant an immediate loss for Atlantsskip of 10x40 ft. containers pr. week. Kloosterboer on the other hand, was able to recieve an extraordinary amount of money from SAMSKIP due to our presence until then.

2. The deal between Kloosterober and SAMSKIP prevents Kloosterboer to ship any other cargo from the Faeroe Islands.

3. Two of the „Kloosterboers brothers" work with the rival company SAMSKIP. These brothers generate work for SAMSKIP, which was and is to the detriment of business of Atlansskip."

822. Í bréfinu var einnig kvartað yfir 5% verðhækkun Kloosterboer á árinu 2006.

823. RB hjá Kloosterboer sendi þann 21. ágúst 2007 tölvupóst til Kloosterb2 vegna þessa bréfs frá Atlantsskipum. Í honum sagði m.a.:

„Án þess að vera núna með mikil læti, byrjum við á slagnum gegn Atlantskip í rólegheitum. Fyrst að ná inn útistandandi reikningunum og síðan skaðabótum. Samkvæmt [Kloosterb3] *er Atlantskip ekki að hagnast, vegna þess að Eimskip og Samskip skipta markaðnum. […]"*[420]

824. Kloosterb3 er einn fjögurra Kloosterboer bræðra og bjó samkvæmt þessu samtímagagni yfir vitneskju um markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa. Í þessu samhengi ber að líta til þess að við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjsv að af Kloosterboerbræðrum hefði hann helst verið í samskiptum við Kloosterb3.[421] Hér ber einnig að horfa til annars gagns sem hollensk samkeppnisyfirvöld sendu Samkeppniseftirlitinu. Um er að ræða tölvupóst (S)frkvstj-frystig (bróðir Kloosterb3 og var (S)frkvstj-frystig á þessum tíma framkvæmdastjóri hjá Samskipum), til samstarfsmanna hans. Tölvupósturinn er frá 21. ágúst 2008 og er í honum lýst samtali (S)frkvstj-frystig við annan stjórnanda hjá Samskipum ((S)forstj-frystig). Í samtalinu hafi aftur komið fram að Eimskip og Samskip skiptu með sér markaðnum og greint frá reiði aðaleigenda Samskipa ((S)aðaleig-stjform-SH) vegna tiltekinna *„svika"* Eimskips tengd þeirri skiptingu. Jafnframt er því lýst að (S)forstj-frystig leggi til að, auk hans, fari (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-frystig og bróðir hans Kloosterb3 saman út að borða til þess að *„viðhalda góðu sambandi"*. Verður þessum tölvupósti lýst nánar í kafla 8.15.8.

825. Í mgr. 295 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til kaupa fyrirtækisins á sjávarútvegshluta Kloosterboer á árinu 2005. Kemur fram að frá vormánuðum á því ári hafi (S)frkvstj-frystig orðið starfsmaður Samskipa og fyrirtækið *„hafði í hyggju að eiga í samstarfi við Kloosterboer vegna þessara stóru kaupa, m.a. með umræddri ráðingu"* (S)frkvstj-frystig. Kloosterboer hafi verið umboðsaðili Atlantsskipa í Vlissing í Hollandi og sökum *„framangreindra viðskipta og áforma félaganna um samstarf töldu bæði Samskip og Kloosterboer það óviðeigandi að Kloosterboer héldi áfram að þjónusta Atlantsskip."* Hvorki RB né Kloosterb3 hafi verið starfsmenn Samskipa og fjarstæðukennt væri að draga þá ályktun af tölvupósti RB að hann vísi til ólögmæts samstarfs Eimskips og Samskipa um skiptingu markaðarins. Tölvupósturinn feli aðeins í sér lýsingu á fákeppnisaðstæðum á markaðnum þar sem Eimskip væri ráðandi og Samskip næst stærst.

826. Samkeppniseftirlitið bendir á að í framangreindu bréfi Atlantsskipa frá 2007 er sagt frá því að tveir Kloosterboer bræðranna hafi starfað hjá Samskipum en Samskip staðhæfa það hins vegar að það hafi aðeins (S)frkvstj-frystig gert. Hvað sem því líður þá ber að horfa til þess að Samskip vísa í sjónarmiðum sínum til samstarfs við umrætt fjölskyldufyrirtæki eftir kaupin árið 2005. Einnig skiptir

[419] Afhentur tölvupóstur frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum, afhent Samkeppniseftirlitinu þann 3.3.2017. […]
[420] Afhentur tölvupóstur frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum, afhent Samkeppniseftirlitinu þann 3.3.2017. […] Þýðing löggilts skjalaþýðanda.
[421] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 166 og 176-117.

máli að í framangreindum tölvupósti (S)frkvstj-frystig frá ágúst 2008 er vísað til góðs sambands (S)aðaleig-stjform-SH við Kloosterboerfjölskylduna og í því skyni að viðhalda því góða sambandi er lagt til að (S)aðaleig-stjform-SH snæði með Kloosterb3 og (S)frkvstj-frystig. Gefur þetta til kynna að auk (S)frkvstj-frystig hafi Kloosterb3 átt í samskiptum við helstu stjórnendur Samskipa. Þá ber að leggja til grundvallar að Kloosterb3 og aðrir Kloosterboerbræður og starfsmenn þeirra hafi þekkt íslenska sjóflutningsmarkaðinn afar vel. Vísast hér m.a. til framangreindra samskipta við Eimskip á árunum 2002 – 2004, reglulegra heimsókna Kloosterboer til Íslands (þ.m.t viðræður við Samherja), viðræðna við bæði Samskip og Eimskip um sölu á sjávarútvegshluta Kloosterboer og samstarfsins við bæði Samskip og Atlantsskip. Telur Samkeppniseftirlitið ekki rökrétt að RB hafi talið nauðsynlegt að upplýsa Kloosterb2 um lýsingu Kloosterb3 bróður hans á augljósum aðstæðum á íslenska markaðnum, þ.e. að um væri að ræða fákeppnismarkað þar sem Eimskip væri stærst og Samskip næst stærst. Þess í stað telur Samkeppniseftirlitið að í tölvupósti RB felist það sem orðalag hans ber með sér; Kloosterb3 viti að Eimskip og Samskip skipti með sér markaðnum og sökum þessa hafi Atlantsskip ekki hagnast. Sú staðreynd að ári síðar hafi í tölvupósti (S)frkvstj-frystig og (S)forstj-frystig verið rætt um markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa hefur hér og þýðingu.

827. Framangreint veitir því einnig vísbendingu um að ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips í sjóflutningum hafi að einhverju leyti verið fyrir hendi á árinu 2007.

5.10. Álagning olíugjalds (BAF/FAF)

828. Olíugjald (BAF[422]) er þekkt víða á mörkuðum fyrir sjóflutninga. Áður fyrr var kostnaður vegna eldsneytis innifalinn í sjóflutningsgjaldi í samningum skipafélaga við viðskiptavini. Sá kostnaður er jafnan verulegur. Vegna tíðra breytinga á verði eldsneytis hófu skipafélög á sínum tíma að taka upp umrætt gjald sem á að ráðast af eldsneytisverði á hverjum tíma.[423] BAF er því einn hluti af verðlagningu viðkomandi skipafélags.[424] Í svörum Eimskips og Samskipa við gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga kemur fram að þau hófu að innheimta BAF árið 2003.[425] FAF er olíugjald vegna landflutninga.

829. Líkt og fram kemur í kafla 4.6.7 voru um tíma í gildi á EES svæðinu sérreglur um sjóflutninga með sérstakri hópundanþágu fyrir farmflytjendur (e. Carrier Conferences), sbr. þágildandi reglugerð ráðsins nr. 4056/86. Í dómi undirréttar ESB frá 19. mars 2003 í máli nr. T-213/00, *CMA CGM o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*, var fjallað um verðsamráð skipafélaga sem tengdist álagningu á tilteknum gjöldum (t.d. olíugjaldi (BAF)). Hafði framkvæmdastjórnin komist að þeirri niðurstöðu að um brot væri að ræða. Taldi framkvæmdastjórnin að viðkomandi skipafélög mynduðu ekki samsiglingakerfi og gæti samráð um m.a. olíugjald ekki fallið undir undanþágu 3. gr. reglugerðar nr. 4056/86. Þá félli þetta samráð ekki undir heimild 2. gr. reglugerðarinnar um tæknilega samvinnu. Undirréttur ESB staðfesti þessa niðurstöðu framkvæmdastjórnarinnar. Hvorki Eimskip né Samskip ráku eða voru aðilar að samsiglingakerfi í skilningi reglugerðar nr. 4056/86. Nefnd reglugerð, sem áður veitti að uppfylltum nauðsynlegum skilyrðum hópundanþágu vegna samstarfs skipafélaga m.a. um BAF, á því ekki við í þessu máli.

830. Þann 25. september 2006 ákvað ráðherraráð Evrópusambandsins að draga fyrrnefnda reglugerð til baka og banna þar með umrætt samstarf farmflytjenda, sbr. reglugerð nr. 1419/2006. Kom bannið til framkvæmda frá 18. október 2008. Reglugerðin hafði þá einnig verið hluti af upphaflegum EES-samningi, en var felld úr gildi með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 153/2006 frá 8. desember 2006 og tók bannið einnig gildi samkvæmt EES-samningnum frá 18. október 2008.

---

[422] BAF stendur fyrir Bunker Adjustment Factor þar sem orðið *„bunker"* vísar til eldsneytis fyrir skip.
[423] Í dómi undirréttar ESB í máli nr. T-213/00, CMA GGM o.fl. gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2003:76, var BAF skilgreint svo í mgr. 31: *„the Bunker Adjustment Factor (BAF): it is common ground that the BAF is a price adjustment made by a carrier to reflect the difference between the current cost of ship's fuel and a base level incorporated in the freight rate."*
[424] Olíugjald er einnig nefnt FAF (Fuel Adjustment Factor). FAF getur vísað til olíugjalds í sjóflutningum en virðist frekar notað um olíugjald í landflutningum.
[425] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins 13.10.2017. Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 24.11.2017.

831. Sem fyrr segir var það vegna tíðra breytinga á verði eldsneytis sem skipafélög hófu á sínum tíma að taka upp BAF. Tilgangur BAF var þannig að vinna gegn því óhagræði að þurfa ítrekað að breyta samningum vegna breytinga á mikilvægum kostnaðarlið. Tilgangur BAF var því ekki að auka tekjur eða framlegð skipafélaga heldur fyrst og fremst að vera til hagræðis og dreifa áhættu af sveiflum á olíuverði. Í gögnum málsins er að finna dæmi sem gefa til kynna að önnur lögmál kunni að hafa gilt hjá Eimskip og Samskipum:

- Í glærum Samskipa um *„Rekstraráætlun Landflutningar 2008"* frá 26. október 2007 er fjallað um tekjuáætlun fyrirtækisins Um olíuálag segir: *„Olíuálag fer úr tonnagjaldi í % álag af verðskrárverði. Byrjar í 3,49% skv. áætlun"* og *„breyting á BAF skilar 17 milljónum í auknar tekjur."*[426] Engar upplýsingar koma fram um hvort eða hvernig þessar upplýsingar um auknar tekjur vegna breytinga á BAF tengist verðþróun á olíu.

- (E)forstö-flutnstý sendi þann 23. nóvember 2007 tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst) sem bar heitið *„BAF vs olíukostnaður"*. Í honum var vísað til fundar með þáverandi forstjóra Eimskips, (E)forstj-fyrrv. (E)forstö-flutnstý hafi eftir fundinn með (E)forstj-fyrrv gert *„smá stúdíu á þessu"*. Greindi (E)forstö-flutnstý frá því að hann hefði reiknað út hvaða áhrif hækkun á olíu um tíu Bandaríkjadali hafi annars vegar á *„olíukostnað vegna skipanna"* og hins vegar á *„BAF gjaldskrá"*. Sagði hann að þessi hækkun myndi þýða að olíukostnaður vegna skipa Eimskips hækkaði um rúmlega 387.000 Bandaríkjadali, en *„[s]iðan skoðaði ég hvaða áhrif sama olíuverðshækkun hefur á BAF gjaldskrá og það er hækkun upp á USD 6 á teu i Evrópu og USD 7,2 á teu í Ameríku. Miðað við flutt magn (eingöngu til og frá íslandi) í fullum teus síðustu 12 mánuði og miðað við að hvert einasta fullt teus borgi BAF þá hækka BAF tekjur á ári um USD 750.200 miðað við þessa sömu olíuverðshækkun.*

  Þannig að „teoriskt" þá gerir BAF-ið miklu meira en að dekka hækkanir á olíuverði - ef öll full teus borga fullt BAF þá græðum við mikið á oliuverðshækkunum.

  Þessi niðurstaða kemur mér talsvert mikið á óvart og ég vildi ekki senda þetta á forstjórana[427] *fyrr en við erum búnir að skoða þetta betur. Hver er ástæðan fyrir því að þetta virðist ekki koma fram i áætlunum? Eru svona hlutfallslega mörg teus sem ekki borga BAF?"*[428]

- BAF var sem fyrr segir ekki tekið upp til þess að auka með beinum hætti hagnað skipafélaga. Gjald þetta var sem áður segir lagt á til að mæta sveiflum í verði á eldsneyti og ætlað að vinna gegn því óhagræði að þurfa endurtekið að breyta samningum vegna utanaðkomandi hækkana á þessum kostnaðarlið. Í ljósi þessa vekja framangreind ummæli (E)forstö-flutnstý um að *„við græðum mikið á oliuverðshækkunum"* sérstaka eftirtekt og ber að horfa til þeirra þegar metin eru samtímagögn um BAF frá megin rannsóknartímabilinu.

- Þann 1. apríl 2008 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)forstö-vöruþróun, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-útfl með glærukynningu vegna fyrirhugaðs fundar daginn eftir um ráðgerða gjaldskrárbreytingu Eimskips þann 9. apríl 2008. Í drögum að bréfi til viðskiptavina (glæra 3) sagði m.a. svo um BAF: *„Vegna þróunar olíuverðs mun olíuálag (BAF) verða aðlagað mánaðarlega frá og með 1. apríl, en ekki á tveggja mánaða fresti eins og hefur verið gert til þessa."*[429] Síðar sama dag sendi (E)forstö-vöruþróun sömu aðilum sama skjal með lagfæringum þar sem búið var að draga að hluta úr ráðgerðum hækkunum.[430] Verkefninu var síðan fylgt eftir. Þann 16. maí 2008 sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)starfsm (afrit send til (E)starfsm-flutnstýr, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý og (E)forstö-innfl) um breytingu á BAF frá 1. maí 2008 og sagði þar: *„Vorum á fundi í dag þar sem upp kom umræða um BAF gjöld og þá breytingu að frá og með 1.*

[426] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8666.
[427] Á þessum tíma gegndu tveir menn stöðu forstjóra hjá Eimskip, annar var forstjóri samstæðunnar og hinn var forstjóri Eimskips á Íslandi. Er hér miðað við að hér sé átt við þá forstjóra.
[428] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.427082.
[429] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.166439.
[430] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.166460.

apríl 2008 þá uppfærum við BAF gjöld fyrsta hvers mánaðar. Hefur þú haft tök á að uppfæra BAF gjöld frá og með 1. maí 2008?"[431]

832. Þannig sýna samtímagögn fyrir megin rannsóknartímabilið að við innheimtu á BAF gátu Samskip og Eimskip innheimt BAF af viðskiptavinum umfram það að draga úr áhættu gagnvart þróun á olíuverði. Mikilvægt er að hafa þetta í huga því aukið samráð Samskipa og Eimskips sem hófst um mitt ár 2008 tók til innheimtu á m.a. BAF, sbr. t.a.m. atvik í ágúst og desember 2008 og umfjöllun í köflum 8.15.7.2, 8.16.6 og 10.5. Í þessu samhengi skal því haldið til haga að BAF var mikilvæg tekjulind fyrir fyrirtækin, næst á eftir sjófrakt, sbr. kafla 14.55. Samtímagögn sýna að fyrirtækin án ótta um viðbrögð hvors annars hækkuðu BAF, lögðu áherslu og unnu markvisst að því að „*allir*" viðskiptavinir greiddu BAF, frávik yrðu afnumin og afslættir felldir á brott eða lækkaðir, sbr. t.d. kafla 10.5.2 og 14.55. Samráð fyrirtækjanna tók jafnframt til þess að BAF fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku flutninga var að fullu samræmt, sbr. kafla 8.15.7.2.

833. Á svipaðan hátt og á Íslandi voru Eimskip og Samskip keppinautar í siglingum til og frá Færeyjum.[432] Blue Water Shipping (BWS) var einnig keppinautur Eimskips og Samskipa á Íslandi og í Færeyjum.[433] Þá er rétt að halda því til haga að BAF í Færeyjum var ákvarðað sem hlutfall (%) af sjófrakt og fylgdi þannig ekki sveiflum í þróun olíuverðs (í sjóflutningum til og frá Íslandi var það ákvarðað á gámaeiningu skv. sérstakri gjaldskrá[434]).[435]

834. Tölvupóstur frá árinu 2006, sem sýnir samvinnu milli Eimskips og Samskipa um álagningu á BAF vegna sjóflutnings til og frá Færeyjum. Þann 2. maí 2006 sendi (E)forstö-alþjsv, forstöðumaður alþjóðasviðs Eimskips, tölvupóst með heitinu „*BAF*" til (E)starfsm, starfsmanns dótturfélags Eimskips í Færeyjum (Faroe Ship). Greindi hún frá því að yfirmaður hjá Eimskip, (E)stjform2,[436] hefði beðið hana að hafa samband við (E)starfsm varðandi útreikning og breytingar á BAF. Tók hún fram að BAF væri núna 16% ofan á sjófrakt. Kvaðst (E)forstö-alþjsv ætla að hringja í (E)starfsm daginn eftir til að ræða þetta málefni. Snemma næsta morgun svaraði (E)starfsm þessum tölvupósti (E)forstö-

---

[431] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.480425.

[432] Í frétt á mbl.is 22.01.2004 er haft eftir forstjóra Samskipa að félagið sé að efla stöðu sína í Færeyjum. „*Skaftafellið verður tíður gestur í Reyðarfjarðarhöfn*" (mbl.is/greinasafn/grein/776360/). Í frétt á mbl.is þann 18. ágúst 2004 er sagt frá því að gengið hafi „*verið frá samningi milli Eimskipafélags Íslands og Skipafélags Færeyja, Faroe Ship, um sameiginlegt eignarhald félaganna. […] Í tilkynningu frá Eimskipi segir að með samningnum sé orðin til öflugasta fyrirtækjasamsteypa í flutningastarfsemi á Norður-Atlantshafi og lagður grunnur að hagkvæmari rekstri beggja félaganna og bættri þjónustu við viðskiptavini. […]*
Faroe Ship, sem á færeysku nefnist Skipafelagið Føroyar, var stofnað árið 1919 og er eitt elsta fyrirtækið í Færeyjum með rúmlega 200 starfsmenn og rekur nú þrjú skip í siglingum milli Færeyja, Skotlands og Danmerkur. Ársvelta Faroe Ship er yfir 3 milljarðar króna. Heildarvelta Faroe Ship og Eimskips í Færeyjum er áætluð 4-5 milljarðar króna eftir sameiningu. Faroe Ship rekur fjórar skrifstofur í Danmörku ásamt flutningsmiðlunarfyrirtækinu Spedition Atlantic sem er í Danmörku og er sérhæft í landflutningum og flutningum á frystum og kældum sjávarafurðum um alla Evrópu.
Samkvæmt tilkynningu Eimskips er áætlað að samlegðaráhrif og EBITDA framlegð af sameiningu Eimskips og Faroe Ship nemi 500 milljónum króna á ársgrundvelli í samstæðu Eimskips. Unnið verði að því að samhæfa rekstur flutningakerfa félaganna til og frá Íslandi og Færeyjum, jafnframt því sem stuðlað verði að aukinni hagkvæmni og bættri nýtingu þeirra. Að auki verði lögð áhersla á að samhæfa starfsemi félaganna í Danmörku og efla sölu- og markaðsstarf á öðrum markaðssvæðum. Stefnt sé að því að Faroe Ship yfirtaki rekstur Eimskips í Færeyjum, en Eimskip hefur rekið þar eigin starfsemi frá árinu 1990." Aðgengilegt á slóð: mbl.is/greinasafn/grein/813955/.
Í frétt sem birtist á mbl.is 11.04.2006 sagði að Samskip „*hafa skrifað undir viljayfirlýsingu um kaup á 50% hlut í færeysku flutningsmiðluninni Safari Transport. Kaupverðið fæst ekki gefið upp. Haft er eftir* […]*, forstjóra Samskipa, í tilkynningu frá félaginu, að Safari Transport sé leiðandi flutningsmiðlun með sex starfsmenn. Viðskiptin séu liður í því að styrkja enn frekar markaðsstöðu Samskipa í Færeyjum og efla þjónustuna þar almennt. Samskip hófu siglingar að nýju til og frá Færeyjum fyrir um tveimur árum. Segir í tilkynningunni að mikill uppgangur hafi einkennt starfsemina og að stjórnendur Samskipa stefni að því að ná sömu markaðshlutdeild í Færeyjum og á Íslandi. Samskip hafa viðkomu í Færeyjum tvisvar í viku, í þórshöfn og Klakksvík, á siglingaleiðinni milli Íslands, Bretlandseyja og meginlands Evrópu.*" Morgunblaðið. „*Samskip kaupa helming í færeysku innflutningafélagi*". Sjá: mbl.is/greinasafn/grein/1076718/.

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

[434] Meginviðmiðið um gámaeiningu (TEU) er 20 feta gámur, en BAF er einnig ákvarðað fyrir 40 feta gáma.

[435] Sbr. t.d. þann 9. maí 2008 framsendi […] (framkvæmdastjóri Faroe Ship) tölvupóst til […], þar sem viðskiptavini Faroe Ship (Faroe Seafood) hafði verið greint frá því að BAF hafi verið hækkað úr 20 í 35% þann 1. janúar 2008 á alla viðskiptavini. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.70734. Um er að ræða framsendan tölvupóst sem Faroe Ship hafði sent viðskiptavini (Faroe Seafood) þar sem greint var frá því að BAF hafi hækkað úr 20 í 35% 01.01.2008 á alla viðskiptavini.

[436] Sem síðar varð formaður stjórnar Eimskips.

alþjsv. Sendi hann afrit af honum til (E)stjform2 og (E)frkvstj-alþjsv. Í tölvupóstinum vísaði hann til samskipta við stjórnanda hjá Eimskip á Íslandi, (E)frkvstj-fjárm. Í tölvupóstinum sagði:

„When we increase the BAF here we always do it more or less together with our competitors. I hear from (E)frkvstj-fjárm that you use a formula. The question was how does this formula look like and do SAMSKIP use the same formula.

What I was thinking about are if we can persuade the other lines to use the same formula so we can get an automatic regulation of the BAF only to make BAF regulations easier in the future".[437]

835. Tölvupóstur (E)starfsm vísaði samkvæmt orðalagi sínu þannig til samvinnu við m.a. Samskip um álagningu BAF og lagt var til frekari samvinnu að þessu leyti.

836. Í byrjun janúar 2009, þegar aukið samráð Samskipa og Eimskips var hafið hér á landi, sendi (S)frkvstj-Safari, framkvæmdastjóri flutningsmiðlunarinnar Safari, tölvupóst til forstjóra Samskipa, (S)forstj. Safari var í helmingseigu Samskipa og starfaði í Færeyjum. (S)frkvstj-Safari benti á að BWS, keppinautur Samskipa og Eimskips, hefði ítrekað lækkað BAF, enda lækkaði olíuverð ört á þessum tíma, og lýsti yfir áhyggjum af því að Samskip hefðu ekki gert hið sama. BWS hefði þannig frá september 2008 lækkað BAF fimm sinnum og væri það nú 11%. Samskip hefðu aðeins lækkað einu sinni, úr 42% í 35%. Athygli vekur að þegar (S)forstj svaraði (S)frkvstj-Safari hélt hann sig við samráðið við Eimskip og taldi ekki ástæðu til að lækka BAF í Færeyjum og vísaði almennt til gjaldtöku Eimskips BAF í því sambandi:

„Understand we are more or less in line on the baf with Eimskip."[438]

5.11. Ólögmætt samráð í landflutningum

837. Gögn málsins gefa til kynna að ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip á landflutningamarkaði hafi hafist eigi síðar en árið 2005. Samráð þetta var samfellt út rannsóknartímabilið en samráðið í landflutningum varð markvissara og alvarlegra í kjölfar *„Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips sem hófst í júní 2008. Einn þáttur í því verkefni var að meta *„hagkvæmni*" þess að *„auka samstarf*" milli fyrirtækjanna á landflutningamarkaði. Gerð verður nánari grein fyrir þessum atvikum á árinu 2008 og áfram í næstu köflum.

838. Eins og áður hefur komið fram hófst á árinu 2010 rannsókn Samkeppniseftirlitsins á fyrirtækjum sem starfa á landflutningamarkaði. Tók sú rannsókn m.a. til þess hvort 10. gr. samkeppnislaga hefði verið brotin í samstarfi annars vegar Eimskips við smærri flutningafyrirtæki innan landflutninganets fyrirtækisins og hins vegar í samstarfi Samskipa við smærri fyrirtæki innan landflutninganets fyrirtækisins. Einnig tók rannsóknin til þess hvort Eimskip og Samskip hefðu haft með sér ólögmætt samráð á landflutningamarkaði. Þessari rannsókn var ekki lokið er hin umfangsmikla rannsókn á starfsemi Eimskips og Samskipa á m.a. sjóflutningamarkaði hófst á árinu 2013.

839. Við upphaf húsleitar þann 10. september 2013 fengu bæði Eimskip og Samskip afhent bréf frá Samkeppniseftirlitinu. Í bréfunum tilkynnti Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskipum að vísbendingar frá viðskiptavinum og keppinautum (sem urðu tilefni húsleitar) settu rannsóknina á landflutningamarkaði í *„nýtt og umfangsmeira ljós*" og hefði Samkeppniseftirlitið ákveðið að sameina hina eldri rannsókn á ætluðu samráði Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði við hina umfangsmeiri rannsókn sem þá var að hefjast. Á grundvelli forgangsröðunar var hins vegar ákveðið að fella niður þann þátt rannsóknarinnar frá 2010 sem varðaði aðgerðir smærri landflutningafyrirtækja.

[437] Afhentur tölvupóstur frá Eimskip, afhent. 23.03.2015. […]
[438] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.556618.

840. Rétt er að víkja nánar að þessu og þeim upplýsingum og sjónarmiðum sem aflað var frá Eimskip og Samskipum á árinu 2010.

841. Með bréfum til Eimskips og Samskipa, dags. 29. mars 2010, fór Samkeppniseftirlitið fram á ýmis gögn og upplýsingar frá félögunum um landflutningastarfsemi þeirra. Bárust eftirlitinu afrit af tölvupóstum, samningum, verðskrám og sjónarmið um skilgreiningu markaða o.fl. Þá átti Samkeppniseftirlitið fundi annars vegar með Eimskip og hins vegar Samskipum þar sem fyrirtækin veittu skýringar.

842. Í bréfunum frá óskaði Samkeppniseftirlitið m.a. eftir upplýsingum um samstarf Eimskips og Samskipa. Fyrir liggur að í þessari eldri rannsókn afhentu fyrirtækin ekki gögn eða veittu upplýsingar um afar mikilvæg atriði sem tengdust samstarfi í landflutningum. Nefna má hér dæmi um atriði sem fyrirtækin upplýstu ekki um:

- Framkvæmdastjóri landflutninga hjá Eimskip ((E)frkvstj-innanl) sendi í febrúar 2010 forstöðumanni landflutninga fyrirtækisins ((E)forstö-landfl1) glærukynningu með tölvupósti. Kynningin var frá febrúar 2006 og kom fram í henni ríkur vilji til að eiga í ýmiskonar ólögmætu samráði við Samskip í landflutningum. Segir í tölvupósti (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2010 að margt sem komi fram í glærunum hafi verið klárað en annað sé *„enn í umræðunni.“* Fjallað verður nánar um þetta gagn í kafla 5.11.3.

- (E)frkvstj-innanl vistaði hjá sér drög að samstarfssamningi við Samskip á sviði landflutninga í maí og nóvember 2006. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 21. nóvember 2006 kemur fram að drög að þessum samningi hafi *„legið hjá Samskip síðan í júní 2006*“. sbr. kafla 5.11.3.

- Glærukynning Samskipa, vistuð af framkvæmdastjóra landflutninga Samskipa ((S)frkvstj-innanl) 18. janúar 2007, þar sem fram kemur að Eimskip hefði gefið til kynna ríkan vilja til að hækka verð á landflutningum, sbr. kafla 5.11.4.

- Eins og fram hefur komið hófst í júní 2008 umfangsmikið samráðsverkefni Eimskips og Samskipa. Í gögnum sem þessu tengjast kemur fram að aukið samstarf í landflutningum hafi verið liður í þessu verkefni. Átti m.a. að skoða hvort unnt væri að *„samnýta betur*“ landflutningakerfi Eimskips og Samskipa eða *„stilla upp sameiginlegu kerfi*“ fyrirtækjanna. Fjallað verður nánar um þetta í m.a. kafla 7.5.3.

- Gögn málsins sýna að *„sendinefnd*“ frá Samskipum hafi komið á fund Eimskips 9. september 2008 til að ræða m.a. um samráð í landflutningum milli Norður- og Austurlands. Jafnframt sýna gögnin að í kjölfarið hafi náðst samkomulag milli fyrirtækjanna, sbr. kafla 8.16.7.

843. Fjallað er nánar um ófullnægjandi og ranga upplýsingagjöf Samskipa að þessu leyti í kafla 23.

844. Með bréfum, dags. 8. apríl 2010, óskaði Samkeppniseftirlitið einnig eftir gögnum frá öðrum og minni landflutningafyrirtækjum. Voru þetta fyrirtæki með höfuðstöðvar utan höfuðborgarsvæðisins sem áttu í samstarfi við Eimskip og/eða Samskip.[439]

[439] Samkeppniseftirlitinu barst erindi þann 13.09.2010 frá Eimskip þar sem óskað var eftir að fyrirtækið auk tiltekinna aðila, þ.e. Fitjar – Flutningar ehf., Flutningaþjónusta Sigga ehf., Bifreiðastöð ÞÞÞ ehf., Flutningastöðin Borgarnesi ehf., Ragnar og Ásgeir ehf., K.M. þjónustan ehf., Nanna ehf., Strandafrakt ehf., Vörumiðlun ehf., Þórður ehf. og Auðbert og Vigfús ehf. fengju heimild til að hafa tiltekið samstarf um vöruflutninga á landi. Nánar tiltekið var þess óskað, teldi Samkeppniseftirlitið að samstarfið félli undir 10. gr. og/eða 12. gr. samkeppnislaga, að veitt yrði undanþága fyrir því á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga. Þann 22.10.2010 svaraði Samkeppniseftirlitið bréfi Eimskips. Var í bréfi eftirlitsins vísað til yfirstandandi athugunar þess á landflutningamarkaðnum, þ.m.t. háttsemi Eimskips á markaðnum, sbr. m.a. bréf eftirlitsins til félagsins frá 29.03.2010. Í þeirri athugun kæmi m.a. til skoðunar lögmæti samstarfs sem tengdist samstarfi Eimskips við minni flutningsfyrirtæki á landflutningamarkaði. Þessari rannsókn væri ekki lokið. Sökum þessa og í ljósi þess að staðhæft væri í bréfi Eimskips að samstarfið færi ekki gegn 10. eða 12. gr. samkeppnislaga væri ekki unnt, eins og á stæði, að taka afstöðu til erindisins og yrði það því ekki tekið til frekari meðferðar. Umrætt erindi Eimskips um undanþágu, dags. 13.09.2010, laut ekki að samstarfi Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði.

5.11.1. Samstarfsfyrirtæki Eimskips og Samskipa í landflutningum

845. Fyrir liggur að minni landflutningafyrirtæki hafi átt í samvinnu við Eimskip og Samskip. Áður en vikið er að atvikum sem tengjast samstarfi Norðurfraktar, dótturfélags Eimskips, við Samskip, er rétt að fjalla stuttlega um samstarf Eimskips og Samskipa við minni landflutningafyrirtæki. Má ráða eftirfarandi af bréfum Eimskips og Samskipa frá árinu 2010 um skipulag landflutninga og samstarf við þessi fyrirtæki.

846. Segja má að flutningamiðstöðvar Eimskips (Flytjanda) og Samskipa (Landflutninga) í Reykjavík séu aðaldreifistöðvar fyrir landflutningakerfin á Íslandi. Almennt eru minni landflutningafyrirtækin (hér nefnd samstarfsfyrirtæki), sem flytja vörur til og frá Reykjavík, með sitt rými eða bás á hvorri flutningamiðstöð. Eftir atvikum koma þau við á báðum eða annarri stöðinni og sækja eða afferma vörur á stöðvunum og halda svo áfram til þess áfangastaðar á landsbyggðinni sem þeir sinna.

847. Það má í raun segja að hlutverk samstarfsfyrirtækjanna sé tvíþætt:

- Annars vegar að flytja fyrir skipafélögin (for- og áframflytja) vörur tengdar sjóflutningi til og frá Íslandi. Má þá segja að þessi samstarfsfyrirtæki séu eins konar verktakar sem sinna flutningum til og frá áfangastöðum á landsbyggðinni sem Eimskip og Samskip sinna ekki með eigin flutningabílum (hér nefnt *samstarfsflutningar*).

- Hins vegar eru eigin flutningar samstarfsfyrirtækjanna, gjarnan fyrir viðskiptavini í heimabyggð. Kunna þetta að vera flutningar sem ekki tengjast sjóflutningum en geta þó gert það (hér nefnt *eigin flutningar*).

848. Í fyrirliggjandi afhentum samningum Eimskips við samstarfsfyrirtækin segir að þau taki að sér að flytja vörur fyrir Eimskip á milli Reykjavíkur og heimasvæðis viðkomandi á þeim kjörum sem Eimskip semji um við viðskiptavini sína. Hins vegar skuldbindur Eimskip sig til að vera í samráði við flutningsaðilana í tilboðsgerð. Flutningsaðili skal beina flutningum (væntanlega eigin flutningum) inn í flutningakerfi Eimskips eins og kostur er og koma fram f.h. Eimskips gagnvart viðskiptavinum á svæðinu.[440]

849. Við fyrrgreinda sameinaða rannsókn á landflutningamarkaðnum var óskað upplýsinga um verðlagningu á flutningum hjá samstarfsfyrirtækjunum. Í svari Eimskips sagði að sölustjórar sæju um að verðleggja flutning á öllum leiðum en í samstarfi við viðkomandi flutningsaðila. Þegar um stærri samninga væri að ræða þá ákveddu samstarfsaðilarnir alfarið það verð sem þeir vildu bjóða á sinni flutningsleið. Einnig kom fram að sölustjórar Eimskips seldu oftast þjónustuna hvort sem Eimskip eða samstarfsfyrirtækin væru *„tekjuaðili*". Samstarfsfyrirtækin væru alltaf *„tekjuaðilar*" á sínum leiðum en í staðinn fengi Eimskip þóknun í formi stöðvargjalda.

850. Með öðrum orðum virtist fyrirkomulagið vera þannig að sölustjórar Eimskips, ýmist einir eða með samstarfsfyrirtækjunum, verðlegðu innanlandsflutningana. Minni landflutningafyrirtækin í flutninganetinu væru *„tekjuaðilar*" og fengju tekjurnar óskiptar að öðru leyti en því að Eimskip fengi þóknun í formi stöðvargjalda. Það má hugsa sér ímyndað dæmi:

- Viðskiptavinur vill semja við Eimskip um flutning erlendis frá um Reykjavík og áfram til annars vegar Akureyrar og hins vegar Neskaupsstaðar. Eimskip býður verð á milli Reykjavíkur og Akureyrar og tekur sjálfstæða verðákvörðun fyrir þann legg enda sinnir félagið flutningum á leiðinni með eigin flutningabílum.

- Varðandi Reykjavík-Neskaupsstaður þá sinnir Eimskip ekki flutningum þangað með eigin flutningabílum. Eimskip leitar því til samstarfsfyrirtækis, og fyrirtækin semja um verð fyrir

[440] Ljóst er að þetta fyrirkomulag hefur verið lengi í gildi. Sjá t.d. þjónustusamning á milli Eimskips og Vörumiðlunar ehf. frá 5.10.2006. Afhent skjal frá Eimskip þann 31.05.2010 (merkt fylgiskjal 43). Sjá einnig afhent skjal frá Eimskip. Þjónustusamningur milli Eimskips og Ragnars og Ásgeirs ehf. frá 01.01.2014. Afhent þann 23.03.2015, fskj. 6.

viðskiptavininn eða samstarfsfyrirtækið ákveður verð sem Eimskip þarf að samþykkja. Samstarfsfyrirtækið fær því vitneskju um verð Eimskips til viðskiptavinarins.

851. Fyrirkomulag af þessum toga er afar viðkvæmt í samkeppnislegu tilliti. Eimskip og samstarfsfyrirtækið eru keppinautar í flutningum innanlands og eiga því hvor keppinauturinn fyrir sig að taka sjálfstæða verðákvörðun á því sölustigi sem hann starfar.

852. Við rannsókn málsins lágu ekki fyrir jafn nákvæmar útskýringar á fyrirkomulagi verðlagningar gagnvart viðskiptavinum Samskipa þegar flutningum var sinnt af samstarfsfyrirtækjum. Vísbendingar eru þó um að sama eða svipað fyrirkomulag hafi verið ríkjandi.

853. Hvað varðar samstarf Samskipa við minni flutningafyrirtæki verður í þessari ákvörðun ekki tekin afstaða til þess hvort samstarf um m.a. verðlagningu við samstarfsfyrirtækin feli í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Það kann hins vegar að verða tekið til athugunar síðar, sbr. og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018, *Samruni Vörumiðlunar ehf. og Fitja-Vörumiðlunar ehf.*

5.11.2. Yfirtaka Eimskips á Norðurfrakt og samráð við Samskip

854. Eitt af þeim atriðum sem fram kom í fyrirspurn Samkeppniseftirlitsins til Eimskips og Samskipa frá árinu 2010 var að eftirlitinu væri kunnugt um að Norðurfrakt á Siglufirði og Samskip ættu í samstarfi um flutninga á milli Reykjavíkur og Ólafsfjarðar/Siglufjarðar en það virtist sem Norðurfrakt væri að fullu í eigu Eimskips. Óskað var eftir að fyrirtækin útskýrðu í hverju samstarf þeirra í gegnum Norðurfrakt væri fólgið. Þá var beðið um afrit af samstarfssamningum á milli Norðurfraktar og Samskipa.

855. Í bréfi Eimskips frá 19. maí 2010 kom fram að fyrirtækið hefði eignast 70% hlut í Norðurfrakt í byrjun árs 2005. Norðurfrakt og flutningafyrirtæki Árna Helgasonar á Ólafsfirði hefðu verið sameinuð undir merkjum Norðurfraktar þann 24. nóvember 2005. Eimskip hefðu á þessum tíma átt 51,7% hlutafjár í sameinuðu Norðurfrakt en eignast svo 48,3% til viðbótar og þar með 100% hlut í félaginu í janúar 2007.[441] Reksturinn hafi verið færður inn í Eimskip þann 1. febrúar 2007. Segir að velta fyrirtækisins samkvæmt ársreikningi 2005 (janúar-október) hafi verið tæplega 136 milljónir kr. Segir einnig að Eimskip hefði lokað vöruafgreiðslu sinni á Siglufirði í lok maí 2008 og Fiskmarkaður Siglufjarðar séð um afgreiðsluþjónustu og útkeyrslu frá 29. maí 2008.

856. Samkvæmt þessu hefði Eimskip í byrjun árs 2005 verið komið með yfirráð yfir Norðurfrakt með 70% hlut. Þessi hlutur hafi minnkað í 51,7% með sameiningunni við félag Árna Helgasonar en Eimskip hafi þó eftir þau viðskipti verið með 51,7% hlut. Í janúar 2007 hefði Eimskip svo eignast fyrirtækið að fullu.

857. Ekki barst samrunatilkynning vegna þessara kaupa til Samkeppniseftirlitsins. Kaupin voru þó tilkynningarskyld þar sem ársvelta var yfir 50 milljónum króna hjá hinu yfirtekna félagi, sbr. veltuviðmið samkvæmt 2. mgr. 18. gr. þágildandi samkeppnislaga nr. 8/1993.

858. Eimskip segir að samningurinn sem Norðurfrakt og Samskip hefðu gert á sínum tíma hafi falist í því að Norðurfrakt sinnti áætlunarflutningum frá Reykjavík til Siglufjarðar á sendingum sem Samskip innheimtu fyrir af sínum viðskiptavinum. Norðurfrakt hafi þá verið eins og önnur minni landflutningafyrirtæki í kerfinu. Segir ennfremur að eftir kaup Eimskips á Norðurfrakt hafi þessir

[441] Þann 29. janúar 2007 birtist eftirfarandi frétt á vb.is: *„Eimskip hefur keypt alla hluti í Norðufrakt ehf á Siglufirði en fyrir átti félagið 52% hlut, segir í fréttatilkynningu. Seljendur eru* […]. […]*stofnaði fyrirtækið fyrir átta árum og hefur stýrt uppbyggingu þess og verið framkvæmdastjóri frá upphafi. Norðurfrakt sinnti upphaflega einkum þjónustu við Siglufjörð og nágrenni auk tilfallandi verkefna fyrir Eimskip á Norðurlandi. Í lok árs 2005 var flutningarekstur* […]*á Ólafsfirði færður inn í Norðurfrakt og samhliða varð* […] *hluthafi í félaginu. Hjá Norðurfrakt vinna nú 19 starfsmenn og félagið rekur vöruafgreiðslur á Siglufirði og Ólafsfirði. Rekstur Norðurfraktar mun á næstu vikum verða samþættur inn í rekstur Eimskips og mun starfsemin heyra beint undir svæðisskrifstofu Eimskips á Akureyri en* […] *er svæðisstjóri yfir þeirri starfsemi.Samhliða þessum breytingum mun* […] *framkvæmdastjóri Norðurfraktar taka við nýju starfi rekstrarstjóra hjá Eimskip á Norðurlandi.*" Sjá: vb.is/frettir/eimskip-kaupir-norurfrakt-a-siglufiri/32064. Sjá einnig afhent skjal frá Eimskip. […]

flutningar breyst þannig að sendingar sem hafi farið til og frá Siglufirði hafi verið fluttar af Samskipum á milli Reykjavíkur og Akureyrar og Eimskip annast áætlunarflutninga á milli Akureyrar og Siglufjarðar á sendingum Samskipa. Eimskip hafi lokað afgreiðslu á Siglufirði 1. júní 2008 og samið við Fiskmarkaðinn um vörumóttöku gegn mánaðarlegri þóknun.

859. Í bréfi Samskipa frá 28. maí 2010 var einnig fjallað um samning fyrirtækisins við Norðurfrakt. Segir að samningurinn hafi á sínum tíma verið byggður upp þannig að flutningatekjurnar, að frádreginni innheimtuþóknun, hafi runnið beint til Norðurfraktar vegna flutninga á milli Reykjavíkur og Siglufjarðar annars vegar og Akureyrar og Siglufjarðar hins vegar. Segir að þessi viðskipti hafi verið með sambærilegum hætti og við minni flutningafyrirtækin. Norðurfrakt hafi sinnt akstri á þessum leiðum sem og rekið afgreiðslur í nafni Samskipa á Siglufirði og Ólafsfirði. Þá segir að eftir að Eimskip hafi keypt Norðurfrakt árið 2007 hafi áfram verið unnið á sama grunni en ári síðar verið gerð sú breyting að Eimskip flutti Siglufjarðarfraktina að sunnan einungis frá Akureyri, þ.e. Samskip hafi flutt vörurnar til Akureyrar en Eimskip þaðan.

860. Samkvæmt framansögðu er ljóst að samvinna var á milli Samskipa og Eimskips í umræddum landflutningum. Mátti fyrirtækjunum vera ljóst að slík samvinna hefði getað farið gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. m.a. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002 sem fjallað er um m.a. í kafla 4.6.6.2. Fyrirtækin óskuðu ekki eftir undanþágu vegna þessa samstarfs.

861. Ljóst er að frásögn Samskipa, í bréfinu frá maí 2010, af þessum viðskiptum er ekki alveg sú sama og frásögn Eimskips. Reyndar segir að samningur Samskipa við Norðurfrakt hafi verið þannig að flutningatekjurnar, að frádreginni innheimtuþóknun, hafi runnið beint til Norðurfraktar vegna flutninga á milli Reykjavíkur og Siglufjarðar annars vegar og Akureyrar og Siglufjarðar hins vegar. Segir að þessi viðskipti hafi farið fram með sambærilegum hætti og viðskipti sjálfstæðu flutningafyrirtækjanna. Að þessu leyti ber fyrirtækjunum saman.

862. Fyrirtækjunum ber ekki saman um það hvenær viðskiptin breyttust. Samskip segja að eftir að Eimskip hafi eignaðist Norðurfrakt alfarið árið 2007 hafi áfram verið unnið á sama grunni en ári síðar hafi verið gerð sú breyting að Eimskip hafi flutt Siglufjarðarfraktina að sunnan einungis frá Akureyri, þ.e. Samskip hafi flutt vörurnar til Akureyrar en Eimskip þaðan. Skýringar Eimskips má á hinn bóginn skilja sem svo að breytingarnar hafi orðið um leið og félagið eignaðist Norðurfrakt að fullu í ársbyrjun 2007 eða jafnvel í ársbyrjun 2005 þegar félagið öðlaðist yfirráð yfir Norðurfrakt.

863. Hér verður að hafa í huga að Norðurfrakt komst í meirihlutaeigu Eimskips í ársbyrjun 2005. Það þýðir að mati Samkeppniseftirlitsins að dótturfélag Eimskips (Norðurfrakt) og Samskip hafa árin 2005, 2006 og 2007 verið í nánu samstarfi um flutninga á milli Reykjavíkur og Siglufjarðar. Miðað við skýringar félaganna hefur fyrirkomulagið verið þannig að Norðurfrakt (Eimskip) og Samskip hafi verið í nánum samskiptum um verð gagnvart viðskiptavinum Samskipa og Norðurfrakt (Eimskip) verið tekjuaðili í flutningunum. Af þessu leiðir því að Norðurfrakt/Eimskip og Samskip höfðu haft ólögmætt samráð um verð þar sem félögin ákváðu saman verð til viðskiptavina á leiðinni.

864. Sem fyrr segir heldur Eimskip því fram að flutningarnir hafi breyst um leið og félagið eignaðist Norðurfrakt. Hér miðar Eimskip mögulega við árið 2007 þegar félagið eignaðist Norðurfrakt að fullu en rétt er að miða við ársbyrjun 2005 en þá eignaðist Eimskip meirihluta í Norðurfrakt og þar með virk yfirráð yfir því félagi.[442] Þá er ljóst að jafnvel þó miðað hafi verið við árið 2007 þá breyttust viðskiptin ekki fyrr en í ársbyrjun 2008 samkvæmt skýringum Samskipa eins og áður segir. Samskipti á milli fyrirtækjanna um gagnkvæmt verð á flutningum sem nánar verður fjallað um hér á eftir renna líka stoðum undir það að fyrirkomulagið hafi ekki breyst fyrr en á árinu 2008.

865. Hér ber einnig að hafa í huga að Norðurfrakt (Eimskip) sinnti ekki aðeins akstri á þessum leiðum fyrir Samskip heldur rak Norðurfrakt einnig afgreiðslur í nafni Samskipa á Siglufirði og Ólafsfirði samkvæmt skýringum Samskipa. Eimskip hefur hins vegar veitt þær skýringar að fyrirtækið hafi

[442] Sjá bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 19.05.2010.

þann 1. júní 2008 lokað afgreiðslunni á Siglufirði og samið við Fiskmarkaðinn um vörumóttöku og afgreiðslu. Má af þessu ráða að Eimskip hafi sinnt afgreiðslu fyrir Samskip til þess tíma og svo Fiskmarkaðurinn tekið við.

866. Þá liggur fyrir að umrætt dótturfyrirtæki Eimskips gerði flutningasamning við Samskip þann 24. janúar 2006 um flutningaþjónustu á milli Reykjavíkur og Siglufjarðar og Reykjavíkur og Hofsóss.[443] Í samningnum var kveðið á um stöðvargjöld sem Norðurfrakt skyldi greiða þannig að Norðurfrakt væri *„samstarfsaðili"* Samskipa. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur þetta til viðbótar til kynna að Eimskip og Samskip hafi haft ólögmætt verðsamráð gegnum þetta samstarf, þ.e. þau með ólögmætum hætti sammæltust um verð til viðskiptavina. Hér vísast einnig til tölvupóstar (E)rekststj-landfl frá 26. janúar 2007 sem lýsir verðsamráði við Samskip í landflutningum, sem og öðrum atvikum frá árunum 2007 -2008 sem lýst verður hér á eftir.

867. Með hliðsjón af öllu framangreindu er það mat Samkeppniseftirlitsins að í framangreindu samstarfi Samskipa við Norðurfrakt/Eimskip hafi falist ólögmætt samráð um m.a. verð fyrir flutningaþjónustu frá þeim tíma sem Eimskip náði yfirráðum yfir Norðurfrakt (í ársbyrjun 2005) fram til 1. júní 2008. Samráðið fólst í því að félögin ákváðu sameiginlega það verð sem Eimskip eða Norðurfrakt innheimti fyrir flutningaþjónustu hjá viðskiptavinum Samskipa eða í viðskiptum sem það félag aflaði. Einnig fólst brot Samskipa í samstarfinu við Eimskip sem slíku, sbr. m.a. umfjöllun um bann 10. gr. samkeppnislaga í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002.

868. Eins og rökstutt er í kafla 25.3 geta sjónarmið Samskipa ekki breytt framangreindri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins.

5.11.3. Atvik á árinu 2006

869. Eins og kom fram í upphafi þessa kafla sendi (E)frkvstj-innanl í febrúar árið 2010 fjögurra ára gamla glærukynningu til (E)forstö-landfl1 (sem þá var orðinn forstöðumaður landflutninga Eimskips).[444] Í tölvupósti hans sagði:

„Meðfylgjandi til gamans, margt af þessu kláruðum við en annað enn í umræðunni."

870. Glærukynningin er nánar tiltekið frá 23. febrúar 2006 og í henni er m.a. fjallað um umtalsvert samráð við Samskip. Hún sýnir því hvað var á döfinni að þessu leyti í febrúar 2006. Tölvupóstur (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2010 sýnir að unnið hafi verið í þeim atriðum sem nefnd eru í kynningunni.

871. Eins og áður segir upplýsti Eimskip ekki um tilvist eða efni þessarar glærukynningu fyrirtækisins í landflutningamálinu sem hófst í mars árið 2010. Aukinheldur vöktu á þessum tímapunkti hvorki Eimskip né Samskip athygli á eða veittu upplýsingar um þessi samstarfsáform sem finna má á umræddum glærum. Hér ber sömuleiðis að benda á að Eimskip afhenti ekki umrædda glærukynningu þegar Samkeppniseftirlitið óskaði í janúar 2015 eftir afriti af öllum tillögum eða hugmyndum að samstarfi Eimskips og Samskipa á m.a. landflutningamarkaði fyrir tímabilið frá árinu 2006 til janúar 2015.[445] Að mati Samkeppniseftirlitsins hefur þetta verið til þess fallið að afvegaleiða og tefja rannsókn málsins. Skal þetta sömuleiðis sett í samhengi við ranga upplýsingagjöf forstjóra fyrirtækjanna við skýrslugjöf til Samkeppniseftirlitsins við upphaf rannsóknar í september 2013, sbr. kafla 7.1.1 og áfram.

---

[443] Afhent afrit af samningi frá Eimskip, afhent þann 19.05.2010, bréfbindi V, fskj. 8.9., *„Stöðvarsamningur um flutning á almennri vöru"*.
[444] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.95166.
[445] ii)-liður 11. tölul. upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23.01.2015, þar sem m.a. var óskað afhendingar á afritum af glærukynningum með tillögum eða hugmyndum að samstarfi milli Eimskips og annarra fyrirtækja sem sinna m.a. landflutningum (t.d. Samskip). Svarbréf Eimskips frá 23.03.2015 kafli XI bls. 7. Svarbréf Eimskips frá 19.02.2016, sbr. 9. tölul. svarbréfsins bls. 11. Eimskip afhenti umrædda glærukynningu 23.03.2015 (kafli VIII. bls. 3 í svarbréfi) vegna upplýsingaskyldu um samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa en af því tilefni afhenti Eimskip umfangsmikið óflokkað rafrænt gagnasafn. Eftir leit Samkeppniseftirlitsins í þessum gagnasafni fannst glærukynningin vistuð með sama heiti á heimasvæði […], „[…]*Innanlandssvið-hagræðing feb 06*", síðast vistuð 04.03.2006, kl. 22:57.

872. Glærukynningin frá 2006 fjallar ekki síst um samstarf Eimskips og Samskipa. Eins og fyrr segir kemur fram í tölvupósti (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2010 að sumt sem nefnt er í glærunum hafi komið til framkvæmda en annað væri enn í umræðu. Samhengisins vegna er rétt að gefa yfirlit yfir samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum (og flutningum með ferjum) sem var fyrir hendi þegar (E)frkvstj-innanl sendi tölvupóstinn á árinu 2010:

- Á árinu 2010 var eftirfarandi samstarf í landflutningum fyrir hendi:
  - Flutningaleiðin á milli Akureyrar og Siglufjarðar – Eimskip flytur fyrir Samskip.
  - Flutningaleiðin á milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur – Eimskip flytur fyrir Samskip.
  - Flutningaleiðin á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar – Samskip flytja fyrir Eimskip.
  - Flutningaleiðin á milli Reyðarfjarðar og Neskaupsstaðar – Eimskip flytur fyrir Samskip.
  - Flutningaleiðin á milli Húsavíkur og Vopnafjarðar – Eimskip flytur fyrir Samskip.
  - Flutningaleiðin á milli Húsavíkur og Þórshafnar – Samskip flytja fyrir Eimskip.
  - Flutningaleiðin á milli Akureyrar og Egilsstaða – Samskip flytja fyrir Eimskip.
  - Flutningaleiðin á milli Grímseyjar og Árskógssands – Samskip reka ferjuna Sæfara og flytja fyrir Eimskip.
  - Flutningaleiðin á milli Landeyjarhafnar/Þorlákshafnar og Vestmannaeyja – Eimskip rekur Herjólf og flytur fyrir Samskip.
  - Flutningaleiðin á milli Reyðarfjarðar og Stöðvarfjarðar/Breiðdalsvíkur – Eimskip flytur fyrir Samskip.
  - Flutningaleiðin á milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar – Samskip flytja fyrir Eimskip.
- Samstarf um vöruafgreiðslur var eftirfarandi:
  - Ólafsfjörður: Norðurfrakt annast vöruafgreiðslu fyrir Landflutninga.
  - Siglufjörður: Til 1. júní 2008 annast Norðurfrakt vöruafgreiðslu en samdi þá við Fiskmarkaðinn um vöruafgreiðslu. Afgreiðir fyrir bæði Eimskip og Samskip.
  - Djúpivogur: Eimskip afgreiðir vörur fyrir Samskip. Aðeins þjónusta á staðnum.
- Eftirfarandi samstarf í fiskflutningum:
  - Eimskip flytur fisk fyrir Samskip á milli:
    - Húsavíkur og Reykjavíkur
    - Siglufjarðar og Reykjavíkur
  - Samskip flytja fisk fyrir Eimskip á milli:
    - Þórshafnar og Reykjavíkur
    - Dalvíkur og Reykjavíkur
  - Eimskip og Samskip flytja fyrir hvort annað fisk á milli Austfjarða og Reykjavíkur.

873. Umrædd glærukynning (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2006 bar heitið *„Innanlandssvið - 3 mánaða uppgjör 2006 – Skýringar á frávikum og aðgerðaráætlun"*. Í upphafi hennar kom fram að afkoma og árangur innanlandssvið væri óviðunandi og *„aðgerðir nauðsynlegar"*. Var því síðan lýst að *„mjög hörð samkeppni hefur haft í för með sér lækkandi flutningsgjöld"*. Kemur m.a. fram í sama skjali að verð á fiskflutningum hafi lækkað um 20-30%. Í kynningunni er lýst ýmsum verkefnum til þess að bæta stöðu innanlandsdeildar Eimskips. Eins og eftirfarandi gefur til kynna var hjá Eimskip lögð mikil áhersla á samvinnu við helsta keppinautinn, Samskip. Var fyrst lýst *„hagræðingarverkefnum"*:

Innanlandsflutningar í janúar 2006

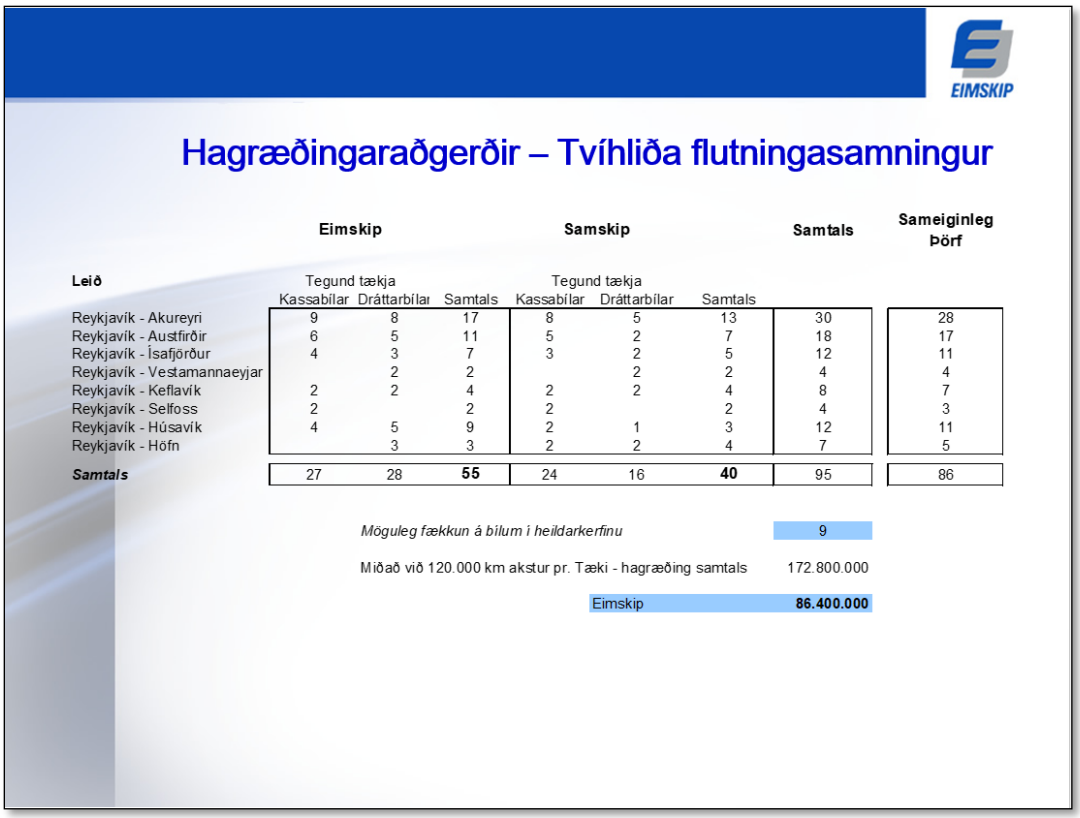
EIMSKIP

- **Frekari hagræðing á svæðisskrifstofum og í Klettagörðum – umboð o.fl.:**

• Hætt með umboð á Ólafsfirði	1 mkr	Lokið í jan
• Hætt með umboð á Djúpavogi	1 mkr	Lokið í feb
• Landvara pakkað í skúffu	1 mkr	Lokið í mars
• Framlegð vegna leigu á Reach stacker til Bechtel	5 mkr	feb
• Lækkun stjórnunarkostnaðar	8 mkr	mars
SAMTALS:	16 mkr	

- **Svæðisskrifstofur – 2.áfangi hagræðingar – samstarf um vöruafgreiðslur við Samskip og fleiri aðila:**

• Dalvík með Samskip + Norðurfrakt, er í vinnslu	áður komið
• Suðurnes semja við Flutningaþj. Gunnars, er í vinnslu	10-15 mkr
• Norðfjörður, loka – SVN taki að sér verkefni sjálfir	5-10 mkr
• Egilsstaðir, semja við Samskip, verðum áfram með afgr.m.	5 mkr
• Ísafjörður, taka að sér vöruafgr. fyrir Samskip	5 mkr
SAMTALS:	25-35 mkr



Hagræðingaraðgerðir – Tvíhliða flutningasamningur

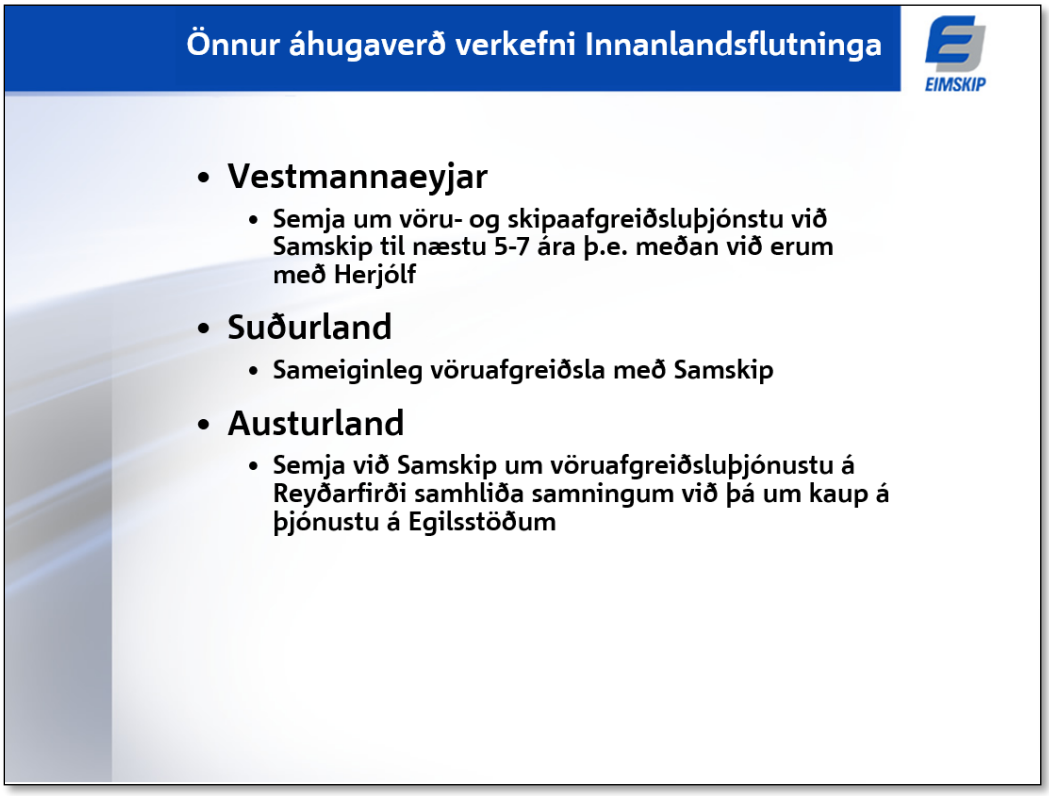
Leið	Eimskip: Tegund tækja Kassabílar	Eimskip: Dráttarbílar	Eimskip: Samtals	Samskip: Tegund tækja Kassabílar	Samskip: Dráttarbílar	Samskip: Samtals	Samtals	Sameiginleg þörf
Reykjavík - Akureyri	9	8	17	8	5	13	30	28
Reykjavík - Austfirðir	6	5	11	5	2	7	18	17
Reykjavík - Ísafjörður	4	3	7	3	2	5	12	11
Reykjavík - Vestamannaeyjar		2	2		2	2	4	4
Reykjavík - Keflavík	2	2	4	2	2	4	8	7
Reykjavík - Selfoss	2		2	2		2	4	3
Reykjavík - Húsavík	4	5	9	2	1	3	12	11
Reykjavík - Höfn		3	3	2	2	4	7	5
Samtals	27	28	**55**	24	16	**40**	95	86

Möguleg fækkun á bílum í heildarkerfinu 9

Miðað við 120.000 km akstur pr. Tæki - hagræðing samtals 172.800.000

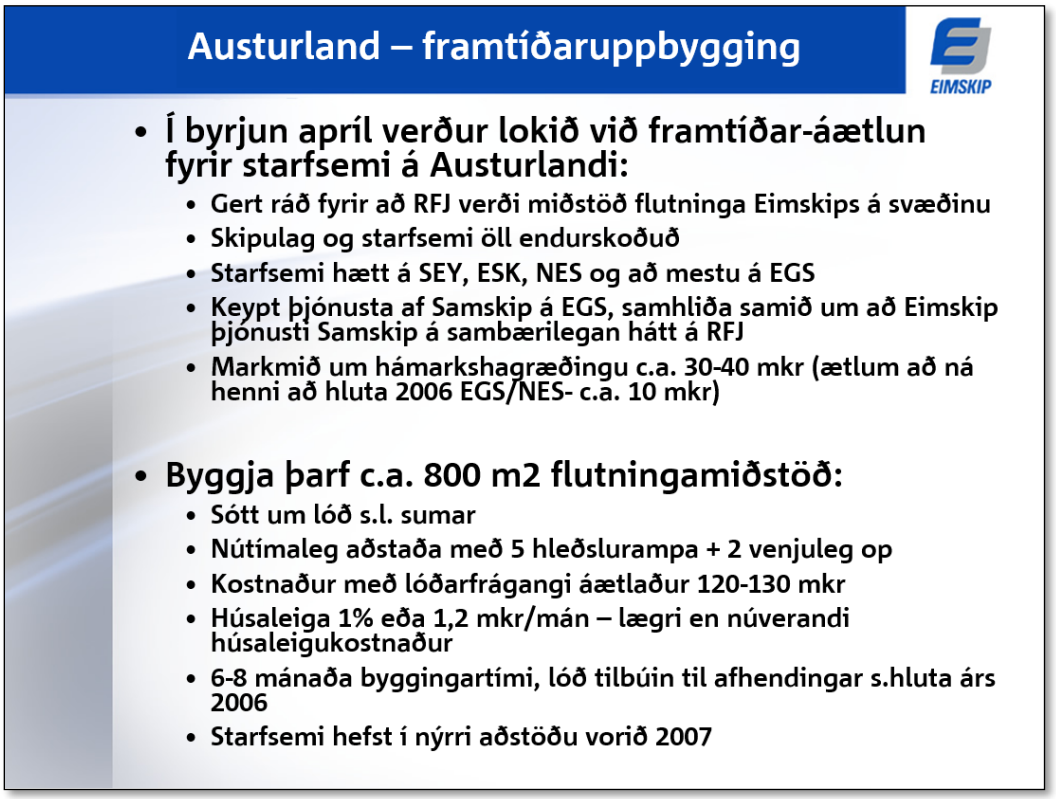
Eimskip **86.400.000**

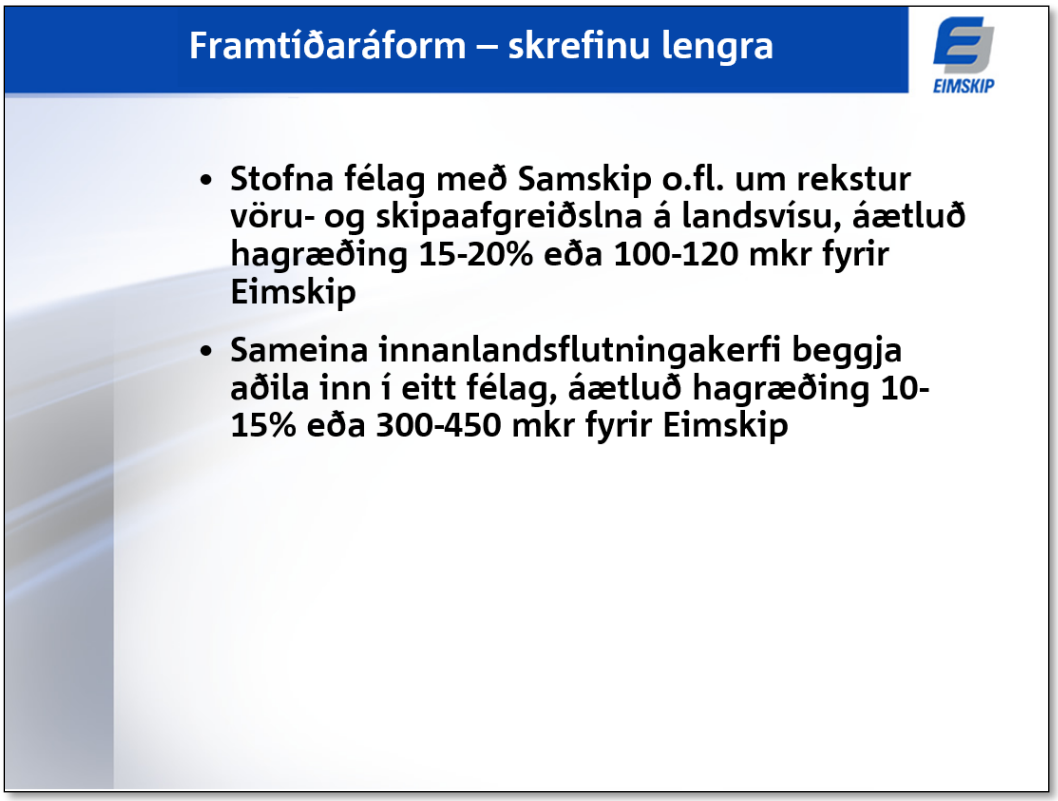
874. Í næstu glæru kom fram *„samantekt hagræðingaverkefna 2006"*. Af fjórum verkefnum sem þar voru tilgreind tóku tvö þeirra til samstarfs við Samskip, annars vegar *„Svæðisskrifstofur 2 áfangi við Samskip o.fl."* og hins vegar *„Tvíhliða flutningasamningur við Samskip"*. Samtals áttu þessi fjögur verkefni að skila 179 milljónum kr. og þar af voru 106 milljónir kr. vegna Samskipaverkefnanna. Síðan var í kynningunni lýst frekari mögulegri samvinnu við Samskip:



Önnur áhugaverð verkefni Innanlandsflutninga

- **Vestmannaeyjar**
  - **Semja um vöru- og skipaafgreiðsluþjónstu við Samskip til næstu 5-7 ára þ.e. meðan við erum með Herjólf**
- **Suðurland**
  - **Sameiginleg vöruafgreiðsla með Samskip**
- **Austurland**
  - **Semja við Samskip um vöruafgreiðsluþjónustu á Reyðarfirði samhliða samningum við þá um kaup á þjónustu á Egilsstöðum**





875. Í glærunum var síðan lagt til grundvallar að markmið um framlegð samkvæmt rekstraráætlun Eimskips gangi eftir þegar m.a. umræddar *„hagræðingatillögur*" byrji að hafa áhrif.

876. Í sama skjali (E)frkvstj-innanl er fjallað um *„Samkeppni og þróun mála okt 05 – mars 06*". Segir þar að vegna samkeppni frá Samskipum hafi verð fyrir fiskflutninga lækkað um 20-30%. Jafnframt hafi

verið mikill *„slagur um stóra pakka síðustu mánuði*". Sökum samkeppni við Samskip hefði verð á flutningum fyrir ÁTVR og Aðföng lækkað. Samskip hefðu náð að halda tilteknum flutningum fyrir Húsasmiðjuna en verð lækkað um 30%. Kemur einnig fram að almennt hafi lækkandi verð verið *„áhyggjuefni*". Hins vegar kemur fram að *„Samskip vilja gera samninga við okkur um dreifingu á SV-horninu*".

877. Samkvæmt þessum glærum Eimskips var samkeppni við Samskip sögð hafa leitt til lægra verðs og ljóst skv. glærunum að afkoma Eimskips í landflutningum hafði ekki verið góð. Sökum þessa taldi Eimskip nauðsynlegt að grípa til aðgerða og lagt var til grundvallar að þær myndu bæta framlegðina í landflutningum. Kemur fram í glærunum ríkur vilji til að eiga í ýmiskonar ólögmætu samráði við Samskip. Samstarfið átti m.a. að felast í samstarfi um vöruafgreiðslur á Dalvík, Egilsstöðum, Reyðarfirði, Ísafirði og Vestmannaeyjum. Þá gerðu áætlanirnar ráð fyrir *„tvíhliða flutningasamningum*" við Samskip á helstu flutningaleiðum sem hefði í för með sér takmörkun á flutningaframboði (*„fækkun á bílum í heildarkerfinu*"). Loks eru sett fram áform um að ganga *„skrefinu lengra*" sem felist í að Eimskip og Samskip stofni félag um rekstur á vöru- og skipaafgreiðslu og jafnvel sameini innanlandsflutningakerfi beggja fyrirtækjanna.

878. Sem fyrr segir voru umræddar glærur Eimskips frá febrúar 2006. Í málinu liggur fyrir skjal frá Eimskip frá 12. apríl 2006 sem var vistað á heimasvæði (E)rekstj-aksturst. Heiti skjalsins er *„Minnispunktar apríl*" og fyrirsögn þess er: *„Fundur-12. apríl*". Koma á skjalinu fram ýmsir minnispunktar vegna umræðds fundar. Einn þeirra var þessi:

„Samskip – flutningasamningur?"[446]

879. Annar minnispunktur í skjalinu var eftirfarandi: *„Dalvík – staða mála?*". Hér ber að líta til þess að í umræddum glærum (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2006 var vísað til Dalvíkur með þessum hætti: *„Dalvík með Samskip + Norðurfrakt, er í vinnslu.*"

880. Gefur þetta gagn a.m.k. til kynna áframhaldandi vinnu innan Eimskips vegna mögulegrar aukinnar samvinnu við Samskip.

881. Áfram var fjallað hjá Eimskip um samstarf við Samskip. Þannig vistaði (E)rekstj-aksturst þann 8. maí 2006 drög að flutningasamningi við Samskip.[447]

882. Samhengisins vegna er rétt að hafa í huga að í september 2008 stóðu yfir viðræður milli Eimskips og Samskipa um aukið samráð í landflutningum, sbr. kafla 8.16.4. Sendi (E)rekstj-aksturst þann 3. september 2008 (E)frkvstj-innanl eintak af framangreindum drögum frá árinu 2006 að samningi við Samskip. Það skjal ber með sér að hafa verið búið til 8. maí 2006 og einnig eru samningsdrögin sjálf dagsett þann dag. Ber og líta til þess að þessi drög (E)rekstj-aksturst voru á rafrænu bréfsefni Samskipa. Kemur þetta fram á forsíðunni:

[446] Afritað skjal frá Eimskip. […]
[447] Afritað skjal frá Eimskip. […]

Landflutningar SAMSKIP

Flutningssamkomulag
milli Landflutninga-Samskipa
og Flytjanda.

883. Einnig kemur þetta fram í drögunum:

5. Útgáfa samnings

5.1 Samningur þessi er gefin út í tveimur samhljóða eintökum og er trúnaðarmál milli aðila samningsins.

SAMNINGUR ÞESSI ER TÚNAÐARMÁL Á MILLI FYRIRTÆKJANNA.

Reykjavík 08/05/2006

Fh. Landflutninga-Samskipa Fh. Flytjanda

Landflutningar-Samskip
Kjalarvogi
104 Reykjavík

Sími: 458 8000
Fax: 458 8108

Netfang: landflutningar@landflutningar.is
Veffang: www.landflutningar.is

884. Undirbúningur að þessu samstarfi hélt áfram og þann 26. maí 2006 vistaði (E)frkvstj-innanl einnig drög að flutningasamningi við Samskip.[448]

885. Umrædd drög (E)rekstj-aksturst/(E)frkvstj-innanl frá maí 2006 gerðu ráð fyrir mjög yfirgripsmiklu samstarfi Eimskips og Samskipa í landflutningum. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 21. nóvember 2006 (sem lýst er nánar hér á eftir) sagði að *„tvíhliða samningur hefur legið hjá Samskip síðan í júní 2006*". Sýnir þetta samtímagagn yfirmanns landflutninga Eimskips að fyrirtækið sendi eða afhenti Samskipum framangreind drög í júní 2006. Þá kunna upphafleg drög að hafa verið samin af Samskipum enda drögin sem (E)rekstj-aksturst og (E)frkvstj-innanl vistuðu bæði á rafrænu bréfsefni Samskipa en ekki er nauðsynlegt að taka afstöðu til þess.

886. Sem fyrr segir afhentu hvorki Eimskip né Samskip Samkeppniseftirlitinu fyrrnefnd drög við gagnaöflun á árinu 2010. Við rannsókn þessa máls var fyrirtækjunum gert skylt að afhenda öll samningsdrög þeirra á milli frá árinu 2006 til 2015, þ.á m. drög sem vörðuðu landflutninga.[449] Hvorugt fyrirtækið afhenti framangreind drög frá árinu 2006.

[448] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 23.03.2015. […]
[449] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 23.01.2015, ii)-liður 11. tölul. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 29.01.2015, ii)-liður 10. tölul.

887. Þá liggur fyrir að þann 18. júní 2006 vistaði (E)frkvstj-innanl á heimasvæði sínu skjal með heitinu *„100 daga aðgerðarplan júlí-sept 2006*" [450] Í skjalinu voru tilgreindar aðgerðir Eimskips á innanlandsmarkaði í 14 liðum. Í lið 6 sagði:

„Lækkun flutningskostnaðar í innanlandsflutningum:

Tvíhliða flutningasamningur við Samskip ásamt innri hagræðingarverkefnum í aksturssstýringu."

888. Samkvæmt skjalinu báru (E)frkvstj-innanl og (E)rekstj-aksturst ábyrgð á þessu verkefni.

889. Gögnin sýna einnig að (E)rekstj-aksturst vistaði þann 16. nóvember 2006 glærukynninguna *„innanlandssvið hagræðing nóv 06*".[451] Kemur fram að það stefni í *„neikvætt frávik í afkomu innanlandsflutninga á árinu 2006.*" Fjallar kynningin um aðgerðir Eimskips í landflutningum frá nóvember 2006 til janúar 2007 til þess að bregðast við þessu. Hækkun á verði og samvinna við Samskip var hluti af þeim aðgerðum sem átti að grípa til. Samkvæmt glærukynningunni báru (E)frkvstj-innanl og (E)rekstj-aksturst ábyrgð á eftirfarandi aðgerð: *„Tvíhliða samningur við Samskip ásamt tilheyrandi tilhliðrun í stýringu.*" Er það í samræmi við önnur samtímagögn frá þessum tíma sem lýst hefur verið hér að framan.

890. (E)frkvstj-innanl vistaði þann 21. nóvember 2006 aðra glærukynningu. Bar hún heitið *„Innanlandssvið Eimskips Afkoma 11. mánuði 2006 – aðgerðir til janúarlok 2007*".[452] Þar kom aftur fram að ráðast þyrfti í hækkun á verði á landflutningum og voru settar fram tillögur um hækkun á gjaldskrá, aukna gjaldtöku og lækkun á afslætti. Einnig var á ný vísað til samstarfs við Samskip:

„— Samstarf við aðra flutningsaðila —

- *tvíhliða samningur hefur legið hjá Samskip síðan í júní 2006 — regluleg eftirfylgni af hálfu Eimskips — 75 mkr hagræðing fyrir Eimskip*"

891. Virt saman sýna þessi samtímagögn að Eimskip sendi eða afhenti Samskipum framangreind drög að viðtæku landflutningasamkomulagi í júní 2006. Á tímabilinu júní – nóvember 2006 átti Eimskip síðan í ítrekuðum samskiptum við Samskip vegna þessa (*„regluleg eftirfylgni*"). Var það hluti af *„aðgerðaplani*" umræddra yfirmanna landflutninga hjá Eimskip að ljúka gerð þessa samnings við Samskip.

892. Þann 30. nóvember 2006 vistaði (E)frkvstj-innanl ný drög að landflutningasamkomulagi við Samskip.[453] Voru þessi drög einnig á bréfsefni Samskipa og voru drögin dagsett sama dag og þau voru vistuð. Hér ber að líta til þess að 9. september 2008 sendi (E)frkvstj-innanl sjálfum sér þetta eintak af drögunum en þá áttu sér stað, sem fyrr segir, viðræður milli Eimskips og Samskipa um aukið samráð í landflutningum, sbr. kafla 8.16.4.

893. Í janúar 2007 hóf (S)frkvstj-innanl störf sem framkvæmdastjóri landflutninga (innanlandssviðs) hjá Samskipum. Á heimasvæðinu hans voru í janúar 2007 vistaðar glærukynningar sem hér skipta máli.

894. Í framangreindum gögnum Eimskips frá árinu 2006 var samkeppni við Samskip sögð hafa leitt til lægra verðs á landflutningum. Í glærum sem (S)frkvstj-innanl vistaði 10. og 16. janúar 2007 kom fram samskonar umfjöllun. Samkvæmt glærunum hafði samkeppni aukist verulega og Eimskip gert atlögu að mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í landflutningum og Samskip eftir atvikum þurft að

[450] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 23.03.2015. […]
[451] Afrituð gögn frá Eimskip. […]
[452] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 23.03.2015. […]
[453] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 23.03.2015. […]

bregðast við og lækka verð. Verð á landflutningum væri samkvæmt glærunum lægra á árinu 2006 en gert hefði verið ráð fyrir í áætlun Samskipa.[454]

895. Á heimasvæði (S)frkvstj-innanl var þann 18. janúar 2007 vistuð önnur glærukynning sem ber heitið *„SAMSKIP ICELAND Market Report September 2006"*. Fram kemur í henni að markaðshlutdeild Samskipa í landflutningum væri á milli 35-40%. Keppinautar Samskipa í landflutningum væru annars vegar staðbundin flutningafyrirtæki og hins vegar Eimskip. Um hina minni keppinauta segir:

„Local transportation companies operate in some areas of the country. Often SAMSKIP co-operates with them, instead of competing in these areas."

896. Segir einnig að samþjöppun væri að aukast á markaðnum þar sem bæði Eimskip og Samskip væru að kaupa smærri keppinauta.

897. Síðan segir á sömu glæru Samskipa að Eimskip hafi verið að *„kaupa"* markaðshlutdeild með því að bjóða stórum viðskiptavinum allt að 30% lægra verð en áður hafi verið í boði. Mikilvægt er að í glærunni kemur fram að Samskip teldu sig hins vegar vita að draga mundi úr þessari samkeppni þar sem ríkur vilji Eimskips stæði til þess að hækka verð og Eimskip hafi gefið til kynna að innanlandsflutningar fyrirtækisins væri ekki að skila góðum árangri. Er þetta orðað svo á glærunni:

„Price war will slowly decline. EIMSKIP is now eager to lift prices, indicating that its domestic system is being operated with poor results."[455]

898. Í þessari glæru koma þannig fram afar viðkvæmar samkeppnislegar upplýsingar um m.a. áform Eimskips í verðlagningu. Orðalag og upplýsingarnar í glærunni gefa ótvírætt til kynna samskipti Samskipa við Eimskip um verð og afkomu í landflutningum. Í framangreindum glærum (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2006 kemur sem fyrr segir fram að samkeppni við Samskip hafi leitt lægra verðs og að afkoma af landflutningum hafi ekki verið góð. Sökum þessa taldi Eimskip nauðsynlegt að grípa til aðgerða. Gögn frá fyrirtækinu sýna einnig að hluti aðgerðanna var að hækka verð. Gögn frá Eimskip gefa einnig til kynna að viðræður hafi átt sér stað við Samskip um landflutninga, sbr. glærur (E)frkvstj-innanl frá 21. nóvember 2006. Glærurnar sem (S)frkvstj-innanl vistaði endurspegla það sem fram kom í gögnum (E)frkvstj-innanl og (E)rekstj-aksturst frá þessum tíma, þ.e. óánægju með afkomu í landflutningum og skýr vilji til að hækka verð.

899. Virt saman staðfesta glærurnar sem (S)frkvstj-innanl vistaði 18. janúar 2007 og gögn Eimskips frá 2006 að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækja og sýna gögnin að Samskipum hafi verið gerð grein fyrir því að Eimskip vildi hækka verð á landflutningum. Gefa gögnin þannig skýrt til kynna áframhaldandi ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip á sviði landflutninga. Þá ber að líta til þess að árunum 2007/2008 hófst tiltekin aukin samvinna Eimskips og Samskipa í landflutningum í samræmi við áformin í glærum (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2006, sbr. nánar hér á eftir.

900. Eins og rökstutt er í kafla 25.3 hér á eftir breyta sjónarmið Samskipa ekki framangreindri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins.

5.11.4. Atvik á árinu 2007 og til júní 2008

901. Framangreind gögn (E)frkvstj-innanl frá árinu 2006 sýna að Eimskip hafi viljað grípa til aðgerða til að vinna gegn verðlækkunum og kom fram að verð á landflutningum á fiski hefði lækkað um 20-30%. Eftirfarandi gögn málsins sýna að í janúar 2007 hafi Eimskip beitt sér fyrir því að Samskip hækkaði verð á flutningi á fiski frá Siglufirði og Samskip hafi upplýst Eimskip um verðhækkun á fiskflutningum á Vestfjörðum.

[454] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8602. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8609.
[455] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8859.

902. Eins og áður sagði eignaðist Eimskip Norðurfrakt alfarið í janúar 2007. Þann 15. janúar 2007 sendi (E)rekststj-landfl (framkvæmdastjóri Norðurfraktar) tölvupóst til (E)frkvstj-innanl, (E)rekstj-aksturst, (E)sölustj-innanl1 og (E)sölustj-innanl3. Heiti tölvupóstsins var *„Gjaldskrá"*. Í tölvupóstinum spurði (E)rekststj-landfl hvort ekki væri kominn tími til að breyta gjaldskránni til/frá Siglufirði og setja *„okkur"* undir Norðurland eystra. Vísað var til sameiningar Siglufjarðar og Ólafsfjarðar undir nafninu Fjallabyggð og að eðlilegt væri að sama gjaldskrá gilti á báðum stöðum og fleiri kílómetrar væru til Siglufjarðar en til Akureyrar. Með vísan til þessa lagði (E)rekststj-landfl til að gjaldskrá Eimskips til og frá Siglufirði yrði sú sama og á Akureyri og yrði uppfærð eftir því.[456]

903. Þann 26. janúar 2007 sendi (E)rekststj-landfl aftur tölvupóst til (E)frkvstj-innanl, (E)rekstj-aksturst o.fl. Heiti tölvupóstsins var *„Fiskverð"* og í honum kom þetta fram:

„Ég er búinn að láta Landflutninga [Samskip] *hækka allan fisk frá Siglufirði um 10 % og tilkynna brottför kl. 20:00 og vil ég biðja ykkur að tilkynna ykkar kúnnum um sömu breytingar og tekur þessi hækkun gildi 01.02.2007.*

Ps. Landflutningar – Samskip hækkaði allan fisk frá ÍSAFIRÐI um 10% líka en ekkert á aðra staði."[457]

904. Samkvæmt þessu höfðu Samskip fallist á tillögu (E)rekststj-landfl um hækkun á verði á landflutningum á fiski og vildi (E)rekststj-landfl tryggja að m.a. yfirmaður landflutninga hjá Eimskip ((E)frkvstj-innanl) myndi sjá til þess að þessi verðhækkun tæki til allra viðkomandi viðskiptavina fyrirtækisins. Þá sýnir þetta samtímagagn einnig að í samskiptum (E)rekststj-landfl við Samskip hafi hann verið upplýstur um verðhækkun Samskipa á Ísafirði og sá hann ástæðu til að miðla þessum upplýsingum til (E)frkvstj-innanl. Gögn málsins sýna ekki að (E)frkvstj-innanl eða (E)rekstj-aksturst hafi gert athugasemdir við þessi samskipti (E)rekststj-landfl við stærsta keppinaut Eimskips í landflutningum.

905. Fjallað var um þessa verðhækkun á fiskflutningum í tölvupósti sem (S)starfsm (deildarstjóri akstursdeildar hjá Samskipum) sendi til (E)frkvstj-innanl 8. júní 2007. Tölvupósturinn bar heitið *„Fiskflutningar"* og í honum sagði:

„Þann 01. febrúar hækkaði Samskip verð fyrir flutning á ferskum fiski til Norðurfraktar um 10%. Var það gert sökum þess að [(E)rekststj-landfl] *sagðist ekki geta staðið lengur í að keyra á þeim gjöldum sem fyrir voru. Nú höfum við áreiðanlegar heimildir fyrir því að Eimskip, sem á nú Norðurfrakt að fullu, sé búið að lækka þessi sömu verð sem* [(E)rekststj-landfl] *þótti of lág fyrir enn frekar. Þykir okkur það skjóta skökku við og ekki í samræmi við hugmyndir okkar þegar við settum Vörumiðlun út sem stöðvaraðila á Siglufjörð og tókum inn Norðurfrakt. Megin ástæða fyrir því var staða Norðurfraktar í ferskfiskflutningum og sáum við tækifæri í því þar sem við höfðum á þeim punkti nýverið keypt Lífæð.*

Fer ég þess á leit við þig að þú endurskoðir verð Eimskipa til Samskipa til lækkunar."[458]

906. Þessi tölvupóstur staðfestir að Samskip hækkuðu verð eftir samskiptin við (E)rekststj-landfl. Pósturinn skýrir einnig nánar hvernig fyrirkomulagið var. Eimskip var tekjuaðili í flutningunum. (E)rekststj-landfl fyrirskipaði að Samskip hækkuðu verð hjá sínum viðskiptavinum en það var Eimskip sem naut hækkunarinnar með beinum hætti.

907. Gögn málsins sýna að í desember 2007 hafi verið í undirbúningi að Eimskip tæki við öllum flutningum til og frá Ólafsfirði fyrir Samskip og í framhaldi á fleiri leiðum á Norðausturlandi. Þannig kemur þetta fram í tölvupósti (E)rekststj-landfl (sem þá var orðinn rekstrarstjóri Eimskips Norðurlands) sem hann sendi 5. desember 2007 til (E)rekstj-aksturst og (E)stjform:

[456] Afhent afrit af tölvupósti frá Eimskip 19.05.2010, bréfbindi V, fskj. 8.5. […]
[457] Afhent afrit af tölvupósti frá Eimskip 19.05.2010, bréfbindi VIII, fskj. 7.7. […]
[458] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.34054.

„Frá og með áramótum þ.e.a.s almúgans 01.01.2008 stendur til að Eimskip taki við öllum flutningum til OLF fyrir Samskip og förum í aukið samstarf á smærri leiðum hér á norðaustursvæðinu, (er í viðræðum við þá núna þessa dagana)".[459]

908. (E)rekstj-aksturst svaraði sama dag þar sem hann spurði (E)rekststj-landfl nánar um þetta. (E)rekststj-landfl svaraði samdægurs: *„Þetta er svolítið snúin leið þ.a.s. ströndin en þegar NF [Norðurfrakt] var til þá var búið að koma þessu í mjög góðan farveg og allt gekk smurt og við með öll viðskipti frá AKU til OLF en það mátti ekki hafa þetta svoleiðis áfram var ekki nægilega gott varð að sýna mönnum að það væri búið að kaupa NF og þessu breitt bara til að breyta, og útkoman eftir því .. en okkur stendur þetta til boða og þar sem að menn hér fyrir norðan eru eins og þeir eru þá vill ég senda boltan yfir til ykkar sem að eruð með tekjurnar og kostnaðinn hjá ykkur, hvað viljið þið gera??"*[460]

909. Sem fyrr segir var (E)rekststj-landfl áður framkvæmdastjóri Norðurfraktar og tók svo við umræddu rekstrarstjórastarfi eftir að Eimskip eignaðist Norðurfrakt að fullu. Samkvæmt þessum gögnum áttu sér stað samskipti milli Eimskips og Samskipa sem miðuðu að undirbúningi á samstarfi félaganna, ekki aðeins í flutningum á milli Akureyrar og Ólafsfjarðar, heldur einnig í flutningum víðar á *„norðaustursvæðinu"*. Hér ber að rifja upp að í framangreindum gögnum (E)frkvstj-innanl og (E)rekstj-aksturst frá árinu 2006 var rætt um þetta samstarf við Samskip á Norðausturlandi: *„Dalvík með Samskip + Norðurfrakt, er í vinnslu."*

910. Eimskip og Samskip hafa veitt upplýsingar um verð á flutningum fyrir hvort annað á Norðausturlandi. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum verður að telja að samningar Eimskips og Samskipa um verðin hafi verið gerðir snemma á árinu 2008.[461] Þessu til staðfestingar eru eftirfarandi tölvupóstsamskipti á milli Eimskips og Samskipa sem gefa til kynna að gagnkvæm verðlagning fyrir þessa flutninga hafi verið fyrirfram ákveðin. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að um hafi verið að ræða ólögmætt verðsamráð. Skal þessu lýst nánar.

911. Þann 28. janúar 2008 sendi (E)rekststj-landfl tölvupóst til (S)rekststj-landfl2[462] þar sem fram kemur samkomulag um verð fyrir flutninga á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar en gögn málsins gefa til kynna að félögin hafi flutt hvort fyrir annað á þessari leið. Síðan segir: *„Í sambandi við flutninginn DAL-OLF og OLF-DAL ætlar þú að senda mér magntölur til afstemmingar um hver mánaðarmót ???"*[463]

- (S)rekststj-landfl2 svaraði (E)rekststj-landfl með tölvupósti þann 7. febrúar 2008 þar sem segir:

  „Nú er […] búinn að senda þér þetta.

  Við sömdum um 2kr ekki rétt

  nb. Ég borga ekki olíugjald

  Eins þurfum við að finna verð AKU-EGS fyrir þetta sem fer í dag.

  Erum við ekki að tala um 4 kr.- þangað"[464]

- (E)rekststj-landfl svaraði sama dag með tölvupósti þar sem segir:

  „4,5 kr".[465]

[459] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.47773.
[460] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.47790.
[461] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010. Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2010.
[462] Rekstrarstjóri Landflutninga á svæðisskrifstofu Norðurlands (2006-2012) og forstöðumaður Landflutninga – Samskip (2012-2013).
[463] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. […]
[464] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. […]
[465] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. […]

- (S)rekststj-landfl2 svaraði um hæl og og sagði:

  „OK

  Þú mans[t]*, ekkert olíugjald.*

  Bara ef allur bisness væri jafn einfaldur og hjá okkur tveimur ;)".[466]

912. Af þessum samskiptum verður ráðið að samstarfið í flutningum á milli Dalvíkur og Ólafsfjarðar væri nýlega hafið og samningar náðst um verð fyrir þá. Einnig hafi fyrirtækin verið að semja um verð á milli Akureyrar og Egilsstaða. Staðfestingu á þessu á milli Eimskips og Samskipa er einnig að finna í tölvupósti (S)rekststj-landfl2 til (E)rekststj-landfl frá 18. mars 2008 þar sem fram kemur að samið hafi verið um verð fyrir *„þennan flutning*" og var meðfylgjandi tölvupóstinum reikningur Eimskips til Samskipa vegna flutninga á leiðinni á milli Akureyrar og Egilsstaða.[467] (E)rekststj-landfl svaraði með tölvupósti sama dag til (S)rekststj-landfl2 og sendi einnig til (E)sölustj-innanl3[468] þar sem segir: *„Rétt 4,5 kr. á allt láta vita á AKU, (E)sölustj-innanl3 þú reddar því*".[469]

913. Þann 6. febrúar 2008 sendi (E)rekststj-landfl tölvupóst til (E)rekstj-aksturst með titlinum *„Sambó*".[470] Voru Samskip stundum nefnt *„Sambó*" innan Eimskips. Í tölvupóstinum var vísað til samskipta við Samskip og í honum sagði: *„Ég er búinn að ræða við* [(S)rekststj-landfl2] *útaf stöðvargjöldunum og þar sem að við erum ný búnir að taka upp samstarf á leiðini* [svo] *DAL ÓLF DAL* [Dalvík-Ólafsfjörður-Dalvík] *þá viljum við reyna allt sem í okkarvaldi* [svo] *til að lenda þessu á sem hagkvæmasta hátt og mögulegt er ætlar að tala við sinn yfirmann í REY og hann kemur svo til með að hafa samband við mig ..*"

914. Staðfesta ummæli þessi ólögmætt samráð fyrirtækjanna á flutningaleiðinni á milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur og að starfsmenn fyrirtækjanna hafi átt í beinum samskiptum vegna þess, t.a.m. vegna stöðvargjalda.[471]

915. Stöðvargjöld Eimskips til Samskipa vegna flutninga í gegnum Siglufjörð voru einnig til umræðu í upphafi árs 2008. (E)rekstj-aksturst sendi tölvupóst til (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj2 þann 5. febrúar 2008 þar sem hann sagði uppgjör vegna Siglufjarðar ekki koma vel út og að mikilvægt væri að fara í aðgerðir til að snúa því við. [472] Svo sagði:

„Stöðvargjöld vegna flutninga fyrir Samskip eru alltof há og ekki í takt við tekjur af leiðinni. Það þarf að endursemja við þá og ná fram verulegri lækkun á þeim kostnaði..

Ætlar [svo] *þú að semja við þá eða viltu að ég geri það?*"

916. Í tölvupóstinum vísaði (E)rekstj-aksturst einnig til þess að það væri *„einnig möguleiki að „selja leiðina*" *og tryggja ásættanlega framlegð af þessu til framtíðar.*" Það að *„selja leiðina*" bendir til þess að átt hefði verið að eftirláta öðru flutningsfyrirtæki umrædda leið gegn greiðslu þóknunar eða stöðvargjalda. Tafla fylgdi einnig tölvupóstinum sem sýndi uppgjör vegna samráðs Eimskips og Samskipa í flutningum og vöruafgreiðslu á Siglufirði.

917. Gögn málsins sýna einnig fram á það hvernig Eimskip og Samskip miðluðu á milli sín viðkvæmum viðskiptaupplýsingum á grundvelli samráðs. Þann 6. febrúar 2008 tilkynnti (E)rekststj-landfl t.a.m. að hann hefði talað við Fiskmarkað Siglufjarðar sem ætlaði að taka saman fyrir hann upplýsingar um

[466] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. […]
[467] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. […]
[468] Sölustjóri innanlandsflutninga Eimskips á Akureyri.
[469] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. […]
[470] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc ID: 0.7.33.48830.
[471] Sbr. einnig tölvupóstsamskipti innan Eimskips þann 15.10.2008 vegna flutts magns á Norðurlandi þar sem fram kom að *„það sem flutt var á milli Dalvíkur og Ólafsfjarðar vegna Sambó var 66.893 kg.*" – Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[472] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc.ID: 0.7.33.193222.

fiskflutninga Samskipa frá Siglufirði í janúar 2008 en Eimskip flutti fisk fyrir Samskip á milli m.a. Siglufjarðar og Reykjavíkur á grundvelli samstarfs þeirra á milli.[473]

918. Þann 5. mars 2008 sendi (E)rekststj-landfl tölvupóst til (S)rekststj-landfl2 þar sem hann að fyrra bragði spurði (S)rekststj-landfl2 hvort hann vantaði *„gáma á bílana að sunnan??*". (S)rekststj-landfl2 svaraði að það væri ekki svo *„eins og staðan er núna. Skoðum þetta á morgun*". Svar (E)rekststj-landfl var eftirfarandi: *„Ok verum meira í sambandi og reynum að ná meiri samleigð [svo] í þessum málum öllum.*". Í þessu samhengi vísast til umfjöllunar um ólögmætt gámasamstarf Samskipa og Eimskips í kafla 18.

919. Framanrituð samskipti áttu sér stað á milli starfsmanna Eimskips og Samskipa sem voru forsvarsmenn innanlandsstarfsemi hvors um sig á Norðurlandi, þ.e. (E)rekststj-landfl og (S)rekststj-landfl2. Gerði (E)rekststj-landfl tillögu að frekara samstarfi á milli Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði með það að markmiði að *„ná meiri samleigð* [svo] *í þessum málum öllum*". (S)rekststj-landfl2 tók vel í þá hugmynd þar sem hann lagði til að skoða málið frekar daginn eftir, sem hann og gerði því daginn eftir, þann 6. mars 2008, sendi (S)rekststj-landfl2 tölvupóst til (E)rekststj-landfl. Kvaðst (S)rekststj-landfl2 vanta verð í 40 feta gám frá Dalvík til Siglufjarðar og aftur til Dalvíkur, þ.e. *„tekur tóman á Dallas, skilur eftir á Sigló og kemur á Dallas þegar búinn að lesta gám*". (E)rekststj-landfl áframsendi fyrirspurnina til (E)sölustj-innanl3 og (E)rekstj-aksturst og spurði hvort þeir vildu gefa (S)rekststj-landfl2 verð í þetta.[474]

920. Á verkefnalista (E)rekstj-aksturst fyrir árið 2008, sem vistaður var 7. apríl 2008, var skráð verkefnið *„Ísafjörður – samstarf Selja Samskip gámalyftaraþjónustu*". Var verkefnið skráð *„í vinnslu*".[475] Í þessu samhengi vísast til umfjöllunar í kafla 8.16.7 þar sem starfsmaður Eimskips fjallaði 18. september 2008 m.a. um möguleika á því að auka samráð við Samskip á Vestfjörðum.

921. Í minnisblaði (S)frkvstj-innanl frá 16. apríl 2008 kom fram að hann væri *„bjartsýnn með framhaldið í almennum landflutningi*" vegna þess að verð hafi farið hækkandi. Það ætti hins vegar ekki við flutninga á ferskum fiski þar sem *„en þar erum við hreinlega í verðstríði við keppinautinn*".[476]

922. Í tölvupóstsamskiptum á milli (E)rekstj-aksturst og svæðisstjóra Eimskips, þ.á m. (E)svæðisstj1, (E)svæðisstj2, (E)þjónustutstj, (E)rekststj-landfl, RUR og einnig (E)frkvstj-innanl, þann 23. maí 2008, var rætt um áætlanir Eimskips í landflutningum á Norður- og Austurlandi. Meðal annars hafði verið skipst á hugmyndum um hvernig unnt væri að hagræða á tilteknum akstursleiðum Flytjanda. Í tölvupósti frá (E)rekstj-aksturst var síðan vísað til þess að (E)rekststj-landfl og (E)sölustj-innanl3 ættu *„í viðræðum við Samskip um samstarf um flutninga á norðurlandi*" og að Eimskip gæti notað Samskip þegar félagið lenti í vandræðum.[477]

923. Þann 16. apríl 2008 spurði (S)rekststj-landfl2 í tölvupósti hvort hann mætti kíkja á (E)sölustj-innanl3 *„á morgun til að klára þetta*". Varðaði þetta flutninga Eimskips á fiski fyrir Samskip og í viðhengi var reikningur frá Eimskip.[478]

924. Í tölvupóstsamskiptum á milli (S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl og (E)sölustj-innanl3 í maí 2008 var aftur fjallað um verðlagningu á flutningum á Norð-Austurlandi. Þar segir í pósti (S)rekststj-landfl2 frá 26. maí 2008:

„Eins og við komumst að samkomulagi um þá getið þið selt mér fraktina til Vopnafjarðar á kr. 4,20.- pr kg án vsk (ekkert olíugjald)

[473] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.48829.
[474] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID: 0.7.33.49210.
[475] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.169257.
[476] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.9033.
[477] Afritud tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.33.50442.
[478] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]

Ég get boðið ykkur sömu kjör á Þórshöfn frá Húsavík.

Tökum út mánuðinn út eftirá.

[(E)sölustj-innanl3] *þyrfti að senda að morgni það magn sem liggur fyrir á Þórshöfn (1, 2, 3 bretti etc).*"[479]

925. (E)rekststj-landfl svaraði þessum tölvupósti sama dag:

„Í sambandi við Seyðisfjörð þá ætti þetta að geta gengið upp um að við tökum þetta yfir fyrir ykkur er að fá verð í þetta ..

Læt þig vita með það þegar að þeir fyrir austan eru klárir ..

Annað bjallaðu í mig í sambandi við frekara samstarf á leiðinni AKU – AUSTURLAND ....."[480]

926. Samkvæmt þessu voru gerðir munnlegir samningar milli Eimskips og Samskipa um flutningsverð á hvert kíló hjá hvoru félagi. Voru þessir munnlegu samningar gerðir á fyrri hluta árs 2008 og samkvæmt upplýsingum sem gefnar voru í bréfi frá Samskipum þann 14. janúar 2016 var þetta flutningasamstarf ennþá með svipuðum hætti.[481]

927. Framangreint sýnir áframhaldandi ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip í landflutningum. Áttu sér stað samskipti milli fyrirtækjanna sem miðuðu að undirbúningi á samstarfi milli þeirra á Norð-Austurlandi í ársbyrjun 2008. Þá áttu sér stað samskipti á tímabilinu janúar – maí 2008 sem fólu í sér ólögmætt verðsamráð.

928. Á fyrri hluta ársins 2008 áttu fyrirtækin í samkeppni sín á milli er við kom fiskflutningum. Gögn frá Eimskip sýna m.a. að *„gríðarleg samkeppni*" væri um fiskflutninga og að mikil áhersla hafi verið lögð á að afla nýrra viðskiptavina í lok árs 2007 og fyrri part ársins 2008. Í gögnum frá Samskipum er vísað til þessa tímabils sem *„verðstríðs*", auk þess sem áætlanir Samskipa fyrir árið 2008 gerðu ráð fyrir 20% verðlækkunum. Eftir að Eimskip og Samskip hófu hið umfangsmikla samráð sitt í júní 2008 sýna gögnin að fyrirtækin náðu tökum á þessari verðsamkeppni.

5.11.5. Samantekt

929. Samkeppnieftirlitið vísar til umfjöllunar um bann 10. gr. samkeppnislaga í kafla 4. Af þeirri umfjöllun er ljóst m.a. að Eimskip og Samskip brjóti gegn umræddu ákvæði ef fyrirtækin hafi með sér samstarf um mikilvæga þætti í flutningastarfsemi sinni, sbr. kafli 4.6.6.

930. Ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum hófst a.m.k. ekki seinna en í ársbyrjun 2005 þegar Eimskip öðlaðist yfirráð í fyrirtækinu Norðurfrakt. Samskip átti frá því tímamarki í ólögmætu samráði við Eimskip í gegnum Norðurfrakt um flutninga á milli Siglufjarðar og Reykjavíkur og Siglufjarðar og Akureyrar auk þess sem Eimskip rak vöruafgreiðslur í nafni Samskipa á Ólafsfirði og Siglufirði.[482] Þegar Eimskip eignaðist Norðurfrakt að fullu í janúar 2007 áttu fyrirtækin í samstarfi um flutninga á milli Reykjavíkur og Akureyrar, Akureyrar og Siglufjarðar, Ólafsfjarðar og Dalvíkur, Siglufjarðar og Reykjavíkur (fiskflutningar) auk reksturs Eimskips á vöruafgreiðslum fyrir Samskip á Ólafsfirði og Siglufirði.[483] Í janúar 2008 tók Eimskip loks við öllum flutningum til Ólafsfjarðar fyrir Samskip.[484] Þá sýna gögn málsins að fyrirtækin hafi einnig ákveðið sameiginlega það verð sem Eimskip innheimti fyrir flutningaþjónustu hjá viðskiptavinum Samskipa eða í viðskiptum sem félagið aflaði (*„Ég er búinn að láta Samskip hækka allan fisk um 10%*").

[479] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. Afhent þann 28.05.2010. […]
[480] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. Afhent þann 28.05.2010. […]
[481] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.01.2016.
[482] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2010. Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010.
[483] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010.
[484] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.47773.

931. Af glærukynningu Eimskips frá 23. febrúar 2006 sést að Eimskip hafði í huga að auka samstarf við Samskip til muna en í kynningunni er m.a. fjallað um umtalsvert samráð við Samskip. Sama ár áttu félögin í m.a. samningaviðræðum um aukið samstarf í landflutningum (*„tvíhliða samningur hefur legið hjá Samskip síðan í júní 2006*"). Glærukynning (S)frkvstj-innanl frá janúar 2007 og gögn Eimskips frá árinu 2006 staðfesta jafnframt að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækja og sýna gögnin að Samskipum hafi verið gerð grein fyrir því að Eimskip vildi hækka verð á landflutningum.

932. Hér að framan hefur verið rakið hvernig ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip á landflutningamarkaði færðist í aukana á árunum 2007 og 2008, og aftur í kjölfar *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem hófst í júní 2008. Af þeim atvikum má ráða að áform fyrirtækjanna frá 2006 um að auka samstarf í landflutningum hafi orðið að veruleika.

933. Fyrri hluta ársins 2008 var ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip í landflutningum aukið enn frekar. Til viðbótar við þær leiðir sem voru hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna í gegnum Norðurfrakt hófu fyrirtækin samstarf í flutningum á milli Akureyrar og Egilsstaða í febrúar 2008 og á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, Húsavíkur og Vopnafjarðar og Húsavíkur og Þórshafnar í maí 2008.[485] Því til viðbótar var annað ólögmætt samstarf rætt á milli fyrirtækjanna á fyrri hluta árs 2008. *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sem hófst í júní 2008, hafði það að markmiði að kanna möguleika á auknu samstarfi Eimskips og Samskipa m.a. í landflutningum. Aukið ólögmætt samstarf varð síðan að veruleika m.a. í september 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.7. Á grundvelli samráðsins miðluðu fyrirtækin viðkvæmum viðskiptaupplýsingum sín á milli.

934. Samskipum og Eimskip mátti vera ljóst að framangreind samvinna fyrirtækjanna færi gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. m.a. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002 sem fjallað er um í kafla 4.6.6.2 hér að framan.

935. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip *„um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum.*" Tekur þessi viðurkenning til samráðs á megin rannsóknartímabili þessa máls (árin 2008 – 2013), sbr. 1. gr. sáttarinnar. Jafnframt kemur fram í 1. gr. sáttarinnar að Eimskip viðurkennir að fyrir 6. júní 2008 hafi verið fyrir hendi ólögmætt samráð við Samskip í m.a. landflutningum á Norðurlandi.

936. Í kafla 25.3 er fjallað um sjónarmið Samskipa vegna samstarfs þeirra á landflutningamarkaði fram til júní 2008.

5.12. Ólögmætt samráð í skipaafgreiðslu

937. Gögn málsins sýna að á árinu 2003 komu fram hugmyndir um víðtækt samstarf Eimskips og Samskipa á sviði skipaafgreiðslu (e. *„steevedoring*"). Á glærum (E)frkvstj-innanl frá árinu 2003 má þannig sjá umfjöllun um að sameina gámahafnir Eimskips og Samskipa í Sundahöfn. Vinnuheitið á því verkefni var *„ISCO-The Icelandic Stevedoring Company*".[486]

938. Ljóst er að Samskip og Eimskip ræddu framangreint en gögnin gefa til kynna að á þessum tíma fengu þessar samstarfshugmyndir Eimskips ekki undirtektir hjá Samskipum.[487]

939. Þá má jafnframt sjá í samtímagögnum frá Eimskip að árið 2006 hafi verið horft til samstarfs við Samskip í skipaafgreiðslu í Vestmannaeyjum.[488]

---

[485] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. Afhent þann 28.05.2010. […] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum. Afhent þann 28.05.2010. […]
[486] Afhent glærukynning frá Eimskip 23.03.2015. […]
[487] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.263860. Í dagskrárlið 4 er fjallað um samráðsverkefnið í skipaafgreiðslu, þ.e. *„Fyrirtæki um skipaafgreiðslu*". Þar kemur m.a. fram að hugmyndir um samstarf Eimskips og Samskipa með rekstri sameiginlegs skipaafgreiðslufélags hafi komið upp árið 2003-2004. Segir svo í fundargerðinni eftirfarandi *„Á þeim tíma fengu þessar hugmyndir ekki undirtektir hjá Samskip*". Sjá bls. 2 í fundargerð.
[488] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 23.03.2015. […].

940. Hér ber að hafa í huga að árið 2007 var gerður samningur um að Eimskip sæi um alla skipaafgreiðslu fyrir Alcoa í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði, þ.e. lestun og losun á gámaeiningum. Á sama ári samdi Alcoa við Samskip um að annast flutninga á framleiðslu fyrirtækisins til Rotterdam og annarra hafna á meginlandi Evrópu sem og á austurströnd Bretlands.

941. Framangreindur samningur um að Eimskip sæi um alla skipaafgreiðslu fyrir Alcoa í Mjóeyrarhöfn var gerður til fimm ára í framhaldi af útboði í febrúar 2007. Af þessu tilefni var birt viðtal við þáverandi forstjóra Eimskips í Morgunblaðinu 6. febrúar 2007 þar sem segir meðal annars:

„Við erum að tífalda umsvif okkar á Austurlandi í skipaafgreiðslu og -þjónustu,“ sagði […], forstjóri Eimskips, í gær þegar hann og […], forstjóri Alcoa Fjarðaáls, staðfestu einn stærsta skipaafgreiðslusamning sem gerður hefur verið hér á landi. Eimskip tekur að sér að sjá um alla flutningastarfsemi, þjónustu og uppbyggingu henni tengda í stóriðjuhöfn Alcoa Fjarðaáls, Mjóeyrarhöfn, og á athafnasvæði álversins í Reyðarfirði.

„Við förum úr 150 þúsund tonnum í eina og hálfa milljón tonna, fjárfestum í aðstöðu og tengjum saman flutningaþjónustu innan Austurlands og við aðra landshluta“ segir […]. „Nú verður til öflug höfn sem mun keppa við Sundahöfn í Reykjavík um flutninga. Aðstaðan í Mjóeyrarhöfn mun draga til sín auknar skipakomur og flutningastarfsemi á landi, sem aftur gerir að verkum að hún getur keppt um þjónustu inn- og útflytjenda og viðskiptavinir okkar geta nú valið um að taka vörur í gegnum Reyðarfjörð eða Reykjavík.“ […]

Valkostur við Reykjavíkurhafnir

Eimskip horfir nú til þess að skipa upp vörum á Reyðarfirði og dreifa þeim þaðan á Austurland og Norðurland og ásamt því að auka landflutninga á þeim svæðum hefur það áhrif á flutninga landleiðis milli Reykjavíkur og Akureyrar.

[…] segir að útflutningur allt frá Sauðárkróki til Reyðarfjarðar muni í framtíðinni geta farið í gegnum Mjóeyrarhöfn, en nú fari stór hluti af þeim flutningum út í gegnum Reykjavík. Hið sama gildi um innflutning sem, hann geti allt eins farið í gegnum Mjóeyrarhöfn eins og Reykjavík. „Þarna myndast ákveðið tækifæri fyrir okkur og viðskiptavinina til að nýta aukna þjónustu til að dreifa vörum og fá vörur hraðar á markaði eða úr innflutningi utan úr heimi,“ segir […] og reiknar ekki með að þetta kalli á endurskipulagningu á flutningum á landi, heldur sé fremur um að ræða stóraukna þjónustu landleiðina, aukna valkosti og tækifæri. Eimskip þurfi að stilla saman siglingakerfi sín og flutningakerfi innanlands til að gera þessa nýju möguleika áhugaverða fyrir viðskiptavini í inn- og útflutningi.

[…] Fimm voru valin til að gera tilboð og Eimskip var valið hæfast. Um er að ræða útboð á allri starfsemi í Mjóeyrarhöfn, flutningum innan athafnasvæðis Alcoa Fjarðaáls. Samningurinn felur í sér lestun og losun á um 17.000–20.000 gámaeiningum á ári og verður gámahöfnin í Reyðarfirði önnur stærsta höfn landsins, en um hana munu fara um 1,3 milljónir tonna af vörum á ári. Samkvæmt samningnum mun Eimskip sjá um skipaafgreiðslu fyrir Alcoa Fjarðaál í Reyðarfirði. Um 3.500 tonn verða flutt daglega um höfnina eða um 1,3 milljónir tonna á ári. Til samanburðar má geta þess að um tvær milljónir tonna fara árlega um Reykjavíkurhöfn og 900 þúsund tonn um Grundartangahöfn.“[489]

942. Gögn málsins sýna að Eimskip og Samskip hófu síðar á árinu 2007 samstarf í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði þar sem Eimskip sinnti hafnarþjónustu fyrir Samskip (lestun og losun á vörum). Sá Eimskip þannig m.a. um að lesta það ál sem Samskip flyttu fyrir Alcoa til Rotterdam en Eimskip hóf jafnframt að afgreiða skip með annan vöruflutning fyrir Samskip (þ.e. annan en fyrir Alcoa).

[489] *„Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði mun veita Sundahöfn harða samkeppni“*, Morgunblaðið. 6. febrúar 2007. Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1128095/.

943. Gögn málsins sýna að á árinu 2007 áttu sér sér stað ýmis samskipti til undirbúnings og framkvæmdar á umræddri samvinnu Eimskips og Samskipa:

- (E)deildstj-útfl1 boðaði t.d. fund 14. júní 2007. Heiti fundarboðsins var *„Updated: Samskip*" og í fundarboðinu kom fram að fundurinn væri *„vegna losunar á Reyðarfirði*".[490]
- (E)frkvstj-innanl boðaði fund 31. júlí 2007. Heiti í fundarboðinu var *„Samskip stevedoring*".[491]
- Þá vistaði (E)frkvstj-innanl tilboð og drög að samningi við Samskip vegna skipaafgreiðslu á Reyðarfirði. Heiti eins skjalanna (*„Samskip – tilboð 25 júní 2007.xls*") ber með sér að Eimskip hafi sent Samskipum tilboð 25. júní 2007.[492]
- (E)deildstj-útfl1 boðaði fund 1. ágúst 2007. Heiti í fundarboðinu var *„Stevedoring – Samskip*".[493] Skjal frá (E)frkvstj-innanl (*„Samskip tilboð RFJ 1 08 2007.xls*") ber með sér að Eimskip hafi afhent Samskipum nýtt tilboð þennan sama dag, þ.e. 1. ágúst 2007.[494]
- Fyrir liggur að (E)frkvstj-innanl vistaði aftur tilboð og drög að samningi milli Eimskips og Samskipa. Voru þau drög dags. 16. október 2007.[495] Samkvæmt samningsdrögunum átti samningurinn að taka gildi 1. október 2007 og gilda til 31. mars 2012.
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi 19. október 2007.[496]

944. Þann 1. nóvember 2007 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til nokkurra starfsmanna Samskipa. Í tölvupóstinum gaf (S)frkvstj-millilandasv starfsmönnunum fyrirmæli í tengslum við lestunar- og losunarlista sem Samskip afhentu Eimskip á Reyðarfirði. Af tölvupóstinum er ljóst að samstarf Eimskips og Samskipa um hafnarvinnu á Reyðarfirði hafði þá hafist.[497] Sem fyrr segir var það samstarf fyrir hendi út rannsóknartímabil þessa máls.

945. Þrátt fyrir að þetta samstarf á Reyðarfirði hafi hafist haustið 2007 var það fyrst í júlí 2010 sem Eimskip og Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu beiðni um undanþágu frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. 15. gr. samkeppnislaga, vegna þessa samstarfs. Fram kom í undanþágubeiðninni að fyrirtækin hefðu komist að *„samkomulagi um lestun og losun á vörum við Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði*" sem fælist í því að Samskip keyptu þjónustu við skipaafgreiðslu af Eimskip. Í undanþágubeiðninni kemur fram að fyrirtækin hafi stefnt að því að klára samkomulagið um Reyðarfjörð í *„nokkurn tíma*". Var og staðhæft að það hefði verið nauðsynlegt fyrir Eimskip að veita Samskipum þessa þjónustu. Í undanþágubeiðninni kemur þetta einnig fram:

„Umsækjendur hafa komist að skilyrtu samkomulagi um lestun og losun og á vörum við Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði. Samkomulagið er háð því skilyrði að Samkeppniseftirlitið veiti aðilum samkomulagsins undanþágu frá 10. og 12. gr. samkeppnislaga á grundvelli 15. gr. sömu laga."

946. Segir einnig í beiðninni að markaðurinn sem samkomulag Eimskips og Samskipa hafi áhrif á sé *„vöruflutningar á sjó og landi. Efnisatriði samningsins lúta reyndar einungis að lestun og losun og afgreiðslu á gámum sem eru nátengd þjónusta enda markmið með slíkri þjónustu að miðla vörum frá landflutningatækjum yfir í sjóflutningatæki. Aðilar samningsins veita alhliða flutningaþjónustu á landi og sjó á Íslandi og eru keppinautar. Eins og gefur að skilja þá er lykilatriði í slíkri þjónustu að geta komið vörum frá sjó yfir á land og öfugt.*"

[490] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.191333.
[491] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.191512.
[492] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.118892.
[493] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.191537.
[494] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.104264.
[495] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.110812. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.110204.
[496] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.192022.
[497] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.698759.

947. Rökin fyrir því að talið var nauðsynlegt að sækja um þessa undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga voru þessi:

„Þar sem um er að ræða samkeppnisaðila og ljóst þykir að Samskip munu ekki leggja út í þá fjárfestingu sem þarf til að bjóða upp á skipaafgreiðslu á Reyðarfirði telja umsækjendur rétt að sækja um undanþágu frá 10. og 12. gr. samkeppnislaga sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009 Ósk Hf. Eimskipafélags Íslands og Samskipa um undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga fyrir samstarfi í sjóflutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku. Samningurinn gerir ráð fyrir því að ef Samkeppniseftirlitið telji samninginn fara í bága við samkeppnislög þá muni hann falla sjálfkrafa úr gildi."

948. Til stuðnings því að skilyrði 15. gr. samkeppnislaga væru uppfyllt bentu Eimskip og Samskip m.a. á að það væri;

„ekki gert ráð fyrir neinum samskiptum milli æðstu yfirmanna eða lykilstjórnenda."

949. Einnig var staðhæft að þeir starfsmenn Eimskips og Samskipa sem komi að framkvæmd samningsins sjá ekki um sölu eða verðlagningu á flutningaþjónustu fyrirtækjanna og engin hætta sé því á því að samningurinn raski samkeppni á sjó- og landflutningamarkaði.

950. Í undanþágubeiðni Eimskips og Samskipa var ekki gerð grein fyrir því ólögmæta samráði fyrirtækjanna sem stóð yfir á þeim tíma.

951. Samkeppniseftirlitið veitti ekki umbeðna undanþágu. Hefur þannig bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga tekið til þessa samstarfs á árunum 2007 – 2013.

952. Í mgr. 615-616 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að umrætt samstarf hafi ekki farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Er því haldið fram að umrædd undanþágubeiðni hafi aðeins verið send í *„varúðarskyni*" og sérstaklega tekið fram að það hafi verið *„lögmenn Eimskips*" sem hafi sett hana fram. Segja Samskip að aðstaða Eimskips í Mjóeyrarhöfn hafi falið í sér ómissandi aðstöðu í skilningi samkeppnisréttar og Eimskip hefði brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga ef það hefði neitað Samskipum um skipafgreiðslu.

953. Samkeppniseftirlitið bendir á að framangreind ummæli forstjóra Eimskips frá febrúar 2007 staðfesta að samstarf Eimskips og Samskipa hafi að þessu leyti tekið til mikilvægrar starfsemi á sviði skipaafgreiðslu og flutninga hér á landi. Þá er skipaafgreiðsla sem slík mikilvægur þáttur í flutningastarfsemi og samráð Eimskips og Samskipa um slíka þætti í starfsemi sinni fer gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. m.a. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997 og 9/2003 og ákvörðun eftirlitsins nr. 46/2009.

954. Hér ber og að líta til þess að samkvæmt 3. gr. reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 er skipafélögum veitt undanþága frá banni við samráði keppinauta vegna samstarfs á sviði skipafgreiðslu. Umrædd samvinna Eimskips og Samskipa gat hins vegar ekki notið þeirrar undanþágu þar sem samanlögð markaðshlutdeild fyrirtækjanna var meiri en 30%, sbr. 5. gr. reglugerðarinnar.

955. Umfjöllun Samskipa í athugasemdum við AI um undanþágubeiðnina er í ósamræmi við efni hennar. Undanþágubeiðnin og viðkomandi samningur bera með sér að fyrirtækin hafi réttilega talið að þetta samstarf þeirra hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Sökum þessa var beiðnin sett fram og við það miðað að samningurinn félli úr gildi ef undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga væri ekki veitt. Hvergi kemur fram í undanþágubeiðninni að hún sé sett fram umfram skyldu eða í varúðarskyni. Þvert á móti er bent á að Eimskip og Samskip séu keppinautar og skipafgreiðsla *„nátengd*" land- og sjóflutningum fyrirtækjanna. Er og í beiðninni réttilega vísað til ákvörðunar eftirlitsins nr. 46/2009 sem gefur skýrt til kynna að samstarf Eimskips og Samskipa um mikilvæga þætti í starfsemi sinni fari gegn 10. gr. samkeppnislaga. Hvergi er í beiðninni vísað til markaðsráðandi stöðu Eimskips og að ákvæði 11. gr. samkeppnislaga hafi átt við. Hafi Eimskip og Samskip raunverulega talið að

mögulegar skyldur Eimskips samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga hefðu leitt til þess að umrætt samstarf ætti ekki undir 10. gr. laganna hefðu fyrirtækin vart sett fram umræddа beiðni eða að lágmarki sett fram sjónarmið þar að lútandi til stuðnings beiðni sinni.

956. Ekki er unnt að lögum að bera fyrir sig mögulegar skyldur samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga til stuðnings því að samstarf markaðsráðandi fyrirtækis við keppinaut fari ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 var ekki fallist á það sjónarmið Eimskips að samstarf við Samskip í Norður-Ameríku siglingum hefði ekki farið gegn 10. gr. samkeppnislaga sökum þess að höfnum á slíku samstarfi hefði falið í sér misnotkun á markaðsráðandi stöðu Eimskips.

957. Það er því niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með ólögmætu samráði við Eimskip í skipafgreiðslu frá a.m.k. nóvember 2007 og út rannsóknartímabil þessa máls. Þegar hið umfangsmikla *„Nýtt upphaf"* verkefni Samskipa og Eimskips hófst um mitt ár 2008 var m.a. tekið til athugunar að auka samráð fyrirtækjanna að þessu leyti. Verður fjallað um það hér á eftir.

5.13. Áform Eimskips um að hamla rannsókn samkeppnisyfirvalda

958. Ólögmætt samráð fyrirtækja er alla jafna framkvæmt með leynd, sbr. kafli 4.7. Athugun á rafrænum samskiptagögnum eins og tölvupóstum hefur því jafnan mikla þýðingu við rannsókn samkeppnismála af þeim toga. Á það bæði við um tölvupóstsamskipti milli grunaðra fyrirtækja og innan þeirra. Sökum þessa hefur þýðingu í málinu að á rannsóknartímabilinu vann Eimskip að því að setja reglur sem ætlað var að vinna gegn því að slík gögn gætu nýst við hugsanlegar rannsóknir samkeppnisyfirvalda.

959. Forsagan er sú að í árslok 2007 ákvarðaði Samkeppniseftirlitið sekt á hendur Eimskip vegna brota fyrirtækisins gegn 11. gr. samkeppnislaga, sbr. ákvörðun nr. 70/2007, sbr. síðar úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála frá 12. mars 2008 í máli nr. 3/2008. Í því máli voru tölvupóstar starfsmanna og stjórnenda Eimskips meðal sönnunargagna um brot Eimskips.

960. Skömmu eftir fyrrnefnda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins settu lykilstjórnendur Eimskips fram áform, og hófu vinnu um fyrirkomulag á notkun og vistun á tölvupóstum innan fyrirtækisins, þar sem markmiðið var m.a. að slík samskipti yrðu ekki rekjanleg fyrir samkeppnisyfirvöld. Upphaf þessara fyrirætlana og vinnu má fyrst rekja í fyrirliggjandi gögnum til fundar framkvæmdastjórnar Eimskips 5. febrúar 2008 en samkvæmt fundargerð mælti (E)frkvstj-EimÍsl (forstjóri Eimskips á Íslandi) fyrir um að framangreint skyldi undirbúa.[498] Samtímagögn frá Eimskip sýna að vinna vegna þessa hófst hjá stjórnendum Eimskips í kjölfar þessarar stefnumörkunar (E)frkvstj-EimÍsl.

961. Í málinu er þannig að finna minnisblað frá Eimskip um *„[r]eglur um vistun tölvupósta"* og er það dagsett 3. mars 2008.[499] Í upphafi minnisblaðsins er vísað til þess að undanfarið hafi skapast nokkrar umræður um vistun tölvupósts m.a. í framhaldi af notkun samkeppnisyfirvalda á gögnum úr tölvupósti. Kemur fram í minnisblaðinu að (E)starfsm, (E)frkvstj-lögfr og (E)starfsm hafi hist 18. febrúar 2008 til þess að ræða *„vistun tölvupóst m.a. í framhaldi af notkun samkeppnisyfirvalda á gögnum úr tölvupósti."* Síðan er farið yfir kosti þess og galla að setja reglur sem *„myndu fylgja því að eyða öllum tölvupóstum innan skamms tíma frá móttöku."* Gallar við slíka eyðingu gagna voru hins vegar taldir verulegir og felast m.a. í því að:

„Sönnunarbyrði getur snúist við ef það hefur verið meðvituð ákvörðun að eyða skipulega öllum tölvupósti."

962. Í ljósi þessara galla eru því settar fram í minnisblaðinu *„tillögur að því hvernig mætti nálgast þetta með öðrum hætti."* Ein þeirra tillagna var að:

[498] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent þann 13.10.2017. […]
[499] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.203749.

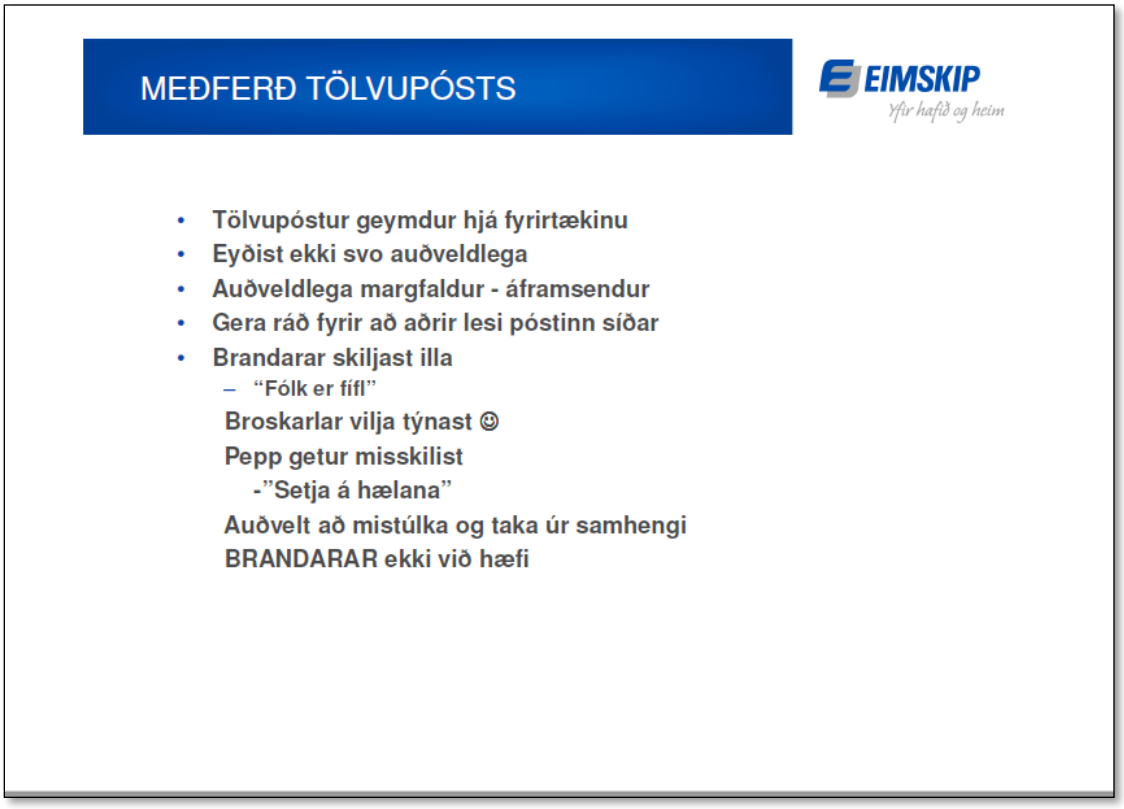
„Beina starfsmönnum á þá braut að nota spjallkerfi (Office communicator) fyrir óformlegt spjall í stað þess að nota tölvupóst. Slíkt spjall er ekki rekjanlegt."

963. Einnig fólst í þessu að tölvupóstum yrði almennt eytt eftir tvö ár og starfsmönnum yrði kennt *„markviss*" vistun tölvupósta. Kemur fram að mikilvægt sé að ákveða sem fyrst hvaða reglur eigi að gilda að þessu leyti innan Eimskips.

964. Fjallað var um fyrrgreindar tillögur aftur í minnisblaðinu á fundi stjórnenda Eimskips þann 11. mars 2008. Í fundargerð segir: *„(E)starfsm – fór yfir tillögur að nýjum vinnureglum v. vistunar á tölvupósti. (E)starfsm mun funda með (E)frkvstj-EimÍsl og fara yfir þessa kynningu með honum. Þu[r]fum að ná niðurstöðu í þetta mál sem fyrst*".[500] Gögn málsins benda til þess að vinnu við þetta hafi *„lokið*" í júní 2008.[501]

965. Hér ber að líta til þess að í maí 2011 var haldið námskeið um samkeppnisrétt fyrir stjórnendur Eimskips, sbr. nánari umfjöllun kafla 13. Allir starfsmenn *„í framlínu*" Eimskips voru boðaðir á námskeiðið ásamt stjórnendum. Farið var yfir með stjórnendum Eimskips hversu varhugaverð öll samskipti við keppinauta væru og m.a. rifjað upp að samningar við keppinautinn Samskip um kaup eða sölu færu gegn 10. gr. samkeppnislaga.

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



[500] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent þann 13.10.2017. […]
[501] Þann 4. júní 2008 er verkefnið *„Vistun tölvupósts – verklagsreglur* […]" á verkefnalista Eimskip Íslands. Listinn með heitinu *„EI verkefni.2007-2008*" er viðhengi með afrituðum tölvupósti frá Eimskip. […] Doc ID 0.7.33.214128. Þessu verkefni virðist hafa verið lokið innan Eimskips a.m.k. 09.06.2008, sbr. afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.500850. Í póstinum segir m.a.: *„Vistun tölvupósts – verkefnalisti – Lokið*".

967. Þá var í glærukynningu frá stjórnendafundi Eimskips, sem haldinn var í kjölfar námskeiðsins, tiltekið að námskeiði um samkeppnislög og reglur væri lokið. Voru á einni glæru talin upp mikilvæg atriði sem fram hefðu komið á námskeiðinu. Tvö af þessum atriðum voru: *„E-mail*" og *„Sími*".

968. Óhjákvæmilegt er að setja framangreint viðfangsefni fyrirlestursins (sett fram við fræðslu um ólögmætt samráðsbrot skv. 10. gr. samkeppnislaga) í samhengi við áform Eimskips í byrjun árs 2008 um að hefja vinnu um fyrirkomulag á notkun og vistun á tölvupóstum innan fyrirtækisins, þar sem markmiðið var m.a. að slík samskipti yrðu ekki rekjanleg fyrir samkeppnisyfirvöld. Af framangreindum samtímagögnum virtum er talið að þessi áform og áhersla hafi haldist innan Eimskips, a.m.k. hjá æðstu stjórnendum, út brotatímabilið.

969. Jafnframt var sérstaklega spurt út í tölvupósta sem sönnunargagn í samkeppnismálum, í prófi sem haldið var í lok nefnds samkeppnisnámskeiðs. Enn fremur er að finna leiðbeiningar um notkun tölvupósts í handbók Eimskips um samkeppnisreglur, sbr. umfjöllun í kafla 13.

970. Þrátt fyrir leit Samkeppniseftirlitsins í afrituðum gögnum Eimskips finnst ekki skriflegt lokaeintak af reglum frá 2008 um vistun á tölvupóstum og er því ekki ljóst hvort skriflegar reglur voru formlega settar eður ei. Hér ber einnig að halda því til haga að Eimskip hefur í málinu mótmælt því að umræddar reglur um vistun á tölvupóstum hafi verið settar, sbr. svarbréf fyrirtækisins til Samkeppniseftirlitsins frá 19. febrúar 2016. Þá hefur fyrirtækið í sama bréfi einnig hafnað því að tölvupóstum hafi verið skipulega eytt. Á hinn bóginn er það mat Samkeppniseftirlitsins að í þessu máli verði ekki horft fram hjá því að í kjölfar ákvörðunar Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 stóð ásetningur lykilstjórnenda fyrirtækisins til þess að koma á háttalagi þar sem markmiðið eða hvatinn var m.a. sá að hamla mögulegum rannsóknum samkeppnisyfirvalda með því að koma samskiptaleiðum í órekjanlegt form.[502] Sá þáttur, sem á sér stað á fyrstu mánuðum ársins 2008, verður ekki slitinn úr samhengi við þá atburðarrás og leynd samráðs með Samskipum sem fór síðar af stað þetta sama ár.[503] Ber og að horfa til þess að (E)frkvstj-EimÍsl, sem fyrirskipaði umrædda vinnu, átti í samskiptum við Samskip vegna samráðs þessa máls. Þá ber og að horfa til framangreindrar umfjöllunar á árinu 2011 um *„meðferð tölvupósts*".

971. Þá ber að líta til þess að í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.*"

[502] Eimskip synjaði um afhendingu rafrænna gagna sem stöfuðu frá […] meðan hann starfaði hjá fyrirtækinu. Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.02.2016.

[503] Í fyrrnefndu bréfi Eimskips frá 19.02.2016 er jafnframt vísað til þess að vegna umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins hafi fyrirtækið fengið KPMG til þess að gera greiningu á framkvæmd öryggisafritunar á tölvupóstkerfi Eimskips Íslands ehf. Afhenti Eimskip Samkeppniseftirlitinu skýrslu KPMG eftir þá greiningu og ber hún heitið *„Samantekt á framkvæmd afritunar á tölvupóstkerfi*". Í skýrslunni kemur m.a. fram að KPMG hafi ekki fundið vísbendingar um að tímabilið frá árinu 2006 til 2015 hafi verið verið unnið að því innan Eimskips að eyða tölvupóstum skipulega úr kerfum. Samkeppniseftirlitið hefur litið til þessa. Á hinn bóginn verður að undirstrika og leggja áherslu á að áform lykilstjórnenda Eimskips voru ekki afmörkuð við eingöngu gögn í afritarformi, heldur þvert á móti var markmiðið að tryggja að háttarlag innan fyrirtækisins væri, vegna rannsókna samkeppnisyfirvalda, að draga úr notkun á rafrænum miðli sem væri rekjanlegur. Skýrsla KPMG tekur og átti skv. verkefnalýsingu ekki að greina þann þátt. Samkeppniseftirlitið telur þó tilefni til þess að bæta við og benda á að samkvæmt KPMG-skýrslunni voru öryggisafrit af tölvupóstum/viðhengjum Eimskips geymd í fimm ár yfir tímabilið frá árinu 2007 til mars 2014. Óháð framkvæmd öryggisafrita af rafrænum gögnum þá er ljóst að mati Samkeppniseftirlitsins að rafræn gögn fyrirtækisins eru geymd í lengri tíma en fimm ár enda afhenti fyrirtækið að eigin frumkvæði gögn sem eru eldri en fimm ára, sbr. t.d. gagnaafhendingu Eimskips 23.03.2015. Þá vekur einnig athygli að samkvæmt skýrslu KPMG var framkvæmd Eimskips við öryggisafritun tölvupósta breytt í mars 2014. Fól breytingin í sér að geymslutími afrita af tölvupóstum og viðhengjum var styttur úr fimm árum niður í aðeins 14-45 daga. Tímasetningin vekur eftirtekt en breyting þessi var sett í framkvæmd sjö mánuðum eftir húsleit Samkeppniseftirlitsins á starfsstöð Eimskips og hýsingaraðila. Þá segir í skýrslu KPMG að eftir breytinguna sé tölvupóstur/viðhengi sem starfsmaður Eimskips eyði úr gögnunum tiltækur í aðeins 14 daga. Ef starfsmaður kjósi að eyða tölvupóstinum úr *„ruslatunnu*" pósthólfsins varanlega þá sé eyðing ekki afturkræf í öryggisafriti.

6. ÁRIÐ 2008 — AÐDRAGANDI AUKINS SAMRÁÐS

972. Þegar horft er til eldri úrlausna samkeppnisyfirvalda er ljóst að Samskip og Eimskip höfðu með sér samvinnu á sama tíma og ágreiningur var á milli þeirra. Á árunum 1993-2000 höfðu fyrirtækin samvinnu um áætlunarsiglingar til og frá Norður-Ameríku. Eftir að Eimskip hækkaði verð en Samskip ekki greip Eimskip til refsiaðgerða á árunum 2001 og 2002 sem leiddu til þess að Samskip sendu kvörtun til samkeppnisyfirvalda þann 22. ágúst 2002, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007. Þær aðgerðir Eimskips komu hins vegar ekki í veg fyrir gerð *„Neyðarsamkomulags"* 30. nóvember 2001. Þær komu heldur ekki í veg fyrir þá samvinnu í Norður-Ameríku siglingum sem lýst var í erindi Samskipa frá 25. september 2002, samvinnuna innan SÍK sem fjallað var um í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 10/2003 eða annað samstarf sem lýst er hér að framan.

973. Gögn sem tengjast framansögðu sýna einnig að ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip átti sér stað fyrir árið 2008. Líkt og áður greinir sýna gögnin m.a. að frá desember 2001 var í gildi leynilegur og ólögmætur samningur milli Samskipa og Eimskips sem varðaði áætlunarsiglingar milli Íslands og annarra Evrópuríkja og innan hafna í Evrópu (umrætt *„neyðarsamkomulag"*). Jafnframt var fyrir hendi ólögmætt samráð í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku. Þá benda gögnin til þess að Samskip og Eimskip hafi að einhverju marki skipt með sér markaðnum í sjóflutningum. Er vísað til þeirrar markaðsskiptingar í samtímagagni frá 21. ágúst 2007 sem hollensk samkeppnisyfirvöld létu Samkeppniseftirlitinu í té. Að mati Samkeppniseftirlitsins átti ólögmætt samráð sér einnig stað milli fyrirtækjanna í landflutningum og stefnt var að því að auka það. Fyrir hendi var einnig ólögmætt samstarf í skipaafgreiðslu og þá liggja fyrir vísbendingar um ólögmæt upplýsingaskipti og samráð um álagningu olíugjalds. Þá er ljóst að ólögmætt samráð átti sér stað milli fyrirtækjanna í rekstri frystivörugeymslna (Daalimpex og Kloosterboer).

974. Eins og lýst verður sýna gögn málsins að á árinu 2008 hafi ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips verið aukið verulega.

975. Áður en gerð verður nákvæm grein fyrir atvikum sem áttu sér stað á árinu 2008 og gögnum sem þeim tengjast telur Samkeppniseftirlitið gagnlegt að draga stuttlega fram nokkur mikilvæg atriði. Er þýðingarmikið að hafa þessa heildarmynd í huga þegar atvik málsins eru metin.

6.1. Kjarni hins aukna samráðs og aðstæður við upphaf þess

976. Í byrjun ársins 2008 stóð yfir svonefnd lausafjárkreppa og fóru efnahagshorfur víða versnandi, m.a. á Íslandi.

977. Í upphafi ársins 2008 var fjárhagsstaða Eimskips orðin mjög erfið vegna mikillar fjárfestingar erlendis og skuldsetningar, sbr. kafla 12.2.5.2. Var umrót í kringum fyrirtækið og stærstu eigendur þess. Þáverandi forstjóri lét óvænt af störfum í febrúar 2008 og stuttu áður hafði stjórnarformaður fyrirtækisins hætt störfum.

978. Aðaleigandi Samskipa, (S)aðaleig-stjform-SH, var næst stærsti hluthafi Kaupþings banka. Í upphafi ársins 2008 var hann í fjárhagslegum erfiðleikum. Verð hlutabréfa í Kaupþingi lækkaði stöðugt og erlendur banki, sem lánað hafði eignarhaldsfélagi (S)aðaleig-stjform-SH verulegar fjárhæðir vegna kaupanna á hlutabréfunum í Kaupþingi, kallaði stöðugt eftir auknum tryggingum samhliða því sem verð hlutabréfa í bankanum lækkaði. Þegar þetta stóð yfir í mars 2008 beindi (S)aðaleig-stjform-SH þeim fyrirmælum til undirmanna sinna að vernda stöðu Samskipa á Íslandi sem *„cash cow"* fyrir alla Samskipasamstæðuna.

979. Á fyrri hluta ársins 2008 var því ákveðið að grípa til aðgerða til að bæta eða viðhalda afkomu Samskipa á Íslandi. Stjórnendur Samskipa töldu sig vita að versnandi efnahagshorfur gætu m.a. leitt til samdráttar í flutningamagni, sérstaklega í innflutningi. Unnu stjórnendur Samskipa að aðgerðum til að bregðast við þessu í því skyni að tryggja og bæta afkomuna. Sýna gögnin að þetta var talið

mikilvægt m.a. sökum áðurnefndra fyrirmæla (S)aðaleig-stjform-SH um að verja stöðu Samskipa á Íslandi.

980. Fram til maí 2008 var það til skoðunar hjá stjórnendum Samskipa að bregðast við framangreindu með auknu samráði við Eimskip og hefja samráð við Atlantsskip[504] í sjóflutningum og að ná fram meiri verðhækkunum en áætlanir höfðu gert ráð fyrir (hér nefnd samvinnuleiðin).

981. Í apríl 2008 hættu Atlantsskip rekstri eigin skipa. Sýna gögnin að bæði Eimskip og Samskip höfðu reynt að ná samningi við Atlantsskip um að annast sjóflutninga fyrir fyrirtækið. Eimskip náði samningi við Atlantsskip og sýna samtímagögn að það olli talsverðri gremju hjá stjórnendum Samskipa.

982. Gögnin sýna að eftir að Eimskip náði samningi við Atlantsskip hafi önnur aðferð en samvinnuleiðin verið tekin til skoðunar hjá Samskipum í maí 2008. Hún fólst í því sem nefnt var *„herferð"* gegn Eimskip og Atlantsskipum. Í þessu fólst að reynt skyldi með samkeppnisaðgerðum að ná viðskiptavinum keppinautanna til Samskipa og vinna með þeim hætti gegn mögulegum samdrætti í flutningamagni sem kynni að leiða af erfiðara efnahagsástandi og vernda þannig eða efla stöðu fyrirtækisins (hér nefnd samkeppnisleiðin).

983. Höfðu þannig tvær meginaðferðir verið til skoðunar til að verja stöðu Samskipa á Íslandi sem *„cash cow"* og bregðast við versnandi efnahagshorfum. Annars vegar var samvinnuleiðin og hins vegar samkeppnisleiðin.

984. Kaflaskil áttu sér hins vegar stað í lok maí 2008 en þá var (E)forstj ráðinn til starfa sem nýr forstjóri Eimskips. (S)forstj greindi stjórnendum Samskipsamstæðunnar frá því að hann þekkti (E)forstj vel og að meiri *„mýkt"* myndi fylgja hinum nýja forstjóra Eimskips. Samkeppniseftirlitið tók skýrslur af (E)forstj og (S)forstj í september 2013. Við skýrslutöku sögðu forstjórarnir ósatt um tengsl sín og samskipti. Hér skiptir einnig máli að (S)forstj þekkti (E)frkvstj-alþjsv vel, annan lykilstjórnanda hjá Eimskip.

985. Föstudaginn 6. júní 2008 hittu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj frá Samskipum (E)forstj og stjórnarformann Eimskips ((E)stjform). Var fundurinn haldinn í húskynnum fjárfestingarfélags (S)aðaleig-stjform-SH (Kjalar hf.).

986. Sunnudaginn 8. júní 2008 vistaði (E)frkvstj-alþjsv glærukynningu og (E)forstj vistaði sömu kynningu daginn eftir. Í kynningunni kom skýrt fram að búið væri að ákveða að ráðast í verkefni sem nefnt var *„Nýtt upphaf"*. Var hér um að ræða umfangsmikið samráðsverkefni Samskipa og Eimskips sem hafði það meginmarkmið að meta *„hagkvæmni"* tiltekinna verkefna með því að *„auka samstarf"* milli þessara öflugustu keppinauta á íslenskum sjó- og landflutningamörkuðum. Hér ber og að líta til þess að verkefnið *„Nýtt upphaf"* var komið inn á verkefnalista (E)forstj 5. júní 2008, þ.e. deginum fyrir framangreindan fund Eimskips og Samskipa.

987. Samkvæmt glærukynningu (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv átti að skoða t.d. markaðsskiptingu í sjóflutningum og verulega aukið samstarf í landflutningum og frystigeymslurekstri. Samkvæmt glærukynningunni hafði *„verið ákveðið að stofna til vinnuhóps"* til þess að *„taka þessi verkefni áfram"*. Kemur fram í kynningunni að a.m.k. (E)forstj, (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv ættu sæti í þessum vinnuhópi *„auk bakhjarla verkefnisins"*.

988. Tilvísun í glærukynningunni til þess að *„auka samstarf"* Eimskips og Samskipa skýrist af því að á þessum tíma stóð samráðið yfir sem lýst var í kaflanum hér að framan og varðaði sjóflutninga, landflutninga, skipaafgreiðslu og frystigeymslustarfsemi.

989. Gögn málsins sýna að innan Eimskips og Samskipa var frá júní 2008 unnið að þeim verkefnum sem fram komu í *„Nýju upphafi"*. Til skoðunar var m.a. hvort fyrirtækin ættu í aðalatriðum að hætta

[504] Á fyrri hluti ársins 2008 ráku Atlantskip eigin skip og voru keppinautur Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi.

samkeppni í áætlunarsiglingum og reka þess í stað saman eitt siglingakerfi. Ekki varð úr því heldur var samráð fyrirtækjanna framkvæmt með öðrum hætti.

990. Samkeppniseftirlitið telur að gögn málsins sýni að Samskip hafi á seinni hluta ársins 2008 haft með sér ólögmætt samráð við Eimskip um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og um takmörkun á flutningsgetu þeirra. Einnig höfðu Samskip og Eimskip með sér samráð með því að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini (og einnig eftir landsvæðum í tilviki landflutninga). Skiptingin fólst í því að fyrirtækin myndu ekki reyna hvort um sig með samkeppnisaðgerðum sín á milli að ná til sín viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini hins fyrirtækisins. Með þessu, og umræddri takmörkun á flutningsgetu, sköpuðu fyrirtækin skilyrði fyrir því að þau gætu, hvort um sig, þrátt fyrir mikinn samdrátt í eftirspurn, viðhaldið eða hækkað verð, án samkeppnislegra viðbragða frá hinu fyrirtækinu. Í samráði Samskipa við Eimskip fólst einnig verðsamráð og ólögmæt upplýsingaskipti. Var án efa um að ræða ólögmætt samráð sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins, sbr. kafla 4.4.

991. Vegna aðstæðna á markaði á þessum tíma og eðlis viðskiptamannahóps Eimskips og Samskipa var talsverð áskorun fólgin í því fyrir fyrirtækin að ná saman um árangursríkt samráð um takmörkun á flutningsgetu og skiptingu markaðsins eftir viðskiptavinum. Eftirfarandi atriði hafa sérstaka þýðingu:

- Ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip tók sem fyrr segir til breytinga á siglingakerfum fyrirtækjanna. Sökum þessa er rétt að gera í kafla 6.2 hér á eftir grein fyrir því hvernig siglingakerfunum var háttað í lok árs 2007 og á fyrrihluta ársins 2008, áður en fyrirtækin hófu samráð um mögulegar breytingar á þeim. Gögn málsins sýna að það var talsverð áskorun að takmarka flutningsgetu og gera breytingar á siglingakerfum á þessum tíma vegna mismunandi aðstæðna í annars vegar innflutningi og hins vegar útflutningi. Fyrirsjáanlegt var að slæmar horfur í efnahagsmálum hér á landi myndu leiða til þess að innflutningur færi minnkandi. Hins vegar voru aðstæður allt aðrar í útflutningi og mikill vöxtur fyrirsjáanlegur, einkanlega vegna aukinnar framleiðslu stóriðjuvera eins og Alcoa Fjarðaáls, sbr. umfjöllun í kafla 6.5 hér á eftir.

- Hið ólögmæta samráð Samskipa við Eimskip tók, eins og áður greinir, m.a. til skiptingar á markaði eftir viðskiptavinum. Viðskiptavinir Eimskips og Samskipa skiptu þúsundum og samráð að þessu leyti sem tæki til þeirra allra yrði afar erfitt í framkvæmd. Markaðsskipting fyrirtækjanna beindist hins vegar að mikilvægum viðskiptavinum. Þannig var samráðið í raun auðvelt í framkvæmd þar sem um fáa viðskiptavini var að ræða. Er eðli viðskiptamannahóps fyrirtækjanna lýst í kafla 6.3 hér á eftir.

- Markmið samráðsins var ekki síst að skapa skilyrði til að hækka eða halda uppi verði gagnvart þessum mikilvægu viðskiptavinum. Gögn málsins gefa til kynna að flutningaþjónusta Eimskips og Samskipa hafi verið álitin sambærileg. Þess vegna blasir við að stórir viðskiptavinir hefðu átt að eiga auðvelt um vik að færa sig milli flutningafyrirtækjanna, ef annað þeirra reyndi að hækka verð eða auka gjaldtöku að öðru leyti. Ef virk samkeppni ríkti væri slík verðhækkun torveldari. Fjallað er um sambærilega þjónustu fyrirtækjanna í kafla 6.4 hér á eftir.

992. Til að heildarmyndin sé sem gleggst er rétt að hafa einnig í huga að frá árinu 2009 til ársins 2013 fór enginn mikilvægur viðskiptavinur milli Eimskips og Samskipa, þ.e. frá öðru fyrirtækinu til hins. Á sama tímabili voru aftur á móti verð hækkuð og tekin upp ný gjöld hjá fyrirtækjunum án þess að þau þyrftu að óttast viðbrögð hvors annars. Á árinu 2013 dró hins vegar úr ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

993. Í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins frá 16. júní 2021 er „*viðurkennt að alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008*." Fólst í þessu m.a. samráð við Samskip um breytingar á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu og skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Eins og rökstutt er m.a. í kafla 7 er þessi viðurkenning

Eimskips í samræmi við samtímagögn og hefur því mikla þýðingu í samkeppnisrétti, sbr. kafla 4.7.7 og kafla 24.5.

6.2. Siglingakerfi Samskipa og Eimskips

994. Eftirspurn eftir flutningaþjónustu tekur breytingum frá einum tíma til annars. Það er af þeim sökum eðlilegur þáttur í rekstri hvers skipafélags að laga framboð á þjónustu að þörfum markaðarins, m.a. með breytingum á siglingakerfi sem getur falist í breytingu á viðkomuhöfnum, fjölda og stærð skipa og tíðni og áætlun siglinga. Siglingakerfin mynda m.ö.o. framboðshliðina í starfsemi skipafélaga. Er eðlilegt að stjórnendur hvers félags velti stöðugt fyrir sér fyrirkomulagi siglingakerfisins og hvers kyns hugmyndum um breytingar á kerfinu, siglingaáætlun, skipakosti og hagræðingu til að ná sem bestum árangri í rekstri.

995. Samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, verða fyrirtæki, hvert og eitt, að taka sjálfstæðar ákvarðanir um þetta efni og er óheimilt að eiga samstarf eða samráð við önnur fyrirtæki um að takmarka eða stýra framboði á þjónustu, sbr. kafla 4 hér að framan. Þetta á við um flutningafyrirtæki eins og önnur fyrirtæki. Þá er fyrirtækjum einnig óheimilt að miðla upplýsingum sín á milli um t.d. fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfum og aðra mikilvæga þætti í rekstri þeirra. Eru sem fyrr segir gerðar sérstaklega ríkar kröfur um sjálfstæði keppinauta á fákeppnismörkuðum, sbr. m.a. kafla 4.6.3.2. Þá getur samráð, þar sem keppinautar hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni, falið í sér brot sem hefur að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins, sbr. kafla 4.6.1. Ber og að rifja upp að því hefur verið slegið föstu að samvinna milli Eimskips og Samskipa í siglingum fer gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997 og 9/2003.

996. Af framangreindu leiðir að það var á allan hátt eðlilegt að hvert skipafélag fyrir sig hygði að endurskoðun á siglingakerfi sínu og flutningsgetu sem viðbrögðum við yfirvofandi samdrætti í eftirspurn vegna minnkandi innflutnings síðla árs 2008. Allt öðru máli gegnir ef skipafélög, sem hafa samanlagt um 95% markaðshlutdeild í flutningum til og frá landinu, hafa með sér samráð um slíka grundvallarþætti í rekstri fyrirtækjanna. Slíkt samráð Eimskips og Samskipa var því ekki heimilt nema að fenginni undanþágu samkvæmt samkeppnislögum, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Fyrirtækin óskuðu ekki eftir slíkri undanþágu.

997. Veigamikill þáttur í ólögmætu samráði Samskipa við Eimskip varðaði ólögmæta hagnýta samvinnu og upplýsingaskipti og fólst í samstilltum aðgerðum til að draga úr flutningsgetu, bregðast saman við ytri aðstæðum og skapa skilyrði til að viðhalda eða hækka verð. Er því rétt að gefa stutt yfirlit yfir þessi kerfi eins og þau voru í lok árs 2007.

6.2.1. Siglingakerfi Samskipa

998. Sjóflutningum Samskipa í áætlunarsiglingum milli Íslands og Evrópu og með viðkomu í Færeyjum var sinnt með fjórum skipum frá a.m.k. september 2006 og fram til október 2008. Í glærukynningu Samskipa (*„Market report September 2006*") er þessu kerfi lýst svo:

999. Samkvæmt þessu töldu Samskip að markaðshlutdeild fyrirtækisins í sjóflutningum væri 40%. Jafnframt töldu Samskip að fjögurra skipa kerfi fyrirtækisins væri að fullu sambærilegt og samkeppnishæft við siglingakerfi Eimskips („*fully comparable with that of its main competitor*"). Fram kemur einnig að markmið Samskipa hafi verið að auka markaðshlutdeild sína á markaði og ná yfir 50% af nýrri starfsemi á Íslandi. [505]

1000. Með bréfi Samskipa, dags. 22. nóvember 2016, fylgdi eftirfarandi myndræn lýsing á skipakerfi fyrirtækisins í lok árs 2007:

[505] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8859.

1001. Í leiðum 1 og 2 í kerfi Samskipa fólst nánar tiltekið eftirfarandi:

Leið 1: Á árinu 2007 voru Samskip með tvö skip á leið 1. Annars vegar Arnarfell með uppgefna flutningsgetu upp á 908 TEU [506] og hins vegar Helgafell með uppgefna flutningsgetu upp á 908 TEU. Viðkomustaðir voru: Reykjavík, Grundartangi, Reykjavík, Vestmannaeyjar, Immingham, Rotterdam, Cuxhaven, Varberg, Aarhus, Kollafjörður, Reykjavík. Voru viðkomur vikulegar nema aðra hverja viku á Grundartanga fram til 17. viku 2008 en frá þeim tíma líka vikulega þangað. Var þessi siglingaleið að öðru leyti óbreytt fram að viku 28 árið 2012 en frá þeim tíma fóru skipin til Árósa áður en þau sigldu til Varberg.[507]

Leið 2: Á árinu 2007 voru Samskip með tvö skip á leið 2. Annars vegar Hvassafell með 679 TEU uppgefna flutningsgetu og hins vegar Akrafell með 679 TEU uppgefna flutningsgetu. Viðkomustaðir voru: Reykjavík, Grundartangi, Reykjavík, Reyðarfjörður, Kollafjörður, Immingham, Rotterdam, Reykjavík. Var þessi siglingaleið óbreytt árið 2007. Í mars og maí 2008 var báðum skipunum skipt út fyrir stærri skip með sömu nöfnum, hvort um sig með 1.139 TEU flutningsgetu. Um miðjan febrúar 2008 var farið til Rotterdam á undan Immingham. Var markmiðið sagt vera að bæta þjónustuna og auka áreiðanleika siglingakerfisins en flutningstími frá Immingham til Reykjavíkur styttist um fjóra daga og frá Reyðarfirði til Rotterdam styttist hann um tvo daga. Hvassafell hafði eftir sem áður viðkomu á Grundartanga á tveggja vikna fresti.[508]

1002. Í þessu kerfi voru áætlunarskip Samskipa með viðkomu í tveimur af þremur helstu stóriðjuhöfnum landsins, Grundartanga og Reyðarfirði. Á árunum 2007 og 2008 var misjafnt hvort skip af Leið 1 eða Leið 2 hafði viðkomu á Grundartanga. Á árinu 2007 voru tekin inn tvö aukaskip sem fóru samtals 3 ferðir.[509]

[506] Svokölluð uppgefin („*nominal*") flutningsgeta er gefin upp af skipasmíðastöð. Munur er á uppgefinni (nominal) flutningsgetu skips og flutningsgetu m.v. t.d. 10 eða 14 tonn pr. TEU jafnaðarþyngd. Vegna breytilegrar samsetningar vöru og þar með þyngdar gáma sem fluttir eru til og frá landinu og vegna breytileika við lestun gáma þá er hámarks flutningsgeta skipa á bilinu 65-80% af uppgefinni flutningsgetu. Flutningsgeta m.v. 10 tonn miðast við að allir TEU í skipinu séu 10 tonn og jafnt lestaðir, farmur nái upp í 45% af hæð gámsins og að farmur sé einsleitur. Það sama á við ef miðað er við 14 tonn. Flutningsgeta DWCC (e. dead weight cargo capacity) er hámarks flutningsgeta miðað við einsleitan farm og að allir gámar séu jafn þungir (hér 10 eða 14 tonn per TEU), sbr. bréf frá Samskipum, dags. 22.11.2016.
[507] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.11.2016.
[508] Bréf frá Samskipum, dags. 22.11.2016 og tilkynning til viðskiptavina frá Samskipum 25.01.2008. Í tölvupósti frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.12.2017, segir hins vegar að farið hafi verið á útleið til Immingham á undan Rotterdam og hafi svo verið allt tímabilið.
[509] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.11.2016.

1003. Í lok árs 2007 var raunhæf flutningsgeta skipa Samskipa í áætlunarsiglingum til Íslands metin vera rétt tæp 5.000 TEU á mánuði. Nýtingin á tímabilinu október til desember það ár var metin um 96% til landsins og rúmlega 100% frá landinu.[510] Með öðrum orðum þá var siglingakerfi Samskipa fullnýtt og aukaskip fengin til flutninga.

1004. Samskip gerðu aftur breytingar á siglingakerfinu í lok október 2008 og fækkuðu m.a. um eitt skip. Sú breyting byggðist m.a. á samráði við Eimskip, sbr. nánar hér á eftir.

1005. Samskip buðu viðskiptavinum sínum einnig upp á flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Var það á árinu 2008 annars vegar gert með ólögmætu samstarfi við Eimskip og hins vegar í samstarfi við önnur félög sem sigldu milli Norður-Ameríku og Rotterdam (nefndar *„Trans Atlantic*" siglingar (stundum stytt í TA eða TAS)) og þaðan með skipum Samskipa milli Íslands og Rotterdam.

1006. Í mgr. 367 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI eru sett fram athugasemdir við tiltekin atriði í framangreindri lýsingu á siglingakerfi Samskipa og samanburði við Eimskip. Eins og rökstutt er í kafla 25.4.1 geta þau sjónarmið Samskipa ekki breytt framangreindu sem byggir á bæði afhentum upplýsingum fyrirtækisins og afrituðum samtímagögnum þess.

6.2.2. Siglingakerfi Eimskips

1007. Gögn málsins sýna að fram til ársins 2008 var markmið Eimskips að viðhalda forystu sem markaðsleiðandi flutningafyrirtæki með alhliða flutningaþjónustu á Norður-Atlantshafi með tengingar og starfsemi í lykilhöfnum í Evrópu og á austurströnd Bandaríkjanna og í Kanada. Þá stefndi Eimskip að því að verða *„lykilaðili*" í hitastýrðum flutningum á alþjóðavísu. Sýna gögnin að fyrirtækið taldi sig hafa sterka markaðshlutdeild í siglingum á Norður-Atlantshafinu sem væri grunnur að aukinni hagkvæmni auk þess sem Eimskip stefndi að því að nýta þann sterka grunn til enn frekari vaxtar yfir á önnur svið flutningaþjónustu.[511]

1008. Í lok árs 2007 var Eimskip með sex skip í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Fjögur skip voru með viðkomu í Evrópu og tvö skip í Norður-Ameríku. Nánar tiltekið voru tvær áætlunarleiðir tengdar Evrópu þ.e. Norðurleið og Suðurleið og ein leið tengd Norður-Ameríku.

- Norðurleið: Á þessari siglingaleið sigldu tvö skip, Dettifoss og Goðafoss. Uppgefin flutningsgeta hvors um sig var 1457 TEU[512]með eftirtalda viðkomustaði: Grundartangi, Reykjavík, Eskifjörður, Þórshöfn, Rotterdam, Hamborg, Gautaborg, Árósar, Fredrikstad, Þórshöfn og Reykjavík. Um var að ræða tveggja vikna hring hvors skips.

- Suðurleið: Á þessari siglingaleið voru tvö skip, Brúarfoss og Selfoss. Var uppgefin flutningsgeta þeirra hvors um sig 724 TEU með viðkomustaði: Straumsvík, Reykjavík, Vestmannaeyjar, Immingham, Rotterdam, Immingham og Reykjavík. Um var að ræða tveggja vikna hring hvors skips.

- Ameríkuleið: Á þessari siglingaleið voru tvö skip, Reykjafoss með uppgefna flutningsgetu 712 TEU og Celia með 645 TEU, með viðkomustaði: Reykjavík, Argentia, Halifax, Everett, Richmond, Argentia, (St Anthony, árstíðarbundnar viðkomur) og Reykjavík. Síðustu viðkomur á Grænlandi voru í október 2007. Um var að ræða fjögurra vikna hring hvors skips.

---

[510] Samkvæmt skjali *„Viðauki 2 (2.1.2018).xlsx*" afhent með tölvupósti frá Samskipum, dags. 02.01.2018.
[511] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc ID: 0.7.33.93045.
[512] Í bréfi frá Eimskip, dags. 01.12.2016, segir: *„það skal hins vegar tekið fram að raunveruleg hleðslugeta skipa er almennt fjarri því sem upp er gefið sem hámarksflutningsgeta frá framleiðanda. Ástæður þessa eru margþættar, s.s. þungi, yfirstærð, „stack weight*" á lúgum, mismunur í nýtingu milli einstakra leggja á sömu flutningsleið, fjöldi *„high cube*" gáma og sjónlína skipsstjórnarmanna. Þannig miðast uppgefið flutningsmagn frá framleiðanda ávallt við að allir gámar séu lágir, á meðan flestir gámar eru háir. Til marks um þetta sýnir reynsla umbjóðenda okkar að hámarksflutningsmagn skipa félagsins nemi á bilinu 62-81% af uppgefnu flutningsmagni frá framleiðenda eftir skipum. Við þetta bætast svo miklar árstíðabundnar sveiflur í flutningsmagni, líkt og ráða má af framlögðu skjali.*"

1009. Hér er rétt að geta þess að samkvæmt upplýsingum frá Eimskip er almennt gengið út frá því að um 25% af flutningsgetu Norðurleiðar frá Íslandi sé *„frátekin"* fyrir flutninga milli Færeyja og Evrópu. Var þetta svo á öllu rannsóknartímabilinu.[513]

1010. Í lok árs 2007 var raunhæf flutningsgeta skipa Eimskips í áætlunarsiglingum milli Íslands og Evrópu metin vera um 7.000 TEU á mánuði. Nýtingin á tímabilinu október til desember það ár var metin yfir 100% bæði í innflutningi og útflutningi. Með öðrum orðum var flutningsgetan fullnýtt. Raunhæf flutningsgeta milli Íslands og Norður-Ameríku var metin um 700 TEU að meðaltali á mánuði á árinu 2007 og nýtingin það ár var milli 80 og 90%.[514]

1011. Hópur stjórnenda hjá Eimskip (framkvæmdastjóra og millistjórnenda), fundaði reglulega um rekstur og aðgerðir fyrirtækisins. Í fundargerðum hópsins á síðasta ársfjórðungi 2007 kom fram að talsvert væri um yfirbókanir í innflutningi og að taka þyrfti inn aukaskip frá Rotterdam og Hamborg. Væri þetta að valda verulegum vandræðum. Jafnframt kom fram að unnið væri að breytingum á siglingakerfi fyrirtækisins.[515]

1012. Þann 18. desember 2007 vistaði (E)forstö-innfl hjá sér skjalið *„Viðskiptaáætlun IMP 2008 […] Final DES.doc"*. Um var að ræða áætlun innflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2008. Á bls. 7 í skjalinu var fjallað almennt um stöðuna á innflutningi og skipakerfinu. Er því lýst svo að á árinu 2007 hefðu skipin verið yfirfull og mikið magn vöru til flutnings. Til þess að mæta því hefðu verið leigð inn aukaskip. Segir svo m.a. um árið 2008:

„Umtalsverðar breytingar verða með tilkomu nýs siglingakerfis í janúar 2008. Yfirbókanir ættu svo að segja að heyra sögunni til nema í undantekningatilfellum og áætlun verður mun stöðugri og viðkomur á öllum höfnum tryggðar."

„Nýtt siglingakerfi gefur okkur tækifæri til að sækja lítillega hærri markaðshlutdeild sem og að auka flutninga frá Evrópu yfir til Norður Ameríku og verður þetta meðal áherslna næsta árs."[516]

1013. Niðurstaðan var sú að í byrjun árs 2008 tók gildi nýtt siglingakerfi hjá Eimskip með verulega aukinni flutningsgetu milli Íslands og Evrópu. Í tilkynningu frá fyrirtækinu, sem birt var í fjölmiðlum, er þessu lýst svo: *„Eimskip tók um áramótin upp nýtt siglingakerfi sem ætlað er að auka flutningsgetuna og koma betur til móts við þarfir viðskiptavina félagsins, að því er segir í tilkynningu. Nýrri siglingaleið, svonefndri Austurleið, var bætt við núverandi Evrópuleiðir, Suðurleið og Norðurleið.*

Nýja siglingaleiðin tengir saman Danmörku, Svíþjóð, Færeyjar, Bretland og Ísland. Viðkomustaðir félagsins eru nú 10 og eru ferðir frá Reykjavík þrisvar í viku. Nýja siglingakerfið kemur m.a. til með að stytta flutningstímann frá Íslandi til Danmerkur og Skandinavíu um þrjá daga. Brottförum frá Reykjavíkur fjölgar úr tveimur í þrjár en einnig fer útflutningur fram beint frá Mjóeyrarhöfn við Reyðarfjörð, sem verður önnur mesta vöruflutningahöfn landsins. Ný tenging opnast til að koma ferskum fisk frá Reyðarfirði inn á markaði í Bretlandi á mánudögum. Með nýja siglingakerfinu verður tveimur nýjum skipum bætt við flota Eimskips en um 50 skip eru í rekstri félagsins. Að auki eykst flutningsgeta félagsins í gámum um 30%."[517]

1014. Eftir breytinguna voru siglingaleiðirnar eftirfarandi:

---

[513] Sbr. bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.10.2017.
[514] Samkvæmt skjali *„M-S aðferð (2).xlsx"* með tölvupósti frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 30.11.2017.
[515] Úr fundargerðum stjórnendahóps Eimskips, dags. 16.10.2007, 23.10.2007, 30.10.2007, 13.11.2007, 5.12.2007, 18.12.2007, 3.1.2008, 8.1.2008, 22.1.2008 (fundargerðin er að vísu dagsett 19.1.2008 en telja verður að um sé að ræða misritun) og 29.1.2008. Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.392459, 0.7.33.399085, 0.7.33.413886, 0.7.33.423937, 0.7.33.438723, 0.7.33.453913, 0.7.33.363642, 0.7.33.370508, 0.7.33.467523, 0.7.33.192420. Í hópnum sitja framkvæmdastjórar og millistjórnendur félagsins.
[516] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.68836.
[517] *„Nýtt siglingakerfi hjá Eimskip"*, Morgunblaðið. 10.01.2008. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1184433/.

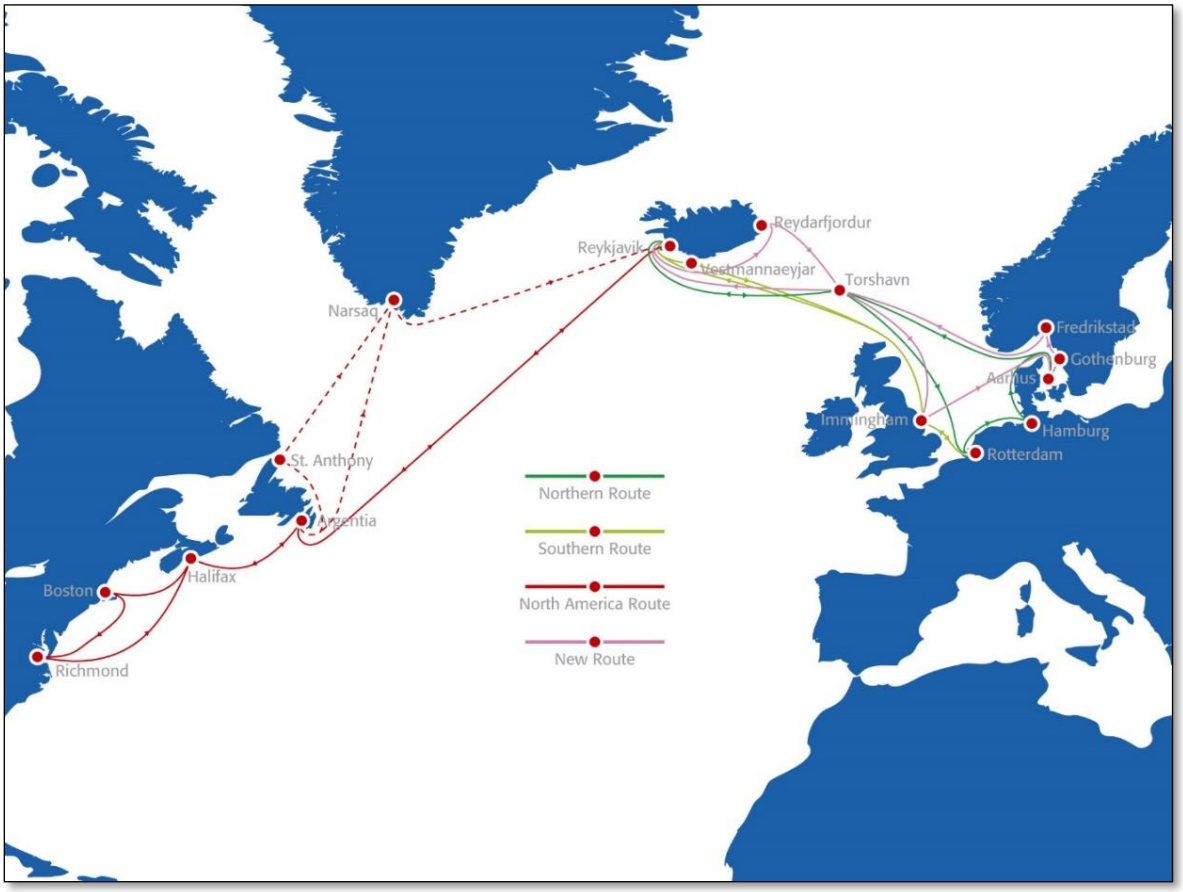
- Austurleið: Á þessari nýju siglingaleið voru tvö skip, Lómur og Blikur. Uppgefin flutningsgeta hvors skips fyrir sig var 698 TEU (eldri skip með sömu nöfn voru seld), með viðkomustaðina: Reykjavík, Reyðarfjörður, Þórshöfn, Immingham, Árósar, Gautaborg, Fredrikstad, Þórshöfn og Reykjavík. Um var að ræða tveggja vikna hring hvors skips.

- Norðurleið: Viðkomustöðum á Norðurleið var breytt, viðkomu hætt á Eskifirði og Fredrikstad, og varð siglingaleiðin því: Grundartangi, Reykjavík, Þórshöfn, Rotterdam, Hamborg, Árósar, Þórshöfn og Reykjavík. Um var að ræða tveggja vikna hring hvors skips.

- Suðurleið var óbreytt og var siglingaleiðin: Straumsvík, Reykjavík, Vestmannaeyjar, Immingham, Rotterdam, Immingham og Reykjavík. Um var að ræða tveggja vikna hring hvors skips. Suðurleið hætti viðkomu í Straumsvík í júní 2008 eftir að Eimskip missti flutningana fyrir Alcan.

- Ameríkuleið var óbreytt fram í desember 2008, en þá var annað skipið, Celia, tekið út.

1015. Þessi mynd frá Eimskip sýnir siglingakerfið sem tók gildi í janúar 2008:



1016. Eftir þessar breytingar voru áætlunarskip Eimskips með viðkomu í þremur helstu stóriðjuhöfnum landsins, Grundartanga, Straumsvík og Reyðarfirði en um mitt árið 2008 féll Straumsvík út þegar samningur Eimskips um sjóflutninga fyrir Alcan rann út og var ekki endurnýjaður. Jókst raunhæf flutningsgeta Eimskips milli Íslands og Evrópu um sem nemur Austurleið eða að meðaltali um 520 TEU á viku eða 2.080 TEU á mánuði en fyrir var flutningsgetan um 6.880 TEU á mánuði. Gefur það eitt og sér til kynna að fyrirtækið hafi í upphafi árs 2008 ætlað að blása til sóknar á þessum markaði.

1017. Fram á mitt ár 2008 var Eimskip með átta skip í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Sex þeirra sinntu siglingum til annarra ríkja í Evrópu og hin tvö Norður-Ameríku siglingum. Skipunum var síðar á árinu fækkað um tvö skip í ágúst 2008 og eitt í desember sama ár, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

1018. Samanburður á siglingakerfum Eimskips og Samskipa sýnir að siglingaleiðir þeirra voru áþekkar, tíðni siglinga sú sama og viðkomur í sömu meginhöfnum á Íslandi og í Evrópu ásamt viðkomu í Færeyjum. Meginhafnir í Evrópu voru Rotterdam, Immingham og Árósar. Eru það sömu hafnir og *„short sea"* siglingakerfi fyrirtækjanna í Evrópu tengjast, sbr. umfjöllun síðar.

6.2.3. Önnur skipafélög

1019. Í lok árs 2007 stunduðu Atlantsskip áætlunarsiglingar milli Íslands og hafna annars staðar í Evrópu. Var fyrirtækið með tvö skip í rekstri og bauð upp á vikulegar siglingar. Erlendir viðkomustaðir Atlantsskipa voru Immingham, Rotterdam og Esbjerg.

1020. Á seinni hluta árs 2007 voru þannig þrír keppinautur í áætlunarsiglingum til og frá öðrum Evrópuríkjum. Um mitt ár 2008 hættu Atlantsskip hins vegar rekstri eigin skipa og hurfu alfarið af markaði á árinu 2009, sbr. nánar hér á eftir.

1021. Til viðbótar bauð fyrirtækið BWS upp á vöruflutninga með ferjunni Norrænu milli Seyðisfjarðar, Færeyja og Danmerkur. Var aðallega um að ræða útflutning á sjávarafurðum frá Austur- og Norðurlandi. Einnig bauð Thorship upp tiltekna sjóflutninga til og frá Íslandi, sbr. kafla 3.1.

6.3. Viðskipti við fáa en stóra viðskiptavini mikilvægust

1022. Sem fyrr segir er það mat Samkeppniseftirlitsins að ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip hafi m.a. falist í því að fyrirtækin skiptu á milli sín viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini þeirra. Ljóst er að viðskiptavinir fyrirtækjanna skiptu þúsundum og markaðsskipting sem tæki til allra þeirra væri eins og áður segir flókin og erfið í framkvæmd.

1023. Hér skiptir hins vegar grundvallarmáli að það eru viðskipti við tiltölulega fáa en stóra viðskiptavini sem skipta langmestu máli fyrir afkomu Eimskips og Samskipa. Markaðsskipting sem tekur til afmarkaðs hóps fárra en stórra viðskiptavina er eðli málsins samkvæmt mun auðveldari í framkvæmd en samskonar aðgerð sem tekur til þúsunda viðskiptavina. Hin ólögmæta markaðsskipting Samskipa og Eimskips tók til hinna fáu en mikilvægu viðskiptavina fyrirtækjanna og var því raunhæf og til þess fallin að ná markmiði sínu.

1024. Kemur skýrt fram í gögnum málsins hversu stór hluti veltu fyrirtækjanna stafaði af viðskiptum við fáa en stóra viðskiptavini. Nefna má hér dæmi.

1025. Þann 18. desember 2007 vistaði (E)forstö-innfl hjá sér skjalið *„Viðskiptaáætlun IMP 2008 [...] Final DES.doc"*. Um er að ræða áætlun innflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2008. Á bls. 8 eru viðskiptavinir fyrirtækisins greindir með eftirfarandi hætti:

„80 % af veltu í sjóflutningi kemur frá 200 stærstu viðskiptavinunum og er magn- og tekjuáætlun byggð á þeim.

- *A-B-C viðskiptavinagreining byggð á tekjum:*
    - *A viðskiptavinir: 72 viðskiptavinir með 60 %*
    - *B viðskiptavinir: 180 viðskiptavinir með 24 %*
    - *C viðskiptavinir: 329 viðskiptavinir með 10 %*
    - *Aðrir : 2.671 viðskiptavinir með 6 %*
    - *Samtals 3.252 viðskiptavinir"*[518]

[518] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.68836.

1026. Önnur gögn frá Eimskip sýna einnig mikilvægi fárra en stórra viðskiptavina. Í t.d. glærukynningu fyrirtækisins frá 2. apríl 2009 kemur fram að í innflutningi skili *„Topp 20 viðskiptavinir*" helmingi af tekjum fyrirtækisins.[519] Sama staða var uppi í innanlandsflutningum. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 1. október 2009 kemur fram á glæru með heitinu *„Eimskip Innanlands – top 20*" að *„20 stærstu eru með 79% af veltu*".[520]

1027. Í skjali (S)frkvstj-millilandasv frá 14. febrúar 2008 er fjallað um hlutfall tekna Samskipa sem stafi frá stærstu viðskiptavinum fyrirtækisins. Fram kemur í skjalinu að á árunum 1999-2002 hafi tekjur Samskipa af tíu stærstu viðskiptavinum fyrirtækisins numið um 40% af heildar frakttekjum fyrirtækisins á tímabilinu. Tekjur af fimmtíu stærstu viðskiptavinum fyrirtækisins námu um 66% af heildar frakttekjum.[521]

1028. Í glærukynningu frá Samskipum *„Vinnufundur 16.10.2009*" er einnig fjallað um mikla þýðingu tiltekinna viðskiptavina í innflutningi. Glærukynningin var send (S)forstj og eftirfarandi kemur m.a. fram í henni:

- Svonefndir *„A*" viðskiptavinir séu 38 talsins og standi að baki 66,4% af tekjum.
- *„B*" viðskiptavinir séu 35 og tekjur af þeim séu 10,4%.
- Restin af tekjunum stafi frá rúmlega 1800 viðskiptavinum.[522]

1029. Önnur gögn sem fundist hafa hjá Samskipum sýna einnig mikilvægi fárra stórra viðskiptavina fyrir rekstur fyrirtækisins. Í glærukynningu vegna innflutningsdeildar *„Sölustarf innflutningsdeildar 2010 vs 2*" frá febrúar árið 2010 er eftirfarandi glæra:[523]

[519] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.523522.
[520] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.429489.
[521] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […]
[522] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.654690, sjá einnig Doc ID. 0.7.34.164816. Glærur nr. 7, 8 og 14.
[523] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Sölustarf innflutningsdeildar 2010 vs 2*", glæra 15. Fannst vistað á sameignardrifi Samskipa (Innflutningsdeild/Samskip), dags. 16.02.2010.

1030. Framangreind umfjöllun um stærð viðskiptavina er í samræmi við önnur gögn málsins og sýnir, eðli málsins samkvæmt, að það voru viðskipti við fáa en stóra viðskiptavini sem voru þýðingarmest fyrir bæði Samskip og Eimskip. Samskip hafa að sama skapi staðfest í athugasemdum sínum að verulegt hagræði sé af reglubundnum og umfangsmiklum viðskiptum.[524] Af þessu leiddi að það var bæði gerlegt og arðbært fyrir fyrirtækin að ná saman um markaðsskiptingu að þessu leyti.

1031. Í kafla 25.4.1 er fjallað um sjónarmið Samskipa sem tengjast framangreindu. Breyta þau sjónarmið ekki þessari umfjöllun Samkeppniseftirlitsins.

6.4. Þjónusta Eimskips og Samskipa álitin sambærileg

1032. Eimskip og Samskip voru keppinautar í m.a. sjóflutningum til og frá Íslandi. Hér ber að rifja upp að tildrög málsins sem endaði með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 voru að Samskip nýttu sér gremju viðskiptavina Eimskips með verðhækkanirnar og buðu þeim betri kjör með þeim afleiðingum að Eimskip missti viðskiptavini yfir til Samskipa. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 kom fram af hálfu Eimskips að fyrirtækið og Samskip störfuðu á tvíkeppnismarkaði þar sem viðskiptavinir litu á þjónustu fyrirtækjanna sem *„nána staðgönguþjónustu*". Í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008 var staðfest að Eimskip væri markaðsráðandi. Þrátt fyrir þetta var í úrskurði nefndarinnar lögð áherslu á getu Samskipa til að keppa við Eimskip. Sagði áfrýjunarnefnd markaðshlutdeild Samskipa *„og styrkleiki þess félags að öðru leyti er þó umtalsverður […]*". Að mati nefndarinnar var það því ekki *„vegna ójafnræði milli félaganna að samkeppni þeirra í milli hafi ekki mátt virka þrátt fyrir einhverjar aðgerðir* [Eimskips]".

1033. Samkeppniseftirlitið telur ljóst að sama staða hafi verið á árunum 2008 og áfram á rannsóknartímabilinu. Fólst í þessu að Samskip gátu veitt sambærilega þjónustu og Eimskip og

[524] Sjá mgr. 1265 í athugasemdum við AII.

fyrirtækið þannig fært um að veita helsta keppinauti sínum samkeppnislegt aðhald. Hið sama átti auðsýnilega við um Eimskip gagnvart Samskipum.

1034. Samtímagögn staðfesta framangreint. Er hér mikilvægt að líta til þess að gögnin sýna að þjónusta Eimskips og Samskipa í flutningum var álitin sambærileg og skiptikostnaður viðskiptavina lítill þannig að verð skipti miklu máli þegar viðskiptavinir völdu á milli fyrirtækjanna um viðskipti.

1035. Þetta þýðir að væri virk samkeppni milli Eimskips og Samskipa gátu mikilvægir viðskiptavinir hæglega fært sig milli þeirra ef þeir voru óánægðir með viðskiptakjör sín. Ef ekki væri fyrir hendi markaðsskipting ættu flutningafyrirtækin þannig mun erfiðara með að ná fram verðhækkunum gagnvart stórum viðskiptavinum. Þeir færu einfaldlega annað ef reynt væri að ná fram verðhækkunum eða aukinni gjaldtöku gagnvart þeim. Sem fyrr segir gerðist þetta þegar Eimskip reyndi á árunum 2001-2002 að knýja fram hækkun á verði, sbr. áðurnefndan úrskurð áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008.

1036. Til stuðnings þessu ber að líta til þess að í framangreindri glærukynningu Samskipa frá september 2006 sagði að siglingakerfi og þar með flutningaþjónusta Samskipa og Eimskips væru að fullu sambærileg. Gögn frá Eimskip sýna hið sama.

1037. Þann 2. júní 2008 sendi nýr forstjóri Eimskips, (E)forstj, tölvupóst til (E)starfsm, yfirmanns hjá Eimskip í Norður-Ameríku. Meðfylgjandi tölvupóstinum var skýrsla fyrir stjórn og nýjan forstjóra Eimskips sem PriceWaterhouse í London (PWC) hafði unnið.[525] Lánardrottinn Eimskips, ABN AMRO bankinn, bað PWC um að gera úttekt á Eimskips samstæðunni og var mjög ítarlegri skýrslu skilað í maí 2008.[526] Skýrslan er nánar tiltekið dagsett 23. maí 2008 og ber hún það með sér að PWC hafi m.a. skoðað markaðsaðstæður hér á landi og rætt við viðskiptavini Samskipa og Eimskips. Var öll umfjöllun í skýrslunni borin undir stjórnendur Eimskips.[527]

1038. Eftirfarandi kemur fram á bls. 47 í skýrslunni í umfjöllun um aðstæður hér á landi:

„There appears to be some price pressure in the market given close competition from Samskip"

1039. Á bls. 60 kemur fram að verð skipti miklu máli þar sem viðskiptavinir gerðu ekki mikinn greinarmun á Samskipum og Eimskip:

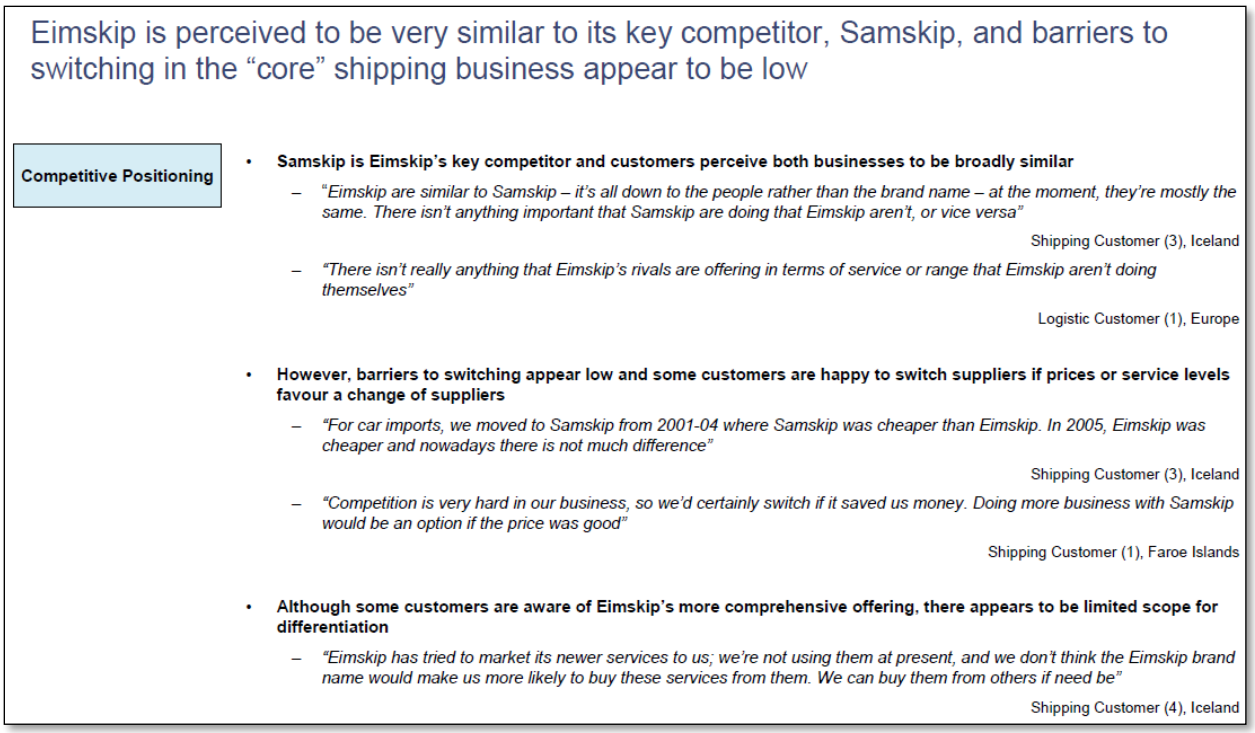
*„**Price is an important purchase criteria as differentiation between competitors is limited***
– „Samskip and Eimskip offer the same services and are all about as good as each other – the decision on who to pick is just based on price and capacity and relationship with shipping lines"; Logistic Customer (1), Europe"

*„**Eimskip is price competitive in the regions we interviewed***
– „We are going to stay with Eimskip as long as they are price competitive"; Shipping Customer (2), Iceland
– "In 2007 Eimskip was much cheaper for additional port and trucking services, so we influenced Toyota Europe to give Eimskip the contract"; Shipping Customer (3), Iceland"

1040. Á bls. 62 kemur fram að Eimskip sé álitið mjög sambærilegt fyrirtæki og Samskip og auðvelt sé fyrir viðskiptavini að færa sig á milli félaganna:

---

[525] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.240179. Skýrslan var fyrst send Eimskip með tölvupósti PWC frá 30.05.2008 til […], kl. 10:29. Doc. ID. 0.7.33.238149. Sagt að um sé að ræða *„final draft of our report."*.
[526] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.240179. Viðhengi við tölvupóstinn var skýrslan: *„Labrador_Full Report_Finalv2.0.pdf"*, merkt maí 2008.
[527] Í inngangskafla hennar segir: *„We have shown a draft of this report to the Group CEO and the Business Unit CEOs. In relation to the accuracy of this report, they have confirmed that, to the best of their knowledge and belief, the Report does not contain any material error of fact, there has been no material omission and it fairly sets out the recent results, state of affairs and prospects of the Group."*



1041. Er framangreint samtímagagn þannig afar skýrt um það að verð á flutningaþjónustu skipti miklu máli þegar viðskiptavinir hér á landi völdu á milli Eimskips og Samskipa. Má þetta einnig skýrlega ráða t.d. af þeirri staðreynd að Aðföng (sem voru umsvifamikill innflytjandi á vörum fyrir m.a. Bónus og önnur fyrirtæki sem tilheyrðu Hagasamstæðunni) var í viðskiptum við Eimskip fram til ársins 2005. Samskip buðu síðan betur og fengu viðskiptin. Í apríl 2008 (áður en aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst) bauð Eimskip hins vegar betur og hóf að nýju að sinna flutningum fyrir Aðföng.

1042. Samkvæmt framansögðu gátu stórir viðskiptavinir búið yfir ákveðnum kaupendastyrk og fært viðskipti sín ef þeir töldu að annaðhvort Samskip eða Eimskip gætu boðið betur.[528] Þetta var þó háð því að samkeppni ríkti milli Eimskips og Samskipa.

1043. Í aðdraganda og á fyrstu vikum aukins samráðs Eimskips og Samskipa má sjá ummæli í gögnum Samskipa sem endurspegluðu þann styrk sem stórir viðskiptavinir geta haft og áhrif hans á samkeppni:

- Í glærukynningu Samskipa, sem síðast var vistuð 29. janúar 2008 með heitinu *„Budget 2008 Samskip Iceland*", kemur eftirfarandi fram í umfjöllun um aðstæður á markaði fyrir sjóflutninga:

  *„*Stable market condition*

  -Same customer portfolio as today

  **Rates under pressure in connection with renewal of large import contracts.*"

- Í svonefndri SWOT greiningu í glærunum var sagt að meðal ógna gagnvart þessari starfsemi Samskipa sé:

[528] Ekki er í þessu máli tekin afstaða til þess hvort um hafi verið að ræða það mikinn kaupendastyrk að hann gæti haft áhrif hvort fyrirtæki teldist vera markaðsráðandi eða ekki. Ljóst er að fjölmargir smáir viðskiptavinir skipafélaganna bjuggu ekki yfir neinum eða mjög takmörkuðum kaupendastyrk.

*„*Large contracts open for renegotiation next year *Price war.*"*[529]

- Þann 25. júní 2008 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl þar sem rætt var um hvort óhætt væri að taka upp viðræður við Vífilfell um að þeir greiddu svonefnt olíugjald vegna m.a. landflutninga (hækkun á verði). Vífilfell var afar mikilvægur viðskiptavinur Samskipa og umfangsmikill innflytjandi á vörum til landsins (þriðji stærsti árið 2008 ef Jónar eru taldir með). Sjá má af þessum gögnum að viðkomandi starfsmenn Samskipa væru smeykir um að slík verðhækkun gæti leitt til þess að Vífilfell færi til Eimskips.[530] Er þetta til marks um að erfitt gæti verið að hækka verð gagnvart öflugum viðskiptavini. Öðru máli gegnir þegar markaðsskipting ríkir á markaði og a.m.k. takmarkað tillit þarf að taka til viðbragða keppinautarins. Sýna gögnin að eftir því sem leið á árið 2008 jókst sjálfstraust Samskipa verulega um getu fyrirtækisins til þess að ná fram verðhækkunum. Í t.d. september 2008 treysti ofangreindur (S)forstö-innfl1 sér til þess að beina þeim fyrirmælum til undirmanna sinna að sama gjaldi skyldi *„troðið*" á mikilvæga viðskiptavini Samskipa, sbr. kafla 8.15.10.

1044. Af framansögðu leiðir að Eimskip og Samskip gátu, að mati fyrirtækjanna sjálfra og markaðarins, boðið sambærilega flutningaþjónustu og að miklu skipti fyrir Eimskip og Samskip að missa ekki stóra viðskiptavini frá sér og að vandasamt væri, ef samkeppni ríkti, að ná fram verðhækkunum gagnvart stórum viðskiptavinum.

1045. Í kafla 25.4.1 er fjallað um sjónarmið Samskipa sem tengjast framangreindu. Breyta þau sjónarmið ekki þessari umfjöllun Samkeppniseftirlitsins.

6.5. Flutningar fyrir Alcoa Fjarðaál og aðrar stóriðjur

1046. Eins og nefnt var hér að framan fólst í því umfangsmikla *„Nýtt upphaf*" verkefni, sem hófst sumarið 2008, ólögmætt samráð um breytingar á siglingakerfum Samskipa og Eimskips með það að markmiði að draga úr flutningsgetu og skapa skilyrði eða stöðu á markaðnum til að viðhalda eða hækka verð. Voru þetta m.a. ólögmæt viðbrögð við yfirvofandi samdrætti í eftirspurn vegna minni innflutnings síðla árs 2008. Eru þessu lýst með nákvæmum hætti í kafla 7.2 og áfram.

1047. Á hinn bóginn voru aðstæður allt aðrar í útflutningi og mikill vöxtur í kortunum frá árinu 2007, einkanlega vegna aukinnar framleiðslu stóriðjuvera. Skapaði þetta mikla áskorun í rekstri fyrirtækjanna, sérstaklega fyrir Samskip á árinu 2008. Finna þurfti leið til þess annars vegar að draga úr flutningsgetu í innflutningi en um leið verja tekjur af útflutningi fyrir stóriðjur. Ef skipum var fækkað um of (eða skip með minni flutningsgetu tekin inn í stað skipa með meiri flutningsgetu), til að draga úr flutningsgetu í innflutningi og lækka kostnað, gat það leitt til þess að ekki yrði unnt að sinna útflutningi fyrir stóriðju. Gat samráð við keppinaut verið leið til að finna lausn á þessu.

1048. Flutningar fyrir Alcoa Fjarðaál (hér eftir Alcoa), sem hóf starfsemi 2007, höfðu hér mikla þýðingu enda var fyrirtækið umfangsmesti útflytjandi landsins. Rétt er því hér að gefa stutt yfirlit um viðskipti Eimskips og Samskipa við það fyrirtæki:

- Í framhaldi af útboði var í febrúar 2007 gerður samningur til fimm ára um að Eimskip sæi um alla skipaafgreiðslu fyrir Alcoa í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði, þ.e. lestun og losun á gámaeiningum, og var gert ráð fyrir að u.þ.b. 3.500 tonn yrðu flutt daglega um höfnina eða um 1,3 milljónir tonna á ári, en til samanburðar voru þá um tvær milljónir tonna fluttar árlega um Reykjavíkurhöfn. Eimskip horfði einnig til þess að skipa upp vörum á Reyðarfirði og dreifa þeim á Austurlandi og Norðurlandi. Til þess að gera þessa nýju möguleika áhugaverða fyrir viðskiptavini í inn- og útflutningi þurfti Eimskip að stilla saman siglingakerfi sín og flutningakerfi innanlands.[531] Eimskip

[529] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip Iceland budget 2008.1.3*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, vistað þann 29.01.2008 kl. 13:15.
[530] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.647377.
[531] *„Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði mun veita Sundahöfn harða samkeppni*", 06.02.2007. Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1128095/.

hefur síðan annast hafnarþjónustu fyrir Alcoa allt frá gangsetningu álversins árið 2007 og út rannsóknartímabil þessa máls.[532]

- Í október 2007 samdi Alcoa við Samskip um að annast flutninga á framleiðslu fyrirtækisins til Evrópu (Rotterdam og annarra hafna á meginlandi Evrópu sem og á austurströnd Bretlands) næstu fimm árin. Þótt upphaflega hafi verið gert ráð fyrir útflutningi til Bandaríkjanna að hluta fór mestur hluti framleiðslunnar á rannsóknartímabilinu á Evrópumarkað. Upphaflega var áætluð framleiðsla álversins 346 þúsund tonn á ári, en með tilkomu álversins var gert ráð fyrir að heildarvöruútflutningur frá Íslandi ykist um tæpan fjórðung í tonnum talið. Fram kom opinberlega að flutningarnir myndu stórauka umsvif Samskipa á Íslandi og var haft eftir (S)forstj, forstjóra Samskipa, að flutningarnir myndu leiða til stækkunar á skipaflota fyrirtækisins.[533]

- Í nóvember 2007 undirrituðu Alcoa og Eimskip samning til fimm ára um árlegan innflutning á rafskautum frá Mosjoen í Noregi (180 þús. tonn árlega). Fram kom opinberlega að Eimskip hefði bætt við skipinu *„BBC Reydarfjordur"* sem skv. samningi við Alcoa var helgað þessum flutningum. Kom jafnframt fram að Eimskip hefði fest kaup á 850 nýjum sérhönnuðum gámum fyrir flutninga á rafskautum fyrir Alcoa. Við rafgreiningu áls brennur stærstur hluti rafskautanna upp og eftir verða skautleifar. Fram kom að Eimskip myndi sjá um að flytja þær út til endurvinnslu í Noregi. Samkvæmt sömu fréttatilkynningu Eimskips var einnig sagt frá því að fyrirtækið hefði gert samkomulag við Alcoa um útflutning á áli til Bandaríkjanna (40 þús. tonn á ári).[534] Í gögnum málsins er á hinn bóginn ekki að finna stoð fyrir því að það samkomulag hafi verið í gildi eða það notað milli fyrirtækjanna.[535]

- Í janúar 2013 var tilkynnt að Alcoa hefði, að undangengnu útboði, ákveðið að skipta um samstarfsaðila í flutningum á áli og rafskautum milli Íslands og útlanda. Í þessu fólst að samningar um flutningaþjónustu við bæði Samskip og Eimskip féllu úr gildi frá og með 1. mars 2013, en Eimskip hélt áfram samningi um skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn. Myndi hollenska félagið CargoW B.V. annast flutning á áli og rafskautum, en það félag er að hluta í eigu íslenska félagsins ThorShip, sem er umboðsaðili hollenska félagsins á Íslandi.[536]

1049. Flutningar fyrir stóriðju á Grundartanga höfðu hér einnig þýðingu:

- Frá árinu 2008 hafði Eimskip annast flutninga fyrir Norðurál á Grundartanga. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum Eimskips frá mars 2009, um áætlun fyrir það ár, var meginhluti innflutnings Norðuráls súrál, sem flutt var í *„bulk"* (heilfarmaflutningar) af fyrirtækinu Billiton (um 550 þús. tonn). Eimskip annaðist hins vegar flutninga í gámum, og var gert ráð fyrir um 137 þús. tonnum af rafskautum (anóður) og um 6 þús. tonnum af annarri rekstarvöru eða samtals um 143 þús. tonn. Útflutningur var áætlaður um 275 þús. tonn af áli og um 27,5 þús. tonn af skautleifum og ryki eða samtals um 302,5 þús. tonn, allt flutt í gámum af Eimskip.

---

[532] Var samningurinn endurnýjaður í október 2014, til næstu fimm ára. Sjá *„Alcoa Fjarðarál og Eimskip endurnýja samninga um hafnarvinnu"*, dags. 23.10.2014. Vísir. Aðgengilegt á slóð: http://www.visir.is/g/2014141029451.

[533] *„Samskip annast álflutninga fyrir Alcoa Fjarðaál"*, dags. 14.10.2007. Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1169906/.

[534] *„Alcoa og Eimskip semja um flutninga"*, dags. 06.11.2007. Viðskiptablaðið. Aðgengilegt á slóð: http://www.vb.is/frettir/alcoa-og-eimskip-semja-um-flutninga/23540. *„Alcoa Fjarðaál og Eim-skip semja um flutn-inga til 5 ára"*, dags. 06.11.2007. Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/vidskipti/frettir/2007/11/06/alcoa_fjardaal_og_eimskip_semja_um_flutninga_til_5_/. *„Flytja 1,3 milljónir tonna fyrir Alcoa"*, dags. 07.11.2007. Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1174092/.

[535] Því má bæta við að Alcoa bar við rannsókn málsins að afhenda Samkeppniseftirlitinu alla samninga við Eimskip. Af því tilefni afhenti Alcoa ekki samkomulag við Eimskip vegna álútflutnings til Bandaríkjanna. Afhent gögn Alcoa dags. 31.10.2018. Samanber einnig bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 24.11.2017, bls. 3.

[536] *„Frétt frá Eimskipafélagi Íslands hf"*, dags. 31.01.2013. Eimskip. Aðgengilegt á slóð: http://www.eimskip.is/um-eimskip/frettasafn/frettir/frett-fra-eimskipafelagi-islands-hf/. *„Markaðsfókus: Innlend hlutabréf - Vika 5"*, dags. 04.02.2013. Íslandssjóðir. Aðgengilegt á slóð: https://www.islandssjodir.is/um-islandssjodi/frettir/frett/2013/02/04/MARKADSFOKUS-Innlend-hlutabref-Vika-5/.

- Samkvæmt sömu gögnum frá Eimskip samdi Elkem í Noregi um flutninga fyrir verksmiðju Elkem (Elkem Ísland) á Grundartanga (sem áður hét Íslenska járnblendifélagið). Innflutningurinn er að mestu leyti í *„bulk*". Var á þessum tíma (mars 2009) Nesskip með samning um inn- og útflutning í *„bulk*", en Samskip hins vegar með samning um út- og innflutning í gámum. Fyrir árið 2009 var áætlað að innflutningur yrði alls um 413 þús. tonn, þar af um 400 þús. tonn í *„bulk*", sem Nesskip flytji, en um 13 þús. tonn í gámum, sem Samskip önnuðust. Þá var áætlað að Samskip myndu flytja út um 20 þús. tonn af kísiljárni, en Nesskip myndu annast útflutning á um 50 þús. tonnum af kísiljárni og um 15 þús. tonn af málmleifum, hvort tveggja flutt út í *„bulk*".[537]

1050. Gögn málsins, sem lýst verður nánar í 8. og 9. kafla, sýna að a.m.k. frá miðju ári 2008 unnu bæði Eimskip og Samskip að undirbúningi á veigamiklum breytingum á siglingakerfum fyrirtækjanna jafnframt því sem stjórnendur fyrirtækjanna sem báru ábyrgð á þeim breytingum áttu tíð samskipti sem gögn málsins benda til að m.a. hafi varðað samstarf tengt siglingakerfum. Útbúin voru skjöl þar sem í raun voru settar fram tillögur um allsherjar skipulag á sjóflutningakerfum fyrirtækjanna. Kortlagt var ferli þar sem keppinautar samræmdu að verulegu leyti siglingakerfi sín, skiptu með sér mörkuðum og reiknuðu ávinning hvors um sig af samráðinu. Gekk skipulagningin svo langt að Samskip lögðu í reynd til að Eimskip legði af tiltekna siglingaleið. Gert var í því sambandi ráð fyrir að fyrirtækin skiptu að vissu leyti með sér höfnum og að svonefndir slot-samningar væru gerðir til þess að fyrirtækin gætu bæði sinnt viðskiptavinum í öllum höfnum. Vegna umfangs Alcoa flutninganna voru skoðuð áhrif þess að Samskip hættu að flytja fyrir Alcoa. Einnig var innan Samskipa ítrekað fjallað um að hækka yrði það verð sem Alcoa greiddi. Var í áætlunum Samskipa margítrekað talað um *„Alcoa taktík*" eða *„Alcoa strategíu*", án þess að það væri útskýrt, sem og hugsanlegar verðhækkanir og hvenær þær byrjuðu að *„tikka inn*".

1051. Í þessum gögnum voru einnig settar fram hugmyndir sem miðuðu að því að öll viðskipti Samskipa á Grundartanga myndu fara til Eimskips, þ.m.t. viðskipti við Elkem Ísland. Þess í stað myndu Samskip fá til sín flutninga Eimskips fyrir t.d. BYKO.

1052. Líkt og fjallað er nánar um í kafla 4.1 er sjálfstæði keppinauta og óvissa fyrirtækja um háttsemi annarra keppinauta grunnstoðir fyrir virkri samkeppni. Heildarmat á gögnum málsins um breytingar á siglingakerfum/siglingaáætlunum Eimskips og Samskipa gefa til kynna að markmið þeirra hafi verið að draga úr flutningsgetu og að fyrirtækin samræmdu og samnýttu siglingakerfi sín þannig að hagkvæmt jafnvægi næðist á milli inn- og útflutnings hjá báðum fyrirtækjunum. Var því markmiði m.a. náð með skiptingu viðskipta eins og í tilviki Alcoa. Eins og nánar verður rökstutt er það mat Samkeppniseftirlitsins að í þessu hafi falist alvarleg brot á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

6.6. Verð var hækkað á Íslandi en lækkaði á sama tíma annars staðar

1053. Eins og kunnugt er hófst efnahagskreppa á Íslandi haustið 2008. Efnahagsörðugleikar voru einnig umtalsverðir víða annars staðar. Slíkir erfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hefur bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði.

1054. Þegar eftirspurn eftir flutningum dregst saman má búast við því að á samkeppnismarkaði myndist hvati fyrir keppinauta til þess að lækka verð og ná þannig meira flutningamagni en ella. Efnahagssamdráttur hefur einnig þau áhrif að viðskiptavinir knýja frekar á um verðlækkun.

1055. Ýmsar heimildir sýna að efnahagsörðugleikarnir, sem hófust haustið 2008, höfðu mikil áhrif á erlendum flutningamörkuðum. Gerð er ítarleg grein fyrir þessu í kafla 12.2.5. Rétt er að nefna hér nokkur dæmi:

[537] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.126004.

- Í fjölmiðlum birtust fréttir þar sem greint var frá miklum erfiðleikum og verðlækkunum á erlendum flutningamörkuðum:

  - Í lok október 2008 var í frétt Morgunblaðsins vísað til þess að verð erlendis á sjóflutningum hefði *„aldrei lækkað jafn mikið"*.

  - Í umfjöllun Der Spiegel í desember 2008 var gerð grein fyrir miklum erfiðleikum á sjóflutningamarkaði. Bent var á að verð á t.d. gámaflutningum hefði hrapað. Vorið 2008 hefði flutningur á gámi frá Asíu til Evrópu kostað um 1.600 evrur en skipafélög væru í desember 2008 að bjóða 400 evrur fyrir samskonar flutning. Leiga á gámaskipum hefði lækkað um meira en helming. Í umfjöllun sama fjölmiðils í ágúst 2009 kom fram að fjármálakreppan hefði leitt til afar harðrar verðsamkeppni í gámaflutningum. Stærstu skipafélög heims eins og hið þýska Hapag-Lloyd ættu í erfiðleikum.

  - Í frétt Viðskipablaðsins, sem birtist 28. janúar 2010, var rætt við (S)forstj (forstjóra Samskipa hf.) og (S)stjórnarm-fjármstj (fjármálstjóra Samskipa Holding). Þar kom m.a. þetta fram: *„Samdrátturinn í flutningastarfsemi hefur verið ótrúlegur frá því heimskreppan dýpkaði skarplega við fall Lehman Brothers og þjóðnýtingu AIG á haustmánuðum 2008. Talið er að samdrátturinn í flutningum milli landa í heiminum hafi verið um 40% að meðaltali í fyrra frá árinu á undan og hafa skipafélög fundið harkalega fyrir því. Rekstrarumhverfi skipafélaga um allan heim er fjandsamlegt í augnablikinu. Leiguverð á skipum hefur lækkað um 50 til 70% víða og nýting á flutningsrými hefur hrapað. Talið er að tap á flutningastarfsemi milli heimsálfa í fyrra hafi verið 20 milljarðar evra, eða um 2.500 milljarðar króna, þegar allt er samantekið. Talið er að mörg ár geti liðið þar til nýting á flutningsleiðum verður ásættanleg á nýjan leik."*

- Alþjóðastofnanir (t.d. OECD) og fræðimenn hafa fjallað um áhrif fjármálakreppunnar á samkeppni í sjóflutningum á t.d. árunum 2009 – 2011. Er þar einnig lýst verulega aukinni samkeppni, lækkun á verði og erfiðleikum hjá erlendum skipafélögum eftir að fjármálakreppan hófst. Eru sterk orð notuð til þess að lýsa því að samdráttur í eftirspurn og offramboð hafi leitt til afar harðrar verðsamkeppni (*„bloodbath"*/ *„cut-throat competition"*) þar sem skipafélög lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum.

1056. Á m.a. árunum 2008- 2013 voru Samskip með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi og Sviþjóð. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga. Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding var fjallað um þessa erlendu starfsemi samstæðunnar. Jafnframt var fjallað um starfsemi Samskipa hér á landi. Leyfa fundargerðir Samskipa Holding því ákveðinn samanburð.

1057. Í kafla 12.2.5 í ákvörðun þessari er gerð grein fyrir fundargerðum Samskipa Holding frá m.a. árinu 2009. Þar kemur skýrt fram að á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu leiddi samdráttur í eftirspurn til afar mikillar verðsamkeppni milli flutningafyrirtækja. Samkvæmt Samskipum Holding voru keppinautar *„örvæntingafullir"* og lögðu mikla áherslu á að lækka verð til að ná til sín flutningum. Þurftu Samskip Holding erlendis að lækka verð til mikilvægra viðskiptavina til að vernda markaðshlutdeild sína. Efnahagsörðugleikarnir höfðu einnig þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir, t.d. skipaleiga og olía, fóru lækkandi. Framangreind gögn sýna að þetta hafi leitt til mikillar verðsamkeppni á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu. Allt önnur staða var á Íslandi, sbr. nánar hér á eftir.

1058. Ekki þarf að fjölyrða um almenn áhrif efnahagskreppunnar á Íslandi í kjölfar hruns fjármálafyrirtækja í október 2008. Dugar að nefna að áhrifin voru mikil á innflutning til landsins. Samkeppniseftirlitið aflaði gagna frá sjóflutningsfyrirtækjum um flutning til og frá Íslandi á tímabilinu, sbr. viðauka I. Þar kemur fram að heildarinnflutningar minnkaði um tæp 20% milli áranna 2007 og 2008 og rúmlega 40% milli áranna 2007 og 2009 en fór síðan hægt vaxandi. Í viðtali við Morgunblaðið 24. júlí 2009 var eftirfarandi haft eftir (S)forstj: *„Við höfum fundið fyrir verulegum samdrætti í innflutningi, ekki bara hér á landi heldur um allan heim. Það er mikill samdráttur almennt í flutningum á stórum leiðum*

á milli Asíu og Evrópu og Evrópu og Bandaríkjanna," *segir* [(S)forstj] *en flutningur á vörum til landsins hefur dregist saman um tæplega 50% frá því fyrir bankahrunið í haust*."[538] Í glærum sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi (S)forstj þann 26. janúar 2010 kom fram að innflutningur til Íslands hafi dregist saman um 45% frá árinu 2007.[539]

1059. Sé litið til viðbragða Samskipa og Eimskips við samdrætti í innflutningi á árinu 2002 hefði mátt búast við verðsamkeppni Eimskips og Samskipa í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Samkvæmt þáverandi forstjóra Samskipa á Íslandi átti slíkt sér stað þegar erfiðleikar voru í efnahagslífinu hér á landi á árinu 2002.[540] Í viðtali við forstjórann á árinu 2003 kom þetta fram:

„Um markaðshlutdeild Samskipa á Íslandi segir [þáverandi forstjóri Samskipa] *að hún sé um 40% í gámaflutningum og svipað í öðrum flutningum. „Við erum klárlega minni aðilinn á Íslandi ennþá". Hann segir að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári*".[541]

1060. Gögn frá Samskipum sýna að í maí 2008 hafi fyrirtækið tekið það til skoðunar að bregðast við fyrirhugðum samdrætti í innflutning með aukinni samkeppni. Var í því samhengi rætt um *„herferð*" gegn Eimskip, samkeppni myndi ríkja og að einingaverð myndu lækka hér á landi, sbr. kafla 6.7.6.

1061. Öll áform Samskipa um aukna samkeppni gegn Eimskip voru hins vegar lögð til hliðar eftir fund forstjóra og formanna stjórna Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Á þeim fundi var ákveðið að ráðast *„Nýtt upphaf*" verkefnið sem fól í sér könnun á ábata þess að fyrirtækin myndu auka samráð sitt, sbr. kafli 7 og áfram.

1062. Gögn málsins sýna að háttsemi og viðbrögð Samskipa og Eimskip við efnahagssamdrætti voru þveröfug hér á landi miðað við það sem fyrir liggur um áhrif fjármálakreppunnar á erlenda flutningamarkaði. Í samtímagögnum Samskipa og Eimskips var lagt til grundvallar að verð hér á landi til viðskiptavina, í m.a. innflutningi, færi ekki lækkandi heldur hækkandi. Ekki kom fram ótti að samkeppni frá helsta keppinautnum kæmi í veg fyrir hækkun á verði. Er í kafla 8 og áfram gerð grein fyrir ítrekuðum verðhækkunum Samskipa og Eimskips á flutningaþjónustu sem tók til Íslands.

1063. Sem fyrr segir sýna umræddar fundargerðir Samskipa Holding með áþreifanlegum hætti hvaða áhrif efnahagsörðugleikar höfðu á þá flutningamarkaði þar sem samstæðan starfaði. Flutningamagn fór minnkandi og fyrirtæki á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum brugðust við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Með þessu jókst samkeppni og er því lýst í fundargerðunum að nauðsynlegt hafi verið að lækka verð til þess að missa ekki mikilvæga viðskiptavini úr viðskiptum. Lýsingin í sömu fundargerðum á aðstæðum og rekstri Samskipa á Íslandi dregur sem fyrr segir fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu (og þar með mikilli minnkun í innflutningi) er í fundargerðunum greint frá verðhækkunum og afar góðum tíðindum frá Íslandi („*extremely good results from Iceland*"/ „*continous good results from Iceland*") og EBITDA á Íslandi umfram áætlanir. Er þessu lýst ítarlega í kafla 12.2.5.

1064. Ýmis samtímagögn frá (S)forstj staðfesta þetta og sýna mikla ánægju með afkomu Samskipa á Íslandi á árunum 2009-2011. Afkomuáætlun Samskipa á Íslandi fyrir árið 2009 hafi verið

---

[538] Sjá frétt í Morgunblaðinu 24.07.2009, *„Tveir fossar til Samskipa*". Aðgengileg á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1293078/.
[539] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.700270.
[540] Rætt var um efnahagslegar *„hamfarir*" á þessum tíma. Sjá; Arnór Sighvatsson, Myndun og hjöðnun viðskiptahalla árin 1998-2002, Peningamál 2003/1, bls. 72. Fjallað um mikinn viðskiptahalla á umræddum árum og eftirköst hans og bent m.a. þá þetta. *„Meðal eftirkasta má telja u.þ.b. 30% lækkun á gengi krónunnar frá vormánuðum 2000 til nóvember 2001, aukna verðbólgu, sem varð mest 9,4% í ársbyrjun 2002, og samdrátt þjóðarútgjalda um líklega u.þ.b. 6-7% á árunum 2001-2002. Slíkar hamfarir myndu tæpast nokkurs staðar meðal þróaðra ríkja teljast „mjúk lending", nema e.t.v. á Íslandi.*"
[541] Sjá frétt í Morgunblaðinu 4.09.2003, *„Samskip á siglingu*". Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/749956/.

„metnaðarfull" en samt hafi EBITDA framlegð verið *„hærri en áætlun gerði ráð fyrir […]"*. Árið 2010 hafi verið *„frábært ár - ebitda vel yfir áætlun"* og greiða átti bónus til stjórnenda fyrir *„framúrskarandi árangur"*. Árið 2011 hafi verið *„mjög gott"* og hið sama átti við um árið 2012 að landflutningum undanskildum.

1065. Í máli þessu halda Samskip því hins vegar fram að þessi áhersla fyrirtækjanna á verðhækkanir og góð afkoma fyrirtækisins á Íslandi hafi ekki stafað af ólögmætu samráði. Heldur fyrirtækið því einnig fram að samanburður við erlenda markaður sé ekki tiltækur og ólík þróun á flutningamörkuðum hér á landi og í nágrannaríkjum hafi verið afleiðing af því að fákeppni ríkti á íslenska markaðnum. Ekki er unnt að fallast á þetta. Eins og rökstutt er ítarlega í ákvörðun þessari er það mat Samkeppniseftirlitsins að á rannsóknartímabili þessa máls hafi verið fyrir hendi samfellt ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips. Fjallað er um sjónarmið Samskipa um verðhækkanir, afkomu og áhrif fákeppni í kafla 33.

6.7. Verndun *„the cash cow"* og önnur atvik fram til 20. maí 2008

1066. Samskip leggja í athugasemdum sínum við rannsóknina áherslu á efnahagshrunið hér á landi haustið 2008. Byggir fyrirtækið jafnframt á því að á fyrri hluta ársins 2008 og fram yfir mitt ár 2008 hafi þegar verið uppi *„fordæmalausar aðstæður"* eða *„fordæmalaust efnahagsástand"*. Er þannig lagt til grundvallar að hinar *„fordæmalausu aðstæður"* hér á landi hafi verið við lýði allt árið 2008 og þær verið farnar að hafa áhrif nokkru fyrir hrun bankakerfisins í október 2008.[542]

1067. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (S)forstj aðspurður um stöðu Samskipa vorið og sumarið 2008 að eftirspurn hefði *„fallið"* á þeim tíma, ekki bara á Íslandi heldur um heim allan.[543] Á hinn bóginn kaus (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig ekki þegar hann var beðinn segja frá því hvernig aðstæður Samskipa hefðu verið vorið og sumarið 2008. Þegar (S)frkvstj-millilandasv var inntur eftir aðstæðum á flutningamarkaði í byrjun árs 2008 þá sagðist hann ekki muna það hvort þær voru slæmar eða góðar í byrjun árs 2008. Hann mundi þó að aðstæður voru *„sannarlega slæmar eftir hrun"* í október 2008.[544]

1068. Í athugasemdum Samskipa við AI er í mgr. 347 og áfram fjallað um atvik á fyrrihluta ársins 2008. Heldur fyrirtækið því fram að Samkeppniseftirlitið geri sér ekki grein fyrir því í hvaða stöðu fyrirtækið hafi verið á þessum tíma. Vísa Samskip til þess að það hafi orðið efnahagshrun haustið 2008 en *„sú staðreynd virðist ekki hafa mikla þýðingu hjá Samkeppniseftirlitinu."* Halda Samskip því fram að fyrirtækið hafi gert sér grein fyrir því í lok ársins 2007 og í byrjun ársins 2008 að efnahagsástandið myndi fara hratt versnandi. Aðgerðir fyrirtækisins skýrist af þessu. Þá er í athugasemdum Samskipa verulega dregið úr þýðingu þess að aðaleigandi fyrirtækisins ((S)aðaleig-stjform-SH) hafi í mars 2008 mælt fyrir um að vernda bæri stöðu Samskipa á Íslandi sem *„cash cow"* fyrir Samskipasamstæðuna.

6.7.1. Staðan á fyrri hluta ársins 2008

1069. Í ljósi framangreindra sjónarmiða Samskipa telur Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt að fjalla stuttlega um annars vegar stöðuna í íslensku efnahagslífi á fyrrihluta ársins 2008 og hins vegar um stöðu Eimskips og Samskipa á sama tíma.

6.7.1.1. Efnahagsástandið

1070. Í skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis, um aðdraganda og orsakir falls íslensku bankanna 2008, er lýst hinni alþjóðlegu fjármálakreppu sem hófst sumarið 2007. Leiddi hún til þess að helstu fjármálamarkaðir urðu því sem næst óstarfhæfir. Þetta hefði komið sérstaklega illa við íslensku bankana. Í desember 2007 gripu seðlabankar Bandaríkjanna, Kanada, Englands, Evrópu og Sviss til

[542] Sjá hjá mgr. 10, 33, 358, 458, 474, 477, 560, 596, 668, 694, 700 og 784 í athugasemdum Samskipa við AI. Sjá og mgr. 169 og 715-716 í athugasemdir Eimskips við AI.
[543] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 8.
[544] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 6 og bls. 54 – 55.

sameiginlegra aðgerða sem ætlað var að leysa vandamál á fjármagnsmörkuðum. Breska ríkið þjóðnýtti Northern Rock bankann í febrúar 2008 og í mars 2008 lenti fjárfestingabankinn Bear Stearns í lausafjárþurrð. Bandaríska ríkið leiddi hins vegar yfirtöku JP Morgan Chase á bankanum og var þannig komið í veg fyrir gjaldþrot Bear Stearns. Í skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis segir einnig þetta:

„Fjármálakreppan hafði að mestu verið tengd vanskilum á bandarískum fasteignalánum og tapi á ýmsum fjármálaafurðum tengdum þeim. Björgun Englandsbanka á Northern Rock bankanum og yfirtaka JP Morgan á Bear Stearns með aðkomu bandaríska ríkisins hafði þó komið í veg fyrir að traust á fjármálamörkuðum glataðist með öllu. Þetta breyttist 15. september 2008 þegar fjárfestingarbankinn Lehman Brothers varð gjaldþrota. Traust á milli banka þvarr og vaxtaálag á millibankamarkaði rauk upp úr öllu valdi um allan heim."[545]

1071. Sökum framangreinds lá fyrir í ársbyrjun 2008 að efnahagshorfur á Íslandi hefðu versnað. Þrátt fyrir þetta gætti á fyrrihluta ársins 2008 vissrar bjartsýni í opinberri umfjöllun um efnahagsmál hér á landi.

1072. Fjármálaráðuneytið birti endurskoðaða þjóðhagsspá fyrir árin 2007-2009 þann 15. janúar 2008. Þar kemur m.a. fram: *„Þrátt fyrir aukinn óróleika á alþjóðlegum fjármálamörkuðum og lækkun hlutabréfaverðs frá miðju síðasta ári er áfram gert ráð fyrir hóflegum hagvexti árið 2008, eða 1,4%, þegar hagfelld þróun utanríkisviðskipta yfirstígur áframhaldandi samdrátt innlendrar eftirspurnar. Árið 2009 er útlit fyrir 0,4% hagvöxt, einu og hálfu prósentustigi minna en í haustspá, þegar vöxtur einkaneyslu og fjárfestingar gefur eftir.*"[546]

1073. Fjármálaráðuneytið birti á ný þjóðhagsspá 15. apríl 2008 þar sem fjallað var um framvindu og horfur helstu þátta efnahagsmála á árunum 2008-2010. Kom þar fram að áætlað væri að á árinu 2008 myndu þjóðarútgjöld dragast saman um 2,3% vegna samdráttar í einkaneyslu og íbúðar- og atvinnuvegafjárfestingu. Þá var því spáð að hagvöxtur yrði 0,5% á árinu 2008 m.a. vegna tæplega 70% aukningar í útflutningi áls og samdráttar innflutnings. Aukinn samdráttur í einkaneyslu og íbúðarbyggingum ætti að leiða til þess að hagvöxtur drægist saman um 0,7% árið 2009. Árið 2010 væri gert ráð fyrir að vöxtur einkaneyslu og fjármunamyndunar ásamt áframhaldandi bata í utanríkisviðskiptum myndi knýja hagvöxtinn sem yrði 0,8% það ár. Segir einnig að *„helstu óvissuþættir í þjóðhagsspánni varða ástand á alþjóðlegum fjármálamörkuðum, gengi krónunnar, frekari stóriðjuframkvæmdir og endurnýjun kjarasamninga hins opinbera á þessu ári. Sterk staða ríkissjóðs og lífeyrissjóðakerfisins ásamt sveigjanleika og viðnámsþrótti hagkerfisins gera það vel í stakk búið til að bregðast við núverandi aðstæðum og ná jafnvægi á ný.*"[547] Í umfjöllun Viðskiptablaðsins 15. apríl 2008 um þessa þjóðhagsspá var rætt um að *„bjartsýni*" ríkti í fjármálaráðuneytinu og að ráðuneytið teldi horfur mun betri en fram hefði komið í spá Seðlabanka Íslands sem birt var fyrr í apríl 2008.[548]

1074. Seðlabanki Íslands greindi opinberlega frá áliti sendinefndar Alþjóðagjaldeyrissjóðsins frá 4. júlí 2008. Í því sagði: *„Íslenska hagkerfið er auðugt og sveigjanlegt. Tekjur á mann eru meðal þeirra hæstu og tekjuójöfnuður einna minnstur í heiminum. Vinnu- og framleiðslumarkaðir eru opnir og sveigjanlegir. Stofnanir og umgjörð stefnumótunar eru öflugar og skuldir hins opinbera eru mjög litlar. Eftirtektarverð stjórnun á náttúruauðlindum landsins hefur gert Íslandi kleift að auka fjölbreytni*

[545] Skýrsla rannsóknarnefndar Alþingis, *„Aðdragandi og orsakir falls íslensku bankanna 2008 og tengdir atburðir*", bindi 1, 2. og 4. kafli. Aðgengilegt á slóð: https://www.rna.is/eldri-nefndir/addragandi-og-orsakir-falls-islensku-bankanna-2008/skyrsla-nefndarinnar/.

[546] *„Þjóðarbúskapurinn - Vetrarskýrsla 2008*", 15. janúar 2008. Fjármálaráðuneytið. Aðgengilegt á slóð: stjornarradid.is/media/fjarmalaraduneyti-media/media/thjodarbuskapurinn/tjodarbuskapurinn_-_vetrarskyrsla_2008.pdf.

[547] *„Ný þjóðhagsspá fjármálaráðuneytisins*", 15. apríl 2008. Fjármálaráðuneytið. Aðgengilegt á slóð: stjornarradid.is/efst-a-baugi/frettir/stok-frett/2008/04/15/Ny-thjodhagsspa-fjarmalaraduneytisins/

[548] *„Bjartsýni í fjármálaráðuneytinu*", 15. apríl 2008. Viðskiptablaðið. Aðgengilegt á slóð: vb.is/frettir/bjartsyni-i-fjarmalarauneytinu/19036t.

hagkerfisins og stuðla að sjálfbærni. Í ljósi þessa eru langtímahorfur íslenska hagkerfisins öfundsverðar."[549] Alvarleg viðvörunarorð komu hins vegar fram síðar í júlí 2008.

1075. Þann 24. júlí 2008 gaf fjárfestingarbankinn Merrill Lynch út greiningu á íslenskum bönkum. Var þar lýst verulegum áhyggjum af stöðu íslensku bankanna og getu íslenska ríkisins til að bjarga þeim. Í skýrslu rannsóknarnefndar Alþings er lýst viðbrögðum hér á landi við þessari greiningu: *„Ekki fór hátt um viðbrögð íslenskra ráðamanna við þessum ráðleggingum og bollaleggingum utan menntamálaráðherra sem taldi allt tal um þjóðnýtingu svo fráleitt að réttast væri að bjóða greinandanum upp á endurmenntun.*"[550]

1076. Staða íslensks hagkerfis fram að hruni bankakerfisins í október 2008 var eðli málsins samkvæmt grafalvarleg. Hinni raunverulegu stöðu var hins vegar haldið leyndri í aðdraganda þess. Í skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis voru stjórnvöld gagnrýnd fyrir ómarkvissar aðgerðir í aðdraganda hrunsins. Hefðu þau um of einblínt á að *„bæta ímynd íslenska bankakerfisins með þátttöku í opinberri umræðu.*"[551]

1077. Af öllu framangreindu leiðir að á fyrri hluta ársins 2008 var eðlilegt að Eimskip, Samskip og önnur íslensk fyrirtæki byggju sig undir samdrátt og minnkandi eftirspurn í efnahagslífinu.[552] Ekkert hafði hins vegar komið fram af hálfu opinberra aðila á þessum tíma sem gaf til kynna þær efnahagslegu hamfarir sem hófust haustið 2008.

1078. Samskip geta því ekki með einföldum hætti vísað til hrunsins haustið 2008 þegar fyrirtækið skýrir aðgerðir sem það greip til fram að þeim tíma. Hins vegar voru fyrir hendi tengsl milli Samskipa og Kaupþings banka sem kunna að hafa leitt til þess að það fyrirtækið hafi búið yfir meiri upplýsingum um stöðu mála en almennt lágu fyrir. Þá var fjárhagsstaða Eimskips mjög erfið á þessum tíma og aðaleigandi Samskipa í þröngri stöðu. Samskip á Íslandi voru hins vegar í góðri stöðu á þessum tíma, sbr. ummæli (S)aðaleig-stjform-SH 18. mars 2008. Er stöðu Eimskips og Samskipa á þessum tíma lýst nánar hér á eftir.

6.7.1.2. Eimskip

1079. Á árinu 2005 keypti Avion Group alla hluti í Eimskip, sbr. umfjöllun á bls. 318 og áfram í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007, *Misnotkun Hf. Eimskipafélags Íslands á markaðsráðandi stöðu sinni.* Með kaupunum varð Avion Group stærsta flutningafyrirtæki á Íslandi með áætlaða veltu yfir 120 milljarða kr., 6.500 starfsmenn og 110 skrifstofur staðsettar í öllum byggðum heimsálfum. Avion Group var skráð í Kauphöll Íslands í janúar 2006 og eftirspurn eftir bréfum var mikil. Í kjölfarið hófst útrás Eimskips af fullum þunga. Gögnin sýna að framtíðarsýn Eimskips á þessum tíma var að viðhalda leiðandi forystu á markaði sem flutningafyrirtæki á Norður-Atlantshafi og að nýta sér þá stöðu til frekari vaxtar, sbr. kafli 6.2.2 hér að framan.

1080. Eins og fram kom í umfjöllun um siglingakerfi Eimskips var fyrirtækið í sóknarhug í árslok 2007. Eimskip taldi þannig ástæðu til að bæta við skipum, bæta við nýrri siglingaleið og auka flutningsgetu fyrirtækisins í byrjun janúar 2008. Í áðurnefndu skjali (E)forstö-innfl frá 18. desember 2007 var rætt um að þessi breyting gæfi Eimskip tækifæri til að horfa til sóknar og auka markaðshlutdeild fyrirtækisins.

---

[549] Skýrsla rannsóknarnefndar Alþingis, *„Aðdragandi og orsakir falls íslensku bankanna 2008 og tengdir atburðir*", bindi 1, kafli 4.3.7.
[550] Skýrsla rannsóknarnefndar Alþingis, *„Aðdragandi og orsakir falls íslensku bankanna 2008 og tengdir atburðir*", bindi 1, 2. kafli og kafli 4.2.3.
[551] Skýrsla rannsóknarnefndar Alþingis, *„Aðdragandi og orsakir falls íslensku bankanna 2008 og tengdir atburðir*", bindi 1, 2. kafli. Sjá einnig bindi 7, kafla 21.
[552] Ekki var það þó einhlítt, sbr. spá fjármálaráðuneytisins 15.04.2008 um 70% aukningu á útflutningi á áli frá Íslandi. Sá útflutningur fór ekki síst fram með skipum Eimskips og Samskipa.

1081. Á sama tíma voru komnir umrótatímar hjá Eimskip. Fyrirtækið hafði vaxið gríðarlega og stóð í miklum breytingum á starfsemi sinni og fjárhagsstaða fyrirtækisins var erfið.

1082. Þann 2. janúar 2008 var í fjölmiðlum fjallað um fréttatilkynningu frá Eimskip. Þar kom fram að fyrirtækið hefði *„nú losað sig endanlega út úr flugtengdum rekstri"* og mundu stjórnendur Eimskips *„einbeita sér að meginstarfsemi félagsins sem eru flutningar og rekstur á kæli- og frystigeymslum. Eimskip hefur vaxið mjög hratt og hefur tífaldað umsvif sín á þremur árum."*[553]

1083. Í lok janúar 2008 var í fjölmiðlum fjallað um ársuppgjör Eimskips fyrir árið 2007. Kom fram að tap hefði verið af rekstri fyrirtækisins á árinu 2007 sem hefði numið 9,1 milljón evra. Það hefði svarað til um 865 milljóna íslenskra króna tapi miðað við gengi á þeim tíma. Var til samanburðar rifjað upp að hagnaður Eimskips á ársinu 2006 hefði numið 64 milljónum evra.[554]

1084. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að fjárhagslegir erfiðleikar Eimskips hafi ekki tengst flutningastarfsemi Eimskips hér á landi heldur stafað af miklum skuldum vegna fjárfestinga erlendis.[555] Þannig sýna fundargerðir stjórnar Eimskips að í byrjun árs 2008 hefðu verið komnar fram sterkar vísbendingar um afar erfiða fjárhags- og lausafjárstöðu Eimskipssamstæðunnar og þá sérstaklega sem varðaði erlendan rekstur og fjármögnun frysti- og kæligeymslna í Norður-Ameríku og Evrópu sem og vandamál varðandi ábyrgðir sem tengdust flugrekstri. Vegna þessarar stöðu þurfti Eimskip fjármagn frá rekstrinum á Íslandi. Ársreikningur Eimskips fyrir árið er í samræmi við framangreint, þ.e. erfið staða fyrirtækisins átti ekki rætur að rekja til flutningastarfseminnar hér á landi, heldur taps vegna lokunar á hluta af starfsemi erlendis, mikil gengistaps og afskrifta.

1085. Þáverandi forstjóri Eimskips ((E)forstj-fyrrv) lét óvænt af störfum í febrúar 2008[556] og stuttu áður hafði stjórnarformaður fyrirtækisins (kjölfestufjárfestir í Eimskip) hætt.[557] Hafði (E)stjform tekið við sem stjórnarformaður í árslok 2007.

1086. Á þessum tíma hvíldu einnig miklar ábyrgðir á Eimskip. Ábyrgð á 280 milljóna dala láni (þá 18,5 milljarðar íslenskra króna) vegna flugfélagsins XL Leisure Group var t.a.m. á gjalddaga 5. mars 2008. Þann 4. mars 2008 var tilkynnt að Eimskip hefði í ljósi markaðsaðstæðna framlengt umrædda lánsábyrgð um 60 daga eða fram í maí sama ár. Aftur var í maí sama ár tilkynnt að ábyrgðin væri ennþá í gildi og lánið gjaldfallið.[558]

---

[553] *„Eimskip losar sig við flugrekstur"*, 2. janúar 2008. Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: mbl.is/greinasafn/grein/1183190/.

[554] *„Þreföldun veltu milli ára"*, 31. janúar 2008. Viðskiptablaðið. Aðgengilegt á slóð: mbl.is/greinasafn/grein/1189311/.

[555] Samkeppniseftirlitið byggir þetta mat á eftirfarandi gögn sem Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu 1.12.2016:
1. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 7.01.2008 og afrit af glærukynningu *„Hf. Eimskipafélag Íslands – Budget 2008"*.
2. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 7.04.2008, sbr. einnig fréttatilkynning Eimskips frá 5. mars 2008.
3. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 28.04.2008.
4. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 21.05.2008 og afrit af glærukynningu *„Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 21. maí 2008 Sundakletti, Reykjavík"*.
5. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 8.01.2009 og afrit af glærukynningu *„Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 8.01.2009 (Ísland – rekstur)"*.
6. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 27.02.2009 og afrit af glærukynningu *„Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 27.02.2009 (Uppgjör Q1 (draft)"*.
7. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 26.03.2009.
8. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 30.06.2009 og afrit af glærukynningu *„Ársuppgjör annars ársfjórðungs (Magnmælikvarðar)"*.

[556] Sjá frétt á mbl.is þann 22.02.2008. Greint er frá því að […] hafi deginum áður látið af störfum sem forstjóri Eimskips. Einnig kemur fram að *„*[…]*og* […]*, fyrrum stjórnarformaður, hafa leitt miklar breytingar innan félagsins. Í hálffimmfréttum Kaupþings er sagt óvænt og óheppilegt að báðir láti af störfum með svo skömmu millibili „áður en skipið er komið í höfn"*. Aðgengilegt á slóð: mbl.is/greinasafn/grein/1194764/.

[557] Sjá frétt á visir.is þann 20.12.2007: *„*[…] *stjórnarformaður Eimskipafélags Íslands sagði sig í dag úr stjórn félagsins á stjórnarfundi og lætur þegar af stjórnarsetu að eigin ósk*. […] *er annar af tveimur kjölfestufjárfestum félagsins. […]* […] *var kjörinn nýr stjórnarformaður félagsins á sama fundi. Ný stjórn félagsins verður kosin á næsta aðalfundi félagsins sem haldinn verður fyrir lok febrúar 2008."* Aðgengilegt á slóð: visir.is/g/200771220082/[…]-ur-stjorn-eimskips

[558] Tilkynning Eimskip til Kauphallar 04.03.2008 og 07.05.2008. Sjá einnig www.visir.is *„Lánsábyrgð Eimskip enn í gildi"*, dags. 07.05.2008, aðgengileg hér: https://www.visir.is/g/20081203107d.

1087. Í fundargerðum stjórnar Eimskips 7. og 28. apríl 2008 er áfram lýst mjög þröngri lausafjárstöðu og að mikilvægt sé að áætlanir varðandi fjárstreymi og m.a. sölu eigna standist. Er sagt að þessi þrönga staða *„skýrist einkum af skuldsetningu félagsins vegna fjárfestinga á síðasta ári*", sbr. fundargerð frá stjórnarfundi Eimskips 28. apríl 2008. Fram hefur komið að Eimskip hafi tapað 101 milljón evra á öðrum ársfjórðungi 2008 og þannig ljóst að fyrirtækið væri í talsverðum vandræðum á fyrstu mánuðum ársins 2008.

1088. Nýr forstjóri Eimskips ((E)forstj) hóf störf 20. maí 2008. Segir Eimskip að þá hafi beðið hans gífurlega umfangsmikil verkefni í þeim *„lífróðri*" sem fyrirtækið réri á þessum tíma, sbr. mgr. 172 í athugasemdum við AI. (E)forstj sat fyrsta stjórnarfund hjá Eimskip 21. maí 2008 og í glærukynningu hans var fjallað um úttekt sem PriceWaterhouse (PwC) í London hafði verið að vinna fyrir lánadrottinn Eimskips (ABN Amro bankann).[559] Kemur þar fram að samkvæmt PwC séu: *„Flestar einingar í góðum rekstri utan Innovate, en gert er ráð fyrir að félagið muni eiga í erfiðleikum með að halda EBITDA áætlun 2008.*"

1089. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst af þessum gögnum og umfjöllun stjórnar á þessum tíma að fjárhagsstaða Eimskips var mjög alvarleg. Af gögnum málsins verður hins vegar ekki annað ráðið en að kjarnarekstur fyrirtækisins sem tengdist flutningastarfsemi á Íslandi og til og frá landinu hafi gengið ágætlega. Með öðrum orðum áttu fjárhagsörðugleikar Eimskips að litlu leyti rót sína að rekja til sjóflutninga Eimskips til og frá Íslandi eða landflutninga hér á landi heldur fyrst og fremst til þess að gríðarlegar fjárfestingar fyrirtækisins erlendis höfðu reynst því ofviða. Er þetta í samræmi við framburð (E)forstj. Lýsti (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu miklum fjárhagslegum erfiðleikum Eimskips þegar hann hóf störf sem forstjóri í maí 2008. Hins vegar tók hann fram að árið 2008 hefði ekki verið *„slæmt ár hvað varðar rekstur og aftur þess vegna var áherslan hjá mér var raunar ekkert að hafa miklar áhyggjur af rekstrinum heldur af þessum skuldamálum.*"[560]

1090. Þrátt fyrir að flutningastarfsemi hér landi hafi gengið ágætlega var hins vegar mikil fjárþörf vegna rekstrar erlendis, sérstaklega Innovate, og mikillar skuldsetningar vegna Versacold & Atlas, og fyrirliggjandi ábyrgða. Í þessu sambandi er vísað til glærukynningar um rekstraráætlun fyrir árið 2008 sem var kynnt á stjórnarfundi Eimskips 7. janúar 2008. Er þar áætluð EBITDA 187 milljónir EUR og að reksturinn á Íslandi skili um 62 milljónum evra af þeirri fjárhæð. Á þá mögulega eftir að millifæra á reksturinn á Íslandi hlut hans í 19 milljóna evra neikvæðri EBITDU aðalskrifstofu fyrirtækisins (e. Corporate office). Sést af þessu að Eimskip á Íslandi var hlutfallslega í samstæðunni ætlað að skila ágætri afkomu á árinu 2008. Gögn málsins bera með sér að þetta átti eftir að raungerast á árinu 2008. Í uppgjöri fyrir árið 2008 kemur fram að rekstur á Íslandi hafi skilað jákvæðri EBITDA sem nam 3.568 milljónum ISK.[561]

1091. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það því mikilvægt fyrir Eimskip, ef ekki átti enn verr að fara árið 2008, að stuðla að arðsömum rekstri m.a. á Íslandi. Á meðan stjórnendur fyrirtækisins þurftu að beina kröftum sínum að þessum vanda sem aðallega fólst í endurfjármögnun fyrirtækisins var ákjósanlegt og til hjálpar að sem mestur friður ríkti um flutningastarfsemi fyrirtækisins á Íslandi.

6.7.1.3. Samskip

1092. Í janúar 2008 hafði tekið gildi nýtt skipulag hjá Samskipum. Fram á árið 2007 hafði Samskip hf. verið móðurfélag Samskipasamstæðunnar. Eftir það varð félag skráð í Hollandi, Samskip Holding, móðurfélag samstæðunnar. Samskip hf. varð þá dótturfélag Samskipa Holding. Nánar tiltekið voru Samskip hf. 99,9% í eigu Samskipa Holding BV.

1093. Af gögnum málsins verður ráðið að Samskip Holding stóð frammi fyrir fjárhagslegum áskorunum í kjölfar þess að það þrengdi að lánamörkuðum á seinni hluta ársins 2007. Þannig var afkoma

[559] Fjallað er um þessa skýrslu í kafla 6.4.
[560] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 6 og 20.
[561] Afhent 01.12.2016 afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 8.01.2009 og afrit af glærukynningu *„Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 8.01.2009 (Ísland – rekstur)*".

samstæðunnar undir væntingum á fyrstu mánuðum ársins 2008 þótt starfsemi Samskipa hf. á Íslandi gengi mjög vel og skilaði góðri afkomu. Þetta má meðal annars ráða af fundargerð fundar framkvæmdastjórnar Samskipa Holding sem haldinn var 18. mars 2008 („*Samskip Management Meeting*").

1094. Í fundargerðinni kemur fram að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjórnarm-fjármstj hafi upplýst aðra fundarmenn um framgang viðræðna Samskipa Holding við helsta lánveitanda samstæðunnar, þ.e. hollenska bankann Fortis. Hafi Fortis beint því til Samskipa Holding að grípa til vissra aðgerða en fyrirtækið sett fram gagntillögur sem felist meðal annars í því að Samskip leggi fram auknar tryggingar fyrir lánveitingum bankans. Í fundargerðinni er eftirfarandi fært til bókar af þessu tilefni:

„Fortis has mentioned that due to past performance and track record that they are not able to trust or rely on 2008 budget for Samskip. It is understandable and as such but it puts Samskip in weaker position towards Fortis.

Samskip is currently borrowing from Fortis €40 million. Samskip proposes to pay down this debt by €10 million during the year 2008. This will come from the postive cash generated by the Group and therefore proposed to paid in the latter half of 2008. Equity will be increased by €13 million by Samskip shareholders, all of that will be used to support the working capital of the Group and not used for instance to reduce the loans with Fortis. MCL[562] *receivables are expected to be factored to Fortis. This gives better security for the bank. Factoring has both positive and less positive impact. One of the positives is that due to the fact that invoices which are more than 90 days overdue will not be factorable it becomes more visible/urgent how much cash we are having there. Today this is €7 million in MCL alone! Less positive is extra administration around this process.*

The above is still being discussed with Fortis and can still change as they have to get approval from their credit committee. Overall feeling is though more positive that this can be ground for ongoing partnership between Fortis and Samskip."[563]

1095. Eins og fram kemur í fundargerðinni áttu Samskip Holding á þessum tíma í viðræðum við Fortis vegna lánveitinga bankans til félagsins sem námu þá 40 milljónum evra. Í fundargerðinni kemur ekki fram hvort bankinn hafi farið fram á að Samskip Holding endurgreiði lánið eða leggi fram auknar tryggingar en allt að einu segir að félagið hafi boðist til þess að greiða niður lánið sem nemur 10 milljónum evra á árinu 2008, að styrkja lausafjárstöðu sína með því að gefa út nýtt hlutafé fyrir 13 milljónir evra og að setja bankanum að veði viðskiptakröfur MCL.

1096. Með hliðsjón af framansögðu er engum blöðum um það að fletta að bæði stjórnendur Samskipa Holding og (S)aðaleig-stjform-SH sem aðaleigandi félagsins voru undir miklum þrýstingi frá lánveitanda félagsins. Meðal annars af þessum sökum lagði (S)aðaleig-stjform-SH þunga áherslu á að stjórnendur í samstæðunni gripu til aðgerða til að bæta rekstrarafkomu hennar. Þrátt fyrir það gekk rekstur Samskipa hf. á Íslandi mjög vel. Í þessu sambandi vísast einnig til umfjöllunar um stöðu Samskipta Holding gagnvart bankanum á stjórnarfundum samstæðunnar 14. júlí og 4. nóvember 2008, sbr. kafla 8.10.1 og 10.4.3.

1097. Í þessu sambandi verður jafnframt að hafa í huga að afar þýðingarmikið var fyrir (S)aðaleig-stjform-SH, sem næststærsta hluthafa Kaupþings banka hf., að á honum sæjust engin veikleikamerki en hætt var við að það hefði neikvæð áhrif á stöðu hans ef það spyrðist út að rekstarfélag í hans eigu ætti í erfiðleikum með að standa við skuldbindingar sínar gagnvart lánardrottnum. Málsatvik sem eiga sér stað sama dag og rætt var um kröfur Fortis til Samskipa Holding (þ.e. 18. mars 2008) vekja athygli í þessu sambandi. Þau atvik tengjast áðurnefndum (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og

[562] Samskip MCL (Multimodal Container Logistics). Þessi eining Samskipa annaðist m.a. gámaflutninga í Evrópu.
[563] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.447022.

(S)stjórnarm-fjármstj og er þeim lýst nánar á eftir. Hafa ber í huga að umræddir aðilar sátu einnig í stjórn Samskipa hf. á árinu 2008:

- (S)aðaleig-stjform-SH sat í stjórn Samskipa hf. Hann var aðaleigandi Samskipasamstæðunnar og formaður stjórnar Samskipa Holding. Fjárfestingarfélagið Kjalar var í eigu (S)aðaleig-stjform-SH og í gegnum það var hann næst stærsti hluthafi í Kaupþing banka.[564] (S)aðaleig-stjform-SH var stjórnarformaður Eglu hf. sem var dótturfélag Kjalar.[565]

- (S)stjform-S sat einnig í stjórn Samskipa hf. og var formaður stjórnar. Hann var einnig framkvæmdastjóri umræddra fjárfestingarfélaga (S)aðaleig-stjform-SH, þ.e. Kjalars og Eglu. Auk þessa sat (S)stjform-S á þessum tíma í stjórn annars vegar Samskipa Holding og hins vegar Kaupþings banka.

- (S)stjórnarm-fjármstj sat einnig í stjórn Samskipa hf. Hann var jafnframt fjármálastjóri Samskipa Holding.

1098. Forstjóri Samskipa hf. ((S)forstj) sat fundi stjórnar Samskipa hf. og ritaði fundargerðir. (S)forstj sat í stjórn Kjalars og Eglu. Að jafnaði sat hann stjórnarfundi Samskipa Holding.

1099. Samkvæmt framansögðu voru tengsl á milli Kaupþings banka og Samskipa. Í mgr. 501 í athugasemdum Eimskips við AI er vísað til tengsla og *„áhrifa aðaleigenda Samskipa innan íslensks bankakerfis*". Segir Eimskip að þetta geti skýrt þá staðreynd að strax í janúar/febrúar 2008 hafi Samskip verið byrjuð að búa sig undir versnandi efnahagshorfur.

1100. Í þessu samhengi er rétt að horfa til skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis um aðdraganda og orsakir falls íslensku bankanna 2008. Þar er greint frá fundi samráðshóps stjórnvalda um fjármálastöðugleika og viðbúnað þann 10. janúar 2008. Þar hafi komið fram áhyggjur fundarmanna af m.a. veikri stöðu stórra hluthafa í bönkunum. Þáverandi forstjóri fjármálaeftirlitsins hafi á fundinum gert grein fyrir veðköllum og tryggingaþekju í bankakerfinu. Ljóst er að (S)aðaleig-stjform-SH (í gegnum tengd félög) var einn af þessum stóru hluthöfum sem fundarmenn höfðu áhyggjur af.

1101. Einnig er í skýrslunni gerð grein fyrir fundi m.a. forsætisráðherra með bankastjórn Seðlabankans 7. febrúar 2008 þar sem formaður bankastjórnar hafi dregið upp mjög dökka mynd af stöðu og framtíðarhorfum íslensku bankanna. Þá er því lýst í skýrslunni að forsætisráðherra hefði á þessum tíma átt allmarga fundi með helstu fyrirsvarsmönnum bankanna.[566]

1102. Sem fyrr segir hélt Kjalar utan um eignir og fjárfestingar (S)aðaleig-stjform-SH.[567] Í kafla 8.8.2.3 í bindi 2 í skýrslu rannsóknarnefndar Alþings segir um eignarhlut fjárfestingarfélags hans í Kaupþingi banka: *„*[(S)aðaleig-stjform-SH] *var næststærsti hluthafi í Kaupþingi banka í gegnum félög sín Eglu hf. og Kjalar hf. frá því að Búnaðarbankinn sameinaðist Kaupþingi. Nánar tiltekið átti* [(S)aðaleig-stjform-SH] *yfir 90% af hlutafé Kjalars sem átti svo 99,9% hlutafjár Eglu. Fram á árið 2006 var*

[564] Einnig í gegnum Eglu hf. Síðar Kjalar Invest og Eglu Invest, bæði skráð í Hollandi. Þann 15. júní 2007 birtist grein á mbl.is um að eign Kjalars og Eglu í Kaupþing væru að færast yfir hollensku félögin. Í greininni segir sömuleiðis: *„Eftir yfirfærsluna verður hið nýja félag skráður eigandi bréfanna í hlutaskrá Kaupþings banka hf. í stað Kjalar Invest B.V. og Eglu hf. Raunverulegt eignarhald á bréfunum mun hins vegar ekki hafa breyst þar sem hið nýja félag er í eigu sömu aðila*" Sjá:
mbl.is/vidskipti/frettir/2007/06/15/kjalar_og_egla_flytja_hlutabref_i_kaupthingi_i_nytt/.

[565] Samkvæmt ársreikningi Eglu hf. fyrir árið 2007 (frá mars 2008) samanstóð samstæða Eglu af móðurfélaginu Eglu hf. og dótturfélaginu Kjalar Holding B.V. sem er 100% í eigu Eglu hf.

[566] Skýrsla rannsóknarnefndar Alþingis, Aðdragandi og orsakir falls íslensku bankanna 2008 og tengdir atburðir, bindi 6 kafli 19.5.

[567] Hlutverk Kjalar var mikilvægt að þessu leyti, sbr. þessa lýsingu sem fram kemur í ársreikningi Kjalars hf. fyrir árið 2008: *„Bankahrunið 2008 markar djúp spor í rekstrar- og efnahagsreikningi Kjalars hf. fyrir það ár. Kjalar hf. er eignarhaldsfélag sem hluti á í öðrum félögum, sem með dóttur- og hlutdeildarfélögum mynda samstæðu þess. Stærsti einstaki eignarhlutur samstæðu félagsins, og sá sem verðmætast var, varð einskis virði á einni nóttu þegar starfsemi Kaupþings banka hf. var yfirtekin af Fjármálaeftirlitinu og hlutafé hans urðu verðlaus. Eigna- og skuldstýring var skipuleg og heildræn hjá Kjalari hf. Leitast var við að vista eignarhald hluta í öðrum félögum, þegar um stórar stöður var að ræða, í sjálfstæðum dótturfélögum og tilheyrandi fjármögnun látin haldast í hendur á sama stað. Hins vegar var haldið utan um áhættu vegna lánastýringar í móðurfélaginu sjálfu. Í sumum tilvikum bar móðurfélagið einnig ábyrgð á skuldum dóttur- og eða dótturdótturfélaga sinna*".

Kaupþingshlutur þessarar samstæðu í Eglu. Síðla þess árs var eignarhluturinn fluttur í dótturfélag í Hollandi, Kjalar Invest BV, þar sem hann var fram á sumar 2007.

Í júní 2007 var leitað til Citibank til þess að fjármagna Kaupþingshlutinn. Það gekk eftir, hluturinn var fluttur í annað hollenskt félag, Eglu Invest BV, sem fékk lán frá Citibank sem nam 60% af markaðsvirði hlutabréfanna. Lánið var með veði í þessum hlutabréfum Kaupþings, sem voru eina eign Eglu Invest, og veðkall var ef markaðsvirði bréfanna félli niður fyrir 70% af upphæð lánsins. Lánið var að stórum hluta notað til þess að greiða niður lán Kjalars og Eglu við íslensku bankana, sérstaklega við Landsbankann og Kaupþing."

1103. Í kafla 8.8.3.2 í í bindi 2 í skýrslu rannsóknarnefndarinnar er því lýst að Kaupþing hafi veitt Kjalari lán í janúar og mars 2008 vegna veðkalls frá Citibank:

„Í janúar 2008 var hlutabréfaverð Kaupþings búið að lækka talsvert frá sumrinu áður á sama tíma og gengi krónunnar hafði veikst. Þetta olli því að veðstaða láns Eglu Invest gagnvart Citibank hafði versnað mjög, verðmæti hlutabréfanna var komið niður fyrir 70% veðkallsþröskuldinn, og Citibank kallaði eftir frekari tryggingum frá Eglu Invest. Til þess að mæta veðkallinu leitaði Kjalar eftir láni frá Kaupþingi og veitti Kaupþing Kjalari 120 milljóna evra lán. Í mars sama ár féll svo krónan verulega og þá var tryggingastaða lánsins orðin mun verri. Í mars veitti Kaupþing Kjalari lán til þess að greiða lánið til Citibank að fullu. Í apríl lánaði svo Glitnir Eglu Invest hluta upphæðarinnar, um 120 milljónir evra, og Kjalar notaði það fé til að lækka skuld sína við Kaupþing.

Þegar upp var staðið höfðu Glitnir og Kaupþing lánað Kjalari og Eglu Invest um 400 milljónir evra til að greiða Citibank skuldirnar og koma í veg fyrir að Citibank tæki hlutabréfin í Kaupþingi til sín."

1104. Í kafla 8.12.3.6 í bindi 2 í skýrslu rannsóknarnefndarinnar er greint frá því að í október 2008 hafi áhættuskuldbindingar vegna Kjalars numið 146,7 milljörðum kr. Í skýrslunni segir síðan: *„Kjalar er fjárfestingarfélag sem er að langstærstum hluta í eigu* [(S)aðaleig-stjform-SH] *eða 94%. Kjalar ehf. var stofnað 1991 utan um eignarhlut* [(S)aðaleig-stjform-SH] *í Samskipum hf. Árið 2002 var félaginu breytt í fjárfestingarfélag sem fjárfesti einkum í flutningastarfsemi, fjármálastarfsemi, fasteignum og matvælaiðnaði. Meðal helstu fjárfestinga voru hlutir í Kaupþingi, Samskipum, Alfesca, HB Granda og Iceland Seafood International. Tengsl* [(S)aðaleig-stjform-SH] *og Kaupþings má rekja til þess er Búnaðarbankinn var einkavæddur, en hann fór fyrir S-hópnum sem keypti meirihluta í bankanum sem síðar var svo sameinaður Kaupþingi 2003.*

[…] var stjórnarformaður Kjalars og framkvæmdastjóri félagsins var [(S)stjform-S]. [(S)aðaleig-stjform-SH] *sat auk […] í stjórn ásamt [(S)forstj], forstjóra Samskipa.*

Á tímabilinu janúar 2007 til október 2008 hækkuðu skuldir Kjalars og tengdra félaga um 89,8 milljarða króna. Í evrum talið hækkuðu skuldbindingar Kjalars um 406,7 milljónir eða 68% […]

Kjalar var einn stærsti lántakandi hjá Kaupþingi og jafnframt í hópi stærstu eigenda bankans með rétt um 10% af hlutafé hans. [(S)stjform-S] *framkvæmdastjóri Kjalars, sat í stjórn Kaupþings. Heildaraukning fyrirgreiðslu til Kjalars er mest í Kaupþingi af bönkunum á tímabilinu, hvort heldur er í krónum talið eða hlutfallslega. […]*

Af einstökum lánveitingum Kaupþings sem vert er að nefna er yfirtaka bankans á fjármögnun Citibank á Kaupþingsbréfum Eglu, dótturfélags Kjalars. Vorið 2008 varð mikið verðfall á bréfum Kaupþings og það leiddi til þess að Citibank gerði veðkall. Kaupþing kom þar að og fékk annan veðrétt í Kaupþingsbréfum til tryggingar fyrir láninu, á eftir Glitni og Citibank. Fljótlega með vorinu yfirtók bankinn þó alla fjármögnun bréfanna af Citibank. Um þetta var ítrekað fjallað í fundargerðum lánanefndar stjórnar Kaupþings, m.a. þann 18. mars 2008:

„Endurskipulagning á skuldbindingum Kjalars. Kjalar hefur fjármagnað eign sína í Kaupþingi í gegnum Citi í næstum eitt ár.

Fjármögnunin var með viðmið um veðkall ef verð hlutabréfa lækkaði um 50% frá því að fjármögnunin var gerð. Vegna lækkunar á gengi hlutabréfa í Kaupþingi og gengislækkunar krónunnar var þessu viðmiði mætt í síðustu viku.

Líklegast er, að Kaupþing verði að fjármagna eign Kjalars í Kaupþingi, a.m.k. þar til varanleg lausn hefur fundist. Fram kom á fundinum, að Kaupþing ætti í viðræðum við Citi."

1105. Af skýrslunni má sjá að (S)aðaleig-stjform-SH hafi unnið að og gripið hafi verið til björgunaraðgerða vegna félaga sem tengd voru honum á þessum tíma. Veitti Kaupþing Kjalari lánafyrirgreiðslu í janúar og mars 2008 til að greiða niður lánið hjá Citibank.[568] Þegar upp var staðið árið 2008 hafði Kaupþing (og Glitnir banki hf.) lánað (S)aðaleig-stjform-SH (félög honum tengdum) um 400 milljónir evra til að greiða Citibank skuldirnar að fullu.[569]

1106. Í skýrslu rannsóknarnefndarinnar er jafnframt tiltekið að (S)aðaleig-stjform-SH *„tengist einnig málefnum Sheikh Mohammed Bin Khalifa Al-Thani í Kaupþingi.* [(S)aðaleig-stjform-SH] *kom á sambandi Al-Thani og bankans, en í september 2008 samþykkti lánanefnd Kaupþings nokkur lán til Al-Thani og félaga sem honum tengjast, eitt þeirra sneri að fjármögnun á kaupum Al-Thani á hlutabréfum í Kaupþingi, en hann keypti rúm 5% í bankanum í lok september 2008. Gögn bankans sýna ótvíræð tengsl á milli* [(S)aðaleig-stjform-SH] *og kaupa Al-Thani á Kaupþingsbréfunum.*"

1107. Samkvæmt framansögðu var aðaleigandi Samskipa í fjárhagslegum vandræðum á fyrri hluta ársins 2008 vegna m.a. lækkunar á gengi hlutabréfa Kaupþings. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 12. febrúar 2015 í máli nr. 145/2014, *Ákæruvaldið gegn* (S)aðaleig-stjform-SH *o.fl.*, (svo nefnt Al-Thani mál) kemur fram að (S)aðaleig-stjform-SH hafi, ásamt öðrum, unnið að undirbúningi að því frá mars 2008 sem varð seinna á árinu að refsiverðri markaðsmisnotkun með hlutabréf Kaupþings banka.

1108. Sama dag og umræddur fundur lánanefndar Kaupþings banka var haldinn, 18. mars 2008, upplýstu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjórnarm-fjármstj um vandræði Samskipa Holding og kröfur Fortis á stjórnarfundi Samskipa Holding, sbr. framangreint. Á sama stjórnarfundi Samskipa Holding beindi (S)aðaleig-stjform-SH þeim fyrirmælum til m.a. (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj að þeim bæri að vernda stöðu Samskipa á Íslandi sem *„cash cow*" fyrir Samskipasamstæðuna, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

---

[568] Í frétt sem birtist á visir.is 26.02.2011 var fjallað um þessi atvik: *„Kaupþing yfirtók risavaxið lán* […] *hjá ameríska banka ári fyrir hrun, en án þess hefðu hlutabréf Kaupþings lækkað mikið í verði. Á svipuðum tíma var bankinn að gera gjaldeyrissamning við* […]*, sem nú krefst 115 milljarða króna frá þrotabúi Kaupþings vegna gjaldeyrissamningsins.*

Egla dótturfélag Kjalars, sem var í eigu […]*, fékk lán hjá bandaríska bankanum Citigroup gegn veði í hlutabréfum í Kaupþingi banka. Haustið 2007 fóru gjaldfellingarákvæði í lánasamningi hjá bandaríska bankanum að verða virk vegna lækkandi hlutabréfaverðs hjá Kaupþingi banka.*

Félag […] *gat í krafti stöðu hans í hluthafahópi bankans fengið Kaupþing til að taka yfir lánið hjá bandaríska bankanum í lok árs 2007, en á þessum tíma voru hagsmunir bankans og* […] *orðnir mjög samtvinnaðir. Bankinn vildi ekki með nokkrum hætti offramboð á bréfum bankans á markað með tilheyrandi lækkun þeirra.*

Samkvæmt heimildum fréttastofu gerði Citigroup fyrst veðkall en síðan gjaldfelldi bankinn lánið. Þá tók Kaupþing lánið yfir í heild sinni og færði síðan hluta þess yfir á aðra banka og sparisjóði gegn góðum tryggingum. […]*, forstjóri Kjalars, sagði í samtali við fréttastofu í dag að endurfjármögnun á láninu hjá Citigroup hafi verið að fullu lokið í mars 2008. Stuttu áður, í janúar 2008, fékk Kjalar gjaldeyrisskiptasamning í hjá bankanum upp á tugi milljarða króna. Fram kom í Viðskiptablaðinu að þessi samningur hafi síðan verið endurnýjaður í miðju bankahruni. Á grundvelli hans gerir Kjalar kröfu um 115 milljarða króna, en það er hagnaður félagsins á átta daga tímabili í miðju hruni.*

Ef Kjalar vinnur málið skiptast eignir félagsins milli Glitnis og Eglu. Í yfirlýsingu sem Kjalar sendi frá sér segir að óháð niðurstöðu málsins sé ljóst að eigendur Kjalars muni aldrei fá krónu út úr félaginu. […]*, forstjóri Kjalars, fullyrti í samtali við fréttastofu í dag að engin félög tengd […] ættu kröfur á Eglu og þar með ætti hann ekki lengur fjárhagslegra hagsmuna að gæta í félaginu.*"Aðgengilegt á slóð: visir.is/g/20111047427d.

[569] Skýrsla rannsóknarnefndar Alþingis, um aðdraganda og orsakir falls íslensku bankanna 2008. Bindi 2, kafli 7 og 8 & bindi 6, kafli 19. Þar segir m.a. eftirfarandi: *„Eftir því sem leið á haustið 2007 og framan af árinu 2008 hækkuðu útlán til Kjalars verulega og tengdist það áðurnefndum uppgreiðslum lána við Citibank*". *„Í mars [2008] veitti Kaupþing Kjalari lán til þess að greiða lánið til Citibank að fullu.*" Sjá einnig bindi 7, kafla 21 í skýrslunni. Sjá jafnframt Fréttablaðið, *„Skuldaði 18% af eiginfé Kaupþings*", dags. 19.04.2010.

1109. Sýna samtímagögn að samhliða erfiðleikum Samskipa Holding og erlenda hluta samstæðunnar, þrýsting frá Fortis um aðgerðir og björgunaraðgerðum (S)aðaleig-stjform-SH tengdum Kaupþingi banka, vann hann ásamt (S)forstj, (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)frkvstj-millilandasv að undirbúningi aukins samráðs við Eimskip á flutningamarkaði. Verður vikið að þessum gögnum í næstu köflum ákvörðunarinnar.

6.7.2. Samskip huga að frekari samvinnu við Eimskip

1110. Í skýrslutöku hjá lögreglu 15. maí 2018 var (S)forstj spurður um framangreind ummæli (S)aðaleig-stjform-SH frá 18. mars 2008 um *„cash cow"* og um gögn Samskipa frá fyrrihluta ársins 2008 þar sem vísað var til samvinnu við Eimskip. Í svari (S)forstj kom m.a. fram að *„menn hafi verið hræddir að […] fyrirtækið væri að fara á hausinn […]"*[570] Einnig tók hann fram að *„menn höfðu áhyggjur af stöðunni, miklar áhyggjur af stöðunni og voru bara að hugsa um hvernig hérna, hvernig er hægt að teikna framtíðar fyrirkomulag á rekstrinum og allt það."* [571]

1111. Eins og lýst verður hér á eftir tók (S)aðaleig-stjform-SH það skýrt fram þann 18. mars 2008 að rekstur Samskipa á Íslandi hefði gengið mjög vel. Hið sama kemur fram í fundargerðum stjórna Samskipa hf. og Samskipa Holding á fyrri hluta ársins 2008. Virt saman gefa gögnin til kynna að það sem (S)forstj o.fl. hafi helst óttast á þessum tíma hafi verið þröng staða eiganda Samskipa. Í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er því haldið fram að Samkeppniseftirlitið dragi rangar ályktanir af framangreindum gögnum. Eins og rökstutt er í kafla 25.4.5 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á það.

1112. Eins og áður segir var þann 10. janúar 2008 fundur hjá samráðshópi stjórnvalda, um fjármálastöðugleika og viðbúnað, þar sem fundarmenn ræddu áhyggjur af veikri stöðu stórra hlutahafa í bönkunum. Samtímagögn staðfesta að stjórnendur Samskipa höfðu áhyggjur af þessu á umræddum tíma.

1113. Þannig var þann 18. janúar 2008 haldinn stjórnarfundur Samskipa hf. Fyrirliggjandi er fundargerð frá fundinum en hann sátu (S)stjform-S, (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj. Í fundargerðinni má sjá að stjórnin, á þessum fyrsta fundi ársins 2008, hafi tekið ákvörðun um að grípa til aðgerða *„til að bæta afkomu félagsins"* vegna *„óvissu [sem ríkti] almennt í efnahagsmálum á Íslandi"*. Samkvæmt fundargerð var þannig undir dagskrárlið þrjú rætt um *„Árið 2008"*. Þar kemur eftirfarandi fram:

„Umræður voru um þá óvissu er ríkir almennt í efnahagsmálum á Íslandi, og hvers er að vænta á árinu. Niðurstaða að (S)forstj muni kynna fyrir stjórn á næsta stjórnarfundi endurmat á áætlun fyrir árið 2008, með sérstakan fókus á :

-siglingakerfi

-breytilegan kostnað

-þróun launakostnaðar

-þróun almenns skrifstofukostnaðar

Mun (S)forstj kynna þær aðgerðir sem gripið verður til, til að bæta afkomu félagsins á árinu."[572]

1114. Gögn málsins sýna að í kjölfar stjórnarfundarins hafi (S)forstj unnið í samræmi við ákvörðun stjórnarinnar að undirbúningi aðgerða Samskipa en þremur dögum síðar sendi (S)forstj tölvupóst til yfirstjórnar Samskipa á Íslandi. Heiti tölvupóstsins var einfaldlega *„Árið 2008"*. Þar sagði (S)forstj versnandi efnahagshorfur kalla á það að *„stórir"* liðir í áætlun félagsins (innan Samskipa var oftast notað enska heitið *„budget"* og *„revised budget"* um rekstraráætlun félagsins) yrðu endurskoðaðir.

[570] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 65.
[571] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 83.
[572] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. 22.11.2016, viðauki 6. Fundargerð stjórnarfundur Samskipa hf. 18.01.2008.

Kunngerði (S)forstj að hann hefði upplýst stjórn um þessa endurskoðun og hún yrði kynnt á næsta stjórnarfundi í febrúar þetta ár. Var um að ræða m.a. áætlað flutningamagn, fjárfestingaráætlun og siglinga- og aksturskerfi félagsins.[573]

1115. Viku síðar, 29. janúar 2008, var vistuð glærukynning á tölvudrifi yfirstjórnar Samskipa (Kynningar/stjórnarfundir). Kynningin ber heitið *„Budget 2008 Samskip Iceland*" og merkt *„(S)frkvstj-millilandasv*" á fremstu síðunni. Í kynningunni er því lýst að hætta geti verið á verðsamkeppni framundan. Í *„Shipping division*" hluta glæranna segir þannig m.a.:

*„*Stable market condition*

-Same customer portfolio as today

**Rates under pressure* in connection with renewal of large import contracts.*

Specific rate increases budgeted incl. BAF increase in FO

Tariff increases for seafreight and service charges"

1116. Einnig var rætt um það í glærunum að gert væri ráð fyrir verðhækkun í áætlunum. Í SWOT greiningu er sagt að meðal *„ógna*" fyrir *„shipping*" sé:

*„*Large contracts open for renegotiation next year *Price war.*"

1117. Í umfjöllun um landflutninga segir að á árinu 2007 hafi verið *„Increased competition and drop in unit prices, fresh fish 20%*".[574]

1118. Í skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv inntur eftir því hvers vegna gert væri ráð fyrir verðstríði í kynningunni hans. (S)frkvstj-millilandasv vísaði þá til þess að verðstríð væri í kynningunni flokkað sem *„threats*" (ógn). Hann neitaði að tjá sig af hverju þetta væri tilgreint í kynningunni. (S)frkvstj-millilandasv neitaði einnig að tjá sig þegar hann var spurður hvort verðstríð hefði verið talið líklegt en tilgreindi þó að þetta hefði verið *„eitthvert mat manna á þessum tíma.*"[575]

1119. Í upphafi árs 2008 ákvað Samskip þannig annars að grípa til aðgerða *„til að bæta afkomu félagsins*" vegna *„óvissu* [sem ríkti] *almennt í efnahagsmálum á Íslandi*" og hins vegar taldi félagið *„verðstríð*" vera ógn fyrir fyrirtækið vegna þess að samningar við stóra viðskiptavini væru lausir. Á sama tíma stóðu (S)aðaleig-stjform-SH og tengd félög eins og áður segir frammi fyrir fjárhagslegum erfiðleikum vegna versnandi stöðu íslenska fjármálakerfisins.

1120. Í febrúar 2008 komu þegar fram nokkuð skýrar hugmyndir innan Samskipa um aðgerðir sem grípa átti til á árinu. Þær fólust í hækkun á gjaldskrám félagsins, fjölgun á gjaldskrárliðum ásamt mati á mögulegum róttækum breytingum í útflutningi sem tengdust m.a. samráði við Eimskip.

1121. Í glærum Samskipa með heitinu *„Innflutningsdeild*", dags. 1. febrúar 2008, voru settar fram hugmyndir um verðhækkanir:

- *„Hækkanir*
  - *Sjóflutningur og erlend gjöld 5% - 1.jan*
  - *Innleiðing ISPS í öllum höfnum – 1. jan*

[573] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.427682. […] er í fundargerðinni tilgreindur fjarverandi.
[574] Undirstrikun SE. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip Iceland budget 2008.1.3*", dags. 29.01.2008, kl. 13:15. Fannst á sameiginlegu tölvudrifi hjá Samskipum. Glæra 16 og 20 um *„shipping*" og glæra 24 um landflutninga.
[575] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 57-58.

- *Hækkun á bensíngjaldi – 1. jan*
- *Hækkun á 20 feta uppskipun – 1. jan*
- *Innlend þjónustugjöld 5% - 1. júlí*

- *Ná fram hækkun á áframflutningi*
- *Betri innheimta, minnka afslætti*

[…]

- *Staðsetningargjald – Verja það.*
- *Betri skráning og rukkun á yfirstærðum*
- *Rukka betur fyrir lashing material*
- *Hærra verð fyrir sértilgangsgáma, s.s. PW, OT, FR*"[576]

1122. Gögn málsins sýna að 7. febrúar 2008 vann (S)forstj að undirbúningi fyrir stjórnarfund Samskipa hf. sem fram fór fjórum dögum síðar. Eins og áður segir hafði á fyrri fundi stjórnarinnar, 18. janúar 2008, verið ákveðið að (S)forstj skyldi kynna stjórninni þær aðgerðir sem grípa ætti til *„til að bæta afkomu félagsins á árinu*".

1123. Fyrir liggur að (S)forstj sendi kl. 19:26 þann 7. febrúar 2008 tölvupóst til yfirstjórnar Samskipa. Í tölvupóstinum byrjaði (S)forstj að vísa til forstöðumannafundar Samskipa um morguninn þennan sama dag og kom eftirgreindum skilaboðum til hinna stjórnendanna: *„1). Forstöðumannafundur í morgun - message... Ég heyri á sumum fundarmönnum í morgun að þeim þótti ég heldur svartsýnn á komandi misseri - ég tel hinsvegar að við eigum að undirbúa okkur undir snúnari tíma en við höfum almennt talið að yrðu á árinu 2008, allur er varinn góður.....*" Verður að telja þessi ummæli (S)forstj undirstrika að hann, ásamt m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, höfðu á þessum tíma í upphafi árs 2008, betri sýn en flestir yfir erfiða stöðu íslenska fjármálakerfisins. Þessi ummæli (S)forstj verður einnig að setja í samhengi við fyrirmæli stjórnar á fundi hennar 18. janúar 2008. Þar var ákveðið að grípa til aðgerða til að *„bæta afkomu félagsins á árinu*". (S)forstj fékk það hlutverk að koma þessu í framkvæmd, sbr. umfjöllun hér að framan.

1124. Í sama tölvupósti beindi (S)forstj því til (S)frkvstj-millilandasv að gera þyrfti næmnigreiningu á 5% minnkun/aukningu á magni í inn- og útflutningi og tilteknum aðgerðum sem gripið yrði til ef verulega skyldi draga úr innflutningi.[577] Var (S)frkvstj-millilandasv þannig falið af (S)forstj að skoða leiðir til þess að bregðast við þeim áskorunum sem uppi voru á þessum tíma.

1125. (S)frkvstj-millilandasv sendi, síðar um kvöldið 7. febrúar 2008, tölvupóst til (S)forstj og yfirstjórnar (með heitinu *„Stjórnarfundur á mánudag*"). Innihaldið var niðurstaða næmnigreiningar þar sem m.a. voru metin áhrif á EBITDA af verulegri minnkun í útflutningi fyrir Elkem úr 90.000 tonnum í 60.000 tonn og fyrir Alcoa úr 315.000 tonnum í 250.000 tonn. Síðan sagði í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv:

„Aðgerðir til hugleiðingar ef innflutningur dregst verulega saman:

a) Endursemja við Alcoa – verður ekki auðvelt

b) Fækka sértilgangsgámum – ekki hægt að fækka mikið vegna útflutnings (ál og Elkem)

[576] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.16259.
[577] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.434726.

c) *„Slot" samningar við keppinauta-samnýta kerfi.*

d) *Draga saman á útflutningshliðinni og minnka skala niður flutningsgetu*"[578]

1126. Kemur hér fram sú hugmynd hjá lykilstjórnanda hjá Samskipum að eiga í samráði við Eimskip (með *„slot"* samningum/samnýtingu á kerfum) í því skyni að bregðast við verulegum breytingum á markaði. Þessi tölvupóstur ber einnig með sér það viðfangsefni að takast á við samdrátt í innflutningi á sama tíma og útflutningur fyrir stóriðjuna fór vaxandi.

1127. Við skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu neitaði hann aðspurður að svara því hvort hugleiðingar um c-liðinn í tölvupósti hans, þ.e. *„slot samningar við keppinauta – samnýta kerfi"* væri frá honum komnar. Vísaði (S)frkvstj-millilandasv jafnframt til þess að um væri að ræða tíu ára gamalt skjal og hann vissi *„ekkert"* hvernig þetta væri til komið. Þá vildi hann ekki tjá sig um hvort þetta viðfangsefni hefði verið rætt fyrr þennan dag á forstöðumannafundi Samskipa. Vekur athygli að (S)frkvstj-millilandasv hafði þó aðspurður minni til að rekja hugmyndir sem raktar voru í lið a. í tölvupósti hans.[579]

1128. (S)forstj, sem m.a. var viðtakandi framangreinds tölvupóstar (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. febrúar 2008, sagðist við skýrslutöku hjá lögreglu ekki þekkja það hvort hugmyndirnar sem þar voru raktar væru frá (S)frkvstj-millilandasv komnar eða hvort þetta hefði verið rætt á forstöðumannafundi Samskipa þennan dag. Vísaði (S)forstj til þess að staðan hefði verið *„snúin hvað það varðar að hérna við vorum með mikla útflutningssamninga […] og þegar bílainnflutningur fer að dragast saman, þú veist hvað, hérna, það er hugsað, hvað er hvernig er hægt að aðlaga kerfið eða hvað það er sko"*. Inntur eftir hvort þessi hugmynd um samstarf við Eimskip hefði verið rædd við hann sagðist (S)forstj ekki muna það og héldi að svo hefði ekki verið. Síðan segir (S)forstj: *„Og ég held það hafi aldrei neitt verið rætt eða neitt við hérna, við ee, Eimskip um hvers konar hérna samstarf á þessum slóðum"*. Taldi (S)forstj að ekkert hefði verið unnið frekar með þessa hugmynd.[580]

1129. Í mgr. 435 í athugasemdum Samskipa við AI er fullyrt að í þessum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv frá 7. febrúar 2008 hafi ekki falist hugmynd um að eiga í samráði við Eimskip til að bregðast við breytingum á markaði.

1130. Samkeppniseftirlitið telur að framburðir sem (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj settu fram í þessu sambandi hjá lögreglu séu í miklu ósamræmi við samtímagögn. Er rétt að taka hér fram að framburður (S)forstj átti eftir að breytast við skýrslutöku hjá lögreglu, n.t.t. eftir að gögn um *„Nýtt upphaf"* verkefnið og fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008 höfðu verið borin undir hann.[581] Nánar er fjallað um það síðar í kafla 7.3. Eins og rökstutt er í kafla 25.4.3 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa í athugasemdum við AI.

1131. Fjórum dögum síðar fór fram fundur stjórnar Samskipa hf. eða eins og áður segir þann 11. febrúar 2008. Á fundinn voru mættir (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)forstj.[582]

1132. Samkvæmt fundargerð frá fundinum var framhaldið umræðu stjórnarinnar um *„Árið 2008"* frá fyrri fundi stjórnar 18. janúar 2008, sbr. umfjöllun hér að framan. Eins og hafði verið boðað á fundinum í janúar 2008 kynnti (S)forstj á fundinum 11. febrúar 2008: *„aðgerðir sem verið er að grípa til vegna versnandi ytri áhrifa í íslensku efnahagslífi"*. Í upptalningu aðgerða í fundargerðinni er ekki minnst á samstarf við keppinauta. Samkvæmt framburði (S)forstj hjá lögreglu voru á þessum stjórnarfundi 11. febrúar 2008 rædd atriði sem tilgreind voru í áðurnefndum tölvupósti frá 7. febrúar 2008.[583] Í

[578] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.434726.
[579] Endurrit skýrslutöku [...], bls. 56 – 57.
[580] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 67 – 68.
[581] Sjá t.d. endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 109.
[582] […] er í fundargerð tilgreindur fjarverandi.
[583] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 70.

lok fundargerðarinnar má sjá að aðgerðir vegna ársins 2008 ættu að koma aftur til umræðu á næsta fundi stjórnar Samskipa. Það gekk eftir, sbr. umfjöllun hér síðar um fund stjórnarinnar 4. apríl 2008.

1133. Í afhentri glærukynningu frá sama stjórnarfundi Samskipa hf, 11. febrúar 2008, má sjá á glæru nr. 13 að Samskip hefðu gert ráð fyrir að einingarverð myndu lækka.[584] Annað kom á daginn.

1134. Eins og áður sagði áttu (S)forstj, (S)stjórnarm-fjármstj og fleiri lykilstjórnendur hjá Samskipasamstæðunni fund með (S)aðaleig-stjform-SH í Rotterdam 18. mars 2008. Daginn fyrir fundinn sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-flutnstj. Sá tölvupóstur sýnir að *„mjög litlum hópi"* hafi verið falið að vinna að *„stúdíu"*. Í tölvupóstinum segir:

„vitna í samtal við [(S)frkvstj-millilandasv]*, erum að vinna ad studiu, sem vid holdum innan mjog litils hops, raedi nanar við thig en kem jafnframt eftirfarandi punktum til thin".*

1135. (S)forstj bað (S)forstö-flutnstj að taka saman magn og tekjur í inn- og útflutningi, þ.m.t. í Færeyjum. Greina skyldi tekjur og gjöld vegna Alcoa og hversu stór skip væru inni ef Samskip myndu hætta að flytja fyrir Aloca. Átti (S)forstö-flutnstj einnig að:

„stilla upp siglingakerfi okkar og flutningsgetu, sem og flutningakerfi EI [Eimskip]*, a myndraen mata með uppl um skip&getu og groflegan uppreikn a kostnaði kerfa, thekkjum okkar en ekki keppinautar."*[585]

1136. Framangreindur tölvupóstur (S)forstj var af lögreglu borinn undir hann og (S)frkvstj-millilandasv við skýrslutökur í maí 2018. Aðspurður sagðist (S)forstj ekki þekkja þessa *„stúdíu"* en innan Samskipa hafi ávallt verið innt af hendi mikil greiningarvinna og teknar saman *„endalausar skýrslur"*. Kvaðst (S)forstj ekki vita hvað hann hafi átt við með því að halda ætti *„stúdíunni"* innan *„mjög lítils hóps"*. Til viðbótar kvaðst (S)forstj heldur ekki vita hverjir hefðu átt sæti í hinum afar litla hópi. Hins vegar treysti (S)forstj sér til þess að fullyrða að í hópnum hefðu ekki setið fulltrúar frá Eimskip.[586]

1137. Í framangreindum tölvupósti (S)forstj frá 17. mars 2008 var vísað til (S)frkvstj-millilandasv og í tölvupósti (S)forstj frá 2. apríl 2008 (sem lýst verður hér á eftir) var umrædd *„stúdía"* nefnd […]. Þrátt fyrir að hafa ekki þekkt þessa *„stúdíu"* né vitað hverjir hafi setið í umræddum hópi staðfesti (S)forstj í skýrslutöku hjá lögreglu að […] væri sama *„stúdía"* og hann vísaði til í ofangreindum tölvupósti.[587]

1138. (S)frkvstj-millilandasv var í skýrslutöku hjá lögreglu spurður um tölvupóstinn frá 17. mars 2008. Sagði (S)frkvstj-millilandasv að þarna hafi hann væntanlega verið *„í allskonar pælingum varðandi það að, þá staðreynd að, að magnið er að minnka verulega og hvað menn geti gert til að skala niður kerfið og gera einhverjar breytingar, ég svona ímynda mér það að það sé bara einhver svona, svona innanhúss vinna í gangi þarna."* (S)frkvstj-millilandasv gat heldur ekki upplýst hverjir sátu í þessum afar litla hópi sem (S)forstj vísaði til í tölvupóstinum.[588]

1139. Í mgr. 436 í athugasemdum Samskipa við AI er heldur ekki tilgreint hverjir sátu í umræddum hópi. Hins vegar er staðhæft að eðlilegt væri að litlum hópi væri falið verkefni af þessum toga og slík vinna hafi *„alla tíð"* átt sér stað innan hóps fárra stjórnenda Samskipa. Engin rök séu til þess að gera það tortryggilegt af hálfu Samkeppniseftirlitsins.

1140. Samkeppniseftirlitið telur ljóst með hliðsjón af gögnum málsins að *„stúdían"* sé tilvísun til áðurnefnds tölvupósts (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj dags. 7. febrúar 2008. *„Stúdían"* tók m.a. til aðgerða sem fólust í samstarfi við Eimskip. Samkvæmt gögnum málsins var *„stúdían"* á þessum tímapunkti

[584] Afhent glærukynning frá Samskipum. Afhent þann 22.11.2016. Titill glærukynningar er *„Stjórnarfundur Samskipa hf. Janúar 2008"*, heiti skjals er *„Dagskrá og annað 11.02.2008"*.
[585] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.746277.
[586] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 72.
[587] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu bls. 78.
[588] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 60 – 61.

a.m.k. á vitorði (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv en (S)forstj hugðist kynna aðgerðirnar vegna ársins 2008 fyrir stjórn fyrirtækisins, sbr. umfjöllun hér á eftir. Var *„stúdían"* þannig án efa hluti af aðgerðum sem Samskip stefndu að því að grípa til og (S)forstj vann að vegna mögulegs samdráttar og *„til að bæta afkomu félagsins"*, en sú stefnumörkun hafði verið ákveðin á stjórnarfundum Samskipa hf. í janúar og febrúar 2008. Hér ber að árétta að (S)forstj upplýsti lögreglu um að á þessum tíma hefðu *„menn"* haft *„verulegar áhyggjur."* Blasir við að þær áhyggjur tengdust ekki síst stöðu (S)aðaleig-stjform-SH og tengdra félaga á þessum tíma.

1141. Sjónarmið Samskipa geta ekki breytt framangreindu en fjallað er nánar um þau í kafla 25.4.7.

6.7.3. *„The Cash Cow"*

1142. Sem fyrr segir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-flutnstj 17. mars 2008 og bað hann að taka saman upplýsingar vegna umræddrar *„stúdíu"* sem mjög lítill hópur væri að vinna að. (S)forstö-flutnstj áframsendi tölvupóstinn til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl og bað um upplýsingar.

1143. Daginn eftir, þ.e. 18. mars 2008, var eins og áður segir haldinn fundur framkvæmdastjórnar Samskipa Holding (nefndur *„Samskip Management Meeting"*) í Rotterdam.

1144. Hér er rétt að rifja upp að á þessum tíma hafði tekið gildi nýtt skipulag hjá Samskipum. Samskip Holding var orðið móðurfélag Samskipasamstæðunnar. Þrjú rekstrarfélög (e. *„business units"*) heyrðu undir Samskip Holding:

- Samskip hf. Þessi eining annaðist flutningastarfsemi á Íslandi og í Færeyjum. Forstjóri (S)forstj.
- Samskip MCL (Multimodal Container Logistics). Forstjóri var (S)frkvstj-MCL. Þessi eining annaðist m.a. gámaflutninga í Evrópu.
- Samskip Logistics. Forstjóri var (S)forstj-frystig. Þessi eining annaðist m.a. flutningsmiðlun og rekstur frystigeymslna.

1145. (S)aðaleig-stjform-SH sat, líkt og áður hefur komið fram, framangreindan fund þann 18. mars 2008. Auk hans sátu fundinn forstjórar umræddra rekstrarfélaga ((S)forstj, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig). Til viðbótar sátu (S)stjórnarm-fjármstj (fjármálastjóri Samskipa Holding og stjórnarmaður í Samskipum hf.) og (S)starfsm (framkvæmdastjóri upplýsingatæknisviðs Samskipa Holding).

1146. Í fundargerð var eftirfarandi haft eftir (S)aðaleig-stjform-SH:

„(S)aðaleig-stjform-SH welcomed everyone to this meeting.

(S)aðaleig-stjform-SH wanted to make it very clear to avoid any misunderstanding or discussions that neither Samskip as a Group nor partly is for sale. His feeling is that underlying value in the company is considerable and it would not make any sense to sell it, at least not at this point in time. To support this targeted EBITDA numbers were discussed, possible EBITDA multiple and current interest bearing debt. Based on that the company could be worth €2-300 million.

*In **Iceland**[589] we have state of the art and set-up. Business has been doing very well lately but we can still do better. Now it is important to focus on collection on receivables, maximise the business and protect the Cash Cow which Iceland has been for the Group.*

***MCL** has been struggling we all know that. It is important that MCL starts becoming cash positive as soon as possible as it will change things dramastically not only for the results but also in the mindset of everyone. Vision is clear to be leader in Multimodal in North Europe.*

[589] Feitletrun í fundargerðinni.

Logistics *went through disappointing year last year. However the strategy has not changed and there are clerly opportunities in the market to become strategic player in the Global Reefer business. (S)aðaleig-stjform-SH mentioned his view not to focus on selling the Coldstores at this point in time, let´s improve and get things first under control and then consider next steps. Such as spinning of the Coldstore. So far the start of the year is postive, (S)forstj-frystig confirmed that February seems also to be more or less in line and similar to January trend.*

Overall for Samskip it is important to:

- *Turn around the Business*
- *Focus on Collection and manage Working Capital well.*
- *Cut and delay Capex as much as possible*
- *Cut cost as much as possible and as fast as possible*"

1147. Í fundargerðinni kemur einnig fram að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjórnarm-fjármstj hafi gert grein fyrir viðræðum við stóran lánveitanda Samskipa Holding, Fortis. Bankinn hefði sett fram tilteknar kröfur en Samskip Holding gert gagntillögu. Fjallað er nánar um þennan þátt hér að framan en ljóst er að Samskip Holding stóðu frammi fyrir fjárhagslegum áskorunum á þessum tíma með þrýstingi frá Fortis um aðgerðir. Á hinn bóginn gekk rekstur Samskipa hf. á Íslandi vel og fyrirmæli frá (S)aðaleig-stjform-SH um að vernda ætti Samskip á Íslandi sem *„cash cow*" samstæðunnar.

1148. Í skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu var umrædd fundargerð 18. mars 2008 borin undir hann. Um tilvísun til góðrar afkomu Samskipa hf. svaraði (S)forstj m.a.: *„[…] held að afkoma af starfsemi félagsins fram eftir uppgangstímum Íslendinga 2004-2007, hafi verið bara góð*".[590]

1149. Hér ber og að hafa í huga að samkvæmt gögnum frá Samskipum Holding frá 25. mars 2008 var aftur rætt um góða afkomu Samskipa hf. Var um að ræða tvær tilkynningar frá (S)aðaleig-stjform-SH til starfsmanna Samskipasamstæðunnar, annars vegar var stutt útgáfa og hins vegar löng útgáfa. Stutta útgáfan var fyrir almenna starfsmenn en hin var send til helstu stjórnenda innan samstæðunnar (t.d. framkvæmdastjóra hjá Samskipum hf.). Var í tölvupósti til stjórnendanna skýrt tekið fram að langa útgáfan væri aðeins fyrir þá og mætti ekki dreifa frekar. Í löngu útgáfunni kom m.a. eftirfarandi fram um Samskip hf.:

- Samskip hf. sé mjög ábatasamt fyrirtæki (*„A very profitable company*") sem náð hafi EBITDA markmiðum (*„Achieved the EBITDA percentage target*")
- Mjög góð afkoma Samskipa hf. í janúar og febrúar 2008 (*„Strong January and February results*")
- Stefnt sé að því að Samskip hf. muni geta tekist á við áskoranir í efnahagslífinu (*„Capable in dealing with a challenging economic environment*") og skilað met EBITA hagnaði (*„Achieving a record EBITDA percentage result*").[591]

1150. Hjá lögreglu var (S)forstj og spurður um framangreindi ummæli (S)aðaleig-stjform-SH um að vernda bæri stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow*" fyrir samstæðuna. Sagði (S)forstj að *„menn*" hafi verið hræddir við gjaldþrot og haft *„áhyggjur af stöðunni, miklar áhyggjur af stöðunni og voru bara að hugsa um hvernig hérna, hvernig er hægt að teikna framtíðar fyrirkomulag á rekstrinum og allt það.*"

1151. Ekki verður séð að afkoma Samskipa hf. á fyrstu mánuðum ársins 2008 gefi nokkurt tilefni til að (S)forstj hafi þurft að óttast gjaldþrot þess fyrirtækis. Á hinn bóginn liggur fyrir að Samskip Holding og erlenda starfsemi samstæðunnar stóðu frammi fyrir lakari afkomu og áttu í viðræðum við stóran lánveitanda, Fortis, um aðgerðir og lausnir til að mæta kröfum bankans. Ljóst er því að stjórnendur

[590] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 65.
[591] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 83.

Samskipa Holding (þ.á m. aðaleigandi (S)aðaleig-stjform-SH) voru undir miklum þrýstingi um að grípa til aðgerða, sbr. framangreinda umfjöllun.

1152. Hér ber einnig að rifja upp að (S)forstj var á þessum tíma formaður stjórnar Kjalar. Ber jafnframt að rifja upp veðkall Citi Bank og önnur atvik í mars 2008 sem vörðuðu Kjalar og Kaupþing, sbr. t.d. áðurnefndan fund lánanefndar Kaupþings 18. mars 2008.

1153. Virt saman gefa gögnin til kynna að það sem (S)forstj hafi helst óttast á þessum tíma hafi verið þröng staða Samskipa Holding og eiganda Samskipa. Í þessu sambandi má bæta við að (S)frkvstj-millilandasv neitaði við skýrslutöku hjá lögreglu að tjá sig um fjárhagslega stöðu Samskipa hf. eða fyrirtækja í samstæðunni árið 2008.[592]

1154. Samkvæmt öllu framansögðu sá (S)aðaleig-stjform-SH á fundinum 18. mars 2008 ástæðu til þess að róa lykilstjórnendur hjá Samskipasamstæðunni. Þrátt fyrir versnandi efnahagshorfur á þessum tíma tók (S)aðaleig-stjform-SH skýrt fram að rekstur Samskipa hf. gengi afar vel. Á þessum tíma væri mikilvægt fyrir samstæðuna að tryggja hinn ábatasama rekstur Samskipa hf. Þannig bæri að *„[…] protect the Cash Cow which Iceland has been for the Group*". Í hinni löngu tilkynningu (S)aðaleig-stjform-SH frá 25. mars 2008 kom og fram að stefnt skildi að því að Samskip hf. skiluðu met EBITDA. Þannig var lögð mikil áhersla hjá (S)aðaleig-stjform-SH á Samskip hf. sem *„cash cow*" fyrir samstæðuna í heild.

1155. Var þannig skýrum fyrirmælum beint til (S)forstj um að tryggja og auka fjárflæðið frá Samskipum hf. til Samskipa Holding. Var mikilvægi Samskipa hf. verulegt þrátt fyrir mun umfangsmeiri rekstur samstæðunnar erlendis. (S)forstj hefur greint frá því að á árinu 2005 hafi erlend starfsemi Samskipa verið orðin meiri en sú íslenska og að einungis 20% af veltu fyrirtækisins ættu rætur að rekja til Íslands.[593] Þrátt fyrir þetta var vægi Samskipa hf. mjög mikið. Samkvæmt ársreikningum Samskipa Holding og Samskipa hf. var framlag Samskipa hf. til Samskipa Holding umtalsvert árin 2007-2008 í samanburði við önnur félög í eigu Samskipa Holding en EBITDA þeirra var samanlagt neikvæð bæði árin á meðan EBITDA Samskipa hf. var jákvæð. Á árunum 2009-2011 var framlag Samskipa hf. til EBITDA Samskipa Holding einnig umtalsvert í samanburði við önnur félög í eigu Samskip Holding. Frá árinu 2012 fór vægi Samskipa hf. minnkandi. Nánari umfjöllun má finna í kafla 33.1.6.

1156. Í m.a. kafla 12.2.5 er fjallað um samtímagögn sem sýna að mikil ánægja hafi ríkt með afkomu Samskipa hf. á rannsóknartímabili þessa máls. Var afkoma Samskipa hf. sögð *„afburða góð*". Þetta átti sér stað mitt í einni stærstu efnahagskreppu sem riðið hefur yfir hér á landi. Í fundargerð Samskipa Holding frá 7. apríl 2009, þar sem fjallað var um verðlækkanir og mikla samkeppni á t.d. Írlandi og í Svíþjóð, segir þetta um stöðuna á Íslandi:

---

[592] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 55 og 87.

[593] Sjá viðtal sem birtist við […] í Morgunblaðinu 24. október 2013. Þar segir m.a.: *„Samskip eru alþjóðlegt flutningafélag sem skipar sér sess meðal stærri gámaflutningafélaga í Evrópu. Einungis 20% af veltunni eiga rætur að rekja til Íslands. Til samanburðar tengist um helmingur umsvifa Eimskips Íslandi.* […]*, annar tveggja forstjóra Samskipa, segir að árið 2005 hafi erlenda starfsemin orðið meiri en sú íslenska eftir kaup á erlendum flutningafélögum. Fram hefur komið í fjölmiðlum að í tengslum við þau kaup voru höfuðstöðvarnar fluttar frá Íslandi til Rotterdam, sem er með stærri umskipunarhöfnum í heimi og sú stærsta í Evrópu. Til að varpa ljósi á hve umfangsmikill reksturinn er, þá reka Samskip 46 skrifstofur í 24 löndum í Evrópu, Asíu, Ástralíu og Norður- og Suður-Ameríku. Umsvifin kalla á um 1.400 starfsmenn.* […]
Þrátt fyrir að á móti hafi blásið í alþjóðlegu efnahagslífi hefur undirliggjandi árlegur innri vöxtur verið í kringum 6-8% hjá félaginu á undanförnum árum. Velta samstæðunnar nam um 500 milljónum evra árið 2011, var 535 milljónir árið 2012 og áætlanir gera ráð fyrir að hún verði 570 milljónir evra í ár eða 94 milljarðar íslenskra króna en eins og áður hefur komið fram koma um 20% af veltunni frá Íslandi. Til samanburðar velti Eimskip 424 milljónum evra árið 2012 eða um 70 milljörðum króna. Samskip hafa vaxið hratt á undanförnum árum, bæði með fyrirtækjakaupum og innri vexti. Til upplýsingar þá var velta Samskipasamstæðunnar um 14 milljarðar íslenskra króna árið 2002. […] *segir að fyrirtækið hafi stigið varlega til jarðar í upphafi þegar það var að koma sér fyrir erlendis. Samskip voru stofnuð árið 1990 á grunni skipadeildar Sambandsins. Fimm árum síðar opnuðu þau sínar fyrstu skrifstofur erlendis og urðu Danmörk og Holland fyrir valinu, en fram að þeim tíma voru Samskip hefðbundið íslenskt skipafélag með umboðsskrifstofur víða um heim. „Síðan höfum við vaxið jafnt og þétt og langmest erlendis.*"" Sjá; mbl.is/greinasafn/grein/1484625/.

„Group EBITDA is ... slightly better than budget. This is mainly due to to extremely good results from Iceland while Countries[594] are substantially behind."

1157. Gefa samtímagögn því til kynna að stjórnendur Samskipa hafi talið að tekist hafi að *„vernda*" Samskip hf. sem *„cash cow*" samstæðunnar, sbr. einnig umfjöllun í m.a. kafla 12.2.5. Órjúfanlegur þáttur í þeirri vernd var samráð með Eimskip.

1158. Í mgr. 439 – 440 í athugasemdum Samskipa við AI eru settar fram skýringar á framangreindum ummælum (S)aðaleig-stjform-SH. Er því haldið fram að hann hafi verið að vísa til þekktrar skilgreiningar í markaðsfræðum þar sem gerður er greinarmunur á *„dogs*" og *„cash cow*". Hafi (S)aðaleig-stjform-SH aðeins verið að benda á að Samskip á Íslandi þyrftu að verja markaðshlutdeild. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar, sbr. umfjöllun í kafla 25.4.4.

1159. (S)forstj og undirmenn hans héldu áfram að vinna að verkefnum tengdum framangreindum fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH. Samstarf við Eimskip var rætt á fundum stjórnar Samskipa hf. og á fundum (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj. Í lok mars og byrjun apríl 2008 áttu sér stað samskipti milli stjórnenda hjá Eimskip og Samskipum. Skal þessu lýst nánar.

6.7.3.1. Samskipti Eimskips og Samskipa í lok mars og byrjun apríl 2008

1160. Gögn málsins gefa til kynna að stjórnendur hjá Eimskip og Samskipum hafi hist í lok mars 2008. Um var að ræða (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-innanl og sýna tölvupóstsamskipti þeirra 30. og 31. mars 2008 að þeir hafi snætt saman, sbr. kafla 7.1.5.

1161. (E)frkvstj-flutnkerf var framkvæmdastjóri rekstrarsviðs Eimskips og bar ábyrgð á rekstri skipakerfis félagsins. Hann átti eftir að eiga ríka aðkomu að auknu samráði við Samskip síðar á árinu 2008, sbr. m.a. kafla 8 og 9. (S)frkvstj-innanl átti sæti í framkvæmdastjórn Samskipa en hann var á þessum tíma framkvæmdastjóri innanlandssviðs fyrirtækisins. Kom hann líka að umræddu samráði.

1162. Framangreindur (S)frkvstj-millilandasv var framkvæmdastjóri millilandasviðs (inn- og útflutningur). Samkvæmt framburði (S)frkvstj-millilandasv í skýrslutöku hjá lögreglu féll jafnframt rekstur skipakerfis fyrirtækisins undir hans ábyrgð.[595] Af samtímagögnum má sjá að (S)frkvstj-millilandasv gegndi á þessum tíma mikilvægu hlutverki við að kanna mögulegt aukið samráð við Eimskip, sbr. t.d. framangreind *„stúdía*" sem nefnd var í höfuðið á honum (*„(S)frkvstj-millilandasv studía*").

1163. Í málinu eru fyrirliggjandi gögn um að (S)frkvstj-millilandasv hafi verið í samskiptum við (E)frkvstj-skiparekst á sama tíma og hann hafi haft aðkomu að framangreindum aðgerðum Samskipa. (E)frkvstj-skiparekst var á þessum tíma framkvæmdastjóri flutningsstýringar Eimskips og undir hann féllu því málefni sem tengdust framangreindri vinnu (S)frkvstj-millilandasv. Fyrirliggjandi er í málinu að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst hafi áður starfað saman hjá Eimskip og (E)frkvstj-skiparekst hafi verið yfirmaður (S)frkvstj-millilandasv.[596]

1164. Samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst á þessum tíma má ráða af tölvupóstum innan Eimskips frá 2. apríl 2008:

- Þannig sendi (E)rekststj-innanl tölvupóst þennan dag til (E)frkvstj-innanl (afrit til (E)frkvstj-skiparekst) með heitinu *„Bakkafjara, opnun útboðs*": Sagði í honum:

  „Ég hef komist að því, að það er búið að seinka opnun útboðs en veit ekki tímamörkin. Þeir sem ég talaði við hjá Siglingastofnun vissu ekki hver ný dagsetning væri."

[594] Önnur ríki í Evrópu þar sem Samskip ráku flutningastarfsemi.
[595] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 3.
[596] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 19.

- (E)frkvstj-skiparekst svaraði samdægurs og greindi frá samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv vegna þessa:

  „[(S)frkvstj-millilandasv] hjá Samskipum sagðist hafa tekið eftir því að við værum ekki lengur á dreifingarlistanum frekar en Nýsir og gaf sér því að við værum ekki lengur inni

  Hann sagði þá vera með ennþá, en verðið sem þeir komi til með að setja fram er líklega þrefaldur áætlaður kostnaður hins opinbera og taldi þetta algjört flopp.“[597]

1165. Hér var um að ræða útboð á smíði ferju til siglinga milli lands og Vestmannaeyja. Bæði Eimskip og Samskip höfðu tekið þátt í forvali en Eimskip hætti þátttöku og skilaði á endanum ekki tilboði. Það gerðu Samskip hins vegar.

1166. Samkeppniseftirlitið bendir á að Samskipum bar samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga að veita við rannsókn málsins upplýsingar um öll samskipti m.a. (S)frkvstj-millilandasv við Eimskip (og m.a. (E)frkvstj-skiparekst við Samskip).[598] Veittu Samskip engar upplýsingar um þessar viðræður eða samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst. Það gerði Eimskip ekki heldur.

1167. Í mgr. 461 – 463 í athugasemdum Samskipa við AI er því ekki mótmælt að (S)frkvstj-millilandasv hafi rætt við (E)frkvstj-skiparekst á þessum tíma. Engar skýringar eru hins vegar settar fram af hálfu Samskipa um aðdraganda eða tilefni viðræðna þessara stjórnenda. Hins vegar eru sett fram sjónarmið til stuðnings því að samskiptin hafi verið lögmæt. Eimskip fjallaði ekki um þetta tilvik í athugasemdum sínum.

1168. Samkvæmt framansögðu hafa fyrirtækin ekki útskýrt hvort (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv hafi hist af tilviljun og rætt útboðið eða hvort þeir hafi fundað gagngert til að ræða útboðið eða til að ræða eitthvað annað málefni og rætt útboðið í framhjáhlaupi.

1169. Samkvæmt framangreindum tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst upplýsti (S)frkvstj-millilandasv Eimskip um mjög mikilvæga þætti varðandi fyrirhugað tilboð Samskipa. Jafnvel þótt Eimskip hafi hætt við þátttöku og ekki lagt fram tilboð var félagið, á þeim tímapunkti sem samtal (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv átti sér stað, a.m.k. mögulegur keppinautur Samskipa í þessu útboði. Hvað sem því líður voru þessi samskipti ekki í samræmi við kröfur samkeppnisréttarins um sjálfstæði keppinauta. Þau eru einnig til vitnis um samstarf og tengsl þessara keppinauta á þessum tíma og fólu í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Sjónarmið Samskipa geta ekki breytt þessu, sbr. umfjöllun í kafla 25.4.6.

1170. Verður hér jafnframt að benda á að hlutaðeigandi stjórnendur Eimskips og Samskipa, (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst, voru nokkrum mánuðum síðar árið 2008 á ný þátttakendur í ólögmætri upplýsingamiðlun fyrirtækjanna, sem varðaði miðlun milli keppinautanna á viðkvæmum upplýsingum í tengslum við innflutning til Íslands, sbr. umfjöllun um atvik 2. júlí 2008 í kafla 8.6.

6.7.3.2. Fundur (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 3. apríl og stjórnarfundur Samskipa hf. 4. apríl 2008

1171. Þann 30. mars 2008 lauk (S)forstö-flutnstj því verkefni sem (S)forstj fól honum eins og áður segir 17. mars sama ár. Sendi hann (S)forstj þann dag glærukynninguna *„Flutningapælingar 2008“*. Í henni koma fram hugmyndir um að draga úr flutningsgetu Samskipa og á einni glæru er sérstaklega fjallað um samanburð við Eimskip.[599]

1172. Eftir að (S)forstj hafði fengið þessar glærur (S)forstö-flutnstj sendar bókaði (S)aðaleig-stjform-SH síðar þennan sama dag, 30. mars, fund með (S)forstj þann 3. apríl 2008 með heitinu *„[(S)forstj]* –

[597] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.203364/0.7.33.203368.
[598] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa dags. 29.01.2015, liðir 6 og 7. Bréf Samskipa og afhending gagna 10.04.2015 og 14.01.2016. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 23.01.2015, liðir 7 og 8. Bréf Eimskips dags. m.a. 23.01.2015 og 19.02.2016.
[599] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.450517. Glæra 11.

Samskip".[600] Fyrir lá að stjórnarfundur Samskipa hf. yrði haldinn daginn eftir fund (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH, þ.e. 4. apríl 2008.

1173. Til undirbúnings báðum þessum fundum sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupósta þann 2. apríl 2008:

- Í tölvupósti (S)forstj til starfsmanns Samskipa, sem annaðist undirbúning stjórnarfundarins, var hann beðinn um að stilla upp dagskrá fyrir fundinn. Sagði (S)forstj að m.a. eftirfarandi ætti að vera á dagskrá:

  „b. útlit og horfur

  i. magnþróun

  ii. siglingakerfi

  iii. aðgerðir

  […]

  4. Atlantsskip."[601]

- (S)forstj sendi einnig tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Þar kemur fram að (S)forstj vilji að vinnan fyrir stjórnarfund verði vönduð og óskaði hann eftir því að (S)frkvstj-millilandasv undirbyggi ýmis atriði fyrir þann fund, þ.m.t.: *„Verðhækkanir- er hægt að fara í frekari hækkanir en áætlað hefur verið.*"[602]

- Gögn málsins sýna að (S)forstj hafði það verklag að senda sjálfum sér tölvupóst til þess að minna sig á mikilvæg atriði eða sem lið í undirbúningi fyrir t.d. fundi. Eftir að hafa sent tölvupóstinn til (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj sjálfum sér slíkan tölvupóst að kvöldi 2. apríl 2008:

  „(S)aðaleig-stjform-SH fundur

  hard copies - uppgjör jan/feb, markmiðsáætlun, markaður

  ath uppgjör jan/feb skýrsla

  Niðurstöður fundar:

  -siglingakerfi

  -indirects, lítið þar

  -launakostnaðarþróun

  -IT kerfi-innheimtur, cashflow

  -skipurit

  -Landflu samskip

  -(S)frkvstj-millilandasv stúdia".[603]

1174. Rétt er að árétta hér að við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (S)forstj aðspurður að framangreind *„(S)frkvstj-millilandasv stúdia*" væri tilvísun til vinnu (S)frkvstj-millilandasv við *„stúdíu*" sem (S)forstj

[600] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.450540.
[601] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.451852. Fjallað verður hér á eftir um ástæðu þess að ræða átti um Atlandsskip á stjórnarfundinum.
[602] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.451984.
[603] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.451985.

vildi halda vitneskju um innan mjög þröngs hóps, sbr. og tölvupóst (S)forstj til (S)forstö-flutnstj frá 17. mars 2008 sem lýst er hér að framan.[604]

1175. Í framangreindum tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv kom fram: *„Verðhækkanir- er hægt að fara í frekari hækkanir en áætlað hefur verið.*" Í skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður hvers vegna Samskip væri þarna að skoða hækkun á verði *„í ljósi minnkandi magns og lægra einingaverðs?*" Í svari (S)frkvstj-millilandasv sagði: *„Ja, menn eru bara að vinna, leita leiða til þess að koma afkomunni í lag og það snýst um þetta að reyna að selja á sem hæstum verðum […]*"[605] Samkeppniseftirlitið bendir hér á að rekstur Samskipa hf. gekk afar vel á þessum tíma, sbr. framangreind ummæli (S)aðaleig-stjform-SH 18. mars 2008 og eftirfarandi fundargerð vegna fundar í stjórn fyrirtækisins 4. apríl 2008. Verður að telja að áhersla (S)forstj á verðhækkun hafi tengst fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH um að verja og efla Samskip hf. sem *„cash cow*".

1176. Gögn málsins sýna að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj áttu fund 3. apríl 2008 hér á landi.[606] Í skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 sagði (S)forstj aðspurður að (S)aðaleig-stjform-SH og hann hefðu mögulega hist fyrir eða eftir stjórnarfundi almennt til að *„ræða einhver mál tengd hérna business eða hverju sem það er sko*".[607] Aðspurður hvort (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH höfðu á fundinum 3. apríl 2008 rætt *„(S)frkvstj-millilandasv stúdíuna*" voru svör hans nokkuð óljós:

> (S)forstj Ég hugsa, ég veit það ekki, ég get rey... þú veist, ég hugsa að þetta hafi verið þegar Atlandsskip hafi verið í sölumeðferð.
>
> HS Já.
>
> (S)forstj En það gæti verið að það hafi verið fyrr, ég, en ég hugsa það.[608]

1177. Framangreindur tölvupóstur (sem (S)forstj sendi sjálfum sér um kvöldið 2. apríl 2008) sýnir að hann hafi ætlað að mæta á fund (S)aðaleig-stjform-SH með *„hard copies*" af tilteknum gögnum. Hann hafi einnig ætlað að ræða þau málefni sem tilgreind voru undir *„Niðurstöðu fundar*" í tölvupósti hans. Bendir þetta eindregið til að (S)forstj hafi m.a. ætlað að ræða á fundinum við (S)aðaleig-stjform-SH og/eða stjórnarfundinum um hugsanlegt samstarf við Eimskip (*„siglingakerfi*"/(S)frkvstj-millilandasv *„stúdía*"), sbr. einnig eftirfarandi tölvupóstur hans frá 8. apríl 2008 sem lýst er í næsta kafla hér á eftir. Þessi tölvupóstur (S)forstj frá 8. apríl 2008 gefur til kynna hvað hann átti við með *„markmiðsáætlun, markaður*" sem hann hugðist ræða um við (S)aðaleig-stjform-SH.

1178. Eins og rakið verður hér á eftir var (S)forstj að vinna að samstarfi við Atlansskip á þessum tíma. Hvað sem líður framburði (S)forstj hjá lögreglu telur Samkeppniseftirlitið það hafið yfir skynsamlegan vafa að á þessum tíma hafi mjög þröngur hópur æðstu stjórnenda Samskipa á Íslandi, með aðkomu (S)aðaleig-stjform-SH, unnið að aðgerðum fyrirtækisins til að mæta mögulegum verulegum samdrætti í innflutningi og vernda Samskip sem *„cash cow*" samstæðunnar, sbr. einnig eftirfarandi samtímagögn sem stafa frá (S)aðaleig-stjform-SH og varða tímabilið apríl og maí 2008. Þáttur í þessari vinnu Samskipa var mögulegt samstarf við bæði Eimskip og Atlantsskip.

1179. Sama dag og (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH hittust var einnig haldinn aðalfundur hjá Kjalari hf.[609] Líkt og áður segir sat (S)forstj í stjórn þessa fjárfestingarfélags (S)aðaleig-stjform-SH.

1180. Daginn eftir þessa fundi var haldinn stjórnarfundur Samskipa hf. Samkvæmt afhentri fundargerð voru mættir á fundinn 4. apríl 2008 þeir (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-fjárm, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjform-S ((S)aðaleig-stjform-SH var fjarverandi). Fram kemur í fundargerð að (S)forstj hafi kynnt uppgjör fyrir tímabilið janúar – febrúar 2008 og lýst því að tekjur

[604] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu bls. 78.
[605] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu bls. 64.
[606] Sbr. framangreind dagbókarfærsla […]. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.450566 / 0.7.33.450579.
[607] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 76.
[608] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 78-79.
[609] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.450579.

og framlegð af rekstri Samskipa hf. hafi verið umtalsvert betri en áætlanir hefðu gert ráð fyrir. Velta hafi verið 23% yfir áætlun og EBITDA 140 milljónum kr. hærri en lagt hefði verið til grundvallar í áætlun. Sagði (S)forstj að skýringin á þessu væri verulega aukið magn í innflutningi.

1181. Á fundinum var síðan rætt um áætlun og aðgerðir vegna ársins 2008. Var þar m.a. haldin kynning og rætt um skipakerfi og hugmyndir um samstarf við keppinauta. Í fundargerðinni segir:

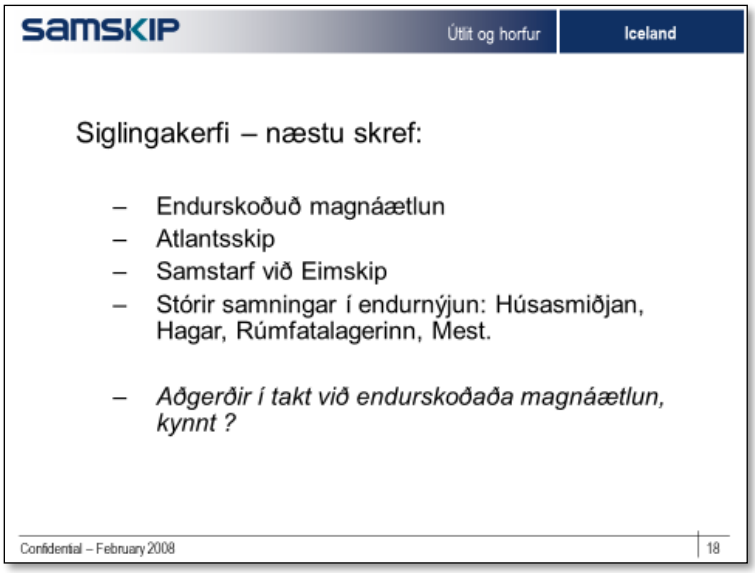
„[(S)forstj] kynnti að magn yrði áfram yfir áætlun í mars, og væntanlega yrðu komandi mánuðir í takt við áætlun, en verulega muni draga úr umsvifum þegar líður á haustið vegna versnandi aðstæðna í íslensku efnahagslífi.

Gripið hefur verið til ýmissa aðgerða og unnið að verkefnum víða í félaginu til að auka skilvirkni og draga úr kostnaði, sem og engar nýfjárfestingar eiga sér stað.

Siglingakerfi og kostnaðaruppbygging kerfis var kynnt og umræður áttu sér stað um kerfið, ljóst er að umframafkastageta verður fyrir innflutning þegar innflutningur dregst saman á haustmánuðum. Reifaðar voru hugmyndir um hvernig hægt væri að bregðast við samdrætti í kerfi, ss með samstarfi við keppinauta. Jafnframt var upplýst að margir af stærstu viðskiptavinum Samskipa eiga í viðræðum við félagið um endurnýjun samninga.

Kynnt verður á næsta stjórnarfundi endurgerð magnáætlun fyrir það sem eftir lifir árs vegna þeirra miklu breytinga sem átt hafa sér stað, og í millitíð unnið frekar með hugmyndir varðandi siglingakerfið og hvaða aðgerðir verði gripið til.“[610]

1182. Á stjórnarfundinum hélt (S)forstj glærukynningu.[611] Á glæru 18 kemur fram að samstarf við Eimskip um siglingakerfi sé hluti af næstu skrefum Samskipa:



1183. Á næstu glæru var m.a. greint frá því, varðandi horfur árið 2008, að skoða ætti möguleika á því að hækka verð til viðbótar því sem þá þegar hafði verið áætlað.

1184. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um ummælin um siglingakerfið í framangreindri fundargerð. Líkti hann siglingakerfi Samskipa á þessum tíma við of stór jakkaföt og sagði:

---

[610] Fundargerð stjórnar Samskipa hf. 4. apríl 2008. Afhent af Samskipum þann 22.11.2016, viðauki 6.
[611] Glærukynning – Stjórnarfundur Samskipa hf. 4. apríl 2008. *„Stjórnarfundur* […]“. Afhent glærukynning með fundargerð stjórnar Samskipa hf. 4.4.2008. Afhent þann 22.11.2016 viðauki 6.

„[…] það er alltaf verið að tala um að jakkafötin séu orðin of stór sko, því innflutningsverðið er að fara niður.“[612]

1185. Einnig var (S)forstj spurður um hvað átt væri við með *„samstarfi við keppinauta“* í þessari fundargerð stjórnar Samskipa hf. Í svari hans kom þetta fram:

> (S)forstj Nei, þetta er bara, ég veit ekki af hverju hérna, þetta hefur kannski verið sett upp sem hugmynd.
>
> HS Hvernig er þessi hugmynd?
>
> (S)forstj Ég þekki það ekki, ég þekki það ekki.
>
> HS Samstarf við keppinauta?
>
> (S)forstj En það get ég fullvissað ykkur um að það hefði eitthvað slíkt verið, þá hefði það alltaf verið tilkynnt til Samkeppniseftirlitsins og farið í umfjöllun og umræður. [613]

1186. (S)forstj var einnig spurður um framangreinda glæru hans þar sem vísað var til samstarfs við Eimskip:

> HS Já, síðan á glæru 18: Siglingakerfi - næstu skref og þar er nefnt samstarf við Eimskip
>
> (S)forstj Já.
>
> HS Voruð þið í samstarfi við Eimskip þarna.
>
> (S)forstj Nei
>
> HS Var eitthvað rætt um að vera í samstarfi?
>
> (S)forstj Það held ég ekki.[614]

1187. (S)forstj var þá í þessu samhengi spurður aftur um ummælin í fundargerðinni um samstarf við keppinauta sem viðbragð við samdrætti. Í svari hans sagði:

„Nei, ég hugsa að þetta séu bara fabúleringar um sko að það séu sótsvartir stjórnmálamenn sem segja: Það er allt að hrynja á Íslandi og hvernig er hérna hægt að tryggja að siglingakerfið haldi í, í, á kannski réttum tíma, ég veit það ekki.“[615]

1188. Í skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv sagðist hann aðspurður ekki geta útskýrt ummæli í framangreindri glæru um *„Samstarf við Eimskip“*. Bar (S)frkvstj-millilandasv við minnisleysi en sagði þó að „[é]*g man ekki eftir því og man ekki eftir að hafa verið einhver, einhver alvarlegur pælingur um það á nokkru stigi, þar sem ég, ég kom inn í allaveganna.*“[616]

1189. Samkeppniseftirlitið bendir á að framangreind samtímagögn eru skýr og bera það ótvírætt með sér að Samskip hefðu ákveðið að grípa til aðgerða og var samstarf við Eimskip ein af þeim aðgerðum sem voru til skoðunar hjá þröngum hópi allra æðstu stjórnenda Samskipa. Þá er það ekki rétt sem fram kemur í framburði (S)forstj að Samskip hefðu á þessum tíma ekki verið í samstarfi við Eimskip. Í apríl 2008 stóð m.a. yfir samráð Eimskips og Samskipa í landflutningum og í siglingum milli Íslands annars vegar og Norður-Ameríku og Evrópu hins vegar. Efnahagshrunið, sem síðar varð, hafði ekki átt sér stað í apríl 2008 og framangreind fundargerð sýnir gott gengi Samskipa hf. á þessum tíma. Engin samtímagögn gefa það til kynna að stjórnmálamenn hafi vorið 2008 beitt sér fyrir samstarfi Eimskips og Samskipa og engin slík gögn hafa verið lögð fram af hálfu Samskipa.

---

[612] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 79.
[613] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 80.
[614] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 81.
[615] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 82.
[616] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 67.

1190. Samkvæmt framansögðu töldu fyrirsvarsmenn Samskipa í apríl 2008 ljóst að það yrði *„umframafkastageta"* í innflutningi síðar á árinu. Ekki kemur fram í gögnunum að komið hafi til álita hjá Samskipum að bregðast við umframgetunni með samkeppni við keppinauta. Ekki var þannig í gögnunum rætt um möguleika á því að reyna að ná viðskiptavinum frá Eimskip og stuðla þannig að betri nýtingu á skipum fyrirtækisins. Var áherslan þvert á móti að hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum, sbr. og framangreindur framburður (S)forstj. Ber að rifja upp að á þessum tíma var mikið umrót hjá Eimskip. Forstjóri hafði skyndilega hætt störfum og fregnir höfðu verið fluttar í fjölmiðlum um mikið tap fyrirtækisins. Möguleikar á því að ná mikilvægum viðskiptavinum Eimskips yfir til Samskipa voru því meiri en ella. Þess í stað ræddu stjórnendur Samskipa um samstarf við Eimskip og möguleika á að ná fram meiri hækkun á verði en gert var ráð fyrir í áætlun. Virða ber þetta í samræmi við fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH um að vernda Samskip á Íslandi sem helstu *„cash cow"* samstæðunnar.

1191. Í mgr. 441 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreind gögn frá árinu 2008. Til skýringar á umfjöllun í þessum gögnum um samstarf við Eimskip er sagt að á þessum tíma hafi verið komnir *„brestir í efnahagskerfi Íslands"* og fullkomlega eðlilegt að *„stjórnendur Samskipa hafi velt upp öllum möguleikum ef allt færi á versta veg."* Í mgr. 445 er staðhæft að aldrei hafi komið *„til þess að hugmyndir Samskipa um mögulega samnýtingu flutningskerfa væru ræddar við Eimskip. Ef til þess hefði komið er ljóst að þess sæjust merki í gögnum málsins."*

1192. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í köflum 25.4.6 og 25.4.7.

6.7.3.3. <u>(S)forstj fundar með (S)aðaleig-stjform-SH og Samskipum Holding 8. apríl 2008</u>

1193. (S)forstj var í Rotterdam 7. og 8. apríl 2008.[617] Þann 8. apríl bera gögn málsins með sér að (S)forstj hafi a.m.k. komið inn á fund hjá Samskipum Holding (á fundinum voru m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)forstj-frystig). Gögn málsins sýna einnig að (S)forstj var bókaður á fund með (S)aðaleig-stjform-SH þennan dag.[618] Þennan sama dag sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupósta:

- Klukkan 9:03 að íslenskum tíma sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH (rétt fyrir upphaf fundarins sem átti að hefjast kl. 9 að íslenskum tíma (11 að hollenskum tíma)).[619] Í tölvupósti (S)forstj kemur fram upptalning á fimm verkefnum og síðan aðferðum til þess að kanna eða mæla hvort markmiðum með þeim hefði verið náð. Um er að ræða töflu þar sem m.a. eftirfarandi kemur fram (fyrirliggjandi gögn sýna að þessi tafla átti eftir að verða grunnur að mælikvörðum fyrir mögulega bónusgreiðslu til (S)forstj, sjá nánari umfjöllun í kafla 7.6.1):

[617] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.453155.
[618] […] Doc. ID. 0.7.33.453160/0.7.33.453171. Eins og verður vikið að síðar vistar […] hjá sér word skjalið *„skema.doc"* þann 20.5.2008 (sama dag og […] tekur til starfa). Afritað tölvupóstskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.11006. Þar hefur þessi tafla frá 8. apríl verið unnin frekar. Þessi tafla verður grundvöllur að viðauka 2-bónusskema við ráðningarsamning […]. Ráðningarsamningurinn er óundirritaður en dagsettur 1. júlí 2008.
[619] […] Doc. ID. 0.7.33.453160/0.7.33.453171. Eins og verður vikið að síðar vistar […] hjá sér word skjalið *„skema.doc"* þann 20.5.2008 (sama dag og […] tekur til starfa). Afritað tölvupóstskjal frá Samskipum. Finnst á heimasvæði […]. Doc. ID. 0.7.33.11006. Þar hefur þessi tafla frá 8. apríl verið unnin frekar. Þessi tafla verður grundvöllur að viðauka 2-bónuskema við ráðningarsamning […]. Ráðningarsamningurinn er óundirritaður en dagsettur 1.07.2008.

		Mæling / markmið
Stefnumótun:		
Stefnumörkun	-skýr sýn og staðsetning félags á hinum ýmsu mörkuðum er félagið starfar á, á Íslandi og í Færeyjum.	-vinna kynnt í október 2008 og endanlega samþykkt í febrúar 2009.
Skipurit	-skipuritið styðji við framtíðar stefnumótun félags. -mönnun í lykilstöður til skemmri og lengri tíma.	-náið samstarf við [redacted]
Markaðsstaða	-viðhalda núverandi markaðsstöðu á komandi ári. -einblína á að hækka einingaverð.	Sbr markaðshlutdeildarskýrslu
Kerfi	-koma með skýrar tillögur að hámörkun arðsemi flutningakerfa til skemmri og lengri tíma.	Kynnt á stjórnarfundum

- Klukkan 15:02, 8. apríl 2008, sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Bað hann (S)frkvstj-millilandasv um að láta framkvæma eftirfarandi; *„taka saman á eina síðu yfirlit yfir siglingakerfi markaðarins á Íslandi, þ.e. eimskip, samskip og atlantsskip, evrópa/usa, og tilgreina capacity hvers aðila, heild og niður á skip. [(S)aðaleig-stjform-SH] <u>barf að fá þetta fyrir lok vinnudags á morgun</u>.....thanks..."*[620]

1194. (S)frkvstj-millilandasv framsendi síðar um daginn tölvupóst frá (S)forstö-flutnstj til (S)forstj og sagði: *„Hér er þetta v/Eimskip og Samskip eins og staðan er í dag – Þú ert með flutningsgetu atlantsskipa ekki satt?"*.[621]

1195. Samskip hafa ekki afhent fundargerð vegna framangreinds fundar hjá Samskipum Holding. Hið sama á við um fund (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH. Slík gögn hafa heldur ekki fundist við rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

6.7.3.4. <u>Atvik frá 9. til 18. apríl 2008</u>

1196. Að kvöldi 9. apríl 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstj þar sem segir; *„hér kemur smá stúdía á flutningsgetu á markaðnum."* Meðfylgjandi tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv var excel-skjal með heitinu *„Flutningsgeta 2008.04.xls"*. Síðan sagði (S)frkvstj-millilandasv um *„stúdíuna"* í skjalinu:

„Sheet 01.2008 sýnir flutningsgetu á markaði áður en við stækkuðum okkar skip og eftir að Eimskip breytti sinni áætlun þ.e. intigrate á FO inn í heildarkerfið.

Sheet 05.2008 sýnir flutningsgetu á markaði eftir að við erum komnir með bæði stóru skipin inn og Eimskip búið að auka tíðni á USA sem eykur flutninsgetu þeirra lítillega.

Sheet 07.2008 sýnir einn möguleika á því hvernig markaðurinn gæti litið út. Hér er okkar kerfi óbreytt, Eimskip búnir að skala sig niður og gera ákv. breytingar á rútunum til þess að geta áfram

[620] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.453520.
[621] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.453687. Daginn eftir sendi [...] aftur svar til [...] með viðhengi. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.453835. Í viðhengi er skjalið *„Flutningsgeta 2008.04.xls"*.

sinnt VES. Nesskip komið inn og farnir að flytja fyrir Alcan og Atlantsskip búið að skala sig niður í eitt skip á 10,5 daga tíðni."[622]

1197. Morguninn eftir, 10. apríl 2008, áframsendi (S)forstj framangreindan tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv og fylgiskjal til (S)aðaleig-stjform-SH. Þar sagði (S)forstj: *„Sælir - meðfylgjandi sendi uppl um siglkerfin fyrir Ísland, hér eiga sér stað breytingar, og því stillt upp mv nokkrar dagsetningar.*"[623]

1198. Nokkrum mínútum eftir að (S)forstj sendi til (S)aðaleig-stjform-SH 10. apríl 2008 áðurnefnd gögn með *„stúdíu*" (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj annan tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH, þá með heitinu *„CTG Eimskips*". Tölvupósturinn var án meginmáls eða skýringa frá (S)forstj en meðfylgjandi var glærukynning *„ctg eimskip.ppt*". Glærukynning þessi innihélt sjö glærur með yfirliti yfir Eimskip-CTG. Eimskip-CTG var norskt dótturfélag Eimskips sem sérhæfði sig í flutningum á frystum og kældum sjávarafurðum. Fyrirtækið var hluti af flutningsþjónustuneti Eimskips með sjóflutninga á frystum og kældum sjávarafurðum milli Íslands og Evrópu. Í glærunum sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH var starfsemi Eimskips-CTG rakin. Þar var jafnframt að finna umfjöllun um skip Eimskips og skipakerfi milli Íslands og Evrópu sett upp á myndrænan hátt. Rétt er að geta þess stuttlega hér að dótturfélag Samskipa, Silversea, var eins og Eimskip-CTG norskt skipafélag sem sérhæfði sig í flutningum á frystum og kældum sjávarafurðum. Nánar verður vikið að þessu síðar í ákvörðuninni.

1199. Samkeppniseftirlitið hefur ekki fundið að (S)aðaleig-stjform-SH hafi svarað fyrrgreindum tölvupóstum frá (S)forstj 10. apríl 2008 skriflega, en ítrekað skal að annars vegar siglingakerfi Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi og hins vegar Eimskip-CTG og Silver Sea urðu hluti af auknu samráði Eimskips og Samskipa sem hófst í byrjun júní 2008, sbr. umfjöllun hér síðar.

1200. Áðurnefnd áframsending (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH á gögnum (S)frkvstj-millilandasv (10. apríl 2008) var borin undir (S)frkvstj-millilandasv í skýrslutöku hjá lögreglu. (S)frkvstj-millilandasv kvaðst kannast við þessi gögn sem (S)forstj áframsendi. Þegar (S)frkvstj-millilandasv var inntur eftir því af hvaða tilefni (S)aðaleig-stjform-SH væri að biðja um þessi gögn svaraði hann: *„Ég held að það sé bara óskað eftir því til þess að átta sig á stöðunni í umhverfinu, stöðunni okkar miðað við aðra keppinauta og bara í ljósi þessarar, þessa ástand og umræðu allrar sem er í, er hérna í, búin að vera í gangi á stjórnarfundunum.*" Tók (S)frkvstj-millilandasv einnig fram að þessi vinna væri *„hlutur*" sem *„við gerum mjög oft*". Aðspurður um þýðingu þess að gögnin væru send í kjölfar stjórnarfundar 4. apríl 2008, þar sem rætt hafi verið um samstarf við Eimskip, gerði (S)frkvstj-millilandasv lítið úr því og svaraði: *„Þetta er bara greining á markaðnum í heild*". Síðar sagði (S)frkvstj-millilandasv að þetta hefði ekkert að hans mati að gera með það *„hvort menn ætla í samstarf eða ekki*". Síðan kvaðst (S)frkvstj-millilandasv hins vegar ekki vita í hvaða samhengi (S)aðaleig-stjform-SH væri að kalla eftir gögnunum og ekki vita hvað (S)aðaleig-stjform-SH ætlaði að gera með þær upplýsingar sem (S)frkvstj-millilandasv hafði tekið saman um Eimskip.[624]

1201. Samkeppniseftirlitið hefur rannsakað samtímagögn stjórnenda Samskipa. Sú rannsókn styður alls ekki þá staðhæfingu (S)frkvstj-millilandasv að þessi skoðun (S)aðaleig-stjform-SH og rík aðkoma hans hafi verið *„hlutur*" sem væri mjög tíður hjá Samskipum. Þá er því við að bæta að þessi framburður (S)frkvstj-millilandasv rennir stoðum undir samtímagögn sem gefa skýrt til kynna að vinna að auknu samstarfi með Eimskip hafi verið framkvæmd af (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj á þessum tíma.

1202. Við skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu í maí 2018 voru framangreind gögn borin undir hann. Aðspurður um ástæðu þess að (S)aðaleig-stjform-SH bað um gögnin frá (S)frkvstj-millilandasv sagði (S)forstj

[622] Afhentur tölvupóstur frá Héraðssaksóknara dags. 04.01.2018. […] Doc. ID. 0.7.321.164364.
[623] Afhentur tölvupóstur frá Héraðssaksóknara dags. 04.01.2018. […] Doc. ID. 0.7.321.164364.
[624] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 68 – 69.

að hann héldi að (S)aðaleig-stjform-SH hefði haft áhyggjur af samdrætti í innflutningi. Aðspurður kvaðst (S)forstj ekki vita hver hafi haft frumkvæði að því að þessi vinna var unnin.[625]

1203. (S)forstj var einnig spurður um tölvupóstinn sem hann sendi (S)aðaleig-stjform-SH þar sem fram kom umfjöllun um Eimskip-CTG. Kvaðst hann ekki vita af hverju hann hefði gert það. Þá var hann spurður að því hvort Eimskip og Samskip hefðu rætt saman um þetta dótturfélag Eimskips og svaraði hann því neitandi.[626]

1204. Eftir að lögregla hafði borið undir (S)forstj *„Nýtt upphaf"* glærur Eimskips frá byrjun júní 2008 breyttist framburður hans. Sagði hann þá að *„sjálfsagt"* tengdust gögnin um Eimskip-CTG sem hann sendi (S)aðaleig-stjform-SH 10. apríl 2008 því sem fram hefði komið í umræddri glærukynningu Eimskips. [627]

1205. Sama dag og (S)forstj sendi áðurnefnd gögn til (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip og Eimskip-CTG sendi (S)forstj-frystig tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH með heitinu *„Eimskip-Coldstore"*. Sem fyrr segir var (S)forstj-frystig framkvæmdastjóri Samskipa Logistics og hafði umsjón m.a. með frysti- og kæligeymslu Samskipa erlendis. Ljóslega er um að ræða mikilvæga starfsemi tengda útflutningi á fiskafurðum m.a. frá Íslandi og Noregi. (S)forstj-frystig sat áðurnefnda fundi Samskipa Holding á þessum tíma, sbr. fyrri umfjöllun.

1206. Í tölvupósti (S)forstj-frystig vísaði hann til fundar þeirra (S)aðaleig-stjform-SH tveimur dögum fyrr, þ.e. áðurnefnds fundar hjá Samskipum Holding þann 8. apríl 2008. Í tölvupóstinum til (S)aðaleig-stjform-SH fjallaði (S)forstj-frystig um frystigeymslur Eimskips í Hollandi (Daalimpex), Bretlandi (Innovate) og Norður-Ameríku (Atlas og Versacold): *„confirm that we will prepare a one page note on daalimpex and their activities. In terms of innovate in the uk we understand that they are in a mess - in terms of the american coldstores (ex atlas and ex versacold) it is difficult to see a single buyer for these and it is probably more realistics to spin them off in smaller packages to relevant regional interests. Eimskip will likely get the most for their assets by selling them through a formal bid process through a bank or a consultancy firm. Pwc denmark last year sold unifeeder through such concept and very successfully. When do y need the paper on daalimpex?"*[628]

1207. Hafði (S)aðaleig-stjform-SH þannig kallað sérstaklega eftir minnisblaði (S)forstj-frystig um frysti- og kæligeymslustarfsemi Eimskips í Hollandi sem rekin var í gegnum dótturfélagið Daalimpex.

1208. Við skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu kvaðst hann ekkert vita um þessi samskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj-frystig. Var honum bent á að hann hefði sama morgun sent (S)aðaleig-stjform-SH gögn um Eimskip-CTG og gögn um m.a. siglingakerfi Eimskips deginum á undan. Var (S)forstj spurður á ný af hverju (S)aðaleig-stjform-SH hefði kallað eftir þessum gögnum. Kvaðst (S)forstj ekki vita það.[629]

1209. Samkeppniseftirlitið hefur ekki undir höndum svar (S)aðaleig-stjform-SH við framangreindum tölvupósti (S)forstj-frystig. Líkt og skipakerfin voru kæli- og frystigeymslur Eimskips og Samskipa einn þáttur í *„Nýju upphafi"* verkefni fyrirtækjanna sem hófst í júní 2008, sbr. umfjöllun hér síðar í ákvörðun þessari.

1210. Samkvæmt framansögðu er ljóst að (S)aðaleig-stjform-SH hafði fengið senda þrjá tölvupósta 10. apríl 2008 sem allir vörðuðu Eimskip:

- Tölvupóst frá (S)forstj sem innihélt umfjöllun um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips í siglingum til og frá Íslandi.

[625] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 83-84.
[626] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 84.
[627] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 84 og 110 – 111.
[628] Afhentur tölvupóstur frá Héraðssaksóknara dags. 04.01.2018. […] Doc. ID. 0.7.321.164361.
[629] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 84 – 85.

- Tölvupóst frá (S)forstj sem innihélt umfjöllun um Eimskip-CTG.

- Tölvupóst frá (S)forstj-frystig sem innihélt umfjöllun um frystigeymslurekstur Eimskips og staðfestingu (S)forstj-frystig á því að hann myndi vinna minnisblað um Daalimpex, dótturélag Eimskips.

1211. Hér til viðbótar ber að horfa til tölvupósts sem starfsm-Egla, starfsmaður Eglu, sendi (S)stjform-S þann 18. apríl 2008.

1212. Eins og fyrr segir var Kjalar fjárfestingafélag í eigu (S)aðaleig-stjform-SH. (S)stjform-S var framkvæmdastjóri þess og (S)forstj stjórnarformaður. Dótturfélag Kjalar var Egla. (S)stjform-S var einnig framkvæmdastjóri þess, (S)aðaleig-stjform-SH var stjórnarformaður og (S)forstj sat einnig í stjórninni. Auk þess að vera framkvæmdastjóri Kjalar og Eglu sat (S)stjform-S í stjórn Samskipa hf. og Samskipa Holding.

1213. Í umræddum tölvupósti starfsm-Egla til (S)stjform-S sagði m.a.:

„Eimskip Analysis – [(S)aðaleig-stjform-SH] *has asked me to do a more detailed analysis of Eimskip which I will do over the next two weeks*".[630]

1214. Er þannig ljóst að (S)aðaleig-stjform-SH hafði fyrir 18. apríl 2008 falið starfsm-Egla að skoða starfsemi Eimskips og síðan óskað eftir frekari greiningu. Í kafla 6.7.5 er gerð grein fyrir tölvupósti sem starfsm-Egla sendi (S)forstj þann 22. apríl 2008. Í tölvupóstinum óskaði starfsm-Egla eftir upplýsingum um Eimskip á Íslandi og um dótturfélögin Eimskip-CTG og Containerships. Jafnframt óskaði starfsm-Egla eftir því að eiga samtal við (S)forstj um Eimskip. Í sama kafla er gerð grein fyrir skýrslu sem starfsm-Egla sendi (S)stjform-S 12. maí 2008. Í skýrslunni er m.a. lýst miklum ábata af samráði Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi.

1215. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að framangreint var liður í undirbúningi að auknu samráði Eimskips og Samskipa sem hófst í júní 2008.

6.7.3.5. <u>Tölvupóstar (S)forstj frá 18. apríl 2008</u>

1216. Eins og fram kom hér að framan sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH þann 8. apríl 2008 þar sem talin voru upp tiltekin verkefni hans og hvernig ætti að mæla árangur (S)forstj við að inna þau af hendi. Meðal þessara verkefna var að *„viðhalda núverandi markaðsstöðu*" Samskipa hf., *„einblína á að hækka einingaverð*" og tillögur að *„hámörkun arðsemi flutningakerfa*". Við mat á þessum og öðrum framangreindum gögnum verður einnig að hafa í huga tölvupósta sem (S)forstj sendi 18. apríl 2008.

1217. Klukkan 9:58 18. apríl 2008 sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH:

„Varðandi prívat málin, staðan skv:

Samningur

ég hafði beðið þig um að huga að termination klausu, ég bjalla á þig síðar í dag og við ræðum.

Kjalar - söluréttur-myndir þú koma með verðmat á Kjalari, og ég myndi svo láta […] stilla upp samningi.

Ég er svo rétt að verða búinn með mælikvarðana sem við ræddum um í sl viku, kynni fyrir þig er við hittumst í næstu viku."[631]

[630] Afhentur tölvupóstur frá Héraðssaksóknara dags. 04.01.2018. […] Doc. ID. 0.7.321.67039.
[631] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.456901.

1218. Telja verður að hugtakið *„mælikvarðarnir“* vísi til framangreinds tölvupósts sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH þann 8. apríl 2008.

1219. Klukkan 10:26 þann 18. apríl sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv:

„Vísa í umræður okkar um breytingar á markaði, þe minnkandi magns í innflutningi, sé sæi fyrir mér vinnu við eftirfarandi þætti:

Endurgerð magnáætlana

-uppreikn á áhrifum breytinga

Verðhækkanir

-áhrif umfram áætlanir

[…]

Aðgerðir til þess að bregðast við breytingum

-siglingakerfi

-terminal

-indirect, þmt starfsfólk og markmið um að auka skilvirkni

-gámar

-geymslur etc ...

[…]

Siglingakerfi

-tækifæri á markaði, Eimskip/Atlantsskip

Kynning fyrir framkvæmdastjórn

Kynning fyrir stjórn á næsta stjórnarfundi, sem yrði væntanlega 9. maí

Ég myndi vilja eiga með þér stöðufund um ofangreint nú á föstudag 25 í næstu viku.“[632]

1220. Samkvæmt dagbók (S)forstj bókaði hann 18. apríl 2008 fund með (S)frkvstj-millilandasv *„Stöðufundur – breytingar á markaði“* sem var settur á dagskrá 29. apríl 2008.[633]

1221. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um þessi ummæli í framangreindum tölvupósti: *„Siglingakerfi -tækifæri á markaði, Eimskip/Atlantsskip“*. Svaraði hann með þessum hætti:

(S)forstj Æi, mér finnst þetta alltaf vera sömu umræðurnar um, þetta eru þessar kerfispælingar sem ég er alveg viss um að sé enn í dag þvílíkt magn af pælingum, greiningum fram og til baka um, um hérna stöðu á markaði, stærð, breytingar í vöruflokkun, hérna byggingarvara, af hverju [óskýrt] að draga saman, hvernig er þetta og þetta. Þannig að ég hef ekkert meira við þetta að bæta.

HS Ókei. Ekkert við þetta að bæta hérna: Siglingarkerfið - ...

[632] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.456950.
[633] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.456951.

(S)forstj Nei.

HS ... tækifæri á markaði Eimskip/Atlandsskip?

(S)forstj Nei, ég hef ekkert við það að bæta. *[…]*"[634]

1222. Klukkan 15:26 þann 18. apríl 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til stjórnarmanna Samskipa hf. ((S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj) og boðaði til stjórnarfundar í byrjun maí en fundurinn var haldinn 13. maí 2008. Í tölvupóstinum segir (S)forstj eftirfarandi:

„Við erum að vinna hörðum höndum að þeirri vinnu sem rædd var á sl. stjórnarfundi, þe: ....

Millilandaflutningar

-endurskoðuð magnáætlun verður kynnt, sem og aðgerðir sem gripið verður til vegna fyrirséðs magnsamdráttar í innflutningi, þmt verðhækkanir umfram áætlanir, vangaveltur varðandi siglingakerfi (atlskip, eimskip) og aðrar aðgerðir sem gripið verður til."[635]

1223. Vísaði (S)forstj þannig til stjórnarfundar Samskipa hf. 4. apríl 2008. Á þeim stjórnarfundi hafði verið rætt um aðgerðir sem grípa átti til tengt m.a. breytingum á siglingakerfinu. Einn liður í því sem þar var rættt var *„Samstarf við Eimskip*", sbr. umfjöllun hér að framan. Tveimur vikum síðar upplýsti (S)forstj stjórnarmenn í framangreindum tölvupósti að unnið væri hörðum höndum við aðgerðirnar og þær kæmu aftur til umræðu stjórnarinnar á næsta fundi hennar. Það vekur eftirtekt að við skýrslutöku hjá lögreglu sagðist (S)forstj ekki *„þekkja það*" hvort hann væri í þessum tölvupósti til stjórnarinnar 18. apríl 2008 að vísa til umræðunnar á fundi stjórnarinnar frá 4. apríl 2008.[636]

6.7.3.6. Samantekt

1224. (S)aðaleig-stjform-SH var aðaleigandi Samskipa og næst stærsti hluthafi í Kaupþing banka. Á fyrstu mánuðum ársins 2008 átti (S)aðaleig-stjform-SH og tengd félög í vandræðum vegna verðfalls á hlutabréfum Kaupsþings og veðkalls Citibank, sbr. m.a. framangreinda fundargerð vegna fundar lánanefndar Kaupþings 18. mars 2008.

1225. Þennan sama dag og fundurinn hjá Kaupþingi var haldinn, 18. mars 2008, lýsti (S)aðaleig-stjform-SH því yfir á fundi hjá Samskipum Holding að mikilvægt væri að vernda stöðu Samskipa á Íslandi innan samstæðunnar sem *„cash cow*". Sat (S)forstj þann fund. Í trúnaðargagni frá (S)aðaleig-stjform-SH, sem sent var æðstu stjórnendum Samskipa 25. mars 2008, kom fram að Samskip á Íslandi ættu að skila enn meiri framlegð en áður.

1226. Í framburði (S)forstj hjá lögreglu kom fram að *„menn*" hefðu á þessum tíma *„áhyggjur af stöðunni, miklar áhyggjur af stöðunni […]*".

1227. (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH ákváðu þann 31. mars 2008 að hittast 3. apríl 2008. Tölvupóstur (S)forstj frá 2. apríl 2008 gefur til kynna að þeir hafi ætlað að ræða hugmyndir sem þá voru uppi um að bregðast við fyrirhugaðri minnkun á flutningamagni, m.a. með samvinnu við Eimskip. Einnig átti að ræða *„markmiðsáætlun, markaður*". Þeir hittust síðan aftur nokkrum dögum seinna í Rotterdam. (S)forstj sendi þann 8. apríl 2008 umrædda *„markmiðsáætlun, markaður*" (sem hann nefndi í tölvupósti 18. apríl 2008 *„mælikvarðarnir*") til (S)aðaleig-stjform-SH og sama dag bað hann um að (S)aðaleig-stjform-SH yrði sent strax *„yfirlit yfir siglingakerfi markaðarins á Íslandi, þ.e. eimskip, samskip og atlantsskip, evrópa/usa*". Það gekk eftir en þann 10. apríl 2008 áframsendi (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH umbeðin gögn og það sem (S)forstj nefndi […], sem fól m.a. í sér aukið samstarf við Eimskip vegna væntanlegs samdráttar í innflutningi.

[634] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 90 – 91.
[635] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.457099.
[636] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 91.

1228. Umrædd markmiðsáætlun/mælikvarðarnir voru síðan í tölvupósti (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH frá 18. apríl 2008 tilgreindir sem hluti af *„prívat*" málum (S)forstj. Sem fyrr segir fólst í þessari áætlun að það ætti að *„viðhalda núverandi markaðsstöðu*" og *„einblína*" á verðhækkanir. Jafnframt átti að *„koma með skýrar tillögur um hámörkun arðsemi flutningakerfa til skemmri og lengri tíma.*"

1229. Framangreint var og í samræmi við stefnumörkun á vettvangi stjórnar Samskipa hf. Í henni sátu sem fyrir segir (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj. Sýna gögnin að (S)forstj ræddi við stjórnarmenn um siglingakerfi, mögulegt samstarf við Eimskip og *„verðhækkanir umfram áætlanir*", sbr. m.a. gögnin vegna stjórnarfundarins 4. apríl 2008 og tölvupóst (S)forstj til stjórnarmanna 18. apríl 2008.

1230. Hér skipta einnig miklu máli tölvupóstarnir sem (S)forstj-frystig og (S)forstj sendu (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. apríl 2008. Í þeim var að finna framangreinda […] auk umfjöllunar um m.a. dótturfélög Eimskips, Daalimpex og Eimskip-CTG. Þessi félög, auk félaga Samskipa í samskonar starfsemi, voru ásamt m.a. siglingakerfum og landflutningum, andlag þess samráðs sem hófst a.m.k. í byrjun júní 2008. Þá ber og að hafa í huga tölvupóst starfsm-Egla til (S)stjform-S 18. apríl 2008 sem sýnir að (S)aðaleig-stjform-SH hafði fyrir 18. apríl 2008 falið starfsm-Egla að skoða starfsemi Eimskips og síðan óskað eftir frekari greiningu. Slík greining birtist í skýrslu Eglu sem lýst í kafla 6.7.5.

1231. Allt framangreint ber og að virða í ljósi þess samnings sem (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH luku loks við þann 1. júlí 2008. Um var að ræða nýjan ráðningarsamning við (S)forstj.[637] Í viðauka við hann var mælt fyrir um *„einstakan bónus*" til handa (S)forstj ef hann næði *„eftirfarandi árangri í starfi*". Eru í viðaukanum (sem nefndur var *„Bónus skema*") talin upp nokkur verkefni og áherslur í þeim. Um var að ræða tugmilljóna króna bónus og skyldi hann greiðast (S)forstj 15. mars 2009. Er viðaukinn í formi töflu sem að uppsetningu og efni er svipuð og taflan sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH 8. apríl 2008 (markmiðsáætlun/mælikvarðarnir). Um þennan samning er nánar fjallað í kafla 7.6.1 hér á eftir.

1232. Eins og Samkeppniseftirlitið mun nánar rökstyðja telur það að (S)aðaleig-stjform-SH hafi með loforði um verulega bónusgreiðslu hvatt (S)forstj til að beita sér fyrir að vernda stöðu og arðsemi Samskipa með m.a. ólögmætu samráði við Eimskip. Framangreind gögn frá mars og apríl 2008 eru undirbúningur þessa. Auk þessa sýna þau almennt undirbúning að því samráði sem hófst í júní 2008.

1233. Saman gefa þessi gögn til kynna að (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj og aðrir æðstu stjórnendur Samskipa hafi á þessum tíma talið samráð við Eimskip heppilegustu leiðina til að vernda stöðu Samskipa á Íslandi sem *„cash cow*". Að mati Samkeppniseftirlitsins var þessi undirbúningur Samskipa, sem og persónuleg tengsl stjórnenda Samskipa við nýjan forstjóra Eimskips, ein ástæða þess að hið umfangsmikla samráð hófst svo skömmu eftir að nýr forstjóri Eimskips tók við, sbr. einnig umfjöllun hér á eftir.

1234. Í mgr. 442 – 455 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreind atvik frá mars og apríl 2008. Mótmæla Samskip því m.a. að (S)aðaleig-stjform-SH hafi hvatt (S)forstj til samráðs við Eimskip með loforði um bónusgreiðslu. Þá er staðhæft að Samskip hafi aldrei rætt við Eimskip um það mögulega samstarf sem fjallað er um í framangreindum gögnum. Er því þannig alfarið mótmælt að þessi gögn gefi til kynna ólögmætt samráð við Eimskip eða undirbúning að því. Þessi sjónarmið Samskipa geta ekki breytt framangreindu mati Samkeppniseftirlitsins og eru ekki í samræmi við samtímagögn. Er fjallað um þetta í kafla 25.4.

[637] Samningur milli Samskipa hf. og […], dags. 1. júlí 2008. […] sendi eintak af þessum samningi til […] með tölvupósti dags. 17. mars. Afritaður tölvupóstur frá Samskip. Frá […] til […]. *„án heitis*", dags. 17.03.2009, kl. 09:51. Doc ID. 0.7.33.579260.

6.7.4. Samvinna við Atlantsskip

1235. Í málinu hefur þýðingu að á fyrstu mánuðum ársins 2008 fækkaði um einn sjálfstæðan keppinaut á sjóflutningsmarkaðnum hér á landi þegar Atlantsskip hættu sjóflutningum. Samkvæmt samtímagögnum frá Eimskip og Samskipum var þetta talið hafa þau áhrif að samkeppni í áætlunarsiglingum myndi minnka eða *„róast"*. Verður að telja að brotthvarf Atlantsskipa af markaðnum hafi skapað frekari skilyrði til þess að ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa gæti skilað árangri og staðið yfir í talsverðan tíma.

1236. Sem fyrr segir sat (S)forstj þann 18. mars 2008 fund með (S)aðaleig-stjform-SH þar sem sá síðarnefndi setti fram þau fyrirmæli að vernda Samskip á Íslandi sem *„cash cow"*. Framangreind gögn sýna að Samskip höfðu ákveðið að grípa til aðgerða árið 2008 og horfðu m.a. til aukins samstarfs við Eimskip í þeim efnum. Einnig er í þessum gögnum frá Samskipum minnst á Atlantsskip og ljóst er að (S)forstj reyndi að fá Atlantsskip til samstarfs.

1237. Þannig liggur fyrir að 26. mars 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og gerði honum grein fyrir samtali sínu við […] framkvæmdastjóra Atlantsskipa:

„Opnaði við […] hugsanlegt samstarf milli félaganna á þá vegu að þeir loki núverandi félagi og við setjum upp nýtt félag um rekstur atlantsskipa í 50/50 eigu okkar, þeir hætti skipa og gámarekstri, og verði forwarder hjá okkur, svipað og við gerðum í oslofirðinum með lys line hér í gamla daga. Þeir væru með exit eftir tvö ár, háð því hvernig hefði tekist til, en hugmynd sem sagt að reka í óbreyttri mynd að sem mestu fram að þeim tíma. Það sem við sæjum í því er ná í þessi ca 10 þús teu, ca 500 mkr. í fastakostnaðarkerfi okkar næstu árin, sem og að losa út keppinaut."[638]

1238. Tveimur dögum seinna (28. mars 2008) sendi (S)forstj fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj og (S)frkvstj-Jóna og sagði *„afar mikilvægt"* að þeir gætu mætt á fund um Atlantsskip kl. 14:30 sama dag.[639]

1239. Sem fyrr segir sendi (S)forstj þann 31. mars 2008 tölvupóst vegna stjórnarfundar sem halda átti 4. apríl 2008. Sagði í honum að á stjórnarfundinum yrði rætt m.a. um Atlantsskip og *„magn-kerfi-aðgerðir"*.[640] Einnig sendi hann fundarboð þann 31. mars 2008 til m.a. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl og í fundarboðinu bað (S)forstj um að gerður yrði samanburður á verði Samskipa og Atlantsskipa.[641]

1240. Daginn eftir, 1. apríl 2008, sendi (S)forstj tölvupóst til […] hjá Atlantsskipum. Í honum áréttaði hann hugmyndina um samstarf milli fyrirtækjanna.[642] Í tölvupóstinum sagði:

„Eins og áður sagði, þá tel ég einu leiðina að við bindum hagsmuni félaganna fjárhagslega saman eigi að koma til árangursríks samstarfs.

Ég tel að við getum skapað verðmæti fyrir báða aðila, sem byggist á hugmyndum sem ég hef minnst á við þig, þe sameiginlegt félag rekið af ykkur, og það muni taka ár eða tvö að skapa þessi verðmæti. Við myndum eiga 50% í félaginu á fyrri stigum, en hefðum option á kaupum á öðrum 50% á ákveðnum tíma liðnum. Það yrði ákveðið gólf á kaupverði, sem og þak - bilið á milli gólf og þak byggðist á rekstrarárangri félagsins.

Ég hef sagt að í því samhengi þá getum við boðið upp á samkeppnishæf slot verð fyrir sameiginlegt félag, byggt á kostnaðarverðsútreikningum, í línu við fyrra samtal okkar.

---

[638] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.447284.
[639] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.449883. Einnig hafði verið boðað til fundar 26.3.2008 vegna Atlantsskipa hjá Samskip. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.447220.
[640] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.451046.
[641] Afrituð dagbókarfærsla […] Doc. ID. 0.7.33.749257.
[642] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.451478.

Ég teldi rétt að ef þú sæir tækifæri í ofangreindu, þá kæmirðu með tillögu að gólfinu og þakinu, þannig að fram komi hvort grundvöllur sé fyrir því að skoða þetta frekar eða ekki."

1241. Samkvæmt dagskrá stjórnarfundar Samskipa 4. apríl 2008 (sem send var stjórnarmönnum) voru bæði *„siglingakerfi*" og Atlantsskip til umfjöllunar á fundinum.[643]

1242. Á sama tíma áttu sér einnig stað samskipti milli Eimskips og Atlantsskipa þar sem rætt var um mögulegt samstarf, m.a. gerð rýmisleigusamnings (slot-samningur). Þann 31. mars 2008 sendi (E)deildstj-útfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl. Greindi hann frá samskiptum sínum við stjórnanda hjá Atlantsskipum (Kloosterb3):

„[Kloosterb3] *hringdi í mig í kvöld ... Hann sagði mér að hann hafi hitt ykkur, ásamt* […] *og* […]. *Sagði mér að þetta væri besta lausnin fyrir félagið enda rekstur á gámavelli dýr, skipin dýrari og olíuverð hátt. Sagði mér einnig (væntanlega til þess að ég segði þetta við (E)frkvstj-EimÍsl) að vinur minn (S)forstj væri mjög spenntur fyrir samtarfi við ATL* [Atlantsskip]. *Mér heyrðist á* [Kloosterb3] *að þeir væri að hugsa um inn og Útflutning í þessum rýmisleigusamningi.*"[644]

1243. Samkvæmt þessu höfðu Kloosterb3, […] og […] frá Atlantsskipum hitt yfirmenn innflutnings og útflutnings hjá Eimskip ((E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl) til þess að ræða mögulegt samstarf fyrirtækjanna. Þá er ljóst að Atlantsskip greindu Eimskip frá því að fyrirtækið ætti einnig í viðræðum við Samskip.

1244. Ljóst er að þetta samstarf við Atlantsskip var skoðað af alvöru innan Eimskips. Þann 7. apríl 2008 sendi (E)forstö-flutnstý tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og áframsent til (E)forstj[645]) og greindi frá viðræðum við Atlantsskip og hugmyndum um að Eimskip færi að flytja fyrir þennan keppinaut. Meðfylgjandi tölvupóstinum voru minnisblöð sem þessu tengjast. Þar kemur m.a. fram:

„***Samkeppnisumhverfið***

Rétt er að varpa ljósi á samkeppnisumhverfið þá er það eftirfarandi, en vel að merkja stórflutningar eru ekki tilgreindir hér að neðan:

Staðan í dag	
Gámaflutningar	***Flutningsmiðlun***
Eimskip	
Samskip	
ATA	
Smyril Line	
	TVG Ziemsen
	Jónar
	DM Flutningar
	Ice Transport

Staðan eftir breytingar	
Gámaflutningar	***Flutningsmiðlun***
Eimskip	
Samskip	
	ATA
Smyril Line	
	TVG Ziemsen
	Jónar
	DM Flutningar
	Ice Transport

Þetta þýðir að samkeppnisumhverfið í gámaflutningum mun róast á meðan umhverfið flutningsmiðlunin verður harðara. Þó vissulega séu þetta mjög skyldir markaðir."[646]

1245. Þann 27. apríl 2008 skrifuðu Atlantsskip og Eimskip undir flutningasamkomulag og átti það að taka gildi 15. maí 2008 og gilda í þrjú ár. Tók það til flutninga Eimskips fyrir Atlantsskip milli Íslands og Evrópu. Eftir þetta voru í raun aðeins tvö fyrirtæki sem sinntu hefðbundnum áætlunarsiglingum með

[643] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.452002.
[644]Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.522934.
[645] Sem á þessum tíma var yfirmaður Eimskips í Bandaríkjunum.
[646] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.168890.

farm milli Íslands og Evrópu, sbr. og umfjöllun um BWS og Thor Ship í kafla 3.1. Á árinu 2009 hættu Atlantsskip alfarið starfsemi og 3. desember það ár var félagið úrskurðað gjaldþrota.

1246. Gögn málsins gefa til kynna að það hafi ekki farið vel í stjórnendur Samskipa að Atlantsskip hefðu kosið að gera samning við Eimskip í stað Samskipa. Þann 29. apríl 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm. Kveðst hann hafa fengið staðfest að Atlantsskip væru búin að gera *„slot samning við Eimskip og muni hætta rekstri eigin skipa á næstunni"*. (S)frkvstj-fjárm spurði hvort þetta mætti gagnvart samkeppnissjónarmiðum. (S)frkvstj-millilandasv svaraði;

„þetta er örugglega háð samþykki samkeppnisyfirvalda".[647]

1247. Sýnir þetta m.a. glögglega vitneskju stjórnenda Samskipa um ólögmæti slíks samstarfs milli keppinauta í sjóflutningum. Óánægja Samskipa með samstarf Eimskips og Atlantsskipa leiddi m.a. til þess að Samskip tóku til skoðunar að hefja sókn á markaði gegn þessum keppinautum sínum, sbr. nánar hér á eftir.

1248. Í framangreindu samstarfi Eimskips og Atlantsskipa fólst að það fækkaði um einn keppinaut á sjóflutningsmarkaðnum hér á landi og skapaði það frekari skilyrði til þess að ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa gæti náð árangri og staðið yfir í talsverðan tíma. Þessu ástandi á markaðnum var lýst í glærukynningu sem tekin var saman fyrir framkvæmdastjórnarfund innan Eimskipa, sem (E)forstö-flutnstý sendi þann 16. október 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst. Um *„market dynamics"* segir í kynningunni:

- *„Atlantsskip no longer operating own vessels*
- *Eimskips vs. Samskip duopoly in the liner market"*.[648]

1249. Eins og áður sagði hafði (S)forstj í tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv þann 26. mars 2008 sagt honum að einn af kostunum við að hefja samstarf við Atlantsskip væri sá að þá myndu Samskip *„losa út keppinaut."*

1250. Atlantsskip sendu erindi til Samkeppniseftirlitsins 2. maí 2008 vegna samningsins við Eimskip. Segir í því að bæði fyrirtækin litu svo á að samningurinn færi ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga en eftir sem áður væri talið rétt að senda eftirlitinu *„afrit samningsins og óska eftir formlegri undanþágu skv. 15. gr. frá bannákvæði 10. gr., ef litið yrði svo á, að samningurinn eða einhver ákvæði hans kunni að fara í bága við það."* Kemur einnig fram að Atlantsskip teldu sig hafa litla markaðshlutdeild á sjóflutningamarkaði og að með samningnum gæti félagið *„tryggt sér aðgang að flutningstækjum"* Eimskips og sparað umtalsverðan kostnað. Atlantsskip yrðu því í betri stöðu til þess að bjóða lægra verð í samkeppni við Eimskip og Samskip. Í lok erindisins er því lýst yfir að upplýsingar í því væru *„sannar, réttar og fullnægjandi samkvæmt bestu vitund."* Þrátt fyrir framangreinda yfirlýsingu var ekki í erindinu greint frá umræddum viðræðum sem átt höfðu sér stað milli Atlantsskipa og Samskipa í aðdraganda samningsins við Eimskip. Sagt var í erindinu að Eimskip teldi þessa samvinnu ekki fara gegn 10. gr. samkeppnislaga en ekkert var fjallað um það að af samvinnunni leiddi að *„samkeppnisumhverfið í gámaflutningum mun róast"*, sbr. framangreint minnisblað fyrirtækisins.

1251. Í mgr. 456 – 460 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreind atvik. Segir fyrirtækið að möguleg sameining við Atlantsskip hefði aðeins verið ein af mörgum hugmyndum sem ræddar hefðu verið innan Samskipa *„vegna þeirra fordæmalausu tíma sem þá voru uppi."* Þá er því mótmælt að brotthvarf Atlantsskipa hefði skapað skilyrði fyrir ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips.

[647] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.33.459221 / 0.7.33.459213 / 0.7.33.459171.
[648] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.24747.

1252. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.4.10.

6.7.5. (S)aðaleig-stjform-SH biður Eglu um úttekt á Eimskip og stjórnarfundur í Rotterdam

1253. Hér er rétt að rifja fyrst upp tölvupóstana sem (S)forstj og (S)forstj-frystig sendu (S)aðaleig-stjform-SH 10. apríl 2008 (eftir fund Samskipa Holding 8. apríl 2008):

- (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst 10. apríl 2008. Meðfylgjandi voru gögn sem fjölluðu um siglingakerfi og flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi. Var þar m.a. fjallað um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips.

- (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH annan tölvupóst 10. apríl 2008. Meðfylgjandi var gagn sem fjallaði um dótturfélag Eimskips, Eimskip-CTG.

- (S)forstj-frystig sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst 10. apríl 2008. Í honum var fjallað um frystigeymslustarfsemi Eimskips í Evrópu og Norður-Ameríku. Kemur fram í tölvupóstinum að (S)aðaleig-stjform-SH hefði beðið (S)forstj-frystig um minnisblað um frystigeymslufyrirtæki Eimskips í Hollandi (Daalimpex) og spurði (S)forstj-frystig (S)aðaleig-stjform-SH hvenær hann þyrfti að fá minnisblaðið í hendur.

1254. Gögn málsins gefa og til kynna að fyrir 18. apríl 2008 hefði (S)aðaleig-stjform-SH falið starfsmanni Eglu, starfsm-Egla, að framkvæma úttekt á Eimskip.

1255. Stjórnarfundur Samskipa Holding var haldinn í Rotterdam 7. maí 2008 og hann sátu m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj. Samkvæmt fundargerð kom m.a. eftirfarandi fram í umfjöllun (S)forstj um Samskip á Íslandi:

„So far things are holding up in Iceland but he expects that volume will start to decrease during or after the summer. […]

(S)forstj mentioned that his managment team is now working on a new FYE[649]*. As an early indication he expects that Iceland will deliver EBITDA which means that surplus of €1.2 which is after Q1 will not remain during the year but will most likely be lost due to lower volume in latter half of the year.*

Some discussions were about Eimskip and Atlantsskip and possible reaction to that. (S)forstj will take necessary actions with Samskip lawyers in relation to that."[650]

1256. (S)forstj hélt glærukynningu á framangreindum stjórnarfundi Samskipa Holding. Þetta má sjá af powerpoint skjali hans með heitinu *„kynning (S)forstj rotterdam 7 may*".[651] Í fundargerð frá þessum stjórnarfundi er og vísað til kynningar (S)forstj. Eftirfarandi kemur m.a. fram á glæru nr. 11 í þessari kynningu (S)forstj:

[649] Fiscal year-end.
[650] Afhent fundargerð frá Samskip Holding 10.03.2017.
[651] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.10913. Sama glærukynning fannst einnig sem viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.475174.

Import volumes in April are strong and revenues will be well above budget as during last months. We estimate the period May through July to be busy, but slowing down during august and throughout the year.

Vessels will be fully utilized outbound, but there will for sure be capacity available on imports, what to do !!!!!!!
-Atlantsskip, no go....
-Eimskip, will be explored further...
-scale down.....
-continue same system, increase market share....

A revised budget will be prepared during month of May, due to the massive changes that are happening within the Iceland economy.

1257. (S)forstj var við skýrslutöku hjá lögreglu spurður um framangreind gögn. Hann kvaðst ekki vita af hverju vísað hefði verið til Eimskips og Atlantsskipa í fundargerð Samskipa Holding. Hugsanlega hefði það verið sökum þess að Samskip hefðu talið Eimskip hafa verið orðið of stórt með því að taka yfir starfsemi Atlantsskipa. Aðspurður um hvort hann kannaðist við ofangreinda glærukynningu sem merkt væri honum kvaðst (S)forstj ekki vita það. Aðspurður um hvað *„Eimskip, will be explored further...“* þýddi sagði hann:

„Ég bara veit ekki, ég veit ekki hvað það er nákvæmlega.“[652]

1258. Að mati Samkeppniseftirlitsins leikur enginn vafi á því að (S)forstj fór yfir umrædda glærukynningu á stjórnarfundinum 7. maí 2008. Í athugasemdum Samskipa við AI eru ekki bornar brigður á það en fyrirtækið er hins vegar ósammála þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið hafi dregið af kynningunni, sbr. mgr. 469 í athugasemdunum. Á þær athugasemdir getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist, sbr. umfjöllun í kafla 25.4.12.

1259. Samkvæmt framangreindri glæru (S)forstj frá 7. maí 2008 bjuggust Samskip á Íslandi við því að umfram flutningsgeta yrði í innflutningi og spurt var hver ættu að verða viðbrögð fyrirtækisins (*„there will for sure be capacity available on imports, what to do !!!!!!!“*). Til bregðast við þessu yrði Eimskip skoðað frekar (*„will be explored further“*). Til viðbótar eru tvær megin aðferðir nefndar vegna þessara væntanlegu breytinga á markaði. Annars vegar að draga úr flutningsframboði (*„scale down“*) og hins vegar að viðhalda sömu flutningsgetu og blása til sóknar og sækja aukið magn (*„continue same system, increase market share“*). Augljóst er að atriði sem tengjast Eimskip skipta hér miklu. Ef Samskip völdu að draga úr flutningsgetu en Eimskip ekki skapaði það möguleika fyrir Eimskip að bæta stöðu sína á markaði á kostnað Samskipa. Samkvæmt samtímagögnum voru því talsverðir hvatar hjá Samskipum að hefja samskipti við Eimskip um þessi efni. Á hinn bóginn ríkti óánægja hjá Samskipum hf. á þessum tíma í garð Eimskips vegna Atlantsskipa. Birtist hún með skýrum hætti í gögnum Samskipa hf. frá miðjum maí 2008, sbr. nánar hér á eftir.

1260. Aukið samstarf við Eimskip var á þessum tíma hins vegar áfram til skoðunar hjá aðaleiganda Samskipa. Eins og fyrr segir var Kjalar fjárfestingafélag í eigu (S)aðaleig-stjform-SH. (S)stjform-S var framkvæmdastjóri þess og (S)forstj stjórnarformaður. Dótturfélag Kjalar var Egla. (S)stjform-S var einnig framkvæmdastjóri þess, (S)aðaleig-stjform-SH var stjórnarformaður og (S)forstj sat einnig í stjórninni. Auk þess að vera framkvæmdastjóri Kjalar og Eglu sat (S)stjform-S í stjórn Samskipa hf. og Samskipa Holding. Eins og áður sagði gefa gögn málsins til kynna að (S)aðaleig-stjform-SH hafi falið starfsmanni Eglu að framkvæma úttekt á Eimskip, sbr. framangreindan tölvupóst sem starfsm-Egla sendi (S)stjform-S 18. apríl 2008. Þetta kemur einnig fram í gögnum frá 22. apríl – 9. maí 2008 og skýrslu Eglu frá 12. maí 2008. Skal þessu lýst nánar:

[652] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 92-93.

- Þann 22. apríl 2008 sendi viðkomandi starfsmaður Eglu, starfsm-Egla, tölvupóst til (S)forstj.[653] Heiti tölvupóstsins var *„Eimskip"* og í honum sagði:

  „We are trying to understand the size of the different parts of Eimskip. Do you have any information on the size of Iceland business, CTG, Container Ships etc? I would also like to have a discussion with you about this in a quiet moment this week. When would be good?"

  Eftirfarandi tafla kom einnig fram í tölvupóstinum:

Assumption
Firm figures, reported in Eimskip Annual Report

Figures in € 000

	Total Logistics	Container ships	CTG	Iceland	Others	Total Shipping	Total Eimskip
Country							
Exchange Rate							
Capacity Tons							
Price (Local)							
Sales							
EBITDA							
Price Paid € 000							
Sales €	845.927	230.000	70.000	313.000		613.000	1.459.000
EBITDA €	68.116	16.000	11.000	40.000		57.000	125.000
EBITDA Margin	8,1%	7,0%	15,7%	12,8%		9,3%	8,6%
EV / EBITDA							
Goodwill		9.339					436.677
Total Assets							
Interest bearing		15.079					1.400.000
Staff		500					14.000
No of Vessels		11	16	23		50	
No of containers		11.000				30.000	

- Þann 25. apríl 2008 framsendi (S)forstj þennan tölvupóst frá Eglu til sjálfs síns.[654]

- Þann 1. maí 2008 sendi starfsm-Egla tölvupóst til (S)stjform-S, (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Heiti hans var „Size of Eimskip" og í honum sagði: *„Do you know what the turnover and EBITDA of Eimskip's Iceland activities are? From their annual report we know that the turnover and EBITDA of the shipping division is €613mn & €57mn. I have made the following estimation*

  Revenue EBITDA Margin

  Iceland 335 40 12%

  Containerships 210 15 7% (Dun & Bradstreet Report)

  CTG 25 - 3 -10% (Norwegian Commercial register)

  Others 43 5 10%

[653] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.47565.
[654] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.458308.

Total 613 57

My estimate of 333 is based on the fact that our Icelandic business is 225mn and EBITDA 19mn and we have around 40% of the market."[655]

- Þann 6. maí 2008 áttu sér stað samskipti milli starfsm-Egla og (S)forstö-flutnstj, forstöðumanns stórflutninga Samskipa, um dótturfélagið Silver Sea. Í tölvupóstsamskiptum í kjölfar þeirra samskipta (afrit sent til (S)forstj) má sjá (S)forstö-flutnstj veita starfsmanninum upplýsingar þannig að hann gæti náð í (S)frkvstj-Silver, framkvæmdastjóra Silver Sea.[656] Silver Sea var til umfjöllunar á fundi Eimskips og Samskipa í byrjun júní 2008, sbr. umfjöllun hér síðar.

- Þann 9. maí 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„eimskip*". Í honum var að finna upplýsingar um verð og magn á flutningum Eimskips fyrir Alcan (álverið í Straumsvík).[657]

1261. Þann 12. maí 2008 sendi starfsm-Egla tölvupóst til (S)stjform-S. Meðfylgjandi var skýrsla sem hann hafði unnið að beiðni (S)aðaleig-stjform-SH. Í tölvupóstinum sagði:

„1. Here is an analysis of Eimskip that I did for (S)aðaleig-stjform-SH. He has now asked me to concentrate on the Containership part of Eimskip.

2. Alfesca valuation that I did for him regarding investment by Al-Thani family. […]"[658]

1262. Meðfylgjandi var m.a. skjalið *„Eimskip Analysis*" og er það 18 bls. að lengd. Í því er fjallað um fjárhagsstöðu og helstu þætti í starfsemi Eimskips og fjallað um Samskip í því samhengi. Kemur fram að upplýsingar um Eimskip byggi á opinberum upplýsingum og mati Eglu.

1263. Markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi var í skýrslunni talin vera þessi:

*„**SHIPPING – ICELANDIC ROUTES***

Eimskip holds around 55% of the Icelandic business, Samskip 40% and Atlanskip [svo] *5%. Eimskip has four routes, North South, East and America.*"

1264. Síðan er í skýrslunni fjallað um skip í siglingum til og frá Íslandi og vitnað til eftirfarandi mats (S)frkvstj-millilandasv: *„There are 10 vessels on a bi-weekly run.* [(S)frkvstj-millilandasv] *estimates that by slot sharing with Eimskip we could save around 800 mio ISK p.a. by laying up one string (two vessels). Samskip Hf's fixed cost of transport for 2007 was ISK 6.310mn so this is around 13% of costs.*"

1265. Samkvæmt þessu var búið að leggja á það mat hjá Samskipum að verulegur ábati myndi felast í því að auka samráð við Eimskip í sjóflutningum til og frá Íslandi.

1266. Í framhaldi af þessu er í skýrslunni fjallað með ítarlegum hætti um siglingakerfi Eimskips og Samskipa og tilgreint hvar þau skarist (e. *overlaps*).

1267. Þá er fjallað um stöðuna á markaðinum fyrir sjóflutninga til og frá Færeyjum. Eimskip er sagt vera með 60% markaðshlutdeild í innflutningi og 55% í útflutningi, Samskip með 20% í innflutningi og 25% í útflutningi. Hlutdeild BWS er talin vera 20% í bæði inn- og útflutningi. Eftirfarandi er haft eftir framkvæmdastjóra Samskipa í Færeyjum:

„[(S)frkvstj-Færeyj] *estimates that a combination of Eimskip and Samskip would allow profits to double or triple. Combined turnover DKK 320 and profit of DKK 15mn. Coldstore operations would*

[655] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.459451.
[656] Afritуð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.460958.
[657] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.462367.
[658] Afhentur tölvupóstur og viðhengi frá Héraðssaksóknara dags. 04.01.2018. […] Doc. ID. 0.7.321.69758.

be rationalized to move out of Torshavn to Kollafjord and bulk reefer to Klagsvik and Fuglafjord. The Faroe administration want to use Torshavn for cruise liners so this would be welcomed."

1268. Samkvæmt þessu var samþætting á flutninga- og frystigeymslustarfsemi Eimskips og Samskipa í Færeyjum einnig talin geta skilað miklum ábata.

1269. Í skýrslunni er síðan fjallað um Eimskip-CTG og Silver Sea (dótturfélag Samskipa) og í þeirri umfjöllun kemur m.a. þetta fram: *„Eimskip operates a scheduled route service while Samskip/SilverSea operates on a spot basis. Eimskip operates 12- 16 ships reefer ships of which 6 are new (5 delivered, Polfoss to be delivered in 2008). Main competitor is Green Reefers. […]*

Historic dislike of the two companies has prevented Eimskip from using Samskip's cold store in Álesund but [(S)frkvstj-Rotterdam] *is now trying to change this.*"

1270. Samkvæmt þessu var stjórnandi hjá Samskipum á Íslandi ((S)frkvstj-Rotterdam) að vinna að því að bæta samskiptin við Eimskip að þessu leyti. Segir síðan í skýrslunni að það eigi eftir (e. *to be completed*) að leggja mat á samlegðaráhrif af samvinnu/samruna Eimskips og Samskipa í starfsemi þessara dótturfélaga fyrirtækjanna.

1271. Því næst er í skýrslunni fjallað um stöðu Eimskips og Samskipa í flutningum til og frá Noregi og til og frá Svíþjóð. Einnig er fjallað um stöðu fyrirtækjanna í flutningum í Eystrasalti og sérstaklega vikið að dótturfyrirtæki Eimskips í Finnlandi, Containerships. Samvinna Samskipa við Eimskip að þessu leyti gæti falist í þessu:

„Cooperation with Containerships could replace the small 360 TEUs with two 500 or even 700 TEU ships (better designed for 45' and faster). Either we or they would run the ships."

1272. Næst er vikið að flutningsmiðlun og dótturfélagi Eimskips í Hollandi, Daalimpex. Einnig er fjallað um starfsemi Eimskips og Samskipa í Kína. Þá eru listaðar upp allar erlendar skrifstofur (e. shipping offices) Eimskips og Samskipa. Á síðustu bls. skýrslunnar segir:

SUMMARY OF POTENTIAL SAVINGS

Route	Action	Saving € mn
ScanBalt Norway	Slotsharing	1 - 2 mn
Faroes	Takeover	1 - 2 mn
Iceland	Slot sharing	6 - 7 mn
UK China	Takeover of shipping activity	0 - 0,5 mn
CTG Daalimpex	Little synergy.	

1273. Samkvæmt framansögðu var mesti ábatinn talinn felast í samvinnu við Eimskip í sjóflutningum til og frá Íslandi. Þar á eftir í samvinnu við Eimskip í sjóflutningum sem tengist öðrum Norðurlöndum, Eystrasaltsríkjunum og Rússlandi (ScanBalt) og með samruna í Færeyjum. Einnig var nokkur ávinningur talinn felast í því að taka yfir hluta af starfsemi Eimskips í Kína. Samvinna vegna Eimskips-CTG var hins vegar talin skila takmörkuðum samlegðaráhrifum. Eins og áður sagði kom hins vegar fram í skýrslunni að enn ætti eftir að klára þá athugun. Athugun vegna Daalimpex virðist heldur ekki hafa verið lokið. Ber að hafa í huga að (S)aðaleig-stjform-SH hafði beðið (S)forstj-frystig um sérstakt minnisblað um Daalimpex, sbr. framangreindan tölvupóst (S)forstj-frystig til (S)aðaleig-stjform-SH frá 10. apríl 2008.

1274. Af framangreindum tölvupósti starfsmanns Eglu til (S)stjform-S, dags. 12. maí 2008, má skýrlega ráða að eftir að hafa fengið þessa skýrslu í hendur hafi (S)aðaleig-stjform-SH beðið starfsmanninn að taka Containerships til frekari skoðunar.

1275. Umræddur starfsmaður Eglu tók saman skýrslu um Containerships. Sendi (S)aðaleig-stjform-SH þá skýrslu til (S)forstj þann 5. júní 2008, sbr. kafla 7.2.1.2 hér á eftir.

1276. (S)forstj var spurður við skýrslutöku um framangreinda skýrslu sem send var (S)stjform-S 12. maí 2008. Kvaðst hann ekkert vita um þetta.[659]

1277. Virða ber saman annars vegar framangreinda vinnu sem (S)aðaleig-stjform-SH lét framkvæma m.a. í apríl og maí 2008 og hins vegar gögn sem tengjast fundi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með stjórnarformanni og nýjum forstjóra Eimskips 6. júní 2008. Saman sýnir þetta m.a. að undir forystu (S)aðaleig-stjform-SH hafi verið unnið á þessum tíma að undirbúningi að víðtækri samvinnu við Eimskip og kom sú samvinna til umfjöllunar á framangreindum fundi þessara keppinauta, sbr. umfjöllun hér á eftir. Árangurinn af umræddri greiningu og hagkvæmnismati af samvinnu við Eimskip fyrir (S)aðaleig-stjform-SH kemur berlega fram í tilteknum verkþáttum í *„Nýtt upphaf“* verkefninu eins og nánar verður lýst síðar.

1278. Í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er því mótmælt að framangreind gögn gefi til kynna undirbúning að samráði við Eimskip. Er því m.a. haldið fram að skýrslan sem Egla vann fyrir (S)aðaleig-stjform-SH hafi *„alfarið“* lotið að greiningu á mögulegum kaupum Samskipa á erlendum eignum Eimskips. Eins og rökstutt er í kafla 25.4.11 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þetta.

6.7.6. *„Herferð“* eða samvinna?

1279. Þrátt fyrir framangreint var í maí 2008 ekki sjálfgefið að æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips myndu hittast á fundi í byrjun júní 2008 til að ræða stóraukið samráð fyrirtækjanna.

1280. Sem fyrr segir ríkti óánægja hjá Samskipum á Íslandi í garð Eimskips á þessum tíma vegna þess að Eimskip hafði haft betur og náð samningi við Atlantsskip. Í samræmi við framangreinda umfjöllun á stjórnarfundi Samskipa Holding 7. maí 2008 sendu Samskip þann 16. maí 2008 erindi til Samkeppniseftirlitsins. Þar var því haldið fram að samningur Eimskips og Atlantsskipa gæti farið gegn bæði 10. og 11. gr. samkeppnislaga. Um mögulegt samráðsbrot segir í erindinu að *„Atlantsskip og Eimskip ætli sér að hefja samstarf þar sem þau áður stunduðu samkeppni.“* Slíkt samstarf væri *„líklegt til að skaða hagsmuni neytenda og viðskiptamanna.“* Einnig töldu Samskip vera *„verulega hættu á félögin einbeiti sér í framhaldinu að sameiginlegri markaðssókn gegn Samskipum.“* Í erindi Samskipa var ekki fjallað um þær viðræður sem höfðu átt sér stað milli Atlantsskipa og Samskipa eða um þann hag sem (S)forstj hafði séð í því að losna við Atlantsskip sem keppinaut af markaðnum, sbr. kafla 6.7.4.

[659] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 85.

1281. Atlantsskip hættu allri starfsemi á fyrri hluta árs 2009 og Samkeppniseftirlitið tók því ekki afstöðu til fyrrnefndar beiðni um undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga vegna samstarfsins við Eimskip. Samkeppniseftirlitið tók heldur ekki afstöðu til umræddrar kvörtunar Samskipa.

1282. Í maí 2008 sáu stjórnendur Samskipa fyrir sér samdrátt í flutningamagni. Á sama tíma var uppi óánægja hjá Samskipum með samstarf Eimskips og Atlantsskipa. Gefa gögn málsins til kynna að stjórnendur Samskipa á Íslandi hafi lagt á ráðin um að fara í *„herferð"* gegn þessum keppinautum, með öðrum orðum að hefja umtalsverða verðsamkeppni á markaðnum. Hefði það falið í sér verulega breytingu á þeirri hugmynd sem komin var fram og miðaði að því að vinna með þessum fyrirtækjum og stefna að frekari verðhækkunum. Sú hugleiðing og sýn kom t.d. skýrt fram í framangreindum tölvupóstum sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj 7. febrúar 2008 (sbr. kafla 6.7.2) og sem (S)forstj sendi m.a. (S)aðaleig-stjform-SH 18. apríl 2008 (sbr. kafla 6.7.3.5) og í fundargerð og gögnum vegna stjórnarfundar Samskipa hf. frá 4. apríl sama ár, sbr. kafla 6.7.3.2.

6.7.6.1. *„Grænlenskir dagar"*

1283. Gögn frá (S)forstö-innfl1 (forstöðumanni innflutningsdeildar Samskipa) gefa þennan undirbúning Samskipa á *„herferð"* til kynna. Fyrir hádegi 13. maí 2008 vistaði hann hjá sér tvö skjöl. Annars vegar var um að ræða glærukynningu sem nefnd var *„Grænlenskir dagar"*.[660] Hins vegar var excel skjal sem bar heitið *„Target listi maí 2008 – Grænlenskir dagar"*.

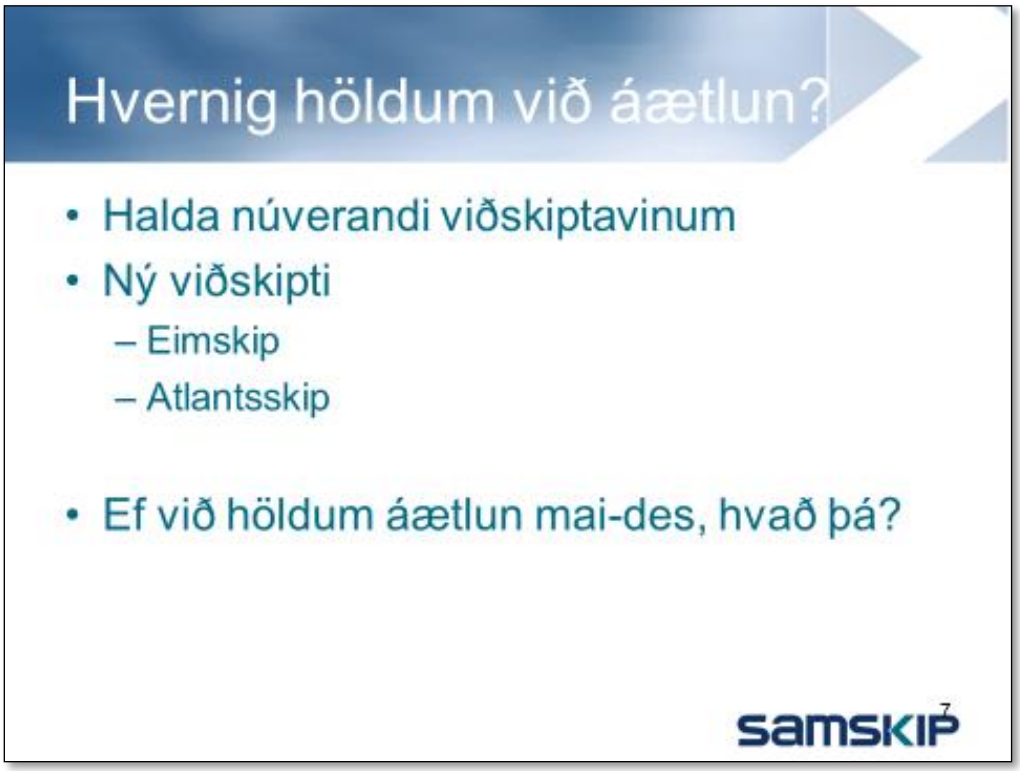
1284. (S)forstj var spurður að því við skýrslutöku hjá lögreglu hvað hugtakið *„Grænlenskir dagar"* þýddi. Hann kvaðst ekki þekkja það.[661]

1285. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (S)frkvstj-millilandasv hins vegar að þetta hugtak þýddi að *„fara í útsölugírinn"/„tax free dagar"/„bjóða lág verð til að ná i meira magn"*.[662] Er þetta í samræmi við samtímagögn. Af öðrum gögnum frá Samskipum má þannig sjá fyrirtækið nota hugtökin *„Grænland"* eða *„Grænlendinginn"* í tengslum við að gera viðskiptavini samkeppnishæf verðtilboð eða lágt verðtilboð.[663] Ekki er vitað af hverju hugtökin voru notuð með þessum hætti hjá Samskipum.

1286. Upphafsglæran í framangreindri kynningu frá (S)forstö-innfl1 var með eftirfarandi hætti en athuga ber að þessi undirbúningur átti sér stað viku áður en nýr forstjóri tók til starfa hjá Eimskip:

[660] Afrituð skjöl frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.13238.
[661] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 96.
[662] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 72-73.
[663] Afritaður tölvupóstur Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.505156. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1024325. Afrituð gögn frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.850652. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1041962. Afritaður tölvupóstur Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1083931.

1287. Einnig kemur þetta fram í glærukynningunni:



1288. Í glærukynningunni voru síðan taldir upp fjölmargir viðskiptavinir Eimskips og Atlantsskipa og þeir merktir einstökum viðskiptastjórum innflutningsdeildar Samskipa. Ber þetta með sér skiptingu (S)forstö-innfl1 á verkum milli undirmanna sinna þannig að skýrt væri hverja viðskiptavina keppinautanna viðkomandi viðskiptastjóri ætti að reyna að ná yfir til Samskipa.

1289. Ein glæran ber yfirskriftina *„London 2009“*. Af samhenginu verður að ætla að til hafi staðið að umbuna viðskiptastjórunum með ferð til London ef *„herferðin“* hefði tekist vel.

1290. Hitt skjalið sem (S)forstö-innfl1 vistaði þennan sama morgun, 13. maí 2008, var, sem fyrr segir, excel skjal sem bar heitið *„Target listi maí 2008 – Grænlenskir dagar“*.[664] Í skjalinu var að finna nákvæmar upplýsingar um afar mikilvæga viðskiptavini Eimskips sem Samskip voru með til skoðunar að reyna að ná í viðskipti til sín. Eru talin upp m.a. eftirfarandi fyrirtæki:

	Nafn	Teus	Sjóflutningur í þús.	Heildarflutningsgjöld í þús.	Hlutfall Samkeppnisaðila	Samskipti í mánuðinum	Rennur út
0	Byko	3.500	170.000	450.000			
1	Toyota	4.000	190.000	390.000			31.12.2009
0	Bananar	2.000	110.000	250.000			1.7.2008
1	Brimborg	2.600	110.000	220.000			
1	Ölgerðin/Danól	3.000	105.000	240.000			31.12.2009
0	Olíuverslun Íslands	900	50.000	130.000			
1	Hekla	790	60.000	120.000			1.12.2007
0	Ikea	1.900	65.000	115.000			
1	Nathan og Olsen/Ekran	1.200	70.000	125.000			1.11.2007
1	Landsnet	600	55.000	110.000			1.6.2008
1	**Penninn**	500	35.000	85.000			
0	Kraftvélar	280	40.000	80.000			1.4.2008
1	**Jarðboranir**	450	30.000	80.000			31.12.2007
1	**KVOS**	900	35.000	80.000			26.1.2008
1	**Suzuki**	500	35.000	75.000			1.6.2008
1	Innnes	1.000	40.000	75.000			31.9.08
0	Johan Rönning	800	35.000	70.000			
0	Plastprent/**Sigurplast**	500	35.000	70.000			31.12.2008
0	BM Vallá	600	25.000	65.000			
0	Guðmundur Arason	700	30.000	65.000			
1	Vélaver	500	25.000	65.000			
0	Bílabúð Benna	500	30.000	65.000			
0	Léttkaup	500	25.000	60.000			31.12.2008
1	Bílanaust	300	25.000	55.000			
0	Bræðurnir Ormson	400	20.000	55.000			
1	Van Ommeren Shipping USA	400	40.000	55.000			
0	Sláturfélag Suðurlands	400	20.000	50.000			
0	Vélaborg	280	20.000	50.000			
0	Skeljungur	450	23.000	50.000			

1291. Við skýrslutöku var (S)forstj spurður um framangreind gögn. Kvaðst hann ekki þekkja þau. Aðspurður um *„herferðina“* sem fram kemur í glærum (S)forstö-innfl1 kvaðst (S)forstj ekki þekkja það *„nógu vel til að geta blaðrað eitthvað hérna.“*[665]

1292. (S)frkvstj-millilandasv var einnig spurður um þessi gögn. Hann neitaði fyrst ítrekað að tjá sig um *„herferðina“*. Síðan gaf hann til kynna að um hefði verið að ræða mögulegar samkeppnisaðgerðir til þess að ná í meira flutningamagn.[666]

1293. Þennan sama morgun, 13. maí 2008, var haldinn stjórnarfundur hjá Samskipum hf. Samkvæmt fundargerð sátu eftirfarandi fundinn: (S)forstj, (S)stjórnarm-fjármstj, (S)stjform-S og (S)frkvstj-innanl. (S)aðaleig-stjform-SH var fjarverandi.[667] Samkvæmt fundargerð gerði (S)forstj grein fyrir því að tekjur Samskipa hf. á fyrsta ársfjórðungi væru 22% yfir áætlun og EBITDA 273 mkr. sem væri 140 mkr. betri afkoma en áætlað hefði verið fyrir tímabilið. Einnig var fjallað um gengistap vegna veikingu krónunnar á þessum tíma. Eftirfarandi var einnig bókað í fundargerðinni:

„[(S)forstj] *kynnti uppgjör millilandasviðs, en afkoma af sviði hefur verið góð fyrstu 3. mánuði og útlit fyrir að apríl verði einnig yfir áætlun. Magn fram á daginn er enn yfir áætlun og gert er ráð fyrir ágætum flutningum út júlí mánuð, en verulega fari að draga úr flutningum þá. Kynnt var revised magnáætlun sem gerir ráð fyrir um 20% samdrætti á haustmánuðum.*

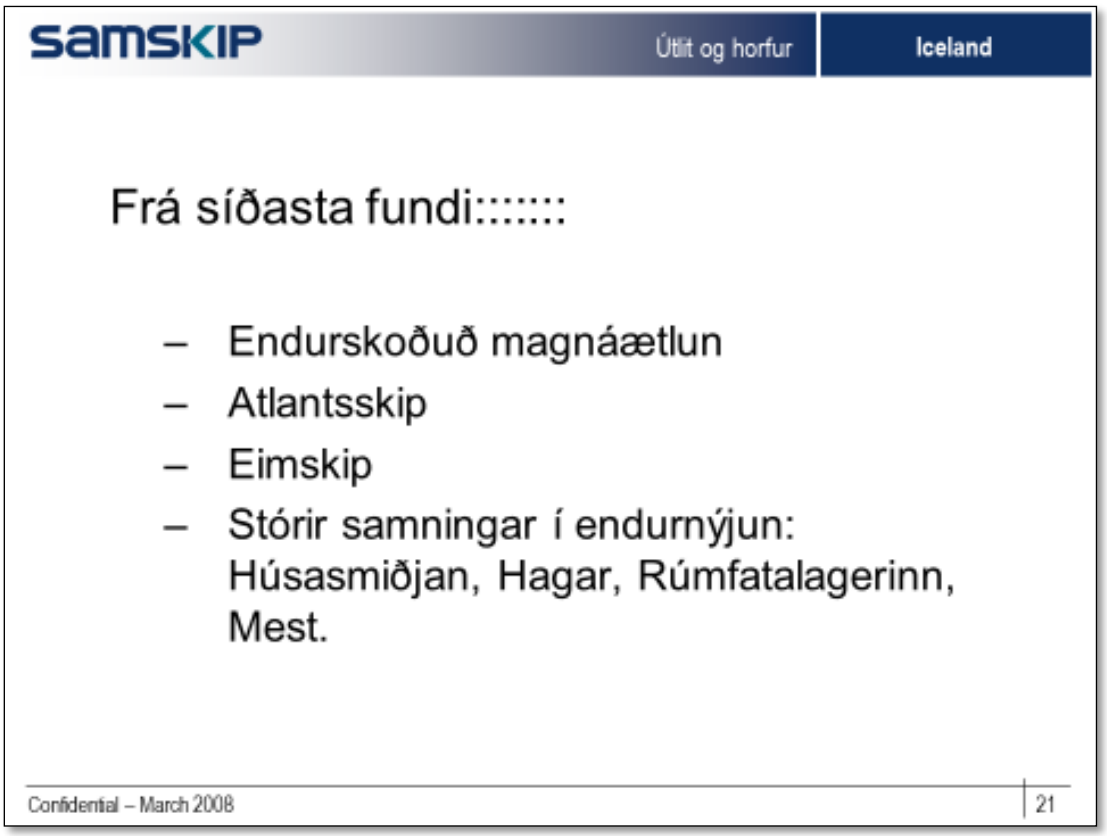
---

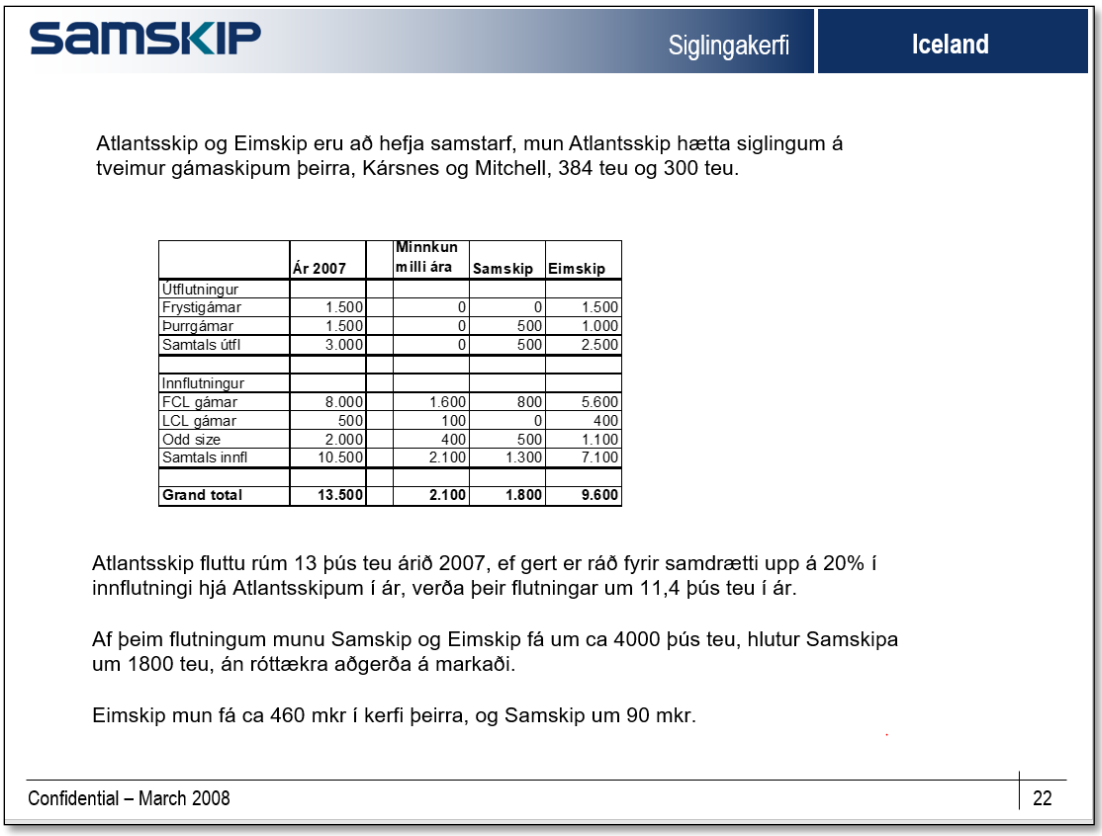
[664] Afrituð skjöl frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.19150.
[665] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 96.
[666] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 73-75.
[667] Afhent fundargerð stjórnar Samskipa hf. frá 13.05.2008. Glærukynning […]. Afhent af Samskipum 22.11.2016, viðauki 6. Vakin er athygli á því að þessi glærukynning var hluti af fundi stjórnar Samskipa hf. þennan dag, 13.05.2008, þótt glærurnar séu merktar (neðst) *„March 2008“*.

Umræður voru um siglingakerfi markaðarins og hvernig það er og hefur verið að breytast, ma með nýjum keppinaut Wilson, inn á markaðinn, sem og samstarf Atlantsskipa og Eimskipa.

[(S)forstj] *mun kynna á næsta stjórnarfundi revised budget fyrir tímabil júlí – desember, sem og hvaða aðgerðir á markaði og í rekstri félagsins verður gripið til, þegar magn fer minnkandi í lok sumars.*"

1294. (S)forstj hélt glærukynningu á stjórnarfundinum og eftirfarandi kemur fram á glærum 21 og 22:





SAMSKIP Siglingakerfi Iceland

Atlantsskip og Eimskip eru að hefja samstarf, mun Atlantsskip hætta siglingum á tveimur gámaskipum þeirra, Kársnes og Mitchell, 384 teu og 300 teu.

	Ár 2007		Minnkun milli ára	Samskip	Eimskip
Útflutningur					
Frystigámar	1.500		0	0	1.500
Þurrgámar	1.500		0	500	1.000
Samtals útfl	3.000		0	500	2.500
Innflutningur					
FCL gámar	8.000		1.600	800	5.600
LCL gámar	500		100	0	400
Odd size	2.000		400	500	1.100
Samtals innfl	10.500		2.100	1.300	7.100
Grand total	**13.500**		**2.100**	**1.800**	**9.600**

Atlantsskip fluttu rúm 13 þús teu árið 2007, ef gert er ráð fyrir samdrætti upp á 20% í innflutningi hjá Atlantsskipum í ár, verða þeir flutningar um 11,4 þús teu í ár.

Af þeim flutningum munu Samskip og Eimskip fá um ca 4000 þús teu, hlutur Samskipa um 1800 teu, án róttækra aðgerða á markaði.

Eimskip mun fá ca 460 mkr í kerfi þeirra, og Samskip um 90 mkr.

Confidential – March 2008 22

1295. Í glærukynningu (S)forstj frá stjórnarfundinum rúmum mánuði áður, 4. apríl 2008, kom fram: *„Samstarf við Eimskip"*. Í framangreindri glæru (S)forstj frá 13. maí 2008 hefur fallið niður orðið *„samstarf"* sem hafði í apríl staðið fyrir framan Eimskip. Við skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu var hann spurður um þessa breytingu. Vildi hann ekki tjá sig um það.[668]

1296. Samkeppniseftirlitið telur brotthvarf orðsins *„samstarf"* vera frekari vísbendingu um óánægju Samskipa á þessum tíma með að hafa lotið í lægra haldi fyrir Eimskip í baráttunni um samstarf við Atlantsskip. Skiptir máli í því samhengi að í glæru 22 er sagt að með brotthvarfi Atlantsskipa af markaði muni flutningamagn þess fyrirtækis renna að mestu til Eimskips *„án róttækra aðgerða á markaði"*.

1297. Í samræmi við þessa umræðu á fundi stjórnar Samskipa hf. ræddi (S)forstj það daginn eftir, 14. maí 2008, að Samskip þyrftu að *„sækja sterkt"*. Þetta kemur fram í fundargerð vegna framkvæmdastjórnarfundar fyrirtækisins sem haldinn var þennan dag. Þar segir:

„(S)forstj hóf fundinn og fór yfir stöðuna. Hann lýsti áhyggjum sínum yfir minnkandi magni á komandi mánuðum. Skoða þarf allar leiðir til að auka flutningsmagn. Allt bendir til að innflutningur fari að dragast saman. Þurfum að sækja sterkt og lesa rétt úr komandi mánuðum."

1298. Síðar segir í undirliðnum *„Vinna varðandi revised budget"*: *„Nálgun á Reviced budget og Plan Action. Áætlað er að samdráttur muni ná hámarki á næsta ári – innflutningur mun minnka – nýting á siglingakerfum. Hvernig væri sterk nálgun á þessa þætti.* (S)frkvstj-millilandasv *boðar fund í dag með (S)forstö-innfl1 [(S)forstö-útfl] og (S)forstj."*[669]

1299. Við skýrslutöku var (S)forstj spurður um þessa fundargerð. Kvaðst hann ekki geta tjáð sig um hvort Samskip hefðu sótt *„sterkt"* þar sem langt væri um liðið. Kvaðst hann heldur ekki muna hvaða leiðir

[668] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 94.
[669] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.464562. Athygli vekur að ekki er samræmi í dagsetningu fundargerðar og heitis skjals. Ekki kemur það ósamræmi að sök varðandi sönnunargildi þessa skjals.

hefðu verið skoðar til þess að auka flutningsmagn. Varðandi fundinn sem vísað er til í fundargerðinni kvaðst (S)forstj ekkert vita eða muna eftir honum.[670] (S)frkvstj-millilandasv kvaðst heldur ekki muna eftir þessum fundi.[671]

6.7.6.2. Forstjóri Samskipa setur fram *„rannsóknarspurningar"*

1300. Sem fyrr segir útbjó (S)forstö-innfl1 glærur um *„herferð"* þann 13. maí 2008 og (S)forstj ræddi um að *„sækja sterkt"* daginn eftir. Þann sama dag, 14. maí 2008, sendi (S)forstj tölvupóst sem sýnir að Samskip hefðu ekki verið búin að gera upp við sig hvort viðbrögðin við breytingum á markaði yrðu í aðalatriðum sókn gegn keppinautum eða samstarf við þá. Ber í þessu samhengi að rifja upp spurningu (S)forstj í glærukynningu á fundi stjórnar Samskipa Holding 7. maí 2008 (*„there will for sure be capacity available on imports, what to do !!!!!!!"*). Sagði (S)forstj í viðkomandi glæru að til þess að bregðast við þessu yrði Eimskip skoðað frekar. Til viðbótar nefndi (S)forstj tvær megin aðferðir vegna þessara væntanlegu breytinga á markaði. Annars vegar að draga úr flutningsgetu og hins vegar að viðhalda sömu flutningsgetu og blása til sóknar og sækja aukið magn.

1301. Í tölvupóstinum frá 14. maí 2008 fjallaði (S)forstj um *„rannsóknarspurningar"* (m.a. samstarf við Eimskip í siglingum) og vísaði til (S)aðaleig-stjform-SH og að það þyrfti að *„teikna upp strategíuna"*. Tölvupósturinn var til (S)frkvstj-millilandasv og hljóðar svo:

„rannsóknarspurningar að mínu mati:

siglingakerfi keppinautar

-núverandi magn-breytingar v/atlantsskip og alca, fjárhagsleg áhrif

-samdráttur, áhrif

-viðbrögð við samdrætti

Wilson

-hvaða usla munu þeir valda á markaði, þe þeirra flutningsgeta

Atlantsskip

-hvernig munu þeir starfa á markaði, þe munu þeir missa hluta flutninga, eða mun EI [Eimskip] *líma magn þeirra inn í samninga áfram*

-mun atl [Atlantsskip] *reka gáma sína áfram*

siglingakerfi okkar

-magnáætlun seinni hluta árs, 2009 og 2010

-gróf áhrif samdráttar í magni á afkomu

-er eitthvað í útflutingi að breytast frá áætlun '08

-er hægt að koma á samsiglingum, eða breyta kerfi hjá okkur á einhvern máta til að draga úr föstum kostnaði þegar magn minnkar, allar leiðir skoðaðar

Markaður

[670] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 97-99.
[671] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 76.

-teikna upp tækifæri á markaði, meta success v/ aðgerða

þegar ofangreint er komið og búið að teikna upp strategíuna gera revised budget

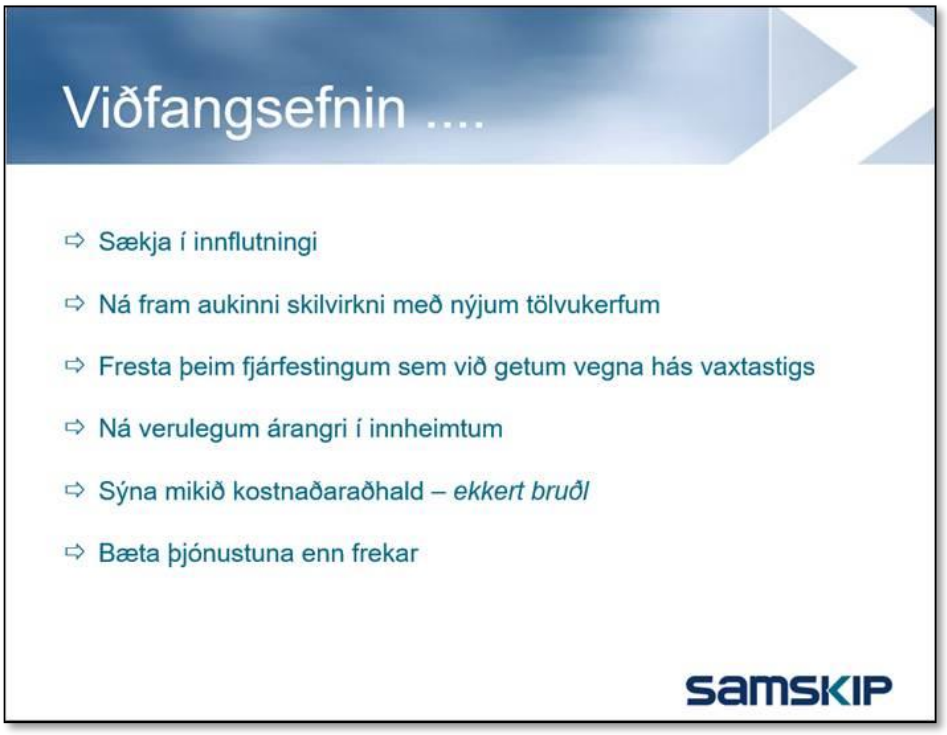
Ég heyri á [(S)aðaleig-stjform-SH] *að það er mikill áhugi á að fá OC&C menn í lið með okkur með þessa vinnu.*"[672]

1302. Í hádeginu þann 15. maí 2008 var boðað til fundar hjá Samskipum: *„Sjómál – átökin framundan*" þar sem átti að fjalla um *„markaðsátakið framundan og utanumhaldið á því*". (S)frkvstj-Jóna boðaði til fundarins. Boðaðir voru (S)forstö-innfl1 og (S)starfsm-Jóna.[673] Um kvöldið þennan sama dag, 15. maí 2008, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Í viðhengi var skjal sem bar heitið *„Aðgerðir gegn minnkandi magni 2008 – INNF.xls.*" Um var að ræða áðurnefndan *„target lista*" þar sem átti að hefja *„herferð*" gegn Eimskip og Atlantsskipum, sbr. umfjöllun hér að framan. Í fyrrnefndum tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv vísaði hann til að meðfylgjandi væru gögn *„fyrir fundinn á morgun*".[674]

1303. Í samræmi við þennan tölvupóst (S)forstö-innfl1 og framangreinda bókun í fundargerð framkvæmdastjórnar Samskipa frá 14. maí 2008 var haldinn fundur þann 16. maí 2008. Hann sátu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl. Átti að ræða *„revised budget*", *„action plan*" og *„sterka nálgun*" vegna samdráttar í innflutningi. [675] Af gögnunum sem (S)forstö-innfl1 sendi kvöldið áður er ljóst að ræða átti m.a. að hvort bregðast ætti við samdrætti í innflutningi með *„herferð*" gegn Eimskip.

1304. Daginn eftir, 17. maí 2008, hélt (S)frkvstj-millilandasv glærukynningu á fundi með undirmönnum sínum (m.a. yfirmenn innflutnings ((S)forstö-innfl1) og útflutnings ((S)forstö-útfl)) á Selfossi.[676] Þar kemur eftirfarandi fram:

[672] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.463646.
[673] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.485309.
[674] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.464202. Viðhengi við tölvupóstinn, *„Aðgerðir gegn minnkandi magni 2008 – INNF.xls*".
[675] Sbr. lið 3 í fundargerð framkvæmdastjórnar Samskipa 14. maí 2008. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.464562. Sbr. einnig áðurnefndan tölvupóst […] 15.05.2008 kl. 22:57 þar sem hann vísar til fundar daginn eftir.
[676] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.25313.



1305. Samkvæmt þessu gerði (S)frkvstj-millilandasv sér grein fyrir því að miklar áskoranir væru framundan. Efnahagsörðugleikar myndu leiða til þess að samkeppni myndi aukast og verð lækka. Sýna glærurnar að (S)frkvstj-millilandasv var ofarlega í huga ummæli (S)forstj frá 14. maí 2008 um að það ætti að *„sækja sterkt"*. Samkvæmt glærum (S)frkvstj-millilandasv ættu viðbrögð Samskipa við versnandi efnahagsástandi að vera þau að auka samkeppni (sækja í innflutningi), bæta þjónustu, auka skilvirkni og draga úr kostnaði.

1306. Má segja að (S)frkvstj-millilandasv hafi hér lýst aðgerðaráætlun sem byggði á heilbrigðum og málefnalegum samkeppnislausnum sem viðbrögðum við ytri erfiðleikum. Ber hér sérstaklega að hafa í huga að samtímagögn frá Samskipum Holding sýna að erlend flutningafyrirtæki hefðu brugðist við efnahagserfiðleikum veturinn 2008 og áfram með aukinni samkeppni, sbr. m.a. kafla 12.2.5.

1307. Hér ber og að horfa til fundargerðar vegna fundar framkvæmdastjórnar Samskipa 28. maí 2008 (mættir (S)forstj, (S)frkvstj-fjárm og (S)frkvstj-millilandasv). Þar kemur fram að til umræðu hafi verið m.a. *„Revised budget – status"* og þar tilgreint að fjallað yrði um: *„(S)frkvstj-millilandasv fyrstu drög"*.[677] Í niðurstöðum fundargerðarinnar stendur einfaldlega undir þessum dagskrárlið: *„Hvað er til ráða"*. Undir liðnum *„millilandasvið"* kom fram: *„Markaðssókn og magnminnkun eru liðir sem (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj skoða betur í næstu viku með* [(S)forstö-innfl1]*"*. Í lokin í fundargerðinni kom fram aðgerðir og *„staðan eins og hún er í dag og eins og við sjáum hana þarf að vera klár fyrir stjórnarfundinn 6. júní nk."*[678] Eins og fram hefur komið og lýst verður betur síðar var haldinn fundur æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa ((S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj) þennan sama dag, 6. júní 2008.

1308. Samkvæmt fundargerðinni átti (S)frkvstj-millilandasv að fjalla um fyrstu drög að *„Revised budget"* á fundinum. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður um eftirfarandi ummæli í fundargerðinni: *„**Revised budget** Hvað er til ráða"*. Sagði (S)frkvstj-millilandasv að þarna væru

[677] Þetta dagskrárefni fundar er í samræmi við skipulagningu […] deginum áður. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.467807, sbr. einnig fundarboð […] Doc. ID. 0.7.33.468060.
Sbr. fyrirmæli […] um að […] kynni revised drög á fundinum, sbr. afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[678] Fundargerð af fundi framkvæmdastjóra Samskipa hf. 28.5.2008. Afhent gögn frá Samskipum 22.11.2016, viðauki nr. 8.

„menn greinilega að hafa áhyggjur af innheimtu, í það minnsta, að hérna, ef ég man rétt þá var nú á þessum tíma staða fjölmarga fyrirtækja mjög svona tvísýn og menn vissu ekki einu sinni hvort þeir voru fyrir ofan vatnsborð eða neðan, af því að það var allskonar ágreiningur um skuldsetningu og lán og gengistryggð lán og ekki gengistryggð lán […]" Athygli (S)frkvstj-millilandasv var þá vakin aftur á því að þetta gagn væri frá maí 2008 en hann breytti ekki framburði sínum.[679] Fyrri fundargerðir stjórnar Samskipa hf. og Samskipa Holding frá árinu 2008 sýna að *„revised budget*" tók ekki til þessara atriða sem (S)frkvstj-millilandasv vísaði til hjá lögreglu.

1309. Samkeppniseftirlitið telur ljóst að þessi ummæli í fundargerðinni varði ekki alvarlega fjárhagsstöðu fjölmargra fyrirtækja og áhyggjur Samskipa af innheimtu út af því. Ummælin eru hins vegar til stuðnings því að Samskip hafi ekki á þessum tímapunkti verið búin að ákveða hvernig brugðist yrði við fyrirséðum samdrætti í innflutningi, sbr. einnig að samkvæmt fundargerðinni ætluðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv að skoða betur hvort fara skyldi í markaðssókn.

1310. Gögn málsins sýna hins vegar að ekkert varð úr því að Samskip sæktu *„sterkt*" eða færu í *„herferð*" til þess að ná til sín mikilvægustu viðskiptavinum Eimskips, sbr. umfjöllun í næsta kafla og áfram í ákvörðun þessari.

6.8. Niðurstaða

1311. (S)aðaleig-stjform-SH var aðaleigandi Samskipasamstæðunnar, sat í stjórn Samskipa hf. og var stjórnarformaður Samskipa Holding árið 2008. Á þessum tíma var hann jafnframt annar stærsti hluthafi Kaupþings banka hf.

1312. Rekstur Samskipa hf. á Íslandi gekk mjög vel á fyrri hluta ársins 2008. Á sama tíma stóðu Samskip Holding og (S)aðaleig-stjform-SH frammi fyrir miklum fjárhagslegum áskorunum, annars vegar vegna krafna helsta lánveitanda Samskipa Holding, Fortis bank, og hins vegar áskorana tengdum hlutabréfaeign fjárfestingarfélaga (S)aðaleig-stjform-SH í Kaupþing banka. Í framburði (S)forstj hjá lögreglu kom fram að *„menn*" hefðu á þessum tíma haft *„áhyggjur af stöðunni, miklar áhyggjur af stöðunni […]*". Innan Samskipa hf. var rætt um hvernig ætti að hækka verð og *„bæta afkomu félagsins á árinu*". Mikilvægir viðskiptavinir Samskipa voru með lausa viðskiptasamninga og taldi fyrirtækið það *„ógn*" auk þess að verðstríð við Eimskip gæti brotist út. Á sama tíma töldu stjórnendur Samskipa sig vita að innflutningur til landsins myndi fara minnkandi og ráðgerðu að útflutningur frá landinu myndi aukast, fyrst og fremst vegna flutninga tengdum stóriðju.

1313. Samtímagögn sýna að á sama tíma og Samskip Holding stóðu frammi fyrir miklum fjárhagslegum áskorunum gaf (S)aðaleig-stjform-SH fyrirmæli til stjórnarmanna og lykilstjórnenda um að grípa til aðgerða til að vernda og efla stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow*" fyrir Samskipasamstæðuna. Samtímagögn sýna að aukið samstarf við Eimskip var talið mikilvægur þáttur í þeim aðgerðum. Með því væri unnið gegn því að hugsanlegur samdráttur í eftirspurn eftir flutningsþjónustu myndi leiða til aukinnar samkeppni og lækkunar á verði á flutningamarkaði. Innan Samskipa var ítrekað fjallað um mögulegt samstarf við Eimskip á fyrri hluta ársins 2008. Má t.d. rifja þetta upp:

- Tölvupóstur frá (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj frá 7. febrúar 2008 þar sem hann ræddi um *„slot samninga við keppinauta*" og *„samnýtingu*" á flutningakerfum.

- Í tölvupósti (S)forstj frá 17. mars 2008 til (S)forstö-flutnstj vísaði (S)forstj til samtals við (S)frkvstj-millilandasv og að verið væri að skoða *„innan mjog litils hops*" tiltekin atriði og bað hann (S)forstö-flutnstj í því sambandi að *„stilla upp siglingakerfi okkar og flutningsgetu, sem og flutningakerfi EI* [Eimskip] *, a myndraen mata með uppl um skip&getu og groflegan uppreikn a kostnaði kerfa […]*"

[679] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 81-82.

- Á stjórnarfundi Samskipa hf. 4. apríl 2008 var rætt um *„hvernig hægt væri að bregðast við samdrætti í kerfi, ss með samstarfi við keppinauta.*" Á glærukynningu (S)forstj á fundinum var fjallað um næstu skref varðandi siglingarkerfi og þar tilgreint m.a.: *„Samstarf við Eimskip*".

- Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 18. apríl 2008 vísaði hann til vinnu við m.a. þetta: *„Siglingakerfi -tækifæri á markaði, Eimskip/Atlantsskip*".

- Í tölvupósti (S)forstj til stjórnarmanna Samskipa hf. frá 18. apríl 2008 segir meðal annars svo: *„Við erum að vinna hörðum höndum að þeirri vinnu sem rædd var á sl. stjórnarfundi, þe […] aðgerðir sem gripið verður til vegna fyrirséðs magnsamdráttar í innflutningi, þmt verðhækkanir umfram áætlanir, vangaveltur varðandi siglingakerfi (atlskip, eimskip) og aðrar aðgerðir*".

1314. Sýna gögnin einnig að (S)aðaleig-stjform-SH kallaði eftir upplýsingum frá (S)forstj og (S)forstj-frystig um Eimskip og lét félag í sinni eigu (Eglu) vinna skýrslur þar sem fjallað var um umfangsmikið samstarf við Eimskip bæði á Íslandi og í erlendri starfsemi Eimskips og Samskipa. Samkvæmt skýrslunum var mestur fjárhagslegur ábati fyrir Samskip talinn felast í auknu samstarfi Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi. Í stjórnarfundargerð vegna fundar Samskipa Holding 7. maí 2008 kom m.a. eftirfarandi fram í glærukynningu (S)forstj: *„Eimskip, will be explored further….*"[680] Í tölvupósti (S)forstj viku síðar velti hann vöngum yfir því hvort koma ætti á samsiglingum með Eimskip og *„allar leiðir skoðaðar*".

1315. Samtímagögnin sýna að í lok apríl og í maí 2008 breyttist tónninn hjá stjórnendum Samskipa hf. *Annars vegar* var þá áfram rætt um aukið samstarf við Eimskip og *hins vegar* að Samskip myndu fara í *„herferð*" eða *„sækja sterkt*" í mikilvæga viðskipavini Eimskips. Ástæða þessarar umræðu innan Samskipa hf. um mikla samkeppni gegn Eimskip var ekki síst óánægja með að Eimskip hafði orðið hlutskarpast í tilraunum til að taka upp samstarf við Atlantsskip.

1316. Þegar áðurnefndur tölvupóstur (S)forstj frá 14. maí 2008 er virtur í samhengi við önnur framangreind gögn er ljóst að Samskip ætlaði að skoða vel kosti og galla þess sem má nefna annars vegar samvinnuleiðina og hins vegar samkeppnisleiðina. Það hagsmunamat og sá samanburður áttu að leiða til þess að unnt væri að *„teikna upp strategíuna*". Hún myndi síðan birtast í *„revised budget*" sem yrði leiðarstefið eða vegvísirinn í aðgerðum fyrirtækisins. Átti þetta að vera tilbúið eigi síðar en 6. júní 2008

1317. Framangreind gögn sýna eins og áður sagði að meðal stjórnenda Samskipa var ýmist rætt um mögulega samvinnu eða samkeppni við Eimskip fram í maí 2008. Kaflaskipti urðu aftur á móti við ráðningu nýs forstjóra Eimskips, (E)forstj, en það var maður sem (S)forstj og nokkrir stjórnendur Samskipa þekktu og taldi (S)forstj að meiri *„mýkt*" myndi fylgja (E)forstj. Var tilkynnt um ráðningu hans 20. maí 2008. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að sú ráðning hafi skipt miklu máli um þá ákvörðun Samskipa að velja samvinnuleiðina en ekki samkeppnisleiðina. Aðgerðir sem gripið var til í kjölfarið, eftir 6. júní 2008, gengu út á verulegt ólögmætt samráð við Eimskip og varð það á endanum aðferðin sem valin var. Var hún til þess fallin að vernda Samskip á Íslandi sem *„cash cow*" Samskipasamstæðunnar. Er þessu lýst nánar í eftirfarandi umfjöllun um atvik málsins í kjölfar ráðningar (E)forstj sem nýs forstjóra Eimskips.

1318. Í mgr. 473 – 475 í athugasemdum Samskipa við AI segir að það sé alrangt að fyrirtækið hefði haft til skoðunar tvær ólíkar aðferðir til að mæta fyrirhuguðum samdrætti í innflutningi, þ.e. samvinnuleið eða samkeppnisleið. Vangaveltur um samstarf við Eimskip hafi einungis varðað það hvort Samskip gætu með lögmætum hætti skorið enn frekar niður kostnað í eigin flutningakerfum með því að kaupa tiltekna þjónustu af keppinaut sínum. Slíkt hafi þó aldrei komið til framkvæmda. Halda Samskip því fram að á rannsóknartímabilinu hafi fyrirtækið farið í herferð, þ.e. verið með *„Grænlenska daga*", og sótt viðskiptavini frá Eimskip af áðurnefndum *„target lista*".

[680] Rauður áherslulitur í frumgagninu.

1319. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa en þau eru ekki í samræmi við samtímagögn, sbr. umfjöllun í kafla 25.4.12.

7. „*NÝTT UPPHAF*" VERKEFNIÐ

1320. (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips í lok maí 2008 en hann hafði þá um langt árabil gegnt starfi framkvæmdastjóra fyrirtækisins í Bandaríkjunum. Gögn sem stafa frá hinum nýja forstjóra sýna að hann hófst þegar handa við að *„auka*" samstarf Eimskips við Samskip. Eins og áður hefur verið gerð grein fyrir varð það til þess að Samskip völdu samvinnuleiðina frekar en samkeppnisleiðina. Eins og lýst verður í þessum kafla var um að ræða umfangsmikið samráð fyrirtækjanna.

7.1. (E)forstj verður forstjóri Eimskips 20. maí 2008

1321. Í febrúar 2008 lét þáverandi forstjóri Eimskips, (E)forstj-fyrrv, af störfum og var eftirmaður hans skamman tíma í starfi. Þann 20. maí 2008 var greint frá því að (E)forstj hafi verið ráðinn forstjóri félagsins. Í frétt Morgunblaðsins af þessu tilefni sagði:

> *„[(E)forstj] hefur verið ráðinn forstjóri Hf. Eimskipafélags Íslands, eða Eimskips. [...], sem hefur verið forstjóri eftir að [(E)forstj-fyrrv] hætti fyrr á árinu, hefur látið af störfum hjá félaginu að eigin ósk en hann var áður aðstoðarforstjóri og framkvæmdastjóri fjármálasviðs Eimskips. [(E)forstj] ætti að vera öllum hnútum kunnugur hjá Eimskip, en hann hefur undanfarin 18 ár sinnt ýmsum störfum innan Eimskips og tengdra félaga, síðast sem framkvæmdastjóri Eimskips í Bandaríkjunum og Kanada.*"[681]

1322. Samtímagögn sýna að æðstu stjórnendur Samskipa litu svo á að nýjum forstjóra Eimskips myndi fylgja *„meiri mýkt*". Gögnin sýna einnig að (S)forstj taldi sig þekkja (E)forstj vel og að þeir áttu í reglubundnum samskiptum á rannsóknartímabilinu. Einnig var um að ræða ítrekuð samskipti milli (E)forstj og annarra stjórnenda Samskipa ((S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am). Þá þekktust (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv vel og hittust reglulega.

1323. Samkeppniseftirlitið telur að þessi tengsl og samskipti milli hins nýja forstjóra Eimskips, (E)forstj, og stjórnenda Samskipa hafi verið til þess fallin að auðvelda eða stuðla að því að ráðist var í hið umfangsmikla ólögmæta samráð eftir að (E)forstj tók við starfi sínu.

1324. Eins og lýst verður nánar hér á eftir tók *„Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips til lykilþátta í starfsemi fyrirtækjanna, t.d. sjó-, landflutninga og reksturs frystigeymslna. Gögn málsins sýna jafnframt að helstu stjórnendur fyrirtækjanna höfðu aðkomu að samráðinu. Auk forstjóranna, (E)forstj og (S)forstj, má hér nefna (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-innfl fyrir hönd Eimskips og (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-innfl1 fyrir hönd Samskipa. Þá höfðu stjórnarformenn fyrirtækjanna, (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform, einnig aðkomu að samráðinu. Í þessum hópi var einnig um að ræða persónuleg tengsl og samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna.

1325. Að mati Samkeppniseftirlitsins hafa þessi tengsl og samskipti þýðingu í málinu þar sem þau gerðu Samskipum án efa auðveldara að nálgast Eimskip með það að markmiði að auka ólögmætt samráð félaganna og öfugt. Jafnframt voru samskiptin til þess fallin að viðhalda samráðinu. Þá skiptir og máli að m.a. (E)forstj og (S)forstj veittu Samkeppniseftirlitinu og lögreglu rangar upplýsingar um samskipti sín á milli svo og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu. Skal þessu lýst nánar.

7.1.1. Samskipti (E)forstj og (S)forstj

1326. Sama dag og frétt, um ráðningu (E)forstj sem forstjóra Eimskip, birtist í fjölmiðlum framsendi (S)forstj enska útgáfu af fréttinni til yfirmanna Samskipa erlendis ((S)forstj-frystig, (S)frkvstj-MCL

[681] *„Tekur við stýrinu hjá Eimskipafélaginu*", dags. 21.05.2008. Mbl. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1215763/.

og (S)stjórnarm-fjármstj). (S)forstj-frystig svaraði og spurði (S)forstj hvernig hann teldi að (E)forstj myndi taka á ástandinu hjá Eimskip (*„adress the current situation at eimskip*"). (S)forstj svaraði:

„I think they will continue same track they are on now, this is surprising me, I know [(E)forstj] well through the years… we discuss futher [svo] when we meet in russia...".[682]

1327. (S)forstj sendi einnig sama dag eftirfarandi tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S vegna þessarar fréttar um ráðningu (E)forstj:

„Fljótt skipast veður í lofti - úr frostinu í hlýjuna - harkan í mýktina

Ofangreindri [svo] *frasar lýsa breytingum hjá Eimskip ágætlega, hann [(E)forstj] var „frystur" af [(E)forstj-fyrrv], þegar [(E)forstj-fyrrv] kom inn í félagið, mikið búið að breytast á skömmum tíma frá því [(E)forstj-fyrrv2] og [(E)forstj-fyrrv] voru húsráðendur, mýktin að verða meiri, og dregur úr hörkunni.....*".[683]

1328. Gögn málsins gefa til kynna að m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj, (S)forstj-frystig, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj og fleiri stjórnendur hjá Samskipum hefðu ætlað að funda í Rússlandi 22. og 23. maí 2008.[684] Samkvæmt framansögðu ætlaði (S)forstj að ræða um Eimskip og nýjan forstjóra á þeim fundi.

1329. Til þess að ákveða og hrinda samráðinu af stað hittust síðan (E)forstj, (E)stjform (stjórnarformaður Eimskips), (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj á fundi þann 6. júní 2008. Í kjölfarið héldu sömu menn áfram samskiptum, sbr. m.a. fund 25. júlí 2008. Verður þessu lýst nánar í m.a. köflum 7.2, 7.3 og 8.13.

1330. Gögnin málsins sýna að á rannsóknartímabilinu voru (E)forstj og (S)forstj í fámennum hópi manna sem léku golf saman, tefldu saman, veiddu saman og fóru saman í skemmtiferðir til útlanda. Sérstök ástæða er að hafa hliðsjón af þessu í málinu í ljósi svara (E)forstj og (S)forstj við spurningum Samkeppniseftirlitsins og lögreglu um samskipti þeirra, sbr. nánar hér á eftir.

1331. Eins og fram kom m.a. í kafla 2.1 átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa í tengslum við undirbúning markaðsrannsóknar en sá undirbúningur hófst haustið 2012. Á þessum fundum var eftirlitið upplýst um mikil samskipti milli stjórnenda Eimskips og Samskipa og að (E)forstj hafi látið þau boð út ganga til undirmanna sinna að ekki ætti að *„hjóla í Samskip*". Á svipuðum tíma hefðu samskonar boð verið látin út ganga innan Samskipa varðandi samkeppni við Eimskip.

1332. Í ljósi þessara vísbendinga taldi Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt í húsleit sinni í september 2013 að óska eftir því að fulltrúar Eimskips og Samskipa gæfu munnlegar upplýsingar um hugsanleg samskipti og tengsl milli fyrirtækjanna, sbr. 1. mgr. 19. gr. samkeppnislaga.

1333. Í 19. gr. samkeppnislaga er mælt fyrir um heimild Samkeppniseftirlitsins til að krefja fyrirtæki um allar þær upplýsingar sem nauðsynlegar þykja við athugun einstakra mála. Í ákvæðinu er tekið fram að upplýsinga sé unnt að *„krefjast munnlega eða skriflega.*" Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga er fulltrúum fyrirtækja skylt að veita Samkeppniseftirlitinu réttar og fullnægjandi upplýsingar sem óskað hefur verið eftir, sbr. m.a. 41. gr. b laganna. Í því felst að óheimilt er að afvegaleiða Samkeppniseftirlitið með staðhæfingum sem eru tvíræðar eða beinlínis rangar, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

[682] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.465099.
[683] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.465079.
[684] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.464653.

1334. Skýrslur sem teknar voru af fulltrúum fyrirtækjanna með heimild í 19. gr. samkeppnislaga voru hljóðritaðar og endurrit af þeim liggja fyrir í málinu. Voru lögmenn fyrirtækjanna viðstaddir þessa skýrslugjöf.

1335. Þegar húsleit Samkeppniseftirlitsins fór fram var (E)forstj staddur erlendis. Tók Samkeppniseftirlitið skýrslu af (E)frkvstj-fjárm, sem var kynntur sem staðgengill (E)forstj. (E)frkvstj-fjárm var framkvæmdastjóri yfir fjármála- og stjórnunarsviði og hafði starfað hjá Eimskip frá árinu 1999. Lýsti (E)forstj honum sem sinni *„hægri hönd"*.[685] Aðspurður kvaðst (E)frkvstj-fjárm ekki hafa átt í neinum samskiptum við stjórnendur hjá Samskipum. Hann var síðan spurður um samskipti annarra stjórnenda Eimskips við starfsmenn Samskipa:

SE[686] […] veistu til þess að helstu stjórnendur Eimskipa séu í samskiptum við hérna helstu stjórnendur Samskipa eða starfsmenn Samskipa?

(E)frkvstj-fjárm Ég veit um, ég veit um einhver samtöl manna á milli skilurðu eða veit að menn þekkjast, það er klárt.

SE Menn þekkjast?

(E)frkvstj-fjárm Já já, ég veit að það eru, það eru starfsmenn hér sem að þekkja starfsmenn inni í Samskip, það er þannig sko.

SE Geturðu nefnt nöfn?

(E)frkvstj-fjárm Ég veit, ég veit náttúrlega um að [(E)forstj] þekkir einhverja, ég meina [(E)forstj] og [(S)forstj] þekkjast held ég og [(E)frkvstj-sala/þj] og þeir þekkja einhverja þarna og já, ég hugsa að það séu, ég hugsa að ég sé svona sá eini sem að þekki eitthvað lítið þarna inn sko.[687]

1336. Skýrsla var einnig tekin af (E)forstj eftir að hann kom til landsins.[688] Var hann einnig spurður um samskipti við Samskip:

SE En hefur þú átt í samskiptum við starfsmenn Samskipa?

(E)forstj Nei, ég, eins og ef við byrjum bara á toppnum hjá þeim, [(S)forstj], þá er hann í stjórn viðskiptaráðs, það eru einu skiptin sem að ég rekst á hann en við reynum að sitja eins langt frá hvor öðrum og vera bara kurteisir og heilsa hvor öðrum, þannig að ég hef engan áhuga á að umgangast hann. […]

SE En hérna, eins og samskiptin við [(S)forstj], er það sem sagt á þessum vettvangi hjá viðskiptaráði?

(E)forstj Já.

SE Sem er einu sinni í mánuði?

(E)forstj Nei, í rauninni ég er í, ég er í framkvæmdarstjórn viðskiptaráðs, ég mæti ekki alltaf á þessa almennu fundi þar sem eru einhverjir 36 fulltrúar, hann mætir ekkert heldur alltaf þannig að það er, við erum kannski að sjá hvorn annan á þriggja mánaða fresti.

1337. Samkeppniseftirlitið spurði (E)forstj síðan um þann framburð (E)frkvstj-fjárm um að hann og (S)forstj þekktust:

SE Það nefnilega kom fram í viðtölunum í síðustu viku að hérna það væru samskipti á milli þín og [(S)forstj], bæði í vinnu og einkalífi.

---

685 Endurrit af upplýsingagjöf […] hjá Samkeppniseftirlitinu 17.09.2013.
686 Samkeppniseftirlitið.
687 Endurrit af upplýsingagjöf […] hjá Samkeppniseftirlitinu 10.09.2013.
688 Endurrit af upplýsingagjöf […] hjá Samkeppniseftirlitinu 17.09.2013.

(E)forstj Það er, væri ótrúlegt. Það eru engin samskipti á milli okkar, það er svona hatur meira heldur en eitthvað annað sko.

SE Þannig að hafnar, í raun og veru neitar því?

(E)forstj Frá mínum, frá mínum mönnum, nei, ég held að [(E)frkvstj-fjárm] hafi sagt sko að við höfum, við þekkjumst í gegnum viðskiptaráð eða eitthvað svoleiðis, ég er ekki í nokkrum samskiptum við hann og hérna, ég ætla bara að láta vera að segja skoðun mína á honum og [(S)aðaleig-stjform-SH].

L[689] Ég myndi kannski vilja koma að athugasemd, svona ekki alveg sannfærður um að þetta sé algjörlega rétt eftir haft en látum það liggja á milli hluta.

(E)forstj En allavega við, það andar mjög köldu á milli okkar og við erum, það er oft svona.

[…]

(E)forstj En það er bara svoleiðis að það andar mjög köldu og ég lendi stundum í því að bara (*óskýrt*) aðeins betri sko útskýringar, þegar olíufélag býður í veiði þá spyr ég er einhver frá Samskip og ég hlustaði nú á […] hjá SA þegar hann var að segja að við ættum að taka til fyrirmyndar erlend félög, ekki það að ég væri bara að fara eftir honum, mér líður bara illa í návist þeirra og hérna og ég fer ekki í veiðiferð ef að þeir eru.

SE Ókei.

(E)forstj Og í afmæli, hvað sem er, ef ég veit að hann er þar þá reyni ég að sleppa því.

SE Gerir hann það líka, [(S)forstj]?

(E)forstj Ja, við hittumst allavega aldrei.

1338. (S)forstj var spurður af Samkeppniseftirlitinu hvort starfsmenn Samskipa og Eimskips hafi átt í samskiptum á síðastliðnum árum. Hann svaraði með þessum hætti:[690]

(S)forstj Ég bara þekki ekki til þess hérna, ég veit þó til af sko samsiglingum eða samningi sem að við höfum haft við hérna, sem við höfum haft við Eimskip sem er hérna samningur um hérna flutninga til og frá Ameríku.

1339. (S)forstj var þá spurðir hvort um væri að ræða önnur samskipti við Eimskip og svaraði hann því neitandi:

SE Ókei og þá engin önnur samskipti sem þú veist um á milli þessara félaga?

(S)forstj Nei.

1340. (S)forstj var einnig spurður hvort hann sjálfur hefði átt vinnutengd eða persónuleg samskipti við starfsmenn Eimskips. Upplýsti (S)forstj að hann hefði átt í persónulegum samskiptum við (E)frkvstj-alþjsv, sbr. nánar síðar. (S)forstj var síðan spurður um samskipti við (E)forstj:

SE (S)forstj, ég spurði þig áðan varðandi samskipti við starfsmenn hjá Eimskipum og þú nefndir [(E)frkvstj-alþjsv]. Ég spyr þig, hefurðu ekkert verið í neinum samskiptum við [(E)forstj], forstjóra Eimskipa?

(S)forstj Nei, raunverulega sko, raunverulega ekki, ég hérna, maður hittir hann á kannski opinberum vettvangi á hérna, á fundum í viðskiptaráði, við erum báðir í viðskiptaráði og á fjölmennum hérna samkomum sem slíkum.

SE Ókei.

[689] Lögmaður Eimskips.
[690] Endurrit af skýrslu […] hjá Samkeppniseftirlitinu 10.09.2013.

(S)forstj En ég hérna, ég hef ekki, ekki talað við hann persónulega í, ég held það séu orðin ansi mörg ár síðan, ansi mörg ár síðan.

SE Og engin vinnutengd samskipti önnur en þessi, þetta ráð?

(S)forstj Það eru engin vinnutengd samskipti undanfarin, undanfarin mörg ár. Fyrir mörgum mörgum árum síðan hérna hitti maður hann kannski þegar hann var í Bandaríkjunum og við vorum með skrifstofu í Norfolk og slíkt, en það eru mörg ár síðan.

SE Og ekkert persónulegt heldur þá?

(S)forstj Nei, ekkert persónulegt.

1341. Eins og fram kemur í kafla 2.9 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því í janúar 2015 að Eimskip og Samskip afhentu möguleg fyrirliggjandi gögn og upplýsingar um samskipti milli tiltekinna starfsmanna fyrirtækjanna, þ.m.t. (S)forstj og (E)forstj. Hefðu átt sér stað samskipti, sem ekki kæmu fram í fyrirliggjandi gögnum, óskaði eftirlitið eftir upplýsingum um tímasetningu slíkra samskipta og milli hverra þau samskipti hefðu verið.

1342. Í svörum Eimskips frá 23. maí 2015, 23. október 2015, 20. nóvember 2015 og 19. febrúar 2016 voru ekki veittar upplýsingar um fund (E)forstj, (E)stjform, (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH þann 6. júní 2008 eða um önnur samskipti (E)forstj og (S)forstj sem liggja fyrir í málinu.

1343. Í svörum Samskipa frá 9. mars og 10. apríl 2015 voru ekki veittar upplýsingar um umræddan fund eða önnur samskipti (E)forstj og (S)forstj.

1344. Í bréfi Samskipa frá 14. janúar 2016 voru hins vegar veittar tilteknar upplýsingar um fundinn 6. júní 2008. Í bréfi Samskipa segir að (S)forstj hafi reynt að rifja upp samskipti við Eimskip. Kvaðst (S)forstj *„minnast þess að hafa átt fund með forsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008"* til að kanna hvort tækifæri væri á að kaupa eignir Eimskips erlendis. Sem fyrr segir greindi (S)forstj ekki frá þessum samskiptum í skýrslugjöf sinni til Samkeppniseftirlitsins. Í svari Samskipa er einnig sagt að (S)forstj og (E)forstj hefðu setið saman í Viðskiptaráði á árunum 2010-2014 en forstjórarnir tveir hafi ekki setið í neinum nefndum og að samskipti þeirra hafi verið *„alfarið bundin við málefni Viðskiptaráðs."*

1345. Þann 13. október 2017 veitti Eimskip tilteknar upplýsingar um fundinn 6. júní 2008 eftir að umræddar upplýsingar frá Samskipum höfðu verið bornar undir fyrirtækið.

1346. Framangreind skýrsla (E)forstj frá september 2013 er mjög skýr. Fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs kvaðst hann engin samskipti hafa haft við (S)forstj. Hann hafi *„engan áhuga á að umgangast"* (S)forstj, það *„andi köldu"* milli þeirra og það séu *„engin samskipti á milli okkar, það er svona hatur meira heldur en eitthvað annað sko"*. Til viðbótar tók (E)forstj fram að honum *„liði illa í návist"* starfsmanna Samskipa og hann færi *„ekki í veiðiferð ef að þeir eru."*

1347. Framangreind skýrsla (S)forstj frá september 2013 er einnig ótvíræð. Fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs (og í Bandaríkjunum fyrir *„mörgum mörgum árum"*) hefði hann ekki átt nein vinnutengd eða persónuleg samskipti við (E)forstj.

1348. Við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 var (S)forstj spurður um samskipti við starfsmenn, stjórnendur eða stjórnarmenn Eimskips. Sagði hann þá frá fundinum sem hann og (S)aðaleig-stjform-SH áttu með (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008.[691] Aðspurður um samskipti við Samskip vísaði (E)forstj einnig einungis til sama fundar.[692]

[691] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 20.
[692] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 25.

1349. Við skýrslutöku hjá lögreglu voru (S)forstj og (E)forstj síðan spurðir um persónuleg eða vinnutengd samskipti þeirra á milli.

- Í svari (S)forstj kom þetta fram:
  - Samskipti hans við (E)forstj voru *„faktískt séð bara þarna í kringum þennan fund þarna*", þ.e. fundinn 6. júní 2008.
  - Síðan bætti (S)forstj við: *„Svo vorum við saman í viðskiptaráði*".
  - Til viðbótar sagði (S)forstj þetta: *„Og svo hef ég séð nokkrum sinnun hann á golfvellinum.*"[693] Aðspurður kvaðst (S)forstj aldrei hafa spilað golf við (E)forstj eða farið með honum í golfferðir.[694]
  - Var (S)forstj og síðan spurðir hvort hann og (E)forstj ræddu saman þegar þeir hittust. Hann svaraði með þessum hætti: „Ég held að það hafi nú verið svona segull í kringum okkur sem tryggði hérna hvorugur aðili hefði hérna áhuga eða, eða vilja til að blanda geði eða, eða slíkt."[695]
- Í svari (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu kom fram að hann og (S)forstj hefðu setið saman í framkvæmdastjórn Viðskiptaráðs og verið báðir með kynningu eitt sinn á Arctic Circle ráðstefnunni. (E)forstj hefði almennt reynt að sitja ekki við sama borð og (S)forstj og ekki átt í neinum samskiptum við hann. Honum og (S)forstj væri *„ekkert vel til hvors annars*". Aðspurður um hvort fundurinn 6. júní 2008 hafi verið eini fundur hans með (S)forstj sagði (E)forstj hins vegar þetta: *„Já svona þú veist formlegur fundur sem ég man eftir. Það hefur ekki verið, það hefur ekki verið aðrir fundir sem ég man ekki eftir. Hvort að einhverntíman hafi [óskýrt] verið sagt, spurt að því hvernig gengur sala eigna eða eitthvað á viðskiptaráðsfundi eða eitthvað en engir formlegir fundir, sem ég man.*"[696] Aðspurður kvaðst (E)forstj aldrei hafa spilað golf við (S)forstj, ekki tekið þátt í sömu mótum og hann eða farið með honum í golfferðir.[697]

1350. Við skýrslutöku hjá lögreglu voru (S)forstj og (E)forstj einnig spurðir um framangreindan tölvupóst (S)forstj til (S)stjórnarm-fjármstj, (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL frá 20. maí 2008 þar sem (S)forstj kvaðst þekkja (E)forstj vel.

- (S)forstj útskýrði þetta svo: *„Þetta er, vitið að ég nefnilega, eftir að hérna, eftir að heimsókn átti sér stað, Samkeppniseftirlitsins til Samskipa þá fór ég í einhverja svona pósta og sá meðal annars þennan einstaka póst að mínu mati og ég held þarna sé Íslendingur að segja við útlending að Ísland sé lítið og að það sé alltaf hægt að þekkja í gegnum einhver tengsl, einhverja í litla landinu. Þannig að ég get á engan hátt sagt að ég hafi þekkt hann very well, það er* bara *ekki rétt.*"[698]
- (E)forstj kvað ummæli (S)forstj í tölvupóstinum ekki vera rétt. Þeir þekktust ekki. Spurður nánar um þetta sagði (E)forstj að það gæti vel verið að (S)forstj hafi verið að *„gera sig breiðan*".[699]

1351. Áðurnefndir tölvupóstar (S)forstj frá 20. maí 2008 eru skýr samtímagögn. Í þessum gögnum staðhæfði (S)forstj að hann þekkti (E)forstj vel og treysti sér til þess að fullyrða gagnvart yfirboðurum sínum ((S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S) að meiri *„mýkt*" og minni *„harka*" myndi fylgja forstjóratíð hins nýja forstjóra Eimskips. Einn nánasti samstarfsmaður (E)forstj, (E)frkvstj-fjárm, taldi sig vita að (S)forstj og (E)forstj þekktust. Þá sýna gögn málsins að (E)forstj og (S)forstj hittust

[693] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 24.
[694] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 27. Þessi framburður breyttist þegar samtímagögn voru borin undir […], sbr. bls. 28-32 í endurritinu.
[695] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 24-25.
[696] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 25.
[697] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 27. Þessi framburður breyttist þegar samtímagögn voru borin undir […], sbr. bls. 28-33 í endurritinu.
[698] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 27.
[699] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 27.

þann 6. júní 2008 og þann 9. júní s.á. vistaði (E)forstj glærukynningu þar sem fjallað var um hugsanlegt *„aukið samstarf“* Eimskips og Samskipa og skipun *„vinnuhóps“* til að fjalla um þetta aukna samstarf. (S)forstj og (E)forstj sátu í vinnuhópnum, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.3.1.

1352. Svör (S)forstj og (E)forstj við spurningum Samkeppniseftirlitsins voru því í ósamræmi við samtímagögn. Í skýrslum þeirra sem þeir gáfu hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 kemur ranglega fram að þeir hafi ekki átt vinnutengd samskipti í forstjóratíð þeirra. Þá greindu þeir ekki frá fundi þeirra 6. júní 2008 og skipun umrædds vinnuhóps sem þeir sátu í. Yfirlýsingar (E)forstj við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu um *„hatur“* í garð (S)forstj/Samskipa eru auk þess ekki í samræmi við gögn málsins.

1353. Fyrrnefnd skýring (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu á tölvupósti hans til (S)stjórnarm-fjármstj, (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL frá 20. maí 2008 er ekki trúverðug. (S)stjórnarm-fjármstj (fjármálstjóri Samskipa Holding) er íslenskur og ekki þurfti (S)forstj að útskýra fyrir honum íslenskt samfélag. (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL voru ásamt (S)forstj forstjórar rekstrarfélaganna sem heyrðu undir Samskip Holding. Í ljósi eignarhalds á Samskipum Holding og óhjákvæmilegum tengslum fyrirtækjanna sem (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL stýrðu við Ísland verður að leggja til grundvallar að þeir hafi haft nokkra þekkingu á aðstæðum hér á landi. Þá er þessi skýring (S)forstj ekki í samræmi við það sem fram kom í tölvupósti hans til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S þar sem hann lýsti breytingum sem myndu leiða af ráðningu (E)forstj. Þá skiptir máli að (S)forstj kvaðst ætla að fjalla nánar um þýðingu þess að (E)forstj væri tekinn við sem forstjóri Eimskips á fundi helstu stjórnenda Samskipa í Rússlandi 22. og 23. maí 2008. Ber í því samhengi að hafa í huga þau atvik sem höfðu átt sér stað fyrr í maí mánuði og mánuðina þar á undan. Vísast hér t.d. til glærukynningar (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding 7. maí 2008 og skýrslunnar sem (S)aðaleig-stjform-SH bað um og sýndi mikinn ábata af auknu samstarfi við Eimskip, sbr. tölvupóstinn til (S)stjform-S 12. maí 2008. Vísast um þetta til kafla 6.7.5 hér að framan. Málefni tengd Eimskip voru því á þessum tíma til gaumgæfilegrar athugunar hjá aðaleigenda Samskipa og lykilstjórnendum fyrirtækisins. Ekki er því unnt að fallast á með (E)forstj að (S)forstj hafi aðeins verið að gera sig *„breiðan“* með umræddum tölvupósti sínum.

1354. Eins og að framan greinir sagðist (S)forstj við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu ekki vita um nein önnur samskipti milli Eimskips og Samskipa en þau sem tengdust samstarfi í siglingum til og frá Norður-Ameríku. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (S)forstj að það væri *„svona segull í kringum“* hann og (E)forstj sem tryggði að þeir blönduðu ekki geði saman. Kvaðst (S)forstj heldur ekki hafa farið með (E)forstj í golferðir eða átt nein slík samskipti við hann. Með sama hætti kvaðst (E)forstj aldrei hafa spilað golf við (S)forstj eða farið með honum í golfferðir. (E)forstj notaði stór orð og ræddi m.a. um *„hatur“* í tengslum við (S)forstj. Einnig staðhæfði (E)forstj að honum *„liði illa í návist“* starfsmanna Samskipa og forðaðist öll samskipti við þá. Færi (E)forstj aldrei í veiðiferð ef (S)forstj eða aðrir stjórnendur Samskipa væru með í för.

1355. Framangreindar yfirlýsingar (S)forstj og (E)forstj eru í beinu ósamræmi við samtímagögn. Sökum þess að (S)forstj og (E)forstj sögðu ekki rétt frá er nauðsynlegt að lýsa samtímagögnunum.

1356. Samtímagögn sýna að á rannsóknartímabilinu hefðu (E)forstj og (S)forstj verið saman í tólf manna hópi sem hittist ítrekað á árunum 2010 – 2013. Þessi hópur var á vegum N1 og kemur eftirfarandi fram í gögnunum:

- Á umræddu tímabili hélt hópurinn fimmtán golfmót. Sýna gögnin að á þessum golfmótum hafi eftir atvikum verið gert ráð fyrir að hópurinn myndi einnig snæða og spjalla saman (nefnt m.a. *„súpuspjall“*). Kemur og fram í gögnunum að góð persónuleg tengsl hafi myndast í hópnum og meðlimir notið félagskaparins.

- Dagana 27. til 29. ágúst 2010 fóru (E)forstj og (S)forstj með hópnum í ferð til Bretlands. Samkvæmt dagskrá átti að spila golf saman, fara á knattspyrnuleik og eiga saman *„skemmtileg kvöld“*.

- Dagana 2. til 5. september 2011 fóru (E)forstj og (S)forstj með hluta hópsins í ferð til Danmerkur. Samtals voru átta manns í ferðinni. Samkvæmt dagskrá áttu áttmenningarnir að spila golf saman, snæða saman í hádeginu og á kvöldin og fara saman í skoðunarferðir.

- Þann 9. janúar 2012 hittust (S)forstj og (E)forstj og aðrir í hópnum og tefldu saman. Í tölvupóstsamskiptum í aðdraganda þessa hvatti (E)forstj eða *„manaði"* (S)forstj o.fl. til þess að mæta sem þeir og gerðu.

- Dagana 23. til 26. ágúst 2012 fóru (E)forstj og (S)forstj í veiði í Selá með hópnum.

- Dagana 26. til 29. ágúst 2013 fór hópurinn aftur í veiði í Selá. (S)forstj mætti en (E)forstj komst ekki í þetta sinn. Í hans stað fór (E)frkvstj-flutnkerf, framkvæmdastjóri hjá Eimskip. Tók (E)frkvstj-flutnkerf þátt í hinu ólögmæta samráði við Samskip.

1357. Nánar verður fjallað um gögn sem tengjast þessum samskiptum (E)forstj og (S)forstj í kafla 13. Verður þar einnig fjallað um þau sjónarmið sem Samskip hafa sett fram um þau samskipti.

1358. Áðurnefndar yfirlýsingar (E)forstj um engin samskipti hafi verið við Samskip eru einnig í ósamræmi við þá staðreynd að hann átti ítrekuð samskipti við aðra stjórnendur hjá Samskipum ((S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am). Þá átti (S)forstj í ítrekuðum samskiptum við (E)frkvstj-alþjsv. Verður þessu lýst nánar hér á eftir.

1359. Við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu greindu (E)forstj og (S)forstj heldur ekki frá því að á rannsóknartímabilinu hefðu Eimskip og Samskip haldið árlega golfmót. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður hvort hann kannaðist við sameiginleg golfmót Eimskips og Samskipa. Svaraði hann með þessum hætti:

„Já þau voru fyrir minn tíma og ég lagði þau af. Mér fannst það alveg fáránlegt."[700]

1360. Framangreind staðhæfing (E)forstj er ósönn. Sem fyrr segir sýna samtímagögn að á rannsóknartímabilinu (og í forstjóratíð (E)forstj) héldu Eimskip og Samskip árlega golfmót. Lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa tóku þátt í þessum samskiptum fyrirtækjanna, t.d. (E)forstö-innfl (forstöðumaður innflutningsdeildar), (E)frkvstj-sala/þj (framkvæmdastjóri yfir inn- og útflutningi), framangreindur (E)frkvstj-flutnkerf (framkvæmdastjóri yfir m.a. siglingakerfinu), framangreindur (S)forstö-útfl (forstöðumaður útflutningsdeildar) og (S)frkvstj-innanl (framkvæmdastjóri landflutninga). Voru þetta allt stjórnendur sem komu að samráði fyrirtækjanna. Jafnframt tóku (E)forstj og (S)forstj þátt í þessum mótum og gögn málsins sýna að þeir studdu eða hvöttu til þessara samskipta fyrirtækjanna. Nefna má dæmi:

- Þann 13. maí 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til undirmanns þar sem sagði: *„Ertu á landinu 22. maí, golfmót við Eimskip."*[701]

- Í tölvupósti sem (S)forstj sendi 3. maí 2010 hvatti hann undirmenn sína til þess að hitta og spila golf við starfsmenn Eimskips.[702]

- Á golfmótið 2011 voru skráðir til leiks m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-flutnmið. Þegar liðsskipan var send út í tölvupósti var tekið fram að veitingar væru í boði Samskipa. Einnig kom fram að það vantaði enn sex leikmenn fyrir Eimskip og hvatti (E)forstj til þátttöku með tölvupósti í framhaldinu: *„Þið hin sem uppá vantar - þið verðið að fórna ykkur fyrir félagið og tryggja að bikarinn komi heim. Ég stóla á ykkur."*[703] Daginn fyrir golfmótið sendi (S)viðskstj tölvupóst til m.a. (S)forstj og greindi honum frá uppstillingu liða Eimskips og Samskipa. Sést af

[700] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 52.
[701] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.601519.
[702] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.743247.
[703] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.60161.

því að (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfl voru saman í ráshópi. Einnig voru saman í ráshópi lykilstarfsmenn í innflutningi, þ.e. (E)forstö-flutnmið og (S)viðskstj1.[704]

- Í tölvupósti frá 18. maí 2012 heimilaði (S)forstj að Samskip myndu greiða mótsgjaldið fyrir leikmenn Samskipa í hinu árlega golfmóti gegn Eimskip.[705] (E)forstj sendi tölvupóst og bauð sig sérstaklega fram til þess að spila við Samskip.[706]

1361. Áður en aukið samráð Eimskips og Samskipa hófst í júní 2008 hafði (S)forstj hins vegar annað viðhorf til samskipta af þessum toga við helsta keppinautinn. Það má ráða af tölvupósti sem starfsmaður Samskipa sendi (S)forstj og fleiri stjórnendum þann 12. febrúar 2008 með heitinu *„Keilumót Samskipa og Eimskips*". Í honum var hvatt til þess að innan Samskipa yrði myndað keilulið til að keppa við Eimskip. Sökum þessa sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-markaðs sama dag: *„Ég verð að segja að mér finnst neðangreint ekki viðeigandi – fyrirtækin eru í mikilli og blóðugri samkeppni, um viðskiptavini og starfsfólk.*

Hún […] *hafði sagt mér frá þessu um daginn, en ég ekki komið svo sem athugasemdum á framfæri, en þetta er nú mín skoðun.*

Vinsamlegast bjallaðu á mig, áður en rætt frekar innanhúss."[707]

1362. Verður ekki annað ráðið en að framangreint viðhorf (S)forstj hafi breyst eftir að (E)forstj settist í stól forstjóra Eimskips og (S)forstj eftir það heimilað og tekið þátt í golfmótum Eimskips og Samskipa auk þess sem hann skemmti sér ítrekað með (E)forstj bæði hér á landi og erlendis.

1363. Í þessu samhengi verður að nefna að (E)forstj var varaður við þessum samskiptum við Samskip. Ljóst er að framkvæmdastjóri lögfræðideildar Eimskips, (E)frkvstj-lögfr, taldi mikla áhættu fólgna í þeim reglubundnu samskiptum við Samskip sem fólust í hinu árlega golfmóti þessara keppinauta. Þann 7. maí 2012 sendi (E)frkvstj-lögfr tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj.[708] Í honum vísaði (E)frkvstj-lögfr til símtala sem átt höfðu sér stað fyrr þann daginn, en umræðuefnið var hið árlega golfmót milli Eimskips og Samskipa. Augljóst er af efni tölvupóstsins að (E)frkvstj-lögfr taldi tilefni til að fylgja eftir þessum símtölum, sem að mati Samkeppniseftirlitsins undirstrika áhyggjur hennar.

1364. Í tölvupósti (E)frkvstj-lögfr kemur nánar tiltekið fram að árið 2011 hafi verið haldið sérstakt námskeið um samkeppnisreglur og próf, í tengslum við aðgerðir innan Eimskips til að tryggja að fyrirtækið færi ekki gegn samkeppnislögum. Í tölvupóstinum greindi (E)frkvstj-lögfr frá því að hið árlega golfmót hefði verið gert að umræðuefni á fyrrgreindu námskeiði, og stæði (E)frkvstj-lögfr í þeirri trú að fyrirkomulagi á því yrði breytt í kjölfarið og að Eimskip myndi finna nýtt fyrirtæki til að keppa við. Lýsti (E)frkvstj-lögfr yfir áhyggjum af hinu árlega golfmóti og sagði:

„Auðvitað er það svo að það er ekki bein grein í samkeppnislögum sem bannar mönnum að spila golf – en hins vegar er það svo að samráðsreglur réttarins eru víðtækar og ströng viðurlög.

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

Það afsakar í engu þótt þetta sé gamall siður, það er einmitt tilgangurinn með því að fara yfir verklag og bæta gamla siði og sníða að eitthvað sem gæti skapað einhverjar hættur. Eins og vel var farið

[704] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.871116.
[705] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1009627.
[706] Afritуð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.899300.
[707] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.436492.
[708] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.946478.

yfir í fyrra þá er það ekki eingöngu samráð ef yfirmenn ræða saman, samtöl o.fl. t.d. sölumanna geta vel fallið þar undir og það án vitneskju ykkar.

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

1365. Í handbók Eimskips um samkeppnisreglur frá 2011 kom fram að meginreglan væri sú að stjórnendur ættu *„ekki að vera í samskiptum við samkeppnisaðila þess félags sem þeir starfa hjá.*"

1366. Samkeppniseftirlitið spurði (E)forstj í september 2013 um samskipti við Samskip og hvort athugasemdir hefðu einhvern tímann verið gerðar við slík samskipti. Staðhæfði hann að engar athugasemdir vegna samskipta við Samskip hefðu *„komið inn á borð*" hjá honum.[709] Greindi hann þannig ekki frá ítrekuðum viðvörunum (E)frkvstj-lögfr og var framburður hans í ósamræmi við gögn málsins.

1367. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður um framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-lögfr og handbók Eimskips um samkeppnisreglur. Sagði (E)forstj að golfmót Eimskips og Samskipa hafi ekki verið í samræmi við handbókina og þess vegna hafi hann fellt þau niður. Sagði (E)forstj einnig að í þessum samskiptum við Samskip væru *„snertifletirnir […] alltaf hættulegir […]*". Sagði (E)forstj jafnframt að þessum samskiptum við Samskip hafi verið hætt eftir *„innlegg*" (E)frkvstj-lögfr og þátttöku í umræðu innan Eimskips um hvað væri í lagi og og hvað ekki.[710]

1368. Framburður (E)forstj um þessi atriði er jafnframt rangur. Handbók Eimskips um samkeppnisreglur er frá 2011 og framangreind viðvörun (E)frkvstj-lögfr er frá 7. maí 2012. Þrátt fyrir hana fór hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa fram þann 18. maí 2012 og (E)forstj tók þátt í því. Mótið fór síðan aftur fram að ári (17. maí 2013).[711]

1369. Þá ber að líta til þess að (E)forstj og fleiri stjórnendur hjá Eimskip sátu námskeið um samkeppnisrétt í maí árið 2011 og fengu þá umrædda handbók í hendur, sbr. kafla 13.[712] Þrátt fyrir þetta spilaði (E)forstj golf við (S)forstj sumarið 2011 og fór með honum í skemmtiferð til Danmerkur í september sama ár. Þrátt fyrir viðvörun (E)frkvstj-lögfr í maí 2012 spilaði (E)forstj golf við (S)forstj sumarið 2012 og fór með honum í veiðiferð í Selá í lok ágúst sama ár.

1370. Gefa gögn málsins til kynna að stjórnendur Eimskips hafi frekar vilja leyna þessum samskiptum við Samskip heldur en hætta þeim. Sést þetta af tölvupósti sem (E)viðskstj5, viðskiptastjóri í söludeild áætlunarflutninga, sendi til (E)forstj í tengslum við golfmótið við Samskip í maí 2012 þar sem (E)viðskstj5 viðraði hugmynd sína um að breyta heitinu og fyrirkomulaginu á hinu árlega golfmóti, og breyta því *„[…] í klúbbakeppni, það Geimgolf vs. Samgolf og höldum nöfnum fyrirtækjanna frá þessu*".[713]

1371. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir allt framangreint að (E)forstj og (S)forstj hafi í skýrslum sínum frá september 2013 viljað með ósannindum leyna umræddum samskiptum sínum og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu. Sú launung hélt áfram við rannsókn málsins hjá Samkeppniseftirlitinu og í skýrslugjöf hjá lögreglu. Nánar er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. í kafla 23.

---

[709] Endurrit af upplýsingagjöf […] dags. 17.09.2013, bls. 21-22.
[710] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 55.
[711] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.156628. Afhent skjal frá Eimskip við munnlega upplýsingagjöf […], 17.09.2013, með heitinu *„Handbók um samkeppnisreglur 2011: Inntak samkeppnislaga og viðbrögð við heimsókn samkeppnisyfirvalda*".
[712] Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti […] að fyrir hendi hefði verið eldri útgáfa af handbókinni. Sjá: Endurrit af skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 51.
[713] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.921390.

7.1.2. Samskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj

1372. Eins og áður kom fram tók (E)forstj mjög sterkt til orða við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu þegar hann var spurður um samskipti við (S)forstj. Sagði (E)forstj m.a. þetta; *„ég er ekki í nokkrum samskiptum við hann og hérna, ég ætla bara að láta vera að segja skoðun mína á honum og [(S)aðaleig-stjform-SH].“* Þetta kom einnig fram:

> SE Þú nefndir [(S)aðaleig-stjform-SH], ertu í einhverjum samskiptum við hann?
>
> (E)forstj Nei, Guð minn góður.[714]

1373. Sem fyrr segir veittu hvorki (S)forstj né (E)forstj við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu upplýsingar um fundinn sem þeir áttu ásamt (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform 6. júní 2008. Það gerðu þeir hins vegar við skýrslutöku hjá lögreglu. Kvaðst (E)forstj í þeirri skýrslutöku muna vel eftir þeim fundi og útskýrði það svo:

> *„Ég var bara starstruck[715] að sitja á móti [(S)aðaleig-stjform-SH] og af því að, þess vegna man ég alveg eftir þessu.“*[716]

1374. Samkvæmt þessu er ekkert samræmi að þessu leyti í framburði (E)forstj í annars vegar september 2013 og hins vegar í maí 2018.

1375. Er þessi framburður (E)forstj til frekari stuðnings því að hann hafi við upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins á árinu 2013 viljað leyna samskiptum við stjórnendur Samskipa.

7.1.3. Samskipti (E)forstj, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am

1376. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)forstj í forstjóratíð sinni ekki hafa liðið að starfsmenn Eimskips ættu í vinskap við starfsmenn Samskipa. Eftir að hann tók við sem forstjóri hafi hann sagt upp starfsmönnum Eimskips sem hafi verið *„fyrrverandi Samskipamenn“*. Honum hafi þótt *„óþægilegt“* að fyrrverandi starfsmenn Samskipa væru í vinnu hjá Eimskip. Hann hafi ekki getað liðið það að einhver í stjórnunarteymi Eimskips hafi verið vinur (S)forstj.[717] Þessi framburður (E)forstj er ekki í samræmi við gögn málsins.

1377. Eins og fram kemur í kafla 7.1.1 upplýsti (E)frkvstj-fjárm í skýrslu sinni hjá Samkeppniseftirlitinu að það væri *„klárt“* að stjórnendur Eimskips og Samskipa þekktust og að það væru *„einhver samtöl manna á milli“*. Sagði (E)frkvstj-fjárm að hann væri sá *„eini sem að þekki eitthvað lítið þarna inn“*, þ.e. að hann væri sá eini af stjórnendum Eimskips sem ekki þekkti til hjá Samskipum. Þessar upplýsingar frá (E)frkvstj-fjárm eru í samræmi við samtímagögn.

1378. Eins og fram hefur komið átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa í tengslum við undirbúning markaðsrannsóknar en sá undirbúningur hófst haustið 2012. Á þessum fundum var eftirlitið upplýst um að mikil samskipti væru á milli stjórnenda Eimskips og Samskipa. Hjá einum heimildarmannanna voru í því sambandi tilgreind mikil samskipti milli (E)forstj og (S)forstö-útfl.

1379. (S)forstö-útfl var á rannsóknartímabili málsins forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa og (S)frkvstj-N-Am var yfirmaður fyrirtækisins í Norður-Ameríku. Gögn málsins gefa til kynna ítrekuð samskipti (E)forstj við annars vegar (S)forstö-útfl og hins vegar (S)frkvstj-N-Am. Þetta má ráða af t.d. eftirfarandi gögnum:

---

[714] Endurrit af skýrslu […] hjá Samkeppniseftirlitinu, bls. 11 og 13.
[715] Starstruck: *„Sú tilfinning sem hellist yfir mann og getur heltekið líkamann þegar maður hittir þjóðþekkta eða fræga manneskju.“* Sjá; arnastofnun.is/nyyrdi/3158.
[716] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 26.
[717] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 35.

- Tölvupóstur (S)forstö-útfl til (E)forstj 2. maí 2008: *„Hvenær kemur þú naest til landsins?"* (E)forstj svaraði og spurði (S)forstö-útfl: *„Why? Are you getting married?"*[718]

- Tölvupóstsamskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl með heitinu *„Hamingju óskir frá the Kvarans"*. (S)forstö-útfl sendi tölvupóst til (E)forstj þann 20. maí 2008 og segir: *„Sæll félagi. Vildi bara óska þér innilega til hamingju með þína nýju stöðu og óska þér velfarnaðar í þeim verkefnum er framundan eru. Frábært hjá þér."* (E)forstj svaraði þann 22. maí 2008 og sagði: *„Við þurfum að hittast félagi, reyndi að hringja í þig, trúi ekki að þú sért að horfa á Eurovision."* (S)forstö-útfl svaraði: *„Ekki trufla... eg hringi á eftir thegar spennunni linnir."*[719]

- (E)forstj sendi tölvupóst 24. júní 2008 þar sem fram kemur að (E)frkvstj-ContainN (þáverandi fjármálastjóri Eimskips) geti spurt (S)forstö-útfl um hvenær ákveðinn starfsmaður hafi hætt á launaskrá hjá Samskipum.[720]

- (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hittust þann 25. júní 2008 og fengu sér *„bita"*, sbr. tölvupóstsamskipti þeirra frá 12. júní 2008 með heitinu *„Sæll og bless"*.[721]

- Þann 11. júlí 2008 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstj. Í honum var að finna skjámynd af heimasíðu Eimskips þar sem forveri (E)forstj var titlaður forstjóri Eimskips. Sagði (S)forstö-útfl í tölvupóstinum til (E)forstj: *„láttu nú leiðrétta þetta..."*.[722]

- Þann 30. júlí 2008 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (E)forstj. Greindi hann (E)forstj frá því hvað hann hafi haft fyrir stafni og kveðst vona að (E)forstj gangi vel í starfi sínu sem forstjóri Eimskips. (E)forstj svaraði samdægurs og kvaðst vera að koma úr veiði. (S)frkvstj-N-Am svaraði og fjallaði um forvera (E)forstj í starfi: *„Athygliverð niðurstaða varðandi Innovate, hljómar eins og um ásetning hefði væri að ræða og þá berast böndin auðvitað að [(E)forstj-fyrrv[723]] eða hvað ? Fjöður í hattinn eða í nýja flugur"*.[724]

- (S)forstö-útfl sendi þann 6. september 2008 tölvupóst til (E)forstj með heitinu *„kallinn í formi"* en þar sagði (S)forstö-útfl: *„Veit kauphöllin af þessu hliðarstarfi þínu?"* (E)forstj svaraði: *„Hvað viltu mikið-dugar eitt hreindýr"*. (S)forstö-útfl svaraði til baka: *„Mínar kröfur munu koma síðar....."* (E)forstj svaraði og sagði: *„Radinn framkvæmdastjori"*.[725]

- (S)forstö-útfl sendi þann 30. september 2008 tölvupóst til starfsmanns dótturfélags Eimskips, TVG. Var það liður í tilraunum (S)forstö-útfl til að fá afslátt á tilteknum flutningum fyrir ættingja sinn. Í tölvupóstinum segir hann starfsmanni TVG frá samskiptum sínum við annars vegar (E)forstj og hins vegar (E)forstö-útfl (sem var líkt og (S)forstö-útfl yfirmaður útflutningsdeildar síns fyrirtækis): *„Ég ræddi þetta upprunalega við* [(E)forstj] *um þetta mál og planið var að setja þetta á captains listan svokallað til þess að losna við öll gjöld af þessu. Hann benti mér á að tala við* [(E)forstö-útfl] *til þess að klára málið."*[726]

- Þann 3. mars 2009 sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-N-Atlants. (E)frkvstj-N-Atlants hafði sent póst til (E)forstj varðandi tilteknar viðskiptaaðgerðir Eimskips. (E)forstj svaraði: *„*[(S)forstö-útfl] *var ad kvarta yfir thvi ad thu vaerir a saga class ad staupa thig og thad hafoi verid talad um thad thar sem hann sat I 22B"*.[727] Af tölvupóstinum verður ráðið að tengsl (E)forstj og (S)forstö-útfl hafi verið rík.

[718] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.33.760485.
[719] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.232807.
[720] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.262365.
[721] Afritað tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.262589.
[722] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.284224.
[723] Forstjóri Eimskips sem hætti í febrúar 2008.
[724] Afritað tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.302926.
[725] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.329764.
[726] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.808848.
[727] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.437795.

- (E)forstj sendi tölvupóst til (S)forstö-útfl 4. maí 2009 með heitinu *„Tilboð*": Í honum sagði*: „Í framhaldi af samtali okkar þá vil ég árétta það sem ég sagði við þig um þína kosti:*

  - *Þú ert fagmaður fram í fingurgóma*
  - *Ert sá besti sem ég get hugsað mér í veiðirferðirnar í Úlfljótsvatn sérstaklega með tilliti til þess að við þurfum að hnýta flugurnar sjálfir þetta árið*
  - *Ert heiðarlegur golfspilari sem er leitun að í dag*
  - *Berð af þér góðan þokka - Sást til þinnar konunglegu framkomu á svölunum*
  - *Minna þarf að leggja í starfsmannafatnað samkvæmt […]*
  - *Er til í fangaskipti við vaktskúrinn ef skipti geta farið fram*

  Þú spáir í þetta tilboð mitt - minni á Weber grillin sem fylgja í pakkanum með sex brennurum."[728]

  Samkeppniseftirlitið gerir sér ekki fyllilega grein fyrir merkingu þessa tölvupósts (E)forstj.[729] Tölvupósturinn a.m.k. staðfestir rík og náin tengsl þessara stjórnenda Eimskips og Samskipa.

- Þann 14. maí 2009 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstj. Í honum segir: *„... Áttu þú ekki fyrir mig aðgangsorð inn á Morgunblaðið á pdf sniði?*". (E)forstj svaraði sama dag: *„Ég má ekki gefa þér það, eruð þið ekki með áskrift þarna hjá Sambó*".[730]

- Þann 24. nóvember 2010 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstj: *„Heyrði í* [(S)frkvstj-N-Am] *og hann getur hitt á ykkur í dag ef það hentar. Ertu til í að hringja í hann þegar þú getur í […] til að mæla ykkur mót.*" Samkvæmt þessu var (S)forstö-útfl að skipuleggja að forstjóri Eimskips og yfirmaður Samskipa í Bandaríkjunum myndu hittast, og það gekk eftir.[731]

- Þann 26. nóvember 2010 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstj með heitinu *„Jólagjöfin mín*". Í honum sagði: *„Ég vil svona jólagjöf í ár frá þér .... 10 X 25.*" (E)forstj svaraði: *„Einmitt – flottur sjónauki.*"[732]

- (E)forstj og (S)forstö-útfl hófu samskipti á Facebook eftir að (E)forstj sendi vinabeiðni til (S)forstö-útfl þann 6. desember 2010. Aðgangur að Facebook hafði verið lokaður á starfsstöðvum Samskipa frá árinu 2008. Daginn eftir að (S)forstö-útfl fékk vinabeiðnina frá (E)forstj sendi hann eftirfarandi tölvupóst til tölvudeildar Samskipa; *„vinsamlega opna á aðgang hjá mér á facebook, er komin með þó nokkra viðskiptatengda aðila sem [vilja] eiga samskipti við mig í gegnum þennan vef*").[733] Fólst í þessu að (S)forstö-útfl lýsti (E)forstj sem *„viðskiptatengdum aðila*" sem vildi eiga í Facebook samskiptum við hann.

- Þann 14. desember 2010 sendi (E)forstj tölvupóst til m.a. (S)forstö-útfl og bauð til matarboðs á heimili sínu þann 2. janúar 2011. Gerði hann grein fyrir því að m.a. yrði boðið upp á matvæli unnin af (S)forstö-útfl.[734]

[728] Afritaður tölvupóstur frá Eim/Sam. […] Doc. ID. 0.7.33.873075 / 0.7.33.466101.
[729] Afritaður tölvupóstur frá Eim/Sam. […] Doc. ID. 0.7.33.873075 / 0.7.33.466101.
[730] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eim/Sam[…] Doc. ID. 0.7.33.876597 / 0.7.33.472399.
[731] Afrituð tölvupóstsamskipti frá EIM/SAM. […] Doc. ID. 0.7.33.701955 / 0.7.33.1017718. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1017694.
[732] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1018023.
[733] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1020393. Sbr. einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1020401.
[734] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.711851.

- Þann 4. janúar 2011 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstj þar sem segir: *„Sælir og takk fyrir síðast. Vildi bara þakka fyrir flott dinner boð. Virkilega skemmtilega og vel að þessu staðið.*“ [735]

- Þann 13. desember 2011 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-útfl og (E)forstj. (S)forstö-útfl sendi póst til (E)forstj og sagði *„Falleg þessi eyja*“ og (E)forstj svaraði: *„Má bjóða þér*“.[736]

- Með athugasemdum við AII afhentu Samskip afrit af samskiptum (E)forstj og (S)forstö-útfl í gegnum einkaskilaboð á Facebook.[737] Tímabil þessara samskipta sem Samskip völdu að afhenda er frá 1. ágúst 2012 til 1. ágúst 2017. Af þessum afhentu gögnum má sjá að (E)forstj og (S)forstö-útfl notuðu þennan samskiptavettvang einnig til að miðla milli sín hljóðklippum.

- Afhent Facebook samskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl sýna að þeir ákváðu að hittast *„hressir*“ á sjávarútvegssýningunni í Boston dagana 10. - 12. mars 2013. Samkvæmt samtímagögnum mættu þeir báðir á sýninguna.[738]

- Afhent Facebook samskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl sýna að þeir snæddu saman 4. ágúst 2013.

- Þann 7. september 2013 átti sér stað símtal milli (S)forstö-útfl og (E)forstj, kl. 11:39. Varði símtalið í rúmlega 18 mínútur.[739]

- Afhent Facebook samskipti sýna að þann 23. febrúar 2016 sendu (E)forstj og (S)forstö-útfl á milli sín tvær hljóðklippur. Í þessum samskiptum sendi (E)forstj eftirfarandi skilaboð til (S)forstö-útfl: *„Frábært ef eftirlitið nær þessu samtali fyrir hæstarétt […]*“. Verður að ætla að þarna hafi (E)forstj verið að vísa til Samkeppniseftirlitsins og rannsóknar á brotum Eimskips og Samskipa.

1380. Eins og áður sagði spurði Samkeppniseftirlitið (E)forstj þann 17. september 2013 um samskipti hans við stjórnendur hjá Samskipum.[740] Hér að framan var greint frá umfjöllun hans um (S)forstj. (E)forstj fjallaði einnig um (S)forstö-útfl:

> SE En hefur þú átt í samskiptum við starfsmenn Samskipa?
>
> (E)forstj Nei […] Svo þekkir maður jú af því þú sagðir, ég byrjaði þarna svo, svo eru náttúrlega aðilar sem að hafa verið hjá okkur sem hafa farið yfir, sem ég raunar þekkti ekki en ég veit af þeim eins og [(S)forstö-innfl1] í söludeildinni hjá þeim, [(S)forstö-útfl] sem var í Bandaríkjunum […].
>
> […]
>
> (E)forstj [(S)forstö-útfl] þekkti ég þegar hann var í Bandaríkjunum fyrir, fyrir, hann var í fjögur ár minnir mig í Bandaríkjunum, ég var í 13 ár, þá var hann fulltrúi eða forstöðumaður Samskipa í Bandaríkjunum og þar voru engin samskipti á milli en það voru svona þorrablót og svona þannig að þetta er, enginn af, ég á enga kunningja eða vini hinu megin.
>
> SE Ertu ekki í neinum samskiptum við [(S)forstö-útfl] í dag?
>
> (E)forstj Ég fer sennilega í 45 ára afmæli konunnar hans í gegnum konuna mína, ekki hans, heldur konunnar hans.
>
> SE Já, eru einhver bein samskipti sem þú átt við hann?
>
> (E)forstj Nei, en ég meina ég man alveg eftir símtali í kringum jól frá honum en það eru ekki svona einhver, að við séum, kannski einu sinni, tvisvar á ári.

[735] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1025836.
[736] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.876069.
[737] Afhent gögn Samskipa 19.06.2020, fylgiskjal nr. 1.
[738] Sjá gögn í kafla 13.12.
[739] Afrituð símagögn úr haldlögðum farsíma […].
[740] Endurrit af upplýsingagjöf […] hjá Samkeppniseftirlitinu 17.09.2013.

SE Þá bara einka?

(E)forstj Ekki, ekki um business.

SE Nei, og engin tölvupóstsamskipti ykkar á milli?

(E)forstj Nei.

1381. Samkeppniseftirlitið spurði (S)forstö-útfl um samskipti hans við stjórnendur Eimskips. Í svari hans segir:

> (S)forstö-útfl Ja, ég heyri öðru hvoru í honum [(E)forstj] og það er sem sagt eiginkonur okkar eru, hvað getum við sagt, vinkonur. Við bjuggum nálægt hvorum öðrum í sex ár í Bandaríkjunum. Ég kom heim fyrir sex árum frá Bandaríkjunum og þá var [(E)forstj] starfsmaður Eimskipa í Bandaríkjunum. Þannig að það mynduðust svona einhver persónuleg tengsl og við heyrumst öðru hvoru á persónulegum nótum, en þær eru í einhverjum samskiptum sem sagt kona hans og konan mín.

1382. Lýsti (S)forstö-útfl (E)forstj sem kunningja sínum og að þeir hefðu síðast rætt saman um *„síðustu helgi*". Er það í samræmi við framangreindar upplýsingar um símtal þeirra á milli laugardaginn 7. september 2013 (18 mínútur að lengd). Upplýsti (S)forstö-útfl einnig um að þeir ættu í tölvupóstsamskiptum sín á milli. Hins vegar væri aðeins um persónuleg samskipti að ræða. Sagði (S)forstö-útfl að þeir ættu í samskiptum *„þrisvar, fjórum sinnum á ári, myndi ég áætla.*" Aðspurður hver það væri hjá Eimskip sem hann ætti í reglulegum samskiptum við sagði (S)forstö-útfl; *„[…] það væri þá* [(E)forstj] *já, þú veist ef kalla skyldi regluleg samskipti.*"

1383. Framburður (E)forstj við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 um samskiptin við (S)forstö-útfl er á hinn bóginn í engu samræmi við samtímagögn og framburð (S)forstö-útfl. Eru þau einnig í ósamræmi við þá staðhæfingu hans að hann hafi forðast öll samskipti við starfsmenn Samskipa. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta enn frekar til stuðnings því að (E)forstj hafi í upplýsingagjöfinni frá september 2013 viljað leyna öllum tengslum eða samskiptum við Samskip og stjórnendur þess fyrirtækis. Eimskip hélt áfram að leyna samskiptum við Samskip við rannsókn málsins. Í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins*."

1384. Sem fyrr sagði lýsti (E)forstj því yfir við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 að hann myndi ekki líða það að starfsmenn Eimskips ættu í vinskap við starfsmenn Samskipa. Hann myndi heldur ekki líða það að einhver í stjórnunarteymi Eimskips væri vinur (S)forstj. (E)forstj var þá spurður um samskipti sín við (S)forstö-útfl. Gerði hann lítið úr þeim samskiptum í fyrstu. Þeir hefðu hist þegar þeir störfuðu báðir í Bandaríkjunum. Það hefði enginn *„kunningsskapur*" verið milli þeirra en makar þeirra hefðu verið vinir. Eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips hefði nánast ekkert verið um samskipti milli þeirra. Hann hefði mætt í fertugsafmæli maka (S)forstö-útfl og það hefði (E)forstj þótt *„óþægilegt*". Sennilega hefðu þetta verið síðustu samskiptin við hann.[741]

1385. Eftir að gögn sem sýndu regluleg samskipti hans við (S)forstö-útfl voru borinn undir hann breyttist framburður (E)forstj. Lýsti hann (S)forstö-útfl sem góðum kunningja eða góðum vini. Staðhæfði (E)forstj að þeir (S)forstö-útfl hefðu aldrei rætt um málefni fyrirtækjanna sem þeir störfuðu hjá. Var (E)forstj spurður að því hvernig samskipti hans við (S)forstö-útfl samræmdust handbók Eimskips um samkeppnisreglur og framangreindum yfirlýsingum hans. Kvaðst (E)forstj hafa tekið (S)forstö-útfl *„út fyrir sviga*" frá þeirri reglu hans að ekki skyldi vera vinskapur stjórnenda Eimskips við stjórnendur Samskipa.[742]

[741] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 24 og 35.
[742] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 37 – 45, 51 – 52 og 196.

1386. Umrædd afhent Facebook-samskipti, ásamt öðrum fyrirliggjandi samskiptagögnum (E)forstj og (S)forstö-útfl, renna að mati Samkeppniseftirlitsins stoðum undir hvernig (E)forstj hafi við skýrslutöku hjá lögreglu gert í fyrstu tilraun til að hylma yfir tengsl og tíð samskipti hans við (S)forstö-útfl. Ljóst er að (E)forstj hélt þar uppteknum hætti frá því við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013. Hafa ber í huga að fyrirliggjandi gögn um samskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl höfðu við skýrslutöku lögreglu ekki verið afhent verjendum sakborninga.

1387. Hin afhentu Facebook samskipti sýna að (E)forstj og (S)forstö-útfl mæltu sér mót á sjávarútvegssýningunni í Boston í mars 2013. Þá snæddu þeir saman 4. ágúst 2013. Ber hér sömuleiðis að rifja upp símtal þeirra frá 7. september 2013 sem varði í rúmar 18 mínútur. Þegar þetta er virt í samhengi við upplýsingar sem (E)forstj veitti Samkeppniseftirlitinu síðar í september 2013 birtist einkar skýr vilji (E)forstj til þess að leyna samskiptum milli hans og (S)forstö-útfl.

1388. Eins og áður sagði greindi (E)forstj ekki heldur frá framangreindum tengslum eða samskiptum við (S)frkvstj-N-Am við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013.

1389. (E)forstj var við skýrslutöku hjá lögreglu spurður um samskipti við (S)frkvstj-N-Am. Upplýsti (E)forstj að hann hefði kynnst (S)frkvstj-N-Am þegar hann hefði tekið við starfi (S)forstö-útfl hjá Samskipum í Norður-Ameríku. Inntur eftir samskiptum við (S)frkvstj-N-Am eftir að (E)forstj flutti aftur til Íslands svaraði (E)forstj því játandi. Vísaði (E)forstj til samskipta við (S)frkvstj-N-Am vegna samnings Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríkusiglingar.

1390. Eftir að gögn málsins um samskipti (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am í júní og september 2008 voru borin undir (E)forstj játaði hann aðspurður að hitta (S)frkvstj-N-Am *„reglulega"* þegar hann færi til Bandaríkjanna. Kunngerði (E)forstj að þegar (S)frkvstj-N-Am kæmi til Íslands myndi (E)forstj hitta hann *„meira bara fyrir kurteisissakir"*. Ítrekaði (E)forstj að (S)frkvstj-N-Am hefði verið umsjónarmaður áðurnefnds samnings Eimskips og Samskipa vegna Norður-Ameríku siglinga. Þegar (S)frkvstj-N-Am kæmi til Íslands vildi hann hitta (E)forstj af því að hann væri *„Eimskip"* og *„hann er kannski stoltur af því að ég er kominn í þessa stöðu sem ég er og vill hitta mig"*. Vísaði (E)forstj svo í tölvupóstsamskiptin við (S)frkvstj-N-Am og sagði að líkt og hann og (S)forstö-útfl væru hann og (S)frkvstj-N-Am ekkert að ræða *„rosalega mikið business"*.

1391. Sagði (E)forstj að samskipti hans við (S)frkvstj-N-Am hefðu verið af *„allt öðrum meiði"* en samskipti hans við (S)forstö-útfl.[743] Það hefðu verið meiri tengsl milli (E)forstj og (S)forstö-útfl. Líkt og áður segir hér framar tók (E)forstj ítrekað fram við skýrslutökuna að samskipti (E)forstj við (S)frkvstj-N-Am og (S)forstö-útfl hefðu verið *„fyrir utan sviga"* og hann ekkert verið með *„svakalegt prinsipp gagnvart þeim hérna heima"*.[744] Sagði (E)forstj að handbók Eimskips um samkeppnisreglur hefði verið ætlað að *„lágmarka samskipti"* við keppinauta en hann hefði ekki látið þetta taka til samskiptanna við (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am þar sem að hann *„þekkti þá öðruvísi"*.[745]

7.1.4. Samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv

1392. (E)frkvstj-alþjsv var á rannsóknartímabilinu framkvæmdastjóri alþjóðasviðs hjá Eimskip. Gögn málsins sýna að hann kom að samráði við Samskip.

1393. Eins og fram kom hér að framan átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa í tengslum við undirbúning markaðsrannsóknar en sá undirbúningur hófst haustið 2012. Á þessum fundum var eftirlitið upplýst um að mikil samskipti væru milli stjórnenda Eimskips og Samskipa. Sérstaklega voru tilgreind hjá einum heimildarmannanna í því sambandi mikil samskipti milli (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

[743] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 40.
[744] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 40 – 46.
[745] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 52.

1394. Sem fyrr segir upplýsti (S)forstj aðspurður við skýrslugjöf hjá Samkeppniseftirlitinu um að hann ætti í persónulegum samskiptum við (E)frkvstj-alþjsv. Kvaðst hann hitta (E)frkvstj-alþjsv í *„gegnum persónuleg tengsl sko hérna einu sinni ári í svona einhverri jólagathering*". Lýsti hann þessu sem *„jólagathering með vinum og hérna mökum þar sem að, þar sem að hérna hann er einnig.*" Var hann þá spurður hvort þetta þýddi að hann hitti (E)frkvstj-alþjsv aðeins einu sinni ári. Svar (S)forstj var þetta: *„Já, ég held það sé orðið ekki meira en það.*" Þessi frásögn (S)forstj um hið árlega jólaboð hópsins, sbr. einnig frásögn (E)frkvstj-alþjsv hér á eftir, er í samræmi við gögn málsins.[746] (E)frkvstj-alþjsv veitti þær upplýsingar við skýrslugjöf hjá Samkeppniseftirlitinu að um væri að ræða stóran hóp.[747] Á hinn bóginn er ljóst af fyrirliggjandi samtímagögnum að um var að ræða nánar tiltekið vinahóp sex hjóna.[748]

1395. Við skýrslugjöf (S)forstj hjá Samkeppniseftirlitinu kom skýrt fram að hann hefði engin vinnutengd samskipti átt við (E)frkvstj-alþjsv.

1396. (E)frkvstj-alþjsv var einnig spurður af Samkeppniseftirlitinu um samskipti við Samskip.

SE Ert þú í samskiptum við einhverja starfsmenn eða stjórnendur Samskipa?

(E)frkvstj-alþjsv Nei.

SE Hvorki í vinnu né einkalífi?

(E)frkvstj-alþjsv Ef þú tekur einkalíf að þá get ég svarað því þannig að einu sinni á ári af því ég bjó í Hollandi þá hittist Íslendingahópur á Saint Nikulas degi sem eru svona ákveðin jól í Hollandi og borða saman með mökum og í þeim hópi þá er líka [(S)forstj].

SE Er það þá [(S)forstj]

(E)frkvstj-alþjsv [(S)forstj], forstjóri já. Það er eina skiptið sem þú getur sagt félagslega en með eiginkonum og miklu stærri hópur.

SE Annars engin samskipti fyrir utan það?

(E)frkvstj-alþjsv Nei, ekkert fyrir utan það.

1397. Samkvæmt framansögðu kváðust bæði (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv ekki hafa átt í neinum samskiptum sem tengdust störfum þeirra fyrir Eimskip og Samskip.

1398. Í kafla 5.9 er gerð grein fyrir tölvupóstum sem (E)frkvstj-alþjsv sendi í mars 2003. Voru þeir til m.a. forstjóra Eimskips og sýna þeir fram á ítrekuð samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj. Í þeim samskiptum veitti (S)forstj upplýsingar um áform Samskipa sem (E)frkvstj-alþjsv miðlaði áfram til yfirboðara sinna. Fólu þessi samskipti í sér brot Eimskips og Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga. Er þetta ekki í samræmi við staðhæfingar (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv um að þeir hafi ekki hafa átt í neinum samskiptum sem tengdust störfum þeirra fyrir Eimskip og Samskip.

1399. Í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að (S)forstj hafi í um fimm ár starfað fyrir Samskip erlendis og lengst af búið í Rotterdam og þar var *„lítið íslendingasamfélag, einkum samansett af einstaklingum sem stunduðu þar nám og starfsfólki flutningafélaganna. (S)forstj átti heima í sömu götu og*

---

[746] Í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 29.01.2015 til Samskipa óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum um samskipti […]við stjórnendur Eimskips, sbr. tölul. 6 og 7 í upplýsingabeiðninni. Samskip afhenti að eigin frumkvæði vegna þessa m.a. tölvupóstsamskipti sem vörðuðu samskipti vinahópsins vegna hins árlega jólamatarklúbbs, sbr. afhendingu 10.04.2015, fskj. 6 (Tölvupóstar). Tölvupóstsamskipti dags. 23.11.2010. *„UITNODIGING SINTERKLAAS FEEST VRIJDAG 3 DECEMBER 2010, WULPKAM 24, HAVENFJORD (ALLEEN VOOR 40+ ERS)*". Tölvupóstsamskipti dags. 14.-17.11.2011. *„SINTERKLAAS FEEST 3 DECEMBER 2011*". Tölvupóstsamskipti dags. 21.10.2012. *„SINTERKLAAS FEEST 2012*". Tölvupóstsamskipti dags. 13.-24.11.2013. *„SINTERKLAAS FEEST 2013*".
Í afrituðum gögnum frá Eimskip og Samskipum fundust frekari gögn vegna þessa: Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.947329/0.7.33.657730. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskipum. […]. Doc. ID. 0.7.33.877642/0.7.33.1079092.

[747] Endurrit af upplýsingagjöf […] til Samkeppniseftirlitsins 10.09.2013, bls. 7.

[748] Afhent skjal frá Samskipum 10.04.2015, fskj. 6 (Tölvupóstar). Svar […]. *„Re: UITNODIGING SINTERKLAAS FEEST VRIJDAG 3 DECEMBER 2010, WULPKAM 24, HAVENFJORD (ALLEEN VOOR 40+ ERS)*", dags. 23.11.2010, kl. 11:26.

(E)frkvstj-alþjsv og var töluverður samgangur á milli fjölskyldna þeirra, m.a. þar sem börn þeirra gengu í sama skóla."[749] Eins og fyrr sagði er ljóst að þessi samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj héldu áfram eftir að þeir fluttust aftur til Íslands á árunum 2004[750] og 2005[751], sbr. framangreindar upplýsingar um hið árlega matarboð. Þá sýna gögnin að samskiptin tóku ekki aðeins til þessa. Gögnin sýna að 16. mars 2010 sendi (S)forstj boðskort í tölvupósti til m.a. (E)frkvstj-alþjsv en þar bauð (S)forstj (E)frkvstj-alþjsv í fertugsafmæli sitt.[752]

1400. Eins og fram hefur komið um tengsl (S)forstö-útfl og (E)forstj, þá störfuðu þeir á árum áður samtímis fyrir skipafélögin í Bandaríkjunum og hittust þar.[753] Héldu þeir áfram samskiptum eftir að þeir fluttust aftur til Íslands. Eins og áður sagði var þetta með svipuðum hætti hjá (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

1401. Við skýrslutöku hjá lögreglu var handbók Eimskips um samkeppnisreglur lögð fyrir (E)frkvstj-alþjsv. Kvaðst (E)frkvstj-alþjsv þekkja handbókina og sagði m.a. eftirfarandi: *„[…] ég hef voða mikla áherslu á, á að menn passi sig, ee, séu ekki í neinu sem er vafasamt, ... spyrji, leiti ráðgjafar. Og það hefur svona verið uppleggið sem að ég hef lagt inn á, á management teymin hjá mér.*" (E)frkvstj-alþjsv játaði að þekkja reglur handbókarinnar um að starfsmenn og stjórnarmenn Eimskips ættu ekki í samskiptum við keppinauta.[754]

1402. (E)frkvstj-alþjsv staðfesti hjá lögreglu að hann þekkti (S)forstj. Hittust þeir árlega í matarboði fimm til sjö hjóna sem kynnst höfðu í Hollandi. Aðspurðir neituðu bæði (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv því að hafa rætt málefni skipafélaganna í matarboðunum. Var (E)frkvstj-alþjsv spurður hvernig þeir hefðu komið í veg fyrir það. Svaraði (E)frkvstj-alþjsv því að *„Það, það er, það er mjög vandasamt og, og er svona tricky sko og og hérna en í raun og veru eru við bara alltaf hópur sko.*"[755]

1403. Sem fyrr sagði lýsti (E)forstj því yfir við skýrslutöku hjá lögreglu að hann myndi ekki líða það að starfsmenn Eimskips ættu í vinskap við starfsmenn Samskipa. Hann myndi heldur ekki líða það að einhver í stjórnunarteymi Eimskips væri vinur (S)forstj. Kvaðst (E)forstj ekki heldur hafa liðið það ef t.d. (E)frkvstj-alþjsv hefði verið í samskiptum við (S)forstö-útfl. Af því tilefni sagði (E)forstj við skýrslutökuna: *„ég hef sagt við* [(E)frkvstj-alþjsv] *að ég myndi ekki líða það ef að það væri eitthvað, eitthvað, einhverjar sko, einhverjar, einhverjir starfsmenn að koma saman sem að, sem að hafa unnið í Rotterdam.*"[756]

1404. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður hvort hann vissi hvort (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj þekktust. Kvaðst (E)forstj ekkert vita um þetta.[757] Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj einnig spurður um matarklúbb (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj. Svaraði (E)forstj þá með eftirfarandi hætt:

„Mér finnst það, mér fyndist það mjög hvimleitt og hann þyrfti að, en [(E)frkvstj-alþjsv] *þarf þá að taka ákvörðun um það hvort að hann ætlar að hætta í öllum félagssköpum af því að […], nei* [(S)forstj] *og kannski […] og þessir gaurar sem hafa verið að vinna þar eru ekki. Ég er búinn að, ég hef átt þessar samræður við* [(E)frkvstj-alþjsv] *út af, út af sem sagt kannski svipuðum máli þegar þeir hafa verið að vinna erlendis að þetta líti ekkert vel út, þetta lítur allt öðruvísi út úti. Þeir eru ekki með stóra controlið en við höfum alveg átt þessar samræður að, að vera ekki að, vera ekki að fara í nein svona boð […] og ef að menn verða að fara í svona boð þá sé ákveðin fjarlægð. En þetta er bara*

[749] Mgr. 287 – 289 í athugasemdum Samskipa við AI.
[750] Samkvæmt heimasíðu Eimskips tók […] árið 2004 við stöðu framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips en áður stjórnaði hann skrifstofum Eimskips í Hollandi og Belgíu.
[751] Í frétt sem birtist á vef visir.is 24. maí 2005 kom fram að […] komi til starfa sem forstjóri Samskipa á Íslandi en áður hafi hann haft aðsetur í Rotterdam. Sjá *„Nýr forstjóri Samskipa frá Mærsk*", aðgengilegt á slóð: visir.is/g/2005505240324.
[752] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.724817. Þetta gagn afhenti Samskip ekki við afhendingu tölvupósta […] 1.04.2015, fskj. 6 (Tölvupóstar).
[753] Endurrit af upplýsingagjöf […] til Samkeppniseftirlitsins 10.09.2013, bls. 11.
[754] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 48 – 51.
[755] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 39 – 43. Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 33 – 36.
[756] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 43.
[757] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 76.

svolítið erfitt í svona litlum heimi […] og, og en við erum að, við ræðum alveg þessar reglur að, að þetta eigi að vera í algjöru lágmarki".[758]

1405. Að framansögðu leiðir að ekki er samræmi í framburði (E)forstj um samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Kvaðst (E)forstj annars vegar ekkert vita um samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv og hins vegar að hann hefði rætt um þau samskipti við (E)frkvstj-alþjsv.

1406. Eins og lýst verður ítarlega hér á eftir vistaði (E)frkvstj-alþjsv glærukynningu 8. júní 2008 og (E)forstj vistaði sömu kynningu daginn eftir. Í þessari kynningu var fjallað var um *„aukið samstarf*" Eimskips og Samskipa og skipun *„vinnuhóps*" til að fjalla um þetta aukna samstarf. Auk (S)forstj og (E)forstj átti (E)frkvstj-alþjsv einnig sæti í vinnuhópnum, sbr. nánari umfjöllun í m.a. kafla 7.3.1. Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjsv um fund hans í húsakynnum Samskipa á árinu 2008, þar sem málefni Eimskips og Samskipa voru rædd. Kunngerði (E)frkvstj-alþjsv að þátttakendur í þeim fundi hafi auk hans verið (S)forstj, ásamt (S)frkvstj-millilandasv, (S)stjórnarm-fjármstj og (E)forstj, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

1407. Í svörum (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu og hjá lögreglu kom því ranglega fram að þeir hafi ekki átt vinnutengd samskipti. Gefur þetta einnig til kynna vilja til að leyna samskiptum Eimskips og Samskipa.

7.1.5. Önnur samskipti

1408. Hvað varðar mat á samskiptum Eimskips og Samskipa í heild skiptir hér einnig máli að auk þeirra stjórnenda og samskipta sem nefnd hafa verið hér að framan áttu sumir yfirmenn mikilvægra deilda Eimskips og Samskipa í miklum samskiptum á rannsóknartímabilinu. Voru þetta stjórnendur sem komu að verðlagningu, samningum og öðrum mikilvægum samkeppnismálefnum þessara keppinauta. Nefna má hér dæmi.

1409. Yfirmenn landflutningadeilda Eimskips og Samskipa voru framkvæmdastjórarnir (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl. Eins og fram kom hér að framan átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa í tengslum við undirbúning markaðsrannsóknar en sá undirbúningur hófst haustið 2012. Á þessum fundum var eftirlitið upplýst um að mikil samskipti væru milli stjórnenda Eimskips og Samskipa. Sérstaklega voru tilgreind hjá einum heimildarmannanna í því sambandi mikil samskipti milli (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl. Gögn málsins staðfesta að samskipti áttu sér stað á milli þessara yfirmanna landflutningadeilda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu.

1410. (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 voru yfirmenn innflutningsdeilda fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. (S)forstö-innfl1 hafði áður unnið hjá Eimskip árin 2003-2006 og þá sem undirmaður (E)forstö-innfl. Sýna gögn málsins ítrekuð samskipti þeirra á rannsóknartímabilinu.

1411. Yfirmenn útflutningsdeilda fyrirtækjanna, (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl, áttu einnig í samskiptum á rannsóknartímabilinu.

1412. Í eftirfarandi köflum verður gerð grein fyrir framangreindum samskiptum stjórnenda hjá Eimskip og Samskipum. Gögn málsins sýna einnig önnur reglubundin samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna út rannsóknartímabil þessa máls. Verður þeim einnig lýst síðar í ákvörðun þessari. Í kafla 7.7.1 er gefið yfirlit yfir fundi og samtöl stjórnenda Eimskips og Samskipa frá júní 2008 og út árið. Til viðbótar er í kafla 13 að finna heildstætt yfirlit yfir samskipti Eimskips og Samskipa sem rannsókn málsins hefur leitt í ljós og áttu sér stað á árunum 2009 – 2013.

1413. Rétt að hafa hér í huga að samskipti Eimskips og Samskipa áttu sér stað rétt eftir að húsleit Samkeppniseftirlitsins hófst 10. september 2013. Húsleitir hófust samtímis hjá Eimskip og

[758] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 43 – 44.

Samskipum klukkan 09:00. Fyrirliggjandi er að stuttu eftir að húsleit var hafin hjá Samskipum, eða kl. 09:14:33, hringdi (S)forstj til framkvæmdastjóra hjá Eimskip, (E)frkvstj-sala/þj.[759] Símtalið stóð yfir í eina og hálfa mínútu. Hringdi (S)forstj ekki úr farsíma sínum heldur úr borðsíma. Voru það þannig ein af fyrstu viðbrögðum (S)forstj við húsleit Samkeppniseftirlitsins að komast í borðsíma og hringja til eins af æðstu stjórnendum Eimskips. Fyrir liggur að (E)forstj var erlendis þennan dag.

1414. Í kafla 5.2 var fjallað um minnisblöð (E)frkvstj-sala/þj frá árinu 2001 sem lýsa ólögmætum samskiptum Eimskips við m.a. Samskip. (E)frkvstj-sala/þj lét af störfum hjá Eimskip en var síðan í apríl 2009 aftur ráðinn sem framkvæmdastjóri hjá Eimskip. Átti (E)frkvstj-sala/þj fyrir hönd Eimskips síðan í ítrekuðum ólögmætum samskiptum við Samskip. Eins og fram hefur komið var skýrsla tekin af (S)forstj þennan dag sem húsleit fór fram. Veitti hann rangar upplýsingar um samskipti við (E)forstj. (S)forstj var einnig spurður af Samkeppniseftirlitinu um samskipti hans við aðra starfsmenn Eimskips. Gaf (S)forstj vísvitandi rangar upplýsingar með því að greina ekki frá umræddu símtali og samskiptum við (E)frkvstj-sala/þj. (E)frkvstj-sala/þj veitti hins vegar upplýsingar um símtalið en skýringar hans á því eru ekki trúverðugar, sbr. kafla 13.13.

7.1.6. Samantekt

1415. Samskipti og tengsl milli stjórnenda keppinauta sem varða ekki starfsemi fyrirtækjanna eru ekki ólögmæt sem slík. Öðru máli gegnir um samskipti sem með beinum eða óbeinum hætti fela í sér eða stuðla að ólögmætu samráði keppinauta.

1416. Í máli þessu liggja fyrir fjölmörg gögn sem sýna að stjórnendur Eimskips og Samskipa áttu í samskiptum á rannsóknartímabilinu, sbr. m.a. yfirlitið í kafla 13. Sum þessara gagna gefa til kynna efni samskiptanna. Önnur gera það ekki og varða t.d. samskipti utan vinnutíma.

1417. Ber að hafa í huga að gögn um samskipti keppinauta geta haft mikla þýðingu við sönnun í samráðsmálum, sbr. kafla 4.7.6.2. Skiptir hér máli að gögn sem sýna aðeins samskipti keppinauta (en ekki efni samskiptanna) geta haft mikið gildi við sönnun á ólögmætu samráði.[760]

1418. Ber og að hafa í huga að samskiptin sem slík, bæði þau sem varða samráðið beint og þau sem eiga sé sér stað utan vinnutíma (t.d. golf eða matarboð), geta gert samráðið árangursríkara þar sem þau er til þess fallin að stuðla að gagnkvæmu trausti eða hollustu. Samráð er í eðli sínu samstarf keppinauta til þess að hagnast meira með samvinnu en keppa sín á milli. Ávallt er hætta á því að þátttakandi í samráði freistist til þess að *„svíkja"* það sem ákveðið var í samráðinu til þess að hagnast enn frekar og hið ólögmæta eðli samráðsins getur skapað óvissu og skort á trausti hjá samráðsfyrirtækjunum, sbr. kafla 4.8. *„Refsingar"* (t.d. verðstríð gagnvart þeim sem *„sveik"*) og/eða reglubundin samskipti eru þekktar aðferðir til tryggja árangursríkt samráð keppinauta.[761]

1419. Til viðbótar framangreindu ber að líta til þess að í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging*, er gerð grein fyrir erlendum rannsóknum um mikla skaðsemi ólögmæts samráðs keppinauta. Er og bent á að í matsgerð hagfræðinganna Guðrúnar Johnsen og Gylfa Zoëga[762] komi

[759] Afrituð símagögn úr haldlögðum farsíma […]
[760] Slík sönnunargögn eru nefnd á ensku *„communication evidence"*. Sjá hér t.d. skýrslu OECD frá 2006, Prosecuting Cartels without Direct Evidence (DAF/COMP/GF (2006)7: *„Communication evidence is evidence that cartel operators met or otherwise communicated, but does not describe the substance of their communications. It includes, for example, records of telephone conversations among suspected cartel participants, of their travel to a common destination and notes or records of meetings in which they participated. Communication evidence can be highly probative of an agreement. Almost all of the circumstantial cases described by delegations included communication evidence; in some the evidence was compelling."*
[761] Sjá hér t.d. Blair & Sokol, The Oxford Handbook of International Antitrust Economics, vol. I, 2015, bls. 214: *„While vengeful behaviour may sometimes by a way to sustain collusion, an alternative method is to forster a sense of loyality, of espirit de corps, among conspirators. Although information sharing is often an important ingredient for collusive schemes to work, a useful byproduct of regular meetings is that loyalty and friendship may be inculcated, which may make it socially costly to cheat on agreements. Morover, since illegal cartels cannot enforce agreements with legally binding contracts, trust plays a central role in their operations. […] A clear example of an attempt to run a cartel […] be means of encouraging a sense of camaraderie is the US steel indurstry during the years 1907 – 1911, in which cooperation was fostered through a series of social events and meetings […]."*
[762] Sem lögð var fram í dómsmáli olíufélaganna gegn Samkeppniseftirlitinu.

fram að erlendar rannsóknir um skaðsemi samráðs hafi þýðingu hér á landi. Síðan benda hagfræðingarnir á þetta:

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

1420. Við mat á eðli samskipta milli stjórnenda keppinauta skiptir m.a. miklu máli hvort þeir geri frá upphafi grein fyrir þeim með skýrum og trúverðugum hætti. Slíkur framburður er því t.d. til stuðnings að samskipti utan vinnutíma hafi á engan hátt tengst samkeppni þeirra fyrirtækja sem viðkomandi stjórnendur starfa hjá. Öðru máli gegnir ef stjórnendur segja ósatt frá og gera tilraun til þess að leyna samskiptum sínum. Er það óhjákvæmilega til stuðnings því mati að samskiptin hafi ekki verið lögmæt.

1421. Að mati Samkeppniseftirlitsins hafa framangreind samskipti og tengsl milli stjórnenda Eimskips og Samskipa þýðingu í málinu. Á það ekki síst við í ljósi þeirra valkosta sem framangreind gögn sýna að Samskip hefðu talið sig standa frammi fyrir (samkeppnis- eða samvinnuleiðin) vorið 2008. Tengslin milli ekki síst (S)forstj, (S)forstö-útfl, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv gerðu Samskipum án efa auðveldara en ella að nálgast Eimskip með það að markmiði að auka ólögmætt samráð fyrirtækjanna. Jafnframt voru tengslin og samskiptin til þess fallin að auðvelda eða stuðla að því að ráðist var í hið umfangsmikla og ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefni eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips. Hafi tengslin þannig haft þýðingu varðandi það að Samskip völdu samvinnuleiðina og að undirbúningur umfangsmikils samráðs fyrirtækjanna gat hafist svo skömmu eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri, sbr. einnig þá undirbúningsvinnu sem unnin var innan Samskipa fyrri hluta árs 2008. Þá voru samskiptin og tengslin til þess fallin að viðhalda hinu ólögmæta samráði út rannsóknartímabil þessa máls.

1422. Hið mikla ósamræmi milli annars vegar skýrslugjafar (S)forstj og (E)forstj og hins vegar samskipta þeirra í leik og starfi og annarra lykilstarfsmanna fyrirtækjanna gefur eindregið til kynna að forstjórunum hafi verið ljóst að þessi samskipti væru ekki í samræmi við kröfur samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og bannákvæði laganna gegn samkeppnishamlandi samráði og lögðu þeir sig því báðir fram m.a. við skýrslugjöf til Samkeppniseftirlitsins og hjá lögreglu að leyna samskiptum fyrirtækjanna.

1423. Samskip mótmæla þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af samskiptum stjórnenda fyrirtækjanna. Þau sjónarmið geta ekki breytt mati Samkeppniseftirlitsins, sbr. umfjöllun í kafla 25.5 og áfram.

7.2. Leynilegur fundur æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips 6. júní 2008

1424. Í kafla 6.7 hér að framan var lýst atvikum sem áttu sér stað á tímabilinu janúar – maí 2008. Sýna gögnin að Eimskip átti í miklum fjárhagslegum erfiðleikum og stjórnarformaður og forstjóri, sem stýrt höfðu útrás Eimskips, höfðu látið af störfum. (E)forstj tók þannig við mjög erfiðu búi þegar hann hóf störf 20. maí 2008. Þá hafði stjórnarformaður á þessum tíma, (E)stjform, persónulegra hagsmuna að gæta vegna reksturs Eimskips, sbr. kafli 7.3.1.

1425. Liggur fyrir að Samskip Holding stóðu á þessum tíma frammi fyrir lakari afkomu af erlendri starfsemi samstæðunnar og áttu í viðræðum við lánveitanda sinn, Fortis banka, um aðgerðir og lausnir til að mæta kröfum bankans og verjast vanefndaúrræðum. Ljóst er því að stjórnendur Samskipa Holding, þ.m.t. aðaleigandinn (S)aðaleig-stjform-SH, voru undir miklum þrýstingi um að grípa til aðgerða en gögnin sýna að rekstur Samskipa hf. á Íslandi átti að standa undir stórum hluta af björgunaraðgerðunum, sbr. umfjöllun hér að framan og í kafla 8.10.1, 8.15.8., 8.15.11, 8.16.8-9. og 9.13. Þess má geta að á sama tíma stóð (S)aðaleig-stjform-SH einnig frammi fyrir veðkalli Citibank vegna hríðfallandi gengis hlutabréfa félaga hans í Kaupþingi banka, sbr. umfjöllun í kafla

6.7.1. Í framburði (S)forstj hjá lögreglu kom fram að *„menn"* hefðu á þessum tíma haft *„áhyggjur af stöðunni, miklar áhyggjur af stöðunni […]"*. Samtímagögn sýna að innan Samskipa hf. var rætt um hvernig ætti að hækka verð og *„bæta afkomu félagsins á árinu"*. Mikilvægir viðskiptavinir Samskipa voru með lausa viðskiptasamninga og taldi fyrirtækið það *„ógn"* og að verðstríð við Eimskip gæti brotist út. Á sama tíma töldu stjórnendur Samskipa sig vita að innflutningur til landsins myndi fara minnkandi á árinu 2008.

1426. Ákveðið var að grípa til aðgerða til að vernda og efla stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow"* fyrir Samskipasamstæðuna. Samráð við Eimskip var mikilvægur þáttur í þeim aðgerðum sem til skoðunar voru. Með því væri unnið gegn því að samdráttur í eftirspurn myndi leiða til aukinnar samkeppni og lækkunar á verði. Sýna gögnin að (S)aðaleig-stjform-SH kallaði eftir gögnum frá (S)forstj og (S)forstj-frystig um Eimskip og lét félag í hans eigu (Egla) vinna skýrslu þar sem fjallað var um mögulegt umfangsmikið samstarf við Eimskip bæði á Íslandi og í erlendri starfsemi Eimskips og Samskipa. Samkvæmt skýrslunni var mestur ábati talin felast í samráði Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi. Í stjórnarfundargerð vegna fundar Samskipa Holding 7. maí 2008 kom m.a. eftirfarandi fram í glærukynningu (S)forstj: *„Eimskip, will be explored further…."*[763]

1427. Samtímagögnin sýna að í lok apríl og í maí 2008 breyttist tónninn. *Annars vegar* var þá áfram rætt um samráð við Eimskip og *hins vegar* að Samskip myndu fara í *„herferð"* eða *„sækja sterkt"* í m.a. mikilvæga viðskipavini Eimskips. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum voru þannig til skoðunar hjá Samskipum tvær ólíkar aðferðir til þess að bregðast við breyttu umhverfi. Gefa gögnin til kynna að Samskip hafi ætlað að skoða vel kosti og galla þess sem má annars vegar nefna samvinnuleiðina og hins vegar samkeppnisleiðina. Það hagsmunamat og samanburður áttu að leiða til þess að unnt væri að *„teikna upp strategíuna"*. Hún myndi síðan birtast í *„revised budget"* sem yrði leiðarstefið eða vegvísirinn í aðgerðum fyrirtækisins. Átti þetta að vera tilbúið eigi síðar en 6. júní 2008.

1428. Eins og áður sagði hittust (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform á fundi þann 6. júní 2008. Var sá fundur haldinn í húsakynnum Kjalars að Suðurlandsbraut 18 í Reykjavík. Sem fyrr segir var Kjalar eignarhaldsfélag (S)aðaleig-stjform-SH. Verður nú þeim fundi lýst og atvikum í aðdraganda hans.

7.2.1. Dagarnir fram að fundinum 6. júní 2008

7.2.1.1. 20. maí til 5. júní 2008

1429. Daginn sem tilkynnt var um ráðningu (E)forstj fjallaði (S)forstj um hann í tölvupóstum til annars vegar (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S og hins vegar (S)stjórnarm-fjármstj, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig. Sýna gögnin að (S)forstj ætlaði að fjalla nánar um nýjan forstjóra Eimskips og breytingar sem gætu leitt af honum á fundi Samskipa Holding í Rússlandi 22. og 23. maí 2008. Vísast um þetta til kafla 7.1 hér að framan.

1430. Á þessum tíma var yfirstandandi ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku, sbr. kafla 5.8.2. Var það fyrir hendi þrátt fyrir að (E)forstö-útfl (forstöðumaður útflutningsdeildar) sendi m.a. (E)forstj þau tilmæli í júlí 2007 að hætta skyldi þessu samráði í því skyni að draga úr samkeppnislegu aðhaldi frá Samskipum og styrkja stöðu Eimskips á markaði. Þetta gekk hins vegar ekki eftir. Sýna gögnin að í febrúar 2008 höfðu stjórnendur Eimskips haft áhyggjur af því að starfa eftir ógildum samningi við Samskip sem færi gegn samkeppnislögum og uppi var óánægja hjá Eimskip með samstarfið sem slíkt. Þrátt fyrir það var samráðinu ekki hætt og var það fyrir hendi þegar (E)forstj tók við sem forstjóri í maí 2008. Er þessu lýst nánar í kafla 7.5.5.2 hér á eftir.

1431. Sama dag og tilkynnt var um ráðningu (E)forstj kom aftur upp óánægja innan Eimskips vegna þessa samráðs við Samskip. Þannig sendi (E)deildstj-útfl2 (forstöðumaður á alþjóðasviði) tölvupóst þann

[763] Rauður áherslulitur í frumgagninu.

20. maí 2008 til (E)forstö-útfl og gagnrýndi í honum samvinnuna við Samskip um Norður-Ameríku áætlunarsiglingar (með hástöfum í frumtexta): *„[…] HVERNIG VERÐUR ÞETTA Í SUMAR? ÞETTA ER AÐ VERÐA SVONA „ATLANTSSKIP" DÆMI... SLOT KOSTNAÐURINN UPP ÚR ÖLLU VALDI, VEGNA IMBALANCE. GERUM EKKERT NEMA AÐ FORFÆRA FRYSTIGÁMA FRAM OG TIL BAKA OG GELDUM OKKUR HÉR Á EVRÓPU FYRIR VIKIÐ. EG HELD AÐ VIÐ ÆTTUM AÐ SPYRJA OKKUR HVERNIG HLAUPANDI RÚTA ER AÐ FARA MEÐ „CORE BIZN" TIL USA, Þ.E.A.S TA VÖRUNA? Þetta verður skrautlegt sumar!"*[764] Í tölvupóstinum fjallaði (E)deildstj-útfl2 einnig um viðskiptavini Samskipa í Norður-Ameríku siglingunum og magn þeirra viðskipta. Síðan sagði: *„EIMSKIP FLUTTI ÚT Á SÍÐAST ÁRI TIL USA SAMTALS: 1026 Reefer teus... Samskip flutti út á síðasta ári ca: 68 TEUS..... Sem sagt markaðurinn er enginn og fer minnkandi, ég held að við verðum að keyra af fullri hörku á TA vöruna, leggja vinnu og peninga í það.."*.

1432. (E)forstö-útfl svaraði tölvupóstinum og áframsendi hann til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl (forstjóra Eimskips á Íslandi[765]), (E)frkvstj-flutnkerf (framkvæmdastjóra rekstrarsviðs) og (E)forstö-innfl (forstöðumanns innflutningsdeildar). Hrósaði (E)forstö-útfl þessari samantekt (E)deildstj-útfl2 en tók jafnframt fram að þetta væri *„svört skýrsla"*. Lagði hann til viðbótar fram nokkra *„þanka"* um þessar siglingar. Benti hann m.a. á að markaðurinn væri *„lélegur"* sökum m.a. efnahagsörðugleika í Bandaríkjunum. Innflutningur frá Kanada yrði góður fram á haust en spurði hvað myndi taka við í kjölfarið. (E)frkvstj-EimÍsl svaraði og sagði að nýr starfsmaður myndi hefja störf 1. júní 2008 og myndi hann skoða samninginn við Samskip.[766] Það gekk ekki eftir því (E)forstj tók málið í sínar hendur.

1433. Af gögnum má ráða að (E)forstj hafi, nánast um leið og hann tók við starfi sem forstjóri Eimskips, verið mjög umhugað um að hefja viðræður við Samskip um Norður-Ameríku samstarfið. Er og ljóst að hann vildi stýra því hver hefði aðkomu að samskiptum við Samskip vegna þessa. Þannig sýna gögn málsins að (E)forstj vildi að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að þessu verkefni. Í því sambandi vekur það sérstaka eftirtekt að við skýrslutöku hjá lögreglu kom skýrt fram hjá (E)frkvstj-alþjsv að málefni sem tengdust Norður-Ameríku samstarfinu við Samskip heyrðu ekki undir hann á þessum tíma. Hefði (E)frkvstj-EimÍsl borið ábyrgð á þessum málaflokki, sbr. nánar hér á eftir. Fyrir liggur hins vegar að (E)frkvstj-alþjsv þekkti (S)forstj vel og voru þeir báðir skipaðir í *„vinnuhópinn"* sem stofnaður var á fundi eða í kjölfar fundar (E)forstj, (E)stjform, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj 6. júní 2008. Þá bar (E)frkvstj-alþjsv ábyrgð á frystigeymslustarfsemi Eimskips erlendis og kom að því ólögmæta samráði sem var fyrir hendi milli Eimskips og Samskipa í þeirri starfsemi á þessum tíma. Er þessu lýst nánar í kafla 7.3.1 og 7.5.1 hér á eftir.

1434. Vilja (E)forstj til að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að þessum málefnum sem tengdust Samskipum má m.a. ráða af tölvupósti sem (E)forstj sendi (E)frkvstj-lögfr (framkvæmdastjóri lögfræðisviðs) þann 23. maí 2008. Þar kemur fram að (E)forstj vilji ræða um Norður-Ameríku samstarfið við Samskip. (E)frkvstj-lögfr spurði hvort (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl þyrftu ekki að taka þátt í þeirri umræðu. Hér skiptir máli að (E)forstö-innfl hafði verið að skoða þetta málefni í janúar/febrúar/maí 2008[767] og (E)frkvstj-EimÍsl var sem fyrr segir forstjóri Eimskips á Íslandi og bar ábyrgð á þessu samstarfi við Samskip.

1435. (E)forstj féllst ekki á þessa tillögu (E)frkvstj-lögfr og gaf eftirfarandi fyrirmæli: *„Bara* [(E)frkvstj-alþjsv]*, hann var á hinum endanum þegar samningurinn var gerður, síðan getum við tekið þetta lengra"*.[768]

1436. (E)deildstj-útfl2 sendi annan tölvupóst vegna Norður-Ameríku flutninga 24. maí 2008 og var hann sendur til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-alþjsv. Fjallaði hann um slæma afkomu

[764] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.197362.
[765] Sem heyrði undir […] sem var forstjóri Eimskips í heild sinni.
[766] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.93774. Sjá einnig Doc. ID. 0.7.33.230288 / 0.7.33.231444.
[767] Sbr. kafli 7.5.5.2.
[768] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.233899.

af þessum siglingum og sérstaklega vegna samningsins við Samskip. Þar kemur fram, eins og í fyrri tölvupósti (E)deildstj-útfl2, að útflutningur á fiski til Bandaríkjanna hefði dregist verulega saman og lagði hann til að samningurinn við Samskip yrði endurskoðaður:

„Er ekki kominn tími til að endurskoða þennan samning, eða er innflutningurinn-það sem við fáum frá Samskip gulrótin".[769]

1437. (E)deildstj-útfl2 sendi einnig sama dag tölvupóst til (E)forstj og sagði að það yrði að skoða umræddan samning við Samskip: *„Þeir eru með meiri framlegð en við í þes*[sum] *flutningum, ok, en það er ekki mikið magn."*[770] (E)forstj og (E)deildstj-útfl2 ákváðu að hittast vegna þessa.[771]

1438. Þann 26. maí 2008 lagði (E)forstj aftur áherslu á aðkomu (E)frkvstj-alþjsv að samstarfinu við Samskip vegna Norður-Ameríkuflutninganna. Sendi (E)forstj þann dag tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl og sagði m.a.: *„Þyrftum líka að ræða Samskipssamninginn með (E)frkvstj-alþjsv, hann skrifaði undir hann og þekkir forsöguna."*[772]

1439. Við skýrslutöku hjá lögreglu voru (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv spurðir um framangreind gögn sem stöfuðu frá þeim eða vörðuðu þá:

- Við skýrslutöku hjá lögreglu kom skýrt fram hjá (E)frkvstj-alþjsv að málefni sem tengdust Norður-Ameríku samstarfinu við Samskip heyrðu ekki undir hann á þessum tíma. Hefði (E)frkvstj-EimÍsl borið ábyrgð á þessum málaflokki. Var (E)frkvstj-alþjsv þá spurður um af hverju (E)forstj hefði lagt áherslu á að hann kæmi að þessu samstarfi við Samskip. Kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ekki geta útskýrt framangreindan tölvupóst (E)forstj frá 23. maí 2008 en hugsanlega hefði það tengst aðkomu hans að samstarfi við Samskip á árinu 2006. Var (E)frkvstj-alþjsv spurður hvort (E)forstj hefði óskað eftir því að (E)frkvstj-alþjsv sneri sér til Samskipa. Neitaði (E)frkvstj-alþjsv því og áréttaði að þetta málefni heyrði undir ábyrgðarsvið (E)frkvstj-EimÍsl.[773]

- (E)forstj gaf þá skýringu að (E)frkvstj-alþjsv *„er bara mjög vandvirkur maður og vil, vil frekar að hann komi að hlutum. Hann var einn af þessum svona key starfsmönnum sem ég, þetta er 23. maí, ég er búinn að vera í 2 daga"* Sagði (E)forstj að aðrir sem (E)frkvstj-lögfr hafi nefnt ((E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl) væru fyrrverandi Samskipamenn og hann hafi síður viljað að þeir kæmu að þessu. Hafi hann ákveðið *„að draga* [(E)frkvstj-alþjsv] *að borðinu sem að var svolítið fyrir utan og ég vildi fá hann inn […] Hann var framvegis miklu sterkari aðili þannig að ég, þarna er bara umræða um samninginn hvort það eigi að segja honum upp, hann sé runninn út og hvort það fór eitthvað fram annað. Veit það ekki"*. (E)forstj gat aðspurður ekki skýrt hvað hann hafi átt við með að (E)frkvstj-alþjsv *„hafi verið á hinum endanum"*. Neitaði (E)forstj svo aðspurður að hafa vitað um samband (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj.[774] (E)forstj gaf hins vegar annað svar þegar hann var spurður um matarklúbb (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj, sbr. umfjöllun í kafla 7.1.4 hér að framan.

1440. Samkvæmt þessu rökstuddi (E)forstj hjá lögreglu aðkomu (E)frkvstj-alþjsv að Norður-Ameríku samstarfinu m.a. með vísan til þess að hann hefði á þessum tímapunkti aðeins verið búinn að gegna starfi forstjóra í tvo daga. Eins og kom fram hér að framan hafði (E)forstj starfað í átján ár hjá Eimskip áður en hann var ráðinn forstjóri. Hafði hann verið framkvæmdastjóri Eimskips í Norður-

[769] Þennan sama tölvupóst framsendi […] aftur á yfirmenn sína, […], árið 2009 og árið 2010. Þá var […] ennþá ósáttur við samningsverð Eimskips til Samskipa vegna Ameríkusiglinganna. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.450519. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.244662. Meðfylgjandi fyrrgreindum tölvupóstum […] var m.a. umræddur tölvupóstur hans frá 24.05.2008 *„Ameríkuleið"* eða *„USA Reports.pdf"*, Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.234294.
[770] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.234189.
[771] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.234294.
[772] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.234941. Ekki er ljóst á hverju […] byggir fyrri aðkomu […] því afhent eintak Eimskips af samningi gerðum í nóvember 2006 við Samskip vegna Norður-Ameríku er ekki undirritaður af […] heldur […]. Afhent skjal frá Eimskip 13.10.2017, liður 2.2 b) *„Samskip Contract* – […].".
[773] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 3, 62 og 73.
[774] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 76.

Ameríku frá árinu 2000. Eðli málsins samkvæmt hlaut (E)forstj því að þekkja vel alla þætti sem tengdust sjóflutningum Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku, þ.m.t samstarfið við Samskip. Þurfti (E)forstj því ekki á (E)frkvstj-alþjsv að halda vegna vanþekkingar á þessum málaflokki.

1441. Í mgr. 634 – 635 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að (E)forstj hafi viljað að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að viðræðum um flutningasamkomulag fyrirtækisins við Samskip vegna þess að hann þekkti (S)forstj. Þar er því einnig haldið fram að þrátt fyrir að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi átt í persónulegum samskiptum hafi þeir ekki átt í *„í neinum vinnutengdum samskiptum"*. Eins og rökstutt er í kafla 25.5.2 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

1442. Þrátt fyrir framburð (E)forstj hjá lögreglu um að hann hafi ekki viljað aðkomu fyrrverandi starfsmanna Samskipa að rekstri Eimskips komu (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl áfram að málefnum tengdum Norður-Ameríku samstarfinu við Samskip. Þann 27. maí 2008 áframsendi (E)frkvstj-EimÍsl þannig til (E)forstj tölvupóst um samantekt á fyrri yfirferð (E)frkvstj-lögfr (framkvæmdastjóri lögfræðisviðs) og (E)forstö-innfl á Norður-Ameríku samstarfinu við Samskip. Tók (E)frkvstj-EimÍsl eftirfarandi fram við (E)forstj: *„Samningurinn við Samskip hefur verið í eftirfylgni hjá* [(E)frkvstj-lögfr] *og* [(E)forstö-innfl] *það er marg búið að ræða hvernig á að afgreiða hann. Ég bið* [(E)forstö-innfl] *um að ganga í að setja saman greinargerð um hver staða á þessum málum er og útreikninga."*[775]

1443. Þann 28. maí 2008 sátu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm fund framkvæmdastjórnar Samskipa hf. Samkvæmt fundargerð kom fram að vinnu við *„strategíu"* Samskipa ætti að vera lokið eigi síðar en 6. júní 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins fólst í þessu að Samskip ætluðu á þessu tímamarki að taka afstöðu til þess hvort samvinnuleiðin eða samkeppnisleiðin yrði valin. Vísast um þetta til kafla 6.7.6.2 hér að framan.

1444. Daginn eftir ræddi (E)forstj einnig um stefnumörkun og aðgerðir hjá Eimskip. Sendi hann þann 29. maí 2008 eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv: *„Thurfum að fara lengra með planið okkar í aðgerðalista. Ræðum saman síðar í dag."*[776] Sýnir þetta nána samvinnu (E)forstj við (E)frkvstj-alþjsv á upphafsdögum hans sem forstjóra Eimskips.

1445. Samkeppniseftirlitið telur að *„planið okkar"* í tölvupósti (E)forstj vísi m.a. til samráðsins við Samskip. Hvað sem því líður var verkefnið *„Nýtt upphaf"* komið á verkefnalista (E)forstj og í upphafi sérstaklega merkt 5. júní, sbr. eftirfarandi mynd:[777]

1446. Kom verkefnið *„Nýtt upphaf"* einnig fram á verkefnalista (E)frkvstj-alþjsv í júní 2008, sbr. kafli 7.3.4 hér á eftir.

1447. *„Nýtt upphaf"* er nafnið á umfangsmiklu samráðsverkefni Eimskips og Samskipa sem kom til framkvæmda eftir fund stjórnenda fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. nánar hér á eftir.

1448. Föstudaginn 30. maí 2008 sendi þannig fjármálastjóri Eimskips á Íslandi ((E)forstö-fjárh1) tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-lögfr (afrit (E)frkvstj-EimÍsl) og upplýsti að í framhaldi af samtali hans við (E)frkvstj-EimÍsl væru hann og (E)forstö-innfl að undirbúa uppsögn á Norður-Ameríku samningnum við Samskip. Það verði klárað þennan sama dag.[778] Í samræmi við þetta sendi Eimskip síðar sama dag eftirfarandi bréf til (S)forstj: *„Umbjóðandi okkar, Hf. Eimskipafélag Íslands, hefur falið LOGOS*

[775] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.236107.
[776] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.94569.
[777] Á verkefnalista sem fannst hjá […] er hann *„Owner"* með *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.92898. Einnig viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.258986. […] hafði sent sama verkefnalistann 04.06.2008 en þá var verkefnið *„Nýtt upphaf"* ekki komið á verkefnalistann. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.243746. Hinn 30.06.2008 er verkefnið ennþá á verkefnalistanum, sbr. afritað tölvuskjal frá Eimskip með sama heiti. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.270242.
[778] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.239079.

lögmannsþjónustu að segja upp fyrir sína hönd samningi félagsins við Samskip hf. um flutninga til og frá Bandaríkjunum. Er samningnum hér með sagt upp með fjögurra mánaða fyrirvara. Með vísan til þess mun samningurinn falla niður frá og með 1. október 2008.

Þrátt fyrir framangreinda uppsögn óskar umbjóðandi okkar eftir því að félögin hefji sem fyrst viðræður um áframhaldandi samstarf um flutninga til og frá Bandaríkjunum."[779]

1449. Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 3. janúar 2008 og gögn (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-lögfr frá febrúar 2008 sýna að stjórnendur Eimskips litu svo á að Norður-Ameríku samningurinn við Samskip væri ógildur, sbr. kafli 7.5.5.2 hér á eftir. Vekur því eftirtekt að samningnum hafi verið sagt upp 30. maí 2008 líkt og um gildandi samning hafi verið að ræða.

1450. Sunnudaginn 1. júní 2008 svaraði (E)forstj tölvupósti (E)forstö-fjárh1 og óskaði sérstaklega eftir upplýsingum ef Samskip myndu sýna einhver viðbrögð við uppsögninni.[780] Daginn eftir sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-lögfr og í honum segir m.a.: *„Búið að segja upp samningnum við Samskip, þurfum að fá leyfi samkeppnisráðs til að semja við þá aftur.*"[781]

1451. Eins og áður sagði birti (E)deildstj-útfl1 *„svarta skýrslu*" 20. maí 2008 vegna Norður-Ameríku flutninga og samstarfsins við Samskip. Þar kom fram að markaðurinn væri *„enginn*" og með þessu samstarfi við Samskip væri Eimskip að *„gelda*" sig *„á Evrópu*". *„Svarta skýrslan*" fór til æðstu stjórnenda Eimskips, þ.m.t. (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-alþjsv. Forstöðumaður útflutningsdeildar ((E)forstö-útfl) hrósaði henni. Þann 23. maí 2008 lýsti (E)deildstj-útfl1 aftur yfir áhyggjum.

1452. Vekur athygli að þrátt fyrir framangreindar áhyggjur innan Eimskips af þessu samstarfi við Samskip og skýrar vísbendingar um að það væri ekki hagur Eimskips að viðhalda því var í bréfinu til (S)forstj samt sem áður óskað eftir því að fyrirtækin myndu strax hefja viðræður um áframhaldandi samstarf. Gefur þetta til kynna að meira hafi búið að baki þessari ósk Eimskips um tafarlausar viðræður við Samskip en Norður-Ameríku samstarfið eitt og sér. Önnur gögn málsins og sú atburðarrás sem þarna hófst strax í kjölfarið staðfesta þetta.

1453. Hér ber að líta til þess að við skýrslutöku hjá lögreglu voru (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv spurðir um framangreinda uppsögn Eimskips á Norður-Ameríku samningnum við Samskip.

- Svör (E)forstj voru ekki skýr. Af þeim verður helst ráðið að hann hafi verið mótfallinn þessu samstarfi við Samskip og viljað segja samningnum upp í þeirri von að Samkeppniseftirlitið myndi ekki heimila þetta samstarf á ný. Það hefði verið *„frábært*" ef Samkeppniseftirlitið hefði sagt við Eimskip að fyrirtækið mætti ekki flytja fyrir Samskip.[782]

- (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekkert vita af hverju samningnum var sagt upp. Hann kvaðst heldur ekki vita um nein samskipti við Samskip sem tengdust þessu og að hann hefði ekki átt í samskipum við (S)forstj. Aðspurður um af hverju Eimskip hafi vilja *„hefja sem fyrst*" viðræður við Samskip um nýjan samning sagðist hann ekki vita það. Hann var minntur á lýsingu hans sjálfs á mjög erfiðri stöðu Eimskips á þessum tíma og hvort það hafi verið talið mikilvægt í því sambandi að halda þessu samstarfi áfram. Sagði (E)frkvstj-alþjsv að þetta samstarf við Samskip hafi ekki verið mikilvægt og fór að hlæja þegar það samstarf var borið saman við *„veltu félagsins, sem var þarna 15.000 manns með, með einhverja tvær billjónar evra í veltu skilurðu í því samhengi.*" Í því

[779] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.469385. […] áframsendir uppsögnina án skýringa þann 01.06.2008 til […] sem svarar daginn eftir: *„Flott - nú semjum við um lækkun sbr. tilboð EÍ til Flypaper.*" Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.469739.
[780] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.239079.
[781] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.239991.
[782] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 71-75.

samhengi gat (E)frkvstj-alþjsv ekki útskýrt af hverju (E)forstj hefði á þessum erfiða tíma hjá Eimskip lagt svona mikla áherslu á þennan samning við Samskip.[783]

1454. Fyrir liggur að (S)forstj sendi tölvupóst 2. júní 2008 til (S)frkvstj-millilandasv. Í honum fjallaði hann um *„revised budget"* og verkefni sem tengdust því. Veltir hann því upp hvar séu tækifæri til þess að leiðrétta verð og segir síðan:

„-ameríka, segja upp núverandi samning, en svo gott sem ekkert magn er að fara þangað, endurmeta aðra samninga."[784]

1455. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj beðinn um að útskýra þennan tölvupóst sinn. Svaraði hann svo:

> (S)forstj Nei ég hugsa að þarna sé verið að kanna leiðir með að koma vöru í gegnum Evrópu í meira mæli, Ameríku var sinnt þannig að hérna, Ameríku var sinnt þannig að við gátum flutt vöru til og frá Íslandi Norður- Ameríku, austurstrandar í siglingarkerfi Eimskips.
>
> HS Mm.
>
> (S)forstj Og svo reyndum við að sinna öllum öðrum mörkuðum inn á hafnir beint út úr Bandaríkjunum eða, eða hérna Houston eða hvað það er, til Evrópu og þaðan í skip okkar til Íslands. Þannig að hérna, ég hugsa að það sé það sem er verið að skoða þarna enda enginn annar í beinum siglingum þarna á milli.
>
> HS Nei. Og hvaða samninga átti að, átti að endurmeta, eins og kemur þarna fram, er það ekki ...?
>
> (S)forstj Ég þekki það ekki.[785]

1456. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv einnig spurður um framangreindan tölvupóst (S)forstj til hans. Kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekki átta sig á því hvað (S)forstj hafi átt við.[786]

1457. Samkeppniseftirlitið bendir hér á að unnt er að flytja farm til og frá Norður-Ameríku með a.m.k. tvennum hætti. Annars vegar með beinum siglingum til og frá Íslandi og hins vegar með siglingum til t.d. Rotterdam og þaðan til og frá Norður-Ameríku (svonefndir *„Trans-Atlantic"* flutningar eða TA flutningar). Hér ber að hafa í huga að staðhæft er í gagni (S)forstö-innfl1 frá desember 2012 að TA flutningar Samskipa á árinu 2008 hafi verið um 70% af heildarflutningum fyrirtækisins til og frá Norður Ameríku. Það sem eftir stóð var flutt með Eimskip.[787]

1458. Í framangreindum framburði (S)forstj hjá lögreglu felst að Samskip hafi þann 2. júní 2008 verið að skoða að auka samkeppni við Eimskip með auknum TA flutningum í gegnum Evrópu. Eftir að hið umfangsmikla samráð Eimskips og Samskipa hófst setti (E)forstj hins vegar fram þá hugmynd að Samskip yrðu beðin um að hætta að keppa í siglingum til og frá Norður-Ameríku (í gegnum Evrópu) og hækka verð í beinum siglingum héðan, sbr. tölvupóstur (E)forstj frá 27. júní 2008 sem lýst verður í kafla 8.4.

1459. Samkvæmt tölvupóstinum frá 2. júní 2008 vildi (S)forstj segja upp Norður-Ameríku samningnum við Eimskip og endurmeta *„aðra samninga"*. Hér ber að líta til þess að hvorki (S)forstj né (S)frkvstj-millilandasv kváðust vita til hvaða annarra samninga (S)forstj var vísa í tölvupóstinum. Vekur orðalag (S)forstj í tölvupóstinum athygli í ljósi þess að Eimskip hafði þann 30. maí 2008 tilkynnt honum um uppsögn á þessum samningi. Þá er þessi tölvupóstur (S)forstj í samræmi við framangreind samtímagögn Eimskips og framburð (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu um lítið vægi Norður-Ameríku samningsins á þessum tímapunkti. Í ljósi m.a. mats þessara tveggja stjórnenda, og í raun annarra

[783] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 67-71.
[784] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.470114.
[785] Endurrit af skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 49.
[786] Endurrit af skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 49.
[787] Sjá kafla 16.9.

stjórnenda Eimskips, um takmarkað vægi umræddss samstarfs um Norður-Ameríkuflutninga vekur athygli hve mikla áherslu (E)forstj lagði á tafarlausar viðræður um framhald samstarfsins og hvaða stjórnendur eru valdir til þeirra viðræðna hjá báðum fyrirtækjunum. Er erfitt að skýra þessa framvindu með öðru en að um hafi verið að ræða marksvissan ásetning til að mynda vettvang fyrir enn nánara og víðtækara samráði fyrirtækjanna. Fundargerð vegna fundar hjá Eimskip þennan sama dag varpar skýrara ljósi á þetta.

1460. Sama dag og (S)forstj sendi ofangreindan tölvupóst, þ.e. 2. júní 2008, var haldinn fundur í framkvæmdastjórn Eimskips. Í fundargerð var eftirfarandi bókað:

„Sögðum upp samningnum við Samskip vegna USA samninga. Samningurinn við þá rennur út 1. október 2008. Um leið er lýst yfir vilja um að semja um áframhaldandi samstarf um flutninga til og frá USA við Samskip. Samskipti og samningaumræður verði unnið af [(E)frkvstj-flutnkerf] *og* [(E)forstö-fjárh1], *einnig* [(E)frkvstj-skiparekst] *og* [(E)forstö-flutnstý] *eins og þarf. Samskipti við Samskip verða öll á rekstrarhliðinni. […]*

[(E)frkvstj-flutnkerf] – *ræddi siglingakerfið, endurskoðun þess og fór yfir stutta kynningu. Erum að endurskoða allt EU kerfið ásamt því að greina tækifæri okkar í strandsiglingum.*"[788]

1461. Eins og áður sagði vildi (E)forstj að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að þessum samskiptum við Samskip þrátt fyrir að Norður-Ameríku samstarfið heyrði undir (E)frkvstj-EimÍsl. Þá er ljóst að það samstarf heyrði ekki undir ábyrgðarsvið framangreindra stjórnenda hjá Eimskip sem tilgreindir eru í fundargerðinni. (E)frkvstj-flutnkerf var framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfi Eimskips og samkvæmt fundargerðinni var hann með allt siglingakerfi Eimskips vegna flutninga til og frá Evrópu til endurskoðunar. (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý komu einnig að málefnum sem tengdust siglingakerfinu og (E)fjármstj var sem fyrr segir fjármálastjóri Eimskips á Íslandi og yfirmaður hagdeildar. Hafa ber í huga að á þessum tíma voru Samskip ekki með nein skip í beinum siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku og samstarfið fólst m.a. í því að Samskip nýttu sér skip Eimskips. Þegar horft er á Norður-Ameríku samstarfið einangrað fæst ekki séð hvaða erindi eða hlutverki helstu sérfræðingar Eimskips á sviði siglingakerfa gegndu í viðræðum við Samskip um það samstarf. Þessi skipan „samninganefndar" Eimskips er heldur ekki í neinu samræmi við framangreinda gagnrýni (E)deildstj-útfl1 frá 20. maí 2008 og framangreind ummæli (S)forstj um *„svo gott sem ekkert magn"* í þessum flutningum. Umrædd skipan „samninganefndar" Eimskips gefur þvert á móti til kynna mikla áherslu á viðræður við Samskip þrátt fyrir lítið magn á þeirri siglingaleið og litla hagsmuni fyrir bæði fyrirtækin. Æðstu stjórnendur Eimskips sem komu að siglingakerfum áttu að leiða þær og samskipti við Samskip yrðu *„öll á rekstrarhliðinni"*. Hjá skipafélögum eru rekstrardeildir eða rekstrarsvið jafnan þær einingar sem bera ábyrgð á siglingakerfum.[789] Þessi áhersla á siglingakerfi endurspeglast í *„Nýtt upphaf"* glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj frá 8. og 9. júní 2008, sbr. nánar hér á eftir. Eins og lýst verður tóku (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf virkan þátt í viðræðunum sem hófust í kjölfarið. Áttu þannig æðstu yfirmenn siglingakerfa fyrirtækjanna í ítrekuðum samskiptum. Þegar þetta er virt í samhengi við eftirfarandi umfjöllun telur Samkeppniseftirlitið að þetta sé rík vísbending um að í þessum samskiptum hafi m.a. átt að ræða um heildar siglingakerfi beggja fyrirtækjanna, auk samvinnu í flutningum til og frá Norður-Ameríku.

---

[788] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 13.10.2017. *„Fundargerð EI vika 23 2008.doc"*. Fundur 02.06.2008.

[789] Í þessu samhengi má horfa til tilkynningar sem Eimskip sendi 30. september 2008 um stjórnenda- og skipulagsbreytingar hjá fyrirtækinu. Þar er fjallað um […] og […] með þessum hætti: *„Nýtt rekstrarsvið hefur verið stofnað hjá Hf. Eimskipafélagi Íslands. Starfsemi og ábyrgð innan sviðsins verður tvískipt.* […] *og* […] *verða framkvæmdastjórar sviðsins. Með breytingunum verður ábyrgðarsvið rekstrarmála sem tengjast skiparekstri skýrara og fær nú aukið vægi innan samstæðunnar. Meginmarkmið breytinganna er m.a. að auka samlegð innan siglingakerfa félagsins og lækka kostnað í erlendum höfnum. […].* […] *hefur áratuga reynslu í flutningastarfsemi og starfaði nú síðast sem framkvæmdastjóri flutningakerfa Eimskips hjá Eimskip á Íslandi. […] Nú síðast var* […] *forstöðumaður skiparekstrardeildar hjá Eimskip á Íslandi*". Segir síðan að […] og […] muni sameiginlega bera ábyrgð á siglingakerfum Eimskips.
Sjá *„Stjórnenda- og skipulagsbreytingar hjá Eimskip"*, aðgengilegt á slóð: euroland.com/omx_attachments/2008-09/277846-5-is.pdf

1462. Líkt og áður greinir sagði (E)forstj það við skýrslutöku hjá lögreglu að hann hafi verið mótfallinn þessu samstarfi við Samskip og viljað segja samningnum upp í þeirri von að Samkeppniseftirlitið myndi ekki heimila þetta samstarf á ný. Þegar framangreind gögn eru höfð í huga er ljóst að framangreindur framburður (E)forstj hjá lögreglu er ekki trúverðugur. Ólíkt því sem (E)forstj hélt þar fram kemur hvergi fram í samtímagögnum málsins að (E)forstj hafi ekki viljað umrætt samstarf við Samskip eða óskað þess að Samkeppniseftirlitið myndi ekki heimila það. Þvert á móti gefur bréfið til Samskipa frá 30. maí 2008 og bókunin í fundargerð Eimskips 2. júní 2008 til kynna mikinn vilja til að taka sem fyrst upp viðræður við Samskip. Hið sama leiðir af tölvupósti (E)forstj frá 1. júní 2008 þar sem hann óskaði sérstaklega eftir upplýsingum um viðbrögð Samskipa við bréfinu frá 30. maí 2008. Sama ályktun verður einnig dregin af hinum sérlega langdregnu viðræðum fyrirtækjanna, sem þau staðhæfa að hafi aðeins fjallað um endurskoðun á samningi sem fyrirtækin höfðu haft með sér árum saman og hafði lítið vægi fyrir bæði fyrirtækin, en viðræður fyrirtækjanna stóðu í yfir sjö mánuði, með fjölda funda og miklum samskiptum. Við skýrslutöku hjá lögreglu hló (E)frkvstj-alþjsv þegar hann var spurður að því hvort Norður-Ameríku samstarfið við Samskip hafi verið mikilvægt í samhengi við þann lífróður sem Eimskip reri á þessum tíma. Þá gat (E)frkvstj-alþjsv ekki útskýrt af hverju (E)forstj lagði á þessum tíma áherslu á þessi atriði tengd Samskipum. Er þetta allt til stuðnings því að í samskiptunum við Samskip hafi átt að ræða um fleiri og mun mikilvægari málefni heldur en Norður-Ameríku samstarfið sem slíkt.

1463. Samskip fjalla í athugasemdum við AI um framangreind gögn frá lokum maí og byrjun júní 2008 sem varða þýðingu Norður-Ameríku samstarfsins og um ástæður þess að Eimskip sagði upp samningnum 30. maí 2008 og óskaði eftir viðræðum sem fyrst við Samskip. Einnig er fjallað um þýðingu þess að (E)frkvstj-flutnkerf hafi verið falið að koma að viðræðum við Samskip og um þá staðreynd að (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv áttu í kjölfarið í ítrekuðum samskiptum.[790] Samskip mótmæla því að tilgangur þess að segja upp Norður-Ameríku samningnum og hefja síðan viðræður hafi verið að skapa vettvang fyrir aukið ólögmætt samráð fyrirtækjanna. Viðræður við Eimskip hafi verið á viðskiptalegum forsendum og hafi ekki haft að markmiði að raska samkeppni. Halda Samskip því fram að þetta samstarf hafi verið nauðsynlegt til að fyrirtækið gæti stundað virka samkeppni við Eimskip. Í þessu sambandi vísa Samskip til þess að Eimskip hafi sem markaðsráðandi fyrirtæki verið skylt að annast þessa flutninga fyrir Samskip. Er því mótmælt að viðræður (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv sýni að fyrirtækin hafi í raun haft með sér ólögmætt samráð um breytingar á siglingakerfum í flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda.

1464. Eins og rökstutt er í kafla 25.5 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

1465. Í málinu ber einnig að horfa til tölvupósta sem (E)forstj sendi 3. og 4. júní 2008 vegna mikilla erfiðleika Eimskips á þessum tíma:

- (E)forstj sendi tölvupóst þann 4. júní 2008 til (E)stjform. Í honum var að finna drög að tölvupósti til bankastjóra Landsbanka Íslands en bankinn var stærsti lánardrottinn Eimskips. Heiti þessa tölvupósts er *„Hringdu í mig, please ...“* og í honum segir:

  „Var að hugsa um að senda þetta á [bankastjóra Landsbanka Íslands]…… og óska eftir fundi…. Fyrstu drög ….

  Sæll […],

  Við [(E)stjform] *óskum eftir fundi með þér í dag vegna stöðu mála.*

  Við stöndum frammi fyrir því að við þurfum mjög nauðsynlega í dag eða á morgun 3 milljónir EUR til að leysa úr lausafjárvanda okkar, til að geta greitt olíu, hafnargjöld, tryggingar, skipaleigu etc. Það er bagalegt fyrir fyrirtækið ef við, vegna ekki stærri skammtímavanda sem þarf að brúa núna, þyrftum að fara út á markaðinn og biðla til lánardrottna. Sú saga mun berast hratt út á markaðinn

[790] Sjá mgr. 624 – 644 í athugasemdum Samskipa við AI.

og skaðinn verður mikill. Við erum samt að vinna í að forgangsraða greiðslum en fréttinn um að við séum að hringja í hafnaryfirvöld erlendis, Skeljung, Maersk etc mun fara af stað í öll blöð í atvinnugreininni og víðar. Sá það gerast með P&O og fleiri. Þá er líka hætta á að skipin verði kyrrsett.

Við höfum tvær leiðir í stöðunni. Ekkert af því sem við erum að vinna í er að ganga eftir á þessarri stundu þó svo það hylli í lausn í lok vikunnar eða í byrjun þeirrar næstu.

1. Hringja í lánadrottna og semja um skuldir. Gengur ekki vegna markaðarins.

2. Losa um spennuna til 4 vikna með 3 milljónum EUR. Eina lausnin sem fær er.

[…]

- Containerships

- *Sendum út gagntilboð í gær á 138 milljónir EUR*
- *Þeir voru ekki að taka gagntilboði heldur héldu sig við fyrra plan*
- *Höfum hafið óformlegar viðræður við DFDS Danmark og munum ræða við CS um hvort þeir vilji horfa fram hjá ákvæðum sem hindra þriðja aðila*
- *Eigum PUT option í Janúar á að kaupa þá út*

- Daalimpex frystigeymslurnar

- *Hittum í fyrrakvöld eigendur Klosterboer frystigeymslanna [Kloosterb2] and [Kloosterb4] Klosteboer*
- *Fengu sent* (svo) *Trúnaðarsamning frá okkur í gær sem við eigum von á í dag*
- *Munum senda þeim upplýsingar um reksturinn í dag*
- *Hugsanlegt söluandvirði 60-80 milljónir EUR*

[…]."[791]

- Deginum á undan (3. júní 2008) hafði (E)forstj sent tölvupóst til bankastjóra Kaupþings banka. Þar rakti (E)forstj mörg sömu atriði og í drögunum að tölvupósti til bankastjóra Landsbankans.[792]

1466. Þessir tölvupóstar (E)forstj staðfesta mikla erfiðleika Eimskips á þessum tíma. Fram kemur einnig hjá (E)forstj að Eimskip átti í viðræðum við finnskan meðeiganda sinn í Containerships um að hann keypti hlut Eimskips. Einnig hefði Eimskip hafið viðræður við danskt skipafélag (DFDS) um sölu á sama hlut.[793]

1467. Vegna tilvísunar (E)forstj til dótturfélagsins Daalimpex ber að hafa í huga að á þessum tíma stóð yfir ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa í frystigeymslurekstri í Hollandi. Sýna gögnin að (E)frkvstj-alþjsv reyndi í lok maí 2008 að útvíkka það samráð, sbr. kafla 7.5.1. Í kafla 5.6.2 kemur fram að Samskip keyptu á árinu 2005 hluta af rekstri fjölskyldufyrirtækisins Kloosterboer, m.a. frystigeymslur í Rotterdam og Ijmuiden í Hollandi. Ráku Samskip þessa starfsemi eftir kaupin undir nafni Kloosterboer. Kloosterboer fjölskyldufyrirtækið hélt hins vegar áfram rekstri á kæligeymslum fyrir

[791] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.242319.
[792] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.241371.
[793] Í maí 2009 keypti meðeigandinn hlut Eimskips. Í frétt RÚV 7. febrúar 2010 var rætt við […] framkvæmdastjóra Containerships og segir m.a.: *„Containership var frá september 2006 þar til í maí í fyrra að stærstum hluta í eigu Eimskipa hér á Íslandi. Finnskir eigendur keyptu aftur meirihluta í félaginu þegar Eimskip var endurskipulagt. Containership og Eimskip eru þó áfram í nánu samstarfi.*" Aðgengilegt á slóð: http://www.ruv.is/frett/haettulegir-gamar-i-sjoinn.

t.d. ávexti. Samkvæmt framangreindum tölvupóstum (E)forstj frá 3. og 4. júní 2008 átti Eimskip í viðræðum við fjölskylduna á þessum tíma. Sýna gögnin að þær viðræður hafi annars vegar tekið til samvinnu milli Daalimpex og fyrirtækis fjölskyldunnar og hins vegar til kaupa hennar á Daalimpex. Á sama tíma átti (S)forstj einnig í samskiptum við Kloosterboer fjölskylduna. Þessu er öllu lýst nánar í kafla 7.5.1.

1468. Gögn málsins sýna að (S)forstj var staddur erlendis dagana 3. og 4. júní 2008.[794] Þaðan sendi hann ítrekað tölvupósta þar sem hann skipulagði vinnu við gerð *„revised budget"* og gaf yfirstjórn Samskipa á Íslandi fyrirmæli. Rétt er að líta til þeirra í máli þessu:

1469. Þriðjudaginn 3. júní 2008 boðaði (S)forstj yfirstjórn Samskipa á fund fimmtudaginn 5. júní 2008 (á fundardegi var (S)forstj kominn aftur til landsins). Í fundarboðinu sagði (S)forstj við yfirstjórnina að á fundinum ætti að fara yfir *„revised budget"*.[795]

1470. Þann 4. júní 2008 fjallaði (S)forstj um *„Revised budget"* í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv (á nánast sama tíma og *„Nýtt upphaf"* kemur fyrst fram í gögnum (E)forstj). Sýna gögn að ýmsir þættir sem voru til umræðu og skoðunar við endurskoðun á rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2008, sem nefnt var *„Revised budget"*, voru sambærilegir þeim verkefnum sem fram koma í *„Nýtt upphaf"* verkefninu hjá Eimskip, fjórum dögum síðar.[796]

1471. Í áðurnefndum tölvupósti (S)forstj frá 4. júní 2008 gaf hann fyrirmæli til (S)frkvstj-millilandasv varðandi glærukynningu sem var verið að undirbúa hjá Samskipum vegna *„Revised budget"*. Fyrirmæli (S)forstj í tölvupóstinum vísuðu til *„fyrri umræðu"* hjá stjórnendum Samskipa um sjóflutninga, flutningamarkaðinn og mögulegt samstarf við Eimskip (keppinauta), sbr. eftirfarandi:

„Varðandi kynningu á revised budget fyrir shipping, tha er mikilvaegt ad fram komi summering a fyrri umraedum, th.e.:

–samantekt a kerfum okkar og markaðar, sem og vangaveltur um breytingar a kerfi keppinauta

–greining a okkar kerfi og uppreikn a nidurstodu sem stydur ad hagkvaemasta leidin long og short term er a keyra afram a obreyttu kerfi

–hugleidingar um hvort theoretically haegt a skera capacitet af markadi eda nyta a betri mata, th.e. med slot samningum milli okkar og keppinauta, svipað og US samstarf.

Ofangreint yrdi inngangur og i framhaldi revised budget f shipping"[797]

1472. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um þessi fyrirmæli hans til (S)frkvstj-millilandasv. Svaraði hann því til að þetta væru *„væntanlega bara skipakerfispælingar"*. Var (S)forstj þá spurður hvort þessi tölvupóstur hans hefði falið í sér undirbúning fyrir fund stjórnar Samskipa hf. eða fyrir fundinn með (E)forstj og (E)stjform sem haldinn var 6. júní 2008. (S)forstj kvaðst ekki vita það en bætti þessu við:

„… það er eins og það sé bara undirbúningur þarna fyrir hérna allavega að geta haft mynd á, á, á hérna kerf… kerfi og slíku."

---

[794] Í Bergen í Noregi. […] flaug af landinu kl. 12:20 þann 03.06.2008 og lenti hér á landi kl. 22:50 þann 04.06.2008. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.470178. Sbr. einnig afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.470771. Þar sagðist […] vera erlendis þann dag.

[795] Í tölvupósti […] segir: *„gaetum vid tekid tima fra 1000 fimmtdag fram e degi I yfirferd revised budget."* Afritað tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.470703.

[796] Með þessu er ekki átt við að öll atriði sem féllu undir *„revised budget"* hafi verið hluti af samráði félaganna. Hér er vísað til atriða sem komu bæði fram í *„revised budget"* og *„Nýju upphafi"*, t.d. samráð í siglingum.

[797] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.470728.

1473. Aðspurður um ummælin í tölvupóstinum um *„slot samninga milli okkar og keppinauta"* sagði (S)forstj að slíkt samstarf væri algengt en til þess að gera slíka samninga þyrfti leyfi frá samkeppnisyfirvöldum.[798]

1474. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv minntur á gögn frá Samskipum frá maí 2008 sem sýndu undirbúning á *„herferð"* (*„grænlenskir dagar"*) gegn Eimskip og var (S)frkvstj-millilandasv spurður hvað hann teldi að (S)forstj hafi átt við í ofangreindum tölvupósti frá 4. júní 2008:

HS Þá ætlum við að leggja fyrir þig skjal I/11.82, sem er tölvupóstur sem [(S)forstj] sendi þér 4. júní 2008. Þar byrjar hann á að tala um kynningu á revised budget fyrir shipping.

(S)frkvstj-millilandasv Mhm.

HS Geturðu sagt okkur frá því, hvaða kynning, fyrir hverjum á að kynna?

(S)frkvstj-millilandasv [les] Ee, nei, ég get ekkert sagt það út frá þessu fyrir hvað er verið að kynna en ég, mér fyndist alveg líklegt að þetta, þarna væri verið að reyna að […] eða eitthvað þarna fyrir þennan stjórnarfund, sem var, átti hann ekki að vera sjötta?

HS Mhm, já. En þarna varðandi slot samningar milli okkar og keppinauta, svipað og US samstarf.

(S)frkvstj-millilandasv [les í hálfum hljóðum] Já, ég man, ég man ekki nákvæmlega hvað, hvað þetta var sko.

HS En hvað er þetta að segja þér, þú veist það sem hann er ...?

(S)frkvstj-millilandasv Það, þetta er bara ...

HS Útbjóst þú einhverja svona kynningu um þetta eða ...

(S)frkvstj-millilandasv Ee, ég hef, ...

HS ... fyrir þennan fund?

(S)frkvstj-millilandasv ... ég hef sjálfsagt gert það já.

HS Mm og hvaða, hvaða pæling er þetta með slot samninga, er hann, er þetta eitthvað sem hann er að spá í eða?

(S)frkvstj-millilandasv Mm, ég bara held ég sé ekkert að tjá mig um það, ég bara er ekki alveg, alveg hérna með það á hreinu sko.

HS Hefur eitthvað breyst þarna, nú voruð þið þarna rétt áður að fara í grænlenska gírinn og ...

(S)frkvstj-millilandasv Mm.

HS ... ráðast á keppinautinn og svo kemur, er kominn nýr forstjóri og þá er farið að skoða bara samstarf hugsanlega að gera ...

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS ... slot samninga?

(S)frkvstj-millilandasv Nei, ég held að ...

HS Ekkert sem breyttist?

(S)frkvstj-millilandasv Ég held að það hafi ekkert breyst þarna.

HS Nei, það breyttist samt úr því að þarna er verið að pæla í einhverju samstarfi, ekki stríði.

(S)frkvstj-millilandasv Ee, nei, ég er ekki sammála því.

[798] Endurrit af skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 101-103.

HS Nei, áðan þegar við vorum að tala um revised budget, þá sagðir þú, já það er greinilegt að niðurstaðan hefur verið sú að þarna afsláttargírinn.

(S)frkvstj-millilandasv Já.

HS Þið eruð ennþá að vinna í revised budget og nú eru bara, er hann að stinga upp á þú setjir inn kynninguna allavega hugleiðingar um, um hérna theoretically hægt að skera út capacitet með því að það er með slot samningum milli okkar og keppinauta, svipað og US samstarf.

(S)frkvstj-millilandasv Já, já, ég sé ekkert theoretically að þarna annað útiloki hitt sko.

HS Nei, ókei en þið eruð að skoða bæði.

(S)frkvstj-millilandasv Ég ætla ekkert að fabúlera með það hvað nákvæmlega var, var verið að skoða þarna.

HS Þessi póstur er sendur 4. júní og er þessi, þessi stjórnarfundur þarna 6. júní.

(S)frkvstj-millilandasv Mhm.

HS Þannig að það er væntanlega þessi vinna í gangi fyrir, fyrir hann og þá þetta mögulega eitt af því sem er verið að skoða.

(S)frkvstj-millilandasv Mhm.

HS Tókst ykkur að setja þetta upp fyrir stjórnarfundinn eins og stefnt er að þarna?

(S)frkvstj-millilandasv Revised budget?

HS Já og ...

(S)frkvstj-millilandasv Ég man það ekki.

HS Er þetta til einhvers staðar, eitthvert afrit af þessu revised budget?

(S)frkvstj-millilandasv Ee, ég hef ekki hugmynd um það.

HS Hvar væri það þá að finna?

(S)frkvstj-millilandasv Ég myndi halda að þið væruð með það ef það væri til.

HS Getur verið að það hafi bara ekkert verið klárað?

(S)frkvstj-millilandasv Revised budget?

HS Já.

(S)frkvstj-millilandasv Ee, puff, ég er ekki viss um það, ég, ég bara hreinlega man það ekki en mér finnst það nú trúlegt að það hafi verið gert revised budget.

HS Ókei. Veistu hvort að þessi stjórnarfundur hafi verið haldinn?

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS Veistu til þess að hann hafi ekki verið haldinn?

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS Manstu eftir að hafa farið yfir þetta með stjórn, haldið kynningu um þetta efni?

(S)frkvstj-millilandasv Ég man það ekki.[799]

1475. Samkeppniseftirlitið áréttar að (S)forstj var forstjóri Samskipa og (S)frkvstj-millilandasv var framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfi og inn- og útflutningi fyrirtækisins. Er ekki trúverðugt að þeir hafi ekki getað skýrt efni umrædds tölvupósts (S)forstj. Vegna framburðar

[799] Endurrit af skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 82-84.

(S)frkvstj-millilandasv er þó rétt að hafa í huga að ekki er útilokað að (S)frkvstj-millilandasv hafi þann 4. júní 2008 ekki vitað að til stæði að (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH myndu hitta forstjóra og stjórnarformann Eimskips í hádeginu föstudaginn 6. júní 2008, sbr. umfjöllun hér á eftir í kafla 7.2.1.2 um tölvupóst sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj kl. 22:57 þann 5. júní 2008. Enginn vafi er hins á því að a.m.k. eftir umræddan fund var (S)frkvstj-millilandasv kunnugt um samráðið við Eimskip og tók ríkan þátt í því. Er þessu lýst með ítarlegum hætti í köflunum hér á eftir.

1476. Hefur hér þýðingu að (S)forstj vísaði í umræddum tölvupósti frá 4. júní 2008 til þess að til skoðunar væru leiðir til breytinga á siglingakerfum á markaðnum í heild sinni. Samskip voru þannig ekki að skoða og ræða eingöngu til hvaða aðgerða fyrirtækið eitt gæti gripið heldur voru til skoðunar aðgerðir sem bæði Eimskip og Samskip í sameiningu myndu grípa til á *„markaði*".

1477. Ef fyrirmæli (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv í áðurnefndum tölvupósti 4. júní 2008 eru skoðuð nánar má sjá að (S)forstj boðaði að mikilvægt væri að kynningin, sem (S)frkvstj-millilandasv vann að, hefði að geyma *„summeringu*" á *„fyrri umræðu*" tengdri m.a. hugleiðingum um það hvort *„therotically*" væri hægt að fara tvær leiðir varðandi sjóflutningsmarkaðinn hér á landi:

- takmarka flutningsgetu á markaðnum (sem sagt ekki eingöngu skoða takmörkun í skipakerfi Samskipa heldur *„skera capacitet af markadi*" í heild sinni)

  „eða"

- nýta flutningamagn á markaðnum á betri máta (allur markaðurinn undir), þ.e. með því að taka upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum til og frá Evrópu og var fyrir hendi í Norður-Ameríku flutningunum.

1478. Þótt (S)forstj hafi í tölvupóstinum 4. júní 2008 vísað til fyrri umræðu um framangreindar *„hugleiðingar*", sem ætti fræðilega að skoða, þá er ljóst að úr varð að Eimskip og Samskip ynnu í framhaldinu að báðum umræddum atriðum. Varð þetta þannig hluti af víðtæku samráði fyrirtækjanna sem hófst eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 (tveimur dögum eftir umrædd fyrirmæli (S)forstj). Líkt og rakið er hér á eftir urðu bæði þessi atriði nokkrum sólarhringum síðar hluti af samráði fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun hér á eftir um glærukynninguna um *„Verkefnið Nýtt upphaf*" sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði sunnudaginn 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.

1479. Undirstrika ber í þessu sambandi að bæði framangreind atriði áttu síðan eftir að raungerast á seinni hluta árs 2008, þegar fyrirtækin áttu ólögmætt samráð um m.a. breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Þessu ástandi viðhéldu fyrirtækin í rúm fjögur ár. Er þetta viðurkennt í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins.

1480. Rifja ber upp að tveimur dögum áður en (S)forstj gaf (S)frkvstj-millilandasv fyrrnefnd fyrirmæli eða 2. júní 2008 var siglingakerfi Eimskips til umræðu á fundi framkvæmdastjórnar fyrirtækisins. Í fundargerð frá fundinum kemur fram að (E)frkvstj-flutnkerf væri með siglingakerfi fyrirtækisins í flutningum til og frá Evrópu til endurskoðunar. Á sama tíma var ákveðið innan Eimskips að m.a. umræddur (E)frkvstj-flutnkerf myndi hafa aðkomu að samskiptum við Samskip, sbr. umfjöllun hér að framan. Það átti eftir að raungerast en eins og áður segir var (E)frkvstj-flutnkerf síðan í samskiptum við yfirmann siglingakerfis Samskipa ((S)frkvstj-millilandasv) í kjölfarið, sbr. kafla 8-10 hér á eftir.

1481. Heildarmat á framangreindu leiðir til þess að telja verður að umræddur tölvupóstur (S)forstj, dags. 4. júní 2008, hafi verið liður í undirbúningi fyrir fundinn með Eimskip 6. júní 2008. Verður að telja að áðurgreint svar (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu styðji það, en þar sagði hann tilgang umrædds tölvupósts til (S)frkvstj-millilandasv hafa verið *„... það er eins og það sé bara undirbúningur þarna fyrir hérna allavega að geta haft mynd á, á, á hérna kerf... kerfi og slíku.*" Það er ekki sennilegt eða rökrétt að þessi greining hafi verið til undirbúnings (S)forstj fyrir stjórnarfund á þessum tíma heldur liggur beint við að greiningin hafi verið til undirbúnings hans fyrir fyrirhugaðan fundi með

Eimskip þann 6. júní 2008. Þar að auki var ekki haldinn formlegur stjórnarfundur Samskipa hf. þennan dag, sbr. nánar hér á eftir.

1482. Líkt og fyrr greinir sátu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv fund framkvæmdastjórnar Samskipa hf. 28. maí 2008. Samkvæmt fundargerð frá þeim fundi kom fram að vinnu við *„strategíu"* Samskipa ætti að vera lokið eigi síðar en 6. júní 2008. Var þetta hluti af þeirri vinnu sem tengdist framangreindu *„revised budget"* hjá Samskipum. Telur Samkeppniseftirlitið að í þessu hafi falist að Samskip ætluðu á þessu tímamarki að taka afstöðu til þess hvort samvinnuleiðin eða samkeppnisleiðin yrði valin. Umræddur tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 4. júní 2008 og glærurnar sem (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv sömdu eftir fundinn 6. júní 2008 fela í sér órækar vísbendingar um að samvinnuleiðin var valin. Önnur gögn staðfesta þetta eins og fram kemur í eftirfarandi umfjöllun.

1483. Samskip fjalla um framangreindan tölvupóst (S)forstj frá 4. júní 2008 í mgr. 548 og 640 – 644 í athugasemdum við AI. Mótmælir fyrirtækið því að tölvupóstur (S)forstj tengist fundinum með Eimskip 6. júní 2008 eða samráði við Eimskip að öðru leyti. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta, sbr. umfjöllun í kafla 25.5.4.

1484. Fimmtudagurinn 5. júní 2008 var viðburðaríkur. Er rétt að gera grein fyrir mikilvægum atvikum þann dag.

7.2.1.2. <u>Fimmtudagurinn 5. júní 2008</u>

1485. Dagbók (E)forstj er birt í kafla 7.2.2 hér á eftir. Samkvæmt henni átti (E)forstj fund um *„samkeppnismál"* kl. 10:30 þennan dag. Klukkan 13:30 var bókaður fundur (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Heiti eða tilgangi þessa fundar er ekki lýst í dagbókinni. Eins og áður sagði kom eftirfarandi fram á verkefnalista (E)forstj:

1486. Þegar þetta er virt í samhengi við m.a. *„Nýtt upphaf"* glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv frá sunnudeginum 8. júní 2008[800] telur Samkeppniseftirlitið líklegt að þessi fundur (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi verið a.m.k. hluti af undirbúningi fyrir fundinn með Samskipum daginn eftir.

1487. Eins og áður sagði var fundur hjá yfirstjórn Samskipa hf. 5. júní 2008 kl. 10 þar sem ræða átti *„revised budget"*. Eftir hádegi gaf (S)forstj fyrirmæli um að yfirstjórnin skyldi áfram funda og fara yfir *„revised budget"* frá kl. 14:30. Þannig sendi (S)forstj tölvupóst 5. júní 2008 kl. 12:09 til yfirstjórnar og sagði: *„Tokum allir fra eftir hadegi fra 1430 I yfirferd revised"*.[801] Sýna gögnin þannig að æðstu stjórnendur Samskipa hf. áttu, að undirlagi (S)forstj, langan fund 5. júní 2008 vegna *„revised budget"*. Áðurnefnd gögn sýna að þar féll undir mögulegt víðtækt samráð við Eimskip.

1488. Kl. 16:00 – 17:00 þennan dag sat (E)forstj svonefndan *„corporate office"* fund. Fundargerð sýnir að á þeim fundi var rætt um samstarf við Samskip: *„Eimskip sagði upp samningi um USA flutninga við Samskip sl. föstudag með 3ja mánaða fyrirvara með opinni leið til að semja að nýju á eðlilegum forsendum."*[802]

1489. Kl. 17:06 þennan dag sendi aðstoðarmaður (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til starfsmanns Kjalar með heitinu *„Stjórnarfundarherbergið fyrir* [(S)aðaleig-stjform-SH]". Bað aðstoðarmaðurinn

[800] Lýst í kafla 7.3 hér á eftir.
[801] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471118. […] svaraði og upplýsti að hann kæmist ekki því hann yrði á fundi með SKE (Samkeppniseftirlitinu). Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471123. Rétt er að geta þess að sá fundur var haldinn í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins og varðaði kvörtun Samskipa vegna meintrar misnotkunar Eimskips á markaðsráðandi stöðu skv. 11. gr. samkeppnislaga. Það erindi varðaði háttsemi Eimskips á tímabilinu 2007 til mars 2008.
[802] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.88565.

starfsmanninn um að undirbúa fundarherbergið fyrir (S)aðaleig-stjform-SH vegna fundar daginn eftir. Kom þetta einnig fram:

„Fundurinn byrjar kl. 12:00

Það verða 4 á fundinum

Ég er búinn að panta brauð frá Jómfrúnni og það verður sent á Suðurlandsbraut kl. 11:30.

Getur þú lagt á borð fyrir hádegisverðarfund, brauðdiska, hnífapör, servíettur, drykki, kaffi og allt það og sett svo brauð á fat og inn til þeirra."[803]

1490. Hér var um að ræða undirbúning fyrir áðurnefndan fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með (E)stjform og (E)forstj, sbr. nánar kafla 7.2.2 og áfram.

1491. Klukkan 17:46 sendi (S)frkvstj-fjárm, fjármálastjóri Samskipa á Íslandi, tölvupóst til (S)forstö-landfl, og afrit til (S)frkvstj-innanl og (S)rekststj-landfl2.[804] Þar kemur fram: *„Til að hægt sé að steypa öllum áætlunum saman fyrir maí-desember því verð ég að fá frá þér þær deildir sem á vantar til að sjá heildarmyndina. ... Vinsamlegast sendu þetta á mig og (S)rekststj-landfl2 með sömu framsetningu og það sem þegar er komið, þyrftum að fá þetta í kvöld, því þetta er til kynnningar fyrir stjórnarfund á hádegi á morgun og (S)rekststj-landfl2 þarf að koma þessu öllu saman fyrir þann tíma.*"[805]

1492. Enginn stjórnarfundur var bókaður hjá Samskipum hf. í hádeginu 6. júní 2008. Gefur þetta til kynna að undirmönnum (S)forstj hafi ekki verið sagt frá því að þessi undirbúningur tengdist fundi með Eimskip í hádeginu 6. júní 2008.

1493. Klukkan 19:44 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)stjform-S. Í honum sagði (S)aðaleig-stjform-SH; *„ég kem til Íslands á morgun vegna fundar kl. 12:00 að Suðurlandsbraut*". (S)aðaleig-stjform-SH kom því til Íslands gagngert til að sitja fundinn með Eimskip.[806]

1494. Klukkan 19:58 sendi (S)frkvstj-fjárm tölvupóst til (S)rekststj-landfl2 (sem átti að taka öll gögn saman og útbúa eina *„heild*"). Þar áréttaði (S)frkvstj-fjárm nauðsyn þess að fá umrædd gögn fyrir hádegi daginn eftir: *„Það er stjórnarfundur á hádegi á morgun, þannig að þetta þarf að vera klárt þá, þú mátt senda þetta á mig og [(S)forstj] þegar þetta er klárt. ...*"[807] Var hér aftur ranglega vísað til stjórnarfundar í hádeginu daginn eftir. Í hádeginu 6. júní 2008 var fundur með Eimskip.

1495. Klukkan 22:33 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)forstj. Meðfylgjandi honum var skýrsla frá fyrirtæki (S)aðaleig-stjform-SH (Egla) um mögulega samvinnu Samskipa við dótturfélag Eimskips, Containerships.[808] Hafði (S)aðaleig-stjform-SH fengið þessa skýrslu senda frá starfsmanni Eglu nokkrum mínútum á undan. Var þetta sami starfsmaður Eglu og hafði unnið aðra skýrslu fyrir (S)aðaleig-stjform-SH um samstarf Samskipa við Eimskip. Þá skýrslu hafði þessi starfsmaður Eglu sent (S)stjform-S 12. maí 2008 og í henni var lýst m.a. miklum ábata af mögulegu auknu samstarfi Samskipa við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi. Greindi starfsmaður Eglu (S)stjform-S frá því að (S)aðaleig-stjform-SH hafi falið honum að taka Containerships næst til skoðunar, sbr. kafla 6.7.5 hér að framan. Var þessi skýrsla Eglu frá 5. júni 2008 augljóslega afurð þeirrar vinnu. Í skýrslunni var þetta dótturfélag Eimskip sagt vera: *„The most valuable part of Eimskip from Samskip´s point of view-routes complement our network.*" Einnig sagði:

[803] Afhentur tölvupóstur frá Héraðssaksóknara dags. 04.01.2018. […] Doc. ID. 0.7.321.220164.
[804] Með netfang hjá Samskipum. Hann var á hinn bóginn ekki á afhentum starfsmannalista Samskipa. Afhent skjöl frá Samskipum dags. 10.04.2015 (fskj. 2 *„Starfsmannalisti*").
[805] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[806] Afhentur tölvupóstur frá Héraðssaksóknara. […] Doc. ID. 0.7.321.32532.
[807] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[808] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.33.471421.

„Cooperation with Containerships could replace the small 360 TEU´s with two 500 or even 700 TEU ships (better designed for 45' and faster). Either we or they would run the ships."

1496. Var þannig rætt um að með þessari samvinnu við Containerships væri unnt að fækka skipum og annaðhvort myndu Eimskip eða Samskip gera út viðkomandi skip. Samhengisins vegna er rétt að taka hér fram að fjallað var um samstarf Samskipa og Containerships í *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj vistuðu 8. og 9. júní 2009, sbr. kafla 7.3 og 7.5.2.

1497. Klukkan 22:46 þennan sama fimmtudag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-fjárm og (S)rekststj-landfl2 og spurði hvort það væri búið *„að draga saman tölur í revised budget, þe í heild ?*"[809]

1498. Klukkan 22:47 sama kvöld sendi (S)forstj tölvupóst á (S)frkvstj-innanl og spurði hvort það væri komin mynd á *„revised kynningu*".[810] (S)frkvstj-innanl svaraði stuttu síðar og sagði þetta í vinnslu en yrði klárt í fyrramálið. (S)forstj brást við tveimur mínútum síðar í tölvupósti og sagði: *„[(S)frkvstj-innanl], ætlarðu nú að ganga að mér dauðum..... hjartað bara þolir ekki þetta last minute lengur....*".[811]

1499. Klukkan 22:52 sendi (S)stjform-S tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Í honum sagði: *„<u>Varðandi viðræður við Eimskip</u> vill ég vara við því að Samskip ráðist í frekari fjárfestingar s.s. Containerships. Það er mitt mat að Samskip hafi ekki stjórnunarlega burði til að ráðast í frekari slíkar fjárfestingar. Fjárfesting Kjalars í Samskip og tengdum eignum er nú eftirfarandi:*

–hlutabréf 10,8 mia

–skuldabréf og kröfur 2,2 mia

–Samskipaeignir hérlendis 9,0 mia

–Samskipaeignir erlendis 4,6 mia

–Samtals 26,6 mia

Við eigum því mikið undir að okkur takist að komast í gegnum skaflinn."[812]

1500. Hér skal rifjað upp að (S)stjform-S var framkvæmdastjóri Kjalars og sat í stjórn Samskipa hf. og Samskipa Holding.[813] Var hann án efa einn nánasti samstarfsmaður (S)aðaleig-stjform-SH. (S)stjform-S hafði fyrr á árinu tekið þátt í stjórnarfundum hjá Samskipum hf. þar sem rætt var um aukið samstarf með Eimskip, sbr. umfjöllun hér að framan um fundargerðir frá stjórnarfundum Samskipa hf. á fyrrihluta árs 2008. Samkvæmt þessum tölvupósti bjó (S)stjform-S yfir vitneskju um fyrirhugaðan fund (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip og lagði áherslu á að þessi samskipti við Eimskip mættu ekki leiða til kaupa á eignum Eimskips eins og Containerships. Eins og eftirfarandi umfjöllun mun sýna var ekki um það að ræða að Samskip keyptu eignir af Eimskip heldur gengu samskipti fyrirtækjanna út á samstarf í grundvallarþáttum í starfsemi þeirra.

1501. Kl. 22:57 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstj, (afrit til (S)forstö-innfl1). Í honum sagði: *„Mér sýnist að heildarmagnáætlun síðari hluta árs (maí - des) verði ca. á pari við upprunalega áætlun ef við tökum tillit til magns sem fer út/inn vegna tapað/nýtt á árinu og ef við tökum mið af*

[809] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471414.
[810] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471508. […] sendir meðfylgjandi glærukynningu *„stjorn 06.06.2008*" um endurskoðun áætlunar í landflutningum en segir: *„Þetta er komið, þarf að compile saman verður klárt síðar í kvöld eða fyrramálið.*" Heiti kynningarinnar gefur til kynna að […] sé í trú um að undirbúa stjórnarfund daginn eftir.
[811] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471582. Gögnin berast svo frá landflutningum ([…]) til […] að morgni 06.06.2008, kl. 07:52. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […]
[812] Afhentur tölvupóstur frá embætti héraðssaksóknara. […] Doc. ID. 0.7.321.73805.
[813] Einnig sat hann fyrir hönd félags […] stjórn í Kaupþings banka á þessum tíma.

því sem við ætlum að sækja frá AS[814] og EÍ[815] sbr. markaðssóknina. Almenni samdrátturinn vegna minnkandi innflutnings (veiking krónunnar og efnahagsástandið almennt) er áætlað 30 þ tonn. Nettó minnkun vegna tapað/nýtt eru 12 þ tonn til viðbótar og markaðssóknin áætl. 41 þ tonna aukning, þ.e. nettó áhrif á magn -30-12+41 = -1 þ tonn.

Bætti við töflu í áætlunarskjalið sbr. neðangreint - ræðum þetta í fyrramálið"[816]

1502. (S)forstj svaraði þessum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv kl. 23:03 og hljóðaði svar hans svo: *„er að skoða, er 41 þús tonninn ekki miðað við magn á ársgrundvelli ? ætti væntanlega að vera ca 40% af þessari tölu, þe mv 202 mkr af 540 mkr heildar veltu...*".[817]

1503. Ofangreindur tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv gefur til kynna að hann hafi á þessum tímapunkti enn talið samkeppnisleiðina koma til álita sem hluti af viðbrögðum Samskipa við fyrirhuguðum samdrætti í innflutningi, sbr. umfjöllun hér að framan í kafla 6.7.6 um *„grænlenska daga*" og *„herferð*" Samskipa gegn Eimskip. Gerði (S)frkvstj-millilandasv ráð fyrir að markaðssókn myndi vinna upp samdrátt í innflutningi vegna efnahagsástandsins í landinu og þegar tapaðra/nýrra viðskipta (nettó). Markaðssókn sem nemur 41 þús. tonnum er umtalsverður árangur í samkeppni, þó á ársgrundvelli sé, hafandi í huga að (S)frkvstj-millilandasv gerði ráð fyrir 306 þús. tonna innflutningi allt árið 2008. Ekki er unnt að útiloka að (S)frkvstj-millilandasv hafi á þessum tímapunkti ekki vitað um fundinn sem halda átti með Eimskip daginn eftir enda var í framangreindum gögnum rætt um stjórnarfund Samskipa hf. í hádeginu 6. júní 2008 en slíkur fundur var í raun ekki á dagskrá heldur e.k. fámennur leynifundur æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips. Eftirfarandi tölvupóstur (S)forstj, sem hann sendi kl. 23:34, styður þetta en þar vísar (S)forstj aðeins til fundar sem hann geti ekki breytt. Hvað sem þessu líður sýnir framangreint gagn (S)frkvstj-millilandasv hvað hefði getað falist í samkeppnisleiðinni. Með aukinni samkeppni hefðu Samskip a.m.k. getað reynt að verja stöðu sína í innflutningi og viðskiptavinir og samfélagið allt notið góðs af samkeppni milli Samskipa og Eimskips á markaði. Gögn málsins sýna hins vegar að Samskip völdu samvinnuleiðina og áttu í ólögmætu samráði við Eimskip, sbr. umfjöllun hér á eftir.

1504. Kl. 23:09 og 23:11 sendi (S)forstj tölvupósta til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl og bað þá um að hitta hann í *„fyrrmálið*" og fara í gegnum *„revised*".[818]

1505. Kl. 23:34 sendi (S)forstj aftur tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv til þess að skipuleggja fund þeirra tveggja: *„ég er bókaður á fund sem ég get ekki breytt kl. 12-14 og þá tekur stjórnarfundur við, getum við hist kl. 08:00 í fyrramálið og farið yfir.*

Athugasemdir:

-er komin samantekt á siglingakerfi

-er revised magn jafnt budgeted magn fyrir seinni hlutann sbr. fyrri email

-áhugavert að ná næmni á magnbreytingu, þe ef magn eykst / minnkar um 1%".[819]

---

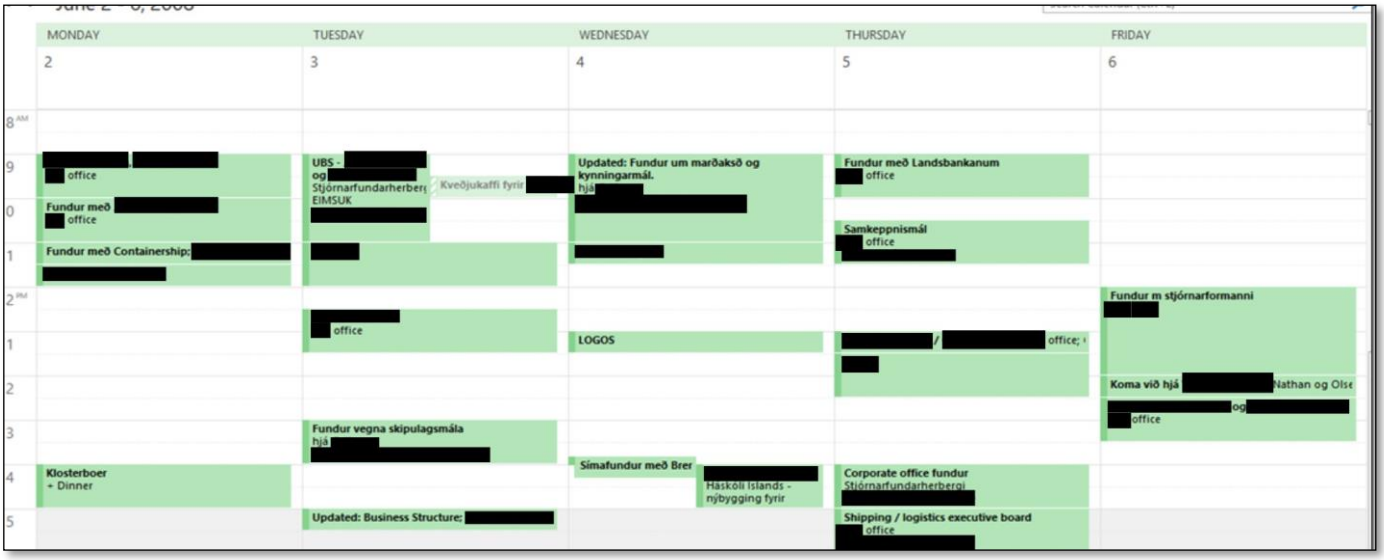
[814] Atlantsskip.
[815] Eimskip.
[816] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471433/0.7.33.471446. […] svarar kl. 23:28: *„jú miðað við magn á árs grundvelli. Við þurfum að hafa flutningsgetuna klára fyrir þetta magn frá degi 1. þ.e. frá því magnið kemur fyrst inn í okkar kerfi. Eiginlega betra að hugsa þetta allt í flutningsgetu pr. viku en það kemur út á eitt.*". Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471535.
[817] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471433 / 0.7.33.471446. […] svarar kl. 23:28: *„jú miðað við magn á árs grundvelli. Við þurfum að hafa flutningsgetuna klára fyrir þetta magn frá degi 1. þ.e. frá því magnið kemur fyrst inn í okkar kerfi. Eiginlega betra að hugsa þetta allt í flutningsgetu pr. viku en það kemur út á eitt.*". Doc. ID. 0.7.33.471535.
[818] Nánar verður fjallað um síðar í ákvörðun þessari að hluti af því sem Samskip nefndi *„revised budget*" tengist samráði við Eimskip. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471456.
[819] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471547/0.7.33.471620.

1506. Kl. 23:40 fékk (S)forstj tölvupóst frá (S)frkvstj-fjárm, sem hafði verið að taka saman umbeðnar upplýsingar fyrir hann.[820]

1507. Í mgr. 549 – 550 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að framangreind gögn fyrirtækisins frá 5. júní 2008 varði aðeins stjórnarfund Samskipa hf. sem áætlaður hafi verið deginum á eftir. Gögnin tengist alls ekki fundinum með Eimskip sama dag. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 25.5.4.

7.2.2. Fundur á Suðurlandsbraut 18 kl. 12:00 þann 6. júní 2008

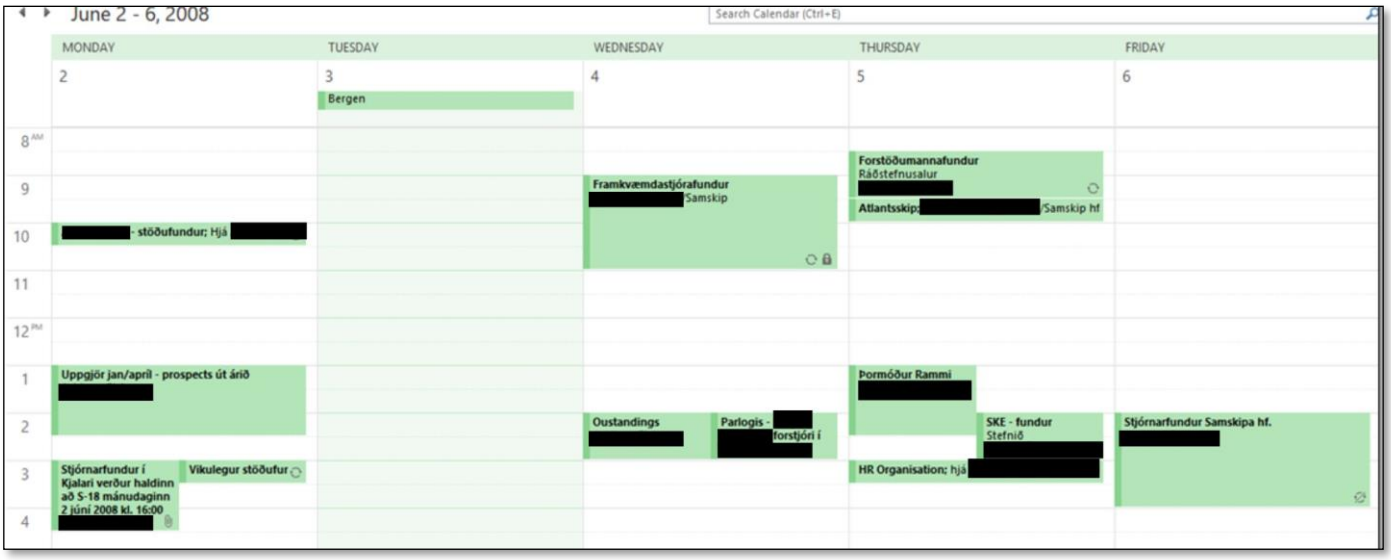
1508. Sem fyrr segir bókaði ritari (S)aðaleig-stjform-SH fund og veitingar fyrir fjóra í húsakynnum Kjalars að Suðurlandsbraut kl. 12:00 þann 6. júní 2008. Tölvudagbók (E)forstj fyrir vikuna 2. – 6 júní 2008 leit svo út:[821]



1509. Tölvudagbókin sýnir þannig að (E)forstj og (E)stjform áttu fund frá 12:00 til 14:00 þann 6. júní 2008. Ljóst er að þessi fundur var ekki haldinn hjá Eimskip. Þetta sést m.a. af því að skv. dagbókinni átti að *„koma við"* hjá fyrirtækinu Nathan & Ólsen á leið á annan fund (E)forstj og (E)stjform. Þann fund átti að halda á skrifstofu (E)forstj og á hann var einnig boðaður framkvæmdastjóri samskiptasviðs Eimskips. Er þetta í samræmi við framangreindar upplýsingar um að umræddur fundur Eimskips og Samskipa hafi verið haldinn á skrifstofu Kjalars á Suðurlandsbraut 18. Framburðir (E)forstj og (S)forstj við skýrslutökur hjá lögreglu staðfesta þetta einnig.

1510. Tölvudagbók (S)forstj fyrir vikuna 2. – 6 júní 2008 leit svona út:[822]

[820] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471617.
[821] Afrituð dagbók hjá Eimskip. Dagbók […] 02.-06.06.2008.
[822] Afritaðar dagbókarfærslur frá Samskipum. Dagbók […] 02.-06.06.2008.



1511. Í framangreindri dagbók (S)forstj má sjá að föstudaginn 6. júní 2008 hafi ekki verið bókaður fundur fyrr en kl. 14. Í framangreindum tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv, sem hann sendi kl. 23:34 þann 5. júní 2008, kom hins vegar fram að hann væri bókaður á fund sem hann *„gæti ekki breytt"* þennan dag milli 12:00 og 14:00. Þá sýnir afritað tölvupósthólf (S)forstj að hann sendi ekki tölvupósta milli kl. 11:39-14:39 þennan dag, eða rúmlega þann tíma sem fundurinn var bókaður í dagbók (E)forstj.

1512. Bæði Eimskip og Samskip hafa upplýst við rannsókn málsins að (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj hafi hist á fundi. Það hafa (E)forstj og (S)forstj staðfest við skýrslutöku hjá lögreglu. Er þessu lýst nánar hér á eftir.

1513. Þegar allt framangreint er virt saman er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fundur umræddra æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa hafi átt sér stað á milli 12:00 og 14:00 föstudaginn 6. júní 2008.

1514. Eins og ítarlega verður rökstutt hér á eftir telur Samkeppniseftirlitið að á þessum fundi hafi Samskip og Eimskip ákveðið að hrinda í framkvæmd verkefni þar sem fyrirtækin saman myndu kanna ábata af auknu samráði þeirra á milli. Samskip mótmæla þessu. Er staðhæft að á fundinum hafi aðeins verið rætt um möguleg kaup Samskipa á tilteknum eignum Eimskips en að þær viðræður hafi engum árangri skilað. Ekkert ólögmætt hafi átt sér stað á fundinum. Eins og rökstutt er m.a. í kafla 25.5.7 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

1515. Sjá má af dagbók (S)forstj að hann var bókaður á *„Stjórnarfund Samskipa hf."* strax eftir fundinn með Eimskip, þ.e. á milli kl. 14:00 og 16:00. (S)aðaleig-stjform-SH var einnig boðaður á stjórnarfundinn ásamt (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)frkvstj-fjárm. Við rannsókn málsins óskaði Samkeppniseftirlitið eftir afhendingu fundargerða af fundum stjórnar Samskipa hf. Samskip afhentu ekki fundargerð af umræddum fundi 6. júní 2008.[823] Af öðrum afhentum stjórnarfundargerðum ársins 2008 má ráða að ekki hafi verið haldinn formlegur stjórnarfundur þennan dag. Í afhentri fundargerð Samskipa hf. frá 16. maí 2008 kemur þannig fram að um væri að ræða *fjórða* fund stjórnar Samskipa hf. á árinu 2008. Næsti fundur, *sá fimmti*, var haldinn 7. júlí 2008.[824]

1516. Auk þess að sitja í stjórn Samskipa hf. og Samskipa Holding var (S)stjform-S framkvæmdastjóri Kjalars og fundurinn 6. júní 2008 með Eimskip var haldinn í húsakynnum Kjalars. Eins og áður sagði

[823] Sjá hér gagnaafhendingu Samskipa frá 22.11.2016 (viðauki 6).
[824] Eru þessi afhentu gögn í samræmi við skoðun Samkeppniseftirlitsins á fundargerðum stjórnar á afrituðu sameiginlegu tölvudrifi Samskipa (Deildir\yfirstjórn\ Stjórnarfundir\2008).

vissi (S)stjform-S af fundinum með Eimskip (sbr. tölvupóst hans frá 5. júní 2008) og hafði fengið þann 12. maí 2008 í hendur skýrslu sem Egla vann fyrir (S)aðaleig-stjform-SH og sýndi m.a. mikinn ábata af samráði Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi. Sem fyrr segir hafði ýmsum undirmönnum (S)forstj verið ranglega greint frá því að fundurinn kl. 12:00 væri stjórnarfundur Samskipa hf. Þá ber að horfa til þess að samkvæmt afhentum fundargerðum stjórnar Samskipa hf. var (S)aðaleig-stjform-SH fjarverandi á öllum formlegum stjórnarfundum á árinu 2008. Í þessu tilviki var (S)aðaleig-stjform-SH hins vegar kominn til Íslands gagngert til að hitta Eimskip. Þegar fundinum með Eimskip lauk voru því staddir á skrifstofu Kjalars (S)forstj og a.m.k. tveir stjórnarmenn í Samskipum hf. ((S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S) og var fundur í stjórn Samskipa hf. bókaður kl. 14:00 þann dag. Engin gögn hafa fundist eða verið lögð fram sem sýna að fundurinn kl. 14:00 hafi verið afboðaður.

1517. Hafa ber í huga að aukið samstarf við Eimskip hafði verið rætt á vettvangi stjórnar Samskipa hf. á fyrri hluta árs 2008, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3.2 hér að framan um stjórnarfundargerð frá 4. apríl 2008. Sýna gögn málsins að í apríl og maí 2008 skoðaði (S)aðaleig-stjform-SH Eimskip ítarlega, sbr. umfjöllun hér að framan um m.a. tölvupóst 10. apríl 2008 frá (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH *„CTG Eimskip*", tölvupóst starfsm-Egla til (S)stjform-S frá 18. apríl 2008 (*„Eimskip Analysis – (S)aðaleig-stjform-SH has asked me to a more detailed analysis of eimskip which I will do over the next two weeks*") og skýrslur Eglu fyrir (S)aðaleig-stjform-SH frá 12. maí og 5. júní 2008.

1518. Af þessu verður dregin sú ályktun að eftir fundinn með Eimskip hafi stjórn Samskipa hf. (a.m.k. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S) og (S)forstj átt óformlegan fund þar sem engin fundargerð var haldin. Eru allar líkur til þess að á þeim fundi hafi a.m.k. verið fjallað um niðurstöðu fundarins með Eimskip. Þessu til frekari stuðnings ber að horfa til þess að (S)aðaleig-stjform-SH fundaði aftur með (E)stjform 25. júlí 2008. Sá fundur var aftur haldinn í húsakynnum fjárfestingarfyrirtækis (S)aðaleig-stjform-SH sem (S)stjform-S stýrði, þ.e. Kjalars. Sama morgun og sá fundur var haldinn átti (S)stjform-S fund með (S)aðaleig-stjform-SH vegna *„New beginning*", sbr. kafla 8.13.2. Eins og lýst verður í næsta kafla var samráðið nefnt í gögnum Eimskips: Verkefnið *„Nýtt upphaf*".

1519. Sem áður segir staðfesta Samskip í athugasemdum við AI að (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj hafi fundað 6. júní 2008. Telja Samskip hins vegar að Samkeppniseftirlitið dragi rangar ályktanir af því sem fram fór á fundinum og hvað hafi gerst eftir hann. Í mgr. 551 í athugasemdum Samskipa við AI heldur fyrirtækið því fram að stjórnarfundur Samskipa hf. hafi ekki verið haldinn 6. júní 2008 og heldur ekki óformlegur fundur til að ræða um niðurstöðu fundarins með Eimskip. Eins og rökstutt er í kafla 25.5 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

1520. Næst er að líta til atvika sem áttu sér stað sunnudaginn 8. júní 2008 og vinnuvikuna þar á eftir. Þar á eftir verður vikið að skýringum á þeim atvikum sem m.a. viðkomandi stjórnendur Eimskips og Samskipa hafa sett fram.

7.3. *„Verkefnið Nýtt upphaf*"

1521. Rétt rúmum tveimur sólarhringum eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform eða sunnudaginn 8. júní 2008 vistaði (E)frkvstj-alþjsv (kl. 14:59) hjá sér glærukynningu sem hann gaf heitið *„verkefnið samstarf*".[825]

1522. (E)frkvstj-alþjsv vistaði aftur glærukynninguna á heimasvæði sínu um kvöldið 8. júní 2008 (kl. 20:10) og þá undir nýju heiti; *„verkefnið hagkvæmni*". Á þeim tímapunkti var titill kynningarinnar

[825] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.51111. Í upplýsingum um skjalið *„info*" koma fram sömu upplýsingar um höfund og upphafsstað eins og finna má í upplýsingum um afritað tölvuskjal frá Eimskip: *„verkefnið hagkvæmni.ppt*". […] Doc. ID. 0.7.33.43122 Sömu sögu er að segja um upplýsingar skjalsins sem […] vistar hjá sér að morgni 09.06.2008. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.90082.

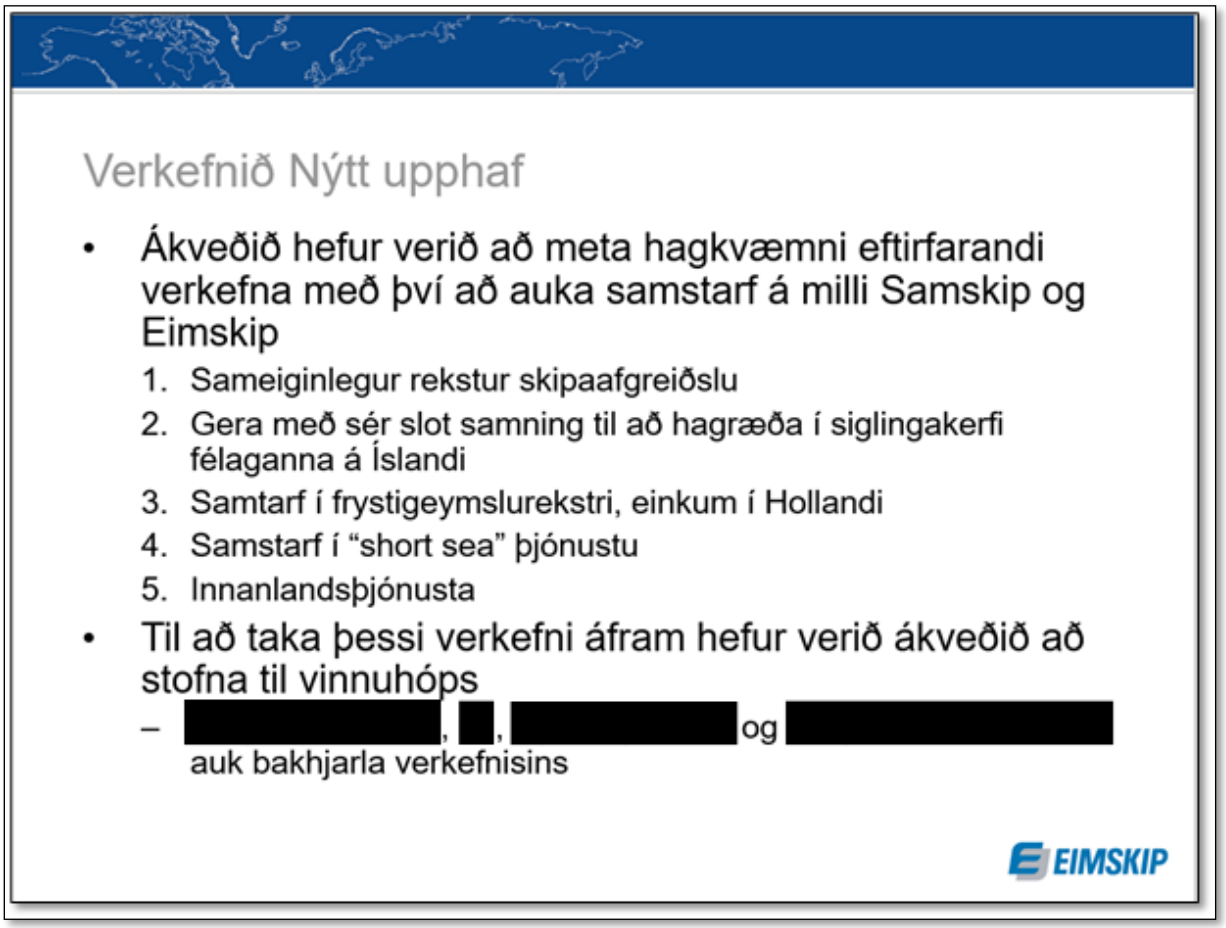
þessi: *„Nýtt upphaf Júní 2008 Trúnaðarmál“* og þar komnar inn fimmtán glærur um verkefni sem sneri að því að *„auka samstarf“* á milli Samskipa og Eimskips.

1523. Morguninn eftir (kl. 09:59) vistaði (E)forstj þessa glærukynningu á sínu heimasvæði undir heitinu *„verkefnið nytt upphaf“*.[826]

1524. Glærurnar voru sem fyrr segir merktar sem trúnaðarmál og höfðu farið leynt því þær fundust aðeins í gögnum (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv og ekki verður séð að þær hafi verið sendar milli aðila með tölvupósti.[827] Samkeppniseftirlitið óskaði, með vísan til 19. gr. samkeppnislaga, eftir því að Eimskip afhenti alla samninga við Samskip, ásamt m.a. afritum af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi (þ. á m. í formi glærukynninga).[828] Í svari við þessari beiðni Samkeppniseftirlitsins afhenti Eimskip ekki umrædda glærukynningu.[829] Samskip hafa heldur ekki veitt upplýsingar um þessa glærukynningu eða efni hennar. (E)forstj, (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv veittu ekki upplýsingar um nein atriði tengd þessu við upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins í september 2013.

1525. Eins og nefnt var hér að framan var verkefnið *„Nýtt upphaf“* að finna á verkefnalista (E)forstj frá 5. júní 2008. Umræddar glærur (E)frkvstj-alþjsv frá 8. júní 2008 og (E)forstj frá 9. júní 2008 skýra hvað fólst í þessu verkefni. Um er að ræða kynningu með fjórtán glærum og eftirfarandi kemur fram á upphafsglærum:

[826] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.90082.
[827] Varðandi leyndina þá er ekki að sjá af gögnum málsins að samstarfsverkefnið hafi verið rætt á stjórnendafundum Eimskips. Má nefna t.d. að 5. júní 2008 var *„Corporate Office“* fundur kl. 16 (sama dag og *„Nýtt upphaf“* kemur á verkefnalista […]). Þar er einn dagskrárliðurinn *„Samskip“* en þar virðast hafa verið rædd önnur mál heldur en fyrrgreint *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.88565.
[828] Upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til Eimskips 29.01.2015, 11. tölul., sbr. áréttingu upplýsingaskyldu í bréfi eftirlitsins frá 19.02.2015 og 8. tölul. bréfs frá 22.10.2015.
[829] Sbr. bréf Eimskips. dags. 03.02.2015, 05.03.2015 og bréf og gagnaafhendingu 23.03.2015, sbr. kafli XI., sbr. bréf 20.11.2015 og bréf og gagnaafhendingu 19.02.2016 (minnislykill 4, 11. tölul.).



1526. Fjallað verður um glærukynninguna í heild sinni hér á eftir. Rétt er hins vegar samhengisins vegna að útskýra stuttlega þessi verkefni sem talin eru upp í töluliðum á framangreindri glæru.

- Á þessum tíma var fyrir hendi ólögmætt samstarf Eimskips og Samskipa í skipafgreiðslu á Reyðarfirði, sbr. umfjöllun í kafla 5.12. Átti skv. lið 1 að taka það til athugunar að auka samstarf fyrirtækjanna í skipafgreiðslu.

- Verkefni Samskipa og Eimskips í lið 2 vísar til samstarfs í siglingum til og frá Íslandi sem fjallað var um í skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH frá 12. maí 2008 (unnin af Eglu fyrir (S)aðaleig-stjform-SH), sbr. kafla 6.7.5. Átti samkvæmt þessu verkefni í lið 2 að taka það til athugunar að auka samstarf fyrirtækjanna í siglingum til og frá Íslandi. Í tengslum við þetta verður að rifja upp að samkvæmt fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 2. júní 2008 vann (E)frkvstj-flutnkerf að endurskoðun á siglingakerfi Eimskips og honum var samkvæmt fundargerðinni ætlað að eiga samskipti við Samskip, sbr. kafla 7.2.1.1.[830] Þá ber í þessu samhengi að árétta tölvupóst (S)forstj frá 4. júní 2008 sem sýnir að til skoðunar var hvort hægt væri að takmarka flutningsgetu á markaðnum (*„skera capacitet af markadi*") eða að taka upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum til og frá Evrópu og var fyrir hendi í Norður-Ameríku flutningunum, sbr. kafla 7.2.1.1. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að alvarlegt brot fyrirtækisins hafi falist í tilteknum aðgerðum sem *„gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008*." Hafi þetta m.a. falist í samráði við Samskip *„á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi*".

[830] Átti hann síðar í ítrekuðum samskiptum við yfirmann siglingakerfis Samskipa ([…]), sbr. m.a. yfirlit í kafla 7.7.1 og umfjöllun í köflum 8 og 9.

- Verkefnið í lið 3 vísar til m.a. aukins samstarfs dótturfélaga Eimskips (Daalimpex) og Samskipa (Kloosterboer) í Hollandi. Á þessum tíma stóð yfir ólögmætt samráð þessara dótturfélaga Eimskips og Samskipa. Í kafla 7.5.1 er t.d. gerð grein fyrir fundargerð sem lýsir fundi (E)frkvstj-alþjsv með undirmanni hans, framkvæmdastjóra Daalimpex, þann 16. apríl 2008. Greindi framkvæmdastjórinn (E)frkvstj-alþjsv frá þessum samskiptum Daalimpex við keppinautinn: *„she talks to Kloosterboer every two/three months to keep up and increase rates and to avoid that customers are playing us against each other again.*" Í kafla 7.5.1 er einnig lýst niðurstöðu hollenskra samkeppnisyfirvalda vegna þessa samráðs Samskipa og Eimskips. Hér ber einnig að rifja upp önnur atvik fyrr á árinu 2008. Í tölvupósti (S)forstj-frystig (forstjóri yfir m.a. Kloosterboer) frá 10. apríl 2008 til (S)aðaleig-stjform-SH var fjallað um frystigeymslustarfsemi Eimskips í Evrópu og Norður-Ameríku. Kemur fram í tölvupóstinum að (S)aðaleig-stjform-SH hefði beðið (S)forstj-frystig um minnisblað um Daalimpex og spurði (S)forstj-frystig (S)aðaleig-stjform-SH hvenær hann þyrfti að fá minnisblaðið í hendur, sbr. kafla 6.7.3.4. Fjallað var um Daalimpex í áðurnefndri skýrslu Eglu frá 12. maí 2008, sbr. umfjöllun kafla 6.7.5.

- Verkefnið í lið 4 vísar m.a. til samstarfs Samskipa og dótturfélag þess Silver Sea við dótturfélag Eimskips, Containerships og Eimskip-CTG. (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. apríl 2008 upplýsingar um Eimskip-CTG, sbr. kafla 6.7.3.4. Fjallað var um þessi dótturfélög Eimskips og Samskipa í áðurnefndri skýrslu Eglu frá 12. maí 2008 og að það ætti eftir að leggja mat á ábata af samstarfi Eimskip-CTG og Silver Sea, sbr. kafla 6.7.5. Kvöldið 5. júní 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH skýrslu um samstarf Samskipa við Containerships til (S)forstj, sbr. kafla 7.2.1.2. Þetta samstarf Samskipa og Eimskips gat t.d. haft skaðleg áhrif á samkeppni í útflutningi á sjávarafurðum frá Íslandi, sbr. m.a. kafla 7.5.2.

- Á þessum tíma var fyrir hendi ólögmætt samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum hér á landi, sbr. kafla 5.11. Átti skv. lið 5 að taka til athugunar að auka það samstarf.

1527. Framangreindir verkþættir *„Nýtt upphaf*" verkefnis fyrirtækjanna voru afar víðtækir og tóku til flestra þátta í starfsemi þeirra. Verkþættirnir kölluðu á umfangsmikil samskipti á milli fyrirtækjanna um viðkvæm samkeppnisleg atriði en gögn málsins sýna mikil samskipti milli þeirra, þ.á m. lykilstjórnenda og eigenda, um samkeppnisleg málefni fyrirtækjanna þar sem sjálfstæði fyrirtækjanna og óvissu um ákvarðanir keppinauta var raskað. Eins og rökstutt er í ákvörðun þessari hafði háttsemi fyrirtækjanna það að markmiði að raska samkeppni samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga. Í þessu sambandi vísast jafnframt til umfjöllunar í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 vegna samráðs Samskipa og Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 4.6. hér að framan:

„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að [Eimskips] *hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum.*"

1528. Í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að *„Nýtt upphaf*" glærukynningin hafi tengst fundi fyrirtækjanna 6. júní 2008. Jafnframt er því mótmælt að kynningin gefi til kynna ólögmætt samráð milli fyrirtækjanna. Setja Samskip fram fjölmörg sjónarmið þessu til stuðnings. Eins og rökstutt er ítarlega í kafla 25.6 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

7.3.1. Vinnuhópurinn og bakhjarlarnir

1529. Í framangreindri upphafsglæru glærukynningar Eimskips *„Nýtt upphaf*" kemur fram að til þess að *„taka áfram*" verkefnin í liðum 1 til 5 hafi *„verið ákveðið að stofna til vinnuhóps*". Verður ekki annað skilið en að það hafi verið ákvörðun beggja fyrirtækjanna, sbr. einnig fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008. Var (S)forstj tilgreindur í *„vinnuhóp*" ásamt (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Eins og vikið

verður að sýna gögn frá (S)forstj að vinnuhópurinn hófst þegar handa við framkvæmd aðgerða vegna samráðsins.

1530. Fjórir menn skipuðu vinnuhópinn en framangreind glæra í glærukynningu Eimskips sýnir að 9. júní 2008 var ekki búið að ákveða hver yrði fjórði maðurinn í hópnum. Samkeppniseftirlitið telur vísbendingar vera um að *„nn"* standi fyrir annan fulltrúa frá Samskipum. Við skýrslutöku hjá lögreglu taldi (E)forstj að *„nn"* í vinnuhópnum væri væntanlega einhver frá Samskipum, sbr. kafla 7.3.6.2.1 hér á eftir.

1531. Eftirfarandi umfjöllun sýnir ríka aðkomu (S)frkvstj-millilandasv að verkefnum vinnuhópsins, sbr. t.d. kafla 8.9.4 hér á eftir. Ber í því sambandi einnig að horfa til þess að við skýrslutöku hjá lögreglu lýsti (E)frkvstj-alþjsv fundi sem haldinn var í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Hann og (E)forstj hefðu setið fundinn og fulltrúar Samskipa hafi verið (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj (fjármálastjóri Samskipa Holding og sat í stjórn Samskipa hf.).[831] Á þessum fundi hafi verið rædd atriði sem komu fram á *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni, sbr. nánari umfjöllun í 7.3.6.2.3 hér á eftir.

1532. Gefur framangreint til kynna að (S)frkvstj-millilandasv hafi orðið annar aðalfulltrúa Samskipa í þessari samvinnu fyrirtækjanna en aðrir starfsmenn Samskipa komu einnig að þessu ólögmæta samráði. Framburður (E)frkvstj-alþjsv gefur og til kynna að (S)stjórnarm-fjármstj hafi tengst störfum vinnuhópsins, mögulega sem hluti hans eða sem fulltrúi *„bakhjarlanna"*.

1533. Í framangreindri glæru er sem fyrr segir vísað til *„bakhjarla verkefnisins"*. Við rannsókn málsins hafa hvorki Samskip né Eimskip upplýst um eða lagt fram gögn um það hverjir séu umræddir *„bakhjarlar"*. Við mat á því hverjir hafi verið bakhjarlarnir ber að rifja upp að (S)aðaleig-stjform-SH vildi vernda og efla stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow"* og fyrir tilstuðlan hans var umfangsmikið samstarf við Eimskip undirbúið. Einnig ber að árétta að Eimskip átti í miklum fjárhagslegum erfiðleikum og skiptir máli í því samhengi að (E)stjform hafði persónulegra hagsmuna að gæta af rekstri Eimskips.[832] (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform hittust á framangreindum fundi 6. júní 2008 og þeir hittust á öðrum samráðsfundi þann 25. júlí 2008 sem fjallað verður nánar um hér á eftir. Með vísan til þessa alls telur Samkeppniseftirlitið að (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform hafi verið umræddir *„bakhjarlar"*.

1534. Þá mun eftirfarandi umfjöllun sýna að auk (E)forstj og (S)forstj hafi aðrir helstu stjórnendur fyrirtækjanna komið að þessu verkefni eða einstökum þáttum þess á rannsóknartímabilinu. Nefna má hér (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-innfl1.

7.3.2. (S)forstj skipuleggur frekari fundi Eimskips og Samskipa

1535. Sem fyrr segir vistaði (E)forstj hjá sér *„Nýtt upphaf"* glærukynninguna að morgni mánudaginn 9. júní 2008. Daginn eftir voru eftirfarandi fundir bókaðir í dagbók (E)forstj:

- Kl. 13:00 – 14:00 fund sem nefndur var *„(E)frkvstj-alþjsv (E)forstj"*.

---

[831] […] bjó erlendis en fyrir liggur að hann var með starfsaðstöðu hjá Samskipum hf. á Íslandi.

[832] […] átti sjálfur eða gegnum fjárhagslega tengda aðila stóran eignarhlut í Eimskip, sbr. t.d. tilkynningu til Kauphallar frá 31.03.2008 þar sem fram kemur að félagið Otec Investment corp, sem var meirihluta eigu […], keypti hlutabréf í Eimskip að fjárhæð rúmar 69 milljónir íslenskra króna. Samkvæmt tilkynningunni var heildareign […] eða fjárhagslegra tengdra aðila í Eimskip samtals 38.951.247 hlutir (miðað við gengi tilkynntra viðskipta var fjárhæð eignarhlutarins að markaðsvirði rúmar 930 milljónir íslenskra króna), sjá umræddа tilkynningu Eimskips um þessi viðskipti: https://newsclient.omxgroup.com/cdsPublic/viewDisclosure.action?disclosureId=264881&lang=is.
Í eftirfarandi birtum tilkynningum Eimskips til Kauphallar er ekki að sjá að […] eða tengdir aðilar hafi verið búnir að selja þessa eignarhluti í Eimskip þegar fundur stjórnendanna Eimskips og Samskipa átti sér stað í upphafi júní 2008. Hér má einnig vísa til fréttar Morgunblaðsins frá 19.06.2008 *„Engin áhrif á 90 milljóna viðskipti"*, http://www.mbl.is/greinasafn/grein/1223164/.

- Kl. 16:00 – 17:00 átti (E)forstj fund með (E)stjform.
- Kl. 17:00 – 18:00 átti (E)forstj annan fund með (E)frkvstj-alþjsv.
- Kl. 18:00 átti (E)forstj annan fund með (E)stjform, en aðrir sátu þann fund einnig.[833]

1536. Efni þessara funda er ekki tilgreint í dagbók (E)forstj. Ber hins vegar að hafa í huga að (E)forstj og (E)stjform höfðu hitt (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 6. júní 2008 og (E)frkvstj-alþjsv hafði vistað *„Nýtt upphaf"* glærukynninguna sunnudaginn 8. júní 2008 og átti sæti í *„vinnuhópnum"*.

1537. (S)forstj átti einnig sæti í *„vinnuhópnum"*. Gögnin sýna að þennan sama dag og (E)forstj fundaði ítrekað með (E)frkvstj-alþjsv og (E)stjform, þ.e. 10. júní 2008, átti (S)forstj símafund með a.m.k. framangreindum forstjóra yfir frystigeymsluhluta Samskipa ((S)forstj-frystig) varðandi samstarf við Eimskip sem lýst er í glærum (E)forstj. Var á þeim símafundi einnig rætt um fyrirhugaðan fund (S)forstj-frystig með (E)frkvstj-alþjsv. Þetta sést m.a. af tölvupósti sem (S)forstj-frystig sendi (S)forstj kl. 20:46 þann 10. júní 2008 en heiti hans var *„Eimskip"*. Í honum sagði (S)forstj-frystig:

„ref telcon earlier today can you pls. let me know re next steps vis a vis my meeting with the european md of eimskip [(E)frkvstj-alþjsv] *re daalimpex"*[834]

1538. (S)forstj svaraði þessum tölvupósti (S)forstj-frystig daginn eftir[835] en seinna sama kvöld (þ.e. kl. 23.53 þann 10. júní 2008) sendi (S)forstj tölvupóst til þeirra yfirmanna Samskipa erlendis sem hafa með framangreind verkefni í liðum 3 og 4 í glæru (E)forstj að gera (þ.e. umræddur (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL). Tölvupósturinn var einnig sendur til (S)aðaleig-stjform-SH. Heiti tölvupóstsins var *„Eimskip"*. Í tölvupósti (S)forstj til stjórnendanna sagði:

„Eimskip are interested to seek for opportunites to co-operate with us on our short sea and coldstore business.

[(S)forstj-frystig]*, as per our telecon, they are interested to explore opportunities to merge our Kloosterboer coldstore activities with Daalimpex, in order to increase profitability of the two, they dont see themselves as owners of Daalimpex for the long run.*

They own today 65% of the shares in Containerships, and an option of remaining 35% will be executed 18 months from now. They claim Containerships doing exceptionally well. They consider our Baltic volumes fitting well into their systems, needing more export volumes out of Baltics/Russia. I think we can contribute important volume flows to their system and as such should be able to negotiate a favourable/long term agreement for us.

[(E)frkvstj-alþjsv]*, CEO Eimskip Europe, has your numbers and will contact you within the next two days, in order to setup meetings with you next week.* [(S)frkvstj-MCL], [(E)frkvstj-Contain] *would join him for the Containership discussions."*[836]

1539. Tölvupósturinn veitir vísbendingar um atriði sem rædd voru á fundinum 6. júní 2008. Þar hefur Eimskip veitt Samskipum upplýsingar um atriði sem tengjast áformum og eignarhaldi á Daalimpex og Containerships. Tölvupósturinn sýnir einnig að það var undirbúið af hálfu (S)forstj að (E)frkvstj-alþjsv myndi hafa samband við:

- Viðkomandi erlendan yfirmann Samskipa ((S)forstj-frystig) varðandi samstarf eða samruna Kloosterboer og Daalimpex. Sem fyrr segir stóð yfir ólögmætt samráð þessara dótturfélaga

[833] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.249456. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.249862. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.249924. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.250019.
[834] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.473047.
[835] Sbr. mgr. 1567 hér á eftir.
[836] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.473061.

Eimskips og Samskipa. Samkvæmt þessu stóð til að skoða aukið samráð eða jafnvel samruna fyrirtækjanna, sjá verkefni í lið 3 í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni.

- Viðkomandi erlendan yfirmann Samskipa varðandi umræðu um *„short sea“* siglingar ((S)frkvstj-MCL) og honum jafnframt greint frá því að (E)frkvstj-Contain, framkvæmdastjóri Containerships, myndi einnig taka þátt í þeirri umræðu við Samskip, sjá verkefni í lið 4 í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni.

1540. Sem fyrr segir var (S)forstj tilgreindur í *„vinnuhóp“* ásamt (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Framangreind gögn frá 10. júní 2008 sýna að (S)forstj skipulagði og gaf fyrirmæli um fund (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með stjórnendum Samskipa í Hollandi til að ræða samstarf sem féll undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

1541. Við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (E)frkvstj-alþjsv að hann og (E)frkvstj-Contain hefðu átt fund með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam í Hollandi síðar í júní 2008. Á þeim fundi hefði verið rætt um samstarf milli Eimskips og Samskipa í *„short sea“* siglingum. Í kjölfarið hefðu (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain átti í frekari samskiptum um sama málefni, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.3.6.3.2 hér á eftir.

1542. Samtímagögn sýna að (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig gerðu tilraun til að hittast þegar (E)frkvstj-alþjsv var í Hollandi. Það gekk ekki eftir og ákváðu þeir að ræða saman um miðjan júlí 2008, sbr. kafla 8.2.3 hér á eftir.

1543. Þá má ber að líta til þess að daginn eftir, þann 11. júní 2008, bókaði ritari (S)forstj þá (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á fund 26. júní 2008 þar sem fundarefnið tengdist öðrum verkþætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, þ.e. sjóflutningi, sbr. umfjöllun hér á eftir.

1544. Er ljóst samkvæmt þessu að *„vinnuhópurinn“* hafði þá þegar hafist handa og að umræddu samráði hefði án tafar verið hrint í framkvæmd. Gögn málsins sýna að það var ekki aðeins hinum erlendu þáttum samráðsverkefnisins sem var hleypt af stokkunum þegar í stað. Samráði vegna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi og vegna landflutninga hér á landi var einnig hrint í framkvæmd, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

7.3.3. (S)forstj minnir (S)aðaleig-stjform-SH á sig

1545. Sem fyrr segir sendi (S)forstj afrit til (S)aðaleig-stjform-SH af framangreindum tölvupósti til (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig þar sem hann undirbjó fund þeirra með (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain. Samkeppniseftirlitið telur að annar tölvupóstur sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH 10. júní 2008 hafi hér einnig þýðingu. Bar sá tölvupóstur ekkert heiti en í honum sagði aðeins:

„Sælir – hvenær viltu fara í gegnum samningsmálin? ég fer svo út í fyrramálið.“[837]

1546. Við mat á þessum tölvupósti (S)forstj vísast fyrst til framangreindrar umfjöllunar um atvik frá 18. mars til 14. maí 2008. Vísast þar sérstaklega til fyrirmæla (S)aðaleig-stjform-SH um verndun Samskipa á Íslandi sem *„cash cow“* fyrir samstæðuna og þess sem ýmist var nefnt *„markmiðsáætlun, markaður“* eða *„mælikvarðarnir“* og kom fram í tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH kl. 09:03 þann 8. apríl 2008, sbr. kafla 6.7.3.3. Þá verður hér á eftir gerð grein fyrir samningi sem (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj gerðu 1. júlí 2008. Í viðauka með þeim samningi (*„Bónusskema“*) fólst m.a. að mati Samkeppniseftirlitsins að (S)forstj var hvattur til samráðs við Eimskip með loforði um bónusgreiðslu, sbr. kafla 7.6.1.

1547. Ber að virða framangreint með hliðsjón af gögnum um skipun (S)forstj í vinnuhóp með Eimskip og öðrum framangreindum gögnum sem sýna samskipti og samvinnu fyrirtækjanna á þessum tíma. Þegar litið er til þessa og horft er til þess að (S)forstj sendi á þessum tímapunkti tölvupóst til

[837] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.472738.

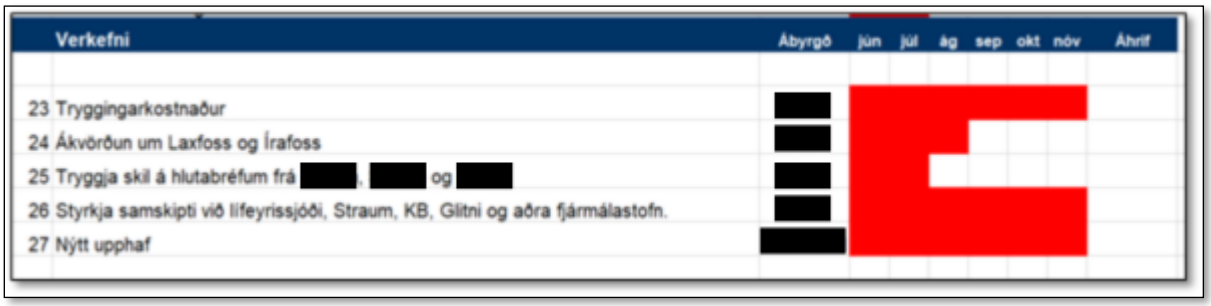
(S)aðaleig-stjform-SH og vildi fara í *„gegnum samningsmálin“*, benda gögn málsins og tímasetningin til þess að hann hafi í tengslum við samskiptin við Eimskip viljað ganga frá gerningi sem tryggði honum persónulegan ábata af m.a. samráðinu við Eimskip. Hafa í gögnum málsins ekki fundist aðrar skýringar en að *„samningsmálin“* hafi vísað til samnings um hvernig kjör (S)forstj skyldu tengjast rekstrarárangri Samskipa né komi í athugasemdum Samskipa fram sannfærandi skýringar á svo hafi ekki verið. Þá ber og að árétta að þennan dag, 10. júní 2008, greip (S)forstj til ráðstafana til að hrinda verkefninu *„Nýtt upphaf“* af stað. Hann átti þannig vegna þessa símafund með tilteknum erlendum stjórnanda Samskipa og sendi hann honum og öðrum stjórnanda tölvupóst vegna sama málefnis. Sem fyrr segir sendi (S)forstj afrit af þeim samskiptum til (S)aðaleig-stjform-SH.

7.3.4. Verkefnalisti (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv

1548. Sem fyrr segir var verkefnið *„Nýtt upphaf“* merkt 5. júní 2008 á verkefnalista (E)forstj. Var hann *„owner“* eða ábyrgðamaður þess. Kemur þetta fram í eintaki af verkefnalistanum sem vistað var 11. júní 2008. [838]

1549. Tengt þessu var stórt verkefni hjá Eimskip sem nefnt var *„Þórshamar“* og var útbúinn sérstakur verkefnalisti vegna þess. Á þeim verkefnalista kom *„Nýtt upphaf“* einnig fram sem eitt af verkefnunum sem féllu undir *„Þórshamar“*. Var (E)forstj einnig tilgreindur ábyrgðamaður *„Nýs upphafs“* á þessum verkefnalista. Í einni útgáfunni af þessum lista var (E)frkvstj-alþjsv einnig tilgreindur ábyrgðamaður *„Nýs upphafs“*. Ljóst er að Eimskip leit strax í byrjun á *„Nýtt upphaf“* sem umfangsmikið verkefni sem skyldi sinna næstu mánuðina.

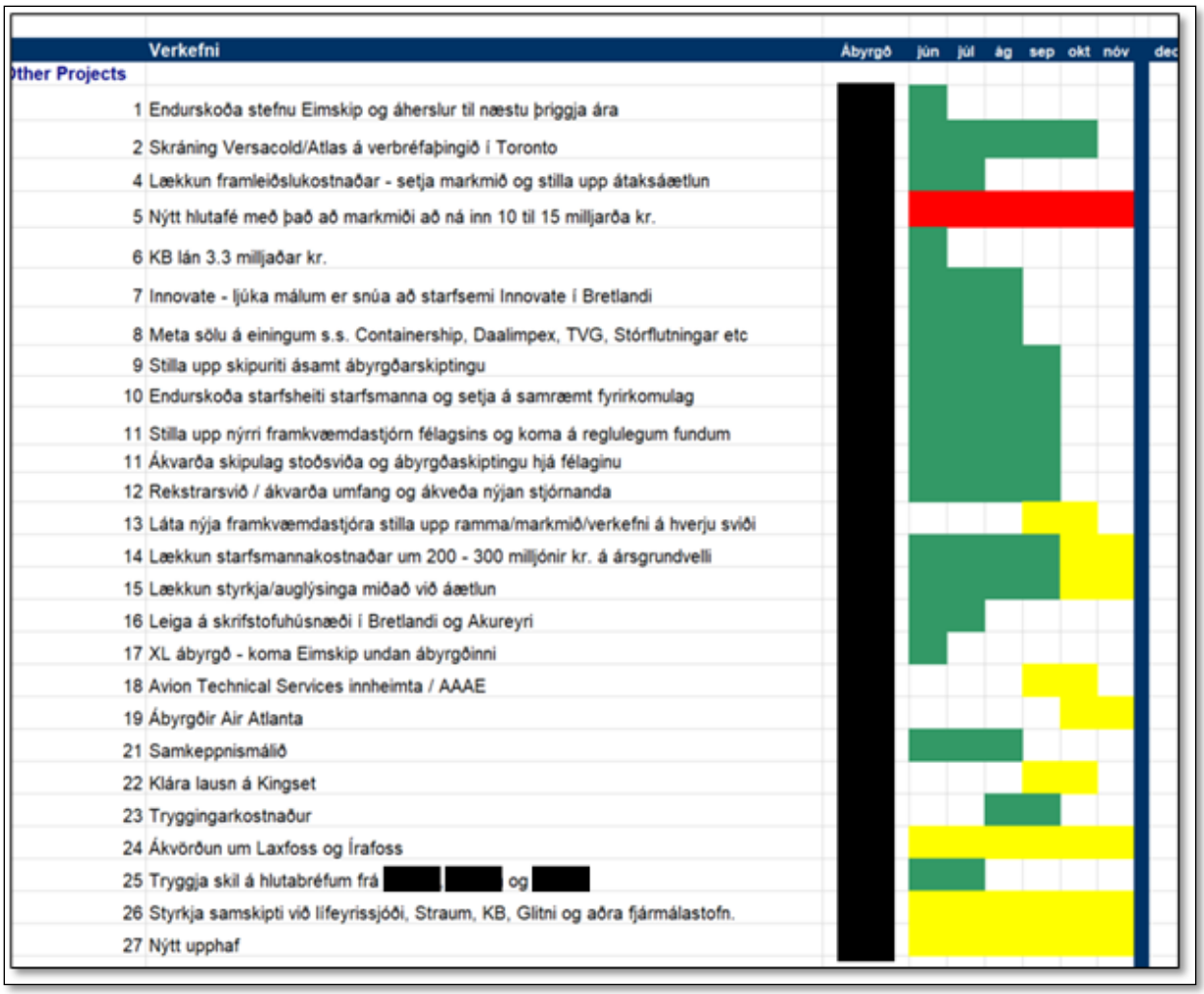
1550. Framangreint má m.a. ráða af tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv til (E)forstj sem sendur var 16. júní 2008. Heiti tölvupóstsins var *„Trúnaðarmál Þórshamar“*.[839] Meðfylgjandi honum voru tvö skjöl; annars vegar Excel verkefnalisti: *„Verkefni Thorshamar2.xls“* og hins vegar glærukynningin *„verkefni thorshamar5.ppt“*. Á listanum voru talin upp ýmis mikilvæg verkefni Eimskips á þessum tíma. Liður 27 á verkefnalistanum var framangreint *„Nýtt upphaf“* samráðsverkefni með Samskipum, sbr. eftirfarandi skjámynd af skjalinu:



1551. Kemur þannig fram í skjalinu að ábyrgð á *„Nýtt upphaf“* verkefninu væri hjá (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv en eins og áður hefur komið fram voru þeir báðir í áðurnefndum vinnuhópi samráðsverkefnisins. Samkvæmt verkefnalistanum var áætlaður verktími *„Nýtt upphaf“* út nóvember 2008. Á þessum tímapunkti var litur verkefnisins í skjalinu rauður. Um haustið, eða þann 30. september 2008, vistaði (E)forstj hjá sér uppfærðan verkefnalista (*„Verkefni Thorshamar3 – action list.xls“*). Í því skjali hefur liturinn fyrir *„Nýtt upphaf“* breyst úr rauðum í gulan en áfram sömu tímamörk, sbr. neðangreinda skjámynd af skjalinu (liður 27):[840]

---

[838] *„Owner“* með *„Nýtt upphaf“* verkefnið er […]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.92898. Einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.258986. […] hafði sent sama verkefnalistann 04.06.2008 en þá var verkefnið *„Nýtt upphaf“* ekki komið á verkefnalistann. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.243746. Hinn 30.06.2008 er verkefnið ennþá á verkefnalistanum, sbr. afritað tölvuskjal frá Eimskip með sama heiti. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Task list“*, dags. 30.06.2008, kl. 09:57. Doc. ID. 0.7.33.270242.
[839] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96675.
[840] Afritað skjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.95864.



1552. Ætla má að gulur litur sé tákn um það að *„Nýtt upphaf“* væri í vinnslu en því væri ekki lokið.[841] Staðfesti (E)forstj þennan skilning við skýrslutöku hjá lögreglu, sbr. nánar hér á eftir. Sem fyrr segir var í fyrri útgáfu verkefnalistans gert ráð fyrir lokum verkefnisins *„Nýtt upphaf“* með Samskipum í nóvember 2008.[842]

1553. Áðurnefnd glærukynning, sem (E)frkvstj-alþjsv sendi (E)forstj 16. júní 2008, er merkt trúnaðarmál en þar kemur m.a. fram að sérstök áhersla verði lögð á: *„Tekjuaukandi aðgerðir í flutningastarfseminni og setja sér markmið um 5% aukningu.“*[843]

1554. Eins og nánar verður fjallað um lauk mikilvægum þáttum í *„Nýtt upphaf“* verkefninu á svipuðum tíma og gert var ráð fyrir í framangreindri verkáætlun (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

7.3.5. (S)forstj veitir upplýsingar um fyrirætlanir Eimskips

1555. Eins og áður sagði sendi (S)forstj-frystig tölvupóst til (S)forstj að kvöldi 10. júní 2008. Heiti hans var *„eimskip“* og í honum bað (S)forstj-frystig (S)forstj um að fara yfir næstu skref varðandi fyrirhugaðan fund (S)forstj-frystig með (E)frkvstj-alþjsv. (S)forstj veitti upplýsingar um m.a. þetta með tölvupósti

[841] Með hliðsjón af öðrum verkefnum á listanum, m.a. að verkefnið *„KB lán 3.3 milljaðar kr.“* er grænt að lit í verkefnalistanum en Eimskip greiddi það lán upp í júní 2008.
[842] Síðar þennan sama dag, 30. september 2008, sendi […] verkefnalistann til […]. Í heiti póstsins segir […] eingöngu: *„Höldum áfram með þetta“*. Afritaður tölvupóstur frá Eimskips. […] Doc. ID. 0.7.33.103920.
[843] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96675.

sem hann sendi sama kvöld til (S)forstj-frystig, (S)frkvstj-MCL og (S)aðaleig-stjform-SH, sbr. umfjöllun hér að framan.

1556. Næsta morgun, 11. júní 2008, svaraði (S)forstj sérstaklega tölvupóstinum sem (S)forstj-frystig hafði sent kvöldið áður. Í tölvupósti (S)forstj sagði:

„they [Eimskip] *plan to focus and* [on] *shipping activities, therefore the reefer forwarding will be part of their long term strategy..*"[844]

1557. Þennan tölvupóst (S)forstj ber að virða í samhengi við tölvupóst (E)frkvstj-alþjsv til (E)forstj sem sendur var nokkrum dögum seinna eða þann 16. júní 2008. Heiti tölvupóstsins var *„Trúnaðarmál Þórshamar*" og var fjallað um hann hér að framan. Meðfylgjandi tölvupóstinum voru, sem fyrr segir, tvö skjöl; annars vegar Excel verkefnalisti: *„Verkefnið Þórshamar*" og hins vegar glærukynningin *„Þórshamar5*". Liður 27 á verkefnalistanum er framangreint *„Nýtt upphaf*". Liður 1 er að *„endurskoða stefnu Eimskips og áherslur til næstu þriggja ára.*" Um þetta síðarnefnda er fjallað í glærukynningunni (sem er merkt sem trúnaðarmál) en þar segir:

- *„Í tengslum við öran vöxt Eimskips síðastliðin 4 ár hefur fyrirtækið þróast út í tvö megin rekstrarmódel*

  – Flutningastarfsemi

  […]

  – Frystigeymslustarfsemi

  […]

- *Eftir umræður við stjórnarmenn og stjórnendur félagsins hafa krystallast ákveðnar áherslu breytingar*

- *Megið inntakið byggir á því að hlúa betur að flutningahluta félagsins, auka arðsemi og vinna að innri vexti á næstu misserum […]*

- *Megin markmið með verkefnið Þórshamar eru*

– Endurskilgreina stefnu félagsins með það að leiðarljósi að

- *Tryggja áframhaldandi markaðsleiðandi stöðu á Norður Atlantshafi*

- *Halda áfram vexti og uppbyggingu á „door to door" flutningum í Eystrarsalti/Rússlandi*

- *Efla núverandi frystiflutningsmiðlun félagsins með megin markmið að „ýta vörum í eða frá" framleiðslukerfum félagsins*".[845]

1558. Samkvæmt þessu trúnaðargagni ætlaði Eimskip að breyta stefnu sinni með því að hlúa betur að og efla flutningastarfsemi fyrirtækisins. Var liður í því að efla frystiflutningsmiðlun (e. *„reefer forwarding*"). Er þetta efnislega það sama og fram kom í framangreindum tölvupósti (S)forstj til (S)forstj-frystig frá 11. júní 2008.

1559. Er þannig talið ljóst að þann 11. júní 2008 hafi (S)forstj búið yfir upplýsingum um áætlun Eimskips sem stjórnendur fyrirtækisins, eðli málsins samkvæmt, skilgreindu sem trúnaðarupplýsingar í glærukynningu frá 16. júní 2008.

[844] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.473091.
[845] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96675.

1560. Samkvæmt þessu verður að telja að þann 11. júní 2008 hafi Eimskip verið búið að veita Samskipum viðkvæmar upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á viðskiptastefnu fyrirtækisins. Ber að skoða þetta í samhengi við fund (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með (E)forstj og (E)stjform þann 6. júní 2008, efni *„Nýs upphafs"* glærukynningarinnar og efni tölvupósts (S)forstj til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH 10. júní 2008. Er rökrétt að draga þá ályktun að Eimskip hafi veitt Samskipum þessar trúnaðarupplýsingar í tengslum við framangreint.

7.3.6. Skýringar (S)forstj, (E)forstj o.fl.

1561. Fundur Samskipa og Eimskips 6. júní 2008, glærukynningin um *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir og atvik næstu daga á eftir hafa mjög mikla þýðingu í þessu máli.

1562. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins, sem undirrituð var 16. júní 2021, viðurkennir fyrirtækið að hafa átt í *„samstarfi og samskiptum við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins."* Hafi þetta alvarlega ólögmæta samráð *„falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynning Eimskips frá 9. júní 2008."* Kemur síðan fram að brotin hafi m.a. falist í samráði við Samskip *„á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi."*

1563. Er þessi viðurkenning Eimskips í samræmi við samtímagögn og hefur því mikla þýðingu í samkeppnisrétti, sbr. kafla 4.7.7.

1564. Af sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins leiðir einnig að fyrirtækið hefur dregið til baka þær röngu staðhæfingar sem það hafði sett fram m.a. vegna fundarins 6. júní 2008 og tengdra atvika. Í sáttinni viðurkennir Eimskip að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar við rannsókn málsins.

1565. Við mat á háttsemi Samskipa er rétt að horfa m.a. til þeirra skýringa sem stjórnendur fyrirtækisins og Eimskips hafa gefið bæði Samkeppniseftirlitinu og lögreglu. Jafnframt er nauðsynlegt að horfa til þess hvaða upplýsingar Samskip veittu þegar fyrirtækið svaraði bréfum Samkeppniseftirlitsins. Sökum mikilvægi þessara atvika þykir, í því samhengi, rétt að rifja upp þær röngu upplýsingar sem Eimskip veittu á sínum tíma. Varpar það ljósi á rannsókn Samkeppniseftirlitsins og er til stuðnings því að Samskip hafa einnig veitt rangar upplýsingar um þessi mikilvægu atvik.

7.3.6.1. Um fundinn 6. júní 2008

1566. Eins og að framan greinir veittu hvorki (S)forstj né (E)forstj upplýsingar um fundinn 6. júní 2008 við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013. Í upplýsingagjöf þeirra fólst að þeir hefðu ekki haft nein samskipti um málefni fyrirtækjanna sem þeir stýrðu eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips.[846]

1567. Í janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Eimskip og Samskip myndu afhenda möguleg fyrirliggjandi gögn og upplýsingar um samskipti milli tiltekinna starfsmanna fyrirtækjanna, þ.m.t. (S)forstj og (E)forstj. Hefðu átt sér stað samskipti, sem ekki kæmu fram í fyrirliggjandi gögnum hjá fyrirtækjunum, óskaði eftirlitið eftir upplýsingum um tímasetningu slíkra samskipta og milli hverra þau samskipti hefðu verið.[847]

1568. Í svörum Eimskips frá 23. maí 2015, 23. október 2015, 20. nóvember 2015 og 19. febrúar 2016 voru ekki veittar upplýsingar um fundinn 6. júní 2008.

[846] Endurrit af upplýsingagjöfum […] 10.09.2013 og […] 17.09.2013.
[847] Upplýsingabeiðni til Eimskips 23.01.2015, tölul. 7. Upplýsingabeiðni til Samskipa 29.01.2015, tölul. 6.

1569. Í svörum Samskipa frá 9. mars og 10. apríl 2015 voru ekki veittar upplýsingar um umræddan fund. Í bréfi Samskipa ári síðar, nánar tiltekið 14. janúar 2016 kom hins vegar þetta fram: „[(S)forstj], *fyrrverandi forstjóri félagsins, minnist þess að hafa átt fund með forsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008. Verulega hallað undan rekstri Eimskips á þessum tíma og var áhugi af hálfu Samskips að kanna hvort tækifæri væri til að kaupa á eignum Eimskips erlendis. Þessar þreifingar leiddu ekki til neinna viðskipta félaganna tveggja.*"

1570. Samkeppniseftirlitið óskaði eftir frekari skýringum frá Samskipum og í bréfi fyrirtækisins frá 24. nóvember 2017 var greint frá því að umræddan fund hafi setið (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform. Kváðust Samskip hafa haft frumkvæði að fundinum og (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj hafa verið áhugasama um að kanna kaup á eignarhluta Eimskips í Containerships og á Daalimpex. Umræður á fundinum hafi verið á *„mjög almennum nótum*" um þessi mögulegu viðskipti. Staðhæfðu Samskip einnig að fundurinn hafi ekki leitt *„til frekari fundarhalda eða viðræðna um hugsanleg viðskipti*" og að engin gögn væru til um umræddan fund.

1571. Sem fyrr segir veittu hvorki (E)forstj né Eimskip upplýsingar um framangreindan fund. Það breyttist eftir að Samkeppniseftirlitið bar upplýsingarnar, sem Samskip veittu þann 14. janúar 2016, undir fyrirtækið. Í svörum Eimskips frá 13. október 2017 kemur eftirfarandi fram:

„Í bréfi Samkeppniseftirlitsins er undir þessum lið vitnað til fundar sem fyrrverandi forstjóri Samskipa, [(S)forstj], *minnir að hafi átt sér stað á vormánuðum 2008. Af því tilefni skal eftirfarandi tekið fram.*

Um mánaðarmótin maí/júní 2008 fékk A1988 hf., þá Eimskip, símleiðis um skiptiborð ósk um fund með [(S)aðaleig-stjform-SH] *fjárfesti, í kjölfar árangurslauss fundar með Kaupþingi banka hf. varðandi ósk Eimskips um „standstill" samkomulag við kröfuhafa.*

Hugmynd Eimskips með fundinum með Kaupþingi banka hf., sem [(S)aðaleig-stjform-SH] *var tengdur, var að óska eftir „standstill" samkomulagi við bankann meðan losað væri um eignir félagsins í formlegu söluferli sem ekki tilheyrðu kjarnastarfsemi þess, en sem kunnugt er voru fjárhagserfiðleikar félagsins verulegir á þessum tíma. Á fundinum með Kaupþingi sat einungis […] bankastjóri sem hafnaði ósk Eimskipafélagsins um að fá að fresta greiðslu á kröfum sem stóðu í 2,5-3,0 milljörðum íslenskra króna. Hafði Eimskip á þessum tíma fengið vilyrði frá öllum öðrum kröfuhöfum sem voru tilbúnir að reyna á sölu eigna. Félagið fékk frest fram yfir helgina til að koma með greiðslu annars yrði gengið að kröfum á félagið með kyrrsetningu.*

Ósk um fund frá [(S)aðaleig-stjform-SH] *með stjórnarformanni Eimskips* [(E)stjform] *barst Eimskip í kjölfarið og fór* [(E)forstj] *þá nýráðinn forstjóri með á fundinn. Fundurinn var boðaður á skrifstofu Kjalars, nánar tiltekið í Olíufélagshúsinu við Suðurlandsbraut. Gerðu forsvarsmenn Eimskips ráð fyrir að fundurinn tengdist ofangreindri beiðni þeirra til Kaupþings banka.*

Engin fundargerð var rituð á þessum fundi en eftir einhverja bið í stóru fundarherbergi hóf [(S)aðaleig-stjform-SH] *mál sitt á því að hann hefði vitneskju um að Eimskip þyrfti að selja eignir félagsins og hann hafði sérstaklega áhuga á að komast að borðinu til að kaupa þá sérstaklega frystigeymslur félagsins, en félagið var þá með frystigeymslur í Bretlandi, Hollandi, Kanada og Bandaríkjunum.*

Höfðu forsvarsmenn Eimskips á tilfinningunni á fundinum að þeir þyrftu að hlusta á hann þar sem þeir tengdu þennan fund við fund þeirra við Kaupþing banka. Seinna í söluferli eigna félagsins þegar losað var um skip, fasteignir og félög erlendis fundu Eimskipsmenn fyrir því að bankar félagsins ABN Amro, Nordea bank og aðrir höfðu verið heimsóttir og boðið í eignir fram hjá félaginu og félagið talað niður.

Viðbrögð Eimskips á fundinum voru hins vegar þau að félagið lýsti því yfir að eignir úr samstæðunni yrðu settar í formlegt söluferli.

Á fundinum, sem [(S)aðaleig-stjform-SH] *stýrði og boðaði til, sat með honum til að byrja með* [(S)forstj] *þáverandi forstjóri Samskips á Íslandi. Minnir þó forsvarsmenn Eimskips að hann hafi yfirgefið fundinn strax í upphafi og áður haft sig lítið í frammi.*

Fundurinn stóð í um 5-10 mínútur og virtist vekja mikla gremju hjá [(S)aðaleig-stjform-SH] *sem var stuttur í spuna í kveðjunni.*

Strax eftir helgina var lögð fram fjárnáms- og kyrrsetningarbeiðni á hendur Eimskip til Sýslumanns frá Kaupþingi og tengdum aðilum. [(E)forstj] *vill taka það fram að þetta er í eina skiptið sem hann hefur verið í návígi við* [(S)aðaleig-stjform-SH] *eða í nokkrum samskiptum við viðkomandi. Síðan þá hafa hvorki* [(E)stjform] *né* [(E)forstj] *átt í neinum samskiptum við* [(S)aðaleig-stjform-SH].

Engin gögn eru fyrirliggjandi frá fundinum, sem samkvæmt framansögðu laut eingöngu að tilraunum [(S)aðaleig-stjform-SH] *til að kaupa eignir Eimskips, en forsvarsmenn Eimskips mættu til fundarins í þeirri trú að* [(S)aðaleig-stjform-SH] *kæmi þar fram fyrir hönd Kaupþings banka, hvar hann var stór eigandi og hafði sterka stöðu gagnvart stjórnendum bankans. Var þeirri beiðni um kaup á eignum félagsins hafnað á fundinum, sbr. framangreint. Umbjóðendur okkar geta ekki fastsett dagsetningu fundarins á nákvæmari hátt en hér að framan.*"

1572. Við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 voru (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv spurðir um þennan fund.

7.3.6.1.1. Framburður (S)forstj hjá lögreglu

1573. Við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (S)forstj að fundurinn 6. júní 2008 hefði farið fram. Inntur eftir því hvernig fundurinn hefði komið til sagðist (S)forstj ekki muna það en tók fram að Eimskip hefði verið í fréttum á hverjum einasta degi og hefði verið *„að fara á hliðina*".[848]

1574. Undir (S)forstj var borinn sá framburður (E)forstj að (S)forstj hefði haldið sig mjög til hlés á fundinum og yfirgefið hann fljótlega. (S)forstj sagðist hins vegar ekki reka minni til þess að hafa farið út af fundinum.[849] Minnti (S)forstj að fundurinn hefði verið klukkutíma langur.[850] Spurður um hvort hann hefði verið þátttakandi í fundinum sagði (S)forstj: *„Já, já, ég eða ég var þarna og drakk mitt kaffi […]".*[851]

1575. Kom ítrekað fram hjá (S)forstj við skýrslutökuna að fundurinn hefði verið *„kaffispjall*". Einnig lýsti (S)forstj fundinum sem *„kaffifundi*".[852] Fyrir (S)forstj voru lögð gögn Samskipa dagana fyrir fundinn.[853] Neitaði (S)forstj því að gögnin hefðu verið til umræðu á fundinum en sagði að gögnin hefðu verið *„bara almennur undirbúningur fyrir hérna nákvæmlega bara kaffispjall sko.*"[854]

1576. Aðspurður upplýsti (S)forstj að það hefði ekki verið haldin fundargerð á fundinum.[855]

1577. Lengi framan af skýrslutökunni hélt (S)forstj því fram að umræðuefni fundarins hefði aðeins varðað möguleg eignaviðskipti Samskipa og Eimskips.[856] Sá framburður (S)forstj breyttist eftir að glærukynning Eimskips um *„Nýtt upphaf*" verkefnið var lögð fyrir hann.[857] Aðspurður um verkefnin

[848] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 20.
[849] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 20 og áfram og bls. 89 – 90.
[850] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. bls. 89. Í endurriti er vísað til […] en rétt er […], sbr. mín 32:50 í upptöku nr. 2 úr skýrslutökunni.
[851] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 21.
[852] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 20 – 21, 88 – 89 og 104 – 109.
[853] Tölvupóstur […] til […] 4. júní 2008, endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 101 – 102. Tölvupóstur […] til […] 5. júní 2008, endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 85 – 86, sbr. einnig fundargerð framkvæmdastjórnarfundar Samskipa 21. maí 2008, endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 101. Fundargerð framkvæmdastjórnar Samskipa 28. maí 2008, endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 101 (þar ranglega dagsett 21. maí 2008) og bls. 103.
[854] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 85 – 89 og 101 – 106.
[855] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 21.
[856] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 20 – 26, 86 – 90 og 103 – 104.
[857] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 104 – 109 og 122.

fimm sem koma fram í kynningunni og hvort þau hefðu tengst *„kaffispjallinu“* á fundinum 6. júní 2008 sagði (S)forstj:

„Ég held að þetta hafi verið viðrað, ég held að þetta hafi verið viðrað en að það hafi ekki verið […] en að það hafi ekki verið, en að það hafi ekki verið neinn framgangur um eitt eða neitt.“[858]

1578. Um þetta sagði (S)forstj síðar við skýrslutökuna:

„[…] þetta hafi verið að þetta hafi verið hérna rætt yfir kaffispjalli að það væri nú hægt að hérna skoða eitthvað af þessum þáttum […]“.[859]

1579. Sagði (S)forstj jafnframt að þetta hefði verið kaffispjall, *„sem að menn hafa svo farið og hérna unnið frekar heima í* húsi *[…]“*.[860]

7.3.6.1.2. <u>Framburður (E)forstj hjá lögreglu</u>

1580. Við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (E)forstj að framangreindur fundur, þann 6. júní 2008, hefði átt sér stað. Hefðu hann og (E)stjform mætt til fundarins. Þar hefði (S)forstj tekið á móti þeim og vísað þeim upp í stórt fundarherbergi. Þeir hefðu sest niður og síðan hefði (S)aðaleig-stjform-SH gengið inn í herbergið. (E)forstj sagðist muna vel eftir fundinum og lýsti þessu: *„Ég bara var starstruck að sitja á móti* [(S)aðaleig-stjform-SH] *og af því að, þess vegna man ég alveg eftir þessu.“*[861]

1581. Fullyrti (E)forstj að þetta hafi verið *„frekar stuttur fundur“*. Kvaðst (E)forstj minnast þess að (S)forstj hefði gengið fljótlega út úr fundarherberginu.[862] Framburður þessi er ekki í samræmi við framburð (S)forstj, sbr. framangreint.

1582. (E)forstj staðhæfði að ekki væri til fundargerð frá fundinum. Sagði (E)forstj að fundurinn hefði átt sér stað að frumkvæði (S)aðaleig-stjform-SH. Fundarbeiðnin *„hafi bara komið í gegnum símkerfið“*. Sagði (E)forstj að þetta hafi gerst stuttu eftir að Kaupþing banki hafi tilkynnt Eimskip það á fundi að bankinn hygðist innheimta 2,3 milljarða króna skuld Eimskips með fjárnámi og að skip yrðu stöðvuð. (E)forstj hefði tengt fundarbeiðni (S)aðaleig-stjform-SH við áðurnefndan fund með Kaupþingi. Á fundinum hafi komið fram að Samskip vildu kaupa eignir af Eimskip, frystigeymslur, skip í Noregi, Containerships *„og fleira“*. (E)forstj hafi þá upplýst að eignirnar færu í opinbert söluferli og Samskip gætu þá bara tekið þátt í því. Sagði (E)forstj að (S)aðaleig-stjform-SH hafi ekki orðið ánægður með svör Eimskips.[863]

1583. Aðspurður sagði (E)forstj engin gögn hafa verið lögð fyrir fundinn en (S)aðaleig-stjform-SH *„var væntanlega með einhverja, eitthvað blað eða eitthvað sem hann renndi yfir, eignir“*. Svaraði (E)forstj því aðspurður að hann og (E)stjform hefðu ekki gefið upp neinar upplýsingar á fundinum og þeir lesið þetta þannig að *„þetta væri gjörsamlega tengt Kaupþingi“*.[864]

1584. Glærukynning Eimskips um *„Nýtt upphaf“* verkefnið var síðan borin undir (E)forstj og var hann spurður hvort þetta hafi verið rætt á fundinum 6. júní 2008. Neitaði (E)forstj því og sagði: *„Nei.* [(S)aðaleig-stjform-SH] *kom bara með einhvern agenda um að, um að kaupa eignir.“* Inntur eftir því hvort hann hafi rætt *„Nýtt upphaf“* verkefnið eitthvað við (S)forstj neitaði (E)forstj því einnig.[865]

[858] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 106.
[859] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 109.
[860] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 107.
[861] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 23 – 26.
[862] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 23.
[863] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 21 – 26.
[864] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 24.
[865] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 130.

1585. Þessi framburður (E)forstj stangast á við fyrirliggjandi gögn og framangreindan framburð (S)forstj sem sagði að öll verkefnin sem fram komu í glærukynningunni hefðu verið *„viðruð“* í þessu *„kaffispjalli“* æðstu stjórnenda fyrirtækjanna.

7.3.6.1.3. Framburður (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu

1586. Samkvæmt framburði (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu kvaðst hann ekki hafa vitneskju um fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008.[866]

1587. Við skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv neitaði hann að tjá sig um hvort hann hefði vitað um samskipti (E)forstj, (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH. Staðhæfði (S)frkvstj-millilandasv síðar við skýrslutökuna að hann hafi ekki vitað af fundinum 6. júní 2008 eða verið upplýstur um hann.[867]

7.3.6.1.4. Athugasemdir Samskipa

1588. Í mgr. 570-571 í athugasemdum við AI kveða Samskip það ósanngjarnt að gera það tortryggilegt að (S)forstj hafi ekki greint Samkeppniseftirlitinu frá fundinum 6. júní 2008 við upplýsingagjöf í september 2013. Fundurinn hafi ekki verið (S)forstj *„sérstaklega minnistæður“* og því eðlilegt að hann hafi ekki munað eftir honum.

1589. Í 569 í athugasemdum Samskipa við AI segir að (S)aðaleig-stjform-SH hafi ekki komið fram fyrir hönd Kaupþings banka á fundinum 6. júní 2008 en Eimskip hafði haldið öðru fram í framangreindu bréfi frá 13. október 2017.

1590. Í mgr. 8 í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að umræður á fundinum hafi snúist annars vegar um kaup Samskipa á Containerships og hins vegar um kaup á frystigeymslum Daalimpex í Hollandi. Samskip staðhæfa að engar frekari viðræður hafi átt sér stað eftir fundinn 6. júní 2008, sbr. mgr. 658 í athugasemdum við AI.

7.3.6.2. Um glærukynninguna *„Nýtt upphaf“*

1591. Sem fyrr segir vistaði (E)frkvstj-alþjsv í fartölvunni sinni glærukynninguna *„Nýtt upphaf“* sunnudaginn 8. júní 2008 og (E)forstj vistaði kynninguna daginn eftir á sínu heimasvæði hjá Eimskip.

1592. Við upplýsingagjöf í september 2013 greindu (E)forstj, (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv Samkeppniseftirlitinu ekki frá þessari glærukynningu eða þeim verkefnum sem hún lýsir.[868]

1593. Samkeppniseftirlitið óskaði á árinu 2105, með vísan til 19. gr. samkeppnislaga, eftir því að Eimskip afhenti alla samninga við Samskip, ásamt afritum af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi (þ. á m. í formi glærukynninga). Í svari við þessari beiðni Samkeppniseftirlitsins afhenti Eimskip ekki umrædda glærukynningu. Í svari við samskonar fyrirspurn Samkeppniseftirlitsins veittu Samskip ekki upplýsingar um þessa glærukynningu eða efni hennar.

1594. (S)forstj, (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-millilandasv voru spurðir um *„Nýtt upphaf“* glærukynninguna við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018.

7.3.6.2.1. Framburður (E)forstj hjá lögreglu

1595. Eftir að hafa kynnt sér glærukynninguna *„Nýtt upphaf“* við skýrslutöku hjá lögreglu neitaði (E)forstj því að hafa komið að gerð hennar.[869]

---

[866] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 187.
[867] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 21 og áfram og bls. 86 og áfram.
[868] […] var á þessum tíma ekki við störf hjá Samskipum.
[869] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 119 og áfram.

1596. Samkvæmt (E)forstj var um að ræða skjal sem hefði verið til í *„gagnagrunni*" Eimskips *„löngu áður*" en (E)forstj hefði tekið við starfi forstjóra þann 21. maí 2008.[870] Hélt (E)forstj því fram að glærukynningin væri *„gamalt skjal*" frá forstjóratíð forvera síns ((E)forstj-fyrrv).[871] Var (E)forstj bent á við skýrslutökuna að kynningin innihéldi atvik sem komið hefðu til eftir að hann hóf störf sem forstjóri.[872] Til svars við þessu hélt (E)forstj því fram að *„kynningin hafi verið uppfærð eitthvað*".[873] Sagði (E)forstj að eftir að hann varð forstjóri hefði nafn hans verið sett inn í kynninguna í stað nafns (E)forstj-fyrrv (þ.e. í vinnuhópinn sem tilgreindur er í kynningunni).[874]

1597. Í framburði (E)forstj kom fram að í glærukynningunni væri fjallað um mjög gömul verkefni. (E)forstj var þá bent á að glærukynningin var á þessum tíma *„up to date*". Í henni væri vísað til þess að unnið væri að nýjum Norður-Ameríku samningi en Eimskip hefði sagt upp þeim samningi 30. maí 2008. Var þetta borið undir (E)forstj. Svaraði (E)forstj því til að hann héldi að *„kynningin hafi verið uppfærð eitthvað*".[875]

1598. Sagði (E)forstj að hann væri ekki viss um það hvort honum hefði verið *„kynnt þetta verkefni*" sem glærukynningin fjallar um.[876] Síðar tók (E)forstj fram að (E)frkvstj-alþjsv hefði sagt honum *„að þetta hafi verið í gangi áður en*" hann hóf störf sem forstjóri Eimskips.[877]

1599. Enn síðar við skýrslugjöfina tók (E)forstj hins vegar fram að hann og (E)frkvstj-alþjsv hefðu sagt upp ritara (E)forstj-fyrrv og hann minnti að þeir hefðu fundið þessa glærukynningu hjá þeim ritara (*„að þegar við vorum að fara bara yfir allt sem var þarna á borðinu. Líka hjá (E)frkvstj-alþjsv, að, að við hefðum, við hefðum dottið um þetta* [þ.e. glærukynningin *„Verkefnið Nýtt upphaf*"]".[878]

1600. Var (E)forstj bent á að verkefnið *„Nýtt upphaf*" hefði komið inn á verkefnalista hans fyrir fundinn 6. júní 2008 og eftir fundinn hefði glærukynningin *„Nýtt upphaf*" verið vistuð hjá (E)frkvstj-alþjsv 8. júní og hjá (E)forstj sjálfum 9. júní 2008. Kvaðst (E)forstj ekki þekkja þetta. Bar hann því við að *„Nýtt upphaf*" á verkefnalista hans væri verkefnið sem tengdist *„Nýja Eimskipi*" og endurskipulagningu fyrirtækisins.[879]

1601. (E)forstj var spurður um framangreindan vinnuhóp sem lýst er í glærukynningunni. Í svari hans sagði; *„ég held nefnilega að, að þessir, þetta, það er verið að setja inn sko ný nöfn þarna inn. Ég er kominn inn sem forstjóri og ég er bara settur þarna inn*", þ.e. í vinnuhópinn. Samkvæmt þessu hefði nafn (E)forstj verið sett í stað nafns (E)forstj-fyrrv. Taldi (E)forstj að *„nn*" í vinnuhópnum væri væntanlega einhver frá Samskipum. Kvaðst (E)forstj ekki hafa *„gert eitthvað mál*" vegna þessarar glærukynningar.[880]

1602. (E)forstj sagði að verkefnin sem lýst er í glærukynningunni væru *„mjög umfangsmikil*"/ *„voða svona viðamikið*". Þetta væri ekki eitthvað sem hann hafi getað klárað á fyrstu dögunum í starfi sínu sem forstjóri Eimskips.[881]

7.3.6.2.2. <u>Vitnisburður (E)forstj-fyrrv hjá lögreglu</u>

1603. (E)forstj-fyrrv hætti sem forstjóri Eimskips í febrúar 2008. Í vitnisburði (E)forstj-fyrrv hjá lögreglu var glærukynningin *„Nýtt upphaf*" borin undir hann. Jafnframt var borinn undir hann áðurnefndur framburður (E)forstj um að glærukynningin hafi orðið til í forstjóratíð (E)forstj-fyrrv og að hann hefði

[870] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 120 og 125.
[871] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 123 og 132.
[872] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 136, sbr. einnig bls. 123.
[873] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 123 og 136.
[874] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 121.
[875] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 135-136.
[876] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 124.
[877] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 126.
[878] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 131.
[879] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 122 – 123.
[880] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 129.
[881] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 137.

verið í vinnuhópnum á undan (E)forstj. (E)forstj-fyrrv neitaði þessu og sagði: *„Nei, það voru enginn vinnuhópar. Og það var bara engin samskipti við Samskip á þessum tíma*".

1604. Um þann framburð (E)forstj að verkefnið væri komið frá (E)forstj-fyrrv sagði hann: *„Ég meina það væri mjög skrítið að ég væri að setja af stað vinnuhóp um Nýtt upphaf sko, í júní 2008 […].*" Aðspurður um hvort þetta væri verkefnið sem væri komið frá honum svaraði (E)forstj-fyrrv eftirfarandi: *„Nei, nei, það er hérna, það er ekkert sem að ég kannast við og, og ég veit ekki hver hafi þá gert þá glærukynningu sko.*" Neitaði (E)forstj-fyrrv því jafnframt aðspurður að undirmaður hans hefði unnið að svona verkefni.[882]

7.3.6.2.3. Framburður (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu

1605. Við skýrslutöku hjá lögreglu var glærukynning Eimskips um *„Nýtt upphaf*" verkefnið einnig borin undir (E)frkvstj-alþjsv og honum bent á að kynningin hefði verið vistuð í tölvu hans að kvöldi 8. júní 2008.[883] (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekki muna hvort hann hefði haft aðkomu að því að útbúa kynninguna. Aðspurður kvaðst (E)frkvstj-alþjsv heldur ekki vita hvenær hafist hefði verið handa við að semja kynninguna og bar því m.a. við að hann hefði ekki lengur aðgang að gögnum í fartölvunni þar sem hún hefði eyðilagst.[884]

1606. (E)frkvstj-alþjsv staðfesti að við gerð glærukynningarinnar 8. júní 2008 hefði verið notast við *„staðlað*" útlit hjá Eimskip.[885] Sagði (E)frkvstj-alþjsv einnig að þetta skjal hefði *„verið það viðkvæmt að það var ekki hægt að senda þetta skjal á milli fleiri aðila.*"[886]

1607. (E)frkvstj-alþjsv bar því við að muna ekki eftir glærukynningunni *„Nýtt upphaf*" en af framburði hans má sjá að hann taldi sig þekkja fjögur af fimm verkefnum sem talin eru upp í glærukynningunni. Nánar tiltekið þekkti (E)frkvstj-alþjsv öll verkefnin nema þau sem tengdust samstarfi Eimskips og Samskipa í landflutningum á Íslandi.[887] Við skýrslutökuna kom í ljós að (E)frkvstj-alþjsv tengdi glærukynninguna við fund sem hann átti með Samskipum árið 2008. Fundinum lýsti (E)frkvstj-alþjsv svo:

- Fundurinn hefði verið haldinn í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi, nánar tiltekið í fundarherbergi á 2. hæð, til vinstri. Aðspurður sagðist (E)frkvstj-alþjsv ekki áður hafa komið inn á starfsstöð keppinautarins.

- Auk hans hefðu (E)forstj, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj (fjármálastjóri Samskipa Holding sem einnig sat í stjórn Samskipa hf. á þessum tíma) setið fundinn.

- Framan af við skýrslutökuna taldi (E)frkvstj-alþjsv að fundurinn hefði verið haldinn um haustið 2008.[888]

1608. Inntur eftir því hver hefði kallað hann á þennan fund svaraði (E)frkvstj-alþjsv því til að hann minnti að (E)forstj hefði beðið sig að koma á fundinn. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst reka minni til þess að Eimskip hefði á þessum tíma verið að selja eignir og það hafi verið *„þrýstingur frá Kaupþing banka að við myndum hitta þá*".[889]

1609. (E)frkvstj-alþjsv upplýsti að ekki hefði verið haldin fundargerð frá fundinum. Þetta hefði verið bara *„chat*" um að Samskip hefðu áhuga á að kaupa eignir.[890] Sá framburður er ekki að fullu í samræmi

[882] Hljóðupptaka af vitnaskýrslu […] hjá lögreglu, frá mínútu 15:56.
[883] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 129 og áfram.
[884] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 134 – 139, 143 og 207 – 208.
[885] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 138.
[886] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 200.
[887] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 129 – 133, 141 og 143.
[888] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 33 og áfram og 198 – 199.
[889] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 34, 36 og 50.
[890] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 41.

við framburð (E)frkvstj-alþjsv fyrr við skýrslutökuna þar sem kom fram að umræðuefni fundarins hefði *„einkum"* verið um eignarsölu.[891] Að sögn (E)frkvstj-alþjsv lýstu Samskip á fundinum yfir áhuga á að kaupa eftirfarandi eignir:

- Þrjú frystiskip í eigu dótturfélags Eimskips, Eimskip-CTG.[892]
- Dótturfélagið Containership.[893]
- Dótturfélagið Daalimpex.[894]

1610. Aðspurður neitaði (E)frkvstj-alþjsv að hafa átt í samskiptum við Samskip eftir fundinn.[895]

1611. Framburður (E)frkvstj-alþjsv tók hins vegar breytingum eftir að gögn voru borinn undir hann. Þá kom fram hjá (E)frkvstj-alþjsv að á fundinum hjá Samskipum hefðu verið rædd verkefni sem talin eru upp í glærukynningunni *„Nýtt upphaf"*. Hefði á fundinum t.d. verið rætt um umfangsmikið samstarf í skipaafgreiðslu með því að það yrði bara eitt *„sameiginlegt skipaafgreiðslu fyrirtæki"* á Íslandi sem myndi annast slíka þjónustu.[896] Einnig kom fram að (E)frkvstj-alþjsv hefði átt í frekari samskiptum við Samskip vegna þessa. Gerði hann grein fyrir fundi í lok júní 2008 með Samskipum í Rotterdam, sbr. nánar hér á eftir. Kom jafnframt fram hjá (E)frkvstj-alþjsv að glærukynningin *„Nýtt upphaf"* og samskipti Eimskips og Samskipa í kjölfarið hefðu verið *„afsprengi"* af þessum fundi.[897]

1612. Framburður (E)frkvstj-alþjsv um tímasetningu umræddsfundar með (E)forstj, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj á árinu 2008 varð óljósari eftir að gögn málsins höfðu verið borin undir hann. Velti hann því þá fyrir sér hvort fundurinn hefði átt sér stað haustið 2008 eða hvort hann hefði átt sér stað á öðrum tíma það ár.[898]

7.3.6.2.4. Framburður (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu

1613. Við skýrslutökuna var framburður (E)frkvstj-alþjsv um áðurnefndan fund í höfuðstöðvum Samskipa borinn undir (S)forstj. Kvaðst (S)forstj ekki reka minni til fundarins.[899]

1614. Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (S)frkvstj-millilandasv heldur ekki um fundinn og neitaði að tjá sig um samskipti við starfsmenn og stjórnendur Eimskips. Hann neitaði einnig að tjá sig um hvort hann hafi setið fund eða fundi með (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Hann neitaði sömuleiðis að upplýsa um vitneskju sína um samskipti (E)forstj og (S)forstj.[900]

1615. Við skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu neitaði hann að hafa séð glærukynninguna *„Nýtt upphaf"*. Aðspurður að því hvort hann hafi komið að vinnu við *„Nýtt upphaf"* verkefnið sagði (S)forstj:

„Nei, nei, nei, nei. Vitið þið að þið verðið að hérna skilja á milli þess að þessi verkefni sem eru þarna, þetta væri alltaf, ef að þetta hefði verið eitthvað sem hefði verið rætt eða útfært, þá hefði þetta alltaf verið fyrsta verk að koma því yfir í Samkeppniseftirlitið."

1616. Var (S)forstj þá bent á að efni kynningarinnar sneri að auknu samstarfi fyrirtækjanna. Sagði (S)forstj það að hann væri að sjá að *„á báða bóga"* hefðu verið *„einhverjar miklar fílósóferingar fyrir fund"*.[901] Af efni skýrslutökunnar er ljóst að þarna vísaði (S)forstj til fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008. Ljóst

[891] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 37.
[892] Endurrit skýrslutöku […], bls. 34.
[893] Endurrit skýrslutöku […], bls. 34.
[894] Endurrit skýrslutöku […], bls. 34.
[895] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 50.
[896] Endurrit skýrslutöku […], bls. 132-133, 135 og 142
[897] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 129 og áfram, sbr. einnig bls. 181 og 186.
[898] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 131, 136, 140, 145 – 147, 186 – 190 og 198 – 199.
[899] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 25 – 26 og 33 og áfram. Sbr. einnig efst bls. 21 um þar sem […] segist ekki muna eftir öðrum fundum en fundinum 6. júní 2008.
[900] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 18 og 22.
[901] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 105.

er því af skýringum (S)forstj að hann tengdi glærukynninguna *„Nýtt upphaf“* við fund fyrirtækjanna eða undirbúningi hans og að hann teldi að sambærileg hugmyndavinna (*„fílósóferingar“*) hefði verið unnin hjá báðum fyrirtækjum í tengslum við fundinn. Gögn málsins sýna að þessi vinna fyrirtækjanna sem (S)forstj vísar þarna til tengdist skoðun á auknu samráði Eimskips og Samskipa.

1617. Í skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu sagði hann aðspurður að það gæti verið að hann hafi heyrt af verkefni frá Eimskip með nafninu *„Nýtt upphaf“*. Hann neitaði þó að hafa séð glærukynninguna um verkefnið. Sagði (S)frkvstj-millilandasv jafnframt:

„[…] ef eitthvað var unnið í þessu, þá var það mjög, í mjög lokuðum hóp og, og, varð ekki að neinu.“[902]

1618. Eins nánar verður rakið hér síðar sýna samtímagögn að þessi samskipti Eimskips og Samskip í júní 2008 leiddu til aukins samráðs fyrirtækjanna. Framburður (S)frkvstj-millilandasv um að ekkert hefði orðið úr þessu er því ekki í samræmi við gögn málsins, sbr. einnig umfjöllun um framburð (S)forstj hér á eftir.

7.3.6.2.5. Athugasemdir Samskipa

1619. Í mgr. 9 – 12 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að glærukynningin væri frá árinu 2007 og það hafi verið tilviljun ein að (E)forstj hefði vistað hana 9. júní 2008.

1620. Í mgr. 555 - 557 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv hafi aldrei séð þessa glærukynningu fyrr en hún var borin undir þá við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018. Samskip þekki hvorki efni kynningarinnar né *„Nýtt upphaf“* verkefnið og hafi aldrei rætt þetta við Eimskip.

7.3.6.3. Um tölvupósta (S)forstj frá 10. og 11. júní 2008

1621. Sem fyrr segir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstj-frystig, (S)frkvstj-MCL og (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008. Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstj-frystig. Báðir tölvupóstar (S)forstj voru með heitinu *„Eimskip“*. Í fyrri tölvupóstinum greindi (S)forstj frá því að (E)frkvstj-alþjsv myndi hafa samband við (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL til að ræða samstarf fyrirtækjanna og skipuleggja fundi. Myndi framkvæmdastjóri Containerships ((E)frkvstj-Contain) einnig taka þátt í fundinum með (S)frkvstj-MCL. Í seinni tölvupóstinum fjallaði (S)forstj um trúnaðarupplýsingar frá Eimskip. Var sá tölvupóstur svar við tölvupósti (S)forstj-frystig frá 10. júní 2008.

7.3.6.3.1. Framburður (S)forstj hjá lögreglu

1622. (S)forstj var við skýrslutöku hjá lögreglu spurður um framangreindan tölvupóst hans frá 10. júní 2008. Kvaðst (S)forstj ekki vita hvort hann hafi í tölvupóstinum verið að koma á fundum (E)frkvstj-alþjsv með stjórnendum Samskipa erlendis. Hann kvaðst heldur ekki vita hvort þessir fundir með Eimskip hafi verið haldnir. Ef fundir Eimskips og Samskipa hafi verið haldnir þá lagði hann áherslu á það við skýrslutökuna að þeir fundir hafi ekki skilað neinu. Hins vegar sagði (S)forstj þetta einnig um tölvupóstinn:

„Sjálfsagt er þetta einhver summering af því sem hérna þar hafi verið, komið fram hugmyndir.“

1623. Vísaði (S)forstj þar til umræðna við Eimskip á fundinum 6. júní 2008.[903]

1624. Eins og fram kemur hér á eftir staðfesti (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu að fundir hafi verið haldnir með Samskipum.

[902] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 88 – 89.
[903] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 114-116 og 118 – 119.

1625. Við skýrslutökuna var (S)forstj bent á að á þessum tímapunkti, í byrjun júní 2008, hafi verið búið að skipa hann í vinnuhóp ásamt (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, sbr. framangreindar glærur Eimskips. Var (S)forstj því spurður hvort hann hafi fengið upplýsingar um fyrirætlanir Eimskips frá (E)forstj eða (E)frkvstj-alþjsv. Svaraði (S)forstj: *„Nei, ég get ekki kommenterað á þetta"*.[904]

1626. Var (S)forstj því næst spurður hvort hann hafi, daginn eftir að *„Nýtt upphaf"* kynningin var vistuð hjá (E)forstj (10. júní 2008), verið að vinna að verkefni sem fram kæmi í kynningunni:

> (S)forstj Mín best vitneskja er sú að hérna það var ekkert hérna ee, verið unnið eða, eða farið eftir, unnið að þessum málum.
>
> HS En þetta sem þú ert að gera, er það ekki að vinna að þessu?
>
> (S)forstj Já, það virðist vera".[905]

1627. Við skýrslutökuna var (S)forstj bent á fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 14. júlí 2008. (S)forstj sat stjórnarfundinn og á honum var vísað til fundar með Eimskip varðandi samvinnu í *„short sea"* siglingum og að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætluðu að fylgja þessu máli eftir á Íslandi. Var (S)forstj spurður hvort hann gæti útskýrt þetta. Svaraði (S)forstj því neitandi: *„Nei, ekki að öðru leyti en ég, algjörlega enn og aftur að ég held kannski áfram að hérna fara lengra með einhverjar staðfestingar en það, það varð ekkert úr einu eða neinu"*.[906] Nánar verður fjallað um þennan fund hjá Samskipum Holding í kafla 8.10.1.

1628. Í tölvupósti til (S)forstj 10. júní 2008 vísaði (S)forstj-frystig til símafundar fyrr um daginn og spurði (S)forstj hver ættu að vera næstu skref vegna fundar hans með með (E)frkvstj-alþjsv. (S)forstj var beðinn um að útskýra þennan tölvupóst við skýrslutöku hjá lögreglu. Í framburði (S)forstj kom fram að *„það má vel vera að ég hafi sagt hérna að það hafi verið, væri áhugavert fyrir okkur að hérna samstarf þarna milli þessara geymslna. Ég veit ekki og hvort hann hafi átt fundi, ég bara þekki það ekki."*[907] Varðandi tölvupóst hans frá 11. júní 2008 til (S)forstj-frystig kvaðst (S)forstj aðspurður ekki geta skýrt innihald hans.[908] Var (S)forstj spurður hvaðan upplýsingarnar um fyrirætlanir Eimskips, sem fram kæmu í tölvupóstinum frá 11. júní 2008, væru komnar. Svaraði (S)forstj:

> *„Ég þekki það ekki"*.[909]

7.3.6.3.2. Framburður (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj hjá lögreglu

1629. Við skýrslutöku hjá lögreglu var borinn undir (E)frkvstj-alþjsv framangreindur tölvupóstur (S)forstj frá 10. júní 2008. Upplýsti (E)frkvstj-alþjsv að í kjölfar tölvupóstar (S)forstj hefðu hann og (E)frkvstj-Contain fundað með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam. Á fundinum hafi verið rætt um samstarf Eimskips og Samskipa í *„short sea"* siglingum. Einnig hafi verið rætt um hvort Samskip hefðu áhuga á að kaupa Containerships. Þá upplýsti (E)frkvstj-alþjsv um frekari samskipti (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL þar sem var rætt um samstarf í *„short sea"* siglingum. Staðhæfði (E)frkvstj-alþjsv að þessar viðræður hafi ekki leitt til niðurstöðu. [910]

1630. Aðspurður sagði (E)frkvstj-alþjsv að Containerships hafi ekki heyrt undir hans ábyrgðarsvið heldur hafi sú starfsemi heyrt beint undir (E)forstj.[911]

1631. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður út í Containerships og verkefnið um *„short sea"* samstarf Eimskips og Samskipa sem fram kæmi í glærukynningunni *„Nýtt upphaf"*. Neitaði (E)forstj því að átt hefðu sér stað viðræður milli Eimskips og Samskipa tengdar *„short*

[904] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 116 neðst.
[905] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 117.
[906] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 118 – 120.
[907] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 113.
[908] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 116.
[909] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 113 – 120.
[910] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 174 – 176, neðst bls. 178 – 179 og 189 – 191.
[911] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 182 og 191.

sea" flutningum. (E)forstj veitti engar upplýsingar um fyrrnefndan fund (E)frkvstj-alþjsv með Samskipum í Rotterdam.[912] Gerði (E)forstj því næst lítið úr aðkomu sinni að glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. umfjöllun hér að framan.

1632. Var (E)forstj boðið að tjá sig um áðurnefndan tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008. Í þeim tölvupósti kom m.a. fram af hálfu (S)forstj að Eimskip hafi ekki haft áhuga á að eiga Daalimpex til lengri tíma litið. (E)forstj var spurður um hvernig (S)forstj hafi vitað þetta. Hann kvaðst ekki vita það og neitaði því að þessar upplýsingar væru frá honum komnar.[913] (E)frkvstj-alþjsv var einnig spurður um þessi ummæli í tölvupósti (S)forstj um Daalimpex og frystigeymslurekstur Samskipa og fund hans með (S)forstj-frystig. Svaraði (E)frkvstj-alþjsv svo: *„Já, ég meina, þetta er bara framhald af þessu verkefni, það sem ég kom inn á áðan hérna fyrr í dag skilurðu*". [914] Vísaði (E)frkvstj-alþjsv þarna til fundarins í höfuðstöðvum Samskipa. Hins vegar neitaði (E)frkvstj-alþjsv að hafa fundað með (S)forstj-frystig.

1633. Í framangreindum tölvupósti (S)forstj frá 10. júní 2008 var einnig minnst á Containerships. Í svörum (E)forstj kemur fram að þarna hafi Eimskip verið að missa eða selja Containerships. Aðspurður sagðist (E)forstj ekki hafa hugmynd um í hvaða tilgangi og í hvers umboði (E)frkvstj-alþjsv hafi hitt stjórnendur Samskipa. Þegar (E)forstj var inntur eftir því hvort hann hafi haft vitneskju um fyrrgreind samskipti (E)frkvstj-alþjsv og Samskipa voru svör hans þessi: *„Nei ekki að Samskip væri að, að reyna að kaupa. Þeir höfðu náttúrulega áhuga á öllum okkar eignum heyrðum við í gegnum bankana. Og voru á okkar erfiða tímabili að hafa samband við bankana varðandi hvort þeir gætu komist inn í þessar eignir.*" Síðar kom fram hjá (E)forstj að Samskip hefðu verið að *„þvælast*" fyrir Eimskip með því að fara í bankana. *„Þannig að þó það hafi ekki verið vilji hjá einum eða neinum að selja þeim eitt eða neitt af þessum eignum þá voru þeir gríðarlega að þvælast fyrir. Það var enginn vilji hjá okkur að selja þeim eina einustu eign sko, hvorki skip, hvorki frystigeymslu.*"[915]

1634. Hvorki við skýrslutöku (S)forstj né (S)frkvstj-millilandasv var kunngert eða upplýst að Samskip hafi árið 2008 leitað til lánardrottna Eimskips um kaup á eignum.[916]

1635. Áðurnefndur framburður (E)frkvstj-alþjsv um fund hans með Samskipum í Rotterdam var jafnframt borinn undir (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu. Kvaðst (E)forstj ekki hafa haft vitneskju af *„einhverjum sérstökum fundi*" (E)frkvstj-alþjsv og ekki hafa verið upplýstur um þessi samskipti við Samskip.

7.3.6.3.3. Athugasemdir Samskipa

1636. Í mgr. 565 – 566 í athugasemdum Samskipa við AI segir að tölvupóstur (S)forstj frá 10. júní 2008 *„staðfesti lýsingar Samskipa á inntaki fundarins þann 6. júní 2008.*" Viðræður um möguleg kaup Samskipa á eignum Eimskips hafi ekki leitt til neinnar niðurstöðu. Í mgr. 658 í athugasemdum Samskipa kemur fram að þrátt fyrir umræddan tölvupóst (S)forstj hafi (E)frkvstj-alþjsv hvorki hitt (S)frkvstj-MCL né (S)forstj-frystig á fundi og *„engar viðræður áttu sér stað um möguleg kaup eða samstarf milli félaganna á þessum mörkuðum að öðru leyti.*"

1637. Í mgr. 76 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 segir að (E)frkvstj-alþjsv hafi við skýrslutöku hjá lögreglu vísað til umræddsfundar í Rotterdam. Samskip hafi *„enga vitneskju um það hvort eða þá hvenær slíkur fundur á að hafa farið fram. Hins vegar liggur fyrir að í kjölfar fundarins 6. júní 2008 reyndi (S)forstj að hafa milligöngu um fund milli (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig og/eða (S)frkvstj-MCL til að fylgja eftir umræðum um hugsanleg kaup á Daalimpex og Containerships. Það er því hugsanlegt, og í alla staði eðlilegt, að einhver samskipti hafi átt sér stað um það efni milli umræddra aðila.*" Í mgr. 85 er því mótmælt að á fundinum hafi verið rætt um samstarf Eimskips og

[912] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 148 – 149 og 154 – 156.
[913] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 148.
[914] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 174- 175.
[915] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 157 – 163.
[916] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu.

Samskipa í *„short sea“* siglingum og í mgr. 89 er sagt að þessi fundur tengist ekki ímynduðu samráðsverkefni á nokkurn hátt.

1638. Í mgr. 576 – 577 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að upplýsingar um fyrirætlanir Eimskips, sem fram komu í tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)forstj-frystig 11. júní 2008, hafi ekki verið komnar frá Eimskip.

7.3.6.4. Um verkefnalista (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv

1639. Sem fyrr segir var verkefnið *„Nýtt upphaf“* merkt 5. júní 2008 á verkefnalista (E)forstj. Var hann ábyrgðamaður þess. Tengt þessu var stórt verkefni sem nefnt var *„Þórshamar“* og var útbúinn sérstakur verkefnalisti vegna þess. Á þeim verkefnalista kom *„Nýtt upphaf“* einnig fram sem eitt af verkefnunum sem féllu undir *„Þórshamar“*. Var (E)forstj einnig tilgreindur ábyrgðamaður *„Nýs upphafs“* á þessum verkefnalista. (E)frkvstj-alþjsv bar einnig ábyrgð á vissum verkefnum á listanum. Í útgáfu þessa verkefnalista frá 16. júní 2008 var verkefnið *„Nýtt upphaf“* rauðlitað og í útgáfu frá 30. september 2008 var verkefnið litað gult. Sum önnur verkefni voru lituð græn. Á listunum var miðað við að verkefninu *„Nýtt upphaf“* myndi ljúka í nóvember 2008, sbr. kafla 7.3.4.

1640. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj fyrst spurður almennt um verklag og notkun á þessum verkefnalista. Kom eftirfarandi fram í svörum (E)forstj:

- *„En ég allavega þetta er verkefni sem að, sem að ég vissi þá að voru í gangi“*.[917]
- *„ég vinn svolítið í svona listum.“*[918]
- Aðspurður staðfesti (E)forstj að listinn væri *„aðgerðarlisti“* og hann *„*[v]*ar að reyna að vinna þennan lista niður“*.[919]
- Varðandi verklag hans við að bæta inn verkefnum á verkefnalistann, sagði (E)forstj að málin á listanum hefðu verið *„fæluð í plast“* en þau hefðu ekki verið aðgengileg með rafrænum hætti. Hann hefði gert þetta *„af gamla skólanum“*. Bjó til verkefni 1 o.s.frv. og setti í pappírinn í plast. *„Þannig bara svona skjalakerfi hjá mér in those days“*.[920]
- (E)forstj játaði að *„owner“* á verkefnalistanum myndi vísa til ábyrgðarmanns viðkomandi verkefnis.[921]
- Verkefni á listanum voru lituð rauð, gul eða græn. Í framburði (E)forstj sagði hann aðspurður um litakóðunina: *„Sko gula, já græn þýðir að búið er að ljúka því“ „Rauða væntanlega ekki hafið“ „Gult í vinnslu“. „Ekkert flóknara en það“*.[922]

1641. Um verkefnið Þórshamar sagði (E)forstj að þetta hafi verið verkefni sem honum hafi borið að vinna fyrir stjórn Eimskips og tiltók einnig: *„Það er svolítið verkefni sem ég átti að vera að vinna við.“* Um þetta sagði (E)forstj jafnframt: *„Ég átti að búa til sko hérna áhersluverkefni mín í Þórshamar þannig að sko verkefnið Þórshamar er orðið svolítið stórt og viðamikið og svolítið óðruvísi en eitthvað annað þannig að þetta er ekkert, þetta er ekkert annað en það“. „[…] verkefnið Þórshamar er bara það sem ég þurfti að leggja fram fyrir stjórn og klára […].“*[923] Einnig sagði (E)forstj að verkefnalistinn kenndur við Þórshamar hafi verið: *„A need to do list“*.[924]

[917] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 109.
[918] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 114.
[919] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 111.
[920] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 109 – 110.
[921] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 106 – 107.
[922] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 118.
[923] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 111 – 112.
[924] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 116.

1642. Þegar kom að því við skýrslutökuna að (E)forstj var beðinn um að tjá sig um verkefnið *„Nýtt upphaf“*, sem var á verkefnalistunum, taldi hann verkefnið *„væntanlega“* vera *„nýtt start fyrir Eimskip“*, þ.e. þegar nýja félagið væri búið að ganga í gegnum nauðasamninga o.s.frv.[925]

1643. Eftir að glærukynningin *„Nýtt upphaf“* frá júní 2008 var að lokum borin undir (E)forstj breyttist framburður hans um notkun og verklag við verkefnalista hans.[926] Þannig gerði (E)forstj mun minna úr aðkomu sinni að listunum, hvernig verkefnin komu inn á listann og hvort eða hvernig verkefnin á listanum voru unnin áfram, sbr. t.d.: *„[…] ég náttúrulega á þessum tíma þegar ég er að kom inn fyrstu 15 dagana fæ ég mikið af, hinum og þessum punktum frá mörgum sem ég þarf að fara að vinna úr. Og, og þýðir ekkert að ég hafi tekið afstöðu til einhverra mála í því sem ég fékk. Alla þessa pakka ég fékk inn sem voru á listanum mínum yfir verkefnin“*. *„En ég bara safna að mér gögnum þegar þau voru að koma inn. Setti þau inn á listann eftir því hvað það hét og kannski og þetta hefur þá farið inná listann yfir verkefni og sem þarf að taka afstöðu til.“*[927]

1644. Við skýrslutöku hjá lögreglu var umræddur verkefnalisti borinn undir (E)frkvstj-alþjsv. Staðfesti (E)frkvstj-alþjsv að um væri að ræða *„to-do lista“* og verkefnalistinn hafi verið það sem væri unnið með og þyrfti að klára og hafi þurft að *„ráðast í“*. Það hafi átt að *„halda áfram að vinna í þessu […] bara verkefni sem var komið og halda áfram“*. Aðspurður staðfesti (E)frkvstj-alþjsv að *„owner“* á verkefnalistanum bæri ábyrgð á viðkomandi verkefni. Kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ekki þekkja, rauða, gula og græna litakóðun verkefnanna. Upplýsti (E)frkvstj-alþjsv að verkefnin hafi ekki komið fyrir í forgangs- eða mikilvægisröð á verkefnalistanum. Varðandi verklag við að setja mál inn á listann vísaði (E)frkvstj-alþjsv á (E)forstj. (E)forstj gæti best svarað til um verklagið. (E)frkvstj-alþjsv sagði að verkefnið *„Þórshamar“* hafi verið mikilvægt verkefni og liður í endurskipulagningu Eimskips. Kunngerði (E)frkvstj-alþjsv einnig að verkefnið *„Þórshamar“* hafi fengið það heiti þar sem það hafi verið *„viðkvæmt verkefni“*.[928]

1645. Í mgr. 542 í athugasemdum Samskipa við AI er bent á að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafi verið nr. 104 á verkefnalista (E)forstj. Það sé ekki í samræmi við tilgátu Samkeppniseftirlitsins um að verkefnið vísi til einhvers *„umfangsmesta samráðs Íslandssögunnar“.*

1646. Líkt og fjallað er um í kafla 25.7 fellst Samkeppniseftirlitið ekki á framangreind sjónarmið Samskipa.

7.3.6.5. <u>Um fund vinnuhóps Eimskips og Samskipa</u>

1647. Eins og fram hefur komið lýsti (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu fundi sem haldinn var í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Hann og (E)forstj hefðu setið fundinn og fulltrúar Samskipa hafi verið (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj. Á þessum fundi hafi verið rædd atriði sem komu fram á *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni. Telur Samkeppniseftirlitið að um hafi verið að ræða fund *„vinnuhópsins“* sem vísað er til í glærukynningunni.

1648. Við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 upplýstu (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstj og (S)forstj ekki um þennan fund þeirra ásamt (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í húsakynnum Samskipa árið 2008. Í skýrslugjöf þeirra fólst að þeir hefðu ekki haft nein samskipti um málefni fyrirtækjanna sem þeir stýrðu eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips.[929]

1649. Í janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Eimskip og Samskip afhentu möguleg fyrirliggjandi gögn og upplýsingar um samskipti milli tiltekinna starfsmanna fyrirtækjanna, þ.m.t. (S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Hefðu átt sér stað samskipti, sem ekki kæmu fram í

[925] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 114 – 117, 123 – 127 og 142.
[926] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 119 og áfram.
[927] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 156 og 133.
[928] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 107 og áfram.
[929] Endurrit af upplýsingagjöfum […] og […] til Samkeppniseftirlitsins 10.09.2013 og […] 17.09.2013.

fyrirliggjandi gögnum hjá fyrirtækjunum, óskaði eftirlitið eftir upplýsingum um tímasetningu slíkra samskipta og milli hverra þau samskipti hafi verið.[930]

1650. Í svörum Eimskips frá 23. maí 2015, 23. október 2015, 20. nóvember 2015 og 19. febrúar 2016 voru ekki veittar upplýsingar um fundinn.

1651. Í svörum Samskipa frá 9. mars og 10. apríl 2015 voru ekki veittar upplýsingar um umræddan fund.

1652. Eins og áður segir komu fyrst upplýsingar um þennan fund við skýrslutöku (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu í maí 2018. Þegar framburður (E)frkvstj-alþjsv var borinn undir (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu neitaði (E)forstj ekki tilvist fundarins en sagðist ekki muna eftir honum. Inntur eftir því hvort það væri daglegt brauð að fara inn í húsakynni Samskipa svaraði (E)forstj því neitandi.[931]

1653. Við skýrslutökuna var framburður (E)frkvstj-alþjsv um áðurnefndan fund borinn undir (S)forstj. Kvaðst (S)forstj ekki reka minni til fundarins.[932]

1654. Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (S)frkvstj-millilandasv heldur ekki um fundinn og neitaði að tjá sig um samskipti við starfsmenn og stjórnendur Eimskips. Hann neitaði einnig að tjá sig um hvort hann hafi setið fund eða fundi með (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Hann neitaði sömuleiðis að upplýsa um vitneskju um samskipti (E)forstj og (S)forstj.[933]

1655. Í mgr. 70 – 75 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 13. janúar 2021 er fjallað um framburð (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu vegna áðurnefnds fundar hans, (E)forstj, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa seinni hluta árs 2008. Kemur fram að starfsmenn Samskipa reki ekki minni til þess að umræddur fundur hafi verið haldinn. Samskip gætu hins vegar ekki útilokað að fundurinn hafi átt sér stað en þá hafi sá fundur, eins og fundurinn 6. júní 2008, aðeins varðað möguleg kaup Samskipa á eignum Eimskips. Af framburði (E)frkvstj-alþjsv í skýrslutökunni væri fyllilega ljóst að hann tengdi umræddan fund alfarið við sölu Eimskips á eignum á umræddum tíma og þrýsting af hálfu Kaupþings að hitta Samskip. Ljóst væri að (E)frkvstj-alþjsv hafi ekki tengt verkefnin á *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni *„á nokkrum tímapunkti við fundahöld með Samskipum“* við skýrslutökuna hjá lögreglu. Samskip mótmæla því að umræddur fundur Eimskips og Samskipa í höfuðstöðvum Samskipa hafi verið fundur þeirra stjórnenda fyrirtækjanna sem höfðu verið skipaðir í *„vinnuhóp“* samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf“* verkefnið, sbr. mgr. 80 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021.

7.3.7. Sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið

1656. Af sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins leiðir að fyrirtækið hefur dregið til baka þær röngu staðhæfingar sem það hafði sett fram í athugasemdum og bréfum fyrirtækisins vegna fundarins 6. júní 2008 og tengdra atvika, sbr. m.a. framangreint bréf Eimskips frá 13. október 2017. Þá hefur Eimskip viðurkennt að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar við rannsókn málsins.

1657. Í sáttinni viðurkennir Eimskip einnig að hafa á árunum 2008 - 2013 átt í *„samstarfi og samskiptum við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.“* Hafi þetta alvarlega ólögmæta samráð hafist eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008.

1658. Þessu er lýst nánar í 2. mgr. 1. gr. sáttarinnar. Þar segir að hin alvarlegu samráðsbrot *„hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf“* glærukynning Eimskips frá 9. júní 2008.“ Kemur síðan fram að brotin hafi m.a. falist í

[930] Upplýsingabeiðni til Eimskips 23.01.2015, tölul. 7. Upplýsingabeiðni til Samskipa 29.01.2015, tölul. 6.
[931] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 25 – 26, 47 og 158 – 160.
[932] Endurrit skýrslu […], bls. 25 – 26 og 33 og áfram. Sbr. einnig efst bls. 21 um þar sem […]segist ekki muna eftir öðrum fundum en fundinum 6. júní 2008.
[933] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 18 og 22.

samráði við Samskip *„á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.“*

7.3.8. Samantekt

1659. Samkvæmt framansögðu er óumdeilt að æðstu stjórnendur Eimskips og Samskipa hittust á fundi 6. júní 2008.

1660. Eftir ítrekaðar upplýsinga- og gagnabeiðnir Samkeppniseftirlitsins veittu Samskip í fyrsta sinn í byrjun árs 2016 upplýsingar, sem voru óljósar, um fundinn, sbr. bréf fyrirtækisins frá 14. janúar 2016, sbr. einnig bréf frá 24. nóvember 2017. Eimskip gerði hið sama í bréfi frá 13. október 2017.

1661. Í bréfi Eimskips frá 13. október 2017 var sú mynd dregin upp að í raun hafi ekki verið um að ræða fund með Samskipum. Sagt er að Eimskip hafi fengið *„ósk um fund“* ekki með Samskipum heldur *„með* [(S)aðaleig-stjform-SH] *fjárfesti, í kjölfar árangurslauss fundar með Kaupþingi banka hf. varðandi ósk Eimskips um „standstill“ samkomulag við kröfuhafa.“* Jafnframt hafi (E)stjform og (E)forstj mætt *„til fundarins í þeirri trú að* [(S)aðaleig-stjform-SH] *kæmi þar fram fyrir hönd Kaupþings banka […].“* Á fundi sem hafi staðið yfir í 5 – 10 mínútur hafi (S)forstj *„yfirgefið fundinn strax í upphafi og áður haft sig lítið í frammi.“* Þannig dró Eimskip upphaflega upp þá mynd af fundinum að forstjóri Samskipa hafi vart verið á fundinum.

1662. Samskipa hafa staðhæft að umræðuefni fundarins hafi varðað hugsanleg kaup á erlendum eignum Eimskips og að fundurinn hafi ekki leitt til neinnar niðurstöðu. Jafnframt er staðhæft að engin frekari samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna. Hið sama gerði Eimskip fram að undirritun sáttarinnar við Samkeppniseftirlitið.

1663. Í þessum bréfum frá 2016 og 2017 staðhæfa bæði Eimskip og Samskip einnig að engin gögn séu til um fundinn frá 6. júní 2008. Lagði hvorugt fyrirtækjanna fram gögn sem styðja frásagnir þeirra af aðdraganda og efni framangreinds fundar.

1664. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 4.7.3 um þýðingu þess í samkeppnisrétti að engin gögn séu til sem sýni umræður á fundi keppinauta. Getur þetta gefið til kynna að viðkomandi keppinautar hafi viljað leyna því sem rætt var um á viðkomandi fundi. Réttarframkvæmd sýnir að undir slíkum kringumstæðum verða keppinautar að sýna fram á að umræðuefni á fundi þeirra hafi verið lögmæt. Það hafa Samskip ekki gert. Það gerði Eimskip ekki heldur í meðferð málsins fram að undirritun sáttar. Til viðbótar hefur rannsókn Samkeppniseftirlitsins á samtímagögnum málsins ekki leitt neitt í ljós sem styður að á fundinum hafi eingöngu verið rætt um hugsanleg kaup Samskipa á eignum Eimskips.

1665. Þá er að finna rangfærslur í þessum frásögnum fyrirtækjanna. Sem fyrr segir leiðir af sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hefur dregið til baka þær röngu staðhæfingar sem það hefur sett fram vegna fundarins 6. júní 2008 og tengdra atvika. Samhengisins vegna er hins vegar rétt að benda hér á rangfærslur bæði Samskipa og Eimskips.

1666. Staðhæfing Eimskips í bréfinu frá 13. október 2017 um að lögð hafi verið fram fjárnáms- og kyrrsetningarbeiðni á hendur Eimskip til sýslumanns frá Kaupþing banka *„strax eftir helgina“* er ekki rétt. Samkeppniseftirlitið bar þetta undir sýslumanninn á höfuðborgarsvæðinu. Í svari hans frá 23. október 2017 segir: *„Ekki er að sjá í málaskrám sýslumannsins í Reykjavík að fjárnáms eða kyrrsetningarbeiðni hafi verið lagðar fram á hendur Eimskip (nú A1988 hf.) af hálfu Kaupþing banka hf. á árinu 2008.“* Þá er það einnig rangt að (E)forstj og (E)stjform hafi ekki átt frekari samskipti við (S)aðaleig-stjform-SH. Gögn málsins sýna að þeir áttu samráðsfund með honum þann 25. júlí 2008, sbr. kafla 8.13 hér á eftir.

1667. Sú skýring sem Eimskip gaf á viðveru (S)aðaleig-stjform-SH á fundinum, þ.e. að fyrirtækið hafi talið (S)aðaleig-stjform-SH sitja fundinn sem fulltrúa Kaupþings banka, er ekki trúverðug enda skýrði

fyrirtækið aldrei hvert hlutverk (S)forstj var á fundinum. Lýsing Eimskips á fundinum er jafnframt í andstöðu við samtímagögn sem urðu til í kjölfar fundarins. Þannig fá staðhæfingar Eimskips um *„mikla gremju“* (S)aðaleig-stjform-SH ekki stoð í samtímagögnum. Sama á við um þá staðhæfingu félagsins sem varðar takmarkaða þátttöku og aðkomu (S)forstj en hún er í beinu ósamræmi við skipan umrædds vinnuhóps og þá miklu fyrirhuguðu samvinnu Eimskips og Samskipa sem lýst er í framangreindum glærum (E)forstj þremur dögum eftir fundinn, sbr. einnig framburð (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu.

1668. Sú skýring Eimskips að fundurinn hafi aðeins staðið yfir í 5-10 mínútur var heldur ekki trúverðug. Í fyrsta lagi sýna samtímagögn um undirbúning fundarins að hann átti ekki að vera stuttur. Samkvæmt tölvudagbók (E)forstj átti fundurinn að standa frá kl. 12:00 til kl. 14:00. Aðstoðarmaður (S)aðaleig-stjform-SH hafði fengið þau skilaboð að fundarmenn myndu snæða saman. Tilkynnti aðstoðarmaðurinn þannig starfsmanni Kjalar þann 5. júní 2008 að fundurinn myndi byrja kl. 12:00 og að hann væri búinn að panta hádegismat fyrir fjóra. Bað hann að allt yrði gert klárt fyrir *„hádegisverðarfund“*.[934] Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (S)forstj telja að fundurinn hefði staðið yfir í klukkutíma.

1669. Í þessu sambandi er jafnframt til þess að líta að Eimskip og Samskipum bar ekki saman, í umræddum bréfum frá árinu 2017, um hvaða eignir Eimskips hafi verið rætt um á fundinum. Samskip halda því fram að rætt hafi verið um frystigeymslur Eimskips í Hollandi (Daalimpex) og skipafélagið Containerships í Finnlandi, sbr. bréf félagsins frá 24. nóvember 2017. Í bréfi Eimskips frá 13. október 2017 er ekki minnst á að Containerships hafi verið til umræðu en tekið fram að Samskip hafi lýst áhuga á öllum frystigeymslum Eimskips erlendis, þ.e. ekki aðeins í Hollandi heldur einnig í Bretlandi, Kanada og Bandaríkjunum. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvað (E)forstj jafnframt hafa verið rætt um skip Eimskips í Noregi og fleira. Hvorki Eimskip né Samskip hafa tilgreint að eignir Eimskips í Noregi hafi komið til umræðu. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvað (E)frkvstj-alþjsv að rætt hafi verið um Daalimpex (ekki aðrar frystigeymslur Eimskips), Containerships og þrjú frystiskip í eigu dótturfélags Eimskips í Noregi, Eimskip-CTG. Þetta hafi hins vegar ekki verið á fundinum 6. júní 2008 heldur á öðrum fundi sem haldinn hafi verið í höfuðstöðvum Samskipa. Eins og að framan greinir tók framburður (E)frkvstj-alþjsv breytingum eftir að glærukynningin um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* var borin undir hann. Framangreint ósamræmi dregur verulega úr trúverðugleika þess sem Samskip halda enn fram um umræðuefni fundarins 6. júní 2008. Þá eru sjónarmið Samskipa auk þess í ósamræmi við þeirra eigin samtímagögn fyrir og eftir fundinn.

1670. Jafnframt verður að hafa í huga að undirbúningsgögnin, sem unnin voru að beiðni (S)aðaleig-stjform-SH, gerðu í aðalatriðum ráð fyrir samvinnu við Eimskip en ekki kaupum á eignum. Skýrslan sem Egla tók saman fyrir (S)aðaleig-stjform-SH (og (S)stjform-S fékk í hendur 12. maí 2008) lýsti t.d. miklum ábata af samstarfi Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi, sbr. kafla 6.7.5. Eins og áður sagði sendi (S)stjform-S að kvöldi 5. júní 2008 tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Vísaði hann til viðræðna við Eimskip og varaði (S)aðaleig-stjform-SH við að kaupa t.d. Containerships af Eimskip. Í samræmi við þetta vísaði (S)forstj í tölvpósti til (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008 til samstarfs við Containerships í *„short sea“* siglingum.

1671. Samkeppniseftirlitið horfir einnig til þess að við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (S)forstj að þau verkefni sem fram komi í glærukynningunni um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* hafi verið *„viðrað“* á fundinum 6. júní 2008 og að unnið hafi verið í þeim verkefnum eftir fundinn (*„menn hafa svo farið og hérna unnið frekar heima í húsi“*).

1672. Hér skiptir og máli að (E)frkvstj-alþjsv staðfesti að verkefni sem fram komu í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni hafi verið rædd við Samskip. Það hafi verið á fundi á árinu 2008 sem hann og (E)forstj áttu með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum

[934] Sjá mgr. 1490 hér að framan.

Samskipa á Íslandi. Samkvæmt (E)frkvstj-alþjsv hafi (E)forstj beðið hann að koma með sér á þann fund með Samskipum.

1673. Samkeppniseftirlitinu var ekki kunnugt um framangreindan fund (E)frkvstj-alþjsv með (E)forstj, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj á árinu 2008. Virt með öðrum gögnum málsins er það mat Samkeppniseftirlitsins að um hafi verið að ræða fund *„Nýtt upphaf"* vinnuhópsins eða a.m.k hafi verið um að ræða fund til þess að fjalla um það aukna samráð Eimskips og Samskipa sem hófst eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips í maí 2008.

1674. Við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 neitaði (E)forstj því að þau verkefni sem fram komi í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni hafi verið rædd á fundinum 6. júní 2008. Hann neitaði því einnig að hafa rætt þessi verkefni sérstaklega við (S)forstj. Hér ber að líta til þess að framburður (E)forstj vegna þessara atvika hefur verið afar ótrúverðugur. Vísast hér til umfjöllunar um framburð við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013, sbr. kafla 7.1.1 hér að framan. Gagnvart Samkeppniseftirlitinu notaði (E)forstj orðið *„hatur"* til að lýsa viðhorfi sínu til (S)forstj og til að undirstrika að hann hefði ekki átt í neinum samskiptum við (S)forstj. Þegar (E)forstj var spurður í september 2013 um hvort hann hafi átt í samskiptum við (S)aðaleig-stjform-SH svaraði hann: *„Nei, Guð minn góður".* Greindi (E)forstj Samkeppniseftirlitinu því ekki frá fundinum 6. júní 2008. Við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 kvaðst (E)forstj hins vegar mun vel eftir fundi sínum með (S)aðaleig-stjform-SH 6. júní 2008. Orðaði hann það svo: *„Ég var bara starstruck*[935] *að sitja á móti [(S)aðaleig-stjform-SH] og af því að, þess vegna man ég alveg eftir þessu."* Er þannig ekkert samræmi að þessu leyti í framburði (E)forstj í september 2013 og í maí 2018.

1675. (E)forstj greindi hvorki Samkeppniseftirlitinu né lögreglu frá fundinum sem (E)frkvstj-alþjsv sagði að þeir tveir hefðu átt með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Þegar framburður (E)frkvstj-alþjsv var borinn undir (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu neitaði hann ekki tilvist fundarins en sagðist ekki muna eftir honum.

1676. Framburður (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu vegna umræddrar glærukynningar er einnig afar ótrúverðugur. Fyrst sagði (E)forstj að um væri að ræða gamla glærukynningu frá (E)forstj-fyrrv, forvera hans, sem hafi verið *„uppfærð eitthvað"*. Síðan sagði (E)forstj að hann og (E)frkvstj-alþjsv hefðu *„dottið um"* þessa kynningu á skrifborði ritara (E)forstj-fyrrv þegar þeir voru að segja ritaranum upp. Kvaðst (E)forstj ekki vera viss um að honum hafi verið kynnt þessi verkefni sem fram koma í kynningunni en tók síðar fram að (E)frkvstj-alþjsv hefði sagt honum *„að þetta hafi verið í gangi áður en"* hann hóf störf sem forstjóri Eimskips. Aðspurður um þá staðreynd að samkvæmt glærukynningunni hafi hann verið skipaður í vinnuhóp með (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv sagði (E)forstj að hann hafi verið *„bara settur þarna inn"*, þ.e. í vinnuhópinn. Samkvæmt þessu hafi einhver sett (E)forstj í vinnuhópinn í stað (E)forstj-fyrrv. Kvaðst (E)forstj ekki hafa *„gert eitthvað mál"* vegna þessarar glærukynningar. Þá ber jafnframt að horfa til þess að skýringar (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu á þessum atvikum eru ekki í samræmi við skýringar (E)forstj. Ennfremur ber að líta til þess hvernig framburður (E)forstj tók breytingum þegar hann var spurður um verkefnalista sína og verkefnið *„Nýtt upphaf"* sem þar kom fram.

1677. Eins og ítrekað hefur komið fram liggur fyrir í málinu að (E)frkvstj-alþjsv vistaði umrædda glærukynningu sunnudaginn 8. júní 2008. Klukkan 14:59 þann dag gaf (E)frkvstj-alþjsv kynningunni heitið *„verkefnið samstarf"*. (E)frkvstj-alþjsv vistaði aftur glærukynninguna kl. 20:10 þennan sama dag og þá með nýju heiti; *„verkefnið hagkvæmni"*. Á þeim tímapunkti var titill kynningarinnar þessi: *„Nýtt upphaf Júní 2008 Trúnaðarmál"* og þar komnar inn fimmtán glærur um verkefni sem sneri að því að *„auka samstarf"* á milli Samskipa og Eimskips. Morguninn eftir vistaði (E)forstj þessa glærukynningu undir heitinu *„verkefnið nytt upphaf"*. Er hún á upphafsglæru dagsett í júní 2008 og í henni er (E)forstj sagður meðlimur í umræddum vinnuhópi. Eins og áður sagði var verkefnið *„Nýtt*

[935] Starstruck: *„Sú tilfinning sem hellist yfir mann og getur heltekið líkamann þegar maður hittir þjóðþekkta eða fræga manneskju."* Sjá; arnastofnun.is/nyyrdi/3158.

upphaf" merkt á verkefnalista (E)forstj daginn fyrir fundinn með Samskip, þ.e. 5. júní 2008. Ekkert hefur komið fram í málinu sem haggar þessum staðreyndum.

1678. (E)forstj-fyrrv hætti störfum hjá Eimskip í febrúar 2008 og vitnisburður hans um að umrædd glærukynning stafi ekki frá honum eða hafi ekki orðið til í forstjóratíð hans þykir trúverðugur.

1679. Framburður (E)forstj getur því ekki breytt þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að glærukynningin hafi verið á hans vegum og sé í beinum tengslum við fundinn 6. júní 2008.

1680. Eins og áður segir telur Samkeppniseftirlitið að tölvupóstur (S)forstj frá 10. júní 2008 til (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH sé hluti af framkvæmd á *„Nýtt upphaf*" verkefninu sem lýst er í umræddri glærukynningu. Í þessum tölvupósti var m.a. undirbúið að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain myndu hitta (S)frkvstj-MCL til að ræða samstarf Eimskips og Samskipa í *„short sea*" siglingum. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (S)forstj um tölvupóstinn að „[s]*jálfsagt er þetta einhver summering*" á umræðum við Eimskip á fundinum 6. júní 2008. Við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (E)frkvstj-alþjsv að hann og (E)frkvstj-Contain hefðu fundað með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam til að ræða samstarf milli Eimskips og Samskipa í *„short sea*" siglingum. Til viðbótar upplýsti (E)frkvstj-alþjsv um frekari samskipti milli (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL vegna þessa samstarfs.

1681. Að mati Samkeppniseftirlitsins hafa þessar upplýsingar (E)frkvstj-alþjsv um fund Eimskips og Samskipa í Rotterdam þýðingu. Styðja þær það mat eftirlitsins að vinna við *„Nýtt upphaf*" verkefnið hafi hafist í kjölfar þess að æðstu stjórnendur Eimskips og Samskipa hittust 6. júní 2008.

1682. Þá hefur hér þýðingu að við skýrslutöku hjá lögreglu virtist (S)forstj líta svo á að umræddur tölvupóstur hans frá 10. júní 2008 tengdist verkefninu *„Nýju upphafi*".

1683. (S)forstj kvaðst hins vegar ekki vita hvort þeir fundir með Eimskip sem fjallað er um í tölvupósti hans hafi verið haldnir. Við skýrslutökuna var (S)forstj bent á fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 14. júlí 2008. (S)forstj hefði setið stjórnarfundinn og á honum hefði verið vísað til fundar með Eimskip varðandi samvinnu í *„short sea*" siglingum og að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætluðu að fylgja þessu máli eftir á Íslandi. Einnig var í fundargerðinni vísað til samstarfs við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi.[936] Var (S)forstj spurður hvort hann gæti útskýrt þetta. (S)forstj neitaði að tjá sig um þetta en tók þó fram að *„það varð ekkert úr einu eða neinu.*" Þá kvaðst (S)forstj heldur ekki vita hvaðan hann hafi fengið trúnaðarupplýsingar um fyrirætlanir Eimskips sem fram komu í tölvupósti hans til (S)forstj-frystig frá 11. júní 2008. (S)forstj var þá við skýrslutöku hjá lögreglu bent á að á þessum tíma hafi verið búið að skipa hann í vinnuhóp ásamt (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Var (S)forstj því spurður hvort hann hefði fengið upplýsingar um fyrirætlanir Eimskips frá (E)forstj eða (E)frkvstj-alþjsv. Neitaði (S)forstj að tjá sig um þetta.

1684. Samkeppniseftirlitið bendir á að (S)forstj var forstjóri Samskipa á þessum tíma, samdi umræddra tölvupósta og sat framangreindan fund stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008. Sú staðreynd að þáverandi forstjóri Samskipa hefur ekki getað eða kosið að útskýra ekki nánar þessi gögn hefur að mati Samkeppniseftirlitsins þýðingu við mat á hinu ólögmæta samráði.

1685. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)forstj ekki hafa vitað af framangreindum samskiptum (E)frkvstj-alþjsv við stjórnendur Samskipa. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta ekki trúverðugt. Ber að líta til þess að (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj unnu náið saman á þessum tíma og *„short sea*"/Containerships málefni heyrðu undir ábyrgðarsvið (E)forstj.[937] Þá skipta máli framangreindar upplýsingar (E)frkvstj-alþjsv um að (E)forstj hafi óskað eftir því að (E)frkvstj-alþjsv kæmi með honum að hitta (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj, þ.e. kæmi með honum á fundinn sem haldinn var í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi á árinu 2008. Hér skiptir einnig máli

[936] Fjallað er um þann stjórnarfund Samskipa Holding í kafla 8.10.1.
[937] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 157 – 158. Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, frá bls. 6 og endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, sjá t.d. bls. 13 – 15 og 104 – 106.

framburður (E)forstj sjálfs um aðkomu að málefnum Containerships á þessum tíma, sbr. framburð hans um fund hans með hinum eiganda Containerships nokkrum dögum áður, 2. júní 2008. Miðað við dagbókarfærslu (E)forstj sat (E)frkvstj-alþjsv einnig þann fund.[938] Einnig horfir Samkeppniseftirlitið til þess að á verkefnalista (E)forstj frá byrjun júní 2008 voru verkefni tengd Containerships skráð á ábyrgð (E)forstj.[939]

1686. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefur lýsing (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu á mikilvægi verkefnalista hans og verkefnisins *„Þórshamar"* þýðingu. Framburður (E)frkvstj-alþjsv styður þetta. Er þetta til stuðnings því að (E)forstj hafi á framangreindu tímabili unnið að hinu ólögmæta samráði við Samskip. Er þetta og til stuðnings því að (E)forstj hafi verið í umræddum vinnuhópi. Eins og áður sagði breyttist framburður (E)forstj þegar honum varð ljóst að lögregla bjó yfir gagni sem gaf til kynna að *„Nýtt upphaf"* tengdist samstarfi við Samskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins er sá framburður (E)forstj ekki trúverðugur.

1687. Til að draga framangreinda umfjöllun saman ber að mati Samkeppniseftirlitsins að virða í einu lagi a.m.k. eftirfarandi atriði sem fram koma í samtímagögnum málsins og lýst hefur verið í köflunum hér að framan:

- Undirbúningur á vegum (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj á fyrrihluta ársins 2008 á viðamiklu samstarfi við Eimskip í m.a. siglingum til og frá Íslandi.[940]
- Yfirlýsingar (S)forstj frá 20. maí 2008 um að hann þekkti (E)forstj vel og að meiri *„mýkt"* myndi fylgja forstjóratíð hans.
- Rangfærslur (E)forstj og (S)forstj við upplýsingagjöf í september 2013 og maí 2018 um samskipti þeirra sýna að þeir vildu leyna þeim.
- Strax eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri lagði hann áherslu á að hefja viðræður við Samskip um Norður-Ameríku samninginn. Þrátt fyrir að þessi samningur við Samskip félli ekki undir ábyrgðarsvið (E)frkvstj-alþjsv var (E)forstj umhugað um að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að þessu verkefni. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv þekktust vel og voru í reglubundnum samskiptum.
- Þann 30. maí 2008 sagði Eimskip upp Norður-Ameríku samninginn en óskaði á sama tíma eftir því að hefja *„sem fyrst"* viðræður við Samskip um áframhaldandi samstarf. Þetta var gert þrátt fyrir að undirmenn (E)forstj lýstu yfir miklum efasemdum um hag Eimskips af þessu samstarfi við Samskip.
- Fram kemur að ýmsir stjórnendur Eimskips töldu samstarfið við Samskip í Norður-Ameríkuflutningum ekki mikilvægt í stóra samhenginu. Því vekur athygli hvaða stjórnendur fyrirtækjanna koma að samningum um þá flutninga og það mikilvægi sem sá vettvangur fékk.
- Á fundi framkvæmdastjórnar Eimskip 2. júní 2008 kom fram að framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfi fyrirtækisins ((E)frkvstj-flutnkerf) ætti að koma að viðræðum við Samskip um Norður-Ameríku samstarf. Norður-Ameríkusamningurinn féll hins vegar ekki undir ábyrgðasvið (E)frkvstj-flutnkerf en fundargerð sýnir að (E)frkvstj-flutnkerf vann á þessum tíma að endurskoðun á siglingakerfi Eimskips á milli Íslands og annarra Evrópuríkja.
- Þann 4. júní 2008 vann (S)forstj að stefnumörkun sem átti að vera lokið 6. júní 2008. Bað hann (S)frkvstj-millilandasv að útbúa kynningu þar sem fjallað yrði um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips og um hvort unnt væri að draga úr flutningsgetu á markaðnum með því að Samskip og Eimskip myndu taka upp svipað samstarf í flutningum milli Íslands og Evrópu og

[938] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 156 – 157 og 162.
[939] Gagn í kafla 7.3.4 hér að framan. Sjá verkefni nr. 15, 20, 23, 33 og 101.
[940] Sjá umfjöllun í kafla 4.7.6.3 um þýðingu undirbúningsgagna í samkeppnisétti.

fyrirtækin hefðu með sér í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Vísaði (S)forstj í tölvupósti sínum til (S)frkvstj-millilandasv til fyrri umræðna um þessi málefni.

- Verkefnið *„Nýtt upphaf“* er merkt 5. júní 2008 á verkefnalista (E)forstj.
- Glærukynningin *„Verkefnið Nýtt upphaf“* er dagsett á forsíðu: *„Júní 2008“*.
- Mikill undirbúningur átti sér stað innan Samskipa 5. júní 2008 vegna fundar í hádeginu daginn eftir. Undirmönnum (S)forstj var ranglega sagt að um væri að ræða fund stjórnar Samskipa hf.
- Kvöldið 5. júní sendi (S)aðaleig-stjform-SH skýrslu frá Eglu til (S)forstj sem fjallaði um samstarf við dótturfélag Eimskips (Containerships) í *„short sea“* siglingum. Áður hafði Egla unnið skýrslu fyrir (S)aðaleig-stjform-SH sem fjallaði m.a. um samstarf Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi, sbr. skýrsluna sem Egla sendi (S)stjform-S 12. maí 2008.
- Kvöldið 5. júní 2008 sendi (S)stjform-S tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Vísaði hann til viðræðna við Eimskip og varaði (S)aðaleig-stjform-SH við að kaupa eignir af Eimskip.
- Fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform hófst kl. 12:00 föstudaginn 6. júní 2008.
- (E)frkvstj-alþjsv vistaði glærukynningu um *„Nýtt upphaf“* verkefnið sunnudaginn 8. júní 2008. Hið sama gerði (E)forstj morguninn eftir.
- Glærukynningin *„Nýtt upphaf“* er skýrt samtímagagn þar sem kemur fram að *„ákveðið hefur verið“* að meta hagkvæmni þess að auka samstarf Eimskips og Samskipa. Þetta skiptir og máli;
  - verkefnin sem tilgreind eru í glærukynningunni koma að hluta til einnig fram í undirbúningsgögnum Samskipa,
  - skýrt kemur fram að vinnuhópur Eimskips og Samskipa hafi verið skipaður,
  - það voru tveir meðlimir vinnuhópsins ((E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv) sem vistuðu glærukynninguna.
- Annar meðlimur í vinnuhópnum ((S)forstj) undirbjó þann 10. júní 2008 að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain myndu funda með stjórnendum Samskipa ((S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig) vegna verkefna sem komu fram á glærukynningunni.
- (S)forstj upplýsti (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008 um fyrirhugaða fundi (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig með (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain.
- (S)forstj miðlaði þann 11. júní 2008 trúnaðarupplýsingum til (S)forstj-frystig um framtíðaráform Eimskips.
- Verkefnið *„Nýtt upphaf“* var að finna á lista (E)forstj yfir mikilvæg verkefni hans og gögnin sýna að (E)forstj hefði unnið í þessu verkefni. Verkefnið kom einnig fram verkefnalista (E)frkvstj-alþjsv.

1688. Við sönnun samráðsbrota ber samkeppnisyfirvöldum að byggja á traustum og nákvæmum gögnum. Dómaframkvæmd sýnir hins vegar að ekki er nauðsynlegt að öll sönnunargögn í viðkomandi máli fullnægi þessum kröfum varðandi alla þætti brotsins. Það nægir ef vísbendingarnar í málinu (e. *„set of indicia“*) virtar í einu lagi fullnægja þessari kröfu. Þannig er það skýr regla í samkeppnisrétti að virða skuli sönnunargögn með heildstæðum hætti og ekki virða hvert gagn einangrað fyrir sig. Ekki þurfa því öll sönnunargögn að vera jafn sterk heldur nægir að gögnin virt saman sýni fram á brot. Vísast nánar um þetta til kafla 4.7.7.

1689. Saman styðja framangreind atriði þá niðurstöðu að Eimskip og Samskip hafi á fundinum 6. júní 2008 ákveðið að kanna möguleikann á því að auka verulega samráð sín á milli og þegar, í kjölfar fundarins, hafist handa við undirbúning á þessu. Þetta endurspeglast m.a. í tilurð og efni umræddrar glærukynningar og þeim ráðstöfunum sem strax var gripið til í því skyni að hrinda verkefnum í framkvæmd.

1690. Eftirfarandi framburðir sem komu fram við skýrslutöku hjá lögreglu eru þessu til stuðnings:

- (S)forstj staðfesti að þau verkefni sem fram komi í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni hafi verið *„viðruð“* á fundinum 6. júní 2008 og að unnið hefði verið í þeim verkefnum eftir fundinn (*„menn hafa svo farið og hérna unnið frekar heima í húsi“*).

- (E)frkvstj-alþjsv staðfesti að þau verkefni sem fram komi í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni hafi verið rædd við Samskip. Það hafi verið á fundi sem hann og (E)forstj hafi átt á árinu 2008 með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi.

- (S)forstj virtist líta svo á að tölvupóstur hans frá 10. júní 2008 til (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH tengdist *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

- (S)forstj útskýrði tölvupóst (S)forstj-frystig til hans, dags. 10. júní 2008, með vísan til þess að „það má vel vera að ég hafi sagt hérna að það hafi verið, væri áhugavert fyrir okkur að hérna samstarf þarna milli þessara geymslna.“ Vísaði (S)forstj þannig til samstarfs við Eimskip.

- (E)frkvstj-alþjsv staðfesti að hann og (E)frkvstj-Contain hafi fundað með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam til að ræða samstarf milli Eimskips og Samskipa í *„short sea“* siglingum. Er það í samræmi við það sem lagt er upp með í framangreindum tölvupósti (S)forstj frá 10. júní 2008. Til viðbótar upplýsti (E)frkvstj-alþjsv um frekari samskipti milli (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL vegna þessa samstarfs.

1691. Í samkeppnisrétti er litið svo á að sönnunargildi upplýsinga sem ganga gegn hagsmunum þess sem þær veiti sé almennt mjög mikið.[941] Þessir framburðir (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv eru þeim persónulega í óhag og styður það við gildi þeirra.

1692. Jafnframt liggur fyrir að í samkeppnisrétti er almennt litið á að yfirlýsingar eða viðurkenningar fyrirtækja sem séu andstæðar hagsmunum þeirra séu mjög áreiðanlegar. Á það enn frekar við ef viðurkenning leiðir bæði til stjórnvaldssektar og hættu á að skaðabótakröfum verði beint gegn viðkomandi fyrirtæki.[942] Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019,

---

[941] Sjá t.d. mgr. 118 í dómi undirréttar ESB frá 16.06.2011 í máli nr. T-191/06, FMC Foret v Commission, EU:T:2011:277: „[…] *statements which run counter to the interests of the declarant must in principle be regarded as particularly reliable evidence (see JFE Engineering and Others v Commission, paragraph 107 above, paragraphs 211 and 212; Joined Cases T-109/02, T-118/02, T-122/02, T-125/02 and T-126/02, T-128/02 and T-129/02, T-132/02 and T-136/02 Bolloré and Others v Commission [2007] ECR II-947, paragraph 166, and Lafarge v Commission, paragraph 116 above, paragraph 59).*“ Sjá einnig Castillo De La Torre & Gippini Fournier, Evidence, Proof and Judicial Review in EU Competition law, 2017, bls. 191: *„Higher probative value is normally attributed to evidence which goes against the interests of the person providing it. This has been confirmed on a number of occasions.*“

[942] Sjá hér t.d. dóm dómstóls ESB frá 19.12.2013 í sameinuðum málum nr. m.a. C-239/11, *Siemens o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*. Í því máli lá fyrir að fyrirtækið ABB hafði viðurkennt samráð og veitt samkeppnisyfirvöldum upplýsingar. ABB var því ekki sektað. Framkvæmdastjórn ESB lagði hins vegar samtals 750 milljónir evra sekt á aðra þátttakendur samráðsins (þar af tæplega 400 milljónir evra sekt á Siemens). Fyrir dómstóli ESB gerði Siemens margskonar athugasemdir við að framkvæmdastjórnin hefði stuðst við viðurkenningu ABB á brotinu til að sanna brot hinna fyrirtækjanna, m.a. að viðurkenningin væri ekki trúverðug þar sem hún hefði leitt til þess að ABB slapp við sekt. Dómstóll ESB féllst ekki á þessa gagnrýni og staðfesti niðurstöðu um brot og sekt Siemens. Mat dómstólsins sem hér skiptir máli kemur t.d. fram í mgr. 128 – 142 í dóminum þar sem fjallað er um þá gagnrýni Siemens að niðurstaða framkvæmdastjórnarinnar um ólögmæta markaðsskiptingu (það samráð nefnt *„the common understanding“*) hafi byggst á viðurkenningu ABB. Í dóminum er meðal annars bent á að slík viðurkenning feli í sér umtalsverða lagalega og fjárhagslega áhættu, þar á meðal að skaðabótakröfum verði beint gegn viðkomandi fyrirtæki:
„139. In so far as concerns the specific acknowledgement by ABB of its participation in the common understanding, such acknowledgement was clearly likely to run counter to the interests of that company, since it constitutes evidence which may be used against it by the Commission as a party which participated in the infringement, as is apparent from paragraph 108 of the judgment in Mitsubishi Electric v Commission.

Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf. og gagnsök, var talið að við mat á brotum Byko mætti horfa til sáttar þar sem gagnaðili Byko í samráðinu viðurkenndi brot, sbr. einnig umfjöllun í kafla 4.7.7.

1693. Hefur því þýðingu í málinu að Eimskip hefur í sátt viðurkennt að hafa eftir fundinn 6. júní 2008 hafið alvarlegt ólögmætt samráð við Samskip. Er þessi viðurkenning í fullu samræmi við það sem Samkeppniseftirlitið telur að samtímagögn beri með sér.

1694. Hér að framan voru reifuð sjónarmið sem Samskip hafa sett fram um m.a. fundinn 6. júní 2008, *„Nýtt upphaf"* glærukynninguna, tölvupósta (S)forstj frá 10. og 11. júní 2008 og verkefnalista (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Eins og rökstutt er í kafla 25.5-25.7 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

7.4. *„Nýtt upphaf"/ „New beginning"/„Revised budget"*

1695. Gögn Samskipa staðfesta að stjórnendur fyrirtækisins fjölluðu margítrekað um öll þau efnisatriði sem er að finna í *„Nýtt upphaf"* glærukynningu (E)forstj og mjög oft á sama tíma og stjórnendur Eimskips. Sú umfjöllun Samskipa var oft undir formerkjum verkefnisins *„Revised budget"*. Í samtímagögnum Samskipa er enga skilgreiningu að finna á verkefninu *„Revised budget"*, en samkvæmt orðalaginu má ætla að það taki til heildarendurskoðunar á rekstrar- og viðskiptaáætlun fyrirtækisins. Sem slíkt er það eðlilegt og lögmætt verkefni svo fremi það byggi á eigin mati og forsendum fyrirtækisins og ekki á samráði við önnur fyrirtæki. Gögn málsins eru hins vegar ótvíræð um það að *„Revised budget"* tók auk þess til ólögmæts samráðs við Eimskip. Mikilvægur hluti *„Revised budget"* fjallaði því um sömu hluti og *„Nýtt upphaf"* verkefnið, eins og lýst verður nánar í þessum kafla. Aukið samráð við Eimskip var þannig hluti af því þegar Samskip unnu að heildarendurskoðun á rekstrar- og viðskiptaáætlun fyrirtækisins (*„Revised budget"*). Er í upphafi rétt að rifja upp nokkur atriði frá febrúar til og með maí 2008:

1696. Hér vísast einnig til framangreinds tölvupósts (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 4. júní 2008 þar sem í tengslum við *„revised budget"* er m.a. rætt um *„vangaveltur um breytingar á kerfi keppinauta"* og hvort unnt væri að takmarka flutningsgetu *„ skera capacitet af markadi eda nyta a betri mata, th.e. med slot samningum milli okkar og keppinauta, svipað og US samstarf"*, sbr. kafla 7.2.1.1.

1697. Vísað var til *„Nýtt upphaf"* verkefnisins á verkefnalistum (E)forstj á fyrstu dögum júnímánaðar 2008 og unnið að *„revised budget"* hjá Samskipum á sama tíma, þ. á m. fram á kvöld þann 5. júní 2008. Í þeirri endurskoðuðu áætlun gerðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv m.a. ráð fyrir markaðssókn sem næmi 41 þúsund tonnum í innflutningi, sbr. kafla 7.2.1.2. Ekki verður séð af gögnum málsins að innan Samskipa hafi þessu markmiði verið fylgt eftir. Sem fyrr segir var þann sama dag verið að undirbúa fund (E)forstj, (E)stjform, (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH sem fór fram 6. júní 2008 á skrifstofu Kjalar að Suðurlandsbraut 18. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að þessir stjórnendur fyrirtækjanna hafi á fundinum stillt saman aðgerðir sem ætlað var m.a. að stuðla að friði á mörkuðum þessa máls sem hafi leitt til þess að fyrrnefndu markmiði (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um sókn var ekki fylgt eftir. Verður þetta mat rökstutt nánar í eftirfarandi umfjöllun.

1698. Eins og fyrr er lýst þá fólst í hinu ólögmæta verkefni *„Nýtt upphaf"* ákvörðun um að meta hagkvæmni verkefna sem byggðu á auknu samstarfi á milli Samskipa og Eimskips. Til að ná því markmiði eru þar talin upp einstök verkefni/verkþættir og þeim nánar lýst í glærukynningu. Er þetta lýsing á aðgerðum sem fyrirtækin virðast hafa sammælst um að skoða nánar. Þá hafi verið um að ræða verkefni á hendi stjórnenda Samskipa sem felst í endurskoðun á rekstraráætlun félagsins fyrir árið

---

140. More generally, the Court has already had the opportunity to point out that a statement made by a person acting in the capacity of a representative of a company and admitting the existence of an infringement by that company entails considerable legal and economic risks (Sumitomo Metal Industries and Nippon Steel v Commission, paragraph 103).
141. Among those risks is that of actions for damages being brought before the national courts, in the context of which the Commission's establishment of a company's infringement may be invoked.".

2008, *„Revised budget“*. Tekur sú endurskoðun til einstakra starfsþátta, svo sem skipakerfis, landflutninga o.s. frv., sem og fyrirtækisins í heild. Sumir af verkþáttunum í *„Nýtt upphaf“* verkefninu voru forsendur í vinnunni við þessa endurskoðun á rekstraráætlun Samskipa. Af gögnum er ljóst að veigamiklar forsendur í þeirri endurskoðun, voru á tímabilinu ýmist hugmyndir um samstarf við Eimskip eða samkeppni við Eimskip. Þær forsendur breytast á tímabilinu sem endurskoðunin er unnin. Þar á meðal hvort það ætti að sækja eða sækja ekki í viðskiptavini keppinautar. Gögn málsins sýna að línur hafi verið lagðar á fundi æðstu stjórnenda fyrirtækjanna 6. júní 2008 eins og lýst er hér að framan. Línan var samráð við Eimskip og ró á mörkuðum málsins.

1699. Eins og lýst er í kafla 8.13 sýna gögn málsins að þann 25. júlí 2008 hafi m.a. (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform hist á fundi. Var sá fundur haldinn til þess að ræða *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Skömmu eftir að þeim fundi lauk átti (S)stjform-S (sem sat í stjórn Samskipa hf. og Samskipa Holding) bókaðan fund með (S)aðaleig-stjform-SH. Sem fyrr segir bar sá fundur eftirfarandi heiti í dagbók (S)stjform-S:

„Fundur með [(S)aðaleig-stjform-SH] *vegna New Beginning“*

1700. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um framangreint heiti á fundi (S)stjform-S og (S)aðaleig-stjform-SH 25. júlí 2008. Hann kvaðst ekkert vita um þetta.[943] Aðspurður um það sama sagði (S)frkvstj-millilandasv:

„Þarna er búið að, búið að útlenska það“.

1701. Átti (S)frkvstj-millilandasv við að í fundarheitinu væri búið að þýða *„Nýtt upphaf“* yfir á ensku. (S)frkvstj-millilandasv kvaðst hins vegar ekkert vita eða vilja segja frekar um þetta.[944]

1702. Eins og fram hefur komið sat (S)stjform-S í stjórn bæði Samskipa hf. og Samskipa Holding og var framkvæmdastjóri Kjalars, fjárfestingafyrirtækis (S)aðaleig-stjform-SH. Fundurinn 6. júní 2008 var haldinn í húsnæði Kjalars og kvöldið áður hafði (S)stjform-S í tölvupósti til (S)aðaleig-stjform-SH vísað til fyrirhugaðs fundar (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip. (S)stjform-S hafði og fengið í hendur þann 12. maí 2008 skýrslu sem Egla hafði unnið fyrir (S)aðaleig-stjform-SH og sýndi m.a. mikinn ábata af samráði við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi. Telur Samkeppniseftirlitið ljóst að tilvísun í dagbók (S)stjform-S til *„New Beginning“* sé tilvísun til *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

1703. Samkvæmt þessu vísa heitin (eða verkefnin) *„Nýtt upphaf“* og *„New beginning“* til eins og sama verkefnis þessara keppinauta.

1704. Í AI og AII var umrætt samráðsverkefni Eimskips og Samskipa nefnt af Samkeppniseftirlitinu *„NR“* samráðsverkefnið/verkefnið (*„**N**ýtt upphaf“*/*„**R**evised budget“*). Var þetta gert til einföldunar en í gögnum málsins nota Eimskip og Samskip ekki þessa skammstöfun.

1705. Í athugasemdum Samskipa er því haldið fram að ekkert *„NR samráðsverkefni“* hafi verið fyrir hendi. Eins og áður sagði var þessi skammstöfun aðeins notuð til einföldunar. Í því skyni að ágreiningur í þessu máli snúist ekki um aukaatriði mun Samkeppniseftirlitið hér eftir nefna framangreint verkefni Samskipa og Eimskips *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Nánar er fjallað um sjónarmið Samskipa þessu tengdu í kafla 25.8.

7.5. Einstakir þættir *„Nýtt upphaf“* verkefnisins

1706. Eins og yfirlitsglæra í kynningunni *„Nýtt upphaf“* ber með sér tók verkefnið til fimm meginþátta í starfsemi Eimskips og Samskipa:

[943] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 121.
[944] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 104-105.

- Sjóflutningar til og frá Íslandi
- *„Short sea"* siglingar
- Frystigeymslurekstur
- Skipaafgreiðsla
- Innanlandsþjónusta

1707. Kom fram í glærunni að ákveðið hefði verið að meta hagkvæmni ofangreindra verkefna *„með því að auka samstarf á milli Samskip og Eimskips"*. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um hvað átt væri við með þessu. Í svari hans kom fram: *„[…] þetta er svo borðleggjandi, ef að svo ætti að vera, þá þyrfti það að vera hérna ee, atbeina Samkeppniseftirlitsins."*[945] Einnig sagði (S)forstj um þessi verkefni að *„ef að þetta hefði verið eitthvað sem hefði verið rætt eða útfært, þá hefði alltaf verið fyrst verk að koma því yfir í Samkeppniseftirlitið."*[946]

1708. Gaf (S)forstj þannig til kynna að það væri augljóst að það hefði þurft undanþágu frá samráðsbanni samkeppnislaga til þess að heimilt væri að auka samstarf Eimskips og Samskipa. Sem fyrr segir hefur (S)forstj hins vegar staðhæft að engu af því sem rætt hefði verið á fundi Eimskips og Samskipa 6. júní 2008 hefði verið hrint í framkvæmd.

1709. Eins og áður sagði vistaði (E)forstj umrædda glærukynningu 9. júní 2008. Við skýrslutöku hjá lögreglu var hann spurður um hvað átt væri við með því að auka samstarf Eimskips og Samskipa. (E)forstj kvaðst ekki vita það og hann hefði ekki útbúið þessa glærukynningu.[947]

1710. Í undirköflum hér á eftir verður fjallað nánar um þær glærur sem lýsa ólíkum verkþáttum hins ólögmæta *„Nýtt upphaf"* verkefnis. Er tilgangur þessa að gefa strax í byrjun yfirlit yfir markmið, eðli og umfang þessa samráðs. Verður því einnig, í dæmaskyni, fjallað um tiltekin gögn sem sýna að bæði Eimskip og Samskip hafi gripið til aðgerða með það fyrir augum að kanna, koma á eða hrinda í framkvæmd þeim atriðum sem fjallað var um í glærum Eimskips. Samhengisins vegna verður einnig rifjað upp samráð Eimskips og Samskipa, í þeirri starfsemi sem glærukynningin um *„Verkefnið Nýtt upphaf"* tók til, sem var til staðar í byrjun júní 2008 þegar ákveðið var taka til athugunar að auka það samráð. Í næsta kafla þar á eftir verður með heildstæðum hætti greint frá atvikum í tímaröð frá og með miðjum júní 2008.

7.5.1. Samráð í frystigeymslurekstri

1711. Í kafla 5.6 er lýst ólögmætu samráði tengt útflutningi á sjávarafurðum. Er þar lýst samráði Eimskips við fjölskyldufyrirtækið Kloosterboer fram að því að Samskip keyptu sjávarútvegsstarfsemi þess í apríl 2005. Var um að ræða bæði frystigeymslu- og frystiflutningastarfsemi Kloosterboer, m.a. frystigeymslur í Rotterdam og Ijmuiden í Hollandi. Fram á árið 2009 ráku Samskip þessa starfsemi undir nafni Kloosterboer. Kloosterboer fjölskyldufyrirtækið hélt hins vegar áfram rekstri á kæligeymslum fyrir t.d. ávexti.

1712. Eimskip keypti í september 2005 eignarhlut í Daalimpex en það fyrirtæki rak einnig frystigeymslur í Hollandi. Í janúar 2007 var greint frá því að Eimskip hefði eignast Daalimpex að öllu leyti.

1713. Í kafla 5.6 er því einnig lýst að samráð Eimskips og Kloosterboer í þjónustu við m.a. útflytjendur á sjávarafurðum frá Íslandi hafi haldið áfram eftir að Samskip keyptu sjávarútvegsstarfsemi Kloosterboer í m.a. Hollandi. Daalimpex kom einnig að því samráði eftir að Eimskip hafði eignast hlut

[945] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 108.
[946] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 105.
[947] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 133.

í því fyrirtæki. (E)frkvstj-alþjsv sat í stjórn Daalimpex og sýnir umfjöllun í kafla 5.6 aðkomu hans að umræddu samráði.

1714. Ljóst er að þetta samráð Samskipa við Eimskip í frystigeymslustarfsemi var fyrir hendi á árinu 2008. Eftirfarandi gögn sýna þetta glögglega:

- Í málinu liggur fyrir fundargerð vegna fundar framkvæmdastjóra Daalimpex, (E)frkvstj-Daalimpex, með (E)frkvstj-alþjsv þann 11. mars 2008. Var þar fjallað um samráð við Samskip (Kloosterboer): „[(E)frkvstj-alþjsv] *is asking how the relationship with Kloosterboer is. [(E)frkvstj-Daalimpex] mentions that this is good and that she is meeting them once every two/three months to make sure that we increase rates and we do not chase each others customers for lower rates anymore. This is working out well.*“[948]

- Aftur var fjallað um samráð við Samskip í fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-Daalimpex með (E)frkvstj-alþjsv 16. apríl 2008: „[(E)frkvstj-alþjsv] *again asks* [(E)frkvstj-Daalimpex] *if she meets Kloosterboer […] [(E)frkvstj-Daalimpex] says that she talks to Kloosterboer every two/three months to keep up and increase rates and to avoid that customers are playing us against each other again. […]* [(E)frkvstj-Daalimpex] *suggests that it might be good to meet Kloosterboer together during the Seafood show in Brussels.* [(E)frkvstj-alþjsv] *agrees.*“[949] Samkvæmt þessu voru (E)frkvstj-Daalimpex og (E)frkvstj-alþjsv sammála um að hitta Samskip/Kloosterboer á sjávarútvegssýningunni í Brussel en sýningin stóð yfir frá 22. til 24. apríl 2008. Almennt var sú sýning vel sótt m.a. af útflytjendum á sjávarafurðum frá Íslandi.

- Þann 22. maí 2008 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupósta til (E)frkvstj-Daalimpex. Kemur þar fram hugmynd eða hvatning um að þriðja fyrirtækið (Eurofrigo) taki þátt í umræddu verðsamráði Eimskips og Samskipa: *„For your info then I met the MD of Eurofrigo due to Icelandic Logistic. He told me this was a very good time for them and good profitability so I have feeling after hearing from him and as well the Kloosterb. that we should be able to increase our profitability and move ourselves to same direction.*“[950] Daginn eftir sendi (E)frkvstj-alþjsv annan tölvupóst vegna þessa til (E)frkvstj-Daalimpex. Heiti póstsins er *„Confidential*“ og þar segir (E)frkvstj-alþjsv m.a.: *„This is proposal from Eurofrigo of increase in the rates-this is like the MD told me they have increased there* [svo] *rates quite a lot in past months. But this is confidential and for your use only.*“[951]

1715. Þessir tölvupóstar frá maí 2008 sýna að (E)frkvstj-alþjsv ræddi við Samskip og Eurofrigo um hækkun á verði. Fólst í þeim a.m.k. hvatning (E)frkvstj-alþjsv til (E)frkvstj-Daalimpex um að hefja verðsamráð við Eurofrigo. Í svari (E)frkvstj-Daalimpex segir hins vegar að Eurofrigo starfi á öðrum markaði: *„We can not increase/charge the same level rates as they do unless we operate a cold store in the same market cq in Rotterdam.*“[952] Hins vegar störfuðu umrædd dótturfélög Eimskips og Samskipa á sama markaði og veittu m.a. útflytjendum á íslenskum sjávarafurðum þjónustu.

1716. Hér skiptir máli að hollensk samkeppnisyfirvöld komust að þeirri niðurstöðu að m.a. Eimskip og Samskip hefðu átt í samráði á hollenska frystigeymslumarkaðnum á árunum 2006 - 2009. Í þessari ákvörðun Samkeppniseftirlitsins er fjallað um þær aðgerðir Eimskips og Samskipa sem höfðu eða var ætlað að hafa áhrif hér á landi. Ákvörðun hollenskra yfirvalda laut eðli málsins samkvæmt að brotum Eimskips og Samskipa sem gátu haft áhrif í Hollandi. Eftir sem áður varpar ákvörðun hollenska Samkeppniseftirlitsins ljósi á atvik þessa máls á árunum 2006 – 2009. Í fréttatilkynningu hollenska eftirlitsins frá 23. mars 2016 segir um þetta:

[948] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.92461.
[949] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.92461.
[950] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.93691. Svar […] daginn eftir (svar inn í tölvupósti […]). Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.93707.
[951] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.93750.
[952] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.93748.

„The Netherlands Authority for Consumers and Markets (ACM) has imposed fines, totaling almost EUR 12.5 million, in three cases on four companies in the cold storage industry (freezing and refrigerated storage). Five executives each received personal fines, the highest of which was EUR 144,000. Between 2006 and 2009, the companies involved were holding merger talks, but, in those talks, they made arrangements about prices, exchanged competition-sensitive information, and shared customers among each other. As a result thereof, competition in the cold-storage market has been seriously impeded.

[…], Chairman of the Board of ACM, adds: „These companies made illegal agreements, and thus distorted competition. Competition is necessary for producing competitive prices, better quality, and innovation in markets. Cartels are simply not allowed. One company fully cooperated with the investigation, and will therefore see its fine reduced. During the investigations into the cold-storage market, two other companies also made promises to improve their behavior. With the fines and these promises, we wish to promote competition in this particular market."

Fine reduction in exchange for cooperation with investigation

The companies involved, Eimskip, Kloosbeheer[953]*, Samskip and Van Bon (now H&S Coldstores) have each been imposed fines between EUR 450,000 euro and EUR 9.6 million. These four companies are a vital link in our economy in the port and transportation sector.*

Kloosbeheer has admitted to its mistakes, and has cooperated with ACM's investigation since the dawn raid. Because of this increased level of cooperation, its fine has been reduced by 10 percent. In the period under investigation, Kloosbeheer was holding merger talks. Kloosbeheer has admitted that it had been 'too open too soon,' and that competition rules can also be violated when exchanging information during merger talks. ACM has observed that Kloosbeheer has implemented structural changes to its corporate culture and structure in order to prevent violations in the future.

Frequent contact between competitors

Between 2006 and 2009, the companies that have been fined distorted competition in various ways. Anticompetitive arrangements have been discovered in various emails. Competition-sensitive information was frequently exchanged. For example, the managers informed each other about the price for food storage. They also told each other the current utilization rates of their storage facilities, and thus whether or not they were looking for jobs. Sometimes they made arrangements about who would get which customer or about what price increase would be passed on. Also, arrangements were made about bids to potential clients, which meant that it was clear in advance who would get the job."[954]

1717. Fyrir liggur að Eimskip áfrýjaði ekki niðurstöðu hollenskra samkeppnisyfirvalda.

1718. Samskip skaut hins vegar þessari ákvörðun til dómstóla. Þann 12. apríl 2018 felldi héraðsdómurinn í Rotterdam sekt Samskipa niður sökum formannmarka. Taldi dómstóllinn að frestur til að leggja á sekt samkvæmt hollenskum lögum hafi verið runninn út þegar sektin var lögð á. Hollenska samkeppniseftirlitið áfrýjaði þeim dómi. Þann 14. janúar 2020 felldi áfrýjunardómstóll dóm héraðsdóms úr gildi og vísaði málinu til nýrrar efnismeðferðar hjá honum.[955] Í júlí 2022 staðfesti

[953] Eignarhaldsfélag Kloosterboerfjölskyldunnar.
[954] *„ACM imposed fines of EUR 12.5 million on cold-storage firms"*, AMC. 23.03.2016. Aðgengilegt á slóð: https://www.acm.nl/en/publications/publication/15609/ACM-imposed-fines-of-EUR-125-million-on-cold-storage-firms/. Ákvarðanir ACM vegna Eimskips og Samskipa eru aðgengilegar hér:
Málsnúmer 15.0328.31 slóð: https://www.acm.nl/nl/publicaties/publicatie/15604/Boete-Eimskip-en-Samskip-vrieshuizen-IJmuiden-Velsen-voor-kartelafspraken/.
Málsnúmer 15.0327.31: https://www.acm.nl/nl/publicaties/publicatie/15602/Boete-Eimskip-koel--en-vrieshuizen-Vlissingen-kartelafspraken/.
[955] Sjá fréttatilkynningu hollenska eftirlitsins frá 14.01.2020: https://www.acm.nl/nl/publicaties/uitspraak-cbb-acm-bevoegd-om-boetes-op-te-leggen-bij-kartel-koel-en-vrieshuizen

héraðsdómur niðurstöðu hollenska samkeppniseftirlitsins um þátttöku Samskipa í þessu ólögmæta samráði og að álögð sekt hafi verið hæfileg í ljósi þess að brot Samskipa voru alvarleg.[956]

1719. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)frkvstj-alþjsv spurður um framangreindar fundargerðir frá mars og apríl 2008 þar sem (E)frkvstj-Daalimpex upplýsti (E)frkvstj-alþjsv um að hún hitti Kloosterboer reglulega í því skyni að hækka verð og koma í veg fyrir samkeppni um viðskiptavini. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst hafa verið yfirmaður (E)frkvstj-Daalimpex og borið ábyrgð á rekstri Daalimpex. Daalimpex hafi átt í fjárhagserfiðleikum á þessum tíma og sagði (E)frkvstj-alþjsv að hann hefði haft fyrirtækið *„í gjörgæslu."* (E)frkvstj-alþjsv kvaðst muna eftir þessum fundargerðum þar sem hann hafi farið yfir þær með hollenska samkeppniseftirlitinu. Eimskip, sem eigandi Daalimpex, hefði verið sektað fyrir ólögmætt samráð en (E)frkvstj-alþjsv staðhæfði að hann hefði enga aðkomu haft að þessu samráði.[957] Sagði (E)frkvstj-alþjsv að (E)frkvstj-Daalimpex hefði átt í samskiptum við Kloosterboerbróðurinn sem vann hjá Samskipum ((S)frkvstj-frystig). (E)frkvstj-alþjsv hefði aldrei hitt (S)frkvstj-frystig. Það hefði aðeins verið (E)frkvstj-Daalimpex sem hitti (S)frkvstj-frystig og væru *„til email-ar þeirra á milli og eitthvað fleirra sko."* Hefðu (E)frkvstj-Daalimpex og (S)frkvstj-frystig í raun verið að vinna gegn Eimskip.[958] Þá hélt (E)frkvstj-alþjsv því fram að hann hefði aldrei lesið skjöl sem (E)frkvstj-Daalimpex sendi honum:

„En hún sendi fullt af skjölum og, og það var þarna sem ég var að spyrja hana: Hvernig gengur reksturinn, hvernig gengur þetta? Það er það, hún sendi bara alveg dobíu af skjölum. Þannig að ég las þetta aldrei, því þetta var svo mikil vitleysa sem hún henti á mig, það er alveg, það er mörg attachment í þessu dóti."[959]

1720. (E)frkvstj-alþjsv hélt því fram að niðurstaða hollenskra samkeppnisyfirvalda um ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa hefði verið *„big surprise"* fyrir Eimskip. (E)frkvstj-Daalimpex og (S)frkvstj-frystig hefðu verið *„prímus mótorarnir í þessu."*[960]

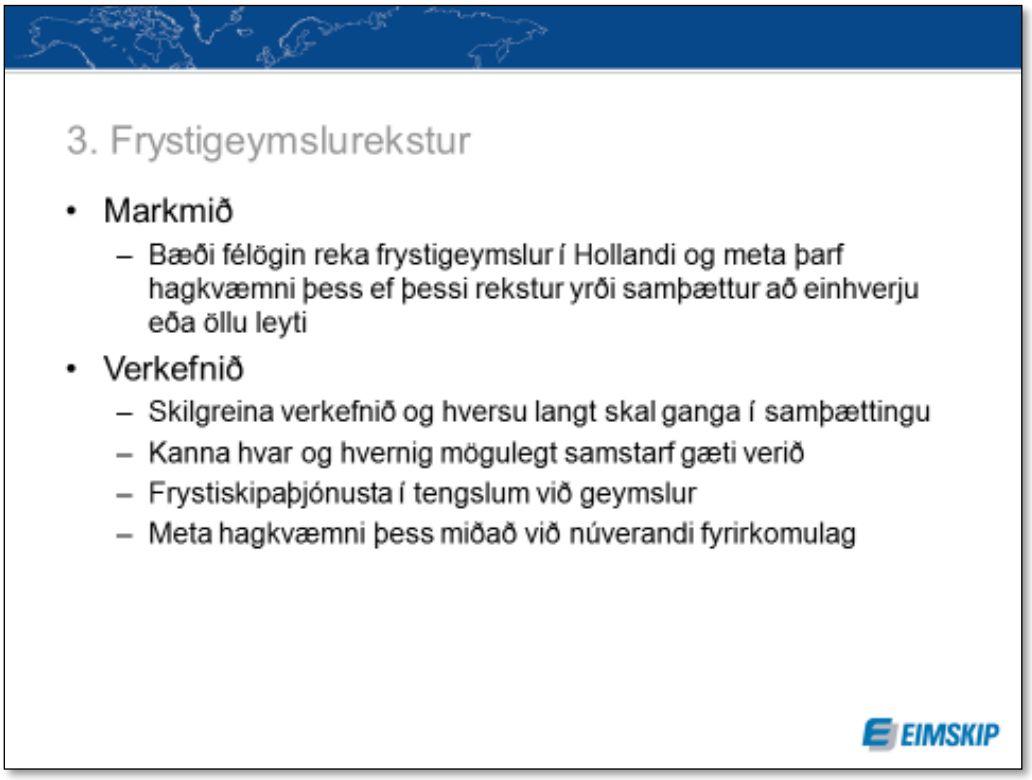
1721. Samkvæmt þessu staðhæfði (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu að hann hefði aldrei hitt (S)frkvstj-frystig og hefði á árinu 2008 ekkert vitað um samráð Eimskips og Samskipa í frystigeymsluþjónustu. Þetta er ekki í samræmi við samtímagögn. Í kafla 5.6.1 hér að framan er lýst fundargerð (E)frkvstj-alþjsv vegna fundar hans og (E)forstj-fyrrv, þáverandi forstjóra Eimskips, með m.a. (S)frkvstj-frystig þann 15. nóvember 2002. (S)frkvstj-frystig starfaði á þeim tíma fyrir fjölskyldufyrirtækið og á þessum fundi var rætt um aðgerðir til að draga úr samkeppni í þjónustu við m.a. útflytjendur á íslenskum sjávarafurðum. Eftir að Samskip keyptu sjávarútvegsstarfsemi Kloosterboer og (S)frkvstj-frystig varð starfsmaður Samskipa átti (E)frkvstj-alþjsv áfram í samskiptum við (S)frkvstj-frystig sem miðuðu að því að raska samkeppni. Gögn frá janúar – apríl 2006 sýna þannig samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-frystig og gefa til kynna að þau hafi miðað að verðhækkun Eimskips og Samskipa á frystigeymsluþjónustu, sbr. kafla 5.6.4 hér að framan. Ekki er heldur trúverðugt hjá (E)frkvstj-alþjsv að hann hafi ekki á árinu 2008 vitað af umræddu samráði Eimskips og Samskipa. Ekki er samræmi í því hjá (E)frkvstj-alþjsv að segjast annars vegar hafa haft Daalimpex *„í gjörgæslu"* og hins vegar að hafa ekki lesið svör framkvæmdastjóra þess dótturfélags þegar hún svaraði fyrirspurnum (E)frkvstj-alþjsv um hvernig reksturinn gengi. Umræddar fundargerðir voru sendar af (E)frkvstj-Daalimpex sem hluti af svari hennar við spurningum sem (E)frkvstj-alþjsv setti fram í tölvupósti frá 30. apríl 2008. Þá eru framangreindar fundargerðir frá 11. mars og 16. apríl 2008 afar skýr samtímagögn þar sem (E)frkvstj-Daalimpex upplýsir (E)frkvstj-alþjsv um alvarlegt samráð við keppinaut. Þessar fundagerðir fylgdu með tölvupósti (E)frkvstj-Daalimpex frá 2. maí 2008 og í honum bauð hún (E)frkvstj-alþjsv að gera athugasemdir við efni fundargerðanna. Hvorki Eimskip né (E)frkvstj-alþjsv hafa lagt fram gögn sem sýna að gerð hafi verið athugasemd við efni fundargerðanna eða við það að (E)frkvstj-Daalimpex ætti í þessum bersýnilega ólögmætu

[956] Sjá fréttatilkynningu hollenska eftirlitsins frá 08.07.2022: https://www.acm.nl/nl/publicaties/rechtbank-acm-mocht-boete-opleggen-wegens-overtreding-kartelverbod-koel-en-vrieshuiszaak.
[957] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 161 – 162.
[958] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 163-164.
[959] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 164.
[960] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 179 - 180.

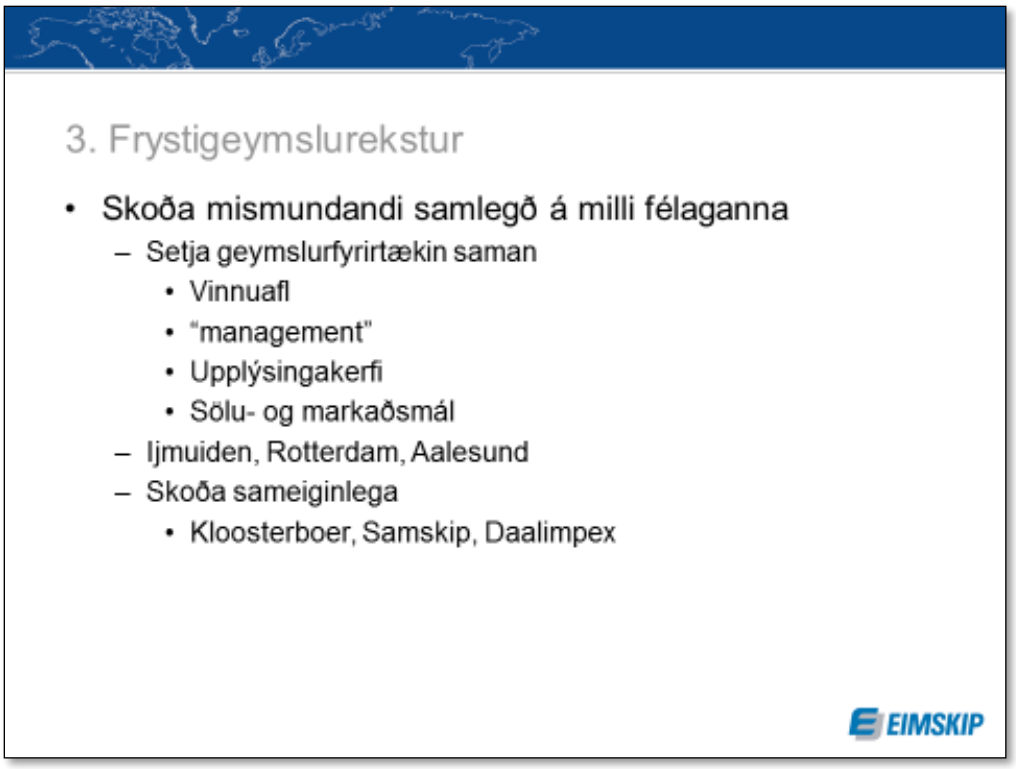
samskiptum við (S)frkvstj-frystig. Þvert á móti gefur tölvupóstur (E)frkvstj-alþjsv frá 22. maí 2008 til kynna bæði vitneskju og aðkomu að þessu ólögmæta samráði. Hið sama gera framangreindar fundargerðir frá mars og apríl 2008

1722. Samkvæmt þessu er ljóst að í júní 2008 hafi verið fyrir hendi viðamikið ólögmætt samráð milli Eimskips og Samskipa í frystigeymslustarfsemi. Þessi aðdragandi skiptir máli þegar horft er til markmiðs í glærum Eimskips um *„aukið“* samstarf við Samskip.

1723. Í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni er fjallað um aukna samvinnu Eimskips við Samskip í frystigeymslurekstri.[961] Einnig átti að skoða samvinnu á sviði frystiskipaþjónustu (e. *reefer*) en á glærum 8 og 9 segir nánar tiltekið þetta:



[961] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.43122/0.7.33.90082.



1724. Samkvæmt þessu átti m.a. að *„skoða sameiginlega*" Kloosterboer, Samskip og Daalimpex.

1725. Hér ber að árétta að Kloosterboer fjölskyldufyrirtækið hélt áfram rekstri á geymslum eftir að hafa selt Samskipum sjávarútvegshluta fyrirtækisins á árinu 2005. Einnig ber að rifja upp að einn fjögurra Klosterboerbræðranna, (S)frkvstj-frystig, starfaði hjá Samskipum á þessum tíma og átti samkvæmt (E)frkvstj-alþjsv í ítrekuðum samskiptum við undirmann hans, (E)frkvstj-Daalimpex. Aðrir Klosterboerbræður koma hér einnig við sögu. Í kafla 5.9 hér að framan er greint frá tölvupósti sem einn bræðranna, Kloosterb2, fékk sendan 1. ágúst 2007 vegna kvörtunar Atlantsskipa. Í tölvupóstinum er vísað til upplýsinga frá einum bróður til viðbótar, Kloosterb3, um að Eimskip og Samskip skiptu með sér markaðnum fyrir sjóflutninga og sökum þessa væri ekki hagnaður af rekstri Atlantsskipa. Í þessu samhengi ber að líta til þess að við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjsv að af Kloosterboerbræðrum hefði hann helst verið í samskiptum við Kloosterb3.[962] Í kafla 8.15.8 hér á eftir er lýst tölvupósti umræddds (S)frkvstj-frystig frá 21. ágúst 2008 þar sem hann lýsir samtali sínu við (S)forstj-frystig (fyrrgreindan forstjóra yfir frystigeymslustarfsemi Samskipa). Í því samtali kom einnig fram að Eimskip og Samskip skiptu markaðnum á milli sín. Jafnframt kom fram í tölvupóstinum að (S)frkvstj-frystig hefði rætt við (E)frkvstj-Daalimpex og hann hvetti (S)forstj-frystig til að ræða við hana. Eins og fram kom í framangreindum fundargerðum Daalimpex frá mars og apríl 2008 átti (E)frkvstj-Daalimpex í reglulegum samskiptum við Samskip ((S)frkvstj-frystig) þar sem fjallað var um hækkun á verði á frystigeymsluþjónustu. (E)frkvstj-alþjsv lýsti slíkum samskiptum við Samskip í framangreindum tölvupósti hans frá 22. maí 2008 til (E)frkvstj-Daalimpex.

1726. Í ljósi þessa alls hefur þýðingu að bæði Samskip og Eimskip áttu í júní 2008 í viðræðum við meðlimi Kloosterboer fjölskyldunnar um frystigeymslumarkaðinn. Var þar m.a. um að ræða framangreindan Kloosterb2. Skal þessu lýst nánar.

1727. Sýna gögnin að (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi átt fund með Kloosterb2 og Kloosterb4, fjórða Kloosterboerbróðurnum, þann 2. júní 2008.[963] Daginn eftir sendi Kloosterb2 tölvupóst til (E)frkvstj-

[962] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 166 og 176-117.
[963] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.236140.

alþjsv og (E)forstj (afrit til Kloosterb4) með heitinu *„Visit 2nd June"*. [964] Í honum var Eimskip þakkað fyrir opnar umræður og góðan sameiginlegan kvöldverð. Segir að þeir hlökkuðu til að fá trúnaðaryfirlýsingu frá Eimskip sem þeir myndu strax skrifa undir. Þeir yrðu í sambandi við Eimskip í tengslum við fjárhagslegar upplýsingar, eins og uppgjör 2007, fyrstu fimm mánuði 2008, magn og komandi fjárfestingar. Síðan segir; *„and only after a common feeling we continue"*.

1728. Þennan sama dag (3. júní 2008) sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstj með heitinu *„Trúnaðarsamkomulag"* og viðhengið: *„Confidentiality – kloosterboer.doc"* sem voru drög að trúnaðaryfirlýsingu og bað um athugasemdir frá (E)forstj áður en hann sendi hana til Kloosterb2 og Kloosterb4. Einnig kom fram hjá (E)frkvstj-alþjsv að í smíðum væri *„glærupakki"* sem yrði sendur til Kloosterb2 og Kloosterb4.[965] Þremur mínútum síðar vistaði (E)forstj á heimasvæði sínu glærukynninguna *„Daalimpex 2006-2008-2"* en titill glæru er *„Daalmipex Logistic – Strictly confidential and for private use only June 2008"*.[966] Í þessari glærukynningu kemur m.a. eftirfarandi fram:

- Eimskip sé með þrjá möguleika til skoðunar varðandi framtíð Daalimpex:
  - Renna Eimskip í Hollandi saman við Daalimpex og ná þannig fram margskonar hagræði
  - Renna Daalimpex saman við frystigeymslufyrirtæki Eimskips í Norður-Ameríku (Versacold/Atlas)
  - Selja Daalimpex til Kloosterboer fjölskyldunnar og gera samning til langs tíma um kaup á þjónustu af fjölskyldufyrirtækinu. Segir að umfjöllunin í glærukynningunni miðist við þann valkost.
- Þá er lýst viðræðum þessara fyrirtækja um hækkun á verði gagnvart viðskiptavinum á frystigeymslumarkaði og að 3% verðhækkun geti aukið arðsemi verulega:

  „On the customer side, rate increases, energy cost etc.
  - *Only 3% increase in rates will improve profitability considerable*
  - *Based on discussions with Kloosterboer then they have achived on average 2.8%"*
- Ýmis tækifæri er sögð felast í kaupum Kloosterboer fjölskyldunnar á Daalimpex, m.a. aukið aðgengi að íslenskum viðskiptavinum:

  „The *opportunities* for Kloosterboer
  - *Eimskip has been promoting to the Icelandic customers to store in Holland instead of Iceland. Already positive developments have taken place and there are more potential in the future"*
- Í lokaglærunni setti Eimskip fram söluverð á Daalimpex og var tekið fram að í samræmi við viðræður vænti Eimskip þess að fá viðbrögð frá Kloosterb2 og Kloosterb4 eigi síðar en 11. júní 2008.

[964] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.95793 / 0.7.33.95802.
[965] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.95813.
[966] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 23.03.2015. *„Daalmipex 2006-2008-2"*. Vistað síðast á heimasvæði […], dags. 06.06.2008, kl. 14:42 (samkvæmt upplýsingum um skjalið er það síðast breytt kl. 13:56 *„last modifed"* 06.06.2008). Um er að ræða 14 glærur sem tengjast umræddu verkefni Eimskips og Samskipa, þ.e. að dótturfélag Samskipa, Kloosterboer, myndi kaupa dótturfélag Eimskips, Daalmipex. Af efni glærukynningarinnar má ráða að um sé að ræða kynningu á Daalmpex fyrir Kloosterboer. Á glærunum má sjá að samhliða sölu Eimskips á Daalmipex átti að gera langtíma þjónustusamning (samstarf) milli Eimskips og Kloosterboer. Kemur fram á síðustu glærunni að Eimskip vilji fá viðbrögð frá Kloosterboer ekki seinna en kl. 12 föstudaginn 11.06.2008. Þar segir jafnframt að tengiliður vegna þessa sé fyrir hönd Eimskips […] (sem var í vinnuhóp samráðsverkefnisins).

1729. Samkvæmt framansögðu höfðu (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv átt fund með Kloosterb2 og Kloosterb4 2. júní 2008 og rætt m.a. um fyrirætlanir Eimskips og möguleg kaup Kloosterboer fjölskyldunnar á dótturfélagi Eimskips í Hollandi, Daalimpex. (E)forstj staðfesti framangreint efni fundarins í skýrslutöku hjá lögreglu.[967]

1730. Skömmu eftir að fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj lauk þann 6. júní 2008 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til Kloosterb2 og Kloosterb4 vegna framangreindra viðræðna. Afrit af tölvupóstinum var sent til (E)forstj. Tölvupósturinn bar heitið: *„Strictly confidential / Project coldstore"*. Meðfylgjandi honum var undirrituð trúnaðaryfirlýsing og glærukynning um Daalimplex. Í tölvupóstinum segir: *„See enclosed information regarding Daalimpex. Like we discussed in our meeting then Eimskip is currently evaluating its strategy and as an outcome it is either to team up with a good partner like Kloosterboer or strenghten our coldstore activities in Holland ourselves. The information that is attached should give you an overview of the company […] Again it is very important that we keep this project strictly confidential and as agreed with* [Kloosterb4] *then no one will sign on behalf of Daalimpex, see enclosed document."*[968]

1731. Trúnaðaryfirlýsingin var dagsett 4. júní 2008 og undirrituð af (E)forstj og Kloosterb2 og Kloosterb4. Á 1. bls. í henni kemur fram að til standi að kanna eftirfarandi: *„That Kloosbeher B.V.*[969] *would acquire the shares of Daalimpex Behher in Holland and make long term service agreement with Hf. Eimskipafélag Islands in relation to coldstore activities."* Jafnframt kemur fram að Kloosterboer fjölskyldufyrirtækið (*Kloosbeher B.V.*) skuldbindi sig til að keppa ekki við Daalimpex á meðan á framangreindri könnun stæði og í sex mánuði til viðbótar ef könnuninni lyki án niðurstöðu.[970]

1732. Glærukynningin sem fylgdi með tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv var sú sama og (E)forstj vistaði 3. júní 2008 og lýst var hér að ofan.[971]

1733. Glærukynningin gefur til kynna að á fundinum 2. júní 2008 hafi (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, Kloosterb2 og Kloosterb4 rætt m.a. um hækkun á verði. Með sendingu þessarar kynningar þann 6. júní 2008 til Kloosterb2 og Kloosterb4 lagði (E)frkvstj-alþjsv frekar á ráðin um að fyrirtækin myndu beita sér fyrir verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum. Eftirfarandi minnisblað Kloosterb2 og Kloosterb4 frá 12. júní 2008 styður þetta.

1734. Eins og lýst er í kafla 7.3.2 hér að framan sendi (S)forstj-frystig tölvupóst til (S)forstj 10. júní 2008. Í póstinum vísaði (S)forstj-frystig til símafundar og spurði um næstu skref vegna fyrirhugaðs fundar hans með (E)frkvstj-alþjsv vegna Daalimpex. Síðar sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstj-frystig, (S)frkvstj-MCL og (S)aðaleig-stjform-SH þar sem hann fjallaði um áhuga Eimskips á að renna Daalimpex saman við frystigeymslufyrirtæki Samskipa. Upplýsti (S)forstj að Eimskip hefði til lengri tíma litið ekki áhuga á að vera eigandi Daalimpex. Sagði (S)forstj að (E)frkvstj-alþjsv hefði símanúmer (S)forstj-frystig og myndi hafa samband og skipuleggja fund. Þann 11. júní 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstj-frystig og miðlaði til hans trúnaðarupplýsingum um áform Eimskips. Kom m.a. fram að það væri liður í breyttri stefnu Eimskips að efla frystiflutningsmiðlun (e. *„reefer forwarding"*).

1735. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um þessa tölvupósta og er gerð grein fyrir svörum hans hér að framan. (S)forstj var einnig spurður um tölvupóstinn sem (S)forstj-frystig sendi honum 10. júní 2008. Þar vísaði (S)forstj-frystig til símafundar með (S)forstj og spurði um næstu skref vegna fundar hans með (E)frkvstj-alþjsv varðandi Daalimpex. (*„ref telcon earlier today can you pls. let me know re next steps vis a vis my meeting with the european md of eimskip* [(E)frkvstj-alþjsv] *re daalimpex"*). Í svari (S)forstj sagði að það *„má vel að ég hafi sagt hérna að það hafi verið, væri*

[967] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 141.
[968] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96247.
[969] Við skýrslutöku hjá lögreglu benti […] á að Kloosbeher hafi verið eignarhaldsfélag Kloosterboer fjölskyldunnar: Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 169.
[970] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96247.
[971] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96247.

áhugavert fyrir okkur hérna samstarf þarna á milli þessara geymslna". (S)forstj kvaðst hins ekki vita hvort (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig hefðu fundað.[972] Aðspurður sagði (S)forstj að framangreindur tölvupóstur hans hefði *„sjálfsagt*" verið *„summering*" á þeim hugmyndum sem komu fram á fundi Eimskips og Samskipa 6. júní 2008.[973]

1736. Við skýrslutöku hjá lögreglu hélt (E)forstj því fram að engar viðræður hefðu átt sér stað milli Eimskips og Samskipa um aukið samstarf í frystigeymslurekstri.[974]

1737. Þann 12. júní 2008 sendi Kloosterb2 tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj. Í honum vísaði Kloosterb2 til fundarins 2. júní í Reykjavík með Eimskip. Meðfylgjandi var minnisblað Kloosterb2 og Kloosterb4 sem fól í sér svar við glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv sendi 6. júní 2008. Þar kemur fram að fyrirtæki þeirra bræðra (áðurnefnt Kloosbeher B.V.) væri mjög áhugasamt um frekari viðræður við Eimskip um Daalimpex. Fjallað er síðan um mat Kloosterb2 og Kloosterb4 á aðstæðum á markaði. Þar segir m.a.:

„Rates have increased from 2006 on. In earlier days rates stayed flat or dropped because of competition."

1738. Einnig kemur fram í minnisblaðinu að hætta væri á því að aukin afkastageta frystigeymslna gæti skapað hættu á verðstríði. Fyrirtæki þeirra bræðra hefði hins vegar náð að stöðva verðsamkeppni í frystigeymsluþjónustu vegna ávaxta og þessi aðferðafræði gæti einnig náð til sjávarafurða:

„We expect a new price war when stocks will diminish and coldstore occupation will drop. However, within the fruit segement this cyclus has come to a stop. We recently bought 50% of the shares in Seabrex/Rotterdam and we already see benefits of a common approach to the fruitmarket. Our interest in Daalimpex is based on the same principles and can apply for example for the fishbusiness."

1739. Eru í minnisblaðinu sagðir margir kostir við kaup á Daalimpex. Það væru einnig ókostir:

„However, there might also be negative effects. Apart from NMA[975] *(competition authorites) we might face unhappy clients because competition is practically gone. We would like to discuss this as well in a next meeting. And besides, it might also be interesting to discuss the future situation in case you decide to sell to another party.*"

1740. Til viðbótar segir í minnisblaðinu að Kloosterb2 og Kloosterb4 vildu fá frekari upplýsingar um Daalimpex en tekið er fram að þeir þekktu framkvæmdastjóra þessa dótturfélags Eimskips ((E)frkvstj-Daalimpex) mjög vel. [976]

1741. Sem fyrr segir áttu Kloosterboerbræður einnig í viðræðum Samskip á þessum tíma. Sést þetta af tölvupósti sem Kloosterb2 sendi til (S)forstj þann 13. júní 2008:

„We discussed at the airport the possibility of buying back Rotterdam/Ijmuiden. I will give you a call early next week. What is yr mob phone number."[977]

1742. Samkvæmt þessu höfðu Kloosterb2 og (S)forstj rætt möguleikann á því að bræðurnir myndu kaupa til baka frystigeymslur í Hollandi sem þeir höfðu selt Samskipum í apríl 2005.

1743. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)frkvstj-alþjsv spurður um tengsl þessara viðræðna við Kloosterb2 og Kloosterb4 við það sem kemur fram í glærukynningunni *„Nýtt upphaf*" um frystigeymslurekstur. Hélt (E)frkvstj-alþjsv því fram að það væru engin tengsl á milli þessa. Var (E)frkvstj-alþjsv þá bent

[972] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 113.
[973] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 116.
[974] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 141.
[975] Hollenska samkeppniseftirlitið.
[976] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96567.
[977] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.528777.

á að í glærukynningunni og í gögnunum sem vörðuðu Kloosterb2 og Kloosterb3 væri fjallað um sömu atriði. Játaði (E)frkvstj-alþjsv því. Sagði (E)frkvstj-alþjsv að við Samskip hefði verið rætt um Daalimpex en viðræðurnar við bræðurna Kloosterb2 og Kloosterb4 hefðu gengið lengra.[978]

1744. Þann 21. júní 2008 voru (S)forstj og Kloosterb2 aftur í samskiptum vegna ofangreinds. Eftir símafund 19. júní 2008 ákváðu (E)frkvstj-alþjsv og Kloosterb2 að hittast í Hollandi þann 24. júní 2008. Þennan dag átti (E)frkvstj-alþjsv einnig fund með (S)frkvstj-MCL í Hollandi. Var þetta í samræmi við framangreindan tölvupóst sem (S)forstj sendi 10. júní 2008. Einnig var um að ræða frekari aðgerðir til þess að hrinda þessum verkþætti hins ólögmæta *„Nýtt upphaf"* verkefnis í framkvæmd. Verður nánar fjallað um þetta í kafla 8.2.3.

7.5.2. Samráð í *„short sea"* siglingum

1745. Í kafla 5.4 er fjallað um ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa í Evrópusiglingum til júní 2008 en a.m.k. frá árinu 2001 hafði verið í gildi ólögmætur samningur milli fyrirtækjanna, svonefnt *„neyðarsamkomulag"*. Samkomulag þetta tók ekki eingöngu til sjóflutninga milli Íslands og Evrópu heldur einnig til samstarfs í sjóflutningum innan hafna í Evrópu. Í júní 2008 var því búið að vera í gildi um árabil samkomulag milli fyrirtækjanna sem tók til sjóflutninga m.a. milli hafna í Evrópu.

1746. Eins fram kemur í *„Nýtt upphaf"* glærum (E)forstj frá 9. júní 2008 átti aukið ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips einnig að taka til svonefndra *„short sea"* siglinga.[979] Í sjóflutningum er gerður greinarmunur á styttri sjóleiðum (e. short sea shipping) og lengri sjóleiðum (e. deep sea shipping). Í fyrrgreindum siglingum geta t.d. falist strandsiglingar en í hinum síðari felst að siglt er yfir úthöf.[980] Af eftirfarandi umfjöllun í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni er ljóst að eitt af verkefnum Eimskips og Samskipa var að skoða hvort og hvernig þau gætu aukið verulega fyrrgreint samráð þeirra tengt Evrópusiglingum.

1747. Í glærum (E)forstj segir nánar tiltekið þetta:

[978] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 168-170.
[979] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.43122. Einnig vistað á heimasvæði […] morguninn eftir, 09.06.2008, kl. 09:59. Doc. ID. 0.7.33.90082.
[980] *„Short sea shipping"* er skilgreint svo af Eurostat: ***„****Short sea shipping, abbreviated as SSS, is the maritime transport of goods over relatively short distances, as opposed to the intercontinental cross-ocean deep sea shipping. In the context of European Union (EU) transport statistics it is defined as maritime transport of goods between ports in the EU-27 (sometimes also including candidate countries and EFTA countries) on one hand, and ports situated in geographical Europe, on the Mediterranean and Black Seas on the other hand, i.e. ports in*

1. *EU-27 countries (actually only the 22 maritime Member States: Belgium, Bulgaria, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, the Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Slovenia, Spain, Sweden and the United Kingdom);*
2. *EEA countries (Iceland and Norway);*
3. *candidate countries (Croatia, Montenegro and Turkey);*
4. *the Baltic Sea area (Russia);*
5. *the Mediterranean Sea area (Albania, Algeria, Bosnia–Herzegovina, Egypt, Israel, Lebanon, Libya, Morocco, Occupied Palestinian territory, Syria, and Tunisia);*
6. *the Black Sea area (Georgia, Moldova, Russia and Ukraine).*

This definition is derived from Commission Communication COM (1999) 317 final of June 1999 on the development of SSS in Europe. As a result, short sea shipping also includes feeder services: a short-sea network between ports with the objective of consolidating or redistributing freight to or from a deep sea service in one of these ports, the so-called hub port."

4. Samstarf í “Short sea” þjónustu

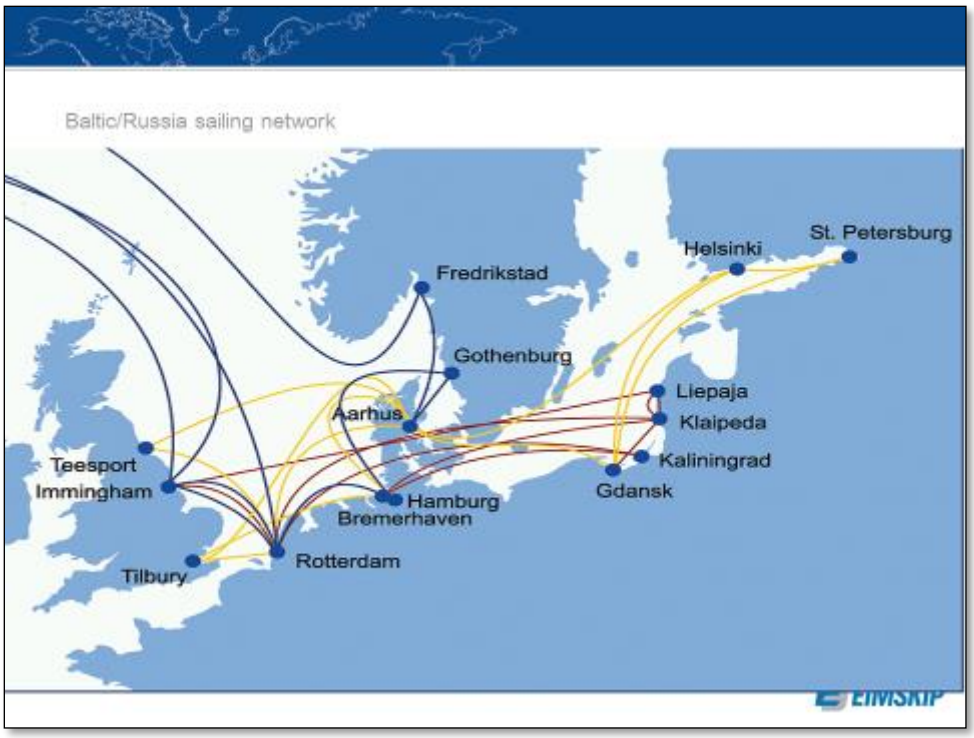
- Markmið
  - Hvort og hvernig hægt væri að samþætta rekstur Containership og Samskip í “short sea”
- Verkefnið
  - Gera greiningu á rekstri eininganna
  - Meta tækifæri í að samþætta siglingakerfin
  - Meta hagræði félaganna

EIMSKIP

4. Samstarf í “Short sea” þjónustu

- Skoða möguleika á því að skiptast á slottum
  - Einkum á suður hluta kerfisins
- Skoða eitt heildarkerfi í “short sea” sem teygir sig frá Spánn/Portugal yfir til Eystrarsalt/Rússland
- Frystiskipaþjónusta
  - Leggja saman félögin Eimskip – CTG og Silversea
  - Leggja saman “Spot” viðskipti og stofna nýtt sameiginlegt félag
  - Skoða geymslur í Noregi
- Reefer Forwarding
  - Sameiginlegt félag sem myndi bara fókusera á þessi viðskipti

EIMSKIP



1748. Við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (E)frkvstj-alþjsv að framangreind mynd sýndi m.a. siglingakerfi Eimskips og Containerships (þá dótturfélag Eimskips). Var (E)frkvstj-alþjsv bent á að talsverð vinna hefði farið í að útbúa þessa glærukynningu sem hann og (E)forstj vistuðu. Var hann spurður hvort (E)forstj þekkti ekki þessi siglingakerfi. Kvaðst hann ekki geta svarað því. Var (E)frkvstj-alþjsv þá spurður að því fyrir hvern þessi glærukynning hefði verið útbúin. Kvaðst hann ekki geta svarað því.[981] Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (E)forstj að á myndinni kæmi a.m.k. fram siglingakerfi Eimskips og Containerships.[982]

1749. Samkvæmt þessu átti að kanna möguleika á verulegu samstarfi dótturfélaga Eimskips (Containerships og Eimskip-CTG) og Samskipa. Kanna átti *„samþættingu siglingakerfa*", skiptingu á *„slottum*", koma á fót einu *„heildarkerfi*", renna saman dótturfélögum í Noregi og stofnun á sameiginlegu félagi sem sinnti frystiskipaþjónustu og flutningsmiðlun.

1750. Containerships er finnskt skipafélag sem hefur einkum starfsemi í Eystrasaltslöndunum, Grikklandi, Tyrklandi og Mið-Austurlöndum. Í september 2006 keypti Eimskip 65% hlut í félaginu. Var Containerships því sem fyrr segir dótturfélag Eimskips á árinu 2008 en í maí 2009 keyptu finnskir eigendur félagsins það til baka af Eimskip.[983]

---

[981] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 185.
[982] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 155.
[983] Í frétt sem birtist á mbl.is þann 29. september 2006 segir: *„EIMSKIP, dótturfélag Avion Group, hefur gengið frá kaupum á 65% hlut í finnska skipafélaginu Containerships. Fyrirtækin munu, ásamt litháenska skipafélaginu Kurisu Linija, sem Eimskip á að fullu, mynda eitt stærstaflutningabandalag Evrópu, að því er kemur fram í fréttatilkynningu frá Avion Group. Saman munu fyrirtækin reka 41 skip og ráða yfir 30.000 gámaeiningum, velta um 18 milljörðum og vera með 500 starfsmenn. Kaupverð er trúnaðarmál, en Containerships rekur fimm skip og 8.000 gámaeiningar. Félagið er með höfuðstöðvar í Helsinki og starfsemi í níu löndum.*" *„Eimskip kaupir 65% hlut í Containerships*", mbl.is. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1105690/. Í frétt RÚV 7. febrúar 2010 er rætt við […] framkvæmdastjóra Containerships og segir m.a.: *„Containership var frá september 2006 þar til í maí í fyrra að stærstum hluta í eigu Eimskipa hér á Íslandi. Finnskir eigendur keyptu aftur meirihluta í félaginu þegar Eimskip var endurskipulagt. Containership og Eimskip eru þó áfram í nánu samstarfi.*" *„Hættulegir gámar í sjóinn*", ruv.is. Aðgengilegt á slóð: http://www.ruv.is/frett/haettulegir-gamar-i-sjoinn.

1751. Eimskip-CTG var norskt skipafélag sem sérhæfði sig í flutningum á frystum og kældum sjávarafurðum. Árið 2004 eignaðist Eimskip meirihluta hlutafjár í CTG og allt félagið ári síðar.[984]

1752. Silver Sea var norskt skipafélag sem sérhæfði sig í flutningum á frystum og kældum sjávarafurðum. Fram til ársins 2006 var félagið í 40% eigu Samskipa en á árinu 2006 jókst eignarhlutur Samskipa í 50%.[985]

1753. Það samstarf sem átti að kanna samkvæmt glærum (E)forstj hefur beina tengingu við samkeppni hér á landi og hagsmuni viðskiptavina Samskipa og Eimskips. Eins og sjá má tengjast umrædd *„short sea*" siglingakerfi Eimskips (á vegum Containerships) helstu viðkomuhöfnum Íslandsskipa Eimskips og Samskipa í Evrópu eins og t.d. Rotterdam, Hamborg, Árósum og Immingham. Hafa þau skip einnig viðkomu í Færeyjum á leið þeirra milli Íslands og Evrópu. Í glærukynningu frá Samskipum (*„Market report September 2006*") er sagt að Samskip hafi um 55% markaðshlutdeild í flutningum á frystum fiski og 25% hlutdeild í flutningum á fiskimjöli, áburði og fóðri (feed). Einnig er lýst samvinnu Samskipa (sú deild fyrirtækisins sem annaðist þessa flutninga var nefnd *„Sigla*") við Silver Sea og samkeppni við Eimskip-CTG:

„Sigla is co-operating with Silver Sea, a specialist reefer vessel[986] operator in which Samskip owns a 40% stake to jointly serve Iceland and Faroes Islands markets. Sigla transports annually over 60 k tons of frozen fish from the markets, mainly to the Baltic and Russian market. […]

Competition:
- *Reefer vessel operators:*
- *Green Chartering, CTG Eimskip*

- *Meal, fertilizer:*
- *Nesskip, Nes, Þorvaldur Jónsson, Eimskip*"[987]

1754. Ljóst er að (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv unnu að málefnum tengdum Containerships fyrir 6. júní 2008. Í dagbók (E)forstj var skráður eftirfarandi fundur 2. júní 2008: *„Fundur með Containership, (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, […]*".[988] Við skýrslutöku hjá lögreglu hélt (E)forstj því fram að þessi fundur hafi verið vegna þess að meðeigendur Eimskips í Containerships hefðu haft áhyggjur af fjárhagsstöðu Eimskips og að Containerships gæti mögulega *„sogast í uppgjörið*".[989] Hvað sem því líður liggur fyrir

---

[984] Í frétt mbl.is frá 1. apríl 2004 segir: *„Gengið hefur verið frá endanlegum samningum um kaup Eimskips á meirihluta í norska fyrirtækinu Coldstore & Transport Group AS (CTG) sem tilkynnt var um í janúar sl. […] Keypt eru nú 51%, með kaupskyldu á 16% til viðbótar eftir þrjú ár, að því er fram kemur í tilkynningu frá Eimskip. […] „Kaupin eru mikilvægur liður í sókn Eimskips á **erlenda markaði**, en nú mun Eimskip stýra flutningum á um 260.000 tonnum af frystum og kældum sjávarafurðum út úr Noregi," segir í tilkynningunni." „Kaup á Coldstore í höfn*", mbl.is. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/790108/. Þann 5. október 2005 var greint frá eftirfarandi á mbl.is: *„Eimskip hefur eignast allt hlutafé í norska flutningafélaginu CTG. Í fréttatilkynningu frá félaginu segir að mikil samlegðaráhrif séu á milli félaganna en CTG sérhæfir sig í flutningum og geymslu á frystum og kældum sjávarafurðum." „GTC að fullu í eigu Eimskips*", mbl.is. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1041913/.
Á sama miði kom eftirfarandi fram 17. nóvember 2005: *„Jafnframt voru í gær kynntar miklar breytingar á starfsemi Eimskips í Noregi en félagið hefur fest kaup á öllu hlutafé í norska skipafélaginu CTG (Coldstore Transport Group). Í kjölfarið hefur starfsemi Eimskip-Norge og CTG verið sameinuð undir nafninu Eimskip-CTG en í fréttatilkynningu Eimskips segir að mikil samlegðaráhrif náist með því móti. Jafnframt segir í tilkynningunni að hið sameinaða félag reki starfstöðvar á lykilsstöðum í norskum sjávarútvegi og eru þar nefndir Álasund, Sortland, Tromsö, Kirkenes og Fredrikstad. [BAL] segir að sameiningin styrki félagið, bæði í Noregi sem og á N-Atlantshafi." „Eimskip fær Svartfoss*", mbl.is. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1050094/.

[985] Í frétt sem birtist á mbl.is þann 28. desember 2002 segir: *„Dótturfélag Samskipa hf., Samskip AS, með aðsetur í Bodø, Noregi, og Silver Sea, með aðsetur í Bergen, hafa verið sameinuð. Eignarhlutur Samskipa hf. í nýju félagi verður 40%, en aðrir eigendur eru Fylkisbaatene og Tormod Fossmark. Sameinað félag mun heita Silver Sea og verður framkvæmdastjóri þess [(S)frkvstj-Silver]. Félögin sérhæfa sig í rekstri frystiskipa og verður sameinað félag annað tveggja markaðsleiðandi félaga í Norður-Atlantshafi, í flutningi á frystum fiskafurðum í frystiskipum. Nafnið Silver Sea vísar í þá afurð sem félagið flytur hvað mest af, sem er síld."* Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/706279/. Í frétt sem birtist á mbl.is þann 24. júlí 2009 er rætt við […] um málefni Silver Sea og kemur fram í fréttinni að á árinu 2006 hafi eignarhlutur Samskipa í Silver Sea aukist í 50%. *„Tveir fossar til Samskipa*", mbl.is. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1293078/.

[986] Reefer vessel: Frystiflutningaskip.

[987] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8859. Glæra 9.

[988] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.238683.

[989] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 157.

að (S)aðaleig-stjform-SH framsendi með tölvupósti til (S)forstj þremur dögum seinna, 5. júní 2008, skýrslu frá Eglu vegna mögulegrar samvinnu Samskipa og Containerships. Þar er fjallað um að unnt væri að fækka skipum og: *„Either we or they would run the ships."*[990]

1755. Þá ber að rifja upp aðra skýrslu frá Eglu sem unnin var að beiðni (S)aðaleig-stjform-SH, nánar tiltekið þá sem Egla sendi (S)stjform-S 12. maí 2008. Í henni var eins og í *„Nýtt upphaf"* glærum (E)forstj vísað til mögulegrar samvinnu milli Eimskips-CTG og Samskipa/Silver Sea. Kom fram í skýrslunni að ósætti hafi komið í veg fyrir að Eimskip notaði frystigeymslu Samskipa í Álasundi í Noregi en stjórnandi hjá Samskipum á Íslandi ((S)forstö-flutnstj) hafi hafið vinnu við að breyta þessu. Vísast um þetta til kafla 6.7.5 hér að framan. Eins og fram kom í kafla 6.7.3.4 sendi (S)forstj upplýsingar til (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip-CTG þann 10. apríl 2008. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um hvort það tengdist þeim hugmyndum sem fram koma í glærunum. Svaraði (S)forstj því játandi (*„ee sjálfsagt"*) og bætti við að Eimskip-CTG og Silver væru ekki á sama markaði en *„ekkert langt frá hvoru öðru í, í hérna, rekstri […]."*[991]

1756. Í framangreindum tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)forstj-frystig, (S)frkvstj-MCL og (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008 var, sem fyrr segir, undirbúið að (E)frkvstj-alþjsv myndi hafa samband við (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL. Varðandi umræðu um *„short sea"* siglingar myndi (E)frkvstj-Contain, framkvæmdastjóri Containerships, einnig taka þátt í umræðunni við (S)frkvstj-MCL.[992]

1757. Eins og fram kom í kafla 7.3.6.3.2 hér að framan upplýsti (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu að í kjölfar framangreinds tölvupósts (S)forstj hefðu hann og (E)frkvstj-Contain fundað með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam. Á fundinum hafi verið rætt um samstarf Eimskips og Samskipa í *„short sea"* siglingum. Einnig hafi verið rætt um hvort Samskip hefðu áhuga á að kaupa Containerships. Þá upplýsti (E)frkvstj-alþjsv um frekari samskipti (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL þar sem rætt hafi verið um samstarf í *„short sea"* siglingum. Við skýrslutöku hjá lögreglu hélt (E)forstj því hins vegar fram að *„engar umræður"* hafi átt sér stað milli Eimskips og Samskipa varðandi samvinnu í *„short sea"* siglingum.[993]

1758. Fjallað var um m.a. þessar viðræður milli Eimskips og Samskipa á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008. Verður þeim fundi og öðrum atvikum sem sýna framgang *„Nýtt upphaf"* verkefnisins lýst í köflunum hér á eftir.

7.5.3. Samráð í landflutningum

1759. Hér ber að rifja upp tölvupóst sem framkvæmdastjóri landflutninga hjá Eimskip, (E)frkvstj-innanl, sendi forstöðumanni landflutninga hjá fyrirtækinu, (E)forstö-landfl1, 1. febrúar 2010. Meðfylgjandi honum var glærukynning (E)frkvstj-innanl frá 23. febrúar 2006, sbr. kafla 5.11.3. Í kynningunni er fjallað um margvíslegt samstarf við Samskip í landflutningum. Í þessum tölvupósti (E)frkvstj-innanl frá 2010 segir þetta um glærurnar frá 2006: *„Meðfylgjandi til gamans, margt af þessu kláruðum við en annað enn í umræðunni."*

1760. Hér að framan voru einnig rakin gögn sem gefa til kynna m.a. markaðsskiptingu og verðsamráð milli fyrirtækjanna í landflutningum fram á árið 2008. Vísast um þetta til kafla 5.11.

1761. Sem fyrr segir var markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnis að auka samstarf Eimskips og Samskipa m.a. í landflutningum. Rétt er að tilgreina hér það samráð sem var fyrir hendi í landflutningum í júní 2008 áður en Eimskip og Samskip ákváðu að skoða möguleikann á því að auka samstarf þeirra á milli:

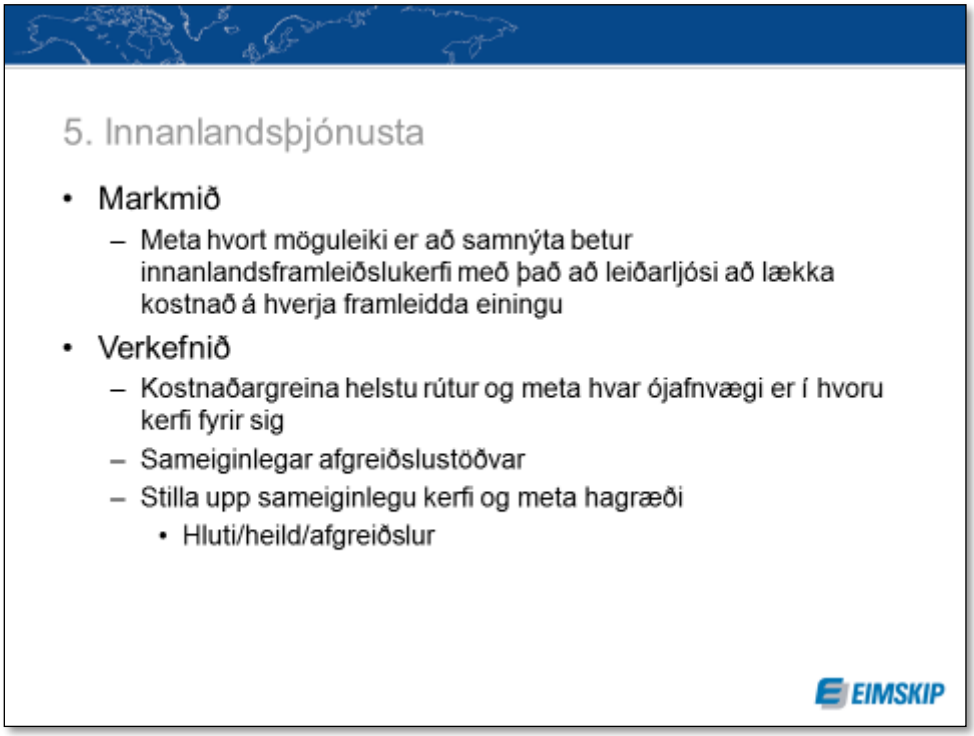
- Flutningaleiðin á milli Akureyrar og Siglufjarðar – Eimskip flytur fyrir Samskip.

---

[990] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.33.471421.
[991] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 111.
[992] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.473047.
[993] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 156.

- Flutningaleiðin á milli Reykjavíkur og Akureyrar – Samskip flytja fyrir Eimskip.
- Flutningaleiðin á milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur – Eimskip flytur fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar – Samskip flytja fyrir Eimskip.
- Flutningaleiðin á milli Húsavíkur og Vopnafjarðar – Eimskip flytur fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Húsavíkur og Þórshafnar – Samskip flytja fyrir Eimskip.
- Flutningaleiðin á milli Akureyrar og Egilsstaða – Samskip flytja fyrir Eimskip og Eimskip flytja fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Grímseyjar og Árskógssands – Samskip reka ferjuna Sæfara og flytja fyrir Eimskip.
- Flutningaleiðin á milli Landeyjarhafnar/Þorlákshafnar og Vestmannaeyja – Eimskip rekur Herjólf og flytur fyrir Samskip.
- Samstarf um vöruafgreiðslur var eftirfarandi:
  - Ólafsfjörður: Norðurfrakt annast vöruafgreiðslu fyrir Landflutninga.
  - Siglufjörður: Til 1. júní 2008 annaðist Norðurfrakt vöruafgreiðslu en samdi þá við Fiskmarkaðinn um vöruafgreiðslu. Afgreiðir fyrir bæði Eimskip og Samskip.
  - Djúpivogur: Eimskip afgreiðir vörur fyrir Samskip. Aðeins þjónusta á staðnum.
- Þá hafa Eimskip og Samskip upplýst um eftirfarandi samstarf í fiskflutningum:
  - Eimskip flytur fisk fyrir Samskip á milli Siglufjarðar og Reykjavíkur.

1762. Eftirfarandi sagði í *„Nýtt upphaf“* glærukynningu (E)forstj frá 9. júní 2008 um landflutninga:



1763. Í samræmi við önnur gögn málsins er í glærunni vísað til samstarfs milli Eimskips og Samskipa sem þegar var fyrir hendi. Þannig átti að meta möguleika á því að *„samnýta betur"* landflutningakerfi fyrirtækjanna. Gert var og ráð fyrir samvinnu og upplýsingaskiptum um viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Átti vinnuhópurinn samkvæmt glærunni að *„kostnaðargreina"* helstu flutningaleiðir og meta *„hvar ójafnvægi er í hvoru kerfi fyrir sig"*. Einnig átti að kanna kosti þess að ganga enn lengra í samstarfi og hvort stilla ætti upp sameiginlegu landflutningakerfi og afgreiðslustöðvum Eimskips og Samskipa.

1764. Er þannig ljóst að til stóð að skoða og eiga samskipti og skiptast á upplýsingum um afar umfangsmikið aukið samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum.

1765. Eins og í öðrum þáttum í þessu verkefni var ólögmætu samráði í landflutningum hrint í framkvæmd af æðstu stjórnendum fyrirtækjanna að undirlagi (S)forstj og (E)forstj. Hér á eftir verður gerð nánari grein fyrir þessu en rétt er að nefna hér nokkur dæmi.

- Gögn málsins sýna að þann 4. júlí 2008 hittust framkvæmdastjórar landflutninga hjá Eimskip og Samskipum, (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, á fundi á kaffihúsinu Mokka, sbr. kafla 8.7.

- Þann 8. júlí 2008 vistaði (S)frkvstj-innanl excel-skjal sem varðar landflutninga og þar stendur fyrir Norðurland: *„Akstur á Norðausturhorn- samið við Eimskip um skipti á frakt á Vopnafjörð og Þórshöfn"*, sbr. kafla 8.9.4.

- Þann 9. september 2008 kom *„sendinefnd"* frá Samskipum til fundar hjá Eimskip á Austurlandi til þess að ræða aukið samráð í landflutningum, sbr. kafla 8.16.4.

- Í málinu liggja fyrir drög að víðtæku samkomulagi milli Eimskips og Samskipa um samvinnu í landflutningum. (E)frkvstj-innanl sendi drögin til undirmanns síns með tölvupósti 8. september 2008. Við rannsókn þessa máls afhentu Samskip Samkeppniseftirlitinu eintak af drögunum. Eru þau dagsett 17. september 2008. Nánar er fjallað um þetta í kafla 8.16.7.

- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi í Smáralind þann 17. september 2008. Daginn eftir sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til starfsmanna Eimskips á landsbyggðinni með heitinu *„Landflutningar fyrir Samskip"* og í honum segir: *„Mig langar til að biðja ykkur um að senda mér punkta um hvaða þjónstu við erum að veita Samskip og eins hvað við erum að kaupa af þeim eftir flutningsleiðum og eins á hvaða verðum er verið að vinna / kaupa flutninga.*

  Eins hvort þið sjáið meiri tækifæri í því að auka svona tvíhliða flutningasamning."[994]

- Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008 sagði: „Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar - mikil tækifæri framundan í þessu"

1766. Þann 16. október 2008 var að ósk Samskipa og Eimskips haldinn fundur með Samkeppniseftirlitinu. Var á honum greint frá því að fyrirtækin væru með til skoðunar að vinna saman í landflutningum sem gæti falist í samruna eða með samstarfi sem kallaði á undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga. Engin tilkynning um samruna eða beiðni um undanþágu barst þótt gögn þessa máls sýni að samstarf hafi átt sér stað bæði fyrir og eftir þennan fund með Samkeppniseftirlitinu. Á fundinum var Samkeppniseftirlitinu ekki gerð grein fyrir hinu ólögmæta *„Nýtt upphaf"* verkefni eða greint frá framangreindum samningsdrögum frá 8. og 17. september 2008. Er nánar fjallað um þetta í kafla 8.19.6.

1767. Við skýrslutöku hjá lögreglu voru bornar undir (E)frkvstj-alþjsv glærur úr *„Nýtt upphaf"* kynningunni um aukið samráð Eimskips og Samskipa í landflutningum. Sagðist (E)frkvstj-alþjsv þá lítið þekkja innanlandskerfið og vísaði (E)frkvstj-alþjsv ítrekað til framkvæmdastjóra innanlandssviðs Eimskips, (E)frkvstj-innanl. Benti lögregla (E)frkvstj-alþjsv á að hann hefði sjálfur vistað þessa glærukynningu

[994] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52058.

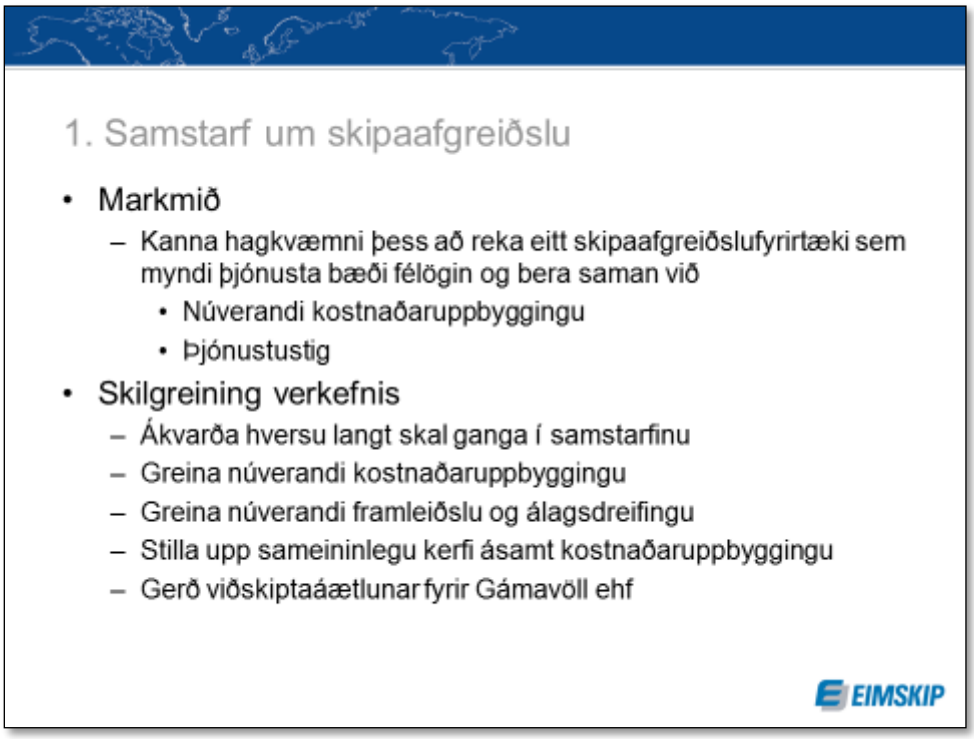
sem innihélt m.a. verkefni sem hefði falist í því að skoða aukið samstarf í landflutningum. Þessi kynning hefði ekki fundist í gögnum (E)frkvstj-innanl. Tók (E)frkvstj-alþjsv þá fram að glærukynningin hefði verið *„viðkvæm"* og ekki farið til annarra starfsmanna. Játaði (E)frkvstj-alþjsv jafnframt að þetta hefði verið skoðað en sagði að ekkert hefði orðið úr þessum verkefnum. Upplýsti (E)frkvstj-alþjsv sömuleiðis að (E)frkvstj-innanl hefði í störfum sínum á þessum tíma hjá Eimskip heyrt undir (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstj. Eftir að lögregla hafði boðið (E)frkvstj-alþjsv að tjá sig um gögn frá árinu 2008, tengd auknu samstarfi Eimskips og Samskipa í innanlandsflutningum, sagði (E)frkvstj-alþjsv að það virtist hafa farið fram vinna í þeim verkþætti *„Nýtt upphafs"* verkefnisins sem tók til innanlandsflutninga. Sagði (E)frkvstj-alþjsv að þessi gögnin kæmu honum á óvart: *„[…] ég hef ekkert séð náttúrulega þegar ég er lesa þarna og sé bara eitthvað sem er surprise"*.[995] (E)frkvstj-alþjsv sagðist aðspurður ekki hafa vitað af fundi Eimskips og Samskipa með Samkeppniseftirlitinu í október 2008 og sagðist ekki geta gefið skýringar fyrir því að fyrirtækin hefðu ekki veitt á fundinum upplýsingar um að þau væru einnig að skoða aðra samstarfsþætti.[996]

7.5.4. Samráð um skipaafgreiðslu

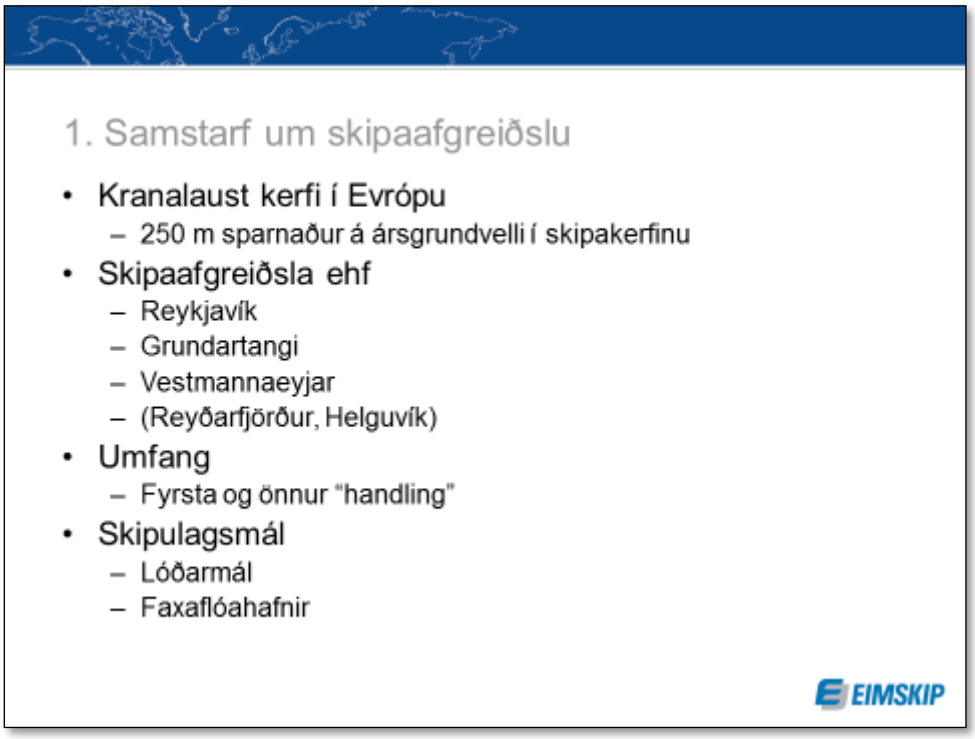
1768. Í kafla 5.12 er fjallað um ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip í skipaafgreiðslu fram til júní 2008. Þar er því lýst að á árinu 2003 komu fram hugmyndir um víðtækt samstarf Eimskips og Samskipa á sviði skipaafgreiðslu og var rætt um um að sameina gámahafnir Eimskips og Samskipa í Sundahöfn. Ekkert varð hins vegar úr þessu.

1769. Í kafla 5.12 er því einnig lýst að frá a.m.k. nóvember 2007 höfðu Eimskip og Samskip með sér ólögmætt samráð í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði þar sem Eimskip sinnti hafnarþjónustu fyrir Samskip (lestun og losun á vörum). Sá Eimskip þannig m.a. um að lesta það ál sem Samskip fluttu fyrir Alcoa til Rotterdam en Eimskip hóf jafnframt að afgreiða skip með annan vöruflutning fyrir Samskip (þ.e. annan en fyrir Alcoa). Var þetta samráð þannig fyrir hendi í júní 2008.

1770. Eftirfarandi segir í glærukynningu (E)forstj frá 9. júní 2008 um mögulegt aukið samstarf milli Eimskips og Samskipa um skipaafgreiðslu:



[995] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 199 – 205.
[996] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 204 – 205.



1771. Samkvæmt þessum glærum átti að kanna og leggja mat á umfangsmikið samstarf í skipaafgreiðslu, þ.m.t. þann möguleika að stofna sameiginlegt fyrirtæki á þessu sviði. Jafnframt var gert ráð fyrir upplýsingaskiptum um viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Áttu Eimskip og Samskip að greina og bera saman kostnaðaruppbyggingu af þessari starfsemi. Einnig átti að greina núverandi framleiðslu og álagsdreifingu og ákveða hversu langt ætti að ganga í samstarfi um skipaafgreiðslu.

1772. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður að því hvort það hefðu átt sér stað viðræður milli Eimskips og Samskipa um sameiginlegan rekstur skipaafgreiðslu. Neitaði (E)forstj því.[997]

1773. Líkt og í öðrum verkþáttum í *„Nýtt upphaf"* verkefninu var hafinn undirbúningur mögulegs aukins samstarfs milli Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu. Þá benda gögn málsins til þess að Faxaflóahafnir hafi annast ákveðna milligöngu í tengslum við samstarf í skipaafgreiðslu.

1774. Hér ber að rifja upp að (E)frkvstj-alþjsv upplýsti í skýrslutöku hjá lögreglu að hann hefði rætt verkefnin sem fram koma á *„Nýtt upphaf"* glærukynningu á fundi sem hann og (E)forstj áttu á árinu 2008 í höfuðstöðvum Samskipa með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj. Hefði á fundinum m.a. verið rætt um umfangsmikið samstarf í skipaafgreiðslu með því að það yrði bara eitt *„sameiginlegt skipaafgreiðslu fyrirtæki"* á Íslandi sem myndi annast slíka þjónustu. (E)frkvstj-alþjsv nefndi að fundurinn hefði haldinn um haustið 2008 en var ekki viss, sbr. kafla 7.3.6.2.3. Er a.m.k. ljóst að fundurinn var haldinn eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008.

1775. Er þessu öllu nánar lýst í kafla 10.7.1 og kafla 19.

7.5.5. Samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi

1776. Samkvæmt verkefnalista (E)forstj ætlaði hann sér að vinna í *„Nýtt upphaf"* verkefninu frá júní til nóvember 2008, sbr. kafla 7.3.4. Einn verkþáttur *„Nýtt upphaf"* verkefnis Samskipa og Eimskips var

[997] Endurrit af skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 134.

að skoða aukna samvinnu í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi til annars vegar Bandaríkjanna og hins vegar Evrópu.

1777. Þegar hið aukna samráð fyrirtækjanna hófst í byrjun júní 2008 var fyrir hendi tvenns konar ólögmætt samráð milli fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum til og frá landinu. Annars vegar samráð í siglingum til og frá Norður-Ameríku og hins vegar það samráð sem tók til siglinga innan Evrópu og milli Íslands og annarra Evrópulanda, og nefnt var *„Neyðarsamkomulag*".

1778. Áður en vikið er nánar að þessum verkþætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins er gagnlegt að fjalla stuttlega um *„Neyðarsamkomulagið*" og samvinnuna Samskipa og Eimskips í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku.

7.5.5.1. Evrópusamráðið (*„Neyðarsamkomulagið*")

1779. Í kafla 5.4 hér að framan var gerð grein fyrir því að þann 30. nóvember 2001 undirrituðu Eimskip og Samskip það sem fyrirtækin nefndu *„Trúnaðarmál Neyðarsamkomulag*". Það átti að taka til *„gámaflutninga með skipum félaganna*" sem *„skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka.*" Gögn málsins sýna hins vegar að gildissvið samningsins var mun rýmra. Tók samningurinn ekki aðeins til flutninga vegna óviðráðanlegra orsaka heldur einnig til venjulegra flutninga milli Evrópu og Íslands, þ.e. til almennra flutninga fyrirtækjanna. Fór þessi samningur Eimskips og Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga og er það viðurkennt í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Var þessi ólögmæti samningur um Evrópuflutninga ennþá í framkvæmd þegar aukið samráð Eimskips og Samskipa hófst í júní 2008.

1780. Var í samtímagögnum málsins annars vegar rætt um *„Ameríku samninginn*" og hins vegar um *„Evrópu samninginn*". Sá fyrrnefndi var samningur um *„venjulega*" flutninga til og frá Norður-Ameríku og hinn síðari fjallaði um umrætt *„Neyðarsamkomulag*" sem tók m.a. til *„venjulegra*" flutninga til og frá Evrópu.

1781. Evrópusamráðinu var haldið leyndu fyrir samkeppnisyfirvöldum. Fóru Eimskip og Samskip t.d. ekki að fyrirmælum skv. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 um að tilkynna samkeppnisyfirvöldum um *„alla samninga*" *sem* fyrirtækin gerðu sín á milli og um breytingar á þeim. Einnig fóru fyrirtækin gegn samskonar fyrirmælum sem fram komu í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009. Fyrirtækin veittu heldur ekki fullnægjandi upplýsingar um Evrópusamráðið við rannsókn þessa máls þegar, á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga, var óskað eftir upplýsingum um alla samninga þeirra. Vísast um þetta til kafla 23.

1782. Við upphaf hins ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefnis í júní 2008 hafði þannig verið í gildi frá árinu 2001 ólögmætur leynilegur samningur milli fyrirtækjanna um Evrópusiglingar. Sem fyrr segir voru samkeppnisyfirvöld aldrei upplýst um þetta og engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi vegna þessa.

7.5.5.2. Norður-Ameríku samráðið

1783. Við upphaf hins aukna samráðs í júní 2008 var einnig fyrir hendi ólögmætt samráð milli Eimskips og Samskipa í áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku.

1784. Hér ber að rifja upp að með ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var Eimskip og Samskipum veitt, með heimild í þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, undanþága frá samráðsbanni 10. gr. laganna vegna samnings sem fól í sér að Eimskip tók að sér flutninga fyrir Samskip milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. kafla 5.8.1 hér að framan. Segir í ákvörðunarorði að undanþágan skyldi gilda til 31. ágúst 2004.

1785. Engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi frá 1. september 2004 til desember 2009 vegna samstarfs Samskipa og Eimskips í siglingum til og frá Norður-Ameríku, sbr. kafla 5.8.2. Tók bann 10. gr. samkeppnislaga því til allra þátta í starfsemi Eimskips og Samskipa á umræddu tímabili.

1786. Þrátt fyrir að undanþága frá banni 10. gr. samkeppnislaga hefði fallið úr gildi í lok ágúst 2004 héldu Eimskip og Samskip áfram sama samstarfi og var það fyrir hendi í byrjun júní 2008 þegar *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst. Þetta má ráða m.a. af eftirfarandi gögnum:

- Fyrirliggjandi töluleg gögn sýna að Eimskip sinnti flutningum fyrir Samskip á áætlunarleið milli Íslands og Norður-Ameríku á umræddu tímabili frá 1. september 2004 út árið 2008.[998]

- Þann 1. september 2004 tók gildi samningur milli Eimskips og Samskipa um samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Var starfað eftir honum þrátt fyrir að undanþága skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga væri ekki veitt.[999] Var það gert þrátt fyrir að fram kæmi í samningnum að hann kæmi ekki til framkvæmda (e. *„will not be perfomed“*) nema að fenginni undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.

- Í nóvember 2006 gerðu fyrirtækin nýjan samning vegna samstarfs í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Sá samningur var ekki undirritaður af báðum aðilum en fyrirliggjandi er að samstarfið hélt áfram þrátt fyrir að undanþága skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga væri ekki veitt.[1000] Var það aftur gert þrátt fyrir að fram kæmi í samningnum að hann kæmi ekki til framkvæmda nema að fenginni undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.

- Í skjali (E)forstö-útfl frá 17. júlí 2007, sem hann sendi (E)forstj og fleiri starfsmönnum hjá Eimskip, var fjallað um þetta samstarf við Samskip. Þar segir: *“Samskip contract; Not to be extended in fact terminated from August 1st 2007*

  Consequences; Cargo will be routed to Eimskip anyway but Samskip will not be a threat in the market and strengthen Eimskips market share. Furthermore Eimskip will select to move other cargo to IS via Europe but get the Samskip cargo on board Eimskip´s vessels“[1001]

1787. Samkvæmt þessu skjali sem (E)forstö-útfl sendi m.a. (E)forstj í júlí 2007 átti að hætta þessu samráði í því skyni að draga úr samkeppnislegu aðhaldi frá Samskipum og styrkja stöðu Eimskips.[1002]

1788. Ekki gekk hins vegar eftir að Eimskip hætti þessu samráði við Samskip á árinu 2007. Þetta má ráða m.a. af fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 3. janúar 2008. Þar var bókað: *„(E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl fara ofan í samninginn við Samskip sem er útrunninn en unnið er eftir þar sem Samkeppnisstofnun hefur ekki enn eftir eitt ár gefið út hvort samningurinn er í lagi til að vinna eftir, samningurinn var gerður seint árs 2006. Við getum ekki sætt okkur við slík vinnubrögð og verðum að koma þessu máli í farveg.“*[1003] Í sömu fundargerð kemur fram að nauðsynlegt væri að skoða *„skuldastöðu Samskipa við EI“* og að *„(E)forstö-innfl og (E)frkvstj-flutnkerf skoði sérstaklega hlut Samskipa í USA flutningum.“*

1789. Þann 8. janúar 2008 var greint frá því í fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips að starfsmaður fyrirtækisins *„skoðaði skuldastöðu Samskipa við EI. Samskip skuldar okkur 81 millj. af því eru 61 millj í vanskilum. Þeir hafa hafnað reikningum að upph. 41 millj. vegna rangra reikninga.“*[1004]

1790. Sem fyrr segir fengu (E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl það verkefni að skoða umrætt samstarf við Samskip. Sem lið í því sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-lögfr þann 10. janúar 2008.

---

[998] Afhent töluleg gögn frá Samskipum 13.12.2017 vegna áranna 2007 og 2008, excel-skjalið *„Viðauki 2 (13.12.17).xlsx“*. Hér vísast sömuleiðis til tölulegra upplýsinga í afrituðu skjali frá Eimskip. Þar er um að ræða upplýsingar um flutninga Eimskips fyrir Samskip vegna Norður-Ameríku flutninga fyrir árin 2005, 2006, 2007 og 2008. Skjalið var tekið saman innan Eimskips fyrir fund fyrirtækjanna þann 14.08.2008. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.397690. Afhentar tölulegar upplýsingar Samskipa vegna áranna 2004-2006 í tengslum við undanþágubeiðni 5.12.2006, sbr. bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 21.02.2007 (fskj. 1) í máli nr. 0612005.
[999] Óskað var eftir undanþágu vegna þessa samnings en hún var ekki veitt.
[1000] Óskað var eftir undanþágu vegna þessa samnings en hún var ekki veitt.
[1001] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.340934.
[1002] Flutningar Eimskips fyrir Samskip til Íslands frá Norður-Ameríku voru talsverðir árið 2007, sbr. afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.68836.
[1003] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 13.10.2017, liður 9. *„Fundargerð EI vika 1 2008.doc“*, bls. 1.
[1004] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 13.10.2017, liður 9. *„Fundargerð EI vika 2 2008.doc“*, bls. 1.

Meðfylgjandi honum var samningurinn við Samskip frá 1. september 2004. Útskýrði (E)frkvstj-alþjsv þetta svo í tölvupósti sínum:

„staðreyndir eru eftirfarandi:

1) Þessi samningur rann út í október 2006

2) Undirritaður er nýr samningur / og óskað eftir undanþágu frá samkeppniseftirliti. Samningur ekki tekin í virkni.

3) Lögfræðingar Samskipa hafa send [svo] *erindi um undanþágu og fylgt því eftir án svara. Samkeppniseftirlitið hefur beðið um upplýsingar um þróun Ameríkuflutninga / verð og öðrum tengdum upplýsingum*

4) […] hjá Logos sem í hópnum hjá […] hefur verið í þessu frá okkur

5) Nýr samningur gerir ráð fyrir að byrjað verði að innheimta olíuálag og flutningsverð lækkuð á móti

6) Einhverra hluta vegna var byrjað að innheimta þetta olíuálag frá nóv 2006, en það segir ekkert um það í gamla samningnum að ekki megi innheimta olíuálag

7) Samskip hefur ekki greitt reikninga síðan þá og segir reikninga ranga, skuld hlaupi á tugum milljóna króna

8) Mjaka þarf þessu máli áfram og þarf að taka afstöðu til

a. Koma á þessum nýja samningi og einfaldlega tilkynna samkeppniseftirlitinu það með einu bréfi. Þarf að vera mánaðarfyrirvari skv. reglum í USA

b. Staðfesta við Samkeppniseftirlitið í ljósi þess að þeir hafa ekki svarað okkur og þetta er að kosta okkur vinnu hér innandyra og lögfræðikostnað að Eimskip sé hætt að óska eftir þessu og samningurinn við Samskip fellur niður.

(E)forstö-innfl mun senda þér nýja samninginn."[1005]

1791. Gögn málsins sýna að innan Eimskips var ritað bréf eftir að (E)frkvstj-lögfr hafði fengið í hendur framangreindar skýringar (E)frkvstj-alþjsv. Var þann 7. febrúar 2008 vistað í rafrænni möppu (E)frkvstj-lögfr skjalið *„Bréf til Samskipa v US samnings_V2*".[1006] Um er að ræða drög að bréfi til Samskipa vegna umrædds samstarfs í Norður-Ameríku siglingum. Í bréfinu segir:

„Reykjavík, 15. febrúar 2008

Samskip hf.
Kjalarvogur
104 Reykjavík

Þann 23. júlí 2002 undirrituðu Hf. Eimskipafélag Íslands og Samskip hf. samning um flutninga Hf. Eimskipafélags Íslands fyrir Samskip hf. milli Íslands og N-Ameríku. Tilkynnti Samskip hf. um samninginn til samkeppnisyfirvalda og var honum veitt undanþága frá bannákvæði b-liðar 10. gr. samkeppnislaga til 31. ágúst 2004. Rann samningurinn út sama dag.

Þann 1. september árið 2004 undirrituðu félögin nýjan samning um flutningana. Þann 6. september 2004 tilkynnti Samskip hf. um samninginn til Samkeppnisstofnunar og óskaði eftir undanþágu vegna hans. Ekki var haft samráð við Hf. Eimskipafélag Íslands (á þeim tíma Eimskipafélag Íslands ehf.)

[1005] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.61116.
[1006] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 19.02.2016. *„Bréf til Samskipa v US samnings_V2*".

um þá tilkynningu. Samkvæmt a-lið 12. gr. samningsins var gildistaka hans háð því að samkeppnisyfirvöld veittu honum undanþágu. Sú undanþága var aldrei veitt og tók samningurinn því í raun ekki gildi. Aðilar störfuðu hins vegar, og starfa raunar enn, eftir honum og var hann tilkynntur til Federal Maritime Commission í Bandaríkjunum. Gildistími hans var hins vegar einungis til 31. ágúst 2006 og er hann því fallin úr gildi, hafi hann á annað borð tekið gildi.

Þann 1. nóvember 2006 gerðu félögin svo á ný samning um flutninga til Bandaríkjanna. Þann 11. desember 2006 tilkynnti Samskip hf. um samninginn til Samkeppniseftirlitsins og óskaði eftir undanþágu vegna hans. Ekki var haft samráð við Hf. Eimskipafélag Íslands um þá tilkynningu þrátt fyrir að félagið hefði vakið athygli Samskipa hf. á nauðsyn hennar. Samkvæmt a-lið 12. gr. samningsins var gildistaka hans háð því að Samkeppniseftirlitið veitti honum undanþágu. Hún hefur ekki verið veitt og samningurinn því ekki tekið gildi. Aðilar hafa aldrei starfað eftir honum og hann hefur ekki verið tilkynntur til Federal Maritime Commission í Bandaríkjunum. Hefur hann því ekki þýðingu.

Hf. Eimskipafélag Íslands telur sér ekki lengur unnt að starfa samkvæmt samningi frá árinu 2004 um flutninga fyrir Samskip hf. á milli Íslands og Norður-Ameríku. Skiptir þar meginmáli að flutningsgjöld samkvæmt honum endurspegla ekki kostnað við að veita þjónustuna. Hefur þar mest áhrif hækkun á launakostnaði og verði aðfanga, einkum olíu, langt umfram vísitölu neysluverðs í Bandaríkjunum. Í 7. gr. samningsins er raunar gert ráð fyrir endurskoðun hans ári eftir að hann tekur gildi. Er því félaginu ókleift annað en að hækka verð til samræmis við almenna verðlagsþróun. Ný gjaldskrá er meðfylgjandi bréfi þessu og tekur hún gildi frá og með xxx árið 2008.

Þá telur Hf. Eimskipafélag Íslands ennfremur afar erfitt að starfa eftir ógildum samningum sem kunna að brjóta í bága við samkeppnislög á meðan Samkeppniseftirlitið hefur undanþágubeiðnir Samskipa hf. til meðferðar. Viðurlög við brotum á samkeppnislögum fara sífellt hækkandi og fær félagið ekki séð að skynsamlegt sé að halda samstarfinu áfram við þær kringumstæður. Varlegast er að félögin takmarki samstarf sitt eftir því sem framast er unnt og að viðskipti þeirra fari fram á grundvelli almennra skilmála og viðskiptakjara. Hf. Eimskipafélag Íslands telur því nauðsynlegt að taka samstarf aðila til gagngerrar endurskoðunar með það að stefnumiði að draga sem mest úr því. Er óskað eftir því að samningaviðræður þess efnis hefjist hið fyrsta."

1792. Hið afritaða tölvuskjal sýnir að skjalið var lesið yfir og að viðkomandi gerði þá tillögu að afrit af þessu bréfi til Samskipa yrði sent Samkeppniseftirlitinu.

1793. Slíkt erindi barst aldrei til Samkeppniseftirlitsins og gefa gögn málsins ekki til kynna að framangreint skjal hafi verið sent Samskipum. Ber hins vegar að hafa í huga að (E)frkvstj-lögfr var framkvæmdastjóri lögfræðisviðs Eimskips. Skjalið fannst líkt og áður greinir í afhentri möppu merktri (E)frkvstj-lögfr og voru drögin rituð eftir að henni (og (E)forstö-innfl) hafði verið falið að *„fara ofan í samninginn við Samskip sem er útrunninn en unnið er eftir […]*", sbr. framangreinda fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 3. janúar 2008. Þýðing þessa samtímagagns frá Eimskip er því talsverð við rannsókn málsins. Er gagnið einnig í samræmi við sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins en þar segir: *„Eimskip viðurkennir einnig að tiltekið ólögmætt samráð við Samskip hafi verið fyrir hendi áður en fundur fyrirtækjanna 6. júní 2008 átti sér stað*." Þetta hafi m.a. tekið til *„samráðs um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga.*"

1794. Líkt og áður greinir var á fundum framkvæmdastjórnar Eimskips 3. og 8. janúar 2008 fjallað um samstarfið við Samskip í Norður-Ameríku siglingum. Aftur var fjallað um samstarfið við Samskip á fundi framkvæmdastjórnar Eimskips 12. febrúar 2008. Í fundargerð segir: *„(E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl fara saman yfir samningamál við Samskip. Útistandandi er enn skuld á Samskip við okkur á u.þ.b. 50 millj. (E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl ljúka þessu máli núna.*"[1007]

[1007] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 13.10.2017, liður 9. *„Fundargerð EI vika 7 2008.doc*", bls. 2.

1795. Gögn málsins sýna að síðar í febrúar 2008 átti (E)forstö-innfl fund með Samskipum. Í fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskip frá 26. febrúar 2008 segir þannig:

„(E)forstö-innfl er búinn að hitta Samskip vegna innheimtu. Þeir munu greiða okkur útistandandi greiðslur í vikunni. Greiðslan núna er útistandandi skuld upb. 50 millj. Ekki er búið að lenda málum vegna framhaldandi flutninga þ.e. samningamálum."[1008]

1796. Framangreind gögn frá (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-lögfr bera með sér að Eimskip hafi verið fyllilega ljóst að ekki væri í gildi undanþága frá banni samkeppnislaga við samráði keppinauta vegna þessa samstarfs við Samskip. Jafnframt var fyrirtækinu ljóst að það hafði unnið eftir ógildum samningi í samstarfi sínu við Samskip. Til viðbótar voru gerðar athugasemdir við að Samskip hefðu ekki staðið í skilum. Þrátt fyrir þetta og áhyggjur af broti á samkeppnislögum, sem fram koma í umræddu skjali sem fannst hjá framkvæmdastjóra lögfræðisviðs Eimskips, (E)frkvstj-lögfr, var þessu ólögmæta samstarfi við Samskip ekki hætt þá þegar. Gögn málsins bera með sér að ágreiningur virðist að einhverju leyti hafa verið jafnaður í kjölfar fundar (E)forstö-innfl með Samskipum í febrúar 2008.

1797. Til viðbótar má nefna að Eimskip og Samskip létu sér á árunum 2006 - 2009 í léttu rúmi liggja hvaða eintaki að samningi unnið var eftir. Við rannsókn málsins afhentu fyrirtækin t.a.m. sitthvort eintakið af því sem virtust vera samningsdrög frá árinu 2006.[1009]

1798. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 4.6.6 hér að framan. Ljóst er að samstarf Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku siglingum frá 1. september 2004 og fram til 22. desember 2009 var með sama hætti og fjallað var um í eldri úrlausnum samkeppnisyfirvalda sem lýst er í kafla 4.6.6. Þar sem engin undanþága skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi á þessu tímabili má ljóst vera að fyrir hendi var ólögmætt samráð milli Eimskips og Samskipa í áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. einnig viðurkenning Eimskips í sáttinni við Samkeppniseftirlitið. Þann 22. desember 2009 tók ný undanþága gildi, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009. Var hún veitt á grundvelli ófullnægjandi, rangra eða villandi upplýsinga frá Eimskip og Samskipum, sbr. kafla 10.6.2.

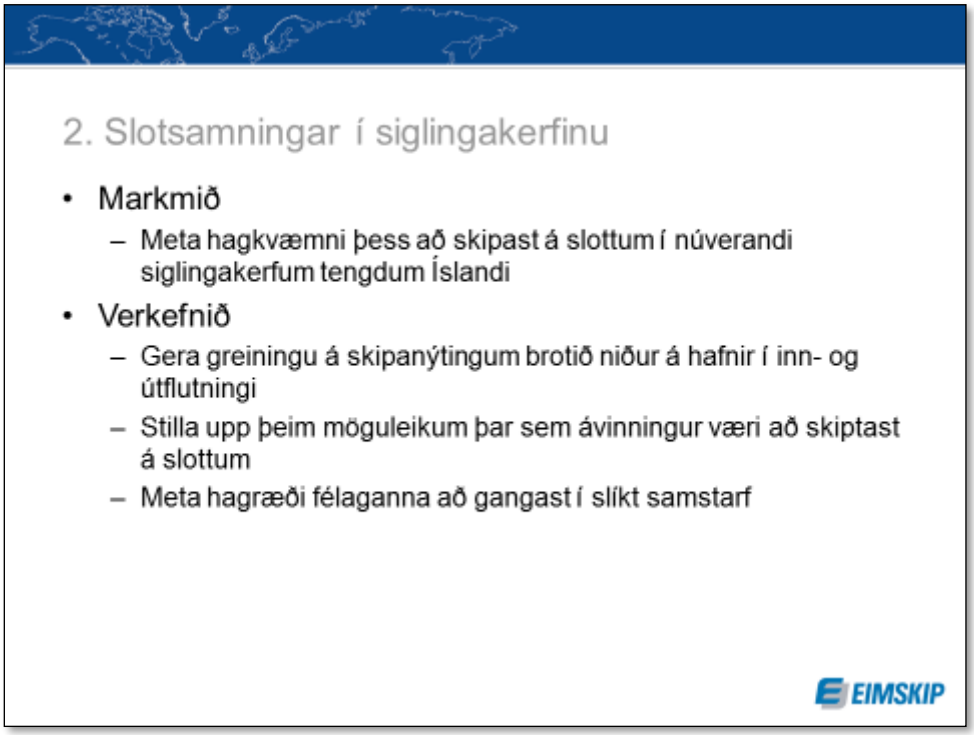
1799. Sem fyrr segir hóf (E)forstj störf sem forstjóri Eimskips þann 20. maí 2008 og þá var umrætt ólögmætt samstarf við Samskip fyrir hendi. Í kafla 7.2.1 hér að framan er fjallað um atvik frá 20. maí til 5. júní 2008. Sýnir sú umfjöllun að undirmenn (E)forstj hafi verið óánægðir með viðskiptalegan ábata af þessu samstarfi við Samskip. Við skýrslutöku hjá lögreglu gaf (E)frkvstj-alþjsv skýrt til kynna að þetta samstarf við Samskip, sem slíkt, hefði haft óverulega þýðingu í samhengi við þá miklu fjárhagslegu erfiðleika sem Eimskip glímdi við á þessum tíma. Þrátt fyrir þetta lagði (E)forstj áherslu á þetta málefni. Framangreind samtímagögn (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-lögfr frá febrúar 2008 sýna að stjórnendur Eimskips hefðu litið svo á að Norður-Ameríku samningurinn við Samskip væri ógildur. Þrátt fyrir þetta var samningnum sagt upp 30. maí 2008 líkt og um gildandi samning hefði verið að ræða og óskað eftir nýjum viðræðum hið fyrsta við Samskip. Æðstu stjórnendur Eimskips sem komu að siglingakerfum áttu að leiða viðræðurnar og samskipti við Samskip yrðu *„öll á rekstrarhliðinni*".

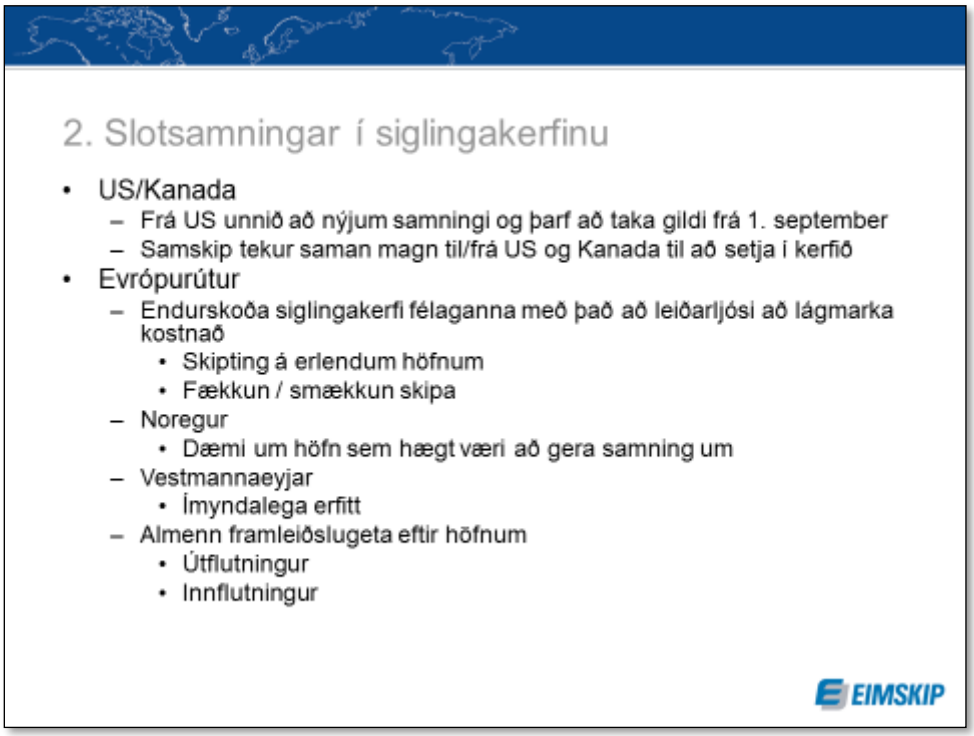
[1008] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 13.10.2017, liður 9. *„Fundargerð EI vika 9 2008.doc*", bls. 2.

[1009] Samskip afhenti við rannsókn málsins samning við Eimskip vegna samstarf í Norður-Ameríku siglingum, sbr. afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015, (fskj. 10, Samningar USA). Það skjal er afhent óundirritað með gildistíma frá 01.10.2006 til 31.10.2008. Eimskip á hinn bóginn afhenti Samkeppniseftirlitinu þann 10.01.2018 annað eintak af Norður-Ameríku samningi sem er undirritað af hálfu þess ([…]) en ekki undirritað af hálfu Samskipa. Afhent skjal frá Eimskip 10.01.2018, liður 2.2 b) *„Samskip Contract* – […]." Gildistími þessa skjals frá Eimskip var frá 01.11.2006-30.11.2008. Fullyrðir Eimskip í svörum sínum til Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi fengið þetta eintak sent og fyrirtækin hefðu *„starfað á grundvelli þess*". Samkeppniseftirlitið bendir á að sú fullyrðing Eimskips er ekki í samræmi við fyrrgreint afhent gagn frá Samskipum. Í fyrsta lagi var afhent skjal Samskipa ekki undirritað f.h. Eimskips. Í öðru lagi er gildistími skjalanna ekki sá sami. Í þriðja lagi er efni þessara tveggja skjala ekki það sama (t.d. *„Amendment NO 11*" hjá Samskipum en *„Amendment No 12*" hjá Eimskip, sjá einnig t.a.m. Term 6). Þá er fullyrðing Eimskips um að fyrirtækin hafi starfað eftir þessum samningi í ósamræmi við samtímagögn, þar sem t.a.m. kemur fram hjá fyrirtækinu sjálfu að á þessum tíma hefðu Eimskip og Samskip starfað eftir eldri samningi um Norður-Ameríku siglingar frá árinu 2004. Sjá fyrrgreint afhent tölvuskjal frá Eimskip 19.02.2016. *„Bréf til Samskipa v US samnings_V2*".

7.5.5.3. Lagt til aukið samráð í sjóflutningum

1800. Á *„Nýtt upphaf“* glærum (E)forstj frá 9. júní 2008 segir þetta um samráð Eimskips við Samskip í siglingum tengdum Íslandi:





1801. Samkvæmt þessu átti aukið samráð fyrirtækjanna að taka bæði til Evrópu og Norður-Ameríku siglinga. Í glærunum felast hugmyndir um mun viðameira samráð heldur en hafði falist í samningum Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríku siglingar og hinu leynilega *„neyðarsamkomulagi“* frá árinu 2001.

1802. Að mati Samkeppniseftirlitsins fólst í framangreindu ráðagerð um m.a. ólögmæta markaðsskiptingu (skipting eftir höfnum) og ólögmæta takmörkun á framboði (fækkun/minni skip). Til undirbúnings þessu átti að gera *„greiningu á skipanýtingum brotið niður á hafnir í inn- og útflutningi.“* Eins og í öðrum verkþáttum *„Nýtt upphaf“* verkefnisins var gert ráð fyrir skiptum á upplýsingum um viðkvæm samkeppnisleg málefni.

1803. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður um það sem fram kemur í *„Nýtt upphaf“* glærunum undir heitinu *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*. (E)forstj áréttaði það svar sitt að umrædd glærukynning hefði verið samin áður en hann hefði tekið við sem forstjóri: *„Ég aftur segi við þig ég held þetta verkefni sé miklu eldra. Hafi bara skiluru skotið upp kollinum sem einhverjar hugmyndir, miklu eldri hugmyndir.“* (E)forstj var þá bent á að Norður-Ameríku samningnum við Samskip hefði verið sagt upp 30. maí 2008 og í glærunum kæmi fram að nýr samningur þyrfti að taka gildi 1. september 2008. Það væri því ekki *„gamalt efni“* á þessum glærum. (E)forstj svaraði og sagði að hann teldi að *„kynningin hafi verið uppfærð eitthvað“*.[1010] Aðspurður neitaði (E)forstj því að samstarf hefði verið haft við Samskip um þau atriði sem nefnd væru í glærunum.[1011]

1804. (E)frkvstj-alþjsv var einnig spurður um þessar glærur við skýrslutöku hjá lögreglu. [1012] Sagði hann að ekkert af þessu hefði verið framkvæmt og *„ef eitthvað slíkt væri, hefði farið í gang, þá hefði alltaf verið“* sótt um undanþágu hjá Samkeppniseftirlitinu.[1013] Var (E)frkvstj-alþjsv spurður um viðræður eða vinnu Eimskips og Samskipa vegna þess sem fram kemur á umræddum glærum. Svaraði hann svo:

„Nei, það, eins og ég sagði sko, ég veit um enga fundi nema þennan eina sem að ég, ég hafði átt, sem ég var þátttakandi í og það er eini fundurinn sem ég veit um sem að við höfum átt.“[1014]

1805. Vísaði (E)frkvstj-alþjsv þannig til fundarins sem hann og (E)forstj sátu á árinu 2008 (líklega haustið) í höfuðstöðvum Samskipa með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj.

1806. Við skýrslutöku hjá lögreglu hélt (S)forstj því fram að ekkert sem fram kæmi í glærunum undir heitinu *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* hefði komið til framkvæmda. Var hann spurður hvort umræður milli Eimskips og Samskipa haustið 2008 um *„útvíkkað neyðarsamkomulag“*[1015], nýjan Norður-Ameríku samning á árinu 2009[1016] og nýtt *„neyðarsamkomulag“* á árinu 2010[1017] sýndi ekki framkvæmd á hluta þess sem fram komi í glærunum. Neitaði (S)forstj því.[1018]

1807. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekki hafa séð umræddar glærur og vildi ekki tjá sig eða kvaðst ekki muna/vita þegar hann var spurður um efni þeirra.[1019]

1808. Að mati Samkeppniseftirlitsins er nauðsynlegt að virða saman það sem kemur fram í ofangreindum glærum um m.a. samráð Eimskips við Samskip í siglingum tengdum Íslandi við eftirfarandi staðreyndir í málinu:

- Skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH frá maí 2008 (unnin af Eglu). Þar kemur fram að verulegur fjárhagslegur ábati felist í því að auka samráð Samskipa við Eimskip í sjóflutningum til og frá Íslandi.[1020]

[1010] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 135-136.
[1011] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 137-138.
[1012] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 152 og áfram.
[1013] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 153.
[1014] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 156.
[1015] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 112.
[1016] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 112.
[1017] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 112.
[1018] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 111-112.
[1019] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 93-96.
[1020] Vísast um þetta til kafla 6.7.5.

- Gögn Eimskips og Samskipa frá maí og byrjun júní 2008 sýna litla viðskiptalega þýðingu Norður-Ameríku samningsins sem ekki var lengur í gildi. Var beinlínis óánægja hjá undirmönnum (E)forstj með þetta samstarf við Samskip.[1021]

- Áhuga (E)forstj á Norður-Ameríku samningum og vilja hans þess efnis að undirmaður hans ((E)frkvstj-alþjsv) kæmi að þessu máli, þrátt fyrir að ábyrgðarsvið hans tæki ekki til þessara samninga.[1022]

- Uppsögn Eimskips á hinum ógilda Norður-Ameríku samningi 30. maí 2008 og skýr vilji til að hefja sem fyrst viðræður við Samskip.[1023]

- Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 2. júní 2008 sem sýnir að yfirmaður siglingakerfa, (E)frkvstj-flutnkerf, ætti að koma að viðræðum við Samskip.[1024]

- Tölvupóst (S)forstj frá 4. júní 2008 til yfirmanns siglingakerfa Samskipa, (S)frkvstj-millilandasv, sem sýnir að til skoðunar hafi verið m.a. samráð með Eimskips sem fólst í að *„skera capacitet af markadi“ „eða“* taka upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum til og frá Evrópu og var fyrir hendi í Norður-Ameríku flutningunum.[1025]

- *„Nýtt upphaf“* var sett á verkefnalista (E)forstj, merkt 5. júní 2008.[1026]

- Fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj föstudaginn 6. júní 2008 í húsnæði Kjalars.[1027]

- Glærukynninguna *„Nýtt upphaf“* sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði sunnudaginn 8. júní og (E)forstj daginn eftir. Samkvæmt kynningunni voru (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj skipaðir í vinnuhóp.[1028]

- Framburð (S)forstj hjá lögreglu þar sem kom fram að á fundinum 6. júní 2008 hefðu atriðin sem fram kæmu í glærukynningunni *„Nýtt upphaf“* verið *„viðr*[u]*ð“* í *„kaffispjalli“* á fundinum, sem hann taldi að hafa varað í um klukkustund.[1029]

- Tilvísun (E)frkvstj-alþjsv til fundarins í höfuðstöðvum Samskipa þegar hann var spurður um *„Nýtt upphaf“* glærurnar sem vörðuðu samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi.[1030]

- Aðgerðir sem (S)forstj greip til 10. júní 2008 til að hrinda í framkvæmd tilteknum verkefnum sem fram koma í umræddri glærukynningu. Skipulagði (S)forstj fund (E)frkvstj-alþjsv með erlendum stjórnendum Samskipa sem höfðu með frystigeymslur og *„short sea“* siglingar að gera.[1031]

1809. Saman gefa þessi atriði m.a. skýrt til kynna að á fundinum 6. júní 2008 hafi Eimskip og Samskip ákveðið að undirbúa m.a. ólögmæta markaðsskiptingu og ólögmæta takmörkun á framboði, þ.e. flutningsgetu í sjóflutningum. Önnur gögn sem fjallað verður um í næstu köflum styðja þetta.

1810. Eins og lýst var í kafla 6.2 er það á allan hátt eðlilegt að hvert skipafélag fyrir sig endurskoði siglingakerfi sitt sem viðbrögð við breytingum á markaði. Á þessum tíma var talið að draga myndi úr

[1021] Vísast um þetta til kafla 7.2.1.
[1022] Vísast um þetta til kafla 7.2.1.
[1023] Vísast um þetta til kafla 7.2.1.
[1024] Vísast um þetta til kafla 7.2.1.
[1025] Vísast um þetta til kafla 7.2.1.
[1026] Vísast um þetta til kafla 7.2.1.
[1027] Vísast um þetta til kafla 7.2.2.
[1028] Vísast um þetta til kafla 7.3.
[1029] Vísast um þetta til kafla 7.3.6.1.1.
[1030] Vísast um þetta til kafla 7.3.6.2.3.
[1031] Vísast um þetta til kafla 7.3.2.

innflutningi jafnframt því sem Eimskip hafði misst viðskipti við stóran viðskiptavin (Alcan í Straumsvík).[1032]

1811. Vísast hér til kafla 4 um túlkun á banni samkeppnisréttarins við samráði keppinauta. Ljóst er að keppinautum ber að taka sjálfstæðar ákvarðanir um siglingakerfi og aðra mikilvæga þætti í rekstri þeirra. Þeim er óheimilt að hafa með sér samráð um takmörkun í flutningsgetu og breytingar á siglingarkerfum. Þá er þeim einnig óheimilt að miðla upplýsingum sín á milli um mikilvæga þætti í rekstri þeirra. Eru sem fyrr segir gerðar sérstaklega ríkar kröfur um sjálfstæði keppinauta á fákeppnismörkuðum.

1812. Bæði Eimskip og Samskipum var eða mátti vera ljóst að *„slott"* samvinna milli keppinauta felur í sér brot á samkeppnislögum og er ekki heimil nema að fenginni undanþágu samkeppnisyfirvalda, sbr. m.a. framangreinda tölvupósta milli (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstj og (S)frkvstj-innanl þann 29. apríl 2008[1033] og úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997 og 9/2003. Í þessu samhengi ber og hafa í huga framangreint skjal framkvæmdastjóra lögfræðisviðs Eimskips frá febrúar 2008 þar sem vísað var til samkeppnislaga og talið nauðsynlegt að draga sem mest úr samstarfi Eimskips og Samskipa. Samkvæmt *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni átti hins vegar að stefna að því að auka samstarf þessara fyrirtækja.

7.6. Bónussamningar forstjóra Samskipa og Eimskips

1813. Mikilvægt er að líta til þess að Samkeppniseftirlitið telur að (S)aðaleig-stjform-SH hafi með loforði um verulega bónusgreiðslu (kaupauka) hvatt (S)forstj til að beita sér í samráðinu við Eimskip. Jafnframt skiptir máli að Eimskip gerði einnig bónussamning við (E)forstj. Átti umbun til (E)forstj m.a. að ráðast af framgangi þátta sem féllu undir samráð fyrirtækjanna. Var því fyrir hendi bæði hjá forstjóra Eimskips og forstjóra Samskipa persónulegur fjárhagslegur hvati til þess að ná árangri í ólögmætu samráði félaganna. Skal þessu nú lýst nánar.

7.6.1. Bónussamningur forstjóra Samskipa

1814. Um þetta vísast fyrst til framangreindrar umfjöllunar um atvik frá 18. mars til 14. maí 2008, sbr. kafla 6.7.3. Vísast þar sérstaklega til fyrirmæla (S)aðaleig-stjform-SH um verndun Samskipa á Íslandi sem *„cash cow"* fyrir samstæðuna og þess sem ýmist var nefnt *„markmiðsáætlun, markaður"* eða *„mælikvarðarnir"* og kom fram í tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH, kl. 09:03 þann 8. apríl 2008.

1815. Hér vísast einnig til framangreindrar umfjöllunar um tölvupóst (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH sem hann sendi strax eftir fund þeirra með (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008, þ.e. þriðjudaginn 10. júní 2008, sbr. kafla 7.3.3. Í honum spyr (S)forstj hvenær (S)aðaleig-stjform-SH vilji *„fara í gegnum samningsmálin?"*

1816. Telur Samkeppniseftirlitið að framangreint hafi verið undirbúningur samningsins sem (S)aðaleig-stjform-SH gerði síðan við (S)forstj 1. júlí 2008.

[1032] Í frétt sem birtist á heimasíðu Alcan þann 15. apríl 2008 segir: *„Alcan á Íslandi hf., sem rekur álverið í Straumsvík, hefur undirritað samning við Nesskip hf. og móðurfélag þess, Wilson Euro Carriers, um sjóflutninga fyrir Alcan á Íslandi. Samningurinn gildir frá 1. júlí 2008 til 30. júní 2011 og er með ákveðnum framlengingarheimildum eftir þann tíma. Tvö 4.500 tonna systurskip frá Wilson verða eingöngu í flutningum fyrir Alcan á Íslandi og munu sigla milli Straumsvíkur og Rotterdam. Hvort skip verður í hálfan mánuð í ferð. Áætlað er að skipin verði komin til vinnu snemma á mánudögum á báðum stöðum og láti ekki seinna úr höfn en um hádegi á miðvikudögum. Skipin eru svokölluð „Bulk" skip. þ.e. lausafarmsskip en geta þó tekið allt að 200 gáma í ferð í lest og á þilfari. Eimskip hefur séð um flutninga fyrir álverið í Straumsvík og rennur sá samningur út í byrjun júlí."* Aðgengilegt á slóð: http://www.riotinto.is/?PageID=12&NewsID=209.

[1033] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.459221/0.7.33.459213/0.7.33.459171.

1817. Í málinu liggur þannig fyrir að þann 1. júlí 2008 var gerður nýr ráðningarsamningur við (S)forstj.[1034] Í viðauka við samninginn (sem nefndur var *„Bónus skema"*) var mælt fyrir um *„einstakan bónus"* til handa (S)forstj ef hann næði *„eftirfarandi árangri í starfi"*. Eru í viðaukanum taldir upp sex verkefnaflokkar og áherslur í þeim. Um var að ræða tugmilljóna króna bónus og skyldi hann greiðast (S)forstj 15. mars 2009, ef tilskilinn árangur næðist.

1818. Viðaukinn *„Bónus skema"* er í formi töflu sem að uppsetningu og efni er svipuð og taflan sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH með áðurnefndum tölvupósti frá 8. apríl 2008 (*„markmiðsáætlun, markaður"* eða *„mælikvarðarnir"*).

1819. Eitt umræddra verkefna í viðaukanum frá 1. júlí 2008 var eftirfarandi:

Kerfi / markaður	-kynna í ágúst tillögur að breytingum á kerfum, og þeim aðgerðum sem gripið verði til vegna breytinga á ytra umhverfi.	-kynnt í ágúst, framkvæmt í framhaldi, sbr kynningu. -hefur áhrif á aðgerðir á markaði.

1820. Efni þessa verkefnis var í raun hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu eins og umfjöllun hér að framan og hér á eftir gefur skýrt til kynna.

1821. Í viðaukanum segir einnig:

„Forstjóri og stjórnarformaður skulu fara yfir stöðu á hverju markmiði fyrir sig mánaðarlega fram að áramótum 2008."

1822. Ljóst er að strax í kjölfarið tóku nánustu samverkamenn (S)forstj saman skjöl og áætlanir sem gerðu ráð fyrir stórfelldum breytingum á siglingakerfum í samráði við Eimskip, en þeir voru margítrekað hvattir til þeirra verka af (S)forstj, sbr. umfjöllun hér á eftir. (S)forstj gerði stjórn Samskipa Holding grein fyrir þessu samráði við Eimskip. Þá má sjá af gögnum málsins (S)aðaleig-stjform-SH fylgjast með framgangi mála eins og boðað var í viðauka í ráðningarsamningi (S)forstj. Einnig er ljóst að í mars 2009 taldi (S)forstj að hann ætti rétt á umræddri bónusgreiðslu, sbr. umfjöllun síðar um atvik á árinu 2009.

1823. Í skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu sagðist hann aðspurður halda að hann hefði í *„nokkur skipti"* þegið árangurstengdar greiðslur eða bónusa frá Samskipum.[1035] Áðurnefndur viðauki frá 1. júlí 2008 um bónusgreiðslu var þá borinn undir (S)forstj og hann spurður hvernig þessi viðauki hefði komið til. Svaraði (S)forstj þá:

„Ég hérna ætla að fá að klóra mér aðeins í hausnum og hérna og hérna bíða með að svara því."[1036]

1824. Aðspurður síðar hvort hann og (S)aðaleig-stjform-SH hefðu komið að því að semja viðaukann sagðist (S)forstj ekki muna það *„nákvæmlega"*.[1037]

1825. Þá kvaðst (S)forstj aðspurður ekki halda að hann og (S)aðaleig-stjform-SH hefðu mánaðarlega farið yfir stöðuna á markmiðunum fram að áramótum 2008. (S)forstj sagðist heldur ekki muna *„nógu vel"* hvort markmiðum viðaukans hefði verið náð. Hann kvaðst jafnframt ekki geta sagt til um hvort Samskip hefðu greitt honum bónusinn sem fram kemur í viðaukanum.[1038]

[1034] Samningur milli Samskipa hf. og […], dags. 1. júlí 2008. […] sendi eintak af þessum samningi til […] með tölvupósti dags. 17. mars 2009, kl. 09:51. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.579260.
[1035] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 4.
[1036] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 5.
[1037] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 7.
[1038] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 5 – 6.

1826. Í mgr. 574 – 575 í athugasemdum Samskipa við AI er það sagður *„rakalaus þvættingur“* að (S)forstj hafi verið hvattur til samráðs við Eimskip með loforði um bónusgreiðslur. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta, sbr. umfjöllun í kafla 25.9.

7.6.2. Bónussamningur forstjóra Eimskips

1827. Samtímagögn sýna að þegar (E)forstj tók við starfi forstjóra Eimskips í maí árið 2008 var honum ljóst að staða Eimskips væri slæm og verkefni nýs forstjóra yrðu erfið, sbr. einnig skýrslutöku (E)forstj hjá lögreglu.[1039] Mánuðina eftir að (E)forstj tók við störfum var unnið að gerð ráðningarsamnings við hann. Í lokadrögum samningsins frá október 2008 má sjá að í ákvæði um árangurstengdan kaupauka (bónus) var tilgreint að bónus (E)forstj skyldi tengjast árangri sem m.a. var stefnt að með *„Nýtt upphaf“* verkefni Eimskips og Samskipa.

1828. Vegna rannsóknar málsins óskaði Samkeppniseftirlitið því eftir því að Eimskip afhenti ráðningarsamning eða -samninga (E)forstj frá og með árinu 2008 til og með árinu 2013, þ. á m. upplýsingar um bónussamninga og -greiðslur.[1040] Eimskip synjaði afhendingu þessara gagna með bréfi dags. 10. janúar 2018.[1041]

1829. Lokadrög ráðningarsamnings Eimskips og (E)forstj fundust á heimasvæði hans vistuð 17. október 2008. Í 3. gr. samningsins og fylgiskjali 3 er kveðið á um bónusgreiðslur til forstjórans, sem gátu numið hæst 6 mánaða launum einu sinni á ári:[1042]

> **Bónusar** eru greiddir eftir samþykkt stjórnar og samkvæmt sameiginlega skilgreindum verkefnalista sem lagður verður fram í formi Powerpoint kynningar í október 2008 undir nafninu "Þórshamar". Bónus getur hæst numið 6 mánaða launum og eru afgreiddir og greiddir í lok árs hverju sinni. Verkefnalisti þessi skal unninn í samráði við stjórn félagsins og liggja fyrir eigi síðar en 1. nóvember 2008. Skal verkefnalisti þessi þá verða hluti af þessu samkomulagi og merktur sem fylgiskjal 3.

1830. Sjá má af samningnum og fylgiskjalinu að bónusgreiðsla til forstjórans réðst af framvindu svokallaðs Þórshamars verkefnalista. Samtímagögn sýna að verkefnið við Samskip (*„Nýtt upphaf“*) var á verkefnalista Þórshamars verkefnisins, sbr. kafla 7.3.4. Mælikvarði fyrir bónusgreiðslu til (E)forstj tengdist því m.a. framgangi samráðsins með Samskipum.

1831. Þar sem Eimskip hefur synjað um afhendingu ráðningarsamningsins eða samninga við (E)forstj er rétt að geta þess að af fyrirliggjandi gögnum verður ráðið að í kringum 15. október 2008 hafi (E)forstj og (E)stjform undirritað umræddan ráðningarsamning, þ. á m. um bónusgreiðslur sem áður eru nefndar. Samningurinn var síðan samþykktur á stjórnarfundi Eimskips 24. október 2008.[1043] Í

[1039] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.238853. Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, t.d. bls. 13.
[1040] Einnig var óskað eftir öllum fylgiskjölum ráðningarsamningsins, upplýsingum um breytingar, upphafsgreiðslur, ásamt yfirliti um greidd hlunnindi, bónusa, annað en hefðbundin launakjör. Upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til Eimskips frá 15.11.2017, töluliður 3.
[1041] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.01.2018.
[1042] Afritað skjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.89444. Sbr. afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.357438. Athygli vekur að tenging bónsugreiðslu við verkefnið Þórshamar kom ekki inn drög ráðningarsamningsins fyrr en þennan dag 15.10.2008, en unnið hafði verið í ráðningarsamningi […] frá maí 2008. Afritað skjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.92999. Sjá einnig drög að samningi. Doc. ID. 0.7.33.231017/0.7.33.236905/0.7.33.243480/0.7.33.90667/0.7.33.89904/ 0.7.33.260796/0.7.33.306218/0.7.33.91197/0.7.33.345983/0.7.33.352858/0.7.33.355761.
[1043] Undirritunin er talin hafa átt sér stað frá 15. til 17.10.2008 eða a.m.k. áður en samningurinn var samþykktur af stjórn 24.10.2008. Vísast hér til þess að þann 15.10.2008 vistaði […] hjá sér drögin og sendi þau í kjölfarið til HRD. Ólíkt fyrri drögum að samningnum hafði nú verið bætt inn með rauðu tengingu bónusgreiðslna við Þórshamarsverkefnið. Sjá afritað skjal frá Eimskips. […] Doc. ID. 0.7.33.92999. Sbr. einnig afritaðan tölvupóst tveimur mínútum síðar frá […] til […], þar sem hann biður hana um að prenta eintakið út fyrir hann, […] og […]. *„Please correct and print out 3 for me,* […] *and you*“, dags. 15.10.2008, kl. 16:13. Doc. ID. 0.7.33.357438.

skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)forstj aðspurður að hann hefði verið viðstaddur stjórnarfundinn.[1044] Í stjórnarfundargerð segir um þetta:[1045]

„7. Starfssamningur við [(E)forstj] *staðfestur*

Stjórnarformaður félagsins hefur undirritað starfssamning við forstjóra og var hann samþykktur af stjórn félagsins. Laun forstjóra á mánuði eru […]. Samningurinn gildir til 24 mánaða frá maí sl. og er óuppsegjanlegur á tímabilinu. Bónusar eru greiddir eftir samþykki stjórnar hverju sinni og samkvæmt sameiginlega skilgreindum verkefnalista og geta hæst numið 6 mánaða greiðslu."[1046]

1832. Hér vekur eftirtekt að í tilkynningu Eimskips til Kauphallar 30. janúar 2009 er fjallað um nánari skýringu *„á launum forstjóra félagsins fyrir reikningsárið 2008*". Þar er fullyrt:

„Engir samningar eru við [(E)forstj] *um bónus- eða kauprétti*".

1833. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að þessar upplýsingar til fjárfesta á skipulögðum verðbréfamarkaði voru í beinu ósamræmi við samtímagögn en áréttað skal á ný að Eimskip hefur við rannsókn málsins synjað um afhendingu ráðningar- og bónussamnings við (E)forstj. Í þessu samhengi ber að ítreka það mat Samkeppniseftirlitsins að bæði Eimskip og (E)forstj hafa veitt rangar upplýsingar um samskipti og tengsl við Samskip og stjórnendur þess félags. Í ljósi m.a. þessa er rökrétt að Eimskip vildi ekki upplýsa fjárfesta um að fyrir hendi væri bónussamningur við (E)forstj sem m.a. var tengdur árangri í ólögmætu samráði við Samskip.

1834. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður út í ráðningarsamning hans og bónus- eða árangurstengdar greiðslur þegar hann tók við starfi forstjóra Eimskips árið 2008. Taldi (E)forstj þær spurningar lögreglu óviðeigandi sakamálarannsókninni en féllst á að svara þeim.[1047] Af framburði (E)forstj af þessu tilefni er ljóst að skýringar hans voru ekki í samræmi við áðurnefnd samtímagögn sem stafa m.a. frá (E)forstj sjálfum. Upplýsti (E)forstj aðspurður að það hefði *„örugglega*" verið gengið frá ráðningarsamningnum degi áður en hann tók við sem forstjóri (20. maí 2008).[1048] Líkt og áður er rakið gengu Eimskip og (E)forstj frá starfssamningi fimm mánuðum eftir að (E)forstj varð forstjóri félagsins, nánar tiltekið eins og áður segir 24. október 2008. Sagði (E)forstj jafnframt ranglega að ekki hefði verið gerður við hann bónussamningur.[1049]

1835. Í skýrslutökunni voru síðan lögð fyrir (E)forstj áðurnefnd drög að ráðningar- og bónussamningi. Var (E)forstj spurður hvort um væri að ræða endanlegt eintak af samninginum. Sagðist (E)forstj halda það.[1050] Þá fullyrti (E)forstj í skýrslutökunni að hann hefði ekki haft aðkomu að gerð ráðningarsamningsins (*„Nei í rauninni var það bara lagt í hendurnar á mér, þetta er það sem er í boði*").[1051] Sá framburður er ekki í samræmi við samtímagögn sem stafa frá (E)forstj en þau sýna skýrlega að (E)forstj kom að gerð samningsins. Meðal annars hafði (E)forstj aðkomu að því þegar

[1044] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 17.
[1045] Athygli vekur að í stjórnarfundargerðinni er ekki minnst á tengingu bónusgreiðslu […] við Þórshamar verkefnið. Sjá afhentar stjórnarfundargerðir frá Eimskip 28.04.2007. *„2008 2410 Stjórnarfundur lok*", síðast vistað 07.01.2009 kl. 18:48. Eimskip afhenti tvenn önnur drög af fundargerð frá þessum fundi. Varðandi 7. liðinn eru þau drög efnislega þau sömu og eintakið sem vistað er sem lokaskjal. Hér má líka geta þess að […] sendi drög að fundargerðinni ásamt fylgigögnum fundarins til stjórnarinnar eftir fundinn. Afritaður tölvupóstur frá Eimskips. […] Doc. ID. 0.7.33.361307. Á meðal fylgigagna sem […] sendi til stjórnar er hvorki samþykktur ráðningarsamningur […], kynning á Þórshamars verkefninu né verkefnalisti. Er því ekki ljóst hvort Nýtt upphaf hafi verið rætt á umræddum stjórnarfundi Eimskips 24.10.2008, en í því sambandi er einnig horft til þess sem segir í fundargerð að *„stjórnarformaður félagsins*" […] hafði þá þegar undirritað starfssamninginn við forstjóra. Fyrirliggjandi er að […] hafði aðkomu að ætluðu samráði Eimskips og Samskipa, m.a. með fundi með Samskipum 6. júní 2008, sbr. umfjöllun hér að framan.
[1046] Í tilkynningu Eimskips til Kauphallar 30.01.2009, sem fjallaði um nánari skýringu *„á launum forstjóra félagsins fyrir reikningsárið 2008*", er fullyrt: *„Engir samningar eru við* […] *um bónus- eða kauprétti*". Hvað varðar bónusinn þá eru þær upplýsingar ekki í samræmi við samtímagögn en áréttað aftur að Eimskip hefur synjað um afhendingu ráðningarsamnings við […]. Aðgengilegt á slóð: https://newsclient.omxgroup.com/cdsPublic/viewDisclosure.action?disclosureId=309502&lang=is.
[1047] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 7.
[1048] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 9.
[1049] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 10.
[1050] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 12.
[1051] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 12.

bónusgreiðsla samkvæmt samningnum var tengd áðurnefndu Þórshamars verkefni (sem m.a. tók til *„Nýs upphafs*" verkefnis Eimskips og Samskipa).[1052]

1836. Upplýsti (E)forstj aðspurður að hann myndi eftir verkefninu Þórshamar og það ætti að vera verkefnalisti yfir verkefnin hans gagnvart stjórninni. Hann kvaðst þó ekki muna eftir því hvort það væri til eitthvað skjal með verkefnalista.[1053] Eftir að gögn höfðu verið lögð fyrir (E)forstj játaði hann að kannast við að bónusgreiðslurnar hefðu átt að miðast við Þórshamars verkefnið.[1054]

1837. Svör (E)forstj urðu síðan óskýr þegar hann var inntur eftir ósamræmi annars vegar í fullyrðingu í áðurnefndri tilkynningu Eimskips til Kauphallar frá janúar 2009 (um að engir bónussamningar hefðu verið gerðir við (E)forstj) og hins vegar áðurnefnds bónussamnings hans frá október 2008. Sagði (E)forstj m.a. af því tilefni að hugmyndin hefði verið að bónussamningur hans skyldi taka mið af EBIDTU Eimskips. Það hefði ekki gengið því það hefði *„engin ebidta [verið] á þessu tímabili*". Var (E)forstj bent á að bónussamningurinn hefði ekki tekið mið af EBIDTU heldur framgang verkefna á verkefnalista (Þórshamar). Aðspurður um þetta ósamræmi milli gagna málsins sagði (E)forstj að tilkynningin til Kauphallar væri rétt því að bónussamningurinn hefði *„bara*" ekki *„virkjast*". Útskýrði (E)forstj þetta ekki frekar heldur sagðist ekki muna þetta því það væri um langt liðið.[1055]

1838. Þá sagði (E)forstj að það gæti hafa verið að hann hefði einu sinni fengið bónusgreiðslu frá Eimskip á tímabilinu 2008 til 2013. Aðspurður kvaðst (E)forstj ekki muna hvenær hann hefði fengið bónusinn eða á hvaða grundvelli bónusinn var greiddur.[1056]

7.7. Samskipti Eimskips og Samskipa eftir 6. júní 2008

1839. Gögn málsins sýna að eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008 áttu sér ítrekað stað frekari samskipti milli stjórnenda Eimskips og Samskipa. Var bæði um að ræða tölvupósta milli fyrirtækjanna og fundi og önnur samtöl. Gerð verður grein fyrir gögnum sem þessu tengjast í köflunum hér á eftir.

7.7.1. Yfirlit yfir fundi og samtöl frá júní til janúar 2009

1840. Áður en fjallað er nánar um atvik á seinni hluta ársins 2008 er rétt að draga saman hvað fyrirliggjandi samtímagögn segja um bein samskipti Eimskips og Samskipa á tímabilinu frá 6. júní til janúar 2009. Er hér um að ræða gögn sem gefa til kynna fundi eða aðrar viðræður milli fyrirtækjanna. Önnur samskipti, s.s. í formi tölvupósta milli fyrirtækjanna á þessu tímabili eru ekki talin með í eftirfarandi yfirliti.

1841. Í kafla 13 er finna yfirlit yfir bein samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips árunum 2009 – 2013.

1842. Í máli þessu var a.m.k. um að ræða eftirfarandi fundi, viðræður eða samtöl milli Eimskips og Samskipa frá 6. júní til ársloka 2008:

06.06.08 Fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform haldinn í húsakynnum Kjalars við Suðurlandsbraut. Tekin ákvörðun um að kanna fýsileika og undirbúa aukið samráð milli Eimskips og Samskipa. *„Nýtt upphaf*" verkefnið hefst.

2008 (E)frkvstj-alþjsv hefur upplýst um fund (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)frkvstj-millilandasv í húsakynnum Samskipa í Kjalarvogi þar sem rædd voru þau verkefni sem fram koma í glærukynningunni *„Verkefnið Nýtt*

[1052] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.345983. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.355761. Eintakið sem vistað var í tölvugögnum […] 15.10.2008 var síðast vistað af […] (*„last modified*") og þar þá komið inn með rauðu letri verkefnið Þórshamar í fylgiskjali 3. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]
[1053] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 14 – 16.
[1054] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 112.
[1055] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 18.
[1056] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 15 – 16.

upphaf". (E)frkvstj-alþjsv taldi fyrst að fundurinn hefði verið haldinn haustið 2008 en var svo ekki viss.[1057] Samkeppniseftirlitið telur að þessi fundur hafi verið haldinn á árinu 2008 eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri 21. maí 2008. Um hafi verið að ræða fund *„vinnuhópsins*" samkvæmt glærukynningunni *„Verkefnið Nýtt upphaf*".

19.06.08 (E)frkvstj-flutnkerf var framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfum Eimskips og (S)frkvstj-millilandasv var framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfum Samskipa. (S)frkvstj-millilandasv var í orlofi þessa viku í júní. Undirmaður hans, (S)forstö-flutnstj, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst 20. júní 2008 og vísaði til samskipta við (E)frkvstj-flutnkerf deginum á undan, sbr. kafla 8.2.2. Samskiptin tengdust gámastýringu fyrir Eimskip vegna útflutnings frá Vestmanneyjum. Samstarf vegna Vestmannaeyja er sérstaklega tilgreint í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.

23.06.08 (S)forstj undirbjó þann 10. júní 2008 annars vegar að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta (S)forstj-frystig og hins vegar að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain myndu hitta (S)frkvstj-MCL.[1058] (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL voru með starfsstöð í Hollandi og gögnin sýna að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain voru í Rotterdam 23. og 24. júní 2008 og að þeir hafi hitt (S)frkvstj-MCL og rætt um *„short sea*" hluta *„Nýtt upphafs*" verkefnisins, sbr. m.a. kafla 8.2.3. (E)frkvstj-alþjsv hefur staðfest þetta við skýrslutöku hjá lögreglu og greint frá því að um frekari samskipti hafi verið að ræða milli (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain.

25.06.08 (E)forstj og yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku ((S)frkvstj-N-Am) hittust á fundi, sbr. kafla 8.2.4. Gögnin sýna að á þeim fundi hafi a.m.k. verið rætt um þann verkþátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til *„Slotsamning[a] í siglingakerfinu*".

25.06.08 Viðskiptastjóri í innflutningsdeild Samskipa ((S)viðskstj) greindi (S)forstj frá samtali við (E)forstj. Hefði (E)forstj upplýst að Eimskip myndi væntanlega draga úr flutningsgetu í sjóflutningum, sbr. kafla 8.3.

27.06.08 Sem fyrr sagði skipulagði (S)forstj að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta (S)forstj-frystig. Þennan dag sendi (S)forstj-frystig tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Kvaðst (S)forstj-frystig hafa hringt nokkrum sinnum til baka í (E)frkvstj-alþjsv og skilið eftir skilaboð í talhólfi hans. Stakk (S)forstj-frystig upp á að þeir myndu hittast í næstu viku. (E)frkvstj-alþjsv svaraði og kvaðst vera kominn í sumarfrí og hann myndi hafa samband við (S)forstj-frystig um miðjan júlí 2008. (S)forstj-frystig upplýsti (S)forstj um þessi samskipti við (E)frkvstj-alþjsv, sbr. kafla 8.2.3. Varðaði þetta eins og áður segir þann verkþátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til frystigeymslureksturs.

02.07.08 Samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst. (S)frkvstj-millilandasv veitti Eimskip viðkvæmar upplýsingar, þ.e. um minnkandi innflutning hjá Samskipum og hvernig fyrirtækið mæti stöðuna á markaðnum næstu mánuðina, sbr. kafla 8.6.

03.07.08 (E)frkvstj-flutnkerf vísar í tölvupósti til (E)forstj til samskipta við Samskip um *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. kafla 8.8.

04.07.08 Fundur framkvæmdastjóra landflutninga hjá Eimskip og Samskipum ((E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl) á kaffihúsinu Mokka. Gögn málsins sýna að á þeim fundi var a.m.k rætt um landflutningahluta *„Nýtt upphaf*" verkefnisins, sbr. kafla 8.7.

Vika 28 (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv ræddu saman í viku 28 (á tímabilinu 7. til 13. júlí 2008). Telur Samkeppniseftirlitið að leggja verði til grundvallar að Eimskip

[1057] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 33 – 41, 50 og 129 og áfram.
[1058] Vísast um þetta til kafla 7.3.2.

og Samskip hafi rætt saman í viku 28 um a.m.k. samráðstillögurnar sem fram koma í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008. Er líklegast að það hafi verið gert 9. júlí 2008. Vísast um þetta til kafla 8.9.5.

14.07.08 Fjallað var um mögulega samvinnu við Eimskip í flutningum til og frá Íslandi á stjórnarfundi Samskipa Holding. Einnig kemur fram í fundargerð að (S)frkvstj-MCL greindi frá samskiptum við Eimskip vegna mögulegrar samvinnu við Containerships. Fundargerðin gefur einnig til kynna að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætluðu sér að eiga frekari samskipti við Eimskip, sbr. kafla 8.10.1. Varðar þetta allt *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

17.07.08 (S)frkvstj-innanl sendi tölvupóst til Samtaka verslunar og þjónustu og var afrit sent til (E)frkvstj-innanl. Tölvupósturinn ber með sér að þessir framkvæmdastjórar landflutninga Samskipa og Eimskips hafi átt í samskiptum um landflutningamálefni áður en tölvupósturinn var sendur, sbr. kafla 8.11.

22.07.08 Forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-innfl1, greindi (S)frkvstj-millilandasv frá því að hann hafi rætt við forstöðumann innflutningsdeildar Eimskips, (E)forstö-innfl, og þeir hafi ákveðið að Eimskip og Samskip myndu hittast í næstu viku. (S)frkvstj-millilandasv kvaðst ekki vera viðlátinn þá en lagði til að hann og (S)forstö-innfl1 myndu hittast til að *„stilla saman strengi"* og síðan myndi (S)frkvstj-millilandasv boða Eimskip á fund. Varðaði þetta *„Nýtt upphaf"* verkefnið, sbr. kafla 8.13.

22.07.08 (E)frkvstj-alþjsv greindi (E)frkvstj-Daalimpex og frá ítrekuðum samtölum við frystigeymslufyrirtæki Kloosterboer um samvinnu á frystigeymslumarkaði, sbr. kafla 8.2.3.

24.07.08 (S)frkvstj-MCL greindi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj frá samtali sínu við (E)frkvstj-Contain, framkvæmdastjóra Containerships. Gerði hann grein fyrir því að hann hefði þennan dag hringt í (E)frkvstj-Contain og lýst yfir undrun á því að Eimskip væri ekki enn búið að svara. (E)frkvstj-Contain hefði beðist afsökunar á þessu og borið við sumarleyfum. Vísaði (S)frkvstj-MCL síðan til samskipta (S)forstj við Eimskip og bað (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig áður en hann færi á fund með Eimskip, sbr. kafla 8.13. Tengdist þetta allt *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

24.07.08 Símtal (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-JónaM. Telur Samkeppniseftirlitið að efni samskiptanna hafi varðað *„Nýtt upphaf"* verkefnið og flutninga fyrir Alcoa, sbr. kafla 8.13.

25.07.08 (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform (og líklega (E)forstj) og hittast á nýjan leik á leynilegum fundi í húsnæði Kjalars að Suðurlandsbraut. Gögn málsins sýna að tilgangur þessa fundar var að þoka samráði fyrirtækjanna áfram, sbr. kafla 8.13.2 og 8.13.4.

06.08.08 Gögn málsins gefa til kynna að Samskip og Eimskip hafi rætt saman þennan dag um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Er líklegt að um hafi verið að ræða samtal milli (S)forstj og (E)forstj, sbr. kafla 8.15.1.

14.08.08 Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1. Gögn málsins sýna að sá verkþáttur *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í sjóflutningum var m.a. ræddur á þessum fundi, sbr. kafla 8.15.6.

21.08.08 Fram kemur í samskiptum yfirmanna frystigeymsluhluta Samskipa ((S)forstj-frystig og (S)frkvstj-frystig) að (S)frkvstj-frystig hafi átt í viðræðum við (E)frkvstj-Daalimpex (framkvæmdastjóra dótturfélags Eimskip (Daalimpex)) og lagði (S)frkvstj-frystig til að (S)forstj-frystig myndi funda með (E)frkvstj-Daalimpex, sbr. kafla 8.15.8.

27.08.08 (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 ræddu saman í síma. Ræddu þeir a.m.k. um *„Nýtt upphaf"* verkefnið, sbr. kafla 8.15.10.

28.08.08 Forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-útfl, sendi tölvupóst til forstöðumanns útflutningsdeildar Eimskips, (E)forstö-útfl, og bað hann um að hringja í sig. Ræddu þeir saman í kjölfarið. Gögn málsins gefa til kynna að þeir rætt saman um tiltekna gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum, sbr. kafla 8.15.10.

05.09.08 Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1. Gögn málsins sýna að sá verkþáttur *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í sjóflutningum var m.a. ræddur á þessum fundi, sbr. kafla 8.16.2.

08.09.08 (E)rekststj-landfl gerði (E)frkvstj-innanl og fleirri yfirmönnum landflutninga hjá Eimskip grein fyrir samtali við (S)rekststj-landfl2 (undirmann (S)frkvstj-innanl) sem snerust m.a. um aukið samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum á Norður- og Austurlandi, sbr. kafla 8.16.4.

08.09.08 Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl er vísað til samtals milli þeirra *„um daginn"* um flutninga Eimskips fyrir Samskip, sbr. kafla 8.16.9.

09.09.08 Gögn málsins sýna að *„sendinefnd"* frá Samskipum hafi komið á fund Eimskips til að ræða um aukið samstarf í landflutningum á Norður- og Austurlandi. Niðurstaða fundarins var að tveimur undirmönnum (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl falið að hittast og *„fara yfir stöðuna, og finna út hvar við getum unnið saman, báðum til hagsbóta. Fara yfir tímasetningu á akstri, magni og reyna að finna út eðlilega gjaldtöku."*, sbr. kafla 8.16.4. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna.

16.09.08 (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-EimÍsl var gerð grein fyrir því því að umræddir starfsmenn landflutningadeilda Samskipa og Eimskips hefðu komist að niðurstöðu í viðræðum eftir *„sendinefndar"* fundinn 9. september 2008. Höfðu fyrirtækin náð saman um skiptingu landflutningamarkaða eftir landsvæðum á Austurlandi, sbr. kafla 8.16.7.

17.09.08 (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hittust á fundi sem var haldinn í verslunarmiðstöðinni Smáralind. Ræddu þeir um aukið samstarf fyrirtækjanna í landflutningum og um gagnkvæma sjóflutninga frá Reykjavík til Reyðarfjarðar, sbr. kafla 8.16.7. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna.

01.10.08 Forstjóri Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl, vísaði til samtals við (S)frkvstj-millilandasv um *„Nýtt upphaf"* verkefnið í fundarboði fyrir fund yfirmanna innflutningsdeilda og siglingakerfa hjá Samskipum og Eimskip, sbr. kafla 8.16.11.

06.10.08 Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1. Gögn málsins sýna að sá verkþáttur *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í sjóflutningum var m.a. ræddur á þessum fundi, sbr. kafla 8.17.5

09.10.08 Framkvæmdastjóri Jóna, (S)frkvstj-Jóna, greindi frá samskiptum við Eimskip í tölvupósti til (S)forstj. Bjó hann yfir mikilvægum viðskiptalegum upplýsingum frá

Eimskip, sem Samkeppniseftirlitið telur að hafi komið frá (E)frkvstj-EimÍsl, sbr. kafla 8.17.11.

10.10.08 (E)frkvstj-innanl greindi (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl frá stöðu viðræðna við Samskip ((S)frkvstj-innanl) um aukið samstarf í landflutningum. Bað hann um heimild til að halda þessum viðræðum áfram. (E)forstj svaraði um hæl: *„Halda viðræðum áfram"*, sbr. kafla 8.17.15.

15.10.08 Á fundi (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 þann 15. október 2008 var ákveðið að (S)forstö-innfl1 myndi ræða við ræða við Eimskip um verðlagningu á flutningum á öllum siglingaleiðum fyrirtækjanna (*„almennt slotverð"*). Gögn málsins sýna að Samskip og Eimskip áttu síðan í samskiptum um víðtækan *„almennan slot sharing samning"* milli fyrirtækjanna, sbr. kafla 8.19.3. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna.

15.10.08 Um kvöldið þennan dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og greindi frá viðræðum við Eimskip um að Eimskip myndi annast flutninga fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Eimskip ætli að senda honum tillögu að verði morguninn eftir og (S)forstö-innfl1 myndi nota það sem *„innlegg"* í slotsamninginn, sbr. kafla 8.19.3. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna.

16.10.08 (S)forstö-innfl1 greindi (S)frkvstj-millilandasv frá samtali við (E)forstö-innfl. Eimskip ætli að flytja fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja en (E)forstö-innfl hafi ekki gefið upp verð fyrir þá flutninga. (E)forstö-innfl hafi sagt að Eimskip vilji að það verð verði svipað því verði sem Samskip muni bjóða fyrir flutninga fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Einnig kvaðst (S)forstö-innfl1 vera að útbúa tillögu að slotsamningi við Eimskip, sbr. kafla 8.19.4. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna.

16.10.08 (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl óskuðu eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu og var fundurinn haldinn þennan dag, sbr. kafla 8.19.6. Á fundinum greindu þeir frá því að Samskip og Eimskip væru að ræða saman um samruna eða samstarf í landflutningum og vísuðu m.a. til efnahagsörðugleika í því samhengi. (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl sögðu hins vegar ekki frá *„Nýtt upphaf"* verkefninu eða frá því ólögmæta samráði sem þegar var fyrir hendi í m.a. landflutningum. Engin beiðni um undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga eða samrunatilkynning barst Samkeppniseftirlitinu í kjölfarið. Eftir sem áður hélt samráð í m.a. landflutningum áfram.

20.10.08 (S)forstj greindi (S)frkvstj-MCL frá því að Samskip væri ljúka samningum við Eimskip, Alcoa og eigendur að leiguskipum fyrirtækisins. Ekki vísað til tiltekinna samskipta við Eimskip, sbr. kafla 9.3.

22.10.08 Fundur (E)frkvstj-innanl, (E)svæðisstj1, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj á Reyðarfirði var haldinn. Gögnin sýna að þann dag hafi Samskip greint Eimskip frá viðkvæmum upplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi og áætlun fyrirtækisins, sbr. kafla 9.4. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna.

29.10.08 Fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna, sbr. kafla 10.3.

30.10.08 Símtal (S)starfsm og (S)starfsm í gámastýringardeildum Eimskips og Samskipa, sbr. kafla 8.17.16. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna.

06.11.08 Erlendur stjórnandi hjá Samskipum ((S)frkvstj-VDM) sendi tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH 8. nóvember 2008 þar sem samtali við (E)frkvstj-Contain þann 6. nóvember 2008 er lýst. Varðaði þetta *„short sea"* verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, sbr. kafla 10.7.2.1.

13.11.08 (E)frkvstj-skiparekst greindi (E)forstj frá samskiptum undirmanns við Samskip vegna samstarfs um flutninga til Reyðafjarðar, sbr. kafla 9.12.1. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna.

17.11.08 (S)forstö-innfl1 boðar í tölvupósti til (S)frkvstj-N-Am að hann muni hafa samband við (E)forstö-innfl vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, sbr. kafla 10.4.7.

24.11.08 Framkvæmdastjóri Samskipa í Færeyjum, (S)frkvstj-Færeyj, gerði (S)forstj grein fyrir samskiptum við framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum, (E)frkvstj-Færeyj, þar sem rætt hefði verið aukið samstarf fyrirtækjanna, sbr. kafla 10.7.

04.12.08 Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1. Gögn málsins sýna að sá verkþáttur *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í sjóflutningum var m.a. ræddur á þessum fundi, sbr. kafla 10.5.1.

08.12.08 (E)frkvstj-EimÍsl vísar í tölvupósti sínum til símtals við (S)frkvstj-millilandasv sama dag, sbr. kafla 10.5.1.

09.12.08 Tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf) vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Lagði (S)forstö-innfl1 til að hann og (E)frkvstj-EimÍsl myndu ræða saman í síma, sbr. kafla 10.5.1.

23.12.08 Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1. Gögn málsins sýna að sá verkþáttur *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í sjóflutningum var m.a. ræddur á þessum fundi, sbr. kafla 10.5.2.

29.12.08 (E)frkvstj-EimÍsl upplýsir í tölvupósti að hann og (S)forstö-innfl1 hafi rætt saman í síma fyrr um daginn, sbr. kafla 10.5.2.

07.01.09 Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf. Á fundinum var a.m.k. rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* og skrifað undir nýjan samning um samstarf Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga. Gögn sýna að á þeim fundi voru einnig skipulögð áframhaldandi samskipti fyrirtækjanna um atriði féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið, sbr. kafla 10.6.

1843. Rétt er að árétta hér að í fyrstu efnisglærunni í glærukynningunni *„Nýtt upphaf"*, kemur fram að *„ákveðið hefur verið að stofna til vinnuhóps"* sem í eigi sæti (E)forstj, (S)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og *„nn"*, *„auk bakhjarla verkefnisins."* Átti þessi hópur að meta hagkvæmni af auknu samstarfi á milli Samskipa og Eimskips. Síðan áttu sér stað a.m.k ofangreindar viðræður milli Eimskips og Samskipa á tímabilinu frá júní til ársloka 2008.[1059]

1844. Skiptir hér miklu máli hverjir áttu í þessum samskiptum. Auk (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform voru þetta næstráðendur (framkvæmdastjórarnir (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) sem báru ábyrgð á siglingakerfum, verðlagningu og öðrum

[1059] Einnig var um að ræða ítrekaðar viðræður milli stjórnenda fyrirtækjanna á árunum 2009-2013. Er því lýst m.a. í kafla 13.

lykilatriðum í inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna. Einnig áttu yfirmenn innflutnings- og útflutningsdeilda fyrirtækjanna ((E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-útfl og (S)forstö-útfl) í samskiptum. Hið sama átti við næstráðendur á sviði landflutninga (framkvæmdastjórana (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl) og undirmenn þeirra. Jafnframt áttu yfirmenn frystigeymslna og *„short sea*" siglinga í samskiptum ((E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig).

1845. Var þannig um að ræða ítrekaða fundi og önnur samtöl milli lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa. Voru það stjórnendur sem komu að hvers konar málefnum sem tengdust skiparekstri og siglingaáætlunum, samkeppni fyrirtækjanna í sjóflutningum og landflutningum og annarra sem fóru með málefni innan fyrirtækjanna sem heyrðu undir verkþætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Á sama tíma unnu sömu stjórnendur að, og báru ábyrgð á, verðhækkunum og verðsamráði fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í köflunum hér á eftir.

7.7.2. Upplýsingar Eimskips og Samskipa um samskipti fyrirtækjanna

1846. Í kafla 4.7.3 er bent á að sönnunarbyrði í samkeppnisrétti geti snúist við með tilteknum hætti. Það geti átt sér stað þegar sannað er að keppinautar hafi hist. Ef engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundi keppinauta getur það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt hafi verið á honum.[1060] Undir slíkum kringumstæðum getur sönnunarbyrðin snúist við. Hafa dómstólar ESB komist að þeirri niðurstöðu að ef fyrirtæki sýni ekki fram á að umræðuefnin á fundi þeirra hafi verið lögmæt geti samráðsbrot talist sannað.[1061]

1847. Hefur því þýðingu í málinu hver svör Eimskips og Samskipa voru þegar Samkeppniseftirlitið óskaði, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, eftir gögnum og upplýsingum um samskipti fyrirtækjanna.

1848. Eins og lýst var í kafla 2.1 átti Samkeppniseftirlitið í aðdraganda þessarar rannsóknar fundi með bæði viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa. Þar kom m.a. fram að mikil samskipti væru milli stjórnenda Eimskips og Samskipa. Sökum þessa voru stjórnendur fyrirtækjanna í upplýsingagjöf í tengslum við húsleit Samkeppniseftirlitsins 10. september 2013 spurðir um samskipti þeirra á milli. Í kafla 7.1 var fjallað um samskipti milli eftirgreindra stjórnenda Eimskips og Samskipa:

- (E)forstj og (S)forstj
- (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj
- (E)forstj og (S)forstö-útfl
- (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am

1849. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 7.1 um samskipti og tengsl umræddra stjórnenda. Verður nú fjallað frekar um upplýsingagjöf Eimskips og Samskipa.

7.7.2.1. Eimskip

1850. Bæði í skýrslutöku í september 2013 og síðar með bréfum Samkeppniseftirlitsins var óskað eftir upplýsingum frá Eimskip um samskipti við Samskip. Mikilvæg atriði úr svörum Eimskips má draga saman með eftirfarandi hætti:

[1060] Sjá Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 343: „[…] *the absence of any minutes or notes of meetings between competitors may indicate that the participants were attempting to hide the true nature of the discussion.*"

[1061] Sjá t.d. mgr. 227 í dómi undirréttar ESB frá 14.05.1998 í máli nr. T-334/94, Sarrió gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1998:97: Dómur undirréttarins staðfestur með dómi dómstóls ESB 16. 11.2000 í máli nr. C-291/98, EU:C:2000:631. Sjá einnig Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa, 2014, bls. 1234: *„While it is clear that it is the Commission which must adduce sufficient evidence to substantiate the finding of an infringement and the undertaking´s liability for it, there are situations where certain facts may be considered proven in the absence of an alternative explanation or justification by the undertaking.*"

1851. (E)forstj veitti við rannsókn málsins rangar upplýsingar um tengsl og samskipti við m.a. (S)forstj og (S)forstö-útfl, sbr. kafla 7.1.1 og 7.1.3. (E)forstj var einnig spurður 17. september 2013 hvort starfsmenn Eimskips og Samskipa hefðu átt í samskiptum á síðastliðnum árum. (E)forstj svaraði: *„Nei, ekki, ekki svo ég viti annað en út af til dæmis Ameríkusamningnum og út af samningum frá Bretlandi. Það eru samningar sem að maður veit til að hafi verið sendir hingað vegna þess að við höfum verið að reyna að fá ykkur til að setja grænt ljós að við megum gera samning við þá, vegna þess að við vitum stundum ekki hvoru megin við vegginn við eigum að vera, því að ef við gerum ekki samning þá gætum við líka verið kærðir fyrir að halda þeim fyrir utan, þannig að það er svolítið óþægilegt stundum að vera að skrifa undir samninga og ég held þeir hafi verið að biðja okkur að skrifa undir samning núna bara í gær eða fyrradag.*" Sagði hann að annars vegar (E)frkvstj-sala/þj og hins vegar (S)forstö-útfl og (S)forstj hefðu átt í samskiptum vegna framangreinds. Sjálfur hefði hann engin samskipti átt við Samskip.[1062]

1852. Við upplýsingagjöf 10. september 2013 var framkvæmdastjóri landflutninga, (E)frkvstj-innanl, spurður um eftirfarandi:

> SE[1063] […] hafa starfsmenn Eimskips og Samskipa átt í samskiptum á síðastliðnum árum?
>
> (E)frkvstj-innanl Nei, það er, það er ekki svo ég viti til.
>
> SE Eru einhver viðskipti á milli félaganna?
>
> (E)frkvstj-innanl Það eru, já ég segi, þegar ég segi samskipti þá er ég kannski að skilja spurninguna með þeim hætti að það séu svona einhver regluleg samskipti eða eitthvað svoleiðis, en síðan eru einhver viðskipti á milli félaganna og þá hafa menn átt samskipti í tengslum við þau.

1853. Gerði (E)frkvstj-innanl síðan grein fyrir samstarfi fyrirtækjanna í skipaafgreiðslu á Reyðarfirði, samstarfi í landflutningum og í siglingum til og frá Norður-Ameríku. Var (E)frkvstj-innanl spurður hvort til væru upplýsingar innan Eimskips um samskipti við Samskip sem tengdust þessu samstarfi. Svaraði (E)frkvstj-innanl því játandi. Síðan var (E)frkvstj-innanl spurður að þessu:

> SE En hefur þú sjálfur verið í samskiptum við starfsmenn Samskipa?
>
> (E)frkvstj-innanl Nei, ég er ekki í samskiptum við þá.

1854. Var (E)frkvstj-innanl síðan spurður sérstaklega hvort hann hefði átt í samskiptum við (S)frkvstj-innanl, starfsbróður sinn hjá Samskipum, sem var m.a. á árinu 2008 (líkt og (E)frkvstj-innanl) framkvæmdastjóri landflutninga. Svaraði hann því til að þeir hefðu setið saman í stjórn flutningasviðs SVÞ og það hefðu verið einu samskiptin þeirra á milli.[1064]

1855. Í upplýsingagjöf 10. september 2013 var (E)frkvstj-alþjsv spurður um eftirfarandi:

> SE […] hafa starfsmenn Eimskips og Samskipa átt í einhverjum samskiptum á undanförnum árum?
>
> (E)frkvstj-alþjsv Ekki svo ég viti til.
>
> SE Ert þú í samskiptum við einhverja starfsmenn eða stjórnendur Samskipa?
>
> (E)frkvstj-alþjsv Nei.[1065]

1856. Aðspurður hvort framangreint ætti einnig við um samskipti í einkalífi gerði (E)frkvstj-alþjsv grein fyrir tengslum við (S)forstj, sbr. kafla 7.1.4.

[1062] Endurrit af upplýsingagjöf […] hjá Samkeppniseftirlitinu 17.09.2013.
[1063] Samkeppniseftirlitið.
[1064] Endurrit af upplýsingagjöf […] 10.09.2013.
[1065] Endurrit af upplýsingagjöf […] 10.09.2013.

1857. Í janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Eimskip afhenti afrit af öllum gögnum og tæki saman upplýsingar sem vörðuðu samskipti m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-útfl, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj við Samskip. Tók þetta til allra fyrirliggjandi gagna sem vörðuðu samskiptin sjálf og efni þeirra (t.d. fundargerðir, minnisblöð tölvupósta og dagbókarfærslur). Ef viðkomandi stjórnendur hefðu átt samskipti við Samskip, sem ekki kæmu fram i fyrirliggjandi gögnum, var óskað eftir því að tilgreint yrði milli hverra þau samskipti hefðu verið og dagsetningu þeirra. Náði framangreint til gagna og upplýsinga frá m.a. árinu 2008. Var þess krafist að framangreind gögn yrðu afhent með skipulögðum hætti.

1858. Þrátt fyrir að (E)frkvstj-innanl hefði í skýrslu sinni sagt að til væru upplýsingar innan Eimskips um samskipti við Samskip varð Eimskip ekki við þessari beiðni Samkeppniseftirlitsins. Var borið við m.a. ómöguleika við að taka þessi gögn saman. Að eigin frumkvæði Eimskips var þess í stað, og að mati Samkeppniseftirlitsins til málamynda, afhent óflokkað umfangsmikið rafrænt gagnasafn.

1859. Eimskip varð því ekki við kröfu Samkeppniseftirlitsins um að afhenda með skipulögðum hætti mögulegar fyrirliggjandi fundargerðir eða önnur gögn sem gæfu til kynna umræðuefnið á framangreindum fundum og öðrum samtölum á milli fyrirtækjanna.

1860. Eftir að Samkeppniseftirlitið hafði borið undir Eimskip framkomnar upplýsingar frá Samskipum um fund fyrirsvarsmanna fyrirtækjanna á vormánuðum árið 2008, gerði Eimskip fyrst þá grein fyrir fundi (E)forstj, (E)stjform, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj mánaðarmótin maí/júní. Veitti Eimskip í grundvallaratriðum rangar upplýsingar um þennan fund með Samskipum, sbr. m.a. kafla 7.3.6. Eftir endurtekna og ítarlega rannsókn Samkeppniseftirlitsins á afrituðum og afhentum gögnum í kjölfarið varð ljóst að um var að ræða fund sem fyrirtækin héldu, líkt og áður greinir, kl. 12:00 föstudaginn 6. júní 2008.

1861. Í 2. gr. sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.*"

7.7.2.2. Samskip

1862. Bæði í september 2013 og síðar með bréfum Samkeppniseftirlitsins var óskað eftir upplýsingum frá Samskipum um samskipti við Eimskip. Mikilvæg atriði úr svörum Samskipa má draga saman með eftirfarandi hætti:

1863. (S)forstj veitti í upplýsingagjöf sinni í september 2013 rangar upplýsingar um tengsl og samskipti við m.a. (E)forstj sbr. kafla 7.1. Þá vekur sérstaka athygli að (S)forstj upplýsti ekki í skýrslutökunni um símtal sitt við (E)frkvstj-sala/þj en símtalið átti sér stað nokkrum klukkustundum áður þennan sama dag, þ.e. við upphaf húsleita hjá Eimskip og Samskipum, sbr. kafla 7.1.5.

1864. (S)forstj var einnig spurður 10. september 2013 hvort starfsmenn Eimskips og Samskipa hefðu átt í samskiptum á síðastliðnum árum. (S)forstj svaraði:

> (S)forstj Ég bara þekki ekki til þess hérna, ég veit þó til af sko samsiglingum eða samningi sem að við höfum haft við hérna, sem við höfum haft við Eimskip sem er hérna samningur um hérna flutninga til og frá Ameríku.
>
> SE Veistu hvaða aðilar þá sem eru í þessum samskiptum?
>
> (S)forstj Sem að eru, væru í því hjá okkur?
>
> SE Já.
>
> (S)forstj Það eru þá þeir sem eru á millilandasviðinu.
>
> SE Hver er það, [(S)viðskstj2] eða?

(S)forstj Já, meðal annars já.

SE Einhverjir aðrir sem að koma þar til greina?

(S)forstj Ekki hérna, ekki svona sem kemur í eða núna sko.

SE Ókei og þá engin önnur samskipti sem þú veist um á milli þessara félaga?

(S)forstj Nei.[1066]

1865. Samkvæmt afhentum gögnum Samskipa voru tengsl milli (S)forstj og (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóra TVG Zimsen, og hittust þeir á rannsóknartímabilinu utan vinnu.[1067] Hafa ber í huga að (E)frkvstj-TVG var til ársins 2006 framkvæmastjóri hjá Samskipum í Rotterdam en á þeim tíma starfaði (S)forstj einnig þar, n.t.t. áður en hann varð forstjóri Samskipa á Íslandi árið 2005. Við skýrslutöku Samkeppniseftirlitsins voru þeir báðir spurðir um samskipti þeirra við starfsmenn keppinautarins. Báðir upplýstu um að hafa starfað saman áður hjá Samskipum. Í skýrslu (E)frkvstj-TVG upplýsti hann jafnframt að á þeim tíma hefðu (S)forstj og hann unnið mikið saman. Aðspurðir neituðu þeir báðir að hafa átt samskipti eftir það, en það er sem fyrr segir í ósamræmi við samtímagögn.[1068]

1866. Í skýrslu (S)forstj segir nánar tiltekið eftirfarandi af þessu tilefni: [1069]

SE […] Þá spyr ég þig hvort þú þekkir einhverja aðra helstu stjórnendur eða starfsmenn hjá Eimskip, Flytjanda eða TVG-Zimsen?

(S)forstj Ég þekki hérna frá TVG-Zimsen.

SE Já, hver er það?

(S)forstj Hann heitir [(E)frkvstj-TVG].

SE Hvað gerir hann þar, veistu það?

(S)forstj Hann er framkvæmdastjóri.

SE Og hefurðu samskipti við þennan [(E)frkvstj-TVG]?

(S)forstj Nei, þetta er lítið land, hann hætti hér í leiðindum fyrir 8 árum síðan.

SE Ókei og hefurðu ekkert haft samskipti við hann síðan?

(S)forstj Nei.

1867. Í skýrslu (E)frkvstj-TVG segir nánar tiltekið eftirfarandi af þessu tilefni: [1070]

SE […] En hefur þú sjálfur verið í einhverjum samskiptum við hérna starfsmenn Samskipa eða dótturfélaga?

(E)frkvstj-TVG Nei, ég eins og ég segi, ég hérna, þetta voru allt menn sem að ég vann með en ekki í dag, þeir voru ekki kátir með skiptin á sínum tíma [innskot SE: þegar (E)frkvstj-TVG færði sig til Eimskip] og þar af leiðandi hérna slitnaði upp úr, upp úr þeim málum öllum og ég held ég bara geti sagt með 100% vissu að það eru engin samskipti við þessa menn.

[1066] Endurrit af upplýsingagjöf […] til Samkeppniseftirlitsins 10.09.2013.
[1067] Afhentir 14 tölvupóstar frá Samskipum 10.04.2015 (Mappa 6 „*Tölvupóstar*"). Þar má sjá báða koma að stjórnun íþróttafélags. Sjá t.d. tölvupóst […] Þar sem skipulagður er fundur milli þeirra tveggja. Sbr. einnig samskipti daginn eftir 15.11.2010 kl. 11:12 og 11:30. Sjá einnig tölvupóstssamskipti „RE: *Fordrykkur á laugardaginn*", dags. 28.09.2011, kl. 17:09. Sjá einnig tölvupóstssamskipti um drykk og skemmtun „*RE: Drykkur á pallinum og stórleikur á EM*", dags. 15.06.2012, kl. 11:11 og 17:32.
[1068] Endurrit af skýrslu […] þann 10.09.2013, bls. 3 og 9. Endurrit af skýrslu […] þann 10.09.2013, bls. 8.
[1069] Endurrit af skýrslu […] þann 10.09.2013, bls. 8.
[1070] Endurrit af skýrslu […] þann 10.09.2013, bls. 9.

1868. Samkvæmt afhentum gögnum Samskipa voru tengsl og samskipti milli (S)forstj og (E)rekstj-aksturst, sem var starfsmaður og síðar forstöðumaður landflutninga hjá Eimskipum. Þannig sýna samtímagögnin að þeir hafi verið í vinahópi nokkurra manna sem hittist reglulega yfir rannsóknartímabilið. Aðspurður um samskipti við starfsmenn Eimskips upplýsti (S)forstj ekki um þau samskipti í skýrslu hjá Samkeppniseftirlitinu.

1869. Samkvæmt afhentum gögnum Samskipa voru tengsl og samskipti milli (S)forstj og (E)forstö-landfl2, sem var forstöðumaður landflutninga Eimskips frá september 2008 til ársloka 2009, þegar hann lét af störfum hjá Eimskip.[1071] Var (E)forstö-landfl2 hluti af umræddum vinahópi (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Má einnig sjá af fyrrgreindum afhentum samtímagögnunum að (S)forstj og (E)forstö-landfl2, ásamt mökum og tveimur öðrum hjónum, fóru t.a.m. saman í sumarbústaðaferð um mitt ár 2009.[1072] Þykir rétt að benda á þessi vináttutengsl og samskipti hér vegna stöðu þeirra beggja innan fyrirtækjanna og þar sem (E)forstö-landfl2 var við störf hjá Eimskip á hluta af upphafsmánuðum samráðsins, m.a. þegar samráð fyrirtækjanna á landflutningamarkaði var aukið enn frekar og markaðsskipting verður alvarlegri en áður. Í skýrslu (S)forstj hjá Samkeppniseftirlitinu upplýsti hann, aðspurður um samskipti við starfsmenn Eimskips, ekki um þessi tengsl og samskipti við (E)forstö-landfl2.[1073]

1870. Í skýrslutöku 10. september 2013 var (S)forstö-innfl1 spurður um eftirfarandi:

SE Veist þú til þess hvort að starfsmenn Samskipa og Eimskips hafi átt í samskiptum á síðastliðnum árum?

(S)forstö-innfl1 Já, við erum náttúrlega með hérna, sem sagt við vinnum saman að tveimur hlutum varðandi flutningastarfssemi, annars vegar þá flutninga frá Ameríku, við kaupum slot af Eimskip og ég hef tekið þátt í því þegar ég var í mínu fyrra starfi að hérna, kom að þeim samningum og það er kannski á tveggja ára fresti sem að er gerður nýr samningur um það og hann hefur alltaf verið tilkynntur inn til Samkeppniseftirlitsins. Og svo er einnig á nokkrum leiðum úti á landi er Flytjandi [Eimskip] að keyra fyrir Landflutninga [Samskip] eða Landflutningar að keyra fyrir Flytjanda og það eru samskipti sem eiga sér þá stað á viðkomandi landsvæði, þetta er ekki mikið en eru á einstaka stað og það hefur einnig verið gert grein fyrir því til Samkeppniseftirlitsins að sú samvinna eða sem sagt kaup á þjónustu hjá hinum aðilanum, þannig að það kallar að sjálfsögðu á samskipti, já, já.

[…]

(S)forstö-innfl1 Síðan koma að samningunum varðandi Ameríkuflutningana, þá hef, ég hef komið að því, [(S)forstö-útfl] hefur komið að því hjá okkur, hjá hinum megin frá hefur [(E)frkvstj-sala/þj] verið í þessu og hver var með honum? já, [(E)forstö-útfl]. Þetta hefur verið eins og ég segi, svona á tveggja ára fresti sirka.

SE Eru til gögn um þetta?

[1071] Afhentur starfsmannalisti Eimskips 23.03.2015.

[1072] Afhentur tölvupóstur frá Samskipum 10.04.2015 (Mappa 6 „*Tölvupóstar*"). Um er að ræða tölvupóstssamskipti vinahóps með heitinu „*KB 2009*" frá 29.-30.06.2009 þar sem verið er að skipuleggja dagskrá í sumarbústaðaferð í Kiðjaberg. Jafnvel þótt […] hafi verið hættur störfum hjá Eimskip þá þykir rétt að tiltaka eftirfarandi til að undirstrika tengsl hans við […]. Þannig sýna gögn málsins að […] hafi boðið honum í 40 afmæli hans árið 2010. Einnig voru þeir saman í í svokölluðum Íslendingahópi sem hittist árlega í jólaboði („*Sinterklaas Feest*"). Í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 29.01.2015 til Samskipa óskaði Samkeppniseftirlitið eftir samskiptum […] við stjórnendur Eimskips, sbr. tölul. 6 og 7. í upplýsingabeiðninni. Samskip afhenti að eigin frumkvæði vegna þessa m.a. tölvupóstsamskipti sem vörðuðu samskipti vinahópsins vegna hins árlega jólamatarklúbbs, sbr. afhendingu 10.04.2015, fskj. 6 (Tölvupóstar). Tölvupóstssamskipti dags. 23.11.2010. „UITNODIGING SINTERKLAAS FEEST VRIJDAG 3 DECEMBER 2010, WULPKAM 24, HAVENFJORD (ALLEEN VOOR 40+ ERS)". Tölvupóstssamskipti dags. 14.-17.11.2011. „SINTERKLAAS FEEST 3 DECEMBER 2011". Tölvupóstssamskipti dags. 21.10.2012. „SINTERKLAAS FEEST 2012". Tölvupóstssamskipti dags. 13.-24.11.2013. „SINTERKLAAS FEEST 2013".

[1073] Endurrit skýrslu […] 10.09.2013. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.724817. Þetta gagn afhenti Samskip ekki við afhendingu tölvupósta […] 1.04.2015, fskj. 6 (Tölvupóstar).

(S)forstö-innfl1 Um þessa samninga, já örugglega bara í tölvupóstum og slíku og náttúrlega samningarnir undirritaðir eða þú veist, samningarnir eru til, já.

SE Veistu hvar við finnum þetta?

(S)forstö-innfl1 Samningana?

SE Eða gögn sem tengjast þessum samskiptum.

(S)forstö-innfl1 Þú finnur örugglega samskipti bara í tölvupóstunum mínum.[1074]

1871. Í skýrslutöku 10. september 2013 var (S)forstö-útfl spurður um eftirfarandi:

SE Veistu til þess að starfsmenn Samskipa og Eimskips hafi átt í samskiptum á síðastliðnum árum?

(S)forstö-útfl Átt í samskiptum?

SE Já.

(S)forstö-útfl Nei. Ja, ég get bara sagt að ég hef átt í samskiptum við Eimskip síðustu vikur út af Ameríkusamningi sem að við erum að vinna að.

SE Ókei.

(S)forstö-útfl Við erum viðskiptavinir Eimskipa á Ameríkuleiðinni þannig að það flokkast væntanlega undir samskipti.

SE Já, bara öll samskipti, þannig að þú mátt endilega koma með allt saman.

(S)forstö-útfl Ja, þetta er eina sem að, eina sem ég þekki sem er á mínu borði þannig að ég þekki ekkert annað sko.

SE Og hvað hérna, hvaða aðilar hjá Eimskipum eru það sem að?

(S)forstö-útfl Ég tala við hann [(E)frkvstj-sala/þj].

1872. (S)forstö-útfl greindi einnig frá því að hann ætti í reglubundnum samskiptum við (E)forstj, sbr. kafla 7.1.3.[1075]

1873. Þann 17. september 2013 var (S)frkvstj-Jóna spurður um samskipti við Eimskip. Greindi hann ekki frá samtölum sínum við (E)frkvstj-EimÍsl, forstjóra Eimskips á Íslandi.[1076]

1874. Í janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Samskip myndu afhenda afrit af öllum gögnum og taka saman upplýsingar sem vörðuðu samskipti m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-innanl og (S)forstö-landfl við Eimskip. Var þetta samhljóða beiðni sem send var Eimskip og lýst var hér að framan. Samskip, líkt og Eimskip, kusu að afhenda ófullnægjandi safn tölvupósta frá fjórum af tíu stjórnendum sem gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins tók til, sbr. bréf félagsins frá 9. mars og 10. apríl 2015.[1077] Fullyrt var af hálfu Samskipa að fyrirtækið hefði ekki vitneskju um samskipti fyrrgreindra stjórnenda við Eimskip sem ekki kæmu fram í gögnum málsins.[1078]

[1074] Endurrit af upplýsingagjöf […] til Samkeppniseftirlitsins 10.09.2013.
[1075] Endurrit af upplýsingagjöf […] til Samkeppniseftirlitsins 10.09.2013.
[1076] Endurrit af upplýsingagjöf […] hjá Samkeppniseftirlitinu 17.09.2013.
[1077] Líkt og Eimskip afhenti Samskip tölvupósta sem stöfuðu frá fjórum stjórnendum Samskipa (af tíu umbeðnum stjórnendum), þ.e. […]. Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 09.03.2015 og 10.04.2015. Afhending þessi tók til samskipta þessara stjórnenda við starfsmenn Eimskips en samkvæmt skýringum Samskipa var leitað í tölvupóstum þessara aðila eftir leitarorðunum *„@eimskip.is, @tvg.is og @flytjandi.is*". Samkvæmt skýringum voru afhentar leitarniðurstöður úr þeirri leit. Samkeppniseftirlitið telur að um hafi verið að ræða ófullnægjandi gagnaafhendingu. T.a.m. var í gagnasafni […] aðeins afhentur mjög lítill hluti af samskiptum hans við […] vegna golfhópsins svokallaða. Þá skorti t.a.m. verulega upp á samskiptagögn við […]. Þessi skortur á gögnum í afhendingu var ekki skýrður af hálfu Samskipa.
[1078] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 10.04.2015, bls. 12.

1875. Eftir að Samkeppniseftirlitið hafði ítrekað upplýsingaskyldu fyrirtækisins veittu Samskip, með bréfi frá 14. janúar 2016, tilteknar upplýsingar um samskipti við Eimskip. Með vísan til alls þessa kvaðst Samskipum ekki vera *„kunnugt um nein ólögmæt samskipti við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips […].*"[1079] Áfram skorti þó á að upplýsingaskyldu væri fullnægt og eftir frekari ítrekun Samkeppniseftirlitins upplýsti fyrirtækið, í bréfi frá 24. nóvember 2017, að lykilstarfsmenn þess hefðu kannað sín gögn og rifjað upp hugsanleg samskipti við Eimskip.

1876. Jafnframt veittu Samskip upplýsingar um eftirfarandi samskipti við Eimskip sem fyrirtækið heldur fram að hafi að öllu leyti verið lögmæt:

- Samskip og Eimskip ættu í ýmsum viðskiptum í landflutningum. Jafnframt hefðu félögin átt í samstarfi í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku og til og frá Evrópu (*„neyðarsamkomulagið*"). Segja Samskip að eðli málsins samkvæmt hefðu átt sér stað samskipti milli starfsmanna fyrirtækjanna vegna þessa.

- Samskip veittu upplýsingar um fund fyrirsvarsmanna fyrirtækjanna á vormánuðum 2008 (kom síðar í ljós við rannsókn Samkeppniseftirlitsins að um var að ræða fund (E)forstj, (E)stjform, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj 6. júní 2008). Veittu Samskip, líkt og Eimskip, rangar upplýsingar um þennan fund. Fyrir utan þennan eina fund hefðu samskipti (S)forstj við (E)forstj verið *„alfarið bundin við málefni Viðskiptaráðs.*"

- Samskip greindu frá því að (S)frkvstj-millilandasv *„minnist þess að hafa átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips í tengslum við samninga um flutninga til og frá Norður-Ameríku á árunum 2006 til 2009 og gerð neyðarsamkomulags á árinu 2010.*" (S)frkvstj-millilandasv hefði setið ásamt fulltrúa Eimskips í fagráði flutningasviðs SVÞ frá stofnun sviðsins 2006 fram á haustið 2011.

- Samskip greindu frá því að (S)forstö-innfl1 hefði hafið störf hjá fyrirtækinu í janúar 2007 og *„gengdi þá starfi forstöðumanns innflutningsdeildar. Hann átti í því starfi samskipti við starfsmenn Eimskips um framkvæmd flutninga til og frá Norður-Ameríku. Þá koma hann að samningaviðræðum um þessa flutninga á árunum 2009 og 2010. Fundir voru haldnir vegna þessa í húsakynnum Eimskips, auk samtala og tölupóstssamskipta.*"

- Samskip upplýstu að (S)forstö-útfl hefði *„frá árinu 2009 átt samskipti við starfsmenn Eimskips vegna samnings um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Hann hefur bæði komið að samningaviðræðum og framkvæmd þessa samnings.*" Þá segir að (S)forstö-útfl hafi *„einnig átt samskipti við starfsmenn Eimskips vegna flutninga á grundvelli neyðasamkomulags milli félaganna.*" Jafnframt var upplýst að (S)forstö-útfl kvæðist einnig minnast samskipta við Eimskip *„vegna flutninga á sjávarafurðum fyrir Bacco Seaproducts*" sem hefði verið í viðskiptum við bæði fyrirtækin.

- Samskip segja að (S)forstö-landfl (undirmaður (S)frkvstj-innanl) minnist aðeins samskipta sem hann hefði átt við *„stjórnendur Eimskips á Austurlandi í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009. Þau samskipti tengdust staðbundnum flutningum á Austurlandi sem áður hefur verið gerð grein fyrir [í bréfi Samskipa].*" Jafnframt segja Samskip að (S)forstö-landfl minnist samskipta starfsmanna fyrirtækisins og Eimskips við Samkeppniseftirlitið vegna þessa samstarfs á Austurlandi. Í bréfi Samskipa frá 24. nóvember 2017 var nánar upplýst um framangreint. Þar kemur fram að (S)forstö-landfl telji að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hefðu átt fund með Samkeppniseftirlitinu í árslok 2008 og í kjölfar þess fundar hefði honum verið falið að ganga til samtarfs við Eimskip. Sem fyrr segir hafði (E)frkvstj-innanl staðhæft við Samkeppniseftirlitið að hafa ekki átt nein samskipti við (S)frkvstj-innanl (fyrir utan setu með honum í flutningahópi SVÞ).

[1079] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 14.01.2016, bls. 4 – 5.

1877. Samskip afhentu ekki fundargerðir eða önnur gögn sem gáfu til kynna umræðuefni í framangreindum fundum og öðrum samtölum fyrirtækjanna á árinu 2008.

1878. Undirstrika ber að Samskip afhentu við rannsókn málsins engar upplýsingar eða afhentu gögn um samskipti (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip. Á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga taldi Samkeppniseftirlitið í þágu rannsóknar málsins nauðsynlegt að afla tölvugagna Samskipa sem stöfuðu frá (S)aðaleig-stjform-SH á rannsóknartímabilinu (fyrir liggur að (S)aðaleig-stjform-SH notaði netfangið (S)aðaleig-stjform-SH@samskip.com). Samskip neitaði að afhenda gögn (S)aðaleig-stjform-SH og bar því við að stjórnarformaðurinn og aðaleigandi samstæðunnar hefði ekki haft netfang hjá Samskipum. Samkeppniseftirlitið telur þessar skýringar afar ótrúverðugar. Er að niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með framangreindri háttsemi brotið gegn 19. samkeppnislaga sbr. nánari umfjöllun í kafla 23.

7.7.3. Samantekt

1879. Ljóst er að upplýsingar frá Eimskip og Samskipum um samskipti fyrirtækjanna á árinu 2008 eru ófullnægjandi og ekki í samræmi við samtímagögn.

1880. Eins og áður segir hafa a.m.k. (E)forstj, (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv veitt rangar upplýsingar um samskipti á milli þeirra, t.d. um fundinn 6. júní 2008 eða fund *„vinnuhópsins*" í húsnæði Samskipa. Þá veitti (S)forstj ekki upplýsingar um fund sinn með m.a. (E)stjform þann 25. júlí 2008. Þá er ljóst að (E)frkvstj-innanl veitti heldur ekki réttar upplýsingar enda sýna gögn málsins t.d. upplýsingar um fundi hans með (S)frkvstj-innanl á kaffihúsinu Mokka og í Smáralind í júlí og september 2008. Haft er eftir (S)forstö-innfl1 að hann hefði aðeins komið að samskiptum við Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga á árunum 2009-2010. Samtímagögn sýna hins vegar verðsamráð í samskiptum hans við (E)forstö-innfl á árinu 2008 og einnig að hann hefði ítrekað komið að viðræðum við Eimskip á árinu 2008. Ólíkt því sem haft er eftir (S)forstö-landfl var enginn fundur hjá Samkeppniseftirlitinu með (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í árslok 2008 til þess að ræða samstarf félaganna á Austurlandi. (S)frkvstj-Jóna greindi ekki frá ítrekuðum samskiptum sínum við (E)frkvstj-EimÍsl.

1881. Svör stjórnenda Eimskips og Samskipa við skýrslutöku Samkeppniseftirlitsins í september 2013 og svör fyrirtækjanna við bréfum eftirlitsins gefa til kynna vilja til að leyna samskiptum fyrirtækjanna. Ber að horfa til þessa við mat á atvikum málsins.

1882. Einnig verður horft til þess að Eimskip og Samskip hafa ekki lagt fram fundargerðir eða önnur samtímagögn sem lýsa viðræðum fyrirtækjanna.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 4

4

Kafli 8

8: Atvik frá miðjum júní til 20. október 2008

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

8. ATVIK FRÁ MIÐJUM JÚNÍ TIL 20. OKTÓBER 2008 390

8.1. Forstöðumenn hjá Eimskip og Samskipum hnykkja á verðsamráði 392

8.2. Unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu – Atvik til 25. júní 2008 395
8.2.1. Undirbúningur innan Eimskips 396
8.2.2. Samskipti milli stjórnenda siglingakerfa Samskipa og Eimskips 397
8.2.3. Samskipti tengd frystigeymslum og *„short sea“* siglingum 399
8.2.4. Samskipti tengd Norður-Ameríkusamstarfinu 402

8.3. (S)forstj upplýstur um áform Eimskips 25. júní 2008 402

8.4. (E)forstj vill 27. júní 2008 að Samskip verði beðin um að draga úr samkeppni . 405

8.5. Þann 1. júlí 2008 skoðar Eimskip áhrif þess að hætta að sigla til Vestmannaeyja 409

8.6. (S)frkvstj-millilandasv veitir Eimskip mikilvægar upplýsingar 2. júlí 2008 410

8.7. Fundur framkvæmdastjóra landflutninga á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 412

8.8. (E)frkvstj-flutnkerf vísar í byrjun júlí til samskipta við Samskip 416

8.9. Víðtækar tillögur um aukið samstarf og önnur atvik til 11. júlí 2008 418
8.9.1. Unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu 419
8.9.2. Samskip vinna að víðtækum tillögum að auknu samstarfi 7. júlí 2008 421
8.9.3. Rætt um Eimskip og verðhækkunaraðgerðir á stjórnarfundi Samskipa 7. júlí 2008 431
8.9.4. Rætt um Samskip og verðhækkunaraðgerðir hjá Eimskip 7. júlí 2008 434
8.9.5. Eimskip og Samskip ræða tillögur um víðtækt aukið samstarf 435
8.9.5.1. *„When are you meeting Mr. E in Iceland?“* 436
8.9.5.2. Eimskip og Samskip unnu áfram að verðhækkunum m.a. gagnvart Alcoa 437
8.9.5.3. (S)frkvstj-millilandasv sendir (S)forstj nýja útgáfu af samráðstillögunum 438
8.9.5.4. (E)frkvstj-flutnkerf varar (E)forstj við að *„láta eftir“* tekjur af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum og samskipti við Samskip 439
8.9.6. Áfram unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu 11. júlí 2008 og *„kreista“* átti tekjur út úr Alcoa 441

8.10. Atvik 14. júlí 2008 443
8.10.1. Fjallað um samráð við Eimskip á stjórnarfundi Samskipa Holding 443
8.10.2. Eimskip ræðir um verðhækkun, siglingakerfi og samskipti við Samskip 453

8.11. Frekari samskipti framkvæmdastjóra landflutninga 454

8.12. Áfram unnið að breytingum á siglingakerfum og hækkunaraðgerðum 455

8.13. Fundur Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 og undirbúningur hans 459
8.13.1. Samskip búa yfir trúnaðarupplýsingum frá Eimskip og unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu464
8.13.2. *„New beginning“* fundurinn 469
8.13.3. Skýringar fyrirtækjanna og stjórnenda 471
8.13.3.1. Um fundinn 25. júlí 2008 og aðdraganda hans 471
8.13.3.2. Um skjölin sem send voru (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 474
8.13.4. Samantekt 478

8.14. Eimskip tilkynnir um takmörkun á flutningsgetu og breytta siglingaáætlun 482

8.15. Samskipti og verðhækkanir í ágúst og september 2008 487
8.15.1. Samskipti fyrirtækjanna 6. ágúst 2008 490
8.15.2. Forstjóri Samskipa spurður um gang viðræðna við Eimskip 492

8.15.3. Samskipti framkvæmdastjóra landflutninga og verðhækkun Eimskips á landflutningum 11. ágúst 2008 493
8.15.4. Frekari atvik í aðdraganda fundar Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008 494
8.15.5. Almennt um reglubundin samskipti yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa .. 497
8.15.6. Fundur Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008 502
8.15.7. Áfram unnið að samráðsaðgerðum í kjölfar fundarins 14. ágúst 2008 505
8.15.7.1. Yfirlit yfir verðhækkunaraðgerðir Samskipa og Eimskips 505
8.15.7.2. Aðgerðir tengdar álagningu olíugjalda og samstarfi í sjóflutningum 506
8.15.7.3. Samskip boða Alcoa á fund – verðhækkun undirbúin 513
8.15.8. Umfjöllun í Hollandi um samráð Eimskips og Samskipa 517
8.15.9. Fyrirhugaður fundur Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008 518
8.15.10. Miklar verðhækkanir Samskipa 1. september 2008 o.fl. 524
8.15.11. Fyrirmæli (S)forstj um áframhaldandi aðgerðir til að skila góðri afkomu Samskipa . 533

8.16. Áframhaldandi viðræður fyrirtækjanna og önnur atvik fram til 6. október 2008 537
8.16.1. Samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig 537
8.16.2. Fundur Samskipa og Eimskips 5. september 2008 538
8.16.2.1. Fundur til að fara yfir hækkanir o.fl. 538
8.16.2.2. Atvik 4. september 2008 540
8.16.2.3. Fundurinn 5. september 2008 og glærur (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 547
8.16.2.4. Fyrirmæli forstjóra Eimskips á Íslandi um verðhækkun 555
8.16.3. Stjórn Samskipa Holding aftur gerð grein fyrir samstarfi við Eimskip 556
8.16.4. Samráð í landflutningum 8. og 9. september 2008 og karagjöld 561
8.16.5. Framkvæmdastjórar hjá Eimskip ræða um samstarf við Samskip 571
8.16.5.1. Framkvæmdastjórar hjá Eimskip fjalla um flutningsgetu og kostnað Samskipa ... 572
8.16.5.2. Fundur framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 573
8.16.5.3. Nánar um samráð tengt álútflutningi fyrir Alcoa 577
8.16.5.4. Frekari fundir stjórnenda Eimskips 580
8.16.5.5. Samantekt 581
8.16.6. Álag á BAF aukið og gjaldið hækkað 581
8.16.6.1. Um forsendur fyrirtækjanna að baki formúlu BAF 581
8.16.6.2. Eimskip hækkar álag og unnið að frekari breytingu formúlu BAF: atvik 15. – 30. september 2008 584
8.16.6.3. BAF gjald á Íslandi sagt óvenju hátt miðað við aðra markaði 587
8.16.7. Markaðsskipting á Austurlandi og framkvæmdastjórar landflutninga hittast í Smáralind 589
8.16.8. Samskip senda tillögu að verðhækkun til Alcoa 19. september 2008 598
8.16.9. Forstjóri Samskipa upplýsir um stöðu mála og önnur atvik til 23. september 2008 . 599
8.16.10. Stjórnendur Samskipa ræða *„stóru málin“* 608
8.16.11. Forstjóri Samskipa sér fram á niðurstöðu í *„stóru málunum“* 610

8.17. Fundur Samskipa og Eimskips 6. október 2008 og tengd atvik 616
8.17.1. Aukið gámasamstarf undirbúið 616
8.17.2. Beðið eftir Alcoa 619
8.17.3. Samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 620
8.17.4. Neyðarlögin o.fl. 621
8.17.5. Fundur Samskipa og Eimskips kl. 13:15 þann 6. október 2008 622
8.17.6. (S)frkvstj-millilandasv vistar skjal um kvöldið 6. október 2008 624
8.17.7. Hugað að verðhækkun morguninn eftir fund Samskipa og Eimskips 624
8.17.8. Skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 7. október 2008 624
8.17.9. Alcoa fellst ekki á verðhækkun 628
8.17.10. Viðræður innan Eimskips 9. október 2008 628
8.17.11. *„Lítill fugl“* veitir upplýsingar um Eimskip 630
8.17.12. Skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 10. október 2008 631
8.17.13. Samskip greina Alcoa frá því að flutningsþjónusta verði skert og ítreka kröfu um hækkun á verði 631
8.17.14. Hluti Alcoa flutninga *„til“* Eimskips 632
8.17.15. (E)forstj segir að halda skuli áfram viðræðum við Samskip 634
8.17.16. Vísað til nýs gámasamnings Samskipa og Eimskips 637
8.17.17. Samantekt 639

8.18. *„Massive increases“* og veikleiki Eimskips ekki nýttur til sóknar 646

8.19. Eimskip greinir Samskipum frá því að fyrirtækið sé tilbúið *„að skoða allt*" 648
8.19.1. Atvik 13. október 2008 649
8.19.2. Atvik 14. október 2008 655
8.19.3. Atvik 15. október 2008 660
8.19.4. Atvik 16. október 2008 669
8.19.5. Atvik 17. – 19. október 2008 671
8.19.6. Fundur með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 676
8.19.7. Samantekt 680

8. ATVIK FRÁ MIÐJUM JÚNÍ TIL 20. OKTÓBER 2008

1884. Samkvæmt glærukynningunni um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir átti að skoða *„hagkvæmni“* þess að *„auka“* samstarf milli Eimskips og Samskipa á eftirfarandi sviðum:

- Sjóflutningum til og frá Íslandi
- *„Short sea“* siglingum
- Frystigeymslurekstri
- Skipaafgreiðslu
- Innanlandsþjónustu

1885. Hér að framan var fjallað um þær glærur sem lýsa þessum verkþáttum *„Nýtt upphaf“* verkefnis Eimskips og Samskipa. Birtir sú umfjöllun yfirlit yfir markmið og umfang verkefnisins og er, í dæmaskyni, fjallað um tiltekin gögn sem sýna að bæði Eimskip og Samskip gripu til aðgerða í því skyni að kanna, undirbúa eða hrinda í framkvæmd þeim atriðum sem fjallað er um í glærum (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj um verkefnið *„Nýtt upphaf“*.

1886. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi fyrirtækin ákveðið að ráðast í verkefni sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af þessu leiðir að samskipti Samskipa og Eimskips á þessum fundi 6. júní 2008 fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Hið sama gildir um öll eftirfarandi samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Í samræmi við dómaframkvæmd í samkeppnisrétti þýðir þetta að allir fundir, samtöl og tölvupóstar milli Samskipa og Eimskips til undirbúnings að slíku samstarfi, sem hafði það að markmiði að raska samkeppni, fela í ólögmætar samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, án tillits til þess hvort einstaka þættir samstarfsins komust á endanum komust til framkvæmda. Er þetta rökstutt nánar í kafla 11 en þar er lýst heildarniðurstöðu Samkeppniseftirlitsins vegna atvika frá miðju ári 2008 og fram á árið 2009.

1887. Í þessum kafla er fjallað nánar um atvik málsins eftir fund m.a. (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform 6. júní 2008. Rétt er hins vegar að árétta að samtímagögn sýna að eftir 6. júní 2008 var innan Eimskips og Samskipa unnið markvisst að verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Til glöggvunar vísast hér til yfirlits um fundi og samtöl stjórnenda Eimskips og Samskipa frá júní 2008 og út árið, sbr. umfjöllun í kafla 7.7.1.

1888. (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform funduðu aftur þann 25. júlí 2008. Var síðari fundurinn haldinn í húsnæði Kjalars á Suðurlandsbraut eins og fyrri fundur þeirra 6. júní 2008. Frá 6. júní 2008 og fram að fundinum 25. júlí 2008 áttu sér stað samskipti milli stjórnenda Eimskips og Samskipa og voru tekin saman gögn sem lýsa mjög umfangsmiklu ólögmætu samráði í bæði sjóflutningum til og frá Íslandi og í landflutningum hér á landi. Eins og áður segir var einnig unnið í öðrum þáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

1889. Hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips hélt áfram eftir 25. júlí 2008 og gögn málsins sýna að mikilvægur áfangi náðist í hinu samfellda samráði milli fyrirtækjanna í lok október og byrjun nóvember 2008. Var það í samræmi við verkáætlun (E)forstj, sbr. umfjöllun í kafla 7.3.4. Í þessum kafla er fjallað um atvik fram að þeim tímapunkti.

1890. Eftirfarandi gögn gefa einnig til kynna að á sama eða svipuðum tíma sumarið og haustið/veturinn 2008 hafi bæði Samskip og Eimskips fjallað um verðhækkanir og gripið til verðhækkana, upptöku nýrra gjalda og unnið samhliða því að framvindu verkþátta sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

Virða ber það í ljósi funda stjórnenda fyrirtækjanna og annarra viðræðna fyrirtækjanna eða samskipta þeirra. Eins og nánar verður rökstutt er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þessar verðhækkanir (þ.m.t. aukin eða ný gjaldtaka) hafi, auk þess samstarfs sem féll beint undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið, verið hluti af hinu ólögmæta samráði milli Eimskips og Samskipa. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að sjálfstæði keppinauta og æskilega óvissa um fyrirætlanir hvers annars eru grunnstoðir virkrar samkeppni, sem banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja, sbr. kafla 4.1. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er að í reglubundnum samskiptum lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips á m.a. síðari hluta ársins 2008 hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Voru þessi samskipti umræddra lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa einnig í eðli sínu til þess fallin að draga úr óvissu og sjálfstæði þessara keppinauta sem samanlagt voru með yfirburða markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi og í landflutningum. Er þetta rökstutt nánar í kafla 11 en þar er lýst heildarniðurstöðu Samkeppniseftirlitsins vegna atvika frá miðju ári 2008 og fram á árið 2009.

1891. Sem fyrr segir er í þessum kafla fjallað um atvik frá miðjum júní til 20. október 2008. Síðan verður fjallað um atvik frá 20. október 2008 til byrjun árs 2009 og er þar m.a. lýst breytingum á siglingakerfi Samskipa. Þar á eftir er gerð grein fyrir atvikum tengdum viðskiptum Samskipa og Eimskips við mikilvæga viðskiptavini á árunum 2009 – 2013. Verður með ítarlegum hætti gerð grein fyrir samtímagögnum málsins sem sýna fram á alvarlegt og samfellt ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips. Samhengisins vegna er gagnlegt að hafa hér í huga heildarmyndina að þessu leyti sem dregst upp þegar samtímagögnin eru virt saman sem ein heild:

- Eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst átti sér stað á síðari hluta ársins 2008 ólögmætt samráð á milli Samskipa og Eimskips m.a. í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og takmörkun á flutningsgetu þeirra.

- Hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna eftir fund þeirra 6. júní 2008 birtist einnig í því að fyrirtækin náðu saman um að forðast að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars og skipta á þann hátt með sér viðskiptum við þá.

- Með þessu komu fyrirtækin á ólögmætu ástandi sem var fyrir hendi fram á árið 2013 og til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að draga með afdrifaríkum hætti úr samkeppni á mörkuðum málsins.

- Hinu ólögmæta ástandi sem leiddi af hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips er lýst í samtímagögnum fyrirtækjanna sem *„friðnum*". Í þeim er einnig rætt um *„ró*" á markaðnum. Í þessu fólst í aðalatriðum að á umræddu tímabili forðuðust Samskip og Eimskip að keppa um mikilvæga viðskiptavini og gátu með þá vissu ítrekað hækkað verð eða haldið því uppi í trausti þess að við því yrði ekki brugðist með samkeppni af hálfu keppinautarins.

1892. Í þessu samhengi hefur þýðingu að Eimskip hefur í sátt sinni við Samkeppniseftirlitið viðurkennt að fyrirtækið hafi átt í *„samskiptum og samstarfi við Samskip*" sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Þessi alvarlegu brot hafi falist í tilteknum *„aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf*" *glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008*". Þar hafi m.a. um verið að ræða samráð við Samskip *„á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi*." Einnig hafi verið um að ræða samráð við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*." Þá hafi samráðið tekið til *„álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.*" Kemur einnig fram í sáttinni að markaðsskiptingin og verðsamráðið hafi orðið umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins, þ.e. á árinu 2013.

1893. Er fullt samræmi á milli þess sem samtímagögnin sýna og viðurkenningar Eimskips á alvarlegum brotum gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

8.1. Forstöðumenn hjá Eimskip og Samskipum hnykkja á verðsamráði

1894. Framangreind umfjöllun um atvik fram til júní 2008 sýnir m.a. að fyrir hendi var verðsamráð Samskipa og Eimskips. Var um að ræða verðsamráð í frystigeymslurekstri, sbr. t.d. gögnin sem (E)frkvstj-Daalimpex sendi (E)frkvstj-alþjsv í mars og apríl 2008 og lýst er í kafla 7.5.1. Einnig var um að ræða verðsamráð fyrirtækjanna í landflutningum, sbr. gögnin frá janúar – maí 2008 sem fjallað er um í kafla 5.11.4.

1895. Eins og áður sagði undirbjó (S)forstj þann 10. júní 2008 að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta erlenda stjórnendur Samskipa til þess að ræða samstarf í rekstri frystigeymslna og *„short sea*" siglingum.

1896. Sama dag sendi forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-innfl1, tölvupóst til forstöðumanns innflutningsdeildar Eimskips, (E)forstö-innfl, með heitinu *„Gámaleiga rukkuð á Ístak*". Í tölvupóstinum segir:

„Nú þarf ég að biðja þig um smá greiða. Málið er að Ístak hlóð vöru á fleti ykkar og sendi síðan með okkur til IMM.[1080] *Fletið var síðan tæmt á athafnasvæði okkar í IMM og þá hefðum við átt að skila fletinu. Okkar fólk í IMM gerði hins vegar mistök sem leiddu til þess að fletið fór á flakk í okkar kerfi. Á meðan hélduð þið áfram að rukka Ístak um gámaleigu. Þeir áttu auðvitað enga sök á þessu og það á að rukka okkur um þetta. Hér að neðan er yfirlit yfir þá leigu sem Ístak var rukkað. Getur þú vinsamlegast látið fella þetta niður á Ístak og rukkað okkur um þetta í staðinn. Tel rétt að þið rukkið okkur um kostnaðarverð á fletinu með einhverri sanngjarni álagningu fyrir ykkur. Mér skilst að leigukostnaður á svona fleti sé 4-5 usd per dag og síðan er spurning hvort að 10-15% álagning sé ekki sanngjörn. […]*"

1897. (E)forstö-innfl svaraði (S)forstö-innfl1 þann 13. júní 2008:

„Sæll félagi

Afsakaðu drátt á svari. Læt bakfæra þetta á Ístak eftir helgi.

Kannastu við 50% afsláttarhámark á gámaleigu? Er það ekki sanngjörn tillaga?"

1898. (S)forstö-innfl1 svaraði síðar sama dag:

„Sæll meistari

Jú ég þekki 50% hámarkið. Ánægjulegt að þið standið fast á þessu hámarki. Þetta er sanngjörn tillaga."[1081]

1899. Umræddir tölvupóstar (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 eru skýr samtímagögn. Í þessum samskiptum Samskipa og Eimskips er hnykkt á verðsamráði milli fyrirtækjanna sem fólst í takmörkun á afslætti fyrirtækjanna gagnvart viðskiptavinum. Önnur gögn málsins styðja að umrætt verðsamráð hafi staðið yfir á rannsóknartímabili þessa máls. Sýna þau að þessi takmörkun á afslætti tók ekki aðeins til gámaleigu heldur einnig til annarra þátta eins og t.d. uppskipunar og landflutninga.

1900. Samhengisins vegna er rétt að tiltaka hér eftirfarandi dæmi þar sem hnykkt er á þessu samráði um takmörkun á afslætti eða því beitt gagnvart viðskiptavinum. Ber hér og að hafa í huga að í kafla 14.56 er rökstudd sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi með ólögmætu samráði leitast við að halda verði í gjaldskrá háu til þess að geta virst veita viðskiptavinum sínum góð kjör með allt að 50% afslætti af gjaldskrá.

- Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 7. maí 2008, vegna kvörtunar fyrirtækisins um meinta misnotkun Eimskips á markaðsráðandi stöðu er m.a. fjallað um afslætti sem Eimskip á að

[1080] Immingham í Bretlandi.
[1081] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum og Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.641537/0.7.33.643085/0.7.33.643106.

hafa boðið viðskiptavinum Samskipa. Varðandi meint undirboð Eimskips til *„Eðal ehf./Katla*" segir í bréfinu: *„Starfsmaður EKA tilkynnti þá Samskipum um að tilboð Eimskips fælu að mestu í sér sambærileg verð, en félagið byði þó einnig 65% afslátt af uppskipun heilgáma. Þetta kom* [Samskipum] *mjög á óvart, þar sem á hinum skilgreinda markaði er það nánast óþekkt að fyrirtæki fái afslátt umfram helmingsafslátt af uppskipun.*"[1082] Athygli vekur að þarna halda Samskip því ekki aðeins fram að slíkur afsláttur sé óþekktur hjá Eimskip heldur að slíkur afsláttur sé nánast óþekktur á markaðnum í heild.

- Í kafla 14.12 kemur fram að (S)forstö-innfl1 sendi þann 17. desember 2008 tölvupóst til (E)forstö-innfl. Vísaði (S)forstö-innfl1 þar til 50% afsláttar af uppskipunargjaldi.

- Í kafla 14.12 er greint frá því að starfsmaður Samskipa í Hollandi hafi 23. febrúar 2009 sent tölvupóst til (S)forstö-innfl1. Sagði í tölvupóstinum að eftir síðustu verðhækkun væru þjónustugjöld Samskipa í höfnum á Íslandi orðin *„óheyrilega*" há (*„this is an awful lot*"). (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og sagði: *„We usually give 50% discount from tarrif.*"

- Í kafla 14.12 er fjallað um tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 26. febrúar 2009. Í honum sagði (S)forstö-innfl1 að *„50% afsláttur af uppskipun gildir fyrir alla kúnna.*" Einnig sagði (S)forstö-innfl1 að viðkomandi viðskiptavini stæði til boða 50% afsláttur af heimakstri á höfuðborgarsvæðinu.

- Í kafla 14.12 er fjallað um fundargerð innflutningsdeildar Eimskips vegna fundar 8. nóvember 2009. Kemur þar fram að framkvæmdastjóri yfir inn- og útflutningi, (E)frkvstj-sala/þj , hafi komið á fundinn og lagt áherslu á að verð Eimskips yrði hækkað. Einnig gaf (E)frkvstj-sala/þj undirmönnum eftirfarandi fyrirmæli: *„Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL* [heilgámar]*, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur.*"

- Í kafla 14.12 er gerð grein fyrir tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 14. desember 2009 til (E)deildstj-TVG. Var (E)deildstj-TVG starfsmaður TVG sem var dótturfélag Eimskips. Hefst tölvupósturinn á þessum orðum: *„Sæll gamli*" og í honum er vísað til þess að það sé;

  „samkomulag í gangi á milli Eimskips og Samskipa um standard 50% afslátt af uppskipuninni."

- Í kafla 14.21.4 er lýst skjali sem forstöðumaður landflutninga hjá Eimskip, (E)forstö-landfl1, sendi 2. febrúar 2010 til samstarfsmanns. Í skjalinu var að finna verðstefnu hjá innanlandsflutningum Eimskips og kemur þar fram að ekki væri heimilt að veita afslátt á tilteknum gjöldum eins og t.d. á olíugjaldi. Þar sem afsláttur var heimilaður mátti hann að hámarki vera 50%.

- Í kafla 14.56.1 er lýst tölvupósti framkvæmdastjóra Jóna, (S)frkvstj-Jóna, frá 7. október 2010 til (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóra TVG. Þar er vísað til þess að það hafi *„lengi*" verið í gildi samkomulag milli Eimskips og Samskipa um *„að gefin hefur verið 50% afsláttur af út og uppskipun á heilgámum.*"

- Í kafla 14.56.2 kemur fram að þann 17. febrúar 2011 sendi starfsmaður landflutninga Eimskips tölvupóst til m.a. yfirmanns síns, (E)forstö-landfl1, í tilefni af fyrirspurn Múrbúðarinnar um verð á landflutningum. Upplýsti hann að hafa boðið Múrbúðinni 50% afslátt á sínum tíma og að það væri hámarksafsláttur. Þá sagði einnig: *„Málið er bara það eins og allir vita, að gjaldskráin er komin upp úr öllu valdi. Það liggur við að það sé allt of dýrt að flytja þó að afsláttur sé 50%*".

- Í kafla 14.56.1 kemur fram að þann 23. mars 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til undirmanns síns varðandi tilboð í tiltekinn innflutning til Íslands. Í tölvupóstinum sagði (S)forstö-innfl1 : *„Getur þú stillt upp tilboði fyrir JPP í flutning á 40'DC og 40'FR frá Gent til Reykjavíkur. Hafðu þetta verð frekar hátt. Sjófraktin ætti að vera ca 1200 EUR, uppskipun með 50% afslætti og annað skv.*

[1082] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 7.05.2008.

gjaldskrá." Samkvæmt þessu taldi (S)forstö-innfl1 verðið frekar hátt þó umræddur 50% afsláttur væri innifalinn.

1901. Næsti yfirmaður (S)forstö-innfl1 var (S)frkvstj-millilandasv. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður hvort hann gæti útskýrt það sem fram kæmi í framangreindum tölvupóstsamskiptum (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 frá 10. og 13. júní 2008 um samkomulag Samskipa og Eimskips um 50% afsláttarhámarkið:

(S)frkvstj-millilandasv Nei, ég þekki þetta ekki.

HS Þarna er [(S)forstö-innfl1] undirmaður þinn, forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa.

(S)frkvstj-millilandasv Já.

HS Þú veist ekkert hvað þeir eru að ræða þarna?

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS Kannast ekkert við þetta hámark sem þeir eru að tala um?

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS Aldrei heyrt þetta?

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS Veistu að svona hámark hafi verið notað í einhverju öðru, einhverjum öðrum tilvikum eða?

(S)frkvstj-millilandasv Ee, hvað meinarðu þá?

HS Nei, ég meina þú kannast ekki við þetta hámark, en þekkirðu að það hafi verið sett einhvers konar svona afsláttarhámark á einhverja aðra tekjuliði?

(S)frkvstj-millilandasv Ee, nei.[1083]

1902. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um þessi samskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 frá júní 2008. Hann svaraði*: „Ég bara þekki þetta ekki*". Var hann þá spurður hvort það hafi verið eitthvað hámark á afslætti. Svaraði (S)forstj aftur að hann þekkti þetta ekki.[1084]

1903. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður hvort Eimskip og Samskip hefðu haft bein eða óbein samskipti um verðákvarðanir til viðskiptavina. (E)forstj neitaði því. Var (E)forstj þá spurður hvort fyrirtækin hefðu haft bein eða óbein samskipti um að taka upp nýja tekjuliði í gjaldskrá. (E)forstj neitaði því. Síðan var (E)forstj spurður um hvort Eimskip og Samskip hefðu haft *„samráð eða sameiginlegan skilning um hámarks afsláttarkjör til viðskiptavina*". (E)forstj neitaði því einnig. Þá voru framangreind tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl um *„50% hámarkið*" borin undir (E)forstj og hann beðinn að skýra þau. Svaraði (E)forstj svo:

„Nei ég get ekki skýrt þetta.. fáránlegt".

1904. Var (E)forstj þá spurður hvort svona hámark á afslætti hefði tekið til fleiri þátta í verðlagningu. Svaraði (E)forstj: *„[…] ég veit ekki til þess að það sé nokkuð, nokkuð og það er ekkert samráð um einhverja hámarksafslætti eða eitthvað svoleiðis.*"[1085]

1905. Samkvæmt framansögðu kváðust (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv ekkert vita um umræddan 50% hámarksafslátt. (E)forstj kvaðst heldur ekki vita neitt um þetta en framburður hans gefur til kynna

[1083] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 14-15.
[1084] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 19.
[1085] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 245-246.

að honum hefði þótt *„fáránlegt“* að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl hefðu í samskiptum sínum verið að fjalla um hámarksafslátt.

1906. Áðurgreind dæmi sýna að 50% afsláttarhámark var vel þekkt hjá Eimskip og Samskipum. Þá er í málinu að finna fjölmörg fleiri tilvik þar sem framangreindum hámarksafslætti var beitt af Eimskip og Samskipum, sbr. kafla 14.56. Vegna stöðu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (E)forstj innan fyrirtækjanna telur Samkeppniseftirlitið ekki trúverðugt að þeir hafi ekki haft vitneskju um þetta.

1907. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 4 hér að framan. Er þar m.a. gerð grein fyrir mikilvægi sjálfstæðis keppinauta og banni við hvers konar samráði þeirra á milli sem sé til þess fallið að raska verðsamkeppni. (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 voru sem fyrr segir báðir yfirmenn innflutningsdeilda viðkomandi keppinauta og höfðu ríka aðkomu að samráði fyrirtækjanna. Umræddir tölvupóstar þeirra frá júní 2008 eru skýr samtímagögn. Í þessum samskiptum frá júní 2008 er hnykkt á ólögmætu verðsamráði fyrirtækjanna sem fólst í takmörkun og samræmingu á afslætti til viðskiptavina. Þá ber og að horfa til þess að í kafla 14.56 er lýst þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að á árunum 2008 – 2013 hafi Eimskip og Samskip haft samráð um framangreindan hámarksafslátt. Hafi bæði fyrirtækin með samráði leitast við að halda verði samkvæmt gjaldskrá háu til þess að geta virst veita viðskiptavinum sínum góð kjör með allt að 50% afslætti af gjaldskrá. Til að tryggja að slíkir sýndarafslættir yrðu ekki of háir hafi orðið samkomulag um umrætt hámark. Ber að virða umrædd tölvupóstsamskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 frá júní 2008 í samhengi við önnur gögn málsins sem staðfesta tilvist umræddsólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips. Þá ber að nefna í þessu sambandi að ekki allir viðskiptavinir Samskipa og Eimskip fengu afslætti frá háu verði í gildandi gjaldskrá hverju sinni.

1908. Í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið að alvarleg samráðsbrot hafi falist í tilteknum aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008. Þær hafi m.a. falist í samráði við Samskip um *„álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.“*

1909. Í mgr. 578 – 580 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að í þessum samskiptum (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í júní 2008 hafi falist ólögmætt verðsamráð. Eins og rökstutt er í kafla 25.11 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

8.2. Unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu – Atvik til 25. júní 2008

1910. Samkvæmt glærunum, sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, sátu (S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í vinnuhópi *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Fjórði meðlimurinn í hópnum var samkvæmt glærunum tilgreindur sem *„nn“*. Samkeppniseftirlitið telur gögn málsins gefa til kynna að (S)frkvstj-millilandasv hafi orðið annar aðalfulltrúa Samskipa í þessu samstarfi við Eimskip. Í glærunum er vísað til *„bakhjarla“* samráðsverkefnisins. Telur Samkeppniseftirlitið að þeir hafi verið (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform. Vísast nánar um þetta til kafla 7.3.1.

1911. Samkeppniseftirlitið telur ljóst af gögnum málsins að fyrrgreindur vinnuhópur *„Nýtt upphaf“* verkefnisins hafi í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008 og glærukynningar Eimskips um *„Nýtt upphaf“* hafist handa við framgang verkefnisins.

1912. Í kafla 7.3.2 er lýst atvikum 10. júní 2008. Þann dag átti (E)forstj ítrekaða fundi með hinum fulltrúa Eimskips í vinnuhópnum og með öðrum bakhjarlanna:

- Kl. 13:00 – 14:00 fund sem nefndur var *„(E)frkvstj-alþjsv (E)forstj“*
- Kl. 16:00 – 17:00 átti (E)forstj fund með (E)stjform.
- Kl. 17:00 – 18:00 átti (E)forstj annan fund með (E)frkvstj-alþjsv.
- Kl. 18:00 átti (E)forstj annan fund með (E)stjform, en aðrir sátu þann fund einnig.

1913. Sama dag, 10. júní 2008, skipulagði (S)forstj fundi (E)frkvstj-alþjsv með stjórnendum Samskipa erlendis til ræða frystigeymslu og *„short sea*" verkþátt *"Nýtt upphaf*" verkefnisins. Var (S)aðaleigstjform-SH haldið upplýstum um þennan framgang, sbr. kafla 7.3.2.

1914. Í samræmi við undirbúning (S)forstj fundaði (E)frkvstj-alþjsv með Samskipum 23. eða 24. júní 2008. Þá áttu stjórnendur siglingakerfa Samskipa og Eimskips í samskiptum 19. og 20. júní 2008. Verður þessu lýst nánar hér á eftir. Verður fyrst hins vegar vikið að vinnu innan Eimskips tengdri *„Nýtt upphaf*" verkefninu.

8.2.1. Undirbúningur innan Eimskips

1915. Samkvæmt dagbók (E)forstj átti hann fund með (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-markaðs þann 18. júní 2008. Á dagskrá fundarins var m.a. *„Innanlandskerfið*".[1086] Innanlandsflutningar féllu ekki undir starfssvið (E)frkvstj-alþjsv en hins vegar voru þeir flutningar hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefninu, sem (E)frkvstj-alþjsv bar ábyrgð á með (E)forstj. Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-EimÍsl kom að samráði Samskipa og Eimskips, sbr. nánar hér á eftir.

1916. Daginn eftir, þann 19. júní 2008, sendi (E)forstj uppfærðan verkefnalista sinn með tölvupósti til ritara síns. Verkefnið *„Nýtt upphaf*" var sem fyrr á listanum. Einnig komu fram á listanum önnur verkefni sem vörðuðu samráðsverkefnið, m.a. Norður-Ameríku samstarfið við Samskip og Daalimpex.[1087]

1917. Gögn málsins sýna að í júní og júlí 2008 hafi (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl, að undirlagi (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, komið að skoðun a.m.k. þess þáttar *„Nýtt upphafs*" verkefnisins sem tók til landflutninga og siglingakerfa fyrirtækjanna og endurskoðun þeirra.

1918. (S)frkvstj-millilandasv, framkvæmdastjóri millilandasviðs Samskipa og yfirmaður siglingakerfa, var í fríi dagana 11. júní til 2. júlí 2008.[1088] (S)forstö-flutnstj var forstöðumaður flutningsstýringardeildar Samskipa og var þá staðgengill fyrir (S)frkvstj-millilandasv. Sýna gögnin samskipti (S)forstö-flutnstj við Eimskip 19. júní 2008, sbr. umfjöllun hér síðar um tölvupóst (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf 20. júní 2008.

1919. Eins og áður hefur komið fram átti (E)forstj fund með m.a. (E)frkvstj-EimÍsl þann 18. júní 2008 eða níu dögum eftir að (E)forstj vistaði hjá sér glærukynninguna um *„Nýtt upphaf*" verkefnið með Samskipum. Gögn málsins sýna jafnframt að (E)frkvstj-EimÍsl hafði á þessum tíma, með aðkomu (E)frkvstj-flutnkerf, haft yfirumsjón með því verkefni að fá starfsmenn Eimskips til að taka saman og greina þá þætti sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið er varðaði siglingakerfi og sjóflutninga. Upplýsingasöfnunin og greiningarnar tóku t.a.m. til viðkomuhafna og greininga á magni og skipum. Greina má af gögnum málsins að þessi vinna (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf hafi verið umfangsmikil. Þann 19. júní 2008 vísaði (E)forstö-flutnstý t.a.m. til þess í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf að (E)frkvstj-EimÍsl væri *„alltaf að biðja um meiri og meiri statistík*".[1089] Seinna sama dag, 19. júní 2008 kl. 16:52, sendi (E)frkvstj-EimÍsl tölvupóst til aðstoðarmanns síns (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl). Af þessum tölvupósti og öðrum gögnum er ljóst að (E)frkvstj-EimÍsl vann að því að taka saman greiningarnar og lét undirbúa kynningu um siglingakerfi og sjóflutninga. Í tölvupóstinum sagði (E)frkvstj-EimÍsl við aðstoðarmanninn að kynningin væri í lagi en það þyrfti að bæta inn *„mynd af Noregi og þjónustu ctg og skipaflota þeirra auk þess vil ég hafa contaiknership* [svo] *kerfin og skip*".[1090]

[1086] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.256219.
[1087] Afritað tölvuskjal frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.258986.
[1088] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.473199. Samskip gera ekki athugasemdir um að þetta gagn sýni að […] hafi verið fjarverandi frá vinnu á þessum tíma, sbr. mgr. 25 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 13.06.2022.
[1089] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[1090] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […], afrit til […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.226364. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].

1920. Vekur athygli að allar viðbæturnar sem (E)frkvstj-EimÍsl vildi fá inn í kynninguna koma fram í *„Nýtt upphaf“* verkefninu, sbr. eftirfarandi tilvitnun í tölvupóst (E)frkvstj-EimÍsl og tilvísun til glærukynningar (E)forstj sem hafði verið vistuð nokkrum dögum fyrr:

- Noregur: *„Noregur: Dæmi um höfn sem væri hægt að gera samning um“*, sbr. töluliður 2 í *„Nýtt upphaf“* verkefninu, sbr. glæra 2 og 7 í glærukynningu (E)forstj frá 9. júní 2008.
- Eimskip CTG: *„Frystiskipaþjónusta: Leggja saman félögin Eimskip CTG og Silversea“*, sbr. töluliður 4 í *„Nýtt upphaf“* verkefninu, sbr. glæru 2 og 12 í glærukynningu (E)forstj frá 9. júní 2008.
- Containerships kerfin og skip: *„Hvort og hvernig hægt væri að samþætta rekstur Containership og Samskip í „short sea“*, sbr. tölulið 4 í *„Nýtt upphaf“* verkefninu, sbr. glæru nr. 2 og 11 í glærukynningu (E)forstj.

1921. Kynningin sem (E)frkvstj-EimÍsl vísaði til að væri *„í lagi“* hefur ekki fundist við rannsókn málsins. Þrátt fyrir að kynningin félli undir upplýsingaskyldu Eimskips skv. 19. gr. samkeppnislaga var hún ekki afhent við rannsókn málsins. Eins og áður sagði upplýsti Eimskip heldur ekki um glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir á meðan á rekstri málsins stóð. Í sáttinni við Samkeppniseftirlitið viðurkennir Eimskip að *„hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.“* Einnig viðurkennir fyrirtækið, með m.a. vísun til *„Nýtt upphaf“* glærukynningarinnar, að alvarlegt ólögmætt samráð við Samskip hafi hafist í júní 2008.

1922. Samkeppniseftirlitið telur ljóst af fyrirliggjandi samtímagögnum að þessi vinna, sem (E)frkvstj-EimÍsl leiddi, hafi tengst samráðsverkefni fyrirtækjanna á þessum tíma. Um hafi verið að ræða undirbúning og nánari útfærslu á framkvæmd samstarfsverkefna Eimskips og Samskipa sem félli undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Sú staðreynd að slík kynning var undirbúin, tæpum tveimur vikum eftir fund stjórnarformanna og forstjóra Eimskips og Samskipa og 10 dögum eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið var skilgreint með glærukynningu, felur ásamt fjölmörgum öðrum gögnum málsins í sér staðfestingu á því að fyrirtækin fylgdu eftir leynilegum áformum sínum um stóraukið samstarf og víðtækt samráð.

8.2.2. Samskipti milli stjórnenda siglingakerfa Samskipa og Eimskips

1923. Sama dag og (E)frkvstj-EimÍsl sendi áðurnefndan tölvupóst 19. júní 2008, varðandi greiningar sem tengdust samráðsverkefninu (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf), sýna gögn málsins að (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj hafi átt í samskiptum. Þetta má sjá af tölvupósti frá (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf 20. júní 2008. Heiti póstsins er *„gámarnir“* og var afrit sent til (S)forstö-útfl. Í tölvupóstinum segir eftirfarandi:

„Sæll [(E)frkvstj-flutnkerf]

Við fengum ekki upplýsingar um gámanúmerin frá ykkur í gær.

Við bókuðum og fluttum þá 14 gáma sem komu inn á svæði hjá okkur í gær til Vestmannaeyja.

Þetta eru gámanúmerin:

eimu 268 225 3 […]“[1091]

1924. Á þessum tíma var eins og áður segir (S)forstö-flutnstj staðgengill (S)frkvstj-millilandasv. (S)forstö-flutnstj var því næsti yfirmaður flutningastjórnunardeildar Samskipa á þessum tíma og féll því þessi þáttur samráðsverkefnisins (siglingakerfi) undir ábyrgð hans. Í því sambandi skal árétta að fyrirliggjandi gögn sýna jafnframt að (S)forstö-flutnstj hafi, að undirlagi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj, áfram haft aðkomu að vinnslu samráðsverkefnisins innan Samskipa, þ.e. þar til hann lét af

[1091] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.781937.

störfum hjá fyrirtækinu í lok október 2008, sbr. t.d. gögn sem (S)forstö-flutnstj sendi til (S)forstj kvöldið fyrir fund Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008. Í þeim gögnum var fjallað um breytingar á siglingakerfum og samráð við Eimskip því tengdu, sbr. umfjöllun í kafla 8.13.1.

1925. (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj voru ekki starfsmenn eða stjórnendur í inn- og útflutningsdeild fyrirtækjanna. Afrit af tölvupóstinum fór til (S)forstö-útfl sem gefur til kynna að samstarfið hafi tengst gámastýringu fyrir Eimskip vegna útflutnings frá Vestmannaeyjum.

1926. Framangreint sýnir að yfirmenn Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á flutningsstjórnun og siglingakerfum fyrirtækjanna, eða starfsmenn á þeirra vegum, hafi 19. júní 2008 átt í samskiptum, samhliða því að unnið var að framgangi verkþátta "*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Samkeppniseftirlitið áréttar að áðurnefndur tölvupóstur (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf varðaði flutning Samskipa á gámum fyrir Eimskip frá Reykjavík til Vestmannaeyja. Engin undanþága skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi fyrir þetta samstarf Samskipa og Eimskips. Kjarnaatriðið hér er þó að áðurnefnd samskipti Samskipa fyrir Eimskip vörðuðu flutninga vegna Vestmannaeyja. Þetta skal sett í samhengi við að sjóflutningar til og frá Vestmannaeyjum, og sú viðkomuhöfn, var eitt af andlögum samráðsverkefnis fyrirtækjanna sem hófst þarna skömmu áður, sbr. glærukynningin um *„Verkefnið Nýtt upphaf*". Gögnin sýna að fyrirtækin skoðuðu aukið samráð um þá viðkomuhöfn og samnýtingu flutningakerfa vegna þeirra flutninga.[1092]

1927. Til stuðnings framangreindu vísast til þess að undirmaður (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý, spurði út í áðurnefndan flutning Samskipa fyrir Eimskip vegna Vestamanneyja með tölvupósti 8. júlí 2008. Þar kom fram eftirfarandi: *„Við biðjum bókhaldið að setja þetta á SEL 825 og bókast á útflutning. Grátlegur reikningur. Var eitthvað búið að semja við Samskip um verð – er það rétt?*". (E)frkvstj-flutnkerf svaraði strax eftirfarandi: *Nei það var ekki samið sérstaklega um þennan flutning en þetta er samningverðið* [svo] *sem við erum með við þá.*"[1093] Gefur þetta svar til kynna að samkomulag hafi verið komið á eða þegar til staðar á milli fyrirtækjanna um samstarf í sjóflutningum tengdum Vestamannaeyjum. Markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins var að skoða og eiga upplýsingaskipti um að auka það samstarf. Á þessum tíma hafði Eimskip frá 1. júlí 2008 verið að skoða og taka saman gögn um áhrif þess að hætta að sigla til Vestmannaeyja, sbr. kafla 8.5.

1928. Hér skiptir máli að (S)frkvstj-millilandasv kom til vinnu eftir frí í kringum þessi mánaðamót. Fimm virkum dögum síðar lá fyrir minnisblað (S)frkvstj-millilandasv með tillögum að víðtæku auknu samstarfi Samskipa og Eimskips, sbr. minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 og nýja útgáfu minnisblaðsins sem dagssett var 9. júlí 2008. Ein af mörgum tillögum (S)frkvstj-millilandasv tók til markaðsskiptingar vegna flutninga frá Vestmannaeyjum. Fólst í þessu að Eimskip myndi hætta að sinna flutningaþjónustu frá Vestmannaeyjum og að Samskip, með slotsamningi við Eimskip, tækju að sér flutninga fyrir Eimskips vegna Vestmannaeyja. Talið er að Samskip og Eimskip hafi átt í viðræðum um samráðstillögurnar í sömu viku (líklega 9. júlí 2008), þ.á m. um flutninga tengdum Vestmannaeyjum. Sama dag og hin nýja útgáfa af minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv var dagsett, þ.e. 9. júlí 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstj. Í þeim tölvupósti sagði: *„Hérna eru tekjunar varðandi Vestmannaeyjar á átta mánaða tímabili sjá viðhengi mér væri mjög illa við að láta þetta eftir*". Eins og rökstutt verður vildi (E)frkvstj-flutnkerf brýna fyrir (E)forstj að það þjónaði ekki hagsmunum Eimskips að fallast á að Eimskip hætti að sigla til Vestmannaeyja og gera þess í stað slot samning við Samskip. Eru þessu öllu lýst með ítarlegum hætti í kafla 8.9.

1929. Samkeppniseftirlitið telur að framangreind gögn sýni framgang *„Nýtt upphaf*" verkefnisins og að horfa verði til samskipta fyrirtækjanna 19. júní 2008 í því samhengi. Þetta hafi verið liður í því að meta hagkvæmni af auknu samstarfi með Samskipum í siglingakerfum og sjóflutningum í samræmi við samráðsverkefnið, sbr. áðurnefndan framburð (S)forstj um að eftir fund hans og (S)aðaleig-stjform-

[1092] Glæra 7.
[1093] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.245086. Í viðhengi var reikningur Samskipa vegna flutninganna (1 bls. af 2). Dagsetning reiknings er 20.06.2008 og varðaði flutning Samskipa á tómum gámum fyrir Eimskip frá Reykjavík til Vestmannaeyja. Með bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.03.2023 var reikningurinn í fylgiskjali (2 bls. af 2).

SH með (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008 hafi „*menn*" svo „*farið og hérna unnið frekar heima í húsi […]*".[1094] Á þessum tíma, þ.e. seinni hluta júní 2008, var einnig unnið að öðrum verkþáttum „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og áttu fyrirtækin í samskiptum vegna þessa, sbr. umfjöllun í næstu köflum.

8.2.3. Samskipti tengd frystigeymslum og „*short sea*" siglingum

1930. Í kafla 7.3.2 er fjallað um tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)forstj-frystig, (S)frkvstj-MCL og (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008. Í tölvupóstinum var undirbúið að (E)frkvstj-alþjsv myndi hafa samband við (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL vegna verkefna sem tengdust annars vegar „*short sea*" siglingum og hins vegar frystigeymslum. Hvað „*short sea*" siglingar varðar myndi (E)frkvstj-Contain, framkvæmdastjóri Containerships, einnig taka þátt í umræðunni við (S)frkvstj-MCL. Var gert ráð fyrir að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain kæmu til Hollands til þess að hitta (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL.

1931. Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain voru í Rotterdam 23. og 24. júní 2008. Þetta má m.a. skýrlega ráða af tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv frá 19. júní 2008.[1095] Fyrir liggur að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain hittu (S)frkvstj-MCL á fundi í þessari ferð.

1932. Með heimild í 19. gr. samkeppnislaga óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum um m.a. fundi eða samtöl stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu. Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu um framangreindan fund. Engin gögn voru því afhent sem veittu upplýsingar um hvað hafi verið rætt í þessum samskiptum (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL.[1096]

1933. Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjsv hins vegar að í kjölfar tölvupósts (S)forstj frá 10. júní 2008 hefðu hann og (E)frkvstj-Contain fundað með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam. Á fundinum hefði verið rætt um samstarf Eimskips og Samskipa í „*short sea*" siglingum. Einnig hefði verið rætt um hvort Samskip hefðu áhuga á að kaupa Containerships. Þá upplýsti (E)frkvstj-alþjsv um frekari samskipti (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL þar sem rætt hafi verið um samstarf í „*short sea*" siglingum, sbr. kafla 7.3.6.3.2 hér að framan. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 er vísað til viðræðna við Eimskip um þennan þátt „*Nýtt upphaf*" verkefnisins, sbr. kafla 8.10.1 hér á eftir.

1934. Samkvæmt framangreindum tölvupósti (S)forstj frá 10. júní 2008 var einnig gert ráð fyrir því að (E)frkvstj-alþjsv myndi funda með (S)forstj-frystig, yfirmanni frystigeymslureksturs Samskipa. Við skýrslutöku hjá lögreglu neitaði (E)frkvstj-alþjsv því að hann hefði setið fund með (S)forstj-frystig.[1097] Í þessu samhengi ber hins vegar að líta til tölvupósts sem (S)forstj-frystig sendi (E)frkvstj-alþjsv föstudaginn 27. júní 2008. Heiti tölvupóstsins er „*meeting*" og í honum sagði (S)forstj-frystig:

> „*i have left a few messages on the phone number you left on my mobile last week. I am in Rotterdam tuesday and wed next week and could meet either Tuesday [1/7] from 1330 until 1800 hours or wednesday morning. I am then travelling for a few days and the week after i am fully committed and then i goon vacation for 3 weeks so if we are to meet in the short term next week tue/wed is best. pls advise whether this is possible for you.*"[1098]

1935. (E)frkvstj-alþjsv svaraði sama dag:

> „*Dear* [(S)forstj-frystig] *I am on vacation until middle of july be in contact after that.*"

[1094] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 107.
[1095] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96833.
[1096] Fjallað er um brot Samskipa gegn 19. gr. í kafla 23.
[1097] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 175.
[1098] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.97359.

1936. (S)forstj-frystig áframsendi þennan tölvupóst (E)frkvstj-alþjsv til (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH þann 30. júní 2008.[1099]

1937. Eins og áður sagði var (E)frkvstj-alþjsv í Rotterdam 23. og 24. júní 2008. Samkvæmt tölvupósti (S)forstj-frystig höfðu hann og (E)frkvstj-alþjsv reynt að funda en ekki tekist. Lýsti (E)frkvstj-alþjsv því yfir að hann myndi hafa samband við (S)forstj-frystig eftir miðjan júlí 2008. Liggur þannig fyrir að (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig áttu í samskiptum enda þótt ekki hafi orðið af fundi þeirra á þessum tíma. Í samræmi við tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 upplýsti (S)forstj-frystig bæði (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH um þessi samskipti hans við (E)frkvstj-alþjsv.

1938. Í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið var sem fyrr segir fjallað um aukna samvinnu Eimskips og Samskipa í frystigeymslurekstri. Einnig kom þetta fram:

„-Skoða sameiginlega

- *Kloosterboer, Samskip, Daalimpex*"

1939. Í kafla 7.5.1 er lýst fundi (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv með meðlimum Kloosterboerfjölskyldunnar, bræðrunum Kloosterb2 og Kloosterb4, þann 2. júní 2008. Einnig er gerð grein fyrir því að skömmu eftir að fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj lauk þann 6. júní 2008 (kl. 14:42 þann 6. júní 2008) sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til Kloosterb2 og Kloosterb4. Með tölvupóstinum fylgdi glærukynning Eimskips þar sem greint var frá því að Eimskip væri með þrjá möguleika til skoðunar varðandi framtíð Daalimpex: (1) Renna Daalimpex saman við Eimskip í Hollandi og styrkja fyrirtækið með þeim hætti, (2) Renna Daalimpex saman við frystigeymslufyrirtæki Eimskip í Norður-Ameríku og (3) selja Daalimpex til Kloosterboer fjölskyldunnar og gera samning til langs tíma um kaup á þjónustu af fjölskyldufyrirtækinu. Segir að umfjöllunin í glærukynningunni miðist við síðastnefnda valkostinn.

1940. Í kynningunni er og lýst viðræðum um að hækka verð gagnvart viðskiptavinum og að með kaupum á Daalimpex fengi Kloosterboer fjölskyldufyrirtækið aukið aðgengi að íslenskum viðskiptavinum.

1941. Glærukynningin gefur til kynna að á fundinum 2. júní 2008 hafi (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, Kloosterb2 og Kloosterb3 rætt m.a. um hækkun á verði. Með sendingu þessarar kynningar þann 6. júní 2008 til Kloosterb2 og Kloosterb3 lagði (E)frkvstj-alþjsv frekar á ráðin um að Eimskip og Kloosterboer beittu sér fyrir verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum.

1942. Í kafla 7.5.1 er fjallað um minnisblað sem Kloosterb2 og Kloosterb4 sendu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj 12. júní 2008. Það minnisblað styður við það að á fundinum 2. júní 2008 hafi verið rætt m.a. um hækkun á verði og áframhaldandi samkeppnishamlandi samskipti fyrirtækjanna. Í kafla 7.5.1 er því einnig lýst að á sama tíma hefðu Samskip einnig átt í samskiptum við Kloosterboerfjölskyldunna. Sést þetta af tölvupósti sem Kloosterb2 sendi (S)forstj 13. júní 2008. Samkvæmt tölvupóstinum höfðu Kloosterb2 og (S)forstj rætt möguleikann á því að bræðurnir myndu kaupa til baka frystigeymslur í Hollandi sem þeir höfðu selt Samskipum í apríl 2005.

1943. Hér skipta einnig máli tölvupóstsamskipti milli Kloosterb2 og (E)frkvstj-alþjsv þann 20. júní 2008 (afrit til Kloosterb4, (E)forstj og Kloosterb3[1100]). Í samskiptunum var vísað til símafundar 19. júní 2008 og að (E)frkvstj-alþjsv hefði þrýst á Kloosterb2 að komast að niðurstöðu. Segir að (E)frkvstj-alþjsv myndi hringja í Kloosterb2 22. júní 2008 og að fundur yrði haldinn í kjölfarið í Hollandi.[1101] Eins og áður sagði var (E)frkvstj-alþjsv í Hollandi 23. og 24. júní 2008 til þess að ræða við stjórnendur Samskipa. Stóð því til að (E)frkvstj-alþjsv myndi einnig ræða við meðlimi Kloosterboerfjölskyldunnar.

[1099] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.476497.
[1100] Einn Kloosterboer bræðra.
[1101] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96874 / 0.7.33.96864.

1944. Aftur voru (S)forstj og Kloosterb2 í samskiptum á nánast sama tíma og (E)frkvstj-alþjsv og Kloosterb2. Sendi Kloosterb2 þannig tölvupóst til (S)forstj laugardaginn 21. júní 2008. Þar segir: *„[…] we have not internally consensus about a price for Rotterdam and Ijmuiden. We expect to be able to mention and indication after wedensday*".[1102] Samkvæmt þessu taldi Kloosterb2 að það myndi skýrast eftir miðvikudaginn 24. júní 2008 hvaða verð Kloosterboerfjölskyldan væri tilbúin að greiða fyrir frystigeymslur Samskipa í Rotterdam og Ijmuiden. Eins og áður sagði var (E)frkvstj-alþjsv í Hollandi 23. og 24. júní 2008 og stóð til að hann myndi funda með Kloosterb2.

1945. Þann 30. júní 2008 sendi ritari (E)forstj honum áðurnefndan verkefnalista (*„Task*" lista) frá 3. júní sama ár. Þar koma fram verkefni sem m.a. tengjast *„Nýju upphafi*", sbr.: *„uppsögn Samskipa samnings*", *„Daalimpex – Confidentiality Agreement*", *„Containership – Sala til fjárfestis*", *„Daalimpex – offer*", *„Tilboð Kloosterboer*" (dags. 20. júní 2008).[1103] Þann 2. júlí 2008 sendi ritari (E)forstj aftur tölvupóst til hans. Í honum var að finna þessi skilaboð frá (E)frkvstj-alþjsv: *„Kloosterboer: Þeir höfðu samband við* [(E)frkvstj-Holland] *og vilja skoða málin aðeins betur munu hitta* [(E)frkvstj-Holland] *um miðja næstu viku til að fara yfir skýrslu um verðmæti fasteigna ásamt ársreikningum síðasta og þar síðasta árs. Gera má þá ráð fyrir að tilboð komi frá þeim eftir þann fund s.s. í enda næstu viku eða í byrjun þar næstu. […].* (E)forstj svaraði sama dag: *„Æ Æ Æ ég var að vona í síðasta lagi í næstu viku, voðalegan tíma tekur þetta*".[1104]

1946. Framangreint sýnir framgang samráðsins á þessum tíma. Í samræmi við *„Nýtt upphaf*" glærukynninguna og tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 átti (E)frkvstj-alþjsv fund með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam og reyndi að ná fundi með (S)forstj-frystig. (E)frkvstj-alþjsv átti í samskiptum við Kloosterb2 hjá Kloosterboer og hið sama gerði (S)forstj. Er þetta til vitnis um *„sameiginlega skoðun*" Eimskips og Samskipa á málefnum sem tengdust frystigeymslumarkaðnum, sbr. glærukynninguna um *„Nýtt upphaf*" verkefnið.

1947. Þá er ljóst að óþolinmæði gætti hjá (E)forstj varðandi svör frá Kloosterboerfjölskyldunni um möguleg kaup hennar á Daalimpex. Í þessu samhengi er rétt að hafa í huga tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv frá 22. júlí 2008 til (E)frkvstj-Daalimpex, framkvæmdastjóra Daalimpex (afrit til (E)frkvstj-Holland). Í honum sagði: *„Regading Daalimpex, then as you know me and […] had a meeting with Kloosterboer in Brussel to discuss if there could be potential co-operation with Daalimpex and we were open for all suggetions from there side, bearing in mind that they had the initative for that meeting. Since then I have talked two times with the brothers mainly to listening about their idees, but no firm suggetion has come from there side and nothing on paper how we could co-operate. I am still waiting to hear their suggetions. I have not given any idees from our side only wait and see what they come up with. On the other hand if something would come up that is interesting I would always involve you in that process.*" (E)frkvstj-Daalimpex svaraði tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv þann 23. júlí 2008: *„[…] Kloosterboer is spreading rumours around (only in Flushing) that we are in serious financial problem and on the edge of bankruptcy. I will discuss this with* [Kloosterb2] *myself but thought it is good that you know this also.*"[1105]

1948. Samkvæmt þessu hafði (E)frkvstj-alþjsv ítrekað rætt við Kloosterboerbræður um samvinnu á frystigeymslumarkaði og (E)frkvstj-Daalimpex ætlaði að ræða við Kloosterb2. Rétt er að rifja hér upp að í skýrslutöku hjá lögreglu sagði (E)frkvstj-alþjsv að (E)frkvstj-Daalimpex hefði verið í samskiptum við Kloosterboerbróðurinn sem vann hjá Samskipum ((S)frkvstj-frystig). Var (S)frkvstj-frystig á þessum tíma yfirmaður í frystigeymslustarfsemi Samskipa. Hélt (E)frkvstj-alþjsv því fram að (E)frkvstj-Daalimpex og (S)frkvstj-frystig hefðu verið *„prímus mótorarnir*" í hinu ólögmæta samráði Eimskips og Samskipa sem fjallað er um í ákvörðun hollenska samkeppniseftirlitsins frá 23. mars 2016, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.5.1.

[1102] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.528777.
[1103] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.270242.
[1104] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.97494.
[1105] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98304 / 0.7.33.98306 / 0.7.33.98312.

8.2.4. Samskipti tengd Norður-Ameríkusamstarfinu

1949. Gögn málsins sýna að (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am, yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku, hittust í hádeginu 25. júní 2008 og snæddu saman hádegisverð.[1106]

1950. Með heimild í 19. gr. samkeppnislaga óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum um m.a. fundi eða samtöl stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu. Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu um framangreindan fund. Engin gögn voru því afhent sem veittu upplýsingar um hvað hafi verið rætt í þessum samskiptum (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am.[1107]

1951. Við skýrslutöku hjá lögreglu voru borin undir (E)forstj gögn um þessi samskipti hans við (S)frkvstj-N-Am í júní 2008, auk samskipta frá september 2008. Sagði (E)forstj að (S)frkvstj-N-Am hefði verið umsjónarmaður samnings Eimskips og Samskipa vegna Norður-Ameríku siglinga og að þeir hefðu hist *„reglulega"*. Þegar (S)frkvstj-N-Am kæmi til Íslands vildi hann hitta (E)forstj af því að hann væri *„Eimskip"*.[1108] Í mgr. 659 í athugasemdum við AI segja Samskip að (S)frkvstj-N-Am hafi í júní 2008 verið yfirstjórnandi Samskipa í Bandaríkjunum og *„var þar af leiðandi ábyrgur fyrir N-Ameríkusamningnum. Tilvitnuð samskipti hans við (E)forstj frá 25. júní 2008 lutu að framkvæmd á því samkomulagi."* Leggja Samskip hins vegar ekki fram nein gögn þessu til stuðnings.

1952. Engar upplýsingar eða gögn hafa því verið lögð fram sem sýna að á umræddum fundi hafi eingöngu verið rætt um málefni ótengd samkeppni milli Eimskips og Samskipa. Í m.a. kafla 4.7.3 er, með vísan til dómaframkvæmdar, bent á að ef engar fundargerðir eða önnur gögn væru til sem sýndu umræðuefni á fundi keppinauta gæti það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hefðu viljað leyna því sem rætt hafi verið á honum. Undir slíkum kringumstæðum getur sönnunarbyrðin snúist við. Hafa dómstólar ESB komist að þeirri niðurstöðu að sýni fyrirtæki ekki fram á að umræðuefnin á fundi þeirra hafi verið lögmæt geti samráðsbrot talist sannað.

1953. Eins og Samskip benda á var (S)frkvstj-N-Am *„ábyrgur fyrir N-Ameríkusamningnum"* og (E)forstj hafði borið sömu ábyrgð hjá Eimskip þar til að hann tók við aukinni ábyrgð þegar hann varð forstjóri 20. maí 2008. Samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið sat (E)forstj í *„vinnuhópnum"* og eitt hlutverk þess hóps var að kanna möguleika á að auka samstarf Eimskips og Samskipa m.a. í Norður-Ameríku flutningum til og frá Íslandi. Gögn málsins sýna að aðrir meðlimir *„vinnuhópsins"* hafi á þessum tíma rætt við aðra stjórnendur sem báru ábyrgð á rekstareiningum sem féllu undir aðra þætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu, sbr. m.a. fyrrnefnd samskipti (E)frkvstj-alþjsv við (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig.

1954. Hér ber og að líta til þess að tveimur dögum eftir viðræður (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am setti (E)forstj fram hugmyndir um að draga úr samkeppni í flutningum milli Norður-Ameríku og Íslands og hækka verð á þeirri flutningaþjónustu, sbr. nánar kafla 8.4.

1955. Þegar allt þetta er virt saman telur Samkeppniseftirlitið að þessi samskipti Samskipa og Eimskips 25. júní 2008 hafi verið hluti af samráði fyrirtækjanna.

8.3. (S)forstj upplýstur um áform Eimskips 25. júní 2008

1956. Sama dag og (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hittust, þ.e. 25. júní 2008, sendi (S)viðskstj, viðskiptastjóri hjá Samskipum, tölvupóst til (S)forstj. Í honum greindi (S)viðskstj frá samskiptum við (E)forstj:

[1106] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.262589.
[1107] Fjallað er um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23.
[1108] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 40.

„Hitti annars [(E)forstj] *um helgina og spjölluðum við mikið um flutningana og hann lá ekki á skoðun sinni frekar en vanalega, talaði um að fækka niður í eitt skip á USA og sennilega taka fljótlega eitt skip út á Evrópu osfrv., algjör snillingur!*"[1109]

1957. Hvorki Eimskip né Samskip veittu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar um ofangreind samskipti (E)forstj og (S)viðskstj.

1958. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður almennt um samskipti sín við (S)viðskstj. Hann kvaðst ekki vita hver sá maður væri. Var framangreindur tölvupóstur (S)viðskstj þá borinn undir (E)forstj. (E)forstj kvaðst ekkert muna eftir þessu. Bætti hann því við að hann vissi ekki hvaða *„aðilar eru að reyna að skora hjá* [(S)forstj] *eða ég veit ekki hver þessi maður er.*" Var (E)forstj þá spurður hvort hann teldi að (S)viðskstj hafi verið *„að bulla*" í tölvupóstinum. Áréttaði (E)forstj þá að hann þekkti ekki (S)viðskstj. Var (E)forstj þá spurður hvort hann ræddi *„venjulega svona áætlanir ykkar í skipakosti, við eitthvað fólk?*". (E)forstj neitaði því. Kom síðan fram hjá (E)forstj að ef hins vegar fyrir lægi að Eimskip væri búið að ákveða að gera breytingar á skipakerfi sínu myndi hann greina frá því.[1110]

1959. Við skýrslutöku hjá lögreglu var framangreindur tölvupóstur (S)viðskstj borin undir (S)forstj. Svaraði hann svo:

> (S)forstj Ég bara get ekki kommenterað á þetta.
>
> HS Eru þetta eðlileg samskipti milli starfsmanna félaga sem eiga við samkeppni?
>
> (S)forstj Mér finnst hérna þetta kannski ekki vera eðlileg samskipti, aðila sem eru stóru fyrirtæki við hérna sölumann í samskiptum, ég bara hérna ætla ekki að tjá mig um það.
>
> HS En manstu eftir þessu?
>
> (S)forstj Nei, ég man ekkert eftir þessu, ég man hins vegar eftir þessu með saltkaup sem við reyn[dum] að sækja þarna.
>
> HS Myndir þú gera eitthvað við þessar upplýsingar, er þetta að segja þér eitthvað?
>
> (S)forstj Nei, nei, nei, nei.[1111]

1960. Í mgr. 488 í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að (S)viðskstj og (E)forstj hafi þekkst þar sem *„þeir hafi áður starfað saman hjá Eimskipi*". Er tölvupóstur (S)viðskstj skýrður svo að hann og (E)forstj hafi hist fyrir tilviljun í frítíma og (S)viðskstj hafi sagt (S)forstj *„frá þessari uppákomu í framhjáhlaupi af þeirri ástæðu einni að honum þótti merkilegt hversu fjálglega (E)forstj tjáði sig. Þótt ummæli (E)forstj kunni að hafa verið óheppileg þá er ljóst að af hálfu (S)viðskstj og (S)forstj var þessu tekið sem almennu blaðri frá manni sem hafði varla komið sér fyrir í forstjórastólnum.*" Mótmæla Samskip því að þessi samskipti við Eimskip hafi falið í sér brot á samkeppnislögum.

1961. Samkvæmt framansögðu kvaðst (S)forstj við skýrslutöku í maí 2018 ekki muna eftir ofangreindu tilviki en taldi þó að samskipti (S)viðskstj við (E)forstj hafi ekki vera eðlileg. Í júní 2020 staðhæfðu Samskip hins vegar að (S)forstj og (S)viðskstj hefðu tekið þessum upplýsingum frá (E)forstj sem *„almennu blaðri*" frá óreyndum forstjóra Eimskips, sbr. mgr. 488 í athugasemdum fyrirtækisins. Samskip staðhæfa að (E)forstj og (S)viðskstj hafi þekkst en (E)forstj hélt því ítrekað fram að hann vissi ekki hver (S)viðskstj væri. Af framburði (E)forstj má ráða að hann telji að efni tölvupóstsins hafi falið í sér tilbúning hjá (S)viðskstj sem settur hafi verið fram til þess að hækka í áliti hjá forstjóra Samskipa.

[1109] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.475559.
[1110] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 48-49.
[1111] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 32.

1962. Tölvupóstur (S)viðskstj er skýrt samtímagagn. Hann sýnir að viðskiptastjóri hjá Samskipum taldi ástæðu til að upplýsa forstjóra sinn um að hann hefði spjallað *„mikið um flutningana“* við (E)forstj. Hefði (E)forstj ekki legið á skoðun sinni *„frekar en vanalega“* og veitt upplýsingar um áform eða sennileg áform Eimskips um að draga úr flutningsgetu í siglingum til og frá Íslandi. Samskip hafa ekki lagt fram samtímagögn sem sýna að (S)forstj hafi gert athugasemdir við þessi samskipti undirmanns við keppinaut. Slík gögn hafa heldur ekki komið fram við rannsókn málsins. Þá er ekki trúverðugt að (S)forstj hafi litið á upplýsingarnar sem hafðar voru eftir (E)forstj sem *„almennt blaður“* frá óreyndum forstjóra keppinautar. Má hér og minna á að þann 6. júní 2008 sátu þeir (E)forstj og (S)forstj saman á fundi með stjórnarformönnum beggja fyrirtækjanna. Þegar (E)forstj hóf störf sem forstjóri hafði hann starfað hjá Eimskip í átján ár, síðast sem framkvæmdastjóri Eimskips í Norður-Ameríku. (S)forstj upplýsti æðstu stjórnendur Samskipa erlendis um að hann þekkti (E)forstj vel og gögnin sýna að ræða átti um (E)forstj á fundi Samskipa Holding í Rússlandi í lok maí 2008, sbr. kafla 7.1.1. Þá skiptir og miklu máli að í *„Nýtt upphaf“* glærum (E)forstj frá 9. júní 2008 kemur fram að samráðsverkefnið átti að taka til þess að skoða mögulega takmörkun á flutningsgetu, sbr. glæru nr. 7 *„Fækkun / smækkun skipa“*.

1963. Það er rétt hjá Samskipum að (S)viðskstj hafði starfað hjá Eimskip. Samkvæmt opinberum upplýsingum hafði (S)viðskstj verið viðskiptastjóri hjá Eimskip frá september 2001 til júní 2004.[1112] Þegar þetta er virt og horft er til umrædds tölvupósts (S)viðskstj er framburður (E)forstj, um að hann þekkti ekki eða vissi ekki hver (S)viðskstj væri, ekki trúverðugur. Þá ber að líta til þess að við skýrslutöku hjá lögreglu útskýrði (E)forstj ummæli (S)forstj frá 20. maí 2008 um að hann þekkti (E)forstj vel með því að (S)forstj hafi verið að *„gera sig breiðan“* gagnvart öðrum stjórnendum Samskipa með því að gefa ranglega til kynna góð tengsl hans við nýjan forstjóra Eimskips. (E)forstj gefur jafnframt til kynna að (S)viðskstj hafi viljað *„skora hjá* [(S)forstj]“ með því að lýsa samskiptum við sig. Samkeppniseftirlitið telur þetta ekki trúverðugt og bendir á að gögn málsins styðji ekki þá tilgátu (E)forstj að ítrekaðar tilvísanir til hans í gögnum frá Samskipum skýrist af því að viðkomandi starfsmenn hafi viljað upphefja sjálfa sig gagnvart samstarfsmönnum með því að gefa ranglega til kynna tengsl eða samskipti við (E)forstj.

1964. Fákeppni ríkti á markaðnum fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi á þessum tíma, sbr. kafla 3. Slíkir markaðir eru *„sérstaklega viðkvæmir“* í samkeppnislegu tilliti og á þeim er *„enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvörðunartöku og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina“*, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019. Tölvupóstur (S)viðskstj sýnir að viðskiptastjóri hjá Samskipum ræddi *„mikið“* um samkeppnisleg málefni við forstjóra stærsta keppinautarins á markaðnum. Tölvupósturinn sýnir einnig að (E)forstj veitti Samskipum upplýsingar um fyrirhugaða eða mögulega minnkun á flutningsgetu Eimskips bæði í Evrópu og Norður-Ameríku. Eru þetta upplýsingar sem án nokkurs efa hafa mikla samkeppnislega þýðingu. Þessi samskipti Eimskips og Samskipa voru því ekki í samræmi við ríka kröfu 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins um sjálfstæði keppinauta sem starfa á fákeppnismarkaði, sbr. einnig dóm Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 og umfjöllun í kafla 4 hér að framan. Með þessum samskiptum Samskipa og Eimskips var dregið úr óvissu um mikilvæga samkeppnisþætti og voru samskiptin, ein og sér, ólögmæt. Í athugasemdum Samskipa kemur ekkert fram sem breytir þessu, sbr. rökstuðningur í kafla 25.14.

1965. Sem fyrr segir vísaði tölvupóstur (S)viðskstj til fyrri samskipta (E)forstj við Samskip og gefur til kynna vilja (E)forstj til að eiga viðræður við Samskip. Er það í samræmi við það mat sem (S)forstj lýsti fyrir (S)aðaleig-stjform-SH þann 20. maí 2008. Taldi (S)forstj að meiri *„mýkt“* og minni *„harka“* myndi fylgja forstjóratíð (E)forstj, sbr. kafla 7.1. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglaðist þetta m.a. í fundinum 6. júní 2008 og glærum (E)forstj frá 9. júní 2008 þar sem fram kemur vilji til að *„auka“* samstarf Eimskips og Samskipa. Hið sama á við um framangreindar viðræðum (E)forstj við (S)viðskstj. Þótt óformleg væru, voru þau samskipti til stuðnings því að aukið

[1112] Þetta kemur fram á síðu […] á linkedin.com

samstarf og samráð Eimskips og Samskipa hafi hafist eftir fundinn 6. júní 2008, sbr. einnig fyrirliggjandi sátt Eimskips og viðurkenningu fyrirtækisins frá 16. júní 2021.

8.4. (E)forstj vill 27. júní 2008 að Samskip verði beðin um að draga úr samkeppni

1966. Vísað er til gagna að framan sem sýna að (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf hafi unnið að því eftir miðjan júní 2008 að taka saman gögn og greiningar sem tengdust *„Nýtt upphaf"* verkefninu um endurskoðun Samskipa og Eimskips á siglingakerfum fyrirtækjanna o.fl.

1967. Fyrirliggjandi er að Samskip áttu í samskiptum við Eimskip 19. júní 2008 vegna flutninga til og frá Vestmannaeyjum, sbr. umfjöllun að framan um tölvupóst (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf frá 20. júní 2008.

1968. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefa gögn málsins til kynna að vinna og greiningar Eimskips hafi verið ræddar og unnar áfram af lykilstjórnendum Eimskips síðustu vikuna í júní 2008.

1969. Þannig sýna gögn málsins að þann 23. júní 2008 sendi aðstoðarmaður (E)frkvstj-EimÍsl tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl. Heiti tölvupóstsins var *„Fundur vegna Siglingakerfi á fimmtudag"*. Staðfesti aðstoðarmaðurinn fyrir hönd (E)frkvstj-EimÍsl að (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl ættu að *„taka meðferðs gögn/upplýsingar á fundinn á fimmtudag* [26. júní 2008] *vegna siglingakerfis."*[1113] Talið er að þar hafi aðstoðarmaður (E)frkvstj-EimÍsl verið að vísa til þess að (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl hafi átt að taka meðferðis á fund upplýsingar og greiningar sem hafi verið búið að taka saman innan Eimskips um atriði sem tengdust *„Nýtt upphaf"* verkefninu með Samskipum.

1970. Fundinn 26. júní 2008 sátu þeir lykilstjórnendur Eimskips sem höfðu haldið utan um greiningar og vinnu sem tengdist samráðsverkefninu um siglingakerfið, þ.e. (E)frkvstj-EimÍsl, forstjóri Eimskips á Íslandi, og (E)frkvstj-flutnkerf, framkvæmdastjóri rekstrarsviðs Eimskips (m.a. með ábyrgð á siglingakerfi Eimskips). Aðkoma (E)frkvstj-innanl að fundinum rennir enn ríkari stoðum undir það mat að þessi vinna og aðgerðir Eimskips hafi tengst samráðinu við Samskip. Hafa ber í huga að (E)frkvstj-innanl var á þessum tíma framkvæmdastjóri landflutninga hjá Eimskip. Undir landflutninga gátu fallið sjóflutningar milli hafna á Íslandi, t.d. til og frá Vestmannaeyjum svo dæmi sé nefnt. Í ákvörðun þessari hefur verið rakið ítarlega hvernig gögn málsins og samskipti fyrirtækjanna sýni að flutningar tengdir þeirri viðkomuhöfn hafi verið meðal andlaga samráðsverkefnisins.

1971. Þátttaka (E)frkvstj-innanl á innanhússfundi Eimskips um samráðsverkefnið 26. júní 2008 var einnig rökrétt í ljósi þess að hann átti eftir að hafa ríka aðkomu að auknu samráði Eimskips og Samskipa, sbr. umfjöllun hér á eftir um fund hans og (S)frkvstj-innanl á Mokka tæpri viku síðar, 4. júlí 2008, og atvik í kjölfarið. Þá sýna gögn að hann hafði einnig haft aðkomu að samskiptum fyrirtækjanna við samráð fyrirtækjanna í landflutningum og skipaafgreiðslu fyrir árið 2008, sbr. umfjöllun í kafla 5.11.

1972. Atvik urðu síðan þau að lykilstjórnendur Eimskips, sem báru ábyrgð á siglingakerfi, sjóflutningum og landflutningum, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-útfl og (E)rekstj-aksturst voru, ásamt (E)forstö-vöruþróun, með bókaðan dagslangan fund um *„Siglingakerfi"* fimmtudaginn 26. júní 2008 (frá kl. 8 – 16), sbr. fyrirliggjandi fundarboð aðstoðarmanns (E)frkvstj-EimÍsl.[1114]

1973. Fleiri fundir um samráðsverkefnið fóru fram hjá Eimskip 26. júní 2008. Þann dag boðaði (E)forstj m.a. (E)frkvstj-alþjsv á fund til að ræða dótturfélagið Eimskip-CTG en fjallað var um það félag í *„samstarf í short sea"* hluta glærukynningar (E)forstj frá 9. júní 2008.[1115] (E)frkvstj-alþjsv hafði sem fyrr sagði átt fund með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam nokkrum dögum áður til að ræða þennan hluta

[1113] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.217962.
[1114] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.218239.
[1115] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.264198.

samráðsverkefnisins. Sama dag var bókaður fundur hjá æðstu stjórnendum Samskipa um innflutning til Íslands.[1116]

1974. Næsta dag, þann 27. júní 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl með heitinu *„Sparnaður í siglingakerfinu"*. Fjallaði tölvupósturinn um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips og sparnað sem af því gæti leitt. Stuttu síðar sama dag framsendi (E)frkvstj-EimÍsl þennan tölvupóst frá (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj (afrit til (E)frkvstj-alþjsv) með þessari athugasemd til (E)forstj:

„Hér eru upplýsingar um fyrirhugaðan sparnað í siglingakerfinu ef við förum þessa leið sem við höfum verið að skoða eins og þú baðst um."

1975. (E)forstj svaraði samdægurs og sagði: *„Mjög gott mál, skoðum þetta lengra ofan í kjölinn en fyrsta vísbending er mjög góð."* (E)frkvstj-EimÍsl svaraði sama dag: *„Verið er að vinna í tillögum áfram og vonumst til að vera með klárar tillögur eftir helgi."*[1117]

1976. (E)frkvstj-EimÍsl var sem fyrr segir forstjóri yfir Eimskip á Íslandi og (E)frkvstj-flutnkerf var framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfum Eimskips. Ber hér að rifja upp að á fundi framkvæmdastjórnar Eimskips 2. júní 2008 kom fram að (E)frkvstj-flutnkerf væri að endurskoða siglingakerfi Eimskips milli Íslands og annarra Evrópuríkja og að (E)frkvstj-flutnkerf ætti að leiða viðræður við Samskip um nýjan Norður-Ameríku samning. Eins og rökstutt var í kafla 7.2.1.1 telur Samkeppniseftirlitið að aðkoma (E)frkvstj-flutnkerf að viðræðum við Samskip sé rík vísbending um að í þessum samskiptum hafi m.a. átt að ræða um siglingakerfi fyrirtækjanna. Ber og að virða þetta í samhengi við það sem fram kemur í *„Nýtt upphaf"* glærunum undir heitinu *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Þá skiptir miklu í þessu samhengi að gögn málsins sýna að í júlí 2008 og síðar átti (E)frkvstj-flutnkerf í viðræðum við (S)frkvstj-millilandasv, yfirmann siglingakerfa Samskipa, sbr. umfjöllun hér á eftir.

1977. Síðar þennan sama dag, 27. júní 2008, áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli m.a. (E)forstj og (E)frkvstj-flutnkerf sem einnig tengdust samráðinu við Samskip. Samkvæmt *„Nýtt upphaf"* verkefninu átti m.a. að skoða samvinnu í siglingum til og frá Norður-Ameríku. Áttu þessi samskipti (E)forstj og (E)frkvstj-flutnkerf rót sína að rekja til kvörtunar viðskiptavinar yfir þjónustu Eimskips á þessari siglingaleið. Í tölvupósti (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf (afrit til (E)frkvstj-EimÍsl) velti hann fyrir sér mögulegum aðgerðum og beindi m.a. þessum tilmælum til (E)frkvstj-flutnkerf:

„Aðrar spurningar:

[…]

3. Semja um meira magn við Samskip og <u>biðja þá að hætta</u> Evrópu flutningum.

4. Stilla upp drögum að nýjum samning við Samskip fyrir 15 júli.

5. <u>Hækkun</u> á flutningsgjöldum á Ameríkuleið

6. Breyta verðlagningu og fara yfir verðskrá"[1118]

1978. Hér ber að árétta að unnt er að flytja farm til og frá Norður-Ameríku með a.m.k. tvennum hætti. Annars vegar með beinum siglingum til og frá Íslandi og hins vegar með siglingum til t.d. Rotterdam og þaðan til Norður-Ameríku (svonefndir *„Trans-Atlantic"* flutningar eða TA flutningar). Samskip buðu á þessum tíma upp á slíka TA flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Í kafla 7.2.1.1 hér að framan var gerð grein fyrir tölvupósti (S)forstj frá 2. júní 2008 þar sem hann tiltók m.a. að segja ætti upp Norður-Ameríku samningnum við Eimskip (*„-ameríka, segja upp núverandi samning, en svo gott sem*

[1116] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.473199.
[1117] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.97356.
[1118] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.268751.

ekkert magn er að fara þangað, endurmeta aðra samninga"). Skýring (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu á þessum tölvupósti gefur til kynna að Samskip hafi áður en samráðsverkefnið hófst verið að skoða það að auka samkeppni við Eimskip með auknum TA flutningum í gegnum Evrópu, sbr. kafla 7.2.1.1. Í maí 2008 höfðu Samskip verið með til athugunar að fara í *„herferð*" gegn Eimskip. Þetta breyttist allt í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008.

1979. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að í þessum hugmyndum (E)forstj frá 27. júní 2008 hafi falist að Eimskip myndi biðja Samskip um að hætta að keppa í flutningum til og frá Norður-Ameríku (í gegnum Evrópu) og notast þess í stað alfarið við skip Eimskips. Jafnframt átti að hækka verð í þessum beinum flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Á eðlilegum samkeppnismarkaði er ólíklegt að forstjóri öflugs fyrirtækis myndi beina þeim tilmælum til undirmanns síns að biðja ætti helsta keppinautinn um að leggja af tiltekna samkeppni.

1980. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður um þessi tilmæli hans í tölvupóstinum:

> HS … semja um meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum. Þannig að okkur langar, þú veist hvernig biðurðu samkeppnisaðilann að hætta einhverju?
>
> (E)forstj Nja sko þeir, þeir, þeir gera samning þarna á sínum tíma sem er, er að taka hérna ákveðið magn og síðan velja þeir það að nota ekki þetta magn sem þeir tóku frá hjá okkur og sendu í gegnum Evrópu. Sem sagt sendu frá Norfolk í staðinn fyrir að bíða eftir skipinu okkar þá senda þau það vikulega með öðrum til að fara upp þannig að það sem er sagt er þá geta þeir bókað meira með okkur út á samninginn sinn. Hækkun á flutningsgjöldum á Ameríkuleið, breyta verðlagningu og fara yfir verðskrá, skoða möguleika með vatnið, íslenska vatnið eða útflutning á því.

1981. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)frkvstj-alþjsv spurður um framangreind ummæli (E)forstj í tölvupósti hans frá 27. júní 2008:

> HS Hvernig biður maður samkeppnisaðila um að hætta ákveðinni starfsemi?
>
> (E)frkvstj-alþjsv Ég veit það ekki.
>
> HS Jæja vinur minn, nú hættir þú þessum flutningum.
>
> (E)frkvstj-alþjsv Nú hættirðu bara, þú verður að spyrja, [(E)forstj] verður að svara þessu, ég bara get ekki svarað þessu.[1119]

1982. Fæst ekki betur séð en að (E)forstj hafi með framburði sínum hjá lögreglu staðfest að vakið hafi fyrir honum að fá Samskip til þess að hætta umræddri samkeppni og hækka flutningsgjöld á Ameríkuleið til og frá Íslandi.

1983. Samkeppniseftirlitið telur að framangreindar hugmyndir (E)forstj frá 27. júní 2008 hafi verið í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Hér ber að rifja upp að í glærum (E)forstj frá 9. júní 2008 átti aukið samráð við Samskip mögulega að felast m.a. í þessu:

[1119] Endurrit af skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 216.

1984. Líkt og í áðurnefndum tölvupósti (E)forstj frá 27. júní 2008 er í glærunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið vísað til þess að unnið væri að nýjum Norður-Ameríku samningi milli Eimskips og Samskipa. Tölvupóstur (E)forstj gefur hins vegar til kynna að hann hafi viljað hraða því verki og að drög að nýjum samningi ættu að vera tilbúinn fyrir 15. júlí 2008. Eins og í tölvupósti (E)forstj er í glærunni einnig fjallað um samkeppni Samskipa við Eimskip með TA flutningum. Samkvæmt glærunni áttu Samskip að draga úr þeirri samkeppni og setja þess í stað flutningamagn *„í kerfið*", þ.e. flutningakerfi Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku. Samkvæmt gögnum Samskipa voru TA flutningar fyrirtækisins á árinu 2008 um 70% af heildarflutningum fyrirtækisins til og frá Norður Ameríku. Það sem eftir stóð var flutt með Eimskip.[1120]

1985. Samkvæmt tölvupósti (E)forstj frá 27. júní 2008 hafði þannig verið ákveðið að biðja Samskip ekki aðeins um að draga úr TA flutningum heldur einfaldlega hætta þeim. Til viðbótar vildi (E)forstj hækka verð á þessum flutningum gagnvart viðskiptavinum og *„fara yfir verðskrá*".

1986. Hér ber að hafa í huga að tveimur dögum áður, 25. júní 2008, hafði (E)forstj átt viðræður við (S)frkvstj-N-Am, yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku. Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu um þann fund og hafa ekki afhent gögn sem sýna hvað var rætt á honum, sbr. umfjöllun í kafla 8.2.4. Við rannsókn málsins hafa ekki komið fram nein gögn sem gefa til kynna að þessi áherslubreyting (E)forstj hafi verið ótengd viðræðum hans við (S)frkvstj-N-Am tveimur dögum fyrr. Er líklegasta skýringin sú að viðræður (E)forstj við (S)frkvstj-N-Am hafi gefið honum von um að raunhæft gæti verið að auka samstarf og herða á samráði Eimskips og Samskipa að þessu leyti.

1987. Þá skiptir hér máli að (E)forstj beindi þessum samkeppnishamlandi tilmælum í tölvupóstinum frá 27. júní 2008 til framkvæmdastjóra sem falið hafði verið að eiga í samskiptum við Samskip, þ.e. (E)frkvstj-flutnkerf. Horfa ber til þess að umræða um framangreind atriði hélt áfram innan Eimskips og var í því sambandi vísað til samskipta við Samskip, sbr. nánar hér á eftir.

1988. Í mgr. 674 – 678 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að fundur (S)frkvstj-N-Am og (E)forstj 25. júní 2008 og tölvupóstur (E)forstj frá 27. júní 2008 gefi ólögmætt samráð til kynna. Eins og rökstutt er í kafla 25.16 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

1989. Í framangreindum tölvupósti (E)frkvstj-EimÍsl frá 27. júní 2008 fullvissaði hann (E)forstj um að áfram yrði unnið að þeirri athugun sem (E)forstj hafði óskað eftir, þ.e. breytingu á siglingakerfinu. Daginn eftir, laugardaginn 28. júní 2008, var ráðgert að halda fund innanhúss hjá Eimskip mánudaginn 30. júní 2008. Gögnin sýna hins vegar að (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl voru í veiðiferð frá laugardeginum 28. júní 2008 fram til síðdegis á mánudeginum 30. júní 2008. Fundurinn frestaðist því til þriðjudagsins 1. júlí 2008.[1121] Vegna umfjöllunar um þessa atburðarrás skal árétta að á þessum tíma var (S)frkvstj-millilandasv að koma úr fríi og fljótlega lá þá fyrir hjá honum ítarlegt minnisblað með tillögum að víðtæku samráði Samskipa og Eimskips, sbr. minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008, sbr. einnig umfjöllun í kafla 8.9.

1990. Til fundar Eimskips 1. júlí 2008 voru, eins og á áðurnefndum fundi 26. júní 2008, boðaðir lykilstarfsmenn Eimskips, þ.m.t. yfirmenn siglingakerfa, innflutnings, útflutnings og landflutninga: (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl, (E)rekstj-aksturst , (E)forstö-útfl , (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-skiparekst. Í fundarboðinu sagði að fundarefni væri eftirfarandi:

„Siglingakerfi – fara yfir, samræma og stilla upp upplýsingum v. tillögu um breytingu."[1122]

1991. Í fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips, vegna fundar 1. júlí 2008, var greint frá þessu verkefni og fyrirhugðum fundi með þessum hætti: *„Endurskoðun á siglingakerfinu er í vinnslu, fundur aftur í dag vegna þeirrar vinnu.*"[1123] Hér ber og að hafa í huga að þann 30. júní 2008 átti (E)forstj fund með

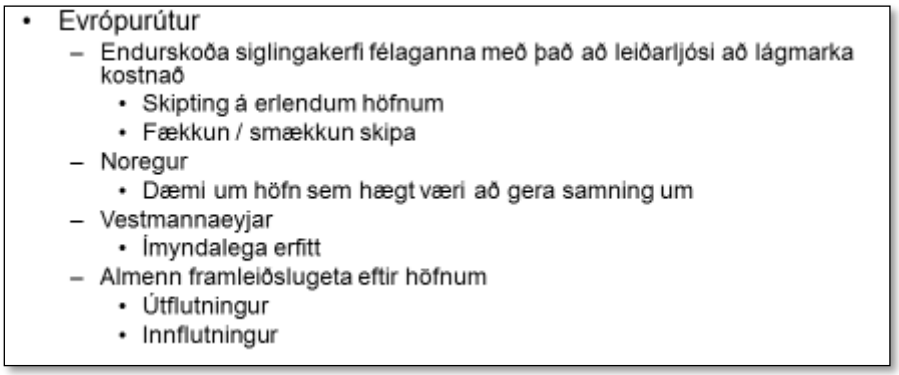
[1120] Sjá kafla 16.9.
[1121] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]
[1122] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.519528 / 0.7.33.386773.
[1123] Afhent gagn frá Eimskip, þann 13.10.2017.Afhending undir lið 9, skjal með heitinu *„Fundargerð EI vika 27*".

(E)frkvstj-Contain, framkvæmdastjóra Containerships.[1124] Eins og fram kom hér að framan hittu (E)frkvstj-Contain og (E)frkvstj-alþjsv (S)frkvstj-MCL í Rotterdam þann 23. júní 2008. Upplýsti (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu að eftir fundinn 23. júní 2008 hefðu átt sér stað frekari viðræður milli (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain.

8.5. Þann 1. júlí 2008 skoðar Eimskip áhrif þess að hætta að sigla til Vestmannaeyja

1992. Eins og fjallað er um hér að framan sýna gögn málsins að Samskip og Eimskip höfðu verið í samskiptum 19. júní 2008 vegna gámaflutninga Samskipa fyrir Eimskip til Vestmannaeyja, sbr. áðurnefndan tölvupóst (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf dags. 20. júní 2008.

1993. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á að samkvæmt *„Nýtt upphaf"* verkefninu var það eitt af samstarfsverkefnum Samskipa og Eimskips að endurskoða siglingakerfi fyrirtækjanna. Var þetta verkefni þeirra með yfirskriftinni *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* og þar voru eins og áður segir Vestmannaeyjar nefndar sem dæmi um flutninga og viðkomuhöfn sem aukið samráð Eimskips og Samskipa gæti tekið til, sbr. eftirfarandi skjáskot úr kynningunni:


- Evrópurútur
  - Endurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað
    - Skipting á erlendum höfnum
    - Fækkun / smækkun skipa
  - Noregur
    - Dæmi um höfn sem hægt væri að gera samning um
  - Vestmannaeyjar
    - Ímyndalega erfitt
  - Almenn framleiðslugeta eftir höfnum
    - Útflutningur
    - Innflutningur

1994. Eins og fram hefur komið og lýst verður nánar hér á eftir var til umræðu hjá Eimskip og Samskipum hvort Eimskip ætti að hætta sigla til og frá Vestmannaeyjum.

1995. Ljóst er að útflutningur á sjávarafurðum er þýðingarmesti flutningur sem tengist Vestmannaeyjum. Gögnin sýna að sex dögum eftir áðurnefnd samskipti (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf, þann 26. júní 2008 var tekið saman hjá Eimskip Excel-skjal sem sýndi tekjur Eimskips af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum á tímabilinu 1. nóvember 2007 til 31. maí 2008. Voru tekjurnar á þessu tímabili tæplega 309 milljónir kr. en um 530 milljónir kr. uppreiknað miðað við tólf mánaða tímabil.

1996. (E)forstö-útfl , forstöðumaður útflutningsdeildar, sendi tölvupóst 1. júlí 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl. Tölvupósturinn bar heitið *„Vestmannaeyjar"* og framangreint excel-skjal var meðfylgjandi.[1125] Í tölvupóstinum sagði (E)forstö-útfl að skjalið væri sent í *„framhaldi af fundi okkar"*. Einnig sagði (E)forstö-útfl :

„Heilt yfir tel ég þetta meira en menn hafa verið að gera sér grein fyrir í umræðunni"

1997. Sýnir þetta að (E)forstö-útfl taldi að tekjur Eimskips tengdar Vestmannaeyjum væru hærri en fram hefði komið í *„umræðunni"*.

1998. Samhengisins vegna ber að hafa hér í huga að (E)frkvstj-flutnkerf framsendi þann 9. júlí 2008 þennan tölvupóst (E)forstö-útfl til (E)forstj og tók fram að honum ((E)frkvstj-flutnkerf) væri *„mjög illa við að láta þetta eftir"*, þ.e. væri mjög illa við að Eimskip myndi verða af þessum tekjum með því að hætta þessari starfsemi tengdri Vestmannaeyjum. Hér skiptir einnig mjög miklu máli að þann 8. júlí 2008 hafði (S)frkvstj-millilandasv vistað minnisblað, dagsett 9. júlí 2008, þar sem fram kom sú tillaga að

[1124] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.271203.
[1125] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.536079. Í viðhengi var skjali *„Salesorder_VES (2).xls."*

flutningum Eimskips frá Vestmannaeyjum yrði *„sinnt með slot-samningi við Samskip*", þ.e. að Eimskip hætti að sigla á þeirri leið en keypti rými í skipi Samskipa. Verður ítarlega fjallað um þetta í kafla 8.9 hér á eftir.

8.6. (S)frkvstj-millilandasv veitir Eimskip mikilvægar upplýsingar 2. júlí 2008

1999. Þann 2. júlí 2008 var unnið í verkefnum hjá Samskipum sem m.a. tengdust *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Þennan dag voru bókaðir tveir fundir hjá (S)forstj. Fundur um landflutninga átti að standa frá 15:00 til 16:30 og fundur um uppgjör og *„revised*" sem átti að standa frá 16:00 til 17:30.[1126]

2000. Gögn málsins sýna að áður en (S)frkvstj-millilandasv hitti (S)forstj á fundi kl. 16:00 þann 2. júlí 2008 átti (S)frkvstj-millilandasv samtal við Eimskip vegna málefna sem tengdust *„Nýtt upphaf*" verkefninu.

2001. Þetta má sjá af tölvupósti sem (E)frkvstj-skiparekst sendi til (E)frkvstj-flutnkerf kl. 18:24 þennan sama dag (afrit til (E)frkvstj-EimÍsl) með heitinu *„Samskip*". Samkvæmt tölvupósti fyrr sama dag átti (E)frkvstj-skiparekst fund með (S)frkvstj-millilandasv í húsakynnum Samtaka atvinnulífsins kl. 14:00 og átti á þeim fundi að ræða kjarasamninga við skipstjóra og stýrimenn.[1127] Eftir þann fund ræddu (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv saman og lýsti (E)frkvstj-skiparekst samtali þeirra svo í tölvupóstinum til (E)frkvstj-flutnkerf (afrit til (E)frkvstj-EimÍsl):

„Heyrði ofan í [(S)frkvstj-millilandasv] *eftir fundinn áðan og hann sagði mér að innflutningurinn hjá þeim hefði hrapað síðustu 2 vikurnar og þeir gera ráð fyrir að það haldi áfram.*

Þeirra mat er að innflytjendur munu vinna niður birgðir og koma til með að gera það næstu 2 mánuði og byrji síðan aftur í september að flytja inn það sem hreyfist, en ekki annað og þannig verði samdrátturinn tölvuverður til næstu mánaða.

Þetta er nokkurn veginn í samræmi við okkar mat og við skulum vera mjög íhaldssamir á okkar „capacity" næstu mánuði og þurfum virkilega að skoða niðurfærslu á því."[1128]

2002. Hér ber að rifja upp að (S)frkvstj-millilandasv hafði áður veitt (E)frkvstj-skiparekst viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3.1 um tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst frá 2. apríl 2008.

2003. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður um þennan tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst frá 2. júlí 2008:

> HS ... en eru þetta hlutir sem að þú myndir telja eðlilegt að ræða en þú talaðir um áðan að þú teldir þig vita hvað mætti ræða og hvað ekki.
>
> (S)frkvstj-millilandasv Ég held að það sem ég hef sagt við [(E)frkvstj-skiparekst] þarna er ekkert sem að hann hefði ekki sjálfur getað séð bara með því að horfa á hagtölur.
>
> HS Líka, þar með talið það sem kemur fram í þessum pósti?
>
> (S)frkvstj-millilandasv Það tel ég.[1129]

2004. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst. Kvaðst hann ekkert vita um þetta. Einnig sagði (S)forstj þetta; *„ég bara að fabúlera sko að menn séu að fara niður hérna lyftu á fundi og, og séu að hérna kasta einhverju fram, já erfiðar efnahagshorfur hér á Íslandi og, og lítið í skipunum og that´s it.*" Var (S)forstj þá spurður hvort að hann teldi eðlilegt að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst hefðu verið að ræða þessi málefni sem tölvupósturinn lýsir. Svaraði hann svo: *„Ég hugsa að það sé hérna betra að svo sé ekki*

[1126] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.472665. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.476589.
[1127] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.20890.
[1128] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.20976.
[1129] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 21.

en ..." Var (S)forstj þá spurður hvort hann teldi þetta mikilvægar upplýsingar sem fram komu í tölvupóstinum. Svaraði (S)forstj með þessum hætti: *„Ég hugsa að við vitum, nei, ég hugsa að við vitum alveg hvað hérna, við vitum alveg hvernig hjartað slær í þessu.*" Var (S)forstj bent á að tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst gæfi til kynna að Eimskip hafi verið ánægt að fá þessar upplýsingar um mat (S)frkvstj-millilandasv á stöðunni. (S)forstj kvaðst ekki geta lagt mat á það og taldi öruggt að (S)frkvstj-millilandasv hefði ekki rætt við hann um þessi samskipti við (E)frkvstj-skiparekst.[1130]

2005. Í mgr. 659 og 681 í athugasemdum við AI halda Samskip því fram að um hafi verið að ræða *„kurteisisspjall*" (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst og að upplýsingarnar sem (S)frkvstj-millilandasv hafi veitt Eimskip hafi verið almenns eðlis og þessi samskipti því ekki ólögmæt.

2006. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður hvort framangreindur tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst lýsti eðlilegum samskiptum milli Eimskips og Samskipa. Kvaðst (E)forstj ekki hafa skoðun á því og þetta hafi átt sér stað stuttu eftir að hann tók við sem forstjóri. Spurður nánar um þetta sagði (E)forstj að *„auðvitað*" hefðu upplýsingar um samdrátt í innflutningi þýðingu en að upplýsingar um samdrátt hjá Samskipum hafi engu máli skipt fyrir ákvarðanatöku hjá Eimskip: *„Þannig að, að hvað, hvort það sé samdráttur hjá þeim skiptir okkur ekki máli varðandi ákvarðanatöku okkar varðandi hvernig við stýrum, við stýrum þeim svolítið á okkar eigin magni. Við sjáum líka í flutningatölunni bara hvort, hvernig markaðurinn er að þróast, upp og niður, er aukning? Þið sáuð núna bara í apríl þegar farþegar minnka og við sjáum alveg svona hagtölur.*"[1131]

2007. (E)frkvstj-skiparekst var forstöðumaður skiparekstrardeildar Eimskips og (E)frkvstj-flutnkerf var sem fyrr segir framkvæmdastjóri rekstrarsviðs og yfirmaður siglingakerfis hjá fyrirtækinu. Eins og fram kom í fundargerð Eimskips frá 2. júní 2008 átti (E)frkvstj-flutnkerf að leiða viðræður við Samskip en (E)frkvstj-skiparekst átti einnig samkvæmt fundargerðinni að koma að þeim viðræðum. Eins og rökstutt er í kafla 7.2.1.1 er þetta rík vísbending um að viðræður fyrirtækjanna hefðu m.a. átt að taka til siglingakerfa þeirra.

2008. Þá ber að hafa í huga að auk (E)frkvstj-flutnkerf fékk (E)frkvstj-EimÍsl afrit af tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst. Hér ber að árétta að Samkeppniseftirlitið telur að í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008 hafi (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl, að tilhlutan (E)forstj, haft umsjón með þeim þætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem varðaði endurskoðun á siglingakerfum og annast samskipti við Samskip, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 8.2.2 um tölvupóst (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf 20. júní 2008. Frásögn (E)frkvstj-skiparekst af ummælum (S)frkvstj-millilandasv skal virt heildstætt með öðrum gögnum um ólögmætt samfellt samráð fyrirtækjanna á þessu tíma en upplýsingamiðlun (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-skiparekst felur ein og sér í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga.

2009. Í samskiptum (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv 2. júlí 2008 fólst nánar tiltekið að Samskip veittu Eimskip upplýsingar sem höfðu mikla samkeppnislega þýðingu. Fékk Eimskip upplýsingar um mikinn samdrátt hjá Samskipum og Eimskip var greint frá því hvernig helsti keppinautur fyrirtækisins teldi að aðstæður á markaði myndu þróast. Sú staðreynd að (E)frkvstj-skiparekst hafi talið ástæðu til að upplýsa (E)frkvstj-flutnkerf og forstjóra Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl, um þetta sýnir, ein og sér, að (E)frkvstj-skiparekst hafi litið svo á að um hafi verið að ræða mikilvægar upplýsingar en ekki *„kurteisisspjall*". Þetta verður enn skýrara þegar horft er til viðbragða (E)frkvstj-skiparekst í tölvupóstinum við þessum upplýsingum frá Samskipum. Þar sést að Eimskip hafi fengið vissu fyrir því að Samskip mætu aðstæður á markaðnum með svipuðum hætti og Eimskip gerði. Gæti Eimskip því verið *„mjög íhaldssamt*" á flutningsgetu og jafnframt væri brýnt tilefni til þess að draga úr flutningsgetu fyrirtækisins.

2010. Fákeppni ríkti á markaðnum fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi á þessum tíma, sbr. kafla 3. Slíkir markaðir eru *„sérstaklega viðkvæmir*" í samkeppnislegu tilliti og á þeim er *„enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvörðunartöku og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir*

[1130] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 42-43.
[1131] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 59.

fákeppnina", sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að umrædd samskipti Eimskips og Samskipa hafi ekki verið í samræmi við framangreinda kröfu samkeppnisréttarins um sjálfstæði keppinauta. Með þeim var dregið úr óvissu um mikilvæga samkeppnisþætti og fólst í samskiptunum, einum og sér, brot á 10. gr. samkeppnislaga.

2011. Sjónarmið (S)frkvstj-millilandasv um að unnt hafi verið að nálgast upplýsingar um innflutning í opinberum hagtölum geta hér engu breytt. Hið sama á við um samskonar sjónarmið Samskipa. Eimskip fékk í hendur nýjar upplýsingar um stöðuna hjá Samskipum og um stöðumat þessa keppinautar. Þetta voru ekki opinberar upplýsingar og (E)frkvstj-skiparekst eða aðrir stjórnendur hjá Eimskip gátu ekki lesið þróun á flutningamagni Samskipa úr opinberum hagtölum. Drógu þessi samskipti fyrirtækjanna úr æskilegri óvissu á markaðnum, sbr. kafla 4.6.3 hér að framan. Til viðbótar ber að líta til þess að í framangreindum dómi Hæstaréttar í máli nr. 42/2019 var ekki fallist á það sjónarmið Byko að upplýsingaskipti fyrirtækisins við Húsasmiðjuna hafi ekki verið ólögmæt þar sem þau hefðu tekið til opinberra upplýsinga, þ.e. gildandi verð fyrirtækjanna sem hafi verið öllum aðgengilegt. Benti Hæstiréttur m.a. á að með samskiptum keppinautanna hefðu þeir fengið upplýsingar með *„reglubundnari, einfaldari, skjótvirkari og beinni hætti en öðrum á markaði og viðskiptavinum stóð til boða. Þessi samskipti voru til þess fallin að draga úr óvissu á milli fyrirtækjanna um framtíðarhegðun keppinautarins sem varð fyrir vikið gagnsærri og fyrirsjáanlegri*". Sökum þessa hafði það ekki úrslitaþýðingu hvort að um opinberar upplýsingar hafi verið að ræða. Af þessu leiðir einnig að ekki er unnt að fallast á sjónarmið Samskipa sem koma fram í mgr. 659 og 681 í athugasemdum við AI, sbr. einnig kafla 25.17.

2012. Hér ber einnig að líta til þess að daginn eftir, 3. júlí 2008, sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og bar hann heitið *„FS[1132] og VM[1133] – Trúnaðarmál*". Í tölvupóstinum sagði (E)frkvstj-skiparekst:

„Við S-Line [Samskip] *erum að vinna „undercover" í því að stilla upp samningi við FS og VM, sem við ætlum með fram á morgun fyrir þá að hugsa um helgina, því ljóst þykir að við náum ekki samningi via SA[1134] núna og málið er í hnút. Þessi aðferðarfræði er þó með fullu samþykki SA.*"[1135]

2013. (E)frkvstj-skiparekst hafði daginn áður, 2. júlí 2008, sent tölvupóst til (E)frkvstj-lögfr (afrit til (E)forstj, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) og lýst *„leynilegum*" fundi sem hann, (S)forstö-skiparek (forstöðumaður flutningsrekstrardeildar Samskipa) og SA hefðu átt 1. júlí með FS. Í tölvupóstinum kom fram að (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv myndu eiga annan slíkan fund 2. júlí 2008.[1136] Jafnframt sagði í tölvupóstinum að *„samningur stéttafélaganna via SA mun segja eitt og skúffuyfirlýsing Samskips og Eimskips annað.*"[1137]

2014. Ekki er í þessari ákvörðun tekin afstaða til þess hvort þessi *„undercover*" samvinna Eimskips og Samskipa hafi fallið undir 2. mgr. 2. gr. samkeppnislaga. Hins vegar eru þessir tölvupóstar (E)frkvstj-skiparekst enn frekari staðfesting á þeirri nánu samvinnu sem var á milli þessara keppinauta á þessum tíma.

8.7. Fundur framkvæmdastjóra landflutninga á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008

2015. Rifja ber upp að samráð Eimskips og Samskipa fól m.a. í sér að meta möguleika á því að *„samnýta betur*" landflutningakerfi fyrirtækjanna, sbr. *„Nýtt upphaf*" glærurnar. Til að taka þetta verkefni áfram átti vinnuhópurinn að láta framkvæma eftirfarandi: *„Kostnaðargreina helstu rútur og meta hvar*

[1132] Farmanna- og fiskimannasambandið. Lagt niður í nóvember 2017.
[1133] Félag vélstjóra og málmtæknimanna.
[1134] Samtök atvinnulífsins.
[1135] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.20998.
[1136] Það var í kjölfar þess fundar sem […] lýsti ætluðum ólögmætum samráðsviðræðum við […] í tölvupóstinum sem hann sendi kl. 18:24 2. júlí 2008.
[1137] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.20890.

ójafnvægi er í hvoru kerfi fyrir sig". Einnig átti að meta *„sameiginlegar afgreiðslustöðvar*" og *„stilla upp sameiginlegu kerfi og meta hagræði*". Var þannig til skoðunar og unnið að umfangsmiklu auknu samstarfi Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði. Telur Samkeppniseftirlitið að þessi þáttur *„Nýtt upphaf*" verkefnisins hafi verið ræddur á fundi (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008.

2016. (E)frkvstj-innanl var framkvæmdastjóri hjá Eimskip og landflutningar heyrðu undir hann. Eins og nefnt var í kafla 8.4 sat (E)frkvstj-innanl fundi 26. júní og 1. júlí 2008 innan Eimskips með m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl þar sem rætt var um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfinu en það féll undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Sýna gögnin að þessir þrír stjórnendur hjá Eimskip áttu í ítrekuðum samskiptum við stjórnendur Samskipa vegna samráðsverkefnisins. (S)frkvstj-innanl var framkvæmdastjóri landflutninga hjá Samskipum og átti hann ásamt m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 í ítrekuðum samskiptum við Eimskip vegna *„Nýtt upphaf*" verkefnisins.

2017. Áður en vikið verður að fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 ber að horfa til þess að í kjölfar fundar Eimskips og Samskipa föstudaginn 6. júní 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-innanl og undirmanns hans, (S)forstö-landfl (forstöðumaður landflutninga). Í þessum tölvupósti frá 9. júní 2008 gaf (S)forstj þessum undirmönnum sínum fyrirmæli og boðaði til fundar 2. júlí 2008. Átti þar að ræða og vera búið að undirbúa *„revised budget*" og *„kostnaðarbreytingar*" í landflutningum. Út frá efni og tímasetningu þessa tölvupósts telur Samkeppniseftirlitið að með þessu hafi (S)forstj verið að vinna að því að *„taka*" *„áfram*" fyrrnefnt samráðsverkefni í landflutningum.[1138] Önnur gögn styðja þetta, sbr. umfjöllun um undirbúning Eimskips síðustu vikuna í júní 2008 (m.a. með aðkomu (E)frkvstj-innanl), atvik í byrjun júlí 2008 og önnur verkefni sem (S)forstj hrinti í framkvæmd innan Samskipa á sama tíma, sbr. áðurnefndan tölvupóst hans frá 10. júní 2008, sbr. einnig minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv sem dagsett voru 7. og 9. júlí 2008.

2018. Daginn eftir fund (S)forstj, með (S)forstö-landfl og (S)frkvstj-innanl um samráðsverkefnið í landflutningum, eða fimmtudaginn 3. júlí 2008, átti eftirfarandi sér stað:

- Að morgni sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til lögmanns Eimskips með heitinu *„Tvíhliða flutningasamningur í landflutningum*". Bað (E)frkvstj-innanl lögmanninn um að láta *„senda mér drög að „tvíhliða flutningasamningi" sem við vorum að vinna saman árið 2006, finn ekki eintak af honum hjá mér*".[1139] Samkeppniseftirlitið vísar í þessu samhengi til kafla 5.11.3 þar sem fjallað er um atvik á árinu 2006. Er þar lýst glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 23. febrúar 2006 þar sem fram koma hugmyndir um verulega aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Er þar einnig gerð grein fyrir umræddum samningsdrögum og gögn málsins sýna að Eimskip og Samskip voru með í vinnslu aukið samstarf í landflutningum. Kemur t.d. þetta fram í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 21. nóvember 2006; *„tvíhliða samningur hefur legið hjá Samskip síðan í júní 2006*". Sýnir framangreint að eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst og daginn fyrir fund með (S)frkvstj-innanl sá (E)frkvstj-innanl ástæðu að taka aftur til athugunar drög frá árinu 2006 um umfangsmikið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Samhengisins vegna er einnig rétt að hafa hliðsjón af eftirfarandi:
    - Þann 8. september 2008 sendi (E)frkvstj-innanl þessi drög að samningi við Samskip til undirmanns síns, (E)svæðisstj1. Daginn eftir funduðu m.a. (E)svæðisstj1 og (S)forstö-landfl og ákváðu Eimskip og Samskip á fundinum að vinna að auknu samráði fyrirtækjanna í landflutningum, sbr. 8.16.4.

[1138] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.472665.
[1139] Tölvupóstur […] til lögmanns hjá Logos, afrit til […], dags. 03.07.2008, kl. 08:32. Gagn lagt fram með athugasemdum Eimskips við AI, fylgiskjal 16.

- Í málinu liggur fyrir eintak af umræddum drögum að tvíhliða landflutningasamningi og er það eintak dagsett 17. september 2008. Sama dag funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í verslunarmiðstöðinni Smáralind, sbr. kafla 8.16.7.

- Þennan dag, fimmtudaginn 3. júlí 2008, hélt (S)forstj áfram að vinna að ýmsum þáttum *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Þann dag sendi (S)forstj tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv og í honum sagði: *„Sbr fyrri samtöl, þá þarf ég að fá frá ykkur fyrir helgi:*

  Revised budget - part two

  - revised budget, part two, fyrir innanlandssvið og stoðeiningar, ásamt upplistun á aðgerðarlistum, þe hvað gjöra skal og hvenær

  - millilandasvið, kynnt eins og gert var fyrir mánuði, en lista upp skoðun á því sem breyst hefur í millitíðinni, þe ss alcoa aukið magn, magnþróun í innfl, áhrif gengis, mannskapur, pricing etc"[1140]

- Einum og hálfum tíma síðar þennan dag svaraði (S)frkvstj-millilandasv og sendi excel-skjal í viðhengi. Í tölvupósti hans segir:

  „hér kemur revised frá mér – […] þarf að reikna gengisáhrifin aftur fyrir okkur

  Helstu breytingar

  - hærra olíuverð 740 $/MT í stað 630 áður

  - meiri samdráttur í innflutningi - þ.e. endar í 268 þt í stað 283 áður

  - Nýir sigrar í INNF smærri í sniðum en áður var áætlað eða 92 mkr í stað 157 mkr áður

  -Sérsamningur v/ Alcoa vegna umframmagns skili 16 mkr í viðbótarframlegð á þessu ári (undir „Financial objectives not in budget")."[1141]

2019. (S)frkvstj-innanl var sem fyrr segir einn þeirra sem fengu sendan framangreindan tölvupóst (S)forstj frá fimmtudeginum 3. júlí 2008. Í honum óskaði forstjóri Samskipa eftir m.a. *„aðgerðalista"* vegna *„revised budget"* fyrir innanlandsflutninga félagsins. Tók þessi beiðni (S)forstj því til (S)frkvstj-innanl.

2020. Hér skiptir því máli að daginn eftir að (S)frkvstj-innanl fékk framangreind fyrirmæli frá (S)forstj, eða föstudaginn 4. júlí 2008, átti (S)frkvstj-innanl bókaðan klukkustundar langan fund með (E)frkvstj-innanl. Kemur þetta fram í dagbók (E)frkvstj-innanl en fundarboðið kom inn í dagbókina 27. júní sama ár:

*„**Subject:** (S)frkvstj-innanl fundur á Mokka*

***Start:** fös. 4.7.2008 15:00*

***End:** fös. 4.7.2008 16:00"*[1142]

2021. Með heimild í 19. gr. samkeppnislaga óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum um m.a. fundi eða samtöl stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu. Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu um framangreindan fund. Engin gögn voru því afhent sem veittu upplýsingar um hvað var rætt í þessum samskiptum (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl.[1143]

2022. Eftir að Eimskip og Samskip fengu AI í hendur staðfestu fyrirtækin að þessi fundur hefði farið fram.

[1140] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.477418.
[1141] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.477658.
[1142] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.193770. Fundurinn virðist hafa verið bókaður 27. júní 2008.
[1143] Fjallað er um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23.

2023. Í mgr. 353 í athugasemdum Eimskips við AI er þannig staðfest að um hafi verið að ræða fund (E)frkvstj-innanl með (S)frkvstj-innanl. Hið sama er staðfest í m.a. mgr. 686 í athugasemdum Samskipa við AI. Eimskip segir að tvennt hafi verið rætt á fundinum. Annars vegar *„möguleikann á því að félögin gerðu með sér tvíhliða samkomulag á landflutningamarkaði*" og hins vegar *„mögulega hagsmunagæslu*" gagnvart Íslandspósti sem Eimskip taldi vera að misnota aðstöðu sína með því að nýta tekjur í skjóli einkaréttar til samkeppni á almennum markaði. Í mgr. 593 segja Samskip að á fundinum hafi verið *„rætt hversu mikil áhrif versnandi efnahagsástandi hefði á landflutninga félaganna og reifaðar hugmyndir í því sambandi.*" Einnig hafi fundurinn falið í sér undirbúning fyrir viðræður við Samtök verslunar og þjónustu þar sem ræða átti um viðbrögð við ætlaðri ólögmætri háttsemi Íslandspósts. Samskip neita því hins vegar að ólögmætt samráð hafi átt sér stað á þessum fundi framkvæmdastjóranna á Mokka. Sjónarmiðum Samskipa er nánar lýst í kafla 25.18.

2024. Virða ber fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl föstudaginn 4. júlí 2008 á Mokka í samhengi við m.a. eftirfarandi atvik og samtímagögn:

- Að morgni 7. júlí 2008 vistaði (S)forstö-landfl (forstöðumaður landflutninga og undirmaður (S)frkvstj-innanl) skjalið *„hagræðing sumar 2008 revised budget*". Þar er annars vegar vísað til samvinnu við Eimskip í landflutningum og til hækkunar á verði, sbr. kafli 8.9.2.

- Þann 8. júlí 2008 hóf (E)frkvstj-innanl undirbúning að verðhækkun á landflutningum, sbr. kafli 8.9.5.2.

- Þann 8. júlí 2008 fjallaði (S)forstj í tölvupósti til (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv um verðhækkun á landflutningum, sbr. kafli 8.9.5.2.

- Glærukynning (E)frkvstj-innanl frá 24. júlí 2008. Þar er einnig fjallað um samstarf við Samskip í landflutningum, sbr. kafli 8.13.

- Gögn málsins sýna einnig frekari samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í júlí og ágúst 2008, sbr. kafla 8.11 og 8.15.3. Þá áttu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl eins og áður segir fund í verslunarmiðstöðunni Smáralind í 17. september 2008 og funduðu þeir einnig í október sama ár. Voru öll þessi samskipti þeirra hluti af samráðsverkefninu, sbr. kafla 8.16.7 og 10.3. Líkt og var um fundinn á Mokka 4. júlí 2008 veittu Eimskip og Samskip heldur ekki upplýsingar um t.d. fundinn í verslunarmiðstöðinni Smáralind.

2025. Hér ber að rifja upp að (E)frkvstj-innanl sagði aðspurður við munnlega upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins að hann hefði ekki átt í neinum samskiptum við Samskip vegna samstarfs fyrirtækjanna, sbr. kafla 7.7.2. Þetta er hins vegar í ósamræmi við bæði samtímagögn, upplýsingar frá Samskipum og Eimskip.

2026. Sem áður sagði upplýstu Eimskip og Samskip ekki um fundinn á kaffihúsinu Mokka fyrr en AI hafði verið borið undir fyrirtækin. Af áðurnefndri frásögn Eimskips um umræðuefni fundarins er ljóst að fundurinn var liður í samráði fyrirtækjanna á þessum tíma og verkefninu um aukið samráð milli Samskipa og Eimskips. Annað verður heldur ekki lesið úr lýsingu Samskipa af fundinum. Að helstu keppinautar á fákeppnismarkaði ræði saman um *„hversu mikil áhrif versnandi efnahagsástandi hefði á landflutninga félaganna og reifaðar hugmyndir í því sambandi*" er erfitt að skilja öðruvísi en sem undirbúning að ólögmætri sameiginlegri lausn á vandamálinu. Þá er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að með samskiptum fyrirtækjanna hafi myndast vettvangur fyrir markaðsskiptingu og verðsamráð. Hafa ber í huga að engar upplýsingar eða gögn hafa verið lögð fram sem sýna að á fundinum 4. júlí 2008 hafi verið rætt um málefni ótengd samkeppni milli Eimskips og Samskipa. Í kafla 4.7.3 er, með vísan til dómaframkvæmdar, bent á að séu engar fundargerðir eða önnur gögn til sem sýni umræðuefni á fundi keppinauta geti það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt hafi verið á honum. Undir slíkum kringumstæðum getur sönnunarbyrðin snúist við. Hafa dómstólar ESB komist að þeirri niðurstöðu að sýni fyrirtæki ekki fram á að umræðuefnin á fundi þeirra hafi verið lögmæt geti samráðsbrot talist sannað.

2027. Þegar færslan í dagbók (E)frkvstj-innanl frá 4. júlí 2008 er virt í samhengi við önnur gögn málsins og tímasetningu verður að telja að boðað hafi verið til þessa fundar til að ræða a.m.k. þann hluta *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sem tengist landflutningum þessara keppinauta. Drögin frá árinu 2006 að samningi um umfangsmikið samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum voru í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Telur Samkeppniseftirlitið ljóst að beiðni (E)frkvstj-innanl, 3. júlí 2008, til lögmanns Eimskips um að fá í hendur eintak af þeim drögum hafi verið til undirbúnings fundi hans með (S)frkvstj-innanl daginn eftir. Líklegt má telja að viðbrögð Eimskips og Samskipa við samkeppni frá Íslandspósti hafi einnig verið rædd, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 8.11. Þá telur Samkeppniseftirlitið þessi ólögmætu samskipti Samskipa og Eimskips 4. júlí 2008 hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að grípa til verðhækkana á landflutningum í ágúst 2008, sbr. kafla 8.15.2. Hófu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl undirbúning verðhækkana í kjölfar þessa fundar í júlí 2008. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er að í reglubundnum samskiptum lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips á m.a. síðari hluta ársins 2008 hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun.Er þetta rökstutt nánar í kafla 11 en þar er lýst samandreginni niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins vegna atvika frá miðju ári 2008 og fram á árið 2009.

2028. Samskip halda því fram að framangreind samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 hafi verið lögmæt og alls ótengd hinu *„ímyndaða“* *„Nýtt upphaf“* verkefni. Eins og rökstutt er í kafla 25.18 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þau sjónarmið fyrirtækisins.

8.8. (E)frkvstj-flutnkerf vísar í byrjun júlí til samskipta við Samskip

2029. Í tölvupósti (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf frá 27. júní 2008 kom eins og fyrr sagði m.a. eftirfarandi fram:

„Semja um meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum“.

2030. Þessu svaraði (E)frkvstj-flutnkerf þann 3. júlí 2008 með eftirfarandi hætti:

„Það er verið að vinna í samningnum við S-Line [Samskip]*, þeir menn sem hafa með þessi mál að gera þar hafa verið í fríi.“*[1144]

2031. Samkvæmt gögnum málsins var (S)frkvstj-millilandasv skráður í fríi til 1. júlí 2008 og (S)forstö-innfl1 fór í frí 30. júní 2008.[1145] Er líklegast að (E)frkvstj-flutnkerf hafi átt í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv og ber í því samhengi að horfa til þess að þeir ræddu saman nokkrum dögum síðar í júlí 2008, sbr. kafla 8.9.5. Þá ber að hafa í huga samskipti (E)frkvstj-flutnkerf við staðgengil (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj, 19. júní 2008, sbr. tölvupóst (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf dags. 20. júní 2008 og umfjöllun í kafla 8.2.2 hér að framan.

2032. Staðfestir áðurnefndur tölvupóstur frá 3. júlí 2008 að (E)frkvstj-flutnkerf hafi átt í samskiptum við Samskip eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst. Er þetta einnig í samræmi við fundargerð Eimskips frá 2. júní 2008 þar sem (E)frkvstj-flutnkerf var falið að eiga í viðræðum við Samskip. Gefa gögnin til kynna að þær viðræður hafi ekki síst átt að taka til siglingakerfa fyrirtækjanna en bæði (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv voru framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð á þeim kerfum sinna fyrirtækja, sbr. einnig umfjöllun í kafla 7.2.1.1.

2033. Með heimild í 19. gr. samkeppnislaga óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum um m.a. fundi eða samtöl stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu. Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu um framangreind samskipti. Engin gögn voru því afhent sem veittu upplýsingar um hvað hafi verið rætt í þessum samskiptum (E)frkvstj-flutnkerf við Samskip.

[1144] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.276038.
[1145] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.473199.

2034. Liði 5 í framangreindum tölvupósti (E)forstj frá 27. júní 2008 (*Hækkun á flutningsgjöldum á Ameríkuleið*) var svarað svo í þessum tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá 3. júlí 2008:

„Það var hækkað á USA þann 7. apríl sl. 7,9%, það er spurning hvort við eigum að hækka fljótlega aftur???"[1146]

2035. Þessi tölvupóstur gefur til kynna að (E)frkvstj-flutnkerf hafi haft efasemdir um verðhækkun svo skömmu eftir hækkunina í apríl 2008. (E)forstj deildi hins vegar ekki þeim efasemdum því gögnin sýna að nokkrum dögum seinna, 7. júlí 2008, gaf hann þau fyrirmæli að verðhækkun skyldi undirbúin, sbr. kafla 8.9.4. Þann dag voru jafnframt vistuð skjöl hjá Samskipum þar sem fram koma áætlanir um stórfellt samráð milli Eimskips og Samskipa, sbr. kafla 8.9.2.

2036. Í þessu samhengi ber að árétta að hér að framan hafa verið dregin fram gögn og upplýsingar um athafnir og samskipti ýmissa stjórnenda Eimskips og Samskipa. Þar kemur fram að frá miðjum júní til 4. júlí 2008 hafi verið í gangi samsvarandi vinna og endurskoðun hjá Eimskip og Samskipum, annars vegar endurskoðun á siglingakerfi Eimskips með aðkomu m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-skiparekst og hins vegar heildarendurskoðun á rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2008 með aðkomu m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Þessa sömu daga voru bein samskipti milli (E)frkvstj-flutnkerf og staðgengils (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj, samskipti milli (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv og samskipti milli (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl. Þá vísaði (E)frkvstj-flutnkerf til samskipta við Samskip í tölvupósti sínum til (E)forstj frá 3. júlí 2008. Eins og lýst hefur verið voru þessir stjórnendur virkir í undirbúningi og framkvæmd *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Þegar þessi gögn og tímasetningar eru virt heildstætt er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að um ólögmæt samskipti og samstarf var að ræða milli fyrirtækjanna.

2037. Til viðbótar skal árétta að (E)frkvstj-innanl hóf vinnu við umfangsmiklar hækkanir á verðskrám Eimskips í landflutningum þremur dögum eftir umræddan fund með (S)frkvstj-innanl á Mokka. Eins og vikið verður að hér á eftir hóf (S)frkvstj-innanl einnig í kjölfar fundarins að undirbúa verðhækkanir hjá Samskipum. Bæði Eimskip og Samskip tilkynntu síðan um verðhækkun á landflutningum í ágúst 2008.

2038. Þessa atburðarrás ber að virða í ljósi þess að aðgerðir Samskipa til að hækka verð eða vinna gegn lækkun á verði voru í samræmi við markmið fyrirtækisins með þátttöku í *„Nýtt upphaf"* verkefninu með Eimskip, sbr. kafla 11.21. Þá sýna gögn málsins að eftir að samráðsverkefnið byrjaði í júní 2008 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli lykilstjórnenda hjá Samskipum og Eimskip (auk samskipta (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl var um ræða samskipti milli m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1). Var þannig um að ræða ítrekuð samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í land- og sjóflutningum fyrirtækjanna. Voru þetta samskipti sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins, sbr. m.a. kafla 11.5. Jafnframt gefa gögnin til kynna að undirbúningur að verðhækkun í ýmsu formi hafi hafist hjá Samskipum og Eimskip á svipuðum tíma (lok júní/byrjun júlí 2008). Sýna gögnin að frá þessum tíma hafi stjórnendur fyrirtækjanna unnið að undirbúningi að hækkunum á verðskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkefna sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Var verðhækkunin á landflutningum í ágúst 2008, í kjölfar samskipta (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, því ekki einangrað tilvik.

2039. Líkt og rökstutt er í kafla 11.21 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í samskiptum Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008 hafi, auk umfjöllunar um *„Nýtt upphaf"* verkefnið, fyrirtækin haft með sér verðsamráð. Fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 var hluti af þessu.

[1146] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.276038.

8.9. Víðtækar tillögur um aukið samstarf og önnur atvik til 11. júlí 2008

2040. Gögn málsins frá fyrrihluta ársins 2008 sýna að (S)aðaleig-stjform-SH var mjög áfram um að vernda stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow"*. Til að stuðla að þessu var viðamikið samráð við Eimskip undirbúið. Eimskip féllst á að hefja undirbúning á að kanna fýsileika stóraukins samráðs við Samskip, sbr. umfjöllun hér að framan um m.a. fundinn 6. júní 2008 og glærur (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj um *„Nýtt upphaf"* verkefnið frá 8. og 9. júní 2008.

2041. Rifja ber einnig upp að einn liður af mörgum í starfi *„vinnuhópsins"* sneri að sjóflutningum og siglingakerfum fyrirtækjanna, sbr. glærurnar í *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem báru yfirskriftina *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Átti m.a. að gera *„greiningu á skipanýtingu brotið niður á hafnir í inn- og útflutningi"* og stilla upp *„möguleikum þar sem ávinningur væri að skiptast á slottum."* Glærurnar sýna m.a. að skoða átti að Samskip myndu draga úr TA samkeppni við Eimskip í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og vísað var til mögulegs samstarfs vegna sjóflutninga til og frá Vestmannaeyjum.

2042. Hjá Eimskip var hafin vinna sem tengdist framangreindu, sbr. m.a. tölvupóst (E)frkvstj-EimÍsl frá 19. júní 2008, tölvupóst (E)forstj frá 27. júní 2008 vegna Norður-Ameríku og tölvupóst (E)forstö-útfl frá 1. júlí 2008 vegna Vestmannaeyja en þessum tölvupóstum var lýst hér að framan.

2043. Gögn málsins sýna einnig að eftir fundinn 6. júní 2008 hafi Samskip unnið að tillögum að mjög umfangsmiklu ólögmætu samráði við Eimskip í sjóflutningum til og frá Íslandi. Sést þetta m.a. af skjölum sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði 7. júlí 2008, gögnum sem sýna hvað fór fram á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 og af skjölunum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip sem haldinn var 25. júlí 2008 á skrifstofu Kjalars á Suðurlandsbraut. Er þessum gögnum lýst nánar hér á eftir.

2044. Voru framangreindar tillögur Samskipa frá júlí 2008 ekki aðeins í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Þær voru einnig í anda þess sem fram kom í áðurnefndum tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv, dags. 4. júní 2008, um hvort unnt væri að takmarka flutningsgetu Eimskips og Samskipa (*„skera capacitet af markadi eda nyta a betri mata"*) með því að Eimskip og Samskip tækju upp sambærilega samvinnu í flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda og fyrir hendi var í Norður-Ameríku flutningum (*„med slot samningum milli okkar og keppinauta, svipað og US samstarf."*).

2045. Auk framangreinds er fyrirliggjandi að Samskip og Eimskip hafi unnið að verðhækkunaraðgerðum þessa daga.

2046. Í þessum undirkafla verður fjallað um atvik til 14. júlí 2008. Við heildarmat ber að hafa í huga a.m.k. eftirfarandi samskipti Eimskips og Samskipa sem gerð var grein fyrir hér að framan.

- (S)forstö-flutnstj vísaði til samskipta við (E)frkvstj-flutnkerf í tölvupósti 20. júní 2008 vegna flutninga fyrir Samskip fyrir Eimskip tengda Vestmannaeyjum. Vestmannaeyjar voru sem viðkomuhöfn á meðal viðfangsefna samráðsverkefnis fyrirtækjanna.
- Samræður (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008.
- Samræður (E)forstj og (S)viðskstj þar sem (E)forstj fjallaði um áform Eimskips um að draga úr flutningsgetu, sbr. tölvupóst (S)viðskstj frá 25. júní 2008.
- (S)frkvstj-millilandasv upplýsti (E)frkvstj-skiparekst þann 2. júlí 2008 um samdrátt í innflutningi og um stöðumat Samskipa.
- (E)frkvstj-flutnkerf vísaði í tölvupósti til (E)forstj, dags. 3. júlí 2008, til samskipta við Samskip um samráðsverkefnið.

- (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl funduðu á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008.

2047. Við heildarmat ber einnig að hafa eftirfarandi í huga:

- Vitneskju (S)frkvstj-Silver þann 8. júlí 2008 um að (S)forstj ætlaði að hitta Eimskip, sbr. kafla 8.9.5.1.

- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj frá mánudeginum 14. júlí 2008 sýnir að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf hafi rætt saman í vikunni þar á undan, þ.e. 7. – 13. júlí 2008, sbr. kafla 8.9.5.4 og 8.10.2.

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 er vísað til samskipta við Eimskip um m.a. samráð í siglingum, sbr. glærurnar undir heitinu *„Slot samningar í siglingakerfinu"* í glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Er þessu lýst í kafla 8.10.1.

2048. Framangreint hefur þýðingu þegar horft er m.a. til þeirra skjala sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði 7. og 8. júlí 2008. Jafnframt sýnir framangreint að viðræður áttu sér stað á milli Eimskips og Samskipa á tímabilinu 7. til 14. júlí 2008. Ber einnig að horfa til þess að bæði hjá Eimskip og Samskipum var þessa dagana unnið að verkþáttum sem tengjast samráðsverkefninu. Verður þessu nú lýst nánar.

8.9.1. Unnið að *„Nýtt upphaf"* verkefninu

2049. Í gögnum Eimskips má sjá að áfram var unnið þann 1. júlí 2008 að samantekt upplýsinga og greiningu fyrir hafnir fyrirtækisins á Íslandi og í Evrópu. Um var að ræða þá viðkomustaði sem féllu undir verkþáttinn í *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem tók til endurskoðunar á siglingakerfum Eimskips og Samskipa. Í tölvupóstsamskiptum Eimskip þennan dag kom m.a. eftirfarandi fram um þetta: *„Við erum núna einungis að tala um tölur per port innfl., útfl. og heildar, ekkert niðurbrot per viðskiptamenn. Hafnirnar sem þarf að greina á eru:*

IS REY

IS ESK

IS VES

FO THO

NO FRK […]."

2050. Aðkomu að þessari greiningu Eimskips höfðu: (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-fjárh2, (E)forstö-útfl , (E)forstö-innfl , (E)forstö-vöruþróun, KF, og (E)forstö-fjárh1. Lá greiningin fyrir að kvöldi 3. júlí 2008.[1147] Fyrr þennan sama dag, fimmtudaginn 3. júlí 2008, bókaði ritari (E)forstj fund þann mánudaginn 7. júlí 2008 með (E)frkvstj-flutnkerf.[1148]

2051. Eins og áður sagði var í framangreindri athugun Eimskips fjallað um flutningaþjónustu fyrirtækisins sem m.a. tengdist Vestmannaeyjum. (E)forstj og (E)frkvstj-flutnkerf áttu bókaðan fund um þá viðkomuhöfn 4. júlí 2008. Fjallaði (E)frkvstj-flutnkerf um Vestmannaeyjar í tölvupósti sem hann sendi (E)forstj 9. júlí 2008, sbr. nánar hér á eftir.

2052. Sunnudaginn 6. júlí 2008 sendi (S)forstj tvo tölvupósta. Sá fyrri var til (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv og í honum sagði:

[1147] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.388721. Sbr. einnig afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.521904.
[1148] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.276565.

„búinn að fara í gegnum revised budget, sem við sameiginlega kynnum á stjórnarfundi á morgun kl 13.00.

Vill gjarnan eiga stund með ykkur til að samhæfa aðgerðir í fyrramálið, ræðum nánar first thing tomorrow morning.."[1149]

2053. Síðari pósturinn var einungis til (S)frkvstj-millilandasv og efni hans var: *„Fundur á morgun.*" Í tölvupóstinum sagði:

„Ræðum yfirferð nánar í fyrramálið, en það sem mér finnst mikilvert að fram komi er:

-kynning, stillt upp á sambærilegan hátt máta og síðast, þ.e. fyrir rúmlega mánuði

-áætlað magn í inn/út í júní og ágiskuð afkoma í júní

-magn fyrstu viku í júlí og horfur short term

-siglingakerfi, stúdía sbr. umræður í sl viku

-mannskapur, gróf áætlun."[1150]

2054. Samráðsverkefnið hófst í byrjun júní, sbr. m.a. fund (E)stjform, (E)forstj, (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 6. júní 2008. Strax eftir þann fund með Eimskip hitti (S)aðaleig-stjform-SH, ásamt (S)forstj, aðra stjórnarmenn í Samskipum hf. Var það ekki formlegur bókaður stjórnarfundur en Samkeppniseftirlitið telur að á honum hafi verið rætt um samráðið við Eimskip, sbr. kafla 7.2.2.

2055. Að heildarmati Samkeppniseftirlitsins vísa framangreind ummæli (S)forstj í tölvupóstinum frá 6. júlí 2008 um *„síðast*" og *„fyrir rúmlega mánuði*" til fundarins með Eimskip mánuði fyrr, *„Nýtt upphaf*" verkefnisins og undirbúnings þess.

2056. Nánar tiltekið verður að telja að (S)forstj sé í tölvupóstinum að vísa til mikillar undirbúningsvinnu innan Samskipa fyrir fundinn milli (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008. Á sama tíma sýna gögn málsins að Eimskip hafi einnig unnið að greiningarvinnu sem tengdist auknu samstarfi Samskipa og Eimskips.

2057. Sé þetta virt með öðrum samtímagögnum málsins eru ríkar vísbendingar um að (S)forstj hafi með áðurnefndum ummælum sínum í tölvupóstinum til (S)frkvstj-millilandasv 6. júlí 2008 vísað til þess að halda ætti hér í annarri viku júlímánaðar fund með Eimskip. Þannig voru stjórnendur Samskipa öðru sinni á stuttum tíma að undirbúa áþekk gögn og hafði verið gert mánuði áður, þ.e. þegar æðstu yfirmenn fyrirtækjanna hittust og funduðu í húsnæði Kjalars að Suðurlandsbraut 6. júní 2008. Þá skipta einnig miklu máli eftirfarandi minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Bera þau skýrlega með sér að búið var að *„taka áfram*" samráðsverkefni Eimskips og Samskipa sem sneri að siglingakerfum fyrirtækjanna og slotsamningum. Var minnisblaðið afrakstur samvinnu fyrirtækjanna um endurskoðun á siglingakerfa þeirra, sem hafði það markmið að lágmarka kostnað fyrirtækjanna beggja m.a. með samdrætti í flutningsgetu og samnýtingu á kerfunum. Minnisblöðin staðfesta að sameiginleg endurskoðun hafði borið ávöxt. Mánuði eftir fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008, lágu þannig fyrir umfangsmiklar og ítarlegar samráðstillögur um víðtækt samstarf fyrirtækjanna. Miðuðu þessar tillögur að því að Eimskip og Samskip myndu samræma að verulegu leyti siglingakerfi sín og skipta með sér flutningamörkuðum. Fjallað er nánar um þessi minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv í köflum 8.9.2 og 8.9.5.3.

2058. Framburður (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu styður framangreint en þar kom fram að gögnin og upplýsingarnar sem Samskip tóku saman dagana fyrir 6. júní 2008 hefðu verið til undirbúnings fyrir fundinn með Eimskip. Þá upplýsti (S)forstj jafnframt að eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 hefðu

[1149] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.477783.
[1150] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.477787.

„menn svo farið og hérna unnið frekar heima í húsi […]".[1151] Gögn málsins sýna að þetta gerðist, Eimskip og Samskip unnu „heimavinnuna" og hittust svo fyrri hluta júlímánaðar.

8.9.2. Samskip vinna að víðtækum tillögum að auknu samstarfi 7. júlí 2008

2059. Þann 7. júlí 2008 voru vistuð skjöl hjá Samskipum sem tengdust með beinum hætti tveimur mikilvægum þáttum í samráðsverkefninu, annars vegar samráði í landflutningum og hins vegar samráði í siglingum til og frá Íslandi.

2060. Kl. 09:57 þann 7. júlí 2008 vistaði (S)forstö-landfl (forstöðumaður landflutninga Samskipa og undirmaður (S)frkvstj-innanl) skjalið *„hagræðing sumar 2008"*. (S)frkvstj-innanl vistaði skjalið daginn eftir, 8. júlí 2008. Um er að ræða excel-skjal er varðar aðgerðir í landflutningum og í dálkinum fyrir Norðurland segir:

„Akstur á Norðausturhorn- samið við Eimskip um skipti á frakt á Vopnafjörð og Þórshöfn".[1152]

2061. Í skjali (S)forstö-landfl var einnig fjallað um verðhækkanir og álagningu þjónustugjalda í landflutningum. Í þessu samhengi ber að minna annars vegar á framangreinda tölvupósta (S)forstj frá 9. júní og 3. júlí 2008 þar sem hann ræðir m.a. um *„kostnaðargreiningar"* og *„revised budget, part two, fyrir innanlandssvið"* og hins vegar fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl á kaffihúsinu Mokka föstudaginn 4. júlí 2008.

2062. Kl. 10:24 þann 7. júlí 2008 vistaði (S)frkvstj-millilandasv excel-skjalið *„Flutningsgeta 2008.07.xls"*.[1153] Skjalið inniheldur 10 síður (sheet). Þar er að finna nákvæmar upplýsingar um skip Samskipa, Eimskips og Atlantsskipa/Nesskipa og flutningsgetu þeirra fyrir árið 2007 og fyrri hluta 2008. Á síðu sem ber heitið *„01.2009 scenario"* er sett fram hugmynd að tiltekinni útgáfu af siglingakerfi allra framangreindra skipafélaga. (S)frkvstj-millilandasv stillti í þessu skjali upp mögulegri flutningsgetu markaðarins með hinum ýmsu útfærslum.

2063. Ber að virða þetta excel-skjal (S)frkvstj-millilandasv í ljósi glærukynningar (E)forstj um verkefnið *„Nýtt upphaf"* frá 9. júní 2008 þar sem m.a. kemur fram að gera eigi *„greiningu á skipanýtingum"* og að *„Endurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað"* með m.a. *„Fækkun / smækkun skipa"* í tengslum við mat á ávinningi við að Eimskip og Samskip skiptu með sér slottum/höfnum. Verður ekki betur séð en að (S)frkvstj-millilandasv hafi í þessu skjali verið að hluta til að vinna þessa greiningu af hálfu Samskipa á sömu forsendum og fram komu í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Hér skiptir og máli að þennan sama dag átti sér stað samskonar skoðun eða greining innan Eimskips, sbr. kafla 8.9.4.

2064. (S)frkvstj-millilandasv vistaði einnig fyrir hádegi þann 7. júlí 2008 annað skjal. Um var að ræða minnisblað sem vistað var með heitinu *„MEMO 2008.07.05.doc"*.[1154] Eins og minnisblaðið ber með sér felast í því tillögur Samskipa til Eimskips varðandi m.a. niðurlagningu Suðurleiðar hjá Eimskip, slotsamninga og takmörkun á framboði/markaðsskiptingu. Eru þetta allt málefni sem féllu undir eða voru tilgreind í *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* glærunum um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Fyrir liggur að (S)frkvstj-millilandasv vann þetta minnisblað að beiðni (S)forstj.[1155] Í þessu minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv kemur nánar tiltekið eftirfarandi fram:

„07/07/2008

Siglingakerfi
-DRÖG-

[1151] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 88 og 107.
[1152] Afritað tölvuskjal frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.8197. Afritað tölvuskjal frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.9291.
[1153] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.28198.
[1154] Afritað tölvuskjal frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.21524. Einnig fannst skjalið vistað hjá […] kl. 11:38 þennan dag.
[1155] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 113. Sjá einnig mgr. 1003 í athugasemdum Samskipa við AI.

Innflutningur

Árið 2007 nam heildarinnflutningur til Íslands í áætlanasiglingum um 1.065.000 tonnum. Ætla má að innflutningur árið 2008 dragist saman um 100.000 tonn (8%) og árið 2009 um önnur 100 -150.000 tonn. Samsvarandi innflutningur til Færeyja nam um 145.000 tonnum árið 2007 og má ætla að magnið haldist svipað árin 2008 og 2009.

Samdráttur í magni til Íslands og Færeyja nemur því um 8% milli ára og um allt að 20% á tímabilinu.

Útflutningur

Árið 2007 nam heildarútflutningur frá Íslandi í áætlanasilginum um 800.000 tonnum, þar af nam stóriðjan um 500.000. Áætlað er að heildarútflutningur aukist um 350.000 tonn á árinu 2008 vegna stóriðjuflutninga. Árið 2009 má ætla útflutningsmagn aukist áfram vegna stóriðju. Útflutningur frá Færeyjum í áætlanasiglingum nam um 145.000 tonnum árið 2007 og má ætla að árin 2008 og 2009 verði svipuð.

Flutningsgeta

Í árslok 2007 nam burðargeta skipa í áætlanasiglingum milli Íslandi, Færeyja og Evrópu um 52.800 DWT á viku.

Company & vessels	*Route*	*Freq*	*TEU nom*	*TEU@14t*	*DWT*
SAMSKIP					
Arnarfell	*Blá leið*	*26*	*909*	*571*	*11.143*
Helgafell	*Blá leið*	*26*	*909*	*571*	*11.143*
Akrafell	*Græn leið*	*26*	*661*	*421*	*10.481*
Hvassafell	*Græn leið*	*26*	*661*	*421*	*10.481*
Capacity pr. week			*1.570*	*992*	*21.624*
EIMSKIP					
Goðafoss	*Norðurleið*	*26*	*1.457*	*1.068*	*17.042*
Dettifoss	*Norðurleið*	*26*	*1.457*	*1.068*	*17.042*
Brúarfoss	*Suðurleið*	*26*	*724*	*438*	*8.627*
Selfoss	*Suðurleið*	*26*	*724*	*438*	*8.627*
Lómur	*Færeyjar*	*26*			*1.450*
Blikur	*Færeyjar*	*26*			*1.450*
Capacity pr. week					*27.119*
ATLANTSSKIP					
Kársnes	*Evrópa*	*26*	*384*	*224*	*4.577*
Arnarnes	*Evrópa*	*26*	*294*	*192*	*3.480*
Capacity pr. week			*339*	*208*	*4.029*
SAMTALS pr. viku		***6***			***52.772***

Samsvarandi tala fyrir árið 2008 stefnir að öllu óbreyttu í 61.700 DWT á viku. Þetta eru um 8.000 DWT (15%) meiri burðargeta en þörf er á til að sinna öllum útlfutningi til Evrópu í ár og 20-30% meiri burðargeta en þörf er á til að sinna öllum innflutning næstu tvö árin. Vegna samdráttar í innflutningi er ljóst er að flutningsgeta áætlanasiglingakerfanna mun ráðast af eftirspurn á útflutningshliðinni á næstu árum.

Fyrirtæki og skip	*Rúta*	*Tíðni*	*TEU nom*	*TEU@14t*	*DWT*
SAMSKIP					
Arnarfell	*Blá leið*	*26*	*909*	*571*	*11.143*
Helgafell	*Blá leið*	*26*	*909*	*571*	*11.143*
Akrafell	*Græn leið*	*26*	*1.139*	*709*	*12.160*
Hvassafell	*Græn leið*	*26*	*1.139*	*709*	*12.160*
Flutningsgeta á viku			*2.048*	*1.280*	*23.303*
EIMSKIP					
Goðafoss	*Norðurleið*	*26*	*1.457*	*1.068*	*17.042*
Dettifoss	*Norðurleið*	*26*	*1.457*	*1.068*	*17.042*
Brúarfoss	*Suðurleið*	*26*	*724*	*438*	*8.627*
Selfoss	*Suðurleið*	*26*	*724*	*438*	*8.627*
Lómur	*Austurleið*	*26*	*698*	*436*	*8.400*
Blikur	*Austurleið*	*26*	*698*	*436*	*8.400*
Flutningsgeta á viku			*2.879*	*1.942*	*34.069*
NESSKIP					
Wilson X		*26*	*297*	*173*	*4.300*
Wilson Y		*26*	*297*	*173*	*4.300*
Flutningsgeta á viku			*297*	*173*	*4.300*
SAMTALS pr. viku		***6***	***5.224***	***3.395***	***61.672***

Efnahagslega rökréttar aðgerðir

Vegna samdráttar mun flutningsgeta í áætlanasiglinum til og frá landinu ráðast af útflutning á næstu árum. Um 15% umframflutningsgeta frá Íslandi og Færeyjum til Evrópu skapar tækifæri til umtalsverðrar kostnaðarlækkunar.

Heildar rekstrarkostnaður siglingakerfanna gæti numið um 9 – 12 milljörðum kr. á ári og undirliggjandi heildarhagræðing gæti numið 1 – 2 milljörðum kr á ári.

Til þess að hagræðing af þessari stærðargráði geti orðið að veruleika fyrir íslenskt samfélag þurfa aðilar að ná saman um útfærslu sem m.a. uppfyllir eftirtalin skilyrði:

(i) breytir innbyrðis stöðu á milli aðila á markaði sem minnst þannig að aðilar geti áfram keppt á sín á milli á sömu forsendum og fyrr.

(ii) er gagnsæ og einföld í útfærslu á milli aðila til að fyrirbyggja tortryggni eða misskilning um eðli útfærslunnar eða markmið hennar.

(iii) er trúverðug gagnvart viðskiptavinum, yfirvöldum og almenningi

(iv) er í samræmi við lög og reglur og hlýtur samþykki samkeppniseftirlits.

Sú útfærsla sem hér er viðruð er gerð með hliðsjón af ofangreindum þáttum og eftirfarandi staðreyndum:

- *Samskip unnu útboð/verðkönnun Alcoa um alla flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins til Evrópu.*

- *Eimskip eru með samninga við Alcoa um alla USA flutninga. Fyrir liggjur að engir flutningar eru fyrirhugaðir til USA á næstu 2 árum og jafnframt liggur fyrir að Alcoa hyggjast flytja það magn sem kann að fara til USA í framtíðinni í gegnum RTM með TAS þjónustu.*

- *Eimskip töpuðu útboði/verðkönnun Alcan um flutninga fyrir fyrirtækið til Nesskipa sem sett hafa upp sérstaka rútu sem mun aðeins sinna flutningum fyrir fyrirtækið.*

- *Atlantsskip hafa hætt rekstri eigin skipa og gert slot-samning við Eimskip.*

- *Í samningaviðræðum milli SA og Sjómannafélags Íslands nýverðið staðfestu Eimskip að Brúarfoss og Selfoss yrðu áfram í rekstri félagsins.*

Evrópa *Þær breytingar sem orðið hafa á flutningum fyrir Alcan með sérstakri „ál-rútu" milli Straumsvíkur og Rotterdam eru efnahagslegar forsendur fyrir rekstri Suðurleiðar Eimskips brostnar og beinast liggur við að ná fram hagræðingu með því að leggja þá siglingaleið af með eftirfarandi hætti:*

- *Suðurleið Eimskips lögð af.*

- *Flutningum frá Vestmannaeyjum sinnt með slot-samningi við Samskip (Blá leið) – Til þess að geta sinnt þessum flutningum þurfa Samskip að sleppa viðkomu á Grundartanga.*

- *Flutningum Samskipa frá Grundartanga yrði sinnt með slot-saminngi við Eimskip (Norðurleið) - Til þess að geta sinnt þessum flutningum fyrir Samskip myndu Eimskip að líkindum þurfa að færa hluta útflutnings frá Reykjavík af Norðurleið yfir á Austurleið.*

- *Til að skapa aukið svigrúm á Austurleið til að sinna útflutning frá Reykjavík sbr. ofangreint yrði viðkomu Austurleiðar til Reyðarfjarðar hætt og flutningum Eimskip sinnt með slot samningi við Samskip (Græn leið).*

- *Innflutningi Eimskips frá Rotterdam sem ekki fer með Norðurleið og innlfutningi Eimskips frá Immingham sem áður fór með Suðurleið verður sinnt með slot samningi við Samskip (Græn leið).*

- *Innflutningur Samskipa frá Noregi færi með Austurleið Eimskips á slot-samningi.*

USA *Vegna samdráttar í innflutningi frá Norður-Ameríku er hægt að ná fram kostnaðarhagræðingu í heildarflutningakerfinu til og frá Íslandi með því að Eimskip dragi úr tíðni og flutningsgetu á USA/CA og sinni svæðinu með einu skipi á 21 daga tíðni. Til að tryggja sem besta nýtingu á þessari rútu væri öðrum innflutning frá USA stýrt úr/í TAS kerfið eftir atvikum.*

Samskip gætu flutt pappírsflutninga frá CA[1156] inn í kerfi Eimskips til að bæta nýtingu kerfisins með því að Eimskip færi á móti magn frá sér inn í kerfi Samskipa frá Evrópu.

-(S)frkvstj-millilandasv-"

2065. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 29. janúar 2015, fór eftirlitið fram á, með heimild 19. gr. samkeppnislaga, að Samskip myndu afhenda eftirfarandi gögn:

„[…] afrit af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi milli annars vegar Samskip og hins vegar fyrirtækja sem hafa með höndum hvers konar sjóflutninga, landflutninga, flutningsmiðlun og vöruhúsaþjónustu. Tekur þetta til allra slíkra gagna án tillits til hver samdi þau, og án tillits til þess á hvaða vettvangi þau verða til eða eru sett fram (t.a.m hagsmunasamtaka hvers konar). Framangreind upplýsingaskylda nær til allra gagna sem fjalla um slík drög eða

[1156] Kanada.

samstarfstillögur, -hugmyndir eða -viðræðna, t.d. tölvupóstar, minnisblöð, glærukynningar o.s.frv. Ef tiltekið gagn er óljóst að efni til er heimilt að skýra efni þess."

2066. Umrætt minnisblað (S)frkvstj-millilandasv féll undir framangreinda skyldu Samskipa til að afhenda gögn. Þrátt fyrir það var þetta gagn ekki sent Samkeppniseftirlitinu. Hið sama gildir um nýja útgáfu af minnisblaðinu sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj 8. júlí 2008, sbr. nánar hér á eftir. Þegar eðli og efni skjalsins er virt og horft er til þess að það var unnið að ósk forstjóra og eingöngu aðgengilegt æðstu stjórnendum Samskipa verður vart dregin önnur ályktun en að Samskip hafi viljað halda þessu skjali leyndu.

2067. Þetta minnisblað (S)frkvstj-millilandasv ber með sér að í því felast tillögur Samskipa til Eimskips. Sagt er að fyrirtækin þurfi að *„ná saman*" um tiltekin atriði og *„viðrud*" er hugmynd sem felur í sér veigamikla breytingu á starfsemi Eimskips.

2068. Í þessu minnisblaði er kortlagt ferli þar sem keppinautar samræma að verulegu leyti siglingakerfi sín og skipta með sér flutningamörkuðum. Höfundur skjalsins var einn af æðstu stjórnendum Samskipa og sendi það til (S)forstj, að beiðni þess síðarnefnda. Efni skjalsins er sem fyrr segir í samræmi við það sem lagt var til í *„Nýtt upphaf*" glærum (E)forstj frá 9. júní 2008. Þá er minnisblaðið einnig í samræmi við framangreindar hugmyndir (E)forstj frá 27. júní 2008 um að semja ætti við Samskip um *„meira magn*" í Norður-Ameríku flutningum og draga þar með úr samkeppni. Innflutningur á pappír frá Norður-Ameríku til Íslands var mikilvægur hluti flutninga á þeirri leið. Samkvæmt minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv kom til álita að setja þá flutninga Samskipa í *„kerfi Eimskips*" gegn því að Eimskip setti flutningamagn í Evrópukerfi Samskipa.

2069. Það vekur og athygli að texti minnisblaðs (S)frkvstj-millilandasv er „afslappaður" og afdráttarlaus og í honum kemur enginn fyrirvari fram um afstöðu helsta keppinautarins, Eimskips, sem skjalið varðar þó að verulegu leyti. Bendir það ótvírætt til þess að efni þess hafi verið rætt milli aðila. Það er ekki trúverðugt að stjórnandi í stöðu (S)frkvstj-millilandasv, og með hliðsjón af fyrirséðum aðstæðum á markaði, hafi verið að fjalla um umrætt samstarf með þessum opinskáa og skipulagða hætti ef einhver verulegur vafi væri á vilja og afstöðu æðstu stjórnenda Eimskips til þess að ræða um meginefni og markmið minnisblaðsins. Umfjöllun og efnistök (S)frkvstj-millilandasv bera þvert á móti með sér sterka tengingu við eitt af meginmarkmiðum og tilgang samráðsverkefnisins, þ.e. atriðin sem tilgreind eru í *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" glærunum í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Varð skjalið til eftir samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa og er til vitnis um stóraukið samstarf Samskipa og Eimskips. Skjalið gefur auk þess sterka vísbendingu um að umræddur *„vinnuhópur*" sem greint var frá í glærum (E)forstj hafi verið að störfum á þessum tíma. Jafnframt staðfestir minnisblaðið framburð (S)forstj um að fyrirtækin hafi ráðist í *„heimavinnu*" eftir fundinn 6. júní 2008.

2070. Það dregur ekki úr sönnunargildi þessa gagns þó að endanleg útfærsla á ólögmætu samráði fyrirtækjanna hafi að hluta orðið með öðrum hætti en þar er rakið. Minnisblaðið endurspeglar að það hafi verið talið raunhæft a.m.k. að skoða gaumgæfilega mjög umfangsmiklar eða róttækar hugmyndir til að ná fram þeim markmiðum sem fram koma í *„Nýtt upphaf*" verkefninu.

2071. Ber að hafa í huga að skjöl af þessum toga hafa þýðingu í samkeppnisrétti jafnvel þótt ekki sé sannað að þeim hafi verið dreift til keppinauta eða efni þeirra rætt við þá, sbr. kafla 4.7.6.3. Samkeppniseftirlitið telur hins vegar sannað í þessu máli að efni skjalsins hafi verið rætt við Eimskip. Ber m.a. að horfa til þess að efni skjalsins var í fullu samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið, nýja útgáfu af skjalinu sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði og sendi (S)forstj 8. júlí 2008 (en dagsetti daginn eftir) og önnur atvik sem fjallað verður um hér á eftir.

2072. Fram kemur í skjalinu að skilyrði fyrir þessari samvinnu væri m.a. að samþykki samkeppnisyfirvalda fengist. Samkeppniseftirlitið hefur aldrei verið upplýst um þessar fyrirætlanir né samþykkis þess verið leitað.

2073. Hér ber að hafa í huga að gögnin sýna að (S)frkvstj-millilandasv prentaði út minnisblaðið rétt fyrir hádegi 7. júlí 2008. Stjórnarfundur Samskipa hf. hófst kl. 13:00 sama dag. Sem fyrr segir sendi (S)frkvstj-millilandasv þann 8. júlí 2008 nýja útgáfu af þessu minnisblaði til (S)forstj, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

2074. Við skýrslutöku hjá lögreglu var umrætt excel-skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 („*Flutningsgeta 2008.07.xls*") borið undir hann. Var (S)frkvstj-millilandasv m.a. spurður um síðuna sem ber heitið „*01.2009 scenario*" þar sem hann var í júlí 2008 að setja m.a. fram hugmyndir um flutningsgetu Eimskips í janúar 2009:

HS Þú ert að gera þetta í júlí sko. […]

(S)frkvstj-millilandasv Já, þetta er einhver, einhver pæli.... einhver svona, einhver, einhver já, væntanlega en að fylgja þessu engar skýringar, þannig að ég man nú ekki, ég man ekki hvaða pælingar hafa legið ....

HS Í raun og veru, hvaða pæling, hvernig, hvaða forsendur ertu þá með þarna þegar þú ert að hugsa um janúar hjá Eimskip, ertu með einhverja breytingu þarna á milli eða hvað ...?

(S)frkvstj-millilandasv Ee, ég bara sé það nú ekki alveg í hvelli, mér sýnist ekki. Jú, það er eitthvert aðeins annað mat hérna á, jú það er greinilega hérna, já þetta er örugglega í framhaldi af því að þeir breyta sínu kerfi, þeir eru skip hérna sem heitir [C]elia sem er farið út hérna í janúar 2009 og Reykjarfoss í staðinn, þeir hafa verið á 15 daga tíðni, þá er hann kominn á 17 daga tíðni.

HS Og þetta er eitthvað sem þú breytir...

(S)frkvstj-millilandasv Og það hefur einhver, það hefur áhrif á vikulega flutningsgetu til lækkunar, lítillega. Þannig að þetta er væntanlega ...

HS En þá ert þú að spá því að það gerist í, í, í janúar 2009 er það ekki?

(S)frkvstj-millilandasv Ég veit …

HS Þetta er gert í þarna 2008?

(S)frkvstj-millilandasv Já, ég veit ekki hvenær þetta er gert, hvenær ...

HS Þetta er ág... þetta er júlí 2008 vistar þú þessi skjöl sko.

(S)frkvstj-millilandasv Já, þá er þetta væntanlega einhvern, einhverjar fabúleringar um ...

2075. Við skýrslutöku hjá lögreglu var minnisblaðið sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði 7. júlí 2008 einnig lagt fyrir (S)frkvstj-millilandasv og hann spurður um það:

HS Dagsett 7. júlí 2008, þetta er vistað sama dag eða sama dag og fyrrgreint Excel skjal finnst hjá þér: Flutningsgeta 2008.07. Geturðu sagt okkur frá þessu skjali?

(S)frkvstj-millilandasv Ee...

HS Manstu eftir því?

(S)frkvstj-millilandasv Nei, ég man nú ekkert sérstaklega eftir því. [þögn] Já, þetta er svona einhver pæling um, um hérna stöðuna á markaði og hvað sé mögulegt að gera theoratically til þess að draga úr flutningsgetu í, á markaðnum í heild.

HS Í hvaða tilgangi er, var þetta skjal gert?

(S)frkvstj-millilandasv Ég man það nú ekki.

HS Nei. Manstu hvernig þetta skjal var notað?

(S)frkvstj-millilandasv Ee, nei, ég man það ekki.[1157]

2076. Aðspurður neitaði (S)frkvstj-millilandasv því að unnið hefði verið eftir þessu minnisblaði hans þar sem ekkert sem fram hafi komið í því hafi raungerst. (S)frkvstj-millilandasv var þá spurður nánar um efni minnisblaðsins:

HS Þú ert að tala um hérna á bls. tvö, þú ert að tala um hérna: Til þess að hagræðing á þessari stærðargráðu – sem fabúlering á hagræðingu – þurfi aðilar að ná saman um útfærslu og sem uppfylli eftirfarandi skilyrði. Svo koma hérna nokkur skilyrði.

(S)frkvstj-millilandasv Mhm.

HS Hvað, hvað viltu hérna, ertu sem sagt að koma með hugleiðingar um það hvernig þessi tvö fyrirtæki geti unnið saman til að mynda hagræðingu samt með, geturðu aðeins skýrt hvað, hvað þú ert að fara, hvað ertu að fabúlera þarna, í hvaða tilgangi?

(S)frkvstj-millilandasv Ég, eins og ég segi, þetta skýrir sig nokkuð sjálft finnst mér sem hér stendur.

HS Já, skýrðu þetta bara út fyrir okkur eins og við séum fimm ára.

(S)frkvstj-millilandasv Nei, ég ætla bara ekkert að gera það.[1158]

2077. Var (S)frkvstj-millilandasv þá spurður um hver hafi beðið hann um að taka þetta minnisblað saman. Kvaðst (S)frkvstj-millilandasv fyrst ekki muna það en tók svo fram að væntanlega hafi (S)forstj beðið hann um að gera þetta.[1159]

2078. (S)frkvstj-millilandasv var einnig spurður hvort hann hafi unnið þessar tillögur í minnisblaðinu með vitneskju Eimskips. Kvaðst hann ekki muna það. Var (S)frkvstj-millilandasv þá bent á að í minnisblaðinu væri vísað til siglingakerfis Eimskips og hann spurður um skýringu á því. Neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um þetta.[1160]

2079. (S)frkvstj-millilandasv var jafnframt spurður um tillögur í minnisblaðinu eins og þá að Eimskip legði af siglingar á Suðurleið og og Samskip slepptu viðkomu á Grundartanga og gerðu þess í stað slot samning við Eimskip. (S)frkvstj-millilandasv sagði að eingöngu hefði verið um að ræða *„fabúleringar*".[1161] Var (S)frkvstj-millilandasv einnig spurður um þetta:

HS Svona skjal er búið til að beiðni forstjóra hann er sá eini sem gæti sett þig í þetta verkefni?

(S)frkvstj-millilandasv Ég, ég bara, ...

HS En ég er að velta fyrir mér sko ...

(S)frkvstj-millilandasv ... ég ætla ekki að tjá mig um það.

HS Hvað ertu beðinn um að gera, hvernig, ertu beðinn um að skoða einhver svona samlegðaráhrif skipafyrirtækjanna eða einhverja samvinnu eða hvað, hvernig hljóðar þessi beiðni?

(S)frkvstj-millilandasv Ég ætla ekki að tjá mig um það.

HS Af hverju ertu að leggja til hérna í USA kaflanum um, þú ert að koma með skipuleggja aðgerðir, þannig að keppinauturinn geti hagrætt hjá sér, af hverju ættirðu að vera að gera það?

(S)frkvstj-millilandasv Ee, ég ætla bara ekki að tjá mig meira um þetta.[1162]

[1157] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 112.
[1158] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 113.
[1159] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 113.
[1160] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 113 – 114.
[1161] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 115.
[1162] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 116.

2080. (S)frkvstj-millilandasv var bent á að hann og (S)forstö-innfl1 hefðu hitt (E)frkvstj-flutnkerf á fundum á seinni hluta ársins 2008 og hann spurður hvort þeir hefðu rætt þessi málefni við Eimskip. Neitaði (S)frkvstj-millilandasv því. Einnig var (S)frkvstj-millilandasv spurður um þetta:

HS Það stendur hérna: Drög, varð þetta einhvern tímann meira en það, var þetta skjal gefið úr?

(S)frkvstj-millilandasv Ee, ég man það ekki.

HS Og endar á þessari setningu hérna: Samskip gæti flutt pappírsflutninga frá CA[1163] inn í kerfi Eimskips, til að bæta nýtingu kerfisins með því að Eimskip færi á móti magn frá sér inn í kerfi Samskipa frá Evrópu. Viltu segja mér hvað þessi, hvað þú ert að leggja til eða hugleiða?

(S)frkvstj-millilandasv Nei, ég ætla ekkert að tjá mig meira um það.[1164]

2081. Var (S)frkvstj-millilandasv bent á það sem fram kemur í *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni undir liðnum *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" og var hann síðan spurður að þessu:

HS Í ljósi þess sem þar er kynnt að Eimskip og Samskip skoði aukið samstarf við í skipakerfi og slot samningum og viðfangsefni í þessu skjali þínu frá júlí 2008, þá ætlum við að spyrja þig hvort þú hafir komið að þessum lið verkefnisins og þar með talið með þessu skjali?

(S)frkvstj-millilandasv Ee, það kann að vera að þetta skjal hafi verið nýtt til þess, ég get ekki svarað því.

HS Já, en þú vissir, varst ekki meðvitaður um að þú værir að taka þátt í þessu?

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS Nei. Er, afhentirðu þetta skjal hérna einhverjum öðrum eða, eftir að þú varst búinn að gera það?

(S)frkvstj-millilandasv Ég bara man það ekki.[1165]

2082. Umrætt minnisblað (S)frkvstj-millilandasv var einnig borið undir (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu:

HS Heyrðu, þá ætlum við að leggja fyrir þig skjal 11.131, sem er skjal sem fannst í tölvugögnum Samskipa, nánar tiltekið hjá [(S)frkvstj-millilandasv]. Skjalið er vistað undir nafninu: *MEMO 2008.07.09.doc.* Heiti skjalsins er: *Siglingarkerfi- DRÖG* og það dagsett 7. júlí 2008 og vistað þann sama dag. Eitthvað sem þú getur sagt okkur um þetta skjal?

(S)forstj Nei.

HS Þekkirðu skjalið eða tilurð þess?

(S)forstj Nei, ég þekki það ekki.

HS Ekki séð það áður?

(S)forstj Nei.

HS En, en innihald skjalsins?

(S)forstj Nei.

HS Nú heyrir [(S)frkvstj-millilandasv] beint undir þig.

(S)forstj Já.

[1163] Kanada.
[1164] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 116.
[1165] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 117.

HS Eða gerði þarna á þessum tíma. Við skýrslutöku hér hjá okkur þá kvaðst hann hafa búið þetta skjal til og taldi […] að það hafi verið að beiðni forstjóra, sem varst þá þú á þessum tíma. Eitthvað sem þú vilt tjá þig um það?

(S)forstj Nei.[1166]

2083. Var (S)forstj þá spurður hvort minnisblað (S)frkvstj-millilandasv tengdist verkefninu sem lýst er í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Kvaðst (S)forstj ekki vita það.

2084. Var (S)forstj bent á að minnisblaðið og *„Nýtt upphaf“* glærurnar fjalli að hluta til um sömu atriði.[1167] Svar (S)forstj var óljóst. Benti hann m.a. á að það hafi verið *„gríðarlegar blikur á lofti“* en ekkert samstarf við Eimskip hefði átt sér stað. Ef slíkt samstarf hefði átt sér stað hefði það verið tilkynnt til Samkeppniseftirlitsins.[1168]

2085. Umrætt minnisblað (S)frkvstj-millilandasv var einnig borið undir (E)forstj. Kvaðst (E)forstj aldrei hafa séð þetta minnisblað og ekki þekkja efni þess. Sagði hann að tillögurnar í minnisblaðinu væru óraunhæfar, *„galnar“* og í þeim birtist óskhyggja Samskipa. Sagði (E)forstj að hann hefði aldrei haft áhuga á neinni samvinnu við Samskip, ekki *„í Ameríkusamningum, engum samningum […]“*. Tók (E)forstj einnig fram að hugmyndir *„sem hafa verið á blaði og hafa verið sent til mín í emaili eru ekki mínar hugmyndir“* og taldi ekki rétt að tengja hann við þetta. Vísaði (E)forstj jafnframt til þeirrar frásagnar sinnar að (S)aðaleig-stjform-SH hefði á fundinum 6. júní 2008 viljað *„kaupa eignirnar okkar allstaðar“* og sagði að tillögurnar á minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv væru mögulega *„draumur“* (S)aðaleig-stjform-SH.[1169]

2086. Við skýrslutöku hjá lögreglu var minnisblað (S)frkvstj-millilandasv borið undir (E)frkvstj-alþjsv. Kvaðst hann aldrei hafa séð það áður en tók fram að þær hugmyndir sem kæmu fram í því hefðu aldrei komið til framkvæmda. (E)frkvstj-alþjsv var bent á tengingu þess sem komi fram í minnisblaðinu við það sem komi fram í *„Nýtt upphaf“* kynningunni. Kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ekki vita hvað (S)frkvstj-millilandasv hafi verið hugsa við ritun minnisblaðsins. Aðspurður staðfesti (E)frkvstj-alþjsv hins vegar að það sem fram komi í minnisblaðinu rímaði við það sem fram komi á *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni. Var (E)frkvstj-alþjsv þá spurður hvort (S)frkvstj-millilandasv hefði setið í *„vinnuhópnum“* sem tilgreindur er í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekki vita það.[1170]

2087. Aðspurður nánar um minnisblað (S)frkvstj-millilandasv og umræðu um það vísaði (E)frkvstj-alþjsv til fundarins sem hann og (E)forstj áttu með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa:

HS Þú hefur ekki séð þetta skjal eða umræðu um þetta skjal?

(E)frkvstj-alþjsv Nei, nei. Svo ég segi það bara aftur, eins og ég hef sagt margoft í dag, ég hef verið á þessum eina fundi ...

HS Mhm.

(E)frkvstj-alþjsv ... og ekki í neinum samskiptum.

HS En [(S)frkvstj-millilandasv] var þar líka.

(E)frkvstj-alþjsv [(S)frkvstj-millilandasv] var á þessum fundi, já, já, ég staðfesti það eins og ég gerði.

[1166] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 131.
[1167] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 131.
[1168] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 132.
[1169] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 189-194.
[1170] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 211-213.

HS [(S)frkvstj-millilandasv] er líka í samskiptunum með útvíkkaða neyðarsamkomulagið sem við finnum í drögunum ...

(E)frkvstj-alþjsv Já, ég get ekki svarað því, ...[1171]

2088. Samkvæmt framansögðu gat (S)frkvstj-millilandasv ekki gefið neinar trúverðugar skýringar á forsendum sínum og tilgangi excel-skjals frá 7. júlí 2008. Í því kæmu aðeins fram *„fabúleringar"*. Þá var umfjöllun um siglingakerfi Eimskips á árinu 2009 útskýrð með breytingum á kerfi Eimskips sem ekki höfðu átt sér stað þegar (S)frkvstj-millilandasv tók skjalið saman.

2089. Svör (S)frkvstj-millilandasv við spurningum um minnisblað hans frá 7. júlí 2008 voru heldur ekki þess eðlis að þau gefi til kynna að skjalið hafi verið tekið saman í lögmætum tilgangi. (S)frkvstj-millilandasv kvaðst lítið muna og skjalið væri aðeins umfjöllun um hvað fræðilega væri unnt að gera til að draga úr flutningsgetu á sjóflutningsmarkaðnum í heild sinni. (S)frkvstj-millilandasv kvaðst ekki muna í hvaða tilgangi minnisblaðið var tekið saman og heldur ekki með hvaða hætti það hafi verið notað. Farið var yfir efni minnisblaðsins með (S)frkvstj-millilandasv og hann beðinn um að útskýra það eins og viðmælendur hans vissu ekkert um flutningamarkaðinn. (S)frkvstj-millilandasv neitaði að gera þetta.

2090. Neitaði (S)frkvstj-millilandasv einnig að tjá sig um af hverju hann væri að fjalla um siglingakerfi Eimskips og um hvort Eimskip hefði vitað af þessari vinnu hans. Einnig neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um aðrar spurningar um efni minnisblaðsins. Hér ber hins vegar að líta til þess að (S)frkvstj-millilandasv sagði í framburði sínum að *„væntanlega"* hefði (S)forstj beðið hann um taka minnisblaðið saman og það *„kynni að vera"* að minnisblað hans hafi verið notað í tengslum við það sem fram komi í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni undir liðnum *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*.

2091. (S)forstj vildi ekki tjá sig um efni minnisblaðs (S)frkvstj-millilandasv og kvaðst aldrei hafa séð það skjal áður. Kvaðst hann hvorki kannast við tilurð skjalsins né geta útskýrt efni þess. Vildi (S)forstj heldur ekki tjá sig um þann framburð (S)frkvstj-millilandasv að væntanlega hefði hann beðið (S)frkvstj-millilandasv að taka minnisblaðið saman. Þá kvaðst (S)forstj ekki vita hvort minnisblaðið tengdist *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

2092. Það er ekki rétt að (S)forstj hafi aldrei séð umrætt minnisblað (S)frkvstj-millilandasv. Eftir hádegi þann 7. júlí 2008 fjallaði (S)forstj um atriði sem koma fram í umræddum skjölum (S)frkvstj-millilandasv á stjórnarfundi Samskipa hf. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-millilandasv nýja útgáfu af minnisblaðinu til (S)forstj og þá var það komið með nýja dagsetningu og búið að stytta minnisblaðið og laga uppsetningu þess. Á fundi stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 fjallaði (S)forstj með ítarlegum hætti um samráðstillögurnar sem fram koma í umræddu minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv. Vísaði (S)forstj í því sambandi til yfirstandandi skoðunar á samvinnu Eimskips og Samskipa og fram kemur að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætluðu að funda með Eimskip.

2093. Ekki er unnt að fallast á það með (E)forstj að tillögurnar um samráð Eimskips og Samskipa sem lýst er í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv séu *„galnar"* og lýsi aðeins *„óskhyggju"* eða *„draumum"* Samskipa/(S)aðaleig-stjform-SH. Þær eru þvert á móti í fullu samræmi við verkefnin sem lýst er glærukynningu (E)forstj frá 9. júní 2008 undir liðnum *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Sú staðhæfing (E)forstj að hann hafi ávallt verið á móti hvers konar samvinnu við Samskip er ekki í nokkru samræmi við hina skýru stefnumörkun sem birtist í umræddum *„Nýtt upphaf"* glærum hans um að kanna *„aukið samstarf"* við Samskip. Sú staðhæfing er heldur ekki í samræmi við þá áherslu sem (E)forstj lagði á málefni tengd Samskipum á fyrstu dögum hans sem forstjóri Eimskips. Sú aðgerð Eimskips, í lok maí og byrjun júní 2008, að kalla eftir tafarlausum viðræðum við Samskip og fela helstu stjórnendum og sérfræðingum á sviði siglingakerfa að koma að þeim viðræðum lýsir heldur ekki áhugaleysi á samstarfi við helsta keppinautinn.

[1171] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 214.

2094. (E)frkvstj-alþjsv staðfesti að það sem fram kemur í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv rími við það sem fram komi undir liðnum *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst hins vegar ekki hafa séð þetta minnisblað (S)frkvstj-millilandasv áður og ekki rætt það við Samskip. Hélt hann því fram að hann hefði aðeins rætt þessi málefni við Samskip á fundinum sem hann og (E)forstj áttu í höfuðstöðvum Samskipa þegar hann var spurður um umræðu um það.

2095. Ekkert í skýringum umræddra stjórnenda Eimskips og Samskipa bendir til annars en að umrædd gögn Samskipa frá 7. júlí 2008 hafi tengst framgangi *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Ný útgáfa af minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, og tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj, dags. sama dag, sem tengist efni minnisblaðsins dregur þetta enn skýrar fram, sbr. umfjöllun hér á eftir.

2096. Samskip fjalla um framangreind gögn (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 í mgr. 700 – 704 í athugasemdum við AI. Er m.a. byggt á því að minnisblað (S)frkvstj-millilandasv hafi verið ófullbúið innanhúsgagn eða fæli aðeins í sér vangaveltur. Skjölin sýndu ekki fram á ólögmætt samráð og væru ótengd hinu *„ímyndaða"* *„Nýtt upphaf"* verkefni. Eins og rökstutt er í kafla 25.19.1 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

8.9.3. Rætt um Eimskip og verðhækkunaraðgerðir á stjórnarfundi Samskipa 7. júlí 2008

2097. Klukkan 13:00 þann 7. júlí 2008 var haldinn stjórnarfundur hjá Samskipum hf. Fundinn sátu (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj en (S)aðaleig-stjform-SH var fjarverandi. Einnig sat (S)forstj fundinn.[1172] Rifja ber upp að aukið samráð við Eimskip hafði verið rætt á vettvangi stjórnar Samskipa hf. allt frá fyrrihluta árs 2008, sbr. umfjöllun hér að framan.

2098. Gögn málsins sýna að (S)forstj hélt glærukynningu á fundinum 7. júlí 2008 og fjallaði hann m.a. um *„revised budget"*.[1173] Einnig fjallaði (S)forstj um atriði sem fram höfðu komið í framangreindum skjölum sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði fyrir hádegi þennan dag.

2099. Á glæru í kynningu (S)forstj kom þetta fram:

„Næstu skref:

Siglingakerfi:

- *endurmat á kerfi sbr. fyrri umræður*

[…]

Pricing

- *Stóra myndin klár í júlí, nánari útfærsla í ágúst og þá þegar hafist handa við innleiðingu*".

2100. Samhengisins vegna ber að taka hér fram að gögn málsins sýna að þessarar aðgerðir varðandi verðlagningu gengu eftir. Þann 1. september 2008 hækkaði verð hjá Samskipum *„umtalsvert"* eins og stjórn Samskipa hf. orðaði það á stjórnarfundi sama dag, sbr. kafla 8.15.10. Sýnir þetta einnig að *„stóra myndin"* í verðlagningu Samskipa hafi verið í undirbúningi á sama tíma og fyrirtækið átti í samskiptum við keppinaut sinn, og á sama tíma og það og keppinauturinn stóðu í sameiginlegri skoðun á siglingakerfum fyrirtækjanna, sbr. framangreint minnisblað (S)frkvstj-millilandasv um mjög umfangsmikið samráð Eimskips og Samskipa. Þessi samskipti og upplýsingamiðlun milli lykilstjórnenda fyrirtækjanna mynduðu vettvang þar sem sjálfstæði keppinautanna var skert og

[1172] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 22.11.2016 (viðauki 6). *„Fundargerð Stjórnarfundur Samskipa hf."* 07.07.2008, 5. fundur.
[1173] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 22.11.2016 (viðauki 6). *„Kynning [*[…]*]"* (2008 / 07.07.2008).

æskilegri óvissu eytt eða hún takmörkuð verulega. Var þetta til þess fallið að raska samkeppni verulega og auðvelda Samskipum og Eimskip að hækka eða halda uppi verði, sbr. kafli 11.21.

2101. Eins og í skjölunum sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði og prentaði út fyrir hádegi 7. júlí 2008 var í umræddri glærukynningu (S)forstj fjallað um siglingakerfi og flutningsgetu Eimskips og Samskipa:

SAMSKIP Siglingakerfi **Iceland**

Fyrirtæki og skip	Rúta	Tíðni	TEU nom	TEU@14t	DWT	Geared	Cellular	KW
SAMSKIP								
Arnarfell	Blá leið	26	909	571	11.143	Y	Y	8.400
Helgafell	Blá leið	26	909	571	11.143	Y	Y	8.400
Akrafell	Græn leið	26	1.139	709	12.160	Y	Y	10.000
Hvassafell	Græn leið	26	1.139	709	12.160	Y	Y	10.000
Flutningsgeta á viku			2.048	1.280	23.303			
EIMSKIP								
Goðafoss	Norðurleið	26	1.457	1.068	17.042	Y	Y	14.800
Dettifoss	Norðurleið	26	1.457	1.068	17.042	Y	Y	14.800
Brúarfoss	Suðurleið	26	724	438	8.627	Y	Y	5.397
Selfoss	Suðurleið	26	724	438	8.627	Y	Y	5.397
Lómur	Austurleið	26	698	436	8.400	N	Y	7.200
Blikur	Austurleið	26	698	436	8.400	N	Y	7.200
Reykjafoss	N-Ameríka	15	712	424	8.450	Y	Y	6.000
Celia	N-Ameríka	15	645	421	8.250	Y	Y	5.180
Flutningsgeta á viku			3.276	2.189	38.953			
ATLANTSSKIP								
Kársnes	Evrópa	26	384	224	4.577	Y	N	3.523
Jan Mitchell	Evrópa	26	301	192	3.332	N	N	3.280
Flutningsgeta á viku			343	208	3.955			

Confidential – July 2008 19

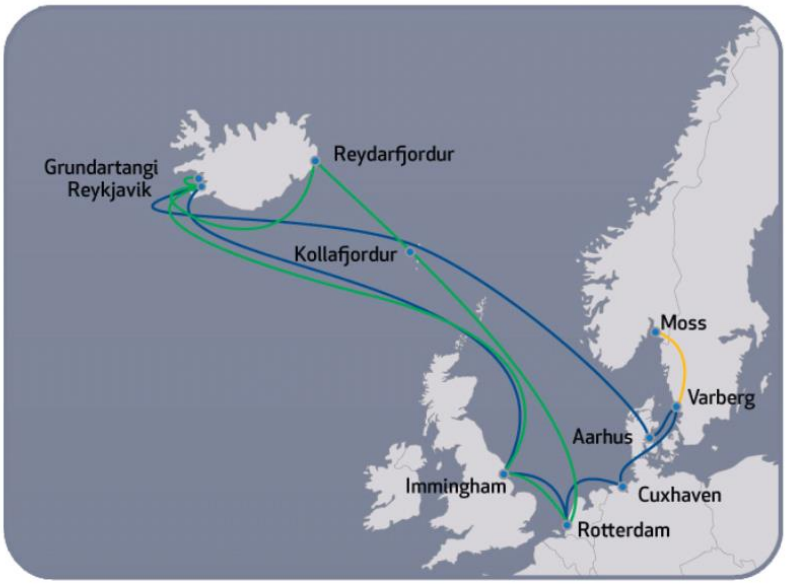
2007	TEU nom	TEU@14t	DWT	nom	14t	DWT
SAMSKIP	1.570	992	21.624	31%	30%	34%
EIMSKIP	3.218	2.153	38.244	63%	64%	60%
ATLANTSSKIP	343	208	3.955	7%	6%	6%
Capacity pr. week	5.131	3.353	63.823	100%	100%	100%

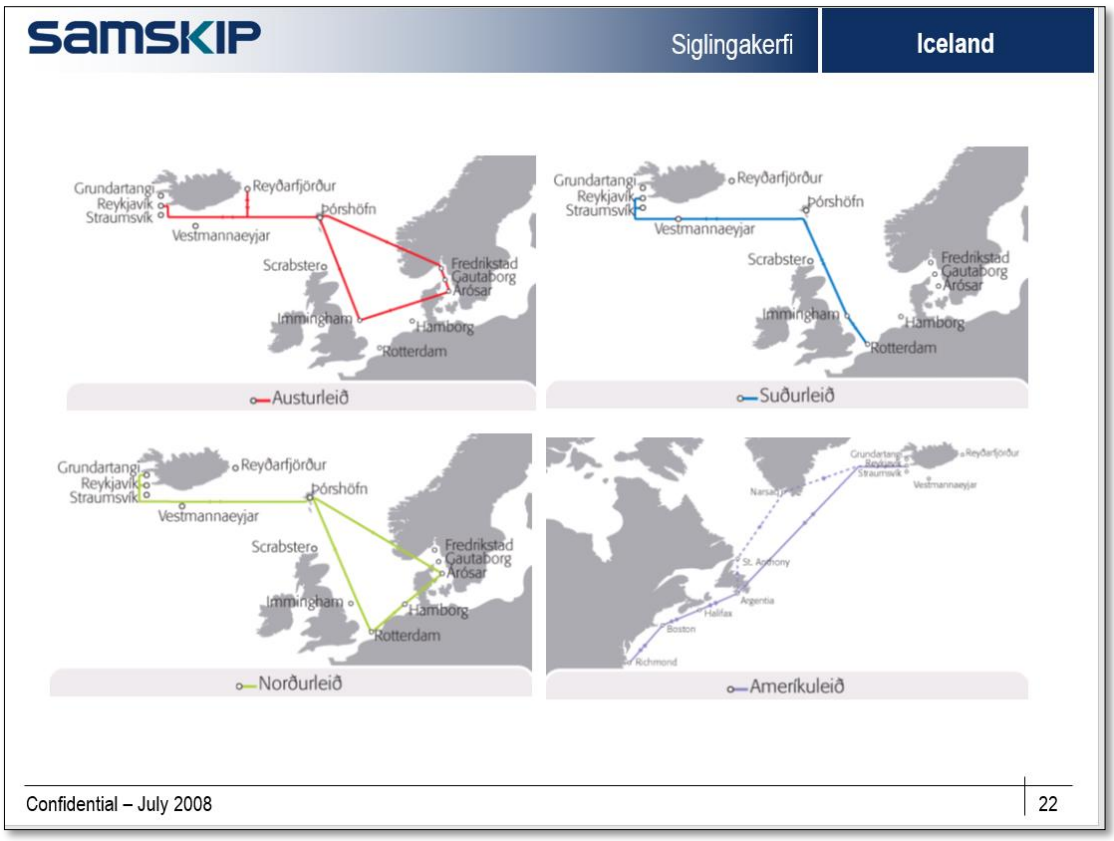
Apríl 2008	TEU nom	TEU@14t	DWT	nom	14t	DWT
SAMSKIP	2.048	1.280	23.303	36%	35%	35%
EIMSKIP	3.276	2.189	38.953	58%	60%	59%
ATLANTSSKIP	343	208	3.955	6%	6%	6%
Flutningsgeta á viku	5.666	3.677	66.211	100%	100%	100%
	536	324	2.388			

Júlí 2008	TEU nom	TEU@14t	DWT	nom	14t	DWT
SAMSKIP	2.048	1.280	23.303	36%	35%	35%
EIMSKIP - ATLANTSSKIP	3.276	2.189	38.953	58%	60%	59%
NESSKIP	297	173	4.300	5%	5%	6%
Flutningsgeta á viku	5.621	3.642	66.556	99%	99%	101%
	490	289	2.734			

Eimskip verða með óbreytt kerfi frá áramótum þrátt fyrir að missa Alcan, sem eru 210 þús tonn af áli í Útflutningi og 120 þús tonn af annóðum og öðrum innflutningi fyrir Alcan, samtals ca 650 mkr.

Eimskip fá á móti ca 11 þús teu frá Atlantsskipum, ca 9 þús teu inn og 2 þús teu út, ca 450 mkr.





2102. Af þessum glærum Samskipa má sjá að (S)forstj kynnti fyrir stjórn fyrirtækisins nokkur þeirra atriða sem komu fram í áðurnefndum skjölum (S)frkvstj-millilandasv. Í ljósi m.a. þessa er vitnisburður (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu, um að hann hafi aldrei séð skjöl (S)frkvstj-millilandasv og þekkti ekkert til þeirra, ekki trúverðugur.

2103. Vekur athygli að í fundargerð frá umræddum fundi stjórnar Samskipa hf. er ekki fjallað um umræðu fundarmanna vegna þess hluta kynningar (S)forstj sem snéri að samstarfi við Eimskip. Hér ber hins vegar að árétta að daginn eftir stjórnarfundinn sendi (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj nýja útgáfu af framangreindu minnisblaði sem fól áfram í sér hugmyndir um stórfellt aukið samráð við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi. Af því má leiða að niðurstaða stjórnarfundar Samskipa hf. hafi verið að halda áfram *„Nýtt upphaf“* verkefninu með Eimskip.

8.9.4. Rætt um Samskip og verðhækkunaraðgerðir hjá Eimskip 7. júlí 2008

2104. (E)frkvstj-flutnkerf og fleiri stjórnendur Eimskips luku 3. júlí 2008 greiningarvinnu um siglingakerfi og viðkomuhafnir fyrirtækisins á Íslandi og í Evrópu. Um var að ræða þá viðkomustaði sem féllu undir verkþáttinn í *„Nýtt upphaf“* verkefninu sem tók til endurskoðunar á siglingakerfum Eimskips og Samskipa. Þennan sama dag, 3. júlí 2008, bókaði ritari (E)forstj fund (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstj kl. 10:00 mánudaginn 7. júlí 2008. Á þessum tíma var (E)frkvstj-flutnkerf í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv um aukið samstarf vegna breytinga á siglingakerfi í Evrópu og sjóflutningum.

2105. Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj 9. júlí 2008, sýnir umræðu þessara stjórnenda um þennan verkþátt *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, sbr. nánar hér á eftir.

2106. Ljóst er að á þessum fundi 7. júlí 2008 ræddu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstj einnig um þann verkþátt *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sem laut að samstarfi Eimskips og Samskipa um vöruflutninga til og frá Norður-Ameríku og verðhækkun á þeirri þjónustu. Þetta sést af tölvupósti sem (E)frkvstj-flutnkerf sendi (E)forstö-innfl kl. 10:15 þann 8. júlí 2008. Þar gerði hann grein fyrir eftirfarandi fyrirmælum (E)forstj:

„Ég hitti [(E)forstj] *á fundi í gær hann vill að* [við] *skoðum hækkun á USA frá og með 15. ágúst ca 5-7,9%. Spurning hvort við gætum sett á hækkun á B/L og á add fee og búið til nýtt gjald sem heitir chassis fee. Getur þú listað upp viðskiptavini sem eru að flytja með okkur frá USA og hvað þeir eru að borga, erum við að rukka CP gjald og BAF á alla?*"[1174]

2107. Var þannig rætt m.a. um allt að 7,9% verðhækkun og nýja gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum.

2108. Í samræmi við fyrirmæli (E)forstj um verðhækkun sendi (E)forstö-innfl skömmu síðar sama dag fundarboð til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-útfl , (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-innanl (kl. 11:27) og boðaði fund þann 14. júlí 2008 (kl. 14) til þess að fjalla um alhliða verðhækkanir (þ.e. ekki aðeins vegna Norður-Ameríku), sbr. nánar hér á eftir.

2109. Hér ber að rifja upp að í tölvupósti (E)forstj frá 27. júní 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf spurði hann um verðhækkanir á Norður-Ameríku flutningum. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði 3. júlí 2008 og gerði grein fyrir því að verð á þessum flutningum hefði verið hækkað um 7,9% í apríl 2008 og tölvupóstur hans gaf til kynna að hann hefði haft efasemdir um verðhækkun svo skömmu eftir hækkunina í apríl 2008. Framangreint sýnir að (E)forstj deildi hins vegar ekki þeim efasemdum heldur var þvert á móti undirbúin umtalsverð verðhækkun hjá Eimskip. Var þetta á sama tíma og (S)forstj vann í *„stóru myndinni*" varðandi m.a. verðhækkun hjá Samskipum.

2110. Auk umfjöllunar um hækkun á verði var unnið að hliðstæðum verkefnum vegna siglingakerfa hjá Eimskip þann 7. júlí 2008 og gert var hjá Samskipum. Hjá báðum fyrirtækjunum var m.ö.o. á sama tíma unnið að verkþáttum sem tengdust liðnum *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" í glærum (E)forstj frá 9. júní sama ár. Vísast hér til framangreinds fundar (E)forstj og (E)frkvstj-flutnkerf og til fundargerðar Eimskips vegna fundar 7. júlí 2008.

2111. Í fundargerð Eimskips frá 7. júlí 2008 segir: *„(E)forstö-flutnstý sagði að öll skip á áætlun og flutningsmagnið væri að minnka, vinna væri í gangi varðandi endurskoðun á siglingakerfinu, væntanleg kynning á nýju kerfi á næsta fundi.*"[1175]

2112. Var þannig hliðstæð vinna í gangi innan Samskipa og Eimskips þennan sama dag, þ.e. varðandi skoðun á skipakerfinu sem fólst í minnkun á flutningsgetu hjá báðum fyrirtækjunum.

2113. Hér ber að árétta að gögnin sýna að (E)frkvstj-flutnkerf var sá yfirmaður Eimskips sem hélt utan um þann hluta „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem fólst í endurskoðun á siglingakerfinu (ásamt framkvæmdastjóra Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl). Að beiðni (E)frkvstj-flutnkerf kom (E)forstö-flutnstý að þeirri vinnu. (S)frkvstj-millilandasv gegndi sambærilegu hlutverki hjá Samskipum og naut hann aðstoðar (S)forstö-flutnstj. Samkvæmt fundargerð Eimskips frá 2. júní 2008 átti (E)frkvstj-flutnkerf að annast samskipti við Samskip en aðrir stjórnendur sem komu að siglingakerfi Eimskips áttu samkvæmt fundargerðinni frá 2. júní 2008 einnig að koma að þeirri vinnu, þ.e. (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-skiparekst, sbr. kafla 7.2.1.1.

8.9.5. Eimskip og Samskip ræða tillögur um víðtækt aukið samstarf

2114. Heildarmat á samtímagögnum málsins gefur til kynna að Samskip og Eimskip hafi í viku 28 á árinu 2008 rætt saman um samráðsverkefnið. Nákvæm tímasetning samskiptanna liggur ekki fyrir en líklegast er að þau hafi átt sér stað 9. júlí 2008. Verður hér á eftir fjallað um þetta og önnur atvik sem áttu sér stað 8. og 9. júlí 2008.

[1174] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.390648.
[1175] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 27 2008*". Fundargerð 07.07.2008. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.246522.

8.9.5.1. *„When are you meeting Mr. E in Iceland?"*

2115. Snemma morguns þann 8. júlí 2008 fékk (S)forstj tölvupóst frá (S)frkvstj-Silver framkvæmdastjóra Silver Sea, dótturfélags Samskipa í Noregi. Í póstinum greindi (S)frkvstj-Silver m.a. frá því að keppinauturinn Seatreade sé *„keen to do something with us."* Síðan spyr (S)frkvstj-Silver:

„When are you meeting Mr. E in Iceland?"[1176]

2116. Í mgr. 710 í athugasemdum Samskipa við AI segir að (S)frkvstj-Silver hafi ekki með þessum ummælum verið að spyrja (S)forstj hvenær hann ætlaði að hitta Eimskip. Í mgr. 711 segja Samskip hins vegar þetta: *„(S)frkvstj-Silver vonaðist eftir því að (S)forstj myndi fara á fund með forsvarsmönnum Eimskips til þess að kanna vilja þeirra til að þess að selja eignir til Silver Sea. Ekkert varð af slíkum samningum milli Samskipa og Eimskips."* Sjónarmið Samskipa að þessu leyti eru því á reiki.

2117. Samkeppniseftirlitið telur að þessa fyrirspurn sem (S)frkvstj-Silver bendi til (S)forstj verði að setja í samhengi við eftirfarandi staðreyndir:

- Í kafla 6.7.5 er gerð grein fyrir gögnum frá apríl og maí 2008. Þau sýna undirbúning að skýrslum um Eimskip sem félag (S)aðaleig-stjform-SH, Egla, vann að beiðni hans. Var lokið við fyrri skýrsluna í maí 2008 og (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)forstj seinni skýrsluna kvöldið fyrir fundinn 6. júní 2008 með Eimskip. Er rökstutt í skýrslunni að mikill ábati gæti falist í auknu samráði við Eimskip og fjallað er m.a. um sjóflutninga til og frá Íslandi og Silver Sea og Eimskip-CTG. Gefa gögnin til kynna að Egla hafi við undirbúning á skýrslunni átt m.a. í samskiptum við framangreindan (S)frkvstj-Silver, sbr. tölvupóst (S)forstö-flutnstj til starfsm-Egla frá 6. maí 2008 sem lýst er í kafla 6.7.5.

- Líta ber til þess sem fram kemur í *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* glærunum um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Þar kemur m.a. fram að skoða ætti að leggja *„saman félögin Eimskip-CTG og Silversea"*.

- Þá ber að líta til þess að *„short sea"* samvinna var rædd á fundi (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL þann 23. júní 2008. Í fundargerð Samskipa Holding vegna stjórnarfundar 14. júlí 2008 er sagt að þessi fundur með Eimskip hafi verið *„jákvæður"* og að (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH ætli að ræða við Eimskip á Íslandi, sbr. kafla 8.10.1.

- Hér ber og að geta þess að í tölvupósti frá 11. ágúst 2008 spurði (S)frkvstj-Silver (S)forstj um eftirfarandi:

  „Eimskip/CTG- any news development".[1177]

2118. Samkeppniseftirlitið telur þannig að áðurnefndur tölvupóstur (S)frkvstj-Silver frá 8. júlí 2008 gefi til kynna að hann hafi vitað að til stæði að Eimskip og Samskip myndu hittast eða hafa samskipti í júlí 2008 vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Sú staðreynd að (S)forstj upplýsti þann 10. júní 2008 erlenda yfirmenn Samskipa ((S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig) um umrætt verkefni styður að (S)frkvstj-Silver hafi fengið samskonar upplýsingar, sbr. og tölvupóst (S)forstö-flutnstj til starfsm-Egla frá 6. maí 2008. Við rannsókn málsins hefur ekki fundist skriflegt svar (S)forstj við fyrirspurn (S)frkvstj-Silver.

2119. Þá má ennfremur benda á að Samskip afhenda engin gögn um að Samskip hafi ráðgert að kaupa eignir af Eimskip á þessum tíma, í júlí 2008. Slíkri haldlausri staðhæfingu er heldur ekki að finna stoð í gögnum málsins. Þvert á móti sýna gögn málsins skýrlega að samskipti og samráðsverkefni

[1176] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.478114.
[1177] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.485253.

fyrirtækjanna gengu á þessum tíma út á að skoða og meta, sameiginlega, víðtækt aukið samstarf og samráð þeirra á milli.

8.9.5.2. Eimskip og Samskip unnu áfram að verðhækkunum m.a. gagnvart Alcoa

2120. Gögn málsins sýna að 8. júlí 2008 hafi áfram verið unnið að hækkun á verði hjá bæði Eimskip og Samskipum. Einnig gaf (S)forstj fyrirmæli til (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv um aðgerðir sem tengdust *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

2121. Klukkan 10:15 þann 8. júlí 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstö-innfl og kom á framfæri fyrirmælum (E)forstj um að undirbúa allt að 7,9% verðhækkun á Norður-Ameríku flutningum, sbr. kafli 8.9.4.

2122. Klukkan 11:00 þann 8. júlí 2008 var bókaður fundur (S)forstj með (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl með heitinu *„Revised budget – status"*.[1178] Eftir fundinn (kl. 13:44 sama dag) sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv vegna niðurstöðu fundarins, sbr. nánar hér á eftir.

2123. Klukkan 11:27 sama dag sendi (E)forstö-innfl fundarboð til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-útfl , (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-innanl og boðaði fund kl. 14:00 þann 14. júlí 2008 til þess að fjalla um alhliða verðhækkanir. Ber að hafa í huga að í tölvupósti (E)forstj frá 27. júní 2008 var, auk hækkunar vegna Norður-Ameríku, fjallað um almenna verðhækkun, sbr. kafli 8.4. Nánar tiltekið kom þetta fram í ofangreindu fundarboði (E)forstö-innfl : *„Skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að endurskoða gjaldskrá vegna þeirra kostnaðarhækkana sem orðið hafa.*

Þjónustugjöld erlendis bæði EUR og USA

Þjónustugjöld á Íslandi

Innanlandsflutningur

Sjóflutningur til og frá landinu bæði EUR og USA"[1179]

2124. (E)frkvstj-innanl framsendi þennan tölvupóst kl. 12:39 til undirmanna sinna ((E)rekstj-aksturst og (E)sölustj-innanl1) og bað þau að skoða liði 2 og 3 í tölvupósti (E)forstö-innfl , þ.e. hækkanir á þjónustugjöldum á Íslandi og á innanlandsflutningum.[1180]

2125. Á sama tíma og (E)frkvstj-innanl áframsendi framangreindan tölvupóst um verðhækkun í landflutningum, kl. 12:39 8. júlí 2008, vistaði (S)frkvstj-innanl, kl. 12:39, skjal þar sem vísað var til samráðs við Eimskip í innanlandsflutningum og fjallað um verðhækkun og þjónustugjöld. Undirmaður (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-landfl, hafði vistað skjalið deginum áður, þ.e. 7. júlí 2008, sbr. kafli 8.9.2.

2126. (S)forstj sendi kl. 13:44 þann 8. júlí 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv en þeir þrír höfðu fundað um morguninn. Í tölvupóstinum eru dregnar *„saman athugasemdir varðandi yfirferð á revised áætlun og umræður því tengdu."*[1181] Í tölvupóstinum er að finna fyrirmæli frá (S)forstj og er greint frá mismunandi verkefnum (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv:

- Sagði að (S)frkvstj-innanl ætti að meta hvar væri unnt að skerða þjónustu, s.s. á landsbyggðinni.
- Sagði að (S)frkvstj-millilandasv ætti að gera eftirfarandi:

  „-endurmeta magnáætlun sbr. umræður og í framhaldi endurreikna afkomu einingar, bæði það sem eftir lifir árs, sem og gróft mat á 2009. Eiga jafnframt viðræður við (S)frkvstj-innanl og báðir

[1178] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.478139.
[1179] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.390697.
[1180] Afritaður tölvupóstur frá Eimskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.51078.
[1181] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.478174.

verði sammála um að hækkanir frá innanlandssviði á millilandasvið, og taka þær inn í revised tölur.

-stilla upp tillögu að pricing á þjónustu, hverju muni þær skila og tímamörk á verðlagsbreytingum.

-jafnframt stilla upp:

a) siglingakerfi, 2ja skipa kerfi

b) siglingakerfi, 4ra skipa kerfi, með og án Alcoa

Alcoa, ef endurmat magnáætlunar, sem og plön um aukna framleiðslugetu leiðir af sér að um gámaskort yrði að ræða sem og að hagkvæmasti kostur yrði óbreytt kerfi, hvernig pricing aðgerð gv. Alcoa."[1182]

2127. Fól þessi tölvupóstur (S)forstj í sér frekari undirbúning fyrir hækkun á verði og mögulega breytingu á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Koma þarna einnig fram áhrif aðgerða gagnvart Alcoa Fjarðaráli og hvernig verðhækkun yrði gagnvart þeim mikilvæga viðskiptavini. Fjallað var um tekjumyndun Samskipa vegna Alcoa í tölvupósti (S)forstö-útfl 11. júlí 2008. Þar sagði (S)forstö-útfl að miða ætti við allar *„hugsanlegar tekjur er við getum kreist út úr þessu*". Vísaði (S)forstö-útfl þar einnig til samstarfs við Eimskip vegna Alcoa, sbr. nánar hér á eftir. Vinnu Samskipa að verðhækkunaraðgerðum gagnvart Alcoa var framhaldið í ágúst 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7 og um verulega verðhækkun Samskipa gagnvart þessum viðskiptavini 24. nóvember 2008 sbr. umfjöllun í kafla 9.7.1.

2128. Samhengisins vegna er rétt að taka hér fram að þann 22. júlí 2008 sendi (S)forstj aftur framangreindan tölvupóst frá 8. júlí 2008 og þá aðeins til (S)frkvstj-millilandasv og með þessari athugasemd: *„Sbr. samtal adan, vinsamlega skoða vel með revised her að neðan, förum svo igrundað yfir a föstudag.*"[1183] Þennan föstudag, þ.e. 25. júlí 2008, héldu (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH fund með Eimskip um samráðsverkefnið, sbr. nánar hér á eftir.

8.9.5.3. (S)frkvstj-millilandasv sendir (S)forstj nýja útgáfu af samráðstillögunum

2129. Klukkan 14:23 þann 8. júlí 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstj. Heiti tölvupóstsins var *„Siglingakerfi*" og meðfylgjandi honum var ný útgáfa af framangreindu minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 þar sem settar voru fram tillögur um viðamikið samráð Eimskips og Samskipa.

2130. Þessa nýju útgáfu vistaði (S)frkvstj-millilandasv undir heitinu *„MEMO 2008.07.09*". Þessi útgáfa var ekki lengur dagsett 7. júlí 2008 heldur var hún dagsett 9. júlí 2008. Ekki var útskýrt í minnisblaðinu eða tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv af hverju minnisblaðið var dagsett fram í tímann.

2131. Samanburður á yngri og eldri útgáfunni sýnir að unnið hafði verið frekar í skjalinu. Uppsetning hafði verið lagfærð. Þá hafði efnisleg umfjöllun í skjalinu verið stytt. Fólst það í því að punktarnir (bullets) fimm sem komu í eldri útgáfu undir kaflaheitinu *„Efnahagslega rökréttar aðgerð*" höfðu verið fjarlægðir.[1184] Að öðru leyti var skjalið efnislega eins og í því voru áfram gerðar sömu tillögur um stórfellt samráð Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi.

[1182] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.478174.
[1183] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.480727.
[1184] Þessir punktar höfðu verið fjarlægðir:

- *„Samskip unnu útboð/verðkönnun Alcoa um alla flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins til Evrópu.*
- *Eimskip eru með samninga við Alcoa um alla USA flutninga. Fyrir liggjur að engir flutningar eru fyrirhugaðir til USA á næstu 2 árum og jafnframt liggur fyrir að Alcoa hyggjast flytja það magn sem kann að fara til USA í framtíðinni í gegnum RTM með TAS þjónustu.*
- *Eimskip töpuðu útboði/verðkönnun Alcan um flutninga fyrir fyrirtækið til Nesskipa sem sett hafa upp sérstaka rútu sem mun aðeins sinna flutningum fyrir fyrirtækið.*
- *Atlantsskip hafa hætt rekstri eigin skipa og gert slot-samning við Eimskip.*

2132. Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj sagði aðeins þetta:

„Er þetta ekki ca. svona?"[1185]

2133. Samskip afhentu ekki þetta minnisblað þegar Samkeppniseftirlitið óskaði eftir gögnum með vísan til 19. gr. samkeppnislaga.[1186] Ekki hefur fundist skriflegt svar (S)forstj við þessari spurningu (S)frkvstj-millilandasv. Samskip hafa ekki lagt fram nein önnur gögn sem tengjast þessu. Eru því engin gögn í málinu sem sýna t.d. að (S)forstj hafi leiðrétt umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv í minnisblaðinu eða gert athugasemdir við að (S)frkvstj-millilandasv væri að setja fram tillögur um umfangsmikið samráð við Eimskip. Hefði það og verið í ósamræmi við samtímagögn sem sýna að þessi vinna við minnisblaðið fór fram að undirlagi (S)forstj. Þannig sýna gögn málsins að (S)forstj var í vinnuhópi samráðsverkefnisins, með ríka þátttöku í viðræðum við æðstu stjórnendur Eimskips tengdu samráðsverkefninu og það var (S)forstj sem gaf (S)frkvstj-millilandasv ítrekuð fyrirmæli um framgang vinnunnar innan Samskipa.

2134. Þessi tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj sýnir að eftir fund stjórnar Samskipa hf. 7. júlí 2008 var áfram unnið í samráðsverkefninu og að (S)frkvstj-millilandasv taldi nauðsynlegt að bera nýja útgáfu af minnisblaðinu undir forstjóra sinn. Virt saman gefur tölvupósturinn sem slíkur, orðalag (S)frkvstj-millilandasv í honum og ný útgáfa minnisblaðsins til kynna að (S)forstj hafi þekkt umfjöllunarefni minnisblaðsins, þeir rætt það efnislega og að (S)frkvstj-millilandasv væri að fullvissa sig um að (S)forstj væri sáttur við efni þess áður en það færi í frekari dreifingu.

8.9.5.4. <u>(E)frkvstj-flutnkerf varar (E)forstj við að *„láta eftir"* tekjur af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum og samskipti við Samskip</u>

2135. Á glærum um *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið voru Vestmannaeyjar nefndar sem dæmi um höfn sem aukið samráð Eimskips og Samskipa gæti tekið til.

2136. Í framangreindu minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, komu m.a. fram eftirfarandi tillögur:

„Suðurleið Eimskips lögð af.

Flutningum frá Vestmannaeyjum sinnt með slot-samningi við Samskip (Blá leið) – Til þess að geta sinnt þessum flutningum þurfa Samskip að sleppa viðkomu á Grundartanga."

2137. Þessi samráðstillaga Samskipa gekk þannig m.a. út á að Eimskip myndi breyta siglingakerfi sínu og sleppa viðkomu í Vestmannaeyjum og gera slot samning við Samskip á þeirri leið. Augljóst er að það myndi hafa áhrif á tekjur Eimskips af flutningaþjónustu í Vestmannaeyjum ef fyrirtækið hætti siglingum þangað.

2138. Eins og fjallað er um í kafla 8.5 sendi (E)forstö-útfl 1. júlí 2008 tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl. Tölvupósturinn bar heitið *„Vestmannaeyjar"* og fylgdi með excel-skjal sem sýndi tekjur Eimskips af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum á tímabilinu 1. nóvember 2007 til 31. maí 2008. Í tölvupóstinum sagði (E)forstö-útfl að skjalið væri sent í *„framhaldi af fundi okkar"*. Einnig sagði (E)forstö-útfl : *„Heilt yfir tel ég þetta meira en menn hafa verið að gera sér grein fyrir í umræðunni"* Sýnir þetta að (E)forstö-útfl taldi að tekjur Eimskips tengdar Vestmannaeyjum væru hærri en fram hefði komið *„í umræðunni"*.

- *Í samningaviðræðum milli SA og Sjómannafélags Íslands nýverðið staðfestu Eimskip að Brúarfoss og Selfoss yrðu áfram í rekstri félagsins."*

[1185] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.478217.
[1186] Fjallað er um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23.

2139. Klukkan 10:57 þann 9. júlí 2008 framsendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst (E)forstö-útfl frá 1. júlí 2008 (og Excel-skjalið) til (E)forstj.[1187] Í tölvupóstinum tók (E)frkvstj-flutnkerf þetta fram:

„Hérna eru tekjunar varðandi Vestmannaeyjar á átta mánaðar tímabili sjá viðhengi mér væri mjög illa við að láta þetta eftir"

2140. Samkvæmt þessu lýsti (E)frkvstj-flutnkerf því yfir við (E)forstj að honum væri mjög illa við að Eimskip myndi verða af þessum tekjum með því að hætta eða draga úr flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum.

2141. Ekkert í þessum gögnum Eimskips gefur til kynna að sú hugmynd að *„láta eftir*" tekjur af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum hafi aðeins verið liður í innri skoðun Eimskips sem tengdist t.d. mögulegri hagræðingu með breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins. Ef svo hefði verið mætti ætla að þá hefði verið vísað til kosta og galla þess fyrir Eimskip að breyta siglingakerfinu með því að hætta að sigla til Vestmannaeyja. Þá hefði (E)frkvstj-flutnkerf ekki rætt um að *„láta eftir*" umræddar tekjur. Orðalag (E)frkvstj-flutnkerf um að *„láta þetta eftir*" getur ekki þýtt annað en að þau viðskipti færi frá Eimskip og með hliðsjón af aðstæðum gátu þau viðskipti ekki farið annað en til Samskipa. Ekki var líklegt á þessum tíma að útgerð og fiskvinnsla í Vestmannaeyjum myndi leggjast af. Af orðalagi og samhengi er augljóst að hér er verið að fjalla um þann möguleika að Eimskip semdi við Samskip um að hætta flutningum til og frá Vestmannaeyjum og *„láta* [Samskipum] *eftir*" að annast þá flutninga.

2142. Þegar virt eru saman glærukynningin um *„Nýtt upphaf*" verkefnið, minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, tölvupóstur (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf 20. júní 2021 um flutninga Samskipa fyrir Eimskip vegna Vestmannaeyja og framangreind gögn Eimskips sem tengjast Vestmannaeyjum telur Samkeppniseftirlitið ljóst að síðastnefndu gögnin tengjast *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Eftir fundinn 6. júní 2008 hafi Eimskip skoðað áhrif þess að gera breytingar tengdar Vestmannaeyjum. Ræða hafi átt tillögur Samskipa og (E)frkvstj-flutnkerf hafi viljað brýna fyrir (E)forstj að það þjónaði ekki hagsmunum Eimskips að fallast á að Eimskip hætti að sigla til Vestmannaeyja og gerði þess í stað slot samning við Samskip. Gefur þetta a.m.k. til kynna aðkomu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstj að þeim atriðum sem birtast í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv. Væri það og í samræmi við glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf*" verkefnið, þar sem fram hafi kom að ákveðið hefði verið að Eimskip og Samskip endurskoðuðu skipakerfi fyrirtækjanna, með það að markmiði að lágmarka kostnað og meta hagræði þeirra beggja af því að auka samstarf sitt.

2143. Eins og ítrekað hefur komið fram urðu Eimskip og Samskip ekki við beiðni Samkeppnisyfirlitsins skv. 19. gr. samkeppnislaga um að upplýsa um alla fundi og viðræður stjórnenda fyrirtækjanna.

2144. Eftirfarandi gefur til kynna samskipti Eimskips og Samskipa á þessum tíma:

- Vitneskja (S)frkvstj-Silver að morgni 8. júlí 2008 um að (S)forstj ætlaði að hitta Eimskip, sbr. kafla 8.9.5.1.
- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj frá mánudeginum 14. júlí 2008 sýnir að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf hafi rætt saman í vikunni þar á undan, þ.e. einhvern tíma á tímabilinu 7. – 13. júlí 2008, sbr. kafla 8.10.2. Voru þetta framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð á siglingakerfi og flutningsgetu Samskipa og Eimskips.
- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 er vísað til samskipta við Eimskip vegna slot samninga í siglingakerfinu, sem er umfjöllunarefni glærukynningarinnar um *„Nýtt upphaf*" verkefnið og minnisblaða (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008. Er þessu lýst í kafla 8.10.1.

[1187] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.282067.

- Í tölvupósti (S)frkvstj-MCL frá 24. júlí 2008 til (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH er annars vegar að finna umfjöllun sem gefur til kynna að (S)forstj hafi rætt við Eimskip og hins vegar vísað til fundar (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip daginn eftir kafli 8.13.

2145. Virða ber framangreind gögn um samskipti Eimskips og Samskipa í júlí 2008 með hliðsjón af eftirfarandi staðreyndum: (1) (S)frkvstj-millilandasv dagsetti þann 8. júlí 2008 minnisblað sitt daginn eftir, (2) tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv 8. júlí 2008 til (S)forstj gefur til kynna að minnisblaðið eigi að fara í frekari dreifingu, (3) minnisblaðið fjallar um slotsamninga og að Eimskip hætti siglingum til og frá Vestmannaeyjum og (4) efni tölvupósts (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj 9. júlí 2008 um að honum væri illa við að Eimskip léti eftir tekjur af flutningum tengdum Vestmannaeyjum.

2146. Í ljósi framangreinds telur Samkeppniseftirlitið að leggja verði til grundvallar að Eimskip og Samskip hafi rætt saman í viku 28 á árinu 2008 um a.m.k. tillögurnar sem fram komu í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv. Er líklegast að það hafi verið gert kringum 9. júlí 2008.

2147. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í þessum samskiptum Samskipa og Eimskips í viku 28 á árinu 2008 hafi verið fjallað um *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Það verkefni hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf*" verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það við þessi samskipti í júlí 2008.

8.9.6. Áfram unnið að *„Nýtt upphaf*" verkefninu 11. júlí 2008 og *„kreista*" átti tekjur út úr Alcoa

2148. Nokkrum mínútum eftir að (E)frkvstj-flutnkerf hafði sent (E)forstj framangreindan tölvupóst vegna Vestmannaeyja, þ.e. kl. 11:06 þann 9. júlí 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf fundarboð til (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-skiparekst, (E)forstö-flutnstý og (E)forstö-vöruþróun og boðaði fund 11. júlí 2008 (kl. 10-12) til að ræða:

„Endurskoðun á siglingaáætlun

Áætlun á magni næstu mánuði

Skipakostur."[1188]

2149. Var sem sagt haldinn fundur hjá Eimskip 11. júlí 2008 kl. 10:00 til þess að ræða endurskoðun á siglingaáætlun, magn næstu mánuði og skipakost. Síðar sama dag, kl. 14:18, voru m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-skiparekst boðaðir á annan fund til þess að ræða breytingar á siglingakerfinu. Var sá fundur haldinn þann 14. júlí 2008 (kl. 15-16:15) til þess að ræða: *„Siglingakerfi – förum saman yfir rammann að tillögum okkar og framsetningu*".[1189]

2150. Fyrr sama morgun, kl. 08:56 11. júlí 2008, sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (S)viðskstj: *„Alcoa tekjumyndun*" og í honum segir:

„Ég vil biðja þig að taka saman í exl. fyrir okkur áætlaðar tekjur af Alcoa flutningum á ársgrundvelli.

Atriði er þú þarf (svo) *að hafa í huga eru tekjupóstar er ég nefni hér að neðan:*

- *sjófrakt/brotið niður á RTM/UK*
- *dross flutninga*
- *umfram 6500 mt tonn rukkun, 20 usd per tonn*

[1188] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.526249.
[1189] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.391173.

- *BAF*
- *gámaleiga*
- *gámanotkun ef gámar fara með Eimskip (4 sinnum á ári)*
- *breytingagjöld á farmbréfum*
- *aðrar hugsanlegar aukatekjur sem við náum inn*"

2151. (S)viðskstj svaraði og spurði hvaða forsendur hann ætti að leggja til grundvallar. (S)forstö-útfl svaraði 15. júlí 2008 og sagði að þetta verkefni eigi m.a. að miðast við allar *„hugsanlegar tekjur er við getum kreist út úr þessu*".

2152. Svör og útreikninga (S)viðskstj frá 17. júlí sendi (S)forstö-útfl þann 19. júlí 2008 áfram til (S)frkvstj-millilandasv.[1190]

2153. Alcoa Fjarðaál var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í útflutningi. Eftir útboð samdi Alcoa við Samskip í október 2007 um að annast flutninga á framleiðslu fyrirtækisins næstu fimm árin til Rotterdam og annarra hafna á meginlandi Evrópu sem og á austurströnd Bretlands. Samtímagögn sýna að Samskip töldu sig eiga tilkall til allra gámaflutninga á áli Alcoa til Evrópu. Var þetta orðað svo í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008: *„Samskip unnu útboð/verðkönnun Alcoa um alla flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins til Evrópu*", sbr. einnig nánari umfjöllun í kafla 9.2.1.

2154. Mestur hluti framleiðslu Alcoa fór og fer á Evrópumarkað. Upphaflega var áætluð framleiðsla álversins 346 þúsund tonn á ári, en með tilkomu álversins var gert ráð fyrir að heildarvöruútflutningur frá Íslandi ykist um tæpan fjórðung í tonnum talið. Er þessu lýst nánar í kafla 6.5 hér að framan.[1191]

2155. Áðurnefndur tölvupóstur (S)forstö-útfl þar sem átti að *„kreista*" allar hugsanlegar tekjur frá Alcoa er í samræmi við aðrar og mjög víðtækar verðhækkunaraðgerðir sem Samskip unnu að á þessum tíma. Hvergi kemur fram í samtímagögnum að Samskip hafi óttast að samkeppni frá Eimskip myndi hindra eða koma í veg fyrir verðhækkanir. Áhyggjur af samkeppni frá Samskipum koma heldur ekki fram í gögnum Eimskips frá þessum tíma þar sem verðhækkanir voru undirbúnar. Er það í samræmi við hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

2156. Í tölvupósti (S)forstö-útfl 11. júlí 2008 vekur einnig athygli að Samskip gerðu ráð fyrir því að Eimskip kæmi að því að sinna flutningum fyrir Alcoa (fjórum sinnum á ári). Er þetta í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið um samnýtingu á flutningakerfum. Hér ber að nefna að áður en *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst hafði Eimskip í mars 2008 flutt einn farm af áli fyrir Alcoa til Evrópu. Samkvæmt frásögn (E)svæðisstj1 urðu *„Samskipamenn*" þá *„æfir*" ef aðrir en Samskip ættu að koma að þessum flutningum fyrir Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 9.2.1. Eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008 kvað við annan tón. Tölvupóstur (S)forstö-útfl frá 15. júlí 2008 er í samræmi framangreint. Þar má ekki greina óánægju Samskipa með flutninga Eimskips, heldur þvert á móti var til skoðunar hjá Samskipum að Eimskip hefði fasta aðkomu að þessari þjónustu Samskipa við Alcoa.

2157. Í fyrirliggjandi gögnum frá 3. og 8. júlí 2008 var rætt um að Samskip hækki verð gagnvart Alcoa eða jafnvel hætti að sinna flutningum fyrir Alcoa.[1192] Áðurnefnd ummæli (S)forstö-útfl í tölvupósti hans frá 11. júlí 2008 voru í samræmi við þetta en þar kom fram að gera ætti ráð fyrir að *„kreista*" allar

[1190] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.788461. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.788522. […]. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.789168. […]. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.789327.
[1191] Alcoa var einnig viðskiptavinur Eimskips t.d. vegna innflutnings á rafskautum frá Noregi til Íslands.
[1192] Sbr. m.a. texta í tölvupósti […], sbr. kafli 8.9.5.2, og hækkun á Alcoa, sbr. viðhengi með tölvupósti […], sbr. kafli 8.7.

hugsanlegar tekjur frá Alcoa, sbr. einnig umfjöllun í kafla 8.15.7 um umræðu og hækkunaraðgerðir Samskipa gagnvart Alcoa í ágúst 2008.

2158. Tveimur vikum eftir sendingu tölvupósts (S)forstö-útfl 11. júlí 2008 (um að *„kreista"* allar mögulegar tekjur frá Alcoa) komu fram í gögnum, sem (S)forstj fékk send frá (S)forstö-flutnstj kvöldið fyrir fund (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip þann 25. júlí 2008, tillögur um að Samskip fækkuðu skipum sínum og að Eimskip tæki að sér hluta af útflutningi Samskipa á áli fyrir Alcoa til Evrópu, (60 þús tonn á ári), sbr. kafla 8.13.1.

2159. Í köflunum hér á eftir er lýst ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips síðar á árinu vegna breytinga á siglingakerfum og takmörkunar á flutningagetu. Þar koma einnig við sögu atvik tengd útflutningi fyrir Alcoa.

2160. Í mgr. 712 – 715 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv, 8. júlí 2008, og um tölvupóst (S)forstö-útfl til (S)viðskstj frá 11. júlí 2008. Er því haldið fram að Samkeppniseftirlitið dragi *„kolrangar"* ályktanir af þessum gögnum og ekkert í þeim gefi til kynna ólögmætt samráð við Eimskip. Eins rökstutt er í kafla 25.19 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

8.10. Atvik 14. júlí 2008

2161. Þann 14. júlí 2008 voru haldnir fundir hjá Eimskip um verðhækkun og breytingar á siglingakerfinu. Jafnframt vísaði (E)frkvstj-flutnkerf til viðræðna við (S)frkvstj-millilandasv í tölvupósti sem hann sendi (E)forstj þennan sama dag. Kom fram að frekari viðræður milli fyrirtækjanna væru fyrirhugaðar. Bæði (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv báru sem framkvæmdastjórar ábyrgð á siglingakerfum hjá vinnuveitendum sínum.

2162. Þennan sama dag var á stjórnarfundi Samskipa Holding fjallað um verðhækkun og breytingar á siglingakerfinu. Vísað var til samstarfs og samskipta við Eimskip og frekari viðræður við Eimskip boðaðar.

2163. Skal þessu nú lýst nánar.

8.10.1. Fjallað um samráð við Eimskip á stjórnarfundi Samskipa Holding

2164. Stjórnarfundur Samskipa Holding var í þetta sinn haldinn í Reykjavík og hófst hann kl. 08:30 þann 14. júlí 2008. Samkvæmt fundargerð sat stjórnarformaður, (S)aðaleig-stjform-SH, fundinn, auk stjórnarmannanna (S)stjórnarm-H og (S)stjform-S.[1193] Einnig sátu fundinn m.a. (S)forstj, (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)stjórnarm-fjármstj.

2165. Samráðsverkefni Eimskips og Samskipa tók m.a. til *„samstarfs í „short sea" þjónustu"* og *„slotsamninga í siglingakerfinu"*, sbr. glærur (E)forstj frá 9. júní 2008. Sem fyrr segir sendi (S)forstj 10. júní 2008 tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-MCL til að skipuleggja fund hans með (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain, framkvæmdastjóra Containerships sem var dótturfélag Eimskips. Var sá fundur haldinn 23. júní 2008. Staðfesti (E)frkvstj-alþjsv þetta við skýrslutöku hjá lögreglu og greindi frá því að frekari samskipti hefðu átt sér stað milli (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain, sbr. kafla 7.3.6.3.2. Fjallað er um þetta í fundargerð Samskipa Holding:

„ScanBalt: Meeting has taken place with Containerships to explore the possibility to cooperate with them. Meeting was positive and both parties agreed to explore further. Containership would come back to Samskip with feedback on the discussions which took place. (S)frkvstj-MCL expressed certain concerns as Containership should have come back and felt it was not good tactic for him to go after

[1193] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Minutes Samskip Board Meeting 14 July 2008.doc"*, bls. 1. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.480669, sbr. einnig Doc. ID. 0.7.33.480676.

them. (S)aðaleig-stjform-SH mentioned he and (S)forstj would try to follow up on this through their end in Iceland to be able to have a better view if this is something we should wait for or not."

2166. Fundargerðin staðfestir að Eimskip og Samskip hafi, í samræmi við glærur (E)forstj frá 9. júní 2008, tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 og framburð (E)frkvstj-alþjsv, átt í viðræðum um málefni sem tengdust *„short sea*" samvinnu. Samkvæmt fundargerðinni hafi viðræðurnar verið jákvæðar og fyrirtækin ákveðið að halda þeim áfram. Þar sem (S)frkvstj-MCL taldi ekki skynsamlegt að hann myndi ýta á eftir viðbrögðum frá Eimskip ætluðu annar *„bakhjarla*" samráðverkefnisins ((S)aðaleig-stjform-SH) og meðlimur í *„vinnuhópi*" þess ((S)forstj) að ræða við Eimskip. Það gekk eftir, sbr. umfjöllun síðar um fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip þann 25. júlí 2008.

2167. Í fundagerðinni kemur fram að einnig hafi verið fjallað á fundi stjórnar Samskipa Holding um þann þátt *„Nýtt upphafs*" sem lýtur að samráði í siglingum til og frá Íslandi (*„slotsamningar í siglingakerfinu*", sbr. glærur (E)forstj):

„Some discussions were around the possibility to exchange slots with Eimskip. Question was raised if that would be allowed by the competition authorities. For the long term that is not likely to be the case but the possibility is that for the short term competition authorities might allow it due to the unusual economic situation which are in Iceland and likely to become worse. Board members emphasized that this should be explored further but carefully and within the laws."[1194]

2168. Orðalag þessarar bókunar er skýrt og gefur ótvírætt til kynna að Samskip hafi þegar rætt þetta málefni við Eimskip, sbr. einnig þau samskipti sem tilgreind eru í kafla 8.10.2. Bókunin gefur einnig til kynna að til standi frekari viðræður við Eimskip. Verður þetta enn skýrara þegar einnig er horft til glærukynningar sem (S)forstj hélt á stjórnarfundinum. Vísast hér jafnframt til eftirfarandi umfjöllunar um fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip 25. júlí 2008, sbr. kafla 8.13.

2169. Í málinu er þannig að finna glærur frá þessum stjórnarfundi sem varða starfsemi Samskipa á Íslandi.[1195] Er um að ræða glærur sem (S)forstj kynnti fyrir stjórn Samskipa Holding. Í þeim dregur (S)forstj fram hvað áætlað sé að *„revised budget*" muni skila. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:

„Revised budget and detailed action plan is to be finalized by end of july for remainder of 2008, and draft budget for 2009.

Preliminary budget, presented today, includes:

-IKR as of 1st May- that will lead to 210 mkr. higher margins for remainder of year. (premisis cost to rise by 100 mkr. and transport margin to improve by 310 mkr.).

[…]

Import volumes to be reduced by 20%."

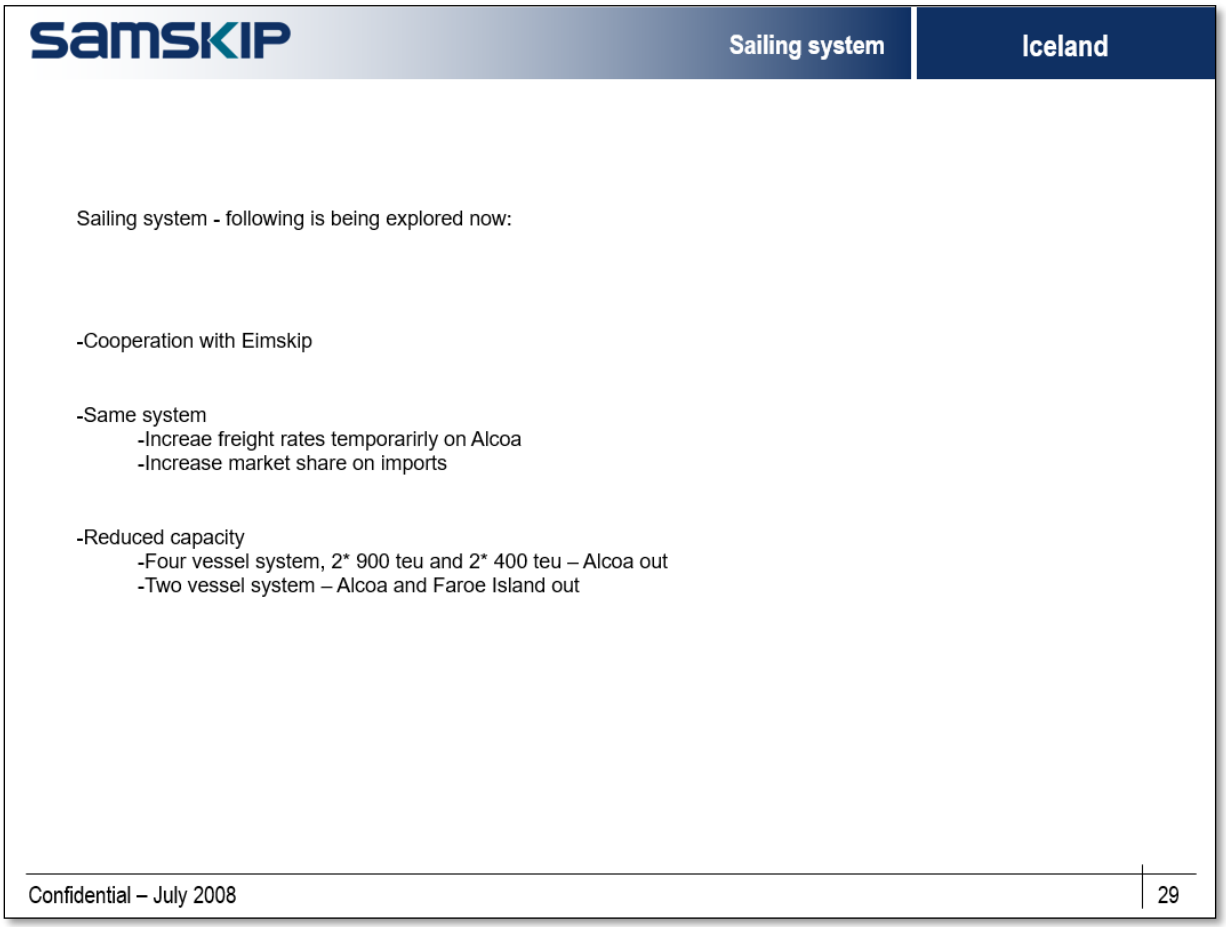
2170. Í glæru um landflutninga var rætt um hækkun á almennri gjaldskrá sem og ýmis ný gjöld. Fram kemur að FAF (olíuálagsgjald í landflutningum) yrði sett á alla helstu viðskiptavini (sem klárist 1. september 2008) og breytingu á útreikningi sem hafi verið kláruð 1. júlí 2008. Einnig kemur fram á glærunni að lögð verði svonefnd karagjöld á viðskiptavini.

2171. Í umfjöllun um sjóflutninga eru í þessum glærum (S)forstj talin upp meginatriði sem lægju til grundvallar *„revised budget*" (*„main assumptions*") í þeirri starfsemi. Þau væru m.a. frekari

[1194] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Minutes Samskip Board Meeting 14 July 2008.doc*", bls. 3. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.480669, sbr. einnig Doc. ID. 0.7.33.480676.
[1195] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„14.07.2008 Iceland*". Titill skjalsins er: *„Board Meeting Samskip Iceland 14 July 2008*". Fannst á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, vistað 15.08.2008, kl. 10:10.

verðhækkanir en gert hafði verið ráð fyrir og að dregið yrði úr flutningsgetu. Einnig að tekjur vegna olíuálags (BAF) aukist. Í næstu glæru er lagt til grundvallar að verð til Alcoa verði hækkað.

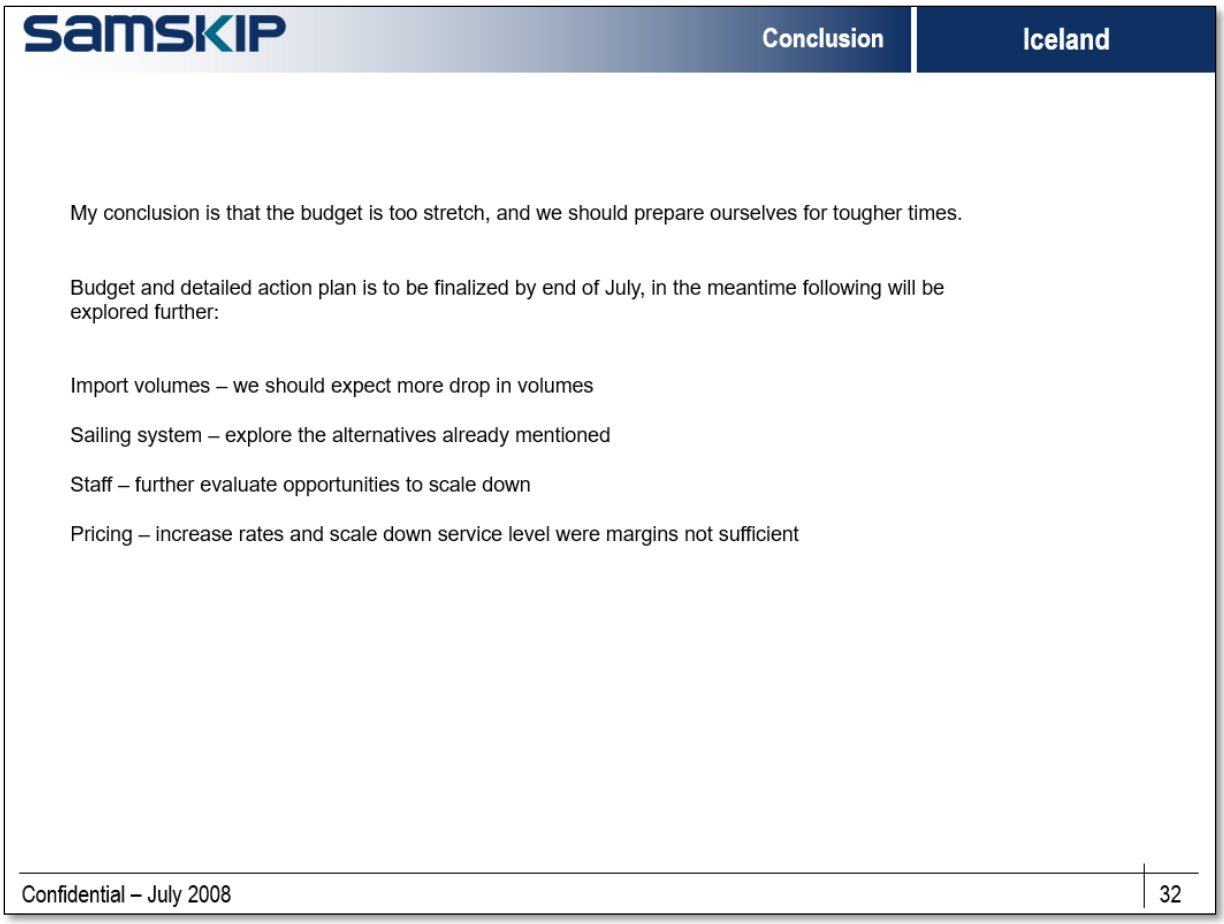
2172. Næsti kafli í glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding ber heitið *„Sailing system"* þar sem fjallað er um samvinnu við Eimskip, takmörkun á flutningsgetu og verðhækkanir:[1196]



Er í ofangreindri glæru (S)forstj þannig staðfest að verið væri að skoða samvinnu við Eimskip í siglingakerfum tengdum Íslandi.

2173. Síðan koma glærur þar sem flutningsgeta Samskipa, Eimskips og Nesskipa er sýnd. Í kjölfarið kemur glæra þar sem (S)forstj setur fram niðurstöðu og lýsir þeim *„revised budget"* verkefnum sem framundan séu:

[1196] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„14.07.2008 Iceland"*. Titill skjalsins er: *„Board Meeting Samskip Iceland 14 July 2008"*. Fannst á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, vistað 15.08.2008, kl. 10:10.



2174. Samkvæmt ofangreindri glæru átti m.a. að skoða áfram mögulega samvinnu við Eimskip í siglingum[1197] og hækka verð. Var við það miðað að það ætti að nást tiltekin niðurstaða varðandi *„revised budget"* í lok júlí 2008. Samkeppniseftirlitið minnir aftur á viðræður Eimskips og Samskipa í viku 28 og fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip þann 25. júlí 2008.

2175. Þar á eftir í kynningu (S)forstj koma tvær glærur sem byggja á framangreindum minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, þar sem efnislega kemur fram að Eimskip og Samskip þurfi að ná saman um niðurstöðu varðandi siglingakerfi sem *„breytir innbyrðis stöðu á milli aðila á markaði sem minnst þannig að aðilar geti áfram keppt sín á milli á sömu forsendum og fyrr"*. Svo er útfærsla á þessu birt sem m.a. felst í því að Suðurleið Eimskips verði lögð af.

[1197] Einn af valkostunum varðandi siglingakerfið var samvinna við Eimskip.

Rökréttar aðgerðir

Vegna samdráttar mun flutningsgeta í áætlanasiglinum til og frá landinu ráðast af útflutning á næstu árum. Um 15% umframlfutningsgeta frá Íslandi og Færeyjum til Evrópu skapar tækifæri til umtalsverðrar kostnaðarlækkunar.

Heildar rekstrarkostnaður siglingakerfanna gæti numið um 9 – 12 milljörðum kr. á ári og undirliggjandi heildarhagræðing gæti numið 1 – 2 milljörðum kr á ári.

Til þess að hagræðing af þessari stærðargráði geti orðið að veruleika fyrir íslenskt samfélag þurfa aðilar að ná saman um útfærslu sem m.a. uppfyllir eftirtalin skyliði:

- breytir innbyrðis stöðu á milli aðila á markaði sem minnst þannig að aðilar geti áfram keppt á sín á milli á sömu forsendum og fyrr.
- er gagnsæ og einföld í útfærslu á milli aðila til að fyrirbyggja tortryggni eða misskilning um eðli útfærslunnar eða markmið hennar.
- er trúverðug gagnvart viðskiptavinum, yfirvöldum og almenningi
- er í samræmi við lög og reglur og hlýtur samþykki samkeppniseftirlits.

Útfærsla

- Suðurleið Eimskips lögð af.
- Flutningum frá Vestmannaeyjum sinnt með slot-samningi við Samskip (Blá leið) – Til þess að geta sinnt þessum flutningum þurfa Samskip að sleppa viðkomu á Grundartanga.
- Flutningum Samskipa frá Grundartanga yrði sinnt með slot-saminngi við Eimskip (Norðurleið) - Til þess að geta sinnt þessum flutningum fyrir Samskip myndu Eimskip að líkindum þurfa að færa hluta útflutnings frá Reykjavík af Norðurleið yfir á Austurleið.
- Til að skapa aukið svigrúm á Austurleið til að sinna útlfutning frá Reykjavík sbr. ofangrein yrði viðkomu Austurleiðar til Reyðarfjarðar hætt og flutningum Eimskip sinnt með slot samninigi við Samskip (Græn leið).
- Innflutningi Eimskips frá Rotterdam sem ekki fer með Norðurleið og innlfutningi Eimskips frá Immingham sem áður fór með Suðurleið verður sinnt með slot samningi við Samskip (Græn leið).
- Innflutningur Samskipa frá Noregi færi með Austurleið Eimskips á slot-samningi.

2176. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 29. janúar 2015 var, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, óskað eftir að Samskip afhentu *„afrit af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi“* milli Eimskips og Samskipa. Var tekið fram að þessi upplýsingaskylda tæki til *„allra gagna sem fjalla um slík drög eða samstarfstillögur, -hugmyndir eða -viðræðna, t.d. tölvupóstar, minnisblöð, glærukynningar o.s.frv.“*

2177. Umrædd glærukynning (S)forstj féll undir þessa upplýsingabeiðni en Samskip afhentu hana ekki. Eins og nefnt var hér að framan afhentu Samskip ekki heldur minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, sem umrædd glærukynning byggir á. Þegar eðli glærukynningarinnar er virt og horft er til þess að hún var aðeins aðgengileg æðstu stjórnendum Samskipa verður vart dregin önnur ályktun en að Samskip hafi viljað halda þessu skjali leyndu.

2178. Eins og kom fram í kafla 7.3.6.3.1 var (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu spurður um tölvupóstinn sem hann sendi (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008. Í þeim tölvupósti skipulagði (S)forstj fund (E)frkvstj-alþjsv með (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig til að ræða málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Kvaðst (S)forstj ekki vita hvort hann hefði í tölvupóstinum verið að koma á fundum (E)frkvstj-alþjsv með stjórnendum Samskipa erlendis. Hann kvaðst heldur ekki vita hvort þessir fundir með Eimskip hefðu verið haldnir. Var (S)forstj þá spurður um þetta:

> HS Heyrðu, þá er það 11.159, fundargerð stjórnarfundar Samskipa Holding, 14. júlí 2008. Í tölulið, þar sem fjallað er um Containership undir framsögu [(S)frkvstj-MCL] og skv. fundargerðinni varst þú á fundinum. Hvað er átt við með þarna*: Meeting has taken place with Containership to explore the possibility to cooperate with them. Meeting was positive and both parties agreed to explore further.*
>
> (S)forstj Ég veit það ekki, ég þekki það ekki.
>
> HS Þið hafið ekki verið að ræða samstarf?
>
> (S)forstj Sjálfsagt, ég hef ekki setið fundinn og ég bara hérna þekki það ekki.
>
> HS Ert þú á þessum fundi?
>
> (S)forstj Ég er á þessum fundi ...
>
> HS Já.
>
> (S)forstj ... en ekki ...
>
> HS Já en þú hefur vitneskju um þetta þarna?
>
> (S)forstj Ja, eins og þið sjáið, ég mundi ekki einu sinni eftir því.
>
> HS Það kemur fram þarna í, neðar: *(S)aðaleig-stjform-SH mentioned he and (S)forstj would try to follow on this through their end in Iceland, to be able to have a better view if this is something we should wait for or not.*
>
> (S)forstj Já.
>
> HS Geturðu útskýrt þetta?
>
> (S)forstj Nei, ekki að öðru leyti en ég, algjörlega enn og aftur að ég held kannski áfram að hérna fara lengra með einhverjar staðfestingar en það, það varð ekkert úr einu eða neinu.[1198]

2179. (S)forstj var einnig spurður hvort hann gæti útskýrt um framangreinda bókun í fundargerð Samskipa Holding um slot samvinnu við Eimskip: Hann svaraði svo:

[1198] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 119.

(S)forstj Nei, ekkert hérna, ekki til að kommentara þarna.

HS Var, var þetta eitthvað skoðað frekar milli stjórnenda skipafélaganna?

(S)forstj Nei, alveg örugglega ekki.[1199]

2180. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður um framangreinda bókun í fundargerð Samskipa Holding þar sem fram kemur að búið sé að funda með Containerships. Kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekkert vita um þetta.[1200]

2181. Athygli (S)frkvstj-millilandasv var vakin á umræddri bókun í fundargerðinni um að skoða eigi betur möguleg skipti á *„slottum"* við Eimskip og hann spurður hvort Samskip hefðu nálgast Eimskip í því skyni. Svaraði (S)frkvstj-millilandasv svo:

(S)frkvstj-millilandasv Ee, ég held ég tjái mig ekkert um það, ég er ekki, ekki mér vitanlega.

2182. Síðan var (S)frkvstj-millilandasv spurður hvort framangreint minnisblað hans *„Siglingakerfi-drög"* tengdist þessu.

HS Getur verið að þessi kynning eða þetta blað þitt hafi verið lagt þarna fyrir þennan fund, þetta er viku áður.

(S)frkvstj-millilandasv Þennan fund?

HS Þú, þetta er gefið út 7. júlí eða sem sagt gert og þessi fundur er 14. júlí og þar er verið að, þar eru umræður um að skipta á slotum með Eimskip.

(S)frkvstj-millilandasv Ég veit það ekki, ég er ekki á þessum fundum og veit ekki hvað fer á milli manna á köflum.

HS Nei. Kannski hvarflar, við, við höfum spurt þig, af því þú sagðist ekki, kjósa að tjá þig ekki um það.

(S)frkvstj-millilandasv Já.

HS Sem sagt þannig að það sé þá, það er þá af því að þú, þú þarft ekki að svara því, hvort vitir ekki svarið eða bara kjósir að svara því ekki?

(S)frkvstj-millilandasv Ég kýs að svara því ekki.[1201]

2183. (E)forstj var spurður um umrædda fundargerð Samskipa Holding. Kvaðst hann ekki hafa vitað af fundi (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL í júní 2008.[1202]

2184. Athygli (E)forstj var vakin á framangreindri bókun í fundargerðinni að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætli að ræða við Eimskip á Íslandi:

HS Þannig að við spyrjum bara hvort [(S)aðaleig-stjform-SH] og eða [(S)forstj] hafi haft samband við þig eða þína menn hjá Eimskip eða Containership til að fylgja þessu eftir?

(E)forstj Það var bara þessi fundur þarna í olíufélagshúsinu.

HS Sem þú greindir frá hérna í upphafi skýrslutöku?

(E)forstj Já þar sem ég hitti [(S)aðaleig-stjform-SH] í fyrsta sinn [óskýrt].

HS Skil þig.

(E)forstj En, en sko á þessum tíma þegar við erum að reyna selja okkar eignir þá, þá eru þeir gríðarlega mikið að þvælast fyrir okkur með því að fara í bankana.

[1199] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 133.
[1200] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 102.
[1201] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 117-118.
[1202] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 163.

HS Já.

(E)forstj Þannig að þó það hafi ekki verið vilji hjá einum eða neinum að selja þeim eitt eða neitt af þessum eignum þá voru þeir gríðarlega að þvælast fyrir. Það var enginn vilji hjá okkur að selja þeim eina einustu eign sko, hvorki skip, hvorki frystigeymslu.

2185. Athygli (E)forstj var einnig vakin á umræddri bókun í fundargerðinni um að skoða eigi betur möguleg skipti á *„slottum"* við Eimskip og hann spurður hvort Samskip hefðu nálgast Eimskip í því skyni:

HS En nálguðust Samskipsmenn Eimskip eitthvað …

(E)forstj Nei.

HS … til að kanna þennan möguleika betur?

(E)forstj Ég var allavega ekki involved, ertu að meina þegar þeir eru að segja að það þurfi að leggja þetta fyrir Samkeppniseftirlitið?

HS Nei því bara *„board members emphasized that this should be explored further but carefyllu*[svo] *and within the laws"*.

(E)forstj Nei. Við höfum, það hefur aldrei komið upp á borðið hjá mér að ég sé að sleppa einhverju skipi af því að Samskip ætlar að taka við. Það hefur bara aldrei komið upp og ég myndi aldrei fara þá leiðina.

HH En svona einhverja slotssamninga því þetta eru.. exchange slots?

(E)forstj Nei ég, persónulega hef ég, hef ég aftur ítrekað vil ég fá nei frá eftirlitinu.

HH Mhm.

(E)forstj Sem ég óska að komi einhvern daginn.

HH Ókei.

(E)forstj Bara skýrar línur …

HH Mhm.

(E)forstj … bara þið megið ekki vinna saman. Við höfum oft sagt við viljum fá ykkur til að horfa á okkur sem duo markaði. Er ekki alltaf að verja Samskip gagnvart okkur.

HH Mhm.

(E)forstj Og það hefur verið ósk mín alveg frá upphafi þegar ég kom inn í þetta. Horfið á okkur sem tvö stór félög og passiði frekar þessa minni og, og ég vil líka fá bara *„nei"* á samninginn. Bara fá einu sinni nei.

HH Ókei en var …

(E)forstj Fá þá skýrar línur.

HH Akkurat, en var …

(E)forstj En hins vegar meðan samningurinn er í gangi þá náttúrulega að nýta hann eins og hægt er en annars verðum við bara með fyrirvara.

HH En hérna en einhverja þá af, ég er þá líka að tala bara um af því að þessa flutningsrýmissamninga, þessir slotssamningar líka að hugsa um. Var einhverntíman nálgast með þig að gera slotssamninga við strendur Íslands eða til Evrópu á þessum tíma?

(E)forstj Nei, nei. […][1203]

[1203] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 205-206.

2186. Aðspurður um framangreinda bókun í fundargerð Samskipa Holding staðfesti (E)frkvstj-alþjsv að hann og (E)frkvstj-Contain hefðu fundað með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam. Kvaðst hann engin samskipti hafa haft við (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj vegna þessa. Einnig kvaðst hann ekki vita hvort Samskip hefðu rætt við (E)forstj.[1204]

2187. Athygli (E)frkvstj-alþjsv var vakin á umræddri bókun í fundargerðinni um að skoða eigi betur möguleg skipti á *„slottum"* við Eimskip og hann spurður hvort Samskip hefðu nálgast Eimskip í því skyni. Kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ekkert vita um þetta.[1205]

2188. Við mat á þessum framburðum ber að líta til þess að (S)forstj sat umræddan stjórnarfund Samskipa Holding og hélt þar glærukynningu þar sem hann fór yfir hugmyndir sem fólu í sér stórfellt samráð við Eimskip og féllu undir þau verkefni sem lýst er í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Þrátt fyrir þetta kvaðst (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu ýmist ekki þekkja eða ekki vilja tjá sig um umræddar bókanir í fundargerðinni sem fjalla um samstarf og samskipti við Eimskip. (S)frkvstj-millilandasv neitaði að tjá sig um það hvort minnisblöð hans, dags. 7. og 9. júlí 2008, tengdust umfjöllun um Eimskip á stjórnarfundi Samskipa Holding. (E)forstj svaraði því neitandi þegar hann var spurður hvort Samskip hefðu nálgast Eimskip eftir 14. júlí 2008 til að ræða málefni tengd Containerships eða *„slot"* samvinnu. Þetta er í ósamræmi við samtímagögn, sbr. t.d. yfirlitið í kafla 7.7.1. Þá hélt (E)forstj því aftur fram að hann hafi verið andsnúinn öllu samstarfi við Samskip. Sú staðhæfing er einnig í ósamræmi við samtímagögn.

2189. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna framangreind gögn frá stjórnarfundi Samskipa Holding fram á áframhaldandi samráð Eimskips og Samskipa um atriði sem falla undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Þar voru af hálfu Samskipa á Íslandi settar fram, ekki vangaveltur, heldur skýr markmið um það sem fyrirtækið taldi rökréttar aðgerðir og útfærslur til að ná þeim. Staðfesta gögnin að viðræður hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna og gefa til kynna að frekari viðræður væru fyrirhugaðar. Staðfesta gögnin að unnið hafi verið að tillögum um mjög umfangsmikið ólögmætt samráð við Eimskip sem var í samræmi við þá almennu stefnumörkun sem felst í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið, sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.

2190. Einnig sýna þessar glærur (S)forstj verðhækkunaraðgerðir Samskipa á og hvers kyns aukna gjaldtöku af viðskiptavinum (t.d. olíugjald (BAF)). Eru þessar verðhækkanir augljóslega hluti af sömu heildaraðgerðaráætlun og breytingar á siglingakerfinu í samráði við Eimskip. Önnur framangreind gögn málsins sýna að Eimskip hafi unnið að og gripið til verðhækkunaraðgerða á þessum tíma.

2191. Ekkert í framangreindum framburðum hjá lögreglu getur breytt áðurnefndu mati Samkeppniseftirlitsins á þessum samtímagögnum málsins. Hið sama gildir um sjónarmið Samskipa sem koma fram í mgr. 716 - 721 í athugasemdum fyrirtækisins við AI, sbr. nánari umfjöllun eftirlitsins í kafla 25.19.3.

2192. Hér skal einnig tekið fram að samkvæmt áðurnefndri fundargerð frá stjórnarfundinum 14. júlí 2008 ræddu stjórnarmenn Samskipa Holding einnig stöðu á samningaviðræðum félagsins við stóran lánveitanda, Fortis.

2193. Rifja ber upp að á fyrrihluta ársins 2008 stóðu Samskip Holding frammi fyrir kröfum fyrrnefnds banka um aðgerðir, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.1.3. Árétta ber að á þessum tíma gekk erlend starfsemi Samskipa Holding ekki vel á meðan starfsemi Samskipa á Íslandi skilaði góðri afkomu. Hafði (S)aðaleig-stjform-SH á fundi framkvæmdastjórnar Samskipa Holding 18. mars 2008 lagt áherslu á að vernda bæri Samskip á Íslandi sem *„cash cow"* samstæðunnar.

2194. Af áðurnefndri fundargerð stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 er ljóst að félagið vann enn að því að sannfæra Fortis og grípa til aðgerða til að mæta kröfum bankans. Í fundargerðinni kemur fram að

[1204] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 191.
[1205] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 220.

(S)stjórnarm-fjármstj, fjármálastjóri samstæðu Samskipa og stjórnarmaður í Samskipum hf. á Íslandi, hafi átt fund með bankanum fjórum dögum áður, þ.e. 10. júlí 2008. Í fundargerðinni segir að á þeim fundi hafi átt sér stað áframhaldandi viðræður um endurfjármögnun lána Samskipa Holding. Síðan segir eftirfarandi um fundinn með Fortis: *„In this meeting a full year estimate was presented stating EBITDA to be €15 million. This is based on the assumption that Iceland will be €1 million behind budget or EBITDA of €14.8M, MCL will have EBITDA of €-154k, Logistics (legal) €-2.316k, Samskip BV (countries) €7,175k and has been reduced by close to €1M and Holding costs will be the same as budget €-4.5M.*

This estimate gives close to break even in terms af cash flow after taking into account debt service, capex to be funded by own cash, tax payments, sale of assets, received dividends and early redemption of Forts loans of €4.0 million, total redemption being €7.5 million to Fortis. This also takes into account already paid in shareholders capital/loan of €5million.

Meeting went reasonably well with Fortis although no commitments were given by them, still subject to credit committee approval. That meeting is expected to take place during August, taking into account that summer vacations are now starting in Holland.

Part of the proposal put forward to Fortis Bank was that if EBITDA will be lower than €15 million on group level then shareholders support will come into effect of maximum €5 million in addition to already paid in €5 million. Based on this EBITDA can be €10 million but if it goes below that both parties will need to sit down again and discuss next steps. This will be the only covenant and equity convenant will be removed for the moment at least but possibly be introduced again for 2009."

2195. Af þessu má sjá að Samskip Holding taldi að fundurinn með Fortis hefði gengið þokkalega þótt bankinn hafi ekki samþykkt neitt og mál Samskip Holding yrði tekið fyrir á fundi lánanefndar bankans í ágúst 2008.

2196. Samkvæmt áðurnefndri umfjöllun í stjórnarfundargerðinni var gengið út frá því gagnvart Fortis að EBITDA Samskipa Holding skyldi verða 15 milljónir evra árið 2008. Markmið um EBTIDU samstæðunnar var þó háð ýmsum þáttum samkvæmt umræðu á stjórnarfundinum, t.d. að EBITDA Samskipa á Íslandi yrði árið 2008 14,8 milljónir evra.

2197. Þessi umfjöllun stjórnarmanna á fundi þeirra 14. júlí 2008 sýnir skýrlega að aðgerðir Samskipa Holding gagnvart Fortis miðuðu þannig að því EBITDA Samskipa hf. á Íslandi myndi standa undir næstum allri heildar EBITDA Samskipa Holding samstæðunnar árið 2008. Áttu Samskip á Íslandi þannig að leggja mest til þess að Samskip Holding gæti uppfyllt kröfur og lánaskilmála hjá bankanum.

2198. Þá ber að árétta að samkvæmt framansögðu ræddi stjórn Samskipa Holding á fundi sínum 14. júlí 2008 annars vegar samráðið við Eimskip og hins vegar kröfur lánveitanda félagsins, þar sem afkoma Samskipa hf. skipti verulegu máli.

2199. Hér skal þess einnig getið að áðurnefndur fundur (S)stjórnarm-fjármstj með Fortis hafði farið fram fjórum dögum áður, þ.e. 10. júlí 2008. Tíu dögum áður gekk (S)aðaleig-stjform-SH frá bónussamningi við (S)forstj þar sem var sett fram loforð um tugmilljón króna bónus til handa (S)forstj frá Samskipum, sbr. umfjöllun í kafla 7.6.1.

2200. Samkvæmt bónussamningi (S)aðaleig-stjform-SH við (S)forstj voru tilgreindir nokkrir mælikvarðar fyrir bónusgreiðslu (S)forstj. Þar var t.d. fjárhagslegt markmið samkvæmt bónussamningnum tilgreint að (S)forstj skyldi stefna að því að EBITDA framlegð yrði 11% af veltu Samskipa hf. Þetta ber að setja í samhengi við að tíu dögum síðar ræddi (S)stjórnarm-fjármstj við Fortis um EBITDA viðmið sem yrði m.a. háð því að ná fram góðri EBITDA frá Samskipum á Íslandi fyrir árið 2008, sbr. framangreinda umfjöllun stjórnar Samskipa Holding á fundinum 14. júlí 2008. Eins og nánar er fjallað um í kafla 8.15.11 og 6.16.9 hér síðar tengdust aðrir mælikvarðar í bónussamningi aðgerðum er voru þá þegar eða urðu þættir í samráði Samskipa við Eimskip.

2201. Í þessu sambandi verður ekki litið fram hjá minnisblaði Samskipa, þ.e. minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, en það var útbúið í sömu viku og (S)stjórnarm-fjármstj átti fund með Fortis. Í minnisblaðinu voru settar fram tillögur að víðtæku samráði við Eimskip. Af gögnum málsins verður ráðið að Samskip og Eimskip áttu í þessari sömu viku í viðræðum um samráðsverkefnið, sbr. umfjöllun í kafla 8.9.5. Samhliða samráðsverkefninu var (S)stjórnarm-fjármstj eins og áður segir í viðræðum við Fortis um aðgerðir til að koma í veg fyrir að bankinn myndi grípa til vanefndaúrræða gagnvart samstæðunni, eins og gjaldfellingu á lánum. Þetta hafði í för með sér hættu fyrir (S)aðaleig-stjform-SH, sérstaklega í ljósi þess að lánsfjármagn var af skornum skammti, svo ekki sé dýpra í árinni tekið, og að sú hætta var því raunverulega fyrir hendi að hann tapaði hlutafjáreign sinni í Samskipum Holding.

2202. Kröfur Fortis ollu því þess vegna að (S)aðaleig-stjform-SH þrýsti á stjórnendur Samskipa hf. að skila góðri afkomu og tryggja þannig Samskipum Holding sterkari stöðu gagnvart bankanum í viðræðum um endurfjármögnun og/eða lánaskilmála. Það er því óhætt að fullyrða að það réð úrslitum fyrir afkomu Samskipa Holding að íslenska starfsemin skilaði sínu sem „*Cash Cow*" samstæðunnar. Var þetta einn af þeim hvötum sem stjórnendur Samskipa höfðu til að viðhalda og halda áfram að auka samráð við Eimskip.

8.10.2. Eimskip ræðir um verðhækkun, siglingakerfi og samskipti við Samskip

2203. Hér að framan hefur verið gerð grein fyrir gögnum frá (E)forstj frá fyrri hluta júlímánaðar 2008 sem sýna fyrirmæli hans um að Eimskip myndi ráðast í það að hækka verð á þjónustu sinni. (E)forstj hafði einnig þetta sumar beint þessu til (E)frkvstj-flutnkerf: *„Semja um meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum*", sbr. framangreindan tölvupóst hans frá 27. júní 2008. Til viðbótar er rétt að nefna tölvupóst (E)forstj frá 30. júní 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf. Hann er nefndur hér þar sem (E)frkvstj-flutnkerf svaraði honum 14. júlí 2008. Í tölvupósti (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)frkvstj-alþjsv) segir m.a.:

„Hvenær var síðasta hækkun á USA? Þurfum að setja upp samning við Samskip sem fer að virka 1 ágúst á allavega 5-700 USD hærra verði á gám sem leiðrétting vegna olíuverðs."[1206]

2204. Sem fyrr segir svaraði (E)frkvstj-flutnkerf þessum tölvupósti (E)forstj þann 14. júlí 2008. Í svari (E)frkvstj-flutnkerf segir:

„Var í sambandi við [(S)frkvstj-millilandasv] *hjá Samskipum í sl. viku, ég spurði hann hvort þeir hefðu áhuga á að endurnýja samninginn vegna USA flutninga, hann sagði svo vera og bað um frest fram í miðjan ágúst þar sem allir væru meira og minna í sumarfríi sem hefðu með þetta að gera.*

Ég samþykkti það."[1207]

2205. Þessi tölvupóstur sýnir að (E)frkvstj-flutnkerf átti í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv í viku 28 á árinu 2008.

2206. Þennan sama dag, 14. júlí 2008, voru haldnir tveir innanhússfundir hjá Eimskip vegna hækkunar á verði og breytingar á siglingakerfinu.

- Annars vegar var um ræða fund m.a. (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-útfl sem hófst kl. 14:00 og á honum átti að ræða hækkun á verði á:
  - *„Þjónustugjöld erlendis bæði EUR og USA*
  - *Þjónustugjöld á Íslandi*

[1206] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.97426.
[1207] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.97730.

- *Innanlandsflutningur*
- *Sjóflutningur til og frá landinu bæði EUR og USA*"[1208]

- Hins vegar var um ræða fund m.a. (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst sem hófst kl. 15:00. Á þeim fundi átti að ræða: *„Siglingakerfi – förum saman yfir rammann að tillögum okkar og framsetningu*".[1209]

2207. Sömu málefni höfðu verið rædd hjá Eimskip 7. og 10 júlí 2008.

2208. Fyrir liggur því að sömu daga og fjallað var innan Samskipa um breytingar á siglingakerfum og samráð við Eimskip sem tengdist þeim var fjallað um breytingar á siglingakerfum hjá Eimskip, þ.e. 7. júlí og 14. júlí 2008, og samstarf við Samskip. Sömu daga var einnig rætt um verðhækkanir hjá báðum fyrirtækjunum. Þetta mynstur hélt áfram næstu daga og vikur og á þetta raunar við í aðalatriðum um atvik á síðari hluta árs 2008.

8.11. Frekari samskipti framkvæmdastjóra landflutninga

2209. Hér að framan var gerð grein fyrir fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 1. júlí 2008. Í henni er bókað að (E)frkvstj-innanl telji rétt *„að fara fram á að það verði gerð óháð úttekt á rekstri Íslandspósts sem er í beinni samkeppni við rekstraraðila í flutningum á landsbyggðinni. Spurning að skoða að fá SVÞ til að beita sér að gerð verði úttekt á rekstri Íslandspósts.*"[1210] Sem fyrr segir hittust (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008.

2210. Þann 17. júlí 2008 sendi (S)frkvstj-innanl tölvupóst til Samtaka verslunar og þjónustu, SVÞ. Afrit af þeim tölvupósti var sent til (E)frkvstj-innanl. Í þessum tölvupósti (S)frkvstj-innanl sagði:

„Ég og [(E)frkvstj-innanl] *hefðum áhuga á að fá að ræða við þig um ákveðið mál er okkur finnst eðlilegt að fara í gegnum SVÞ. Ég verð í fríi fram að 9. ágúst þannig að það væri fínt fyrir mig í byrjun vikunnar þar á eftir.*"[1211]

2211. Fyrir liggur að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl fóru á fund SVÞ í ágúst 2008 til þess að vinna gegn samkeppni frá Íslandspósti. Í kafla 8.15.3 er gerð grein fyrir fundargerð Eimskips frá 13. ágúst 2008. Þar er bókað: *„(E)frkvstj-innanl- fór á fund SVÞ <u>ásamt S-Line</u>* [Samskip] *varðandi vinnubrögð Íslandspósts, þeir virðast sækja markvisst inn á flutningamarkaðinn ....*"

2212. Tölvupóstur (S)frkvstj-innanl frá 17. júlí 2008 gefur skýrt til kynna að hann hafi rætt við (E)frkvstj-innanl um samkeppni Íslandspósts við Eimskip og Samskip og að þeir hafi orðið sammála um að biðja SVÞ um að beita sér í málinu. Talið er líklegt að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi aftur rætt saman eftir fund þeirra á Mokka 4. júlí 2008 frekar en að þeir hafi beðið til 17. júlí 2008 ef þeir höfðu orðið sammála um þessa aðgerð á Mokkafundinum. Óþarfi er hins vegar í máli þessu að slá því föstu.

2213. Vegna framangreinds ber að taka fram að keppinautum er óheimilt að hafa með sér samráð sem miðar að því að hindra eða draga úr starfsemi keppinautar þeirra á markaði, sbr. t.d. úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Engu breytir þótt viðkomandi fyrirtæki telji starfsemi keppinautar á einhvern hátt óeðlilega eða ólögmæta og óski saman eftir því að

[1208] Sbr. kafla 8.9.6.
[1209] Sbr. kafla 8.9.5.2.
[1210] Afhent gagn frá Eimskip, þann 13.10.2017.Afhending undir lið 9, skjal með heitinu *„Fundargerð EI vika 27*".
[1211] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.222068. Fundur vegna þessa var ákveðinn 13.08.2008 og sama dag eftir er bókað í fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips að […] hafi farið á fund til […] ásamt *„Samskips manni*" og kvartað yfir háttsemi Íslandspósts.

hagsmunasamtök sín beiti sér í málinu, sbr. m.a. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 17/2004 og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 27/2010.[1212]

2214. Samskip halda því fram í athugasemdum við AI að framangreind samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi verið lögmæt. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það, sbr. umfjöllun í kafla 25.18.

2215. Auk framangreinds fundar (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl með SVÞ sýna gögn málsins frekari fundi þeirra á árinu, sbr. t.d. fund þeirra í verslunarmiðstöðinni Smáralind í september 2008 þar sem samráðsverkefni Eimskips og Samskipa var til umræðu. Verður þessu lýst nánar í kafla 8.16.7.

8.12. Áfram unnið að breytingum á siglingakerfum og hækkunaraðgerðum

2216. Samkvæmt eftirfarandi gögnum var áfram rætt um og unnið að breytingum á siglingakerfum og verðhækkunum hjá Eimskip og Samskipum dagana 15. – 18. júlí 2008.

2217. Haldinn var fundur hjá stjórnendum Eimskips 15. júlí 2008. Í fundargerð segir: *„(E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-flutnkerf - fóru yfir tillögur að nýju siglingakerfi. 5 skipa kerfið er tillaga okkar að breytingu á siglingakerfi. Skoðum núna strax hvort við getum skorið niður siglingu á Blik og Lóm til Íslands núna sem fyrst og ekki í endaðan ágúst.*"

2218. Gögn málsins gefa til kynna samskipti (E)frkvstj-flutnkerf við Samskip a.m.k. 19. júní 2008 og í viku 28 (líklega 9. júlí 2008), sbr. umfjöllun hér að framan. Þá má líka geta þess að samkvæmt fundargerð Eimskips frá 2. júní 2008 áttu *„samskipti og samningaviðræður*" við Samskip að vera í höndum (E)frkvstj-flutnkerf og EÞM og *„einnig* [(E)frkvstj-skiparekst] *og* [(E)forstö-flutnstý] *eins og þarf*" og *„samskipti við Samskip að verða öll á rekstrarhliðinni*", en (E)frkvstj-flutnkerf var framkvæmdastjóri rekstrarsviðs. Fundargerðin frá 15. júlí 2008 sýnir að (E)frkvstj-flutnkerf ásamt undirmanni sínum (E)forstö-flutnstý höfðu sett fram tillögur um breytingu á siglingakerfi sem fól í sér takmörkun á flutningsgetu.

2219. Þennan sama dag og stjórnendur Eimskips funduðu, 15. júlí 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstö-flutnstý og bar hann heitið *„Siglingakerfið*". Þar er vísað til þess að þeir þurfi að undirbúa betur hugmyndir sínar og *„síðan að kynna þetta fyrir* [(E)forstj] *og* [(E)frkvstj-alþjsv] *á fimmtudaginn [17. júlí. 2008] til þess að vera visir* [vissir] *um að þetta gangi upp áður en við förum með þetta lengra.*"[1213] Árétta ber hér að (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv voru í *„vinnuhópnum*" með (S)forstj.

2220. Einnig kemur fram í fundargerð Eimskips frá 15. júlí 2008 að Eimskip væri að vinna að verðhækkunaraðgerðum. Þannig kom fram að (E)forstö-innfl væri *„að greina og undirbúa verðbreytingar á stærstu viðskiptavini í innflutningi.*"[1214]

2221. Gögn málsins sýna að þann 16. júlí 2008 var ákveðið að haldinn yrði fundur á skrifstofu (E)forstj kl. 10:00 daginn eftir til að ræða breytingar á siglingakerfi Eimskips. Auk (E)forstj áttu (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl, ISJ og (E)forstö-flutnstý að sitja fundinn.[1215]

[1212] Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 17/2004 var m.a. bent á þetta: *„Aðildarfyrirtæki SÍT eru keppinautar sem eiga að hegða sér sjálfstætt á markaði og er óheimilt að grípa til sameiginlegra aðgerða gegn viðskiptavinum eða keppinautum sínum. Mat á því hvort keppinautar beiti óréttmætum viðskiptaháttum og ákvörðun um viðbrögð við athöfnum keppinautanna er hluti af markaðshegðun hvers fyrirtækis. Slík samkeppnisleg viðbrögð eru hagsmunasamtökum óviðkomandi enda eiga þau að mótast af forsendum hvers keppinautar.*"

[1213] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.56883.

[1214] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 29 2008.doc*". Fundargerð 15.07.2008. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.536720.

[1215] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.77822. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.97793.

2222. Dagbækur (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv sýna að þeir hafi að morgni þessa dags ásamt (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý rætt um: *„Endurskoðun á siglingakerfinu"*.[1216] Gögnin sýna að (E)frkvstj-flutnkerf sendi fyrir fyrrgreindan fund (kl. 08:24) aðra glærukynningu til (E)frkvstj-alþjsv einnig um siglingakerfið þar sem 5 skipa kerfi er lýst nánar.[1217] Gefa gögn málsins þannig til kynna að á fundinum hafi (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý fjallað um framangreindar tillögur um breytingu á siglingakerfinu. Var þetta í samræmi við þann hluta samráðsverkefnisins sem tók til takmörkunar á flutningsgetu á markaðnum (*„Fækkun / smækkun skipa"*), sbr. glærukynningu (E)forstj um *„Nýtt upphaf"* verkefnið frá 9. júní 2008.

2223. Þennan sama dag, 17. júlí 2008, sendi (S)forstj undirmönnum sínum eftirfarandi tölvupósta sem varða m.a. aðgerðir um breytingar á siglingakerfinu og hækkun á verði:

- (S)forstj sendi fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-umb.erl, kl. 21:30 og boðaði til fundar kl. 13:00 þann 22. júlí 2008 til þess að ræða m.a. möguleika á að hækka gjaldskrár erlendis.[1218] Fyrirliggjandi er að þann dag, 22. júlí 2008, ræddu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl saman, kafli 8.13.

- (S)forstj sendi kl. 21:33 fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj með heitinu *„Siglingakerfi"*. Fundartími var 22. júlí 2008 kl. 10-12.[1219]. Eins og lýst verður hér á eftir stóð til að (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH myndu hitta Eimskip 23. júlí 2008.

- (S)forstj sendi fundarboð til (S)forstö-innfl1 kl. 21:38 og boðaði hann til fundar kl. 11 þann 21. júlí 2008 (deginum áður en (S)forstö-innfl1 ræddi við (E)forstö-innfl) Fundarboðið bar heitið *„Innflutningur"* og þar segir (S)forstj við (S)forstö-innfl1 :

  „Langar að ræða við þig:

  1) Verðskrárhækkanir

  - er vert að hækka verðskrá, eða sértæka þjónustuliði (ss umræður um LCL heimakstur, geymslugjöld, meðhöndlunargjöld, THC, flýtilosun, FAF, FCL heimakstur etc etc

  2) Jaðarþjónusta

  - er vert að leggja af einhverja þjónustuliði, eða skerða frekar til að ná fram kostnaðarlækkunum

  3) Markaðurinn

  -ræða almennt stöðu á markaði, þ.e.:

  -target listinn

  -er vert að sækja á „minni" kúnnamarkaðinn enn frekar

  - sölustarf almennt. […]"[1220]

- (S)forstj sendi sjálfum sér tölvupóst þetta sama kvöld kl. 21:46. Gögn málsins sýna að hann notaði þá aðferð til að minna sig á tiltekin verkefni og halda utan um efnisatriði þeirra. Í tölvupóstinum eru taldir upp fjölmargir þjónustuþættir Samskipa í sjóflutningum og gefur hann til

[1216] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.77822.
[1217] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Eimskip Sailing Schedules July 16 2008 no 3+.ppt"*. Titill skjalsins er *„Eimskip European sailing schedules proposal Production management, July 2008"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.97840. Athuga ber að í glærunum kemur sömuleiðis fram að auðvelt sé að bæta við aukaskipi ef eftirspurn eykst, sbr. glæra 12.
[1218] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.479654.
[1219] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.479661.
[1220] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.479676. […] komst hins vegar ekki á fund á þessum tíma. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.651564.

kynna vilja (S)forstj til að vernda eða auka framlegð Samskipa af þessari þjónustu. Kemur t.d. fram *„ásættanleg framlegð í sjó“* og *„framlegð af forflutningum, utanumhald, verða sammála um ásættanlega framlegð“*.[1221] Er þetta í samræmi við áherslu Samskipa og Eimskips á þessum tíma á að hækka verð.

2224. Gögn málsins sýna að fyrirhuguð breyting Eimskips á siglingakerfinu fór að taka á sig skýrari mynd eftir fund (E)frkvstj-flutnkerf með (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-flutnstý. Þetta sést af því að daginn eftir fundinn, þ.e. 18. júlí 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)frkvstj-Contain og sagði honum að til stæði hjá Eimskip að gera breytingar á siglingakerfinu, fækka úr sex skipum í fimm.[1222] Voru upplýsingar um þessa fyrirhuguðu breytingu trúnaðarmál innan Eimskips þar til almennum starfsmönnum var tilkynnt um hana 30. júlí 2008. Eins og eftirfarandi umfjöllun mun sýna bjuggu Samskip yfir þessum upplýsingum í aðdraganda fundar (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip 25. júlí 2008.

2225. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður um framangreind gögn Eimskips frá 7., 14. og 15. júlí 2008 sem sýna að Eimskip og Samskip unnu að sömu verkefnum á sama tíma.

2226. Var athygli (E)forstj vakin á framangreindri fundargerð Eimskips frá 7. júlí 2008 þar sem fjallað var um endurskoðun á siglingakerfinu. Var (E)forstj bent á að þessi fundargerð sé dagsett sama dag og (S)frkvstj-millilandasv vistaði minnisblað um tillögur um m.a. breytingar á siglingakerfi Eimskips. Var (E)forstj spurður um þetta og svaraði hann svo:

> (E)forstj Ja, það er engin tenging á því sem þeir eru að gera við hugmyndir Samskipa. Ég meina ég skil alveg að þeir séu að tengja saman dagsetningu og fleira …
>
> HS Mhm
>
> (E)forstj en þetta er ekki þannig að það sé verið að gera einhverjar breytingar með tilliti til hvað þeir ætla að gera.[1223]

2227. Við skýrslutöku hjá lögreglu var áðurnefndur tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. júlí 2008 borinn undir (E)forstj:

> HS […] Þá er það skjal I/11.147 sem er tölvupóstur sem [(E)frkvstj-flutnkerf] sendi þér 14. júlí 2008 eða viku síðar. Pósturinn er einnig sendur til [(E)frkvstj-EimÍsl] og [(E)frkvstj-alþjsv]. Um er að ræða svarpóst [(E)frkvstj-flutnkerf] í kjölfar samskipta um meðal annars verðhækkanir. En í póstinum frá [(E)frkvstj-flutnkerf] sem er framkvæmdastjóri skiparekstrardeildar kemur fram að hann hafi verið í sambandi við [(S)frkvstj-millilandasv] í síðastliðinni viku.
>
> (E)forstj Mhm … þarna er ég að tala um að ég vilji fara að sjá hækkanir á verðum.
>
> HS Já.
>
> (E)forstj Þurfum að setja upp samning, já. Allavega 5 til 700 hærra verð sem leiðrétting vegna olíuverðs. Hvað viltu að ég lesi af þessu?
>
> HS Ég spyr, kom [(E)frkvstj-flutnkerf] að eða hélt hann utan um það verkefni að skoða breytingar á siglingakerfi [óskýrt] …
>
> (E)forstj Já [(E)frkvstj-flutnkerf] var, sem sagt [(E)frkvstj-flutnkerf] og, [(E)frkvstj-flutnkerf] og [(E)frkvstj-skiparekst] …
>
> […]

[1221] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.479680.
[1222] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.22300.
[1223] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 200.

(E)forstj Þeir voru saman með þetta siglingakerfi. Þeir voru eiginlega báðir svona að sinna þessu á tíma hjá mér.

HS Ókei, voru þeir í einhverri samvinnu við hérna Samskip í kringum þá vinnu?

(E)forstj Nei allavega … þetta e-mail sem ég er að skoða núna þetta er, þetta er [(E)frkvstj-flutnkerf] bara að senda e-mail til mín um að … hann, sko venjulega var hann [(E)forstö-innfl] í þessu. Hvort að [(E)frkvstj-flutnkerf] var í þessu á þessum tíma fyrir [(E)frkvstj-EimÍsl] að gera samning.

[…]

(E)forstj En hvað, hvað er í þessu sem ykkur finnst skrítið. Hann er að sem sagt, það er enn og aftur verið að reyna að ganga frá samningi og það er verið að reyna að hækka samninginn og hann er svo lagður aftur fyrir Samkeppniseftirlitið en.

HS Mhm.

(E)forstj Þannig að það er ekkert óeðlilegt að [(E)frkvstj-flutnkerf] sé í því ef einhver þarf að gera það fyrir [(E)frkvstj-flutnkerf]. Hann var einn af topp mönnunum hjá honum, vanur að reka skip og fleira.

HS Ke.. já.. kemur fram þarna að hann hafi verið í sambandi við [(S)frkvstj-millilandasv] í sl. viku.

(E)forstj Já. Væntanlega þarf einhver að tala við þá varðandi hækkun á samningi og.

HS Já.

(E)forstj Þetta er bara þessi Ameríkusamningur sem kemur til framlengingar á hverju ári.

HS Mhm.

HS Þannig að það er tilviljun að vikuna áður er hann að setja upp memo skjalið sem að …

(E)forstj Já.

HS Mhm.

(E)forstj Ertu að meina [(S)frkvstj-millilandasv] að setja upp memo um að við ætlum að hætta í buisness?

HS Mhm.

(E)forstj mhm… rosalega líklegt.[1224]

2228. (E)frkvstj-alþjsv var einnig spurður um framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. júlí 2008. Svör hans voru ekki skýr. Virtist hann telja að (E)frkvstj-flutnkerf hafi verið að vísa til *„slot*" samnings við Samskip um Norður-Ameríku flutninga og einnig benti hann á að (E)frkvstj-flutnkerf hefði áður starfað hjá Samskipum.[1225]

2229. Var (E)forstj spurður um fundargerð Eimskips frá 15. júlí 2008 þar sem greint var frá því að (E)frkvstj-flutnkerf hafi farið yfir tillögur um breytingu á siglingakerfi Eimskips. Í svari (E)forstj kom fram að hann hefði ekkert komið að þessu enda hafi hann verið upptekinn við að bjarga Eimskip m.a. með viðræðum við kröfuhafa.[1226] Var (E)forstj spurður hvort hann hefði gefið fyrirmæli um að breytingar á siglingakerfinu ætti að skoða í samstarfi við Samskip. Svaraði (E)forstj svo:

„Aldrei, bara aldrei. On my, on my blessed grandma sko."[1227]

[1224] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 200 – 202.
[1225] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 219 – 220.
[1226] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 202 – 204.
[1227] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 204.

2230. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj, eins og fyrr segir, spurður um minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 og fundargerð Samskipa Holding frá 14. júlí 2008. Hann var í því samhengi síðan spurður að þessu.

> HS En við erum með gögn frá Eimskip líka sem sýna sem sagt verkframvindu í þessu verkefni sem þeir kalla Nýtt upphaf í sínum gögnum og hún er eins og henni sé fram haldið á þessum tíma. Viltu eitthvað tjá þig um það?
>
> (S)forstj Nei.[1228]

2231. Samkeppniseftirlitið bendir á að í framburði (E)forstj er staðfest að (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-skiparekst hafi á þessum tíma borið ábyrgð á siglingakerfi Eimskips. Varðandi framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. júlí 2008, þar sem hann greindi (E)forstj frá samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv, tók (E)forstj fram að *„venjulega"* hefði forstöðumaður innflutningsdeildar Eimskips, (E)forstö-innfl , annast samskipti við Samskip vegna Norður-Ameríku samstarfsins. Hafi (E)frkvstj-flutnkerf hugsanlega komið að þessu að beiðni (E)frkvstj-EimÍsl.

2232. Eins og rökstutt er hér að framan er aðkoma (E)frkvstj-flutnkerf að viðræðum við Samskip til stuðnings því að ræða átti siglingakerfi fyrirtækjanna í þeim samskiptum, sbr. kafla 7.2.1.1. Framburður (E)forstj um að málefni sem tengdust innflutningi Eimskips frá Norður-Ameríku fyrir Samskip heyrðu ekki undir (E)frkvstj-flutnkerf heldur (E)forstö-innfl styður framangreint mat Samkeppniseftirlitsins á eðli þessara samskipta fyrirtækjanna.

2233. Sá framburður (E)forstj að hann hafi ekkert komið að breytingum á siglingakerfi Eimskips á þessum tíma er ekki í samræmi við samtímagögn. Hér má benda á framangreindan fund kl. 10:00 þann 17. júlí 2008 þar sem (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý kynntu fyrir (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl tillögur að breyttu siglingarkerfi. Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf daginn eftir til (E)frkvstj-Contain gefur til kynna að (E)forstj hafi tekið vel í þessar hugmyndir. Þann 22. júlí 2008 fundaði (E)forstj með (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl til að ræða: *„Breytingar á siglingakerfi"* og Norður-Ameríku flutninga, sbr. umfjöllun í næsta kafla.

2234. Sú eindregna neitun (E)forstj að ekki hafi átt að skoða breytingar á siglingakerfinu í samstarfi við Samskip er einnig ekki í samræmi við samtímagögn og sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Slíkt samstarf byggði á glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Samráðsverkefninu sem fólst í þessu var hrint í framkvæmd eins og fjölmörg skýr samtímagögn þessa máls sýna. Þá er tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj þann 9. júlí 2008 vegna flutninga til og frá Vestmannaeyjum til stuðnings því að báðir þessir stjórnendur hafi rætt við Samskip um innihald minnisblaða (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008, er vörðuðu umfangsmiklar samráðstillögur og samstilltar aðgerðir skipafyrirtækjanna beggja í sjóflutningi til og frá Íslandi.

2235. Eins og nánar verður útskýrt hér á eftir var á þessum tíma ráðgerður fundur æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa sem upphaflega átti að halda miðvikudaginn 23. júlí 2008. Framangreind gögn frá 15. – 18. júlí 2008 skipta máli í því sambandi. Efni umræddra tölvupósta og tímasetningar funda (S)forstj með undirmönnum sínum gefa til kynna undirbúning hans fyrir fund með Eimskip. Vildi (S)forstj ræða við undirmenn sína um breytingar á siglingakerfinu og um verðhækkanir. Framangreind samtímagögn sýna hliðstæða aðgerðir og undirbúning hjá (E)forstj og öðrum stjórnendum Eimskips á þessum tíma.

8.13. Fundur Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 og undirbúningur hans

2236. Sem fyrr segir hittust (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj á fundi þann 6. júní 2008 og (S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv voru skipaðir í *„Nýtt upphaf"* vinnuhópinn, sbr. glærur (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj um *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem voru vistaðar 8. og 9. júní 2008. Annar

[1228] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 133.

fulltrúi frá Samskipum var skipaður í vinnuhópinn og telur Samkeppniseftirlitið að gögn málsins bendi til að það hafi verið (S)frkvstj-millilandasv. Má draga þá ályktun m.a. af fyrrnefndu skjali, *„Memo 2008.07.09*", sem hann vann í samráði við (S)forstj. (E)stjform og (S)aðaleig-stjform-SH eru taldir hafa verið *„bakhjarlar*" samráðsverkefnisins, sbr. umfjöllun í kafla 7.3.1.

2237. Framangreind umfjöllun í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 ber með sér að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj hafi ætlað sér að eiga annan fund með Eimskip. Sá fundur var upphaflega ráðgerður miðvikudaginn 23. júlí 2008. Framangreind gögn frá 15. – 18. júlí 2008, sem og gögn frá 22. – 24. júlí 2008 sem reifuð verða hér á eftir, gefa til kynna undirbúning vegna þess fundar.

2238. Til stuðnings því að fundurinn hafi upphaflega átt að vera 23. júlí 2008 ber fyrst að líta til tölvupósts frá HM, aðstoðarmanni (S)aðaleig-stjform-SH, sem sendur var (S)forstj mánudaginn 21. júlí 2008. Í honum segir að (S)aðaleig-stjform-SH spyrji hvort unnt sé *„að færa fundinn sem fyrirhugaður er á miðvikudaginn fram á föstudag???*"[1229] (S)forstj svaraði um hæl og sagði; *„-ég kanna og kem til baka.*"[1230] Ætlaði (S)forstj þannig að kanna hvort einhver eða einhverjir gætu átt fund með honum og (S)aðaleig-stjform-SH 25. júlí í stað 23. júlí 2008.

2239. Í gögnum málsins er ekki að finna annan tölvupóst (S)forstj til HM þennan dag en hins vegar er ljóst að hann lét HM vita (hugsanlega með símtali) að unnt væri að flytja þennan fund fram á föstudaginn 25. júlí 2008. Þetta sést af tölvupósti sem HM sendi (S)forstj skömmu síðar sama dag en þar kemur hún á framfæri eftirfarandi skilaboðum frá (S)aðaleig-stjform-SH:

„Alles klar, hann [(S)aðaleig-stjform-SH] *segist geta mætt hvenær sem er á föstudaginn.*"[1231]

2240. Daginn eftir, 22. júlí 2008, sendi starfsmaður Samskipa tölvupóst til (S)forstj með heitinu *„Skilaboð frá* [(S)aðaleig-stjform-SH]" og í honum segir:

„(S)aðaleig-stjform-SH hringdi.

Er ekki staðfestur fundurinn á föstudaginn með Sindra [(E)stjform].

[(S)frkvstj-MCL] *og* [(S)forstj-frystig] *bíða eftir update vegna þess fundar.*"[1232]

2241. Í dagbók (S)forstj föstudaginn 25. júlí 2008 var frá kl. 8:30-10:00 bókaður fundur með heitinu *„[(S)aðaleig-stjform-SH]*". Frá kl. 10:00 til 12:00 sama dag var í dagbók (S)forstj bókaður fundurinn *„Siglingakerfi-framhaldsfundur.*" Hér skiptir og máli að (S)stjform-S (framkvæmdastjóri fjárfestingarfélags (S)aðaleig-stjform-SH (Kjalar), formaður stjórnar Samskipa hf. og stjórnarmaður í Samskipum Holding) bókaði fund með (S)aðaleig-stjform-SH sem halda átti fyrir hádegi 25. júlí 2008. Heiti fundarins var *„Fundur með [(S)aðaleig-stjform-SH] vegna New Beginning*", sbr. kafla 8.13.2.

2242. Framangreint sýnir með skýrum hætti að ræða átti *„Nýtt upphaf*" verkefnið á fundi (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform föstudaginn 25. júlí 2008. Eftir skipulagningu (S)forstj 10. júní 2008 hafði (S)frkvstj-MCL hitt (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain í Rotterdam síðar í sama mánuði til þess að ræða *„short sea*" þátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 kom fram að (S)frkvstj-MCL væri farið að lengja eftir svörum og (S)aðaleig-stjform-SH lýsti því yfir að hann og (S)forstj myndu ræða við Eimskip á Íslandi. (S)forstj hafði einnig 10. júní 2008 skipulagt að (S)forstj-frystig myndi hitta (E)frkvstj-alþjsv til að ræða frystigeymsluþátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Þeir náðu ekki saman þegar (E)frkvstj-alþjsv var í Rotterdam 23. og 24. júní 2008 en ákváðu að vera í sambandi um miðjan júlí 2008, sbr. tölvupóstsamskipti (S)forstj-frystig og

[1229] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.480276.
[1230] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.480286.
[1231] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.480312.
[1232] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.480500.

(E)frkvstj-alþjsv 27. júní 2008. Biðu þannig bæði (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig frétta af fyrirhuguðum fundi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip, sbr. framangreind skilaboð frá (S)aðaleig-stjform-SH til (S)forstj 22. júlí 2008. Til enn frekari stuðnings ber að horfa til tölvupóstsins sem (S)frkvstj-MCL sendi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj 24. júlí 2008, þ.e. daginn fyrir fundinn með Eimskip. Í honum greindi (S)frkvstj-MCL m.a. frá samskiptum við (E)frkvstj-Contain og bað (S)aðaleig-stjform-SH að hringja í sig fyrir fundinn með Eimskip. Er þessum tölvupósti lýst nánar hér á eftir.

2243. Rétt er lýsa nánar aðdraganda fundar Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008. Sýna þau gögn ekki aðeins undirbúning fyrir þennan fund (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip heldur einnig undirbúning fyrir fund sem (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 héldu með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , og (E)frkvstj-EimÍsl 14. ágúst 2008. Var það fundur yfirmanna m.a. siglingakerfa og inn- og útflutningsdeilda hjá þessum fyrirtækjum.

2244. Líkt og fram hefur komið stóð til að fundur Eimskips og Samskipa yrði haldinn 23. júlí 2008. Gögn málsins sýna mikla vinnu í aðdraganda hans hjá báðum fyrirtækjunum varðandi atriði sem falla undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Einnig áttu sér stað samskipti milli fyrirtækjanna um þetta verkefni. Vart verður dregin önnur ályktun af eftirfarandi gögnum en að um hafi verið að ræða m.a. áframhaldandi vinnu að verkefninu og undirbúning fyrir fundi Eimskips og Samskipa.

2245. Eins og eftirfarandi gögn bera með sér ræddu Eimskip og Samskip saman þann 22. júlí 2008 og fundur undirmanna (S)forstj og (E)forstj var skipulagður. Einnig var áfram unnið að hækkun á verði og breytingum á siglingakerfum beggja fyrirtækjanna:

- Fundur (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj kl. 10-12 þann 22. júlí 2008. Efni fundarins var *„Siglingakerfi“*.[1233] Eins og áður segir voru fleiri fundir þennan dag hjá Samskipum, og daginn áður, bókaðir hjá (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 m.a. til þess að fjalla um verðhækkunaraðgerðir, upptöku nýrra gjalda, hækkanir á gjaldskrám erlendis og markaðinn.[1234]

- Boðaður var fundur hjá (E)forstj kl. 12:15 þann 22. júlí til að ræða m.a.: *„Breytingar á siglingakerfi“* og *„Ameríka og Kanada“*.[1235] Boðaðir auk (E)forstj voru (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-markaðs. Voru þetta hvort tveggja málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

- (E)frkvstj-flutnkerf var bókaður á fund kl. 14:00 þennan sama dag til þess að ræða *„Verðlagning USA“*.[1236]

- (S)forstö-innfl1 sendi kl. 15:42 þann 22. júlí 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„Fundur með Eimu“*. Í honum greindi (S)forstö-innfl1 frá því að hann hafi rætt við (E)forstö-innfl og þeir ákveðið að hafa fund í næstu viku og spyr hvernig það hentaði (S)frkvstj-millilandasv. Hann svaraði og kvaðst ekki verða við þá. Síðan sendi (S)frkvstj-millilandasv annan tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og sagði: *„spurning um að við stillum saman strengi og þú takir fyrsta fund með þeim í næstu viku.“* (S)forstö-innfl1 svaraði og var sammála um að þeir stilltu saman strengi í vikunni og (S)frkvstj-millilandasv boðaði fund.[1237] Daginn eftir sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„gögn“* og sagði: *„[…] tekur hagstofutolurnar saman fyrir okkur á fostudag.“*[1238]

[1233] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.479661.
[1234] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.479654. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.479676.
[1235] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98120.
[1236] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.22574.
[1237] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.652229.
[1238] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.652533.

- (S)forstj sendi fundarboð á (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj (kl. 16:32) og boðar fund kl. 10 þann 25. júlí 2008: *„Siglingakerfi-framhaldsfundur*".[1239]

- (S)frkvstj-millilandasv sendi þann 22. júlí 2008 fundarboð nokkrum mínútum síðar til (S)forstö-innfl1 (kl. 16:55) og bókaði fund 24. júlí 2008 frá 8:30-11:00. Efni fundarins var Norður-Ameríka - Eimskip (*„USA-Eimu*").[1240]

2246. Þann 24. júlí 2008 var hjá Eimskip einnig fjallað um samstarf við Samskip í landflutningum. Sést þetta af glærukynningu sem (E)frkvstj-innanl vistaði sama dag. Titill hennar er: *„Innanlandssvið Eimskips á Íslandi greining á afkomu í flutningakerfi nóv 2007- maí 2008. 22. júlí 2008*".[1241] Á síðustu glæru (E)frkvstj-innanl segir:

„▪ Flytja vörur í gámum á Austurland, nota S og E 2 ferðir pr viku – tvíhliða flutningasamningur

— ATH ferskur fiskur"

2247. *„S*" í glæru (E)frkvstj-innanl stendur fyrir Samskip og *„E*" fyrir Eimskip. Eins og fram hefur komið fólst m.a. í *„Nýtt upphaf*" verkefninu að kanna möguleika á auknu samstarfi Eimskips og Samskipa í landflutningum. Samkvæmt glærunni eru því vísbendingar um að fyrir hafi legið eða verið í bígerð flutningasamningur á milli Eimskips og Samskipa sem hefur a.m.k. tekið til flutninga á Austurlandi. Gögn málsins sýna að fyrirtækin höfðu með sér ólögmætt samráð um þessa flutninga í september 2008, sbr. kafla 8.16.4 og 8.16.7. Ólögmætt samráð fyrirtækjanna tók einnig til flutninga á ferskum fiski, sbr. kafla 17.6.

2248. Eftirgreindur tölvupóstur (S)frkvstj-MCL frá fimmtudeginum 24. júlí 2008 skiptir hér einnig máli. Tölvupóstur (S)frkvstj-MCL var til (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH og ber heitið *„Containerships*". Í honum kom þetta fram:

„[(S)forstj]

I called [(E)frkvstj-Contain] *today and expressed my slight astonishment that I had not hear anything back yet. He apologised saying that he had key people on vaction but that we would get an answer Monday/Tuesday. He did not mentioned, as you had been advised in Iceland, that the answer would most likely be negative.*

[(S)aðaleig-stjform-SH], *I would appreciate to have a brief talk with you prior to your meeting with Eimskip. Please call me at your convenience*".[1242]

2249. Líkt og fram kom í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 var (S)frkvstj-MCL farið að lengja eftir svörum frá Eimskip. Sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-MCL að hann hafi sökum þessa rætt við (E)frkvstj-Contain þann 24. júlí 2008. Ber að árétta að við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjsv að eftir fund hans og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam í júní 2008 hafi frekari viðræður átt sér stað milli (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL.

2250. Jafnframt sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-MCL að honum hafi verið kunnugt um samskipti (S)forstj við Eimskip á Íslandi (*„as you had been advised in Iceland*"). Hér ber að rifja upp að þann 10. júní 2008 átti (S)forstj símfund og sendi tölvupóst til (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL þar sem hann greindi þeim frá áhuga Eimskips á samtarfi og skipulagði fundi þeirra með (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain. Telur Samkeppniseftirlitið að þessi tilvísun (S)frkvstj-MCL taki til samskipta (S)forstj við Eimskip eftir 6. júní 2008. Í þessu sambandi ber hér að hafa í huga hinar umfangsmiklu samráðstillögur í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv sem hann sendi til (S)forstj 8. júlí 2008 og að (S)frkvstj-Silver spurði (S)forstj sama dag hvenær hann ætlaði að hitta Eimskip, sbr. kafla 8.9.5.1.

[1239] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.480755.
[1240] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.652239.
[1241] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.122179.
[1242] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.481018.

Einnig ber að hafa í huga áðurnefndan stjórnarfund Samskipa Holding 14. júlí 2008. Í fundargerð er vísað til yfirstandandi athugunar á *„slot"* samvinnu við Eimskip og í glærum (S)forstj sem hann kynnti á stjórnarfundi sagði m.a.:

„Sailing system-following is being explored now: - Cooperation with Eimskip".

2251. Í þessari fundargerð Samskipa Holding kemur einnig fram að (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH ætli að ræða við Eimskip.

2252. Líkt og áður kemur fram er talið að viðræður Samskipa við Eimskip hafi átt sér stað *eftir* að (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj 8. júlí 2008 nýja útgáfu minnisblaðinu en *áður* en (S)forstj fjallaði samráðstillögurnar í minnisblaðinu á stjórnarfundinum 14. júlí 2008. Skjölin sem (S)forstj fékk í hendur um kvöldið 24. júlí 2008 sýna að Samskip bjó þá yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips, sbr. nánar hér á eftir. Getur það gefið til kynna að aðrar viðræður milli Eimskips og Samskipa hafi átt sér stað eftir 14. júlí 2008. Óþarfi er hins vegar að slá nákvæmri tímasetningu fastri.

2253. Síðast en ekki síst er ljóst af tölvupósti (S)frkvstj-MCL að hann hafi búið yfir vitneskju um fyrirhugaðan fund með Eimskip sem halda átti daginn eftir (sbr. *„*[(S)aðaleig-stjform-SH]*, ... prior to your meeting with Eimskip"*). Er þetta í samræmi við skilaboðin sem (S)forstj fékk frá (S)aðaleig-stjform-SH 22. júlí 2008 um að (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig biðu eftir *„update"* vegna fyrirhugaðs fundar (S)aðaleig-stjform-SH með (E)stjform, sbr. umfjöllun hér að framan.

2254. Sama dag og (S)frkvstj-MCL sendi umræddan tölvupóst, þ.e. 24. júlí 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til starfsmanns Samskipa, (S)frkvstj-JónaM. Tölvupósturinn ber heitið *„Please call"* og í honum segir:

„Heill og sæll ungi maður

Heyrði að þú værir að reyna að ná í okkur búinn að hringja nokkrum sinnum alltaf á tali hjá þér."[1243]

2255. Líta ber hér til áðurnefndra tölvupóstsamskipta (S)forstö-útfl og (S)viðskstj 11. og 15. júlí 2008 sem fjölluðu um *„tekjumyndun"* vegna Alcoa. Þar má sjá að (S)forstö-útfl sagði (S)viðskstj að gera ráð fyrir öllum hugsanlegum tekjum sem væri hægt að *„kreista"* frá Alcoa. Þar fjallaði (S)forstö-útfl einnig um aðkomu Eimskips að útflutningi Samskipa fyrir Alcoa. Í þessum samskiptum vísaði (S)viðskstj til upplýsinga um Alcoa sem hann hafði fengið frá umræddum (S)frkvstj-JónaM. Sendi (S)forstö-útfl m.a. þær upplýsingar til (S)frkvstj-millilandasv 19. júlí 2008, sbr. kafla 8.9.6. Sýnir áðurnefndur tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf að (S)frkvstj-JónaM hafi viljað ræða við Eimskip (*„okkur"*) og (E)frkvstj-flutnkerf gert ítrekaðar tilraunir til að ná sambandi við (S)frkvstj-JónaM og beðið hann um að hringja í sig.

2256. Samkvæmt upplýsingum Samskipa var (S)frkvstj-JónaM starfsmaður útflutningsdeildar Samskipa og var staðsettur á Austurlandi. Af upplýsingum Samskipa má sjá að (S)frkvstj-JónaM kom að flutningsþjónustu fyrir Alcoa.[1244]

2257. Flutningsþjónusta fyrir Alcoa til Evrópu tengdist samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma, sbr. t.d. gögn sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj að kvöldi sama dags, 24. júlí 2008, þar sem fjallað er um þann valkost að Samskip og Eimskip ættu í umfangsmikilli samvinnu vegna flutninga fyrir Alcoa á áli til Evrópu og fundargerð frá fundi framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008. Er þessu lýst nánar hér á eftir.

2258. Samkvæmt skýringum Samskipa ræddust (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-JónaM saman í síma. Segja Samskip að það hafi tengst *„framkvæmd flutningasamningsins við Alcoa"*. Þar sem Eimskip

[1243] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.23353.
[1244] Mgr. 659 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 35 í bréfi Samskipa 13.06.2022.

hafi séð um skipaafgreiðslu fyrir Alcoa á Reyðarfirði hafi *„eðlilega“* verið regluleg samskipti milli fyrirtækjanna.[1245] Samskip leggja ekki fram nein gögn um framangreint og er þessi staðhæfing fyrirtækisins um efni samskiptanna í ósamræmi við samtímagögn. Þá skal hafa í huga að þessi staðhæfing fellur auk þess illa að stöðu og verkefnum (E)frkvstj-flutnkerf á þessum tíma. Eins og ítrekað hefur komið fram var (E)frkvstj-flutnkerf framkvæmdastjóri flutningakerfa hjá Eimskip[1246] og vann hann að samráðinu við Samskip á þessum tíma tengdu sjóflutningum og breytingu siglingakerfa. Framkvæmd á skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn var á hinn bóginn hjá (E)frkvstj-innanl, framkvæmdastjóra innanlandssviðs og (E)svæðisstj1, svæðisstjóra á Austurlandi, ekki (E)frkvstj-flutnkerf. Þá er óskýrt af hálfu Samskipa af hverju framkvæmd á skipaafgreiðslu fyrir Alcoa í Mjóeyrarhöfn hafi ekki getað farið í gegnum Alcoa sjálft, enda Alcoa og Eimskip með samning um skipaafgreiðsluna á flutningum sem Samskip sinntu á þessum tíma. Skýringar Samskipa um efni samskipta (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-JónaM 24. júlí 2008 eru því með hliðsjón af framangreindu ótrúverðugar og þeim hafnað. Með hliðsjón af öðrum gögnum málsins er talið að samskiptin hafi tengst *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna.

8.13.1. Samskip búa yfir trúnaðarupplýsingum frá Eimskip og unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu

2259. Þennan sama dag, 24. júlí 2008 (kl. 15:11), sendi (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til (S)forstj skjalið *„Magnpælingar 07.2008.xls“*, með endurskoðaðri áætlun fyrir 2008, yfirliti yfir flutningsmagn síðustu ára og áætlun um þróun til ársins 2010.[1247]

2260. Með tölvupósti síðar sama dag, 24. júlí, kl. 19:05, sendi (S)forstö-flutnstj til (S)forstj tvö skjöl, *„Flutningsgeta 2008 07a.xls“* og *„Siglingakerfi – hagræðing.xls.“*[1248] (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 vistuðu hjá sér síðarnefnda skjalið daginn eftir og einnig 29. júlí 2008.[1249]

2261. Eins og fram hefur komið var (S)forstö-flutnstj forstöðumaður flutningsstjórnunardeildar og hans næsti yfirmaður var (S)frkvstj-millilandasv. Hafði hann átt í samskiptum við (E)frkvstj-flutnkerf 19. og 20. júní 2008 þegar (S)frkvstj-millilandasv var í orlofi, sbr. kafla 8.2.2.

2262. Þessi skjöl (S)forstö-flutnstj hafa að geyma, eins og framangreind skjöl frá (S)frkvstj-millilandasv (dags. 7. og 9. júlí 2008), umfjöllun um siglingakerfi og samráð við Eimskip. Um er að ræða m.a. mat á áhrifum af breyttu siglingakerfi með ýmsum forsendum, m.a. með samráði við Eimskip. Lagt er mat á rekstrarleg áhrif þessa fyrir bæði Samskip og Eimskip. Skal þessu lýst nánar.

2263. Á síðu sem nefnd er *„Skip 2008“* í áðurnefndu skjali *„Flutningsgeta 2008 07a.xls“* er m.a. fjallað um *„nýtt siglingakerfi“* Eimskips:

[1245] Mgr. 659 í athugasemdum Samskipa við AI. Mgr. 35 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2022. Þar er jafnframt upplýst að […] hafi áður starfað hjá Samskipum í Immingham í Bretlandi.
[1246] Glæra 19. Viðhengi við afritaðan tölvupóst Eimskips. […] Doc. ID. 0.7.33.96675.
[1247] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.481180. Sjá má af afrituðum gögnum að slíkar magnhugleiðingar Samskipa um innflutning til ársins 2010 eiga sér stað til 01.08.2008 og þá auk […] og […] með aðkomu […]. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Magnpælingar 07.2008.xls.“*. Fannst á heimasvæði […] Doc. ID. 0.7.33.25352, einnig vistað hjá […] Doc. ID. 0.7.33.25697, […] Doc. ID. 0.7.33.30899. Einnig afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. Doc. ID. 0.7.33.653688. […] vistar síðan hjá sér skjalið *„Magnpælingar 07.2008.xls“* 01.08.2008, kl. 10:50. Doc. ID. 0.7.33.17177.
[1248] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.481415.
[1249] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.16246. Fannst á heimasvæði […]vistað 25.07.2008, kl. 13:42 *„Siglingakerfi – hagræðing 2.xls“* og 29.07.2008, kl. 9:14. Doc. ID. 0.7.33.21495 og 0.7.33.31337.

Eimskip í dag			Eimskip [mkr]				
Skip	**DWT**	**nom**	Hafnargjöld	Olía	T/C[1)]	Skipaleiga	
Brúarfoss	8.675	724	62	187	416	665	
Selfoss	8.675	724	62	187	416	665	
Blikur	8.400	698	70	312	300	682	
Lómur	8.400	698	70	312	300	682	
Goðafoss	17.034	1.457	136	580	738	1.454	
Dettifoss	17.034	1.457	136	580	738	1.454	
Samtals	**68.218**	**5.758**	**536**	**2.159**	**2.908**	**5.603**	
Samtals pr. vik	**34.109**	**2.879**	Einingak. Eimskip [kr/TEU]		nom	18.713	
Hlutfall - Eimskip					10t	23.666	
					14t	27.742	
Eimskip nýtt siglingakerfi			**Eimskip [mkr]**				
Skip	**DWT**	**nom**	Hafnargjöld	Olía	T/C[1)]	Skipaleiga	
Brúarfoss	8.675	724	62	207	416	686	
Selfoss	8.675	724	62	207	416	686	
Blikur	8.400	698	52	354	300	707	
Goðafoss	17.034	1.457	153	851	738	1.742	
Dettifoss	17.034	1.457	153	851	738	1.742	
Samtals	**59.818**	**5.060**	**482**	**2.472**	**2.608**	**5.563**	-41
Samtals pr. vik	**29.909**	**2.530**	Einingak. Eimskip [kr/TEU]		nom	21.141	
Hlutfall - Eimskip					10t	30.167	
					14t	31.024	
Eimskip með 4ja skipa kerfi			**Eimskip [mkr]**				

2264. Í þessu skjali frá Samskipum, frá 24. júlí 2008, er þannig gert ráð fyrir fyrirhuguðu nýju siglingakerfi hjá Eimskip (þ.e. 5 skipa kerfi – skipið Lómur tekinn út) sem byrjað var að sigla eftir í ágúst 2008. Með öðrum orðum bjuggu Samskip, í síðasta lagi 24. júlí 2008, yfir afar mikilvægum upplýsingum um framtíðaráform helsta keppinautar síns.

2265. Þetta samtímagagn Samskipa sýnir að fyrirtækið bjó yfir upplýsingum um nýtt siglingakerfi Eimskips. Væri það 5 skipa kerfi sem tók til siglinga milli Íslands, Færeyja og annarra Evrópulanda með breyttri Austurleið. Annar hluti skjalsins lýsir 4ra skipa kerfi Eimskips sem er það siglingakerfi sem fyrirtækið kom á til þess að sinna flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda, án Austurleiðar. Er þessi greining Samskipa nákvæm lýsing á því siglingakerfi sem Eimskip tók upp í ágúst 2008. Sem dæmi um nákvæmni upplýsinganna er að skjalið sýnir viðkomuhafnir Austurleiðar með Blikur eins og Eimskip tók upp síðar, sem var mikil breyting frá fyrri leið.

2266. Hér ber og að hafa í huga framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (E)frkvstj-Contain frá 18. júlí 2008 þar sem greint var frá því að til stæði að gera breytingar á siglingakerfi Eimskips með því að fækka úr sex skipum í fimm, sbr. kafla 8.12. (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL ræddu saman a.m.k. sex dögum síðar, þ.e. þann 24. júlí 2008. Jafnframt verður að líta til tölvupósts (E)frkvstj-flutnkerf til JáB frá 21. júlí 2008 þar sem hún var beðin um að fara með upplýsingar um þessar fyrirhuguðu breytingar á siglingakerfi Eimskips sem trúnaðarmál.[1250] Einnig verður að horfa hér til fundagerðar framkvæmdastjórnar Eimskips frá 29. júlí 2008.[1251] Hún ber skýrlega með sér að þann 24. júlí 2008, þ.e. daginn sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj framangreind skjöl, hafi ekki verið

[1250] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.22436.
[1251] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð"*. Framkvæmdastjórafundur 29.07.2008. Fannst á sameiginlegu tölvudrifi hjá Eimskip, vistuð 30.07.2008, kl. 13:22.

búið að kynna opinberlega þessar breytingar hjá Eimskip sem tóku gildi í ágúst 2008. Þessar breytingar voru fyrst kynntar starfsmönnum Eimskips á innanhússfundi þann 30. júlí 2008.[1252]

2267. Með öðrum orðum vissu stjórnendur Samskipa um mikilvægar breytingar á starfsemi Eimskips áður en þær voru kynntar starfsmönnum Eimskips og áður en þær voru kynntar viðskiptavinum og almenningi. Með hliðsjón af tilgangi *„Nýtt upphaf"* verkefnisins og öðrum framangreindum gögnum verður ekki önnur ályktun dregin en að upplýsingar um þessar viðkvæmu viðskiptalegu áætlanir Eimskips hafi Samskip fengið frá Eimskip og ræða hafi átt þetta frekar á fundi fyrirtækjanna daginn eftir, þ.e. 25. júlí 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar þetta framgang *„Nýtt upphaf"* verkefnisins og ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa.

2268. Í síðarnefnda skjalinu (*„Siglingakerfi – hagræðing"*), sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fund Eimskips og Samskipa, var einnig fjallað um samstarf fyrirtækjanna. Um er að ræða umfjöllun um þrjár útfærslur á aðgerðum fyrirtækjanna á markaðnum í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið, þ.e. umfjöllun í skjalinu um t.d. takmörkun á flutningsgetu með því að fækka skipum Samskipa úr fjórum í þrjú eða úr fjórum í tvö og samstarf við Eimskip tengt því. Í þessu skjali Samskipa var jafnframt gert ráð fyrir að Eimskip myndi fækka skipum sínum enn frekar í Evrópusiglingum, þ.e. ekki úr sex í fimm (sbr. hér að framan um nýtt siglingakerfi Eimskips) heldur úr sex í fjögur, sem varð síðar raunin í Evrópusiglingum Eimskips til og frá Íslandi þar sem skipið sem sigldi á Austurleið, eftir fækkun um eitt skip á þeirri leið, hætti að hafa viðkomu á Íslandi.

2269. Eins og áður segir ber efni þessa skjals Samskipa saman við upplýsingar í öðru áðurnefndu skjali *„Flutningsgeta 2008 07a.xls"*, þ.e. skjali sem var einnig meðfylgjandi tölvupósti (S)forstö-flutnstj til (S)forstj að kvöldi 24. júlí 2008, sbr. umfjöllun hér að framan.[1253]

2270. Fyrsta síðan (sheet) í skjalinu *„Siglingakerfi – hagræðing"* ber heitið *„2 skip"* og þar segir:

Samskip		
Sparnaður í skipum	1.500	
T/C risk á tveimur skipum	-100	
Tapaðar tekjur v/ Alcoa	-500	Innflutningur og sjófrakt v/ útflutnings á áli $8 pr. tonn
Færeyjar eða Vestmannaeyjar úti	-120	
Sparnaður í gámum v/ Alcoa	70	Gámabinding minni - 5 x 250 x 365 gámadagar á ári
Auka handling costnaður á tómum gámum ef Alcoa fer út	-30	Alcoa hættir að greiða fyrir losun á tómum gámum til RTM
Grænmeti fyrir BÚR	-80	Ef hægt er að semja við EÍ um föst slot í viku á Suðurleið fyrir þetta tapast ekki öll framlegðin
Ávinningur	**740**	
Verður ekki gert nema með riftun samninga og tilheyrandi fórnarkostnaði s.s. styrkjum stöðu Eimskips umtalsvert þar sem þeir fá flutninga á "silfurfati"		
Trúverðugleiki okkar minnkar svo og tækifæri okkar til frekari vaxtar á komandi árum		
Eimskip		
Slot samningur við Samskip um flutninga á áli fyrir Alcoa	220	
Tekjur af innflutningi á grænmeti fyrir Samskip	50	
Sitja einir að Austfjaraðarmarkaði	100 - 200	lágmark
Sitja einir að Vestmannaeyjum eða Færeyjum	120 - 400	lágmark
Ávinningur	**490 - 870**	

2271. Önnur síðan ber heitið *„3 skip"* og þar segir:

[1252] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók […]. *„Nýtt siglingakerfi – kynning"*. […] Doc. ID. 0.7.33.392165. Til viðbótar má horfa til þess að tölvupósta […] frá 23., 25. og 30.07.2008 sýna svo ekki verður um villst að umræddan dag, 24.07.2008, voru upplýsingar um þessar fyrirhuguðu breytingar á siglingakerfi Eimskips ekki orðnar opinberar heldur þvert á móti trúnaðarmál. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.23060. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98472. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.23784.

[1253] Sjá flipa skjalsins *„Skip 2008"*, og þar fjallað m.a.um *„Eimskip með 4ja skipa kerfi"*.

Samskip		
Árlegur sparnaður v/ færri skipa (eitt skip út)	530	Sinnum RFJ með einu skipi á 10,5 daga tíðni
T/C risk á 4. skipinu	-50	Áhætta v/ framleigu á Akrafelli eða Hvassafelli
Tapaðar tekjur v/ minni flutningsgetu - 60.000 t af áli	-50	Flutningsgeta skerðist um 100.000 tonn
Aukakostnaður v/ færslu milli terminala með ál í RTM	-30	
Töpuð framlegð í útflutningi frá FO	-30	
Grænmeti fyrir BÚR	-50	Að því gefnu að hægt verði að semja við EÍ um föst slot í viku á Suðurleið fyrir þetta tapast ekki öll framlegðin (annars tapast öll velta -80 mkr)
Ávinningur p.a.	**320**	
Eimskip		
Tekjur af álútflutningi fyrir Samskip	50	
Tekjur af innflutningi á grænmeti fyrir Samskip	50	
Ávinningur p.a.	**100**	

Ef Eimskip afhenda tóma gáma á RFJ og samþykkja Steinweg sem depot í RTM ná báðir aðilar að hagræða:
Eimskip sparar THC í RTM og Samskip kemst af með færi gáma

2272. Á síðunni *„4 skip“* segir:

Samskip		
Hafnargj. á GRT	12	Semjum við EÍ
Kostnaður við núv. tengingu við Noreg	30	Slot samn við EÍ um magn í Noregi
Tekjur af Imm & RTM flutn. fyrir EÍ		
Ávinningur p.a.	**42**	
Eimskip		
Leggja Blik og Lóm	1300	Við sinnum RFJ og VES fyrir þá
Hafnargj. í VES og á RFJ	24	Slot samn um að vð flytjum RFJ og VES fyrir EÍ
IMM & RTM magn í Akr/Hva		Slot samn um að við tökum Imm á heimleið og sinnum hluta af RTM magni hjá EÍ
Ávinningur p.a.	**1324**	

2273. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 29. janúar 2015 var, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, farið fram á það að Samskip myndu afhenda *„afrit af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi“* milli Eimskips og Samskipa. Var tekið fram að þessi upplýsingaskylda tæki til *„allra gagna sem fjalla um slík drög eða samstarfstillögur, -hugmyndir eða -viðræðna, t.d. tölvupóstar, minnisblöð, glærukynningar o.s.frv.“*

2274. Framangreind skjöl sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj og lýsa m.a. mögulegu samstarfi við Eimskip, féllu undir þessa upplýsingabeiðni en Samskip afhentu þau ekki við rannsókn málsins. Eins og nefnt var hér að framan afhentu Samskip ekki heldur minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008. Hið sama gildir um glærukynninguna sem (S)forstj kynnti á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008. Þegar eðli þessara skjala (S)forstö-flutnstj eru virt og horft er til þess að þau voru aðeins aðgengilegt æðstu stjórnendum Samskipa verður vart dregin önnur ályktun en að Samskip hafi viljað halda þessum skjölum leyndu fyrir samkeppnisyfirvöldum. Fjallað er nánar um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23.

2275. Eins og framangreind skjöl (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, hafa bæði þessi skjöl (S)forstö-flutnstj að geyma, umfjöllun um siglingakerfi Eimskips og Samskipa og áform um víðtækt samstarf fyrirtækjanna, takmörkun á flutningsgetu og markaðsskiptingu. Ber að hafa í huga að skjöl af þessum toga hafa þýðingu í samkeppnisrétti jafnvel þótt ekki væri sannað að þeim hafi verið dreift til keppinauta eða efni þeirra rætt við þá, sbr. kafla 4.7.6.3. Samkeppniseftirlitið telur ljóst að þessi skjöl (S)forstö-flutnstj sýni framgang *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og hafi verið tekin saman til undirbúnings viðræðna við Eimskip á fundinum daginn eftir.

2276. Hér ber að rifja upp að í glærunum *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í kynningu á *„Nýtt upphaf“* verkefninu kom fram að það átti að meta hagkvæmni þess að Eimskip og Samskip myndu

„skiptast á slottum í núverandi siglingakerfum tengdum Íslandi". Til að meta þetta átti að stilla *„upp þeim möguleikum þar sem ávinningur væri að skiptast á slottum*" og meta *„hagræði félaganna að gangast í slíkt samstarf*". Jafnframt áttu Eimskip og Samskip að endurskoða sameiginlega siglingakerfi sín *„með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað*". Einn liður í því var að skoða *„Fækkun / Smækkun skipa*". Skjölin frá bæði (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj eru í fullu samræmi við efni glærukynningarinnar um *„Verkefnið Nýtt upphaf*". Þessum þætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins var svo hrint í framkvæmd, sbr. umfjöllun hér á eftir.

2277. Í framangreindu skjali *„Siglingakerfi – hagræðing*", sem (S)forstj fékk sent frá (S)forstö-flutnstj 24. júlí 2008, þ.e. kvöldið fyrir fund (S)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform, kemur fram (síðan *„2 skip*") að miðað við tveggja skipa kerfi Samskipa þá felist ávinningur fyrirtækisins í umtalsverðum sparnaði af minni skipastól og að unnt sé að draga úr framlegðartapi (sem leiði m.a. af því að draga úr flutningum fyrir Alcoa) með *„slot*" samningi við Eimskip. Ávinningur Eimskips af þessari útfærslu séu tekjur af flutningum fyrir viðskiptavini Samskipa (Alcoa og Búr) og að Eimskip geti *„setið einir*" að *„Austfjarðamarkaði*" og Vestmannaeyjum eða Færeyjum.

2278. Ávinningur Samskipa í þriggja skipa kerfi (síðan *„3 skip*") yrði samkvæmt umræddu skjali, sem (S)forstö-flutnstj sendi til (S)forstj, árlegur sparnaður við að eitt skip detti út. Í slíku kerfi gætu Samskip sinnt meiri flutningum fyrir Alcoa og Búr en enn væri þörf á samstarfi við Eimskip um þá flutninga. Þá væri unnt að draga úr framlegðartapi sem leiddi af minni flutningsgetu með því að gera *„slot*" samning við Eimskip. Ávinningur Eimskips af þessu væru tekjur af því að flytja út fyrir Samskip annars vegar hluta af útflutningi Alcoa og hins vegar hluta af innflutningi Búr á grænmeti. Einnig segir á þessari síðu í skjalinu:

„Ef Eimskip afhenda tóma gáma á RFJ [Reyðarfirði] *og samþykkja Steinweg sem depot í RTM* [Rotterdam] *ná báðir aðila að hagræða*

Eimskip sparar THC[1254] *í RTM og Samskip kemst af með færri gáma*".

2279. Samskip sinntu á þessum tíma útflutningi á áli fyrir Alcoa í gámum til Rotterdam. Fyrirtækið Steinweg í Rotterdam sá um að losa álið úr gámunum og veitti einnig Alcoa vöruhúsaþjónustu vegna þessara flutninga. Samkvæmt þessu var lagt til grundvallar að bæði Eimskip og Samskip myndu saman njóta ábata af umræddri samvinnu tengdri flutningum fyrir Alcoa. Hér ber og að líta til þess að á fundi Eimskips og Samskipa 5. september 2008 var aftur rætt um Steinweg í tengslum við útfærslu á samráði Eimskips og Samskipa, sbr. kafli 8.16.2.3.

2280. Rétt er að benda á að í fyrrgreindu skjali (S)forstö-flutnstj var gert ráð fyrir að ávinningur Eimskips fælist m.a. í því að fyrirtækið hefði tekjur af *„álflutningi fyrir Samskip*". Ljóst er af skjalinu að um var að ræða flutninga á áli fyrir Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam. Á þessum tíma var Eimskip hins vegar ekki með reglubundnar siglingar milli Reyðarfjarðar og Rotterdam. Fyrirtækið hefði því ekki getað sinnt þessum flutningum í óbreyttu áætlunarkerfi.

2281. Það breyttist hins vegar í ágúst 2008 þegar Eimskip gerði þær breytingar á siglingakerfi sínu sem vísað er til í framangreindum skjölum sem (S)forstj fékk sent til sín kvöldið fyrir fundinn með stjórnarformanni Eimskips. Þannig felldi Eimskip í ágúst 2008 niður viðkomu Austurleiðar á Íslandi og um leið var gerð sú breyting á leið Norðurleiðar að skip á þeirri leið komu framvegis við á Reyðarfirði á leið sinni til Rotterdam.

2282. Í skjölum (S)forstö-flutnstj 24. júlí 2008 var þessi breyting Eimskips á Norðurleið sem ekki var tilkynnt um opinberlega fyrr en í ágúst 2008, þegar komið var á reglubundnum flutningum Eimskips milli Reyðarfjarðar og Rotterdam, ein af forsendum þess að sú útfærsla samráðsins sem Samskip völdu að fara varðandi takmörkun flutningsgetu sinni gengi upp. Í samræmi við m.a. umrædd gögn (S)forstö-flutnstj frá 24. júlí 2008 fækkaði Samskip í október 2008 svo skipum sínum úr fjórum í þrjú

[1254] THC: Terminal Handling Charges (uppskipunargjöld).

(síðan *„3 skip“* í áðurnefndu skjali) og takmörkuðu þannig flutningsgetu sína verulega. Vegna takmörkunar Samskipa á flutningsgetu sinni tók Eimskip þá við reglubundnum flutningum fyrir Samskip á hluta af áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam á áðurnefndri Norðurleið, sbr. umfjöllun í köflum 8 og 9.

2283. Að lokum er rétt er að benda á að á næstu síðu (síðan *„4 skip“*) í áðurnefndu skjali *„Siglingakerfi – hagræðing“* er fjallað um ávinning af því að Samskip myndu hætta að sigla á Grundartanga (GRT) en Samskip hafa sinnt þar flutningum fyrir járnblendiverksmiðju Elkem og Eimskip fyrir Norðurál. Í stað eigin flutninga myndu Samskip sinna flutningum fyrir Elkem í samvinnu við Eimskip. Jafnframt er fjallað um samvinnu við Eimskip vegna Noregs en í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf“* verkefnið var Noregur sagður vera dæmi *„um höfn sem hægt er að gera samning um.“* Eimskip gæti þá dregið úr flutningsgetu með því að Samskip annaðist flutninga fyrir Eimskip til og frá Vestmannaeyjum og Reyðarfirði.

2284. Framangreint skjal sem (S)forstj fékk sent frá (S)forstö-flutnstj og talið er að hafi verið tekið saman til undirbúnings fundar Samskipa og Eimskips (a.m.k. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj og (E)stjform) 25. júlí 2008, lýsir þannig mjög umfangsmiklum samráðstillögum sem fela í sér bæði ólögmæta markaðsskiptingu, ólögmæta samninga um samstarf og takmörkun á framboði. Er þetta í samræmi við markmið og tilgang *„Nýtt upphaf“* verkefnis Samskipa og Eimskips.

8.13.2. *„New beginning“* fundurinn

2285. Í dagbók (S)forstj var bókaður fundur föstudaginn 25. júlí 2008 kl. 8:30-10:00 með heitinu *„(S)aðaleig-stjform-SH“*. Telur Samkeppniseftirlitið að hér hafi verið um að ræða fund Eimskips og Samskipa. Ljóst er að þessi fundur var, líkt og fundurinn 6. júní 2008, haldinn á skrifstofu Kjalars á Suðurlandsbraut 18. Sést þetta af tölvupósti sem (S)forstj sendi 24. júlí 2008 til starfsmanns Kjalars og greindi frá því að hann verði á fundi á skrifstofu Kjalars frá kl. 8:30 morguninn eftir.[1255]

2286. Skömmu fyrir fundinn með Eimskip, kl. 07:35 þann 25. júlí 2008, sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og í honum segir:

„Sbr. samtal okkar í gær, þá er útlit fyrir umtalsverða magnminnkun í innflutningi.

Margir möguleikar í stöðunni, við erum ekki stærsti á markaði, og þurfum að vera í þeirri stöðu að geta verið með arðbærasta kerfið, þ.e. ekki sinna „dýrt“ jaðarsvæðum, erum að sinna rjómanum.

Eins og áður sagði, margir möguleikar í stöðunni, eitthvað segir mér að farsælast geti verið fyrir okkur að:

-skala niður Akr/hva niður í ca 500 teu kranalaus skip

-færa gamla kranann í Rey til Færeyja

-sækja magn í innfl sem og þunga sókn á innf í færeyjum

-hækka verð á útfl

-pricing, sbr. fyrri umræður, skera þjónustustig þar sem ekki er arðbært etc

-algjört aðhald í rekstri.

Eins og áður sagði, þá hafa forsendur breyst mikið með Alcoa, ma magn ekki 300 k (án US) heldur 400, sem og hið mikla „drop“ í innflutningi. Við höfum í raun ekki getu til að sinna þeirra flutningum í dag hvort sem er.

[1255] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.481145.

...

Höfum þessi skrif mín sem algjört trúnaðarmál milli okkar tveggja, höldum öllum möguleikum opnum, en þurfum á næstu dögum að taka ákvörðun um hvaða „kúrs" eigi að taka."[1256]

2287. Gefur þessi tölvupóstur til kynna að fyrir fundinn með Eimskip, sem haldinn var einni klukkustund síðar, hafi (S)forstj ekki verið fyllilega viss um hvernig mál myndu þróast og hann ekki búinn að móta endanlega afstöðu til viðeigandi og réttra aðgerða.

2288. Hér ber og að hafa í huga að þann 22. júlí 2008 bókaði (S)stjform-S fund í tölvudagbók sinni. Fundurinn var kl. 10:30 – 12:00 þann 25. júlí 2008 og bar heitið:

„Fundur með (S)aðaleig-stjform-SH vegna New Beginning".[1257]

2289. Sem fyrr segir var (S)stjform-S á þessum tíma formaður stjórnar Samskipa hf. Hann sat jafnframt í stjórn Samskipa Holding. Einnig var (S)stjform-S framkvæmdastjóri Kjalars, fjárfestingarfélags (S)aðaleig-stjform-SH.

2290. (S)stjform-S hafði þann 12. maí 2008 fengið í hendur skýrslu sem (S)aðaleig-stjform-SH hafði látið vinna og sýndi mikinn ábata af samráði við Eimskip í flutningum til og frá Íslandi, sbr. kafla 6.7.5. Fundurinn með (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008 var haldinn í húsnæði Kjalars og kvöldið fyrir þann fund hafði (S)stjform-S sent tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH þar sem hann vísaði til fyrirhugaðra viðræðna (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip, sbr. kafla 7.2.1.2. Strax eftir fundinn með Eimskip 6. júní 2008 fundaði (S)stjform-S með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj, sbr. kafla 7.2.2. Af þessum gögnum er ljóst að (S)stjform-S var fullkunnugt um *„Nýtt upphaf"* samráðsverkefnið sem miðaði að því að auka samstarf Samskipa og Eimskips.

2291. Þegar allt framangreint er virt saman blasir við að *„New Beginning"* í bókun (S)stjform-S vísar til *„Nýs upphafs"* og að (S)stjform-S hafi ætlað að ræða það verkefni við a.m.k. (S)aðaleig-stjform-SH þennan sama dag og til stóð að hitta Eimskip. Hér vekur einnig athygli að þessi fundur er boðaður þegar fyrir liggur að umræddur fundur (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip er færður til 25. júlí kl. 08:30 – 10:00. Er þessi fundur til að ræða *„New Beginning"* bókaður í beinu framhaldi. Var um að ræða sama fyrirkomulag og viðhaft var 6. júní 2008. Ber og að horfa til þess að (S)stjform-S hafði nokkuð samfellt þarna á undan setið stjórnarfundi Samskipa hf. á árinu 2008 þar sem rætt hafði verið samstarf Eimskips og Samskipa og teknar ákvarðanir á þeim fundum í tengslum við það. Þá sat (S)stjform-S stjórnarfund Samskipa Holding 14. júlí 2008 þar sem rætt var um mikilvæga þætti *„Nýtt upphaf"* verkefnis við Eimskip og teknar ákvarðanir í tengslum við það, s.s. samvinnu Samskipa hf. við Eimskip, takmörkun á flutningsgetu, slotsamninga og verðhækkanir. Einnig var rætt um samvinnu við Eimskip í *„short sea"* þjónustu, sbr. kafla 8.10.1.

2292. Sem fyrr segir voru bókaðir tveir fundir í dagbók (S)forstj þennan sama morgun. Fundur sem ber heitið *„(S)aðaleig-stjform-SH"*, var kl. 8:30-10[1258] og fundur í beinu framhaldi kl. 10-12: *„Siglingakerfi-framhaldsfundur"*. Voru stjórnendurnir sem unnið höfðu skjölin sem fólu í sér tillögur um samráð við Eimskip, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj, einnig bókaðir á þann fund.[1259]

2293. Bæði Samkeppniseftirlitið og lögregla hafa spurt um fund Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008.

[1256] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.481481.
[1257] Afhentur tölvupóstur frá embætti héraðssaksóknara. […] Doc. ID. 0.7.321.79334.
[1258] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1007868. Sjá einnig tölvupóstsamskipti um boðun fundar við aðstoðarmann […], […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.480312.
[1259] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […]. […] sendi fundarboð 22.07.2008, kl. 16:32 til […] og […]. Fundur 25.07.2008, kl. 10-12. Doc. ID. 0.7.33.480755.

8.13.3. Skýringar fyrirtækjanna og stjórnenda

2294. Við upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips til Samkeppniseftirlitsins í september 2013 gáfu hvorki (E)forstj né (S)forstj upplýsingar um fundi Eimskips og Samskipa 6. júní og 25. júlí 2008.[1260]

2295. Eftir margar ítrekanir um upplýsingaskyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga veittu Samskip og Eimskip takmarkaðar upplýsingar um fund fyrirtækjanna á vormánuðum 2008 (6. júní 2008) en hvorugt fyrirtækjanna upplýsti um tilvist fundarins 25. júlí 2008.[1261] Þá tilgreindi Eimskip ranglega í upplýsingagjöfinni að eftir fundinn 6. júní 2008 hefðu hvorki (E)forstj né (E)stjform átt í samskiptum við (S)aðaleig-stjform-SH, en athygli vakti þó að ekki er nefnt hvort þessir lykilstjórnendur hefðu aftur hitt (S)forstj eftir fundinn 6. júní 2008.[1262] Þannig benda gögn málsins og framangreind upplýsingagjöf fyrirtækjanna eindregið til þess að fyrirtækin hafi haldið leyndum upplýsingum um samskipti þeirra a.m.k. í júlí 2008.

2296. Samkvæmt framansögðu liggur fyrir að við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga veittu hvorki Eimskip né Samskip upplýsingar um fundinn 25. júlí 2008.

2297. Fjallað er um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23. Í 2. gr. sáttar Eimskips og Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.*"

8.13.3.1. Um fundinn 25. júlí 2008 og aðdraganda hans

2298. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um gögn sem tengdust fundi hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Var lagður fyrir (S)forstj tölvupósturinn sem (S)frkvstj-MCL sendi honum og (S)aðaleig-stjform-SH 24. júlí 2008. Í honum greindi (S)frkvstj-MCL frá samskiptum við Eimskip og bað (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig áður en hann hitti Eimskip.

2299. Var (S)forstj spurður hvort hann gæti skýrt þennan tölvupóst en hann neitaði því.[1263]

2300. Þá voru lögð fyrir (S)forstj gögn sem gefa til kynna að hann hafi verið á skrifstofu Kjalars 25. júlí 2008 og (S)forstj bent á að talið sé að hann hafi þann dag ásamt (S)aðaleig-stjform-SH átt fund með Eimskip.

2301. (S)forstj kvaðst ekkert muna eftir þessu.[1264]

2302. Því næst var borinn undir (S)forstj tölvupóstur (S)aðstm-frvkstj frá 22. júlí 2008 þar sem fram koma eftirfarandi skilaboð frá (S)aðaleig-stjform-SH: *„Er ekki staðfestur fundurinn á föstudaginn með Sindra* [(E)stjform]. [(S)frkvstj-MCL] *og* [(S)forstj-frystig] *bíða eftir update vegna þess fundar.*"

2303. (S)forstj kvaðst ekkert vita um þennan fund með (E)stjform og ekkert vita hvaða upplýsingar það væru sem (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig hefðu beðið eftir.[1265]

2304. Síðan var (S)forstj bent á að (S)stjform-S hefði 25. júlí 2008 átt bókaðan fund með (S)aðaleig-stjform-SH til að ræða *„New beginning*". (S)forstj kvaðst ekkert vita um þetta. Var (S)forstj bent á að þetta væri enska heitið á *„Nýtt upphaf*" verkefninu, sbr. glærukynning (E)forstj frá 9. júní 2008:

[1260] Endurrit af upplýsingagjöf Samskipa […] til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.09.2013. Endurrit af upplýsingagjöf Eimskips […] til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.09.2013.
[1261] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 09.02.2015, 10.04.2015 og 14.01.2016. Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 23.05.2015, 23.10.2015, 20.11.2015, 19.02.2016 og 13.10.2017.
[1262] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 13.10.2017, bls. 24-25.
[1263] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 120.
[1264] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 120.
[1265] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 120 – 121.

HS ... en þetta er glæru- show sem við erum búin að vera að tala um núna endurtekið, það heitir Nýtt upphaf.

(S)forstj Ég hins vegar, þið vitið, þetta er á tímum sem er mikið af nýjum upphöfum.

HS Já, þannig að þetta, þetta er bara tilviljun?

(S)forstj Já, já, já, já.[1266]

2305. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður um hvort hann hafi vitað af fundi Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008. Hann neitaði því. Aðspurður kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekki vita hvort þessi fundur tengdist *„Nýtt upphaf"* verkefninu og breytingu á siglingakerfi Eimskips.[1267]

2306. Við skýrslutöku (E)forstj hjá lögreglu var lagður fyrir hann áðurnefndur tölvupóstur sem (S)frkvstj-MCL sendi (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 24. júlí 2008. Í honum greindi (S)frkvstj-MCL frá samskiptum við Eimskip og bað (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig áður en hann hitti Eimskip. Var (E)forstj spurður til hvaða fundar (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip (S)frkvstj-MCL hefði verið að vísa. (E)forstj kvaðst ekki vita það og hann hefði ekki hitt (S)aðaleig-stjform-SH eftir fundinn 6. júní 2008. Sagði (E)forstj að hann vissi ekki um neinn hjá Eimskip sem (S)aðaleig-stjform-SH hefði hitt og *„alls ekki mig og ég hef engan áhuga á samskiptum við* [(S)aðaleig-stjform-SH]".[1268]

2307. (E)forstj var þá gerð grein fyrir því að gögn málsins gæfu til kynna að (E)stjform hefði hitt (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj á fundi 25. júlí 2008 í húsnæði Kjalars á Suðurlandsbraut. Var (E)forstj spurður um þetta:

(E)forstj Nei þetta getur, ég trúi því ekki að [(E)stjform] hafi farið einn á fund með þeim. Ég bara trúi því ekki. Þetta er einhver … mér finnst það mjög skrítið.

HS Af hverju finnst þér það bara, af hverju finnst þér það skrítið?

(E)forstj Ja við fórum á þennan fund saman svona þú veist …

HS Já.

(E)forstj … vegna þess að við vorum bara þú veist hræddir við þetta Kaupþingsmál. Hvernig það myndi enda á okkur.

HS Mhm.

(E)forstj Ef við sýndum ekki þú veist þann lit að hlusta á hvað þeir hefðu fram að færa. Værum að vinna okkur svolítinn tíma og fá ekki hérna fjárnám á okkur. En að [(E)stjform] hefði farið og ég meira að segja spurði held ég [(E)stjform] þegar ég var að segja að ég væri að hérna, myndi eftir þessum fundi og hann hefði verið með mér eftir að við komum úr bankanum og vorum við ekki með alveg á hreinu hvenær sá fundur var? Þetta sé ekki sami fundur sko.

HS Ég man ekki dagsetninguna … nei.

(E)forstj Það er alveg á hreinu, það var í dagbókinni. Það var sjötti …

HS Þarna bara tveimur, þremur dögum á undan [óskýrt] Nýtt upphaf …

HS 6. júní.

(E)forstj … 6. júní. Já ég, ég væri rosalega hissa ef hann hefði farið sjálfur á fund með og þeir hefðu þá svona dissað mig og sagt bara við þurfum ekki að tala við hann, hann er erfiður og eitthvað svona.[1269]

[1266] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 121.
[1267] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 103 – 105.
[1268] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 163 – 165.
[1269] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 165 - 166.

2308. Var athygli (E)forstj síðan vakin á framangreindum tölvupósti (S)aðstm-frvkstj frá 22. júlí 2008 þar sem fram komu skilaboð frá (S)aðaleig-stjform-SH til (S)forstj vegna fundar með (E)stjform og á *„New beginning“* fundi (S)stjform-S 25. júlí 2008. (E)forstj áréttaði að honum þætti það mjög einkennilegt ef (E)stjform hefði hitt Samskip án vitneskju sinnar. Voru glærur (E)forstj um *„Nýtt upphaf“* verkefnið frá 9. júní 2008 þá rifjaðar upp í þessu samhengi:

HS Þar hafi verið [(E)stjform], [(S)forstj] og [(S)aðaleig-stjform-SH] að minnsta kosti. Þarna er hann [(S)stjform-S] með dagbókarfærslu …

(E)forstj Mhm.

HS … og heiti fundar er *„fundur með* [(S)aðaleig-stjform-SH] *vegna New beginning“* og, og þá erum við …

(E)forstj Já.

HS … búin að vera að tala um nýtt upphaf hérna ítrekað.

(E)forstj Mhm.

HS Sem að er glærushow sem að þú hérna svona, er, er, finnst í tölvunni þinni og …

(E)forstj og ég fæ sent, hvenær sagðiru?

HS Var það ekki, það er 9. júní.

HS Það er vistað….

(E)forstj Þá er ég búinn að vera, þá er ég búinn að vera 20 daga í vinnu …

HS Já.

(E)forstj … þá fæ ég þetta skjal eins og …

HS Þetta er svona, við erum að sjá þarna, þetta er áhugavert allavega hvernig þetta raðast allt saman.

(E)forstj Já ég skil það alveg. …. En allavega ég er ekki á neinum fundi þarna …

HS Ókei.

(E)forstj … með [(S)aðaleig-stjform-SH] og … eins og kemur kannski fram þarna í b[o]ðinu og ég á bágt með að trúa að [(E)stjform] hafi farið á fund sjálfur.

HS Eimskip …

(E)forstj En það er samt sko, það er samt þarna bara þessi krafa Arion banka eða KB banka sem við erum orðnir mjög hræddir við á þessum tíma þegar við fórum á fundinn.

HS Já.

HH Var hún þarna á þessum tíma?

(E)forstj Við vorum búnir að leysa það þá.[1270]

2309. Við skýrslutöku (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu var lagður fyrir hann tölvupósturinn sem (S)frkvstj-MCL sendi (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 24. júlí 2008. Greindi (S)frkvstj-MCL í tölvupóstinum frá samskiptum við Eimskip og bað (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig áður en hann hitti Eimskip. Aðspurður kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ekkert vita um þennan fund og gat ekki skýrt efni tölvupóstsins.[1271]

2310. Var (E)frkvstj-alþjsv þá spurður hvort hann hafi vitað um fund Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008. Neitaði (E)frkvstj-alþjsv því. Þá var athygli (E)frkvstj-alþjsv vakin á *„New beginning“* fundi

[1270] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 167 – 168.
[1271] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 191 – 192.

(S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S þennan sama dag og bent á að undir hann hefðu heyrt þrjú af fimm verkefnum sem tilgreind eru í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Var hann spurður hvort ekki væri einkennilegt að hann vissi ekkert um þetta:

HS ... þú ert með stór verkefni þarna og svo allt í einu eru sko, já þarna stjórnarformaður og fleiri farnir að skipuleggja fundi þá við, væntanlega miðað við efni þessa tölvupósts sem að hann og ábyrgð sem þessi verkefni eins og þessi hafði haft sko í þessu ferli að vísa til þess að það sé fundur. Þarna viku fyrir þetta.

(E)frkvstj-alþjsv En ég get, ég sjálfur, sjálfur, já, já ég sé, já, já ...

HS Nafnið á fundinum sko: Fundur með (S)aðaleig-stjform-SH vegna New beginning.

(E)frkvstj-alþjsv Já, já, ég, ég get ekki svarað sko til um þetta, því ég var í fyrsta lagi ekki á fundinum og svo, þó svo að maður sé með mikið ábyrgðarsvið, þá er alltaf tilvera mann sjálfan sem maður veit ekki um og þetta er bara dæmi um það, eitthvað sem ég vissi ekki um.

[…]

HS ... fundur með (S)aðaleig-stjform-SH, út af New beginning og svo erum við með glæru-show frá Eimskip sem heitir: *Nýtt upphaf.*

(E)frkvstj-alþjsv Já, já, já, já. Ég veit ekki hvernig það, það hefur smitast yfir en eins og ég sagði, vísa aftur í þetta nýtt upphaf að þá eru tiltekin þarna verk með erlendis sem að voru á minni könnu, já og það eru þarna önnur verkefni sem að voru tiltekin sem ekki varð neitt úr, sem að ég bar ekki ábyrgð á og ég get ekki skýrt þennan fund, því að ég var ekki á honum.

HS Og framvindan á þessum hinum, þarna, það eru fimm verkefni og þú ert með þrjú.

(E)frkvstj-alþjsv Já.[1272]

2311. Við skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu var lögð fyrir hann dagbókarfærsla (S)stjform-S frá 25. júlí 2008 með heitinu: *„Fundur með (S)aðaleig-stjform-SH*

2312. *vegna New beginning*". Af því tilefni sagði (S)frkvstj-millilandasv:

(S)frkvstj-millilandasv Þarna er búið að, búið að útlenska það.

HS Búið að útlenska það já. Hvað, hvað geturðu sagt okkur um það, er, er það tilviljun að efni fundarins er: New beginning eða Nýtt upphaf, líkt og glærukynningin sem við höfum verið að fara svolítið vandlega yfir?

(S)frkvstj-millilandasv Ég ...

HS Það eru þarna stjórnarmaður og stjórnarformaður Samskipa.

(S)frkvstj-millilandasv Já, eins og ég segi, ég hef ekkert, ekkert um það að segja, ég bara þekki það ekki.

8.13.3.2. <u>Um skjölin sem send voru (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip</u>

2313. Eins og lýst er hér að framan sendi (S)forstö-flutnstj tvö skjöl til (S)forstj um kvöldið 24. júlí 2008. Voru þetta annars vegar skjalið *„Flutningsgeta 2008 07a.xls*" og hins vegar skjalið *„Siglingakerfi – hagræðing.xls.*" Fyrra skjalið sýnir að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips og í hinu síðara er fjallað mögulegt umfangsmikið samráð milli Samskipa og Eimskips í flutningum til og frá Íslandi og ávinning bæði Samskipa og Eimskips af því samráði.

[1272] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 193 – 194.

2314. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um framangreind skjöl:

HS Við ætlum að leggja fyrir skjal I/11.171. Heyrðu, sem er þá tölvupóstur sem [(S)forstö-flutnstj], þáverandi starfsmaður Samskipa í flutninga.... flutningsstýringu sendi þér 24. júlí 2008 og í viðhengi er Excel skjalið: *Flutningsgeta 2008 07a.xls* og það er þarna útprentun á skjalinu af síðu eða sheet sem heitir: *Skip 2008.* Það er þá væntanlega þetta gulmerkta þarna, smáa letrið. Þetta er þá þarna 24. júlí 2008 sem sagt, stendur þarna niðri, ef þú skoðar þarna þetta sem er búið að lita yfir með appelsínugulum penna þarna, ef þú getur lesið þetta, stendur: Eimskip nýtt skipkerfi. Það er búið að fækka þarna skipum úr sex í fimm.

(S)forstj Ég bara man ekkert eftir þessum gögnum.

HS Nei. En þetta er sem sagt, hann sendir þér 24. júlí en það var 1. ágúst sem að þau hérna, þessi breyting átti sér stað þarna hjá Eimskip, þannig að við spyrjum hvernig þið vissuð þetta áður en að Eimskip tilkynnti um breytinguna, viku síðar?

(S)forstj Ég þekki það bara ekki.

HS Við ætlum að leggja fyrir þig annað skjal þarna úr sama tölvupósti.

(S)forstj Þetta þarna held ég.

HS Viðhengi sem ber heitið: Siglingarkerfi- hagræðing og þetta er skjal með fjórum, fjórum sheet-um með fjórum ólíkum leiðum til að breyta skipa – siglingarkerfi Samskipa. Kannastu við þetta, þetta skjal eða það sem þarna stendur?

(S)forstj Nei.

[…]

HS Þetta er viðhengi í pósti sem að [(S)forstö-flutnstj] sendi þarna 24. júlí 2008. Sem sagt í þessum leiðum eru stillt upp ákveðnum breytingatillögum eða leiðum hvort það sé hægt að breyta skipakerfi Samskipa og á öllum þeirra nema einum eru lagðar fram tillögur um slot samninga eða annað samkomulag við eða samstarf við Eimskip.

(S)forstj Ég bara man þetta ekki, þekki þetta ekki.

HS Nei. Voru einhver samskipti milli starfsmanna eða stjórnenda Eimskips og Samskipa í kringum þessa vinnu?

(S)forstj Nei.

HS Hvernig, hvernig höfðu þá starfsmenn Samskipa upplýsingar og forsendur til að setja upp svona skjöl?

(S)forstj Ég þekki það ekki.

HS Á þessum Nýtt upphaf glærum sem við erum með þarna er talað um slot samninga, fækkun skipa í kerfinu og samstarf í viðkomu... viðkomuhöfnum í Evrópu. Tengist þetta því, þetta skjal?

(S)forstj Ég þekki það ekki.

HS Hver þekkir það?

(S)forstj Ja, ég bara þekki það ekki.[1273]

2315. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður um skjal (S)forstö-flutnstj *„Flutningsgeta 2008 07a.xls*". Svaraði (S)frkvstj-millilandasv að þetta væri *„hlutur sem við gerum reglulega, eins og ég hef sagt áður, við erum að reyna að leggja mat á, á stöðu markaðarins og keppinauta og samskeppnishæfni okkar í samanburði við þá og í ljó... í því skyni horfum við, reynum*

[1273] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 133 – 134.

við meðal annars að horfa á þetta, hver er, já, hver er einingarkostnaður keppninautanna versus okkar og en ég kannast ekkert eitthvað sérstaklega við þetta skjal."[1274]

2316. (S)frkvstj-millilandasv staðfesti að (S)forstö-flutnstj hefði verið undirmaður hans. Aðspurður um hvaðan (S)forstö-flutnstj hefði fengið upplýsingar um Eimskip sagði (S)frkvstj-millilandasv að um hafi verið að ræða opinberar upplýsingar. Var (S)frkvstj-millilandasv bent á að 24. júlí 2008 hefðu ekki legið fyrir neinar opinberar upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips sem fólust m.a. í því að hætt var að nota skipið Lómur:

HS Já, [(S)forstö-flutnstj] er, hann setur upp þarna […] Eimskip, nýtt siglingarkerfi sem ... […] Þá er búið að taka Lóm út.

(S)frkvstj-millilandasv Já.

HS Já, sem er nákvæmlega eins og það kerfi sem Eimskip kynnti viku síðar. 1. ágúst 2008 kynntu þeir nýja kerfið, hvað, af hverju er hann með upplýsingar þarna um þessi, þessi, það sé búið að uppfæra kerfi?

(S)frkvstj-millilandasv Það þekki ég ekki sko, þekki það ekki.

HS Er það, þú veist, þetta voru ekki einhverjar opinberar upplýsingar eða hvað?

(S)frkvstj-millilandasv Væntanlega hafa, hafa þær upplýsingar legið fyrir 24.

(S)frkvstj-millilandasv Þetta er kynnt 1. ágúst.

(S)frkvstj-millilandasv Kynnt 1. ágúst af Eimskip?

HS Mhm.

(S)frkvstj-millilandasv Í fyrsta skipti?

HS Mhm.

(S)frkvstj-millilandasv Ég, ég þekki það ekki, ég, hérna venjulega þegar þú gerir svona breytingar á, ef að, ef Lómur er að fara út 1. ágúst, þá ertu búinn að kynna það mánuði áður kannski.

HS Mm.

(S)frkvstj-millilandasv Af því það er verið að bóka í skipin fram í tímann sko.

HS Já, ég veit ekki hvenær hann datt út ...

(S)frkvstj-millilandasv Nei, nei.

HS ... en það er kynnt þá sko, hvenær sem hann átti að hætta sko. Já, þú meinar að þetta hafi mögulega verið kynnt einhverjum, einhverjum viðskiptavinum eða eitthvað svoleiðis?

(S)frkvstj-millilandasv Já, mig dettur það í hug sko, áður en að fer út opinber tilkynning að þá hafi ...

HS Og þaðan hafi það kannski komið frá einhverjum viðskiptavini til hans?

(S)frkvstj-millilandasv Já.

HS Mhm.

(S)frkvstj-millilandasv Það gerist oft þannig.[1275]

2317. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður hvort hann gæti útskýrt skjalið *„Siglingakerfi – hagræðing.xls.*". Svaraði hann svo: *„Ég held ekki sko, ég á ekki skjalið og minnist þess ekki að hafa eitthvað, en ég get svona reynt að rýna þetta eitthvað.*" Var (S)frkvstj-millilandasv

[1274] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 118-119.
[1275] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 120-121.

spurður um umfjöllun í skjalinu varðandi samstarf Eimskips og Samskipa. Kvaðst hann ekki geta skýrt þetta og ekki vilja „*fabúlera*" um þessa umfjöllun í skjalinu. Var (S)frkvstj-millilandasv bent á að (S)forstö-flutnstj hefði verið undirmaður hans og spurður hvort (S)forstö-flutnstj hefði unnið þetta að hans beiðni. (S)frkvstj-millilandasv kvaðst ekki muna það. Var (S)frkvstj-millilandasv þá spurður hvort (S)forstö-flutnstj hefði unnið þetta skjal til undirbúnings fundi Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008. (S)frkvstj-millilandasv kvaðst ekki geta svarað því.[1276]

2318. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður um framgreind skjöl (S)forstö-flutnstj:

HS … í skjalinu kemur meðal annars fram flutningsgeta og rekstrarkostnaður Eimskips og Samskipa, staðan eins og hún var og staðan …

(E)forstj Eins og hún gæti orðið.

HS … miðað við nýtt siglingakerfi. Og þetta er sem sagt starfsmaður Samskipa sem er að teikna þetta upp.

(E)forstj Mhm.

HS Þannig að hann er að setja upp einhverja, teikna upp mynd af stöðunni eins og hún er núna hjá báðum skipafélögum.

(E)forstj Mhm.

HS Og svo miðað við nýtt kerfi, nýtt siglingakerfi.

(E)forstj Mhm.

HS Uuu …

(E)forstj Þarna erum við yfirlýstir á markaðnum að vera í stand still og semja við kröfuhafa og stendur, stöndum ekki vel og þeir eru eitthvað að spekúlera um hvernig þeir geti hérna gert þetta. Þetta hefur ekkert með, ég hef aldrei séð þetta og engin, ekkert verið unnið með þeim hvernig við getum sett niður kerfið okkar. Þetta er allt bara hluti af spekúlasjónir hjá þeim.

2319. Var (E)forstj bent á að í þessu skjali Samskipa frá 24. júlí 2008 komi fram upplýsingar um breytingar á siglingakerfi Eimskips sem ekki var búið að tilkynna um opinberlega:

HS … það stendur bara „Eimskip nýtt siglingakerfi".

(E)forstj Já.

HS Og þetta er sko … bara við erum að spyrja þig, þetta er …

(E)forstj Já ég skil.

HS … 24. júlí og þetta er nákvæmlega eins og þið tilkynnið um svo …

(E)forstj Já.

HS … nokkrum dögum seinna.

(E)forstj Já.

HH Af hverju hann hafi þessar upplýsingar.

(E)forstj Ég hef ekki hugmynd um það. Ég efa að hann hafi það áður en við tilkynnum það annað en að, annað en að við erum búin að láta kannski einhverja viðskiptavini okkar vita þegar þeir þurfa að bóka fyrst áður en við setjum það út á markaðinn.[1277]

[1276] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 121 – 123.
[1277] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 208.

2320. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj einnig spurður um framangreindar hugmyndir um samráð milli Eimskips og Samskipa sem fram koma í skjali (S)forstö-flutnstj. (E)forstj kvaðst aldrei hafa séð þetta skjal og það lýsti bara óskhyggju hjá Samskipum.[1278]

2321. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)frkvstj-alþjsv spurður um hvernig Samskip hafi 24. júlí 2008 vitað um hinar fyrirhuguðu breytingar á siglingakerfi Eimskips. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekki geta svarað því.[1279]

2322. Var (E)frkvstj-alþjsv bent á að þessi skjöl Samskipa hefðu verið tekin saman daginn fyrir fund Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008. Var hann spurður hvort þetta væru skjöl sem (S)forstj hefði tekið með sér á fundinn með Eimskip. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekki geta svarað því.[1280]

8.13.4. Samantekt

2323. Eins og rökstutt hefur verið telur Samkeppniseftirlitið að morguninn 25. júlí 2008 hafi (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH átt fund með Eimskip. Af hálfu Eimskips hafi a.m.k. (E)stjform setið hann. Fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008 var haldinn í húsakynnum Kjalar á Suðurlandsbraut 18. Gögn málsins sýna að fundur m.a. (E)stjform og (S)aðaleig-stjform-SH 25. júlí 2008 hafi einnig verið haldinn í húsakynnum Kjalars.[1281]

2324. Í mgr. 729 í athugasemdum Samskipa við AI segir: *„Ljóst er að hvorki (S)forstj né (S)aðaleig-stjform-SH muna eftir að hafa hitt (E)stjform og (E)forstj á fundi 25. júlí 2008. Hins vegar eru þessi samskipti í samræmi við það sem bókað var á fundi stjórnar Samskipa Holding um að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj myndu kanna frekar áhuga Eimskips á að selja erlendar eignir, einkum Containerships*". Kveðast Samskip ekki geta fullyrt hvort fundurinn hafi farið fram en staðhæfa að *„ekkert varð af viðræðum um kaup á umræddum eignum eða einhvers konar samstarfi á þeim vettvangi*".

2325. Framangreind samtímagögn eru afar skýr og sýna saman að (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH áttu umræddan fund með Eimskip 25. júlí 2008. Engin vafi leikur á því að (E)stjform sat fundinn en (E)forstj neitar því hins vegar að hafa setið fundinn. Samskip segja hins vegar að mögulegur fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með (E)stjform og (E)forstj hafi verið í samræmi við umrædda fundargerð Samskipa Holding.

2326. Ekki kemur með beinum hætti fram í gögnum málsins að (E)forstj hafi setið þennan fund með Samskipum sem haldinn var 25. júlí 2008. Gögn málsins gefa hins vegar þetta til kynna:

- Þann 24. júlí 2008 sendi (E)starfsm fundarboð til (E)forstj til þess að fjalla um starfsmannamál og skipulagsmál. Umræddur fundur átti upprunalega að eiga sér stað á milli 09:00 og 09:30 föstudaginn 25. júlí.[1282] (E)forstj hafnaði nefndu fundarboði og stakk upp á nýjum fundartíma.[1283] Ekki liggur fyrir hvers vegna (E)forstj ákvað að hafna fundaboðinu og leggja til nýjan fundartíma. Sem fyrr segir fór fundur Eimskips og Samskipa fram milli 8:30 og 10:00 þennan sama morgun.

- Um morguninn 25. júlí 2008 var (E)forstj með tvo fundi skráða í dagbók, annars vegar *„Veidi Saga Kapital*" klukkan 8:00 og hins vegar *„Fundur […]*" klukkan 11:30. Hvað fyrri fundinn varðar er ljóst að (E)forstj skráði hann í dagbókina hjá sér þann 17. júní 2008, eftir að hafa verið í samskiptum við Saga Capital varðandi veiðiferð í Norðurá seinni part föstudagsins 25. júlí.[1284]

[1278] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 233 - 234.
[1279] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 221.
[1280] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 222 - 223.
[1281] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.481145. […]
[1282] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. *„Starfsmannamál og skipulagsmál*". […]
[1283] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.294457. […] segir að fundurinn *„Yrði að vera í dag klukkan 16,00*". Svo virðist sem umræddur fundur hafi eitthvað dregist, sjá afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.295241. Ekki er að sjá að […] hafi svarað þessum tölvupósti.
[1284] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. *„Veidi Saga Kapital*". […] Doc. ID. 0.7.33.257337. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip frá […]Doc. ID. 0.7.33.254289.

Enginn er boðaður á fundinn og virðist því vera að (E)forstj hafi fært þetta inn í dagbókina til þess að minna sig á veiðiferðina seinna sama dag.

- Í tölvupósthólfi (E)forstj kemur fram að fyrsti tölvupósturinn sem hann sendi um morguninn 25. júlí 2008 var klukkan 10:13.[1285] Hann var því hvorki með bókaðan fund í dagbók hjá sér (fyrir utan áminninguna sem (E)forstj sendi sjálfum sér vegna veiðiferðar) né í tölvupóstsamskiptum til kl. 10:13 um morguninn 25. júlí.

- Hvað seinni fundinn áhrærir var fundarboðið útbúið síðla kvölds 24. júlí 2008.[1286] Af tölvupóstsamskiptum í kringum fundarboðið má sjá að (E)forstj bað starfsmann Landsbankans að mæta til sín klukkan 11:00, sem hann segist munu gera.[1287] Ekki kemur fram hversu lengi fundurinn var, en hann var líklega búinn um hádegisbil.[1288] Þá virðist (E)forstj hafa hitt viðskiptavin um kl. 10:40.[1289]

2327. Fyrirliggjandi samtímagögn sýna þannig að á þeim tíma sem fundur Eimskips og Samskipa fór fram (kl. 08:30 – 10:00) var (E)forstj ekki bókaður á öðrum fundum og hann sendi enga tölvupósta á þessum tíma. Við meðferð málsins fram að undirritun sáttar við Samkeppniseftirlitið setti Eimskip ekki fram sjónarmið til stuðnings því að (E)forstj hafi ekki setið umræddan fund eða lagði fram gögn sem sýna að hann hefði ekki getað setið hann. Þá ber að horfa til þess að framburður (E)forstj hjá lögreglu hefur um mikilvæg atriði málsins verið mjög ótrúverðugur.

2328. (E)forstj sat ásamt (E)stjform fund með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj þann 6. júní 2008 og var í vinnuhópi samráðsverkefnisins. Þegar sú staðreynd, gögn um ríka aðkomu (E)forstj að samráðsverkefninu og framangreind gögn hans frá 24. og 25. júlí 2008 eru virt saman telur Samkeppniseftirlitið allar líkur á því að hann hafi einnig setið fundinn með Samskipum morguninn 25. júlí 2008. Engu breytir hins vegar um ólögmæti þessara samskipta Eimskips og Samskipa hvort, auk (E)stjform, (E)forstj sat fundinn eða ekki.[1290]

2329. Sem fyrr segir veittu hvorki Eimskip né Samskip við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fundinn 25. júlí 2008. Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3.

2330. Hjá lögreglu kvaðst (S)forstj ekki vita eða muna neitt varðandi framangreind gögn sem tengjast fundinum. Neitaði (S)forstj að útskýra tölvupóstinn sem (S)frkvstj-MCL sendi honum daginn fyrir fundinn með Eimskip og hélt því fram að það væri tilviljun að (S)stjform-S hafi bókað *„New beginning"* fund að morgni 25. júlí 2008. Þrátt fyrir að (S)forstö-flutnstj hafi sent (S)forstj kvöldið fyrir fundinn umrædd samráðsskjöl kvaðst (S)forstj hvorki kannast við skjölin né efni þeirra. Í ljósi framangreindra samtímagagna er framburður (S)forstj afar ótrúverðugur. Ekkert kom því fram í framburði (S)forstj sem gefur til kynna að ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa hafi ekki verið til umfjöllunar á fundinum 25. júlí 2008.

2331. (S)frkvstj-millilandasv var næsti yfirmaður (S)forstö-flutnstj. Þá hafði (S)frkvstj-millilandasv vistað minnisblöð, dags. 7. og 9. júlí 2008, sem líkt og skjalið sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj 24. júlí 2008 fólu í sér tillögur um stórfellt samráð við Eimskip í sjóflutningum til og frá Íslandi og féllu undir samráðsverkefnið. Þá sýna gögnin að (S)frkvstj-millilandasv vistaði samráðskjalið frá (S)forstö-flutnstj sama dag og fundurinn var haldinn með Eimskip og síðan aftur 29. júlí 2008. Framburður

[1285] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.295924.
[1286] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Doc. ID. 0.7.33.295753.
[1287] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip[…] Doc ID 0.7.33.295749. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip […] Doc ID 0.7.33.295770.
[1288] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.296104.
[1289] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.295931.
[1290] Almennt er í samkeppnisrétti ekki þörf á því að tilgreina hvaða starfsmaður eða stjórnandi hjá viðkomandi fyrirtæki kom að framkvæmd brotsins. Sjá hér t.d. mgr. 94-98 í dómi dómstóls ESB frá 18. september 2003 í máli nr. C-338/00, EU:C:2003:473, Volkswagen gegn framkvæmdastjórninni.

(S)frkvstj-millilandasv þar sem hann ber við þekkingar- eða minnisleysi vegna þessa er ekki trúverðugur.

2332. Ekki er unnt að fallast á þann framburð (E)forstj og (S)frkvstj-millilandasv að upplýsingar um fyrirhugaða breytingu á siglingakerfi Eimskips hafi borist til Samskipa frá viðskiptavini Eimskips. Er sá framburður afar óljós og ekki tilgreint hvaða viðskiptavinur þetta kunni að hafa verið. Hvorki Eimskip né Samskip hafa lagt fram gögn sem styðja þessa tilgátu.

2333. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna gögnin sem tengjast aðdraganda þessa fundar Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 bein tengsl við það sem fram kemur í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið og framkvæmd á því samráðsverkefni fram að fundinum. Þar vísast til framangreindrar umfjöllunar um gögn málsins en minna má á þetta:

- Fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008.
- Glærukynningin um *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.
- Tölvupóstur (S)forstj 10. júní 2008 þar sem hann skipulagði annars vegar fund (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL og fund (E)frkvstj-alþjsv með (S)forstj-frystig.
- Tölvupóstur (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf 20. júní 2008, en þar var vísað til samskipta deginum áður vegna Vestmannaeyja.
- Fundur (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam 23. júní 2008.
- Fundur (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008.
- Samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig 27. júní 2008.
- Tölvupóstur (E)forstj 27. júní 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf um að biðja Samskip að hætta TA flutningum.
- Tölvupóstur (E)forstö-útfl til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf 1. júlí 2008 vegna tekna af flutningaþjónustu Eimskips í Vestmannaeyjum.
- Tilvísun (E)frkvstj-flutnkerf til samskipta við Samskip (líklega (S)frkvstj-millilandasv) í tölvupósti frá 3. júlí 2008.
- Fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008.
- Minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dagsett 7. og 9. júlí 2008.
- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj 9. júlí 2008 þar sem (E)frkvstj-flutnkerf varar (E)forstj við því að *„láta eftir"* tekjur af flutningaþjónustu Eimskips tengdri Vestmannaeyjum.
- Fundur eða samtal Eimskips og Samskipa í viku 28, líklegast 9. júlí 2008.
- Stjórnarfundargerð Samskipa Holding vegna fundar 14. júlí 2008 og glærukynning (S)forstj á þeim fundi.
- Skilaboð (S)aðaleig-stjform-SH til (S)forstj 22. júlí 2008 um að (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig biðu eftir *„update"* vegna fyrirhugaðs fundar með Eimskip og samtal (S)frkvstj-MCL við (E)frkvstj-Contain og tölvupóstur hans til (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 24. júlí 2008, þ.e. daginn fyrir fundinn með Eimskip, gefa m.a. ótvírætt til kynna að ræða hafi átt á fundinum um tiltekna þætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu, þ.e. *„samstarf í „Short sea" þjónustu"* og *„Frystigeymslurekstur"*.
- Samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-JónaM 24. júlí 2008.

- Sú staðreynd að Samskip bjuggu a.m.k þann 24. júlí 2008 yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips.

- Eðli og innihald þeirra skjala sem (S)forstö-flutnstj sendi 24. júlí 2008 til (S)forstj, kvöldið fyrir fundinn, gefa m.a. ótvírætt til kynna að ræða hafi átt takmörkun flutningsgetu á markaðnum (*„Fækkun / smækkun skipa*“) og *„Slotsamningar í siglingakerfinu*“. Hvort tveggja voru þættir í *„Nýtt upphaf*“ verkefni Eimskips og Samskipa.

2334. Þá hefur og þýðingu að (S)stjform-S, helsti samstarfsmaður (S)aðaleig-stjform-SH og framkvæmdastjóri þess fyrirtækis sem hýsti fund Eimskips og Samskipa að morgni 25. júlí 2008, bókaði fund þennan sama morgun til þess að ræða *„New beginning*“ við (S)aðaleig-stjform-SH.

2335. Ennfremur ber að horfa til framangreindra gagna sem sýna að Eimskip og Samskip unnu á sama tíma að annars vegar aðgerðum sem tengdust með beinum hætti því sem lýst er í *„Nýtt upphaf*“ glærukynningunni og hins vegar að aðgerðum tengdum verðsamráði þeirra.

2336. Í sáttinni frá 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip að hafa átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip. Hafi þessi brot falist í tilteknum aðgerðum sem *„gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf*“ *glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008*“. Í þessum alvarlegu brotum fólst m.a. þetta:

„Samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.“

2337. Er þessi viðurkenning Eimskips í fullu samræmi við framangreind samtímagögn og hefur því mikla þýðingu í samkeppnisrétti, sbr. kafla 4.7.7.

2338. Með vísan til allra framangreindra gagna telur Samkeppniseftirlitið að fundur Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 hafi verið hluti af hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna. Á fundinum hafi verið rætt um málefni sem féllu undir samráð fyrirtækjanna. Eins og eftirfarandi umfjöllun sýnir náðu fyrirtækin áfanga í *„Nýtt upphaf*“ verkefninu þegar Eimskip takmarkaði flutningsgetu í ágúst 2008. Af samtímagögnum er ljóst að eftir það unnu fyrirtækin áfram að *„Nýtt upphaf*“ verkefninu og ræddu það á fundum.

2339. Samskip mótmæla því hins vegar að hafa átt í ólögmætu samráði við Eimskip. Samskip fjalla um gögn málsins frá 22. – 25. júlí 2008 í mgr. 729 - 734, 738 - 739 og 742 – 748 í athugasemdum við AI. Eins og fyrr segir halda Samskip því fram að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj myndu ekki eftir því hvort þeir hefðu átt fund með (E)forstj og (E)stjform 25. júlí 2008. Gætu Samskip því ekki fullyrt hvort fundurinn hefði farið fram eða ekki en fyrirtækið fjallar síðan um hvað mögulega hafi farið og ekki farið fram á fundinum. Samskip heldur því fram að Eimskip hafi ekki veitt fyrirtækinu upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi sínu. Samskip segja að í skjalinu *„Siglingakerfi – hagræðing.xls*“, sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kl. 24. júlí 2008, sé aðeins að finna *„eðlilegar vangaveltur í samkeppnisumhverfi.*“ Jafnframt halda Samskip því fram að hafi fundurinn 25. júlí 2008 átt sér stað hafi á honum aðeins verið rætt um möguleg kaup Samskipa á eignum af Eimskip. Staðhæfa Samskip að umrædd gögn sýni ekki fram á ólögmætt samráð þeirra.

2340. Fjallað er um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 25.20. Eins og þar er rökstutt getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þau.

8.14. Eimskip tilkynnir um takmörkun á flutningsgetu og breytta siglingaáætlun

2341. Sama morgun og fundur Eimskips og Samskipa fór fram, þann 25. júlí 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst kl. 11:05 til (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-alþjsv o.fl. þar sem fjallað var um undirbúning að breytingu á siglingakerfi Eimskips.[1291]

2342. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf kemur fram *„útfærsla hvernig við ætlum að fara í nýju siglingaáætlunina í byrjun ágúst*" og að það þyrfti að senda *„seinna í dag á operation fólkið erlendis hvenær við byrjum á þessu."* Jafnframt var tekið fram að það þyrfti *„að setja eitthvað á netið varðandi þessa breytingu, við erum að fækka um eitt skip í kerfinu okkar fara úr 6 skipakerfi í 5 skipakerfi."*

2343. Skýrt kemur fram í þessum tölvupósti að það yrði skipið Lómur sem hættir að sigla. Það sama kemur fram í skjalinu sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008. Þessi tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf staðfestir enn frekar að upplýsingar um þessar fyrirhuguðu breytingar hjá Eimskip voru ekki opinberar þegar fjallað var um þær í skjölum Samskipa og útilokar hann einnig að viðskiptavinir Eimskips hafi vitað af breytingunni 24. júlí 2008 eða fyrr. Verður tölvupósturinn ekki öðruvísi skilinn en að í honum komi fram endanleg ákvörðun um breytinguna og verður að telja ólíklegt að viðskiptavinum hafi fyrir þá ákvörðun verið tilkynnt um breytinguna sem ekki var búið að ákveða endanlega. Í öllu falli liggur fyrir að umrædd breyting var í formi tillögu þann 21. júlí 2008 og bæri að fara með hana sem trúnaðarmál, sbr. kafli 8.13.1. Styður þetta ályktun um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

2344. Tveimur virkum dögum eftir fund (S)forstj með Eimskip, eða þann 29. júlí 2008, sendi hann eftirfarandi tölvupósta sem tengjast samráðsverkefninu:

- Strax í upphafi dags eða kl. 08:16 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv). Í honum sagði (S)forstj að hann myndi eiga fund með stjórn kl. 09:00 og gera þar stuttlega grein fyrir stöðunni. Óskaði (S)forstj eftir því að (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj myndu kynna fyrir sér (með *„high level*" hætti) tiltekin atriði:
  - (S)forstö-innfl1 ætti að fjalla um; *„– vænta magnþróun á 12 m basis og tekjumissi í FK kerfi m.v 180/200/220/240/260 þús. tonn."*
  - (S)forstö-flutnstj eigi að fjalla um siglingakerfin; *„– stilla upp valkostum og fjárhagslegum áhrifum sem og sýna táknrænt hvernig kerfi breytast."*[1292]
- (S)forstj sendi fundarboð (kl. 08:18) til (S)forstö-innfl1 og boðaði fund kl. 10-14:00 þennan sama dag. Umræðuefni fundarins var *„Innflutningur*". Í fundarboðinu kvaðst (S)forstj m.a. vilja ræða:
  - *„almennt stöðu innflutnings, tækifæri og aðgerðir ..."*;
  - *„target hópa*",
  - *„ábyrgð / eignarhald á kúnnum og potential kúnnum (2jablaða kerfi)*" og
  - *„Verðskrár-framlegð af þjónustuþáttum*

    -tækifæri til að hækka

    -tækifæri til að skerða þjónustustig

    -afslættir".[1293]

[1291] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98472.
[1292] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.653589.
[1293] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […]. Fundur boðaður af […] Doc. ID. 0.7.33.481880.

- (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst stuttu síðar, kl. 8:52, til (S)forstj og afrit til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj og benti á að uppfærð magnáætlun væri ekki 100% tilbúin en ljóst var af tölvupósti (S)forstö-innfl1 að honum var umhugað um það framlegðartap sem leiða myndi af fyrirhuguðum samdrætti í flutningum ef ekki yrði *„gripið til neinna aðgerða*".[1294]

- (S)forstj sendi aftur tölvupóst (kl. 9:34) til (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-flutnstj og (S)frkvstj-millilandasv. Í honum segir:

  „Samantekt ætti að standa saman af eftirfarandi glærum:

  Siglingakerfi markaðar og kostnaður við sigl.kerfi

  Kostnaður siglingakerfis Samskip mv mism stærðir kerfis

  Scenarios

  a. 2 ja skipa

  b. 4ra (tvö lítil)

  c. 4ra óbreytt

  Magnáætlun, sbr (S)forstö-innfl1, en niður á vöruflokk, sbr fyrri kynningu

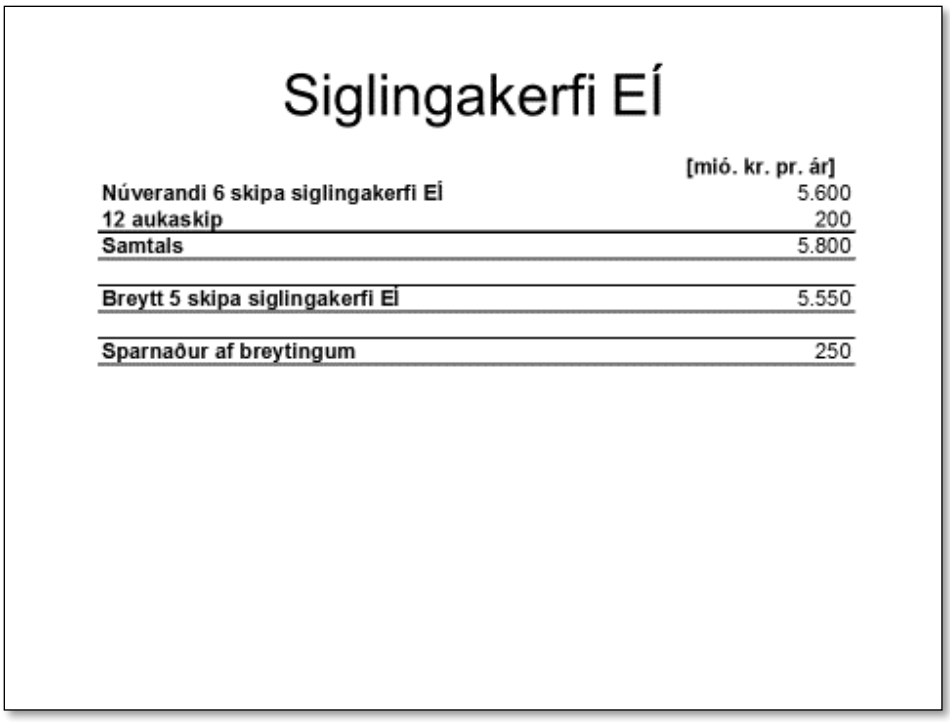
  Magnáætlun í sögulegu samhengi

  Chart með revesed magnáætlun út árið, þe magn pr viku

  Ræðum nánar."[1295]

2345. Síðar sama dag, 29. júlí 2008, sendi (S)forstö-flutnstj glærur (kl. 18:54) með heitinu *„Kostnaður við siglingakerfi – júlí 2008*" til (S)forstj og síðan leiðréttingu, kl. 19:14. Þriðju útgáfuna sendir hann morguninn eftir kl. 8:54.[1296] Í þessum glærum bar (S)forstö-flutnstj saman ávinning Samskipa af tilteknum aðferðum við að draga úr flutningsgetu með fækkun skipa. Var m.a. horft á áhrif þessa á tekjur Samskipa af flutningum fyrir Alcoa. Einnig var í skjalinu metinn ávinningur Eimskips við að fara úr sex skipa kerfi í fimm skip:

[1294] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.653609.
[1295] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.653616.
[1296] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.482237. Sendi […] skjalið aftur kl. 19:14 sama dag *„uppfært*". Doc. ID. 0.7.33.482260. Aftur sendir […] skjalið uppfært 30.07.2008, kl. 8:00. Doc. ID. 0.7.33.482318. Aftur sendir […] skjal um siglingakerfið 30.07.2008, kl. 08:54. Doc. ID. 0.7.33.482386.



2346. Eins og fyrr segir var ekki búið að kynna fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips fyrir starfsmönnum fyrirtækisins á þessum tíma og því síður höfðu upplýsingar um þær verið gerðar opinberar.[1297]

2347. Eins og fram kemur í kafla 7.7.1 áttu fyrirtækin í samskiptum á þessum tíma. Vísast til þeirra samskipta hér. Horfa má til þess að í hádeginu þennan sama dag, 29. júlí 2008, hittust (E)frkvstj-flutnkerf og stjórnandi hjá Samskipum, (S)stjórnarm-fjármstj, og snæddu saman hádegisverð. Var það að frumkvæði (E)frkvstj-flutnkerf.[1298]

2348. Þann 29. júlí 2008 var haldinn fundur með heitinu *„Corporate Office"* hjá Eimskip. Mættir voru m.a. (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Fundargerð sýnir að á fundinum hafi verið rætt um *„Nýtt siglingakerfi"* og þar segir:

„Evrópa – 6 skip í kerfinu. Verið að breyta Austurleiðarútunni og fækkað um eitt skip og þannig sparað um 6 milljónir USD ári. Málið skoðað aftur eftir 6 mán reynslutíma. USA – hægja á skipum og lækkum þannig olíukostnað og minnkum yfirvinnu á höfnum. Færeyjar – Scrabster leið er dottin út, um 140 milljóna árlegur sparnaður".

2349. Í fundargerðinni er fjallað um nýja samninga þar segir m.a.: *„Samskip – nýr samningur í vinnslu fyrir Ameríkusiglingar"*.[1299]

2350. Í fundargerðinni segir einnig að setja yrði *„breytingar á siglingakerfi"* á innranetið og skoða hvort gefa ætti út fréttatilkynningu. Í fundargerðinni má þannig sjá að á fundi Eimskips hafi verið fjallað um að verið væri að breyta Austurleið fyrirtækisins og fækka skipum um eitt (Lómur hætti siglingum). Lýsingar í áðurnefndum gögnum Samskipa eru í samræmi við þessa breytingu sem þarna var kynnt

[1297] Í tölvupósti til […] þann 30. júlí, kl. 08:00 gerði […] aftur leiðréttingu og sagði hann að í tveggja skipa kerfi verði um 1.300 TEU í uppnámi sem jafngildi rúmlega 8.000 tonnum, ef hún tapist verði framlegðartap um 120 m.kr. (heldur minna en í fyrri leiðréttingu). Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.482318.
[1298] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.23721. […] var forstöðumaður tjónadeildar hjá Samskipum á þessum tíma.
[1299] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98549.

á fundi Eimskips og sem kom síðar til framkvæmda í ágúst, sbr. skjölin sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj annars vegar 24. júlí 2008 og hins vegar 29. júlí sama ár.

2351. Á fundi framkvæmdastjórnar Eimskips sama dag, 29. júlí 2008, var einnig rætt um verðhækkunaraðgerðir gagnvart viðskiptavinum. Þannig kemur fram í fundargerðinni að (E)frkvstj-innanl hefði rætt um *„hækkanir á innanlandsflutningum og þjónustugjöldum Flytjanda. Hækkun gjaldskrá 9,8% frá og með 11. ágúst 2008.*" Jafnframt kemur fram að verið væri að ræða við alla stærri viðskiptamenn sem ekki greiddu olíugjald (BAF í sjóflutningi og FAF í landflutningi) eða væru með mjög háan afslátt af olíugjaldi. Þetta væri forgangsverkefni hjá (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl.[1300] Lýsir þetta sömu áherslum og uppi voru hjá Samskipum á þessum tíma.

2352. Þann 30. júlí 2008 var hið breytta siglingakerfi kynnt fyrir starfsmönnum Eimskips. Sýna gögnin að fundarboð innanhúss hjá Eimskip var sent 29. júlí kl. 15:27 af (E)forstö-vöruþróun undir heitinu: *„Nýtt siglingakerfi – kynning*". Boðaðir til fundarins voru fjölmargir starfsmenn Eimskips.[1301] Sem fyrr segir bjuggu Samskip yfir upplýsingum um þessa breytingu nokkrum dögum áður en hún var kynnt almennum starfsmönnum Eimskips.

2353. Þann 31. júlí 2008 sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-markaðs. Segir í honum: *„Þurfum að vinna frétt um hagræðingu í CANADA og USA*". Síðan eru talin upp nokkur atriði sem ættu að koma fram í fréttinni og eitt þeirra var eftirfarandi:

„Eimskip semur við Samskip og Atlantsskip um flutninga til US."[1302]

2354. Engin slík frétt var hins vegar send út.

2355. Hér ber að hafa í huga að Eimskip sagði upp Norður-Ameríku samningnum við Samskip tíu dögum eftir að (E)forstj tók við starfi forstjóra fyrirtækisins, eða þann 30. maí 2008. Nokkrum dögum síðar hófst *„Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa um aukið samstarf fyrirtækjanna. Áframhaldandi samvinna milli fyrirtækjanna í Norður-Ameríku siglingum var hluti af verkefninu og í framangreindri fundargerð vegna *„Corporate Office*" fundar 29. júlí 2008 (þar sem sátu m.a. (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv) var sagt að nýr slíkur samningur við Samskip væri í vinnslu. Samkvæmt glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf*" verkefnið voru bæði (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í vinnuhópi verkefnisins en sá hópur var stofnaður til að taka *„verkefnin áfram*". Í tveimur tölvupóstum (E)frkvstj-flutnkerf, annars vegar frá 31. júlí 2008 og hins vegar 5. ágúst 2008[1303], var miðað við að gerð nýs samnings við Samskip um Norður-Ameríku siglingar yrði lokið um miðjan september 2008. Er það innan þess tímaramma sem kom fram á verkefnalista (E)forstj en þar var áætlað að verkefninu *„Nýtt upphaf*" yrði lokið í nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 7.3.4 hér að framan.

2356. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður um framangreind ummæli hans í ljósi þess að þann 31. júlí 2008 lá ekki fyrir nýr samningur við Samskip. Svaraði (E)forstj svo:

„... kannski, kannski á þessum tíma fæ ég upplýsingar um að það sé verið að klára þessa samninga og ég er að spyrja er eitthvað nýtt um Ameríku og þá fæ ég þetta, þessar upplýsingar úr businessnum."[1304]

2357. Í málinu hafa engin samtímagögn fundist sem styðja þessa frásögn (E)forstj.

2358. Í ljósi framangreinds vekur sérstaka eftirtekt að (E)forstj hafi beint því til framkvæmdastjóra samskiptasviðs Eimskips að undirbúa framangreinda frétt um samning við Samskip. Að undanskildum

[1300] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð 29. júlí 2008*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.253663.
[1301] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.392165.
[1302] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.303254.
[1303] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Cost Saving Measures Autumn 2008 5 08 08.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98702. […] vistaði skjalið hjá sér sama dag kl. 14:33. Doc. ID. 0.7.33.90832.
[1304] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 170.

fundinum með Samskipum 25. júlí 2008 er ekkert í samtímagögnum sem skýrir framangreindan tölvupóst (E)forstj og vissu hans um að fyrirtækin væru að ljúka eða hefðu lokið samningi um samstarf í Norður-Ameríku siglingum. Með hliðsjón af öðrum samtímagögnum verður að ætla að (E)forstj hafi metið fund Eimskips með (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH þann 25. júlí 2008 það árangursríkan að tilefni væri til að birta jákvæða frétt um að Eimskip væri að semja við Samskip.[1305]

2359. Eins og að framan greinir gerði Eimskip breytingu á siglingakerfi sínu milli Íslands og Evrópu sem tók gildi í fyrstu viku ágústmánaðar 2008. Helsta breytingin var, eins og áður segir, að Austurleið var lögð af hvað varðar viðkomur á Íslandi. Í umfjöllun innan Eimskips var talað um að breytt hafi verið úr sex skipa kerfi í fimm skipa kerfi. Hins vegar var í raun skipum fækkað úr sex skipum í fjögur hvað varðar siglingar milli Íslands og Evrópu. Fimmta skipið í breyttu kerfi sinnti eingöngu flutningum milli Færeyja og Evrópu en sú siglingaleið hafði í janúar 2008 verið sameinuð siglingakerfi Eimskips, sem Austurleið, en hafði áður tilheyrt dótturfélaginu Faroe Ship. Aðrar siglingaleiðir, Norðurleið og Suðurleið, tóku einnig breytingum. Á Norðurleið var bætt við höfnum (Reyðarfjörður, Fredrikstad og Gautaborg) en Hamborg sleppt. Á Suðurleið var Hamborg bætt við sem viðkomuhöfn hjá Eimskip.

2360. Hafði framangreind breyting í för með sér verulega minnkun á flutningsgetu Eimskips milli Íslands og Evrópu eða sem nam tveimur skipum (Blikur og Lómur, hvort um 700 TEU). Bæði skipin höfðu haft viðkomu á Íslandi á tveggja vikna fresti eða eitt skip vikulega. Engin breyting var gerð á þessum tíma á Norður-Ameríkuleið en í byrjun desember 2008 var annað skipið (Celia) tekið af þeirri leið, sbr. umfjöllun hér á eftir.

2361. Líkt og fjallað er um hér að framan missti Eimskip, við þessa breytingu í ágúst 2008, tengingu á milli Austurlands/Norðurlands og Bretlands (Immingham). Bretland var mikilvægt markaðssvæði fyrir ferskan fisk, sbr. umfjöllun hér að framan. Mögulegar lausnir Eimskips á því voru að flytja gáma með fiski landleiðina til Reykjavíkur í veg fyrir Suðurleið eða flytja með Norðurleið í gegnum Rotterdam til Immingham, sbr. tölvupóst frá (E)frkvstj-EimÍsl til (E)deildstj-útfl1 1. ágúst 2008 og tölvupóst (E)svæðisstj3 til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-innanl o.fl. þann 9. september sama ár.[1306] Einnig var mögulegt að flytja fiskinn með Samskipum (Leið 2) frá Reyðarfirði til Færeyja í veg fyrir Austurleið eða beint á Immingham, sbr. umfjöllun hér á eftir um fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips 15. september 2008. Gat þetta verið fýsilegur kostur sérstaklega meðan tvö skip voru á þeirri leið hjá Samskipum. Gögn málsins sýna framgang þessa hluta samráðsins milli fyrirtækjanna, sjá t.d. verkefnalisti Samskipa 18. ágúst 2008 („*Sjóflutningur*": „*Tilboð til Eimskipa*"), áðurgreinda fundargerð Eimskips frá 15. september 2008 og tölvupósta milli (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 5., 14. og 15. október 2008, sbr. umfjöllun hér á eftir.

2362. Breytingin á siglingakerfi Eimskips sem fólst í að hætta með Austurleið til og frá Íslandi hafði sem fyrr segir í för með sér umtalsverðan niðurskurð sem fólst í verulegri minnkun á flutningsgetu. Með sama hætti hafði viðkoma Norðurleiðar á Reyðarfirði það í för með sér að skapa aðstæður fyrir Eimskip og Samskip til að samnýta siglingaleiðirnar (Norðurleið (Eimskip) og Leið 2 (Samskip)) fyrir ál- og fiskflutninga frá Austfjörðum (m.a. vegna Aloca) til Immingham og Rotterdam með, eftir atvikum, mögulegri umskipun í Færeyjum. Með sambærilegum aðgerðum Samskipa í október 2008 var gengið enn lengra í þessa átt til mögulegrar samnýtingar og um leið til takmörkunar á samkeppni á þessum flutningaleiðum. Vísast nánar um þetta til umfjöllunar í kafla 9.5.

2363. Eftir samfellda undirbúningsvinnu beggja fyrirtækjanna frá byrjun júní 2008 og margítrekuð samskipti þeirra gekk, með breytingu á siglingakerfi Eimskips, eftir hluti af samráðsverkefni Eimskips og Samskipa. Um þetta efni vísast til þess að í glærukynningu (E)forstj um „*Nýtt upphaf*" verkefnið kemur eftirfarandi fram á glæru um slotsamninga í siglingakerfinu:

[1305] Á þessum tíma birtust reglulega neikvæðar frétt um Eimskip, t.d. vegna ábyrgðar félagsins vegna 280 milljón dala láns í tengslum við XL Leisure group og lækkunar á gengi bréfa félagsins í Kauphöllinni.
[1306] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98640. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.102136.

- *„Evrópurútur*
    - *Endurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað*
        - *Skipting á erlendum höfnum*
        - *Fækkun / smækkun skipa*"

2364. Samskip fjalla um framangreind atvik í mgr. 754 – 760 og 1009 í athugasemdum við AI og telja að þau gefi ekki til kynna ólögmætt samráð við Eimskip. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa að þessu leyti, sbr. umfjöllun í kafla 25.21.

2365. Í sáttinni frá 16. júní 2021 viðurkenndi Eimskip að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Í því fólst m.a. samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun flutningagetu í sjóflutningum til og frá Íslandi, sbr. tölul. 1.1. í 1. gr. sáttar við Eimskip frá 16. júní 2021.

8.15. Samskipti og verðhækkanir í ágúst og september 2008

2366. Í lok júlí og byrjun ágúst 2008 var áfram unnið að breytingum á siglingakerfi og aðgerðum til verðhækkunar hjá Eimskip. (E)frkvstj-flutnkerf sendi þannig tölvupóst til (E)forstö-flutnstý 31. júlí 2008 og meðfylgjandi honum var aðgerðaáætlun þar sem hann taldi upp *„aðgerðir sem við erum að fara í USA-Canada-Evrópa og kannski tímaplan*". Í fylgiskjalinu segir að gripið skuli til m.a. eftirfarandi aðgerða:

- Hækka verð í Norður-Ameríku flutningum um 4-7,9%.
- Endurnýja samning við Samskip frá miðjum september 2008.
- Gera nýjan samning við Atlantsskip.
- Leggja á nýtt gjald um leigu á gámagrindum (*„chassis fee*").
- Innheimta BAF (olíugjald) hjá öllum viðskiptavinum.
- Fækka skipum úr sex í fimm í Evrópusiglingum.[1307]

2367. Er þetta m.a. til stuðnings því að hjá Eimskip var verðhækkun hluti af sömu áætlun og samvinna við keppinauta. Sömu stjórnendur Eimskips og Samskipa sem voru í samskiptum á þessum tíma höfðu aðkomu að hvoru tveggja.

2368. Daginn eftir var í tölvupósti (E)frkvstj-EimÍsl til m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-flutnkerf fjallað um tækifæri tengd umræddum breytingum á siglingakerfinu og að það þyrfti að huga að breytingu á verði. Lagði hann til að haldinn yrði fundur um þetta.[1308]

2369. Gögn frá júlí 2008 sýna að Eimskip stefndi að verðhækkun um miðjan ágúst (sjá t.d. kafla 8.9.4). Auk þess laut ein af hækkunaraðgerðum fyrirtækisins að því að innheimta olíuálag (BAF) af viðskiptavinum, sbr. m.a. framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf og fundargerðir frá fundum stjórnenda Eimskips 29. júlí 2008, sbr. kafli 8.14.[1309] Þá laut ein af hækkunaraðgerðum Eimskips að því að taka upp nýtt gjald fyrir leigu á gámagrindum (*„Chassis fee*") í Norður-Ameríkusiglingum. Um

[1307] Afritað tölvuskjal frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.328.24106.
[1308] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.98640.
[1309] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð Corporate office-29_júlí-08.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98549.

framangreint hafði verið fjallað í byrjun júlímánaðar 2008, þegar (E)frkvstj-flutnkerf sendi eftirfarandi tölvupóst til (E)forstj og afrit til (E)frkvstj-EimÍsl:

„Spurning hvort við gætum sett hækkun á B/L[1310] *og á add fee og búið til nýtt gjald sem heitir chassis fee*

Getur þú listað upp viðskiptavinina sem eru að flytja með okkur frá USA og hvað þeir eru að borga, erum við að rukka CP gjald og BAF á alla???"[1311]

2370. Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv voru í samskiptum í byrjun júlí 2008. Fjallað er nánar um atvik sem varða samráð Samskipa og Eimskips vegna innheimtu olíugjalds (BAF) í kafla 14.55, sbr. einnig frekari umfjöllun um upptöku á *„chassis fee*" í kafla 10.5.2.

2371. Sama dag og (E)frkvstj-flutnkerf sendi áðurnefndan tölvupóst um Samskip og hækkunaraðgerðir, þ.e. 31. júlí 2008, sendi (S)forstö-innfl1 tvo tölvupósta, til samstarfsmanna hjá Samskipum. Sýna þeir sambærilega framkvæmd og aðgerðir til undirbúnings verðhækkunum og hjá Eimskip:

- Í þeim fyrri kallaði hann eftir tilteknum upplýsingum til undirbúnings hækkunar á verði um miðjan ágúst 2008:

  „Við stefnum að setja þetta út á markaðinn 15. ágúst og ég þarf að vera klár með tillögu að gjaldskrárhækkun strax í næstu viku. Mér sýnist að ég þurfi að hækka LCL THC um 40-50%"[1312]

- Í hinum síðari undirbjó (S)forstö-innfl1 undirmenn sína (viðskiptastjóra innflutnings) undir að svara viðskiptavinum Samskipa ef þeir gerðu athugasemdir við mikla hækkun á olíugjaldi (BAF) sem yrði í ágúst:

  „Eg er með gögn sem styðja þessa miklu hækkun á BAF-inu. Látið mig vita ef þið þurfið þau til að réttlæta þetta gagnvart viðskiptavinum okkar."[1313]

- Hafa ber og í huga að á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 hélt (S)forstj kynningu, þar sem komu fram aðgerðir Samskipa m.a. um að auka tekjur vegna olíugjalds (BAF), sbr. umfjöllun í kafla 8.10.1. Áðurnefnd *„mikil*" hækkun Samskipa á BAF (23%),[1314] sem (S)forstö-innfl1 vísaði til í tölvupóstinum 31. júlí 2008, var í samræmi við þessa stefnumörkun forstjórans á stjórnarfundinum.

2372. Hér ber einnig að rifja upp að Eimskip og Samskip áttu samráðsfund í viku 28 á árinu 2008. Ekki er úrslitaatriði í samráðsmáli sem þessu að finna nákvæma dagsetningu en gögn málsins sýna að líklegast hafi viðræðurnar farið fram 9. júlí 2008, sbr. kafla 8.9.5.4. Þá ræddu fyrirtækin saman 24. júlí 2008 og var fundur haldinn 25. júlí 2008, sbr. kafla 8.13. Ber að horfa til framangreindra tölvupósta (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-innfl1 frá 31. júlí 2008 í þessu ljósi.

2373. Samkvæmt áðurnefndum tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá 31. júlí 2008 var það hluti af aðgerðaáætlun Eimskips að tryggt yrði að allir viðskiptavinir greiddu olíugjald (BAF), auk annarra verðhækkana. Samkvæmt tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá sama degi átti að hækka olíugjaldið (BAF) ásamt öðrum verðhækkunum hjá Samskipum. Þá hittust (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á fundi á Mokka 4. júlí 2008 þar sem aukið samstarf fyrirtækjanna var til umræðu. Samhliða þessum verðhækkunum fyrirtækjanna í sjóflutningum voru í undirbúningi hjá þeim báðum verðhækkanir á landflutningum.

[1310] B/L er skammstöfun fyrir *e. Bill of Lading* þ.e. farmbréf.
[1311] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.276038.
[1312] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.654082.
[1313] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.654325.
[1314] Samkvæmt afhentum gögnum Samskipa var BAF-gjald per. TEU í júlí 2008 310 USD. Samkvæmt þeim afhentu gögnum og tölvupósti […] til […] 31.07.2008 hækkaði BAF-gjaldið Samskipa í 380 USD í ágúst 2008. Afhent gögn frá Samskipum, afhent 24.11.2017, viðauki 6.

2374. Hér skiptir einnig máli að nokkrum dögum síðar, þann 5. ágúst 2008, var bæði innan Samskipa og Eimskips aftur unnið að aðgerðum tengdum BAF innheimtu og verðhækkunum sem kæmu til framkvæmda um miðjan ágúst. Var það gert jafnvel þótt innan Samskipa kæmu fram sterkar vísbendingar um talsverðan samdrátt í eftirspurn eftir flutningum. Í glærukynningunni *„June Report"* sem varðaði Samskip á Íslandi og útbúin var 29. júlí 2008[1315] (og send öllum fyrirtækjum innan samstæðunnar þann 5. ágúst 2008) sagði m.a. eftirfarandi:

„We are however being hit with more drop in import volumes (actually much more) now the last two weeks of July, and did therefore start a process of further revising the budget, to be concluded by mid of august and to be reported to board during next „monthly report".[1316]

2375. Almenn samkeppnislögmál leiða til þess að varhugavert getur verið fyrir fyrirtæki að hækka verulega verð þegar eftirspurn dregst saman. Getur það leitt til þess að eftirspurn minnki enn frekar og/eða skapað keppinautum færi á að ná til sín viðskiptavinum þess fyrirtækis sem hækkar verð. Í ljósi þessa kemur ekki á óvart að þegar tilkynnt var um verulega verðhækkun Samskipa síðar í ágúst 2008 var innan fyrirtækisins lýst yfir efasemdum um hana í ljósi mikils samdráttar í eftirspurn og spurt hvaða áhrif hún hefði á samkeppnisstöðuna gagnvart Eimskip, sbr. nánar hér á eftir í kafla 8.15.10. Þessar efasemdir eða viðvaranir höfðu hins vegar ekki áhrif á stjórnendur Samskipa enda skapaði ólögmætt samráð við Eimskip grunn og aðstæður til þess að ná þessum hækkunum í gegn. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samráðið við Eimskip hafi gert Samskipum kleift að ástunda þessa skaðlegu hegðun en ekki fákeppnisaðstæður á markaðnum.

2376. Í umræddum gögnum Eimskips og Samskipa frá 5. ágúst 2008 var, auk umfjöllunar um verðhækkunaraðgerðir og BAF, einnig fjallað um önnur atriði sem tengdust samráði fyrirtækjanna. Skal þessu lýst nánar:

- Tölvupóstur frá (S)forstj til (S)forstö-innfl1 (sendur kl. 09:44). Í honum kvaðst (S)forstj ætla að boða til fundar um annars vegar *„kerfin"* og hins vegar *„almennt um innflutning"*. Um innflutning sagði að m.a. yrði rætt um *„innleiðingu hækkana frá 15. ágúst."*[1317] Sem fyrr segir var ljóst á þessum tíma að eftirspurn eftir þessari þjónustu væri að dragast saman. Þrátt fyrir það treystu Samskip sér til þess að ráðast í verðhækkanir og í gögnum málsins er ekki að finna ótta við viðbrögð frá helsta keppinautnum, Eimskip.

- Tölvupóstur frá (S)forstj til (S)forstö-flutnstj (sendur kl. 09:49). Þessi tölvupóstur varðaði einnig skipulagningu funda og kvaðst (S)forstj ætla að *„bóka fund á morgun, framhaldsfund frá sl. viku vegna kerfanna."* Einnig kom fram að rætt hafi verið um að (S)forstö-flutnstj tæki eftirfarandi upplýsingar saman fyrir fundinn:

  „-jaðarmarkaðir, greina betur

  - magn per höfn í kerfinu

  - uppreikn á kerfi

  - kranapæling

  -scenarious 1-4 þmt Grundartangi

  -magnmyndin, nái fyrir næstu árin, þmt þegar bílar „detta" inn á markaðinn

[1315] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.481897. Í tölvupóstinum kveðst […] hafa lokið yfirlestri á *„June report"* og einungis gert *„smávægilegar textabreytingar."*
[1316] Afritað tölvuskjal frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.483524.
[1317] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.655179.

Vinsamlega taka jafnframt saman yfirlit yfir tekjur/magn sem myndað hefur með RFJ (Reyðarfirði) viðkomu frá því að við byrjuðum að sinna Kárahnjúkum væntanlega í kringum 2003, niður á ár. Það ætti að gefa okkur mynd af því hvað Bakki gæti gefið af sér.

Jafnframt, í samhengi við kranapælingar, hver er verðmunur á kranalausum og kranaskipum, þegar jafnframt er tekið tillit til aukins kostnaðar við kranaskip og verri nýtingar ... mat á stóru myndinni hvað það varðar.

Við gefum okkur svo góðan tíma á morgun."[1318]

- Tölvupóstur frá (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl, sendur 5. ágúst 2008 kl. 13:13 undir heitinu *„Aðgerðir á næstunni.*" Meðfylgjandi var glærukynning og þar sagði m.a.:

  „USA/Canada: Revenue Increases

  ** Rate increase from middle of Agust 4-7,9% to our customers*

  ** Renew contract with Samskip from sept 2008 increase abt. 600-USD per 40' container 600x15x26= USD 234.000 per year. […]*

  ** New Chassis fee in USD […]*

  ** Charging all import customers BAF per year USD 200.00*"[1319]

2377. Gerð nýs Norður-Ameríku samnings var í samræmi við glærukynninguna um *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Þá er ljóst að orðalagið *„Scenarious 1-4*" í áðurnefndum tölvupósti (S)forstj frá 5. ágúst 2008 vísar til þeirra samráðstillagna eða sviðsmynda sem koma m.a. fram í skjölunum sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008, sbr. kafla 8.13.1. Í þeim skjölum var lýst breytingum á siglingakerfum og skipastóli og ólögmætu samráði við Eimskip um takmörkun á flutningsgetu og markaðsskiptingu. Ber að virða þetta allt í samhengi við fund Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008 og samráð fyrirtækjanna í heild sinni. Eins og lýst verður hér á eftir benda gögn málsins einnig til þess að daginn eftir, 6. ágúst 2008, hafi átt sér stað frekari samskipti milli Eimskips og Samskipa.

2378. Í mgr. 761 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að framangreind gögn tengist eða séu til stuðnings framkvæmd hins *„ímyndaða*" *„Nýtt upphaf*" verkefnis á þessum tíma. Eins og rökstutt er í kafla 25.22 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

8.15.1. Samskipti fyrirtækjanna 6. ágúst 2008

2379. Framangreind gögn frá 5. ágúst 2008 gefa þannig til kynna áframhaldandi undirbúning og framkvæmd á verðhækkunum hjá báðum fyrirtækjunum og að (S)forstj hafi ráðgert fund með öðrum stjórnendum Samskipa daginn eftir um málefni sem tengdust samráði Samskipa og Eimskips sem fjallað var um í *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni frá byrjun júní 2008.

2380. Hér ber að líta til eftirfarandi gagna (S)forstj og (E)forstj frá 6. ágúst 2008:

- Tölvupóstur frá (S)forstj til (S)frkvstj-MCL. Efnið var *„baltic*" og í honum var eingöngu spurt; *„have you heard from containerships*". Tölvupósturinn var sendur kl. 10:19.[1320]

[1318] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.483314.
[1319] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Revenue Increasses and Cost Saving Measures Containers and Vessels*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98702.
[1320] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.483632.

- Dagbók (E)forstj. Bókaður fundur kl. 10-10:30 og heiti hans var „[(E)frkvstj-Contain] *Containarship* [símanúmer]".[1321] Sem fyrr segir var (E)frkvstj-Contain framkvæmdastjóri Containerships.

2381. Samkvæmt þessu voru (S)forstj og (E)forstj á nánast sama tíma þennan morgun að fjalla um dótturfélag Eimskips, Containership. Samvinna þess félags við Samskip var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu (samráð í *„short sea"* siglingum, sbr. glærukynningu (E)forstj um *„Nýtt upphaf"* verkefnið frá 9. júní 2008).

2382. Í mgr. 772 í athugasemdum Samskipa við AI segir að fráleitt sé að tengja umræddan tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-MCL við fundinn hjá (E)forstj. Í tölvupóstinum hafi (S)forstj einungis verið að *„fylgja eftir því verkefni sem (S)frkvstj-MCL var falið á stjórnarfundi félagsins þann 6. júní 2009, þ.e. að kanna áhuga Eimskips á sölu á finnska félaginu Containerships og frystigeymslum í Hollandi."*

2383. Samkeppniseftirlitinu er ekki ljóst hvað Samskip eiga hér við. Væntanlega er ártalið 2009 misritað og Samskip vísi hér til stjórnarfundar 6. júní 2008. Þá ber að líta til þess að í mgr. 551 í athugasemdum við AI halda Samskip því hins vegar fram að stjórnarfundi Samskipa hf. sem stóð til að halda 6. júní 2008 hafi verið frestað. Fundur (S)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)stjform var aftur á móti haldinn 6. júní 2008. Samkvæmt afhentum fundargerðum Samskipa, vegna stjórnarfunda Samskipa hf., var ekki stjórnarfundur 6. júní 2008 og sjónarmið Samskipa fela væntanlega ekki í sér að (S)frkvstj-MCL hafi á fundinum með Eimskip verið falið viðkomandi verkefni. (S)frkvstj-MCL var hins vegar beðinn af (S)forstj að annast tiltekið verkefni. Gerði (S)forstj það með tölvupósti sem hann sendi (S)frkvstj-MCL 10. júní 2008. Öndvert við það sem Samskip halda fram var (S)frkvstj-MCL ekki falið að kanna áhuga Eimskips á sölu Containerships heldur þess í stað að ræða við (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain um samstarf í *„short sea"* siglingum. Þetta kemur skýrt fram í tölvupósti (S)forstj frá 10. júní 2008 til (S)frkvstj-MCL (*„Eimskip are interested to seek for opportunites to co-operate with us on our short sea […]"*).

2384. Skýring Samskipa á þessum gögnum frá 6. ágúst 2008 er því ekki trúverðug.

2385. Samkeppniseftirlitið áréttar að (S)forstj skipulagði þann 10. júní 2008 fund (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL til að ræða þann þátt samráðsverkefnisins sem laut að *„short sea"* siglingum. Sá fundur fór fram 23. eða 24. júní 2008 í Hollandi. (E)frkvstj-alþjsv upplýsti við skýrslutöku hjá lögreglu að í kjölfarið hefðu (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain átt í frekari samskiptum. Samkvæmt fundargerð stjórnarfundar Samskipa Holding þann 14. júlí 2008 ætluðu (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH að *„follow up on this through their end in Iceland ..."* varðandi a.m.k. samráð við Eimskip að þessu leyti. Þann 24. júlí 2008, daginn fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip, hafði (S)frkvstj-MCL í tölvupósti til þeirra vísað til samtals sem hann hafði átt við (E)frkvstj-Contain þennan sama dag. Jafnframt sýnir sá tölvupóstur (S)frkvstj-MCL að honum hafi verið kunnugt um samskipti (S)forstj við Eimskip og heildarmat á gögnum málsins gefur til kynna að þau samskipti hafi átt sér stað eftir 6. júní 2008. (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH hittu síðan Eimskip 25. júlí 2008. Rétt er hér einnig að hafa í huga tölvupóst sem erlendur stjórnandi hjá Samskipum sendi (S)aðaleig-stjform-SH 8. nóvember 2008 og (S)aðaleig-stjform-SH framsendi hann sama dag til (S)forstj. Þar greindi hann frá viðræðum við (E)frkvstj-Contain 6. nóvember 2008 í Hamborg. Þeir hafi rætt um samstarf fyrirtækjanna og aðstæður á markaði (*„We talked about our cooperation and market situation."*). Jafnframt hafi (E)frkvstj-Contain greint Samskipum frá því að Containerships væri mögulega til sölu.[1322]

2386. Samkvæmt framangreindu höfðu Samskip og Eimskip átt í samskiptum bæði fyrir og eftir 6. ágúst 2008 um samstarf vegna Containerships/*„short sea"* siglinga. Í tölvupósti (S)forstj frá 6. ágúst 2008

[1321] Afrituð dagbókarfærsla Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.303367.
[1322] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.33.528249.

fólst spurning til (S)frkvstj-MCL um það hvort hann hefði heyrt í (E)frkvstj-Contain. Á nánast nákvæmlega sama tíma ætlaði (E)forstj að ræða við (E)frkvstj-Contain í síma.

2387. Þegar gögnin frá 6. ágúst 2008 eru virt í samhengi við allt framangreint standa líkur til þess að samskipti hafi átt sér stað þennan dag milli Eimskips og Samskipa. Er líklegt að þau hafi verið milli (S)forstj og (E)forstj. Einnig kann að vera að (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL hafi aftur rætt saman eftir hvatningu frá a.m.k. (S)forstj. Ber í því samhengi að hafa í huga að orðlagið í áðurnefndum tölvupósti, sem (S)aðaleig-stjform-SH framsendi til (S)forstj 8. nóvember 2008, gefur til kynna viðræður um yfirstandandi samstarf milli Eimskips og Samskipa að þessu leyti en ekki viðræður um að hefja samstarf. Hvað sem þessu líður telur Samkeppniseftirlitið að gögnin frá 6. ágúst 2008 sýni áframhaldandi vinnu við *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna.

2388. Næstu daga var áfram innan Samskipa unnið að verðhækkunaraðgerðum og málefnum tengdum *„Nýtt upphaf"* verkefninu. (S)forstj sendi þannig 7. ágúst 2008 fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj og boðaði fund kl. 14:00 sama dag um *„Kerfin"* og vísaði til: *„Sbr fyrri umræður"*. Samkvæmt fundarboði varði fundurinn samtals í þrjár klukkustundir.[1323] Daginn eftir sendi hann tölvupóst til (S)forstö-flutnstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 . Efni hans var *„kerfin"* og kom fram að komin væri *„endanleg mynd"* á magnáætlun hjá (S)forstö-innfl1 .[1324] (S)forstj sendi einnig þennan sama dag fundarboð til (S)forstö-innfl1 og boðaði fund kl. 14:00. Á honum átti að ræða: *„1) Klárum magnáætlun frá því í gær. 2) Verðskrá, frá fyrra fundi"*. Fundartími skyldi vera tvær og hálf klukkustund.[1325] Einnig var í tölvupóstum innan Samskipa þann 8. ágúst 2008 fjallað um fyrirhugaða hækkun Eimskips á verði á landflutningum sem taka ætti gildi mánudaginn 11. ágúst. Verðmunurinn eftir hækkunina var sagður almennt vera 8-10%.[1326]

8.15.2. Forstjóri Samskipa spurður um gang viðræðna við Eimskip

2389. Þann 11. ágúst 2008 sendi (S)frkvstj-Silver, framkvæmdastjóri Silver Sea, tölvupóst til (S)forstj. Í honum var (S)forstj spurður um eftirfarandi:

„Eimskip/CTG- any news/developments?".[1327]

2390. Sem fyrr segir var Silver Sea norskt skipafélag sem var í helmings eigu Samskipa. Eimskip-CTG var norskt dótturfélag Eimskips. Bæði þessi félög sérhæfðu sig í flutningum á kældum eða frystum sjávarafurðum á Norður-Atlantshafi, m.a. frá Íslandi. Hafa ber þetta einnig í huga:

- Í kafla 6.7.5 er gerð grein fyrir gögnum frá apríl og maí 2008. Þau sýna undirbúning að skýrslum um Eimskip sem félag (S)aðaleig-stjform-SH, Egla, vann að beiðni hans. Var lokið við fyrri skýrsluna í maí 2008 og (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)forstj seinni skýrsluna kvöldið fyrir fundinn 6. júní 2008 með Eimskip. Er rökstutt að mikill ábati gæti falist í auknu samráði við Eimskip og fjallað er m.a. um sjóflutninga til og frá Íslandi og Silver Sea og Eimskip-CTG. Kemur einnig fram að ósætti hafi verið milli Silver Sea og Eimskip-CTG en (S)frkvstj-Rotterdam væri að vinna í því að bæta samskiptin við Eimskip að þessu leyti. Gefa gögnin til kynna að Egla hafi við undirbúning á þessari athugun fyrir (S)aðaleig-stjform-SH átt m.a. í samskiptum við framangreindan (S)frkvstj-Silver, sbr. tölvupóst (S)forstö-flutnstj til starfsm-Egla frá 6. maí 2008 sem lýst er í kafla 6.7.5.

- Líta ber til þess sem fram kom í *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* glærunum í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni. Þar kemur m.a. fram að skoða ætti að leggja *„saman félögin Eimskip-*

[1323] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […]. Fundur bókaður af […] 07.08.2008, kl. 08:26. Fundur sama dag kl. 14-17. Doc. ID. 0.7.33.656267.
[1324] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. Doc. ID. 0.7.33.657132.
[1325] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. *„ekkert heiti"*. Fundur bókaður af […] 08.08.2008, kl. 09:04. Fundartími sami dagur 13-15:30. Doc. ID. 0.7.33.656933.
[1326] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.484476. Á þessum tíma hafði Eimskip sent út tilkynningu um hækkunina m.a. til Samskipa.
[1327] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.485253.

CTG og Silversea". Einnig átti að skoða það að leggja saman *„spot*" viðskipti á sviði frystiskipaþjónustu og stofna sameiginlegt fyrirtæki Eimskips og Samskipa.

- Þá ber að líta til þess að *„short sea*" samvinna var rædd á fundi (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL 23. júní 2008, sbr. kafla 7.7 og 8.2.3.

- (S)frkvstj-Silver sendi tölvupóst til (S)forstj 8. júlí 2008, sbr. kafla 8.9.5.1. Telur Samkeppniseftirlitið að í tölvupóstinum hafi (S)frkvstj-Silver spurt (S)forstj hvenær hann ætti næst fund með Eimskip.

- Í fundargerð Samskipa Holding vegna stjórnarfundar 14. júlí 2008 var sagt að fundur með Eimskip vegna *„short sea*" samvinnu hafi verið *„jákvæður*" og að (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH ætluðu að ræða við Eimskip á Íslandi, sbr. kafla 8.10.1.

- (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain ræddu saman 24. júlí 2008 og Eimskip og Samskip funduðu daginn eftir, sbr. kafla 8.13.

2391. Gefur áðurnefndur tölvupóstur (S)frkvstj-Silver frá 11. ágúst 2008 til kynna að (S)frkvstj-Silver hafi verið farið að lengja eftir fréttum af viðræðum (S)forstj við Eimskip um *„short sea*"/frystiskipaþjónustu. Gefur tölvupósturinn jafnframt til kynna að þessi áform hafi verið til athugunar á þessum tíma, eins og aðrir þættir *„Nýtt upphaf*" verkefnisins.

2392. Í mgr. 777 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að þessi tölvupóstur (S)frkvstj-Silver tengdist hinu *„ímyndaða*" *„Nýtt upphaf*" verkefni. Eins og rökstutt er í kafla 25.22.2 er Samkeppniseftirlitið ekki sammála Samskipum hvað þetta varðar.

8.15.3. Samskipti framkvæmdastjóra landflutninga og verðhækkun Eimskips á landflutningum 11. ágúst 2008

2393. Hér ber að rifja upp að (E)frkvstj-innanl hitti (S)frkvstj-innanl á fundi á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 og telur Samkeppniseftirlitið að fjallað hafi verið um samráð Eimskips og Samskipa í landflutningum á þeim fundi. Hafi þessi fundur tengst landflutningahlutanum í *„Nýtt upphaf*" verkefninu, sbr. kafla 8.7.

2394. Þann 17. júlí 2008 sendi (S)frkvstj-innanl tölvupóst til Samtaka verslunar og þjónustu, SVÞ. Afrit af þeim tölvupósti var sent til (E)frkvstj-innanl. Í þessum tölvupósti (S)frkvstj-innanl sagði: *„Ég og* [(E)frkvstj-innanl] *hefðum áhuga á að fá að ræða við þig um ákveðið mál er okkur finnst eðlilegt að fara í gegnum SVÞ. Ég verð í fríi fram að 9. ágúst þannig að það væri fínt fyrir mig í byrjun vikunnar þar á eftir.*"[1328] Telur Samkeppniseftirlitið að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hafi átt í samskiptum eftir 4. júlí 2008 en áður en (S)frkvstj-innanl sendi þennan tölvupóst 17. júlí 2008, sbr. kafla 8.11.

2395. Fyrir liggur fundargerð yfirmanna hjá Eimskip vegna fundar þeirra 13. ágúst 2008. Þar kemur m.a. fram:

„(E)frkvstj-innanl- fór á fund SVÞ <u>ásamt S-Line</u> [Samskip] *varðandi vinnubrögð Íslandspósts, þeir virðast sækja markvisst inn á flutningamarkaðinn ....*"[1329]

[1328] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. *„Fundur með SVÞ þriðjudaginn 12. ágúst kl. 14:00*", dags. 17.07-08.08.2008. Doc. ID. 0.7.33.222068. Fundur vegna þessa var ákveðinn 13. ágúst 2008 og sama dag eftir var bókað í fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips að […] hafi farið á fund til SVÞ ásamt *„Samskips manni*" og kvartað yfir háttsemi Íslandspósts.
[1329] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð*" framkvæmdastjórnar Eimskips 13.08.2008, bls. 1. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi hjá Eimskip.

2396. Samkvæmt framangreindu hafa (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl átt í samskiptum vegna óánægju með samkeppni frá Íslandspósti. Hafa þeir að öllum líkindum fundað með SVÞ mánudaginn 11. ágúst 2008.

2397. Hvorki Samskip né Eimskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl með SVÞ. Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki við rannsókn málsins gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.

2398. Fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 11. ágúst 2008 með SVÞ endurspeglaði samstillta óánægju Eimskips og Samskipa með samkeppni frá Íslandspósti og ósk um að SVÞ beittu sér í málinu. Sýnir þetta áframhaldandi ólögmæt samskipti yfirmanna landflutninga Eimskips og Samskipa vegna samkeppnismálefna, sbr. kafla 8.7 og 8.11. Samstilltar aðgerðir Eimskips og Samskipa til þess að vinna gegn samkeppni frá Íslandspósti voru í samræmi við það markmið samráðsverkefnisins að draga úr samkeppni á landflutningamarkaði. Samskip mótmæla því að þessi samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi á einhvern hátt tengst hinu ímyndaða samráðsverkefni. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það, sbr. umfjöllun í kafla 25.22.2.

2399. Auk framangreinds fundar (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl með SVÞ sýna gögn málsins frekari fundi þeirra á árinu, sbr. t.d. fund þeirra í verslunarmiðstöðinni Smáralind 17. september 2008 þar sem samráð Samskipa og Eimskips var til umræðu. Verður þessu lýst nánar í kafla 8.16.7.

2400. Þennan sama dag, 11. ágúst 2008, tók gildi verðhækkun á öllum innanlandsflutningum Eimskips á Íslandi. Einnig var verð á öllum þjónustuþáttum tengdum þeirri starfsemi hækkað. Hækkun gagnvart viðskiptavinum nam 9,8%.[1330] Er þetta sú verðhækkun sem fjallað var um innan Samskipa 8. ágúst 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.1. Samskip tilkynntu 27. ágúst 2008 einnig um umtalsverða hækkun á verði á landflutningum, sbr. nánar hér á eftir.

2401. Framkvæmdu Eimskip og Samskip þannig í ágúst 2008 verðhækkanir sem (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-innanl og undirmenn þeirra hófu að undirbúa, sitt í hvoru lagi, eftir fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl þann 4. júlí 2008.

2402. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að hin ólögmætu samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að grípa til þessara verðhækkana. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna, sbr. nánari rökstuðningur í kafla 11.10.2. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips frá ágúst 2008 til janúar/febrúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um þær í kafla 11.21.

8.15.4. Frekari atvik í aðdraganda fundar Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008

2403. Eimskip og Samskip áttu enn á ný samskipti vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins þann 14. ágúst 2008. Var um að ræða fund sem varðaði siglingakerfi og verðlagningu á sjóflutningum. Fundinn sátu (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl. Eftirfarandi átti sér stað dagana fyrir fundinn, þ.e. 12. og 13. ágúst 2008:

- (S)forstj sendi þann 12. ágúst 2008 fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj og boðaði fund kl. 10:00 daginn eftir um *„Siglingakerfi“*. Í fundarboði (S)forstj kom fram: *„framhaldsfundur“*.[1331]

[1330] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 13.10.2017, (liður 6) *„Upplýsingar um gjaldskrárbreytingar og nýja gjaldskráliði.“*
[1331] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […]. […] boðar fundinn 12.08.2008, kl. 13:10. Fundartími 13.08.2008, kl. 10-11. Doc. ID. 0.7.33.485714.

- Að kvöldi 12. ágúst 2008 og fram yfir miðnætti vann (S)frkvstj-millilandasv í skjölum sem vörðuðu siglingakerfið.[1332] Þeirri vinnu hélt (S)frkvstj-millilandasv áfram daginn eftir, sbr. umfjöllun hér á eftir.

- Þann 13. ágúst 2008 var haldinn framkvæmdastjórnarfundur hjá Samskipum kl. 9:00. Mættir voru (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Í fundargerð sagði: *„Staða og ástandið í þjóðfélaginu var rætt sem og framtíðarhorfur Samskipa. Útlitið er svart, lækkun í magni og nýting afleit. Fara þurfi í aðgerðir strax. Aðgerðarlisti er í mótun og verður fullgerður um og eftir helgi.*" Varðandi innanlandssvið segir: *„Ákveðið að setja colly (stykkja) gjald.*"[1333]

- (E)forstö-innfl sendi þann 13. ágúst 2008 fundarboð til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um fund sem halda skyldi kl. 13:00 daginn eftir hjá Eimskip. (E)frkvstj-flutnkerf var einnig boðaður á fundinn, sbr. nánar hér á eftir.

- Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips vegna fundar 13. ágúst 2008. Þar kemur fram:

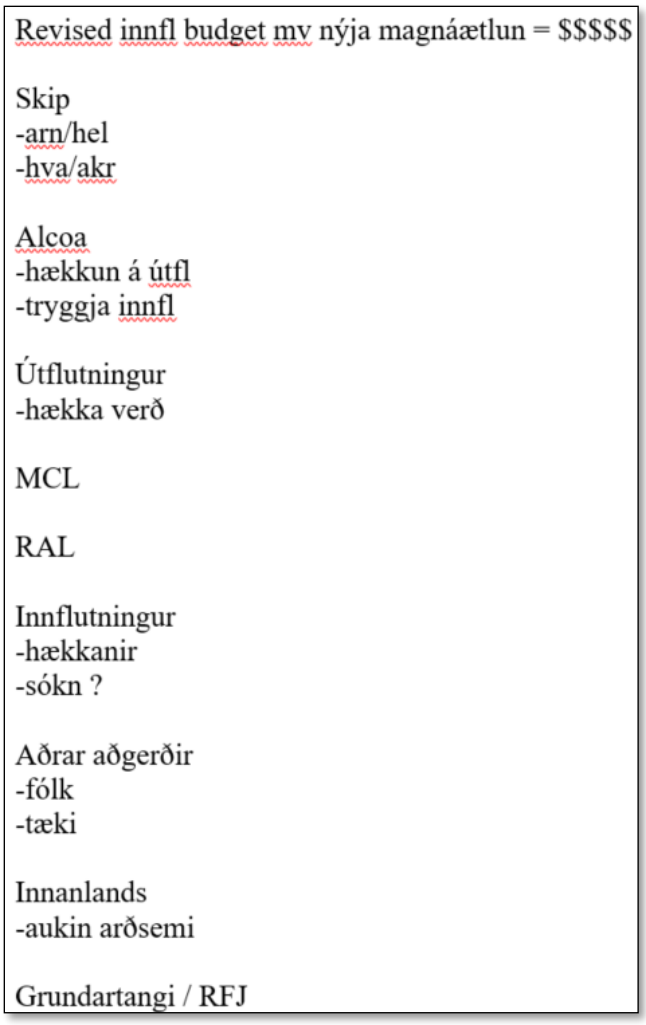
  „[(E)forstö-innfl] *á fund með Toyota og Ísafold-Nathan Olsen í vikunni ásamt fleiri viðskiptavinum. Hækka þarf verð á Ísafold og Nathan Olsen og innleiða BAF á þessa aðila.*"

  Síðar kom fram í fundargerðinni eftirfarandi: „Lítil viðbrögð frá viðskiptavinum varðandi hækkunina 11. ágúst. Verið að skoða verðlagsþróun á olíu og bensíni sl. 12. mánuði."[1334]

2404. Líkt og hjá Eimskip funduðu æðstu stjórnendur Samskipa þann 13. ágúst 2008 en sem fyrr segir sátu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl framkvæmdastjórafund að morgni þessa dags.

2405. Eftir þann fund, kl. 12:22, vistaði (S)frkvstj-millilandasv hjá sér eftirfarandi verkefnalista fyrir ágústmánuð. Skjalið hafði verið útbúið stuttu áður eða kl. 12:10. Heiti verkefnalistans er *„ag verkefnalisti agust 08*". Gögn málsins sýna að þetta voru atriði sem (S)frkvstj-millilandasv ásamt (S)forstj og (S)forstö-flutnstj ræddu á fundi fyrr þennan dag, 13. ágúst 2008.[1335]

[1332] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.20413. […] Doc. ID. 0.7.33.30096.
[1333] Afhent skjal frá Samskipum 22.11.2016, viðauki 8 Fundargerðir framkvæmdastjórafunda, 2008. *„vika 33_13. ágúst 2008*".
[1334] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð*" framkvæmdastjórnar Eimskips 13.08.2008, bls. 1. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi hjá Eimskip.
[1335] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.486338.


Revised innfl budget mv nýja magnáætlun = $$$$$

Skip
-arn/hel
-hva/akr

Alcoa
-hækkun á útfl
-tryggja innfl

Útflutningur
-hækka verð

MCL

RAL

Innflutningur
-hækkanir
-sókn ?

Aðrar aðgerðir
-fólk
-tæki

Innanlands
-aukin arðsemi

Grundartangi / RFJ

2406. Verkefnalisti þessi varðar að hluta til aðgerðir vegna samráðsins við Eimskip á þessum tíma. Með hliðsjón af framangreindri fundargerð framkvæmdastjórnar Samskipa verður að telja að í þessum verkefnalista séu taldar upp þær aðgerðir sem grípa hafi átt til án tafar. Heiti skjalsins ber með sér að um hafi verið að ræða verkefni sem (S)forstj hafi falið m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj að vinna að. Á verkefnalistanum má sjá samráðsmálefni eins og aðgerðir vegna breytinga á siglingakerfinu, sbr. *„Grundartangi/RFJ*". Í því samhengi verður að hafa í huga að í skjalinu sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 komu fram hugmyndir um að Samskip myndu hætta að sigla til Grundartanga og nýta sér skip Eimskips í staðinn. Jafnframt myndi Eimskip hætta að sigla til Reyðarfjarðar (RFJ) og nýta sér skip Samskipa í staðinn, sbr. kafla 8.13.1. Loks er á þessum verkefnalista Samskipa fjallað um verðhækkanir í inn- og útflutningi og um sérstaka verðhækkun gagnvart Alcoa. Þá er í samræmi við ólögmætt samráð fyrirtækjanna gerð aukin krafa um arðsemi í innanlandsflutningum þrátt fyrir horfur um samdrátt.[1336]

2407. Hér hefur og þýðingu að gögn málsins sýna að spurningin á þessum verkefnalista um *„sókn*" í innflutningi hafi dottið út af listanum eftir fund Eimskips og Samskipa daginn eftir, 14. ágúst 2008. Það sést af því að þann lið var ekki að finna á þeim lista sem (S)forstj sendi í fundarboði til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl daginn eftir, sbr. nánar hér á eftir. Þá bendir framsetningin *„-sókn ?*" til þess að ekki hafi verið mikill vilji til að sækja aukið magn í innflutningi heldur fremur að hækka verð. Viðhalda skyldi samráðinu við Eimskip og fara áfram samvinnuleiðina en ekki samkeppnisleiðina, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3. Hér vísast til sambærilegrar hegðunar

[1336] Afritað skjal frá Samskipum. *„ag verkefnalisti agust 08*" fannst vistað á heimasvæði […]. Skjalið er útbúið kl. 12:10 13.08.2008 en síðast breytt kl. 12:22 sama dag. Doc. ID. 0.7.33.31209.

stjórnenda Samskipa þegar fyrirætlanir og hugmyndir undirmanna um að sækja á viðskiptavini Eimskips voru teknar út af aðgerðarlistum fyrirtækisins í byrjun árs 2009, sbr. umfjöllun í kafla 14.1.3.

2408. Eins og áður segir vann (S)frkvstj-millilandasv í skjölum sem vörðuðu siglingakerfi fyrirtækjanna þann 12. ágúst 2008 og fram yfir miðnætti. Gögn málsins sýna að hann hélt áfram að vinna í skjölunum daginn fyrir fund Eimskips og Samskipa, þ.e. 13. ágúst 2008. Klukkan 17:15 þann 13. ágúst 2008 vistaði (S)frkvstj-millilandasv hjá sér glærukynningu *„Siglingakerfið*" þar sem fjallað var um mögulegar breytingar á siglingakerfum.[1337] Í þeim má sjá listað upp nýtt siglingakerfi Eimskips og nokkrar útfærslur á mögulegum breytingum á siglingakerfi Samskipa. Allar þær útfærslur fólu í sér takmörkun á flutningsgetu og töpuð viðskipti við stóriðjufyrirtæki á Íslandi. Er þetta samskonar atburðarrás og fyrir fund Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 en um kvöldið 24. júlí 2008 hafði (S)forstj fengið í hendur skjöl frá undirmanni (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj, sem fjölluðu um siglingakerfi Eimskips og Samskipa.

2409. Telur Samkeppniseftirlitið að framangreind gögn frá 13. ágúst 2008, ekki síst áðurnefndur verkefnalisti sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði kl. 12:22 og skjölin sem hann vann í um siglingakerfin, virt m.a. með;

1) samráðstillögunum sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj 7. og 8. júlí 2008

2) skjölunum sem (S)forstj fékk í hendur um kvöldið 24. júlí 2008

3) fundi Eimskips og Samskipa daginn eftir,

gefi ótvírætt til kynna undirbúning Samskipa fyrir fundinn með Eimskip, 14. ágúst 2008. Einnig hafði (S)frkvstj-millilandasv undirbúið fundinn með Eimskip með viðræðum við (S)forstö-innfl1 , sbr. nánar hér á eftir.

2410. Í mgr. 778 – 781 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að framangreind gögn hafi tengst fundi Samskipa með Eimskip 14. ágúst 2008. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa um gögnin, sbr. umfjöllun í kafla 25.22.2.

8.15.5. Almennt um reglubundin samskipti yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa

2411. Eins og lýst verður hér á eftir sátu fund Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008 framkvæmdastjórarnir (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv. Voru þetta framkvæmdastjórar sem báru m.a. ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna sem þeir stýrðu. Til viðbótar sátu fundinn forstöðumenn innflutningsdeilda Eimskips og Samskipa, (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 . Þá sat forstjóri Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl, hluta fundarins. Voru þannig staddir saman á fundi stjórnendur Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á siglingakerfum, verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningum fyrirtækjanna.[1338]

2412. Áður en vikið er nánar að fundinum 14. ágúst 2008 er rétt að horfa til nokkurra almennra atriða til að setja þann og aðra fundi Eimskips og Samskipa í rétt samhengi.

2413. Í athugasemdum sínum staðhæfa Samskip að fundurinn 14. ágúst 2008 og önnur samskipti framangreindra yfirmanna m.a. sjóflutninga Eimskips og Samskipa hafi aðeins tekið til endurnýjunar á samkomulagi fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga. Þetta hafi verið nauðsynlegar og lögmætar viðræður og þegar niðurstaða hafi legið fyrir hafi fyrirtækin óskað eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga og fengið hana, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009.

[1337] Afritað skjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.30108.
[1338] […] bar sem forstjóri Eimskips á Íslandi einnig ábyrgð gagnvart […] á landflutningakerfi Eimskips og verðlagningu á innanlandsþjónustu.

Samskip mótmæla því að tilgangur þess að segja upp Norður-Ameríku samningnum í lok maí 2008 og hefja síðan viðræður hafi verið að skapa vettvang fyrir aukið ólögmætt samráð fyrirtækjanna.

2414. Samkeppniseftirlitið telur nauðsynlegt að gefa hér yfirlit yfir helstu samskipti m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 fram til janúar 2009 og rifja upp nokkur mikilvæg atriði:

- Samtímagögn stjórnenda Eimskips sýna að þeim var ljóst að á árinu 2008 byggðist samstarfið við Samskip í Norður-Ameríku flutningum á ógildum og ólögmætum samningi. Þrátt fyrir þetta sögðu Eimskip þann 30. maí 2008 upp hinum ógilda samningi með formlegum hætti en óskuðu um leið eftir tafarlausum viðræðum við Samskip.

- Var þetta gert þrátt fyrir að Norður-Ameríku samstarfið hafi haft litla rekstrarlega þýðingu, jafnt fyrir Eimskip og Samskip, og óánægja væri með samstarfið sem slíkt innan Eimskips.

- Þann 2. júní 2008 var (E)frkvstj-flutnkerf falið að leiða viðræðurnar við Samskip. (E)frkvstj-flutnkerf bar, líkt og áður greinir, ábyrgð á siglingakerfi Eimskips og var á sama tíma með breytingar á siglingakerfi Eimskips milli Íslands og annarra Evrópulanda til skoðunar.

- Á fyrri hluta árs 2008 höfðu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og stjórn Samskipa skoðað breytingar á siglingakerfinu m.a. með samstarfi með Eimskip. Þann 4. júní 2008 vísaði (S)forstj til fyrri umræðu og bað (S)frkvstj-millilandasv um að skoða mögulegar breytingar á siglingakerfum. Annars vegar mögulega takmörkun á flutningsgetu á markaðnum (átti (S)frkvstj-millilandasv ekki eingöngu að skoða takmörkun í siglingakerfi Samskipa heldur *„skera capacitet af markadi*" í heild sinni) og hins vegar mögulegar aðgerðir til að nýta flutningamagn á markaðnum á betri máta (allur markaðurinn undir) með því að taka upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum til og frá Evrópu og var fyrir hendi í Norður-Ameríku flutningunum.

- Fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj sem haldinn var 6. júní 2008.

- (E)frkvstj-alþjsv vistaði glærukynninguna um *„Nýtt upphaf*" verkefnið þann 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Samkvæmt glærunum með heitinu *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" átti aukið samráð Eimskips og Samskipa að taka bæði til Evrópu flutninga og Norður-Ameríku flutninga. Fólst m.a. í þessu að Samskip og Eimskip myndu endurskoða siglingakerfi fyrirtækjanna, m.a. með skiptingu á erlendum höfnum, gerð slotsamninga og taka til athugunar að Samskip myndu draga úr flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku í gegnum Evrópu (TA flutningar) og flytja meira magn með skipum Eimskips.

- Tölvupóstur (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf 20. júní 2008 sem vísar til samskipta deginum áður vegna flutninga sem tengdust Vestmannaeyjum. Vísað var til Vestmannaeyja í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið.

- (E)forstj beindi þann 27. júní 2008 þeirri hugmynd til (E)frkvstj-flutnkerf að Eimskip myndi biðja Samskip um að hætta að keppa í TA flutningum til og frá Norður-Ameríku og notast þess í stað alfarið við skip Eimskips. Jafnframt ætti að hækka verð í þessum beinu flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.

- (E)frkvstj-flutnkerf greindi (E)forstj þann 3. júlí 2008 frá samskiptum við Samskip: *„það er verið að vinna í samningnum við S-Line* [Samskip], *þeir menn sem hafa með þessi mál að gera þar hafa verið í fríi.*" Gögn málsins sýna að (S)frkvstj-millilandasv var í sumarfríi til 1. júlí 2008.

- Dagana 7.- 8. júlí 2008 vistaði (S)frkvstj-millilandasv hjá sér og sendi til (S)forstj minnisblað með tillögum að víðtæku samráði Eimskips og Samskipa í sjóflutningum, samnýtingu kerfa og breytingu siglingakerfa. Var efni minnisblaðsins í algjöru samræmi við efni og markmið samráðsverkefni fyrirtækjanna á þessum tíma, sbr. áðurnefnda *„Nýtt upphaf*" glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008.

- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj 9. júlí 2008 þar sem (E)frkvstj-flutnkerf varaði (E)forstj við því að *„láta eftir“* tekjur af flutningaþjónustu Eimskips sem tengdust Vestmannaeyjum. Í minnisblaðinu sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði 8. júlí 2008 var lagt til að Eimskip hætti að sigla til Vestmannaeyja og flutningar til og frá Vestmannaeyjum yrðu með skipum Samskipa.

- (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv ræddu saman í 28. viku ársins 2008 vegna samráðs í sjóflutningum. Talið er að það hafi verið 9. júlí 2008.

- Stjórnarfundargerð Samskipa Holding vegna fundar 14. júlí 2008 og glærukynning (S)forstj á þeim fundi (sem byggði á skjölum sem m.a. (S)frkvstj-millilandasv hafði útbúið og tengdust samráðsverkefninu). Fundargerðin gefur til kynna að samskipti hafi átt sér stað við Eimskip og frekari samskipti séu fyrirhuguð.

- (S)forstö-innfl1 sendi þann 22. júlí 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„Fundur með Eimu“*. Í honum greindi (S)forstö-innfl1 frá því að hann hafi rætt við (E)forstö-innfl og þeir ákveðið að hafa fund í næstu viku og spyr hvernig það henti (S)frkvstj-millilandasv.

- (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH funda þann 25. júlí 2008 með a.m.k. (E)stjform.

- 14, ágúst 2008: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .

- 27. ágúst 2008: Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl .

- 5. september 2008: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .

- 1. október 2008: Samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl.

- 6. október 2008: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .

- 15. október 2008: (S)forstö-innfl1 ræddi við Eimskip, líklegast (E)forstö-innfl .

- 16. október 2008: Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl .

- 22. október 2008: Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-Rotterdam, (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1.

- 17. nóvember 2008: Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl .

- 4. desember 2008: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .

- 8. desember 2008: Samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl.

- 23. desember 2008: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .

- 7. janúar 2009: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .

2415. Varðandi framangreinda upptalningu á samskiptum Eimskips og Samskipa ber að hafa eftirfarandi í huga:

- Eimskip og Samskip upplýstu Samkeppniseftirlitið ekki um framangreind samskipti m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .

Voru þannig ekki t.d. afhend samtímagögn, t.d. fundargerðir eða minnispunktar, sem sýna hvað rætt hafi verið á þessum fundum.

- Upptalningin hér að framan er ekki tæmandi. Þar eru t.d. ekki taldir með fjölmargir tölvupóstar sem (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, eða (E)forstö-innfl sendu (S)frkvstj-millilandasv eða (S)forstö-innfl1 eða öfugt á árinu 2008.

- Ekki eru heldur talin með samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa á þessum tíma sem tengdust sjóflutningum eða öðrum þáttum *„Nýtt upphafs"* verkefnisins.[1339]

- Eftir undirritun nýs Norður-Ameríkusamnings, 7. janúar 2009, voru áfram reglubundin samskipti milli yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa.

2416. Samkeppniseftirlitið vísar hér til umfjöllunar í kafla 7.2.1.1. Þar er m.a. bent á að vorið og sumarið 2008 hefðu Samskip ekki verið með nein skip í beinum siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku og samstarfið á þessari siglingaleið fólst m.a. í því að Samskip nýttu sér skip Eimskips. Þegar horft er á Norður-Ameríku samstarfið einangrað fæst ekki séð hvaða erindi eða hlutverki yfirmenn eða sérfræðingar á sviði siglingakerfa gegndu í viðræðum um endurnýjun þess.

2417. Í kafla 7.2.1.1 er einnig gerð grein fyrir gögnum frá Eimskip og Samskipum frá maí/júní 2008 sem sýna lítið vægi þessara flutninga Eimskips fyrir Samskip fyrir bæði fyrirtækin. Í fundargerð Eimskips frá 19. ágúst 2008 er rætt um takmarkaða flutninga til Norður-Ameríku á þessum tíma (*„Það er ekkert að sækja í útflutningi til US, ekkert að ná í"),* sbr. kafla 8.15.9. Skipan „samninganefnda" Eimskips og Samskipa og umfang samskipta viðkomandi stjórnenda fyrirtækjanna var þannig í engu samhengi við takmarkað fjárhagslegt vægi þessa samstarfs fyrirtækjanna.

2418. Hér skiptir verulegu máli að fundargerð Eimskips frá 2. júní 2008 sýnir að stjórnendur Eimskips sem komu að siglingakerfum fyrirtækisins áttu að leiða viðræður við Samskip og að samskipti við Samskip yrðu *„öll á rekstrarhliðinni"*. Hjá skipafélögum eru rekstrardeildir eða rekstrarsvið jafnan þær einingar sem bera ábyrgð á siglingakerfum. Þessi áhersla á siglingakerfi endurspeglast í glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj um *„Nýtt upphaf"* verkefnið frá 8. og 9. júní 2008. Þessi áhersla birtist einnig í gögnunum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008. Þar var áfram unnið að *„Nýtt upphaf"* verkefninu og settar fram tillögur sem tengdust hinu ólögmæta samráði við Eimskip, m.a. um breytingar á siglingakerfum. Voru þær í samræmi við stefnumörkunina í umræddri glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj. Sem fyrr sagði vann (S)frkvstj-millilandasv 12. og 13. ágúst 2008 að skjölum sem vörðuðu m.a. siglingakerfi Eimskips og Samskipa. Fundur hans með Eimskip fór fram daginn eftir. Skömmu eftir að fundinum með Eimskip lauk boðaði (S)forstj fulltrúa Samskipa á honum til fundar morguninn eftir til að halda áfram að ræða aðgerðir vegna siglingakerfis og aðgerðir til að hækka verð gagnvart viðskiptavinum.

2419. Sams konar atburðarrás átti sér stað m.a. í tengslum við fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 5. september og 6. október 2008.

2420. Sem fyrr segir var aukið samráð í flutningum til og frá Norður-Ameríku hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu og þar með hluti þess sem rætt var í samskiptum (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 . Varðandi tilvísun Samskipa að alltaf hafi staðið til að óska eftir undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga ber að hafa eftirfarandi í huga.

2421. Norður-Ameríku samningar Eimskips og Samskipa féllu einnig undir bandarísk samkeppnislög. Annaðist Federal Maritime Commission (FMC) eftirlit með sértækum samkeppnisreglum sem gilda í

[1339] Samanber t.d. verkefnalista forstöðumanns landflutninga Samskipa, […], frá 18. ágúst 2008 en þar stóð verkefnið *„[s]jóflutninga"* eftirfarandi: *„Tilboð til Eimskipa"*. Vísast hér einnig til fundar […] og […] og viðræður á fundinum um sjóflutninga þann 17.09.008 og tilboð Samskipa til Eimskips um slotsamning milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar 18.09.2008.

sjóflutningum. Hér er gagnlegt að hafa í huga ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007. Þar er lýst tölvupósti frá (E)starfsm til (E)frkvstj-sölu-fyrrv (þáverandi stjórnendur hjá Eimskip), dags. 13. júlí 2001, sem bar yfirskriftina *„Samningar sem brjóta í bága við samkeppnisreglur í USA*":

„Trúnaðarmál

Nýlega voru gerðir samningar við Banana, Sölufélag garðyrkjumanna og Grænan markað sem kveða á um […]% eftirágreiddan afslátt af FOB sjóflutningsgjöldum og uppskipun allra sendinga frá Evrópu og Ameríku. […]

Samkvæmt vinnureglum Eimskips við tilboðs og samningagerð sem gefnar voru út 3. júní 1999 er sölumönnum óheimilt að veita eftirágreidda afslætti af flutningsgjöldum til og frá Bandaríkjunum og skulu flutningsgjöld vera að fullu í samræmi við gjaldskrá og samninga sem skráðir eru hjá Federal Maritime Commission (FMC).

Í The „Shipping Act of 1984" *kemur fram að flutningsaðilar skulu hafa á skrá hjá FMC alla flutningsgjaldataxta og sérsamninga við einstaka viðskiptavini sem þeir annast flutninga fyrir. Flutningsaðilum er óheimilt að veita afslætti, beint eða óbeint frá þessum flutningsgjaldatöxtum eða sérsamningum og eru lagðar á flutningsaðila háar sektir ef þessu er ekki fylgt.*

- *Hver eru viðbrögð sölu- og markaðssviðs þegar ekki er farið eftir skráðum vinnureglum?*
- *Hvað gerir sölu- og markaðssvið til að koma í veg fyrir að samið sé um eftirágreiddan afslátt vegna flutnings til Ameríku?*

Hér legg ég aðaláherslu á að samningar þessir eru brot á samkeppnisreglum í Bandaríkjunum, en vil um leið benda á aðra þætti þessara samninga sem vert er að taka til skoðunar."

2422. Ekki er að sjá að grundvallarbreytingar hafi á rannsóknartímabilinu orðið á því lagaumhverfi í Bandaríkjunum sem lýst er í framangreindum tölvupósti Eimskips.[1340]

2423. Samkvæmt þessu bar Eimskip að tilkynna til FMC um alla samninga sem fyrirtækið gerði við Samskip um flutninga til og frá Bandaríkjunum. Jafnframt taldi Eimskip sig geta sætt íþyngjandi viðurlögum ef fyrirtækið bryti gegn þessum bandarísku samkeppnisreglum. Tölvupóstur (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 frá 6. nóvember 2008 (afrit sent til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv) sýnir að það voru hinar bandarísku reglur sem voru ástæða þess að umræddir samningar fyrirtækjanna voru einnig sendir til Samkeppniseftirlitsins, sbr. kafli 10.2. Í tölvupóstinum féllst (E)forstö-innfl ekki á það með Samskipum að fjalla ætti um flutninga til og frá Kanada í nýjum Norður-Ameríku samningi en flutningar tengdir Kanada féllu ekki undir FMC reglurnar. Í tölvupósti (E)forstö-innfl sagði:

„Þessi áhersla á Kanada er ný af nálinni og vekur upp spurningar. Þessi samningur sem við erum að gera snýr að skráningu hjá FMC í Bandaríkjunum og ákveðinni skuldbindingu sem verið hefur af okkar hálfu varðandi pláss og fleira frá USA. Það er einnig vegna þessara formlegheita og skuldbindinga sem þessir samningar hafa farið til Samkeppniseftirlitsins til skoðunar. Það hefur ekki þótt ástæða til þess varðandi einstaka gáma frá einstökum höfnum í öðrum löndum en USA. Því munum við ekki setja Kanada inn."

2424. Samkvæmt þessu bar einungis að fjalla um flutninga sem féllu undir bandarískar samkeppnisreglur í Norður-Ameríku samningi Eimskips og Samskipa. Þegar samráð fyrirtækjanna féll ekki undir bandarískar samkeppnisreglur var ekki óskað eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga, sbr. t.d. ólögmætt samráð á grundvelli hins leynilega *„neyðarsamkomulags*" frá 2001, gámasamráð og samráð í landflutningum hér á landi. Af þessum samtímagögnum ræður Samkeppniseftirlitið að

[1340] Á heimasíðu FMC er sagt að stofnunin framfylgi m.a.: *„The Shipping Act of 1984, as amended by the Ocean Shipping Reform Act of 1998.*" Sjá á slóð: https://www.fmc.gov/about/about_fmc.aspx.

fyrirtækin hafi ekki talið eins mikla áhættu fólgna í því að fara gegn íslenskum samkeppnislögum eins og þeim bandarísku. Í samræmi við þetta greindu Eimskip og Samskip ekki frá *„Nýtt upphaf"* verkefninu þegar fyrirtækin óskuðu á árinu 2009 eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna nýs samnings um Norður-Ameríku flutninga. Í ákvörðun þessari hefur sömuleiðis verið fjallað um skeytingarleysi stjórnenda gagnvart eftirfylgni með samkeppnislögum og hvort í gildi hafi verið undanþága skv. 15. gr. íslenskra samkeppnislaga eður ei, sbr. umfjöllun í kafla 14.39.5, 16.9 og 16.11.

2425. Gögnin sýna að Samskip og Eimskip reyndu að fara gegn FMC reglunum. Af samtímagögnum og upplýsingum frá Samskipum má sjá að fyrirtækin ræddu og héldu samstarfi vegna Norður-Ameríku flutninga *„utan"* samnings sem var skilað til samkeppnisyfirvalda.[1341] Fyrirtækin voru með *„munnlegt samkomulag"* og aðgerðir til að komast í *„kringum"* FMC reglurnar, sbr. kafli 8.912, 10.2, 10.5.1 og 10.6.2. Einnig var útbúið sérstakt *„hliðarskjal"/"hliðarsamningur"*, þ.e. samningur sem fór gegn FMC reglunum og var því ekki tilkynntur til FMC. Kom þetta t.d. skýrt fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl o.fl. um Norður-Ameríku samninginn, en þar segir: *„Sælir. Sjáumst á morgun kl 15.00. Spurning hvort það þurfi nokkuð að fæla þetta hliðarskjal. Við stilltum því upp sem samkomulagi á milli Eimskip Íslandi og Samskip hf., en ekki Samskip Inc."*. (S)frkvstj-millilandasv bætti við: *„Sælir, já það var einmitt hugmyndin með þessum hliðarsamningi að losna við að fæla hann. Við mætum til ykkar á morgun kl. 15.00"*, sbr. kafli 14.33.12. Þegar Eimskip og Samskip óskuðu eftir undanþágu Samkeppniseftirlitsins vegna nýs samnings um Norður-Ameríku flutninga greindu fyrirtækin hvorki frá *„Nýtt upphaf"* verkefninu, samstarfi sem var haldið *„utan"* samningsins þ.m.t. *„hliðarsamningi"* fyrirtækjanna, sbr. kafli 16.7.5.

2426. Þegar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hittust á fundum eða ræddu saman í síma var um að ræða samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa sem báru, eins og ítrekað hefur komið fram, ábyrgð á siglingakerfum, verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningum fyrirtækjanna. Heildarmat Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins er að í reglubundnum samskiptum þeirra á m.a. árinu 2008 hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að því að draga úr flutningsgetu og skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Voru þessi samskipti umræddra lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa einnig í eðli sínu til þess fallin að draga úr óvissu og sjálfstæði þessara keppinauta sem samanlagt voru með hátt í 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi. Háttsemi fyrirtækjanna var augljóslega til þess fallin að raska samkeppni með alvarlegum hætti.

2427. Horfa ber til alls framangreinds þegar gögn sem tengjast hinum reglulegum samskiptum (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 eru virt.

8.15.6. Fundur Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008

2428. Þann 14. ágúst 2008 var bókaður fundur í dagbók (S)forstö-innfl1 með (S)frkvstj-millilandasv. Heiti fundarins var *„Undirbúningur"* og var hann bókaður frá kl. 10:30 til 12:00.[1342] Verður að telja að hér hafi verið um að ræða undirbúning fyrir fundinn með Eimskip kl. 13:00. Klukkan 11:49 sama dag sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)starfsm-flutnstýr og bað hann um að taka saman hvað Samskip hefðu flutt með Eimskip frá Bandaríkjunum til Íslands á árunum 2005, 2006, 2007 og 2008. Í tölvupóstinum segir síðan:

„Þeir koma hingað í heimsókn kl. 1300 nærðu að gera það tilbúið fyrir mig???".

2429. (E)frkvstj-flutnkerf fékk svar frá (E)starfsm-flutnstýr sama dag kl. 15:14 og framsendi það til (E)forstö-innfl daginn eftir kl. 08:37.[1343]

[1341] Mgr. 1102 í athugasemdum Samskipa við AI.
[1342] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Fundur bókaður af […] 13.08.2008, kl. 16:17. Fundartími 14.08.2008, kl. 10:30-12. Doc. ID. 0.7.33.658107.
[1343] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.397690.

2430. Í dagbók (S)forstö-innfl1 var í samræmi við framangreint bókaður fundur kl. 13:00 þann 14. ágúst og var heiti hans: *„Flutningasamningur milli félaganna til og frá Ameríku*".[1344] Er þetta fundurinn sem (E)forstö-innfl boðaði (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf á deginum á undan. Í tölvupósti (E)forstö-innfl til (E)forstj, dags. 23. ágúst 2008, er vísað til þessa fundar og greint frá því að *„(E)frkvstj-EimÍsl kom svo inn á fundinn.*", sbr. umfjöllun hér á eftir.

2431. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fundinn 14. ágúst 2008.[1345] Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

2432. Skömmu eftir fund Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008 sendi (S)forstj fundarboð (nánar tiltekið kl. 17:58 þann 14. ágúst 2008) til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl og boðaði til fundar frá kl. 9:30 til 10:45 daginn eftir. Heitið á fundinum var *„Millilandakerfi*" og í fundarboðinu sagði (S)forstj:

„Þurfum sameiginlega að ná mynd á næstu skref er við munum taka og meta grófan ávinning af aðgerðum, þ.e. stóra myndin:

1. Alcoa

- strategía, hugsanlegar verðhækkanir og hvenær byrji að tikka inn

2. Útflutningur – fiskur

- verðhækkanir

3. Innflutningur

- sértækar hækkanir, ss LCL, thc, akstur, geymsla etc

4. Aðrar aðgerðir

- erlendis

-innanlands

5. MCL

6. Kerfin

-skref sbr. fyrri umræðu

Við þurfum þó að fá mynd á hversu framlegð muni dragast saman í innflutningi mv updated magnáætlun. [(S)forstö-innfl1] *þú þarft því að ná utan um tekjuhliðina á innflutningnum, kostnaðarhliðin er klár frá fyrri update á budget.*"[1346]

2433. Átti samkvæmt þessu að ræða m.a. aðgerðir vegna siglingakerfa eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip. Einnig átti að ræða aðgerðir vegna hækkana á verði gagnvart viðskiptavinum, bæði sértækar og almennar hækkanir. Voru þetta sömu atriði og (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj höfðu rætt um á fundi sínum daginn áður, 13. ágúst

[1344] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip og Samskipum. […]. Fundur boðaður af […] dags. 13.8.2008, kl. 12:04. Fundartími 14.08.2008, kl. 13-14. Doc. ID. 0.7.33.396500.
[1345] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.
[1346] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […]. […] boðar […], […] og […] á fundinn 14.08.2008 kl. 17:58. Fundartími 15.08.2008, kl 9:30-10:45. Doc. ID. 0.7.33.486988.

2008, sbr. áðurnefndan verkefnalista vistaðan í gögnum (S)frkvstj-millilandasv kl. 12:22 þann dag. Ólíkt umræðum stjórnendanna og áðurnefndum verkefnalista sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði 13. ágúst 2008 var ekki að finna í lið 3 í þessum dagskrárlista (S)forstj spurninguna *„-sókn ?"* Voru þannig vangaveltur um samkeppni við Eimskip í innflutningi ekki lengur til umræðu hjá þessum lykilstjórnendum eftir fundinn með Eimskip 14. ágúst 2008.

2434. Með hliðsjón af þessum lista (S)forstj, um áformaðar verðhækkanir Samskipa af ýmsum toga, má minna á fyrrnefndar upplýsingar frá framkvæmdarstjórnarfundi Samskipa deginum áður um ótryggt ástand í efnahagsmálum og að *„[ú]litið er svart, lækkanir í magni og nýting afleit"*.[1347] Þetta svarta útlit hafði engin áhrif á þá afstöðu forstjóra Samskipa að leggja mikið kapp á margvíslegar verðhækkanir.

2435. Sem fyrr sagði sátu fund Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008 framkvæmdastjórarnir (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv. Voru þetta framkvæmdastjórar sem báru m.a. ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna sem þeir stýrðu. Til viðbótar sátu fundinn forstöðumenn innflutningsdeilda Eimskips og Samskipa, (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 . Þá sat forstjóri Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl, hluta fundarins. Voru þannig staddir saman á fundi stjórnendur Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á siglingakerfum, verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningum fyrirtækjanna.

2436. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundinum 14. ágúst 2008 hafi Eimskip og Samskip áfram rætt um aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Þessi fundur hafi verið liður í framkvæmd á verkþættinum *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Rætt hafi verið um nýjan Norður-Ameríku samning og önnur atriði sem féllu undir verkefnið *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Ber að hafa í huga að þetta var jafnframt vettvangur sem tengdist verðsamráði fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 11.21. Líkt og þar kemur fram höfðu ítrekuð samskipti æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa þau áhrif að eyða óvissu á markaðnum og veita stjórnendunum vissu og öryggi til að viðhalda og hækka verð án ótta við viðbrögð keppinautarins. Til að mynda gefa gögn málsins eindregið til kynna að á fundinum 14. ágúst 2008 hafi Eimskip og Samskip haft með sér m.a. samráð varðandi álagningu olíugjalds (BAF), sbr. næsta kafla hér á eftir.

2437. Í þessu samhengi ber að hafa í huga að á þessum tímapunkti höfðu stjórnendur Eimskips og Samskipa, sem báru ábyrgð á öðrum rekstri sem féll undir *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna einnig átt í samskiptum. Þannig höfðu (S)frkvstj-MCL, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain fundað í Rotterdam 23. eða 24. júní 2008 (verkefnið *„Samstarf í „short sea" þjónustu"*), (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl fundað 4. júlí 2008 á kaffihúsinu Mokka (verkefnið *„Innanlandsþjónusta"*) og (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv ítrekað reynt seinni hluta júní 2008 að koma á fundi (verkefnið *„Frystigeymslurekstur"*). (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain höfðu aftur rætt saman 24. júlí 2008 og þá höfðu m.a. *„bakhjarlarnir"* (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform fundað 25. júlí 2008. Til viðbótar hafði (E)frkvstj-flutnkerf verið í samskiptum við Samskip 19. júní 2008, ásamt því að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf höfðu átt í samskiptum í júlí 2008. Þá höfðu (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hnykkt á ólögmætu verðsamráði Eimskips og Samskipa 10. – 13. júní 2008 og (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl reynt að hindra samkeppni frá Íslandspósti í júlí og ágúst 2008.

2438. Varðandi fund fyrirtækjanna 14. ágúst 2008 ber að árétta að umræddir lykil stjórnendur fyrirtækjanna áttu síðan eftir að funda a.m.k. fimm sinnum í viðbót á fimm mánaða tímabili árið 2008, auk síma og tölvupóstsamskipta milli funda. Voru þessir fundir mikilvægur vettvangur fyrir samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma, sbr. kafla 8.15.5.

[1347] Afhent skjal frá Samskipum 22.11.2016, viðauki 8, fundargerðir framkvæmdastjórafunda, 2008. *„vika 33_13. ágúst 2008"*.

2439. Tveimur virkum dögum eftir fund lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, eða þann 19. ágúst 2008, sendi (S)forstj tölvupóst kl. 8:41 til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv sem varðaði *„revised budget"*.[1348] Í tölvupósti hans sama dag kl. 08:45, til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv var vísað til fundar sem halda ætti í lok vikunnar.[1349] Eins og fram kemur hér á eftir var stefnt að því að (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv myndu aftur funda með Eimskip föstudaginn 22. ágúst 2008.

2440. Í mgr. 782 – 785 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að á fundinum 14. ágúst 2008 hafi eingöngu verið fjallað um nýjan Norður-Ameríku samning. Fundurinn hafi engin tengsl haft við hið *„ímyndaða" „Nýtt upphaf"* verkefni. Eins og rökstutt er í kafla 25.22.3 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

8.15.7. Áfram unnið að samráðsaðgerðum í kjölfar fundarins 14. ágúst 2008

2441. Fundur Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008 var vettvangur samráðs fyrirtækjanna. Var þetta þannig enn einn samskiptavettvangur fyrirtækjanna af mörgum sem tengdist ólögmætu samráði fyrirtækjanna árið 2008. Undirstrika ber að þegar Samskip og Eimskip áttu í viðræðum 14. ágúst 2008 höfðu fyrirtækin þegar átt í samskiptum sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni. Gögn málsins sýna að í kjölfar þess að samráðsverkefnið hófst í byrjun júní 2008 gripu þau til hækkunaraðgerða eða undirbjuggu víðtækar hækkanir gagnvart viðskiptavinum. Hvergi í gögnum málsins er að finna ótta um viðbrögð helsta keppinautarins.

2442. Eins og áður hefur komið fram hækkaði Eimskip verðskrár í landflutningum 11. ágúst 2008 og tilkynntu Samskip um verðhækkun á m.a. landflutningum síðar í sama mánuði.

8.15.7.1. Yfirlit yfir verðhækkunaraðgerðir Samskipa og Eimskips

2443. Vegna umfjöllunar um atvik sem tengdust fundi fyrirtækjanna 14. ágúst 2008 telur Samkeppniseftirlitið óhjákvæmilegt að draga saman helstu samtímagögn sem sýna áframhaldandi hækkunaraðgerðir fyrirtækjanna eða undirbúning slíkra aðgerða, sbr. m.a. umfjöllun í köflum 8.15.4, 8.15.6, 8.15.7.2, 8.15.9, 8.15.10, 8.15.11, 8.16.2.1, 8.16.4. Athuga skal að ekki er um að ræða tæmandi talningu um verðhækkanir og undirbúning þeirra í ágúst og september 2008:

- Verðhækkanir Samskipa á gjaldskrám og þjónustugjöldum í innflutningi 1. september 2008, sbr. gögn Samskipa dags. 13., 14., 19. 26., 27. og 28. ágúst 2008.
- Verðhækkanir Samskipa á gjaldskrám og þjónustugjöldum í útflutningi 1. september 2008, sbr. gögn Samskipa dags. 13., 14., 19., 27. og 28. ágúst 2008.
- Aðrar viðbótar og sértækar verðhækkunaraðgerðir Samskipa beint sérstaklega að útflutningi á fiski, sbr. gögn Samskipa dags. 14., 19. og 24. ágúst 2008, ásamt upptöku á nýju gjaldi, svokölluðu karagjaldi 8. september 2008.
- Aðrar sértækar verðhækkunaraðgerðir Samskipa í útflutningi beint sérstaklega að stóriðju, sbr. t.d. gögn Samskipa frá 13., 14. og 19. ágúst 2008.
- Verðhækkanir Samskipa á gjaldskrá og þjónustugjöldum í landflutningi 1. september 2008, sbr. gögn Samskipa 27. ágúst 2008.
- Upptaka á nýju gjaldi í landflutningum hjá Samskipum, svokölluðu stykkjagjaldi 1. september 2008, sbr. samtímagögn Samskipa 27. ágúst 2008.

[1348] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.488159.
[1349] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.488162.

- Verðhækkanir Samskipa gagnvart Icelandic Seafood Iceland („*ISI*"), sbr. gögn Samskipa 19. og 30. ágúst 2008.
- Verðhækkanir Samskipa gagnvart HB Granda, sbr. gögn Samskipa 19. og 30. ágúst 2008.
- Verðhækkanir Samskipa gagnvart B&L, sbr. gagn Samskipa frá 30. ágúst 2008.
- Niðurfelling eða lækkun Samskipa á afsláttum hjá lykilviðskiptavinum, eins og
  - Vífilfelli,
  - Árvakri,
  - Húsasmiðjunni,
  - Aðföngum,
  - Rúmfatalagernum,
  - BYKO,
  - Ísam og
  - Kaupási, sbr. samtímagagn Samskipa frá 1. september 2008.
- Samskip unnu einnig að því að „*troða*" FAF (olíugjald) á alla viðskiptavini og hækka heimakstur með heilgáma, sbr. gögn Samskipa frá 1. september 2008.
- Aðgerðir Samskipa og Eimskips vegna innheimtu BAF (olíugjalds í sjóflutningum), sbr. umfjöllun í kafla 8.15 og 14.55.
- Verðhækkanir Eimskips beint sérstaklega að flutningi á fiski.
- Verðhækkanir Eimskips gagnvart Nathan & Olsen, sbr. gögn Eimskips 13. og 26. ágúst 2008 og 2. september 2008.
- Verðhækkanir Eimskips gagnvart Ísafold, sbr. gagn Eimskips 13. ágúst 2008.
- Verðhækkanir Eimskips gagnvart Toyota, sbr. gagn Eimskips 13. ágúst 2008.
- Verðhækkanir Eimskips gagnvart Aðföngum, sbr. gögn Eimskips frá 26. ágúst 2008.
- Verðhækkanir Eimskips gagnvart Innnesi, sbr. gögn Eimskips frá 26. ágúst 2008 og 2. september 2008.

2444. Séu þessi samtímagögn metin heildstætt er ljóst að verðhækkanir Samskipa og Eimskips voru víðtækar á þessum tíma. Þessar aðgerðir fyrirtækjanna renna stoðum undir verðsamráð Samskipa og Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 11.21. Á sama tíma unnu fyrirtækin að öðrum þáttum í samráði þeirra, eins og breytingu á siglingakerfum og samnýtingu flutningakerfa. Eins og áður segir skal taka mið af þessum samtímagögnum þegar atvik í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008 eru skoðuð. Verður nú vikið að þeim í næsta kafla.

8.15.7.2. <u>Aðgerðir tengdar álagningu olíugjalda og samstarfi í sjóflutningum</u>

2445. Samkeppniseftirlitið telur eins og áður segir að á áðurnefndum fundi Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008 hafi fyrirtækin m.a. rætt um hækkun á olíugjaldi í sjóflutningum til og frá Íslandi (BAF). Áður en vikið er að því er rétt að fjalla um tiltekin atriði sem tengjast álagningu á olíugjaldi (BAF gjald í sjóflutningi og FAF gjald í landflutningi).

2446. Eins og fram kemur í kafla 5.10 var olíuálag, svokallað BAF, á sínum tíma tekið upp í sjóflutningum á alþjóðavísu til að bregðast við miklum sveiflum á eldsneytisverði og gjaldinu ætlað að vinna gegn því óhagræði að þurfa endurtekið að breyta samningum skipafélaga og viðskiptavina vegna utanaðkomandi hækkana á mikilvægum kostnaðarlið. Af samtímagögnum má ráða að önnur sjónarmið virðist hafa gilt hér á landi, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 5.10. Þar er líka gerð grein fyrir gögnum sem gefa vísbendingar um ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa um álagningu olíugjalds. Ber að hafa þetta í huga þegar gögn um olíugjald (BAF) hjá Eimskip og Samskipum í ágúst 2008 og á rannsóknartímabilinu almennt eru metin. Um mikilvægi BAF innheimtu fyrir reksturinn vísast til skýrslu PWC, sem var unnin fyrir Eimskip í júní 2008. Þar kom fram eftirfarandi: *„We separately note the Group's ability to pass fuel prices increases to its customers is a key driver for profitability*".[1350]

2447. Í gögnum málsins koma víða fram, m.a. á síðari hluta árs 2008, áform Eimskips um að krefja þá viðskiptavini fyrirtækisins um greiðslu olíugjalds sem til þessa hefðu ekki greitt það gjald og auka þar með tekjur fyrirtækisins. Þannig var á fundi hjá Eimskip þann 22. júlí 2008 m.a. rætt um slæma stöðu í innlandsflutningum og þörf á m.a. að skoða *„olíuálag-stærstu viðskiptavinir eru ekki að borga eins og Húsasmiðjan –S.S -Innes, ÁTVR - Byko, Reykjagarður. Aðgerðir setja olíugjald á ferskfiskflutninga á Suðurnesjum, ásamt þeim fyrirtækjum sem ekki eru að borga.*"[1351]

2448. Á fundi Eimskips þann 29. júlí 2008 kom m.a. fram að (E)forstö-innfl hafi hitt Innnes vegna BAF gjalda en samningur þeirra rynni út um haustið. Þá var sagt að (E)frkvstj-innanl hafi rætt *„hækkanir á innanlandsflutningum og þjónustugjöldum Flytjanda. Hækkun gjaldskrá 9,8% frá og með 11. ágúst 2008.*" Kom fram að verið væri að ræða við alla stærri viðskiptamenn sem ekki greiddu olíugjald eða væru með mjög háan afslátt af olíugjaldi. Þetta væri forgangsverkefni hjá (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl. Viðræður við Húsamiðjuna gengju vel og *„þarf að taka umræðu við Aðföng áfram og fara yfir útreikninga hjá þeim*".[1352]

2449. Líkt og áður greinir sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst 31. júlí 2008 þar sem hann undirbjó undirmenn sína (viðskiptastjóra innflutnings) til þess að svara viðskiptavinum Samskipa ef viðskiptavinir gerðu athugasemdir við *„mikla*" hækkun Samskipa á BAF í ágúst (23%).

2450. Hér ber að hafa í huga að það er staðfest í athugasemdum Samskipa að fyrirtækið hafi á þessum tíma unnið að þeim aðgerðum sem miðuðu m.a. að því að tryggja að allir viðskiptavinir greiddu olíugjald (BAF).[1353]

2451. Í framangreindum tölvupósti frá (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl þann 5. ágúst 2008 var fjallað um *„Nýtt upphaf*" verkefnið og hækkun á verði, sbr. kafli 8.15. Kom m.a. þetta fram í meðfylgjandi glærukynningu:

„USA/Canada: Revenue Increases

**Rate increase from middle of Agust 4-7,9% to our customers*

**Renew contract with Samskip from sept 2008 increase abt. 600-USD per 40' container 600x15x26= USD 234.000 per year. ...*

**Charging all import customers BAF per year USD 200.000".*[1354]

[1350] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Viðhengi við tölvupóstinn var skýrslan: *„Labrador_Full Report_Finalv2.0.pdf*", merkt maí 2008. Doc. ID. 0.7.33.240179. Glæra 87.
[1351] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 30 2008*". Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 22.07.2008.
[1352] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 31 2008*". Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 29.07.2008.
[1353] Mgr. 1274 í athugasemdum Samskipa við AII.
[1354] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Cost Saving Measures Autumn 2008 5.08.08.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98702.

2452. Sem fyrr segir var á fundi hjá Eimskip þann 13. ágúst 2008 áfram rætt m.a. um leiðir til að hækka verð gagnvart viðskiptavinum og innleiða BAF á stærri viðskiptavini. Var ekki talin ástæða til að óttast viðbrögð viðskiptavina eða keppinauta, en í fundargerð sagði m.a. þetta:

„[(E)forstö-innfl] *á fund með Toyota og Ísafold-Nathan Olsen í vikunni ásamt fleiri viðskiptavinum. Hækka þarf verð á Ísafold og Nathan Olsen og innleiða BAF á þessa aðila. Lítil viðbrögð frá viðskiptavinum varðandi hækkunina 11. ágúst.*"[1355]

2453. Viðskiptavinir Eimskips gerðu athugasemdir við fyrirtækið vegna hækkunar þess á olíugjaldi. Þann 14. ágúst 2008 fékk (E)forstö-innfl tölvupóst frá viðskiptavini Eimskips (Múrbúðinni), sem kvartaði vegna tilefnislausrar hækkunar Eimskips á BAF gjaldinu. Í tölvupóstinum sagði:

„*Sæll* [(E)forstö-innfl], *ég óska eftir fundi v/mjög mikillar hækkunar á BAF nú á milli mánaða, og á sama tíma og olía lækkar. Þessi kostnaður er ekki ásættanlegur.*"

2454. Sem fyrr sagði sat (E)forstö-innfl fund með Samskipum 14. ágúst 2008. Hann svaraði Múrbúðinni daginn eftir:

„Alveg sjálfsagt að hittast.

Ég er laus eftir 15:30 í dag. Hentar það?

BAF útreikningur okkar er algjörlega fræðilegur þ.e. reikniformúla sem byggir á olíuverði LS380 á Rotterdam markaði hverju sinni. Það má sjá þróun á bunkerworld.com".[1356]

2455. Líkt og fjallað er um í kafla 8.16.6 sýna gögn málsins að (E)forstö-innfl staðhæfði ranglega í framangreindum tölvupósti að BAF útreikningur Eimskips hafi verið *„algjörlega fræðilegur*", en í tilvísaðri umfjöllun er fjallað um gögn málsins sem sýna að Eimskip breytti tvívegis um aðferðafræði til útreiknings á BAF síðari hluta árs 2008. Útreikninga á BAF mátti ekki sýna viðskiptavinum fyrirtækisins þar sem *„fiktað*" hafði verið í formúlunni. Þá hafi Eimskip *„stundum*" breytt BAF formúlu í því skyni að auka álagningu.

2456. Þann 15. ágúst 2008 sendi (E)forstö-flutnstý tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl með hugmyndum sínum um hvernig skyldi staðið að skiptingu kostnaðar milli færeyska dótturfélagsins Faroe Ship og móðurfélagsins. Sagði þar m.a.:

„Slots. Faroe Ship to pay for slots on European liner vessels (and slots on America Route if used) according to number of slots used. Based on a fixed amount for each 20' slot and a variable portion that fluctates with bunker prices. Exact numbers to be decided. Calculated and returned monthly."

2457. (E)frkvstj-alþjsv svaraði þann 18. ágúst 2008 og gerði alvarlegar athugasemdir við tillögu undirmanns síns. Sagði (E)frkvstj-alþjsv að hér væri um mikla breytingu að ræða og *„svona mál þarf fyrst að ræða hér innandyra*" og bendir m.a. á:

„Varðandi olíuálagið þá þarf að skilja að markaðsaðstæður ráða hvernig það er lagt á. Það er eitt kerfi á Íslandi, annað í Færeyjum og þriðja í Noregi svo dæmi séu tekin. Það sem er samræmt á öllum stöðum er að samkeppnin á hverjum stað notar sama kerfi. Þetta þarf að hafa í huga, svo það er heldur betur óvarleg nálgun að ætla að Íslandskerfi sé með einföldum hætti innleitt á annað svæði í annað samkeppnisumhverfi".[1357]

[1355] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 33 2008*". Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 13.08.2008.
[1356] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.397236.
[1357] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.99539. Undirstrikun er Samkeppniseftirlitsins.

2458. Ætla má að (E)frkvstj-alþjsv hafi talið þessi skilaboð mikilvæg fyrir önnur dótturfélög þar eð hann framsendi þann 24. ágúst 2008 framangreind tölvupóstsamskipti til (E)frkvstj-fjárm hjá finnska dótturfélaginu Containerships.

2459. (E)frkvstj-alþjsv var framkvæmdastjóri hjá Eimskip og hóf störf hjá fyrirtækinu árið 1993. Fyrir liggur að þegar (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips vildi hann að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að málum sem tengdust Samskipum. Við skýrslutöku hjá lögreglu gaf (E)forstj þá skýringu á því að (E)frkvstj-alþjsv væri lykilstarfsmaður og mjög vandvirkur og öflugur (*„sterkur*") í starfi, sbr. kafla 7.2.1.1. Þá sat (E)frkvstj-alþjsv í *„Nýtt upphaf*" vinnuhópnum. Ber að horfa til þessa alls þegar tölvupóstur (E)frkvstj-alþjsv frá 18. ágúst 2008 er metinn.

2460. Hér skiptir máli að vísbendingar eru um að Samskip og Eimskip hafi haft með sér samráð um álagningu olíugjalds fyrir árið 2008, sbr. kafla 5.10. Hvað sem því líður ber að setja tölvupóst (E)frkvstj-alþjsv í samhengi við fund lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008. Líkt og fjallað er um í tengslum við tölvupóst (S)forstö-innfl1 dags. 19. ágúst 2008 hér á eftir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að álagning olíugjalds hafi verið til umræðu á fundinum og að Samskip og Eimskip hafi með ólögmætum hætti miðlað á milli sín upplýsingum um olíugjald og fyrirhugaða hækkun á gjaldinu og viðtækari beitingu þess. Er þetta í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið dags. 16. júní 2021, þar sem viðurkennd eru alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með aðgerðum í kjölfar fundar með Samskipa 6. júní 2008, í því fólst m.a. *„*[s]*amráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.*"

2461. Verður af orðum (E)frkvstj-alþjsv 18. ágúst 2008 m.a. einnig ráðið að skilningur hans á álagningu olíugjalds var með þeim hætti að á hverju markaðssvæði *„samræmdi*" *„samkeppnin*" *„kerfi*" sín við álagningu á BAF og að til væri sérstakt *„Íslandskerfi*", sem ekki væri unnt að innleiða á öðru svæði í öðru samkeppnisumhverfi. Í þessu sambandi ber að hafa umfjöllun ákvörðunar þessar um frásagnir af óvenju háu olíugjaldi á Íslandi, sbr. kafli 8.16.6. Þetta svar (E)frkvstj-alþjsv vekur óhjákvæmilega athygli ef horft er til upplýsingagjafar Samskipa við rannsókn málsins þar sem fullyrt hefur verið án frekari rökstuðnings eða dæma að *„fyrirkomulag*" við álagningu BAF gjalds á Íslandi sé það sama *„og í hinum alþjóðlega flutningaheimi*".[1358] Í þessu samhengi má hafa í huga umfjöllun í kafla 8.16.6 þar sem stærsta skipafélag heims Maersk kvartaði í nóvember 2009 við Eimskip og Samskip yfir óheyrilega háu verði í flutningum til Íslands. Meðal annars var BAF Samskipa sagt vera *„extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!).*"

2462. Sem fyrr segir sýna gögn málsins að lögð var mikil áhersla á innheimtu BAF af viðskiptavinum hjá bæði Eimskip og Samskipum frá því að samráðsverkefnið hófst um mitt árið. Jafnframt var unnið m.a. í þeim þætti samráðsverkefnisins sem varðaði samráð í siglingum til og frá Íslandi. Þá liggur fyrir að þeir starfsmenn fyrirtækjanna sem höfðu með BAF og aðra verðlagningu að gera á m.a. innflutningi fyrirtækjanna hittust fimmtudaginn 14. ágúst 2008, þ.m.t. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl . Þann fund sátu einnig (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl en þeir fengu í hendur framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-alþjsv frá 18. ágúst 2008 um BAF *„Íslandskerfið*". Þá sat (S)frkvstj-millilandasv einnig fundinn en hann var framkvæmdastjóri millilandasviðs Samskipa (æðsti stjórnandi sjóflutningsdeildar) og staðgengill forstjóra en gögn málsins sýna að hann hafði ríka aðkomu að samráði Samskipa við Eimskip.

2463. Þremur virkum dögum eftir umræddan fund stjórnenda Samskipa og Eimskips, þ.e. þriðjudaginn 19. ágúst 2008, sendi (S)forstö-innfl1 tveimur undirmönnum sínum ((S)starfsm og (S)starfsm) tölvupóst. Heiti hans var *„USA BAF*" og í honum sagði:

[1358] Mgr. 60 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 13.01.2021.

„Það þarf að uppfæra BAF-ið í samræmi við BAFi-ð hjá Eimskip. Þeir eru núna að rukka 353 USD per TEU og hækka í 461 USD per TEU 26. ágúst. Við erum hins vegar að rukka 338 USD per TEU.

Við skulum setja BAF-ið strax í 461 USD per TEU. Þið getið séð aðrar tölru á heimasíðu Eimskips."[1359]

2464. (S)starfsm svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 daginn eftir: *„Ég uppfæri Eimskip BAF á sama tíma og ég uppfæri okkar. Við erum að rukka 353 USD núna og höfum verið að rukka það síðan 1. ágúst. Síðan hækka ég aftur 1. sept.*" (S)forstö-innfl1 svaraði samdægurs: *„Ok flott.* [(S)starfsm] *getur þú þá í framtíðinni uppfært heimasíðuna á sama tíma.*"[1360] Í samræmi við fyrirmæli (S)forstö-innfl1 hækkaði BAF í Norður-Ameríku flutningum hjá Samskipum strax sama dag, 20. ágúst 2008.[1361]

2465. Tilvísun (S)forstö-innfl1 til þess að BAF Eimskips, vegna Norður-Ameríku flutninga, myndi hækka úr 353 í 461 USD þann 28. ágúst 2008 er í samræmi við innanhússgagn Eimskips frá 23. júlí 2008, sbr. tölvupóst (E)starfsm-innfl til samstarfsmanna 23. júlí 2008. Í þeim innanhússtölvupósti Eimskips kom m.a. fram að BAF hjá Eimskip myndi hækka 28. ágúst 2008 úr 353 í 461 USD á gám (USA/CA 20' gámur).[1362] Gögn málsins sýna að viðskiptavinir Eimskips hafi fyrst fengið tilkynningu um þessa hækkun á BAF talsvert síðar, eða þann 29. ágúst 2008, sbr. tölvupóst og viðhengi (E)viðskstj til (E)viðskstj1 dags. 28. ágúst 2008 *„Olíugjaldabreytingar*".[1363]

2466. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv sátu fund með (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl 14. ágúst 2008, sbr. umfjöllun að framan. Samkvæmt gögnum málsins var fundurinn haldinn í húsakynnum Eimskips og hófst kl. 13:00. Tveimur mínútum eftir að fundurinn hófst (kl. 13:02) vistaði (E)forstö-innfl hjá sér Excel-skjal með upplýsingum um BAF Eimskips. Í því skjali má m.a. finna upplýsingar um umrædda hækkun Eimskips sem var fyrirhugað að tæki gildi 28. ágúst 2008 (353 USD í 461 USD).[1364] Það var síðan þremur virkum dögum seinna sem (S)forstö-innfl1 sendi framangreindan tölvupóst til undirmanna sinna um fyrirhugaða hækkun Eimskips ásamt fyrirmælum um að hækka BAF hjá Samskipum og það *„strax*".

2467. Samkvæmt framansögðu bjó (S)forstö-innfl1 19. ágúst 2008 yfir nákvæmum upplýsingum um fyrirhugaða hækkun Eimskips á BAF. Upplýsingarnar voru á þessum tíma ekki opinberar, sbr. m.a. orðlagið: *„Þið getið séð aðrar tölur á heimasíðu Eimskips.*" Ekki verður önnur ályktun dregin en að (S)forstö-innfl1 hafi fengið umræddar upplýsingar frá Eimskip og er líklegast að það hafi gerst á fundi hans og (S)frkvstj-millilandasv með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl 14. ágúst 2008. Þessar upplýsingar voru nýttar af (S)forstö-innfl1 til þess að mæla fyrir um tafarlausa verðhækkun að þessu leyti hjá Samskipum.

2468. Samkeppniseftirlitið telur tölvupóst (S)forstö-innfl1 19. ágúst 2008 með öðrum fyrirliggjandi gögnum sýna að Samskip og Eimskip hafi rætt um og með ólögmætum hætti miðlað upplýsingum um olíugjald (BAF USA) og fyrirhugaða hækkun Eimskips á því gjaldi. Felur sú miðlun í sér sjálfstætt brot gegn 10. gr. samkeppnislaga.

2469. Samkeppniseftirlitið tekur fram að upplýsingamiðlun Eimskips til Samskipa, um fyrirhugaða verðhækkun á olíugjaldi 28. ágúst 2008, tengdist ekki framkvæmd á hinum ólögmæta samningi Samskipa og Eimskips vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum. Samskip greiddu ekki til Eimskips olíugjald á þessum tíma vegna Norður-Ameríku samstarfsins, þótt Samskip hafi síðan krafið

[1359] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.659108. Undirstrikun er áhersla SE.
[1360] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.659129.
[1361] *„Gjaldskrá – Olíugjald BAF*". Sótt á eldri útgáfu vefsíðu Samskipa, aðgengilegt á slóð: http://wayback.vefsafn.is/wayback/20081117100342/http:/www.samskip.is/flutningathjonusta/innflutningur/gjaldskra/oliugjald_baf/.
[1362] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.251410.
[1363] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.108520. Viðhengi við tölvupóstinn *„Verðbreytingar xls*". Ekki fannst svar frá […] til […] en önnur gögn málsins sýna að […] hafði það verkefni hjá Eimskip að senda viðskiptavinum tilkynningar um breytingar á BAF, sbr. t.d. tölvupóst […] til […], dags. 29.10.2008 *„olíuálg*". Doc. ID. 0.7.33.281357.
[1364] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.75985. Sheet: *„ákv.júlí 08 LFSO*".

sína viðskiptavini um BAF á þessari siglingaleið og einnig í TA-flutningum frá Norður-Ameríku, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.4.

2470. Í fyrirliggjandi gögnum er ekki hægt að finna því stoð að samskipti fyrirtækjanna, um þann hluta *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, sem sneri að áframhaldandi samstarfi vegna Norður-Ameríku flutninga, hafi í ágúst 2008 leitt af sér óhjákvæmilega upplýsingamiðlun Eimskips til keppinautarins um fyrirhugaða framtíðar verðbreytingu hálfan mánuð fram í tímann. Þrátt fyrir að keppinautar eigi viðræður um hugsanlegt áframhaldandi samstarf mega þeir ekki miðla viðkvæmum verð upplýsingum sín á milli, sbr. umfjöllun í kafla 4.6.3.

2471. Fyrirmæli (S)forstö-innfl1 þann 19. ágúst 2008 um hækkun Samskipa á olíugjaldi skal skoða með hliðsjón af öðrum gögnum málsins, þ.á m. skal setja þau í samhengi við tölvupóst hans frá 31. júlí 2008 til undirmanna sinna. Þar sagði (S)forstö-innfl1 eftirfarandi um *„mikla"* hækkun á olíugjaldi hjá Samskip í ágúst: *„Eg er með gögn sem styðja þessa miklu hækkun á BAF-inu. Látið mig vita ef þið þurfið þau til að réttlæta þetta gagnvart viðskiptavinum okkar"*, sbr. kafla 8.15. Tuttugu dögum síðar, 19. ágúst 2008, gaf (S)forstö-innfl1 því undirmönnum sínum enn á ný fyrirmæli um að hækka olíugjaldið enn frekar og það *„strax"*. Stuttu síðar, 1. september 2008, sagði (S)forstö-innfl1 það væri markmið að *„troða"* olíugjaldi á alla viðskiptavini í innflutningi (FAF, olíugjald í landflutningum). Í samræmi við önnur verðhækkunargögn á þessum tíma var enginn ótti hjá (S)forstö-innfl1 um viðbrögð keppinautarins. Þvert á móti. Eins og áður segir sýna gögn málsins að Eimskip hækkaði síðan umrætt olíugjald (BAF USA) nokkrum dögum síðar, 28. ágúst 2008.

2472. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 hefur einnig þýðingu fyrir þær sakir að þar gaf hann undirmanni sínum fyrirmæli um að eftirleiðis skyldu Samskip *„uppfæra BAF Samskipa í samræmi við BAF Eimskips"* og samtímis uppfæra þetta verð fyrirtækjanna á *„heimasíðu"* fyrirtækjanna (gert mánaðarlega). Vísast hér einnig til tölvupóstar (S)forstö-flutnstj frá 4. desember 2008 þar sem fram kom: *„Varðandi USA þá tökum við BAF beint frá Eimskip, þ.e. sama BAF og þeir eru með á USA"*, sbr. umfjöllun í kafla 10.5.1. Í bréfi Samskipa 24. nóvember 2017 kemur fram, vegna upplýsingaöflunar samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, að BAF gjald Samskipa í Norður-Ameríku flutningum hafi alfarið ráðist af því gjaldi sem tilgreint var af hálfu Eimskips á hverjum tíma.

2473. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að *„Nýtt upphaf"* verkefni Eimskips og Samskipa og áframhaldandi samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna síðari hluta árs 2008 hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að hækka eða halda uppi verði. Eins og rökstutt er í kafla 11.21 er það niðurstaða eftirlitsins að í reglubundnum samskiptum fyrirtækjanna á m.a. árinu 2008 hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun.

2474. Gögn málsins sýna að viðræður fyrirtækjanna hafi, eftir fundinn 14. ágúst 2008, áfram tekið til ólögmæts samráðs um álagningu olíugjalds, sbr. umfjöllun um fund fyrirtækjanna í 4. desember 2008, sbr. einnig umfjöllun í kafla 10.5.1 um ólögmætt samráð um álagningu olíugjalds í Norður-Ameríku flutningum og Evrópu-flutningum og umfjöllun í kafla 10.5.2 um samráðsaðgerðir fyrirtækjanna sem miðuðu að því að hækka verð til viðskiptavina með því að leggja olíugjald á *„alla"* viðskiptavini.

2475. Einnig ber að rifja hér upp verðsamráð Samskipa við Eimskip sem (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl önnuðust framkvæmd á og varðaði afsláttarkjör þessara keppinauta til viðskiptavina, sbr. umfjöllun í kafla 8.1 um tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 10. – 13. júní 2008. Í þessu samhengi ber og að hafa í huga að (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv funduðu ítrekað með (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl á seinni hluta ársins, m.a. þann 4. desember 2008. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv, dags. 10. desember 2008, sýnir að á fundinum hafi verið rætt um álagningu BAF á viðskiptavini: *„Heyrði í […] forstjóra Nathan og Olsen áðan. Í því samtali kom í ljós að þeir eru enn að greiða samkvæmt gamla samningnum sínum hjá Eimskip. Það þýðir að þeir greiða EKKI BAF á USA. Þetta staðfestir það að Eimskips menn lugu að*

okkur á síðasta fundi varðandi það að allir þeirra viðskiptavinir greiði BAF frá USA!!"[1365] Tilvísun (S)forstö-innfl1 til síðasta fundar vísar til fundar Samskipa og Eimskips 4. desember 2008 og sýnir að á fundinum hafi verið rætt um álagningu BAF gagnvart viðskiptavinum. Bendir þetta m.a. til þess að aðgerðir um að allir viðskiptavinir greiddu BAF hafi verið til umræðu.

2476. Á grundvelli framangreindra gagna er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér ólögmæta upplýsingagjöf og ólögmætt samráð um álagningu BAF og í ágúst 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint því enn frekar til stuðnings því að ólögmætt verðsamráð hafi átt sér stað samhliða aðgerðum fyrirtækjanna og fjölþættum samskiptum þeirra á milli um málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið.

2477. Samkeppniseftirlitið telur að verkefnalisti sem (S)forstö-landfl, forstöðumaður landflutninga Samskipa, vistaði 18. ágúst 2008 sé einnig lýsandi fyrir það ástand sem leiddi af samráði fyrirtækjanna. Í verkefnalistanum segir nánar tiltekið:

„Olíugjald á vskm.

- *Prómens*
- *Mjöll Frigg*

Sjóflutningur

- *Ath. með afgreiðslustaðla hjá [(S)forstö-flutnstj*]
- *Tilboð til Eimskipa*

Karagjaldið

- *Fundur með Umbúðamiðlun.*

Sala

- *Tala við [forstjóra Vífilfells]*
- *Setja upp rök fyrir hækkunum.*"[1366]

2478. Næsti yfirmaður (S)forstö-landfl, (S)frkvstj-innanl, hafði átt í samskiptum við (E)frkvstj-innanl, sbr. m.a. fund þeirra 11. ágúst 2008 sem fjallað er um í kafla 8.15.3. Í þessum verkefnalista (S)forstö-landfl var vísað til Eimskips og fjallað um álagningu gjalda og að það þyrfti að *„setja upp rök*" fyrir verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavini.

2479. Hér ber að hafa í huga að (S)forstö-landfl (og (S)rekststj-landfl3) átti fund með Eimskip 9. september 2008. Þar var rætt um aukið samráð Eimskips og Samskipa í landflutningum á Norður- og Austurlandi *„og fleirra [svo]*". Er þessu lýst nánar í kafla 8.16.4.

2480. Þá ber að nefna að á verkefnalista (S)forstö-landfl frá 18. ágúst 2008 var ekki eingöngu að finna aðgerðir sem tengdust verðsamráði Samskipa og Eimskips heldur var þar einnig nefnt verkefnið: *„Sjóflutningur, „Tilboð til Eimskipa*". Þannig var tveimur virkum dögum eftir fund Eimskips og Samskipa komið á verkefnalista forstöðumanns Samskipa það verkefni að gera Eimskip tilboð í sjóflutninga. Varðaði þetta þann þátt samráðs Eimskips og Samskipa sem tók til samnýtingar á flutningakerfum, sbr. glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. þann verkþátt sem tengdist *„[s]lotsamningum í siglingkerfinu*", sbr. glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008. Fyrirliggjandi eru skýr samtímagögn sem sýna framgang samráðsins með m.a. slotsamningum í

[1365] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.700319.
[1366] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Verkefni 1808088.doc*". Fannst á heimasvæði […], vistað 18.08.2008, kl. 15:53. Doc. ID. 0.7.33.8235.

sjóflutningum tengt Íslandi, sbr. umfjöllun hér á eftir í köflum 8.16 og áfram, sbr. t.d. tölvupóst (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-innanl 18. september 2008, tölvupósta (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 5., 14.-20. október 2008 og slotsamning fyrirtækjanna sbr. tölvupósta (E)frkvstj-skiparekst frá 12. og 20. nóvember 2008.

2481. Samskip mótmæla því að hafa haft ólögmætt samráð við Eimskip um álagningu BAF í ágúst 2008. Eins og rökstutt er í kafla 25.22.4 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á sjónarmið fyrirtækisins að því leyti.

8.15.7.3. Samskip boða Alcoa á fund – verðhækkun undirbúin

2482. Samkeppniseftirlitið áréttar að Alcoa var mjög mikilvægur viðskiptavinur og umfangsmikill kaupandi flutningsþjónustu á Íslandi, sbr. nánari umfjöllun í kafla 6.5 og 9.2.2.

2483. Í október 2007 undirrituðu Samskip og Alcoa samning um útflutning á áli til Rotterdam og annarra hafna á meginlandi Evrópu sem og á austurströnd Bretlands. Samkvæmt skýrum samtímagögnum Samskipa taldi fyrirtækið sig eiga tilkall til alls gámaflutnings á áli Alcoa til Evrópu, sbr. umfjöllun í kafla 6.5.

2484. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna fyrirliggjandi gögn að flutningsþjónusta tengd Alcoa var mikilvægur þáttur í undirbúningi Samskipa og Eimskips að *„Nýtt upphaf“* verkefninu vegna breytinga siglingakerfa og takmörkunar á flutningsgetu. Hér er einnig mikilvægt að nefna að fyrirliggjandi samtímagögn frá seinni hluta árs 2008 fjalla oftar en ekki í sömu andrá um annars vegar þessa þætti sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið og hins vegar aðgerðir til að ná fram verulegum verðhækkunum m.a. gagnvart lykilviðskiptavinum eins og Alcoa, sbr. umfjöllun hér að framan.

2485. Samkeppniseftirlitið telur óhjákvæmilegt að draga saman fyrirliggjandi gögn um undirbúning verðhækkana Samskipa gagnvart Alcoa í aðdraganda þess að Samskip og Eimskip áttu samskipti og funduðu 14. ágúst 2008:

- Í tölvupósti (S)forstj frá 8. júlí 2008 (um *„Revised budget“*) gaf hann fyrirmæli til (S)frkvstj-millilandasv um að hann myndi m.a. stilla upp hugsanlegum breytingum á skipakerfi og hvernig verðlagningu yrði háttað gagnvart Alcoa (*„[…] hvernig pricing aðgerð gv Alcoa“*), sbr. umfjöllun í kafla 8.9.5.2. Hafa ber í huga að á sama tíma og (S)frkvstj-millilandasv fékk þau fyrirmæli að stilla upp verðlagningar *„aðgerð“* gagnvart Alcoa þá var hann sama dag (og daginn áður, 7. júlí 2008) að vinna að tillögum að auknu samráði Samskipa við Eimskip vegna breytinga á siglingakerfum fyrirtækjanna beggja, takmörkun á flutningsgetu þeirra og samnýtingu flutningakerfa. Í þeim tillögum, sem komu fram í minnisblöðum dags. 7. og 9. júlí 2008, var fjallað um flutningsþjónustu fyrir Alcoa. Talið er að Samskip og Eimskip hafi rætt saman um tillögur (S)frkvstj-millilandasv á þessum tímapunkti, líklegast í viku 28 (kringum 9. júlí 2008), sbr. kafla 8.9.5.4.

- Þótt í umræddum samráðstillögum (S)frkvstj-millilandasv hafi ekki verið að finna umfjöllun um verðhækkanir Samskipa gagnvart Alcoa þá bera minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv og önnur gögn málsins með sér að flutningsþjónusta fyrir Alcoa tengdist með beinum hætti *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna á þessum tíma, sbr. t.d. skjal (S)forstö-flutnstj sem hann sendi til (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.13.1.

- Nokkrum dögum eftir áðurnefnd fyrirmæli (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv eða 15. júlí 2008 sendi (S)forstö-útfl, forstöðumaður útflutningsdeildar og undirmaður (S)frkvstj-millilandasv, tölvupóst til undirmanns þar sem fjallað var um greiningu á tekjumyndun hjá Alcoa. Þar komu fram eftirfarandi fyrirmæli frá (S)forstö-útfl: *„full sving með* [að ná] *hugsanlegum tekjum er við getum kreist úr úr þessu“*, sbr. kafla 8.9.6.

- Þann 25. júlí 2008 funduðu Samskip og Eimskip ((S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj og a.m.k. (E)stjform) um *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Þremur dögum fyrr, eða þann 22. júlí 2008, hafði (S)forstj endursent til (S)frkvstj-millilandasv fyrrnefndan tölvupóst sinn til (S)frkvstj-millilandasv frá 8. júlí 2008 um *„Revised budget“* en hann tók m.a. til verðlagningar gagnvart Alcoa. Með áframsendingunni vísaði (S)forstj til samtals við (S)frkvstj-millilandasv og bað hann um að skoða vel áðurnefndan tölvupóst frá 8. júlí 2008 (þar sem m.a. var rætt um verðlagningu gagnvart Alcoa) og sagði (S)forstj við (S)frkvstj-millilandasv: *„förum svo ígrundað yfir a föstudag“*. Hafa ber í huga að föstudagur var 25. júlí 2008 þegar lykilstjórnendur fyrirtækjanna áttu í viðræðum, sbr. kafla 8.13.

- Eftir fund Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008 héldu fyrirtækin áfram að vinna að verðhækkunum, bæði almennum og sértækum gagnvart lykilviðskiptavinum þeirra. Einn þessara lykilviðskiptavina Samskipa var eins og áður greinir þeirra allra stærsti viðskiptavinur í útflutningi, Alcoa. Sjá hér t.d. umfjöllun í kafla 8.15.7.1.

2486. Enn og aftur sýna gögn málsins sama mynstrið og áður um háttsemi stjórnenda Samskipa fyrir næstu samskipti þeirra við Eimskip. Þannig liggur fyrir að daginn áður en Samskip funduðu með Eimskip 14. ágúst 2008 hafi m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv unnið að undirbúningi verðhækkana m.a. gagnvart Alcoa, sbr. umfjöllun hér að framan um fund (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj og verkefnalista (S)frkvstj-millilandasv dags. 13. ágúst 2008.

2487. Stuttu eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip, 14. ágúst 2008, sendi (S)forstj fundarboð til þeirra tveggja og (S)forstö-útfl. Samkvæmt fundarboðinu ætluðu þessir lykilstjórnendur Samskipa að hittast morguninn eftir, 15. ágúst 2008. Þar var til umræðu málefni sem vörðuðu aðgerðir sem allar tengdust samráðinu við Eimskip á þessum tíma, þ.á m. umfangsmiklum verðhækkunaraðgerðum.

2488. Eins og sjá má af framangreindu fundarboði (S)forstj var verðhækkun gagnvart Alcoa sérstakur dagskrárliður sem var til umræðu á þessum fundi stjórnenda Samskipa 15. ágúst 2008. Miðað við áðurnefnda umræðu innan Samskipa í júlí 2008 um hækkunaraðgerðir gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini var nú á hinn bóginn kominn fram ákveðnari tónn hjá forstjóranum um verðhækkun gagnvart Alcoa. Á umræddum fundi stjórnenda Samskipa 15. ágúst 2008 átti samkvæmt fundarboði (S)forstj nánar tiltekið að ræða *„stategíu“* Samskipa gagnvart Alcoa, hugsanlegar verðhækkanir og hvenær hægt væri að láta verðhækkun taka gildi. Ljóst er að þessi *„strategía“* Samskipa lá fyrir nokkrum dögum síðar þegar fyrirtækið óskaði eftir fundi með Alcoa, sbr. umfjöllun hér á eftir.

2489. Í millitíðinni, nánar tiltekið að kvöldi sunnudagsins 17. ágúst 2008, fengu bæði Samskip og Eimskip fundarbeiðni frá yfirmanni flutningaþjónustumála Alcoa, sbr. tölvupósta Alcoa til m.a. (S)forstö-útfl, (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-skiparekst með heitinu *„Review of Alcoa Fjardaal Shipping Activities - October 20-24“*. Hér ber að rifja upp að á þessum tíma var ekki aðeins í gildi samningur milli Samskipa og Alcoa heldur einnig samningar milli Aloca og Eimskips. Var um að ræða samninga frá árinu 2007, annars vegar um að Eimskip sæi um alla skipaafgreiðslu fyrir Alcoa í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði og hins vegar að Eimskip annaðist innflutning á rafskautum frá Noregi til Reyðafjarðar og skautaleyfum til baka. Vísast nánar um þetta til kafla 6.5.

2490. Í framangreindum tölvupósti Alcoa kom fram eftirfarandi: „[Innkaupasjóri Alcoa á Íslandi] *and I feel is it both appropriate and important to have a review of Alcoa Fjardaal's inbound and outbound shipping and logistics activities now that we have been running at full production for some time. We should review our contracts for any amendments that may be necessary and discuss operations improvement opportunities based on our experiences over the past year of shipping.*

Based on everyone's feedback I would ask that you keep Week 43, October 20-24 available for these meetings. Meetings should take place at the Fjardaal plant location.

If you know now of any days that week that you are not available please let me know. My initial thought is to plan 1 day with Eimskip/Elkem to discuss the anode vessel activity between Iceland and Norway, one day to discuss terminal operations with Eimskip/Samskip and one day to discuss export metal shipments with Samskip.

Please provide any suggestions you may have for these meetings. I would ask each of you to put together a list of subjects you would like to discuss in our meeting sessions. More to follow."[1367]

2491. Af þessu má sjá að Alcoa hafi þegar um miðjan ágúst 2008 boðað til funda með Samskipum og Eimskip 20. – 24. október 2008. Taldi Alcoa mikilvægt að fara yfir reynslu af flutningaþjónustu fyrir Alcoa eftir að fyrirtækið hafði um nokkurt skeið náð hámarks framleiðslu á áli. Vildi Alcoa yfirfara samninga og að gerðar yrðu nauðsynlegar viðbætur svo og skoðuð tækifæri til að bæta þjónustuna.

2492. Samkvæmt fundarbeiðninni áætlaði Alcoa að fram færu þrír aðskildir fundir framangreinda daga í október 2008: 1) fundur með Eimskip/Elkem til að ræða flutning á rafskautum milli Íslands og Noregs, 2) fundur til að ræða um hafnarþjónustu við Eimskip og Samskip og 3) fundur til að ræða útflutning Samskipa á áli.

2493. Eins og rakið er í kafla 9.4.1 áttu sér stað fundir Samskipa, Eimskips og Alcoa á Reyðarfirði dagana 22. – 23. október 2008. Fundirnir voru þó ekki nákvæmlega með þeim hætti sem Alcoa hafði lagt til í fyrrnefndu fundarboði frá 17. ágúst 2008, heldur fór þá m.a. fram sameiginlegur fundur Samskipa og Eimskips með Alcoa 22. október 2008. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum ræddu Samskip og Eimskip þennan dag m.a. um atriði sem tengdust breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Fóru þessi samskipti Samskipa og Eimskips fram þegar Samskip höfðu stuttu áður lýst því yfir að fyrirtækið væri að ljúka samningum við m.a. Eimskip, sbr. tölvupóst (S)forstj frá 20. október 2008.

2494. Sem fyrr segir ræddu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl *„strategíu*" gagnvart Alcoa og hvenær verðhækkanir gætu tekið gildi tveimur dögum áður en Alcoa sendi umrætt fundarboð. Ljóst er af viðbrögðum Samskipa við fundarboði Alcoa að *„strategía*" Samskipa gagnvart Alcoa lá þá fyrir. Ekki átti að bíða fram í október 2008 með að funda með Alcoa heldur var boðað til annars fundar.

2495. Daginn eftir áðurnefnt fundarboð Alcoa eða þann 18. ágúst 2008 sendi (S)forstö-útfl þannig annars konar fundarboð til viðskiptavinarins. Þar var óskað eftir fundi með Alcoa *„um markaðsþróun flutninga til og frá Íslandi og husanlegar aðgerðir samfara breyttum aðstæðum.*"[1368] Fundartíminn var tilgreindur 29. ágúst 2008. Framangreint fundarboð Samskipa til Alcoa og eftirfarandi gögn sýna að *„hugsanlegar aðgerðir*" í framangreindu samhengi vörðuðu a.m.k. kröfu Samskipa um verðhækkanir gagnvart Alcoa.[1369] Samkvæmt fundarboði Samskipa til Alcoa áttu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl að sitja fundinn.

2496. Daginn eftir, 19. ágúst 2008, sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (S)forstj og upplýsti um fundarboðið til Alcoa og undirbúning á verðhækkunum vegna flutningsþjónustu á fiski:

„Fundur boðaður með Alcoa 29/8 hér í REY. Útfærsla á hækkunum á fiskinn í fullum gangi og klárast innan tíðar."[1370]

2497. Af framangreindu er því ljóst að nokkrum klukkustundum eftir fund Samskipa með Eimskip 14. ágúst 2008 réðust Samskip í það að ræða og taka áfram undirbúning að verðhækkun gagnvart

[1367] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.222358.
[1368] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Fundarboð sent til Alcoa 18.08.2008. Fundartími 29.08.2008. Doc. ID. 0.7.33.793949.
[1369] Samanber umfjöllun hér að framan um áðurnefnda tölvupósta og fundarboð Samskipa, dags. 13.08.2008, 14.08.2008, 15.08.2008 og umfjöllun hér síðar um tölvupóst […] til […] dags. 30.08.2008, og tölvupóst […] til […], […] og […], 31.08.2008. Öll þessi samtímagögn fjalla m.a. um áform Samskipa um verðhækkun gagnvart Alcoa.
[1370] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.488245.

lykilviðskiptavinum, m.a. gagnvart Alcoa. Aðeins tveimur virkum dögum eftir fund Samskipa með Eimskip höfðu Samskip sent fundarboð til Alcoa þar sem gögn málsins sýna að ræða átti verðhækkanir. Í gögnum málsins er ekki að finna ótta hjá stjórnendum Samskipa um viðbrögð frá helsta keppinautnum, Eimskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips sem gerði fyrirtækinu mögulegt að halda ótrautt áfram í aðgerðum til undirbúnings á verulegum verðhækkunum sumarið 2008. Fundarbeiðni Alcoa 17. ágúst 2008 breytti engu um verðhækkunar *„strategíu“* Samskipa gagnvart viðskiptavininum.

2498. Árétta skal að þessi undirbúningur að verðhækkun Samskipa gagnvart Alcoa var ein af fjölmörgum hækkunaraðgerðum sem þegar höfðu tekið gildi, voru í undirbúningi um miðjan ágúst 2008 eða áttu eftir að koma til framkvæmda hjá bæði Samskipum og Eimskip. Á þessum tíma vann Eimskip einnig að hækkunaraðgerðum m.a. gagnvart stórum viðskiptavinum fyrirtækisins. Í dæmaskyni má nefna að samkvæmt fyrirliggjandi fundargerðum framkvæmdastjórnar Eimskips 13. og 26. ágúst 2008 unnu stjórnendur Eimskips t.a.m. að því að hækka verð gagnvart Aðföngum, Toyota, Ísafold og Nathan & Olsen, sbr. kafla 8.15.7.1.

2499. Varðandi Alcoa horfir Samkeppniseftirlitið einnig til þess að Samskip vissu eða mátti vera ljóst að innan við ársgamall samningur fyrirtækisins við Alcoa yrði settur í uppnám ef gerð yrði krafa um verðhækkun. Eimskip yrði þá í kjöraðstöðu til að sækja og gera tilraun til að ná öllum flutningunum frá Samskipum. Hafa ber í huga að Eimskip hafði reynslu af og þekkti vel til flutninga á áli og þegar hér var komið sögu hafði Eimskip til að mynda misst umtalsverða flutninga fyrir Alcan úr kerfum sínum. Auk þess var Eimskip þá þegar að selja annars konar flutningaþjónustu og tengda þjónustu til Alcoa og þekkti því þarfir viðskiptavinarins vel, sbr. kafla 9.2.

2500. Af framangreindu má ætla að ef Samskip hefðu talið forsendur samnings við Alcoa vera breyttar, þá hefði við skilyrði samkeppni á markaði mátt ætla að allar aðgerðir Samskipa gagnvart Alcoa hefðu verið afar varfærnar í samkeppnislegu tilliti. Samtímagögn Samskipa sýna á hinn bóginn engan ótta um viðbrögð Eimskips. Til að mynda var ekki spurning hjá stjórnendum Samskipa um það hvort heldur hvenær hækkunin gagnvart Alcoa gæti tekið gildi. Áðurgreint óttaleysi endurspeglast einnig í öðrum samtímagögnum Samskipa vegna annarra verðhækkana Samskipa á þessum tíma, t.d. þegar fyrirtækið vann að öðrum verulegum og fordæmalausum hækkunum á gjaldskrám fyrirtækisins (sem tók gildi 1. september 2008, og sem Samskip unnu að samhliða því að boða Alcoa á fund til að ræða m.a. verðhækkanir).

2501. Gögn málsins sýna að Samskip hafi áfram fjallað um verðhækkanir gagnvart Alcoa í lok ágúst 2008, sbr. tölvupósta (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv 30. og 31. ágúst 2008 og umfjöllun í kafla 8.15.11. Á fundi stjórnar Samskipa hf. 1. september 2008 var samkvæmt fundargerð m.a. rætt um: *„veruleg[a] hækkun á Alcoa samningi“* og gert ráð fyrir að hækkunin myndi samsvara um 200 milljónum kr. í tekjur á ársgrundvelli. Í glærukynningu frá sama fundi kemur fram að viðræður við Alcoa væru hafnar og Samskip hafi farið fram á 300 milljón kr. hækkun á samningnum við Alcoa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.15.11.

2502. Í mgr. 41 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að fundur fyrirtækisins og Alcoa í ágúst 2008 hafi ekki verið haldinn. Engin gögn voru hins vegar lögð fram þessu til stuðnings. Hvað sem þessu líður liggur fyrir í málinu að Samskip héldu fund með Alcoa í Pittsburg í Bandaríkjunum 15. september 2008 og mættu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl fyrir hönd Samskipa á þann fund, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa daginn fyrir fund hans og (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl þann 5. september 2008 og tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa 10. september 2008. Nánar er fjallað um umræddan fund Samskipa og Alcoa 15. september 2008 í kafla 8.16.5.3 og 8.16.8 hér á eftir en gögn málsins sýna að á þeim fundi hafi Samskip krafist mikillar hækkunar á verði í gildandi samningi við Alcoa frá október 2007. Í hnotskurn urðu atvik síðan þau að veruleg verðhækkun Samskipa gagnvart Alcoa, ásamt skerðingu á þjónustu, gekk eftir þann 24. nóvember 2008, en þá var gerður viðauki við fyrrgreindan samning fyrirtækjanna frá október 2007, sbr. umfjöllun um þau atvik í kafla 9.

8.15.8. Umfjöllun í Hollandi um samráð Eimskips og Samskipa

2503. Við heildarmat á gögnum þessa máls er mikilvægt að benda á að á þessum tíma, þ.e. í ágúst 2008, var meðal yfirmanna Samskipa erlendis rætt um að Samskip og Eimskip hefðu skipt með sér markaðnum. Kemur þetta fram í tölvupósti sem hollensk samkeppnisyfirvöld létu Samkeppniseftirlitinu í té við rannsókn málsins.

2504. Um er að ræða tölvupóst sem (S)frkvstj-frystig sendi þann 21. ágúst 2008 til stjórnenda Kloosterboer í Hollandi.[1371] Í honum reifaði (S)frkvstj-frystig samtal við annan stjórnanda hjá Samskipum, (S)forstj-frystig.

2505. Hér ber að rifja upp að (S)forstj-frystig var yfirmaður frystigeymslureksturs Samskipa og var hann með starfsstöð í Hollandi. (S)forstj sendi tölvupóst til m.a. (S)forstj-frystig þann 20. maí 2008 í tilefni af ráðningu (E)forstj sem forstjóra Eimskips. Kvaðst (S)forstj þekkja (E)forstj vel og lagði til að hann, (S)forstj-frystig, (S)frkvstj-MCL og (S)stjórnarm-fjármstj myndu ræða um (E)forstj og Eimskip á fundi sem fyrirhugaður var í Rússlandi stuttu síðar í maí 2008. Þann 10. júní 2008 skipulagði (S)forstj að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta (S)forstj-frystig vegna samráðsverkefnisins og í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)forstj, dags. 22. júlí 2008, kom fram að (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL biðu frétta af fyrirhuguðum fundi með Eimskip sem haldinn var 25. júlí 2008. (S)frkvstj-frystig er einn af Kloosterboerbræðrunum en hann hóf störf hjá Samskipum eftir kaup þeirra á sjávarútvegshluta Kloosterboer á árinu 2005.

2506. Í tölvupósti (S)frkvstj-frystig frá 21. ágúst 2008 kom fram að hann og (S)forstj-frystig hefðu rætt ítarlega saman fyrr um morguninn, m.a. um mögulega fjárhagsörðugleika aðaleiganda Samskipa, (S)aðaleig-stjform-SH.[1372] Var í því samhengi vísað til samráðs við Eimskip:

> *„[…] mín persónulega tilfinning er að hann* [(S)aðaleig-stjform-SH]*, og því Samskip líka hangi á bláþræði. Auðvitað spilar stoltið inn í þessu hvað varðar Samskip, og menn vænta þess að MCL verður sá fyrsti sem fer út. Þeir hafa reynt að vinna saman við Eimskip (gámaskip) og skipta markaðnum á milli sín, en þeir gripu Ikea pakkann fyrir aftan bakið á þeim, og þess vegna gaus* [(S)aðaleig-stjform-SH] *hærri en geysir. Samskiptum við Eimskip var hætt.*"

2507. Sem fyrr segir sýna gögn málsins samráð milli frystigeymslufyrirtækja Eimskips og Samskipa í Hollandi (Daalimpex og Kloosterboer) en hluti samráðsverkefnisins var að kanna möguleika á að auka þá samvinnu. Einnig ber að hafa í huga niðurstöðu hollenskra samkeppnisyfirvalda frá mars 2016 um að Eimskip, Samskip, eignarhaldsfélag Kloosterboerfjölskyldunnar (Kloosbeheer) og eitt fyrirtæki til viðbótar hefðu á árunum 2006 - 2009 haft með sér alvarlegt ólögmætt samráð á frystigeymslumarkaðnum í Hollandi, sbr. kafla 7.5.1. Í þessum tölvupósti frá 21. ágúst 2008 kemur einnig fram að (S)frkvstj-frystig hafi lagt til að (S)forstj-frystig myndi ræða við (E)frkvstj-Daalimpex (framkvæmdastjóra dótturfélags Eimskip, Daalimpex) og einnig sagt að (S)frkvstj-frystig hafi verið búinn að eiga samskipti við hana:

> *„-ég lagði til samtal við* [(E)frkvstj-Daalimpex] *en hann vill að ég verði viðstaddur.* [(E)frkvstj-Daalimpex] *veit þegar um þetta og ég tala við hana um (það).*"[1373]

2508. Við skýrslutöku hjá lögreglu vísaði (E)frkvstj-alþjsv til samskipta (S)frkvstj-frystig og (E)frkvstj-Daalimpex og hélt því fram að (E)frkvstj-Daalimpex og (S)frkvstj-frystig hefðu verið *„prímus mótorarnir*" í umræddu ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa í Hollandi, sbr. kafla 7.5.1.

[1371] Afhentur tölvupóstur frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum. Tölvupóstur frá […] til stjórnenda Kloosterboer […], dags. 21.08.2008, kl. 9:40.
[1372] Afhentur tölvupóstur frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum. Tölvupóstur frá […] til *„Group-Five*", dags. 21.08.2008, kl. 09:40.
[1373] Afhentur tölvupóstur frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum. Tölvupóstur frá […] til stjórnenda Kloosterboer […], dags. 21.08.2008, kl. 9:40.

2509. Samskiptin sem lýst er í tölvupósti (S)frkvstj-frystig eru því til frekara vitnis um samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

2510. Þessi tölvupóstur (S)frkvstj-frystig gefur jafnframt til kynna áhyggjur stjórnenda innan Samskipa Holding um versnandi fjárhagslega stöðu (S)aðaleig-stjform-SH og Samskipa samstæðunnar.

2511. Ummæli (S)frkvstj-frystig voru í samræmi við fyrirliggjandi samtímagögn sem sýna að frá fyrri hluta árs 2008 höfðu Samskip Holding staðið í viðræðum og gripið til aðgerða til að koma til móts við kröfur og verjast vanefndaúrræðum helsta lánadrottins samstæðunnar, hollenska bankans Fortis, sbr. umfjöllun í köflum 6.7 og 8.10.1. Eins og áður greinir var (S)aðaleig-stjform-SH stærsti eigandi Samskipa Holding. Atvik vegna Fortis voru ennþá yfirstandandi þegar (S)frkvstj-frystig sagði að (S)aðaleig-stjform-SH og Samskipasamstæðan stæðu mjög tæpt. Undirstrika ber að fjárhagslegir erfiðleikar Samskipa Holding tóku til erlendrar starfsemi samstæðu Samskipa. Íslenski rekstur Samskipa hf. gekk á hinn bóginn vel og hafði (S)aðaleig-stjform-SH gefið stjórnendum þau fyrirmæli að vernda ætti Samskip á Íslandi sem *„cash cow"* samstæðunnar.

2512. Varðandi umrædd ummæli (S)frkvstj-frystig tengd IKEA, um að Eimskip hafi *„gripið"* IKEA fyrir aftan *„bakið"* á Samskipum, skal hafa í huga að fyrirtækið á Íslandi var á þessum tíma með viðskipti og samning hjá Eimskip. Engin tilfærsla varð á sjóflutningssviðskiptum við IKEA á Íslandi á þessum tíma. Verður því að telja að í tölvupósti (S)frkvstj-frystig sé rætt um flutninga fyrir það fyrirtæki annars staðar í Evrópu.[1374] Þrátt fyrir að í tölvupóstinum segi að (S)aðaleig-stjform-SH hafi reiðst og samskipti við Eimskip hafi verið aflögð þá sýna samtímagögn þvert á móti áframhaldandi samskipti og samvinnu Samskipa og Eimskips á Íslandi. Þá ber að hafa í huga að IKEA á Íslandi var andlag ólögmætrar markaðsskiptingar fyrirtækjanna síðar á brotatímabili þessa máls, sbr. umfjöllun í kafla 14.29.

2513. Í mgr. 798 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að framangreindur tölvupóstur (S)frkvstj-frystig væri til vitnis um samráð Eimskips og Samskipa. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa sem tengjast þessu, sbr. umfjöllun í kafla 25.22.5.

8.15.9. Fyrirhugaður fundur Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008

2514. Þann 22. ágúst 2008 var líkt og áður greinir stefnt að fundi Samskipa og Eimskips og unnið að *„Nýtt upphaf"* verkefninu og verðhækkunaraðgerðum.

2515. Í fundargerð framkvæmdastjórnar hjá Eimskip, vegna fundar 19. ágúst 2008, kemur fram að hækkun á *„þjónustugjöldum Flytjanda fór vel í gegn, fengum varla nokkra umræðu frá viðskiptamönnum."* Einnig segir: *„Það er ekkert að sækja í útflutningi til US, ekkert að ná í."*[1375] Gefur þetta til kynna að Samskip hafi ekki nýtt sér hækkun Eimskips til að auka hlutdeild sína í landflutningum. Einnig er þetta til stuðnings takmarkaðri rekstrarlegri þýðingu Norður-Ameríku flutninga á þessum tíma.

2516. Í mgr. 801 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að framangreind fundargerð Eimskips feli í sér vísbendingu um takmarkaða samkeppni eða um samráð fyrirtækjanna. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þau sjónarmið sem Samskip setja fram. sbr. umfjöllun í kafla 25.22.6.

2517. Gögn málsins sýna að þennan sama dag, þriðjudaginn 19. ágúst 2008, hafi helstu stjórnendur Samskipa unnið samhliða að aðgerðum og verkefnum sem annars vegar féllu beint undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið og hins vegar að áframhaldandi undirbúningi að bæði almennum verðhækkunum og sértækum hækkunum gagnvart stórum viðskiptavinum (t.d. Alcoa sbr. umfjöllun hér að framan). Sérstaklega var undirbúið að hækka flutningsgjöld vegna útflutnings á fiski frá Íslandi. Ræddi

[1374] Sbr. afhent yfirlit Samskipa um misst/fengin viðskipti. Afhent 10.04.2015. Sbr. einnig afhent skjal frá Eimskip um 25 stærstu viðskiptavini í *„5. Húsgögn"* 01.12.2016.
[1375] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 34 2008.doc"*. Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips 19.07.2008. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.108292.

(S)forstj í þessu samhengi um fund í *„lok viku*". Sem fyrr kom hvergi fram í samtímagögnum stjórnenda ótti við við samkeppnisleg viðbrögð Eimskips við fyrirhuguðum verðhækkunum.

2518. Sem fyrr segir var á þessum tíma stefnt að fundi Eimskips og Samskipa föstudaginn 22. ágúst 2008. Ekki er hins vegar ljóst hvort í tölvupósti (S)forstj hér á eftir (þ.e. tölvupóstur til (S)forstö-innfl1 , sendur 19. ágúst 2008, kl. 8:45) hafi beinlínis verið vísað til þess fundar, en þar sagði *„þegar við fundum í lok viku*". Hvað sem því líður verður ekki betur séð en að forstjórinn hafi talið óhætt að beita sér fyrir miklum verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum fyrirtækisins án nokkurs ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það samráð Samskipa og Eimskips sem gerði þetta mögulegt. Skal þessu lýst nánar:

- Að morgni 19. ágúst (kl. 08:41) sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl. Efni hans var *„Revised budget*" og í honum segir:

  „Erum sammála um að taka eftirfarandi skref:

  1. Kerfin-(S)frkvstj-millilandasv á fund nú í dag í Hamburg, og heyrum hver staða er þar síðar í vikunni

  2. Alcoa-(S)forstö-útfl boðar til fundar

  3. Útflutningur-(S)forstö-útfl undirbýr hækkanir á fiskinn

  4. Influtningur-[(S)forstö-innfl1] *klárar revised budget fyrir innfl. byggt á magnáætlun, koma með tillögur að hækkunum*

  5. MCL [(S)frkvstj-MCL]- *kollegar okkar í Rtm eru að greina tækifæri*".[1376]

- Nokkrum mínútum síðar (kl. 08:45) sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 , (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) og efni hans var *„Innflutningur*". Í honum segir:

  „Í nógu að snúast, þ.e.:

  Revised budget

  - afar mikilvægt að revised budget fyrir innfl. verði klárt nú þegar við fundum í lok viku, en í því er mikilvægt að það sé tekið niður á mánuði, mv. fyrri reynslu

  Hækkanir

  -klára samanburð á:

  a) verðskrám okkar við keppinauta

  b) verðskrám okkar versus kostnaðarverð viðkomandi verkþáttar koma með tillögu að hækkunum og mati á hverju þær skila

  Intra Europe magn

  -ég heyri að menn eru að byrja að bóka vöru milli hafna, sem er gott, en afar mikilvægt að fara rétt af stað með í upphafi, ræði við þig verðmálin td."[1377]

- (S)forstö-útfl svaraði kl. 8.53 tölvupósti (S)forstj frá kl. 08:41 og sagði: *„Fundur boðaður með Alcoa 29/8 hér í REY. Útfærsla á hækkunum á fiskinn í fullum gangi og klárast innan tíðar.*"[1378]

[1376] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.488159.
[1377] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.488162.
[1378] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.488245.

Hér vísaði (S)forstö-útfl til fundarboðs til Alcoa deginum áður, 18. ágúst 2008. Varðandi ummæli (S)forstö-útfl um útfærslur á hækkunum Samskipa á fiski þá var um að ræða áframhaldandi undirbúning að verðhækkunum sem hann ásamt (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 ræddu 15. ágúst 2008 og settu í undirbúning eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip deginum áður, sbr. umfjöllun hér að framan.

- (S)forstö-útfl sendi annan tölvupóst stuttu síðar (kl. 09:00) sem svar við *„Revised budget*" tölvupósti (S)forstj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv):

  „Tækifæri til hækkana sé ég á eftirfarandi máta hér fyrir neðan,

  1. Í frostinu þá gætum við náð árangri á skjótan máta ef rétt er að staðið þar sem ISI og HB Grandi eru með með lausa saminginga.

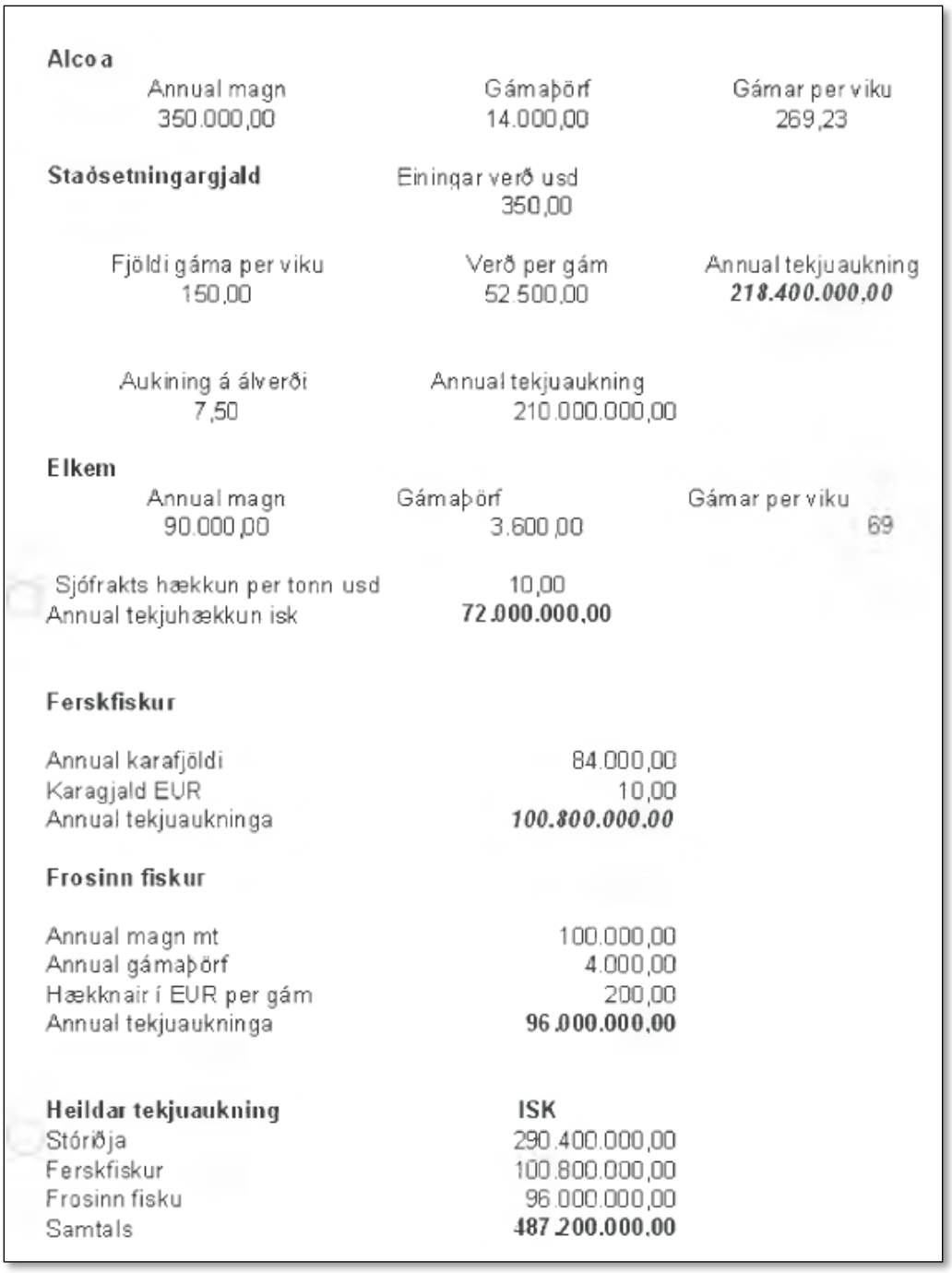
  2. Varðandi ferskfisk þá legg ég til karagjald upp á 10 EUR per kar. og gæti verið tilkynnti í vikunni eða næstu út á markaðinn.

  3. Alcoa þekkjum við og munum ræða nánar 29/8 á fundi með þeim.

  4. Elkem set ég upp á þann veg að ef þeir fara ekki að auka flutningana með okkur á haustmánuðum þá mun ég boða 10 usd mt hækkun á sjófrakt þeirra."

2519. Síðan birti (S)forstö-útfl í tölvupóstinum eftirfarandi yfirlit yfir fyrirtæki og vöruflokka þar sem væri hægt að hækka verð og fá ný tekjuliði með verulegri árlegri tekjuaukningu hjá Samskipum á Íslandi (487 milljónir kr. á ári). Í samræmi við önnur samtímagögn staðfestir yfirlit og umfjöllun (S)forstö-útfl að undirbúningur Samskipa, m.a. um miklar verðhækkanir í útflutningi, tóku til umfangsmestu vöruflutninganna, þ.e. að hækka verð á flutningum á áli og fiski:[1379]

[1379] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.794112.



Alcoa

Annual magn	Gámaþörf	Gámar per viku
350.000,00	14.000,00	269,23

Staðsetningargjald — Einingar verð usd: 350,00

Fjöldi gáma per viku	Verð per gám	Annual tekjuaukning
150,00	52.500,00	***218.400.000,00***

Aukining á álverði	Annual tekjuaukning
7,50	210.000.000,00

Elkem

Annual magn	Gámaþörf	Gámar per viku
90.000,00	3.600,00	69

Sjófrakts hækkun per tonn usd	10,00
Annual tekjuhækkun isk	**72.000.000,00**

Ferskfiskur

Annual karafjöldi	84.000,00
Karagjald EUR	10,00
Annual tekjuaukninga	***100.800.000,00***

Frosinn fiskur

Annual magn mt	100.000,00
Annual gámaþörf	4.000,00
Hækknair í EUR per gám	200,00
Annual tekjuaukninga	**96.000.000,00**

Heildar tekjuaukning	**ISK**
Stóriðja	290.400.000,00
Ferskfiskur	100.800.000,00
Frosinn fisku	96.000.000,00
Samtals	**487.200.000,00**

2520. (S)forstj svaraði 21. ágúst 2008 (kl. 08:05) tölvupósti (S)forstö-útfl frá 19. ágúst 2008 (sem hann sendi kl. 09:00). (S)forstö-útfl hafði, eins og áður segir lýst mati sínu á því hvernig unnt væri að hækka verð á útflutningi (sem var svar hans við beiðni (S)forstj). Í svari (S)forstj sagði:

„þakkir fyrir skýr markmið og leiðir ... nú förum við í slaginn ...“[1380]

2521. Hvergi í umfjöllun þessara lykilstjórnenda var að finna ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips. Af fyrirliggjandi gögnum málsins er ljóst að áðurnefnd ummæli (S)forstj um að fara í *„slaginn“* vísa til þess að stjórnendur Samskipa myndu taka *„slaginn“* um hækkanir við viðskiptavini fyrirtækisins, sbr. einnig tölvupóst (S)forstö-umb.erl 28. ágúst 2008 til starfsmanna Samskipa erlendis þar sem tilkynnt var um verulegar verðhækkanir Samskipa gagnvart viðskiptavinum: *„I*

[1380] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.794564.

know the notice is very short and maybe in some instances customers might have a clause that rates can not be altered with such notice. We need to take that fight". Sjá nánari umfjöllun um þetta efni í næsta kafla.

2522. Eftir að hafa fengið þessa hvatningu um að fara *„í slaginn*" sendi (S)forstö-útfl tölvupóst skömmu seinna sama morgun (kl. 08:50) til undirmanns síns, (S)viðskstj4, og bað hann að undirbúa eftirfarandi verðhækkun:

„Ég vil biðja þig að undirbúa í næstu viku tilkynningu um karagjald í ferskum fiski, legg til 10 eur per kar sem ætti að gefa okkur 100 millj. isk annual. þurfum að koma þessu gjaldi á innan 14 daga helst."

2523. Ljóst er af svari (S)viðskstj4 að hann taldi þetta fela í sér verulega verðhækkun og benti á að þetta þýddi 600-650 evrur fyrir stóran gám.

2524. (S)forstö-útfl svaraði þessum tölvupósti (S)viðskstj4 24. ágúst 2008 og sagði: *„já þetta eru miklar hækkanir*" og einnig kemur fram í svarinu að hann vilji að þessi verðhækkun taki gildi í næstu viku.[1381] Áfram var engan bilbug að finna á stjórnendum Samskipa um að fara fram með þessa verðhækkun eða að hjá þeim mætti greina óvissu eða ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips. Hafa ber í huga að af áðurnefndri umfjöllun (S)forstö-útfl átti eingöngu þetta nýja gjald eitt og sér að skila Samskipum rúmlega 100 milljóna kr. tekjuaukningu á ári hverju.

2525. Sem fyrr segir stóð til að Samskip og Eimskip myndu hittast 22. ágúst 2008. Í dagbók (S)forstö-innfl1 þennan dag var hann bókaður kl. 10 á fund með heitinu: *„Magn og tekjuáætlun 2009 + hækkanir 1. sept.*".[1382] Kl. 14:00-15:00 var síðan bókaður fundur (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv með (E)forstö-innfl vegna *„USA*". (E)forstö-innfl boðaði fundinn hjá Eimskip. Boðaðir ásamt (E)forstö-innfl voru (E)frkvstj-flutnkerf hjá Eimskip og hjá Samskipum (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með heitinu *„Ameríkusamningur*".[1383]

2526. Hins vegar sendi (S)forstö-innfl1 deginum á undan (21. ágúst 2008) tölvupóst til (E)forstö-innfl og tók þetta fram: *„Við* [(S)frkvstj-millilandasv] *komumst því miður ekki með á fundinn kl. 14:00 á morgun. Getið þið tekið hann kl. 10:30 á morgun? Ef ekki þá þurfum við því miður að fresta honum þar til á fimmtudag eða föstudag í næstu viku.*"[1384] Í kjölfarið áttu sér stað frekari tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl , síðar einnig (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl. Niðurstaðan varð að fundinum milli fyrirtækjanna var frestað til 28. ágúst 2008. Honum virðist síðan hafa verið frestað aftur til 1. september 2008.[1385]

2527. Í mgr. 802 – 807 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að framangreind umfjöllun innan fyrirtækisins um m.a. hækkun á verði og viðskipti við Alcoa hafi tengingu við samskipti við Eimskip og undirbúningi fyrir fund fyrirtækjanna sem á endanum var haldinn 5. september 2008. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa og undirstrikar að þegar í ágúst 2008 höfðu fyrirtækin átt samskipti sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni. Fór sú háttsemi þeirra gegn 10. gr. samkeppnislaga. Fundur fyrirtækjanna 5. september 2008 var einn vettvangur af mörgum í samfelldu samráði þeirra. Nánar er fjallað um sjónarmið Samskipa í kafla 25.22.6.

2528. Ljóst er að (E)forstj lagði á þessum tíma áherslu á að ljúka þeim þætti samráðsverkefnisins sem varðaði samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Hann sendi 23. ágúst 2008 tölvupóst

[1381] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.795110.
[1382] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […]. […] boðar […] á fund 22.08.2008, kl. 08:47. Fundartími stuttu síðar kl. 10-11. Doc. ID. 0.7.33.660003.
[1383] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip og Samskip. […]. Fundur boðaður af […]15.08.2008, kl. 14:22. Fundartími 22.08.2008, kl. 14-15. Doc. ID. 0.7.33.658431.
[1384] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.401627.
[1385] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.402293.

til m.a. (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-lögfr með heitinu *„USA samningur við Samskip."* Í tölvupóstinum sagði aðeins þetta:

„Það verður að klára þennan samning hið fyrsta".

2529. Í tengslum við þetta spurði (E)frkvstj-lögfr (E)forstö-innfl um framvindu mála. (E)forstö-innfl svaraði 25. ágúst 2008 og greindi frá samskiptum við Samskip:

„Við (E)frkvstj-flutnkerf hittum þá [(S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1] *í þar síðustu viku og (E)frkvstj-EimÍsl kom svo inn á fundinn. Það er stál í stál varðandi hækkun sem við ætlum að ná í gegn og fara þeir fram á lækkun á verðum. Það er ákveðinn fundur eftir viku þ.e. næsta mánudag en þeir frestuðu fundi s.l. föstudag og geta ekki hitt okkur núna í vikunni. Það sem skiptir máli er að ná saman um verð en ég ræddi innihaldið og framkvæmdina við þá. Þeir eru ánægðir með framkvæmd okkar á þessum flutningum. Þóttust lítið þekkja til að Samkeppniseftirlitið hefði erindi frá þeim til umsagnar frá 2006 sem ekkert svar hefði borist við. Ég tjáði þeim að núgildandi verð myndu falla úr gildi eftir 1. október n.k."*

2530. (E)forstj svaraði sama dag og sagði:

„Ég vil vera með á þessum fundum –vinsamlegast setjið mig inn í efnis samningsins og berið við þann fyrri."[1386]

2531. (E)forstj var í september 2013 spurður af Samkeppniseftirlitinu hvort hann hefði komið að samskiptum við Samskip vegna Norður-Ameríku samstarfsins. Í svari hans sagði:

„Nei. Aftur, ég reyni að halda mér frá þessu og það að vera Íslendingur hér það, ég myndi bjóða hættunni heim að vera þarna hinu megin og vera alltaf að taka inn einhverja kúnna, biðja um afslætti, þannig að ég reyni að halda mig frá því en get það aldrei alveg, það er alltaf eitthvað sem óvart dettur inn hjá mér og ég þarf að, ég þarf að taka á málum."[1387]

2532. Hér ber að rifja upp að við skýrslutöku hjá lögreglu árið 2018 gaf (E)forstj eftirfarandi skýringar þegar hann var spurður um gögn sem tengdust Norður-Ameríku samstarfinu við Samskip á árinu 2008:

- Aðspurður um m.a. uppsögn Eimskips á Norður-Ameríku samningnum 30. maí 2008 og ósk um að hefja tafarlausar viðræður við Samskip um nýjan samning sagði (E)forstj að hann hafi verið mótfallinn þessu samstarfi við Samskip og viljað segja samningnum upp í þeirri von að Samkeppniseftirlitið myndi ekki heimila þetta samstarf, sbr. kafla 7.2.1.1. Tók (E)forstj t.d. fram að hann hafi ekkert viljað flytja fyrir Samskip (*„engan áhuga á að flytja fyrir Samskip eitt einasta box"*).[1388] Þrátt fyrir þetta sagði (E)forstj að umræður um Norður-Ameríku samninginn við Samskip, sem unnið var eftir á árinu 2008, *„voru ekkert á mínu borði"*.[1389]

- Í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf þann 27. júní 2008 setti (E)forstj fram þau tilmæli að Eimskip myndi biðja Samskip um að hætta að keppa í flutningum til og frá Norður-Ameríku (í gegnum Evrópu) og notast þess í stað alfarið við skip Eimskips. Jafnframt átti að hækka verð á þessum beinu flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Eins og lýst er í kafla 8.4 fæst ekki betur séð en að (E)forstj hafi með framburði sínum hjá lögreglu staðfest að vakað hafi fyrir honum að fá Samskip til þess að hætta umræddri samkeppni. Jafnframt kom fram í kafla 8.4 að virða verði þennan tölvupóst (E)forstj frá 27. júní 2008 í samhengi við það sem fram komi í *„Nýtt upphaf"* glærum hans og fundi (E)forstj með yfirmanni Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am, þann 25. júní 2008.

[1386] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.317623.
[1387] Endurrit af munnlegri upplýsingagjöf Eimskips ([…]) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.09.2013, bls. 9.
[1388] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 72.
[1389] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 71.

- Aðspurður um framangreindan tölvupóst frá 23. ágúst 2008 (*„Það verður að klára þennan samning hið fyrsta*") virtist (E)forstj gefa þá skýringu, við skýrslutöku hjá lögreglu, að hann hafi verið að ýta á eftir samningagerð við Samskip svo unnt væri að hækka verð Eimskips og til þess að það væri unnt yrði að senda nýjan samning til Federal Maritime Commission (FMC). Neitun Samskipa um að borga hærra verð fyrir Norður-Ameríku flutninga hafi tafið þessa vinnu.[1390]

- Aðspurður um orðalagið *„Ég vil vera með á þessum fundum*" í framangreindum tölvupósti frá 25. ágúst 2008 sagði (E)forstj: *„Já sko þarna er verið að tala um Íslendingana,* [(E)frkvstj-lögfr] *[…] og* [(E)forstö-innfl] *og þegar ég segist vera, vilja vera á þessum fundum vil ég sjá hvað þau ætla að gera. Eitt af þessum málum sem að ég hef þá viljað fylgjast með*". Bætti (E)forstj síðan þessu við: *„En ég var ekki að óska eftir því að fara á, á fundina, ég sé það ekki í þessu*". [1391]

2533. Munnleg upplýsingagjöf (E)forstj hjá Samkeppniseftirlitinu og framburður hjá lögreglu er ekki í samræmi við samtímagögn. Það er ekki rétt að (E)forstj hafi reynt að halda sig frá málefnum sem tengdust þessu samstarfi við Samskip. Hann þvert á móti lagði áherslu á þau, sbr. umfjöllun í kafla 7.2.1.1 um atvik í lok maí og byrjun júní 2008 og umfjöllun í kafla 8.4 um tölvupóst (E)forstj frá 27. júní 2008. Tölvupóstur (E)forstj frá 25. ágúst 2008 staðfestir þetta og orðalag hans gefur til kynna að (E)forstj hafi ákveðið að taka beinan þátt í þessum samskiptum við Samskip. Hins vegar skiptir ekki höfuðmáli hvort (E)forstj lýsti yfir vilja til að sitja fundi með Samskipum eða sitja undirbúningsfundi með undirmönnum sínum áður en þeir hittu Samskip. Eftir sem áður sýnir gagnið að (E)forstj hafi sýnt þessu málefni mikinn áhuga. Sá áhugi var hins vegar í engu samræmi við takmarkaða þýðingu Norður-Ameríku flutninga á þessum tíma fyrir bæði Eimskip og Samskip, sbr. m.a. framangreinda fundargerð Eimskips frá 19. ágúst 2008 og umfjöllun hér að framan um fund Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008. Er þetta, ásamt öðrum fyrirliggjandi samtímagögnum, til stuðnings því að á fundum (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl hafi verið rætt um fleiri samráðsmálefni en Norður-Ameríku samstarfið.

2534. Í mgr. 808 í athugasemdum Samskipa við AI er umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um tölvupósta (E)forstj frá 23. og 25. ágúst 2008 gagnrýnd. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þá gagnrýni, sbr. kafla 25.22.6.

8.15.10. Miklar verðhækkanir Samskipa 1. september 2008 o.fl.

2535. Áfram var unnið að undirbúningi verðhækkana innan Samskipa. Sunnudaginn 24. ágúst 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 . Heiti hans var *„revised*" og bað (S)forstj (S)forstö-innfl1 að senda sér það sem hann hafi kynnt á föstudegi og jafnframt *„senda samantekt yfir það sem mun hækka nú um mánaðarmótin og hverju það muni skila*".[1392]

2536. (S)forstj sendi einnig sama morgun tölvupóst til (S)forstö-útfl og spurði;

„varstu klár með það hvað mun hækka nú frá og með 1 sept, innfl ætlar að hækka myndarlega sem og landflutningar."

2537. (S)forstö-útfl svaraði sama dag, 24. ágúst 2008, og sagði að sjófrakt myndi hækka um 5%, þjónustugjöld um 10% og sama á *„útseldum innanlandsakstri.*" (S)forstj svaraði og spurði um hækkun á *„karagjaldinu á ferska*". Í svari (S)forstö-útfl við þeirri spurningu sagði að undirmaður hans myndi klára:

„tilkynninguna í vikunni og sendir út, byrjum að rukka frá og með næstu viku. Þetta þýðir 400-600 EUR hækkun á gám ef við rukkum 10 EUR per kar, heldurðu að við komumst upp með það?".[1393]

[1390] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 79.
[1391] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 105.
[1392] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.660459.
[1393] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.489462.

2538. Samkvæmt þessu ætlaði (S)forstö-útfl að tilkynna um karagjaldið á tímabilinu 25. – 29. ágúst og byrja að innheimta það mánudaginn 1. september 2008. Var (S)forstö-útfl hins vegar óviss um að Samskip gætu framkvæmt þá verðhækkun á flutningum á ferskum fiski sem fólst í þessu karagjaldi.

2539. Í framangreindum tölvupósti frá 25. ágúst 2008 frá (E)forstj til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-lögfr (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf) kvaðst (E)forstj vilja taka þátt í umræddum fundum með Samskipum. Samkvæmt dagbók (E)forstö-innfl var haldinn innanhúsfundur hjá Eimskip daginn eftir, eða 26. ágúst 2008, kl. 11-12. Samkvæmt fundarboði átti að ræða *„Samningur við Samskip frá Ameríku"* og í samræmi við fyrirmæli (E)forstj voru á fundinn boðaðir (E)forstj, (E)frkvstj-flutnkerf, og (E)frkvstj-EimÍsl.[1394] Eftir fundinn eða kl. 17:30 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til umræddra fundarmanna. Heiti tölvupóstsins var *„Ameríkusamningur"* og í honum fjallaði (E)forstö-innfl m.a. um hækkanir á samningnum og hugmynd um nýtingu Samskipa á vöruhúsi Eimskips í Richmond í Bandaríkjunum. Segir m.a.:

„Ég ræði hugmyndina um vinnuna í Richmond við [(S)forstö-innfl1] *fyrir fundinn".*[1395]

2540. Samkvæmt þessu var undirstrikað mikilvægi þessa máls af hálfu Eimskips með beinni aðkomu (E)forstj og að ráðgerður var annar fundur Samskipa og Eimskips og hugðist (E)forstö-innfl ræða við (S)forstö-innfl1 fyrir þann fund. Sýnir þetta einnig að í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið var til umræðu hjá Samskipum og Eimskip aukið samstarf tengt Norður-Ameríku flutningum, þ.á m. möguleg nýting Samskipa á vöruhúsi Eimskips í Richmond í Bandaríkjunum.

2541. Sama dag, 26. ágúst 2008, var haldinn fundur framkvæmdastjórnar Eimskips. Í fundargerð er haft eftir (E)frkvstj-innanl að unnið væri að eftirfylgni vegna gjaldskrárhækkunar sem gerð var 11. ágúst og að gjaldataka gagnvart Húsasmiðjunni myndi taka ákveðnum breytingum vegna BAF og að hann muni hitta *„Aðföng væntanlega í vikunni til að ná fram hækkun umfram samning."* Þá kemur fram að (E)forstö-innfl væri að *„vinna í að Samskip, Innes, Nathan o.fl. greiði okkur BAF gjöld núna í framhaldinu."*[1396]

2542. Samkvæmt framangreindu hugðist (E)forstö-innfl ræða við (S)forstö-innfl1 fyrir næsta fund fyrirtækjanna. Sýna gögn málsins að (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hafi rætt saman daginn eftir, þ.e. 27. ágúst 2008. Þetta sést af tölvupósti sem (E)forstö-innfl sendi (S)forstö-innfl1 um kvöldið þann dag. Í byrjun hans segir:

„Varðandi reikningsstöðu á félaga minn og nágranna í sumarbústaðalandinu fyrir norðan sem ég ræddi við þig í dag."[1397]

2543. Í tölvupóstinum var síðan að finna upplýsingar um viðskipti nágranna (E)forstö-innfl við Samskip og við blasir að (S)forstö-innfl1 hafði, að beiðni (E)forstö-innfl , fallist á að skoða hugsanlega leiðréttingu á reikningi nágrannans. Rennir þetta stoðum undir tengsl og samskipti helstu stjórnenda þessara keppinauta. Í ljósi framangreinds tölvupósts (E)forstö-innfl frá deginum á undan verður að telja að málefni tengd samráði fyrirtækjanna hafi einnig verið til umfjöllunar í þessu samtali. Hvað sem þessum samskiptum (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl líður ber að hafa í huga að á þessum tíma, í ágústmánuði 2008, höfðu Eimskip og Samskip þegar með sér ólögmætt samráð á markaðnum sem a.m.k. auðvelduðu eða sköpuðu kjörskilyrði til að grípa til verulegra verðhækkana gagnvart viðskiptavinum. Gögn sem sýna samskipti yfirmanna keppinauta, sem komu að ákvörðunum um verðhækkanir, samtímis því að fyrirtækin unnu að þessum aðgerðum samráðsins hafa óhjákvæmilega einnig sönnunargildi í máli sem þessu. Um þetta vísast til umfjöllunar í köflum 6 – 8.

[1394] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.403842.
[1395] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.320122.
[1396] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips 26.08.2008. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.404957.
[1397] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.662638.

2544. Sama dag og (S)forstö-innfl1 ræddi við (E)forstö-innfl var hann þannig að leggja lokahönd á undirbúning að *„myndarlegri*" verðhækkun á þjónustu innflutningsdeildar Samskipa. Sést þetta skýrlega af tölvupóstum sem hann sendi yfir daginn.[1398] Samskip sendu út þennan dag tilkynningu um verðhækkun á landflutningaþjónustu Samskipa en tilkynning um hækkun á innflutnings- og útflutningsþjónustu var send daginn eftir.[1399] Tilkynningin um hækkun á landflutningum hljóðaði svo:

„Reykjavík 27. ágúst 2007

Ágæti viðskiptavinur

Frá og með mánudeginum 1. september nk. mun almenn gjaldskrá Landflutninga - Samskipa hækka sem nemur 5,5%.

Jafnframt hefur verið ákveðið að taka upp nýtt stykkjagjald frá og með sama tíma, kr. 107 fyrir hverja flutningseiningu á fylgibréfi umfram þá fyrstu.

Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta auknum innlendum rekstrarkostnaði og hækkandi meðhöndlunarkostnaði.

Ný verðskrá verður birt á vefslóðinni www.landflutningar.is."

2545. Sem fyrr segir sýna gögn málsins að (S)forstö-innfl1 ræddi við (E)forstö-innfl þann 27. ágúst 2008. Þann dag sendi (S)frkvstj-N-Am, framkvæmdastjóri Samskipa í Bandaríkjunum, tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hann hvort eitthvað væri að *„frétta af EI [Eimskip] samningsmálum*". (S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir og greindi (S)frkvstj-N-Am frá því að það yrði haldinn fundur með Eimskip í næstu viku.[1400]

2546. Í mgr. 811 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að tölvupóstur (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 frá 27. ágúst 2008 hafi nokkra tengingu við ætlað samráð Eimskips og Samskipa. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.22.7.

2547. Þann 28. ágúst 2008 var því áfram unnið að því hjá Samskipum að hrinda verðhækkunum á inn- og útflutningi í framkvæmd. Klukkan 08:40 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) með heitinu *„Hækkanir 1 sept*". Gaf (S)forstj þau fyrirmæli að þeir skyldu taka saman á eitt blað hvað hækkanir 1. september 2008 ættu eftir að skila Samskipum í formi aukinnar framlegðar og senda þessa samantekt til hans og (S)frkvstj-millilandasv. Einnig sagði í tölvupóstinum:

„Jafnframt er vert að lækka eitthvað af gjaldskrárliðum hjá okkur, sem augljóslega eru of háir, og ekki unnið eftir eða í mjög litlu mæli, til að hreinlega geta sýnt fram á að um breytingar á gjaldskra er að ræða, ekki einvörðungu hækkunum, tilgangurinn að gera verðlagningu meira „transparent."[1401]

2548. Hér ber að rifja upp að samkvæmt áðurnefndum tölvupósti (S)forstö-útfl frá 24. ágúst 2008 ætluðu Samskip að tilkynna um karagjaldið á tímabilinu 25. – 29. ágúst og byrja að innheimta það mánudaginn 1. september 2008. Það var hins vegar ekki tilkynnt um það fyrr en 8. september 2008. Samkvæmt tölvupóstinum frá 24. ágúst 2008 var (S)forstö-útfl óviss um að Samskip gætu framkvæmt þá miklu verðhækkun á flutningum á ferskum fiski sem fólst í þessu karagjaldi.

2549. Framangreindur tölvupóstur (S)forstj til m.a. (S)forstö-útfl var sendur kl. 08:40 þann 28. ágúst 2008. Eftir að hafa fengið þetta verkefni frá (S)forstj tengt verðhækkun á útflutningi sendi (S)forstö-útfl

[1398] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.662019. Frá G…]. *„hækkun*", dags. 27.08.2008, kl. 11:21. Doc. ID. 0.7.33.662036. […] Doc. ID. 0.7.33.662100. […] Doc. ID. 0.7.33.662416.
[1399] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.662504.
[1400] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.662561. […] Doc. ID. 0.7.33.662731.
[1401] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.795572.

síðar sama morgun (kl. 11:32) tölvupóst til starfsbróður síns hjá Eimskip, (E)forstö-útfl forstöðumann útflutningsdeildar Eimskips. Í tölvupóstinum sagði þetta í heiti hans:

„viltu hringja í mig í gsm, [símanúmer]"[1402]

2550. Ekkert annað kom fram í tölvupóstinum. Í samkeppnisrétti getur gagn af þessum toga sannað að keppinautar hafi rætt saman, sbr. kafla 4. Í máli þessu er hins vegar ekki ágreiningur um (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl ræddu saman í kjölfar tölvupóstsins.

2551. Þessir yfirmenn, (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl , gegndu, eðli málsins samkvæmt, lykilhlutverki varðandi verðlagningu á útflutningsþjónustu fyrirtækjanna. Engar vísbendingar eru um annað en að þessi ósk um símtal hafi tengst starfi þessara einstaklinga. Á þessum tímapunkti voru miklar verðhækkanir áformaðar hjá Samskipum. Ber hér að árétta að í áætlunum um karagjald fólst samkvæmt (S)forstö-útfl mikil hækkun á tekjum Samskipa, sbr. kafli 8.15.9 þar sem lýst er tölvupóst hans frá 24. ágúst 2008 til (S)viðskstj4. Í tölvupósti (S)forstö-útfl til (S)forstj, sama dag, lýsti hann efasemdum um að Samskip *„komist upp með það*" að leggja á þetta gjald, sbr. kafli 8.15.10. Þeir sem hefðu getað hindrað þessi áform Samskipa um mikla verðhækkun í formi karagjalds voru væntanlega annars vegar öflugir viðskiptavinir (sem t.d. gætu hótað að flytja viðskipti sín annað) og hins vegar Eimskip (með því að ráðast ekki í sambærilega hækkun og taka í viðskipti óánægða viðskiptavini Samskipa).

2552. Engar skýringar finnast í samtímagögnum málsins um ástæðu þess að (S)forstö-útfl bað (E)forstö-útfl að hringja í sig þennan dag. Eimskip og Samskip veittu engar upplýsingar um þessi samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl þegar fyrirtækin svöruðu beiðnum Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Í athugasemdum við AI hafa Samskip gefið þessar skýringar:

- Í mgr. 814 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi rætt saman en samtalið hafi ekki fjallað um verð fyrirtækjanna. Eru þessi samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl sögð hafa tengst synjun Eimskips á að flytja fyrir Samskip gáma með vörum Elkem til Norður-Ameríku.

- Í mgr. 884 í athugasemdum Samskipa við AI er hins vegar staðhæft að þessi samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi verið *„persónulegs eðlis og alls ótengd rannsóknarefnum þessa máls.*"

2553. Er því ekki innbyrðis samræmi í umfjöllun Samskipa um þessi samskipti (S)forstö-útfl við starfsbróður sinn hjá Eimskip. Þá eru engin gögn lögð fram af hálfu Samskipa, né hafa fundist í gögnum málsins, til stuðnings því að viðræður (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi annaðhvort tengst flutningum fyrir Elkem á Grundartanga eða persónulegum málefnum sem hefðu engin tengsl við flutningastarfsemi Eimskips og Samskipa.

2554. Í þessu samhengi verður og að horfa til tölvupósts sem (E)forstö-útfl sendi (E)deildstj-útfl1 þann 8. september 2008, sbr. kafli 8.16.4. Varðaði hann umrætt karagjald Samskipa og gerði (E)forstö-útfl grein fyrir viðhorfum (S)forstö-útfl, (S)forstj og (S)viðskstj4 til þess gjalds. Gefur þetta greinilega til kynna samskipti milli (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl í kjölfar beiðni hins fyrrnefnda um símtal. Fyrir liggur að daginn eftir, 9. september 2008, var bókað í fundargerð hjá Eimskip að ákveðið hefði verið að taka upp samskonar karagjald og Samskip. Sama kvöld sendi (E)deildstj-útfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl og afrit til (E)forstö-útfl . Heiti póstsins var *„Karagjald á 20FT gáma*" og áframsendi (E)deildstj-útfl1 þar annan tölvupóst til (E)viðskstj1 og (E)deildstj-útfl3 um innleiðingu karagjalds hjá Eimskip. Í hinum áframsenda pósti mátti sjá (E)deildstj-útfl1 vísa til fyrirmæla um að innleiða hjá Eimskip karagjald á alla 20FT gáma. Áttu (E)viðskstj1 og (E)deildstj-útfl3 að útbúa tilkynningu þess efnis og senda til viðskiptamanna Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 8.6.14. Af þessu má ráða að (E)deildstj-útfl1 hafi þar verið að vísa til fyrirmæla yfirmanna sinna (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-

[1402] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.108488. Hér ber að geta að […] fékk sent til baka *„Out of office*" tölvupóst frá […]. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.795893.

útfl um innleiðingu karagjaldsins hjá Eimskip. Þá liggur fyrir að þrátt fyrir umræddar áhyggjur (S)forstö-útfl var karagjaldinu hrint í framkvæmd 10. september 2008. Hafði (S)forstö-útfl áður frestað því að tilkynna um þetta gjald en gerði það eftir að hann sendi tölvupóstinn til (E)forstö-útfl og bað hann um að hringja í sig.

2555. Í sáttinni frá 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip að hafa átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip. Hafi þessi brot falist í tilteknum aðgerðum sem *„gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008*". Í þessum alvarlegu brotum fólst m.a. samráð *„við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)*."

2556. Er þessi viðurkenning Eimskips í fullu samræmi við framangreind samtímagögn og hefur því mikla þýðingu í samkeppnisrétti, sbr. kafla 4.7.7.

2557. Þegar framangreind gögn málsins eru virt í samhengi verður að telja að skýringin á beiðni (S)forstö-útfl um símtal við (E)forstö-útfl sé sú að hún hafi verið liður í því að búa í haginn fyrir þessari verðhækkun Samskipa og að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna vegna a.m.k. karagjaldsins, sbr. einnig nánari umfjöllun hér á eftir um tölvupóst (E)forstö-útfl frá 8. september 2008. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það sjónarmið Samskipa að viðræður (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi ekki tekið til gjaldtöku Eimskips og Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.22.7. Er það því niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þessi samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi verið hluti af hinu ólögmæta samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

2558. Í því sambandi er rétt að taka fram að óháð umræddum samskiptum (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl var á þessum tíma þegar fyrir hendi samráð Eimskips og Samskipa sem gerði fyrirtækjunum kleift, án ótta um viðbrögð hvors annars, að grípa til verulegra verðhækkana gagnvart viðskiptavinum. Um þetta vísast til umfjöllunar hér að framan. Samtímagögn sem sýna yfirmenn keppinauta eiga í samskiptum samtímis því sem unnið hafi verið að verðhækkunum hafa óhjákvæmilega ríkt sönnunargildi í máli sem þessu.

2559. Um miðjan dag þann 28. ágúst 2008 sendi (S)forstö-umb.erl, forstöðumaður umboða Samskipa erlendis, tölvupóst til stjórnenda Samskipa annars staðar í Evrópu þar sem fyrirtækið rak starfsemi sem tengdist flutningum til og frá Íslandi (afrit til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl). Í honum sagði (S)forstö-umb.erl að höfuðstöðvarnar á Íslandi hefðu ákveðið verulega verðhækkun gagnvart viðskiptavinum Samskipa. Í því fólst m.a. hækkun á þjónustugjöldum Samskipa erlendis:

„Due to the economic crisis in Iceland and a sky high inflation of about 15% we are forced to increase our tariffs.

Today an announcement will be sent out to all Icelandic customers (both import and export) informing them of increases for seafreight, all local charges in Iceland and a 10% increase on all service charges abroad Iceland. The letter is being translated and will be sent to you as soon as ready.

These increases will be valid as from 1.9.2008.

[…]

For your prepaid/collect customers this rate increase (incl. of s/f and charges in Iceland) will have a considerable effect and they need to be notified. You can use letter that will be sent out today in Iceland or use it's text to create another more local letter.

We appreciate to know the feedback you will get and if you foresee some serious implications.

I know the notice is very short and maybe in some instances customers might have a clause that rates can not be altered with such notice. We need to take that fight. Offers made from DORIS will still be valid until their expiry (normally quotes have 30 or 60 days validity)."[1403]

2560. Gagnvart hinum erlendu stjórnendum Samskipa voru þessar miklu verðhækkanir þannig skýrðar með vísan til mikillar verðbólgu og efnahagskreppu á Íslandi. Í tölvupósti (S)forstö-umb.erl var óskað eftir sjónarmiðum ef viðtakendur teldu að alvarleg vandamál („*serious implications*") gætu leitt af þessari verðhækkun. Jafnframt skyldi „*berjast*" („*fight*") við viðskiptavini sem hefðu ákvæði í samningum sínum við Samskip sem bönnuðu verðhækkanir með svo skömmum fyrirvara. Var það í samræmi við ummæli (S)forstj rúmri viku fyrr: „*nú förum við í slaginn …*" sbr. umfjöllun hér að framan um tölvupóst (S)forstj til (S)forstö-útfl dags. 21. ágúst 2008.

2561. Framkvæmdastjóri Samskipa í Rotterdam í Hollandi, (S)frkvstj-Holland, varð við þessu og sendi tölvupóst til (S)forstö-umb.erl kl. 13:43 hinn 28. ágúst 2008 (afrit til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl) og spurði:

„What will be the consequence of this increase for our market-position (especially seen the current drop in volume)?

How do we expect our competitor to respond?

Will keep you informed on the reactions of our customers (especially on the contracts).

Will this also be applicable for on- and pre-carriage?"[1404]

2562. (S)forstö-umb.erl svaraði þessum spurningum (S)frkvstj-Holland með tölvupósti sama dag, kl. 15:31. Í honum sagði:

„These issues have been analysed but the findings are clear. So far Eimskip has raised their rates 2 times this year of up to 20%, our increase is now e.g. 6.5 on europe S/F. For pre/onc we can not increase our margin, we would loose that biz...

These increases are very bald[1405] *and we need to be quite sensetive to the feedback we get, both from our customers and the competition. If on some items a flat 10% increase will cause loose of biz then we need to re-evaluate. Also regarding notice to market being so short, if exceptions are demanded forcefully by some customers then we have to evaluate.*"[1406]

2563. Í tölvupósti (S)frkvstj-Holland var í raun spurt um hver yrðu viðbrögð Eimskips („*our competitor*") við þessari hækkun. Er ljóst að hann hafði áhyggjur yfir því að þessi verðhækkun gæti verið erfið í framkvæmd í ljósi minnkandi eftirspurnar og að viðskiptavinir gætu snúið sér til Eimskips. Í svari (S)forstö-umb.erl fólst að stjórnendur Samskipa á Íslandi teldu ljóst að Eimskip myndi ekki bregðast við þessari hækkun með því að bjóða betri kjör í því skyni að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Samskipa.

2564. Hins vegar er ljóst að stjórnendur Samskipa á Íslandi höfðu enga slíka vissu um aðgerðir erlendra keppinauta í for- og áframflutningum (*on- and pre-carriage*) annars staðar í Evrópu.[1407] Þvert á móti þá lögðu Samskip til grundvallar að samkeppnisleg viðbrögð erlendra keppinauta myndu leiða til þess að fyrirtækið missti viðskipti í for- eða áframflutningum. („*For pre/onc we can not increase our margin, we would loose that biz...*"). Verðhækkun Samskipa tók þannig aðeins til þeirra þátta þar sem Eimskip var helsti keppinauturinn. Ber að virða þetta í samhengi við það samstarf og þau

[1403] Undirstrikun Samkeppniseftirlitsins. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.795978.
[1404] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum: […] Doc. ID. 0.7.33.796046.
[1405] Á væntanlega að standa „*bold*", þ.e. að verðhækkunin sé mjög djörf.
[1406] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.796208.
[1407] T.d. flutningur á útfluttri vöru (t.d. frosnum sjávarafurðum) frá skipi Samskipa í Rotterdam til endanlegs áfangastaðar og flutningur að skipi Samskipa í Rotterdam sem siglir síðan til Íslands.

samskipti sem voru á milli Eimskips og Samskipa á þessum tíma. Er þetta að mati Samkeppniseftirlitsins enn ein vísbendingin um ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

2565. Framangreindar áhyggjur (S)frkvstj-Holland af þessari verðhækkun höfðu þannig ekki þau áhrif að stjórnendur Samskipa á Íslandi hættu við eða drægju úr henni. Tilkynning um verðhækkun Samskipa á innflutnings- og útflutningsþjónustu var send viðskiptavinum að kvöldi 28. ágúst 2008. Hún hljóðaði svo: *„Ágæti viðskiptavinur*

Frá og með mánudeginum 1. september nk. mun sjóflutningsgjaldskrá Samskipa til/frá Evrópu hækka sem nemur 6,5% og sjóflutningsgjöld til/frá Bandaríkjunum og Kanada munu hækka um 16%.

Þjónustugjaldskrár inn- og útflutningsdeilda hækka um 10% bæði á Íslandi og erlendis. Gjaldskrá fyrir uppskipun lausavöru (LCL/LCL) mun hins vegar hækka um 18% og tekið verður upp sérstakt gjald fyrir óbrettaða lausavöru, kr. 1.250.- pr. rúmmetra.

Auk þessa mun gjaldskrá Samskipa fyrir heimakstur heilgáma hækka um fasta upphæð:

5.000 kr. fyrir akstur innan höfuðborgarsvæðisins

10.000 kr. fyrir akstur á Suðurnes, Suðurland að Hvolsvelli og Vesturland að Borgarnesi

15.000 kr. fyrir akstur á aðra staði

Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta auknum rekstrarkostnaði og kostnaðarhækkunum hérlendis og erlendis."

2566. Sagði síðan í tölvupóstinum að nánari upplýsingar um þessa hækkun veittu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl.[1408]

2567. Mánudaginn 1. september 2008 tóku umræddar verðhækkanir Samskipa gildi.[1409] (E)frkvstj-flutnkerf framsendi (kl. 10:25) tilkynningu um hækkunina til (E)forstö-innfl (afrit til (E)frkvstj-innanl).[1410]

2568. Ljóst er að Samskip ætluðu sér ekki aðeins að hækka verðskrá sína heldur ætlaði fyrirtækið einnig að ná fram tekjuhækkun með sértækum verðhækkunum gagnvart stórum viðskiptavinum, ásamt með því að fella niður tiltekna afslætti. Voru gefin fyrirmæli frá stjórnendum Samskipa til undirmanna um að ganga í þetta verk af mikilli ákveðni. Voru þetta m.a. sömu stjórnendur og höfðu átt og áttu eftir að eiga í samskiptum við stjórnendur Eimskips. Þetta má sjá í tveimur tölvupóstum sem (S)forstö-innfl1 sendi undirmönnum sínum (viðskiptastjórum innflutnings) 1. september 2008. Í þeim fyrri sagði hann:

„Hér er stóra verkefnið. Meðfylgjandi er listi yfir þá sem eru með 100% afslátt af heimakstri. Það er ekki víst að þetta sé tæmandi listi, þ.a. ef þið vitið af einhverjum fleirum þá endilega bætið þeim við.

Nú þarf að fara í alla þessa viðskipavini og hækka aksturinn um 5000 kr.

Þið getið tekið saman ykkar fyrirtæki úr þessu skjali. Ég fer yfir þau fyrirtæki sem er ekki búið að úthluta á morgun eða miðvikudag.

[1408] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá markaðsdeild til viðskiptavina Samskipa, dags. 28.08.2008, kl. 19:27.
[1409] Sbr. einnig afhentar upplýsingar frá Samskipum, 10.04.2015, fskj. 4 *„Breytingar á gjaldskrám Samskipa vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi*".
[1410] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.223469.

Þetta þarf að vinnast mjög hratt því við viljum að þessi hækkun byrji að tikka strax. Ef þið viljið að ég, [(S)frkvstj-millilandasv] *eða* [(S)forstj] *komi með ykkur á einhverja af þessum fundum þá er það sjálfsagt.*

Förum yfir stöðuna á þessu á mánudaginn."[1411]

2569. Meðfylgjandi tölvupóstinum var listi yfir fjölmarga öfluga viðskiptavini Samskipa eins og t.d. eftirfarandi fyrirtæki: Vífilfell, Árvakur, Húsasmiðjan, Aðföng/Hagkaup, Rúmfatalagerinn, Byko, Íslensk Ameríska og Kaupás.

2570. Síðari tölvupóstur (S)forstö-innfl1 sýnir að stjórnendum Samskipa þótti ekki nóg að gert heldur átti að tryggja að allir þessir viðskiptavinir skyldu til viðbótar einnig greiða olíugjald vegna aksturs (FAF). Var þetta orðað svo í tölvupósti (S)forstö-innfl1 sem sendur var stuttu síðar:

„Það er einnig markmiðið að troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn. Farið endilega með það að markmiði inn á fundina."[1412]

2571. Var samkvæmt þessu lagt fyrir viðskiptastjóra innflutnings hjá Samskipum að fara á fund stærstu viðskiptavina fyrirtækisins og ná fram verðhækkun á akstri og *„troða*" upp á þá olíugjaldi. Einnig hafði (S)forstj sagt að fara ætti í *„slaginn*" og þar vísað til viðskiptavina að mati eftirlitsins. Jafnframt ber að hafa í huga fyrirmælin í framagreindum tölvupósti (S)forstö-umb.erl um að barist (*„fight*") skyldi við viðskiptavini sem höfðu ákvæði í samningum sínum við Samskip sem takmörkuðu eða hömluðu verðhækkanir með skömmum fyrirvara, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.9. Rökstutt hefur verið hér að framan að öflugir viðskiptavinir skipafélaganna hefðu hæglega getað fært viðskipti sín ef þeir sættu sig ekki við kjör sín og betri kjör væru í boði annars staðar, sbr. m.a. kafla 6.4. Ljóst er af gögnum málsins að Samskip hefðu ekki haft áhyggjur af viðbrögðum Eimskips vegna þessara verðhækkana. Rennir framangreint stoðum undir ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

2572. Gögn málsins gefa til kynna að Samskipum hafi orðið ágengt í að ná því markmiði fyrirtækisins að *„troða*" olíugjaldi (FAF) á alla viðskiptavini Samskipa og þá til viðbótar við hækkun á verði á akstri. Vísast hér til skýrslu (S)forstj, sem fjallað var um á stjórnarfundi Samskipa Holding 4. nóvember 2008, sbr. kafla 10.4.3. Þar kom fram þetta um verðhækkanir sem skipulagðar voru í ágúst 2008:

„Rate increases -we are achieving so to say all rate increases that were planned end august".

2573. Sjá hér einnig skjöl sem voru meðfylgjandi tölvupósti (S)stjórnarm-fjármstj til stjórnar Samskipa Holding 6. desember 2008. Þar kom m.a. fram um verðhækkun 2008: -"*For local trucking a lump sum increase of 5.000, 10.000 and 15.000 was introduced (Sept)*" og varðandi olíugjaldið: *„– Increased FAF towards customers (van distr.b, fcl, all customers)*", sbr. umfjöllun í kafla 10.5.4.

2574. Sem fyrr segir var hin verulega verðhækkun Samskipa 1. september 2008 réttlætt m.a. með vísun til kostnaðarhækkunar erlendis í tilkynningu til viðskiptavina hér á landi. Aðrar skýringar komu hins vegar fram í tilkynningu til starfsmanna Samskipa erlendis. Þrátt fyrir að Samskip hefðu staðhæft annað í tilkynningu til viðskiptavina á Íslandi fóru sumir kostnaðarliðir lækkandi á þessum tíma. Þann 9. september 2008 sendi (S)forstj póst til (S)forstö-innfl1 og spurði: *„Hvað erum við að greiða frá Kína til Evrópu? verð í frjálsu falli*".[1413] (S)forstö-innfl1 svaraði samdægurs:

[1411] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.664939.
[1412] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.664943.
[1413] Hér má einnig hafa í huga glærukynningu […] frá 6. september 2008 sem styður að kostnaður í sjóflutningum hafi almennt farið lækkandi á þessum tíma. Í þessari kynningu […] kemur fram að minnkandi eftirspurn hefði leitt til lækkunar á leiguverði skipa og að horfur væru á *„áframhaldandi lágu eða lækkandi*" leiguverði á skipum, sbr. kafla 8.16.2.3. Einnig má líta til þess að verð á olíu lækkaði á þessum tíma, sbr. t.d. tölvupóst Múrbúðarinnar til Eimskips 13. ágúst 2008 þar sem kvartað var yfir hækkun á olíugjaldi á sama tíma og heimsmarkaðsverð á olíu fór lækkandi, sbr. kafla 8.15.7.2.

„Við höfum verið að fá miklar lækkanir á Far East verðin. Við höfum fengið verð frá Mearsk, Ebrex og Apex (John Born). Ég hef trú á að lækkanirnar hafi verið að skila sér til okkar. Við höfum hins vegar ekki lækkað okkar útsöluverð. Við vorum með 100 USD í álagningu per TEU en nú er álagningin komin yfir 1000 USD per 40 feta gám. Það hefur gengið hjá okkur að skila þessum lækkunum ekki út. Við erum nú að gera verðkönnun hjá Eimskip til að sjá hvert þeirra verð er. Við heyrðu reyndar í gær að Jónar hefðu lækkað verðin sín og því hafa viðskiptavinir kvartað við okkur. Ég fer yfir það með Jónum í dag."[1414]

2575. Samkvæmt þessum samtímagögnum lækkaði umræddur erlendur kostnaður verulega hjá Samskipum en á sama tímabili hækkaði fyrirtækið verð verulega og lét viðskiptavini sína, a.m.k. þá sem tengdust íslenska markaðnum, ekki njóta neins ábata af þessum lækkandi kostnaði. Eins og áðurnefndur tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 9. september 2008 ber með sér þýddi þetta að álagning fyrirtækisins jókst mjög mikið (hækkun um 400%). Að mati Samkeppniseftirlitsins var samráðið við Eimskip meginástæða þess að það *„gekk"* hjá Samskipum *„að skila þessum lækkunum ekki út."* Ber hér að hafa í huga að (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv höfðu föstudaginn 5. september 2008 átt fund með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl . Var sá fundur hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna þessum tíma, sbr. kafla 8.16.2.

2576. Þar sem keppinautarnir voru í sumum tilvikum fleiri en Eimskip töldu Samskip sig hins vegar ekki komast upp með hegðun af þessum toga, sbr. umfjöllun hér að framan um verð á for- og áframflutningum í erlendum höfnum. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 ber einnig með sér að Samskip hf. hafi ætlað að gera athugsemdir við verðlækkun dótturfélagsins Jóna. Af samhenginu verður ekki annað ráðið en að stöðva hafi átt þá háttsemi Jóna að lækka verð. Var framangreint í samræmi við fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH til stjórnenda Samskipa í mars 2008 um að vernda Samskip á Íslandi sem *„cash cow"* samstæðunnar, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.

2577. Hér að framan var gerð grein fyrir fyrir viðbrögðum (S)frkvstj-Holland, stjórnanda hjá Samskipum í Hollandi, við verðhækkuninni sem tók gildi 1. september 2008. Í þeirri aðgerð fólst m.a. hækkun á landflutningum á Íslandi. Þann 8. september 2008 sendi (S)viðskstj, viðskiptastjóri í útflutningsdeild, tölvupóst til (S)forstö-útfl. Fjallaði hann um verð á landflutningum Samskipa og bar heitið *„Eðlileg verð??????"*. Kom fram í tölvupóstinum mikil óánægja með óeðlilega háa verðlagningu á landflutningaþjónustu Samskipa. Bent var m.a. á þetta:

„...ekki nokkur leið fyrir okkur að verja þessi verð frá Landflutningum gagnvart okkar viðskiptavinum."

„Besta leiðin til að ná í meiri viðskipti er ekki að vera nógu dýr!!"

2578. Tilgreindi (S)viðskstj síðan tiltekna verðlagningu landflutninga Samskipa og sagði að um væri að ræða;

„hreint og klárt okur […]".

2579. Einnig sagði (S)viðskstj að fyrst Samskip væru *„að sigla þarna* [frá Reyðarfirði] *á annaðborð hefði ég haldið að það væri gott að reyna að ná einhverju upp í fastakostnaðinn??"*[1415]

2580. Ljóst er að bæði (S)frkvstj-Holland og (S)viðskstj höfðu áhyggjur af því að verðstefna Samskipa gæti gert fyrirtækið ósamkeppnishæft. Að sama skapi er ljóst að stjórnendur Samskipa deildu ekki þessum áhyggjum undirmanna, a.m.k. í þeim tilvikum þar sem Eimskip var helsti keppinauturinn.

2581. Líkt og í landflutningum höfðu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips á sviði sjóflutninga átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þessarar hækkunar Samskipa, sbr. m.a. fundinn 14. ágúst og samtalið 27. ágúst 2008. Auk umræðu um a.m.k. *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem tók til sjóflutninga og

[1414] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.668586.
[1415] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.799896.

BAF voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni og höfðu stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni fyrirtækjanna í sjóflutningum. Skiptir hér miklu að í samtímagögnum kemur ekki fram að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 eða (S)forstj hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessarar verulegu verðhækkunar sjóflutningsþjónustu. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Samskip stigu fram með þessa miklu hækkun.

2582. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir Samskip til að hækka verð verulega 1. september 2008, sbr. einnig umfjöllun í kafla 11.10.6. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008 til janúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um þær í kafla 11.21.

2583. Í mgr. 816 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er mótmælt þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af framangreindum gögnum sem tengjast m.a. verðhækkun Samskipa. Eins og rökstutt er í kafla 25.22.7 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þetta.

8.15.11. Fyrirmæli (S)forstj um áframhaldandi aðgerðir til að skila góðri afkomu Samskipa

2584. Stuttu áður en verulegar verðhækkanir Samskipa gagnvart viðskiptavinum tóku gildi 1. september 2008, nánar tiltekið laugardaginn 30. ágúst 2008, sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„Revised"*. Fólust í honum m.a. markmið um góða afkomu Samskipa hf.:

„Við stöndum frammi fyrir mikill áskorun - afkoma lífæðar félagsins að dragast saman um 550 mkr ágúst-des sbr excel skjalið, þrátt fyrir miklar aðgerðir hér og þar. Jafnframt útlit fyrir að árið 2009 verði mjög strembið.

Árin 2006 og 2007 voru félaginu góð, en afkoma má samt ekki verða mikið slakari en afkoma var þau árin, hún þarf að vera amk 1,2 - 1,5 mia per ár, og við verðum að bregðast við þannig að árin 2008, 2009 og 2010 verði ekki fjarri því, þó ytra umhverfi verði snúið.

Við þurfum að vinna meira með stóru myndina, módelið sjálft, og átta okkur á hvernig við komum félaginu á þá braut að það grípi tækifærin þegar magn eykst á markaði, en getið jafnframt brugðið við þegar samdráttur verður - þurfum að gera atburði liðinna ára, þe uppganginn, sem og niðursveifluna, að lærdóm til lengri tíma."

2585. Því næst fór (S)forstj í tölvupóstinum yfir *„næstu skref"* og nefndi þar m.a.;

- Alcoa, *„koma á fundi með* [Alcoa] *sem fyrst, tíminn vinnur ekki með okkur og það blæður mest þessa mánuðina."*
- verðhækkanir væru *„komnar út, en nú er það varnarleikurinn og eftirfylgnin"* (vísaði þar til verðhækkana 1. september 2008).
- *„verðhækkanir á lykilkúnna"*, m.a. ISI, Granda og B&L.

2586. Gaf (S)forstj þau fyrirmæli til (S)frkvstj-millilandasv að hann skyldi taka saman tölur m.a. með yfirliti yfir áhrif hækkana á verðskrám Samskipa 1. september 2008, hækkun gagnvart Alcoa (*„?"*) og verðhækkanir *„á sértæka kúnna, þe ISI og Granda"*. Sagði (S)forstj að hann ætti fund með (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj (stjórnarmönnum Samskipa hf.) eftir helgina (á mánudegi) og

hann þyrfti *„að gefa þeim status*". Fyrir þann fund átti (S)frkvstj-millilandasv að vera búinn að taka saman yfirlitið. Þá sagði (S)forstj einnig að það þyrfti að *„ná utan um árið 2009*".[1416]

2587. Þá má af tölvupósti (S)forstj sjá að hann gaf (S)frkvstj-millilandasv þau fyrirmæli að koma á fundi með Alcoa sem fyrst. Eins og rakið var hér að framan í kafla 8.15.7.3 höfðu Samskip, eftir fund með Eimskip 14. ágúst 2008, boðað Alcoa á fund þar sem m.a. var ráðgert að leggja fram kröfu um verulega verðhækkun Samskipa gagnvart Alcoa. Fundurinn átti að fara fram 29. ágúst 2008 en honum var frestað samkvæmt upplýsingum Samskipa. Með áðurnefndum tölvupósti (S)forstj 30. ágúst 2008 var hann að fylgja eftir gagnvart (S)frkvstj-millilandasv að þessum verðhækkunarfundi með Alcoa yrði komið á dagskrá sem fyrst. Eins og rakið verður hér síðar fór fram fundur Samskipa með Alcoa þann 15. september 2008 þar sem Samskip m.a. lögðu fram kröfu um verðhækkun.

2588. Það er því ljóst af þessum tölvupósti (S)forstj að grípa átti til fleiri aðgerða en þeirra verulegu verðhækkana Samskipa sem tóku gildi 1. september 2008. Farið skyldi í verðhækkunaraðgerðir gagnvart lykilviðskiptavinum, eins og t.d. Alcoa, Iceland Seafood og Granda.

2589. Vinna átti með *„stóru myndina*". (S)frkvstj-millilandasv skyldi hafa hraðar hendur og vinna tölulega greiningu og senda til (S)forstj, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj og þyrfti hún að vera tilbúin tveimur sólarhringum síðar, mánudaginn 1. september 2008. Sem fyrr segir var ráðgerður fundur með Eimskip fimmtudaginn 4. september 2008. Rifja ber upp að á vettvangi stjórnar Samskipa hf. hafði aukið samstarf við Eimskip verið rætt allt frá fyrri hluta árs 2008 sbr. umfjöllun í kafla 6.7. Í þeim viðræðum voru viðstaddir fyrrnefndir (S)forstj, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj.

2590. Samkeppniseftirlitið tekur <u>í fyrsta lagi</u> fram að í þessum tölvupósti (S)forstj frá 30 ágúst 2008, um aðgerðir Samskipa, varð ekki vart við áhyggjur hans yfir mögulegum samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips við almennum og sértækum verðhækkunum Samskipa, t.d. um að *„lykilkúnnar*" myndu bregðast illa við hækkunum Samskipa og ná betri kjörum hjá Eimskip. Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn sem sýna að óvissa hafi minnkað eða henni verið eytt á markaðnum með ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips.

2591. <u>Í öðru lagi</u> má sjá af tölvupósti (S)forstj að með aðgerðum Samskipa og umfangsmiklum verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum átti afkoma fyrirtækisins árin 2008, 2009 og 2010 ekki að verða *„mikið slakari*" eða *„fjarri*" afkomu á árunum 2006 og 2007, sem (S)forstj sagði hafa verið góða. Voru markmiðin um afkomu metnaðarfull, þrátt fyrir að af tölvupósti (S)forstj væri ljóst að miklar áskoranir væru framundan og erfiðar ytri aðstæður.

2592. <u>Í þriðja lagi</u> var tölvupóstur (S)forstj, um áform um góða afkomu Samskipa á Íslandi öll þrjú árin 2008 – 2010, í samræmi við áðurgreind fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH til stjórnenda Samskipa, um að vernda Samskip hf. á Íslandi sem *„cash cow*" samstæðunnar, sbr. fundargerð Samskipa Holding frá 18. mars 2008, og stefnumörkun og tilkynningu (S)aðaleig-stjform-SH til stjórnenda frá 25. mars 2008 um að Samskip hf. myndu geta tekist á við áskoranir í efnahagslífinu (*„Capable in dealing with a challenging economic environment*") og skilað met EBITDA (*„Achieving a record EBITDA percentage result*"), sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3.

2593. <u>Í fjórða lagi</u> er óhjákvæmilegt að benda á að í bónussamningi Samskipa við (S)forstj, sem hafði verið gengið frá 1. júlí 2008, var forstjóranum settur fjárhagslegur hvati eða markmið. Þetta fólst í því að stefnt skyldi að því að EBITDA framlegð Samskipa hf. yrði 11% af veltu fyrirtækisins. Var þetta fjárhagslega viðmið ein af hvatningum gagnvart forstjóra Samskipa en hann fengi tuga milljóna kr. bónusgreiðslu í mars 2009 í samræmi við bónussamninginn, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.6.1. Kom fram í bónussamningnum að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj skyldu fara mánaðarlega yfir það hvort (S)forstj næði viðmiðum bónussamningsins (m.a. framangreindu fjárhagslegu viðmiði). Umræddur bónussamningur var í gildi þegar (S)forstj sendi áðurnefndan tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv 30. ágúst 2008. Þau ummæli (S)forstj að afkoma Samskipa árin 2008, 2009 og 2010

[1416] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.491978.

skyldi ekki vera „*fjarri*" afkomu áranna 2006 og 2007 skulu sett í samhengi við fyrrgreindan bónussamning og það fjárhagslega viðmið sem þar var sett fram ásamt tilgreindri mánaðarlegri eftirfylgni (S)aðaleig-stjform-SH (og (S)stjform-S sbr. umfjöllun hér síðar) með vinnu (S)forstj.

2594. Í fimmta lagi verður að setja framangreind fyrirmæli (S)forstj 30. ágúst 2008 um hækkunaraðgerðir og góða afkomu Samskipa á Íslandi í samhengi við að Samskip Holding átti og hafði frá fyrstu mánuðum 2008 átt í viðræðum við helsta lánadrottinn samstæðunnar, hollenska bankann Fortis. Af gögnum málsins má sjá að bankinn hafði a.m.k. frá mars 2008 gert kröfur um aðgerðir af hálfu Samskipa Holding, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.2, 6.7.3 og 8.10.1. Árétta ber að það var rekstur erlendrar starfsemi Samskipa Holding sem átti í erfiðleikum en íslenski reksturinn, dótturfélagið Samskip hf., gekk vel.

2595. Virða ber framangreind fyrirmæli (S)forstj í tölvupósti hans 30. ágúst 2008, um frekari aðgerðir og fyrirmæli um góða afkomu frá Samskipum hf. árið 2008, í samhengi við að í júlí 2008 höfðu Samskip Holding sett fram á fundi með Fortis að fyrirtækið myndi grípa til aðgerða sem m.a. myndu felast í því að EBITDA Samskipa Holding yrði 15 milljónir evra fyrir árið 2008. Rekstur Samskipa á Íslandi átti að standa undir næstum allri þeirri afkomu. Samkvæmt fundargerð stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 átti lánanefnd Fortis að taka fyrir málefni Samskipa Holding í ágúst 2008, sbr. kafla 8.10.1.

2596. Viðræður Samskipa Holding við Fortis voru ennþá yfirstandandi í nóvember 2008, sbr. stjórnarfundargerð Samskipa Holding 4. nóvember 2008 og umfjöllun í kafla 10.4.3. Eins og rakið hefur verið hér að framan sýna samtímagögn skýrt að erfiðleikar Samskipa Holding hjá helsta lánadrottni samstæðunnar, Fortis banka. Gögn málsins sýna sömuleiðis að þetta skapaði þrýsting á stjórnendur Samskipa og aðaleiganda fyrirtækisins (S)aðaleig-stjform-SH, um að bregðast við kröfum Fortis.

2597. Hvað sem líður björgunaraðgerðum vegna Fortis þá er fyrirliggjandi að Samskip á Íslandi gripu til aðgerða, þ.á m. verulegra verðhækkana gagnvart viðskiptavinum í ágúst og september 2008. Grundvölluðust þessar aðgerðir á samráði við Eimskip. Samkvæmt fyrirmælum (S)forstj þann 30. ágúst 2008 átti að tryggja hámarks EBITDA Samskipa á Íslandi, ekki fjarri góðri afkomu árin 2006 og 2007. Í þessum ummælum (S)forstj kristallast að mati Samkeppniseftirlitsins sá skortur á samkeppni sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Segja má að gögnin sýni einbeittan vilja hlutaðeigandi stjórnenda og eiganda ((S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj) til að tryggja að Samskip á Íslandi myndi skila góðri afkomu það sem eftir lifði af árinu 2008. Samskip á Íslandi yrði eins og að var stefnt „*cash cow*" samstæðunnar.

2598. Fyrir liggur einnig að (S)aðaleig-stjform-SH var meðal stærstu hluthafa í Kaupþing banka, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.1.3 hér að framan þar sem vísað er til umfjöllunar í skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis um aðdraganda og fall íslensku bankanna. Kaupþing banki stóð frammi fyrir miklum áskorunum á þessum tíma. Þau atvik eru ekki hluti af máli þessu en rétt að benda á að tímasetningar í aðdraganda falls bankans og tímasetningar í þessu máli gerðust samhliða, þ.á m. framangreind fyrirmæli (S)forstj um góða afkomu Samskipa á Íslandi í tölvupósti hans 30. ágúst 2008. Samhliða erfiðleikum og björgunaraðgerðum (S)aðaleig-stjform-SH í ágúst og september 2008 sem tengdust Kaupþingi banka, var á grundvelli hins ólögmæta samráðs við Eimskip jafnframt unnið hjá Samskipum að aðgerðum og undirbúningi frekari aðgerða, þar sem fyrirmæli og markmið voru skýr. Tryggja skyldi góða afkomu af rekstri Samskipa á Íslandi þrátt fyrir að teikn væru á lofti um verri ytri aðstæður.

2599. Í sjötta lagi er rétt að virða fyrrnefnd fyrirmæli (S)forstj í tölvupóstinum 30. ágúst 2008, þess efnis að afkoma Samskipa fyrir árin 2008-2010 skyldi ekki vera „*fjarri*" afkomu áranna á undan, 2006-2007, í samhengi við fjölda samtímagagna sem sýna síðar ánægju stjórnenda yfir mjög góðri afkomu Samskipa á Íslandi árin 2008 til 2010, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.11.

2600. Til að tryggja skjótan framgang þeirra verkþátta sem fjallað var um í áðurnefndum tölvupósti 30. ágúst 2008 sagði (S)forstj að lokum að hann myndi *„[…] boða til fundar nk fimmtudag (þ.e. 4. september 2008), við tökum lungað úr deginum til þess að <u>ræða þessa stóru mynd</u> með kollegunum- og komust að niðurstöðu með veginn framundan, allar okkar aðgerðir nú miðast við óbreytt kerfi, en ef það ekki dugar þarf að hugsa út fyrir það.*"[1417]

2601. (S)frkvstj-millilandasv svaraði tölvupósti (S)forstj sama dag og sagði: *„Sammala Engin af theim sertaeku adgerdum sem thu nefnir i lokin eru inni i thessari endurskodudu aaetlun*". (S)forstj svaraði um hæl: *„En 1 sept haekkanir*" og í svari (S)frkvstj-millilandasv við þeim tölvupósti segir: *„Eru inni 90m innf og 60m utfl minnir mig*".[1418]

2602. Varðandi fyrrnefnd ummæli (S)forstj um að aðgerðir Samskipa myndu 30. ágúst 2008 miðast við óbreytt siglingakerfi (*„en ef það ekki dugar þarf að hugsa út fyrir það*") þá voru þau ekki í samræmi við það að tveimur dögum síðar fjallaði hann á stjórnarfundi Samskipa hf. (ásamt (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjform-S) um að Samskip drægju úr flutningsgetu og spöruðu við það 300 milljónir kr. á ári, sbr. umfjöllun hér á eftir um fundargerð stjórnarfundar Samskipa hf. 1. september 2008. Hvað sem þessu líður þá er a.m.k. ljóst að Samskip áttu eftir að breyta siglingakerfi fyrirtækisins og draga verulega úr flutningsgetu síðar á árinu 2008. Var það liður í *„Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa, sbr. umfjöllun hér síðar í ákvörðuninni.

2603. Daginn eftir að fyrirmæli (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv voru sett fram, nánar tiltekið sunnudaginn 31. ágúst 2008, sendi (S)forstj aftur tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, ásamt (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl. Í tölvupóstinum kom fram að mynd væri að komast á *„revised budget*" og til að fullklára það verkefni þyrfti hann upplýsingar um áhrif verðhækkana sem taka áttu gildi 1. september 2008 gagnvart m.a. Alcoa, Icelandic Seafood (*„ISI saltfiskur/síld*") og flutningi á ferskum fiski/kör.[1419] Ber að skoða þessa tvo tölvupósta (S)forstj (30. og 31. ágúst 2008) um *„stóru myndina*" og *„revised budget*" saman og í samhengi við önnur gögn málsins.

2604. Á stjórnarfundi Samskipa hf. 1. september 2008 var farið yfir tvo dagskrárliði, annars vegar uppgjör fyrir janúar til júlí 2008 og hins vegar *„Reviesed budget*". Á fundinn voru mættir, (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)forstj.

2605. Um uppgjör janúar – júlí 2008 kemur m.a. fram í fundargerðinni að framlegð Samskipa hf. fyrstu sjö mánuði ársins 2008 hafi verið í takt við áætlanir fyrirtækisins, þótt júlímánuður hafi verið verulega undir væntingum. Undir dagskrárliðnum *„Revised Budget*" segir að í *„ljósi verulegs magnsamdráttar á sumarmánuðum var unnin ný endurmetin áætlun fyrir tímabilið ágúst – desember 2008.*" Gerði stjórn Samskipa hf. ráð fyrir að magn myndi dragast saman um 30% á tímabilinu (ágúst til desember) í innflutningi. Segir að það myndi að öllu óbreyttu hafa veruleg áhrif á afkomu fyrirtækisins. Þess vegna hafi verið gripið til *„margvíslegra aðgerða*". Eru þar í fundargerðinni taldar upp aðgerðir upp á 1,2 milljarða króna. Voru þar meðal annars eftirfarandi *„aðgerðir*" sem tengdust samráði Samskipa og Eimskips:

„umtalsverðar hækkanir" 1. september og gert var ráð fyrir að þær skiluðu 400 milljónum króna á ársgrundvelli.

„veruleg hækkun á Alcoa samningi", áhrif um 200 milljónir kr. á ársgrundvelli.

„dregið ur flutningsgetu með breytingu á skipakerfi", áhrif 300 milljónir kr. á ársgrundvelli.[1420]

[1417] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.491978.
[1418] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.492010.
[1419] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.663941.
[1420] Afhent skjal frá Samskipum 22.11.2016 (viðauki 6 Fundargerðir Samskipa hf.). Fundargerð 01.09.2008. 6. fundur.

2606. Kemur fram í fundargerðinni að með þessum aðgerðum myndi afkoma Samskipa á Íslandi, í ágúst-desember 2008 verða jákvæð upp á 175 milljónir króna.

2607. Fyrirliggjandi er afhent glærukynning frá stjórnarfundinum 1. september 2008. Þar segir m.a. eftirfarandi um *„Revised"* og *„Aðgerðir"*:

„Verðhækkanir:

Almennar verðhækkanir inn- og útflutnings munu skila um 120 mkr framlegðarauka frá sept til ársloka, og á ársgrundvelli 440 mkr.

Verðhækkanir á ferskan fisk munu skila um 90 mkr á ársgrundvelli og tæpum 30 mkr til loka árs.

Innanlandsþjónusta hækkar verð um 12% frá og með 1 sept.

Aðrar verðhækkanir munu skila 100 mkr á ársgrundvelli, en eru ekki áætlaðar í revised budget.

Alcoa viðræður eru hafnar, erum við að fara fram á 300 mkr hækkun á samninginn."[1421]

2608. Framangreint sýnir að stjórn Samskipa hf. hafi gert ráð fyrir verulegum ábata af almennum hækkunaraðgerðum í sjó- og landflutningum og sértækum verðhækkunum fyrirtækisins á flutningi á ferskum fiski. Þá staðreynir þetta sömuleiðis að fyrirtækið hafi ennþá verið að vinna að frekari verðhækkunum, m.a. gagnvart Alcoa.

8.16. Áframhaldandi viðræður fyrirtækjanna og önnur atvik fram til 6. október 2008

2609. Í lok ágúst 2008 vísaði (S)forstj til þess í tölvupósti innan Samskipa að ræða þyrfti *„stóru myndina"* (breytingar á siglingakerfi, verðhækkanir o.fl.) á fundi fimmtudaginn 4. september 2008.

2610. Eins og gögn málsins sýna var ráðgerður fundur Samskipa ((S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1) með Eimskip ((E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl) 4. september 2008. Hann var hins vegar haldinn daginn eftir. Undirmenn (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hittust á fundi á Reyðarfirði 9. september 2008 og (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl funduðu í Smáralind í Kópavogi 17. september 2008. Verður þessu og öðrum atvikum fram til 6. október 2008 lýst í þessum kafla.

8.16.1. Samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig

2611. Um svipað leyti, í lok ágúst og byrjun september 2008, voru stjórnendur Eimskips og Samskipa einnig að vinna að öðrum þáttum *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Þannig var unnið ötullega að frekara samráði á kæli- og frystigeymslumarkaðnum í Hollandi en þann 27. ágúst 2008 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og Kloosterb4 (einn Kloosterboerbræðra). Var þar vísað til *„last weekend"* (þ.e. veiðiferðar hér á landi helgina 16.-17. ágúst) og ákveðið að hittast á Schiphol flugvelli 1. september 2008.[1422]

2612. Daginn eftir sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (S)forstj-frystig og kvaðst vera í Rotterdam 3. september 2008 og spurði hvort þeir gætu hist. (S)forstj-frystig kvaðst ekki geta það þann dag og spurði (E)frkvstj-alþjsv hvenær hann yrði aftur í Hollandi. Í svari (E)frkvstj-alþjsv segir að hann yrði í Hollandi um mánaðamótin september/október. Kemur fram að þeir hafi ákveðið að finna fundartíma þá. Þann 1. september 2008 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (S)forstj-frystig. Í tölvupóstinum segir: *„I am currently planing* [svo] *few things will give you potential meeting days later this week."*[1423]

[1421] Afhent gagn frá Samskipum 22.11.2016, viðauki 6, 01.09.2008, *„Kynning". Glæra 23.*
[1422] *Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip.* Doc. ID. 0.7.33.100393/0.7.33.100513/0.7.33.100508.
[1423] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.101239/0.7.33.101273/0.7.33.101480.

2613. Hér ber enn og aftur að rifja það upp að fundur æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips var 6. júní 2008, glærur (E)forstj *„Nýtt upphaf"* eru frá 9. júní 2008 og daginn eftir hafði (S)forstj samband við m.a. (S)forstj-frystig og sagði honum frá því að (E)frkvstj-alþjsv myndi hafa samband.[1424] Í samræmi við þetta hafði (E)frkvstj-alþjsv samband við (S)forstj-frystig síðar í júní 2008 og samskipti þeirra sýna að þeir reyndu að ná fundi saman, sbr. kafla 8.2.3. Þann 22. júlí 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)forstj vegna fundar með Eimskip sem halda átti 25. júlí 2008. Greindi (S)aðaleig-stjform-SH frá því að m.a. (S)forstj-frystig biði frétta af þeim fundi, sbr. kafla 8.13. Ljóst er að eftir þann fund hafði (E)frkvstj-alþjsv aftur samband við (S)forstj-frystig, sbr. framangreindan tölvupóst hans frá 28. ágúst 2008. Ekki hafa hins vegar fundist gögn sem sýna hvort þessi fundur (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig hafi verið haldinn haustið 2008 eða hvort samskipti þeirri hafi átt sér stað með öðrum máta, t.d. símtali. Tölvupóstsamskipti þeirra sýna hins vegar að áfram var unnið að þessum verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

2614. Í mgr. 841 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að framangreind samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig hafi aðeins tengst mögulegum eignakaupum Samskipa. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta, sbr. umfjöllun í kafla 25.23.1.

8.16.2. Fundur Samskipa og Eimskips 5. september 2008

8.16.2.1. <u>Fundur til að fara yfir hækkanir o.fl.</u>

2615. Sem fyrr segir áformaði (S)forstj að haldinn yrði fundur meðal stjórnenda Samskipa þann 4. september 2008. Jafnframt liggur fyrir að til stóð að halda fund með Eimskip þennan sama dag. Skal þessum og tengdum atvikum lýst nánar:

- Þann 1. september 2008 (kl. 13:10) sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl . Í honum segir: *„Þú sást líklega að* [(S)frkvstj-millilandasv] *hafnaði fundarboðinu fyrir fundinn á eftir. Eruð þið lausir á fimmtudag?*".[1425] Fimmtudagur sem (S)forstö-innfl1 vísar hér til er 4. september 2008.

- Tölvupóstsamskipti voru á milli (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl þann 1. september 2008. Varða þau þann hluta *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem fólst í að semja við Samskip um siglingar til og frá Norður-Ameríku. Í tölvupósti sínum kvaðst (E)forstj m.a. vera sammála þeirri tillögu (E)forstö-innfl að *„verð hækki um USD 900 per 40 ft., þ.e. 450 per teus"* og að hluti af *„þeirri hækkun verði BAF og þá fljótandi, td. BAF gjaldskrá mínus 40% eða svo."* Þetta gerði (E)forstj með tölvupósti sem sendur var kl. 16:54 og jafnframt spurði (E)forstj hver væri staðan á þessu verkefni. (E)frkvstj-EimÍsl svaraði þessu nokkrum mínútum síðar og sagði:

  „Þeir [Samskip] *frestuðu fundi í dag fram á fimmtudag. Voru að senda tilkynningu um hækkun á gjaldskrám hjá sér sem ég vil biðja* [(E)forstö-innfl] *hér með að senda á okkur til upplýsingar. Þar eru þeir að hækka á Usa bæði Baf og frakt."* [1426]

- (S)forstj sendi tölvupóst 1. september 2008 (kl. 16:55) til yfirstjórnar Samskipa og fjallaði um *„revised"*. Sagði í honum að endurskoðuð áætlun gerði ráð fyrir *„verulegum hækkunum frá 1. sept, sem og hinum ýmsu aðgerðum sem búið er að grípa til. Við höfum svo jafnframt tækifæri á neðangreindu:*

  -alcoa 300 mkr.

  -mcl 100-250 mkr.

  […]

[1424] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.473047. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.473061.
[1425] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.409635 / 0.7.33.409666.
[1426] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.324837.

Ég kalla eftir fundi á fimmtudag, þar sem agenda er eftirfarandi:

1. Kynning á revised ágúst-desember og aðgerðir sem gripið er til

2. Kynning á grunnkerfum-shipping/landflutningar

3. Umræður um aðgerðir

Hver framkvæmdastjóri geri kynningu fyrir sitt svið."[1427]

- (S)forstj sendi tölvupóst 1. september 2008 til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv kl. 16:57. Bað hann (S)forstö-innfl1 að *„vinsamlega uppfæra budget 2009 eftir að þessar breytingar með 1. sept hækkun hafa verið settar inn í þetta ár, og stilla upp hvaða hækkanir verði settar inn á næsta ári*."[1428] Þetta þyrfti að vera tilbúið á hádegi 3. september 2008.

2616. Hér ber að horfa til þess að í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am þann 28. ágúst 2008 var fjallað um verðhækkun gagnvart viðskiptavini Samskipa (Norske Skog) og Eimskip. Sagði í tölvupóstinum að Samskip stefndu á að:

„taka upp Norske Skog samninginn um áramót og stefnum á að hækka hann. Það verður fundur með EI [Eimskip] *í næstu viku*".[1429]

2617. Samkvæmt þessu setti forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa, sem átti að sitja fund með Eimskip viku síðar, hækkunaraðgerðir fyrirtækisins gagnvart viðskiptavinum í samhengi við að funda ætti með Eimskip vikuna á eftir. Þetta kemur einnig fram í gögnum Eimskips. Haldinn var fundur í framkvæmdastjórn Eimskips 2. september 2008. Í fundargerð þess fundar var einnig vísað til fyrirhugaðs fundar með Samskipum og rætt um verðhækkanir. Í fundargerð er þannig haft eftir (E)forstö-innfl :

„Fundur boðaður með Samskip á fimmtudag til að fara yfir hækkanir. Er að fara að boða fund með Nathan og fara yfir hækkanir með þeim. Einnig að hitta Innes aftur vegna samnings þeirra sem er laus núna, verðum að ná inn hækkun á þann samning.

Samskip var að hækka gjaldskrá sína í vikunni. Mikil gjaldskráhækkun frá og með 1. sept."[1430]

2618. (E)frkvstj-flutnkerf vísaði einnig til fyrirhugaðs fundar með Samskipum fimmtudaginn 4. september 2008 í tölvupósti sem hann sendi starfsmanni Eimskips í Bandaríkjunum 2. september 2008. (E)frkvstj-flutnkerf hafði áður (14. júlí 2008) beðið viðkomandi starfsmann, (E)frkvstj-N-Am, um upplýsingar um hvað það kostaði að senda 40 feta gám frá Bandaríkjunum (Richmond) til Rotterdam vegna þess sem hann nefndi *„study on market price*". (E)frkvstj-flutnkerf bað (E)frkvstj-N-Am um frekari upplýsingar í tölvupósti 1. september 2008 og í tölvupósti 2. september til (E)frkvstj-N-Am sagði hann: *„Many thanks for this please try to get some more info because we are going to meet Samskip on Thursday morning for renewing the contract so it will be good to have some comparison what another lines is* [svo] *doing between USA and Europe.*"[1431]

2619. Daginn eftir, 3. september 2008 kl. 15:50, boðaði (S)forstj (S)frkvstj-millilandasv til fundar næsta dag, þ.e. 4. september kl. 9:30 til að ræða *„skipakerfi*".[1432] Í samræmi við áðurnefndan tölvupóst

[1427] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.492720.
[1428] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.664874. Sjá einnig […] Doc. ID. 0.7.33.664885 / 0.7.33.664961.
[1429] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.662731.
[1430] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 36 2008*". Fundargerð framkvæmdastjórafundar dags. 02.09.2008. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.414458.
[1431] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.26404.
[1432] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.493897.

(S)forstj til yfirstjórnar 1. september 2008, var fundað um *„Revised budget"* eftir hádegi 4. september 2008, frá kl. 13:30 til kl. 19:00.[1433]

2620. Samkvæmt framansögðu vildi (S)forstj að þann 4. september 2008 yrði *„stóra myndin"* rædd og hafði hann boðað yfirstjórn Samskipa hf. til fundar af því tilefni þann dag. Ljóst var af tölvupósti (S)forstj að nýlegar og verulegar verðhækkanir Samskipa 1. september 2008 myndu ekki duga til að ná því EBITDA markmiði sem stjórnendur áttu að ná. Sagði (S)forstj að það væru til viðbótar *„tækifæri"* í breytingum á siglingakerfi og frekari verðhækkunum (t.d. gagnvart Alcoa) og *„aðrar aðgerðir?"*. Samskip afboðuðu fund sem halda átti með Eimskip 1. september og lögðu til að fundurinn yrði þess í stað haldinn 4. september 2008. Fundurinn var að endingu haldinn 5. september samanber umfjöllun hér á eftir. Gögnin frá Eimskip sýna að fallist var á það fundarboð og átti á þeim fundi a.m.k. að ræða *„hækkanir"* og a.m.k. samráðsverkefnið sem tengdist flutningum til og frá Norður-Ameríku. (S)frkvstj-millilandasv vann á þessum tíma að *„stóru myndinni"* með (S)forstj og öðrum æðstu stjórnendum Samskipa og frestaði fundartímanum með Eimskip þar til stjórnendur Samskipa hefðu fundað og rætt um *„stóru myndina"*.

2621. Rétt er því að skoða betur þau atvik sem áttu sér stað daginn fyrir fund Eimskips og Samskipa, þ.e. atvik kringum 4. september 2008.

8.16.2.2. <u>Atvik 4. september 2008</u>

2622. Samkvæmt gögnum málsins stóð til að fulltrúar Samskipa og Eimskips myndu hittast 1. september 2008. (S)forstö-innfl1 sendi þann dag tölvupóst til (E)forstö-innfl og vísaði til þess að (S)frkvstj-millilandasv hafi hafnað því fundarboði og spurði hvort fyrirtækin gætu þess í stað fundað fimmtudaginn 4. september 2008. Samkeppniseftirlitið telur að (S)frkvstj-millilandasv hafi gegnt mikilvægu hlutverki í samskiptum Eimskips og Samskipa á þessum tíma. Hér má t.d. rifja upp eftirfarandi:

- Á fyrri hluta árs 2008 vann (S)frkvstj-millilandasv að *„stúdíu"* (einnig nefnd *„póm stúdía"* í gögnum málsins)[1434] *„innan mjög lítils hóps"* hjá Samskipum (m.a. með (S)forstj). Fjallaði (S)frkvstj-millilandasv meðal annars um aukið samstarf við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.

- (S)frkvstj-millilandasv samdi minnisblað þar sem koma fram tillögur til Eimskips um umfangsmikið ólögmætt samráð. Eru þar settar fram tillögur um samráð um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna, markaðsskiptingu o.fl. Voru þessar tillögur settar fram í beinu samhengi við verkefnin sem tengdust samráði Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi og lýst er í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Var um að ræða tvær útgáfur af minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv. Önnur dagsett 7. júlí og hin 9. júlí 2008. Vísast hér til umfjöllunar í köflum 8.9.2 og 8.9.5.3 um þessi skjöl (S)frkvstj-millilandasv.

- Samkeppniseftirlitið telur að Eimskip og Samskip hafi rætt framangreindar tillögur í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv þann 9. júlí 2008, sbr. kafla 8.9.5.

- (S)forstj fjallaði um þessar tillögur í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008. Þar kom einnig fram að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj hygðust funda með Eimskip, sbr. kafla 8.10.1.

- Kvöldið fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip 25. júlí 2008 sendi undirmaður (S)frkvstj-millilandasv skjöl til (S)forstj. Voru þar einnig settar fram tillögur um samráð Samskipa

[1433] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […].
[1434] Sjá umfjöllun í kafla 6.7.2. um tölvupóst […] til […]dagana 17. mars og 2. apríl 2008.

og Eimskips í siglingum til og frá Íslandi. Þau gögn sýna einnig að Samskip fengu í hendur trúnaðarupplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips, sbr. kafla 8.13.1.

- (S)frkvstj-millilandasv sat m.a. fund Eimskips og Samskipa þann 14. águst 2008. Dagana á undan vann (S)frkvstj-millilandasv að skjölum sem vörðuðu *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Var í þeim áfram fjallað um siglingakerfi Eimskips og Samskipa, sbr. kafla 8.15.4. Yfirmaður siglingakerfa Eimskips, (E)frkvstj-flutnkerf, sat þennan fund með (S)frkvstj-millilandasv.

- Þann 28. ágúst 2008 vann (S)frkvstj-millilandasv aftur í skjölum sem vörðuðu *„Nýtt upphaf“* verkefnið.[1435] Fundur Samskipa með Eimskip var eins og áður sagði fyrirhugaður 1. september 2008. Að undirlagi (S)forstj vann (S)frkvstj-millilandasv og aðrir æðstu stjórnendur Samskipa að *„stóru myndinni“*, en ætlunin var að tryggja góða afkomu Samskipa 2008, 2009 og 2010. Varðaði þessi vinna þætti sem féllu undir samráðsverkefnið. Er þar fjallað um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

2623. Tímasetningar funda og fundarboða Eimskips og Samskipa í byrjun september 2008 og athafnir hlutaðeigandi stjórnenda á sama tíma vekja spurningar. Upphaflega var ráðgert að Eimskip og Samskip hittust á fundi mánudaginn 1. september 2008. Honum var þó frestað og var fundur fyrirtækjanna næst fyrirhugaður fimmtudaginn 4. september 2008 á milli kl. 14 og 15. Að morgni þess dags vann (S)frkvstj-millilandasv áfram í skjölum sem vörðuðu *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Vistaði hann skjöl bæði kl. 09:58 og 13:57.[1436] (S)frkvstj-millilandasv bar ábyrgð á siglingakerfum Samskipa og framangreind gögn gefa til kynna ríka aðkomu hans að *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Gögnin gefa einnig til kynna að á fundunum með Eimskip, sem (S)frkvstj-millilandasv sat, hafi verið fjallað um fleiri samráðsverkefni en einungis Norður-Ameríku samstarfið. Ber að árétta að (E)frkvstj-flutnkerf sat einnig þessa fundi en hann bar ábyrgð á siglingakerfi Eimskips.

2624. Fyrir liggur að (S)forstj boðaði (S)frkvstj-millilandasv á fund 4. september 2008 kl. 09:30 til að ræða *„skipakerfi“* en (S)frkvstj-millilandasv vistaði skömmu seinna (kl. 09:58) glærukynningu sem bar heitið *„Siglingakerfi Samskipa“*.[1437] Gögn málsins sýna að einum klukkutíma síðar hafi (S)frkvstj-millilandasv sent (E)forstö-innfl tilkynningu um að hann kæmist ekki á fyrirhugaðan fund fyrirtækjanna eftir hádegið þann dag.[1438] Um hálftíma síðar sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa og setti fram beiðni um fund.[1439] Gögn málsins sýna að þessi fundarbeiðni tengdist *„Nýtt upphaf“* verkefninu um breytingu á siglingakerfum og verulegum verðhækkunum Samskipa gagnvart Alcoa. Þremur mínútum eftir að (S)frkvstj-millilandasv sendi fundarboð til Alcoa, eða kl. 11:39 sendi hann fundarboð til (S)forstö-innfl1 með nýjum fundartíma fyrir fund Samskipa og Eimskips og hafði (S)frkvstj-millilandasv þá fært hann aftur til næsta dags, 5. september á milli kl. 8:30 og 9:30.[1440]

2625. Í þessu sambandi er rétt að líta til þess að engin gögn hafa fundist við rannsókn málsins sem gefa vísbendingu um að (S)frkvstj-millilandasv hafi gert tilraun til þess að fá staðgengil fyrir sig til að mæta á fundinn með Eimskip þann 4. september 2008. Þá hefur engin skýring fundist á því hvers vegna (S)frkvstj-millilandasv gat ekki sótt fundinn eða hvort nauðsynlegt var að (S)frkvstj-millilandasv sæti fundinn og hvort ekki var nægilegt að (S)forstö-innfl1 hefði mætt þar, eftir atvikum ásamt öðrum fyrir hönd Samskipa. Í þessu sambandi ber einnig að hafa í huga lítið rekstrarlegt vægi samstarfs í Norður-Ameríku flutningum, bæði fyrir Eimskip og Samskip, ásamt því að á þessum tíma var hið ólögmæta samráð í Norður-Ameríku flutningum hvort eð er í framkvæmd milli fyrirtækjanna.

[1435] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„[…] siglingakerfið agust 08 uppf.ppt“*, fannst vistað á heimasvæði […] dags. 28.08.2008, kl. 13:39. Doc. ID. 0.7.33.23620.
[1436] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„águst sipping revised ag.ppt“*, fannst vistað á heimasvæði […]dags. 04.09.2008, kl. 09:58. Doc. ID. 0.7.33.20782. Titill skjalsins er *„Siglingakerfi Samskipa“*. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Kynning sept 2008.ppt“*, fannst vistað á heimasvæði […] 04.09.2008, kl. 13:57. Doc. ID. 0.7.33.26097. Titill kynningarinnar er *„Skipakostur Samskipa“*.
[1437] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„ágúst shipping revised […].ppt“*. […] vistar hjá sér skjalið 04.09.2008, kl. 09:57. Titill skjalsins er *„Siglingakerfi Samskipa“*. Doc. ID. 0.7.33.20782.
[1438] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.411785.
[1439] Afritaður tölvupóstur frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.798228.
[1440] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.666664 / 0.7.33.666776. Sjá einnig […] Doc. ID. 0.7.33.661842.

Samkeppniseftirlitið telur ljóst af gögnum málsins að áður en til fundar með Eimskip kom hafi (S)frkvstj-millilandasv viljað klára umræðu meðal æðstu stjórnenda Samskipa 4. september 2008, um *„stóru myndina"* og þ. á m. þætti sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefni Samskipa og Eimskips. Um þetta vísast einnig til gagna og umræðu fyrirtækjanna í aðdraganda að og í kjölfar fundar fyrirtækjanna mánuði síðar, 6. október 2008, sbr. umfjöllun hér síðar. Renna framangreind atvik öll, og mikilvægi þess að (S)frkvstj-millilandasv, yfirmaður siglingakerfis Samskipa, skyldi mæta sjálfur á fundinn, enn frekari stoðum undir að fundurinn 5. september 2008 hafi verið vettvangur fyrir framkvæmd og viðhald á hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

2626. Áðurnefnd fundarbeiðni (S)frkvstj-millilandasv til yfirmanns flutningamála hjá Alcoa (TWS) 4. september 2008 var seinni beiðni Samskipa um fund með Alcoa, sbr. framangreinda fundarbeiðni (S)forstö-útfl til Alcoa sem send var tveimur virkum dögum eftir fund Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008 og umfjöllun um ráðgerðan fund Samskipa með Alcoa 29. ágúst 2008. Sá umbeðni fundur virðist ekki hafa farið fram þó í kynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskip hf. 1. september 2008 hafi komið fram að viðræður við Alcoa um verðhækkun væru hafnar, sbr. umfjöllun hér að framan.

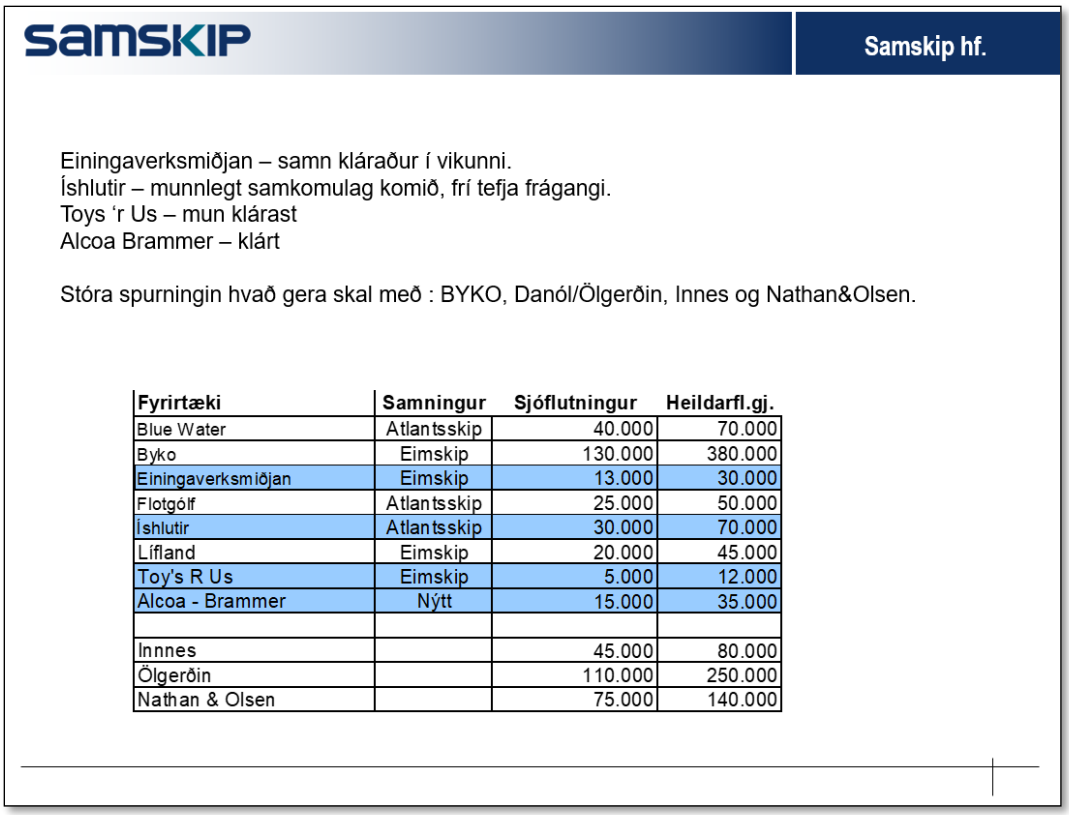
2627. Hvað sem þessu líður telur Samkeppniseftirlitið ljóst að í nýrri fundarbeiðni Samskipa til Alcoa 4. september 2008 hafi verið komin fram meiri ákveðni í framgöngu Samskipa gagnvart Alcoa heldur en þegar Samskip nálguðust Alcoa um viðræður í ágústmánuði. Af fundarbeiðni (S)frkvstj-millilandasv 4. september 2008 til Alcoa má þannig sjá að Samskip voru þar að tilkynna Alcoa að fyrirtækið vildi ræða fyrirliggjandi samning og að Samskip vildu funda sem fyrst. Vísaði (S)frkvstj-millilandasv til þess að efnahagslegar aðstæður hefðu breyst stórkostlega hér á landi, útlitið væri ekki gott og jafnvægi í inn- og útflutningi væri að raskast, sbr. eftirfarandi ummæli (S)frkvstj-millilandasv í fundarboðinu; *„as you know the economic situation here in Iceland has changed dramatically this summer and the outlook for the comming* [svo] *18 - 24 months is not positive. The balance in our container trade has turned from an east bound imbalance to a huge west bound imbalance, i.e. export volumes exceed import volumes by far. We need to sit down with you to discuss our contract and propse to meet in Pittsburg at your earliest conveniece."*

2628. Eins og áður segir sendi (S)frkvstj-millilandasv þessa fundarbeiðni til Alcoa á sama tíma og hann vann að *„Nýtt upphaf"* verkefninu með Eimskip og undirbjó fund Samskipa með Eimskip daginn eftir, 5. september 2008. Rennir það stoðum undir að atvik vegna Alcoa á þessum tíma hafi tengst samráði Samskipa og Eimskips.

2629. Líkt og áður greinir vann (S)frkvstj-millilandasv einnig að glærukynningu að morgni 4. september 2008. Bar hún heitið *„Siglingakerfi Samskipa"*. Talið er að efni þeirrar kynningar hafi komið til umræðu á fundi stjórnenda Samskipa síðar þennan dag en líkt og áður greinir hafði (S)forstj ákveðið að yfirstjórn Samskipa myndi hittast þennan dag, 4. september 2008. Ræða átti *„revised"*, *„stóru myndina"* og frekari aðgerðir Samskipa, sbr. áðurgreinda tölvupósta (S)forstj 30. og 31. ágúst og 1. september 2008. Samkvæmt dagbók (S)forstj stóð fundurinn yfir frá kl. 13:30 til kl. 19 þennan dag. Átti hver framkvæmdastjóri Samskipa að semja kynningu fyrir sitt svið, sbr. áðurnefndan tölvupóst (S)forstj til yfirstjórnar 1. september 2008.

2630. Í umræddri glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv, *„Siglingakerfi Samskipa"*, var vikið að þáttum sem m.a. höfðu með *„Nýtt upphaf"* verkefni Eimskips og Samskipa að gera. Rétt er að víkja að þessu.

2631. Á glæru 4 í þessari kynningu (S)frkvstj-millilandasv var fjallað um *„Töpuð/ný viðskipti"* og þar segir m.a.: *„Samskip jók hlutdeild á árinu 2007, en er nú ca á núlli fyrstu sex mánuði ársins. Búið er að endurnýja við stærstu viðskiptavini félagsins, og all nokkur tækifæri til sóknar á síðari hluta ársins"*. Virtust Samskip meta markaðsaðstæður þannig að það væri unnt að afla nýrra viðskipta á seinni hluta ársins 2008. Á hinn bóginn kemur eftirfarandi fram í næstu glæru:



SAMSKIP | Samskip hf.

Einingaverksmiðjan – samn kláraður í vikunni.
Íshlutir – munnlegt samkomulag komið, frí tefja frágangi.
Toys 'r Us – mun klárast
Alcoa Brammer – klárt

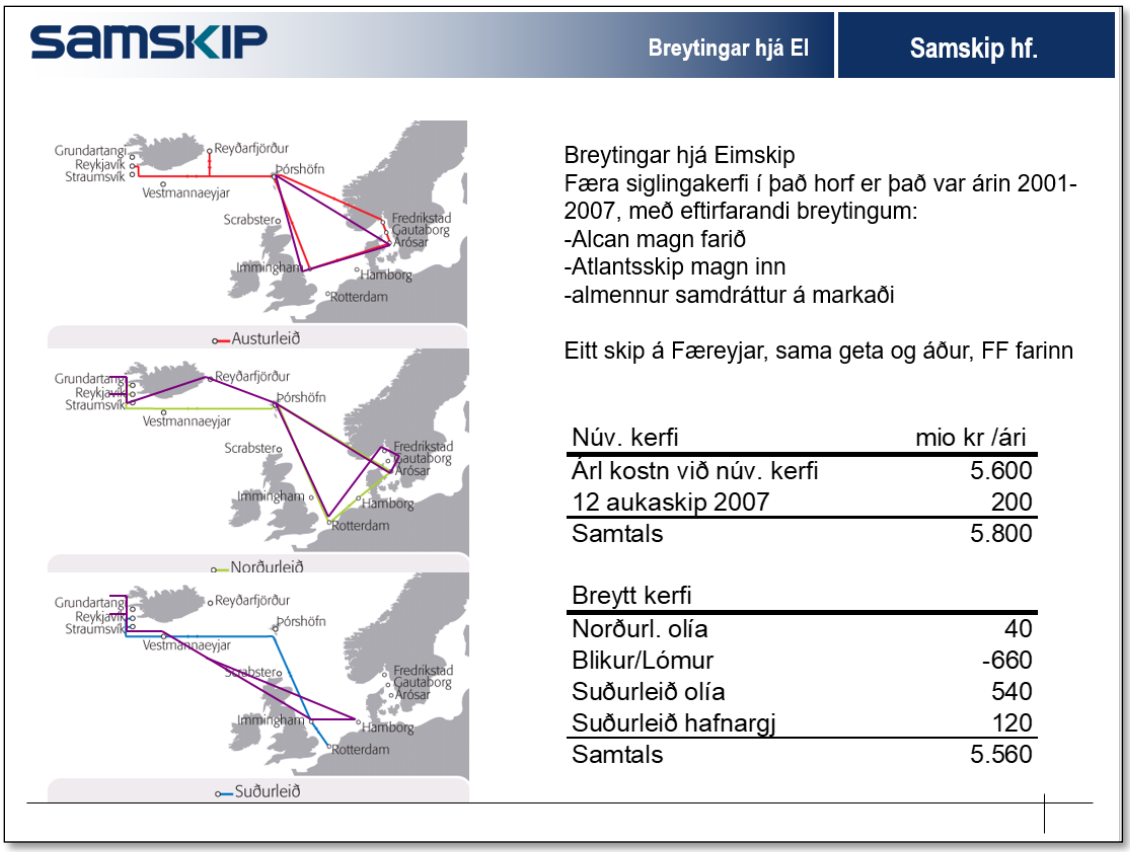
Stóra spurningin hvað gera skal með : BYKO, Danól/Ölgerðin, Innes og Nathan&Olsen.

Fyrirtæki	Samningur	Sjóflutningur	Heildarfl.gj.
Blue Water	Atlantsskip	40.000	70.000
Byko	Eimskip	130.000	380.000
Einingaverksmiðjan	Eimskip	13.000	30.000
Flotgólf	Atlantsskip	25.000	50.000
Íshlutir	Atlantsskip	30.000	70.000
Lífland	Eimskip	20.000	45.000
Toy's R Us	Eimskip	5.000	12.000
Alcoa - Brammer	Nýtt	15.000	35.000
Innnes		45.000	80.000
Ölgerðin		110.000	250.000
Nathan & Olsen		75.000	140.000

2632. Á þessari glæru eru taldir upp tilteknir viðskiptavinir Samskipa, Eimskips og Atlantsskipa og gerð grein fyrir magni og tekjum af flutningum fyrir þá. Það sem vekur sérstaka athygli á glærunni er að *„stóra spurningin"* sé hvað *„gera skal"* með viðskipti við Byko, Danól/Ölgerðina, Innnes og Nathan & Olsen. Hafa ber í huga að öll þessi fyrirtæki voru á þessum tíma mikilvægir viðskiptavinir Eimskips.[1441] Eins og nánar verður rökstutt í kafla 12.2, sbr. kafla 14, er það mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi haft ólögmætt samráð við Eimskip um að keppa ekki um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Hafi Samskip að þessu leyti skipt markaðnum með Eimskip. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið kemur fram að eftir fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008 hafi Eimskip átt í ólögmætu samráði *„við Samskip um skiptingu markaða eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)"*.

2633. Á næstu glæru í kynningu frá (S)frkvstj-millilandasv frá 4. september 2008 var gerð grein fyrir flutningsgetu Samskipa, Eimskips og Nesskipa. Í glærunni þar á eftir er fjallað um *„Breytingar hjá EI"* og lítur hún svo út:

[1441] Athuga þó að flutningar fyrir Byko virðast hafa skipst á milli flutningafyrirtækjanna.



2634. Á næstu glærum er að finna umfjöllun um breytingar á siglingakerfi Samskipa og áhrif þeirra á tekjur fyrirtækisins. Reiknaður er út ávinningur af því að fækka skipum í siglingum til og frá Íslandi. Jafnframt voru áhrif þess metin ef skip með minni flutningsgetu yrðu notuð. Ljóst er samkvæmt glærunum að umtalsverður sparnaður væri talinn felast í því að fækka/minnka skip. Á móti myndi geta til þess að sinna tilteknum flutningum minnka eða hverfa með tilheyrandi tekjutapi. Voru það flutningar á þær hafnir sem nefndar eru í glærunum *„jaðarhafnir*" og fram kemur að framlegð af flutningum til þeirra væri rétt rúmlega einn milljarður króna. Um var að ræða eftirfarandi hafnir/viðskiptavini:

- Alcoa á Reyðarfirði
- Vestmannaeyjar
- Elkem á Grundartanga
- Útflutningur frá Færeyjum
- *„Rotterdam Express / Imm*" (innflutningur á grænmeti frá Rotterdam)

2635. Hér ber að árétta að þessar glærur voru vistaðar sama dag, 4. september 2008, og áformaður var fundur milli Eimskips og Samskipa. Sami stjórnandi Samskipa, (S)frkvstj-millilandasv, hafði aðkomu að hvoru tveggja, þ.e. glærunum og samskiptum við Eimskip. Glærurnar sýna m.a. að greiningar og mögulegar breytingar á kjarnaþáttum í starfsemi Samskipa eru metnar með hliðsjón af aðgerðum Eimskips. Alkunna er að fyrirtæki meti gjarnan mögulegar aðgerðir á markaði með hliðsjón af stöðu og hugsanlegum viðbrögðum helstu keppinauta. Í samkeppnisrétti er sjálfstæði fyrirtækja grundvöllur samkeppni þannig að þau taki hvert um sig og á eigin forsendum ákvarðanir þegar þau ákveða viðskiptastefnu sína.

2636. Þessi og önnur gögn Samskipa eru hins vegar öðru marki brennd. Hér skal rifjað upp að áður en samráð fyrirtækjanna hófst af fullum þunga eftir 6. júní 2008 ráðgerðu Samskip að bregðast við samdrætti í innflutningi með því að *„sækja sterkt"* á stóra viðskiptavini Eimskips, og ná þannig auknu magni inn í siglingakerfi sitt, sbr. umfjöllun hér að framan í kafla 6.7.6 um *„grænlenska daga"* og *„herferð"* Samskipa gegn Eimskip. Í umræddri glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv má sjá hvernig þar kveður við allt annan tón hjá fyrirtækinu gagnvart markaðssókn á stóra viðskiptavini Eimskips. Hafa ber í huga að á þessum tíma, í september 2008, var áfram fyrirséð hjá æðstu stjórnendum Samskipa að innflutt magn myndi dragast saman á næstu mánuðum. Á einni glæru (S)frkvstj-millilandasv er *„stóra spurningin"* sögð vera sú hvað *„gera skal með"* mjög stóra viðskiptavini Eimskips eins og Ölgerð Egils Skallagrímssonar. Sjá má í gögnum málsins hvernig Samskip svöruðu þessari spurningu. Í stað þess að herja á Eimskip og ná meira magni inn í skipin lét fyrirtækið t.d. viðskipti Eimskips við Ölgerðina í friði. Þetta má sjá með því að virða þetta sönnunargagn í samhengi við gögn frá t.d. október 2009 um útboð Ölgerðarinnar sem gefa til kynna samráð Samskipa við Eimskip um að keppa ekki um viðskipti við stóra viðskiptavini hvors annars (*„friðurinn"*), sbr. umfjöllun í kafla 14.3 og áframhaldandi samvinnu í tengslum við *„Nýtt upphaf"* verkefnið þar sem er að finna vangaveltur um hvernig skuli skipta tilteknum mikilvægum viðskiptum milli fyrirtækjanna. Varð það og raunin að Eimskip og Samskip höfðu með sér ólögmætt samráð um markaðsskiptingu á mikilvægum viðskiptavinum í innflutningi til Íslands, sbr. annars vegar sáttin við Eimskip og hins vegar umfjöllun hér síðar.

2637. Klukkan 15:38 þann 4. september 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj. Í honum segir: *„Það næst ekki koma saman fundi í dag með viðskiptastjórum til að fara yfir 2 blaða kerfið og strategíu á markaðnum. Morgundagurinn gengur ekki heldur vegna fundar með Eimskip* […]".[1442]

2638. Gögn málsins sýna að í byrjun september 2008 hafi einnig verið unnið innan Eimskips að *„Nýtt upphaf"* verkefninu með Samskipum.

2639. Að morgni 4. september 2008 (kl. 10-11) áttu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)fulltr.flutnstý og (E)starfsm fund um gámamál. Heiti fundarboðsins var *„[á]ætlun 2008/2009 gámar"*.[1443] Talið er að þessi fundur Eimskips hafi tengst undirbúningi (E)frkvstj-flutnkerf vegna fundarins með Samskipum sem hafði átt að halda eftir hádegi þennan dag (en var frestað þar til daginn eftir 5. september 2008). Hér ber að líta til þess að samráð Samskipa og Eimskips tók meðal annars til aukins gámasamstarfs fyrirtækjanna. Til að mynda fékk (E)frkvstj-flutnkerf þann 2. október 2008 send drög frá (E)starfsm-flutnstýr1 að gagnkvæmum samningi milli Eimskips og Samskipa um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars, sbr. umfjöllun hér á eftir í kafla 8.17.1. Í kjölfarið hófst aukið gámasamráð fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.1, 8.17.16 og 18.

2640. Sem fyrr segir bað (E)frkvstj-flutnkerf starfsmann Eimskips í Bandaríkjunum ((E)frkvstj-N-Am) 2. september um að senda sér gögn til undirbúnings fundinum sem halda ætti með Samskipum 4. september 2008, sbr. kafla 8.16.2.1. Þann dag sendi (E)frkvstj-flutnkerf aftur tölvupóst til (E)frkvstj-N-Am (kl. 12:46) og ítrekaði ósk um gögn því hann yrði að mæta á fund eftir tvo tíma. Hann þyrfti að hafa *„all the cost on the table"*.[1444] Þessi tölvupóstsamskipti gefa til kynna að (E)frkvstj-flutnkerf hafi m.a. verið að leggja mat á hvað það myndi kosta Samskip að eiga ekki í samstarfi við Eimskip í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku heldur keppa við fyrirtækið með því að bjóða alfarið upp á sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku (TA-flutninga) með viðkomu í Rotterdam. Var framangreint eitt af viðfangsefnum *„Nýtt upphaf"* verkefnisins vegna endurskoðunar á siglingakerfum fyrirtækjanna og samnýtingu flutningakerfa, sbr. tölvupóst (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf 27. júní 2008 þar sem (E)forstj setti fram þá hugmynd eða tillögu að Eimskip myndi biðja Samskip um að

[1442] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. *„Fundur með viðskiptastjórum"*, dags. 04.09.2008, kl. 15:38. Doc. ID. 0.7.33.666921.
[1443] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […]. *„Áætlun 2008/2009 gámar"*. Fundur dags. 04.09.2008, kl. 10-11.
[1444] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli IJS og SLY. *„RE: Freight for 40 DC Richmond –Rdam to day"*, dags. 14.07-04.09.2008. Doc. ID. 0.7.328.26404.

hætta að keppa í flutningum til og frá Norður-Ameríku (með TA-flutningum í gegnum Evrópu) og notast þess í stað alfarið við skip Eimskips.

2641. Þann 4. september 2008 var fundur (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv bókaður milli kl. 13 og 14.[1445] Í athugasemdum Eimskips kemur fram að á þeim fundi hefðu (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv rætt *„ýmsar nýjar úrfærslur á sigingakerfi á milli Íslands og Norður-Ameríku*".[1446] Samkeppniseftirlitið bendir á að Norður-Ameríku flutningar voru einn þáttur af samráðsverkefni Eimskips og Samskipa, sbr. glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Samkeppniseftirlitið vísar einnig til þess að (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv báru ábyrgð á *„Nýtt upphaf*" verkefninu hjá Eimskip og voru ásamt (S)forstj meðlimir *„vinnuhópsins*".

2642. Síðar sama dag hélt (E)forstj áfram að funda með undirmönnum sínum sem báru ábyrgð á *„Nýtt upphaf*" verkefninu eða höfðu haft aðkomu að framgangi þess. Samkvæmt dagbók (E)forstj átti hann fund á milli kl. 15 og 16 þann 4. september 2008 með (E)frkvstj-innanl. (E)frkvstj-innanl bar ábyrgð á landflutningum Eimskips og hafði sumarið 2008 átt í samskiptum við (S)frkvstj-innanl og unnið að auknu samráði fyrirtækjanna.[1447] Strax í kjölfar fundar (E)forstj og (E)frkvstj-innanl, á milli kl. 16 og 17:30, átti (E)forstj fund með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-N-Atlants og (E)deildstj-útfl1 til að ræða *„TA flutninga*" (*„Trans Atlantic*" flutninga), þ.e. þá flutninga sem (E)frkvstj-flutnkerf var að skoða í áðurnefndum samskiptum við (E)frkvstj-N-Am og var það liður í undirbúningi (E)frkvstj-flutnkerf fyrir fundinn með Samskipum.[1448] Seinni part dags 4. september 2008 var innan Eimskips einnig unnið að atriðum sem tengdust sjóflutningum Eimskips milli Íslands og Evrópu, þ. á m. varðandi gáma, Alcoa og aðra umfangsmikla kaupendur flutningsþjónustu hér á landi, sbr. tölvupóstsamskipti (E)forstö-innfl við (E)forstö-fjárh2, afrit til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf kl. 17:30 þennan dag, sbr. einnig áðurnefndan fund (E)frkvstj-flutnkerf um gáma þann 4. september 2008 kl. 10-11.[1449]

2643. Ljóst er því að (E)forstj átti þennan dag ítrekaða fundi með undirmönnum sínum sem báru ábyrgð á starfsemi Eimskips sem tengdist *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Við blasir m.a. að áðurnefndur fundur sem (E)forstj sat með undirmönnum sínum á milli kl. 16 og 17:30 þennan dag hafi tengst auknu samstarfi við Samskip.

2644. Fyrir liggur þannig að (E)forstj lagði í byrjun september 2008 áfram mikla áherslu á að unnið væri að auknu samstarfi við Samskip. Þessi áhersla (E)forstj á samstarf við Samskip er athyglisverð fyrir þær sakir að stjórnendur Eimskips glímdu á sama tíma við ærin verkefni vegna afar erfiðrar fjárhagslegrar stöðu Eimskips. Í dæmaskyni má nefna að á sama tíma og (E)forstj lagði áherslu á Samskip vofði til að mynda yfir Eimskip að tuga milljarða króna ábyrgð vegna flugfélagsins XL Leisure Group væri við það að falla á fyrirtækið. Það raungerðist svo nokkrum dögum síðar, 12. september 2008. Fyrirliggjandi er að þrátt fyrir ærin verkefni vegna fjárhagserfiðleika Eimskips vann (E)forstj ötullega að framkvæmd samráðsins við Samskip á þessum tíma. Sýna umrædd samtímagögn að miklum tíma og orku helstu stjórnenda Eimskips var ráðstafað í þessa vinnu þrátt fyrir t.a.m. tiltölulega lítið rekstrarlegt mikilvægi samstarfs Samskipa og Eimskip í Norður-Ameríku flutningum. Að mati Samkeppniseftirlitsins undirstrika þessi atvik ríka áherslu og forgang (E)forstj varðandi samráð við Samskip og mikilvægi þess. Hér vísast einnig til umfjöllunar um bónussamning (E)forstj í kafla 7.6.2.

2645. Í mgr. 845 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að samskipti milli Eimskips og Samskipa í september 2008 hefðu tengst öðru en endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi. Þá er því mótmælt að (S)frkvstj-millilandasv hafi gengt sérstöku hlutverki í kjölfar fundar Eimskips og Samskipa 6. júní 2008. Jafnframt er því mótmælt að framangreind gögn (S)frkvstj-millilandasv

[1445] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.328246.
[1446] Sjá mgr. 642 í athugasemdum Eimskips við AI.
[1447] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.328252.
[1448] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.327292.
[1449] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].

tengist hinu *„ímyndaða“ „Nýtt upphaf“* verkefni. Eins og rökstutt er í kafla 25.23.2 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

8.16.2.3. Fundurinn 5. september 2008 og glærur (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008

2646. Samkvæmt dagbók (E)forstö-innfl var haldinn fundur á milli kl. 8:30 og 9:30 föstudaginn 5. september 2008 með Samskipum undir yfirskriftinni *„Ameríkusamningur“*. Fundinn sátu, auk (E)forstö-innfl , (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl.[1450]

2647. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 8.15.5 um hin reglubundnu samskipti umræddra stjórnenda Eimskips og Samskipa og til hvaða atriða ber að horfa í því samhengi.

2648. Hvorki Samskip né Eimskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fundinn 5. september 2008.[1451] Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki gögn sem gefa til kynna hvað var rætt á fundinum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

2649. Strax eftir fundinn með Samskipum var bókaður tveggja klukkustunda langur fundur hjá lykilstjórnendum Eimskips. Hann sátu sömu stjórnendur og setið höfðu fundinn með Samskipum, þ.e. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl , ásamt (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-skiparekst o.fl.[1452]

2650. Gögn frá Samskipum daginn eftir fundinn með Eimskip hafa hér einnig þýðingu. Skal nú vikið að því og áréttuð aðkoma (S)frkvstj-millilandasv að þeirri vinnu en hann sat umræddan fund með Eimskip.

2651. Með tölvupósti laugardaginn 6. september 2008 (kl. 13:00) sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstj með heitinu *„Siglingakerfi“*. Í honum segir:

„Hér kemur samantektin varðandi siglingakerfin - Setti þetta í sér kynningu en auðvitað má steypa þessu inn í heildarkynninguna að öllu leiti eða hluta. Þú skoðar og metur þetta.

læt einnig fylgja með Excel skjalið á bak við töflurnar í kynningunni:

og pælingarnar sem þú sendir í gær (bætti við í gulu reitina frá okkur (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-skiparek)“

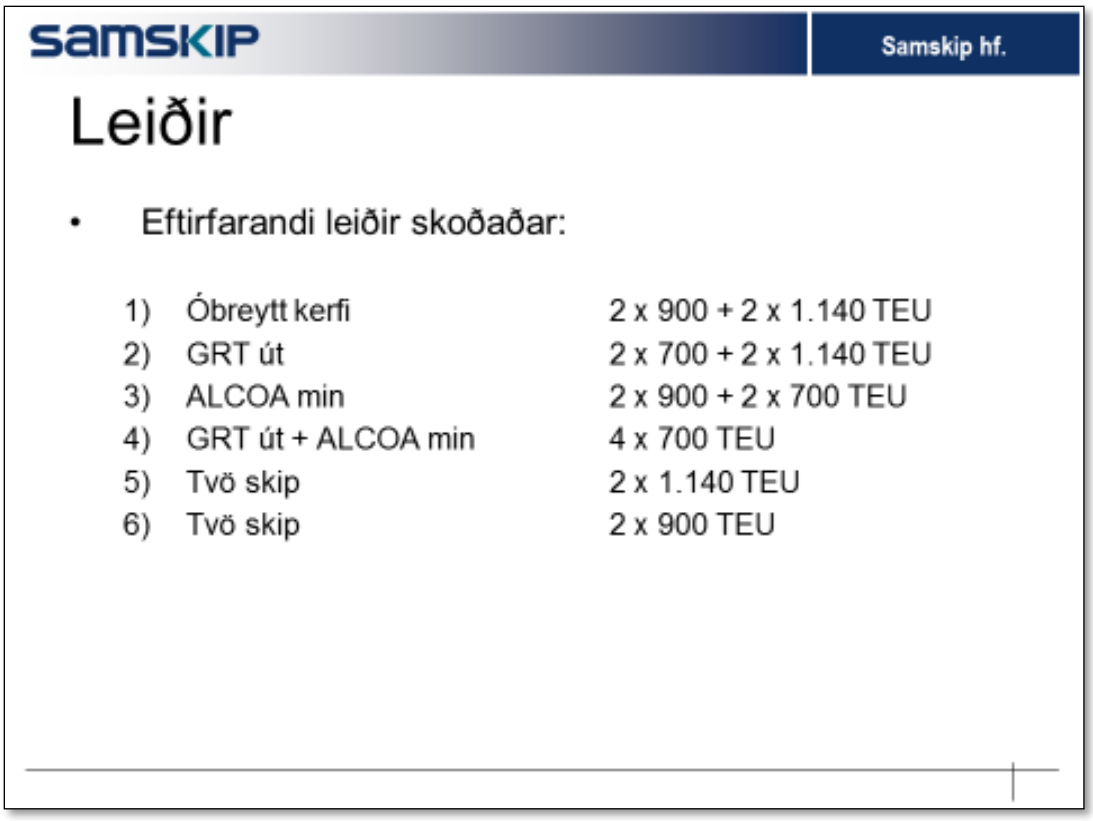
2652. Með tölvupóstinum fylgdu þannig þrjú skjöl. Glærukynning sem bar heitið: *„Siglingakerfi Samskipa – aðlögun að minnkandi innflutningsmagni“,* excel-skjal sem töflurnar í glærunum eru byggðar á og exel-skjal frá (S)forstj sem (S)frkvstj-millilandasv o.fl. höfðu unnið í (*„pælingarnar sem þú sendir í gær“,* skjalið nefnt *„kerfispælingar - reply“*).[1453] Í síðastnefnda skjalinu kemur m.a. eftirfarandi fram:

[1450] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.661842.
[1451] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.
[1452] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.402852.
[1453] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.24241; (*„Siglingakerfi 0609.2008.ppt“*) 05.09.2008, kl. 22:58. Doc. ID. 0.7.33.28142; […] 05.09.2008, kl. 22:58. Doc. ID. 0.7.33.25926.

Akrafell / Hvassafell:						Mv 1,5 ár.	
	Scenario 1	Scanario 1b	Scenario 2		Tilvik 6) í skjali	1). 2ja skipa kerfi:	
Charter	1.500	1.500	1.500		1.634	Akr/Hva í burtu 1b.	675
						Breyta Arn/Heg	515
Reyðarfjörður	30	30	50		30	Net	1.190
Færeyjar export	120	120	120		120	önnur kostn.spörun ?	
Express Ísland	100	100	100		100		
Alcoa	500	500	750		638	Ókostir:	
Net	750	750	480			Fara úr 4ra skipa kerfi, þmt:	
						Alcoa	
Skilakostnaður	340	255	340		352	Færeyjar	
Slot á 7.500 TEU @ €250	236	236	236		236	Express	
Net	410	495	140		158	Reyðarfjörður almennt	
Net	174	259	-96			Allt á slot samningum með EI, nema Alcoa farið.	

2653. Umrætt skjal hafði (S)forstj útbúið og sent (S)frkvstj-millilandasv 5. september 2008. Sýnir þetta m.a. að sama dag og Samskip funduðu með Eimskip vann forstjóri fyrirtækisins í skjali sem gerði ráð fyrir samstarfi við Eimskip í tengslum við tiltekna hugmynd um breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins. Voru viðskiptin við Alcoa einnig nefnd í því samhengi (*„Allt á slot samningum með EI, nema Alcoa farið*"). Er þetta til stuðnings því að þessi málefni hafi verið til umræðu á fundi fyrirtækjanna 5. september 2008. Þessu enn frekar til stuðnings ber að líta til þess að á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008 gerði (S)forstj stjórninni grein fyrir *„Cooperation with Eimskip*" vegna *„sailing system*", sbr. nánar hér á eftir í kafla 8.16.3.

2654. Meðfylgjandi tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj var glærukynning sem var byggð m.a. á framangreindu excel-skjali. Bar kynningin heitið *„Siglingakerfi Samskipa – aðlögun að minnkandi innflutningsmagni*". Í kynningunni bar (S)frkvstj-millilandasv saman áhrif yfir tveggja ára tímabil af fimm mismunandi útfærslum á afkomu Samskipa annars vegar og Eimskips hins vegar, sem væru frávik frá gildandi siglingakerfi. Í þessu fólst ítarleg greining (S)frkvstj-millilandasv á áhrifum af breyttu siglingakerfi Samskipa á EBITDA Eimskips og Samskipa. Jafnframt var gert ráð fyrir samstarfi milli fyrirtækjanna og að mikilvægir viðskiptavinir færðust á milli þeirra. Rétt er að birta hluta af þessum glærum (*„GRT*" stendur fyrir Grundartanga en eins og áður sagði önnuðust Samskip á þessum tíma flutninga fyrir járnblendiverksmiðjuna sem þar er starfrækt (Elkem)):



2655. Í glærum (S)frkvstj-millilandasv voru þannig fimm leiðir til skoðunar varðandi siglingakerfi Samskipa (til viðbótar því að halda óbreyttu fjögurra skipa kerfi). Í öllum nema einni leiðanna var gert ráð fyrir samnýtingu á siglingakerfi með Eimskip *„keppinautum"* eða áform um ólögmæta skiptingu viðskiptavina (aðgerðir nr. 2, 3, 5 og 6 á glærunum). Af gögnum málsins er ljóst að samstarf við *„keppinauta"* á glærum (S)frkvstj-millilandasv var tilvísun til aukins samstarfs við Eimskip, sbr. t.d. glærukynningu (S)forstj frá 8. september (*„Cooperation with Eimskip"*). Þetta er einnig staðfest í mgr. 872 í athugasemdum Samskipa við AI þar sem fram kemur að með *„keppinautum"* á glærum kynningarinnar sé verið að vísa til slotsamninga við Eimskip vegna takmörkunar á flutningsgetu Samskipa. Undirstrika skal aftur að (S)frkvstj-millilandasv sendir umrædd gögn til (S)forstj daginn eftir fund hans með Eimskip, þ.e. laugardaginn 6. september 2008.

2656. Benda skal á að í allri umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv í glærunum er hvergi að finna ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, t.d. á þeim leiðum þar sem gert var ráð fyrir að Samskip gætu staðið við skuldbindingar gagnvart Alcoa um útflutning á áli. Þvert á móti var beinlínis gengið út frá því sem vísu að einungis flutningsmagnið, sem Samskip gætu ekki sinnt eftir takmörkun á flutningsgetu (t.d. vegna Alcoa), færi til Eimskips. Undirstikar þetta ástandið á markaðnum sem Samskip og Eimskip höfðu skapað á þessum tíma með alvarlegri röskun á samkeppni.

2657. Í glærum (S)frkvstj-millilandasv var *„leið 2"* talin heppilegust fyrir Samskip. Henni var lýst nánar í glærunum:

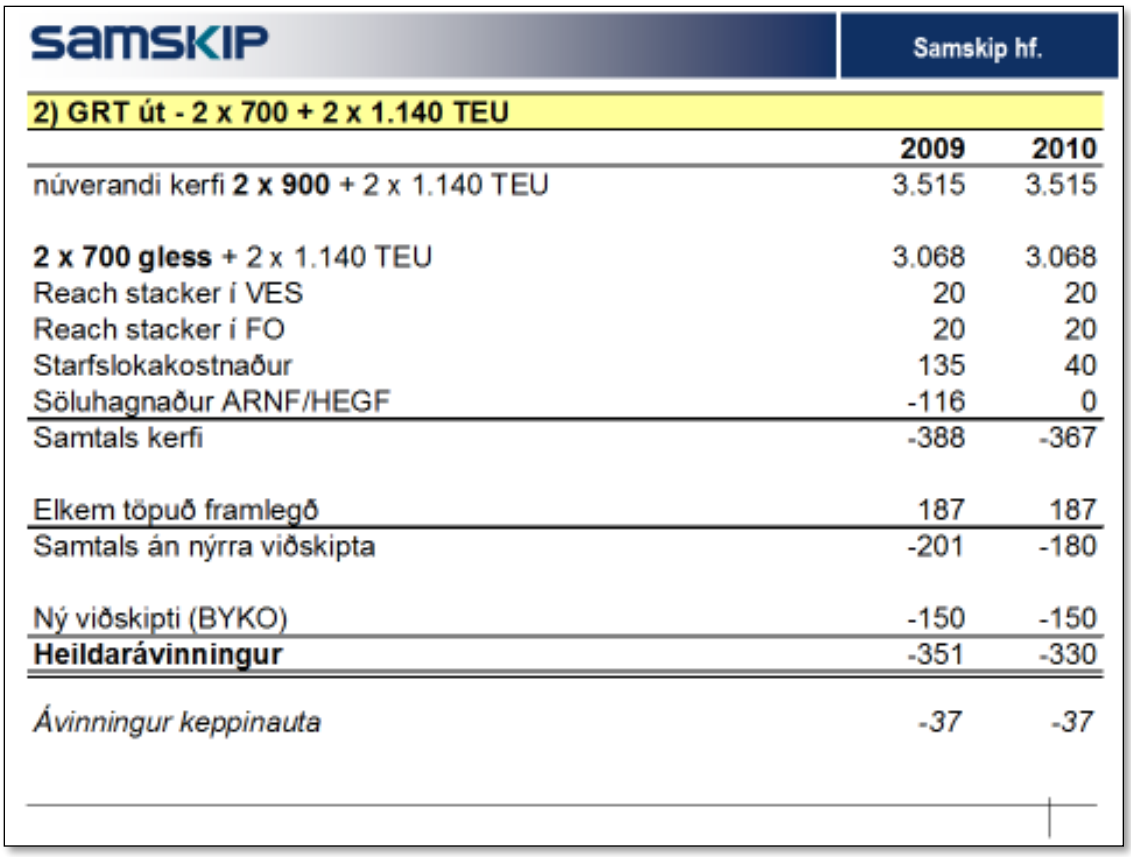
Niðurstöður 1(2)

- Meðfylgjandi tafla sýnir áhrif ólíkra leiða annars vegar á EBITDA hjá Samskipum og hins vegar hjá keppinautum. Upphæðir eru í mkr og taka til 24 mánaða tímabils:

			Samskip	Keppinautar
1)	Núverandi kerfi	2 x 900 + 2 x 1.140 TEU	0	0
2)	GRT út	2 x 700 + 2 x 1.140 TEU	-681	-74
3)	Alcoa min	2 x 900 + 2 x 700 TEU	-361	-305
4)	GRT út + Alcoa min	4 x 700 TEU	-782	-679
5)	Tvö skip	2 x 1.140 TEU	-707	-2.082
6)	Tvö skip	2 x 900 TEU	-668	-2.249

Niðurstöður 2(2)

- Út frá fjárhagslegum ávinningi og samkeppnisstöðu virðist leið 2) skynsamlegasti kosturinn í stöðunni til að stoppa í það gat sem myndast með minnkandi innflutningi. Leiðin skilar hlutfallslega miklum ávinningi til Samskipa án þess að styrkja fjárhagslega stöðu keppinauta okkar um of.
- Að sama skapi geta leiðir 5) og 6) vart talist skynsamlegar enda styrkja þær stöðu keppinauta Samskipa meira en eigin stöðu.
- Leiðir 2) og 4) eru flóknari í framkvæmd en leið 3) að því leiti að þær fela í sér umtalsverðar uppsagnir (amk 25 manns), neikvæða umræðu og ímynd og kunna að leiða til þvingunaraðgerða gegn félaginu. Ekki er lagt mat á annan kostnað í þessum samanburði en launakostnað vegna uppsagna og starfsloka.
- Leið 3) kann að skaða langtímaviðskiptasamband Samskipa og Alcoa og kann að veikja ímynd Samskipa og traust ekki síst meðal stórnotenda á flutningaþjónustu. Slíkt kann að gera Samskipum erfiðara fyrir en ella að vaxa þegar markaðir taka við sér á ný.
- Nánari útlistun á einstökum leiðum fer hér á eftir:



SAMSKIP	Samskip hf.	
2) GRT út - 2 x 700 + 2 x 1.140 TEU		
	2009	**2010**
núverandi kerfi **2 x 900** + 2 x 1.140 TEU	3.515	3.515
2 x 700 gless + 2 x 1.140 TEU	3.068	3.068
Reach stacker í VES	20	20
Reach stacker í FO	20	20
Starfslokakostnaður	135	40
Söluhagnaður ARNF/HEGF	-116	0
Samtals kerfi	-388	-367
Elkem töpuð framlegð	187	187
Samtals án nýrra viðskipta	-201	-180
Ný viðskipti (BYKO)	-150	-150
Heildarávinningur	-351	-330
Ávinningur keppinauta	-37	-37

2658. Umrædd leið *„leið 2"* í glærum (S)frkvstj-millilandasv gerði þannig ráð fyrir að Samskip yrðu áfram með fjögur skip í siglingum en tvö þeirra hefðu minni flutningsgetu (úr 900 TEU í 700 hvort skip). Þetta þýddi að Samskip hefðu hætt að sigla til Grundartanga og þannig ekki getað lengur sinnt flutningum fyrir Elkem. Til að vega upp á móti því voru lögð til grundvallar *„Ný viðskipti (BYKO)"*. Um þetta segir (S)frkvstj-millilandasv í næstu glæru:

„Gert er ráð fyrir því að Samskipum takist að loka samningum við BYKO um heildarflutninga og flutningar Elkem færist til keppinauta."[1454]

2659. Á þessum tíma var Byko í viðskiptum við bæði Eimskip og Samskip en meginhluti viðskiptanna (70%) var hjá Eimskip.[1455]

2660. Í glæru (S)frkvstj-millilandasv var þannig lagt til grundvallar að Samskip myndu fá viðskipti Byko við Eimskip og viðskiptin við Elkem færðust til *„keppinauta"*. Gefur þetta til kynna að Samskip hefðu áformað ólögmæta skiptingu á viðskiptavinum sem lið í umræddri breytingu, þ.e. að fá flutningana fyrir Byko í stað flutninga fyrir Elkem sem færu til Eimskips. Ber hér einnig að hafa í huga framangreindar glærur (S)frkvstj-millilandasv frá 4. september 2008 þar sem segir að *„stóra spurningin"* væri hvað ætti að gera varðandi viðskipti við Byko og aðra mikilvæga viðskiptavini Eimskips (Danól, Ölgerðina, Innnes og Nathan & Olsen).

2661. Þá ber að hafa í huga að á leið þrjú á glærunum (*„Alcoa min"*) gerði (S)frkvstj-millilandasv ráð fyrir að halda hluta af útflutningi á áli fyrir Alcoa inni í kerfum Samskipa og að skip Samskipa yrði þá fullnýtt *„en umfram magn færi með keppinautnum* [Eimskip]". Kom einnig fram á glærum (S)frkvstj-millilandasv að óvíst væri á þessu stigi hvort Alcoa hefði áhuga á slíku samkomulagi. Sömuleiðis var

[1454] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Siglingakerfi 06.09.2008.ppt"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Siglingakerfi"*, dags. 06.09.2008, kl. 13:00. Doc. ID. 0.7.33.496220.
[1455] Afhent gögn frá Samskipum 10.04.2015, tölul. 9 (*„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti"*). Afhent gögn frá Eimskip 23.03.2015, fskj. 5 (*„50 stærstu"*).

ráðgert í áðurnefndri glæru (S)frkvstj-millilandasv að Samskip fengju viðskipti BYKO inn í sín siglingakerfi frá Eimskip. Fyrir utan breyttan skipakost sem fjallað var um á glærunni má segja að þetta hafi átt eftir að raungerast í breyttu siglingakerfi Samskipa í nóvember 2008 og var þetta það fyrirkomulag sem tengdist samráði fyrirtækjanna um breytt siglingakerfi og takmörkun flutningsgetu, þar sem Samskip héldu meirihluta af Alcoa útflutningnum til Evrópu en Eimskip sinnti flutningum á umframmagni Alcoa sem Samskip gátu ekki sinnt. Viðhéldu Samskip og Eimskip síðan þessu fyrirkomulagi í rúm fjögur ár uns það fór að draga úr *„friðnum*" á milli þeirra. Fór það einnig svo að það voru ekki viðskipti BYKO sem fóru til Samskipa heldur viðskipti Nathan & Olsen. Var það í samræmi við áðurnefnda glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 4. september 2008 um *„stóru spurninguna*" en þar hafði (S)frkvstj-millilandasv talið upp m.a. BYKO og Nathan & Olsen.

2662. Í glærum (S)frkvstj-millilandasv kemur einnig fram að leiðir fimm og sex væru vart skynsamlegar frá sjónarhóli Samskipa vegna mikils ávinnings fyrir Eimskip og að viðskiptin við Alcoa myndu tapast að fullu. Í glærunum segir í tengslum við þetta að gert væri ráð fyrir *„hagstæðum slot samningum*" við Eimskip.

2663. Samkeppniseftirlitið telur að framangreint sé hluti af þeim atriðum sem Eimskip og Samskip ákváðu að vinna að í samráðsverkefninu og var liður í samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

2664. Framangreind *„leið 2*", sem talin var skynsamlegust í glærunum, varð hins vegar ekki að endingu fyrir valinu hjá Samskipum. Önnur útfærsla var valin, sem var áþekk áðurnefndri *„leið 3*" á glærum (S)frkvstj-millilandasv. Endanleg útfærsla fól í sér fækkun skipa úr fjórum í þrjú og ólögmætt samráð við Eimskip, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir um atvik í október og nóvember 2008.

2665. Við mat á því hvað fór fram á fundi Samskipa og Eimskips að morgni 5. september 2008 er einnig rétt að horfa til tölvupósts sem (E)frkvstj-skiparekst sendi kl. 17:07 þennan sama dag. Var tölvupósturinn til (E)frkvstj-flutnkerf sem setið hafði fundinn með Samskipum um morguninn. Einnig sendi (E)frkvstj-skiparekst afrit af póstinum til (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-EimÍsl, sem einnig hafði setið fundinn með Samskip sama morgun. Heiti tölvupósts (E)frkvstj-skiparekst var: *„Alcoa – Ál til Rotterdam*" og þar kom fram eftirfarandi:

„Talaði við [(E)frkvstj-Holl] *áðan og hann tjáði mér m.a. að <u>Steinweg</u> gæti ekki lengur tekið á móti 40 ft. gámum frá okkur og ætluðu líka að hafna þeim frá <u>Samskip</u>. Þetta er náttúrulega gott mál, ef þeir standa við þetta gagnvart Samskip, því það endanlega <u>drepur þeirra „case</u>", því kostnaðarlega má það ekki við neinu. Í framhaldinu hljóta þeir að óska eftir upptöku samnings við Alcoa.*

Verið getur að nú þegar hafi það gerst því [TWS] *hjá Alcoa var rétt í þessu að spyrja hvort við gætum, ef á þyrfti að halda tekið eitthvað af áli til Rotterdam og ég kvað okkur örugglega geta það og lofaði að koma tilbaka með það pláss sem við gætum boðið honum. Að vísu mun ég skilyrða það við 40ft.*

Ég nefndi 2.000 tonn „fixed" *á viku á fundinum í morgun, en þú hélst það væri meira.*

Ertu til í að láta skoða þetta sem fyrst".[1456]

2666. Í tölvupóstinum fjallaði (E)frkvstj-skiparekst þannig um flutninga á áli fyrir Alcoa til Rotterdam. Hér skiptir máli að rifja upp að á þessum tíma var í gildi samningur milli Samskipa og Alcoa um flutning á áli í gámum frá Reyðarfirði til Rotterdam. Í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 var þetta orðað svo: *„Samskip unnu útboð/verðkönnun Alcoa um <u>alla</u> flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins til Evrópu*", sbr. einnig umfjöllun í kafla 6.5.

2667. Alcoa var eins og áður segir í september 2008 mjög stór viðskiptavinur Samskipa og áttu Samskip að annast *„alla*" flutninga á framleiðslu Alcoa til Evrópu. Í framangreindum gögnum Samskipa, þar sem rætt er um *„revised/stóru myndina*", var ítrekað vísað til Alcoa og verulegra

[1456] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.26704.

verðhækkunaraðgerða gagnvart því fyrirtæki. Í gögnum frá Samskipum þar sem fjallað er um breytingar á siglingakerfum fyrirtækisins og Eimskips er einnig fjallað um Alcoa. Er þar m.a. metið hvaða áhrif það hefði á tekjur af flutningum fyrir Alcoa ef flutningsgeta Samskipa yrði takmörkuð, sbr. glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 4. september 2008. Í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 er fjallað um það sama.

2668. Skjölin sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip þann 25. júlí 2008 skipta hér einnig máli. Í þeim skjölum, sem lýst er í kafla 8.13.1, er gerð grein fyrir hugmyndum um takmörkun á flutningsgetu Samskipa (úr fjórum skipum í þrjú) og samráði við Eimskip sem m.a. tengdist flutningum fyrir Alcoa. Til þess að þetta fyrirkomulag gengi upp er í skjölunum miðað við að Eimskip annaðist hluta af útflutningi Samskipa á áli fyrir Alcoa og lagt er mat á ábata Eimskips af þessu (rætt um tekjur Eimskips *„af álflutningi fyrir Samskip*"). Þá kemur sömuleiðis fram þessi samvinna tengd m.a. flutningum fyrir Alcoa:

„Ef Eimskip afhenda tóma gáma á RFJ (Reyðarfirði) og samþykkja Steinweg sem depot í RTM (Rotterdam) ná báðir aðilar að hagræða

Eimskip sparar THC (Terminal Handling Charges) í RTM og Samskip kemst af með færri gáma."

2669. Fyrirtækið Steinweg sem hér er vísað til rak hafnarþjónustu í m.a. Rotterdam. Var það í samningssambandi við Alcoa og hafði tekið að sér að afferma álið úr gámum Samskipa í höfninni í Rotterdam og veita Alcoa vöruhúsaþjónustu.[1457]

2670. Eimskip var ekki með samning við Steinweg um hafnarþjónustu.[1458] Tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst sýnir að sama dag og Eimskip og Samskip höfðu átt fund var Eimskip í framhaldinu að athuga með hafnarþjónustu hjá Steinweg, þjónustuaðila Alcoa. Kveðst (E)frkvstj-skiparekst hafa verið að ræða við yfirmann Eimskips í Hollandi ((E)frkvstj-Holl) sem hafi fengið tilteknar upplýsingar frá þarlendu hafnarfyrirtæki (Steinweg). Strax eftir fund (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl með Samskipum þennan sama morgun höfðu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl átt tveggja klukkustunda langan fund með öðrum lykilstjórnendum Eimskips, m.a. (E)frkvstj-skiparekst. Tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst vísaði til þess að á þeim fundi hafi verið til umræðu aðkoma Eimskips að flutningum á áli fyrir Alcoa, sbr.: *„Ég nefndi 2.000 tonn „fixed" á viku á fundinum í morgun, en þú hélst það væri meira*." Ljóst er af tölvupósti hans að (E)frkvstj-skiparekst hafi einnig talað við (E)frkvstj-Holl um Steinweg varðandi hafnarþjónustuna.

2671. Tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst var sendur kl. 17:07 og *„rétt í þessu*" hafði Alcoa spurt hvort Eimskip gæti tekið *„eitthvað*" af álútflutningi til Rotterdam *„ef á þyrfti að halda*". Það var því seinni partinn 5. september 2008 sem fyrirspurn Alcoa kom til Eimskips en sjá má af gögnum málsins að fyrr þennan dag hafði Eimskip þá þegar haft þennan þátt til umræðu og m.a. kannað upplýsingar um hafnarþjónustu hjá þjónustuaðila Alcoa, Steinweg.

2672. Þessi umleitan Alcoa til Eimskips 5. september 2008, sem (E)frkvstj-skiparekst lýsir í tölvupóstinum, skal einnig sett í samhengi við að Samskip höfðu frá sumrinu 2008 unnið að verðhækkunaraðgerðum gagnvart Alcoa. Samtímagagn Samskipa frá 11. júlí 2008 sýnir að fyrirtækið miðaði við að *„kreista*" *„hugsanlegar tekjur*" sem hægt væri frá Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 8.9.6. Þá skal þessi fyrirspurn Alcoa til Eimskips jafnframt sett í samhengi við að daginn áður, 4. september 2008, hafði (S)frkvstj-millilandasv sent fundarbeiðni til Alcoa þar sem hann óskaði eftir viðræðum um samning fyrirtækjanna (*„as you know the economic situation here in Iceland has changed dramatically this summer and the outlook for the comming 18 – 24 months is not positive. The balance in our container trade has turned from an east bound imbalance to a huge west bound imbalance, i.e. export volumes*

[1457] Lýst svo í bréfi Alcoa til Samkeppniseftirlitsins frá 12.10.2017: *„Empty containers […] were to be transported to Reydarfjördur, filled with Fjardaál's products and then moved on to Rotterdam. The containers would be emptied in the port of Rotterdam at Alcoa's logistics operator (Steinweg) area. Alcoa had already entered into warehouse agreements with Steinweg.*"
[1458] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 224 – 225.

exceed import volumes by far. We need to sit down with you to discuss our contract and propse to meet in Pittsburg at your earliest conveniece."), sbr. umfjöllun hér að framan um þau atvik.

2673. Viðbrögð Alcoa seinni partinn 5. september 2008, sem fólust í því að spyrja Eimskip hvort það gæti komið *„eitthvað"* að flutningum, voru ljóslega eðlilegur þáttur í umleitan fyrirtækisins til að halda uppi flutningum á vörum fyrirtækisins til Rotterdam og bregðast við fundarboði (S)frkvstj-millilandasv 4. september 2008. Hafa ber í huga að á þessum tíma vissi Alcoa ekki að Samskip kæmu til með að skerða þjónustu gagnvart fyrirtækinu með takmörkun á flutningsgetu.

2674. Þegar framangreint er virt saman er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundinum 5. september 2008 hafi Samskip og Eimskip rætt um aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi, breytingu siglingakerfa og takmörkun á flutningsgetu. Hafi þessi fundur verið liður í framkvæmd á verkþættinum *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Tilgangur þessara samskipta Samskipa og Eimskips var því að vinna að verkefni fyrirtækjanna sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Fólu samskiptin því í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir. Var þessi fundur, líkt og aðrir fundir, vettvangur fyrir skipulagningu, framkvæmd og framgang hins ólögmæta samráðs fyrirtækjanna á þessum tíma.

2675. Nánar tiltekið hafi á fundinum verið rætt um nýjan Norður-Ameríku samning og önnur atriði sem féllu undir verkþáttinn *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst frá 5. september 2008, virtur m.a. með framangreindum gögnum Samskipa frá 24. júlí 2008 og 6. september 2008, styður það mat Samkeppniseftirlitsins að á fundinum að morgni 5. september 2008 hafi Samskip og Eimskip m.a. rætt um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og tengd viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Hafi verið fjallað um aðgerðir tengdar þessu sem fólu í sér markaðsskiptingu, þ.e. möguleg tilfærsla á mikilvægum viðskiptavinum og aðkomu Eimskips að flutningum Samskipa fyrir Alcoa. Var þessi fundur, líkt og aðrir fundir fyrirtækjanna, vettvangur fyrir skipulag, framkvæmd og viðhald á samráði þeirra á þessum tíma, sbr. og kafla 8.15.5.

2676. Hvað áhrærir fyrirspurn Alcoa 5. september 2008 til Eimskips um álflutninga til Rotterdam (sem Samskip höfðu samning um á þessum tíma) sýna gögn málsins að það var ekki þá sem Eimskip hóf kerfisbundna og reglulega aðkomu að flutningum á áli fyrir Alcoa til Rotterdam. Það var ekki fyrr en eftir næsta fund lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips þann 6. október 2008 sem það gerðist, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.14 um viðskiptaáætlun Eimskips dags. 11. október 2008, (*„Samskip? hluti til Eimskip"*) og breytingu Samskipa á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu síðar í október 2008. Í samræmi við ólögmætt samráð fyrirtækjanna tók Eimskip í kjölfarið að sinna reglulega umframflutningum á áli Alcoa sem Samskip gátu ekki flutt vegna takmörkunarinnar. Það fyrirkomulag var við lýði í rúm fjögur ár, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 9.11.

2677. Líkt og gert var ráð fyrir í skjali (S)forstö-flutnstj frá 24. júlí 2008 notuðu bæði Eimskip og Samskip Steinweg, hafnarþjónustuaðila Alcoa, sem *„depot"* í Rotterdam. Eimskip flutti gámana frá sínum gámavelli í Rotterdam yfir til Steinweg. Fyrirliggjandi er eins og áður greinir að í kjölfar takmörkunar á flutningsgetu Samskipa í lok október 2008 sá Eimskip um umframflutninga á áli sem Samskip gátu ekki flutt fyrir Alcoa til Rotterdam. Við þá flutninga notaði Eimskip ekki aðeins eigin tóma gáma heldur einnig gáma Samskipa. Atvik voru þau að mestur hluti framleiðslu Alcoa var lestaður í gáma Samskipa. Eimskip flutti þannig álið *„oft á tíðum"* í gámum í eigu Samskipa frá Mjóeyrarhöfn til Rotterdam. Allir fluttir álgámar, hvort sem þeir voru í eigu eða fluttir með Samskip eða Eimskip, enduðu síðan hjá Steinweg. Voru félögin með *„skilgreint verklag um það hvar gámar Samskipa, sem Eimskip fluttu, enduðu"*, þ.e. allir gámar Samskip og Eimskips enduðu hjá Steinweg.[1459] Hvassafell, skip Samskipa á Leið 2, var síðan nýtt til að flytja tóma gáma frá Steinweg í Rotterdam til Reyðarfjarðar, sem aftur voru notaðir í útflutning Samskipa og Eimskips fyrir Alcoa frá Mjóeyrarhöfn.

[1459] Sjá mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig umfjöllun í kafla 18 um samráð Samskipa og Eimskips um leigu eða lán á gámum.

2678. Eimskip hefur viðurkennt að fyrirtækið hafi átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. mgr. 3 í inngangi sáttarinnar við Samkeppniseftirlitið. Eimskip viðurkennir m.a. að á seinni hluta árs 2008 hafi fyrirtækið haft ólögmætt samráð við Samskip um breytingar á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu og um markaðsskiptingu. Er þessi viðurkenning Eimskips í samræmi við framangreind samtímagögn og hefur því mikla þýðingu í samkeppnisrétti, sbr. kafla 4.7.7.

2679. Í mgr. 860 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að framangreind gögn gefi til kynna ólögmætt samráð við Eimskip. Á fundinum 5. september 2008 hefðu Eimskip og Samskip aðeins rætt endurnýjun Norður-Ameríku samstarfsins. Skjöl (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv sem vísi til samvinnu við Eimskip væru með öllu ótengd fundinum með Eimskip. Væru þau hluti af eðlilegri innri skoðun hjá Samskipum á mismunandi sviðsmyndum til að bregðast við breytingum á markaði. Þá dragi Samkeppniseftirlitið ranga ályktun af tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst frá 5. september 2008. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.23.3.

8.16.2.4. <u>Fyrirmæli forstjóra Eimskips á Íslandi um verðhækkun</u>

2680. Forstjóri Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl, hafði sem fyrr segir fundað með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 föstudaginn 5. september 2008. Með honum á fundinum með Samskip voru (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-flutnkerf. Gögn frá Eimskip sýna að þann 9. september 2008, lagði (E)frkvstj-EimÍsl áherslu á að Eimskip héldi áfram að hækka verð en Eimskip hafði jafnframt hækkað verð tæpum mánuði fyrr.

2681. Þennan dag, 9. september 2008, sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst sem sýndi að (E)frkvstj-EimÍsl vildi huga sem fyrst að því að hækka verð viðskiptavina hjá Eimskip. Var um ræða tölvupóst til GGS og var afrit sent m.a. til (E)forstö-innfl : Tölvupósturinn bar heitið: *„Greining sem þarf að vinna í dag og á morgun v. gjaldskrárhækkana hjá okkur og Samskip*".

2682. Bað (E)forstö-vöruþróun (E)starfsm-innfl um að *„taka saman greiningu á hækkun hjá Samskip þ.e. áhrif hækkana fyrir þá og samanburð við okkar hækkanir núna sl. 12 mánuði*". Sagði (E)forstö-vöruþróun að (E)frkvstj-EimÍsl vilji sjá þennan samanburð *„núna sem fyrst*". Bað (E)forstö-vöruþróun (E)starfsm-innfl einnig að hringja í (E)forstö-innfl vegna verkefnisins.[1460] Að kvöldi sama dags sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til m.a. (E)forstö-vöruþróun og (E)starfsm-innfl með skjali sem innihélt samanburð á þjónustugjöldum Eimskips og Samskipa.[1461]

2683. Samhengisins vegna er rétt að hafa í huga að þennan sama dag, þann 9. september 2008, hittust undirmenn (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl ((E)svæðisstj1, (E)þjstj-Austur, (S)forstö-landfl og (S)rekststj-landfl3) á fundi. Var sá fundur, líkt og fundurinn 5. september 2008, hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefninu og átti ólögmætt samráð sér stað á þeim fundi sbr. kafla 8.16.4.

2684. Þann 14. september 2008 var (E)starfsm-innfl falið að vinna að verkhækkunum Eimskips og bað (E)forstö-vöruþróun hann um að stilla upp töflu *„þannig að skýrari mynd fáist á fljótu bragði fyrir þann sem fær þessa kynningu hver tækifæri okkar eru til hækkunar á gjaldskrám.*"[1462]

2685. Í kjölfar samskipta Samskipa og Eimskips í m.a. júlí 2008 höfðu Eimskip hækkað verð 11. ágúst 2008. Hafði (E)frkvstj-EimÍsl, ásamt (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-flutnkerf, setið fundina með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 14. ágúst og föstudaginn 5. september 2008. Samkvæmt framangreindu hófst vinna Eimskips við næstu gjaldskrárhækkun Eimskips fjórum dögum eftir fund (E)frkvstj-EimÍsl með Samskipum, þ.e. 9. september 2008. Yfirumsjón vinnunnar og undirbúnings var í höndum (E)forstö-innfl og (E)forstö-vöruþróun. Unnið var að verðhækkun Eimskips á

[1460] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.581964.
[1461] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Samanburður Eimskip Samskip þjónustugjöld sept 2008.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.416420.
[1462] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Samanb.gjaldsk._EI_Samskip_sept_2008.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.588901.

gjaldskrám og þjónustugjöldum samhliða öðrum hækkunum, t.d. hækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, myntbreytingum á samningum („*ISK í EUR*“) og hækkun á BAF. Allar þessar hækkanir raungerðust, sbr. umfjöllun hér síðar. Var þessi vinna að undirlagi (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf.

2686. Hér ber einnig að hafa í huga tölvupóstinn sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)forstj 9. september 2008, sbr. kafla 8.15.10. Hafði tiltekinn erlendur kostnaður lækkað verulega hjá Samskipum en á sama tímabili hækkaði fyrirtækið verð verulega og lét viðskiptavini sína, a.m.k. þá sem tengdust íslenska markaðnum, ekki njóta neins ábata af lægri kostnaði. Þýddi þetta að álagning Samskipa á flutningsgjöld var sögð aukast mikið. Að mati Samkeppniseftirlitsins var samráðið við Eimskip meginástæða þess að það *„gekk*“ hjá Samskipum *„að skila þessum lækkunum ekki út.*“ Í því sambandi hefur þýðingu að (S)forstö-innfl1 hafði fundað með þeim stjórnendum Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu í sjóflutningum 14. ágúst og 5. september 2008.

2687. Hvergi kemur fram ótti við samkeppni frá helsta keppinautnum og eru þessi atvik skýr birtingarmynd á því að samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips a.m.k. auðvelduðu eða sköpuðu kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að halda uppi eða hækka verð.

8.16.3. Stjórn Samskipa Holding aftur gerð grein fyrir samstarfi við Eimskip

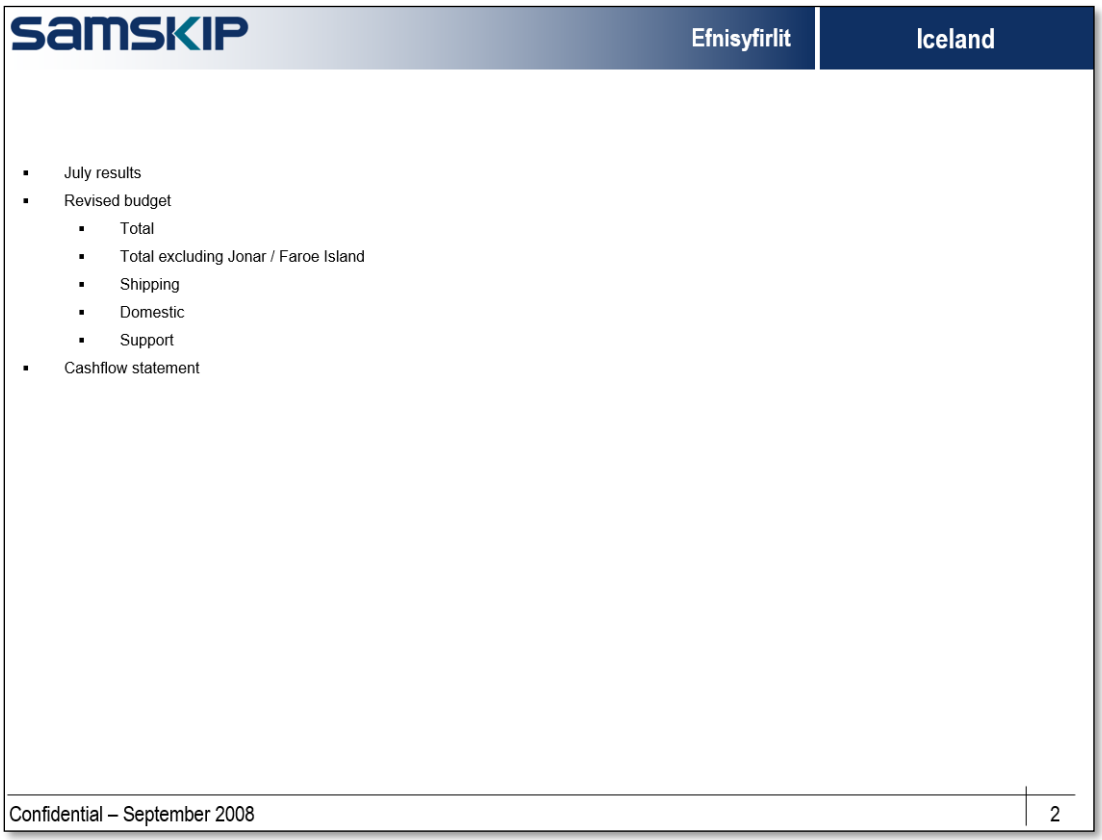
2688. Fundur stjórnar Samskipa Holding var haldinn í Rotterdam 8. september 2008 kl. 14:30. Mættir á fundinn voru (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj, (S)forstj, (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig, (S)stjórnarm-H og (S)starfsm.[1463] Þessi fundur fór því fram þremur dögum eftir áðurnefndan fund Samskipa með Eimskip þann 5. september 2008.

2689. Af gögnum málsins má sjá að á stjórnarfundinum upplýsti (S)forstj stjórnina um aðgerðir í formi verðhækkana/aukinnar gjaldtöku og kynnti hann auk þess framgang samráðsverkefnisins um m.a. samstarf við Eimskip vegna takmörkunar á flutningsgetu í siglingakerfinu. Skal nú vikið að þessu.

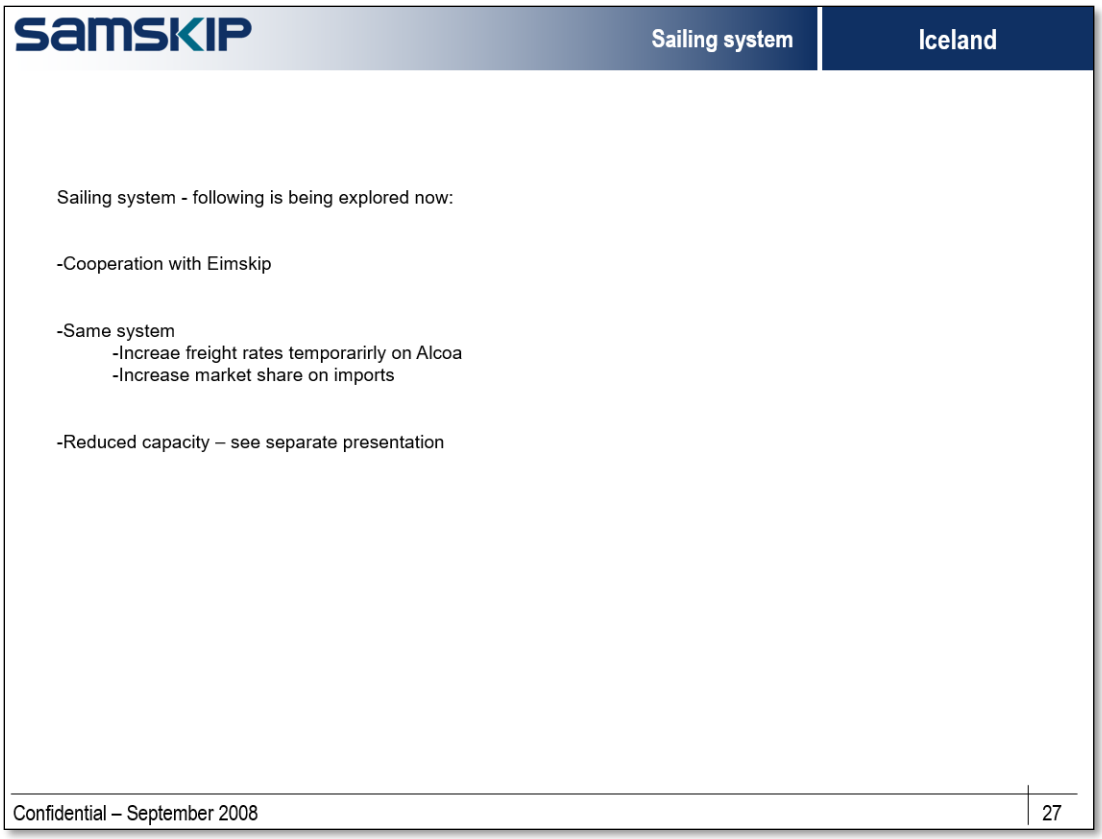
2690. Gögn málsins sýna að kvöldið fyrir fundinn, eða þann 7. september 2008, hafi (S)forstj undirbúið glærukynningu með aðstoð (S)frkvstj-fjárm. Klukkan 21:04 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-fjárm og spurði *„er mikið eftir*“? (S)frkvstj-fjárm svaraði kl. 21:36 og sagði: *„Komið*“. Meðfylgjandi var glærukynningin sem bar heitið *„(S)forstj kynning 8 sept v1*“.[1464] Á fyrstu glæru segir:

[1463] Afhent fundargerð Samskipa Holding 10.03.2017. *„Minutes Board Meeting of Samskip of Samskip Holding […]*“, dags. 08.09.2008, kl. 14:30.
[1464] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.496482. Sjá hér einnig […]. Doc. ID. 0.7.33.30843, glæra 27.

2691. Á glæru nr. 2 er gerð grein fyrir því að (S)forstj ætlaði að gera stjórninni m.a. grein fyrir *„Revised budget"*:



2692. Á *„Shipping"* hluta umfjöllunar (S)forstj um *„Revised budget"* segir m.a.:



2693. Á þessari glæru má sjá að til skoðunar væri samstarf við Eimskip vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa. Var þetta í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið og fyrri umræðu á vettvangi stjórnar Samskipa Holding, sbr. t.d. umræðu á fundi stjórnar 14. júlí 2008, sbr. kafla 8.10.1. Á glærunni kemur einnig fram sá valmöguleiki að Samskip héldu siglingakerfinu óbreyttu. Fæli það í sér tímabundna hækkun á verði gagnvart Alcoa og að fyrirtækið yki markaðshlutdeild í innflutningi. Hefði það óhjákvæmilega falið í sér sókn gagnvart viðskiptavinum Eimskips. Með þessu hefðu Samskip getað nýtt betur flutningsgetu en á sama tíma hefði aukin samkeppni skapað þrýsting á að verð fyrirtækjanna hefðu lækkað eða hækkað minna.

2694. Gögn málsins sýna á hinn bóginn ótvírætt að Samskip og Eimskip brugðust við breytingu á markaði með ólögmætum samstilltum aðgerðum og samningum sem ekki síst höfðu það markmið að koma í veg fyrir að samdráttur í innflutningi myndi leiða til harðrar samkeppni. Með slíku samráði Samskipa og Eimskips vegna breytingu siglingakerfa stóðu þau stóðu vörð um framlegð sína í rúm fjögur ár. Þetta gerðu fyrirtækin m.a. með því að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini og höfðu þess í stað samráð *„um skiptingu markaða eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum"*, sbr. sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið og umfjöllun í kafla 14 hér á eftir.

2695. Þá skal hér vísað til þeirra markmiða sem fram koma í framangreindum tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 1. september 2008. Þar kom skýrt fram að afkoma Samskipa árin 2008, 2009 og 2010 ætti ekki að vera *„fjarri"* afkomu áranna á undan 2006 og 2007, sem (S)forstj sagði að hefðu verið *„góð"*. Ef Samskip hefðu valið að viðhafa samkeppni gagnvart Eimskip þá hefði framangreindum áformum um afkomu Samskipa verið stefnt í hættu. Það hefði sömuleiðis farið gegn fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH frá 18. mars 2008, um að vernda Samskip á Íslandi sem *„cash cow"* samstæðunnar.

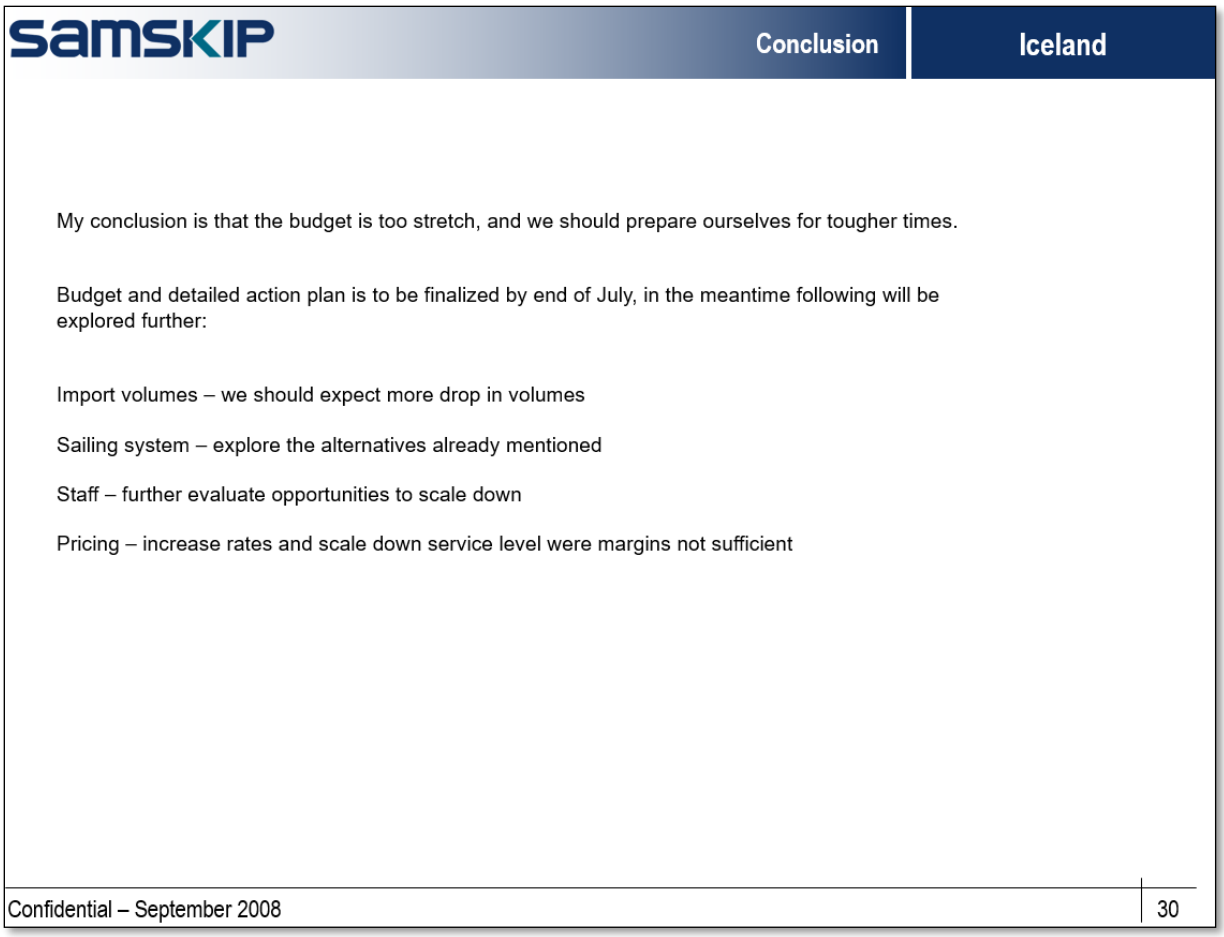
2696. Hér ber og að horfa til þess að í mgr. 872 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að *„Cooperation with Eimskip"* í framangreindri glærukynningu (S)forstj vísi til umfjöllunar um slotsamninga við Eimskip sem fjallað er um í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008.

2697. Rétt er að geta þess að á framangreindri glæru Samskipa (nr. 27 *„Sailing System Iceland*") kom einnig fram að (S)forstj héldi sérstaka kynningu fyrir stjórnina um takmörkun á flutningsgetu (*„Reduced capacity*"). Talið er að þar væri verið að vísa til glærukynningarinnar *„Siglingakerfi 06.09.2008*" ásamt skjölunum *„kerfispælingar – reply*" og *„[…] Siglingakerfið uppf 3*" en öll þessi skjöl hafa fundist við rannsókn málsins vistuð á sama stað og glærukynning (S)forstj fyrir umræddan stjórnarfund, þ.e. á sameiginlegu drifi Samskipa í möppunni *„Stjórnarfundir/2008/08.09.2008 Rotterdam*".[1465] Í þessum skjölum er m.a. gert ráð fyrir víðtæku samstarfi við Eimskip við breytingar á siglingakerfi Samskipa og m.a. markaðsskiptingu á mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækjanna, sbr. nánari umfjöllun hér að framan í kafla 8.16.2.3.

2698. Ný útgáfa af umræddri glærukynningu *„(S)forstj kynning 8 sept v1.ppt*" var send milli (S)frkvstj-fjárm og (S)forstj morguninn fyrir umræddan stjórnarfund Samskipa Holding, nánar tiltekið kl. 10:11 þann 8. september 2008.[1466] Athygli vekur að þá var búið að eyða út framangreindri glæru 27 (þar sem fjallað er um *„Cooperation with Eimskip*"). Hvað sem þessu líður verður eindregið ráðið af áðurnefndum undirbúningsgögnum fyrir fundinn að (S)forstj hafi kynnt fyrir stjórn Samskipa Holding ráðagerðir Samskipa sem fram komu í skjölum frá (S)frkvstj-millilandasv sem hann vann í stuttu áður, eða 4. - 6. september 2008. Af þessum samtímagögnum verður ráðið að (S)forstj hafi gert stjórn grein fyrir að Samskip væru að skoða samstarf við Eimskip vegna siglingakerfis fyrirtækisins.

2699. Til viðbótar staðfestir síðasta glæran í umræddri kynningu (S)forstj (*„(S)forstj kynning 8 sept v1*") að hann hafi kynnt stjórn aðgerðir vegna siglingakerfisins, m.a. með samráði við Eimskip. Í glærunni er varðandi siglingakerfið vísað til skoðunar á valmöguleikum sem hefðu þegar verið til umfjöllunar í kynningu hans á fundinum (Samkeppniseftirlitið hefur til áherslu auðkennt með gulu línu um að kanna skulu frekar áðurnefnda valkosti um samstarf við Eimskip um siglingakerfi):[1467]

[1465] Sjá einnig um vistun gagna á þessu tölvudrifi: afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […]. *„Kynning*", dags. 08.09.2008, kl. 11:53. Doc. ID. 0.7.33.496819. Þar vísaði […] til þess að endanleg útgáfa hafi verið vistuð á sameiginlega drifi yfirstjórnar (Deildir/Yfirstjórn/Stjórnarfundir/2008/08.09.2008 Rotterdam). Á þessu tölvudrifi voru vistuð: „[…] *kynning 8 sept*" (með glæru 27), „[…] *kynning 8 sept v1*" (án glæru 27), *„Siglingakerfi 06.09.2008*", vistað 06.09.2008 og *„kerfispælingar – reply*", vistað 05.09.2008 og „[…] *Siglingakerfið uppf 3*", vistað 05.09.2008.
[1466] Afritað tölvuskjal frá Samskipum[…]. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.496734.
[1467] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. *„Kynning*", 08.09.2008, kl. 11:53. Doc. ID. 0.7.33.496819. Þar vísar […] til þess að endanleg útgáfa hafi verið vistuð á sameiginlegu drifi Samskipa. Við leit í afrituðum gögnum fannst kynningin „[…] *kynning 8 sept v1*" vistuð á drifi yfirstjórnar. Sjá glæru nr. 31.



2700. Í fundargerð stjórnarfundarins var gerð grein fyrir umfjöllun (S)forstj um *„revised budget"* á Íslandi. Sýnir fundargerðin að á fundinum hafi verið rætt um siglingakerfi Samskipa á Íslandi. Í því sambandi kemur fram eftirfarandi: *„System – scaling down system will lead to ISK 400 million lower cost"*. Undir dagskrárliðnum *„Charter market – Fleet utilization"* í fundargerðinni kemur fram að (S)forstj og (S)frkvstj-MCL hafi gert stjórn grein fyrir *„varios options which are currently being explored about the vessels they have in operations for the moment."* Í fundargerðinni segir meðal annars að í ljósi minnkandi innflutnings til Íslands væri ljóst (*„it is clear"*) að Samskip þyrftu að draga úr flutningsgetu. Kemur svo fram í fundargerðinni: *„Various options have been explored to scale down to 2 vessels, continue with 4 vessels but smaller."* Með vísan til fyrri umræðu á fundum Samskipa Holding m.a. um slotsamninga við Eimskip, samtímagagna Samskipa frá byrjun september 2008 og skjala (S)forstj frá fundinum telur Samkeppniseftirlitið að (S)forstj hafi gert stjórninni grein fyrir því m.a. að áfram væri til skoðunar aukið samstarf við Eimskip vegna endurskoðunar Samskipa á siglingakerfi þess.

2701. Ljóst er af fundargerð Samskipa Holding 8. september 2008 að (S)forstj hafi einnig gert stjórninni grein fyrir verðhækkunum. Er fundargerðin í samræmi við önnur gögn málsins um að á þessum tíma hafi mikil áhersla verið lögð á verðhækkun og hvers konar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum Samskipa hf. Í fundargerðinni segir (feitletrun er úr fundargerð):

„Pricing:

- *general rate increase 1st of May (8,5%-ISK **100 million** annualized), domestic*
- *general rate increase 1st of September (10%-ISK **440 million** annualized) all tarifs*
- *adding in new service charges, f.e Warehousing, fresh fish, domestic trucking (**ISK 150 million**)*

- *adjusting sales prices on various services provided by Samskip (partly done)*
- *increase prices towards Alcoa (ISK **200 million**-discussions initiated)*".[1468]

2702. Einnig kemur fram í fundargerðinni að áætlaður væri 30% samdráttur í innflutningi til Íslands það sem eftir lifði af árinu 2008. Á glærum (S)forstj frá stjórnarfundinum var einnig rætt um þessar verðhækkanir og til viðbótar í landflutningum hér á landi: *„Fresh fish- increase prices on contracts as of 1 st oct. Tub fee as of 1 st oct.*"[1469] Jafnframt var fjallað um hækkanir vegna olíugjalds í landflutningum (FAF). Í glæru um *„shipping*" kemur fram að gjöld vegna tómra gáma hefðu verið lögð á 1. september 2008.

2703. Hér vekur m.a. eftirtekt að viðbrögðin við áætluðum 30% samdrætti í innflutningi voru m.a. verðhækkanir og nýir tekjuliðir. Framangreind gögn frá stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008 bera enn frekar með sér að samstarf við Eimskip og minnkun á flutningsgetu Samskipa var enn til skoðunar. Er hér nánast sama framsetning á hugmyndum um aðgerðir og kom fram á stjórnarfundi Samskipa Holding hinn 14. júlí 2008, sbr. kafla 8.10.1. Byggir þetta á eða er sama efnis og verkefnin sem fram koma í glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf*" verkefnið og þeirri aðferðafræði sem fram kom í áðurnefndum skjölum (S)frkvstj-millilandasv (t.d. frá 7. og 8. júlí og byrjun september 2008), þ.e. um *„efnahagslega rökréttar aðgerðir*" sem fælust m.a. í því að keppinautar samræmdu að verulegu leyti siglingakerfi sín, skiptu með sér mörkuðum og takmörkuðu framboð, sbr. kafla 7.3 – 7.5 og 8.9. Með því yrðu sköpuð skilyrði til verðhækkunar og bættrar afkomu fyrirtækjanna.[1470] Árétta ber að þetta er einnig í samræmi við markmið og tilgang *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefnisins.

2704. Í mgr. 871 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að (S)forstj hafi gert stjórn Samskipa Holding grein fyrir framgangi hins *„ímyndaða*" *„Nýtt upphaf*" verkefnis á stjórnarfundi 8. september 2008. Í mgr. 875 – 878 í athugasemdum Samskipa er því hafnað að fyrirtækin hafi samræmt siglingakerfi sín, skipt með sér mörkuðum og takmarkað flutningsgetu. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.23.4.

8.16.4. Samráð í landflutningum 8. og 9. september 2008 og karagjöld

2705. Sama dag og fundur Samskipa Holding var haldinn, 8. september 2008, var unnið hjá Eimskip í þeim þætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tengdist landflutningum.

2706. Áður en vikið verður að þeim atvikum ber að rifja upp að þegar fulltrúar Samskipa og Eimskips hittust á fundi 6. júní 2008 var fyrir hendi ólögmætt samráð í landflutningum, sbr. kafla 5.11 og 7.5.3. Er það í samræmi við sátt Eimskips frá 16. júní 2021. Í sáttinni viðurkennir Eimskip að *„tiltekið ólögmætt samráð við Samskip hafi verið fyrir hendi áður en fundur fyrirtækjanna 6. júní 2008 átti sér stað. Það samráð var hins vegar umfangsminna en samráðið sem hófst eftir umræddan fund. Tók það m.a. til landflutninga á Norðurlandi […]*".

2707. Samkvæmt glærunni um landflutninga í kynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið var markmið samráðsverkefnisins að því leyti að meta ábata af því að Eimskip og Samskip myndu *„samnýta betur*" kerfi sín í landflutningum hér á landi. Átti að kostnaðargreina *„helstu rútur*" og meta hvar *„ójafnvægi er í hvoru kerfi fyrir sig*". Skoða átti sameiginlegar afgreiðslustöðvar fyrirtækjanna og meta hagræði af því að vera með *„sameiginlegt kerfi*" í landflutningum. Framkvæmdastjórar landflutninga, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, hittust á fundi á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 og hjá SVÞ 11. ágúst 2008.

[1468] Afhent fundargerð Samskipa Holding, afhent þann 10.03.2017. *„Minutes Samskip Board Meeting 8 Sept 2008.doc*", dags. 08.09.2008, kl. 14:30, bls. 7.
[1469] Viðhengi […] við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.496734. Glæra 19. Sömu glæru má finna á glærukynningunni […] sem var vistuð á tölvudrifi yfirstjórnar Samskipa vegna fundarins 08.09.
[1470] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Memo 2008.07.09.doc*". Fannst vistað á heimasvæði […]. Einnig fannst skjalið vistað á heimasvæði […] Doc. ID. 0.7.33.27729/0.7.33.31107. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Siglingakerfi*", dags. 08.07.2008, kl. 14:23. Doc. ID. 0.7.33.478217.

2708. Þá ber að hafa í huga glærur sem (E)frkvstj-innanl vistaði daginn fyrir fund Eimskips og Samskipa, þ.e. 24. júlí 2008, sbr. kafla 8.13. Í lokaglærunni kemur þetta m.a. fram:

- *„Flytja vörur í gámum á Austurland, nota S* [Samskip] *og E* [Eimskip] *2 ferðir pr viku – tvíhliða flutningasamningur*
    - *Ath ferskur fiskur*".[1471]

2709. Var í þessari glæru (E)frkvstj-innanl lagt til grundvallar að Eimskip og Samskip myndu hafa samráð og standa saman að flutningum á Austurlandi. Var þetta í samræmi við það almenna markmið samráðsverkefnisins að kanna hagkvæmni þess að auka samstarf þessara keppinauta, m.a. í landflutningum. Varðandi tilvísun til flutninga á ferskum fisk í glærum (E)frkvstj-innanl ber að líta til þess að ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa tók einnig til flutninga á ferskum fiski, sbr. t.d. umfjöllun í kafla 17.6. Í lok ágúst 2008 var rætt innan Samskipa hvort fyrirtækið myndi komast upp með að hækka verulega verð á flutningum á ferskum fiski (karagjaldið). Telur Samkeppniseftirlitið að samskipti hafi átt sér stað milli Eimskips og Samskipa vegna þessa, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.9 og hér á eftir.

2710. Þann 8. september 2008 áttu sér stað samskipti milli Samskipa og Eimskips vegna landflutninga á landsbyggðinni. Þann dag sendi undirmaður (E)frkvstj-innanl, (E)rekststj-landfl, (kl. 14:10) tölvupóst til (E)frkvstj-innanl, (E)rekstj-aksturst , (E)svæðisstj1, (E)sölustj-innanl3 og (E)þjstj-Austur. Var heiti hans *„Akstur austur fyrir Samskip*". Greindi (E)rekststj-landfl frá samskiptum sínum við (S)rekststj-landfl2, yfirmann Samskipa (svæðisstjóra) á Norðurlandi. Í tölvupóstinum sagði:

„[(S)rekststj-landfl2] *hjá Samskip var að tala við mig og kanna hvort við séum tilbúnir í að taka fyrir þá vörur austur frá AKU*

alla þriðjudaga og alla fimmtudaga og lesta þá hjá þeim eða eftir samkomulagi..

Við vorum á sínum tíma að rukka þá um 4,5 kr + vsk á kg en þið skoðið hvað við getum gert þetta á í dag .

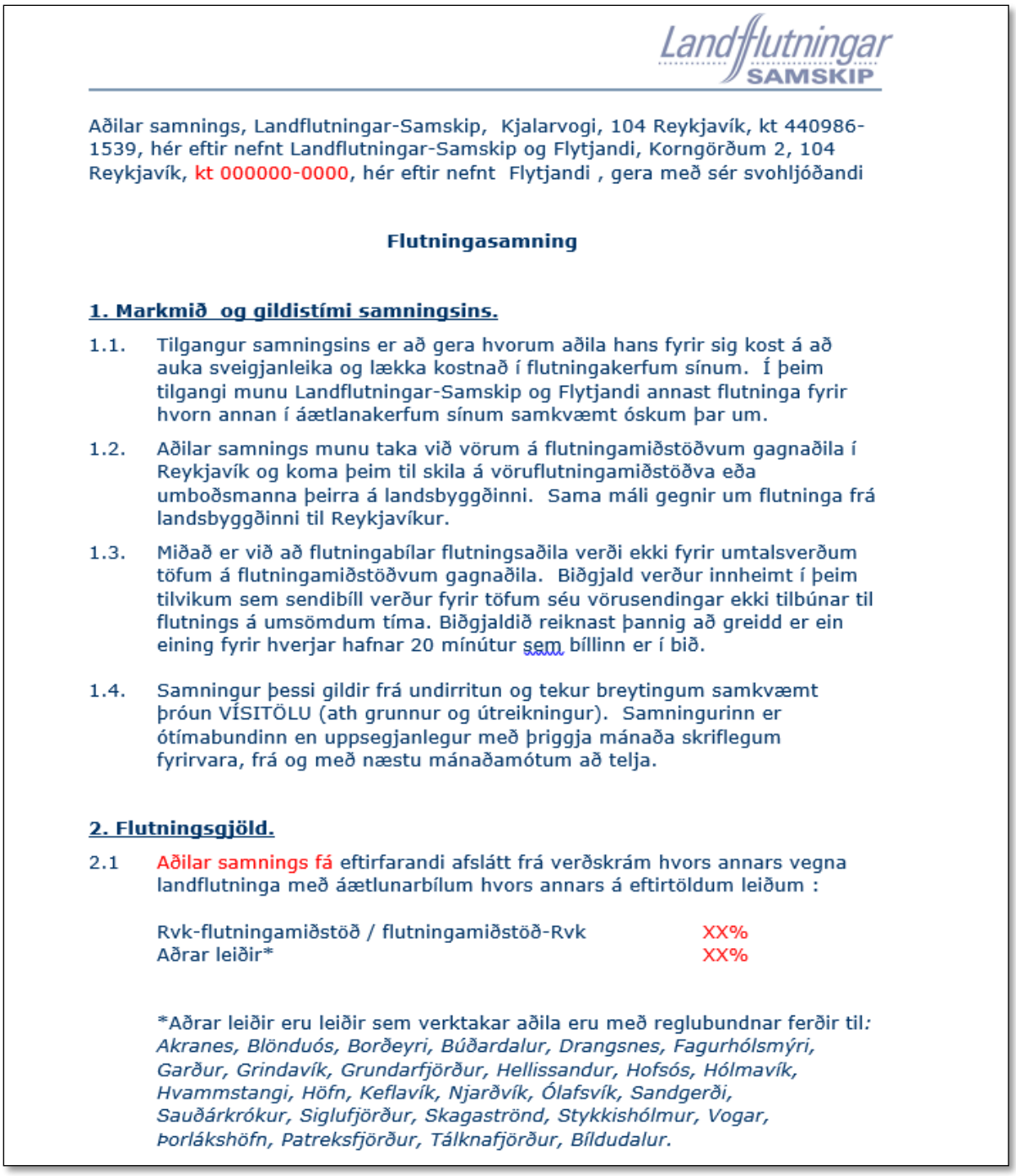
Svo eru þeir opnir fyrir auknu samstarfi á norður og austurlandi .

Þið skoðið þetta og (E)sölustj-innanl3 þú talar svo við [(S)rekststj-landfl2] *um framhaldið þar sem að ég fer að láta af störfum .*

Síminn hjá [(S)rekststj-landfl2] *er […]*"[1472]

2711. Klukkan 15:17 þennan sama dag áframsendi (E)frkvstj-innanl til (E)svæðisstj1, svæðisstjóra Eimskips á Austurlandi, drög að samningi Eimskips við Samskip þar sem gert var ráð fyrir víðtæku samráði fyrirtækjanna í landflutningum.[1473] Drögin voru á rafrænu bréfsefni Samskipa og báru heitið *„Flutningssamkomulag milli Landflutninga-Samskipa og Flytjanda*". Var um að ræða drög dagsett 8. maí 2006.[1474] Á bls. 2 í drögunum segir m.a. þetta:

[1471] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Fannst á heimasvæði […], afhent þann 23.03.2015 […]. Titill glærukynningarinnar er: *„Innanlandssvið Eimskips á Íslandi greining á afkomu í flutningakerfi nóv 2007- maí 2008. 22. júlí 2008*".
[1472] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.51892.
[1473] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.225718. […]sendi samningsdrögin til […] þann 03.09.2008.
[1474] Um var að ræða drög sem höfðu orðið til á árinu 2006 en sama skjal fannst vistað á heimasvæðum […] og […] árið 2006. Afritað skjal frá Eimskip. *„Flutningasamningur Flytjandi 0406*", fannst á heimasvæði […], síðast vistað 08.05.2006, kl. 18:00. Afhent tölvuskjal frá Eimskip 23.03.2015. *„Flutningasamningur Flytjandi 0406 (2)*", vistað á heimasvæði […] dags. 26.05.2006. Sjá einnig afhentan tölvupóst frá Eimskip. Frá […] til Logos, afrit til […]. *„Tvíhliða flutningasamningur í landflutningum*", dags. 03.07.2008, kl. 08:32. Fskj. 16 með athugasemdum Eimskips við AI.



Landflutningar SAMSKIP

Aðilar samnings, Landflutningar-Samskip, Kjalarvogi, 104 Reykjavík, kt 440986-1539, hér eftir nefnt Landflutningar-Samskip og Flytjandi, Korngörðum 2, 104 Reykjavík, kt 000000-0000, hér eftir nefnt Flytjandi , gera með sér svohljóðandi

Flutningasamning

1. Markmið og gildistími samningsins.

1.1. Tilgangur samningsins er að gera hvorum aðila hans fyrir sig kost á að auka sveigjanleika og lækka kostnað í flutningakerfum sínum. Í þeim tilgangi munu Landflutningar-Samskip og Flytjandi annast flutninga fyrir hvorn annan í áætlanakerfum sínum samkvæmt óskum þar um.

1.2. Aðilar samnings munu taka við vörum á flutningamiðstöðvum gagnaðila í Reykjavík og koma þeim til skila á vöruflutningamiðstöðva eða umboðsmanna þeirra á landsbyggðinni. Sama máli gegnir um flutninga frá landsbyggðinni til Reykjavíkur.

1.3. Miðað er við að flutningabílar flutningsaðila verði ekki fyrir umtalsverðum töfum á flutningamiðstöðvum gagnaðila. Biðgjald verður innheimt í þeim tilvikum sem sendibíll verður fyrir töfum séu vörusendingar ekki tilbúnar til flutnings á umsömdum tíma. Biðgjaldið reiknast þannig að greidd er ein eining fyrir hverjar hafnar 20 mínútur sem bíllinn er í bið.

1.4. Samningur þessi gildir frá undirritun og tekur breytingum samkvæmt þróun VÍSITÖLU (ath grunnur og útreikningur). Samningurinn er ótímabundinn en uppsegjanlegur með þriggja mánaða skriflegum fyrirvara, frá og með næstu mánaðamótum að telja.

2. Flutningsgjöld.

2.1 Aðilar samnings fá eftirfarandi afslátt frá verðskrám hvors annars vegna landflutninga með áætlunarbílum hvors annars á eftirtöldum leiðum :

Rvk-flutningamiðstöð / flutningamiðstöð-Rvk	XX%
Aðrar leiðir*	XX%

*Aðrar leiðir eru leiðir sem verktakar aðila eru með reglubundnar ferðir til: *Akranes, Blönduós, Borðeyri, Búðardalur, Drangsnes, Fagurhólsmýri, Garður, Grindavík, Grundarfjörður, Hellissandur, Hofsós, Hólmavík, Hvammstangi, Höfn, Keflavík, Njarðvík, Ólafsvík, Sandgerði, Sauðárkrókur, Siglufjörður, Skagaströnd, Stykkishólmur, Vogar, Þorlákshöfn, Patreksfjörður, Tálknafjörður, Bíldudalur.*

2712. (E)frkvstj-innanl sendi sjálfum sér önnur samningsdrög daginn eftir. Höfðu þau tekið breytingum og í þeirri útgáfu var búið að setja inn afsláttinn sem átti að gilda milli fyrirtækjanna.[1475] Um var að ræða annað og lengra komið skjal sem hafði verið til vinnslu hjá (E)frkvstj-innanl í nóvember 2006.[1476]

2713. Samkeppniseftirlitið vísar í þessu samhengi til kafla 5.11.3 þar sem fjallað er um atvik á árinu 2006. Er þar lýst glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 23. febrúar 2006 þar sem fram koma hugmyndir um verulega aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Er þar einnig gerð grein fyrir umræddum samningsdrögum og að gögn málsins sýndu að Eimskip og Samskip hefðu rætt þessar hugmyndir um aukið samstarf. Kemur t.d. þetta fram í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 21.

[1475] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.225996.
[1476] Afhent heimasvæði […] 23.03.2015. *„Flutningssamningur Flytjandi_11_10_06*", síðast vistað 30.11.2006, kl. 17:27.

nóvember 2006; *„tvíhliða samningur hefur legið hjá Samskip síðan í júní 2006*". Sýnir framangreint að eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst og í kjölfar samskipta stjórnenda fyrirtækjanna á sviði landflutninga sá (E)frkvstj-innanl ástæðu að taka aftur til athugunar drög frá 2006 um umfangsmikið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Eins áður sagði sendi (E)frkvstj-innanl drögin frá 2006 til (E)svæðisstj1 þann 8. september 2008. Daginn eftir fundaði (E)svæðisstj1 með Samskipum og ræddi samstarf í landflutningum. Þá funduðu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl þann 17. september 2008. Er þessu lýst nánar hér á eftir.

2714. Við gagnaöflun í málinu afhentu Samskip Samkeppniseftirlitinu drög að sama samningi um samstarf í landflutningum. Þau drög eru á hinn bóginn dagsett 17. september 2008.[1477] Verður gerð frekari grein fyrir þeim drögum hér á eftir en ber að árétta hér að við rannsókn Samkeppniseftirlitsins á landflutningamarkaði árið 2010 var engin útgáfa umræddra draga afhent Samkeppniseftirlitinu eða upplýst um tilvist þeirra.

2715. Skömmu eftir að (E)frkvstj-innanl hafði sent umrædd drög að samningi við Samskip til (E)svæðisstj1 svaraði (E)rekstj-aksturst (kl. 16:30) framangreindum tölvupósti (E)rekststj-landfl. Í svari hans sagði:

„Það er fínt að hefja samstarf á þessari leið. Spurning hvaða verð við eigum að bjóða þeim? (E)sölustj-innanl3 getur þú gefið þeim „tilboð" í þessa flutninga."

2716. (E)svæðisstj1 brást við þessu og sendi tölvupóst um hálftíma síðar og í honum sagði:

„Bið ykkur að anda með nefinu, það er væntanleg hingað til mín í fyrramálið, sendinefnd frá Samskipum til að ræða þessa hluta og fleirra.

Á þessi leið ekki að vera í mínum höndum??"[1478]

2717. Það gekk eftir að *„sendinefnd*" frá Samskipum kom á fund svæðisstjóra Eimskips á Austurlandi, sem staðsettur var á Reyðarfirði, því daginn eftir, 9. september 2008, sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til yfirmanns síns, (E)frkvstj-innanl, og samstarfsmanna hjá Eimskip þar sem sagði:

„Hingað til okkar, mættu þeir [(S)forstö-landfl]*, forstöðumaður Landflutningardeildar Samskipa og* [(S)rekstst-landfl3]*, starfandi rekstrarstjóri Samskipa á austurlandi, en ásamt mér sat (E)þjstj-Austur ... fundinn.* [(S)forstö-landfl] *og* [(S)rekstst-landfl3] *föluðust eftir samvinnu í akstri milli Norður- og Austurlands, og í dreifingu innan Austurlands, frá EGS til SEY og frá RFJ til ESK/NES.*

Niðurstaða af fundinum var að [(S)rekstst-landfl3] *og (E)þjstj-Austur var falið að fara yfir stöðuna, og finna út hvar við getum unnið saman, báðum til hagsbóta. Fara yfir tímasetningu á akstri, magni og reyna að finna út eðlilega gjaldtöku.*"[1479]

2718. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fyrrnefnt samtal (S)rekstst-landfl2 og (E)rekstst-landfl 8. september 2008. Eins og áður sagði sátu (S)forstö-landfl og (S)rekstst-landfl3 (*„sendinefndin*") fund með (E)svæðisstj1 og (E)þjstj-Austur 9. september 2008. Hér ber að líta til eftirfarandi upplýsinga sem Samskip og Eimskip veittu við rannsókn málsins um samskipti m.a. (S)forstö-landfl við Eimskip:

- Með bréfi Samskipa 14. janúar 2016 voru veittar eftirfarandi upplýsingar um samskipti (S)forstö-landfl við Eimskip: *„*[(S)forstö-landfl]*, forstöðumaður landflutninga, minnist ekki neinna samskipta við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips sem tengjast störfum hjá umbjóðanda mínum, ef undan eru skilin samskipti sem hann átti við stjórnendur Eimskips á Austurlandi í árslok*

[1477] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015. *„Flutningssamkomulag milli Samskipa hf. og Eimskipafélags Íslands ehf. dagsett 17.09.2008*". Fskj. 10 ii) upplýsingabeiðni 29. janúar 2015, sbr. svarbréf Samskipa til eftirlitsins frá 10.04.2015.
[1478] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.51909.
[1479] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.51921.

2008 eða ársbyrjun 2009. Þau samskipti tengdust staðbundnum flutningum á Austurlandi sem áður hefur verið gerð grein fyrir. [(S)forstö-landfl] *minnist samskipta sem starfsmenn umbjóðanda míns og Eimskips áttu við forsvarsmenn Samkeppniseftirlitsins vegna þessa.*"

- Framangreindar upplýsingar frá Samskipum voru bornar undir Eimskip með bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 13. september 2017. Í svarbréfi Eimskips frá 13. október 2017 segir eftirfarandi um fundinn sem (S)forstö-landfl sagði að hafi átt sér stað í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009: *„Umbjóðendur okkar geta ekki staðfest að umræddur „fundur" hafi átt sér stað, dagsetningu, eða hverjir hafi setið mögulegan fund. Þá finna umbjóðendur okkar engin gögn sem tengjast nefndum samskiptum.*

  Hins vegar skal þess getið þjónustustjóri Flytjanda á Reyðarfirði, [(E)þjstj-Austur], *rekur minni til þess að nefndur* [(S)forstö-landfl], *ásamt mögulega* [(S)rekststj-landfl2], *starfsmanni Samskipa, hafi á einhverjum tímapunkti, mögulega þeim sem ræðir um í beiðninni, komið á skrifstofu Flytjanda að eigin frumkvæði, í þeim tilgangi að ræða viðskipti Samskipa við Flytjanda á Austurlandi. Nánar tiltekið hafi verið um ræða deilur um fjárhæð reikninga, sem Flytjandi hafi gefið út á Samskip vegna tiltekinna viðskipta. Eftir því sem þjónustustjórinn best man lauk því þannig að reikningarnir sem gefnir voru út hafi staðið og verið greiddir.*"

- Samkeppniseftirlitið óskaði eftir því að Samskip veittu nánari upplýsingar um þau samskipti (S)forstö-landfl við Eimskip sem lýst var í bréfi fyrirtækisins frá 14. janúar 2016. Samskip svöruðu þessu svo í bréfi frá 24. nóvember 2017: *„Af hálfu Samkeppniseftirlitsins er ennfremur óskað nánari upplýsinga um samskipti sem* [(S)forstö-landfl] *telur að hann hafi átt við stjórnendur Eimskips á Austurlandi í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009. Eins og tilgreint var í bréfi umbjóðanda míns frá 14. janúar 2016 þá lutu þau samskipti að viðskiptum félaganna tveggja á Austurlandi en til þessa hefur verið vísað í fyrri samskiptum umbjóðanda míns við Samkeppniseftirlitið, bæði í tilefni af þessari rannsókn og rannsókn stofnunarinnar á landflutningamarkaði fyrir allnokkrum árum síðan.*

  Eins og [(S)forstö-landfl] *man best þá var aðdragandi umræddra samskipta sá að* [(S)frkvstj-innanl], *þáverandi framkvæmdastjóri innanlandssviðs Samskipa, átti fund með starfsmönnum Samkeppniseftirlitsins, líklega í árslok 2008. [(S)forstö-landfl] telur að þann fund hafi einnig setið* [(E)frkvstj-innanl], *framkvæmdastjóri hjá Eimskipi. Á fundinum hafi verið reifaðar hugmyndir félaganna um viðskipti á Austfjörðum. Á þessum tíma lá fyrir að rekstur félaganna beggja var afar þungur, gripið hafði verið til uppsagna og margvíslegra aðgerða til að draga úr kostnaði, í því skyni að tryggja rekstrarhæfi.*

  Kostnaður af flutningum á Austfjörðum var umbjóðanda mínum einstaklega þungur. Svæðið er erfitt yfirferðar og viðskipti umbjóðanda míns takmörkuð. Eimskip hafði þá, og hefur enn, yfirburðastöðu í flutningum á svæðinu. Af hálfu umbjóðanda míns hefur ávallt verið lögð á það áhersla að geta boðið flutninga hvert á land sem er, hvort sem það er þá gert á eigin vegum, með samningum við verktaka eða í þessu tilviki með samningum við Eimskip.

  Í kjölfar umrædds fundar forsvarsmanna félaganna með Samkeppniseftirlitinu fékk [(S)forstö-landfl] *þau skilaboð að leita samninga við Eimskip um flutninga milli Reyðarfjarðar og Norðfjarðar. Gekk það eftir og keypti umbjóðandi minn því umrædda þjónustu af Eimskipi. Varan var þá flutt af umbjóðanda mínum, ýmist með eigin flutningatækjum eða með samningum við verktaka til Reyðarfjarðar. Eimskip annaðist flutning þaðan og til Norðfjarðar.*

  Eftir því sem [(S)forstö-landfl] *best man þá var haldinn fundur á starfsstöð Eimskips á Eskifirði í aðdraganda þessara viðskipta.* [(S)forstö-landfl] *minnist þess að* [(S)rekststj-landfl3], *sem þá gegndi tímabundið starfi rekstrarstjóra á Austurlandi, hafi komið með honum til fundarins. Af hálfu Eimskips hafi líklegast hist fyrir* [(E)svæðisstj1] *og* [(E)þjstj-Austur]. [(S)forstö-landfl] *getur ekki tímasett fundinn nákvæmlega enda hefur hann engan aðgang að dagbókargögnum frá þessum tíma, sbr. það sem Samkeppniseftirlitið hefur áður verið upplýst um það efni. Hann telur líklegast*

að þetta hafi verið í desember 2008 eða janúar 2009. Þar sem erindið var í eðli sínu einfalt, þ.e. beiðni um kaup á þjónustu á umræddri leið, þá veit [(S)forstö-landfl] *ekki til þess að nokkur gögn hafi orðið til vegna þessa, hvorki fundargögn né samningar. Hins vegar hafa eðli málsins samkvæmt verið gefnir út reikningar vegna viðskiptanna.* [(S)forstö-landfl] *hefur engin önnur samskipti átt við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips.*"

2719. Við skýrslutöku hjá lögreglu voru áðurefndir tölvupóstar Eimskips frá 8. og 9. september 2008 bornir undir (S)forstj og (E)forstj:

- Var (S)forstj spurður hvort hann gæti skýrt fund *„sendinefndar*" Samskipa með Eimskip:

  (S)forstj Nei, ég bara þekki það ekki.

  HS Hvaða send... sendinefnd frá Samskipum erum við að tala um?

  (S)forstj Ég þekki það ekki, ég þekki það ekki.

  HS Varstu upplýstur um fund þessarar sendinefndar?

  (S)forstj Ég held ekki, ég þekki það ekki.

  HS Varð eitthvað úr þessu samstarfi sem þarna er nefnt?

  (S)forstj Ég þekki það ekki.

  […]

  HS Hvað er átt við með þarna niðurstöðu fundarins sem þarna er lýst í þarna síðustu málsgreininni í póstinum? („Niðurstaða af fundinum var að [(S)rekstst-landfl3] og (E)þjstj-Austur var falið að fara yfir stöðuna, og finna út hvar við getum unnið saman, báðum til hagsbóta. Fara yfir tímasetningu á akstri, magni og reyna að finna út eðlilega gjaldtöku")

  (S)forstj Ég þekki það ekki.[1480]

- Framangreindir tölvupóstar voru einnig bornir undir (E)forstj. Veitti hann engar skýringar á þeim og kvaðst ekki hafa verið upplýstur um samninga við Samskip um samstarf í landflutningum. Var hann spurður hvort undirmenn hans hefðu umboð til að gera slíka samninga. Svaraði hann svo: *„Nei raunar ekki, allavega þurfa menn að ræða það og spyrja.*"[1481]

2720. Samkvæmt framansögðu halda Samskip því fram að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hafi fundað með Samkeppniseftirlitinu í árslok 2008 og þar hafi verið gerð grein fyrir hugmyndum Eimskips og Samskipa um viðskipti á Austfjörðum. Eftir það hafi (S)forstö-landfl verið falið að leita samninga við Eimskip um flutninga milli Reyðarfjarðar og Norðfjarðar og hafi (S)forstö-landfl og (S)rekstst-landfl3 í því skyni átt fund með (E)svæðisstj1 og (E)þjstj-Austur á Eskifirði í lok árs 2008 eða byrjun árs 2009. (S)forstö-landfl hafi enga aðra fundi átt með Eimskip.

2721. Eimskip lýsa hins vegar ódagsettum fundi (S)forstö-landfl með (E)svæðisstj1. Á þeim fundi hafi ekki (S)rekstst-landfl3 heldur (S)rekstst-landfl2 verið með (S)forstö-landfl og fundurinn hafi ekki verið haldinn á Eskifirði heldur á Reyðarfirði. Hafi fundurinn ekki varðað flutninga milli Reyðarfjarðar og Norðfjarðar heldur deilur um fjárhæð reikninga.

2722. Forstjórar Eimskips og Samskipa kveðast ekkert vita um þessi atvik.

2723. Samkvæmt framansögðu ber Eimskip og Samskipum ekki saman um fund (S)forstö-landfl með (E)svæðisstj1. Þá er það rangt hjá Samskipum að í árslok 2008 hafi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl fundað með Samkeppniseftirlitinu til að ræða samstarf á Austurlandi. Hið rétta er að (S)frkvstj-

[1480] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 125 – 126.
[1481] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 174 -175.

innanl og (E)frkvstj-innanl funduðu með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008. Umræðuefni þess fundar var ekki samstarf Eimskips og Samskipa á Austurlandi, sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.19.6.

2724. Framangreind samtímagögn frá 8. og 9. september 2008 sýna að 8. september 2008 ræddu (S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl saman um að Eimskip myndi annast flutninga fyrir Samskip frá Akureyri til Austurlands. Kvað (E)rekststj-landfl (S)rekststj-landfl2 hafa lýst því yfir að Samskip væru opin fyrir *„auknu samstarfi á norður og austurlandi."* (E)frkvstj-innanl brást við þessu og sendi (E)svæðisstj1 drög að samningi um viðamikið samstarf við Samskip í landflutningum á landinu öllu og kvaðst (E)svæðisstj1 eiga fund með Samskipum daginn eftir til að ræða þá samvinnu sem (E)rekststj-landfl lýsti í tölvupósti sínum og meira til. Sá fundur var haldinn og leiddi til niðurstöðu sem fólst í því að undirmönnum (E)svæðisstj1 og (S)forstö-landfl var falið *„að fara yfir stöðuna, og finna út hvar við getum unnið saman, báðum til hagsbóta."* Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreind vinna og samskipti Eimskips og Samskipa hafi verið liður í framkvæmd á *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Tilgangur þessara samskipta fyrirtækjanna var því að vinna að verkefni sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Fólu samskiptin því í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir.

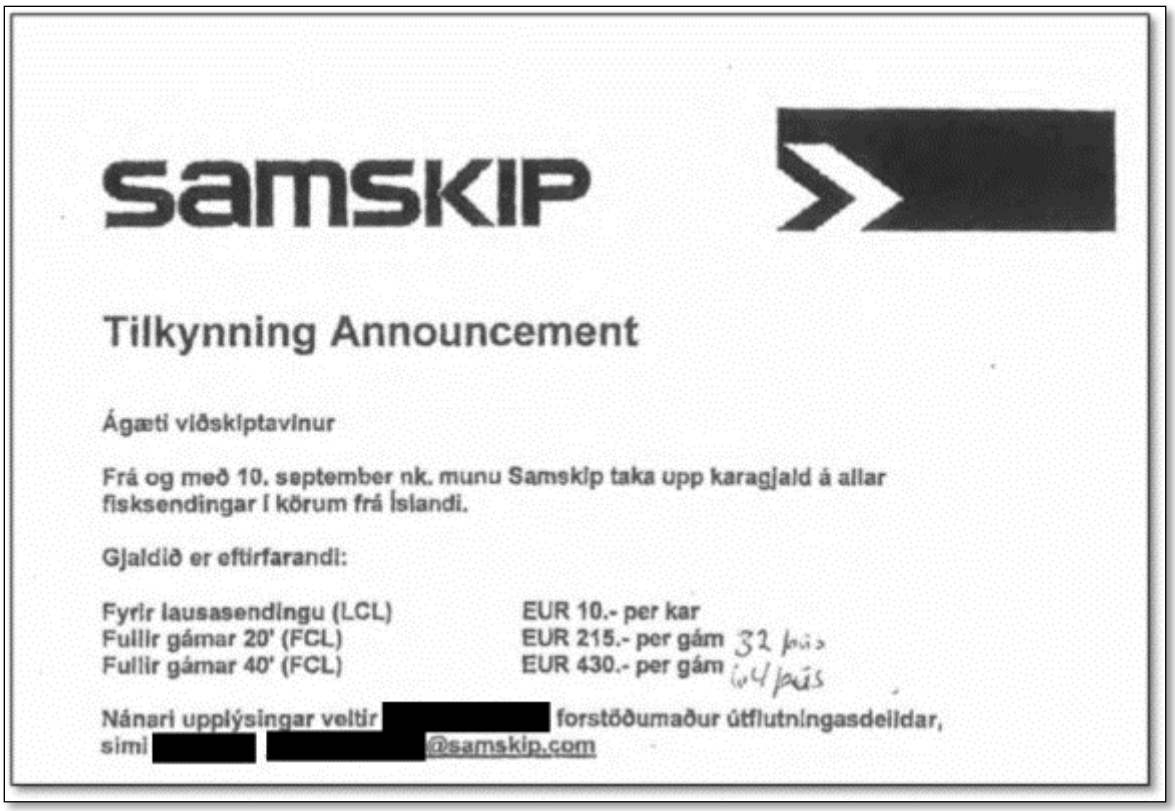
2725. Af þessu leiðir einnig að Eimskip og Samskip veittu Samkeppniseftirlitinu ekki upplýsingar um fund fyrirtækjanna 9. september 2008. Þá ber upplýsingagjöf um samskipti (S)forstö-landfl og (E)svæðisstj1 þess merki að reynt hafi verið að villa um fyrir Samkeppniseftirlitinu. Ennfremur er ótrúverðugt að (S)forstj og (E)forstj hafi ekkert vitað um þessi samskipti fyrirtækjanna sem þeir stýrðu, ekki síst í ljósi þess að þau féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið og þeir sátu báðir í *„vinnuhópnum"* sem átti að sjá til þess að viðkomandi verkefni yrðu unnin. Með sáttinni frá 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar og réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar málsins.

2726. Dagana 8. og 9. september 2008 áttu sér ekki aðeins stað samtöl milli þeirra sem komu að landflutningum fyrirtækjanna heldur átti sér einnig stað samtal milli yfirmanna innflutningsdeilda þeirra, sbr. samskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 sem lýst er í kafli 14.2 og 8.16.9. Sýnir þetta nána samvinnu þessara keppinauta á þessum tíma.

2727. Sem fyrr segir hækkuðu Samskip verð á þjónustu sinni verulega þann 1. september 2008. Dagana fram að þeirri hækkun ræddu (S)forstö-útfl, (S)forstj og (S)viðskstj4 um nýtt gjald, karagjald, sem átti að leggja á fisksendingar í körum. Eins og fram hefur komið sagði (S)forstö-útfl í tölvupóstum frá 24. ágúst 2008 að þetta gjald fæli í sér mikla verðhækkun og spurði (S)forstj hvort Samskip *„komist upp með það"* að leggja á þetta gjald. Eftir að hafa fengið fyrirmæli frá (S)forstj tengd þessum verðhækkunum sendi (S)forstö-útfl 28. ágúst 2008 tölvupóst á starfsbróður sinn hjá Eimskip, (E)forstö-útfl , og bað hann um að hringja í sig. (E)forstö-útfl , líkt og (S)forstö-útfl, kemur að verðlagningu á útflutningi á m.a. fiski.

2728. Samskip tilkynntu 8. september 2008 að karagjaldið yrði lagt á frá og með 10. september 2008. Þetta má m.a. sjá af tölvupósti sem (E)deildstj-útfl1 sendi (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-EimÍsl þann dag kl. 11:30.[1482] Meðfylgjandi honum var þessi tilkynning frá Samskipum:

[1482] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.109120.



SAMSKIP [redacted]

Tilkynning Announcement

Ágæti viðskiptavinur

Frá og með 10. september nk. munu Samskip taka upp karagjald á allar fisksendingar í körum frá Íslandi.

Gjaldið er eftirfarandi:

Fyrir lausasendingu (LCL)	EUR 10.- per kar
Fullir gámar 20' (FCL)	EUR 215.- per gám 32 þús
Fullir gámar 40' (FCL)	EUR 430.- per gám 64 þús

Nánari upplýsingar veitir [redacted] forstöðumaður útflutningasdeildar, sími [redacted] [redacted]@samskip.com

2729. Eftir að hafa fengið þennan tölvupóst frá (E)deildstj-útfl1 sendi (E)forstö-útfl tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl (kl. 11:50 sama dag) og í honum segir:

„Vildi heyra í þér út af þessu máli:

- *Eins og ég skynja markaðinn þá er hann upside down út af þessu og að Samskip hafi stuðað mikið með þessu ....*
- *[…]*[1483] *hringdi í mig á föstudaginn alveg brjálaður og sagði að hann myndi segja upp samningum við Samskip og við fengum þetta yfir til okkar – Sagði þetta myndi kosta sig fleiri milljónir og við mættum ekki gera slíkt hið sama því annars tækju menn sig saman og settu sjálfir upp fersk fisk rútu (hef reyndar ekki áhyggjur af því í núverandi árferði; olía, gengi, lausafjárkreppa o.s.frv.). Ég svaraði honum til að ég væri ekki búinn að taka ákvörðun um þetta mál þ.e.a.s. hvernig ég myndi bregðast við.*
- *Karagjaldið hjá okkur skilar okkur um 35 Mkr. á ári*
- *Einn bátur líkt og hjá* [MK] *gefur okkur í sjóflutningstekjur eingöngu rúmar 35 Mkr.*

Staðan er þessi:

- *Við og Samskip vorum á pari í verðlangingunni* [svo] *í ferska en með þessari hækkun þá er Samskip EUR 215 hærri per teus.*
- *Eftir þetta útspil Samskipa þá er það er klárlega freistandi að hækka gjöldin og fá auknar tekjur*
- *Freistandi að ná í bátinn hjá* [MK].

[1483] Viðskiptavinur.

- *Það sem blundar í kollinum á mér er þetta:*
- *Ná bátnum hans* [MK] *yfir en ég sé ekki það gangi upp nema við sleppum hækkun á hann.*
- *Hækkum karagjaldið okkar um 50% þannig að tekjur aukast um 18 Mkr.*
- *Samtals ætti þetta að skila 50 Mkr í tekjuaukningu*".[1484]

2730. Að kvöldi 8. september 2008 framsendi (E)forstö-útfl til (E)deildstj-útfl1 tölvupóstinn sem hann hafði sent (E)frkvstj-EimÍsl. Jafnframt upplýsti hann (E)deildstj-útfl1 um eftirfarandi:

„Sendi þér þetta svona en ég fór yfir þetta með [(E)frkvstj-EimÍsl] *núna áðan og hann sagðist vilja hugsa þetta og mögulega ræða þetta á fundinum á morgun og því sendi ég þetta á þig. Þú sérð hvernig ég er að hugsa þetta og svo þekkir þú hvernig ég spila „pókerinn". Ef ég skil mínar heimildir rétt þá er togstreita innan Samskipa með þetta gjald,* [(S)forstö-útfl] *á að vilja standa á því en* [(S)forstj] *og* [(S)viðskstj4] *eru honum ekki sammála.*

Sjáum til ræðum saman á morgun".

2731. Þessi viðbrögð (E)forstö-útfl við tölvupósti (E)deildstj-útfl1 renna stoðum undir önnur gögn málsins um að samskipti (E)forstö-útfl og (S)forstö-útfl fram að þessu hafi tekið til karagjaldsins, sbr. kafla 8.15.10 um gögn frá 28. ágúst 2008. Í viðbrögðum (E)forstö-útfl við tölvupósti (E)deildstj-útfl1 8. september 2008 sést að hann þannig vísa til *„heimilda"* hans innan úr Samskipum, um *„togstreitu"* stjórnenda um álagningu gjaldsins, og (E)deildstj-útfl1 myndi vita hvernig hann spilaði *„pókerinn"*. Aftur á móti ber áðurnefndur tölvupóstur (E)deildstj-útfl1 til yfirmanna sinna (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-EimÍsl með sér að hann hafi ekki haft aðkomu að samskiptum við Samskip vegna álagningu karagjaldsins. Þá sýna gögn málsins að næstu skref hjá Eimskip vegna karagjaldsins voru ákveðin næsta dag. Eins og (E)forstö-útfl hafði búist við, sbr. áðurnefndan tölvupóst hans 8. september 2008, var rætt um karagjald Samskipa (og fund Samskipa og Eimskips um landflutninga) á fundi hjá stjórnendum Eimskips daginn eftir. Mættir á fundinn voru (E)forstö-útfl , (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)deildstj-útfl1 , (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-skiparekst o.fl. Kemur þetta fram í fundargerð vegna fundar 9. september 2008.[1485] Í henni segir:

„[(E)frkvstj-innanl]

[…]

Fundur með Samskip á Austurlandi, [(E)svæðisstj1] hittir þá í dag. Ekki þekkt hvað fundurinn í dag snýst um.

[(E)deildstj-útfl1]

Samskip tilkynnti í sl. viku að þeir myndu taka upp karagjald v. tómra fiskara til Íslands. Eigum að taka upp karagjald á alla gáma okkar, en einungis hefur verið innheimt fyrir 40 feta RF gáma fram að þessu. Þetta verður sett í farveg strax í vikunni og sent út bréf á viðskiptamanna."

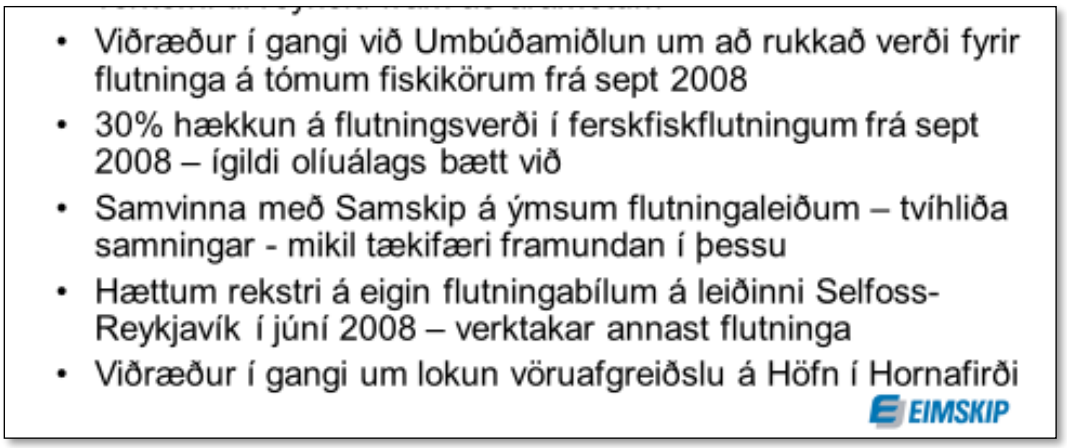
2732. Að kvöldi þennan dag, 9. september kl. 22:34, sendi (E)deildstj-útfl1 tölvupóst til yfirmanna sinna í útflutningsdeild Eimskips, (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)forstö-útfl). Heiti póstsins var *„Karagjald á 20FT gáma"* og var hann í samræmi við ákvörðun á fundi Eimskips fyrr þennan dag um innleiðingu karagjalds á alla gáma hjá Eimskip. Í tölvupósti (E)deildstj-útfl1 sagði: *„Samkvæmt fyrirmælum – framkvæmum þetta í vikunni."* Með tölvupóstinum áframsendi (E)deildstj-útfl1 tölvupóst sem hann hafði sent nokkrum mínútum fyrr til (E)viðskstj1 og (E)deildstj-útfl3. Þar kom fram eftirfarandi tilmæli (E)deildstj-útfl1 : *„Nú ætlum við að innleiða karagjald á 20FT gáma, alla gáma, einnig 20FT*

[1484] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.109120.
[1485] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 37 2008 doc"*. Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips 09.09.2008. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.109562.

IN gáma (sama gjald og er á 20FT RF gám) […] (E)viðskstj1 vins. útbúa tilkynningu þess efnis á viðskiptamenn, í samráði við mig."[1486]

2733. Eins og fram kemur í kafla 8.15.10 óskaði (S)forstö-útfl eftir því 28. ágúst 2008 að (E)forstö-útfl hringdi í sig. Fyrir liggur í málinu að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl ræddu saman í kjölfarið. Er verulegt ósamræmi í skýringum Samskipa á þessu samtali. Í tölvupóstinum frá 8. september lýsti (E)forstö-útfl afstöðu m.a. (S)forstö-útfl og (S)forstj til álagningar þessa gjalds. Framangreind gögn frá Eimskip styðja því það að ólögmæt samskipti hafi átt sér stað milli Eimskips og Samskipa vegna m.a. umræddra karagjalda, sbr. einnig umfjöllun í kafla 8.15.10.

2734. Fundargerðin vegna framangreinds fundar Eimskips daginn eftir sýnir að ekki stóð til að nýta sér óánægju viðskiptavina Samskipa og ná þeim yfir til Eimskips með því að grípa til samkeppnisaðgerða, líkt og (E)deildstj-útfl1 hafði m.a. viðrað í tölvupósti sínum til (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-EimÍsl 8. september 2008. Þvert á móti skyldi verð Eimskips hækkað. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta enn ein birtingarmynd af ólögmætu samráði fyrirtækjanna á þessum tíma sem einnig tók til m.a. siglingakerfa þeirra, landflutninga og hækkunar á verði. Á nánast alveg sama tíma áttu Eimskip og Samskip fundi og ákváðu samráð í landflutningum og Eimskip ákvað að fylgja Samskipum í að hækka verð á flutningum á fiski. Samhengi þessa má einnig sjá í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 30. september 2008. Á glæru sem ber heitið *„Helstu breytingar á starfsemi 2008*" kemur eftirfarandi m.a. fram:[1487]



2735. Sem fyrr segir sendi (E)frkvstj-innanl drög að samningi við Samskip, til (E)svæðisstj1 8. september 2008 þar sem gert var ráð fyrir víðtæku samráði í landflutningum. Daginn eftir sat (E)frkvstj-innanl ásamt (S)frkvstj-millilandasv fund hjá SVÞ til að ræða m.a. landflutningamál.[1488] Sá fundur hófst kl. 12:00 og klukkan 13:41 sama dag sendi (E)frkvstj-innanl sjálfum sér nýja útgáfu af umræddum drögum að samningi við Samskip sem gefur til kynna að hann hafi eftir fundinn hjá SVÞ séð tilefni til að vinna áfram við drögin.[1489] Hér verður líka að rifja upp fyrri samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, t.d. fundinn á Mokka 4. júlí 2008. Síðar í þessum sama mánuði sátu þeir fund í *„Smáralind*", sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.16.7.

2736. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip *„um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum.*" Tekur þessi viðurkenning til samráðs á megin rannsóknartímabili þessa máls (árin 2008 – 2013), sbr. 1. gr. sáttarinnar. Jafnframt kemur fram í 1. gr. sáttarinnar að Eimskip viðurkenni að fyrir 6. júní 2008 hafi verið fyrir hendi ólögmætt samráð við

[1486] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.261693.
[1487] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] *Doc. ID. 0.7.33.238025.*
[1488] *Afritað tölvuskjal frá Eimskip.* […] Doc. ID. 0.7.33.193927. Afhent fundargerð frá SVÞ 21.12.2016, fskj. A-26. Fundargerð fagnefndar flutningssviðs SVÞ dags. 09.09.2008.
[1489] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.225996.

Samskip í m.a. landflutningum á Norðurlandi. Þá viðurkennir Eimskip samráð við Samskip um álagningu gjalda í flutningsþjónustu og miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum, sbr. áðurnefnda 1. gr. sáttarinnar.

2737. Í mgr. 879 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI segir að ekkert hafi orðið af umfangsmiklu samstarfi í landflutningum, sbr. framangreind drög að flutningasamningi. Eimskip og Samskip hafi hins vegar átt í *„tilfallandi gagnkvæmum viðskiptum á áætlunarleiðum sínum í landflutningum*". Þau viðskipti hefðu verið lögmæt og ótengd hinu *„ímyndaða*" *„Nýtt upphaf*" verkefni. Þá er því mótmælt að Eimskip og Samskip hafi haft með sér ólögmætt samráð um álagningu karagjalds. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.23.5.

8.16.5. Framkvæmdastjórar hjá Eimskip ræða um samstarf við Samskip

2738. Áður en vikið er að gögnum Eimskips frá 9. – 15. september 2008 er rétt að rifja upp að í byrjun ársins 2008 breytti Eimskip siglingakerfi sínu og jók flutningsgetu sína milli Íslands og Evrópu, sbr. kafla 6.2.2. Var tekin upp ný siglingaleið, Austurleið og var henni m.a. ætlað að vera til hagsbóta þeim sem vildu flytja ferskan fisk frá Austurlandi til Bretlands. Var þessu lýst svo:

„Brottförum frá Reykjavíkur fjölgar úr tveimur í þrjár en einnig fer útflutningur fram beint frá Mjóeyrarhöfn við Reyðarfjörð, sem verður önnur mesta vöruflutningahöfn landsins. Ný tenging opnast til að koma ferskum fisk frá Reyðarfirði inn á markaði í Bretlandi á mánudögum."[1490]

2739. Með breytingu Eimskips á siglingakerfinu í ágúst 2008 datt út þessi tenging milli Reyðafjarðar og Bretlands, sbr. umfjöllun í kafla 8.14.

2740. Þann 9. september 2008 sendi rekstrarstjóri Eimskips í Vestmannaeyjum, (E)svæðisstj3, tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-alþjsv, (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-N-Atlants. Heiti póstsins var: *„Ferskur fiskur frá Austurlandi til Bretlands*".[1491] Í tölvupóstinum sagði (E)svæðisstj3:

„Nú er komið að því að flestir bátar hér í eyjum fara á miðin fyrir austan og landa mikið þar. Við erum ekki lengur með neina tengingu beint á Bretland að austan og fiskur þarf því að fara í gegnum RTM."

2741. Með framangreindu vísaði (E)svæðisstj3 til þess að með breyttu siglingakerfi hefði Eimskip fellt niður tenginguna milli Reyðarfjarðar og Bretlands (Immingham). Þetta skapaði vandræði hjá Eimskip og er ljóst af tölvupósti (E)svæðisstj3 að umtalsverður útflutningur Eimskips á ferskum fiski væri í uppnámi.

2742. Í tölvupósti (E)svæðisstj3 kemur fram að hann teldi útilokað að flytja fiskinn með Samskipum til Bretlands. Kynnti (E)svæðisstj3 í tölvupóstinum hugmyndir um hvernig Eimskip gæti leyst þetta vandamál fyrirtækisins á eigin spýtur og boðið útgerðum fullnægjandi útflutning á ferskum fiski til Immingham.

2743. Samkeppniseftirlitið hefur við rannsókn málsins ekki fundið þess merki að umræddir stjórnendur Eimskips hafi svarað áðurnefndum tölvupósti (E)svæðisstj3. Eftirgreind samtímagögn Eimskips sýna á hinn bóginn að 10. og 15. september 2008 ræddu (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-flutnkerf málefni sem vörðuðu samstarf við Samskip m.a. vegna útflutnings á ferskum fiski frá Reyðarfirði og útflutning fyrir Alcoa frá sömu höfn. Voru áðurnefndar tillögur (E)svæðisstj3 um eigin aðgerðir Eimskips ekki til umræðu heldur þvert á móti samstarf við Samskip.

[1490] *„Nýtt siglingakerfi hjá Eimskip*", Morgunblaðið. 10.01.2008. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1184433/.
[1491] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.102136.

8.16.5.1. Framkvæmdastjórar hjá Eimskip fjalla um flutningsgetu og kostnað Samskipa

2744. Daginn eftir tölvupóstinn sem (E)svæðisstj3 sendi fékk (E)frkvstj-EimÍsl sendan tölvupóst frá (E)frkvstj-flutnkerf. Sem fyrr segir höfðu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl, ásamt (E)forstö-innfl , átt fund með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 14. ágúst og 5. september 2008 þar sem rætt var m.a. um siglingakerfin og flutninga fyrir Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.2.3.

2745. Heiti þessa tölvupósts (E)frkvstj-flutnkerf frá 10. september 2008 var *„Samanburður á siglingaáætlun"*, þ.e. samanburður á siglingaáætlunum Eimskips og Samskipa. Í honum var fjallað sérstaklega um áætlun Samskipa sem tengdist Reyðarfirði og Færeyjum. Þar segir:

„Hérna er samanburðurinn á siglingaáætlun milli skipafélaga, hvað varðar RFJ (Reyðarfjörður) þá hafa þeir (S-line) verið að fara þaðan seinni partinn á fimmtudögum og komnir til Kollafjarðar á hádegi á föstudögum svo það er ekki alveg að marka áætlunina þó að þar er nefnt miðvikudagur."[1492]

2746. Síðan fylgir eftirfarandi samanburðaryfirlit:

Eimskip siglingaáætlun	Mánud.	Þriðjud.	Miðvikud.	Fimmtud.	Föstud.	Laugard.	Sunnud.
Reykjavík	Suðurleið	Norðurleið	Suðurleið	Norðurleið			
Grundartangi		Suðurleið	Norðurleið				
Vestmannaeyjar				Suðurleið			
Reyðarfjörður					Norðurleið		
Þórshöfn					Austurleið	Norðurleið	Norðurleið
Immingham				Suðurleið			Suðurleið Austurleið
Rotterdam	Norðurleið		Suðurleið				
Hamborg	Suðurleið						
Fredrikstad			Norðurleið				
Gautaborg				Norðurleið			
Árósar		Austurleið			Norðurleið		
Norðurleið M/V Dettifoss - Goðafoss 1.457 teu Suðurleið M/V Brúarfoss - Selfoss 724 teu Austurleið M/V Blikur 698 teu							
S-Line siglingaáætlun	**Mánud.**	**Þriðjud.**	**Miðvikud.**	**Fimmtud.**	**Föstud.**	**Laugard.**	**Sunnud.**
Reykjavík	Græn leið	Blá leið Græn leið		Blá leið			Græn leið
Grundartangi			Blá leið				
Vestmannaeyjar					Blá leið		
Reyðarfjörður			Græn leið				
Kollafjörður	Blá leið			Græn leið			
Immingham	Blá leið			Græn leið			
Rotterdam		Blá leið					
Cuxhaven			Blá leið				
Varberg				Blá leið			
Árósar					Blá leið		
Blá leið M/V Arnarfell - Helgafell 909 teu Græn leið M/V Akrafell - Hvassafell 1.139 teu							

2747. (E)frkvstj-EimÍsl svaraði daginn eftir og gaf fyrirmæli til (E)frkvstj-flutnkerf um að eftirfarandi yrði gert:

„Vinsamlegast láta stilla saman fyrir okkur kostnað á Teu hjá okkur í okkar kerfi og þeirra. Hvað ál er stór þáttur í þeirra burðargetu og hvað er þá eftir í annað á íslandi og sama á okkur.

Síðan vantar inn í kortið hjá Samskip eitthvað um grænu leiðina hún fer samkvæmt þessu korti inn á Reyðarfjörð og Kollafjörð og Immingham vantar líklega Rotterdam.

[1492] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.27510.

Blá leið fer inn á Immingham Rotterdam Cux Varberg Arhus".[1493]

2748. (E)frkvstj-flutnkerf framsendi samdægurs þennan tölvupóst til (E)forstö-flutnstý og bað hann um að *„skoða þetta varðandi kostnaðinn per teu í kerfunum.*"[1494] (E)forstö-flutnstý áframsendi þessa verkbeiðni til (E)starfsm-flutnstýr. Lét (E)forstö-flutnstý (E)starfsm-flutnstýr vita að hann gæti fengið upplýsingar um *„dagkostnað skipanna hjá Samskip*" hjá (E)frkvstj-flutnkerf.[1495]

2749. Samkvæmt framangreindum tölvupóstsamskiptum unnu (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf að því 11. september 2008 að *„stilla saman*" kostnaði, burðargetu álflutninga og annað í siglingakerfum Eimskips og Samskipa. Ljóst er af þessu að þetta tengdist annars vegar álflutningum fyrir Alcoa og flutningum Samskipa sem gátu tengt saman Reyðarfjörð – Færeyjar (Kollafjörð) – Immingham. Ber að virða þetta m.a. í ljósi áðurnefnds tölvupósts (E)svæðisstj3 frá 9. september 2008 um vandræði Eimskips við að flytja ferskan fisk frá Austurlandi á markað í Bretlandi. Um flutninga á áli vísast til tölvupósts (E)frkvstj-skiparekst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl 5. september 2008, glærukynningar (S)frkvstj-millilandasv frá 4. september 2008 og 6. september 2008 og umfjöllunar (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008 (*„Cooperation with Eimskip*"), sbr. einnig umfjöllun hér á eftir.

2750. Talið er að framangreind tölvupóstsamskipti Eimskips og samantekt (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf á upplýsingum um burðargetu, álflutninga og viðkomuhafnir fyrirtækjanna hafi tengst skoðun fyrirtækjanna á *„Nýtt upphaf*" verkefninu og verið áframhaldandi vinna og greining vegna þessa verkefnisins.

8.16.5.2. Fundur framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008

2751. Áfram var fjallað innan Eimskips um málefni og aðgerðir tengdar *„Nýtt upphaf*" verkefninu við Samskip. Að morgni 15. september 2008 var haldinn *„framkvæmdastjórafundur*" hjá Eimskip. Fundinn sátu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og ETM. Allir þátttakendur í fundinum nema einn (ETM) höfðu átt í samskiptum við stjórnendur Samskipa vegna *„Nýtt upphaf*" verkefnisins.

2752. Í fundargerð þessa fundar sagði:

„Stefnt er að því að ná meiri flutningum frá Alcoa til EUR þar sem að Samskip á erfitt með að sinna öllum þeirra þörfum. Áhugi er fyrir hendi að tryggja fast magn pr. mánuð en ekki stóra slumpa í lok ársfjórðunga eins og hefur verið undanfarið.

Það er í skoðun að setja upp sérstaka ferskfisrútu í innanlandskerfinu sem fer hringin og safnar ferskum fiski sem færi til RTM þar sem að honum væri dreift um Evrópu.

Skoða hvort að hægt sé að senda ferskan fisk með Samskip til Færeyja þar sem að honum er siglt áfram til Immingham.

Klára verður nýja reiknireglu fyrir USA BAF fyrir 1. október.

Passa verður að BAF fari ekki of hratt niður við lækkun olíuverðs þar sem að við höfum þurft að bera töluvert óhagræði af hækkandi olíuverði í langan tíma."[1496]

2753. Fundur (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl var haldinn að morgni föstudagsins 5. september 2008. Umræddur fundur framkvæmdastjóra Eimskips mánudaginn 15. september 2008 fór þannig fram fimm virkum dögum síðar.

[1493] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.27532.
[1494] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.27552.
[1495] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.27661.
[1496] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.28147.

2754. Samkvæmt fundargerðinni voru a.m.k. fjögur verkefni til skoðunar hjá Eimskip þann 15. september 2008: (1) Stefna að því að ná meiri útflutningi á áli Alcoa til Evrópu (EUR) og *„áhugi*" væri á að *„tryggja*" Eimskip fast flutningsmagn, (2) ný *„ferskfisksrúta*" (3) mögulegur slotsamningur um útflutning Samskipa á ferskum fiski fyrir Eimskip og (4) aðgerðir til að vinna gegn verðlækkun á BAF og klára nýja formúlu fyrir BAF gagnvart viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum. Allt voru þetta atriði sem voru andlag ólögmæts samráðs milli Samskipa og Eimskips.

2755. Fyrstu þrjú atriðin í fundargerðinni tengjast samráði Samskipa og Eimskips um takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna og samnýtingu á flutningakerfum þeirra. Voru aðgerðir fyrirtækjanna sem þessu tengdust til þess fallnar að vinna á móti því að verð á flutningamarkaði lækkaði. Til þess að mæta viðfangsefnum, vegna takmörkunar á flutningsgetu, stefndu fyrirtækin meðal annars að því að samnýta flutningakerfi sín, sbr. til dæmis atriði 1 og 3 í fundargerðinni. Það felur í sér ólögmætt samráð samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga þegar fyrirtæki hafa með sér samstarf í þeim tilgangi að takmarka flutningsgetu sína, jafnvel þótt það sé gert í þeim tilgangi að *„hagræða*" í rekstri enda er fyrirtækjum óheimilt að hafa með sér samráð um slíkar aðgerðir. Þannig áskilur 10. gr. samkeppnislaga að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir, jafnframt þegar um er að ræða hagræðingaraðgerðir. Því var ekki að heilsa í tilviki Samskipa og Eimskips.

2756. Samhliða þessu höfðu Samskip og Eimskip með sér verðsamráð sem fólst í umfangsmiklum verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum, meðal annars álagningu á svonefndu BAF-gjaldi. Atriði 4 í fundargerðinni tengist verðsamráði fyrirtækjanna og hafði þau áhrif að olíugjald á sjóflutningsmarkaði vegna Norður-Ameríku hækkaði í kjölfarið.

2757. Eins og áður sagði fjölluðu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl dagana 10. og 11. september 2008 um siglingaráætlanir fyrirtækjanna, að taka ætti út *„ál*" og hvað væri þá eftir í *„annað*" (undir það fellur eðli málsins samkvæmt útflutningur á fiski). Ber að virða fundargerð Eimskips frá 15. september 2008 í þessu ljósi, þ.e. varðandi það að Eimskip fengi fastan hluta af útflutningi á áli fyrir Alcoa og Samskip útflutning á ferskum fiski fyrir Eimskip frá Íslandi til Færeyja. Jafnframt ber að virða fundargerðina og tölvupóstana frá 10. og 11. september 2008 í ljósi m.a. eftirfarandi samtímagagna sem urðu til fyrir 10. september 2008:

- Eins og áður sagði takmarkaði Eimskip í ágúst 2008 flutningsgetu með breytingu á siglingakerfi sínu milli Íslands og Evrópu. Af þessu leiddi að Eimskip missti beina tengingu við Bretland frá Austurlandi/Norðurlandi. Bretland var mikilvægt markaðssvæði fyrir ferskan fisk. Möguleg leið Eimskips til þess að bregðast við þessu var að flytja fiskinn með Samskipum frá Reyðarfirði til Færeyja í veg fyrir Austurleið Eimskips og þaðan til Immingham, sbr. kafla 8.14.

- Gögnin sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008 sýna ráðagerðir um að í tengslum við minnkun á flutningsgetu Samskipa tæki Eimskip að sér hluta af álútflutningi Alcoa *„fyrir Samskip*", sbr. kafla 8.13.1.

- Þann 24. júlí 2008 fjallaði (E)frkvstj-innanl um eftirfarandi samstarf við Samskipa: *„▪ Flytja vörur í gámum á Austurland, nota* [Samskip] *og* [Eimskip] *2 ferðir pr viku – tvíhliða flutningasamningur - ATH ferskur fiskur*", sbr. kafla 8.13.

- Á fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 ,(E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 14. ágúst 2008 var rætt um aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Það er einnig mat Samkeppniseftirlitsins að á fundinum 14. ágúst 2008 hafi Eimskip og Samskip haft með sér verðsamráð varðandi álagningu BAF.[1497] Við heildarmat á þessu skiptir máli að sama dag og fundurinn með Eimskip var haldinn sendi (S)forstj fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl og vildi ræða eftirfarandi daginn eftir (15. ágúst 2008):

[1497] Vísast hér til kafla 8.15.6 og 8.15.7.2.

„Þurfum sameiginlega að ná mynd á þau skref er við munum taka og meta grófan ávinning af aðgerðum, þ.e. stóra myndin:

1. Alcoa

–strategía, hugsanlegar verðhækkanir og hvenær byrji að tikka inn.

2. Útflutningur – fiskur

–verðhækkanir

3. Innflutningur

–sértækar hækkanir […]

–almennar hækkanir

[…]

6. Kerfin

–skref sbr. fyrri umræðu".

- Á verkefnalista forstöðumanns landflutninga Samskipa, (S)forstö-landfl, frá 18. ágúst 2008, kom fram m.a. það verkefni að gera Eimskip tilboð í sjóflutninga, sbr. kafla 8.15.7.2. Önnur verkefni á listanum tengdust einnig samráðinu við Eimskip, þ.á m. álagningu á olíugjaldi.

- Á fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 5. september 2008 var rætt um aukið ólögmætt samráð a.m.k. varðandi sjóflutning og takmörkun á flutningsgetu til og frá Íslandi. Við heildarmat á þessu skipta máli skjölin sem (S)frkvstj-millilandasv vann við bæði fyrir og eftir þennan fund, sbr. skjölin frá 28. ágúst og 4. og 6. september 2008, sbr. kafla 8.16.2. Í síðastnefndri glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv kom fram, varðandi takmörkun á flutningsgetu Samskipa að leitað yrði til *„keppinautar"* um flutning á umframmagni sem Samskip kæmi til með að geta ekki sinnt fyrir Alcoa. Jafnframt skiptir máli fundarboð (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa 4. september 2008 og gögn vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 8. september 2008 þar sem (S)forstj gerði grein fyrir því að til skoðunar væri samstarf við Eimskip vegna breytinga á siglingakerfi, sbr. kafla 8.16.3.

- Gögn málsins sýna samskipti (S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl 8. september 2008 og fund (S)forstö-landfl og (S)rekststj-landfl3 með (E)svæðisstj1 og (E)þjstj-Austur 9. september 2008 tengdum auknu samstarfi og samnýtingu flutningakerfa á Austurlandi og *„fleira"*, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.4.

2758. Einnig ber að virða áðurgreinda tölvupósta Eimskips frá 10. og 11. september og fundargerð framkvæmdastjóra Eimskips frá 15. september 2008 í ljósi m.a. eftirfarandi samtímagagna sem urðu til eftir 15. september 2008:

- Tveimur dögum eftir að (E)frkvstj-innanl sat fund framkvæmdastjórnar Eimskips, þar sem rætt var um málefni Samskipa og samstarf, sat hann fund með (S)frkvstj-innanl, þ.e. 17. september 2008. Vísast til þess fundar og gagna sem honum tengjast, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.7, þ.á m. tölvupóst (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-innanl daginn eftir, 18. september 2008, þar sem (S)frkvstj-innanl gerði (E)frkvstj-innanl verðtilboð í sjóflutninga Samskipa fyrir Eimskip til Reyðarfjarðar.

- Breytingar Eimskips á forsendum útreiknings olíugjalds (BAF) í lok september og nóvember 2008 til hækkunar gjaldsins, sbr. umfjöllun um samráð Samskipa og Eimskips vegna álagningar olíugjalds í kafla 8.16.6.

- Samskipti (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv 1. október 2008, sbr. kafla 8.16.11.
- Drög að gámaleigusamningi Eimskips og Samskipa dags. 2. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.1.
- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (E)forstö-innfl), 5. október 2008, vegna fundar Eimskips og Samskipa varðandi umræðuefni fundar fyrirtækjanna daginn eftir, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.3.
- Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 6. október 2008, sbr. kafla 8.17.5.
- Skjöl (S)frkvstj-millilandasv frá 7. október 2008, sbr. kafla 8.17.8.
- Alcoa hafnaði 8. október 2008 tillögu Samskipa um verðhækkun á gildandi samningi fyrirtækjanna, sbr. kafla 8.17.9.
- Rekstraráætlun Eimskips frá 11. október 2008. Þar kemur fram að möguleiki væri á því að Eimskip tæki að sér hluta af útflutningi Samskipa á áli frá Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.14.
- Aukið gámasamráð Eimskips og Samskipa hefst, sbr. tölvupóstsamskipti (E)starfsm-flutnstýr1, (S)starfsm og (E)fulltr.flutnstý 13. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.16 og 18.
- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv, afrit til (E)forstö-innfl 14. október 2008 ((E)frkvstj-flutnkerf spurði hvort (S)frkvstj-millilandasv hefði verið búinn að *„skoða þetta eitthvað hvað varðar Færeyjar*"), sbr. umfjöllun í kafla 8.19.2. Færeyjar í þessu sambandi tengdust takmörkun á flutningsgetu og samnýtingu flutningakerfa Samskipa og Eimskips vegna flutninga milli Íslands og Færeyja.
- Tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 15. október 2008. Rætt um fund þeirra fyrr þennan dag og verkskiptingu, m.a.: *„Slotverð EI* [Eimskip] - *(S)forstö-innfl1 ræði við EI um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl.*", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3.
- Tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1 , afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 15. október 2008, þar kom m.a. fram: „[…] *allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för* […]", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3.
- Tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 15.-20. október 2008 og tengd gögn vegna almenns slotsamnings milli fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 8.19 og 9.3. Þar kom m.a. fram hjá (E)frkvstj-flutnkerf í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu*", sjá nánari umfjöllun í kafla 8.19.3.
- Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl 16. október 2008 þar sem kom fram: *„Varstu búinn að kíkja á flutninginn frá Reykjavík til Færeyja*", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.4.
- Í tölvupósti (S)forstj frá 20. október 2008 lýsti hann því yfir að Samskip væru að ljúka samningum við m.a. Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 9.3.
- Fundur Eimskips og Samskipa 22. október 2008 á Reyðarfirði, kafla 9.4.
- Samskiptin sem áttu sér stað milli Eimskips og Samskipa eftir 22. október 2008, sbr. yfirlit í kafla 9.4.

2759. Þessum gögnum sem urðu til eftir 15. september 2008, og tengdum samskiptum Eimskips og Samskipa, verður lýst hér á eftir en saman gefa öll framangreind gögn til kynna að umfjöllun (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl á tímabilinu 10. – 15. september 2008 um

olíugjald (BAF), útflutning á áli og ferskum fiski tengdust *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna sem laut að siglingakerfum þeirra og takmörkun á flutningsgetu, auk hækkunar á verði.

8.16.5.3. Nánar um samráð tengt álútflutningi fyrir Alcoa

2760. Samkvæmt framangreindri fundargerð Eimskips frá 15. september 2008 átti að stefna að því að ná meiri útflutningi á áli Alcoa til Evrópu þar sem að *„Samskip á erfitt með að sinna öllum þeirra þörfum. Áhugi er fyrir hendi að tryggja fast magn pr. mánuð en ekki stóra slumpa í lok ársfjórðunga eins og hefur verið undanfarið.“*

2761. Hér skal áréttað að á þessum tíma önnuðust Samskip flutninga á áli Alcoa til Evrópu, sbr. samning fyrirtækjanna frá október 2007 og umfjöllun í kafla 6.5. Voru Alcoa aðeins með flutningasamning við Samskip um þessa flutninga. Samkvæmt minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 önnuðust Samskip *„alla flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins [Alcoa] til Evrópu“,* sbr. og umfjöllun í kafla 9.2.1.

2762. Ummælin í fundargerðinni um *„stóra slumpa í lok ársfjórðunga“* vísa til þess að Eimskip hafði á þessum tímapunkti í tvígang árið 2008 flutt álfarm fyrir Alcoa til Evrópu, þ.e. undir lok fyrsta ársfjórðungs 2008 (mars) og undir lok annars ársfjórðungs 2008 (júní). Í fyrra tilfellinu gerðu Alcoa Eimskip það ljóst að um væri að ræða *„einskiptis tilraun“* og *„engin framtíðar skuldbinding um frekari viðskipti“*, sbr. tölvupóst Alcoa til Eimskips 28. mars 2008 og umfjöllun í kafla 9.2.1.

2763. Flutningurinn fyrir Alcoa í mars 2008 átti sér stað áður en *„Nýtt upphaf“* samráðsverkefnið hófst. Samtímagögn frá Eimskip sýnir frásögn af því að (E)svæðisstj1 hafi heyrt að *„Samskipamenn“* hafi orðið *„æfir“* vegna þess að það stæði öðrum til boða að koma að flutningum fyrir Alcoa til Evrópu, sbr. umfjöllun um tölvupóst (E)svæðisstj1 25. mars 2008 í kafla 9.2.1. Er ljóst að þessi óánægja Samskipa stafaði af því að fyrirtækið taldi sig geta gert tilkall til alls gámaútflutnings Alcoa á áli til Rotterdam.

2764. Í seinna tilvikinu, í júní 2008, var *„Nýtt upphaf“* verkefnið hins vegar hafið og í gögnum málsins kemur ekki fram óánægja Samskipa með þann flutning Eimskips á álfarmi fyrir Alcoa.

2765. Ástæða þessa breytta viðhorfs Samskipa er að flutningar á áli fyrir Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam tengdust *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips. Það verkefni tók til þess að að meta aukið samstarf Samskipa og Eimskips vegna m.a. *„*[f]*ækkun*[ar]/*smækkun*[ar] *skipa“*, sbr. glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Samtímagögn sýna skýrlega að þessir flutningar fyrir Alcoa höfðu, í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008, verið einn hluti af þeim viðfangsefnum sem þyrfti að leysa í samráði fyrirtækjanna um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Áskorunin var m.a. sú hvernig Samskip gætu áfram annast útflutning fyrir Alcoa á sama tíma og talið var nauðsynlegt að draga úr flutningsgetu vegna samdráttar í innflutningi.

2766. Í samræmi við þetta breytta viðhorf Samskipa var innan fyrirtækisins fjallað um hugsanlega aðkomu Eimskips að flutningum Samskipa fyrir Alcoa fjórum sinnum á ári (líklega í lok hvers ársfjórðungs), sbr. umfjöllun í kafla 8.9.6 um gagn frá 11. júlí 2008. Í skjölum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 var miðað við að hluti af flutningum Samskipa á áli Alcoa til Rotterdam yrði sinnt af Eimskip. Lagt var mat á ábata Eimskips af því að fyrirtækinu yrði að þessu leyti tryggt fast magn af flutningum Samskipa fyrir Alcoa, sbr. eftirfarandi skjámynd af hluta viðkomandi skjals Samskipa:

Eimskip	
Tekjur af álútflutningi fyrir Samskip	50

2767. Í þessu gagni Samskipa var m.ö.o. miðað við að Eimskip myndi annast útflutning á áli Alcoa *„fyrir Samskip“* til Evrópu, sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.13.1.

2768. Gögn málsins sýna að í byrjun september 2008 var til skoðunar sú útfærsla að Samskip myndu minnka flutning fyrir Alcoa og hækka verulega verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Gögnin sýna að til þess að þetta fyrirkomulag gæti gengið upp var nauðsynlegt fyrir Samskip að auka samstarf við Eimskip. Hér ber m.a. að horfa til áðurnefndrar glærukynningar (S)frkvstj-millilandasv sem var vistuð 6. september 2008. Var í þeirri glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv fjallað um þá útfærslu á takmörkun á flutningsgetu að Samskip myndu halda hluta af flutningum á áli fyrir Alcoa inni í kerfum Samskipa og skip Samskipa yrði þá *„fullnýtt“* *„en umfram magn færi með keppinautum* [Eimskip]“. Kom einnig fram á glærum (S)frkvstj-millilandasv að óvíst væri á þessu stigi hvort Alcoa hefði áhuga á slíku fyrirkomulagi, sbr. kafla 8.16.2.3.

2769. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-flutnkerf tóku þátt í fundi framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 en þessir lykilstjórnendur Eimskips höfðu átt og áttu eftir að vera í ítrekuðum samskiptum við lykilstjórnendur Samskipa. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf höfðu t.d. fundað með (S)frkvstj-millilandasv 14. ágúst og 5. september 2008. Hefur verulega þýðingu að það var daginn eftir fundinn 5. september 2008 sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði framangreinda glærukynningu, þar kom fram að hluti af álútflutningi fyrir Alcoa gæti farið til Eimskips. Nokkrum dögum seinna unnu (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf að því að *„stilla saman“* kostnað, burðargetu álflutninga og annað í siglingakerfum Eimskips og Samskipa sem tengdist m.a. álflutningum fyrir Alcoa, sbr. framangreind tölvupóstsamskipti þeirra 10. og 11. september 2008.

2770. Í fundargerðinni vegna fundar m.a. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf 15. september 2008 var vísað í nútíð til þess að Samskip *„á“* erfitt með að sinna öllum flutningum fyrir Alcoa. Hér skiptir máli að á þessum tíma áttu Samskip, með fjögurra skipa siglingakerfi, ekki í erfiðleikum með að sinna *„öllum þörfum“* Alcoa eins og fullyrt er í fundargerðinni. Á hinn bóginn sýnir m.a. umrædd glærukynning (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 að til skoðunar var að Samskip myndu takmarka flutningsgetu og að flutningsmagnið frá Alcoa, sem Samskip gætu ekki sinnt eftir þá breytingu, myndi færast til Eimskips. Þessi umfjöllun í fundargerð Eimskips frá 15. september 2008 miðaði því auðsýnilega við þá aðstöðu sem kæmi upp ef Samskip takmörkuðu flutningsgetu gagnvart Alcoa. Áform Samskipa um að draga úr flutningsgetu voru ekki opinber og höfðu á þessum tíma ekki verið nefnd við Alcoa, sbr. nánar hér á eftir. Endurspeglar þessi umfjöllun í fundargerð Eimskips því óhjákvæmilega viðræður við Samskip um takmörkun á flutningsgetu og flutninga fyrir Alcoa.

2771. Samkeppniseftirlitið telur að ummæli í fundargerðinni frá 15. september 2008 um *„áhuga“* á að *„tryggja“* Eimskip fastan flutning vegna Alcoa vísi ekki til áhuga eða vilja Alcoa. Hér ber að hafa eftirfarandi í huga:

2772. Á þessum tíma var sem fyrr segir í gildi samningur frá október 2007 um að Samskip myndi annast gámaflutninga á áli Alcoa til Rotterdam og annarra hafna á meginlandi Evrópu sem og á austurströnd Bretlands. Gildistími þessa samnings var fimm ár. Með hliðsjón af þessum skuldbindingum og framangreinds tölvupósts Alcoa til Eimskips 28. mars 2008 er afar ósennilegt að í fundargerðinni frá 15. september 2008 sé vísað til áhuga Alcoa á að tryggja Eimskip fast magn af flutningum sem féllu undir samninginn við Samskip.

2773. Alcoa hafði, tveimur mánuðum fyrr, 17. ágúst 2008, sent fundarboð til Samskipa og Eimskips. Þar óskaði Alcoa eftir því að halda þrjá aðgreinda fundi með Samskipum og Eimskip dagana 20. – 24. október 2008. Á þeim fundum vildi Alcoa að farið yrði yfir reynslu af flutningaþjónustunni og hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn. Í umræddu fundarboði Alcoa var hvergi fjallað um eða gefið í skyn að áhugi væri fyrir hendi að tryggja Eimskip fasta flutninga vegna útflutnings á áli eða flutninga á föstu magni af áli fyrir Alcoa pr. mánuð. Þvert á móti var fundarboð Alcoa í samræmi við önnur gögn málsins um að Samskip sáu um *„alla“* flutninga fyrir Alcoa á áli til Evrópu en Eimskip sinnti

hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn og flutningum á rafskautum og skautleifum milli Noregs og Íslands, sbr. umfjöllun í kafla 9.2.1.

2774. Ekki var heldur vísað til áhuga Alcoa á að tryggja Eimskip fast magn af álflutningum þegar Alcoa virðist hafa leitað til Eimskips síðdegis 5. september 2008 og spurt hvort fyrirtækið gæti flutt eitthvað af áli til Rotterdam, *„ef á þyrfti að halda*", sbr. umfjöllun um tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst þann dag í kafla 8.16.2.3. Hins vegar hefur þessi fyrirspurn Alcoa til Eimskips án efa veitt framkvæmdastjórum Eimskips aukna vissu fyrir því að þessi þáttur *„Nýtt upphaf*" verkefnisins með Samskipum myndi geta gengið eftir. Sú umleitan Alcoa er auk þess sett í samhengi við að daginn áður hafði (S)frkvstj-millilandasv sent fundarbeiðni til Alcoa. Þar óskaði (S)frkvstj-millilandasv eftir fundi með Alcoa til að ræða samning fyrirtækjanna en gögn málsins sýna að Samskip höfðu undirbúið frá ágúst 2008 að leggja fram tillögu um verðhækkun gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

2775. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á að gögn málsins sýna að (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl áttu fund með Alcoa sama dag og umræddur fundur framkvæmdastjóra Eimskips fór fram, þ.e. 15. september 2008. Sá fundur fór fram í Pittsburgh í Bandaríkjunum. Fundur framkvæmdastjóra Eimskips hófst kl. 08:30 en fundur Samskipa með Alcoa fór fram síðdegis þennan dag. Á fundinum með Alcoa lögðu Samskip fram tillögu um verðhækkun. Ekkert í gögnum málsins gefur til kynna að á þessum fundi með Alcoa hafi Samskip kynnt áform um að draga úr flutningsgetu og geta ekki eftir það sinnt öllum gámaútflutningi á áli Alcoa til Evrópu. Vísast nánar um þetta til kafla 8.16.8.[1498]

2776. Þann 8. október 2008 hafnaði Alcoa kröfu Samskipa um hækkun á verði. Í kjölfar þess, eða í kringum 10. október 2008, gerðu Samskip Alcoa fyrst grein fyrir áformum um breytt fyrirkomulag á flutningsþjónustunni með takmörkun flutningsgetu Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.12 og upplýsingar í mgr. 41 í athugasemdum Samskipa við AI.

2777. Hvað sem öðru líður sýnir fundargerð Eimskips frá 15. september 2008, samkvæmt orðalagi sínu, vitneskju lykilstjórnenda hjá fyrirtækinu um að Samskip ætti erfitt með sinna flutningsþörfum afar mikilvægs viðskiptavinar með fullnægjandi hætti. Engin gögn sýna hins vegar að Eimskip hafi áformað eða reynt með samkeppni að ná þessum viðskiptum af Samskipum. Undir eðlilegum kringumstæðum má ætla að umleitan Alcoa til Eimskips 5. september 2008 og vitneskjan um erfiðleika Samskipa hafi átt að gefa Eimskip tilefni eða hvata til að a.m.k. taka slíkar samkeppnisaðgerðir til skoðunar. Ber í því sambandi að hafa í huga að samkvæmt upplýsingum Eimskips var á þessum tíma mikið ónýtt flutningsrými í skipum fyrirtækisins.[1499]

2778. Samtímagögn sýna heldur engan ótta hjá Samskipum við samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna aðgerða tengdum Alcoa og öfugt:

2779. Samskip áformuðu á þessu tíma að bæði hækka verð og draga úr flutningsþjónustu gagnvart Alcoa. Hvergi kemur fram í samtímagögnum ótti við að Eimskip myndi bjóða betur og ná til sín flutningum fyrir Alcoa, þvert á móti var við þessar aðgerðir Samskipa gengið út frá samstarfi við Eimskip vegna flutninganna.

2780. Hvorki í fundargerðinni frá 15. september 2008 eða öðrum gögnum Eimskips kemur fram ótti við viðbrögð Samskipa ef Eimskip myndi með reglubundnum hætti fara að flytja hluta af þeim flutningum sem féllu undir samning Samskipa við Aloca. Í mars 2008 var hins vegar innan Eimskips rætt um að *„Samskipamenn*" hefðu orðið *„æfir*" þegar aðrir en Samskip komu að þessum flutningum á þeim tíma.

[1498] Sbr. athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 41. Þar kemur fram að skerðing flutningsgetu hafi fyrst verið kynnt Alcoa í október 2008.
[1499] Mgr. 544 í athugasemdum Eimskips við AI.

2781. Eins og lýst verður í kafla 9 náðu Samskip og Eimskip með ólögmætum samstilltum aðgerðum saman um m.a. aðgerðir tengdar takmörkun á flutningsgetu og útflutningi á áli fyrir Alcoa. Birtingarmynd þessa var m.a. eftirfarandi:

- Um miðjan október 2008 var Alcoa ljóst að Samskip ætluðu að hækka verð og draga úr flutningsþjónustu. Alcoa skoðaði m.a. þann valkost hvort Eimskip gæti tekið að sér flutning á áli fyrirtækisins til Evrópu en Eimskip gaf til kynna að fyrirtækið væri aðeins reiðubúið til að flytja hluta af áli Alcoa til Evrópu (25%), sbr. kafla 9.8.

- Framangreint leiddi til þess að Alcoa þurftu frá nóvember 2008 að sætta sig við verulega verðhækkun Samskipa og verri þjónustu sem leiddi af takmörkun Samskipa á flutningsgetu. Hluti af reglulegum álútflutningi Samskipa fyrir Alcoa færðist við þetta frá Samskipum til Eimskips, sbr. m.a. kafla 9.7. Stóðu þeir flutningar yfir fram á árið 2013.

- Í gögnum Eimskips t.d. frá árunum 2009 og 2010 kom fram mikil ánægja með flutninga á áli fyrir Alcoa til Rotterdam. Voru notuð orð eins og *„alsæla"* og *„snilld"* til að lýsa þessu, sbr. kafla 9.11.

- Sökum samráðsins við Eimskip komust Samskip ítrekað upp með að hafna beiðni Alcoa um endurskoðun á verðhækkuninni frá nóvember 2008 og fyrirkomulag flutninganna yrði endurskoðað, sbr. kafla 9.9.

2782. Fundargerð Eimskips frá 15. september 2008 og önnur framangreind gögn sýna þannig áframhaldandi framkvæmd á ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Af umfjöllun umræddrar fundargerðar framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 og öðrum gögnum málsins leiðir að í september 2008 var til skoðunar hjá Samskipum og Eimskip að tryggja Eimskip kerfisbundnari og meiri aðkomu að þessum flutningum Samskipa fyrir Alcoa heldur en tilfallandi flutninga í ársfjórðungslok. Tengdist þetta eins og áður greinir ólögmætu samráði fyrirtækjanna um endurskoðun siglingakerfa, takmörkun á flutningsgetu og samnýtingu flutningakerfa.

8.16.5.4. <u>Frekari fundir stjórnenda Eimskips</u>

2783. Daginn eftir fund framkvæmdastjóra Eimskips, 15. september 2008, þar sem m.a. var rætt um atriði tengd auknu samstarfi með Samskipum vegna flutninga á fiski og útflutning á áli fyrir Alcoa, má sjá að í dagbók (E)frkvstj-EimÍsl var bókaður fundur á skrifstofu hans með (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst.[1500] (E)frkvstj-skiparekst var forstöðumaður rekstrardeildar Eimskips og kom m.a. að stóriðjuflutningum Eimskips. Hann hafði átt samskipti við Samskip m.a. um viðkvæm viðskiptaleg málefni, sbr. umfjöllun í kafla 8.6 um tölvupóst hans frá 2. júlí 2008 sem lýsir samtali við (S)frkvstj-millilandasv.

2784. Gögn málsins gefa til kynna að næstu daga í septembermánuði hafi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-skiparekst og/eða (E)frkvstj-EimÍsl átt a.m.k. þrjá fundi eða símtöl með (E)forstj og/eða (E)frkvstj-alþjsv, þ.e. mánudaginn 22. september, laugardaginn 27. september og mánudaginn 29. september 2008.[1501] Hafa ber í huga að (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv sátu í vinnuhópi með (S)forstj samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Talið er að framangreindir fundir (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst með (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi m.a. tengst vinnu og atriðum í samráðinu við Samskip á þessum tíma. Gögnin sýna að á sama tíma höfðu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst aðkomu að því að *„fikta"* í formúlu við útreikninga á olíugjaldi (BAF USA). Var það í samræmi við umræðu og ákvörðun á áðurnefndum fundi þeirri 15. september 2008 og var það hluti af ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa á þessum tíma, sbr. kafla 8.16.5.

[1500] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […]
[1501] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.349347. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.351111.

2785. Þann 29. september 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstj þar sem hann sagði: *„Ertu búinn að funda með (E)frkvstj-EimÍsl varðandi þessi framtíðar mál??*" Stuttu síðar svaraði (E)forstj: *„Var að klára fundinn -vil að þið tveir þú og (E)frkvstj-skiparekst komi yfir*".[1502] Með hliðsjón af fyrirliggjandi gögnum er talið að (E)frkvstj-flutnkerf hafi þar verið að vísa til *„Nýtt upphaf*" verkefnisins með Samskipum og hvaða fyrirkomulagi fyrirtækin myndu koma upp á flutningamarkaði hér á landi. Tveimur dögum síðar átti (E)frkvstj-EimÍsl símtal við (S)frkvstj-millilandasv og í kjölfarið hittust stjórnendurnir Samskipa og Eimskips enn á ný eða þann 6. október 2008 til að ræða samráðsverkefnið, sbr. kafla 8.17. Þremur dögum áður höfðu lykilstjórnendur Eimskips, m.a. þeir sem höfðu aðkomu að samráðinu við Samskip, haldið áfram að funda ((E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain, (E)frkvstj-flutnkerf, ásamt (E)frkvstj-N-Atlants, (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-lögfr).[1503]

8.16.5.5. Samantekt

2786. Fundargerð Eimskips frá 15. september 2008 og önnur framangreind gögn sýna áframhaldandi framkvæmd á ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Í næsta kafla er fjallað nánar um þýðingu umfjöllunar um olíugjald (BAF) í fundargerðinni.

2787. Fjallað er um framangreind gögn Eimskips frá 10. – 15. september 2008 í mgr. 888-893 í athugasemdum Samskipa við AI. Samskip mótmæla því að gögn gefi til kynna ólögmætt samráð við Eimskip. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmiðin sem Samskip setja fram, sbr. umfjöllun í kafla 25.23.6.

8.16.6. Álag á BAF aukið og gjaldið hækkað

2788. Gögn málsins sýna að eftir fund (S)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008 voru fyrir hendi sömu aðgerðir og áherslur hjá Samskipum og Eimskip varðandi álagningu BAF- og FAF-gjalda. Hækka skyldi verð viðskiptavina (og þannig auka tekjur Samskipa og Eimskips) með því að *„allir*" viðskiptavinir myndu greiða gjöldin. Í þessu fólst einnig að verjast kröfum viðskiptavina um lækkun á gjöldunum. Fjallað var um þessi atriði samhliða hjá Samskipum og Eimskips. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér ólögmætt samráð um BAF. Atvik m.a. í ágúst og desember 2008 renna stoðum undir slíkt, sbr. kafla 8.15.7.2.

2789. Í sáttinni frá 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip að hafa átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip. Hafi þessi brot falist í tilteknum aðgerðum sem *„gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008*". Í þessum alvarlegu brotum fólst m.a. samráð: *„við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)*."

2790. Á framangreindum fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og ETM 15. september 2008 kom fram að klára þyrfti *„nýja reikningreglu fyrir USA BAF*" og passa að *„BAF [færi] ekki of hratt niður við lækkun olíuverðs*".

2791. Í ljósi framangreinds er rétt að huga nánar að útreikningum Samskipa og Eimskips á BAF á rannsóknartímabilinu.

8.16.6.1. Um forsendur fyrirtækjanna að baki formúlu BAF

2792. Samkeppniseftirlitið rannsakaði m.a. hvernig Eimskip og Samskip stóðu að álagningu og innheimtu olíugjalda og hver samskipti fyrirtækjanna voru vegna þeirrar framkvæmdar. Í gagnabeiðni til

[1502] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.351111.
[1503] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.352608.

fyrirtækjanna í janúar 2015 var m.a. spurt um breytingar á verð- og gjaldskrám fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu.

2793. Þar sem takmarkaðar upplýsingar höfðu borist frá fyrirtækjunum um gjaldskrárliðinn BAF (Bunker Adjustment Factor; olíugjald) var gagnabeiðnin ítrekuð í bréfum til fyrirtækjanna í september og október 2017.[1504] Var þar óskað eftir ýmsum upplýsingum varðandi BAF, s.s. hvað þessi tekjuliður felur í sér, tilgangi gjaldsins, hvenær það var fyrst tekið upp, hvað hafi ráðið því hvort viðskiptavinir hefðu verið krafðir um greiðslu á BAF og hvað hafi skýrt frávík og hvernig BAF hafi verið reiknað út á rannsóknartímabilinu. Jafnframt var óskað eftir upplýsingum um þróun BAF gjaldsins á rannsóknartímabilinu og mánaðarlegum upplýsingum um olíuverð á viðeigandi tegundum eldsneytis og innheimtu á BAF. Hér verða reifuð nokkur meginatriði í þeim skýringum sem bárust frá fyrirtækjunum, auk þess sem vikið er að þeim annars staðar þar sem fjallað er um atvik í tímaröð á grundvelli samtímagagna.[1505]

2794. Í svörum beggja fyrirtækjanna við gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins kemur fram að bæði tóku upp BAF í upphafi árs 2003 í því skyni að sveiflur í olíuverði endurspegluðust í flutningskostnaði sem viðskiptavinir greiddu.

2795. Í skýringum Eimskips á útreikningi gjaldsins segir m.a. svo:

> Í upphafi árs 2007 ákvarðaðist gjaldið þannig að meðalolíuverð, tekið af vefsíðunni www.bunkerworld.com fyrir Rotterdam á hverjum tíma miðað við mánuðinn á undan, var lækkað um 100, og því deilt í með 10, sem svo aftur var margfaldað með 6, sbr. neðangreindar jöfnur:
>
> Tugir fyrir ofan : $\frac{\text{meðal olíuverð} - 100}{10}$
>
> BAF Evrópu: $\text{Tugir fyrir ofan} * 6$
>
> Álagið fyrir Ameríkuflutninga var síðan 20% álag ofan á álagið fyrir Evrópuflutninga fram til september 2008, er það var hækkað í 40%.

2796. Skýringar Samskipa á útreikningi BAF eru svohljóðandi:

> BAF var reiknað samkvæmt eftirfarandi formúlu:
>
> BAF per TEU = (a – k) * 60%
>
> Þessi formúla er rúnuð að næsta hálfa tug (5 USD)
>
> a = meðalverð svartolíu í Rotterdam í líðandi mánuði (rúnað að næsta tug)
> k = 100 USD per tonn
>
> Fyrir lausavöru greiðist 6,20% af BAF per TEU á hvern rúmmetra og 12,25% af BAF per TEU á hvert tonn.

[1504] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips dags. 13.09.2017, um ítrekun á upplýsingaskyldu og beiðni um frekari gögn og upplýsingar, töluliður 6.2, og bréf Samkeppniseftirlitsins um sama efni til Samskipa, dags. 18.10.2017, töluliður 6.2.
[1505] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins dags. 13.10.2017, töluliður 6.2 og bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.11.2017, töluliður 6.2.

2797. Eins og fjallað hefur verið um í tengslum við BAF sýna samtímagögn að aðferð Samskipa og Eimskips við álagningu og útreikning á BAF hafi verið ólík því sem tíðkist í nálægum ríkjum. Framangreindar upplýsingar sýna hins vegar að aðferð Eimskips og Samskipa var frá upphafi nánast hin sama. Hjá báðum fyrirtækjunum var BAF reiknað af meðaltalsverði á svartolíu í mánuðinum á undan sem er umfram 100 USD á hvert tonn. Reiknuðu bæði fyrirtækin BAF sem 60% af þessum umframkostnaði (BAF kostnaði). Bæði fyrirtækin reiknuðu BAF í dollurum á hverja gámaeiningu (TEU). Eini sjáanlegi munurinn á útreikningsreglum Samskipa og Eimskips fólst í því að Samskip námundaði olíuverð að næsta hálfa tug sem og að tímaviðmið um þróun olíuverðs virðast ekki hafa verið nákvæmlega þau sömu.

2798. Eimskip greindi frá því við rannsókn málsins að í nóvember 2008 hafi sú breyting verið gerð að ný kostnaðarjafna hafi verið tekin í notkun. Við útreikning hafi verið notað meðalolíuverð síðasta mánaðar (umfram 100$). Er greint nánar frá forsendum útreikningsins, en síðan segir:

Frá nóvember 2008 leit því kostnaðarjafnan út með svofelldum hætti:

- Aukaolíukostnaður: $s \cdot (e_1 \cdot (x_1 - 100) + (x_2 - 200) \cdot e_2 + e_3 \cdot x_3)$
- Borgandi TEUs fjöldi: $n \cdot p$
- Eining: USD á fullt TEU
- BAF kostnaðarjafna:

$$BAF(x_1, x_2) = (e_1 \cdot (x_1 - 100) + e_2 \cdot (x_2 - 200) + e_3 \cdot x_3) \cdot s / n \cdot p$$

- e_1: IFO eyðsla
- x_1: IFO verð
- e_2: MGO eyðsla
- x_2: MGO verð
- e_3: Smurolíueyðsla
- x_3: smurolíuverð
- s: lengd siglingar

BAF er skilgreint sem aukaolíukostnaður umfram $100 IFO og $200 MGO

Ofan á þetta lagðist svo 20% álag frá nóvember 2008 til ágúst 2011. Álagið var hækkað í þrepum (1% á mánuði) frá september 2011 til janúar 2012 upp í 25%, sbr. neðangreinda töflu. Hélst það þannig út hið umbeðna tímabil.

BAF Álag - Breytingar 2008-2013

nóv.08	sep.11	okt.11	Nov 11	des.11	jan.12
20%	21%	22%	23%	24%	25%

Eftir breytinguna í nóvember 2008 var BAF gjaldskrá látin endurspegla meðaltal BAF-kostnaðar Eimskips síðastliðins mánaðar að viðbættu 20% BAF álagi. BAF fyrir N-Ameríku og Evrópu er reiknað í sitt hvoru lagi eftir breytingu. Forsendur jöfnunnar eru: Siglingatími (1/2 hringur), olíueyðsla á sólarhring, nýting siglingaleiða, lestunargeta og grunnolíuverð. Nýja formúlan er því **fastir liðir** þ.e. forsendurnar + álagið og **breytilegur olíukostnaðar** (meðalolíuverð skv. www.mabux.com á hverju BAF tímabili (ca. 4 vikur)). Í nýja kerfinu hækkar BAF gjaldið því einungis ef markaðsverð olíu hækkar og sömuleiðis lækkar það ef markaðsverðið lækkar.

2799. Sem nánari skýringu á breytingu á BAF í nóvember 2008 tekur Eimskip fram að athugun hafi sýnt að gjaldið endurspeglaði kostnað ekki nægjanlega vel. Segir að „[á] *þessum tíma var olíu kostnaður að hækka mjög hratt og sjóflutningsfyrirtæki víða um heim fundu mikið fyrir því að erfitt var að endurheimta kostnaðinn, sérstaklega á ákveðnum sjóleiðum yfir Atlantshafið. Í kjölfarið tók Eimskip þá ákvörðun að útbúa nýja kostnaðarjöfnu sem talin er endurspegla raunverulegan kostnað betur. Forsendur jöfnunnar eru siglingartími, olíueyðsla á sólarhring, nýting siglingaleiða, lestunargeta og grunnolíuverð. Út frá þessu er BAF svo reiknað niður á TEU. Við gerð nýju kostnaðarjöfnun*[n]*ar var*

tekið mið af MAERSK Line stærsta sjóflutningsfyrirtæki í heimi og BAF jöfnunni sem [þ]*að hafði gefið út. Ný gjaldskrá endurspeglaði þannig meðaltal olíukostnaðar Eimskips að viðbættu álagi og áðurnefndum forsendum. BAF fyrir N-Ameríku er óháður BAF fyrir Evrópu, þ.e. reiknað í sitt hvoru lagi.*" Árétta ber að fyrir breytinguna á formúlunni í nóvember hafði Eimskip stuttu áður, í september 2008, hækkað álag við útreikning á BAF vegna Norður-Ameríku flutninga úr 20% í 40%.

2800. Eins og samtímagögn lýsa skiptust fyrirtækin á upplýsingum um BAF og var það að fullu samræmt milli fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum, en Samskip notuðu sömu gjaldskrá og Eimskip fyrir BAF vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku, sbr. umfjöllun hér að framan um atvik í ágúst 2008.

8.16.6.2. Eimskip hækkar álag og unnið að frekari breytingu formúlu BAF: atvik 15. – 30. september 2008

2801. Í áðurnefndri fundargerð *„framkvæmdastjórafundar*" hjá Eimskip þann 15. september 2008 var fjallað um aukið samstarfi við Samskip. Þar kom einnig fram eins og áður segir eftirfarandi:

„Klára verður nýja reiknireglu fyrir USA BAF fyrir 1. október

Passa verður að BAF fari ekki of hratt niður við lækkun olíuverðs þar sem að við höfum þurft að bera töluvert óhagræði af hækkandi olíuverði í langan tíma."

2802. Fundinn sátu m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl. Rifja ber upp að BAF var rætt á fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 14. ágúst 2008 og telur Samkeppniseftirlitið tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 19. ágúst 2008, með öðrum fyrirliggjandi gögnum, sýna að Samskip og Eimskip hafi miðlað með ólögmætum hætti upplýsingum um BAF (Norður-Ameríku BAF) á fundinum, sbr. kafli 8.15.7.2.

2803. Þann 22. september 2008 var aftur fjallað um BAF innan Eimskips. Þá sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)starfsm-flutnstýr, afrit til (E)forstö-flutnstý. Í viðhengi er Excel-skrá: *„BAF380 nota 2004.xls*".[1506] Þar sem hér var vísað í BAF-útreikning fyrir árið 2004 er rökrétt að ályktа að Eimskip hafi á þessum tíma verið að þreifa sig áfram með formúluna og álagningu á BAF. Upplýsingar sem fram koma í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (E)frkvstj-EimÍsl um BAF formúluna daginn eftir, þ.e. 23. september 2008, styðja einnig við framangreinda ályktun, en þar segir: *„Sendum þér á morgun hvaða áhrif þetta hefur á tekjur ef við lækkum BAF-ið á Evrópu og á móti hækkun á USA og hvaða viðskiptavinir eru ekki að borga BAF*".[1507] Í viðhengi var glærukynning, *„BAF útreikningar*" í skjalinu *„BAF 23sept2008*":

- Á glæru með fyrirsögninni *„Tillaga*" stendur:

  *„*BAF gjaldskrá endurspegli meðaltal BAF-kostnaðar Eimskips síðastliðins mánaðar að viðbættu X% álagi;*

  X% álag er ýmist 10, 20 eða 30%;

  BAF fyrir N-Ameríku sé óháð BAF fyrir Evrópu – (þ.e. reiknað sitt í hvoru lagi)".

- Á glæru með fyrirsögninni *„Skýringar*" er að finna reiknireglur og tillögur um það hvaða skýringar Eimskip skyldi gefa viðskiptavinum sínum á BAF en margir stórir viðskiptavinir höfðu kallað eftir skýringum frá Eimskip um innheimtu á gjaldinu. Þá fylgdi glæra með línuritum yfir tímabilið 1. október 2007 til 13. október 2008 sem sýndi annars vegar þróun svonefnds BAF kostnaðar[1508] í Evrópu og hins vegar BAF-tekjur skv. eftirfarandi fjórum möguleikum:

[1506] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„BAF380 nota 2004.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.28750.
[1507] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„BAF 23sept2008.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.29119.
[1508] Með hliðsjón af framanrituðu má ætla að í hugtakinu BAF-kostnaður hafi falist olíukostnaður umfram 100 dollara á tonn.

(i) BAF skv. gjaldskrá 2007-08;

(ii) Gjaldskrá skv. tillögu (álag 30%);

(iii) Gjaldskrá skv. tillögu (álag 20%);

(iv) Gjaldskrá skv. tillögu (álag 10%).

2804. BAF-tekjur voru í öllum tilvikum umfram BAF-kostnað þar sem en tekjurnar hækkuðu hlutfallslega með hærra álagi. Þá fylgdi samsvarandi glæra um BAF gjald viðskiptavina í Norður-Ameríku flutningum.

2805. Samkvæmt framansögðu var gert ráð fyrir að BAF stæði straum af öllum olíukostnaði umfram 100 dollara á tonn. Er það einnig í samræmi við svör Eimskips.[1509]

2806. (E)frkvstj-flutnkerf sendi þann 24. september 2008 tölvupóst til (E)starfsm og spurði: *„Við erum að skoða formúluna fyrir BAF útreikninga ásamt hækkun / lækkun á olíu í ágúst – sept getur þú sent mér hvaða magn ásamt verði við bunkeruðum á skipin okkar á þessu tímabili.*" (E)starfsm svaraði daginn eftir og sendi (E)frkvstj-flutnkerf Excel-skrá yfir olíutökur frá 1. ágúst 2008, en tók fram að reikningar fyrir afgreiðslur í september væru ekki allir komnir.[1510] (E)frkvstj-flutnkerf sendi þessar upplýsingar áfram til (E)forstö-vöruþróun og (E)forstö-flutnstý.

2807. Þann 30. september 2008 sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)starfsm og (E)starfsm-innfl og var afrit af honum sent m.a. til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl . Í honum sagði: *„Bið ykkur vinsamlega um að uppfæra BAF gjöld okkar í dag.*

BAF vegna EU tekur breytingu skv. hefðbundnum útreikningi á olíuverði frá 25. ágúst til 25. sept.

BAF vegna US og CA. Vinsamlega reikna breytingu út frá olíuverði frá 25. ágúst til 25. sept. EN HÆKKA svo um 40% þar sem við höfum ekki náð að kovera olíukostnað okkar á Ameríkuleið.

TA BAF[1511] verður frá og með núna EU BAF + US/CA BAF."[1512]

2808. Til upprifjunar skal það nefnt að Eimskip hafði gefið viðskiptavinum sínum til kynna að BAF-útreikningar væru í föstum skorðum og réðust aðeins af heimsmarkaðsverði á olíu samkvæmt tiltekinni formúlu útreikningur Eimskips á BAF væri *„algjörlega fræðilegur*", sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til Múrbúðarinnar 14. ágúst 2008 og umfjöllun í kafla 8.15.7.2.

2809. Af framangreindum tölvupóstum (E)frkvstj-flutnkerf frá 22.- 24. september 2008 og fundargerð Eimskips 15. september 2008 má skýrt ráða að Eimskip vann á þessum tíma að því að *„skoða formúluna fyrir BAF útreikninga*", þ.e. að breyta útreikningi BAF í því skyni að hækka gjaldið. (E)frkvstj-flutnkerf hafði sem fyrr segir setið fundi með Samskipum dags. 14. ágúst og 5. september 2008 þar sem m.a. var rætt um BAF og á fyrri fundinum var upplýsingum einnig miðlað á milli fyrirtækjanna með ólögmætum hætti, sbr. kafli 8.15.7.2.

2810. Samkvæmt tölvupósti (E)forstö-vöruþróun ákvað Eimskip þann 30. september 2008 að breyta útreikningi á BAF vegna beinna flutninga til Norður-Ameríku. Um verulega hækkun var að ræða. BAF gjald vegna flutninganna svarað til BAF gjalds í flutningum til Evrópu auk 20% álags en með breytingunni var álagið vegna Norður-Ameríku flutninga hækkað í 40%.

[1509] Í svarbréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 13.10.2017 kemur fram að grunnhugsun baki BAF sé *„sú að kostnaður [Eimskips] við það að verð á hvert tonn af svartolíu fari yfir 100 bandaríkjadali sé innheimtur hjá viðskiptavinum. Fari kostnaður fyrir hvert tonn undir þá fjárhæð er þannig ekkert innheimt*".

[1510] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Afgr í liner vessels ág. – sept. 2008.xls*". Viðhengi við afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.29336.

[1511] TA er skammstöfum fyrir Trans-Atlantic. Hér er því vísað til BAF fyrir flutninga milli Norður-Ameríku og Íslands sem fara um meginland Evrópu.

[1512] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.111292.

2811. Þá var samkvæmt tölvupósti (E)forstö-vöruþróun tekið upp nýtt BAF-gjald sem greiða skyldi af TA-flutningum (flutningum milli Norður-Ameríku og Íslands en færu um meginland Evrópu). Átti þessi breyting sér stað á sama eða svipuðum tíma og Eimskip hafði átt í ítrekuðum samskiptum við Samskip, þar sem m.a. var rætt um BAF.

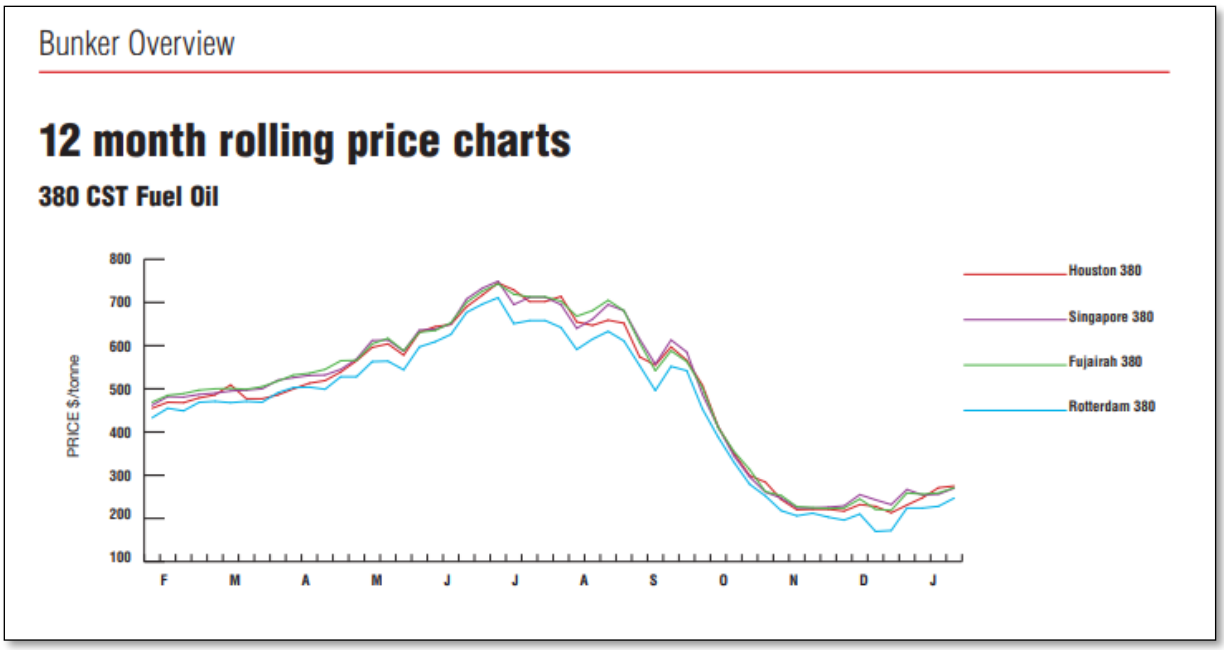
2812. Framangreindir tölvupóstar (E)frkvstj-flutnkerf frá 22. og 24. september 2008, tölvupóstur (E)forstö-vöruþróun frá 30. september 2008, auk breytinga Eimskips á kostnaðarjöfnu til útreiknings á BAF gjaldi í nóvember 2008 sýna því að olíugjöld Eimskips byggðust ekki á „fræðilegri formúlu" sem endurspeglaði heimsmarkaðsverð á olíu. Breytingar Eimskips á forsendum gjaldsins sýna að nota átti það til að auka tekjur Eimskips. Sést þetta t.a.m. á tölvupósti (E)forstö-flutnstý til (E)forstj o.fl. frá 4. apríl 2013. Tölvupósturinn fjallar um breytingar Eimskips á forsendum útreiknings BAF á árinu 2008. Mælti (E)forstö-flutnstý *„ekki sérstaklega með að dreifa þessu því það má bera þetta saman við olíuverð og sjá að við höfum fiktað í okkar formúlu!*".

2813. Með umræddri breytingu í september 2008 tókst Eimskip að hækka það BAF gjald sem viðskiptavinir greiddu. Þetta er m.a. staðfest í (E)forstö-innfl í tölvupósti til undirmanns og (E)forstö-útfl (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý) 17. október 2008: *„við [Eimskip] hækkuðum BAF útreikning*" vegna Norður-Ameríku með því að hækka álag úr 20% í 40%.[1513]

2814. Hér skal rifjað upp að um mánuði fyrr þann 19. ágúst 2008 gaf (S)forstö-innfl1 þau fyrirmæli að Samskip skyldu innheimta nákvæmlega sama BAF og Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga, sbr. kafla 8.15.7.2. Þar sem fyrirtækin höfðu komið á því fyrirkomulagi að hafa BAF vegna Norður-Ameríku flutninga samræmt að fullu þá leiddi *„fikt*" Eimskips í formúlu BAF til þess að Samskip hækkaði einnig BAF gjald til viðskiptavina sinna.

2815. Gögn málsins sýna að haustið 2008 hafi heimsmarkaðsverð á skipaolíu farið hratt lækkandi. Skýring Eimskips við rannsókn málsins, sbr. umfjöllun hér að framan, um að breytingar á formúlu BAF hafi komið til vegna þess að olíukostnaður skipafélaga hafi á þessum tíma *„hækkað mjög hratt*" eru ekki í samræmi við framangreinda þróun. Í samtímagagni frá Samskipum er að finna mánaðarleg yfirlit frá maí 2003 til desember 2008 um þróun á BAF miðað við mismunandi forsendur og olíuverð. Um verðþróun á skipaolíu (LS 380) kemur þar m.a. fram að eftir að verð náði hámarki í júlí 2008, 730 dollarar á tonn, fór það ört lækkandi og var u.þ.b. 295 dollar í nóvember 2008.[1514] Í febrúar/mars 2009 útgáfu fagtímaritsins *„Bunkerspot*" birtist eftirfarandi mynd sem sýnir verðþróun á skipaolíu frá febrúar 2008 til janúar 2009, m.a. í Evrópu og Norður-Ameríku.[1515]

[1513] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.114390.
[1514] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„BAFgjald2009.*xls". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […]
[1515] Sjá heimasíðu Bunkersport: https://www.bunkerspot.com/images/mags/mag_pdfs/BS_v6i1_febmar_09.pdf.



2816. Í ljósi þessa kemur ekki á óvart að hækkun á BAF gjaldi haustið 2008 hafi sætt harðri gagnrýni viðskiptavina fyrirtækjanna sem kölluðu eftir skýringum þar sem þeir töldu hækkunina í andstöðu við þróun olíuverðs á heimsmarkaði. Að þessu verður vikið í næsta kafla.

2817. Að mati Samkeppniseftirlitins endurspeglar þessi framkvæmd ólögmætt samráð fyrirtækjanna og þær afleiðingar sem það hafði á verðlagningu og samkeppni. Í þessu sambandi skal áréttað að Eimskip vann áfram að því að „*fikta*" í formúlu BAF til að hækka það, en í nóvember 2008 breytti Eimskip formúlu BAF vegna bæði Evrópuflutninga og Norður-Ameríku flutninga. Var þá tekin upp ný kostnaðarjafna til útreiknings BAF, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.6.

8.16.6.3. <u>BAF gjald á Íslandi sagt óvenju hátt miðað við aðra markaði</u>

2818. Það var ekki aðeins Múrbúðin sem gagnrýndi BAF gjaldið. Fleiri viðskiptavinir Samskipa og Eimskips lýstu óánægju sinni og vísuðu til lækkandi eldsneytisverðs á heimsmarkaði. Af samtímagögnum verður ráðið að Samskip og Eimskip vildu ekki sýna viðskiptavinum sína útreikninga á BAF. Töldu viðskiptavinir BAF gjald fyrirtækjanna óvenju hátt miðað við sambærileg gjöld á öðrum mörkuðum, sbr. hér á eftir. Er hér gagnlegt að rekja nokkur gögn sem draga þetta fram.

2819. Aukin álagning Eimskips á BAF sætti gagnrýni viðskiptavina fyrirtækisins sem kölluðu eftir skýringum þar sem þeir töldu hana í andstöðu við þróun olíuverðs á heimsmarkaði. Dagana 3. til 29. október 2008 áttu sér þannig stað tölvupóstsamskipti Eimskips við mikilvægan viðskiptavin (Aðföng) um BAF og þróun olíuverðs.

2820. Þann 3. október 2008 sendu Aðföng tölvupóst til undirmanns (E)forstö-innfl ((E)viðskstj2) og óskuðu eftir að fá sendar upplýsingar um þróun á olíuverði á heimsmarkaði og til samanburðar BAF hjá Eimskip. Bentu Aðföng á mjög öra lækkun á heimsmarkaðsverði á olíu samfara þrengingum í efnahagslífi og í tölvupóstinum sagði einnig þetta:

„Ég hef áhyggjur af því að þið séuð ekki að lækka á sama hátt og þið hækkið".

2821. Aðföng ítrekaðu beiðnina viku síðar, þ.e. þann 10. október 2008, og tóku eftirfarandi fram: *„Olía hríðfellur, og í þessu ástandi er það vel við hæfi að hafa þessa hluti á hreinu*". (E)viðskstj2 svaraði tölvupósti Aðfanga samdægurs og sagði m.a. að *„[v]ið útreikninginn á BAF hjá okkur þá er stuðst við meðalverð yfir lengra tímabil, ekki bara einhverja toppa eða lægðir. Við erum ekki að nota sömu*

olíu og talað er um í fréttum. Olían sem við notum er LS 380 og eru sveiflurnar á henni ekki eins og þeirri olíu sem nefnd er í fréttum, þó svo að vissulega sé fylgni þarna á milli."

2822. Líkt og (E)forstö-innfl , í framangreindu svari frá ágúst 2008 við fyrirspurn Múrbúðarinnar, gaf (E)viðskstj2 þannig ranglega til kynna BAF Eimskips væri grundvallað á hlutlægum mælikvarða sem byggðist eingöngu á verðþróun á viðkomandi olíu. Eimskip hafði stuttu áður eða í lok september 2008 breytt formúlu til útreiknings BAF og átti eftir að breyta formúlunni aftur í nóvember 2008, sbr. kafli 10.4.4. Þessi breyting hafði ekkert með verðþróun á viðkomandi olíu að gera heldur var markmiðið að hækka gjaldið og auka tekjur Eimskips (og þar með Samskipa þar sem BAF gjald fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum var að fullu samræmt, sbr. kafla 8.15.7.2).

2823. Aðföng töldu þetta ekki fullnægjandi svar frá Eimskip og daginn eftir krafðist fyrirtækið í tölvupósti til (E)viðskstj2 að *„fá frá ykkur þetta skjal, sem sýnir þróun á heimsmarkaði, sem þið notist við, og svo þróun á baf við hliðina á.*" Í framhaldinu áttu sér stað samskipti milli starfsmanna Eimskips ((E)viðskstj2, (E)starfsm-innfl, (E)starfsm, (E)forstö-vöruþróun og (E)forstö-flutnstý) þar sem unnið var að því að taka saman upplýsingar um þróun BAF gjalds með samanburði við þróun heimsmarkaðsverðs á olíu. Sýna gögnin að þann 17. október 2008 sendi (E)forstö-flutnstý tölvupóst til (E)viðskstj2, (E)starfsm, (E)starfsm-innfl og (E)forstö-vöruþróun og sagði: *„Hér er olíuverðsþróun jan-sept 2008. Ég er að bíða eftir meiri gögnum til að setja þetta saman 2003-2008*". Meðfylgjandi svari (E)forstö-flutnstý var skráin *„Olíuverðsþróun 2008.xls*".[1516]

2824. Aðföng héldu hins vegar áfram að kvarta yfir BAF gjaldi Eimskips. Sendi fyrirtækið tölvupóst til (E)viðskstj2 þann 29. október 2008 undir fyrirsögninni: *„bafið, sem er alla lifandi að drepa.... nema skipafélögin*". Vildu Aðföng fá lækkun á BAF gjaldi til samræmis við lækkun á olíuverði. Þar sagði: *„Varðandi olíugjaldið, þá sé [ég] að olían sem þið notið hefur lækkað úr 538 í 266 dollara. Það er nánast 50% lækkun á einum mánuði. Ég vænti þess að þið lækkið a.m.k. samsvarandi því BAF-ið*". Af innanhússamskiptum Eimskips í kjölfarið má leiða að BAF gjald Eimskips myndi ekki ná 50% lækkun í takt við þróun á olíuverði, sem Aðföng vísuðu til.[1517]

2825. Setja verður framangreind samskipti í samhengi við þá niðurstöðu að áralöng ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips tók m.a. til flutningsviðskipta Aðfanga, sbr. umfjöllun í kafla 14.25.1, 14.27, 14.37.6 og 14.49.

2826. Erlendir viðskiptavinir staðhæfðu á þessum tíma að BAF gjald á Íslandi væri óeðlilega hátt. Þann 27. október 2008 barst Samskipum þannig tölvupóstur frá Norske skog sem benti fyrirtækinu á að BAF á Íslandi væri mun hærra en á öðrum mörkuðum, en þar sagði: *„Now that I have reviewed all markets and prices, I would like to point out, that the BAF for Iceland is quite high compared to other markets.*"[1518]

2827. Samhengisins vegna má nefna að kvartað var yfir hinu sama ári síðar. Fyrir liggur að í nóvember 2009 kvartaði skipafélagið Maersk yfir BAF gjaldi Samskipa og sagði það miklu mun hærra en á öðrum flutningamörkuðum. Var BAF gjald Samskipa sagt vera;

„extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!".

2828. Á árinu 2009 lýsti Maersk því að verð Eimskips væri *„extremely high*" og tók fram að Eimskip hefði, ólíkt Maersk, ekki skilað verulegri lækkun á kostnaði til viðskiptavina, sbr. kafla 14.15.

2829. Í Morgunblaðinu, þremur dögum eftir tölvupóst Norske skog, eða 30. október 2008, kom fram að erlendis hefðu farmgjöld aldrei lækkað jafnmikið. Rætt var við (S)forstj og tók hann m.a. þetta fram: *„Olíuverð er einnig að lækka mikið og það dregur úr rekstrarkostnaði skipa. Farmgjöld lækka á*

[1516] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.634972.
[1517] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.444567.
[1518] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.680845.

ýmsum sjóleiðum við slíkar aðstæður og það er hið besta mál fyrir okkur og viðskiptavini okkar", sbr. kafla 10.4.2. Verð Samskip voru hins vegar ekki lækkuð á þessum tíma, þ.á m. BAF gjald.[1519]

2830. Í byrjun nóvember 2008 hafði BAF-gjaldskrá Maersk, sem Samskip skiptu við, á siglingaleiðinni milli Evrópu og Austurlanda fjær, lækkað mjög mikið. Eins og áður greinir spurði starfsmaður Samskipa erlendis (S)forstö-útfl hvort Samskip ættu sökum þessa ekki að lækka BAF gjald sitt. (S)forstö-útfl hafnaði því í tölvupósti frá 7. nóvember 2008. Samskip ákváðu þannig að láta viðskiptavini sína, t.d. útflytjendur á fiski frá Íslandi til Austurlanda fjær, ekki njóta þessa heldur kröfðu þá áfram um BAF samkvæmt þrefalt hærri gjaldskrá, sbr. kafla 10.4.4

8.16.7. Markaðsskipting á Austurlandi og framkvæmdastjórar landflutninga hittast í Smáralind

2831. Hér að framan var fjallað um þann þátt hins ólögmæta samráðs Samskipa og Eimskips sem sneri að verðhækkunum, þ. á m. svokölluðu karagjaldi en eins og áður segir höfðu Samskip þann 8. september 2008 tilkynnt um upptöku á karagjaldi í útflutningi. Samtímagögn sýna umfjöllun og áform um aukna innheimtu á karagjaldi hjá Eimskip daginn eftir, sbr. fundargerð frá fundi stjórnenda Eimskips 9. september 2008. Sama kvöld hóf Eimskip innleiðingu á karagjaldi í útflutningi á alla gáma og átti sú hækkun að koma til framkvæmda í sömu viku, sbr. tölvupóst (E)deildstj-útfl1 til (E)frkvstj-EimÍsl, afrit til (E)forstö-útfl , að kvöldi 9. september 2008.

2832. Var karagjald áfram til umræðu á næsta fundi stjórnenda Eimskips viku síðar, 16. september 2008. Á fundinn voru mættir m.a. (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-flutnkerf. Höfðu allir framangreindir stjórnendur Eimskips verið í samskiptum við Samskip á þessum tíma.

2833. Í fundargerð vegna fundar stjórnenda Eimskips 16. september 2008 var greint frá því að verið væri að vinna að samanburði á gjaldskrá Eimskips og Samskipa og eftirfarandi segir um karagjald Samskipa:

„Markaðurinn er ósáttur við karagjaldið sem Samskip innleiddi í sl. viku á sína viðskiptamenn, bæði nálgunina og einnig þá hækkun sem þetta færir á „bottom line" verð þeirra. Við höfum ekki breytt hjá okkur þeirri aðferðafræði að rukka karagjald einungis á 40 feta RF gáma. Þurfum að skoða hvort við breytum því að innheimta karagjald á alla gáma sem við flytjum tóm kör til IS".[1520]

2834. Skoða verður þessi ummæli í fundargerðinni í ljósi þess að viku áður, þ.e. 9. september 2008, var Eimskip búið að ákveða að taka upp aukna innheimtu á karagjaldi. Fyrir liggur að 9. september 2008 höfðu starfsmenn útflutningsdeildar fengið fyrirmæli frá yfirmönnum sínum (líklega (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-útfl) um að útbúa tilkynningu til viðskiptavina og innleiða þessa sömu viku karagjald á alla 20 feta gáma. Á hinn bóginn liggur ekki fyrir hvort og hvenær Eimskip hóf aukna innheimtu á karagjaldi, sbr. fundargerð af fundi Eimskips 16. september 2008. Þó liggur fyrir að Eimskip tilkynnti um verðhækkanir 14. nóvember 2008. Þær verðhækkanir tóku m.a. til útflutnings á fiski, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.7. Af því tilefni tók Eimskip einnig upp nýtt gjald fyrir tollskjalagerð í útflutningi vegna tómra fiskikara til Íslands.[1521]

2835. Í áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 kom fram að Samskip hefðu tekið upp karagjald árið 2008 og var áætlað að það myndi skila fyrirtækinu tekjum að upphæð 40 milljónir króna árið 2009.[1522] Í afhentum gjaldskrám Samskipa vegna útflutnings á ferskum fiski árin 2009 til 2012 má sjá að innheimt var karagjald, eða *„Tube repos"*.[1523]

[1519] Afhent skjal Samskipa *„BAF 2007-2013"*, afhent með bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 24.11.2017, tölul. 6.2.
[1520] Afhent afrit af fundargerð frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 38 2008"*, dags. 16.09.2008. Afhent þann 13.10.2017, liður 9.
[1521] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.290005.
[1522] Afritað skjal frá Samskipum. *„Áætlun Útflutningssdeildar 2009"*, bls. 15. Síðast vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa 14.10.2009, kl. 15:39.
[1523] Þetta gjald var ekki á afhentri gjaldskrá vegna ársins 2008. Afhentar gjaldskrár Samskipa vegna útflutnings á ferskum fiski, árin 2008 til 2012. Afhent 24.11.2017, viðauki 6.

2836. Liggur fyrir að sama dag og fyrrnefndur fundur Eimskips fór fram, þar sem fjallað var um aukið karagjald á viðskiptavini, 16. september 2008, voru fyrirtækin í samskiptum vegna ólögmætrar skiptingar á flutningsleiðum, sbr. umfjöllun hér síðar. Daginn eftir átti (E)frkvstj-innanl, sem hafði verið þátttakandi í áðurnefndum fundum Eimskips (þar sem m.a. var rætt um aukið karagjald), fund með (S)frkvstj-innanl þar sem málefni fyrirtækjanna voru rædd.

2837. Af framangreindum gögnum má skýrlega sjá að Eimskip sá karagjald Samskipa ekki sem tækifæri til sóknar gagnvart óánægðum viðskiptavinum keppinautarins. Er það í samræmi við önnur samtímagögn um hina ólögmætu háttsemi. Þá vísast til þess að með sátt við Eimskip viðurkennir fyrirtækið að hafa á rannsóknartímabilinu brotið alvarlega gegn 10. gr. samkeppnislaga, m.a. með samráði við Samskip um álagningu gjalda, ákvörðun afsláttarkjara í flutningsþjónustu og miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Er sátt Eimskips í samræmi við samtímagögn um samráð Samskipa og Eimskips um álagningu karagjalds í útflutningi.

2838. Sem fyrr segir kom *„sendinefnd*" frá Samskipum á fund svæðisstjóra Eimskips á Austurlandi ((E)svæðisstj1) þann 9. september 2008. Strax eftir þann fund greindi (E)svæðisstj1 m.a. (E)frkvstj-innanl frá efni hans. Sagði í tölvupósti hans að Samskip hefðu óskað eftir *„samvinnu í akstri milli Norður- og Austurlands, og í dreifingu innan Austurlands, frá EGS til SEY og frá RFJ til ESK/NES.*" Þá kom fram í tölvupósti (E)svæðisstj1 að niðurstaða fundarins hafi verið að tveimur starfsmönnum fyrirtækjanna, (S)rekstj-landfl3 og (E)þjstj-Austur, hafi verið; *„falið að fara yfir stöðuna, og finna út hvar við getum unnið saman, báðum til hagsbóta. Fara yfir tímasetningu á akstri, magni og reyna að finna út eðlilega gjaldtöku.*"

2839. Þetta leiddi til niðurstöðu.

2840. Þannig greindi (E)svæðisstj1 frá því þann 16. september 2008 að Eimskip og Samskip hefðu náð samkomulagi um umrædda flutninga. Það gerði hann í tölvupósti til (E)frkvstj-innanl og með afriti til (E)frkvstj-EimÍsl. Í honum sagði m.a.:

> *„*(E)þjstj-Austur *og* [(S)rekstj-landfl3] *hjá Samskipum eru búnir að koma sér saman um að Eimskip sjá um akstur REF-ESK-NES og Samskip um SEY.*"[1524]

2841. Við skýrslutöku hjá lögreglu var framangreindur tölvupóstur (E)svæðisstj1 borinn undir (S)forstj. Kvaðst (S)forstj ekki geta útskýrt efni hans. Neitaði hann aðspurður að hafa vitað af þessu og gaf þær skýringar að *„það er margt og mikið sem að hérna, sem að hérna er á, að hérna koma á stóru fyrirtæki, stóru heimili*". Þá sagðist (S)forstj ekki þekkja hver hafi tekið ákvörðun um framangreinda skiptingu á flutningsleiðum. Var (S)forstj þá spurður um hvort undirmenn hans hefðu haft heimild eða umboð til að taka ákvarðanir um skiptingu á flutningsleiðum milli fyrirtækjanna. Svaraði hann svo:

> (S)forstj Ég væri til í að vita bara sko hvernig skipting það hefði verið.
>
> HS Já, myndi það breyta máli hvernig skiptingu?
>
> (S)forstj Nei, ég bara, ég get ekki séð að það hafi hérna átt sér stað.
>
> HS Gekk þetta skipulag eftir?
>
> (S)forstj Ég þekki það ekki.[1525]

2842. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj bent á að tölvupóstur (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-innanl frá 16. september 2008 gæfi til kynna að Eimskip og Samskip hefðu komið sér saman um ákveðna skiptingu á flutningsleiðum í landflutningum. Aðspurður kvaðst (E)forstj ekki hafa vitað af þessu. Var

[1524] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.228346.
[1525] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 126.

hann spurður hvort undirmenn hans hefðu haft heimild að gera samkomulag af þessum toga við Samskip. Neitaði hann því.[1526]

2843. Samkvæmt framansögðu kváðust forstjórar Eimskips og Samskipa ekkert vita um það samkomulag sem lýst er í tölvupósti (E)svæðisstj1. Í svari (E)forstj fólst að (E)þjstj-Austur, (E)svæðisstj1 og (E)frkvstj-innanl hafi verið óheimilt að semja með þessum hætti við Samskip án heimildar frá (E)forstj. Svar (S)forstj við sömu spurningu er mjög óljóst.

2844. Í kafla 8.17.15 er gerð grein fyrir tölvupósti (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl frá 10. október 2008. Vísaði hann til umræðna við (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl um hugmyndir að umfangsmikilli samvinnu við Samskip í landflutningum. Var eðli þess samstarfs í samræmi við glæruna um landflutninga í *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Gerði (E)frkvstj-innanl grein fyrir tiltekinni *„viðbót*" við þetta samstarf Eimskips við Samskip og kvaðst ekki vilja staðfesta fund um þessar hugmyndir *„nema með ykkar vitund og samþykki*". (E)forstj svaraði samdægurs og sagði:

„Halda viðræðum áfram".

2845. Var þannig lagt fyrir (E)frkvstj-innanl að ræða áfram samráðshugmyndir við Samskip. Í þessu ljósi er framangreindur framburður (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu einkar ótrúverðugur.

2846. Eimskip og Samskip voru á þessum tíma samanlagt með afar sterka stöðu í landflutningum á Íslandi. (S)forstj og (E)forstj og næstráðendum þeirra í landflutningum (framkvæmdastjórarnir (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl) hlaut því að vera ljóst að allt samstarf þessara fyrirtækja í landflutningum og sjóflutningum væri afar viðkvæmt í samkeppnislegu tilliti, sbr. t.d. umfjöllun í kafla 4.6.6 um ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2003 og úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997 og 9/2003. Í því sambandi ber einnig að hafa í huga að fyrirtækin hafa ítrekað lýst því yfir við rannsókn málsins að þeim hafi verið ljós nauðsyn þess að óska eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga áður en þau gætu hafið samstarf í m.a. landflutningum. Er því ótrúverðugt að undirmenn (S)forstj og (E)forstj hafi gert framangreint samkomulag án nokkurrar vitneskju eða aðkomu þeirra. Að sama skapi er ótrúverðugt að (E)forstj og (S)forstj hafi ekki getað útskýrt samkomulagið vegna þess að þeir hafi ekkert vitað um þessi samskipti fyrirtækjanna sem þeir stýrðu. Þetta er enn ótrúverðugra þegar horft er til þess að aukið samstarf í landflutningum var eitt af verkefnunum í *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni, sbr. og framangreindan tölvupóst (E)forstj frá 10. október 2008. Þar að auki bera fyrirtæki ábyrgð á allri háttsemi starfsmanna sinna sem fer gegn samkeppnisreglum.[1527] Þá skal áréttað að um brot er að ræða þótt ekki sé sýnt fram á að æðstu stjórnendur hafi haft vitneskju um viðkomandi atvik.[1528]

2847. Í meðal annars mgr. 822 í athugasemdum Samskipa við AI er staðfest að Samskip hafi annast flutninga fyrir Eimskip milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða og að Eimskip hafi annast flutninga fyrir Samskip milli Reyðarfjarðar og Neskaupsstaðar. Halda Samskip því fram að þetta hafi verið tilfallandi gagnkvæm viðskipti og ekki farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

2848. Samkeppniseftirlitið bendir á að tölvupóstur (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-innanl frá 16. september 2008 er skýrt samtímagagn. Sýnir hann að fyrirtækin höfðu náð saman um skiptingu landflutningamarkaða eftir landsvæðum. Samskip myndu annast flutninga fyrir Eimskip milli

[1526] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 175.
[1527] Sjá t.d. mgr. 23 – 24 í dómi dómstóls ESB frá 21.07.2016 í máli nr. C-542/14, VM Remonts, EU:C:2016:578: "*23.* […] *An employee performs his duties for and under the direction of the undertaking for which he works and, thus, is considered to be incorporated into the economic unit comprised by that undertaking* […].
24. For the purposes of a finding of infringement of EU competition law any anti-competitive conduct on the part of an employee is thus attributable to the undertaking to which he belongs and that undertaking is, as a matter of principle, held liable for that conduct."
[1528] Sjá t.d. mgr. 151 í dómi undirréttar ESB í máli nr. T-146/09, Parker gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013:258: *„It is must be borne in mind that, according to settled case-law, for an infringement of Article 85 EC to be attributed to an undertaking it is not necessary for there to have been action by, or even knowledge on the part of, the partners or principal managers of the undertaking concerned by that infringement; action by a person who is authorised to act on behalf of the undertaking suffices* […]."

Seyðisfjarðar og Egilsstaða og þar með myndi Eimskip ekki stunda akstur á þessari leið í samkeppni við Samskip. Hið sama leiddi af samkomulaginu um flutninga Eimskips fyrir Samskip á flutningaleiðinni Reyðafjörður – Eskifjörður og Neskaupsstaður. Samkeppniseftirlitið vísar hér til umfjöllunar í kafla 4.6.4 um ólögmæta markaðsskiptingu skv. 10. gr. samkeppnislaga. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þetta samtímagagn sýni að náðst hafi ólögmætur samningur milli Samskipa og Eimskips um skiptingu landflutningamarkaða eftir landsvæðum. Var þetta í samræmi við það markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins að *„auka samstarf"* fyrirtækjanna í landflutningum, sbr. glæru 2 í kynningunni. Eins og rökstutt er í kafla 25.38.5 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á það með Samskipum að um hafi verið að ræða lögmætt samstarf. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið brot gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip um *„landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum."*

2849. Sama dag og (E)frkvstj-innanl fékk tölvupóstinn frá (E)svæðisstj1, 16. september 2008, sendi hann fundarboð til (E)frkvstj-EimÍsl og þann 17. september 2008 var bókað í dagbók (E)frkvstj-innanl að hann hafi átt fund með (E)frkvstj-EimÍsl frá 10:00-11:00 *„vegna EXP karamál o.fl."*[1529] Þegar þessi lýsing og framangreind fundargerð frá deginum á undan er höfð í huga er líklegt að áðurgreint karagjald Samskipa hafi borið á góma, sbr. umfjöllun hér að framan um þau atvik samráðs Samskipa og Eimskips. Samkvæmt dagbók (E)frkvstj-innanl var hann klukkutíma síðar bókaður á eftirfarandi fund:

„(S)frkvstj-innanl Smáralind".[1530]

2850. Átti þessi fundur að standa frá 12:00 til 13:30. Samkvæmt þessu hittust yfirmenn landflutninga hjá Samskipum og Eimskip á fundi í verslunarmiðstöðinni Smáralind í hádeginu 17. september 2008. Höfðu þeir hist áður, sbr. m.a. fund þeirra á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 sem lýst er í kafla 8.7. Einnig áttu þeir fundi í október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 10.3.

2851. Hér ber að rifja upp að aðspurður sagði (E)frkvstj-innanl við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 að hann hafi ekki átt í neinum samskiptum við Samskip vegna samstarfs fyrirtækjanna, sbr. kafla 7.7.2. Greindi (E)frkvstj-innanl þannig ekki frá fundi sínum með (S)frkvstj-innanl á Mokka 4. júlí 2008 og ekki heldur frá fundinum í Smáralind 17. september 2008.

2852. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl þann 17. september 2008.[1531] Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

2853. Í mgr. 895 í athugasemdum Samskipa við AI segir að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi verið í samskiptum vegna landflutningastarfsemi fyrirtækjanna. Segir fyrirtækið að Samkeppniseftirlitið *„fullyrði"* að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hafi fundað 17. september 2008. Í mgr. 506 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að (S)frkvstj-innanl reki *„ekki minni til að hafa hitt (E)frkvstj-innanl á fundi í Smáralindinni"*. Þannig kemur ekki skýrt fram í sjónarmiðum Samskipa hvort fyrirtækið staðfesti að þessi umræddi fundur hafi átt sér stað eða hafni því. Í athugasemdum Eimskips er aftur á móti staðfest að fundurinn átti sér stað sem og umræðuefnið einnig staðfest. Í mgr. 358 og 359 í athugasemdum Eimskips við AI kemur þannig fram að á fundinum í Smáralind 17. september 2008 hafi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl rætt um mögulegan tvíhliða flutningasamning milli Eimskips og Samskipa. Jafnframt hafi verið rætt um að möguleikar væru á *„annars konar samstarfi, s.s. rekstri sameiginlegra vöruafgreiðslna."* Þessu til skýringar vísar Eimskip

[1529] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.228522.
[1530] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.193974.
[1531] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

til þess að á *„þessum tíma voru miklar blikur á lofti í efnahagsástandi heimsins en Lehmann Brothers bankinn féll t.a.m. þann 15. september 2008.*" Segir Eimskip einnig að fyrirtækjunum hafi verið fullkomlega ljóst að það þyrfti undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga til þess að ráðast í samstarf af þessum toga. Í kafla 25.23.7 er fjallað nánar um athugasemdir Samskipa vegna fundarins 17. september 2008.

2854. Við mat á atvikum tengdum fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 17. september 2008 skipta máli framangreind drög að samkomulagi Eimskips og Samskipa um víðtækt samráð í landflutningum. Samkvæmt afhentum tölvupósti Eimskips hafði (E)frkvstj-innanl, daginn fyrir fund með (S)frkvstj-innanl, 4. júlí 2008, sent tölvupóst til lögmanns fyrirtækisins með heitinu *„Tvíhliða flutningasamningur í landflutningum*". Í póstinum vísar (E)frkvstj-innanl til þess að hann finni ekki hjá sér eintak og biður umræddan lögmann því að senda til sín *„drög að „tvíhliða flutningasamningi" sem við vorum að vinna saman árið 2006*."[1532] Ekki liggur fyrir hvort þessum tölvupósti var svarað en ljóst er að (E)frkvstj-innanl átti eftir að komast yfir eintak af drögunum því sem fyrr segir sendi (E)frkvstj-innanl drögin til (E)svæðisstj1 deginum áður en *„sendinefndin*" frá Samskipum kom á fund (E)svæðisstj1 (8. september 2008). Við rannsókn málsins óskaði Samkeppniseftirlitið eftir að Eimskip og Samskip myndu afhenda afrit samninga og samningsdraga við önnur flutningafyrirtæki (þ.á m. milli þeirra).[1533] Samskip hafa afhent Samkeppniseftirlitinu eintak af umræddum drögum frá 2008 en afhentu ekki þau sem voru dagsett 2006.[1534] Eimskip synjaði á hinn bóginn afhendingu gagna vegna þessarar upplýsingaskyldu fyrirtækisins.[1535]

2855. Framangreind afhent drög Samskipa eru dagsett sama dag og fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í Smáralind átti sér stað, þ.e. 17. september 2008. Fela drögin í sér víðtækt samstarf milli fyrirtækjanna og tóku drögin þannig til samvinnu Eimskips og Samskipa á helstu landflutningaleiðum hér á landi. Segir í drögunum að Samskip og Eimskip myndu *„annast flutninga fyrir hvort annan í áætlunarkerfum sínum samkvæmt óskum þar um.*" Gætu fyrirtækin falið hvort öðru flutninga á vörum teldu þau það hagkvæmara en að stofna til sérstakrar ferðar með eigin flutningatækjum. Einnig kemur fram að Eimskip og Samskip fengju *„eftirfarandi afslátt frá verðskrám hvors annars vegna landflutninga með áætlunarbílum hvors annars á eftirtöldum leiðum:*

Rvk-flutningamiðstöð / flutningamiðstöð-Rvk 55%

Aðrar leiðir 45%"

Það sem tilgreint var sem *„aðrar leiðir*" væru leiðir sem *„verktakar*" sæju um. Um er að ræða eftirfarandi áfangastaði á þeim leiðum: Akranes, Blönduós, Borðeyri, Búðardal, Drangsnes, Fagurhólsmýri, Garð, Grindavík, Grundarfjörð, Hellissand, Hofsós, Hólmavík, Hvammstanga, Höfn, Keflavík, Njarðvík, Ólafsvík, Sandgerði, Sauðárkrók, Siglufjörð, Skagaströnd, Stykkishólm, Voga, Þorlákshöfn, Patreksfjörð, Tálknafjörð og Bíldudal. Jafnframt segir í drögunum að samningurinn væri gerður með fyrirvara um að Samkeppniseftirlitið heimilaði undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga, sbr. 15. gr. laganna. Samningurinn tæki ekki gildi fyrr en að fengnu slíku samþykki.

2856. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl áttu fund með Samkeppniseftirlitinu þann 16. október 2008 vegna mögulegs samstarfs fyrirtækjanna í landflutningum. Ekki var á þeim fundi greint frá þessum drögum og því síður sótt um undanþágu vegna þeirra. Ekki var heldur greint frá *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna, sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.19.6.

[1532] Fskj. 16 með athugasemdum Eimskips við AI. Afhentur tölvupóstur Eimskips. Frá […] til Logos, afrit til […]. *„Tvíhliða flutningasamningur í landflutningum*", dags. 03.07.2008, kl. 08:32.
[1533] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa frá 29.01.2015, ii) 10. tölul. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips 23.01.2015, ii) 11. tölul.
[1534] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015. *„Flutningssamkomulag milli Samskipa hf. og Eimskipafélags Íslands ehf. dagsett 17.09.2008*". Fskj. 10 ii) upplýsingabeiðni 29.01.2015, sbr. svarbréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 10.04.2015.
[1535] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 23.03.2015, sbr. einnig bréf Eimskips frá 19.2.2016 eftir ítrekunarbréf Samkeppniseftirlitsins dags. 22.10.2015.

2857. Morguninn eftir fundinn með (S)frkvstj-innanl þann 17. september 2008 í Smáralind sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst (kl. 08:24) til undirmanna sinna og bar hann heitið:

„Landflutningar fyrir Samskip"

2858. Var tölvupósturinn til (E)svæðisstj1 (svæðisstjóra á Austurlandi), EEY (svæðisstjóra á Akureyri) og (E)starfsm (rekstrarstjóra á Vestfjörðum). Afrit af póstinum fengu (E)rekstj-aksturst , (E)sölustj-innanl1, (E)þjstj-Austur og SA. Í tölvupóstinum sagði:

„Mig langar til að biðja ykkur um að senda mér punkta um hvaða þjónustu við erum að veita Samskip og eins hvað erum að kaupa af þeim eftir flutningsleiðum og eins á hvaða verðum er verið að vinna/kaupa flutninga.

Eins hvort þið sjáið tækifæri í því að auka svona tvíhliða flutningssamninga."[1536]

2859. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um þennan tölvupóst (E)frkvstj-innanl. Svaraði hann með þessum hætti:

(S)forstj Ég bara þekki það ekki.

HS Var í skoðun tvíhliða flutningssamningur á milli Eimskips og Samskipa í innanlandsflutningum?

(S)forstj Ég þekki það ekki.

HS Manstu eftir einhverri umræðu um þetta?

(S)forstj Nei.

HS Voru einhverjir eldri samningar til staðar?

(S)forstj Ég þekki það ekki.

HS Og þessi tillaga, það er talað um að auka samstarfið.

(S)forstj Ég þekki það ekki, ég sko, þið þekkið að örugglega miklu betur heldur en ég sko að hérna ...

HS En við erum að, erum að spyrja þig sko.

(S)forstj Já, ég þekki það ekki.[1537]

2860. (S)forstj var þá bent á að ummælin í tölvupósti (E)frkvstj-innanl um að *„auka"* samstarf í landflutningum væri í samræmi við það sem fram kæmi í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni. Kaus (S)forstj að tjá sig ekki um þetta.[1538] (S)forstj var einnig spurður um framangreind drög að samningi milli Eimskips og Samskipa. Kvaðst hann ekkert vita um þetta. Hann kvaðst heldur ekki vita hvort unnið hafi verið eftir drögunum eða hvort í gildi hafi verið munnlegur samningur milli Eimskips og Samskipa í landflutningum.[1539]

2861. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj einnig spurður um framangreind atriði. Kvaðst (E)forstj ekkert vita um umfjöllun um aukna samvinnu við Samskip sem lýst væri í tölvupósti (E)frkvstj-innanl og kvaðst heldur ekki þekkja drögin að landflutningasamningnum.[1540]

2862. Samkeppniseftirlitið vísar hér til umfjöllunar um framburði (S)forstj og (E)forstj um tölvupóst (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-innanl 16. september 2008. Með vísan til sömu sjónarmiða og þar koma fram telur Samkeppniseftirlitið framburði (S)forstj og (E)forstj um framangreind gögn frá 17.

[1536] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52064.
[1537] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 127.
[1538] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 127.
[1539] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 127-128.
[1540] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 175-176.

september 2008 vera ótrúverðuga. Þar að auki bera fyrirtæki ábyrgð á allri háttsemi starfsmanna sinna sem fer gegn samkeppnisreglum.

2863. Þegar fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í Smáralind og samningsdrögin eru virt með þessum tölvupósti (E)frkvstj-innanl blasir að mati Samkeppniseftirlitsins við að fundur þeirra var hluti af þeim þætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem laut að því að vinna að auknu ólögmætu samráði fyrirtækjanna í landflutningum. Hið sama á við um fund þeirra 4. júlí 2008. Er þetta í raun viðurkennt af Eimskip að því leyti að fyrirtækið segir í athugasemdum sínum að Samskip og Eimskip hafi á þessum fundum rætt um aukið samstarf í landflutningum. Jafnframt hafi á fundinum 17. september 2008 (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl rætt möguleika á *„annars konar samstarfi, s.s. rekstri sameiginlegra vöruafgreiðslna*", sbr. mgr. 358 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Árétta ber að í mgr. 506 í athugasemdum Samskipa við AI er sömuleiðis staðfest að á fundi (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 hafi þeir rætt *„möguleika á samstarfi milli félaganna í innanlandsflutningum.*"

2864. Áðurnefndur tölvupóstur sem (E)frkvstj-innanl sendi kl. 10:12 þann 18. september 2008 gefur til kynna að aðrir þættir *„Nýtt upphaf*" verkefnisins hafi verið til umræðu á fundinum með (S)frkvstj-innanl deginum á undan, sbr. nánar hér á eftir.

2865. Rekstrarstjóri Eimskips á Vestfjörðum ((E)starfsm) svaraði tölvupósti (E)frkvstj-innanl sama morgun (18. september 2008) og lýsti möguleikum á aukinni samvinnu við Samskip á Vestfjörðum:

„Við erum ekki að vinna mikið saman hér fyrir vestan, við erum að hífa gáma af bílum hjá þeim aðalega 20 feta gáma

við höfum aðeins unnið saman í því að taka ferskfisk fyrir hvorn annan til Rvk í Faxalón og ekki rukkað fyrir það.

Samskip er með gámalyftu á Ísafirði sem er ílla nýtt, við gætum auðveldlega séð um þessa fáu gáma fyrir þá.

Ég talaði við [(S)starfsm] *hjá Samskip Ísa í vikunni, með það að taka fyrir okkur gáma til Rvk hún gaf mér verð 120.000 + vsk mér fanst það mikið. var sáttur við 100 en það gekk ekki.*

Það væri mjög gott ef við náum saman í verði, við tökum gáma í skipið aðra hvora viku og þeir aftur fyrir okkur í akstur þá viku sem skipið kemur ekki, mikil hagræðing fyrir báða.

Við gætum unnið mikið saman hér á svæðinu fyrir vestan, Bolungarvík, Þingeyri, Suðureyri, Flateyri.

Ef þetta kemur til verða að vera skýrar línur með verð."[1541]

2866. (E)frkvstj-innanl framsendi þennan póst um hæl til (E)rekstj-aksturst og (E)sölustj-innanl1 og sagði: *„Undirstrikar að við setjumst yfir þetta og ákveðum með verðstefnuna*".[1542]

2867. Fleira var rætt á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í Smáralindinni. Á fundinum var þannig a.m.k. einnig rætt um tilboð Samskipa til Eimskips um sjóflutninga til Reyðarfjarðar frá Reykjavík, sbr. umfjöllun hér á eftir. Daginn eftir Smáralindar-fundinn sendi (S)frkvstj-innanl formlega tilboðið til Eimskips vegna sjóflutninga til Reyðarfjarðar. Þetta má sjá af tölvupóstum sem sendir voru daginn eftir og var staðfest í mgr. 359 í athugasemdum Eimskips við AI:

- Eins og áður sagði sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst kl. 10:12 þann 18. september 2008. Var hann sendur til m.a. (E)rekstj-aksturst , (E)svæðisstj1 og (E)frkvstj-EimÍsl. Tölvupósturinn bar heitið

[1541] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52064.
[1542] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52064.

„Sjóflutningur REY-RFJ", þ.e. sjóflutningur milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Í tölvupóstinum sagði:

„Samskip eru búnir að koma með verð í sjóflutning frá REY til RFJ.

- 20 ft 55 þús kr.

- 40 ft 85-90 þús kr.

Við förum með gám inn á terminal í Holtagörðum og sjáum sjálfir um hífið á RFJ. Við bjóðum sama verð í þetta ef þeir vilja nota okkar skip."[1543]

- (E)frkvstj-EimÍsl svaraði tölvupósti (E)frkvstj-innanl kl. 11:13 sama dag:

  „Hver er kostnaður við að aka fullum gám austu [svo] *miðað við 40 feta og 20 feta verðin hjá þeim. Þurfum að taka inn í útreikning akstur frá okkur til þeirra og annan þann kostnað sem til fellur."*[1544]

- Klukkan 16:59 þennan sama dag sendi (S)frkvstj-innanl eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-innanl:

  „Skv beiðni ykkar þá get ég gefið ykkur eftirfarandi verð í sjóflutning til Reyðafjarðar;

  - 20 feta 57.423

  - 40 feta 90.824

  BAF, þjónustugjald, hafnarvernd og vörugjöld hafna eru ekki innifalin. Ef um yfirhæðir er um að ræða þá leggst 60% álag til viðbótar.

  Þú leyfir mér að heyra hvernig þetta leggst í ykkur."[1545]

- Klukkan 20:39 sama dag framsendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)svæðisstj1 og (E)rekstj-aksturst . Í tölvupósti (E)frkvstj-innanl segir að nú væri *„tilboðið komið formlega frá Samskip, þurfum að ræða og svara."*[1546]

- Kl. 20:42 svaraði (E)frkvstj-EimÍsl tölvupósti (E)frkvstj-innanl og sagði: *„Þurfum að fá Baf á þetta hjá þeim og önnur þjónustugjöld."*[1547]

2868. Samkvæmt þessum gögnum er ljóst að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hittust 17. september 2008 og morguninn eftir greindi (E)frkvstj-innanl samstarfsmönnum sínum frá því að Samskip væru búin að gefa upp verð á sjóflutningum frá Reykjavík til Reyðafjarðar. Frekara samstarf hafi augljóslega verið til skoðunar því (E)frkvstj-innanl segir einnig í tölvupósti sínum að Eimskip myndi:

„bjóða sama verð í þetta ef þeir vilja nota okkar skip".

2869. Síðar þennan sama dag, 18. september, sendi (S)frkvstj-innanl skriflegt tilboð Samskipa í þessa flutninga í tölvupósti til (E)frkvstj-innanl; *„Skv beiðni ykkar"*. Í kjölfarið upplýsti (E)frkvstj-innanl samstarfsmenn um að núna væri tilboðið *„formlega"* komið. Ætla má að (E)frkvstj-innanl hafi fengið tilboðið *„óformlega"* deginum áður á fundinum í Smáralind. Gögnin sýna síðan að (E)frkvstj-EimÍsl vildi tryggja að Samskip myndu greiða BAF og önnur þjónustugjöld ef Samskip myndu flytja með Eimskip.

[1543] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52068.
[1544] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.229307.
[1545] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.229457.
[1546] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52080.
[1547] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.229538.

2870. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl voru framkvæmdastjórar landflutninga hjá fyrirtækjum sínum. Framangreind gögn frá 18. september 2008 sýna að á fundinum daginn áður hafi fyrirtækin boðið hvort öðru upp á sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Í mgr. 359 í athugasemdum Eimskips segir: *„Á fundinum óskaði (E)frkvstj-innanl einnig eftir tilboði Samskipa í flutninga á gámum frá Reykjavík til Reyðarfjarðar líkt og rakið er í andmælaskjali. Gerði (S)frkvstj-innanl munnlegt tilboð á fundinum og sendi síðan í kjölfarið tilboð í tölvupósti […]*" Eimskip lét þess ógetið að í þessum samskiptum fólst boð Eimskips um að flytja fyrir Samskip. Samskip láta þess ógetið að í þessum samskiptum fólst einnig boð Eimskips um að flytja fyrir Samskip, sbr. mgr. 902-903 í athugasemdum við AI. Nánar er fjallað um sjónarmið Samskipa um framangreint í kafla 25.23.7.

2871. Með breytingu Eimskips á siglingakerfinu og takmörkun flutningsgetu í ágúst 2008 hætti fyrirtækið að sigla með Austurleið til og frá Íslandi. Með sama hætti hafði viðkoma Norðurleiðar á Reyðarfirði það í för með sér að skapa möguleika fyrir Eimskip og Samskip (Leið 2) til að samnýta siglingaleiðirnar. Af gögnum málsins er ljóst að áðurnefnt tilboð Samskipa til Eimskips, um sjóflutninga frá Reykjavík til Reyðarfjarðar, varðaði þessa samnýtingu á flutningakerfum fyrirtækjanna. Var það í samræmi við ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

2872. Samandregið sýna öll framangreind gögn áframhaldandi ólögmæta samvinnu fyrirtækjanna. Eftir fund með Samskipum (5. september 2008) þar sem rædd voru atriði tengd siglingakerfum, eins og viðskipti við Alcoa á Reyðarfirði, fjallaði (E)frkvstj-flutnkerf í tölvupósti frá 10. september 2008 um siglingakerfi Samskipa sem tengdist Reyðafirði. Var starfsmanni Eimskips bent á að tala við (E)frkvstj-flutnkerf til þess að fá upplýsingar um tiltekinn kostnað Samskipa. Nokkrum dögum seinna ræddu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl um Alcoa flutningana og samstarf við Samskip vegna flutninga á ferskum fiski frá Reyðarfirði (til að ná tímanlega inn á Bretlandsmarkað). Þann 16. september 2008 var (E)frkvstj-innanl greint frá því að Eimskip og Samskip hefðu haft með sér samráð um landflutninga á Austurlandi og daginn eftir fundaði (E)frkvstj-innanl með (S)frkvstj-innanl og ræddu þeir m.a. samráð um sjóflutninga frá Reykjavík til Reyðafjarðar. Allt framangreint sýnir vinnu við *„Nýtt upphaf*" verkefnið og leiðir til að tryggja aukna samvinnu og samnýtingu flutningakerfa. Þegar horft er til þess;

- að drögin að hinu víðtæka landflutningasamkomulagi voru dagsett sama dag og fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl var haldinn, og
- að morguninn eftir fundinn sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til yfirmanna Eimskips á landsbyggðinni og bað þá m.a. um tillögur um að auka samvinnu við Samskip í landflutningum,

verður að leggja til grundvallar að á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í Smáralind hafi áframhaldandi ólögmætt samráð *Eimskips og Samskipa verið rætt og framvinda þess, sbr. drög að tvíhliða flutningasamningi* í landflutningi milli Eimskips og Samskipa dags. 17. september 2008 og samningstilboð 18. september 2008 vegna sjóflutninga til Reyðarfjarðar.

2873. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi á fundinum 17. september 2008 fjallað um *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Verkefnið hafi haft það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt var um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf*"-verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við um þennan fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl. Var þessi fundur, líkt og aðrir fundir, vettvangur fyrir skipulagningu, framkvæmd og framgang hins ólögmæta samráðs fyrirtækjanna á þessum tíma.

2874. Samskip mótmæla þeim ályktunum Samkeppniseftirlitsins á grundvelli gagnanna frá september 2008. Eins og rökstutt er í kafla 25.23.7 og 25.25.8 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á sjónarmið fyrirtækisins.

2875. Með sátt við Samkeppniseftirlitið þann 16. júní 2021 viðurkenndi Eimskip að fyrirtækið hafi átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-

samningsins, sbr. mgr. 3 í inngangi sáttarinnar, sbr. einnig 1. gr. sáttarinnar, þar sem viðurkennd eru alvarlegt brot með aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig *„Nýtt upphaf"* glærukynninguna frá 9. júní 2008. Í því fólst m.a. samráð Eimskips og Samskipa á *„um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi"* og samráð við Samskip *„um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum"*, sbr. 1. og 4. tölul. 1. gr. sáttarinnar. Er þessi viðurkenning Eimskips í samræmi við framangreind samtímagögn og hefur því mikla þýðingu í samkeppnisrétti, sbr. kafla 4.7.7.

8.16.8. Samskip senda tillögu að verðhækkun til Alcoa 19. september 2008

2876. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl áttu fund með Alcoa Inc. í Pittsburgh í Bandaríkjunum 15. september 2008 og var þar fjallað a.m.k. um kröfu Samskipa um verðhækkun á samningi fyrirtækjanna frá október 2007.

2877. Þremur dögum síðar funduðu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl um Alcoa, þ.e. að morgni 18. september 2008.[1548] Síðar sama dag vistaði (S)frkvstj-millilandasv hjá sér tölvuskjal um verðhækkunina gagnvart Alcoa. Af því skjali má sjá að gert var ráð fyrir að samningsverð við Alcoa myndi hækka sem næmi greiðslu upp á 250 USD pr. gám meðan samdráttur myndi vara í innflutningi Samskipa til Íslands.[1549]

2878. Að kvöldi sama dags, 18. september 2008 áttu (S)forstj og (S)frkvstj-fjárm í tölvupóstsamskiptum varðandi fjárhagsupplýsingar um Samskip sem átti að senda til Alcoa. Í tölvupósti (S)frkvstj-fjárm sagði m.a. *„Alcoa er okkur mikilvægur hlekkur í þeim breytingum sem við stefnum að."*[1550]

2879. Daginn eftir, þann 19. september 2008, sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa (afrit til (S)forstö-útfl) varðandi tillögu um viðauka sem fól í sér breytingar á samningi fyrirtækjanna. Í tölvupóstinum kom m.a. fram eftirfarandi: *„Clause 3 - We need your volume commitment as stated in clause 3 of the freight agreement"* og *„Our freight agreement assumes up to abt 6.500 MT/week. In our present vessel set-up we could move up to 7.700 MT/week for Alcoa by re-routing other export cargo with additional cost."*

2880. Meðfylgjandi þessum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv var skjal sem innihélt drög að viðauka við samning Samskipa við Alcoa frá 2007. Í viðaukanum fólst sú breyting að Alcoa myndi til viðbótar við samningsgreiðslur greiða Samskipum 250 USD pr. hlaðinn gám í staðsetningargjald á meðan samdráttur væri í innflutningi Samskipa til Íslands. Gert var ráð fyrir að hækkunin væri tímabundin þar sem hún átti að ganga til baka þegar innflutningsmagn Samskipa næði innfluttu magni Samskipa árið 2007. Alcoa svaraði (S)frkvstj-millilandasv sama kvöld og kvaðst fyrirtækið ætla skoða málið og vera síðan í sambandi.[1551]

2881. Eins og rakið verður hér á eftir gerði (S)forstj á þessum tíma ráð fyrir að ná fram verðhækkun gagnvart Alcoa og að hún myndi skila hundruðum milljónum króna í auknar tekjur árlega fyrir Samskip á Íslandi, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.9 um glærukynningu hans *„Stöðufundur m (S)stjform-S 22 sept 2008"*.

2882. Var verðhækkun Samskipa gagnvart Alcoa ein af mörgum aðgerðum fyrirtækisins og til þess fallin að bæta verulega afkomu Samskipa hf. Eftir miðjan september 2008 voru vissulega teikn á lofti á alþjóðlegum fjármálamörkuðum og í íslensku efnahagslífi og er ljóst að Samskip töldu sig þurfa að grípa til aðgerða vegna yfirvofandi samdráttar í innflutningi. Óhjákvæmilegt er hér einnig að benda á að þessar hækkunaraðgerðir Samskipa á Íslandi gagnvart Alcoa tengdust einnig

[1548] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.803216.
[1549] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Alcoa Samskip Freight Agreement 18-09-08 - Addendum.doc"*. Vistað í tölvugögnum […] 18.09.2008, kl. 18:22. Doc. ID. 0.7.33.25930.
[1550] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.502195.
[1551] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.804718.

björgunaraðgerðum (S)aðaleig-stjform-SH og Samskipa Holding gagnvart stórum lánveitanda Samskipa Holding, Fortis banka, sbr. kafla 8.10.1. Eðlilegt er að fyrirtæki bregðist við breyttum aðstæðum. Á hinn bóginn gera samkeppnislög ráð fyrir að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir á grundvelli eigin mats um aðstæður sínar. Samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga er ólögmætt að keppinautar eigi samráð í tengslum við slíkar aðgerðir. Krafa Samskipa um verðhækkun gagnvart Alcoa 19. september 2008 og önnur gögn málsins eru birtingarmynd ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Árétta ber í þessu samhengi að í samtímagögnum Samskipa er hvergi að finna neinn ótta um viðbrögð Eimskips vegna kröfu Samskipa um verulegar verðhækkanir, m.a. gagnvart Alcoa. Þvert á móti var í gögnum Samskipa frekar gert ráð fyrir auknu samstarfi við Eimskip t.d. tengt flutningsþjónustu fyrir Alcoa, sbr. umfjöllun t.d. um glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 í kafla 8.16.2.3.

2883. Samkeppniseftirlitið tekur fram að í tillögum Samskipa til Alcoa um viðauka við samning fyrirtækjanna var ekki gert ráð fyrir að þjónusta Samskipa við Alcoa yrði skert. Þvert á móti gáfu Samskip í tillögu sinni til Alcoa frá 19. september 2008 til kynna þann möguleika að fyrirtækið væri reiðubúið að skuldbinda sig til aukins útflutnings fyrir Alcoa. Tillögur um breytt siglingakerfi með minni flutningsgetu og skertri þjónustu áttu eftir að koma fram síðar.

2884. Þannig má segja að fyrsta atrenna Samskipa gagnvart Alcoa hafi miðað við að því að ná fram verðhækkun samhliða því að fyrirtækið vann að endurskoðun siglingakerfisins í samráði við Eimskip. Við þá endurskoðun var flutningsþjónusta við Alcoa þýðingarmikil enda um að ræða einn umfangsmesta kaupanda flutningsþjónustu hér á landi. Sjá um þetta t.d. umfjöllun hér á eftir um gögn sem (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl fengu send frá (S)forstö-flutnstj 21. september 2008 um *„skipapælingar*".

2885. Eins og rakið verður í næsta kafla unnu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl í lok september 2008 af mikilli festu að því að fá svör frá Alcoa um kröfu Samskipa um nýjan viðauka og verðhækkun. Á sama tíma hélt (S)forstj þeim (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjform-S stöðugt upplýstum um aðgerðir Samskipa og framgang þeirra, sbr. einnig umfjöllun í næsta kafla.

8.16.9. Forstjóri Samskipa upplýsir um stöðu mála og önnur atvik til 23. september 2008

2886. Daginn eftir að (S)frkvstj-innanl sendi (E)frkvstj-innanl tilboð í sjóflutninga frá Reykjavík til Reyðafjarðar þ.e. 19. september 2008, og samhliða því að (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl unnu að verðhækkun gagnvart m.a. Alcoa, sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Efni hans var *„Eimskip*" og í honum segir aðeins *„Sælir-þú kannski bjallar við tækifæri.*[1552]

2887. Í mgr. 904 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að þessi tölvupóstur tengist samráði við Eimskip. Staðhæfa Samskip að *„eina aðkoma (S)aðaleig-stjform-SH að samskiptum við Eimskip* [hafi lotið] *að áhuga Samskipa á að kaupa tilteknar erlendar eignir Eimskips. Aldrei* [hafi komið] *til slíkra viðskipta*."

2888. Samskip fjalla hins vegar ekki um hvaða málefni tengd Eimskip (S)forstj ætlaði að ræða við (S)aðaleig-stjform-SH. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa ekki fundist samtímagögn sem gefa til kynna hvað hafi komið fram í símtali (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH sem afar líklegt er að hafi átt sér stað í kjölfar sendingar tölvupósts (S)forstj.

2889. Lýsing Samskipa á aðkomu (S)aðaleig-stjform-SH að samskiptum við Eimskip er röng. Samkvæmt gögnum málsins hafði (S)aðaleig-stjform-SH margvíslega aðkomu að hinu ólögmæta samráði Samskipa og Eimskips og var það framkvæmt að m.a. hans undirlagi, sbr. einnig umfjöllun um tilmæli (S)aðaleig-stjform-SH á fundi stjórnar Samskipa Holding um að vernda bæri Samskip á Íslandi sem *„cash cow*" samstæðunnar og bónussamning (S)aðaleig-stjform-SH við (S)forstj í kafla 6.7 og 7.6.1. (S)aðaleig-stjform-SH undirbjó samráð við Eimskip á fyrrihluta ársins 2008, sbr. m.a. skýrsluna frá

[1552] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.502531.

maí 2008 sem hann lét Eglu vinna fyrir sig. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj funduðu með stjórnarformanni og forstjóra Eimskip 6. júní 2008 og telur Samkeppniseftirlitið ljóst að (S)aðaleig-stjform-SH hafi verið einn af *„bakhjörlum"* verkefnisins sem vísað er til í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. (S)aðaleig-stjform-SH fékk afrit af tölvupósti (S)forstj 10. júní 2008 þegar hann skipulagði annars vegar fund (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL til þess að ræða samráð í *„short sea"* siglingum og hins vegar fund (E)frkvstj-alþjsv með (S)forstj-frystig til þess að ræða samráð á frystigeymslumarkaði. (S)aðaleig-stjform-SH sat fund Samskipa Holding 14. júlí 2008 þar sem fundargerð lýsir því að rætt hafi verið um aukið samstarf við Eimskip og kom fram að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætluðu að fylgja þessu máli eftir á Íslandi. Þá undirbjó (S)aðaleig-stjform-SH og sat fundinn með Eimskip 25. júlí 2008. Frá þeim tíma og fram til 19. september 2008 höfðu stjórnendur Eimskips og Samskipa átt ítrekað í samskiptum, sbr. m.a. fundina 4. júlí, 14. ágúst, 5. september og 17. september 2008. Ákveðnir áfangar í hinu ólögmæta samráði höfðu náðst á þessum tíma, sbr. m.a. markaðsskiptingu á Austurlandi og gagnkvæmt tilboð Samskipa og Eimskips um sjóflutninga frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Þann 8. september 2008 sat (S)aðaleig-stjform-SH stjórnarfund Samskipa Holding í Rotterdam þar sem gögn málsins sýna að (S)forstj kynnti fyrir stjórn aðgerðir vegna siglingakerfisins, m.a. með samstarfi við Eimskip. Áðurnefnd beiðni (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH um símtal vegna Eimskips kom fram ellefu dögum eftir að rætt hafði verið um samstarf við Eimskip á fundi stjórnar Samskipa Holding. Með hliðsjón af framangreindu er talið afar líklegt að (S)forstj hafi viljað ræða við (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip og *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

2890. Þremur dögum eftir áðurnefndan tölvupóst frá (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH með heitinu *„Eimskip"*, þ.e. 22. september 2008, var *„stöðufundur"* (S)forstj með (S)stjform-S, formanni stjórnar Samskipa hf. og stjórnarmanni í Samskipum Holding. (S)stjform-S var auk þess framkvæmdastjóri Kjalars, félags (S)aðaleig-stjform-SH, sem átti stóran eignarhlut í Kaupþing banka á þessum tíma.

2891. (S)stjform-S (og (S)stjórnarm-fjármstj) fylgdust vel með vinnu (S)forstj þessa daga en gögn málsins sýna að þetta var a.m.k. annar stöðufundur stjórnarmannanna með (S)forstj á stuttum tíma í september 2008, sbr. einnig áðurnefndan tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv 30. ágúst 2008. Í þessu sambandi skal hafa í huga að (S)stjform-S hafði þegar komið að ákvarðanatöku og umræðum innan Samskipa á árinu 2008 um aðgerðir sem vörðuðu aukið ólögmætt samráð við Eimskip og undirbúning þess, sbr. fundargerð frá stjórnarfundi Samskipa hf. 4. apríl 2008, tölvupóst til (S)stjform-S 12. maí 2008 þar sem meðfylgjandi var skýrsla (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip, fundargerð frá fundi stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008, tölvupóst (S)stjform-S til (S)aðaleig-stjform-SH 22. júlí 2008 vegna fundar um *„New Beginning"* (haldinn 25. júlí 2008) og fundargerð frá fundi Samskipa Holding 8. september 2008. Gögn málsins gefa vísbendingu um að (S)stjform-S (og reyndar einnig (S)stjórnarm-fjármstj) hafi á þessum tíma annast eftirfylgni með störfum (S)forstj þar sem á sérstökum stöðufundum var tekin staðan á framgangi aðgerða hjá Samskipum. Þessar aðgerðir vörðuðu m.a. samráð Samskipa og Eimskips, sbr. einnig áðurnefndan tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv 30. ágúst 2008, þar sem (S)forstj fjallar um aðgerðir Samskipa og það að afkoma fyrirtækisins árin 2008, 2009 og 2010 ætti ekki að vera *„fjarri"* góðri afkomu áranna 2006 og 2007. Verður að setja framangreint einnig í samhengi við fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH á stjórnarfundi Samskipa Holding 18. mars 2008, um að vernda skyldi Samskip á Íslandi sem *„cash cow"* samstæðunnar. Þá verður einnig að virða þessa eftirfylgni (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj með störfum (S)forstj í samhengi við björgunaraðgerðir Samskipa Holding vegna krafna frá helsta lánveitanda samstæðunnar, hollenska bankans Fortis. Fyrirliggjandi er í máli þessu að (S)stjórnarm-fjármstj hafði átt í viðræðum við Fortis banka frá mars 2008, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.1, 6.7.3 og 8.10.1. Samkvæmt gögnum málsins laut stór þáttur í aðgerðum Samskipa vegna Fortis að því að tryggja hámarks afkomu árið 2008. Samskip hf. á Íslandi áttu að standa undir

næstum allri þeirri afkomu. Til viðbótar við óveðurský í efnahagslegu tilliti má því ætla að einnig hafi verið mikill þrýstingur á stjórnendur Samskipa á Íslandi að skila samstæðunni *„heimanmundi“*.[1553]

2892. Til undirbúnings áðurnefnds stöðufundar (S)forstj og (S)stjform-S 22. september 2008 sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)forstj, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv kvöldið áður. Bar hann heitið *„skipapælingar“*. Í honum segir: *„Í meðfylgjandi viðhengi eru pælingar fyrir fundinn á morgun Það vantar 10.000 – 30.000 tonn á að 500 TEU skip ráði við allan útflutning þegar búið er að henda Elkem út“*.[1554]

2893. Meðfylgjandi tölvupóstinum var glærukynningin: *„Siglingakerfi Samskip-Aðlögun kerfa að minnkandi innflutningsmagni“*. Í henni var rætt um tvær aðferðir og m.a. hver sé *„ávinningur keppinauta af þeim“*.[1555]

2894. Í glærunum er fjallað um áhrif minni flutningsgetu Samskipa á flutninga til og frá Grundartanga. Á glærunum má sjá umfjöllun um áhrif þess ef Samskip myndu hætta að sigla til og frá Grundartanga og þar með hætta flutningnum fyrir Elkem. Líkt og í glærum (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 var fjallað um þýðingu þess að Samskip myndu hætta að sigla til Grundartanga og að þá myndu viðskipti Samskipa við Elkem færast til Eimskips og viðskipti Eimskips við Byko í staðinn færast til Samskipa. Glærukynning (S)forstö-flutnstj var í samræmi við fyrri glærur (S)frkvstj-millilandasv. Voru þannig enn á ný í gögnum stjórnenda Samskipa settar fram hugmyndir um skiptingu markaðarins eftir mikilvægum viðskiptavinum í tengslum við aðgerðir sem miðuðu að því að draga úr flutningsgetu. Tvær sviðsmyndir í glærunum miða þannig að verulegum samdrætti í flutningsgetu sem hefði í för með sér tilfærslu á flutningum til Eimskips og því betri nýtingu í skipakerfi beggja fyrirtækjanna. Er það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og þjónaði hagsmunum beggja fyrirtækjanna. Var hér um að ræða áframhaldandi umfjöllun um samráðshugmyndir sem áður höfðu komið fram í framangreindum glærum (S)frkvstj-millilandasv frá 4. og 6. september 2008, sbr. umfjöllun hér að framan í kafla 8.16.2.2 og 8.16.2.3.

2895. Hér að framan var fjallað um samtímagögn frá mánaðamótum ágúst/september 2008, sem sýna að (S)forstj vann að því sem hann nefndi *„stóru myndina“*, sem fólst í undirbúningi frekari aðgerða Samskipa, þ. á m. þátta sem tengdust hinu ólögmæta samráði við Eimskip. Samkvæmt þessum gögnum (S)forstj átti afkoma fyrirtækisins árin 2008, 2009 og 2010 ekki að vera *„fjarri“* afkomu Samskipa á árunum 2006 og 2007 sem (S)forstj sagði í tölvupóstinum hafa verið góð ár hjá fyrirtækinu. Voru þetta fyrirmæli (S)forstj jafnvel þó hann í sama tölvupósti vísaði til þess að ytra umhverfi yrði *„snúið“* og útlit fyrir að árið 2009 yrði *„mjög strembið“*, sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 30. ágúst 2008.

2896. Áðurnefnd glærukynning *„Siglingakerfi Samskip-Aðlögun kerfa að minnkandi innflutningsmagni“* (sem (S)forstj fékk senda til sín 21. september 2008) og eftirfarandi glærukynning gefa til kynna að á stöðufundi (S)forstj með (S)stjform-S 22. september 2008 hafi verið fjallað um þessa vinnu (S)forstj við *„stóru myndina“*. Samráðið við Eimskip og aðgerðirnar áttu að skila því að afkoma Samskipa á Íslandi yrði í samræmi við *„góð“* ár í rekstri Samskipa árin 2006 og 2007. Verður nú vikið nánar að þessum atvikum.

2897. Í málinu er fyrirliggjandi glærukynningin *„Stöðufundur m (S)stjform-S 22 sept 2008“.* Eins og heiti skjalsins ber með sér tengdist kynningin umræddum stöðufundi (S)forstj með (S)stjform-S 22. september 2008.

[1553] Sjá hér til hliðsjónar afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip - fjárhagsleg endurskipulagning - september 2009.docx“*. Minnisblað […] Doc. ID. 0.7.33.639942.
[1554] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.804897.
[1555] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Skipakerfi 21.09.2008“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.804897.

2898. Í þessari kynningu er farið yfir m.a. *„Revised budget*". Á glæru 9 kemur eftirfarandi fram (feitletrað og rautt að lit eins og fram kemur á glæru en undirstrikun er Samkeppniseftirlitsins):

„AÐGERÐIRRRRRRRRRRRR:

Pricing:

*-general rate increase 1 st of May (8,5% - **100 mkr.** annualized), domestic*

*-general rate increase 1st of September (10% - **440 mkr** annualized), all tarrifs*

*-adding in new service charges, f.e. Warehousing, fresh fish, domestic trucking (**150 mkr**)*

-adjusting sales prices on various services provided by Samskip (partly done)

*-increasing prices towards Alcoa (**200 mkr** – discussions initiated)*

[…]

System:

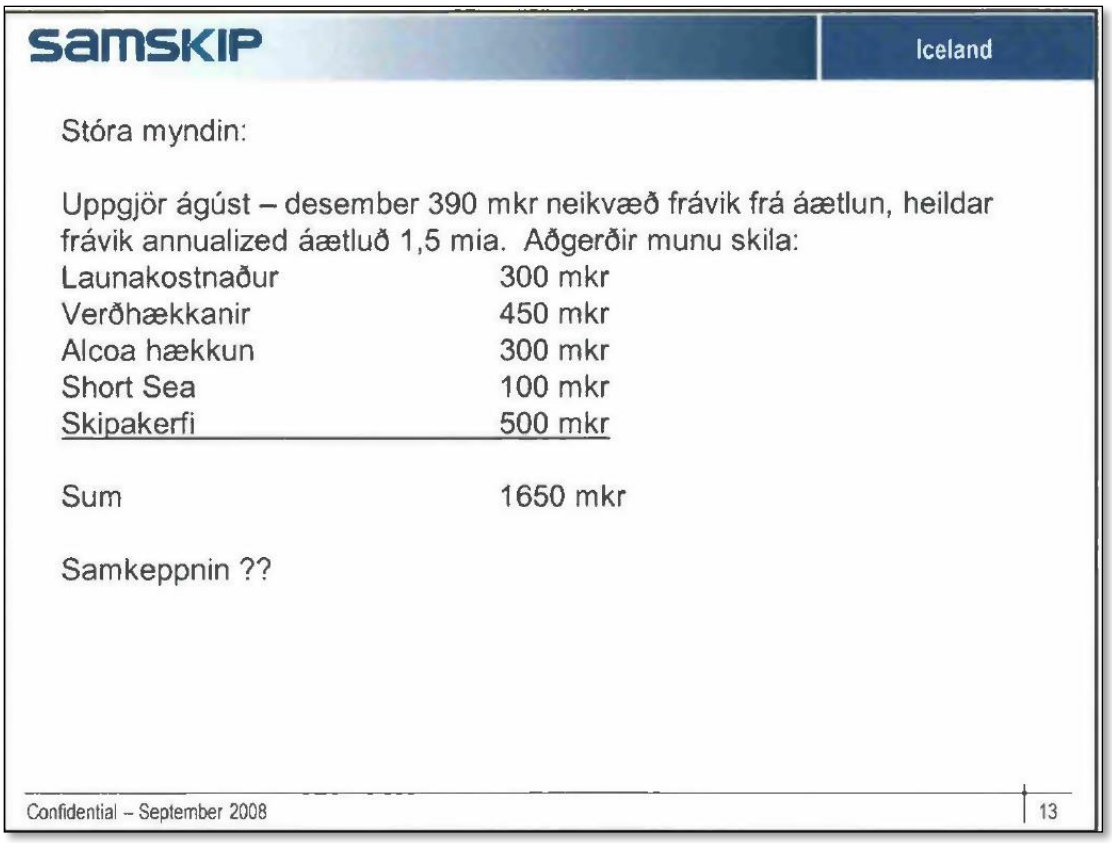
*-scaling down system lead to **400 mkr** lower costs*

*-shipping SWEA MCL volumes from R´dam to Sweden will generate **60 mkr***

There will be a drop in ebitda during august-december of 360 mkr, full effects of above actions will be reached by year end and prospects for 2009 are to be in line with results of Iceland for 2006 and 2007, in IKR."[1556]

2899. Glæra nr. 13 hefur titilinn *„Iceland"/ „Stóra myndin*" og þar stendur eftirfarandi:

[1556] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […]



2900. Framangreindar glærur lýsa áherslum Samskipa á þessum tíma sem fólust ekki síst í verðhækkunum og breytingum (minnkun) á siglingakerfi fyrirtækisins sem byggðust m.a. á ólögmætu samráði við Eimskip. Er þetta enn frekar til stuðnings því hversu *„Nýtt upphaf"* verkefnið var samofið verðhækkunum og frekari gjaldtöku hjá viðskiptavinum.

2901. Hér að framan er fjallað um atvik undir lok septembermánaðar árið 2008 vegna yfirstandandi alþjóðlegrar lausafjárkreppu og erfiðrar stöðu íslensku viðskiptabankanna þriggja, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.1, 8.16.11 og 8.17.4. Þær erfiðu aðstæður ber að setja í samhengi við að á þeim tíma réru helstu eigendur og stjórnendur Samskipa öllum árum að því að afkoma Samskipa á Íslandi skyldi um komandi ár verða í takti við góða afkomu fyrirtækisins góðærisárin 2006 og 2007. Talið er að samráðið með Eimskip hafi verið til þess fallið að gera fyrirtækinu þetta kleift og skal virða framangreint í samhengi við eftirgreind gögn málsins, sbr. einnig kafla 8.15.11:

- Fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH til stjórnenda þann 18. mars 2008 um að vernda Samskip á Íslandi sem *„cash cow"* samstæðunnar, sbr. kafla 6.7.3.

- Fjárhagslegt markmið skv. bónussamningi Samskipa við ÁG (*„Bónus skema"*) frá 1. júlí 2008, þar sem stefnt skyldi að því að EBITDA framlegð Samskipa hf. yrði 11% af veltu fyrirtækisins, sbr. kafla 7.6.1.

- Í bónussamningnum kom fram að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj skyldu fara mánaðarlega yfir stöðuna á því hvort (S)forstj væri að ná markmiðum bónussamningsins (m.a. framangreindu fjárhagslegu markmiði). Umræddur bónussamningur var í gildi þegar (S)forstj hitti (S)stjform-S (og (S)stjórnarm-fjármstj) á stöðufundum í september 2008. Talið er að stöðufundirnir hafi beint eða óbeint tengst eftirliti með markmiði bónussamningsins. Fyrrnefndar glærur frá fundi (S)forstj og (S)stjform-S renna stoðum undir framangreint enda bera þær með sér að þar hafi verið fjallað um aðgerðir og að afkoma fyrirtækisins árið 2009 yrði í takt við afkomu fyrirtækisins árin 2006 og 2007.

- Í þessu sambandi er jafnframt vakin athygli á umfjöllun í fyrrnefndum glærum frá fundi (S)forstj og (S)stjform-S 22. september 2008 er fjallað um aðgerðir og metnaðarfulla afkomu Samskipa vegna þeirra. Þetta verður að virða í samhengi við fjölda annarra samtímagagna sem sýna ánægju (S)forstj og annarra stjórnenda með góða afkomu Samskipa á Íslandi eftir efnahagshrunið haustið 2008, sbr. umfjöllun í kafla 10.6.3 og 12.2.5.2. Á sama tíma glímdu önnur fyrirtæki á Íslandi, heimilin og þjóðarbúið við afleiðingar hrunsins.

2902. Hér vekur einnig eftirtekt að í áðurnefndri glærukynningu, sem merkt var stöðufundi (S)forstj með (S)stjform-S frá 22. september 2008, var gert ráð fyrir því að verð til Alcoa yrði hækkað á sama tíma og flutningsgeta Samskipa yrði dregin saman. Kom þessi verðhækkun gagnvart Alcoa til viðbótar við miklar verðhækkanir á gjaldskrám Samskipa stuttu áður, 1. september 2008. Hér ber að rifja upp að viku fyrr höfðu Samskip lagt fram kröfu um verulega verðhækkun á fundi með Alcoa í Pittsburg í Bandaríkjunum 15. september 2008, sbr. einnig tölvupóst Samskipa til Alcoa 10. og 19. september 2008. Þegar (S)forstj mætti á stöðufund með (S)stjform-S lá ekki fyrir afstaða Alcoa til kröfu Samskipa. Hvað sem því líður sýnir framangreind glæra frá fundi (S)forstj með (S)stjform-S að Samskip töldu sig hafa góða von um að geta bæði dregið verulega úr flutningsgetu en engu að síður hækkað samtímis verulega verð á þjónustu gagnvart viðskiptavinum fyrirtækisins, þ. á m. stórum og mikilvægum viðskiptavinum eins og Alcoa o.fl.

2903. Á áðurnefndri glæru 13 frá fundi (S)forstj og (S)stjform-S kemur fram neðst undir upptalningu á aðgerðum Samskipa: *„Samkeppnin??"*. Undirstrikar þetta að mati eftirlitsins að ein forsenda þess að upptaldar aðgerðir á glærunni gætu gengið upp væri áframhaldandi samráð við Eimskip. Í þessu sambandi skal rifja upp að skömmu áður, í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 4. september 2008, var fjallað um undirbúning á siglingakerfisbreytingu Samskipa og kom þar m.a. fram að *„stóra spurningin"* væri hvað *„gera skal"* með viðskipti við Byko, Danól/Ölgerðina, Innnes og Nathan & Olsen. Hafa ber í huga að öll þessi fyrirtæki voru á þessum tíma mikilvægir viðskiptavinir Eimskips. Tilvísun í *„stóru spurninguna"* í kynningu (S)frkvstj-millilandasv laut að því hvernig Samskip myndu nálgast þá viðskiptavini sem taldir voru upp í glærukynningunni, þ.e. hvaða verð og kjör yrðu boðin. Samtímagögn sýna að Samskip settu fram sambærilegar spurningar um samkeppnishegðun síðar á samráðstímabilinu, en í október 2009 fóru Samskip aftur yfir *„spurningar"* varðandi samkeppni á markaðnum, sbr. kafla 14.9.2 þar sem fjallað er um niðurstöðu *„kreppuhóps"* Samskipa, en þar var m.a. spurt: *„Hafa Samskip verið að koma í veg fyrir verðhækkanir?"*; Eru Samskip sá *„aðili á markaðnum sem ekki er unnt að treysta"*?; Er mögulegt að Samskip hafi *„komið í veg að friður kæmist á"*?

2904. Jafnvel þó að á stöðufundi (S)forstj og (S)stjform-S 22. september 2008 hafi verið uppi álitaefni hjá þeim um *„samkeppnina"*, þ.e. Eimskip, þá sýna samtímagögn, sem urðu til eftir fundinn, ótvírætt hvaða leið var áfram valin hjá Samskipum og Eimskip. Áfram var valið samstarf við Eimskip en ekki samkeppni. Um þetta vísast til umfjöllunar í næstu köflum um atvik í október til desember 2008 og *„frið"* fyrirtækjanna frá árinu 2009 til ársins 2013, sbr. umfjöllun í kafla 14.

2905. Þótt keppinautar eigi í nánu samráði getur verið tortryggni milli þeirra um að staðið sé við samráðið, sbr. umfjöllun í kafla 4.8. Á þessum tímapunkti, þ.e. 22. september 2008, lá ekki fyrir hvernig Samskip og Eimskip myndu fara með þann þátt samráðsins sem tók til sjóflutninga, þ.e. hvernig Samskip kæmu til með að breyta siglingakerfi sínu og takmarka flutningsgetu, sbr. t.d. verkefni fyrirtækjanna á glærum númer 6 og 7 um siglingakerfin og slotsamninga í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni. Sú útfærsla lá ekki fyrir fyrr en nokkrum vikum síðar, sbr. kafla 9.5 og áfram, þar sem því er lýst að Samskip drógu úr flutningsgetu í lok október og Eimskip hafði þá þegar dregið úr flutningsgetu í ágúst og dró enn frekar úr flutningsgetu tengt Íslandi um miðjan nóvember 2008. Þessu samráði með breytingum á siglingakerfi íslenska markaðarins var, ásamt m.a. ólögmætri markaðsskiptingu mikilvægra viðskiptavina, síðan viðhaldið í rúm fjögur ár.

2906. Í mgr. 905-910 í athugasemdum við AI mótmæla Samskip þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af glærukynningum frá 22. september 2008. Eins og rökstutt er í kafla 25.23.9 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa.

2907. Eins og fjallað er um í kafla 8.16.5 unnu Eimskip eins og Samskip frá miðjum 15. september 2008 áfram að helstu þáttum „*Nýtt upphaf*" verkefnisins vegna siglingakerfisins. Vísast hér til áðurnefnds fundar framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 þar sem fjallað var um aukið samstarf við Samskip. Einnig vísast til funda og símtala (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-skiparekst og/eða (E)frkvstj-EimÍsl með (E)forstj og/eða (E)frkvstj-alþjsv 22., 27. og 29. september 2008.[1557] Talið er að nefndir fundir (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst með (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi tengst vinnu og atriðum í „*Nýtt upphaf*" verkefninu með Samskip á þessum tíma.

2908. Sem fyrr segir hækkuðu Samskip almennt verð fyrirtækisins verulega þann 1. september 2008 og lögðu á karagjald 10. sama mánaðar. Eimskip hækkaði verð á landflutningum um miðjan ágúst 2008. Um miðjan september 2008 var innan Samskipa beðið eftir verðhækkunum Eimskips. Þetta má m.a. sjá af eftirgreindum tölvupóstum innan Jóna og milli Jóna og Samskipa.

2909. Þann 16. september 2008 sendi (S)starfsm, starfsmaður hjá Jónum, tölvupóst til framkvæmdastjóra fyrirtækisins ((S)frkvstj-Jóna) og lýsti yfir miklum erfiðleikum við að keppa á markaðnum þrátt fyrir talsverð sóknarfæri. Heiti tölvupóstsins var, *„FCL tilboð o.fl. „Strandaglópar" eða pólitísk ákvörðun".*[1558] Í tölvupóstinum sagði:

„Ég er með neðangreint „á puttanum" þessa dagana og kemst hvorki lönd né strönd vegna þess einfaldlega að við erum með allt of há verð... ....þ.e. hærri verð en Eimskip (Atlu) ... á öllum sviðum." [1559]

2910. Síðan eru í tölvupóstinum taldir upp ýmsir viðskiptavinir sem (S)starfsm taldi mögulegt að ná í viðskipti með því að lækka verð og fella niður gjöld (feitletrun (S)starfsm):

„Til þess að komast e-ð áfram með þetta þá tel ég að við þurfum að gera eftirfarandi:

1. Gefa gámaverð frá Evrópu: 20´ gámur ca Eur 700 og 40´ gámur ca Eur 900 (enn lægra hjá Álfaborg (og jafnvel fleirum..))

2. Taka Staðsetningargjaldið út

3. Taka af nýjustu hækkanir hér heima (og fara með heimkeyrslu niður í Kr 15-17 þús p/gám)

Ef við gerum þetta þá eigum við kannski möguleika í ofangreinda... þó ekkert endilega 100 % víst...

Er þetta e-ð sem hægt er að ræða? ef ekki þá verður maður bara snúa sér að annars konar sölu, þ.e. minni aðilum osfrv

Fyrir utan þetta er svo margir aðrir aðilar, sem við sölumenn erum að vinna í .... sbr verkefnalista okkar

Hitti m.a. […] í Örninn/Hjól aðeins í gær (á Korpunni) og hann er æfur vegna farmskrárhækkana ..... en [(S)starfsm] *er að undirbúa fund með honum*

Vorum að fá inn beiðni um tilboð frá Pennanum 20-30 gáma ári ...

[1557] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.103391. Afritуð tölvupóstsamskipti […]. Doc. ID. 0.7.33.349347. Afritуð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.351111.
[1558] FCL er skammstöfun fyrir *„Full Container Load"*, þ.e. heilgámasendingar.
[1559] Afritуð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.499984.

Osfrv, o*sfrv*"

2911. Sem fyrr segir var heiti tölvupóstsins *„Strandaglópar" eða pólitísk ákvörðun".* Er ljóst af efni hans að (S)starfsm var að spyrja yfirmann sinn hvort Jónar ætluðu ekki að lækka verð eða hvort aðrir hagsmunir réðu því að verð væri ekki lækkað (pólitísk ákvörðun). Ef verð yrði ekki lækkað myndi fyrirtækið tapa viðskiptum og starfsmenn þess vera eins og strandaglópar.

2912. (S)frkvstj-Jóna framsendi þennan tölvupóst (S)starfsm til (S)forstö-innfl1 (með afriti til (S)forstj) og sagði eftirfarandi: *„skv umræðum okkar í síðustu viku og sjá hér að neðan stutta samantekt yfir það sem er í gangi.*

Jónar Transport eru að festast inni á FCL markaðnum og geta ekki hreyft sig. Við erum ekki með þann sveigjanleika í verðum (sjófrakt, uppskipun, staðsetningargjaldi) sem innflutningsdeild hefur að geta verið að kvóta verð sem að eru fyrir neðan gildandi verðskrár.

Það er töluvert af litlum og meðalstórum kúnnum að leita fyrir sér þessa dagana á „spot markaðnum" (í kjölfar neikvæðra frétta af EIMU) og vilja geta átt inngöngu hjá Jónum. Ef að verðin eru svona mikið hærri að þá er ég ekkert endilega viss um að þeir leiti til Samskipa. Hér er ekki verið að tala um að gera samninga. ATLU og TVG bíða eftir að EIMU gangi fram með almennar hækkanir en útlitið er frekar að þeir ætli í sértækar hækkanir." [1560]

2913. Samkvæmt þessu bjó framkvæmdastjóri Jóna yfir vitneskju um að helsti keppinauturinn, TVG, biði eftir því að móðurfélagið, Eimskip, legði línuna og hækkaði verð. Jafnframt taldi (S)frkvstj-Jóna sig vita að Eimskip stefndi frekar að sértækum hækkunum í stað almennrar hækkunar. Gefur orðalagið í tölvupósti til kynna að þær upplýsingar væru komnar frá keppinauti Samskipa/Jóna. Ber að hafa í huga að í málinu liggur fyrir að (S)frkvstj-Jóna átti ítrekað í samskiptum við stjórnendur hjá TVG og Eimskip þar sem m.a. verðsamráð átti sér stað.[1561]

2914. Jafnframt benti hann (S)forstö-innfl1 og (S)forstj á að mögulegt væri að ná auknum viðskiptum með samkeppnisaðgerðum. Ekki var hins vegar um það að ræða að Samskip lækkuðu verð á þessum tíma til að halda í viðskiptavini eða afla sér aukinna viðskipta. Var það í skilningi umrædds tölvupósts *„pólitísk ákvörðun"* að halda uppi verði á þessum tíma. Er það í samræmi við það sem fram hefur komið um *„Nýtt upphaf"* verkefnið og áhrif þess.

2915. Í mgr. 910 -911 í athugasemdum við AI mótmæla Samskip þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af tölvupóstum (S)starfsm og (S)frkvstj-Jóna frá 16. september 2008. Eins og rökstutt er í kafla 25.23.10 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa.

2916. Eins og lýst hefur verið undirrituðu Eimskip og Samskip 30. nóvember 2001 samkomulag sem tók til samráðs þeirra um siglingar til og frá öðrum Evrópuríkjum. Nefndu fyrirtækin samkomulagið: *„Trúnaðarmál Neyðarsamkomulag"*. Það átti að taka til *„gámaflutninga með skipum félaganna"* sem *„skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka."* Gögn málsins sýna hins vegar að þetta samkomulag var framkvæmt með mun rýmri hætti. Þannig sýna gögn frá Eimskip frá árinu 2007 að innheimt hafi verið *„2x fyrir venjulegan flutning"*. Með öðrum orðum tók þetta samkomulag ekki aðeins til flutninga vegna óviðráðanlegra orsaka heldur einnig til venjulegra flutninga, þ.e. til almennra flutninga fyrirtækjanna til og frá öðrum Evrópuríkjum eftir því sem fyrirtækin töldu þörf á. Er í málinu að finna eintak af skjalinu þar sem verð fyrir hina *„venjulegu"* flutninga hefur verið handskrifað á samkomulagið frá 2001, sbr. kafla 5.4.1 hér að framan. Rökstutt er í kafla 5.4 að þetta samstarf Eimskips og Samskipa á grundvelli *„neyðarsamkomulagsins"* hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

[1560] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.474588.
[1561] Sjá t.d. kafla 8.16.11, 8.17.11, 14.6, 14.56.

2917. Tölvupóstsamskipti milli Eimskips og Samskipa m.a. á tímabilinu 1. september til 23. september 2008 sýna framkvæmd á hinu ólögmæta samráði í Evrópusiglingum :

- (E)deildstj-útfl3, deildarstjóri í útflutningsdeild Eimskips, sendi 1. september tölvupóst til (S)kostneftirl, starfsmanns í kostnaðareftirliti Samskipa. Kvaðst hann ekki skilja reikninga frá Samskipum fyrir meira en tvær milljónir kr.: *„Ég verð að viðurkenna að ég skil ekkert í þessum reikningum. Gámarnir eru í fyrsta lagi ykkar […], fluttir af ykkur og þeir eru ekki til í okkar kerfum.*"

- (S)kostneftirl svaraði samdægurs: *„Þetta eru 4 gámar til Immingham. Skv. mínum heimildum er […] ykkar kúnni. Það féll niður áramótaskip hjá ykkur og hann sendi því með okkur í þeirri viku. Við vorum ekki á því að rukka þetta til Eimskips eins og beðið var um en Soffanias hafnaði alltaf reikningunum. Svo var greiðanda breitt í Eimskip eftir að staðfesting fékkst frá ykkur […]*

- *(E)deildstj-útfl3 svaraði (S)kostneftirl þann 23. september 2008: „Afsakaðu drátt á svörum en ég er búinn að vera skoða þetta fram og til baka.*

  Ég kem til með að greiða fyrir þessa flutninga en reikningar eru ekki réttir skv. neyðarsamkomulagi okkar á milli. Bið þig því vinsamlegast um að sjá til þess að reikningar verði leiðréttir svo ég geti komið áfram greiðslu."

- (S)kostneftirl varð við þessu og bað starfsmann Samskipa um að lagfæra reikningana *„skv. Eimskipa samkomulaginu*". Var (S)forstö-útfl sent afrit af þessum tölvupóstsamskiptum.[1562]

- Starfsmaður Samskipa í Bretlandi sendi þann 8. september 2008 tölvupóst til starfsmanns Eimskips í Bretlandi. Vísaði hann til símtals við viðkomandi fyrr um daginn; *„I refer to a confirmation that [(E)forstö-innfl] in Eimskip Iceland has given to our Import Manager in Iceland [(S)forstö-innfl1], that this container will ship on your vessel sailing from Immingham this week.*" (S)forstö-innfl1 framsendi samdægurs þennan tölvupóst til (E)forstö-innfl og sagði: *„Reddar þú ekki þessum gámi fyrir mig. Þetta er gámurinn sem við ræddum um daginn.*" (E)forstö-innfl svaraði þessu játandi daginn eftir.[1563]

2918. Eins og áður segir er rökstutt í kafla 5.4 að þetta samstarf Eimskips og Samskipa hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkenndi fyrirtækið að hafa átt í ólögmætu samráði *„við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda*", sbr. tölul. 1.5 1. gr. sáttarinnar frá 16. júní 2021. Þá ber og að horfa til þess að Eimskip og Samskip ræddu um að nota þetta samkomulag sem grunn til þess að auka ólögmætt samráð fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 9.3 um tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008.

2919. Í mgr. 913-914 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að framangreint samstarf við Eimskip hafi verið lögmætt. Ekki er unnt að fallast á það og vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar um sjónarmið Samskipa í kafla 29.

2920. Eins og áður greinir höfðu m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl fundað 2. september 2008. Þar var m.a. fjallað um fyrirhugaðan fund með Samskipum (sem fór fram 5. sama mánaðar). Einnig var fjallað um verðhækkanir gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, þ.á m. Innness („[…] *hitta Innes aftur vegna samnings þeirra sem er laus núna, verðum að ná inn hækkun á þann samning*", sbr. kafla 8.16.2.1. Þetta gekk eftir eins og fram kemur í gögnum frá 23. september 2008. Hækkanir Eimskips fólu m.a. í sér upptöku nýrra gjalda gagnvart Innness (m.a. BAF) og *„veruleg[a] hækkun*", sbr. tölvupóst (E)sölustj til (E)forstö-innfl („*Innnessamningurinn*") þennan dag, sbr. kafla 14.5.1.

[1562] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.805732.
[1563] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.668294. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.416401.

8.16.10. Stjórnendur Samskipa ræða *„stóru málin"*

2921. Þann 23. september 2008 var í tölvupósti (S)forstj til (S)aðstm-frvkstj fjallað um dagskrá fundar daginn eftir hjá yfirstjórn Samskipa. Fyrsta mál á dagskrá var: *„Almennt staðan á „stóru málunum""* og þar var tilgreint tvennt: *verðhækkanir"* og *„kerfi"* (skipakerfi).[1564]

2922. Gögn frá 24. september til 20. október 2008 gefa til kynna að aukinn þungi hafi færst í samráð Samskipa og Eimskips á þessu tímabili og í kjölfarið hafi ákveðin niðurstaða náðst. Hér ber fyrst að líta til þess sem segir í fundargerð framkvæmdastjórnar Samskipa vegna fundar sem haldinn var þann 24. september 2008, sbr. einnig fyrrgreindan tölvupóst frá (S)forstj deginum áður. Mættir á þennan fund voru skv. fundargerð (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl ásamt (S)frkvstj-fjárm. Á dagskrá fundarins kom þetta fram:

„1. Almennt staða á stóru „málunum"-(S)forstj/(S)frkvstj-fjárm/(S)frkvstj-millilandasv/(S)frkvstj-innanl

-verðhækkanir

-kerfi"

2923. Um þennan dagskrárlið var eftirfarandi bókað: *„Erfiðleikar Eimskips hjálpa til við verðhækkanir- en enn er óvissa hvað þeir gera í hækkunum."*[1565]

2924. Að mati Samkeppniseftirlitsins afmarkar þessi dagskrárliður fundar framkvæmdastjóra Samskipa vel *„stóru málin"* hjá Samskipum á þessum tíma, þ.e. verðhækkanir og breytingar á siglingakerfum. Sjá má af fundargerðinni að umræða framkvæmdastjórnarinnar um *„stóru málin"* var sett í samhengi við Eimskip. Eðlilegt var að horft væri til Eimskips í þessu sambandi enda fyrirtækið helsti keppinautur Samskipa. Af fundargerðinni má aftur á móti ráða að umræða framkvæmdastjóranna sneri ekki að ótta um viðbrögð Eimskips við fordæmalausum verðhækkunum Samskipa heldur hvað Eimskip myndi *„gera í hækkunum"*. Þessi umfjöllun í fundargerðinni endurspeglar hvernig samkeppni á flutningamarkaði hérlendis hafði verið raskað í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Í samræmi við önnur samtímagögn rennir þessi umræða lykilstjórnenda Samskipa um Eimskip stoðum undir að á þessum tíma óttuðust Samskip ekki að Eimskip myndi mæta verulegum verðhækkunum Samskipa með því að bjóða lægra verð og þannig freista þess að ná til sín viðskiptavinum frá Samskipum. Hvorki í aðdraganda hækkunaraðgerða Samskipa í september 2008 né í kjölfar þeirra var að sjá ótta hjá framkvæmdastjórum fyrirtækisins um slík viðbrögð Eimskips. Þvert á móti áttu stjórnendur fyrirtækjanna í ítrekuðum samskiptum og var markvisst unnið að auknu samráði við Eimskip. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þessi samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að halda uppi eða hækka verð. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips frá ágúst 2008 til janúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um þær í kafla 11.21.

2925. Vegna umræðu á fundi framkvæmdastjórnar Samskipa um *„stóru"* málin þá ber að halda því til haga að Eimskip hafði hækkað verð og átti eftir að hækka verð frekar gagnvart viðskiptavinum, bæði sértækar og almennar verðhækkanir, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.1 og kafla 11. Þannig sýna gögn málsins að Eimskip lagði í lok september 40% álag á olíugjald (BAF) í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Hjá Eimskip var einnig unnið að hækkunaraðgerðum í formi þess að hækka álag á BAF vegna Evrópusiglinga úr 20% upp í 40%. Á sama tíma vann Eimskip að því að færa gjaldeyrisáhættu yfir á viðskiptavini með því að breyta gjaldskrá í sjóflutningi úr íslenskum krónum yfir í evrur, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.7. Var þar um að ræða verulegar verðhækkanir hjá Eimskip

[1564] Afritaður tölvupóstur frá […] Doc. ID. 0.7.33.504003. Afritaður tölvupóstur […] Doc. ID. 0.7.33.504107.
[1565] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 22.11.2016, viðauki 8. Fundargerð frá framkvæmdastjórafundi Samskipa hf. 24.09.2008. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Framkvæmdastjórafundur – fundargerð 24. september 2008"*. Fannst á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, vistað 24.09.2008, kl. 16:03.

(allt að 80% verðhækkun gagnvart viðskiptavinum í innflutningi, sbr. skjal (E)forstö-innfl frá 25. nóvember 2008). Barst Eimskip m.a. þessi tölvupóstur og kvörtun frá viðskiptavini af þessu tilefni:

„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?"

2926. Enn fremur undirbjó Eimskip á þessum tíma og hækkaði þjónustugjöld í sjó- og landflutningum og lagði á ný gjöld. Komu þær hækkanir til framkvæmda í nóvember 2008, sbr. umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 10.4.7.

2927. Á sama tíma og áðurnefndur fundur framkvæmdastjórnar Samskipa var haldinn, 24. september 2008 sýna samtímagögn að (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl unnu að því að fá svör frá Alcoa við kröfu Samskipa um verulega verðhækkun, sbr. umfjöllun hér að framan um tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa og viðhengi dags. 19. september 2008.

2928. Gögn málsins gefa til kynna að Alcoa hafi verið tvístígandi þegar Samskip lögðu fram kröfu um viðauka við samning fyrirtækjanna og verulega verðhækkun. Í þessu sambandi má sjá að Alcoa óskaði t.a.m. eftir að Samskip myndu afhenda fyrirtækinu frekari gögn t.d. fjárhagsupplýsingar um rekstur Samskipa og innflutningstölur. Rétt er að rekja þetta.

2929. Áður en fyrrgreindur framkvæmdastjórnarfundur Samskip, 24. september 2008, fór fram sendi (S)frkvstj-millilandasv snemma morguns (kl. 07:26) tölvupóst til Alcoa (afrit til (S)forstö-útfl) með fjárhagsupplýsingum sem Alcoa hafði beðið um frá Samskipum um reksturinn. Var um að ræða upplýsingar Samskipa um fyrra hluta árs 2008. Tilgreindi (S)frkvstj-millilandasv einnig í póstinum eftirfarandi: *„As mentioned in previous email we are happy to share financial information with you on a regular basis to comfort you with regard to our financial health.*" Jafnframt bað (S)frkvstj-millilandasv Alcoa um að staðfesta símafund daginn eftir.

2930. Alcoa svaraði (S)frkvstj-millilandasv sama dag og sagði ekki unnt að halda símafund daginn eftir og Alcoa muni upplýsa Samskip hvenær unnt sé að funda.[1566] Þrátt fyrir þessi svör Alcoa héldu Samskip áfram að þrýsta á viðbrögð daginn eftir. Þann dag, 25. september 2008, sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til innkaupastjóra hjá Alcoa og bað viðkomandi um að hringja í sig.[1567] Síðar sama kvöld sendi Alcoa tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (S)forstö-útfl og innkaupastjóra Alcoa) og óskaði eftir upplýsingum um samanburð á innflutningi Samskipa árið 2007 miðað við fyrri ár. Spurði Alcoa hvort árið 2007 hafi verið umfangsmesta ár Samskipa í innflutningi. Kom fram að Alcoa ætlaði að ræða málið innanhúss daginn eftir.[1568] Daginn eftir, föstudaginn, 26. september 2008, sendi (S)forstö-útfl tölvupóst á Alcoa (afrit til innkaupastjóra Alcoa og (S)frkvstj-millilandasv) með umbeðnum upplýsingum um innflutning í TEU og útflutning í tonnum árin 2005, 2006 og 2007.[1569]

2931. Ljóst er af framangreindum gögnum málsins að undir lok septembermánaðar árið 2008 hafði Alcoa ekki tekið afstöðu til verðhækkunarkröfu Samskipa og þeirrar tillögu Samskipa að verðhækkunin skyldi haldast þar til innflutningur Samskipa myndi ná sambærilegu umfangi og á góðærisárinu 2007. Á hinn bóginn má sjá í gögnum sem stafa frá (S)forstj að hann gekk út frá því í aðgerðum Samskipa að verðhækkun gagnvart Alcoa yrði að veruleika, sbr. áðurnefnda glæru 13 í glærukynningu hans til (S)stjform-S 22. september 2008, sbr. kafla 8.16.9. Leit (S)forstj á verðhækkun gagnvart Alcoa sem mikilvægan þátt í *„stóru*" málunum en samkvæmt ummælum (S)forstj átti að vera komin *„mynd*" á þessi *„stóru*" mál, þ. á m. vegna Alcoa, 20. október 2008, sbr. umfjöllun í næsta kafla um tölvupóst (S)forstj til (S)stjórnarm-fjármstj 28. september 2008. Segja má að þessi framsetning forstjórans endurspegli samráðið við Eimskip á þessum tíma.

[1566] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.503847. […] Doc. ID. 0.7.33.806403.
[1567] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.806968.
[1568] Afritaður tölvupóstur frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.807064.
[1569] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]

8.16.11. Forstjóri Samskipa sér fram á niðurstöðu í *„stóru málunum“*

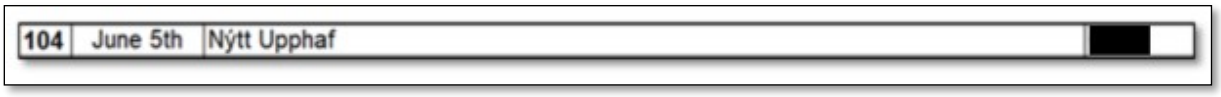
2932. Sunnudaginn 28. september 2008 sendi (S)stjórnarm-fjármstj, fjármálastjóri Samskipa Holding sem sat í stjórn Samskipa hf., tölvupóst til (S)forstj og spurði hvort stjórnarfundur Samskipa hf. yrði haldinn þann 6. október 2008. (S)forstj svaraði daginn eftir

„eigum við kannski að færa þann fund fram til 20 okt, þ.e. þetta er vinnudegi eftir fundinn á föstudag, sem og margt stórt sem verið er að vinna í ss skip, hækkanir, alcoa etc sem er í vinnslu en ekki kominn niðurstaða með, en verður komin mynd á 20 okt. sem og áætlun á síðustu metrum.“[1570]

2933. Þann 29. september 2008 hittust eins og áður segir stjórnendur Eimskips sem komu að *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Klukkan 12:00 – 16:30 átti (E)forstj fund með (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-EimÍsl.[1571] Sama dag átti (E)frkvstj-alþjsv fund með (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst. Eins og rökstutt var hér að framan er talið að þessi fundir hafi m.a. varðað samráðið við Samskip.[1572]

2934. Samkvæmt framansögðu taldi (S)forstj sig vita 29. september 2008 hvenær *„mynd“* eða niðurstaða yrði kominn í *„stóru málin“* og sama dag funduðu (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv með lykilstjórnendum Eimskips sem höfðu átt í samskiptum við Samskip, þ.e. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl.

2935. Daginn eftir, þ.e. 30. september 2008, breytti (E)forstj verkefnalistanum sínum. Eins og lýst er í kafla 7.2.1.1 birtist *„Nýtt upphaf“* verkefnið fyrst á verkefnalista (E)forstj daginn fyrir fund hans og (E)stjform með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj 6. júní 2008:



2936. Samkvæmt verkefnalista sem (E)frkvstj-alþjsv sendi til (E)forstj 16. júní 2008 var *„Nýtt upphaf“* tilgreint sem eitt af verkefnum stjórnendanna tveggja, en (E)frkvstj-alþjsv ásamt (E)forstj voru tilgreindir sem hluti af vinnuhópi *„Nýtt upphaf“* verkefnisins ásamt (S)forstj, sbr. m.a. kafla 7.3.4. Athuga ber að samkvæmt verkefnalistanum var litur *„Nýtt upphaf“* verkefnisins merktur rauður og áætlaður verktími frá júní til loka nóvember 2008.[1573] Í samræmi við tímaáætlun verkefnalistans var unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu sumarið og haustið 2008.

2937. Umræddan dag, 30. september 2008, vistaði (E)forstj hjá sér uppfærðan verkefnalista, sbr. kafla 7.3.4. Í því skjali hafði liturinn í skjalinu fyrir *„Nýtt upphaf“* breyst úr rauðum í gulan. Er það til staðfestingar því að *„Nýtt upphaf“* væri í vinnslu en því væri ekki lokið. Í þessum uppfærða verkefnalista (E)forstj 30. september 2008 var áfram gert ráð fyrir að *„Nýtt upphaf“* verkefninu yrði lokið í nóvember 2008.

2938. Ljóst er að mikilvægum verkþáttum í *„Nýtt upphaf“* verkefninu lauk í nóvember 2008, sbr. kafla 9. Þannig hafði flutningsgeta verið takmörkuð, gámasamstarf aukið og gripið til ýmissa ráðstafana til að hið ólögmæta samráð myndi ganga fram með skilvirkum hætti. Aftur á móti var áfram unnið að öðrum verkþáttum eins og t.d. nýjum Norður-Ameríku samningi og auknu samstarfi í skipaafgreiðslu.

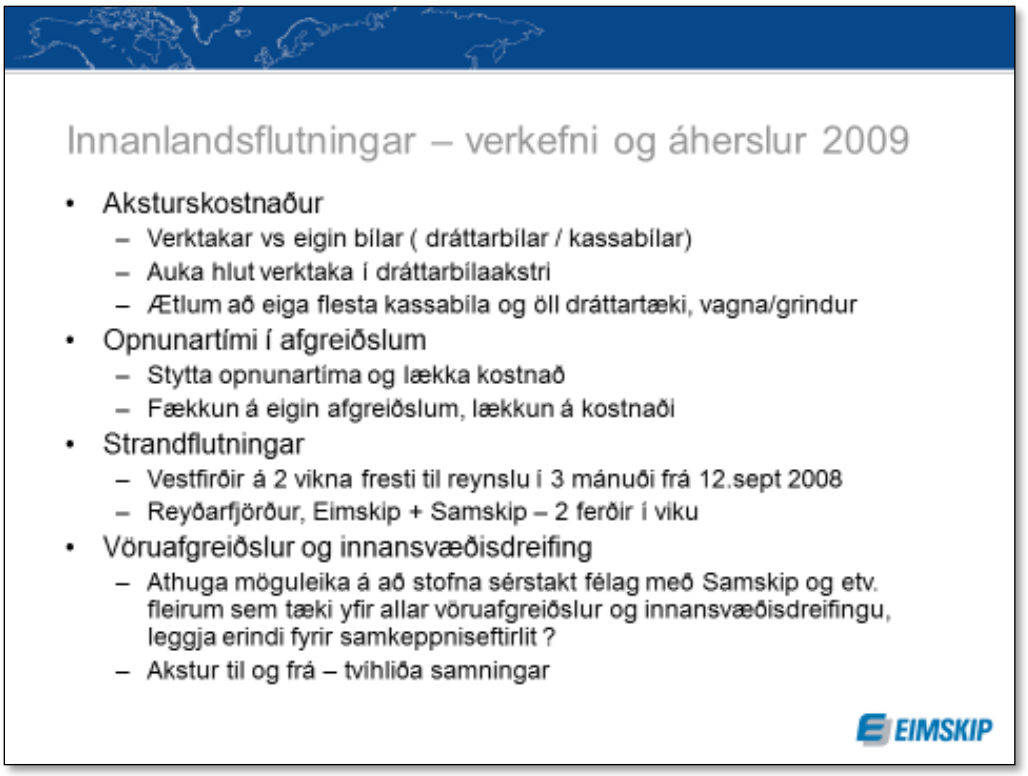
2939. Sú staðreynd að gögn (S)forstj og (E)forstj sýna með eins dags millibili vissu um framgang í *„Nýtt upphaf“* verkefninu endurspeglar hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna og Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

[1570] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.506666.
[1571] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.351119.
[1572] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.78361.
[1573] Líkt og fyrr greinir sagði […] aðspurður í skýrslutöku hjá lögreglu um litakóðunina á verkefnalistanum: *„Sko gula, já græn þýðir að búið er að ljúka því“ „Rauða væntanlega ekki hafið“ „Gult í vinnslu“. „Ekkert flóknara en það“*. Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 118.

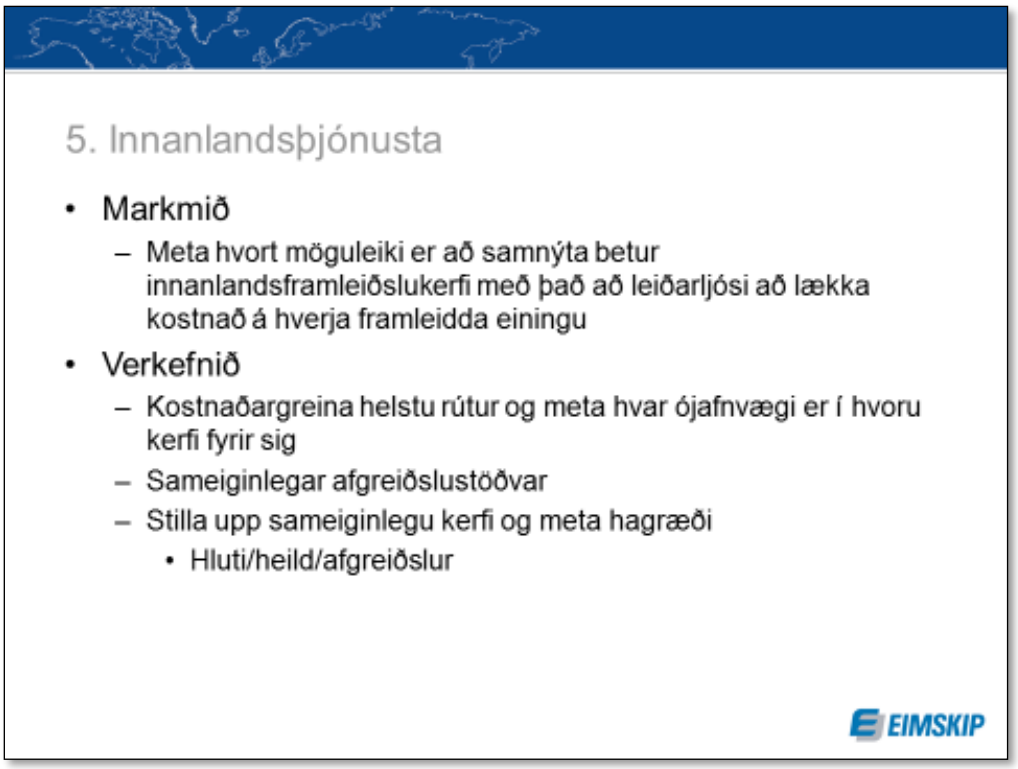
2940. Í málinu er að finna glærukynningu (E)frkvstj-innanl sem ber heitið *„Innanlandssvið Eimskips – Rekstraráætlanir 2009 – 30. september 2008 (E)frkvstj-innanl*" og er hún þannig dagsett daginn eftir fund (E)frkvstj-innanl með (E)forstj.[1574] Í henni kemur fram að Eimskip stefni að því að hækka verð á landflutningum 1. apríl og 1. desember 2009, í bæði skiptin um 5%. Fram kemur að afkoma væri óviðunandi, mikil samkeppni (markaðurinn sagður vera *„tvíkeppnismarkaður*") og að tilteknir stórir viðskiptavinir væru með of lágt verð. Síðan er greint frá helstu breytingum á árinu 2008:

2941. Í næstu glæru er verkefnum og áherslum fyrir árið 2009 lýst þannig:

[1574] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Innanlandssvið áætlanir 2009 29 sept 08.ppt*". Titill: *„Innanlandssvið Eimskips – Rekstraráætlanir 2009*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Innanlandssvið áætlanir 2009 29 sept 08.ppt*". […] Doc. ID. 0.7.33.238025.



2942. Hér ber að rifja upp hvað sagði í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni frá júní 2008 um landflutninga, en minnt skal á að kjarni þess verkefnis var að meta hagkvæmni verkefna *„með því að auka samstarf milli Samskip og Eimskip“*:



2943. Í samræmi við önnur gögn málsins er í *„Nýtt upphaf“* verkefninu vísað til samstarfs milli Eimskips og Samskipa sem þegar var fyrir hendi í júní 2008. Þannig átti að meta möguleika á því að *„samnýta betur“* landflutningakerfi fyrirtækjanna. Gert var og ráð fyrir samvinnu og upplýsingaskiptum um

viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Átti vinnuhópurinn samkvæmt verkefninu að *„kostnaðargreina“* helstu flutningaleiðir og meta *„hvar ójafnvægi er í hvoru kerfi fyrir sig“*. Einnig átti að kanna kosti þess að ganga enn lengra í samstarfi og hvort stilla ætti upp sameiginlegu landflutningakerfi og afgreiðslustöðvum Eimskips og Samskipa.

2944. (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl funduðu 4. júlí, 11. ágúst og 17. september 2008. Undirmenn þeirra ræddu ítrekað um samvinnu í landflutningum, sbr. samtal (S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl 8. september 2008, fund (E)svæðisstj1, (E)þjstj-Austur, (S)forstö-landfl og (S)rekststj-landfl3 9. september 2008 og samskipti (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 í kjölfarið sem leiddu til samkomulags um markaðsskiptingu á Austurlandi sem (E)svæðisstj1 tilkynnti (E)frkvstj-innanl um 16. september 2008. Um þetta vísast til umfjöllunar hér að framan.

2945. Þegar framangreind samskipti Samskipa og Eimskips eru virt með hliðsjón af *„Nýtt upphaf“* glærunni um landflutninga og umfjöllun um samvinnu við Samskip í glærum (E)frkvstj-innanl er ljóst að talsverður áfangi hafði náðst 30. september 2008 í ólögmætu samráði fyrirtækjanna í landflutningum í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Samkvæmt glærum (E)frkvstj-innanl var ein helsta breytingin á árinu 2008 hjá innanlandssviði Eimskips samvinna við Samskip á *„ýmsum flutningaleiðum“*. Einnig er mikilvægt að í glærunum segir að Eimskip sjái *„mikil tækifæri framundan“* í samvinnu við helsta keppinaut fyrirtækisins í landflutningum. Í samræmi við gögn hér að framan, sbr. til dæmis tölvupóst (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-innanl frá 18. september 2008 sem fjallað er um í kafla 8.16.7, var fyrirhuguð samvinna við Samskip vegna sjóflutninga til og frá Reyðarfirði. Þá átti að kanna möguleika á því að ganga enn lengra í samvinnu við Samskip og stofna sameiginlegt félag sem myndi annast *„allar vöruafgreiðslur og innansvæðisdreifingu“*, sbr. umfjöllun í kafla 8.19.6.

2946. Einnig sýna glærur (E)frkvstj-innanl að Eimskip hafði náð fram 30% hækkun á flutningi á ferskum fiski. Þann 11. ágúst 2008 var verð á landflutningaþjónustu Eimskips hækkað um 9,8%. Samkvæmt glærum (E)frkvstj-innanl voru tvær verðhækkanir til viðbótar fyrirhugaðar. Hvergi kemur fram ótti við að samkeppni frá Samskipum geti hindrað þau áform. Er það í samræmi við gögn Samskipa frá þessum tíma þar sem ekki var að finna áhyggjur af viðbrögðum Eimskips við verðhækkun Samskipa. Nánar er fjallað um verðhækkanir og atvik þessu tengd í samráði fyrirtækjanna í kafla 11.

2947. Sem fyrr segir kom fram í glærum (E)frkvstj-innanl að til skoðunar væri sameiginlegt landflutningakerfi og sameiginlegar afgreiðslustöðvar Eimskips og Samskipa. Áður höfðu komið fram hugmyndir í gögnum frá Samskipum sem miðuðu einnig að því sem nefna má formbundna samvinnu milli Samskipa og Eimskips, sbr. gögn (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 um heildarsamræmingu siglingakerfa fyrirtækjanna. Bæði í þessum gögnum (S)frkvstj-millilandasv og framangreindri glæru (E)frkvstj-innanl er vísað til samkeppnislaga/Samkeppniseftirlitsins. Enda þótt Eimskip og Samskip hafi haldið víðtæku ólögmætu samráði sínu leyndu fyrir samkeppnisyfirvöldum er því ljóst að þegar fyrirhugað samráð þeirra tók á sig slíka áþreifanlega og sýnilega mynd fóru fyrirtækin ekki í grafgötur um nauðsyn þess að óska eftir undanþágu frá banni samkeppnislaga við ólögmætu samráði keppinauta. Hvað sem því líður er ljóst að þessar hugmyndir Eimskips og tillögurnar í gögnum (S)frkvstj-millilandasv voru liðir í því meginmarkmiði *„Nýtt upphaf“* verkefnisins að meta *„hagkvæmni“* þess að *„auka samstarf“* á milli Samskipa og Eimskips í flutningastarfsemi fyrirtækjanna.

2948. Það felur í sér ólögmætt samráð samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga þegar fyrirtæki hafa með sér samstarf í þeim tilgangi að takmarka flutningsgetu sína, jafnvel þótt það sé gert í þeim tilgangi að *„hagræða“* í rekstri enda er fyrirtækjum óheimilt að hafa með sér samráð um slíkar aðgerðir. Þannig áskilur 10. gr. samkeppnislaga að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir, jafnframt þegar um er að ræða hagræðingaraðgerðir. Því var ekki að heilsa í tilviki Samskipa og Eimskips.

2949. Þegar hér var komið sögu í lok september 2008, voru í aðsigi afdrifaríkir atburðir sem tengdust m.a. stórum eigendum Samskipa og Eimskips, en aðaleigendur fyrirtækjanna höfðu rík tengsl við

fjármálakerfið hér á landi í gegnum eignatengsl þeirra eða tengdra félaga, annars vegar eignatengsl aðaleigenda Samskipa í Kaupþing banka og hins vegar eigenda Eimskips í Landsbanka Íslands, sbr. umfjöllun í kafla 6.7. Þannig var boðað til fréttamannafundar í Seðlabanka Íslands 29. september 2008, þar sem tilkynnt var að Glitnir banki hefði vikuna á undan leitað til Seðlabankans um fjármögnun. Var á fundinum lesin upp tilkynning frá forsætisráðuneytinu um að samkomulag hefði verið gert um hlutafjárframlag ríkissjóðs til Glitnis. Í kjölfar þessa varð atburðarásin hröð þegar fjármálafyrirtæki féllu hvert af öðru næstu daga á eftir, þ. á m. Kaupþing banki, Landsbanki Íslands og Glitnir banki.[1575] Eftirfarandi gögn gefa til kynna að aukinn þungi hafi færst í ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í kjölfarið.

2950. Daginn eftir blaðamannafund Seðlabankans um erfiðleika Glitni banka sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv kl. 20:14 með heitingu *„alcoa"*: *„sælir - voru þeir alcoa menn komnir til baka?"*. Hér að framan í ákvörðuninni hefur verið fjallað um verðsamráð Samskipa og Eimskips og atvik vegna verðhækkunarkröfu Samskipa gagnvart Alcoa. Fyrirspurn (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv tengdist þessum aðgerðum. (S)frkvstj-millilandasv hafði haft mikla aðkomu að þessum hækkunaraðgerðum og samskiptum við Alcoa í lok september 2008 og er ljóst af gögnunum að Alcoa hafði verið tvístígandi og óskað frekari gagna vegna kröfu Samskipa um verðhækkun, sbr. umfjöllun hér að framan.

2951. (S)frkvstj-millilandasv svaraði (S)forstj morguninn eftir, 1. október 2008 kl. 09:29 þar sem fram kom eftirfarandi: *„heyrði í* [innkaupastjóra Alcoa] *í gær. Þeir funda mikið innanhúss þessa dagana. <u>Þetta stendur verulega í þeim</u> en klár vilji hjá* [innkaupastjóranum] *til að reyna að ná lendingu með okkur. Hann á fundi með […] í dag og ég reikna með að heyra frá honum seinna í dag."*[1576]

2952. Gögn málsins gefa til kynna að sama morgun, 1. október 2008, hafi (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl rætt saman um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Fyrir liggur að þann morgun boðaði (E)frkvstj-EimÍsl bæði (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl til fundar með Samskipum og vísaði í fundarboðinu til samskipta við (S)frkvstj-millilandasv. Eins og lýst verður hér á eftir var þessi fundur haldinn 6. október 2008.[1577] Sú staðreynd að þessi fundur var haldinn eftir samskipti (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv gefur til kynna aukna þýðingu hans, enda gegndu þeir miklum ábyrgðarstöðum hjá fyrirtækjunum. Gögn málsins sýna að um kvöldið 1. október 2008 hafi (S)frkvstj-millilandasv unnið í málefnum sem tengdust *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Sendi hann tölvupóst til (S)forstö-innfl1 sem bar heitið *„Verðin í USA samningnum"* og bað hann (S)forstö-innfl1 um að senda sér *„excel skjalið sem við vorum með fyrir síðasta fund þar sem einingarverðin komu fram."* (S)forstö-innfl1 svaraði og benti (S)frkvstj-millilandasv á að þetta skjal væri í hans tölvu.[1578]

2953. Þann 2. október 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til erlends starfsmanns Eimskips. Greindi hann frá því að *„our old friends S-Line"* (þ.e. Samskip) vildu flytja tvo gáma frá Bretlandi (Immingham) til Reykjavíkur.[1579] (S)frkvstj-Jóna hafði nokkrum mínútum áður sent tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og beðið um þessa flutninga.[1580] Vekur eftirtekt að framkvæmdastjóri hjá Eimskip ((E)frkvstj-flutnkerf) vísi til helsta keppinautar fyrirtækisins sem *„gamals vinar"*. Hér ber og að hafa í huga að á þessum tíma var í gildi ólögmætt samráð vegna Evrópuflutninga (*„neyðarsamkomulagið"* frá 2001) milli fyrirtækjanna sem í reynd var framkvæmt þannig að það tæki til flutnings á gámum fyrir hvort annað þótt engin *„neyð"* væri fyrir hendi, sbr. umfjöllun hér að framan. Í október 2008 kom framkvæmd á *„neyðarsamkomulaginu"* aftur til umræðu milli fyrirtækjanna. Hófu þau samningslotu sem tengdist þessu samkomulagi, útvíkkun þess og þeim þætti

[1575] Vísast um þetta til skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis um aðdraganda og orsakir falls bankanna árið 2008. Aðgengilegt á slóð: https://www.rna.is/eldri-nefndir/addragandi-og-orsakir-falls-islensku-bankanna-2008/skyrsla-nefndarinnar/.
[1576] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.507977.
[1577] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.426307.
[1578] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.673812.
[1579] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.30324.
[1580] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.30322.

samráðsverkefnisins sem laut að slotsamningi milli fyrirtækjanna. Verður þessu lýst nánar hér á eftir í köflum 8.19, 9.1, 9.3, 9.12.2 og 11.14.2.

2954. Þennan sama dag, 2. október 2008, var innan Eimskips fjallað aftur um samvinnu við Samskip í landflutningum. Sem fyrr segir höfðu fyrirtækin *„komið sér saman"* um aukið samráð með ólögmætri skiptingu á tilteknum akstursleiðum á Austurlandi, sbr. tölvupóst (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-EimÍsl frá 16. september 2008. Þann 2. október 2008 sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til (E)rekstj-aksturst og (E)forstö-fjárh2 vegna þessa. Sendi hann þeim excel-skjöl vegna vinnu við áætlun fyrir 2009 og setti fram þessa útskýringu í tölvupóstinum:

„Setti inn útgjöld vegna akstur milli EGS og SEY að upphæð 6 milljónir, og lækkaði aksturskostnað sem því nam, vegna samnings við Samskip um að aka fyrir okkur vöru til SEY, þó að samningarnir séu ekki alveg frágengnir. Erum byrjaðir.

Hækkaði á móti sértekjur á RFJ, þar sem við ætlum að aka fyrir samskip vörum frá RFj til ESK og NES."[1581]

2955. Samkvæmt þessu var umrætt ólögmætt samráð þá þegar hafið en frágangi á samningi við Samskip ekki lokið. Samkeppniseftirlitið telur hér hafa þýðingu að nokkrum dögum áður, 26. september 2008, hafði (E)rekstj-aksturst sent tölvupóst til (E)svæðisstj1 og í honum sagði: *„Hér kemur samningsform"*. Um var að ræða samning frá 18. apríl 2008 og í honum segir m.a.:

„Eimskipafélag Íslands ehf., kt. 660288-1049, hér eftir nefndur verkkaupi og Flutningaþjónusta Gunnars ehf. kt. 510573-0219, hér eftir nefndur verktaki, gera með sér eftirfarandi:

SAMKOMULAG UM AKSTUR OG ÞJÓNUSTU

1. gr. Verkefni / Trúnaður

Með samkomulagi þessum tekur verktaki að sér að flytja vörur fyrir verkkaupa milli Reykjavíkur og Suðurnesja (án Grindavíkur og Voga) og sér verktaki jafnframt um afgreiðslu og dreifingu á vörum á Suðurnesjum fyrir Verkkaupa. Verktaki tekur að sér að annast alla almenna aksturspjónustu samkvæmt gildandi áætlunarferðum verkkaupa og dreifingu á vörum til viðskiptavina verkkaupa.

[…]

Aðilum er ljóst að verktaki er einnig með þjónustusamning við Landflutninga Samskip og ábyrgist verktaki að fyllsta trúnaðar skuli gætt á milli allra hagsmunaaðila. Núverandi afgreiðsla verktaka í Reykjanesbæ verður merkt með merki verkkaupa og skal þess gætt að jafnræðis skuli gætt er varðar stærð og gerð allra merkinga. Þá skulu öll flutningatæki framvegis einungis merkt lógói verktaka svo og vinnufatnaður.

Verktaki mun á engan hátt reyna að hafa áhrif á það hvort flutningakerfið viðskiptavinir velja í viðskiptum sínum við verktaka. Ef upp koma vafaatriði svo sem að viðskiptavinur velji ekki sjálfur hvort kerfið skal notað skal verktaki reyna að skipta viðskiptum bróðurlega á milli aðila. Í stórum útboðum skal verktaki gefa báðum aðilum upp sömu afsláttakjör á áætlunarleiðinni.

Greiðslur fyrir þjónustu verktaka:

1. Verktaki flytur vörur á milli Reykjavíkur og Suðurnesja á þeim kjörum sem verkkaupi semur við sína viðskiptavini. Verkkaupi skuldbindur sig þó til að vera í fullu samráði við verktaka í tilboðsgerð."[1582]

[1581] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[1582] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]

2956. (E)svæðisstj1 framsendi þetta skjal til annars starfsmanns Eimskips á Austurlandi ((E)svæðisstj) og sagði í tölvupóstinum aðeins þetta við (E)svæðisstj með mikilli áherslu (feitletrað og undirstrikað af (E)svæðisstj1): *„**Algjört Trúnaðarmál**.“*[1583]

2957. Ekki hafa komið fram gögn sem benda til þess að í lok september og byrjun október 2008 hafi staðið yfir samningaviðræður/frágangur milli Eimskips á Austurlandi og annars keppinautar í landflutningum (*„verktaka“*) en Samskipa. Þegar umrædd gögn eru virt saman er líklegast að þetta samningsform hafi tengst skriflegum *„frágangi“* á munnlegum ólögmætum samráðssamningi Eimskips og Samskipa um akstur á Austurlandi.

2958. Í mgr. 915 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreind gögn. Sú umfjöllun er ekki til þess fallin að breyta mati Samkeppniseftirlitsins og vísast hér til kafla 25.23.11.

2959. Samkvæmt framansögðu var áfram unnið í *„stóru málunum“* hjá Samskipum, m.a. hækkun á verði, siglingakerfi og Alcoa og (S)forstj taldi að mál myndu fara að skýrast í kringum 20. október 2008. Verða nú rakin gögn málsins fram til 20. október 2008. Verður m.a. gerð grein fyrir fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 6. október 2008 og öðrum samskiptum þessara keppinauta.

8.17. Fundur Samskipa og Eimskips 6. október 2008 og tengd atvik

2960. Eins lýst hefur verið voru breytingar á siglingakerfum hluti af *„Nýtt upphaf“* samráðsverkefninu og áttu Samskip og Eimskip fund vegna þessa þann 6. október 2008. Nánar tiltekið sýna gögn málsins að þennan dag hafi (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl hist aftur á fundi.

2961. (E)frkvstj-flutnkerf hafði setið fundina 14. ágúst og 5. september 2008 með Samskipum. Hann sat einnig fundinn 6. október 2008. Samkeppniseftirlitið telur að atvik sem áttu sér stað 2. og 5. október 2008 og varða m.a. (E)frkvstj-flutnkerf sýni undirbúning fyrir fundinn með Samskipum 6. október 2008. Skal þessum atvikum lýst áður en vikið verður að fundi fyrirtækjanna 6. október 2008.

8.17.1. Aukið gámasamstarf undirbúið

2962. Gögn málsins gefa til kynna að 1. október 2008 hafi (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv rætt saman um *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips, sbr. umfjöllun hér að framan. Daginn eftir fékk (E)frkvstj-flutnkerf send drög að gagnkvæmum samningi milli Eimskips og Samskipa um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars.

2963. Áður en þeim drögum er lýst ber að horfa til þess að eins og á öðrum sviðum flutningastarfsemi Eimskips og Samskipa var fyrir hendi samráð milli fyrirtækjanna sem tengdist gámum áður en *„Nýtt upphaf“* samráðsverkefnið hófst í júní 2008. Sýna gögnin að fyrir hendi hafi verið gagnkvæmt samkomulag milli Eimskips og Samskipa um leigu eða lán á gámum, sbr. umfjöllun í kafla 18.

2964. Eins og rökstutt er í ákvörðun þessari höfðu Eimskip og Samskip með sér ólögmætt samráð um m.a. breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Gögn málsins sýna að það var talsverð áskorun að takmarka flutningsgetu og gera breytingar á siglingakerfum á seinni hluta ársins 2008 vegna mismunandi aðstæðna í annars vegar innflutningi og hins vegar útflutningi. Fyrirsjáanlegt var að slæmar horfur í efnahagsmálum hér á landi myndu leiða til þess að innflutningur færi minnkandi. Hins vegar voru aðstæður allt aðrar í útflutningi og mikill vöxtur fyrirsjáanlegur, einkanlega vegna aukinnar framleiðslu stóriðjuvera eins og Alcoa.

[1583] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]

2965. Til þess að samráð Samskipa og Eimskips yrði árangursríkt metur Samkeppniseftirlitið það svo að gögn málsins sýni að fyrirtækin hafi haft samstarf um að leysa úr viðfangsefnum sem þau stóðu frammi fyrir.

2966. Af gögnum málsins má sjá að stjórnendum Samskipa töldu það ljóst að það yrði ójafnvægi í inn- og útflutningi til og frá Íslandi, þ.e. það yrði samdráttur í innflutningsmagni meðan útflutningur frá landinu myndi aukast. Af þessu leiddi fyrirséður skortur á tómum gámum til að nýta í útflutning. Með samráði Samskipa og Eimskips um takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingakerfis í október/nóvember 2008 unnu fyrirtækin að því að að mæta þessu viðfangsefni og stýringu á tómum gámum milli viðkomuhafna á Íslandi, sbr. nánari umfjöllun í kafla 18.

2967. Þá ber að taka fram að samráð Samskipa og Eimskips um gáma var ekki bara bundið við sjóflutningsmarkaðinn heldur sýna gögn málsins að fyrirtækin höfðu uppi sömu ólögmætu háttsemina á landflutningamarkaði, sbr. umfjöllun í kafla 17.

2968. Gögn málsins gefa til kynna að hið aukna gámasamráð hafi að hluta hafist í lok september 2008.[1584] Eins og fram kom kafla 8.16.11 ræddu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl saman 1. október 2008. Boðaði (E)frkvstj-EimÍsl þá (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl sama dag til fundar með Samskipum 6. október 2008. Í fundarboði (E)frkvstj-EimÍsl vísaði hann til samskipta við (S)frkvstj-millilandasv og sagði:

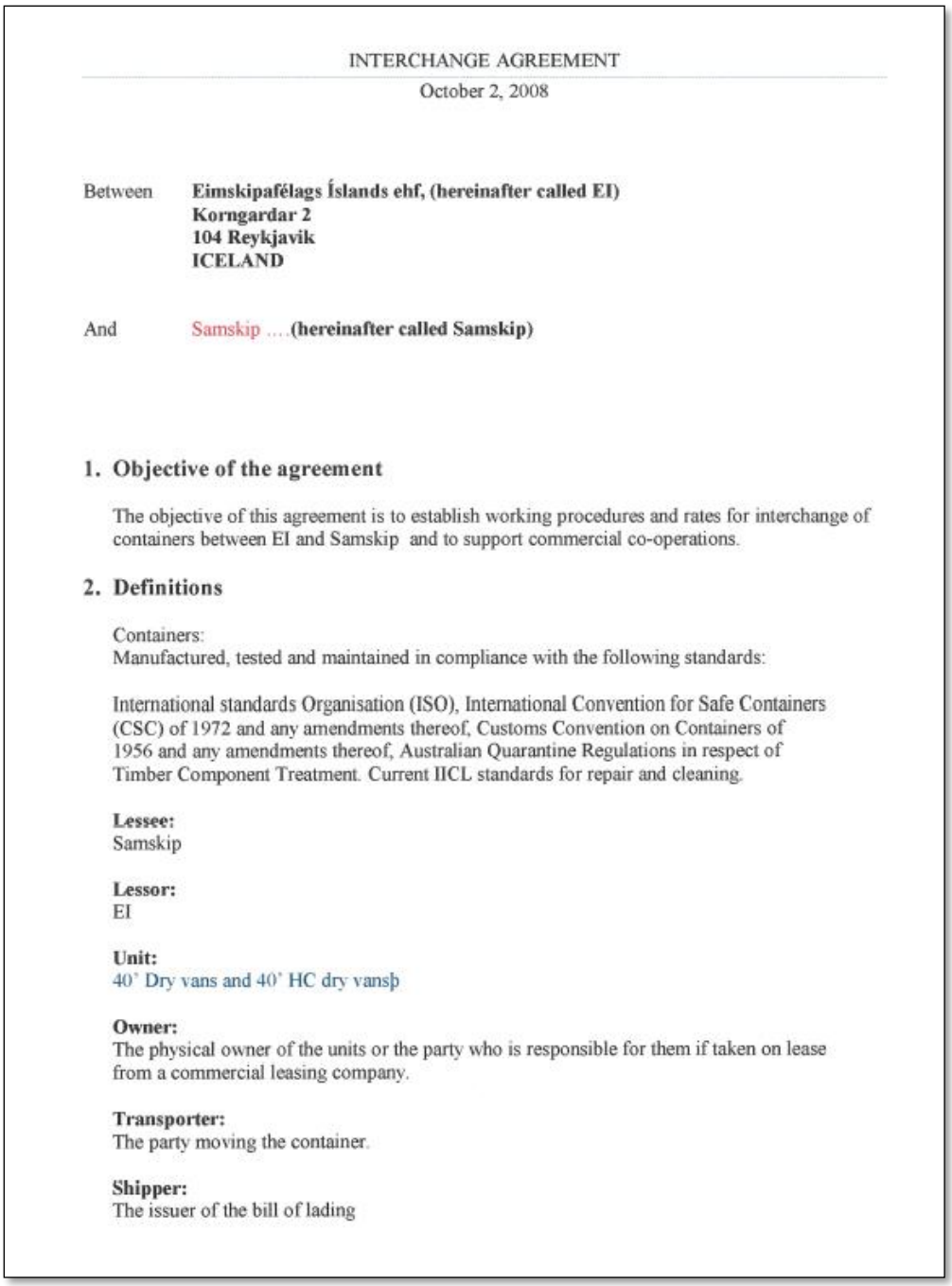
„Það þarf að klára gámamál við þá [Samskip] *þ.e.* [út]*færslur á gámagerðum að sögn* [(S)frkvstj-millilandasv]"

2969. Daginn eftir, þ.e. fimmtudaginn 2. október 2008, sendi (E)starfsm-flutnstýr1, sérfræðingur í flutningsstýringu Eimskips, tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem meðfylgjandi voru drög að samningi milli Eimskips og Samskipa sem tóku til gáma. Þessi sending (E)starfsm-flutnstýr1 var ekki útskýrð nánar í tölvupóstinum en titill samningsins er: *„Interchange agreement*" og er skjalið dagsett þennan sama dag, þ.e. 2. október 2008.[1585]

2970. Eins og sjá má af eftirfarandi skjámynd, sem tekin er af fyrstu síðu samningsins, var markmið hans þetta;

„to establish working procedures and rates for interchange of containers between EI [Eimskip] *and Samskip and to support commercial co-operations.*"[1586]

[1584] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]
[1585] Sama dag var […] að hlutast til um að Jónar ([…]), sem […] kallar í tölvupóstsamskiptum: *„our old friends S-Line*", myndu fá að flytja gáma með Eimskip frá Immingham til Reykjavíkur, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.11.
[1586] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Form for Cabotage agreement*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […]



INTERCHANGE AGREEMENT

October 2, 2008

Between **Eimskipafélags Íslands ehf, (hereinafter called EI)**
Korngardar 2
104 Reykjavik
ICELAND

And Samskip .... **(hereinafter called Samskip)**

1. Objective of the agreement

The objective of this agreement is to establish working procedures and rates for interchange of containers between EI and Samskip and to support commercial co-operations.

2. Definitions

Containers:
Manufactured, tested and maintained in compliance with the following standards:

International standards Organisation (ISO), International Convention for Safe Containers (CSC) of 1972 and any amendments thereof, Customs Convention on Containers of 1956 and any amendments thereof, Australian Quarantine Regulations in respect of Timber Component Treatment. Current IICL standards for repair and cleaning.

Lessee:
Samskip

Lessor:
EI

Unit:
40' Dry vans and 40' HC dry vansþ

Owner:
The physical owner of the units or the party who is responsible for them if taken on lease from a commercial leasing company.

Transporter:
The party moving the container.

Shipper:
The issuer of the bill of lading

2971. Af framangreindu markmiði og öðru efni samningsins má sjá að hann tók til gagnkvæms samkomulags milli Eimskips og Samskipa um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars.

2972. Hér ber að rifja upp að (E)frkvstj-flutnkerf var falið að leiða viðræður við Samskip og samskiptin við Samskip áttu að vera *„öll á rekstrarhliðinni"* (ábyrgðasviði (E)frkvstj-flutnkerf hjá Eimskip sem tók til flutningakerfis Samskipa), sbr. umfjöllun í kafla 7.2.1.1 um fundargerð Eimskips frá 2. júní 2008. Hafði (E)frkvstj-flutnkerf átt í ítrekuðum samskiptum við Samskip fyrir 2. október 2008 og sem fyrr sagði sat hann fundinn með stjórnendum Samskipa mánudaginn 6. október 2008.

2973. Áðurnefnd tilvísun (E)frkvstj-EimÍsl 1. október 2008 til ummæla (S)frkvstj-millilandasv um gáma skal sett í samhengi við að fjallað er um gámagerðir/tegundir í viðauka A í áðurnefndum drögum að gámaleigusamningi Eimskips og Samskipa dags. 2. október 2008. Þá er ljóst að á þessum tíma voru

fyrirtækin sömuleiðis að horfa á gámanotkun og -leigu í undirbúningi að samstarfi í siglingum milli Íslands og Norður–Ameríku.

2974. Samhengisins vegna verður að horfa til þess að eftir fund (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 6. október 2008 var í samtímagögnum málsins vísað til *„nýs*" samnings milli Eimskips og Samskipa á sviði gáma. Í tölvupósti (E)starfsm-flutnstýr1 13. október 2008 til samstarfsmanna var vísað til nýs samnings við Samskip með þessum hætti:

„We´ve a new deal in place which could serve us pretty good", sbr. kafla 8.17.16.

2975. Gagnkvæmt samkomulag Samskipa og Eimskips um lán eða leigu á gámum fól í sér samnýtingu á búnaði og tengdist samnýtingu á flutningakerfum og gámastýringu. Hér ber að taka fram að gámasamráð Samskipa og Eimskips var síðan samfellt út rannsóknartímabilið eða a.m.k. til júní 2013. Er þessu lýst nánar í kafla 18.

2976. Eins og ljóst má vera hafa gámar mikla þýðingu bæði í sjóflutningum og landflutningum. Í kafla 4.6.7 er því lýst að samstarf keppinauta um skipti eða leigu á gámum geti verið andstætt 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES samningsins, ekki síst þegar viðkomandi hafa samanlagt mjög háa markaðshlutdeild. Samningar milli keppinauta um t.a.m. leigu á gámum geta hins vegar notið undanþágu frá banni við samráði keppinauta skv. reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009. Eins og fram kemur í kafla 4.6.7 tók undanþága þeirrar reglugerðar þó ekki til samstarfs Eimskips og Samskipa. Fyrirtækin upplýstu ekki Samkeppniseftirlitið um þetta samstarf sitt. Bann 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES samningsins tók því að öllu leyti til þessa gámasamstarfs Eimskips og Samskipa. Engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi vegna þessa samstarfs Eimskips og Samskipa.

2977. Samskip mótmæla því að um brot hafi verið að ræða, sbr. mgr. 468 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 29.

2978. Í sátt Eimskips viðurkennir fyrirtækið að hafa á rannsóknartímabilinu brotið alvarlega gegn 10. gr. samkeppnislaga, m.a. með samráði við Samskip *„um gagnkvæma leigu eða lán á gámum*", sbr. tölul. 1.5 í 1. gr. sáttarinnar frá 16. júní 2021.

8.17.2. Beðið eftir Alcoa

2979. Þann 3. október 2008 sat (S)forstj fund stjórnar Samskipa Holding í Ijmuiden í Hollandi. Í fundargerð er greint frá áframhaldandi vinnu Samskipa hf. við breytingar á siglingakerfinu og tengingu þess við viðræður Samskipa um verðhækkun gagnvart Alcoa:

„Iceland is still working on ways how to scale down the sailing system and outcome of that is now to some extent dependend [svo] *on discussions we are currently having with Alcoa.*"[1587]

2980. Laugardaginn 4. október 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv þar sem eingöngu stóð í heiti hans eftirfarandi: *„kom e-d fra alcoa?*". Má ætla af þessu að (S)forstj hafi verið orðinn óþreyjufullur eftir viðbrögðum frá Alcoa vegna kröfu Samskipa um verulega verðhækkun. (S)frkvstj-millilandasv svaraði (S)forstj um kvöldið: *„Nei*".[1588]

2981. Að kvöldi sunnudagsins 5. október 2008 sendi (S)forstj sjálfum sér minnisatriði um *„Ýmislegt*". Þar stóð m.a. eftirfarandi: -"*alcoa,* [forstjóri Alcoa í Evrópu]*? skýr svör*".[1589] Á þessum minnislista

[1587] Afhent fundargerð Samskipa Holding 10.03.2017. *„Minutes Board Meeting of Samskip of Samskip Holding BV*" 03.10.2008 kl. 08:00, bls. 5. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Minutes Samskip Board Meeting 3 Oct 2008.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Minutes from last board meeting*". […] Doc. ID. 0.7.33.515387.
[1588] Afrituð tölvupóstsamskipti […] Doc. ID. 0.7.33.510065.
[1589] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.510253.

(S)forstj komu fram fleiri atriði sem vörðuðu samráðið með Eimskip, sbr. umfjöllun um þennan minnislista hér síðar.

2982. Ummælin í fundargerð Samskipa Holding staðfesta að breytingar á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu Samskipa voru nátengdar viðskiptunum við Alcoa. Tölvupóstar (S)forstj 4. og 5. október 2008 sýna að helgina fyrir fundinn með Eimskip 6. október 2008 vildi að hann að það lægju fyrir skýr svör frá Alcoa.

8.17.3. Samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008

2983. Eins og áður segir áttu forstjóri Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl, og (S)frkvstj-millilandasv, samskipti 1. október 2008. Daginn eftir fékk (E)frkvstj-flutnkerf send til sín framangreind samningsdrög um aukið gámasamstarf með Samskip.

2984. Auk samningsdraganna, sem (E)frkvstj-flutnkerf fékk send 2. október 2008, hefur tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. október 2008 einnig þýðingu við mat á því sem fram fór á fundinum 6. október 2008.

2985. Um er að ræða tölvupóst sem (E)frkvstj-flutnkerf sendi (S)frkvstj-millilandasv kl. 17:29 sunnudaginn 5. október 2008 (afrit til (E)forstö-innfl). Efni hans var *„Gámar í USA og fl.“* og í honum segir:

„Tvö mál hérna fyrir fundinn á morgun.

1) Gámamál í USA

Við getum aðeins boðið ykkur 40'Dc standard á Cabotage samning á eftirfarandi kjörum.

- *Free days: 45 days after container is picked up from Eimskip depot Richmond*
- *Rental: 8,0 USD pr/diem, after free days*
- *Delivered clean into Eimskip depot Reykjavik*

2) Ísland – Færeyjar

Hvað getur þú boðið okkur í flutninga á 20 – 40' gámum RFJ – Færeyjar???“[1590]

2986. Tölvupósturinn sýnir að ræða átti málefni sem féllu undir *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í glærukynningu um *„Nýtt upphaf“* verkefnið sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Tilvísun til Færeyja sýnir framgang viðræðna fyrirtækjanna um samstarf í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda og að þau áttu í áframhaldandi samstarfi um það efni. Hér má einnig vísa til umfjöllunar að framan um verkefnalista (S)forstö-landfl um samningstilboð Samskipa til Eimskips í sjóflutningum frá 18. ágúst 2008, fjórum dögum eftir fund stjórnenda Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008, og framkvæmdastjórnarfundar Eimskips þann 15. september 2008, en þann fund sátu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og ETM. Þar kom fram að Eimskip hafði ákveðið að skoða að senda fisk með Samskipum til Færeyja sem siglt væri áfram til Immingham og stefnt yrði að því að ná meiri flutningum fyrir Alcoa. Allt felur þetta í sér staðfestingu á auknu samstarfi fyrirtækjanna sem tengdist breytingum á siglingakerfum þeirra. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

2987. Hér ber ennfremur að hafa í huga að á þessum tíma, í október 2008, var þegar í framkvæmd ólögmætt samráð fyrirtækjanna í sjóflutningum. *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna gekk á þessum tíma út á að víkka og auka það samráð. Varðandi framkvæmd samráðsins vísast t.d. til tölvupóstsamskipta milli starfsmanna Eimskips: *„Samskip reikn 00150877“*, dagana 3. – 7. október 2008. Þar var rætt um útflutning Eimskips fyrir Samskip á gámum milli Reykjavíkur og Immingham

[1590] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.428027.

í Bretlandi. Af samskiptunum má ráða að samvinnan tengdist útflutningi á sjávarafurðum frá Íslandi til Immingham. Í tölvupósti (E)deildstj-útfl3 til (E)forstö-útfl sagðist hann *„vera með þetta mál"* og tiltók (E)deildstj-útfl3 einnig að hann myndi *„rukka þá* [Samskip] *2x"*.[1591] Fyrir liggur að Eimskip og Samskip höfðu a.m.k. frá árinu 2001 verið með samráð í Evrópusiglingum með svokölluðu *„neyðarsamkomulagi"* og tók það m.a. til *„venjulegra flutninga"* og kröfðu fyrirtækin þá hvort annað um 2x neyðarverð fyrir slíka þjónustu, sjá nánari umfjöllun í kafla 5.4.

2988. Sýnir þetta að fyrirtækin voru þá þegar í ólögmætu samráði tengdu Evrópusiglingum, m.a. vegna útflutnings til Bretlands. Ber að minna hér á að Eimskip viðurkennir slík samskipti og samstarf við Samskip sem fól í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Fólst þetta m.a. í samráði við Samskip á rannsóknartímabilinu *„um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda"*, sbr. inngang og tölul. 1.5 í 1. gr. sáttar við Eimskip frá 16. júní 2021. Ljóst er að með samráði fyrirtækjanna í október 2008 átti að gera þetta gildandi samkomulag vegna *„venjulegra"* Evrópuflutninga mun víðtækara að efni og umfangi.

8.17.4. Neyðarlögin o.fl.

2989. Hér er nauðsynlegt að horfa til þess að fyrsta vikan í októbermánuði ársins 2008 var viðburðarík hér á landi. Glitnir banki var við það að falla og tíðir fundir íslenskra stjórnvalda og viðskiptabankanna þriggja voru haldnir vegna vanda Glitnis, Landsbankans og Kaupþings banka. Um þetta vísast til skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis um aðdraganda og orsakir falls íslensku bankanna 2008.[1592] Hér verður þó aðeins stiklað á stóru um helstu atvik dagana 4. til 6. október 2008, með það fyrir augum að rifja upp við hvaða aðstæður samráð Samskipa og Eimskips átti sér stað. Skiptir þetta einnig máli sökum tengsla m.a. aðaleiganda Samskipa við Kaupþing banka á þessum tíma og er því er rétt hér að hafa í huga atvik sem tengdust þeim banka.[1593]

2990. Helgina 4. – 5. október 2008 birtust í fjölmiðlum fréttir um fundi vegna vandamála bankakerfisins hér á landi. Laugardaginn 4. október 2008 var ljóst að hugsanlega myndu bresk yfirvöld grípa inn í starfsemi dótturfélags Kaupþings í Bretlandi, Singer & Friedlander (KSF). Þann 5. október 2008 ræddu stjórnvöld neyðaráætlun fyrir íslenska bankakerfið. Vegna fjarhagsvanda hafði Glitnir vikuna áður leitað til Seðlabankans um aðstoð og samið var um að ríkið myndi eignast 75% hlut í bankanum og greiða fyrir 600 milljónir evra. Samkomulagið kom þó ekki til framkvæmda og var rekstur Glitnis tekinn yfir af Fjármálaeftirlitinu og skilanefnd síðan sett yfir rekstur hans. Kaupþing banki var einnig í miklum vandræðum en þennan sama dag, 5. október 2008, hringdi þáverandi forsætisráðherra Bretlands til þáverandi forsætisráðherra Íslands þar sem sá fyrrnefndi taldi að KSF hefði gerst brotlegur við bresk lög með því að flytja 1.600 milljónir punda úr landi.

2991. Snemma morguns 6. október 2008 var á fundi ríkisstjórnarinnar lagt fram frumvarp um neyðarlögin svonefndu.[1594] Nokkrum klukkustundum síðar, klukkan 13:15, hittust lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips og ræddu samráðsverkefnið, sbr. nánar hér á eftir. Síðar sama dag, klukkan 16:00, flutti forsætisráðherra sjónvarpsávarp til íslensku þjóðarinnar. Klukkan 23:18 voru neyðarlögin samþykkt á Alþingi. Á grundvelli þeirra var rekstur viðskiptabankanna þriggja, Glitnis, Landsbanka og

[1591] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.112069.
[1592] Skýrsla rannsóknarnefndar Alþingis, *„Aðdragandi og orsakir falls íslensku bankanna 2008 og tengdir atburðir"*, bindi 7, kafla 20 – 23. Aðgengilegt á slóð: https://www.rna.is/eldri-nefndir/addragandi-og-orsakir-falls-islensku-bankanna-2008/skyrsla-nefndarinnar/.
[1593] Atvik tengd fjármálahruninu í október 2008 og eignarhaldi […] og tengdum félögum í Kaupþing banka verða ekki aðgreind frá atvikum í máli þessu og sést það skýrlega í gögnum málsins einnig. Til að mynda var á fundi stjórnar Samskipa Holding 04.11.2008 sérstakur dagskrárliður um *„Financial Situation in Iceland – Impact on Samskip"*. Í fundargerð frá fundinum segir þetta um þá umræðu stjórnar Samskipa Holding: *„*[…] *discussed the situation in Iceland, what has happened there with the total collapse of the financial system. Impact is has had on him personally as an investor in Kaupthing Bank and actions that he is currently working on to mitigate the situation. This will take some time to sort out but meanwhile it is important that management of Samskip continues to focus on Samskip.*" Nánar er fjallað um stjórnarfund Samskipa Holding 04.11.2008 í kafla 10.4.3.
[1594] Sem varð að lögum nr. 125/2008 um heimild til fjárveitingar úr ríkissjóði vegna sérstakra aðstæðna á fjármálamarkaði o.fl.

Kaupþings, og síðar einnig nokkurra annarra fjármálafyrirtækja, tekinn yfir af Fjármálaeftirlitinu sem í framhaldinu setti skilanefndir yfir rekstur þeirra.

2992. Eins og hinir viðskiptabankarnir tveir stóð Kaupþing banki frammi fyrir miklum áskorunum hér á landi en einnig voru yfirvöld í Hollandi og Bretlandi að beita sér gegn bankanum eða dótturfélögum hans. Unnið var að björgunaraðgerðum innan Kaupþings banka í ágúst, september og október 2008. Um aðkomu (S)aðaleig-stjform-SH, stærsta eiganda Samskipa, að þeim aðgerðum segir í skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis að [(S)aðaleig-stjform-SH] *„tengist einnig málefnum Sheikh Mohammed Bin Khalifa Al-Thani í Kaupþingi.* [(S)aðaleig-stjform-SH] *kom á sambandi Al-Thani og bankans, en í september 2008 samþykkti lánanefnd Kaupþings nokkur lán til Al-Thani og félaga sem honum tengjast, eitt þeirra sneri að fjármögnun á kaupum Al-Thani á hlutabréfum í Kaupþingi, en hann keypti rúm 5% í bankanum í lok september 2008. Gögn bankans sýna ótvíræð tengsl á milli* [(S)aðaleig-stjform-SH] *og kaupa Al-Thani á Kaupþingsbréfunum.*" Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 12. febrúar 2015 í máli nr. 145/2014, *Ákæruvaldið gegn Ólafi Ólafssyni o.fl.*, er líkt og áður greinir fjallað um þessi málsatvik haustið 2008 sem rétturinn taldi fela í sér refsiverða markaðsmisnotkun með hlutabréf Kaupþings banka. Í kafla 6.7.1 hér að framan hefur verið gerð grein fyrir tengslum (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)forstj við Kaupþing banka og fjárfestingartengd félögin, Eglu og Kjalar. (S)aðaleig-stjform-SH gegnum þessi tengdu félög átti stóran eignarhlut í Kaupþing banka á þessum tíma árið 2008. (S)stjform-S sat í stjórn Kaupþings banka hf. og var framkvæmdastjóri Kjalars og Eglu en (S)forstj var stjórnarmaður í félögunum.

2993. Gögn málsins sýna að framangreindir stjórnarmenn og forstjóri Samskipa höfðu ríka aðkomu að aðgerðum sem fólst m.a. í hinu ólögmæta samráði Samskipa og Eimskips. Því ólögmæta ástand sem var komið upp árið 2008 átti síðan eftir að vara í rúm fjögur ár.

8.17.5. Fundur Samskipa og Eimskips kl. 13:15 þann 6. október 2008

2994. Seinni part sunnudagsins 5. október 2008, kl. 18:33, bókaði (S)forstj þá (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm á fund kl. 9-10, morguninn eftir, þann 6. október 2008. Fundarheitið var *„Fara yfir stöðu mála*".[1595]

2995. Stuttu síðar, kl. 20:28 þann 5. október 2008, sendi (S)forstj sjálfum sér tölvupóst án heitis en með minnislista fyrir sjálfan sig. Yfirskrift minnislistans var *„Ýmislegt*". Þar kom m.a. fram eftirfarandi atriði:

„-innflutningur, dragast saman verulega umfram áætlun (FARI/INFL) – aðgerðaráætlun, líta einföldum augum á, þe kerfið byggist á innfl

-alcoa, [forstjóri Alcoa í Evrópu]*? skýr svör*

-færeyjar THC og almennt framlegð af starfsemi

[…]

-Silver Sea

-kerfispælingar

[…]"[1596]

2996. Þarna var (S)forstj, forstjóri Samskipa á Íslandi og stjórnarmaður í Eglu og Kjalar (nær alfarið í eigu (S)aðaleig-stjform-SH), kvöldið fyrir fund Samskipa með Eimskip, að minna sig á atriði sem m.a. tengdust samráði við Eimskip sem hafði staðið frá miðju ári 2008, en Kjalar, Egla og tengd félög voru

[1595] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.510208.
[1596] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.510253.

meðal stærstu eigenda í Kaupþing banka. Þetta gerði (S)forstj kvöldið fyrir lögfestingu neyðarlaga á Alþingi.

2997. Hér skiptir einnig máli að horfa til samtímagagna málsins sem sýna að m.a. eftirfarandi átti sér stað hjá Samskipum og Eimskip daginn eftir, þann 6. október 2008:

- Klukkan 07:38 fékk (E)forstö-innfl senda kynningu *„Áætlun 2009 – Kynning 29.9.2008.ppt*" frá samstarfsmanni sínum. Í þessum glærum er m.a. að finna tilvísun efnisþátta *„Nýtt upphaf*" verkefnisins á innanlandssviði: *„Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu*".[1597] Gögnin sýna að á þessum tíma voru Eimskip og Samskip áfram að vinna að því að auka samstarf í landflutningum, m.a. með víðtæku allsherjar samstarfi á þeim markaði hér á landi, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 8.19.6.

- Klukkan 09:13 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„Eimskip fundur*". Í honum sagði að (E)forstö-innfl hafi hringt og viljað fresta fundinum til 13:15 og spurði hann (S)frkvstj-millilandasv hvort það væri í lagi. (S)frkvstj-millilandasv svaraði kl. 10:39 og féllst á þessa breytingu á fundartíma.[1598]

- Klukkan 9-10 fundaði (S)forstj með (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm til að fara yfir stöðu mála, sbr. áðurnefnt fundarboð (S)forstj frá 5. október 2008.

- Í dagbók (S)forstö-innfl1 var bókaður fundur með (S)frkvstj-millilandasv kl. 11 með heitinu *„USA –undirbúa*".[1599] Var sá fundur augljóslega haldinn til að undirbúa fundinn með Eimskip. Fundur Eimskips og Samskipa hafði upphaflega verið boðaður kl. 12:00 en var sem fyrr segir frestað til kl. 13:15 þennan sama dag.

- Þennan morgun vann (S)frkvstj-millilandasv í skjölum sem vörðuðu *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Um klukkustund fyrir fundinn með Eimskip (kl. 11:57) vistaði (S)frkvstj-millilandasv þannig Excel skjöl þar sem fjallað var um breytingar á siglingakerfinu og áhrif þeirra á tekjur af flutningum fyrir Alcoa á Reyðarfirði og Elkem á Grundartanga.[1600] Sýnir þetta að (S)frkvstj-millilandasv undirbjó sig með samskonar hætti fyrir þennan fund með Eimskip og hann hafði gert áður. Vísast hér m.a. til umfjöllunar í kafla 8.15.4 og 8.16.2.2 þar sem fjallað er um undirbúning (S)frkvstj-millilandasv fyrir fundina með Eimskip 14. ágúst og 5. september 2008.

- (E)forstö-innfl vistaði kl. 13:04 glærukynninguna um m.a. samráðsverkefni í landflutningum sem hann fékk senda kl. 07:38 þennan dag, sbr. umfjöllun hér að framan.[1601]

- Klukkan 13:15 hófst fundur (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 . Var fundurinn bókaður í eina og hálfa klukkustund.

2998. Samkeppniseftirlitið vísar hér til umfjöllunar í kafla 8.15.5 um hin reglubundnu samskipti umræddra stjórnenda Eimskips og Samskipa og til hvaða atriða ber að horfa í því samhengi.

2999. Hvorki Samskip né Eimskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fundinn 6. október 2008.[1602] Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki gögn sem gefa til kynna um hvað hafi verið rætt á fundinum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI

[1597] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Áætlun 2009 – Kynning 29.9.2008.ppt*". Glæra 29. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.428133.
[1598] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.674103 / 0.7.33.674114.
[1599] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.674086.
[1600] Afritað tölvuskjal frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.24543. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.20641. Samhliða þessari vinnu vistaði […] Doc. ID. 0.7.33.25946. Annað skjal sem tengdist þessum skipakerfisþætti samráðs Samskipa og Eimskips fannst vistað á heimasvæði […] Doc. ID. 0.7.33.27708.
[1601] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Áætlun 2009 – Kynning 29 9 2008.ppt*". […] Doc. ID. 0.7.33.77654.
[1602] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafi verið saman á fundinum.

8.17.6. (S)frkvstj-millilandasv vistar skjal um kvöldið 6. október 2008

3000. Sem fyrr sagði vann (S)frkvstj-millilandasv í skjölum sem varða *„Nýtt upphaf"* verkefnið morguninn fyrir fundinn með Eimskip. Vistaði (S)frkvstj-millilandasv þannig Excel skjöl þar sem fjallað var um breytingar á siglingakerfinu og áhrif þeirra á tekjur af flutningum fyrir Alcoa og Elkem á Grundartanga.

3001. Eftir fund Samskipa og Eimskips, þ.e. að kvöldi 6. október 2008, vann (S)frkvstj-millilandasv áfram í skjölum sem tengdust *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Klukkan 22:23 vistaði hann glærukynninguna *„2ja skipa siglingakerfi"*.[1603] Líkt og heiti skjalsins ber með sér fjallar kynningin um takmörkun á flutningsgetu Samskipa ef skipum fyrirtækisins yrði fækkað úr fjórum í tvö skip (annað hvort Arnarfell/Helgafell eða Akrafell/Hvassafell). Á fyrstu glæru (S)frkvstj-millilandasv var gert ráð fyrir að með slíkri breytingu myndu Samskip missa álflutninga fyrir Alcoa, Samskip myndu áfram sinna Grundartanga (flutningar fyrir Elkem) en fyrirtækið myndi hætta siglingum til Vestmannaeyja og Færeyja. Gert var ráð fyrir að Samskip myndu tapa 500 milljónum kr. í framlegð á ári vegna þessa. Jafnframt myndi *„express"* leiðin frá Rotterdam til Reykjavíkur detta út með breytingunni. Á glæru 6 kom þó fram að hægt yrði að halda inni Færeyjum ef Grundartanga (Elkem) yrði sleppt sem viðkomuhöfn á Íslandi.

3002. Klukkan 22:36 boðaði (S)forstj þá (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-Jóna, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm til fundar morguninn eftir, 7. október 2008, milli klukkan 9 og 10:30. Heiti fundarboðsins var *„Staða mála"*.[1604] Af framangreindum og eftirgreindum gögnum (S)frkvstj-millilandasv er talið að umræðuefni hafi meðal annars tekið til þátta sem varðaði samráðið við Eimskip.

8.17.7. Hugað að verðhækkun morguninn eftir fund Samskipa og Eimskips

3003. Morguninn eftir fund Eimskips og Samskipa 6. október 2008, þ.e. klukkan 09:45 þann 7. október 2008, var innan Eimskips boðað til fundar m.a. (E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl og (E)forstö-vöruþróun. Á fundinum átti að fjalla um *„möguleika á verðbreytingum."*[1605]

3004. Eins og áður segir sat (E)forstö-innfl fundinn með Samskipum deginum áður.

3005. Sama morgun vann m.a. (E)forstö-útfl að þeim aðgerðum Eimskips er vörðuðu innleiðingu á olíugjaldi (BAF) gagnvart öllum viðskiptavinum. [1606] Virða ber þetta í samhengi við umfjöllun um samráð fyrirtækjanna sem tengdist álagningu olíugjalda, sbr. kafla 8.15.7.2 og 8.16.6.

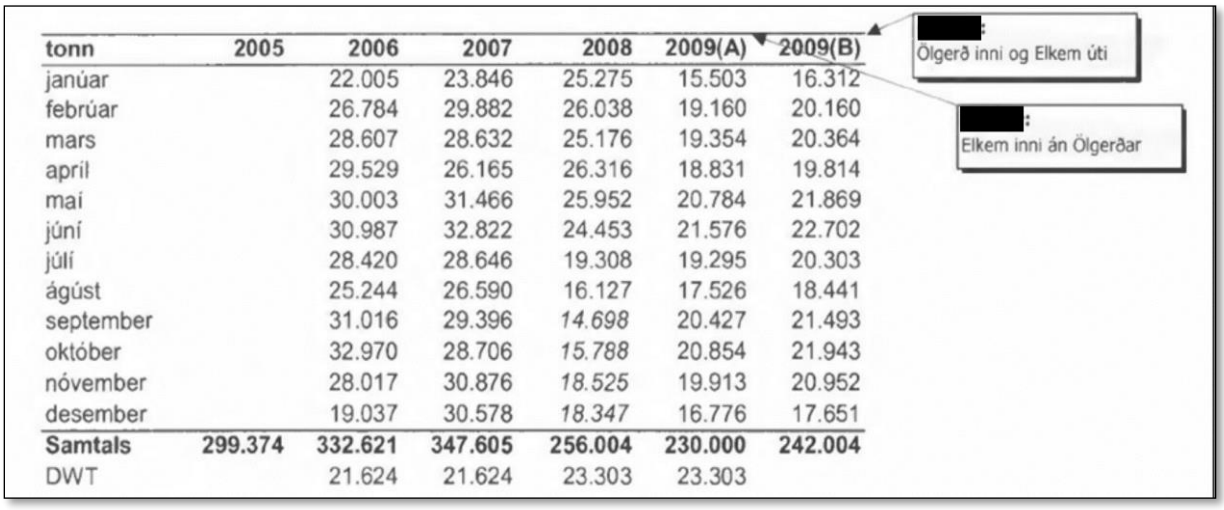
3006. Er ljóst að þessi fundur (E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl og (E)forstö-vöruþróun fól í sér undirbúning á hækkun á sjóflutningsþjónustu Eimskips. Eins og lýst er hér á eftir kemur fram í skjali (E)forstö-vöruþróun frá 13. október 2008 að hækka eigi sjóflutningsgjaldskrá um 24,7% og *„toga út"* hækkanir gagnvart tilteknum viðskiptavinum.

8.17.8. Skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 7. október 2008

3007. Daginn eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 vann (S)frkvstj-millilandasv áfram í framangreindri skoðun á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu Samskipa en þann dag vistaði hann Excel skjal sem bar heitið *„Yfirlit magn og flutningsgeta"*, nánar tiltekið vistað kl. 19:08 þann 7. október 2008. Á síðu sem fjallar um innflutning var sett fram yfirlit yfir flutninga Samskipa á

[1603] Afritað skjal frá Samskipum. *„2ja skipa siglingakerfi.ppt"*, fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 06.10.2008, kl. 22:23. Doc. ID. 0.7.33.27708.
[1604] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.510789.
[1605] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.429114.
[1606] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.111995.

árunum 2006-2008. Síðan er stillt upp tveimur valkostum fyrir árið 2009 þar sem m.a. flutningar Samskipa fyrir einn helsta viðskiptavin Eimskips, Ölgerðina, eru ýmist taldir með eða ekki:[1607]



tonn	2005	2006	2007	2008	2009(A)	2009(B)
janúar		22.005	23.846	25.275	15.503	16.312
febrúar		26.784	29.882	26.038	19.160	20.160
mars		28.607	28.632	25.176	19.354	20.364
apríl		29.529	26.165	26.316	18.831	19.814
maí		30.003	31.466	25.952	20.784	21.869
júní		30.987	32.822	24.453	21.576	22.702
júlí		28.420	28.646	19.308	19.295	20.303
ágúst		25.244	26.590	16.127	17.526	18.441
september		31.016	29.396	*14.698*	20.427	21.493
október		32.970	28.706	*15.788*	20.854	21.943
nóvember		28.017	30.876	*18.525*	19.913	20.952
desember		19.037	30.578	*18.347*	16.776	17.651
Samtals	**299.374**	**332.621**	**347.605**	**256.004**	**230.000**	**242.004**
DWT		21.624	21.624	23.303	23.303	

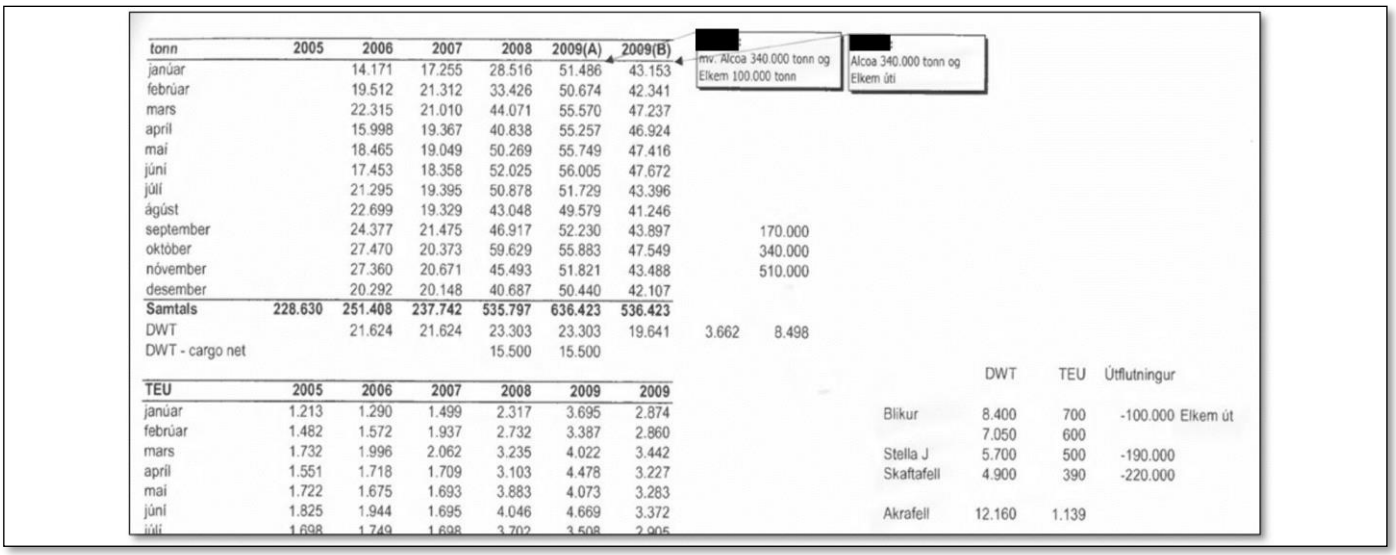
[redacted]: Ölgerð inni og Elkem úti

[redacted]: Elkem inni án Ölgerðar

3008. Var þannig í raun miðað við tvær sviðsmyndir í skjalinu. Annars vegar að viðskipti Eimskips við Ölgerðina myndu færast til Samskipa og viðskipti Samskipa við Elkem færu til Eimskips. Hins vegar að Ölgerðin yrði áfram hjá Eimskip og Elkem áfram hjá Samskipum. Þess má geta að útfærslan varð að endingu sú að miða við seinni valkostinn. Ber hér að hafa í huga að samningur Ölgerðarinnar við Eimskip rann út á árinu 2009, sbr. kafla 14.3. Eins og þar er rakið sýna gögn málsins að ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips (hinn svokallaði *„friður*" um stóra viðskiptavini) tók þá m.a. til viðskipta við Ölgerðina.

3009. Á næstu síðu í þessu skjali (S)frkvstj-millilandasv er fjallað um útflutning og þar er m.a. fjallað um Alcoa: Ólíkt því sem fram kom í skjali sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði hjá sér daginn áður (*„2ja skipa siglingakerfi*") var á síðunni, sem vistuð var daginn eftir fund Samskipa og Eimskips, gert ráð fyrir að Samskip myndu halda útflutningi Alcoa til Evrópu, a.m.k. að hluta:

[1607] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Yfirlit magn og flutningsgeta.xls*" fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 07.10.2008, kl. 19:08. Doc. ID. 0.7.33.29056. Önnur útgáfa af þessu skjali fannst vistað á heimasvæði […] tæpum mánuði áður 12.09.2008, þar er ekki búið að setja inn *„comment*" um Ölgerðina og Elkem. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Yfirlit magn og flutningsgeta.xls*", fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 12.09.2008, kl. 16:16. Doc. ID. 0.7.33.29083, sbr. einnig sama afritaða skjal frá Samskipum. […] einnig vistað 12.09.2008, kl. 16:16. Doc. ID. 0.7.33.24794.



tonn	2005	2006	2007	2008	2009(A)	2009(B)
janúar		14.171	17.255	28.516	51.486	43.153
febrúar		19.512	21.312	33.426	50.674	42.341
mars		22.315	21.010	44.071	55.570	47.237
apríl		15.998	19.367	40.838	55.257	46.924
maí		18.465	19.049	50.269	55.749	47.416
júní		17.453	18.358	52.025	56.005	47.672
júlí		21.295	19.395	50.878	51.729	43.396
ágúst		22.699	19.329	43.048	49.579	41.246
september		24.377	21.475	46.917	52.230	43.897
október		27.470	20.373	59.629	55.883	47.549
nóvember		27.360	20.671	45.493	51.821	43.488
desember		20.292	20.148	40.687	50.440	42.107
Samtals	**228.630**	**251.408**	**237.742**	**535.797**	**636.423**	**536.423**
DWT		21.624	21.624	23.303	23.303	19.641
DWT - cargo net				15.500	15.500	

[redacted] mv. Alcoa 340.000 tonn og Elkem 100.000 tonn

[redacted] Alcoa 340.000 tonn og Elkem úti

	170.000	
	340.000	
	510.000	
3.662	8.498	

TEU	2005	2006	2007	2008	2009	2009
janúar	1.213	1.290	1.499	2.317	3.695	2.874
febrúar	1.482	1.572	1.937	2.732	3.387	2.860
mars	1.732	1.996	2.062	3.235	4.022	3.442
apríl	1.551	1.718	1.709	3.103	4.478	3.227
maí	1.722	1.675	1.693	3.883	4.073	3.283
júní	1.825	1.944	1.695	4.046	4.669	3.372
júlí	1.698	1.749	1.698	3.702	3.508	2.905

	DWT	TEU	Útflutningur	
Blikur	8.400	700	-100.000	Elkem út
	7.050	600		
Stella J	5.700	500	-190.000	
Skaftafell	4.900	390	-220.000	
Akrafell	12.160	1.139		

3010. Á næstu síðu í þessu skjali (S)frkvstj-millilandasv frá 7. október 2008 er fjallað um skipakost og flutningsgetu Samskipa á árunum 2006-2008. Þar var stillt upp fjórum valkostum fyrir árið 2009 (2009 A, B, D og D). Einn valkosturinn, *„2009B"*, virðist hafa byggt á því að tvö skip, sem eru eins og skip Eimskips Blikur, yrðu með breyttu kerfi hluti af kerfi Samskipa. Þessi framsetning á skipakostum milli fyrirtækjanna skal einnig sett í samhengi við þau málsatvik að um mánuði síðar áttu Samskip eftir að bjóða Eimskip að taka yfir eitt leiguskip Samskipa, Akrafellið. Akrafellið var það skip Samskipa sem hætti siglingu eftir breytingu Samskipa á siglingakerfinu og takmörkun flutningsgetu í nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 9.6.

3011. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður um áðurnefndan tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. október 2008, fundinn sem hann sat ásamt (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl 6. október 2008 og skjölin sem hann vann í fyrir og eftir fundinn með Eimskip.

3012. Í fyrstu sagði (S)frkvstj-millilandasv að á fundinum 6. október 2008 hafi aðeins verið rætt um samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku siglingum. Var (S)frkvstj-millilandasv bent á af því tilefni að fyrrnefndur póstur (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. október 2008 gæfi til kynna að fleira hafi verið rætt en Norður-Ameríku samstarf fyrirtækjanna:

HS Mm. Það má sjá á þessum tölvupósti og, þið hafið mögulega rætt eitthvað fleira en þetta USA samstarf. Í þessum er eða þessu samstarfi sigling á milli Íslands og Færeyja.

(S)frkvstj-millilandasv Já. Ég man ekki hvað það hefur verið sko.

HS Rædduð þið á þessum fundi þessar stúdíur allar um skipakerfið?

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS Fóru skipafyrirtækin í eitthvað samstarf um Ísland eða Færeyjar, gerðu þeir með sér eitthvað samstarf þar?

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS Í sjóflutningum eða öðru slíku?

(S)frkvstj-millilandasv Ekki sem að ég man eftir.

HS Nei.

(S)frkvstj-millilandasv Ég man ekki reyndar hérna hvernig endurskoðaða [neyðar]samkomulagið var, hvort það hélt, innihélt Færeyjar eða ekki sko.

HS Mm.

(S)frkvstj-millilandasv Það kann að hafa verið í því.[1608]

3013. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf 5. október 2008 og fund Eimskips og Samskipa 6. október 2008:

HS Ég er aðeins að velta fyrir mér hver hafi verið umræðan, [(S)frkvstj-millilandasv] sat þann fund, ræddi hann þann fund eitthvað við þig?

(S)forstj Hvað, fund um hvað?

HS Ee, það var meðal annars, sjáum við hérna í þessum, ég held að það sé í þessum tölvupósti sem við vorum með núna áðan hérna, meðal annars um flutninga, samstarf fyrirtækjanna og flutninga milli Íslands og Færeyja og hins vegar um gámamál í USA. Þetta er allavega svona það var kynnt sem dagskrárefnið og síðan fara þessir slot samningar að ganga á milli fyrirtækjanna í framhaldinu og ég er svona að velta fyrir mér, þetta gerist þarna eftir 6. október.

(S)forstj Ég þekki það bara ekki.

HS Það var ekkert rætt? Eru til fundargerðir um þessa fundi sem voru haldnir [óskýrt], þá er ég ekki að tala um þennan kaffispjallsfund[1609], heldur þessa sem að fyrirtækin héldu, það voru sex fundir.

(S)forstj Sem voru á milli?

HS Milli sem sagt Eimskipa og Samskipa.

(S)forstj Ég þekki það ekki.

HS Þekkir það ekki?

(S)forstj Ég, ég var, ég hérna sat ekki ...

HS Þér er a.m.k. ekki kunnugt um það?

(S)forstj Nei.

HS Fylgdist þú með þessum fundum?

(S)forstj Nei, ég veit ekki hvað þú ert að vísa í.

3014. Þegar glærukynning (S)frkvstj-millilandasv frá 6. október 2008, *„2ja skipa siglingakerfi*", var lögð fyrir (S)frkvstj-millilandasv sagði hann m.a. af því tilefni: *„[…] það var allt til skoðunar held ég að ég muni rétt á þessum tíma. Þannig að menn voru að velta fyrir sér hvað væri skynsamlegt að gera […] En ég hef svo sem ekkert meira um það að segja*".[1610] Hafa ber í huga í þessu sambandi að (S)frkvstj-millilandasv kaus, við umrædda skýrslutöku hjá lögreglu, að tjá sig ekki um hvort hann hafi átt í samskiptum við starfsmenn, stjórnarmenn eða stjórnendur Eimskips á árunum 2008 - 2011.[1611] Eins og ítrekað hefur komið fram sýna gögn málsins að á þessum tíma átti (S)frkvstj-millilandasv ítrekuð samskipti við stjórnendur Eimskips, m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl þennan sama dag og dagana á eftir, sbr. einnig umfjöllun hér á eftir.

3015. Við skýrslutöku hjá lögreglu var einnig borið undir (S)frkvstj-millilandasv framangreint Excel skjal sem bar heitið *„Yfirlit magn og flutningsgeta*" og hann hafði vistað 7. október 2008. Sagði (S)frkvstj-millilandasv að: *„[…] menn voru bara að skoða allt […]*". Aðspurður neitaði hann því að þarna væri verið að fjalla um það að Eimskip og Samskip skiptust á viðskiptavinum (Elkem til Eimskips og

[1608] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 129.
[1609] Í skýrslutökunni nefndi […] fund Eimskips og Samskipa 06.06.2008 ítrekað *„kaffispjall*", sbr. endurrit skýrslu […], sjá t.d. bls. 20, 21, 88 – 89, 104, 106 – 107, 109, 115 – 116 og 122.
[1610] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 129 – 131.
[1611] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 17.

Ölgerðin til Samskipa). Sagði (S)frkvstj-millilandasv umfjöllunina *„bara einhverjar fabúleringar*" og hann gæti ekki *„tekið það lengra*" með lögreglunni því það væri langt um liðið.[1612]

8.17.9. Alcoa fellst ekki á verðhækkun

3016. Að morgni 8. október 2008 hafði Alcoa ekki svarað kröfu Samskipa um verðhækkun en hún hafði verið kynnt á fundi með Alcoa 15. september 2008. Hér ber að rifja upp að á fundi stjórnar Samskipa Holding 3. október 2008 kom fram að vinna Samskipa hf. við að draga úr flutningsgetu væri að vissu leyti háð yfirstandandi viðræðum við Aloca.

3017. Kl. 13:28 þann 8. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa (afrit til (S)forstö-útfl). Í tölvupóstinum sagði: *„Understood from* [innkaupastjóra Alcoa] *end of last week that we would receive something from you any time now. Pls. advice when we can expect this.*"

3018. Alcoa svaraði sama dag kl. 13:50:

„Working on it with legal. Can indicate that will not sign your proposal".

3019. Viðbrögð Alcoa við verðhækkunarkröfu Samskipa voru m.ö.o. neikvæð.

3020. (S)frkvstj-millilandasv áframsendi þetta svar Alcoa með hraði til (S)forstj og sagði:

„Þurfum að hitta [forstjóra Alcoa í Evrópu] *og* [innkaupastjóra Alcoa] *asap.*"[1613]

3021. Þessi snöru viðbrögð (S)frkvstj-millilandasv við neikvæðu svari Alcoa eru rökrétt enda sýna gögn málsins að (S)frkvstj-millilandasv hafði deginum áður og sama dag unnið að undirbúningi að breytingu siglingakerfis Samskipa og takmörkun á flutningsgetu. Gögn málsins sýna að í þessu hafi falist að Samskip myndu takmarka flutningsgetu verulega, halda a.m.k. hluta viðskipta við Alcoa innan siglingakerfis síns og ná fram verðhækkun. Það var því mikilvægt fyrir Samskip og framgang *„Nýtt upphaf*" verkefnisins við Eimskip að náð yrði samningum við Alcoa.

8.17.10. Viðræður innan Eimskips 9. október 2008

3022. Eins og lýst hefur verið sátu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl fundinn með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 6. október 2008. Þann 9. október sama ár fjölluðu þeir í tölvupóstum sín á milli um mögulegan samning við Samskip um Norður-Ameríku flutninga. (E)forstö-innfl tilgreindi í tölvupósti sínum frá 9. október 2008 það sem hann taldi að náðst hafi samkomulag um við Samskip á framangreindum fundi, þ.m.t. hækkun á flutningsverði og *„Samskip greiðir 80% af Eimskips BAF nú usd 389 per teus.*" Í kafla 14.55 er fjallað nánar um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips vegna álagningar olíugjalds (BAF) á viðskiptavini.

3023. Einnig kemur fram í tölvupósti (E)forstö-innfl að náðst hafi samkomulag við Samskip varðandi tiltekið gámasamstarf: *„Eimskip útvegar standard 40 ft þurrgáma í Richmond hverju sinni og aðra gáma aðeins eftir atvikum ef hægt er. Gámaleiga reiknast ekki á þessa þurrgáma 45 dögum eftir komu skips til Íslands en eftir það USD 4,0 per gám per dag. Tel okkur eiga að setja inn „delivered cleaned to Eimskip in Reykjavik*".

3024. Jafnframt nefndi (E)forstö-innfl atriði sem hafi verið rædd á fundi fyrirtækjanna en ekki kláruð: *„Við ræddum tengingu við Transatlantic verð en ég tel okkur ekki hafa tekið þá umræðu lengra. Þau verð eru á niðurleið að því er þeir nefndu á síðasta fundi.*"[1614]

3025. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði þessum tölvupósti (E)forstö-innfl og fjallaði m.a. um samnýtingu og aukna gámasamvinnu fyrirtækjanna. Kom fram að það mætti bíða með *„Transatlantic verð*" og

[1612] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 130 – 132.
[1613] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.511847.
[1614] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.431804.

„Eimskip mun flytja 5-7 x 40´ HC tóma í ferð frá Íslandi – Richmond. Eimskip hefur heimild til að nota þá gáma undir útflutning ef þörf er. S- Line [Samskip] *verða að afhenta þessa gáma inn á terminal Eimskips 3-5 dögum fyrir brottför skips*".

3026. Samkvæmt framansögðu voru á fundinum 6. október 2008 m.a. rædd atriði sem tengdust þeirri samkeppni sem Samskip gátu veitt Eimskip í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, svokölluðum TA (*„Trans-Atlantic*") flutningum.

3027. Hér ber að rifja upp tölvupóst (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf frá 27. júní 2008. Í honum fjallaði (E)forstj um möguleika á því að semja um *„meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum.*" Einnig lýsti hann vilja til þess að hækka flutningsgjöld á *„Ameríkuleið*" og gera nýjan samning við Samskip, sbr. umfjöllun í kafla 8.4.

3028. Í þessu samhengi er mikilvægt að hafa í huga að unnt er að flytja farm til og frá Norður-Ameríku með a.m.k. tvennum hætti. Annars vegar með beinum siglingum frá Íslandi og hins vegar með siglingum til t.d. Rotterdam og þaðan til Norður-Ameríku og öfugt (TA eða Transatlantic siglingar). Í áðurnefndum hugmyndum (E)forstj fólst að Samskip yrði beðið um að hætta að keppa áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku (í gegnum Evrópu) og hækka verð í beinum siglingum héðan.

3029. Af tölvupósti (E)forstö-innfl er ljóst að á fundi fyrirtækjanna 6. október 2008 hafi ekki eingöngu verið rætt um að *„tengja*" verð Samskipa hjá Eimskip við TA verð (og þar með raska samkeppninni á þessari siglingaleið í samræmi við hugmyndir (E)forstj), heldur jafnframt má sjá að rætt hafi verið um að TA-verð væru að lækka hjá Samskipum ((E)forstö-innfl *„*[þ]*au verð eru á niðureið að því er þeir nefndu á síðasta fundi*").

3030. Virt saman sýna gögn málsins að keppinautarnir hafa á fundinum 6. október 2008 rætt m.a. um verðlagningu á þessum TA siglingum, sem að meira eða minna leyti voru í samkeppni við beinar siglingar Eimskips. Sem fyrr segir voru Samskip og Eimskip með 100% markaðshlutdeild í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Af þessu leiðir að öll samskipti milli keppinauta sem taka til atriða sem tengjast samkeppni milli þeirra eru afar varhugaverð í lagalegu tilliti. Eru þau sérstaklega varhugaverð ef viðkomandi fyrirtæki starfa á fákeppnismarkaði, sbr. kafla 4.6.3.2. Var þessi umræða og upplýsingamiðlun liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Er þetta í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Í henni viðurkennir Eimskip að hafa átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip. Hafi þessi brot falist í tilteknum aðgerðum sem *„gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf*" *glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008*". Í þessum alvarlegu brotum hafi falist m.a. samráð: *„við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum*."

3031. Í mgr. 935 – 937 í athugasemdum Samskipa við AI er staðfest að Eimskip hafi m.a. lýst yfir áhuga á að bæta inn í Norður-Ameríku samning tengingu við TA verð. Þannig kemur m.a. fram hjá Samskipum að í *„samningaviðræðum félaganna um endurnýjun á N-Ameríkusamningnum lýsti Eimskip m.a. yfir áhuga á að bæta inn ákvæði í samning félaganna þess efnis að flutningaverð í N-Ameríkuflutningum myndi taka mið af svokölluðum „index-breytingum*" *bæði til hækkunar og lækkunar í samræmi við verðsveiflur á Trans Atlantic markaði. Þessu var hafnað af hálfu Samskipa og því er ekkert slíkt ákvæði að finna í samningi félaganna.*" Í tilvitnuðum tölvupóstsamskiptum (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-flutnkerf frá 9. október 2008 sé *„vitnað í þessa umræðu*". Samskip segja aukinheldur að tilvísanir til þess að Eimskip hafi haft hug á því að fá meiri viðskipti og eftir atvikum fá Samskip *„til að hætta TAS flutningum eru ekki til marks um brot. Eimskip mátti fá þessa hugmynd og máttu reyna að ná þessu fram í samningum. Samskip voru að sjálfsögðu ekki fáanleg til þess og ljóst að ekkert samkomulag varð um þetta efni.*"

3032. Athugasemdir Samskipa hagga ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að umræður og upplýsingamiðlun 6. október 2008 hafi verið hluti af ólögmætum samstilltum aðgerðum á þessum tíma. Í því samhengi skal minnt á að *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna hafði það að markmiði að

raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 11.5. Þá ber að rifja upp að nokkrum dögum eftir tölvupóst (E)forstö-innfl eða þann 15. október 2008 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1 , afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Þar kom m.a. fram að;

„[…] allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för […]", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3.

3033. Þau ummæli (S)frkvstj-N-Am, yfirmanns Samskipa í Norður-Ameríku, að Samskip í Norður-Ameríku hafi *„stefnt allri frakt á Eimskip*" gefa ótvírætt til kynna að Samskip hafi ekki á þessum tíma nýtt sér TA flutninga í samkeppni við Eimskip í flutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku heldur sett meira magn í *„kerfi*" Eimskips. Þetta hafi verið gert þrátt fyrir lítinn ábata Samskipa í Bandaríkjunum en *„hagur heildarinnar*" hafi ráðið för. Þá liggur fyrir að Samskip og Eimskip héldu áfram samstarfi í Norður-Ameríkuflutningum, sbr. samning þeirra dags. 7. janúar 2009.

3034. Til viðbótar er ljóst að Samskip og Eimskip ræddu á fundinum 6. október 2008 um aukið gámasamstarf vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku sbr. umræddan tölvupóst (E)forstö-innfl 9. október 2008, sbr. einnig tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008. Var þetta í samræmi við *„Nýtt Upphaf*" verkefnið um aukið samstarf fyrirtækjanna, en gögn málsins sýna að fyrirtækin unnu að og komu á auknu gámasamráði á fleiri flutningaleiðum t.d. tengdum Reyðarfirði sbr. einnig drög að samningi sem (E)frkvstj-flutnkerf fékk sendan til sín 2. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.1. Var þar um að ræða gagnkvæmt samkomulag milli Eimskips og Samskipum um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að félögin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars. Rétt er að nefna að gámasamstarf Samskipa og Eimskips var síðan aukið, m.a. vegna samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. kafla 16 og 18.

8.17.11. *„Lítill fugl*" veitir upplýsingar um Eimskip

3035. Fjallað var um Eimskip hjá Samskipum þann 9. október 2008. Þann dag sendi (S)frkvstj-Jóna tölvupóst til (S)forstj. Í honum sagði (S)frkvstj-Jóna að *„lítill fugl*" hafi sagt honum;

„að ef að bílaflutningurinn væri dreginn frá að þá hefðu Eimu einungis verið 7% undir í magni í innfl. september milli ára. sá hinn sami blés á sögusagnir um vandræði með bunkeringu og að sjoppan væri að loka á næstu dögum. [Bankastjóri Landsbankans] *hefði gefið vilyrði um gott veður á meðan menn fyndu nýja eigendur að geymslunum ... reksturinn gengi það vel*

já það er margt í þessu .....".[1615]

3036. Efni þessa tölvupósts (S)frkvstj-Jóna gefur til kynna að upplýsingar í honum væru komnar frá Eimskip. Í honum er að finna nákvæmar upplýsingar um innflutning Eimskips og að Landsbankinn hafi gefið *„gott veður*" á meðan Eimskip (*„menn*") væri að selja tilteknar eignir. Er líklegt að *„lítill fugl*" sé stjórnandi hjá Eimskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir tölvupósturinn vel tengsl milli Samskipa og Eimskips á þessum tíma og stjórnenda fyrirtækjanna.

3037. Þótt það hafi ekki úrslitaáhrif hér nákvæmlega frá hverjum innan Eimskips upplýsingar hafi borist, þá ber að hafa í huga fyrirliggjandi gögn um ríkt tengsl (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-flutnkerf, sbr. umfjöllun í kafla 14.17.4. Nokkrum dögum fyrr höfðu þeir verið í samskiptum vegna samráðs fyrirtækjanna í siglingum milli Evrópu og Íslands, sbr. umfjöllun um atvik 2. október 2008 í kafla 8.16.11. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf kom fram að hann vísaði vegna þessa til *„our old friends S-Line*". Sömuleiðis ber að nefna að gögn málsins gefa til kynna að (S)frkvstj-Jóna hafi setið fund með öðrum framkvæmdastjórum Samskipa 7. október 2008, daginn eftir fund Samskipa með Eimskip, þar sem m.a. atriði sem tengdust samráðsverkefninu voru rædd, sbr. umfjöllun hér að framan um fund Samskipa og Eimskips 6. október og skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 7. október 2008.

[1615] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.471710.

8.17.12. Skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 10. október 2008

3038. Þann 10. október 2008 kl. 13:59 vistaði (S)frkvstj-millilandasv hjá sér glærukynningu með heitinu *„kynning 10.okt.ppt*".[1616] Í samræmi við áðurgreind gögn málsins sýnir glærukynning (S)frkvstj-millilandasv að á þessum tímapunkti hafi verið búið að taka ákvörðun um að Samskip myndu draga verulega úr flutningsgetu með því að fara úr fjögurra í þriggja skipa kerfi, þótt ítarleg útfærsla um t.d. siglingatíma og viðkomuhafnir á siglingaleiðinni hafi ekki legið fyrir á þeirri stundu.[1617] Í skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu kom fram að með þessu hafi verið gert ráð fyrir að siglt yrði *„bara leiðina til Rotterdam*".[1618] Með takmörkuninni fólst að á Leið 2 yrðu ekki lengur tvö skip heldur eitt sem framvegis átti eingöngu að sinna útflutningi fyrir Alcoa á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam. Takmörkunin þýddi því að Samskip skertu þá flutningsgetu sem stóð Alcoa til boða hjá fyrirtækinu.

3039. Í breytingunni fólst jafnframt að Samskip hættu að sigla legginn frá Reykjavík til Reyðarfjarðar á Leið 2 en samkvæmt upplýsingum Samskipa fór nær allur innflutningur til Íslands til Reykjavikur en næstum enginn til Reyðarfjarðar.[1619] Í því fólst að á flutningaleiðinni frá Evrópu til Reyðarfjarðar voru aðallega fluttir tómir og óborgandi gámar (sem voru síðan nýttir í útflutning fyrir Alcoa), og var flutningaleiðin því ekki nýtt nema að litlu leyti fyrir flutninga á almennum innflutningi til Íslands (þar sem Samskip hættu að sigla til Reykjavíkur á þessari leið). Með þessu fyrirkomulagi Samskipa var veruleg takmörkun á flutningsgetu vegna innflutnings til Íslands (Reykjavíkur) frá Evrópu.

3040. Varðandi þessa breytingu Samskipa og það fyrirkomulag sem var komið upp, þ.e. um að hætta viðkomu í Reykjavík og með því að flytja umtalsvert magn af tómum gámum til Reyðarfjarðar á rannsóknartímabilinu, þá fer það illa saman við upplýsingar frá Samskipum við rannsókn málsins. Í athugasemdum Samskipa kemur fram að skipafélög forðist það *„eins og heitan eldinn að flytja tóma gáma á milli landa*". Segja Samskip augljósa ástæðu fyrir því *„en í þeim tilvikum greiðir enginn annar fyrir flutninginn*".[1620]

3041. Varðandi innflutning til Íslands og stóra viðskiptavini Eimskips þá skal til viðbótar hafa í huga að í septembermánuði 2008 höfðu stjórnendur Samskipa verið önnum kafnir við að leita svara við *„stóru spurningunum*", sem fólust í því hvað fyrirtækið ætlaði að gera varðandi sókn gagnvart stórum viðskiptavinum Eimskips í innflutningi, sbr. umfjöllun hér að framan um glærukynningu sem vistuð var í tölvugögnum (S)frkvstj-millilandasv 4. september 2008. Af fyrirliggjandi gögnum er ljóst hvert var svar Samskipa við þessum spurningum. Eins lýst verður nánar hér á eftir var sniðið siglingakerfi utan um útflutning frá Íslandi og með ólögmætum samstilltum aðgerðum með Eimskip var haustið 2008 útbúið framtíðarskipulag á íslenska flutningamarkaðnum sem varði í rúm fjögur ár ásamt einnig m.a. ólögmætri markaðsskiptingu mikilvægra viðskiptavina.

8.17.13. Samskip greina Alcoa frá því að flutningsþjónusta verði skert og ítreka kröfu um hækkun á verði

3042. Eins og lýst hefur verið höfðu Samskip farið fram á það við Alcoa að verð á flutningum á áli fyrirtækisins til Rotterdam yrði hækkað. Tölvupóstur Alcoa til Samskipa frá 8. október 2008 sýnir að fyrirtækið ætlaði ekki að samþykkja þá kröfu Samskipa.

3043. Þrátt fyrir að Samskip hefðu fengið þessi neikvæð viðbrögð frá Alcoa sýndu Samskip ekkert hik og fóru strax fram á fund með fyrirsvarsmönnum Alcoa, sbr. umfjöllun hér að framan.

[1616] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.24763.
[1617] Til að mynda lá þarna ekki fyrir nákvæmlega hvernig skipakostir Samskipa yrðu með í breyttu kerfi. Þarna var til dæmis gert ráð fyrir að Akrafell myndi sigla áfram en Hvassafell myndi hætta siglingum á Leið 2 hjá Samskipum. Raunin varð síðan sú að Hvassafell hélt áfram siglingum en Samskip létu Akrafell liggja við bryggju í Danmörku fram á árið 2010, sbr. umfjöllun í kafla 9.6.
[1618] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 134 – 135.
[1619] Mgr. 121 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 13.01.2021.
[1620] Mgr. 108 í athugasemdum Samskipa við AI.

3044. Samkvæmt upplýsingum Samskipa áttu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv fund með forstjóra Alcoa í Evrópu og innkaupastjóra Alcoa 10. október 2008.[1621] Þá sýna gögn málsins að einni mínútu eftir að (S)frkvstj-millilandasv vistaði sama dag hjá sér glærukynninguna *„kynning 10.okt.ppt*" áttu hann og (S)forstj bókaðan fund með heitinu *„alcoa*".[1622] Af þessu og samtímagögnum í kjölfarið (sbr. umfjöllun hér síðar um atvik 13. október 2008 og síðar) má ráða að Samskip hafi fundað með fyrirsvarsmönnum Alcoa 10. október 2008.

3045. Ljóst er að á þessum fundi settu Samskip fram tvær kröfur. Annars vegar áréttaði fyrirtækið kröfu sína um að verð yrði hækkað. Hins vegar gerðu Samskip grein fyrir áformum um að takmarka flutningsgetu og þar með flutningsþjónustu gagnvart Alcoa. Kröfðust Samskip að samningi fyrirtækjanna yrði breytt vegna þessa.

3046. Samkvæmt þessu treystu Samskip sér ekki aðeins til þess ítreka kröfu um verðhækkun heldur einnig að boða í fyrsta sinn gagnvart Alcoa skerðingu á flutningaþjónustu.

3047. Alcoa er afar öflugt fyrirtæki og Samskip máttu vita að þessar kröfur gáfu Alcoa ríkt tilefni til að kanna hvort Eimskip gæti boðið betra verð og þjónustu en Samskip.

3048. Hér verður hins vegar að undirstrika að Samskip og Eimskip höfðu frá miðju ári 2008 átt í ítrekuðum samskiptum og unnið að *„Nýtt upphaf*" verkefninu, þ. á m. um atvik sem tengdust breytingu á siglingakerfum og um flutninga fyrir Alcoa. Vísast um þetta til umfjöllun hér að framan.

3049. Vegna samráðsins var því enginn ótti hjá Samskipum um viðbrögð Eimskips þrátt fyrir að aðgerðir vegna Alcoa miðuðu nú einnig að takmörkun á flutningsgetu auk ítrekunar á kröfu um verulega verðhækkun.

3050. Hér ber einnig að hafa í huga að rétt áður en fundur Samskipa og Alcoa hófst 10. október 2008 sendi (S)frkvstj-N-Am (kl. 13:10) tölvupóst til (S)forstö-útfl og þar spurði hann m.a. hvort það væri *„eitthvað nýtt að frétta innan Samskipa og eða Eimskip*".[1623]

3051. (S)forstö-útfl var forstöðumaður útflutnings Samskipa og hafði komið að m.a. þeim þætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til breytingar á siglingakerfum og takmörkunar á flutningsgetu sem og að undirbúningi viðræðna við Alcoa.

3052. Í kafla 7.1.3 er gerð grein fyrir samskiptum (E)forstj og annars vegar (S)forstö-útfl og hins vegar (S)frkvstj-N-Am. Í kafla 8.2.4 er fjallað um fund (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008.

3053. Sú staðreynd að yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am, spyrji (S)forstö-útfl að því hvað sé að *„frétta innan ... Eimskips*" undirstrikar þau sterku tengsl sem voru á milli þessara keppinauta og að (S)frkvstj-N-Am hafi leitað til (S)forstö-útfl sem beið niðurstöðu af viðræðum Samskipa við Alcoa og hvort sá angi samráðsins við Eimskip myndi ná fram að ganga. Hér skiptir einnig máli að eftir fund Samskipa með Alcoa þennan dag, eða klukkan 16:51 10. október 2008, sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og spurði frétta í þessu sambandi: *„hvert verður framhaldið með Alcoa ?*"[1624] Við rannsókn þessa máls hefur ekki fundist að framangreindu hafi verið svarað með tölvupósti.

8.17.14. Hluti Alcoa flutninga *„til*" Eimskips

3054. Fjórum dögum eftir fund (E)frkvstj-flutnkerf með Samskipum eða þann 10. október 2008 bað hann undirmann sinn ((E)starfsm-flutnstýr1) um að taka saman upplýsingar varðandi *„gámastokk í höfnum*". Talið er að framangreint hafi tengst samskiptunum við Samskip og samráði fyrirtækjanna á þessum tíma um takmörkun á flutningsgetu, flutningsþjónustu fyrir Alcoa og viðfangsefnum vegna

[1621] Mgr. 41 í athugasemdum Samskipa við AI.
[1622] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.513111.
[1623] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.811491.
[1624] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.811617.

gámastýringar í kerfum þeirra, sbr. einnig framangreind drög að gámaleigusamningi milli Samskipa og Eimskips sem (E)frkvstj-flutnkerf fékk send til sín frá (E)starfsm-flutnstýr1 þann 2. október 2008. Þegar (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv unnu að *„almennum slotsharing samningi*" í sjóflutningum nokkrum dögum síðar óskaði (E)frkvstj-flutnkerf eftir uppfærslu á gámaskjalinu, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (E)starfsm-flutnstýr1 20. október 2008.[1625]

3055. Tölvupóstur sem (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl daginn eftir fund Alcoa með Samskipum, 11. október 2008, skiptir hér einnig máli.

3056. (E)svæðisstj1 var undirmaður (E)frkvstj-innanl og var hann svæðisstjóri Eimskips á Austurlandi með aðsetur á Reyðarfirði. Bar hann ábyrgð á landflutningum Eimskips á því landsvæði og á þeirri þjónustu sem Eimskip veitti Alcoa á Reyðarfirði. Rifja ber upp að (E)svæðisstj1 og (E)þjstj-Austur funduðu með *„sendinefnd*" Samskipa ((S)forstö-landfl og (S)rekststj-landfl3) 9. september 2008 og frekari samskipti áttu sér stað milli (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 í kjölfarið, sbr. kafla 8.16.4. Yfirmenn (E)svæðisstj1 og (S)forstö-landfl ((E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl) funduðu 17. september 2008, sbr. kafla 8.16.7. Í tölvupósti (E)forstj frá 10. október 2008 til (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-EimÍsl var (E)frkvstj-innanl sagt að halda áfram þeim samskiptum við Samskip. Er þeim atvikum lýst í kafla 8.17.15.

3057. Sem fyrr segir sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til (E)frkvstj-innanl 11. október 2008. Meðfylgjandi honum var að finna skjalið *„Viðskáætlun2009 Austurland.doc*". Samkvæmt upplýsingum í skjalinu var það útbúið daginn áður, 10. október 2008 kl. 15:11.[1626] Var skjalið þannig útbúið nánast á sama tíma og fundur (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv með Alcoa stóð yfir en sá fundur var bókaður milli 14:00 – 15:00 þennan dag.

3058. Í umræddri viðskiptaáætlun Eimskips fyrir árið 2009 kemur fram að Eimskip kynni að fá aukin verkefni fyrir Alcoa. Er sagt að eitt helsta tækifæri Eimskips á Austurlandi á árinu 2009 væri:

„Álversverkefni, auka verk fyrir Alcoa".

3059. Í samræmi við þetta kemur eftirfarandi fram í markaðsgreiningu í sama skjali um „[s]*pennandi tíma framundan*" og að *„markaður*" gæti aukið flutningsmagn og -tekjur Eimskips um 50%. Í því sambandi kemur m.a. fram að hluti útflutnings Samskipa vegna álframleiðslu færi *„til*" Eimskips:

„Samskip ? hluti til Eimskip"

3060. Við skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu var hann beðinn um að skýra framangreinda umfjöllun í gagni Eimskips frá 11. október 2008 um að hluti flutninga Samskipa fyrir Alcoa myndi færast til Eimskips:

> HS En þarna í, í kafla 2.2. *„External: Threats and opportunities*" það er þarna tækifæri, álversverkefnið, auka verk fyrir Alcoa og í kafla 3. „Market, Market Analysis." Álframleiðsla. Já, þú sérð þetta þarna.
>
> (S)frkvstj-millilandasv Mhm.
>
> HS Og fyrir aftan þarna 400 þúsund tonn, þá er: (Samskip ? hluti til Eimskip). Geturðu skýrt það af hverju, af hverju gerir hérna Eimskip ráð fyrir Samskip, sem sagt finnst í gögnum Eimskips.
>
> (S)frkvstj-millilandasv Mm, ég veit ekki, ég veit ekki hver spurningin er en, en auðvitað get ég ekki tjáð mig um þetta, ég hef ekki, í fyrsta lagi ekki séð þetta, þetta er eitthvað innanhússplagg frá Eimskip.

[1625] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]
[1626] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.243144.

HS Já.

(S)frkvstj-millilandasv Þannig að ég veit ekki hvað þeir eru að, hvað þeir eru að pæla hér.

HS Já. En þetta er sem sagt svona á sama tíma og þú, þú ert með þessa stúdíu sem við höfum farið yfir, sem gerir ráð fyrir að halda álflutningi inn í kerfum Samskipa, það er svona tíma, tímasetningin.

(S)frkvstj-millilandasv Mhm, þeir eru náttúrlega að sinna, eins og ég sagði áðan, ákveðnum flutningum fyrir Alcoa allan tímann og sjá um rekstur á gámavelli ...

HS Já.

(S)frkvstj-millilandasv ... frá upphafi sem sagt.

HS Mhm.

(S)frkvstj-millilandasv Ég veit ekkert hvað þeir eru að pæla þarna eða reference þetta á við.

3061. Gat (S)frkvstj-millilandasv þannig ekki útskýrt af hverju Eimskip töldu á þessum tíma líkur á því að hluti af þeim flutningum sem féll undir samning Samskipa við Alcoa myndi færast til Eimskips.

3062. Sem fyrr segir höfðu Samskip á fundinum 10. október 2008 annars vegar áréttað kröfu um verðhækkun og hins vegar greint frá áformum um takmörkun á flutningsgetu, sem gat ekki þýtt annað en skerta þjónustu við Alcoa. Samtímagögn sýna engar áhyggjur af samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips. Samkeppniseftirlitið telur ljóst að þessar aðgerðir Samskipa gagnvart Alcoa voru grundvallaðar á samráði við Eimskip um m.a. breytingu siglingakerfa og takmörkun flutningsgetu. Daginn eftir fund (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 5. september 2008 var í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv fjallað um þann möguleika að Eimskip myndu taka að sér hluta af flutningum Samskipa fyrir Aloca. Á fundi m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 kom fram að áhugi væri fyrir hendi að *„tryggja"* Eimskip fast magn í álflutningum fyrir Alcoa til Evrópu, sem annars heyrðu undir samning Samskipa við Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.5.

3063. Í þessu skjali sem (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl 11. október 2008 var sem áður sagði talið mögulegt að hluti af flutningum Samskipa fyrir Alcoa myndi færast til Eimskips. Verður að draga þá ályktun að (E)svæðisstj1 hafi talið sig búa yfir áreiðanlegum upplýsingum um þessa mögulegu breytingu því ella hafi hann vart sett þær fram í umfjöllun um viðskiptaáætlun Eimskips á Austurlandi fyrir árið 2009 sem hann sendi til yfirmanns síns.

3064. Aftur á móti var því ekki slegið föstu í þessu skjali (E)svæðisstj1 að umræddir flutningar myndu færast til Eimskips enda lá ekki fyrir á þessum tíma endanleg niðurstaða í þessum þætti hins ólögmæta samráðs fyrirtækjanna. Samhengisins vegna er rétt að ítreka hér að samráð Samskipa og Eimskips gekk að þessu leyti upp. Samskip annars vegar hækkuðu verð verulega gagnvart Alcoa og hins vegar náðu fram sparnaði með því takmarka flutningsgetu og þjónustu við Alcoa. Eimskip fékk til sín hluta af þessum flutningum Samskipa og sinnti þeim fram á árið 2013. Voru þau viðskipti uppspretta mikillar ánægju hjá stjórnendum Eimskips og Samskipa. Er gerð nánari grein fyrir þessu í kafla 9.11.

3065. Að mati Samkeppniseftirlitsins er því ljóst að framangreint skjal (E)svæðisstj1 er, líkt og m.a. fundargerð Eimskips frá 15. september 2008, til vitnis um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

8.17.15. (E)forstj segir að halda skuli áfram viðræðum við Samskip

3066. Til viðbótar framangreindum samskiptum Samskipa og Eimskips var einnig um að ræða samskipti milli (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í október 2008.

3067. Eins og lýst var hér að framan áttu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl fund í verslunarmiðstöðinni Smáralind þann 17. september 2008. Rifja ber einnig upp að á þessum tíma hafði talsverður árangur náðst í *„Nýtt upphaf"* verkefni Samskipa og Eimskips, m.a. þeim verkþætti sem tók til samnýtingar flutningakerfa í landflutningum, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.11 um glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 30. september 2008.

3068. Til skoðunar var enn víðtækra samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Var þessu lýst svo í umræddri glærukynningu (E)frkvstj-innanl:

- Athuga möguleika á að stofna sérstakt félag með Samskip og etv. fleirum sem tæki yfir allar vöruafgreiðslur og innansvæðisdreifingu, leggja erindi fyrir samkeppniseftirlit ?
- Akstur til og frá – tvíhliða samningar

3069. Í október 2008 unnu Samskip og Eimskip áfram að framgangi þessa þáttar *„Nýtt upphaf"* verkefnisins um aukið samstarf í landflutningum. Má sjá þetta af tölvupósti lögmannstofunnar Logos til (E)frkvstj-innanl fimmtudaginn 2. október 2008 um *„Nýtt mál"* og var í honum vísað til samtals Logos og (E)frkvstj-innanl deginum á undan. [1627]

3070. Samkvæmt afhentu gagni frá Eimskip lagði Logos fram minnisblað til Eimskips ((E)frkvstj-innanl) og Samskipa ((S)frkvstj-innanl) þann 10. október 2008. Fram kemur í inngangi minnisblaðsins að það væri tekið *„saman að beiðni ofangreindra félaga* [Eimskips og Samskipa] *vegna möguleika á samstarfi og/eða sameiningu á starfsemi félaganna á markaði fyrir innanlandsflutninga. Er einkum horft til þess hvernig Samkeppniseftirlitið myndi líta á slíkt samstarf og/eða sameiningu."* Um fyrirhugað samstarf sagði í minnisblaðinu:

„Skv. upplýsingum frá félögunum er hugsunin sú að stofnað verði nýtt sjálfstætt félag í sameiginlegri eigu Eimskips og Samskipa. Það félag muni annað hvort taka yfir alla flutningastarfsemi félaganna innanlands, eða að sjá um sameiginlegan rekstur á afgreiðslustöðvum félaganna á landsbyggðinni".[1628]

3071. Hugmyndir um eitt sameiginlegt landflutningafyrirtæki eða sameiginlegan rekstur á afgreiðslustöðvum voru í fullu samræmi við samráðsverkefni fyrirtækjanna, sbr. glæran um *„Innanlandsþjónustu"* í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

3072. Minnisblað Logos var fimm blaðsíður að lengd. Þar kom m.a. fram að Eimskip og Samskip þyrftu annað hvort að senda samrunatilkynningu til Samkeppniseftirlitsins eða óska eftir undanþágu fyrir samstarfinu. Í niðurstöðukafla minnisblaðsins kom fram að *„við allar venjulegar aðstæður"* væri líklegt að Samkeppniseftirlitið myndi leggjast gegn hinu sameiginlega verkefni fyrirtækjanna. Hins vegar væri ljóst að *„engar venjulegar aðstæður"* væru ríkjandi í íslensku efnahagslífi og varnir um hið fallandi félag og efnahagslegar framfarir gerðu *„það að verkum að vel er mögulegt að Samkeppniseftirlitið sjái sig knúið til að fallast á verkefnið"*, þó líklega með skilyrðum um m.a. sjálfstæði stjórnar og takmörkunum á upplýsingaflæði til fyrirtækjanna.

3073. Þennan sama dag, 10. október 2008, sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl. Rifjaði (E)frkvstj-innanl upp það sem hann hafði áður sagt þeim um samvinnu við Samskip í landflutningum, greindi frá framgangi þess verkefnis og bað um heimild til að halda áfram með það verkefni:

„Haldinn var fundur á Logos núna í vikunni varðandi lagalegar heimildir fyrir stofnun á félagi sem tæki yfir alla vöruafgreiðslustarfsemi, innansvæðisdreifingu á landsbyggðinni og einnig flutninga

[1627] Afhentur tölvupóstur frá Eimskip. Fskj. 19 með athugasemdum Eimskips við AI.
[1628] Mgr. 364 í athugasemdum Eimskips við AI. Fskj. 20 – 23 með athugasemdunum.

til/frá Reykjavík út á land fyrir E og S sjá meðfylgjandi. Þetta er nokkurn veginn í samræmi við það sem við vorum áður búnir að ræða með þeirri viðbót að til að ná enn meiri árangri og einföldun í framkvæmd þá eru flutningar til/frá lansbyggðinni teknir líka með.

Ef þessi leið er farin myndu c.a. 3-4 af hverjum 10 stm okkar á landsbyggðinni missa vinnuna og sama hjá S.

Vil ekki staðfesta þennan fund nema með ykkar vitund og samþykki."[1629]

3074. (E)forstj svaraði um hæl og sagði: *„Halda viðræðum áfram.*"[1630]

3075. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður um þessi tölvupóstsamskipti:

HS Halda viðræðum áfram.

(E)forstj … halda viðræðum áfram. [óskýrt] fundur á LOGOS núna í …

HS Hvaða viðræður voru það sem átti að halda áfram?

(E)forstj [óskýrt]. Ég man ekki eftir þessu en ég hef greinilega [óskýrt].

HS Er þetta …

(E)forstj Það stendur, hann er að tala um að haldinn verði fundur á LOGOS lögfræðistofunni okkar varðandi lagalegar heimildir fyrir stofnun á einhverju félagi sem taki yfir alla vöru [óskýrt] afgreiðslustarfsemi innan svæðisdreifingu á landsbyggðinni og flutninga til og frá Reykjavík. Já þannig að ég, þarna er ég, einhver, þarna er sem sagt lögfræðifirma okkar með í ráðum við að stofna félag.

HS Og þú, en þú ekki inn í, inn í þessu eða?

(E)forstj Ég er ekki á þessum fundi nei.

HS En manstu, veistu hvaða fundur þetta var og …

(E)forstj Nei …

HS … hvaða viðræður þetta eru sem þú vilt að sé haldið áfram?

(E)forstj … [óskýrt] og það er náttúrlega ekkert sem gerði bara opna á þetta ef hann er að ræða þetta við lögfræðistofuna okkar hann, hvort þetta sé einhver möguleiki. Ég, ég man ekkert eftir þessu. […]

HS Við erum ekkert að tala neitt um það. Nei það er verið, hann er að gera það hérna ókei geri það, þegar þú segir *„haltu viðræðum áfram*" …

(E)forstj Já …

HS Þá er verið að tala um viðræður. Við erum …

(E)forstj Ég er að tala um viðræður við LOGOS.[1631]

3076. Samkvæmt þessum framburði (E)forstj var hann í tölvupóstinum frá 10. október 2008, sem hann kvaðst muna lítið eftir, ekki að gefa fyrirmæli til (E)frkvstj-innanl að halda áfram viðræðum við Samskip heldur við lögmannstofuna Logos. Þessi framburður (E)forstj er bæði í ósamræmi við athugasemdir Eimskips við AI og samtímagögn. Hér skiptir máli að vinna lögmanna Logos átti sér stað eftir beiðni bæði Eimskips og Samskipa, sbr. fyrirsögn og inngang í minnisblaði Logos 10. október 2008.

[1629] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.241997. Tölvupósturinn er einnig fskj. með athugasemdum Eimskips við AI, nr. 22.
[1630] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.242011.
[1631] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 180-181 og 183.

3077. Í mgr. 358 í athugasemdum Eimskips við AI er þannig sagt að á fundinum í Smáralind 17. september 2008 hafi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl rætt um mögulegan tvíhliða flutningasamning milli Eimskips og Samskipa. Jafnframt hafi verið rætt á fundinum um að möguleikar væru á *„annars konar samstarfi, s.s. rekstri sameiginlegra vöruafgreiðslna.*" Í tölvupósti (E)frkvstj-innanl frá 10. október 2008 er vísað til þess sem búið hafi verið að ræða varðandi samstarf Eimskips og Samskipa og upplýst um *„viðbót*" við samstarfið og (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl greint frá því að ef viðkomandi samstarfi yrði hrint í framkvæmd myndu 3-4 af hverjum 10 starfsmönnum bæði Samskipa og Eimskips á landsbyggðinni missa vinnuna. Bjó (E)frkvstj-innanl þannig yfir upplýsingum um til hvaða ráðstafana Samskip myndu grípa í starfsmannamálum ef samstarfshugmyndir kæmu til framkvæmda. Kallaði (E)frkvstj-innanl eftir samþykki yfirmanna sinna til þess að halda þessum samningaviðræðum við Samskip áfram. Þá ber að líta til þess að samvinnan við Samskip, sem lýst er í tölvupósti (E)frkvstj-innanl frá 10. október 2008, var í fullu samræmi við það sem fram kemur í glærunni um landflutninga í *„Nýtt upphaf*" verkefninu og svar (E)forstj við tölvupósti (E)frkvstj-innanl í samræmi við markmið verkefnisins (*„Halda viðræðum áfram*"). Þann 16. október 2008 áttu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl fund með Samkeppniseftirlitinu, sbr. umfjöllun hér á eftir.

3078. Með vísan til framangreinds er ekki unnt að fallast á það með (E)forstj að hann hafi í tölvupósti sínum frá 10. október 2008 verið að beina þeim fyrirmælum til (E)frkvstj-innanl að halda áfram viðræðum við lögmenn Eimskips.

3079. Á sama tíma og Samskip og Eimskip áttu samskipti og unnu að *„Nýtt upphaf*" verkefninu vegna breytinga á siglingakerfi og takmörkun flutningsgetu fékk (E)frkvstj-innanl grænt ljós hjá (E)forstj til að halda áfram viðræðum við Samskip um aukið samstarf á landflutningamarkaði. (E)frkvstj-innanl hafði einnig aðkomu að samráði Eimskips og Samskipa tengdu siglingakerfum og flutningum fyrir Alcoa á þessum tíma, sbr. umfjöllun í næsta kafla.

8.17.16. Vísað til nýs gámasamnings Samskipa og Eimskips

3080. Gámastýring er eðli málsins samkvæmt órjúfanlegur og mikilvægur þáttur í rekstri skipafélaga og siglingakerfa sem annast gámaflutninga. Gögn málsins sýna að samhliða öðrum þáttum samráðsins hafi Samskip og Eimskip einnig unnið að því að auka gámasamstarf sitt.

3081. Eins og áður greinir ræddu (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv saman 1. október 2008. Eftir samtalið boðaði (E)frkvstj-EimÍsl þá (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl til fundar með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 sem haldinn var 6. október 2008. Í fundarboði (E)frkvstj-EimÍsl vísaði hann til þess að (S)frkvstj-millilandasv hafi sagt að það þyrfti *„að klára gámamál við þá*". Þann 2. október 2008 sendi (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem meðfylgjandi voru drög að samningi milli Eimskips og Samskipa sem tóku til gáma. Var um að ræða drög að gagnkvæmum samningi milli Eimskips og Samskipa um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars.

3082. Eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 áttu sér stað samskipti milli fyrirtækjanna vegna gámasamstarfs. Þannig sendi (S)starfsm (starfsmaður flutningsstjórnunardeildar Samskipa) þann 13. október 2008 tölvupóst til (E)starfsm-flutnstýr1 og (E)fulltr.flutnstý (verkefnastjóra í flutningastýringardeild Eimskips) og spurði hvort Eimskip gæti lánað Samskipum tóma frystigáma í Danmörku.

3083. (E)starfsm-flutnstýr1 svaraði (S)starfsm samdægurs og sagði Eimskip eiga þrjá gáma til að leigja Samskipum og sagði síðan: *„Það sem við höfum áhuga á er 30 dagar fríir frá pup og eftir það 25$ pr/dag. Það ætti við ef Eimskip tekur frá Samskip og ef Sam[s]kip tæki frá EIMSKIP.*" (S)starfsm svaraði og sagðist ganga að þessu samkomulagi. Viðbrögð (E)starfsm-flutnstýr1 voru þá þessi: *„Þá á þetta við um future pup á frystigámum, hjá báðum fyrirtækjum*". (S)starfsm svarar: *„Já flott*".[1632]

[1632] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]

3084. Strax eftir þessi samskipti Eimskips og Samskipa, eða kl. 11:13 þann 13. október 2008, sendi (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst aftur til (S)starfsm en núna einnig til annarra starfsmanna hjá Eimskip. Þar gaf (E)starfsm-flutnstýr1 samstarfsmönnum sínum þau fyrirmæli að Eimskip ætlaði að leigja Samskipum þrjá frystigáma. Síðan sagði hann: *„Samskip fá þá í 30 daga fría, frá pup, og eftir það 25$ pr/dag. Þannig verður það."* Síðan endaði (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóstpóstinn á að láta (S)starfsm vita af tengiliðaupplýsingum um starfsmann Eimskips í Danmörku *„vegna gáma"*.[1633]

3085. Þremur mínútum síðar eða kl. 11:16 þennan dag, 13. október 2008, sendi (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst til fleiri samstarfsmanna Eimskips. Þar komu fram eftirfarandi fyrirmæli:

„If there are any Samskip reefers that we can use, than [svo] its ok by me to use them (If Samskip agrees ofcourse). We´ve a new deal in place which could serve us pretty good".[1634]

3086. Af framangreindu má sjá að (E)starfsm-flutnstýr1 vísaði til *„nýs"* samnings við Samskip varðandi samstarf um gagnkvæma frystigámaleigu þann 13. október 2008. Þetta er í samræmi við önnur gögn málsins um aðdraganda og áframhaldandi samráð Samskipa og Eimskips vegna gámaleigu, sbr. kafla 18.

3087. Þann 30. október 2008 átti sér stað símtal milli gámastýringardeilda Eimskips og Samskipa en þann dag vísaði (E)fulltr.flutnstý í tölvupósti til símtals síns við (S)starfsm.[1635]

3088. Í innanhússamskiptum hjá Eimskip þennan sama dag, 30. október 2008, benti (E)starfsm-flutnstýr1 á að Eimskip hefði náð nýjum samningi sem fælist í því að fyrirtækið gæti notað gáma frá Samskipum. Af gögnum má ráða að upphaflega hafi Eimskip ekki ætlað að leigja gáma frá Samskipum vegna þeirra flutninga sem fjallað er um í tölvupóstsamskiptunum. Þetta hafi hins vegar breyst með hinum nýja samningi við Samskip. Útskýrði (E)starfsm-flutnstýr1 þessa breytingu í tölvupósti 31. október 2008:

„You´re right; I requested that it would not be used under cargo. However that has changed, we reach a deal with Samskip. So pls use Samskip containers for cargo, as I instructed via email 13okt´08."[1636]

3089. Drögin að samningnum við Samskip, sem (E)starfsm-flutnstýr1 sendi (E)frkvstj-flutnkerf 2. október 2008, báru heitið : *„Interchange agreement"*. Þann 5. nóvember 2008 kemur fram í tölvupósti (E)fulltr.flutnstý til (S)starfsm (afrit til (E)starfsm-flutnstýr1) að Eimskip og Samskip eigi ennþá eftir að undirrita *„interchange agreement"*. Kvaðst (E)fulltr.flutnstý ætla að senda (S)starfsm drög að samningi daginn eftir.[1637] Þessi samningsdrög sem (E)fulltr.flutnstý ætlaði að senda Samskipum hafa ekki fundist við rannsókn málsins.

3090. Varðandi gámasamstarf Samskipa og Eimskips þá mótmæla Samskip í athugasemdum sínum við andmælaskjal Samkeppniseftirlitsins að s.k. *„interchange"* samningur hafi varðað aðra flutninga en þá sem tengdust Norður-Ameríku samningnum. Halda Samskip því m.a. fram að samningur sem vísað er til í framangreindum samskiptum um flutninga frá Danmörku hafi verið sérstakur samningur um frystigámaflutninga, en ekki hluti af *„interchange"* samningnum. Engin gögn eru þó lögð fram til að styðja þá fullyrðingu. Hvað sem því líður er það ekki aðalatriðið hvort fyrirtækin hafi veitt hvort öðru liðsinni með einum eða fleiri samningum, skriflegum eða munnlegum, heldur skiptir höfuðmáli að þau juku við samráðið m.a. með ólögmætum samningi sín á milli, sbr. nánar hér síðar.

3091. Gögn málsins sýna að eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 lá fyrir að fyrirtækin myndu auka liðsinni í gámamálum hvort við annað. Birtingarmynd þessa var síðan á brotatímabilinu með

[1633] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[1634] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[1635] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[1636] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[1637] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]

ýmsum hætti, líkt og lesa má úr tölvupóstum um samfellda framkvæmd hins ólögmæta samráðs á tímabilinu öllu. Aukið gámasamráð var víðtækt og tók eins og fram hefur komið til landflutninga innanlands, sjóflutninga til og frá Íslandi milli Evrópu, Norður-Ameríku og víðar.

3092. Hvorki Samskip né Eimskip veittu upplýsingar við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga um gámasamtarf fyrirtækjanna. Þá afhentu fyrirtækin ekki heldur upplýsingar um drög að *„interchange*" gámaleigusamningi eins og þeim bar skv. 19. gr. samkeppnislaga. Fjallað er um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23. Með sátt við Samkeppniseftirlitið viðurkenndi Eimskip að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar og réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins, sbr. 3. gr. sáttar við Eimskip frá 16. júní 2021.

3093. Í fyrirliggjandi gögnum málsins má sjá ítrekuð samskipti starfsmanna gámastýringardeilda Samskipa og Eimskips vegna samráðsins. Skapaðist að mati Samkeppniseftirlitsins ákveðin samvinnustemning milli fyrirtækjanna, sem einnig var til staðar á öðrum sviðum í rekstri þeirra, þar sem vísað var í léttum dúr til þess að Eimskip og Samskip ynnu vel saman í samræmi við slagorð Samskipa á þessum tíma, sbr. t.d. tölvupóst Eimskips til Samskipa 1. júní 2010:

„Together we make things happen! ☺", sbr. umfjöllun í kafla 18.

3094. Var framangreint í fullu samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið eins og því er lýst í glæru forstjóra Eimskips frá 9. júní 2008 um að *„*[á]*kveðið hefur verið að meta hagkvæmni eftirfarandi verkefna með því að auka samstarf á milli Samskip og Eimskip*".

3095. Í sáttinni við Samkeppniseftirlitið viðurkennir Eimskip að hafa haft samráð við Samskip á rannsóknartímabilinu um m.a. gagnkvæma leigu eða lán á gámum og aðrar aðgerðir sem miðuðu að því að raska samkeppni í flutningsþjónustu, sbr. tölul. 1.5 í 1. gr. sáttarinnar.

8.17.17. Samantekt

3096. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur leitt í ljóst að frá miðju ári 2008 áttu Eimskip og Samskip í ítrekuðum samskiptum og auknu samstarfi sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Frá því að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst um mitt árið 2008 miðuðust aðgerðir fyrirtækjanna m.a. við að hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni. Fólst í þessu m.a. að mæta með samstilltum aðgerðum fyrirséðum samdrætti í innflutningi en nýta um leið með sambærilegum hætti mikil tækifæri í útflutningi. Gögn málsins sýna að markvisst var unnið að þessum þáttum og útfærslum þeirra í kjölfar leynilegs fundar stjórnarformanna og forstjóra fyrirtækjanna 6. júní 2008 og að ákveðinn þungi og aukin festa færðist í þetta samstarf fyrirtækjanna haustið 2008.

3097. Árétta ber að Eimskip og Samskip veittu Samkeppniseftirlitinu engar upplýsingar um fund fyrirtækjanna 6. október 2008. Sem fyrr segir voru (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv spurðir við skýrslutöku hjá lögreglu um þann fund Eimskips og Samskipa og tengd atvik.

3098. (S)forstj kvaðst ekkert vita um tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv frá 5. október 2008 og fundinn með Eimskip daginn eftir. Varðandi þann framburð (S)forstj þá liggur fyrir að (S)frkvstj-millilandasv (framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð gagnvart (S)forstj á inn- og útflutningi og á siglingakerfi Samskipa) og (S)forstö-innfl1 (forstöðumaður innflutningsdeildar) sátu frá 14. ágúst 2008 og út árið 2008 marga fundi með forstjóra Eimskips á Íslandi ((E)frkvstj-EimÍsl), framkvæmdastjóra Eimskips sem bar ábyrgð á siglingakerfum ((E)frkvstj-flutnkerf) og forstöðumanni innflutningsdeildar ((E)forstö-innfl). Eðli málsins samkvæmt sýna samtímagögnin að (S)forstj var fullkunnugt um þessi reglubundnu samskipti við Eimskip. Dugar að nefna hér að þann 15. október 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl og fól (S)forstö-innfl1 að ræða við Eimskip um *„almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að*

ræða innfl eða útfl", sbr. kafla 8.19.3. Í þessu ljósi er framangreindur framburður (S)forstj hjá lögreglu einkar ótrúverðugur.

3099. Hvað framburð (S)frkvstj-millilandasv áhrærir vekur athygli að annars vegar kvaðst hann ekki muna hvort rætt hafi verið um önnur atriði en Norður-Ameríku samstarfið á fundinum 6. október 2008 með Eimskip og hins vegar var (S)frkvstj-millilandasv alveg viss um að atriði tengd mögulegum breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu hefðu ekki verið rædd. Tölvupósturinn sem (S)frkvstj-millilandasv fékk sendan frá (E)frkvstj-flutnkerf 5. október 2008 gefur hins vegar skýrlega til kynna að auk Norður-Ameríku samstarfsins átti að ræða önnur málefni á fundinum. Ber að árétta að flutningur Samskipa fyrir Eimskip til Færeyja var til umræðu milli fyrirtækjanna vegna þeirrar takmörkunar á flutningsgetu sem fólst í breytingum Eimskips á siglingakerfi sínu í ágúst 2008, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 8.16.5 um tölvupósta Eimskips frá 10. og 11. september 2008 og fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008. Af þessu leiðir að framburður (S)frkvstj-millilandasv er að þessu leyti ótrúverðugur.

3100. Hér ber þó að hafa í huga hvernig (S)frkvstj-millilandasv svaraði við skýrslutöku hjá lögreglu spurningu um það hvort Eimskip og Samskip hefðu haft með sér samstarf vegna siglinga milli Íslands og Færeyja þegar tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. október 2008 var borinn undir hann. Kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekki muna hvernig endurskoðað *„neyðarsamkomulag*" Eimskips og Samskipa hafi verið og hvort það hafi tekið til siglinga til og frá Færeyjum. Samkeppniseftirlitið telur að (S)frkvstj-millilandasv hafi með þessu vísað til þess sem nefnt var *„útvíkkað neyðarsamkomulag*" eða *„almennur slot sharing samningur*" í tölvupóstum (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf 15. og 20. október 2008, sbr. kafla 8.16.2 og 8.16.3. Þessi tenging (S)frkvstj-millilandasv við *„neyðarsamkomulag*" í skýrslutöku hjá lögreglu rennir að mati Samkeppniseftirlitsins stoðum undir að á fundi Samskipa og Eimskips 6. október 2008 hafi átt sér stað viðræður um m.a. slotsamstarf í sjóflutningum milli Íslands og Evrópu.

3101. Við frekara mat á þessum atvikum tengdum fundinum 6. október 2008 ber að horfa til þess að í gögnum málsins kemur ítrekað fram að í þeim verkþætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til sjóflutninga hafi auk þess falist möguleg ólögmæt markaðsskipting til þess að láta heildaráætlun um breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu ganga upp þannig að ábati fyrirtækjanna beggja yrði sem mestur. Í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið var rætt um Vestmannaeyjar og í samráðstillögunum sem fram komu í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, var rætt um að Eimskip myndu hætta að sigla til Vestmannaeyja og nýta sér skip Samskipa í staðinn. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj frá sama degi var (E)forstj varaður við því að gefa eftir tekjur Eimskips af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum (sagði (E)frkvstj-flutnkerf þetta: *„Hérna eru tekjurnar varðandi Vestmannaeyjar á átta mánaðar tímabili sjá viðhengi mér væri mjög illa við að láta þetta eftir*"). Samtímagögnin gefa til kynna að Eimskip og Samskip hafi rætt saman um þetta efni í viku 28 á árinu 2008, líklegast 9. júlí 2008 sbr. kafla 8.9.5.

3102. Þá ber einnig að hafa í huga í þessu samhengi skjölin sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008, sbr. kafla 8.13.1. Á verkefnalista (S)forstö-landfl fjórum dögum eftir fund Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008 sést að Samskip voru með það verkefni í undirbúningi um að gera Eimskip tilboð í sjóflutninga, sbr. kafla 8.15.7.2. Þann 4. september 2008 var unnið hjá Eimskip að þáttum sem tengdust samráðinu, m.a. varðandi gámamál en einnig varðandi sjóflutninga og mikilvæga kaupendur flutningaþjónustu hér á landi, þ.á m. Alcoa. Jafnframt ber að rifja upp umfjöllun um fund Samskipa og Eimskips 5. september 2008 og um skjöl (S)frkvstj-millilandasv frá 4. og 6. september 2008 sem og skjal (S)forstj frá 7. og 8. september 2008, sbr. kafla 8.16.2 og 8.16.3. Í þessum skjölum Samskipa var miðað við samvinnu við Eimskip vegna breytinga á siglingakerfinu og lagt til grundvallar að Samskip myndu fá viðskipti Eimskips við Byko og viðskiptin við Elkem myndu færast frá Samskipum til Eimskips. Þá kom einnig fram sú útfærsla á takmörkun flutningsgetu að Samskip myndu halda hluta af útflutningi á áli fyrir Alcoa inni í kerfum fyrirtækisins og að skip Samskipa yrði þá fullnýtt *„en umfram magn færi með keppinautum* [Eimskip]". Einnig kom fram að *„stóra spurningin*" væri hvað ætti að gera með viðskipti við mikilvæga viðskiptavini Eimskips eins og

m.a. Ölgerðina. Bera gögn með sér að 5. september 2008 hafi Samskip og Eimskip ekki aðeins rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið sem varðaði flutninga til og frá Norður-Ameríku heldur einnig um flutninga til og frá höfnum í Evrópu og viðskipti við Alcoa.

3103. Samskonar atburðarrás átti sér stað í tengslum við fundinn 6. október 2008.

3104. Klukkustund fyrir fundinn með Eimskip 6. október 2008 vistaði (S)frkvstj-millilandasv skjöl þar sem unnið var að breytingum á siglingakerfinu og metin áhrif þeirra á tekjur af flutningum milli Íslands og hafna í Evrópu, þ. á m. vegna flutninga fyrir Alcoa á Reyðarfirði og Elkem á Grundartanga. Sýnir þetta að (S)frkvstj-millilandasv undirbjó sig með samskonar hætti fyrir þennan fund með Eimskip og hann hafði gert áður. Að kvöldi 6. október 2008 vann (S)frkvstj-millilandasv áfram í skjölum sem tengdust framangreindu. Hið sama gerði hann daginn eftir þar sem m.a. var velt upp þeim valkosti að flutningar Eimskips fyrir Ölgerðina færðust til Samskipa og flutningar Samskipa fyrir Elkem færðust til Eimskips.

3105. (S)frkvstj-millilandasv var staðgengill (S)forstj og framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfi Samskipa og öllum inn- og útflutningi fyrirtækisins. Þá eru hugmyndir um að mikilvægir viðskiptavinir færðust á milli Eimskips og Samskipa, að frumkvæði Samskipa, a.m.k. í eðli sínu afar óvenjulegar og (S)frkvstj-millilandasv mátti stöðu sinnar vegna vita að framkvæmd á þeim myndi fela í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Sökum þessa má ætla að (S)frkvstj-millilandasv hafi verið fær um að útskýra hvað fyrir honum hafi vakað með skjölum hans frá október 2008 þegar þau voru borin undir hann við skýrslutöku hjá lögreglu. Aðspurður gat (S)frkvstj-millilandasv ekki sett fram fullnægjandi skýringar á umfjöllun sinni sem augljóslega fól í sér skiptingu markaða eftir viðskiptavinum. Sagði (S)frkvstj-millilandasv aðeins að *„menn voru bara að skoða allt“* og neitaði því að þarna hafi verið fjallað um það að Eimskip og Samskip skiptust á viðskiptavinum. Þetta væru *„bara einhverjar fabúleringar“* og (S)frkvstj-millilandasv gæti ekki *„tekið það lengra“* með lögreglu. Rifja ber upp hér að fyrr við skýrslutökuna hafði (S)frkvstj-millilandasv kosið að neita að tjá sig um samskipti sín við starfsmenn, stjórnendur eða stjórnarmenn Eimskips.

3106. Á sama tíma og unnið var í október 2008 að breytingum á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu undirbjuggu Samskip og Eimskip frekari verðhækkanir. Gögn málsins sýna að helgina 4. og 5. október 2008 gengu Samskip eftir kröfu um verðhækkun sem fyrirtækið sett fram gagnvart Alcoa fram á fundinum 15. september 2008. Daginn eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 áttu yfirmenn Eimskips fund um *„mögulegar verðhækkanir“*, þ.á m. (E)forstö-innfl sem hafði deginum áður setið fundinn með Samskipum. Sama morgunn vann m.a. (E)forstö-útfl að þeim aðgerðum Eimskips er vörðuðu samráð fyrirtækjanna um álagningu á olíugjaldi (BAF á alla viðskiptavini).

3107. Þann 8. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv á ný tölvupóst til Alcoa og spurði um afstöðu Alcoa til kröfu Samskipa um hækkun á verði. Stuttu áður sama dag hafði (S)frkvstj-millilandasv vistað hjá sér sér excel-skjal sem sýndi að Samskip unnu að því að takmarka flutningsgetu sem myndi m.a. hafa áhrif á flutningana fyrir Aloca. Alcoa svaraði (S)frkvstj-millilandasv sama dag og lýsti því yfir að fyrirtækið myndi ekki samþykkja þessa verðhækkun. Viðbrögð (S)frkvstj-millilandasv voru að leggja til að hann og (S)forstj myndu sem fyrst funda með Alcoa. Þessi snöggu viðbrögð (S)frkvstj-millilandasv við neikvæðu svari Alcoa eru skiljanleg enda sýna gögn málsins að (S)frkvstj-millilandasv hafði deginum áður og sama dag unnið að undirbúningi að breytingu siglingakerfis Samskipa og takmörkun á flutningsgetu. Gögnin sýna að í þessu fólst að Samskip myndu halda a.m.k. hluta viðskipta við Alcoa innan siglingakerfis síns, ná fram verðhækkun ásamt því þjónusta við Aloca yrði skert. Það var því afar mikilvægt fyrir Samskip og framgang *„Nýtt upphaf“* verkefnisins við Eimskip að náð yrði samningum við Alcoa.

3108. Þá ber að horfa til þess að í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 10. október 2008 var fjallað um breytingar á siglingakerfum Samskipa og takmörkun á flutningsgetu. Takmörkunin þýddi því að Samskip skertu það flutningsmagn sem stóð Alcoa til boða hjá fyrirtækinu. Í samræmi við samráð Samskipa og Eimskip kom Eimskip í kjölfarið að því að sinna umframflutningum fyrir Alcoa sem

Samskip gátu ekki sinnt vegna takmörkunarinnar. Hér ber að minnast þess að í samráðstillögunum, sem (S)forstj fékk sendar kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008, var m.a. skoðuð sú útfærsla að Samskip myndu takmarka flutningsgetu og að Eimskip myndi sinna m.a. hluta af *„álútflutningi“* Samskipa og innflutningi Samskipa á grænmeti (*„Siglingakerfi-hagræðing“, sheet „3 skip“*[1638]). Ennfremur var ábati beggja fyrirtækja metinn af þessu:

Samskip		
Árlegur sparnaður v/ færri skipa (eitt skip út)	530	Sinnum RFJ með einu skipi á 10,5 daga tíðni
T/C risk á 4. skipinu	-50	Áhætta v/ framleigu á Akrafelli eða Hvassafelli
Tapaðar tekjur v/ minni flutningsgetu - 60.000 t af áli	-50	Flutningsgeta skerðist um 100.000 tonn
Aukakostnaður v/ færslu milli terminala með ál í RTM	-30	
Töpuð framlegð í útflutningi frá FO	-30	
Grænmeti fyrir BÚR	-50	Að því gefnu að hægt verði að semja við EÍ um föst slot í viku á Suðurleið fyrir þetta tapast ekki öll framlegðin (annars tapast öll velta -80 mkr)
Ávinningur p.a.	**320**	
Eimskip		
Tekjur af álútflutningi fyrir Samskip	50	
Tekjur af innflutningi á grænmeti fyrir Samskip	50	
Ávinningur p.a.	**100**	
Ef Eimskip afhenda tóma gáma á RFJ og samþykkja Steinweg sem depot í RTM ná báðir aðilar að hagræða:		
Eimskip sparar THC í RTM og Samskip kemst af með færi gáma		

3109. Sömuleiðis vísast til glærukynningar (S)frkvstj-millilandasv sem hann vistaði daginn eftir fundinn með Eimskip 5. september 2008. Í kynningunni var m.a. fjallað um svonefnda *„ALCOA min“* leið. Þar var miðað við að eftir takmörkun á flutningsgetu myndi tvennt gerast. Annars vegar myndu Samskip halda áfram flutningi á áli fyrir Alcoa en þeir flutningar yrðu minni en áður. Hins vegar myndi flutningsmagnið sem Samskip gæti ekki lengur sinnt (*„umfram magn“*) færast til Eimskips. Varðandi það síðarnefnda ber að benda á að fimm dögum síðar, 15. október 2008, hófu Samskip og Eimskip að vinna að skriflegum *„almennum slot sharing samningi“* í sjóflutningi til og frá Íslandi, sbr. umfjöllun hér síðar. Slíkur *„álútflutningur“* Eimskips fyrir Samskip hefðu getað fallið undir slíkt samkomulag. Sú útfærsla varð síðan ekki raunin heldur komu Samskip og Eimskip því fyrirkomulagi upp að *„hluti“* Alcoa viðskiptanna fór frá Samskipum til Eimskips. Eimskip síðan, í kjölfar takmörkunar á flutningsgetu Samskipa í lok október 2008, sinnti umframflutningum sem Samskip gátu ekki sinnt fyrir Alcoa fram á árið 2013.

3110. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv áttu fund með fyrirsvarsmönnum Alcoa 10. október 2008. Á þeim fundi settu Samskip fram kröfu um breytingu á samningnum við Alcoa vegna takmörkunar á flutningsgetu og áfram var gerð sú krafa að verð myndi hækka, þótt aðeins hafi liðið tveir sólarhringar frá því að Alcoa hafnaði kröfu Samskipa um verðhækkun á samningi fyrirtækjanna. Ekkert í gögnum málsins gefur til kynna að Samskip hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessa.

3111. Jafnframt ber hér aftur að hafa í huga tölvupósta (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf frá 10. og 11. september 2008 og fundargerðina vegna fundar þeirra tveggja og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 þar sem rætt var m.a. um möguleika á því að Eimskip gæti fengið *„fast magn“* af flutningum Samskipa fyrir Alcoa, sbr. kafla 8.16.5 og 8.17.4. Í þessu samhengi hefur því þýðingu að í skjalinu *„Viðskáætlun2009 Austurland“* sem (E)svæðisstj1 vistaði 10. október og sendi (E)frkvstj-innanl 11. október 2008 var vísað til þess að hluti af flutningum Samskipa fyrir Alcoa myndi mögulega færast *„til“* Eimskips, sbr. kafla 8.17.14.

3112. Sem fyrr segir var (S)frkvstj-millilandasv í skýrslutöku hjá lögreglu spurður um þetta skjal (E)svæðisstj1 frá 11. október 2008 þar sem helsti keppinautur Samskipa fjallaði um að fá hluta af viðskiptum frá Samskipum. Svaraði (S)frkvstj-millilandasv því til að um væri að ræða *„eitthvað innanhússplagg“* frá Eimskip. Var (S)frkvstj-millilandasv þá bent á að þessi umfjöllun Eimskips, um Samskip og álflutninga fyrir einn af langstærstu viðskiptavinum þeirra, kæmi fram á sama tíma og gögn Samskipa ((S)frkvstj-millilandasv) sýndu að fyrirtækið hafi komist að þeirri niðurstöðu að halda aðeins hluta af Alcoa flutningnum inni í kerfum sínum. Vegna þessa vísaði (S)frkvstj-millilandasv til þess að Eimskip hafi sinnt *„ákveðnum flutningum fyrir Alcoa allan tímann“* og Eimskip hafi séð um

[1638] Sjá kafla 8.13.1.

reksturinn á gámavellinum (á Reyðarfirði). Samkeppniseftirlitið telur þessar skýringar (S)frkvstj-millilandasv með engu tengjast spurningu lögreglu um tímasetninguna. Umfjöllun Eimskips frá september og október 2008, sem lögregla vísaði til og bar undir (S)frkvstj-millilandasv, varðaði ekki fyrri útflutning Eimskips fyrir Alcoa og heldur ekki hafnarþjónustu Eimskips á Reyðarfirði. Þvert á móti stendur í skjalinu *„hluti til Eimskips"* og er hvergi vísað til fyrri flutninga eða hafnarþjónustu í því sambandi. Samkvæmt orðalaginu er vísað skýrt til þess að Eimskip kynnu að fá hluta af viðskiptum frá Samskipum sem stafaði frá stærsta viðskiptavini þeirra í útflutningi. Þetta átti síðan eftir að ganga eftir. Þá er ekki rétt hjá (S)frkvstj-millilandasv að Eimskip hefðu *„allan tímann"* sinnt útflutningi á áli fyrir Alcoa, sbr. yfirlit yfir flutninga Eimskips fyrir Alcoa í kafla 9.11 og umfjöllun í kafla 9.2.1 um atvik í mars 2008, þegar í ummælum (E)svæðisstj1 frá mars 2008 var vísað til þess að *„Samskipamenn séu æfir"* þegar Eimskip hafði flutt einn farm af áli fyrir Alcoa til Rotterdam. Þá ber að rifja upp hvernig (S)frkvstj-millilandasv lýsti í minnisblaði sínu frá 7. júlí 2008 eðli samnings Samskipa við Alcoa, sbr. kafla 8.9.2:

„Sú útfærsla sem hér er viðruð er gerð með hliðsjón af ofangreindum þáttum og eftirfarandi staðreyndum:

- *Samskip unnu útboð/verðkönnun Alcoa um alla flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins til Evrópu."*

3113. Svar (S)frkvstj-millilandasv við skýrslutökuna var því ekki í samræmi við samtímagögn. Líkt og rakið var hér að framan var (S)frkvstj-millilandasv á þessum tíma í ítrekuðum samskiptum við stjórnendur Eimskips þar sem rædd voru viðkvæm viðskiptaleg málefni og *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Sem fyrr segir neitaði (S)frkvstj-millilandasv hins vegar að tjá sig við skýrslutökuna um þessi samskipti við Eimskip.[1639]

3114. Líkt og áður greinir gefur glærukynning (S)frkvstj-millilandasv frá 10. október 2008 til kynna að fyrir hafi legið hjá Samskipum að fyrirtækið myndi takmarka verulega flutningsgetu sína með því að fara úr fjögurra í þriggja skipa kerfi. Útfærsla á þessu lá ekki nákvæmlega fyrir 10. október 2008 og eðli málsins samkvæmt höfðu Samskip á þessum tímapunkti ekki veitt opinberlega neinar upplýsingar um þessi áform fyrirtækisins. Á þessum tíma var sem fyrr segir í gildi samningur milli Samskipa og Alcoa þess efnis að Samskip myndu annast flutninga á áli Alcoa með gámum til Evrópu.

3115. Þrátt fyrir þetta má sjá í framangreindu skjali (E)svæðisstj1 (*„Viðskáætlun2009 Austurland"*) sem að mögulegt væri að hluti af flutningum Samskipa fyrir Alcoa myndi færast til Eimskips. Verður að draga þá ályktun að (E)svæðisstj1 hafi talið sig búa yfir áreiðanlegum upplýsingum um þessa mögulegu breytingu því ella hafi hann vart sett þær fram í umfjöllun um viðskiptaáætlun Eimskips á Austurlandi fyrir árið 2009 sem hann sendi til yfirmanns síns. Þetta skjal sem (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl sýnir þannig að innan Eimskips hafi þannig verið taldar nægjanlegar líkur á því að samráð við Samskip myndi skila ábata þannig að ástæða væri til að tilgreina framangreint í viðskiptaáætlun fyrir Eimskip á Austurlandi fyrir árið 2009. Hér ber að hafa í huga samskiptin sem átt höfðu sér stað milli Eimskips og Samskipa fyrir 11. október 2008. Jafnframt ber að líta til þess að (E)svæðisstj1 og (E)frkvstj-innanl sátu fund með m.a. (S)frkvstj-millilandasv á Reyðarfirði þann 22. október 2008 sem, auk m.a. fundarins 6. október 2008, hefur þýðingu varðandi samráð Samskipa og Eimskips um breytingu á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu, sbr. kafla 9.4.1 og 8.17.5. Eins og rökstutt verður sýna samtímagögnin að þessi áform fyrirtækjanna gengu eftir. Í kjölfar breytinga Samskipa á siglingakerfinu, í lok október 2008, fór hluti af flutningi á áli sem Samskip fluttu fyrir Alcoa til Evrópu skv. samningi þar um yfir til Eimskips, sbr. kafla 9.11.

3116. Ljóst er, samkvæmt tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf 5. október 2008, að Eimskip vildi ræða á fundinum 6. október 2008 um samvinnu í siglingum til Færeyja. Útflutningur á ferskum fisk frá Reyðarfirði til Færeyja skipti máli fyrir Eimskip á þessum tíma, sbr. umfjöllun hér að framan um tölvupóst sem rekstrarstjóri Eimskip í Vestmannaeyjum, (E)svæðisstj3, sendi þann 9. september 2008 til m.a.

[1639] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 17.

(E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-alþjsv. Flutningar fyrir Alcoa skiptu einnig miklu máli þegar fjallað er um siglingar frá Reyðarfirði.

3117. Þegar horft er til allra framangreindra gagna, ekki síst tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf 5. september 2008, gagna (S)frkvstj-millilandasv frá 4. og 6. september og 6., 7. og 10 október 2008 og gagns (E)svæðisstj1 frá 10. október 2008, telur Samkeppniseftirlitið að líkt og á fundinum 5. september 2008 hafi á fundinum 6. október 2008 verið rætt um þann þátt *„Nýtt upphafs"* samráðsverkefnisins sem tók til siglinga milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Hafi verið rætt um siglingakerfin og takmörkun á flutningsgetu og tengd málefni, sbr. framangreind atriði sem varða flutninga frá Reyðarfirði. Líkt og þegar fundurinn 5. september 2008 var haldinn er í skjölum (S)frkvstj-millilandasv, frá 6. og 7. október 2008, að finna umfjöllun sem m.a. gefur til kynna áætlanir um skipti á stórum viðskiptavinum milli Eimskips og Samskipa í tengslum við breytingar á siglingakerfum.

3118. Gögn málsins sýna einnig að á fundinum 6. október 2008 hafi verið rætt um þann verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til siglinga milli Íslands og Norður-Ameríku. Í framangreindum tölvupósti (E)forstö-innfl til (E)frkvstj-flutnkerf frá 9. október 2008 sagði hann að rætt hafi verið við Samskip um *„tengingu við Transatlantic verð"*.

3119. Hér ber að rifja upp að í *„Nýtt upphaf"* glærum (E)forstj frá 9. júní 2008 átti aukið samráð við Samskip mögulega að felast m.a. í þessu:

3120. Hér ber einnig að rifja upp tölvupóst (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf frá 27. júní 2008. Í honum fjallaði (E)forstj um möguleika á því að semja um *„meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum."* Einnig lýsti hann vilja til þess að hækka flutningsgjöld á *„Ameríkuleið"* og gera nýjan samning við Samskip, sbr. kafla 8.4.

3121. Sem fyrr segir er unnt að flytja farm til og frá Norður-Ameríku með a.m.k. tvennum hætti. Annars vegar með beinum siglingum til og frá Íslandi og hins vegar með siglingum til t.d. Rotterdam og þaðan til Norður-Ameríku og öfugt (TA siglingar). Samskip gátu því með TA-flutningum veitt Eimskip samkeppni í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Hér ber að hafa í huga að í mgr. 968 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að TA-flutningar fyrirtækisins á árinu 2008 hafi verið um 59% af heildarflutningum fyrirtækisins til og frá Norður Ameríku en að meðaltali 71% árin 2008-2013. Það sem eftir stóð var flutt með Eimskip.[1640]

[1640] Ekki er ljóst af umfjöllun Samskipa í mgr. 968 í athugasemdunum hvort birt tafla um TA-flutninga sé hlutfall af TEU, tonnum eða tekjum. Þessi ónákvæmni Samskipa kemur að mati Samkeppniseftirlitsins ekki að sök hér. Samkvæmt afhentum upplýsingum Samskipa 02.01.2018 tímabilið árin 2007 – 2013 var meirihluti (öll árin yfir 50%) flutninga Samskipa milli Norður-Ameríku og Íslands flutt með TA flutningum (hvort sem horft er til hlutfalls af TEU, tonnum teða tekjum). Samtímagagn Samskipa sýnir einnig að tímabilið 2008 – 2012 var meirihluti flutninga Samskipa vegna Norður-Ameríku flutt með TA-flutningum (í TEU), sbr. afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1040609. Þó er ósamræmi milli afhentra upplýsinga Samskipa og framangreinds samtímagagns fyrirtækisins um hlutfall TA flutninga. Samkvæmt samtímagagninu voru t.d. TA-flutningar Samskipa árið 2008 69% af heildarflutningum en í afhentum upplýsingum Samskipa er hlutfallið staðhæft 57,7%. Þetta ósamræmi kemur þó hér ekki að sök hér enda kjarnaatriðið að horfa til þess að allar þessar upplýsingarnar sýna að meirihluti flutninga Samskipa vegna Norður – Ameríku voru TA flutningar og Samskip gátu með þeim veitt Eimskip samkeppni í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.

3122. Samkvæmt glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir áttu Samskip að taka *„saman magn til/frá USA og Kanada til að setja í kerfið*". Í þessu fólst óhjákvæmilega að Samskip ætluðu að skoða að draga úr eða hætta TA-flutningum í samkeppni við Eimskip og auka þar með flutninga með skipum Eimskips. Í tölvupósti sem (E)forstj sendi (E)frkvstj-flutnkerf 27. júní 2008 fólst að Samskip yrðu beðin um að hætta að keppa með því að bjóða upp á TA-flutninga, færa flutninga yfir í kerfi Eimskips og hækka verð í beinum flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, var m.a. lagt til að Eimskip myndi draga úr flutningsgetu í Norður-Ameríku flutningum og að Samskip gætu hætt að nota TA-flutninga fyrir mikilvæga Norður-Ameríku flutninga (innflutningur á pappír) og þess í stað færa þá flutninga *„inn í kerfi Eimskips til að bæta nýtingu kerfisins með því að Eimskip færi á móti magn frá sér inn í kerfi Samskipa frá Evrópu.*" Er því ljóst að í *„Nýtt upphaf*" verkefninu fólst athugun á ábata þess að Samskip myndu draga úr eða hætta TA-samkeppni við Eimskip.

3123. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að samkvæmt tölvupósti (E)forstö-innfl frá 9. október 2008 um að keppinautarnir hafi á fundinum 6. október 2008 rætt um verðlagningu á þessum TA siglingum sem að meira eða minna leyti voru í samkeppni við beinar siglingar Eimskips. Var þetta liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Samskip hefur við rannsókn málsins staðfest að Eimskip hafi lýst yfir áhuga á að tengja flutningsverð Samskipa hjá Eimskip við verðþróun á TA markaði. Hér verður líka að rifja upp að nokkrum dögum eftir tölvupóst (E)forstö-innfl eða þann 15. október 2008 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1 , afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Þar kom m.a. fram að: *„[…] allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för […]*", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3.

3124. Þegar framangreint er virt heildstætt er það mat Samkeppniseftirlitsins að á fundi Eimskips og Samskipa þann 6. október 2008 hafi, eins og á fundinum 5. september 2008, verið rætt a.m.k. um þá þætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem fólst annars vegar í ólögmætu samráði í flutningum til og frá Norður-Ameríku og hins vegar í ólögmætu samráði um flutninga til og frá Evrópu.

3125. Varðandi aukið gámasamstarf Eimskips og Samskipa ber að virða eftirfarandi saman:

- Samráð Eimskips og Samskipa um að breyta siglingakerfum og draga úr flutningsgetu sem átt hafði sér stað fram til október 2008.
- Fyrirsjáanlegan skort á tómum gámum.
- Tölvupóst (E)frkvstj-EimÍsl til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf frá 1. október 2008 þar sem lýst er samtali við (S)frkvstj-millilandasv um gáma og boðað til fundar með (S)frkvstj-millilandasv mánudaginn 6. október 2008.
- Sendingu (E)starfsm-flutnstýr1 á drögum að gagnkvæmum samningi milli Eimskips og Samskipa um gámaleigu til (E)frkvstj-flutnkerf 2. október 2008.
- Fund m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 6. október 2008.
- Samskipti (E)starfsm-flutnstýr1 og (S)starfsm 13. október 2008, samskipti (E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm 30. október og 5. nóvember 2008 og innanhústölvupóst Eimskips á þessu tímabili sem lýsa nýjum áfanga í gámasamstarfi Eimskips og Samskipa.
- Viðvarandi umfangsmikið gámasamstarf Eimskips og Samskipa eftir framangreind atvik og út rannsóknartímabilið.

3126. Af framangreindu verður að draga þá ályktun að á fundinum 6. október 2008 hafi Samskip og Eimskip einnig rætt um aukið gámasamstarf bæði í Norður-Ameríkuflutningum og Evrópuflutningum. Var það til stuðnings öðru ólögmætu samráði fyrirtækjanna um m.a. takmörkun á flutningsgetu. Var þessi fundur vettvangur fyrir framkvæmd og viðhald á hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna tengt sjóflutningum á þessum tíma, sbr. og kafla 8.15.5.

3127. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi 1., 5. og 6. október 2008 fjallað um *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Verkefnið hafi haft það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt var um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf“*-verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við um samskipti fyrirtækjanna 1., 5. og 6. október 2008. Var þessi fundur, líkt og aðrir fundir, vettvangur fyrir skipulagningu, framkvæmd og framgang hins ólögmæta samráðs fyrirtækjanna á þessum tíma.

3128. Í mgr. 923 – 947 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreind atvik í október 2008. Byggir fyrirtækið m.a. á því að á fundinum 6. október 2008 hafi eingöngu verið rætt um áframhaldandi samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Ekki hafi verið rætt um samstarf í sjóflutningum vegna Evrópu, viðskipti við Alcoa eða skiptingu á stórum viðskiptavinum. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í köflum 25.4.1-25.4.5.

3129. Eimskip hefur viðurkennt að fyrirtækið hafi átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. mgr. 3 í inngangi sáttarinnar við Samkeppniseftirlitið. Eimskip viðurkennir m.a. að á seinni hluta árs 2008 hafi fyrirtækið haft ólögmætt samráð við Samskip um breytingar á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu og um markaðsskiptingu. Þá viðurkennir Eimskip samráð við Samskip með miðlun mikilvægra verð- og viðskiptaupplýsinga og gagnkvæmri leigu eða láni á gámum, sbr. tölul. 1.1, 1.3 og 1.5 í sáttinni. Einnig viðurkennir Eimskip samráð við Samskip vegna landflutninga, sbr. tölul. 1.4 í sáttinni. Er þessi viðurkenning Eimskips í fullu samræmi við framangreind samtímagögn og hefur því mikla þýðingu við úrlausn málsins, sbr. kafla 4.7.7.

8.18. *„Massive increases“* og veikleiki Eimskips ekki nýttur til sóknar

3130. Þann 7. október 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til yfirmanna starfstöðva Samskipa hf. annars staðar í Evrópu (*„Samskip Iceland agencies“* í Hollandi, Danmörku, Færeyjum, Bretlandi og Svíþjóð). Í honum er greint frá aðgerðum sem gripið var til á Íslandi mánuðina á undan til að bregðast við samdrætti í innflutningi til landsins og viðhalda arðsemi Samskipa hf.:

„We have been working on number of measures here in Iceland the last few months in order to adjust to lower import volumes and maintain profitability, including following:

-general rate increases, both in may and september plus increasing seafreights and adding new tarrifs, massive increases

-new volumes into Iceland vessels ex UK/Holland to Scandinavia

-cost cutting here and there-improving collections, cash is king is the name of the game...

-changing service standards in order to cut costs

-reducing outsourced haulage

-all investments on hold due to current cost of capital-etc etc

We are progressing well with above, our competitors are weak, I know that if we are all on top of things here, we will pass through these turbulent times in good shape and during the journey be creating opportunities for Samskip going forward.“[1641]

3131. Þessi tölvupóstur (S)forstj staðfestir það sem komið hefur fram hér að framan, þ.e. að þrátt fyrir samdrátt í eftirspurn tókst Samskipum að ná fram afar mikilli (*„massive“*) verðhækkun á þjónustu

[1641] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.512650.

fyrirtækisins, ásamt því að draga úr þjónustu í því skyni að draga úr kostnaði (*„changing service standards in order to cut costs"*).

3132. Í kafla 6.6 kemur fram að þegar flutningsmagn drægist saman væri augljóst að á markaði þar sem samkeppni ríkti gæti myndast hvati hjá flutningafyrirtækjum til þess að lækka verð og leitast þannig við að ná meira flutningamagni. Efnahagsörðugleikar sem leiða af sér minnkandi eftirspurn hafa einnig þau áhrif að viðskiptavinir knýi á um verðlækkun. Samkvæmt þáverandi forstjóra Samskipa átti slík aukin samkeppni sér stað þegar erfiðleikar voru í efnahagslífinu hér á landi á árinu 2002.[1642] Í viðtali við forstjórann á árinu 2003 var haft eftir honum *„að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári"*.[1643] Í gagni Eimskips frá apríl 2002, sem aflað var í húsleit í því máli sem lauk með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, kemur einnig fram að samkeppni í sjóflutningum hafi verið hörð á þessum tíma. Eimskip hafi hækkað verð og vonast eftir því að Samskip myndu gera það sama. Þess í stað hafi Samskip nýtt sér óánægju viðskiptavina Eimskips og reynt að ná þeim yfir með því að bjóða betur. Ástæða þessarar samkeppni hafi m.a. verið þessi skv. stjórnendum Eimskips: *„Þeir sigla nú í fyrsta skipti um nokkurt skeið með ófullnýtt kerfi og vilja fylla skipin"*, sbr. kafla 5.3. Samdráttur í eftirspurn og/eða ónýtt flutningsgeta í flutningakerfi geta því skapað samkeppnishvata þar sem viðkomandi fyrirtæki reyna með t.d. verðlækkun að örva eftirspurn og stuðla að sem mestri nýtingu á flutningsgetu.

3133. Fundargerðir stjórnar Samskipa Holding sýna að þetta átti sér stað á flutningamörkuðum m.a. í Bretlandi, Írlandi og Svíþjóð þegar áhrifa fjármálakreppunnar fór að gæta á árinu 2008 og síðar, sbr. kafli 14.11 og 33.3.5.[1644] Þverófug þróun átti sér stað hér á landi. Beindist viðleitni bæði Samskipa og Eimskips mjög að því að hækka verð, þrátt fyrir afleitar markaðsaðstæður og horfur um fordæmalítinn samdrátt í eftirspurn í innflutningi. Ástæðu þessa telur Samkeppniseftirlitið að megi rekja til ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips sem gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð eða halda verði óbreyttu.

3134. Í mgr. 938 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreindan tölvupóst (S)forstj frá 7. október 2008. Segja Samskip að ástæða mikilla verðhækkana fyrirtækisins hafi ekki verið samráð heldur kostnaðarhækkanir og fall íslensku krónunnar. Eins og rökstutt er í kafla 25.24.2 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

3135. Í framangreindum tölvupósti (S)forstj frá 7. október 2008 greindi hann starfsmönnum Samskipa erlendis frá því að Eimskip væri veikburða (*„our competitors are weak"*). Hér skiptir einnig máli að á þessum tíma lá fyrir opinberlega að fjárhagsleg staða Eimskips væri mjög erfið. Höfðu fyrirtæki í viðskiptum við Eimskip af þessu áhyggjur enda getur það augljóslega haft mjög alvarleg áhrif í för með sér fyrir t.d. framleiðslufyrirtæki sem ekki fær hráefni eða heildsala sem ekki fær til sín

---

[1642] Rætt var um efnhagslegar *„hamfarir"* á þessum tíma. Sjá; Arnór Sighvatsson, Myndun og hjöðnun viðskiptahalla árin 1998-2002, Peningamál 2003/1, bls. 72. Fjallað um mikinn viðskiptahalla á umræddum árum og eftirköst hans og bent m.a. þá þetta. *„Meðal eftirkasta má telja u.þ.b. 30% lækkun á gengi krónunnar frá vormánuðum 2000 til nóvember 2001, aukna verðbólgu, sem varð mest 9,4% í ársbyrjun 2002, og samdrátt þjóðarútgjalda um líklega u.þ.b. 6-7% á árunum 2001-2002. Slíkar hamfarir myndu tæpast nokkurs staðar meðal þróaðra ríkja teljast „mjúk lending", nema e.t.v. á Íslandi."*

[1643] Sjá frétt í Morgunblaðinu 4.09.2003, *„Samskip á siglingu"*. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/749956/.

[1644] Samskipasamstæðan starfaði á ýmsum erlendum flutningamörkuðum og ítarlegar fundargerðir Samskipa Holding veita því vísbendingu um almennar aðstæður á viðkomandi erlendum mörkuðum (og á Íslandi). Þá getur enginn vafi leikið á því að sá gríðarlegi samdráttur sem varð í milliríkjaviðskiptum í kjölfar fjármálakreppunnar haustið 2008 leiddi almennt til mikillar verðlækkunar á sjóflutningsgjöldum. Til stuðnings þessu má horfa til UNCTAD (Ráðstefna Sameinuðu þjóðanna um viðskipti og þróun). *„Review of Maritime Transport 2009"* (Skýrsla sem hefur verið gefin árlega út frá 1968. *„The Review of Maritime Transport is a recurrent publication prepaired by the UNCTAD secretariat since 1968 with the aim of fostering transparency of maritime markets and analysing relevant developments."*. Þessi skýrsla tekur til tímabilsins janúar 2008 til júní 2009. Í reifun á helstu niðurstöðum skýrslunnar (executive summary) segir: *„As a consequence of falling demand and increased supply, freight rates have fallen from their 2008 highs. The beginning of 2008 saw a continuation of the buoyant trend experienced in the preceding year in all sectors. However, by the start of the third quarter of 2008 things had taken a turn for the worse, as the global financial crisis began to affect demand. Trade volumes in the bulk cargo and liner sectors sustained dramatic declines, which continued for the remainder of the year and well into 2009."* Aðgengilegt á slóð: http://unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf.

mikilvægar vörur til endursölu. Með sama hætti má ætla að útflytjendur í viðskiptum við Eimskip hafa velt fyrir sér rekstraröryggi sínu.

3136. Í framangreindum tölvupósti (S)frkvstj-Jóna til (S)forstö-innfl1 frá 16. september 2008 var greint frá áhuga innflytjanda (Plastprent) um að eiga viðskipti við Samskip/Jóna vegna *„neikvæðra frétta"* af Eimskip. Einnig kemur fram í honum að verðhækkanir Samskipa gerðu hins vegar slíka markaðssókn Jóna mjög erfiða, sbr. kafla 8.16.9.

3137. Í tölvupósti (S)forstj frá 7. október 2008 var sem áður segir vísað til þess að Eimskip væri veikburða. Hið sama kemur fram í tölvupósti sem (S)forstj sendi æðstu stjórnendum samstæðunnar síðar sama dag ((S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjform-S). Nánar tiltekið framsendi (S)forstj tölvupóst frá viðskiptavini Eimskips þar sem fram kemur að viðkomandi fyrirtæki hafi verulegar áhyggjur af stöðu Eimskips og ætlaði að flytja öll viðskipti sín til Samskipa til að *„tryggja rekstraröryggi."* (S)forstj tók fram í tölvupóstinum að *„BYKO einnig búnir að hringja ..."*.[1645] Eins og fram hefur komið annaðist Eimskip um 70% af flutningum fyrir Byko. Önnur gögn málsins sýna að fleiri viðskiptavinir Eimskips hefðu á þessum tíma verið uggandi yfir fjárhagslegri stöðu fyrirtækisins.

3138. Þetta sýnir að forsendur voru til þess að Samskip hæfu markaðssókn og reyndu að ná til sín viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Voru Samskip í raun í kjörstöðu til þess að bregðast við samdrætti í innflutningi með samkeppni og ná þannig til sín auknum flutningum. Þetta var sem fyrr segir aðferðafræðin sem erlend félög beittu, sbr. lýsingar í fundargerðum Samskipa Holding sem gerð er grein fyrir í kafla 12.2.5, sbr. kafla 14.11.

3139. Hér á landi var þetta hins vegar ekki gert.

3140. Telur Samkeppniseftirlitið að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hafi hér haft umtalsverð áhrif og Samskip talið heildarhag sínum betur borgið til lengra tíma litið með umfangsmiklu ólögmætu samráði við Eimskip, sem var á þessum tíma einnig hagfellt fyrir Eimskip. Sökum þessa var í framangreindri glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 10. október 2008 ekki rætt um *„herferð"* gegn Eimskip eða aðrar samkeppnisaðgerðir til að auka flutningsmagn í innflutningi. Þvert á móti var miðað við samdrátt í flutningsgetu og samráð við Eimskip, sbr. framangreind umfjöllun um atvik tengd fundi Eimskips og Samskipa 6. október 2008.

3141. Í mgr. 941-943 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að fyrirtækinu hafi ekki verið fært á þessum tíma að hefja markaðssókn. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.24.2.

8.19. Eimskip greinir Samskipum frá því að fyrirtækið sé tilbúið *„að skoða allt"*

3142. Dagana 13. til 19. október 2008 var bæði innan Samskipa og Eimskips fjallað um málefni sem beint eða óbeint tengdust *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Þá áttu sér stað mikil samskipti milli fyrirtækjanna vegna þessa. Yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku lýsti því yfir við m.a. (S)forstj að öllum flutningum Samskipa frá Norður-Ameríku hafi verið beint til Eimskips og samkvæmt því hafi verið dregið úr þeirri samkeppni sem Samskip gátu veitt Eimskip með TA-flutningum milli Íslands og Bandaríkjanna með viðkomu í Rotterdam. (S)forstj lagði fyrir (S)forstö-innfl1 að ræða við Eimskip um *„almenn slotverð"* og (S)frkvstj-millilandasv lagði til við (E)frkvstj-flutnkerf að Samskip og Eimskip myndu gera víðtækan samstarfssamning í siglingum til og frá Íslandi (*„almennur slot sharing samningur"*). (E)frkvstj-flutnkerf svaraði með því að lýsa yfir að Eimskip væri tilbúið *„að skoða allt"*. Á sama tíma héldu Samskip áfram að ræða um *„taktík"* gagnvart Alcoa og undirbúa aðgerðir gagnvart þeim viðskiptavini. Til viðbótar eru fyrirliggjandi samskipti (E)starfsm-flutnstýr1 og (S)starfsm 13. október 2008, samskipti (E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm 30. október og 5. nóvember 2008 og innanhústölvupóstar Eimskips á þessu tímabili sem lýsa nýjum áfanga í auknu gámasamstarfi Eimskips og Samskipa. Þá voru frekari verðhækkanir skipulagðar innan fyrirtækjanna. Skal þessu og

[1645] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.511243.

fleiri atvikum á tímabilinu 13. – 19. október 2008 lýst nánar. Að því loknu verða þessi atvik dregin saman.

8.19.1. Atvik 13. október 2008

3143. Eftirfarandi átti sér stað 13. október 2008:

3144. Rekstrarstjóri hjá Eimskip sendi kl. 08:35 tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-innanl með heitinu *„Samskip, þjónusta"*. Greindi hann með nákvæmum hætti frá breytingum á tiltekinni þjónustu Samskipa í landflutningum. Upplýsti hann (E)frkvstj-innanl um að hann hefði fengið þessar upplýsingar frá kunningja sínum sem gegndi *„stjórnunarstöðu"* hjá Samskipum.[1646] Er þetta enn eitt dæmið um hversu greiðlega viðskiptalegar upplýsingar fóru á milli þessara keppinauta á samráðstímabilinu.

3145. (S)forstö-innfl1 vistaði excel-skjalið *„Target okt 2008"* kl. 11:51 þann 13. október 2008. Hann prentaði það út kl. 13:09 þennan sama dag og vistaði skjalið aftur kl. 16:31. Í skjalinu eru listaðir nákvæmlega upp stærstu viðskiptavinir Eimskips í stærðarröð, niður á gámafjölda, sjóflutningstekjur og heildarflutningstekjur viðkomandi. Einnig bjó (S)forstö-innfl1 yfir upplýsingum um hvort viðkomandi viðskiptavinir Eimskips væru með *„lág verð"*.[1647] Ekki hafa fundist í gögnum málsins skýringar á því hvaðan (S)forstö-innfl1 hefði fengið þessar ítarlegu upplýsingar um stærstu viðskiptavini Eimskips í innflutningi. Í mgr. 948 í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að (S)forstö-innfl1 hafi starfað hjá Eimskip til ársloka 2006 og verið kunnugt um ýmsar upplýsingar um viðskiptavini Eimskips. Staðhæft er að fyrirtækin hafi ekki átt í gagnkvæmum upplýsingaskiptum um viðskiptavinina. Það er rétt hjá Samskipum að (S)forstö-innfl1 starfaði áður hjá Eimskip. Á hinn bóginn fær enga stoð í gögnum málsins sú skýring Samskipa að þetta skjal væri til marks um að Samskip hefðu á þessum tíma verið, *„sem endranær, að kortleggja viðskitpavini helsta keppinautarins með það í huga að greina viðskiptavini sem æskilegt væri að reyna að ná í."* Þvert á móti, eins og lýst hefur verið, var á þessum tíma lögð áhersla á samvinnu við Eimskip og áframhaldandi verðhækkanir en ekki samkeppni við Eimskip.

3146. Í þessu samhengi ber að horfa til fundarboðs frá (S)forstj til (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj. Var það sent kl. 15:18 þann 13. október 2008 og boðaði (S)forstj fund seinna þennan dag, kl. 17-18:30. Heitið á fundarboðinu var *„Kerfi/kúnnar-strategía"* og í því segir (S)forstj:

„Ræðum

1. Alcoa-taktík

2. Innflutningur-targets,

3. Útflutningur-targets,

4. Kerfi."[1648]

3147. Í mgr. 949 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að framangreind gögn frá Samskipum lýsi aðeins eðlilegum þáttum í rekstri fyrirtækisins. Fjallað er um þetta sjónarmið Samskipa í kafla 40.9.1 þar sem m.a. er bent á að umrædd gögn hafi þýðingu við heildarmat á atvikum málsins. Engin gögn málsins gefa til kynna að á þessum tíma hafi Samskip haft til skoðunar að hefja *„herferð"* gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Eimskips, líkt og var til athugunar áður en *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst 6. júní 2008, sbr. m.a. kafla 6.7.6. Siglingakerfi Samskipa var hins vegar hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu og framangreind gögn, t.d. gögn (S)frkvstj-millilandasv sem tengjast fundum Eimskips og Samskipa 5. september 2008 og 6. október 2008, sýna að skipti á

[1646] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip Frá […]. *„Samskip, þjónusta"*, dags. 13.10.2008, kl. 08:35. Doc. ID. 0.7.33.243344.
[1647] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.13195.
[1648] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.513919.

mikilvægum viðskiptavinum milli Eimskips og Samskipa voru til skoðunar sem hluti af aðgerðum sem miðuðu að breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Eins og lýst verður síðar í þessari ákvörðun fólst einnig í ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa markaðsskipting sem tók til mikilvægra viðskiptavina fyrirtækjanna. Eimskip reyndi ekki með samkeppni að ná mikilvægum viðskiptavinum af Samskipum eða öfugt. Er þetta viðurkennt í gr. 1.2 í sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

3148. Samtímagögn sýna að Samskip voru ekki í október 2008 *„sem endranær"* að kortleggja viðskiptavini Eimskips sem væri æskilegt að sækja í. (S)forstö-innfl1 sendi stuttu síðar, 28. október 2008, annað excel-skjal til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Heiti skjalsins er *„Staða fyrirtækja okt 08"*. Í tölvupóstinum sagði (S)forstö-innfl1 að skjalið myndi m.a. innihalda *„aðgerðir sem við munum fara í á næstu vikum"*.[1649] Í skjalinu er að finna lista yfir viðskiptavini og fyrirtæki, fjallað um stöðu viðskiptavina, samningagerð og skipulagningu Samskipa á vinnu sem tengdist m.a. verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum Samskipa. Í skjalinu eru einnig listaðir upp stórir viðskiptavinir Eimskips, m.a. þeir viðskiptavinir sem höfðu verið í fyrrnefndu excel-skjali (S)forstö-innfl1 *„Target okt 2008"*. Má hér nefna umfangsmikla viðskiptavini Eimskips á borð við Ölgerðina, Innnes og IKEA. Varðandi þessa viðskiptavini Eimskips er excel-skjal Samskipa frá 28. október 2008 autt. Þar er ekki fjallað um neinar samkeppnisaðgerðir Samskipa til að reyna að ná þessum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti. Þótt það hafi hér ekki úrslitaáhrif þá ber líka að nefna að fyrrgreindir viðskiptavinir Eimskips voru í skjali Samskipa frá 28. október 2008 merktir *„P"*. Eins og fjallað er um í kafla 14.20.4 sýna gögnin að mikilvægir viðskiptavinir Eimskips, sem merktir voru með *„P"* í kerfi Samskipa, voru þá sagðir *„heitbundnir Eimskip"* og því ætti ekki að keppa um viðskipti við þá. Skýringar Samskipa, um kortlagningu á stórum viðskiptavinum Eimskips og að Samskip hafi í október 2008 ætlað að reyna að ná í þá, eru því í beinu ósamræmi við samtímagögn fyrirtækisins. Má síðan geta þess að Samskip héldu *„friðinn"* um t.d. áðurnefnda viðskiptavini Eimskips í fjögur ár, eða til ársloka árið 2012, sbr. m.a. umfjöllun í köflum 14.3, 14.6, 14.29, 14.35, 14.37.7 og 14.53.

3149. Þá er rétt að halda því til haga að af skýringum Samskipa um áðurnefnt excel-skjal (S)forstö-innfl1 frá 28. október 2008 má leiða að skjalið varðaði ekki vinnu eða kortlagningu Samskipa á sókn á viðskiptavini Eimskips.[1650] Samkvæmt Samskip tengdist þessi vinna (S)forstö-innfl1 vinnu Samskipa við hækkun á CAF[1651] gjaldi gagnvart tilgreindum viðskiptavinum fyrirtækisins. Segja Samskip að flestir samningar fyrirtækisins í sjóflutningi hafi verið í erlendri mynt en með framangreindri hækkun á CAF gjaldi átti að hækka þá samninga sem voru í íslenskum krónum. Þetta hafi verið gert til að mæta falli krónunnar gagnvart erlendum gjaldmiðlum og neikvæðum áhrifum þeirrar þróunar fyrir rekstur Samskipa. Ekki hafi orðið af hækkun CAF gjaldsins en þess í stað ráðist í samningaviðræður við hvern og einn um hækkun, sjá nánar um þær aðgerðir og atvik samráðsins í kafla 10.

3150. Ef vikið er aftur að atvikum 13. október 2008 þá sendi (S)frkvstj-millilandasv þann dag tölvupóst til (E)forstö-innfl kl. 15:59 (afrit til (S)forstö-innfl1). Í honum segir: *„við erum að bíða eftir uppkasti af USA samningi-nýr samningur getur ekki tekið gildi fyrr en textinn er klár. Vinsamlegast hafðu það í huga þar sem tíminn gerir ekkert annað en að líða. Gamli samningurinn verður í gildi þar til nýr hefur verið undirritaður."*[1652] Hér ber að árétta að á þessum tíma var ekki í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga vegna Norður-Ameríku samstarfs Eimskips og Samskipa. Er þessi tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv til vitnis um framkvæmd á því ólögmæta samstarfi á þessum tíma.

3151. Auk samskipta við Eimskip vann (S)frkvstj-millilandasv þennan dag í skjölum um breytingu á siglingakerfi Samskipa og drögum að viðauka við samning Samskipa við Alcoa, en þar var m.a. lagt til að verð yrði hækkað verulega. Gerði hann það a.m.k. í hádeginu 13. október 2008 og milli kl. 17:00 og 18:00.[1653] Í þessu sambandi skal haft í huga að stuttu áður en (S)frkvstj-millilandasv hóf

[1649] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.521493.
[1650] Mgr. 61 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2022.
[1651] Currency adjustment factor.
[1652] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.434584.
[1653] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.26078 / 0.7.33.25315 / 0.7.33.27883. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.24749. Afritað tölvuskjal frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.30860. Afritað tölvuskjal

þessa vinnu eða kl. 12:43, hafði (S)forstj sent tölvupóst til hans með heitinu *„alcoa*" og kom fram eftirfarandi tengt aðgerðum og *„taktík*" gagnvart Alcoa:

„Rúta:

RFJ-KOL-RTM (UK hugsanlega mánaðarlega)

Vörur til flutnings:

-allur inn og útflutningur Samskipa via RFJ

-allur inn og útflutningur Alcoa

-Færeyjar útflutningur

Tímalengd

-verð óbreytt fram til 1 mars 2010

-við erum hér að selja þeim 8 daga tíðni, en getum breytt í vikulega

Verðlagning:

-baf, open book formula, mánaðarlega

-sjófrakt verð per viku er einfaldast (tc, hafnargjöld, annað?), en ef farið í fjögur skip aftur, þá komi til verð per gám/tonn, allt fyrirfram skilgreint

-draga frá framlegð af RFJ og Færeyjum...

-innflutningur þeirra included í ofangreindu, nema ef fer upp fyrir X..

-greitt í erlendum gjaldmiðli 7 dögum eftir afskipun (framlegð af biz þarf ma að innifela þetta)

Hagræði fyrir Alcoa

-dedicated gámastokkur og 20ft gámar sem þeir eru hrifnari af

-unit kostnaður lækkar eftir því sem magn verður meira

Samskip sjái um alla flutningaþjónustu þeirra.

Þarf að upplýsa þá vel um kostnaðaruppbyggingu, þmt hvernig baf verði uppreiknað mánaðarlega fyrir heilt skip..

Bottom line – Alcoa greiðir samkeppnishæf verð fyrir góða dedicated þjónustu."[1654]

3152. Framangreind umfjöllun (S)forstj í tölvupóstinum til (S)frkvstj-millilandasv er talin tengjast undirbúningi fyrir fund þeirra tveggja og (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj sem átti að hefjast kl. 17:00 þennan sama dag, sbr. fundarboðið sem (S)forstj sendi kl. 15:18 þann 13. október 2008.

3153. Þessi tölvupóstur (S)forstj er í samræmi við önnur fyrirliggjandi gögn málsins og staðfestir að enginn ótti var hjá Samskipum um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna aðgerða sem tengdust Alcoa.

---

frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.26461 og útgáfa 2 vistuð kl. 17:15 Doc. ID. 0.7.33.20598. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.23234.

[1654] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.513741.

Hér má rifja upp að Samskip höfðu átt fund með Alcoa þann 10. október 2008 þar sem Samskip höfðu lagt fram kröfur um mikla verðhækkun og skerta þjónustu.

3154. Höfðu Samskip unnið að verðhækkunaraðgerðum gagnvart Alcoa a.m.k. allt frá ágúst 2008, samhliða öðrum fordæmalausum almennum og sértækum hækkunum fyrirtækisins gagnvart öðrum viðskiptavinum, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7. Hvað varðar umfjöllun (S)forstj í áðurnefndum tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv 13. október 2008 þá skal haft í huga að þremur virkum dögum áður hafði Alcoa hafnað kröfu Samskipa um verðhækkun á samningi fyrirtækjanna frá árinu 2007, sbr. umfjöllun hér að framan um atvik 8. október 2008.

3155. Af tölvupósti (S)forstj frá 13. október 2008 og öðrum gögnum málsins, allt frá upphafi októbermánaðar 2008, má ráða að samhliða áframhaldandi samskiptum við Eimskip hafi helstu stjórnendur Samskipa unnið hratt og markvisst að þáttum sem tengdust *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips um siglingakerfi og verðhækkunum gagnvart Alcoa. Þá skal hafa í huga að af ummælum (S)forstj í tölvupóstinum má ráða að á þessum tímapunkti hafi nákvæm útfærsla á takmörkun á flutningsgetu og breytingum á siglingakerfi Samskipa ekki legið fyrir og var *„taktík“* gagnvart Alcoa því ennþá til umræðu. Má hér nefna að í umræddum tölvupósti (S)forstj kemur fram að Samskip væru í viðræðum við Alcoa að *„selja þeim 8 daga tíðni, en getum breytt í vikulega“*. Reyndin varð hins vegar önnur eða 10,5 daga tíðni. Einnig kemur fram í tölvupósti (S)forstj að *„Samskip sjái um alla flutningsþjónustu þeirra* [Alcoa]“. Þessi framsetning (S)forstj gagnvart Alcoa var heldur ekki í samræmi við atvik málsins. Í kjölfarið fækkuðu Samskip skipum úr fjórum í þrjú og breyttu siglingaáætlun. Það fól í sér að Samskip sinntu ekki öllum flutningum fyrir Alcoa á áli til Rotterdam heldur kom Eimskip að umframflutningum sem Samskip gátu ekki sinnt.

3156. Þannig skiptir hér máli að í kjölfar þess að (S)forstj sendi áðurnefndan tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv 13. október 2008 voru áframhaldandi samskipti Samskipa (m.a. (S)frkvstj-millilandasv) við Eimskip um verkefnið, m.a. um víðtækan almennan *„slot sharing“* samning milli keppinautanna, sbr. umfjöllun um atvik 15. og 16. október 2008 hér síðar. Í því sambandi skal hafa í huga að önnur gögn sem stafa frá (S)forstj gefa til kynna að hann hafi ráðgert að Samskip myndu ljúka samningum við Eimskip og Alcoa eftir 20. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 9.3 um tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-MCL þann 20. október 2008. Endurspegla þessi gögn að þann 13. október 2008 hafi nákvæm útfærsla breytinganna ekki legið fyrir.

3157. Varðandi önnur atvik þann 13. október 2008 þá liggur fyrir að (E)forstö-flutnstý sendi kl. 16:24 tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst. Meðfylgjandi honum var glærukynning sem nefnist *„Flutningsgeta“*. Voru þar á einni glæru m.a. birtar upplýsingar um flutningsgetu Samskipa, Eimskips og Atlantsskipa á milli Íslands og Evrópu. Fram kom að upplýsingarnar miðuðust við maí 2008.

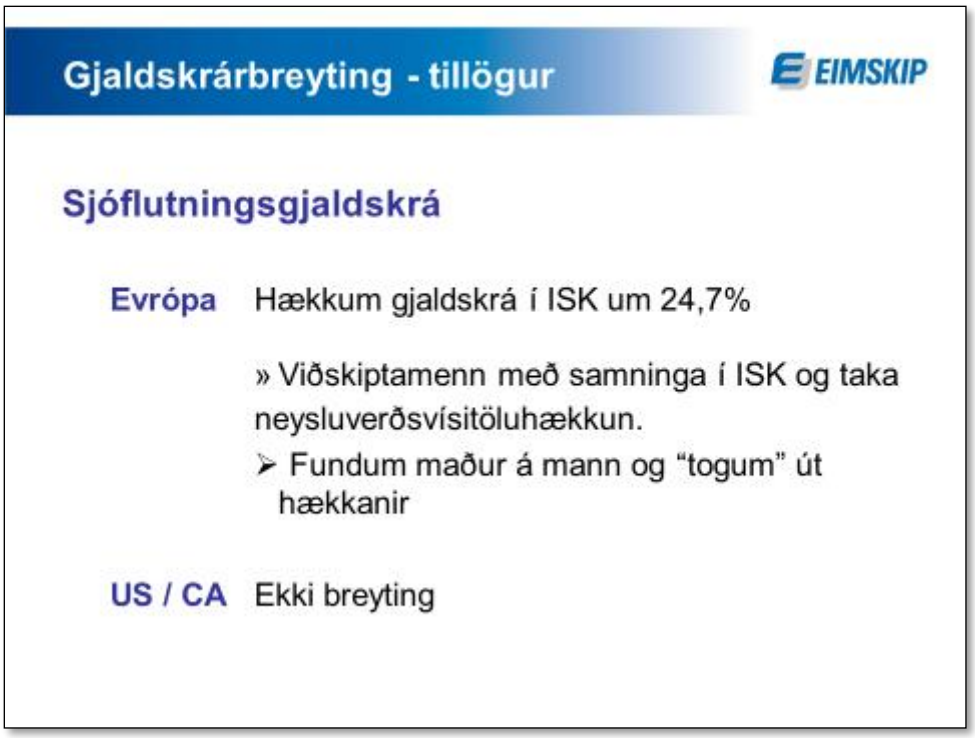
3158. Eftirtekt vekur að í millifyrirsögn í umfjöllun um skip og flutningsgetu Samskipa segir: *„Samskip-Europe-Forthcoming setup/fleet“*. Þannig gerðu Eimskip ráð fyrir í maí 2008 að Samskip yrði í fjögurra skipakerfi til framtíðar. Næsta glæra miðast aftur á móti við stöðuna á flutningsgetu á flutningamarkaðnum hérlendis í október 2008. Þar er Atlantsskip dottið út og 4 skip hjá Samskipum. Þar stóð ekki lengur: *„Forthcoming setup/fleet“* við það siglingakerfi Samskipa.[1655] Hvað sem þessu líður er ljóst af tilvist og efni umræddrar glæru Eimskips að á sama tíma og Samskip unnu að aðgerðum til að takmarka flutningsgetu fengu yfirmenn hjá Eimskip, sem báru ábyrgð á siglingakerfi Eimskips), (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst, senda til sín frá undirmanni sínum skjal sem fjallaði m.a. um flutningsgetu á markaðnum á Íslandi. Þetta voru sömu stjórnendur Eimskips ((E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf) og höfðu átt og áttu næstu daga eftir að vera í ítrekuðum samskiptum við m.a. (S)frkvstj-millilandasv um samráðsverkefnið og slotsamninga og þar

[1655] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flutningsgeta.ppt“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Flutningsgeta.ppt“*. […] Doc. ID. 0.7.328.74245.

sem (E)frkvstj-flutnkerf kunngerði við Samskip að Eimskip væri tilbúið *„að skoða allt*", sbr. umfjöllun hér síðar.

3159. Hér ber að rifja upp að strax morguninn eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008, þ.e. klukkan 09:45 þann 7. október 2008, var innan Eimskips boðað til fundar (E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl , (E)forstö-vöruþróun og (E)starfsm-innfl, þar sem fjalla átti um *„möguleika á verðbreytingum."*[1656] Eins og áður segir sat (E)forstö-innfl fundinn með Samskipum deginum áður. Eimskip hélt síðan áfram undirbúningi á verðhækkunum en þann 13. október 2008 var unnið að verulegum verðhækkunum sem fyrirhugað var að tækju gildi 1. nóvember 2008. Þetta sést af glærukynningu sem (E)forstö-vöruþróun sendi (E)frkvstj-innanl kl. 18:24.[1657] Fyrstu tvær glærurnar litu svona út:

[1656] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.429114.
[1657] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Gjaldskrárhækkun_tillögur_okt_2008.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Gjaldskrárbreytingar*". […] Doc. ID. 0.7.33.244264.



3160. Í einni glærunni kemur fram að heildartekjuaukning Eimskips *„ef sjóflutningur og þjónustugjöld eru hækkuð um 1%"* sé 219.431.880 kr.

3161. Bað (E)forstö-vöruþróun (E)frkvstj-innanl að setja fram tillögur um verðhækkun á landflutningaþjónustu, sbr. nánar hér á eftir. Þessi gögn sýna að Eimskip, líkt og Samskip, taldi sér fært að fara fram með miklar verðhækkanir á sama tíma og dró úr eftirspurn sökum efnahagsörðugleika. Er þetta t.d. öfugt við það sem átti sér stað hjá erlendum keppinautum Samskipa Holding og lýst er í stjórnarfundargerðum þess félags, sbr. kafla 14.11.

3162. Hér ber og að hafa í huga áðurnefndan tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 1. september 2008 þar sem hann greindi undirmönnum sínum frá því að markmið Samskipa væri að *„troða"* upp á viðskiptavini fyrirtækisins tilteknu gjaldi, sbr. kafla 8.15.10. Samkvæmt framangreindri glæru var stefnan hjá Eimskip að *„toga"* út verðhækkun.

3163. Gefa bæði þessi ummæli til kynna að fyrirtækin töldu sig í sterkri stöðu gagnvart viðskiptavinum og höfðu ekki áhyggjur af viðbrögðum helsta keppinautarins. Hlaut Eimskip að vera ljóst að mikilvægir viðskiptavinir fyrirtækisins hefðu á þessum tíma haft áhyggjur af slæmri fjárhagsstöðu Eimskips, sbr. og framangreindan tölvupóst (S)forstj til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH þann 7. október 2008 þar sem hann greindi frá því að áhyggjufullir viðskiptavinir Eimskips hefðu haft samband við Samskip. Er rökrétt að ef Eimskip hafi verið í óvissu um viðbrögð Samskipa hafi fyrirhuguð veruleg verðhækkun á sama tíma og viðskiptavinir höfðu áhyggjur af rekstrahæfi Eimskips a.m.k. kallað á umræður innan fyrirtækisins hvort sú verðhækkun myndi skapa kjöraðstæður fyrir Samskip að ná viðskiptavinum Eimskips til sín. Engin gögn um slíkt hafa komið fram og þvert á móti taldi Eimskip sig vera í stöðu til þess að geta *„togað"* út hækkun á verði gagnvart viðskiptavinum sínum. Telur Samkeppniseftirlitið að þetta sé birtingarmynd á því ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Í mgr. 953 – 954 í athugasemdum Samskipa við AI er þessu mótmælt. Samkeppniseftirlitið getur hins vegar ekki fallist á þau sjónarmið sem Samskip setja fram, sbr. umfjöllun í kafla 25.24.7.

8.19.2. Atvik 14. október 2008

3164. Líkt og daginn áður hélt (S)frkvstj-millilandasv áfram að vinna að og vista hjá sér drög að nýjum viðauka við samning Samskipa og Alcoa frá árinu 2007. Í tölvugögnum hans kl. 12:25 þann 14. október 2008 eru vistuð slík drög („*Alcoa Samskip Addendum 13-10*"). Áfram var í drögum (S)frkvstj-millilandasv gert ráð fyrir skerðingu á þjónustu við Alcoa og verðhækkun.[1658] Af þessum drögum (S)frkvstj-millilandasv og öðrum frá deginum áður er ljóst að ekki hafi legið fyrir á þessum tíma hvort Samskip hefðu viðkomu í Færeyjum á Leið 2 með breyttu siglingakerfi (sama leið og sinnti útflutningi Samskipa á áli fyrir Alcoa frá Reyðarfirði). Færeyjar voru ýmist inni eða úti sem viðkomuhöfn á þessum tíma í undirbúningsgögnum Samskipa.[1659]

3165. (S)forstö-innfl1 sendi kl. 12:28 fyrrgreint excel-skjal „*Target október 2008*" til (S)forstj. Tölvupóstur hans bar heitið „*Eimskip og target listi*" og í honum sagði: „*Hér er target listinn og listinn yfir stærstu viðskiptavini Eimskips*".[1660] Ber að skoða þetta í samhengi við m.a. framangreint fundarboð (S)forstj frá deginum á undan.

3166. (E)forstö-innfl sendi kl. 14:25 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) og tiltók í honum það sem hann taldi að hafi „*náðst samkomulag um milli Eimskips og Samskip*", þ.e. varðandi þann þátt „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tengist samvinnu í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku. Í lok tölvupóstsins sagði:

> „*2. ára samningur*
>
> *Gildistími frá 1. nóvember 2008*
>
> *Samningi stillt upp á „lögformlegan hátt" og mun ég koma til ykkar eintaki til yfirlestrar mjög fljótlega.*"[1661]

3167. Varðandi ummæli (E)forstö-innfl um að Norður-Ameríku samningi yrði stillt upp á „*lögformlegan hátt*" ber að hafa í huga umfjöllun í kafla 8.15.5 um Federal Maritime Commission (FMC) og bandarískar samkeppnisreglur.

3168. Athuga ber að samningur Eimskips og Samskipa vegna Norður-Ameríku var hins vegar ekki undirritaður fyrr en 7. janúar 2009 eða tæpum þremur mánuðum síðar.

3169. (S)frkvstj-millilandasv áframsendi fyrrgreindan tölvupóst frá (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 15. október. (S)forstö-innfl1 svaraði og sendi svarið einnig til (S)forstö-útfl. (S)forstö-útfl svaraði samskiptunum 16. október kl. 8:35: „*Mér sýnist menn vera búnir að convera þetta nokkuð vel, það verður erfitt að fá þá til að flytja gáma á sínum skipum á milli USA hafna þar sem það er <u>lögbrot</u> skv. FMC reglum.*"[1662]

3170. Gögn málsins sýna greinilega að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl höfðu á fundi sínum 6. október 2008 ákveðið að fara „*í kringum*" umræddar samkeppnisreglur FMC í Bandaríkjunum því (S)frkvstj-millilandasv svaraði síðar 16. október 2008; „*eins og við ræddum á fundinum þá munu þeir* [Eimskip] *flytja gámana „free of charge" þ.e. ekki rukka okkur* [Samskip] *sérstaklega fyrir það og komast þannig í kringum málið.*"[1663] Önnur gögn málsins gefa einnig til kynna að Samskip og Eimskip hafi haft með sér samráð til þess að fara gegn bandarískum samkeppnisreglum og beita FMC blekkingum. Fyrirtækin ræddu um „*munnlegt samkomulag*" og einnig var útbúið sérstakt „*hliðarskjal*"/"*hliðarsamningur*" árið 2010 til

---

[1658] Afritað tölvuskjal frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.23454.
[1659] Raunin varð síðan sú að Samskip kom síðan við í Færeyjum á Leið 2, sbr. umfjöllun síðar í ákvörðuninni.
[1660] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.514207. […]. Afritað tölvuskjal frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.19896.
[1661] Afritaður tölvupóstur frá Eim/Sam[…] Doc. ID. 0.7.33.814360.
[1662] Afritaður tölvupóstur frá Eim/Sam. […] Doc. ID. 0.7.33.814360.
[1663] Afritaður tölvupóstur frá Eim/Sam. […] Doc. ID. 0.7.33.814360.

þess að *„losna við að fæla*" samninginn til FMC. Þegar Eimskip og Samskip óskuðu eftir undanþágu hjá Samkeppniseftirlitinu vegna nýs samnings um Norður-Ameríku flutninga greindu fyrirtækin hvorki frá *„Nýtt upphaf*" verkefninu né *„hliðarsamningi*". Vísast um þetta til kafla 10.5.1 og 16.7.5.

3171. Í mgr. 957 í athugasemdum Samskipa við AI er mótmælt umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um bandarískar samkeppnisreglur. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þau sjónarmið sem Samskip setja fram, sbr. umfjöllun í kafla 25.24.8.

3172. (E)frkvstj-flutnkerf25.endi kl. 14:29 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (E)forstö-innfl). Í honum spurði (E)frkvstj-flutnkerf hvort (S)frkvstj-millilandasv hafi verið búinn:

„að skoða þetta eitthvað hvað varðar Færeyjar."[1664]

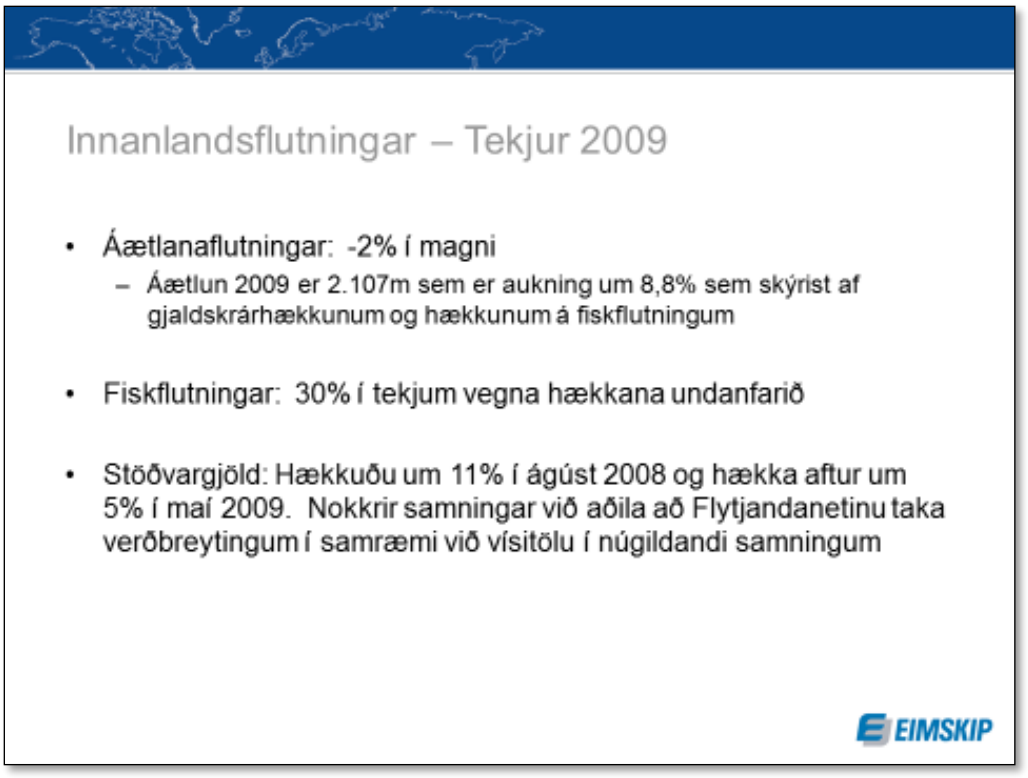
3173. Skoða ber þennan tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. október 2008 í samhengi við tölvupóstinn sem hann sendi (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 varðandi m.a. flutninga til Færeyja og önnur atvik sem tengdust fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 6. október 2008, sbr. kafla 8.17. Virt saman sýna þessi gögn að á fundinum 6. október 2008 hafi, í samræmi við tillöguna í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv frá 5. október 2008, verið fjallað m.a. um mögulega flutninga Samskipa fyrir Eimskip til Færeyja og Eimskip hafi 14. október 2008 viljað leiða þessar viðræður til lykta. Ber að hafa í huga að þessi flutningur Samskipa fyrir Eimskip var álitinn mikilvægur fyrir Eimskip til þess að geta veitt útflytjendum á ferskum fiski fullnægjandi þjónustu, sbr. kafla 8.17.5. Þá ber jafnframt að horfa til þess að (S)frkvstj-millilandasv svaraði þessum tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf þann 15. október 2008 og sagði að Samskip legði til að *„við gerum almennan slot sharing samning á milli félaganna sem gera báðum aðilum mögulegt að bóka skip hvors annars á fyrirfram umsömdum verðum*", sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

3174. Samskip fjalla í athugasemdum við AI um tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. október 2008 í samhengi við gögn frá m.a. 15. október 2008. Ekki er fallist á þau sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.24.10.

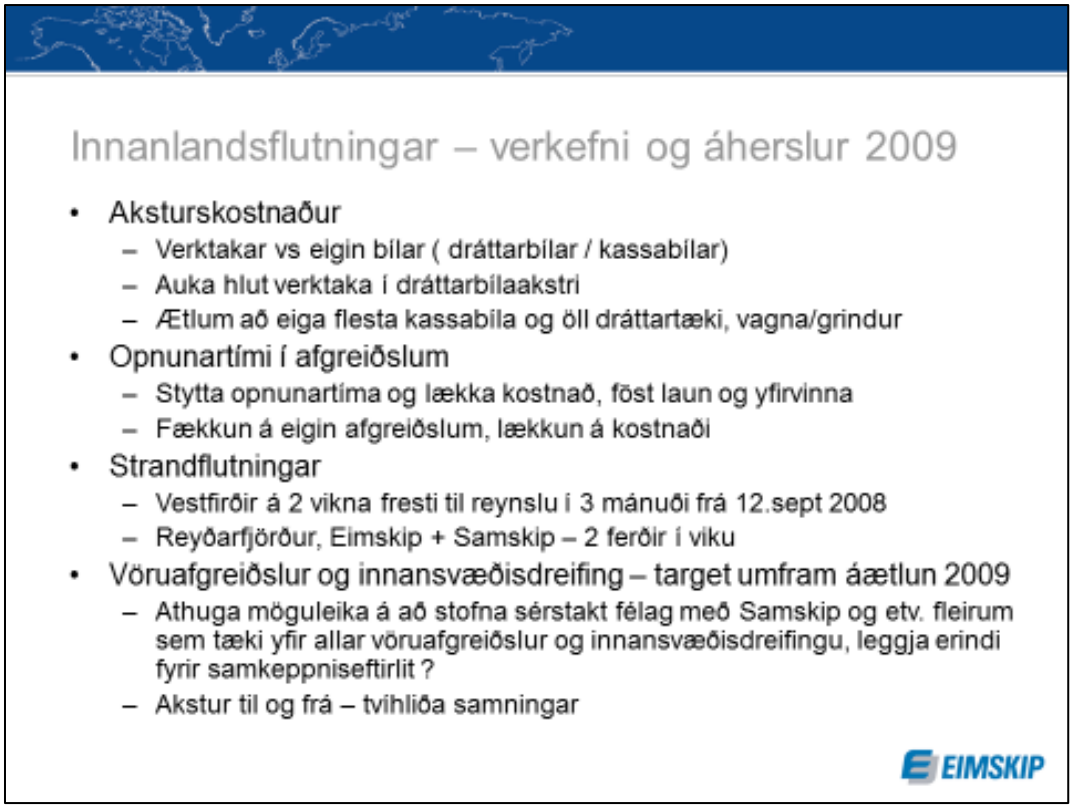
3175. Að kvöldi 14. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv fundarboð til (S)forstj, (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl, (S)forstö-skiparek og (S)forstö-flutnstj með heitinu *„Alcoa*". Boðaði hann til fundar morguninn eftir, 15. október kl. 8:30-9:00. Í fundarboðinu sagði eftirfarandi: *„Stuttur stöðufundur. Ákv. næstu skref ....*".[1665] Talið er að fundarboðið hafi tengst fyrirhuguðum aðgerðum Samskipa vegna Alcoa um verðhækkun og skerta þjónustu vegna takmörkunar á flutningsgetu. Gefa gögn til kynna að Samskipum hafi á þessum tíma verið orðið nokkuð ágengt með kröfur sínar gagnvart Alcoa, sbr. umfjöllun hér á eftir um tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj og (S)forstö-flutnstj daginn eftir.

3176. Í málinu er að finna glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008 sem ber heitið *„Innanlandssvið – rekstraráætlanir 2009 - (E)frkvstj-innanl/DOM -14. október 2008.*"[1666] Þar er gert ráð fyrir að verð fyrir innanlandsflutninga Eimskips hækki um 5% þann 1. apríl 2009 og um sama 1. nóvember 2009. Í annarri glæru segir:

[1664] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.676371.
[1665] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.514562.
[1666] Afritað tölvuskjal frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.287281.



3177. Síðan er fjallað um að ýmsir stórir viðskiptavinir Eimskips greiði of lágt verð. Einnig kemur fram að annars vegar séu landflutningar hér á landi *„tvíkeppnismarkaður*" og afar hörð samkeppni og hins vegar sé um að ræða samvinnu *„með Samskip á ýmsum flutningaleiðum*" og mikil tækifæri í því. Eftirfarandi kemur einnig fram:



3178. Var þannig í þessum glærum (E)frkvstj-innanl að finna sömu ráðagerð um hækkun verðs og umfangsmikla samvinnu við Samskip og gert var í glærum hans frá 29. september 2008, sbr. kafla 8.16.4. Í glærum (S)frkvstj-innanl frá 19. október 2008 var einnig fjallað um aðgerðir til að hækka verð í landflutningum, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir. Endurspegla þessi samtímagögn hið ólögmæta ástand sem Eimskip og Samskip höfðu komið á og auðveldaði fyrirtækjunum kleift að halda uppi og hækka verð, sbr. umfjöllun um atvik sumarið 2008, t.d. um fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl á Mokka 4. júlí 2008 og önnur gögn í kafla 11.

3179. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj beðinn um að útskýra þessa glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008 þar sem lýst var samvinnu við Samskip og um tengingu hennar við framangreind drög að víðtæku samkomulagi Eimskips og Samskipa um samvinnu í landflutningum sem dagsett voru sama dag og (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hittust á fundi í Smáralind, þ.e. 17. september 2008:

HS … glærur. Sem sagt já á glæru 13 er svo talað um helstu breytingar á starfsemi innanlandsflutninga …

(E)forstj Mhm.

HS … 2008 og meðal annars nefnt samvinna við Samskip á ýmsum flutningaleiðum, tvíhliðasamningar, mikil tækifæri framundan.

(E)forstj Mhm.

HS Og svo á glæru 15 segir meðal annars undir liðnum *„strandsiglingar*": *„Reyðarfjörður, Eimskip + Samskip tvær ferðir í viku*". Þannig að við svo sem, þú hefur svo sem svarað þessu en, en spurningin var hvort að það hafi verið munnlegt eða skriflegt samkomulag þarna á milli félaganna um samstarf innanlands?

(E)forstj Uuu.

HS Þú hefur ekki þekkt þessa samninga sem við höfum verið að …

(E)forstj Nei, nei.

HS … eða þessi drög sem við erum að bera undir þig.

(E)forstj Nei, raunar ekki.

HS Var, var …

(E)forstj Ég veit ekki heldur hvaða umfang þetta er sko.

HS Jafnvel hvort sem það væri mikið eða lítið, væri, var eitthvert samkomulag?

(E)forstj Nei, ég meina það var ekkert, það var ekkert samkomulag í gangi sem ég vissi um sko.

HS Ekkert munnlegt samkomulag?

(E)forstj Um?

HS Um samstarf á flutningsleiðum, eins og er …

(E)forstj Nei.

HS … lýst hérna á glæru, …

(E)forstj Nei.

HS … glærunni sko. Af hverju eru undirmenn þínir að skrifa þetta á glærur?

(E)forstj Þetta er bara skýrsla sem væntanlega [(E)frkvstj-innanl] er að vinna í [(E)frkvstj-EimÍsl] …

HS Yfirmann sinn, [óskýrt]?

(E)forstj Yfirmann sinn.

HS Mhm.

HS Og ertu að benda þá á þá?

(E)forstj Hvað [óskýrt]?

HS Að þeir, þeir hafi verið. Ég meina það er verið að skrifa hérna á gagn sem finnst hjá ykkur, afhentu skjali …

(E)forstj Já.

HS … um að það sé samvinna …

(E)forstj Þetta er skýrsla um, um væntanlega starfsemina í 14. október …

HS Já.

(E)forstj … 2009 að það er verið að vinna í …

HS 2008.

(E)forstj … rekstraráætlun, rekstraráætlun fyrir 2009.

HS Já.

(E)forstj Og þetta er gagn sem þeir eru að vinna og ég, ég les ekki þessi gögn.

HS Nei en þessi glæra finnst hjá þér.

(E)forstj Þessi glæra finnst hjá mér.

HS [óskýrt] já. Svo erum við með skjal hérna hjá undirmönnum þínum sem er verið að lýsa einum þætti, framhald af honum.

(E)forstj Mhm.

HS Og vísar þú að þú hafir ekkert vitað um þetta og þetta sé, við erum að tala um við [(E)frkvstj-EimÍsl] og [(E)frkvstj-innanl], þeir bera ábyrgð á þessu?

(E)forstj Og, á að gera samninga?

HS Já.

(E)forstj Já.

HS Og ekkert í samráði við þig, þú varst algjörlega …

(E)forstj Nei.

HS … fyrir utan þetta?

(E)forstj Ég er ekki í samráði við.

HS Já ókei þá er það komið fram.[1667]

3180. Samkvæmt þessu virðist (E)forstj annars vegar byggja á því að ekki hafi verið fyrir hendi samstarf við Samskip í landflutningum á þessum tíma (eða að hann hafi ekki vitað af því) og hins vegar að engar viðræður hafi átt sér stað við Samskip um aukið samstarf í landflutningum. Sökum þessa ber að líta til mgr. 324 og áfram í athugasemdum Eimskips við AI. Þar er staðfest að samstarf við Samskip hafi verið fyrir hendi. Jafnframt er staðfest að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hafi á fundinum í Smáralind 17. september 2008 rætt um mögulegt aukið samstarf í landflutningum. Ber (E)forstj og

[1667] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 177 – 179.

Eimskip þannig ekki saman um þessi atriði, sbr. einnig sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið frá 16. júní 2021.

3181. Þá ber að horfa til þess að í kafla 8.17.5 var gerð grein fyrir tölvupósti (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl frá 10. október 2008. Vísaði (E)frkvstj-innanl til viðræðna við (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl um hugmyndir að umfangsmikilli samvinnu við Samskip í landflutningum. Gerði (E)frkvstj-innanl grein fyrir tiltekinni *„viðbót*" við þetta samstarf við Samskip og kvaðst ekki vilja staðfesta fund um þessar hugmyndir *„nema með ykkar vitund og samþykki*". (E)forstj svaraði samdægurs og sagði: *„Halda viðræðum áfram*". Var þannig lagt fyrir (E)frkvstj-innanl að ræða áfram samráðshugmyndir við Samskip. Þegar (E)forstj var spurður um samninginn frá september 2008, sem tók til markaðsskiptingar á Austurlandi, sagði (E)forstj að (E)frkvstj-innanl og aðrir undirmenn hans hefðu ekki haft heimild til að gera slíka samninga við Samskip án samþykkis hans, sbr. kafla 8.16.7. Hið öndverða kom fram í framangreindum framburði hans vegna glærukynningar (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008.

3182. Í þessu ljósi er framangreindur framburður (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu einkar ótrúverðugur.

3183. Við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 sagði (E)frkvstj-innanl ósatt þegar hann staðhæfði að hann hafi ekki átt í neinum samskiptum við Samskip vegna samstarfs fyrirtækjanna, sbr. kafla 7.7.2. Greindi (E)frkvstj-innanl þannig ekki frá fundi sínum með (S)frkvstj-innanl á Mokka 4. júlí 2008 og ekki heldur frá fundinum 17. september 2008. Þegar þetta er virt með framburði (E)forstj hjá lögreglu verður ekki önnur ályktun dregin en að (E)frkvstj-innanl og (E)forstj hafi viljað halda leyndri aðkomu þeirra að samráði Eimskips og Samskipa í landflutningum.

3184. Eins og lýst verður hér á eftir komu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á fund Samkeppniseftirlitsins 16. október 2008. Lýstu þeir þar tilteknum samstarfshugmyndum Samskipa og Eimskips. Var hins vegar ekki gerð grein fyrir *„Nýtt upphaf*" verkefninu og því ólögmæta samráði sem þegar var fyrir hendi milli Samskipa og Eimskips, sbr. nánar hér á eftir. Þá skal haft í huga að í dagbók (E)frkvstj-innanl fundust bókaðir fundir með (S)frkvstj-innanl í lok október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 10.3 hér á eftir.

8.19.3. Atvik 15. október 2008

3185. Að kvöldi 14. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv fundarboð til (S)forstj, (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl, (S)forstö-skiparek og (S)forstö-flutnstj með heitinu *„Alcoa*". Boðaði hann til fundar morguninn eftir. Í fundarboðinu sagði eftirfarandi: *„Stuttur stöðufundur. Ákv. næstu skref ....*".[1668]

3186. Umræddur fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstj, (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl, (S)forstö-skiparek og (S)forstö-flutnstj stóð skv. fundarboði frá kl. 08:30 til 09:00 þann 15. október 2008. Í framhaldinu sendi (S)forstj (kl. 10:00) tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-skiparek. Í honum var vísað til niðurstöðu fundarins og verkaskiptingar milli stjórnendanna:

„Niðurstaða fundar og verkskipting:

1. Grænmeti

-(S)forstö-innfl1 kanni hvort / hvernig hægt að rúta eftir að R'dam express rúta breytist.

2. Slot verð EI [Eimskip]

-(S)forstö-innfl1 ræði við EI [Eimskip] *um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl*

[1668] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.514562.

3. TC Akrafell/Hvassafell

-[…] og (S)frkvstj-millilandasv eiga fund með skipseiganda vegna TC.

4. Tilkynning vegna Hvassafells

-(S)forstö-innfl1 , þe breyting sem á sér stað í næstu viku, ekki viðkoma REY

5. Innflutningur Alcoa.

-(S)forstö-flutnstj stúderi magninnflutning Alcoa

6. Umbreyting á gámastokk úr 20ft í 40 ft

-(S)forstö-flutnstj leggi línur, uppreikni hver kostnaðarbreyting er short term/long term

7. Alcoa

-(S)frkvstj-millilandasv sendi Alcoa staðfestingu á að við séum þegar byrjaðir með breytta rútu, sem og umbreytingu á gámastokk."[1669]

3187. Samkvæmt þessum tölvupósti (S)forstj er ljóst að á umræddum fundi ræddu stjórnendur Samskipa fyrirhugaðar aðgerðir sem tengdust samráði við Eimskip vegna takmörkunar á flutningsgetu, þ.á m. um Alcoa og almennt slotverð.

3188. Höfðu stjórnendur Samskipa að morgni 15. október 2008 komist þeirri að niðurstöðu að ræða skyldi við Eimskip um *„almennt slotverð*" í bæði inn- og útflutningi frá Íslandi. (S)forstö-innfl1 hafði verið falið það verkefni, sbr. lið 2 í tölvupósti (S)forstj. Að mati Samkeppniseftirlitsins verður orðalagið *„almennt slotverð*" ekki skilið öðruvísi en að það taki til almenns samstarfs og gagnkvæmrar verðlagningar á flutningum á öllum siglingaleiðum fyrirtækjanna. Sýnir þetta framgang *„Nýtt upphaf*" verkefnisins um samstarf í sjóflutningi og samnýtingu flutningakerfa. Næsta skref var að eiga viðræður um verðþáttinn.

3189. Samkvæmt tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv kl. 23:38 þennan sama dag er ljóst að (S)forstö-innfl1 hafði þá þegar rætt við Eimskip, sbr. nánar hér á eftir. Ber hér einnig að horfa til eftirfarandi atburðarrásar um svokallað *„útvíkkað neyðarsamkomulag*" og yfirlýsingar (E)frkvstj-flutnkerf í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv þann 15. október 2008 um að Eimskip sé tilbúið *„að skoða allt*".

3190. Varðandi lið 1 (*„Grænmeti*") í tölvupósti (S)forstj 15. október 2008 er ljóst að (S)forstö-innfl1 hafði verið falið að bera ábyrgð á því verkefni að kanna *„hvort/hvernig hægt að rúta eftir að R'dam express rúta breytist.*" Gögn málsins sýna að hluti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins tók m.a. til þess að meta áhrif af takmörkun á flutningsgetu Samskipa á innflutning á grænmeti til Íslands fyrir BÚR (með svonefndri *„Rotterdam Express*" leið til Íslands). Tók það m.a. til þess að finna sameiginlega lausn með Eimskip á þeim flutningum. Í skjalinu sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fund Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008 var t.a.m. fjallað um takmörkun á flutningsgetu Samskipa og aðkomu Eimskips að innflutningi á grænmeti *„fyrir Samskip*". Með niðurfellingu á Rotterdam Express leiðinni til Íslands myndu Samskip m.ö.o. semja við Eimskip um *„föst slot á viku*" um grænmetisflutninga fyrir BÚR , sbr. umfjöllun í kafla 8.13.1.

3191. Sem fyrr segir var á fundinum 15. október 2008 einnig ákveðið að (S)forstö-innfl1 ætti að ræða við Eimskip um almennt slotverð vegna inn- og útflutnings. Talið er að þær viðræður Samskipa og Eimskips hafi tekið til áframhaldandi samskipta um aukið samstarf í sjóflutningi í víðtækum skilningi og tekið til aukins slot-samstarfs Samskipa og Eimskips. Undir þetta féll hvers konar samstarf

[1669] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.514625.

Samskipa og Eimskips um flutninga, s.s. flutninga á áli, grænmeti, sjávarafurðum o.s.frv., sbr. einnig glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna.

3192. Þá sýna gögn málsins að við framkvæmd *„Nýtt upphaf“* verkefnis Samskipa og Eimskips hafði fram að þessu einnig verið horft til þess að í stað aukinna slotviðskipta milli fyrirtækjanna í sjóflutningum þá myndu viðskiptavinir eða flutningaleiðir færast á milli Samskipa og Eimskips. Þetta tók til m.a. innflutnings á grænmeti fyrir BÚR, sbr. glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 en fjallað er um þá kynningu í kafla 8.16.2.3.[1670] Útfærslan varð síðan sú að grænmetisflutningarnir fyrir BÚR fóru frá Samskipum til Eimskips, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9.12.3.

3193. Tölvupóstur (S)forstj frá 15. október 2008 sýnir einnig að ákveðið hafði verið að (S)frkvstj-millilandasv myndi senda Alcoa tilkynningu um að Samskip væru byrjuð *„með breytta rútu, sem og umbreytingu á gámastokk“*, sbr. lið 7 í tölvupóstinum. Í þessu sambandi vekur eftirtekt að samkvæmt lið 3 í tölvupósti (S)forstj hafði hann og aðrir stjórnendur ákveðið að (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-skiparek ættu að eiga fund með eigendum Akrafells og Hvassafells vegna leigusamnings Samskipa um skipin (sem þá sinntu flutningum á Leið 2 hjá Samskipum). Á þessum tíma lá því enn ekki fyrir hjá stjórnendum Samskipa hvort Hvassafell eða Akrafell myndi hætti siglingum á Leið 2 eða hvort það væri yfirhöfuð hægt að skila því skipi til eigenda þess, en samkvæmt upplýsingum Samskipa kvað samningur fyrirtækisins og leigusala skipanna á um leigutíma á Akrafelli og Hvassafelli fram á árið 2010.

3194. Gögn málsins bera skýrlega með sér að ein af forsendum takmörkunar á flutningsgetu Samskipa væri að losna undan leigusamningi á öðru skipanna og skila því aftur til eigenda þess. Athygli vekur því að stjórnendur Samskipa höfðu tekið ákvörðun um að hætta að sigla öðru skipanna (Akrafelli eða Hvassafelli) áður en niðurstaða hafði legið fyrir um hvort fyrirtækið gæti yfirhöfuð skilað skipinu til eigenda þess. Fór það raunar svo að Samskip gátu ekki skilað leiguskipinu (Akrafell hætti siglingum). Akrafell lá þvert á móti, með tilheyrandi kostnaði fyrir Samskip, við bryggju í Danmörku allt fram á árið 2010 þegar því var loks skilað til eigenda þess, sbr. nánari umfjöllun um þau atvik í kafla 9.6.

3195. Samskip fjalla í athugasemdum við AI um tölvupóst (S)forstj frá 15. október 2008 í samhengi við gögn frá m.a. 14. og 16. október 2008. Ekki er fallist á þau sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.24.10.

3196. Í samræmi við lið 7 í tölvupósti (S)forstj frá 15. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa á Íslandi kl. 10:13 þennan sama dag. Heiti póstsins var *„flutningamál“*. Þar kom fram eftirfarandi:

„Í framhaldi af fundi okkar í gær þá munum við þegar grípa til þeirra ráðstafana sem við urðum sammála um á fundinum:

1. Akrafell mun lesta í dag á Reyðarfirði og detta inn á rútuna: Reyðarfjörður-Kollafjörður(FO)-Rotterdam-Immingham-Reyðarfjörður.

2. Hvassafell sem kemur til Reyðarfjarðar í næstu viku skv. áætlun beint frá Rotterdam og Immingham mun lesta hjá ykkur útflutning og losa hann í Rotterdam og Immingham og fer svo vonandi í önnur verkefni.

3. Við grípum þegar til ráðstafana til að byggja upp dedicated 20 ft gámastokk fyrir ykkur - fyrstu vikurnar verður þetta blanda af 20' og 40' gámum en við byrjum strax að skipta út 40' gámum fyrir 20'.

4. [(S)forstö-flutnstj] *mun senda ykkur áætlun Akrafellsins fyrir næstu ferðir svo og síðustu áætlun Hvassafellsins síðar í dag.*

[1670] Glærur 14 og 16 í kynningu […].

5. Við setjum alla á resourca og tíma sem þarf í þetta til að tryggja snurðulausn rekstur og góðan undirbúning þessara breytinga. Ég legg til að [(S)forstö-flutnstj] *hitti þig og […] strax í þessari viku til að undirbúa og ræða innflutningshlutann fyrir ykkur svo og önnur praktísk rekstrarmál sem tengjast þessum breytingum þannig að vinna okkar í næstu viku með* [stjórnendum flutningamála Alcoa] *verði sem allra skilvirkust.*

6. Við gefum okkur svo þennan mánuð til að loka samkomulagi okkar á milli, eins og við urðum sammála um.

Þú kemur þessu áfram á […] þar sem ég er ekki með netfangið hans."[1671]

3197. Í gögnum málsins hefur ekki fundist svar frá Alcoa við þessum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv. Í upplýsingum frá Alcoa við rannsókn málsins kemur fram að fyrirtækið hafi ekki getað fundið nein skrifleg gögn um samskipti Alcoa við Samskip 14. október 2008.[1672] Hvað sem líður fundi Samskipa og Alcoa 14. október 2008 þá tengdust atvik vegna Alcoa samráði Samskipa við Eimskip um takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa, sbr. kafla 8.15.7, 8.16.5.3 og 9. Í því sambandi vekur athygli að í 5. tölulið í umræddum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa vísaði hann til fundar sem átti að halda viku síðar með yfirmanni flutningamála Alcoa, þ.e. 22. október 2008. Samkvæmt (S)frkvstj-millilandasv átti að gera þann fund *„skilvirkari*" með því að ræða áður *„önnur praktísk rekstrarmál sem tengjast þessum breytingum […]*."

3198. Tímasetning á þeim fundi sem (S)frkvstj-millilandasv vísaði til í lið 5 í tölvupósti til Alcoa átti rætur að rekja til fundarboðs Alcoa til Samskipa og Eimskips frá 17. ágúst 2008 þar sem boðað var að lykilstjórnendur Alcoa væru á landinu og halda ætti fundi á Reyðarfirði, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.3 og og ítrekunarpóst Alcoa til (S)frkvstj-millilandasv 16. október 2008 sbr. kafla 9.4.1. Eins og fjallað er um í þeim kafla funduðu Samskip, Eimskip og Alcoa þann 22. október 2008 og viðræður Samskipa og Eimskips á þeim fundi voru hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna um m.a. takmörkun á flutningsgetu.

3199. Í samræmi við það sem (S)frkvstj-millilandasv hafði vísaði til í tölvupósti sínum til Alcoa 15. október 2008 (í tölulið 6) þá gengu Samskip ekki frá viðauka við samninginn við Alcoa fyrr en rúmum mánuði síðar, eða þann 24. nóvember 2008. Með viðaukanum var m.a. kveðið á um mikla verðhækkun gagnvart Aloca og breytingu á leiðarkerfi með skertri þjónustu við Alcoa, sjá nánari umfjöllun í kafla 9.7.

3200. Samkvæmt dagbók (S)forstö-innfl1 boðaði (S)frkvstj-millilandasv hann til fundar kl. 13:30 15. október 2008. Heiti fundarboðsins var *„USA-samningur*". Fundarefnið varðaði því Eimskip, þ.e. þann hluta *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefnisins sem tók til samstarfs við Eimskip um flutninga til og frá Norður-Ameríku.[1673]

3201. Klukkan 15:33 barst (S)forstö-innfl1 tölvupóstur frá yfirmanni Samskipa í Bandaríkjunum, (S)frkvstj-N-Am (afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv). Í honum var fjallað um erfiða stöðu Samskipa í Bandaríkjunum og m.a. bent á að ekki mætti;

„gleyma því að allt frá því í vor höfum við <u>stefnt allri frakt á Eimskip</u> þar sem <u>hagur heildarinnar ræður för,</u> en Samskip Inc[1674]*, fær sáralítið fyrir þá afgreiðslu.*"[1675]

3202. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti (S)frkvstj-N-Am kl. 16:41 og sagði: *„Ég tel rétt að laga okkur að þessum aðstæðum, þe. með hagræðingum bæði hér á Íslandi og á skrifstofunni í USA. Að því loknu*

[1671] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.514657.
[1672] Athuga ber að Alcoa setti fram fyrirvara í bréfinu um takmarkað aðgengi fyrirtækisins að gögnum starfsmanna. Bréf Alcoa til Samkeppniseftirlitsins 03.11.2017 *„Samskip´s changed sailing schedule in the fall of 2008*", bls. 1-2.
[1673] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.675914.
[1674] Samskip í Bandaríkjunum.
[1675] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.514830.

getum við rætt um hvernig við skiptum kökunni. Við þurfum líka að sjá hvernig hlutirnir þróast hjá Eimskip og á hvaða nótum við lendum US samningnum við þá."[1676]

3203. Eins og áður greinir höfðu stjórnendur Samskipa þennan sama morgun komist að þeirri niðurstöðu að ræða ætti við Eimskip um *„almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl*". (S)forstö-innfl1 var falið þetta verkefni. Því má sjá að (S)forstö-innfl1 vann að þeim þætti samráðsverkefnisins sem tók til samnýtingar Samskipa og Eimskips á flutningakerfum, bæði hvað varðaði inn- og útflutning vegna Norður-Ameríku en einnig tengt Evrópu. Gögn sýna framgang á þessu verkefni hjá (S)forstö-innfl1 (og yfirmanni hans (S)frkvstj-millilandasv) strax þennan sama dag, sbr. umfjöllun hér á eftir.

3204. Varðandi þessi tölvupóstsamskipti (S)frkvstj-N-Am, (S)forstö-innfl1 , (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv ber og að rifja upp eftirfarandi:

- Á þessum tíma var fyrir hendi ólögmætt samráð milli Samskipa og Eimskips um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Var engin undanþága skv. 15. gr. samkeppnislaga í gildi á þessum tíma vegna þessa samstarfs. Vísast um þetta til m.a. kafla 5.8.2.

- Samskip buðu á þessum tíma einnig upp á flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku með TA-flutningum í gegnum Evrópu.

- Áður en fundur Samskipa og Eimskips var haldinn 6. júní 2008 var óánægja eða lítill áhugi á Norður-Ameríku samstarfinu sem slíku innan bæði Eimskips og Samskipa. Hafði þetta samstarf sem slíkt litla rekstrarlega þýðingu á þessum tíma:

  - Í tölvupóstum (E)deildstj-útfl1 , sem hann sendi 20. og 24. maí 2008 til (E)forstj, var samvinna við Samskip í flutningum til og frá Norður-Ameríku gagnrýnd harðlega (*„GERUM EKKERT NEMA AÐ FORFÆRA FRYSTIGÁMA FRAM OG TIL BAKA OG GELDUM OKKUR HÉR Á EVRÓPU FYRIR VIKIÐ.*" ... *„Er ekki kominn tími til að endurskoða þennan samning, eða er innflutningurinn - það sem við fáum frá Samskip gulrótin*"), sbr. kafla 7.2.1.1.

  - Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 2. júní 2008 sagði (S)forstj að hann vildi segja upp Norður-Ameríku samningnum við Eimskips þar sem *„svo gott sem ekkert magn er að fara þangað*". Skýring (S)forstj á þessum tölvupósti við skýrslutöku hjá lögreglu er að hann hafi þann 2. júní 2008 verið að skoða að auka samkeppni við Eimskip með auknum TA-flutningum í gegnum Evrópu, sbr. kafla 7.2.1.1.

- Samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir átti m.a. að skoða ábata af auknu samráði Eimskips og Samskipa í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Þar kom þetta m.a. fram:

- Eftir fundinn 6. júní 2008 og tilurð *„Nýtt upphaf*" verkefnisins áttu stjórnendur Eimskips og Samskipa, sem báru ábyrgð á þeim rekstri sem féll undir einstök verkefni sem þar er lýst, í

[1676] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.676358.

samskiptum. (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am funduðu 25. júní 2008. Í mgr. 659 í athugasemdum við AI segja Samskip að (S)frkvstj-N-Am hafi í júní 2008 verið yfirstjórnandi Samskipa í Bandaríkjunum og *„var þar af leiðandi ábyrgur fyrir N-Ameríkusamningnum. Tilvitnuð samskipti hans við (E)forstj frá 25. júní 2008 lutu að framkvæmd á því samkomulagi*", sbr. kafla 8.2.4.

- Þann 27. júní 2008 sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf. Setti (E)forstj fram þá hugmynd eða tillögu að Eimskip myndi biðja Samskip um að hætta að keppa í flutningum til og frá Norður-Ameríku (með TA-flutningum í gegnum Evrópu) og notast þess í stað alfarið við skip Eimskips. Jafnframt skyldi hækka verð á þessum beinum flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. kafla 8.4.

- (E)frkvstj-flutnkerf átti í kjölfarið ítrekað í samskiptum við Samskip, ekki síst við (S)frkvstj-millilandasv.

- Í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, voru settar fram tillögur um samráð við Eimskip í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. kafla 8.9.2 og 8.9.5.3. Um flutninga til og frá Norður-Ameríku segir: *„**USA** Vegna samdráttar í innflutningi frá Norður-Ameríku er hægt að ná fram kostnaðarhagræðingu í heildarflutningakerfinu til og frá Íslandi með því að Eimskip dragi úr tíðni og flutningsgetu á USA/CA og sinni svæðinu með einu skipi á 21 daga tíðni. Til að tryggja besta nýtingu á þessari rútu væri öðrum innflutningi frá USA stýrt úr/í TAS kerfið eftir atvikum.*

  Samskip gætu flutt pappírsflutninga frá [Kanada] *inn í kerfi Eimskips til að bæta nýtingu kerfisins með því að Eimskip færi á móti magn frá sér inn í kerfi Samskipa frá Evrópu.*"

3205. Framangreindur tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am frá 15. október 2008 var sendur til æðstu stjórnenda Samskipa hf. á Íslandi. Í honum felst samkvæmt orðalagi sínu að Samskip hafi á þessum tíma gert þá breytingu að draga úr TA-flutningum í samkeppni við Eimskip og beina þess í stað Norður-Ameríku flutningum til Eimskips. Er þetta í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið, tölvupóst (E)forstj frá 27. júní 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. júlí og 9. júlí 2008.

3206. Þau ummæli (S)frkvstj-N-Am að Samskip í Bandaríkjunum hafi *„stefnt allri frakt á Eimskip*" gefa og ótvírætt til kynna að Samskip hafi ekki á þessum tíma nýtt sér TA-flutninga í samkeppni við Eimskip í flutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku heldur sett meira magn í *„kerfi*" Eimskips.[1677] Þetta hafi verið gert þrátt fyrir lítinn ábata Samskipa í Bandaríkjunum en *„hagur heildarinnar*" hafi ráðið för. Rannsókn málsins sýnir að þetta gekk eftir á árinu 2008.[1678] Hafði (S)forstj þannig fallið frá hugmynd sinni frá 2. júní 2008 um að auka samkeppni við Eimskip með því að segja upp Norður-Ameríku samningnum og einbeita sér að TA-flutningum. Ástæða þessa er sú sama og leiddi til þess að Samskip hættu við *„herferðina*" gegn Eimskip sem rætt var um allt fram að fundinum 6. júní 2008, en í kjölfar hans hófst *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Hér skiptir og máli að (E)deildstj-útfl1 sá ekki skynsemi í Norður-Ameríku samvinnunni við Samskip nema að flutningsmagnið frá Samskipum í innflutningi væri *„gulrótin*", sbr. framangreinda tölvupósta hans frá maí 2008.

3207. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am, sem hann sendi 17. nóvember 2008, varpar einnig ljósi á framangreint. (S)frkvstj-N-Am hafði spurt (S)forstö-innfl1 hvað væri að frétta af viðræðum við Eimskip vegna nýs samnings um Norður-Ameríku siglingar. (S)forstö-innfl1 greindi frá því að *„þeir* [þ.e. Eimskip] *væru alveg brjálaðir*" yfir erindi sem Samskip hafði sent Samkeppniseftirlitinu. Einnig sagði (S)forstö-innfl1 : *„Nú er bara málið að fara á fullu í TAS flutninga.*"[1679] Í tölvupósti

[1677] Hér ber einnig að hafa í huga tölvupóst sem […] sendi […] 02.09.2008. Þar kemur fram að langstærsti hluti innflutnings Samskipa frá Norður-Ameríku sé fluttur með Eimskip en ekki með TA flutningum (*„Ath að um 78-80% af fraktinni er að koma með beinaskipinu í dag […]*"). Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […] til […], *„Re: USA flutningsgjöld*", dags. 02.09.2008, kl. 11:33. Doc. ID. 0.7.33.665341.
[1678] Sjá upplýsingar sem bárust frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins með tölvupósti 02.01.2018. Samkvæmt þeim upplýsingum jókst hlutur Eimskips í flutningum Samskipa milli Íslands og Norður-Ameríku árið 2008 miðað við árið 2007, sbr. einnig mgr. 968 í athugasemdum Samskipa við AI (TA 74% árið 2007 en TA 59% árið 2008).
[1679] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.689533.

(S)forstö-innfl1 dags. 21. nóvember 2008 til viðskiptavinar kom fram að Samskip gætu boðið upp á *„mjög góða þjónustu frá USA með því að senda gámana gegnum Evrópu.“* Vegna þeirra breytinga sem hefðu verið gerða *„á beinu siglingum Eimskips“* töldu Samskip að þjónusta fyrirtækisins væri *„betri frá USA [en Eimskips]“* og Samskip gæti boðið betra verð í flutningana.[1680] Gefur þetta skýrt til kynna að Samskip taldi sig geta veitt Eimskip samkeppni með TA-flutningum. Þetta hafði hins vegar ekki áhrif á framgang samráðsins. Lokið var við samning milli Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríku 7. janúar 2009 og annað samráð Samskipa og Eimskips hélt áfram, sbr. umfjöllun hér síðar um atvik eftir 17. nóvember 2008.

3208. Í mgr. 966 – 972 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um þennan tölvupóst (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1 , (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv frá 15. október 2008 og er ályktunum Samkeppniseftirlitsins mótmælt. Eins og rökstutt er í kafla 25.24.9 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þau sjónarmið sem fyrirtækið setur fram.

3209. (S)frkvstj-millilandasv sendi 15. október 2008 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 kl. 17:08 þar sem tölvupóstur (E)forstö-innfl frá 14. október 2008 var framsendur og (S)forstö-innfl1 spurður hvort hann teldi það rétt sem kæmi fram í tölvupósti (E)forstö-innfl . (S)forstö-innfl1 svaraði kl. 23:32 og setti fram athugasemdir. (S)forstö-útfl var einnig spurður að því hvort hann vildi tjá sig um þetta samstarf við Eimskip.[1681] Morguninn eftir svaraði (S)forstö-útfl (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)frkvstj-millilandasv): *„Mér sýnist menn vera búnir að convera þetta nokkuð vel, það verður erfitt að fá þá til að flytja gáma á sínum skipum á milli USA hafna þar sem það er <u>lögbrot</u> skv. FMC reglum.“*[1682]

3210. (S)frkvstj-millilandasv sendi tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf kl. 17:07 þann 15. október 2008. Var um að ræða svar við tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. október 2008 þar sem hann spurði hvort (S)frkvstj-millilandasv hafi verið búinn að *„skoða þetta með Færeyjar“*. Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv sagði:

„já- við leggjum til að við gerum <u>almennan slot sharing samning</u> á milli félaganna sem gera báðum aðilum mögulegt að bóka skip hvors annars á fyrirfram umsömdum verðum. Færeyjaverð myndu falla undir slíkt samkomulag. Við komum með tillögu að slíku samkomulagi í vikunni ef ykkur hugnast þessi leið. Leyfðu mér að heyra frá þér.“[1683]

3211. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv kl. 17:32 sama dag. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf sagði aðeins:

„Við erum tilbúnir að <u>skoða allt</u> komið með tillögu“ [1684]

3212. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv beðinn um að skýra framangreind tölvupóstsamskipti við (E)frkvstj-flutnkerf um *„almennan slot sharing samning“* milli Eimskips og Samskipa.

3213. Neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um þetta.[1685]

3214. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (S)forstj ekkert vita um þetta.[1686]

[1680] Afritaður tölvupóstur frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.692436. Í kafla 14.5 og 14.6 er fjallað um samskipti Samskipa við Innness og hvernig fyrirtækið virti síðan markaðsskiptingu við Eimskips og flæmdi Innnes í burtu.
[1681] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.676436.
[1682] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.676464.
[1683] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.676371. Þessi samskipti áframsend […], ásamt drögum að skjali með útvíkkuðu neyðarsamkomulagi, til […] og […], sbr. afritaður tölvupóstur frá Eimskip. *„FW: FW: Færeyja verð“*, dags. 20.10.2008, kl. 9:28. Doc. ID. 0.7.33.438179.
[1684] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.438179.
[1685] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 138.
[1686] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 138-139.

3215. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður um þessi samskipti (E)frkvstj-flutnkerf við (S)frkvstj-millilandasv:

> HS Var [(E)frkvstj-flutnkerf] ekki að ræða við þig? Þú veist …
>
> (E)forstj Nei.
>
> HS … hann er hérna, við erum tilbúnir að koma, við erum tilbúnir að skoða allt …
>
> (E)forstj [óskýrt] til mín eða?
>
> HS Nei þetta er í …
>
> (E)forstj Nei.
>
> HS … samskiptum hjá þínum undirmanni sko …
>
> (E)forstj Já.
>
> HS … við, við hérna einn af æðstu yfirmönnum Samskipa.
>
> (E)forstj Já.
>
> HS Á sama tíma og þeir eru líka að hittast á fundi sko.
>
> (E)forstj Já, já. Ég er ekki involved í þessu.
>
> HS Þú veist ekkert af þessu sem er að gerast?
>
> (E)forstj Nei ég veit raunar ekki af þessu.[1687]

3216. Samkvæmt framangreindu neitaði (S)frkvstj-millilandasv við skýrslutöku hjá lögreglu að útskýra umrædd tölvupóstsamskipti sín við (E)frkvstj-flutnkerf þann 15. október 2008. Gögn málsins sýna beina aðkomu (S)forstj að framangreindri atburðarrás og hann hafði t.d. að morgni 15. október 2008 falið (S)forstö-innfl1 að ræða við Eimskip um *„almennt slotverð“* í inn- og útflutningi. Eins og fram hefur komið var (S)frkvstj-millilandasv á þessum tíma yfirmaður (S)forstö-innfl1 . Þá sátu bæði (S)forstj og (E)forstj í *„Nýtt upphaf“* vinnuhópnum. Gögn málsins staðfesta að (E)forstj hafði aðkomu að *„Nýtt upphaf“* verkefninu á þessum tíma og undirmenn hans komu að framkvæmd þessa samráðs við Samskip (m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl). Var (E)forstj t.d. í ítrekuðum samskiptum við (E)frkvstj-flutnkerf um siglingakerfið og þætti sem tengdust því.

3217. Er ekki trúverðugt að forstjórar Eimskips og Samskipa hafi ekki vitað um þessi samskipti framkvæmdastjóra hjá fyrirtækjunum þar sem unnið var að afar umfangsmiklu samstarf í sjóflutningum sem voru m.a. forsendur fyrir róttækum breytingum á siglingakerfunum.

3218. Að mati Samkeppniseftirlitsins lýsir þessi tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf ríkum samstarfsvilja Eimskips við Samskip. Þá lýsir pósturinn því að umræðuvettvangur samráðs Samskipa og Eimskips hafi á þessum tíma, hafi ekki síst verið innan hópsins sem sinnti verkefninu *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, auk samskiptanna milli (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl varðandi landflutninga. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til helsta keppinautarins var því einfaldlega lýst yfir að Eimskip væri reiðubúið að *„skoða allt“*. Ber að virða þetta í samhengi við þá stefnumörkun sem Samskip og Eimskip höfðu lagt til grundvallar í *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Ekki er trúverðugt að þessi samskipti stjórnenda fyrirtækjanna, um jafn viðamikið samstarf, hafi farið fram án vitundar og samþykkis forstjóra fyrirtækjanna, (E)forstj og (S)forstj.

3219. Hér ber að rifja upp að í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv 4. júní 2008 var (S)frkvstj-millilandasv beðinn um að kanna hvort það væri hægt að takmarka flutningsgetu á *„markaðnum“* eða Samskip og Eimskip gætu nýtt saman flutningsgetu á markaðnum, þ.e. með slotsamningum við Eimskip *„svipað og US samstarf“*. Í glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf“* verkefni Eimskips og Samskipa var fjallað um *„slotsamninga í siglingakerfinu“*. Í samráðstillögum (S)frkvstj-millilandasv,

[1687] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 220-221.

dags. 7. og 9. júlí 2008, var gert ráð fyrir slotsamningum milli Eimskips og Samskipa. Í fundargerð Samskipa Holding 14. júlí 2008 var vísað til umræðna um; *„the possibility to exchange slots with Eimskip"*. Í skjölunum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júli 2008 var áfram fjallað um slotsamninga milli Samskipa og Eimskips. Tillaga (S)frkvstj-millilandasv 15. október 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf um almennan slotsamning var því í samræmi við það sem kemur fram í eldri samtímagögnum og jafnframt í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

3220. Eftir að (S)frkvstj-millilandasv hafði sent framangreindan tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf sendi hann tölvupóst til (S)forstö-innfl1 (kl. 17:10). Bar hann heitið *„slot sharing"* og í honum bað (S)frkvstj-millilandasv (S)forstö-innfl1 um að senda sér *„neyðarsamninginn"* frá árinu 2001 *„með þeim breytingum sem þú vildir sjá á honum þannig að við getum lagt hann fram sem slot shareing samning. Ég ætla að reyna að vinna e-h í þessu á morgunn eftir fundinn með skipaeigendum."*[1688]

3221. (S)forstö-innfl1 svaraði (S)frkvstj-millilandasv kl. 23:38:

„Kem þessu á þig í fyrramálið. Við heyrðum í Eimskip í dag varðandi flutning frá Reykjavík til Færeyja í næstu viku. Þeir ætla að senda okkur verð í það í fyrramálið. Nota það sem innlegg í nýjan neyðarsamning. Heyrumst á morgun."[1689]

3222. Miðað við fyrri samskipti er líklegast að (S)forstö-innfl1 hafi í þessu tilviki átt samskipti við (E)forstö-innfl . Er þannig ljóst að (S)forstö-innfl1 hafði farið að fyrirmælum (S)forstj frá því fyrr um daginn og rætt við Eimskip.

3223. Fjallað var um hið ólögmæta *„neyðarsamkomulag"* Eimskips og Samskipa í kafla 5.4. Samkvæmt tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv átti að nota það sem grundvöll undir almennan slotsamning milli Eimskips og Samskipa. Samkvæmt tölvupósti (S)forstö-innfl1 hafði hann rætt við Eimskip um aukið samstarf. Eins og fram hefur komið hafði Eimskip óskað eftir því að Samskip önnuðust flutninga fyrir Eimskip milli Reyðarfjarðar og Færeyja og tölvupóstur (S)forstö-innfl1 sýnir að Samskip höfðu rætt við Eimskip um að Eimskip myndi annast flutninga fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 sýnir einnig að Samskip hefðu ekki litið svo á að *„neyðarsamkomulagið"* væri takmarkað við eiginleg neyðartilvik, eins og fyrirtækið heldur fram í athugasemdum sínum við AI, heldur litu á það sem sjálfsagðan hlut að nota flutninga Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja og/eða tilboðsverð Eimskips gagnvart Samskipum fyrir þá þjónustu *„sem innlegg í nýjan neyðarsamning"* enda stefndu fyrirtækin bæði að því að breyta samningnum í *„almennan slot sharing samning"*. Endurspeglar framangreint samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Af þessu er ljóst að Samskip unnu að breytingu á skipakerfi fyrirtækisins. Sú breyting sem fyrirhuguð var, og var síðan hrint í framkvæmd í lok október 2008, fól m.a. í sér að Leið 2 hætti viðkomu í Reykjavík og Leið 1 hafði ekki viðkomu í Færeyjum á útleið. Samskip skorti því tengingu fyrir vöruflutninga frá Reykjavík til Færeyja eftir breytinguna. Minnt er á að Eimskip breytti siglingaáætlun sinni í ágúst 2008 í sama tilgangi og Samskip, þ.e. í því skyni að draga úr flutningsgetu og lækka kostnað. Breytingin fól m.a. í sér að Eimskip hafði ekki lengur viðkomu í Immingham á Norðurleið frá Austurlandi. Af fyrirliggjandi samtímagögnum er ljóst að stjórnendur fyrirtækjanna sem báru ábyrgð á siglingakerfum áttu á þessum tíma tíð samskipti og verður af þeim ráðið að saman ynnu fyrirtækin að því að takast á við rekstrarlegar áskoranir með auknu samstarfi og samnýtingu á flutningakerfum þeirra. Var slíkt í fullu samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Eins og áður segir átti framangreint samstarf fyrirtækjanna að falla undir hinn almenna slotsamning í flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda.

3224. Þann 15. október 2008 kl. 15 var haldinn innanhúsfundur hjá Eimskip vegna flutninga til og frá Bandaríkjunum og voru þar mættir m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý. Í fundargerð kemur

[1688] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.676376.
[1689] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.676444.

fram að til skoðunar væri að fækka um eitt skip í þeim flutningum.[1690] Samkvæmt þessu fjallaði (E)frkvstj-flutnkerf um frekari takmörkun á flutningsgetu hjá Eimskip á sama tíma og Eimskip og Samskip áttu í samskiptum og Samskip stefndi að takmörkun á flutningsgetu í sínu siglingakerfi.

3225. Renna framangreind gögn stoðum undir tilvist og framgang hins ólögmæta samráðs sem Eimskip hefur í sáttinni við Samkeppniseftirlitið viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

3226. Í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreind gögn frá 15. október 2008 varðandi slotsamvinnu við Eimskip. Einnig er í því samhengi vikið að áðurgreindum tölvupóstum (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv frá 5. og 14. október 2008 og fjallað um hið *„útvíkkað neyðarsamkomulag*". Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa en fjallað er um þau í kafla 25.24.10.

8.19.4. Atvik 16. október 2008

3227. (S)forstö-innfl1 sendi kl. 09:06 þann 16. október 2008 tölvupóst til (E)forstö-innfl . Í honum kom fram eftirfarandi:

„Varstu búinn að kíkja á flutninginn frá Reykjavík til Færeyja."[1691]

3228. Eins og áður sagði hafði (E)frkvstj-flutnkerf í tölvupósti 14. október 2008 til (S)frkvstj-millilandasv ýtt á eftir svörum frá Samskipum vegna flutninga fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Í ofangreindum tölvupósti gerði (S)forstö-innfl1 það saman varðandi þá flutninga frá Reykjavík til Færeyja sem Samskip vildu að Eimskip myndi sinna fyrir fyrirtækið. Voru því fyrir hendi umræður um aukið samstarf fyrirtækjanna í formi gagnkvæmra flutninga með samnýtingu flutningakerfa þeirra.

3229. (E)forstö-flutnstý sendi tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst (kl. 11.18). Meðfylgjandi honum var lokaútgáfa af glærukynningu fyrir framkvæmdastjórnarfund hjá Eimskip. Var þar um að ræða áætlun flutningastýringadeildar Eimskips fyrir árið 2009. Þar er talað um *„solid financial status and cash flow*" hjá Eimskip. Um *„market dynamics*" segir eftirfarandi í þessari kynningu Eimskips:

- *„Atlantsskip no longer operating own vessels*
- *Eimskips vs. Samskip duopoly in the liner market*"

3230. Samkvæmt framangreindu taldi Eimskip að markaðurinn fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi væri tvíkeppnismarkaður. Hið sama kom fram varðandi landflutningamarkaðinn í glærum (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008. Er þetta í samræmi við mat Samkeppniseftirlitsins í kafla 3. Þegar slíkar aðstæður eru fyrir hendi eru gerðar afar ríkar kröfur um sjálfstæði keppinauta, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 4.6.3.2. Rétt er taka hér almennt fram og árétta að ítrekuð samskipti æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa (m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl) á síðari hluta ársins 2008 voru sem slík í beinni andstöðu við kröfu um sjálfstæði keppinauta á fákeppnismarkaði og unnu gegn æskilegri óvissu og þar með samkeppni.

3231. Á glæru um *„Action plan*", í sömu glærukynningu Eimskips frá 16. október 2008, segir (14. liður):

[1690] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók […]. *„Greiningarvinna Ameríkuleið*" […] Doc. ID. 0.7.33.628915. Fram kemur í fundarboði frá […]: *„Störtum saman greiningarvinnu vegna Ameríkuleiðar út frá forsendum að fækka í eitt skip og sigla á þriggja vikna fresti*".
[1691] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.676466.

„Assist in establishing a terminal operation at Grundartangi for Nordural including loading/discharging for S-line [Samskip] *because of Elkem cargo -31. march 2009.*"[1692]

3232. Í þessu samtímagagni stjórnenda Eimskips var þannig lagt til grundvallar að Eimskip myndi annast hafnarþjónustu fyrir Samskip vegna flutninga fyrir Elkem á Grundartanga. Í mgr. 974 í athugasemdum Samskipa við AI er hins vegar staðhæft að fyrirtækið hafi hvorki átt í samskiptum við Eimskip varðandi hafnarþjónustu á Grundartanga né nýtt sér hafnarþjónustu Eimskips. Samskip fjalla hins vegar ekki um ástæðu þess að umræddir stjórnendur töldu rétt að leggja það til grundvallar í áætlun flutningastýringadeildar Eimskips fyrir árið 2009 að þessi þjónusta yrði innt af hendi fyrir Samskip.

3233. Að mati Samkeppniseftirlitsins ber hér að rifja upp gögn frá Samskipum þar sem rætt er um Eimskip í tengslum við flutninga fyrir Elkem, sbr. kafla 8.13.1 og 8.16.2.3, 8.16.9, 8.17.5, 8.17.6 og 8.17.8. Einnig ber að rifja upp *„Nýtt upphaf"* glærur (E)forstj frá 9. júní 2008 um samstarf í skipaafgreiðslu en þar var gert ráð fyrir að kanna hagkvæmni samstarfs Samskipa og Eimskips m.a. á Grundartanga, sbr. kafla 7.5.4. Samkeppniseftirlitið bendir auk þess á að framangreind glærukynning Eimskips 16. október 2008 var send til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf sem hafði áður og átti næstu daga í ítrekuðum samskiptum við stjórnendur Samskipa varðandi samráðsverkefnið. Umrædd glæra er skýr og gefur til kynna að unnið var að aukinni samvinnu við Samskip. Gefur framangreint gagn frá Eimskip því til kynna áframhaldandi vinnu sem tengdist samráðsverkefninu.

3234. (S)forstö-innfl1 sendi kl. 11:46 þann 16. október 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Í honum sagði: *„Hér er núgildandi neyðarsamkomulag við Eimskip. Ég er að skrifa upp tillögu að nýju samkomulagi. Heyrði í* [(E)forstö-innfl] *í morgun og þeir munu taka nokkra gáma fyrir okkur í næstu viku frá Reykjavík til Færeyja. Hann gaf mér engin verð í það, þó að ég hafi beðið hann um það. Hann sagði að þau verð yrðu að vera svipu*[ð] *og þau sem þeir hafa beðið okkur um frá Reyðarfirði til Færeyja. Það er ljóst að við þurfum að svara þeim va*[r]*ðandi þá flutninga áður en við getum gengið frá nýju samkomulagi við þá. Það flækir málið!*"[1693]

3235. Skömmu síðar (kl. 11:58) sendi (S)forstö-innfl1 annan tölvupóst (*„Samningar í ISK"*). Fjallaði sá tölvupóstur um hækkun á verði og var hann til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Í honum sagði (S)forstö-innfl1 : *„Hér er listi yfir þá samninga sem eru með sjóflutninga í ISK. Vífilfell er í ISK, ég hafði rangt fyrir mér í morgun. Ég mun byrja á því að stilla upp núgildandi samningsverðum og tillögu að CAF hækkun. Síðan er bara að stilla upp heimsóknarplani fyrir þessa viðskiptavini"*. (S)forstj svaraði kl. 13:43: *„Sælir – mikið og stórt verk sem við vindum okkur í, þú skiptir liði, bókar fundi og við keyrum í verkið."*[1694] Skjal sem (S)forstö-innfl1 sendi með tölvupósti til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 28. október 2008 sýnir framgang þessara verðhækkunaraðgerða Samskipa gagnvart stórum viðskiptavinum fyrirtækisins m.a. varðandi CAF (e. currency adjustment factor)[1695] hækkanir, sbr. umfjöllun hér á eftir um skjal með heitinu *„Staða fyrirtækja okt 08"*. Á sama tíma unnu lykilstjórnendur Eimskips að aðgerðum sem einnig miðuðu að því að færa gengisáhættu yfir til viðskiptavina.

3236. Líkt og hjá Eimskip var þannig innan Samskipa áfram rætt um heimsóknir til viðskiptavina til að ná fram verðhækkunum. Hjá Eimskip var í þessu samhengi rætt um að *„toga út"* verðhækkun, sbr. kafla 8.19.1. Hjá Samskipum var rætt um að *„troða"* sérstöku viðbótargjaldi (FAF) á alla kúnna, sbr. kafla 8.15.10. Samkvæmt framansögðu var ákveðið að *„keyra"* á þessa verðhækkun skömmu eftir að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl höfðu rætt saman að morgni 16. október 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að *„Nýtt upphaf"* verkefnið og hin ítrekuðu samskipti stjórnenda fyrirtækjanna gáfu þeim m.a. kjark til þess að reyna að ná fram verðhækkunum. Sökum þessa þurftu fyrirtækin t.d. síður að óttast að helsti keppinautur þeirra, hvors um sig, myndi reyna að nýta sér

[1692] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Operation div budg 2009 NO 6.ppt"* Titill: *„Operation Division"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.24747.
[1693] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.676680.
[1694] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.515434.
[1695] Gjaldmiðilsbreytingarliður. Áhætta af þróun gjaldmiðils færð til viðskiptavinar.

óánægju viðskiptavina með hækkun með því að bjóða betur í því skyni að ná til sín auknum viðskiptum.

3237. (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv með tölvupósti tillögu að *„útvíkkuðu"* neyðarsamkomulagi Samskipa og Eimskips rétt fyrir miðnætti þann 16. október 2008. Í tölvupóstinum sagði:

„Hér er það sem ég hef sett á blað. Það þarf að taka annan snúning á þessu. Eins og staðan er í dag þá eru þessir flutningar alltaf háðir samþykki forstöðumanna inn og útflutningsdeildar félagana. Þannig virkar þetta í dag. Ef við ætlum hins vegar að fara að flytja meira með þeim [Eimskip] *s.s. frá Reykjavík til Færeyja og kannski frá Noregi til Reykjavíkur þá þurfum við að koma öðru ferli á hlutina. Ræðum á morgun."*[1696]

3238. Samkvæmt tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv kl. 11:46 höfðu hann og (E)forstö-innfl rætt um gagnkvæma flutninga, annars vegar flutninga Eimskips fyrir Samskip milli Reykjavíkur og Færeyja og hins vegar flutninga Samskipa fyrir Eimskip milli Reyðarfjarðar og Færeyja. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 kl. 23:26 staðfestir að aukið samstarf Eimskips og Samskipa í flutningum var til skoðunar og taldi (S)forstö-innfl1 að þörf væri á því að breyta verklagi sökum þess. Þessar umræður milli Eimskips og Samskip og innan Samskipa voru í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

3239. Sama dag og fyrrnefndir stjórnendur fyrirtækjanna unnu að samráðinu í sjóflutningum komu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl á fund Samkeppniseftirlitsins, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

8.19.5. Atvik 17. – 19. október 2008

3240. Viðskiptastjóri í innflutningsdeild Samskipa sendi kl. 13:45 þann 17. október 2008 tölvupóst til yfirmanns síns, (S)forstö-innfl1 . Spurði hann hvort ekki væri þörf á því að huga að breytingum á verði í ljósi þeirrar verðlækkunar sem hafði orðið á flutningum frá Austurlöndum fjær til Evrópu. (S)forstö-innfl1 svaraði þremur dögum seinna og sagði:

„Getur þú boðað fund þegar við erum búin að fá quote frá Eimskip."[1697]

3241. Var (S)forstö-innfl1 þannig ekki reiðubúinn að huga að verðlækkun fyrr en að fengnum upplýsingum frá Eimskip. Ber að virða þetta í samhengi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið og samskipti Samskipa og Eimskips á þessum tíma og styður að um ólögmætt samráð fyrirtækjanna hafi verið að ræða.

3242. Í mgr. 976-977 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að framangreind gögn gefi ólögmætt samráð til kynna. Eins og rökstutt er m.a. í kafla 25.24-25.25 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á sjónarmið Samskipa.

3243. Eins og áður sagði sendi (S)forstö-innfl1 kl. 23:26 þann 16. október 2008 tillögu til (S)frkvstj-millilandasv að *„útvíkkuðu"* neyðarsamkomulagi. Daginn eftir, kl. 11:48, svaraði (S)frkvstj-millilandasv tölvupósti (S)forstö-innfl1 : *„Sæll er þetta ekki fínt svona – ég bætti smá texta inn í setninguna um ástæður samkomulags. Svo þarf bara að setja inn tillögur að verðum. Varst þú kominn með e-a tillögur."* [1698]

3244. (S)forstj sendi fundarboð þennan dag til (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm. Heiti fundarboðsins var *„Staðan í vikulok"*. Fundinn skyldi halda kl. 15 og á honum átti að ræða eftirfarandi:

1) Siglingakerfi-(S)frkvstj-millilandasv

[1696] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.677031.
[1697] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.677542.
[1698] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.677213.

-skipa og gámapælingar

2) Fjárreiður

[…]

3) Innanlands

-yfirlit yfir aðgerðir sem búið er að grípa til, hverju skila $

-aksturstæki nýting

-umræður um landflutninga almennt

[…]

5) Sölumál/strategía út á markaðinn

-status

-næstu skref".

6) ebitda sept/okt/nóv

-ræðum yfir kaffibolla útlit og horfur".[1699]

3245. Ljóst er að þarna boðaði (S)forstj aðra stjórnendur Samskipa á fund til að fara yfir *„stöðuna*". Var þar áframhaldandi umræða um atriði sem tengdust samráði við Eimskip t.d. varðandi siglingakerfi, landflutninga og söluhegðun fyrirtækisins *„út á markaðinn*", sbr. umfjöllun hér að framan t.d. um fund stjórnenda Samskipa að morgni 15. október 2008.

3246. Að því er snertir lið 6 í dagskrá (S)forstj fyrir fundinn, um EBITDA Samskipa hf. september-nóvember 2008, er eðlilegt að hafa í huga fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH um að vernda skyldi Samskip hf. á Íslandi sem *„cash cow*" samstæðunnar.

3247. Gögn málsins sýna að Samskip Holding stóðu og höfðu staðið frammi fyrir kröfum frá helsta lánadrottni félagsins, Fortis, um aðgerðir til að bæta fjárhagslega stöðu Samskipa Holding, sbr. kafla 6.7.1 og 8.10.1. Gögn málsins sýna að áætlun og aðgerðir Samskipa Holding gagnvart Fortis höfðu miðað m.a. að því að Samskip á Íslandi myndu standa undir langstærstum hluta af afkomu samstæðunnar í september – desember 2008. Ætla má að hrunið í október 2008, með falli þriggja stærstu bankanna hér á landi (þ.á m. Kaupþings banka hf. þar sem (S)aðaleig-stjform-SH var einn af stærstu hluthöfunum gegnum tengd félög hans), hafi sett ennþá meiri þrýsting en áður á stjórnendur og aðaleiganda Samskipa samstæðunnar ((S)aðaleig-stjform-SH) til þess að grípa til hvers konar aðgerða til að afkoma Samskipa á Íslandi yrði, þrátt fyrir erfitt ytra umhverfi, ásættanleg fyrir bankann þessa lokamánuði árið 2008. Þetta endurspeglast vel í fundargerð frá fundi stjórnar Samskipa Holding 4. nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.3.

3248. (S)frkvstj-millilandasv vistaði kl. 15:28 þann 17. október 2008 nýja útgáfu að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*" við Eimskip.[1700] Í þessari útgáfu var verð í evrum komið inn, sbr. eftirfarandi skjámynd af gagninu:

[1699] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.515987. […] Doc. ID. 0.7.33.517009.
[1700] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.31479.

Neyðarsamkomulag um gámaflutninga

Eimskip og Samskip gera me ð s ér eftirfarandi samkomulag um g ámaflutninga á me ð skipum félaganna.

Samningur þessi er útvíkkun á gildandi ney ðarsamkomulagi á milli f élaganna dagsett 31.11.2001. Ástæða þessarar útvíkkunar er ótryggt ástand á fjármálamarkaði og óvissa í efnahagsmálum Íslendinga sem me ðal annars hefur leitt til gr íðarlegs samdr áttar í flutningum einkum til landsins . Vegna þessara breyttu a ðstæðna vilja f élögin hafa möguleika á a ð hagr æða í rekstri og n ýta flutningakerfi hvors annars í meira m æli en áður. Samningur þessi tekur því ekki eing öngu til flutninga sem skapast vegna bilana skipa, strands og annarra óviðráðanlegra orsaka, heldur tekur nú til almennra flutninga félaganna án skilyrða.

Flutningsgjöld innan Evrópu og til og frá Íslandi verða eftirfarandi:

	20'DC	40'DC	20'RF	40'RF
Fullir gámar	€ 300,-	€ 500,-	€ 300,-	€ 500,-
Tómir gámar	€ 150,-	€ 150,-	€ 150,-	€ 150,-

Innnifalið í ofangreindum flutningsgjöldum er flutningur úr stæðu í lestunarhöfn í stæðu í losunarhöfn þess skipafélags sem annast flutninginn. Útskipun og uppskipun á Íslandi og THC erlendis er innifali ð í flutningsgjaldi svo og m óttaka af b íl og afhending á b íl (þe.gate-gate). Staðsetningar- og öryggisgjald eru einnig innifalin í flutningsgjaldi.

Þjónustukaupandi greiðir BAF samkvæmt gjaldskrá.

Innifalið í flutningsgjaldi er 7 daga geymsla á gámavelli á báðum endum.

Vörugjöld greiðast sérstakleg af þjónustukaupanda á flutningum á milli Íslands og annara landa svo og milli hafna í Evrópu

Samkomulag þetta gildir þar til annar hvor a ðili samkomulagsins segir því upp me ð 14 daga fyrirvara

Reykjavík 17.10.2008

3249. Þann 20. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv drög að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*" til (E)frkvstj-flutnkerf, sbr. nánar hér á eftir.

3250. Við skýrslutöku hjá lögreglu voru þessi drög að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*" borin undir (S)frkvstj-millilandasv og hann beðinn um að útskýra þau. Svaraði hann svo:

> (S)frkvstj-millilandasv Nei, ég held ég kommenteri ekkert á þetta.
>
> HS Nei. Komst þú að gerð skjalsins?
>
> (S)frkvstj-millilandasv Ég ætla ekkert að tjá mig um það.[1701]

3251. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (S)forstj ekki vita hver hafi samið þetta skjal. Jafnframt kvaðst hann ekkert vita um samskipti eða samningaviðræður við Eimskip vegna þessa skjals. Engu breytti

[1701] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 51.

þótt (S)forstj væri gerð grein fyrir samskiptum (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf vegna skjalsins. Bar hann áfram við þekkingarleysi.[1702]

3252. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)forstj ekki hafa séð þessi drög að samningi og staðhæfði að þetta hafi ekki verið rætt við hann. Var hann sérstaklega spurður að því hvort (E)frkvstj-flutnkerf hafi rætt þetta við hann en (E)forstj neitaði því.[1703] Aðspurður við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ekki þekkja þetta skjal og ekki hafa haft neina aðkomu að gerð þess.[1704]

3253. Samkvæmt framangreindu neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um þetta skjal sem hann samdi með (S)forstö-innfl1 . Jafnframt setti enginn framangreindra stjórnenda Eimskips og Samskipa fram athugasemdir eða skýringar við skýrslutöku hjá lögreglu um þessa fyrirhuguðu auknu samvinna fyrirtækjanna. Horfa ber til þessa.

3254. Samkvæmt þessum drögum (S)frkvstj-millilandasv að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*" stóð til að auka samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi og var það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefnisins.

3255. Hvorki Samskip né Eimskip afhentu við rannsókn málsins umrædd drög að þessu samkomulagi, líkt og fyrirtækjunum bar að gera samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Fjallað er um brot Samskipa gegn 19. gr. í kafla 23 í ákvörðun þessari. Með sátt Samkeppniseftirlitsins við Eimskip viðurkennir fyrirtækið m.a. að hafa brotið gegn 19. gr. við rannsókn málsins með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknarinnar, sbr. 2. gr. sáttar við Eimskip dags. 16. júní 2021.

3256. Í mgr. 927 í athugasemdum Samskipa við AI staðhæfir fyrirtækið að ekkert hafi orðið af samstarfi Samskipa við Eimskip vegna sjóflutninga frá Reyðarfirði til Færeyja. Líkt og rakið er í kafla 25.24.1 er ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa. Jafnvel þó það væri rétt hjá Samskipum þá hefur það að mati Samkeppniseftirlitsins ekki þýðingu varðandi mat á ólögmæti háttsemi Samskipa skv. 10. gr. samkeppnislaga á þessum tíma enda höfðu fyrirtækin með *„Nýtt upphaf*" verkefninu og ítrekuðum samskiptum gerst sek um aðgerðir sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni á íslenskum flutningamarkaði.

3257. Hvað varðar samstarf Samskipa og Eimskips milli Reykjavíkur og Færeyja þá liggur að það var fyrir hendi eða því komið á, sbr. umfjöllun í kafla 9.12.2. Var það hluti af samráði fyrirtækjanna. Vísast hér t.d. til tölvupósts, dags. 27. október 2008, þar sem Einingaverksmiðjan sendi flutningsbeiðni til Samskipa vegna sjóflutninga á vörum frá Reykjavík til Færeyja. Daginn eftir svaraði starfsmaður Samskipa og upplýsti að Samskip væru hætt að sigla milli Reykjavíkur og Færeyja. Í svörum Einingaverksmiðjunnar segir:

„Í gær fengum við að vita að Samskip myndi halda áætlun í samráði við Eimskip. Að við gætum pantað gáma hjá Samskip sem síðan færu með Eimskip. Er það rétt? Eða er engin þjónusta hjá Samskip til Færeyja?".

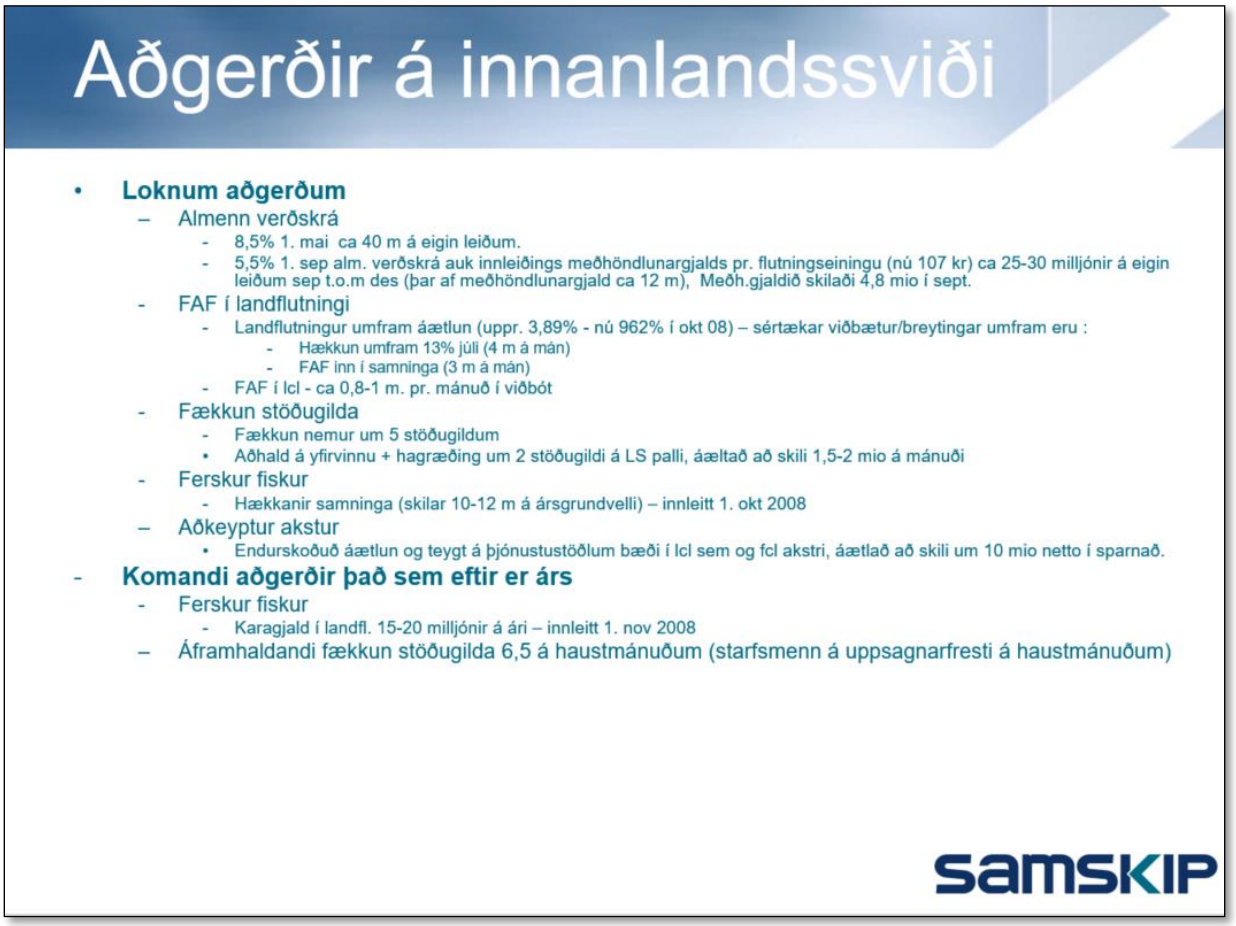
3258. Starfsmaður Samskipa svaraði samdægurs og staðfesti framangreint þegar um væri að ræða hefðbundna gáma. Nánar tiltekið sagði í svari Samskipa: *„Við getum sent með Eimskip gáma sem eru ekki með yfirstærðum. […]*".[1705] Má geta þess að samkvæmt afhentum upplýsingum Samskipa hafði fyrirtækið ekki tengingu milli Reykjavíkur og Færeyja fyrr en leið undir lok megin samráðstímabilsins, eða í mars 2013, en þá gerðu Samskip á ný breytingu á Leið 2.

3259. (S)forstj sendi þann 19. október 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-innanl og bað hann um að útbúa glæru sem myndi innihalda *„yfirlit yfir aðgerðir sem búið er að grípa til sem og mjög gróft væntan ávinning*

[1702] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 60-61.
[1703] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 220.
[1704] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 94.
[1705] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.817873.

þar sem við á, er með stjórnarfund í fyrramálið".[1706] Varðandi vísan (S)forstj hér til ávinnings ber að hafa í huga ummæli hans í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv frá 30. ágúst 2008 um *„stóru myndina*" og þar sem hann sagði m.a. eftirfarandi: *„Árin 2006 og 2007 voru félaginu góð, en afkoma má samt ekki verða mikið slakari en afkoma var þau árin, hún þarf að vera amk 1,2 - 1,5 mia per ár, og við verðum að bregðast við þannig að árin 2008, 2009 og 2010 verði ekki fjarri því, þó ytra umhverfi verði snúið*", sjá nánari umfjöllun í kafla 8.15.11. Einnig vísast til fjárhagslegs markmiðs í bónussamningi Samskipa og (S)forstj, sbr. umfjöllun í köflum 6.7.3.3 og 7.6.1 hér að framan í ákvörðuninni og fyrirmæla (S)aðaleig-stjform-SH til stjórnenda Samskipa (þ.á m. (S)forstj) 18. mars 2008 um að vernda ætti Samskip á Íslandi sem *„cash cow samstæðunnar*", sbr. umfjöllun í kafla 6.7.

3260. Að kvöldi 19. október 2008 sendi (S)frkvstj-innanl umbeðna glæru.[1707] Þar kom fram þessi lýsing á hækkunaraðgerðum sem þegar var búið að hrinda í framkvæmd ásamt aðgerðum sem átti eftir að ráðast í:



3261. Líkt og í framangreindum glærum (E)frkvstj-innanl, sem hafði ítrekað fundað með (S)frkvstj-innanl, (*„Innanlandssvið – rekstraráætlanir 2009 - GNI/DOM -14. október 2008.*")[1708] kom í glæru (S)frkvstj-innanl fram mikil áhersla á hækkun verðs og aukna gjaldtöku af viðskiptavinum í landflutningum. Endurspeglar þessi samhliða áhersla fyrirtækjanna á hækkun verðs það ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

[1706] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.516665.
[1707] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„aðgerðir innanlands okt 08.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.516746.
[1708] Sjá kafla 8.19.2.

8.19.6. Fundur með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008

3262. Auk framangreindra samskipta milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl þann 16. október 2008 áttu sér stað önnur samskipti milli fyrirtækjanna þennan sama dag. Svo bar við að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl komu á fund Samkeppniseftirlitsins vegna mögulegs samstarfs Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði.

3263. Varðandi þennan fund með Samkeppniseftirlitinu ber fyrst að hafa í huga þær upplýsingar sem fyrirtækin hafa veitt eftirlitinu við rannsókn þessa máls. Í bréfi Samskipa, frá 14. janúar 2016, var greint frá því að (S)forstö-landfl minntist þess að hafa átt samskipti við Eimskip í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009. Hafi þau samskipti tengst *„staðbundnum flutningum á Austurlandi*". Upplýstu Samskip einnig að (S)forstö-landfl minntist *„samskipta sem starfsmenn umbjóðenda míns og Eimskips áttu við forsvarsmenn Samkeppniseftirlitsins vegna þessa haustið 2008.*"

3264. Samkeppniseftirlitið óskaði eftir nánari upplýsingum um framangreint. Í bréfi Samskipa frá 24. nóvember 2017 sagði eftirfarandi um þessi samskipti:

> *„Eins og tilgreint var í bréfi umbjóðanda míns frá 14. janúar 2016 þá lutu þau samskipti að viðskiptum félaganna tveggja á Austurlandi en til þessa hefur verið vísað í fyrri samskiptum umbjóðanda míns við Samkeppniseftirlitið, bæði í tilefni af þessari rannsókn og rannsókn stofnunarinnar á landflutningamarkaði fyrir allnokkrum árum síðan.*
>
> *Eins og* [(S)forstö-landfl] *man best þá var aðdragandi umræddra samskipta sá að* [(S)frkvstj-innanl], *þáverandi framkvæmdastjóri innanlandssviðs Samskipa, átti fund með starfsmönnum Samkeppniseftirlitsins, líklega í árslok 2008.* [(S)forstö-landfl] *telur að þann fund hafi einnig setið* [(E)frkvstj-innanl], *framkvæmdastjóri hjá Eimskipi. Á fundinum hafi verið reifaðar hugmyndir félaganna um <u>viðskipti á Austfjörðum</u>. Á þessum tíma lá fyrir að rekstur félaganna beggja var afar þungur, gripið hafði verið til uppsagna og margvíslegra aðgerða til að draga úr kostnaði, í því skyni að tryggja rekstrarhæfi. Kostnaður af flutningum á Austfjörðum var umbjóðanda mínum einstaklega þungur. Svæðið er erfitt yfirferðar og viðskipti umbjóðanda míns takmörkuð. Eimskip hafði þá, og hefur enn, yfirburðastöðu í flutningum á svæðinu. Af hálfu umbjóðanda míns hefur ávallt verið lögð á það áhersla að geta boðið flutninga hvert á land sem er, hvort sem það er þá gert á eigin vegum, með samningum við verktaka eða í þessu tilviki með samningum við Eimskip.*
>
> *Í <u>kjölfar umrædds fundar</u> forsvarsmanna félaganna með Samkeppniseftirlitinu fékk* [(S)forstö-landfl] *þau skilaboð að leita samninga við Eimskip um flutninga milli Reyðarfjarðar og Norðfjarðar. Gekk það eftir og keypti umbjóðandi minn því umrædda þjónustu af Eimskipi. Varan var þá flutt af umbjóðanda mínum, ýmist með eigin flutningatækjum eða með samningum við verktaka til Reyðarfjarðar. Eimskip annaðist flutning þaðan og til Norðfjarðar.*
>
> *Eftir því sem* [(S)forstö-landfl] *best man þá var haldinn fundur á starfsstöð Eimskips á Eskifirði í aðdraganda þessara viðskipta.* [(S)forstö-landfl] *minnist þess að* [(S)rekststj-landfl3], *sem þá gegndi tímabundið starfi rekstrarstjóra á Austurlandi, hafi komið með honum til fundarins. Af hálfu Eimskips hafi líklegast hist fyrir* [(E)svæðisstj1] *og* [(E)þjstj-Austur]. [(S)forstö-landfl] *getur ekki tímasett fundinn nákvæmlega enda hefur hann engan aðgang að dagbókargögnum frá þessum tíma […] Hann telur líklegast að þetta hafi verið í desember 2008 eða janúar 2009. Þar sem erindið var í eðli sínu einfalt, þ.e. beiðni um kaup á þjónustu á umræddri leið, þá veit* [(S)forstö-landfl] *ekki til þess að nokkur gögn hafi orðið til vegna þessa, hvorki fundargögn né samningar. Hins vegar hafa eðli málsins samkvæmt verið gefnir út reikningar vegna viðskiptanna.*"

3265. Í janúar 2015 var óskað eftir því að Eimskip veittu upplýsingar um samskipti tilgreindra stjórnenda. Eimskip afhenti þær upplýsingar ekki. Eftir að framangreindar upplýsingar Samskipa frá 14. janúar 2016 voru bornar undir Eimskip segir þetta í bréfi frá fyrirtækinu dags. 13. október 2017:

„Umbjóðendur okkar geta ekki staðfest að umræddur „fundur" hafi átt sér stað, dagsetningu, eða hverjir hafi setið mögulegan fund. Þá finna umbjóðendur okkar engin gögn sem tengjast nefndum samskiptum.

Hins vegar skal þess getið að þjónustustjóri Flytjanda á Reyðarfirði, [(E)þjstj-Austur][1709]*, rekur minni til þess að nefndur* [(S)forstö-landfl]*, ásamt mögulega* [(S)rekststj-landfl2]*, starfsmanni Samskipa, hafi á einhverjum tímapunkti, mögulega þeim sem ræðir í beiðninni, komið á skrifstofu Flytjanda að eigin frumkvæði, í þeim tilgangi að ræða viðskipti Samskipa við Flytjanda á Austurlandi. Nánar tiltekið hafi verið um að ræða deilur um fjárhæð reikninga, sem Flytjandi hafi gefið út á Samskipa vegna tiltekinna viðskipta. Eftir því sem þjónustustjórinn best man lauk því þannig að reikningarnir sem gefnir voru út hafi staðið og verið greiddir.*

Tekið skal fram að þar sem um afar langt er liðið, og engra gagna nýtur um þetta, er þessi lýsing alfarið byggð á minni þjónustustjórans."

3266. Eins og fjallað verður um hér á eftir er það rangt hjá Samskipum að fjallað hafi verið sérstaklega um mögulega samvinnu Eimskips og Samskipa á Austurlandi á fundinum með Samkeppniseftirlitinu þann 16. október 2008. Þá er það einnig rangt hjá Samskipum að umrædd samskipti fyrirtækisins við Eimskip vegna Austurlands hafi átt sér stað eftir 16. október 2008 (sögð hafa átt sér stað *„í desember 2008 eða janúar 2009*"). Umrædd samskipti áttu sér stað í september 2008. Vísast um þetta til umfjöllunar t.a.m. í kafla 8.16.4 hér að framan. Samkvæmt skýrum samtímagögnum, sem þar er lýst, kom *„sendinefnd*" frá Samskipum og hitti (E)svæðisstj1 og (E)þjstj-Austur þann 9. september 2008. (S)forstö-landfl og (S)rekststj-landfl3 voru fulltrúar Samskipa í *„sendinefndinni*" og samkvæmt tölvupósti (E)svæðisstj1, sem hann sendi sama dag og fundinum lauk, ákváðu fyrirtækin að kanna samvinnu í flutningum m.a. á Austurlandi. Þann 16. september 2008 greindi (E)svæðisstj1 (E)frkvstj-innanl frá því að Samskip og Eimskip væru búin að ná samkomulagi um samvinnu á Austurlandi og daginn eftir hittust (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í Smáralind þar sem rætt var um frekara ólögmætt samráð milli fyrirtækjanna í landflutningum, sbr. kafla 8.16.7. Framangreindar lýsingar Eimskips og Samskipa, í bréfum til Samkeppniseftirlitsins, eru því í ósamræmi við þessi samtímagögn og þar að auki ber þeim ekki saman. Að mati Samkeppniseftirlitsins er því ekki unnt að leggja þessar lýsingar til grundvallar. Í þessu sambandi skal þess getið að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.*"

3267. Í mgr. 980 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI segir að lýsing (S)forstö-landfl á atvikum haustið 2008 hafi verið sannleikanum samkvæm og gefið rétta mynd af atvikum, þrátt fyrir að vera ekki nákvæm um öll atriði, enda hafi (S)forstö-landfl ekki stuðst við gögn og sagt frá eftir eigin minni. Eru Samskip ósammála því að frásögnin sé ótrúverðug og að ekki sé hægt að leggja hana til grundvallar enda sé lýsing (S)forstö-landfl rétt um þá heildarmynd sem þar er lýst. Eðli málsins samkvæmt hafi dagsetningar hins vegar ekki verið nákvæmar og fyrirvarar hafðir á þeim í svörum Samskipa. Sjónarmið Samskipa fá ekki breytt þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að ekki sé hægt að leggja lýsingu Samskipa til grundvallar um atvik í tengslum við fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008.

3268. Sem fyrr segir áttu bæði yfirmenn innflutnings ((S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl) og yfirmenn landflutninga ((E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl) samskipti 16. október 2008. Hinir síðarnefndu komu á fund Samkeppniseftirlitsins vegna mögulegs samstarfs á landflutningamarkaði. Var lögmaður með þeim. Fundurinn var haldinn að beiðni Eimskips og Samskipa. Ber hér að hafa í huga minnisblað Logos frá 10. október 2008 og önnur atvik sem lýst er í kafla 8.17.15.

3269. Samkeppniseftirlitið hélt fundargerð vegna fundarins 16. október 2008 og í henni segir:

[1709] Í bréfi Eimskips er starfsmaðurinn nefndur […]. Samkeppniseftirlitið telur að þetta sé misritun. Átt sé við […], sbr. m.a. þau atvik sem áttu sér stað 8. og 9.09.2008 varðandi samráð í landflutningum, sbr. kafla 8.16.4 hér að framan.

„[Lögmaður] *bað um fund vikunni áður vegna innanlandsflutningamarkaðarins fyrir hönd* [(S)frkvstj-innanl] *og* [(E)frkvstj-innanl]. *Tilgangur með fundinum var að láta SKE vita að þessi fyrirtæki væru að ræða saman um samstarf eða samruna á þessum markaði. Sögðu að væri ekki bara ástandið núna heldur hefði þetta verið skoðað áður en efnahagssamdrátturinn kom til sögunnar. Þannig væri langt í land að fyrirtækin væru að ná endum saman á þessum markaði og báðir sjái ekki fyrir sér að geta verið áfram með sömu starfsemi.*

Tilgangurinn með samstarfinu væri að tryggja að flutningar væru úti á landi með viðunandi þjónustustigi fyrir kostnað sem væri ásættanlegur til lengri tíma litið. Þá væru þessir framleiðsluþættir betur nýttir.

Tveir möguleikar sem þeir höfðu hugsað sér.

1) Stofna JV[1710] *– báðir leggðu þá sína starfsemi inn í það, þ.e. strúktúrinn, afgreiðslustöðvarnar og bílana en væru áfram í samkeppni um viðskipti. Þá yrði sjálfstæð stjórn í félaginu og óháður framkvæmdastjóri og höft væru á upplýsingaflæði þannig að ekki bærust upplýsingar á milli S og E. Þannig væru múraákvæði og takmörkuð samskipti. Óháðir stjórnarmenn.*

2) Samnýta afgreiðslustaði + innansvæðisdreifingu – þannig þyrfti undanþágu frá 10. gr. Í stað tveggja dýrra kerfa væri eitt, sem neytandi ætti að græða á á endanum. Sbr. olíuflutningamál á Keflavíkurflugvelli.

Þeir töldu að litlar aðgangshindranir væru á þessum markaði, auðvelt væri að stofna flutningafyrirtæki, eina sem þyrfti væri bíll. T.d. Westfrakt nýkomið inn og Íslandspóstur. Þannig væri mikil samkeppni á þessum markaði og nefndu þeir eftirtalin fyrirtæki ...

Næsta skref þeirra er að senda inn upplýsingar um fjárhagslega stöðu fyrirtækjanna."[1711]

3270. Eins og bent er á hér að framan er ljóst að þegar fyrirhugað samráð Eimskips og Samskipa tók slíka áþreifanlega og auðsýnilega mynd töldu fyrirtækin nauðsynlegt að óska eftir undanþágu frá banni samkeppnislaga um ólögmætt samráð keppinauta, sbr. og glærur (E)frkvstj-innanl frá 30. september 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008.

3271. Á fundinum var Samkeppniseftirlitinu ekki gerð grein fyrir *„Nýtt upphaf*" verkefninu, hvorki í heild né að hluta. Var þannig ekki gerð grein fyrir t.d. ítrekuðum samskiptum helstu stjórnenda fyrirtækjanna og að (E)frkvstj-flutnkerf hafi, deginum á undan, lýst því yfir við (S)frkvstj-millilandasv að Eimskip væri tilbúið að *„skoða allt*" varðandi aukið samráð fyrirtækjanna í sjóflutningum. Ekki var heldur greint frá samkomulaginu og markaðsskiptingu í landflutningum sem náðist í kjölfar þess að *„sendinefnd*" frá Samskipum kom á fund Eimskips þann 9. september 2008. Ekki var upplýst um framangreind drög, dags. 17. september 2008, að samningi um víðtækt samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum. Ekki var heldur upplýst um verðtilboð Samskipa til Eimskips vegna sjóflutninga, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-innanl 18. september 2008.

3272. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður hvort hann hafi vitað af þessum fundi 16. október 2008. Svaraði hann svo: *„Ég held að hérna að þetta hafi átt sér stað en man ekkert ýkja vel eftir því.*" Var (S)forstj þá spurður hvort samstarf Samskipa við Eimskip í landflutningum hafi verið aukið. Kvaðst hann ekkert vita um það og heldur ekki þekkja *„hvað kom út úr þessum hérna fundum.*"[1712] Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður af hverju Eimskip hafi ekki sagt frá öðru samstarfi við Samskip á fundinum með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008. Svaraði (E)forstj svo: *„Já ég bara veit það ekki. Ég var ekki á þeim fundi var það?*"[1713]

[1710] *„JV*" stendur fyrir *„joint venture*" eða sameiginlegt verkefni, sbr. d. liður 1. mgr. 17. gr. samkeppnislaga.
[1711] Fundargerð vegna fundar Eimskips og Samskipa með Samkeppniseftirlitinu 16.10.2008.
[1712] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 128.
[1713] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 231.

3273. Engin beiðni um undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga barst í kjölfar fundarins. Ekki var heldur tilkynnt um samruna í t.d. formi sameiginlegs verkefnis (JV) skv. 17. gr. samkeppnislaga. Sökum þessa voru Samkeppniseftirlitinu ekki sendar upplýsingar um fjárhagslega stöðu fyrirtækjanna en eftirlitið hafði á fundinum greint frá þeim viðmiðum í samkeppnisrétti sem gilda vegna samruna fyrirtækja sem eiga við mikla örðugleika að glíma (svonefnd fyrirtæki á fallanda fæti).

3274. Þrátt fyrir að hafa ekki óskað eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga er ljóst að samráð í landflutningum átti sér stað á þessum tíma. Í framangreindum glærum (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008 sagði:

„Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu".[1714]

3275. Þó að Eimskip og Samskipum væri þannig ljóst að samráð fyrirtækjanna í landflutningum væri aðeins heimilt á grundvelli undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislega (eða í formi samþykkts samruna) var hinu ólögmæta samráði haldið áfram og ekki óskað eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga. Samráði Samskipa og Eimskips var framhaldið með þeirri útfærslu sem þegar var komin í framkvæmd hjá fyrirtækjunum, þ.e. því samráði sem fólst í markaðsskiptingu á tilgreindum flutningaleiðum og vöruafgreiðslum. Því var viðhaldið a.m.k. allt rannsóknartímabil þessa máls.

3276. Hér skal rifja upp umfjöllun í kafla 8.17.15 þar sem (E)forstj beindi þeim fyrirmælum til (E)frkvstj-innanl að halda viðræðum áfram við Samskip um samstarf í landflutningum.

3277. Þennan sama dag og yfirmenn landflutninga hjá Eimskip og Samskipum komu til Samkeppniseftirlitsins, og daginn áður, áttu sér sem fyrr segir stað samskipti milli fyrirtækjanna varðandi aðra þætti *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Gerðu stjórnendur fyrirtækjanna ekki grein fyrir þessum viðræðum á fundinum með Samkeppniseftirlitinu. Nokkrum dögum síðar, eftir þessi samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, óskaði (S)forstj eftir því að (S)frkvstj-innanl myndi greina frá verðhækkunum í landflutningum. Þá var hjá Eimskip fjallað um samvinnu við Samskip á Grundartanga, sbr. og framangreind gögn (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj sem varða m.a. Grundartanga og flutninga fyrir Járnblendiverksmiðjuna (Elkem).

3278. Í mgr. 363 og áfram í athugasemdum Eimskips við AI segir að viðbrögð Samkeppniseftirlitsins á fundinum hafi verið *„dræm"* og *„ólíklegt"* hafi verið *„að stofnunin myndi fallast á fyrirhugað samstarf"*.[1715] Athugasemdir Samskipa um efni fundar (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu eru að meginstefnu til í samræmi við fundargerð Samkeppniseftirlitsins frá fundinum, sbr. mgr. 62-64 í athugasemdum Samskipa við AI. Samskip byggja á því að ekkert hafi orðið að fyrri hugmyndinni, um stofnun sameiginlegs verkefnis (JV), en seinni hugmyndinni, samnýtingu á afgreiðslustöðvum og innansvæðisdreifingu, hafi verið hrint í framkvæmd að mjög takmörkuðu leyti. Samskip hafi ekki óskað eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga vegna þess samstarfs í ljósi óverulegs umfangs viðskiptanna.[1716]

3279. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa, en nánar er fjallað um þau í kafla 25.24.11.

[1714] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Áætlun 2009 - Kynning DOM 14 10 2008.ppt"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Áætlanir DOM 2009"*. […] Doc. ID. 0.7.33.119489. Þess má geta að þessi umfjöllun á glæru […]: *„Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar - mikil tækifæri framundan í þessu"* kom fram í glærukynningu sem hann vistaði hjá sér 22.09.2008 kl. 23.11 *„Innanlandsflutningar áherslur og verkefni sept 2008".ppt.* Doc. ID. 0.7.33.119489 Samanber einnig viðhengi við afritaðan tölvupóst frá […] Doc. ID. 0.7.33.238025. Sjá einnig glærukynningu með sömu tilvísun til tvíhliða samninga við Samskip: […] Doc. ID. 0.7.33.428133. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fannst í tölvugögnum […]. *„Áætlun 2009 – Kynning 29 9 2008.ppt",* dags. 06.10.2008, kl. 13.04. Doc. ID. 0.7.33.77654.

[1715] Mgr. 363 og áfram í athugasemdum Eimskips við AI.

[1716] Mgr. 62-64 og 597 í athugasemdum Samskipa við AI.

3280. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip *„um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum."* Tekur þessi viðurkenning til ólögmæts samráðs á megin rannsóknartímabili þessa máls (árin 2008 – 2013), sbr. 1. gr. sáttarinnar. Jafnframt kemur fram í 1. gr. sáttarinnar að Eimskip viðurkennir að fyrir 6. júní 2008 hafi verið fyrir hendi ólögmætt samráð við Samskip í m.a. landflutningum á Norðurlandi.

8.19.7. Samantekt

3281. Framangreind atvik frá 13. – 19. október 2008 ber að virða í samhengi við önnur gögn málsins, m.a. fundi Eimskips og Samskipa 14. ágúst, 5. september og 6. október 2008. Þátttakendur á þeim fundum voru (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 . Þá vísast einnig til fundar (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í Smáralind 17. september 2008.

3282. Til undirbúnings fundinum 6. október 2008 vann (S)frkvstj-millilandasv í skjölum sem vörðuðu málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Telur Samkeppniseftirlitið að á þessum fundi Eimskips og Samskipa hafi, eins og á fundinum 5. september 2008, verið rætt um þann þátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem fólst í samstarfi í sjóflutningum til og frá Evrópu. Einnig hafi verið rætt um aukið gámasamstarf fyrirtækjanna. Telur Samkeppniseftirlitið einnig að viðskiptin við Alcoa hafi verið rædd líkt og gert var á fundinum 5. september. Líkt og þegar fundurinn 5. september 2008 var haldinn er í skjölum (S)frkvstj-millilandasv (frá 6. og 7. október) að finna umfjöllun sem m.a. gefur til kynna áætlanir eða hugmyndir um skipti á stórum viðskiptavinum milli Eimskips og Samskipa í tengslum við breytingar á siglingakerfum. Á fundinum 6. október 2008 var einnig rætt um þann þátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem varðar samvinnu í flutningum til og frá Norður-Ameríku, en sú samvinna hélt áfram þrátt fyrir að engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga væri þá í gildi vegna hennar.

3283. Í hádeginu 13. október 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv vegna aðgerða Samskipa tengdum Alcoa vegna takmörkunar á flutningsgetu og kröfu um verðhækkun. Í öðrum gögnum málsins má sjá (S)forstj vísa til *„Alcoa-taktík"* en eftir hádegi þennan dag sendi (S)forstj fundarboð til (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj þar sem m.a. átti að ræða þá taktík. Nánar tiltekið boðaði (S)forstj til fundar seinni part 13. október 2008. Heiti fundarboðsins var: *„Kerfi/kúnnar-strategía"*. Samkvæmt fundarboðinu var m.a. á dagskrá að ræða fjögur atriði: 1) *„Alcoa-taktík"*, 2) *„Innflutningur-targets"*, 3) *„Útflutningur-targets"* og 4) *„Kerfi"*. Fyrir utan (S)forstö-flutnstj, sem lét af störfum hjá Samskipum stuttu síðar, boðaði (S)forstj alla stjórnendur Samskipa sem höfðu og voru í ítrekuðum samskiptum við Eimskip til fundarins. Öll dagskrárefni fundar þeirra voru atriði sem önnur gögn sýna að tengdust samráðinu við Eimskip, bæði hvað varðar takmörkun á flutningsgetu en einnig ólögmæta markaðsskiptingu sem fyrirtækin komu á fram til ársins 2013.

3284. Þennan sama dag, 13. október 2008, var tekið fram innan Eimskips að gerður hafi verið nýr samningur við Samskip um gámaleigu. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl ræddu sem fyrr segir saman 1. október 2008. Daginn eftir fékk (E)frkvstj-flutnkerf send drög að samningi milli Eimskips og Samskipa um gagnkvæma leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 kom fram að hann vildi m.a. ræða *„gámamál í USA"* á fundinum daginn eftir.

3285. Þennan sama dag, 13. október 2008, unnu stjórnendur Eimskips að verulegum verðhækkunum sem tóku gildi 1. nóvember 2008. Gögnin sýna að Eimskip ráðgerði að *„toga út hækkanir"*. Enginn ótti var um viðbrögð helsta keppinautarins, Samskip.

3286. Gagnlegt er að draga saman eftirfarandi atburðarás dagana 14. – 17. október 2008 sem tengist samráði Samskipa og Eimskips um takmörkun á flutningsgetu, samnýtingu flutningakerfa með auknu samstarfi í flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda:

- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 14. október 2008 er til stuðnings því að á fundinum 6. október 2008 hafi, í samræmi við tillöguna í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv frá 5. október 2008, verið fjallað um mögulega flutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Íslandi til Færeyja og að (E)frkvstj-flutnkerf hafi þann 14. október 2008 viljað leiða þessar viðræður til lykta. Sama dag, 14. október 2008, vistaði (S)frkvstj-millilandasv drög að viðauka við samning Samskipa og Alcoa sem fól í sér takmörkun á flutningsgetu Samskipa gagnvart Alcoa og verðhækkun.

- Þann 15. október 2008 átti þetta sér stað:

  - Að morgni 15. október 2008 var fundur hjá lykilstjórnendum Samskipa um aðgerðir gagnvart Alcoa. Einnig ákváðu lykilstjórnendur Samskipa ((S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-skiparek) að skipta verkefnum á milli sín. Var meðal annars (S)forstö-innfl1 falið að ræða við Eimskip um almenn slotverð í bæði inn og útflutningi og (S)forstö-innfl1 átti síðar sama dag í samskiptum við Eimskip.

  - Sama morgun sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa þar sem vísað var til fundar með Alcoa deginum áður. Í tölvupóstinum fjallaði (S)frkvstj-millilandasv um aðgerðir Samskipa gagnvart Alcoa, þ .e. atriði sem tengdust takmörkun á flutningaþjónustu og breytingu á siglingaáætlun.

  - Seinni part dags svaraði (S)frkvstj-millilandasv tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. október 2008. Sagði (S)frkvstj-millilandasv að Samskip vilji gera *„almennan slot sharing samning*" við Eimskip varðandi flutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda. Flutningar Samskipa fyrir Eimskip til Færeyja myndu falla þar undir.

  - (E)frkvstj-flutnkerf svaraði tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv sama dag og sagði: „Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu."

  - (S)frkvstj-millilandasv bað (S)forstö-innfl1 síðar sama dag að breyta *„neyðarsamkomulaginu*" frá 2001 í *„slot sharing*" samning og senda honum.

  - Um kvöldið þennan sama dag greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá viðræðum við Eimskip um að Eimskip myndi annast flutninga fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Eimskip ætli að senda honum tillögu að verði morguninn eftir og (S)forstö-innfl1 myndi nota það sem *„innlegg*" í slotsamninginn.

- Þann 16. október 2008 gerðist þetta:

  - (S)forstö-innfl1 sendi um morguninn tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvort hann væri búinn að skoða flutninga Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Ræddu þeir saman í kjölfarið.

  - Síðar sama morgun greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá samtalinu við (E)forstö-innfl . Eimskip ætli að flytja fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja í næstu viku en (E)forstö-innfl hafi ekki gefið upp verð fyrir þá flutninga. (E)forstö-innfl hafi sagt að Eimskip vilji að það verð verði svipað því verði sem Samskip muni bjóða fyrir flutninga fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Einnig kvaðst (S)forstö-innfl1 vera að útbúa tillögu að slotsamningi við Eimskip.

  - Um kvöldið þennan sama dag sendi (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv tillögu að slotsamkomulagi og nefndi það *„útvíkkað neyðarsamkomulag*". Einnig ræddi hann um að breyta þyrfti verklagi hjá Samskipum ef fyrirtækið ætlaði að fara að *„flytja meira*" með Eimskip og nefndi þetta í dæmaskyni; *„s.s. frá Reykjavík til Færeyja og kannski frá Noregi til Reykjavíkur.*"

- Þann 17. október 2008 gerðist þetta:

- Að morgni dags sendi (S)forstj fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm til að fara yfir stöðu mála kl. 15 sama dag. Átti m.a. að ræða *„Siglingakerfi-(S)frkvstj-millilandasv -skipa og gámapælingar*", *„Sölumál/strategíu út á markaðinn*" og *„ebitda spet/okt/nóv*".

- (S)frkvstj-millilandasv vistaði drög kl. 15:28 að hinu nýja *„útvíkkaða neyðarsamkomulagi*". Samkvæmt þessum drögum stóð til að auka verulega samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi.

- Samhengisins vegna er rétt að hafa þetta í huga:

  - Þann 20. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv drög að hinu *„útvíkkaða neyðarsamkomulagi*" til Eimskips, sbr. kafla 9.3.

  - (S)forstj lýsti því yfir 20. október 2008 við (S)frkvstj-MCL að Samskip hf. væri að ljúka samningum við m.a. Eimskip, sbr. kafla 9.3.

  - Þann 22. október 2008 fundaði (S)frkvstj-millilandasv með stjórnendum Eimskips, sbr. kafla 9.4.1.

3287. Við heildarmat ber að horfa til svara stjórnenda Eimskips og Samskipa þegar samtímagögn sem tengjast framangreindu voru borin undir þá við skýrslutöku hjá lögreglu. (S)frkvstj-millilandasv, sem átti í framangreindum samskiptum við (E)frkvstj-flutnkerf og samdi ásamt (S)forstö-innfl1 drög að *„almennum slot sharing samningi*"/"*útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*", neitaði að útskýra eða tjá sig um viðkomandi gögn. (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj kváðust ekkert vita um þessi gögn og samskipti Eimskips og Samskipa. Engin þessara stjórnenda Eimskips og Samskipa setti því fram sjónarmið eða skýringar um að þessi samvinna fyrirtækjanna hafi miðað að lögmætu markmiði.

3288. Samkeppniseftirlitið telur skýrt að þessi gögn frá 14. – 19. október 2008 hafi verið liður í framkvæmd á samráði Samskipa og Eimskips.

3289. Hér ber að rifja upp að tveimur dögum fyrir fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008 bað (S)forstj (S)frkvstj-millilandasv að kanna hvort það væri hægt að takmarka flutningsgetu á *„markaðnum*" eða Eimskip og Samskip gætu nýtt saman flutningsgetu á markaðnum, þ.e. með slotsamningum Eimskips og Samskipa vegna Evrópu, *„svipað og US samstarf*". Samkvæmt verkefninu *„Nýtt upphaf*" átti að skoða ábata af auknu samstarfi Eimskips og Samskipa með m.a. *„[f]ækkun/smækkun skipa*", *„skipting á erlendum höfnum*" og að *„skiptast á slottum í núverandi siglingakerfum tengdum Íslandi*". Í samráðstillögum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, var gert ráð fyrir slotsamningum milli Samskipa og Eimskips. Í fundargerð Samskipa Holding 14. júlí 2008 var vísað til umræðna um *„the possibility to exchange slots with Eimskip*". Í skjölunum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fund með Eimskip 25. júlí 2008 var einnig fjallað um slotsamninga milli Samskipa og Eimskips. Sama dag og (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 , funduðu, 5. september 2008, sendi (S)forstj skjal til (S)frkvstj-millilandasv þar sem fjallað var um slotsamninga við Eimskip. Í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 var gert ráð fyrir að halda flutningum Alcoa inn í kerfum Samskipa en umframmagn færi með Eimskip. Þann 15. september 2008 ræddu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl um slotsamning við Samskip. Jafnframt vísast hér til gagnanna sem tengjast fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 6. október 2008 um m.a. gámasamstarf, samstarf um flutninga milli Íslands og Færeyja og breytingar á siglingakerfum.

3290. Í samræmi við framangreint var hjá lykilstjórnendum Samskipa ákveðið að fela (S)forstö-innfl1 15. október 2008 að ræða við Eimskip um *„almennt slotverð*" í bæði inn- og útflutningi og sama dag lagði (S)frkvstj-millilandasv til við Eimskip að fyrirtækin myndu gera almennan slotsamning. Í svari (E)frkvstj-flutnkerf fólst afar skýr yfirlýsing um samstarfsvilja Eimskips. Tengt þessu ræddu fyrirtækin um gagnkvæma flutninga til Færeyja og (S)forstö-innfl1 nefndi við (S)frkvstj-millilandasv

að breyta þyrfti verklagi ef Samskip ætluðu að flytja meira með Eimskip. Drög (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv að hinum *„almenna slot sharing samningi*" endurspegla þennan vilja til aukins samstarfs. Er tekið fram í drögunum að Eimskip og Samskip vilji *„nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður*" og eiga í umfangsmeira samstarfi með samningi sem taki *„nú til almennra flutninga félaganna án skilyrða.*" Sem fyrr segir lýsti (S)forstö-innfl1 , í tölvupósti 16. október 2008 til (S)frkvstj-millilandasv, viðræðum við (E)forstö-innfl . Sýnir sá tölvupóstur og önnur gögn málsins að Eimskip og Samskip höfðu þá þegar ákveðið að hefja aukið samstarf m.a. með gagnkvæmum flutningum til Færeyja þrátt fyrir að niðurstaða um verð lægi ekki fyrir.

3291. Gögn frá 13. – 16. október 2008 sýna einnig áframhaldandi samskipti fyrirtækjanna vegna þess þáttar *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefnisins sem fjallaði um flutninga til og frá Norður-Ameríku, sbr. samskipti m.a. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 13. október og 14. október 2008. Tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv frá 16. október 2008 og önnur tilgreind samtímagögn gefa til kynna að hluti af samráðinu hafi falist í því að blekkja bandarísk samkeppnisyfirvöld. Tölvupóstur framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku ((S)frkvstj-N-Am) til (S)forstö-innfl1 , (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv frá 15. október 2008 gaf samkvæmt orðalagi sínu til kynna að Samskip hefðu á þessum tíma gert þá breytingu að draga úr TA-flutningum í samkeppni við Eimskip og beina þess í stað Norður-Ameríku flutningum um flutningakerfi Eimskips. Er þetta í samræmi við markmið samráðsverkefnisins um samnýtingu kerfa, *„Nýtt upphaf*" verkefnið, tölvupóst (E)forstj frá 27. júní 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. júlí og 9. júlí 2008.

3292. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í samtölum Samskipa og Eimskips 15. og 16. október 2008 hafi verið fjallað um *„Nýtt upphaf*"-verkefnið. Hið sama á við tölvupóstsamskiptin milli (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv sömu daga. *„Nýtt upphaf*" verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt var um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf*" verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við þessi samskipti fyrirtækjanna 15. og 16. október 2008.

3293. Áform í glærukynningu Eimskips frá 13. október 2008 um að *„toga út*" hækkun á sjóflutningum sýna líkt og gögn Samskipa frá byrjun september 2008 að sökum samráðsins óttuðust fyrirtækin ekki að samkeppni kæmi í veg fyrir hækkun á verði. Telur Samkeppniseftirlitið að þetta sé birtingarmynd á því ólögmæta samráði sem stóð yfir á þessum tíma.

3294. Glærukynning (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008 lýsir bæði verðhækkun á landflutningum Eimskips og núverandi og mögulegri aukinni samvinnu við Samskip í landflutningum. Í glærum (S)frkvstj-innanl frá 19. október 2008 var einnig fjallað um aðgerðir til að hækka verð. Höfðu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hist á fundi 17. september 2008 og þremur dögum fyrr, 16. október 2008, áttu þeir samskipti og komu á fund Samkeppniseftirlitsins.

3295. Á fundi (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu þann 16. október 2008 kynntu þeir mögulega samvinnu fyrirtækjanna í landflutningum. Þeir greindu hins vegar ekki frá *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefninu eða frá því ólögmæta samráði sem þegar var fyrir hendi í m.a. landflutningum. Engin beiðni um undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga eða samrunatilkynning barst Samkeppniseftirlitinu í kjölfarið. Eftir sem áður hélt samráð í landflutningum áfram.

3296. Líkt og einkennir allt þetta mál voru samkeppnisyfirvöld á fundinum 16. október 2008 blekkt varðandi yfirstandandi ólögmætt samstarf fyrirtækjanna og samskipti stjórnendanna. Fjallað er um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf Samskipa í kafla 23 hér á eftir.

3297. Virt saman sýna framangreind gögn frá 13. – 19. október 2008 áframhaldandi vinnu Eimskips og Samskipa við samráðsverkefnið og endurspegla ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 5

5

Kaflar 9-11

9: Atvik frá 20. október 2008 - takmörkun á flutningsgetu, Alcoa o.fl.

10: Atvik frá 20. október 2008 - verðhækkanir, Norður-Ameríka o.fl.

11: Niðurstaða um brot Samskipa frá júní 2008 til byrjunar árs 2009

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

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

9.1. Inngangur 688
9.1.1. Yfirlit yfir samskipti frá 20. október 2008 til og með janúar 2009 692

9.2. Nokkur mikilvæg atriði tengd flutningsþjónustu fyrir Alcoa 694
9.2.1. Samskip töldu sig eiga tilkall til alls álútflutnings Alcoa fyrir Evrópumarkað 695
9.2.2. Alcoa var mjög mikilvægur viðskiptavinur 698
9.2.3. Samskip fara fram á að Alcoa greiði hærra verð 699

9.3. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip 701

9.4. Samskipti 22. október 2008 og atvik í kjölfarið 704
9.4.1. Samskipti m.a. Samskipa og Eimskips 22. október 2008 704
9.4.2. Eimskip fjallar um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa*" 707
9.4.3. Tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008 711
9.4.4. Skýringar (S)forstj, (E)forstj o.fl. 716

9.5. Samskip og Eimskip draga úr flutningsgetu 719

9.6. Samskipti vegna leiguskips Samskipa í nóvember 2008 721

9.7. Viðauki Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008: 726
9.7.1. Samskip hækka verulega verð gagnvart Alcoa 727
9.7.2. Samanburður á verði Eimskips og Samskipa gagnvart Alcoa 731

9.8. Um tilboð Eimskips og *„mikið*" ónýtt rými í skipum til Íslands 732

9.9. Verulegri verðhækkun viðhaldið gagnvart Alcoa 733

9.10. Upplýsingar frá Alcoa 735

9.11. *„Alsæla*" Eimskips: Reglubundnir flutningar fyrir Alcoa frá nóvember 2008 741
9.11.1. Frekari atvik tengd Alcoa í nóvember til desember 2008 741
9.11.2. Atvik tengd Alcoa á árinu 2009 745
9.11.3. Atvik tengd Alcoa á árinu 2010 748
9.11.3.1. Eimskip um Alcoa flutninga: *„algjör snilld*" 748
9.11.3.2. Alcoa leitar til Samskipa um lækkun á verði í október 2010 749
9.11.4. Atvik tengd Alcoa á árunum 2011 - 2012 751
9.11.5. Samantekt 753

9.12. Annað samstarf Samskipa og Eimskips vegna takmörkunar á flutningsgetu 755
9.12.1. Samstarf vegna flutninga frá Reykjavík til Reyðafjarðar og gámasamstarf 756
9.12.1.1. Flutningar fyrir *„félaganna*" 760
9.12.1.2. Skýringar stjórnenda 764
9.12.2. *„Útvíkkað neyðarsamkomulag*"/*„Almennur slot sharing samningur*" o.fl. 768
9.12.2.1. Samskip senda Eimskip tillögu að auknu samstarfi í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda 769
9.12.2.2. Flutningar Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja 770
9.12.2.3. Skýringar stjórnenda 772
9.12.3. Hraðflutningar frá Rotterdam til Reykjavíkur 775
9.12.4. Flutningar milli Íslands og Bretlands, Noregs o.fl. viðkomuhafna 777
9.12.4.1. Skýringar stjórnenda 778
9.12.5. Flutningar milli Íslands og Norður – Ameríku 780

10. ATVIK FRÁ 20. OKTÓBER 2008 – VERÐHÆKKANIR, NORÐUR-AMERÍKA O.FL. 781

10.1. Upprifjun 781

10.2. Viðræður í lok október og nóvember 2008 um Norður-Ameríku samstarfið 797

10.3. Framkvæmdastjórar landflutninga funda á ný 803

10.4. Unnið að verulegum verðhækkunum í lok október og nóvember 2008 805
10.4.1. Samhliða undirbúningur að verðhækkun í inn- og útflutningi 805
10.4.2. Forstjóri Samskipa taldi verðhækkanir fyrir árið 2009 *„komnar í gegn“* en mikil verðsamkeppni erlendis 807
10.4.3. Fjallað um hækkun á verði á stjórnarfundi Samskipa Holding 812
10.4.4. Eimskip *„fiktar“* í formúlu BAF og frekari undirbúningur á hækkun á verði 816
10.4.5. Íslenska samráðsaðferðin og gert ráð fyrir takmarkaðri samkeppni á árinu 2009 820
10.4.6. Samráð um álagningu karagjalds í landflutningum 823
10.4.7. *„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?“* 828

10.5. Fundir fyrirtækjanna og önnur atvik í desember 2008 834
10.5.1. Fundur Samskipa og Eimskips 4. desember 2008 og atvik í kjölfar hans 834
10.5.2. Fundur 23. desember og atvik í kjölfar hans 842
10.5.3. Færsla í dagbók forstöðumanns hjá Samskipum ((S)forstö-innfl1) 845
10.5.4. Fyrirtækin undirbúa verðhækkun í byrjun árs 2009 848

10.6. Fundur, verðhækkun og önnur atvik í byrjun árs 2009 854
10.6.1. Fundur Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009 856
10.6.2. Atvik tengd nýjum Norður-Ameríku samningi 857
10.6.3. Stjórnarfundur Samskipa Holding 12. janúar 2009 863
10.6.4. Verðhækkun Samskipa og Eimskips í janúar 2009 866
10.6.5. Undrun og óánægja vegna verðhækkana Eimskips og Samskipa 873

10.7. Framgangur annarra verkþátta í *„Nýtt upphaf“* verkefninu 876
10.7.1. Skipaafgreiðsla 876
10.7.2. „Short sea“ og frystigeymslur 880
10.7.2.1. Containerships 883
10.7.2.2. Kloosterboer 885
10.7.2.3. Eimskip-CTG, Silver Sea og Green Reefers 886
10.7.3. Aukið samstarf í Færeyjum – Ógn frá BWS 887
10.7.3.1. Starfsemi Samskipa og Eimskips í Færeyjum 888
10.7.3.2. Blue Water Shipping 890
10.7.3.3. Rætt um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í Færeyjum 891

11. NIÐURSTAÐA UM BROT SAMSKIPA FRÁ JÚNÍ 2008 TIL BYRJUN ÁRS 2009 893

11.1. Aðstæður á flutningamörkuðum 893

11.2. Lagasjónarmið 893
11.2.1. Sjálfstæði keppinauta og æskileg óvissa eru afar mikilvæg á fákeppnismörkuðum 893
11.2.2. Samráð sem hefur að markmiði að raska samkeppni 894
11.2.3. Samfellt samráð 895
11.2.4. Undirbúningur og framkvæmd á samráði sem hefur það markmiði að raska samkeppni 895
11.2.5. Sönnun 896
11.2.6. Gildi viðurkenningar á þátttöku í ólögmætu samráði 897

11.3. Ólögmætt samráð sem var fyrir hendi í byrjun júní 2008 897

11.4. Undirbúningur aukins ólögmæts samráðs 897
11.4.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008 897
11.4.1.1. Eimskip 898
11.4.2. 20. maí til 6. júní 2008 899

11.5. Stjórnarformenn og forstjórar ákveða 6. júní 2008 að hefja verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni 900

11.6. Auknu samráði hrint í framkvæmd sumarið 2008 905
11.6.1. Fundur 23. júní 2008 í Rotterdam 905
11.6.2. Fundur í höfuðstöðvum Samskipa hf. 905
11.6.3. Fundir, samtöl og tölvupóstsamskipti milli annarra lykilstjórnenda 905
11.6.4. Samskipti stjórnenda á Íslandi frá 10. júní til og með 4. júlí 2008 906
11.6.5. Samhliða unnið að verðhækkunum og auknu samstarfi 909
11.6.6. Viðræður Eimskips og Samskipa í viku 28 2008 (líklegast 9. júlí) 910
11.6.7. 14. júlí 2008: Vísað til viðræðna og fyrirhugaðra viðræðna við Eimskip 912
11.6.8. Samtöl 21. og 22. júlí 2008 913
11.6.9. Samtöl 24. júlí 2008 914

11.7. Fundur stjórnarformanna 25. júlí 2008 915

11.8. Eimskip takmarkar í byrjun ágúst 2008 flutningsgetu í Evrópuflutningum 917

11.9. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips 918

11.10. Viðræður og verðhækkanir í ágúst-september 2008 918
11.10.1. Samtal 6. ágúst 2008 919
11.10.2. Fundur og verðhækkun á landflutningum í ágúst 2008 919
11.10.3. Fundur 14. ágúst 2008 - Hækkun og samræming á BAF 920
11.10.4. Símtal 27. ágúst 2008 922
11.10.5. Símtal 28. ágúst 2008 og álagning karagjalds 922
11.10.6. Veruleg verðhækkun Samskipa 1. september 2008 923
11.10.7. Aðeins áhyggjur af erlendum keppinautum 923
11.10.8. Frekari verðhækkanir 924
11.10.9. Yfirlit yfir atburðarrás frá september 2008 925

11.11. Landflutningar: Markaðsskipting og unnið að auknu samstarfi haustið 2008 . 925
11.11.1. Símtal 8. september 2008 925
11.11.2. Fundur 9. september 2008 925
11.11.3. Frekari viðræður og niðurstaða 16. september 2008 926
11.11.4. Fundur 17. september 2008 926
11.11.5. *„Mikil tækifæri"* í samvinnu við Samskip 927
11.11.6. Mælt fyrir um áframhaldandi viðræður við Samskip 927
11.11.7. Fundur 16. október 2008 927
11.11.8. Fundir 22. og 30. október 2008 928
11.11.9. Niðurstaða 928

11.12. Sjóflutningar: Undirbúningur á frekari takmörkun á flutningsgetu og auknu samstarfi haustið 2008 928
11.12.1. Fundur fyrirhugaður 4. september 2008 929
11.12.2. Fyrirhuguðum fundi frestað 929
11.12.3. Fundir 5. og 17. september 2008 930
11.12.4. Samtal 1. október og fundur 6. október 2008 933
11.12.5. Viðræður og tölvupóstsamskipti 14.-21. október 2008 936
11.12.6. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip og viðræður 22. október 2008 938
11.12.7. Eimskip sendir Alcoa tilboð 24. október 2008 940

11.13. Flutningsgeta takmörkuð og verð hækkað gagnvart Alcoa 941
11.13.1. Samskip takmarka flutningsgetu í lok október 2008 941
11.13.2. Eimskip takmarkar flutningsgetu 17. nóvember 2008 942
11.13.3. Samskip hækka verð og draga úr þjónustu gagnvart Alcoa 24. nóvember 2008 942
11.13.4. Eimskip hefja reglubundna flutninga á áli Alcoa 943
11.13.4.1. *„Skilgreint verklag"* 943
11.13.4.2. *„Alsæla"* Eimskips – Samskip gátu varist kröfum Alcoa um verðlækkun 944
11.13.5. Gögn frá forstjórum Samskipa og Eimskips 944
11.13.5.1. *„Stóru málin"* hjá forstjóra Samskipa 944
11.13.5.2. Forstjóri Eimskips uppfærir verkefnalistann sinn 946

11.13.5.3. Verðhækkanir „*komnar í gegn*“ og nýir samningar við Eimskip 947
11.13.6. Niðurstaða 948

11.14. Stuðningsaðgerðir tengdar takmörkun á flutningsgetu 949
11.14.1. Sjóflutningar milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar og gámasamstarf 949
11.14.2. Almennur slotsamningur 951
11.14.3. Flutningar milli Íslands og Færeyja 952
11.14.4. Flutningar frá Rotterdam til Reykjavíkur 953
11.14.5. Flutningar milli m.a. Bretlands og Íslands 953
11.14.6. Skipið sem Samskip hættu að nota í lok október 2008 954

11.15. Aðgerðir til að draga úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski 955

11.16. Samtal 6. nóvember 2008 um Containerships 956

11.17. Fundur 24. nóvember 2008. Aukið samstarf í Færeyjum kannað 957

11.18. Viðræður og undirbúningur verðhækkana sem tilkynnt var um í nóvember 2008 og janúar 2009 958
11.18.1. Hækkun á landflutningum á ferskum fiski í september/október 2008 959
11.18.2. „*Massive increases*“ og von um mjög góða afkomu Samskipa 960
11.18.3. „*Limited competition*“ og samráð um álagningu karagjalds 962
11.18.4. Verðhækkun Eimskips 19. og 27. nóvember 2008 963
11.18.5. Fundur 4. desember 2008 og BAF 964
11.18.5.1. „*BAF á alla*“ 965
11.18.5.2. BAF hækkað 966
11.18.5.3. Tökum „*BAF beint frá Eimskip*“ 968
11.18.6. Samtal 8. desember 2008 og ákveðið að hækka verð í janúar 2009 969
11.18.7. Samskipti 17.-23. desember 2008 971

11.19. Samskipti lykilstjórnenda 7. og 8. janúar 2009 972
11.19.1. Samstarf í skipaafgreiðslu 972
11.19.2. Nýr Norður-Ameríku samningur og samstarf „*utan samnings*“ 973

11.20. Samskip tilkynna um verðhækkun 23. janúar 2009 976

11.21. Niðurstaða um verðhækkanir eftir fund fyrirtækjanna í júní 2008 til febrúar 2009 977

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

9.1. Inngangur

3297. Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH 29. september 2008 til (S)stjórnarm-fjármstj (fjármálastjóra Samskipa Holding og stjórnarmanns Samskipa hf.) kom fram að verið væri að vinna í *„stóru"* málunum og að *„mynd"* yrði komin á þetta 20. október 2008. Þessi *„stóru"* mál voru samkvæmt tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH: Siglingakerfið, frekari hækkun á verði og Alcoa, sbr. kafli 8.16.11.

3298. Í þessum kafla verður fjallað um atvik í hinu ólögmæta samráði Samskipa og Eimskips frá og með 20. október 2008. Verður m.a. lýst tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH 20. október 2008 þar sem hann greindi (S)frkvstj-MCL frá því að Samskip væru um það bil að ljúka samningum við Eimskip og Alcoa. Þá verður fjallað um fund stjórnenda Eimskips og Samskipa 22. október 2008, takmörkun fyrirtækjanna á flutningsgetu í sjóflutningum í lok október og nóvember sama ár og sameiginlega úrlausn fyrirtækjanna á viðfangsefnum sem fylgdu takmörkun á flutningsgetu og breytingum á siglingakerfum. Var hér um ræða mikilvæga áfanga í samráði fyrirtækjanna sem fólst í framkvæmd á *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

3299. Áður en að vikið er atvikum frá og með 20. október 2008 ber að rifja upp hvað felst í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Í sáttinni viðurkennir Eimskip að hafa á árunum 2008-2013 átt í *„samskiptum og samstarfi við Samskip"* sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Um hafi verið að ræða *„samfellt samráð"* sem hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem *„gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:*

1.1 Samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

1.3 Samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

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

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

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

3300. Hér ber að árétta að samtímagögn eru í fullu samræmi við þessa viðurkenningu Eimskips á alvarlegum samráðsbrotum.

3301. Til stuðnings þessu vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar um samtímagögn í köflunum hér að framan frá janúar 2008 til 20. október 2008. Þau sýna undirbúning, upphaf og framkvæmd á *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Hér skipta ekki síst máli gögnin sem sýna annars vegar samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips og hins vegar efni þeirra samskipta.

3302. Nokkur dæmi um einkar mikilvæg gögn fram að því að Eimskip breytti siglingakerfi sínu og dró úr flutningsgetu í ágúst 2008 eru: (1) gögnin sem sýna fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008, (2) glærukynningin sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, (3) minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008, (4) gögn sem saman sýna samskipti Samskipa og Eimskips í viku 28 (líklega 9. júlí 2008), (5) fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 og glærukynning (S)aðaleig-stjform-SH á þeim fundi, (6) gögnin sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send frá undirmanni (S)frkvstj-millilandasv um kvöldið 24. júlí 2008, (7) gögnin sem sýna fund Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 og (8) gagnið sem sýnir að strax eftir fundinn með Eimskip 25. júní 2008 átti (S)aðaleig-stjform-SH fund með (S)stjform-S og var efni fundarins „*New Beginning*".

3303. Gögnin sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 sýna að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaða breytingu á siglingakerfi Eimskips. Sú breyting kom sem fyrr segir til framkvæmda í ágúst 2008 og fól í sér takmörkun á flutningsgetu Eimskips í áætlunarsiglingum til og frá Evrópu. Var hér um að ræða mikilvægan áfanga í verkþættinum „*Slotsamningar í siglingakerfinu*" í „*Nýtt upphaf*" verkefninu, sbr. glærukynningin sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.

3304. Áfram var unnið að aðgerðum vegna frekari takmörkunar á flutningsgetu á flutningamarkaðnum í samræmi við „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Að því er snertir Samskip sýna m.a. gögnin sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 að samvinna við Eimskip var til athugunar í tengslum við útfærslur á breyttu siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Var m.a. til skoðunar að Eimskip tæki að sér að annast hluta af útflutningi „*fyrir*" Samskip á áli Alcoa til Evrópu. Höfðu hugmyndar tengdar auknu samstarfi við Eimskip komið fram hjá Samskipum áður en fundurinn 6. júní 2008 var haldinn. Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv til (S)aðaleig-stjform-SH 7. febrúar 2008 komu fram róttækar hugmyndir um aðgerðir til að bregðast við ef innflutningur drægist verulega saman. Í þeim fólst að minnka flutningsgetu, gera slotsamninga við Eimskip – samnýta kerfi og endursemja við Alcoa. Samningur Samskipa við Alcoa var þá rétt fjögurra mánaða gamall. Samtímagögn sýna að þessar hugmyndir voru ítarlega ræddar og þróaðar áfram hjá lykilstjórnendum og aðaleiganda Samskipa. Var í því samhengi m.a. vísað ítrekað til hækkunar á verði gagnvart Alcoa.

3305. Eftir fund Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 funduðu (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 14. ágúst og 5. september 2008. Í aðdraganda og í kjölfar þessara funda (S)frkvstj-millilandasv með Eimskip vann hann að endurskoðun siglingakerfa og málefnum tengdum Alcoa. Vistaði hann m.a. glærukynningu daginn eftir fundinn með Eimskip 5. september 2008, þar sem var m.a. gert ráð fyrir svokallaðri „*ALCOA min*" útfærslu. Í því fólst að Samskip myndu takmarka flutningsgetu í siglingakerfinu og ekki lengur sinna allri flutningsþörf Alcoa frá Reyðarfirði til Evrópu. Eimskip tæki þá að sér flutning á umframflutningum af álinu sem Samskip myndu ekki sinna. Þremur dögum eftir fund með Eimskip, 8. september 2008, gerði (S)aðaleig-stjform-SH stjórn Samskipa Holding grein fyrir endurskoðun á siglingakerfi fyrirtækisins og m.a. samstarfi við Eimskip.

3306. Fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september staðfestir að til skoðunar var hjá Samskipum og Eimskip að tryggja Eimskip aðkomu að flutningum Samskipa á áli fyrir Alcoa. Tengdist þetta eins og áður greinir ólögmætu samráði fyrirtækjanna um endurskoðun siglingakerfa, takmörkun á flutningsgetu og samnýtingu flutningakerfa.

3307. Eins og áður sagði kom fram í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH frá 29. september 2008 að verið væri að vinna í „*stóru*" málunum (siglingakerfið, frekari hækkun á verði og Alcoa) og að „*mynd*" yrði komin á þetta 20. október 2008. Gögn málsins sýna að það gekk eftir að mál fóru að skýrast í október.

3308. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl funduðu aftur 6. október 2008 og daginn eftir vann (S)frkvstj-millilandasv í skjölum þar sem m.a. voru settar fram sviðsmyndir um að mikilvægir viðskipavinir myndu færast á milli Samskipa og

Eimskips. Annars vegar að viðskipti Eimskips við Ölgerðina myndu færast til Samskipa og viðskipti Samskipa við Elkem færðust til Eimskips. Hins vegar að Ölgerðin yrði áfram hjá Eimskip og Elkem áfram hjá Samskipum.

3309. Í kjölfar fundarins 6. október 2008 áttu umræddir lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips í enn frekari samskiptum, þ.e. dagana 14., 15., og 16. október 2008 þar sem unnið var að verkþáttum í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Sýna gögnin m.a. að Samskip sömdu drög að víðtækum samstarfsamningi við Eimskip í sjóflutningum og Eimskip lýsti því yfir við Samskip 15. október 2008 að fyrirtækið væri tilbúið *„að skoða allt"*.

3310. Áður en atvikum frá og með 20. október 2008 verður lýst með nákvæmum hætti er rétt að gefa hér yfirlit yfir tileknar aðgerðir sem tengdust hinu ólögmæta samráði Samskipa og Eimskips haustið og veturinn 2008:

- Samskip tilkynntu í lok október 2008 um breytingu á siglingakerfi sínu sem fól í sér að dregið yrði verulega úr flutningsgetu til og frá Íslandi, með því að fækka skipum í siglingum milli Íslands og annarra Evrópulanda úr fjórum í þrjú. Við þetta dró m.a. úr getu Samskipa til að flytja ál fyrir Alcoa frá Reyðarfirði til Evrópu. Reykjavík varð ekki lengur viðkomuhöfn á Leið 2. Þannig var í raun fækkað um tvö skip í siglingum frá Evrópu til Reykjavíkur. Með breytingunni drógu Samskip þannig einnig verulega úr getu fyrirtækisins til innflutnings til helstu innflutningshafnar landsins. En í þessu fólst einnig að á Leið 2 fluttu Samskip nær að öllu leyti eingöngu tóma gáma frá Evrópu til Reyðarfjarðar. Með þessu fyrirkomulagi var verulegu flutningsframboði haldið frá innflutningsmarkaðnum.

- Á sama tíma hófst undirbúningur á því að Eimskip myndi sinna hluta af flutningi Samskipa á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Þetta gekk eftir. Hófust reglubundnir flutningar Eimskips á áli fyrir Alcoa til Evrópu í lok nóvember 2008. Eftir að þeir flutningar hófust ríkti mikil ánægja innan Eimskips með þau viðskipti og voru orð eins og *„alsæla"* og *„snilld"* notuð af stjórnendum fyrirtækisins.

- Þrátt fyrir að hafa með þessari breytingu á siglingakerfinu dregið úr þjónustu gagnvart Alcoa náðu Samskip þann 24. nóvember 2008 fram mjög mikilli verðhækkun á flutningum fyrir Alcoa. Vegna samráðs fyrirtækjanna var enginn ótti í herbúðum Samskipa um að Eimskip myndi bregðast við þessari stöðu með því að bjóða Alcoa betri kjör og reyna að ná til sín öllum flutningum fyrir fyrirtækið. Samtímagögnum Samskipa og Eimskips ber hér saman að öllu leyti.

    - Þrátt fyrir *„mikið"* vannýtt rými í skipum Eimskips sýna samtímagögn fyrirtækisins enga raunverulega tilburði í samkeppni við Samskip, svo sem með því að leitast eftir að bjóða Alcoa flutningsþjónustu áli til Evrópu umfram umfram það sem samráðið við Samskip gerði ráð fyrir.

    - Samtímagögnin sýna að Eimskip var sátt við að aðeins hluti af viðskiptunum við Alcoa færu *„til"* fyrirtækisins. Er þetta einnig í samræmi við skýringar Alcoa um að Eimskip hafi eingöngu sagst reiðubúið að flytja hluta af áli Alcoa til Evrópu (25%). Þar að auki sýna samtímagögn ótvírætt að Eimskip lagði sig fram um að vera til taks svo Samskip gætu sinnt viðskiptum við Alcoa, sbr. t.d. tölvupósta (E)frkvstj-skiparekst frá 20. nóvember 2008 og umfjöllun hér á eftir. Þannig valdi Eimskip að vinna með Samskipum þrátt fyrir að að vita af mikilli verðhækkun Samskipa til Alcoa. Var þetta fyrirkomulag báðum flutningafyrirtækjunum hagkvæmt og birtingarmynd samráðs fyrirtækjanna.

- Eimskip gerði þann 11. nóvember 2008 breytingu á siglingakerfi sínu sem fól í sér að dregið var úr flutningsgetu með því að fækka skipum í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku úr tveimur í eitt. Var það í samræmi við framangreindar forsendur í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008.

3311. Til að stuðla að gleggri heildarmynd er rétt að hafa í huga að breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu Eimskips og Samskipa í ágúst og október/nóvember 2008 sköpuðu tiltekin

viðfangsefni. Líkt og breytingarnar sjálfar voru þessi viðfangsefni hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu og unnu fyrirtækin saman að lausnum á þeim. Dæmi um þessi viðfangsefni eru eftirfarandi:

- Í ágúst 2008 felldi Eimskip niður viðkomur Austurleiðar fyrirtækisins á Íslandi. Þetta skapaði viðfangsefni í samráði Eimskips og Samskipa sem sneri að því að tryggja að Eimskip myndi áfram bjóða upp á þjónustu í flutningum milli Íslands og Færeyja og áfram til Bretlands og meginlands Evrópu. Tók þetta m.a. til þess að tryggja áfram útflutning Eimskips á ferskum fisk frá Austurlandi til Bretlands.

- Í lok október 2008 felldi Samskip niður viðkomur fyrirtækisins á Leið 2 á Suðvesturlandi. Eftir þessa breytingu voru því engir sjóflutningar á vegum Samskipa frá Reykjavík og Grundartanga til Reyðarfjarðar. Sem áður segir ákváðu Samskip að hætta að flytja tóma gáma sjóleiðina í eigin siglingakerfi frá Reykjavík og Grundartanga til Reyðarfjarðar. Þetta var mjög þýðingarmikið þar sem flutningakerfi Samskipa fyrir Alcoa byggði að hluta á því nota tóma innflutningsgáma (sem langflestir komu til Suðvesturlands) til að flytja út ál Alcoa til Evrópu. Viðfangsefni í samráði Samskipa og Eimskips á seinni hluta árs 2008 tók m.a. til þess að tryggja og staðsetja tóma gáma fyrir útflutning frá Reyðarfirði.

- Fækkun skipa og takmörkun á flutningsgetu hjá Samskipum hafði áhrif á flutninga Samskipa á svokallaðri *„Rotterdam express“* leið sem flutti ferskvörur eins og grænmeti- og ávexti frá Rotterdam til Íslands. Viðfangsefni í samráði Samskipa og Eimskips á seinni hluta árs 2008 tók m.a. til þessara flutninga.

- Fækkun skipa og takmörkun á flutningsgetu hjá Samskipum þýddi að fyrirtækið var ekki lengur með beina tengingu fyrir útflutning frá Reykjavík til Færeyja. Viðfangsefni í samráði Samskipa og Eimskips á seinni hluta árs 2008 tók m.a. til þessara flutninga.

- Tryggja nægjanlegt gámaflæði eftir breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

- Síðast en ekki síst dró fækkun skipa og siglingakerfisbreyting Samskipa í nóvember 2008 úr flutningsgetu og þar með þjónustu fyrirtækisins til þess að flytja ál fyrir Alcoa frá Íslandi til Evrópu. Viðfangsefni í samráði Samskipa og Eimskips tók til þessara flutninga

3312. Allt voru þetta fyrirsjáanleg viðfangsefni vegna m.a. fyrirhugaðra breytinga á siglingakerfi Samskipa sem komu á endanum til framkvæmda í lok október 2008. Á sama tíma og unnið var að þessum breytingum voru Samskip og Eimskip í ítrekuðum samskiptum. Heildstætt mat á samtímagögnum sýnir að fyrirtækin unnu að því að leysa m.a. framangreind viðfangsefni. Með ólögmætum samstilltum aðgerðum og samningum Samskipa og Eimskips gátu Samskip gert breytingar á siglingakerfi sínu án þess að þurfa að óttast um viðbrögð Eimskips. Endurspegla samtímagögn og aðgerðir fyrirtækjanna hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

3313. Með framangreindum breytingum á siglingakerfum Eimskips og Samskipa, sem tóku gildi í ágúst og október/nóvember 2008, er ljóst að bæði fyrirtækin drógu verulega úr flutningsgetu í áætlunarsiglingum milli Íslands og annarra landa. Með ólögmætu samráði drógu fyrirtækin bæði úr getu og hvata til að keppa sín á milli og sköpuðu þannig aukna möguleika á því að halda verði uppi eða ráðast í verðhækkanir. Þessar breytingar auðvelduðu fyrirtækjunum einnig að festa í sessi ólögmæta skiptingu á mikilvægum viðskiptavinum. Þessu ólögmæta ástandi viðhéldu fyrirtækin á flutningamarkaði í rúm fjögur ár. Er þessu lýst nánar hér á eftir.

3314. Í athugasemdum Samskipa við AI mótmælti fyrirtækið því að það hafi haft ólögmætt samráð við Eimskip um breytingar á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu. Sjónarmið Samskipa breyta ekki framangreindu en nánar er fjallað um þau í köflum 25.25 og áfram.

3315. Atvik sem tengjast flutningum fyrir Alcoa eru mikilvæg í atburðarrásinni haustið og veturinn 2008. Áður en fjallað verður ítarlega um atvik frá og með 20. október 2008 er nauðsynlegt að víkja einnig

að þýðingarmiklum atriðum sem tengjast flutningaþjónustu fyrir Alcoa. Áður en vikið er að því er þó gagnlegt að fara yfir og draga saman samskipti Samskipa og Eimskips frá 20. október 2008 til og með janúar 2009, sbr. nánari umfjöllun um samskipti fyrirtækjanna kafla 7.7.

9.1.1. Yfirlit yfir samskipti frá 20. október 2008 til og með janúar 2009

3316. Samkeppniseftirlitið telur gagnlegt að gefa yfirlit yfir samskipti m.a. lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa frá 20. október og fram á byrjun árs 2009.

2008 Minna ber hér á að (E)frkvstj-alþjsv hefur upplýst um fund sem hann og (E)forstj áttu með (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)frkvstj-millilandasv í húsakynnum Samskipa í Kjalarvogi þar sem rædd voru þau verkefni sem fram koma í glærukynningunni *„Verkefnið Nýtt upphaf"*. (E)frkvstj-alþjsv taldi fyrst að fundurinn hefði verið haldinn haustið 2008 en var svo ekki viss.[1717] Samkeppniseftirlitið telur að þessi fundur hafi verið haldinn á árinu 2008 eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri 21. maí 2008. Um hafi verið að ræða fund *„vinnuhópsins"* samkvæmt glærukynningunni *„Verkefnið Nýtt upphaf"*.

20.10.08 (S)frkvstj-millilandasv sendi tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Fjallar pósturinn um *„tímabundna útvíkkun"* á *„neyðarsamkomulagi"*. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði samdægurs, sbr. kafla 9.3.

21.10.08 (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv vegna *„Nýtt upphaf"*, verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*, sbr. kafla 10.2.

22.10.08 Samskipti (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj, (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1 á Reyðarfirði. Þar greindu Samskip Eimskip frá viðkvæmum upplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins, sbr. kafla 9.4.1.

23.10.08 Tölvupóstur sem (E)frkvstj-flutnkerf sendi (E)forstö-flutnstý kl. 10:20 sýnir að (E)frkvstj-flutnkerf hafi aflað viðkvæmra upplýsinga frá Samskipum, sbr. kafla 9.4.2.

28.10.08 Tölvupóstsamskipti milli (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu."* (E)frkvstj-flutnkerf, (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl fengu afrit, sbr. kafla 10.2.

29.10.08 Fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, sbr. kafla 10.3.

30.10.08 Símtal (E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm í gámastýringardeildum Eimskips og Samskipa, sbr. kafla 8.17.16.

30.10.08 (E)frkvstj-innanl bókaði í dagbók sína fund milli kl. 15:30 og 16:30 með heitinu *„(S)frkvstj-innanl ?"*. Ekki er ljóst hvort þessi fundur var haldinn, sbr. kafla 10.3.

30.10.08 (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (E)forstö-innfl vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu."* ((E)frkvstj-flutnkerf, (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl fá afrit), sbr. kafla 10.2.

[1717] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 33 – 41, 50 og 129 og áfram.

04.11.08 Tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-flutnkerf og undirmanns (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-skiparek, vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*, sbr. kafla 9.6.

05.11.08 Tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl (afrit til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv) vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*, sbr. kafla 10.2.

06.11.08 Tölvupóstsamskipti milli (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*, sbr. kafla 10.2.

06.11.08 Tölvupóstsamskipti milli (S)frkvstj-millilandasv og (E)forstö-innfl (afrit til (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf) vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*, sbr. kafla 10.2.

08.11.08 (S)frkvstj-VDM sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst og gerði honum grein fyrir samskiptum við (E)frkvstj-Contain þann 6. nóvember 2008. Varðaði *„Nýtt upphaf"* verkefnið *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"*, sbr. kafla 10.9.

12.11.08 Tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj 13. nóvember 2008 sýnir viðræður milli Samskipa og Eimskips deginum áður um málefni sem varðar *„Nýtt upphaf"* verkefnið *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*, sbr. kafla 9.12.1.

17.11.08 (S)forstö-innfl1 boðar í tölvupósti til (S)frkvstj-N-Am að hann muni hafa samband við (E)forstö-innfl , sbr. kafla 10.4.7.

19.11.08 Tölvupóstsamskipti milli (S)frkvstj-millilandasv og (E)forstö-innfl vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*, sbr. kafla 10.4.7.

24.11.08 Framkvæmdastjóri Samskipa í Færeyjum, (S)frkvstj-Færeyj, gerði (S)aðaleig-stjform-SH grein fyrir samskiptum við framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum, (E)frkvstj-Færeyj, þar sem rætt hefði verið aukið samstarf fyrirtækjanna, sbr. kafla 10.7.

04.12.08 Fundur (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf. Á þeim fundi var a.m.k. rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið *„Slotsamningar í siglingakerfinu",* sbr. kafla 10.5.1.

05.12.08 (S)kostneftirl sendi tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til m.a. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl) sem varðaði uppgjör vegna samráðs fyrirtækjanna í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.

08.12.08 Tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf (afrit til m.a. (S)forstö-innfl1) vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*, sbr. kafla 10.5.1.

08.12.08 (E)frkvstj-EimÍsl vísar í tölvupósti sínum til, sendum til (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf, til símtals við (S)frkvstj-millilandasv sama dag, sbr. kafla 10.5.1.

09.12.08 Tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf) vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Lagði (S)forstö-innfl1 til að hann og (E)frkvstj-EimÍsl myndu ræða saman í síma, sbr. kafla 10.5.1.

11.12.08 Tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-flutnkerf vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. kafla 10.5.1.

17.12.08 (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (E)forstö-innfl . Rætt var um atriði tengd ólögmætu samráði fyrirtækjanna í flutningum milli Íslands og Evrópu (*„neyðarsamkomulagið frá 2001 x 2“*) og verðsamráð (samráð um 50% afslátt), sbr. kafla 10.5.4.

18.12.08 Tölvupóstsamskipti milli (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl) vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. kafla 10.5.1.

19.12.08 Tölvupóstsamskipti milli (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv (afrit sent til m.a. (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl) vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. kafla 10.5.1.

23.12.08 Fundur (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf. Á fundinum var a.m.k. rætt um *„Nýtt upphaf“* *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. kafla 10.5.2.

29.12.08 Tölvupóstur frá (E)frkvstj-EimÍsl til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl). Varðar *„Nýtt upphaf“* verkefnið *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. kafla 10.5.2.

29.12.08 (E)frkvstj-EimÍsl upplýsir í tölvupósti að hann og (S)forstö-innfl1 hafi rætt saman í síma fyrr um daginn, sbr. kafla 10.5.2.

30.12.08 Tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv) vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. kafla 10.5.2.

31.12.08 Tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv) vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. kafla 10.5.2.

05.01.09 Tölvupóstur frá (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv) vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. kafla 10.6.

07.01.09 Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf. Á fundinum var a.m.k. rætt um *„Nýtt upphaf“* *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* og skrifað undir nýjan samning um samstarf Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga, sbr. kafla 10.6.1

08.01.09 Tölvupóstsamskipti (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl o.fl.) vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. kafla 10.6.2.

9.2. Nokkur mikilvæg atriði tengd flutningsþjónustu fyrir Alcoa

3317. Alcoa Fjarðarál var umfangsmikill kaupandi flutningsþjónustu hér á landi á rannsóknartímabilinu. Atvik tengd flutningsþjónustu fyrir Alcoa tengdust þeim þætti samráðs Samskipa og Eimskips sem hófst í

kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008 og tók til takmörkunar á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa. Í samræmi við sjónarmið samkeppnisréttar um sönnun í samráðsmálum er mikilvægt að meta gögn vegna Alcoa heildstætt með öðrum gögnum málsins en horfa ekki einangrað á þau.

3318. Varðandi atvik vegna Alcoa er gagnlegt að rifja hér upp eftirfarandi um flutningsviðskipti Alcoa hér á landi:

- Eftir útboð samdi Alcoa í október 2007 við Samskip um útflutning á áli fyrirtækisins til Evrópu. Gilti sá samningur í fimm ár, sbr. kafla 6.5. Þótt upphaflega hafi verið gert ráð fyrir útflutningi á önnur markaðssvæði varð reyndin sú að nánast öll framleiðsla Alcoa var á rannsóknartímabilinu flutt til Evrópu. Alcoa var því mjög mikilvægur viðskiptavinur Samskipa.

- Samtímagögn sýna að það var krefjandi verkefni að gera breytingar á siglingakerfum og takmarka flutningsgetu haustið 2008 vegna þess ójafnvægis sem var í innflutningi annars vegar og útflutningi hins vegar. Slæmar horfur í efnahagsmálum, sem áttu eftir að versna til muna við fall viðskiptabankanna í október 2008, leiddu til þess að innflutningur fór minnkandi. Aftur á móti voru aðstæður aðrar í útflutningi og mikill vöxtur í kortunum, einkanlega vegna aukinnar framleiðslu stóriðjuvera eins og Alcoa, sbr. m.a. kafla 6.1 og 6.5. Þetta fól í sér mikla áskorun, sem ekki síst fyrir Samskip. Augljóst var að of mikil takmörkun á flutningsgetu hefði gert Samskipum ómögulegt að sinna útflutningi fyrir Alcoa. Sýna framangreind gögn að það var hluti af samráði fyrirtækjanna að leysa þessar áskoranir.

- Í framhaldi af útboði Alcoa gerði Eimskip í febrúar 2007 samning til fimm ára um að Eimskip annaðist alla skipaafgreiðslu fyrir Alcoa í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði, þ.e. lestun og losun á gámaeiningum, sbr. kafla 6.5. Í þessu sambandi ber jafnframt að hafa í huga að Eimskip og Samskip tóku þegar sama ár (2007) upp ólögmætt samstarf í Mjóeyrarhöfn sem dró úr sjálfstæði þeirra sem keppinauta um m.a. flutninga til og frá höfninni. Þannig annaðist Eimskip losun og lestun skipa Samskipa í Mjóeyrarhöfn, hvort heldur um var að ræða flutninga Samskipa fyrir Alcoa eða aðra viðskiptavini. Af þessum sökum bjó Eimskip yfir nákvæmum upplýsingum um alla flutninga Samskipa um höfnina, en keppinautum er óheimilt að miðla slíkum upplýsingum sín á milli. Er slík miðlun upplýsinga enn alvarlegri þegar um er að ræða fákeppnismarkað. Þetta nána samstarf, samskiptin og upplýsingamiðlunin auðvelduðu síðan fyrirtækjunum að stilla saman strengi sína þegar þau ákváðu að gera breytingar á siglingakerfum sínum á árinu 2008. Þetta samstarf keppinautanna í Mjóeyrarhöfn fór gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 5.12. Engin undanþága var í gildi skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, hvorki vegna hafnarþjónustusamstarfs vegna flutninga á vörum Alcoa né annarra viðskiptavina. Þá ber að hafa í huga að *„Nýtt upphaf*" verkefnið tók til skipaafgreiðslu, sbr. kafla 7.5.4.

9.2.1. Samskip töldu sig eiga tilkall til alls álútflutnings Alcoa fyrir Evrópumarkað

3319. Eins og fram kemur í kafla 6.5 samdi Samskip við Alcoa Fjarðarál 10. október 2007 um að annast flutninga á framleiðslu fyrirtækisins í gámum til Evrópu. Með samningnum skuldbatt Alcoa sig til þess að flytja framleiðslu sína í gámum með skipum Samskipa til Rotterdam eða annarra hafna á meginlandi Evrópu eða austurströnd Bretlands. Með samningnum skuldbundu Samskip sig því til að hafa vikulega viðkomu á Reyðarfirði og í Rotterdam eða öðrum viðkomuhöfnum í Evrópu. Samningurinn gilti í rúmlega fimm ár eða til 31. desember 2012.

3320. Þótt til greina kæmi að framleiðslan færi á Bandaríkjamarkað gerði Alcoa við undirritun samningsins ráð fyrir að *„allt að 100% framleiðslunnar*" færi á Evrópumarkað.[1718] Samtímagögn sýna að það gekk eftir.

[1718] *„Flytja álið til Evrópu*", dags. 11.10.2007. Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1169299/.

3321. Í athugasemdum Samskipa er bent á að samningur fyrirtækisins við Alcoa frá október 2007 hafi ekki tekið til þess að fyrirtækið myndi annast allan gámaflutning fyrir Alcoa á áli til Evrópu. Samskip hafi eingöngu átt tilkall til að flytja 200.000 tonn af áli til Evrópu á ári en ekki alla framleiðslu fyrirtækisins. Alcoa hafi því haft svigrúm til að semja við aðra flutningsaðila. Sé því rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að undir samninginn við Alcoa hafi fallið allur útflutningur á áli Alcoa til Evrópu, sbr. mgr. 1019 – 1020, 1026, 1069 – 1070 og 1074 í athugasemdum Samskipa við AI.

3322. Samkeppniseftirlitið bendir á að í 3. gr. samningsins segir eftirfarandi um flutninga Samskipa:

„AF[1719] *anticipates that its smelter facility at full capacity will be a maximum of 340,000 MT per annum. AF will ship with Samskip all volume of cargo on a port basis to Rotterdam or other Continental European or East Coast UK port as mutually agreed by the parties. AF will use its best efforts to transport an estimated minimum of 200,000 MT per annum with Samskip.*"[1720]

3323. Þá er ljóst að túlkun Samskipa í athugasemdum við AI er ekki í samræmi við skýr samtímagögn stjórnenda fyrirtækisins. Þau gögn sýna að Samskip túlkuðu samninginn við Alcoa þannig að Samskip sætu að öllum útflutningi Alcoa á áli til Evrópu. Nefna má hér dæmi um slík gögn:

- Samningur Samskipa við Alcoa var sem fyrr segir undirritaður 10. október 2007. Þann 26. nóvember 2007 útbjó forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa áætlun deildarinnar fyrir árið 2008. Þar segir: *„Alcoa Fjarðarál ráðgerir að full framleiðsla verði komin á í byrjun árs 2008. Áætlun útflutningsdeildar gerir ráð fyrir 315.000 tonna útflutningi frá Fjarðaráli, aðallega inn á Rotterdam.*" Einnig segir: *„Samkvæmt nýundirrituðum samningi milli Samskipa og Alcoa mun Samskip sjá um allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu.*" Síðar segir í áætluninni: *„Áætlun Samskipa gerir því ráð fyrir að flytja 315.000 tonn nær eingöngu til Rotterdam […].*"[1721]

- (S)frkvstj-millilandasv var aðstoðarforstjóri Samskipa og sá framkvæmdastjóri fyrirtækisins sem bar ábyrgð á þessum flutningum fyrir Alcoa. Í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, er gerð grein fyrir tilteknum *„staðreyndum*" sem tengdust tillögum Samskipa um stórfellt samráð við Eimskip, sbr. kafla 8.9.4 og 8.9.7.4. Í því sambandi var eftirfarandi tekið fram:

  „Samskip unnu útboð/verðkönnun Alcoa um alla flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins til Evrópu."

- Í áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009, sem unnin var í desember 2008, segir*: „Alcoa Fjarðarál ráðgerir að full framleiðsla verði komin á í byrjun árs 2009. Áætlun útflutningsdeildar gerir ráð fyrir 354.000 tonna útflutningi frá Fjarðaráli, aðallega inn á Rotterdam.*" Síðar segir jafnframt:

  „Samkvæmt samningi milli Samskipa og Alcoa mun Samskip sjá um allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu. Þessi samningur er í gildi til ársins 2012."[1722]

- Þann 3. desember 2009 sendi forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa skjalið *„Áætlun UTFL 2010.pdf*" til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv. Þar kom hið sama fram og

---

[1719] Alcoa Fjarðarál.

[1720] Upphafsákvæði 3. gr. samningsins (um „SCOPE OF TRAFFIC & LOGISTICS") hljóðar svo í heild sinni: *„AF anticipates that its smelter facility at full capacity will be a maximum of 340,000 MT per annum. AF will ship with Samskip all volume of cargo on a port basis to Rotterdam or other Continental European or East Coast UK port as mutually agreed by the parties. AF will aslo use its best efforts to transport an estimated minimum of 200,000 MT per annum with Samskip. Samskip will call Mjóeyri or Reydarfjordur and ports within Continental Europe/East Coast UK on a weekly container liner service. Notwithstanding the above, Samskip will call the port of Rotterdam on a weekly basis, unless otherwise agreed by AF with six (6) months prior written notice.*" Afhent skjal frá Alcoa Fjarðaál. Afhent þann 31.10.2017. *„Transportation Agreement for Export Freight Shipments, Alcoa and Samskip*".

[1721] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Áætlun UTFL 2008 aðalskjal – final.doc*", bls. 9 og 31. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.707426.

[1722] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„PDF- Áætlun UTFL 2009 aðalskjal.pdf*", bls. 9 og 33. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.830433.

áður: *„Samkvæmt samningi milli Samskipa og Alcoa mun Samskip sjá um allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu. Þessi samningur er í gildi til ársins 2012.*", sbr. kafla 9.11.2.

3324. Með vísan til framangreindra ummæla stjórnenda Samskipa í samtímagögnum er ljóst að fyrirtækið leit svo á að það ætti tilkall til að flytja alla framleiðslu Alcoa fyrir Evrópumarkað. Í skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH hjá lögreglu sagði hann Samskip hafa verið með *„alla flutningana fyrir Alcoa*".[1723] Í samræmi við þetta kom fram í fréttatilkynningu Alcoa frá október 2007 að fyrirtækið hafi *„samið við Samskip um að annast flutninga á framleiðslu fyrirtækisins til Evrópu næstu fimm árin*" og haft er eftir forstjóra Alcoa að með þessum samningi *„verða Samskip tengiliður við viðskiptavini okkar í Evrópu.*"[1724]

3325. Hér ber einnig að líta til þess að áður en aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst í júní 2008 hafði Eimskip þó í eitt skipti flutt álfarm fyrir Alcoa á Evrópumarkað. Í mars 2008 leitaði Alcoa til Eimskips um útflutning á áli sem ekki komst með skipi Samskipa í lok ársfjórðungsins.[1725] Gögnin sýna að Samskip hafi ekki verið sátt við að annar aðili kæmi að flutningum fyrir Alcoa. Í tölvupósti (E)svæðisstj1 til (E)forstö-flutnstý (afrit sent til m.a. (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-útfl) kom fram að Eimskip hefði fengið beiðni frá Alcoa um að flytja 150-200 gáma af áli til Rotterdam um mánaðarmótin mars/apríl. (E)svæðisstj1 áframsendi tölvupóstinn til (E)forstö-útfl þar sem hann upplýsti að Alcoa væri að óska eftir sanngjörnu tilboði í þennan flutning. Sagði hann ennfremur að:

„einhver 50 þús. tonn til Evrópu geti verið opin fyrir öðrum en Samskipum? Heyri að Samskipamenn séu æfir??".

3326. (E)frkvstj-innanl svaraði síðar sama dag: *„Þetta er mjög spennandi tækifæri fyrir okkur, besta mál!*".[1726] Tilboðið frá Eimskip lá fyrir 27. mars 2008.[1727] Alcoa gekk að tilboðinu en framkvæmdastjóri innkaupa hjá Alcoa tiltók sérstaklega við Eimskip:

„Við göngum að þessu. Þetta er hátt en þar sem um einskiptis tilraun er að ræða og engin framtíðar skuldbinding um frekari viðskipti er í þessum viðskiptum falin, þá látum við gott heita."[1728]

3327. Í lok annars ársfjórðungs 2008 flutti Eimskip aftur einn tilfallandi flutning af áli Alcoa til Evrópu.[1729] Var þetta stuttu eftir að fundur Samskipa og Eimskips fór fram 6. júní 2008 og aukið samráð fyrirtækjanna hófst. Engin samtímagögn hafa fundist sem sýna óánægju Samskipa með þann flutning Eimskips. Stuttu síðar var innan Samskipa hafin umræða hjá stjórnendum um aðkomu Eimskips að flutningum fyrir Samskip á áli Alcoa, sbr. tölvupóst (S)forstö-útfl dags. 11. júlí 2008, sem fjallað er um í kafla 8.9.6. Samhliða því að stjórnendur Samskipa og Eimskips áttu í kjölfarið ítrekaða fundi á seinni hluta árs 2008 sýna samtímagögn beggja fyrirtækjanna umræðu þeirra um takmörkun á flutningsgetu og umræðu um samstarf Samskipa og Eimskips vegna álflutninga Alcoa á Evrópumarkað.

3328. Í ljósi framangreinds áréttar Samkeppniseftirlitið að framangreind umfjöllun Samskipa í athugasemdum við AI um samninginn við Alcoa er ekki í samræmi við skýr samtímagögn. Hafa síðar tilkomin sjónarmið fyrirtækisins því takmarkaða þýðingu. Til viðbótar má benda á að ekki fæst séð að umfjöllun stjórnenda Samskipa í samtímagögnum sé í ósamræmi við orðalag 3. gr. samningsins

[1723] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 74.
[1724] Var gerð grein fyrir þessari fréttatilkynningu í Morgunblaðinu 14.10.2007. Sjá: *„Samskip annast álflutninga fyrir Alcoa Fjarðarál*", 14.10.2007. Morgunblaðið, aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1169906/.
[1725] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.202491.
[1726] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.202476.
[1727] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.521861.
[1728] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.521861. Sjá einnig tölvupóstsamskipti um innheimtu reikninga vegna þessa. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.274767. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.535864. Afritað gagn frá Samskipum. *„Alcoa Export_Statistics.xls*", vistað á heimasvæði […], dags. 11.09.2008, kl. 09:16. Doc. ID. 0.7.33.5184. Í dálki skjalsins *„Fjöldi gáma í EIMU skip*" eru einu flutningar sem Eimskip flutti í mars 2008 (viku 14), samtals 115 gámar (virðast af skjalinu vera flutningur Eimskips á Samskipa gámum í skipi Eimskips).
[1729] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.217275. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.527271.

við Alcoa. Um er að ræða samning við skipafélag sem átti að sjá um alla flutninga á áli Alcoa til Evrópu. Þegar samningurinn var undirritaður lá ekki fyrir hvenær Alcoa myndi ná að framleiða 340 þúsund tonn af áli. Með hliðsjón af skuldbindingum Samskipa samkvæmt samningnum var eðlilegt að fyrirtækin hafi samið um að tiltekið lágmark yrði ávallt flutt með Samskipum til hafna í Evrópu. Verður að skilja samninginn þannig að í ljósi skuldbindinga Samskipa hafi Alcoa skuldbundið sig til að gera það sem í þess valdi stæði til að flytja að lágmarki 200.000 tonn á ári til Evrópu. Í því felst aftur á móti ekki að í samningnum hafi verið lagt til grundvallar að Alcoa myndi takmarka flutning með Samskipum við 200.000 tonn eða að sá hluti framleiðslunnar væri umfram þetta lágmark yrði fluttur með öðrum skipafélögum til Evrópu. Framangreind áætlun forstöðumanns útflutningsdeildar Samskipa frá 26. nóvember 2007 er t.d. í fullu samræmi við þetta. Þar er vísað til upplýsinga frá Alcoa um að full framleiðsla verði komin á í ársbyrjun 2008 og gert ráð fyrir í áætluninni að Samskip muni á árinu 2008 flytja 315.000 tonna áli fyrir Alcoa til Evrópu. Slíkt hefði ekki verið lagt til grundvallar í rekstri fyrirtækisins af stjórnendum Samskipa ef umfjöllun fyrirtækisins í athugasemdum við AI væri rétt en nánar er fjallað um þau sjónarmið Samskipa í kafla 25.28.

3329. Óháð því hvort Samskip töldu sig eiga tilkall til alls flutnings á álframleiðslu Alcoa fyrir Evrópumarkað er ljóst að samráð Samskipa og Eimskips í tengslum við álflutning Alcoa samræmdist ekki 10. gr. samkeppnislaga og var til þess fallið að raska samkeppni á flutningamarkaði með alvarlegum hætti. Í stað þess að hegða sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taka ákvarðanir upp á eigin spýtur sýna samtímagögn að samkomulag varð um að Eimskip tæki að sér flutning á því umframmagni af áli sem ekki kæmist með skipi Samskipa eftir að fyrirtækið takmarkaði flutningsgetu sína og breytti siglingakerfi sínu. Samtímagögnin sýna jafnframt að fyrirtækin voru afar ánægð með þetta fyrirkomulag. Alcoa þurfti aftur á móti að greiða mun hærra verð en það hafði samið um fyrir flutningana, sbr. umfjöllun í kafla 9.11. Í þessu sambandi er athygli vakin á því að Eimskip og Samskip stunduðu ólögmæta markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini, en Alcoa var óumdeilanlega afar mikilvægur viðskiptavinur allt rannsóknartímabilið. Eins og fram kemur í kafla 14 ríkti *„friður*" á markaðnum.

9.2.2. Alcoa var mjög mikilvægur viðskiptavinur

3330. Eins og fram kemur hér að framan var eitt af markmiðum *„Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips að endurskoða siglingakerfi og meta aukið samstarf fyrirtækjanna. Gögnin sýna að eitt af viðfangsefnunum var m.a. að takmarka flutningsgetu í innflutningi en á sama tíma geta sinnt vaxandi útflutningi frá Íslandi, fyrir m.a. Alcoa. Hér að framan hefur einnig verið fjallað um mikilvægi stórra viðskiptavina hjá Eimskip og Samskipum, sbr. kafla 6.3. Birtist það m.a. í því að af viðskiptum við um 3.300 viðskiptavini Eimskips alls í árslok 2007 stafaði um 80% af veltu í sjóflutningum frá 200 stærstu viðskiptavinum. Í gögnum frá apríl 2009 kemur fram að í innflutningi stafaði um helmingur af veltu frá 20 stærstu viðskiptavinum. Með svipuðum hætti kemur fram í gögnum frá Samskipum frá október 2009 að 38 stærstu viðskiptavinir fyrirtækisins í sjóflutningum stóðu að baki um 66% af tekjum þess af sjóflutningum.

3331. Stórir viðskiptavinir Eimskips og Samskipa voru ekki eingöngu mikilvægir vegna tekjuhliðar í rekstrarreikningi flutningafyrirtækjanna. Þannig gat mikilvægi kaupenda á flutningaþjónustu einnig birst í því að flutningafyrirtækin sömdu þá við viðskiptavininn til lengri tíma með það fyrir augum að tryggja sem best nýtingu skipakerfis þeirra og lágmarka fastan einingakostnað (kostnaðarhliðin).

3332. Varðandi mikilvægi flutningsþjónustu til Alcoa skal þess einnig getið að samdráttur hér á landi eftir hrunið 2008 kom misjafnlega niður á flutningum einstakra veruflokka til og frá Íslandi. Ekki varð samdráttur í t.d. innflutningsmagni á nauðsynjavörum (eins og mat og drykk og ódýrari húsgögnum) og útflutningi tengdum stóriðju og sjávarafurðum. Út frá sjónarhóli samkeppni flutningafyrirtækja eins og Samskipa og Eimskips hefðu kaupendur flutningaþjónustu í fyrrnefndum veruflokkum (þ.á m. Alcoa) því haustið 2008 átt að verða ennþá mikilvægari en áður fyrir rekstur flutningafyrirtækjanna (og kaupendastyrkur þeirra meiri en ella).

3333. Á árinu 2008 og lengst af á rannsóknartímabilinu voru stóriðjufyrirtækin á meðal allra stærstu og mikilvægustu viðskiptavina Eimskips og Samskipa, sérstaklega í útflutningi og einkum þegar miðað er við flutningsmagn (þyngd), en raunar einnig þegar mælt er í tekjum, sbr. kafla 6.5. Alcoa var þeirra stærst, með um 340.000 tonna framleiðslugetu á ári.

3334. Alcoa var á rannsóknartímabili þessa máls í viðskiptum við bæði Eimskip og Samskip. Sem fyrr segir samdi Alcoa við Samskip um útflutning á áli til Evrópu árið 2007.[1730] Eimskip sá aftur á móti um alla skipaafgreiðslu fyrir Alcoa í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði en í því fólst meðal annars uppskipun á 690.000 tonnum af súráli á ári og öllum aðföngum til álframleiðslu, svo og öll lestun á áli til útflutnings sem nam á fjórða hundrað þúsund tonnum á ári. Einnig var í gildi samningur milli Alcoa og Eimskips um landflutninga hér á landi, innflutning á rafskautum frá Mosjoen í Noregi og útflutning á rafskautaleifum til endurvinnslu í Noregi, sbr. umfjöllun í kafla 6.5. Alcoa hefur afhent Samkeppniseftirlitinu umræddа samninga.[1731]

3335. Eins og lýst er í kafla 6.5 tilkynnti Eimskip í fjölmiðlum á árinu 2007 að það hafi gert samkomulag við Alcoa um útflutning á áli sem næmi 40.000 tonnum af áli til Bandaríkjanna. Í gögnum málsins er á hinn bóginn ekki að finna stoð fyrir því að það samkomulag hafi verið í gildi eða unnið á grundvelli þess. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að árið 2007 var gert ráð fyrir því hjá Alcoa að allt að 100% af álframleiðslu fyrirtækisins færi markað í Evrópu, en hluti framleiðslunnar gæti verið seldur á markað í Bandaríkjunum. Í reynd fór það svo að nær öll álframleiðsla Alcoa á rannsóknartímabilinu fór á Evrópumarkað.

9.2.3. Samskip fara fram á að Alcoa greiði hærra verð

3336. Í samtímagögnum Samskipa frá sumri og hausti 2008, sem tengdust verkþáttum í *„Nýtt upphaf*" verkefninu, var sem áður segir fjallað um *„stóru myndina*" eða *„stóru málin*", þ.e. um breytingar á siglingakerfi, samstarf við Eimskip og skipti á *„slottum*", verðhækkanir o.fl. Í því samhengi var gjarnan vísað til útflutningsþjónustu Samskipa á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Var stillt upp

[1730] Í Morgunblaðinu 14. október 2007 var samningi Alcoa og Samskipa lýst svo: *„ALCOA Fjarðaál hefur samið við Samskip um að annast flutninga á framleiðslu fyrirtækisins til Evrópu næstu fimm árin. Meginhluti framleiðslu Alcoa Fjarðaáls fer á Evrópumarkað. Flutningarnir munu stórauka umsvif Samskipa á Íslandi.*
Þetta kemur fram í fréttatilkynningu frá Alcoa.
Árleg framleiðslugeta 346 tonn
Það voru [[…]]*, forstjóri Alcoa Fjarðaáls, og* [[…]]*, forstjóri Samskipa, sem undirrituðu samninginn í dag í upplýsingamiðstöð Alcoa Fjarðaáls og Fjarðabyggðar við Sómastaði í Reyðarfirði.*
Árleg framleiðslugeta Alcoa Fjarðaáls í Reyðarfirði er áætluð um 346 þúsund tonn og verður meginhluti framleiðslunnar sendur á Evrópumarkað. Umsvif Samskipa á Íslandi munu því stóraukast með samningnum. Heildarvöruútflutningur frá Íslandi eykst um tæpan fjórðung í tonnum talið með tilkomu Fjarðaáls.
„Þetta er mikilvægur og hagstæður samningur fyrir Alcoa Fjarðaál. Með honum verða Samskip tengiliður við viðskiptavini okkar í Evrópu. Ég reikna með því að þessir flutningar muni einnig koma öllu Norðausturlandi til góða og að þeir muni breyta flutningamynstri á landinu öllu," *sagði [*[…]*], forstjóri Alcoa Fjarðaáls við undirritun samningsins.*
Skipafloti Samskipa stækkar
„Við hjá Samskipum væntum mikils af þessu samstarfi við Alcoa Fjarðaál. Við höfum annast gríðarlega mikla flutninga fyrir stóriðjuframkvæmdirnar hér eystra og höfum í tengslum við þá flutninga eflt siglingakerfi okkar til muna. Við erum núna með vikulegar siglingar til Reyðarfjarðar en það er ljóst að þessi samningur við Alcoa Fjarðaál mun leiða til stækkunar á skipaflota okkar og jafnframt aukinnar almennrar flutningsgetu þegar flutningarnir verða komnir á fullan skrið," *sagði [*[…]*], forstjóri Samskipa.*"
Í fréttatilkynningunni er sagt að Alcoa Fjarðaál muni jöfnum höndum framleiða hreint ál, ýmiskonar álblöndur fyrir margvíslega iðnaðarframleiðslu og álvíra sem notaðir eru í háspennustrengi. Reikna má með að útflutningsverðmæti framleiðslu Fjarðaáls muni nema um 50-60 milljörðum króna á ári, miðað við álverð og gengi gjaldmiðla eins og það er nú.
„Stefnt er að enn frekari uppbyggingu Samskipa eystra í kjölfar samningsins en félaginu hefur þegar verið úthlutað lóð á athafnasvæði Mjóeyrarhafnar. Ekki verður greint frá einstökum efnisatriðum samningsins," *segir ennfremur í fréttatilkynningunni.*" Sjá: *„Samskip annast álflutninga fyrir Alcoa Fjarðarál*", 14.10.2007. Morgunblaðið, aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1169906/.

[1731] Afhent skjöl frá Alcoa Fjarðaál. Afhent þann 31.10.2017. *„Stevedoring Agreement Reydarfjordur Harbor between Alcoa Fjardaál and Eimskip*". Samningur undirritaður *21.12.2006. „Framlenging á hafnarvinnusamningi milli ALCOA og Eimskips*". Samningur undirritaður *17.12.2011. „Third Amendment Agreement to the Stevedoring Agreement between Alcoa Fjardaal and Eimskip*". Samningur undirritaður 20.02.2013. *„Contract of Affreightment between Alcoa Fjarðaál and Hf. Eimskipafélag Íslands from September 3rd 2007 to September 2nd 2012*". *„Addendum to the Contract of Affreightment between Eimskip and ALCOA, dated 6th day of November, 2007 (the Contract).*" Afhent skjal frá Alcoa Fjarðaál. Afhent þann 3.11.2017. *„Þjónustusamningur Alcoa Fjarðaál og H.F. Eimskipafélags Íslands um flutning milli áætlunarstaða innanlands. Samningur um flutninga á landi.*" Samningur undirritaður 1.12.2007.

sviðsmyndum þar sem m.a. var gert ráð fyrir að Samskip hættu flutningum fyrir Alcoa[1732] eða að flutningsgeta Samskipa yrði takmörkuð og auknu samstarfi við Eimskip komið á, m.a. tengdu flutningum fyrir Alcoa t.d. með því að Eimskip myndi taka að sér flutning á hluta af álinu til Evrópu *„fyrir"* Samskipa, flytja tóma gáma til Reyðarfjarðar og samþykkja Steinweg (fyrirtækið sem annaðist hafnarþjónustu í Rotterdam vegna útflutnings á áli Alcoa) sem *„depot"* í Rotterdam, sbr. t.d. gögnin sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send frá (S)forstö-flutnstj að kvöldi 24. júlí 2008 og kafla 8.13.[1733] Í skjölum starfsmanna Samskipa frá júlí 2008 um endurmat á siglingakerfum var stefnt að því að gerðar yrðu breytingar á samningi fyrirtækisins við Alcoa og m.a. var aukið samstarf við Eimskip sem áður segir grundvöllur þessara breytinga, sbr. kafla 8.13.1.

3337. Samtímis því að Samskip gripu til verulegra gjaldskrárhækkana þann 1. september 2008 vann (S)aðaleig-stjform-SH að því og gaf fyrirmæli til samstarfsmanna sinna um að grípa til enn frekari aðgerða, m.a. með verðhækkunum gagnvart lykilviðskiptavinum eins og Alcoa, sbr. kafla 8.15.11.

3338. Í framhaldi af fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH var strax hafist handa og undirbjuggu Samskip tillögur um breytingar á samningi sínum við Alcoa um útflutning á áli til Evrópu. Samskip óskuðu síðan eftir fundi með Alcoa Inc. sem var haldinn í Bandaríkjunum þann 15. september 2008.[1734] Föluðust Samskip sem áður segir eftir mikilli verðhækkun á samningi sínum við Alcoa frá október 2007.

3339. Í þessu samhengi verður að hafa í huga fund sem m.a. (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl áttu stuttu áður, þann 5. september 2008, þar sem fjallað var um breytingar á siglingakerfum og viðskipti við Alcoa.[1735] Einnig vísast til glærukynningar (S)frkvstj-millilandasv degi síðar um takmörkun á flutningsgetu Samskipa og samstarf við Eimskip, svokölluð *„ALCOA mín"* leið. Einnig ber að rifja upp áðurnefnd tölvupóstsamskipti innan Eimskips 10. – 11. september 2008 (milli m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) og fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 (sama dag og Samskip funduðu með Alcoa í Pittsburgh í Bandaríkjunum, sbr. framangreinda umfjöllun). Samkvæmt þessum gögnum fjölluðu umræddir framkvæmdastjórar hjá Eimskip um útflutning á áli Alcoa til Evrópu og möguleika á því að tryggja að Eimskip gæti fengið *„fast magn"* af flutningum Samskipa fyrir Alcoa til Evrópu.

3340. Í framhaldi af fundi Samskipa með Alcoa 15. september 2008 sendu Samskip 19. september 2008 tillögu um verulega verðhækkunina til Alcoa.[1736]

3341. Hvergi kemur fram í samtímagögnum að Samskip hafi óttast að þessi krafa um verulega verðhækkun gagnvart hinu erlenda stórfyrirtæki myndi leiða til þess að Alcoa viðskiptin myndu færast til Eimskips eða leiða til atburðarásar þar sem samkeppni myndi aukast.

3342. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv funduðu eins og áður greinir þann 6. október 2008 um atriði sem tengdust *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Eins og rökstutt er í kafla 8.17.5 og 8.17.17 telur Samkeppniseftirlitið að á fundinum hafi aftur m.a. verið rætt um þann þátt *„Nýtt upphafs"* verkefnisins sem tók til siglinga milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Hafi verið rætt um siglingakerfin og takmörkun á flutningsgetu og tengd málefni eins og flutninga fyrir Alcoa.

3343. Tveimur dögum eftir fund (S)frkvstj-millilandasv með Eimskip, eða þann 8. október 2008 hafnaði Alcoa því að ganga að verðhækkun Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.9.[1737] Samkvæmt

---

[1732] Áætlanir Samskipa gerðu einnig ráð fyrir að í stað viðskipta sem Samskip létu frá sér fengi fyrirtækið einhver önnur viðskipti í staðinn, t.d. að Samskip hætti að sigla til Grundartanga og láti þar með frá sér viðskipti við Elkem en fái í staðinn frá Eimskip viðskipti við Byko. Sjá kafla 8.16.2.3 og 8.16.9.
[1733] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Siglingakerfi – hagræðing xls."*. Fannst vistað á […] Doc. ID. 0.7.33.16246. Fannst einnig á heimasvæði […] Doc. ID. 0.7.33.31337.
[1734] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum við Alcoa Inc. Sjá m.a. tölvupóst […] Doc. ID. 0.7.33.798228. Sjá einnig síðari tölvupósta um sama efni milli sömu aðila, m.a. tölvupóstur […] Doc. ID. 0.7.33.801249.
[1735] Sjá kafla 8.16.2.
[1736] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. *„Alcoa Samskip Addendum 19-09-08.doc"* og *„Import 07.xls"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.804420. Í fylgiskjölunum er að finna tillögu Samskipa til Alcoa um viðauka á samningi aðila um útflutning á áli til Evrópu.
[1737] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.810905.

upplýsingum Samskipa áttu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv fund með Alcoa þann 10. október 2008. Samtímagögn sýna að á þeim tíma hafi Samskip sett fram kröfu um breytingu á samningnum við Alcoa vegna takmörkunar á flutningsgetu og áfram gerð sú krafa af hálfu Samskipa að verð myndi hækka, þótt aðeins hafi liðið dagar frá því að Alcoa hafði hafnað fyrirætlunum Samskipa um að hækka verð í samningi fyrirtækjanna.

3344. Hér ber að árétta að sama dag og Samskip halda því fram að hafa átt fund með Alcoa, var útbúin viðskiptaáætlun hjá Eimskip fyrir árið 2009, þar sem fram kom að eitt helsta tækifæri Eimskips á Austurlandi væri möguleiki á því að hluti flutninga Samskipa fyrir Alcoa frá Reyðarfirði til Evrópu myndi færast til Eimskips („*Samskip ? hluti til Eimskips*"). (E)svæðisstj1 sendi áætlunina til (E)frkvstj-innanl daginn eftir, þann 11. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.14.

9.3. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip

3345. Hér ber á ný að rifja upp að (S)aðaleig-stjform-SH lýst því yfir í lok september 2008 að „*mynd*" yrði komin á „*stóru málin*" 20. október 2008. Þessi stóru mál voru Alcoa, siglingakerfið og áframhaldandi hækkun á verði. Þá ber árétta að (S)forstö-innfl1 hafði 15. október 2008 á fundi með öðrum lykilstjórnendum Samskipa verið falið að ræða við Eimskip um „*almennt slotverð*" og sama dag sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og lagði til að Eimskip og Samskip myndu gera „*almennan slot sharing samning*" (samstarfsamning í sjóflutningum tengdum Íslandi). (E)frkvstj-flutnkerf svaraði samdægurs og sagði Eimskip tilbúið „*að skoða allt*" með Samskipum.

3346. (S)frkvstj-millilandasv svaraði þeim tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf kl. 09:23 mánudaginn 20. október 2008. Í honum sagði:

„*Sæll* [(E)frkvstj-flutnkerf] *okkar hugmyndir eru að gera þetta sem tímabundna útvíkkun á neyðarsamkomulagi sbr. meðfylgjandi […]*"[1738]

3347. Meðfylgjandi voru drög að víðtæku samkomulagi um samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi. Kom þar m.a. fram að Eimskip og Samskip vilji;

„*nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður.*"

3348. Er þessu skjali lýst nánar í kafla 9.12.2.

3349. Sagði einnig í framangreindum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv að ljóst væri að samþykki Samkeppniseftirlitsins þyrfti fyrir þessu samkomulagi (sem samkvæmt efni sínu fól m.a. í sér flutningasamstarf og verðsamráð keppinauta með 90 - 95% markaðshlutdeild) og spurði hann (E)frkvstj-flutnkerf hvort Eimskip væri sátt við að Samskip myndu senda Samkeppniseftirlitinu þetta samkomulag. (E)frkvstj-flutnkerf framsendi samkomulagið til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl og spurði þá: „*Hvernig lýst ykkur á þessi verð?*".[1739] Minntist hann hins vegar ekki á þörfina fyrir undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.

3350. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði einnig samdægurs framangreindum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv og sagði: „*Við skoðum þetta og kem til baka.*" Stuttu síðar sama dag sendi (E)frkvstj-flutnkerf annan tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og í honum sagði: „*Okkur finnst þetta vera í lægri kantinum viljum sjá EUR 200 hækkun á þessi verð þar sem þetta er stack/stack, heyri frá þér.*"[1740]

3351. Árla morguns sama dag, 20. október 2008, birti Lloyd's List frétt á vefnum: „*Samskip trims vessel capacity on Icelandic services*".[1741] Fréttin var stutt og vísað til samtals blaðamannsins við (S)aðaleig-

[1738] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.438179.
[1739] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.438179.
[1740] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.33354.
[1741] „*Samskip tims vessel capacity on Icelandic services*", 20.10.2008. Lloyd's List. Aðgengilegt á slóð: https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL083886/Samskip-trims-vessel-capacity-on-Icelandic-services.

stjform-SH. Kom fram í fréttinni að Samskip myndu hætta að sigla einu skipi í þjónustu við Ísland án þess að það væri útlistað nánar.

3352. Klukkan 07:52 að íslenskum tíma fékk (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst frá stjórnanda Samskipa erlendis sem spurði hvort fréttin væri rétt og spurði m.a. hvenær þetta yrði tilkynnt innanhúss.[1742]

3353. Klukkan 8:56 sama morgun sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til stjórnenda Samskipa erlendis sem viðbrögð við fyrrnefndri frétt Lloyd's (til (S)frkvstj-N-Am, (S)frkvstj-Holland o.fl.), afrit fór til stjórnenda Samskipa á Íslandi; (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-MCL, (S)stjórnarm-fjármstj, (S)forstö-umb.erl, (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-fjárm. Heiti póstsins var *„Iceland service – capacity*". Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH kom fram eftirfarandi: "*Hi - it is out in the market that we, Samskip, are reducing capacity on Iceland. Can confirm that we are working on this, negotations still taking place with shipowner and no conclusion there. The idea would be to operate Arnafell / Helgafell on same route as is today, and Akrafell on route between Reydarfjordur, Faroe Island, Rotterdam and UK, and then redeliver Hvassafell - but nothing concluded yet as said.*"[1743]

3354. Klukkan 11:59 áframsendi (S)aðaleig-stjform-SH þennan tölvupóst til (S)forstö-markaðs, forstöðumanns samskiptadeildar Samskipa (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) og sagði: *„Vinsamlega láta fréttina fylgja með og umorða það sem ég segi, á íslensku, til forstöðumanna innanhúss, hafa sem algjört trúnaðarmál*".

3355. Stuttu síðar sendi (S)forstö-markaðs tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH (afrit sent til (S)frkvstj-millilandasv):

„má þetta vera svona?

Trúnaðarmál

Í nýjasta blaði Loyd's List er frétt um Samskip, þar sem sagt er að félagið fækki skipum í ferðum til og frá Íslandi. Hið rétta í málinu er, að verið er að skoða þann möguleika að breyta siglingakerfi félagsins þannig að Arnarfell og Helgafell verði óbreytt, Akrafell sigli milli Reykjavíkur, Reyðarfjarðar, Færeyja, Rotterdam og UK en Hvassafellinu verði skilað. Viðræður standa yfir milli Samskipa og eiganda skipsins en endanlega ákvörðun hefur ekki verið tekin.

Vinsamlega farið með þessar upplýsingar sem trúnaðarmál, vísið fyrirspurnum utanhúss sem kunna að berast til [(S)forstö-markaðs] *og takið á innanhúss fyrirspurnum í samræmi við ofangreint.*"

3356. (S)frkvstj-millilandasv svaraði: *„Flott*".[1744]

3357. Síðar sama dag, kl. 15:59 þann 20. október 2008, sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Meðfylgjandi honum voru drög að lengri frétt um Samskip í tímaritinu Lloyd's List. Í drögunum var vitnað til samtals blaðamannsins við (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-MCL. Kom fram að Samskip myndu fækka skipum, sem hefðu sinnt flutningum til og frá Íslandi, um eitt. Bað (S)aðaleig-stjform-SH (S)aðaleig-stjform-SH um að lesa yfir drögin og sagði að þetta hefði verið greinin sem hefði átt að birtast en *„head-lines*" hafi birst úr henni þennan sama morgun (sbr. umfjöllun hér að framan um styttri frétt Lloyd's).[1745]

3358. Skömmu seinna sama dag, kl. 16:22 þann 20. október 2008, sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-MCL. Greindi (S)aðaleig-stjform-SH frá því að hann hefði rætt við (S)aðaleig-stjform-SH og bað hann (S)frkvstj-MCL að hafa samband við blaðamanninn hjá Lloyd's List og biðja hann um að fresta birtingu á fréttinni til fimmtudagsins 23. október 2008. Samkvæmt tölvupósti (S)aðaleig-

[1742] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.516871. Afritaður tölvupóstur […] Doc. ID. 0.7.33.516878.
[1743] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.33.516896.
[1744] Afritud tölvupóstsamskipti. […] Doc. ID. 0.7.33.517127.
[1745] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.517361.

stjform-SH var ástæða þess að hann og (S)aðaleig-stjform-SH vildu fresta birtingu lengri útgáfu af fréttinni eftirfarandi:

„We are today, tuesday and wed.day finalizing agreements with vessel owner and Alcoa and Eimskip, and would be great if this can be delayed till Thursday."[1746]

3359. Framangreind ummæli (S)aðaleig-stjform-SH 20. október 2008, um samninga við Eimskip skulu sett í samhengi við að 20. október 2008 og næstu daga á eftir áttu sér stað samskipti milli Samskipa og Eimskips varðandi m.a. almennt slotverð og hið „*útvíkkaða neyðarsamkomulag*", sbr. umfjöllun hér að framan. Einnig vísast til tölvupósts (S)aðaleig-stjform-SH 2. nóvember 2008 þar sem hann sendi sjálfum sér minnislista. Eitt atriði á lista (S)aðaleig-stjform-SH var: „*Eimskip – nýir samningar*", sbr. umfjöllun hér síðar.

3360. Sama kvöld og (S)aðaleig-stjform-SH sagði Samskip vera að ljúka samningum við m.a. Eimskip, sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til áðurnefnds blaðamanns Loyd's List (og (S)aðaleig-stjform-SH), þar sem hann óskaði eftir að ræða við blaðamanninn um breytingar á drögunum að fréttinni.[1747] Gögnin sýna símtal (S)frkvstj-MCL við blaðamanninn daginn eftir og sama dag sendi (S)frkvstj-MCL athugasemdir við drög að frétt Lloyd's til blaðamannsins.[1748] Að morgni 22. október 2008 var (S)frkvstj-MCL ennþá í samskiptum við (S)aðaleig-stjform-SH vegna breytingatillagna Samskipa á drögum fréttarinnar. Samkvæmt gögnum málsins var fyrirhugað að birta lengri útgáfu af fréttinni 28. október 2008. [1749] Líkt og í styttri frétt Lloyd's bera gögn málsins með sér að í lengri útgáfu fréttarinnar hafi verið fjallað um starfsemi Samskipa erlendis og hér á landi og Samskip væru að fækka um eitt skip í flutningum tengdum Íslandi með því að leggja öðru stærra skipi fyrirtækisins sem sigldi á Leið 2. Aðrar upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar Samskipa, eins og um fyrirhugaða siglingaáætlun o.s.frv., komu ekki fram í fréttinni.[1750] Þær upplýsingar voru fyrst birtar opinberlega þegar Samskip tilkynnti breytingu á siglingakerfinu 31. október 2008, sbr. umfjöllun hér síðar.

3361. Samkvæmt framangreindum tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-MCL 20. október 2008 voru Samskip um það bil að ljúka samningum sem tengdust breytingum á siglingakerfinu og við Alcoa og Eimskip. Eins lýst verður hér á eftir áttu Samskip og Eimskip í samskiptum miðvikudaginn 22. október 2008 og sátu þann dag fund með Alcoa. Fyrir hönd Samskipa var (S)frkvstj-millilandasv þátttakandi í þeim samskiptum.

3362. Hér ber og að líta til þess að daginn áður, þann 21. október 2008, boðaði (E)forstö-innfl þá (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl til innanhússfundar hjá Eimskip. Fundinn átti að halda í hádeginu 23. október 2008 og átti að ræða samstarf við Samskip. Nánar tiltekið var fundarefnið eftirfarandi:

„Samskip samningur ex USA og Neyðarsamkomulag um gámaflutninga".[1751]

3363. Samkvæmt þessu ætluðu stjórnendur Eimskips, sem átt höfðu í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, að hittast daginn eftir samskipti Eimskips og Samskipa á Reyðarfirði til þess að ræða tvö málefni sem féllu undir verkþáttinn „*Slotsamningar í siglingakerfinu*" í „*Nýtt upphaf*" verkefninu, sbr. glærukynningin sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Var hér um að ræða annars vegar samstarf í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku og hins vegar samstarf í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda.

3364. Í mgr. 1030 – 1031 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-MCL frá 20. október 2008. Staðhæfa Samskip m.a. að (S)aðaleig-stjform-SH hafi verið

[1746] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.517383.
[1747] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.521140.
[1748] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.518157.
[1749] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. ID. 0.7.33.518983. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.518157. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.521140. Sjá hér einnig mgr. 41 í athugasemdum Samskipa við AI.
[1750] Afritуð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.518973.
[1751] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.440258.

að fyrirbyggja að upplýsingar um breytingar á siglingakerfi Samskipa yrðu opinberar áður en þeir, sem höfðu beina hagsmuni af breytingunum, þar með talið Eimskip sem rekstraraðili hafnarsamnings Alcoa í Mjóeyrarhöfn, gætu upplýst sitt fólk og gert viðeigandi ráðstafanir innanhús. Tilvísun (S)aðaleig-stjform-SH í tölvupóstinum til samkomulags við Eimskip segja Samskip að varði þjónustu Eimskips til Samskipa við lestun og losun skipa í Mjóeyrarhöfn. Eins og fjallað er um í kafla 25.29 eru þessar skýringar Samskipa ekki í samræmi við samtímagögn.

3365. Þá eru þessar skýringar Samskipa í athugasemdum við AI ekki í samræmi við síðar framkomnar skýringar Samskipa í bréfi fyrirtækisins 13. júní 2022. Í því bréfi staðhæfa Samskip að gæta hafi átt trúnaðar innan Samskipa um upplýsingar um breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins, sbr. tölvupóstsamskipti (S)aðaleig-stjform-SH og starfsmanns samskiptadeildar Samskipa ((S)forstö-markaðs) frá 20. október 2008. Segja Samskip að þá hafi ennþá staðið yfir viðræður við eiganda Hvassafells og því hafi ekki verið upplýst um breytingarnar hvorki innanhúss né opinberlega. Farið hafi verið fram á að trúnaðar væri *„gætt innan Samskipa um þetta efni, þ.e. stöðu mála gagnvart eiganda skipsins og þá jafnframt hugsanlegar breytingar á siglingakerfi félagsins*".

3366. Dregur þetta ósamræmi úr trúverðugleika umfjöllunar Samskipa.

9.4. Samskipti 22. október 2008 og atvik í kjölfarið

9.4.1. Samskipti m.a. Samskipa og Eimskips 22. október 2008

3367. Þann 22. október 2008 var haldinn fundur Eimskips, Samskipa og Alcoa. Fulltrúar Eimskips voru (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1. Fulltrúar Samskipa á fundinum voru (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl.

3368. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um samskipti Eimskips og Samskipa 22. október 2008.[1752] Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum eða í tengslum við hann. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við andmælaskjöl í málinu.

3369. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip áttu í samskiptum 22. október 2008. A.m.k. fór fram fundur þann dag á Reyðarfirði sem var nefndur í samtímagögnum: *„Joint meeting of Eimskip Terminal, Samskip and Alcoa to review terminal Operations and cooperation*".[1753]

3370. Eins og fram hefur komið var Alcoa í viðskiptum bæði við Samskip (flutningur á áli til Evrópu) og Eimskip (m.a. skipaafgreiðsla á Reyðarfirði). Að kvöldi 22. október 2008 sendi (E)frkvstj-innanl, sem átti í samskiptunum af hálfu Eimskips þennan dag, tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)svæðisstj1) og lýsti því hvað hafði verið rætt. Segir í tölvupóstinum að fundurinn hafi staðið yfir í um tvær klukkustundir og Samskip og Alcoa hafi sagst vera ánægð með þjónustu Eimskips á Reyðarfirði. Samkvæmt frásögn (E)frkvstj-innanl var einnig ljóst að Samskip og Eimskip áttu einnig samskipti um eitt af *„stóru málum*" Samskipa og viðfangsefni *„Nýtt upphaf*" verkefnisins, þ.e. breytingu á siglingakerfinu og fækkun skipa. Samkvæmt tölvupósti (E)frkvstj-innanl hafi eftirfarandi verið rætt milli fyrirtækjanna;

„að Samskip ætla að hætta með annað skipið og vera með beinar siglingar á RFJ án viðkomu í REY og verða á RFJ á 8-9 daga fresti."

3371. Einnig upplýsti (E)frkvstj-innanl um að Samskip muni senda Eimskip nýja siglingaáætlun og að Samskip séu;

[1752] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.
[1753] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.515817. Sjá einnig afritað tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.249723.

„með þessu að reyna að bregðast við minnkandi magni í flutningum og sigla líklega áfram á IMM og RTM en sleppa FOTHO.“

3372. Einnig segir (E)frkvstj-innanl að þetta styrki stöðu Eimskips á Austurlandi og skapi möguleika fyrir Eimskip að *„ná einhverju magni af áli inn í okkar línuskip frá RFJ, (E)frkvstj-skiparekst er að vinna í því. Einnig er ljóst að miðað við þau verð sem að við teljum að séu í gangi milli Alcoa og S-line* [Samskip] *þá verður þungur róður framundan hjá þeim en (E)frkvstj-flutnkerf ætlaði að reikna aðeins út hvernig kostnaðarmyndin hjá þeim liti út.“*

3373. (E)forstj svaraði þessum tölvupósti og sagði:

„Frabaert felagar, ljos i myrkrinu“.[1754]

3374. Áðurnefndur tölvupóstur (E)frkvstj-innanl 22. október 2008 er skýrt samtímagagn. Samkvæmt honum er ljóst að Samskip höfðu veitt helsta keppinaut sínum upplýsingar um áform sín varðandi mjög mikilvæg samkeppnisleg atriði. Þegar af þeirri ástæðu var upplýsingamiðlunin milli keppinautanna sjálfstætt brot gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun um ólögmæt upplýsingaskipti í kafla 4.6.3.

3375. Hér ber og að líta til þess að þennan sama morgun og Samskip greindu Eimskip frá fyrirætlun sinni um að hætta með eitt skip sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv og greindi frá því að hann hefði haft samband við erlenda skipafélagið Maersk og kannað hvort það félag hefði þörf fyrir eitt skip Samskipa (Akrafell eða Hvassafell). Tók (S)forstö-flutnstj fram að hann hefði beðið Maersk um trúnað um þessa fyrirspurn:

„Bað um að þetta væri prívat.“[1755]

3376. Telur Samkeppniseftirlitið að þessi orð (S)forstö-flutnstj séu enn frekar til vitnis um að Samskip hafi veitt Eimskip viðkvæmar upplýsingar á fundinum á Reyðarfirði. Í innanhússgögnum Samskipa kom eins og áður segir jafnframt fram að um *„algjört trúnaðarmál“* væri að ræða.[1756] Sömuleiðis eru sterkar vísbendingar um að Samskip hafi fyrir fundinn einnig verið búin að veita Eimskip þessar upplýsingar um takmörkun á flutningsgetu og upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingaáætlun fyrirtækisins, sbr. nánar hér að framan og á eftir. Samræmist það markmiði fyrirtækjanna með *„Nýtt upphaf“* verkefninu og samskiptum vegna þess, sbr. m.a. fundi fyrirtækjanna 5. september og 6. október 2008. Er það einnig í samræmi við viðurkenningu Eimskips í sáttinni á alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip á þessum tíma. Ber og almennt að horfa til þess að ítrekuð samskipti fyrirtækjanna frá miðju ári 2008 voru til þess fallin að draga úr sjálfstæði þeirra, æskilegri óvissu á markaði og þeirri samkeppni sem gat ríkt á milli fyrirtækjanna. Þau samskipti sem áttu sér stað milli fyrirtækjanna 22. október 2008 fela í sér eitt þeirra atriða sem litið er til við heildarmat á háttsemi fyrirtækjanna.

3377. Í mgr. 55 í svarbréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 er staðfest að gæta hafi átt trúnaðar innan Samskipa um upplýsingar um breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins, sbr. tölvupóstsamskipti (S)aðaleig-stjform-SH og starfsmanns samskiptadeildar Samskipa ((S)forstö-markaðs) frá 20. október 2008. Segja Samskip að þá hafi ennþá staðið yfir viðræður við eiganda Hvassafells og því hafi ekki verið *„tímabært“* að *„tilkynna formlega um þessar breytingar, hvorki innanhúss né opinberlega“*. Farið hafi verið fram á að trúnaðar væri *„gætt innan Samskipa um þetta efni, þ.e. stöðu mála gagnvart eiganda skipsins og þá jafnframt hugsanlegar breytingar á siglingakerfi félagsins“*. Samskip á hinn bóginn byggja á því að tölvupóstur (S)aðaleig-stjform-SH, ásamt tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-Imming1 og (S)aðaleig-stjform-SH 20. október 2008 og tölvupóstur

[1754] Undirstrikanir SE. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.249723.
[1755] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.518631.
[1756] Sjá einnig um trúnað um upplýsingarnar sem er áréttaður í tölvupósti hjá æðstu stjórnendum Samskipa. Þar kemur m.a. fram 20.10.2008 að upplýsingarnar um breytingu á skipakerfinu séu *„algjört trúnaðarmál“*. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. *„Re: Fw: Iceland service – capacity“*, dags. 20.10.2008, kl. 11:59, 13:38 og 13:43. Doc. ID. 0.7.33.517127.

(S)aðaleig-stjform-SH til stjórnenda Samskipa erlendis sama dag, staðfesti að engar upplýsingar hafi farið frá Samskipum til Eimskips um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Eins og rakið er í kafla 25.30.1 er þeim sjónarmiðum Samskipa hafnað. Gögnin sýna skýrlega að það var Samskip sem miðluðu upplýsingunum til Eimskips, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)svæðisstj1) dags. 22. október 2008, sbr. einnig tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst, til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý 22. október 2008 um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa"*, sbr. umfjöllun kafla 9.4.2. Trúnaðarupplýsingarnar gátu ekki komið annars staðar frá miðað við lýsingar Samskipa. Um var að ræða upplýsingar sem fyrirtækið sjálft *„flokkaði"* eða skilgreindi í samtímagögnum sem *„algjört trúnaðarmál"*. Var um að ræða viðkvæmar upplýsingar í samkeppnislegu tilliti og fór miðlun Samskipa á upplýsingunum til Eimskips gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun hér að framan.

3378. Einn þáttur í samráði Samskipa við Eimskip vegna siglingakerfisbreytinganna og takmörkunar á flutningsgetu var samnýting á flutningakerfum vegna sjóflutninga milli Íslands og Færeyja. Þegar samskipti áttu sér stað milli Samskipa og Eimskips 22. október 2008 höfðu fyrirtækin m.a. unnið að þeim þætti samráðsins, sbr. m.a. drög að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi"* sem unnin voru með aðkomu (S)frkvstj-millilandasv en hann hafði átt í ítrekuðum samskiptum við Eimskip m.a. 22. október 2008, sbr. umfjöllun um samtímagögn í köflum 8.16.5, 8.17 og 8.19.

3379. Þegar fyrirtækin áttu í samskiptum 22. október 2008 sýna samtímagögn sem stafa frá (S)frkvstj-millilandasv (sem sat umræddan fund á Reyðarfirði) að Samskip voru á þeim tíma ennþá að undirbúa hvað skyldi gera með viðkomu í Færeyjum.[1757] Í frásögn (E)frkvstj-innanl af fundinum til yfirmanna sinna sagði hann að Samskip myndu *„líklega"* sigla áfram á viðkomuhafnir í Immingham og Rotterdam en sleppa Færeyjum. Sýnir þetta hversu nákvæmum upplýsingum Samskip miðluðu til keppinautarins um undirbúning og ákvarðanir fyrirtækisins. Engu að síður fór það svo að fyrirtækið ákvað að hafa viðkomu í Færeyjum á Leið 2, sbr. nánari á eftir umfjöllun um tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv frá 29. október 2008.

3380. Fundur Eimskips, Samskipa og Alcoa átti sér stað fyrir hádegi þann 22. október 2008. Fram kemur í framangreindum tölvupósti (E)frkvstj-innanl, að kvöldi þessa dags, að Samskip og Alcoa muni funda eftir hádegi og næsta dag. Ljóst er að í þeim viðræðum átti m.a. að ræða áfram um verðlagningu á þjónustu Samskipa, sbr. m.a. tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH þann 22. október til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl þar sem (S)aðaleig-stjform-SH bað þá að hafa samband við sig áður en þeir hefji viðræður við Alcoa næsta dag.[1758]

3381. Lyktaði viðræðum Samskipa og Alcoa rúmum mánuði síðar, 24. nóvember 2008, með því að samið var um breytingar á rúmlega ársgömlum samningi frá 10. október 2007. Breytingarnar fólu einkum í sér mjög mikla verðhækkun á þjónustunni (131% hækkun á flutningsgjaldi), ásamt því að þjónusta til Alcoa var skert verulega, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9.7. Höfðu Samskip því náð því fram að draga verulega úr flutningsgetu samhliða því að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

3382. Í samtímagögnum Samskipa og Eimskips frá tímabilinu júlí 2008 til 22. október 2008 er eins og áður segir fjallað um þann möguleika að Eimskip taki að sér hluta af flutningum Samskipa á áli fyrir Alcoa til Rotterdam. Í samræmi við þennan aðdraganda lýsti (E)frkvstj-innanl því í tölvupóstinum til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl (eftir samskipti fyrirtækjanna 22. október 2008) að möguleiki væri að Eimskip myndi fá hluta af þessum flutningum Samskipa. Sem fyrr sagði svaraði (E)forstj tölvupósti (E)frkvstj-innanl með þessum orðum: *„Frabaert felagar, ljos i myrkrinu"*. Eins og lýst verður ríkti síðan mikil ánægja innan Eimskips með að fyrirtækið hefði fengið til sín hluta af þeim álútflutningi sem féll undir samning Samskipa við Alcoa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9.11.

[1757] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„pom skipapæling.xls"*, vistað á heimasvæði […] Doc. ID. 0.7.33.25561. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„skipapæling.xls"*, vistað á heimasvæði […] Doc. ID. 0.7.33.24802.
[1758] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.519160.

3383. Samkeppniseftirlitið bendir á að daginn fyrir fundinn á Reyðarfirði óskaði Alcoa eftir því að Eimskip gerði tilboð í flutning á álfarmi frá Reyðarfirði til Rotterdam um miðjan og í lok desember 2008, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til starfsmanns Eimskips í flutningsstýringu (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý, (E)deildstj-útfl1 og (E)forstö-útfl). Tölvupósturinn var sendur í tilefni af því að Eimskip skipulagði áætlun skipa yfir *„jól/áramót*" 2008. Árétta ber að þessi beiðni Alcoa tók ekki til þess að Eimskip hefði fasta aðkomu að flutningum á álinu til Evrópu. Í tölvupóstinum sagði (E)frkvstj-skiparekst þetta um Alcoa: *„Á fundi með fulltrúum Alcoa í gær kom fram að þeir hefðu hug á því að senda ál með okkur frá Reyðarfirði til Rotterdam annars vegar upp úr miðjum desember og hins vegar í lok desember (komið um borð eigi síðar en 31/12). Þeir eru ekki með neinar upplýsingar um magn, á þessu stigi og snéru spurningunni við þannig að þeir biðja okkur um að senda sér okkar möguleika á þessu dæmi og við biðja þig um að hugleiða það og stilla því upp mv. Norðurleiðarskipin, svo og Blikur.*"[1759]

3384. Samkeppniseftirlitið bendir á að áður hafði Eimskip, í lok ársfjórðunga fyrr á árinu 2008, komið að afmörkuðum flutningi fyrir Alcoa á álförmum til Rotterdam, sbr. umfjöllun í kafla 9.2.1. Af frásögn (E)frkvstj-skiparekst má ráða að beiðni Alcoa 21. október 2008 hafi verið sambærileg fyrri tveimur tilvikunum, þegar Eimskip undir lok ársfjórðunga mars og júní hafði flutt fyrir Alcoa afmarkaða farma þar sem Alcoa hafði tekið skýrt fram að engin *„framtíðar skuldbinding um frekari viðskipti* [væri] *í þessum viðskipum falin*", sbr. tölvupóst Alcoa til Eimskips dags. 28. mars 2008 og umfjöllun í kafla 9.2.1. Tengdist framangreint fyrirkomulagi á því hvernig uppgjöri á starfsemi Alcoa á Reyðarfirði var háttað gagnvart móðurfélaginu.

3385. Beiðni Alcoa til Eimskips 21. október 2008, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst, tók m.ö.o. eins og áður segir ekki til tilboðs í reglubundinnar aðkomu Eimskips að flutningum, með því að sinna umframflutningum á því sem Samskip gátu ekki sinnt vegna siglingakerfisbreytinganna. Um það höfðu Samskip og Eimskip hins vegar átt í samskiptum um í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008.

3386. Við rannsókn þessa máls hefur Samkeppniseftirlitið ekki fundið að samstarfsmenn (E)frkvstj-skiparekst hjá Eimskip hafi svarað tölvupóstinum hans um beiðni Alcoa um afmarkaðan flutning í lok desember 2008. Það er skiljanlegt enda höfðu (E)forstö-útfl , (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl þá þegar þann dag hafið vinnu að þeim aðgerðum að Eimskip myndi, í samræmi við samráð við Samskip, koma með reglubundnum hætti að flutningum á áli fyrir Alcoa sem Samskip gátu ekki sinnt vegna takmörkunar á flutningsgetu, sbr. umfjöllun í kafla 9.4.2 og 9.4.3. Fundur Samskipa, Eimskips og Alcoa var eins og áður segir haldinn fyrir hádegi 22. október 2008. Samtímagögn sýna að eftir hádegi þann dag (og næstu daga) fjölluðu stjórnendur Eimskips annars vegar um siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu Eimskips og Samskipa og hins vegar undirbjuggu þeir að Eimskip myndi taka að sér hluta af álflutningum Alcoa til Rotterdam. Verður nú vikið að þessu.

9.4.2. Eimskip fjallar um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa*"

3387. Í áðurnefndum tölvupósti (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl að kvöldi 22. október 2008 var greint frá því að (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst hefðu þegar eftir samskiptin við Samskip hafið vinnu sem tengdist fyrirhugaðri takmörkun á flutningsgetu Samskipa og aðkomu Eimskips að flutningum á áli Alcoa til Rotterdam. Þetta á sér stoð í öðrum gögnum málsins.

3388. Samtímagögn sýna þannig að (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst og undirmenn þeirra hófust þegar handa við að skoða *„nýtt Evrópukerfi Samskipa*" og reikna kostnað Samskipa af breyttu siglingakerfi. Þetta má sjá af tölvupóstsamskiptum starfsmanna Eimskips dagana 22. – 24. október 2008. Verður nú vikið að þessum samskiptum en þau gögn, metin heildstætt með öðrum gögnum málsins, sýna framgang samráðs Samskipa og Eimskips. Þau sýna aukinheldur að ekki eingöngu hafði verið miðlað upplýsingum milli Samskipa og Eimskips um áform Samskipa um breytingar á Leið 2

[1759] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.273579.

heldur bjó Eimskip jafnframt yfir upplýsingum um að Samskip áformuðu að halda siglingaáætlun á Leið 1 óbreytti.

3389. Að loknum tveggja klukkustunda fundi Eimskips, Samskipa og Alcoa á Reyðarfirði 22. október 2008 sendi (E)frkvstj-skiparekst, sem var stjórnandi hjá Eimskip og bar ábyrgð á skiparekstri fyrirtækisins, tölvupóst kl. 14:32 til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý. Tölvupósturinn bar heitið *„Útreikningar vegna Evrópu"*. Í honum sagði:

„Erum klárir að ræða heilt yfir kostnað okkar við hinar ýmsu útfærslur á siglingakerfinu í Evrópu til næstu vikna/mánaða þ.m.t. að sleppa FRK og taka Blikur út og erum búnir að reikna út hvað nýtt Evrópukerfi Samskipa kemur til með að kosta, en þar vantar inn útreikninga á 2 x 900 teu skipa S-Line [Samskip] *mv. þá rútu sem þau eiga að fara á.*

Getum við breytt eitthvað okkar kerfi?

Hef reiknað kostnað vegna álskipsins þeirra [Samskipa]

Hver er staðan vegna US/CA hvað varðar útreikninga?"[1760]

3390. Af tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst verður ráðið að eftir hádegi 22. október 2008 bjó hann yfir upplýsingum um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa"* þrátt fyrir að Samskip greindu ekki opinberlega frá þeim breytingum sem það fæli í sér fyrr en viku síðar.

3391. Í þessu sambandi er vakin athygli á því að forstjóri Samskipa, (S)aðaleig-stjform-SH, hafði tveimur dögum áður sent tölvupóst til starfsmanns Samskipa þar sem hann kvað upplýsingar um breytingarnar vera *„algjört trúnaðarmál"* (m.a. upplýsingar um óbreytta Leið 1: *„The idea would be to operate Arnafell / Helgafell on same route as is today"*). Jafnframt er vakin athygli á framangreindum tölvupósti (S)forstö-flutnstj til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv 22. október 2008 þar sem (S)forstö-flutnstj greindi frá því að hann hefði haft samband við erlenda skipafélagið Maersk og kannað hvort Maersk hefði þörf fyrir eitt leiguskip Samskipa (Akrafell eða Hvassafell). Í samræmi við viðskiptalega þýðingu upplýsinganna kvaðst (S)forstö-flutnstj hafa beðið Maersk um trúnað um fyrirspurnina. Við blasir því að þær upplýsingar sem Samskip miðluðu til Eimskips voru afar viðkvæmar með tilliti til þeirrar samkeppni sem átti að ríkja á milli fyrirtækjanna.

3392. Sama dag, kl. 16:04, svaraði (E)forstö-flutnstý tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst og sendi afrit til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem hann kvað verið vera að reikna út áhrifin af því að fækka frekar skipum Eimskips í siglingum til og frá Evrópu (taka út skipið Blik). Hann tók einnig fram að búið væri að kanna áhrif þess að fækka skipum í Norður-Ameríku siglingum úr tveimur í eitt. Um áform Samskipa á Leið 1 tók (E)forstö-flutnstý eftirfarandi fram:

„Við tökum saman siglingakostnaðinn á Helgafelli/Arnarfelli [þ.e. skipum Samskipa]. Er ekki klárt að hringurinn þeirra verður REY-GRT-REY-VESIMM-RTM-CUX-VAR-AAR-KOL-REY."[1761]

3393. Daginn eftir, kl. 9:27 svaraði (E)frkvstj-flutnkerf tölvupósti (E)forstö-flutnstý og sagði: *„(E)starfsm-flutnstýr2 var byrjaður að reikna út kostnaðinn hjá samkeppnisaðilum okkar ég veit ekki hvað langt hann var kominn með"*. Þremur mínútum síðar, kl. 09:30, svaraði (E)frkvstj-skiparekst tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf og spurði vegna áforma Samskipa um Leið 2: *„Ætlar Samskip að henda Færeyjum alveg út, en mér vitanlega á Alcoaskipið* [þ.e. skip Samskipa á Leið 2, Hvassafell] *ekki að koma þar við, því það er kynnt sem „dedicated" skip?"*[1762] (E)frkvstj-flutnkerf svaraði stuttu síðar, kl. 9:39, og sagði:

[1760] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.33736.
[1761] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.33927.
[1762] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.33901.

„Ég veit það ekki hef ekki komist að því en hitti [(E)frkvstj-innanl] *áðan hann sagði mér að hann hafði heyrt að S-Line ætluðu RFJ – RTM – IMM – RFJ sem ég trúi ekki því þá þurfa þeir að keyra allri IMM vörunni frá RFJ – Rvk??*"[1763]

3394. (E)forstö-flutnstý svaraði tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf nokkrum mínútum síðar. Í tölvupóstinum birti (E)forstö-flutnstý skjáskot af heimasíðu Samskipa um siglingaáætlun hjá Hvassafelli (Leið 2) þá vikuna, þ.e. 23. – 29. október 2008 (ekki ný siglingaáætlun Samskipa sem var tilkynnt um 31. október 2008) og sagði: *„Virðist vera RFJ-KOL-RTM-IMM-RFJ*". Vegna Leiðar 1 spurði (E)forstö-flutnstý yfirmenn sína ((E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-flutnkerf): *„En Arnarfell/Helgafell fara áfram á IMM er það ekki og gætu hugsanlega* [tekið] *eitthvað af innflutningnum. […].*"

3395. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði (E)forstö-flutnstý (afrit til (E)frkvstj-skiparekst) kl. 10:20: *„Jú, ARN / HEL þau* [skip Samskipa á Leið 1] *fara áfram þessa rútu REY – IMM – RTM – CUX – VAG – ARH – KOL – REY en HVA [Leið 2] fer á RFJ – KOL – RTM – IMM - RFJ – KOL þeir* [Samskip] *koma þá með að umskipa IMM vörunni í KOL í veg fyrir ARN / HEG*"".[1764]

3396. Þann 24. október 2008 (kl. 10:20) framsendi (E)forstö-flutnstý áðurnefndan tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf frá 23. október 2008 til undirmanns og bað hann um að hefjast handa: *„Getur þú vinsamlega tekið fyrir slotkostnað hjá Samskip þegar þú kemur aftur. Þeir verða með 2 skip á „gömlu rútunni*" [Leið 1] *og eitt á milli RFJ/RTM (sem hugsanlega kemur eitthvað við í Færeyjum og IMM)* [Leið 2]."[1765]

3397. Í fyrrnefndum tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf staðfesti hann við undirmann sinn þau áform Samskipa að halda óbreyttri siglingaleið á Leið 1. Upplýsingar um áform Samskipa, um að halda siglingaleið á Leið 1 óbreyttri frá eldra kerfi, voru ekki opinberar á þessum tíma. Hvorki á heimasíðu Samskipa né á öðrum vettvangi. Samkeppniseftirlitið hefur ekki fundið samtímagögn sem sýna (E)frkvstj-flutnkerf hafi fengið þessar upplýsingar í hendur frá öðrum en Samskipum. Sé litið til gagna málsins, t.a.m. áðurnefnds tölvupósts (E)frkvstj-skiparekst um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa*", og eðli upplýsinganna er óhætt að leggja til grundvallar að upplýsingarnar hafi komið frá Samskipum.

3398. Þá er óhjákvæmilegt að horfa til þess að (E)frkvstj-flutnkerf hafði og átti á þessum tíma í ítrekuðum samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv, sem gegndi stöðu framkvæmdastjóra hjá Samskipum og bar ábyrgð á siglingakerfi fyrirtækisins m.a. aukið samstarf vegna sjóflutninga tengdum sömu viðkomuhöfnum. Voru upplýsingaskipti fyrirtækjanna um viðskiptalega mikilvæg málefni hluti af ólögmætu samráði þeirra, sbr. umfjöllun í köflum 8.8, 8.15.6, 8.16.2, 8.17.5 og 8.19 og sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

3399. Benda má á að siglingaáætlun á Leið 1 varðaði starfsemi Alcoa ekki á nokkurn hátt. Voru þetta viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar.

3400. Í þessu sambandi skal bent á að fyrirtækin höfðu áður látið hvort öðru í té upplýsingar um þær breytingar sem þau hugðust gera siglingakerfum fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 8.13 um atvik 24. og 25. júlí 2008. Eins og þar er rakið bjuggu Samskip þá yfir trúnaðarupplýsingum um áform Eimskips um fyrirhugaða breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins og takmörkun á flutningsgetu þrátt fyrir að ekki væri tilkynnt um þær fyrr en 1. ágúst sama ár.

3401. Í þessu samhengi ber hér einnig að hafa í huga önnur atvik málsins sem áttu sér stað í október 2008, samanber samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv um meðal annars *„útvíkkað neyðarsamkomulag*", samráð um Norður-Ameríku flutninga og verðhækkunaraðgerðir hjá báðum fyrirtækjunum, sjá umfjöllun í kafla 8.19. Þar hafði (E)frkvstj-flutnkerf m.a. greint (S)frkvstj-

[1763] Undirstrikun SE. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.25386.
[1764] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.33927. Hjá […].
[1765] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.76776.

millilandasv frá því að Eimskip væri tilbúið að *„skoða allt*" varðandi umfangsmikið aukið samstarf við Samskip í sjóflutningum.

3402. Þótt það hafi ekki úrslitaáhrif hér þá má rifja upp að rúmum tveimur klukkustundum eftir áðurnefndan tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf (með upplýsingum um fyrirhugaðar breytingar Samskipa) átti (E)frkvstj-flutnkerf bókaðan fund með (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl (fundur milli kl. 12 og 13 þann 23. október 2008). Allir þessir stjórnendur Eimskips ((E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl) höfðu samkvæmt fyrirmælum og að undirlagi (E)forstj séð um þann hluta *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til sjóflutninga og siglingakerfisins og átt í ítrekuð samskiptum við stjórnendur Samskipa allt frá miðju ári 2008. Samkvæmt fyrirliggjandi fundarboði var umfjöllunarefni fundarins tengt samráði Eimskips og Samskipa á þessum tíma: *„Samskip samningur ex USA og Neyðarsamkomulag um gámaflutninga*".

3403. Samkvæmt umræddum tölvupóstsamskiptum Eimskips 22. – 23. október 2008 og fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 23. október 2008 var innan Eimskips, mjög skömmu eftir fund Eimskips og Samskipa á Reyðarfirði, fjallað um annars vegar fyrirhugaða takmörkun Samskipa á flutningsgetu í siglingum milli Íslands og annarra Evrópulanda og breytta siglingaáætlun, og hins vegar fyrirhugaða takmörkun á flutningsgetu Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, auk mögulegrar frekari takmörkunar á flutningsgetu Eimskips í Evrópusiglingum. Varðandi Norður-Ameríku flutninga ber aftur að hafa í huga að í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, var m.a. gert ráð fyrir að Eimskip myndi draga úr flutningsgetu í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Var nánar tiltekið gengið út frá að Eimskip myndi fara úr tveggja skipa kerfi á leiðinni til og frá Norður-Ameríku í eitt skip, sbr. kafla 8.9.5 Gekk það eftir í nóvember 2008, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

3404. Endurspegla tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý dagana 22. og 23. október 2008 þannig ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma. Í þessu sambandi er aftur áréttað að tölvupóstsamskipti Eimskips 22. – 24. október 2008 tóku hvort tveggja til til áforma Samskipa um Leið 1 og Leið 2.

3405. Tölvupóstsamskipti Eimskips 22. – 24. október 2008 vegna Leiðar 2 eru í samræmi við umræðuefni Samskipa og Eimskips 22. október 2008, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-innanl 22. október 2008 til (E)forstj o.fl. Samtímagögn sýna að hjá Samskipum lá ekki fyrir endanleg útfærsla um viðkomuhafnir á Leið 2, þ.e. hvort skip Samskipa á Leið 2 myndu hafa viðkomu í Færeyjum eða Immingham (sbr. tölvupóst (E)forstö-flutnstý 24. október 2008 um breytta rútu á Leið 2: *„[…] sem hugsanlega kemur eitthvað við í Færeyjum og IMM*").

3406. Tölvupóstsamskipti Eimskips 22. – 24. október 2008 og umræða þar um Leið 2 var því í fullu samræmi við samtímagögn Samskipa frá þessum tíma sem sýna að fyrirtækið hafði á þessum tíma ekki tekið endanlega ákvörðun um viðkomu í Færeyjum og Immingham. Staðfestir tölvupóstur (E)frkvstj-innanl 22. október 2008 og tölvupóstsamskipti innan Eimskips 22. – 24. október 2008 að fyrirtækið bjó yfir nákvæmum upplýsingum frá Samskipum sem voru viðkvæmar með tilliti til þeirrar samkeppni sem átti að ríkja á milli fyrirtækjanna.

3407. Til viðbótar skal árétta varðandi viðkomu í Færeyjum að af samtímagögnum er ljóst að Samskip unnu þá þegar að þessum þætti með Eimskip, sbr. umfjöllun um gögn málsins sem sýna samskipti og samstarf fyrirtækjanna tengt sjóflutningum milli Íslands og Færeyja. Í dæmaskyni má vísa til fyrirliggjandi tölvupósts (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv rétt fyrir miðnætti 15. október 2008 sem fjallaði um *„útvíkkað neyðarsamkomulag*" Samskipa og Eimskips. Í póstinum kom þetta fram: *„Við heyrðum í Eimskip í dag varðandi flutning frá Reykjavík til Færeyja í næstu viku. Þeir ætla að senda okkur verð í það í fyrramálið. Nota það sem innlegg í nýjan neyðarsamning. Heyrumst á morgun*", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3. Tengjast þessi samskipti ljóslega fyrirhugaðri breytingu Samskipa á Leið 2 sem fyrst var kynnt opinberlega 31. október 2008. Sambærileg samskipti voru

milli fyrirtækjanna um flutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja á Leið 2, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.5, 8.17.3, 8.19.2, 8.19.3 og 9.12.2.

3408. Endanleg útfærsla Samskipa á þeim breytingum sem voru gerðar á Leið 2 lá fyrir 29. október 2008, sbr. kafla 9.7, og var sem áður segir tilkynnt um hana 31. október 2008. Ákvað fyrirtækið að endingu að hafa viðkomu í Færeyjum og Immingham á Leið 2. Sú staðreynd breytir ekki því að tölvupóstsamskipti Eimskips dagana 22.–24. október 2008 sýna að Samskip veittu Eimskip upplýsingar um áform sín og gat Eimskip á þeim grundvelli tekið ákvarðanir og lagt mat á mikilvæga þætti í eigin rekstri. Með þessu var áfram dregið úr sjálfstæði fyrirtækjanna og æskilegri óvissu, sem 10. gr. samkeppnislaga er ætlað að vernda, og er sérstaklega mikilvæg þegar um fákeppnismarkað er að ræða, sbr. umfjöllun í kafla 4.6.3.2. Með háttsemi sinni brutu Samskip og Eimskip því með alvarlegum hætti gegn 10. gr. samkeppnislaga.

3409. Í mgr. 1054 – 1056 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að tölvupóstsamskipti Eimskips 22. – 24. október 2008 hafi aðeins falið í sér greiningu Eimskips á kostnaði Samskipa. Sú vinna Eimskips hafi átt sér stað *„án nokkra samskipta eða upplýsinga frá Samskipum*". Séu tölvupóstsamskipti Eimskips *„skýr sönnun þess að félögin* [hafi] *ekki* [átt] *í ólögmætum samskiptum um þetta efni.*" Ef *„samsæriskenningar*" Samkeppniseftirlitsins séu réttar um *„samstarf félaganna um breytingar á siglingakerfum og viðskipti við Alcoa, þá* [sé] *væntanlega augljóst að Eimskip hefði ekki þurft að standa í greiningu sem þessari heldur hefði félagið þá haft allar upplýsingar frá Samskipum. Svo* [sé] *ekki enda* [séu] *kenningar stofnunarinnar að öllu leyti rangar*". Á þetta er ekki unnt að fallast með Samskipum. Þær upplýsingar sem fram koma í tölvupóstsamskiptunum er í eðli sínu upplýsingar sem keppinautar eiga ekki að búa yfir. Hvað sem því líður er rétt að hafa í huga að um ólögmætt samráð er að ræða þótt aðeins sé miðlað ákveðnum upplýsingum og er ekki áskilið að miðlað sé öllum eða tæmandi upplýsingum um þær ákvarðanir sem eru ráðgerðar. Nánar er fjallað um þessi og önnur sjónarmið Samskipa vegna tölvupóstsamskipta Eimskips 22.–24. október 2008 í kafla 25.30.2.

9.4.3. Tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008

3410. (E)forstö-útfl var forstöðumaður útflutningsdeildar Eimskips og bar því ábyrgð á m.a. útflutningi á áli gagnvart (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstj. Fram kemur í dagbók (E)forstö-útfl að hann hafi setið innanhúsfund með (E)deildstj-útfl3 22. október 2008 frá kl. 13:00-14:30. Fundarheitið var: *„Naflastrengsskurður: Taka 1*". Í dagbókinni eru listuð upp helstu mál fundarins og m.a. eftirfarandi:

„Samskips málefni + Önnur 3rd party tengsl ..."[1766]

3411. Þetta umræðuefni var ekki skýrt nánar en heitið á þessum dagskrárlið gefur til kynna að ræða átti m.a. málefni sem vörðuðu Samskip.

3412. Rifja ber upp að samtímagögn sýna að (S)forstö-útfl átti samskipti við Eimskip þennan dag, 22. október 2008, ásamt yfirmanni sínum, (S)frkvstj-millilandasv. Eins og fram hefur komið var (S)forstö-útfl forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa og bar því ábyrgð á útflutningi á áli fyrir Alcoa gagnvart (S)frkvstj-millilandasv.

3413. Liggur því fyrir að sama dag og (S)forstö-útfl fundaði fyrir hönd Samskipa með Eimskip og Alcoa fundaði sá sem bar ábyrgð á útflutningi Eimskips á m.a. áli ((E)forstö-útfl) með samstarfsmanni og ræddi um málefni sem vörðuðu tengsl við Samskip. Til viðbótar sýna samtímagögn að sama dag kom (E)forstö-útfl að undirbúningi á fyrirhuguðum útflutningi á áli til Rotterdam, sbr. neðangreind tölvupóstsamskipti.

[1766] Afrituð dagbók frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.272167.

3414. Eftirfarandi tölvupóstsamskipti áttu sér stað milli (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl (framkvæmdastjóra Eimskips í Hollandi) þennan dag, 22. október 2008. Var afrit af þessum samskiptum sent til (E)forstö-útfl :

- Klukkan 15:41 (að íslenskum tíma) sendi (E)deildstj-útfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-Holl. Heiti tölvupóstsins er *„Alcoa – RTM Rate – Confidential*". Þar segir (E)deildstj-útfl1 frá því að Eimskip sé að vinna í að finna verð fyrir Alcoa í flutninga til Rotterdam. Unnið sé að því að tryggja Eimskip 2.100 tonn vikulega. Af tölvupóstinum má ráða að legið hafi á því innan Eimskips að leggja fram tilboð til Alcoa í reglubundinn flutning á áli til Evrópu, því (E)deildstj-útfl1 segir í lok tölvupóstsins: *„Can you review these rates for me ASAP. I need to send rates latest tomorrow.*"[1767]

- Kl. 16:15 svaraði (E)frkvstj-Holl og benti á að spurningin snerist um það hvort Eimskip gæti *„call directly the Steinweg terminal or not*".[1768]

  Hér skal rifjað upp að Steinweg var fyrirtæki sem annaðist hafnarþjónustu fyrir Alcoa í höfninni í Rotterdam. Sá Steinweg um að afferma skip Samskipa, losa ál úr gámum og veita Alcoa vöruhúsaþjónustu vegna flutninga Samskipa á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam.

  Hér skal einnig rifjað upp að í tillögunum sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk sendar kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 var fjallað um Steinweg í tengslum við takmörkun á flutningsgetu og að Eimskip tæki að sér hluta af flutningum *„fyrir*" Samskipa vegna Alcoa. Segir um þetta í skjalinu: *„Ef Eimskip afhenda tóma gáma á RFJ* [Reyðarfjörður] *og samþykkja Steinweg sem depot í RTM* [Rotterdam] *ná báðir aðilar að hagræða: Eimskip sparar THC í RTM og Samskip kemst af með fær*[r]*i gáma*", sbr. kafla 8.13.1. Til viðbótar ber að líta til þess að þann 5. september 2008, sama dag og m.a. (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl hittust á fundi, fjallaði (E)frkvstj-skiparekst um Steinweg og Samskip í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)deildstj-útfl1, sbr. kafla 8.16.2.

- Klukkan 16:20[1769] sama dag, 22. október 2008, svaraði (E)deildstj-útfl1 spurningu (E)frkvstj-Holl um hvort skip Eimskips myndu hafa beina viðkomu hjá Steinweg með ál Alcoa:

  „No, we will not call Steinweg directly

  Samskip is asking for a huge rate increase….. Samskip is changing there [svo] *schedule, there will be one dedicated ship sailing on 8,5 days schedule from Rotterdam to Reydarfjordur.*"[1770]

  Sýnir tölvupósturinn að Eimskip ákvað að hafa ekki beina viðkomu hjá Steinweg í Rotterdam með ál Alcoa. Eimskip notaðist hins vegar við annan hafnarþjónustuaðila í höfninni í Rotterdam en Steinweg. Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum var því skilgreinda *„verklagi*"[1771] þannig komið upp að Eimskip flutti ál Alcoa frá Mjóeyrarhöfn til Rotterdam, ýmist í gámum á vegum Eimskips eða gámum á vegum Samskipa. Í höfninni í Rotterdam losaði Eimskip álið hjá öðrum hafnarþjónustuaðila en Steinweg en Eimskip kom síðan tómu gámunum yfir til Steinweg. Þótt Eimskip hafi ekki haft beina viðkomu í Steinweg þá varð sá hafnarþjónustuaðili *„depot*" í Rotterdam fyrir bæði fyrirtækin í samræmi við áðurnefnd samtímagögn Samskipa frá 24. júlí 2008, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9.12.

  Sem fyrr segir var (E)frkvstj-Holl jafnframt greint frá því í tölvupóstinum að Samskip væru að fara fram á verulega verðhækkun gagnvart Alcoa og að Samskip væru að breyta siglingaáætlun og yrði framvegis með eitt *„dedicated*" skip á 8,5 daga áætlun frá Rotterdam til Reyðarfjarðar.

[1767] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.273490.
[1768] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.273570.
[1769] Kl. 18:20 að hollenskum tíma.
[1770] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.208115.
[1771] Sjá hér mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII.

- (E)frkvstj-Holl svaraði (E)deildstj-útfl1 fáeinum mínútum síðar. Taldi hann að ekki væri vitað hvort Alcoa væri að skoða aðra flutningsaðila eins og Wilson, sem hafði þá hafið álútflutning fyrir Alcan í Straumsvík í Hafnarfirði. Hafði (E)frkvstj-Holl ýmsar spurningar til Alcoa um framkvæmd hafnarþjónustunnar í Steinweg og atriði tengd gámastýringu og tómum gámum.[1772]

- 14 mínútum síðar eða kl. 17:13 svaraði (E)deildstj-útfl1. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst af samskiptunum að hjá Eimskip á Íslandi var þegar búið að ákveða hvernig ætti að fara með *„Steinweg"* þáttinn í tilboðsgerðinni til Alcoa:

  „We will offer based on free out Steinweg.

  Pls. give us rate based on that we have to pay for the empty move back to vessel / barge / truck."[1773]

3415. Hér ber að setja í samhengi að áðurnefndur tölvupóstur (E)frkvstj-innanl sama dag, 22. október 2008, var sendur ædstu stjórnendum Eimskips að kvöldi til, nánar tiltekið kl. 21:39.[1774] Fyrrnefndur tölvupóstur (E)deildstj-útfl1 var sendur fyrr þennan dag, eða kl. 16:20 að íslenskum tíma. Báðir þessir tölvupóstar sýna að Eimskip yfir mikilvægum upplýsingum um breytingu á siglingakerfi og -áætlun Samskipa ásamt upplýsingum um mikla verðhækkun Samskipa til Alcoa. Óháð nákvæmri tímasetningu á miðlun upplýsinganna milli Samskipa og Eimskips, þá er ljóst að hin ólögmæta upplýsingamiðlun var afleiðing og órjúfanlegur þáttur af ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips, m.a. um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum fyrirtækjanna.

3416. Morguninn eftir, kl. 11:28 þann 23. október 2008, hélt (E)frkvstj-Holl áfram samskiptunum og sendi drög að tilboði til Alcoa til (E)deildstj-útfl1 og (E)forstö-útfl . Kvaðst (E)frkvstj-Holl vera búinn að ræða við m.a. Steinweg. Kemur m.a. fram hjá honum;

- *„got a mail now from Steinweg that they have changed the system or will change for 2009 the system where the conditions will be free out laden / free in empty so we will not be invoiced for any handling's* [svo] *at Steinweg and they will all charge to Alcoa (somebody has been listening to me last night)"*

- *„the transit custom doc. will be the only revenue we will have in RTM on these boxes. This might be risky in case Steinweg will start creating this doc. or arrange the custom clearance at Uniport i.e. the work will be gone but also the revenue for us/Eimskip. Either we need to create something per cont. or the revenue on the THC would be for us :-)"*[1775]

3417. Virða ber þennan tölvupóst (E)frkvstj-Holl, og neðangreint tilboð Eimskips til Alcoa, í samhengi við framangreinda umfjöllun um Steinweg og Eimskip í 1) skjali sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk sent kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 þar sem fjallað er um Steinweg í tengslum við aukið samstarf Samskipa og Eimskips, 2) tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst frá 5. september 2008 um álútflutning fyrir Alcoa og Steinweg, 3) glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 um *„Alcoa min"* leið við takmörkun á flutningsgetu Samskipa, en þar kom fram í skýringum (S)frkvstj-millilandasv að Samskip myndu með þeirri breytingarútfærslu fullnýta flutningsgetu og að umframmagn fyrir Alcoa færi með keppinautum til Rotterdam (Eimskip) og 4) á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008 hafði (S)aðaleig-stjform-SH gert stjórn Samskipa Holding grein fyrir skoðun á samstarfi við Eimskips vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa á Íslandi, sbr. og umfjöllun hér að framan og á eftir.

3418. Tilboð Eimskips til Alcoa um reglubundin álútflutning til Evrópu var lagt fram strax í kjölfar samskipta Samskipa og Eimskips 22. október 2008, eða nánar tiltekið 2 dögum síðar, þann 24. október 2008,

[1772] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.273772.
[1773] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.273839.
[1774] Afritud tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.249723.
[1775] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.274662.

sbr. tölvupóst (E)deildstj-útfl1 til Alcoa. Þar segir: *„Attached is our offer for export with our weekly service out of Reydarfjordur. In case you have any questions then please contact me.“*[1776]

3419. Í viðhengi framangreinds tölvupósts er minnisblað með tilboði Eimskips í útflutning á áli til Rotterdam, nánar tiltekið 2.000 tonnum á viku. Í tilboðinu er kveðið á um að Eimskip noti Steinweg vegna Alcoa viðskiptanna í Rotterdam. Í *„Shipping term“* tilboðsins er sérstaklega kveðið á um að tómir gámar séu innifaldir í *„free out truck/barge“*. Þá er kveðið á um að utan tilboðsverðs sé *„All handling of containers at Steinweg Beatrixhaven Terminal, including „free in“ truck/barge for empty containers“*.[1777] Tilboðsverð Eimskips til Alcoa tók því til hluta af flutningum Alcoa á áli til Evrópu og var tilboðið áþekkt eða ívið hærra en hækkað verð Samskipa til Alcoa. Hið nýja verð Samskipa var 15 USD hjá á tonn en tilboðsverð Eimskips var 15,50 USD á hvert tonn, sbr. umfjöllun í kafla 9.7.2.

3420. Alcoa svaraði ekki tölvupósti (E)deildstj-útfl1 með tilboði Eimskips í nefnda flutninga. Samtímagögn sýna að nokkru síðar, 4. nóvember 2008, hafi stjórnandi hjá Eimskips gefið undirmanni sínum fyrirmæli um að þrýsta ekki á Alcoa þar sem þetta væri *„undir control“* gagnvart Alcoa, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)svæðisstj1 og umfjöllun hér síðar. Samtímagögn Eimskips frá sama tíma staðfesta að á meðal stjórnenda Eimskips var vissa um að fyrirtækið myndi fá hluta viðskipta Samskipa við Alcoa. Gekk það enda eftir því samkvæmt gögnum málsins sendu Alcoa tölvupóst 25. nóvember 2008 til Eimskips, þar sem óskað var eftir aðkomu Eimskips að álflutningum sem Samskip kæmu ekki til með að geta sinnt, sbr. nánari umfjöllun hér síðar.

3421. Virða ber áðurnefndan tölvupóst (E)frkvstj-Holl frá 23. október 2008 og tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008 í samhengi við skjalið *„Siglingakerfi – hagræðing.xls“* sem (S)forstö-flutnstj (undirmaður (S)frkvstj-millilandasv sem sat, auk (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl, fundinn með Eimskip og Alcoa 22. október 2008) sendi (S)aðaleig-stjform-SH kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.13.1.

3422. Á síðunni (e. sheet) *„3 skip“* í framangreindu skjali er m.a. fjallað um að Samskip takmarki flutningsgetu með því að fækka um eitt skip og Eimskip annist hluta af álútflutningi Alcoa fyrir Samskip, ásamt tengdum atriðum um Steinweg, tóma gáma og THC gjald í Rotterdam. Rétt er að rifja upp þessa síðu, sbr. eftirfarandi skjáskot. Þar er sýnt mat Samskipa á ávinningi (í milljónum króna) ekki aðeins Samskipa heldur einnig Eimskips af því að Samskip fækki skipum í þrjú. Eins og sjá má var matið brotið niður í ýmsa liði og komu m.a. fram áætlaðar tekjur Eimskips af álútflutningi *„fyrir Samskip“* og af innflutningi á grænmeti, einnig *„fyrir Samskip“*:

Samskip		
Árlegur sparnaður v/ færri skipa (eitt skip út)	530	Sinnum RFJ með einu skipi á 10,5 daga tíðni
T/C risk á 4. skipinu	-50	Áhætta v/ framleigu á Akrafelli eða Hvassafelli
Tapaðar tekjur v/ minni flutningsgetu - 60.000 t af áli	-50	Flutningsgeta skerðist um 100.000 tonn
Aukakostnaður v/ færslu milli terminala með ál í RTM	-30	
Töpuð framlegð í útflutningi frá FO	-30	
Grænmeti fyrir BÚR	-50	Að því gefnu að hægt verði að semja við EÍ um föst slot í viku á Suðurleið fyrir þetta tapast ekki öll framlegðin (annars tapast öll velta -80 mkr)
Ávinningur p.a.	**320**	
Eimskip		
Tekjur af álútflutningi fyrir Samskip	50	
Tekjur af innflutningi á grænmeti fyrir Samskip	50	
Ávinningur p.a.	**100**	
Ef Eimskip afhenda tóma gáma á RFJ og samþykkja Steinweg sem depot í RTM ná báðir aðilar að hagræða:		
Eimskip sparar THC í RTM og Samskip kemst af með færi gáma		

3423. Framangreindur tölvupóstur (E)frkvstj-Holl frá 23. október 2008 og tilboð Eimskips til Alcoa daginn eftir er í samræmi við það sem lagt var upp með í þessu skjali Samskipa frá 24. júlí 2008. Eimskip

[1776] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.208402.
[1777] Tilboð Eimskips til Alcoa í sjóflutning þann 24.10.2008 var það sama og var í tilboði Eimskips til Alcoa 27.03.2008 en þá í einn álfarm. Sjóflutningsgjald í tilboði Eimskips var því áfram USD 15,50 á tonn þótt seinna tilboðið hafi tekið til umfangsmeiri og reglubundinna flutninga. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.204605.

fengi hluta af álflutningum Alcoa til Rotterdam, Steinweg yrði samþykkt sem *„depot*" í Rotterdam og *„Eimskip sparar THC*".

3424. Í áðurnefndri glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 6. september 2008, sem bar heitið *„Siglingakerfi Samskipa – Aðlögun kerfa að minnkandi innflutningsmagn*", var fjallað um nokkra útfærslur við takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Daginn áður hafði (S)frkvstj-millilandasv átt fund með Eimskip. Með svokallaðri *„Alcoa min*" leið í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv var gert ráð fyrir takmörkun á flutningsgetu og skertri flutningsþjónustu Samskipa fyrir Alcoa. Í skýringum um þá leið kom fram að Samskip myndu þá fullnýta skip fyrirtækisins *„frá landinu en umframmagn* [svo] *færi með keppinautum [Eimskip].*"[1778] Þetta ber og að virða í samhengi við fleiri samtímagögn því, í kjölfar þess að Samskip hóf að flytja með breyttu siglingakerfi í lok október 2008, var fyrirkomulagið þannig að Eimskip sinnti fyrir Samskip umframflutningum á áli sem Samskip sinntu ekki fyrir Alcoa. Til viðbótar framangreindu skal árétta að samkvæmt upplýsingum Samskipa var fyrirkomulagið með þeim hætti að Eimskip notaði ekki alltaf eigin gáma við flutning á áli Alcoa frá Mjóeyrarhöfn til Rotterdam. Mestur hluti framleiðslu Alcoa var þvert á móti lestaður í gáma Samskipa. Eimskip flutti þannig álið *„oft á tíðum*" í gámum í eigu Samskipa frá Mjóeyrarhöfn til Rotterdam. Allir álgámar (hvort sem voru í eigu Samskipa eða Eimskips eða fluttir með Samskip eða Eimskip) enduðu hjá Steinweg í Rotterdam. Samkvæmt upplýsingum Samskipa var fyrir hendi *„skilgreint*" verklag um þessa flutninga, sbr. umfjöllun í mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII. Hvassafell, skip Samskipa á Leið 2, var síðan nýtt til að flytja tóma gáma frá Steinweg í Rotterdam til Reyðarfjarðar, sem aftur voru notaðir í útflutning Samskipa og Eimskips fyrir Alcoa frá Mjóeyrarhöfn.

3425. Fyrirliggjandi eru afrituð og afhent gögn sem sýna framkvæmd á hinu ólögmæta samráði árin 2009 fram á árið 2013, þ.e. þegar Eimskip flutti umframmagn af áli Alcoa sem ekki komst í skip Samskipa og þegar Samskip og Eimskip þurftu að reiða sig á hvort annað til að hafa næga tóma gáma á Reyðarfirði vegna Alcoa-flutninga fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun hér á eftir í kafla 9.4.3, 9.11, 9.12.1 og 11.13.4.

3426. Í mgr. 1045 – 1046 í athugasemdum Samskipa við AI segir fyrirtækið að samskipti innan Eimskips um Steinweg o.fl. dagana 22. – 23. október 2008 hafi verið vangaveltur innan Eimskips sem virtust allar hafa lotið að því að aðilum hafi verið ljóst að það sem ekki færi með Samskipum til Evrópu færi með Eimskip, *„innan þess svigrúms sem félagið* [Alcoa] *hafði skv. samningum sínum við Samskip*". Gera Samskip sömuleiðis athugasemdir við ályktanir um umfjöllun Eimskips um Steinweg. Þetta hafi einungis tengst undirbúningi Eimskips fyrir tilboð til Alcoa vegna flutninga til Rotterdam. Í mgr. 1064 í athugasemdum Samskipa við AI er m.a. byggt á því að fyrirliggjandi gögn sýni að Eimskip hafi séð tækifæri í skertri þjónustu Samskipa við Alcoa og fylgdist grannt með til að ná auknum viðskiptum við Alcoa. Samskip og Eimskip hefðu ekki sammælst um einhvers konar skiptingu á viðskiptunum. Slíkar *„kenningar*" Samkeppniseftirlitsins væru fullkomlega tilhæfulausar. Fjallað er nánar um þessar skýringar Samskipa í kafla 25.30. Eins og þar kemur fram er ekki fallist á að ályktanir eftirlitsins styðjist ekki við gögn málsins. Undirstrika ber að atvik vegna Alcoa eru eitt af fleirum sem renna stoðum undir ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips tengdu breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Þrátt fyrir *„mikið*" laust flutningsrými Eimskips, þekkingu Eimskips á flutningum fyrir stóriðjufyrirtæki og augljóst mikilvægi Alcoa sem kaupanda flutningsþjónustu hér á landi, er samkvæmt fyrirliggjandi samtímagögnum hvergi að finna vísbendingu um fyrirætlan Eimskips um að sækja á Samskip, með það fyrir augum að ná meira flutningsmagni frá Alcoa en hentaði Samskipum og breytingum Samskipa á siglingakerfi fyrirtækisins. Það má því segja að hluti Alcoa viðskiptanna hafi flust frá Samskipum *„til*" Eimskips, í sátt og samlyndi Samskipa og Eimskips. Þessum ólögmætu aðgerðum viðhéldu fyrirtækin uns Alcoa skipti um flutningsaðila á árinu 2013.

[1778] Með hliðsjón af fyrirliggjandi gögnum málsins og skýringum Samskipa var með *„keppinautum*" í glærukynningu […] verið að vísa til Eimskips, sbr. mgr. 865 í athugasemdum Samskipa við AI.

9.4.4. Skýringar (S)forstj, (E)forstj o.fl.

3427. Við rannsókn málsins veittu sem áður segir hvorki Samskip né Eimskip upplýsingar um samskipti fyrirtækjanna 22. október 2008.

3428. Við skýrslutöku hjá lögreglu var áðurnefndur tölvupóstur (E)frkvstj-innanl til (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)svæðisstj1 að kvöldi 22. október 2008 lagður fyrir (S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv:

- Árétta ber að samkvæmt gögnum málsins átti (S)frkvstj-millilandasv í samskiptum við Eimskip á Reyðarfirði 22. október 2008. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagðist (S)frkvstj-millilandasv ekki muna eftir fundinum með Eimskip *„eitthvað sérstaklega"*. Sagðist hann heldur ekki muna hvað fyrirtækin hefðu rætt þar. Sagði (S)frkvstj-millilandasv að Alcoa hefði boðað umræddan fund og þetta hafi ekki verið fundur Samskipa með Eimskip. Þrátt fyrir að vísa til minnisleysis um umræðuefni fundarins sagði (S)frkvstj-millilandasv að á fundinum hefði *„væntanlega"* verið rætt um *„operational mál"*. Aðspurður af hverju Samskip hafi á fundinum veitt Eimskip upplýsingar um fyrirhugaða breytingu á siglingakerfi og siglingaáætlun fyrirtækisins sagði (S)frkvstj-millilandasv að Alcoa hefði þurft að *„upplýsa þá* [Eimskip] *sem sína verktaka"*.[1779]

- Í skýrslutöku (E)forstj hjá lögreglu var hann spurður um umræddan tölvupóst (E)frkvstj-innanl til hans þar sem fjallað var um umræðuefni fundarins 22. október 2008. Gaf (E)forstj þá skýringu að Eimskip hafi þjónustað Alcoa á höfninni á Reyðarfirði og Samskip hafi á fundinum verið að upplýsa Alcoa um breytingar *„og við náttúrulega heyrum það væntanlega"*.[1780]

- Í skýrslutöku (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu var hann spurður um tölvupóst (E)frkvstj-innanl og upplýsingamiðlun Samskipa á fundinum 22. október 2008. (E)frkvstj-alþjsv sagðist ekki þekkja til framangreinds en gat sér til um að miðlun upplýsinganna hefði tengst hafnarþjónustu Eimskips fyrir Samskip á Reyðarfirði.[1781]

- Í skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH sagðist hann aðspurður ekki hafa haft vitneskju um að á fundinum á Reyðarfirði 22. október 2008 hafi fulltrúar Samskipa miðlað til Eimskips upplýsingum um fyrirhugaða breytingu á siglingaáætlun Samskipa. Þá játaði (S)aðaleig-stjform-SH að Eimskip og Samskip hefðu þarna verið með samning sín á milli um hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn á þessum tíma. Fram til ársins 2010 hefði *„láðst að senda"* samninginn til Samkeppniseftirlitsins. Svör (S)aðaleig-stjform-SH í skýrslutökunni varðandi þær upplýsingar sem Samskip miðluðu til Eimskips á fundinum voru eftirfarandi:

  HS: Þurfti Eimskip á þessum tíma, af því þú talar um að þetta tengist þarna þessari starfsemi, þessari framkvæmd og þessum samningi á Mjóeyrarhöfn. Til þess að framkvæma þá [hafnar]þjónustu, þarf maður að vita hvort að skipið hjá Samskip komi við í Reykjavík eða ekki?

  (S)aðaleig-stjform-SH Nei, það held ég ekki, nema, ég veit það ekki, nema með öllum gámum og slíkt, þetta er svakalega mikið magn sem er verið að flytja þarna út og hverri viku og það er alveg gríðarlegt gámamagn og þess háttar.

  HS Mhm.

  (S)aðaleig-stjform-SH Þannig að það er bara mjög mikilvægt og við höfum [kannski hætt][1782] vikuna seinna og það bara mjög mikilvægt að hérna að þeir sem eru að framleiða þjónustuna séu upplýstir og allt það.

[1779] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 142 – 144.
[1780] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 222 – 224.
[1781] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 228 – 230.
[1782] Skýrslutaka […] hjá lögreglu, mín 02:33:48.

HS Ókei. Af hverju þarf hafnarþjónusta að vita hvernig gámastýring aðilans er?

(S)aðaleig-stjform-SH Nei ég hugsa það, ég hugsa að þetta sé alveg svakalega mikil hérna rekstrarleg hérna verk [sem][1783] þarf til að það gangi til.[1784]

3429. Má sjá af þessu að framburður (S)aðaleig-stjform-SH er óskýr um það hvort Samskip hafi, vegna þjónustu Eimskips í Mjóeyrarhöfn þurft að veita Eimskip upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingahöfnum og gámastýringu.

3430. Eins og fram hefur komið telur Samkeppniseftirlitið ljóst af tölvupósti (E)frkvstj-innanl frá 22. október 2008 og öðrum gögnum málsins að Samskip gengu á fundinum eða samskiptum í tengslum við hann mun lengra í upplýsingagjöf til Eimskips en sem hugsanlega gæti hafa tengst framkvæmd hafnarþjónustu Eimskips í Mjóeyrarhöfn. Á þessum grunni eru áðurnefndar skýrslur annarra stjórnenda ((S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv), þar sem þeir vísa einnig til hafnarþjónustusamstarfs Eimskips og Samskipa sem ástæðu ítarlegrar upplýsingamiðlunar á fundinum, heldur ekki trúverðugar.

3431. Í skýrslutöku (E)forstj hjá lögreglu gerði hann einnig lítið úr mikilvægi upplýsingamiðlunar Samskipa til Eimskips þegar hann aðspurður sagði að það hefði ekki skipt neinu máli fyrir Eimskip þótt Samskip hafi á þessum tíma verið að takmarka flutningsgetu. Þessar skýringar (E)forstj eru ótrúverðugar að mati Samkeppniseftirlitsins. Samkeppniseftirlitið bendir á að forsendur og breytingar á siglingakerfi og siglingaáætlunum flutningafyrirtækja eru afar viðkvæmar og mikilvægar upplýsingar í rekstri þeirra, sbr. t.d. framburð (E)frkvstj-alþjsv í skýrslutöku hjá lögreglu um mikilvægi þessara ákvarðana í rekstri fyrirtækjanna.[1785] Viðræður og upplýsingagjöf um þess háttar upplýsingar milli flutningafyrirtækja er ótvírætt til þess fallið að draga úr óvissu milli keppinautanna og takmarka samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sér í lagi á fákeppnismarkaði þar sem keppinautarnir eru nær einráðir eins og Samskip og Eimskip voru á rannsóknartímabilinu.

3432. Í skýrslutökum (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu voru einnig bornir undir þá áðurnefnd tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-skiparekst dagana 22. – 23. október 2008. Rifja ber upp að um er að ræða samskipti innan Eimskips sem áttu sér stað strax í kjölfar samskipta Eimskips og Samskipa 22. október 2008. Í þessum tölvupóstsamskiptum má meðal annars sjá (E)frkvstj-flutnkerf setja fram upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingaáætlun Samskipa, bæði um óbreytta Leið 1 og breytingar á Leið 2 hjá keppinautnum. Voru sakborningarnir spurðir út þetta í skýrslutökunni hjá lögreglu:

- Hvorki (E)forstj né (E)frkvstj-alþjsv sögðust þekkja það hvernig fyrrnefndir undirmenn þeirra hafi fengið umræddar upplýsingar um breytingu Samskipa á siglingakerfi og -áætlun. Aðspurður um tengsl (E)frkvstj-flutnkerf við Samskip sagði (E)forstj að (E)frkvstj-flutnkerf væri fyrrverandi starfsmaður Samskipa.[1786]

- Í skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH voru framangreind tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý frá 22. og 23 október 2008 borin undir hann. Aðspurður sagðist (S)aðaleig-stjform-SH ekki þekkja til meðferðar Samskipa á upplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi og -áætlunum.[1787]

- Í skýrslutöku hjá lögreglu neitaði (S)frkvstj-millilandasv því aðspurður að (E)frkvstj-flutnkerf hefði fengið upplýsingarnar frá honum eða öðrum hjá Samskipum.[1788]

[1783] Skýrslutaka […] hjá lögreglu, mín 02:34:08.
[1784] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 139 – 141.
[1785] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 231.
[1786] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 230 og 233. Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 225 og 227.
[1787] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 141 – 142.
[1788] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 144 – 145.

3433. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreindur framburður (S)aðaleig-stjform-SH, um þekkingarleysi hans á meðferð trúnaðarupplýsinga hjá fyrirtækinu, ótrúverðugur. (S)aðaleig-stjform-SH var forstjóri Samskipa á þessum tíma. Fyrir liggur að breytingar á siglingakerfum og siglingaáætlunum eru meðal stærsta ákvarðana í starfsemi flutningafyrirtækja. Þekkingarleysi (S)aðaleig-stjform-SH er því hvorki í samræmi við stöðu hans né eðli þeirrar starfsemi sem um ræðir.

3434. Samkvæmt glærukynningu Eimskips 8. og 9. júní 2008 um *„Nýtt upphaf"* verkefni Eimskips og Samskipa sat (S)aðaleig-stjform-SH í *„vinnuhópi"* með (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Þekkingarleysi (S)aðaleig-stjform-SH samræmist ekki samtímagögnum sem sýna óumdeilanlega að hann hafði ríka aðkomu að ákvörðunum fyrirtækisins og meðferð upplýsinga við siglingakerfisbreytingu Samskipa árið 2008 og aftur við breytingu fyrirtækisins árið 2013, sbr. umfjöllun í köflum 6, 7, 8 og 9. Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til samstarfsmanns 20. október 2008 sagði hann til að mynda að upplýsingarnar, um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi og -áætlun Samskipa, væru *„algjört trúnaðarmál"* sbr. kafla 9.3. Meðferð Samskipa á upplýsingum sýna að upplýsingar um fyrirhugaða breytingu voru sagðar *„prívat"*. Fyrst 30. og 31. október 2008 var tilkynnt opinberlega um breytingarnar af hálfu Samskipa.

3435. Framburður (S)frkvstj-millilandasv í skýrslutöku hjá lögreglu, um að upplýsingarnar hafi ekki komið frá Samskipum, er ekki í samræmi við gögn málsins. Samkvæmt samtímagögnum leit Samskip á þetta sem algjört trúnaðarmál og engin stoð í gögnum málsins að þriðji aðili hafi miðlað upplýsingunum til Eimskips. Til viðbótar skal rifja upp að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf voru í síendurteknum samskiptum m.a. þessa daga októbermánaðar árið 2008. Þar áttu þeir í viðræðum um afar mikilvæga þætti starfsemi fyrirtækjanna, og þar sem (E)frkvstj-flutnkerf lýsti því t.a.m. yfir að Eimskip væri tilbúið að *„skoða allt"* varðandi aukið samstarf við Samskip á þeim markaði sem upplýsingar (E)frkvstj-flutnkerf í tölvupósti hans 23. október 2008 tengdust (þ.e. sjóflutningi). Árétta skal að áður en þessi gögn frá Eimskip voru borin undir (S)frkvstj-millilandasv í skýrslutöku lögreglu hafði hann fyrr í skýrslutökunni kosið að neita að tjá sig um samskipti sín við starfsmenn og stjórnendur Eimskips (þ.á m. (E)frkvstj-flutnkerf).[1789] Það vekur því óhjákvæmilega athygli að (S)frkvstj-millilandasv kaus þarna síðar í skýrslutökunni að tjá sig og neita því aðspurður að upplýsingar (E)frkvstj-flutnkerf væru frá honum eða Samskipum komnar. Er þetta til þess fallið að draga úr trúverðugleika framburðar (S)frkvstj-millilandasv.

3436. Í skýrslutöku hjá lögreglu vísaði (S)frkvstj-millilandasv sömuleiðis til þess að það gæti hafa verið Alcoa sem hafi látið (E)frkvstj-flutnkerf fá upplýsingarnar um óbirta breytingu Samskipa á siglingaáætlun.[1790] Þessi framburður (S)frkvstj-millilandasv á sér ekki stoð í gögnum málsins. Eins og tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf frá 23. október 2008 sýnir óumdeilanlega aflaði (E)frkvstj-flutnkerf sér á skömmum tíma ítarlegra upplýsinga um fyrirhugaða óbirta breytingu keppinautarins um t.d. viðkomuhafnir fyrir bæði Leið 1 og 2 og fyrirkomulag Samskipa í Færeyjum vegna flutninga frá Íslandi til Immingham í Bretlandi. Líkt og áður greinir voru þetta upplýsingar um Leið 1 sem höfðu ekkert að gera með þjónustu Samskipa fyrir Alcoa á Reyðarfirði eða hafnarþjónustu Eimskips. Umrædd ágiskun (S)frkvstj-millilandasv, um að (E)frkvstj-flutnkerf gæti hafa fengið upplýsingarnar frá Alcoa, er því ekki í samræmi við samtímagögn.

3437. Í skýrslutökum hjá lögreglu voru einnig borin undir (E)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH ummæli (E)frkvstj-skiparekst í tölvupósti hans 23. október 2008, þ.e. þar sem (E)frkvstj-skiparekst fjallaði um fyrirhugaða breytingu Samskipa á skipakerfinu og að *„Alcoaskipið"* hefði verið *„kynnt"* honum sem *„dedicated"* skip, sbr. umfjöllun hér að framan um tölvupóstinn.

[1789] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 17.
[1790] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 144 – 145.

- Í skýrslutöku (E)forstj sagðist hann ekki vita til hvaða kynningu (E)frkvstj-skiparekst væri að vísa. Spurði (E)forstj hvort upplýsingarnar gætu hafa komið frá Alcoa en sagðist í sömu andrá ekki vita þetta og hann hefði ekki verið viðriðinn *„í þessu*".[1791]

- Aðspurður sagði (S)aðaleig-stjform-SH í skýrslutöku hjá lögreglu ekki þekkja það til hvaða kynningu (E)frkvstj-skiparekst hafi verið að vísa til. Einnig sagði (S)aðaleig-stjform-SH aðspurður ekki þekkja það hvort Samskip hefðu haldið kynningu fyrir Eimskip. Þó útilokaði (S)aðaleig-stjform-SH ekki að það hefði farið fram kynning og tengdi það þá *„sértækri*" þjónustu vegna Alcoa: *„Sko ef að eitthvað væri, eitthvað slíkt, þá er það bara tengt því að þetta er mjög sértæk þjónusta sem er verið að reka þarna og það þarf þá til að hlutir gangi upp þegar er búið að breyta kerfi og, og Alcoa er, er hérna fyrirtækið sem að hérna er verið að framleiða þjónustuna fyrir.*"[1792]

3438. Rifja ber upp að í umræddum tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst kom fram eftirfarandi: *„Ætlar Samskip að henda Færeyjum alveg út, en mér vitanlega á Alcoaskipið* [þ.e. skip Samskipa á Leið 2, Hvassafell] *ekki að koma þar við, því það er kynnt sem „dedicated*" skip?" Hvorki í þessum samskiptum né í öðrum gögnum málsins má finna stoð fyrir þeim hugleiðingum (E)forstj að Alcoa hafi kynnt (E)frkvstj-skiparekst fyrirætlanir Samskipa um eitt álskip. Hafa ber í huga að áður í umræddum samskiptum hafði (E)frkvstj-skiparekst fjallað um það sem hann nefndi sjálfur *„nýtt Evrópukerfi Samskipa*", sbr. umfjöllun hér að framan um tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst 22. október 2008, sem sendur var strax í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips ásamt Alcoa á Reyðarfirði.

3439. Þá eru skýringar (E)forstj um að hann hafi ekki verið viðriðinn þessi atvik ekki í samræmi við samtímagögn, sbr. t.a.m. tölvupóst (E)frkvstj-innanl að kvöldi 22. október 2008 til m.a. (E)forstj og viðbrögð (E)forstj við honum (*„Frabaert felagar, ljos i myrkrinu*") og tölvupóst (E)forstj 13. nóvember 2008 til (E)frkvstj-skiparekst í tengslum við ólögmætan slotsamning Samskipa og Eimskips vegna sjóflutningum til og frá Austurlandi (*„Er þetta ekki það sem við þurfum að skoða í öllum okkar tilboðum að taka tillit til þessa flow á gámum*", sbr. umfjöllun um þessi samskipti í kafla 9.12.1.

3440. Framburður (S)aðaleig-stjform-SH um að *„mjög sértæk þjónusta*" fyrir Alcoa hafi kallað á það Samskip hafi kynnt Eimskip viðkvæmar trúnaðarupplýsingar, um breytingar á siglingakerfum og -áætlunum, á sér ekki stoð í gögnum málsins. Hér skal undirstrika að upplýsingamiðlun á milli Samskipa og Eimskips á þessum tíma gekk mun lengra en þörf var á vegna hafnarþjónustu Eimskips í Mjóeyrarhöfn tengdri þjónustu fyrir Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 9.4. Breytt tíðni skipa Samskipa í Mjóeyrarhöfn vegna flutningsþjónustu fyrir Alcoa kallaði með engum hætti á slíka miðlun upplýsinga til Eimskips. Í því sambandi skal einnig hafa í huga að hafnarþjónustusamstarf Samskipa og Eimskips í Mjóeyrarhöfn tók ekki eingöngu til þjónustu fyrir Alcoa heldur áttu Samskip og Eimskip einnig samstarf um hafnarþjónustu vegna flutninga Samskipa fyrir aðra viðskiptavini til og frá höfninni. Vísan (S)aðaleig-stjform-SH um að sérstæk þjónustu við Alcoa hafi kallað á upplýsingamiðlun Samskipa til Eimskip er því með öllu haldlaus. Framburður (S)aðaleig-stjform-SH breytir ekki því heildarmati Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins að þessi ólögmæta miðlun upplýsinga milli keppinautanna var einn þáttur í samfelldu samráði fyrirtækjanna.

9.5. Samskip og Eimskip draga úr flutningsgetu

3441. Í kafla 6.2.1 er lýst siglingakerfi Samskipa fram til nóvember 2008. Í október 2008 voru Samskip með fjögur skip í siglingum milli Íslands og hafna annars staðar í Evrópu, þ.e. Arnarfell, Helgafell, Hvassafell og Akrafell.[1793]

[1791] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 226.
[1792] Endurrit skýrslu […], bls. 142. Athuga ber að í endurriti hefur verið víxlað […] sbr. hljóðupptöku: 2:36.
[1793] Í viðauka 1 með bréfi Samskipa, dags. 24.11.2017, sem svar við gagnaöflun skv. 19. gr. samkeppnislaga, kemur fram að í vikum 10 og 19 árið 2008 hafi Samskip skipt út báðum skipunum á Leið 2 sem voru 679 TEU hvort fyrir stærri skip sem voru 1.139 TEU hvort. Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 24.11.2017 (viðauki 1)."*Skip Samskipa 2007-2013.xls*".

3442. Þann 30. og 31. október 2008 sendu Samskip út fréttatilkynningu um fækkun skipa og breytta siglingaáætlun. Akrafell hætti siglingum, Arnarfell og Helgafell héldu áfram á *„gömlu rútunni*", þ.e. Leið 1, og voru sömu breytingar gerðar á siglingum Hvassafells og Eimskip hafði fengið upplýsingar um rúmri viku áður en þær voru gerðar opinberar, sbr. umfjöllun hér að framan. Sem áður segir hafði Eimskip jafnframt fengið upplýsingar um að Samskip ætluðu að halda Arnarfelli og Helgafelli á óbreyttri Leið 1.

3443. Samkvæmt framansögðu greindu Samskip opinberlega frá því 30. október 2008 um breytta siglingaáætlun og að fyrirtækið myndi fækka skipum úr 4 í 3 í siglingum til og frá landinu.[1794] Þetta var skýrt betur í annarri tilkynningu Samskipa daginn eftir:[1795]

SAMSKIP

Samskip aðlaga starfsemina að breyttu efnahagsumhverfi / Samskip adjusts Iceland Services to changed economic environment

31.10.2008

Siglingaleiðin milli Íslands og Færeyja

Í ljósi þeirra efnahagsþrenginga sem dunið hafa yfir þjóðina og minnkandi vöruinnflutnings til landsins hefur siglingaáætlun Samskipa til og frá Íslandi verið endurskoðuð og munu þrjú skip annast flutninga félagsins á þessari leið, í stað fjögurra áður.

Akrafell hættir siglingum milli Íslands og meginlands Evrópu og fer í önnur verkefni, ótengd Íslandi. *Hvassafell* heldur hins vegar áfram áætlunarsiglingum milli Reyðarfjarðar, Kollafjarðar í Færeyjum, Rotterdam og Immingham á Bretlandseyjum en skipið hættir að hafa viðkomu í Reykjavík. Með þessum breytingum er hægt að tryggja viðkomu Hvassafellsins á þessum stöðum með 8 til 9 daga millibili.

Engar breytingar verða á áætlunarsiglingum *Arnarfells* og *Helgafells* sem áfram fylgja vikulegri áætlun milli Reykjavíkur, Grundartanga, Vestmannaeyja, Immingham, Rotterdam, Cuxhaven í Þýskalandi, Varberg í Svíþjóð, Árósa í Danmörku og Kollafjarðar.

Með þessum breytingum, sem hafa þegar tekið gildi, eru Samskip að aðlaga flutningsgetu sína að breyttu efnahagsumhverfi og draga úr kostnaði.

3444. Athygli skal vakin á því að í áðurnefndri tilkynningu Samskipa kemur fram að með breyttu siglingakerfi fyrirtækisins muni Akrafell hætta siglingum milli Íslands og Evrópu og fari Akrafell *„í önnur verkefni, ótengd Íslandi*". Þetta varð ekki raunin. Samkvæmt afhentum upplýsingum Samskipa lá skipið verkefnalaust við bryggju í Danmörku fram á árið 2010.[1796] Nánar er fjallað um þau atvik í kafla 9.6. Þá var það heldur ekki raunin, með breytingu Samskipa á skipakerfinu, að Hvassafell kæmi á 8 til 9 daga millibili í viðkomuhöfnum, líkt og boðað var í tilkynningu Samskipa og breytingin átti að *„tryggja*". Samkvæmt afhentum upplýsingum Samskipa fól takmörkunin í sér að viðkoma Hvassafells var á 10,5 daga fresti í Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði.[1797]

3445. Hér ber að rifja upp að þann 30. júlí 2008 greindi Eimskip starfsmönnum sínum frá breytingu á áætlanakerfi sínu í siglingum milli Íslands og annarra Evrópulanda. Fólst í því veruleg minnkun á flutningsgetu Eimskips til og frá Íslandi, sbr. kafla 8.14. Engin breyting var gerð á þessum tíma á Norður-Ameríkuleið.

[1794] Sjá tilkynningu Samskipa. Aðgengilegt á slóð: http://wayback.vefsafn.is/wayback/20081117100349/http://www.samskip.is/samskip/frettir/nr/904.
[1795] Sjá tilkynningu Samskipa. Aðgengilegt á slóð: http://wayback.vefsafn.is/wayback/20081117100452/http://www.samskip.is/samskip/frettir/nr/905.
[1796] Mgr. 115 – 116 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.01.2021.
[1797] Afhent gögn frá Samskipum. Svarbréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2015, bls. 6.

3446. Í tölvupóstsamskiptum (E)forstö-flutnstý, (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-flutnkerf (kl. 14:32 og 16:04) skömmu eftir samskipti Eimskips og Samskipa 22. október 2008 var fjallað um frekari takmörkun á flutningsgetu Eimskips, annars vegar að fækka um eitt skip til viðbótar í Evrópusiglingum og hins vegar um eitt skip í Norður-Ameríku siglingum. Stuttu eftir áðurnefnda tilkynningu Samskipa um breytt siglingakerfi í lok október 2008, eða þann 17. nóvember 2008, greindi Eimskip frá því að fyrirtækið hefði ákveðið að fækka skipum fyrirtækisins í Norður-Ameríku siglingum úr tveimur í eitt. Hér ber að árétta að í minnisblaði eins framkvæmdastjóra Samskipa og aðstoðarforstjóra, (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, var gert ráð fyrir verulega auknu samstarfi Samskipa og Eimskips og m.a. því að Eimskip myndi draga úr flutningsgetu sinni í siglingum til og frá Íslandi og færi úr tveggja skipa kerfi í eitt skip hvað Norður-Ameríku áhrærir, sbr. kafla 8.9.5.

3447. Varðandi siglingakerfisbreytingu Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga má vísa til þess að 12. nóvember 2008 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) og upplýsti þá um fyrirhugaða breytingu á siglingaáætlun Eimskips, þ.e. um að Eimskip ráðgerði að fækka skipum til USA og taka skipið Celia út úr rekstri frá 20. nóvember. Þessi breyting var eins og áður greinir ekki tilkynnt opinberlega fyrr en 17. nóvember 2008. Þetta var þó ekki fréttnæmt fyrir (S)frkvstj-millilandasv því hann svaraði (S)frkvstj-N-Am strax: *„Takk fyrir upplýsingarnar – þetta kemur ekkert á óvart."*[1798] Það er því ljóst að Samskip höfðu þegar upplýsingar um fyrirhugaða breytingu á siglingaáætlun Eimskips áður en hún var tilkynnt opinberlega eða töldu í það minnsta að slík breyting kæmi ekki á óvart.

3448. Í skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu var lögð fyrir þá tilkynning Samskipa 31. október 2008 um breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Aðspurðir neituðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv að þeir eða aðrir stjórnarmenn eða starfsmenn Samskipa hafi verið í samskiptum við Eimskip við undirbúning breytinganna. (E)forstj neitaði sömuleiðis aðspurður að hann eða aðrir starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips hefðu verið í samskiptum við Samskip.[1799] Þessir framburðir eru ekki í samræmi við samtímagögn sem sýna samskipti Samskipa og Eimskips (með þátttöku eða að undirlagi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv eða (E)forstj) um *„Nýtt upphaf"* verkefnið frá miðju ári 2008 m.a. um þann þátt sem tók til siglingakerfisbreytinga, takmörkun á flutningsgetu og aukið samstarf með gerð slotsamninga í sjóflutningum, sbr. umfjöllun í kafla 7, 8 og 9. Viðurkenning Eimskips á alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip á þessum tíma er í samræmi við umrædd samtímagögn.

3449. Breytingar á siglingakerfum Eimskips og Samskipa sem var hrint í framkvæmd í ágúst og október/nóvember 2008 voru í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Með þessu drógu fyrirtækin verulega úr flutningsgetu í áætlunarsiglingum milli Íslands og annarra landa. Með ólögmætu samráði sín á milli drógu fyrirtækin bæði úr getu og hvata til þess að keppa og sköpuðu þannig aukna möguleika á því að ráðast í verðhækkanir.

9.6. Samskipti vegna leiguskips Samskipa í nóvember 2008

3450. Atvik sem varða leiguskip Samskipa, Akrafell, tengjast hinu ólögmæta samráði Eimskips og Samskipa um takmörkun á flutningsgetu og breytingar á siglingakerfum.

3451. Á Leið 2 höfðu fyrir breytinguna í lok október 2008 siglt tvö leiguskip Samskipa, Akrafell og Hvassafell. Bæði þessi leiguskip voru í eigu sama aðila.[1800] Með breytingu Samskipa var flutningsgeta takmörkuð með því að Akrafell hætti siglingum og þar með var skipum Samskipa í siglingum til og frá Íslandi fækkað úr fjórum í þrjú.

[1798] Afritað tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.824076.
[1799] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 136. Endurrit skýrslu […], bls. 126, 128 og 136. Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 211 og 213.
[1800] Mgr. 115 í bréfi Samskipa dags. 13.01.2021.

3452. Samkvæmt upplýsingum Samskipa var gildistími leigusamnings um Akrafell fram í apríl 2010.[1801] Ekkert ákvæði var í samningunum um að hægt væri að skila þessu skipi áður en gildistími samningsins rynni sitt skeið.[1802] Þegar ákvörðun um útfærslu á takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi Samskipa lá fyrir var ekki útséð með hvað Samskip myndu geta gert við skipið sem myndi hætta siglingum.

3453. Samtímagögn sýna að í kjölfar breytinga á siglingakerfinu í lok október 2008 gerðu stjórnendur Samskipa tilraunir til að losna við skipið m.a. með því að reyna að endursemja við eiganda þess um skil á skipinu gegn greiðslu. Þetta gekk ekki eftir. Urðu atvik þau að þetta skip, Akrafell, lá í um eitt og hálft ár verkefnalaust bundið við bryggju í Danmörku með tilheyrandi kostnaði fyrir Samskip, þ.e. þar til skipinu var skilað til eiganda þess í lok leigutímans í apríl 2010.

3454. Eins og fram kemur í kafla 8.19.3 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-skiparek 15. október 2008. Samkvæmt tölvupóstinum höfðu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-skiparek fengið m.a. það verkefni að eiga fund með skipseiganda Akrafells/Hvassafells en þá lá ekki fyrir hvort skipið myndi hætta siglingum á Leið 2. Þann 27. október 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-MCL þar sem fram kom m.a. að enn væru í gangi viðræður við eiganda Akrafellsins og að tilkynning um breytt siglingakerfi yrði send til viðskiptavina í lok þeirrar viku.[1803]

3455. Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)stjórnarm-fjármstj, 28. október 2008, kom fram að *„stærsta úrlausnarefni*" Samskipa á Íslandi væri að finna verkefni fyrir skipið, sbr. kafla 10.4.2. Á fundi framkvæmdastjóra Samskipa á Íslandi ((S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm) 29. október 2008 kom fram undir dagskrárliðnum *„(S)frkvstj-millilandasv – Skipamál-*" að ennþá væri verið að skoða skipamál (Akrafell) og væri það stærsta málið hjá fyrirtækinu sem þyrfti *„að leggja allt kapp á að leysa*".[1804]

3456. (S)frkvstj-millilandasv áframsendi tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH 30. október 2008 varðandi viðræður Samskipa við eigenda Akrafells.[1805] Um kvöldið sendi (S)forstö-skiparek tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-fjárm og sagði að *„tæplega*" yrði komist *„lengra með eiganda*" Akrafells.[1806]

3457. Daginn eftir, 31. október 2008, tilkynntu Samskip um breytingu á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu. Þar kom m.a. fram: *„Akrafell hættir siglingum milli Íslands og meginlands Evrópu og fer í önnur verkefni, ótengd Íslandi.*" Ummælin um að skipið færi í önnur verkefni voru ekki í samræmi við önnur samtímagögn Samskipa en á þessum tímapunkti lá ekkert fyrir um það hvað yrði um skipið.

3458. Samskip virðast ekki hafa fallist á tilboð frá eiganda Akrafells því þann 31. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstö-skiparek (afrit til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-fjárm) með tillögu að gagntilboði frá Samskipum.[1807] (S)forstö-skiparek sendi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-fjárm sama dag: *„Sjá að neðan, en því miður er eigandi að japla á þessu og er farinn að tala um garantee.* [svo] *Fáum ekki svar fyrr en á mánudag.*"[1808]

[1801] Sjá leigusamning fyrir Hvassafell sem Samskip afhentu með athugasemdum fyrirtækisins við AI þann 12.06.2020, fylgiskjal 7.1. *„Leigusamningur Hvassafell (ex Polaris)*". Í mgr. 115 í bréfi Samskipa dags. 13.01.2021 kemur fram að leigusamningurinn fyrir Akrafell hafi ekki fundist en að um sé að ræða sambærilegan samning. Sjá einnig tölvupóst […] dags. 6. apríl 2010 sem fjallað er um hér síðar. Meðfylgjandi var minnisblað þar sem fram kom að búið væri að skila Hvassafellinu en Akrafellinu yrði skilað um miðjan apríl 2010.
[1802] Sjá mgr. 115 í bréfi Samskipa dags. 13.01.2021.
[1803] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.521065.
[1804] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8. Framkvæmdastjórafundur fundargerð. 29.10.2008.
[1805] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.523035.
[1806] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.523915.
[1807] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.523915.
[1808] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.524321.

3459. Þann 3. nóvember 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH: *„Eigandi hefur fallið frá öllum hugmyndum eða viðræðum um að taka við skipinu að svo stöddu.“*[1809] Stuttu síðar sendi (S)forstö-skiparek tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-fjárm varðandi afstöðu eiganda Akrafells.[1810] Þar kom m.a. eftirfarandi fram: *„Consequently, the Owners say the vessel must have firm employment before continuating the discussions of a possible early redelivery.“*

3460. Það var því eftir breytingu á siglingakerfi Samskipa sem það lá fyrir að Samskip gátu ekki skilað Akrafelli til eiganda þess. Þegar þetta lá fyrir hjá Samskipum sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip hafi átt í samskiptum um skipið. Næsta dag, þann 4. nóvember 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst á (S)forstö-skiparek:

„Var að heyra að þið ætlið að leigja Akrafell í einhver verkefni erlendis eru þið búnir að gera það??“

3461. Óskaði (E)frkvstj-flutnkerf eftir lýsingu á skipinu. Sagðist (E)frkvstj-flutnkerf vera að skoða verkefni erlendis sem skipið gæti hentað í.[1811] (S)forstö-skiparek sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst sama dag. Meðfylgjandi var lýsing á Akrafellinu. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði tölvupóstinum sama dag með spurningu varðandi skipið: *„Er það ekki rétt skilið hjá mér að skipið er ekki fittað fyrir pallet wides á dekki en í lest getur það tekið 116 stk sjá description (40´x2,5x9,6)???“*[1812] (E)frkvstj-flutnkerf framsendi tölvupóstinn frá (S)forstö-skiparek til (E)frkvstj-Contain, afrit til (E)starfsm.[1813] Árétta ber að framkvæmdastjóri flutningskerfa hjá Eimskip, (E)frkvstj-flutnkerf, sem var þarna í samskiptum við Samskip um Akrafell, hafði haft ríka aðkomu að samskiptum og samráði Eimskips og Samskipa frá miðju ári 2008.

3462. Þann 7. nóvember 2008 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj, afrit til (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-N-Atlants og (E)frkvstj-innanl varðandi fækkun skipa Eimskips í Norður-Ameríku flutningum. Kom fram að óvíst væri hvað yrði um skipið Celia, sem átti að hætta að sigla á þeirri leið. Benti (E)frkvstj-skiparekst í því sambandi á að Akrafell *„liggur nú bundið við legubryggju í Rotterdam og verið er að reyna að finna verkefni fyrir skipið, en án árangurs hingað til.“* Jafnframt sagði að *„Samskipamenn reyndu að fá eigendur til að taka við skipinu með „lumpsum“ greiðslu, en eigendur höfnuðu því snarlega.“*[1814]

3463. Þegar (E)frkvstj-skiparekst sendi þennan tölvupóst voru aðeins fjórir dagar liðnir síðan (S)frkvstj-millilandasv greindi (S)aðaleig-stjform-SH frá því að eigandi Akrafells hefði hafnað því að taka við skipinu gegn greiðslu. Ekki eru fyrirliggjandi gögn um það frá hvaða aðila (E)frkvstj-skiparekst fékk umræddar upplýsingar um viðræður Samskipa við eiganda Akrafells. Hins vegar telur Samkeppniseftirlitið atvik og gögn málsins benda til þess að þessar upplýsingar hafi komið frá Samskipum til Eimskips í tengslum við samskipti fyrirtækjanna vegna samráðins. Var um að ræða viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar úr rekstri Samskipa. Þar hefur einnig þýðingu að fyrirtækin voru í samskiptum um Akrafell nokkrum dögum fyrr, 4. nóvember 2008, sbr. umfjöllun hér að framan.

3464. Það fór ekki svo að Eimskip tæki við Akrafelli af Samskipum. Þessi samskipti keppinautanna voru í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og hluti af hinu ólögmæta samstarfi á þessum tíma sem tók m.a. til breytingu á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu og sameiginleg úrlausn á ýmsum viðfangsefnum sem þessu tengdist, sbr. einnig kafla 9.12.

3465. Þann 25. nóvember 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv varðandi *„skipapælingar“*.[1815] Þar sagði m.a. *„Ég veit þetta er langsótt, en tel þó vert að hafa farið í gegnum þá útreikninga að kanna hvort hægt sé að skipta á skipum, þe 1143 teu skipum okkar fyrir ca 600*

[1809] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.525130.
[1810] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.525216.
[1811] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[1812] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Eimskipum. […].
[1813] *Afritaður tölvupóstur frá Eimskipum.* […].
[1814] *Afritaður tölvupóstur frá Eimskip.* […] Doc. ID. 0.7.33.107145.
[1815] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.534935.

teu kranalaus skip, og reka tvö í stað eitt á gömlu rútunni." Vildi (S)aðaleig-stjform-SH s.s. skipta á Akrafelli og Hvassafelli fyrir tvö minni skip á Leið 2. Áfram yrði veruleg takmörkun á flutningsgetu en hún útfærð með öðrum skipakosti en hafði verið tilkynnt um opinberlega tæpum mánuði fyrr. Taldi (S)aðaleig-stjform-SH í tölvupóstinum upp ávinning þess að reka frekar tvö minni skip á þessari siglingaleið, s.s. grænmetið (líklega innflutningur fyrir BÚR) og möguleg viðkoma í Reykjavík. Hafa ber í huga að ef Samskip hefðu með þessum hætti horfið frá því að hætta viðkomu í Reykjavík frá Evrópu (á Leið 2) hefði það getað skipt máli m.t.t. aukins flutningsmagns á markaði í innflutningi til landsins. Hins vegar hefðu Samskip áfram takmarkað flutningsgetu sína gagnvart Alcoa hefði þessi leið verið farin. Hvað sem þessu líður þá sýna samtímagögn að ekkert varð úr þessu og að samráð Samskipa og Eimskips var viðhaldið með óbreyttum hætti næstu rúm fjögur árin eða þar til það fór að draga úr samráðinu undir lok rannsóknartímabilsins.

3466. Þann 27. nóvember 2008 töldu Samskip að staðan væri orðin *„nokkuð snúin varðandi skipamálin*", sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)aðaleig-stjform-SH 27. nóvember 2008. (S)frkvstj-millilandasv taldi þá liggja fyrir að það þyrfti að *„leggja Akrafellinu*" og hugsanlega gegn því að eigandinn myndi lækka leiguna. Taldi (S)frkvstj-millilandasv ólíklegt að eigandinn myndi samþykkja eingreiðslu til að losa Samskip undan leigusamningnum. Sagði (S)frkvstj-millilandasv m.a. í þessu sambandi: *„Eigandanum er mein illa við að losa okkur undan samningnum þar sem hann metur markaðinn alveg steindauðan langt fram á árið 2010.*"

3467. Athygli vekur að í niðurlagi tölvupóstsins vísaði (S)frkvstj-millilandasv til skoðunar sinnar og starfsmanna Samskipa á samanburði á því annars vegar að láta skipið liggja við bryggju með lækkaðri greiðslu til eigandans og hins vegar því að Samskip færu aftur í fjögurra skipa kerfi og myndu láta bæði Akrafell og Hvassafell sigla á Leið 2. Samkvæmt tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv var niðurstaðan sú að með fjögurra skipa kerfi stæði eftir hjá Samskipum *„gat upp á ca. 300 mkr.*"[1816]

3468. Hér skiptir miklu að í þessari umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv kemur ekkert fram um þann möguleika Samskipa að sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips og tryggja þannig aukið flutningsmagn. Sökum þessa er ástæða til þess að rifja upp glærukynningu sem (S)frkvstj-millilandasv hélt á fundi með undirmönnum sínum (m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl) 17. maí 2008, sbr. kafla 6.7.6. Þar kom eftirfarandi fram:

[1816] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.536320.

Framundan ....

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

SAMSKIP

Viðfangsefnin ....

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

SAMSKIP

3469. Samkvæmt þessu gerði (S)frkvstj-millilandasv sér grein fyrir því í maí 2008 að miklar áskoranir væru framundan. Efnahagsörðugleikar myndu leiða til þess að samkeppni myndi aukast og verð lækka. Fyrrnefndar glærur eru merktar fundi (S)frkvstj-millilandasv með undirmönnum sínum á millilandasviði (sjóflutningar). Samkvæmt glærunum hafði (S)frkvstj-millilandasv undirbúið að viðbrögð Samskipa við versnandi efnahagsástandi yrðu að auka samkeppni (sækja aukið magn í innflutningi), bæta þjónustu, auka skilvirkni og draga úr kostnaði. Lýsti (S)frkvstj-millilandasv aðgerðaráætlun sem byggði á heilbrigðri og málefnalegri samkeppni sem viðbrögðum við ytri erfiðleikum. Í samræmi við þetta hafði undirmaður (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, nokkrum dögum áður hafið undirbúning að „*herferð*" gegn Eimskip, sbr. kafla 6.7.6. Þá ber að hafa í huga tölvupóstinn sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)aðaleig-stjform-SH kvöldið fyrir leynilegan fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 6. júní 2008 þar sem (S)frkvstj-millilandasv gerði ráð fyrir því að „*herferð*" gegn Eimskip og Atlantsskipum gæti unnið upp samdrátt í innflutningi vegna efnahagsástandsins, sbr. kafla 7.2.1.2. Jafnframt ber að hafa hugfast að haustið 2008 var mikilvægum viðskiptavinum Eimskips ljóst að staða fyrirtækisins var mjög erfið og höfðu sumir þeirra haft samband við Samskip varðandi mögulega flutninga, sbr. kafla 8.18.

3470. Ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip skýrir hvers vegna í samtímagögnum (S)frkvstj-millilandasv frá því í nóvember 2008 er ekki lengur að finna neinar ráðagerðir um að sækja magn frá viðskiptavinum Eimskips til að fylla upp í ónýtt rými hjá Samskipum, þ.á m. í Akrafelli. Er þetta birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir endi á þessum tíma. Áðurnefnd umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv 27. nóvember 2008 var því í samræmi við önnur samtímagögn um samráð Samskipa og Eimskips á þeim tíma og vilja til að viðhalda því. Ekki átti að sækja á viðskiptavini Eimskips og stefna því í hættu að verð til viðskiptavina gæti lækkað. Að sama skapi var í samtímagögnum Eimskips hvergi að greina ótta um að laust flutningsrými í skipum Samskipa gæti skapað samkeppnislegan þrýsting á markaðnum.

3471. Samskip virðast hafa náð samkomulagi við eigenda Akrafells í desember 2008 um að skipið yrði áfram bundið við bryggju og leigugreiðslur lækkaðar. Skipið lá við bryggju fram á árið 2010.[1817]

3472. Í mgr. 114 – 116 í bréfi Samskipa, dags. 13. janúar 2021, eru sett fram sjónarmið um atvik vegna Akrafells, sbr. einnig umfjöllun Samskipa í mgr. 380, 406 – 407 og 1214 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 78 – 88 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022. Ekki er fallist á þessi sjónarmið fyrirtækisins, sbr. umfjöllun í kafla 25.32 og framangreind niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um þýðingu þessara gagna vegna leiguskipsins stendur óhögguð.

9.7. Viðauki Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008:

3473. Aðgerðir Samskipa gagnvart Alcoa héldu áfram í lok október og í byrjun nóvember 2008. Á þeim tíma sýna samtímagögn að „*nýir samningar*" Samskipa við Eimskip voru í vinnslu.

3474. Þann 26. október 2008 sendi (S)forstö-útfl fundarboð til þriggja starfsmanna Samskipa vegna fundar daginn eftir með heitinu „*Ný Alcoa verð*".[1818] Í fundarboðinu sagði: „*Þurfum að renna saman í gegnum nú Alcoa verð er samið var um í síðustu viku. Ný verð taka gildi frá og með 15 okt. þannig að rukkun fyrir síðustu tvö skip þarf að leiðrétta.*" Fundurinn var á dagskrá 27. október 2008.

3475. Þann 28. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa með heitinu „*Agreement*". Í tölvupóstinum óskaði (S)frkvstj-millilandasv eftir að fá senda tillögu Alcoa að samningstexta og vísaði til þess sem hafði verið samið um á fundi fyrirtækjanna viku fyrr.[1819]

[1817] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.536320. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.536570. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.565928.
[1818] Afrituð dagbókarfærsla […] Doc. ID. 0.7.33.817334.
[1819] Afritaður tölvupóstur Samskipa[…] Doc. ID. 0.7.33.817908.

3476. Þann 29. október 2008 sendi Alcoa tölvupóst á (S)frkvstj-millilandasv með drögum að samningi. Í tölvupóstinum sagði: *„Sælir, sendi þetta í trúnaði til upplýsingar. þetta er fyrsta draft tilbúið svona efnislega til Legal dept., þeir koma svo til baka með sitt tungumál.*"

3477. (S)frkvstj-millilandasv svaraði tölvupósti Alcoa sama dag og meðfylgjandi voru drög að samningi með breytingatillögum Samskipa. Í tölvupóstinum sagði (S)frkvstj-millilandasv meðal annars þetta: *„Þar sem lækkun á skipaleigu er ekki að nást hjá okkur og við ætlum ekki láta samkomulag okkar stoppa á því þá þurfum í staðin að fá að halda Kollafirði inni sem áætlunarhöfn á rútunni og ná þannig að skapa tekjur sem koma að einhverju leiti [svo] á móti þeirri lækkun sem við þurftum að ná til að loka gatinu hjá okkur. Áætlunin verður þá RFJ-KOF-RTM-RFJ aðra ferðina og RFJ-KOF-RTM-IMM-RFJ hina ferðina. Þetta á ekki að hafa nein teljandi áhrif á áætlunina og ferðatíðnin verður sú sama og við gengum út frá áður þe. 42-43 ferðir á ári. Þú mátt gjarnan hringja í mig ef e-ð er óljóst hér.*"[1820]

3478. Með þessum tölvupósti tilkynnti (S)frkvstj-millilandasv Alcoa meðal annars að Samskip myndu ekki fá lækkun á skipaleigu og viðskiptavininum tilkynnt sú ákvörðun að Samskip myndu því halda Kollafirði í Færeyjum inni sem áætlunarhöfn. Ummæli (S)frkvstj-millilandasv um að tíðni skipsins frá Mjóeyrarhöfn yrði á 8-9 daga fresti er ekki í samræmi við það sem raungerðist, en Hvassafellið hafði líkt og áður greinir viðkomu í Mjóeyrarhöfn á 10,5 daga fresti. Með þessu skertist þjónusta og flutningsgeta Samskipa til Alcoa enn frekar.

3479. Þann 2. nóvember 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH sjálfum sér minnislista, þar kom m.a. fram: *„Ný rúta – framlegðargreining / útreikningar, td Alcoa verðbreytingar*". Á minnislista (S)aðaleig-stjform-SH var jafnframt tilgreint:

- *„Eimskip -nýir samningar*".[1821]

3480. Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn en í byrjun nóvember 2008 var unnið að *„Nýtt upphaf*" verkefninu áfram og nýjum samningum milli Samskipa og Eimskips.

3481. Samningaviðræðum Samskipa og Alcoa lauk 24. nóvember 2008 þegar undirritaðar voru breytingar á samningi fyrirtækjanna meðal annars um mikla verðhækkun (131%) og skerta þjónustu (hér eftir nefndur viðaukinn). Verður vikið nánar að þessu í næsta kafla.

9.7.1. Samskip hækka verulega verð gagnvart Alcoa

3482. Þann 24. nóvember 2008 undirrituðu Samskip og Alcoa viðauka við samning um útflutning á áli til Evrópu.[1822] Þær breytingar sem fólust í viðaukanum voru í meginatriðum þríþættar:

3483. Í fyrsta lagi samþykkti Alcoa framangreinda breytingu á siglingaáætlun sem Samskip kynntu opinberlega þann 31. október 2008 og fólu í sér verulegan samdrátt í þjónustu með því að annað af tveimur skipum á Leið 2 var tekið úr umferð. Jafnframt breyttu Samskip siglingaleiðinni með því að fella niður viðkomur á Suðvesturlandi (þ.e. Reykjavík og Grundartanga).

3484. Segir í breyttum samningi að þjónustan væri á 8-9 daga fresti og sérstaklega tileinkuð Alcoa þar sem siglt væri frá Mjóeyri í Reyðarfirði til Kollafjarðar (í Færeyjum) og Rotterdam, en í annarri hverri ferð yrði auk þess viðkoma í Immingham, nema samningsaðilar ákvæðu annað.[1823] Raunin varð þó sú líkt og áður greinir að viðkoma Samskipa í Mjóeyrarhöfn varð á 10,5 daga fresti.[1824]

[1820] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Amendments to the contract with Samskip rev1.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.818823.
[1821] Afritaður tölvupóstur […] Doc. ID. 0.7.33.524557.
[1822] Samningurinn nefnist: *„Amendment to Transportation Agreement for Exportation Shipments between Alcoa-Fjardaal and Samskip*". Afhent gögn Alcoa dags. 31.10.2017.
[1823] Í samningnum segir nánar tiltekið: *„Samskip provide dedicated 8-9 days service calling Mjóeyri, Kollafjörður and Rotterdam every trip and Immingham UK, every second trip, unless otherwise agreed between parties.*"
[1824] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.11.2016. Beiðni Samkeppniseftirlitsins um gögn og upplýsingar – Svör Samskipa.

3485. Af gögnum málsins má sjá að minni tíðni skips Samskipa frá Mjóeyrarhöfn þýddi enn meiri skerðingu á flutningsgetu Samskipa fyrir Alcoa. Frá nóvember 2008 stóð flutningsgeta Samskipa á Leið 2 því ekki undir allri framleiðslugetu Alcoa.

3486. Athygli vekur að þrátt fyrir skerðingu á flutningsgetu Samskipa til Alcoa þá sýna skýr samtímagögn Samskipa frá samráðstímabilinu að fyrirtækið leit eftir sem áður svo á að Samskip ættu áfram tilkall til þess að flytja alla álframleiðslu Alcoa til Evrópu. Kjarnaatriði hér er að í sömu samtímagögnum útskýrir fyrirtækið samhliða að vegna takmörkunar á flutningsgetu Samskipa sinni Eimskip umframflutningum fyrir Alcoa sem Samskip sinntu ekki með sínu skipi frá Mjóeyrarhöfn, sbr. kafla 9.2.1 og 9.11. Í þessu endurspeglast samráð Samskipa og Eimskips.

3487. Í öðru lagi skuldbatt Alcoa sig til að flytja að lágmarki 300.000 tonn á ári með Samskipum til Rotterdam og Immingham í Bretlandi frá og með 15. október 2008 (í stað 200.000 tonna lágmarks skuldbindingar áður).

3488. Í þriðja lagi fólu breytingarnar í sér mjög mikla verðhækkun (131%) og aðrar breytingar á verðlagningu. Í áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 kom fram að undirritaður hefði verið viðauki við flutningasamning við Alcoa *„þar sem einingaverð voru hækkuð verulega*", sbr. viðhengi við tölvupóst (S)forstö-útfl til (S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm þann 3. desember 2009 og umfjöllun um þá áætlun í kafla 9.11.2.

3489. Sjóflutningsgjald Alcoa fyrir hvert tonn af áli hækkaði úr 6,50 USD í 15,00 USD, að viðbættu/frádregnu BAF, fyrir flutninga allt að 300 þús. tonnum á ári. Af þessu má einnig sjá að flutningsgjaldið hafði verið í erlendri mynt og því átti gengislækkun íslensku krónunnar gagnvart erlendum myntum (hér USD) ekki átt að kalla á hækkun þess. Viðmiðunarverð á skipaolíu fyrir útreikning á BAF var einnig hækkað með viðaukanum, þannig að BAF reiknaðist á verð skipaolíu fyrir ofan 400 USD á tonn, auk þess sem neikvætt BAF reiknaðist ef verð fór niður fyrir 375 USD á tonn. Fyrir útflutning á áli umfram 300.000 tonn á ári var flutningsgjald áfram 6,50 USD á tonn, en í þeim tilvikum reiknaðist BAF aðeins þegar það var jákvætt. Fyrir allan sjóflutning á umræddri siglingaleið að og frá verksmiðjunni annan en flutning á áli greiddi Alcoa eftirleiðis fast gjald að fjárhæð 2,2 milljónir USD á hverju 12 mánaða tímabili. Mælt var fyrir um greiðslufyrirkomulag með þeim hætti að Alcoa greiddi eftirleiðis fasta fjárhæð í hverjum mánuði, 375.000 USD fyrir útflutt ál[1825] og 183.333,33 USD fyrir innfluttar vörur og annan útflutning en ál eða samtals 558.333,33 USD í upphafi hvers mánaðar fyrir flutning í þeim mánuði. Leiðréttingar voru síðan gerðar ársfjórðungslega með hliðsjón af breytingum á BAF og ef magn á ári var umfram 300.000 tonn.

3490. Samkvæmt þessu féllst Alcoa á mikla verðhækkun og greiðslufyrirkomulag sem ætla má að hafi verið hagfellt Samskipum. Af bréfi Alcoa til Samkeppniseftirlitsins frá 3. nóvember 2017 og samtímagögnum má ráða að Alcoa hafi fallist á að taka tillit til þess að á umræddum tíma hefðu forsendur í sjóflutningum Samskipa til og frá Íslandi breyst vegna mikils samdráttar í innflutningi (þ.e. innflutningi almennt, ótengdum flutningum Alcoa). Í viðaukanum kom fram eftirfarandi endurskoðunarákvæði undir fyrirsögninni *„Other provisions*":

„As imports from other customers pick up their contribution will be used towards a reduction of the rate on the base volume of 300,000 MT. Samskip and Alcoa will review status of the contract and inbound volumes of other customers every 6 months to find ways to improve ocean rates."

3491. Í köflum 9.9 og 9.11 er lýst samtímagögnum frá Samskipum sem sýna að á samráðstímabilinu hafnaði fyrirtækið ítrekað beiðni Alcoa um að lækka verð. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að hið ólögmæta samráð við Eimskip hafi gert Samskipum kleift að halda óbreyttri hinni miklu verðhækkun gagnvart

[1825] Miðað við 15 USD sjóflutningsgjald á hvert tonn af áli samsvarar þessi fjárhæð því að Samskip hafi fengið greitt í föstum mánaðarlegum greiðslum frá Alcoa sem svarar því að Samskip flytji árlega út 300 þús. tonn fyrir Alcoa. Ef frávik verða frá þessu magni, eru greiðslur leiðréttar eftir á.

þessum mikilvæga viðskiptavini þar til Alcoa bauð þessa flutninga út að nýju og skipti um flutningafyrirtæki á árinu 2013.

3492. Með umræddum viðauka Samskipa við Alcoa má segja að komin hafi verið að hluta til framkvæmda markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, sbr. og tillögur (S)frkvstj-millilandasv sem hann setti fram í tölvupósti til (S)aðaleig-stjform-SH 7. febrúar 2008 um möguleg viðbrögð Samskipa við samdrætti í innflutningi. Í þeim fólst m.a. að draga úr flutningsgetu og aðlaga að minni innflutningi, endursemja við Alcoa og samnýta siglingakerfi Samskipa og Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.2.[1826] Höfðu Samskip þá þegar rætt um að draga úr útflutningi fyrir Alcoa og að ná fram breytingu á samningi sínum við Alcoa frá október 2007. Eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008 var samráði fyrirtækjanna hrint í framkvæmd. Í þessu fólst skoðun og upplýsingaskipti sumarið og haustið 2008 á m.a. ítarlegum tillögum um samnýtingu siglingakerfa Samskipa og Eimskips, m.a. á útflutningi á áli Alcoa til Evrópu. Var þetta liður í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips.

3493. Rifja skal hér upp samtímagögn Samskipa frá fyrri hluta árs 2008, þar sem stjórnarformaður fyrirtækisins, (S)aðaleig-stjform-SH, taldi nauðsynlegt að *„[…] protect the Cash Cow which Iceland has been for the Group“*, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3 og áfram. Hér má líka rifja upp fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH í aðdraganda framangreindra atvika, sbr. áðurnefndan tölvupóst hans til (S)frkvstj-millilandasv 30. ágúst 2008. Þar var sett fram það markmið að afkoma Samskipa árin 2008, 2009 og 2010 ætti ekki að vera *„fjarri“* góðri afkomu fyrirtækisins árin 2006 og 2007, þrátt fyrir að óveðurssky hrönnuðust upp með tilliti til ytri aðstæðna fyrirtækisins. Þá má hér vísa til gagna frá september 2008 sem tengjast stöðufundum (S)aðaleig-stjform-SH með (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjform-S sem vörðuðu aðgerðir m.a. gagnvart Alcoa, verðhækkanir og *„stóru“* málin eða myndina, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.9 hér að framan um fund þeirra 22. september 2008.

3494. Við mat á framangreindum samtímagögnum um fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH verður ekki litið framhjá því að hækkun Samskipa á flutningsverði til Alcoa skipti miklu máli fyrir rekstur fyrirtækisins. Í kjölfar samskipta Samskipa og Eimskips á Reyðarfirði 22. október 2008, nánar tiltekið 29. október 2008, sendi (S)aðaleig-stjform-SH t.a.m. tölvupóst til (S)stjórnarm-fjármstj, fjármálastjóra Samskipa Holding og stjórnarmanns í Samskipum hf. á Íslandi, með heitinu *„útlit og horfur“*. Þar kemur m.a. fram hjá (S)aðaleig-stjform-SH að ein af meginbreytingum milli áranna 2008 og 2009 yrðu auknar tekjur Samskipa af hækkuninni vegna Alcoa. Samkvæmt tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH nam tekjuaukning Samskipa, vegna þessa þáttar samráðsins, samtals um 4 milljónum dollara eða um 475 milljónum króna fyrir árið 2009 miðað við gengi þess tíma. Eins og tölvupósturinn ber með sér var ávinningur af þessum þætti samráðsins auk þess mjög mikill í lækkun kostnaðar eða samtals um 12,5 milljónir dollara, mest vegna skerðingar á flutningsgetu. Hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips í aðdraganda þeirra breytinga sem voru gerðar á samningi Samskipa við Alcoa áttu auk þess að leiða til um 11 milljón dollara betri afkomu fyrir fyrirtækið milli áranna 2008 og 2009, sbr. skjáskot af tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)stjórnarm-fjármstj:[1827]

[1826] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.434726.
[1827] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.523017.

Ebitda trends:

2007	1,5 mia ?
2008	1 mia
2009	1 mia

Main changes between 2008 and 2009:

Freight revenues:

Alcoa freight rates	+$4 m
Freight rate increases	+ $4 m (in addition to general inflation adjustments)
Import freights	- $10 m

Cost savings:

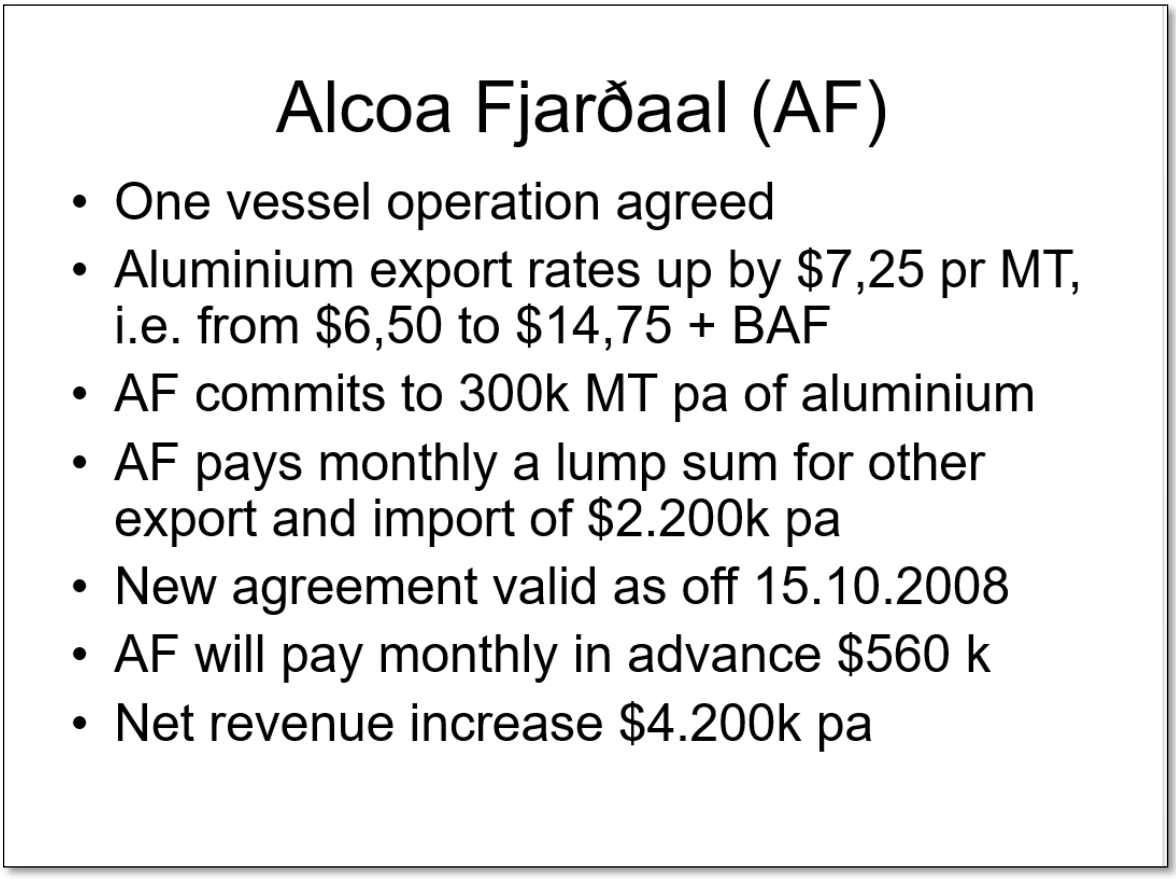
Vessel operating system	- $7 m (reducing by one vessel)
Staff	- $4 m (in total reducing by 150 FTE)
General cost reduction	- $1,5 m

Variable revenues and costs out matching out at even.

Company operating with 800 mkr ebitda jan-july and 200 mkr august 2009 due to collapse in import market..

Above measures taken as of 1st september, annualized effects.

3495. Framangreint samtímagagn (S)aðaleig-stjform-SH er í samræmi við ábata Samskipa af verðhækkun til Alcoa sem tilgreindur er á glæru sem fannst í afrituðum tölvugögnum (S)frkvstj-millilandasv frá 3. nóvember 2008:[1828]



[1828] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Alcoa Fjarðaal (AF).ppt*". Fannst á heimasvæði […], dags. 03.11.2008, kl. 15:03. Doc. ID. 0.7.33.30892.

3496. Í mgr. 1035, 1052, 1057, 1058, 1060, 1061 og 1062 í athugasemdum Samskipa eru gerðar margvíslegar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um viðauka fyrirtækisins og Alcoa 24. nóvember 2008 og verulega verðhækkun sem í honum fólst. Ítarlega er fjallað um þessar athugasemdir Samskipa í kafla 25.33 en eins og þar kemur fram eru athugasemdirnar ekki taldar hagga mati um að háttsemi Samskipa hafi brotið gegn 10. gr. og 53. gr. EES samningsins.

9.7.2. Samanburður á verði Eimskips og Samskipa gagnvart Alcoa

3497. Í framangreindum skýringum Alcoa frá nóvember 2017 kom m.a. þetta fram um ástæðu þess að fyrirtækið hefði á árinu 2008 fallist á að greiða Samskipum verulega hærra verð og sætta sig við skerta þjónustu:

„It was also clear that it would not be easy to find another shipping company willing to take over the transport, without increased costs. Surely, Eimskip was available, but it was estimated that the situation was similar and that the prices they could offer would not outdo Samskip's new offer."

3498. Í ljósi þessa er gagnlegt að bera saman það verð sem Alcoa bauðst frá Samskipum og Eimskip á þessum tíma.

3499. Samkvæmt samningi Samskipa og Alcoa frá 2007 var flutningsgjaldið sem Alcoa greiddi Samskipum fyrir flutninga á áli til Rotterdam 6,50 USD á hvert tonn, að viðbættu olíugjaldi (BAF).

3500. Tilboð Eimskips, dags. 24. október 2008, í flutninga á áli fyrir Alcoa til Rotterdam var 15,50 USD á tonn að viðbættu olíugjaldi (BAF).

3501. Samkvæmt viðauka við samning Samskipa og Alcoa sem undirritaður var 24. nóvember 2008 var flutningsgjald fyrir hvert tonn af áli nánar tiltekið hækkað úr 6,50 USD í 15,00 USD, að viðbættu/frádregnu BAF, fyrir flutninga allt að 300.000 tonn á ári. Fyrir útflutning á áli umfram 300.000 tonn á ári var flutningsgjald áfram 6,50 USD á tonn, en en í þeim tilvikum reiknaðist BAF aðeins þegar það var jákvætt.

3502. Samkvæmt þessu var sjóflutningsgjaldið í viðaukanum við samning Samskipa og Alcoa frá nóvember 2008 nánast hið sama og það sjóflutningsgjald sem Eimskip bauð; Eimskip bauð 15,50 USD en Samskip 15 USD fyrir hvert tonn af áli. Þannig var sjóflutningsverð Samskipa aðeins 0,50 USD lægra en tilboðsverð Alcoa hjá Eimskip þrátt fyrir að um mun umfangsmeiri flutninga væri að ræða.

3503. Hvað BAF hjá Alcoa áhrærir er rétt að líta til þess að í tilboði Eimskips frá 24. október 2008 bauð Eimskip Alcoa 50% afslátt á BAF frá gjaldskrá sinni (sem eftir afslátt var þá 141 USD á hvern 20 feta gám).[1829] Samkvæmt samningi Samskipa við Alcoa um útflutning á áli til Evrópu, eins og honum var breytt 24. nóvember 2008, skyldi reiknast BAF samkvæmt formúlu um jöfnunargjald miðað við olíuverð sem var mjög frábrugðin hinni almennu formúlu Samskipa og Eimskips um BAF.[1830]

3504. Við samanburð á tilboði Eimskips til Alcoa og nefndu samningsákvæði Samskipa við Alcoa þarf að hafa í huga að í fyrrnefnda tilvikinu miðast BAF samkvæmt gjaldskrá Eimskips við hverja gámaeiningu (20 feta gám) og var BAF þá 282 USD á gám (og 141 USD með 50% afslætti) en í síðara tilvikinu reiknast BAF á hvert tonn. Eimskip gerðu í sínu tilboði ráð fyrir að flytja 2.000 tonn af áli (á viku) í 80

[1829] *„50% of Eimskip 20' tariff, now USD 141,- per container (USD 282 – 50%). Monthly charges.*".
[1830] Samkvæmt þessari sérstöku formúlu hófst greiðsla á BAF ekki fyrr en olíuverð á tonn nær 400 USD og er fyrst í stað 0,25 USD á tonn en hækkar síðan um 0,25 USD við hverja 25 USD hækkun á olíuverði, uns gjaldið nær hámarki, 3 USD á tonn þegar olíuverð nær 675 USD á tonn. Þegar olíuverð var lægra en 375 USD á tonn varð BAF neikvætt og lækkaði með sambærilegum hætti um 0,25 USD við hverja 25 USD sem olíuverð lækkaði, uns olíuverð hafði lækkað í 225 USD, en þá er BAF -1,75 USD (þ.e. neikvætt BAF). Hér er því um að ræða formúlu fyrir eiginlegu jöfnunargjaldi þar sem skurðpunktur fyrir útreikningi á BAF m.v. olíuverð er 400 USD, en þar fyrir neðan var BAF neikvætt. Samkvæmt almennri formúlu Samskipa, og raunar einnig Eimskips, fyrir BAF var skurðpunkturinn hins vegar 100 USD og skyldi viðskiptavinurinn greiða í formi BAF 60% af olíuverði sem var umfram þetta 100 dollara viðmið, en þess má geta að á rannsóknartímabilinu voru engin dæmi um svo lágt olíuverð; lægsta verðið var um 243 USD (í ársbyrjun 2007) og meðalverðið um 525 USD.

gámum (40 feta hver). Miðað við 20 feta gáma samsvaraði það 160 gámum. Samkvæmt gjaldskrá þess tíma áttu Alcoa þá að greiða 160 x 141 = 22.560 USD í BAF fyrir 2.000 tonn eða 11,28 USD á tonn. Þrátt fyrir að Eimskip hafi boðið samkvæmt tilboði sínu 50% afslátt af BAF samkvæmt gjaldskrá er ljóst að BAF Eimskips var mun hærra en skv. samningi Samskipa við Alcoa, en þar gat BAF hæst orðið 3 USD á tonn.

3505. Með fækkun skipa úr tveimur í eitt á Leið 2 í siglingakerfi Samskipa og siglingartíðni skipsins, þ.e. hversu oft á ári skipið hafði viðkomu á Reyðarfirði, afmarkaði Samskip flutningsgetu sína gagnvart Alcoa. Í viðaukanum við samning Samskipa og Alcoa dags. 24. nóvember 2008 var kveðið á um að Samskip myndu veita flutningsþjónustu fyrir Alcoa á 8-9 daga fresti frá Mjóeyrarhöfn. Gögnin sýna að Samskip stóðu strax á öðrum degi eftir undirritun samningsins ekki við þessa skuldbindingu um flutningsþjónustu til Alcoa. Eins og sjá má af gögnum málsins takmörkuðu Samskip flutningsþjónustuna ennþá meira en viðaukinn kvað á um. Reyndin varð sú að skip Samskipa sigldi á 10,5 daga tíðni frá Mjóeyrarhöfn (í stað 8-9 daga skv. viðaukanum), sbr. umfjöllun hér síðar. Færri ferðir á ári þýddi ennþá minna magn en Samskip höfðu lagt upp með gagnvart Alcoa. Samkvæmt samtímagögnum fluttu Samskip u.þ.b. 300.000 tonn á ári af áli fyrir Alcoa, sem svarar til þess magns sem verðhækkun Samskipa tók til (flutningsgjald var 131% hærra fyrir flutning Samskipa undir 300.000 tonn á ári). Af samtímagögnum verður ráðið að Samskip létu jafnvel betur borgandi varning ganga fram yfir flutning á framleiðslu Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 9.11.1, enda flutti Eimskip hvort eð er það ál sem Samskip tóku ekki.

3506. Samanburður á verði Samskipa til Alcoa og tilboðsverði Eimskips til fyrirtækisins leiðir í ljós að fyrirkomulagið var þannig að það var enginn hvati var fyrir Alcoa að flytja það ál með Eimskip sem var umfram það ál sem fyrirtækið hafði skuldbundið sig til að flytja með Samskipum. Þrátt fyrir þá verðhækkun sem Samskip höfðu samið um við Alcoa, var einingaverð Samskipa áfram lægra en verð samkvæmt tilboði Eimskips frá 24. október 2008, sérstaklega að teknu tilliti til hærra BAF gjalds Eimskips. Fyrir Alcoa var því mun hagstæðara að Samskip önnuðust flutning á því áli sem var umfram 300.000 tonn á ári. Vegna þess hve einingaverð Samskipa var lágt fyrir flutninga á áli umfram 300.000 tonn á ári, var hins vegar lítill hvati fyrir Samskip til að sækjast eftir slíkum flutningum.[1831]

3507. Bæði viðaukinn við samning Samskipa og Alcoa og tilboð Eimskips til Alcoa miðuðu því að því að Samskip önnuðust útflutning á þeim 300.000 tonnum á ári fyrir Alcoa, sem var nálægt hámarksflutningsgetu Hvassafells á Leið 2 og verðhækkunin tók til, m.v. viðkomutíðni skipsins og að Samskip völdu að flytja að einhverju leyti frekari varning frá öðrum viðskiptavinum en Alcoa á umræddri leið, á meðan Eimskip tækju að sér flutning á framleiðslu Alcoa sem var umfram þetta mark.

3508. Var þessi niðurstaða í samræmi við samtímagögn frá sumri og hausti 2008 og aukið samráð Samskipa og Eimskips sem hófst í kjölfar fundarins 6. júní 2008. Var þar m.a. fjallað um takmörkun á flutningsgetu Samskipa og samvinnu með Eimskip. Meðal annars þá útfærslu sem gekk eftir, þ.e. að *„hluti"* af flutningum Samskipa fyrir Alcoa færi með skipum Eimskips, sbr. t.d. gögn sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send til sín 24. júlí 2008 (kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með (E)stjform), glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 6. september 2008 og viðskiptaáætlun Eimskips sem (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl 11. október 2008.

9.8. Um tilboð Eimskips og *„mikið"* ónýtt rými í skipum til Íslands

3509. Tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008 og tímasetning þess styður að Samskip og Eimskip höfðu með sér ólögmætt samráð í tengslum við þær breytingar sem fyrirtækin gerðu á siglingakerfum

[1831] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Markaðsskýrsla UTFL 2012"*, dags. 19.09.2011. Doc. ID. 0.7.33.6597. Bls. 35. Þar má sjá að Samskip gerðu ráð fyrir að flutningar fyrir Alcoa næmu árlega 310.000 tonnum í stað 300.000 tonnum: *„Alcoa hefur undanfarið ár reynt að nýta betur skipið okkar á Reyðarfirði og því áætlum við um 10 þúsund tonna aukningu í því magni sem við flytjum. Þessi aukning dregst því frá því magni sem Eimskip […]."* Þessi umfjöllun er í samræmi við önnur gögn málsins sem renna stoðum undir að Alcoa hafi frekar en Samskip verið sá aðili sem hafi reynt að auka flutningsmagn Alcoa sem fór með skipi Samskipa.

sínum, sbr. einnig gr. 1.1 í sátt Eimskips frá 16. júní 2021. Áðurnefndur samanburður á verði í tilboði Eimskips við verð Samskipa til Alcoa samkvæmt samningnum 24. nóvember 2008 undirstrikar þetta einnig.

3510. Sem áður segir er ljóst að tilboð Eimskips til Alcoa var með þeim hætti að enginn hvati var fyrir Alcoa að flytja meira magn með Eimskip umfram það magn sem ekki komst með Samskipum.

3511. Samkvæmt upplýsingum Eimskips var á hinn bóginn *„mikið […] um ónýtt rými í skipum [Eimskips] frá Íslandi*".[1832] Staðhæfing Eimskips um mikla vannýtta flutningsgetu er í samræmi við afhentar upplýsingar fyrirtækisins sem sýna að Eimskip gat tekið meira en 25% af framleiðslu Alcoa í sín skip á tímabilinu.[1833]

3512. Má einnig geta þess að fyrr á árinu 2008 hafði Eimskip misst álútflutning Rio Tinto Alcan yfir til Wilsson/Nesskips, sbr. kafla 3.1. Þrátt fyrir *„mikið*" laust flutningsrými Eimskips, þekkingu Eimskips á slíkum flutningum og augljóst mikilvægi Alcoa sem kaupanda flutningaþjónustu hér á landi þá eru engar vísbendingar í samtímagögnum fyrirtækisins um fyrirætlan stjórnenda þess um að veita eða reyna að veita Samskipum samkeppni með því að sækjast eftir mun meira eða jafnvel öllu flutningsmagni Alcoa á áli til Evrópu. Öðru nær. Það fór gegn heildarhagsmunum beggja við þær aðstæður sem ríktu. Sameiginlegir hagsmunir fyrirtækjanna fólust í því að þau hefðu með sér samráð um niðurskurð á flutningsgetu en með því gátu þau bætt nýtingu siglingakerfanna, skipt með sér mikilvægum viðskiptavinum og krafið þá um hærra verð.

3513. Í stað þess að nýta sér þessa stöðu gerði Eimskip Alcoa tilboð í hluta flutninga til að mæta þeirri flutningsþörf sem Samskip myndu ekki sinna í smærra siglingakerfi. Jafnframt var verðlagning Eimskips ekki með þeim hætti að hún kallaði á áhuga Alcoa um að reyna að beina öllum viðkomandi flutningum til Eimskips. Er það staðfest í framangreindu bréfi Alcoa frá nóvember 2017.

3514. Tilboð Eimskips 24. október 2008 og vilji til að aðstoða Samskip með hluta af flutningum fyrir Alcoa gerði Samskipum kleift að (1) draga úr flutningsgetu (2) halda bróðurparti viðskiptanna við Alcoa og (3) hækka verð verulega gagnvart Alcoa. Tilboð Eimskips var því í fullu samræmi við þær áætlanir sem Samskip og Eimskip höfðu unnið að og undirbúið fyrr á árinu og er birtingarmynd samráðsins sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Þessu ástandi, sem byggði á ólögmætu samráði fyrirtækjanna, viðhéldu þau til ársins 2013 en þá ákvað Alcoa í kjölfar útboðs að slíta öllum flutningsviðskiptum við Samskip og Eimskip og fór þá meðal annars vegna þess að draga úr samráði Eimskips og Samskipa, sbr. umfjöllun í köflum 20.

9.9. Verulegri verðhækkun viðhaldið gagnvart Alcoa

3515. Í samtímagögnum Samskipa er margítrekað staðfest að Eimskip muni halda sig innan ramma samráðsins við Samskip, sem fólst í því að Samskip taldi sig eiga áfram tilkall til alls útflutnings fyrir Alcoa en Eimskip sinnti aðeins aðeins flutningi á þeim hluta á framleiðslu Alcoa sem Samskip sinntu ekki, sbr. umfjöllun í samtímagögnum Samskipa í kafla 9.11, sbr. einnig kafla 11.13.4.

3516. Eins og fjallað hefur verið um hér að framan undirrituðu Samskip og Alcoa 24. nóvember 2008 breytingu á flutningasamningi sínum frá október 2007. Í breytingunni fólst veruleg verðhækkun gagnvart Alcoa og lakara þjónustustig.

3517. Fyrirliggjandi gögn sýna eins og áður segir að Alcoa leit á verðhækkunina sem tímabundna en í viðaukanum var sérstakt endurskoðunarákvæði: *„As imports from other customers pick up their contribution will be used towards a reduction of the rate on the base volume of 300,000 MT. Samskip*

[1832] Mgr. 544 í athugasemdum Eimskips við AI.
[1833] Afhentar upplýsingar Eimskips dags. 29.11.2017. Sbr. bréf Eimskips dags. 13.10.2017 var 25% af flutningsgetu skipa á Norðurleið frátekið milli Færeyja og Evrópu, tekið var tillit til þess.

and Alcoa will review status of the contract and inbound volumes of other customers every 6 months to find ways to improve ocean rates."

3518. Sem fyrr segir var Alcoa á samráðstímabilinu mikilvægur viðskiptavinur og kaupandi flutningaþjónustu hér á landi. Þetta mikilvægi er staðfest margoft af hálfu Samskipa í athugasemdum fyrirtækisins sjálfs. Þrátt fyrir að Alcoa hafi á samráðstímabilinu sannarlega snúið sér til Samskipa um lækkun á verði og umbætur á þjónustunni, og þrátt fyrir mikilvægi þessa viðskiptavinar, skiluðu þessar viðræður engri niðurstöðu. Verðhækkunin sem Samskip sömdu um í nóvember 2008 hélst óskert til ársins 2013 þegar Alcoa slitu viðskiptunum í kjölfar útboðs, sbr. umfjöllun í köflum 9.11 og 20.

3519. Samtímagögn sýna því að Samskip urðu ekki við beiðni Alcoa um að lækka verð á flutningum. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að það var hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips sem gerði Samskipum kleift að halda uppi verði gagnvart þessum öfluga viðskiptavini. Vegna mikilvægis Alcoa má ætla að fyrirtækið hefði átt að hafa mikinn kaupendastyrk gagnvart Samskipum. Það að Samskip neituðu Alcoa á samráðstímabilinu um endurskoðun á flutningsverði án þess að hika eða þurfa að taka tillit til mögulegra viðbragða helsta keppinautarins, Eimskips, endurspeglar að mati Samkeppniseftirlitsins hvernig fyrirtækin höfðu dregið úr og jafnvel eytt út allri óvissu milli þeirra með hinum ólögmætu aðgerðum.

3520. Í áætlun Samskipa vegna útflutnings bæði árið 2010 og árið 2011 var vísað til þess að Alcoa liti svo á að viðaukinn ætti að endurskoðast um leið og forsendur myndu breytast. Í báðum áætlunum Samskipa sagðist fyrirtækið á hinn bóginn ekki gera ráð fyrir að forsendur myndu breytast *„það mikið að þessu fyrirkomulagi verði breytt"*. Í áætlun Samskipa fyrir árið 2011 sagði auk þess: *„Okkar mat er að ekki verði forsendur til þess að hverfa frá viðaukanum og taka aftur upp tveggja skipa kerfi eins og Alcoa menn hafa minnst á. Við munum því áfram flytja um 75 þúsund tonn pr. ársfjórðung."*[1834]

3521. Í áætlunum Samskipa vegna innflutnings frá sama tímabil, árin 2010 og 2011, var gert ráð fyrir *„að halda öllum núverandi viðskiptavinum"*, *„engir nýir viðskiptavinir áætlaðir inn"*, *„áframhaldandi ró"* héldist á innflutningsmarkaði, *„bæði skipafélögin* [væru] *með ónýtta flutningagetu í innflutningi"* en samt gert ráð fyrir *„að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð"*.[1835]

3522. Markaðsskipting Samskipa og Eimskips eða *„friðurinn"* fól í sér að fyrirtækin sóttust ekki eftir því að ná mikilvægum viðskiptavinum hvors annars í viðskipti (og þar með auknu magni). Það kemur því ekki á óvart að afleiðing markaðsskiptingar hafi verið engin eða lítil aukning í innflutningsmagni Samskipa (helst var um að ræða sveiflur í innfluttu magni hvers og eins þáverandi viðskiptavinar Samskipa). Óhjákvæmilegt er að benda á þetta þegar Samskip í samtímagögnum tilgreindu að það hefðu ekki verið forsendur til að verða við umleitan Alcoa um lækkun á verði og/eða bætta þjónustu, sbr. fyrrnefnt endurskoðunarákvæði viðaukans: *„As imports from other costumers pick up their contribution will be used towards a reduction of the rate […]"*.

3523. Þær breytingar sem Samskip og Eimskip gerðu á flutningakerfum sínum á grundvelli hins ólögmæta samráðs haustið 2008 voru til þess fallnar að skila fyrirtækjunum miklum ábata. Ekki var eingöngu um að ræða verulega verðhækkun gagnvart Alcoa heldur var verði jafnframt viðhaldið eða það hækkað gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækjanna á sama tímabili, t.d. Vífilfelli, Ölgerðinni, Ísam, Húsasmiðjunni, Innnes, IKEA og Rúmfatalagernum.

[1834] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Áætlun UTFL 2010.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.679375. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla UTFL 2011 aðalskjal.doc"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst Samskipa. […] Doc. ID. 0.7.33.783290.

[1835] Nánar er fjallað um þessi gögn í kafla 14 þar sem fjallað er um hina ólögmætu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á mikilvægum viðskiptavinum. Í athugasemdum Samskipa kemur fram að fyrirtækið hefði treyst á *„ró"* á markaðnum og aðgerðir þess hafi miðað að því að fara ekki í verðstríð við Eimskip. Sjá mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

3524. Í athugasemdum Samskipa er umleitan Alcoa um lækkun á verði sett í samhengi við atvik haustið 2008, sbr. umfjöllun í mgr. 1029 í athugasemdum Samskipa við AI. Þannig staðfesta Samskip að í kjölfar fundar þess með Alcoa 15. september 2008 í Pittsburgh í Bandaríkjunum hafi (S)frkvstj-millilandasv sent tölvupóst til Alcoa þar sem m.a. var boðið upp á að Samskip myndu upplýsa Alcoa um fjárhagsstöðu Samskipa jafnóðum. Segir í athugasemdum Samskipa að það hafi því verið *„eðlilegt að Alcoa hafi óskað eftir því að ræða við Samskip um verð*".

3525. Framangreind umfjöllun Samskipa verður ekki skilin öðruvísi en svo að á grundvelli þess að Alcoa fékk fjárhagsupplýsingar frá Samskipum jafnóðum þá hefði verið eðlilegt að Alcoa færi fram á lækkun á verði. Fyrirliggjandi er að Samskip nálguðust Alcoa um verulega verðhækkun og lakara þjónustustig sumarið og haustið 2008. Einnig liggur fyrir að Samskip byggðu á því að ef Alcoa gengi ekki að þessum tillögum Samskipa færu Samskip í gjaldþrot. Af áðurnefndri umfjöllun Samskipa má ætla að Samskip hefðu það sem eftir lifði samningstímans tímabilið 2009 til 2012, afhent Alcoa *„jafnóðum*" fjárhagsupplýsingar úr rekstri fyrirtækisins. Af fyrirliggjandi gögnum málsins má einnig ætla að þær fjárhagsupplýsingar hefðu teiknað upp allt aðra mynd fyrir Alcoa um stöðu Samskipa en þá sem Samskip höfðu sett fram sumarið/haustið 2008 um meint yfirvofandi gjaldþrot fyrirtækisins. Þegar á leið hefði Alcoa þá mátt vera ljóst að rekstur Samskipa á Íslandi stóð vel og mun betur miðað við fyrri yfirlýsingar Samskipa til Alcoa gáfu til kynna. Vísar Samkeppniseftirlitið hér til fyrirliggjandi ársreikninga Samskipa hf. árin 2009 til 2013 sem sýna almennt góða afkomu, sbr. umfjöllun í kafla 33. Enn fremur vísast til fjölmargra samtímagagna Samskipa þar sem stjórnendur fyrirtækisins lýsa yfir ánægju með góða afkomu af starfsemi Samskipa á Íslandi, sbr. t.d. tölvupósts frá (S)aðaleig-stjform-SH til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna, dags. 9. september 2013, þar sem forstjórinn sagði eftirfarandi: *„[…] árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig, en síðan hefur afkoma sigið niður, á árinu 2012 og nú á árinu 2013. Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins*", sbr. umfjöllun í kafla 14.11.3 og 14.37.5.

9.10. Upplýsingar frá Alcoa

3526. Samkeppniseftirlitið sendi þann 12. október 2017 bréf til Alcoa með beiðni um upplýsingar og gögn á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Var þar óskað eftir annars vegar afriti af öllum samningum sem Alcoa gerði við Eimskip og Samskip á rannsóknartímabilinu og hins vegar skýringum og gögnum sem tengdust m.a. breytingum á siglingakerfi Samskipa í október 2008 og breytingum í nóvember 2008 á samningi Alcoa við Samskip um flutning á framleiðsluvöru fyrirtækisins til Evrópu.

3527. Þann 31. október 2017 sendi Alcoa afrit af samningum fyrirtækisins við Samskip og Eimskip til Samkeppniseftirlitsins. Samkeppniseftirlitinu barst einnig bréf frá Alcoa þann 3. nóvember 2017, *„CA responce to questions*" (með titilinum *„Samskip´s changed sailing schedule in the fall of 2008*"). Í svörum Alcoa var vísað til fylgiskjals sem fyrirtækið afhenti einnig: *„Iceland Shipping Review October 2008*".

3528. Í bréfi Alcoa, *„Samskip´s changed saling schedule in the fall of 2008,*" var í upphafi gerður fyrirvari um getu fyrirtækisins til að veita umbeðnar upplýsingar. Var tekið fram að flestir starfsmanna Alcoa sem báru beina ábyrgð á viðskiptum við Samskip og Eimskip á rannsóknartímabilinu hefðu hætt störfum hjá fyrirtækinu fyrir löngu síðan. Kvað fyrirtækið strangar reglur gilda um aðgang að tölvugögnum fyrrverandi starfsmanna Alcoa. Í ljósi þessa hefði því reynst mjög örðugt að afla þeirra upplýsinga sem Samkeppniseftirlitið óskaði eftir. Kvaðst Alcoa ekki treysta sér til að svara beint þeim spurningum sem settar voru fram í bréfi Samkeppniseftirlitsins (töluliðir 2 (a) – 2(f)). Að þessu leyti er takmarkað gagn af lýsingu Alcoa á umræddum atvikum, einkum þegar umfjöllun Alcoa er ekki í samræmi við fyrirliggjandi samtímagögn.

3529. Um samning Alcoa við Samskip frá 2007 og breytingu á siglingaáætlun Samskipa haustið 2008 kemur þó m.a. þetta fram í bréfi Alcoa:

„ORGINAL AGREEMENT

The original agreement with Samskip was signed in 2007, shortly before exports of Fjardaál products started. Two parties were involved in the tender, Samskip and Eimskip. Both companies were very familiar with the sailing routes and kept up regular transport schedules between Iceland and Europe. Fjardaál's production plan originally assumed that 320,000 tpy would be transported, but production was increased to 340,000 tpy as the plant was technically capable to produce that volume. Europe and North-America were focused on, as Fjardaál's markets.

Packaging was originally planned to be in „super-bundles" which means that the relevant products would be bound up in 20-ton bundles that would be arranged in bulk into the ships' holds. Accordingly, a part of the transport would be arranged for so-called „break-bulk" ships and each trip tendered independently. It was foreseen that a large part would need to be transported in containers and would be marketed in Europe, or stored in warehouses there, so transport to Rotterdam was also considered. The idea for the „super-bundles" was, however, abandoned as the equipment for handling them was very expensive and it was foreseen that the vessels intended for that transport would have problems in winter in Mjóeyri harbor.

At that moment (2007), Samskip submitted a bid and Fjardaál negotiated with them. Their business idea was straightforward and very favourable for Fjardaál. It involved utilizing the enormous amount of containers import that was generated at the time, that is, to deploy the empty containers that were superfluous from imports to export the aluminum produced by the smelter. Hence, the plan was set up to organize a transport route from Reykjavík to Rotterdam that would stop over in Reydarfjördur. Empty containers that had to be returned to Europe anyway, were to be transported to Reydarfjördur, filled with Fjardaál's products and then moved on to Rotterdam. The containers would be emptied in the port of Rotterdam at Alcoa's logistics operator (Steinweg) area. Alcoa had already entered into warehouse agreements with Steinweg. The empty containers would then be delivered to Samskip, which could return them to their owners or otherwise deploy. This arrangement was convenient for both parties: favorable transport for Fjardaál and profits to Samskip for transport for empty containers that the company would otherwise not be paid for.

MEETINGS WITH SAMSKIP

In October or November 2008, Samskip contacted Alcoa requesting a new agreement to be drawn up, because of the crash in the Icelandic economy, as the business model that was originally set up was shattered. As previously indicated, the Alcoa representatives that participated in those discussions are not employees any more.

According to the limited references we have been able to gather, a meeting with Samskip was probably held in Egilsstadir in November 2008. Samskip announced that as imports to Iceland had deteriorated after the crash in the economy, there was no foundation for continuing with the current transport model, and that there were two options to consider: to amend the agreement or that Samskip would claim bankruptcy. Every aspect of the setup had collapsed: no containers were available, ship routes were being cut down and it was impossible to operate the ships on the basis of Fjardaál's exports alone. It seems that Samskip stated that they would apply the force majeure provision of the agreement, as they understood that there was an Economic Force Majeure situation.

Samskip introduced an idea for a sailing schedule model that could work, which involved having one ship travelling between Reydarfjördur and Rotterdam (actually with a stopover in Immingham because of transport to that harbour). The route would be set up in a way that the ship would stop in Reydarfjördur approximately every 9 days to pick up the metal available at the time. New prices were offered, but it was stated that the route to Reydarfjördur was designed for Fjardaál's benefit.

From Alcoa's point of view, it was, at the time, not in the interest of the company to extend the original agreement as it was clear that this transport route would not be profitable and there was a risk of Samskip going bankrupt, given the situation. It was also clear that it would not be easy to find another shipping company willing to take over the transport, without increased costs. Surely, Eimskip

was available, but it was estimated that the situation was similar and that the prices they could offer would not outdo Samskip's new offer.

In this serious situation, the decision was to negotiate with Samskip's on the basis of their proposal. The most important issue was to ensure the export of Fjardaál's products as there was no space or leeway on site to store excess products."

In this respect, an evaluation of the situation at the end of 2008 was made whose terms are mentioned in a document sent separately (Iceland Shipping Review). […].[1836]

3530. Samkvæmt því sem fram kemur í bréfinu miðaðist upphaflegur samningur fyrirtækisins við Samskip við aðstæður á árinu 2007 þegar mikill innflutningur var til landsins. Byggðist samningurinn á því að Samskip nýttu gáma til útflutnings á áli fyrir Alcoa sem fyrirtækið notaði fyrir innflutning til landsins og þyrfti hvort eð er að flytja að miklu leyti tóma til baka til meginlands Evrópu. Samskip hefðu því getað boðið verð í útflutning á áli sem var mjög hagstætt fyrir Alcoa.

3531. Alcoa kveður Samskip hafa nálgast fyrirtækið haustið 2008 með boð um nýjan samning með hærri verðum. Í því sambandi er áréttað að þeir starfsmenn fyrirtækisins sem komu að viðræðum við Samskip séu hættir störfum. Í bréfinu kemur þó fram að Samskip hafi stillt upp málaleitan sinni þannig að aðeins væru tveir kostir í stöðunni, að Alcoa semdi um breytt kjör við Samskip eða að bú Samskipa yrði tekið til gjaldþrotaskipta. Samkvæmt frásögn Alcoa vísuðu Samskip til þess að ekki væri hægt að útvega tóma gáma og ómögulegt væri að reka skipin eingöngu vegna útflutnings fyrir Alcoa. Samskip hafi sagt nauðsynlegt að skera niður skipakerfið. Að mati Alcoa virtust Samskip líta svo á að fyrirtækið gæti gengið frá samningnum á grundvelli óviðráðanlegra atvika („*force majeure*").

3532. Sem áður segir samþykkti Alcoa mikla verðhækkun Samskipa og breytta siglingaáætlun en henni fylgdi lakara þjónustustig. Aftur á móti leit Alcoa svo á að um tímabundnar ráðstafanir væri að ræða. Töldu Alcoa að Eimskip myndi ekki bjóða betra verð en hið nýja verð Samskipa.

3533. Í frásögn Alcoa kemur fram að Samskip hafi m.a. gefið þá skýringu að ef Alcoa féllist ekki á breytingarnar myndu Samskip fara í gjaldþrot. Í mgr. 1023 – 1024 í athugasemdum Samskipa við AI staðfestir fyrirtækið að hafa gefið Alcoa þá skýringu að fyrirtækið færi í þrot ef samningnum yrði ekki breytt. Segja Samskipa að þessi lýsing á fjárhagsstöðu Samskipa á þessum tíma hafi verið í samræmi við samtímagögn um fjárhag Samskipa. Í mgr. 1051 í athugasemdum Samskipa fullyrðir fyrirtækið að það hefði „*engan annan kost*" átt en að endursemja við Alcoa ella hefði hefði það farið í þrot.

3534. Vísast um gjaldþrotaskýringu Samskipa til umfjöllunar í kafla 25.26.

3535. Varðandi gjaldþrotaskýringu Samskipa til Alcoa haustið 2008 ber að hafa í huga að í samtímagögnum málsins er hvergi að finna umfjöllun eða ummæli um að Samskip á Íslandi færu í gjaldþrot ef ekki yrði samið við Alcoa og engin önnur úrræði kæmu til greina. Vísast hér til umfjöllunar í köflum 8.17.6 og 8.17.8 þar sem samtímagögn sýna að Samskip mátu fleiri kosti varðandi breytingu á skipakerfinu en að gera breytingu á samningi við Alcoa. Til að mynda þann möguleika að fara úr fjögurra skipa kerfi í tveggja skipakerfi og hætta að sinna útflutningi fyrir Alcoa. Samkvæmt gögnunum töldu Samskip breytingu á samningi við Alcoa og hækkun verðs þann kost sem skilaði mestu kostnaðarhagræði fyrir Samskip en sem jafnframt tryggði verulegar auknar tekjur inn í starfsemi þess á Íslandi. Í þessu sambandi vísast einnig til tölvupósta (S)aðaleig-stjform-SH frá 30. og 31. ágúst 2008 þar sem hann fjallaði um frekari aðgerðir fyrirtækisins (til viðbótar við miklar verðhækkanir Samskipa til viðskiptavina tveimur dögum síðar), m.a. aðgerðir gagnvart Alcoa. Af tölvupóstum (S)aðaleig-stjform-SH má sjá að markmiðið hjá forstjóranum var ekki að forðast gjaldþrot fyrirtækisins heldur þvert á móti að afkoma Samskipa árin 2008, 2009 og 2010 yrði ekki „*fjarri*" góðri

[1836] Afhent skjal frá Alcoa Fjarðaál. Afhent þann 3.11.2017. „*Samskip's changed sailing schedule in the fall of 2008*".

afkomu fyrirtækisins árin 2006 og 2007. Samræmdist þessi stefna fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH um að vernda Samskip á Íslandi sem „*cash cow*" fyrir Samskip Holding samstæðuna.

3536. Þótt erfiðar ytri áskoranir hafi sannanlega verið til staðar þá má benda á að fjárhagsleg staða skiparekstur Samskipa árið 2008 gaf engin merki um að fyrirtækið hefði staðið á barmi gjaldþrots, sbr. umfjöllun um ársreikninga fyrirtækisins og samtímagögn í kafla 20, sbr. einnig kafla 25.26. Í þessu sambandi verður að hafa í huga umfjöllun á vettvangi stjórnar Samskipa Holding um að enn betri afkoma af starfsemi Samskipa á Íslandi árið 2008 væri liður í því að fullnægja kröfum helsta lánveitanda samstæðunnar, Fortis bank, sbr. umfjöllun í köflum 6.7, 8.10.1, 8.15.8 og 10.4.3. Verðhækkun Samskipa á Íslandi gagnvart Alcoa haustið 2008 tengdist þess vegna þeirri ákvörðun stjórnenda samstæðunnar, þar á meðal (S)aðaleig-stjform-SH, að grípa til allra mögulegra ráðstafana til að bæta afkomu fyrirtækisins í því skyni að verða við kröfum lánardrottins félagsins.

3537. Hvað sem líður trúverðugleika gjaldþrotaskýringu Samskipa til Alcoa haustið 2008, þá er kjarnaatriðið við breytingu á siglingakerfi, takmörkun á flutningsgetu og breyttan samning við Alcoa haustið 2008, það að Samskip hegðuðu sér ekki með sjálfstæðum hætti heldur var um að ræða ólögmætar samstilltar aðgerðir Samskipa og Eimskips. Þannig víkur yfirvofandi eða hugsanlegt gjaldþrot fyrirtækja ekki bannreglu 10. gr. samkeppnislaga til hliðar.

3538. Alcoa vísaði í lok bréfs síns til fylgiskjalsins „*Iceland Shipping Review October 2008*". Rétt er að víkja þar að kaflanum „*October 27-30, 2008 Meetings in Iceland*". Þar kom fram eftirfarandi mat Alcoa á valkostum þess þegar Samskip fóru haustið 2008 fram á að breyta ársgömlum samningi sínum við Alcoa. Breytingin fól í sér lakara þjónustustig til handa Alcoa og verulega verðhækkun eins og áður segir. Í fylgiskjali Alcoa segir fyrirtækið þetta um valkosti þess:

„October 27-30, 2008 Meetings in Iceland

[…] and […] joined […] and his team in Iceland to review the situation and alternatives. Several options were considered:

1) ***Breakbulk Shipping****. Updated rate quotes for 7000 mt monthly shipments to Rotterdam were $45 Free In/Out (does not include cost for loading or unloading). Loading cost in Iceland would be similar to containers, perhaps few dollars more, and we would need to pay for unloading in Rotterdam at perhaps $12/MT. Total cost near $60/MT and shipment just once a month. Shipping twice a month with 3500 mt would raise the rate by another $10-20/MT.*

2) ***Other Container Carriers****. Eimskip is the only other container carrier serving Iceland with weekly service to Europe. They carry shipments of aluminum for other Iceland producers and they indicated they only have available capacity for 80 40 ft containers per week, well short of our 300-325 weekly containers. Eimskip has previously agreed to move extra containers for us at $20/MT plus current Bunker Fuel surcharge. So Eimskip could only handle 25% of our weekly requirements.*

3) ***Operate our own vessel****(s) combining the anode move from Norway to Iceland, metal from Iceland to Rotterdam, and imports from Europe to Iceland. The current vessel on the anode move is not big enough to handle the metal and anodes so new vessels would be needed. Rate analysis previously conducted indicated an overall cost of about $40- 45/MT likely using 2 vessels, however, this option gives Alcoa complete control of shipping.*

4) ***Samskip****. The Samskip agreement calls for Alcoa to pay $15.00 MT for the 1st 300,000 mt/Yr and $6.50 MT for tonnage over 300,000 mt, plus bunker. This arrangement provides a dedicated vessel loading every 9-10 days allowing cargo to move off the pier avoiding congestion and allows us to invoice the product earlier than breakbulk shipping. At the negotiated $15.00/MT and adjusted lower bunker base this rate is still the lowest cost scenario and it provides about 40 voyages per year. It also allows for most of our imported purchased goods for Alcoa Fjardaal to move for free. Also, this $15/MT settlement amount is still below the best original offers from back in 2006 of $16/MT from*

both Samskip and Eimskip. We´ve also been able to take advange of the $6.50/MT rate since the opening of the plant saving significant freight cost and our agreement remains in place that when shipment flows to/from Iceland return to normal we can return to the $6.50/MT.

Summary

The Samskip agreement at $15.00/MT plus a downward adjusted BAF base, is the lowest cost alternative for Alcoa Fjardaal. It is lower than the September 2008 Samskip proposal of about $19/MT, lower than original offers of $16/MT plus a higher BAF base, and provides us with the greatest frequency of sailing to move the metal off Fjardaal´s dock.

We will continue to review the conditions with Samskip on a quarterly basis during this interim period."[1837]

3539. Samkvæmt framansögðu unnu stjórnendur hjá móðurfyrirtæki Alcoa að því með stjórnendum Alcoa Fjarðaáls að meta stöðu mála með hliðsjón af kröfu Samskipa og komu ýmsir valkostir til álita. Eimskip væri eina skipafélagið sem auk Samskipa þjónaði Íslandi með áætlunarsiglingum til Evrópu. Um mat á þeim möguleika að Eimskip tæki að sér að annast útflutning á framleiðslu Alcoa Fjarðaáls frá Reyðarfirði horfði Alcoa annars vegar til þess að Eimskip hefði gefið til kynna að það gæti aðeins tekið að sér að flytja hluta af útflutningi Alcoa á áli (25%) og hins vegar að verð Eimskips verið hærra en það verð sem Samskip hefði farið fram á.

3540. Bent er á að framangreind umfjöllun Alcoa um Eimskip er í samræmi við samtímagögn um samráð Samskipa og Eimskips vegna takmörkunar á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa sem fólst í því að aðeins hluti af álútflutningi Alcoa til Evrópu færðist *„til"* Eimskips frá Samskipum, sbr. umfjöllun um gögn málsins í köflum 8.17.14, 9.1, 9.4.3 og 11.13.4. Að þessu leyti ber samtímagögnum og skýringum Alcoa saman. Eimskip sóttist ekki eftir að fá meira magn frá Alcoa en það sem féll undir hinar ólögmætu aðgerðir með Samskipum. Samtímagögn sýna síðan að þessu fyrirkomulagi var viðhaldið næstu fjögur árin.

3541. Neðst á bls. 3 í bréfi Alcoa til Samkeppniseftirlitsins er fjallað um framkvæmd á umframflutningum á áli sem Samskip gátu ekki flutt með Hvassafellinu frá Reyðarfirði til Evrópu: *„A formal agreement with Eimskip for this transport was never excecuted, but the parties reached a verbal agreement based on a proposal by Eimskip. The surplus tons to be transported by Eimskip were usually confirmed shortly before Eimskip´s vessel arrived in Reydarfjördur and it was declared whenever the vessel had available space for the freight. Eimskip did not commit to any quantity so it had to be cleared with short notice and subject to availability."*

3542. Eimskip gerði því munnlegt samkomulag við Alcoa sem byggði á tilboði Eimskips, sbr. einnig umfjöllun hér að framan.

3543. Í bréfi Alcoa er einnig fjallað um hækkun á viðmiðunarmagni á álútflutningi Samskipa í samningnum frá 24. nóvember 2008. Kemur þar fram að þegar samningur Alcoa við Samskip var gerður í október 2007 var upphaflega gert ráð fyrir að hluti framleiðslunnar yrði seldur til Bandaríkjanna og að vörur yrðu auk þess seldar til annarra markaða og fluttar sem lausavara (e. *break bulk*). Í reynd var það svo að framleiðslan var nánast öll flutt í gámum til Evrópu. Skýrir þetta m.a. að viðmiðun um flutning Samskipa til Evrópu var í upphaflegum samningi árið 2007 einungis 200.000 tonn á ári en var með breytingunni í nóvember 2008 hækkuð í 300.000 tonn, auk þess sem framleiðslugeta álversins reyndist ívið meiri en upphaflega var áætlað.

3544. Skýringar Alcoa eru eins og áður greinir takmarkaðar m.a. að því leyti að Alcoa treystir sér ekki til að veita upplýsingar með þeim hætti sem Samkeppniseftirlitið óskaði eftir, t.d. um fundi og önnur samskipti Alcoa við Samskip og Eimskip á rannsóknartímabilinu. Eins og fram hefur komið var Alcoa

[1837] Afhent skjal frá Alcoa Fjarðaál. Afhent þann 3.11.2017. *„Iceland Shipping Review October 2008"*.

í viðskiptum við bæði Eimskip og Samskip og sýna samtímagögn að fyrirkomulagið var til þess fallið að fela í sér margvíslega hættu á ólögmætum upplýsingaskiptum þessara meginkeppinauta á íslenskum flutningamarkaði. Engar upplýsingar koma þó fram í svari Alcoa um þetta efni. Því síður kemur þar fram að Alcoa hafi með einum eða öðrum hætti verið kunnugt um ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa.

3545. Skýringar Alcoa eru auk þess að sumu leyti ónákvæmar og ekki í samræmi við skýrar samtímaheimildir t.d. um tímasetningu, staðsetningu og efni mikilvægra funda eða atvika enda gerir Alcoa fyrirvara í bréfi sínu. Skýringar Alcoa gefa því ekki tilefni til að víkja frá því sem fram kemur í samtímaheimildum um atvik málsins.

3546. Sem dæmi um ósamræmi skýringa Alcoa og samtímagagna má í fyrsta lagi nefna að í bréfi Alcoa segir í upphafi um fundi með Samskip: *„In October or November 2008, Samskip contacted Alcoa requesting a new agreement to be drawn up, because of the crash in the Icelandic economy […]*". Samtímagögn sýna með skýrum hætti að Samskip höfðu samband og leituðu til Alcoa í ágúst og september 2008 með beiðni um breytingu á samningi við fyrirtækið, en hugmyndir og áætlanir Samskipa um samdrátt í siglingakerfi og breytingu á samstarfi við Alcoa, þar sem m.a. var gert ráð fyrir samráði við Eimskip, náðu a.m.k. aftur til júlí 2008 jafnvel til febrúar 2008. Áttu stjórnendur Samskipa t.d. fund með fulltrúum Alcoa í Pittsburgh í Bandaríkjunum þann 15. september 2008, þar sem Samskip kynntu tillögu sína um verðhækkun. Í svari Alcoa er ekki getið um þennan fund.

3547. Í öðru lagi má nefna að í beiðni Samkeppniseftirlitsins til Alcoa er sérstaklega óskað eftir upplýsingum og gögnum um fundi Alcoa með Samskipum og Eimskip á Reyðarfirði 22. október 2008. Ekkert beint svar var veitt við þessari fyrirspurn. Í svari Alcoa sagði þó m.a.: *„According to the limited references we have been able to gather, a meeting with Samskip was probably held in Egilsstadir in November 2008*". Ekki er ljóst hvort þessi ummæli tengjast áðurnefndri beiðni um upplýsingar um fund á Reyðafirði 22. október 2008 eða hvort um annan fund var að ræða. Bréf Alcoa er einfaldlega ónákvæmt einnig að þessu leyti og veitir ekki svar við því sem Samkeppniseftirlitið óskaði eftir.

3548. Umbeðnar skýringar Alcoa á samstarfi um útvegun og flutning á tómum gámum eru fáorðar: *„As for the intended collaboration between Eimskip and Samskip on the transport of empty containers, no such issue has been discussed with Fjardaál. Actually, our experience of the situation was different here, because Eimskip was generally strict on the fact that transport on the company's ships had to be conducted through its own specified containers.*"

3549. Hér lýsir Alcoa því efnislega yfir að reynsla fyrirtækisins hafi verið sú að Eimskip hafi almennt séð verið mótfallið gámasamstarfi við Samskip vegna útflutnings á áli fyrirtækisins. Gefur þessi umfjöllun Alcoa til kynna að fyrirtækið telji að slíkt samstarf hafi ekki verið fyrir hendi eða það a.m.k. ekki vitað af því. Þetta er hvorki í samræmi við samtímagögn og sjónarmið Samskipa. Í mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII er slíku gámasamstarfi við Eimskip lýst og fjallað um *skilgreint verklag*" sem fólst m.a. í því að Eimskip hafi á rannsóknartímabilinu *„oft á tíðum*" flutt ál fyrir Alcoa til Evrópu í gámum frá Samskipum. Hér vísast einnig til m.a. kafla 9.12.3 þar sem skýrum samtímagögnum er lýst sem sýna þetta samstarf Samskipa og Eimskips.

3550. Haustið 2008 voru að sögn Alcoa aðstæður hjá fyrirtækinu með þeim hætti að framleiðsla álversins var að ná hámarksafköstum. Var því aðkallandi að flutningaþjónusta til Evrópu væri trygg. Samkeppniseftirlitið dregur þá ályktun af frásögn Alcoa og öðrum fyrrgreindum málsatvikum að samráð Samskipa og Eimskips hafi þrengt verulega að þeim valkostum sem Alcoa stóð þá frammi fyrir. Minnt er á umfjöllun að framan sem sýnir að Eimskip og Samskip höfðu frá miðju ári átt mikil leynileg samskipti um aukið samstarf fyrirtækjanna sem fól m.a. í sér takmörkun á flutningsgetu, samnýtingu flutningakerfa og skiptingu viðskipta. Samskip höfðu auk þess staðhæft við Alcoa að fyrirtækið yrði gjaldþrota ef ekki yrði fallist á kröfu þess um breytingu á samningi við Alcoa. Að sama skapi höfðu Alcoa þær upplýsingar að ef Samskipa nyti ekki við væri Eimskip aðeins fært um að taka að sér um 25% af útflutningi Alcoa. Það var við þessar aðstæður sem Alcoa féllst á kröfu Samskipa

um mjög mikla verðhækkun og skerta þjónustu og gengu að tilboði Eimskips um flutning á framleiðslu, sem Samskip sinntu ekki, gegn flutningsgjaldi sem var hærra en hið hækkaða gjald Samskipa. Hins vegar er ljóst að Alcoa taldi að breytingin á samningnum við Samskip ætti að vera tímabundin, sbr. fyrirvarinn í samningnum frá 24. nóvember 2008. Eins lýst verður í næsta kafla urðu Samskip hins vegar ekki við beiðnum Alcoa um að lækka verð og bæta þjónustu. Alcoa buðu út öll flutningaviðskipti sín haustið 2011 og slitu í kjölfar þess á árinu 2013 öllum slíkum viðskiptum við Samskip og Eimskip, sbr. kafla 20.

9.11. *„Alsæla"* Eimskips: Reglubundnir flutningar fyrir Alcoa frá nóvember 2008

3551. Í þessum kafla verður fjallað um atvik frá nóvember 2008 sem sýna undirbúning Eimskips við að taka að sér hluta af flutningum Samskipa fyrir Alcoa. Þeir flutningar hófust af krafti í desember 2008 og stóðu fram til ársins 2013. Verða í þessum kafla reifuð tiltekin gögn frá þessu tímabili, m.a. gögn sem sýna aðkomu og flutninga Eimskips á áli fyrir Alcoa fram á árið 2013. Sýna gögnin jafnframt mikla ánægju Eimskips með þessa flutninga og að Samskipum tókst að verjast kröfum Alcoa um verðlækkun og halda verðhækkuninni óskertri allt þar til annað flutningafyrirtæki tók við þessum flutningum í byrjun árs 2013 eftir útboð. Eru þessi gögn metin heildstætt með öðrum gögnum málsins og til vitnis um samfellt samráð Samskipa og Eimskips.

9.11.1. Frekari atvik tengd Alcoa í nóvember til desember 2008

3552. Hér vísast til framangreindrar umfjöllunar um tölvupóstsamskipti stjórnenda Eimskips 22. október 2008 og áfram vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa og framkvæmd þess þegar Eimskip undirbjó að flytja með reglubundnum hætti hluta af flutningum Samskipa fyrir Alcoa til Rotterdam.

3553. Í samræmi við áðurnefnda frásögn (E)frkvstj-innanl eftir samskipti við Samskip þann 22. október 2008 var (E)frkvstj-skiparekst, forstöðumaður rekstrarsviðs Eimskips, að vinna að þeim þætti samráðsins sem tók til reglubundinnar aðkomu fyrirtækisins að flutningum á áli Alcoa til Evrópu. Þann 4. nóvember 2008 sendi (E)frkvstj-skiparekst eftirfarandi tölvupóst til (E)svæðisstj1:

„Þeir [Samskip] *auglýsa skipið* [Akrafell] *til leigu í Rotterdam í dag þannig að þeir ætla líklega ekki aðra ferð með það til Reyðarfjarðar.*

Fljótlega ætti því eitthvað að fara gerast í okkar málum hvað varðar útflutning, því ég sé ekki hvernig Samskip ætla að anna honum með einu skipi, en ekkert vera að pressa á þá, því við erum með þetta undir „control" og [Alcoa[1838]] *og félagar þola ekki einhverja pressu eða frekju frá okkur, eins og þú veist. Ræddi þetta síðast á föstudaginn sl. við* [Alcoa] *og það er nóg í bili.*

Hvað hafa þeir [Samskip] *verið að lesta marga gáma per skip að hámarki bæði ál og gjall."*

3554. (E)svæðisstj1 svaraði (E)frkvstj-skiparekst samdægurs þar sem kemur fram að hann muni ekki minnast á útflutning á áli við fyrirsvarsmenn Alcoa, ásamt því að hann gaf (E)frkvstj-skiparekst umbeðnar nákvæmar upplýsingar um flutninga Samskipa gegnum Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði:

„Ég mun ekki minnast á flutning.

Hæðstu [svo] *tölur hjá Sambó* [Samskip] *eru 9037,7 tonn brúttó, 7691,6 tonn netto, 428 teus, (222 x 20 ft + 103 x 40 ft) frá HVA 835 í lok Ágúst. Næstu tölur eru 8717,2 tonn brúttó, 489 teus (89 x 20 + 200 + 40 fet) einnig í ágúst."*[1839]

3555. Sem fyrr segir sendi Eimskip Alcoa tilboð í reglubundna flutninga 24. október 2008. Taldi fyrirtækið sig vera *„með þetta undir control"* í byrjun nóvember 2008 og ætlaði (E)svæðisstj1 að fara að

[1838] Þá innkaupastjóri Alcoa.
[1839] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].

fyrirmælum (E)frkvstj-skiparekst og varast að beita Alcoa þrýstingi vegna útflutnings Eimskips á áli til Rotterdam.

3556. Sýnir tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst einnig að á grundvelli ólögmætrar samvinnu í Mjóeyrarhöfn bjó Eimskip yfir nákvæmum upplýsingum um flutninga Samskipa fyrir Alcoa.

3557. Í mgr. 1064 – 1066 í athugasemdum Samskipa við AI mótmælir fyrirtækið því að tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-skiparekst og (E)svæðisstj1 4. nóvember 2008 sýni framkvæmd samráðs Eimskips og Samskipa. Segja Samskip að samskiptin sýni að Eimskip hafi séð tækifæri í skertri þjónustu Samskipa við Alcoa og hafi fylgst grannt með stöðu mála til að ná auknum viðskiptum Alcoa. Ekki er fallist á að þessar skýringar séu í samræmi við gögn málsins, sbr. umfjöllun í köflum 25.30.3 og 25.36.1.

3558. Samtímagögn sýna að Samskip áttu strax eftir breytinguna á siglingakerfi sínu í vandræðum með að útvega nægjanlega marga tóma gáma á Reyðarfirði (fyrir útflutning frá Reyðarfirði). Eimskip vissi einnig að Samskip áttu á þessum tíma í viðræðum við Alcoa um verulega verðhækkun, sbr. tölvupóst (E)deildstj-útfl1 22. október 2008 kl. 16:20 og umfjöllun í kafla 9.4.3. Voru því kjöraðstæður fyrir Eimskip að reyna að bjóða Alcoa betri kjör og þjónustu og ná þannig öllum eða verulegum flutningum á áli fyrirtækisins til Evrópu. Af samtímagögnum verður ekki ráðið að slíkt hafi komið til umræðu milli stjórnenda Eimskips á þessum tíma enda byggðust aðgerðir og samstarf Eimskips og Samskipa um nefnda flutninga á ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

3559. Sem fyrr sagði skrifuðu Samskip og Alcoa undir breytingu á samningi fyrirtækjanna 24. nóvember 2008. Fólst í þessu veruleg verðhækkun á flutningum Samskipa og lakara þjónustustig. Daginn eftir að Samskip og Alcoa undirrituðu breytingu á flutningasamningi sínum, eða 25. nóvember 2008, sendi stjórnandi hjá Alcoa tölvupóst til (S)forstö-útfl og (S)starfsm. Ber tölvupósturinn með sér óánægju Alcoa með þjónustu Samskipa og að hún væri ekki í samræmi við þær forsendur sem Samskip höfðu kynnt viðskiptavininum vegna breytinganna: *„Nú er það komið í ljós að 26 gámar eru teknir út af þeirri hleðslu sem búið var að skipuleggja á skipið í þessari viku (sem er nú amk dögum seinna en fyrsta áætlun). Við sendum lista á föstudag um að þetta yrðu 340 gámar og inní því voru gámar umfram þessi 8400 tonn sem er viðmiðið hjá okkur, þar sem rúm 200 tonn voru skilin eftir síðast. Ein af skilaboðunum sem ég fæ er að ég hafi einhliða látið raða þessum 340 gámum inn, en svo einfalt er þetta ekki. Við höfum ekki fengið neinar upplýsingar um það hversu mikið við getum sett á nema þau 8900 tonn net sem talað var um á fundum okkar. Ef þetta er eitthvað annað hlýtur að þurfa að upplýsa um breytingu frá þessu. Í síðustu viku var ekkert annað skráð á skipið skv upplýsingum okkar þegar við spurðum eftir því.*

Ef við erum að sjá nærri 11 daga hring, miðað við brottfarardag frá Reyðarfirði, magnið sem kemst með er max 8000 tonn og það ekki einu sinni öruggt, þá finnst mér forsendur hafa breyst verulega frá mínum skilningi eftir fundi varðandi þessa nýju skipaáætlun.

Síðasta áætlun er auk þess töluvert frábrugðin því plani sem við fengum eftir fundi með [(S)forstö-útfl]*,* [(S)frkvstj-millilandasv] *og* [(S)forstö-flutnstj]*, þar sem lagt var út frá brottför 31. des. Við erum ekki með neina áætlun í gangi núna sem heldur vatni og verðum að fá þetta.*

Ég þarf fyrir lok dagsins í dag að skila af mér tekjuspá fyrir desember en hef ekki nokkra möguleika á því þar sem a) áætlun hefur ekki verið send út, b) við getum ekki treyst þeim og c) vitum ekkert hversu mikið má áætla um borð.

Þá spyr ég hversu margir gámar aðrir voru látnir sitja eftir til að mæta því sem við þurfum að senda út? Ég þarf að fá svör og betri upplýsingar um þetta.“[1840]

[1840] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.828453.

3560. Sama dag, 25. nóvember 2008, kom fram í gögnum hjá Eimskip að Alcoa hafi leitað til fyrirtækisins með reglubundin útflutning á áli. Þann dag sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst og (E)deildstj-útfl1 þar sem segir m.a.:

„[*starfsm-Alcoa*] *hringdi fyrir stuttu, og vildi að ég kannaði hvort Eimskip gæti lestað 2000 til 2500 tonn per. Viku af álinu* [svo]*, og í lok árs 5000 til 7000 tonn til að ljúka árinu*.

Samkvæmt hans mati getur Samskip ekki klárað málið.

Ég bað [*starfsm-Alcoa*] *um, að láta málið fara í réttan farveg, frá* [*innkaupastj-Alcoa*] *til ykkar?*

Samskip skildi eftir í síðustu ferð 8 gáma, og núna bendir allt til að þeir ætli að skilja eftir 20 gáma. Þeir eru að lesta mikið af saltsíld frá Fáskrúðsfirði, er verður að vera komin á markað fyrir Jól, og því láta þeir síldina ganga fyrir Álinu.

Samskipsmenn hafa miklar áhyggjur af, að þeir 113 Eimugámar er við fylltum af áli, og eiga að lestast í GOD, séu ekki allt okkar gámar, heldur eigi þeir hluta af gámunum, og hafa beðið Alcoa um númer á gámunum."

3561. (E)deildstj-útfl1 svaraði sömu aðilum fáeinum mínútum síðar og sagði m.a. að Eimskip væri búið að senda tilboð í þessa flutninga.[1841]

3562. Hér ber að árétta að í ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa var gert ráð fyrir þessari aðkomu Eimskips að flutningum fyrir Alcoa vegna takmörkunar Samskipa á flutningsgetu. Vísast hér til samtímagagna frá sumri og hausti 2008 og aukið samráð Samskipa og Eimskips sem hófst í kjölfar fundarins 6. júní 2008. Var þar m.a. fjallað um þá útfærslu sem gekk eftir, þ.e. að *„hluti*" af flutningum Samskipa fyrir Alcoa færi með skipum Eimskips. Horfa ber hér t.d. til gagnanna sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send til sín kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008, glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 6. september 2008 og viðskiptaáætlun Eimskips sem (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl 11. október 2008. Þá vísast einnig til umfjöllunar um tilboð Eimskips til Alcoa frá 24. október 2008 og um tölvupóstinn 4. nóvember 2008 þar sem (E)frkvstj-skiparekst lagði fyrir (E)svæðisstj1 að þrýsta ekki á Alcoa um álflutninga þar sem Eimskip væri með þetta *„undir „control*""".

3563. Af fyrrnefndum tölvupósti Alcoa til Samskipa 25. nóvember 2008 má sjá að Alcoa taldi loforð Samskipa um 8-9 daga flutningstíðni skipsins frá Mjóeyrarhöfn ekki standast, sbr. ummæli Alcoa: *„Ef við erum að sjá nærri 11 daga hring, miðað við brottfarardag frá Reyðarfirði, magnið sem kemst með er max 8000 tonn og það ekki einu sinni öruggt, þá finnst mér forsendur hafa breyst verulega frá mínum skilningi eftir fundi varðandi þessa nýju skipaáætlun*".

3564. Þessi ummæli Alcoa, um lengri flutningstíðni skipsins en Samskip hafði kynnt, eiga sér stoð í öðrum samtímagögnum. Með lengri tíðni skipsins var flutningsgeta Samskipa gagnvart Alcoa skert enn frekar en það sem Samskip hafði verið að *„selja*" Alcoa (8-9 daga tíðni). Í fundarboðum og tölvupóstum lykilstjórnenda Samskipa, m.a. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv, 13. október 2008, var rætt um *„taktík*" sem átti að beita gagnvart Alcoa vegna kröfu Samskipa gagnvart viðskiptavininum um skerta þjónustu og verulega verðhækkun, sbr. kafla 8.19.1. Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-millilandasv með heitið *„alcoa*", dags. 13. október 2008, fjallaði forstjórinn t.a.m. um forsendur viðræðna við Alcoa (sem þá stóðu yfir). Var þar fjallað um verulega verðhækkun og einnig m.a. tilgreint eftirfarandi um tíðni skipsins: *„við erum hér að selja þeim 8 daga tíðni […]*". Eins og sést af tölvupóstinum var viðskiptavininum þann 25. nóvember 2008 orðið ljóst að *„söluræða*" Samskipa gekk ekki upp því eftir siglingakerfisbreytingarnar var skip þess á Leið 2 með færri viðkomu í Mjóeyrarhöfn, eða á 10,5 daga fresti. Þess vegna leitaði Alcoa til Eimskips sama dag, 25. nóvember 2008.

[1841] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.277895.

3565. Hér skiptir máli að stjórnendur Samskipa áttu samhliða aðgerðum fyrirtækisins gagnvart Alcoa á seinni hluta árs 2008 í ítrekuðum samskiptum við lykilstjórnendur Eimskips um aukið samstarf fyrirtækjanna, en í þeim lýsti Eimskip því t.a.m. yfir að fyrirtækið væri *„tilbúið að skoða allt“*, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 15. október 2008. Aðdragandi, aðgerðir og viðbrögð Samskipa og Eimskips vegna viðskipta við Alcoa áttu sér því ekki stað á grundvelli samkeppni milli sjálfstæðra keppinauta. Engin merki eru um það í samtímagögnum að Alcoa hafi haft vitneskju um ítrekuð samskipti eða samráðsaðgerðir Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008. Tölvupóstar Alcoa 25. nóvember 2008 til Samskipa og umleitan Alcoa til Eimskips um reglubundna flutninga sýna því að viðskiptavinurinn var í góðri trú um samningsskuldbindingar Samskipa og leitaðist við að tryggja samfellda og órofna flutninga á framleiðslu sinni til Evrópu.

3566. Samtímagögn sýna því að það raungerðist sem hafði komið fram í samtímagögnum Samskipa og Eimskips frá sumrinu og haustinu 2008. Um slík samtímagögn vísast til dæmis til samtímagagns sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH að kvöldi 24. júlí 2008, kvöldið áður en (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform áttu fund 25. júlí 2008. Í þessu gagni var m.a. fjallað um takmörkun á flutningsgetu og þann valkost að Samskip og Eimskip tækju upp samstarf um flutninga fyrir Alcoa á áli til Evrópu, sbr. kafla 8.13. Hér vísast einnig í dæmaskyni til eftirfarandi:

- Glærukynning (S)frkvstj-millilandasv dags. 6. september 2008 *„Siglingakerfi Samskipa – aðlögun að minnkandi innflutningi“*, vistuð daginn eftir fund með lykilstjórnendum Eimskips 5. september 2008. Í kynningunni var fjallað um takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Einn af valkostum, sem var til skoðunar samkvæmt kynningunni og nefnd var *„Alcoa min“* leið, sneri að því að halda hluta af útflutningi á áli fyrir Alcoa inni í kerfum Samskipa. Skip Samskipa yrði þá fullnýtt *„en umfram magn færi með keppinautnum [Eimskip]“*, sbr. kafla 8.16.2.3.

- Fundargerð frá fundi framkvæmdastjóra Eimskips nokkrum dögum síðar, 15. september 2008, þar sem fjallað er um aukið samstarf við Samskip. Í fundargerðinni kom m.a. fram að það væri áhugi fyrir hendi að tryggja Eimskip fast magn á mánuði í útflutningi fyrir Alcoa til Evrópu, sbr. kafla 8.16.5.

- Drög að viðskiptaáætlun Eimskips fyrir árið 2009, dags. 11. október 2008. Þar var fjallað um aðkomu Eimskips að reglubundinni aðkomu að álflutningi Alcoa til Evrópu, þótt það lægi ekki fyrir hvað sá hlutur yrði mikill að umfangi sem færi frá Samskipum til Eimskips (sbr. *„Samskip? hluti til Eimskip“*, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.14). Hafa ber í huga að á þeim tímapunkti vissi Alcoa ekki að Samskip kæmu til með að takmarka flutningsgetu sína gagnvart fyrirtækinu með þeim hætti sem raunin varð.

- Í kjölfar samskipta Samskipa (m.a. (S)frkvstj-millilandasv) og Eimskips 22. október 2008 sendi Eimskip Alcoa tilboð í reglubundna flutninga á áli til Evrópu, þ.e. 24. október 2008, sbr. kafla 9.4.3.

3567. Á grundvelli samráðs Samskipa og Eimskips var lítil eða engin óvissa hjá fyrirtækjunum um viðbrögð keppinautarins vegna breytinganna, verðhækkananna eða aðgerða gagnvart Alcoa. Aðalmarkmið Eimskips og Samskipa við endurmat á siglingakerfum var að auka sem mest nýtingu og tryggja sem mestan ávinning fyrirtækjanna beggja, sbr. markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Fyrirtækin hugsuðu vitaskuld hvort um sinn hag, en sú staðreynd að þau tóku mjög virkan þátt í ólögmætu samráði fól í sér að þau horfðu til þess að það þjónaði heildarhagsmunum þeirra að vinna saman fremur en að ástunda samkeppni, eins og lög mæla fyrir um. Endurspeglast það m.a. í því að bæði fyrirtækin drógu verulega úr flutningsgetu beint frá Austfjörðum til Evrópu.

3568. Þá er rétt að benda á að áðurnefndur tölvupóstur Eimskips 25. nóvember 2008 sýnir sömuleiðis hvernig þessi hluti gámasamráðs fyrirtækjanna fór af stað þótt framkvæmdin hafi þá ekki verið orðin niðurnjörvuð, sbr.: *„Samskipsmenn hafa miklar áhyggjur af, að þeir 113 Eimugámar er við fylltum af áli, og eiga að lestast í GOD, séu ekki allt okkar gámar, heldur eigi þeir hluta af gámunum, og hafa beðið Alcoa um númer á gámunum“*. Nánari er fjallað um gámasamráð fyrirtækjanna í kafla 18.

3569. Í nóvember 2008 hóf Eimskip að flytja umframmagn á áli Alcoa sem ekki komst með skipi Samskipa, sbr. umfjöllun í næsta kafla. Framangreint fyrirkomulag skipafyrirtækjanna varði fram á árið 2013[1842] og var forsenda þess að siglingakerfisbreyting Samskipa gekk upp. Er m.a. vísað til þessara samninga Samskipa og Eimskips í áðurnefndum tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH 20. október 2008 og tölvupósti hans til síns sjálfs þann 2. nóvember 2008.

3570. Samkvæmt upplýsingum frá Alcoa gerði fyrirtækið munnlegt samkomulag við Eimskip um útflutning á hluta af því áli sem fyrirtækið seldi til Evrópu en samkomulagið byggði á tilboði Eimskips. [1843] Vísast hér einnig til umfjöllunar um tilboð Eimskips 24. október 2008 og tölvupóst fyrirtækisins 31. janúar 2009 auk næsta kafla.

3571. Samtímagögn sýna að tölulegar upplýsingar um útflutning Eimskips fyrir Alcoa á áli til Evrópu voru reglulega uppfærðar hjá Eimskip á tímabilinu 2008-2012 (m.a. í því sem stjórnendur fyrirtækisins nefndu *„Álskjalið*") og dreift til ýmissa stjórnenda fyrirtækisins.[1844] Þar kemur m.a. þetta fram um útflutning á áli til Rotterdam fyrir Alcoa frá júlí – desember á árinu 2008:

Júlí	0,000
Ágúst	0,000
Septembe	0,000
Október	0,000
Nóvember	2.839,923
Desember	10.353,377

3572. Samkvæmt þessu flutti Eimskip rúmlega 13 þúsund tonn af áli fyrir Alcoa til Evrópu í nóvember og desember 2008. Reglubundnir flutningar Eimskips með ál Alcoa til Evrópu héldu síðan sem fyrr segir áfram fram til ársins 2013. Þykir rétt að reifa hér gögn frá árinu 2009 og áfram sem sýna framkvæmd á þessu og mikla ánægju innan Eimskips (*„alsæla*" / *„algjör snilld*") með þessi viðskipti og þennan þátt samráðsins við Samskip.

3573. Sem áður segir átti hin verulega verðhækkun sem Alcoa féllst á 24. nóvember 2008 (131%) að vera tímabundin og voru Samskip skuldbundin að skoða reglulega með Alcoa hvort tilefni væri til að endurskoða samningskjörin. Fyrir liggur að Samskip urðu ekki við beiðni Alcoa um að lækka verð á flutningum til Evrópu, en ljóst er að það var hið ólögmæta samráð við Eimskip sem gerði Samskipum kleift að haldi uppi verði gagnvart þessum öfluga viðskiptavini. Ber að horfa til þessa við heildarmat á gögnum málsins. Ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips um takmörkun á flutningsgetu frá miðju ári 2008 var samfellt fram á árið 2013. Því ástandi sem fyrirtækin komu upp á markaðnum, m.a. vegna flutninga fyrir Alcoa, var viðhaldið allan þann tíma. Verður nú vikið stuttlega að samtímagögnum frá árunum 2009 – 2012 sem sýna að samstarf Samskipa og Eimskip vegna flutninga frá Mjóeyrarhöfn til Evrópu.

9.11.2. Atvik tengd Alcoa á árinu 2009

3574. Þann 30. janúar 2009 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj (afrit til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-útfl og (E)deildstj-útfl1). Efni hans var: *„Alcoa – Aluminium export*". Þar segir: *„On our meeting with Alcoa this morning we managed to have their*

[1842] Samanber umfjöllun um samtímagagn Eimskips *„Álskjalið*" frá maí 2012 hér síðar, en þar má sjá að álflutningar Eimskips vegna Alcoa voru árið 2009: 41,5 þús. tonn, árið 2010: 31,9 þús. tonn, árið 2011: 35,1 þús. tonn og árið 2012: 31,8 þús. tonn.
[1843] Afhent skjal frá Alcoa Fjarðaál. Afhent þann 3.11.2017. *„Samskip's changed sailing schedule in the fall of 2008*".
[1844] Sjá m.a. afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„álútflutningur Eimskip.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.158343. Í skjalinu eru uppfærðar tölur um útflutning Eimskips á áli fyrir Alcoa. Sjá einnig viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […].

verbal commitment to transport abt. 40.000 mts of aluminium in containers with us from Mjoeyri to Rotterdam in 2009 with the Northern Route vessels, with fixed distribution per month. We will use mostly 40ft DC for this traffic, so that will can use these units for export cargo from Rotterdam to Iceland and this will reduce our empty positioning into there.

This volume suits us nicely into the Northern Route vessels.

Details and volume schedule will be worked on in the coming two weeks.

This will give us approx. USD 600.000 for 2009 in O/F and in addition 50% of the monthly 20ft BAF tariff.

Several other matters were discussed, but this is the most positive one.

It´s healthy for all of us to have some positive news into the weekend."

3575. (E)forstj svaraði samdægurs: *„Excellent* [(E)frkvstj-skiparekst]*, I need news like this and at this time specially.*"[1845]

3576. Þann 13. mars 2009 samdi (S)frkvstj-millilandasv skjalið *„Markaðsskipting.xls*".[1846] Þar voru settar fram upplýsingar um m.a. það hvernig markaðurinn í útflutningi skiptist á milli Eimskips og Samskipa:

	A	B	C
1		Samskip	Eimskip
2	Fiskur	125.000	155.000
3	Ál	300.000	270.000
4	Elkem	40.000	0
5	Færeyjar	25.000	45.000
6	ÚTFL tonn	490.000	470.000
7		51%	49%

3577. Þann 18. mars 2009 sendi (S)frkvstj-millilandasv þetta skjal til m.a. (S)forstö-innfl1 og útskýrði forsendur í því fyrir hlutdeild Eimskips í útflutningi á áli. Kvaðst (S)frkvstj-millilandasv gera;

„ráð fyrir í stóriðjutölunum að EÍ tækju 40.000 tonn fyrir Alcoa og restin væri NA [Norðurál]".[1847]

3578. Samkvæmt framangreindu lögðu bæði Eimskip og Samskip til grundvallar í janúar/mars 2009 að Eimskip myndu á árinu 2009 flytja 40.000 tonn af þeim útflutningi á áli til Rotterdam sem féll undir samning Samskipa við Alcoa. Samtímagögn sýna að þetta gekk eftir en árið 2009 voru flutningar Eimskips vegna Alcoa rúmlega 40.000 tonn.

3579. Þann 1. apríl 2009 sendi (E)deildstj-útfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst (afrit til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-útfl) og gerði hann grein fyrir útflutningi Eimskips á áli Alcoa til Rotterdam: *„Fyrstu 5 mánuði fjárhagsársins hefur Alcoa flutt með okkur 26.687 tonn af áli út.*

Tekjur Eimskip af þessum flutningum eru:

Sjófragt – USD 413.652.- (ISK 51,5m)

BAF – USD 58.965.- (ISK 7,5m)

[1845] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.418938.
[1846] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Markaðskipting.xls*", vistað 13.03.2009, kl. 15:47. Doc. ID. 0.7.33.31335.
[1847] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.861159.

THC / Barging RTM – EUR 212.658.- (ISK35,1)

Þ.e heildartekjur upp á ISK 94,1m

Við erum að ná heldur meiri flutningum frá RFJ en við gerðum ráð fyrir. En við áætluðum að fá á milli 40-45.000.- tonn á þessu ári.

Áætlanir Alcoa gera ráð fyrir að flytja ca. 4.000 tonn út af áli á mánuði með Eimskip það sem eftir er ársins."

3580. (E)frkvstj-skiparekst svaraði sama dag með tölvupósti til allra framangreindra:

„Takk fyrir þetta og flott. Hlutirnir gerast var[l]a betri á Eyrinni en þetta, en við gerðum ekki ráð fyrir þessu í BUD 2009 þannig að þetta er bara alsæla."[1848]

3581. Þessi viðbrögð (E)frkvstj-skiparekst bera auðsýnilega með sér mikla ánægju Eimskips með þau viðskipti sem fólust í því að annast hluta þess útflutnings sem var afleiðing af samráði Samskipa og Eimskips. Hið sama kemur fram í eftirfarandi samskiptum (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstj 4. nóvember 2009.

3582. Nánar tiltekið sendi (E)frkvstj-skiparekst þann 4. nóvember 2009 tölvupóst til (E)forstj. Efni hans var: *„Alcoa – Dead freight – Trúnaðarmál*", en þar sagði: *„Ég var að fá samþykki* [innkaupastj-Alcoa], *Alcoa fyrir 2. „dead freight" greiðslu uppá USD 73.440 vegna júlímánaðar, en var áður búinn að semja við hann um USD 72.000 fyrir maí.*

Er núna að semja við hann um USD 73.760 fyrir ágúst og USD 36.522 fyrir september, þannig að gangi þetta eftir, sem ég á von á, þá höfum við verið að fá USD 255.722 frá þeim vegna ónýtts pláss í Norðurleiðarskipunum, þar sem þeir hafa verið að flytja umsamið magn í „bulk" þessa mánuði, en umsamið magn var um 2.000 tonn aðra hverja ferð.

Þó ég segi sjálfur frá þá er þetta algjör snilld, en búið að vera töluvert töff, samt á góðum nótum."

3583. (E)forstj svaraði sama kvöld: *„Þú ert snillingur – það getur enginn teki*[ð] *það af þér*".[1849]

3584. Þann 3. desember 2009 sendi (S)forstö-útfl áætlun útflutningsdeildar fyrir árið 2010 til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH.[1850] Þar er fjallað um fyrirhugaðan útflutning á áli fyrir Alcoa á árinu 2010. Segir að framleiðsluáætlun Alcoa hljóði upp á 354.000 tonn en Samskip geri *„einungis ráð fyrir að flytja 300.000 tonn af þeirra framleiðslu árið 2010 þar sem ekki mun vinnast meir í eins skipa kerfi.*" Einnig kemur fram í áætlun útflutningsdeildar að Eimskip annist hluta af þessum flutningum sem féllu undir samning Samskipa við Alcoa.

3585. Þá er verðþróun á þessum flutningum Samskipa fyrir Alcoa lýst svo í þessari áætlun:

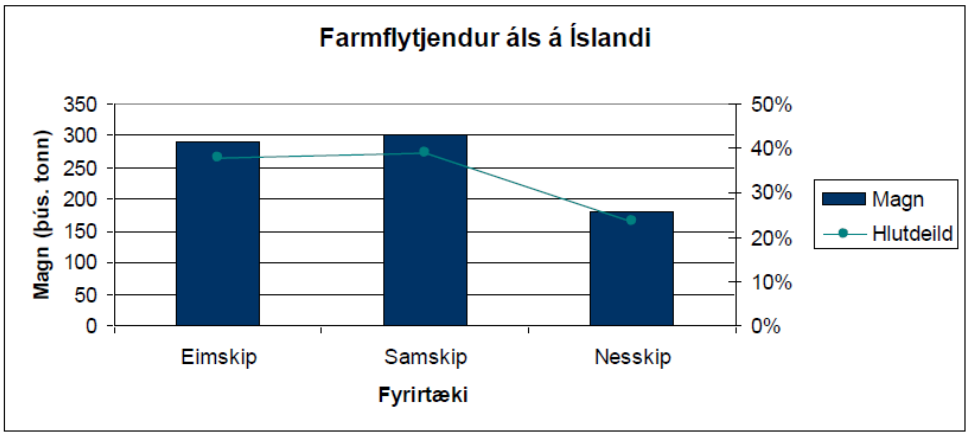
„Vegna ástandsins í þjóðfélaginu og breytingum á skipakerfi Samskipa í kjölfar þess tókst að fá fram hækkun á einingaverðum og breyttu fyrirkomulagi við verðlagningu á frakt. Einingaverð til Alcoa hækka úr EUR 5 í 11, fram að 300.000 tonnum og fyrir umframmagn greiðir Alcoa EUR 5 á tonnið."[1851]

3586. Síðar í umræddri áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 er fjallað frekar um útflutning fyrir Alcoa, sbr. eftirfarandi skjáskot:

[1848] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.131501.
[1849] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.540955 og 0.7.33.540962.
[1850] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.679375.
[1851] Í áætluninni var verðhækkun nefnd í evrum en verðið í dollurum hækkaði upp í USD 15.

6.10.2 Markaðshlutdeild

Samkvæmt samningi milli Samskipa og Alcoa mun Samskip sjá um allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu. Þessi samningur er í gildi til ársins 2012.
Í október 2008 var undirritaður viðauki við flutningssamninginn þar sem einingaverð voru hækkuð verulega en á móti kemur einungis eitt skip og magnið sem Samskip áætlar að flytja er 300 þúsund tonn á ári. Magnið hefur því minnkað um 29 þúsund tonn frá því sem áður var áætlað.



Myndin sýnir áætlað magn og hlutfall sem flutningafyrirtæki flytja á árinu 2009.

Með tilkomu viðauka samnings Samskipa við Alcoa hefur markaðshlutdeild Samskipa í álflutningum minnkað lítillega frá fyrri áætlunum og er nú tæplega 39%. Eimskip situr á samningi við Norðurál og flytur alla álframleiðslu þeirra. Nesskip annast alla álflutninga fyrir Rio Tinto Alcan. Auk þess sér Eimskip um flutninga á umframmagni frá Alcoa sem ekki fer með Hvassafellinu hjá okkur.

3587. Í áætluninni kemur fram sú afstaða Samskipa að samningurinn við Alcoa taki til *„allra“* flutninga á áli Alcoa til Evrópu. Í þessu sambandi er tekið fram að eftir að Samskip hafi dregið úr flutningsgetu sinni flytji fyrirtækið 300.000 tonn (á ári) en Eimskip sjái um þá flutninga sem Samskip geti ekki sinnt, þ.e. allt að 45 þúsund tonn árlega (*„umframagnið“*). Jafnframt er tekið fram að verðhækkunin gagnvart Alcoa á árinu 2008 hafi verið *„veruleg“*.

3588. Á grundvelli þeirra samráðsaðgerða sem áður er lýst gátu Samskip annars vegar dregið úr flutningsgetu og hins vegar náð fram verðhækkun og haldið bróðurpartinum af Alcoa viðskiptunum. Slíkt fyrirkomulag var einnig hagstætt fyrir Eimskip sem með því móti náði þá einnig fram bættri nýtingu á afkastagetu á Norðurleið fyrirtækisins og háu flutningsverði fyrir þessa viðbótarflutninga. Þessi niðurstaða var í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnis Samskipa og Eimskips, sbr. glærukynningu Eimskips frá júní 2008.

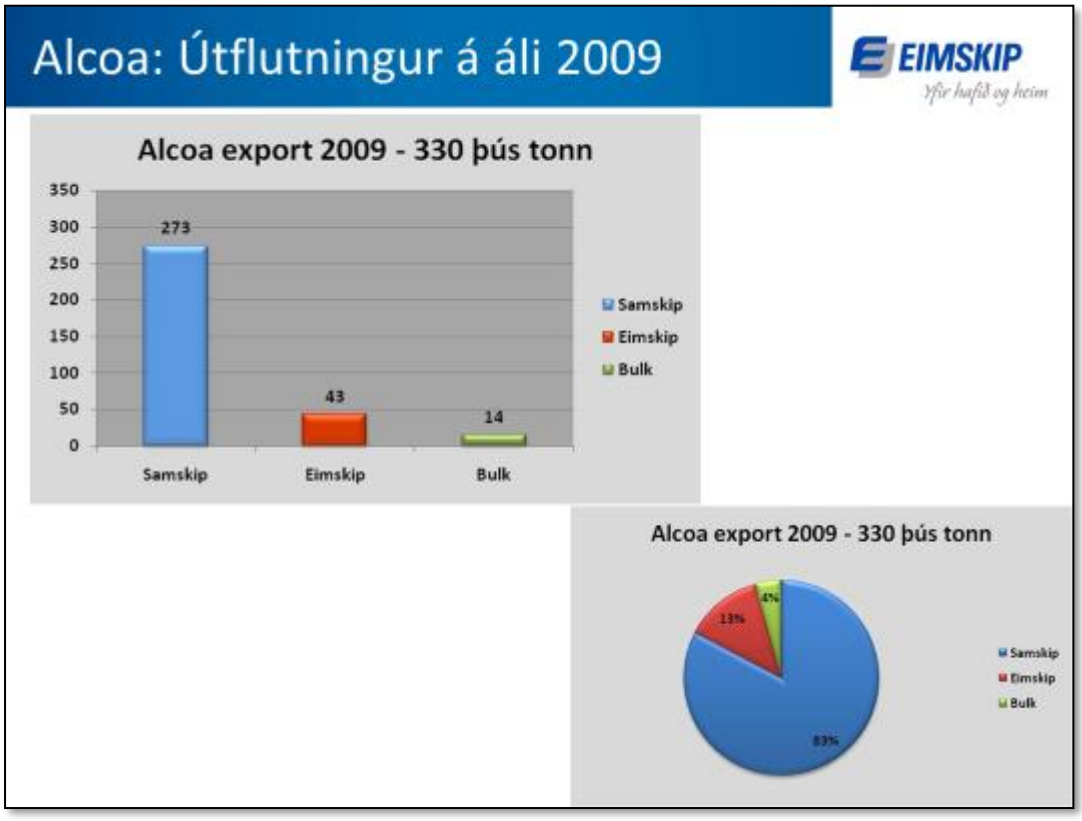
9.11.3. Atvik tengd Alcoa á árinu 2010

9.11.3.1. Eimskip um Alcoa flutninga: *„algjör snilld“*

3589. Þann 8. janúar 2010 sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)forstj. Framsendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst sem hann hafði sent (E)frkvstj-skiparekst og (E)svæðisstj1. Var þar að finna glærur sem vörðuðu útflutning Eimskips á áli fyrir Alcoa til Evrópu á árinu 2009. Í tölvupósti (E)frkvstj-innanl til (E)forstj sagði: *„Sendi þér meðfylgjandi til gamans, við náðum 13% af framleiðslunni í okkar skip sem er góður árangur hjá okkar mönnum“*.[1852]

[1852] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.472568.

3590. Samkvæmt þessu voru 13% af útflutningi Alcoa á áli frá Reyðarfirði (43 þúsund tonn) á vegum Eimskips. Kemur þetta einnig fram í glærunum sem fylgdu með:



3591. Þann 9. apríl 2010 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj: Efni: *„Alcoa – Trúnaðarmál*". Gerði (E)frkvstj-skiparekst grein fyrir samtali hans við Alcoa. Lýsti hann flutningum Eimskips á áli Alcoa til Rotterdam og mögulegt væri að þeir flutningar myndu aukast. Sagði (E)frkvstj-skiparekst að það væri *„algjör snilld*" fyrir Eimskip. (E)forstj svaraði um hæl: *„You are simply the Best*".[1853]

3592. Sem áður segir fólu aðgerðir Samskipa og Eimskips í sér að flutningsgetan sem Samskip bauð Alcoa dugði ekki fyrir alla framleiðslu Alcoa. Framangreind samskipti starfsmanna Eimskips eru í samræmi við önnur samtímagögn þar sem fram kemur að mikil ánægja ríkti hjá Eimskip með það fyrirkomulag sem leiddi af samráði fyrirtækjanna. Þannig fullnýttu Samskip það skip sem sigldi frá Mjóeyrarhöfn til Evrópu á meðan Eimskip flutti umframmagn sem ekki komst með skipi Samskipa. Samhliða mikilli ánægju Eimskips og Samskipa með fyrirkomulagið gerði Alcoa sem áður segir árangurslausar tilraunir til að fá verð á flutningnum lækkað hjá Samskipum, sbr. nánar hér á eftir. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að á sama tíma var viðvarandi ástand sem leiddi af ólögmætu samráði fyrirtækjanna, sbr. t.a.m. ólögmæt markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini, til dæmis Ölgerðina (Eimskip), Vífilfell (Samskip), IKEA (Eimskip), Innnes (Eimskip) o.fl., sbr. kafla 14. Þar viðhéldu eða hækkuðu Samskip og Eimskip einnig verð.

9.11.3.2. <u>Alcoa leitar til Samskipa um lækkun á verði í október 2010</u>

3593. Í áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 kemur fram á bls. 37 að Alcoa hafi sagt að viðauki fyrirtækjanna frá 24. nóvember 2008 *„þyrfti að endurskoðast um leið og forsendur breytast*". Samkvæmt áætluninni gerðu Samskip hins vegar ekki ráð fyrir að forsendur myndu breytast *„það mikið að þessu fyrirkomulagi verði breytt*", sbr. umfjöllun í kafla 9.11.2.

[1853] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.623217.

3594. Í áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011, sbr. umfjöllun í kafla 9.11.3.2 sagði eftirfarandi um Alcoa bls. 39: *„Samkvæmt samningi milli Samskipa og Alcoa mun Samskip sjá um allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu. Þessi samningur er í gildi til ársins 2012.*

Í október 2008 var undirritaður viðauki við flutningssamninginn þar sem einingaverð voru hækkuð verulega en á móti kemur einungis eitt skip og magnið sem Samskip áætlar að flytja er 300 þúsund tonn á ári. Magnið hefur því minnkað um 29 þúsund tonn frá því sem áður var áætlað." Síðar kemur fram*: „Auk þess sér Eimskip um flutninga á umframmagni frá Alcoa sem ekki fer með El Bravo*[1854] *hjá okkur. […]*

Útflutningsdeild Samskipa stefnir að því að halda áfram að vinna eftir viðaukasamningnum við Alcoa, þ.e. að áfram verði eitt skip sem muni þjónusta Alcoa með álflutningana á Evrópu. Okkar mat er að ekki verði forsendur til þess að hverfa frá viðaukanum og taka aftur upp tveggja skipa kerfi eins og Alcoa menn hafa minnst á. Við munum því áfram flytja um 75 þúsund tonn pr. ársfjórðung. […]

Alcoa hefur gefið í skyn að þessi viðauki þurfi að endurskoðast um leið og forsendur breytast. En fyrir áætlun 2011 er ekki gert ráð fyrir að forsendur muni breytast það mikið að þessu fyrirkomulagi verði breytt."

3595. Í öðru skjali (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 (sem bar heitið *„Viðskiptavinir 2010 breytingar á samningsverðum*" og vistað var í möppunni *„Áætlun 2011*") er að finna lista yfir tuttugu og fimm stærstu viðskiptavini Samskipa í útflutningi. Þar kemur fram að ekki ætti að lækka verð gagnvart viðskiptavinum, m.a. Alcoa, en meðtalsverðhækkun gagnvart öðrum stórum viðskiptavini yrði 5%.[1855]

3596. Framangreind samtímagögn Samskipa sýna að Alcoa reyndi að fá endurskoðun á efni samningsins við Samskip en Samskip lögðu hins vegar til grundvallar að fyrirtækið myndi komast upp með að hafna slíkri endurskoðun og halda verulegri verðhækkun gagnvart Alcoa. Var það hið ólögmæta samráð, sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma, sem gerði Samskipum þetta kleift.

3597. Sýna gögnin einnig að þann 20. október 2010 áttu fulltrúar Alcoa fund með Samskipum. Fyrirliggjandi í máli þessu er afhent söluskýrsla sem starfsmaður Samskipa ritaði eftir fundinn. Kemur þar m.a. fram að með starfsmanni Alcoa í för hafi verið [ráðgjafi], sem áður starfaði hjá Samskipum, en hann hafði nýlega verið ráðinn til ráðgjafarstarfa um flutningamál hjá Alcoa.

3598. Í þessari söluskýrslu Samskipa kemur fram að Alcoa væri að skoða flutningamálin og þá sérstaklega m.t.t. kostnaðar. Þá segir í skýrslu Samskipa um fundinn að Alcoa vilji *„athuga með samningsverð í flutninga með Arnarfelli og Helgafelli!!! Þeir telja að þeir séu í mörgum tilfellum að borga of hátt verð.*".

3599. Auk þessa má finna eftirfarandi umfjöllun í söluskýrslu Samskipa um fundinn:

„Mér [starfsmanni Samskipa] *fannst það alveg greinilegt að þeim* [Alcoa] *hafði verð gert að sýna ákveðna óánægju með verð og þess háttar en það sem liggur mest á þeim eru gámamálin.* [Fulltrúi Alcoa á fundinum] *sagði beint út að við værum nú ekki beinlínis að byggja upp good will hjá þeim og benti á að samningurinn væri til 2012.*"[1856]

[1854] Skipið sem Samskip notuðu til þess að flytja ál Alcoa eftir að Samskip höfðu skilað fyrra skipi á árinu 2010. Skipin gengu bæði undir heitinu Hvassafell hjá Samskipum.
[1855] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Vistað á heimasvæði […]. *„Viðskiptavinir 2010 breytingar á samningsverðum*", síðast vistað 19.09.2010, kl. 16:25.
[1856] Afhent söluskýrsla frá Samskipum dags. 22.11.2016 (viðauki 10/ALCOA Fjarðaál). Skýrsla starfsmanns hjá Samskipum um heimsókn starfsmanns í flutnings- og tollastjórnun hjá Alcoa til Samskipa, dags. 25.10.2010.

3600. Ljóslega má sjá af þessu afhenta samtímagagni að fundurinn gekk út á að Alcoa vildi endurskoða viðaukann við Samskip frá nóvember 2008. Af söluskýrslunni má að þetta tók til lækkunar á verði en einnig sjá að það var kurr í Alcoa vegna lakara þjónustustigs tengdu gámamálum hjá Samskipum.

3601. Þegar Alcoa átti umræddan fund með Samskipum í október 2010, þar sem viðskiptavinurinn sýndi skýrlega óánægju með hátt verð, þá voru Samskip á sama tíma að eiga *„eitthvert besta ár í sögu félagsins*", sbr. tölvupóst frá (S)aðaleig-stjform-SH til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna sem lýst í kafla 14.11.3. Mikil ánægja ríkti einnig meðal lykilstjórnenda Eimskips með ábata og fyrirkomulag flutninga Samskipa og Eimskips fyrir Alcoa.

3602. Þrátt fyrir að Alcoa hafi á samráðstímabilinu sannarlega snúið sér til Samskipa um lækkun á verði og kvörtun um þjónustu, og þrátt fyrir mikilvægi þessa viðskiptavinar, skiluðu þessar umleitanir engum árangri gagnvart Samskipum og verulegri verðhækkun frá nóvember 2008 var viðhaldið. Sem fyrr segir gerði samráð Samskipa við Eimskip fyrirtækinu þetta kleift.

3603. Í mgr. 1029 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um söluskýrslu þess frá fundi Alcoa í október 2010. Í þessu sambandi er í meginatriðum byggt á því hjá Samskipum að það hafi ekkert verið athyglivert við það að Alcoa hefði með góðum fyrirvara viljað undirbúa möguleg skipti á flutningsaðila og hafi látið Samskip vita af því rúmlega ári áður en samningurinn (frá árinu 2007) myndi renna út. Þessar skýringar eru hvorki í samræmi við söluskýrsluna sjálfa eða önnur samtímagögn, sbr. nánari umfjöllun í kafla 25.36.2.

9.11.4. Atvik tengd Alcoa á árunum 2011 - 2012

3604. Ekki varð breyting á framangreindri afstöðu Samskipa gagnvart Alcoa á árinu 2011. Í glærukynningu (S)forstö-útfl frá 6. október 2011 var fjallað um áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012. Kom þar aftur skýrt fram að Samskip ætluðu ekki að lækka verð gagnvart Alcoa.[1857] Ætluðu Samskip sér þannig áfram að halda hinni *„verulegu verðhækkun*" á flutningum fyrir Alcoa og ekki auka þjónustuna við þennan mikilvæga viðskiptavin.

3605. Í ljósi þessa kemur ekki á óvart að Alcoa hafi á árinu 2011 ákveðið að bjóða út m.a. flutninga sína til og frá Íslandi.

3606. Fjallað var um fyrirhugað útboð Alcoa í tölvupósti sem (E)frkvstj-skiparekst sendi (E)forstj þann 25. október 2011. Í tölvupóstinum kom fram að Alcoa hefði ákveðið að bjóða út alla flutninga til og frá Íslandi og tengt Noregi í einu lagi en að bjóðendur gætu valið um einn eða fleiri leggi af flutningum. Lýsti (E)frkvstj-skiparekst síðan útboðinu nánar og að fyrirhugað væri að nýr samningur um flutninga á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam tæki gildi frá 1. janúar 2013. (E)forstj svaraði og tók m.a. fram að Eimskip hefði verið að sinna þeim hluta af flutningum á áli til Rotterdam sem Samskip gátu ekki sinnt. (E)frkvstj-skiparekst svaraði til baka og sagði m.a.: *„Við pössum að sjálfsögðu inn í álið frá Reyðarfirði til Rotterdam frá og með 1/1 2013 […]*".[1858]

3607. Í fyrstu ríkti bjartsýni um áframhaldandi flutninga Eimskips fyrir Alcoa. Nánar er fjallað um útboð Alcoa í kafla 20. Af gögnum Eimskips frá þessum tíma er og ljóst að viðskiptin við Alcoa voru mjög mikilvæg og ábatasöm fyrir Eimskip, en Eimskip var með samninga við Alcoa um innflutning á rafskautum frá Mosjoen í Noregi til Reyðarfjarðar og á skautaleifum til baka, um landflutninga á Íslandi og skipaafgreiðslu á Reyðarfirði, auk þess sem fyrirtækið naut góðs af ólögmætu samráði við Samskip um útflutning á umframmagni af áli til Rotterdam.

3608. Um ábatann af samráðinu á árinu 2011 má vitna m.a. til samskipta milli stjórnenda Eimskips, sbr. t.d. þessi tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj frá 26. október 2011:

[1857] Sjá kafla 14.36.8.
[1858] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.851471.

„Vil upplýsa þig um það að við fyllum NL upp með að minnsta kosti 1.000 tonnum af áli frá Alcoa[1859] *á föstudaginn, eins og við höfum verið að gera undanfarnar vikur, en við bjuggum til meira pláss með því að setja meira af áli frá Norðuráli í SL.*[1860]

Þú nefndir um daginn að búa til meira pláss í NL með því að skilja aðra vöru eftir, en það yrði þá að vera á kostnað Norðuráls og það kemur ekki til greina, eins og staðan er í dag."

3609. (E)forstj svaraði þann 28. október 2011: *„Þetta er eitthvað sem við þurfum samt að gefa meiri gaum og maxi „mæsa" nú eru t.d á næstu skipum að fara 1500 tonn af áli frá Reyðarfirði og það munar um minna. Hvað gefa þessir auk 700 tonn á skip.*" (E)frkvstj-skiparekst svarar skömmu síðar sama dag: *„Við erum að horfa á að taka fyrir þá ca. 1.200 tonn á viku að meðaltali, sem við ættum að ráða við, utan mesta álagstímans um vertíðir, sem gefur okkur í dag USD 28.000 per ferð til skips og gáma eða USD 15,50 per tonn í O/F og USD 7,80 per tonn í BAF (október). THC og áframflutningur núllast út uppá EUR 202 per gám.*" (E)frkvstj-skiparekst bætti við í tölvupósti til (E)forstj þann 3. nóvember 2011:

„Fyllum NL fyrir austan á morgun með því að taka fyrir Alcoa 2.300 NET tonn af áli, sem gefur okkur í „bottom line" USD 53.000 að teknu tilliti til BAF.

Þessi „bottom line" er yndislegur „frasi"."[1861]

3610. Eimskip fylgdist vel með því hvað Samskip og Eimskip flutti af áli fyrir Alcoa til Evrópu á samráðstímabilinu. Sýna samtímagögn að stjórnendur sendu reglulega sína á milli skjal sem nefnt var *„Álskjalið"* og hafði að geyma uppfærðar upplýsingar um flutninga frá upphafi á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam.[1862]

3611. Þann 9. nóvember 2011 sendi (S)forstö-flutnstj excelskjal til (S)aðaleig-stjform-SH. Bar það heitið *„Flutningsgeta 2011.11"*.[1863] Í því voru teknar saman upplýsingar um flutningsgetu og fjallað um m.a. um flutninga fyrir Alcoa. Eins og sjá má var gert ráð fyrir eftirfarandi skiptingu á flutningum Samskipa og Eimskips fyrir Alcoa (Samskip 310.000 tonn, Eimskip 30.000 tonn) og á sú skipting sér stoð í öðrum gögnum málsins:

Eimskip				tons
Evrópa	X	GOD/DET	BRU/SEL	BLI
Fiskur	150.000	40.000	110.000	
Þurrvara	70.000	40.000	30.000	
Ál - Norðurál	260.000	260.000	0	0
Ál - Alcoa	30.000	30.000	0	0
Anóður	0	0	0	
Anode Buts	27.000	27.000	0	
Færeyjar	87.500	22.500	40.000	25.000
Total	624.500	419.500	180.000	25.000
pr. voyage	12.010	8.067	3.462	481

[1859] Hér er átt við að skip norðurleiðar (NL) Eimskips verði fyllt með flutningi á 1000 tonnum af áli frá Alcoa. Er þetta flutningur frá Reyðarfirði til Rotterdam.
[1860] Suðurleið (SL).
[1861] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.854289.
[1862] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.158343. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […].
[1863] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.931541.

Samskip	tons					
	X	ARN/HEG	ELB	M	ARN/HEG	ELB
Fiskur	115.000	115.000	0	0	0	0
Þurrvara	15.000	15.000	0	161.700	156.500	5.200
Elkem	70.000	70.000	0	0	0	0
Ál - Alcoa	310.000	0	310.000	0	0	0
Anóður	0	0	0	0	0	0
Anode Buts	30.000	0	30.000	0	0	0
Færeyjar	8.000	0	8.000	15.000	15.000	0
Total	548.000	200.000	348.000	176.700	171.500	5.200
pr. voyage		3.846	8.700		3.298	130

3612. Í skjali Samskipa er því gerð grein fyrir flutningi Eimskips á því áli sem Samskip sinntu ekki með sínu skipi. Þessi samtímagögn eru í fullu samræmi við samtímagögn fyrirtækjanna þegar samráð þeirra hófst eftir mitt ár 2008, sbr. t.d. gögn sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send til sín 24. júlí 2008, glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 6. september 2008 og viðskiptaáætlun Eimskips sem (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl 11. október 2008.

3613. Hið sama kom fram í tölvupósti sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)stjform-S daginn áður en tilboðsfrestur í útboði Alcoa rann út, þ.e. 17. nóvember 2011. Sagði (S)aðaleig-stjform-SH að hluta af álútflutningi Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam væri sinnt af Eimskip. Væri þessi flutningur *„um 30 – 40 þus tonn“* á ári.[1864]

3614. Niðurstaða útboðs Alcoa var að fyrirtækið samdi við annað flutningafyrirtæki en Eimskip og Samskip. Framangreindir flutningar Eimskips og Samskipa á áli Alcoa hættu því snemma árs 2013, sbr. kafla 20.

9.11.5. Samantekt

3615. Hér að framan hefur því verið lýst að Samskip og Eimskip hafi í lok október og nóvember 2008 náð að ljúka því markmiði *„Nýtt upphaf“* verkefnisins að endurskoða siglingakerfi fyrirtækjanna með því að takmarka flutningsframboð fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Til að gera þetta mögulegt höfðu fyrirtækin samráð um breytingar á siglingakerfum og áætlunum sínum og áttu samskipti um og leystu úr viðfangsefnum sem upp komu vegna þeirra.

3616. Til þess að framangreindar breytingar á siglingakerfum og siglingaáætlun fyrirtækjanna gætu átt sér stað þurfti m.a. að finna lausn á flutningi Samskipa á álframleiðslu Alcoa fyrir Evrópumarkað. Lausnin fólst í því að Eimskip tók að sér hluta flutninganna. Er þessu m.a. lýst þannig í samtímagögnum Samskipa að Eimskip *„sjái um“* þá flutninga sem Samskip sinntu ekki eftir að hafa takmarkað flutningsgetu í nóvember 2008.[1865]

3617. Samkvæmt gögnum frá Samskipum flutti fyrirtækið um 300.000 tonn á ári frá Íslandi til Evrópu fyrir Alcoa á árunum 2008 til 2012. Samkvæmt *„álskjali“* stjórnenda Eimskips flutti fyrirtækið rúmlega 13.000 tonn af áli fyrir Alcoa til Rotterdam í nóvember og desember 2008 og eftir það um 30.000 – 40.000 tonn á ári. Samkvæmt sömu heimild og afhentum gögnum var flutningur Samskipa og Eimskips vegna Alcoa til Rotterdam nánar tiltekið eftirfarandi á árunum 2009 – 2012:[1866]

[1864] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.935179.
[1865] Sjá m.a. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla UTFL 2012“*. Fannst á heimasvæði […], síðast vistað 19.09.2011. Doc. ID. 0.7.33.6597.
[1866] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„álútflutningur Eimskip.xls“* […]. *„Álskjalið“*, dags. 2.5.2012, kl. 15:50. Afhent gögn Eimskips 1.12.2016 *„B liður 2 – Útflutningur“* vegna 2012. Afhent gögn Samskipa 24.11.2017. Viðauki 4 *„Stóriðja“*.

Tafla 1: Flutningur Samskipa og Eimskips vegna Alcoa til Rotterdam árin 2009-2012 (þús. tonna). *Heimild: Afhent gögn frá Samskipum.*

Ár	Heildarútflutningur	Samskip	Eimskip - umframflutningur skv. samráðinu
2009	334,4	292,9	41,5
2010	350,8	318,9	31,9
2011	338,5	303,4	35,1
2012	343,7	311,9	31,8

3618. Af þessu má sjá að þær breytingar sem voru gerðar á grundvelli samráðs fyrirtækjanna héldust út brotatímabilið. Áður en aukið samráð fyrirtækjanna hófst höfðu stjórnendur Samskipa orðið í eitt skipti *„æfir"* þegar Eimskip kom að flutningum fyrir Alcoa á áli til Evrópu. Eftir að samráð fyrirtækjanna var aukið árið 2008 var hreinlega í framangreindu skjali (S)frkvstj-millilandasv frá mars 2009, sem hann nefndi *„markaðsskipting"*, gert ráð fyrir því að Eimskip flytji fjörtíu þúsund tonn af þessum flutningum á áli fyrir Alcoa til Rotterdam. Í skjali (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010 sést að flutningar á áli fyrir Alcoa voru í fjórtánda sæti yfir umfangsmestu flutninga hjá útflutningsdeild Eimskips og ræddu æðstu stjórnendur fyrirtækisins sem áður segir með mikilli velþóknun um arðsemi flutninganna.

3619. Í áætlunum (S)forstö-útfl frá annars vegar frá desember 2009 fyrir árið 2010 og hins vegar september 2010 fyrir árið 2011 var skýrt tekið fram að í samningnum við Alcoa fælist að Samskip sæju um allan flutning á álframleiðslu Alcoa fyrir Evrópumarkað. Í sömu áætlunum var þrátt fyrir þetta, án fyrirvara eða athugasemda, gert ráð fyrir áframhaldandi umtalsverðum flutningum Eimskips á áli Alcoa til Rotterdam. Jafnframt var tekið fram í þessum gögnum Samskipa að á árinu 2008 hefðu Samskip náð fram *„verulegri"* verðhækkun gagnvart Alcoa. Eins og rakið var fólst m.a. í hinu ólögmæta samráði Samskipa og Eimskips á árinu 2008 að gera Samskipum kleift að ná fram þessari verðhækkun gagnvart Alcoa. Sú niðurstaða auðveldaði Eimskip að verðleggja sína flutninga fyrir Alcoa með þeim hætti að ánægju vakti meðal stjórnenda Eimskips.

3620. Í áætlun (S)forstö-útfl frá september 2010 var tekið fram að Samskip ætluðu sér ekki að fallast á tillögur Alcoa um breytingu á samningnum. Ætluðu Samskip sér þannig ekki að fallast á verðlækkun eða kröfur um aukna þjónustu. Þetta gekk eftir og í áætlun (S)forstö-útfl frá september 2011 fyrir árið 2012 kemur fram að enn sé unnið eftir viðaukasamningnum við Alcoa frá nóvember 2008 sem fól í sér hina *„verulegu"* verðhækkun. Auk þessa var gert ráð fyrir því að á árinu 2012 myndi Eimskip áfram flytja umtalsverðan hluta af því áli Alcoa sem að mati Samskipa féll undir flutningasamning fyrirtækisins og Alcoa.

3621. Var það samráðið við Eimskip sem leyfði Samskipum að leggja til grundvallar í framangreindum áætlunum að fyrirtækið kæmist upp með að hafna því að gera breytingar á samningnum við Alcoa. Sökum samráðsins gátu Samskip við það miðað að fyrirtækið héldi *„verulegri"* verðhækkun á flutningum fyrir Alcoa óskertri og þyrfti ekki að auka þjónustuna við þennan mikilvæga viðskiptavin. Var þetta og í samræmi við þá stefnu útflutningsdeildar Samskipa á þessum tíma að ekki ætti að lækka verð hjá tilteknum mikilvægum viðskiptavinum. Eimskip hafði einnig hag af óbreyttu ástandi. Æðstu stjórnendur Eimskips voru ánægðir með þessa flutninga fyrir Alcoa og áframhaldandi ólögmætt samráð gerði það að verkum að Eimskip þurfti ekki að óttast samkeppni frá Samskipum um flutninga fyrir Norðurál. Ástandi á stóriðjumarkaðnum, sem líkja má við helmingaskipti milli Eimskips og Samskipa, yrði ekki haggað. Er þessu sem fyrr segir lýst nánar í 14.36.

3622. Í sátt við Eimskip viðurkennir fyrirtækið að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Í því fólst m.a. samráð við Samskip á síðari hluta árs 2008 um breytingar á

siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi og skiptingu markaða eftir stærri viðskiptavinum, sbr. 1. gr. sáttarinnar.

3623. Samfellt og ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips, vegna breytinga á siglingakerfum og takmörkunar á flutningsgetu, þ.á m. fyrirkomulag flutninga fyrir Alcoa, var fyrir hendi fram til mars 2013, en þá hóf Alcoa viðskipti við annað flutningafyrirtæki í kjölfar útboðs. Í þessu sambandi skal jafnframt hafa í huga að samhliða þessu áttu eins og áður segir Samskip og Eimskip einnig í ólögmætu samráði í öðrum þáttum í starfsemi sinni, t.d. gámasamráði, samráði í landflutningum og verðsamráði.

3624. Í mgr. 1072 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að fyrirliggjandi samskipti innan Eimskips 30. janúar 2009, 1. apríl 2009, 4. nóvember 2009 og 9. apríl 2010 hafi verið í alla staði eðlileg og sýni það eitt að Eimskip hafi sótt aukið magn í flutningum fyrir Alcoa og að stjórnendur fyrirtækisins hafi verið ánægðir með þá aukningu. Samskiptin sýni aukna sókn Eimskips í viðskipti við Alcoa á grundvelli tvíhliða samninga eða samkomulags milli Eimskips og Alcoa. Eins og nánar er fjallað um í kafla 25.36.2 hagga þessar athugasemdir Samskipa ekki því að háttsemi fyrirtækisins og Eimskips fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

9.12. Annað samstarf Samskipa og Eimskips vegna takmörkunar á flutningsgetu

3625. Breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu Eimskips og Samskipa í ágúst og október/nóvember 2008 sköpuðu tiltekin viðfangsefni sem gögn málsins sýna að féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Var nauðsynlegt fyrir Samskip og Eimskip að leysa saman þessi viðfengsefni til að tryggja að hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna myndi skila sem mestum ábata fyrir þau. Dæmi um þessi viðfangsefni eru eftirfarandi:

- Takmörkun Samskipa á flutningsgetu og breyting á siglingaáætlun fól í sér að Samskip fluttu ekki lengur tóma gáma sjóleiðina frá Reykjavík (og Grundartanga) til Reyðarfjarðar. Þetta var þýðingarmikið viðfangsefni þar sem fyrirkomulag Samskipa vegna flutningaþjónustu fyrir Alcoa hafði fram að þessu m.a. byggt að hluta á því nota tæmda innflutningsgáma, sem langflestir komu til Suðvesturlands, til að flytja út ál Alcoa frá Reyðarfirði til aðallega Rotterdam.

- Takmörkun Eimskips á flutningsgetu og breyting á siglingaáætlun þýddi að fyrirtækið hafði skert flutningsþjónustu milli Íslands og Færeyja og áfram til Bretlands og meginlands Evrópu.

- Takmörkun á flutningsgetu Samskipa hafði áhrif á innflutning fyrirtækisins á grænmeti og ávöxtum frá Rotterdam til Íslands.

- Ákveða þurfti hjá Samskipum og Eimskip hvernig samnýting flutningakerfa yrði í flutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku.

- Tryggja þurfti fullnægjandi gámaflæði.

- Takmörkun á flutningsgetu þrengdi að möguleikum Samskipa (Jóna) til að bjóða upp á flutningaþjónustu tengda Íslandi, sér í lagi frá Bretlandi.

- Síðast en ekki síst dró breyting Samskipa í lok október 2008 verulega úr flutningsgetu og þjónustu Samskipa til þess að flytja út ál fyrir Alcoa frá Reyðarfirði, sbr. ítarlega umfjöllun hér að framan.

3626. Þegar hefur verið fjallað um samráð Samskipa og Eimskips tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna, takmörkun á flutningsgetu og atvik vegna flutnings á áli Alcoa til Evrópu. Í málinu liggja jafnframt fyrir önnur gögn sem er mikilvægt að horfa til en þau sýna hvernig Samskip og Eimskip áttu samskipti og hjálpuðust að í þeim tilgangi að breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu gæti gengið eftir.

3627. Eins og áður segir voru þetta allt fyrirsjáanleg viðfangsefni og sýna samtímagögnin að Samskip og Eimskip höfðu með sér samráð til að leysa þau. Allt frá fundi fyrirtækjanna 6. júní 2008 mættu þau ytri áskorunum með auknu samstarfi í stað þess að hegða sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taka ákvarðanir upp á eigin spýtur. Í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins fólst í þessu að taka saman upplýsingar, miðla upplýsingum milli fyrirtækjanna, endurmeta og finna lausnir. Var þetta hluti af hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

3628. Í sáttinni frá 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip að hafa átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip. Hafi þessi brot falist í tilteknum aðgerðum sem *„gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008"*. Í þessum alvarlegu brotum fólst m.a. samráð við Samskip *„á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi."* Samkvæmt viðurkenningu Eimskips fólst einnig eftirfarandi í þessu alvarlega samráði eftir fundinn 6. júní 2008:

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

3629. Er þessi viðurkenning Eimskips í fullu samræmi við framangreind samtímagögn. Jafnframt er hún í samræmi við þau samtímagögn sem lýst verður hér á eftir og hefur því mikla þýðingu í samkeppnisrétti, sbr. kafla 4.7.7.

9.12.1. Samstarf vegna flutninga frá Reykjavík til Reyðafjarðar og gámasamstarf

3630. Með takmörkun Samskipa á flutningsgetu í lok október 2008 var siglingakerfi fyrirtækisins þannig stillt upp að Samskip fluttu ekki ekki lengur tóma gáma sjóleiðina frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Fólst í þessu mikil breyting á fyrirkomulagi flutninga Samskipa fyrir Alcoa. Áður en Samskip fækkaði skipum úr fjórum í þrjú í lok október 2008 voru tæmdir innflutningsgámar fluttir með skipi fyrirtækisins frá Reykjavík til Reyðarfjarðar og notaðir til að flytja út ál Alcoa til Evrópu. Eftir þessa breytingu í lok október 2008 var lykilatriði fyrir Samskip að tryggja að ávallt væru til staðar nægjanlega margir tómir gámar á Reyðarfirði.

3631. Eins og lýst verður í þessum kafla var leyst úr þessu með samstarfi Samskipa og Eimskips. Það samstarf tók m.a. til flutninga Eimskips á tómum gámum Samskipa frá Reykjavík til Grundartanga og gámastýringar. Sökum m.a. þessa gekk upp hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna sem tók til breytingar á siglingakerfum, takmörkunar á flutningsgetu og flutninga fyrir Alcoa. Er lýsandi fyrir samráðið að stjórnandi hjá Eimskip vísaði til Samskipa sem *„félaganna"* og að Eimskip myndu annast þessa flutninga fyrir *„félaganna"* frá Reykjavík til Reyðafjarðar þegar *„á þarf að halda"*, sbr. tölvupóstur sem (E)frkvstj-skiparekst sendi m.a. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 20. nóvember 2008. Í þessu fólst að Eimskip myndi vera til staðar fyrir Samskip til að tryggja að þessi þáttur hins ólögmæta samráðs gengi upp. Verður þessu nú lýst nánar.

3632. Tölvupóstur sem (E)frkvstj-skiparekst sendi (E)forstj 13. nóvember 2008 sýnir að Samskip höfðu þann 12. nóvember 2008 samband við starfsmann Eimskips, (E)starfsm, og óskuðu eftir flutningum á 10 tómum 40 feta gámum frá Reykjavík til Reyðafjarðar, sbr. nánar hér á eftir. Auk (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst komu aðrir æðstu stjórnendur Eimskips að úrlausn þessarar beiðni Samskipa, þ.e. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl. Gefur þetta eindregið til kynna að þetta var álitið mikilvægt málefni innan Eimskips.

3633. Eftir að þessi ósk barst frá Samskipum sendi (E)frkvstj-innanl kl. 21:19 þann 12. nóvember 2008 tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst. Framsendi hann tölvupóst sem (S)frkvstj-innanl hafði sent honum 18. september 2008 og fjallaði sá tölvupóstur Samskipa um sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. Í tölvupósti (E)frkvstj-innanl kom eftirfarandi fram:

„Hérna kemur tilboðið sem við fengum frá S-line. [Samskip]

Fé[kk] *aldrei nein svör um hvaða upphæð væri á þjónustugjöldum, hafnarvernd o.sv.frv.*

Þurfum að velta því vel fyrir okkur hvað við gerum í þessu varðandi flutninga austur.

Skilst á (E)svæðisstj1 að það vanti um 200 gáma fyrir næstu viku."[1867]

3634. (E)svæðisstj1 var yfirmaður Eimskips á Reyðarfirði og sýnir tölvupóstur (E)frkvstj-innanl að framundan gátu verið umtalsverðir flutningar á tómum gámum Samskipa frá Reykjavík til Reyðarfjarðar.

3635. Vegna framsendingar (E)frkvstj-innanl á tölvupósti (S)frkvstj-innanl ber að rifja upp að eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst áttu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl ítrekað í samskiptum. Funduðu þeir þann 4. júlí 2008 á kaffihúsinu Mokka þar sem aukið samráð í landflutningum var til umfjöllunar, sbr. kafla 8.7. Einnig funduðu þeir í verslunarmiðstöðinni Smáralind 17. september 2008 þar sem aukið samráð í bæði land- og sjóflutningum var til umfjöllunar, sbr. kafla 8.16.7. Í þeim kafla kemur þetta fram um atvik daginn eftir Smáralindarfund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl:

- (E)frkvstj-innanl sendi tölvupóst kl. 10:12 þann 18. september 2008 til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)svæðisstj1 og (E)rekstj-aksturst. Tölvupósturinn bar heitið *„Sjóflutningur REY-RFJ"*, þ.e. sjóflutningur milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Í tölvupóstinum sagði:

  „Samskip eru búnir að koma með verð í sjóflutning frá REY til RFJ.

  - 20 ft 55 þús kr.

  - 40 ft 85-90 þús kr.

  Við förum með gám inn á terminal í Holtagörðum og sjáum sjálfir um hífið á RFJ.

  Við bjóðum sama verð í þetta ef þeir vilja nota okkar skip."[1868]

- Klukkan 16:59 þann 18. september 2008 sendi (S)frkvstj-innanl eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-innanl:

  „Skv beiðni ykkar þá get ég gefið ykkur eftirfarandi verð í sjóflutning til Reyðafjarðar;

  - 20 feta 57.423

  - 40 feta 90.824

  BAF, þjónustugjald, hafnarvernd og vörugjöld hafna eru ekki innifalin. Ef um yfirhæðir er um að ræða þá leggst 60% álag til viðbótar.

  Þú leyfir mér að heyra hvernig þetta leggst í ykkur."

  - Var það þessi tölvupóstur (S)frkvstj-innanl sem (E)frkvstj-innanl framsendi um kvöldið 12. nóvember 2008 til (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst.

- Klukkan 20:39 þann 18. september 2008 framsendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)svæðisstj1 og (E)rekstj-aksturst. Í tölvupósti (E)frkvstj-innanl segir að nú væri *„tilboðið komið formlega frá Samskip, þurfum að ræða og svara."*

- Varðandi framangreinda flutninga Samskipa fyrir Eimskip milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar ber að hafa hugfast að í september 2008 sigldu Samskip milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. Eimskip hafði í ágúst 2008 dregið úr flutningsgetu og lagt niður siglingar til Íslands á Austurleið. Siglingar frá

[1867] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.268753.
[1868] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52068.

Reykjavík til Reyðarfjarðar og þaðan til Færeyja voru ekki lengur hluti af Austurleið Eimskips heldur hafði Norðurleið viðkomu á Reyðarfirði eftir breytinguna. Gat því verið verulegur akkur fyrir Eimskip að hafa aðgang að þessum flutningum Samskipa sem voru fyrir hendi þar til Samskip drógu einnig úr flutningsgetu í lok október 2008.

3636. Ljóst er að tölvupósturinn sem (E)frkvstj-innanl sendi kl. 10:12 þann 18. september 2008 endurspeglaði umræður hans og (S)frkvstj-innanl á fundinum deginum á undan um sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Síðar sama dag sendi (S)frkvstj-innanl *„formlega"* umrætt tilboð sem (E)frkvstj-innanl, eins og áður sagði, framsendi til (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst um kvöldið 12. nóvember 2008.

3637. Eftir (E)frkvstj-skiparekst hafði móttekið tölvupóst (E)frkvstj-innanl sendi hann síðar sama kvöld, þ.e. kl. 23:09 þann 12. nóvember 2008, tölvupóst til (E)starfsm en hann hafði átt í viðræðum við Samskip fyrr sama dag um flutninga Eimskips á tómum gámum frá Reykjavík til Mjóeyrarhafnar á Reyðarfirði. Tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst til (E)starfsm bar heitið *„Reykjavík – Mjóeyri"* og var afrit sent til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-útfl , (E)forstö-innfl og (E)svæðisstj1. Í tölvupóstinum fólst annars vegar að verða skyldi við ósk Samskipa um þessa flutninga og hins vegar hvaða verð Samskip skyldu greiða fyrir þessa þjónustu en tölvupósturinn hljóðar svo:

„Þetta eru þau verð sem við bjóðum Samskip fyrir flutning á DC gámum[1869]*, fullum eða tómum frá Reykjavík til Mjóeyrar, gegn staðgreiðslu, með fyrirvara um pláss hjá okkur:*

-20 feta *57.423*

-40 feta *90.824*

Miðum þetta að sjálfsögðu við „liner in" Reykjavík, Eimskip SUT og „free out" Mjóeyri

BAF, þjónustugjald, hafnarvernd og vörugjöld eru ekki innifalin.

60% álag á yfirstærðareiningar.

Tökum þessar 10 x 40ft einingar miðað við þetta verð og þessa skilmála og ef þeir tala við þig á morgun þá vinsamlegast fara yfir þetta með þessum formerkjum." [1870]

3638. Af þessu sést að verðið sem Eimskip bauð Samskipum fyrir þessa flutninga var hið sama og (S)frkvstj-innanl bauð Eimskip fyrir sömu flutninga Samskipa þann 18. september 2008. Er þetta í samræmi við það sem fram kom í framangreindum tölvupósti sem (E)frkvstj-innanl sendi kl. 10:12 þann 18. september 2008 til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)svæðisstj1. Í honum gerði (E)frkvstj-innanl grein fyrir því verði sem (S)frkvstj-innanl bauð fyrir flutninga Samskipa milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar og síðan tók (E)frkvstj-innanl þetta fram:

„Við bjóðum sama verð í þetta ef þeir vilja nota okkar skip."

3639. Hið *„formlega"* tilboð (S)frkvstj-innanl frá 18. september 2008 var því verðið sem gilti fyrir sjóflutninga Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Reyðarfjarðar og öfugt þegar Samskip gátu boðið upp á þessa flutninga.

3640. Hér ber einnig að líta til þess að sama kvöld, kl. 22:39 þann 12. nóvember 2008, framsendi (E)frkvstj-innanl til (E)forstj tölvupóstinn sem hann sendi fyrr um kvöldið, kl. 21:19, til (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst og þar með einnig tölvupóst (S)frkvstj-innanl frá 18. september 2008. Í tölvupósti (E)frkvstj-innanl til (E)forstj sagði aðeins þetta: *„F.y.i"*.[1871]

[1869] *„DC"* gámar eru hefðbundnir þurrgámar (e. dry cargo).
[1870] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.275609.
[1871] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.268793.

3641. (E)forstj brást við þessum tölvupósti (E)frkvstj-innanl með því að senda daginn eftir tölvupóst aðeins til (E)frkvstj-skiparekst og í honum sagði:

„Er þetta ekki það sem við þurfum að skoða í öllum okkar tilboðum að taka tillit til þessa flow á gámum".[1872]

3642. Síðar sama morgun framsendi (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj tölvupóstinn sem hann hafði sent (E)starfsm kvöldið áður. Kom þetta fram í tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj:

„Sendi þetta til [(E)starfsm] *í gærkvöldi til að hafa allt klárt og í samræmi við þeirra tilboð til okkar á sínum tíma, en þeir höfðu samband við hann seinnipartinn í gær vegna 10 tómra 40ft.*

Hann átti von á því að þeir myndu tala við sig aftur í morgun, sem þeir ekki gerðu."[1873]

3643. Sýna framangreind samtímagögn að Samskip og Eimskip höfðu í september 2008 náð saman um gagnkvæma flutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar og ætluðu Eimskip að virða það samkomulagi vegna þessara flutninga á gámum fyrir Samskip í nóvember 2008. Með öðrum orðum höfðu Samskip og Eimskip gert með sér slotsamning um samstarf í flutningum á tómum eða fullum gámum frá Reykjavík til Mjóeyrarhafnar á Reyðarfirði.

3644. Eins og fram hefur komið höfðu Samskip þörf fyrir þessa þjónustu Eimskips eftir að fyrirtækið hafði dregið úr flutningsgetu fyrr í lok október 2008 og hætt siglingum milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. Sýna samtímagögnin að Eimskip og Samskip komu sér saman um samstarf sem þau töldu þörf á vegna breyttra siglingakerfa og fólst í því m.a. að Eimskip flytti fyrir Samskip gáma frá Suðvesturlandi til Reyðarfjarðar.

3645. Þessi samningur Samskipa og Eimskips vegna sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar var í samræmi við markmið *„Nýtt upphafs"* verkefnisins og hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna um breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið og vinnuhóp þess verkefnis var (E)forstj upplýstur um framgang mála í hinu ólögmæta samráði við Samskip.

3646. Við rannsókn þessa máls upplýstu hvorki Eimskip né Samskip um framangreint samstarf fyrirtækjanna. Enginn stjórnandi fyrirtækjanna upplýsti um þetta við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu eða í skýrslutöku hjá lögreglu.

3647. Fyrirliggjandi samtímagögn sýna að hinum ólögmæta samningi fyrirtækjanna var hrint í framkvæmd. Gögnin gefa til kynna að samningurinn hafi í framkvæmd helst náð til samstarfs um flutninga á tómum gámum til Reyðafjarðar. Samtímagögn staðfesta að fram á árið 2013 var það stöðugt viðfangsefni Eimskips og Samskipa að stýra nýtingu gáma í Mjóeyrarhöfn og var algengt að skortur væri á tómum gámum á Reyðarfirði.

3648. Gögnin sýna jafnframt að Samskip eða eftir atvikum Alcoa leituðu til Eimskips um að flytja tóma gáma Samskipa til Mjóeyrarhafnar eða fá þangað tóma gáma í eigu Eimskips.

3649. Fyrirliggjandi er að í kjölfar takmörkunar á flutningsgetu Samskipa í lok október 2008 sá Eimskip um umframflutninga á áli sem Samskip sinntu ekki fyrir Alcoa til Rotterdam. Við þá flutninga notaði Eimskip ekki aðeins eigin gáma heldur einnig gáma Samskipa. Atvik voru þau að mestur hluti framleiðslu Alcoa var lestaður í gáma Samskipa. Eimskip flutti þannig ál *„oft á tíðum"* í gámum í eigu Samskipa frá Mjóeyrarhöfn til Rotterdam, sbr. mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII. Allir fluttir álgámar, hvort sem þeir voru í eigu Samskipa eða Eimskips og fluttir með Samskipum eða Eimskip, enduðu síðan hjá hafnarþjónustufyrirtækinu Steinweg í Rotterdam. Samkvæmt upplýsingum Samskipa var fyrir hendi *„skilgreint verklag um það hvar gámar Samskipa, sem Eimskip fluttu,*

[1872] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.372306.
[1873] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.372589.

enduðu", þ.e. allir gámar Samskipa og Eimskips enduðu hjá Steinweg.[1874] Var þetta í samræmi við skjalið sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk sent til sín kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008. Það skjal bar heitið „*Siglingakerfi – hagræðing*" og þar var fjallað um mögulega flutninga Eimskips „*fyrir*" Samskip á áli Alcoa og vísað var til Steinweg í því samhengi. Kemur þetta m.a. fram á síðunni sem bar heitið „*3 skip*", sbr. eftirfarandi skjáskot:

Eimskip	
Tekjur af álútflutningi fyrir Samskip	50
Tekjur af innflutningi á grænmeti fyrir Samskip	50
Ávinningur p.a.	**100**

Ef Eimskip afhenda tóma gáma á RFJ og samþykkja Steinweg sem depot í RTM ná báðir aðilar að hagræða:
Eimskip sparar THC í RTM og Samskip kemst af með færi gáma

3650. Í samræmi við þetta varð Steinweg „*depot*" fyrir bæði Samskip og Eimskip. Hvassafell, skip Samskipa á Leið 2, var síðan nýtt til að flytja tóma gáma frá Steinweg í Rotterdam til Reyðarfjarðar, sem aftur voru notaðir í útflutning Samskipa eða Eimskips fyrir Alcoa frá Mjóeyrarhöfn.

3651. Verður nú vikið að dæmum um framkvæmd á hinum ólögmæta samningi fyrirtækjanna um sjóflutning til Reyðarfjarðar, þ.á m. vegna tómra gáma. Við yfirferð á þeim samtímagögnum er óhjákvæmilegt að benda á að á sama tíma og þetta samráð um flutninga stóð yfir var samráð Samskipa og Eimskips um leigu eða lán á gámum aukið, sbr. umfjöllun í köflum 8.17.1, 8.17.16 og 18.

9.12.1.1. Flutningar fyrir „*félaganna*"

3652. Þann 20. nóvember 2008 sendi (E)skrifststj.Mjóeyrarh tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst þar sem kemur fram að Alcoa hafi verið að spyrja hvort Eimskip geti flutt 100 tóma Samskipagáma. (E)frkvstj-skiparekst svaraði sama dag kl. 9:08 (heiti tölvupóstsins var „*Reykjavík-Mjóeyri*" afrit sent til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1) með líkum hætti og þann 12. nóvember 2008 og sagði:

„Eftirfarandi eru þau verð sem í gangi eru milli félaganna fyrir flutning á DC gámum, fullum eða tómum frá Reykjavík til Mjóeyrar, gegn staðgreiðslu, með fyrirvara um pláss:

-20 feta *57.423*

-40 feta *90.824*

Verðið er miðað við „liner in" Reykjavík, Eimskip SUT, og „free out" Mjóeyri

BAF, þjónustugjald, hafnarvernd og vörugjöld eru ekki innifalinn

60% álag vegna yfirstærðareiningar."[1875]

3653. (E)skrifststj.Mjóeyrarh svaraði öllum kl. 9:25: *„Þegar til kastanna kom þá fundu þeir „leynistakkinn"*[1876] og þurfa ekki á þessu að halda í þessari viku."[1877]

[1874] Mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig umfjöllun í kafla 18 um gámasamráð Samskipa og Eimskips.
[1875] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.275496.
[1876] Gámum í höfnum og skipum er gjarnan staflað upp og á ensku talað um *„stack of containers"* þegar fjölda gáma er staflað saman. Ekki liggur hins vegar ljóst fyrir til hvers fyrri hluti orðsins *„leynistakkur"* vísar. Líklega var þar um að ræða gáma sem notaðir höfðu verið af verktökum vegna byggingar Kárahnjúkavirkjunar. Má benda á að sem svar við ábendingu […] um *„leynistakkinn"* sagði […] þetta: *„Fjöllin af gámum á RFJ eru 90% útflutningsgámar fyrir Impregilo, á okkar vegum."* Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.275551.
[1877] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.275520.

3654. (E)frkvstj-skiparekst svaraði öllum kl. 9.38 og sagði:

„Ok, var „leynistakkurinn" inná Reyðarfirði, en síðast þegar við vorum þarna þá voru heilu fjöllin af gámum þar?

Það vita allir núna verðin sem eru í gangi eru á milli félaganna og við tökum gáma fyrir „félaganna" ef á þarf að halda og ef við erum með pláss, miðað við þessi verð og skilmála."[1878]

3655. Þessi umfjöllun (E)frkvstj-skiparekst staðfestir að Eimskip gerði samkomulag við Samskip um að flytja gáma fyrir fyrirtækið (*„tökum gáma fyrir félaganna"*) eftir því sem þörf var talin á og Eimskip hafði pláss fyrir í skipum sínum. Fyrirtækin gerðu líka samkomulag um verð fyrir þessa þjónustu (*„Það vita allir núna verðin sem eru í gangi milli félaganna").* Fulltrúum fyrirtækjanna sem að þessum málum komu átti að vera kunnugt um þetta fyrirkomulag og þurfti því ekki að ræða um það frekar þegar slík mál komu upp í framtíðinni. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samningur þessi hafi verið hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna og í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, sem hófst í kjölfar fundar æðstu stjórnenda og eigenda þann 6. júní 2008.

3656. (E)skrifststj.Mjóeyrarh svaraði öllum framangreindum kl. 10:35 þann 20. nóvember 2008 og sagði m.a: *„Hins vegar var þessi fyrirspurn í morgun frá Alcoa og þeir ætluðu sér að borga þetta. Eigum við að láta þá vera á sömu kjörum ef þetta kæmi upp í framtíðinni eða vilja menn nota aðra prísa á þá."*[1879]

3657. Var þannig að mati (E)skrifststj.Mjóeyrarh alls ekki sjálfgefið að Alcoa ætti að njóta sömu kjara hjá Eimskip og Samskip nutu.

3658. (E)frkvstj-skiparekst svaraði öllum kl. 11:25 og sagði m.a.:

„Skil ekki af hverju þetta er að koma frá Alcoa og að þeir greiði þetta beint, því ég hélt að S-Line [Samskip] *væri þeirra flutningsaðili og að þeir ættu að útvega og staðsetja gáma fyrir þennan álflutning. Að minnsta kosti er það svo hjá okkur vegna Norðurálsflutninganna."*[1880]

3659. (E)frkvstj-skiparekst bar ábyrgð m.a. á sjóflutningum Eimskips fyrir Alcoa. Er ekki ástæða til að draga í efa þekkingu hans á því málefni sem hér var til umræðu. Hefur verulega þýðingu að (E)frkvstj-skiparekst var undrandi yfir því að beiðni um flutning á tómum Samskipagámum skuli hafa borist frá Alcoa en ekki Samskipum. Staðfestir þetta að Eimskip hafi litið svo á að um væri að ræða samstarf milli Samskipa og Eimskips enda var samið um nefnd viðskipti á grundvelli samnings/tilboðs milli fyrirtækjanna um flutning á gámum frá Reykjavík til Mjóeyrar (sbr. *„Eftirfarandi eru þau verð sem í gangi eru milli félaganna fyrir flutning á DC gámum, fullum eða tómum frá Reykjavík til Mjóeyrar*").

3660. Í mgr. 1047-1049 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til áðurnefnds tölvupósts (E)frkvstj-skiparekst frá 20. nóvember 2008 og því haldið fram að það hafi alltaf verið Alcoa sem óskaði eftir að Eimskip flytti tóma gáma til Reyðarfjarðar fyrir Samskip. Hins vegar leggja Samskip ekki fram nein gögn til stuðnings því að það hafi *„alltaf"* verið Alcoa sem óskaði eftir að Eimskip annaðist þessa flutninga fyrir Samskip. Þar að auki er sú staðhæfing í ósamræmi við samtímagögnin, sbr. framangreinda beiðni Samskipa frá 12. nóvember 2008 og atvikin sem reifuð verða hér á eftir.

3661. Jafnvel þó að í þessu tilviki, 20. nóvember 2008, hafi það verið Alcoa sem leitaði til Eimskips um að útvega tóma gáma fyrir Samskip til Reyðarfjarðar, þá er staðreyndin sú að í samningi Samskipa og Alcoa um flutninga frá Mjóeyrarhöfn kom fram að það væri á ábyrgð Samskipa að hafa tiltæka næga gáma til flutnings fyrir Alcoa. Hvað sem þessu líður þá eru skýringar Samskipa sem fyrr segir ekki í samræmi við samtímagögn sem sýna að Samskip leituðu til Eimskips. Þar að auki eru sjónarmið Samskipa ekki í samræmi við þau tölvupóstsamskipti 20. nóvember 2008 sem fyrirtækið byggir á í

[1878] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.275530.
[1879] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.275572.
[1880] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.275609.

þessu sambandi. Í þeim samskiptum minnti (E)frkvstj-skiparekst samstarfsmenn sína á að í gildi væri samningur milli Eimskips og Samskipa um sjóflutning á fullum og tómum gámum frá Reykjavík til Mjóeyrar. Bætti (E)frkvstj-skiparekst við að allir myndu vita *„núna verðin sem í gangi eru á milli félaganna og við tökum gáma fyrir „félagana" ef á þarf að halda. og ef við erum með pláss, miðað við þessi verð og skilmála*." Í lokin gerir (E)frkvstj-skiparekst aukinheldur athugasemd við að umrædd beiðni til Eimskips hafi ekki komið frá Samskipum því Samskip væru flutningsaðili fyrir Alcoa (*„Skil ekki af hverju þetta er að koma frá Alcoa og að þeir greiði þetta beint, því ég hélt að S-Line væri þeirra flutningsaðili og að þeir ættu að útvega og staðsetja gáma fyrir þennan álflutning*".[1881] Þessi ummæli (E)frkvstj-skiparekst eru og í samræmi við gr. 3.3 í samningi Samskipa og Alcoa frá árinu 2007. Samkvæmt því ákvæði áttu Samskip að útvega Alcoa 20 feta gáma í hverri viku sem Alcoa myndi sjá um að hlaða: *Alcoa prefers to access utilize and load 20' containers on each voyage.* Samskip *shall use its best efforts to make available and provide for AF's use, 20' containers each week*". [1882]

3662. Rétt er að taka fram að samráð Samskipa og Eimskips er jafn ólögmætt í skilningi 10. gr. samkeppnislaga þótt að þriðji aðili, hér viðskiptavinurinn Alcoa, hafi verið í þeirri stöðu að hafa í einhverjum tilvikum þurft að hafa milligöngu um að tryggja tóma gáma og gámastýringu fyrirtækjanna vegna flutninganna.

3663. Samstarf Eimskips og Samskipa sem varðaði flutninga á gámum frá Reykjavík til Reyðafjarðar hélt áfram eftir árið 2008. Hið sama á við um annað samstarf Samskipa og Eimskips tengt gámum. Samhengisins vegna þykir rétt að nefna þrjú dæmi frá árunum 2009, 2011 og 2012:

3664. Þann 6. janúar 2009 kl. 8:44 sendi starfsmaður hjá Eimskip á Austurlandi, tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst með heitinu *„Samskip*". Segir þar að með Dettifossi hafi komið; *„nokkrir Samskip gámar og mér er sagt að þú vitir allt um verðið í þetta hingað austur*."

- (E)frkvstj-skiparekst framsendi, sama dag kl. 9:12, þennan tölvupóst til (E)starfsm, (E)starfsm og (E)starfsm-flutnstýr1 og spurði:

  „Vitið þið hver ákvað að heimila þetta?"

- (E)starfsm svaraði kl. 9:32 og sagði að „(E)starfsm bókaði þetta að beiðni Samskipa."

- (E)frkvstj-skiparekst sendi þá tölvupóst til (E)starfsm, kl. 10:37 sama dag (afrit m.a. til (E)forstö-útfl , (E)starfsm, (E)forstö-vöruþróun, (E)svæðisstj1 og (E)skrifststj.Mjóeyrarh):

  „Geri ráð fyrir að þú setjir eftirfarandi verð á þessa gáma, en þetta er sama verð og þeir buðu okkur á sínum tíma þegar við ætluðum að senda gáma með þeirra skipi og við hljótum því að bjóða þeim það sama."

  Tilgreint verð er það sama og ákveðið var í september 2008 að gilda skyldi í m.a. flutningum Eimskips á gámum Samskipa frá Reykjavík Reyðarfjarðar, sbr. umfjöllun hér að framan um tölvupósta (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 18. september 2008, tölvupósta (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-innanl 12. nóvember 2008 og tölvupósta (E)frkvstj-skiparekst frá 20. nóvember 2008. Sýna ofangreindir tölvupóstar Eimskips frá 6. janúar 2008 áframhaldandi framkvæmd Samskipa og Eimskips á umræddum slotsamningi.

- Sama dag, 6. janúar 2009, kl. 10:47 framsendi (E)frkvstj-skiparekst framangreind tölvupóstsamskipti til (E)frkvstj-flutnkerf (afrit til (E)frkvstj-EimÍsl) og sagði:

[1881] Af gögnum málsins má ráða að meginreglan sé sú að flutningsaðili útvegar tóma gáma fyrir viðskiptavini hans. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.33.275609. Afritaður tölvupóstur […] Doc. ID. 0.7.33.276299.
[1882] Afhent skjal frá Alcoa 31.10.2017, fskj. 1.b.1. Transportation Agreement for Export Freight Shipments Alcoa and Samskip, grein 3.3.

„Tel eðlilegt þar sem þið eruð að vinna samning(a) við Samskip, að þið séuð inn í slíkum málum og hafið umsjón með þeim þ.m.t. verðlagningu og að ekki séu of margir kokkar að hræra í pottinum."

- (E)frkvstj-EimÍsl svaraði sama dag kl. 11:02 (afrit til (E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl og (E)forstö-vöruþróun) og sagði:

  „Rétt er það. Mun fylgja þessu eftir."

- Á þessum tíma voru mikil samskipti milli Eimskips og Samskipa vegna m.a. þess þáttar *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem varðaði flutninga til og frá Norður-Ameríku og aukið samstarf því tengdu. Nýr samningur milli fyrirtækjanna vegna þessa var undirritaður þann 7. janúar 2009, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl sátu fundi með Samskipum ((S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1) þar sem fjallað var um þá verkþætti *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tengdust m.a. ólögmætu samráði í áætlunarsiglingum, sbr. umfjöllun hér að framan. Af þessu er ljóst að stjórnendum Eimskips þótti eðlilegt og sjálfsagt að á þessum vettvangi (þar sem *„þið eruð að vinna samning(a) við Samskip"*, eins og (E)frkvstj-skiparekst orðaði það) væri einnig samið við Samskip um verðlagningu á flutningi gáma milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Er það í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið og fyrri samskipti fyrirtækjanna.

3665. Þann 30. desember 2011 sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst og (E)deildstj-útfl1 (afrit til (E)frkvstj-innanl). Efni hans var: *„Gámaskortur / redding – verður talið okkur til tekna"*. Þar greindi hann frá símtali við starfsmann Alcoa:

- *„*[innkaupastj-Alcoa] *var að hringja, Samskip er með allt niður um sig, Tongan*[1883] *hefur legið við akkeri vegna veðurs í 6 daga, er væntanlegur annað kvöld, gamlárskvöld, við munum hefja lo/le kl. 1600 á nýársdag.*

  Nú þegar er orðin skortur á gámum, 48 gámar er Dettifoss setur í land í dag, verða fylltir um helginna (og fara með GOD 201) Tongan kemur aðeins með 150 til 160 gáma, er duga í 4 til 5 daga, þá verður aftur kominn gámaskortur.

  [innkaupastj-Alcoa] *spyr hvort við getum skaffað 160 gáma með GOD 201 hingað, allt sem við sköffum, fari með okkar skipum, og ef við getur hjálpað upp á þá, verði það talið okkur til mikilla tekna, til framtíðar?"*

- (E)svæðisstj1 framsendi tölvupóstinn til (E)forstj og sagði: *„Þér til fróðleiks og upplýsinga."*[1884]

3666. Þann 3. janúar 2012 sendi (E)deildstj-útfl1 eftirfarandi tölvupóst til starfsmanns Alcoa um flutning á tómum gámum frá Reykjavík til Reyðarfjarðar:

- *„We have space for 100 empty containers from Reykjavik to Reydarfjordur:*

  The agreement with Samskip is:

  EUR 307.- for 20´container

  EUR 434.- for 40´container

  Incl. THC both ends.

  This rate should be very well known to Samskip.

[1883] Skip Samskipa.
[1884] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.828211. Framsendur […] Doc. ID. 0.7.33.884836.

No trucking is included between terminals in Reykjavik.

We will ship abt. 50mty Eimskip containers to Reydarfjordur as well.

If you want to do this then we have to arrange some trucking today in order not to delay the departure of the vessel on Thursday from Reykjavik (load will start already tonight)."

- Alcoa svaraði að bragði kl. 12:33: „*I will discuss this with [innkaupastj-Alcoa] and […] and one of us will revert to you. Don´t start moving any Samskip containers before you get a „green light*" from us."
- (E)deildstj-útfl1 svaraði kl. 12:45 og kvaðst móttaka skilaboðin. Hann framsendi samskiptin til (E)frkvstj-skiparekst kl. 13:02 með þessari athugasemd:

  „*FYI – gaf þeim „neyðarverðið" fyrir Samskip. En* [starfsmaður Alcoa] *sp. hvað Samskip mundi borga fyrir þetta. Ég bíð fyrirmæla frá Alcoa. […]*"[1885]
- Af þessu má sjá að samskipti þessi vörðuðu tiltekinn flutning Eimskips á 100 tómum Samskipagámum og ca. 50 tómum Eimskipsgámum flutningsleiðina frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Varðandi verðlagningu á þeim flutningum vísaði Eimskip til fyrirliggjandi samnings við Samskip og verðs sem Samskip áttu að þekkja vel: „*The agreement with Samskipa […] This rate should be very well known to Samskip*" og uppgefið verð fyrir flutninginn var „*neyðarverð fyrir Samskip*".
- Tilgreint verð sem Eimskip setti fram vegna flutninga á tómum Samskipa gámum er það sama og gilti um flutninga á tómum gámum í hinu leynilega „*neyðarsamkomulagi*" Eimskips og Samskipa frá árinu 2001. Þetta gagn sýnir, ásamt mörgum öðrum fyrirliggjandi gögnum, hvernig Eimskip og Samskip notuðu hið ólögmæta samkomulag (hvort sem fylgt var samkomulaginu frá 2001 eða 2010) vegna samstarfs um almenna flutninga fyrirtækjanna utan neyðar, hvort sem það var fyrir lestaða eða tóma gáma og eftir hentisemi hverju sinni. Þetta sýnir jafnframt að svokallað „*neyðarsamkomulag*" Samskipa og Eimskips var ekki eingöngu notað milli fyrirtækjanna vegna samstarfs um flutninga innan Evrópu og til og frá Íslandi, heldur jafnframt vegna sjóflutninga milli hafna á hér á landi. Þá vekur athygli að fulltrúi Alcoa spurði Eimskip hvað Samskip myndu greiða Eimskip fyrir slíka þjónustu. Virðist því sem honum hafi verið ljóst að samningur væri í gildi milli Eimskips og Samskipa um þessa þjónustu.

9.12.1.2. Skýringar stjórnenda

3667. Hvorki við upplýsingagjöf tengslum við húsleitir í september 2013 né síðari upplýsingagjöf Samskipa við rannsókn málsins var upplýst um samskipti eða samstarf fyrirtækjanna vegna sjóflutninga tengdum Reyðarfirði.

3668. Í skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu voru stjórnendurnir spurðir um samstarf og slotsamning Samskipa og Eimskips vegna sjóflutninga tengdum Reyðarfirði.

3669. Aðspurður um hvort Samskip og Eimskip hafi verið með slotsamning milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar kvaðst (S)aðaleig-stjform-SH ekki þekkja það.[1886]

3670. Í skýrslutöku hjá (S)frkvstj-millilandasv kom eftirfarandi fram um samstarfið:

HS Voru skipafélögin með slot samning milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar?

(S)frkvstj-millilandasv Þið eruð náttúrlega með samninginn þarna, ég, ég man ekki hvernig hann er.

[1885] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]
[1886] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 147.

HS Ertu að vísa í neyðarsamkomulagið?

(S)frkvstj-millilandasv Já, já.

HS Að hann sé notaður sem slot samningur milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar?

(S)frkvstj-millilandasv Ég veit ekki hvort að, þið voruð að spyrja að því hvort það væri sam... samningur um það.

HS Já en þetta er meðal annars það sem við erum að tala um sko, þessi leggur er að detta út. Þurfið þið þá að fá [óskýrt] frá Eimskip eða þá Eimskip eitthvað ...?

(S)frkvstj-millilandasv Við náttúrlega flytjum tóma gáma með.... það eina sem fer með þessu skipi frá, frá hérna Rotterdam eru tómir gámar.

HS Já.

(S)frkvstj-millilandasv Það er nánast enginn innflutningur [óskýrt], þannig að ég ...

HS En svarið þitt, er, er slot samningur á milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar, á milli félaganna?

(S)frkvstj-millilandasv Ég get ekki svarað því.

HS Veistu það ekki, ...

(S)frkvstj-millilandasv Nei.

HS ... ertu að meina það?

(S)frkvstj-millilandasv Já.

HS Við sjáum ekki betur miðað við afhent gögn að Eimskip er að flytja fyrir Samskip þá leið og veistu á hvaða, á hvað samningi það er þá gert, er það á neyðarsamkomulagi eða var það bara ...?

(S)frkvstj-millilandasv Ég ætla bara ekki að tjá mig um það.

3671. Þegar samtímagögn um þetta samstarf voru lögð fyrir (S)frkvstj-millilandasv neitaði hann áfram að tjá sig, sbr. umfjöllun hér á eftir.[1887]

3672. Aðspurður kvaðst (E)forstj ekki þekkja það hvort það hafi verið samstarf milli Eimskips og Samskipa í sjóflutningum milli Reyðarfjarðar og Reykjavíkur. Var honum bent á að breyting Samskipa á siglingakerfinu hafi þýtt að Samskip sigldu ekki lengur þennan legg (á Leið 2). Aðspurður um hvort þetta hafi einhver áhrif á rekstrarumhverfi Eimskips sagðist (E)forstj ekki þekkja það og hann viti ekki *„hvernig þeir sigla hjá Samskipum. Aldrei stúderað það*".[1888]

3673. Í skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)frkvstj-alþjsv aðspurður ekki þekkja eða vita til þess að það hafi verið samstarf milli Samskipa og Eimskips vegna siglingaleiðar á milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar.[1889]

3674. Við skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv bar lögregla seinna í yfirheyrslunni undir þá tölvupóstsamskipti milli (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl frá 18. september 2008 (*„Reyðarfjörður*") en þar var fjallað um tilboð Samskipa til Eimskips vegna sjóflutninga tengdum Reyðarfirði.

- (E)forstj sagðist ekki hafa séð þessi samskipti áður og þetta hafi ekki verið borið undir hann.[1890]

[1887] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 146 – 147.
[1888] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 228.
[1889] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 226 – 227.
[1890] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 227 – 228.

- (E)frkvstj-alþjsv sagðist ekki hafa gert svona samninga og (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl gætu svarað fyrir þetta.[1891]

- Aðspurður hvort (S)frkvstj-millilandasv hafi vitað af þessum samskiptum eða þessu tilboði sagði (S)frkvstj-millilandasv: *„Ee, ég ætla ekki að kommentera á þetta"*. Þá kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekki geta svarað því af hverju Eimskip og Samskip (fyrrnefndir (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl) hefðu ekki greint frá þessu á fundi sem fyrirtækin óskuðu eftir með Samkeppniseftirlitinu þann 16. október 2008.[1892]

- Í skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH bar hann við þekkingarleysi um framangreind samskipti og tilboð milli Eimskips og Samskipa. Aðspurður um umboð (S)frkvstj-innanl til að gera slíkt tilboð til Eimskips sagðist (S)aðaleig-stjform-SH ekki þekkja það. Hann sagðist ekki vita af hverju Eimskip og Samskip hefðu ekki greint frá þessu á fundi með Samkeppniseftirlitinu þann 16. október 2008.[1893]

3675. Í skýrslutöku (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu voru jafnframt borin undir þá áðurnefnd tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-skiparekst, (E)forstj og fleiri starfsmanna Eimskips frá 12. – 13. nóvember 2008 þar sem stjórnendurnir fjölluðu um slotsamning milli Eimskips og Samskipa vegna sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar.

- Í framburði (E)forstj sagði hann að þessir tölvupóstar hafi væntanlega tengst því að það hefði vantað tóma gáma á Reyðarfjörð vegna flutninga Samskipa fyrir Alcoa. Lögreglan bað (E)forstj að útskýra þessi ummæli hans í tölvupósti 13. nóvember 2008 til (E)frkvstj-skiparekst: *„er þetta ekki það sem við þurfum að skoða í öllum okkar tilboðum að taka tillit til þessa flow á gámum"*. (E)forstj kvaðst ekki geta útskýrt þetta en bætti síðan við að Eimskip hefði á einhverjum tíma átt *„alla gámana á Reyðarfirði og Samskip var, eða sem sagt við sköffuðum fyrir Alcoa […] ég er að tala um það flow vegna þess að við, við áttum lengi vel alla þessa gáma sem að Alcoa þurfti að nota. Keyptum fullt af 20 feta gámum*." (E)forstj sagðist aðspurður ekki geta útskýrt af hverju Eimskip og Samskip væru í nóvember 2008 að taka upp slottilboð sem áður hafði farið á milli í tölvupósti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 18. september 2008. Þá gaf (E)forstj til kynna að undirmenn hans hefðu átt í þessu samstarfi við Samskip án hans samþykkis.[1894]

- Þegar tölvupóstsamskiptin hjá Eimskip frá 12. og 13. nóvember 2008, um slotsamning milli Eimskip og Samskipa, voru borin undir (E)frkvstj-alþjsv gaf hann þá skýringu að hann þekkti ekki til þess hvort í gildi hefði verið slotsamningur á milli Eimskips og Samskipa.[1895]

- Þegar framangreind samskipti voru lögð fyrir (S)aðaleig-stjform-SH sagðist hann aðspurður ekki þekkja það hvort þarna hefðu fyrirtækin verið að vinna að samningi og kvaðst heldur ekki þekkja það hvort það hefði verið í gildi samningur milli Eimskips og Samskipa um sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar.[1896]

- Í skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv vildi hann ekki *„kommenta"* á framangreind samskipti. Vísaði (S)frkvstj-millilandasv þó í þessu sambandi til *„neyðarsamkomulags"* fyrirtækjanna en sagðist svo aðspurður ekki vita hvort það samkomulag hefði verið notað á siglingaleiðinni milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Aðspurður hvort fyrirtækin hefðu verið með slotsamning milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar sagðist (S)frkvstj-millilandasv ekki geta svarað því. Neitaði (S)frkvstj-millilandasv jafnframt að tjá sig þegar lögregla bar undir hann að gögn málsins sem gæfu til kynna að Eimskip hefði flutt fyrir Samskip á þessari leið milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar.[1897]

[1891] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 234 – 235.
[1892] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 146 – 147.
[1893] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 147 – 148.
[1894] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 228 – 232.
[1895] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 234.
[1896] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 147.
[1897] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 145 – 146.

3676. Ekki er trúverðugt að (E)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH og (E)frkvstj-alþjsv, sem höfðu verið stjórnendur í áratugi hjá fyrirtækjunum, hafi ekkert vitað um eða þekkt samstarf fyrirtækjanna vegna gáma og flutningum tengdum Reyðarfirði sem sannanlega voru fyrir hendi samkvæmt gögnum málsins.

3677. Í þessu sambandi skal jafnframt bent á að (E)forstj svaraði tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst 13. nóvember 2008 („*Reyðarfjörður*"), en í þessum samskiptum er fjallað um þetta samstarf Samskipa og Eimskips. Í svari (E)forstj tók hann jákvætt í erindi (E)frkvstj-skiparekst og spurði hvort þetta væri ekki það sem þyrfti að taka tillit til við „*flow*" á gámum (gámastýringu). Er það afar ótrúverðugt að þáverandi forstjóri fyrirtækisins hafi ekki getað skýrt þessi ummæli sjálfs sín. Staðhæfing (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu um að Eimskip hafi átt alla gáma á Reyðarfirði er röng. Hið sama á við um staðhæfingu hans að umrædd atvik í nóvember 2008 hafi varðað þjónustu Eimskips við Alcoa, sbr. t.d. samning Samskipa við Alcoa.

3678. Með hliðsjón af framangreindu er framburður (E)forstj hjá lögreglu, um samstarf vegna sjóflutninga og gáma tengdu Reyðarfirði, einkar ótrúverðugur. Framburður (E)forstj um að undirmenn hans, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-EimÍsl, hafi komið á auknu samstarfi við Samskip vegna Reyðarfjarðar án hans heimildar eða vitneskju er með vísan til framangreinds einnig talinn ótrúverðugur. Sömuleiðis vísast til fjölmargra fyrirliggjandi gagna málsins um aðkomu (E)forstj að samráðinu við Samskip og endurteknum fundum með undirmönnum hans sem önnuðust samskipti og vinnu við framkvæmd samráðsins á þessum tíma (t.d. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl). Að sama skapi er með vísan til reynslu, stöðu og gagna málsins ótrúverðugt hjá (E)forstj þegar hann aðspurður kunngerði að hann þekkti ekki áhrif siglingakerfisbreytinga Samskipa á rekstrarumhverfi Eimskips (hann viti ekki „*hvernig þeir sigla hjá Samskipum. Aldrei stúderað það*").

3679. Yfirlýst þekkingarleysi (S)aðaleig-stjform-SH um þetta samstarf fyrirtækjanna er einnig í ósamræmi við samtímagögn. Lögð skal áhersla á gögn málsins sem sýna ríka aðkomu (S)aðaleig-stjform-SH að því að koma á auknu samstarfi Samskipa og Eimskips árið 2008, m.a. til þess að fyrirtækin myndu eiga samskipti um og mæta úrlausnarefnum sem tengdust takmörkun á flutningsgetu á seinni hluta árs 2008. Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH 15. október 2008 var til að mynda vísað til framkvæmdastjórafundar Samskipa, sem hann sat sama morgun, þar sem m.a. hafði verið ákveðið að ræða við Eimskip um „*almennt slotverð*" í inn- og útflutningi vegna fyrirhugaðra siglingakerfisbreytinga Samskipa. Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH nokkrum dögum síðar, 20. október 2008, kom fram að Samskip væru að ljúka samningum við m.a. Eimskip. Einnig vísast til tölvupósts (S)aðaleig-stjform-SH 2. nóvember 2008 þar sem hann sendi sjálfum sér minnislista. Eitt atriði á lista (S)aðaleig-stjform-SH var: „*Eimskip – nýir samningar*" (í fleirtölu), sbr. kafla 9.3 og 9.7. Nokkrum dögum síðar í nóvember 2008 eiga sér stað m.a. framangreind samskipti um samstarf Samskipa og Eimskips vegna gáma og flutninga tengdum Reyðarfirði.

3680. Í þessum framburðum þáverandi stjórnenda Samskipa og Eimskips kemur ekkert fram sem gefur til kynna að umrædd samvinna Samskipa og Eimskips hafi haft lögmæt markmið. Við heildarmat á gögnum málsins eru því framburðir (E)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH og (E)frkvstj-alþjsv til stuðnings því að framangreint samstarf Samskipa og Eimskips hafi verið hluti af því ólögmæta samráði sem féll undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið.

3681. Vegna framangreinds framburðar (S)frkvstj-millilandasv áréttast að hann bar á þessum tíma ábyrgð gagnvart (S)aðaleig-stjform-SH á skipakerfi og sjóflutningum Samskipa. Í þessu sambandi vísast einnig til aðkomu hans að samskiptum og samráði við Eimskip seinni hluta árs 2008. Sú afstaða (S)frkvstj-millilandasv að neita að tjá sig um samstarf fyrirtækjanna vegna gáma og flutninga tengdum Reyðarfirði vekur óneitanlega athygli. Minnt skal á að (S)frkvstj-millilandasv kaus jafnframt við skýrslutöku hjá lögreglu að tjá sig ekki um samskipti við starfsmenn, stjórnendur og stjórnarmenn Eimskips.[1898]

[1898] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 17.

3682. (S)frkvstj-millilandasv tengdi spurningar lögreglu, um breytingar á siglingakerfi og slotsamning Eimskips og Samskipa, vegna flutninga til og frá Reyðarfirði, við svokallað neyðarsamkomulag fyrirtækjanna. Eins og áður segir hafði (S)frkvstj-millilandasv unnið að *„Nýtt upphaf"* verkefninu fyrirtækjanna frá júní 2008 og m.a. unnið að *„útvíkkun"* á neyðarsamkomulagi þeirra. Styður þetta niðurstöðu um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips, sbr. einnig umfjöllun í næsta kafla.

9.12.2. *„Útvíkkað neyðarsamkomulag"/„Almennur slot sharing samningur"* o.fl.

3683. Breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu Eimskips og Samskipa í ágúst og október/nóvember 2008 sköpuðu eins og áður segir tiltekin viðfangsefni.

3684. Á Austurleið Eimskips voru siglingar áður m.a. milli Reykjavíkur, Reyðarfjarðar og Þórshafnar í Færeyjum. Við breytingu á siglingaleið Eimskips í ágúst 2008 lagði Eimskip niður flutninga milli Færeyja og Íslands á Austurleið. Hér er ástæða til að rifja upp eftirfarandi atvik sem gerðust í kjölfarið:

- Gögn Eimskips frá 9. september 2008 sýna áhyggjur fyrirtækisins af því að breytingar fyrirtækisins á siglingakerfinu valdi því að það getir ekki lengur boðið mikilvægum viðskiptavinum upp flutningsþjónustu á ferskum fiski frá Austurlandi til Bretlands, sbr. kafla 8.16.5.

- Fundargerð vegna fundar m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008. Þar kom fram að líkur væru á því að Eimskip myndi með reglubundnum hætti fara að flytja út hluta af áli Alcoa til Evrópu og að skoða yrði að *„senda ferskan fisk með Samskip til Færeyja þar sem að honum [væri] siglt áfram til Immingham"*, sbr. kafla 8.16.5.

- Eins og fram kemur í kafla 8.17.3 sendi (E)frkvstj-flutnkerf þann 5. október 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og tiltók málefni sem hann vildi að rædd yrðu á fundi fyrirtækjanna daginn eftir. Vildi Eimskip m.a. ræða þetta:

  „2) Ísland-Færeyjar

  Hvað getur þú boðið okkur í flutninga á 20-40' gámum RFJ-Færeyjar ???"

- Þann 14. október 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og spurði hvort Samskip væru búin að *„skoða þetta eitthvað hvað varðar Færeyjar"*, sbr. kafla 8.19.2.

- Þann 15. október 2008 var vísað til fundar stjórnenda Samskipa sama morgun. Segir í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-millilandasv að Samskip séu farin að huga að breytingum og að breytingar séu hafnar á áætlunarkerfi og gámastokk. Slíkt hafi augljós áhrif á flutningaþjónustu Samskipa vegna Alcoa. Í tölvupóstinum 15. október 2008 hafði (S)frkvstj-millilandasv fengið það verkefni að senda Alcoa staðfestingu á þessu. Í sama tölvupósti undir liðnum *„Slot verð EI"* sést að (S)forstö-innfl1 hafði fengið það verkefni að ræða við Eimskip um *„almennt slotverð hjá þeim"* bæði í inn- og útflutningi, sjá umfjöllun í kafla 8.19.3. Samtímagögn sýna samskipti (S)forstö-innfl1 við Eimskip síðar sama dag.

  - Viðræður Samskipa og Eimskips á þessum tíma tóku því ekki aðeins til flutninga Samskipa og Eimskip milli Íslands og Færeyja heldur einnig til víðtæks samstarfs í flutningum milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Auk þess var til umræðu hjá fyrirtækjunum áframhaldandi samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku, ásamt því að auka samstarf tengdum þeim flutningum.

- Síðar sama dag, 15. október 2008, svaraði (S)frkvstj-millilandasv tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. október 2008. Sagði (S)frkvstj-millilandasv að Samskip leggi til að *„við við gerum almennan slot sharing samning á milli félaganna sem gera báðum aðilum mögulegt að bóka skip hvors annars á fyrirfram umsömdum verðum. Færeyjaverð myndu falla undir slíkt samkomulag. Við komum með tillögu að slíku samkomulagi í vikunni ef ykkur hugnast þessi leið."*

- (E)frkvstj-flutnkerf svaraði samdægurs: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu“*, sbr. kafla 8.19.3.

- Að kvöldi 15. október 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og kvaðst hafa rætt við Eimskip sama dag um flutninga fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja, sbr. kafla 8.19.3. Eins og áður segir höfðu Eimskip rætt við Samskip um samstarf í sjóflutningum frá Reyðarfirði til Færeyja og tengdist það breytingu Eimskips á siglingakerfi fyrirtækisins.

- Þann 16. október 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvort Eimskip væri búið að *„kíkja á flutninginn frá Reykjavík til Færeyja“*, sbr. kafla 8.19.4.

3685. Rétt er að árétta hér tvo tölvupósta, sem nefndir voru hér að framan, og viðbrögð hvors fyrirtækis. Annars vegar tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 þar sem óskað er eftir verði í flutninga fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja og hins vegar tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl 16. október 2008 vegna flutninga fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Í fyrra tilvikinu þurfti Eimskip rými fyrir flutninga frá Reyðarfirði vegna þess að Austurleið hætti viðkomu á Íslandi og í síðara tilvikinu þurfti Samskip rými fyrir flutninga frá Reykjavík til Færeyja þar sem breyting á leiðakerfi fyrirtækisins fól m.a. í sér að á útleið frá Suðvesturlandi yrði engin viðkoma í Færeyjum.

3686. Sýna þessi gögn samráð fyrirtækjanna og framgang *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

3687. Í þessu sambandi skjal jafnframt áréttað:

3688. (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst þann 16. október 2008 og í honum segir: *„Hér er núgildandi neyðarsamkomulag við Eimskip.*[1899] *Ég er að skrifa upp tillögu að nýju samkomulagi. Heyrði í [(E)forstö-innfl] í morgun og þeir munu taka nokkra gáma fyrir okkur í næstu viku frá Reykjavík til Færeyja. Hann gaf mér engin verð í það, þó að ég hafi beðið hann um það. Hann sagði að þau verð yrðu að vera svipu*[ð] *og þau sem þeir hafa beðið okkur um frá Reyðarfirði til Færeyja. Það er ljóst að við þurfum að svara þeim va[r]ðandi þá flutninga áður en við getum gengið frá nýju samkomulagi við þá. Það flækir málið!“*

3689. Um kvöldið sama dag, 16. október 2008, sendi (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv tillögu að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi“.*

3690. Sýnir framangreint að (S)forstö-innfl1 hafi byggði tillögu sína um *„almennan slot sharing samning“* milli Samskipa og Eimskips á *„neyðarsamkomulaginu“* frá árinu 2001 og nefndi drögin að þessu nýja samkomulagi *„útvíkkað neyðarsamkomulag“*. Sagði (S)forstö-innfl1 einnig í tölvupóstinum til (S)frkvstj-millilandasv að Samskip þyrftu að breyta verklagi sínu ef fyrirtækið ætlaði að fara *„flytja meira“* með Eimskip *„s.s. frá Reykjavík til Færeyja og kannski frá Noregi til Reykjavíkur“.*

9.12.2.1. Samskip senda Eimskip tillögu að auknu samstarfi í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda

3691. Eins og fram kom í kafla 9.3 lýsti (S)aðaleig-stjform-SH því yfir þann 20. október 2008 að Samskip væru um það bil að ljúka samningum við Eimskip, Alcoa og eigendur að skipum sem Samskip hafði á leigu og notaði í flutningum til og frá Íslandi.

3692. Sama dag, 20. október 2008, sendi (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf drög að hinu *„útvíkkaða neyðarsamkomulagi“*. Í 2. mgr. þess segir:

„Samningur þessi er útvíkkun á gildandi neyðarsamkomulagi á milli félaganna dagsett 31.11.2001. Ástæða þessarar útvíkkunar er ótryggt ástand á fjármálamarkaði og óvissa í efnahagsmálum

[1899] Samtímagögnin sýna að gera átti *„almennan slot sharing samning“* með því að breyta þágildandi *„neyðarsamkomulagi“* frá 2001. Var það nefnt *„útvíkkað neyðarsamkomulag“*.

Íslendinga sem meðal annars hefur leitt til gríðarlegs samdráttar í flutningum einkum til landsins. Vegna þessara breyttu aðstæðna vilja félögin hafa möguleika á að hagræða í rekstri og nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður. Samningur þessi tekur því ekki einvörðungu til flutninga sem skapast vegna bilana skipa, strands eða annarra óviðráðanlegra orsaka, heldur tekur nú til almennra flutninga félaganna án skilyrða."

3693. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv samdægurs og sagði: *„Við skoðum þetta og kem til baka.*" Stuttu síðar sama dag sendi (E)frkvstj-flutnkerf annan tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og sagði að Eimskip teldi að hækka ætti það verð sem fram kæmi í drögunum. Sama dag lét (E)frkvstj-flutnkerf undirmann sinn senda til sín uppfærðar upplýsingar varðandi *„gámastokk í höfnum*" en upphaflegu samskiptin vegna þessa byrjuðu 10. október 2008, eða sama dag og Samskip segjast hafa átt fund með Alcoa vegna kröfu um skerðingu á þjónustu og verðhækkun.[1900] Talið er að þessi skoðun (E)frkvstj-flutnkerf á gámastokkum í höfnum Eimskips hafi tengst samskiptunum við Samskip og samráði fyrirtækjanna á þessum tíma um takmörkun á flutningsgetu og viðfangsefnum vegna gámastýringar í kerfum þeirra.

3694. Af viðbrögðum Eimskips við áðurnefndri tillögu Samskipa um *„útvíkkað neyðarsamkomulag*" verður ekki ráðið að fyrirtækið hafi verið ósammála framangreindum kjarna í tillögu um útvíkkun á neyðarsamkomulagi, enda var markmið breytingar á *„neyðarsamkomulaginu*" hið sama og markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins, þ.e. aukið samstarf sem miðaði m.a. að samnýta flutningakerfi fyrirtækjanna, lágmarka kostnað, draga úr samkeppni og auka afkomu beggja fyrirtækjanna. Af hálfu Eimskips komu einungis fram vísbendingar um að það fyrirtæki teldi að verð fyrir þjónustuna sem drögin fólu í sér væri of lágt, sbr. viðbrögð (E)frkvstj-flutnkerf að framan og var lögð til hækkun.

3695. Vilji Samskipa og Eimskips um aukið samstarf að þessu leyti endurspeglast því mjög skýrt í drögum að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*" og í samskiptum fyrirtækjanna við undirbúning þess sem þegar hefur verið lýst. Var þetta hluti af þeim aðgerðum sem féllu undir *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.

3696. Eimskip og Samskip og Alcoa áttu samskipti á Reyðarfirði þann 22. október 2008 og funduðu með Alcoa, sbr. umfjöllun um þau atvik samráðsins í kafla 9.4. Daginn eftir funduðu (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl og átti að ræða samstarf við Samskip. Nánar tiltekið var fundarefnið eftirfarandi:

„Samskip samningur ex USA og Neyðarsamkomulag um gámaflutninga".

3697. Samkvæmt þessu hittust stjórnendur Eimskips, sem átt höfðu í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, daginn eftir fund Eimskips og Samskipa á Reyðarfirði 22. október 2008 til þess að ræða tvö mikilvæg málefni sem féllu undir *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" í *„Nýtt upphaf*" verkefninu, þ.e. annars vegar samráð í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku og hins vegar samráð í sjóflutningum til og frá Evrópu.

9.12.2.2. Flutningar Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja

3698. Í framangreindum tölvupóstum (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv frá 16. október 2008 fjallaði hann um tillögu sína um *„útvíkkað neyðarsamkomulag*" og að breyta þyrfti verklagi innan Samskipa ef fyrirtækið ætlaði að fara *„flytja meira*" með Eimskip, m.a. frá Reykjavík til Færeyja. Einnig lýsti hann viðræðum við (E)forstö-innfl um flutninga fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja.

3699. Hvað varðar þetta samstarf Eimskips og Samskipa milli Reykjavíkur og Færeyjar þá liggja fyrir samtímagögn sem sýna framkvæmd þess. Vísast hér t.d. til tölvupósts frá 27. október 2008 sem bar heitið *„Flutningar til Færeyja*". Þar sendi Einingaverksmiðjan flutningsbeiðni til Samskipa vegna

[1900] Mgr. 41. í athugasemdum Samskipa við AI. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].

sjóflutninga á vörum frá Reykjavík til Færeyja. Daginn eftir svaraði viðskiptastjóri útflutningsdeildar hjá Samskipum og upplýsti að Samskip gætu ekki lengur boðið upp á siglingar milli Reykjavíkur og Færeyja.

3700. Í svörum Einingaverksmiðjunnar segir:

„Í gær fengum við að vita að Samskip myndi halda áætlun í samráði við Eimskip. Að við gætum pantað gáma hjá Samskip sem síðan færu með Eimskip. „Er það rétt? Eða er engin þjónusta hjá Samskip til Færeyja?".

3701. Viðskiptastjóri útflutningsdeildar hjá Samskipum svaraði samdægurs og sagði:

„Við [Samskip] *getum sent með Eimskip gáma sem eru ekki með yfirstærðum.*

Eimskip taka ekki yfirstærðir fyrir okkur.

Þau verð sem Einingaverksmiðjan hefur haft hjá Samskip eru langt undir því sem Samskip þarf að greiða Eimskip og því get ég ekki heldur boðið ykkur að flytja þá gáma sem eru ekki yfirstærðir".[1901]

3702. Þessi samskipti sýna að fyrir hendi var samkomulag milli Samskipa og Eimskips vegna flutninga milli Reykjavíkur og Færeyjar. Þegar Samskip takmarkaði flutningsgetu og hætti flutningum á þessari leið náði samkomulagið til þess að Eimskip gæti tekið að sér flutninga fyrir Samskip. Af svörum viðskiptastjórans hjá Samskipum má sjá að þetta átti þó ekki við gáma með yfirstærðum eða í þeim tilvikum ef verð viðskiptavina Samskipa var hærra en það verð sem Samskip greiddu Eimskip fyrir flutningana.

3703. Hér ber að líta til þess að samkvæmt afhentum upplýsingum Samskipa hafði fyrirtækið ekki aftur tengingu milli Reykjavík og Færeyja fyrr en leið undir lok megin samráðstímabilsins með Eimskip, eða frá mars 2013, en þá gerði Samskip breytingu á Leið 2.

3704. Í mgr. 59 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 setur fyrirtækið fram athugasemdir vegna umræddra samskipta Samskipa við Einingaverðsmiðjuna. Byggja Samskip m.a. á því að gagnið sýni að *„*[e]*inhvers misskilnings virðist hafa gætt í samskiptum við Einingaverksmiðjuna, ef marka má tilvísun starfsmanns þess félags til þess að Samskip muni „halda áætlun í samráði við Eimskip"*". Ekkert flutningasamkomulag hafi verið í gildi milli Samskip og Eimskips vegna flutninga til og frá Færeyjum. Tilvísan viðskiptastjóra Samskipa til verðs milli Eimskips og Samskipa sé *„væntanlega"* vísan til *„neyðarsamkomulags"* fyrirtækjanna, sem hafi verið lögmætt.

3705. Samtímagögn sem sýna samskipti milli Samskipa og Eimskip vegna breytinga á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu eru skýr. Þau sýna að annað hvort var komið á eða fyrir hendi var samkomulag milli Samskipa og Eimskips um samstarf í flutningum milli Reykjavík og Færeyja. Ekki er fallist á þessi sjónarmið Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 25.24.11.

3706. Ólögmæti þessa samráðs Samskipa og Eimskips ræðst ekki af því hvort fyrirtækin nefndu grundvöll samstarfs síns *„neyðarsamkomulag"*, *„útvíkkað neyðarsamkomulag"*, *„almennur slot sharing samningur"* eða eitthvað annað. Aðalatriðið er að þetta aukna samstarf fyrirtækjanna var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Hér ber að árétta að þann 16. október 2008 ræddi (S)forstö-innfl1 við (E)forstö-innfl um flutninga Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja, sbr. kafla 8.19.3. Hvað áhrærir önnur gögn um samskipti og mögulegt aukið samstarf fyrirtækjanna ber að hafa m.a. í huga að í tölvupóstsamskiptum milli (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 5. nóvember 2008 var vísað til viðræðna fyrirtækjanna um hið *„útvíkkaða neyðarsamkomulag"*. Voru Eimskip og Samskip ósammála um hvort það ætti að taka til flutninga til og frá Kananda, sbr. umfjöllun í kafla 10.2.

[1901] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.817873.

3707. Flutningamarkaðurinn á Íslandi á þessum tíma var tví- eða fákeppnismarkaður, sbr. kafla 3. Öll samskipti Samskipa og Eimskips sem tengdust flutningastarfsemi þeirra voru því einkar varhugaverð í skilningi samkeppnisréttarins, sbr. m.a. kafla 4.1 og 4.6.3.2. Með ítrekuðum samskiptum stjórnenda Samskipa og Eimskips viðhéldu fyrirtækin því ólögmæta ástandi sem þau höfðu komið upp á markaðnum frá miðju ári 2008. Í þessum samskiptum öllum fólust skýr skilaboð um að fyrirtækin ætluðu sér að vinna saman en ekki keppa. Öll framangreind gögn um samskipti um aukið samstarf sýna að fyrirtækin drógu úr æskilegri óvissu á markaði og var sjálfstæði keppinauta skert eða því nærri eytt með öllu. Fór þessi háttsemi gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga.

3708. Engu breytir um ólögmæti þessa samfellda samráðs þótt Samskip og Eimskip hafi ekki undirritað hið *„útvíkkaða neyðarsamkomulag*" sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008. Áttu Samskip og Eimskip áfram í auknu samstarfi í sjóflutningum og brugðust saman við viðfangsefnum sem leiddu af breytingum á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Gerðu fyrirtækin með sér slotsamninga og höfðu með sér samstarf til þess að láta hið ólögmæta samráð, sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið til staðar á þessum tíma, ná fram að ganga. Vísast hér til flutninga Eimskips fyrir Samskip til Færeyja, flutninga Eimskips fyrir Samskip á gámum frá Reykjavík til Reyðarfjarðar, flutninga Eimskips fyrir Samskip á hluta af áli Alcoa, *„skilgreint verklag*" fyrirtækjanna í Rotterdam vegna gámanna sem notaðir voru til flytja út ál Alcoa til Evrópu og flutninga Eimskips fyrir Jóna sem tengdust m.a. Bretlandi og Noregi. Þá ber að líta til þess að áfram var í gildi hið ólögmæta samkomulag um venjulega sjóflutninga milli Íslands og Evrópu, sbr. *„neyðarsamkomulagið*" frá árinu 2001. Það samkomulag var síðan endurnýjað í desember 2010 með víðtækara gildissviði, sbr. kafla 14.33.14.

9.12.2.3. <u>Skýringar stjórnenda</u>

3709. Hvorki við upplýsingagjöf stjórnenda Samskipa og Eimskip í september 2013 né í síðari upplýsingagjöf fyrirtækjanna við rannsókn málsins var upplýst um hið *„útvíkkaða neyðarsamkomulag*" sem (S)frkvstj-millilandasv sendi Eimskip 20. október 2008. Ekki var heldur greint frá samskiptum eða samstarfi vegna flutninga milli Íslands og Færeyja.

3710. Þegar teknar voru skýrslur af (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu voru þeir spurðir m.a. um samstarf Samskipa og Eimskips vegna flutninga tengdum Færeyjum eftir breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008.

3711. Í skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH sagðist hann ekki halda að það hefði verið samstarf milli Samskipa og Eimskips vegna flutninga og viðkomu í Færeyjum, sbr.:

> HS Hérna ein sem mig langar að spyrja þig, en varðandi Færeyjar.
>
> (S)aðaleig-stjform-SH Já.
>
> HS Voru einhverjar, höfðu, höfðu það eitthvað áhrif í Færeyjum, þessi breyting hjá ykkur, sem leiddi til þess að það þurfti að leita til Eimskips á einhverjum tímapunkti?
>
> (S)aðaleig-stjform-SH Segðu þetta aftur.
>
> HS Varðandi Færeyjar, þurfti á einhverjum tímapunkti að leita til Eimskips?
>
> (S)aðaleig-stjform-SH Með Færeyjar?
>
> HS Já.
>
> (S)aðaleig-stjform-SH Nei, það held ég ekki.
>
> HS Hver myndi vita það hjá ykkur?
>
> (S)aðaleig-stjform-SH Ég þekki það bara ekki, flutningastjórnun eða hvað það væri.[1902]

[1902] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 136 – 137.

3712. Í skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv, sem bar ábyrgð m.a. á flutningakerfi- og stjórnun Samskipa, neitaði hann aðspurður og sagðist ekki muna hvort það hefði verið samstarf milli Samskipa og Eimskips vegna flutninga tengdum Færeyjum. Stuttu síðar í skýrslutökunni sagði (S)frkvstj-millilandasv á hinn bóginn eftirfarandi:

> (S)frkvstj-millilandasv Ég man ekki reyndar hérna hvernig endurskoðaða [neyðar]samkomulagið var, hvort það hélt, innihélt Færeyjar eða ekki sko.
>
> HS Mm.
>
> (S)frkvstj-millilandasv Það kann að hafa verið í því.
>
> HS Mhm.
>
> (S)frkvstj-millilandasv Það var ekki í gamla samkomulaginu frá 2001 minnir mig.
>
> HS Nei.
>
> (S)frkvstj-millilandasv En það kann að hafa verið komið inn í, í, nýrra samkomulagið.[1903]

3713. Í skýrslutökunni lagði lögregla gögn fyrir (S)frkvstj-millilandasv og bauð honum að tjá sig um *„útvíkkað neyðarsamkomulag"* /*„neyðarsamkomulag"* Eimskips og Samskipa og samstarf vegna Færeyja:

> HS Já, þú vilt ekkert tjá þig meira um það?
>
> (S)frkvstj-millilandasv Nei.[1904]

3714. Í skýrslutöku (E)forstj hjá lögreglu kom þetta fram varðandi samstarf Eimskips og Samskipa vegna flutninga tengdum Færeyjum:

> HS Sú breyting sem varð á siglinga-, eða skipakerfi eða siglingaáætlun Eimskips þarna í 1. ágúst 2008 leiddi hún til þess að Eimskip þurfti að kaupa þjónustu af Samskipum, t.d. slot eða eitthvað slíkt.
>
> (E)forstj Nei ég held að, ég veit ekki til þess að við kaupum nokkurnn tíman[n] slot af þeim. Þetta var, ég held að … ég þyrfti að skoða en ég held þetta hafi snúist aðallega um Færeyjar. Það var að breytast buisnessinn í Færeyjum.[1905]

3715. Síðar í skýrslutökunni sagðist (E)forstj aðspurður ekki vita til þess að Samskip og Eimskip hafi, eftir siglingakerfisbreytingu Samskipa árið 2008, haft samstarf vegna flutninga tengdum Færeyjum.[1906]

3716. Í skýrslutöku (E)frkvstj-alþjsv kom fram hjá honum að hann hafi borið ábyrgð á framleiðslukerfi Eimskips á Norður-Atlantshafssviði, þ.á m. þjónustu í Færeyjum.[1907] Aðspurður neitaði (E)frkvstj-alþjsv því að Eimskip og Samskip hafi leitað til hvors annars um siglingar eða slotsamninga vegna Færeyja.[1908]

3717. Breyting á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu er óhjákvæmilega afar mikilvægt málefni og viðfangsefni í rekstri skipafélags. Ekki er trúverðugt að forstjórar Eimskips og Samskipa, sem höfðu verið stjórnendur í áratugi hjá fyrirtækjunum, hafi ekkert vitað og muni ekkert um samstarf fyrirtækjanna vegna flutninga tengdum Færeyjum, sem sannanlega voru fyrir hendi samkvæmt samtímagögnum. Þá sýna samtímagögn eins og áður segir aðkomu þeirra beggja að aðdraganda þessara breytinga og auknu samstarfi fyrirtækjanna. Einnig áttu (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj fjölda funda með undirmönnum sínum um atriði sem féllu undir ólíka verkþætti *„Nýtt*

[1903] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 127 – 129.
[1904] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 138 – 139.
[1905] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 209.
[1906] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 213.
[1907] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 1 – 4, 57, 104, 139 og 210.
[1908] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 211.

upphaf" verkefnisins. Þessi undirmenn Samskipa og Eimskips voru síðan í tíðum samskiptum á sama tíma um málefni fyrirtækjanna.

3718. (E)frkvstj-alþjsv neitaði sem fyrr segir aðspurður að Samskip og Eimskip hafi leitað til hvors annars vegna flutninga tengdum Færeyjum. Sá framburður er í beinu ósamræmi við samtímagögn. Ekki er trúverðugt að einn af æðstu stjórnendum Eimskips, sem hafði starfað í tugi ára hjá fyrirtækinu og bar ábyrgð á flutningum og þjónustu vegna Norður-Atlantshafsins, þ.á m. vegna starfsemi Eimskips í Færeyjum, hafi ekki haft vitneskju um samskipti við keppinautinn vegna samstarfs í flutningum milli Íslands og Færeyja og slotsamstarfs sem fyrirtækin komu á. Undirstrika ber einnig að glærukynningin um *„Verkefnið Nýtt upphaf*" Eimskips og Samskipa var vistuð í tölvu (E)frkvstj-alþjsv sunnudaginn 8. júní 2008, tveimur dögum eftir fund æðstu stjórnenda og stjórnarformanna Eimskips og Samskipa í húsnæði Kjalars að Suðurlandsbraut. Einn verkþáttur verkefnis Samskipa og Eimskips var að meta aukið samstarf í sjóflutningum m.a. með því að *„skiptast á slottum*" í Evrópuflutningum og *„erlendum höfnum*". Samkvæmt kynningunni var (E)frkvstj-alþjsv í vinnuhópi (ásamt (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj) sem hafði verið ákveðið að stofna til að *„taka*" verkefnin áfram. Eins og fjallað er ítarlega um hér að framan hafði (E)frkvstj-alþjsv síðan aðkomu að siglingakerfisbreytingum seinni hluta árs 2008, sbr. umfjöllun í köflum 8.9.2, 8.10.1, 8.12–8.15 og 8.16.5.4, en (E)frkvstj-alþjsv sat t.a.m., ásamt (E)forstj, ítrekað innanhússfundi vegna þessa með m.a. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf, sem voru á þeim tíma í samskiptum við sömu lykilstjórnendur Samskipa vegna þess þáttar *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til takmörkunar á flutningsgetu. Hér er ekki meðtalin aðkoma (E)frkvstj-alþjsv að öðrum þáttum samráðsins á sama tíma, t.d. varðandi *„short sea*" flutninga í Evrópu og frystigeymslur.

3719. (S)aðaleig-stjform-SH vísaði í sínum framburði til þess að upplýsingar um samstarf Samskipa við Eimskips vegna flutninga tengdum Færeyjum ættu að liggja hjá flutningsstjórnunardeild Samskipa. (S)frkvstj-millilandasv var framkvæmdastjóri millilandasviðs á árinu 2008 og bar því ábyrgð á m.a. flutningsstjórnun og siglingakerfinu gagnvart (S)aðaleig-stjform-SH. Þá sýna samtímagögn að (S)frkvstj-millilandasv hafði ríka aðkomu að samskiptum við Eimskip, meðal annars að undirbúa og koma á auknu samstarfi fyrirtækjanna í sjóflutningum og útvíkkun á *„neyðarsamkomulagi*" fyrirtækjanna, vegna siglinga milli Íslands og Evrópu, þ.á m. samstarfs vegna sjóflutninga milli Íslands og Færeyja, sbr. umfjöllun í kafla 8.19. Í dæmaskyni má nefna að 15. október 2008, svaraði (S)frkvstj-millilandasv tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. október 2008. Í tölvupóstinum segir (S)frkvstj-millilandasv að Samskip leggi til að *„við gerum almennan slot sharing samning á milli félaganna sem gera báðum aðilum mögulegt að bóka skip hvors annars á fyrirfram umsömdum verðum. Færeyjaverð myndu falla undir slíkt samkomulag. Við komum með tillögu að slíku samkomulagi í vikunni ef ykkur hugnast þessi leið.*" (E)frkvstj-flutnkerf svaraði samdægurs: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu*", sbr. kafla 8.19.3. Um kvöldið sama dag, 15. október 2008, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og kvaðst hafa rætt við Eimskip þennan dag um flutninga fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja, sbr. kafla 8.19.3. Þann 16. október 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvort Eimskip væri búið að *„kíkja á flutninginn frá Reykjavík til Færeyja*", sbr. kafla 8.19.4. Af samtímagögnum verður ráðið að í lok október 2008 var fyrir hendi eða hafði komist á samstarf milli Eimskips og Samskipa vegna flutninga milli Íslands og Færeyja.

3720. Framangreint sýnir að (S)frkvstj-millilandasv þekkti vel atvik sem vörðuðu samstarf Samskipa við Eimskips vegna flutninga tengdum Færeyjum. Í skýrslu (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu bar hann á hinn bóginn við minnisleysi. Athygli vekur þó að (S)frkvstj-millilandasv tengdi siglingakerfisbreytingarnar og samstarf Eimskips og Samskipa vegna Færeyja við *„neyðarsamkomulag*" fyrirtækjanna og endurskoðun þess. Þegar (S)frkvstj-millilandasv var boðið að tjá sig frekar um það og hið *„útvíkkaða neyðarsamkomulag*" neitaði hann á hinn bóginn að tjá sig frekar.

3721. Sú staðreynd að (S)frkvstj-millilandasv, þáverandi yfirmaður siglingakerfa Samskipa, kaus í skýrslutöku hjá lögreglu að útskýra ekki nánar þessa tengingu og samstarf er ekki til stuðnings því

að um lögmæta háttsemi hafi verið að ræða. Hafa ber í huga að við sama tilefni kaus (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig ekki um samskipti við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips þegar hann var við störf hjá Samskipum á árunum 2008 til 2011.[1909]

9.12.3. Hraðflutningar frá Rotterdam til Reykjavíkur

3722. Eitt af viðfangsefnum „*Nýtt upphaf*" verkefnisins vegna breytinga á siglingakerfum seinni hluta árs 2008 tengdist grænmetis- og ávaxtaflutningum frá Rotterdam til Íslands á svokallaðri „*Rotterdam Express*"-leið Samskipa. Undir þessa leið féllu t.d. flutningar á viðkvæmri og lítt geymsluþolinni matvöru, t.a.m. flutningar Samskipa fyrir BÚR. Verða nú helstu þættir þessa dregnir saman.

3723. Þann 14. júlí 2008 sat (S)aðaleig-stjform-SH stjórnarfund Samskipa Holding þar sem hann fór yfir og rætt var um samstarf við Eimskip vegna breytinga á siglingakerfum. Var á þeim fundi ákveðið að kanna þetta nánar. Um kvöldið 24. júlí 2008 fékk (S)aðaleig-stjform-SH sent skjalið „*Siglingakerfi – hagræðing*" frá undirmanni (S)frkvstj-millilandasv, sbr. kafla 8.10 og 8.13. Þar var fjallað um breytingar á siglingakerfi Samskipa, takmörkun á flutningsgetu og samstarf við Eimskip vegna þessa. Eins og eftirfarandi skjáskot sýnir var m.a. fjallað um þessa útfærslu ef Samskip takmörkuðu flutningsgetu með því að fara úr fjögurra skipakerfi í þriggja skipakerfi:

Samskip	
Árlegur sparnaður v/ færri skipa (eitt skip út)	530
T/C risk á 4. skipinu	-50
Tapaðar tekjur v/ minni flutningsgetu - 60.000 t af áli	-50
Aukakostnaður v/ færslu milli terminala með ál í RTM	-30
Töpuð framlegð í útflutningi frá FO	-30
Grænmeti fyrir BÚR	-50
Ávinningur p.a.	**320**
Eimskip	
Tekjur af álútflutningi fyrir Samskip	50
Tekjur af innflutningi á grænmeti fyrir Samskip	50
Ávinningur p.a.	**100**

3724. Með þessari breytingu sinntu Samskip ekki lengur innflutningi á grænmeti og ávöxtum fyrir BÚR. Sökum þessa var í skjalinu lagt til grundvallar að tekjur Samskipa myndu minnka um 50 milljónir kr. Þetta var þó háð forsendu um aukið samstarf við Eimskip. Sést þetta af eftirfarandi athugsemd sem fram kemur í dálknum við hliðina á þessari umfjöllun um BÚR:

„Að því gefnu að hægt verði að semja við EÍ um föst slot í viku á Suðurleið fyrir þetta tapast ekki öll framlegðin (annars tapast öll velta -80 mkr)"

3725. Ábati Eimskips samkvæmt framangreindu fólst annars vegar í því að taka að sér „*fyrir Samskip*" hluta af þeim útflutningi á áli til Rotterdam sem féll undir samning Samskipa við Alcoa og hins vegar að annast „*fyrir Samskip*" innflutning á grænmeti og ávöxtum fyrir BÚR sem Samskip myndu ekki geta sinnt með því að fara úr fjögurra skipakerfi í þriggja skipakerfi.

[1909] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 17.

3726. Daginn eftir að (S)aðaleig-stjform-SH fékk umrætt skjal funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip eða 25. júlí 2008. Á þeim fundi voru rædd málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið, þ.á m. slotsamstarf og fækkun skipa. Eftir þann funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S og var fundarefnið *„New beginning“*, sbr. kafla 8.13.

3727. Samtímagögn sýna að grænmetis- og ávaxtaflutningar frá Rotterdam voru áfram hluti af viðræðum og samstarfi Samskipa og Eimskips í kjölfarið. Þann 15. október 2008 héldu (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-skiparek fund þar sem rætt var um þau viðfangsefni og verkefni sem féllu til vegna fyrirhugaðra breytinga á siglingakerfi Samskipa. Á fundinum skiptu stjórnendurnir með sér verkefnunum. Á fundinum voru (S)forstö-innfl1 falin eftirtalin verkefni, sbr. tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH sama dag og nánari umfjöllun í kafla 8.19.3:

„1. Grænmeti

-(S)forstö-innfl1 kanni hvort / hvernig hægt að rúta eftir að R'dam express rúta breytist.

2. Slot verð EI [Eimskip]

-(S)forstö-innfl1 ræði við EI [Eimskip] *um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl“*

3728. Á fundi lykilstjórnenda Samskipa 15. október 2008 var þannig ekki eingöngu ákveðið að (S)forstö-innfl1 ætti að huga að ferskvöruflutningum sem höfðu til þessa farið með *„Rotterdam express“* leið Samskipa, heldur einnig að ræða við Eimskip um almennt slotverð vegna inn- og útflutnings. Undir slíkt féllu meðal annars framangreindir flutningar á ferskvöru til landsins. Eins og áður sagði var í skjalinu *„Siglingakerfi – hagræðing“* frá 24. júlí 2008 vísað til slot samstarfs við Eimskip í tengslum við þennan innflutning á grænmeti og ávöxtum fyrir BÚR.

3729. Í mgr. 962-963 í athugasemdum Samskipa við AI segir þetta um framangreindan tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH 15. október 2008:

„[…] (S)forstö-innfl1 fékk það verkefni í tengslum við umrædda flutninga fyrir BÚR að kanna möguleika á því hvort Samskip gætu haldið áfram að bjóða BÚR upp á viðskiptin með því að sinna hluta af flutningum fyrir fyrirtækið á grundvelli slotsamninga við Eimskip á milli Íslands og Evrópu. Orðalag (S)aðaleig-stjform-SH í tölvupóstinum, þ.e. að „(S)forstö-innfl1 ræði við EÍ um almenn slotverð hjá þeim“ staðfestir að engar slíkar viðræður höfðu farið fram á milli félaganna á þessum tíma.

Ofangreindar aðgerðir fólu í sér sértæk viðbrögð Samskipa við óvenjulegur aðstæður til að leysa yfirvofandi örðugleika í flutningum fyrir mikilvæga viðskiptavini og miðuðu að því að tryggja áfram virka samkeppni á íslenskum flutningamarkaði.“

3730. Samkvæmt þessu staðfesta Samskip að fyrirtækið hafi rætt við Eimskip um annars vegar slotsamning vegna innflutnings fyrir BÚR og hins vegar um almenn slotverð. Ekki eru hins vegar lögð fram nein gögn sem tengjast þessu viðræðum. Hér ber hins vegar að hafa í huga að verulegt ósamræmi er í umfjöllun Samskipa um BÚR og Eimskip. Í umfjöllun um atvik í nóvember 2008 sem tengdust BÚR staðhæfa Samskip þetta í mgr. 1097:

„Áréttað er að <u>engin samskipti</u> áttu sér stað á milli Samskipa og Eimskips í tengslum við BÚR.“

3731. Dregur þetta ósamræmi úr trúverðugleika umfjöllunar Samskipa. Hvað sem því líður eru samtímagögn skýr og sýna samskipti milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í m.a. október 2008 sem tóku m.a. til *„almenns slot sharing samnings“*, *„almennt slot verð“* og *„grænmeti“*.

3732. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þessi samskipti eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt var. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3.

3733. Samtímagögn sýna að framangreind samskipti fyrirtækjanna tengdust *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Flutningar á grænmeti og ávöxtum frá Rotterdam til Íslands voru einn þáttur af mörgum sem féll undir víðtækt samráð fyrirtækjanna, sbr. m.a. framgreind gögn sem voru (S)aðaleig-stjform-SH 24. júlí 2008 og umfjöllun um samskipti fyrirtækjanna eftir að (E)frkvstj-flutnkerf lýsti því yfir við (S)frkvstj-millilandasv 15. október 2008 að Eimskip væri tilbúið að skoða *„allt"* í samstarfi við Samskip.

3734. Hvað sjóflutning á grænmeti- og ávöxtum varðar urðu atvik þau að með breytingu Samskipa á siglingakerfi (fækkað úr fjórum í þrjú skip) í lok október 2008 féll út *„Rotterdam express"* leiðin út hjá Samskipum. Eftir samskipti Samskipa og Eimskips m.a. um BÚR flutninga varð útfærslan sú að sjóflutningsviðskipti BÚR færðust til Eimskips frá Samskipum.[1910] Var það í samræmi framangreind samtímagögn sem sýna ólögmætt samráð í tengslum við breytingu á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu, slotsamninga og tilfærslu viðskiptavina við fækkun skipa.

3735. Í mgr. 1012 og 1096 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að tilfærsla á flutningum BÚR til Eimskips hafi verið fórnarkostnaður hjá Samskipum svo fyrirtækinu væri kleift að hagræða í siglingakerfinu og fara í þriggja skipakerfi. Sem fyrr segir staðhæfa Samskip í mgr. 962 að hafa rætt við Eimskip um innflutning fyrir BÚR og hið öndverða kemur frá í mgr. 1097. Eins og rakið er í kafla 25.37.3 er ekki unnt að fallast á sjónarmið Samskipa um að þessi atvik séu ekki til vitnis um ólögmætt samráð við Eimskip.

9.12.4. Flutningar milli Íslands og Bretlands, Noregs o.fl. viðkomuhafna

3736. Gögn málsins sýna að árið 2009 var samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum aukið enn frekar og tengdist það breytingum Samskipa á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu í lok október 2008. Fólst þetta í sjóflutningum Eimskips fyrir dótturfélag Samskipa, Jóna. Tók Eimskip að sér annast fyrir Jóna innflutning frá Bretlandi. Þá er einnig fyrirliggjandi að samstarf Eimskips og Jóna tók til sjóflutninga tengdum Noregi og fleiri áfangastöðum um heim allan. Átti þetta samstarf sér stað út brotatímabil þessa máls.

3737. Hafa Samskip staðfest þetta. Í bréfi fyrirtækisins til Samkeppniseftirlitsins frá 20. nóvember 2018 segir að aukið samstarf Eimskips og Jóna hafi komið til vegna vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa haustið 2008.

3738. Þessum þætti í hinu ólögmæta samráði Samskips og Eimskips er ítarlega lýst í kafla 16.6. Samhengisins vegna er hins vegar rétt að tiltaka hér nokkur gögn sem sýna að um var að ræða verulega flutninga Eimskips fyrir Jóna:

- Þann 5. október 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna þar sem fram kom að *„ansi mikill hluti"* af innflutningi Jóna frá Immingham í Bretlandi færi með Eimskip.

- Þann 24. október 2011 sendi (S)frkvstj-Jóna tölvupóst til framkvæmdastjóra hjá Eimskip, (E)frkvstj-sala/þj, og vísaði til þess að Jónar hafi aukið viðskipti við *„Eimskip verulega á þessu ári. Magnaukningin er margföld frá fyrra ári"*.

- Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH frá 25. október 2011 fjallaði hann um siglingakerfið (*„kerfispælingar"*). Í því samhengi vísaði hann til þessa umtalsverðu flutninga Eimskips fyrir Samskip: *„Uk magn sem fer með EI í dag"*.

[1910] Í fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 02.12.2008 kom fram að flutningar BÚR væru komnir til Eimskips. Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent þann 13.10.2017. Eimskip Ísland – Fundargerð, dags. 02.12.2008.

- Þann 1. ágúst 2012 sendi (S)frkvstj-Jóna tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og sagði „*Við erum að beina öllu á ykkur frá USA […] Töluvert af gámum*".

- Þann 22. september 2012 sagði (S)frkvstj-Jóna við starfsmann Eimskips að Jónar hafi „*beint viðskiptum til Eimskips fyrir tugi millona krona a s.l 2 árum*".

3739. Endurspeglar framangreint hvernig Samskip og Eimskip héldu áfram eftir árið 2008 að leysa úr einstökum viðfangsefnum tengdum siglingakerfisbreytingum með samstilltum aðgerðum og til marks um að samráð fyrirtækjanna hafi verið samfellt.

9.12.4.1. Skýringar stjórnenda

3740. Í upplýsingagjöf (S)aðaleig-stjform-SH til Samkeppniseftirlitsins í september 2013 var hann spurður um samvinnu eða samstarf milli Samskipa og Eimskips. (S)aðaleig-stjform-SH upplýsti ekki um flutninga Eimskips fyrir Jóna, hvorki vegna Bretlands eða annarra viðkomu- eða áfangastaða.[1911] Við skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH hjá lögreglu í maí 2018 kvaðst hann aðspurður ekki þekkja að Samskip og Eimskip hafi þurft að sinna saman flutningum vegna Bretlands í kjölfar siglingakerfisbreytinga haustið 2008.[1912]

3741. Við skýrslutöku (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu í maí 2008 sagðist hann ekki reka minni til samstarfs við Eimskip á siglingaleiðum eftir breytingu siglingakerfa árið 2008, þ.á m. vegna siglinga tengdum Bretlandi. Hann tengdi þó samstarfið við „*neyðarsamkomulag*" Samskipa og Eimskips: „*Ekki nema þá undir mögulega þá þessu neyðarsamkomulagi, ég, mig rekur ekki minni til þess að það hafi verið neitt, neitt slíkt og alls ekki reglulega sko, hafi það verið eitthvað.*"[1913]

3742. Í upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 greindi (S)frkvstj-Jóna hins vegar frá því að Jónar hafi átt í samskiptum við Eimskip vegna m.a. „*almennra flutninga frá Bretlandi*". Aðspurður kvaðst hann hafa verið í samskiptum við m.a. (E)frkvstj-sala/þj vegna þessa samstarfs.[1914]

3743. Í upplýsingagjöf (E)frkvstj-sala/þj hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 upplýsti hann hvorki um samstarfið vegna flutninga tengdum Bretlandi né um samskipti sín við (S)frkvstj-Jóna.[1915]

3744. Í upplýsingagjöf (E)forstj hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 var hann spurður hvort starfsmenn Eimskips og Samskipa hefðu átt í samskiptum á síðastliðnum árum. (E)forstj svaraði:

„*Nei, ekki, ekki svo ég viti annað en út af til dæmis Ameríkusamningnum og út af samningum frá Bretlandi. Það eru samningar sem að maður veit til að hafi verið sendir hingað*[1916] *vegna þess að við höfum verið að reyna að fá ykkur til að setja grænt ljós að við megum gera samning við þá, vegna þess að við vitum stundum ekki hvoru megin við vegginn við eigum að vera, því að ef við gerum ekki samning þá gætum við líka verið kærðir fyrir að halda þeim fyrir utan, þannig að það er svolítið óþægilegt stundum að vera að skrifa undir samninga og ég held þeir hafi verið að biðja okkur að skrifa undir samning núna bara í gær eða fyrradag*."

3745. Sagði (E)forstj að annars vegar (E)frkvstj-sala/þj og hins vegar (S)forstö-útfl og (S)aðaleig-stjform-SH hefðu átt í samskiptum vegna framangreinds.[1917]

[1911] Endurrit af munnlegri upplýsingagjöf Samskipa ([…]) til Samkeppniseftirlitsins dags. 10.09.2013.
[1912] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 137.
[1913] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 127.
[1914] Endurrit af upplýsingagjöf […] 17.09.2013, bls. 6 – 8.
[1915] Endurrit af upplýsingagjöf […] 10.09.2013, bls. 8 – 9.
[1916] […] vísar hér til Samkeppniseftirlitsins.
[1917] Endurrit af upplýsingagjöf […] 17.09.2013.

3746. Í skýrslutöku (E)forstj hjá lögreglu í maí 2018 staðfesti hann að það hafi verið samningur milli Eimskips og Samskipa vegna flutninga Jóna frá Bretlandi. Einnig hélt (E)forstj því fram að samningar vegna þessara flutninga Eimskips fyrir Samskip hefðu verið sendir Samkeppniseftirlitinu.[1918]

3747. Í skýrslutöku (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu sagðist hann halda að Eimskip sinnti flutningum fyrir Jóna frá Bretlandi (frá Immingham til Íslands). Hann kvaðst þó ekki vita hvernig sá samningur liti út eða hver væri meðhöndlun hans. Aðspurður taldi (E)frkvstj-alþjsv líklegt að samstarfið hafi hafist árið 2009.[1919]

3748. Samkvæmt framansögðu greindi (E)forstj frá því að samskipti hefðu verið milli Eimskips og Samskipa út af *„samningum frá Bretlandi.“* (S)frkvstj-Jóna greindi frá því að Jónar hefðu átt í samskiptum við Eimskip vegna m.a. *„Ameríkuflutninga“* og *„almennra flutninga frá Bretlandi“.* Samkvæmt (E)frkvstj-alþjsv hefði þetta samstarf við Samskip hafist á árinu 2009.

3749. Framburðir (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-Jóna eru í samræmi við samtímagögn hvað varðar aukið samstarf Eimskip og Samskipa/Jóna vegna flutninga milli Íslands og Bretlands. Sem fyrr segir kemur fram í bréfi Samskipa frá 20. nóvember 2018 að aukið samstarf Eimskips og Jóna hafi komið til vegna vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa haustið 2008.

3750. (E)forstj greindi frá því að þessu samstarfi við Samskip væri lokið þegar hann gaf skýrslu hjá lögreglu. Ástæðan fyrir því að þessu samstarfi við Samskip lauk sagði hefði verið sú að Samskip væru komin *„með fleiri skip og svona“*. Þetta verður ekki skilið öðruvísi en svo að samstarfi Eimskips og Jóna, sem hófst árið 2009, hafi með beinum hætti tengst fækkun skipa Samskipa og takmörkun á flutningsgetu haustið 2008. Þetta er í samræmi við framangreindar skýringar Samskipa í bréfi fyrirtækisins 20. nóvember 2018.

3751. Samstarf fyrirtækjanna vegna flutninga milli Bretlands og Íslands er því enn ein birtingarmynd þess að þau leituðu til hvors annars og áttu í auknu samstarfi vegna úrlausnarefna sem komu til vegna takmörkunar á flutningsgetu. Renna skýringar Samskipa og framburður (E)forstj stoðum undir samráð Samskipa og Eimskips vegna takmörkunar á flutningsgetu og aukið samstarf í sjóflutningum sem tengdust þeim sem átti sér stað eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst.

3752. Í framburði (E)forstj felst efnislega að Eimskip hafi tilkynnt Samkeppniseftirlitinu um *„samninga“* vegna Bretlandsflutninga og óskað eftir undanþágu frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga. Það er hins vegar ekki rétt. Hvorki var upplýst um þessa samninga né óskað eftir undanþágu. Þá fer þessi fullyrðing (E)forstj ekki saman við staðhæfingu Samskipa um að samstarf Eimskips og Jóna hafi grundvallast á munnlegum samningum.[1920]

3753. Ekki er trúverðugt að (S)aðaleig-stjform-SH, forstjóri Samskipa, og (S)frkvstj-millilandasv, sem bar sem framkvæmdastjóri ábyrgð á sjóflutningi og flutningakerfum fyrirtækisins fram á árið 2011, þekki ekki eða muni ekki eftir samstarfi fyrirtækjanna vegna flutninga tengdum Bretlandi sem voru sannanlega fyrir hendi samkvæmt gögnum málsins.

3754. Þvert á þessa framburði (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv sýna samtímagögn aðkomu þeirra að þessum þætti samráðsins. Í dæmaskyni má nefna framangreindan tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH frá 25. október 2011 þar sem þetta kom framhjá forstjóranum *„Uk magn sem fer með EI* [Eimskip] *í dag“*. Stuttu áður, þann 10. september 2011, hafði (S)forstö-innfl1 áframsent samskipti við (S)frkvstj-Jóna til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv og kvartað undan miklum og auknum flutningum Jóna með Eimskip frá Immingham. Kallaði (S)forstö-innfl1 eftir skýrri stefnu stjórnenda Samskipa í málinu og vildi loka á þetta, sbr. umfjöllun í kafla 16.6. Við því var ekki orðið af hálfu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv og hélt samstarf fyrirtækjanna áfram. Ljóst er af samtímagögnum og stöðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv sem æðstu

[1918] Endurrit af upplýsingagjöf […] 17.09.2013. Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 88 – 89, 214 og 227.
[1919] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 225 – 226.
[1920] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 20.11.2018.

stjórnenda Samskipa að samstarf Jóna og Eimskips fór fram að undirlagi og með vitneskju (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv.

3755. Virt saman gefur framangreint til kynna að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv hafi í framburðum sínum viljað leyna hinu umfangsmikla ólögmæta samstarfi sem fólst í flutningum Eimskips fyrir Jóna. Hér ber þó að horfa til þess að vísan (S)frkvstj-millilandasv til *„neyðarsamkomulagsins“* vegna samstarfs um flutninga sem tengdust Bretlandi á sér stoð í gögnum málsins. Samtímagögn sýna skýrlega *„neyðarsamkomulag“* fyrirtækjanna frá 2001 og 2010 tók til *„venjulegra flutninga“* (óháð neyð) milli Íslands og Evrópu og innan Evrópu, m.a. vegna flutninga til og frá Bretlandi, sbr. umfjöllun um samkomulagið og ólögmæti þess í köflum 5.4 og 16.4. Hinir umfangsmiklu flutningar Eimskips fyrir Jóna voru hins vegar ekki á grundvelli *„neyðarsamkomulagsins“*.

9.12.5. Flutningar milli Íslands og Norður – Ameríku

3756. *„Nýtt upphaf“* verkefnið tók til aðgerða í *„núverandi siglingakerfum tengdum Íslandi“*, sbr. glærukynningin sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Átti þannig að skoða samstarf bæði vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku (nefnt *„US/Kanada“* í glærukynningunni) og milli Íslands og annarra Evrópulanda (nefnt *„Evrópurútur“* í glærukynningunni).

3757. Eins og lýst hefur verið breytti Eimskip *„Evrópurútu“* sinni og takmarkaði flutningsgetu sína í ágúst 2008. Í lok október 2008 breytti Samskip sinni *„Evrópurútu“* og takmarkaði flutningsgetu. Í nóvember 2008 breytti Eimskip *„US/Kanada“* rútunni og takmarkaði flutningsgetu. Í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið áttu fyrirtækin samráð um framangreint.

3758. Í glærukynningunni um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* kom fram að vegna Norður-Ameríku skyldi unnið að nýjum flutningasamningi milli Samskipa og Eimskips sem taka átti gildi 1. september 2008. Jafnframt skyldu Samskip taka *„magn til/frá US og Kanada til að setja í kerfið“*.

3759. Samkvæmt þessu ætluðu fyrirtækin að halda áfram samstarfi í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og jafnframt að auka það. Eins og áður hefur komið fram er unnt að flytja farm á milli Íslands og Norður-Ameríku með a.m.k. tvennum hætti. Annars vegar í beinum siglingum til og frá Íslandi og hins vegar siglingum um t.d. Rotterdam og þaðan til eða frá Norður-Ameríku.[1921] Á rannsóknartímabilinu annaðist aðeins Eimskip beinar áætlunarsiglingar milli Íslands og Norður-Ameríku. Samskip buðu viðskiptavinum sínum upp á annars vegar TA-flutninga og hins vegar beina flutninga með skipi Eimskips. Samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf“* verkefnið ætluðu Samskip að draga úr TA-flutningum í samkeppni við Eimskip og setja þess í stað flutningamagn *„í kerfið“*, þ.e. flutningakerfi Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku.

3760. Samskip og Eimskip náðu ekki að ljúka gerð nýs samnings um samstarf í Norður-Ameríku fyrir 1. september 2008. Sá áfangi í *„Nýtt upphaf“* verkefninu kláraðist 7. janúar 2009. Verður í næsta kafla lýst m.a. atvikum sem tengjast þeim verkþætti í þessu samráðsverkefni Samskipa og Eimskips.

3761. Samhengisins vegna er rétt að taka hér fram að í byrjun janúar 2009 hafði Eimskip fækkað skipum í Norður-Ameríku flutningum í nóvember 2008 og fyrirtækin gert með sér samkomulag um samstarf vegna Norður–Ameríku flutninga. Með þessum samningi var staðfest að Samskip og Eimskip myndu eiga með sér áframhaldandi samstarf á þessari flutningaleið og aukið gámasamstarf, en Samskip myndu ekki sinna þessum flutningum alfarið upp á eigin spýtur (t.d. með því að sigla eigin skipi eða með TA-flutningum til og frá Íslandi að flestu eða öllu leyti). Var þessi samnýting flutningakerfa í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008 og ein af fleiri samráðsaðgerðum sem tengdust siglingakerfum fyrirtækjanna, samnýtingu þeirra og takmörkun á flutningsgetu.

[1921] Svonefndir *„Trans-Atlantic“* flutningar, TA-flutningar eða TAS-flutningar. Hér eftir TA-flutningar.

10. ATVIK FRÁ 20. OKTÓBER 2008 – VERÐHÆKKANIR, NORÐUR-AMERÍKA O.FL.

3762. Í kaflanum hér að framan var lýst atvikum frá og með 20. október 2008 sem varða samráð Samskipa og Eimskips m.a. um breytingar á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu, leigu og not á gámum og flutninga fyrir Alcoa.

3763. Í þessum kafla verður fjallað um önnur atvik sem gerðust samhliða og voru hluti af ólögmætu samfelldu samráði fyrirtækjanna. Í kaflanum er nánar tiltekið fjallað um atvik sem varða þá verkþætti *„Nýtt upphaf"* verkefnis Samskipa og Eimskips sem tók til samstarfs í Norður-Ameríku flutningum og landflutningum. Samhliða framangreindu verða rakin samtímagögn sem sýna áframhaldandi verðhækkanir fyrirtækjanna sem áttu sér stað samfara samskiptum og vinnslu þeirra vegna verkþátta *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Einnig verður í kaflanum vikið að öðrum verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Verður fjallað atriði sem tengjast verkþáttunum *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"*, *„Samstarf um skipaafgreiðslu"* og *„Frystigeymslurekstur"*, sbr. glærukynningin sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.

3764. Til skýringar vísast jafnframt til yfirlitsins í kafla 9.1.1 sem lýsir samskiptum Samskipa og Eimskips frá 20. október 2008 og til með janúar 2009.

3765. Samhengisins vegna er nauðsynlegt að taka saman og rifja upp atvik sem áttu sér stað fyrir 20. október 2008. Um er að ræða atvik sem varða samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, samráð í landflutningum og verðhækkanir, þ.m.t. atvik undir lok árs 2008 sem tengjast innheimtu á olíugjaldi (BAF og FAF) gagnvart viðskiptavinum. Einnig verða rifjuð upp tiltekin samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips sem hafa þýðingu í þessu samhengi.

10.1. Upprifjun

3766. Í köflum 7.2.1 og 7.5.5.2 er fjallað um Norður-Ameríku samstarf Samskipa og Eimskips í aðdraganda fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008. Horfa ber m.a. til þessa:

- Eins og áður hefur komið fram er unnt að flytja farm milli Íslands og Norður-Ameríku með a.m.k. tvennum hætti. Annars vegar í beinum siglingum til og frá Íslandi og hins vegar með svonefndum TA-flutningum. Eimskip annaðist beinar áætlunarsiglingar milli Íslands og Norður-Ameríku. Samskip buðu viðskiptavinum sínum upp á annars vegar TA-flutninga og hins vegar bein flutninga með skipi Eimskips. Í mgr. 968 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að TA-flutningar fyrirtækisins á árinu 2008 hafi verið um 59% af heildarflutningum fyrirtækisins til og frá Norður Ameríku en að meðaltali 71% árin 2008-2013. Það sem eftir stóð var flutt með Eimskip.

- Eimskip og Samskip höfðu átt í ólögmætu samráði um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku frá 1. september 2004. Fólst það í flutningum Eimskips fyrir Samskip í beinum áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Var þetta ólögmæta samráð fyrir hendi í júní 2008. Er þetta viðurkennt í 1. gr. sáttar Eimskips frá 16. júní 2021.

- Á fyrri hluta ársins 2008 var fyrirtækjunum ljóst að þau störfuðu eftir útrunnum og ólögmætum samningi að þessu leyti.

- Í aðdraganda fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 var óánægja og/eða lítill áhugi innan beggja fyrirtækjanna á Norður-Ameríku samstarfinu. (E)deildstj-útfl1 sendi tölvupóst til (E)forstö-útfl og gagnrýndi harðlega samvinnuna við Samskip um Norður-Ameríku flutninga. Tók (E)deildstj-útfl1 síðan saman *„svarta skýrslu"* sem sýndi nánar fram á neikvæðar fjárhagslegar hliðar á þessum flutningum. Óánægja með þetta samstarf við Samskip var kynnt fyrir (E)forstj og ákveðið að ræða hann. (S)aðaleig-stjform-SH íhugaði í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv að segja upp Norður-Ameríku samningnum við Eimskips og benti á þetta því til stuðnings; *„gott sem ekkert magn er að fara þangað"*. Var (S)aðaleig-stjform-SH þannig með það til skoðunar að

Samskip myndu hættu samstarfinu og myndu auka samkeppni við Eimskip með því að snúa sér alfarið að TA-flutningum.

- Þrátt fyrir framangreint reyndist mikill áhugi á því hjá Samskipum og Eimskip að koma á samskiptum um nýjan Norður-Ameríku samning. Heildarmat á viðkomandi gögnum gefur til kynna að með þessu hafi átt að skapa vettvang fyrir aukið ólögmætt samráð fyrirtækjanna sem tók til langflestra þátta í starfsemi fyrirtækjanna (þ.e. ekki eingöngu samstarfs í flutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku).

3767. Varðandi atriði sem tengdust verðlagningu og öðrum þáttum í samkeppni milli Samskipa og Eimskips fram til 6. júní 2008 er brýnt að rifja eftirfarandi upp:

- Í lok janúar 2008 var vistuð glærukynning á tölvudrifi yfirstjórnar Samskipa merkt (S)frkvstj-millilandasv. Þar kom meðal annars fram um sjóflutninga: *„Rates under pressure in connection with renewal of large import contracts"* og *„Large contracts open for renegotiation next year *Price war"*, sbr. kafla 6.7.2.

- Í maí 2008 höfðu stjórnendur Samskipa til skoðunar að bregðast við því sem þeir töldu fyrirhugaðri minnkandi eftirspurn eftir sjóflutningum með því að hefja markaðssókn eða *„herferð"* gegn Eimskip og Atlantsskipum, *„sækja sterkt"* og afla sér nýrra viðskiptavina, þ. á m. sækja á mikilvægustu viðskiptavini Eimskips. Var þannig til skoðunar að mæta áskorunum á markaði m.a. með því að auka verulega verðsamkeppni við keppinauta, sbr. kafla 6.7.6.

- Tölvupóstur sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)aðaleig-stjform-SH kl. 22:57 fimmtudaginn 5. júní 2008 sýnir að aðstoðarforstjóri Samskipa og framkvæmdastjóri yfir sjóflutningum taldi *„herferð"* gegn Eimskip raunhæfa og koma til álita sem hluta af viðbrögðum Samskipa við fyrirhuguðum samdrætti í innflutningi, sbr. einnig glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 17. maí 2008. Taldi (S)frkvstj-millilandasv að markaðssókn gæti skilað Samskipum 41 þúsund tonnum í auknum flutningum, sbr. kafla 7.2.1.2.

3768. Eftir fund stjórnarformanna og forstjóra Samskipa og Eimskips föstudaginn 6. júní 2008 áttu sér stað eftirfarandi atvik sem tengjast m.a. annars vegar verðlagningu Samskipa og Eimskips og hins vegar Norður-Ameríku samstarfinu.

3769. Í „glærukynningunni um *„Verkefnið Nýtt upphaf"* sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði sunnudaginn 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir sagði m.a. eftirfarandi:

„US/Kanada

- *Frá US unnið að nýjum samningi og þarf að taka gildi frá 1. september*
- *Samskip tekur saman magn til/frá US og Kanada til að setja í kerfið"*

3770. Með þessu var samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum til og frá Norður-Ameríku orðið hluti af því umfangsmikla ólögmæta samráði sem fólst í *„Nýtt upphaf"* verkefninu, sbr. m.a. kafla 7.5.5.3. Með *„Nýtt upphaf"* verkefninu lögðust því af öll áform um að fyrirtækin hættu hinu ólögmæta samstarfi. Markmið fyrirtækjanna var samvinna og samnýta flutningakerfi, bæði á sjó- og landi.

3771. Samtímagögn sýna að eftir 6. júní 2008 lögðust af áform Samskipa um að mæta áskorunum með samkeppni við Eimskip.

3772. Eftir 6. júní 2008 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli m.a. eftirfarandi stjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu fyrirtækjanna annars vegar og sjóflutningum eða landflutningum hins vegar.

- Stjórnendur Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna og/eða verðlagningu sjóflutninga ((S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-

EimÍsl[1922] og (E)forstö-innfl) áttu ítrekað í samskiptum sín á milli seinni hluta ársins 2008. Samskip staðhæfa að á fundum þessara stjórnenda hafi aðeins verið rætt um endurnýjun á Norður-Ameríku samningi fyrirtækjanna og að sótt hafi verið um undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislega þegar nýr samningur lá fyrir í byrjun árs 2009. Þegar gögn málsins eru virt saman er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins þessi samskipti hafi m.a. tekið til framkvæmdar á *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Það samvinnuverkefni Samskipa og Eimskips hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt var um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Er það niðurstaða eftirlitsins að á þessum fundum hafi fyrirtækin m.a. haft með sér ólögmætt samráð sem sem tók til breytinga á siglingakerfum, takmörkunar á flutningsgetu, markaðsskiptingu og sjóflutninga milli Íslands og bæði Evrópu og Norður-Ameríku.

- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl voru framkvæmdastjórar landflutninga Eimskips og Samskipa. Báru þeir því ábyrgð á landflutningakerfum fyrirtækjanna og verðlagningu á landflutningum. Áttu þeir ítrekað í samskiptum sín á milli. Undirmenn þeirra, t.d. (E)svæðisstj1 og (S)forstö-landfl, áttu einnig í samskiptum. Samskip staðhæfa að á fundum þessara stjórnenda hafi ekkert ólögmætt samráð átt sér stað. Þeir hafi t.d. rætt um mögulega samvinnu í landflutningum sem ekki hefði verið framkvæmd án undanþágu frá Samkeppniseftirlitinu. Þegar gögn málsins eru virt saman er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þessi samskipti hafi m.a. tekið til framkvæmdar á *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Það samvinnuverkefni Samskipa og Eimskips hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt var um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er að á þessum fundum hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem tengdist landflutningum fyrirtækjanna. Hafi það m.a. tekið til skiptingar markaða og aukinnar samvinnu í innanlandsþjónustu.

- Samráð Samskipa og Eimskips um m.a. að takmarka flutningsgetu og skipta mörkuðum var sem slíkt til þess fallið að skapa skilyrði til að halda uppi eða hækka verð. Í þessu sambandi ber að virða saman samskipti umræddra lykilstjórnenda og samhliða aðgerðir innan Samskipa og Eimskips þar sem annars vegar var unnið að verkþáttum sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið og hins vegar unnið að hvers konar hækkun á verði. Eins og rökstutt er í kafla 11.21 er það það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í reglubundnum samskiptum fyrirtækjanna á m.a. árinu 2008 hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Voru samskipti umræddra lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa einnig í eðli sínu til þess fallin að draga úr óvissu og sjálfstæði þessara keppinauta sem samanlagt voru með yfirburða markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi og í landflutningum.

3773. Tölvupóstar frá 10. og 13. júní 2008 milli (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 sýna fram á ólögmætt verðsamráð milli Eimskips og Samskipa. Tók það til takmörkunar á afslætti fyrirtækjanna og sýna gögnin framkvæmd á þessu samráði eftir árið 2008, sbr. kafla 8.1 og 14.56.

3774. Einnig var m.a. um að ræða þessi samskipti milli stjórnenda Samskipa og Eimskips í júní 2008, sbr. kafla 7.7.1, 8.2 og 8.3:

- Tölvupóstur (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf frá 20. júní 2008. Vísaði hann til samskipta við (E)frkvstj-flutnkerf deginum á undan. Fékk (S)forstö-útfl afrit af þessum tölvupósti.

- (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain voru í Rotterdam 23. og 24. júní 2008 og sýna gögnin að þeir hafi hitt (S)frkvstj-MCL og rætt um um *„short sea"*-hluta *„Nýtt upphafs"* verkefnisins.

[1922] […] bar sem forstjóri Eimskips á Íslandi einnig ábyrgð gagnvart […] á landflutningakerfi Eimskips og verðlagningu á innanlandsþjónustu.

- (E)forstj og yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku ((S)frkvstj-N-Am) hittust á fundi 25. júní 2008.

- Viðskiptastjóri í innflutningsdeild Samskipa ((S)viðskstj) greindi (S)aðaleig-stjform-SH þann 25. júní 2008 frá samtali við (E)forstj. Hefði (E)forstj upplýst að Eimskip myndi væntanlega draga úr flutningsgetu í sjóflutningum.

3775. Liggur fyrir að þann 27. júní 2008 hafi (E)forstj viljað skoða hækkun á verði í Norður-Ameríku flutningum en hann hafði sem fyrr segir fundað með (S)frkvstj-N-Am tveimur dögum áður. Þetta kom fram í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf og í honum sagði (E)forstj einnig:

„Semja um meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum"

3776. Átti semsagt að biðja Samskip ættu að hætta að keppa við Eimskip með TA-flutningum og flytja þess í stað meira með Norður-Ameríku skipum Eimskips. Jafnframt vildi (E)forstj flýta gerð nýs Norður-Ameríkusamnings við Samskip, sbr. kafla 8.4. Fjallaði (E)forstj þannig um aðgerðir sem miðuðu að því að takmarka samkeppni og hækka verð á flutningum til og frá Norður-Ameríku. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, sbr. glærukynningu Eimskips sem (E)forstj vistaði 9. júní 2008.

3777. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst ræddu saman 2. júlí 2008. (S)frkvstj-millilandasv upplýsti Eimskip um minnkandi innflutning hjá Samskipum og hvernig fyrirtækið mæti stöðuna á markaðnum næstu mánuðina. (E)frkvstj-skiparekst upplýsti (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl um þetta samtal við (S)frkvstj-millilandasv, sbr. kafla 8.6.

3778. Eftirfarandi átti sér stað daginn eftir, 3. júlí 2008:

- (E)frkvstj-flutnkerf svaraði framangreindum tölvupósti (E)forstj frá 27. júní 2008 og sagði að síðasta verðhækkun hefði tekið gildi 7. apríl 2008 og numið 7,9%. Bætti (E)frkvstj-flutnkerf við að það væri *„spurning hvort við eigum að hækka fljótlega aftur??"* Jafnframt sagði (E)frkvstj-flutnkerf að verið væri að vinna að samningi við Samskip. Vísaði (E)frkvstj-flutnkerf til samskipta við Samskip og er líklegast að (E)frkvstj-flutnkerf hafi rætt við (S)frkvstj-millilandasv, sbr. kafla 8.8.

- Samskip hófu undirbúning verðhækkana. Þann 3. júlí 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Í tölvupóstinum sagði: *„Sbr fyrri samtöl, þá þarf ég að fá frá ykkur fyrir helgi: […] millilandasvið, kynnt eins og gert var fyrir mánuði, en lista upp skoðun á því sem breyst hefur í millitíðinni, þe ss alcoa aukið magn, magnþróun í innfl, áhrif gengis, mannskapur, pricing etc"*, sbr. kafla 8.7. Samkvæmt þessu hafði eitthvað *„breyst í millitíðinni"* hjá Samskipum og höfðu stjórnendur hafið undirbúning verðhækkana. Verðlækkun og/eða *„herferð"* gagnvart Eimskip var ekki á dagskrá.

3779. (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi föstudaginn 4. júlí 2008 á kaffihúsinu Mokka. Um fundinn er nánar fjallað í kafla 8.7 en fundurinn tengdist *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Bæði (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hófu vinnu við verðhækkanir í landflutningum strax næsta virka dag.

3780. Eftirfarandi átti sér stað mánudaginn 7. júlí 2008, sbr. kafla 8.9:

- (S)forstö-landfl (sem var forstöðumaður landflutninga og undirmaður (S)frkvstj-innanl) vistaði skjal þennan dag. Í skjalinu er vísað til samstarfs við Eimskip í landflutningum og fjallað um hækkun á verði í þeim flutningum, sbr. kafla 8.9.4.

- (E)forstj og (E)frkvstj-flutnkerf funduðu 7. júlí 2008 og greindi (E)frkvstj-flutnkerf frá því í tölvupósti daginn eftir til (E)forstö-innfl að (E)forstj vildi skoða verðhækkun Norður-Ameríkuflutninga 15. ágúst 2008 um 5 til 7,9% ásamt því að setja *„hækkun á B/L og add fee og búið til nýtt gjald sem heitir chassis fee. Getur þú listað upp viðskiptavini sem eru að flytja með okkur frá USA og hvað þeir eru að borga, erum við að rukka CP gjald og BAF á alla?"*.

- Varðandi *„BAF á alla“* í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf þá er BAF olíugjald sem innheimt var af viðskiptavinum í sjóflutningum, sbr. umfjöllun um það gjald í kafla 5.10. FAF er sambærilegt olíugjald í landflutningum. Liggur fyrir að ekki allir mikilvægir viðskiptavinir Eimskips og Samskipa greiddu BAF og FAF á þessum tíma. Sýna gögnin að bæði Samskip og Eimskip gripu til aðgerða og unnu að því að allir viðskiptavinir myndu greiða BAF á þessum tíma. Voru þessar verðhækkanir til umræðu á fundi Samskipa og Eimskips þann 4. desember 2008, sbr. umfjöllun hér á eftir.

- Í fundarboði (E)forstö-innfl til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-útfl frá 7. júlí 2008 var fjallað um alhliða verðhækkanir Eimskips, þ.e. á þjónustugjöldum í Evrópu, Norður-Ameríku og á Íslandi, innanlandsflutningum og sjóflutningum.

- Sama dag var rætt um verðhækkun á stjórnarfundi Samskipa þann 7. júlí 2008. Í glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH frá fundinum sagði um *„Pricing“* að *„Stóra myndin“* yrði klár í júlí, *„nánari útfærsla“* í ágúst 2008 og að þá þegar yrði hafist handa við innleiðingu hækkunarinnar.

3781. Eftirfarandi átti sér stað 8. júlí 2008:

- Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl frá 8. júlí 2008 kom fram að (S)frkvstj-millilandasv ætti að: *„Eiga jafnframt viðræður við (S)frkvstj-innanl og báðir verði sammála um hækkanir frá innanlandssviði á millilandasvið, og taka þær inn í revised tölur.“* Átti (S)frkvstj-millilandasv m.a. að *„stilla upp tillögu að pricing á þjónustu, hverju muni þær skila og tímamörk á verðlagsbreytingum.“* Fyrr sama dag höfðu (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl hist á fundi sem tengdist *„Nýtt upphaf“* verkefni Eimskips og Samskipa, sbr. kafla 8.9.5.2.

- Sama dag áframsendi (E)frkvstj-innanl efni fundarboðs (E)forstö-innfl frá deginum áður til (E)rekstj-aksturst og (E)sölustj-innanl1 og bað þá um að skoða hækkanir á þjónustugjöldum á Íslandi og á innanlandsflutningum, sbr. kafla 8.9.5.2.

- Sama dag vistaði (S)frkvstj-innanl skjal (S)forstö-landfl frá mánudeginum 7. júlí 2008 um samráð við Eimskip í landflutningum og hækkun á verði, sbr. kafla 8.7 og 8.9.2.

  - Líkt og áður segir átti (E)frkvstj-innanl fund með (S)frkvstj-innanl þremur dögum fyrr (föstudaginn 4. júlí 2008).

3782. Í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, voru settar fram tillögur um víðtækt aukið samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum, sbr. kafla 8.9.2 og 8.9.5. Í minnisblöðunum felast tillögur Samskipa til Eimskips varðandi m.a. niðurlagningu Suðurleiðar hjá Eimskip, slotsamninga og takmörkun á framboði/markaðsskiptingu. Eru þetta allt málefni sem féllu undir eða voru tilgreind í *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* glærunum um *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Fyrir liggur að (S)frkvstj-millilandasv vann þetta minnisblað að beiðni (S)aðaleig-stjform-SH.

3783. Í þessum minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv var einnig fjallað um takmörkun Eimskips á flutningsgetu í Norður-Ameríku siglingum og að Samskip og Eimskip myndu saman stýra hluta innflutnings úr eða í TA-flutninga:

*„**USA** Vegna samdráttar í innflutningi frá Norður-Ameríku er hægt að ná fram kostnaðarhagræðingu í heildarflutningakerfinu til og frá Íslandi með því að Eimskip dragi úr tíðni og flutningsgetu á USA/CA og sinni svæðinu með einu skipi á 21 daga tíðni. Til að tryggja sem besta nýtingu á þessari rútu væri öðrum innflutning frá USA stýrt úr/í TAS kerfið eftir atvikum.“*

3784. Í kafla 8.9.7 rökstutt að Samskip og Eimskip hafi rætt saman í viku 28 (líklegast 9. júlí 2008) um þessar samráðstillögur. Framangreind umfjöllun um Norður- Ameríku flutninga í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv gekk eftir. Eimskip fækkaði um eitt skip í nóvember 2008 í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku.

3785. Í tölvupósti forstöðumanns útflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-útfl, til undirmanns dags. 11. júlí 2008 var fjallað um tekjumyndun Samskipa vegna Alcoa (sem var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa). Sagði (S)forstö-útfl m.a. að hjá Alcoa ætti að miða við allar *„hugsanlegar tekjur er við getum kreist út úr þessu"*. Af þessu má sjá að það var kominn annar tónn í fyrirsvarsmenn Samskipa vegna Alcoa. Áður en aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst eftir fund þeirra 6. júní 2008 voru aðgerðir gagnvart Alcoa ekki taldar auðveldar, sbr. t.d. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)aðaleig-stjform-SH 7. febrúar 2008, sbr. kafla 6.7.2.

3786. Undirbúningur verðhækkana Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008 hófst samkvæmt þessu samtímis sumarið 2008. Á þessu tímamarki höfðu forstjórar og stjórnarformenn fyrirtækjanna fundað 6. júní 2008 og ítrekuð samskipti áttu sér stað milli stjórnenda þeirra í kjölfarið.

3787. Næstu vikur héldu stjórnendur Samskipa áfram að ræða og vinna að verðhækkunaraðgerðum. Þann 14. júlí 2008 fundaði stjórn Samskipa Holding í Reykjavík. Á fundinum var m.a. fjallað um samvinnu við Eimskip. Í kynningu (S)aðaleig-stjform-SH fyrir stjórn Samskipa Holding var m.a. fjallað um frekari verðhækkun en gert hefði verið ráð fyrir í sjóflutningum. Í kynningunni var fjallað um uppfærða áætlun Samskipa fyrir rekstrarárið 2008 og fyrri hluta árs 2009. Var þar gert ráð fyrir; *„General rate increases in addition to budgeted"*, *„Additional revenues"* og *„Tariff increases beyond budget"*. Í kynningunni kom einnig fram að tekjur vegna BAF gjald myndu aukast og að FAF gjald yrði lagt á alla helstu viðskiptavini og að vinna við það myndi klárast 1. september 2008, sbr. kafla 8.10.1.

3788. Líkt og hjá Eimskip var þannig hjá Samskipum fjallað um aðgerðir sem annars vegar miðuðu að almennum verðhækkunum og hins vegar að auknum tekjum vegna m.a. olíugjalda. Fleira kom til. Aðgerðir lutu líka að hækkun á verði til stærstu viðskiptavina, sbr. umfjöllun um Alcoa hér að framan. Eimskip var á þessum tíma að undirbúa hið sama. Samkvæmt fundargerð Eimskips frá 15. júlí 2008 var (E)forstö-innfl að *„greina og undirbúa verðbreytingar á stærstu viðskiptavini í innflutningi"*, sbr. kafla 8.12.

3789. Þann 17. júlí 2008 boðaði (S)aðaleig-stjform-SH (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-umb.erl á fund 22. júlí 2008 til að ræða m.a. um möguleika á hækkun gjaldskrár Samskipa erlendis. Sama dag sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og sagðist vilja ræða við hann á fundi 21. júlí 2008 *„Verðskrárhækkanir"*, hvort vert væri að *„hækka verðskrá, eða sértæka þjónustuliði"* (t.d. FAF), sbr. kafla 8.12.

3790. Daginn eftir fund (S)forstö-innfl1 með (S)aðaleig-stjform-SH, þ.e. 22. júlí 2008, greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá því að hann hefði rætt við (E)forstö-innfl , sbr. kafla 8.12.

3791. Föstudaginn 25. júlí 2008 lýsti (S)aðaleig-stjform-SH því yfir við (S)frkvstj-millilandasv að hann teldi farsælast fyrir Samskip að *„hækka verð á útfl"* og *„pricing, sbr. fyrri umræður"*. Þennan sama dag funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með (E)stjform í tengslum við samráð fyrirtækjanna, sbr. kafla 8.13.

3792. Eftirfarandi átti sér stað 29. júlí 2008:

- Þennan dag boðaði (S)aðaleig-stjform-SH fund með (S)forstö-innfl1 sem halda átti samdægurs. Vildi (S)aðaleig-stjform-SH m.a. ræða *„Verðskrár-framlegð af þjónustuþáttum"* og undir það féll *„tækifæri til að hækka"* verðskrár, *„tækifæri að skerða þjónustustig"* og *„afslættir"*, sbr. kafla 8.14.

- Á fundi m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-innfl o.fl. stjórnenda Eimskips þennan sama dag ræddi (E)frkvstj-innanl um *„hækkanir á innanlandsflutningum og þjónustugjöldum Flytjanda. Hækkun gjaldskrá 9,8% frá og með 11. ágúst 2008"*. Jafnframt kemur fram að verið væri að ræða við alla stærri viðskiptamenn sem ekki greiddu olíugjald (BAF í sjóflutningi og FAF í landflutningi) eða væru með mjög háan afslátt af olíugjaldi. Þetta væri forgangsverkefni hjá (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl, sbr. kafla 8.14.

3793. Þann 31. júlí 2008 gerðist þetta:

- Þennan dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupósta til tveggja undirmanna þar sem fram kom að Samskip ætluðu að hækka gjaldskrá 15. ágúst 2008 og tiltekin þjónustugjöld (LCL og THC) um 40-50%. Þennan dag undirbjó (S)forstö-innfl1 einnig undirmenn sína (viðskiptastjóra innflutnings) að svara viðskiptavinum Samskipa ef viðskiptavinir gerðu athugasemdir við *„mikla"* hækkun Samskipa á BAF í ágúst, sbr. kafla 8.15.

- Sama dag sendi (E)frkvstj-flutnkerf lista til (E)forstö-flutnstý yfir aðgerðir *„sem við erum að fara í USA-Canada-Evrópa"*, sbr. kafla 8.15. Var m.a. um að ræða eftirfarandi aðgerðir:

  - Hækka verð í Norður-Ameríku flutningum um 4 til 7,9%.
  - Endurnýja samning við Samskip frá miðjum september 2008.
  - Setja á nýtt gjald um leigu á gámagrindum (*„chassis fee"*)
  - Innheimta BAF hjá öllum viðskiptavinum.
  - Fækka skipum úr sex í fimm í Evrópuflutningum.

3794. Þann 5. ágúst 2008 áttu þessi atvik sér stað:

- (S)aðaleig-stjform-SH sendi tölvupósta til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj þar sem hann fjallaði annars vegar um verðhækkun Samskipa um miðjan ágúst og hins vegar atriði sem tengdust samráði við Eimskip í siglingum, sbr. kafla 8.15.

- Sama dag sendi (E)frkvstj-flutnkerf glærukynningu í tölvupósti til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl. Þar var fjallað um verðhækkun um miðjan ágúst, lúkningu nýs Norður-Ameríku samnings við Samskip í september 2008 og að innheimta ætti BAF af öllum viðskiptum í innflutningi til Íslands frá Norður-Ameríku. Kemur fram að þessar aðgerðir myndu skila Eimskip auknum tekjum sem næmu árlega 200 þúsund dollurum, sbr. kafla 8.15.7.2.

3795. Þann 6. ágúst 2008 áttu sér stað samskipti milli Samskipa og Eimskips. Standa líkur til þess að um hafi verið að ræða samskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj, sbr. kafla 8.15.1

3796. Þann 11. ágúst 2008 tók gildi 9,8% verðhækkun Eimskips á innanlandsflutningum og þjónustugjöldum innanlands, sbr. kafla 8.15.3. Hafði Eimskip þannig framkvæmt þá verðhækkun sem (E)frkvstj-innanl og undirmenn hans hófu að undirbúa eftir fund hans með (S)frkvstj-innanl þann 4. júlí 2008. Samskip tilkynntu 27. ágúst 2008 um hækkun á verði á landflutningum og daginn eftir var tilkynnt um hækkun á sjóflutningum, sbr. nánar hér á eftir.

3797. Tveimur dögum síðar, 13. ágúst 2008, átti eftirfarandi sér stað:

- Á fundi m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl sama dag var rætt um að *„hækka þarf verð"* gagnvart mikilvægum viðskiptavinum (fyrirtækin Ísafold og Nathan & Olsen) og *„innleiða BAF á þessa aðila"*. Einnig kom fram að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi farið saman á fund Samtaka verslunar og þjónustu til þess að kvarta yfir samkeppni frá Íslandspósti, sbr. kafla 8.15.3, 8.15.4 og 8.15.7.2.

- Líkt og hjá Eimskip funduðu æðstu stjórnendur Samskipa þann 13. ágúst 2008 en (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl sátu framkvæmdastjórafund að morgni þessa dags. Einnig var fundur hjá (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj seinna þennan morgun. Klukkan 12:22 vistaði (S)frkvstj-millilandasv hjá sér verkefnalista fyrir ágústmánuð. Á lista (S)frkvstj-millilandasv frá voru m.a. verkefnin: *„Alcoa-hækkun á útfl"*, *„Útflutningur–hækka"* og *„Innflutningur–hækka"*, sbr. kafla 8.15.4.

3798. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl hittust á fundi 14. ágúst 2008. Á fundinum ræddu Samskip og Eimskip um m.a. aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Horft til gagna málsins tengdust samskiptin ólögmætri hagnýtri samvinnu og upplýsingaskiptum Eimskips og Samskipa. Þessi fundur var liður í framkvæmd á verkefninu „*Slotsamningar í siglingakerfinu*" í „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Rætt hafði verið um nýjan Norður-Ameríku samning og önnur atriði sem féllu undir verkefnið „*Slotsamningar í siglingakerfinu*", sbr. kafla 8.15.5-6. Einnig telur Samkeppniseftirlitið að á þeim fundi hafi Samskip og Eimskip haft með sér ólögmætt samráð um BAF, sbr. kafla 8.15.7.2.

- Eftir fundinn með Eimskip, nánar tiltekið kl. 17:58 þennan sama dag, boðaði (S)aðaleig-stjform-SH (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl til fundar daginn eftir. Í fundarboði (S)aðaleig-stjform-SH sagði að meta þyrfti grófan ávinning m.a. af hugsanlegri verðhækkun gagnvart Alcoa, verðhækkun í útflutningi á fiski, sértækum hækkunum (LCL og THC gjöld, akstur, geymslugjöld o.fl.) og almennri verðhækkun gagnvart viðskiptavinum í innflutningi.

3799. Gögn málsins sýna einnig að há olíugjöld Samskipa og Eimskips (BAF og FAF) vöktu undrun og óánægju viðskiptavina. Í kafla 8.15.7.2 var greint frá kvörtun Múrbúðarinnar 14. ágúst 2008 yfir hækkun á BAF á sama tíma og verð á olíu lækkaði. (E)forstö-innfl svaraði Múrbúðinni og staðhæfði að útreikningur Eimskips á BAF væri „*algjörlega fræðilegur*". Þessi lýsing (E)forstö-innfl er hins vegar ekki í samræmi við samtímagögn, sbr. kafla 10.1, 10.4.4 og 11.18.5.

3800. Í tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv frá 18. ágúst 2008 kom fram að til væri sérstakt kerfi Eimskips og Samskipa á Íslandi („*Íslandskerfi*") í tengslum við álagningu BAF sem ekki væri unnt að innleiða á annað svæði í öðru samkeppnisumhverfi, sbr. kafla 8.15.7.2.

3801. Á verkefnalista (S)forstö-landfl frá 18. ágúst 2008 var m.a. fjallað um innheimtu olíugjalds á viðskiptavinina Prómens og Mjöll Frigg, álagningu karagjalds og undir verkefnnu „*Sala*" stóð: „*Tala við* [forstjóra Vífilfells]" og „*Setja upp rök fyrir hækkunum*", sbr. kafla 8.15.7.2.

3802. Þann 19. ágúst 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til undirmanns og bað hann um að „*uppfæra BAF-ið <u>í samræmi við BAF-ið hjá Eimskip.</u>*" Sýna gögn málsins að (S)forstö-innfl1 bjó yfir nákvæmum upplýsingum um hækkun Eimskips á BAF. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur tölvupósturinn til kynna að Samskip og Eimskip hafi rætt um og miðlað með ólögmætum hætti sín á milli upplýsingum um BAF USA og fyrirhugaða hækkun Eimskips á því gjaldi á fundi fyrirtækjanna 14. ágúst 2008, sbr. kafli 8.15.7.2. Eftir þetta innheimtu Samskip framvegis sama BAF og Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 20. ágúst 2008 og einnig tölvupóst (S)forstö-flutnstj frá 4. desember 2008 hér á eftir. Var þessi samræming á BAF vegna Norður-Ameríku hluti af samráði Samskipa og Eimskips um álagningu á þessu gjaldi.

3803. Áfram var unnið að undirbúningi verðhækkana innan Samskipa. Sunnudaginn 24. ágúst 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)forstö-innfl1. Bað (S)aðaleig-stjform-SH þann síðarnefnda að senda sér það sem hann hafi kynnt á föstudegi og jafnframt „*senda samantekt yfir það sem mun hækka nú um mánaðarmótin og hverju það muni skila*". (S)aðaleig-stjform-SH sendi einnig sama morgun tölvupóst til (S)forstö-útfl og spurði: „*varstu klár með það hvað mun hækka nú frá og með 1 sept, innfl ætlar að <u>hækka myndarlega</u> sem og landflutningar*", sbr. kafla 8.15.10.

3804. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-útfl o.fl. stjórnendur Eimskips funduðu 26. ágúst 2008. Á fundinum greindi (E)frkvstj-innanl frá því að unnið hafi verið að eftirfylgni gjaldskrárhækkunar Eimskips innanlands frá 11. ágúst 2008. Kom fram að Húsasmiðjan myndi taka ákveðnum breytingum vegna BAF og að (E)frkvstj-innanl myndi hitta Aðföng til að ná fram „*hækkun umfram samning*". Þá greindi (E)forstö-innfl frá því að hann væri að „*vinna í að Samskip, Innes, Nathan o.fl. greiði okkur BAF gjöld núna í framhaldinu*", sbr. kafla 18.15.10. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl ræddu saman daginn eftir, 27. ágúst 2008. Þann dag og daginn eftir var veruleg verðhækkun Samskipa tilkynnt viðskiptavinum fyrirtækisins en hún tók gildi 1. september 2008. Sjófrakt til Evrópu hækkaði um 6,5% og sjófrakt til Bandaríkjanna og Kanada (sem voru einnig í

erlendri mynt) um 16%. Þjónustugjöld innanlands og í Evrópu í innflutningi og útflutningi hækkuðu um 10%. Þá hækkaði gjaldskrá fyrir uppskipun (LCL) um 18% og nýtt gjald fyrir óbrettaða lausavöru var tekið upp. Þá var tilkynnt um hækkun gjaldskrár fyrir heimakstur á heilgámum um fasta upphæð. Gjaldskrá vegna landflutninga hækkaði um 5% og tekið var upp nýtt stykkjavörugjald í landflutningum, sbr. kafla 8.15.10.

3805. Þann 30. ágúst 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Kemur þar m.a. fram að eftir verðhækkunina 1. september 2008 væru *„næstu skref"* hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, þ. á m. B&L, Icelandic Seafood og HB Granda, sbr. kafla 8.17.1. Er þetta enn eitt dæmið um sömu aðgerðir Samskipa og Eimskips á þessum tíma; almenn hækkun á verðskrám og þjónustugjöldum og auk hækkana gagnvart mikilvægum viðskiptunum.

3806. Þann 1. september 2008 gerðist eftirfarandi:

- Á stjórnarfundi Samskipa hf. var fjallað um *„umtalsverðar"* verðhækkanir fyrirtækisins sem tóku gildi sama dag. Sagt var að þær myndu skila 400 milljónum kr. á ársgrundvelli. Einnig var rætt um fyrirhugaða *„verulega hækkun"* gagnvart Alcoa, sbr. kafla 8.15.10.

- Þá sendi (S)aðaleig-stjform-SH þennan dag tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl þar sem sagði að endurskoðuð áætlun Samskipa gerði ráð fyrir *„verulegum hækkunum frá 1. sept"*, þ.m.t. verðhækkun gagnvart Alcoa um 300 milljónir kr. á ári, sbr. kafla 8.16.2.1.

- (S)aðaleig-stjform-SH bað (S)forstö-innfl1 einnig að uppfæra áætlun Samskipa fyrir árið 2009 eftir verðhækkunina 1. september 2008 og einnig að *„stilla upp"* hækkunum fyrir árið 2009. Skyldi hann klára þetta fyrir 3. september 2008, sbr. kafla 8.16.2.1.

- Sama dag sendi (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum fyrirmæli um *„stóra verkefnið"*, sem var að hækka tekjur með því að fella niður afslætti á heimakstri hjá viðskiptavinum, þar á meðal gagnvart mikilvægum viðskiptavinum líkt og Vífilfell, Árvakri, Húsasmiðjunni, Aðföngum, Rúmfatalagernum, BYKO, Ísam og Kaupás. Bað (S)forstö-innfl1 viðskiptastjóra einnig að *„troða FAF á alla á sama tíma og við erum að hækka aksturinn"*, sbr. kafla 18.15.10.

3807. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-útfl og fleiri stjórnendur Eimskips funduðu 2. september 2008. Þar kom fram: *„Fundur boðaður með Samskip á fimmtudag til að fara yfir hækkanir. Er að fara að boða fund með Nathan og fara yfir hækkanir með þeim. Einnig að hitta Innes aftur vegna samnings þeirra sem er laus núna, verðum að ná inn hækkun á þann samning."* sbr. kafla 8.16.2.1.

3808. Sést af þessu eins og áður segir að Eimskip vann á þessum tíma einnig að hækkunum á samningsverði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Hið sama gerðu Samskip, sbr. m.a. framangreindan tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-millilandasv frá 30. ágúst 2008 og tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 1. september 2008 um *„stóra verkefnið"*.

3809. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hittust aftur á fundi föstudaginn 5. september 2008. Á fundinum ræddu Samskip og Eimskip um aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Þessi fundur var liður í framkvæmd á verkefninu *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni. Rætt var um nýjan Norður-Ameríku samning og a.m.k. önnur atriði sem féllu undir verkefnið *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*, sbr. kafla 8.16.2 og 11.12.3.

3810. Samskip tilkynntu viðskiptavinum um nýtt gjald, karagjald, strax næsta virka dag, mánudaginn 8. september 2008. Var þetta gjald sem lagðist á útflutning á ferskum fiski. Hér ber að horfa til eftirfarandi heildstætt og í einu lagi:

- Um miðjan ágúst 2008 voru Samskip sem fyrr segir að undirbúa verulegar hækkanir á verði. Þetta tók m.a. til útflutnings á fiski. Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-millilandasv,

(S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl frá 19. ágúst 2008 kom fram að þeir væru sammála um að (S)forstö-útfl myndi undirbúa hækkun verðs á útflutningi á fiski og að (S)forstö-innfl1 myndi koma með tillögur að hækkunum í innflutningi. (S)forstö-útfl sendi sama dag tvo tölvupósta til (S)aðaleig-stjform-SH vegna þessa. Í fyrri tölvupósti (S)forstö-útfl sagði: *„Útfærsla á hækkunum á fiskinn í fullum gangi og klárast innan tíðar*". Í síðara svarinu lagði (S)forstö-útfl til að leggja á *„karagjald upp á 10 EUR per kar. og gæti verið tilkynnt í vikunni eða næstu út á markaðinn*," sbr. kafla 8.15.9. (S)aðaleig-stjform-SH svaraði (S)forstö-útfl þann 21. ágúst 2008 og sagði: *„þakkir fyrir skýr markmið og leiðir … nú förum við í slaginn …*".

- Eftir að hafa fengið þessa hvatningu sendi (S)forstö-útfl tölvupóst sama dag, 21. ágúst 2008, til undirmanns síns, (S)viðskstj3, og bað hann um að undirbúa í *„næstu viku tilkynningu um karagjald í ferskum fiski, legg til 10 eur per kar sem ætti að gefa okkur 100 millj. isk annual.*" Tölvupóstsamskipti (S)viðskstj3 og (S)forstö-útfl í kjölfarið sýna að þeir töldu báðir að um væri að ræða verulega verðhækkun, sbr. kafla 8.15.9.

- Mánudaginn 24. ágúst 2008 sagði (S)forstö-útfl í tölvupósti til (S)aðaleig-stjform-SH að stefnt væri að því tilkynna um karagjaldið í vikunni og spurði síðan (S)aðaleig-stjform-SH: *„heldurðu að við komumst upp með það?*", sbr. kafla 8.15.10. Var (S)forstö-útfl þannig ekki viss þann 24. ágúst 2008 hvort að Samskip gætu náð fram umræddri verulegri verðhækkun gagnvart fiskútflytjendum sem fólst í karagjaldinu.

- Samskip tilkynntu um verðhækkun á m.a. útflutningi 28. ágúst 2008. Sýna gögnin að Samskip tilkynntu hins vegar ekki um karagjaldið þennan dag.

- Þennan sama dag, 28. ágúst 2008, sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstö-útfl og bað hann um að hringja í sig, en þessir yfirmenn gegndu lykilhlutverki varðandi verðlagningu á útflutningsþjónustu fyrirtækjanna, þ.m.t. á útflutningi á ferskum fiski.

- Óumdeilt er í málinu að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl ræddu saman í kjölfarið. Hins vegar er ósamræmi í skýringum Samskipa á umræðuefninu. Í mgr. 814 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi rætt neitun Eimskips um að flytja fyrir Samskip gáma með vörum Elkem til Norður-Ameríku. Í mgr. 884 í athugasemdum Samskipa við AI er hins vegar staðhæft að þessi samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi verið persónuleg eðlis og ekki tengst flutningastarfsemi Eimskips og Samskipa.

- Sem fyrr segir hittust m.a. aðstoðarforstjóri Samskipa ((S)frkvstj-millilandasv) og forstjóri Eimskips á Íslandi ((E)frkvstj-EimÍsl) á fundi föstudaginn 5. september 2008. Samskip tilkynntu sem fyrr segir um upptöku karagjalds strax eftir helgina, eða mánudaginn 8. september 2008. Gjaldið var 10 evrur fyrir lausasendingu (LCL), 215 evrur fyrir 20 feta fullan gám og 430 evrur fyrir 40 feta fullan gám. Í tilkynningunni kom fram að (S)forstö-útfl myndi veita upplýsingar um þessa gjaldtöku, sbr. kafla 8.16.4.

- Í tölvupósti (E)forstö-útfl til (E)frkvstj-EimÍsl, sem sendur var kl. 11:50 þennan dag, 8. september 2008, kemur fram að mikil óánægja væri meðal fiskútflytjenda yfir karagjaldi Samskipa (Samskip sögð hafa *„stuðað mikið með þessu*" og tiltekinn útgerðamaður sagður *„alveg brjálaður*" og vildi færa viðskipti sín til Eimskips). Velti (E)forstö-útfl m.a. því fyrir sér hvort Eimskip ætti að hækka karagjald um 50%, sbr. kafla 8.16.4.

- Að kvöldi 8. september 2008 framsendi (E)forstö-útfl til (E)deildstj-útfl1 framangreindan tölvupóst sinn til (E)frkvstj-EimÍsl. Greindi hann frá viðhorfi (S)forstö-útfl, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)viðskstj3 til karagjalds Samskipa. Einnig sagði hann að þetta mál yrði mögulega rætt á fundi stjórnenda Eimskips daginn eftir. Það gekk eftir.

- Þann 9. september 2008 funduðu m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-útfl . Á fundinum var samkvæmt fundargerð rætt um karagjald Samskipa: *„Samskip*

tilkynnti í sl. viku að þeir myndu taka upp karagjald v. tómra fiskara til Íslands. Eigum að taka upp karagjald á alla gáma okkar, en einungis hefur verið innheimt fyrir 40 feta RF gáma fram að þessu. Þetta verður sett í farveg strax í vikunni og sent út bréf á viðskiptamanna." Einnig kom fram að undirmaður (E)frkvstj-innanl, (E)svæðisstj1, ætti fund með Samskipum þennan dag, sbr. kafla 8.16.4. Sá fundur fór fram, sbr. nánar hér á eftir. Sá fundur var liður í samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

- Sama kvöld sendi (E)deildstj-útfl2 tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl og afrit til (E)forstö-útfl . Heiti póstsins var *„Karagjald á 20FT gáma*" og áframsendi (E)deildstj-útfl2 þar annan tölvupóst til (E)viðskstj1 og (E)deildstj-útfl3 um innleiðingu karagjalds hjá Eimskip. Í hinum áframsenda pósti mátti sjá (E)deildstj-útfl2 vísa til fyrirmæla um að innleiða hjá Eimskip karagjald á alla 20FT gáma. Áttu (E)viðskstj1 og (E)deildstj-útfl3 að útbúa tilkynningu þess efnis og senda til viðskiptamanna Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.4. Af þessu má ráða að (E)deildstj-útfl2 hafi þar verið að vísa til fyrirmæla yfirmanna sinna (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-útfl um innleiðingu karagjaldsins hjá Eimskip. Þá liggur fyrir að þrátt fyrir umræddar áhyggjur (S)forstö-útfl var karagjaldinu hrint í framkvæmd 10. september 2008. Hafði (S)forstö-útfl áður frestað því að tilkynna um þetta gjald en gerði það eftir að hann sendi tölvupóstinn til (E)forstö-útfl og bað hann um að hringja í sig.

- Þegar framangreind gögn málsins eru virt í samhengi er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að beiðni (S)forstö-útfl um símtal við (E)forstö-útfl hafi verið liður í því að búa í haginn fyrir þessari verðhækkun Samskipa og að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna vegna a.m.k. karagjaldsins.

- Þann 16. september 2008 fór fram fundur hjá stjórnendum Eimskips. Mættir voru m.a. (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-flutnkerf. Í fundargerð kemur fram að markaðurinn væri ósáttur við karagjald sem Samskip hafði innleitt viku fyrr. Eimskip væri ennþá að skoða hvort leggja ætti karagjald ekki einungis á 40 feta kæli- og frystigáma heldur alla gáma. Því liggur ekki fyrir hvort eða hvenær Eimskip hóf innheimtu auknu karagjaldi í útflutningi en ljóst er af gögnum málsins að Eimskip litu á hið nýja karagjald Samskipa í útflutningi ekki sem samkeppnisleg tækifæri til sóknar gagnvart óánægðum viðskiptavinum Samskipa. Í því sambandi skal árétta að aðgerðir fyrirtækjanna tóku einnig til álagningar á karagjaldi í landflutningum, sbr. í kafla 10.4.6 og 14.54.1.

3811. (E)frkvstj-EimÍsl, hafði sem fyrr segir fundað með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 14. ágúst 2008 og föstudaginn 5. september 2008. Með honum á fundunum með Samskip voru (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-flutnkerf. Gögn frá Eimskip sýna að þann 9. september 2008 lagði (E)frkvstj-EimÍsl áherslu á að Eimskip hækkaði verð og vísaði til verðhækkana Samskipa í því samhengi. Kom m.a. (E)forstö-innfl að þeirri vinnu, sbr. kafla 8.16.2.4. Er þessi aðgerð (E)frkvstj-EimÍsl til viðbótar framangreindri aðkomu hans 9. september 2008 að álagningu karagjalds hjá Eimskip eftir samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl .

3812. Sýna gögnin þannig að eftir samskipti Samskipa og Eimskips í m.a. júlí 2008 höfðu Eimskip hækkað verð 11. ágúst 2008. Hafði (E)frkvstj-EimÍsl, ásamt (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-flutnkerf, setið fundina með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 14. ágúst og fjórum dögum fyrr, föstudaginn 5. september 2008. Samkvæmt framangreindu hófst vinna Eimskips við næstu gjaldskrárhækkun fyrirtækisins eftir þessi samskipti við Samskip. Sú hækkun tók gildi 18. nóvember 2008. Yfirumsjón vinnunnar og undirbúningsins var í höndum (E)forstö-innfl og (E)forstö-vöruþróun. Í þessu samhengi verður einnig að horfa til þess að (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf unnu einnig að öðrum verðhækkunum Eimskips á þessum tíma, t.d. eins og að hækka BAF, sbr. umfjöllun hér á eftir.

3813. Fleiri atvik áttu sér stað 9. september 2008. Þann dag hittust undirmenn (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl ((E)svæðisstj1, (E)þjstj-Austur, (S)forstö-landfl og (S)rekststj-landfl3) á fundi. Átti ólögmætt samráð í landflutningum sér stað á þeim fundi, sbr. kafla 8.16.5. Sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og er sá tölvupóstur lýsandi fyrir skort á samkeppni á

þessum tíma. Gerði (S)forstö-innfl1 forstjóra sínum grein fyrir því að tiltekinn erlendur kostnaður Samskipa hefði lækkað mjög mikið. Einnig sagði (S)forstö-innfl1: *„Við höfum hins vegar ekki lækkað okkar útsöluverð. Við vorum með 100 USD í álagningu per TEU en nú er álagningin komin yfir 1000 USD per 40 feta gám. Það hefur gengið hjá okkur að skila þessum lækkunum ekki út*", sbr. kafla 8.15.10. Eins og áður sagði hafði (S)forstö-innfl1 fundað með þeim stjórnendum Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu í sjóflutningum 5. september 2008.

3814. Að morgni 15. september 2008 var haldinn framkvæmdastjórafundur hjá Eimskip, sbr. kafli 8.16.5.2. Fundinn sátu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-fjárh1. Í fundargerð kom m.a. fram:

„Klára verður nýja reiknireglu fyrir USA BAF fyrir 1. október

Passa verður að BAF fari ekki of hratt niður við lækkun olíuverðs þar sem að við höfum þurft að bera töluvert óhagræði af hækkandi olíuverði í langan tíma."

3815. Þennan sama dag, 15. september 2008, héldu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl fund með Alcoa í Bandaríkjunum þar sem krafa Samskipa um verulega verðhækkun var rædd, sbr. kafla 8.16.5.3 og 9.2. Þann 19. september 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv Alcoa kröfu um verulega verðhækkun.

3816. Tölvupóstur (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóra Jóna Transport, frá 16. september 2008 til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstö-innfl1 sýnir að hann bjó yfir vitneskju um TVG biði eftir að móðurfélag þess, Eimskip, legði línuna og hækkaði verð. Taldi (S)frkvstj-Jóna sig vita að Eimskip hygði á sértækar hækkanir frekar en almenna hækkun. Tölvupósturinn og önnur gögn frá 16. september 2008 sýna að hjá starfsmanni Samskipa var það talin *„pólitísk ákvörðun*" að halda uppi verði í stað þess að lækka verð, sbr. tölvupóst (S)starfsm til (S)frkvstj-Jóna frá 16. september 2008 sem nánar er fjallað um í 8.16.9.

3817. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl áttu fund saman þann 17. september 2008. Átti ólögmætt samráð sér stað á þeim fundi, sbr. kafla 8.16.7.

3818. Á glærukynningu frá stöðufundi (S)aðaleig-stjform-SH með (S)stjform-S 22. september 2008 kom fram eftirfarandi um verðhækkanir Samskipa, sbr. kafla 8.16.9:

„AÐGERÐIRRRRRRRRRRRR:

Pricing:

*-general rate increase 1 st of May (8,5% - **100 mkr.** annualized), domestic*

*-general rate increase 1st of September (10% - **440 mkr** annualized), all tarrifs*

*-adding in new service charges, f.e. Warehousing, fresh fish, domestic trucking (**150 mkr**)*

-adjusting sales prices on various services provided by Samskip (partly done)

*-increasing prices towards Alcoa (**200 mkr** – discussions initiated)*

[…]

There will be a drop in ebitda during august-december of 360 mkr, full effects of above actions will be reached by year end and prospects for 2009 are to be in line with results of Iceland for 2006 and 2007, in IKR."

3819. Má þarna sjá að EBITDA Samskipa á Íslandi vegna ársins 2009 skyldi verða sambærileg rekstrarniðurstöðum Samskipa góðærisáranna 2006 og 2007.

3820. Á annarri glæru kom fram að verðhækkun Samskipa gagnvart Alcoa myndi skila 350 milljónum króna út árið 2008. Þetta treystu forstjóri og stjórnarformaður Samskipa á Íslandi sér til að setja fram þótt að Alcoa hafði á þessum tímapunkti ekki svarað verðhækkunarkröfu Samskipa frá 15. september 2008. Þetta gengur þvert á það að fyrr á árinu 2008 höfðu Samskip ráðgert að það yrði ekki auðvelt að endursemja við Alcoa, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)aðaleig-stjform-SH frá 7. febrúar 2008. Eftir að aukið samráð við Eimskip hófst kvað því við annan tón í samtímagögnum Samskipa. Gerði samráð við Eimskip Samskipum þetta kleift enda hafði óvissu verið raskað og Samskip þurftu ekki að óttast samkeppnisleg viðbrögðum Eimskips vegna aðgerða Samskipa gagnvart Alcoa.

3821. Þann 22. september 2008 var aftur fjallað um hækkunaraðgerðir vegna BAF innan Eimskips. Rifja ber upp að Samskip og Eimskip fjölluðu samhliða um hækkun eða aukna tekjumyndun vegna BAF og FAF. Gögn frá 31. júlí, 5. ágúst og 13. ágúst 2008 sýna að fyrirtækin ræddu hvort í sínu lagi um hækkun á olíugjöldum og/eða að allir viðskiptavinir ættu að greiða þau gjöld. BAF var rætt síðan á milli fyrirtækjanna á fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 14. ágúst 2008 og telur Samkeppniseftirlitið tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 19. ágúst 2008, með öðrum fyrirliggjandi gögnum, sýna að Samskip og Eimskip hafi miðlað með ólögmætum hætti upplýsingum um BAF í Norður-Ameríkuflutningum á fundinum, sbr. kafli 8.15.7.2. Á fundi sömu stjórnenda Eimskips 26. ágúst 2008 var áfram rætt um verðhækkun mikilvægra viðskiptavina og innleiðingu BAF.

3822. Þann 22. september 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)starfsm-flutnstýr2, afrit sent til (E)forstö-flutnstý. Þar sagði: *„Hérna er gamalt skjal sem ég fann varðandi BAF útreikninga*". Í viðhengi var excel-skjal: *„BAF380 nota 2004.xls*". Líkt og fram kemur í fundargerð framkvæmdastjórafundar Eimskips frá 15. september huguðu framkvæmdastjórar Eimskips að breytingu á útreikningi BAF á þessum tíma. Upplýsingar sem fram koma í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (E)frkvstj-EimÍsl um BAF útreikninga daginn eftir, þ.e. 23. september 2008, sýna að sú vinna hélt áfram, en þar sagði: *„Sendum þér á morgun hvaða áhrif þetta hefur á tekjur ef við lækkum BAF-ið á Evrópu og á móti hækkun á USA og hvaða viðskiptavinir eru ekki að borga BAF*". Í viðhengi var glærukynning, með titilinn *„BAF útreikningar*":

- Á glæru með fyrirsögninni *„Tillaga*" stendur:

  „ BAF gjaldskrá endurspegli meðaltal BAF-kostnaðar Eimskips síðastliðins mánaðar að viðbættu X% álagi;*

  * X% álag er ýmist 10, 20 eða 30%;*

  * BAF fyrir N-Ameríku sé óháð BAF fyrir Evrópu – (þ.e. reiknað sitt í hvoru lagi)*".

- Á glæru með fyrirsögninni *„Skýringar*" er að finna tillögur um það hvaða skýringar starfsmenn Eimskip skyldu gefa viðskiptavinum sínum á olíugjaldi og sýndar reiknireglur, enda höfðu margir stórir viðskiptavinir kallað eftir skýringum.

3823. Framangreind tillaga sem fram kom í glærukynningu (E)frkvstj-flutnkerf varð að veruleika þegar Eimskip breytti um formúlu á útreikningi á BAF í nóvember 2008, sbr. umfjöllun um það efni hér á eftir

3824. Hér má nefna að þennan sama dag, 23. september 2008, var að undirlagi (E)forstö-innfl áfram unnið með verðhækkunaraðgerðir gagnvart Innnes, sem var umfangsmikill kaupandi flutningsþjónustu í innflutningi hjá Eimskip. Aðgerðir Eimskips gagnvart Innnes fólu í sér m.a. upptöku nýrra gjalda gagnvart viðskiptavininum (m.a. BAF) og *„veruleg*[a] *hækkun*", sbr. tölvupóst (E)sölustj til (E)forstö-innfl (*„Innnessamningurinn*") þennan dag, sbr. kafla 14.5.1.

3825. Þann 24. september 2008 vann (E)frkvstj-flutnkerf að breytingu á formúlu BAF en þann dag sendi hann tölvupóst til (E)starfsm og spurði: *„Við erum að skoða formúluna fyrir BAF útreikninga ásamt*

hækkun / lækkun á olíu í ágúst – sept getur þú sent mér hvaða magn ásamt verði við bunkeruðum á skipin okkar á þessu tímabili." (E)starfsm svaraði daginn eftir og sendi (E)frkvstj-flutnkerf umbeðin gögn. (E)frkvstj-flutnkerf sendi þessar upplýsingar áfram til (E)forstö-vöruþróun og (E)forstö-flutnstý.

3826. Eins og fjallað er um í kafla 8.16.10 var á fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl þann 24. september 2008 rætt um stöðuna á *„stóru málunum*" þ.e. um *„verðhækkanir*" og *„kerfi*". Þann 28. september 2008 svaraði (S)aðaleig-stjform-SH tölvupósti (S)stjórnarm-fjármstj og skýrði frá því að sú óvissa sem væri uppi um lyktir *„stóru málanna*" væri í vinnslu og ættu eftir að skýrast í kringum 20. október 2008. *„Stóru málin*" hjá (S)aðaleig-stjform-SH voru þá *„skip, hækkanir, alcoa etc.*", sbr. kafla 8.16.11.

3827. Sem fyrr segir funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 17. september 2008 og í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 30. september 2008 var fjallað um samvinnu við Samskip og hækkun á verði:

1. *„Viðræður í gangi við Umbúðamiðlun um að rukkað verði fyrir flutninga á tómum fiskikörum frá sept 2008*

2. *30% hækkun á flutningsverði í ferskfiskflutningum frá sept 2008 – ígildi olíuálags bætt við*

3. *Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu*"

3828. Sama dag, 30. september 2008, sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)starfsm og (E)starfsm-innfl og var afrit af honum sent m.a. til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl . Í honum sagði: *„Bið ykkur vinsamlega um að uppfæra BAF gjöld okkar í dag.*

BAF vegna EU tekur breytingu skv. hefðbundnum útreikningi á olíuverði frá 25. ágúst til 25. sept.

BAF vegna US og CA. Vinsamlega reikna breytingu út frá olíuverði frá 25. ágúst til 25. sept. EN HÆKKA svo um 40% þar sem við höfum ekki náð að kovera olíukostnað okkar á Ameríkuleið.

TA BAF[1923] verður frá og með núna EU BAF + US/CA BAF."[1924]

3829. Til upprifjunar skal það nefnt að Eimskip hafði gefið viðskiptavinum sínum til kynna að BAF-útreikningar væru í föstum skorðum og réðust aðeins af heimsmarkaðsverði á olíu samkvæmt tiltekinni formúlu, útreikningur Eimskips á BAF væri *„algjörlega fræðilegur*", sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til Múrbúðarinnar 14. ágúst 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.2.

3830. Hér ber að árétta að framangreindir tölvupóstar (E)frkvstj-flutnkerf frá 22.- 24. september 2008 sýna að Eimskip vann á þessum tíma að því að *„skoða formúluna fyrir BAF útreikninga*", þ.e. að breyta útreikningi BAF í því skyni að hækka gjaldið. (E)frkvstj-flutnkerf hafði sem fyrr segir setið fundi með Samskipum m.a. 14. ágúst og 5. september 2008 þar sem m.a. var rætt um BAF og á fyrri fundinum var upplýsingum miðlað á milli fyrirtækjanna með ólögmætum hætti, sbr. kafla 8.15.7.2, 8.16.6.2 og 10.4.4.

3831. Samkvæmt tölvupósti (E)forstö-vöruþróun ákvað Eimskip þann 30. september 2008 að breyta útreikningi á BAF vegna beinna flutninga til Norður-Ameríku. Um verulega verðhækkun var að ræða. BAF gjald vegna Norður-Ameríku flutninga hafði numið Evrópu BAF gjaldi auk 20% álags en með breytingunni var viðbætt álag hækkað í 40%.

3832. Þá var samkvæmt tölvupósti (E)forstö-vöruþróun tekið upp nýtt BAF sem greiða skyldi af TA-flutningum (óbeinum flutningum milli Norður-Ameríku og Íslands en færu um meginland Evrópu). Áttu viðskiptavinir sem fengju sendar vörur milli Íslands og Norður-Ameríku með TA-flutningum

[1923] TA er skammstöfum fyrir Trans-Atlantic. Hér er því vísað til BAF fyrir óbeina flutninga milli Norður-Ameríku og Íslands sem fara um meginland Evrópu.
[1924] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.111292.

eftirleiðis að greiða BAF gjald sem samsvaraði BAF vegna Evrópu að viðbættu BAF-gjaldi vegna Norður-Ameríku.

3833. Framangreindir tölvupóstar (E)frkvstj-flutnkerf frá 22. og 24. september 2008, tölvupóstur (E)forstö-vöruþróun frá 30. september 2008 auk breytinga Eimskips á jöfnu til útreiknings á BAF gjaldi í nóvember 2008, sbr. hér síðar, sýna því að olíugjöld Eimskips byggðu ekki á fræðilegri og óhaggandi formúlu þar sem niðurstaðan breyttist aðeins vegna breytinga á heimsmarkaðsverði á olíu. Breytingar Eimskips á forsendum gjaldsins sýna að innheimta gjaldsins hafði á þessum tíma þann tilgang að hækka gjaldið og auka tekjur skipafyrirtækjanna af því.

3834. Af samráði Samskipa og Eimskips um BAF leiddi nefnilega að BAF Samskipa vegna Norður-Ameríku flutninga var það sama og Eimskips. Skal rifjað upp að stuttu eftir fund (S)forstö-innfl1 með Eimskip, 19. og 20. ágúst 2008, gaf (S)forstö-innfl1 þau fyrirmæli innanhúss að Samskip skyldu innheimta nákvæmlega sama BAF og Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga. Var þessi samstilling hluti af samráði fyrirtækjanna á þessum tíma og endurspeglast í því t.d. að gögnin sýna að Samskip innheimti áfram sama olíugjald og Eimskip vegna flutningana þrátt fyrir annars vegar hækkun Eimskips á gjaldinu í september 2008, sbr. tölvupóst (E)forstö-vöruþróun frá 30. september 2008, og hins vegar breytingu Eimskips á forsendum útreikninga BAF í nóvember 2008, sbr. síðar. Hvergi er í gögnum málsins að finna að Samskip hafi litið á þessar hækkanir Eimskips sem samkeppnisforskot eða óvissa hafi verið hjá Eimskip um viðbrögð keppinautarins við hækkununum.

3835. Morguninn eftir að lykilstjórnendur Eimskips, m.a. (E)forstö-innfl , áttu fund með Samskipum 6. október 2008, þ.e. klukkan 09:45 þann 7. október 2008, var innan Eimskips boðað til fundar hjá (E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl , (E)forstö-vöruþróun og (E)starfsm-innfl. Á fundinum átti að fjalla um *„möguleika á verðbreytingum*." Sama morgun vann (E)forstö-útfl að aðgerðum Eimskips er vörðuðu innleiðingu á BAF á alla viðskiptavini, sbr. kafla 8.17.7. Sama dag kom fram í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH að Samskipum hefði tekist að ná fram afar mikilli („*massive*") verðhækkun á þjónustu fyrirtækisins, sbr. kafla 8.18.

3836. Þann 9. október 2008 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl um stöðu viðræðna við Samskip vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum, sbr. kafla 8.17.10. Í tölvupóstinum sagði m.a. eftirfarandi: *Samskip greiðir 80 % af Eimskips USA BAF nú usd 389 per teus.* Þar kom einnig fram að á fundinum hefði verið rætt um *„tengingu við Transatlantic verð*" og að þau *„verð* [væru] *á niðurleið að því* [(S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1] *nefndu á síðasta fundi.*" Í póstinum kom einnig fram að náðst hafi samkomulag milli fyrirtækjanna um tiltekið gámasamstarf vegna Norður-Ameríku.

3837. Samkeppni Samskipa við Eimskip í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku gat eins og áður segir einkum átt sér stað með TA-flutningum enda var meirihluti slíkra flutninga Samskipa í formi óbeinna flutninga gegnum Evrópu. Þá bauð Eimskip einnig upp á TA-flutninga og hafði samkvæmt tölvupósti (E)forstö-vöruþróun frá 30. september tekið upp nýtt BAF vegna TA-flutninga. Samkvæmt tölvupósti (E)forstö-innfl hafði Eimskip rætt við Samskip um *„tengingu við Transatlantic verð*" í tengslum við umræðu á verðlagningu Eimskips á flutningum fyrir Samskip í beinum siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Var það í samræmi við tilmæli sem (E)forstj hafði eins og áður segir beint til (E)frkvstj-flutnkerf í tölvupósti í lok júní 2008, en þar sagði m.a.: *„Semja um meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum*". Fyrirmælum forstjórans um að leita eftir því að Samskip hættu að keppa við Eimskip með TA-flutningum en samnýta flutningakerfi með því flytja þess í stað meira með Norður-Ameríku skipum Eimskips var því fylgt eftir af samningamönnum Eimskips. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins um aukið samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum og samnýtingu flutningakerfa. Í ljósi stöðu Samskipa og Eimskips, sem keppinauta með samanlagt 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, og í ljósi þess að TA-flutningar veittu Samskipum möguleika til að veita Eimskip samkeppnislegt aðhald með sjálfstæðum Norður-Ameríku flutningum voru samskipti Samskipa og Eimskips um *„tengingu við Transatlantic verð*" til þess fallin að raska samkeppni í þessum flutningum.

3838. Í þessum tölvupósti segir einnig að náðst hafi eftirfarandi samkomulag við Samskip: *„Samskip greiðir 80% af Eimskips USA BAF nú usd 389 per teus*". Gögn málsins sýna að BAF var til umræðu í samskiptum lykilstjórnenda, sbr. t.d. umfjöllun kafla 8.15.7.2 um ólögmæt upplýsingaskipti um BAF á fundi lykilstjórnenda fyrirtækjanna 14. ágúst 2008. Þá staðfesta samtímagögn ólögmæt upplýsingaskipti um álagningu á BAF gagnvart viðskiptavinum á fundi lykilstjórnenda fyrirtækjanna 4. desember 2008, sbr. umfjöllun hér á eftir.

3839. Rifja ber upp að fyrirtækin höfðu þegar samráð um álagningu BAF gjalds vegna Norður-Ameríku flutninga, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 þar sem hann gaf undirmanni fyrirmæli þess efnis 19. ágúst 2008 í kjölfar fundar sem hann átti með lykilstjórnendum Eimskips nokkrum dögum áður. Þá má benda á að eftir undirritun samnings um Norður-Ameríku flutninga 7. janúar 2009 innheimtu Samskip ekki aðeins sama BAF gjald og Eimskip vegna beinna flutninga frá Norður-Ameríku heldur einnig það sama og Eimskip vegna TA-flutninga. Eimskip hafði þá nýlega breytt innheimtu BAF vegna TA-flutninga, sbr. tölvupóst (E)forstö-vöruþróun frá 30. september 2008. Hefur þetta þýðingu þar sem Samskip höfðu nýtt TA-flutninga í beinni samkeppni við Eimskip í flutningum milli Íslands og Norður Ameríku en einnig af þeirri ástæðu að BAF gjaldtaka erlendra skipafélaga sem fluttu fyrir Samskip á milli Evrópu og Norður-Ameríku var önnur og mögulega lægri en BAF gjaldtaka Eimskips á sömu flutningsleið. Ákvörðun Samskipa um að innheimta sama BAF gjald og Eimskip vegna TA-flutninga er því í samræmi við ákvörðun (S)forstö-innfl1 frá 19. ágúst 2008, sem kom í kjölfar ólögmætra samskipta við Eimskip m.a. vegna BAF 14. ágúst 2008.

3840. Þótt Samskip hafi fengið 20% afslátt af BAF-gjaldi Eimskips í samningi 7. janúar 2009 er hvergi að sjá í samtímagögnum fyrirtækisins að rætt hafi verið um eða tilraun gerð til að nýta þann afslátt til að sækja viðskipti frá Eimskip. Þess í stað innheimtu Samskip áfram sama gjald og Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga, sbr. tölvupóst (S)forstö-flutnstj 4. desember 2008, sem fjallað er um hér á eftir, ásamt því að Samskip, í samræmi við samráðið við Eimskip, unnu áfram að þeim verðhækkunum að allir viðskiptavinir myndu greiða fullt BAF gjald.

3841. Í framhaldi af tölvupóstinum 9. október 2008 sendi (E)forstö-innfl þann 14. október 2008 tölvupóst um sama efni til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, með afriti til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl, en þar segir í lokin að Norður-Ameríku samningi hafi verði stillt upp á *„lögformlegan hátt*" og muni hann koma til þeirra eintaki til yfirlestrar mjög fljótlega. Kvað (E)forstö-innfl nýjan samning eiga að taka gildi 1. nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.19.2. Í kjölfarið áttu sér stað ítrekuð tölvupóstsamskipti milli fulltrúa fyrirtækjanna um drög að Norður-Ameríku samningi og fleira sem stjórnendur fyrirtækjanna höfðu rætt sín á milli, sbr. umfjöllun hér á eftir.

3842. Sem fyrr segir leiddu (E)forstö-vöruþróun og (E)forstö-innfl að undirlagi (E)frkvstj-EimÍsl vinnu við hækkun á gjaldskrá Eimskips, sbr. m.a. framangreind gögn Eimskips frá 9. september 2008. Sem lið í þessu sendi (E)forstö-vöruþróun þann 13. október 2008 glærukynningu til (E)frkvstj-innanl sem sýndi yfirlit yfir tillögur um gjaldskrárbreytingar 1. nóvember 2008. Þar kom fram að til stæði að hækka gjaldskrá sjóflutnings frá Evrópu um 24,7%. Funda átti *„maður á mann*" og *„toga*" út hækkanir. Í kynningunni kom fram að 1% hækkun sjóflutnings- og þjónustugjalda myndi skila Eimskip 219 milljónum kr. tekjuaukningu á ári, sbr. umfjöllun í kafla 8.19.1.

3843. Eins og lýst verður hér á eftir var viðskiptavinum Eimskips tilkynnt um hækkun sjóflutningsverðs vegna Evrópuflutninga þann 18. nóvember 2008 og höfðu þá (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 átt í ítrekuðum samskiptum frá því samráð fyrirtækjanna hófst í júní 2008. Hækkun Eimskips var þó ekki framkvæmd með hefðbundnum hætti sem hækkun gjaldskrár í íslenskum krónum heldur ákvað Eimskip í millitíðinni að fara þá leið að breyta gjaldskrá sjóflutninga til og frá Evrópu úr íslenskum krónum í evrur. Hafði það í för með sér mun meiri hækkun verðs til viðskiptavina Eimskips en umrædd 24,7% gjaldskrárhækkun, sbr. kafla 10.4.7.

3844. Daginn eftir samtal (E)forstö-innfl við (S)forstö-innfl1, þ.e. 17. október 2008, er í tölvupósti (E)forstö-innfl til (E)forstö-útfl og undirmanns hans fjallað um breytingu Eimskips á útreikning BAF og staðfest

að í henni fellst hækkun gjaldsins: *„[Eimskip] hækkuðum BAF útreikning*" vegna Norður-Ameríku með því að hækka álag úr 20% í 40%, sbr. kafla 8.16.6.2.

3845. Voru þessi ummæli í samræmi við áðurnefnda breytingu Eimskips á útreikningum gjaldsins vegna Norður-Ameríkuflutninga sem hafði verið tekið upp og innleitt um hálfum mánuði fyrr, þ.e. 30. september 2008.

3846. Gögn málsins sýna að haustið 2008 fór heimsmarkaðsverð á skipaolíu hratt lækkandi, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.6.

3847. Í ljósi þessa kemur ekki á óvart að hækkun á BAF gjaldi sætti harðri gagnrýni viðskiptavina fyrirtækjanna sem kölluðu eftir skýringum þar sem þeir töldu hana í andstöðu við þróun olíuverðs á heimsmarkaði. Framkvæmdastjóri mikilvægs viðskiptavinar Eimskips (Aðfanga) benti á mjög öra lækkun á heimsmarkaðsverði á olíu samfara þrengingum í efnahagslífi og sagði: *„Ég hef áhyggjur af því að þið séuð ekki að lækka á sama hátt og þið hækkið*". Gerðu Aðföng í október 2008 ítrekaðar athugasemdir við BAF Eimskips. Gögn málsins sýna einnig undrun og óánægju með BAF gjaldi Samskipa. Er samráði Samskipa og Eimskips vegna BAF nánar lýst í kafla 10.4.4 hér á eftir.

3848. Í þessum kafla hafa verið dregin saman gögn málsins frá upphafi árs 2008 fram að 20. október 2008, þ.e. þeim tímapunkti sem (S)aðaleig-stjform-SH sagði að *„stóru málin*" ættu eftir að skýrast. Stóru málin hjá (S)aðaleig-stjform-SH voru m.a. *„skip, hækkanir, alcoa etc*". Virt saman sýna gögn frá þessum tíma að í kjölfar þess að samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt ár 2008 undirbjuggu og gripu fyrirtækin til víðtækra verðhækkana. Var um að ræða m.a. verðhækkanir á gjaldskrám og þjónustugjöldum. Sömuleiðis var um að ræða hækkanir gagnvart stórum viðskiptavinum eða verðhækkanir á flutningum af tekjumiklum vöruflokkum, eins og innflutningi á dagvöru og útflutningi á áli og sjávarafurðum. Tekin voru upp ný gjöld gagnvart viðskiptavinum, niðurfelling eða afslættir lækkaðir og samráð um BAF-gjald. Á sama tíma áttu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips samskipti. Óvissu á íslenska flutningamarkaðnum hafði verið raskað og í samtímagögnum ekki að finna ótta hjá stjórnendum um viðbrögð keppinauta vegna þessara yfirgripsmiklu verðhækkana. Gerði samráð Samskipa og Eimskips þeim þetta kleift. Samhliða þessu unnu stjórnendur fyrirtækjanna að m.a. að þeim verkþætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til *„Slotsamninga í siglingakerfinu*" m.a. tengslum við samstarfs vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Verður þeim atvikum nú lýst nánar.

10.2. Viðræður í lok október og nóvember 2008 um Norður-Ameríku samstarfið

3849. Þann 20. október 2008 sagði (S)aðaleig-stjform-SH í tölvupósti til (S)frkvstj-MCL að Samskip væru á næstu dögum að ljúka samningum við Eimskip, Alcoa og eigendur skipa, sbr. kafla 9.3. Einn af samningum sem Samskip og Eimskip unnu að á þessum tíma var vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum. Eftir 20. október 2008 héldu Samskip og Eimskip þannig áfram að vinna að þeim verkþætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem varðaði samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Fundir og önnur samskipti fyrirtækjanna áttu sér stað. Samhliða unnu fyrirtækin einnig að framgangi annarra verkþátta „N*ýtt upphaf*" verkefnisins, þar á meðal útvíkkun á *„neyðarsamkomulagin*u" frá árinu 2001, öðru samráði tengt siglingakerfum og flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda, samstarfi í flutningum til og frá Færeyjum auk samráðs í landflutningum. Hér ber að árétta að sömu stjórnendur beggja fyrirtækja komu að þessum þáttum sem vörðuðu sjóflutninga og siglingakerfi, þ.e. hjá Eimskip einkum (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl og hjá Samskipum (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, með vitneskju og að undirlagi forstjóra fyrirtækjanna.

3850. Líkt og fram til 20. október 2008 unnu þessir sömu stjórnendur samhliða einnig að frekari verðhækkunum hjá Samskipum og Eimskip, sbr. umfjöllun hér á eftir.

3851. Í tölvupósti (E)forstö-innfl þann 14. október 2008 til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) kom m.a. fram að samningi vegna Norður-Ameríku samstarfsins yrði stillt upp á *„lögformlegan hátt*", sbr. kafla 8.19.2. Í framhaldi af þessu sendi

(S)forstö-innfl1 þann 21. október 2008 tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl). Var (S)forstö-innfl1 að svara tölvupósti (E)forstö-innfl frá 14. október 2008 og vísaði til *„þess sem hafi verið rætt* á fundinum [6. október 2008[1925]]". Þessi samskipti sýna að fyrirtækin unnu að auknu samstarfi tengdu Norður-Ameríku flutningum, t.a.m. að koma á gámasamstarfi og samstarfi í vöruhúsanotkun.

3852. Var umræða stjórnenda Samskipa og Eimskips um aukið samstarf í Norður-Ameríku flutningum (hvort sem það var *„inn í"* eða *„utan"* samnings) í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

3853. Í umræddum tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 21. október 2008 var vísað til viðræðna á fundi fyrirtækjanna og sagði (S)forstö-innfl1 að verð ætti að lækka ef Samskip myndu *„nýta sér vöruhúsaþjónustu Eimskips."* Sagði (S)forstö-innfl1 að Samskip myndu vilja *„halda því inn í samningnum"*. Eins og í tölvupósti (E)forstö-innfl frá 14. október 2008 kom fram hjá (S)forstö-innfl1 að Eimskip myndi taka að sér að flytja tóma gáma fyrir Samskip frá Reykjavík til áætlunarhafna í Norður-Ameríku og Eimskip væri einnig heimilt að nýta sér gáma Samskipa undir útflutning á vöru frá Íslandi til Norður-Ameríku. Þá fjallaði (S)forstö-innfl1 um það sem ætti að halda fyrir utan samning og vísaði þar til umræðu um *„að staðsetja tóma RF gáma fyrir Samskip 24ff til Richmond án endurgjalds"* og Samskip þyrftu staðfestingu á sameiginlegum skilningi þótt það væri ekki tilgreint í samningi.

3854. Af upplýsingum frá Samskip sem raktar verða nánar hér á eftir má sjá að þarna vildi (S)forstö-innfl1 tryggja að áframhaldandi sameiginlegur skilningur væri milli fyrirtækjanna á því að Eimskip myndi án endurgjalds flytja gáma Samskipa milli hafna í Bandaríkjunum sem tengdust flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.[1926] Var í tölvupósti (S)forstö-innfl1 sömuleiðis rætt um að auka samstarfið enn frekar og *„eiga viðræður um vöruhúsamál í Richmond og jafnvel fleiri höfnum sem fyrst"*. Einnig sagði (S)forstö-innfl1 í tölvupóstinum að ef samningurinn ætti að taka gildi 1. nóvember 2008 yrðu Samskip að fá skrifleg drög eigi síðar en 24. október 2008.

3855. Varðandi framangreind atriði, sem Samskip og Eimskip ætluðu að hafa samstarf um en láta ekki koma fram í nýjum Norður-Ameríku samningi, vísast hér til kafla 10.6.2 og 11.19.2. Þar er því lýst að Norður-Ameríku samstarf Eimskips og Samskipa féll undir bandarísk samkeppnislög. Annaðist Federal Maritime Commission (FMC) eftirlit með sértækum samkeppnisreglum sem gilda í sjóflutningum. Lá fyrir að Eimskip bæri að tilkynna FMC um samninginn við Samskip. Sýnir tölvupóstur (S)forstö-innfl1 að Samskip og Eimskip höfðu rætt um samstarf sín á milli í Bandaríkjunum sem ekki ætti að greina frá í tilkynningu til FMC eða samkeppnisyfirvalda hér á landi.

3856. Rétt er að geta þess hér að Samskip og Eimskip ((E)frkvstj-innanl, (E)svæðisstj1, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj) áttu daginn eftir, 22. október 2008, í öðrum samskiptum. Þau samskipti fólu í sér ólögmæt upplýsingaskipti tengdum fyrirhuguðum siglingakerfisbreytingum Samskipa vegna flutninga milli Íslands og Evrópu, sbr. rökstuðning í kafla 9.4. Horfa verður til þessara sönnunargagna með heildstæðum hætti í máli þessu enda unnu fyrirtækin að mismunandi verkþáttum *„Nýtt upphaf"* verkefnisins samhliða. Þetta sést á því að daginn eftir funduðu (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl, en samkvæmt dagbók (E)forstö-innfl var fundarefnið eftirfarandi:

„Samskip samningur ex USA og Neyðarsamkomulag um gámaflutninga".[1927]

3857. Hér ber að hafa í huga að þremur dögum fyrr, 20. október 2008, hafði (S)frkvstj-millilandasv sent (E)frkvstj-flutnkerf drög að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi"* þar sem fjallað var um aukið samstarf

[1925] Tilvísun til umræddra tölvupóstsamskipta Eimskips og Samskipa frá október og nóvember 2008 (með heitinu *„Samskip samningur"*) er að finna neðanmáls í lok þessa kafla (kafli 10.2).
[1926] Mgr. 1102 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 15 – 19. í bréfi Samskipa 24.02.2023.
[1927] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip […] *„Samskip samningur ex USA og Neyðarsamkomulag um gámaflutninga"*, dags. 23.10.08, kl. 12:00. Doc. ID. 0.7.328.33660. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […]*„Samskip samningur ex USA og Neyðarsamkomulag um gámaflutninga"*. Boðaðir voru auk […]. Fundur dags. 23.10.2008, kl. 12:00-13:00 Doc. ID. 0.7.33.440258.

Eimskips og Samskipa í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópuríkja, sbr. kafla 9.3. Var þannig til umræðu hjá þessum stjórnendum Eimskips samstarf við Samskip í bæði Evrópuflutningum og Norður-Ameríku flutningum. Var það í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins, sbr. glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj frá 8. og 9. júní 2008.

3858. Þann 28. október 2008 svaraði (E)forstö-innfl áðurnefndum tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 21. október 2008, afrit sent til (E)frkvstj-flutnkerf, (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl. Sendi (E)forstö-innfl meðfylgjandi drög að Norður-Ameríku samningi milli fyrirtækjanna. Í svörum (E)forstö-innfl í tölvupóstinum fjallaði hann um tillögur (S)forstö-innfl1 m.a. um hvað ætti að halda „*utan*" eða „*innan*" samnings fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku. Varðandi umfjöllun (S)forstö-innfl1 í tölvupóstinum 21. október 2008, um lækkun verðs ef Samskip myndu nýta sér vöruhúsaþjónustu Eimskips, þá staðfesti (E)forstö-innfl umræðu stjórnendanna um þetta en sagði að það þyrfti að ræða betur „*útfærslu*" og því væri „*ekki hægt að setja*" þann þátt „*inn í þennan samning*". Þá staðfesti (E)forstö-innfl í tölvupóstinum að Eimskip myndi staðsetja tóma frystigáma fyrir Samskip frá Boston til Richmond án endurgjalds og því væri haldið utan samnings fyrirtækjanna.

3859. Varðandi tillögu (S)forstö-innfl1 um að eiga umræður um „*vöruhúsamál í Richmond og jafnvel fleiri höfnum sem fyrst*" þá tók (E)forstö-innfl jákvætt í það og sagði: „*Sammála og eru* [svo] *tilbúnir hvenær sem er*".

3860. Í mgr. 1102 í athugasemdum Samskipa við AI segir m.a. þetta um atriði sem átti að halda „*utan samnings*":

> „*Í tölvupóstssamskiptum milli (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1, frá 14. október til 21. október 2008, var komist að samkomulagi um það sem var „utan samnings". Þessi þjónusta var hluti af því samkomulagi sem hafði verið í gildi og aðilar vildu halda óbreyttu áfram. Samskip vildu Eimskip myndi áfram flytja gáma endurgjaldslaust á milli hafna innan Bandaríkjanna*."

3861. Eimskip og Samskip höfðu átt í ólögmætu samráði um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku frá 1. september 2004. Fólst það í flutningum Eimskips fyrir Samskip í beinum áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Var þetta ólögmæta samráð fyrir hendi á árinu 2008. Er þetta viðurkennt í 1. gr. sáttar Eimskips 16. júní 2021. Er staðfest í framangreindum athugasemdum Samskipa að það hafi verið atriði í Norður-Ameríku samstarfinu sem hafi verið haldið „*utan samnings*" og þannig ekki greint frá þeim t.d. þegar viðkomandi samningar voru sendir samkeppnisyfirvöldum hérlendis og í Bandaríkjunum. Þá láta Samskip þess ógetið að í júní 2008 varð Norður-Ameríku samstarfið hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Í samræmi við það var til athugunar hjá fyrirtækjunum að auka það samstarf, sbr. t.d. um gámasamstarf og samstarf í vöruhúsaþjónustu í Bandaríkjunum.

3862. (S)frkvstj-millilandasv framsendi tölvupóst (E)forstö-innfl kl. 17:13 sama dag til (S)forstö-innfl1 og sagði: „*Þú skoðar þetta fyrir okkur- við viljum hafa- verðin með 300$ afslættinum inni í samningnum*" og vísaði þar til lægra verðs Samskipa ef Eimskip gæti ekki útvegað Samskip gáma í Richmond og ef Samskip myndu nýta sér vöruhúsaþjónustu Eimskips í Norður-Ameríku. (S)forstö-innfl1 svarar um hæl og kvaðst skoða þetta.[1928]

3863. Þann 30. október 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) og svaraði fyrrnefndum tölvupósti (E)forstö-innfl frá 28. október um Norður-Ameríku samninginn. Þar var m.a. fjallað um atriði sem tengdust auknu samstarfi fyrirtækjanna vegna gáma og vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku og lækkun á verði Samskipa til Eimskips þegar Samskip myndu nýta sér þessa þjónustu. Tók (S)forstö-innfl1 einnig fram að fyrirtækin ættu eftir að „*gera upp eftirágreidda afsláttinn*". Bað hann (E)forstö-innfl að senda sem fyrst uppfærð samningsdrög.

[1928] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.681535.

3864. Hér ber að hafa í huga að sunnudaginn 2. nóvember sendi (S)aðaleig-stjform-SH sjálfum sér tölvupóst með verkefna- eða minnislista. Eitt atriði á honum var:

„*Eimskip-nýir samningar*".[1929]

3865. Hér vísaði (S)aðaleig-stjform-SH semsagt til nýrra samninga við Eimskip í fleirtölu, þ.e. ekki aðeins Norður-Ameríku samnings sem var í undirbúningi og undirritaður var 7. janúar 2009. Einnig rætt um samninga við Samskip í fleirtölu innan Eimskips, sbr. samskipti (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf 6. janúar 2009 sem lýst er í kafla 10.6 og 11.19. Er það í samræmi við önnur samtímagögn og *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem tók til mun fleiri verkþátta en eingöngu flutninga til og frá Norður-Ameríku.

3866. Þann 5. nóvember 2008 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl). Var um að ræða svar við tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 30. október 2008. Komu þar m.a. fram eftirfarandi viðbrögð (E)forstö-innfl við tölvupósti (S)forstö-innfl1:

- Um aukið samstarf með nýtingu Samskipa á vöruhúsi Eimskips í Norður-Ameríku og hvað ætti að vera *„inn í"* eða *„utan"* samnings sagði (E)forstö-innfl :

  „Nýting vöruhúss í Richmond þarf að ákveða í sameiningu og eftir viðræður og skoðun. Getum við hafið hvenær sem er. Setjum ekki inn í samning en setjum okkur tímaramma til að klára. Það er staðfest enn og aftur að við munum ekki bakka út úr áður nefndu munnlegu samkomulagi.

- Um samstarf vegna Kanada- og Evrópuflutninga sagði (E)forstö-innfl : *Við teljum enga ástæðu til að hafa Kanada inn í service contract sem nær yfir reglur varðandi skráningu hjá FMC í USA. Við höfum rætt um „neyðarsamkomulag" og mjög auðvelt að setja þar inn þann skilning að t.d. USA verð gildi einnig fyrir Canada."* Samkeppniseftirlitið vísar til þess að fyrirtækin unnu að þessum tíma að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi"* sbr. t.d. að þann 20. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv (E)frkvstj-flutnkerf drög að slíkum almennum *„slotsharing samningi"*, þar sem fjallað var um aukið og víðtækt samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópuríkja, sbr. kafla 9.3 og 9.12.2.1.

- Um BAF gjald og aukið gámasamstarf í Norður-Ameríku sagði (E)forstö-innfl : *Í sem stystu máli þá er það helsta sem er breytt í nýjum samningi að BAF kemur inn að hluta, verð breytast lítillega m.a. vegna þess að þið sækið gáma til okkar og við sköffum tóma standard þurrgáma í Richmond."*

3867. Rökstuddi (E)forstö-innfl einnig og svaraði (S)forstö-innfl1 að Samskip ættu ekki rétt á eftirágreiddum afslætti í Norður-Ameríku flutningum þar sem samið hafi verið um nettóverð. Áréttaði (E)forstö-innfl í lokin að ef fyrirtækin myndu ekki standa við munnlegt samkomulag sitt (*„ganga baki orða sinna"*) um *„t.d. varðandi vöruhúsamál í Richmond eða tóma gáma"* væri fljótleg leið fyrir fyrirtækin út úr samningnum þar sem samningurinn yrði uppsegjanlegur strax. Að lokum sagði (E)forstö-innfl að það væri verið *„að taka saman flutningayfirlit og þú færð það um leið og það liggur fyrir."*

3868. Síðar sama dag svaraði (S)forstö-innfl1 þessum tölvupósti (E)forstö-innfl . Samskip töldu að mikið bæri í milli og atriði sem væru óklárað hjá fyrirtækjunum. Athugasemdir fylgdu síðan í 10 töluliðum og kom þar m.a. eftirfarandi fram sem m.a. tengdist auknu samstarfi fyrirtækjanna í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefni þeirra:

- Um aukið gámasamstarf í Norður Ameríku og tóma gáma kom fram í tölulið 4 í tölvupóstinum: *„Þú neitar því að það þurfi að taka á því ef þið getið ekki útvegað tóma DC gáma í Richmond."* Sagði (S)forstö-innfl1 að það yrði að verða lækkun á verði ef Eimskip gæti ekki útvegað gáma fyrir

[1929] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.524557.

Samskip í flutninganna (lækkun um 300 USD per TEU). Í töluliðum 8-10 var einnig fjallað um fyrirkomulag vegna aukins gámasamstarf fyrirtækjanna og það þyrfti að taka til fleiri hafna en Richmond.

- Um aukið samstarf í vöruhúsaþjónustu og áhrif á verðlagningu samnings lagði (S)forstö-innfl1 til í 6. tölulið tölvupóstsins: *„Ef þið viljið ekki setja vöruhúsa afsláttinn inn í samninginn þá teljum við réttast að það verði útbúinn viðauki við samninginn sem tekur á þessu.*" Lagði (S)forstö-innfl1 þannig til að halda þessu *„utan*" samnings eins og fyrirtækin höfðu rætt og (E)forstö-innfl hafði lagt til. Fyrirtækin myndu þá útbúa um það viðauka (sem af samskiptum má sjá að átti ekki að fara til samkeppnisyfirvalda).

- (S)forstö-innfl1 fjallaði einnig um að halda samstarfi í flutningum vegna Kanada utan samningsins. (S)forstö-innfl1 vildi þó ekki tengja það vinnu fyrirtækjanna að þeim verkþætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í Evrópuflutningum. Um þetta fjallaði (S)forstö-innfl1 í tölulið 7 í póstinum: *„Þar sem þið teljið ekki ástæðu til að hafa Canada inn í samningnum þá viljum við fá það inn í viðauka við samninginn. Getið þið vinsamlega útbúið slíkan viðauka. Það er röng nálgun að fara að tengja Canada við Neyðarsamkomulagið. Það er*[u] *tvö óskild* [svo] *mál.*"

- Í 5. tölulið fjallaði (S)forstö-innfl1 um gildistíma samningsins, hann yrði uppsegjanlegur og lagði m.a. til að setja inn í samninginn ákvæði um endurskoðun fyrirtækjanna eftir eitt ár og þá myndu fyrirtækin *„setjast niður og ræða hækkanir/lækkanir m.t.t. flutningamarkaðar í USA og skipatengds kostnaðar*."

  Vekur athygli hvernig (S)forstö-innfl1 horfir til samskipta fyrirtækjanna og að þau geti tekið til samkeppnismarkaðar í Bandaríkjunum og upplýsingaskipta á skipatengdum kostnaði. Samskip og Eimskips voru með algera yfirburðastöðu á flutningamarkaði m.a. vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Um var að ræða tvíkeppnismarkað þar sem upplýsingaskipti um t.a.m. aðstæður á markaði og kostnað eru afar varhugaverð í samkeppnislegu tilliti, sbr. kafla 4.6.3.2. Var þessi tillaga (S)forstö-innfl1 um upplýsingaskipti fyrirtækjanna um samkeppnislega viðkvæm málefni í samræmi og hluti af hinu ólögmæta samráð. (E)forstö-innfl tók jákvætt í tillögu (S)forstö-innfl1.

3869. Daginn eftir, 6. nóvember 2008 kl. 13:50 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl)

- (E)forstö-innfl fjallaði um aukið gámasamstarf í Norður-Ameríku, sbr. tölulið 4 í tölvupóstinum. Sagði hann m.a. að það væri *„ákveðin win/win staða hvað varðar DC*[1930] *gáma frá Richmond og því erum við tilbúnir að leggja ykkur til DC 40ft gáma þar án aukagjalds*." Um samstarf á flutningi á tómum Samskipa gámum innan hafna í Bandaríkjunum og notkun Eimskips á gámum Samskipa, sagði (E)forstö-innfl að forsendur þessa væri að Eimskip myndi flytja gámana til Richmond.

- Eimskip féllst á tillögu (S)forstö-innfl1 um gildistíma samningsins og uppsagnarákvæði. Með því gætu fyrirtækin komist að *„samningaborðinu*" fljótt og ekki verra að hafa það eftir ár, sbr. tölulið 5 í tölvupósti (E)forstö-innfl .

- Um aukið samstarf í vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku, áform um áframhaldandi samskipti og samvinnu fyrirtækjanna vegna þess og halda utan samnings sagði (E)forstö-innfl (6. töluliður): *„Sammála þessu en þessi viðauki verður ekki gerður núna heldur eftir samninga sem fleiri þurfa að koma að m.a. starfsmenn okkar erlendis. Tekur lengri tíma og við erum ekki reiðubúnir að fresta frágangi á þessum samningi þangað til að þessi viðauki yrði klár*".

- Sjá má af tölvupósti (E)forstö-innfl að Eimskip féllst á að hafa eftirágreidda afslætti til Samskipa í samningnum um Norður-Ameríku flutningana, sbr. tölulið 3 í tölvupóstinum.

[1930] DC gámar: Þurrgámar.

- Varðandi sjónarmið Samskipa um að halda Kanada utan samningsins, sbr. 7. töluliður í tölvupósti (S)forstö-innfl1, sagði (E)forstö-innfl : *„Þessi áhersla á Kanada er ný af nálinni og vekur upp spurningar. Þessi samningur sem við erum að gera snýr að skráningu hjá FMC í Bandaríkjunum og ákveðinni skuldbindingu sem verið hefur af okkar hálfu varðandi pláss og fleira frá USA. Það er einnig vegna þessara formlegheita og skuldbindinga sem þessir samningar hafa farið til Samkeppniseftirlitsins til skoðunar. Það hefur ekki þótt ástæða til þess varðandi einstaka gáma frá einstökum höfnum í öðrum löndum en USA. Því munum við ekki setja Kanada inn*."

3870. Samkvæmt þessu var Eimskip ljóst að fyrirtækinu væri skylt að tilkynna FMC um alla samninga við Samskip sem vörðuðu flutninga til Bandaríkjanna. Samkeppniseftirlitið bendir á að brot á ákvæðum bandarískra laga þessu tengdu gátu varðað háum sektum, sbr. kafla 8.15.5. Í framangreindum tölvupósti (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 var sem fyrr segir vísað til FMC og sagt að það væri einnig vegna þessara *„formlegheita"* tengdum FMC *„sem þessir samningar hafa farið til Samkeppniseftirlitsins til skoðunar. Það hefur ekki þótt ástæða til þess varðandi einstaka gáma frá einstökum höfnum í öðrum löndum en USA."* Þetta er í samræmi við önnur gögn málsins. Þegar samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum féll ekki undir bandarískar samkeppnisreglur var ekki óskað eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga, sbr. t.d. ólögmætt samráð á grundvelli hins leynilega *„neyðarsamkomulags"* frá 2001. Virðast fyrirtækin ekki hafa talið eins mikla áhættu fólgna í því að fara gegn íslenskum samkeppnislögum og þeim bandarísku, sbr. umfjöllun hér að framan og einnig kafla 8.15.5.

3871. Síðar þann 6. nóvember 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf). Þar kom fram að væri að reynast fyrirtækjunum *„flókið"* að ganga frá endanlegum samningi en það ætti að reyna að *„klára þetta"*. Eru síðan talin upp í 10 töluliðum atriði vegna viðræðna fyrirtækjanna um samstarfið og aukið samstarf:

- Um aukið gámasamstarf í Norður Ameríku og verðlagningu kom fram í tölulið 4 í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv: *„Við samþykktum hækkanir á samningnum m.a. vegna þess að þið leggið til gáma. Þegar/ef þið getið ekki lagt til gáma þarf eðlilega að koma til lækkun þar sem slíkt þýðir auka kostna*[ð] *fyrir okkur og réttlætir því ekki þessa verðhækkun sem við annars samþykktum. Því stendur okkar krafa um USD 300,- lækkun pr. TEU þegar þið leggið okkur ekki til gáma*."
- Um aukið gámasamstarf sagði jafnframt í tölulið 7: *„Þið* [Eimskip] *megið nota þessa gáma okkar* [Samskip] *fyrir ykkar útflutning í þeim mæli sem þið getið en við bókum þá á þær hafnir þar sem við þurfum á þeim að halda*." Sagði (S)frkvstj-millilandasv þetta óbreytt frá því sem stjórnendurnir höfðu rætt um á fundum sínum.
- Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv samþykkti hann að hafa gildistíma nýs samnings þannig að fyrirtækin gætu sest fljótt að samningaborðinu og myndu eiga viðræður eftir ár, sbr. tölulið 5 í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv. Fól (S)frkvstj-millilandasv Eimskip að gera tillögu að ákvæði. Gekk það eftir, sbr. 7. gr. í Norður-Ameríku samningi fyrirtækjanna sem var undirritaður 7. janúar 2009.
- Um samstarf í vöruhúsaþjónustu og aukið samstarf tengdu því (*„utan"* samnings) sagði (S)frkvstj-millilandasv í 6. tölulið í tölvupóstinum: *„Samþykkjum að fresta gerð viðauka – en samkomulag er um USD 300, pr TEU lækkun á gáma sem lestaðir eru í vöruhúsi ykkar."*
- Um samstarf vegna flutninga til og frá Kanada sagði í 7. tölulið: *„Það er ekkert nýtt á nálinni með Kanada – Kanada hefur alltaf verið inni í Ameríkusamningum félaganna. Vinsamlegast lagaðu samninginn til samræmis við gamla samninginn. Þegar við settumst að samningaborðinu stóð til að breyta samningstextanum eins og þið hafið gert hér varðandi Kanada*."[1931]
- Samskip samþykktu tillögu Eimskips um að setja inn í samninginn ákvæði um eftirágreidda afslætti, sbr. tölulið 2 og 3 í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv.

[1931] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.449918.

3872. Á sama tíma og lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips unnu að þeim verkþætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins um samstarf í sjóflutningum og samnýtingu siglingakerfa vegna Norður-Ameríku flutninga sýna gögn málsins að stjórnendur í landflutningum áttu einnig samskipti sem voru liður í framgangi í ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Verður nú vikið að því.

10.3. Framkvæmdastjórar landflutninga funda á ný

3873. Framkvæmdastjórar landflutninga, (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, áttu ítrekað í samskiptum á árinu 2008. Funduðu þeir á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008, sbr. kafla 8.7. Þann 11. ágúst funduðu þeir með SVÞ, sbr. kafla 8.15.3. Undirmenn (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl ræddu saman í síma og funduðu 8. og 9. september 2008, sbr. kafla 8.16.4. (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl funduðu í verslunarmiðstöðinni Smáralind 17. september 2008, sbr. kafla 8.16.7. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)frkvstj-innanl vegna sjóflutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Þann 10. október sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl. Rifjaði (E)frkvstj-innanl upp það sem hann hafði áður sagt þeim um samvinnu við Samskip í landflutningum, greindi frá framgangi þess verkefnis og bað um heimild til að halda áfram með það verkefni. (E)forstj svaraði samdægurs: *„Halda viðræðum áfram“*, sbr. kafla 8.17.15. Var allt framangreint hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

3874. Eftir að (E)frkvstj-innanl hafði fengið heimild frá (E)forstj hélt hann áfram viðræðum við (S)frkvstj-innanl. Áttu þeir fund með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008. Á þeim fundi ræddu þeir hugmyndir um umfangsmikið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum, m.a. að stofna sameiginlegt landflutningafyrirtæki. Eins og bent er á hér að framan er ljóst að þegar fyrirhugað samráð Eimskips og Samskipa tók slíka áþreifanlega mynd töldu fyrirtækin nauðsynlegt að óska eftir undanþágu frá banni samkeppnislaga um ólögmætt samráð keppinauta. Á fundinum var Samkeppniseftirlitinu aftur á móti ekki gerð grein fyrir *„Nýtt upphaf“* verkefninu, hvorki í heild né að hluta.

3875. Gögn málsins sýna frekari samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í lok október 2008. Þannig eru fyrirliggjandi eftirgreindar dagbókarfærslur hjá (E)frkvstj-innanl frá 29. og 31. október 2008:

> *„**Subject:*** *(S)frkvstj-innanl fundur*
>
> ***Start:*** *mið. 29.10.2008 16:00*
>
> ***End:*** *mið. 29.10.2008 18:00*
>
> *[…]*
>
> ***Organizer:*** *[…] (E)frkvstj-innanl“*

> *„**Subject:*** *(S)frkvstj-innanl ?*
>
> ***Start:*** *fös. 31.10.2008 15:30*
>
> ***End:*** *fös. 31.10.2008 16:30*
>
> *[…]*
>
> ***Organizer:*** *[…] (E)frkvstj-innanl“*[1932]

3876. Hafði (E)frkvstj-innanl þannig bókað tveggja tíma fund með (S)frkvstj-innanl þann 29. október 2008 og bókað mögulegan fund („*?*“) með (S)frkvstj-innanl tveimur dögum síðar. Þessar dagbókarfærslur,

[1932] Afritaðar dagbókarfærslur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.194352.

skráðar í lok október 2008, skal setja í samhengi við að (S)aðaleig-stjform-SH hafði þá sagt að Samskip væru á þeim tímapunkti að fara að ganga frá samningum m.a. við Eimskip sbr. kafla 9.3.

3877. Sem fyrr segir átti (E)frkvstj-innanl nokkrum dögum fyrr, þann 22. október 2008, samskipti við Samskip (m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl), þar sem m.a. mjög viðkvæmum viðskiptaupplýsingum var miðlað um framtíðaráform Samskipa vegna breytinga á skipa- og siglingaáætlun fyrirtækisins, sbr. kafla 9.4.

3878. Samkvæmt gögnum málsins unnu bæði Eimskip og Samskip að verðhækkunum á þessum tíma, m.a. með ríkri aðkomu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl. Vísast hér m.a. til glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008 þar sem fjallað er um verðhækkanir í landflutningum og aukna gjaldtöku af viðskiptavinum, sbr. kafla 8.19.2. Hið sama kemur fram í glæru (S)frkvstj-innanl sem hann sendi til (S)aðaleig-stjform-SH þann 19. október 2008, sbr. kafla 8.19.5. Einnig ber að líta til umfjöllunar innan Eimskips 3. og 4. nóvember 2008 um verðhækkun á landflutningum, sbr. nánar hér á eftir.

3879. Um hálfum mánuði eftir áðurnefndar dagbókarfærslur (E)frkvstj-innanl sýna gögn málsins að Eimskip og Samskip höfðu verið með til umræðu og gert með sér ólögmætan samning vegna samstarfs í sjóflutningum milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar, sbr. umfjöllun í kafla 9.12.1 og tölvupóst (E)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst dags. 12. nóvember 2008 („*Reyðarfjörður*"), þar sem (E)frkvstj-innanl vísaði til tilboðs frá Samskipum vegna flutninga á þessari flutningaleið. Umrætt tilboð hafði (S)frkvstj-innanl sem fyrr segir sent (E)frkvstj-innanl í kjölfar fyrri fundar þeirra 18. september 2008. Í tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst til m.a. (E)frkvstj-innanl að kvöldi sama dags, 12. nóvember 2008, var síðan vísað til þess verðs sem fyrirtækin höfðu komið sér saman um varðandi flutning á þurrgámum milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar, sbr. nánari umfjöllun í köflum 8.16.7 og 9.12.1.

3880. Við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 var (E)frkvstj-innanl spurður að þessu:

> SE En hefur þú sjálfur verið í samskiptum við starfsmenn Samskipa?
>
> (E)frkvstj-innanl Nei, ég er ekki í samskiptum við þá.

3881. Var (E)frkvstj-innanl síðan spurður sérstaklega hvort hann hefði átt í samskiptum við (S)frkvstj-innanl. Svaraði hann því til að þeir hefðu setið saman í stjórn flutningasviðs SVÞ og það hefðu verið einu samskiptin þeirra á milli.[1933]

3882. Gaf (E)frkvstj-innanl þannig rangar upplýsingar um samskipti sín við (S)frkvstj-innanl og aðra starfsmenn Samskipa. Er það ekki til stuðnings því að samskiptin m.a. í lok október 2008 hafi verið lögmæt og þar að auki hefur Eimskip viðurkennt að hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna tók til landflutninga.

3883. Framangreind gögn eru til stuðnings niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips, sem tók m.a. til landflutninga.

3884. Í mgr. 1154 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að „*(S)frkvstj-innanl minnist þess aðeins að hafa átt einn fund með (E)frkvstj-innanl*" og að sá fundur hafi verið 4. júlí 2008 á kaffihúsinu Mokka.

3885. Samkeppniseftirlitið tekur hér fram að óskað var eftir því að Samskip myndu afhenda gögn og veita upplýsingar um öll samskipti stjórnenda Samskipa á þessum tíma við stjórnendur Eimskips. Var þetta gert með heimild í 19. gr. samkeppnislaga og Samskipum bar í svari sínu m.a. að veita sannar og fullnægjandi upplýsingar, sbr. 41. gr. b samkeppnislaga. Í svari Samskipa frá 10. apríl 2015 var sagt að (S)frkvstj-innanl hefði látið af störfum hjá fyrirtækinu og í svari frá 14. janúar 2016 staðhæfði fyrirtækið að það „*hefði ekki aðgang*" að (S)frkvstj-innanl og gæti því ekki veitt upplýsingar um

[1933] Endurrit af upplýsingagjöf Eimskips ([…]) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.09.2013.

möguleg samskipti hans við stjórnendur Eimskips. Veittu Samskip því ekki við gagnaöflun Samkeppniseftirlitsins upplýsingar um t.d. fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí og 17. september 2008 eða um samskipti þeirra sem leiddu til minnisblaðs Logos frá 10. október 2008. Þrátt fyrir að Samskip hafi 14. janúar 2016 fullyrt að hafa *„ekki aðgang"* að (S)frkvstj-innanl er í athugasemdum við AI sem fyrr segir sagt að (S)frkvstj-innanl muni aðeins eftir fundinum með (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008. Ekki er útskýrt hvers vegna Samskip höfðu ekki aðgang að (S)frkvstj-innanl þegar fyrirtækið svaraði beiðni Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga en hafði aðgang að honum við undirbúning athugasemda við AI.

3886. Sjónarmið Samskipa um samskipti (S)frkvstj-innanl við (E)frkvstj-innanl eru ekki trúverðug og hagga ekki því mati eftirlitsins að þessir stjórnendur fyrirtækjanna hafi átt í samskiptum í lok október 2008 og að þau samskipti hafi verið liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

10.4. Unnið að verulegum verðhækkunum í lok október og nóvember 2008

3887. Í lok október 2008 var efnahagsástandið mjög erfitt bæði á Íslandi og í nágrannaríkjum. Gögnin sýna hins vegar ólík viðbrögð og þróun á íslenska flutningamarkaðnum annars vegar og á erlendum flutningamörkuðum hins vegar. Erlendis höfðu *„farmgjöld aldrei lækkað jafn mikið áður"* og olíuverð *„á hraðri niðurleið"*. Á Íslandi voru stórfelldar verðhækkanir á flutningaþjónustu undirbúnar.

3888. Gögn málsins sýna að eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 unnu lykilstjórnendur fyrirtækjanna (sér í lagi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl) að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, lækkun eða niðurfelling afslátta, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkþátta sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Telur Samkeppniseftirlitið ljóst að þessi ólögmætu samskipti Samskipa og Eimskips hafi auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir t.d. þær verðhækkanir sem fyrirtækin tilkynntu um í ágúst 2008, sbr. kafla 8.15.

3889. Þessi atburðarrás hélt áfram haustið og veturinn 2008. Samhliða því að lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips áttu í ítrekuðum ólögmætum samskiptum tengdum *„Nýtt upphaf"* verkefninu héldu þeir áfram að vinna að verðhækkunum fyrirtækjanna. Voru þessi ólögmætu samskipti til þess fallin að gera Samskipum og Eimskip kleift að hækka verð á sama tíma og efnahagsörðugleikar leiddu til harðrar verðsamkeppni á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum.

10.4.1. Samhliða undirbúningur að verðhækkun í inn- og útflutningi

3890. Gögn málsins sýna að föstudaginn 24. október 2008 unnu innflutningsdeildar Samskipa og Eimskips að hækkun á verði. Skal þessu lýst nánar.

3891. Þennan dag bókaði (S)forstö-innfl1 fundi með undirmönnum sínum, viðskiptastjórum innflutningsdeildar, til þess að ræða m.a. verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum innflutningsdeildar.[1934] Ætlaði hann að funda með hverjum og einum viðskiptastjóra.[1935]

[1934] Fundarefnið var nánar tiltekið þetta: *„Förum yfir stöðu viðskiptavina:*
Samningsstaða
Verð
Hækkanir
Tengsl við viðskiptavini
Target listi."

[1935] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. *„Staða viðskiptavina"*. […] boðar nánar tiltekið til funda með viðskiptastjórum á eftirgreindum fundartímum: 21.10.2008, kl. 13-14 ([…]). Doc. ID. 0.7.33.677737; 22.10.2008, kl. 11-12 ([…]). Doc. ID. 0.7.33.677749; 23.10.2008, kl. 10:30-11:30 ([…]). Doc. ID. 0.7.33.677777; 23.10.2008, kl. 13-14 ([…]). Doc. ID. 0.7.33.677774; 24.10.2008, kl. 11-12 ([…]). Doc. ID. 0.7.33.677768.

3892. Undirmenn (E)forstö-innfl , viðskiptastjórar í innflutningsdeild Eimskips, funduðu þennan sama dag og ræddu m.a. um verulega verðhækkun gagnvart einum mikilvægasta viðskiptavini Eimskips (Ölgerðinni) og um almenna verðhækkun, sbr. eftirfarandi ummæli í fundargerð:

„Ölgerðin – verið er að boða á þá mikla hækkun á sjóflutningsverð í ISK og færa síðan samninginn yfir í EUR. Hefur ekki farið vel í þá og ef þessu verður haldið til streitu þá munu þeir fara í verðkönnun. […]

(E)forstö-viðskþj – Sagði okkur frá og kynnti væntanlega gjaldskrárhækkun sem taka á gildi 1. nóvember. Töluverð umræða skapaðist og hafa menn þá helst áhyggjur af tímasetningunni m.t.t. ástandsins í þjóðfélaginu. Menn ræddu það og voru sammála um að viðskiptavinir okkar myndu frekar sætta sig við skerta þjónustu á meðan þetta ástand varir heldur en verulegar verðhækkanir. Margir viðskiptavina okkar standa verulega illa fjárhagslega og mega við litlum áföllum. Einnig kom fram í umræðunni að það vanti skýra stefnu frá stjórnendum í hvaða mynt við eigum að semja."[1936]

3893. Samkvæmt þessu höfðu undirmenn (E)forstö-innfl talsverðar áhyggjur af fyrirhuguðum verðhækkunum Eimskips. Gögn málsins sýna hins vegar að áhyggjur undirmanna (E)forstö-innfl af því að Ölgerðin kynni að snúa sér til Samskipa breyttu hér engu. Hið sama gilti um áhyggjur þeirra af áhrifum hækkunar á verði gagnvart viðskiptavinum sem stóðu illa fjárhagslega.

3894. Í þessu samhengi ber að rifja upp óróa starfsmanna Samskipa erlendis þegar fyrirtækið hækkaði verð verulega 1. september 2008. Áhyggjur þessara starfsmanna höfðu ekki áhrif á (S)forstö-innfl1 og aðra stjórnendur á Íslandi hvað varðaði möguleg samkeppnisleg viðbrögð Eimskips. Öðru máli gegndi um hugsanleg samkeppnisleg viðbrögð erlendra keppinauta í áframflutningum, sbr. kafla 8.15.10.

3895. Er þessi gögn Eimskips og Samskipa ein af birtingarmyndum hins ólögmæta samráðs sem Eimskip hefur viðurkennt að stóð yfir á þessum tíma.

3896. Framangreint sýnir einnig að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl unnu á sama tíma skipulega að verðhækkunum. Líkt og (S)forstö-innfl1 fundaði (E)forstö-innfl með undirmönnum sínum til þess að ræða um verðhækkanir gagnvart viðskiptunum Eimskips. (S)forstö-innfl1 boðaði eins og áður segir slíkan fund föstudaginn 24. október en (E)forstö-innfl gerði slíkt hið sama mánudaginn 27. október 2008. Í dagbók (E)forstö-innfl þann 27. október 2008 er þannig að finna boð hans um fund með viðskiptastjórum innflutningsdeildar, þar sem átti að fara *„yfir verðhækkanir á samningum í ISK*". Var fundurinn haldinn milli kl. 16 og 17 þennan dag.[1937]

3897. Samkvæmt fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips var yfirmanni útflutningsdeildar, (E)forstö-útfl , falið að vinna að verðhækkun á útflutningi og var upphafsdagur þess verkefnis þriðjudagurinn 28. október 2008.[1938] Rifja ber upp að yfirmaður útflutnings hjá Samskipum, (S)forstö-útfl, sat fundinn með Eimskip 22. október 2008 og sama dag sat (E)forstö-útfl innanhúsfund hjá Eimskip þar sem ræða átti m.a. *„Samskips málefni*", sbr. kafla 9.4.2. og 10.4.1. Áður höfðu (E)forstö-útfl og (S)forstö-útfl átt í samskiptum vegna álagningar karagjalds, sbr. tölvupóst (S)forstö-útfl til (E)forstö-útfl 28. ágúst 2008 í umfjöllun um atvik í september 2008 í kafla 8.16.4.

3898. Samkvæmt þessum gögnum frá 27. og 28. október 2008 unnu bæði innflutnings- og útflutningssvið Eimskips að víðtækum verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum.

[1936] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð vika 43 2008.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.445901.
[1937] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók […]. *„Fara yfir verðhækkanir á samningum í ISK*". Frá […] til starfsmanna innflutningsdeildar. Fundarboð sent 27.10.2008, kl. 14:52. Fundartími 27.10.2017, kl. 16-17. Doc. ID. 0.7.33.443493.
[1938] Kom þetta fram í fundargerð vegna fundar 04.11.2008: Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent þann 13.10.2017. Eimskip Ísland – Fundargerð, dags. 04.11.2008, liður 20.

3899. Í mgr. 1122-1124 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreind gögn er varða samhliða vinnu Samskipa og Eimskips að hækkun verðs. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa, sbr. kafli 25.39.1.

10.4.2. Forstjóri Samskipa taldi verðhækkanir fyrir árið 2009 *„komnar í gegn"* en mikil verðsamkeppni erlendis

3900. Í lok október 2008 var efnahagsástandið mjög erfitt bæði á Íslandi og í nágrannaríkjum. Gögnin sýna hins vegar mjög mismunandi viðbrögð eða þróun á annars vegar íslenska flutningamarkaðnum og hins vegar á erlendum flutningamörkuðum. Á Íslandi voru stórfelldar verðhækkanir undirbúnar en erlendis höfðu *„farmgjöld aldrei lækkað jafn mikið áður"*. Skal þessum atvikum lýst nánar.

3901. Þann 28. október 2008, kvaðst (S)aðaleig-stjform-SH í samskiptum við (S)stjórnarm-fjármstj (fjármálastjóra Samskipa Holding og stjórnarmanns í Samskipum hf.) vera *„bjartsýnni"* en fyrir viku. Treysti (S)aðaleig-stjform-SH sér til að gera ráð fyrir að verðhækkanir fyrir árið 2009 væru;

„komnar í gegn".[1939]

3902. Í öðrum tölvupóstum á þessum tíma lagði (S)aðaleig-stjform-SH einnig áherslu á verðhækkanir og beitti sér fyrir samræmdum svörum frá Samskipum vegna hugsanlegra spurninga viðskiptavina um hvort verðfall á sjóflutningum erlendis leiddi ekki til verðlækkana á flutningsþjónustu hér á landi.[1940] Bent skal á, eins og fjallað hefur verið um, að þriðjudaginn 28. október 2008 áttu sér aftur stað samskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl , yfirmanna fyrirtækjanna í innflutningi, og aftur þann 30. október 2008. Þá gefa gögnin til kynna að framkvæmdastjórar landflutninga, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, hafi fundað þann 29. október 2008 og mögulega einnig daginn eftir.

3903. Í áðurnefndum tölvupósti sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)stjórnarm-fjármstj þann 28. október 2008 segir nánar tiltekið þetta:

„Ég er heldur bjartsýnni en ég var á fundi fyrir viku síðan, en updated mat á afkomu sbr. neðangreint, í Íkr.

	Budget	Revised	updated
Janúar - júlí	856	828	828
Ágúst	60	-10	-10
September	100	35	65
Október	266	180	0
Nóvember	100	35	30
Desember	9	-65	0
Ágúst - desember	535	175	85
Heild	1.391	1.003	913

Það er margt verið að gera, ss:

1. *verðhækkanir effective 1. sept og hækkanir á ýmsa samninga í október*
2. *fækkun starfsfólks, umtalsvert umfram það sem áður hafði verið planað*

[1939] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.522162.
[1940] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.523026 og 0.7.33.522856.

3. *gámastokkur breytist, 40ft stokkur aðlagast að innfl mv. ca 500 teu / viku, og 20ft stokkur dedicated fyrir alcoa*

4. *verðhækkun á alcoa*

5. *eitt skip úr rekstri, og nú unnið að því að finna verkefni fyrir það, stærsta úrlausnarefni okkar nú.*

Olíuverð á hraðri niðurleið og mun það hjálpa umtalsvert þegar magn minnkar, því við magnminnkun breytist baf úr því að vera jákvætt í neikvætt, þe framlegð.

Ég tel því að ofangreindar tölur séu raunhæfar mv. magn hangi í ca 500 teu á viku.

Hvað árið 2009 varðar þá tel ég að þá verði búið að koma:

- Ná fram launalækkunum. ca 400 mkr. – launahækkun ef verður 1 febrúar

- Verðhækkanir komnar í gegn

- innflutningur rétti hægt og rólega úr sér, ca 500 í 700 teu

- skip komið í verkefni, og árlegt tap á skipi ca $1,5

- alcoa rúta í góðum gír

- búið að skala gámaflota að breyttu umhverfi

Ebitda eigi að vera ca 1 mia á næsta ári, en áætlunargerðin mun varpa betri ljósi svo sannarlega á næsta ári."[1941]

3904. Hér ber einnig að líta til eftirfarandi tölvupósta sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi 29. október 2008 til stjórnar Samskipa Holding (afrit til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig). Í viðhengi var skýrslan „*Iceland September 2008*" (unnin af (S)aðaleig-stjform-SH) og dagskrá fyrir næsta stjórnarfund (4. nóvember 2008). Í skýrslunni kemur m.a. eftirfarandi fram um Ísland:

„Alcoa contract

1. we are about to conclude an agreement with Alcoa on considerably higher rates

Rate increases

2. we are achieving so to say all rate increases that were planned end august".[1942]

3905. Sem fyrr segir greindi (S)aðaleig-stjform-SH frá því í tölvupósti til (S)stjórnarm-fjármstj þann 28. október 2008 að verið væri að fækka skipum í rekstri og að hann treysti sér til að gera ráð fyrir að verðhækkanir fyrir árið 2009 væru „*komnar í gegn*".

3906. Sama áhersla á verðhækkanir á komandi ári kom fram hjá öðrum stjórnendum Samskipa á þessum tíma. Þann 29. október 2008 svaraði (S)forstö-innfl1, sem hafði þá verið í samskiptum við Eimskip, tölvupósti frá (S)forstö-umb.erl (afrit til (S)forstö-útfl) um fyrirhugaðar verðhækkanir til að setja í rekstraráætlun fyrir 2009. Segir í tölvupóstinum að 5% hækkun erlendis yrði 1. september 2009. Innanlands yrði 5% hækkun 1. febrúar 2009 og 5% 1. september 2009. Hækkun á sjóflutningi væri hins vegar ekki klár. Er tekið fram að þetta gæti breyst.[1943]

[1941] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.522162.
[1942] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Iceland September 2008.pdf*", glæra 3. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.522777 (0.7.33.522777-000005).
[1943] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.818805.

3907. Þessi gögn frá (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjórnarm-fjármstj staðfesta að Samskip hækkuðu verð verulega 1. september 2008, ásamt því að verð voru hækkuð gagnvart stórum viðskiptavinum með mikinn kaupendastyrk, eins og Alcoa (131% hækkun). Samtímagögn sýna að Samskip unnu að frekari verðhækkunum, t.d. með álagningu karagjalds í sjóflutningum og olíugjaldi sem átti að „*troða*" upp á mikilvæga viðskiptavini. Engu breytti þó verð á olíu lækkaði mikið.

3908. Tölvupóstur (S)aðaleig-stjform-SH frá 28. október 2008 og skjalið sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi 29. október 2008 staðfesta að stjórnendur Samskipa óttuðust ekki að Eimskip myndi bregðast við með því að gera viðskiptavinum Samskipa tilboð um betri kjör. Þetta endurspeglast í ummælum (S)aðaleig-stjform-SH í tölvupóstinum frá 28. október 2008 um að hann teldi og treysti sér til að staðhæfa að verðhækkanir fyrir árið 2009 séu „*komnar í gegn*". Stjórnendur fyrirtækja sem starfa sjálfstætt geta ekki búið yfir slíkri vissu fyrir því að ná fram verðhækkunum, sérstaklega ekki á umbrotatímum eins og voru í lok október 2008. Ber í því sambandi að hafa í huga að samtímagögn frá Samskipum sýna að samdráttur í flutningum sem stafaði af efnahagsörðugleikum á þessum tíma leiddi til aukinnar verðsamkeppni milli skipafélaga í nágrannaríkjum, sbr. umfjöllun um viðtal (S)aðaleig-stjform-SH við Morgunblaðið 29. október 2008 hér síðar. Samskip sjálf ráðgerðu í upphafi árs 2008 að erfiðleikar í efnahagslífi og endurnýjun samninga myndi kalla á verðstríð („*Price war*") á markaðnum. Vegna samráðsins taldi (S)aðaleig-stjform-SH sig aftur á móti í október sama ár hafa vissu fyrir því að þær verðhækkanir sem um ræðir myndu ganga snurðulaust fyrir sig. Er þetta einkar skýr birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

3909. Hafandi í huga efnahagsástandið á þessum tíma er mikilvægt að horfa til þess í tölvupóstinum frá 28. október 2008 treysti (S)aðaleig-stjform-SH sér að setja fram gagnvart stjórnarmanni og fjármálastjóra Samskipa Holding að EBITDA Samskipa á Íslandi myndi verða fyrir mun minni áhrifum af erfiðu ytra umhverfi strax í kjölfar hrunsins hér á landi, meðal annars sökum verulegra og víðtækra verðhækkana Samskipa. Þrátt fyrir þessa miklu erfiðleika í íslensku efnahagslífi treysti (S)aðaleig-stjform-SH sér einnig til að ráðgera að m.a. verðhækkanir 2009 myndu vera einn af þeim þáttum sem myndu skila Samskipum á Íslandi um einn milljarð króna í EBITDA árið 2009. Slík afkoma var ekki fjarri fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-millilandasv fyrir efnahagshrunið, 30. ágúst 2008, þar sem fram kom eftirfarandi um markmið um afkomu fyrirtækisins m.a. árið 2009: „[á]*rin 2006 og 2007 voru félaginu góð, en afkoma má samt ekki verða mikið slakari en afkoma var þau árin, hún þarf að vera amk 1,2 – 1,5 mia per ár, og við verðum að bregðast við þannig að árin 2008, 2009 og 2010 verði ekki fjarri því, þó ytra umhverfi verði snúið*", sbr. umfjöllun í kafla 8.15.11.

3910. Af heiti tölvupósts (S)aðaleig-stjform-SH til (S)stjórnarm-fjármstj 28. október 2008 („*Forti*") má ætla að þar hafi (S)stjórnarm-fjármstj verið að safna upplýsingum frá (S)aðaleig-stjform-SH vegna viðræðna (S)stjórnarm-fjármstj, f.h. Samskipa Holding, við helsta lánardrottinn móðurfélagsins, Fortis, sbr. kafla 10.4.2. Þessar viðræður tengdust fjárhagserfiðleikum móðurfélagsins og erlenda hluta samstæðunnar en viðræður (S)stjórnarm-fjármstj við Fortis höfðu staðið yfir a.m.k. frá mars 2008, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.1.3, 6.8, 8.10.1 og 8.15.11.

3911. Gögn málsins sýna að tveimur dögum eftir póst (S)aðaleig-stjform-SH til (S)stjórnarm-fjármstj, eða þann 30. október 2008, fór fram fundur (S)stjórnarm-fjármstj með Fortis, sbr. stjórnarfundargerð Samskipa Holding 4. nóvember 2008. Ljóst er af lýsingum (S)stjórnarm-fjármstj af fundinum með Fortis að m.a. framangreindar verðhækkanir Samskipa á Íslandi og afkoma fyrirtækisins hér á landi skipti sköpum fyrir móðurfélagið til að verjast kröfum Fortis. Að mati Samkeppniseftirlitsins leiddi þetta til þrýstings á stjórnendur og hvata hjá Samskipum til að viðhalda áfram hinu ólögmæta samráði við Eimskip, sbr. nánari umfjöllun í kafla 10.4.3 um þessa fundargerð Samskipa Holding.

3912. Á þessum sama tíma og (S)aðaleig-stjform-SH taldi að Samskip hf. gætu náð verulegum verðhækkunum og tryggt góða afkomu birtust fréttir þar sem fram kom að vegna efnahagsástandsins væri bæði verð erlendis á sjóflutningum og leiguverð á skipum á „*hraðleið niður*". Hefði komið fram í erlendum fjölmiðlum að;

„farmgjöld hafi aldrei lækkað jafn mikið áður.“

3913. Þetta kom fram í tölvupóstum sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl 29. október 2008. Segir þar að Morgunblaðið og Fréttablaðið hefðu vegna þessa haft samband við hann og búið væri að *„rita mjög svo svarta grein um skipabransann*“. Fylgdu með tölvupóstinum drög að frétt Morgunblaðsins þar sem viðbrögð (S)aðaleig-stjform-SH við þessari verðþróun á sjóflutningsmarkaði komu fram. Sagði (S)aðaleig-stjform-SH í tölvupóstinum til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl að hann hafi í svörum sínum *„litað*“ þetta mál *„talsvert*“ en velti því samt fyrir sér hvort þessi umfjöllun myndi *„valda okkur vandræðum, þ.e. mun kúnninn kallar* [svo] *eftir lægra verði*.“[1944]

3914. Sendi (S)aðaleig-stjform-SH um kvöldið annan tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl (og afrit þá til (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-Jóna) með endanlegum viðbrögðum Samskipa við umfjöllun um mikla lækkun á verði erlendis. Lagði (S)aðaleig-stjform-SH línur um samræmd svör Samskipa ef viðskiptavinir spyrðu um eða kölluðu eftir verðlækkun á flutningum:

„Bæði mbl og fréttablaðið höfðu samband í dag vegna fréttar á netinu um að skipaverð væri á hraðleið niður, sem og almennt fraktverð um allan heim. Neðangreint mun væntanlega birtast í mbl á morgun, þar sem ég reyndi nú svona að útskýra almennt hvað er að gerast.

Það er mikilvægt, ef, og þegar, kúnnar hringja og spyrja hvort flutningsverð hjá okkur séu á hraðri niðurleið að frá okkur komi samræmd svör, sem eru í takt við raunveruleikann, þe:

-á ýmsu flutningsleiðu[m] *(sjó) erlendis, verða lækkanir, getur það þýtt lægri for- og framhaldsflutningsverð fyrir okkur og kúnna okkar.*

-skipaleiguverð er á niðurleið, en var gríðar hátt undanfarin þrjú ár, skipaverð á okkar grunn skipum, þe Arn og Heg, hefur þó verið lágt allan tímann, því byggð á rólegheitar tímumum [svo]*, og hafa því kúnnar okkar notið góðs af fram að degi í dag sem og áfram*

-innflutningur til landsins mun minnka hressilega, sem leiðir til hækkandi framleiðslukostnaðar per unit, en á móti er afar jákvætt að útflutningur er að aukast.

Samræmum róm okkar á ofangreindum nótum.“[1945]

3915. Í samræmi við önnur gögn frá þessum tíma er ljóst að (S)aðaleig-stjform-SH taldi að Samskip væru í þeirri stöðu að komast upp með að lækka ekki verð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Þvert á móti var það skýr stefna hjá fyrirtækinu að hækka verð verulega. Heildarmat á samtímagögnum málsins gefur eindregið til kynna að það var hið ólögmæta samráð, sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma, sem gerði Samskipum þetta kleift. Þá sýnir tölvupóstur (S)aðaleig-stjform-SH að gæta þyrfti vel að því hvernig spurningum fjölmiðla og viðskiptavina um verðlækkun yrði svarað. Jafnframt hafði (S)aðaleig-stjform-SH í svörum sínum til fjölmiðla *„litað*“ þetta mál *„talsvert*“, væntanlega til þess að vinna gegn hættunni á því að þrýstingur frá viðskiptavinum myndi hindra áform um verðhækkanir.

3916. Í samræmi við framangreindan tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH frá 29. október 2008, birtist eftirfarandi frétt í Morgunblaðinu daginn eftir:

„Mikill samdráttur í flutningastarfsemi skipafélaganna hér á landi og erlendis – Stóru flutningaskipin standa tóm við bryggjur

[1944] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.522856, sbr. einnig tölvupóst sem […] sendir sama dag um sama efni m.a. til yfirstjórnar Samskipa.
[1945] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.523026.

EFTIRSPURN í heiminum er almennt að minnka mikið og það þýðir að flutningur milli landa og heimsálfa er að dragast saman. Við slíkar aðstæður lækkar verð á leiguskipum og hefur það átt sér stað á undanförnum mánuðum.

„Olíuverð er einnig að lækka mikið og það dregur úr rekstrarkostnaði skipa. Farmgjöld lækka á ýmsum sjóleiðum við slíkar aðstæður og það er hið besta mál fyrir okkur og viðskiptavini okkar," segir [(S)aðaleig-stjform-SH], forstjóri Samskipa.

Gjöld aldrei lækkað jafn mikið

Á vefútgáfu breska dagblaðsins Telegraph er haft eftir Jeremy Penn, forstjóra Baltic Exchange, að farmgjöld hafi aldrei lækkað jafn mikið. Það feli í sér að hægt hafi verulega á viðskiptum, einkum með hrávöru. Í Telegraph kemur einnig fram að leiga stórra flutningaskipa hafi lækkað úr 234.000 dollurum í 7.340 dollara fyrir daginn og tóm skip liggi við bryggjur í Singapore og öðrum alþjóðlegum höfnum.

„Þetta fer eftir geirum, en mesta hrunið er í stórflutningum," segir [(S)aðaleig-stjform-SH]. Hann segir að lækkunin komi einkum fram á lengri flutningsleiðum, svo sem í flutningum milli heimsálfa.

Bankarnir varkárir

[(S)aðaleig-stjform-SH] segir það vera að eiga sér stað sem ekki hafi gerst í mörg ár, skip hafi verið bundin verkefnalaus við bryggjur og pantanir á nýjum skipum verið afturkallaðar. „Bankarnir eru mjög varkárir að lána fjármagn til skipafyrirtækja, eins og reyndar í flesta aðra geira," segir [(S)aðaleig-stjform-SH].

Hann segir að stærstur hluti viðskiptavina Samskipa séu fyrirtæki sem hafi unnið með fyrirtækinu árum saman. Minni innflutningur til landsins hafi þó komið niður á rekstrinum. „Við höfum unnið að því í rúmt ár að búa okkur undir talsvert minni innflutning. Á uppgangsárunum 2005-2007 var gríðarlegur innflutningur á t.d. bílum og tækjum fyrir byggingariðnaðinn. Þetta er að dragast verulega saman." Hann nefnir að innflutningur á bílum sé í algjöru lágmarki í augnablikinu."[1946]

3917. Ummæli (S)aðaleig-stjform-SH í tölvupóstinum 29. október 2008 og í viðtalinu við Morgunblaðið sýna að Samskip vildu láta það líta svo út að viðskiptavinir myndu njóta lækkunar á olíuverði og lægri kostnaðar vegna for- og áframflutninga. Samtímagögn sýna hins vegar að ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips leyfði fyrirtækjunum að koma í veg fyrir að viðskiptavinir myndu njóta slíkra kostnaðarlækkana. Státuðu stjórnendur Samskipa sig beinlínis af því að láta ekki kostnaðarhagræði Samskipa renna til viðskiptavina. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)aðaleig-stjform-SH 9. september 2008 gerði hann grein fyrir því að erlendur kostnaður Samskipa (vegna for- og áframflutninga sem tengdust Asíu) hefði lækkað mjög mikið. Einnig sagði (S)forstö-innfl1: *„Við höfum hins vegar ekki lækkað okkar útsöluverð. Við vorum með 100 USD í álagningu per TEU en nú er álagningin komin yfir 1000 USD per 40 feta gám. Það hefur gengið hjá okkur að skila þessum lækkunum ekki út*", sbr. kafla 8.15.10. Álagning Samskipa hafði því hækkað um 400%. Nefna má önnur dæmi sem sýna að Samskip og Eimskip gátu komið í veg fyrir að viðskiptavinir myndu njóta lækkunar á kostnaði:

- Sem fyrr segir kom fram í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH 28. október 2008 að olíuverð væri á *„hraðri niðurleið*", hið sama kom fram í viðtalinu við Morgunblaðið. Undir eðlilegum kringumstæðum á þetta að leiða til þess að olíugjöld flutningafyrirtækja (BAF og FAF) lækki. Í byrjun nóvember 2008 hafði BAF gjaldskrá skipafélagsins Maersk, sem Samskip skiptu við, á siglingaleiðinni milli Evrópu og Austurlanda fjær, lækkað mjög mikið. Starfsmaður Samskipa erlendis spurði (S)forstö-útfl hvort Samskip ættu sökum þessa ekki að lækka BAF, þar sem Samskip væru að innheimta þrefalt hærra BAF en Maersk á siglingarleiðinni. (S)forstö-útfl hafnaði því með þessum rökum; *„we stick to the current baf we are charging due to the situation and this*

[1946] *„Stóru flutningaskipin standa tóm við* bryggjur". Morgunblaðið. 30.10.2008. Aðgengilegt á slóð: mbl.is/greinasafn/grein/1252272/.

is additional revenue for us that is needed". Engu breytti þó (S)forstö-útfl væri bent á viðskiptavinir gætu komist að því að BAF Maersk, flutningsaðila Samskipa á umræddri leið, væri þriðjungur af innheimtu BAF Samskipa á leiðinni. Er þessum atvikum í nóvember 2008 hér á eftir.

- Í tölvupósti sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)frkvstj-MCL 11. nóvember 2008 gerði hann grein fyrir því að Samskip á Íslandi muni nú hagnast meira á BAF og FAF vegna lækkandi olíuverðs. Þessi og önnur aukin gjaldataka Samskipa væri möguleg vegna „*limited competition*" á Íslandi, sbr. kafla 10.4.5.

- Í tölvupósti sem (E)forstö-útfl sendi til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)deildstj-útfl1 greindi hann frá því að Eimskip hafi verið að óska eftir lægra verði hjá Maersk með vísan til umframflutningsgetu í flutningum til og frá Austurlöndum fjær. Var (E)forstö-útfl þá spurður hvort það væri komin niðurstaða varðandi þessa ósk Eimskips um lægra verð og vísað til útflutnings fyrir Vinnslustöðina í Vestmannaeyjum. (E)forstö-útfl svaraði því neitandi en benti á þetta: „*við höfum hins vegar fengið talsverða lækkun núna í haust sem við höfum ekki skilað út í markaðinn.*" Það væri því „*eitthvað svigrúm*" til að bæta kjör Vinnslustöðvarinnar miða við gildandi samningsverð, sbr. kafla 10.4.7.

- Í öðru samtímagagni Samskipa, frá árinu 2012, kom m.a. eftirfarandi fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)aðaleig-stjform-SH vegna verðtilboðs til Húsasmiðjunnar: „*[…] Við þurfum að láta líta út fyrir að við viljum lækka forflutningsverði, þó svo að við ætlum ekki að gera það. […]*".[1947]

3918. Sama á við um ummæli (S)aðaleig-stjform-SH í tölvupóstinum 29. október 2008 um að „*samræma róm okkar*" vegna m.a. lækkunar á skipaleigu. Gögnin sýna skýrlega að Samskip unnu með skipulegum hætti að því að láta viðskiptavini ekki njóta hagræðis af lægri skipaleigu fyrirtækisins, sbr. til dæmis glærur (S)aðaleig-stjform-SH frá árinu 2009 þar fjallað var um grundvallarforsendur Samskipa í áætlun fyrir árið 2010. Í kynningunni var meðal annars fjallað um að leiga á skipum hefði lækkað verulega en það átti hins vegar ekki að láta viðskiptavini njóta þess, heldur var öll áherslan á að fylgja samráðinu við Eimskip með því að hækka verð gagnvart viðskiptavinum, sbr. kafla 14.10.2. Ber hér og að rifja upp að í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH frá 9. september 2013 sagði (S)aðaleig-stjform-SH að umrætt ár, árið 2010, hefði verið „*eitthvert besta ár í sögu*" Samskipa, sbr. kafla 12.2.5.2.

3919. Eru framangreind atvik til vitnis um hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Fjallað er um athugasemdir Samskipa er varða framangreind atvik í kafla 25.39.1. Athugasemdir Samskipa fá ekki breytt mati Samkeppniseftirlitsins.

10.4.3. Fjallað um hækkun á verði á stjórnarfundi Samskipa Holding

3920. Stjórnarfundur Samskipa Holding var haldinn í Rotterdam 4. nóvember 2008. Samkvæmt fyrirliggjandi afhentri fundargerð voru mættir á fundinn (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-H, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)stjórnarm-fjármstj.[1948]

3921. Samkvæmt fundargerðinni voru meðal dagskrárefna fundarins uppgjörsniðurstöður fyrir september 2008 og horfur út árið. Undir þeim dagskrárlið kynnti (S)aðaleig-stjform-SH uppgjör og horfur fyrir Samskip hf. Má sjá af umfjölluninni að velta fyrir Ísland í september 2008 var hærri en fyrirtækið hafði áætlað. Hins vegar var EBITDA hlutfallið (EBITDA/Tekjum) 3,78%, sem var undir áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2008 (6,78%).

3922. Þá segir í fundargerðinni að september 2008 hafi, líkt og ágúst, verið í takt við nýjustu áætlanir Samskipa á Íslandi. Síðan er birt í fundargerðinni eftirfarandi tafla um uppgjör og áætlun fyrir Ísland vegna ársins 2008:

[1947] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.622095.
[1948] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. „*2008-05 Minutes Samskip Holding Board Meeting 4 Now 2008*".

	January - July			August - december			2008 prospects		
	Real	Budget	Dev.	Real	Budget	Dev.	Real	Budget	Dev.
Sales	12.510	10.420	2.090	7.124	7.212	-88	19.634	17.632	2.002
Ebitda	828	856	-28	175	535	-360	1.003	1.391	-388

3923. Af áðurnefndri töflu má sjá að fyrir tímabilið janúar til júlí 2008 var velta Samskipa á Íslandi nokkuð hærri en áætlanir fyrirtækisins gerðu ráð fyrir. Tafla (S)aðaleig-stjform-SH sýnir jafnframt að þrátt fyrir hrun í október 2008 og mikinn samdrátt í flutningsmagni til landsins þá var samt sem áður ráðgert að rekstur Samskipa á Íslandi myndi skila jákvæðri EBITDA seinni hluta ársins og fyrir árið í heild. Velta fyrir árið í heild var sömuleiðis ráðgerð hærri en í fyrri áætlun fyrirtækisins. Ef horft er til ytri rekstraraðstæðna á þessum tíma þá vekur þessi bjartsýna áætlun forstjórans sérstaka athygli.

3924. Í fundargerðinni kemur þannig fram að samdráttur Samskipa hf. í flutningum hafi í september verið í tonnum 31,5% í innflutningi en 11,9% í útflutningi (tonnum). Af fundargerðinni er ljóst að áætlun (S)aðaleig-stjform-SH um jákvæða EBIDTU árið 2008 var í kynningu hans á stjórnarfundinum sett í samhengi við að Samskip á Íslandi hefðu gripið til nokkurra aðgerða sem stjórnin hefði áður rætt. Um var að ræða m.a. eftirfarandi aðgerðir:

„Pricing:

[…]

*General rate increase 1st of September (10% - **440 mkr** / **400 mkr** annualized), all tarrifs*

*Adding in new service charges, f.e. Warehousing, fresh fish, domestic trucking (**150 mkr** /*

100 mkr)

Adjusting sales prices on various services provided by Samskip (partly done)

*Increasing prices towards Alcoa (**200 mkr** / **400 mkr**)*"

System:

*Scaling down system will lead to **400 mkr** lower costs / will be min 700 mkr. […]*"

3925. Ljóst er að framangreindar aðgerðir voru þær sem skiptu mestu sökum þess að þær fólu í sér verulegar tekjuaukandi aðgerðir fyrir reksturinn á Íslandi og verulega hagræðingu. Þá hefur hér að framan verið fjallað um og rökstutt hvernig þessar hækkunaraðgerðir Samskipa og takmörkun á flutningsgetu, m.a. atvik vegna Alcoa, voru hluti af samráði Samskipa við Eimskip frá miðju ári 2008. Af þessari umfjöllun í fundargerðinni má ætla að hinar ólögmætu samráðsaðgerðir með Eimskip hafi m.a. verið grundvöllur þess að forstjóri Samskipa taldi á stjórnarfundi Samskipa Holding 4. nóvember 2008 (um mánuði eftir hrunið) tilefni til að áætla að árið 2008 myndi enda með jákvæðri EBITDA og hærri veltu en fyrri áætlun gerði ráð fyrir. Það fór síðan svo að framangreind áætlun (S)aðaleig-stjform-SH, um jákvæða EBITDA Samskipa hf. á Íslandi í lok árs 2008, gekk eftir.[1949]

3926. Þá vekur óneitanlega einnig athygli að hvergi í kynningu (S)aðaleig-stjform-SH eða stjórnarfundargerðinni er vísað til óvissu um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips, hvorki vegna hækkunaraðgerða Samskipa, takmörkunar á flutningsgetu eða samdrætti í flutningamagni almennt. Er fundargerðin því í samræmi við önnur samtímagögn um samráð fyrirtækjanna á þessum tíma. Fyrirtækin áttu frá miðju ári 2008 í ítrekuðum samskiptum og Samskip höfðu engar áhyggjur af því að Eimskip myndi mæta Samskipum með samkeppni. Undirstrikar þetta hvernig samkeppni milli Samskipa og Eimskip hafði verið raskað.

[1949] Eins og rakið er í kafla 33.6 sýnir ársreikningur Samskipa hf. fyrir árið 2008 jákvæða EBITDA.

3927. Á fundi stjórnar Samskipa Holding 4. nóvember 2008 var samkvæmt fundargerðinni einnig fjallað um rekstraráætlun Samskipa Holding. Í fundargerðinni kemur fram að áætluð EBITDA fyrir samstæðuna árið 2008 væri 15 milljónir evra. Hlutur EBITDA frá rekstri Samskipa á Íslandi var þar af áætlaður 8 milljónir evra. Samkeppniseftirlitið telur af þessu ljóst að stjórnendur og helstu eigendur Samskipa unnu út frá því, og treystu sér til, um mánuði eftir fall íslensku bankanna, að áætla að Samskip hf. á Ísland myndi standa undir stórum hluta EBITDA samstæðu Samskipa Holding. Þetta gefur vísbendingar um að hlutaðeigendur hafi talið sig hafa náð að tryggja Samskip á Íslandi sem *„Cash Cow"* samstæðunnar, líkt og (S)aðaleig-stjform-SH lagði áherslu á á fundi framkvæmdastjórnar Samskipa Holding 18. mars 2008, sbr. kafla 6.7.3. *„Nýtt upphaf"* verkefnið og aukið samráð við Eimskip, sem hófst með fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008, skipti hér sköpum að mati Samkeppniseftirlitsins.

3928. Á þessum stjórnarfundi Samskipa Holding var fleira rætt sem rétt er að nefna. Samkvæmt fundargerðinni fjallaði (S)stjórnarm-fjármstj um stöðu á viðræðum Samskipa Holding við Fortis banka. Hér ber að rifja upp að þessi dagskrárliður hafði áður verið til umræðu á vettvangi lykilstjórnenda Samskipa Holding 18. mars 2008 og stjórnar félagsins 14. júlí sama ár, sbr. umfjöllun í köflum 6.7.3 og 8.10.1. Af fyrirliggjandi fundargerðum frá þeim fundum er ljóst að félagið átti í samningaviðræðum við Fortis og vann að því að sannfæra bankann og grípa til aðgerða til að mæta kröfum hans. Á fundi (S)stjórnarm-fjármstj með Fortis 10. júlí 2008 hafði verið rætt um endurfjármögnun lána, mótframlag hluthafa og EBITDA Samskipa Holding fyrir árið 2008 myndi ná 15 milljónum evra.

3929. Eins og áður segir fór (S)stjórnarm-fjármstj yfir stöðuna á viðræðum við Fortis á fundi stjórnar Samskipa Holding 4. nóvember 2008. Samkvæmt fundargerðinni hafði þá stuttu áður farið fram fundur milli (S)stjórnarm-fjármstj og Fortis, þ.e. þann 30. október 2008. Í stjórnarfundargerðinni kemur fram að (S)stjórnarm-fjármstj hafi á þeim fundi upplýst Fortis um að uppgjör Samskipa Holding samstæðunnar hafi verið lakari en sem ráðgert hafi verið á fyrri fundi með bankanum sumarið 2008. Tilgreint er í fundargerðinni að (S)stjórnarm-fjármstj hafi upplýst Fortis að gripið hafi verið til fjöldamargra aðgerða. Meðal annars upplýsti (S)stjórnarm-fjármstj Fortis um aðgerðir Samskipa á Íslandi:

„In Iceland this being various actions like price increases with Alcoa, reductions of one vessel, decrease in Indirect cost and other actions."

3930. Síðan kemur fram í fundargerðinni um viðræðurnar við Fortis:

„Despite lower EBITDA (S)stjórnarm-fjármstj feels that Fortis respects that the issue is being addressed with drastic actions and have been doing that during this year. They are also fully aware that part of the reason for worse performance is due to external economic reasons which are beyond control of Samskip."

3931. Athuga ber að (S)stjórnarm-fjármstj setti hér lægri EBITDA Samskipa Holding og viðræður við Fortis í samhengi við að Samskip á Íslandi hefðu gripið til harkalegra aðgerða og að því hefði verið unnið allt árið 2008. Sá tímaás er að mati Samkeppniseftirlitsins í samræmi við samtímagögn. Strax í upphafi árs 2008 hóf lítill hópur stjórnenda og (S)aðaleig-stjform-SH hjá Samskipum á Íslandi undirbúning að aðgerðum, þar sem m.a. voru settar fram aðgerðir sem fólu í sér aukið samstarf við Eimskip, sbr. t.d. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)aðaleig-stjform-SH 7. febrúar 2008, fund stjórnar Samskipa hf. 4. apríl 2008, skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH útbúna af Eglu frá 12. maí 2008. Er þessu öllu lýst í kafla 6.7. Á grunni þessarar forvinnu hófst síðan aukið samráð Samskipa við Eimskip eftir fund þeirra 6. júní 2008.

3932. Það að (S)stjórnarm-fjármstj vísaði í viðræðum við Fortis til þess að unnið hafi verið að aðgerðunum allt árið 2008 er til stuðnings því að aðgerðir Samskipa tengdust ekki eingöngu því að mæta horfum um samdrátt í flutningamagni eða aðgerðum vegna hrunsins haustið 2008. Þetta hófst allt mun fyrr eða í upphafi árs 2008. Allt spilaði þetta saman ef svo má að orði komast. Undirliggjandi og

órjúfanlegur þáttur þessa var einnig að tryggja sem mesta afkomu Samskipa hf. *(sem „Cash Cow"* samstæðunnar) og að Fortis banki myndi þá ekki gjaldfella lánafyrirgreiðslur og ganga að Samskipum Holding.

3933. Í áðurnefndri fundargerð frá stjórnarfundi Samskipa Holding frá 4. nóvember 2008 er áfram haft eftir (S)stjórnarm-fjármstj og fjallað um fund Samskipa Holding með Fortis 31. október 2008:

„In July it was agreed with Fortis to set a threshold of €15 million in EBITDA, including actual results and shareholders support both directly and indirectly.

As things are now this brings EBITDA (including shareholder´s support) to €12.2 million September YTD. This means additional €2.8 million are needed in Q4. This is not likely to happen based on the run rate and outlook. […]

(S)stjórnarm-fjármstj will have further meetings with Fortis also to work in the refinancing and in relation to that certain covenants will have to be agreed both for 2008 and for 2009. (S)stjórnarm-fjármstj will give update to the board when this has progressed further.

Overall it is the impression of (S)stjórnarm-fjármstj that Fortis are still supporting the company and willing to look for solutions and options to continue that despite the fact that we are underperforming."

3934. Af framangreindu er ljóst að mati Samkeppniseftirlitsins að fjármálastjóri Samskipa Holding, (S)stjórnarm-fjármstj, taldi ólíklegt að 15 milljón EBITDA viðmiði fyrir árið 2008 yrði náð gagnvart Fortis banka (á síðasta ársfjórðungi 2008 þurfti að ná 2,8 milljón evrum EBITDA). (S)stjórnarm-fjármstj var þó ljóslega bjartsýnn og boðaði frekari viðræður við Fortis banka um endurfjármögnun og Samskip þyrftu að ganga að sérstökum lánaskilmálum fyrir bæði árin 2008 og 2009.

3935. Samkvæmt framangreindu er ljóst að það var afar þýðingarmikið fyrir Samskip Holding samstæðuna að sýna fram á styrkan rekstur í viðræðum sínum við Fortis á árinu 2008 og því máli langt frá því lokið í byrjun nóvember 2008. Varðandi framganginn í kjölfarið er ljóst að þar myndi afkoma Samskipa hf. á Íslandi skipta miklu máli og því að mati Samkeppniseftirlitinu verulegur hvati hjá Samskipum til að viðhalda áfram hinu ólögmæta samráði við Eimskip.

3936. Strax eftir áðurnefnda umfjöllun (S)stjórnarm-fjármstj á stjórnarfundinum 4. nóvember 2008 (um viðræður við Fortis) tók (S)aðaleig-stjform-SH til máls á fundinum og ávarpaði aðra fundarmenn undir dagskrárlið í fundargerð með titilinn: *„Financial Situation in Iceland – Impact on Samskip*".

3937. Af heiti dagskrárliðsins hefði mátt ætla að hann myndi fjalla um áhrif hrunsins á Samskip en samkvæmt fundargerðinni vék (S)aðaleig-stjform-SH þar að því að hrunið hefði haft áhrif á hann persónulega sem fjárfesti í Kaupþing banka. Hann væri að vinna í þeim þætti en á meðan væri mikilvægt að aðrir stjórnendur Samskipa myndu halda áfram að einblína á Samskip.

3938. Að mati Samkeppnieftirlitsins endurspeglar þessi dagskrárliður og umfjöllun (S)aðaleig-stjform-SH ágætlega hvernig öll spjót stóðu á (S)aðaleig-stjform-SH árið 2008, hvort sem það var vegna fjárfestinga hans í Kaupþing banka eða aðgerða til að tryggja Samskip á Íslandi sem *„Cash Cow"* samstæðunnar. Hvað það síðarnefnda varðar þá ber að geta þess að í upphafi árs 2010 komu fram upplýsingar um samkomulag Samskipa Holding við m.a. Fortis. Þar kom fram að samstæðan hefði gert samkomulag um fjárhagslega endurskipulagningu og (S)aðaleig-stjform-SH héldi áfram eignarhluti sínum í fyrirtækinu ásamt (S)stjform-S, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj, og (S)frkvstj-MCL.[1950] Þótt fjárfesting (S)aðaleig-stjform-SH í Kaupþingi banka hefði tapast í hruninu haustið 2008 þá varð þróunin önnur með eignarhlut hans í Samskipum. Óhjákvæmilegt er að horfa

[1950] Frétt á vef Viðskiptablaðsins, „[…] *heldur Samskipum eftir endurskipulagningu*", dags. 27.01.2010, aðgengilegt á: https://www.vb.is/frettir/ […].

til þess að samráð Samskipa við Eimskip og ábati þess fyrir rekstrarafkomu fyrirtækisins hafi verið til þess fallið að greiða fyrir þeirri niðurstöðu.

10.4.4. Eimskip „*fiktar*" í formúlu BAF og frekari undirbúningur á hækkun á verði

3939. Við rannsókn málsins hefur Eimskip upplýst að í nóvember 2008 hafi fyrirtækið tekið upp nýtt fyrirkomulag vegna álagningar á olíugjaldi (BAF). Var þá tekin upp „*ný kostnaðarjafna*" þannig „*að álagi var bætt ofan á olíunotkun per TEU á dag. Meðalolíuverð seinasta mánaðar (umfram 100) var notað við útreikning*". Tók breytingin bæði til Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga og var BAF aðgreint fyrir hvora flutningsleiðina.[1951]

3940. Vinna Eimskips að breytingunni hófst 15. september 2008 eða fyrr, en þá kom fram í fundargerð framkvæmdastjórafundar Eimskips að:

„*Passa verður að BAF fari ekki of hratt niður við lækkun olíuverðs […]*" og að

„*Klára verður nýja reiknireglu fyrir USA BAF fyrir 1. október*", sbr. kafla 8.16.5.2.

3941. Á þessum tíma veitti Eimskip viðskiptavinum ranglega þær upplýsingar að útreikningur BAF-gjalds væri í föstum skorðum, sbr. 8.16.6.

3942. Samandregið voru breytingar Eimskips á aðferðum til útreiknings á BAF eftir að samráð fyrirtækjanna hófst um mitt ár 2008 eftirfarandi:

- Frá upphafi árs 2007 ákvarðaðist BAF-gjald vegna Evrópuflutninga sem meðalolíuverð í Rotterdam síðasta mánaðar að frádregnum 100 dollurum. Sú upphæð var margfölduð með 0,6. M.ö.o. nam BAF gjaldið 60% af meðalolíuverði síðasta mánaðar umfram 100 dollara. BAF-gjald vegna Norður-Ameríku flutninga var ákvarðað sem BAF-gjald vegna Evrópuflutninga að viðbættu 20% álagi.

- Í september 2008 breytti Eimskip um aðferð við álagningu BAF-gjalds vegna Norður-Ameríkuflutninga. Var um að ræða fyrri af tveimur breytingum Eimskips á gjaldinu á árinu. Breytingin fól í sér BAF-gjald vegna Norður-Ameríku flutninga var hækkað á þann veg að viðbætt álag á Evrópuflutninga var hækkað úr 20% í 40%. Um þessa breytingu og tengsl hennar við samráð Samskipa og Eimskips hefur þegar verið fjallað í kafla 8.16.6.2.

- Í nóvember 2008 gerði Eimskip síðari breytingu ársins á BAF gjaldi, bæði vegna Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga. Var þá tekin upp ný kostnaðarjafna til útreiknings BAF. Eftir breytinguna var BAF gjaldskrá Eimskips „*látin endurspegla BAF kostnað Eimskips síðastliðins mánaðar að viðbættu 20% álagi*" sem hækkaði í skrefum í 25% álag.

3943. Í fundarboði (E)forstö-innfl til mikilvægs viðskiptavinar Eimskips, Innnes, frá 3. nóvember 2008, kom fram að breyta ætti verði á sjóflutningi til Evrópu úr ISK í EUR.[1952] Með þessu var áhætta af þróun íslensku krónunnar gagnvart evru færð til viðskiptavinarins. Þetta leiddi til verulegrar verðhækkunar gagnvart viðskiptavinum Eimskips, sbr. nánar hér á eftir.

3944. Þá skal einnig rifjað upp að stuttu áður, eða þann 16. október 2008, unnu Samskip einnig að breytingum á samningum átján fyrirtækja sem voru með samninga um sjóflutninga í íslenskum krónum. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá þeim degi sagðist hann ætla að gera „*tillögu að CAF*[1953] *hækkun*" gagnvart Vífilfelli, sem var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Í svari (S)aðaleig-stjform-SH við tölvupóstinum lýsti hann verkefninu, þ.e. að breyta samningum um sjóflutninga sem voru í íslenskum krónum, vera „*mikið og stórt verk*". Um tölvupóstsamskiptin er nánar fjallað í kafla 8.19.4.

[1951] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 13.10.2017, bls. 11-13.
[1952] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók […]. Frá […] til Innnes. „*Samningur*". Fundarboð sent dags. 03.11.2008. Doc. ID. 0.7.33.447435.
[1953] Gengisálag. Gjaldmiðilsbreytingarliður. Áhætta af þróun gjaldmiðils færð til viðskiptavinar.

3945. Í athugasemdum Samskipa er vísað til þessara aðgerða sem „*nauðsynlegrar leiðréttingar*" á verði viðskiptavina vegna falls íslensku krónunnar.[1954] Unnu Samskip því líka að því að minnka gengisáhættu fyrirtækisins, en rifjað skal upp að Eimskip boðaði og undirbjó að færa alla sjóflutningasamninga, sem voru flestir í íslenskum krónum yfir í evrur, m.a. var fjallað um „*mikla hækkun á sjóflutningsverð í ISK og færa síðan samninginn yfir í EUR*" gagnvart Ölgerðinni nokkrum dögum síðar, sbr. fundargerð Eimskips dags. 24. október 2008 sem fjallað var um hér að framan. Eimskip tilkynnti um myntbreytingar (ISK í EUR) og verulega verðhækkun gagnvart flestum viðskiptavinum fyrirtækisins í byrjun desember 2008.

3946. Sýnir framangreint að lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips unnu á sama tíma að aðgerðum sem miðuðu að því að færa gengisáhættu yfir til viðskiptavina. Er það í samræmi við annan samhliða undirbúning fyrirtækjanna að verðhækkunum á síðari hluta ársins 2008.

3947. Á svipuðum tíma vann Eimskip að hækkunum á verði gagnvart mikilvægum viðskipavini , Nathan & Olsen (N&O), en í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 7. nóvember 2008 kemur fram að (E)viðskstj3 væri að fara að hitta N&O síðar þann dag „*til að opna á verðhækkanir.*" Einnig átti fyrir lok 9. nóvember 2008 að vera búið að „*[e]ndurskoða viðmiðunarverð*" hjá innflutningsdeild [1955]

3948. Hjá landflutningum Eimskips var einnig unnið að frekari verðhækkunum á þessum tíma. Sem fyrr segir hafði (E)frkvstj-innanl fundað með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl 22. október 2008 og bókað tveggja tíma fund með (S)frkvstj-innanl 29. október 2008 og mögulegan fund með honum milli 15:30 og 16:30 föstudaginn 31. október 2008. Þann 3. nóvember 2008 sendi undirmaður (E)frkvstj-innanl, (E)rekstj-aksturst, tölvupóst til (E)forstö-landfl2 , afrit var sent til (E)frkvstj-innanl og (E)sölustj-innanl1. Var heiti hans „*Hækkanir í nóvember 2008*".[1956] Meðfylgjandi var skjal þar sem komu fram *upplýsingar um valmöguleika varðandi hækkanir í nóvember."* Í því skjali kom þetta fram:

[1954] Sbr. mgr. 48 og mgr. 1160 í athugasemdum Samskipa við AI. Fjallað er um þessar athugasemdir Samskipa í kafla 33.5.
[1955] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð vika 45 2008.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.451543.
[1956] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.256004.

ÁÆTLUNARFLUTNINGAR / ALLAR LEIÐIR Í VM KERFI

Tímabil	Tekjur	Fjöldi fylgibréfa	Fjöldi stykkja	Stk pr.fylgirbréf	Tekjur pr.fylgibréf
September til ágúst 2008	1.820.344.234	549.515	2.781.704	5,06	3.313
sep.08	164.711.717	43.393	227.828	5,25	3.796
okt.08	172.227.085	42.399	188.490	4,45	4.062
Samtals 14.mánuðir	**2.157.283.036**	**635.307**	**3.198.022**	**5,03**	**3.396**

Samanburður á gjaldskrárhækkun upp á 5% og stykkjavörugjaldi 100 kr. pr. Umframstykki

Meðaltekjur pr. Mánuð	154.091.645	45.379	228.430	5,03	3.396

Gjaldskrárhækkun 5% (3,65%) **5.624.345** tekjur á mánuði

	Meðaltal á mánuði	
Stykkjavörugjald m.v. fjölda umfram stykkja	100% af hækkun	73 % af hækkun
1	4.537.907	3.312.672
2	9.075.814	6.625.344
3	13.613.721	9.938.017
4	18.151.629	13.250.689
Break even	1,24	1,70

Hluti af stykkjavörugjaldi á "verktakaleiðum" skilar jafnvel 50% tekjum af S-gjaldi

NIÐURSTAÐA:
Stykkjavörugjaldið skilar miðað við ofangreindar upplýsingar mun meira en bein gjaldskrárhækkun
S-gjaldið gæti jafnvel skilað 100% meiri tekjum en gjaldskrárhækkun.

3949. Í þessu skjali Eimskips frá 3. nóvember 2008 var þannig rætt um 5% hækkun á gjaldskrá í landflutningum og upptöku svokallaðs stykkjavörugjalds sem átti að skila Eimskip *„mun meira en bein gjaldskrárhækkun“* og jafnvel *„100% meiri tekjum en gjaldskrárhækkun“*, sbr. einnig kafla 11.10.2 hér á eftir.

3950. Næsta dag sendi starfsmaður Samskipa, (S)kostneftirl, tölvupóst til (S)forstö-útfl með heitinu *„Hækkanir í rekstraráætlunum“*. Var þar fjallað um áætlanir Samskipa um m.a. tekjur Samskipa á komandi ári 2009. Þar kom fram að gert væri ráð fyrir að Samskip myndu hækka þjónustugjöld viðskiptavina um 5% 1. janúar 2009 og gjöldin yrðu aftur hækkuð 1. júlí 2009 um 5%. Öll *„rauneiningaverð“* voru í tölvupóstinum einnig hækkuð um 10%.

3951. Verðhækkanir voru því fyrirhugaðar hjá bæði Eimskip og Samskipum. Eins og áður segir kom fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 29. október 2008 að Samskip stefndu að 5% hækkun *„innanlands“* í byrjun árs 2009. Í ofangreindu skjali Eimskips frá 3. nóvember 2008 var rætt um 5% hækkun á gjaldskrá í landflutningum. Í tölvupósti (S)kostneftirl 4. nóvember 2008 kom fram að þjónustugjöld Samskipa yrðu hækkuð um 5% í byrjun árs og aftur 1. júlí 2009. Eimskip hækkaði þjónustugjöld síðar í nóvember 2008, sbr. umfjöllun hér á eftir.

3952. (S)forstö-útfl svaraði framangreindum tölvupósti (S)kostneftirl þann 4. nóvember 2008 og taldi aðeins unnt að hækka þjónustugjöld á Íslandi um næstu áramót: *„Við munum ekki getað hækkað þjónustugjöld erlendis um áramótin, bara hér heima. ástæðan er sú að menn vilja halda samræmi milli innfl. og útfl. í þessum liðum erlendis og innfl. treystir sér ekki í hækkanir um áramót.“*[1957]

[1957] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820864.

3953. Að kvöldi sama dags sendi (S)forstö-umb.erl tölvupóst til stjórnenda hjá Samskipum erlendis (afrit til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl). Heiti póstsins er „S*ervice charges 2009*" og var þar rætt um mögulegar hækkanir á þjónustugjöldum Samskipa erlendis: *„Our competitor did not follow suit with a rate increase of his service charges when we implemented one this autumn. Therefore our rates are today about 10% higher.*

[(S)forstö-innfl1] *and* [(S)forstö-útfl] *have been evaluating how to respond and they have come to the conclusion that we will not raise our service charges in the beginning of the year. We will increase our rates from 1.7.2009 of 5%.*

Services charges are THC, B/L-, Admin- and Customes charges."[1958]

3954. Samkvæmt þessu gagni höfðu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl komist að þeirri niðurstöðu að hækka ekki þjónustugjöld Samskipa erlendis þar sem keppinautur fyrirtækisins hafi ekki fylgt eftir hækkun Samskipa 1. september 2008. Í tölvupóstinum frá (S)forstö-umb.erl kemur sömuleiðis fram að fyrirtækið muni vegna þessa ekki hækka verð sín erlendis í upphafi árs 2009 heldur um 5% 1. júlí 2009. Þessi stefnumörkun átti hins vegar eftir að breytast en Samskip hækkuðu þjónustugjöldin 1. febrúar 2009, sbr. hér á eftir.

3955. Stjórnendur Eimskips unnu þann 4. nóvember 2008 áfram að breytingum á gjaldskrám. Klukkan 11:31 þennan dag sendi (E)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstö-vöruþróun (afrit til (E)forstö-innfl) með heitinu *„Eðlilegun gjaldskrár í akstri á Íslandi*". Þar spurði hann m.a.: *„Þú varst í vinnuhóp gagnvart „eðlilegun" á gjaldskrár á akstri á Íslandi ásamt (E)viðskstj, (E)rekstj-aksturst og fleirum. Var þessari vinnu ekki lokið og í raun klár?*".[1959] Ekki hafa fundist svör (E)forstö-vöruþróun við þessu eða þá frekari skýring á til hvers (E)forstö-útfl var að vísa með *„eðlilegun*" á gjaldskrá eða verðlagningu á landflutningum. Eimskip vann á þessum tíma að hækkun gjaldskrám.

3956. Dagana 6. – 7. nóvember 2008 var innan Samskipa aftur fjallað um álagningu á olíuálagi (BAF) gagnvart viðskiptavinum. Eins og áður sagði lækkaði heimsmarkaðsverð á olíu verulega á þessum tíma. Fyrir liggur að í byrjun nóvember 2008 hafði BAF gjaldskrá skipafélagsins Maersk, sem Samskip skiptu við, á siglingaleiðinni milli Evrópu og Austurlanda fjær, lækkað mjög mikið. Starfsmaður Samskipa erlendis sem hafði með sjóflutninga vegna Íslands að gera („*Iceland Coordinator*") spurði (S)forstö-útfl hvort Samskip ættu sökum þessa ekki að lækka BAF, þar sem Samskip væru að innheimta þrefalt hærra BAF en Maersk á siglingarleiðinni. (S)forstö-útfl hafnaði því með þessum rökum;

„we stick to the current baf we are charging due to the situation and this is additional revenue for us that is needed".[1960]

3957. Í umræddum samskiptum benti S(kostneftirl), starfsmaður Samskipa á Íslandi, (S)forstö-útfl á að naskir viðskiptavinir gætu komist að því að BAF Maersk, flutningsaðila Samskipa á umræddri leið, væri þriðjungur af innheimtu BAF Samskipa á leiðinni. Breytti það ekki afstöðu (S)forstö-útfl sem gaf fyrir mæli um að *„stick to the current BAF […]*".

3958. Samskip ákváðu þannig að láta viðskiptavini sína (t.d. útflytjendur á fiski frá Íslandi til Austurlanda fjær) ekki njóta þessa heldur kröfðu þá áfram um BAF samkvæmt þrefalt hærri gjaldskrá. Hér ber að rifja upp tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)aðaleig-stjform-SH frá 9. september 2008 um að tiltekinn kostnaður hjá Samskipum hefði lækkað mjög mikið og það hefði tekist hjá fyrirtækinu að *„skila þessum lækkunum ekki út*", sbr. kafla 8.15.10. Að mati Samkeppniseftirlitsins komust Samskip upp

[1958] Afritaður tölvupóstur […] Doc. ID. 0.7.33.820884. Í þessum samskiptum kemur sama dag fram hjá […] um hækkun á *„local charged fees to consignees*": *„agree, we should increase as possible all local charged fees to consignees. we need to check on case by case bases what our options are to increase these revenues*."
[1959] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.284947.
[1960] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli […] og Maersk og síðar m.a[…]. „*BAF Far East*", dags. 06-07.11.2008. Doc. ID. 0.7.33.821965.

með verulegar verðhækkanir sökum hinnar takmörkuðu samkeppni sem leiddi af ólögmætu samráði við Eimskip.

3959. Fjallað er um athugasemdir Samskipa er varða framangreind atvik í kafla 25.22 og 25.39. Athugasemdir Samskipa fá ekki breytt niðurstöðu um að háttsemi Samskipa fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

10.4.5. Íslenska samráðsaðferðin og gert ráð fyrir takmarkaðri samkeppni á árinu 2009

3960. Þann 11. nóvember 2008 greindi (E)frkvstj-EimÍsl frá því að búið væri að samþykkja tillögu um hækkun á gjaldskrá í framkvæmdastjórn. (E)forstö-vöruþróun svaraði og sagðist vera að undirbúa (E)starfsm-innfl til að stilla upp verði í evrum í sjóflutningi.[1961]

3961. Sama dag sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-MCL sem var erlendur stjórnandi hjá Samskipa samstæðunni og hafði með flutningamál fyrirtækisins að gera í öðrum Evrópulöndum (framkvæmdastjóri Samskipa Multimodal Container Logistics (MCL). (S)frkvstj-MCL hafði haft aðkomu að samráðinu við Eimskip og sat m.a. fundi Samskipa Holding þar sem rætt hafði verið um aukið samstarf við Eimskip.

3962. Áður en (S)aðaleig-stjform-SH sendi tölvupóstinn sendi hann (S)stjórnarm-fjármstj tölvupóst í þeim tilgangi að bera undir hann orðsendingu sem hann kvaðst ætla að senda (S)frkvstj-MCL. Í orðsendingunni fólst m.a. mat (S)aðaleig-stjform-SH á samkeppnisaðstæðum í öðrum Evrópulöndum og tillögur að stefnumörkun Samskipa. Lagði (S)aðaleig-stjform-SH til að brugðist yrði við erfiðum aðstæðum á flutningamörkuðum ytra með því að auka gjaldtöku af viðskiptavinum og huga að samstarfi við keppinauta ytra. Í tölvupóstinum segir nánar tiltekið:

„… herewith sending my thoughts regarding next year. I might be negatively influenced by the Iceland crisis, but it is my opinion that we are already faced with a recession in Europe that will last throughout the coming year, impact of the recession:

1. *volumes will be less and prices will be under pressure*
2. *inflation will go down, and costs will eventually decrease (TC and bunker already down, other cost to follow)*
3. *no pressure will be on the labour market.*"

3963. Í tölvupóstinum bendir (S)aðaleig-stjform-SH á að draga muni úr flutningum, flutningsgeta verði meiri en eftirspurn og skipafélög muni berjast um takmarkað flutningamagn og þrýstingur verði á verð, með öðrum orðum muni verðsamkeppni aukast. Í þessu ástandi telji hann að aðeins „*clever/effecient*" fyrirtæki lifi af.

3964. Fjallar (S)aðaleig-stjform-SH síðan um stöðuna í Bretlandi, Írlandi, Spáni/Portúgal og í Noregi. Varðandi Írland kveðst hann styðja samstarf við keppinautinn DFDS með „*slot*" samningi í því skyni að draga úr flutningsgetu (sama og hafði verið gert hér á landi í ólögmætu samráði við Eimskip). Að því er snerti Noreg taldi (S)aðaleig-stjform-SH jafnframt koma til greina að Samskip ættu í „samstarfi" við keppinautinn Tschudi:

„Volumes on market will be less, even in Norway, and the competition of Tschudi/NTN not to make things to[o] *easy unless we find a way to co-operate there.*"

3965. (S)aðaleig-stjform-SH beindi því síðan til (S)frkvstj-MCL að huga að verðhækkunum/aukinni gjaldtöku með hliðsjón af góðum árangri Samskipa hér á landi:

[1961] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.118250.

„The additional charges we have successfully applied here on Iceland trade are, besides THC´s and seafreight are:

Administration fee
Collection fee
BAF
FAF
Positioning fee
ISPS
Wharefage

Those are standard fees on all shipments, then when providing additional services there are number of other charge codes, actually pages of them ...".

3966. (S)stjórnarm-fjármstj svaraði tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH kl. 22:08 sama dag. Gerði hann í aðalatriðum engar athugasemdir við þessa orðsendingu (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-MCL. Tók hann fram að skilaboðin um *„aukagjöldin"* væru *„aðalmálið"*. (S)aðaleig-stjform-SH sendi síðan tölvupóstinn til (S)frkvstj-MCL kl. 22:27 sama dag, þ.e. 11. nóvember 2008. Hafði hann þá bætt við eftirfarandi fyrirvara varðandi möguleika (S)frkvstj-MCL að ná sama góða árangri í verðhækkunum og gjaldtöku og (S)aðaleig-stjform-SH hefði náð á Íslandi:

„I know there is limited competition here and not the same tough market as in europe ...

General remark:

-as discussed today, can we gain more through BAF/FAF versus the lowered fuel and bunker cost."[1962]

3967. Í samræmi við önnur samtímagögn, kom fram hjá (S)aðaleig-stjform-SH að efnahagsörðugleikarnir á þessum tíma myndu leiða til minni kostnaðar, aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningum. Á Íslandi horfði málið aftur á móti öðruvísi við vegna hinnar „takmörkuðu" samkeppni (*„limited competition"*) sem væri milli Samskipa og Eimskips og gæfi færi á verðhækkunum og margskonar aukinnar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum.

3968. *„Íslenska"* leiðin sem (S)aðaleig-stjform-SH lýsti fól í sér að haft væri samstarf við keppinauta þegar bregðast þyrfti við áskorunum á markaði og verð til viðskiptavina hækkað (m.a. með olíugjöldunum BAF og FAF). Var (S)aðaleig-stjform-SH ljóst að ekki væri víst að (S)frkvstj-MCL myndi geta náð hinu sama fram vegna meiri samkeppni á flutningamörkuðum í öðrum Evrópuríkjum.

3969. Leiðbeiningar (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-MCL um að koma á samvinnu og slotsamstarfi með keppinautum vekja óhjákvæmilega athygli með hliðsjón af öðrum gögnum málsins, þ.á m. þeirra gagna sem stafa frá (S)aðaleig-stjform-SH sjálfum. Með hliðsjón af gögnum málsins er ljóst að með þessu hafi (S)aðaleig-stjform-SH verið að vísa til hagnýtrar samvinnu og upplýsingaskipta á milli keppinauta. Er þar um að ræða sömu aðgerðir og (S)aðaleig-stjform-SH, í þröngum hópi stjórnenda og aðaleiganda Samskipa, skoðuðu og greindu á fyrri hluta árs 2008 og hrintu svo í framkvæmd með auknu samráði í kjölfar fundar með (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008, sbr. einnig *„Nýtt upphaf"* verkefnið og glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Samhliða þessu fóru fram verulegar verðhækkunaraðgerðir sem (S)aðaleig-stjform-SH fjallar einnig um í leiðbeiningum sínum til (S)frkvstj-MCL.

3970. Þegar þessi tölvupóstur (S)aðaleig-stjform-SH frá 11. nóvember 2008 er virtur í samhengi við önnur gögn málsins má segja að Samskip og Eimskip hafi þegar náð saman um það sem mætti nefna „íslenska samráðsaðferðin" til að eiga við erfiðar aðstæður á flutningamörkuðum og gera

[1962] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.529648. […] svarar stuttu síðar. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.529772. […] sendir síðan póst til […] tæpri klukkustund síðar þetta kvöld. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.529787.

samkeppnisumhverfið auðveldara. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þessi umfjöllun forstjóra Samskipa raunsönn lýsing á hinni takmörkuðu samkeppni sem var á milli fyrirtækjanna hér á landi vegna hins ólögmæta samráðs sem þau viðhöfðu á þessum tíma.

3971. Þennan sama dag, 11. nóvember 2008, sendi (S)forstö-landfl (undirmaður (S)frkvstj-innanl og forstöðumaður landflutninga) drög að rekstraráætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2009 til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Þar kom m.a. þetta fram:

- Almennt verð yrði hækkað um 10% í febrúar og um 5% í ágúst 2009.
- Verð á fiskflutningum hækki á árinu 2009 *„almennt á bilinu 15 – 20%*".
- Óbreytt markaðshlutdeild yrði í landflutningum á árinu 2009.[1963]

3972. Samkvæmt þessu gagni (S)forstö-landfl var það stefna Samskipa í landflutningum að hækka verð en á sama tíma gengið út frá óbreyttri markaðshlutdeild. Lagt var því til grundvallar að samkeppni frá Eimskip myndi ekki leiða til þess að þrýstingur væri á að verð myndi lækka eða að fyrirtækið myndi missa eða auka markaðshlutdeild sína.

3973. Sama sýn kom fram í rekstraráætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2009, en daginn eftir, 12. nóvember 2008, sendi (S)forstö-innfl1 rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 til ritara framkvæmdastjórnar Samskipa. Fjallað var um rekstraráætlunina á framkvæmdastjórnarfundi daginn eftir. Í þessu skjali (S)forstö-innfl1 kom fram að gert væri ráð fyrir miklum samdrætti í innflutningi. Var miðað við að *„flutningsmagn árið 2009 minnki um 51,8% samanborið við árið 2008*". Í áætluninni var þetta hins vegar ekki talið leiða til aukinnar verðsamkeppni. Þess í stað var eftirfarandi lagt til grundvallar:

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

„Í áætlun fyrir árið 2009 er gert ráð fyrir að halda öllum núverandi viðskiptavinum […]"[1964]

3974. Kom hér fram hjá (S)forstö-innfl1 sama vissa um verðhækkanir og takmarkaða samkeppni frá Eimskip og í framangreindum drögum (S)forstö-landfl að rekstraráætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2009. Um miðjan nóvember 2008 töldu Samskip þannig að á árinu 2009 gæti fyrirtækið ítrekað hækkað verð án þess að missa markaðshlutdeild og mikilvæga viðskiptavini. Hið sama kom efnislega fram í áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009 sem send var stjórn Samskipa Holding 6. desember 2008, sbr. kafla 10.5.1 og 10.5.4. Var þannig ítrekað talið unnt að leggja til grundvallar að samkeppnislegt aðhald frá Eimskip myndi ekki koma í veg fyrir þessi áform Samskipa. Ástæða þessa var hið hið aukna ólögmæta samráð við Eimskip sem hófst í júní 2008 og lýst hefur verið ítarlega í ákvörðun þessari. Ber hér að árétta að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið kemur fram að eftir að *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefnið hófst í júní 2008 hafi Eimskip átt í samráði við Samskip *„um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.*" Sökum þessa gátu Samskip og Eimskip hækkað verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum án þess að óttast að keppinauturinn myndi bjóða betur og ná til sín viðkomandi viðskiptavini. Samráð fyrirtækjanna um takmörkun á flutningsgetu studdi við þessa ólögmætu markaðsskiptingu. Frekari rök fyrir tilvist hinnar ólögmætu markaðsskiptingar á rannsóknartímabili þessa máls er að finna m.a. í kafla 12. og 15. Þar að auki höfðu ítrekuð samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum óhjákvæmilega dregið úr æskilegri óvissu á markaðnum og sjálfstæði þessara

[1963] Sbr. kafla 17.6.
[1964] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.688333. Rekstraráætlun innflutningsdeildar 2009 var einnig haldlögð á starfsstöð Samskipa við húsleit 10.09.2013, haldlagningarnr. SE-G506. Sbr. einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.688328. Í tölvupóstinum […].

höfuðkeppinauta. Þetta auðveldaði þeim að grípa til frekari aðgerða sem röskuðu samkeppni, þar með talið að hækka verð til viðskiptavina sinna.

3975. Framangreint verður enn skýrara þegar horft er til samtímagagna sem fjalla um aðstæður á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu þar sem dótturfélög Samskipa Holding störfuðu. Í fundargerðum Samskipa Holding kemur fram að samdráttur í eftirspurn sem fylgdi efnahagsörðugleikunum leiddi til þess að kaupendur á flutningsþjónustu annars staðar í Evrópu fóru að sýna mun meira aðhald og krefjast betri kjara. Flutningamagn fór minnkandi og fyrirtæki brugðust við m.a. með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Með þessu jókst samkeppni verulega og er því lýst í fundargerðunum að nauðsynlegt hafi verið að lækka verð til þess að missa ekki mikilvæga viðskiptavini úr viðskiptum.[1965] Er þetta í samræmi við framangreinda umfjöllun í Morgunblaðinu 30. október 2008 og tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH frá 11. nóvember 2008 til (S)frkvstj-MCL. Í þeim tölvupósti kom fram að efnahagsörðugleikarnir á þessum tíma myndu leiða til minni kostnaðar, aukinnar samkeppni og þrýstings á verð í flutningum. Samkvæmt tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-MCL var í raun búið að koma upp öðru ástandi á flutningamarkaðinum á Íslandi. Með samráði við Eimskip höfðu fyrirtækin raskað samkeppni („*limited competition*“) á markaðnum, sem gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð til viðskiptavina verulega og án þess að þurfa að óttast viðbrögð helsta keppinautarins.

3976. Þann 12. nóvember 2008 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) og upplýsti um fyrirhugaða breytingu á siglingaáætlun Eimskips, þ.e. að Eimskip ráðgerði að fækka skipum til Norður-Ameríku með því að taka skipið Celia úr rekstri frá 20. sama mánaðar. Breytingin var ekki tilkynnt opinberlega fyrr en 17. nóvember 2008.[1966] (S)frkvstj-N-Am hafði fyrr sama dag fengið upplýsingar um breytinguna frá (S)starfsm, starfsmanni Samskipa í Norður-Ameríku, sem aftur hafði fengið upplýsingarnar frá (E)frkvstj-N-Am, starfsmanni Eimskips í Norður-Ameríku. Þetta var þó ekki fréttnæmt fyrir (S)frkvstj-millilandasv því hann svaraði (S)frkvstj-N-Am að bragði, kl. 16:13: „*Takk fyrir upplýsingarnar – þetta kemur ekkert á óvart.*“[1967] Þessi upplýsingamiðlun milli keppinautanna leiddi af ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips í flutningum vegna Norður-Ameríku. Fyrirliggjandi er í máli þessu að engin undanþága frá ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku var í gildi í nóvember 2008, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Samskiptin vörðuðu því framkvæmd á ólögmætum samningi. Umrædd upplýsingamiðlun Eimskips til Samskipa um takmörkun á flutningsgetu var hluti af samráði fyrirtækjanna á þessum tíma og kom hún (S)frkvstj-millilandasv, sem hafði og átti í ítrekuðum samskiptum við lykilstjórnendur Eimskips þ. á m. sem báru ábyrgð á siglingakerfi Eimskips, ekki á „*óvart*“.

3977. Fjallað er um athugasemdir Samskipa er varða framangreind atvik í kafla 25.39.1 og áfram. Athugasemdir Samskipa fá ekki breytt mati Samkeppniseftirlitsins um að háttsemi Samskipa hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

10.4.6. Samráð um álagningu karagjalds í landflutningum

3978. Samskip og Eimskip höfðu með sér ólögmætt samráð vegna álagningar karagjalds í útflutningi frá Íslandi, en um er að ræða gjald sem lagðist á útflutning á ferskum fiski. Vísast hér til umfjöllunar um m.a. samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl 28. ágúst 2008 og gögn Eimskips frá 8. og 9. september 2008, sbr. kafla 8.15.10 og 8.16.4. Eru þessi samtímagögn í samræmi við sátt Eimskips frá 16. júní 2021. Í henni viðurkennir Eimskip að hafa átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip. Hafi þessi brot falist í tilteknum aðgerðum sem „*gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf“ glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008*“. Í þessum alvarlegu brotum fólst m.a. samráð „*við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum*

[1965] Sjá t.d. kafla 12.2.5 og 14.11.3.
[1966] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.824076.
[1967] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.824076.

verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)."

3979. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip höfðu einnig með sér ólögmætt samráð um álagningu karagjalds í landflutningum. Er nánar tiltekið um að ræða gjald sem lagðist á landflutninga á ferskum fiski. Verður fjallað um það í þessum kafla.

3980. Fyrirtækið Umbúðamiðlun annaðist á árinu 2008 leigumiðlun með fiskikör. Stærstu viðskipavinir fyrirtækisins voru íslenskar útgerðir og fiskvinnslur. Eftirfarandi gögn sýna að Samskip og Eimskip beittu sér sameiginlega gagnvart Umbúðamiðlun til að ná því fram að fyrirtækið greiddi Samskipum og Eimskip karagjald vegna flutninga þeirra innanlands á tómum fiskikörum í eigu Umbúðamiðlunar.

3981. Hér skiptir máli að 5. júní 2008, daginn fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með (E)stjform og (E)forstj, vistaði (S)frkvstj-innanl glærukynningu með heitinu *„06.06.08*". Þessa glærukynningu tók (S)frkvstj-innanl saman að ósk (S)aðaleig-stjform-SH, sbr. umfjöllun í kafla 7.2.1.2. Í glærukynningunni kom m.a. fram að mikilvægt væri að;

„ná upp tekjum með hærri einingarverðum og/eða karagjaldi".

3982. Þá sagði einnig í þessu gagni (S)frkvstj-innanl að ekki væri ráðlegt að gera ráð fyrir þessu gjaldi í áætlun sökum aðstæðna á markaðnum (*„eins og staðan er á markaði nú*").[1968] Hið sama kemur fram í glærukynningu (S)frkvstj-innanl frá 2. júlí 2008.[1969]

3983. Föstudaginn 4. júlí 2008 hittust (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á fundi á kaffihúsinu Mokka og fjölluðu m.a. um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. kafla 8.7.

3984. Athygli skal vakin á því að fyrir fundinn með (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 hafði (S)frkvstj-innanl sams konar áhyggjur og (S)forstö-útfl varðandi karagjald í útflutningi. Vísast hér til ummæla (S)forstö-útfl í tölvupósti til (S)aðaleig-stjform-SH þann 24. ágúst 2008 (*„heldurðu að við komumst upp með það?*"), sbr. kafla 8.15.10. Sem fyrr sagði áttu (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl í kjölfarið í samskiptum og var karagjald í útflutningi í framhaldinu lagt á í september 2008. Atburðarrásin er sambærileg varðandi karagjald á landflutningamarkaði.

3985. (S)forstö-landfl var forstöðumaður landflutninga Samskipa og undirmaður (S)frkvstj-innanl. (S)forstö-landfl vistaði skjal mánudaginn 7. júlí 2008 þar sem fram kemur að til skoðunar væri að leggja á karagjald í landflutningum frá 1. september 2008. Um væri að ræða gjald fyrir akstur tómra kara og gjaldið ætti að miða við 10-20% af flutningsgjaldi á fullu kari.[1970]

3986. Í skjali (S)frkvstj-innanl, sem vistað var 8. júlí 2008, segir að hið nýja karagjald hafi átt að koma *„til áhrifa*" 18. júlí 2008 og að gjaldið ætti að skila Samskipum 18 milljónum króna í auknar tekjur á ársgrundvelli.[1971]

3987. Hér hefur þýðingu að 2. júlí 2008 hafði (S)frkvstj-innanl lýst því yfir að óvissa væri fólgin í því að innleiða karagjald eins og staðan væri á markaðnum. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hittust sem fyrr segir á fundi föstudaginn 4. júlí 2008. Strax eftir þá helgi bera gögn (S)forstö-landfl og (S)frkvstj-innanl með sér að ekki væri lengur óvissa um innleiðingu karagjalds. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hafi verið eytt þeirri óvissu sem

[1968] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„06.06.08 I.ppt*", vistað 05.06.2008, kl. 23:16. Doc. ID. 0.7.33.9133.
[1969] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Innanlandssvid revised 05.ppt*", vistað 02.07.2008, kl. 11:24. Doc. ID. 0.7.33.8578.
[1970] Afritað tölvuskjal frá Samskip. Heimasvæði […]. *„hagræðing sumar 2008.xls.*", vistað 07.07.2008, kl. 09:57. Doc. ID. 0.7.33.8197.
[1971] Afritað tölvuskjal frá Samskip. Heimasvæði […]. *„hagræðing sumar 2008. revised budget.xls*", vistað 08.07.2008, kl. 12:39. Doc. ID. 0.7.33.9291.

(S)frkvstj-innanl hafði lýst nokkrum dögum áður. Sem fyrr segir átti sér stað samskonar atburðarrás í aðdraganda þess að Samskip tilkynntu um karagjald í útflutningi í september 2008.

3988. Þann 18. ágúst 2008 vistuðu (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-landfl hjá sér sinn hvorn verkefnalistann en á báðum þeirra var fjallað um innleiðingu karagjalds gagnvart viðskiptavinum í landflutningaþjónustu:

- Þannig sagði á verkefnalistanum sem (E)frkvstj-innanl vistaði hjá sér:

  „Tóm fiskikör – greiða fyrir -- er í ferli (E)rekstj-aksturst"[1972]

- Á verkefnalista (S)forstö-landfl sagði:

  „Karagjaldið • Fundur með Umbúðamiðlun."[1973]

3989. Hér ber að horfa til þess að undirmenn (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl ((S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl) ræddu saman 8. september 2008 um aukið samstarf í landflutningum. Daginn eftir funduðu aðrir undirmenn (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl ((S)forstö-landfl, (S)rekststj-landfl3, (E)svæðisstj1 og (E)þjstj-Austur) til þess að ræða aukið samstarf fyrirtækjanna á Norður- og Austurlandi *„og fleira"*. Vísast um þetta til kafla 18.16.4 og 8.16.7.

3990. Í fundargerð Eimskips, vegna fundar 9. september 2008, var fjallað um karagjald. Er þar gerð grein fyrir umfjöllun (E)frkvstj-innanl um Umbúðamiðlun og haft eftir honum að verið sé að *„vinna í því að fá greitt fyrir flutning á tómum fiskikörum."*[1974]

3991. Ljóst er því að Eimskip og Samskip unnu á sama tíma að því að krefja Umbúðamiðlun um gjald fyrir flutning á tómum fiskikörum í landflutningum. Sést þetta einnig af gögnum sem Umbúðamiðlun sendi Eimskip 17. september 2008 og Samskip og Eimskip 30. september 2008.

3992. Sýna þessi gögn að Umbúðamiðlun mótmælti harðlega hækkunaraðgerðum Samskipa og Eimskips. Kemur það skýrt fram í fyrirliggjandi tilkynningu fyrirtækisins 17. september 2008.[1975] Í annarri tilkynningu Umbúðamiðlunar 30. sama mánaðar, sem send var til (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-landfl, (E)frkvstj-innanl og (E)sölustj-fiskfl segir eftirfarandi um aðgerðir Samskipa og Eimskips:

„Jafnframt varar stjórnin við því að freistað verði að þvinga stjórn Umbúðamiðlunar ehf. til að breyta reglum sínum <u>með samræmdum aðgerðum flutningsaðila</u> sem muni leiða til hækkunar á þjónustu félagsins."[1976]

3993. Hér ber einnig að hafa í huga eftirfarandi gögn sem varða (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl umrædda daga í september 2008:

- (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl funduðu 17. september 2008 í Smáralind. Á þeim fundi var í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið fjallað a.m.k. um aukið samstarf fyrirtækjanna í bæði land- og sjóflutningum, sbr. kafla 8.16.7.

- Í kafla 8.16.11 er lýst glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 30. september 2008. Í henni kemur þetta m.a. fram:

  „- Viðræður í gangi við Umbúðamiðlun um að rukkað verði fyrir flutninga á tómum fiskikörum frá sept 2008

[1972] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […], vistað 18.08.2008, kl. 14:33. Doc. ID. 0.7.33.106394.
[1973] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […], vistað 18.08.2008, kl. 15:53. Doc. ID. 0.7.33.8235.
[1974] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 37 2008.doc"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.109562.
[1975] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.228831.
[1976] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flutningsaðilar.doc"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.257135.

- *30% hækkun á flutningsverði í ferksfiskflutningum frá sept 2008 – ígildi olíuálags bætt við*
- *Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu*".

3994. Virða ber hér saman m.a. (1) Hvorki Samskip né Eimskip lögðu fram samtímagögn um hvað stjórnendur fyrirtækjanna, (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, hafi rætt saman á fundum sínum, (2) framangreind samskipti Samskipa og Eimskips sem miðuðu m.a. að því að auka samstarf fyrirtækjanna í landflutningum í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið, (3) samhliða umfjöllun fyrirtækjanna um karagjöld í landflutningum og (4) gögnin frá Umbúðamiðlun. Með hliðsjón af framangreindu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin áttu með sér samráð um að leggja ný gjöld vegna flutninga á tómum körum á landflutningamarkaði. Var þetta einn þáttur í víðtæku samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Er þetta einnig í samræmi við viðurkenningu Eimskips á brotum á 10. gr. samkeppnislaga.

3995. Sem áður segir eru fyrirliggjandi tvær dagbókarfærslur frá (E)frkvstj-innanl sem gefa til kynna að hann og (S)frkvstj-innanl hafi fundað lok október 2008, sbr. kafla 10.3. Í þessu samhengi ber að líta til þess að 11. nóvember 2008, áframsendi starfsmaður Eimskips til (E)frkvstj-innanl, (E)rekstj-aksturst og (E)forstö-landfl2 frétt, sem birtist sama dag á mbl.is. Í tölvupóstinum sagði: *„sagan heflur* [svo] *áfram, þetta er að verða „risastóra karamálið*". Í fréttinni sem fylgdi með sagði:

„Skortur á fiskikörum

Á Bolungarvík hafa menn nú af því miklar áhyggjur að verða uppiskroppa með fiskikör og komast ekki á sjó á morgun, að því er kemur fram á vef Landssambands smábátaeigenda.

Haft er eftir […] í Bolungarvík, að flutningsaðilar, Samskip og Eimskip, hafi ákveðið að innheimta gjald fyrir flutning tómra kara á áfangastað. […] segir gjaldið alltaf hafa verið inni í flutningskostnaðinum, sem eigi ekki að lækka samsvarandi á móti. Hér sé því gerð krafa um hækkun sem sé vitaskuld úr takt við það sem boðað hefur verið.

Þá segir […] að Umbúðamiðlun, sem er eigandi karanna, hafi hafnað því að bera þennan kostnað og því hafi flutningsaðilar afsett körin á sinni lóð í stað þess að fiskmarkaðurinn tæki við þeim.

Landssamband smábátaeigenda segir, að karaleysi á fiskmarkaði Bolungarvíkur sé þegar farið að gera vart við sig og ís fáist nú ekki afgreiddur. Unnið sé að lausn deilunnar milli flutningsaðila, Umbúðamiðlunar og fiskmarkaðarins."[1977]

3996. Samkvæmt þessari frétt var óánægja með annars vegar verðhækkun Eimskips og Samskipa sem fólst í gjaldtöku á flutningi á tómum körum og hins vegar skort á körum.

3997. Síðar sama dag, milli kl. 17-18, var (E)frkvstj-innanl bókaður á fund sem bar heitið *„Karamálið*". Daginn eftir sendi (E)forstö-landfl2 eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-innanl:

„Herra J hringdi í mig brjálaður, út af frétt. Bjallaðu á mig þegar þú getur."[1978]

3998. Ekki var útskýrt í tölvupóstinum til (E)frkvstj-innanl hver *„herra J*" var. Í mgr. 1156 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að tilvísun í tölvupósti (E)forstö-landfl2 til *„herra J*" ætti ekki við (S)frkvstj-innanl. Segja Samskip að *„Herra J*" vísi til stærsta útgerðarmannsins í Bolungarvík sem jafnframt hafi verið eigandi fiskmarkaðarins í Bolungarvík. Hann hafi verið óánægður með skort á körum

[1977] *Skortur á fiskikörum*", 11. nóvember 2008. Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/frettir/innlent/2008/11/11/skortur_a_fiskikorum/.
[1978] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.268645.

3999. Telur Samkeppniseftirlitið líklegt að „*Herra J*" í tölvupósti (E)forstö-landfl2 sé viðskiptavinur og hann hafi í símtalinu við (E)forstö-landfl2 verið „*brjálaður*" yfir umræddri frétt, þar sem fram kom að Samskip og Eimskip hafi ákveðið að innheimta gjald fyrir flutning tómra kara á áfangastað sem leiddi til þess að skortur var á körum. Samkeppniseftirlitið telur þessi hörðu viðbrögð viðskiptavinar vera til marks um hve alvarleg áhrif gjaldtakan hafði á viðskiptavini fyrirtækjanna.

4000. Deilur Samskipa og Eimskips við Umbúðamiðlun leiddu til þess að flutningafyrirtækin funduðu saman ásamt Umbúðamiðlun og forsvarsmönnum fiskmarkaða að kvöldi sama dags, 11. nóvember 2008.[1979] Samningar náðust eftir umræddan fund. Í frétt Vísis dags. 12. nóvember 2008 kemur eftirfarandi fram:

„Flutningur á fiskikörum til Vestfjarða er aftur kominn í samt horf eftir að forsvarsmenn Umbúðamiðlunar, Samskipa, Eimskipa og fiskmarkaða sátu fund í gærkvöldi og ákváðu að reyna að vinna að lausn á þeim vanda sem skapaðist.

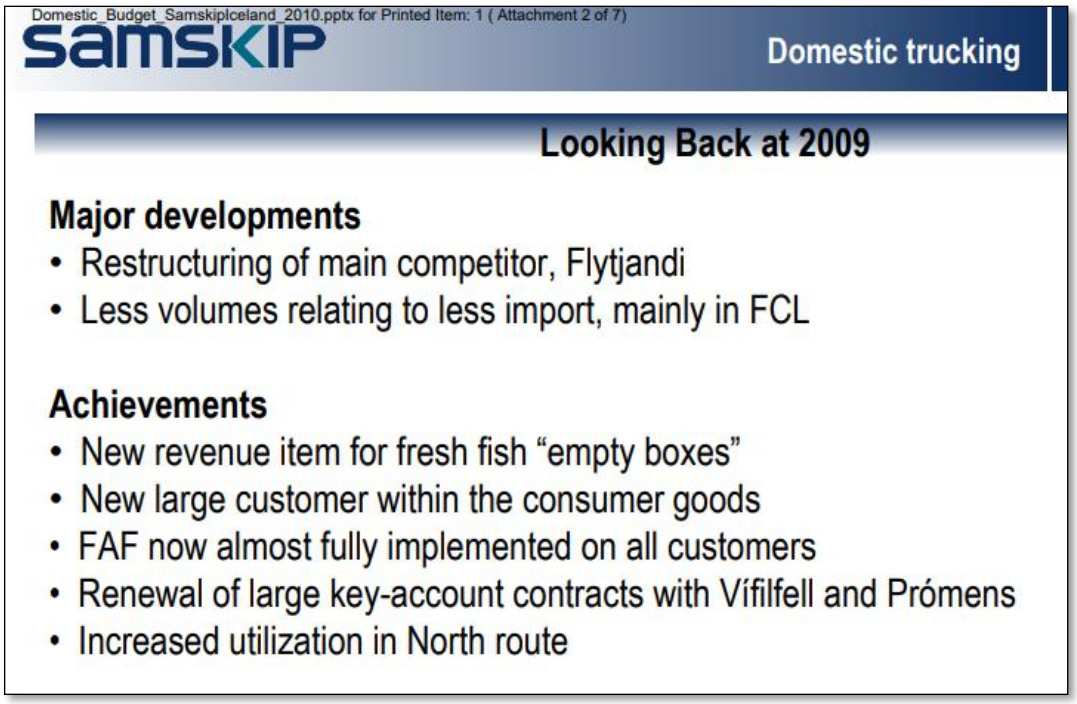
Fjallað er um málið á vefsíðu Bæjarins besta í dag. Vandamálið kom upp þegar Umbúðamiðlun neitaði að greiða gjald sem Samskip og Eimskip settu á vegna flutnings á tómum körum frá Vestfjörðum en sú þjónusta hafði áður verið innifalin í flutningskostnaði."[1980]

4001. Eimskip og Umbúðamiðlun undirrituðu samkomulag um landflutning á tómum körum þann 2. janúar 2009.[1981] Samkvæmt efni samkomulagsins var Eimskip þjónustuaðili fyrir Umbúðamiðlun og bar sem slíkur að móttaka kör Umbúðamiðlunar, afgreiða körin og skrá afhendingar til viðskiptavina Umbúðamiðlunar. Fyrir þjónustuna greiddi Umbúðamiðlun Eimskip 100 kr. fyrir afgreiðslu á hverju kari.

4002. Samkvæmt svörum Samskipa, dags. 24. nóvember 2017, við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins 13. október 2017 var karagjald ekki lagt á kör Umbúðamiðlunar fyrr en á árinu 2012.

4003. Þetta svar Samskipa frá nóvember 2017 er í ósamræmi við samtímagögn. Þann 27. nóvember 2009 sendi fulltrúi framkvæmdastjórnar Samskipa hf. kynningar á áætlunum fyrirtækisins fyrir árið 2010 til Samskipa Holding.[1982] Í kynningu vegna áætlunar landflutninga Samskipa á Íslandi sagði m.a. þetta um árangur á árinu 2009:

[1979] Líklega sat […] fundinn fyrir hönd Eimskip. Sjá afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.194408.
[1980] *„Búið að leysa fiskkarakreppuna á Vestfjörðum*", 12.11.2008. Vísir. Aðgengilegt á slóð: https://www.visir.is/g/2008324855020/buid-ad-leysa-fiskkarakreppuna-a-vestfjordum.
[1981] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Umbúðamiðlun samkomulag kör jan 20090001.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.314932.
[1982] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Domestic_Budget_SamskipIceland_2010.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.677037.



4004. Gagnvart Samskipum Holding var þannig álagning karagjalds í innanlandsflutningum talin til helstu áfanga ársins 2009 hjá landflutningadeild Samskipa hf.

4005. Í mgr. 1481 í athugasemdum Samskipa við AII er staðhæft að umrætt gjald í kynningunni (*„revenue item for fresh fish „empy boxes""*) hafi verið *„skráningargjald"* sem Umbúðamiðlun hafi greitt fyrir *„skráningu og umsýslu"* vegna fiskikara. Skráningargjaldið hafi ekki varðað flutning á fiskikörum, sem var innleitt árið 2012.

4006. Með hliðsjón af framan sögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskipum og Eimskip hafi tekist að innleiða nýtt gjald gagnvart Umbúðamiðlun vegna fiskikara. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að gjaldtakan hafi verið hluti af ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Fær það engu breytt þó gjaldið hafi borið annað nafn eða verið annars eðlis en ráðgert var upphaflega af fyrirtækjunum, enda mætti gjaldtakan mikilli andstöðu af hálfu viðskiptavina, sem leiddi til fyrrgreinds sameiginlegs fundar Samskipa og Eimskips með Umbúðamiðlun og loks lausnar um gjaldtöku fyrirtækjanna gagnvart Umbúðamiðlun. Eftir sem áður höfðu Samskip og Eimskip samráð sín á milli um aukna gjaldtöku gagnvart Umbúðamiðlun.

10.4.7. *„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?"*

4007. Eins og lýst verður hækkaði Eimskip verð verulega í nóvember 2008 og kvartaði viðskiptavinur fyrirtækisins yfir 80% hækkun.

4008. Samskip unnu einnig að hækkun verðs. Í áætlunum fyrirtækisins fyrir árið 2009 voru lagðar til grundvallar ítrekaðar hækkanir á verði, sbr. framangreind skjöl frá 11. og 12. nóvember 2008.

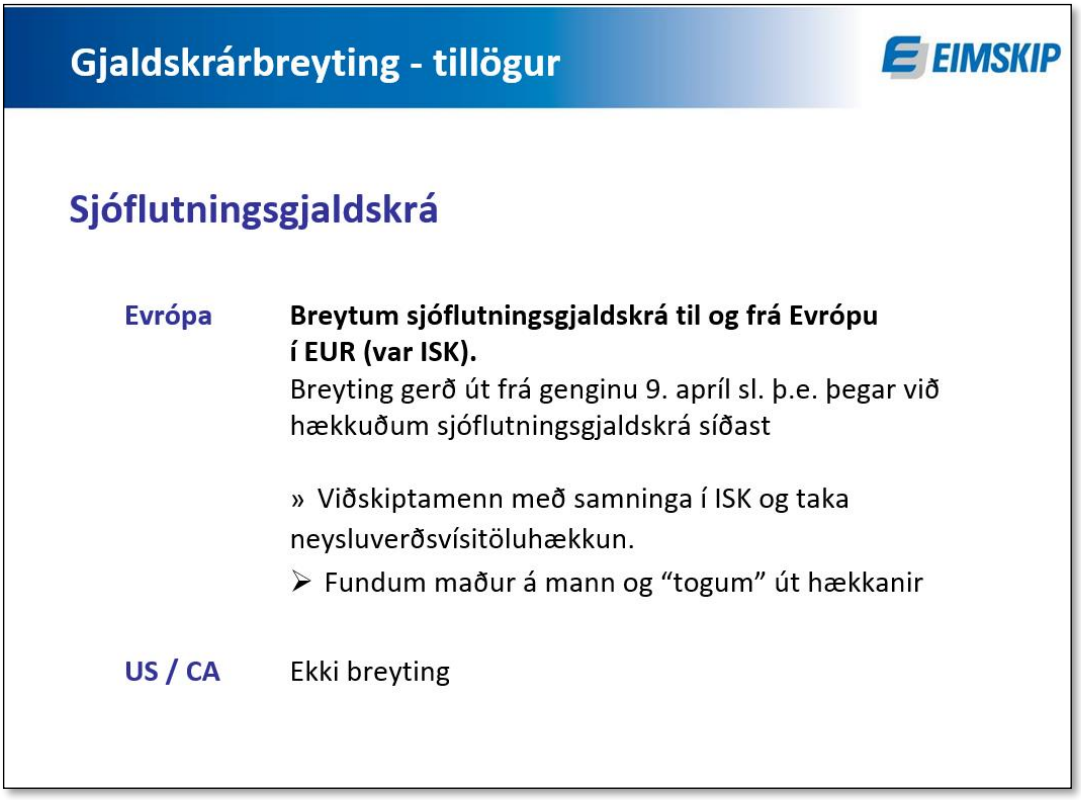
4009. Á þessum tíma var innan Eimskips áfram unnið að framkvæmd á hækkun á gjaldskrá, sbr. tölvupóst sem (E)frkvstj-EimÍsl sendi til (E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl og (E)forstö-vöruþróun 12. nóvember 2008. Átti hækkunin að felast m.a. í því að verð í bæði gjaldskrá og samningum um sjóflutninga til og frá Evrópu, sem áður voru í íslenskum krónum, yrði breytt í evrur.[1983]

[1983] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.287696.

4010. Sama dag sendi (E)starfsm-innfl tölvupóst til (E)forstö-vöruþróun, (E)forstö-útfl og (E)forstö-innfl sem innihélt útreikning á breytingu gjaldskrár úr krónum í evrur. Var miðað við gengi evru 9. apríl 2008 (þann dag sem Eimskip breytti gjaldskrá í sjóflutningum síðast).[1984]

4011. Þann 13. nóvember sendi (E)forstö-innfl verkefnalista til (E)forstö-viðskþj og (E)viðskstj2 sem hafði þann tilgang að *„breyta sem flestum samningum yfir í EUR á sem skemmstum tíma"*. (E)forstö-innfl áframsendi samskiptin m.a. til (E)frkvstj-EimÍsl og vann einnig með (E)forstö-vöruþróun o.fl. að verkefninu.[1985] Tölvupóstur (E)viðskstj3 til m.a. (E)forstö-vöruþróun frá 22. nóvember 2008 gefur til kynna að Eimskip hafi haft í forgangi að breyta samningum við mikilvægustu viðskiptavini fyrirtækisins í innflutningi á þennan veg.[1986] Sést það m.a. á því að Eimskip vann að breytingu á verði úr krónum í evrur gagnvart Ölgerðinni og Innnes í lok október og byrjun nóvember 2008. Á þessum tíma vann Eimskip einnig að nýjum samningi við Nathan & Olsen.[1987]

4012. Í glærukynningu (E)forstö-vöruþróun, frá 13. nóvember 2008, sem send var m.a. (E)forstö-innfl , var fjallað um þessa breytingu á gjaldskrá.[1988] Þar sagði:



4013. Samkvæmt þessu átti að funda *„maður á mann"* og *„toga"* út hækkanir á samningum. Birtist þarna samskonar viðhorf eða stöðumat og hjá Samskipum, þ.e. að Eimskip væri í þeirri stöðu að geta hækkað verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum án þess að óttast samkeppnisleg viðbrögð Samskipa. (S)forstö-innfl1 gaf t.d. þau fyrirmæli í september 2008 að *„troða"* sérstöku gjaldi á

[1984] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Gjaldskrárhækkun – EUR.xls"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.118552.
[1985] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.454843. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.457204.
[1986] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.675100.
[1987] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð_Eimskip Ísland_2008.xls"*. Fundargerð fundar framkvæmdastjórnar Eimskips dags. 04.11.2008. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.677997.
[1988] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Gjaldskrárhækkun – EUR.xls"* og *„Gjaldskrárhækkun_nóv_2008"*. Viðhengi við afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.119169. Í sams konar glæru sem […] sendi til […] þann 20.10.2008 kom einnig fram tillaga að hækkun sjóflutningsgjaldskrá til Evrópu í ISK um 24,7%. Líkt og sjá má í umfjölluninni breyttist sú áætlun Eimskips í millitíðinni. Sjá afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Gjaldskrárhækkun_tillögur_okt_2008.ppt"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.438444.

viðskiptavini og hafði ekki áhyggjur af mögulegri samkeppni frá Eimskip, sbr. kafla 8.15.7.2 og 8.15.10.

4014. Hér ber að rifja upp að á samskonar glæru í glærukynningu (E)forstö-vöruþróun frá 13. október 2008 hafði verið stefnt að 24,7% hækkun á gjaldskrá sjóflutnings þann 18. nóvember 2008. Uppfærð glærukynning (E)forstö-vöruþróun er til marks um áherslubreytingu Eimskips í millitíðinni og sýnir að Eimskip hafði fallið frá hefðbundinni hækkun gjaldskrár í sjóflutningum til og frá Evrópu. Átti þess í stað að breyta sjóflutningsgjaldskrá úr íslenskum krónum í evrur og *„toga"* út hækkanir. Líkt og fjallað er um hér á eftir hafði sú breyting í för með sér mun meiri verðhækkun gagnvart viðskiptavinum Eimskips en upphaflegt markmið um 24,7% hækkun gjaldskrár.

4015. Eins og lýst verður hér á eftir tilkynnti Eimskip um framangreinda breytingu á gjaldskrá 27. nóvember 2008. Fyrir þann tíma var hins vegar tilkynnt um aðra verðhækkun hjá fyrirtækinu.

4016. Þann 14. nóvember 2008 fengu (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl send afrit af bréfum sem send voru út þennan dag til viðskiptavina í inn- og útflutningi. Í þessum bréfum sagði:

„19. nóvember n.k. munu gjaldskrár Eimskips taka eftirfarandi breytingum.

Almenn þjónustugjöld ásamt akstri á Íslandi hækka um 9,8%. Fáeinar undantekningar frá ofangreindri hækkun eru eftirtaldar:

Uppskipun lausavöru verður ISK 3.505 per tonn og ISK 1.781 per cbm, lágmarksgjaldið verður ISK 2.750. Farmbréfsgjald í útflutningi verður ISK 3.300, umskráningargjald ISK 3.980 og einföld tollskýrsla (E8) ISK 2.350.

Heimakstur per tonn á höfuðborgarsvæðinu verður ISK 2.341 per tonn, lágmarksgjald á sama svæði verður í ISK 5.120."[1989]

4017. Þennan sama dag var einnig tilkynnt um hækkun á svonefndum geymslugjöldum Eimskips. Í tölvupósti (E)sölustj-innanl1 til svæðisstjóra Eimskips á Íslandi (afrit til m.a. (E)frkvstj-innanl) segir að þar *„sem geymslugjöld í VM kerfinu hafa ekki verið endurskoðuð í fjölda ára þá erum við búin að breyta verðum, þyngdarflokkum og dagafjölda þangað til geymslugjöld byrja að reiknast á sendingar*." Fylgdu síðan upplýsingar um nýtt verð og viðskiptakjör.[1990]

4018. Sem fyrr sagði fjallaði (S)frkvstj-N-Am þann 12. nóvember 2008 í tölvupósti til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um breytingu á siglingakerfi Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga sem tilkynnt var um opinberlega 17. nóvember 2008. (S)frkvstj-millilandasv svaraði (S)frkvstj-N-Am sama dag, 12. nóvember 2008, og sagði að þetta kæmi honum ekki á óvart. Á þessum tíma áttu Samskip og Eimskip í ólögmætu samráði um samstarf í Norður-Ameríku flutningum og um breytingar á siglingakerfum. (S)forstö-innfl1 brást við þessum tölvupósti (S)frkvstj-N-Am þann 17. nóvember 2008 og svaraði fyrirspurn hans um undirbúning að nýjum Norður-Ameríku samningi við Eimskip: *„Það er ekkert meira að frétta af Eimskips samningi. Í miðju ferlinu fengu þeir kærun[a] okkar frá Samkeppnisstofnun og mér skilst að þeir séu alveg brjálaðir yfir henni. Við munum verða í sambandi við [(E)forstö-innfl] í vikunni ef hann lætur ekki heyra í sér. Við vildum láta tilkynna með nýju áætlunina fyrst. Þar til nýr samningur hefur verið undirritaður þá gilda gömlu verðin (sem er hagstæðara fyrir okkur). Nú er bara málið að fara á fullu í TAS flutninga. Er ekki málið að fara á fullu í það að bjóða vikulega þjónustu frá US. Það er í raun betri þjónusta en eitt skip frá Eimskip."*[1991]

4019. Rétt er að geta þessa að umrædd kæra Samskipa var send Samkeppniseftirlitinu í byrjun maí 2008, þ.e. um mánuði áður en *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst. Eftirfarandi umfjöllun sýnir að þessi kæra

[1989] Afritað tölvuskjal frá Eimskip *„Gjalskrárhækkun 14 nóvember 2008.DOC"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Gjalskrárhækkun 14 nóvember 2008.DOC"*. […] Doc. ID. 0.7.33.119402.
[1990] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52759.
[1991] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.689533.

Samskipa og reiði Eimskips vegna hennar leiddi ekki til þess að fyrirtækin hættu að ræða um nýjan Norður-Ameríku samning eða hættu öllum öðrum samskiptum og samstarfi sem þá stóð yfir. Þessi atvik leiddu heldur ekki til þess að Samskip færu að veita Eimskip meiri samkeppni með því að *„fara á fullu"* í TA-flutninga. Breytti engu þótt umræddur stjórnandi hjá Samskipum teldi að fyrirtækið gæti veitt betri þjónustu eftir að Eimskip fór úr tveggja skipa kerfi í eitt skip í Norður-Ameríku flutningum. Hélt hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna áfram. Fjallað er nánar um þessa kæru í kafla 23.

4020. Í dagbók (E)forstö-innfl frá 19. nóvember 2008 er skráð boð um fund milli kl. 14:00 og 14:30. Fundarefni var samningur við Samskip: *„SL samningur"*[1992]. Þar boðaði (E)frkvstj-flutnkerf þá (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl á fundinn.[1993] Í tölvupósti sem (S)frkvstj-millilandasv sendi á (E)forstö-innfl sama dag er vísað til þess að fyrirtækin hefðu sett sér *„markmið um að klára þann samning fyrir 1. nóvember s.l."*[1994]

4021. Þann 19. nóvember 2008 sendi (E)forstö-útfl tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst. Meðfylgjandi honum var minnisblað sem lýsti fundi með annars vegar Maersk og hins vegar Hapag Lloyd (*„Meeting with Deep Lines in DE HAM"*). Kemur m.a. fram að Eimskip hafi verið að óska eftir lægra verði hjá Maersk með vísan til umframflutningsgetu í flutningum til og frá Austurlöndum fjær:

„Business

- *Export from Iceland to Far East*
  - *Cooperation has been good so far […]*
  - *Currently there is over capacity to and from Far East*
  - *Possible supply of service will be limited in order to protect the market*
  - *Much pressure is seen for the coming six weeks.*
  - *About the rates*

- *(E)forstö-útfl described the importance of being in line with the market else exporters out of Iceland will simple charter a break bulk vessels and reload into FE containers in EU and use „this or „that" line."*[1995]

4022. (E)forstö-útfl framsendi þennan tölvupóst til m.a. (E)deildstj-útfl1 . (E)deildstj-útfl1 svaraði og spurði hvort það væri komin niðurstaða varðandi verðið. Nefndi hann viðskipti við Vinnslustöðina í Vestmannaeyjum (VSV) í því samhengi. (E)forstö-útfl svaraði:

„Nei, kem reyndar inn á það í minnisblaðinu. Þau eru óbreytt enn en við höfum hins vegar fengið talsverða lækkun núna í haust sem við höfum ekki skilað út í markaðinn og því átt þú eitthvað svigrúm gagnvart VSV miðað við núverandi samningsverð okkar við þá."[1996]

4023. Er þetta einnig í samræmi við önnur samtímagögn sem sýna að Samskip og Eimskip komust upp með að *„skila ekki út"* til viðskiptavina lækkun á mikilvægum kostnaðarliðum.

4024. Þann 24. nóvember 2008 vann (E)forstö-innfl í drögum að bréfi til viðskiptavina Eimskips vegna myntbreytingarinnar í gjaldskrám og samningum viðskiptavina. Bréfið var síðan sent til viðskiptavina Eimskips 27. nóvember 2008 og var svohljóðandi:

„Ágæti viðskiptavinur

[1992] Samskip voru oft nefnd S-Line af starfsmönnum Eimskips.
[1993] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.38236.
[1994] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.397263 / 0.7.33.397533.
[1995] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.109652.
[1996] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.120417.

Í ljósi gífurlegrar veikingar íslensku krónunnar gagnvart erlendum gjaldmiðlum sér Eimskip sér ekki lengur fært að reikna sjóflutningsgjöld í ISK.

Kostnaður við rekstur flutningakerfa okkar svo sem skipa og gáma er nær eingöngu í erlendum gjaldmiðli.

Því hefur öllum þeim gjaldskrám fyrir sjóflutning sem áður voru í ISK verið breytt í EUR vegna flutninga frá Evrópu.

Einnig verður öllum þeim verðum í ISK sem viðskiptavinir okkar eru með í samningum er varða sjóflutning breytt í EUR.

Við þá breytingu verður notast við sölugengi Landsbanka Íslands á EUR þann 3. janúar s.l. 91,2 að frádreginni hækkun á neysluvísitölu til 1. október s.l. sem er 11,22 %.

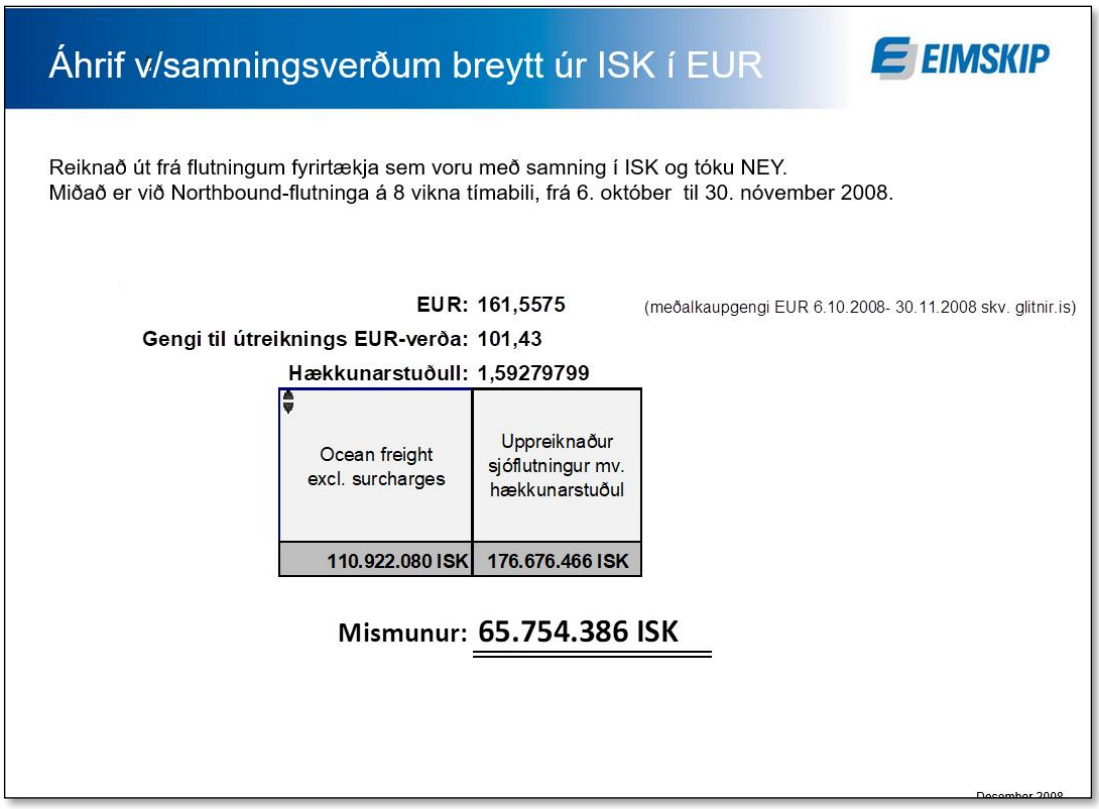
Gengi sem notað verður við útreikning á nýjum EUR verðum viðskiptavina verður því 101,43."[1997]

4025. Bréf þetta var sent með tölvupósti til á fjórða hundrað viðskiptavina Eimskips í innflutningi.[1998] Fyrirtækið 66° Norður svaraði tölvupóstinum með þessum orðum:

„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?"[1999]

4026. Samkvæmt framgreindu fól breyting Eimskips á gjaldskrá vegna innflutnings frá Evrópu úr íslenskum krónum yfir í evrur í sér allt að 80% verðhækkun til viðskiptavina. Við breytinguna notaðist Eimskip við gengi evru gagnvart íslenskri krónu í upphafi árs 2008 sem viðmiðunargengi að teknu tilliti til hækkunar á vísitölu neysluverðs til 1. október 2008. Með þessu móti reiknaði Eimskip viðmiðunargengi evru gagnvart krónu hins nýja fyrirkomulags í 101,43 krónum. Þar sem krónan hafði fallið skarpt á árinu 2008 hafði þetta áhrif til gífurlegrar hækkunar á verði til viðskiptavina Eimskips sem áður höfðu verið með flutningsverð í krónum. Óverðtryggður samningur hefði þannig við breytinguna hækkað um 62% í janúar 2009 þegar gengi evrunnar var komið í rúmar 164 kr. Verðtryggður samningur hefði við breytinguna hækkað um 56-61% í janúar 2009, eftir því hvort verð voru umreiknuð yfir í evrur í október eða desember 2008.1 Í glærukynningu Eimskips frá desember 2008, sjá eftirfarandi á glæru sem ber titilinn *„Áhrif v/samningsverðum breytt úr ISK í EUR*" er vísað til þess sem kallað er hækkunarstuðull og hann sagður vera rúmlega 1,59 sem samsvarar rúmlega 59% hækkun, þegar miðað er við meðalkaupgengi evru á 8 vikna tímabili frá 6. október til 30. nóvember 2008. Þannig var það eigið mat Eimskips að breytingarnar hefðu í för með sér um 60% hækkun á verð til viðskiptavina en ljóst af viðbrögðum viðskiptavina að hækkunin gat verið jafnvel mun meiri, sbr. hér að framan. Myntbreyting Eimskips hækkaði því verulega verð fyrirtækisins gagnvart viðskiptavinum í innflutningi. Áhrif hækkunarinnar fyrir Eimskip má sjá eins og áður greinir í glærukynningu (E)starfsm-viðsk.þj frá 15. desember 2008.[2000] Þar kom jafnframt fram að breytingin kæmi til með að skila Eimskip miklum tekjuauka:

[1997] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […]. *„EUR breyting 24 nóvember 2008.DOC*". Síðast vistað 24.11.2008, kl. 11:42. Doc. ID. 0.7.33.79399.
[1998] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Samningar Neysluvísitala með netföngum-lokaútgáfa28.11.08.XLS*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.683071.
[1999] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.111089. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.111558.
[2000] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Tekjuáhrif hækkunar THC og myntbreytingar í EUR.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.124650. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […]. „vísitala.xls", síðast vistað 25.11.2008, kl. 12:13. Doc. ID. 0.7.33.88183.



4027. Hér ber að hafa í huga að í byrjun janúar 2009 hafði Eimskip lokið við að breyta verði úr ISK í EUR í samningum við alla viðskiptavini innflutningsdeildar. Þann 8. janúar 2009 var verkefnið „*Breyting allra samninga í EUR*" merkt „*lokið*" á verkefnalista (E)forstj.[2001]

4028. Gengi íslensku krónunnar hafði fallið mikið gagnvart öðrum gjaldmiðlum á þessum tíma árið 2008. Hafa ber í huga að u.þ.b. 80% viðskiptavina Eimskips höfðu fram að þessu greitt sín flutningsgjöld í íslenskum krónum. Verðhækkun Eimskips var því bæði mikil og tók til flestra viðskiptavina fyrirtækisins. Á sama tíma voru langstærsti hluti flutningsgjalda hjá viðskiptavinum Samskipa á hinn bóginn í erlendri mynt (80%).[2002] Samkvæmt Samskipum var nær allur kostnaður af flutningakerfi fyrirtækisins í erlendri mynt. Af því leiðir að áhrif falls íslensku krónunnar á rekstur Samskipa var með minnsta móti. Það breytti ekki því að líkt og lykilstjórnendur Eimskips unnu lykilstjórnendur Samskipa, sem áttu í samskiptum á þessum tíma, að því að hækka verð gagnvart þeim 18 viðskiptavinum Samskipa sem voru með flutningsgjöld í íslenskum krónum, sbr. samtímagögn Samskipa um innleiðingu á CAF gjaldi (e. „*Currency Adjusment Factor*") gagnvart m.a. Húsasmiðjunni, Rúmfatalagernum og Íslensk-Ameríska, sbr. tölvuskjal (S)forstö-innfl1 frá 28. október 2008,[2003] sbr. einnig áðurnefnda umfjöllun Samskipa um „*CAF hækkun*" gagnvart Vífilfelli frá 16. október 2008.[2004] Eins og áður segir er í athugasemdum Samskipa þessar aðgerðir sagðar hafa verið „*leiðrétting*" á verði viðskiptavina vegna falls íslensku krónunnar.

4029. Lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips höfðu átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þessara verðhækkana Eimskips í nóvember 2008, sbr. viðræður og fundi í október 2008. Auk umræðu um a.m.k. „*Nýtt upphaf*" verkefnið sem tók til sjóflutninga voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr

[2001] Sbr. kafla 10.5.2.
[2002] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Samskip Iceland – Budget 2009.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*Budget 2009*". […] Doc. ID. 0.7.33.538781. Sjá einnig mgr. 1610 í athugasemdum Samskipa við AI.
[2003] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. „*Staða fyrirtækja okt 08*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.521493.
[2004] Samkvæmt Samskipum setti fyrirtæki ekki CAF gjald á umrædda viðskiptavini á þessum tímapunkti, heldur var ráðist í samningaviðræður við hvern og einn viðskiptavin, sbr. mgr. 61 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2022. Um þetta vísar Samkeppniseftirlitið einnig til ítarlegrar umfjöllunar um atvik vegna Húsasmiðjunnar, Ísam, Rúmfatalagersins og Vífilfells í kafla 14.

sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli fyrirtækjanna í sjóflutningum. Skiptir hér og miklu að í samtímagögnum kemur ekki fram að (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessara verðhækkunar sjóflutningsþjónustu í nóvember 2008. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 eða (S)aðaleig-stjform-SH hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Eimskip stigu fram með þessa miklu hækkun. Þess í stað var áfram unnið að verðhækkunum innan Samskipa. Er þetta í samræmi við hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

4030. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir Eimskip að hækka verð verulega í nóvember 2008. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips frá ágúst 2008 til janúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um þær í kafla 11.21.

4031. Fjallað er um athugasemdir Samskipa er tengjast framangreindu í kafla 25.39.1 og áfram, sbr. einnig kafla 33.5. Athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og hrófla ekki við þeirri niðurstöðu að háttsemi fyrirtækisins fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

10.5. Fundir fyrirtækjanna og önnur atvik í desember 2008

4032. Í desember 2008 héldu samskipti Samskipa og Eimskips áfram varðandi „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Samhliða unnu fyrirtækin áfram að frekari hækkun á verði. Í janúar 2009 hækkaði Eimskip þjónustugjöld í erlendum höfnum verulega. Var um að ræða mikilvægar hafnir sem tengdust flutningum til og frá Íslandi, eins og til dæmis í Rotterdam, Hamborg, Immingham og Árósum. Tók verðhækkunin gildi 5. janúar 2009 og þýddi m.a. það að íslenskir inn- og útflytjendur þurftu að greiða hærra verð fyrir þjónustu Eimskips. Samskip tilkynntu um verðhækkun síðar í sama mánuði. Verður þessu nú lýst nánar.

10.5.1. Fundur Samskipa og Eimskips 4. desember 2008 og atvik í kjölfar hans

4033. Í kafla 9.1.1 var gerð grein fyrir áframhaldandi samskiptum lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips ((S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf) eftir 20. október 2008 um m.a. þann verkþátt „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til samstarfs í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samtímagögn sýna jafnframt að fyrirtækin ræddu áfram um BAF gjald en álagning þess var hluti af samráði þeirra frá sumri 2008, sbr. kafla 8.15.7.2.

4034. Samkvæmt fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 2. desember 2008 sagði (E)forstö-innfl að lokadrög að Norður-Ameríku samningi við Samskip hafi verið kláruð.[2005] Samtímagögn sýna að fyrirtækin funduðu tveimur dögum síðar, þann 4. desember 2008.

4035. Í dagbók (S)forstö-innfl1 þann 4. desember 2008 var bókaður fundur með heitinu „*Eimskip*" kl. 09:00 – 10:00. Í dagbók (E)frkvstj-flutnkerf var sama dag bókaður fundur með heitinu „*Fundur með S-line*". Var fundarefnið eftirfarandi: „*Fara yfir samninga*".[2006] ". (E)frkvstj-flutnkerf vísaði þannig til samninga fyrirtækjanna í fleirtölu og er það í samræmi við gögn málsins um samskipti og samninga um aukið samstarf fyrirtækjanna á þessum tíma, sbr. t.d. verkefni á verkefnalista sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi sér 2. nóvember 2008: „*Eimskip-nýir samningar*". Er þetta því í samræmi við önnur

[2005] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent þann 13.10.2017. Eimskip Ísland – Fundargerð, dags. 2. desember 2008.
[2006] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.696670.

samtímagögn og að umræðuefni fyrirtækjanna á þessum fundum hafi tekið til fleiri verkþátta *„Nýtt upphaf“* verkefnisins en samstarfs í Norður-Ameríku flutningum.

4036. Eins og áður sagði hittist sami hópur af lykilstjórnendum fyrirtækjanna á þessum fundi 4. desember 2008 eins og á fyrri fundum, þ.e. (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf.[2007] Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 8.15.5 um hin reglubundnu samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips og til hvaða atriða bæri að horfa í því samhengi, sbr. einnig kafla 13.

4037. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við um þennan fund.

4038. Hvorki Samskip né Eimskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fundinn 4. desember 2008.[2008] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.[2009]

4039. Fleira átti sér stað þann 4. desember 2008 sem sýnir samfellt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma. Þann dag var undirmaður (S)forstö-innfl1 af samstarfsmanni sínum spurður að því hvort ekki væri tilefni til að lækka olíugjald (BAF) Samskipa í Norður-Ameríku flutningum, en olíuverð hafði lækkað mikið frá ágúst 2008. Kom þetta fram í tölvupósti sem (S)starfsm sendi kl. 09:20 þann 4. desember 2008. Var tölvupósturinn til undirmanns (S)forstö-innfl1 ((S)forstö-flutnstj) og í honum sagði: *„Mér var svona að detta í hug hvort BAF-ið frá Ameríku hefði ekkert lækkað líkt og olíugjaldið frá Evrópu“*. Sem fyrr segir var fundur (S)forstö-innfl1 með Eimskip bókaður milli kl. 09:00 – 10:00 þennan dag og (S)forstö-flutnstj svaraði (S)starfsm kl. 13:08 sama dag:

„Varðandi USA þá tökum við <u>BAF beint frá Eimskip</u>, þ.e. sama BAF og þeir eru með á USA.“[2010]

4040. Kom þannig fram hjá undirmanni (S)forstö-innfl1 að ekki ætti að lækka Norður-Ameríku BAF gjald Samskipa þar sem Samskip notuðust við sama BAF gjald og Eimskip. Er þetta í samræmi við samfellt samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma um BAF gjald, sbr. fyrirmæli í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 19. og 20. ágúst 2008 um að Samskip myndi eftirleiðis innheima sama BAF-gjald og Eimskip vegna Norður-Ameríkuflutninga. Hér ber og að hafa í huga að Samskip hafa við rannsókn málsins staðfest að fyrirtækið notaði sama olíugjald (BAF) og Eimskip vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.[2011]

4041. Þessi samræming Samskipa og Eimskips á álagningu BAF gjalds var sem fyrr segir einn þáttur í samráði þeirra. Auðveldaði þetta Eimskip að hækka eða viðhalda fyrri hækkun á BAF, en tölvupóstur (S)starfsm gefur til kynna að BAF gjald Samskipa (og Eimskips) vegna Norður-Ameríku hafði ekki lækkað í samræmi við olíugjaldið vegna Evrópuflutninga á þessum tíma. Þær vangaveltur undirmanns (S)forstö-innfl1 voru í samræmi við að í lok september 2008 hafði Eimskip hækkað álag úr 20% í 40% á BAF gjaldi vegna Norður-Ameríku flutninga og í nóvember sama ár jafnframt *„fiktað í“* og breytt formúlunni við útreikning á olíugjaldinu. Við þetta hækkaði olíugjald Eimskips (og Samskipa vegna vegna samráðsins) umfram þróun á olíuverði og líklegt að til þessa hafi undirmaðurinn verið að vísa.

[2007] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.696670. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.40558.
[2008] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.
[2009] Sjá þó handskrifaða færslu úr dagbók […] sem Samskip upplýstu í fyrstu við rannsókn málsins að væri frá desember 2008 eða janúar 2009 en breyttu síðan upplýsingagjöf sinni og sögðu færsluna frá árinu 2010, sjá umfjöllun í kafla 10.5.3.
[2010] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[2011] Svarbréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.11.2017.

4042. Daginn eftir fund Eimskips og Samskipa héldu áfram samskipti fyrirtækjanna um vinnslu þeirra að nýjum Norður-Ameríku samningi og uppgjör á eftirágreiddum afslætti Eimskips til Samskipa.[2012]

4043. Sem merki um hvernig háttsemi Samskipa og Eimskips hafði skert samkeppni á flutningamarkaðnum þessum tíma má vísa til þess að þann 6. desember 2008 sendi (S)stjórnarm-fjármstj með tölvupósti stjórn Samskipa Holding skjöl dótturfélaga vegna „*Budget 2009*" (afrit til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH). Hvað Samskip hf. áhrærir var um að ræða lokaútgáfu af áætlun fyrir árið 2009 og var skjalið merkt „*Confidential – Budget 2009*". Komu þar fram atriði sem (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og aðrir stjórnendur Samskipa hf. töldu raunhæft að leggja til grundvallar vegna næsta rekstrarárs. Þessi áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009 er í samræmi við önnur gögn fyrirtækisins frá m.a. október og nóvember 2008, sbr. umfjöllun hér að framan. Er í henni staðfest að samkeppni frá Eimskip hafði ekki komið í veg fyrir að Samskip næðu fram verulegum verðhækkunum í ýmsu formi. Þá treystu stjórnendur Samskipa sér til að leggja til grundvallar að á árinu 2009 myndi fyrirtækið geta hækkað verð ítrekað og á sama tíma haldið sömu markaðshlutdeild. Er þessari áætlun lýst nánar í kafla 10.5.4, sbr. einnig kafla 10.6.3 og áfram.

4044. Sunnudaginn 7. desember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv varðandi drög að samningi við Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga. Í honum segir „*Ég er búinn að fara yfir drögin frá Eimskip. Hér eru mín comment. Förum yfir þetta í fyrramálið*." Í skjali (S)forstö-innfl1 sem fylgdi með tölvupóstinum setti hann fram athugasemdir um drögin m.a. eftirfarandi:

- „*BAF – Vantar formúlu – Spuruing* [svo] *hvað við gerum hér*."
- Vegna upptöku á gámasamstarfi Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríkuflutningum, ítrekaði (S)forstö-innfl1 sjónarmið Samskipa um að það aukna samstarf skyldi taka til allra hafna í Norður-Ameríku (ekki eingöngu Richmond). Taldi hann að inn í drögin myndu vanta afslátt af verði ef Eimskip ætti ekki gáma fyrir Samskip til að nota í öðrum höfnum en Richmond. Þá kom fram að inn í samninginn vantaði „*gámaleigu skilmála Samskipa ef Eimskip notar gámana*".
- Þá spurði (S)forstö-innfl1 hvort það væri í lagi gagnvart bandarískum samkeppnisyfirvöldum (FMC) að hafa inn í samningnum ákvæði um að Samskip hf. á Íslandi yrði greiðandi að reikningum.
- Einnig sagði (S)forstö-innfl1 að það vanti „*Kanada samning.*"

4045. Að lokum kom fram hjá (S)forstö-innfl1 að hann teldi undirritun samnings kalla á enn frekari samskipti fyrirtækjanna:

„*Síðan þurfum við að láta Eimskip bjóða okkur út að borða eftir undirritun samnings!!! Það er hefð fyrir því að stórum viðskiptavinum sé boðið út að éta*."[2013]

4046. Í mgr. 1114 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að þessi ummæli (S)forstö-innfl1 hafi verið sett fram í „*kaldhæðni*". Að mati Samkeppniseftirlitsins verður ekki skýrlega ráðið af þessum ummælum (S)forstö-innfl1 eða öðrum tengdum gögnum að um hafi verið að ræða kaldhæðni. Þá er ekki að finna í gögnum málsins svar yfirmanns (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, sem annað hvort staðfestir að um kaldhæðni hafi verið að ræða eða gerð er athugasemd við tillögu um kvöldverð með lykilstjórnendum helsta keppinautarins. Telur Samkeppniseftirlitið að þessi tillaga (S)forstö-innfl1 hafi verið birtingarmynd á því umfangsmikla samstarfi og samskiptum Samskipa og Eimskips sem stóð yfir á þessum tíma. Við rannsókn málsins hafa hins vegar ekki fundist gögn sem sýna hvort og þá hvenær (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv snæddu kvöldverð með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl .

4047. Stuttu eftir áðurnefndan tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv, eða kl. 00:12 aðfaranótt mánudagsins 8. desember 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH sjálfum sér minnispóst eins og hann

[2012] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.462696.
[2013] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.697766.

gerði jafnan á rannsóknartímabilinu. Í þessum pósti (S)aðaleig-stjform-SH stóð eingöngu í heiti póstsins „(E)frkvstj-alþjsv".[2014] Með hliðsjón af samtímagögnum málsins er talið að þar sé (S)aðaleig-stjform-SH að vísa til (E)frkvstj-alþjsv enda yfirstandandi umfangsmikil vinna tengdri *„Nýtt upphaf"* verkefninu hjá báðum fyrirtækjum og samhliða verðhækkunum og áætlunargerð fyrir komandi ár, árið 2009. Í kafla 7.1.4 er fjallað um rík tengsl og regluleg samskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (E)frkvstj-alþjsv, sbr. einnig kafla 7.7.2.2 og 13.6. Báðir þessir stjórnendur sátu ásamt (E)forstj í vinnuhópi *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, sbr. glærukynningu Eimskips dags. 8. og 9. júní 2008. Samtímagögn sýna framgang verkefnisins á þessum tíma, m.a. með aðkomu umræddra stjórnenda. Þá liggur yfir að (S)aðaleig-stjform-SH og (E)frkvstj-alþjsv sátu fund vinnuhópsins á seinni hluta árs 2008 (ásamt (S)frkvstj-millilandasv, (S)stjórnarm-fjármstj og (E)forstj). Sá fundur fór fram í húsakynnum Samskipa þar sem verkþættir í *„Nýtt upphaf"* verkefninu voru ræddir, sbr. umfjöllun í kafla 7.3.6.5. Varðandi tímasetningu á umræddum minnispósti (S)aðaleig-stjform-SH, er óhjákvæmilegt að horfa til þess að í glærukynningu sem (S)aðaleig-stjform-SH kynnti á stjórnarfundi Samskipa Holding daginn eftir treysti hann sér og gekk út frá því að Samskip á Íslandi myndu viðhalda sömu markaðshlutdeild árið 2009, verðskrár yrðu hækkaðar í janúar/febrúar og júlí 2009, ný gjöld tekin upp og fjöldi nýrra samninga yrðu gerðir á *„significantly higher rates"*, sbr. glærukynningu Samskipa *„Budget 2009"* og umfjöllun í kafla 10.5.4. Á þessum tíma var kominn og fyrirsjáanlegur mikill samdráttur í innflutningi og efnahagserfiðleikar hér á landi sem Samskip hafði fyrr á árinu gert ráð fyrir að myndu leiða til verðstríðs á markaðnum, sbr. kafla 6.7.2.

4048. Þennan sama morgun, 8. desember 2008 kl. 9:00, var í dagbók (S)forstö-innfl1 bókað: *„Svara Eimskip"*.[2015]

4049. Stuttu síðar, eða kl. 10:35, svaraði (S)frkvstj-millilandasv tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. desember 2008 vegna þess verkþáttar *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tengdist slotsamstarfi milli Íslands og Norður-Ameríku. Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv sagði m.a.: *„Meðfylgjandi eru samningsdrögin með okkar athugasemdum […]."* Var þar m.a. fjallað um athugasemdir Samskipa um aukið gámasamstarf vegna Norður-Ameríku flutninga. Taldi (S)frkvstj-millilandasv að það ætti að ná til allra hafna í Norður-Ameríku ekki eingöngu Richmond. Þá fjallaði (S)frkvstj-millilandasv um nýjan samning *„fyrir Kanada"* sem átti að ganga frá samhliða og sagði að það væri *„óráðlegt"* að blanda Samskip hf. á Íslandi inn í samninginn milli fyrirtækjanna. Því þyrfti að *„leysa það"* með *„viðaukasamningi"* milli Samskipa Inc., Samskipa hf. og Eimskips, m.ö.o. utan samningsins sem átti að skila til samkeppnisyfirvalda.

4050. Um BAF-gjald sagði (S)frkvstj-millilandasv í tölvupóstinum: *„Eins og kom fram á fyrri fundum okkar upplýstuð þið okkur um að BAF í USA væri 1,4 x BAF í Evrópu – við sömdum um að greiða 80% af því. Nú hefur komið í ljós að Eimskip hafa breytt þessari viðmiðun. Á síðasta fundi var rætt um að þið mynduð senda okkur ný viðmið – Við bíðum eftir að sjá þau. Fyrr getum við ekki tekið afstöðu til ykkar óska um BAF viðmið"*.

4051. Að öðru leyti taldi (S)frkvstj-millilandasv samningsdrögin líta vel út og Samskip væru klár í undirritun samnings síðar þennan dag.[2016] Það gerðist ekki heldur sýna samtímagögn að (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv ræddu saman í síma þennan dag.

4052. Síðar sama dag sendi (E)frkvstj-EimÍsl tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf og vísaði til símtals þeirra (S)frkvstj-millilandasv um nýjan samning og fjallaði m.a. áfram um aukið samstarf og það hvað ætti að halda fyrir utan eða innan samnings fyrirtækjanna sem átti að senda samkeppnisyfirvöldum í Bandaríkjunum. Í tölvupóstinum kemur nánar tiltekið fram: *„Hér kemur nýr samningur í samræmi við það sem við ræddum um áðan í síma. Vinsamlegast fara yfir sem fyrst svo við getum gengið frá þessum málum okkar við FMC."* Í tölvupóstinum fjallaði (E)frkvstj-EimÍsl um gámasamstarf í Norður-Ameríku og sagði það gilda *„aðeins um Richmond"*. Varðandi athugasemdir

[2014] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.538903.
[2015] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.697807.
[2016] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.698079.

(S)frkvstj-millilandasv fyrr þennan dag um BAF-gjald vísaði (E)frkvstj-EimÍsl í samninginn og viðræður fyrirtækjanna *„á fundi okkar á síðasta fimmtudag*." Af tölvupóstinum má sjá að stjórnendur fyrirtækjanna höfðu komið sér saman um að halda samstarfi vegna Kanada flutninga innan samningsins. Af tölvupósti (E)frkvstj-EimÍsl má jafnframt sjá að Eimskip hafði gengið að tillögu (S)frkvstj-millilandasv um að gera sér samkomulag þar sem Samskip hf. á Íslandi væri haldið fyrir utan samninginn sem yrði skilað inn til samkeppnisyfirvalda: *Tekið út og sér samkomulag gert milli aðila um greiðslufyrirkomulag.*"[2017]

4053. Samkvæmt þessu var m.a. rætt um BAF gjald á fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl fimmtudaginn 4. desember 2008, sbr. einnig tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstö-innfl1 10. desember 2008 og umfjöllun hér á eftir.

4054. Þann 9. desember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv með tillögu að svari við síðasta pósti frá Eimskip, sbr. umfjöllun að framan. Áfram var m.a. fjallað um aukið gámasamstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku og Eimskip ætti að sjá Samskipum fyrir öllum *„DC gámum í öllum höfnum og flytja HC gáma á allar hafnir*" og að sambærilegir skilmálar ættu að gilda þegar Eimskip notaði Samskipa gáma og öfugt. Einnig féllst (S)forstö-innfl1 Kanada ætti að vera innan samningsins. Þá hefðu:

„[f]*orsendur fyrir BAF útreikningi brey*[st] *í miðjum samningaviðræðum og því er ekki komin sátt um þetta mál. Við teljum okkur hafa samið um að greiða 80% af 1,4 x Evrópu BAF.*"

4055. Í þessu samhengi skal rifja upp að Eimskip hafði þarna í millitíðinni *„fiktað*" í formúlu BAF til þess að hækka gjaldið, þ. á m. vegna BAF gjalds í Norður-Ameríku flutningum.

4056. (S)frkvstj-millilandasv svaraði samdægurs og lýsti sig sammála tillögum (S)forstö-innfl1 en þeir skiptust síðan á skoðunum um það hvernig þeim skyldi komið á framfæri við Eimskip, þ.e. með því að senda þær eða með símtali. (S)forstö-innfl1 kvaðst ætla að senda þetta um kvöldið og myndi stinga upp á að fulltrúar fyrirtækjanna funduðu um þetta. Hann myndi jafnvel hringja í (E)frkvstj-EimÍsl daginn eftir. (S)frkvstj-millilandasv svaraði kl. 18:18: *„Flott plan*".[2018]

4057. Að kvöldi sama dags, 9. desember 2008, sendi (S)forstö-innfl1 svar til (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv) en þar segir að Samskip væru búin að fara yfir síðustu drög sem komið hefðu frá Eimskip. Fylgdu með sambærileg atriði sem (S)forstö-innfl1 hafði sent til (S)frkvstj-millilandasv í tölvupósti þennan dag. Tók (S)forstö-innfl1 fram í tölvupóstinum til (E)frkvstj-EimÍsl að nota ætti morgundaginn *„til að skrifast á um þetta og heyrumst jafnvel í síma varðandi þessi atriði. Legg síðan til að við hittumst á fimmtudag og klárum þetta.*" Miðað við þessa tölvupósta (S)forstö-innfl1 er líklegt að hann og (E)frkvstj-EimÍsl hafi rætt saman í síma daginn eftir.

4058. Þann 10. desember 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl um lögmæti fyrirhugaðs ákvæðis í Norður-Ameríku samningi um eftirágreiddan afslátt. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf sagði m.a. þetta: *„Þessi afsláttur sem stendur í þessum samningi er hann leyfilegur, getur hann talist tryggðarafsláttur?? Í kæru S-Line þá halda þeir að við séum að brjóta samkeppnislög með einkakaupasamningum og tryggðarafsláttum þar sem telja þeir að við séum markaðsráðandi fyrirtæki erum við þá ekki að brjóta af okkur með að veita þeim afslátt, mér finnst að við getum ekki verið að veita þeim afslátt og vera síðan kærðir út af ö*[ðr]*um samningum frá þeim???*"[2019] Gögn málsins sýna hins vegar að áhyggjur af samkeppnisreglum leiddu ekki til þess að Eimskip hætti að veita Samskipum eftirágreiddan afslátt.

4059. Þann 10. desember 2008 sendi (E)frkvstj-EimÍsl svar við tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá deginum áður. Þar segir: *„Eftirfarandi er þá okkar loka tillaga í málinu. Legg síðan til að við hittumst þá á morgun og förum yfir þetta saman með samninginn hjá okkur og klárum undirskrift.*" Í svörum (E)frkvstj-EimÍsl

[2017] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.698743.
[2018] Afritуð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.699882.
[2019] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.464195.

kom m.a. fram að Eimskip myndi fallast á að gámasamstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku myndi taka til allra hafna (auk Richmond yrðu það einnig Everett og Halifax). Einnig féllst Eimskip á að sambærilegar skilmálar myndu gilda þegar Eimskip myndi nota Samskipa gáma fyrir sinn flutning. Af pósti (E)frkvstj-EimÍsl er ljóst að ágreiningur var um BAF og sagði (E)frkvstj-EimÍsl að miða ætti við BAF gjald eins og það væri „*í dag*" (þ.e. eftir síðari formúlubreytingu Eimskips).[2020]

4060. Samtímagögn sýna því skýrlega að Samskip og Eimskip áttu samskipti og ræddu ítarlega um olíugjald á þessum tíma, sbr. hér að framan um ágreining fyrirtækjanna. Kjarnaatriðið hér er þó að upplýsingaskipti vegna þessa voru ólögmæt. Sjá má að sama dag og (E)frkvstj-EimÍsl sendi áðurnefndan póst þá fjallaði (S)forstö-innfl1 aftur um BAF í tengslum við Eimskip. Sendi hann (S)frkvstj-millilandasv eftirfarandi tölvupóst:

„*Heyrði í […] forstjóra Nathan og Olsen áðan. Í því samtali kom í ljós að þeir eru enn að greiða samkvæmt gamla samningnum sínum hjá Eimskip. Það þýðir að þeir greiða EKKI BAF á USA. Þetta staðfestir það að Eimskips menn lugu að okkur á síðasta fundi varðandi það að allir þeirra viðskiptavinir greiði BAF frá USA!!*"[2021]

4061. Þessi tölvupóstur (S)forstö-innfl1 ber með sér að viðskiptakjör Eimskips til viðskiptavina hafi verið rædd á fundinum 4. desember 2008. Hafi þannig (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv rætt við (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl um gjaldtöku Eimskips gagnvart viðskiptavinum fyrirtækisins á umræddum fundi (ekki einungis gjaldtöku Eimskip gagnvart Samskipum). Var það þáttur af hinu ólögmæta samráði að fyrirtækin ræddu um hvort allir viðskiptavinir Eimskips greiddu BAF gjald eða ekki. BAF var hluti af verðlagningu Samskipa og Eimskips og var því eðli málsins samkvæmt um að ræða samkeppnislega viðkvæmt málefni. Breytir engu þó Eimskip kunni að einhverju leyti að hafa veitt Samskipum rangar upplýsingar. Var þessi ólögmæta upplýsingamiðlun liður í samfelldu samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

4062. Í þessu samhengi skiptir máli að fyrirtækin unnu á sama tíma að því að fá alla viðskiptavini til að greiða BAF gjald. Aukin innheimta Samskipa og Eimskips á BAF gjaldi á flutninga til og frá Norður-Ameríku þýddi hærra verð viðskiptavina og auknar tekjur fyrirtækjanna. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 er til marks um vissu fyrirtækjanna um stefnu hvors annars um þetta og í samræmi við ályktun Samkeppniseftirlitsins um að ólögmætt samráð fyrirtækjanna hafi meðal annars falist í því að allir viðskiptavinir þeirra myndu greiða BAF gjald.

4063. Samtímagögn sýna að bæði Samskip og Eimskips reyndu markvisst að halda upplýsingum um útreikning á BAF gjaldi leyndum gagnvart viðskiptavinum. Í tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-millilandasv við starfsmann Samskipa þann 10. desember 2008 spurði starfsmaðurinn varðandi BAF:

„*Þessa „leyni-formúlu" höfum við nokkurn tíma gefið hana upp?*".

4064. (S)frkvstj-millilandasv svaraði: „*Nei*".[2022] Kom því skýrt fram af hálfu (S)frkvstj-millilandasv að viðskiptavinir Samskipa ættu ekki að fá í hendur „*leyni-formúlu*" Samskipa um útreikning á BAF. Eimskip hafði heldur ekki veitt upplýsingar um BAF formúlu fyrirtækisins heldur þess í stað gefið villandi upplýsingar, sbr. svörin til Múrbúðarinnar í ágúst 2008[2023] og til Aðfanga í október sama ár.[2024] Þessi leynd hélt áfram á brotatímabilinu, sbr. tölvupóst (E)forstö-flutnstý til (E)forstj 4. apríl 2013 sem fjallað er um í kafla 14.55. Samkvæmt því gagni mátti ekki sýna útreikninga Eimskips á BAF vegna Evrópu flutninga á tímabilinu nóvember 2008 til 2013 þar sem fyrirtækið hafði t.d. verið að hækka álagningu („*buffer*") og „*fiktað*" í BAF formúlu sinni.

[2020] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.700462.
[2021] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.700319.
[2022] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[2023] Kafli 8.15.7.2.
[2024] Kafli 8.16.6.3.

4065. Sem fyrr sagði tók (S)frkvstj-millilandasv fyrir að viðskiptavinur yrði upplýstur um BAF formúlu Samskipa í tölvupósti til (S)forstö-flutnstj 10. desember 2008. Daginn eftir, 11. desember 2008, fékk (S)forstö-innfl1 sendan eftirfarandi tölvupóst frá (S)viðskstj2 með heitinu *„olíugjald USA*". Í tölvupóstinum segir: *„Þarf ekki að breyta þessu?*

Olíugjald (BAF) fyrir USA og Kanada frá 20. ágúst 2008:

Heilgámar
20 ft USD 461,- pr. gám
40 ft USD 992,- pr gám
Lausavara
USD 57,00 USD pr. tonn
eða 29,00 USD pr. m3 í lausavöru.
Lágmark 57,00 USD"

4066. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti (S)viðskstj2 samdægurs og sagði eftirfarandi:

„Jú þetta á að vera sama gjald og Eimskip rukkar. Láttu [(S)starfsm] *laga þetta*"[2025]

4067. Er þetta til enn frekari staðfestingar þess að samstarf og samskipti Samskipa við Eimskip leiddi til þess að fyrirtækið innheimti sama BAF af viðskiptavinum sínum og Eimskip gerði vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.

4068. Af þessu virtu er ljóst að það breytti engu um samráð Samskipa og Eimskips um álagningu BAF þótt fyrirtækin hefðu í desember 2008 ekki náð saman um samning eða hvað olíugjald Samskipa til Eimskips yrði í endanlegum samningi þeirra vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum.

4069. Í dagbók (S)forstö-innfl1 þennan sama dag, 11. desember 2008, var bókaður kl. 16:00 bókaður fundur með heitinu: *„Eimskip*".[2026] Að morgni þessa dags, kl. 09:48, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv) um drög að Norður-Ameríku samningi og fyrirhugaðan fund milli fyrirtækjanna. Segir þar að drögin séu að þokast í rétta átt, en fjögur atriði nefnd sem ekki hafi náðst sátt um (m.a. BAF og gildistími samningsins). Síðan segir: *„Annað sýnist mér vera orðið klárt. Getið þið uppfært samninginn miðað við neðangreint og sent á okkur svo við getum lesið hann yfir áður en við hittumst. Stefnum á að klára útistandandi atriði á fundinum. Við erum klárir eftir kl. 13:30 í dag. Þið komið með tillögu að fundartíma.*"[2027]

4070. Fyrirtækin áttu erfitt með að finna fundartíma sem hentaði báðum, auk þess sem Samskip kvörtuðu undan því að hafa ekki fengið send ný drög að samningnum. Þegar ný drög höfðu ekki borist kl. 14:44 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf og sagði: *„við erum að detta* [á] *fund núna og höfum ekki fengið samningsdrögin frá ykkur. Það hefur ekkert upp á sig að hittast hjá ykkur kl. 16:00 á eftir – Við þurfum að renna yfir drögin áður en við hittumst. Vinsamlegast sendið okkur sem fyrst svo við getum klárað þetta á fundi með ykkur í fyrramálið.*"[2028] (E)frkvstj-EimÍsl sendi síðar sama dag (kl. 16:56) sömu aðilum eftirfarandi tölvupóst: *„Við erum að endurskoða tilboð okkar um flutninga ykkar til og frá Ameríku. Við munum senda ný drög á morgun með nýjum tillögum sem felast aðal*[l]*ega í notkun á okkar gámum fyrir alla flutninga hvort heldur eru frystigámar eða þurrgámar.*"[2029]

4071. Þann 12. desember 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-lögfr (afrit til (E)frkvstj-EimÍsl) með drögum að Norður-Ameríku samningi, óskaði eftir athugasemdum og nefndi m.a. þetta: „[(E)forstj] *það er spurning hvort við ættum að fara aðeins hærra með RF verðin Rey –*

[2025] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.700651.
[2026] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.700526.
[2027] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.700495.
[2028] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.700676.
[2029] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.700801.

USA í carrier own equipment USD 2.750 ???? við (E)frkvstj-EimÍsl fórum yfir samninginn í dag [og] *sáum ekkert sérstakt sem þurfti að breyta meira en betur sjá augu en auga.*"[2030]

4072. Í fundargerð vegna fundar innflutningsdeildar Samskipa, þann 16. desember 2008, er bókað: *„Eimskipafélag.* [(S)forstö-innfl1] *er að klára þá og ennfremur að ganga frá að þeir gefi kreditreikninga* [eftirágreiddur afsláttur]*.*"[2031]

4073. Samtímagögn sýna einnig að daginn eftir hafi yfirmenn innflutnings, útflutnings og landflutninga hjá Samskipum unnið í uppgjöri vegna samstarfs við Eimskip. Kemur þetta fram í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi samstarfsmanni: *„Hef farið í gegnum eftirstöðvarnar hjá eimskip. Er búinn að laga reikninginn síðan 2005. Restin af þessum lista er allt tengt útflutningi og landflutningum.* [(S)forstö-útfl] *er nú að fara yfir útflutninginn og hann mun síðan senda þetta áfram á* [(S)forstö-landfl] *sem mun fara yfir Landflutningareikningana. Það eru 4 reikningar sem við finnum ekki. Það eru reikningarnir sem byrja á 0590000... Getið þið sagt mér hvaða reikningar þetta eru.*"[2032]

4074. Sama dag, 17. desember 2008, átti (S)forstö-innfl1 í samskiptum við (E)forstö-innfl . Tóku þau samskipti til samráðs Samskipa og Eimskips um hámark á afslætti og til hins ólögmæta *„neyðarsamkomulags*". Einnig gerði (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv grein fyrir tilraunum Eimskips til þess að hækka verð verulega gagnvart tilteknum viðskiptavini. Er þessum gögnum lýst nánar í kafla 10.5.4.

4075. Daginn eftir, 18. desember 2008, sendi (E)forstö-innfl aftur tölvupóst til Samskipa. Var hann til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstj) og varðaði þann verkþátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til Norður-Ameríku samstarfs fyrirtækjanna. Sendi Eimskip þar meðfylgjandi ný drög að samningi fyrirtækjanna. Vísaði (E)forstö-innfl til þess að fyrirtækin hefðu verið *„í samningaviðræðum*" í *„fjóra mánuði án þess að ná niðurstöðu*". Sagði (E)forstö-innfl að báðum fyrirtækjum væri ljóst að ytri aðstæður hefðu breyst verulega en Eimskip myndi vilja *„ganga frá þessu samkomulagi í síðasta lagi í hádeginu á daginn eftir og skrá samninginn hjá FMC fyrir lestun ykkar vöru í skip á morgun*." Ef það næðist ekki myndu Samskip flytja vörurnar á gjaldskrá Eimskips frá Bandaríkjunum.[2033] Samskipti í kjölfarið sýna að enn var ágreiningur um efni nýs samnings vegna Norður-Ameríku flutninga.

4076. Í svari (S)frkvstj-millilandasv í tölvupósti til sömu aðila daginn eftir, þann 19. desember 2008, kom fram að samningsdrögin sem (E)forstö-innfl hafði sent væru *eru ekki* [í] *neinu samræmi við þær viðræður sem við höfum átt fram að þessu.*" Þá sagði (S)frkvstj-millilandasv m.a. að það væri *„engu líkara en að með þessum framgangsmáta gangi ykkur það eitt til að hind*[ra] *okkur í því að geta átt við ykkur eðlileg viðskipti á USA/Canada markaði.*" Mótmælti (S)frkvstj-millilandasv því að Samskipum væru *„settir þeir afarkostir að samþykkja þennan samning eða fara á gjaldskrá ella. Við getum ekki fallist á það, enda er um það <u>munnlegt samkomulag</u> <u>að við vinnum áfram á gamla samningnum</u> sem skráður er hjá FMC þar til nýr samningur hefur verið kláraður.*" *Við settum okkur markmið um að klára þann samning fyrir 1. nóvember s.l. en af því hefur enn ekki orðið.*" Þá segir í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv að fyrri forsendur stæðu og einnig fundarboð frá 11. desember 2008.[2034]

4077. (E)forstö-innfl svaraði samdægurs og sagði: *„Við erum þér algerlega ósammála varðandi þetta. Þið áttuð von á nýjum samningsdrögum frá okkur og voru þau send í gær og eru í meginatriðum í samræmi við fyrri drög. Að öðru le*[y]*ti höfum við engu að bæta við minn fyrri póst hér að neðan.*" (E)frkvstj-lögfr áframsendi þetta svar til (E)forstj. (S)forstö-innfl1 svaraði einnig sömu aðilum

[2030] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.393208.
[2031] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Fundur með innflutningsdeild 16-12-2008.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Innflutningur-Fundargerð-16-12-2008*". […] Doc. ID. 0.7.33.702038.
[2032] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.702623.
[2033] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. *„USA contract Eimskip and Samskip 18 12 08.doc*". […] Doc. ID. 0.7.33.703592.
[2034] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc ID 0.7.33.703592.

með tölvupósti síðar þennan dag og taldi að Eimskip hefði einhliða breytt ýmsum atriðum í drögunum.[2035]

10.5.2. Fundur 23. desember og atvik í kjölfar hans

4078. Samskip og Eimskip hittust á fundi 23. desember 2008. Þannig sendi (E)frkvstj-flutnkerf þann 22. desember 2008 fundarboð til (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1. Í fundarboðinu segir: *„Fara yfir ný drög að USA samningi"*. Fundartími var ákveðinn í tvær klukkustundir, milli kl. 09:00 og 11:00, og fundurinn var haldinn hjá Eimskip.[2036]

4079. Samtímagögn sýna að sá fundur var haldinn. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 8.15.5 um hin reglubundnu samskipti umræddra stjórnenda Eimskips og Samskipa og til hvaða atriða ber að horfa í því samhengi.

4080. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefni Samskipa og Eimskips að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við um þennan fund 23. desember 2008.

4081. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[2037] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

4082. Skömmu eftir fundinn með Samskipum, þ.e. kl. 11:41 þann 23. desember 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl og (E)forstj (afrit til (E)frkvstj-lögfr) með nýjustu drögum að Norður-Ameríku samningnum við Samskip:

„Meðfylgjandi er nýjasta draftið af samningum við S-line eftir fundinn með þeim í morgun. Markmið þeirra er að nota okkar gáma í framtíðinni. [(E)forstj] *við (E)frkvstj-EimÍsl hringjum í þig síðdegis og förum aðeins yfir þetta, áður en við sendum þetta á þá."*[2038]

4083. Árétta ber að áðurnefnt *„markmið"*, um að Samskip myndi nota Eimskipsgáma í Norður-Ameríkuflutningum í framtíðinni (í stað eigin gáma eins og áður), var í samræmi við markmið fyrirtækjanna um aukið samstarf og *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

4084. (E)frkvstj-lögfr svaraði (E)frkvstj-flutnkerf strax: *„Gott ad malid se komid a skrid Gekk betur aleidis."* (E)forstj svaraði kl. 13:45 og sagði: *„hringdu í mig við tækifæri, Það er ýmislegt sem þarf að laga."*[2039]

4085. (E)forstj fjallaði einnig um Samskip daginn eftir. Líkt og áður hefur komið fram vann (E)forstj með verkefnalista frá því að hann tók við sem forstjóri í maí 2008. Frá því snemma í júní 2008 var verkefnið *„Nýtt upphaf"* komið á verkefnalista sem fannst hjá (E)forstj og var þá sérstaklega merkt 5. júní 2008, sbr. kafla 7.2.1.2. Þann 24. desember 2008 sendi (E)forstj sjálfum sér annan slíkan verkefnalista. Á þeim lista (E)forstj má sjá að áfram voru á lista hans verkefni sem tengdust samráðinu við Samskip:

- *„19. Stada Samskips samnings"*;
- *„65. Hugmynd ad terminal fyrirtaeki"* og

[2035] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.703592.
[2036] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.470387.
[2037] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.
[2038] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.400025.
[2039] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.400207.

- *„67. BAF a alla samninga“*

4086. Liður 65 í þessum verkefnalista varðar *„Nýtt upphaf“* verkefnið *„Samstarf um skipafgreiðslu“* og liður 19. varðar *„Nýtt upphaf“* verkefnið *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*.

4087. Liður 67 í lista (E)forstj staðfestir með skýrum hætti áform og aðgerðir Eimskips til að tryggja að viðskiptavinir greiddu í öllum tilvikum BAF af flutningum. Sendi (E)forstj á aðfangadag þennan verkefnalista til (E)frkvstj-alþjsv. [2040] Sama verkefni *„BAF a alla samninga“* kom fram á svonefndum *„tasklista“* (E)forstj, t.d. þeim sem hann sendi (E)frkvstj-alþjsv í byrjun janúar 2009. [2041] Í uppfærðum verkefnalista (E)forstj frá 8. janúar 2009 kom þetta fram:

4088. Var þannig lokið tveimur verkefnum sem fólu í sér verulega verðhækkun og aukna gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum Eimskips. Var (E)frkvstj-EimÍsl ábyrgðamaður á þessu verkefni gagnvart (E)forstj en hann hafði átt í ítrekuðum samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 sem báru ábyrgð á BAF hjá Samskipum.

4089. Til viðbótar voru jafnframt komin á aðgerðalista (E)forstj eftirgreind ný verkefni um samninga við Samskip, merkt titlinum *„USA-CANADA“*:

4090. Telja verður að *„FMC“* í verkefni nr. 38 vísi til Federal Maritime Commission og varði því fyrrgreint samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum.

4091. Í athugasemdum Samskipa við frummat Samkeppniseftirlitsins er lagt til grundvallar að með þessu verkefni (E)forstj sé líklega átt við viðræður fyrirtækjanna sem áttu sér stað samhliða endurnýjun á Norður Ameríku samningnum þar sem velt var upp möguleikanum á því að Eimskip myndi sinna vöruhúsaþjónustu fyrir Samskip í Norfolk og hvort Samskip gætu leigt gámagrindur af Eimskipi í Norður Ameríku.

4092. Rifja ber upp að samstarf um gámanotkun og samstarf um undirvagna í landflutningum (grind) var hluti af samfelldu samráði Samskipa og Eimskips. Þá vekur athygli að ábyrgð á þessu verkefni nr. 39, sem var nýtt samstarfsverkefni með Samskipum, lá hjá (E)forstj (en ekki t.a.m. hjá (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf eins og með ábyrgð á verkefni nr. 38 á listanum).

4093. Af gula litnum í skjalinu má ráða að fyrra verkefnið, nr. 38, hafi átt að vinna í janúar 2009 en það síðara, nr. 39, í febrúar sama ár (umræddir dálkar skjalsins merktir *„Janúar“* og *„Febrúar“*). Bæði þessi umræddu verkefni eru síðan horfin af uppfærðum lista (E)forstj sem vistaður var á heimasvæði hans þann 24. apríl 2009.[2042]

4094. Áfram var unnið með umræddan verkefnalista (E)forstj á árinu 2009 en samtímagögn sýna að umræddu listi var augljóslega trúnaðarskjal, sbr. eftirfarandi ummæli (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj í tölvupósti 27. ágúst 2009: *„Hér er verkefnalistinn, sem er í vinnslu ennþá. Vinsamlegast ekki dreifa*

[2040] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.400816. Síðar sama dag sendi […] vinnulistann til […] og sagði: *„Thu baetir a ef eitthvad – fint ad byrja a nyjum lista a nyju ari“*. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.113717.
[2041] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015. *„Tasklisti“*. Heimasvæði […]. Útbúið 05.01.2009, kl. 14:06, síðast vistað 08.01.2009, kl. 12:48.
[2042] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015. *„Tasklisti2“*. Heimasvæði […]. Útbúið 05.01.2009, kl. 14:06, síðast vistað 24.04.2009, kl. 14:14.

honum neitt."[2043] Nokkrum dögum áður hafði (E)forstj sent listann til (E)frkvstj-fjárm og (E)frkvstj-alþjsv með þeim fyrirmælum að það ætti ekki að *„dreifa þessu út fyrri okkur þrjá"*.[2044] Upptaka á *„Chassis Fee"* var verkefni nr. 88 á umræddum verkefnalista (E)forstj og var það merkt *„í vinnslu"*. Í athugasemd við verkefnið stendur: *„Implement new fees"* og ábyrgð þess tilgreind hjá (E)frkvstj-skiparekst/(E)frkvstj-sala/þj. Líkt og fjallað hefur verið um sýna samtímagögn mjög skýra áherslu hjá bæði Eimskip og Samskipum á verðhækkanir af ýmsum toga, þ.m.t. að taka upp ný gjöld. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Rifjað skal upp að í áðurnefndri eldri útgáfu verkefnalista (E)forstj frá 8. janúar 2009, voru samningar við Samskip um *„CFS og Chassis"*, sbr. fyrri umfjöllun, meðal aðgerða á verkefnalistanum. Í júlí 2008 má sjá (E)frkvstj-flutnkerf vísa til fundar með (E)forstj þar sem rætt var um verðhækkun og að búa *„til nýtt gjald sem heitir chassis fee"*, sbr. kafla 8.15.

4095. Samtímagögn sýna að svokallað *„chassis fee"* eða grindargjald/grindarleiga var í kjölfarið tekin upp hjá bæði Eimskip og Samskipum á þessum tíma. Í afhentum umbeðnum gjaldskrám Samskipa, vegna þjónustugjalda innflutnings, er „grindargjald" ekki á gjaldskránni 2008, en árið 2009 og eftir það var gjaldið komið inn á gjaldskrá Samskipa. Í gjaldskrá Eimskips árið 2010 vegna inn- og útflutnings á Íslandi, sem afhent var Samkeppniseftirlitinu, var komið inn nýtt gjald með heitið *„Grindarleiga, Chassis Hire"*. Hvorki Eimskip né Samskip afhentu Samkeppniseftirlitinu á hinn bóginn upplýsingar um upptöku þessa grindargjalds/leigu á afhentu yfirliti þeirra yfir gjaldskrárbreytingar (og ný gjöld),) sbr. nánari umfjöllun í kafla 23 um brot Samskipa og Eimskips á 19. gr. samkeppnislaga.

4096. Í þessu samhengi ber að horfa til tölvupóstar sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi sjálfum þann 30. desember 2008. Í tölvupóstinum sagði einfaldlega: *„verja baf fyrir frekari llækkunum.. sbr maersk."*[2045] Hér ber einnig að líta til tölvupósts sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)forstö-innfl1 17. september 2009 þar sem stefna Samskipa kom skýrt fram:

„allir greiða BAF og önnur þjónustugjöld"[2046]

4097. Líkt og fjallað hefur verið um áttu fyrirtækin í ólögmætum upplýsingaskiptum um álagningu BAF til viðskiptavina á m.a. fundum þeirra 4. desember 2008 og 14. ágúst 2008.

4098. Framangreind gögn (E)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH frá desember 2008 og árinu 2009 sýna aðgerðir forstjóra Eimskips og Samskipa til að tryggja sem mestar tekjur af m.a. álagningu BAF gjaldsins á viðskiptavini fyrirtækjanna. Þótt verkefnið *„BAF á alla samninga"* hafi verið skráð lokið á áðurnefndum verkefnalista (E)forstj 8. janúar 2009 þá sýna samtímagögn að fyrirtækið hélt sömu verðstefnu fram á árið 2013, sbr. kafla 14. Í mgr. 1274 í athugasemdum Samskipa við AII er jafnframt staðfest að stefna fyrirtækisins hafi á meginrannsóknartímabilinu verið að fá alla viðskiptavini til að greiða BAF. Hér hafa ólögmæt upplýsingaskipti Samskipa og Eimskips á fundi stjórnenda fyrirtækjanna 4. desember 2008 einnig þýðingu, en þau sýna fram á vissu fyrirtækjanna um stefnu hvors annars í þessu efni.

4099. Þann desember 2008 sendi (E)frkvstj-EimÍsl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv (afrit (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl), kl. 13:08: *„Meðfylgjandi eru síðustu drög sem við ræddum á fundi okkar fyrir helgi. Eins og við ræddum* [(S)forstö-innfl1] *í síma áðan þá er það ljóst að afsláttur tengdur magni er á þá leið að fyrir fyrstu 400 gámaeiningar ef þær nást er veittur 5% afsláttur og fyrir gámaeiningar umfram 400 gámaeiningar er veittur 10 % afsláttur af flutningsgjaldi. Í samningum er gildistími 19 des en hann þarf að vera dagsettning [svo] undirritunar. Við þurfum að hafa hraðar hendur á með undirritun þar sem næsta skip kemur til*

[2043] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„OPE – Verkefnalisti 2009 – ALL IN.xls"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.509664. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„OPE – Verkefnalisti 2009 – ALL IN.xls"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.509664. Umræddur listi var augljóslega trúnaðarskjal, sbr. afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.405153.
[2044] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.149262.
[2045] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.545866.
[2046] Kafli 14.10.2.

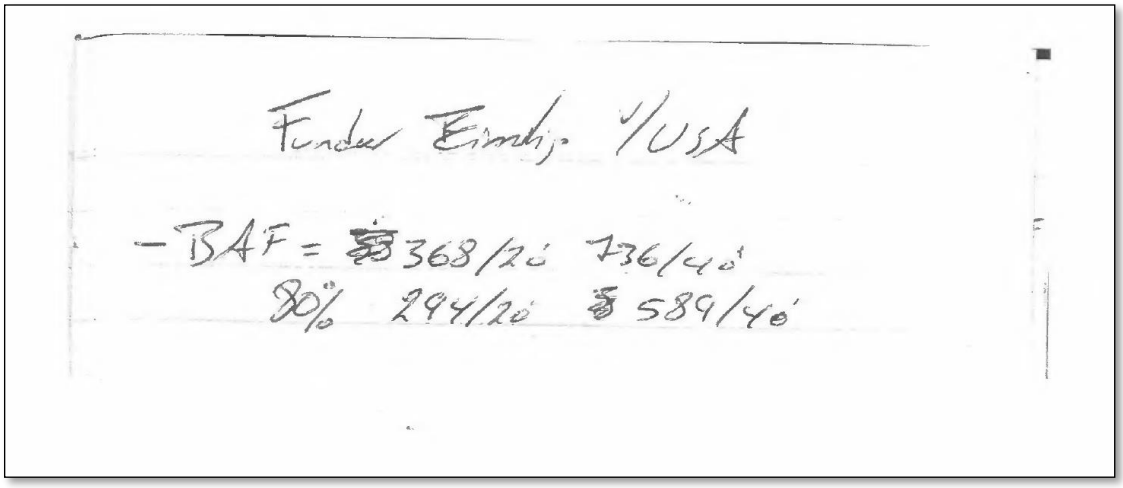
landsins strax á nýju ári." (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og sagðist skoða þetta og vera í sambandi."[2047]

4100. Frekari tölvupóstsamskipti áttu sér stað á milli Samskipa og Eimskips 30. og 31. desember 2008. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv) frá 30. desember 2008 sagði hann samningsdrögin líta vel út en setti fram nokkrar athugasemdir þ.á m. vildi hann ekki hafa inni í samningnum umfjöllun sem tengdist notkun Samskipa á vöruhúsaþjónustu Eimskips í Richmond. Vegna þessa sagði (S)forstö-innfl1 nánar tiltekið eftirfarandi: *„Er ekki rétt að þessi setning fari út. Það verður samið sérstaklega um þetta ef við ætlum að nota þessa þjónustu. Þetta á ekki að vera hluti af þessum samningi*".

4101. Framangreind ummæli (S)forstö-innfl1 eru samræmi við fyrri samskipti þessara stjórnenda þar sem lagt var á ráðin að halda þáttum í samráði þeirra fyrir utan samning og ræða áfram aukið samstarf t.d. vegna vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku líkt og (S)forstö-innfl1 fjallaði um.[2048] Með þessu var því haldið frá samkeppnisyfirvöldum, líkt og reyndar allt annað það sem fyrirtækin höfðu unnið að og samninga sem fyrirtækin höfðu gert sín á milli með *„Nýtt upphaf*" verkefninu.

10.5.3. Færsla í dagbók forstöðumanns hjá Samskipum ((S)forstö-innfl1)

4102. Við upplýsingaöflun við rannsókn málsins skv. 19. gr. samkeppnislaga afhentu Samskip þann 10. apríl 2015 eftirfarandi ljósrit úr dagbók (S)forstö-innfl1. Dagbókarfærslan var ódagsett en fram kemur í skýringum Samskipa, sem fylgdu með gagninu, að líklega væri færslan frá <u>desember 2008 eða janúar 2009</u> því þá hafi verið yfirstandandi samningaviðræður við Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga:



4103. Við afhendingu gagnsins skýrðu Samskip dagbókarfærslu (S)forstö-innfl1 nánar tiltekið með eftirfarandi hætti: *„Sé miðað við innihald fyrri dagbókarfærslunnar [framangreint ljósrit úr dagbók (S)forstö-innfl1] er hún líklega frá desember 2008 eða janúar 2009. Á þessu tímabili stóðu yfir samningaviðræður á milli Samskipa og Eimskips um nýjan flutningasamning frá Norður-Ameríku. Í öllum samningum fram til þessa tíma hafði olíugjald (BAF) verið innifalið í sjóflutningsverði Eimskips. Í þessum samningaviðræðum lagði Eimskip til að Samskip myndi greiða sem næmi 80% af olíugjaldi gjaldskrá Eimskips. Þær tölur, sem ritaðar eru í þessa dagbókarfærslu, eru annars vegar fullt olíugjald fyrir 20 og 40 feta gáma og hins vegar (í næstu línu fyrir neðan) olíugjald með 80% afslætti. Eins og sjá má í samningi Samskipa og Eimskips og undirritaður var 7.1.2009 (sjá viðauka 10 a í möppu) var einmitt komið inn ákvæði um greiðslu 80% BAF sem var ekki í fyrri samningi félaganna.*"[2049]

[2047] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.471207 / 0.7.33.704694.
[2048] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.704996.
[2049] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. Skýring fyrirtækisins um viðauka 6 A.

4104. Í AI kom fram það frummat Samkeppniseftirlitsins að (S)forstö-innfl1 hafi ritað dagbókarfærsluna þegar fyrirtækin ræddu um BAF í desember 2008.[2050] Var sú tímasetning í frummatinu í samræmi við framangreind gögn málsins um samskipti fyrirtækjanna um BAF og upplýsingagjöf Samskipa samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga um að færslan væri rituð af (S)forstö-innfl1 í samskiptum við Eimskip í desember 2008 eða janúar 2009.

4105. Í mgr. 1114 – 1115 í athugasemdum Samskipa við AI eru gerðar athugasemdir við ályktun Samkeppniseftirlitsins um gagnið og samskipti fyrirtækjanna.[2051] Árétta ber í þessu samhengi að í þessum athugasemdum Samskipa setti fyrirtækið ekki fram nokkrar mótbárur eða einhverjar breytingar á fyrri upplýsingagjöf fyrirtækisins um líklega tímasetningu dagbókarfærslunnar. Þvert á móti. Til viðbótar kom þannig fram í athugasemdunum að upplýsingarnar sem (S)forstö-innfl1 hafi ritað um þáverandi BAF í Norður-Ameríku hafi verið sömu BAF upplýsingar og hafi verið aðgengilegar á heimasíðu Eimskips á þeim tíma. Þannig segir í athugasemdum Samskipa eftirfarandi:

„[…] eitt af markmiðum Eimskips með uppsögn N-Ameríkusamningsins við Samskip þann 30. maí 2008 [hafi verið] að hækka verð og koma á BAF gjaldi. Á samningafundi félaganna við endurnýjunar á samningnum [hafi] (S)forstö-innfl1 [óskað] eftir upplýsingum um þáverandi BAF gjald á N-Ameríkuleið Eimskips og hvaða kjör Eimskip hygðist bjóða Samskipum. Þessar upplýsingar [hafi verið] ritaðar í dagbók (S)forstö-innfl1. Þessar sömu upplýsingar, þ.e. þáverandi BAF á N-Ameríkuleið Eimskips, [hafi] einnig [verið] aðgengilegar á opinberlega á heimasíðu Eimskips. Það [væri] augljóslega grundvallaratriði fyrir Samskip að búa yfir upplýsingum sem tryggðu það að félagið væri ekki að greiða hærri gjöld en aðrir viðskiptavinir, svo að flutningar til N-Ameríku væru samkeppnishæfir. Þessar viðræður [hafi verið] af nákvæmlega sama meiði og umræður um önnur kjör samningsins og ljóst að ekki [væri] hægt að komast að niðurstöðu um endanlegan samning án þess að fyrir lægi nákvæmlega hvaða gjöld Samskip þyrftu að greiða."

4106. Með framangreindum athugasemdum Samskipa við AI fylgdu ekki gögn til stuðnings staðhæfingum um að upplýsingar sem Eimskip miðlaði til Samskipa um BAF gjaldið í desember 2008/janúar 2009 hafi verið aðgengilegar opinberlega. Þegar handskrifaðar upplýsingar í dagbókarfærslu (S)forstö-innfl1 voru af hálfu Samkeppniseftirlitsins bornar saman við afhenta BAF-gjaldskrá Eimskips kom í ljós að upplýsingar um BAF í dagbókarfærslu (S)forstö-innfl1 voru ekki þær sömu og birtust í BAF-gjaldskrá Eimskips á umræddum tíma.[2052] Sökum þessa ósamræmis voru umræddar upplýsingar Eimskips um BAF gjaldskrá afhentar Samskipum með bréfi Samkeppniseftirlitsins 14. mars 2023.[2053] Í mgr. 15 í bréfinu voru Samskip m.a. upplýst um að handskrifað BAF í dagbókarfærslu (S)forstö-innfl1 væri ekki í samræmi við afhenta gjaldskrá Eimskips á BAF á umræddum tíma.

4107. Svör bárust frá Samskipum 24. mars 2023. Þar vísa Samskip í mgr. 37-38 til fyrri athugasemda um fundinn með Eimskip 4. desember 2008. Í bréfinu tók hins vegar umfjöllun Samskipa um tímasetningu á dagbókarfærslu (S)forstö-innfl1 breytingum. Eins og áður sagði höfðu Samskip upplýst Samkeppniseftirlitið að þessi dagbókarfærsla væri frá desember 2008 eða janúar 2009. Í mgr. 39 – 43 í bréfi Samskipa frá mars 2023 var hins vegar staðhæft að dagbókarfærslan væri frá árinu 2010:

„Þá er af hálfu Samskipa gerðar alvarlegar athugasemdir við vinnubrögð eftirlitsins hvað varðar tilvitnað skjal nr. 7 [BAF-gjaldskrá Eimskips] *og þær ályktanir sem stofnunin dregur af skjalinu. Stofnunin hefur haldið því fram að tilvitnuð dagbókarfærsla (S)forstö-innfl1 […] hafi verið frá desember 2008 þrátt fyrir að engin dagsetning sé tilgreind í dagbókinni. Þá er bent á ósamræmi milli BAF upphæða sem fram koma á skjali nr. 7 og í umræddri dagbókarfærslu (S)forstö-innfl1 sem er talið til þess fallið að styðja við frummat eftirlitsins um samráð um álagningu á BAF. Í umfjöllun*

[2050] Sjá hér umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í mgr. 1823 – 1824 í AI.
[2051] Fjallað er um athugasemdir Samskipa um fundinn 04.12.2008 í kafla 25.39.2.
[2052] Afhentar upplýsingar frá Eimskip. Afhent 13.10.2017, liður 6.2 d. ,,*BAF 20 og 40 einingar.xlsx*". Bréf Eimskip dags. 13.10.2017, töflur bls. 15.
[2053] Fskj. 7 með bréfinu og tilvísað bréf Eimskips 13.10.2017.

eftirlitsins er skjal nr. 7 sagt vera skjal sem Eimskip afhenti „um gjaldskrár fyrir BAF gjald árin 2006-2015". Þrátt fyrir þetta endar taflan í skjali nr. 7 á febrúar 2010.

Ef fskj. 178 [Bréf Eimskips dags. 13.10.2017] *með AI er skoðað má sjá BAF Eimskips frá 2008 til 2012. Umrædd tafla gefur skýrt til kynna að sú upphæð sem rituð var í dagbókarfærslu (S)forstö-innfl1 er nákvæmlega sú sama og fram kemur í töflu Eimskips í september og nóvember 2010 (þ.e. 368 USD fyrir 20ft gám og þar af leiðandi 736 USD fyrir 40ft gám). […]*

Á þessum tíma stóðu yfir viðræður á milli félaganna um endurnýjun á N-Ameríkusamningnum. Eins og fram kemur í mgr. 1115 í athugasemdum Samskipa með AI óskaði (S)forstö-innfl1 á samningafundi félaganna vegna endurnýjunarinnar eftir upplýsingum um þáverandi BAF Eimskips á N-Ameríkuleið og hvaða kjör Eimskip hygðist bjóða Samskipum, sbr. þær upplýsingar sem ritaðar eru í fyrrgreindri dagbókarfærslu (S)forstö-innfl1. Það ætti því öllum að vera ljóst að umrædd dagbókarfærsla var rituð á þessum tíma, þ.e. á árinu 2010, en ekki árið 2008. Dagbókarfærslan hefur því verið tengd við rangar samningaviðræður af hálfu eftirlitsins þrátt fyrir framangreint.

Það var augljóslega grundvallaratriði fyrir Samskip að búa yfir upplýsingum sem tryggðu það að félagið væri ekki að greiða hærri gjöld en aðrir viðskiptavinir, svo að flutningar félagsins til N-Ameríku væru samkeppnishæfir. Þessar viðræður voru af nákvæmlega sama meiði og umræður um önnur kjör samningsins og ljóst að ekki var hægt að komast að niðurstöðu um endanlegan samning án þess að fyrir lægi nákvæmlega hvaða gjöld Samskip þyrftu að greiða.

Ályktanir Samkeppniseftirlitsins af tilgreindri dagbókarfærslu eru því miður enn eitt dæmið um tilhæfulausar ályktanir sem með einföldum hætti má sjá að standast ekki nokkra skoðun. Auk þess sem rakið hefur verið hér að framan má benda á að fyrsta færslan í umræddri dagbók er vegna útboðs Ölgerðarinnar sem fram fór á árinu 2009. Á næstu blaðsíðu á eftir þeirri skráningu sem hér er gerð að umtalsefni má sjá dagsetninguna 23.9.2011. Augljóst verður að telja að tilvitnuð skráning gat því aldrei verið frá árinu 2008. Þessa dagbók haldlagði Samkeppniseftirlitið í september árið 2013 og hefur haft afrit hennar til rannsóknar allt frá þeim tíma. Er þetta að mati Samskipa lýsandi fyrir vinnubrögð Samkeppniseftirlitsins að öðru leyti í málinu."

4108. Það var því eftir að búið var að bera undir Samskip ósamræmi í upplýsingagjöf fyrirtækisins við afhent gögn Eimskips sem fyrirtækið breytti tímasetningunni á því hvenær dagbókarfærsla (S)forstö-innfl1 var rituð. Hún hafi verið rituð við samskipti fyrirtækjanna árið 2010 en ekki í desember 2008 eða janúar 2009.

4109. Í bréfi fyrirtækisins 24. mars 2023 gera Samskip *„alvarlegar athugasemdir við vinnubrögð"* Samkeppniseftirlitsins vegna tímasetningar á dagbókarfærslunni. Í ljósi fyrri upplýsingagjafar Samskipa sjálfs um tímasetningu færslunnar, m.a. undir upplýsingaskyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga, er ekki fallist á þessar athugasemdir fyrirtækisins. Í þessu sambandi dugar ekki fyrir Samskip að vísa til þess að umrædd dagbók (S)forstö-innfl1 hafi verið haldlögð af hálfu Samkeppniseftirlitsins við húsleit á starfsstöð Samskipa árið 2013, enda frummat eftirlitsins í AI um tímasetningu ritun dagbókarfærslunnar í samræmi við samskipti og tölvupóstsamskipti Samskipa og Eimskips undir lok árs 2008 og í fullu samræmi við fyrri upplýsingagjöf Samskipa um tímasetningu færslunnar. Í því sambandi er líka bent á að Samskip sjálf höfðu umræddа dagbók (S)forstö-innfl1 undir höndum þegar fyrirtækið veitti upplýsingar skv. 19. gr. samkeppnislaga 10. apríl 2015, enda öllum haldlögðum pappírsgögnum skilað til Samskipa strax í kjölfar húsleitar í lok september 2013.[2054]

4110. Hvað sem líður tímasetningu dagbókarfærslunnar skal áréttað að fyrir liggur að Samskip áttu samskipti við Eimskip um innheimtu BAF gagnvart viðskiptavinum í samskiptum þeirra árið 2008, sbr. umfjöllun hér að framan.

[2054] Öllum haldlögðum gögnum var skilað til Samskipa 30.09.2013.

4111. Hafi (S)forstö-innfl1 ritað dagbókarfærsluna í samskiptum við Eimskip árið 2010 er ljóst að fyrirtækin hafi fjallað um gjaldið í áframhaldandi samskiptum lykilstjórnenda það ár, þ.e. samskiptum stjórnenda sem m.a. báru ábyrgð á verðákvörðun og sölumálum hjá fyrirtækjunum sem voru með 100% markaðshlutdeild á þessari flutningaleið. Þau samskipti eru einnig í samræmi við gögn málsins frá árinu 2010 sem sýna samskipti og áframhaldandi vinnu lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sem voru í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins um aukið samstarf, þ.á m. um endurnýjun ólögmæts samstarfssamnings þeirra í Evrópusiglingum og Norður-Ameríku flutningum, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7 – 10 og 14.33.

10.5.4. Fyrirtækin undirbúa verðhækkun í byrjun árs 2009

4112. Gögn málsins frá desember 2008 sýna að á sama tíma og (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl áttu í framangreindum samskiptum var unnið að undirbúningi að frekari verðhækkunum hjá Eimskip og Samskipum.

4113. Sem fyrr sagði hittust umræddir stjórnendur Samskipa og Eimskips á fundi 4. desember 2008.

4114. Þann 6. desember 2008 sendi (S)stjórnarm-fjármstj stjórn Samskipa Holding skjöl dótturfélaga vegna „*Budget 2009*" með tölvupósti (afrit til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH). Hvað Samskip hf. áhrærir var um að ræða lokaútgáfu af áætlun fyrir árið 2009 og var skjalið merkt „*Confidential – Budget 2009*". Komu þar fram atriði sem (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og aðrir stjórnendur Samskipa hf. töldu raunhæft að leggja til grundvallar vegna næsta rekstrarárs. Kom þetta fram varðandi Samskip hf. í heild sinni:

„Market & Revenue Assumptions

- *Market:*
  - *It is anticipated that Samskip will maintain <u>similar market share</u>, both in Iceland and Faroe Island for the coming year.*

1. *Volumes:*
   - *Import volumes to be 140 th tons, drop from 220 th in 2008 and 323 in 2007. Export volumes to grow from 495 th in 2008 to 547 th tons.*
   - *Growth of 18% on Faroe Island exports, but drop in imports by 26%.*
   - *Jonar seafreight volumes drop by 15% and airfreight by 8%.*
   - *Domestic dropping by 8%.*

2. *Pricing:*
   - *General rate increases in Jan/Feb and July.*
   - *Number of new agreements on <u>significantly higher rates</u> (incl Alcoa)*
   - *New tarriffs/pricing policy*
   - *EBITDA is budgeted to <u>increase</u> from 875m ISK to 1.058m ISK.*"

4115. Í umfjöllun í þessu skjali sagði eftirfarandi um sjóflutninga Samskipa hf. á árinu 2009:

„Market and Revenue Assumptions
Price trend of the market

1. *During 2008 rates have been increased as follows:*
   - *OF Europe 5,0 + 6,5% and USA 10 + 16% (Jan + Sept)*
   - *THC by 5,0 + 10% (Jan + Sept)*
   - *Local charges in Iceland by 8,5 + 10%, LCL increased by 18% (May + Sept)*

- *For local trucking a lump sum increase of 5.000, 10.000 and 15.000 was introduced (Sept)*
- *At present our tariffs are about 10% above the competitors*
- *Samskips revenues are split 80:20 in Currency:ISK. Our competitors have a 20:80 split. No CAF is applied.*
- *There is a high urgency to increase rates as a result of the devaluation of the ISK.*"

4116. Í umfjöllun í skjalinu sagði þetta um landflutninga Samskipa hf. á árinu 2009:

„***Market and Revenue Assumptions***
1. *Rate increase between years range from 15-30%*
2. *Increased FAF towards customes (van distr.b, fcl, all customers)*
3. *Increase unit prices for fcl by 4%*
4. *New rev item, pr colli, giving 45 mio*
5. *Internal income prox 550 mio*"[2055]

4117. Þessi áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009 er í samræmi við önnur gögn fyrirtækisins frá m.a. nóvember 2008.[2056] Er hér staðfest að samkeppni frá Eimskip hefði ekki komið í veg fyrir að Samskip næðu á árinu 2008 fram verulegum verðhækkunum í ýmsu formi. Þá treystu stjórnendur Samskipa sér til að leggja til grundvallar að á árinu 2009 myndi fyrirtækið geta hækkað verð ítrekað og á sama tíma haldið sömu markaðshlutdeild. Eins og t.d. kom fram í viðtalinu við (S)aðaleig-stjform-SH í Morgunblaðinu 30. október 2008 leiddu efnahagsörðugleikar og minnkandi eftirspurn til aukinnar verðsamkeppni á erlendum flutningamörkuðum. Slíkt hafði ekki gerst á Íslandi haustið og veturinn 2008 og Samskip gerðu ekki ráð fyrir í þessari áætlun að frekari samdráttur í eftirspurn myndi leiða til verðsamkeppni í innflutningi til Íslands eða í landflutningum. Þvert á móti voru ítrekaðar verðhækkanir lagðar til grundvallar og gert ráð fyrir að EBITDA Samskipa á Íslandi yrði hærri en fyrri áætlun gerði ráð fyrir. Grundvöllur þessarar vissu hjá Samskipum um verðhækkanir og stöðuga markaðshlutdeild var hið ólögmæta samráð fyrirtækisins við Eimskip.

4118. Þann 8. desember 2008 ræddu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl saman í síma.[2057] Jafnframt gefa gögn málsins til kynna að líklegt sé að (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-EimÍsl hafi rætt saman í síma 10. desember 2008.

4119. Í framangreindu skjali Samskipa frá 6. desember 2008 kom fram að hækka ætti verð í janúar 2009. Hið sama var ákveðið hjá Eimskip a.m.k. þann 10. desember 2008. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , o.fl. funduðu að morgni 10. desember 2008 og unnu að verðhækkunum Eimskips vegna Evrópuflutninga sem átti að framkvæma í janúar 2009.

4120. Gögn málsins sýna þannig að (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl o.fl. funduðu að morgni 10. desember 2008 og ákváðu að hækka verð. Þetta má ráða af tölvupósti sem (E)forstö-flutnstý sendi sama dag til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-vöruþróun.[2058]

4121. Síðar sama dag sendi (E)forstö-flutnstý aftur tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-vöruþróun og gerði grein fyrir mati á *„tekjuaukningu vegna gjaldskrárhækkana THC*[2059] *FCL*[2060]" í höfnunum í Hamborg, Árósum, Gautaborg og Fredrikstad. Sagði

[2055] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip Iceland Budget 2009.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.538781.
[2056] Í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 (sem […] sendi ritara framkvæmdastjórnar Samskipa 12.11.2008) segir: *„Í áætlun fyrir árið 2009 er gert ráð fyrir að halda öllum núverandi viðskiptavinum […] Gert er ráð fyrir að sjóflutningsgjöld hækki um 5% og þjónustugjöld innanlands um 8% 1. febrúar. Reiknað er með annarri hækkun á þjónustugjöldum innanlands sem og þjónustugjöldum í erlendum höfnum sem nemur 8,0% 1. júlí."* Sjá kafla 10.4 og 10.5.4.
[2057] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.698743.
[2058] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.123345.
[2059] THC: Terminal Handling Charges. Gjöld vegna lestunar/losunar.
[2060] FCL: Full Container Load. Heilgámur.

hann að tekjuaukningin yrði tæplega ein milljón evra og sagði að þá væru ekki talin með áhrif vegna hækkunar á vísitölu neysluverðs.[2061]

4122. (E)forstö-vöruþróun sendi kvöldið 11. desember 2008 tölvupóst til starfsstöðva Eimskips í Evrópu og tilkynnti um framangreinda hækkun. Heiti tölvupóstsins var „*Tariff changes January 5th. 2009 – information process for all relevant parties*". Gerði (E)forstö-vöruþróun grein fyrir því að Eimskip á Íslandi hefði ákveðið að hækka verð í höfnum í Evrópu og myndi sú verðhækkun taka gildi 5. janúar 2009.[2062]

4123. Var um að ræða umtalsverðar hækkanir. Lestunar- og losunargjöld (THC) fyrir heilgáma hækkuðu að meðaltali um 30%. Afgreiðslugjöld Eimskips hækkuðu að meðaltali um 7%, farmbréfagjöld að meðaltali um 9%, gjald vegna m.a. tollskjala fyrir útflutning frá Íslandi um 8,4% og vegna m.a. tollskjala fyrir innflutning til Íslands um tæplega 15%.[2063]

4124. Stuttu síðar sama kvöld sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem hún sagðist vera;

„*viss um að S-Line komi með að hækka líka í Janúar eins og við erum að gera*".

4125. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði strax með vissu um fyrirætlanir Samskipa:

„*Sammála því* [Samskip] *munu hækka meira. […]*"[2064]

4126. Líkt og fram hefur komið hækkuðu Samskip verð mikið í september 2008 og þann 11. desember 2008 lágu engar opinberar upplýsingar fyrir um að Samskip myndu hækka verð á nýju ári. Bankar höfðu fallið og staða efnahagsmála, almennings og flestra fyrirtækja, var mjög slæm á þessum tíma hér á landi. Af þessu leiddi að dregið hafði verulega úr eftirspurn og innflutningi til landsins. Ljóst er að þegar flutningar dragast saman á markaði þar sem samkeppni er virk er hvati fyrir keppinauta til þess að lækka verð eða halda verði óbreyttu og ná þannig til sín meira flutningamagni en ella. Erlendis hafði samdráttur í eftirspurn vegna efnahagsörðugleika þau áhrif að samkeppni jókst á flutningamörkuðum og verð lækkaði verulega, sbr. 12.2.5 og 14.11. Í umfjöllun Morgunblaðsins 30. október 2008 kom fram að verð á sjóflutningum erlendis hefði aldrei lækkað jafn mikið og rætt var við (S)aðaleig-stjform-SH af því tilefni. Erfiðleikar voru í íslensku efnahagslífi á árinu 2002.[2065] Samkvæmt þáverandi forstjóra Samskipa leiddi það til aukinnar samkeppni í sjóflutningum. Kemur þetta fram í viðtali við hann sem birtist í Morgunblaðinu í september 2003. Er þar haft eftir forstjóranum að „*samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári*"[2066]

4127. Hér skiptir einnig máli að í október og nóvember 2008 höfðu lykilstjórnendur Samskipa gert ráð fyrir því að ekki væri tækt að hækka þjónustugjöld erlendis í byrjun ársins 2009 og að gjöldin yrðu frekar hækkuð í júlí eða ágúst 2009, sbr. umfjöllun hér að framan. Ljóst er að áætlanir Samskipa tóku breytingum í millitíðinni.

4128. Í ljósi framangreinds gátu opinberar upplýsingar ekki veitt (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-vöruþróun neina vissu þann 11. desember 2008 um að Samskip myndu hækka verð í byrjun árs 2009. Hefði Eimskip allt eins mátt búast við því að helsti keppinauturinn myndi, líkt og erlend skipafélög gerðu á

[2061] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.123373.
[2062] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.112507.
[2063] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent þann 23.03.2015, fylgiskjal 3. „*Gjaldskrárbreytingar Eimskips 2006 – 2014*".
[2064] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.698678.
[2065] Rætt var um efnahagslegar „*hamfarir*" á þessum tíma. Sjá; Arnór Sighvatsson, Myndun og hjöðnun viðskiptahalla árin 1998-2002, Peningamál 2003/1, bls. 72. Fjallað um mikinn viðskiptahalla á umræddum árum og eftirköst hans og bent m.a. á þetta. „*Meðal eftirkasta má telja u.þ.b. 30% lækkun á gengi krónunnar frá vormánuðum 2000 til nóvember 2001, aukna verðbólgu, sem varð mest 9,4% í ársbyrjun 2002, og samdrátt þjóðarútgjalda um líklega u.þ.b. 6-7% á árunum 2001-2002. Slíkar hamfarir myndu tæpast nokkurs staðar meðal þróaðra ríkja teljast „mjúk lending", nema e.t.v. á Íslandi.*"
[2066] Sjá frétt í Morgunblaðinu 4.09.2003, „*Samskip á siglingu*". Aðgengilegt á slóð: mbl.is/greinasafn/grein/749956/.

þessum tíma, lækka verð (eða hækka ekki) og hefja sókn í aukin viðskipti. Eins og rakið er í kafla 12.2 hefði átt að vera a.m.k. ummerki um samkeppnislegan þrýsting á milli fyrirtækjanna í samtímagögnum enda bæði fyrirtækin á þessum tíma með vannýtt skip í siglingum tengdum Íslandi.

4129. Hér skiptir megin máli að á þessum tíma var yfirstandandi „*Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips sem hafði það að markmiði að raska samkeppni. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl höfðu þann 11. desember 2008 átt frá júní 2008 í ítrekuðum samskiptum við þá stjórnendur Samskipa sem báru ábyrgð á verðlagningu á sjóflutningum og tengdri þjónustu Samskipa ((S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1), sbr. m.a. fundinn 4. desember og símtalið 8. desember 2008. Í rekstraráætlun sem fylgdi tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 12. nóvember 2008 kom fram að verð á sjóflutningsþjónustu yrði hækkað í febrúar 2009, sbr. kafla 10.4.5. Í skjalinu sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi 6. desember 2008 kom fram að Samskip hf. myndu hækka verð í janúar eða febrúar 2009. Lágu því fyrir áform Samskipa um verðhækkun í byrjun árs 2009 þegar umræddir stjórnendur Eimskips áttu í samskiptum við Samskip 4. og 8. desember 2008. Þá ber að líta til þess að í sátt Eimskips kemur fram að samráð fyrirtækisins við Samskip á þessum tíma hafi m.a. tekið til miðlunar á „*mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum*". Bein eða óbein samskipti keppinauta um áherslu þeirra á að hækka verð og um fyrirhugaða verðhækkun eru óhjákvæmilega mikilvægar í þessum skilningi.

4130. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreint hafi verið hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Í mgr. 795 í athugasemdum Samskipa við AII er þessu mótmælt. Eins og rökstutt er í kafla 25.39.2 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið fyrirtækisins.

4131. Í kafla 8.15.10 er lýst óánægju og undrun hjá starfsmönnum Samskipa erlendis þegar Samskip á Íslandi tilkynntu um verulega verðhækkun fyrirtækisins sem tók gildi 1. september 2008. Samskonar viðbrögð komu fram hjá starfsmönnum Eimskips erlendis eftir að (E)forstö-vöruþróun tilkynnti 11. desember 2008 um hina verulegu verðhækkun.

4132. Daginn eftir, 12. desember 2008, sendi (E)frkvstj-Dk, yfirmaður Eimskips í Danmörku, tölvupóst til (E)forstö-vöruþróun (afrit til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-skiparekst) og spurði:

„*Can you please give me your argumentation for increasing THC in Scandinavia by 25%. I do not agree with this at all.*"[2067]

4133. (E)frkvstj-EimÍsl svaraði þessum tölvupósti (E)frkvstj-Dk skömmu síðar sama morgun: „*The THC is based on cost in each port with same revenue for the line. The ports in Scandinavia have been under priced for some years now based on our calculations. We need to price all ports the same way.*"[2068]

4134. Ljóst er að (E)frkvstj-Dk var afar ósáttur við fyrirhugaða hækkun og útskýringar (E)frkvstj-EimÍsl. Þetta sést af tölvupósti sem hann sendi aðeins til (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-skiparekst strax eftir að hafa fengið svarið frá (E)frkvstj-EimÍsl:

„*Þetta er gjörsamlega ótækt. Við getum ekki gengið til birgja og biðja um „standstill" og hækka um 25% í DK og 59,4% í Noregi. Það eru engin rök til kúnna að við höfum ekki hækkað nóg og ætlum nú að koma með þessar hækkanir.*

Hvernig eigum við að keppa við Samskip þegar við erum strax 20-60% hærri en Samskip á THC.

Ég fer ekki áfram með þessi rök sem koma hér að neðan [rök (E)frkvstj-EimÍsl] *því þau eru ekki validt.*"[2069]

[2067] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.112520.
[2068] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.112528.
[2069] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.112524.

4135. (E)frkvstj-alþjsv svaraði og bað (E)frkvstj-Dk að bera sem allra fyrst saman THC gjöld Samskipa og Eimskips og önnur þjónustugjöld í Danmörku. Eftir hádegi þennan sama dag, 12. desember 2008, sendi (E)frkvstj-Dk eftirfarandi tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-alþjsv:

„Hereby the rates comparization for Eimskip and Samskip in Denmark. Samskip will after all not increase rate 01.01.09."[2070]

4136. Með tölvupósti (E)frkvstj-Dk fylgdi samanburður á verði Eimskips og Samskipa fyrir þjónustu í Danmörku vegna flutninga til og frá Íslandi. Kemur m.a. fram að THC gjald (fyrir bæði þurr- og frystigáma) var fyrir fyrirhugaða hækkun hjá Eimskip um 10% hærra en hjá Samskipum. Eftir hækkunina yrði gjaldið um 18% hærra hjá Eimskip.

4137. Í mgr. 1330 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að framangreindar upplýsingar í tölvupósti (E)frkvstj-Dk um verðlagningu Samskipa hafi borist frá *„viðskiptavinum*" en ekki frá Samskipum. Samskip leggja hins vegar ekki fram nein gögn þessu til stuðnings og tilgreina ekki heiti þessara viðskiptavina. Það bendir til þess að Samskip hafi ekki látið viðskiptavini vita um að hætt hafi verið við verðhækkun. Er þessi staðhæfing Samskipa því ósönnuð.

4138. Framangreindur tölvupóstur (E)frkvstj-Dk var ritaður eftir að yfirmaður hans fól honum, fyrir hádegi þann 12. nóvember 2008, að bera saman verð Eimskips og Samskipa í Danmörku í tengslum við áætlaða verulega verðhækkun Eimskips. Kallaði þetta augljóslega á að (E)frkvstj-Dk myndi afla upplýsinga um verðlagningu Samskipa í Danmörku. Tölvupósturinn ber með sér að (E)frkvstj-Dk hafi eftir hádegi 12. nóvember 2008 verið búinn að afla sér upplýsinga um gildandi verð Samskipa í Danmörku. Jafnframt sýnir orðalag tölvupóstsins að (E)frkvstj-Dk hafi annars vegar vitað að Samskip hafi ætlað að hækka verð 1. janúar 2009 og hins vegar að Samskip hafi síðan hætt við að hækka verð á þeim tímapunkti. Tölvupósturinn er að öðru leyti stuttorður og engin skýring kemur fram í honum hvaðan (E)frkvstj-Dk hafi fengið upplýsingar um afar viðkvæmt samkeppnislegt málefni (fyrirætlanir helsta keppinautar um verðlagningu). Hvað sem þessu líður má af viðbrögðum (E)frkvstj-Dk sjá óánægju og undrun með verðhækkanir. Þetta breytti engu og héldu stjórnendur fyrirtækjanna á Íslandi áfram að hækka verð.

4139. Það voru ekki aðeins starfsmenn Eimskips í Danmörku sem höfðu áhyggjur af hinni fyrirhuguðu verðhækkun fyrirtækisins í janúar 2009. Þann 18. desember 2008 sendi (E)starfsm, starfsmaður Eimskips í Bretlandi, tölvupóst til (E)forstö-innfl og í honum sagði: *„We are in the process of inputting new rates for 2009. Concern has been expressed about the level of the new charges and the danger that we are pushing our LCL business in particular towards the consolidators. For my own interest, how do you see this? Do we see consolidators as customers or competition? Are we increasing their sea freight/THC charges? Appreciate that some of this information maybe confidential, however, it is always good to understand the bigger picture.*"

4140. (E)forstö-innfl svaraði (E)starfsm daginn eftir: *„Those are very valid issues but not easy to paint a clear picture. The rates for handling cargo will most likely for UK not have an impact on the preferance between LCL vs FCL through our hands. My personal opinion has always been that if you are doing business with anyone you treat them as customers and never as competitor. This applies to consolidators and even to our biggest competitor. Meaning if we are at all willing to carry any of their goods we should treat them in the same way as others professionally. Likewise we should charge same/similar tariff items for handling and other freight charges. (as in case of Alan Martin) Consolidated cargo has in past been charged higher than normal low value commodity in FCL. This is common with FAK with other carriers. LCL rates have also been going steadily down in past few years. I see no big change in the environment in nearest future nor our policy but there are several facors that can change quickly. Economical reasons for example as some of the consolidators are having*

[2070] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.112582.

financial difficulties. I could reflect on this even more but am not comfortable to put all my thoughts in such a message. Also much of it is pure speculation anyhow at the moment."[2071]

4141. Samkvæmt framansögðu var ákveðið á fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl o.fl. þann 10. desember 2008 að gjöld Eimskip í höfnum í Evrópu yrðu hækkuð verulega. (E)frkvstj-Dk, yfirmaður Eimskips í Danmörku taldi hins vegar öll rök skorta fyrir mikilli hækkun í bæði Noregi og Danmörku. Hann spurði hvernig það gæti gengið að Eimskip væri á sama tíma annars vegar að biðja um „*standstill*" við birgja[2072] og hins vegar að hækka verð mikið. Þá spurði (E)frkvstj-Dk einnig hvernig Eimskip ætti að geta keppt við Samskip eftir fyrirhugaða hækkun sem myndi leiða til 20-60% hærri THC gjalda hjá Eimskip. Þessar áhyggjur (E)frkvstj-Dk leiddu ekki til þess að fallið væri frá umræddri hækkun eða dregið úr henni.

4142. Áhyggjur (E)starfsm í Bretlandi leiddu heldur ekki til þess að fallið væri frá umræddri verðhækkun. Svar (E)forstö-innfl við tölvupósti (E)starfsm er reyndar ekki skýrt enda tekur hann fram að honum þyki óþægilegt að setja fram allar hugleiðingar sínar í tölvupóstinum. Virðist hann í svari sínum m.a. byggja á því að ekki ætti að líta á jafnvel helstu keppinauta (Samskip) sem keppinauta ef Eimskip ætti í viðskiptum við þá. Ekki er ljóst hvernig þetta svaraði áhyggjum starfsmanna Eimskips í Bretlandi um að verðhækkunin drægi úr getu Eimskips til að keppa um lausavörusendingar (LCL) til og frá Íslandi. Hvað sem þessu líður höfðu þessar áhyggjur frá (E)starfsm í Bretlandi, líkt og áhyggjur frá Danmörku, ekki þau áhrif að fallið yrði frá umræddri verðhækkun. Hún tók gildi 5. janúar 2009 eins og ráð var fyrir gert um miðjan desember 2008.

4143. Sem fyrr segir tók veruleg verðhækkun Samskipa gildi fjórum mánuðum fyrr, 1. september 2008. Gögn málsins sýna að yfirmaður Samskipa á skrifstofu fyrirtækisins í Rotterdam hafði áhyggjur af samkeppnisstöðunni gagnvart Eimskip í kjölfar þessarar hækkunar. Frá Íslandi bárust hins vegar þau svör að stjórnendur Samskipa hér á landi teldu ljóst að Eimskip myndi ekki bregðast við þessari hækkun með því að bjóða betri kjör í því skyni að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Samskipa.[2073] Þessar áhyggjur leiddu því ekki til þess að fallið yrði frá þessari hækkun. Áhyggjur (E)frkvstj-Dk og (E)starfsm leiddu sem fyrr segir ekki heldur til þess að stjórnendur Eimskips hér á landi breyttu fyrirætlunum sínum um verðhækkun í janúar 2009 enda taldi Eimskip sig vita að Samskip myndu hækka verð í byrjun næsta árs, sbr. framangreindir tölvupóstar (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-vöruþróun frá 11. desember 2008. Það gekk eftir, sbr. umfjöllun hér á eftir um atvik í janúar 2009.

4144. Þann 17. desember 2008, átti (S)forstö-innfl1 á ný í samskiptum við (E)forstö-innfl . Eins og lýst er í kafla 8.1 áttu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í samskiptum um miðjan júní 2008 vegna samráðs fyrirtækjanna um hámarksafslátt („*50% hámarkið*"). Þá var fjallað um „*neyðarsamkomulagið*" frá árinu 2001 og um „*útvíkkað neyðarsamkomulag*" í samskiptum Eimskips og Samskipa í m.a. október og nóvember 2008, sbr. kafla 8.19 og áfram. Í samskiptum (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 17. desember 2008 var fjallað aftur um 50% afslátt og „*neyðarsamkomulagið*".

4145. Þennan dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl . Í honum kom fram að (S)forstö-innfl1 væri „*með gamlan flutningsreikning sem eru ógreiddur vegna ágreinings.*" Sagði síðan að þessi ágreiningur tæki til uppskipunar (uppskipunargjalds). (S)forstö-innfl1 bætti svo við: „*Ég hef látið gefa 50% afslátt af henni. Þið fáið sendan nýjan reikning*"[2074] (E)forstö-innfl svaraði samdægurs og í tölvupósti hans sagði: „*Þessi flutningur er fyrir mína tíð hér en spurning hvort þú manst eftir þessu héðan? En er ekki eðlilegast að notast við neyðarsamkomulagið frá 2001 x 2 og gate/gate eins og*

[2071] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.469387.
[2072] Væntanlega átt við beiðni til birgja Eimskips um að fresta greiðslu á útistandandi reikningum.
[2073] Þessi vissa stjórnenda Samskipa um lítil viðbrögð Eimskips endurspeglast í gögnum málsins allt samráðstímabilið eða þar til það fór að draga úr samráðinu í lok tímabilsins. Eins og hér hefur verið rakið voru atvik þau að Samskip unnu að hækkun m.a. gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og Vífilfelli og Rúmfatalagernum. Þetta voru viðskiptavinir sem samtímagögn sýna að leituðu síðan til Eimskips um tilboð t.d. árin 2009 og 2010, án þess að það skilaði árangri og endurnýjuðu Samskip flutningasamninga við þá viðskiptavini, sbr. t.d. atvik vegna Vífilfells árið 2009 í kafla 14.3 og atvik vegna Rúmfatalagersins árið 2010 í kafla 14.23. Hér vísast einnig til atvika vegna N&O árið 2010 og Öskju sama ár, sbr. umfjöllun í köflum 14.25 og 14.30.
[2074] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.702598.

venjan hefur verið? Við höfum mér vitanlega ekki innheimt svona upphæðir hjá ykkur fyrir það sem við höfum flutt fyrir ykkur."[2075]

4146. Síðar sama dag svaraði (S)forstö-innfl1 tölvupósti (E)forstö-innfl : *„Auðvitað er það eðlilegt. Skoðaði ekki fraktina. Kíkti bara að commentið frá RTJ. Laga fraktina líka.*"[2076]

4147. *„Neyðarsamkomulagið x 2*" vísar til ólögmætrar samvinnu Eimskips og Samskipa um *„venjulega*" flutninga til og frá Evrópu. Höfðu fyrirtækin náð saman um verð að því leyti. Umrætt verð var handskrifað á eintakið af samkomulaginu frá 2001, sbr. m.a. kafla 5.4.

4148. Samskip og Eimskip áttu árinu 2009 í frekari samskiptum vegna samráðs fyrirtækjanna um hámarksafslátt, sbr. kafla 14.12 og 14.56.

4149. Í byrjun árs 2009 var nýr Norður-Ameríku samningur undirritaður og bæði Eimskip og Samskip hækkuðu verð. Verður nú vikið að þessum og öðrum atvikum sem áttu sér stað í upphafi ársins.

4150. Fjallað er um athugasemdir Samskipa er varða framangreinda umfjöllun í kafla 26.13 og 26.56. Athugasemdir Samskipa fá ekki breytt mati Samkeppniseftirlitsins.

10.6. Fundur, verðhækkun og önnur atvik í byrjun árs 2009

4151. Verðhækkanir voru meðal fyrstu viðfangsefna Samskipa og Eimskips í upphafi árs 2009. Einnig héldu samskipti fyrirtækjanna áfram. Atvik mánudaginn 5. janúar 2009 draga þetta skýrt fram:

- Að morgni 5. janúar 2009 (kl. 09:04) sendi (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum tölvupóst með heitinu *„Hækkanir 1. jan"*. Þar kemur eftirfarandi fram:

  „það eru nokkrir samningar sem eiga hækka nú um áramótin. Hér að neðan er listi yfir þá samninga sem ég man eftir. Eru einhverjir fleiri sem eiga að hækka?

  Húsasmiðjan Nýr samningur um hækkanir – (S)viðskstj1

  Rúmfatalagerinn Hækkar samkvæmt samningi –(S)viðskstj- ath að hækka einnig tengd félög, s.s. Ilva og Pier.

  Aðföng (S)viðskstj1 ákveður hækkun

  Hekla 3% hækkun samkvæmt samningi.

  Íslensk Ameríska Nýr samningur um hækkun- (S)viðskstj1- ath að hækka einnig tengd félög ss Mekka.

  Það þarf að skoða sérstaklega hvaða gjöld taka hækkunum. Í sumum tilvikum er samningurinn bundinn vísitölu […]."[2077]

- Kl. 09:45 sendi (S)starfsm tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði: *„Hvenær eigum við von á kreditreikning frá Eimskip* [vegna eftirágreidds afsláttar]." (S)forstö-innfl1 svaraði kl. 10:00 og sagði að Eimskip væri að *„fara yfir þetta. Við* [(S)frkvstj-millilandasv] *hittum þá á fundi á miðvikudag. Ég rek á eftir þessu þá.*"[2078]

[2075] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.702806.
[2076] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.702810.
[2077] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.705267.
[2078] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.705316.

- Kl. 11:38 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl (afrit (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl) og staðfesti fund miðvikudaginn 7. janúar 2009.[2079]

- Kl. 11:56 sendi (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum annan tölvupóst vegna hækkunar á verði. Sagði hann að allir *„viðskiptavinir okkar sem eru með samninga í ISK eru með sérstakt lágmarksgjald. Það er oft í kringum 16.000 ISK.*" Gaf hann þau fyrirmæli að lágmarksgjaldið yrði hækkað í rúmlega 31 þúsund krónur.[2080]

- Kl. 12:02 greindi (E)forstö-vöruþróun frá því að Eimskip hefði ákveðið að leggja á nýtt gjald á viðskiptavini. Sendi hún eftirfarandi tölvupóst til fjölmargra hjá Eimskip: *„Collection fee verður frá og með janúar 2009 innheimt í öllum lestunarhöfnum Eimskips. SAP reiknar gjaldið sjálfvirkt 10% á viðeigandi gjöld út frá Inco terms.*"[2081]

- Kl. 12:23 svaraði (E)forstö-innfl tölvupósti sem (E)forstö-vöruþróun hafði sent honum 29. desember 2008. (E)forstö-vöruþróun hafði þann dag sent tölvupóst til m.a. (E)forstö-innfl þar sem fjallað var um verðhækkunina sem starfsmönnum Eimskips hafði verið tilkynnt um 11. desember 2008 og taka átti gildi 5. janúar 2009. Í tölvupósti (E)forstö-vöruþróun frá 29. desember 2008 sagði m.a. *„það verður gerð gjaldskrárbreyting á þjónustugjöldum okkar í EU höfnum í viku 2, 2009 og tekur gildi fyrir allar sendingar sem fara úr lestunarhöfnum frá og með þeim degi, hvort sem er um að ræða inn eða útflutning frá* [Íslandi]*. […] (E)forstö-útfl og (E)forstö-innfl og/eða (E)viðskstj2 ákveða hvort sent verður bréf til viðskiptamanna vegna breytinga á gjöldum í EU höfnum okkar.*"[2082] (E)forstö-innfl svaraði þessu sem fyrr segir kl. 12:23 þann 5. janúar 2009: *„Við sendum ekki út bréf fyrir ári síðan varðandi breytingar á gjaldskrá þjónustugjalda erlendis og ég held að við gerum það <u>ekki</u> héðan af varðandi þessar breytingar núna. Þurfum þó að þekkja þær og fara yfir þær með völdum viðskiptavinum sem og þeim er biðja um upplýsingar*."[2083]

4152. Auk (1) hækkunar á þjónustugjöldum í erlendum höfnum og (2) upptöku nýs gjalds í sjóflutningum („*collection fee*") tók Eimskip upp (3) nýtt gjald í landflutningum hér á landi, svonefnt stykkjavörugjald. Í fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 6. janúar 2009 var þetta gjald skilgreint sem: *„Nýtt gjald per einingu umfram 1. stk. per sendingu.*" Í tölvupósti (E)forstö-landfl2 til m.a. (E)frkvstj-innanl daginn eftir er þetta gjald útskýrt og bent á að *„áætlað er að þetta gjald gefi mun betur af sér en gjaldskrárhækkun.*"[2084] Tilkynnti (E)forstö-landfl2 , forstöðumaður landflutninga hjá Eimskip, síðar að gjaldið myndi gefa Eimskip rúmlega 50 milljónir kr. í tekjur á ári án þess að kostnaður kæmi á móti. Þá útskýrði (E)forstö-landfl2 að með gjaldinu væru Eimskip að *„elta Samskip sem tóku upp þetta gjald um mitt ár 2008*".[2085]

4153. Þann 6. janúar 2009 sendi starfsmaður Eimskips á Reyðarfirði tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst með heitinu „*Samskip*". Sagði í honum að með Dettifossi hafi komið *„nokkrir Samskip gámar og mér er sagt að þú vitir allt um verðið í þetta hingað austur*."[2086] (E)frkvstj-skiparekst upplýsti samstarfsmenn sína um hvaða verð gilti gagnvart Samskipum. Til viðbótar sendi hann sama dag eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl:

„Tel eðlilegt, þar sem þið eruð að vinna <u>samning(a)</u> við Samskip, að þið séuð inn í slíkum málum og hafið umsjón með þeim þ.m.t. verðlagningu og að ekki séu of margir kokkar í að hræra í pottinum."[2087]

[2079] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.472000.
[2080] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] ID. 0.7.33.705433.
[2081] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.126502.
[2082] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.711013.
[2083] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.126504.
[2084] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.297240.
[2085] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.56730.
[2086] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.44501.
[2087] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.44522.

4154. (E)frkvstj-EimÍsl svaraði sama dag og sagði: *„Rétt er það. Mun fylgja þessu eftir*."[2088] Daginn eftir áttu (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl fund með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1.

4155. Varðandi framangreinda tölvupósta (E)frkvstj-skiparekst vísast til kafla 9.12.1 og 11.14.1. Þar er rökstutt að hluti af samráði Samskipa og Eimskips vegna takmörkunar á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfum á síðari hluta ársins 2008 hafi falist í gagnkvæmum flutningum á gámum milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Höfðu fyrirtækin náð saman um verð sem gilti um flutninga Eimskips fyrir Samskip og öfugt. Er það verðið sem (E)frkvstj-skiparekst veitti upplýsingar um og vildi tryggja að aðrir stjórnendur sem *„vinna samning(a) við Samskip*" hefðu fulla vitneskju um þetta samstarf við Samskip.

4156. Fjallað er um athugasemdir Samskipa um atvik í upphafi árs 2009 í kafla 25.39.2. Athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og breyta ekki að háttsemi fyrirtækisins fór gegn 10. gr. samkeppnislaga.

10.6.1. Fundur Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009

4157. Þann 7. janúar 2009 hittust (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl á fundi. Var á fundinum m.a. rætt um *„Nýtt upphaf*" verkefnið *„Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu*". Var þannig tekið fram að eitt verkefna í vinnslu væri;

„landkranar, samstarf við EI [Eimskip]".[2089]

4158. Ræddu þannig æðstu stjórnendur Samskipa um samstarf við Eimskip sama dag og fundað var með því fyrirtæki. Hér ber að rifja upp að stuttu áður eða á aðfangadag, 24. desember 2008, sendi (E)forstj sjálfum sér verkefnalista. Eitt verkefnanna varðaði einnig þann verkþátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til samstarfs við Samskip í skipafgreiðslu:

„65. Hugmynd ad terminal fyrirtaeki".

4159. Sendi (E)forstj þennan verkefnalista til (E)frkvstj-alþjsv.[2090]

4160. Voru þannig (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, meðlimir í *„Nýtt upphaf*" vinnuhópnum, að fjalla um verkþáttinn *„Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu*" um áramótin 2008/2009. Í kafla 10.7.1 er fjallað nánar um atvik tengd samstarfi fyrirtækjanna í skipaafgreiðslu, sbr. einnig kafla 11.19.1 og 19.

4161. Annað sem var til umfjöllunar á fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl 7. janúar 2008 var *„stragetía á markaði*".

4162. Þennan sama dag, nánar tiltekið kl. 11:00 þann 7. janúar 2009, áttu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl fund með (E)forstj til þess að ræða m.a. Samskip. Sá fundur varðaði m.a. Samskip og var til undirbúnings fundinum með Samskipum eftir hádegi.[2091]

[2088] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.306680.
[2089] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.549441. Um er að ræða vikulega fundi framkvæmdastjórnar Samskipa. Samskip afhenti fundargerðir framkvæmdastjórnar fyrir þessa vikulegu fundi, eða til 14. viku ársins 2009. Í þeim fundargerðum má sjá að þessi umrædd verkefni um *„landkrana, samstarf við Eimskip*" og *„strategía á markaði?*" eru undir liðnum *„Verk í vinnslu 2009*". Sjá t.d. afhent skjöl frá Samskipum. Afhent þann 22.11.2016 (viðauki 8). Fundargerðir framkvæmdastjórnar Samskipa, dags. 07.01.2009 og 01.04.2009.
[2090] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.400816. Síðar sama dag sendi […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.113717.
[2091] Afritуð tölvupóstssamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.403439. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.403470.

4163. Eftir hádegi sama dag, milli kl. 13:00 – 14:30 þann 7. janúar 2009, hittust (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf aftur á fundi.[2092]

4164. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefni Samskipa og Eimskips að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við um þennan fund fyrirtækjanna.

4165. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 8.15.5 og 13 um hin reglubundnu samskipti umræddra stjórnenda Eimskips og Samskipa og til hvaða atriða bæri að horfa í því samhengi.

4166. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[2093] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

4167. Í dagbók (S)forstö-innfl1 má sjá að strax eftir fundinn með Eimskip þann 7. janúar 2009 var haldinn innanhússfundur hjá Samskipum með heitinu *„Markaðurinn"*. Boðaðir á þann fund voru (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl.[2094] Sem fyrr segir hafði á fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl sama dag verið til umfjöllunar *„stragetía á markaði"*.

4168. Gögn Samskipa og Eimskips frá 9. janúar 2009 sýna hver var markaðsstefna fyrirtækjanna í innflutningi á þessum tíma. Ekki átti að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars enda hefði slík samkeppni sett markmið um verðhækkanir í uppnám. Þess í stað ætluðu Samskip og Eimskip að einbeita sér að *„minni viðskiptavinum"*. Er þessu nánar lýst í kafla 14.1.

10.6.2. Atvik tengd nýjum Norður-Ameríku samningi

4169. Gögn málsins sýna að 7. janúar 2009 undirrituðu Eimskip og Samskip nýjan samning milli fyrirtækjanna um flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku (e. Confidential Contract of Carriage).[2095] Var samningurinn undirritaður af (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl. Verður að telja þessi samningur hafi verið undirritaður á framangreindum fundi fyrirtækjanna sem hófst kl. 13:00 þennan sama dag.

4170. Þessi samningur fól í sér samkomulag um áframhaldandi samstarf og samnýtingu skipa á þessari flutningaleið og ljóst að Samskip myndu t.a.m. ekki sinna þessum áætlunarflutningum alfarið upp á eigin spýtur (t.d. með því að sigla eigin skipi eða með TA-flutningum til og frá Íslandi að flestu eða öllu leyti). Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008 og ein af fleiri samráðsaðgerðum sem tengdust siglingakerfum fyrirtækjanna, samnýtingu þeirra og takmörkun á flutningsgetu.

4171. Af gögnum málsins má sjá að fyrirtækin hafi eftir undirritun samningsins haldið samstarfi eða fyrirkomulagi fyrir *„utan samning"*. Ber hér að rifja upp að í tölvupósti (E)forstö-innfl 14. október 2008 til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) fjallaði (E)forstö-innfl um það samkomulag sem hann taldi hafa náðst um milli Eimskips og Samskipa. Í tölvupóstinum sagði (E)forstö-innfl að samningi verði stillt upp á *„lögformlegan hátt"* og muni hann

[2092] Samkvæmt fundarboði sem fannst í afrituðum gögnum frá Samskipum var bókaður fundur milli Samskipa og Eimskips síðar þennan sama dag, 7. janúar 2009. Fundarboðið hefur heitið *„Eimskip – USA samningur"* og er fundurinn bókaður í dagbókinni hjá […] í einn og hálfan tíma, frá kl. 13:00 til 14:30. Fundurinn er staðsettur hjá keppinautnum, þ.e. í húskynnum Eimskips. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.705410.
[2093] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.
[2094] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.548380.
[2095] Samninginn er m.a. að finna í afrituðu tölvuskjali frá Eimskip *„20090107163702823.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.477533.

koma til þeirra eintaki til yfirlestrar mjög fljótlega. Af gögnum málsins, þ. á m. svörum (S)forstö-innfl1 við tölvupósti (E)forstö-innfl , er talið að með „*lögformlegan hátt*" hafi (E)forstö-innfl vísað til þess að efni samningsins væri gert samþýðanlegt samkeppnisreglum en þar inni væri þá ekki getið um samstarf sem lykilstjórnendur höfðu rætt og komið sér saman um á fundum þeirra eða öðrum samskiptum um að halda fyrir „*utan samning*". Samkvæmt tölvupóstsamskiptum umræddra stjórnenda Samskipa og Eimskips var unnið að því að halda „*utan samnings*" eftirfarandi samstarfi eða fyrirkomulagi:[2096]

- Flutningum Eimskips á tómum kæli- og frystigámum fyrir Samskip milli hafna í Bandaríkjunum án endurgjalds.
- Tekið út úr samningi og gerður hliðarsamningur milli aðila um greiðslufyrirkomulag, þ.e. samið um að Samskip hf. greiddu til Eimskips á Íslandi (í stað Samskip Inc.).
- Samstarf í vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku (og afslátt af flutningsgjaldi í tengslum við það).
- Samstarf um notkun á gámagrindum.

4172. Um framangreint vísast einnig til tölvupóstsamskipta (E)forstö-innfl milli (S)frkvstj-millilandasv 8. janúar 2009. Þá var nýr samningur fyrirtækjanna sendur undirritaður í viðhengi. Af tölvusamskiptunum má sjá að stjórnendurnir hefðu sömuleiðis komist að munnlegu samkomulagi á fundinum 7. janúar 2009 um „*verkefni*" sem yrðu unnin áfram, þ.á m. því sem var haldið utan samnings eða átti að vinna áfram að. Í viðhengi voru drög að yfirlýsingu vegna greiðslufyrirkomulags sem Samskip ætluðu að undirrita. Þá var vísað til þess að „*okkar menn* [Samskipa og Eimskips] *í Virginíu*" myndu „*eins og við ræddum*" skoða „*notkun á gámagrindum fyrir vesta og vöruhúsaþjónustu í Richmond*". Einnig kom fram að afgreiðsla á „*afslætti samkvæmt samkomulagi*" yrði afgreidd „*fljótlega*".[2097] Þegar fyrirtækin sóttu um undanþágu skv. 15. gr. þágildandi samkeppnislaga til Samkeppniseftirlitsins fylgdu hvorki gögn né upplýsingar um aukið samstarf eða þau atriði sem var haldið „*utan samnings*".

4173. Í mgr. 15 – 19 í bréfi Samskipa dags. 24. mars 2023 er fjallað um áðurnefnda tölvupósta (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv frá 8. janúar 2009. Hafna Samskip því að samskipti fyrirtækjanna sýni fram á ólögmætt samráð og að undanþága skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga (sbr. ákvörðun nr. 46/2009) hafi verið veitt á grundvelli rangra og villandi upplýsinga.

4174. Fram kemur í bréfi Samskipa að í samskiptum (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv hafi verið listuð upp „*ýmis eðlileg atriði í tengslum við framangreinda þjónustu, þ.e. flutninga á gámum milli hafna innan Bandaríkjanna, sem þurfti að fá á hreint á milli félaganna*." Hvað varði „*greiðslufyrirkomulagið þá [hafi] samningurinn [verið] á milli Samskip Inc. í Bandaríkjunum og Eimskipafélagsins að kröfu FMC. Til þess að komast hjá því að greiðslur vegna þjónustunnar þyrftu að fara milli landa með tilheyrandi kostnaði og töfum [hafi] verið ákveðið að eðlilegast væri að greiðslur [myndu berast] frá Samskipum til Eimskips á Íslandi*." Því hafi verið gert „*sérstakt samkomulag um slíkt greiðslufyrirkomulag*". Segja Samskip að í samskiptum (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv 8. janúar 2009 sé einnig „*vitnað til þess að skoða þyrfti „notkun á gámagrindum fyrir vestan og vöruhúsaþjónustu í Richmond.*"". Í viðræðum Samskipa og Eimskips hafi verið „*rætt um mögulega þjónustu Eimskips varðandi móttöku á LCL vörum í Richmond fyrir Samskip. Ekkert [hafi orðið] af slíku samstarfi og Samskip [hafi haldið] vörumóttöku sinni í Norfolk óbreyttri.*" Segja Samskip að orðalag í þessum samskiptum (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv gefi skýrt til kynna að í viðræðunum hafi einnig verið rætt um þann möguleika að Samskip fengju „*afnot af gámagrindum* [frá Eimskip] *sem félagið myndi nýta í Bandaríkjunum*." Segja Samskip að

[2096] Afrituð tölvupóstsamskipti […]
[2097] Afrituð tölvupóstsamskipti […] Doc. ID. 0.7.33.474718.

um hafi verið að ræða *„hugleiðingar sem ekkert varð svo af“*. Segja Samskip að *„þessi samningur [sé] eftirlitinu alls óviðkomandi enda [hafi] hann varðað fyrrgreinda þjónustu innan Bandaríkjanna“*.

4175. Ekkert í þessari umfjöllun Samskipa hrekur niðurstöðu um brot Samskipa og ályktanir Samkeppniseftirlitsins í ákvörðun þessari um samskipti fyrirtækjanna, þ.á m. tölvupóstsamskipti (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv 8. janúar 2009.

4176. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreind umfjöllun Samskipa þannig frekar til þess fallin að styrkja niðurstöðu um að í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna hafi í samskiptum Samskipa og Eimskips á seinni hluta árs 2008, vegna verkþáttarins sem tók til slotsamninga í siglingakerfinu, verið unnið að því að auka enn frekar samstarf þeirra sem tengdist Norður-Ameríku flutningum. Áður hafi samstarf Samskipa og Eimskips *„utan“* samningsins samkvæmt upplýsingum Samskipa tekið til endurgjaldslausa flutninga milli hafna í Bandaríkjunum og samskiptin tekið til þess að halda því áfram og auka samvinnu enn frekar með því láta samstarfið ná til vöruhúsaþjónustu í Bandaríkjunum vegna flutninganna o.fl.[2098]

4177. Þá leggja Samskip ekkert fram til stuðnings þeirri staðhæfingu að fyrirtækin hafi hætt við skoðun á samstarfi *„utan“* samnings um notkun á gámagrindum vegna flutninganna.

4178. Eins og rakið er í kafla 4.2 er um ólögmætt samráð fyrirtækja að ræða óháð því hvort allir þættir þess komast á framkvæmdastig. Það dugar því ekki hjá Samskipum að vísa til þess að samskipti fyrirtækjanna um samstarf í vöruhúsaþjónustu og notkun á gámagrindum í Bandaríkjunum hafi ekki leitt til niðurstöðu.

4179. Eins og áður segir byggja Samskip á því að að samvinna Samskipa og Eimskips *„innan Bandaríkjanna“* hafi verið Samkeppniseftirlitinu *„óviðkomandi“*. Ekki er fallist á þetta. Af skýrum samtímagögnum má sjá að samvinnan var þáttur í samstarfi fyrirtækjanna í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Fyrir liggur að samstarfið fór gegn 10. gr. samkeppnislega. Samkvæmt ákvæði 3. gr. samkeppnislaga breytir engu um þótt einstaka þættir samstarfsins eða samskiptanna hafi komið til framkvæmda innan landsvæðis Bandaríkjanna t.d. vegna vöruhúsaþjónustu sem tengdist flutningum til og frá Íslandi, samstarfs í flutningum á gámum sem komu til og frá Íslandi milli hafna í Bandaríkjunum eða samstarfs við leigu og notkun á gámagrindum vegna flutninga á vöru til og frá Íslandi.

4180. Samskip og Eimskip áttu ekki bara í samskiptum um og hrintu til framkvæmda auknu samstarfi sem var *„utan“* samnings vegna Norður-Ameríku. Þannig tóku fyrirtækin upp gámastarf (sem var innan samningsins 7. janúar 2009) m.a. á þessari siglingaleið, sbr. umfjöllun um ólögmætt gámasamstarf Samskipa og Eimskips í köflum 8.17.1, 8.17.16, 10.6.2, 11.19.2 og 18. Framangreind atvik, hvort sem var innan eða utan samnings, voru í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnis fyrirtækjanna. Rétt er að draga atvik vegna gámasamstarfsins stuttlega saman, sbr. kafla 11.19.2.

4181. Um samskipti um gámasamstarf í Norður-Ameríkuflutningum vísast til tölvupósts (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008, þar sem fundur fyrirtækjanna daginn eftir var undirbúinn. Þar átti m.a. að ræða *„Gámamál í USA“*, sbr. einnig tölvupóst (E)frkvstj-EimÍsl til (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf (afrit til (S)forstö-innfl1) dags. 10. og 11. desember 2008, um að gámasamstarf tæki hvort tveggja til þegar Samskip notaði tóma gáma frá Eimskip og öfugt (frá öllum viðkomuhöfnum í Bandaríkjunum og Kanada) og aukið gámasamstarf tæki ekki eingöngu til kæli- og frystigáma eins og áður hafði verið ákveðið milli stjórnendanna heldur þurrgáma einnig. Hér má nefna að í Norður-Ameríku samningi fyrirtækjanna frá 9. desember 2010 var sama háttarlagið á hjá stjórnendum fyrirtækjanna. Fyrirtækin gerðu þá *„hliðarsamning“* við Norður-Ameríku samning þeirra sem hvorki var afhentur FMC né Samkeppniseftirlitinu.

[2098] Sbr. einnig mgr. 1102 í athugasemdum Samskipa við AI.

4182. Þessar viðræður Samskipa og Eimskips seinna hluta árs 2008 um gámasamstarf skiluðu niðurstöðu en í áðurnefndum nýjum samningi fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku frá 7. janúar 2009 var að finna ný ákvæði um aukið samstarf í gámamálum. Í hnotskurn fól þetta aukna samstarf í sér að Eimskip útvegaði Samskipum tóma gáma fyrir flutningana ef Eimskip hafði slíka gáma til reiðu. Sýna gögn málsins að allt að helmingur af gámum sem Samskip notuðu fyrir innflutning frá Norður-Ameríku voru gámar frá Eimskips og afgangurinn voru eigin gámar Samskipa, sbr. kafla 14.33.6.2.

4183. Í mgr. 21 í bréfi Samskipa, dags. 24. mars 2023, staðfesta Samskip að meginreglan hafi verið sú að Eimskip útvegaði Samskipum gáma til innflutnings en meginreglan varðandi útflutning var sú að Samskip notuðust við eigin gáma.

4184. Þegar samtímagögn eru virt í heild sýna þau að gámasamstarf Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku var einn hluti af stærra samkomulagi um að fyrirtækin myndu aðstoða hvort annað með gáma óháð flutningaleiðum eða staðsetningu gáma hverju sinni, sbr. einnig samkomulag Samskipa og Eimskips vegna sjóflutninga tengdum Reyðarfirði sbr. t.d. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)starfsm dags. 12. nóvember 2008, drög að gámaleigusamningi Samskipa og Eimskips frá 2. október 2008 og *„skilgreint verklag*" vegna flutninga og gámanotkunar fyrirtækjanna fyrir Alcoa, sbr. kafla 9.11, 9.12.1, 11.13.4.1, 11.14.1, 12.1.5 og 18.

4185. Í aðdraganda þess að fyrirtækin endurnýjuðu Norður-Ameríku samninginn í árslok 2010 ræddu fyrirtækin enn víðtækara gámasamstarf vegna Norður-Ameríku. Í endurnýjuðum samningi fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga árið 2010 fólst að gámasamstarfið í Norður-Ameríku var aukið enn frekar. A.m.k. er ljóst að fyrirtækin héldu áfram gámasamstarfi sínu á þessari flutningsleið og raunar hélt samstarfið áfram allt rannsóknartímabilið. Gámasamstarfið varð til þess að auka enn á tíð samskipti fyrirtækjanna vegna framkvæmdar á samningnum.

4186. Ljóst er að uppgjör á eftirágreiddum afslætti vegna flutninga Eimskips fyrir Samskip á árunum 2006 – 2008 tengdist gerð hins nýja samnings. Líkt og ákveðið hafði verið á fundi stjórnendanna 7. janúar 2009 var unnið að uppgjöri þessa afsláttar í framhaldinu, sbr. m.a. tölvupóst frá (E)forstö-innfl , dags. 21. janúar 2009, til (S)kostneftirl, afrit til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl.[2099] Sama dag sendi (E)viðskstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1, dags. 21. janúar 2009 (framsendi tölvupóst sem sendur hafði verið til (S)frkvstj-millilandasv). Hinn framsendi tölvupóstur hljóðaði svo:

„Ég vil biðja þig að samþykka neðangreindar tölur áður en ég geng frá kreditnótunni vegna afsláttarins. Nótan verður klár um leið og ég fæ „go" frá þér.

Tímabilið:
1/10 2006 – 30/9 2007
Fyrir fyrstu 600 Teus er velta USD 598.260 og 5% afsláttur eða USD 29.913
Fyrir umfram 600 Teus er velta USD 175.606 og 10% afsláttur eða USD 17.560

1/10 2007 – 30/9 2008
Fyrir fyrstu 600 Teus er velta USD 630.607 og 5% afsláttur eða USD 31.530
Fyrir umfram 600 Teus er velta USD 278.615 og 10% afsláttur eða USD 27.861

Samtals kreditnóta USD 106.864
Gengi USD 129,14 m.v daginn í dag

ISK 13.800.416"[2100]

[2099] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.711745.
[2100] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.711780.

4187. (S)frkvstj-millilandasv svaraði tölvupósti (E)viðskstj daginn eftir og samþykkti framangreint. Framsendi hann það samþykki til (S)forstö-innfl1.[2101]

4188. Þann 26. janúar 2009 sendu Samskip og Eimskip erindi til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna samningsins frá 7. janúar 2009, sbr. þágildandi 15. gr. laganna.

4189. Fyrir liggur að samvinna Eimskips og Samskipa í flutningum til og frá Norður-Ameríku hefur farið gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. m.a. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997.

4190. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var fjallað um erindi Samskipa frá 25. september 2002. Í því var óskað eftir að samkeppnisyfirvöld staðfestu að samningur fyrirtækisins við Eimskip um flutninga á sjóleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku bryti ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Að öðrum kosti óskuðu Samskip þess að samkeppnisyfirvöld myndu veita þessu samstarfi fyrirtækjanna undanþágu frá banni samkeppnislaga við samráði keppinauta. Samkeppnisráð féllst ekki á það með Samskipum að umræddur samningur færi ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Hins vegar taldi ráðið að forsendur væru til þess að veita undanþágu. Með úrskurði í máli nr. 9/2003 staðfesti áfrýjunarnefnd samkeppnismála umrædda ákvörðun samkeppnisráðs.

4191. Þann 31. ágúst 2004 féll úr gildi undanþága frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna samvinnu Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Norður-Ameríku, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003. Var engin undanþága til staðar frá 1. september 2004 til 22. desember 2009.

4192. Þrátt fyrir þetta hélt þessi samvinna fyrirtækjanna áfram og var um að ræða áframhaldandi ólögmætt samráð að þessu leyti frá 1. september 2004 til 22. desember 2009, þegar undanþága var veitt að nýju. Framangreind tölvupóstsamskipti Samskipa og Eimskips 21. janúar 2009 staðfesta ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa í flutningum til og frá Norður-Ameríku á árunum 2006 – 2008. Er þetta einnig staðfest í sátt Samkeppniseftirlitsins við Eimskip.

4193. Engu breytir um ólögmæti þessa þótt á ný hafi verið sótt um undanþágu fyrir samstarfi. Slíkar beiðnir viku ekki til hliðar banni samkeppnislaga við ólögmætu samráði keppinauta. Það var aðeins ákvörðun á grundvelli þágildandi 15. gr. samkeppnislaga sem gat vikið til hliðar banni 10. gr. laganna. Þetta mátti Samskipum vera ljóst. Innan Eimskips var full vitneskja um þá áhættu gagnvart samkeppnislögum sem fyrirtækin tóku með umræddu samstarfi þegar engin undanþága skv. 15. gr. samkeppnislaga var í gildi, sbr. drög að bréfi þáverandi framkvæmdastjóra lögfræðisviðs Eimskips til Samskipa frá febrúar 2008 sem lýst er í kafla 7.5.5.2.

4194. Í framangreindu erindi Samskipa og Eimskips frá 26. janúar 2009 var því haldið fram að þessi samvinna fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum myndi hafa jákvæð áhrif á samkeppni. Hún myndi gera Samskipum betur kleift að keppa við Eimskip. Var staðhæft að markmið *„umbjóðenda okkar með samningnum er að samkeppni ríki á viðkomandi markaði reglubundinna beina sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku, til hagsbóta fyrir neytendur*."

4195. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, var samningi Samskipa og Eimskips frá 7. janúar 2009 veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga. Sú undanþága gilti til 31. desember 2010.

4196. Í undanþágubeiðni Eimskip og Samskip veittu fyrirtækin engar upplýsingar um allt það samstarf og samskipti sem hafði átt sér stað fram til 26. janúar 2009 og lýst hefur verið í ákvörðun þessari. Fyrirtækin upplýstu t.d. ekki um það afar mikilvæga atriði að umræddur samningur hafi verið liður í umfangsmikilli samvinnu fyrirtækjanna seinni hluta árs 2008, sbr. til dæmis glærukynningin um *„Verkefnið Nýtt upphaf*" frá 8. og 9. júní 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 8. júlí 2008. Þá gáfu fyrirtækin í erindi þess ranglega til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að

[2101] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.482464.

markmið þessa samnings væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda. Eins og áður segir var ekki upplýst um samstarf eða samskipti sem haldið var „*utan samnings*" þrátt fyrir að þau atriði hefðu bein tengsl við samstarfið og samninginn.

4197. Til viðbótar ber að horfa til þess að í undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips frá 26. janúar 2009 segir að samningurinn sé efnislega sambærilegur samningnum sem fjallað var um í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003. Þá feli samningurinn í sér sömu skuldbindingu fyrir Samskip um flutninga með Eimskip og í fyrri samningnum, þ.e. 70 gámaeiningar á ári. Segir svo að samningsaðilar „*munu sjálfir sinna áfram öllum öðrum þáttum flutninga en þeim sem samningurinn tekur til*".

4198. Átti framangreind lýsing í undanþágubeiðninni ekki við rök að styðjast, enda var samstarf fyrirtækjanna langt umfram það gildissvið sem samningurinn afmarkaði og sem var grundvöllur undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga. Á það m.a. við um gámaflutninga. Í beiðninni var ekki greint frá því víðtæka gámasamstarfi sem var á milli fyrirtækjanna, sbr. hér að framan um fundinn 6. október 2008 og samstarf og samninga í gámamálum eftir hann. Var þannig auk framangreinds ekki fjallað um aukið gámasamstarf t.d. um frystigáma, samning um frystigámaflutninga eða aðra þá samvinnu sem fyrirtækin höfðu sín á milli við flutning á gámum og fletum í kjölfar fundarins 6. október 2008, og í landflutningum. Þá ber að horfa til þess að samningurinn frá 7. janúar 2009 fól í sér breytingar sem tengdust BAF, sbr. umfjöllun hér að framan.

4199. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, var samningi Samskipa og Eimskips frá 7. janúar 2009 veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Sú undanþága gilti til 31. desember 2010. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að sú undanþága hafi verið veitt á grundvelli rangrar, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjafar Eimskips og Samskipa í erindi þeirra 26. janúar 2009.

4200. Fyrirliggjandi gögn sýna reglubundið og umfangsmikið samstarf og samskipti Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríkuflutninga allt rannsóknartímabilið. Árétta ber að samvinna í Evrópu- og Norður-Ameríku flutningum og samvinna tengd gámum féll undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið og er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreind samskipti hafi verið liður í framkvæmd á því.

4201. Framangreind samskipti seinni hluta árs 2008 og byrjun árs 2009 voru tíð. Þá sátu fundina lykilstjórnendur hjá fyrirtækjunum sem m.a. komu að samkeppnislegri stefnumörkun þeirra og tóku ákvarðanir um verðlagningu á viðkomandi þjónustu. Höfðu Eimskip og Samskip tækifæri á þessum fundum að ræða hvers konar málefni sem tengdust flutningastarfsemi og hinu samfellda samráði fyrirtækjanna.

4202. Samskip og Eimskip endurnýjuðu samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku 9. desember 2010, sbr. kafla 14.33. Gilti samningurinn til 31. desember 2012. Á sama tíma endurnýjuðu fyrirtækin ólögmætt samkomulag þeirra vegna Evrópuflutninga, svo nefnt „*neyðarsamkomulag*". Engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi vegna þessa samstarfs. Er það í samræmi við önnur gögn málsins um skeytingarleysi stjórnenda Samskipa gagnvart eftirfylgdi með samkeppnislögum og var þetta samstarf þáttur í samfelldu samráði fyrirtækjanna út rannsóknartímabil þessa máls.

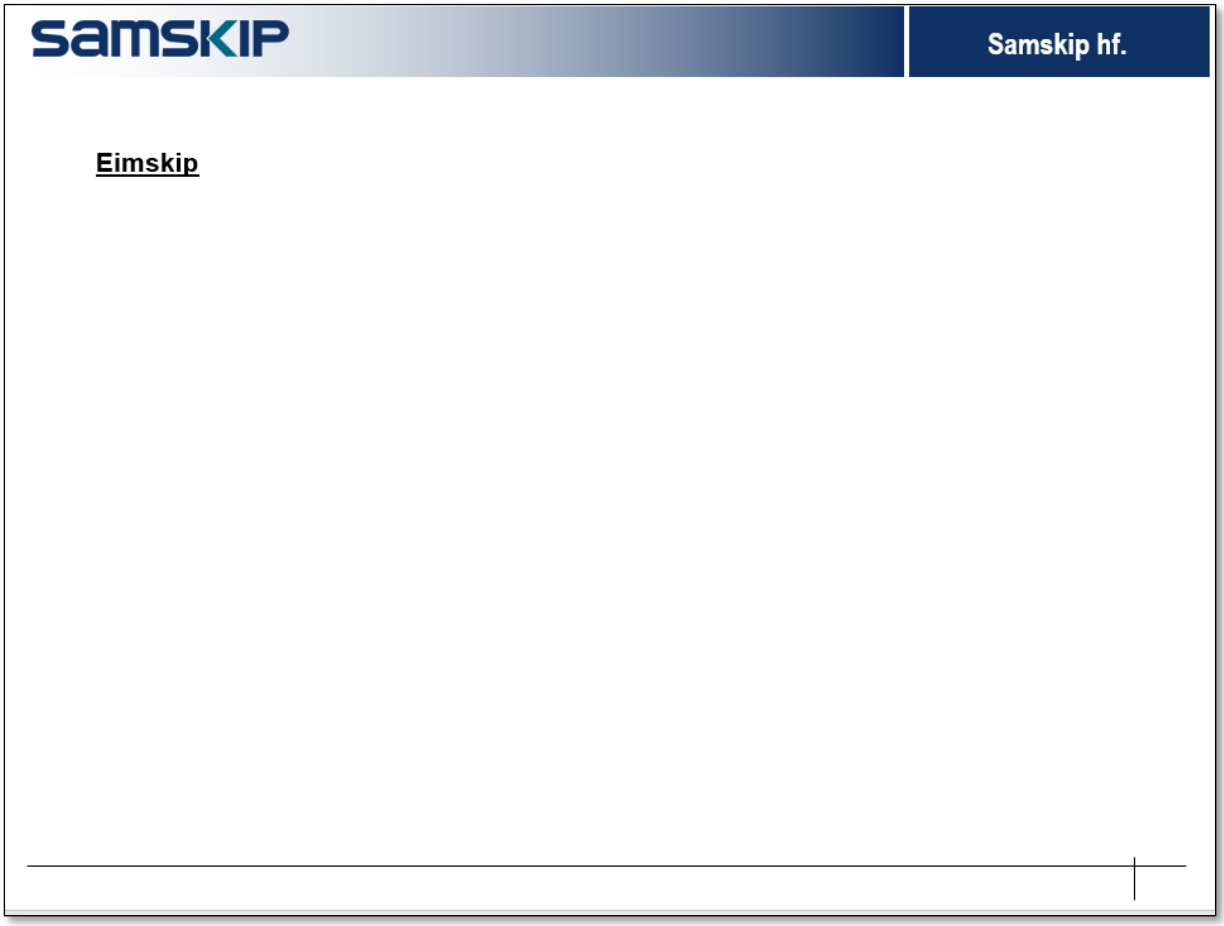
4203. Til viðbótar við fyrirliggjandi samskipti starfsmanna fyrirtækjanna vegna daglegrar framkvæmdar samráðsins liggja fyrir gögn sem sýna að æðstu stjórnendur fyrirtækjanna áttu tíð samskipti vegna þessa á rannsóknartímabilinu. Þessi samskipti Eimskips og Samskipa drógu úr óvissu og sjálfstæði þeirra sem keppinauta m.a. varðandi verðlagningu til viðskiptavina. Styrktu þau framkvæmd samráðsins þ.á m. samfellda ólögmæta markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini.

4204. Í mgr. 1098 – 1120 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samráð um sjóflutninga til og frá Norður Ameríku. Samkeppniseftirlitið fjallar um athugasemdirnar í kafla 25.39.1 og 25.39.2, sbr. einnig kafla 27.

10.6.3. Stjórnarfundur Samskipa Holding 12. janúar 2009

4205. Stjórnarfundur Samskipa Holding var haldinn 12. janúar 2009 í París. Samkvæmt fundargerð voru eftirgreindir stjórnarmenn mættir á fundinn: (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-H og (S)stjform-S. Einnig sátu fundinn m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)stjórnarm-fjármstj.[2102] Í fundargerð kemur fram að (S)aðaleig-stjform-SH hafi haldið kynningu um uppgjör fyrir Ísland og var hún samkvæmt fundargerð meðfylgjandi.[2103]

4206. Kynningin var ítarleg og fjallaði m.a. um þá erfiðu stöðu sem ríkti í íslensku efnahagslífi og áhrif þessa á flutninga. Sömuleiðis má sjá í kynningunni og fundargerðinni að á fundi stjórnarinnar hafi verið rætt um útlit og horfur fyrir árið 2009 á markaðnum á Íslandi. Rétt er að hafa í huga að kynning (S)aðaleig-stjform-SH á öllu framangreindu var tekin ítarlega upp í fundargerð stjórnar. Á hinn bóginn vekur sérstaka athygli að eftir að (S)aðaleig-stjform-SH hafði fjallað m.a. um og kynnt áhyggjur af innflutningi og þörf fyrir meira magn þá kemur eftirgreind glæra í kynninguna þar sem aðeins kemur þetta fram:



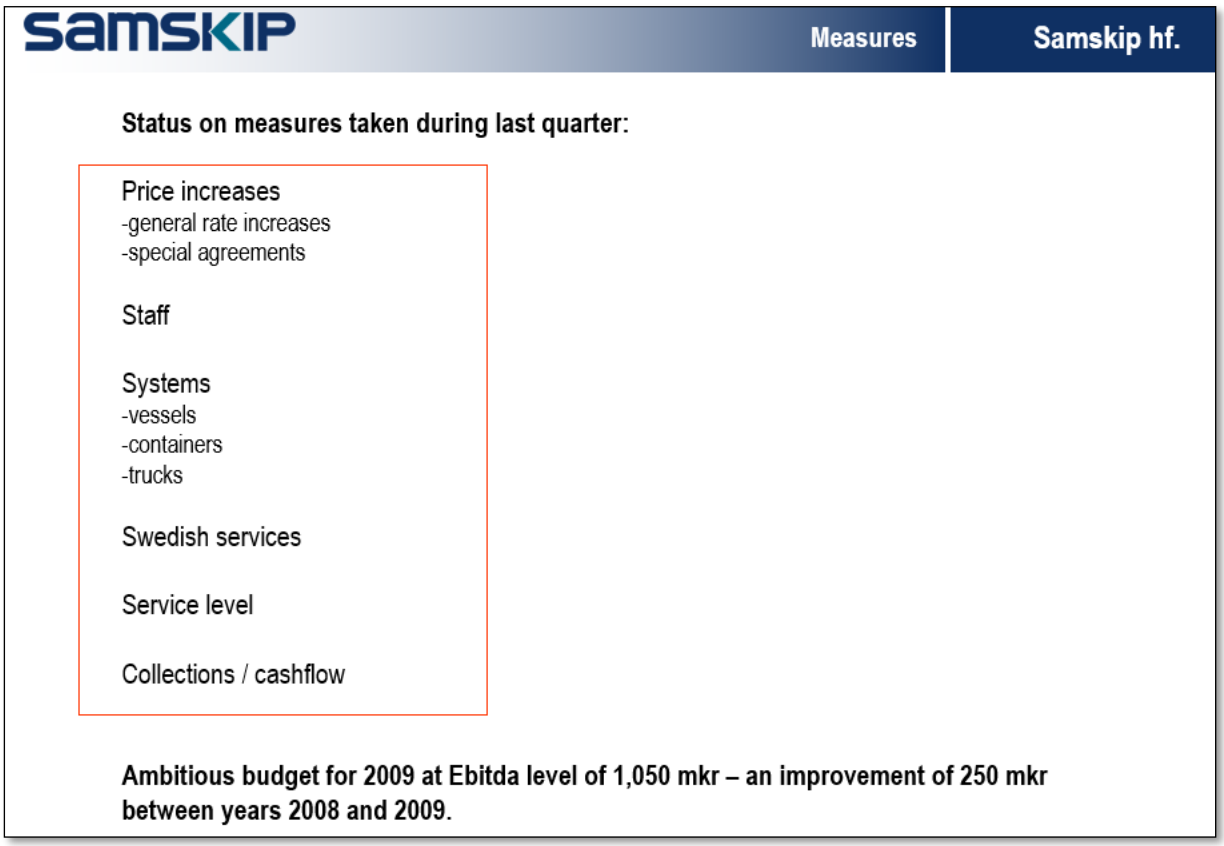
4207. Ekki er minnst á þessa glæru eða fjallað um hana í fundargerð stjórnarinnar. Við rannsókn málsins hefur ekki komið fram hvað valdi því að það sé ekki getið um það í fundargerð hvað þarna var rætt um á stjórnarfundinum. Vekur hins vegar eftirtekt að fram að þessari glæru hafði kynning (S)aðaleig-stjform-SH verið ítarleg ásamt því að í fundargerð stjórnarinnar hafði verið afritað orðrétt upp úr glærum (S)aðaleig-stjform-SH. Þegar kom að umræðulið um keppinautinn þá er honum sleppt í fundargerð og glæran efnislega auð. Í mgr. 1338 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um

[2102] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Minutes Board Meeting of Samskip Holding BV"*. Fundargerð frá 12.01.2009. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.565206.
[2103] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Glærukynning *„5. jan 2009.ppt"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.564183.

þessa glæru og fundargerð. Segir að málefni keppinauta fyrirtækisins hafi ávallt verið til skoðunar. Ástæða þess að ekkert var bókað í fundargerð megi annað hvort rekja til þess að engin umræða hafi átt sér stað eða ekkert í þeirri umræðu hafi þarfnast bókunar í fundargerð. Þá kemur fram að afar lítill hluti umræðna á fundum skili sér í bókanir fundargerða og því sé engar ályktanir unnt að draga af því að ekkert hafi verið bókað um Eimskip í fundargerð Samskipa Holding.

4208. Samkeppniseftirlitið bendir á að Samskip útskýra ekki af hverju glæran um Eimskip var svona frábrugðin öðrum glærum í þessari glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH. Er óhjákvæmilegt annað en að draga þá ályktun af glærukynningunni í heild sinni að (S)aðaleig-stjform-SH hafi á stjórnarfundinum viljað fara yfir málefni sem vörðuðu Eimskip. Ella hefði hann ekki útbúið þessa glæru sem var hluti af glærukynningu sem var farið yfir á fundinum. Líklegasta skýringin á því að ekkert efnislegt kemur fram á glærunni um Eimskip er að (S)aðaleig-stjform-SH hafi talið umfjöllunarefnið að því leyti það viðkvæmt að ekki væri við hæfi að birta áhersluatriði tengd því í glærunni, ólíkt því sem gert var varðandi aðra þætti í glærukynningunni. Í ljósi yfirstandandi samráðs við Eimskip er líklegt að (S)aðaleig-stjform-SH hafi fjallað um samráðið við Eimskip. Ber í því sambandi að hafa í huga að fundargerðir Samskipa Holding eru ítarlegar og þess eðlis að ólíklegt þykir að almennt hafi farið fram umræða sem ekki hafi þótt ástæða til að geta um í fundargerð. Er líklegt að umfjöllun (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip og mögulegar tengdar umræður hafi verið þess eðlis að ekki hafi verið talið rétt að færa þetta til bókar.

4209. Ef vikið er að öðrum glærum í þessari kynningu (S)aðaleig-stjform-SH þá kemur m.a. fram í þeim að innflutningur Samskipa til Íslands hafi verið 45% undir áætlun í nóvember 2008. Þá má sjá í fundargerðinni og glærukynningunni að (S)aðaleig-stjform-SH hafi fjallað um aðgerðir Samskipa á Íslandi frá síðasta ársfjórðungi 2008. Þar eru m.a. nefndar aðgerðir eins og almennar verðhækkanir, verðhækkanir gagnvart stórum viðskiptavinum og breytingar á siglingakerfinu:



4210. Í annarri glæru var lagt til grundvallar að útflutningur Samskipa hf. myndi aukast á árinu 2009 en hins vegar myndi innflutningur Samskipa hf. á árinu 2009 verða verulega minni en árin á undan. Kom

fram að á árinu 2007 hefði innflutningur Samskipa verið rúmlega 323 þúsund tonn en miðað var við að hann yrði rúmlega 140 þúsund tonn á árinu 2009. Engu að síður var áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 „metnaðarfull" („*ambitious*") og gert ráð fyrir að EBITDA myndi aukast talsvert. Glærukynningin gefur einnig til kynna að á árinu 2009 hafi Samskip hf. ætlað að ná fram frekari hækkun á verði.

4211. Sýna þessi gögn vegna stjórnarfundar Samskipa Holding að Samskip á Íslandi hafði náð að hækka verð á seinni hluta ársins 2008 og gert var ráð fyrir frekari verðhækkun á árinu 2009 og betri afkomu. Er það í samræmi við önnur gögn málsins.

4212. Hér ber að líta til þess að á árinu 2009 voru Samskip með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi og Svíþjóð. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga. Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding var fjallað um þessa erlendu starfsemi. Jafnframt var fjallað um starfsemi Samskipa hér á landi. Leyfa þessi og önnur samtímagögn því ákveðinn samanburð. Hér ber og að rifja upp efnahagskreppuna hér á landi í framhaldi af bankahruninu haustið 2008. Einnig voru efnahagsörðugleikar annars staðar í Evrópu. Þeir voru hins vegar almennt ekki eins alvarlegir og hér á landi. Samtímagögnin sýna að samdráttur í eftirspurn og minna flutningamagn leiddi annars staðar en á Íslandi til lægra verðs og meiri samkeppni. Þrátt fyrir hið krefjandi ástand á Íslandi gerðist hið öndverða þar samkvæmt m.a. gögnunum frá Samskipum.

4213. Í framangreindri fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 12. janúar 2009 er fjallað um rekstur Samskipa og samkeppnisaðstæður annars staðar í Evrópu. Þar kemur m.a. fram: „*Trading conditions are challenging overall and particularly on Ireland and rates are under pressure.*" Í þessu samhengi má einnig líta til fundargerða Samskipa Holding í febrúar, mars og apríl 2009:

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 13. febrúar 2009 segir í umfjöllun um aðstæður í öðrum Evrópuríkjum: „*The current economic climate seems to impact UK and Ireland volumes especially ... Unit revenues are generally under pressure on these routes, particularly from RORO*[2104] *operators and trailer companies desperate to fill owned assets.* " Einnig kemur fram að náðst hafi 33% lækkun á kostnaði við leigu á tilteknum skipum.[2105]

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 10. mars 2009 segir:

  - Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: „*Revenue is 9% lower than budget as BAF revenue is significantly lower than what was budgeted due to decline in oil prices. ... The market situation is very aggressive, particularly in the UK, with falling rates and customers using very agressive procurment tacticts. Ireland seems to have bottomed out for now, however, substantial rate reductions has had to be conceded here as well in order to maintain operating volume. ... Vessel cost are lower than budget due to lower bunker cost as well as charter reductions ... Haulage cost has also reduced ... due to lower rates and lower fuel costs*."

  - Um Samskip á Íslandi sagði: „*Conclusion – still optimistic we are able to achieve our ambitious budget*".[2106]

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

  - Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu segir: „*The market situation is still very aggressive, particularly on UK and Ireland where Cobelfret is very agressive trying to generate volume to compensate for their loss of car volumes where they are very exposed. Volumes seems to have bottomed out, however, rates are continously under pressure. We are taking a stance on our large customers thus retaining our share whilst taking reasonable risk on the*

[2104] Roll on- Roll off skip, þ.e. flutningatækjum er ekið um borð og frá borði.
[2105] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „*2009-02 Minutes Samskip Holding Board Meeting 13 February 2009*". Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 13.02.2009.
[2106] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „*2009-03 Minutes Samskip Holding Board Meeting 10 March 2009*". Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 10.03.2009.

pricing." Einnig tekið fram að auk minni tekna hafi einnig kostnaður við skip og í landflutningum minnkað. Í lýsingu á sænska markaðnum (general market situation) segir: *„Swedish market is extremely hit by the economic crisis. ... Prices are extremly under pressure by the competition of road hauliers. Price reductions of 30% are more common then exception. Keeping the wheels turning is more important for them than generating at least an operating margin. ... On the spot market ... prices are still going down.*"

- Í umfjöllun um Samskip á Íslandi sagði hins vegar: *„It is expected that EBITA for March will be above budget by 250k and Q1 EBITDA to be 850k above budget.*"
- Í umfjöllun um afkomu samstæðunnar í heild sinni sagði: *„Group EBITDA is EUR 63k vs. budget of 72k or more or less in line with budget in February. YTD EBITA is EUR -438k vs. budget of EUR -484k or slightly better than budget. This is mainly due to to extremely good results from Iceland while Countries*[2107] *are substantially behind.*"

4214. Umræddar fundargerðir Samskipa Holding frá janúar – apríl 2009 sýna með áþreifanlegum hætti hvaða áhrif efnahagsörðugleikar höfðu á þá flutningamarkaði þar sem samstæðan starfaði.

4215. Sýna fundargerðirnar að samdráttur í eftirspurn sem fylgdi efnahagskreppunni á árinu 2009 leiddi til þess að kaupendur á flutningsþjónustu annars staðar í Evrópu fóru að sýna mun meira aðhald og krefjast betri kjara. Flutningamagn fór minnkandi og fyrirtæki brugðust við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Með þessu jókst samkeppni og er því lýst í fundargerðunum að nauðsynlegt hafi verið að lækka verð til þess að missa ekki mikilvæga viðskiptavini úr viðskiptum.

4216. Lýsingin á aðstæðum og rekstri Samskipa á Íslandi í fundargerðunum dregur sem fyrr segir fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum eins mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu (og þar með mikilli minnkun í innflutningi) er í fundargerðunum greint frá afar góðum tíðindum frá Íslandi (*„extremely good results from Iceland*"/ *„continous good results from Iceland*") og EBITDA umfram áætlanir.

4217. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint ein birtingarmynd hins ólögmæta samfellda samráðs Samskipa við Eimskip. Sökum þess gátu Samskip á Íslandi, á kreppu- og óvissutímum, lagt til grundvallar í upphafi árs 2009 að fyrirtækið myndi geta hækkað verð og bætt afkomu sína. Sýna framangreind gögn að markmiðið um að vernda og styrkja hlutverk Samskipa hf. sem *„cash cow*" fyrir Samskip Holding náði fram að ganga á þessum tíma, sbr. ekki síst fundargerðin frá apríl 2009 þar sem fram kemur að afar góð afkoma á Íslandi hafi aðallega leitt til þess að afkoma samstæðunnar í heild var á þeim tíma í samræmi við áætlun.

4218. Hér ber og að horfa til þess að á árinu 2009 var velta hjá Samskipum á Íslandi um 24% af heildarveltu samstæðunnar en sú starfsemi aflaði um 82% af EBITDA samstæðunnar, sbr. upplýsingar í fundargerð stjórnar Samskipa Holding af fundi 14. til 16. desember 2010.[2108] Sýnir þetta áframhaldandi árangur Samskipa hf. sem *„Cash Cow*", sbr. kafla 6.7.3. Hér ber að minna á að út frá sjónarhóli Samskipa var tilgangur *„Nýtt upphaf*" verkefnisins að tryggja þessa stöðu Samskipa hf.

4219. Fjallað er um athugasemdir Samskipa er varða framangreinda umfjöllun í kafla 25.39.2. Athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og hrófla ekki við niðurstöðu málsins.

10.6.4. Verðhækkun Samskipa og Eimskips í janúar 2009

4220. Í upphafi er rétt að vísa til þess að hér að framan hefur það verið rakið að í kjölfar þess að *„Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips hófst í júní 2008 hafi fyrirtækin ráðist í umfangsmiklar

[2107] Önnur lönd þar sem Samskip rak flutningastarfsemi.
[2108] Sbr. kafla 14.33.15.

verðhækkanir, sbr. m.a. kafla 10.1, 10.4 og 10.5.4. Við mat á verðhækkunum á árinu 2009 er nauðsynlegt hafa þessar hækkanir fyrirtækjanna og tengd gögn í huga.

4221. Eftirfarandi gögn Samskipa gefa stutt yfirlit yfir verulegar verðhækkanir Samskipa á árinu 2008 og sýna að óvissu um viðbrögð Eimskips hafði verið raskað með samráði fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun hér að framan um samtímagögnin:

- Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH frá 7. október 2008 var greint frá því að Samskip hefðu á árinu náð fram verulegum verðhækkunum („*massive increases*"). Var m.a. um að ræða gjaldskrárhækkun sem tók gildi 1. september 2008 og ný gjöld (stykkjagjald og karagjald) og aukna gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum (t.d. „*troða*" olíugjaldi á alla viðskiptavini). Sýna gögn málsins að tilteknir starfsmenn Samskipa höfðu áhyggjur af þeirri miklu hækkun sem tók gildi 1. september 2008.

- Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH frá 28. október 2008 kom m.a. þetta fram varðandi árið 2008:

  - *„verðhækkanir effective 1. sept og hækkanir á ýmsa samninga í október […]*

  - *verðhækkun á alcoa […]*

  - *Olíuverð á hraðri niðurleið og mun það hjálpa umtalsvert þegar magn minnkar, því við magnminnkun breytist baf úr því að vera jákvætt í neikvætt, þe framlegð.*"

- Í sama tölvupósti treysti (S)aðaleig-stjform-SH sér að gera ráð fyrir að verðhækkanir fyrir árið 2009 væru;

  „*komnar í gegn*".

- Þann 29. október 2008 birtust fréttir hér á landi þar sem greint var frá því að vegna efnahagsástandsins væri bæði verð á sjóflutningum og leiguverð á skipum á „*hraðleið niður*" á erlendum flutningamörkuðum. Var sagt frá því að fram hefði komið í erlendum fjölmiðlum að „*farmgjöld hafi aldrei lækkað jafn mikið áður.*" Gögn Samskipa sem tengjast þessu sýna að (S)aðaleig-stjform-SH taldi að Samskip væru í þeirri stöðu að komast upp með að lækka ekki verð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Þvert á móti var það skýr stefna hjá fyrirtækinu að hækka verð.

- Í skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH, sem fjallað var um á stjórnarfundi Samskipa Holding 4. nóvember 2008, kom þetta fram um verðhækkanir frá ágúst 2008:

  „Alcoa contract

  – *we are about to conclude an agreement with Alcoa on <u>considerably higher rates</u>*

  Rate increases

  – *we are achieving so to say <u>all rate increases</u> that were planned end august*"

- (S)aðaleig-stjform-SH sendi 11. nóvember 2008 tölvupóst til stjórnanda hjá Samskipum erlendis. Kom fram hjá (S)aðaleig-stjform-SH að efnahagsörðugleikarnir á þessum tíma myndu leiða til minni kostnaðar, aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningum annars staðar í Evrópu. Á Íslandi gaf hins vegar „*limited competition*" færi á verðhækkunum og margskonar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Samkvæmt (S)aðaleig-stjform-SH fól „íslenska leiðin" í sér að bregðast við áskorunum á markaði með samstarfi við keppinauta og verulegum verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum.

4222. Gögnin frá árinu 2008 sýna einnig að Samskip lögðu til grundvallar að ná fram ítrekuðum verðhækkunum á árinu 2009:

- Dagana 11. og 12. nóvember 2008 fengu (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl í hendur rekstraráætlanir landflutninga og innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009:
  - Í áætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2009 kom m.a. þetta fram:
    - Almennt verð yrði hækkað um 10% í febrúar og um 5% í ágúst 2009.
    - Verð á fiskflutningum hækki á árinu 2009 *„almennt á bilinu 15 – 20%*".
    - Óbreytt markaðshlutdeild yrði í landflutningum á árinu 2009.
  - Í áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 kom m.a. þetta fram:
    - *„Í áætlun fyrir árið 2009 er gert ráð fyrir að halda öllum núverandi viðskiptavinum […]*".
    - *„Gert er ráð fyrir að sjóflutningsgjöld hækki um 5% og þjónustugjöld innanlands um 8% 1. febrúar. Reiknað er með annarri hækkun á þjónustugjöldum innanlands sem og þjónustugjöldum í erlendum höfnum sem nemur 8,0% 1. júlí.*"
- Þann 6. desember 2008 var áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009 send til stjórnar Samskipa Holding. Í henni var m.a. þetta lagt til grundvallar varðandi árið 2009:
  - *„It is anticipated that Samskip will maintain similar market share […]*"
  - *Pricing:*
    - *General rate increases in Jan/Feb and July.*
    - *Number of new agreements on significantly higher rates (incl Alcoa)*
    - *New tarriffs/pricing policy*
    - *EBITDA is budgeted to increase from 875m ISK to 1.058m ISK.*"

4223. Ber í því sambandi að hafa í huga að m.a. samtímagögn frá Samskipum Holding sýna að samdráttur í flutningum sem stafaði af efnahagsörðugleikum á þessum tíma leiddi til verulegrar aukinnar verðsamkeppni milli skipafélaga í nágrannaríkjum. Í samræmi við þetta sýna framangreind gögn frá 11. og 12. nóvember og 6. desember 2008 að Samskip töldu á þeim tíma að fyrirtækið myndi á árinu 2009 geta ítrekað hækkað verð og á sama tíma halda sömu markaðshlutdeild og mikilvægum viðskiptavinum. Var þannig talið unnt að leggja til grundvallar að samkeppnislegt aðhald frá Eimskip myndi ekki koma í veg fyrir þessi áform Samskipa. Ástæða þessa var hið ólögmæta samráð við Eimskip.

4224. Líkt og Samskip hækkaði Eimskip verð ítrekað eftir upphaf *„Nýtt upphaf*" verkefnisins á árinu 2008, sbr. umfjöllun hér að framan:

- Í ágúst og september 2008 hækkaði fyrirtækið verð á landflutningum og gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Einnig vann fyrirtækið að aukinni gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum, ekki síst vegna olíugjalda.
- Þá hækkaði Eimskip þjónustugjöld vegna inn- og útflutnings þann 18. nóvember 2008.
- Síðar í nóvember 2008 ákvað Eimskip að breyta gjaldskrá fyrir sjóflutning milli Íslands og annarra Evrópulanda úr íslenskum krónum í evrur. Samkvæmt skjali (E)forstö-innfl frá 25. nóvember 2008 fól þessi „myntbreyting" í sér allt að 80% verðhækkun gagnvart viðskiptavinum í innflutningi.
- Um miðjan desember 2008 tóku m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl ákvörðun um að aftur skyldi hækka verð Eimskips verulega. Var starfsmönnum Eimskips þann 11. desember 2008 tilkynnt að ákveðið hefði verið að hækka verð í höfnum í Evrópu og að sú

verðhækkun tæki gildi 5. janúar 2009. Var um að ræða verulega verðhækkun og sýna gögn frá 12. desember 2008 að yfirmaður Samskipa í Danmörku taldi þessa verðhækkun *„gjörsamlega ótæka“*. Líkt og við verðhækkun Samskipa í september 2008 höfðu áhyggjur starfsmanna ekki þau áhrif að fallið yrði frá þessari verðhækkun Eimskips. (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-vöruþróun töldu sig enda á þessum tíma hafa vissu fyrir því að Samskip *„komi með að hækka líka í Janúar eins og við erum að gera“*, sbr. kafla 10.5.4 og 10.6.4.

4225. Í samræmi við framangreint hækkaði Eimskip þann 5. janúar 2009 þjónustugjöld í erlendum höfnum. Var um að ræða mikilvægar hafnir eins og í Rotterdam, Hamborg, Immingham og Árósum. Þessi verðhækkun þýddi m.a. það að íslenskir inn- og útflytjendur þurftu að greiða hærra verð fyrir þjónustu Eimskips. Var um að ræða umtalsverðar hækkanir. Svonefnd THC[2109] gjöld (lestun/losun) fyrir heilgáma hækkuðu að meðaltali um 30%. Afgreiðslugjöld hækkuðu að meðaltali um 7%, farmbréfagjöld að meðaltali um 9%, gjald vegna m.a. tollskjala fyrir útflutning frá Íslandi um 8,4% og vegna m.a. tollskjala fyrir innflutning til Íslands um tæplega 15%.[2110]

4226. Sem fyrr segir átti sér stað sama dag frekari hækkun hjá Eimskip. Í tölvupósti (E)forstö-vöruþróun 5. janúar 2009 kom þannig fram: *„Collection fee verður frá og með janúar 2009 innheimt í öllum lestunarhöfnum Eimskips. SAP reiknar gjaldið sjálfvirkt 10% á viðeigandi gjöld“.* Var viðskiptavinum ekki tilkynnt um þessa hækkun. Daginn eftir kom fram að landflutningar Eimskips hefðu tekið upp nýtt gjald, „stykkjavörugjald“, sem talið var gefa *„mun betur af sér en gjaldskrárhækkun.“*

4227. Nýtt ár 2009 byrjaði einnig með áframhaldandi áherslu (S)aðaleig-stjform-SH að hækka verð þrátt fyrir mikinn samdrátt í flutningsmagni. Þann 2. janúar 2009 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl þar sem sagði: *„er vert að kanna formúlu á bak við uppreikning á BAF nú þegar magn á flestum leiðum er og hefur minnkað verulega. Ég sé að deep sea línurnar eru í slíku þessa dagana – mjög rökrétt og eðlilegt.“* (S)frkvstj-millilandasv framsendir þennan tölvupóst til (S)forstö-flutnstj og sagði: *„Vinsamlegast hugleida thetta og raedum svo“*.[2111] Samskip virðast hafa talið magnsamdrátt í flutningum réttmætt tilefni til að endurmeta formúlu við útreikning á BAF. Af gögnum Samskipa má sjá að samdráttur í magni þýddi minni framlegð fyrir fyrirtækið af olíugjaldi, sbr. tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH til (S)stjórnarm-fjármstj 28. október 2008 sbr. kafla 10.4.2. Ummæli (S)aðaleig-stjform-SH í byrjun árs 2009 um að breyta formúlu olíugjaldsins lutu því að því að finna leiðir til að hækka BAF og þar með verð til viðskiptavinanna. Hér skal einnig rifja upp að Eimskip og Samskip höfðu stuttu áður hækkað BAF fyrir Norður-Ameríku flutninga í nóvember 2008 þegar Eimskip breytti formúlunni fyrir útreikningana á gjaldinu, en samráð fyrirtækjanna tók til þess að BAF gjald Samskipa vegna Norður-Ameríku flutninga var samræmt að fullu gjaldinu hjá Eimskip, sbr. kafla 10.4.4.

4228. Í ljósi þessa ályktar Samkeppniseftirlitið að umræða um formúlubreytingu Samskipa hafi tekið til útreikning BAF vegna Evrópu flutninga, þar sem Norður-Ameríku BAF hafði verið samræmt gjaldi Eimskips. Samtímagögn sýna ekki frekari vinnu við breytingu á formúlu Samskipa til útreiknings BAF. Hins vegar er ljóst að Samskip og Eimskip unnu að því að fá alla viðskiptavini til að greiða BAF og takmarka veitta afslætti af gjaldinu, sbr. umfjöllun um ólögmæt upplýsingaskipti fyrirtækjanna um efnið á fundi þeirra 4. desember 2008.

4229. Þann 7. janúar 2009 sendi (S)frkvstj-Safari, framkvæmdastjóri flutningsmiðlunarinnar Safari, tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Safari var dótturfélag Samskipa sem starfaði í Færeyjum.[2112] Hér

---

[2109] THC: Terminal Handling Charges.
[2110] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent þann 23.03.2015, fylgiskjal 3. *„Gjaldskrárbreytingar Eimskips 2006 – 2014“*.
[2111] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.546988. Svar […] sama dag kl. 12:25.
[2112] Í frétt sem birtist á mbl.is 11. apríl 2006 er greint frá þessu: *„SAMSKIP hafa skrifað undir viljayfirlýsingu um kaup á 50% hlut í færeysku flutningsmiðluninni Safari Transport. Kaupverðið fæst ekki gefið upp. Haft er eftir […], forstjóra Samskipa, í tilkynningu frá félaginu, að Safari Transport sé leiðandi flutningsmiðlun með sex starfsmenn. Viðskiptin séu liður í því að styrkja enn frekar markaðsstöðu Samskipa í Færeyjum og efla þjónustuna þar almennt. Samskip hófu siglingar að nýju til og frá Færeyjum fyrir um tveimur árum. Segir í tilkynningunni að mikill uppgangur hafi einkennt starfsemina og að stjórnendur Samskipa stefni að því að ná sömu markaðshlutdeild í Færeyjum og á Íslandi. Samskip hafa viðkomu í Færeyjum tvisvar í viku, í Þórshöfn og Klakksvík, á siglingaleiðinni milli Íslands, Bretlandseyja og*

ber að hafa í huga að auk Samskipa og Eimskips annaðist keppinauturinn BWS (Smyril Blue Water) siglingar milli m.a. Íslands og Færeyja. (S)frkvstj-Safari benti á að BWS hefði ítrekað lækkað olíugjald sitt og lýsti yfir áhyggjum af því að Samskip hefði ekki gert hið sama:

„Smyril Blue Water has once again decreased the fuel down to 11% and this is the 5th time since September 2008, while Samskip only has decreased their fuel once from 42% to 35%. […].

The customers hear about the highly reduced fuel everywhere, and it annoys them that Samskip doesn´t follows. We absolutely do not need to provoke our customers to use other companies rather than us."[2113]

4230. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-Safari annan tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH: *„Sorry to keep bothering you, but I really have to*.

Right after I sent you the last email yesterday, I received a new price from Samskip. But unfortunately it was a price increase and not a decrease. This time they have increased the freight towards us with 23,5%. […] It is my opinion that it is a very bad timing, to make a price increase at this moment, because every single businessman is very price conscious these days."

4231. (S)aðaleig-stjform-SH svaraði tölvupósti (S)frkvstj-Safari þann 22. janúar 2009. Taldi hann ekki ástæðu til að hafa áhyggjur af BAF gjaldi Samskipa og vísaði til gjaldtöku Eimskips í því sambandi:

„BAF

-we do follow the container services more, ie Eimskip, than RoRo, Smyril, and therefore adjust ourselves more to that market. Understand we are more or less in line on the baf with Eimskip."[2114]

4232. Fjallað er um athugasemdir Samskipa er varða atvik í desember 2008 og byrjun árs 2009 í kafla 39.2.

4233. Þann 5. janúar 2009 lagði (S)forstö-innfl1 fyrir undirmenn að hækka verð gagnvart ýmsum mikilvægum viðskiptavinum og gaf jafnframt þau fyrirmæli að *„lágmarksgjald*" ætti að hækka úr 16 þúsund krónum í rúmlega 31 þúsund krónur, sbr. umfjöllun hér framar í kafla þessum.

4234. Sem fyrr segir greindi (S)aðaleig-stjform-SH frá því á stjórnarfundi Samskipa Holding 12. janúar 2009 að Samskip hf. ætluðu á árinu 2009 að hækka verð og auka EBITDA fyrirtækisins verulega.

4235. Samskip héldu þann 15. janúar 2009 forstöðumannafund á Hótel Glymi. Á þessum fundi var tekið saman sérstakt sk. *„action – skjal*" eða verkefnalisti fyrir Samskip, sem fól í sér tillögur frá fundarmönnum um komandi verkefni eða áherslur Samskipa fyrir árið 2009. Gögn málsins sýna m.a. að annars vegar voru settar fram hugmyndir um verðhækkanir hjá Samskipum, verðhækkun 1. febrúar 2009 og ný gjöld á m.a. mikilvæga viðskiptavini. Hins vegar voru einnig settar fram hugmyndir frá starfsmönnum um aukna samkeppni gagnvart Eimskip (t.d. *„Tækifæri núna að keyra á viðskiptavini samkeppninnar*"). Sýna gögnin að eftir að (S)frkvstj-millilandasv fékk í hendur listann voru felld niður verkefni sem miðuðu að samkeppni við Eimskip, sbr. kafla 14.1.3. Hins vegar tilkynntu Samskip síðar í janúar 2009 um hækkun á verði.

4236. Þann 19. janúar 2009 fengu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl tölvupóst frá samstarfsmanni varðandi mögulega verðhækkun 1. febrúar 2009. (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og sagði að hann og (S)forstö-útfl væru sjálfir að skoða verðhækkun um mánaðamótin. Þeir ættu fund morguninn eftir til að ræða þetta við (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv.[2115]

---

meginlands Evrópu. Starfsmenn Samskipa í Færeyjum voru níu talsins en verða eftir þessi fyrirhuguðu kaup á Safari Transport orðnir 15." Morgunblaðið. *„Samskip kaupa helming í færeysku flutningafélagi*", dags. 11.04.2006. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1076718/.

[2113] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.549053.

[2114] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.556618.

[2115] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.842784.

4237. Hér ber að rifja upp að í byrjun nóvember 2008 sendi (S)forstö-útfl eftirfarandi tölvupóst til KL:

„Við munum ekki getað hækkað þjónustugjöld erlendis um áramótin, bara hér heima. ástæðan er sú að menn vilja halda samræmi milli innfl. og útfl. í þessum liðum erlendis og innfl. treystir sér ekki í hækkanir um áramót."

4238. Að kvöldi sama dags sendi (S)forstö-umb.erl tölvupóst til stjórnenda hjá Samskipum erlendis (afrit til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl). Heiti póstsins er *„Service charges 2009"* og var þar rætt um mögulegar hækkanir á þjónustugjöldum Samskipa erlendis: *„Our competitor did not follow suit with a rate increase of his service charges when we implemented one this autumn. Therefore our rates are today about 10% higher."*

[(S)forstö-innfl1] *and* [(S)forstö-útfl] *have been evaluating how to respond and they have come to the conclusion that we will not raise our service charges in the beginning of the year. We will increase our rates from 1.7.2009 of 5%."*

4239. Samkvæmt framangreindu höfðu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl komist að sameiginlegri niðurstöðu í byrjun nóvember 2008 um að Samskip myndu ekki hækka þjónustugjöld í upphafi ársins 2009 þar sem Eimskip hafði ekki „elt" hækkun Samskipa á þjónustugjöldum haustið 2008. Engu að síður hækkuðu Samskip umrædd gjöld 1. febrúar 2009, sbr. nánar hér á eftir. Í millitíðinni höfðu a.m.k. (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl átt í ítrekuðum samskiptum við lykilstjórnendur Eimskips. Samtímagögn sýna því hvernig samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna drógu úr æskilegri óvissu um markaðsaðgerðir þeirra og gerðu þeim kleift að hækka verð umtalsvert án óvissu um samkeppnisleg viðbrögð keppinautarins.

4240. Eftir fund (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv þann 20. janúar 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstö-útfl síðar sama dag. Meðfylgjandi honum var excel-skjalið *„Hækkanir 1. feb 2009"*. Í því kemur m.a. fram:

				Hækkun	8%		
	Samskip	**Eimskip**	**Munur**		**Samskip**	**Munur**	
Uppskipun							
tonn	3.663	3.505	4,5%		7.326	109,0%	
cbm	1.867	1.782	4,8%		3.734	109,5%	
lágmark	2.936	2.750	6,8%		5.872	113,5%	
20ft	52.046	50.640	2,8%		89.000	75,8%	36.954
40ft	90.514	87.130	3,9%	77.050	89.000	2,1%	89.000
40ftHC	100.958	97.182	3,9%		89.000	-8,4%	
Afgreiðslugjöld							
LCL	1.079	977	10,4%		1.165	19,3%	ATH
FCL	2.258	2.106	7,2%		2.439	15,8%	
Öryggisgjald							
tonn	3,0	2,7	11,1%		3,2	20,0%	
cbm	1,3	1,3	0,0%		1,4	8,0%	
20ft	39,1	20,0	95,5%		42,2	111,1%	
40ft	39,1	40,0	-2,3%		42,2	5,6%	
Staðsetningargjald							
tonn	13,7	15,0	-8,7%		14,8	-1,4%	
cbm	4,6	5,0	-8,0%		5,0	-0,6%	
20ft	85,4	93,0	-8,2%		92,2	-0,8%	
40ft	170,9	187,0	-8,6%		184,6	-1,3%	

4241. Skjalið sýnir samanburð á ýmsum þjónustugjöldum Eimskips og Samskipa og áhrif 8% og allt að 100% verðhækkunar Samskipa. Vekur eftirtekt að þrátt fyrir að verð Samskipa í ýmsum liðum væri þegar talsvert hærra en verð Eimskips var fyrirtækið samt sem áður með það til skoðunar að hækka verð sitt enn frekar. Eins og kemur fram í skjalinu hefði þá orðið mjög mikill verðmunur milli fyrirtækjanna í veitingu tiltekinnar þjónustu. Þrátt fyrir þetta tilkynntu Samskip þann 23. janúar 2009 um 8% hækkun á flestum þjónustugjöldum en um 24% hækkun á útskipun fyrir 20 feta gáma.

4242. Samtímagögn sýna að 21. janúar 2009 hittust (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl á fundi hjá hagsmunasamtökum.[2116] Sama dag átti (S)forstö-innfl1 einnig í samskiptum við (E)forstö-innfl , annað hvort í síma eða á fundi, þ.e. daginn eftir að lykilstjórnendur Samskipa funduðu til að ræða verðhækkun, sbr. framangreint. Þetta kemur fram í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv daginn eftir þar sem segir að (S)forstö-innfl1 hafi *„heyrt í"* (E)forstö-innfl vegna þess liðar í *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem sneri að samstarfi í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku.[2117]

4243. Sama dag, 22. janúar 2009, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst og tilkynnti samstarfsmanni sínum að verð yrði hækkað um mánaðamótin og að hann þyrfti að senda út tilkynningu þar að lútandi daginn eftir.[2118] Daginn eftir, 23. janúar 2009, sendu Samskip eftirfarandi tilkynningu til viðskiptavina sinna:

„Frá og með sunnudeginum 1. febrúar nk. mun þjónustugjaldskrá Samskipa almennt hækka um 8% og sjóflutningsgjaldskrá mun hækka um 5%.

Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta auknum rekstrarkostnaði og kostnaðarhækkunum.

Þjónustugjaldskráin er aðgengileg á vefsíðu Samskipa og nú er einnig hægt að nálgast gámaleigugjaldskrár þar."[2119]

4244. Í málinu liggur fyrir að verð Samskipa á sjófrakt til Norður-Ameríku hækkaði einnig um 5% en sú hækkun tók gildi mánuði seinna eða 1. mars 2009. Árétta ber að sjófrakt var í erlendri mynt og kom þessi hækkun ofan á 16% hækkun á sjófrakt í Norður-Ameríku flutningum frá september 2008.[2120]

4245. Lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips höfðu átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þeirrar hækkunar Samskip sem tók gildi 1. febrúar 2009, sbr. m.a. fundinn 7. janúar 2009. Auk umræðu um a.m.k. *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem tók til sjóflutninga voru samskiptin til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og raska æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til þess skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli Samskipa og Eimskip í sjóflutningum. Skiptir hér og miklu að í samtímagögnum kemur ekki fram að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-innanl eða (S)aðaleig-stjform-SH hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessara verðhækkunar sjóflutningsþjónustu í byrjun janúar 2009. Engu breytti þó stjórnandi hjá fyrirtækinu og viðskiptavinir væru mjög ósáttir, sbr. umfjöllun í næsta undirkafla. Til viðbótar kemur hvergi í samtímagögnum að (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Samskip stigu fram með þessa miklu hækkun.

4246. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir Samskip að hækka verð verulega í byrjun febrúar 2009. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 til janúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um það í næsta kafla.

[2116] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Samgonguhopur-SA-fundargerd-21-01-2009.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.328334.
[2117] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.712079.
[2118] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.711999.
[2119] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.845062.
[2120] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.714997.

4247. Fjallað er um athugasemdir Samskipa er varða framangreind atvik í köflum 25.39.2 og 26.2. Athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og hrófla ekki við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins.

10.6.5. Undrun og óánægja vegna verðhækkana Eimskips og Samskipa

4248. Í kafla 10.4.5 er fjallað um tölvupóst sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)frkvstj-MCL 11. nóvember 2008. Samkvæmt framansögðu gaf *„limited competition"* hér á landi færi á verðhækkunum og margskonar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. „Íslenska leiðin" fól í sér að bregðast við áskorunum á markaði með samstarfi við keppinauta og verulegum verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum.

4249. Segja má að tölvupóstur sem (S)frkvstj-N-Am framsendi 6. janúar 2009 til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv staðfesti umræddra lýsingu (S)aðaleig-stjform-SH á því að sökum skertrar samkeppni hér á landi væri unnt að hækka verð og taka upp margskonar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum skipafélaganna. Tölvupósturinn, sem (S)frkvstj-N-Am framsendi, var frá framkvæmdastjóra Félags íslenskra stórkaupmanna (FÍS) til félagsmanna. Í honum sagði:

„Við boðum ykkur hér með á annan félagsfund og nú með [(E)frkvstj-EimÍsl]*, forstjóra Eimskips á Íslandi. Skipafélögin hafa fengið mikla krítik á sig að undanförnu, reikningar frá þeim þykja flóknir, svo ekki sé meira sagt og þið hafið þurft að leggja mikla vinnu í það að yfirfara þá, þau hafa verið með alls konar gjöld eins og „staðsetningargjald" sem að okkur finnst að geti ekki átt við lengur, mörgum fannst þau hafa verið með óeðlilegt gengi og gengisálag í haust þegar „allt hrundi" og svo mætti lengi telja.*

[(E)frkvstj-EimÍsl] *kemur væntanlega til með að útskýra fyrir okkur uppbyggingu á reikningum Eimskips sem og skýra okkur frá rekstri félagsins og framtíð þess - en það hlýtur að vera stórmál fyrir okkur að það ríki samkeppni á flutningamarkaðinum."*[2121]

4250. Samkvæmt framansögðu höfðu Eimskip og Samskip tilkynnt viðskiptavinum um verðhækkanir í janúar 2009. Vakti þetta bæði undrun og óánægju viðskiptavina. Bentu viðskiptavinir á m.a. lækkandi olíuverð, laun hefðu lækkað og gengisþróun kallaði ekki á hækkun. Einnig var bent á að erlendis hefði flutningaverð lækkað vegna minnkandi eftirspurnar. Jafnvel stjórnandi hjá Samskipum sá engin rök fyrir verðhækkun á þessum tíma. Skal þessu lýst nánar.

4251. Fyrirtækið Northcoast Seafood í Grimsby í Bretlandi sendi tölvupóst 8. janúar 2009 til (E)forstö-útfl og mótmælti verðhækkun Eimskips: *„I was contacted by (E)starfsm in your Immingham office whom tells me that the current rates that I have – attached are to go up for this year, we have already shipped one container. I have discussed this with* [starfsmaður Northcoast] *and we can not see how you can justify putting up prices as oil has in fact gone down significantly over the coming months."*[2122]

4252. Einn stærsti viðskiptavinur Eimskips, Ölgerðin Egill Skallagrímsson (ÖES), brást einnig illa við verðhækkun Eimskips. Í tölvupósti ÖES til viðskiptastjóra hjá Eimskip, (E)viðskstj3, sagði:

„Ég veit ekki hvernig ykkur dettur þetta í hug.

Ég samþyk[k]*i allar hækkanir sem eru undir 5% og þær sem eru yfir 5% hækka ekki meira en 5%.*

Þið voruð með gríðarlegar hækkanir á þessum gjöldum fyrir nokkrum árum og það var þá sem við settum þetta þak inn í samninginn. Þá voru rökin að þetta væri leiðrétting á verðum þar sem þið voruð að reikna þetta aftur og nú ætti kostnaðurinn að bera sig og væri rétt reiknaður. Hvað er í gangi núna skil ég engan vegin og er ekki í takt við neitt sem er að gerast hjá öðrum skipafélögum í þessum höfnum."[2123]

[2121] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.706235.
[2122] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.307669.
[2123] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.475814.

4253. Daginn eftir sendi (E)viðskstj3 tölvupóst til (E)forstö-vöruþróun og (E)starfsm-innfl og fjallaði um þessa verðhækkun gagnvart ÖES. Meðfylgjandi tölvupóstinum var excel skjal þar sem verð Eimskips og Samskipa í höfnum í m.a. Immingham, Rotterdam, Hamborg og Árósum var borið saman: *„Ykkur til upplýsinga tók ég saman FCL verð EI vs Samskip og hvaða áhrif hún hefur á Ölgerðina (gróflega).* [(E)starfsm-innfl] *láttu mig endilega vita ef þessi verð eru ekki rétt m.v. það sem þú hefur.*" (E)viðskstj3 framsendi þennan tölvupóst síðar sama dag til (E)frkvstj-flutnkerf og hann svaraði um kvöldið:

„Þetta er mikil hækkun 27% að meðaltali, hvað segja þeir er búið að kynna þessar hækkanir fyrir þeim???"

4254. (E)viðskstj3 svaraði tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf um hæl: *„Já vandamálið er að í samningi þeirra stendur að þeir taki ekki meir en 5% heildarhækkun á þjónustugjöldum erlendis. Þeir hafa þegar sagt að þeir samþykkja þetta ekki, sjáum til hvernig málið endar en við ætlum að standa fast á að þeir taki þessar hækkanir eins og aðrir*."[2124]

4255. Telur Samkeppniseftirlitið að samfellt samráð Samskipa og Eimskips hafi gert fyrirtækjunum kleift að grípa til þessara verðhækkana. Sökum þess að fyrirtækin gerðu ekki ráð fyrir samkeppni um mikilvæga viðskiptavini taldi Eimskip sér fært að *„standa fast*" á umræddri hækkun gagnvart ÖES. Hið sama skýrir þá ákvörðun Samskipa að treysta sér til þess að hækka verð það mikið að það gat þýtt yfir 100% hærra verð en hjá Eimskip fyrir tiltekna þjónustu.

4256. Ber og að hafa í huga að ÖES er öflugt fyrirtæki sem hafði ávallt þann valkost að snúa sér til Samskipa. Eins og lýst verður hér á eftir ákvað ÖES síðar á árinu að bjóða út alla flutninga sína. Voru atvik í tengslum við það útboð liður í háttsemi Samskipa sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga samningsins, sbr. kafla 14.3. Þá ber hér að hafa í huga ýmis gögn Samskipa frá árinu 2009, sbr. kafla 14.1 – 14.18. Þar er byggt á samskonar viðhorfi og í tölvupósti (E)viðskstj3, þ.e. að Samskip væru í þeirri stöðu að geta hækkað verð gagnvart þeim *„stóru*", sbr. kafla 14.9.4 og 14.20.3. Var það samráð Samskipa og Eimskips um að keppa ekki um stærri viðskiptavini hvors annars og áhrif af aðgerðum þeirra árið 2008 sem sköpuðu þetta viðhorf og sterka stöðu þeirra gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Í fyrrnefndri tilkynningu frá Samskipum um verðhækkun, sem send var 23. janúar 2009, var viðskiptavinum bent á að snúa sér til (S)forstö-innfl1 eða (S)forstö-útfl ef þeir óskuðu nánari upplýsinga um verðhækkunina. Gögnin sýna að þetta nýttu sér ýmis fyrirtæki sem voru í viðskiptum við Samskip. Rétt er að tiltaka nokkur tilvik í dæmaskyni:

- Í tölvupósti frá Formaco sagði: *„Ég mótmæli þessu algerlega. Þessar hækkanir eiga engan rétta á sér. Olía hefur lækkað. Vinnuafl hefur lækkað miðað við gengi og svo mætti lengi telja. Ef þið ætlið að halda þessu til streytu [svo] þá er mínum samningi sjálf sagt upp.*"[2125]
- Í tölvupósti frá Ísafold sagði: *„Það væri gott að fá rökin fyrir þessum hækkunum. Ég samþykki ekki þessa hækkun nema hún sé rökstudd. Ekki eru laun að hækka, olíuverð o.þ.a.l smurolía osfr eru að lækka, flutningsfélög um allan heim að lækka verð vegna þess að flutningur er að minnka.*"[2126]
- Í tölvupósti frá Kötlu sagði: *„Við teljum að þessar hækkanir séu öfugt við væntingar okkar þ.e. við núverandi þjóðfélagsaðstæður að gjaldskrá ætti að lækka en ekki hækka vísast þar m.a. til lækkandi kaupgjalds. I ljósi þess viljum við segja upp samningi okkar við Samskip þar sem þessi hækkun gerir okkur ósamkeppnishæf.*"[2127]
- Í tölvupósti frá Heklu sagði: *„Minni á samninginn okkar þar sem hækkanir eru samningsbundnar og taka ekki svona geðþótta hækkunum. Bið ykkur um að sjá til þess að þetta fari ekki ofan á*

[2124] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.45900.
[2125] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.712824.
[2126] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.712836.
[2127] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.712955.

okkar háu taxta." Krafðist Hekla einnig að svonefnt staðsetningargjald yrði fellt niður þar sem það væri óeðlilegt.[2128]

- Í tölvupósti frá Garra sagði: *„Ég get ekki séð hvaða kostnaðarbreytingar er um að ræða sem gefa kost á hækkunum af ykkar hálfu núna. Þvert á móti hefði ég haldið að stórir kostnaðarliðir í ykkar verðmyndun hafi lagast töluvert þannig að hægt væri, í það minnsta að halda áfram óbreyttu verðlagi?? Ég óska eftir frekari rökstuðningi.*"[2129]
- Í tölvupósti frá Icemar sagði: *„Er ekki olía og laun að lækka ????*".[2130]
- Í tölvupósti frá fyrirtækinu Marcel Baey sagði: *„Ja er tad vegna oliuverds? Sem tetta haekkar nuna. Tid erud nu meiri vitringarnir!!*"[2131]
- Í tölvupósti frá Ögurvík sagði: *„Nú þegar ég stend frammi fyrir lægri tekjum þá hækkið þið á mig, við þurfum að ræða þessi mál.*"[2132]

4257. (S)forstö-innfl1 svaraði hluta umræddra tölvupósta. Benti hann á að það væru *„ýmsar ástæður fyrir þessari gjaldskrárhækkun, en eins og allir vita hefur rekstrarumhverfi fyrirtækja gjörbreyst og kostnaður hækkað til muna. Með þessum hækkunum erum við að reyna að bregðast við þessum breyttu aðstæðum. Rekstrar- og fjármögnunarkostnaður véla og tækja, leigukostnaður húsnæðis hefur m.a. hækkað í beinu sambandi við veikingu íslensku krónunnar.*"[2133] Hann hafnaði því að fella niður umrætt staðsetningargjald en lýsti sig reiðubúinn til viðræðna við viðskiptavini sem sögðu hækkunina gera þá ósamkeppnishæfa.

4258. Þá skal vakin athygli á því að hækkun Samskipa vakti ekki aðeins undrun og óánægju hjá viðskiptavinum heldur einnig hjá stjórnanda hjá fyrirtækinu. Yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am, brást við tilkynningu frá höfuðstöðvunum á Íslandi um verðhækkun með því að senda (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 tölvupóst. Í honum sagði m.a.:

„Má til með að leggja orð í belg þar sem þessi tilkynning kom mér á óvart.

Hver er ástæðan fyrir þessari hækkun? Jú hækkun á einingakostnaði vegna minnkandi flutninga sem stafa af heimskreppu, ýmynda [svo] *ég mér. Hvernig lögum við það? Sennilega með því að skera niður kostnað og ekki síst að auka magnið aftur. Hvernig skerum við niður kostnað? Þið vitið allt um það. Hvernig aukum við magnið ? Með því að sækja á örfa* [svo] *markaðinn. Hvernig sækjum við á markaðinn? Þið vitið allt um það. Hvernig örfum við markaðinn? Með hækkun flutningstaxta?, varla, allavega virkar það ekki sannfærandi, er það?*

Mér þætti því afskaplega vænt um að heyra hver ástæðan er. Ég lít svo á að umhverfið sé svo langt frá því að kallast normal, þeir tímar þegar hækkanir voru sendar út reglulega eins og um áskrift væri að ræða eru bara ekki til staðar.

Nú finnst mér að Samskip eigi að nota tækifærið og tilkynna verðstöðvun t.d. út árið og í sumum tilfellum boða lækkanir. Við viljum láta líta á okkur sem leiðandi fyrirtæki á flutningamarkaðinum og ekki síst ábyrgan þáttakand [svo] *við að endureisa efnahaga* [svo] *þjóðarinnar sem nú er ein rjúkandi rúst. Okkar viðskiptavinir berjast í bökkum og þurfa á okkur að halda, þegar framlíða stundir og við höfum komist yfir það versta eftir 1 eða 2 ár munum við uppskera ríkulegan ávöxt um komandi ár.*"[2134]

[2128] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.557893.
[2129] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.713842.
[2130] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.845052.
[2131] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.845324.
[2132] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.845521.
[2133] Sjá t.d. afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.714191.
[2134] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.715308.

4259. (S)frkvstj-N-Am ítrekaði þessa afstöðu sína með eftirfarandi hætti í tölvupósti til (S)aðaleig-stjform-SH í byrjun febrúar 2009:

„Svo vil ég aðeins ýtreka [svo] *andstöðu mín*[a] *gagnvart fyrirhugaðri hækkun flutningstaxta en mér finnst hún algjörlega út í hött á þessum tíma. Gerið bara eins og ég, lækkið kostnað og aukið magnið, meðal sem virkar rosalega vel*."[2135]

4260. Hér að framan var lýst stjórnarfundargerðum Samskipa Holding. Þar kemur fram að flutningafyrirtæki á t.d. Írlandi og Bretlandi hefðu brugðist við erfiðu umhverfi og minnkandi eftirspurn og flutningamagni með aukinni samkeppni og lægra verði. Er ljóst að (S)frkvstj-N-Am var undrandi yfir því að Samskip skyldu ekki grípa til slíkra aðgerða til þess að örva markaðinn og standa með sínum viðskiptavinum. Framangreind gögn sýna að ýmsir viðskiptavinir fyrirtækjanna hafi ekki séð nein málefnaleg rök fyrir þeim hækkunum sem Eimskip og Samskip gripu til í janúar 2009. Hið sama á við um (S)frkvstj-N-Am hjá Samskipum. Einnig ber að minna á undrun (E)frkvstj-Dk yfirmanns Eimskips í Danmörku yfir ákvörðun um verðhækkun fyrirtækisins í janúar 2009, sbr. umfjöllun um tölvupóst (E)frkvstj-Dk, dags. 12. desember 2008 í kafla 10.5.4.

4261. Samtímagögn sýna hins vegar ekki fram á að (S)aðaleig-stjform-SH og Samskip hafi látið *„verkin tala"* og lagt áherslu á að ná í ný viðskipti, a.m.k. ekki stóra viðskiptavini. Þá er rétt að árétta að í eðlilegu samkeppnisumhverfi fer ekki saman að hækka verð á sama tíma og ætlunin er að ná í nýja viðskiptavini.

4262. Einnig er hér vísað til tölvupósts frá (E)deildstj-útfl1 til (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-útfl frá 10. mars 2009. Samkvæmt honum hafði mikilvægur viðskiptavinur Eimskips í útflutningi, Brim, leitaði til Eimskips og fullyrt að verð Eimskips væri hærra en verð Samskipa í tilgreindum þáttum. Hefði Brim m.a. staðhæft að THC gjöld Eimskips væru hærri en sömu gjöld Samskipa. Þessu svaraði (E)forstö-útfl í tölvupósti síðar sama dag til (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-EimÍsl:

„Ein af ástæðunum fyrir því að við lyftum okkar THC gjöldum nokkuð ákveðið um síðustu áramót var tvenns konar, annars vegar að jafna framlegð milli hafna og að nálgast THC Samskipa sem við þóttum nokkuð langt frá. Á sama tíma var sagt að Samskip stæði á sínu THC það virðist vera fjarri lagi núna og þeir að semja niður á þennan þjónustuþátt ... ???".[2136]

4263. Samkvæmt þessu bjó Eimskip yfir upplýsingum um að Samskip reyndu að halda uppi THC gjöldum og á sama tíma hækkaði Eimskip THC gjöld sín verulega. Í ljósi þessa komu framangreindar staðhæfingar Brims um að Samskip væru að *„semja niður"* THC gjald (E)forstö-útfl mjög á óvart.

10.7. Framgangur annarra verkþátta í *„Nýtt upphaf"* verkefninu

10.7.1. Skipaafgreiðsla

4264. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður að því hvort Eimskip og Samskip hefðu átt í viðræðum um sameiginlegan rekstur skipaafgreiðslu. (E)forstj svaraði því neitandi.[2137] Er neitun (E)forstj er í ósamræmi við samtímagögn.

4265. Samtímagögn sýna að hugmyndir um víðtækt samstarf Eimskips og Samskipa á sviði skipaafgreiðslu (e. *„steevedoring"*) höfðu komið fram fyrir árið 2008, sbr. kafla 5.12. Á glærum (E)frkvstj-innanl frá árinu 2003 er fjallað um að sameina gámahafnir Eimskips og Samskipa í Sundahöfn, en vinnuheitið á því verkefni var *„ISCO-The Icelandic Stevedoring* Company". Þessar samstarfshugmyndir fengu aftur á móti ekki undirtektir hjá Samskipum á þeim tíma. Samtímagögn Eimskips sýna jafnframt að horft var til samstarfs við Samskip um skipaafgreiðslu í Vestmannaeyjum á árinu 2006.

[2135] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.562659.
[2136] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.140374.
[2137] Endurrit af skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 134.

4266. Í áðurnefndum kafla 5.12 er því lýst að frá a.m.k. nóvember 2007 höfðu Eimskip og Samskip með sér ólögmætt samstarfs í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði þar sem Eimskip sinnti hafnarþjónustu fyrir Samskip (lestun og losun á vörum). Sá Eimskip þannig m.a. um að lesta það ál sem Samskip fluttu fyrir Alcoa til Rotterdam en Eimskip hóf jafnframt að afgreiða skip með annan vöruflutning fyrir Samskip (þ.e. annan en fyrir Alcoa). Var þetta samráð þannig fyrir hendi í júní 2008.

4267. Í byrjun júní 2008 var því fyrir hendi samstarf Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu. Í upphafi glærukynningarinnar sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir kom fram að ákveðið hafi verið að *„að meta hagkvæmni eftirfarandi verkefna með því að auka samstarf á milli Samskip og Eimskip*

1. Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu

[…]"

4268. Í kafla 7.5.4 er gerð grein fyrir því að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hafi tekið til þess að Samskip og Eimskip myndu kanna *„hagkvæmni þess að reka eitt skipaafgreiðslufyrirtæki sem myndi þjónusta bæði félögin*". Verkefnið hafi jafnframt tekið til upplýsingaskipta um viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Hafi Eimskip og Samskip átt að greina og bera saman kostnaðaruppbyggingu af þessari starfsemi. Einnig hafi átt að greina núverandi framleiðslu og álagsdreifingu og ákveða hversu langt ætti að ganga í samstarfi um skipaafgreiðslu. Samkvæmt glærukynningu um *„Verkefnið Nýtt upphaf*" hafi átt að skoða eftirfarandi atriði tengd mögulegu auknu samstarfi í skipaafgreiðslu:

- *„Skipulagsmál*
  - *Lóðamál*
  - *Faxaflóahafnir*"

4269. Líkt og með aðra verkþætti í *„Nýtt upphaf*" verkefninu hafi verið hafinn undirbúningur mögulegs aukins samstarfs milli Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu.

4270. Í glærukynningunni vegna *„Nýtt upphaf*" verkefnisins var vísað til Faxaflóahafna. Önnur gögn málsins gefna til kynna að Faxaflóahafnir hafi haft ákveðna milligöngu í tengslum við mögulegt aukið samstarf Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu.

4271. Í þessu sambandi ber að líta til þess að 1. apríl og 3. júní 2008 funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S með Faxaflóahöfnum.[2138] Síðari fundurinn, 3. júní 2008, átti sér stað þremur dögum áður en (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH áttu fund með (E)stjform og (E)forstj þann 6. júní 2008. Tveimur sólarhringum eftir þann fund voru í tölvugögnum (E)frkvstj-alþjsv *„Nýtt upphaf*" glærurnar, þ. á m. fyrrnefndar glærur um sameiginlega skipaafgreiðslu Samskipa og Eimskips.

4272. Í mgr. 606-607 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um þessa fundi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S með Faxaflóahöfnum 1. apríl og 3. júní 2008. Segja Samskip að Samkeppniseftirlitið telji það vekja *„sérstaka athygli að síðari fundurinn hafi farið fram aðeins þremur dögum áður en fundurinn var haldinn með (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv 6. júní 2008. Vísar stofnunin í því sambandi til þess að til skoðunar hafi verið hjá æðstu stjórnendum Samskipa að „hefja umfangsmikið samstarf*" *við Eimskip og þar hafi (S)aðaleig-stjform-SH haft ríka aðkomu. Þessar tilhæfulausu ávirðingar eru rangar að öllu leyti. Í fyrsta lagi liggur fyrir að engar slíkar áætlanir um víðtækt samstarf við Eimskip voru til staðar innan Samskipa. Þá liggur fyrir að aðkoma (S)aðaleig-stjform-SH að samskiptum við fulltrúa Eimskips var bundin við áhuga á kaupum á tilteknum eignum Eimskips, eins og áður hefur verið rakið*." Þá vísa Samskip til verkefnabókar hafnarstjóra Faxaflóahafna en þar komi fram að (S)aðaleig-stjform-SH og

[2138] Afhent skjal frá Faxaflóahöfnum 29.12.2016. *„Fskj. A. Fundir með hafnarstjóra Faxaflóahafna sf með fulltrúum Eimskips og Samskipa árin 2008-2013*", bls. 1-2.

(S)stjform-S hafi mætt *„til funda af allt öðru tilefni. Þeir voru í stjórn HB Granda og lutu að aðstöðu þess fyrirtækis í Reykjavíkurhöfn. Þetta má sjá af tilvísun til HB Granda fyrir aftan nöfn þeirra í verkefnabókinni, auk þess sem hafnarstjórinn greindi sérstaklega frá þessu í minnisblaði til Samkeppniseftirlitsins. Þá er ennfremur ljóst að engir fulltrúar Eimskips voru mættir til þessara funda. Þrátt fyrir þetta telur Samkeppniseftirlitið rétt að tengja umrædda fundi við fjarstæðukenndar kenningar um allsherjarsamráð við Eimskip. Að mati Samskipa eru þessi vinnubrögð Samkeppniseftirlitsins, og þessar tilhæfulausu ávirðingar, afar ámælisverð."*

4273. Framangreind umfjöllun Samskipa er að verulegu leyti í ósamræmi við samtímagögn. Samkeppniseftirlitið vísar hér fyrst til umfjöllunar í kafla 6.7 í heild sinni um samtímagögn frá fyrrihluta ársins 2008. Sýna þau ríka aðkomu (S)aðaleig-stjform-SH að undirbúningi að aukna samstarfi við Eimskip. Einnig sýna gögnin aðkomu (S)stjform-S en hann var framkvæmdastjóri Kjalar, fjárfestingarfélags (S)aðaleig-stjform-SH, stjórnarformaður Samskipa hf. og sat í stjórn Samskipa Holding. Er rétt að hafa hér í huga t.d. skýrslu Eglu sem (S)stjform-S fékk senda 12. maí 2008. Egla var dótturfélag Kjalars og var skýrslan unnin að beiðni (S)aðaleig-stjform-SH. Í henni er lýst miklum ábata af samstarfi við Eimskip, sbr. kafla 6.7.5. Klukkan 22:52 þann 5. júní 2008, þ.e. kvöldið fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip, sendi (S)stjform-S tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og hófst hann með þessum hætti: *„Varðandi viðræður við Eimskip […]"*, sbr. kafla 7.2.1.2. Fundur (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 6. júní 2008 var haldinn á starfsstöð Kjalars. Þegar (S)aðaleig-stjform-SH hitti Eimskip aftur 25. júlí 2008 var sá fundur einnig haldinn á starfsstöð Kjalars. Þegar fundinum með Eimskip lauk fundaði (S)stjform-S með (S)aðaleig-stjform-SH og samkvæmt dagbók (S)stjform-S var efni fundarins þetta: *„Fundur með* [(S)aðaleig-stjform-SH] *vegna New Beginning"*, sbr. kafla 8.13.2.

4274. Ekki kemur fram í þeim gögnum sem Samkeppniseftirlitið hefur undir höndum að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH hafi fundað með (E)frkvstj-alþjsv 6. júní 2008. Gögnin sýna að (E)stjform og (E)forstj sátu þann fund af hálfu Eimskips, sbr. kafla 7.2.2. Ekki er því ljóst af hverju Samskip halda því fram í mgr. 606 í athugasemdum við AI að (E)frkvstj-alþjsv hafi setið fundinn. Fyrir liggur hins vegar að:

- (E)frkvstj-alþjsv vistaði *„Nýtt upphaf"* glærukynninguna sunnudaginn 8. júní 2008, sbr. kafla 7.3.
- (E)frkvstj-alþjsv sat í *„Nýtt upphaf"* vinnuhópnum, sbr. kafla 7.3.
- (E)frkvstj-alþjsv fundaði með (S)frkvstj-MCL 23. júní 2008 og ræddi verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu, sbr. kafla 8.2.3.
- (E)frkvstj-alþjsv átti í samskiptum við (S)forstj-frystig vegna verkþátta í *Nýtt upphaf"* verkefninu, sbr. kafla 8.2.3.
- (E)frkvstj-alþjsv upplýsti í skýrslutöku hjá lögreglu að hann hefði rætt verkefnin sem fram koma á *„Nýtt upphaf"* glærukynningu á fundi sem hann og (E)forstj áttu á árinu 2008 í höfuðstöðvum Samskipa með (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj. Hefði á fundinum m.a. verið rætt um umfangsmikið samstarf í skipaafgreiðslu með því að það yrði bara eitt *„sameiginlegt skipaafgreiðslu fyrirtæki"* á Íslandi sem myndi annast slíka þjónustu. (E)frkvstj-alþjsv taldi að fundurinn hefði verið haldinn um haustið 2008 en var ekki viss, sbr. kafla 7.3.6.2.3. Er a.m.k. ljóst að fundurinn var haldinn eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008.

4275. Þá er það rangt hjá Samskipum *„að aðkoma (S)aðaleig-stjform-SH að samskiptum við fulltrúa Eimskips [hafi verið] bundin við áhuga á kaupum á tilteknum eignum Eimskips"*. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 7.3 um samtímagögn og til umfjöllunar í kafla 25.5 og áfram um sjónarmið Samskipa sem þessu tengjast.

4276. Það er hins vegar rétt hjá Samskipum að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S sátu í stjórn HB Granda á árinu 2008 og vel má vera að viðræður þeirra við hafnarstjórann hafi tekið til aðstöðu þess

fyrirtækis í Reykjavíkurhöfn. Samskip leggja hins vegar ekki fram nein gögn sem sýna efni þessara viðræðna. Þar að auki höfðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S tækifæri til að búa í haginn fyrir aðkomu hafnastjórans að viðræðum um mögulegt samstarf Samskipa og Eimskips um skipaafgreiðslu í Reykjavík. Gerði glærukynningin sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 efnislega ráð fyrir aðkomu Faxaflóahafna að þessu leyti vegna skipulags- og lóðarmála. Óþarfi er hins vegar slá neinu föstu um viðræður (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S við hafnarstjórann þar sem önnur gögn um *„Nýtt upphaf"* verkefnið og aðdraganda þess gefa saman glöggva mynd af atvikum málsins.

4277. Eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst sýna gögn málsins að (S)aðaleig-stjform-SH hafi borið ábyrgð á þessum verkþætti hjá Samskipum. Sem fyrr segir greindi (E)frkvstj-alþjsv lögreglu frá því að hann og (E)forstj hefðu rætt þennan verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins við m.a. (S)aðaleig-stjform-SH. Þá sýna gögnin að (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl komu að þessu máli hjá Eimskip. Þeir áttu báðir á síðari hluta ársins einnig ítrekuðum samskiptum við Samskip vegna annarra verkþátta umrædds verkefnis, sbr. umfjöllun í köflunum hér að framan.

4278. Á tímabilinu frá ágúst 2008 til febrúar 2009 átti (S)aðaleig-stjform-SH þrjá fundi á vettvangi Faxaflóahafna. Allir þessir fundir vörðuðu mögulegt aukið samstarf við Eimskip í skipaafgreiðslu. Á tímabilinu frá nóvember 2008 til febrúar 2009 átti (E)frkvstj-EimÍsl þrjá fundi á vettvangi Faxaflóahafna. Allir vörðuðu þeir mögulegt aukið samstarf við Samskip í skipaafgreiðslu.[2139] Verður þessi atburðarrás ásamt öðru tengdu rakin hér.

4279. Þann 7. ágúst 2008 átti (S)aðaleig-stjform-SH fund með hafnarstjóra hjá Faxaflóahöfnum um sérstakt sameiginlegt skipaafgreiðslufyrirtæki.

4280. Fjallað var um þetta samstarfsverkefni Eimskips og Samskipa og aðkomu Faxaflóahafna í fundargerð Eimskips frá 8. nóvember 2008. (E)frkvstj-innanl er höfundur skjalsins. Þar er lýst fundi hans og (E)frkvstj-EimÍsl með hafnarstjóranum daginn áður, 7. nóvember 2008. Í lið 4 í fundargerðinni er fjallað um tillögu um sameiginlegt fyrirtæki um skipaafgreiðslu og að fyrirtækið yrði í eigu sameignarfélags Eimskips, Samskipa og e.t.v. fleiri aðila.[2140] Sama dag, 7. nóvember 2008, sendi hafnarstjórinn hjá Faxaflóahöfnum tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og óskaði eftir fundi með vísan til fundar hafnarstjórans með Eimskip.[2141]

4281. Samkvæmt upplýsingum sem Faxaflóahafnir afhentu Samkeppniseftirlitinu var sá fundur haldinn 12. nóvember 2008 og sátu hann (S)aðaleig-stjform-SH og hafnarstjórinn.[2142] Með tölvupósti síðar sama dag upplýsti hafnarstjórinn (E)frkvstj-innanl um að hann hafi átt fund með (S)aðaleig-stjform-SH *„og hann er jákvæður fyrir að skoða stevedoring kompaní – en ætlar að ræða það í sínum hópi áður en frekar verður að gert."*

4282. (E)frkvstj-innanl svaraði og sagði: *„Ok. gott mál"*. (E)frkvstj-innanl framsendi svo tölvupóstinn frá hafnarstjóranum til m.a. (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl.[2143]

4283. Samkvæmt upplýsingum frá Faxaflóahöfnum átti hafnarstjórinn fund með (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-EimÍsl þann 2. desember 2008. Fjallaði sá fundur einnig um skipafgreiðslu.[2144]

4284. Á aðfangadag jóla árið 2008 sendi (E)forstj sjálfum sér verkefnalista. Á þeim lista voru áfram verkefni sem tengdust samráðinu við Samskip, sbr. umfjöllun í kafla 10.5.2:

[2139] Afhent skjal frá Faxaflóahöfnum. Afhent 29.12.2016. *„Fskj. A. Fundir með hafnarstjóra Faxaflóahafna sf með fulltrúum Eimskips og Samskipa árin 2008-2013"*, bls. 1-2. Afhent minnisblað frá Faxaflóahöfnum 29.12.2016, bls. 2.
[2140] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.265756.
[2141] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip […] Doc. ID. 0.7.33.528196.
[2142] Afhent skjal frá Faxaflóahöfnum. Afhent 29.12.2016. *„Fskj. A. Fundir með hafnarstjóra Faxaflóahafna sf með fulltrúum Eimskips og Samskipa árin 2008-2013"*, bls. 2.
[2143] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Áframsend samskipti milli Eimskips og Faxaflóahafna sent […] Doc. ID. 0.7.33.268765.
[2144] Afhent skjal frá Faxaflóahöfnum. Afhent 29.12.2016. *„Fskj. A. Fundir með hafnarstjóra Faxaflóahafna sf með fulltrúum Eimskips og Samskipa árin 2008-2013"*, bls. 2.

„19. Stada Samskips samnings“;

„65. Hugmynd ad terminal fyrirtaeki“ og

„67. BAF a alla samninga“

4285. Liður 65 í þessum verkefnalista varðaði verkþáttinn *„Samstarf um skipafgreiðslu“* í *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Sendi (E)forstj þennan verkefnalista til (E)frkvstj-alþjsv.[2145]

4286. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl funduðu 7. janúar 2008 vegna verkþáttarins *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í *„Nýtt upphaf“* verkefninu, sbr. kafla 10.6.1. Sama dag var framkvæmdastjórnarfundur hjá Samskipum. Samkvæmt afhentri fundargerð voru mættir (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl ásamt (S)frkvstj-fjárm. Undir dagskrárliðnum *„Áherslur á fyrsta ársfjórðungi 2009/Verk í vinnslu“* var vísað til *„Nýtt upphaf“* verkþáttarins sem varðaði skipaafgreiðslu. Nánar tiltekið sagði þetta í fundagerðinni:

„landkranar, samstarf við EI [Eimskip]“.[2146]

4287. Þetta verkefni kom einnig fram á glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH á stjórnarfundi Samskipa Holding í París nokkrum dögum síðar eða 12. janúar 2009.[2147]

4288. Framangreint staðfestir að, líkt og í öðrum þáttum í *„Nýtt upphaf“* verkefninu, unnu Samskip og Eimskip að mögulegu auknu samstarfi í skipaafgreiðslu á síðari hluta ársins 2008. Sú vinna hélt áfram á árinu 2009 og var t.d. skipulagður fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (E)frkvstj-EimÍsl með hafnarstjóra Faxaflóahafna í febrúar 2009. Á sama tíma var yfirstandi ólögmætt samráð fyrirtækjanna í skipaafgreiðslu á Reyðarfirði. Er fjallað um þessi atvik í kafla 19.

4289. Fjallað er um athugasemdir Samskipa er varða framangreind atvik tengd skipaafgreiðslu í kafla 25.39.4. Athugasemdir Samskipa fá ekki breytt mati Samkeppniseftirlitsins.

10.7.2. „Short sea“ og frystigeymslur

4290. Hluti af þeim verkþáttum sem féll undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið tengdust útflutningi á frystum fiski og öðrum sjávarafurðum. Var samráð tengt þessu fyrir hendi áður en *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips hófst í júní 2008.

4291. Í kafla 5.6 er lýst samstarfi tengdu útflutningi á sjávarafurðum frá m.a. Íslandi. Er þar lýst samstarfi Eimskips við fjölskyldufyrirtækið Kloosterboer fram að því að Samskip keyptu sjávarútvegsstarfsemi þess í apríl 2005. Var um að ræða bæði frystigeymslu- og frystiflutningastarfsemi Kloosterboer, m.a. frystigeymslur í Rotterdam og Ijmuiden í Hollandi. Fram á árið 2009 ráku Samskip þessa starfsemi undir nafni Kloosterboer. Kloosterboer fjölskyldufyrirtækið hélt hins vegar áfram rekstri á kæligeymslum fyrir t.d. ávexti. Eimskip keypti í september 2005 eignarhlut í Daalimpex en það fyrirtæki rak einnig frystigeymslur í Hollandi. Í janúar 2007 var greint frá því að Eimskip hefði eignast Daalimpex að öllu leyti.

4292. Í kafla 5.6 er því lýst að samráð Eimskips og Kloosterboer í þjónustu við m.a. útflytjendur á sjávarafurðum frá Íslandi hafi haldið áfram eftir að Samskip keyptu sjávarútvegsstarfsemi

---

[2145] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.400816. Síðar sama dag sendi […] Doc. ID. 0.7.33.113717.
[2146] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8 (*„2009“*). Fundargerð framkvæmdastjórafundar *„vika2_7.1.09“*. Sbr. einnig sama skjal sem viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Frá […] til yfirstjórnar Samskipa *„Fundur í dag – 6 jan“*, 07.01.2009 kl. 17:42. Doc. ID. 0.7.33.549441. Um er að ræða vikulega fundi framkvæmdastjórnar Samskipa. Á afrituðu sameignardrifi Samskipa fundust fundargerðir framkvæmdastjórnar fyrir þessa vikulegu fundi árið 2009 eða til 14. viku. Í þeim fundargerðum má sjá að verkefni um *„landkrana, samstarf við Eimskip“* er undir liðnum *„Verk í vinnslu 2009“* allan þennan tíma. Er það í samræmi við afhentar fundargerðir Samskipa fyrir vikur 2-9, 11, 13 og 14 árið 2009, sbr. afhentar fundargerðir frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8 (*„2009“*).
[2147] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent þann 10.03.2017. *„Minutes Samskip Holding Board Meeting 12 Jan. 2009“*.

Kloosterboer. Daalimpex kom einnig að því samráði eftir að Eimskip hafði eignast hlut í því fyrirtæki. (E)frkvstj-alþjsv sat í stjórn Daalimpex og sýnir umfjöllun í kafla 5.6 aðkomu hans að umræddu samráði.

4293. Samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf“* verkefnið tók það til m.a. til aukins samstarfs í *„„short sea“*[2148] *þjónustu“* og *„frystigeymslurekstri“*.

4294. Samkvæmt glærunum um *„Samstarf í „Short sea“ þjónustu“* í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf“* verkefnið var búið að ákveða að fyrirtækin myndu meta möguleika á verulegu samstarfi Samskipa og Eimskips, sbr. kafla 7.5.2. Náði þetta m.a. til dótturfélaga Eimskips (Containerships og Eimskip-CTG) og Samskipa (Silver Sea). Kanna átti *„samþættingu siglingakerfa“*, skiptingu á *„slottum“*, koma á fót einu *„heildarkerfi“*, renna saman dótturfélögum í Noregi og stofna á sameiginlegt félag sem sinnti frystiskipaþjónustu og flutningsmiðlun. Hér ber að rifja upp atriði tengd viðkomandi dótturfélögum:

- Containerships var finnskt skipafélag sem hefur einkum starfsemi í Eystrasaltinu, Grikklandi, Tyrklandi og Mið-Austurlöndum. Í september 2006 keypti Eimskip 65% hlut í félaginu.

- Eimskip-CTG var norskt skipafélag sem sérhæfði sig í flutningum á frystum og kældum sjávarafurðum. Árið 2004 eignaðist Eimskip meirihluta hlutafjár í CTG og allt félagið ári síðar.

- Silver Sea var norskt skipafélag sem sérhæfði sig í flutningum á frystum og kældum sjávarafurðum. Fram til ársins 2006 var félagið í 40% eigu Samskipa en á árinu 2006 jókst eignarhlutur Samskipa í 50%.

4295. Það samstarf sem átti að kanna samkvæmt glærukynningunni hafði beina tengingu við samkeppni hér á landi og hagsmuni viðskiptavina Samskipa og Eimskips, ekki síst útflytjendur á sjávarafurðum. *„Short sea“* siglingakerfi Eimskips (á vegum Containerships) tengdist helstu viðkomuhöfnum Íslandsskipa Eimskips og Samskipa í Evrópu eins og t.d. Rotterdam, Hamborg, Aarhus og Immingham. Höfðu þau skip einnig viðkomu í Færeyjum á leið þeirra milli Íslands og Evrópu. Þá sýna gögnin að Samskip/Silver Sea og Eimskip/Eimskip CTG voru keppninautar í útflutningi á m.a. frystum fiski frá Íslandi, sbr. kafla 7.5.2.

4296. Samkvæmt glærunum um *„Frystigeymslurekstur“* í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf“* verkefnið var vísað til þess að bæði Samskip og Eimskip ræku frystigeymslur í Hollandi og átti að kanna hagkvæmni þess að rekstur þeirra yrði samþættur að einhverju eða öllu leyti, sbr. kafla 7.5.1. Einnig átti að meta og skiptast á upplýsingum um hvar og hvernig samstarf gæti farið fram. Í þessu samhengi átti að horfa til frystiskipaþjónustu í tengslum við frystigeymslur. Jafnframt átti m.a. að *„skoða sameiginlega“* Kloosterboer, Samskip og Daalimpex. Í þessu samhengi ber að rifja upp að í kafla 7.5.1 og 8.2.3 er því lýst að samhliða undirbúningi og tilurð *„Nýtt upphaf“* verkefnisins í júní 2008 áttu (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (S)aðaleig-stjform-SH í samskiptum við Kloosterboerfjölskylduna. Fjölskyldan rak enn flutninga- og frystigeymslustarfsemi þrátt fyrir að hafa selt hluta hennar til Samskipa á árinu 2005. Í samskiptum (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv við fjölskylduna var (líkt og í samskiptunum á árunum 2002-2004) rætt um alvarlegar samkeppnishömlur. Einnig var fjallað um mögulega yfirtöku Kloosteboerfjölskyldunnar á Daalimpex. (S)aðaleig-stjform-SH átti á sama tíma í viðræðum við Kloosteboerfjölskylduna um endurkaup hennar á frystigeymslum Samskipa í Rotterdam og Ijmuiden í Hollandi.

4297. Árétta ber að vinna við þessa verkþætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins hófst strax í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Ber hér að líta t.d. til eftirfarandi:

[2148] Í sjóflutningum er gerður greinarmunur á styttri sjóleiðum (e. short sea shipping) og lengri sjóleiðum (e. deep sea shipping). Í fyrrgreindum siglingum geta t.d. falist strandsiglingar en í hinum síðari felst að siglt er yfir úthöf.

- Tölvupóstur (S)aðaleig-stjform-SH 10. júní 2008 þar sem hann skipulagði fundi (E)frkvstj-alþjsv með stjórnendum hjá Samskipum í Rotterdam sem báru ábyrgð á starfsemi sem tók til „*short sea*" þjónustu ((S)frkvstj-MCL) og rekstur frystigeymslna ((S)forstj-frystig), sbr. kafla 7.3.2.

- Fundur (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain (framkvæmdastjóri Containerships) og (S)frkvstj-MCL í Rotterdam 23. eða 24. júní 2008. (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv reyndu á sama tíma að funda í Rotterdam en tókst ekki, sbr. kafla 8.2.3.

- (E)frkvstj-alþjsv fundaði með Kloosterboerfjölskyldunni þegar hann var í Hollandi 23. og 24. júní 2008. Á nánast sama tíma átti (S)aðaleig-stjform-SH í samskiptum við fjölskylduna, sbr. kafla 8.2.3

- Tölvupóstur (S)frkvstj-Silver 8. júlí 2008 til (S)aðaleig-stjform-SH. (S)frkvstj-Silver var framkvæmdastjóri umræddsdótturfélags Samskipa, Silver Sea. Telur Samkeppniseftirlitið að í tölvupóstinum hafi (S)frkvstj-Silver spurt (S)aðaleig-stjform-SH hvenær hann ætli að hitta Eimskip næst, sbr. kafla 8.9.5.1. Eins fram kom hér að framan var það eitt af „*Nýtt upphaf*" verkefnunum að athuga hvort ætti að leggja ætti „*saman félögin Eimskip-CTG og Silversea*".

- Í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 er m.a. lýst viðræðum við Containerships um samstarf og að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH muni ræða aftur við Eimskip á Íslandi, sbr. kafla 8.10.1.

- Tölvupóstur til (S)aðaleig-stjform-SH 22. júlí 2008. Skilaboð til (S)aðaleig-stjform-SH frá (S)aðaleig-stjform-SH um að (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig bíði eftir „*update*" vegna fyrirhugaðs fundar með Eimskip, sbr. kafla 8.13. Sá fundur var haldinn 25. júlí 2008.

- (E)frkvstj-alþjsv sendi tölvupóst til framkvæmdastjóra Daalimpex 22. júlí 2008. Greindi hann frá viðræðum við Kloosterboerfjölskylduna á sjávarútvegssýningunni í Brussel: „*Regading Daalimpex, then as you know me and […] had a meeting with Kloosterboer in Brussel to discuss if there could be potential co-operation with Daalimpex and we were open for all suggetions from there (svo) side, bearing in mind that they had the initative for that meeting. Since then I have talked two times with the brothers mainly to listening about their idees, but no firm suggetion has come from there (svo) side and nothing on paper how we could co-operate. I am still waiting to hear their suggetions. […]*"[2149]

- Tölvupóstur (S)frkvstj-MCL til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH 24. júlí 2008. Vísaði (S)frkvstj-MCL til samtals við (E)frkvstj-Contain fyrr um daginn og bað (S)aðaleig-stjform-SH að ræða við sig fyrir fundinn með Eimskip sem haldinn var daginn eftir, sbr. kafla 8.13.

- Gögn málsins sýna að milli kl. 10:00 og 10:30 þann 6. ágúst 2008 átti tvennt sér stað. Annars vegar sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og spurði hvort hann hefði heyrt í Containerships. Hins vegar ætlaði (E)forstj að hringja í framkvæmdastjóra Containerships ((E)frkvstj-Contain), sbr. kafla 8.15.1.

- Tölvupóstur (S)frkvstj-Silver til (S)aðaleig-stjform-SH 11. ágúst 2008. Spurði framkvæmdastjóri Silver Sea (S)aðaleig-stjform-SH að þessu: „„*Eimskip/CTG- any news development*", sbr. kafla 8.9.5.1

- Tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-alþjsv og meðlims Kloosterboerfjölskyldunnar 20. ágúst 2008. Vísað til veiðiferðar á Íslandi helgina 16.-17. ágúst 2008 og ákveðið að hittast á Schiphol flugvelli 1. september 2008.[2150]

[2149] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.98304 / 0.7.33.98306 / 0.7.33.98312.
[2150] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.100393 / 0.7.33.100513 / 0.7.33.100508.

- Tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig í lok ágúst og byrjun september 2008. Voru þeir að skipuleggja að funda í Rotterdam um mánaðarmótin september/október 2008, sbr. kafla 8.16.1.

- (E)frkvstj-alþjsv sendi (E)forstj 4. september 2008 minnisblað um möguleg kaup Kloosterboerfjölskyldunnar á Daalimpex. Sagt að ákveðin niðurstaða liggi fyrir sem taka þurfi afstöðu til.[2151]

- Samkvæmt fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 3. október 2008 greindi (S)forstj-frystig frá hugmyndum um að selja frystigeymsluna í Ijmuiden og stjórnin samþykkti að þetta yrði skoðað áfram.[2152] Sú frystigeymsla var sérstaklega tilgreind á glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Sýna gögnin að viðræður áttu sér stað við Kloosterboerfjölskylduna um þessa sölu.

4298. Eftirfarandi átti sér síðan stað varðandi Containerships, Kloosterboer og flutninga á frystum fiski (Silver Sea og Eimskip-CTG):

10.7.2.1. Containerships

4299. Gögn málsins sýna að samskipti Samskipa og Eimskips vegna *„short sea"* siglinga héldu áfram í nóvember 2008. Þannig framsendi (S)aðaleig-stjform-SH þann 8. nóvember 2008 tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH sem (S)frkvstj-VDM (framkvæmdastjóri Van Dieren Maritime, dótturfélags Samskipa) hafði sent honum. Fjallaði hann um viðræður (S)frkvstj-VDM við (E)frkvstj-Contain, framkvæmdastjóra dótturfélags Eimskips (Containership). Heiti tölvupóstsins var: *„Confidential Containership"* og í honum sagði:

„I tried to phone you yesterday, but you where (svo) I guess in a meeting. I had Thursday evening (late) talks with [(E)frkvstj-Contain] *in Hamburg. We talked about our cooperation and market situation. Containership is (probably) for sale."*[2153]

4300. Síðan komu fram í tölvupóstinum upplýsingar um að tiltekið tilboð í Containerships hafi verið of lágt, að veittar hafi verið fjárhagsupplýsingar um Containerships og að (E)frkvstj-Contain teldi það góða hugmynd að sameina Containerships og Samskip. Ber að rifja upp að eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)stjform og (E)forstj þann 6. júní 2008 funduðu (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam síðar í júní 2008 til þess að ræða þann verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem varðaði samráð í *„short sea"* siglingum. Þann 24. júlí 2008 sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH og greindi frá samtali við (E)frkvstj-Contain og bað (S)aðaleig-stjform-SH að hringja í sig áður en hann fundaði með Eimskip. Daginn eftir funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip. Þá ber að hafa í huga gögn (E)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH frá því fyrir hádegi 6. ágúst 2008 og vörðuðu m.a. (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL.

4301. Framangreindur tölvupóstur (S)frkvstj-VDM sýnir því áframhaldandi samskipti Samskipa og Eimskips tengd *„short sea"* siglingum.

4302. Hér ber og að nefna að í fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 12. janúar 2009 er gerð grein fyrir nýjum samningi við Containerships. Segir í fundargerðinni

„Especially the development via the Baltic States is appreciated in November, also with regard to the new agreement with Containerships."[2154]

[2151] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Innanfélagspóstur. Daalmipex"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.101855.
[2152] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent þann 10.03.2017. *„Minutes Samskip Board Meeting 3 Okt 2008.pdf"*.
[2153] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.33.528249.
[2154] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.03.2017. *„Minutes Samskip Holding Board Meeting 12 Jan. 2009"*.

4303. Við skýrslutöku hjá lögreglu var áðurnefndur tölvupóstur (S)frkvstj-VDM frá 8. nóvember 2008 borinn undir (S)aðaleig-stjform-SH. Sagði (S)aðaleig-stjform-SH að (S)frkvstj-VDM hefði verið eigandi fyrirtækis sem Samskip hefði keypt árið 2003 og hann starfað hjá Samskipum eftir það. Einnig sagði (S)aðaleig-stjform-SH þetta:

„*Hann* [(S)frkvstj-VDM] *er með þetta fyrirtæki með, með mikla flutninga inn í hérna Rússland og þangað og ég veit það ekki, hann, hann, ég hugsa að hann hafi þekkt til fyrirtækisins, … at top with var hérna Íslendingur sem stýrði fyrirtækinu Containerships* [(E)frkvstj-Contain]."[2155]

4304. Samkvæmt þessum framburði (S)aðaleig-stjform-SH virðast hafa verið tengsl milli (S)frkvstj-VDM og (E)frkvstj-Contain.

4305. Við gagnaöflun Samkeppniseftirlitsins veittu Samskip engar upplýsingar um samninginn við Containerships sem vísað var til í framangreindri fundargerð Samskipa Holding frá 12. janúar 2009. Við skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH hjá lögreglu var einnig borin undir hann þessi fundargerð stjórnar Samskipa Holding. Sýnir fundargerðin að (S)aðaleig-stjform-SH sat þennan stjórnarfund. Aðspurður hvort þessi nýi samningur við Containerships hefði tengst „*Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa kvaðst (S)aðaleig-stjform-SH ekki þekkja það.[2156]

4306. Í mgr. 589 í athugasemdum við AI fjölluðu Samskip hins vegar um þetta tilvik: „*Í þessu sambandi ber að taka fram að Samskip Holding BV bauð á þessum tíma upp á flutningaþjónustu milli markaða í Evrópu og Rússlands og Eystrasaltsríkjanna í gegnum dótturfélag sitt, Van Dieren Transport. Van Dieren var ekki með eigin skip á þessum flutningaleiðum heldur gerði samninga við skipafélög sem voru starfandi á markaðnum. Van Dieren var því með samninga við flest skipafélög á þessum markaði, þ.m.t. Containerships […] Viðræður á milli Van Dieren og Containerships snerust einvörðungu um að fá samkeppnishæf verð fyrir Van Dieren í flutninga á þessum flutningamarkaði. Um er að ræða viðskipti sem eru auk þess án nokkurra tengsla við íslenskan markað*."

4307. Í málinu liggur hins vegar fyrir að á fyrrihluta ársins 2009 seldi Eimskip eignarhlut sinn í Conainerships.[2157] Sýna gögn málsins að í aðdraganda þeirrar sölu bjó (S)aðaleig-stjform-SH yfir viðkvæmum upplýsingum um viðhorf og möguleika Eimskips. Kemur þetta fram í eftirfarandi tölvupósti sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi þann 5. mars 2009 til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-MCL og (S)stjórnarm-fjármstj:

„*Hi - understand purchase price is low, bought through cash of Containerships, the purchase being pushed through* [(E)frkvstj-Contain] *and the family*[2158]*, Eimskip as such against the acquisition. Eimskip has now the option to purchase the 35% stake of Containerships from the family at 55 m eur, if not, then the family has the option to purchase the 65% Eimskip helds (svo) today at 25 m eur - two complicated alternatives for Eimskip. Pls keep this confidential..*"[2159]

4308. Í mgr. 1241 í athugasemdum Samskipa við AI er þessi tölvupóstur (S)aðaleig-stjform-SH skýrður svo: „*Þar greinir (S)aðaleig-stjform-SH frá því að Eimskip eigi möguleika á því að kaupa hlut fjölskyldunnar í Containerships, en að öðrum kosti geti fjölskyldan keypt hlut Eimskips. Í tölvupóstinum koma fram upplýsingar um verð sem (S)aðaleig-stjform-SH biður móttakendur tölvupóstsins um að halda fyrir sig. Ljóst er að á þessum tímapunkti lá fyrir að Eimskip gat ekki uppfyllt samkomulag sitt við minnihlutaeigendur Containerships um kaup á 35% hlut í félaginu, enda var félagið ógjaldfært. Framkvæmdastjóri Containerships leitaði því leiða til að losa félagið úr þeirri ómögulegu stöðu og hafði að eigin frumkvæði samband við (S)aðaleig-stjform-SH. Eins og gögn*

[2155] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 122.
[2156] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 123.
[2157] Í frétt RÚV 7. febrúar 2010 er rætt við […] framkvæmdastjóra Containerships og segir m.a.: „*Containership var frá september 2006 þar til í maí í fyrra að stærstum hluta í eigu Eimskipa hér á Íslandi. Finnskir eigendur keyptu aftur meirihluta í félaginu þegar Eimskip var endurskipulagt. Containership og Eimskip eru þó áfram í nánu samstarfi.*" Aðgengilegt á slóð: http://www.ruv.is/frett/haettulegir-gamar-i-sjoinn.
[2158] Finnskir meðeigendur Eimskips á Containerships.
[2159] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.573900.

málsins sýna þá hafði Samskip lengi haft áhuga á kaupum á Containership, enda laut margnefndur fundur forsvarsmanna félaganna 6. júní 2008 að því félagi. Samskip reyndu í kjölfarið að koma á viðræðum og héldu þær tilraunir áfram um allnokkurn tíma en án árangurs. Ekkert í þessum samskiptum gefur tilefni til athugasemda."

4309. Orðalag og efni tölvupósts (S)aðaleig-stjform-SH 5. mars 2009 ber með sér að trúnaðarupplýsingarnar í honum voru komnar frá Eimskip. Það er staðfest í mgr. 1241 í athugasemdum Samskipa og gefið til kynna að það hafi verið (E)frkvstj-Contain, fyrirsvarsmaður Containerships, sem hafi að eigin frumkvæði rætt við (S)aðaleig-stjform-SH. Ekki er unnt að fallast á skýringar Samskipa á tilefni þessara samskipta þegar af þeirri ástæðu að lýsing fyrirtækisins á efni fundarins 6. júní 2008 er röng, sbr. kafla 25.39.4.

4310. Fyrir liggur að „*Nýtt upphaf*" verkefnið tók til „*short sea*" þjónustu og stjórnendur fyrirtækjanna höfðu ítrekað rætt um samstarf Samskipa og Containerships. Möguleg sala Eimskips á Containerships hafði augljós áhrif á þennan þátt „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi með ólögmætum hætti miðlað umræddum trúnaðarupplýsingum til (S)aðaleig-stjform-SH og hafi það verið liður í framkvæmd „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins er viðurkennt að í brotum fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga hafi falist samráð við Samskip um miðlun á mikilvægum viðskiptaupplýsingum. Upplýsingarnar í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH voru af slíkum toga.

4311. Umrædd fundargerð Samskipa Holding frá 12. janúar 2009 sýnir ánægju með samstarfssamning við umrætt dótturfélag Eimskips. Sem fyrr sagði seldi Eimskip hins vegar Containerships nokkrum mánuðum síðar. Aukið samstarf Samskipa við Containerships var í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Í ljósi þess að Eimskip missti þannig yfirráð yfir Containerships á fyrri hluta ársins 2009 telur Samkeppniseftirlitið ekki þörf á því að fjalla frekar um umræddan samstarfssamning.

10.7.2.2. <u>Kloosterboer</u>

4312. Dótturfélag Eimskips í Hollandi, Daalimpex, varð gjaldþrota í byrjun árs 2009 og í febrúar 2009 keypti Kloosterboer fjölskyldufyrirtækið tilteknar frystigeymslur Daalimpex.

4313. Eftir yfirtöku Kloosterboer á Daalimpex átti Eimskip í samstarfi við Kloosterboer/Dalimpex. Nýtti Eimskip sér m.a. frystigeymslur Kloosterboer/Dalimpex við útflutning á fiski. Var Kloosterboer eftir sem áður keppinautur Eimskips.

4314. Í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 13. febrúar 2009 er gerð grein fyrir viðræðum (S)forstj-frystig og (S)stjórnarm-fjármstj við Kloosterboerfjölskyldunina um kaup hennar á frystigeymsluna í IJmuiden í Hollandi.[2160] Endaði það með því að Samskip seldi fyrirtæki Kloosterboerfjölskyldunnar umrædda frystigeymslu til baka um mitt ár 2009. Gögnin sýna að Samskip litu áfram á Kloosterboer sem keppinaut sinn.

4315. Á árinu 2009 breyttu Samskip nafni frystigeymslnanna í Rotterdam og Álasundi. Höfðu þær verið reknar undir nafni Kloosterboer en nýja heitið var Frigocare. Í tengslum við þessar breytingar á frystigeymslustarfsemi Samskipa var (S)aðaleig-stjform-SH fengið það viðbótarverkefni að bera ábyrgð á rekstri Frigocare gagnvart stjórn Samskipa Holding.

4316. Í þessu samhengi er það lýsandi að eitt af fyrstu verkum (S)aðaleig-stjform-SH, sem yfirmanns Frigocare, var að stuðla að því að verð á þjónustu Frigocare gagnvart íslenskum viðskiptavinum (ekki síst íslenskum fiskútflytjendum) yrði hækkað. Þetta kemur fram í tölvupósti hans til (S)frkvstj-Frigo1, framkvæmdastjóra Frigocare, 30. október 2009, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.17.3.

[2160] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent þann 10.03.2017.

4317. Sýna gögnin að árinu 2009 og áfram áttu (S)aðaleig-stjform-SH og (E)frkvstj-alþjsv í ítrekuðum samskiptum við meðlimi Kloosterboerfjölskyldunnar.

4318. Er þessu og öðrum aðgerðum Samskipa og Eimskips sem m.a. miðuðu að því að takmarka samkeppni í útflutningi á fiski á árinu 2009 og áfram ítarlega lýst í kafla 20.

10.7.2.3. Eimskip-CTG, Silver Sea og Green Reefers

4319. Sjávarafurðir voru fluttar frá Íslandi annars vegar með áætlunarskipum Samskipa og Eimskips og hins vegar með sérhæfðum skipum (frystiskip). Dótturfélög Samskipa og Eimskips, Eimskip-CTG og Silver Sea, ráku frystiskip og önnuðust útflutning á frystum fiski frá Íslandi og Noregi. Keppinautur Eimskips og Samskipa í útflutningi á frystum fiski frá m.a. Íslandi var norska fyrirtækið Green Reefers.

4320. (S)frkvstj-Silver var framkvæmdastjóri Silver Sea. Hér ber að rifja upp gögn frá apríl og maí 2008 sem sýna undirbúning að skýrslum um Eimskip sem félag (S)aðaleig-stjform-SH, Egla, vann að beiðni hans. Fyrri skýrslan lá fyrir í maí 2008, sbr. kafla 6.7.5. Síðari skýrsluna sendi (S)aðaleig-stjform-SH til (S)aðaleig-stjform-SH kvöldið fyrir fundinn 6. júní 2008 með Eimskip, sbr. kafla 7.2.1.2. Í fyrri skýrslunni er rökstutt að mikill ábati geti falist í auknu samráði við Eimskip og er m.a. fjallað um sjóflutninga til og frá Íslandi og Silver Sea og Eimskip-CTG. Við undirbúning skýrslunnar hafði Egla m.a. átt í samskiptum við (S)frkvstj-Silver.

4321. Í samræmi við þessa undirbúningsvinnu (S)aðaleig-stjform-SH kemur fram í glærunum *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* í *„Nýtt upphaf"* kynningunni að skoða ætti að leggja *„saman félögin Eimskip-CTG og Silversea"*. Hefði sú aðgerð haft áhrif á m.a. útflutning á frystum fiski frá Íslandi.

4322. Tölvupóstur sem (S)frkvstj-Silver sendi (S)aðaleig-stjform-SH 8. júlí 2008 gefur til kynna að (S)frkvstj-Silver hafi vitað að til stæði að (S)aðaleig-stjform-SH ætlaði að funda með Eimskip.

4323. Heiti þessa tölvupóstar vísaði til umræddds keppinautar, Green Reefer. Í tölvupóstinum greinir (S)frkvstj-Silver frá því að hann hafi verið að ræða við mann sem hafi verið að hætta í stjórn Green Reefers. Hann sé framkvæmdastjóri keppinautar (Seatrade[2161]) og hafi lagt til að halda fund til að ræða samstarf. Síðan spyr (S)frkvstj-Silver (S)aðaleig-stjform-SH að því hvenær hann muni hitta *„Mr. E"*.[2162] Verður að líta svo á að *„Mr E"* vísi til Eimskips, sbr. kafla 8.9.5.1. Eins og rökstutt er í þeim kafla telur Samkeppniseftirlitið tölvupóstur (S)frkvstj-Silver gefi til kynna að hann hafi vitað að til stæði að Eimskip og Samskip myndu hittast eða hafa samskipti í júlí 2008 vegna *„Nýtt upphafs"* verkefnisins. Skiptir í því samhengi m.a. máli tölvupóstur sem (S)frkvstj-Silver sendi 11. ágúst 2008 til (S)aðaleig-stjform-SH en í honum segir:

„Eimskip/CTG- any news/developments?"

4324. Sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-Silver 11. ágúst 2008 að (S)frkvstj-Silver hafði verið farið að lengja eftir fréttum af viðræðum (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip um verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem vörðuðu Silver Sea og frystiskipaþjónustu.

4325. Eins og lýst hefur verið átti (S)aðaleig-stjform-SH *„stöðufund"* með (S)stjform-S 22. september 2008, sbr. kafla 8.16.9. Í glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH á fundinum var farið yfir *„stóru myndina"* en í henni var lýst tilteknum aðgerðum sem myndu skila verulegum ábata fyrir Samskip á Íslandi. Auk ábata af almennri verðhækkun, verðhækkun gagnvart Alcoa og takmörkun á flutningsgetu var lýst ábata af aðgerð sem nefnd var *„short sea"*. Kom ekki fram nánari lýsing á henni.

4326. Sú *„short sea"* starfsemi sem tilgreind er í *„Nýtt upphaf"*-glærukynningunni, og hafði mesta tengingu við Samskip hf., var flutningsþjónusta tengd útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Í þessu samhengi

[2161] Seatreade var öflugt fyrirtæki á sviði frystiflutninga. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 13. október 2017 er greint frá því að Seatrade hafi verið að veita Eimskip og Samskipum samkeppni í flutningi á fiski frá Íslandi.
[2162] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.478114. Tölvupósturinn hljóðar svo: […]

ber að horfa til tölvupóstsamskipta (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-Silver nokkrum dögum eftir stöðufund (S)stjform-S og (S)aðaleig-stjform-SH.

4327. Þann 1. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Fram kemur í honum að Samskip hafi óskað eftir samstarfi við Green Reefers og svar ekki enn borist frá þeim keppinauti. Hvatti (S)frkvstj-Silver (S)aðaleig-stjform-SH til að hringja í framkvæmdastjóra Green Reefers og gera henni grein fyrir því að Samskip/Silver Sea hefðu dregið úr samkeppni gagnvart Green Reefers á meðan beðið væri svars en það gæti breyst. Ekki mætti þó stilla þessu upp sem hótun. Þrátt fyrir að (S)frkvstj-Silver hefði sagt að ekki mætti stilla þessu upp sem hótun var þessi tillaga auðsýnilega hugsuð sem hótun eða a.m.k. hvatning til þess að stuðla að jákvæðu svari hið fyrsta frá Green Reefers.

4328. Þann 7. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver aftur tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og spurði hvort hann hefði heyrt eitthvað frekar frá Green Reefers. Einnig bað hann (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja og segja sér frá þessu:

„Also – would be nice to hear abt [svo] *situation in Iceland, freight payments, Eimskip, Samskip etc."*

4329. Líkt og í tölvupóstinum frá 8. júlí 2008 spurði (S)frkvstj-Silver hér (S)aðaleig-stjform-SH aftur um viðræður eða stöðu á samskiptum við keppinauta, þ.e. Green Reefers og Eimskip.

4330. Framangreint sýnir að eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008 hafi (S)frkvstj-Silver ítrekað spurt (S)aðaleig-stjform-SH um samskipti við Eimskip. Þetta gerði hann á sama tíma og reynt var að fá keppinautinn Green Reefers til að taka upp samvinnu við Silver Sea/Samskip og draga með þeim hætti úr samkeppni í starfsemi sem féll undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Var þetta í samræmi við markmið þess verkefnis og til hagsbóta fyrir bæði Samskip og Eimskip.

4331. Samskip/Silver Sea hófu ekki samstarf við Green Reefer á árinu 2009 en undirbúningur að slíku samstarfi hélt hins vegar áfram á árinu 2009.

4332. Þá ber að líta til þess að á árinu 2009 eignaðist Silver Sea skip sem áður höfðu verið í þjónustu Eimskips-CTG. Sést þetta af tölvupósti sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S þann 23. júlí 2009 með heitinu *„Silver Sea"*. Í honum greindi hann frá umfjöllun fjölmiðla um að tvö skip Eimskips-CTG væru *„komin til okkar"*. Tölvupósturinn hljóðar svo; *„fréttir um að fyrrum Eimskip frystiskip séu komin til okkar, þe Silver Sea, hafa birst á all nokkrum stöðum nú úti og mun morgunblaðið birta neðangreinda frétt um málið á morgun, þe almennt um Silver Sea og nýju skipin."*

4333. Samskip/Silver Sea og Green Reefers hófu samstarf á árinu 2010. Sýna gögnin að stjórnendur Eimskips voru ánægðir með þetta samstarf þar sem það dró úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Var það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

4334. Er framangreindu og öðrum tengdum atvikum eftir árið 2008 lýst ítarlega í kafla 20.

10.7.3. Aukið samstarf í Færeyjum – Ógn frá BWS

4335. Bæði Samskip og Eimskip ráku á rannsóknartímabilinu flutningastarfsemi í Færeyjum og buðu m.a. upp á sjóflutninga milli Íslands og Færeyja og Færeyja og Danmerkur.

4336. Samskip í Færeyjum heyrðu undir Samskip á Íslandi og var (S)aðaleig-stjform-SH því yfirmaður starfsmanna Samskipa í Færeyjum. Eimskip í Færeyjum heyrði undir Eimskip hér á landi og bar (E)frkvstj-alþjsv ábyrgð á þeirri starfsemi gagnvart (E)forstj.

4337. Blue Water Shipping (BWS) var keppinautur Samskipa og Eimskips í annars vegar sjóflutningum til og frá Íslandi og hins vegar til og frá Færeyjum.

4338. Einn verkþáttur í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips tók til aukins samstarfs fyrirtækjanna í sjóflutningum, sbr. glærukynningu (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv frá 8. og 9. júní 2008. Kom þar fram að skoða ætti sameiginlega siglingakerfi Eimskips og Samskipa til annarra Evrópuríkja. Var í því sambandi vísað til m.a. *„skiptingar á erlendum höfnum“* og *„fækkun*[ar] */smækkun*[ar] *skipa“*. Áætlunarsiglingar með viðkomu í Færeyjum voru m.a. hluti af siglingakerfum Eimskips og Samskipa.

4339. Eins og lýst er m.a. í köflum 8.19 og 9.12.2 ræddu Samskip og Eimskip á síðari hluta ársins 2008 um samstarf í flutningum tengdum Færeyjum. Tengdist þetta ólögmætu samráði fyrirtækjanna varðandi breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Með þeim aðgerðum á seinni hluta árs 2008 misstu bæði Samskip og Eimskip tengingu í siglingaleiðum sínum milli Íslands og Færeyja. Samtímagögn frá ágúst fram í október 2008 sýna ítrekuð samskipti vegna þessa og samvinnu lykilstjórnenda fyrirtækjanna vegna samnýtingu flutningakerfa fyrirtækjanna milli Íslands og Færeyja.

4340. Í þessum kafla verður m.a. gert fyrir því að í nóvember 2008 ræddi (S)aðaleig-stjform-SH við framkvæmdastjóra Samskipa í Færeyjum, (S)frkvstj-Færeyj, um aukið samstarf milli Samskipa og Eimskips í Færeyjum og í kjölfarið greindi (S)frkvstj-Færeyj (S)aðaleig-stjform-SH frá viðræðum við (E)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum. Líkt og á Íslandi og í Hollandi hófust í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið viðræður milli Samskipa og Eimskips í Færeyjum um mögulegt aukið samstarf.

4341. Þá sýna gögn málsins að bæði Eimskip og Samskip höfðu áhyggjur af samkeppni frá BWS og beittu sér gegn henni. Var það til þess fallið að draga annars vegar úr samkeppni í útflutningi á ferskum fiski frá Íslandi og í sjóflutningum til og frá Færeyjum.

4342. Áður en nánar er vikið að þessu ber að gera nánari grein fyrir nokkrum almennum atriðum.

10.7.3.1. <u>Starfsemi Samskipa og Eimskips í Færeyjum</u>

4343. Samkvæmt 1. mgr. 3. gr. samkeppnislaga taka lögin til athafna sem hafa eða er ætlað að hafa áhrif hér á landi. Af þessu leiðir að samráð framkvæmt erlendis sem hefur eða er ætlað að hafa áhrif hér á landi fellur undir 10. gr. samkeppnislaga. Þá tekur 53. gr. EES-samningsins til samráðs sem er til þess fallið að hafa áhrif á viðskipti milli aðildarríkja, en samkvæmt 21. gr. samkeppnislaga skal Samkeppniseftirlitið beita m.a. 53. gr. EES-samningsins eftir því sem kveðið er á í lögum, m.a. 25.-28. gr. samkeppnislaga.

4344. Rétt er að lýsa hér stuttlega starfsemi Eimskips og Samskipa í Færeyjum og gera grein fyrir keppinautnum BWS.

4345. Í ágúst 2004 var greint frá því að Eimskip hefði eignast Faroe Ship og að rekstur flutningakerfa fyrirtækjanna til og frá Íslandi og Færeyjum yrði samhæfður. Á mbl.is þann 18. ágúst 2004 var fjallað um tilkynningu Eimskips um þessa yfirtöku: *„GENGIÐ hefur verið frá samningi milli Eimskipafélags Íslands og Skipafélags Færeyja, Faroe Ship, um sameiginlegt eignarhald félaganna. Stjórnir beggja félaganna hafa samþykkt samninginn.*

Í tilkynningu frá Eimskipi segir að með samningnum sé orðin til öflugasta fyrirtækjasamsteypa í flutningastarfsemi á Norður-Atlantshafi og lagður grunnur að hagkvæmari rekstri beggja félaganna og bættri þjónustu við viðskiptavini. […]

Faroe Ship, sem á færeysku nefnist Skipafelagið Føroyar, var stofnað árið 1919 og er eitt elsta fyrirtækið í Færeyjum með rúmlega 200 starfsmenn og rekur nú þrjú skip í siglingum milli Færeyja, Skotlands og Danmerkur. Ársvelta Faroe Ship er yfir 3 milljarðar króna. Heildarvelta Faroe Ship og Eimskips í Færeyjum er áætluð 4-5 milljarðar króna eftir sameiningu. Faroe Ship rekur fjórar skrifstofur í Danmörku ásamt flutningsmiðlunarfyrirtækinu Spedition Atlantic sem er í Danmörku og er sérhæft í landflutningum og flutningum á frystum og kældum sjávarafurðum um alla Evrópu.

Velta 28-30 milljarðar

Samkvæmt tilkynningu Eimskips er áætlað að samlegðaráhrif og EBITDA framlegð af sameiningu Eimskips og Faroe Ship nemi 500 milljónum króna á ársgrundvelli í samstæðu Eimskips. Unnið verði að því að samhæfa rekstur flutningakerfa félaganna til og frá Íslandi og Færeyjum, jafnframt því sem stuðlað verði að aukinni hagkvæmni og bættri nýtingu þeirra. Að auki verði lögð áhersla á að samhæfa starfsemi félaganna í Danmörku og efla sölu- og markaðsstarf á öðrum markaðssvæðum. Stefnt sé að því að Faroe Ship yfirtaki rekstur Eimskips í Færeyjum, en Eimskip hefur rekið þar eigin starfsemi frá árinu 1990."[2163]

4346. Til að undirstrika sterkt samband milli Eimskips og dótturfélags þess Faroe Ship þá voru siglingakerfi þeirra sameinuð undir siglingakerfi Eimskips í janúar 2008. Um leið var tekin upp sérstök siglingaleið, Austurleið, með tveimur skipum sem sigldu milli Íslands og meginlands Evrópu með viðkomu í Færeyjum á báðum leiðum. Lýsir þessi aðgerð því, ásamt öðru, að háttsemi og aðgerðir fyrirtækisins í Færeyjum voru til þess fallnar að hafa bein áhrif á flutninga til og frá Íslandi.

4347. Í skráningarlýsingu Eimskips (Prospectus) frá október 2012 er gefin þessi lýsing á starfseminni í Færeyjum:

„P/F Faroe Ship was founded in 1919 and is the oldest and largest transportation company in the Faroe Islands. The company was acquired by Eimskip in 2004. P/F Faroe Ship has taken a leading position in the Faroese transport market with the import and export demand in the Faroe Islands similar to the one in Iceland. P/F Faroe Ship has a similar set-up as Eimskip Ísland ehf., running stevedoring, terminal operation, warehousing, a chilled and cold storage, trucking and distribution, as well as taking care of Eimskip's agency and related services in the Faroe Islands. Eimskip's vessels are registered with P/F Faroe Ship. Sp/f Fossar, which is a wholly owned subsidiary of P/F Faroe Ship, that operates most of the vessels owned by the Company."[2164]

4348. Í október 2004 var sagt frá því að Samskip væru að auka starfsemi sína í Færeyjum: *„SAMSKIP hafa opnað nýja skrifstofu í Þórshöfn í Færeyjum og ráðið Joel undir Leitinum sem yfirmann Samskipa í Færeyjum. Tveir starfsmenn til viðbótar voru ráðnir á Þórshafnarskrifstofuna og eru starfsmenn Samskipa í Færeyjum því orðnir fjórir en einn var fyrir í Klakksvík.*

Í kjölfarið verður siglingaráætlun félagsins endurskoðuð, með það fyrir augum að bæta enn frekar þjónustuna við innflytjendur sem og aðra viðskiptavini í Færeyjum, segir í tilkynningu. Samskip hafa verið með reglubundnar áætlunarsiglingar frá því í byrjun apríl sl. og segir Knútur G. Hauksson, forstjóri Samskipa, að vel hafi gengið að ná fótfestu á færeyska markaðnum. „Opnun skrifstofunnar í Þórshöfn og reglubundnar áætlunarsiglingar þangað eru rökrétt framhald á Færeyjaútrásinni og við hyggjum á enn frekari landvinninga þar," segir Knútur í tilkynningunni."[2165]

4349. Í frétt sem birtist á mbl.is þann 11 apríl 2006 var fjallað um aðra tilkynningu frá Samskipum: *„SAMSKIP hafa skrifað undir viljayfirlýsingu um kaup á 50% hlut í færeysku flutningsmiðluninni Safari Transport. Kaupverðið fæst ekki gefið upp. Haft er eftir [(S)forstj], forstjóra Samskipa, í tilkynningu frá félaginu, að Safari Transport sé leiðandi flutningsmiðlun með sex starfsmenn. Viðskiptin séu liður í því að styrkja enn frekar markaðsstöðu Samskipa í Færeyjum og efla þjónustuna þar almennt. Samskip hófu siglingar að nýju til og frá Færeyjum fyrir um tveimur árum. Segir í tilkynningunni að mikill uppgangur hafi einkennt starfsemina og að stjórnendur Samskipa stefni að því að ná sömu markaðshlutdeild í Færeyjum og á Íslandi.*

[2163] *„Eimskip og Faroe Ship sameinast"*, dags. 18.08.2004. Mbl. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/813955/.
[2164] *„Prospectus October 2012"*, dags. 22.10.2012. Eimskip. Aðgengilegt á slóð: https://view.news.eu.nasdaq.com/view?id=b7878ddef2d29716fb026be5c0e33eb83&lang=en.
[2165] *„Samskip auka við sig í Færeyjum"*, dags. 01.10.2004. Mbl. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/821320/.

Samskip hafa viðkomu í Færeyjum tvisvar í viku, í Þórshöfn og Klakksvík, á siglingaleiðinni milli Íslands, Bretlandseyja og meginlands Evrópu. Starfsmenn Samskipa í Færeyjum voru níu talsins en verða eftir þessi fyrirhuguðu kaup á Safari Transport orðnir 15."[2166]

4350. Á svipaðan hátt og á Íslandi voru Eimskip og Samskip þannig keppinautar í áætlunarsiglingum til og frá Færeyjum.

4351. Samskip í Færeyjum voru hluti af Samskipum hf. og heyrði því, (S)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóri Samskipa í Færeyjum, undir (S)aðaleig-stjform-SH. Starfsemi Eimskips í Færeyjum heyrði undir (E)frkvstj-alþjsv og var hann því yfirmaður (E)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum.

10.7.3.2. Blue Water Shipping

4352. Blue Water Shipping er danskt flutningafyrirtæki. Bauð það m.a. upp á vöruflutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum á rannsóknartímabili þessa máls. Í því skyni leigði það pláss í ferjunni Norrænu af Smyril Line. Frá árinu 2006 var sú flutningastarfsemi rekin af félaginu Smyril Blue Water (SBW) sem var alfarið í eigu Blue Water Shipping.

4353. Í fréttatilkynningu, sem birtist á heimasíðu Blue Water Shipping þann 13. janúar 2015, var greint frá því hvernig háttað var vöruflutningum milli Íslands, Færeyja og Danmerkur með ferjunni Norrænu á rannsóknartímabilinu:

„New agreement with Smyril Line

Smyril Line and Blue Water entered into cooperation for the first time in 1999 and have now agreed to go back to their old business model.

The Faroese shipping line, Smyril Line, and Danish transport company, Blue Water Shipping have since 1999 enjoyed a close cooperation covering transport and logistics between the Faroe Islands, Iceland and the rest of the world.

Due to Smyril Line's financial problems, Blue Water became involved in Smyril Line in 2005 through the establishment of a joint venture, the freight company Smyril Blue Water, which was handling the freight on „Norrøna".[2167]

In 2006, the company changed ownership to become 100% owned by Blue Water Shipping who made an agreement with Smyril Line to become in charge of the freight capacity on „Norrøna" sailing on the service between Denmark, the Faroes and Iceland.

The economy in Smyril Line is now back on track and the parties have decided to change the agreement with effect from 1. January 2015 meaning that the responsibility for the freight capacity on „Norrøna" returns to Smyril Line. Blue Water Shipping continues as partner and will provide transport and logistics services from and to „Norrøna's" Danish port of call, Hirtshals, and the rest of the world. This means that the parties have basically returned to the old cooperation which was in force from 1999 to 2005.

[2166] *„Samskip kaupa helming í færeysku flutningafélagi"*, dags. 11.04.2006. Mbl. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1076718/.

[2167] Sjá hér einnig frétt sem birtist á mbl.is 03.09.2009. Í fréttinni segir: *„Umtalsvert tap var af rekstri ferjunnar fyrstu fjóra mánuði ársins, eða um 420 milljónir króna. Er nú unnið að hagræðingu. Ástæður taps eru raktar til færri farþega frá Færeyjum seinni hluta sl. vetrar og olíuverðshækkana. Öll fraktstarfsemi vegna skipsins er nú höndum Smyril Blue Water á Seyðisfirði og hefur Austfar hætt fraktsölu og umsýslu með frakt."* Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1036200/.

In connection with the new agreement, Smyril Line takes over the present Blue Water employees as well as the office and terminal facilities in Torshavn and Seyðisfjörður whereas the two companies will share location in Reykjavik, where part of the Blue Water staff will be transferred to Smyril Line."[2168]

4354. Samkvæmt framansögðu var fyrirtækið sem bauð upp á vöruflutninga með ferjunni Norrænu, Smyril Blue Water, alfarið í eigu Blue Water Shipping á árunum 2006 til 2015. Er í málinu vísað til Smyril Blue Water og Blue Water Shipping í einu lagi sem BWS.

4355. BWS var keppinautur Samskipa og Eimskips bæði á Íslandi og í Færeyjum. Í umræddri skráningarlýsingu Eimskips frá október 2012 var bent á að aðstæður á Íslandi og í Færeyjum væru að þessu leyti áþekkar:

„The business environment in the Faroe Islands is very similar to the business environment in Iceland, i.e. the export is mainly seafood products and import is a wide range of commodities. P/F Faroe Ship is the largest containerized liner operating in the Faroe Islands but its main competitors in the Faroe Islands are Smyril Blue Water P/F in trailers, Fresh Link in bulk and Samskip in container freight."

4356. Staða BWS í sjóflutningum til og frá Færeyjum var hins vegar mun sterkari heldur en í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í t.d. glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH frá 9. febrúar 2010 kemur fram að markaðshlutdeild BWS sé 1% í bæði inn- og útflutningi á íslenska markaðnum. Markaðshlutdeild BWS sé hins vegar mun hærri í Færeyjum, 35% í innflutningi og 20% í útflutningi. Samkvæmt glærunum var markaðshlutdeild Eimskip í Færeyjum 55% í inn- og útflutningi og hlutdeild Samskipa í þessum flutningum var 10%, sbr. kafla 14.19.

4357. Af samtímagögnum verður ráðið að Eimskip og Samskip hafi talið mun meiri samkeppni ríkja í Færeyjum heldur en á Íslandi, sbr. t.d. kafla 14.10.2, 14.10.4, 14.11.8, 14.17.4, 14.32.3, 14.38.4.3 og 19. Stafaði það ekki síst af samkeppnisaðhaldi frá BWS.

4358. Flutningsþjónusta BWS hér á landi fólst ekki síst í því að annast útflutning á fiski.[2169] Í samtímagögnum Eimskips og Samskipa var ítrekað kvartað yfir samkeppni frá BWS í útflutningi á fiski frá Íslandi.

10.7.3.3. Rætt um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í Færeyjum

4359. Gögn málsins sýna að framkvæmdastjóri Samskipa í Færeyjum, (S)frkvstj-Færeyj, kom til Íslands í tengslum í við áætlanagerð Samskipa hf. í nóvember 2008 og að þá hafi (S)aðaleig-stjform-SH rætt við hann um möguleika á auknu samstarfi Samskipa og Eimskips í Færeyjum. Síðar hafi (S)frkvstj-Færeyj átt í viðræðum við framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum, (E)frkvstj-Færeyj.

4360. Þetta kemur fram í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj til (S)aðaleig-stjform-SH frá 24. nóvember 2008 með heitinu „*Eimskip*".[2170] Í tölvupóstinum kemur einnig fram að (S)frkvstj-Færeyj og (E)frkvstj-Færeyj hafi rætt um BWS/Smyril Line. Á fundi þeirra hafi verið rætt um mögulega sölu á Eimskip í Færeyjum til Smyril Line.

4361. Sýnir þetta að eftir að „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst beindi (S)aðaleig-stjform-SH því til (S)frkvstj-Færeyj að huga að frekara samstarfi við Eimskip og að samskipti milli fyrirtækjanna hafi átt sér stað. Í þeim var m.a. rætt um BWS sem var keppinautur Eimskips og Samskipa bæði á Íslandi og í

[2168] „*New agreement with Smyril Line*", dags. 13.01.2015. BWS. Aðgengilegt á slóð: https://www.bws.net/en/media/news/2015/01/13/new-agreement-between-smyril-line-and-blue-water.
[2169] Hefur fyrirtækið t.d. lagt áherslu á að veita íslenskum útflytjendum á fiski þjónustu. Á heimasíðu BWS segir t.d.: „*Blue Water is also a very strong provider of transport of fish and other chilled products to and from the North Atlantic region. The dedicated staff of our local offices in Greenland and Iceland provide the very best service.*" (bws.net) Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 13. október 2017 er greint frá því að frystiskip frá Smyril Line hafi verið að veita Eimskip og Samskipum samkeppni í flutningi á fiski frá Íslandi.
[2170] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.575795.

Færeyjum. Þá ber að árétta að í samskiptum Samskipa og Eimskips í m.a. október 2008 var rætt um aukið samstarf fyrirtækjanna vegna flutninga milli Ísland og Færeyja.

4362. Hér ber og að líta til þess að í nóvember 2008 sendi (E)frkvstj-Færeyj til m.a. (E)frkvstj-alþjsv drög að áætlun Eimskips í Færeyjum fyrir árið 2009. Þar kemur fram að í sjóflutningum hafi dregið úr samkeppni við Samskip en hún verulega aukist við BWS. Markaðurinn í Færeyjum hafi dregist saman en upptalið sem „ógn" var hörð samkeppni.[2171] Líkt og Samskip ráðgerði Eimskip í áætluninni að halda sömu markaðshlutdeild í sjóflutningum í Færeyjum árið 2009, sbr. áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009 sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi með tölvupósti til stjórnar Samskipa Holding (afrit til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH) nokkrum dögum síðar, þ.e. 6. desember 2008 („*It is anticipated that Samskip will maintain similar market share, both in Iceland and Faroe Island for the coming year*"). Samkvæmt umræddri áætlun Eimskips vegna Færeyja fyrir árið 2009 átti samhliða þessu að hækka verð. Verður að telja að áðurnefnd samskipti og aukið samstarf Samskipa og Eimskip á Íslandi hafi verið lykilþáttur fyrir því að fyrirtækin treystu sér til að ráðgera sömu markaðshlutdeild og að í áætlun Eimskips var lögð áhersla á að hækka verð. Þetta tókst fyrirtækjunum með samráði þeirra frá miðju ári 2008.

4363. Samtímagögn sýna því að innan Samskipa var í nóvember 2008 rætt um aukið samstarf við Eimskip í Færeyjum og gerð grein fyrir samskiptum við (E)frkvstj-Færeyj. Í sama mánuði horfði (E)frkvstj-Færeyj til þess við mat á stöðunni á árinu 2009 að dregið hafði úr samkeppni við Samskip. Hér ber sömuleiðis að hafa í huga að í upphafi nóvember 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH sjálfum sér minnis- eða verkefnalista þar sem stóð á m.a.: „*Eimskip–nýir samningar*". Þessi tilvísun til samninga í fleirtölu vísaði til margra samninga við Eimskip sem voru þegar komnir á eða í vinnslu í samræmi við „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Flutningar vegna Færeyja féllu þar undir. Hér má einnig vísa til og rifja upp tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-MCL dags. 11. nóvember 2008 um það sem nefna má hina íslensku samráðsaðferð. Sú leið fól í sér að haft væri samstarf við keppinauta þegar bregðast þyrfti við áskorunum á markaði og verð til viðskiptavina hækkað.

4364. Framangreind atburðarrás vegna Færeyja er í samræmi við önnur samtímagögn frá þessum tíma og framvindu í „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna.

4365. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að framangreind samskipti framkvæmdastjóra Eimskips og Samskipa í Færeyjum voru ekki samræmi við kröfur um sjálfstæði keppinauta. Engar athugasemdir voru gerðar af hálfu (S)aðaleig-stjform-SH við þessi samskipti við Eimskip enda voru þau í samræmi við hið samfellda samráð fyrirtækjanna sem þá stóð yfir.

4366. Gögn málsins sýna að Samskip og Eimskip höfðu áhyggjur af samkeppni frá BWS, bæði í útflutningi á fiski frá Íslandi og sjóflutningum til og frá Íslandi. Jafnframt sýna gögn málsins frá 2009 og áfram nánast samhliða samskipti annars vegar Eimskips og BWS og hins vegar Samskipa og BWS. Bera gögnin með sér að tilgangur þessara aðgerða Samskipa og Eimskips hafi verið draga úr samkeppni frá BWS. Var það til hagsbóta fyrir fyrirtækin bæði hér á landi og í Færeyjum og í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins.

4367. Er framangreindu og öðrum tengdum atvikum eftir árið 2008 lýst ítarlega í kafla 20.

[2171] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Business plan – Faroe Ship 2009 (revised).doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.106692.

11. NIÐURSTAÐA UM BROT SAMSKIPA FRÁ JÚNÍ 2008 TIL BYRJUN ÁRS 2009

4368. Í þessum kafla er dregin saman niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um brot Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á tímabilinu frá júní 2008 til byrjun árs 2009. Í köflunum þar á eftir verður fjallað um áframhaldandi samfelld brot Samskipa á tímabilinu frá árinu 2009 uns fyrirtækin drógu úr samráðinu á árinu 2013.

11.1. Aðstæður á flutningamörkuðum

4369. Í upphafi skal gerð grein fyrir aðstæðum á flutningamörkuðum tengdum Íslandi á árinu 2008.

4370. Á árinu 2008 buðu Samskip og Eimskip upp á áætlunarflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Á þeim markaði voru fyrirtækin samanlagt með 100% markaðshlutdeild. Á það bæði við um inn- og útflutning. Á árinu 2008 buðu fyrirtækin jafnframt upp á áætlunarflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda. Á þeim markaði voru þau samanlagt með um 90% markaðshlutdeild. Þegar Atlantsskip hættu siglingum og ákváðu að nýta sér þess í stað skip Eimskips jókst samanlögð markaðshlutdeild fyrirtækjanna í 95%.

4371. Á árinu 2008 voru Samskip og Eimskip langstærstu fyrirtækin í landflutningum. Miðað við landið allt voru fyrirtækin saman með rúmlega 80% markaðshlutdeild.

4372. Á árinu 2008 voru Samskip og Eimskip samanlagt með allt að 65% hlutdeild í flutningsmiðlun. Ef lögð er til grundvallar sú skilgreining á markaði, sem Samskip telja að eigi að miða við, var samanlögð markaðshlutdeild fyrirtækjanna um 90%.

4373. Á árinu 2008 voru Samskip og Eimskip því saman í mjög sterkri stöðu á umræddum mörkuðum sem einkenndust af fákeppni og mikilli samþjöppun. Markaðirnir voru því afar viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti, sbr. kafla 3.

11.2. Lagasjónarmið

4374. Í kafla 4 er fjallað með ítarlegum hætti um túlkun 10. gr. samkeppnislaga. Rétt er að árétta hér nokkur grundvallaratriði.

11.2.1. Sjálfstæði keppinauta og æskileg óvissa eru afar mikilvæg á fákeppnismörkuðum

4375. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 segir að mikilvægt sé að á fákeppnismarkaði sé fyrir hendi óvissa fyrirtækja *„sem í hlut eiga, um hegðun keppinautanna"*. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 var þetta tekið fram: *„Fákeppnismarkaðir eru sérstaklega viðkvæmir fyrir hvers konar samstarfi keppinauta þar sem auðveldara er að viðhafa samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu við slíkar aðstæður og því enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina […]*." Í þessum málum var um að ræða samráð fyrirtækja sem samanlagt voru með yfirburðastöðu á viðkomandi markaði. Dómstóll ESB hefur með sama hætti ítrekað komist að þeirri niðurstöðu að samskipti keppinauta á fákeppnismörkuðum séu afar viðkvæm í samkeppnislegu tilliti, sbr. kafla 4.

4376. Á árinu 2008 ríkti sem fyrr segir fákeppni á framangreindum mörkuðum sem Samskip og Eimskip störfuðu á. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga gerðu því strangar kröfur til Samskipa um að eiga ekki í neinu samstarfi eða samskiptum við Eimskip sem voru til þess fallin að draga úr óvissu fyrirtækjanna um viðbrögð keppinauta sinna og skerða með því sjálfstæði þeirra.

4377. Í samkeppnisrétti hefur lengi verið lögð áhersla á mikilvægi þess að fyrirtæki eigi ekki í samskiptum sem draga úr óvissu þeirra um viðbrögð keppinautarins. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997, þar sem fjallað er um Norður-Ameríku samstarf Samskipa og Eimskips, er vísað

til þeirrar fákeppni sem sé til staðar í sjóflutningum til og frá Íslandi og bent á að við þær aðstæður sé *„hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum.*" Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var aftur fjallað um Norður-Ameríku samstarf fyrirtækjanna og eftirfarandi tekið fram: *„Samskip og Eimskip eru keppinautar sem starfa á sama sölustigi. Öll samvinna af þessum toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta. Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit hvort til annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði*."

11.2.2. Samráð sem hefur að markmiði að raska samkeppni

4378. Hugtakið *samráð* er samheiti yfir samninga, samþykktir og samstilltar aðgerðir fyrirtækja, sbr. 4. mgr. 41. gr. a samkeppnislaga.

4379. Hugtakið samningur er túlkað rúmt í samkeppnisrétti. Um samning í skilningi 10. gr. samkeppnislaga er að ræða ef fyrirtæki hafa á einhvern hátt lýst yfir sameiginlegum vilja sínum til að hegða sér á markaði með tilteknum hætti. Ólögmætur samningur er t.d. fyrir hendi þegar aðilar hans fylgja sameiginlegri áætlun, sem takmarkar eða er líkleg til að takmarka sjálfstæða hegðun þeirra á markaðnum með því að stuðla að sameiginlegum aðgerðum eða athafnaleysi. Tilvist ólögmæts samnings getur birst í hegðun viðkomandi fyrirtækja, t.d. með reglulegum samskiptum um málefni sem falla undir 10. gr. samkeppnislaga. Getur samningur falist í röð af aðgerðum eða tiltekinni framkvæmd, sbr. kafla 4.2.1.

4380. Hugtakið samstilltar aðgerðir tekur til þeirra samskipta fyrirtækja sem ekki hafa náð því stigi að teljast samningur í skilningi samkeppnislaga. Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 107/2000 segir að skýra beri hugtakið samstilltar aðgerðir rúmt og í samræmi við EES/ESB-samkeppnisrétt á þann hátt að það taki til *„sérhverra beinna eða óbeinna samskipta milli fyrirtækja*". Allar tegundir af samskiptum milli fyrirtækja falla því undir hugtakið samstilltar aðgerðir, t.d. fundir, óformleg samtöl, sending tölvupósta eða þegar þriðji aðili miðlar upplýsingum milli viðkomandi keppinauta. Jafnvel viðtaka tölvupósts, ein og sér, getur falið í sér ólögmæta samstillta aðgerð ef önnur skilyrði 10. gr. samkeppnislaga eru uppfyllt, sbr. kafla 4.2.2 og 4.2.3.

4381. Að lögum hefur ekki þýðingu að greina á milli þess hvort samráð sé í formi samnings, samþykkta eða samstilltra aðgerða. Samráði sem hefur það að markmiði að raska samkeppni er ólögmætt hvort sem það er í formi samnings, samþykkta eða samstilltra aðgerða, sbr. kafla 4.2.2.

4382. Í 10. gr. samkeppnislaga er m.a. lagt bann við samráði sem hefur það *„að markmiði*" að raska samkeppni. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 var þetta tekið fram:

> *„Til þess að samningar milli fyrirtækja og samstilltar aðgerðir í skilningi 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. EES-samningsins verði taldar hafa það að markmiði að raska samkeppni er nægilegt að samráðið geti mögulega raskað samkeppni. Litið er svo á að ákveðin samvinna eða samskipti milli fyrirtækja séu í eðli sínu skaðleg samkeppni. Við þær aðstæður er ekki þörf á að sýna fram á að samningarnir eða aðgerðirnar hafi haft áhrif á verðlagningu til neytenda, enda er ákvæðinu ekki einungis ætlað að vernda einstaka keppinauta eða neytendur heldur jafnframt uppbyggingu markaðarins og undirstöður samkeppninnar, sbr. til hliðsjónar dóm Evrópudómstólsins 4. júní 2009 í máli C-8/08, T-Mobile Netherlands.*"

4383. Þegar samráð hefur *„að markmiði*" að raska samkeppni telst 10. gr. samkeppnislaga þannig brotin við það eitt að tiltekin samskipti eða háttsemi á sér stað. Þarf þá ekki að taka til athugunar áhrif samráðsins á samkeppni, þ.e. hvort það hafi í raun raskað samkeppni. Hinu sama hefur verið slegið föstu í dómaframkvæmd EFTA dómstólsins og dómstóla ESB, sbr. kafla 4.4.

4384. Ekki er tæmandi talið í 10. gr. samkeppnislaga hvaða tegundir af samráði fyrirtækja hafi það að markmiði að raska samkeppni. Eins og rökstutt er í kafla 4 telst m.a. eftirfarandi samráð hafa það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. laganna:

- Samráð þar sem keppinautar hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni, sbr. kafla 4.6.1.
- Samráð keppinauta um verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör, sbr. kafla 4.6.2.
- Samráð sem felst í því að keppinautar skipta með sér markaðnum eftir landsvæðum eða viðskiptavinum, sbr. kafla 4.6.4.
- Samráð keppinauta um takmörkun eða stýringu á framboði, framleiðslu, mörkuðum eða sölu. Í flutningastarfsemi fellur hér undir samráð keppinauta um að takmarka flutningsgetu og breyta siglingakerfum, sbr. kafla 4.6.5.[2172] Er slíkt samráð ólögmætt þó að það feli í sér viðbragð við erfiðum aðstæðum á markaði, sbr. kafla 4.6.5.
- Tiltekin upplýsingaskipti keppinauta, sbr. kafla 4.6.3. Greina má á milli eftirfarandi tegunda:
  - Upplýsingaskipti sem eru hluti af undirbúningi eða framkvæmd á víðtækara ólögmætu samráði keppinauta, t.d. til að tryggja það að þátttakendur starfi í samræmi við það sem ákveðið var í samráðinu.
  - Upplýsingaskipti keppinauta sem taka til atriða sem tengjast verðlagningu, takmörkun á framboði, viðskiptavinum og öðrum viðkvæmum samkeppnisþáttum sem falla undir ákvæði 10. gr. samkeppnislaga.
  - Upplýsingaskipti keppinauta á fákeppnismörkuðum sem taka til hvers konar viðskiptalegra málefna sem varða þann markað sem viðkomandi fyrirtæki starfa á.
    - Reglubundnar viðræður keppinauta á fákeppnismörkuðum um viðskiptaleg málefni eru sérstaklega viðkvæmar í samkeppnislegu tilliti. Eru slík samskipti til þess fallin að draga með alvarlegum hætti úr sjálfstæði viðkomandi keppinauta og æskilegri óvissu á markaðnum.

11.2.3. Samfellt samráð

4385. Líta ber á samráð sömu keppinauta sem varað hefur í ákveðinn tíma og stefnir að sama markmiði sem eitt áframhaldandi brot sem allir þátttakendur bera ábyrgð á, sbr. kafla 4.5.

4386. Hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála lýst þessu m.a. svo í úrskurði í máli nr. 21/2004: „*Í heildina tekið má því segja að starfi fyrirtæki reglubundið saman á ákveðnu tímabili til að ná fram sameiginlegu markmiði um að raska samkeppni andstætt ákvæðum 10. gr. samkeppnislaga megi líta svo á að um samfellt samráð þeirra allra hafi verið að ræða. Bann samkeppnislaga við samráði fyrirtækja taka samkvæmt framansögðu til allra fyrirtækja sem starfa reglubundið saman með endurteknum og skipulögðum aðgerðum í sama efnahagslega umhverfi.*"

11.2.4. Undirbúningur og framkvæmd á samráði sem hefur það markmiði að raska samkeppni

4387. Sem fyrr segir hefur það þýðingu að lögum ef samráð keppinauta telst hafa að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins.

[2172] Í t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 21.02.2018 í máli nr. AT.40009 fólust mjög alvarleg brot skipafélaga m.a. í viðræðum og samræmingu á takmörkun á flutningsgetu og upplýsingaskiptum sem tengdust þessu. Sjá m.a. mgr. 34 í ákvörðuninni: „*The parties engaged in various types of contacts, during which they, to varying degrees: […]*
(c) discussed and coordinated capacity reductions […] and
(d) exchanged commercially sensitive information as a means to support the conduct described in points (a), (b) and (c) above." Viðkomandi skipafélög viðurkenndu þessi brot.

4388. Af þessu leiðir m.a. að upplýsingaskipti eða viðræður keppinauta sem miða að undirbúningi aðgerða sem hafa að markmiði að raska samkeppni fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á þetta t.d. við undirbúning keppinauta á skiptingu markaða eða takmörkunar á framboði. Brotið er ekki háð því að viðkomandi samstarf komist til framkvæmda, sbr. 4.2.1. Er þetta einkar skýrt þegar viðkomandi keppinautar starfa á fákeppnismarkaði, sbr. kafla 4.6.3.2.

4389. Ef fyrir liggur aðgerðaáætlun eða sameiginlegt verkefni keppinauta, sem hefur það að markmiði að raska samkeppni, leiðir af sjálfu sér að öll samskipti keppinautanna þar sem unnið er að eða rætt um viðkomandi verkefni eða áætlun fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þá ber að hafa í huga að tilvist ólögmæts samráðs getur birst í reglulegum samskiptum keppinauta um samkeppnismálefni, sbr. kafla 4.2. Hafa samskipti keppinauta almennt séð mikla þýðingu í samkeppnisrétti, sbr. kafla 4.7.6.2. Með beinum eða óbeinum samskiptum geta keppinautar t.d. framkvæmt áætlun sem hefur að markmiði að raska samkeppni, dregið úr æskilegri óvissu, samræmt markaðshegðun sína og komið á eða viðhaldið samkeppnishamlandi ástandi, sbr. kafla 4.2.3.

11.2.5. Sönnun

4390. Í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 42/2019 er tekið fram að ríkir almannahagsmunir séu bundnir við skilvirka framkvæmd samkeppnisreglna og að í málum þar sem lagðar eru stjórnvaldssektir á fyrirtæki vegna brota á samkeppnisreglum gildi *„sérstakar sönnunarreglur sem ekki eru jafn strangar og í sakamálum.“* Í dóminum tók Hæstiréttur fram að leggja yrði heildstætt mat á sönnunargögn, meðal annars í samræmi við þau sönnunarsjónarmið sem gildi í EES/ESB-samkeppnisrétti.

4391. Samkvæmt þessu ber í samráðsmálum að virða sönnunargögn með heildstæðum hætti en ekki hvert gagn einangrað fyrir sig. Samkvæmt því þurfa öll sönnunargögn ekki að vera jafn sterk heldur nægir að gögnin virt saman sýni fram á brot. Dómstólar ESB hafa einnig ítrekað bent á að þar sem bann við samráði og viðurlög við því séu þekkt fari þessi brot venjulega fram með leynd og sé gögnum haldið í lágmarki. Sönnunargögn sem samkeppnisyfirvöld afli séu yfirleitt stuttorð og brotakennd. Sökum þessa verði í flestum tilvikum að byggja ályktun um tilvist samráðs á ýmsum tilviljunum (e. „*coincidences*“) og vísbendingum (e. „*indicia*“) sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring sé á þessum atriðum. Jafnvel þótt fyrir hendi séu gögn sem sýni fram á ólögmæt samskipti milli fyrirtækja sé oft nauðsynlegt að beita ályktunum um einstök atvik málsins. Saman þýðir þetta annars vegar að sönnunargögn skuli virt með heildstæðum hætti og hins vegar að málsatvik geti talist sönnuð á grundvelli ályktana. Vísast um þetta til kafla 4.7.4.

4392. Dómstólar ESB hafa einnig bent á að vegna eðlis samráðsbrota verði að gera raunhæfar kröfur til styrks og umfangs sönnunar. Ef samráð milli keppinauta telst sannað er ekki skylt fyrir samkeppnisyfirvöld að sýna nákvæmlega fram á hvernig og hvenær það fór fram, sbr. kafla 4.7.4.

4393. Unnt er að sanna samráð á grundvelli beinna eða óbeinna sönnunargagna. Einnig getur sönnun, eðli málsins samkvæmt, stuðst við bæði beina og óbeina sönnun. Dæmi um gögn í samráðsmáli eru eftirfarandi:

- Sönnunargögn eins og tölvupóstar, fundargerðir, glærukynningar eða minnisblöð sem gefa til kynna bæði samskipti keppinauta og efni samskiptanna.
- Sönnunargögn sem sýna aðeins samskipti keppinauta (en ekki efni samskiptanna). Þetta geta t.d. verið færslur í dagbók, yfirlit yfir símtöl, tölvupóstar eða minnispunktar.
- Ályktanir sem dregnar eru af óbeinum sönnunargögnum eins og hegðun fyrirtækja á markaði. Dæmi um þetta er:
    - Samhliða hegðun viðkomandi keppinauta;
    - Hegðun viðkomandi fyrirtækja sýnir takmarkaða samkeppni;

- Eldra samstarf viðkomandi fyrirtækja.

4394. Við tilteknar aðstæður á fákeppnismörkuðum getur samhliða hegðun keppinauta skýrst af öðru en samráði þeirra. Ef samkeppnisyfirvöld byggja ásakanir sínar um samráð *einungis* á samhliða hegðun geta fyrirtæki hnekkt slíkum ásökunum ef þau sýna fram á að hegðunin geti stafað af fákeppnisgerð markaðarins. Ef sönnun er hins vegar ekki (eða ekki alfarið) reist á samhliða hegðun fyrirtækja heldur á t.d. samtímagögnum eiga önnur sjónarmið við. Þá nægir almennt ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að sýna fram á að hegðun geti stafað af öðru en samráði heldur verða þau einnig að sýna fram á að viðkomandi gögn séu ekki traust eða af þeim séu ekki dregnar réttar ályktanir.

4395. Samkeppniseftirlitið ber sönnunarbyrðina um að brot á 10. gr. samkeppnislaga hafi átt sér stað, en sönnunarbyrðin getur aftur á móti snúist við. Ef gögn benda til samráðs nægir ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að vekja máls á atvikum sem geta dregið úr sönnunargildi gagnanna heldur verði þau í fyrsta lagi að sanna viðkomandi atvik og í öðru lagi að sýna fram á að það dragi úr gildi viðkomandi sönnunargagns, sbr. kafla 4.7.3.

4396. Ef samkeppnisyfirvöld finna t.d. sönnunargögn sem sýna að keppinautar hafi fundað (en ekki efni viðræðnanna) getur það eftir atvikum verið hluti af sönnun á samráði eða leitt til þess að sönnunarbyrðin snýst við. Ef viðkomandi keppinautar leggja ekki fram fundargerð eða önnur gögn sem sýna umræðuefni fundarins getur það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt var á honum. Ber að hafa í huga að í samráðsmálum geta atvik talist sönnuð ef fyrirtæki setja ekki fram skýringar, sbr. 4.7.3.

11.2.6. Gildi viðurkenningar á þátttöku í ólögmætu samráði

4397. Í dómum Hæstaréttar Íslands hefur við mat á því hvort samráð hafi átt sér stað verið talið heimilt að líta til þess hvort annar eða aðrir þátttakendur í samráðinu hafi viðurkennt brot í sátt við Samkeppniseftirlitið, sbr. dóma réttarins frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014 og 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019.

4398. Dómstólar ESB hafi almennt talið slíkar viðurkenningar hafa ríkt sönnunargildi. Getur því viðurkenning eins fyrirtækis á þátttöku í ólögmætu samráði verið notuð til að sanna brot annarra þátttakenda í samráðinu. Ef aðrir þátttakendur neita broti nægir slík viðurkenning ekki, ein og sér, til að sanna brot þeirra. Ræðst þá sönnun af því hvort önnur atriði styðji það sem fram kemur í viðurkenningunni. Ef viðurkenningin er í samræmi við samtímagögn felur það saman óhjákvæmilega í sér mjög trausta sönnun, sbr. kafla 4.7.7 og 24.5.

11.3. Ólögmætt samráð sem var fyrir hendi í byrjun júní 2008

4399. Í upphafi árs 2008 var fyrir hendi ólögmætt samráð milli Eimskips og Samskipa. Tók það a.m.k. til skipaafgreiðslu, áætlunarflutninga til og frá Norður-Ameríku, áætlunarflutninga til og frá Evrópu, frystigeymslureksturs og landflutninga. Þetta samráð var allt fyrir hendi í byrjun júní 2008. Í sátt Eimskips vegna rannsóknar Samkeppniseftirlitsins, dags. 16. júní 2021, er og viðurkennt að í byrjun júní 2008 hafi verið fyrir hendi ólögmætt samráð við Samskip.

11.4. Undirbúningur aukins ólögmæts samráðs

4400. Undirbúningur aukins ólögmæts samráðs Samskipa við Eimskip hófst á fyrri hluta ársins 2008. Við mat á þýðingu fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 skiptir miklu að hafa í huga eftirfarandi atvik í aðdraganda fundarins.

11.4.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008

4401. (S)aðaleig-stjform-SH var aðaleigandi Samskipasamstæðunnar, sat í stjórn Samskipa hf. og var stjórnarformaður Samskipa Holding árið 2008. (S)aðaleig-stjform-SH var á þessum tíma næst stærsti hluthafi í Kaupþingi banka hf.

4402. Rekstur Samskipa hf. á Íslandi gekk mjög vel á fyrri hluta ársins 2008. Á sama tíma stóðu Samskip Holding og (S)aðaleig-stjform-SH á hinn bóginn frammi fyrir miklum fjárhagslegum áskorunum, annars vegar vegna krafna helsta lánveitanda Samskipa Holding, Fortis bank, og hins vegar vegna áskorana sem tengdust hlutabréfaeign fjárfestingarfélaga (S)aðaleig-stjform-SH í Kaupþing banka. Í framburði (S)aðaleig-stjform-SH hjá lögreglu kom fram að „*menn*" hafi á þessum tíma haft „*áhyggjur af stöðunni, miklar áhyggjur af stöðunni […]*". Innan Samskipa hf. var rætt um hvernig ætti að hækka verð og „*bæta afkomu félagsins á árinu*". Mikilvægir viðskiptavinir Samskipa voru með lausa viðskiptasamninga og taldi fyrirtækið það „*ógn*" auk þess að verðstríð við Eimskip gæti brotist út. Á sama tíma töldu stjórnendur Samskipa sig vita að innflutningur til landsins myndi fara minnkandi og ráðgerðu að útflutningur frá landinu myndi aukast, fyrst og fremst vegna flutninga tengdum stóriðju.

4403. Af samtímagögnum verður ráðið að á sama tíma og Samskip Holding og (S)aðaleig-stjform-SH stóðu frammi fyrir miklum fjárhagslegum áskorunum, eða í mars 2008, gaf (S)aðaleig-stjform-SH þau fyrirmæli til stjórnarmanna og lykilstjórnenda að grípa til aðgerða til að vernda og efla stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir Samskipasamstæðuna. Gögn málsins sýna að aukið samstarf við Eimskip var mikilvægur þáttur í þeim aðgerðum sem til skoðunar voru. Með því væri unnið gegn því að hugsanlegur samdráttur í eftirspurn eftir innflutningsflutningsþjónustu myndi leiða til aukinnar samkeppni og lækkunar á verði á flutningamarkaði. Sýna gögnin að (S)aðaleig-stjform-SH kallaði eftir upplýsingum frá (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj-frystig um Eimskip og lét félag í sinni eigu (Eglu) vinna skýrslur þar sem fjallað var um umfangsmikið samstarf við Eimskip bæði á Íslandi og í erlendri starfsemi Eimskips og Samskipa. Samkvæmt skýrslunum var mestur fjárhagslegur ábati fyrir Samskip talinn felast í auknu samstarfi Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi. Í stjórnarfundargerð vegna fundar Samskipa Holding 7. maí 2008 kom m.a. eftirfarandi fram í glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH: „*Eimskip, will be explored further….*".[2173] Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH viku síðar velti hann vöngum yfir því hvort koma ætti á samsiglingum með Eimskip og „*allar leiðir skoðaðar*".

4404. Samtímagögnin sýna að í lok apríl og í maí 2008 breyttist tónninn hjá stjórnendum Samskipa hf. Annars vegar var þá áfram rætt um aukið samstarf við Eimskip og hins vegar að Samskip myndu fara í „*herferð*" eða „*sækja sterkt*" á mikilvæga viðskipavini Eimskips. Ástæða þessarar umræðu innan Samskipa hf. um mikla samkeppni við Eimskip var ekki síst óánægja með að Eimskip hafði orðið hlutskarpast í tilraunum til að taka upp samstarf við Atlantsskip.

4405. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum voru þannig til skoðunar hjá Samskipum tvær ólíkar leiðir. Gefa gögnin til kynna að Samskip hf. hafi ætlað að skoða vel kosti og galla þess sem má annars vegar nefna „samvinnuleiðina" og hins vegar „samkeppnisleiðina". Það hagsmunamat og sá samanburður átti að leiða til þess að unnt væri að „*teikna upp strategíuna*". Hún myndi síðan birtast í endurskoðaðri áætlun Samskipa („*revised budget*") sem yrði leiðarstefið eða vegvísirinn í aðgerðum fyrirtækisins. Átti þessi skoðun að vera tilbúin eigi síðar en föstudaginn 6. júní 2008.

11.4.1.1. Eimskip

4406. Á fyrri hluta ársins 2008 var mikið umrót hjá Eimskip. Fyrirtækið hafði vaxið gríðarlega og stóð í miklum breytingum á starfsemi sinni. Átti Eimskip í miklum fjárhagslegum erfiðleikum og stjórnarformaður og forstjóri, sem stýrt höfðu útrás fyrirtækisins, höfðu látið af störfum. Nýr stjórnarformaður, (E)stjform, hafi tekið við og hafði, vegna eignarhluta í félaginu, persónulegra hagsmuna að gæta vegna reksturs Eimskips.

4407. Gögn málsins sýna að fjárhagslegir erfiðleikar Eimskips hafi ekki tengst flutningastarfsemi fyrirtækisins hér á landi heldur stafað af miklum skuldum vegna fjárfestinga erlendis.

[2173] Rauður áherslulitur í frumgagninu.

11.4.2. 20. maí til 6. júní 2008

4408. Tilkynnt var um ráðningu (E)forstj sem forstjóra Eimskips þann 20. maí 2008 en áður hafði hann um árabil verið framkvæmdastjóri fyrirtækisins í Norður-Ameríku. Strax og tilkynnt var um ráðningu hans lýsti (S)aðaleig-stjform-SH því yfir við aðra lykilstjórnendur Samskipa að hann þekkti (E)forstj vel og að meiri „*mýkt*" myndi fylgja forstjóratíð hans. Rangfærslur (E)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH við munnlega upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins í september 2013 og í skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 um samskipti þeirra gefa til kynna að þeir hafi viljað leyna þeim.

4409. Skömmu eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips lagði hann áherslu á að sem fyrst yrðu hafnar viðræður við Samskip um Norður-Ameríku flutninga. Vildi (E)forstj að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að þeim samskiptum en fyrir liggur að (S)aðaleig-stjform-SH þekkti (E)frkvstj-alþjsv einnig vel og að þeir höfðu átt í samskiptum. Á þessum tíma vann (E)frkvstj-alþjsv náið með (E)forstj á starfsstöð Eimskips á Íslandi. (E)frkvstj-alþjsv var framkvæmdastjóri alþjóðasviðs hjá Eimskip og bar ábyrgð á starfsemi Eimskips í Evrópu. Hafa ber í huga að (E)frkvstj-alþjsv bar ekki ábyrgð á sölu inn- eða útflutningsþjónustu Eimskips vegna Norður-Ameríku.

4410. Hin ríka áhersla (E)forstj á viðræður við Samskip og mönnun samskiptanna við Samskip var í engu samræmi við innanhússgögn sem sýna lítið vægi þessara flutninga fyrir Eimskip. Miðað við hina miklu fjárhagslegu erfiðleika sem Eimskip stóð frammi fyrir í lok maí og byrjun júní 2008 er órökrétt að nýr forstjóri hafi talið ástæðu til að leggja svo ríka áherslu á að koma á samskiptum við Samskip um Norður-Ameríku samstarfið, nema eitthvað annað og meira byggi undir. Önnur gögn málsins styðja það einnig, sbr. t.d. verkefnalista (E)forstj þar sem inn var komið verkefnið „*Nýtt upphaf*", en það verkefni fyrirtækjanna tók til mun fleiri þátta en eingöngu samstarfs Samskipa og Eimskips í flutningum vegna Norður-Ameríku.

4411. Yfirmaður siglingakerfa Eimskips, framkvæmdastjórinn (E)frkvstj-flutnkerf, var í byrjun júní 2008 byrjaður að undirbúa breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins í flutningum til og frá meginlandi Evrópu. Þann 2. júní 2008 var ákveðið hjá Eimskip að (E)frkvstj-flutnkerf ætti að koma að umræddum viðræðum við Samskip. (E)frkvstj-flutnkerf bar ekki ábyrgð á inn- og útflutningi Eimskips frá Norður-Ameríku og Samskip voru ekki með skip í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Er aðkoma (E)frkvstj-flutnkerf að viðræðum við Samskip skýr vísbending um að ræða átti um breytingar á siglingakerfum milli Íslands og annarra Evrópulanda á fundum fyrirtækjanna, auk annarra málefna.

4412. Þann 4. júní 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til yfirmanns siglingakerfa Samskipa, (S)frkvstj-millilandasv, sem sýnir áframhaldandi skoðun á „*strategíu*" þeirra frá fyrri hluta árs 2008, þ.á m. aukið samstarf við Eimskip sem fólst í að draga úr flutningsgetu í sjóflutningum („*skera capacitet af markadi*") „*eða*" taka upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum til og frá Evrópu og var fyrir hendi í Norður-Ameríku flutningunum. Fjallað var um samráð af þessum toga í glærukynningunni um „*Verkefnið Nýtt upphaf*" sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði í tölvugögnum sínum sunnudaginn 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.

4413. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)stjform og (E)forstj áttu með sér þýðingarmikinn fund í hádeginu föstudaginn 6. júní 2008 í húsnæði Kjalars, eignarhaldsfélagi (S)aðaleig-stjform-SH, að Suðurlandsbraut. Gögn málsins sýna að dagana fyrir fundinn var unnið að undirbúningi hans. Kvöldið fyrir fundinn með Eimskip sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH en meðfylgjandi honum var ný skýrsla frá Eglu um aukna samvinnu við Eimskip. Fjallað var um þá samvinnu í glærukynningu Eimskips um „*Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips. Samræmi er því í gögnum æðstu stjórnenda fyrirtækjanna á þeim tíma sem þeir áttu í samskiptum.

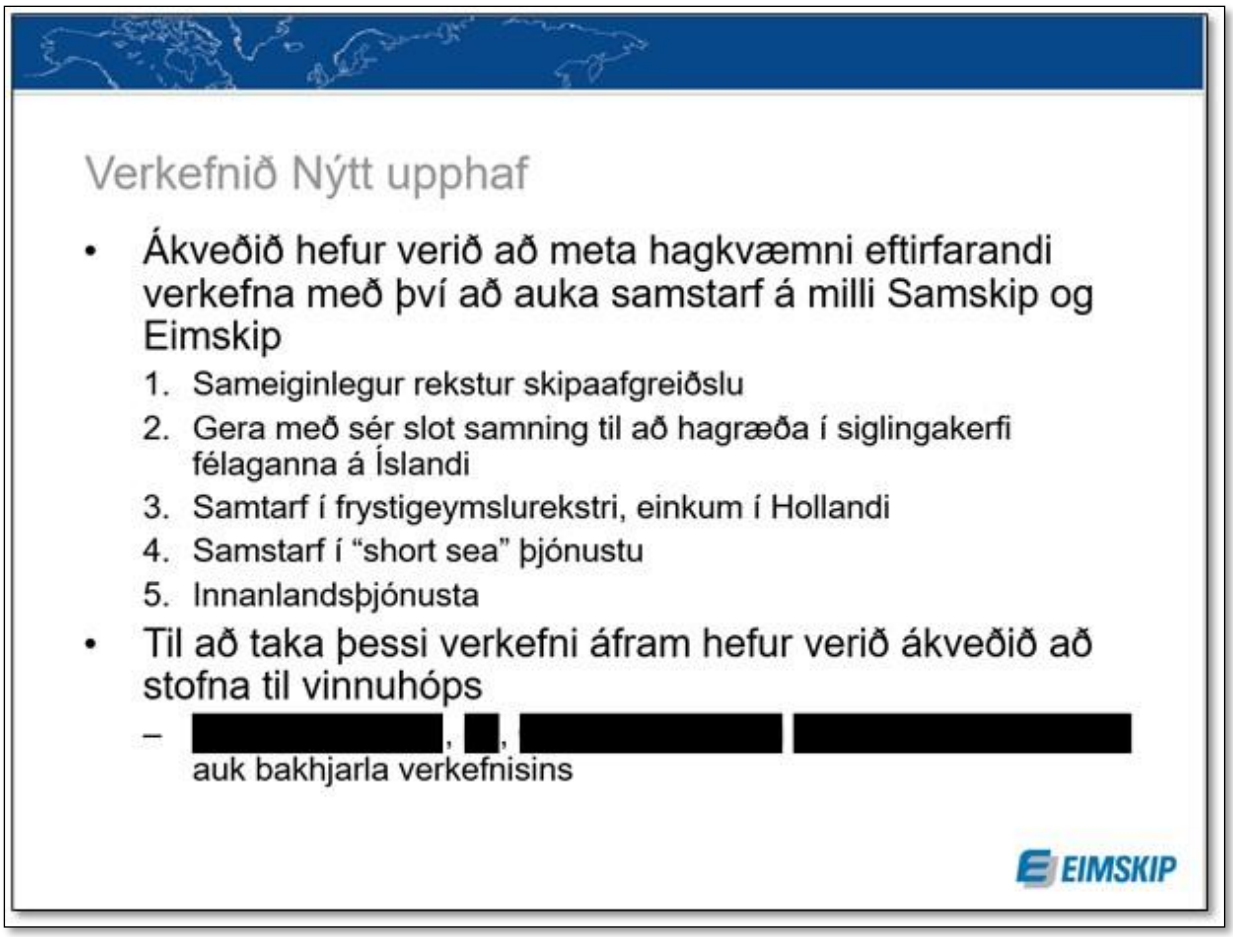
4414. Þá ber að líta til þess að verkefnið „*Nýtt upphaf*" var eins og áður segir sett á verkefnalista (E)forstj, merkt 5. júní 2008 eða daginn áður en (E)forstj og (E)stjform sátu fundinn með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH.

11.5. Stjórnarformenn og forstjórar ákveða 6. júní 2008 að hefja verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni

4415. Við mat á háttsemi Samskipa ber að virða saman öll framangreind gögn frá árinu 2008. Ekki síst ber að líta í einu lagi til efnis skýrslnanna sem (S)aðaleig-stjform-SH lét Eglu útbúa fyrir sig, áherslu (E)forstj á Samskip á fyrstu dögum í nýju starfi, aðkomu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-alþjsv að fyrirhuguðum viðræðum við Samskip, samráðshugmyndum í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH frá 4. júní 2008 og að verkefnið „*Nýtt upphaf*" var merkt 5. júní 2008 á verkefnalista (E)forstj. Horfa ber á þetta í samhengi við umræddan fund Eimskips og Samskipa föstudaginn 6. júní 2008 og efni glærukynningarinnar um „*Verkefnið Nýtt upphaf*" sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði sunnudaginn 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Tölvupóstur sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi m.a. (S)aðaleig-stjform-SH 10. júní 2008 skiptir einnig máli hér.

4416. Af framangreindum samtímagögnum verður ráðið að á fundinum föstudaginn 6. júní 2008 ræddu (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)stjform og (E)forstj saman um viðkvæm samkeppnisleg málefni fyrirtækjanna. Á fundinum var jafnframt ákveðið að fyrirtækin myndu saman meta ávinninginn af auknu samstarfi sín á milli. Á áðurnefndum verkefnalista (E)forstj og í öðrum samtímagögnum Eimskips var þetta samráðsverkefni Eimskips og Samskipa nefnt „*Nýtt upphaf*". Hjá Samskipum var rætt um „*New beginning*".

4417. Á umræddri glærukynningu frá 8. og 9. júní 2008 kom eftirfarandi fram á upphafsglærunum:



4418. Af þessu og öðrum gögnum málsins má sjá að Samskip og Eimskip voru búin að ákveða í byrjun júní 2008 að hefja „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Í því fólst að fyrirtækin ákváðu að meta saman hagkvæmni þess að auka samstarf í grundvallarþáttum í starfsemi þeirra beggja.

4419. Hvorugt fyrirtækjanna ritaði fundargerð um efni fundarins. Þannig hafa Samskip ekki lagt fram fundargerð eða önnur samtímagögn til að sýna fram á að tilgangur fundarins hafi verið lögmætur eða að umræður á fundinum hafi verið í samræmi við kröfur 10. gr. samkeppnislaga. Ef engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundi keppinauta getur það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt var á honum.

4420. Skýringar Samskipa í athugasemdum við AI og AII á fundinum og glærukynningunni um „*Nýtt upphaf*" verkefnið og öðrum tengdum gögnum hafa auk þess verið mjög ótrúverðugar. Þær geta því ekki breytt þeim ályktunum sem draga má af samtímagögnum sem sýna aðdraganda og upphaf þeirra samskipta sem tengdust „*Nýtt upphaf*" verkefninu og fyrirtækin ákváðu að ráðast í eftir fundinn.

4421. Atvik í aðdraganda fundarins, fundurinn sjálfur og framangreind glærukynning sýna mikla áherslu fyrirtækjanna á aukið samstarf og þetta verkefni. Stjórnarformenn og forstjórar fyrirtækjanna höfðu forgöngu og stofnaður var sérstakur „*vinnuhópur*" til að „*taka þessi verkefni áfram*". Hann skipuðu forstjórar Samskipa og Eimskips, framkvæmdastjórinn (E)frkvstj-alþjsv, auk „*bakhjarla verkefnisins*". Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa hvorugt fyrirtækjanna upplýst um hverjir hefðu verið „*bakhjarlar verkefnisins*". Með hliðsjón af samtímagögnum og stöðu hlutaðeigandi sem stjórnarformanna (ásamt eignarhaldi) er talið líklegt að (E)stjform og (S)aðaleig-stjform-SH hafi verið bakhjarlar verkefnisins. Með hliðsjón af samtímagögnum málsins, sem sýnir framkvæmd og framvinndu verkefnisins, er talið að „*nn*" hafi verið aðstoðarforstjórinn og framkvæmdastjórinn (S)frkvstj-millilandasv.

4422. Tölvupóstur sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi m.a. (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008 og varðaði skipulagningu á fundum (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með stjórnendum Samskipa sýnir að strax var hafist handa við framkvæmd á *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

4423. Við mat á lögmæti *„Nýtt upphaf"* verkefnisins ber fyrst að hafa í huga að við upphaf þess var þegar fyrir hendi ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í þeirri starfsemi sem féll undir flest verkefnin sem talin eru upp í töluliðum 1 – 5 í framangreindri glæru. Það samráð sem var þegar fyrir hendi tók til skipaafgreiðslu á Reyðarfirði og landflutninga á Íslandi. Einnig tók það til sjóflutninga til og frá Íslandi. Í þessu sambandi skal áréttað að í skýrslunni, sem (S)aðaleig-stjform-SH lét Eglu vinna fyrir sig í maí 2008, kemur fram að mestur ábati felist í auknu samstarfi Samskipa og Eimskips í sjóflutningum tengdum Íslandi. Þá var yfirstandandi á þessum tíma m.a. verðsamráð og markaðsskipting milli Samskipa og Eimskips á frystigeymslumarkaðnum í Hollandi. Var það samráð til þess fallið að hafa áhrif á m.a. útflytjendur á fiski frá Íslandi. Samkvæmt *„Nýtt upphaf"* verkefninu átti að skoða ábata af því að auka þetta ólögmæta samstarf fyrirtækjanna. Hér ber einnig að líta til þess hvernig umræddum fimm undirverkefnum eða verkþáttum var lýst glærukynningunni.

4424. Af umfjöllun um verkþáttinn *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í glærukynningunni sést að hann laut m.a. að ólögmætri markaðsskiptingu (skipting eftir höfnum/skipting á slottum) og ólögmætri takmörkun á flutningsgetu (fækkun/minni skip). Til undirbúnings þessu átti að gera *„greiningu á skipanýtingum brotið niður á hafnir í inn- og útflutningi."* Jafnframt átti að stilla upp möguleikum þar sem ávinningur væri af því að skiptast á slottum og meta *„hagræði félaganna að gangast í slíkt samstarf"*. Einnig ætluðu Samskip og Eimskip að *„endurskoða siglingakerfi félaganna"* með það að markmiði að lágmarka kostnað. Var þannig gert ráð fyrir upplýsingaskiptum og viðræðum keppinauta á fákeppnismarkaði um afar viðkvæm samkeppnisleg málefni.

4425. Af umfjöllun um verkþáttinn *„Innanlandsþjónusta"* í glærukynningunni sést að hann laut að því að auka verulega samráð í landflutningum. Í þessu fólst að fyrirtækin myndu meta saman möguleika á því að *„samnýta betur"* landflutningakerfi fyrirtækjanna. Einnig átti að kanna saman kosti þess að ganga enn lengra í samstarfi og hvort stilla ætti upp sameiginlegu landflutningakerfi og afgreiðslustöðvum Eimskips og Samskipa. Eins og í tilviki sjóflutninga var gert ráð fyrir samvinnu og upplýsingaskiptum um viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Áttu Samskip og Eimskip samkvæmt glærunni þannig að *„kostnaðargreina"* helstu flutningaleiðir og meta saman *„hvar ójafnvægi er í hvoru kerfi fyrir sig"*.

4426. Verkþátturinn *„Samstarf um skipaafgreiðslu"* fól í sér sameiginlega athugun Samskipa og Eimskips á stóraukinni samvinnu í skipaafgreiðslu og var í því sambandi m.a. vísað til hafna í Reykjavík, Grundartanga og Vestmannaeyjum. Þetta tók til þess m.a. að fyrirtækin skoðuðu saman þann möguleika að stofna sameiginlegt fyrirtæki á þessu sviði. Jafnframt var gert ráð fyrir upplýsingaskiptum um viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Áttu Samskip og Eimskip samkvæmt glærukynningunni að greina og bera saman kostnaðaruppbyggingu af þessari starfsemi. Einnig átti að greina núverandi framleiðslu og álagsdreifingu og ákveða hversu langt ætti að ganga í samstarfi um skipaafgreiðslu.

4427. Af umfjöllun um verkþáttinn *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"*, sést að búið var að ákveða að fyrirtækin myndu kanna saman möguleika á verulegu samstarfi dótturfélaga Eimskips (Containerships og Eimskip-CTG) og Samskipa og dótturfélag þess Silver Sea. Kanna átti *„samþættingu siglingakerfa"*, skiptingu á *„slottum"*, koma á fót einu *„heildarkerfi"*, renna saman dótturfélögum í Noregi og stofnun á sameiginlegu félagi sem sinnti frystiskipaþjónustu og flutningsmiðlun. Einnig var gert ráð fyrir upplýsingaskiptum um viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Það samstarf sem átti að kanna hefur beina tengingu við samkeppni hér á landi og hagsmuni t.d. útflytjenda á íslenskum sjávarafurðum.

4428. Sem fyrr segir var fyrir hendi viðamikið ólögmætt samráð milli Eimskips og Samskipa í frystigeymslustarfsemi í Hollandi. Það samráð var sem fyrr segir til þess fallið að hafa áhrif á t.d.

viðskiptavini Samskipa og Eimskips hér á landi, t.d. útflytjendur á frystum fiski. Í glærunum um verkþáttinn *„Frystigeymslurekstur"* er fjallað um enn frekari samvinnu Eimskips við Samskip í frystigeymslurekstri. Einnig tók skoðun Eimskips og Samskipa samkvæmt verkefninu til samvinnu á sviði frystiskipaþjónustu.

4429. Augljósar samkeppnishömlur eins og markaðsskipting og samráð um að takmarka flutningsgetu hafa það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Í *„Nýtt upphaf"* verkefninu fólst sameiginleg ákvörðun keppinauta um að kanna ábata af slíkum skýrum samkeppnishömlum. Eins og réttarframkvæmd í samkeppnisrétti sýnir fela allir fundir eða upplýsingaskipti til undirbúnings að slíku samkeppnishamlandi samstarfi í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, án tillits til þess hvort samstarfið kemst á endanum til framkvæmda. Í þessu máli liggur hins vegar fyrir að samráð um markaðsskiptingu og takmörkun flutningsgetu kom til framkvæmda.

4430. Það samráð sem tengdist verkefninu *„Nýtt upphaf"* tók ekki aðeins til þess að kanna ábata af markaðsskiptingu og takmörkun á flutningsgetu heldur jafnframt stórauknu samstarfi fyrirtækjanna í kjarnastarfsemi þeirra. Í undirbúningi þessa fólust upplýsingaskipti og viðræður um mikilvæg samkeppnisleg atriði í starfsemi beggja fyrirtækjanna. Samskiptin fólu enn fremur í sér skýr skilaboð fyrirtækjanna til hvors annars um að þau hefðu ríkan vilja til að „snúa bökum saman" og mæta þeim áskorunum sem þau stóðu frammi fyrir með hagnýtri samvinnu en ekki samkeppni. Mikilvægt er að árétta hér að Samskip og Eimskip voru samanlagt í yfirburðastöðu á mörkuðum sem tengjast landflutningum og sjóflutningum til og frá Íslandi. Var þannig fyrir hendi tvíkeppni eða fákeppni á umræddum mörkuðum og var því *„enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina",* sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 42/2019.

4431. Í ákvæði 10. gr. samkeppnislaga fólst og felst því ekki aðeins strangt bann við markaðsskiptingu og samráði í tengslum við takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna heldur einnig bann við því að Samskip og Eimskip hefðu með sér slíka hagnýta samvinnu til að draga úr eða eyða þeirri áhættu sem felst í samkeppni.[2174] Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga felur jafnframt í sér strangt bann við því að keppinautar skiptist á upplýsingum um viðkvæm viðskiptaleg málefni, þar á meðal hugmyndum eða áætlunum, enda eru viðræður á milli keppinauta um viðskiptaleg málefni afar varhugaverðar í samkeppnislegu tilliti, sérstaklega þegar um að er að ræða fákeppnismarkaði. Voru slík samskipti Samskipa og Eimskips til þess fallin að draga með alvarlegum hætti úr æskilegri óvissu, skerða sjálfstæði fyrirtækjanna og draga til muna úr þeirri samkeppni gat ríkt þrátt fyrir fákeppnina.

4432. Í *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem slíku fólust þannig áform um ólögmæta hagnýta samvinnu og upplýsingaskipti. Ætluðu fyrirtækin að fara yfir grundvallarþætti í samkeppnisrekstri þeirra, skiptast á upplýsingum og meta saman framtíðarskipulag og stefnu fyrirtækjanna í viðkomandi flutningastarfsemi. Með öðrum orðum fólst í *„Nýtt upphaf"* verkefninu sameiginlegur vilji Samskipa og Eimskips til þess að mæta áskorunum með auknu samstarfi í stað þess að hegða sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taka ákvarðanir upp á eigin spýtur. Átti að finna sameiginlegar lausnir með auknum samskiptum og samstarfi þessara höfuðkeppinauta á íslenska flutningamarkaðnum. Sem fyrr segir fólst einnig í verkefninu sameiginleg ákvörðun keppinauta um að kanna ábata af skýrum samkeppnishömlum eins og markaðsskiptingu og takmörkun á flutningsgetu.

[2174] Sjá hér til hliðsjónar mgr. 83 í dómi dómstóls ESB frá 30.01.2020 í máli nr. C-307/18, Generics (UK), EU:C.2020:52: *„[…] the Court has also held that agreements whereby competitors deliberately substitute practical cooperation between them for the risks of competition can be characterised as 'restrictions by object' (see, to that effect, judgment of 20 November 2008, Beef Industry Development Society and Barry Brothers, C-209/07, EU:C:2008:643, paragraph 34).*" Í tilvísaðri mgr. í dómi dómstóls ESB í máli nr. C-209/07 (mgr. 34) er vísað meginreglunnar um sjálfstæði keppinauta: *„That type of arrangement conflicts patently with the concept inherent in the EC Treaty provisions relating to competition, according to which each economic operator must determine independently the policy which it intends to adopt on the common market. Article 81(1) EC is intended to prohibit any form of coordination which deliberately substitutes practical cooperation between undertakings for the risks of competition.*"

4433. Með hliðsjón af öllu framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi fyrirtækin ákveðið að ráðast í verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sbr. einnig viðurkenning Eimskips á alvarlegum samráðsbrotum sem höfðu að markmiði að raska samkeppni.

4434. Af þessu leiðir að samskipti Samskipa og Eimskips á þessum fundi 6. júní 2008 fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Hið sama gildir um öll eftirfarandi samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Í samræmi við dómaframkvæmd í samkeppnisrétti þýðir þetta að allir fundir, samtöl og tölvupóstar milli Samskipa og Eimskips til undirbúnings að slíku samstarfi, sem hafði það að markmiði að raska samkeppni, fela í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, án tillits til þess hvort samstarfið á endanum komst til framkvæmda.

4435. Í samræmi við framangreint og samtímagögn er í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennt að alvarlegt ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa hafi hafist með fundinum 6. júní 2008. Samkvæmt sáttinni viðurkennir Eimskip að *„hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip"* á m.a. árinu 2008 sem hafi *„falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins."*

4436. Þessu er nánar lýst í 1. gr. sáttarinnar. Þar kemur fram að hið alvarlega ólögmæta samráð Eimskips og Samskipa *„hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:*

1.1 Samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

1.3 Samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

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

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

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

Eimskip viðurkennir einnig að tiltekið ólögmætt samráð við Samskip hafi verið fyrir hendi áður en fundur fyrirtækjanna 6. júní 2008 átti sér stað. Það samráð var hins vegar umfangsminna en samráðið sem hófst eftir umræddan fund."

4437. Viðurkenning Eimskips á brotum er sem fyrr segir í samræmi við samtímagögn.

4438. Ekki var berum orðum fjallað um verðhækkanir Eimskips og Samskipa í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Í lið 1.3 í sátt Eimskips er hins vegar viðurkennt að samráðið við Samskip hafi tekið til verðlagningar og til miðlunar á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Er það í samræmi við samtímagögn. Niðurstaða varðandi þann þátt málsins er dregin saman í kafla 11.21 hér á eftir.

11.6. Auknu samráði hrint í framkvæmd sumarið 2008

4439. Gögn frá 10. júní 2008 og áfram bera með sér að frá upphafi unnu Samskip og Eimskip samfellt og markvisst að þeim verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Voru haldnir fundir milli fyrirtækjanna vegna þessa og önnur samskipti áttu sér stað, bæði hér á landi og erlendis. Þeir sem sátu í *„vinnuhópnum“* ((E)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-millilandasv) komu hér við sögu. Hið sama á við um aðra stjórnendur fyrirtækjanna sem báru ábyrgð á þeim rekstri sem skoða átti samstarf um í *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

4440. Við skýrslutöku hjá lögreglu kom fram hjá (S)aðaleig-stjform-SH að á fundinum 6. júní 2008 hafi verið rætt um þau atriði sem eru nefnd í glærukynningunni *„Nýtt upphaf“*. Eftir fundinn hafi *„menn“* svo *„farið og unnið frekar heima í húsi […]“*. Með öðrum orðum staðfesti (S)aðaleig-stjform-SH að eftir fundinn 6. júní 2008 hafi hann og aðrir stjórnendur fyrirtækjanna unnið að þeim verkþáttum sem tilgreindir eru í glærukynningunni.

4441. Í samræmi við þetta sýna samtímagögn Eimskips að í kjölfar fundarins 6. júní 2008 hafi lykilstjórnendur fyrirtækisins, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-flutnkerf, að undirlagi (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, safnað saman upplýsingum, unnið að og rætt þá þætti sem tengdust *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

11.6.1. Fundur 23. júní 2008 í Rotterdam

4442. Samtímagögn staðfesta að (S)aðaleig-stjform-SH hrinti strax í framkvæmd skoðun á atriðum sem rætt er um *í „Nýtt upphaf“*-verkefninu. Fyrir liggur að þann 10. júní 2008 skipulagði hann fundi stjórnenda Samskipa í Hollandi með (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain. Annars vegar myndi (S)frkvstj-MCL hitta (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain vegna 4 tl. í framangreindri glæru (samstarf í *„short sea“* þjónustu). Hins vegar myndi (S)forstj-frystig hitta (E)frkvstj-alþjsv vegna 3 tl. (samstarf í frystigeymslurekstri).

4443. Fyrir liggur að (S)frkvstj-MCL, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain funduðu í Rotterdam 23.-24. júní 2008.

4444. (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig reyndu að hittast þegar (E)frkvstj-alþjsv var í Rotterdam 23.-24. júní 2008 en tókst ekki. Ákváðu þeir að ræða saman þegar (E)frkvstj-alþjsv kæmi úr orlofi um miðjan júlí 2008.

11.6.2. Fundur í höfuðstöðvum Samskipa hf.

4445. Við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (E)frkvstj-alþjsv að hann og (E)frkvstj-Contain hefðu fundað með Samskipum í Rotterdam. (E)frkvstj-alþjsv upplýsti einnig um annan fund með Samskipum sem haldinn var á Íslandi. Þegar (E)frkvstj-alþjsv var spurður hjá lögreglu um glærukynninguna *„Verkefnið Nýtt upphaf“* vísaði hann ekki til fundarins 6. júní 2008 heldur til annars fundar sem (E)forstj hefði beðið hann um að koma með sér á. Sá fundur hafi verið haldinn í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Af hálfu Samskipa hafi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv setið fundinn, auk (S)stjórnarm-fjármstj.

4446. Á fundinum hafi verið rædd atriði sem komu fram í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni. (E)frkvstj-alþjsv hélt fyrst að fundurinn hefði verið haldinn haustið 2008 en var síðan óviss um hvenær á árinu 2008 hann var haldinn. Að mati Samkeppniseftirlitsins er a.m.k. ljóst að fundurinn var haldinn eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips og eftir að búið var að ákveða að ráðast í *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

11.6.3. Fundir, samtöl og tölvupóstsamskipti milli annarra lykilstjórnenda

4447. Í samræmi við almenn sönnunarsjónarmið við úrlausn samráðsmála skiptir máli að virða heildstætt ítrekuð samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sem hófust eftir fundinn 6. júní 2008.

4448. Auk fundanna í Hollandi og höfuðstöðvum Samskipa hf. eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, ekki síst (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl.

4449. (E)frkvstj-EimÍsl var forstjóri Eimskips á Íslandi. Hann bar ábyrgð gagnvart (E)forstj á sjó- og landflutningum Eimskips á Íslandi. (E)frkvstj-flutnkerf var framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfum og sýna samtímagögn að eftir 6. júní 2008 fól (E)forstj honum að vinna að verðhækkun á sjóflutningum. (S)frkvstj-millilandasv var aðstoðarforstjóri og framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfinu og inn- og útflutningi Samskipa. (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 voru forstöðumenn innflutningsdeilda sem báru ábyrgð á innflutningi gagnvart sínum yfirboðurum. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl voru framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð á landflutningi.

4450. Eftir 6. júní 2008 áttu sér því stað fjölmörg samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í land- og sjóflutningum fyrirtækjanna. Saman höfðu fyrirtækin mjög sterka stöðu á viðkomandi flutningamörkuðum og voru þessi samskipti, ein og sér, afar viðkvæm í samkeppnislegu tilliti.

4451. Sýna samtímagögnin að umræddir stjórnendur, og eftir atvikum undirmenn þeirra, unnu samhliða annars vegar að verkþáttum sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið eins og það var skilgreint í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní og (E)forstj daginn eftir og hins vegar að aðgerðum í því skyni að hækka verð. Þetta ber að virða saman við mat á háttsemi Samskipa.

11.6.4. Samskipti stjórnenda á Íslandi frá 10. júní til og með 4. júlí 2008

4452. Auk framangreindra samskipta (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain við Samskip áttu sér stað í júní og byrjun júlí 2008 önnur mikilvæg samskipti milli fyrirtækjanna sem miðuðu að eða tengdust auknu samráði þeirra:

- Tölvupóstsamskipti yfirmanna innflutningsdeilda Samskipa og Eimskips ((S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl) dagana 10.-13. júní 2008. Var þar fjallað um framkvæmd á verðsamráði fyrirtækjanna.
- Tölvupóstur undirmanns (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj, til (E)frkvstj-flutnkerf frá 20. júní 2008. Vísaði hann til samtals við (E)frkvstj-flutnkerf deginum á undan. (S)forstö-útfl fékk afrit af þessum tölvupósti.
- (E)forstj fundaði með (S)frkvstj-N-Am, yfirmanni Samskipa í Norður-Ameríku, þann 25. júní 2008.
- Þann 25. júní 2008 greindi viðskiptastjóri, (S)viðskstj, (S)aðaleig-stjform-SH frá samtali við (E)forstj.
- (S)frkvstj-millilandasv átti samtal við undirmann (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-skiparekst, þann 2. júlí 2008.
- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj 3. júlí 2008 sýnir að hann hafði rætt við Samskip (líklega (S)frkvstj-millilandasv)
- Framkvæmdastjórar landflutninga, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, funduðu 4. júlí 2008.

4453. Í framangreindum tölvupóstsamskiptum (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl dagana 10.-13. júní 2008 var hnykkt á verðsamráði milli fyrirtækjanna sem fólst í takmörkun á afslætti fyrirtækjanna gagnvart viðskiptavinum. Fólu þessi samskipti því í sér, ein og sér, alvarlegt brot á 10. gr. samkeppnislaga. Samkeppniseftirlitið telur þessi samskipti einnig birtingarmynd á vilja fyrirtækjanna til aukins samráðs eftir fundinn 6. júní 2008.

4454. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf voru sem fyrr segir framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð m.a. á siglingakerfi sinna fyrirtækja. Sökum þessa leiddu þeir viðræður Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Gögnin sýna einnig að eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst gegndu þeir eins og áður greinir ábyrgðarhlutverkum við undirbúning verðhækkana fyrirtækja sinna á sjóflutningum.

4455. Þann 19. júní 2008 var (S)frkvstj-millilandasv í sumarfríi en fyrir liggur að undirmaður hans, (S)forstö-flutnstj, og (E)frkvstj-flutnkerf ræddu saman þann dag. Tók það samtal a.m.k. til *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tengdist sjóflutningum. Verkefnið hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samskipti fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

4456. Samskip staðhæfa að fundur (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008 hafi lotið að framkvæmd á Norður-Ameríku samstarfi fyrirtækjanna. Samkeppniseftirlitið dregur ekki í efa að (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hafi á þessum fundi rætt þetta ólögmæta samráð sem þá stóð yfir og var þar að auki verkþáttur í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Þessi samskipti Samskipa og Eimskips fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

4457. Eftir að (E)forstj hafði hitt (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008 ræddi hann um fernt í tölvupósti sem hann sendi til (E)frkvstj-flutnkerf 27. júní 2008: (1) Samskip ætti að flytja meira magn með Norður-Ameríku skipum Eimskips og biðja ætti Samskip um að leggja af TA-samkeppni við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum. (2) Flýta ætti gerð nýs Norður-Ameríku samnings við Samskip. (3) Hækka ætti verð á sjóflutningum í Norður-Ameríku siglingum og (4) almennar verðbreytingar. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði þessum tölvupósti 3. júlí 2008.

4458. (S)frkvstj-millilandasv var kominn til starfa úr fríi í byrjun júlí 2008. (E)frkvstj-skiparekst sendi tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl 2. júlí 2008 og lýsti samtali sínu við (S)frkvstj-millilandasv þann dag. Hér ber einnig að hafa í huga samtalið við (E)forstj sem (S)viðskstj lýsti í tölvupósti til (S)aðaleig-stjform-SH 25. júní 2008. Í báðum tilvikum voru keppinauti veittar upplýsingar sem höfðu mikla samkeppnislega þýðingu. Þannig veitti (E)forstj Samskipum upplýsingar um fyrirhugaða eða mögulega minnkun á flutningsgetu Eimskips bæði í Evrópu og Norður-Ameríku sjóflutningum. Þá veitti (S)frkvstj-millilandasv Eimskip upplýsingar um mikinn samdrátt hjá Samskipum og hvernig Samskip teldu að aðstæður á markaði myndu þróast. Með þessum samskiptum var dregið úr óvissu um mikilvæga samkeppnisþætti á fákeppnismarkaði og fólst í þeim, einum og sér, brot á 10. gr. samkeppnislaga. Þetta voru hins vegar ekki einangruð atvik og ber líta til þess að efni þessara samtala féll undir þá samvinnu og upplýsingaskipti sem áformuð voru í glærunum með yfirskriftinni *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í glærukynningunni um *„Verkefnið Nýtt upphaf"*.

4459. Sem áður segir svaraði (E)frkvstj-flutnkerf tölvupósti (E)forstj þann 3. júlí 2008 vegna verðhækkunar og takmörkunar á samkeppni í Norður-Ameríku flutningum. Í því sambandi verður að hafa í huga að (E)frkvstj-flutnkerf svaraði þeim þætti í tölvupósti (E)forstj sem fól í sér beiðni til Samskipa um að draga úr TA-flutningum með því að vísa til samskipta við Samskip (líklega (S)frkvstj-millilandasv). Tillögu forstjóra Eimskips um alvarlegar samkeppnishindranir var þannig svarað með því að vísa til yfirstandandi viðræðna við Samskip. Er það rökrétt því þessar tillögur (E)forstj voru í samræmi við það sem fram kemur í glærunum um verkefni Samskipa og Eimskips um *„Slotsamninga í siglingakerfinu"* í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj sjálfur daginn eftir. Sýnir þetta að hafin var vinna við þennan verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Þessi samskipti (E)frkvstj-flutnkerf við Samskip tóku þannig til *„Nýtt upphaf"* verkefnisins og fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

4460. Í samræmi við framangreinda tillögu (E)forstj frá 25. júní 2008 kemur fram í samtímagögnum Samskipa að fyrirtækið hafi dregið úr TA-samkeppni og flutt meira með Eimskip. Kemur þetta m.a. fram í tölvupósti sem (S)frkvstj-N-Am sendi til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 15. október 2008. Þar er því lýst að Samskip í Norður-Ameríku hafi *„stefnt allri frakt á Eimskip"*. Í þessum tölvupósti (S)frkvstj-N-Am fólst samkvæmt orðalagi sínu að Samskip var

á þessum tíma búið að gera þá breytingu að draga úr TA-flutningum í samkeppni við Eimskip og beina þess í stað Norður-Ameríku flutningum sínum til Eimskips. Kvað (S)frkvstj-N-Am þessa breytingu ekki hafa verið ábatasama fyrir Samskip í Norður-Ameríku en *„hagur heildarinnar"* hafi ráðið *„för"*. Var þetta í fullu samræmi við viðkomandi verkþátt í *„Nýtt upphaf"* verkefninu og tölvupóst (E)forstj frá 27. júní 2008, sbr. einnig minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Sýnir þetta framkvæmd á þessum þætti hins ólögmæta samráðs.

4461. Framangreindur tölvupóstur undirmanns (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj, til (E)frkvstj-flutnkerf frá 20. júní 2008 staðfestir einnig að vinna var hafinn við þann hluta *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til sjóflutninga til og frá Íslandi. Sem áður segir var (S)frkvstj-millilandasv á þessum tíma í sumarfríi en (S)forstö-flutnstj forstöðumaður deildar sem bar ábyrgð á flutningastjórn í siglingakerfi Samskipa. Í tölvupóstinum vísaði (S)forstö-flutnstj til samtals við (E)frkvstj-flutnkerf deginum á undan. Jafnframt sagði þar að Samskip hafi flutt fyrir Eimskip á annan tug gáma til Vestmannaeyja. Áttu Samskip og Eimskip þannig í samskiptum um flutninga Samskipa fyrir Eimskip tengdum Vestamannaeyjum. Horfa ber til þess að samkvæmt glærunum sem (E)forstj vistaði 9. júní 2008 tók *„Nýtt upphaf"* verkefnið m.a. til þess að skoða kosti þess að draga úr flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi og *„skiptingu á höfnum"*. Var í þessu sambandi sérstaklega vísað til Vestmannaeyja sem viðkomuhafnar sem féll undir verkefni fyrirtækjanna um aukið samstarf.

4462. Ljóst er að útflutningur á sjávarafurðum voru þýðingarmestu viðskiptin sem tengdust Vestmannaeyjum. (S)forstö-útfl, sem bar ábyrgð á útflutningi hjá Samskipum, fékk sent afrit af tölvupósti (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf. (E)forstö-útfl bar ábyrgð á útflutningi hjá Eimskip. Sendi hann 1. júlí 2008 tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl með heitið *„Vestmannaeyjar"*. Í tölvupóstinum sagði (E)forstö-útfl að skjalið væri sent í *„framhaldi af fundi okkar"* og komu þar fram upplýsingar um tekjur Eimskips af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum. Sagði (E)forstö-útfl í tölvupóstinum að tekjurnar væru hærri *„en menn hafa verið að gera sér grein fyrir í umræðunni"*. (E)frkvstj-flutnkerf framsendi 9. júlí 2008 þennan tölvupóst (E)forstö-útfl til (E)forstj og tók fram að honum væri *„mjög illa við að láta þetta eftir"*, þ.e. að (E)frkvstj-flutnkerf væri mjög illa við að Eimskip myndi verða af þessum tekjum með því að hætta siglingum tengdum Vestmannaeyjum. Hér skiptir einnig máli að þann 8. júlí 2008 hafði (S)frkvstj-millilandasv vistað minnisblað, dagsett 9. júlí 2008, þar sem fram kom sú tillaga að flutningum Eimskips frá Vestmannaeyjum yrði *„sinnt með slot-samningi við Samskip"*, þ.e. að Eimskip hætti að sigla frá Vestmannaeyjum en keypti rými í skipi Samskipa. Saman sýnir þetta viðræður fyrirtækjanna um mögulega *„skiptingu"* á flutningum tengdum Vestamannaeyjum.

4463. Samkvæmt framansögðu höfðu stjórnendur Samskipa og Eimskips átt í júní og byrjun júlí 2008 í samskiptum um málefni sem tengdust verkþættinum *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Fóru þau sem fyrr segir gegn 10. gr. samkeppnislaga.

4464. Framkvæmdastjórar landflutninga, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, funduðu sem fyrr segir 4. júlí 2008. Ljóst er að á þeim fundi var a.m.k. rætt um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Horfa ber m.a. til þess að daginn fyrir fundinn, þann 3. júlí 2008, bað (E)frkvstj-innanl lögmann Eimskips um senda til sín drög að samningi milli Eimskips og Samskipa frá árinu 2006. Í drögunum var fjallað um umfangsmikið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Á þessum fundi Samskipa og Eimskips var því fjallað um þann verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem varðaði aukið samstarf í landflutningum. Það verkefni hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnislaga. Þessi samskipti Samskipa og Eimskips fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

4465. Samkvæmt framansögðu verður ráðið af samtímagögnum að eftir fundinn 6. júní 2008 og til og með 4. júlí 2008 áttu sér stað samskipti milli stjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á fjórum af fimm verkþáttum sem féll undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið.[2175]

4466. Saman sýna gögn málsins að megintilgangur þessara samskipta var að hrinda af stað og vinna að verkefni Samskipa og Eimskips sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Sem fyrr segir fólu þessi samskipti því í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir.

11.6.5. Samhliða unnið að verðhækkunum og auknu samstarfi

4467. Samtímagögn frá 6. júní til og með 4. júlí 2008 gefa ekki aðeins til kynna að Samskip og Eimskip hafi aukið samráð fyrirtækjanna með samskiptum stjórnenda í tengslum við „*Nýtt upphaf*" verkefnið heldur hafi fyrirtækin samhliða hafið aðgerðir í því skyni að að halda uppi eða hækka verð.

4468. Í framangreindum tölvupósti (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf frá 27. júní 2008 kemur fram skýr vilji til að hækka verð á Norður-Ameríku flutningum og skoða almenna verðhækkun. Tölvupóstur sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl stuttu síðar, 3. júlí 2008, gefur til kynna undirbúning Samskipa að því að hækka verð á bæði sjó- og landflutningum.

4469. Sýnir þetta að stjórnendur Samskipa og Eimskips unnu á sama tíma að annars vegar verðhækkunum og hins vegar verkþáttum sem féllu undir „*Nýtt upphaf*"-verkefnið. Þessi samhliða vinna átti síðan eftir að aukast umtalsvert. Atvik 7. og 8. júlí 2008 eru skýrt dæmi um þetta:

<u>7. júlí 2008:</u>

- Sem fyrr sagði hafði (S)frkvstj-innanl hitt (E)frkvstj-innanl föstudaginn 4. júlí 2008. Fyrir hádegi mánudaginn 7. júlí 2008 vistaði (S)forstö-landfl (undirmaður (S)frkvstj-innanl og forstöðumaður landflutninga) skjal þar sem annars vegar var fjallað um aukið samstarf við Eimskip í landflutningum og hins vegar um hækkun á verði á þeirri þjónustu.

- Þann 7. júlí 2008 vistaði (S)frkvstj-millilandasv (framkvæmdastjóri millilandasviðs og ábyrgðarmaður á siglingakerfi Samskipa) tvö skjöl:

  - Excel-skjal þar sem var að finna nákvæmar upplýsingar um m.a. flutningsgetu skipa Samskipa og Eimskips fyrir árið 2007 og fyrri hluta 2008. Var einnig stillt upp mögulegri flutningsgetu markaðarins með hinum ýmsu útfærslum.

  - Minnisblað sem var dagsett 7. júlí 2008 með titilinn „*Siglingakerfi*". Þar koma fram tillögur Samskipa til Eimskips um víðtækt aukið samstarf fyrirtækjanna tengdu sjóflutningum, þ.e. takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum, gerð slotsamninga og markaðsskiptingu. Í minnisblaðinu er m.a. lagt til að Samskip taki að sér flutninga vegna Vestmannaeyja og Eimskip taki að sér flutninga vegna Grundartanga. Jafnframt er þar lagt til að Samskip flytji meira með Eimskip til og frá Norður-Ameríku gegn því að Eimskip flytji meira með Samskipum milli Íslands og annarra Evrópuríkja.

  - Þessi skjöl (S)frkvstj-millilandasv eru í beinu samræmi við viðfangsefnin sem féllu undir verkþáttinn „*Slotsamningar í siglingakerfinu*" í glærukynningunni um „*Verkefnið Nýtt upphaf*". Þar kemur m.a. fram að gera eigi „*greiningu á skipanýtingum*" og að „*[e]ndurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað*" með m.a. „*[f]ækkun / smækkun skipa*" í tengslum við mat á ávinningi við að Eimskip og Samskip skipti með sér slottum/höfnum.

[2175] Samhengisins vegna verður að taka hér fram að fimmti verkþátturinn í „*Nýtt upphaf*" verkefninu (þ.e. „*samstarf í skipaafgreiðslu*") verkefninu fór hægar af stað en aðrir þættir verkefnisins. […].

- Þann 7. júlí 2008 fundaði (E)forstj með (E)frkvstj-flutnkerf þar sem lagt var á ráðin um verðhækkun hjá Eimskip. Innan fyrirtækisins var sama dag rætt um að *„vinna væri í gangi varðandi endurskoðun á siglingakerfinu.“*

- (E)forstö-innfl sendi fundarboð 7. júlí 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-útfl . Á fundinum var fjallað um mögulegar alhliða verðhækkanir, m.a. á landflutningum og á sjóflutningi til og frá Íslandi. Samkvæmt fundargerð Eimskips frá sama degi fjölluðu stjórnendur (þ.á m. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-útfl , (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-skiparekst, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl) um endurskoðun á siglingakerfi fyrirtækisins.

- Eftir hádegi 7. júlí 2008 fjallaði (S)aðaleig-stjform-SH á stjórnarfundi Samskipa hf. á Íslandi annars vegar um fyrirhugaðar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum og hins vegar um atriði sem fram höfðu komið í framangreindum skjölum (S)frkvstj-millilandasv og tengdust siglingakerfum Eimskips og Samskipa og *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

8. júlí 2008:

- Að morgni þessa dags fékk (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst frá (S)frkvstj-Silver framkvæmdastjóra dótturfélags Samskipa í Noregi, Silver Sea. Mögulegt samstarf/sameining Silver Sea og Eimskip-CTG kom fram eins og áður segir í glærukynningunni sem lýsti *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Tölvupósturinn gefur til kynna að (S)frkvstj-Silver hafi vitað að til stæði að Eimskip og Samskip myndu hittast eða hafa samskipti í júlí 2008 vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

- Í hádeginu sendi (E)frkvstj-innanl undirmönnum sínum tölvupóst og fól þeim að vinna að verðhækkun á landflutningaþjónustu og á þjónustugjöldum á Íslandi. Stuttu áður hafði (E)forstö-innfl boðað aðra stjórnendur Eimskips, þ.á m. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-innanl, á fund viku síðar til að ræða verðhækkun í sjóflutningi og þjónustugjöldum til og frá Íslandi.

- Klukkan 13:44 þann 8. júlí 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv og gaf fyrirmæli um að vinna að hækkun á sjó- og landflutningum og tengdum gjöldum. Gaf (S)aðaleig-stjform-SH einnig fyrirmæli um undirbúning að verðhækkun gagnvart stórum viðskiptavini, Alcoa, sem var með álframleiðslu á Reyðarfirði og einn umfangsmesti kaupandi á flutningsþjónustu hér á landi á rannsóknartímabilinu. Var þannig um að ræða undirbúning Samskipa að verðhækkun á nokkra mánaða gömlum samningi sem Samskip höfðu gert við Alcoa sem tók til alls útflutnings á áli Alcoa frá Reyðarfirði til Evrópu.

- Klukkan 14:23 sama dag sendi (S)frkvstj-millilandasv með tölvupósti til (S)aðaleig-stjform-SH nýja útgáfu af umræddu minnisblaði (*„Siglingakerfi“*) sem hann hafði vistað deginum á undan sbr. umfjöllun hér að framan. Uppsetning hafði verið lagfærð og umfjöllun í skjalinu hafði verið stytt. Að öðru leyti var skjalið efnislega eins og í því voru áfram sömu tillögur um stórfellt samráð Eimskips og Samskipa í siglingum til og frá Íslandi. Þessi nýja útgáfa var ekki dags. 8. heldur 9. júlí 2008. Saman gefur tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv og ný útgáfa minnisblaðsins til kynna að (S)aðaleig-stjform-SH hafi þekkt umfjöllunarefni minnisblaðsins og að (S)frkvstj-millilandasv væri að fullvissa sig um að (S)aðaleig-stjform-SH væri sáttur við efni þess áður en það færi í frekari dreifingu.

4470. Framangreind atvik sýna með skýrum hætti að í kjölfar samskipta stjórnenda Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 unnu fyrirtækin samhliða að hækkun á verði á sjó- og landflutningaþjónustu og verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið og miðuðu að því að draga úr samkeppni á flutningamarkaði. Var þetta viðvarandi það sem eftir lifði ársins og áfram.

11.6.6. Viðræður Eimskips og Samskipa í viku 28 2008 (líklegast 9. júlí)

4471. Framangreind minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008 (*„Siglingakerfi“*), hafa hér talsverða þýðingu. Fyrir það fyrsta sýnir réttarframkvæmd í samkeppnisrétti að gögn af þessum toga

geta haft sönnunargildi jafnvel þótt það liggi ekki fyrir sönnun um að þeim hafi verið dreift eða efni þeirra rætt á fundum keppinauta. Reynslulögmál sýna að keppinautar myndu sjaldnast undirbúa samkeppnishamlandi tillögur eða viðræður nema fyrir hendi væri viss sameiginlegur skilningur á milli þeirra. Tilvísun til t.d. markaðsskiptingar í slíkum gögnum gefur vísbendingu um að hún sé fyrir hendi eða að keppinautar séu sameiginlega að undirbúa slíka skiptingu. Slík gögn geta því stutt við niðurstöðu um ólögmætt samráð, sbr. kafla 4.7.6.3. Minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv hafa hins vegar aukna þýðingu þar sem samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip hafi rætt tillögurnar í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv.

4472. Hér skiptir máli að skýr og bein tengsl voru milli annars vegar þess sem kemur fram í glærunum með yfirskriftinni „*Slotsamningar í siglingakerfinu*" í glærukynningunni um „*Nýtt upphaf*" verkefnið og hins vegar þess sem fjallað er um í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv. Umræddar glærur gefa m.a. til kynna að Samskip og Eimskip ætluðu að ræða um mögulega markaðsskiptingu vegna flutninga tengdum Vestmannaeyjum og að Samskip myndu draga úr TA-flutningum í samkeppni við Eimskip og flytja meira með Eimskip í Norður-Ameríku flutningum. Skoðun á þessum hugmyndum endurspeglast síðan í tölvupósti (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf 27. júní 2008 (Samskip draga úr TA-flutningum og flytja meira með Eimskip) og tölvupósti (E)forstö-útfl til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl 1. júlí 2008 sem bar heitið „*Vestamannaeyjar*" (athugun á fjárhagslegum áhrifum þess að Eimskip myndi hætta að sigla til/frá Vestmannaeyjum). Í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv nokkrum dögum síðar eru síðan settar fram útfærðar tillögur sem tengjast Vestmannaeyjum, Norður-Ameríku flutningum og öðrum atriðum sem falla undir þann verkþátt þar sem nefndur var „*Slotsamningar í siglingakerfinu*" í umræddri glærukynningu sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní og (E)forstj daginn eftir.

4473. (S)frkvstj-millilandasv útbjó lokaútgáfu minnisblaðsins 8. júlí 2008 en dagsetti þá útgáfu 9. júlí 2008. Tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv til (S)aðaleig-stjform-SH 8. júlí 2008 gefur til kynna að frekari dreifingu á minnisblaðinu sem dagsett var daginn eftir. Gögn málsins, sér í lagi dagsetningar á minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv og tölvupósturinn til (S)aðaleig-stjform-SH, gefa til kynna að sú dreifing hafi átt að eiga sér stað daginn eftir. Þann dag, þ.e. 9. júlí 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstj. Framsendi hann til (E)forstj framangreindan tölvupóst (E)forstö-útfl frá 1. júlí 2008 („*Vestamannaeyjar*") um tekjur Eimskips tengdar höfninni í Vestmannaeyjum. Tók (E)frkvstj-flutnkerf jafnframt fram að honum væri illa við að Eimskip myndi verða af þessum tekjum með því að hætta þessari starfsemi tengdri Vestmannaeyjum. Í þessu fólst að (E)frkvstj-flutnkerf hafi ekki verið hrifinn að framgreindri hugmynd um að Eimskip hætti siglingum tengdum Vestmannaeyjum og Samskip myndu taka yfir flutninga tengdri þeirri höfn. Varaði (E)frkvstj-flutnkerf þannig við hugmynd eða tillögu sem var að finna í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv sem dagsett var sama dag. Gögn frá 14. júlí 2008 skipta og máli:

- *Annars vegar* ber fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 með sér að viðræður hafi átt sér stað við Eimskip um m.a. atriði sem féllu undir verkþáttinn „*Slotsamningar í siglingakerfinu*" í „*Nýtt upphaf*" verkefninu.

- *Hins vegar* sýnir tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj frá 14. júlí 2008 að (E)frkvstj-flutnkerf ræddi við (S)frkvstj-millilandasv í „*síðustu viku*" (þ.e. vika 28 (7.-13. júlí 2008)).

4474. Þá ber að líta til þess að Samskip, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv hafa við rannsóknina ekki sett fram neinar trúverðugar skýringar sem gefa til kynna að minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv hafi ekki tengst ólögmætu samráði við Eimskip. Sem dæmi má nefna að Samskip staðhæfa að minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 hafi verið „*ófullbúið innanhúsgagn*" eða „*drög að minnisblaði*" þar sem aðeins hafi verið dregin upp „*fræðileg sviðsmynd*" af hagkvæmasta heildarflutningakerfi fyrir íslenskt samfélag. Engin samskipti við Eimskip vegna þess hafi átt sér stað. Samskip fjalla hins vegar ekki um að (S)frkvstj-millilandasv vistaði nýja og endurbætta útgáfu minnisblaðsins 8. júlí 2008 og sendi (S)aðaleig-stjform-SH sama dag. Sú útgáfa af minnisblaðinu var sem fyrr segir dagsett daginn eftir, þ.e. 9. júlí 2008.

4475. Þá er kjarnaatriði hér að efnistök í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv eru í efnislegu samræmi við þann verkþátt sem Eimskip og Samskip höfðu ákveðið að ráðast í samkvæmt glærukynningunni sem fannst í tölvugögnum Eimskips mánuði áður. Samtímagögnum fyrirtækjanna ber þannig fyllilega saman og sýnir framgang ólögmætra aðgerða fyrirtækjanna á þessum tíma.

4476. Verður því að draga þá ályktun að minnisblað (S)frkvstj-millilandasv hafi tengst framvindu á auknu samráði fyrirtækjanna, ásamt því að gögnin metin heildstætt sýna að Samskip og Eimskip hafi rætt samráðstillögurnar í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv. Er líklegast að þau samskipti hafi átt sér stað sama dag og lokaútgáfa minnisblaðsins var dagsett og (E)frkvstj-flutnkerf setti fram áhyggjur sínar vegna Vestmannaeyja gagnvart (E)forstj, þ.e. í kringum 9. júlí 2008. Er líklegast að þetta samtal eða fundur Samskipa og Eimskips hafi átt sér 9. júlí 2008 og að fulltrúar fyrirtækjanna hafi verið (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf. Mögulega hafi (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj einnig tekið þátt í þessum samskiptum. Í samkeppnisrétti nægir að sýna fram á að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækja og þarf ekki að sýna fram á hvaða stjórnendur hafi komið að þeim. Í málinu liggur skýrt fyrir að samskipti fyrirtækjanna áttu sér stað í viku 28 á árinu 2008.

4477. Tilgangur fyrrgreindra samskipta var að vinna að verkefni fyrirtækjanna sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Var þessi háttsemi hluti af ólögmætum samstilltum aðgerðum fyrirtækjanna sem gripið var til eftir fund stjórnarformanna og forstjóra þeirra þann 6. júní 2008.

4478. Tveimur dögum eftir að (S)frkvstj-millilandasv sendi minnisblaðið til (S)aðaleig-stjform-SH, eða þann 11. júlí 2008, sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til undirmanns hjá Samskipum. Bað hann um athugun á hækkun verðs Samskipa gagnvart Alcoa. Þar sagði (S)forstö-útfl að miða ætti við allar „*hugsanlegar tekjur er við getum kreist út úr þessu*". Einnig bað (S)forstö-útfl um athugun á því hvaða áhrif það hefði á gámanotkun Samskipa ef gámar Samskipa vegna Alcoa færu fjórum sinnum á ári með skipum Eimskips. Hafa ber hér í huga að kvöldið fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008 fékk (S)aðaleig-stjform-SH send skjöl frá undirmanni (S)frkvstj-millilandasv þar sem fjallað var um mögulega mun umfangsmeiri samvinnu við Eimskip varðandi flutninga fyrir Alcoa ef Samskip myndu breyta siglingakerfi sínu og takmarka flutningsgetu.

11.6.7. 14. júlí 2008: Vísað til viðræðna og fyrirhugaðra viðræðna við Eimskip

4479. Fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 staðfestir að viðræður höfðu átt sér stað við Eimskip um verkþætti sem féllu undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið, annars vegar um sjóflutninga til og frá Íslandi og hins vegar „*short sea*" þjónustu. Kemur og fram í fundargerðinni að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH ætli að ræða aftur við Eimskip.

4480. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýstu hvorki Samskip né Eimskip um þessi samskipti sem samkvæmt fundargerð Samskipa Holding höfðu þegar átt sér stað. Voru því ekki afhentar fundargerðir, minnispunktar eða önnur samtímagögn sem gefa til kynna umræðuefni í þessum samskiptum fyrirtækjanna. Í athugasemdum Samskipa koma ekki fram neinar trúverðugar skýringar til stuðnings því að umrætt gagn gefi ekki til kynna ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

4481. Á stjórnarfundinum 14. júlí 2008 hélt (S)aðaleig-stjform-SH glærukynningu. Þar gerði (S)aðaleig-stjform-SH grein fyrir fyrirætlunum um miklar verðhækkanir Samskipa hf. á Íslandi (m.a. um að auka tekjur fyrirtækisins vegna olíugjalds, BAF). Jafnframt fjallaði (S)aðaleig-stjform-SH um tillögurnar sem komu fram í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, og lúta að auknu samstarfi við Eimskip tengdu takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningi og skiptingu á mörkuðum.

4482. Sama dag, 14. júlí 2008, sátu m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-útfl og (E)forstö-innfl tvo fundi innan Eimskips. Á öðrum þeirra var fjallað um víðtækar verðhækkanir og á hinum var umfjöllunarefnið breytingar á siglingakerfinu.

4483. Daginn eftir, 15. júlí 2008, var aftur haldinn fundur hjá stjórnendum Eimskips. Þar voru mættir m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-skiparekst. Samkvæmt fundargerð var þar m.a. fjallað um að (E)forstö-innfl væri að greina og undirbúa verðbreytingar gagnvart stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi. Á fundinum var einnig fjallað um tillögu (E)frkvstj-flutnkerf um að skoða strax að Eimskip myndi takmarka flutningsgetu verulega í flutningum til Íslands.

4484. Fyrir liggur því að sömu daga og Samskip unnu að og fjölluðu um breytingar á siglingakerfum og samráð við Eimskip sem tengdust þeim, var hjá Eimskip sömuleiðis teknar saman upplýsingar, unnið að og fjallað um breytingar á siglingakerfum, þ.e. dagana 7.-8. og 14. júlí 2008. Sömu daga var einnig unnið að verulegum verðhækkunum hjá báðum fyrirtækjunum. Þetta mynstur hélt áfram næstu daga og vikur og á þetta raunar við í aðalatriðum um atvik á síðari hluta árs 2008.

4485. Framangreind atvik frá júlí 2008 sýna með skýrum hætti að í kjölfar samskipta stjórnenda Samskipa og Eimskips var innan fyrirtækjanna unnið samhliða að hækkun á verði og unnið að og átt í samskiptum um verkefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið sem hafði að markmiði að draga úr samkeppni í flutningastarfsemi þeirra.

11.6.8. Samtöl 21. og 22. júlí 2008

4486. Eins og rifjað verður upp hér á eftir funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008.

4487. Til stóð að þessi fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip yrði 23. júlí 2008. Gögn málsins sýna vinnu í aðdraganda hans hjá báðum fyrirtækjunum varðandi annars vegar hækkun á verði og hins vegar atriði sem falla undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Einnig áttu sér stað samskipti milli fyrirtækjanna í aðdraganda þessa fundar:

- (S)aðaleig-stjform-SH hafði þann 21. júlí 2008 samband við Eimskip til að breyta fundartímanum, fundurinn yrði 25. júlí í stað 23. sama mánaðar.
- (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj funduðu þann 22. júlí 2008. Efni fundarins var *„Siglingakerfi“*. Sama dag funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv með (S)forstö-innfl1 til þess að ræða víðtækar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum.
- (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-markaðs funduðu 22. júlí 2008 til þess að ræða m.a. *„breytingar á siglingakerfi“*. (E)frkvstj-flutnkerf fundaði með undirmönnum sama dag til þess að ræða verðhækkun á Norður-Ameríku flutningum.

4488. Til viðbótar liggur fyrir að (S)forstö-innfl1 ræddi við (E)forstö-innfl 22. júlí 2008. (S)forstö-innfl1 sendi sama dag tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og upplýsti hann um þetta samtal við (E)forstö-innfl . Sýnir sá tölvupóstur að tilgangur þessara samskipta hafi a.m.k. verið að skipuleggja fund fyrirtækjanna. Var þetta fundur þar sem ræða átti málefni sem féllu undir verkþáttinn *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Ber hér að hafa m.a. eftirfarandi atvik í huga að:

- 14. júlí 2008 sat (E)forstö-innfl fund með m.a. (E)frkvstj-flutnkerf þar sem rætt var um almennar verðhækkanir.
- 15. júlí 2008 var greint frá því innan Eimskips að (E)forstö-innfl ynni að verðhækkunum gagnvart stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi.
- Þann 21. júlí 2008 ræddu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv við (S)forstö-innfl1 um víðtækar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum.

4489. Framangreind gögn frá júlí 2008 sýna með skýrum hætti að stjórnendur Samskipa og Eimskips unnu á sama tíma að annars vegar verðhækkunum og hins vegar verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

4490. Þar sem *„Nýtt upphaf"* verkefnið hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnislaga fóru öll samskipti milli Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt var um einstaka verkþætti í verkefninu gegn 10. gr. laganna. Á það meðal annars við fyrrgreind samskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstö-innfl1 við Eimskip 21. og 22. júlí 2008.

11.6.9. Samtöl 24. júlí 2008

4491. Þann 22. júlí 2008 bárust (S)aðaleig-stjform-SH skilaboð frá (S)aðaleig-stjform-SH um að (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig biðu eftir *„update"* vegna fyrirhugaðs fundar með Eimskip.

4492. Þann 24. júlí 2008, daginn fyrir fund Samskipa og Eimskips, sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH. Gerði (S)frkvstj-MCL grein fyrir samtali sínu við (E)frkvstj-Contain fyrr sama dag.

4493. Sem fyrr segir skipulagði (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008 fund (S)frkvstj-MCL með (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain og átti sá fundur sér stað 23. júní 2008. (E)frkvstj-alþjsv staðfesti þetta við skýrslutöku hjá lögreglu greindi frá því að frekari viðræður hefðu átt sér stað milli (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL um mögulegt samstarf Samskipa og Eimskips í *„short sea"* flutningum. Er þessi samskipti staðfest í framangreindum tölvupósti (S)frkvstj-MCL frá 24. júlí 2008 og staðfestir hann jafnframt áframhaldandi viðræður fyrirtækjanna um verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

4494. Þá er í umræddum tölvupósti (S)frkvstj-MCL frá 24. júlí 2008 vísað til viðræðna (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip.

4495. Til viðbótar var (S)frkvstj-MCL ljóst að til stóð fundur Samskipa með Eimskip:

> *„[(S)aðaleig-stjform-SH], I would appreciate to have a brief talk with you prior to your meeting with Eimskip. Please call me at your convenience."*

4496. Umræddir stjórnendur Samskipa báru ábyrgð gagnvart (S)aðaleig-stjform-SH á þeirri starfsemi Samskipa sem féll undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. (S)forstj-frystig bar ábyrgð m.a. á frystigeymslurekstri í Hollandi, (S)frkvstj-MCL á *„short sea"* siglingum í Evrópu og (S)aðaleig-stjform-SH á sjóflutningum til og frá Íslandi og á landflutningum og skipafgreiðslu hér á landi. Framangreind atvik gefa eindregið til kynna að ræða átti framgang *„Nýtt upphaf"* verkefnisins á fundinum 25. júlí 2008. Skjölin sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send um kvöldið 24. júlí 2008 sýna þetta einnig.

4497. Tölvupóstur sem (E)frkvstj-flutnkerf sendi til (S)frkvstj-JónaM síðdegis 24. júlí 2008 tengdist einnig *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Kom fram í tölvupóstinum að (S)frkvstj-JónaM hafi reynt að ná í (E)frkvstj-flutnkerf og hann hringt til baka en það hafi alltaf verið á tali hjá (S)frkvstj-JónaM. (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-JónaM ræddu saman í kjölfarið og í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að samtalið hafi tengst *„framkvæmd flutningasamningsins við Alcoa"*. Segja Samskip að þar sem Eimskip hafi séð um skipaafgreiðslu fyrir Alcoa á Reyðarfirði hafi *„eðlilega"* verið regluleg samskipti milli fyrirtækjanna. Samkeppniseftirlitið getur fallist á þessi samskipti hafi varðað flutninga fyrir Alcoa en að öðru leyti eru skýringar Samskipa ótrúverðugar. Skipaafgreiðsla Eimskips á Reyðarfirði féll ekki undir ábyrgðasvið (E)frkvstj-flutnkerf. Það gerði hins vegar siglingakerfið og virða ber þessi samskipti í samhengi við skjölin sem undirmaður (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)aðaleig-stjform-SH um kvöldið sama dag þar sem settar voru fram m.a. tillögur um aðkomu Eimskips að flutningum Samskipa fyrir Alcoa í tengslum við fyrirhugaða takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Telur Samkeppniseftirlitið að þessi samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-JónaM hafi tengst þessum verkþætti samráðsins.

4498. Ljóst er því að 24. júlí 2008 áttu sér stað samskipti milli Samskipa og Eimskips sem vörðuðu framkvæmd á *„Nýtt upphaf“* verkefninu og fóru þau gegn 10. gr. samkeppnislaga.

11.7. Fundur stjórnarformanna 25. júlí 2008

4499. Fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008 var haldinn í húsakynnum Kjalars á Suðurlandsbraut 18. Eins og fram kom á fundi stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 ætluðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH að hitta Eimskip aftur.

4500. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH funduðu aftur með Eimskip þann 25. júlí 2008 og var sá fundur einnig haldinn í húsakynnum Kjalars á Suðurlandsbraut 18. Fyrir liggur að (E)stjform sat fundinn af hálfu Eimskips. Samkeppniseftirlitið telur allar líkur á því að (E)forstj hafi einnig setið fundinn.

4501. Á fundi stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 var sem fyrr segir vísað til þess að þegar væru hafnar viðræður við Eimskip um þann þátt *„Nýtt upphafs“* verkefnisins sem laut að auknu samráði í flutningum til og frá Íslandi (*„Slotsamningar í siglingakerfinu“*). Ljóst er slíkar viðræður höfðu átt sér stað a.m.k. 19. júní ((E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj), 25. júní ((E)forstj og (S)frkvstj-N-Am), 3. júlí (þá vísaði (E)frkvstj-flutnkerf í viðræðna við Samskip) og 9. júlí 2008 (líklegast þennan dag milli (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv).

4502. Í fundargerðinni vegna fundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 kom einnig fram eins og áður segir að halda ætti áfram viðræðunum við Eimskip. Í kjölfarið var undirbúið að framkvæmdastjórarnir sem báru ábyrgð á siglingakerfunum og forstöðumenn innflutningsdeilda myndu funda sem fyrst, sbr. framangreindar viðræður (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 22. júlí 2008. Til viðbótar sýna skjölin sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send um kvöldið 24. júlí 2008 að á fundinum með Eimskip morguninn eftir átti einnig að ræða aukið samstarf í sjóflutningum til og frá Íslandi. Um var að ræða skjöl sem undirmaður (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj, sendi til (S)aðaleig-stjform-SH og gefa þau ótvírætt til kynna undirbúning fyrir viðræður um þetta efni við Eimskip morguninn eftir. Sem fyrr segir hafði (S)forstö-flutnstj setið fundinn 22. júlí 2008 með (S)frkvstj-millilandasv og (S)aðaleig-stjform-SH til ræða breytingar á siglingakerfinu og hafði í fjarveru (S)frkvstj-millilandasv átt í samskiptum við (E)frkvstj-flutnkerf 19. og 20. júní 2008.

4503. Samtímagögn Eimskips sýna sömuleiðis að á þessum tíma var unnið að aðgerðum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið, m.a. vegna siglingakerfa. Þannig undirbjó fyrirtækið á þessum tíma breytingar á siglingakerfinu og takmörkun flutningsgetu en þeim var hrint í framkvæmd í ágúst 2008. Upplýsingar um þessi áform Eimskips voru þann 24. júlí 2008 háðar trúnaði enda óhjákvæmilega um viðkvæmt samkeppnislegt málefni að ræða.

4504. Framangreind skjöl sem send voru (S)aðaleig-stjform-SH kvöldið 24. júlí 2008 sýna að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips og takmörkun á flutningsgetu. Samskonar atburðarrás átti sér stað þegar Samskip breyttu siglingakerfi sínu og takmörkuðu flutningsgetu í lok október 2008. Sýna samtímagögnin að Eimskip bjó yfir trúnaðarupplýsingum um breytingu Samskipa áður en hún var gerð opinber. Er þetta hvort tveggja í samræmi við hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi eftir fundinn 6. júní 2008.

4505. Í þessum skjölum sem send voru (S)aðaleig-stjform-SH kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 var einnig finna umfjöllun um siglingakerfi Eimskips og Samskipa og áform um víðtækt ólögmætt samstarf við Eimskip; takmörkun á framboði í flutningsgetu og markaðsskiptingu. Var til dæmis fjallað um fjárhagsleg áhrif þess ef Eimskip tæki að sér, vegna takmörkunar á flutningsgetu Samskipa, að flytja *„fyrir Samskip“* hluta af álflutningi Alcoa til Evrópu. Einnig var m.a. vísað til þess að Eimskip hætti flutningum tengdum Vestmannaeyjum og Samskip myndi annast flutninga um þá höfn fyrir Eimskip. Var þannig fjallað um atriði sem fram höfðu komið, beint eða óbeint, í (1) glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, (2) tölvupóstum (E)forstö-útfl og

(E)frkvstj-flutnkerf frá 1. og 9. júlí 2008 og (3) minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Virt saman gefa þessi gögn skýrt til kynna sameiginleg viðfangsefni Samskipa og Eimskips á þessum tíma tengd sjóflutningum og að þetta hafi átt að ræða áfram á fundinum 25. júlí 2008.

4506. Árla morguns 25. júlí 2008, og stuttu áður en fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip hófst, sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og vísaði til fyrri umræðu þeirra daginn áður um að það væri *„útlit"* fyrir umtalsverða magnminnkun í innflutningi. Þar fjallaði (S)aðaleig-stjform-SH um hvaða möguleikar væru í stöðunni m.a. varðandi siglingakerfi, takmörkun á flutningsgetu og verðhækkanir. Bað hann (S)frkvstj-millilandasv að hafa þetta sem *„algjört trúnaðarmál"* milli þeirra tveggja og á næstu dögum þyrfti að taka ákvörðun um hvaða *„kúrs ætti að taka"*.

4507. Fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip var bókaður milli kl. 08:30 – 10:00 þann 25. júlí 2008. Var hann sem fyrr segir haldinn í húsnæði Kjalars á Suðurlandsbraut 18. (S)stjform-S var framkvæmdastjóri Kjalars og náinn samstarfsmaður (S)aðaleig-stjform-SH. Hann var einnig formaður stjórnar Samskipa hf. og sat í stjórn Samskipa Holding. Dagbók (S)stjform-S sýnir að skömmu eftir að fundinum með Eimskip lauk (kl. 10:30) ræddu hann og (S)aðaleig-stjform-SH um *„New beginning"*. Leikur enginn vafi um að á þessum fundi hafi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S rætt það sem fram fór á *„Nýtt upphaf"* fundinum með Eimskip sem þá var nýlokið. Átti sér stað samskonar atburðarrás eftir fundinn með Eimskip 6. júní 2008. Sýna gögnin að strax eftir þann fund fyrirtækjanna funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með (S)stjform-S og allar líkur til þess að á þeim fundi hafi a.m.k. verið fjallað um niðurstöðu fundarins með Eimskip 6. júní 2008.

4508. Um leið og fundinum með Eimskip lauk 25. júlí 2008 hitti (S)aðaleig-stjform-SH þá undirmenn sína sem tekið höfðu saman framangreind skjöl vegna samstarfs við Eimskip í sjóflutningum (þ.e. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj) og var fundarefnið: *„Siglingakerfi-framhaldsfundur"*.

4509. Hvorki Samskip né Eimskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fundinn 25. júlí 2008. Með hliðsjón af því að engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundinum gefur það til kynna að þátttakendur á honum hafi viljað leyna því sem rætt var um. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (S)aðaleig-stjform-SH ekki muna eftir þessum fundi og neitaði að tjá sig um tölvupóstinn sem (S)frkvstj-MCL sendi honum og (S)aðaleig-stjform-SH 24. júlí 2008. (S)aðaleig-stjform-SH kvaðst ekkert vita um skjölin sem (S)forstö-flutnstj sendi honum kvöldið fyrir fundinn með Eimskip. Gaf hann engar skýringar á því hvaðan Samskip höfðu fengið upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips. Gaf hann heldur ekki skýringar á tillögum um samstarf við Eimskip sem fram komu í skjölunum. Skýringar Samskipa í athugasemdum við AI á ástæðum þess að fyrirtækið bjó 24. júlí 2008 yfir upplýsingum um þessa fyrirhuguðu breytingu á siglingakerfi Eimskips eru að sama skapi ótrúverðugar.

4510. Þann 29. júlí 2008 sendi (S)forstö-flutnstj gögn til (S)aðaleig-stjform-SH þar sem fjallað var um ávinning Samskipa af tilteknum aðferðum við að draga úr flutningaframboði/fækka skipum vegna flutninga tengdum Íslandi. Einnig var í þessum gögnum Samskipa metinn ávinningur Eimskips af fyrirhugaðri breytingu á siglingakerfinu sem kom fram í gögnum Samskipa 24. júlí 2008. Á þessum tímapunkti var heldur ekki búið að kynna fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips fyrir starfsmönnum fyrirtækisins og því síður voru upplýsingar um þær orðnar opinberar.

4511. Samkvæmt framansögðu verður að draga þá ályktun að Eimskip hafi veitt Samskipum umræddar trúnaðarupplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu fyrirtækisins. Fyrir liggur að viðræður áttu sér stað milli fyrirtækjanna m.a. í viku 28 árið 2008. Þá þurftu samskipti að eiga sér stað milli fyrirtækjanna til þess að skipuleggja fundinn 25. júlí 2008. Áttu sér stað a.m.k. tvenn samskipti vegna þessa en (S)aðaleig-stjform-SH kannaði fyrir (S)aðaleig-stjform-SH þann 21. júlí 2008 hvort unnt væri að halda fundinn 25. júlí í stað 23. júlí 2008. Þá ræddu (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 saman 22. júlí 2008 og (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain ræddu

saman tveimur dögum síðar, 24. júlí sama ár. Þá var í tölvupósti (S)frkvstj-MCL 24. júlí 2008 (þar sem hann upplýsti (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH um samtalið við (E)frkvstj-Contain) vísað til viðræðna (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip. Ekki er þörf að slá því föstu í hvaða samskiptum upplýsingaskiptin áttu sér stað. Af gögnum málsins verður að telja ótvírætt að þessar upplýsingar hafi aðeins getað borist Samskipum frá Eimskip. Þá vörðuðu upplýsingarnar mikilvæga þætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Voru samskiptin hluti af ólögmætum samstilltum aðgerðum sem gripið var til eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008. Þá ber að árétta samskonar atburðarrás átti sér stað þegar Samskip breyttu siglingakerfi sínu og takmörkuðu flutningsgetu í lok október 2008. Sýna samtímagögnin að Eimskip bjó yfir trúnaðarupplýsingum um þessa breytingu Samskipa áður en hún var gerð opinber.

4512. Með hliðsjón af samtímagögnum um aðdraganda fundar Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 verður að telja ótvírætt að hann hafi verið hluti af hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna þar sem rætt hafi verið um ýmis málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Í ljósi heildarmats á samtímagögnum verður að draga þá ályktun að á fundinum hafi a.m.k. verið rætt um breytingar á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu, mögulega flutninga Eimskips fyrir Samskip í kjölfar takmörkunar á flutningsgetu og skiptingu á flutningum fyrir Alcoa, auk samstarfs í frystigeymslurekstri og *„short sea"* flutningum.

4513. Nokkrum dögum eftir fund fyrirtækjanna tilkynnti Eimskip um breytingu á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu.

11.8. Eimskip takmarkar í byrjun ágúst 2008 flutningsgetu í Evrópuflutningum

4514. Þann 30. júlí 2008 var almennum starfsmönnum Eimskips fyrst greint frá fyrirhuguðum breytingum á siglingakerfi Eimskips. Sem fyrr segir bjuggu Samskip yfir upplýsingum um breytingu Eimskips áður en hún var kynnt innan fyrirtækisins.

4515. Breytingin á siglingakerfi Eimskips tók gildi í fyrstu viku ágústmánaðar 2008. Í henni fólst veruleg takmörkun á flutningsgetu fyrirtækisins í flutningum milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Var skipum í Evrópusiglingum fækkað úr sex í fimm en hvað varðar siglingar milli Íslands og Evrópu var skipum fækkað úr sex í fjögur. Engin breyting var gerð á þessum tíma á Norður-Ameríkuleið Eimskips, þ.e. áfram sigldu tvö skip á þeirri leið.

4516. Eftir samfellda vinnu beggja fyrirtækjanna frá byrjun júní 2008, og ítrekuð samskipti, gekk með þessu eftir hluti af samráði Eimskips og Samskipa sem tók til þess að takmarka verulega framboð flutninga hér á landi. Í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni kemur eftirfarandi fram á glæru um slotsamninga í siglingakerfinu:

- *„Evrópurútur*
  - *Endurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað*
    - *Skipting á erlendum höfnum*
    - *Fækkun / smækkun skipa"*

4517. Með þessum aðgerðum var stigið stórt skref í þá átt að *„hagræða"* í sjóflutningum Eimskips og Samskipa í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip í tengslum við þessa breytingu fyrirtækisins á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Í samræmi við þetta sýna samtímagögn ítrekuð samskipti fyrirtækjanna og engan ótta hjá Eimskip við samkeppnisleg viðbrögð Samskipa vegna þessara aðgerða sem óhjákvæmilega skertu þjónustu Eimskips. Að sama skapi koma hvergi fram í samtímagögnum stjórnenda Samskipa hugmyndir eða vangaveltur um að blása til sóknar og nýta sér þessa breytingu hjá Eimskip til að ná til sín nýjum viðskiptavinum. Er þetta skýr birtingarmynd á samráðinu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið til staðar.

4518. Frekari framgangur í þessum verkþætti „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins átti sér stað í lok október og nóvember 2008. Þá takmörkuðu bæði Eimskip og Samskip enn frekar flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi:

- Samskip fóru úr fjögurra skipa kerfi í þriggja skipa kerfi í siglingum milli Íslands og Evrópu. Í kjölfarið hóf Eimskip að flytja út hluta af áli Alcoa eins og fjallað er um í skjölunum sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008.

- Eimskip fækkaði skipum fyrirtækisins í Norður-Ameríku siglingum úr tveimur í eitt í nóvember 2008. Hér ber að árétta að í tillögum í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008 um aukið samstarf Samskipa og Eimskips, var lagt til að Eimskip myndi draga úr flutningsgetu í siglingum til og frá Íslandi. Hvað Norður-Ameríku áhrærir var lagt til að Eimskip myndi fara úr tveggja skipa kerfi í eitt skip. Fyrirtækin myndu halda áfram samnýtingu flutningakerfa á þessari siglingaleið. Það gekk eftir.

4519. Í þessu sambandi skiptir sömuleiðis miklu máli að horfa til þess að Samskip og Eimskip viðhéldu síðan þessu ástandi á markaðnum (með verulegri takmörkun flutningsgetu og samnýtingu siglingakerfa) út rannsóknartímabil þessa máls. Þannig var um að ræða einn þátt af fleirum í áralöngu ólögmætu samfelldu samráði fyrirtækjanna.

11.9. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips

4520. Meðal yfirmanna Samskipa erlendis var á þessum tíma rætt um að Samskip og Eimskip hefðu með sér ólögmætt samráð. Þetta kemur fram í tölvupósti sem hollensk samkeppnisyfirvöld létu Samkeppniseftirlitinu í té við rannsókn málsins.

4521. Um er að ræða tölvupóst sem (S)frkvstj-frystig sendi þann 21. ágúst 2008 til stjórnenda Kloosterboer í Hollandi. Í honum reifaði (S)frkvstj-frystig samtal við annan stjórnanda hjá Samskipum, (S)forstj-frystig. Varðandi aðkomu (S)forstj-frystig að samráðinu við Eimskip ber hér að rifja upp að þann 10. júní 2008 skipulagði (S)aðaleig-stjform-SH að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta (S)forstj-frystig vegna „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins og að í skilaboðum (S)aðaleig-stjform-SH til (S)aðaleig-stjform-SH 22. júlí 2008 kom fram að m.a. (S)forstj-frystig biði eftir „*update*“ vegna fundarins með Eimskip sem haldinn var í húsnæði Kjalars þann 25. júlí 2008. Í byrjun september 2008 áttu (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv í tölvupóstsamskiptum og reyndu að finna tíma fyrir fund. (S)forstj-frystig kom því að „*Nýtt upphaf*“ verkefninu og átti í samskiptum við Eimskip. Ekki fæst séð að (S)frkvstj-frystig hafi haft nokkurn hvata til að lýsa samtalinu sínu við (S)forstj-frystig með röngum hætti.

4522. Í þessum tölvupósti (S)frkvstj-frystig frá ágúst 2008 kemur nánar tiltekið fram að hann og (S)forstj-frystig hafi rætt um fjárhagsörðugleika (S)aðaleig-stjform-SH og að Samskip og Eimskip hafi með sér ólögmætt samráð í sjóflutningum og skiptu með sér markaðnum. Er þetta samtímagagn trúverðugt og í samræmi við viðurkenningu Eimskips í sáttinni frá 16. júní 2021.

11.10. Viðræður og verðhækkanir í ágúst-september 2008

4523. Eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008 var á Íslandi áfram unnið samhliða hjá fyrirtækjunum að annars vegar verkþáttum sem féllu undir „*Nýtt upphaf*“ verkefnið og hins vegar að áframhaldandi verðhækkunum.

4524. Samkvæmt gögnum málsins var tveimur virkum dögum eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip, þ.e. 29. júlí 2008, fjallað verðhækkun og aukna gjaldtöku á fundi m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl. Sama dag fundaði (S)aðaleig-stjform-SH með (S)forstö-innfl1 til að ræða um verðhækkanir Samskipa. Sem fyrr segir fékk (S)aðaleig-stjform-SH þennan dag aftur send gögn frá (S)forstö-flutnstj þar sem fram komu trúnaðarupplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips.

11.10.1. Samtal 6. ágúst 2008

4525. Þann 31. júlí 2008 voru verðhækkanir aftur til umfjöllunar hjá (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-flutnkerf. Sendu þeir báðir tölvupósta til undirmanna sinna um verðhækkanir þar sem komu m.a. fram tilmæli um hækkun á olíugjaldi í sjóflutningi (BAF) og að auka ætti tekjur af olíugjaldinu.

4526. Samskonar atburðarrás átti sér stað 5. ágúst 2008. Hjá Samskipum sendi (S)aðaleig-stjform-SH þann dag tölvupósta til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv þar sem hann fjallaði um verðhækkun á gjaldskrám um miðjan ágúst, BAF og atriði sem tengdust samráði við Eimskip í siglingum. Sama dag sendi (E)frkvstj-flutnkerf glærukynningu í tölvupósti til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl. Þar var fjallað um verðhækkun um miðjan ágúst 2008, BAF og fyrirhugaðan nýjan Norður-Ameríku samning við Samskip.

4527. Þann 6. ágúst 2008 áttu sér stað samskipti milli Samskipa og Eimskips vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Standa líkur til þess að um hafi verið að ræða samtal (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj. Einnig kann að vera að (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL hafi aftur rætt saman eftir hvatningu frá a.m.k. (S)aðaleig-stjform-SH.

4528. Þar sem *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnislaga fóru öll samskipti milli Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um einstaka verkþætti í verkefninu gegn 10. gr. laganna. Á það við þessi samskipti Samskipa og Eimskips 6. ágúst 2008.

11.10.2. Fundur og verðhækkun á landflutningum í ágúst 2008

4529. Eins og fram hefur komið funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 og sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-innanl frá 17. júlí 2008 frekari viðræður þeirra. Glærukynning (E)frkvstj-innanl frá 24. júlí 2008 sýnir a.m.k. að í bígerð var aukið samstarf á milli Eimskips og Samskipa í landflutningum á Austurlandi. Einnig veitir hún vísbendingu um að huga hafi átt að auknu samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum á ferskum fiski. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl áttu annan fund þann 11. ágúst 2008 og í þetta sinn með SVÞ til að vinna gegn samkeppni frá Íslandspósti. Þá hefur áðurnefndur fundur Eimskip og Samskipa 25. júlí 2008 mikla þýðingu þar sem hann staðfestir að á þessum tíma stóð yfir víðtækt samráð fyrirtækjanna.

4530. Sama dag og (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl funduðu í ágúst 2008, þ.e. 11. ágúst 2008, tók gildi tæplega 10% verðhækkun Eimskips á innanlandsflutningum og þjónustugjöld innanlands. Samskip tilkynntu 27. ágúst 2008 einnig um umtalsverða hækkun á verði á landflutningum, sbr. nánar hér á eftir.

4531. Framkvæmdu Eimskip og Samskip þannig í ágúst 2008 verðhækkanir sem (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-innanl og undirmenn þeirra hófu að undirbúa, sitt í hvoru lagi, eftir fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl þann 4. júlí 2008.

4532. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl voru framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í landflutningum Samskipa og Eimskips. Fyrir liggur að þeir höfðu átt í samskiptum í aðdraganda þessara verðhækkana. Auk umræðu um a.m.k. *„Nýtt upphaf“* verkefnið og samkeppni við Íslandspóst voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli Samskipa og Eimskip í landflutningum. Skiptir hér og miklu að í samtímagögnum kemur ekki fram að (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl eða (E)forstj hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Samskipa vegna þessara verðhækkana í ágúst 2008. Er það í samræmi við hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Jafnframt kemur ekki fram í samtímagögnum (S)frkvstj-innanl, (S)aðaleig-stjform-SH eða annarra stjórnenda Samskipa að unnt væri að nýta þessa verðhækkun með því að auka samkeppni gagnvart Eimskip. Í samtímagögnum Samskipa kemur

heldur ekki fram að t.d. (S)frkvstj-innanl eða (S)aðaleig-stjform-SH hafi óttast samkeppni frá Eimskip í aðdraganda hækkunar Samskipa á landflutningum sem tilkynnt var síðar í ágúst 2008. Það var aðeins ef keppinauturinn var annar en Eimskip að áhyggjur komu fram innan Samskipa í tengslum við verðhækkanir sem tilkynntar voru á þessum tíma, sbr. nánar hér á eftir.

4533. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að grípa til verðhækkana. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips eftir júní 2008 til janúar/febrúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um þær í kafla 11.21.

11.10.3. Fundur 14. ágúst 2008 - Hækkun og samræming á BAF

4534. Það voru ekki aðeins forstjórar fyrirtækjanna og lykilstjórnendur á sviði landflutninga sem áttu samskipti í ágúst 2008.

4535. Framkvæmdastjórarnir (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi 14. ágúst 2008. Til viðbótar sátu fundinn forstöðumenn innflutningsdeilda Eimskips og Samskipa, (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1. Þá sat forstjóri Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl, hluta fundarins. Voru þannig staddir saman á fundi stjórnendur Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á siglingakerfum, flutningsgetu, verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningum fyrirtækjanna.

4536. Daginn fyrir þennan fund Samskipa og Eimskips var hjá Samskipum unnið að breytingum á siglingakerfinu og hækkun á verði:

- Klukkan 09:00 þann 13. ágúst 2008 funduðu (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Var rætt um verðhækkanir og aukin gjaldtaka ákveðin.

- Klukkustund síðar sama morgun hófst fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj þar sem rætt var um endurskoðun á siglingakerfinu.

- Í hádeginu vistaði (S)frkvstj-millilandasv verkefnalista þar sem fram kom að hækka ætti verð í bæði inn- og útflutningi. Jafnframt ætti að hækka verð gagnvart Alcoa. Einnig voru tilgreindar aðgerðir vegna breytinga á siglingakerfinu og vörðuðu flutninga vegna Grundartanga og Reyðarfjarðar. Í því samhengi verður að hafa í huga að í skjalinu sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 var stillt upp þeirri tillögu að Samskip myndu hætta að sigla til Grundartanga og nýta sér skip Eimskips í staðinn. Jafnframt myndi Eimskip hætta að sigla til Reyðarfjarðar og nýta sér skip Samskipa í staðinn.

- Síðar sama dag vistaði (S)frkvstj-millilandasv hjá sér glærukynninguna *„Siglingakerfið“* þar sem fjallað var um siglingakerfi Eimskips og Samskipa. Í því skjali er listað upp nýtt siglingakerfi Eimskips og settar fram nokkrar útfærslur á breytingum á siglingakerfi Samskipa. Allar þær útfærslur fólu í sér takmörkun á flutningsgetu Samskipa.

4537. Telja verður ótvírætt að þessi gögn (S)frkvstj-millilandasv frá 13. ágúst 2008 (líkt og gögnin sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send kvöldið fundinn með Eimskip 25. júlí 2008) hafi tengst undirbúningi fyrir fundinn með Eimskip daginn eftir. Hið sama við um eðlislík skjöl (S)frkvstj-millilandasv sem hann tók saman rétt fyrir eða rétt eftir fundi hans og (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 5. september og 6. október 2008.

4538. Á fundi m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl, daginn fyrir fundinn með Samskipum, var rætt um að *„hækka [þurfi] verð“* gagnvart mikilvægum viðskiptavinum og *„innleiða BAF á þessa aðila“*. Voru þær aðgerðir til viðbótar gjaldskrárhækkunum Eimskips sem höfðu tekið gildi tveimur dögum fyrr.

4539. Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl hófst kl. 13:00 þann 14. ágúst 2008.

4540. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýstu hvorki Samskip né Eimskip um fundinn. Voru því ekki afhentar fundargerðir, minnispunktar eða önnur samtímagögn sem sýna að tilgangur fundarins hafi verið lögmætur eða að umræður á honum hafi verið í samræmi við kröfur 10. gr. samkeppnislaga. Með hliðsjón af því að engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundinum gefur það til kynna að þátttakendur á honum hafi viljað leyna því sem rætt var um.

4541. Síðar sama dag, kl. 17:58, boðaði (S)aðaleig-stjform-SH þá (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl til fundar daginn eftir. Í fundarboði (S)aðaleig-stjform-SH sagði að á fundinum ætti að fjalla um næstu skref varðandi breytingar á siglingakerfinu. Einnig þyrfti að ræða *„strategí*[u]" gagnvart Alcoa og að meta tímasetningu og ávinning af hugsanlegri verðhækkun gagnvart þeim mikilvæga viðskiptavini. Þá átti að ræða um verðhækkanir í útflutningi á fiski, sértækar verðhækkanir í innflutningi og hækkun á ýmsu gjöldum til viðskiptavina.

4542. Sem fyrr segir hófst fundur Samskipa og Eimskips kl. 13:00 þann 14. ágúst 2008. Klukkan 13:02 sama dag vistaði (E)forstö-innfl hjá sér Excel skjal með upplýsingum um BAF Eimskips. Í því skjali koma fram upplýsingar um hækkun Eimskips á þessu gjaldi og að fyrirhugað væri að hækkunin tæki gildi 28. ágúst 2008.

4543. Þremur virkum dögum eftir þennan fund m.a. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl , þ.e. þriðjudaginn 19. ágúst 2008, sendi (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum tölvupóst um BAF vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Þar fyrirskipaði (S)forstö-innfl1 að uppfæra skyldi BAF Samskipa í samræmi við BAF Eimskips og að *„í framtíðinni*" ætti að uppfæra heimasíðu Samskipa *„á sama tíma*". Þá kom einnig fram hjá (S)forstö-innfl1 um hvað BAF hjá Eimskip myndi hækka 28. ágúst 2008 og gaf hann undirmönnunum þau tilmæli um að hækka gjaldið *„strax*" hjá Samskipum til samræmis við Eimskip. Gögn málsins sýna að viðskiptavinir Eimskips hafi fengið tilkynningu um BAF hækkun Eimskips tíu dögum síðar.

4544. Varðandi BAF skiptir einnig máli að (E)frkvstj-alþjsv sendi tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl þann 18. ágúst 2008 og fjallaði um *„Íslandskerfið*" við álagningu BAF. Samkvæmt (E)frkvstj-alþjsv var *„eitt kerfi á Íslandi*" og að *„samkeppnin*" noti sama kerfi við álagningu BAF, þ.e. Samskip og Eimskip að nota sama kerfi. Á verkefnalista undirmanns (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-landfl, sem dagsettur var sama dag var fjallað um að leggja olíugjöld (BAF/FAF) á mikilvæga viðskiptavini eða hækka verð gagnvart þeim með öðrum hætti. Einnig var vísað til samstarfs við Eimskip í sjóflutningum.

4545. Telja verður að á fundinum 14. ágúst 2008 hafi m.a. verið rætt um þann verkþátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til sjóflutninga til og frá Íslandi. Þegar af þeirri ástæðu fóru samskiptin á þessum fundi gegn 10. gr. samkeppnislaga.

4546. Það er jafnframt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á þeim fundi hafi Samskip og Eimskip haft með sér ólögmæt samráð um verð. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 19. ágúst 2008, virtur með öðrum fyrirliggjandi gögnum, sýnir að Samskip og Eimskip ræddu um og miðluðu upplýsingum um olíugjald og fyrirhugaða hækkun Eimskips á því gjaldi. Þá sýnir tölvupóstur (S)forstö-innfl1 framkvæmd hins samfellda samráð fyrirtækjanna vegna álagningar á BAF, þ.e. að fyrirtækin hafi samræmt BAF vegna Norður-Ameríku flutninga að fullu. Skýr staðfesting á þessu er tölvupóstur sem undirmaður (S)forstö-innfl1 sendi til samstarfsmanns skömmu eftir að fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl lauk 4. desember 2008. Þar segir að BAF Samskipa vegna Norður-Ameríku flutninga sé tekið *„beint frá Eimskip, þ.e. sama BAF og þeir eru með á USA.*" Af þessu leiddi m.a. að aðgerðir Eimskips sem hófust í september 2008 og leiddu til hækkunar á m.a. Norður-Ameríku BAF bitnuðu einnig á viðskiptavinum Samskipa. Var þetta ólögmæta verðsamráð Samskipa og Eimskips til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti.

11.10.4. Símtal 27. ágúst 2008

4547. Dagana 24.-26. ágúst 2008 vann m.a. (S)forstö-innfl1 að verulegri hækkun á sjóflutningum og tengdri þjónustu. Sömu daga undirbjuggu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sem m.a. fólst í því að tryggja að þeir myndu greiða BAF.

4548. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl ræddu saman í síma 27. ágúst 2008. Gefa gögnin til kynna að þeir hafi í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið rætt a.m.k. um aukið samstarf tengt Norður-Ameríku flutningum. Fóru þessi samskipti eins og önnur sambærileg samskipti gegn 10. gr. samkeppnislaga.

4549. Daginn eftir að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl ræddu saman tilkynntu Samskip um verulega hækkun á sjóflutningsþjónustu og tók hún gildi 1. september 2008. Sama dag fjallaði (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til samstarfsmanns um verðhækkun gagnvart tilteknum viðskiptavini og tengdi þetta við fund með Eimskip í vikunni þar á eftir.

11.10.5. Símtal 28. ágúst 2008 og álagning karagjalds

4550. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og aðrir stjórnendur Samskipa undirbjuggu sem fyrr segir verulega verðhækkun í ágúst 2008. Meðal annars vildi (S)aðaleig-stjform-SH að verð gagnvart útflytjendum á fiski yrði hækkað verulega. Átti að gera það með því að m.a. leggja á svonefnt karagjald. Ræddi (S)aðaleig-stjform-SH þetta við (S)forstö-útfl sem bar ábyrgð á verðlagningu á útflutningi á m.a. fiski gagnvart (S)frkvstj-millilandasv og (S)aðaleig-stjform-SH.

4551. Í samskiptum við (S)aðaleig-stjform-SH kom fram að (S)forstö-útfl hafði verulegar áhyggjur af því hvort Samskip kæmust upp með þessa verulegu verðhækkun, sem fólst í álagningu umræddsa karagjalds, gagnvart öflugum viðskiptavinum. Hafði (S)forstö-útfl þannig ekki áhyggjur af viðbrögðum Eimskips heldur af mótspyrnu frá m.a. stórum útgerðum.

4552. Eftir að (S)forstö-útfl hafði lýst þessum áhyggjum sýna gögnin að hann sendi 28. ágúst 2008 tölvupóst til (E)forstö-útfl og bað hann um að hringja í sig. (E)forstö-útfl , líkt og (S)forstö-útfl, bar ábyrgð á verðlagningu á útflutningi á fiski.

4553. Fyrir liggur í málinu að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl ræddu saman í kjölfarið.

4554. Ósamræmi er í skýringum Samskipa á þessu samtali. Annars vegar segja Samskip að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi rætt um synjun Eimskips á að flytja fyrir Samskip gáma með vörum Elkem til Norður-Ameríku. Hins vegar staðhæfa Samskip að þetta samtal (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi verið *„persónulegs eðlis og alls ótengd rannsóknarefnum þessa máls."* Samskip lögðu ekki fram nein gögn til stuðnings því að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi annað hvort rætt umræddа ætlaða synjun á flutningum eða persónuleg málefni. Engin samtímagögn hafa fundist sem styðja þessar ólíku skýringar Samskipa á efni samtalsins.

4555. Ljóst er að eftir samtal (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl komu áhyggjur innan Samskipa af m.a. viðbrögðum útgerðarmanna ekki lengur í veg fyrir þessa gjaldtöku. Þannig tilkynntu Samskip þann 8. september 2008 um álagningu karagjaldsins. Sama dag sendi (E)forstö-útfl tölvupóst til samstarfsmanns og vísaði til *„sinna heimilda"* um viðhorf innan Samskipa um álagningu þessa karagjalds. Daginn eftir var ákveðið að leggja á karagjald á alla gáma hjá Eimskip. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að á þessum tíma hafi verið til staðar ólögmætt samráð við Samskip um *„álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum."*

4556. Þegar viðkomandi gögn eru virt saman telur Samkeppniseftirlitið sannað að í kjölfar tölvupósts (S)forstö-útfl 28. ágúst 2008 hafi Samskip og Eimskip rætt saman um fyrirhugaða álagningu á umræddu gjaldi. Fólust í þessu ólögmætar samstilltar aðgerðir.

11.10.6. Veruleg verðhækkun Samskipa 1. september 2008

4557. Sem fyrr sagði hækkaði Eimskip verð í landflutningum um tæplega 10% um miðjan ágúst 2008. Samskip tilkynntu um verðhækkun á landflutningum 27. ágúst 2008 og á sjóflutningum daginn eftir. Tóku þessar verðhækkanir á gjaldskrám í land- og sjóflutningum og tengdri þjónustu gildi 1. september 2008.

4558. Þessar verðhækkanir Samskipa 1. september 2008 voru verulegar. Gerði (S)aðaleig-stjform-SH stjórn Samskipa hf. grein fyrir því að að *„umtalsverðar hækkanir*" 1. september 2008 kæmu til með að skila fyrirtækinu 400 milljónum króna aukalega í tekjur á ársgrundvelli. Í þessu samhengi má benda á að í skýringum Samskipa kemur fram að verðhækkanir fyrirtækisins á árinu 2008 hafi verið *„umtalsverðar og meiri en árin á undan*".[2176]

4559. Líkt og í landflutningum höfðu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips á sviði sjóflutninga átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þessarar hækkunar, m.a. á fundinum 14. ágúst 2008. Auk umræðu um a.m.k. *„Nýtt upphaf*" verkefnið sem tók til sjóflutninga og BAF voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til þess skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni fyrirtækjanna í sjóflutningum. Skiptir hér og miklu að í samtímagögnum kemur ekki fram að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 eða (S)aðaleig-stjform-SH hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessarar verulegu verðhækkunar sjóflutningsþjónustu. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Samskip stigu fram með þessa miklu hækkun. Þess í stað var í fundargerð, vegna fundar m.a. (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 2. september 2008, eftirfarandi haft eftir (E)forstö-innfl : *„Fundur boðaður með Samskip á fimmtudag til að fara yfir hækkanir. Er að fara að boða fund með Nathan og fara yfir hækkanir með þeim. Einnig að hitta Innes aftur vegna samnings þeirra sem er laus núna, verðum að ná inn hækkun á þann samning. Samskip var að hækka gjaldskrá sína í vikunni. Mikil gjaldskráhækkun frá og með 1. sept*". Þetta áhugaleysi stjórnenda Eimskips, sem áttu höfðu í samskiptum við Samskip, um samkeppni er í samræmi við hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

4560. Vegna hækkana sem Samskip áformuðu eða tilkynntu í ágúst 2008 komu fram tvenns konar áhyggjur innan fyrirtækisins. Annars vegar áhyggjur af viðbrögðum öflugra útgerða við fyrirhuguðu karagjaldi. Eins og áður sagði lögðu Samskip það gjald á eftir að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl ræddu saman. Hins vegar áhyggjur af viðbrögðum erlendra keppinauta Samskipa líkt og vikið verður að í næsta undirkafla.

4561. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir Samskip til að hækka verð verulega 1. september 2008. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips eftir júní 2008 til janúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um þær í kafla 11.21.

11.10.7. Aðeins áhyggjur af erlendum keppinautum

4562. Hin verulega verðhækkun Samskipa mætti undrun og jafnvel mótstöðu innan fyrirtækisins. Hinn 28. ágúst 2008 sendi (S)forstö-umb.erl tölvupóst til stjórnenda Samskipa í Evrópu þar sem fyrirtækið rak starfsemi sem tengist flutningum til og frá Íslandi. Í honum sagði að Samskip hf. hefðu ákveðið verulega verðhækkun. Í því fólst m.a. hækkun á þjónustugjöldum Samskipa erlendis. Gögn málsins sýna að á þessum tíma hafði dregið úr eftirspurn eftir flutningsþjónustu í nálægum ríkjum. Þegar starfsmenn Samskipa erlendis vísuðu til þess og spurðu hvernig Eimskip myndi bregðast við þessari

[2176] Mgr. 939 í athugasemdum Samskipa við AI.

hækkun 1. september 2008 var þeim svarað með þeim hætti að það gaf til kynna að stjórnendur Samskipa á Íslandi hefðu ekki nokkrar áhyggjur af því að Eimskip myndi bregðast við þessari hækkun með því að bjóða betri kjör í því skyni að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Samskipa.

4563. Aftur á móti er ljóst að stjórnendur Samskipa á Íslandi höfðu enga slíka vissu um aðgerðir erlendra keppinauta í for- og áframflutningum annars staðar í Evrópu. Þvert á móti lögðu þeir til grundvallar að samkeppnisleg viðbrögð erlendra keppinauta myndu leiða til þess að fyrirtækið myndi missa viðskipti í for- eða áframflutningum. Eftir viðvaranir frá stjórnendum fyrirtækisins erlendis var ákveðið að verð á þeirri þjónustu yrði þannig ekki hækkað. Hækkunin tók þannig aðeins til þeirra þátta þar sem Eimskip var helsti keppinauturinn. Er þetta skýr birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

4564. Það voru ekki aðeins starfsmenn Samskipa erlendis sem höfðu áhyggjur af þessari verulegu verðhækkun fyrirtækisins. Viðskiptastjóri í útflutningsdeild sendi (S)forstö-útfl tölvupóst og sagði að tiltekin verðlagning hjá Samskipum væri *„hreint og klárt okur“* og gerði fyrirtækinu erfitt fyrir í samkeppni. Þetta breytti engu um afstöðu stjórnenda Samskipa enda var það Eimskip sem var helsti „keppinauturinn“ í þessu tilviki.

11.10.8. Frekari verðhækkanir

4565. Þrátt fyrir að starfsmenn Samskipa hafi haft áhyggjur af þessari verulegu verðhækkun vildi (S)aðaleig-stjform-SH engu að síður að ráðist yrði í enn frekari hækkun á verði. Í tölvupóstum (S)aðaleig-stjform-SH frá 30. ágúst og 1. september 2008 kemur fram að eftir 1. september 2008 eigi að ráðast í verulega verðhækkun gagnvart ýmsum mikilvægum viðskiptavinum, t.d. Alcoa, B&L, Icelandic Seafood og HB Granda.

4566. Í samræmi við þetta sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til undirmanna sinn 1. september 2008 og gaf fyrirmæli um *„stóra verkefnið“*. Fólst í því sérstök verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og t.d. Vífilfelli, Húsasmiðjunni, Kaupási, Rúmfatalagernum og Ísam. Var þetta hækkun umfram þá miklu almennu verðhækkun sem tekið hafði gildi þennan dag. Skyldu undirmenn (S)forstö-innfl1 annars vega hækka verð á akstri gagnvart mikilvægum viðskiptavinum og jafnframt *„troða FAF á alla núna“* en FAF er olíugjald í landflutningum. Þann 9. september 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og sagði honum að tiltekinn erlendur kostnaður Samskipa hefði lækkað mjög mikið. Það hefði *„gengið hjá okkur að skila þessum lækkunum ekki út“* og þýddi þetta að viðkomandi álagning Samskipa jókst um 400%. Þessi gögn (S)forstö-innfl1 sýna mikið sjálfstraust og vissu hans sem stjórnanda hjá Samskipum um getu til að hækka eða haldi upp verði, en hann hafði átt í ítrekuðum samskiptum við þá stjórnendur Eimskips sem réðu verðlagningu þess fyrirtækis.

4567. Samkvæmt þessum gögnum (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstö-innfl1 frá 30. ágúst og 1. september 2008 stóð til að hækka verð verulega og auka gjaldtöku gagnvart mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins. Var þarna um að ræða öfluga viðskiptavini sem höfðu alla burði til að snúa sér til Eimskips ef þeim líkaði ekki kjör sín. Þessi gögn sýna enn og aftur að Samskip óttuðust ekki að ýmiskonar útfærslur á verðhækkun myndu leiða til samkeppnislegra viðbragða Eimskips. Það var aðeins ef keppinautarnir voru aðrir en Eimskip sem Samskip höfðu slíkar áhyggjur. Er þetta í samræmi við gögn Eimskips frá júlí og ágúst 2008. Hvergi kemur fram að Eimskip hafi óttast að Samskip myndu nýta sér tæplega 10% verðhækkun á landflutningum til þess að afla sér nýrra viðskipta með því að bjóða betur. Ekki er heldur að finna í gögnum málsins umfjöllun sem gefur til kynna að stjórnendur Eimskips hafi haft af því áhyggjur sumarið 2008 að samkeppni frá Samskipum myndi koma í veg fyrir aðrar verðhækkanir eða aukna gjaldtöku sem þá var til umfjöllunar. Af þessu áhyggjuleysi yfir viðbrögðum Samskipa er ljóst að Eimskip treysti sér til hækka verð verulega í nóvember 2008. Er þetta í fullu samræmi við það ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

11.10.9. Yfirlit yfir atburðarrás frá september 2008

4568. Ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips hélt áfram af fullum þunga frá september 2008. Unnu fyrirtækin áfram samhliða að annars vegar verkþáttum sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið og hins vegar að frekari verðhækkunum.

4569. Í næstu köflum hér á eftir verða dregin saman atvik sem varða framkvæmd á *„Nýtt upphaf"* verkefninu í land- og sjóflutningum. Verða rifjaðir upp mikilvægir áfangar sem náðust í september, október og nóvember 2008. Síðan verða reifuð atvik sem tengjast framkvæmd á öðrum verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið, t.d. aðgerðir til að draga úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi.

4570. Þar á eftir verða dregin saman atvik sem sýna samhliða vinnu Samskipa og Eimskips frá haustinu 2008 og fram á árið 2009 þar sem undirbúin var og framkvæmd frekari hækkun fyrirtækjanna á verði og aukinni gjaldtöku.

11.11. Landflutningar: Markaðsskipting og unnið að auknu samstarfi haustið 2008

4571. Samkvæmt glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir fólst m.a. í *„Nýtt upphaf"* verkefninu að meta ábata af því að Eimskip og Samskip myndu *„samnýta betur"* kerfi sín í landflutningum hér á landi. Átti að kostnaðargreina *„helstu rútur"* og meta hvar *„ójafnvægi er í hvoru kerfi fyrir sig"*. Skoða átti sameiginlegar afgreiðslustöðvar fyrirtækjanna og meta hagræði af því að vera með *„sameiginlegt kerfi"* í landflutningum.

4572. Eins og lýst hefur verið hittust (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 og tölvupóstur (S)frkvstj-innanl frá 17. júlí 2008 sýnir frekari viðræður þeirra. Þá funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl aftur 11. ágúst 2008.

4573. Sýna gögnin að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl höfðu rætt um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Daginn fyrir fundinn 4. júlí 2008 kallaði (E)frkvstj-innanl eftir drögum að viðtækum *„tvíhliða flutningasamningi"* milli Samskipa og Eimskips. Glærukynning (E)frkvstj-innanl frá 24. júlí 2008 sýnir a.m.k. að í bígerð var aukið samstarf á milli Eimskips og Samskipa í landflutningum á Austurlandi. Einnig veitir hún vísbendingu um að huga ætti að auknu samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum á ferskum fiski.

4574. Samskipti stjórnenda landflutninga Samskipa og Eimskips héldu áfram og aukið samstarf fyrirtækjanna var undirbúið. Gögn frá september og október 2008 sýna framgang í þessum þætti hins ólögmæta samráðs fyrirtækjanna.

11.11.1. Símtal 8. september 2008

4575. Þann 8. september 2008 ræddu undirmenn (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, (E)rekststj-landfl og (S)rekststj-landfl2, saman. Vörðuðu þau samskipti mögulega flutninga Eimskips fyrir Samskip frá Akureyri til Austurlands. Kom fram í þessum samskiptum að Samskip væru reiðubúin að skoða aukið samstarf við Eimskip í landflutningum á Norður- og Austurlandi.

4576. Síðar sama dag sendi (E)frkvstj-innanl svæðisstjóra Eimskips á Austurlandi ((E)svæðisstj1) drög frá árinu 2006 að samningi Eimskips og Samskipa þar sem gert var ráð fyrir víðtæku samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum á Íslandi. Eins og áður sagði hafði (E)frkvstj-innanl kallað eftir drögum að slíkum samningi frá lögmanni fyrirtækisins daginn fyrir fund hans með (S)frkvstj-innanl 4. júlí 2008.

11.11.2. Fundur 9. september 2008

4577. Þann 9. september 2008 var haldinn fundur Samskipa og Eimskips á Reyðarfirði. Samkvæmt gögnum Eimskips mætti á fundinn *„sendinefnd"* frá Samskipum. Samkvæmt (E)svæðisstj1 átti á fundinum að

ræða mögulegt aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum á Norður- og Austurlandi *„og fleira“*. Sátu fundinn umræddur (E)svæðisstj1, (S)forstö-landfl (forstöðumaður landflutninga Samskipa), (E)þjstj-Austur og (S)rekstj-landfl3.

4578. Á fundinum var a.m.k. rætt um samstarf Samskipa og Eimskip í flutningum milli Norðurlands og Austurlands og í flutningum milli staða á Austurlandi.

4579. Niðurstaða fundarins var a.m.k. sú að (E)þjstj-Austur og (S)rekstj-landfl3 var falið að halda viðræðum fyrirtækjanna áfram. Áttu þeir að *„að fara yfir stöðuna, og finna út hvar við getum unnið saman, báðum til hagsbóta.“*

11.11.3. Frekari viðræður og niðurstaða 16. september 2008

4580. Er ljóst að eftir 9. september 2008 áttu (E)þjstj-Austur og (S)rekstj-landfl3 í samskiptum og ræddu aukið samstarf fyrirtækjanna í landflutningum.

4581. Þann 16. september 2008 sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til (E)frkvstj-innanl og greindi frá niðurstöðu vinnu (E)þjstj-Austur og (S)rekstj-landfl3.

4582. Sýnir tölvupósturinn að Samskip og Eimskip höfðu náð saman um ólögmæta skiptingu landflutningamarkaða eftir landsvæðum. Samskip myndu annast flutninga fyrir Eimskip milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða og þar með myndi Eimskip ekki stunda akstur á þessari leið í samkeppni við Samskip. Hið sama leiðir af samkomulaginu um flutninga Eimskips fyrir Samskip á flutningaleiðinni Reyðafjörður – Eskifjörður og Neskaupsstaður.

11.11.4. Fundur 17. september 2008

4583. Daginn eftir að (E)frkvstj-innanl fékk upplýsingar frá sínum undirmönnum um að það hefði náðst niðurstaða um markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á Austurlandi, 17. september 2008, fundaði hann með (S)frkvstj-innanl. Var fundarstaðurinn verslunarmiðstöðin Smáralind.

4584. Eins og áður sagði sendi (E)frkvstj-innanl þann 8. september 2008 til (E)svæðisstj1 drög að samningi Eimskips við Samskip þar sem gert var ráð fyrir víðtæku samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum. Drögin voru dagsett 8. maí 2006. Í málinu liggja fyrir önnur drög að þessum sama samningi og eru þau dagsett sama dag og fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl fór fram, þ.e. 17. september 2008. Þá liggur fyrir að daginn eftir fundinn með (S)frkvstj-innanl sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til svæðisstjóra Eimskips á Norðurlandi, Austurlandi og á Vestfjörðum. Bað hann um að þeir tækju saman yfirlit yfir fyrirliggjandi samstarf við Samskip og settu fram hugmyndir um *„tækifæri“* til að auka samstarf við Samskip í landflutningum.

4585. Sýna gögnin þannig að eftir að niðurstaða náðist um markaðsskiptingu í landflutningum á Austurlandi fjölluðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á fundi sínum 17. september 2008 áfram um aukið samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum. Tölvupóstur (E)frkvstj-innanl daginn eftir fundinn með (S)frkvstj-innanl ber með sér undirbúning að verulega aukinni samvinnu fyrirtækjanna í landflutningum á Íslandi.

4586. Ekki var aðeins rætt um landflutninga á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 17. september 2008. Sýna gögnin að á fundinum var jafnframt fjallað um sjóflutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reykjavík til Reyðarfjarðar og sjóflutninga Eimskips fyrir Samskip á sömu leið. Náðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl saman um verð fyrir þessa gagnkvæmu flutninga, sbr. tölvupóstur (E)frkvstj-innanl til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl 18. september 2008 og tölvupóstur (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-innanl sama dag. Var þetta m.a. hluti af undirbúningi fyrir takmörkun á flutningsgetu Samskipa sem tilkynnt var um í lok október 2008, sbr. og upprifjun á þeim ólögmætu atvikum í næsta kafla.

4587. Var allt framangreint í samræmi við markmið *„Nýtt upphafs“* verkefnisins um aukið samstarf og samnýtingu á flutningakerfum fyrirtækjanna í sjó og á landi.

11.11.5. *„Mikil tækifæri“* í samvinnu við Samskip

4588. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl stuttu síðar, frá 29. september 2008, fjallaði hann um samstarf við Samskip í landflutningum og hækkun á verði. Í glæru með yfirskriftinni *„Helstu breytingar á starfsemi 2008“* kemur m.a. þetta fram:

„Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu“

4589. Þessi glæra (E)frkvstj-innanl frá 29. september 2008 gefur til kynna að Eimskip hafi talið að fundurinn með (S)frkvstj-innanl 17. september 2008 hafi skilað árangri, sbr. einnig samkomulagið sem (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 náðu um markaðsskiptingu á Austurlandi. Þetta gagn (E)frkvstj-innanl sýnir einnig að Eimskip taldi að aukið samstarf við Samskip í landflutningum væri mikilvægt. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og sýnir framgang þess.

11.11.6. Mælt fyrir um áframhaldandi viðræður við Samskip

4590. Gögnin sýna frekari viðræður Samskipa og Eimskips um samstarf í landflutningum í október 2008. Í *„Nýtt upphaf“* verkefninu fólst að skoða átti sameiginlegar afgreiðslustöðvar fyrirtækjanna og þar sem metið var hagræði af því að vera með *„sameiginlegt kerfi“* í landflutningum. Tölvupóstur (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl frá 10. október 2008 sýnir að unnið var að þessum verkþætti í *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

4591. Í þeim tölvupósti greindi (E)frkvstj-innanl frá því að verið væri að skoða stofnun á sameiginlegu félagi Samskipa og Eimskips sem *„tæki yfir alla vöruafgreiðslustarfsemi, innansvæðisdreifingu á landsbyggðinni og einnig flutninga til/frá Reykjavík út á land“* fyrir fyrirtækin. Kom fram að þetta myndi þýða að hjá bæði Samskipum og Eimskip myndu þrír til fjórir starfsmenn af hverjum tíu á landsbyggðinni missa vinnuna. Vildi (E)frkvstj-innanl ekki halda viðræðum við Samskip um þetta áfram nema með samþykki (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl. (E)forstj svaraði samdægurs og lagði fyrir (E)frkvstj-innanl að halda viðræðunum áfram.

4592. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008 er finna sömu ráðagerð um umfangsmikla samvinnu við Samskip í landflutningum og gert var í glærum hans frá 30. september 2008.

4593. Ljóst er að það hefði vakið mikla athygli ef Samskip og Eimskip hefðu lagt saman landflutningastarfsemi sína. Blasir við að fyrirtækin gátu ekki framkvæmt slíka augljósa og opinbera samvinnu án þess að hún yrði skoðuð á grundvelli samkeppnislaga. Óskuðu Samskip og Eimskip eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu.

11.11.7. Fundur 16. október 2008

4594. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl komu á fund Samkeppniseftirlitsins 16. október 2008. Með vísan m.a. til yfirstandandi efnahagsörðugleika greindu framkvæmdastjórarnir frá því að Eimskip og Samskip væru að ræða saman um samstarf eða samruna fyrirtækjanna í landflutningum. Væri til skoðunar annars vegar að stofna sérstakt félag um vöruafgreiðslur og flutningabifreiðar fyrirtækjanna eða samnýta þessar eignir fyrirtækjanna.

4595. Á fundinum var ekki greint frá samkomulagi Samskipa og Eimskips um ólögmæta markaðsskiptingu frá því í september 2008. Þá var ekki greint frá *„Nýtt upphaf“* verkefninu og ítrekuðum samskiptum lykilstjórnenda fyrirtækjanna. Var mikilvægum upplýsingum því haldið frá Samkeppniseftirlitinu og eftirlitið afvegaleitt.

4596. Í kjölfar fundarins með Samkeppniseftirlitinu barst engin samrunatilkynning eða beiðni um undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga frá fyrirtækjunum þrátt fyrir að þeim hafi mátt eða verið það ljóst að þess var þörf. Þrátt fyrir að þessi útfærsla á samstarfi Samskipa og Eimskips í landflutningum hafi verið lögð til hliðar var áfram stunduð ólögmæt markaðsskipting í landflutningum og unnið samkvæmt

ólögmætum samningum um samstarf á einstaka flutningaleiðum og vöruafgreiðslustöðvum. Í bréfi Samskipa frá 24. nóvember 2017 er haft eftir (S)forstö-landfl að eftir fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu hafi honum verið falið að ganga til samstarfs við Eimskip.

11.11.8. Fundir 22. og 30. október 2008

4597. (E)frkvstj-innanl fundaði og átti samskipti við m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl þann 22. október 2008. (S)frkvstj-innanl sat ekki þann fund.

4598. Gögn málsins gefa einnig til kynna að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hafi fundað aftur í lok október 2008. Hafi þeir a.m.k. fundað 31. október og mögulega einnig 29. október 2008.

4599. Samskipti Samskipa og Eimskips 22. október 2008 voru hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna vegna breytinga á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu og viðskiptum við Alcoa, sbr. umfjöllun í næsta kafla. Samkeppniseftirlitið telur að samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 31. október 2008 hafi falið í sér frekari undirbúning fyrir aukið samstarf fyrirtækjanna í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

11.11.9. Niðurstaða

4600. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýstu hvorki Samskip né Eimskip um samtal (S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl 8. september 2008. Hið sama gildir um fund (S)forstö-landfl, (S)rekststj-landfl3, (E)svæðisstj1 og (E)þjstj-Austur 9. september 2008[2177] og um samskipti (S)rekststj-landfl3 og (E)þjstj-Austur í kjölfarið. Ekki voru heldur veittar upplýsingar um samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 17. september 2008 og 30. október 2008. Voru því ekki afhentar fundargerðir eða önnur samtímagögn sem gefa til kynna umræðuefni í þessu. Ef engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundi keppinauta getur það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt var á honum.

4601. Við skýrslutöku hjá lögreglu kváðust (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj ekkert vita um þessi samskipti fyrirtækjanna og í athugasemdum Samskipa við AI koma ekki fram neinar trúverðugar skýringar til stuðnings því að umrædd gögn gefi ekki til kynna ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

4602. Tilgangur framangreindra samskipta Samskipa og Eimskips 8., 9., 17. september og 31. október 2008 var að vinna að verkefni fyrirtækjanna sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Fólu samskiptin því í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir. Þá sýnir tölvupóstur (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-innanl 16. september 2008 að Samskip og Eimskip náðu saman um ólögmæta skiptingu landflutningamarkaða. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að fyrirtækið hafi eftir 6. júní 2008 átt í ólögmætu samráði við Samskip um *„landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum."*

11.12. Sjóflutningar: Undirbúningur á frekari takmörkun á flutningsgetu og auknu samstarfi haustið 2008

4603. Eftir fund (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl 14. ágúst 2008 var stefnt að því að þessir stjórnendur myndu hittast aftur 22. ágúst 2008. Þeim fundi var hins vegar frestað. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl ræddu saman í síma 27. ágúst 2008.

4604. Samskipti stjórnenda sjóflutninga Samskipa og Eimskips héldu áfram í september og október 2008. Miðuðu þau ekki síst að undirbúningi fyrir frekari breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

[2177] Samskip upplýstu um samskipti […]

4605. Huga verður hér sérstaklega að atvikum sem tengjast Alcoa. Vegna mismunandi aðstæðna í innflutningi og útflutningi var vandasamt fyrir Samskip að takmarka flutningsgetu og gera breytingar á siglingakerfum á þessum tíma. Slæmar horfur í efnahagsmálum og síðan efnahagshrunið drógu úr innflutningi. Aðstæður voru á hinn bóginn allt aðrar í útflutningi og mikill vöxtur, ekki síst vegna aukinnar álframleiðslu Alcoa. Viðfangsefni Samskipa var því að að tryggja sem mestar tekjur af flutningum fyrir Alcoa annars vegar og takmarka flutningsgetu hins vegar. Ef sú takmörkun yrði of mikil gæti það ógnað eða komið í veg fyrir flutninga fyrir Alcoa og sýna samtímagögn að Samskip skoðuðu áhrif þessa á tekjur fyrirtækisins. Þetta mátti leysa með því að Eimskip yrði falið að sinna þeim flutningum sem Samskip gátu ekki sinnt eftir að hafa takmarkað flutningsgetu sína. Sú tillaga eða hugmynd kom fram í skjölunum sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Þá ber að árétta að nokkrum klukkustundum eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip 14. ágúst 2008 boðaði (S)aðaleig-stjform-SH þá tvo og (S)forstö-útfl til fundar daginn eftir. Átti á þeim fundi að fjalla um næstu skref varðandi breytingar á siglingakerfinu. Einnig þyrfti að ræða „*strategíu*" gagnvart Alcoa og féll þar undir áformuð verðhækkun gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Einnig var í samtímagögnum rætt um „*taktík*" gagnvart Alcoa. Tveimur virkum dögum eftir fundinn með Eimskip, þ.e. 18. ágúst 2008, óskuðu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl eftir fundi með Alcoa og ráðgerðu Samskip að ræða verðhækkanir á tæplega ársgömlum samningi við Alcoa um útflutning á áli í gámum til Evrópu.

4606. Sem fyrr segir héldu viðræður (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl áfram í september og október 2008. Samtímagögn bæði Samskipa og Eimskips frá sama tímabili gefa skýrt til kynna viðræður fyrirtækjanna um þann möguleika að hluti flutninga Samskipa fyrir Alcoa myndi færast til Eimskips. Samhliða samskiptum Samskipa við Eimskip átti fyrirtækið í viðræðum við Alcoa um hækkun á verði. Á þessu tímabili unnu Samskip og Eimskip einnig að öðrum verðhækkunum. Mikilvægt er að virða þessar staðreyndir saman.

11.12.1. Fundur fyrirhugaður 4. september 2008

4607. Til stóð að næsti fundur umræddra stjórnenda Samskipa og Eimskips yrði haldinn milli kl. 14:00 og 15:00 þann 4. september 2008. Fundargerð Eimskips frá 2. september 2008 sýnir að (E)forstö-innfl ráðgerði að eiga fund með Samskipum fimmtudaginn 4. september 2008 til að ræða um verðhækkun.

4608. (S)aðaleig-stjform-SH hafði boðað (S)frkvstj-millilandasv á fund morguninn fyrir fyrirhugaðan fund með Eimskip, nánar tiltekið kl. 09:30 þann 4. september 2008. Á þeim fundi átti að ræða „*skipakerfi*". (S)frkvstj-millilandasv vistaði kl. 09:58 sama morgun glærukynningu sem bar heitið „*Siglingakerfi Samskipa*".

4609. Í þessari glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv var fjallað um breytingar á siglingakerfi Eimskips og mögulegar breytingar á siglingakerfi Samskipa. Reiknaður var út ávinningur af því að fækka skipum í siglingum til og frá Íslandi. Í kynningunni voru taldir upp mjög mikilvægir viðskiptavinir Eimskips (m.a. Ölgerðin og Byko) og sagt að „*stóra spurningin*" væri hvað „*gera skal*" með viðskipti við þessa viðskiptavini Eimskips. Í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv daginn eftir fundinn með Eimskip 5. september 2008 var lagt til svar við þessari stóru spurningu.

11.12.2. Fyrirhuguðum fundi frestað

4610. Klukkan 10:58 þann 4. september 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tilkynningu til (E)forstö-innfl um að hann kæmist ekki á fyrirhugaðan fund fyrirtækjanna eftir hádegið þann dag. Um hálftíma síðar sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa og setti fram beiðni um að haldinn yrði fundur eins fljótt og kostur væri. Nokkrum mínútum eftir að (S)frkvstj-millilandasv sendi fundarboð til Alcoa sendi hann fundarboð til (S)forstö-innfl1 með nýjum fundartíma fyrir fund Samskipa og Eimskips. Hafði (S)frkvstj-millilandasv þá fært fundinn til næsta dags, milli kl. 08:30 og 09:30 þann 5. september 2008.

4611. Milli kl. 13:00 og 14:00 þann 4. september 2008 funduðu meðlimir Eimskips í *„Nýtt upphaf“* vinnuhópnum ((E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv) og ræddu mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips í Norður-Ameríku flutningum. Í þessu sambandi er vert að hafa í huga að á þessum tíma féllu siglingakerfi og Norður-Ameríku flutningar ekki undir ábyrgðarsvið (E)frkvstj-alþjsv hjá Eimskip. Sýnir þessi fundur með (E)forstj áframhaldandi aðkomu (E)frkvstj-alþjsv að *„Nýtt upphaf“* verkefninu og undirbúning Eimskips fyrir fundinn með Samskipum daginn eftir þar sem m.a. var rætt um þann verkþátt samráðsverkefnisins sem tók til Norður-Ameríku flutninga.

4612. Eftir hádegið 4. september 2008 sátu m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 langan fund sem bókaður var milli kl. 13:30 og 19:00. Verður að telja að þessi fundur hafi verið liður í undirbúningi fundar (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með lykilstjórnendum Eimskips morguninn eftir.

11.12.3. Fundir 5. og 17. september 2008

4613. Klukkan 08:30 – 09:30 föstudaginn 5. september 2008 var haldinn áðurnefndur fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl. Samkvæmt dagbók (E)forstö-innfl var heiti fundarins *„Ameríkusamningur“*.

4614. Þennan sama dag og fundurinn með Eimskip var haldinn vann (S)aðaleig-stjform-SH í skjali sem gerði ráð fyrir samstarfi við Eimskip vegna breytingu á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Voru flutningarnir fyrir Alcoa nefndir í því samhengi. Höfðu samskonar hugmyndir komið fram í skjalinu *„Siglingakerfi – hagræðing“* sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk sent kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008.

4615. Alcoa flutningar Samskipa voru einnig til umfjöllunar hjá Eimskip 5. september 2008. Sem fyrr segir var fundurinn með Samskipum haldinn að morgni 5. september 2008. Strax eftir fundinn áttu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl bókaðan tveggja klukkustunda langan fund með öðrum lykilstjórnendum Eimskips, þ. á m. (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-skiparekst. Eftir hádegi þann dag sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl og vísaði til samtals við (E)frkvstj-flutnkerf á *„fundinum í morgun“*. Í tölvupóstinum var vísað til Samskipa, flutninga á áli fyrir Alcoa og til fyrirtækisins sem annaðist skipafgreiðslu í Rotterdam vegna útflutnings Samskipa á áli fyrir Alcoa (Steinweg). Hafa ber í huga að vísað var til Steinweg í umræddu skjali sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk sent kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008. Í því skjali var m.a. fjallað um samstarf við Eimskip í tengslum við takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Ef Samskip myndu fækka skipum í siglingum úr fjórum í þrjú myndi Eimskip sinna hluti af álútflutningi fyrir Alcoa *„fyrir“* Samskip. Í því samhengi var vísað til þess að bæði Eimskip og Samskip hefðu af því ábata ef Eimskip mynda samþykkja að nota gámasvæði Steinweg í Rotterdam fyrir geymslu á gámum vegna útflutnings fyrir Alcoa.

4616. Daginn eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip, þ.e. laugardaginn 6. september 2008, sendi (S)frkvstj-millilandasv glærukynningu til (S)aðaleig-stjform-SH. Í kynningunni setti (S)frkvstj-millilandasv fram fimm mismunandi útfærslur á breyttu siglingakerfi Samskipa og takmörkun á flutningsgetu. Var lagt mat á áhrif þessara útfærslna á afkomu fyrir bæði Samskip og Eimskip.

4617. Í fyrrgreindri glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv var jafnframt var gert ráð fyrir auknu samstarfi milli Samskipa og Eimskips og að mikilvægir viðskiptavinir færðust á milli fyrirtækjanna. Ein hugmyndin var að Samskip myndu hætta að sigla til Grundartanga og flutningar Samskipa fyrir Elkem á Grundartanga myndu færast til Eimskips. Á móti myndu flutningar Eimskips fyrir BYKO færast til Samskipa. Í kynningunni var jafnframt fjallað um þá útfærslu að hluti af flutningum Samskipa fyrir Alcoa myndu færast yfir til Eimskips og Eimskip myndi sinna flutningum á því umframmagni sem Samskip sinntu ekki vegna takmörkunar á flutningsþjónustu og skertrar þjónustu til Alcoa. Voru því í skjali (S)frkvstj-millilandasv áfram settar fram hugmyndir um ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa

og Eimskips í tengslum við fyrirhugaðar breytingar Samskipa á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu.

4618. Þegar framangreind gögn frá 4.-6. september 2008 eru virt ber einnig að horfa til fundar Samskipa og Eimskips 17. september 2008 og eftirfarandi gagna frá sama mánuði:

- Á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008, þ.e. fyrsta virka daginn eftir fundinn með Eimskip, gerði (S)aðaleig-stjform-SH grein fyrir *„cooperation with Eimskip“* vegna *„sailing system“* og verið sé m.a. að skoða að draga úr flutningsgetu í sjóflutningum. Einnig greindi (S)aðaleig-stjform-SH frá því að vinna væri í gangi við að undirbúa verulegar verðhækkanir gagnvart Alcoa og auka gjaldtöku á viðskiptavini (umfram það sem hafði þegar verið hækkað í miklum verðhækkunum Samskipa 1. september 2008).

- Þremur virkum dögum eftir fundinn með Samskipum, þ.e. 10. september 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf til (E)frkvstj-EimÍsl samanburð á siglingakerfi Eimskips og Samskipa og fjallaði sérstaklega um kerfi Samskipa sem tengdist Reyðarfirði og þar með sjóflutningum fyrir Alcoa. Daginn eftir gaf (E)frkvstj-EimÍsl (E)frkvstj-flutnkerf fyrirmæli um *„stilla saman“* kostnaði, burðargetu álflutninga og annað í siglingakerfum Eimskips og Samskipa. Tengdist þetta annars vegar álflutningum fyrir Alcoa og hins vegar flutningum Samskipa sem gátu tengt saman Reyðarfjörð – Færeyjar – Immingham á Bretlandi. Varðandi síðarnefnda atriðið þá ber að líta til þess að með takmörkun Eimskips á flutningsgetu í ágúst 2008 datt út tenging milli Reyðafjarðar og Bretlands og hamlaði það útflutningi Eimskips á fiski frá Austurlandi.

- Fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 styður að til skoðunar var hjá Samskipum og Eimskip að tryggja Eimskip fasta aðkomu að álflutningum Samskipa fyrir Alcoa. Jafnframt átti að athuga hvort unnt væri að senda *„ferskan fisk með Samskip til Færeyja þar sem að honum er siglt áfram til Immingham*.“

- Sama dag og (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl ræddu um Alcoa, 15. september 2008, áttu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl fund með Alcoa. Á þessum fundi og þann 19. september 2008 settu Samskip fram kröfu um verðhækkun gagnvart Alcoa.

- Þann 17. september 2008 funduðu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl. Á þeim fundi var ekki aðeins rætt um aukið samstarf í landflutningum heldur náðu fyrirtækin saman um gagnkvæma sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. Eftir að Samskip takmörkuðu flutningsgetu í lok október 2008 féllu niður sjóflutningar fyrirtækisins milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. Á grundvelli þessa samkomulags flutti Eimskip tóma gáma Samskipa frá Reykjavík til Reyðafjarðar sem voru síðan notaðir til flytja út ál Alcoa. Var þetta samkomulag frá 17. september 2008 því hluti af samstarfi og undirbúningi fyrir fyrirhugaða takmörkun Samskipa á flutningsgetu.

- Þann 21. september 2008 sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl. Meðfylgjandi var glærukynningin: *„Siglingakerfi Samskip – Aðlögun kerfa að minnkandi innflutningsmagni“*. Í henni var rætt um tvær aðferðir og m.a. hver væri *„ávinningur keppinauta af þeim“*. Aftur var sett fram sú hugmynd að Samskip myndu hætta að sigla á Grundartanga og gefi þannig frá sér viðskiptin við Elkem en á móti myndu BYKO viðskipti Eimskips færast til Samskipa. Enn á ný voru þannig í tengslum við samskipti fyrirtækjanna og fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfinu settar fram hugmyndir hjá stjórnendum Samskipa sem fela í sér ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

- Innan Eimskips var einnig unnið frekar að verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-skiparekst og/eða (E)frkvstj-EimÍsl áttu ítrekaða fundi eða samtöl við (E)forstj og/eða (E)frkvstj-alþjsv, eða a.m.k. mánudaginn 22. september, laugardaginn 27. september og mánudaginn 29. september 2008. Þann 1. október 2008 ræddu (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv saman í síma.

4619. Samkvæmt þessu voru í september 2008 unnið að og ítrekað settar fram hugmyndir sem fela í sér ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Dómaframkvæmd í samkeppnisrétti sýnir að tillögur af þessum toga geta, einar og sér, haft sönnunargildi, þar sem reynslulögmál sýna að keppinautar sjaldnast undirbúa samkeppnishamlandi tillögur eða eiga í samkeppnishamlandi viðræðum nema fyrir hendi sé viss sameiginlegur skilningur á milli þeirra. Tilvísun til t.d. markaðsskiptingar í slíkum gögnum gefur vísbendingu um að hún sé fyrir hendi eða að keppinautar séu sameiginlega að undirbúa slíka skiptingu. Slík gögn geta því stutt við niðurstöðu um ólögmætt samráð.

4620. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, og skjalinu sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 komu einnig fram samkeppnishamlandi tillögur um m.a. markaðsskiptingu sem telja verður að Samskip og Eimskip hafi rætt um á fundunum 9. og 25. júlí 2008. Þegar þessi gögn eru virt saman með samskiptum Samskipa við Eimskip á umræddu tímabili veita þau ríkar vísbendingar um að Samskip og Eimskip hafi rætt saman um aðgerðir sem höfðu að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

4621. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýstu hvorki Samskip né Eimskip um fund (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl 5. september 2008 eða fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 17. september 2008. Voru því ekki afhentar fundargerðir, minnispunktar eða önnur samtímagögn sem gefa til kynna umræðuefni í þessum samskiptum fyrirtækjanna. Í athugasemdum Samskipa koma heldur ekki fram neinar trúverðugar skýringar til stuðnings því að umrædd gögn gefi ekki til kynna ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

4622. Horfa ber hér einnig til þess að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að alvarlegt ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa hafi hafist með fundinum 6. júní 2008, sbr. nánari tilgreining í 1. gr. sáttarinnar. Er þessi viðurkenning Eimskips í samræmi við samtímagögn.

<u>Niðurstaða</u>

4623. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 5. september 2008 hafi verið fjallað um *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Hið sama á við um fundinn 17. september 2008, sbr. umfjöllun hér að framan um samráð í landflutningum. *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafi haft það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf“* verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við um samskipti fyrirtækjanna 5. og 17. september 2008.

4624. Þegar þau samtímagögn sem Samkeppniseftirlitið hefur aflað eru virt saman ásamt öðrum gögnum málsins verður að telja að á fundinum 6. september 2008 hafi Samskip og Eimskip rætt um aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi og að fundurinn hafi verið liður í framkvæmd verkþáttarins *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundinum hafi verið rætt um breytingu siglingakerfa og takmörkun á flutningsgetu. Einnig hafi verið fjallað um aðgerðir tengdar þessu sem fólu í sér markaðsskiptingu, þ.e. möguleg tilfærsla á mikilvægum viðskiptavinum og aðkomu Eimskips að flutningum Samskipa fyrir Alcoa. Þá hafi verið rætt um aukið samstarf í Norður-Ameríku flutningum. Var þessi fundur, líkt og aðrir fundir, vettvangur fyrir skipulagningu, framkvæmd og framgang hins ólögmæta samráðs fyrirtækjanna á þessum tíma.

4625. Á fundi Samskipa og Eimskips 17. september 2008 var rætt um aukið samráð í landflutningum. Á fundinum átti sér jafnframt stað samráð í sjóflutningum sem m.a. tengdist fyrirhugaðri takmörkun Samskipa á flutningsgetu og flutningum fyrir Alcoa.

4626. Samskip og Eimskip héldu áfram viðræðum og unnu að þessum málefnum í október 2008.

11.12.4. Samtal 1. október og fundur 6. október 2008

4627. Eins og áður segir ræddu (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv saman miðvikudaginn 1. október 2008. Þennan dag boðaði (E)frkvstj-EimÍsl bæði (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl til fundar með Samskipum og vísaði í fundarboðinu til samtals við (S)frkvstj-millilandasv. Þessi fundur fyrirtækjanna var haldinn mánudaginn 6. október 2008.

4628. Daginn eftir samtal (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv fékk (E)frkvstj-flutnkerf send drög frá samstarfsmanni að gagnkvæmum samningi milli Samskipa og Eimskips um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars. Var þetta undanfari aukins gámasamstarfs fyrirtækjanna sem hófst eftir fund þeirra 6. október 2008. Aukið gámasamstarf fól í sér meiri samnýtingu fyrirtækjanna á búnaði og tengdist samnýtingu á flutningakerfum. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

4629. Helgina fyrir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 gerðist þetta:

- Samskip fóru 15. og 19. september 2008 fram á verðhækkun gagnvart Alcoa. Laugardaginn 4. október 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og spurði hvort svar hefði borist frá Alcoa. (S)frkvstj-millilandasv svaraði tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH neitandi.

- Sunnudaginn 5. október 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Lagði (E)frkvstj-flutnkerf til að á fundinum daginn eftir yrði rætt um *„gámamál í USA“* og flutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja.

- Sama sunnudag bókaði (S)aðaleig-stjform-SH þá (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm á fund daginn eftir kl. 09:00 -10:00. Um kvöldið sendi (S)aðaleig-stjform-SH sér minnisatriði fyrir sjálfan sig. Þar voru m.a. atriði sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið, t.d. *„kerfispælingar“*, Silver Sea og Færeyjar.

4630. Mánudaginn 6. október 2008 var eins og áður greinir haldinn fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl. Hófst fundurinn kl. 13:15 þennan dag.

4631. Líta ber til þess að (S)frkvstj-millilandasv hafði fundað fyrir hádegi sama dag með m.a. (S)aðaleig-stjform-SH. Jafnframt vann (S)frkvstj-millilandasv sama morgun í skjölum sem tengdust *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Um klukkustund fyrir fundinn með Eimskip vistaði (S)frkvstj-millilandasv þannig skjöl þar sem fjallað var um breytingar á siglingakerfinu og áhrif þeirra á tekjur af flutningum fyrir Alcoa á Reyðarfirði og Elkem á Grundartanga. Sýnir þetta að (S)frkvstj-millilandasv undirbjó sig með samskonar hætti fyrir þennan fund með Eimskip og hann hafði gert fyrir fundina með Eimskip 14. ágúst og 5. september 2008. Jafnframt hafði undirmaður hans (S)forstö-flutnstj með áþekkum hætti undirbúið viðræður (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip 25. júlí 2008, sbr. skjölin sem hann sendi (S)aðaleig-stjform-SH um kvöldið 24. júlí sama ár.

4632. Um kvöldið 6. október 2008 vistaði (S)frkvstj-millilandasv glærukynningu. Fjallaði hún enn á ný um takmörkun á flutningsgetu Samskipa, en í þetta sinn miðað við að skipum fyrirtækisins yrði fækkað úr fjórum í tvö. Var gert ráð fyrir að með slíkri breytingu myndu Samskip missa álflutninga fyrir Alcoa. Samskip myndu áfram sinna Grundartanga en fyrirtækið myndi hætta siglingum til Vestamannaeyja og Færeyja. Stuttu síðar sama kvöld boðaði (S)aðaleig-stjform-SH m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl til fundar morguninn eftir.

4633. Þann 7. október 2008 fundaði (S)frkvstj-millilandasv með (S)aðaleig-stjform-SH og hélt áfram að skoða atriði tengd mögulegum breytingum á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Stillti hann upp í skjali tveimur sviðsmyndum. Annars vegar að viðskipti Eimskips við Ölgerðina myndu færast til Samskipa og að viðskipti Samskipa við Elkem á Grundartanga myndu færast til Eimskips. Hins vegar að Ölgerðin yrði áfram hjá Eimskip og Elkem áfram hjá Samskipum. Í skjalinu var gert ráð fyrir að Eimskip myndu annast hluta af útflutningi Alcoa til Evrópu. Aftur voru þannig settar fram

hugmyndir sem fólu í sér ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Samhengisins vegna er rétt að hafa þetta í huga þegar þetta og önnur skjöl (S)frkvstj-millilandasv frá september og október 2008 eru virt:

- Af samráði Eimskips og Samskipa leiddi að Eimskip hóf í lok nóvember 2008 reglubundinn gámaútflutning á áli Alcoa til Rotterdam, þ.e. þeim hluta sem Samskip sinntu ekki vegna takmörkunar á flutningsgetu.

- Samskip virtu markaðsskiptinguna við Eimskip og reyndu ekki að ná Ölgerðinni til sín í viðskipti þegar sá mikilvægi viðskiptavinur Eimskips bauð á árinu 2009 út flutningaviðskipti sín.

4634. Í sviðsmyndum (S)frkvstj-millilandasv á þessum tíma fólst óhjákvæmilega að þjónusta Samskipa gagnvart Alcoa myndi a.m.k. versna. Eftir sem áður héldu Samskip kröfum sínum um verðhækkun til streitu gagnvart Alcoa og höfðu sökum samráðsins ekki áhyggjur af mögulegum samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips. (S)frkvstj-millilandasv sendi þannig tölvupóst til Alcoa þann 8. október 2008. Alcoa svaraði samdægurs og hafnaði verðhækkunarkröfu Samskipa. (S)frkvstj-millilandasv áframsendi samstundis svar Alcoa til (S)aðaleig-stjform-SH og sagði að þeir þyrftu að hitta stjórnendur Alcoa hið fyrsta. Þessi snöru viðbrögð (S)frkvstj-millilandasv við neikvæðu svari Alcoa eru rökrétt enda sýna gögn málsins að Samskip unnu á þessum tíma markvisst að breytingu siglingakerfis síns og takmörkun á flutningsgetu. Í þessu fólst að Samskip myndu halda a.m.k. hluta viðskipta sinna við Alcoa, ná fram verðhækkun ásamt því að skerða þjónustu til þessa viðskiptavinar. Það var því mikilvægt fyrir Samskip og áframhaldandi framgang samráðsins við Eimskip að náð yrði samningum við Alcoa.

4635. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv áttu síðan fund með Alcoa 10. október og þann 13. október funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv með (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj og ræddu m.a. um Alcoa í tengslum við takmörkun á flutningsgetu og kröfu um verðhækkun. Heiti fundarins var *„Kerfi/kúnnar-strategía“* og eitt fundarefnið var *„Alcoa-taktík“*.

4636. Fjallað var um flutninga á áli fyrir Alcoa til Evrópu í skjali Eimskips sem tekið var saman nokkrum dögum eftir fundinn með Samskipum 6. október 2008, nánar tiltekið 11. október 2008. Hér ber að rifja upp eftirfarandi: Í (1) gögnunum sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 var nefndur sá möguleiki að í tengslum við takmörkun á flutningsgetu Samskipa myndi hluti af flutningum fyrirtækisins fyrir Alcoa færast til Eimskips. Í (2) glærukynningunni sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði daginn eftir fundinn með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 5. september 2008 var einnig nefndur sá möguleiki að hluti af flutningum Samskipa fyrir Alcoa myndi færast til Eimskips. Fundargerð (3) vegna fundar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 sýnir að þessir viðmælendur Samskipa töldu líkur á því að Eimskip gæti fengið fasta aðkomu að álflutningum Samskipa fyrir Alcoa. Samskonar atburðarrás átti sér stað eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008. (4) (S)frkvstj-millilandasv fjallaði um þennan möguleika 7. október 2008 og (5) fjallað var um hið sama í umræddu skjali Eimskips frá 11. október 2008. Um var að ræða drög að viðskiptaáætlun fyrir árið 2009 sem (E)svæðisstj1 sendi þann 11. október 2008 til (E)frkvstj-innanl. Þar kemur fram að *„spennandi tímar“* séu framundan hjá Eimskip og nefnt í því sambandi að mögulega geti hluti af álflutningum Samskipa fyrir Alcoa verið sinnt af Eimskip.

4637. Þessi gögn Eimskips frá 15. september og 11. október 2008 sýna að það var álitinn raunverulegur möguleiki að hluti af þessum flutningum Samskipa gæti farið til Eimskips. Hafa ber í huga að hvorki 15. september eða 11. október 2008 hafði Alcoa vitneskju um það að Samskip myndu takmarka flutningsgetu og þannig ekki geta sinnt öllum útflutningi á áli Alcoa til Evrópu. Rifja ber upp að samtímagögn sýna að Samskip töldu sig eiga tilkall til alls útflutnings Alcoa á áli til Evrópu. Skýringin á því að Eimskip töldu raunhæft að leggja til grundvallar að hluti flutninga Samskipa fyrir Alcoa myndi færast til Eimskips er hið ólögmæta samráð sem fyrirtækið hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

4638. Þann 9. október 2008 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf. Taldi hann að náðst hefði samkomulag við Samskip tengt Norður-Ameríku samstarfinu á fundinum 6. október 2008. Kom m.a. fram að rætt hafi verið við Samskip um *„tengingu við Transatlantic verð"*, en þau verð tengdust þeirri samkeppni sem Samskip gátu veitt Eimskip í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Svar (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstö-innfl sama dag fjallaði m.a. um samnýtingu og aukna gámasamvinnu fyrirtækjanna sem var hluti af samráði fyrirtækjanna á þeim tíma.

4639. Sem áður segir ræddu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl saman 1. október 2008 og daginn eftir fékk (E)frkvstj-flutnkerf send drög að gagnkvæmum samningi milli Eimskips og Samskipa um leigu á gámum. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 kom fram að m.a. ætti ræða gámamál á fundi fyrirtækjanna daginn eftir. Þann 13. október 2008 var síðan tekið fram innan Eimskips að gerður hefði verið nýr samningur við Samskip um gámaleigu. Sýnir þetta framgang í *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

4640. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýstu hvorki Samskip né Eimskip um fund (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl 6. október 2008. Hið sama gildir um samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl 1. október 2008. Voru því ekki afhentar fundargerðir, minnispunktar eða önnur samtímagögn sem gefa til kynna umræðuefni í þessum samskiptum.

4641. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)frkvstj-millilandasv spurður um áðurnefndan tölvupóst sem (E)frkvstj-flutnkerf sendi honum 5. október 2008, fundinn sem hann sat ásamt (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl 6. október 2008 og skjölin sem hann vann í fyrir og eftir fundinn með Eimskip. (S)frkvstj-millilandasv staðhæfði ranglega að á fundinum 6. október 2008 hafi aðeins verið rætt um Norður-Ameríku flutninga. Þegar honum var bent á að tölvupósturinn frá (E)frkvstj-flutnkerf sýndi annað bar hann við minnisleysi. Kvað (S)frkvstj-millilandasv sínar eigin hugmyndir í skjölunum um að Eimskip og Samskip skiptust á viðskiptavinum aðeins vera *„einhverjar fabúleringar"*. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (S)aðaleig-stjform-SH ekkert vita um þessi atvik. Í athugasemdum Samskipa koma heldur ekki fram neinar trúverðugar skýringar til stuðnings því að umrædd gögn gefi ekki til kynna ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

4642. Við mat á þessum atvikum hefur þýðingu að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að alvarlegt ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa hafi hafist með fundinum 6. júní 2008, sbr. nánari tilgreining í 1. gr. sáttarinnar. Er viðurkenning Eimskips í samræmi samtímagögn.

Niðurstaða

4643. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi 1., 5. og 6. október 2008 fjallað um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Verkefnið hafi haft það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt var um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við um samskipti fyrirtækjanna 1., 5. og 6. október 2008.

4644. Þegar þau samtímagögn sem Samkeppniseftirlitið hefur aflað eru virt saman ásamt öðrum gögnum málsins verður að telja að á fundinum 6. október 2008 hafi Samskip og Eimskip rætt um aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi og að fundurinn hafi verið liður í framkvæmd verkþáttarins *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundinum hafi verið rætt um breytingu siglingakerfa, takmörkun á flutningsgetu og aukið gámasamstarf. Einnig hafi verið fjallað um aðgerðir tengdar þessu sem fólu í sér markaðsskiptingu, þ.e. möguleg tilfærsla á mikilvægum viðskiptavinum og aðkomu Eimskips að flutningum Samskipa fyrir Alcoa. Þá hafi verið rætt um aukið samstarf í Norður-Ameríku flutningum og verðlagningu á Trans Atlantic (TA) flutningum. Var þessi fundur, líkt og aðrir fundir, vettvangur fyrir skipulagningu, framkvæmd og framgang hins ólögmæta samráðs fyrirtækjanna á þessum tíma.

Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samtal Samskipa og Eimskips 1. október og tölvupóstur Eimskips til Samskipa 5. október 2008 hafi falið í sér undirbúning fyrir þessar viðræður fyrirtækjanna.

11.12.5. Viðræður og tölvupóstsamskipti 14.-21. október 2008

4645. Stjórnendur sjóflutninga og siglingakerfa Samskipa og Eimskips héldu áfram samskiptum sínum síðar í október 2008. Þannig sendi (E)frkvstj-flutnkerf þann 14. október 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Spurði hann hvort Samskip væru búin að skoða að sinna flutningum fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja.

4646. Sama dag vann (S)frkvstj-millilandasv áfram að takmörkun á flutningsgetu hjá Samskipum. Þann dag voru í tölvugögnum (S)frkvstj-millilandasv vistuð drög að viðauka við samning Samskipa og Alcoa sem fól í sér takmörkun á flutningsgetu Samskipa gagnvart Alcoa og verðhækkun.

4647. Sama dag sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) og tiltók í honum það sem hann taldi hafa *„náðst samkomulag um milli Eimskips og Samskip*" varðandi þann þátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tengdist auknu samstarfi í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku. Staðfestir þetta að á fundinum 6. október 2008 var rætt um þann þátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Hér ber og að árétta að tölvupósturinn sem (E)forstö-innfl sendi 9. október 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl sýnir að á fundinum 6. október 2008 ræddu Samskip og Eimskip um verðlagningu á TA-flutningum sem voru að meira eða minna leyti í samkeppni við beina flutninga Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku.

4648. Vegna TA-flutninganna ber að hafa hér hugfast að (E)forstj fundaði með (S)frkvstj-N-Am, framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku, 25. júní 2008 og tveimur dögum seinna beindi (E)forstj þeim tilmælum til (E)frkvstj-flutnkerf að hann bæði Samskip um að hætta TA-flutningum í samkeppni við Eimskip. Samskip staðfesta að Eimskip hafi rætt við fyrirtækið um leggja af TA-flutninga og flytja allt með Eimskip en staðhæfa að fyrirtækið hafi hafnað þeirri ósk.[2178] Síðargreinda atriðið er í beinni andstöðu við tölvupóst sem (S)frkvstj-N-Am sendi til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 15. október 2008. Í tölvupóstinum kom fram að Samskip í Norður-Ameríku hafi frá miðju ári 2008 *„stefnt allri frakt á Eimskip*". Í þessum tölvupósti (S)frkvstj-N-Am felst samkvæmt orðalagi sínu að Samskip hafi á þessum tíma dregið úr TA-flutningum í samkeppni við Eimskip og þess í stað beint Norður-Ameríku flutningum sínum til Eimskips. Kvað (S)frkvstj-N-Am þessa breytingu ekki hafa verið ábatasama fyrir Samskip í Norður-Ameríku en það hafi verið *„hagur heildarinnar*" sem hafi ráðið *„för*". Var þetta í fullu samræmi við glærurnar *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, tölvupóst (E)forstj frá 27. júní 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. júlí og 9. júlí 2008. Endurspeglar framangreint framgang *„Nýtt upphaf*" verkefnisins um aukið samstarf fyrirtækjanna.

4649. Seint að kvöldi 14. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv fundarboð til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl o.fl. með heitinu *„Alcoa*". Boðaði hann til fundar morguninn eftir til að ákveða *„næstu skref*".

4650. Fyrir hádegi 15. október 2008 áttu (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 umræddan *„Alcoa*" fund. (S)aðaleig-stjform-SH sendi tölvupóst eftir fundinn og vísaði til niðurstöðu hans og verkaskiptingar milli fundarmanna. Sýnir sá tölvupóstur að á fundinum var auk Alcoa rætt um aukið samstarf við Eimskip og önnur málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Í tölvupóstinum var (S)forstö-innfl1 falið að ræða við Eimskip *„um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl*." Féll þetta undir aukið samstarf í sjóflutningi og samnýtingu flutningakerfa Samskipa og Eimskips, sbr. glærurnar *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Næsta skref var

[2178] Mgr. 934-937 í athugasemdum Samskipa við AI.

að Samskip og Eimskip myndu eiga viðræður um verðþáttinn. Gögn málsins sýna að (S)forstö-innfl1 ræddi við Eimskip þennan sama dag.

4651. Samkvæmt umræddum tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH var (S)frkvstj-millilandasv falið að ræða við Alcoa og sendi hann fyrirtækinu tölvupóst þennan sama dag þar sem vísað var til fundar deginum áður. Í tölvupóstinum fjallaði (S)frkvstj-millilandasv um atriði tengdri fyrirhugaðri takmörkun á flutningsþjónustu og atriði sem vörðuðu flutninga fyrir Alcoa.

4652. Sama dag, 15. október 2008, svaraði (S)frkvstj-millilandasv tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá deginum á undan. Sagði (S)frkvstj-millilandasv Samskip vilja gera *„almennan slot sharing samning*" við Eimskip varðandi flutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda. Flutningar Samskipa fyrir Eimskip til Færeyja myndu falla þar undir. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv sama dag og sagði: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu.*" (S)frkvstj-millilandasv bað (S)forstö-innfl1 síðar sama dag að breyta *„neyðarsamkomulaginu*" frá 2001 í *„slot sharing*" samning og senda honum.

4653. Að kvöldi 15. október 2008 greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá viðræðum við Eimskip sem lutu að því að Eimskip myndi sinna sjóflutningum fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Eimskip myndi senda honum tillögu um verð morguninn eftir sem (S)forstö-innfl1 myndi nota sem *„innlegg*" í slotsamninginn milli keppinautanna. Þetta og tölvupóstar (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. og 14. október 2008 sýna að á þessum tíma voru m.a. til umræðu milli fyrirtækjanna annars vegar flutningar Samskipa fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja og hins vegar flutningar Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Reyðafjarðar. Þar að auki var unnið að víðtækri samnýtingu flutningakerfa með samvinnu fyrirtækjanna í öllum sjóflutningum þeirra (*„almennur slot sharing samningur*").

4654. Að morgni 16. október 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvort hann væri búinn að skoða flutninga Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Ræddu þeir saman í kjölfarið.

4655. Síðar sama morgun greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá samtalinu við (E)forstö-innfl . Kvað hann Eimskip ætla að flytja fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja en (E)forstö-innfl ekki hafa gefið upp verð fyrir þá flutninga. Kvað (S)forstö-innfl1 (E)forstö-innfl hafa sagt að Eimskip vildi að verðið yrði svipað því verði sem Samskip myndu bjóða fyrir flutninga fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Einnig kvaðst (S)forstö-innfl1 vera að útbúa tillögu að almennum slotsamningi við Eimskip.

4656. Um kvöldið þennan sama dag sendi (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv tillögu að almennum slotsamningi sem hann nefndi *„útvíkkað neyðarsamkomulag*". Einnig ræddi hann um að breyta þyrfti verklagi hjá Samskipum ef fyrirtækið ætlaði að fara *„flytja meira*" með Eimskip og nefndi þetta í dæmaskyni; *„s.s. frá Reykjavík til Færeyja og kannski frá Noregi til Reykjavíkur.*"

4657. Þann 17. október 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm til að fara yfir stöðu mála kl. 15 sama dag. Meðal annars átti þar að ræða *„Siglingakerfi-(S)frkvstj-millilandasv -skipa og gámapælingar*", *„Sölumál/strategíu út á markaðinn*" og *„ebitda sept/okt/nóv*". Klukkan 15:28 þennan dag vistaði (S)frkvstj-millilandasv nýja útgáfa af drögum að hinu *„útvíkkaða neyðarsamkomulagi*" milli Samskipa og Eimskips sem tók til víðtæks almenns slotsamstarfs vegna sjóflutninga til og frá Íslandi. (S)frkvstj-millilandasv sendi þessi drög til (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008, sbr. nánar hér á eftir.

4658. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýstu hvorki Samskip né Eimskip um framangreind samtöl fyrirtækjanna 15. og 16. október 2008. Voru því ekki afhentir minnispunktar eða önnur samtímagögn sem gefa til kynna umræðuefni í þessum samskiptum.

4659. Við skýrslutöku hjá lögreglu neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um framangreind tölvupóstsamskipti hans við (E)frkvstj-flutnkerf um *„almennan slot sharing samning*" milli Eimskips og Samskipa. Jafnframt neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um drögin að samningnum sem hann

sendi (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008. Kvaðst (S)aðaleig-stjform-SH ekkert vita um þetta. Í athugasemdum Samskipa koma ekki fram neinar trúverðugar skýringar til stuðnings því að hin tilvitnuðu samtímagögn bendi ekki til ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips.

4660. Horfa ber hér einnig til þess að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að alvarlegt ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa hafi hafist með fundinum 6. júní 2008, sbr. nánari tilgreiningu í 1. gr. sáttarinnar. Er viðurkenning Eimskips í samræmi við samtímagögn.

Niðurstaða

4661. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í samtölum Samskipa og Eimskips 15. og 16. október 2008 hafi verið fjallað um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Hið sama á við tölvupóstsamskiptin milli (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv sömu daga. *„Nýtt upphaf"* verkefnið hafi haft það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt var um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við þessi samskipti fyrirtækjanna 15. og 16. október 2008.

4662. Framangreind gögn sýna áframhaldandi undirbúning Samskipa og Eimskips fyrir aukið samstarf í sjóflutningum og tengdist það eins og áður fyrirhugaðri breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Var þetta liður í framkvæmd á verkþættinum *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

11.12.6. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip og viðræður 22. október 2008

4663. Að morgni mánudagsins 20. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv umrædd drög að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi"* / *„almennur slot sharing samningur"* til (E)frkvstj-flutnkerf. Í drögunum kom fram að Samskip og Eimskip myndu vilja *„nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður"* og að samkomulagið ætti að taka til *„almennra flutninga félaganna án skilyrða"*. Sýnir þetta með skýrum hætti vilja Samskipa til aukins samstarfs við Eimskip á þessum tíma.

4664. Sama dag beitti (S)aðaleig-stjform-SH sér fyrir því að birting á frétt um Samskip í erlendu fagtímariti yrði frestað um nokkra daga. Í þeirri frétt var rætt við (S)aðaleig-stjform-SH og kom fram að Samskip hygðust fækka skipum, sem hefðu sinnt flutningum til og frá Íslandi, um eitt. Ástæða þess að (S)aðaleig-stjform-SH vildi fresta birtingu fréttarinnar var þessi:

„We are today, tuesday and wed.day finalizing agreements with vessel owner and Alcoa and Eimskip, and would be great if this can be delayed till Thursday."

4665. Gagnvart undirmönnum sínum gaf (S)aðaleig-stjform-SH þau fyrirmæli þennan dag að fara skyldi með nánari upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar hjá Samskipum sem *„algjört trúnaðarmál"*.

4666. Daginn eftir, 21. október 2008, boðaði (E)forstö-innfl þá (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl til innanhússfundar hjá Eimskip. Fundinn átti að halda í hádeginu 23. október 2008 og átti að ræða aukið samstarf við Samskip. Nánar tiltekið var fundarefnið eftirfarandi: *„Samskip samningur ex USA og Neyðarsamkomulag um gámaflutninga"*. Fyrir lá á þessum tíma að Samskip og Eimskip myndu funda 22. október 2008 á Reyðarfirði en fyrirtækin ætluðu að funda þann dag með Alcoa. Samkvæmt þessu ætluðu stjórnendur Eimskips, sem átt höfðu í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, að hittast daginn eftir samskipti Eimskips og Samskipa á Reyðarfirði til að ræða tvö málefni sem féllu undir verkþáttinn *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Var hér um að ræða samstarf í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku annars vegar og milli Íslands og annarra Evrópulanda hins vegar, sbr. einnig drögin að samkomulaginu sem (S)frkvstj-millilandasv hafði sent Eimskip 20. október 2008.

4667. Þann 22. október 2008 var haldinn fundur á Reyðarfirði. Fundurinn var tvískiptur. Fyrir hádegi funduðu Eimskip, Samskip og Alcoa. Fulltrúar Eimskips voru (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1. Fulltrúar

Samskipa á fundinum voru (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj. Eftir hádegi fundaði Alcoa aðeins með Samskipum.

4668. Að kvöldi 22. október 2008 sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)forstj og greindi frá samskiptum sínum við Samskip og Alcoa þennan dag. Sýnir þetta gagn að Eimskip bjó yfir trúnaðarupplýsingum um áformaða breytingu Samskipa á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Tölvupóstsamskipti milli m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-skiparekst sama dag og daginn eftir sýna hið sama. Var í þessu sambandi talað um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa*". Af samtímagögnum verður ekki annað ráðið en að þessar viðkvæmu viðskiptaupplýsingar hafi borist Eimskip frá Samskipum. Er þetta sama atburðarrás og í aðdraganda þess þegar Eimskip breytti siglingakerfinu og takmarkaði flutningsgetu í ágúst 2008. Gögnin sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk send kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008 sýna að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um breytingarnar sem þá voru í undirbúningi hjá Eimskip. Saman fela þessi atvik í sér skýra birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008.

4669. Eftir hádegi þann 22. október 2008 funduðu sem fyrr segir Samskip og Alcoa. Héldu þær viðræður áfram daginn eftir. Ljóst er að á þessum fundum átti m.a. að halda áfram viðræðum um kröfu Samskipa um hækkun á verði fyrir útflutning á áli Alcoa.

4670. Eftir hádegi 22. október 2008, undirbjuggu (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl tilboð til Alcoa til að annast hluta af þeim flutningum sem féll undir samning Samskipa við Alcoa. Sýna gögnin að þennan dag vissi (E)deildstj-útfl1 annars vegar að Samskip væru að fara fram á verulega verðhækkun gagnvart Alcoa (orðaði (E)deildstj-útfl1 þetta sem *„huge rate increase*") og hins vegar að Samskip áformuðu að breyta siglingakerfin sínu og takmarka flutningsgetu.

4671. Daginn eftir, 23. október 2008, funduðu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl til þess að ræða áfram aukið samstarf við Samskip í sjóflutningum til og frá Íslandi.

4672. Dagana 21. og 28. október 2008 áttu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í tölvupóstsamskiptum. (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (E)forstö-innfl . Vísaði (S)forstö-innfl1 til þess sem hafði verið rætt á fundinum 6. október 2008. Koma þar fram atriði sem varða samninginn um samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, m.a. um að halda fyrir utan samning *„að staðsetja tóma RF gáma fyrir Samskip frá Boston til Richmond án endurgjalds*" og Samskip þyrftu staðfestingu á því að sama fyrirkomulag yrði áfram þó það væri ekki tilgreint í samningi. (E)forstö-innfl svaraði (S)forstö-innfl1 28. október 2008 og staðfesti það sem ætti að vera *„utan samnings*". Í þessu samhengi skal hafa í huga að þetta samstarf Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku flutningum féll einnig undir bandarísk samkeppnislög. Annaðist FMC (Federal Maritime Commission) eftirlit með sértækum samkeppnisreglum sem gilda í sjóflutningum þar í landi. Lá fyrir að Eimskip bæri að tilkynna FMC um samninginn við Samskip. Sýnir tölvupóstur (S)forstö-innfl1 að Samskip og Eimskip höfðu rætt um áframhaldandi samstarf sín á milli í Bandaríkjunum sem átti áfram ekki að upplýsa samkeppnisyfirvöld um. Þetta gekk eftir.

4673. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýstu hvorki Samskip né Eimskip um samskipti (E)frkvstj-innanl, (E)svæðisstj1, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj 22. október 2008. Voru því ekki afhentar fundargerðir, minnispunktar eða önnur samtímagögn sem gefa til kynna umræðuefni á þessum fundi.

4674. Sem fyrr segir neitaði (S)frkvstj-millilandasv við skýrslutöku hjá lögreglu að tjá sig um drögin að samkomulaginu við Eimskip sem hann sendi (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008. (S)frkvstj-millilandasv var einnig spurður um samskiptin og fundinn 22. október 2008 með Eimskip og Alcoa. Bar hann fyrst við minnisleysi en sagði síðan að á fundinum hefði *„væntanlega*" verið rætt um *„operational mál*". Aðspurður af hverju Samskip hafi á fundinum veitt Eimskip upplýsingar um fyrirhugaða breytingu á siglingakerfi og siglingaáætlun fyrirtækisins sagði (S)frkvstj-millilandasv að Alcoa hafi þurft að *„upplýsa þá* [Eimskip] *sem sína verktaka.*" (S)aðaleig-stjform-SH kvaðst ekki hafa haft vitneskju um að fulltrúar Samskipa hafi 22. október 2008 miðlað upplýsingum um fyrirhugaða

breytingu á siglingaáætlun Samskipa til Eimskips. Var framburður (S)aðaleig-stjform-SH óskýr um það hvort Samskip hefðu, vegna þjónustu Eimskips í Mjóeyrarhöfn, þurft að veita Eimskip upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingahöfnum og gámastýringu. Aðspurður um tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-skiparekst dagana 22.-23. október 2008 neitaði (S)frkvstj-millilandasv því að hann hefði veitt Eimskip upplýsingar um hinar fyrirhuguðu breytingar. (S)aðaleig-stjform-SH kvaðst ekkert þekkja til meðferðar Samskipa á upplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru framburðir (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv ótrúverðugir og ekki í samræmi við samtímagögn. Í athugasemdum Samskipa koma ekki fram neinar trúverðugar skýringar til stuðnings því að umrædd gögn gefi ekki til kynna ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

4675. Horfa ber hér einnig til þess að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að alvarlegt ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa hafi hafist með fundinum 6. júní 2008, sbr. nánari tilgreiningu í 1. gr. sáttarinnar og það m.a. tekið til takmörkunar á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa. Er viðurkenning Eimskips í samræmi við samtímagögn.

Niðurstaða

4676. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi átt í samskiptum 22. október 2008 þar sem fjallað hafi verið um atriði sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Tölvupósturinn frá (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008 miðaði að framgangi þessa verkefnis. *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt var um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf“* verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við um þessi samskipti fyrirtækjanna 20. og 22. október 2008.

4677. Framangreind gögn sýna áframhaldandi vinnu Samskipa og Eimskips að auknu samstarfi í sjóflutningum og tengdist það eins og áður sagði fyrirhugaðri breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Var þetta liður í framkvæmd á verkþættinum *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Þá er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip veittu Eimskip trúnaðarupplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins og takmörkun á flutningsgetu og var það liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

4678. Tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl voru einnig hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Þau gögn staðfesta að á fundinum 6. október 2008 ræddu Samskip og Eimskip um aukið gámasamstarf. Jafnframt ræddu fyrirtækin um að auka samvinnu sína með því að taka upp samstarf í vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku.

11.12.7. Eimskip sendir Alcoa tilboð 24. október 2008

4679. (E)deildstj-útfl1 sendi Alcoa þann 24. október 2008 tilboð í reglulegan útflutning áli frá Reyðarfirði til Rotterdam. Var þetta þannig tilboð í flutninga sem féll undir samning sem Samskip höfðu gert við Alcoa í kjölfar útboðs á árinu 2007. Skýrt kemur fram í samtímagögnum frá (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl að Samskip töldu sig eiga rétt á *„öllum“* útflutningi á áli fyrir Alcoa til annarra Evrópulanda.

4680. Þegar tilboðið var gert vissi Eimskip sem áður segir að Samskip ætluðu sér að ná fram *„huge rate increase“* gagnvart Alcoa og á sama tíma draga úr þjónustu gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að við rannsóknina upplýsti Eimskip að fyrirtækið bjó á þessum tíma yfir mikilli ónýttri flutningsgetu í útflutningi auk þess sem það bjó yfir mikilli reynslu af útflutningi á áli. Þannig annaðist fyrirtækið flutninga fyrir Norðurál og hafði um árabil annast útflutning fyrir Alcan í Straumsvík en missti þá flutninga eftir útboð sumarið 2008. Var Eimskip þannig í kjörstöðu til að bjóða Alcoa samkeppnishæft tilboð með það að markmiði að ná til sín öllum útflutningi Alcoa. Tilboð Eimskips til Alcoa hafði hins vegar ekki þann tilgang.

4681. Við rannsókn málsins útskýrði Alcoa hvers vegna fyrirtækið samdi ekki við Eimskip um allan útflutning á áli eftir að fyrir lá að Samskip ætluðu að draga úr þjónustu og hækka verð verulega. Kvað Alcoa það hafa helgast af því annars vegar að Eimskip hafi gefið til kynna að fyrirtækið gæti aðeins tekið að sér að flytja hluta af útflutningi Alcoa á áli (25%) og hins vegar að verð Eimskips hafi verið hærra en það verð sem Samskip hafi farið fram á.

4682. Í samræmi við gögn sem tengdust samráðsfundunum og -símtölum Samskipa og Eimskips sumarið og haustið miðaði tilboð Eimskips að því annast hluta af útflutningi fyrir Alcoa *„fyrir“* Samskip vegna takmörkun þess síðarnefnda á flutningsgetu. Sökum þessa er enga umfjöllun að finna í samtímagögnum stjórnenda Eimskips um möguleikann á því að reyna að veita Samskipum samkeppni með því að sækjast eftir mun meira eða jafnvel öllu flutningsmagni Alcoa á áli til Evrópu. Að sama skapi er ekki að sjá neinn ótta í samtímagögnum stjórnenda Samskipa við samkeppnislegum viðbrögð Eimskips þegar þeir gerðu ítrekaðar tilraunir til að fá Alcoa til að fallast á verulega verðhækkun og skerta þjónustu.

4683. Þannig fólust heildarhagsmunir Eimskips og Samskipa í því að fyrirtækin hefðu með sér samráð um niðurskurð á flutningsgetu en með því gátu þau bætt nýtingu siglingakerfanna, skipt með sér mikilvægum viðskiptavinum og krafið þá um hærra verð.

4684. Eðli tilboðs Eimskips til Alcoa er til vitnis um samráð Samskipa og Eimskips en Eimskip hefur viðurkennt að það hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

11.13. Flutningsgeta takmörkuð og verð hækkað gagnvart Alcoa

4685. Í lok október og nóvember 2008 breyttu Samskip og Eimskip siglingakerfum sínum og takmörkuðu flutningsgetu.

4686. Í nóvember 2008 náðu Samskip fram verulegri verðhækkun gagnvart Alcoa á sama tíma og fyrirtækið dró úr þjónustu gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

4687. Í sama mánuði hófust reglulegir flutningar Eimskips á því áli sem Samskip fluttu ekki lengur fyrir Alcoa eftir að hafa dregið úr flutningsgetu. Jafnframt var gripið til annarra ráðstafana til að stuðla áframhaldandi framgangi hins ólögmæta samráðs.

4688. Við heildarmat á framangreindum atvikum er nauðsynlegt að hafa hliðsjón af tilteknum gögnum forstjóra Samskipa og Eimskips. Verður nú vikið nánar að þeim atvikum.

11.13.1. Samskip takmarka flutningsgetu í lok október 2008

4689. Þann 30. og 31. október 2008 sendu Samskip út fréttatilkynningu um fækkun skipa og breytta siglingaáætlun vegna flutninga tengdum Íslandi. Breytingin á siglingakerfi Samskipa tók þegar gildi.

4690. Með breytingunni skiptu Samskip úr fjögurra skipa kerfi í þriggja skipa kerfi í siglingum milli Íslands og Evrópu og fól breytingin í sér verulega takmörkun á flutningsgetu fyrirtækisins í flutningum milli Íslands og annarra Evrópuríkja.

4691. Af breytingunni leiddi m.a. að Samskip sinntu ekki lengur öllum útflutningi á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Hafði það verið eitt af viðfangsefnum Samskipa eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst hvernig fyrirtækið gæti annars vegar takmarkað flutningsgetu og hins vegar á sama tíma tryggt sem mestar tekjur af flutningum fyrir Alcoa. Hugmyndir um samstarf við Eimskip til að leysa þetta komu ítrekað fram í gögnum stjórnenda Samskipa sem tekin voru saman í tengslum við fundi lykilstjórnenda og stjórnarmanna Samskipa með Eimskip.

4692. Ólögmætt samráð við Eimskip var því lausnin á þessu og endurspeglast m.a. í tilboðinu sem Eimskip sendi Alcoa 24. október 2008.

11.13.2. Eimskip takmarkar flutningsgetu 17. nóvember 2008

4693. Þann 17. nóvember 2008, greindi Eimskip frá því að fyrirtækið hefði ákveðið að takmarka flutningsgetu í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Fólst það nánar tiltekið í því að Eimskip fækkaði skipum fyrirtækisins í Norður-Ameríku siglingum úr tveimur í eitt. Var það í samræmi við tillögur í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008.

4694. Rifja ber hér upp að samkvæmt tölvupósti sem (S)frkvstj-N-Am sendi til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 15. október 2008 höfðu Samskip gert þá breytingu að draga úr TA-flutningum í samkeppni við Eimskip og beina þess í stað Norður-Ameríku flutningum til Eimskips. Var þetta einnig í samræmi við tillögur í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Jafnframt var þetta í samræmi við glærurnar *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir og tölvupóstinn sem (E)forstj sendi (E)frkvstj-flutnkerf tveimur dögum eftir að hann fundaði með (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008.

4695. Samkvæmt framangreindum samtímagögnum var *„Nýtt upphaf"* verkefnið því framkvæmt að þessu leyti.

4696. Af samtímagögnum verður ráðið að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaðar breytingar Eimskips á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu sem hrint var í framkvæmd í ágúst 2008. Jafnframt verður ráðið að Eimskip bjó yfir trúnaðarupplýsingum um þær breytingar sem Samskip tilkynntu um í lok október 2008. Var í því sambandi talað um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa"*, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý 22. október 2008. Þá bjuggu Samskip a.m.k. þann 12. nóvember 2008 yfir upplýsingum um áformaðar breytingar Eimskips sem tilkynnt var um 17. nóvember 2008, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 12. nóvember 2008.

11.13.3. Samskip hækka verð og draga úr þjónustu gagnvart Alcoa 24. nóvember 2008

4697. Þann 24. nóvember 2008 féllst Alcoa endanlega á kröfu Samskipa um verulega verðhækkun þrátt fyrir skerta þjónustu. Af skýringum Alcoa til Samkeppniseftirlitsins er ljóst að fyrirtækið taldi sig ekki hafa aðra kosti. Eimskip hafði sett fram þá röngu fullyrðingu gagnvart Alcoa að fyrirtækið gæti aðeins flutt fjórðung af útflutningi Alcoa og hafði þar að auki í tilboðinu frá 24. október 2008 boðið hærra verð en Samskip bauð. Var þetta markviss aðgerð hjá Eimskip til að tryggja að þessu leyti framgang hins ólögmæta samráðs.

4698. Í samræmi við samráðið við Eimskip er hvergi að finna í samtímagögnum Samskipa ótta við samkeppnisleg viðbrögð Eimskips þegar Samskip var haustið 2008 að boða mikla verðhækkun og skerta þjónustu gagnvart einum mikilvægasta viðskiptavini fyrirtækisins.

4699. Af öllu framangreindu leiðir að Samskip náðu fram breytingum á samningi sínum við Alcoa. Þann 24. nóvember 2008 undirrituðu Samskip og Alcoa viðauka við rúmlega árs gamlan samning fyrirtækjanna um útflutning á áli til Evrópu. Þær breytingar sem fólust í viðaukanum voru m.a. þessar:

- Alcoa samþykkti framangreinda breytingu á siglingaáætlun sem Samskip kynntu opinberlega í lok október 2008 og fól í sér verulegan samdrátt í þjónustu með því að annað af tveimur skipum Samskipa á Leið 2 var tekið úr umferð og tími milli viðkomu í Mjóeyrarhöfn lengdur.

- Veruleg verðhækkun gagnvart Alcoa (131%).

4700. Var þetta verð Samskipa rétt lægra en verðið í tilboði Eimskips frá 24. október 2008.

4701. Séu verðlagsákvæði í viðauka Samskipa og Alcoa frá 24. nóvember 2008 og tilboð Eimskips til Alcoa frá október 2008 virt saman miðuðu þau þannig að því að Samskip önnuðust útflutning á um 300.000 tonnum á ári fyrir Alcoa. Var það nálægt hámarksflutningsgetu skips Samskipa á Leið 2 en Eimskip

tækju að sér flutning á áli Alcoa umfram þetta mark. Var þetta fyrirkomulag í samræmi við umfjöllun í samtímagögnum tengd *„Nýtt upphaf“* verkefninu frá sumrinu og haustinu 2008 og auknu samstarfi þeirra sem hófst eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008.

4702. Aðkoma Eimskips að álflutningum fyrir Alcoa til Evrópu gerði Samskipum kleift að (1) draga úr flutningsgetu og þar með kostnaði, (2) halda bróðurparti viðskiptanna við Alcoa og (3) hækka verð verulega gagnvart Alcoa. Aðgerðir Eimskips voru því í fullu samræmi við þær áætlanir sem Samskip og Eimskip höfðu unnið að og undirbúið fyrr á árinu og sýnir afsprengi samráðsins og röskun á samkeppni.

11.13.4. Eimskip hefja reglubundna flutninga á áli Alcoa

4703. Gögn málsins sýna að í lok nóvember 2008 hóf Eimskip að flytja ál Alcoa til Evrópu með reglubundnum hætti. Var þetta fyrirkomulag samfellt fram á árið 2013. Í samræmi við ólögmætt samráð Samskipa og Eimskip var komið á því fyrirkomulagi að Eimskip sinntu umframflutningum á áli til Rotterdam sem Samskip tóku ekki með sínu skipi.

4704. Samkvæmt gögnum málsins fluttu Samskip árlega, tímabilið 2008 til 2012, um það bil 300.000 tonn af áli frá Íslandi til Evrópu fyrir Alcoa. Í nóvember og desember 2008 flutti Eimskip rúmlega 13.000 tonn af áli fyrir Alcoa til Rotterdam og eftir það um það bil 30.000 tonn á ári.

4705. Þrátt fyrir skerðingu á flutningsgetu og þjónustu Samskipa gagnvart Alcoa sýna skýr samtímagögn frá árunum 2009-2012 að Samskip töldu sig áfram eiga rétt á að flytja alla álframleiðslu Alcoa til Evrópu. Í sömu gögnum útskýrði Samskip að vegna takmörkunar á flutningsgetu fyrirtækisins væri Eimskip að sinna umframflutningum fyrir Alcoa sem Samskip gætu ekki lengur sinnt.

4706. Þetta kom t.d. fram í áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011. Þar segir að samkvæmt samningnum við Alcoa sjái Samskip um *„allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu. Þessi samningur er í gildi til ársins 2012.“* Er síðan vísað til viðaukasamningsins frá árinu 2008 við Alcoa *„þar sem einingaverð voru hækkuð verulega en á móti kemur einungis eitt skip og magnið sem Samskip áætlar að flytja er 300 þúsund tonn á ári. Magnið hefur því minnkað um 29 þúsund tonn frá því sem áður var áætlað.“* Síðan er gerð grein fyrir hinni reglulegu aðkomu Eimskips: *„Auk þess sér Eimskip um flutninga á umframmagni frá Alcoa sem ekki fer með […] okkur.“*

4707. Staðfestir þetta að ólögmætar samstilltar aðgerðir Samskipa og Eimskip byggðu á því að Eimskip sinnti flutningum fyrir Samskip, í sátt og samlyndi, sem Samskip taldi sig eiga tilkall til og þannig gekk m.a. takmörkun Samskipa á flutningsgetu upp.

11.13.4.1. *„Skilgreint verklag“*

4708. Varðandi flutninga Samskipa og Eimskips á áli Alcoa skiptir einnig máli að Samskip hafa upplýst að fyrirtækin hafi verið með *„skilgreint verklag um það hvar gámar Samskipa, sem Eimskip fluttu, enduðu“*. Var verklag eða samstarf tekið upp eftir að aukið samráð fyrirtækjanna hófst.

4709. Fyrirkomulagið hafi verið þannig að Eimskip notaði ekki endilega sína eigin gáma við flutning á áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam. Hafi stærstur hluti af framleiðslu Alcoa verið lestaður í gáma Samskipa. Samkvæmt Samskipum fluttu Eimskip þannig álið *„oft á tíðum“* í gámum í eigu Samskipa til Rotterdam. Allir fluttir gámar lestaðir af áli Alcoa, hvort sem þeir voru í eigu eða fluttir með Samskipum eða Eimskip, enduðu hjá Steinweg, hafnarþjónustuaðila Alcoa, í Rotterdam.

4710. Þetta *„skilgreinda verklag“* er í samræmi við samtímagögn um gámasamstarf fyrirtækjanna. Þá er þetta verklag í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins um aukið samstarf og á sér stoð í samtímagögnum sem urðu til í kjölfar fundar (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008, sbr. m.a. skjalið sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk sent til sín að kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Í því skjali er vísað til

ábata bæði Samskipa og Eimskips af því að nota gámasvæði Steinweg í Rotterdam fyrir gáma vegna útflutnings fyrir Alcoa.

11.13.4.2. *„Alsæla"* Eimskips – Samskip gátu varist kröfum Alcoa um verðlækkun

4711. Af samtímagögnum verður ráðið að stjórnendur Eimskips og Samskipa voru mjög ánægðir með þann ábata sem hlaust af samráði fyrirtækjanna varðandi flutninga fyrir Alcoa til Evrópu.

4712. Hjá æðstu stjórnendum Eimskips voru notuð orð eins og *„alsæla"* og *„snilld"* til að lýsa þeim ávinningi sem hlaust af viðskiptunum.

4713. Í viðaukasamningi Samskipa og Alcoa frá 24. nóvember 2008 fólst eins og áður segir veruleg verðhækkun gagnvart Alcoa auk lakara þjónustustigs. Á hinn bóginn er ljóst að Alcoa leit á þessa verðhækkun sem tímabundna ráðstöfun vegna efnahagsörðugleika á Íslandi á þessum tíma.

4714. Í viðaukanum var kveðið á um að endurskoða skyldi hann á sex mánaða fresti í því skyni að leita leiða til að lækka það verð sem Alcoa greiddi Samskipum.[2179] Samtímagögn sýna að Alcoa sneri sér á meginrannsóknartímabilinu ítrekað til Samskipa í því skyni að fá að verðið lækkað. Þrátt fyrir að Alcoa hafi verið öflugur kaupandi á flutningsþjónustu skiluðu þessar umleitanir aftur á móti ekki árangri. Þannig hélst verðhækkunin sem Samskip sömdu um í nóvember 2008 óskert til ársins 2013, eða þar til Alcoa slitu viðskiptunum í kjölfar útboðs og skipti um flutningsaðila. Í samtímagögnum Samskipa koma hvergi fram áhyggjur af mögulegum samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips vegna óánægju Alcoa með verðlagningu Samskipa.

4715. Þegar þau samtímagögn sem Samkeppniseftirlitið hefur aflað eru virt saman ásamt öðrum gögnum málsins er ljóst að það var hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips sem gerði Samskipum kleift að halda uppi verði gagnvart Alcoa fram á árið 2013. Þrátt fyrir að um öflugan viðskiptavin væri að ræða var því ástandi sem leiddi af samráðinu ekki haggað. Það breyttist hins vegar þegar keppinautur Samskipa og Eimskips bauð betur og hóf að flytja ál fyrir Alcoa á árinu 2013.

11.13.5. Gögn frá forstjórum Samskipa og Eimskips

4716. Samkvæmt framansögðu náðist árangur í *„Nýtt upphaf"* verkefninu í lok október og nóvember 2008.

4717. Við heildarmat á framangreindum atvikum er einnig nauðsynlegt að hafa hliðsjón af nánar tilteknum gögnum forstjóra Samskipa og Eimskips. Eru þetta gögn sem varða atvik sem áttu sér stað á sama tímabili og undirmenn forstjóranna áttu ítrekað í viðræðum.

11.13.5.1. *„Stóru málin"* hjá forstjóra Samskipa

4718. Ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip hafði ekki síst þann tilgang að verja og efla stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow"* fyrir Samskip Holding. Var þetta þýðingarmikið fyrir aðaleiganda Samskipa vegna m.a. erfiðrar stöðu samstæðunnar erlendis. Helstu samstarfsmenn (S)aðaleig-stjform-SH, þ.e. (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj sem sátu einnig í stjórn Samskipa hf., fylgdust vel með aðgerðum (S)aðaleig-stjform-SH og hans undirmanna haustið 2008.

4719. Meðan undirmenn hans áttu í viðræðum við starfsbræður sína hjá Eimskip fjallaði (S)aðaleig-stjform-SH ítrekað um *„stóru málin"* eða *„stóru myndina"*. Voru *„stóru málin"* á þessum tíma (1) frekari hækkun á verði, (2) breytingar á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu og (3) Alcoa. Gerði (S)aðaleig-stjform-SH (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj grein fyrir stöðu *„stóru málanna"* í september 2008.

[2179] Orðað svo í viðaukanum: *„As imports from other customers pick up their contribution will be used towards a reduction of the rate on the base volume of 300,000 MT. Samskip and Alcoa will review status of the contract and inbound volumes of other customers every 6 months to find ways to improve ocean rates."*

4720. Í þessu sambandi hefur þýðingu að helgina áður en verulegar verðhækkanir Samskipa tóku gildi mánudaginn 1. september 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv þar sem fjallað var um aðgerðir Samskipa sem m.a. tengdust samráðinu við Eimskip. Í þessum tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH, dags. 30. ágúst 2008, gaf hann (S)frkvstj-millilandasv fyrirmæli um að taka saman yfirlit um hvað verðhækkunin 1. september 2008 og fyrirhugaðar verðhækkanir gagnvart mikilvægum viðskiptavinum myndu skila Samskipum miklum ábata. Sagði hann að markmiðið væri að afkoma Samskipa hf. árin 2008, 2009 og 2010 yrði *„ekki fjarri"* afkomu fyrirtækisins á árunum 2006 og 2007, þó ytra umhverfi yrði *„snúið"*. Sagði (S)aðaleig-stjform-SH að hann ætti fund með (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj og að hann þyrfti *„að gefa þeim status"*. Fyrir þann fund átti (S)frkvstj-millilandasv að vera búinn að taka saman yfirlitið. Þá sagði (S)aðaleig-stjform-SH einnig að það þyrfti að *„ná utan um árið 2009"*.

4721. Ummæli (S)aðaleig-stjform-SH um að afkoma Samskipa hf. skyldi verða í námunda við afkomu góðærisáranna 2006 og 2007 vekja sérstaklega athygli í ljósi þess að efnahagshorfur höfðu versnað og (S)aðaleig-stjform-SH gerði ráð fyrir samdrætti í innflutningi. Á þessum tíma tók aðallánveitandi Samskipa Holding, Fortis banki, fyrir málefni félagsins á lánanefndarfundi. Höfðu Samskip Holding átt í viðræðum við bankann vegna slæmrar stöðu erlendrar starfsemi samstæðunnar. Rekstur Samskipa á Íslandi gekk aftur á móti vel. Samkvæmt samtímagögnum átti rekstur Samskipa á Íslandi að standa undir nær öllum þeim aðgerðum sem móðurfélagið lagði fram í viðræðum við Fortis banka. Sökum þessa lagði (S)aðaleig-stjform-SH í lok ágúst og haustið 2008 áherslu á góða afkomu Samskipa á Íslandi sem meðal annars átti að ná fram með verðhækkunum. Áframhaldandi góð afkoma Samskipa hf., sem (S)aðaleig-stjform-SH nefndi *„cash cow"* Samskipa-samstæðunnar, skipti mestu í tillögum að björgunaraðgerðum sem Samskip Holding settu fram gagnvart Fortis banka. Sökum þessa var einkar mikilvægt fyrir stjórnendur Samskipa Holding að fylgjast vel með aðgerðum (S)aðaleig-stjform-SH á Íslandi.

4722. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008, fyrsta virka daginn eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip 5. september 2008, gerði (S)aðaleig-stjform-SH m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj grein fyrir frekari verðhækkunum og lýsti samstarfi við Eimskip vegna takmörkunar á flutningsgetu í siglingakerfinu.

4723. Þann 17. september 2008 náðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl saman um gagnkvæma sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. Þann 19. september 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH með heitinu *„Eimskip"*. Bað hann (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig. Telur Samkeppniseftirlitið að (S)aðaleig-stjform-SH hafi viljað ræða við (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip og *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

4724. (S)aðaleig-stjform-SH átti *„stöðufund"* með (S)stjform-S 22. september 2008. Í glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH á fundinum var farið yfir *„stóru myndina"* og í henni fólst að *„aðgerðir"* myndu skila eftirfarandi ábata fyrir Samskip:

„Stóra myndin

Uppgjör ágúst – desember 390 mkr neikvæð frávik frá- áætlun, heildar frávik annualized áætlun 1,5 mia. Aðgerðir munu skila:

Launakostnaður	*300mkr*
Verðhækkanir	*450mkr*
Alcoa hækkun	*300mkr*
Short Sea	*100mkr*
Skipakerfi	*500mkr*
Sum	*1650mkr*

Samkeppnin ??"

4725. Samkvæmt þessu var tilgreindur ábati af því draga úr flutningsgetu í sjóflutningum og af því að hækka verð, bæði almennt og sérstaklega gagnvart Alcoa. Einnig var lýst ábata af öðrum verkþætti sem féll undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið, þ.e. *„short sea"*. Undir þann verkþátt féll m.a. útflutningur á frystum fiski frá Íslandi. Gögn málsins sýna að þann 1. og 7. október 2008 vann (S)aðaleig-stjform-SH að því að draga úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski.

4726. Þegar fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S átti sér stað 22. september 2008 var ekki komin endanleg niðurstaða í viðræður Samskipa og Eimskips um útfærslu í þeim verkþætti *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til takmörkunar á flutningsgetu eða samstarfi vegna Alcoa o.fl. Verður að telja að textinn *„Samkeppnin ??"* vísi til þessa.

4727. Daginn eftir fundinn með (S)stjform-S fundaði (S)aðaleig-stjform-SH með yfirstjórn Samskipa hf. og var fyrsti dagskrárliðurinn *„Almennt staða á stóru „málunum""*. Um þennan dagskrárlið var eftirfarandi bókað: *„Erfiðleikar Eimskips hjálpa til við verðhækkanir- en enn er óvissa hvað þeir gera í hækkunum."*

4728. *„Stóru málin"* tóku að skýrast betur í lok september 2008. Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH 29. september 2008 til (S)stjórnarm-fjármstj kom fram að verið væri að vinna í *„stóru"* málunum og að *„mynd"* yrði komin á þetta 20. október 2008. Þessi *„stóru"* mál voru samkvæmt tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH m.a. *„skip"* (breyting á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu), *„hækkanir"* og Alcoa.

4729. Umræddan dag, 20. október 2008, sagði (S)aðaleig-stjform-SH að Samskip væri um það bil að ljúka samningum við Eimskip og Alcoa. Einnig væru Samskip að ljúka samningi við eiganda leiguskipsins sem fyrirtækið ætlaði að hætta að nota í flutningum milli Íslands og Evrópu.

11.13.5.2. Forstjóri Eimskips uppfærir verkefnalistann sinn

4730. Samkvæmt framansögðu taldi (S)aðaleig-stjform-SH sig vita 29. september 2008 hvenær *„mynd"* eða niðurstaða yrði kominn í *„stóru málin"*. Daginn eftir uppfærði (E)forstj verkefnalistann sinn.

4731. Í þessu samhengi ber að rifja upp að *„Nýtt upphaf"* verkefnið birtist fyrst á verkefnalista (E)forstj daginn fyrir fund hans og (E)stjform með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH 6. júní 2008:

4732. Samkvæmt verkefnalista sem (E)frkvstj-alþjsv sendi til (E)forstj 16. júní 2008 var *„Nýtt upphaf"* tilgreint sem eitt af verkefnum stjórnendanna tveggja, en (E)frkvstj-alþjsv ásamt (E)forstj voru tilgreindir sem hluti af vinnuhópi *„Nýtt upphaf"* verkefnisins ásamt (S)aðaleig-stjform-SH.

4733. Athuga ber að samkvæmt verkefnalista (E)forstj var litur *„Nýtt upphaf"* verkefnisins merktur rauður og áætlaður verktími frá júní til loka nóvember 2008. Í samræmi við tímaáætlun verkefnalistans unnu Eimskip og Samskip að *„Nýtt upphaf"* verkefninu sumarið og haustið 2008.

4734. Þann 30. september 2008 vistaði (E)forstj hjá sér uppfærðan verkefnalista. Í því skjali hafði liturinn í skjalinu fyrir *„Nýtt upphaf"* breyst úr rauðum í gulan. Er það til staðfestingar því að *„Nýtt upphaf"* væri í vinnslu en því væri ekki lokið.

4735. Í þessum uppfærða verkefnalista (E)forstj 30. september 2008 var áfram gert ráð fyrir að *„Nýtt upphaf"* verkefninu yrði lokið í nóvember 2008.

4736. Ljóst er að mikilvægum verkþáttum í *„Nýtt upphaf"* verkefninu lauk í nóvember 2008. Þannig hafði flutningsgeta verið takmörkuð, landflutninga- og gámasamstarf aukið og gripið til ýmissa ráðstafana

til að hið ólögmæta samráð myndi ganga fram með skilvirkum hætti. Aftur á móti var áfram unnið að öðrum verkþáttum eins og t.d. nýjum Norður-Ameríku samningi og auknu samstarfi í skipaafgreiðslu.

4737. Sú staðreynd að gögn (S)forstj og (E)forstj sýna með eins dags millibili vissu um framgang í *„Nýtt upphaf"* verkefninu endurspeglar hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna og Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

11.13.5.3. Verðhækkanir *„komnar í gegn"* og nýir samningar við Eimskip

4738. Á fundi (S)aðaleig-stjform-SH og annarra í yfirstjórn Samskipa 23. september 2008 kom fram að *„enn [væri] óvissa"* hvað Eimskip hygðist gera *„í hækkunum"*. Þann 20. október 2008 greindi (S)aðaleig-stjform-SH aftur á móti frá því að Samskip væri um það bil að ljúka samningum við Eimskip.

4739. Við mat á þessu ber síðan að líta til þess að þann 28. október 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)stjórnarm-fjármstj og greindi frá því sem Samskip hf. voru gera á þessum tíma. Vísaði hann m.a. til verðhækkunar sem unnið var að gagnvart Alcoa og takmörkun á flutningsgetu sem tilkynnt var um nokkrum dögum síðar. Athygli vekur að (S)aðaleig-stjform-SH treysti sér til að gera ráð fyrir því að verðhækkanir fyrir árið 2009 væru *„komnar í gegn"*. Þetta gerði hann á sama tíma og það kom fram í fjölmiðlum að verð á sjóflutningum á erlendum mörkuðum hefði aldrei lækkað jafn mikið sökum þeirra efnahagsörðugleika sem stóðu yfir.

4740. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samráð fyrirtækjanna hafi verið grundvöllur þess að (S)aðaleig-stjform-SH taldi sig á þessum óvissutímum í október 2008 hafa vissu fyrir því að þær verðhækkanir sem um ræðir myndu ganga snurðulaust fyrir sig. Gekk það eftir.

4741. Í skjölum Samskipa frá 11. og 12. nóvember 2008 var einnig lagt til grundvallar að Samskip myndu hækka verð á sjó- og landflutningum ítrekað á árinu 2009. Jafnframt myndu Samskip halda öllum mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins. Þann 11. nóvember 2008 greindi (E)frkvstj-EimÍsl undirmönnum frá því að búið væri að samþykkja tillögur um verðhækkun hjá Eimskip. Ýmsar verðhækkanir fylgdu í kjölfarið. Var sjóflutningsgjaldskrá Eimskips hækkuð verulega í lok nóvember 2008 og bæði Eimskip og Samskip hækkuðu verð enn á ný í byrjun árs 2009.

4742. Á sama tíma og tilkynnt var um takmörkun á flutningsgetu Samskipa og breytingu siglingakerfis sendi (S)aðaleig-stjform-SH sjálfum sér verkefna- eða minnislista, nánar tiltekið sunnudaginn 2. nóvember 2008. Á þessum lista var m.a. vísað til verðhækkunar gagnvart Alcoa og einnig kom þetta fram:

„Eimskip -nýir samningar"

4743. Vísaði (S)aðaleig-stjform-SH sem sagt til nýrra samninga við Eimskip í fleirtölu, þ.e. ekki aðeins Norður-Ameríku samnings sem var í undirbúningi í nóvember 2008 og undirritaður var 7. janúar 2009. Er þetta í samræmi við önnur gögn málsins. Þannig sýna samtímagögn að í nóvember 2008 unnu Eimskip og Samskip áfram að og komnir voru á nýir samningar milli fyrirtækjanna tengdir auknu samstarfi í land- og sjóflutningum. Sýnir þetta verkefni (S)aðaleig-stjform-SH 2. nóvember 2008 þannig framvindu *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

4744. Allt framangreint gaf (S)aðaleig-stjform-SH í kjölfarið tilefni til mikillar bjartsýni á tíma þar sem afar miklir efnahagsörðugleikar voru fyrir hendi m.a. á Íslandi. Einkar skýrt dæmi um þetta er umfjöllun í glærukynningu hans á fundi stjórnar Samskipa Holding 12. janúar 2009. Kom fram að á árinu 2007 hefði innflutningur Samskipa hf. verið rúmlega 323 þúsund tonn en miðað var við að hann yrði rúmlega 140 þúsund tonn á árinu 2009. Engu að síður var áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 *„metnaðarfull"* (*„ambitious"*) og gert ráð fyrir að EBITDA myndi aukast talsvert. Sýna gögn vegna þessa stjórnarfundar Samskipa Holding að Samskip hf. hafði náð að hækka verð á seinni hluta ársins 2008 og gert var ráð fyrir frekari verðhækkun og betri afkomu á árinu 2009.

4745. Í fundargerðum stjórnar Samskipa Holding síðar á árinu 2009 var síðan ítrekað vísað til afar góðrar afkomu Samskipa hf. (*„extremely good results from Iceland"/ „continous good results from*

Iceland" og afkoma (EBITDA) umfram áætlanir). Í fundargerð Samskipa Holding í apríl 2009 var til viðbótar tekið fram að afar góð afkoma á Íslandi hafi aðallega leitt til þess að afkoma samstæðunnar í heild hafi á þeim tíma verið í samræmi við áætlun.

4746. Samkvæmt framansögðu hafði samráð Samskipa við Eimskip, sem hófst í kjölfar fundarins 6. júní 2008, náð því markmiði að vernda og styrkja hlutverk Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir Samskip Holding.

11.13.6. Niðurstaða

4747. Samtímagögn sýna að í lok september 2008 sáu (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj fyrir sér framgang í „*Nýtt upphaf*" verkefninu. (E)forstj uppfærði stöðu „*Nýtt upphaf*" á verkefnalista sínum og (S)aðaleig-stjform-SH taldi að „*stóru málin*" færu að skýrast í síðari hluta október 2008, sbr. framangreind gögn frá 29. og 30. september 2008. Þetta gekk eftir.

4748. Í lok október og nóvember 2008 takmörkuðu Samskip og Eimskip flutningsgetu sína. Tilboð Eimskips til Alcoa frá 24. október 2008 var í samræmi við samráð fyrirtækjanna um að Eimskip myndi aðeins sækjast eftir hluta af flutningum Samskipa fyrir Alcoa til Evrópu. Samskip náðu 24. nóvember 2008 fram breytingu á samningnum við Alcoa sem fól í sér verulega verðhækkun og skerta þjónustu. Í sama mánuði hóf Eimskip reglubundna flutninga fyrir Alcoa að því leyti sem Samskip sinntu þeim ekki. Mikil gleði stjórnenda Eimskips sýnir að þetta voru mjög ábatasöm viðskipti fyrir fyrirtækið. Komu Eimskip og Samskip sér upp „*skilgreindu verklagi*" til þess að láta hina sameiginlegu flutninga fyrir Alcoa ganga sem best fyrir sig. Einnig gripu fyrirtækin til annarra ráðstafanna til að mæta áskorunum og viðfangsefnum vegna breytinga á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu, sbr. reifun í næsta kafla. Sökum samráðsins við Eimskip tókst Samskipum á næstu árum að verjast kröfum Alcoa um að verð á flutningum yrði lækkað og þjónusta bætt.

4749. Í lok nóvember 2008 var því komin niðurstaða í „*stóru málunum*", sem vörðuðu takmörkun flutningsgetu og viðskipti við Alcoa. „*Stóra málið*" sem laut að frekari almennum verðhækkunum skýrðist einnig á þessum tíma. Í nóvember 2008 var lagt til grundvallar hjá Samskipum að fyrirtækið myndi geta haldið uppteknum hætti og hækkað verð ítrekað á árinu 2009. Eimskip ákvað í nóvember 2008 að hækka verð verulega og undirbjó einnig verðhækkun í byrjun árs 2009. Bæði Samskip og Eimskip hækkuðu síðan verð á árinu 2009.

4750. Í skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu var lögð fyrir þá tilkynning Samskipa 31. október 2008 um breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Aðspurðir neituðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv að þeir eða aðrir stjórnarmenn eða starfsmenn Samskipa hefðu verið í samskiptum við Eimskip við undirbúning breytinganna. Aðspurður neitaði (E)forstj því sömuleiðis að hann eða aðrir starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips hefðu verið í samskiptum við Samskip. Þessir framburðir eru ekki í samræmi við samtímagögn sem sýna ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips (með þátttöku eða að undirlagi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv eða (E)forstj) vegna samráðsins frá miðju ári 2008 m.a. um þann þátt sem tók til siglingakerfisbreytinga, takmörkunar á flutningsgetu og aukið samstarf með gerð slotsamninga í sjóflutningum. Er það í samræmi við sátt Eimskips frá 16. júní 2021. Í henni viðurkennir fyrirtækið að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í því fólst samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 m.a. um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum, verðlagningu og skiptingu markaða eftir mikilvægum viðskiptavinum.

4751. Með hliðsjón af samtímagögnum og öðrum gögnum sem hefur verið aflað við rannsókn málsins er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að undirbúningur og aðgerðir Samskipa og Eimskips vegna breytinga á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu frá miðju ári 2008 hafi verið hluti af og endurspegli ólögmætar samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna á þessum tíma. Hið sama gildir um undirbúning og aðgerðir vegna flutninga fyrir Alcoa. Þær breytingar sem tóku gildi í lok október og nóvember 2008 fólu í sér mikilvægan áfanga í „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Í samræmi við eitt markmiða

þessa verkefnis náðu fyrirtækin að „*hagræða*" í siglingakerfum sínum með „*fækkun*" skipa. Með þessu drógu fyrirtækin verulega úr flutningsgetu í áætlunarsiglingum milli Íslands og annarra landa, samnýttu flutningskerfi sín og áttu í tengdu samstarfi. Með samráði sín á milli drógu fyrirtækin bæði úr getu og hvata til að keppa og sköpuðu þannig aukna möguleika á því að halda uppi eða hækka verð, ekki síst gagnvart mikilvægum viðskiptavinum.

4752. Í þessu sambandi skiptir sömuleiðis máli að horfa til þess að Samskip og Eimskip viðhéldu síðan þessu ástandi á markaðnum fram á árið 2013. Þannig var um að ræða einn þátt af fleirum í áralöngu samfelldu samráði fyrirtækjanna.

4753. Þær breytingar sem Samskip og Eimskip gerðu á flutningakerfum sínum á grundvelli hins ólögmæta samráðs haustið 2008 voru til þess fallnar að skila fyrirtækjunum miklum ábata. Ekki eingöngu var um að ræða mikla verðhækkun gagnvart Alcoa þá var verð sömuleiðis hækkað gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavinum, t.d. Vífilfelli, Ölgerðinni, Ísam, Húsasmiðjunni, Innnes, IKEA og Rúmfatalagernum. Auk þess var unnið að og hrint í framkvæmd verulegum verðhækkunum á gjaldskrám, ný gjöld tekin upp og afslættir afnumdir eða lækkaðir. Sökum þessa alls var í fundargerðum Samskipa Holding á árinu 2009 rætt um „*extremely good results from Iceland*", „*continous good results from Iceland*" og EBITDA umfram áætlanir hjá Samskipum hf.

4754. Ljóst er af gögnum málsins að breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu Eimskips og Samskipa sköpuðu áskoranir og drógu úr möguleikum fyrirtækjanna til að veita þjónustu á vissum siglingaleiðum. Allt voru þetta fyrirsjáanleg viðfangsefni og sýna gögn málsins að fyrirtækin höfðu með sér samskipti og aukið samstarf til að leysa þau. Er þetta rifjað upp í næsta kafla.

11.14. Stuðningsaðgerðir tengdar takmörkun á flutningsgetu

4755. Breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu Eimskips og Samskipa sköpuðu tilteknar áskoranir og drógu úr möguleikum fyrirtækjanna til að veita þjónustu á vissum siglingaleiðum. Allt voru þetta fyrirsjáanleg viðfangsefni og sýna gögn málsins að fyrirtækin höfðu með sér samskipti og aukið samstarf til að leysa þau.

4756. Þannig sýna samtímagögn að frá hausti 2008 áttu Samskip og Eimskip í margvíslegu samstarfi í því skyni að samráð þeirra tengt breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu myndi skila fyrirtækjunum þeim ábata sem að var stefnt.

4757. Ástæða er til reifa eftirfarandi atvik sem endurspegla samráð fyrirtækjanna.

11.14.1. Sjóflutningar milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar og gámasamstarf

4758. Á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 17. september 2008 náðu Samskip og Eimskip samkomulagi um gagnkvæma sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar.

4759. Í ágúst 2008 dró Eimskip úr flutningsgetu og felldi niður siglingar til Íslands á Austurleið. Með breytingunni voru siglingar frá Reykjavík til Reyðarfjarðar og þaðan til Færeyja ekki lengur hluti af Austurleið Eimskips heldur hafði Norðurleið viðkomu á Reyðarfirði. Samskip sigldu hins vegar á þessum tíma milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. Gat því verið verulegur akkur fyrir Eimskip að hafa aðgang að þessum flutningum Samskipa sem voru fyrir hendi þar til Samskip drógu úr flutningsgetu í lok október 2008.

4760. Í september 2008 höfðu Samskip ekki þörf fyrir sjóflutninga Eimskips milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar enda sem fyrr segir með tvö skip í siglingum á þeirri leið. Hins vegar var það raunhæfur möguleiki í undirbúningi á þessum tíma fyrir takmörkun á flutningsgetu Samskipa að fyrirtækið myndi missa þessa tengingu milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar sem var mikilvæg ekki síst út af flutningum fyrir Alcoa. Þess vegna var það rökrétt að samningur fyrirtækjanna frá 17. september 2008 væri gagnkvæmur.

4761. Í lok október 2008 breyttu Samskip síðan siglingakerfi sínu og takmarkaði flutningsgetu en sú breyting Samskipa fól m.a. í sér það fyrirkomulag að sjóflutningum á vegum fyrirtækisins frá Reykjavík og Grundartanga til Reyðarfjarðar var hætt. Þetta þýddi meðal annars að Samskip fluttu ekki lengur tóma gáma sjóleiðina í eigin siglingakerfi frá Reykjavík og Grundartanga til Reyðarfjarðar. Þetta var þýðingarmikið þar sem fyrirkomulag Samskipa vegna flutningaþjónustu fyrir Alcoa hafði fram að breytingunni byggt að hluta til á því að nota tæmda innflutningsgáma, sem langflestir komu til Suðvesturlands, til að flytja út ál Alcoa til Evrópu.

4762. Gögn málsins sýna að Samskip og Eimskip unnu saman að því að mæta þessu viðfangsefni sem laut að því að tryggja flutning og framboð af tómum gámum í Mjóeyrarhöfn til að nýta fyrir útflutning á áli Alcoa frá höfninni.

4763. Samtímagögn Eimskips frá 12. og 13. nóvember 2008 endurspegla þetta samstarf. Þannig óskuðu Samskip eftir því að Eimskip myndi flytja tíu gáma frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Þessi beiðni var send til (E)frkvstj-innanl sem svaraði henni með því að framsenda (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst sem (S)frkvstj-innanl hafði sent honum daginn eftir fund þeirra 17. september 2008. Í þeim tölvupósti (S)frkvstj-innanl kom fram það verð sem átti samkvæmt samningi fyrirtækjanna að gilda um þessa gagnkvæmu flutninga. Einnig tók (E)frkvstj-innanl fram að mögulega gætu Samskip þurft að láta flytja 200 gáma til Reyðafjarðar í vikunni þar á eftir. Eftir að (E)frkvstj-skiparekst hafði fengið tölvupóstinn frá (E)frkvstj-innanl gaf hann undirmanni sínum tvenns konar fyrirmæli. Annars vegar að verða skyldi við óskum Samskipa um flutninga til Reyðafjarðar, á bæði tómum og fullum gámum, og hins vegar það verð Samskip ættu að greiða fyrir flutninginn. Var það sama verð og kom fram í umræddum tölvupósti sem (S)frkvstj-innanl sendi (E)frkvstj-innanl 18. september 2008. (E)forstj var haldið upplýstum um þetta og ljóst að hann gerði sér grein fyrir því að þessir flutningar fólu í sér framkvæmd á samkomulaginu frá 17. september 2008. Spurði (E)forstj í tölvupósti til (E)frkvstj-skiparekst hvort Eimskip yrði ekki alltaf að hafa hliðsjón af flæði á gámum milli fyrirtækjanna (*„Er þetta ekki það sem við þurfum að skoða í öllum okkar tilboðum að taka tillit til þessa flow á gámum*“).

4764. Tölvupóstar sem (E)frkvstj-skiparekst sendi 20. nóvember 2008 til samstarfsmanna staðfesta enn frekar að Eimskip gerði samkomulag við Samskip um að flytja gáma fyrir fyrirtækið frá Reykjavík til Reyðafjarðar. Orðaði (E)frkvstj-skiparekst þetta m.a. svo Eimskip væri að flytja fyrir *„félagana*“ (*„tökum gáma fyrir „félaganna*“ *(svo)*“). Einnig sagði (E)frkvstj-skiparekst að skýrt væri hvaða verð gilti fyrir þessa flutninga (*„það vita allir núna verðin sem eru í gangi milli félaganna*“*).* Fulltrúum fyrirtækjanna sem að þessum málum kæmu ætti því að vera kunnugt um þetta fyrirkomulag sem gilti milli Samskipa og Eimskips.

4765. Atvik í janúar 2009 eru einnig dæmi um framkvæmd á samstarfi fyrirtækjanna tengdu flutningum til Reyðarfjarðar. Þann 6. janúar 2009 sendi starfsmaður Eimskips á Reyðarfirði tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst með heitinu *„Samskip*“. Sagði í honum að með Dettifossi hafi komið *„nokkrir Samskip gámar og mér er sagt að þú vitir allt um verðið í þetta hingað austur*.“ (E)frkvstj-skiparekst upplýsti samstarfsmenn sína um hvaða verð gilti gagnvart Samskipum. Til viðbótar sendi hann sama dag eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl: *„Tel eðlilegt, þar sem þið eruð að vinna samning(a) við Samskip, að þið séuð inn í slíkum málum og hafið umsjón með þeim þ.m.t. verðlagningu og að ekki séu of margir kokkar í að hræra í pottinum.*“ (E)frkvstj-EimÍsl svaraði sama dag og sagði: *„Rétt er það. Mun fylgja þessu eftir*.“ Daginn eftir áttu (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl fund með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1.

4766. Til viðbótar ber almennt að hafa í huga samstarf Samskipa og Eimskips vegna leigu eða láns á gámum og undirbúning þess. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl ræddu saman 1. október 2008. Daginn eftir fékk (E)frkvstj-flutnkerf send til sín drög að samningi milli Eimskips og Samskipa um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars. Aukið gámasamstarf var rætt á fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-

millilandasv og (S)forstö-innfl1 6. október 2008. Tölvupóstsamskipti innan Eimskips frá 13. október 2008 sýna að fyrirtækin höfðu gert samkomulag um gámasamstarf.

4767. Hvorki við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 né síðari upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips við rannsókn málsins var upplýst um framangreint samstarf fyrirtækjanna. Við skýrslutöku hjá lögreglu kváðust (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv aðspurðir ekki þekkja eða geta útskýrt samskipti fyrirtækjanna og samstarf vegna gámaflutninga tengdum Reyðarfirði. Við skýrslutöku hjá lögreglu neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um framangreindan tölvupóst sem (S)frkvstj-innanl sendi (E)frkvstj-innanl 18. september 2008. Einnig neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um þessa flutninga Eimskips fyrir Samskip. (S)aðaleig-stjform-SH kvaðst ekkert vita um þennan tölvupóst (S)frkvstj-innanl eða um samstarf við Eimskip um flutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv staðhæfðu að þeir vissu ekkert um þetta samstarf. Þegar framangreind tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-skiparekst, (E)forstj og fleiri starfsmanna Eimskips frá 12.-13. nóvember 2008 voru borin undir (E)forstj hjá lögreglu gaf hann til kynna að undirmenn hans hafi komið á auknu samstarfi við Samskip vegna flutninga til Reyðarfjarðar án hans heimildar eða vitneskju. (S)aðaleig-stjform-SH kvaðst áfram ekkert vita og (S)frkvstj-millilandasv neitaði áfram að tjá sig þegar lögregla bar undir hann að gögn sem gáfu til kynna að Eimskip hefði flutt fyrir Samskip á þessari leið milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Engar skýringar komu því fram hjá þessum stjórnendum til stuðnings því að þetta samstarf fyrirtækjanna hefði haft lögmætt markmið.

4768. Fyrirséð var og það raungerðist að takmörkun á flutningsgetu Samskipa og breyting á siglingaáætlun hafði áhrif á gámastýringu fyrirtækisins á tómum gámum til Reyðarfjarðar til að sinna útflutningi fyrir Alcoa. Til þess að samráð Samskipa og Eimskips næði tilætluðum árangri höfðu Eimskip og Samskip með sér samstarf til að tryggja fullnægjandi flutninga fyrir Alcoa. Með því móti gátu bæði fyrirtækin notið ábata af breyttu fyrirkomulagi viðskipta við Alcoa sem komist hafði á í nóvember 2008 á grundvelli samráðs þeirra. Var samningur Samskipa og Eimskips um flutninga til Reyðafjarðar og samstarf tengt gámum því hluti af samráði fyrirtækjanna og í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

11.14.2. Almennur slotsamningur

4769. Einn af verkþáttunum í *„Nýtt upphaf“* verkefninu var að meta ábata Samskipa og Eimskips af því að gera *„með sér slot samning til að hagræða í siglingakerfi félaganna á Íslandi“*, sbr. glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Fjallað var um *„Evrópurútur“* og undir því verkefni átti að *„[e]ndurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað“* og undir það féll m.a. slotsamningar og *„Fækkun / smækkun skipa“*.

4770. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl funduðu 6. október 2008. Þann 13. október 2008 hafði gámasamstarfi Samskipa og Eimskips verið hrint í framkvæmd. Daginn eftir spurði (E)frkvstj-flutnkerf (S)frkvstj-millilandasv hvort Samskip væru búin að skoða að sinna flutningum fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Á fundi lykilstjórnenda Samskipa þann 15. október 2008 var (S)forstö-innfl1 falið það verkefni að ræða við Eimskip um *„almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl“*. Sama dag ræddi (S)forstö-innfl1 við Eimskip. Jafnframt sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem hann kvað Samskip vilja gera *„almennan slot sharing samning“* við Eimskip varðandi flutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði og kvað Eimskip tilbúið að *„skoða allt“*. Þann 16. október 2008 ræddi (S)forstö-innfl1 aftur við Eimskip um samstarf fyrirtækjanna og sama dag sagði hann við (S)frkvstj-millilandasv að breyta þyrfti verklagi innan Samskipa ef fyrirtækið ætlaði að fara að *„flytja meira“* með Eimskip.

4771. Á þessum tíma voru Samskip með fjögur skip í siglingum milli milli Íslands og annarra Evrópulanda og höfðu enga þörf fyrir að Eimskip myndi annast flutninga fyrir fyrirtækið á grundvelli *„slotsamnings“*. Engar opinberar upplýsingar lágu heldur fyrir á þessum tíma um að Samskip hygðust breyta

siglingakerfinu og takmarka flutningsgetu. Viðræður þessara keppinauta á þessum tímapunkti um flutninga Eimskips fyrir Samskip til og frá Evrópu voru því, einar og sér, mjög alvarlegar. Eðli og efni þessara samskipta umræddra lykilstjórnenda um almennan slotsamning endurspeglar það samráð sem Eimskip hefur viðurkennt og tók m.a. til breytinga siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

4772. Sama dag og (S)aðaleig-stjform-SH sagði að Samskip væru að ljúka samningum við Eimskip, Alcoa og eiganda leiguskips Samskipa, þ.e. 20. október 2008, sendi (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf drög að almennum slotsamningi (einnig nefnt „*útvíkkað neyðarsamkomulag*"). Þessi drög eru í fullu samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins um aukið samstarf fyrirtækjanna. Þar kemur til að mynda fram að fyrirtækin vilji „*hafa möguleika á að hagræða í rekstri og nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður. Samningur þessi tekur því ekki einvörðungu til flutninga sem skapast vegna bilana skipa, strands eða annarra óviðráðanlegra orsaka, heldur tekur nú til almennra flutninga félaganna án skilyrða.*"

4773. Hvorki við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 né í síðari upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips við rannsókn málsins var upplýst um hið „*útvíkkaða neyðarsamkomulag*" sem (S)frkvstj-millilandasv sendi Eimskip 20. október 2008. Ekki var heldur greint frá samskiptum eða samstarfi vegna flutninga milli Íslands og Færeyja. Við skýrslutöku lagði lögregla gögn fyrir (S)frkvstj-millilandasv og bauð honum að tjá sig um „*útvíkkað neyðarsamkomulag*". Neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um það.

4774. Umrædd drög að almennum slotsamningi, tilvist þeirra og aðdragandi er eitt af gögnum málsins sem virt saman sýna hvernig Samskip og Eimskip unnu með ólögmætum hætti saman að þáttum sem tengdust takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna og þeim viðfangsefnum sem þær aðgerðir leiddu til.

4775. Við rannsókn málsins hafa fyrrgreind samningsdrög ekki fundist undirrituð. Hvað sem því líður sýna gögn málsins að fyrirtækin áttu í auknu samstarfi um sjóflutninga vegna takmörkunar á flutningsgetu, t.d. varðandi flutninga tengdum Færeyjum, Reyðarfirði, Alcoa og Bretlandi. Sýna þessar aðgerðir að fyrirtækin leituðust við að vinna saman að því að mæta þeim áskorunum sem leiddu af takmörkun á flutningsgetu og stuðla þannig að því að samráðið skilaði árangri.

11.14.3. Flutningar milli Íslands og Færeyja

4776. Takmörkun Eimskips á flutningsgetu í ágúst 2008 þrengdi að möguleikum fyrirtækisins til að veita þjónustu í flutningum milli Íslands og Færeyja og áfram til Bretlands og meginlands Evrópu. Eftir þetta átti Eimskip til dæmis í erfiðleikum með flytja út ferskan fisk frá Austurlandi til Bretlands.

4777. Með takmörkun Samskipa á flutningsgetu í nóvember 2008 lögðust af flutningar Samskipa frá Reykjavík til Færeyja.

4778. Flutningar á vörum frá Íslandi til Færeyja voru því ein af þeim áskorunum sem fyrirtækin stóðu frammi fyrir í tengslum við takmörkun á flutningsgetu á síðari hluta ársins 2008. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa fundist samtímagögn sem sýna ítrekuð samskipti milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips um aukið samstarf vegna flutninga milli Íslands og Færeyja. Eins og áður segir spurði (E)frkvstj-flutnkerf (S)frkvstj-millilandasv þann 14. október 2008 hvort Samskip væru búin að skoða að sinna flutningum fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Daginn eftir ræddi (S)forstö-innfl1 við Eimskip um flutninga fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Samtímagögn sýna að í kjölfarið hófst samstarf um flutninga til Færeyja.

4779. Hvorki við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 né síðari upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips við rannsókn málsins var greint frá samskiptum eða samstarfi vegna flutninga milli Íslands og Færeyja. Við skýrslutöku hjá lögreglu taldi (S)aðaleig-stjform-SH að Samskip hefðu aldrei þurft að leita til Eimskips vegna flutninga til Færeyja en kvaðst lítið vita um það. (S)frkvstj-millilandasv gaf fyrst til kynna að „*neyðarsamkomulag*" Samskipa og Eimskips frá árinu 2010 hefði

tekið til þessara flutninga en neitaði svo að tjá sig um gögn tengd Færeyjasamstarfi. (E)forstj kvaðst ekki vita til nokkurs samstarfs við Samskip tengdu flutningum til Færeyja. (E)frkvstj-alþjsv, sem bar ábyrgð m.a. á flutningum vegna Færeyja, neitaði því að Eimskip og Samskip hafi leitað til hvors annars um siglingar eða slotsamninga vegna Færeyja. Þessir framburðir eru í ósamræmi við skýr samtímagögn og eru ekki til stuðnings því að þessi samskipti og samstarf fyrirtækjanna hafi haft lögmætt markmið.

4780. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti og samstarf vegna sjóflutninga milli Íslands og Færeyja hafi verið þáttur í víðtæku samráði Samskipa og Eimskips. Í stað þess að mæta áskorunum upp á eigin spýtur unnu fyrirtækin saman að því. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

11.14.4. Flutningar frá Rotterdam til Reykjavíkur

4781. Annað úrlausnarefni vegna takmörkunar Samskipa á flutningsgetu voru flutningar á ferskvöru, grænmeti og ávöxtum, fyrir fyrirtækið Búr frá Rotterdam til Reykjavíkur. Voru þessir flutningar nefndir *„Rotterdam express"* enda skammur flutningatími nauðsynlegur í innflutningi á þessum vörum. Eftir breytinguna í lok október 2008 gátu Samskip aftur á móti ekki sinnt umræddum flutningum.

4782. Fjallað var um mögulega lausn á þessu í skjalinu *„Siglingakerfi – hagræðing"* sem (S)aðaleig-stjform-SH fékk sent kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Þar er rætt um ábata Samskipa og Eimskips ef Eimskip muni annast *„innflutning á grænmeti fyrir Samskip"* eftir takmörkun Samskipa á flutningsgetu. Eins og lýst hefur verið er í sama skjali fjallað um að Eimskip taki að sér hluta af flutningum Samskipa fyrir Alcoa. Samtímagögn benda einnig til þess að til skoðunar hafi verið að innflutningur fyrir Búr mynd flytjast frá Samskipum til Eimskips. Voru þessi gögn tekin saman í aðdraganda eða í kjölfar samskipta lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sumarið 2008.

4783. Í athugasemdum við AI er ósamræmi í skýringum Samskipa á samskiptum fyrirtækisins við Eimskip vegna flutninga fyrir Búr frá Rotterdam til Íslands. Ýmist er fullyrt að engin samskipti hafi verið um BÚR milli Samskipa og Eimskip eða staðhæft að fyrirtækin hafi rætt möguleika á því að gera milli sín slotsamning þar sem Eimskip myndi sinna hluta af flutningum Búr fyrir Samskip.

4784. Atvik urðu síðan þau að eftir siglingakerfisbreytingu Samskipa í nóvember 2008 voru Samskip ekki lengur með hraðflutninga frá Rotterdam til Reykjavíkur. Sömdu fyrirtækin ekki um slotsamstarf heldur færðust flutningar fyrir Búr frá Samskipum til Eimskips í desember 2008. Með hliðsjón af gögnum málsins var tilfærslan hluti af samráði fyrirtækjanna og í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

11.14.5. Flutningar milli m.a. Bretlands og Íslands

4785. Takmörkun á flutningsgetu Samskipa í nóvember 2008 fól í sér að það þrengdi að möguleikum flutningsmiðlunar Samskipa (Jónar) til að bjóða upp á hvers konar flutningaþjónustu til og frá Íslandi, sér í lagi frá Bretlandi.

4786. Fyrir liggur að á árinu 2009 hófust verulegir flutningar Eimskips fyrir Jóna. Samskip hafa upplýst að aukið samstarf Eimskips og Jóna hafi komið til vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa haustið 2008. Er þetta í samræmi við samtímagögn.

4787. Umræddir flutningar Eimskips fyrir Jóna tóku aðallega til innflutnings frá Bretlandi til Íslands. Einnig tók þetta samstarf m.a. til flutninga milli Íslands og Noregs. Var þetta samstarf viðvarandi út rannsóknartímabilið.

4788. Sem fyrr segir var um að ræða umfangsmikla flutninga Eimskips fyrir Jóna. Urðu þeir það miklir forstöðumanni innflutningsdeildar, (S)forstö-innfl1, þótti nóg um og beindi því til (S)aðaleig-stjform-

SH og (S)frkvstj-millilandasv í september 2011 að samstarfinu yrði hætt. Við því var ekki orðið af hálfu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv og hélt samstarf fyrirtækjanna áfram.

4789. Í upplýsingagjöf (E)forstj hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 greindi hann frá samskiptum Eimskips við (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstö-útfl *„út af samningum frá Bretlandi“*, þ.e. innflutningi Eimskips fyrir Jóna frá Bretlandi. Við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (E)forstj að það hafi verið samningur milli Eimskips og Samskipa vegna flutninga Jóna frá Bretlandi. Bæði fyrir Samkeppniseftirlitinu og lögreglu staðhæfði (E)forstj ranglega að leitaði hafi verið eftir undanþágu vegna þessa samstarfs hjá Samkeppniseftirlitinu. Í upplýsingagjöf (S)aðaleig-stjform-SH hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 greindi hann ekki frá þessu samstarfi við Eimskip. Við skýrslutöku (S)aðaleig-stjform-SH hjá lögreglu í maí 2018 kvaðst hann aðspurður ekki þekkja að Samskip og Eimskip hafi þurft að sinna saman flutningum vegna Bretlands í kjölfar siglingakerfisbreytinga haustið 2008. Kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekki kannast við neinn reglulegan innflutning Eimskips fyrir Samskip frá Bretlandi. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst aftur á móti halda að Eimskip sinnti flutningum fyrir Jóna frá Bretlandi. Taldi hann réttilega að þetta samstarf hefði hafist á árinu 2009.

4790. Framburðir (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-millilandasv eru í beinu ósamræmi við skýr samtímagögn og upplýsingar sem Samskip/Jónar veittu Samkeppniseftirlitinu. Framburðir (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv um þessa reglubundnu flutninga Eimskips fyrir Samskip eru aftur á móti í samræmi við gögn málsins. Á hinn bóginn er það rangt hjá (E)forstj að Samkeppniseftirlitið hafi verið upplýst um samstarfið og óskað eftir undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Var þessu ólögmæta samstarfi haldið leyndu fyrir eftirlitinu.

4791. Þetta aukna samstarf Samskipa og Eimskips kom til vegna breytinga á siglingakerfum og takmörkun á flutningagetu fyrirtækjanna á seinni hluta árs 2008. Komu breytingarnar til vegna samráðs fyrirtækjanna og voru í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins um aukið samstarf fyrirtækjanna og samnýtingu flutningakerfa.

11.14.6. Skipið sem Samskip hættu að nota í lok október 2008

4792. Fyrir þá breytingu sem var gerð á siglingakerfi Samskipa í lok október 2008 sigldu tvö leiguskip fyrirtækisins, Akrafell og Hvassafell, á Leið 2. Með breytingunni var flutningsgeta Samskipa takmörkuð með því að Akrafell hætti siglingum og var skipum Samskipa í siglingum til og frá Íslandi því fækkað úr fjórum í þrjú.

4793. Gildistími leigusamningsins um Akrafell var fram í apríl 2010. Ekkert ákvæði var í samningnum um að Samskip gætu skilað skipinu áður en gildistími samningsins rynni sitt skeið. Þegar Samskip tilkynntu um takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi í lok október 2008 lá ekkert fyrir um hvað yrði gert við Akrafell.

4794. Augljóst er að það var verulega kostnaðarsamt fyrir Samskip að hafa á leigu skip sem aflaði engra tekna. Kemur því ekki á óvart að í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til (S)stjórnarm-fjármstj frá 28. október 2008 sagði að Akrafell væri *„stærsta úrlausnarefni“* Samskipa á Íslandi.

4795. Áttu Samskip í viðræðum við eiganda skipsins um að skila því fyrr til baka en leigusamningur kvað á um. Til þess að liðka fyrir þessu bauðst Samskip til að greiða eigandanum peningagreiðslu en þann 3. nóvember 2008 greindi (S)frkvstj-millilandasv (S)aðaleig-stjform-SH frá því að eigandinn féllist ekki á þetta. Það var því fyrst eftir ákvörðun um breytingu á siglingakerfi Samskipa sem það lá fyrir að Samskip gætu ekki skilað Akrafelli til eiganda þess.

4796. Daginn eftir að (S)frkvstj-millilandasv greindi (S)aðaleig-stjform-SH frá niðurstöðu viðræðna Samskipa við eiganda skipsins, þ.e. 4. nóvember 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (S)forstö-skiparek sem var undirmaður (S)frkvstj-millilandasv. Kvaðst (E)frkvstj-flutnkerf vera skoða

verkefni fyrir Eimskip erlendis sem Akrafell gæti mögulega hentað í og óskaði eftir lýsingu á skipinu. (S)forstö-skiparek sendi umbeðna lýsingu samdægurs til (E)frkvstj-flutnkerf.

4797. Þann 7. nóvember 2008 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj, afrit til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-alþjsv. Þar kom fram að Akrafell *„liggur nú bundið við legubryggju í Rotterdam og verið er að reyna að finna verkefni fyrir skipið, en án árangurs hingað til.“* Jafnframt sagði að *„Samskipamenn reyndu að fá eigendur til að taka við skipinu með „lumpsum“ greiðslu, en eigendur höfnuðu því snarlega“.* Sýnir þetta að Eimskip bjuggu yfir viðkvæmum upplýsingum um rekstur Samskipa og samskipti við eiganda á leiguskipi fyrirtækisins. Verður að telja ótvírætt að þessar upplýsingar hafi borist Eimskip frá Samskipum. Hér skiptir einnig máli að daginn eftir að (S)aðaleig-stjform-SH var upplýstur um að eigandi skipsins vildi ekki taka við því sneri (E)frkvstj-flutnkerf, sem átt hafði í ítrekuðum samskiptum við m.a. (S)frkvstj-millilandasv, sér til undirmanns (S)frkvstj-millilandasv til að kanna verkefni fyrir skipið erlendis, þ.e. verkefni sem myndu ekki hafa þau áhrif að flutningsgeta í siglingum til og frá Íslandi myndi aukast aftur.

4798. Bæði Samskip og Eimskip höfðu mikla hagsmuni af því að Akrafell myndi ekki hefja aftur siglingar þar sem það gæti dregið úr líkum á því að ólögmætt samráð þeirra skilaði tilætluðum árangri. Niðurstaðan varð sú að Samskip lögðu skipinu við bryggju í Danmörku fram á árið 2010 þegar skipinu var skilað til eigenda þess.

4799. Þessi samskipti Eimskips og Samskipa voru í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og hluti af hinu ólögmæta samstarfi á þessum tíma sem tók m.a. til breytinga á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu og ýmsum viðfangsefnum sem þessu tengdust.

11.15. Aðgerðir til að draga úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski

4800. Tölvupóstsamskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-Silver í byrjun október 2008 hafa hér þýðingu og tengjast glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH á stöðufundi með (S)stjform-S 22. september 2008 þar sem rætt var um *„stóru myndina“*. Á fundinum gerði (S)aðaleig-stjform-SH grein fyrir ábata Samskipa m.a. af aðgerð sem nefnd var *„Short Sea“*. Undir verkþáttinn *„short sea“* í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir féll útflutningur á frystum fiski frá Íslandi og Noregi. Hér ber að hafa eftirfarandi í huga:

- Frystur fiskur var fluttur frá Íslandi í annars vegar frystigámum í reglulegum áætlunarflutningum Samskipa og Eimskips og hins vegar með sérstökum frystiskipum. (S)frkvstj-Silver var framkvæmdastjóri Silver Sea, sem var dótturfélag Samskipa. Silver Sea rak frystiskip og annaðist m.a. útflutning á frystum fiski frá Íslandi og Noregi. Eimskip-CTG var dótturfélag Eimskips sem rak frystiskip og annaðist útflutning á frystum fiski frá Íslandi og Noregi. Norska fyrirtækið Green Reefers var mikilvægur keppinautur Eimskips/Eimskips-CTG og Samskipa/Silver Sea í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi.

- Gögn frá apríl og maí 2008 sýna undirbúning að skýrslum um Eimskip sem félag (S)aðaleig-stjform-SH, Egla, vann að beiðni hans. Fyrri skýrslan lá fyrir í maí 2008. Síðari skýrsluna sendi (S)aðaleig-stjform-SH til (S)aðaleig-stjform-SH kvöldið fyrir fundinn 6. júní 2008 með Eimskip. Í fyrri skýrslunni er rökstutt að mikill ábati geti falist í auknu samráði við Eimskip og er m.a. fjallað um sjóflutninga til og frá Íslandi og Silver Sea og Eimskip-CTG. Við undirbúning skýrslunnar hafði Egla m.a. átt í samskiptum við (S)frkvstj-Silver.

4801. Í samræmi við þessa undirbúningsvinnu (S)aðaleig-stjform-SH kemur fram í glærunum *„Samstarf í „Short sea“ þjónustu“* í *„Nýtt upphaf“* kynningunni að skoða ætti að leggja *„saman félögin Eimskip-CTG og Silversea“*. Tölvupóstur sem (S)frkvstj-Silver sendi (S)aðaleig-stjform-SH 8. júlí 2008 gefur til kynna að (S)frkvstj-Silver hafi vitað að til stæði að (S)aðaleig-stjform-SH ætlaði að funda með Eimskip. Þann 11. ágúst 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og spurði: *„Eimskip/CTG- any news/developments*?“. Sýnir þessi tölvupóstur (S)frkvstj-Silver að honum hafði

verið farið að lengja eftir fréttum af viðræðum (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip um verkþætti í *„Nýtt upphaf“*-verkefninu sem vörðuðu Silver Sea og frystiskipaþjónustu.

4802. Eins og lýst hefur verið átti (S)aðaleig-stjform-SH *„stöðufund“* með (S)stjform-S 22. september 2008. Í glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH á fundinum var farið yfir *„stóru myndina“* en í henni var lýst tilteknum aðgerðum sem myndu skila verulegum ábata fyrir Samskip á Íslandi. Auk ábata af almennri verðhækkun, verðhækkun gagnvart Alcoa og takmörkun á flutningsgetu var lýst ábata af aðgerð sem nefnd var *„short sea“*. Kom ekki fram nánari lýsing á henni.

4803. Sú *„short sea“* starfsemi sem tilgreind er í *„Nýtt upphaf“*-glærukynningunni, og hafði mesta tengingu við Samskip hf., var flutningsþjónusta tengd útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Í þessu samhengi ber að horfa til tölvupóstsamskipta (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-Silver nokkrum dögum eftir stöðufund (S)stjform-S og (S)aðaleig-stjform-SH.

4804. Þann 1. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Fram kemur í honum að Samskip hafi óskað eftir samstarfi við Green Reefers en ekki hafi borist svar frá þeim keppinauti. Hvatti (S)frkvstj-Silver þess vegna (S)aðaleig-stjform-SH til að hringja í framkvæmdastjóra Green Reefers og gera honum grein fyrir því að Samskip/Silver Sea hefðu dregið úr samkeppni gagnvart Green Reefers á meðan beðið væri svars en það gæti breyst. Ekki mætti þó stilla þessu upp sem hótun. Þrátt fyrir að (S)frkvstj-Silver hefði sagt að ekki mætti stilla þessu upp sem hótun var þessi tillaga auðsýnilega hugsuð sem hótun eða a.m.k. hvatning til þess að stuðla að jákvæðu svari hið fyrsta frá Green Reefers. Þann 7. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver aftur tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og spurði hvort hann hefði heyrt eitthvað frekar frá Green Reefers. Einnig bað hann (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja og segja sér frá þessu: *„Also – would be nice to hear abt* [svo] *situation in Iceland, freight payments, Eimskip, Samskip etc.”*

4805. Er ljóst að það gat skilað ábata fyrir bæði Samskip og Eimskip ef Green Reefers hefði dregið úr samkeppni.

4806. Framangreint sýnir að eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008 hafi (S)frkvstj-Silver ítrekað spurt (S)aðaleig-stjform-SH um samskipti við Eimskip. Þetta gerði hann á sama tíma og reynt var að fá keppinautinn Green Reefers til að taka upp samvinnu við Silver Sea/Samskip og draga með þeim hætti úr samkeppni í starfsemi sem féll undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Er líklegast að þetta hafi verið ábatinn af *„short sea“* aðgerð sem (S)aðaleig-stjform-SH vísaði til í glærukynningunni frá 22. september 2008.

4807. Eftir frekari viðræður á árinu 2010 var gripið til aðgerða sem fólu í sér að samkeppni milli Silver Sea og Green Reefers var lögð af með stofnun fyrirtækisins Silver Green sem tók yfir frystiskipaþjónustu Silver Sea og Green Reefers. Í samtímagögnum stjórnenda Eimskips er með velþóknun rætt um að þessi aðgerð hefði dregið verulega úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Var það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

11.16. Samtal 6. nóvember 2008 um Containerships

4808. Þann 8. nóvember 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og upplýsti hann um samtal stjórnanda hjá Samskipum erlendis við (E)frkvstj-Contain tveimur dögum áður. Til að varpa á ljósi á þetta ber að rifja upp eftirfarandi.

4809. (E)frkvstj-Contain var framkvæmdastjóri Containerships. Það var á árinu 2008 finnskt dótturfélag Eimskips sem annaðist m.a. *„short sea“* flutninga milli hafna á meginlandi Evrópu.

4810. Samtímagögn frá apríl og maí 2008 sýna undirbúning að skýrslum um Eimskip sem félag (S)aðaleig-stjform-SH, Egla, vann að beiðni hans. Fyrri skýrslan lá fyrir í maí 2008. Síðari skýrsluna sendi (S)aðaleig-stjform-SH til (S)aðaleig-stjform-SH kvöldið fyrir fundinn 6. júní 2008 með Eimskip. Í fyrri

skýrslunni er rökstutt að mikill ábati gæti falist í auknu samráði við Eimskip í m.a. sjóflutninga til og frá Íslandi. Í síðari skýrslunni er lýst ábata af samstarfi Samskipa og Containerships.

4811. Í samræmi við þessa undirbúningsvinnu (S)aðaleig-stjform-SH kemur fram í glærunum *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* í *„Nýtt upphaf"* kynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir að meta ætti hvort og *„hvernig hægt væri að samþætta rekstur Containership og Samskip í „short sea""*. Þann 10. júní 2008 skipulagði (S)aðaleig-stjform-SH að (S)frkvstj-MCL (sem bar ábyrgð á *„short sea"* flutningum Samskipa gagnvart (S)aðaleig-stjform-SH) myndi hitta (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain í Hollandi. Sá fundur átti sér stað síðar í júní 2008. (E)frkvstj-alþjsv upplýsti hjá lögreglu að í kjölfarið hefðu (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL átt í frekari samskiptum. Er þetta í samræmi við samtímagögn, sbr. m.a. tölvupóstinn sem (S)frkvstj-MCL sendi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH daginn fyrir fund þeirra með Eimskip 25. júlí 2008. Vísaði (S)frkvstj-MCL til samtals við (E)frkvstj-Contain þennan dag og bað (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig áður en hann fundaði með Eimskip. Sýnir þetta að ræða átti *„short sea"* verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins á fundinum 25. júlí 2008

4812. Gögn málsins sýna að samskipti Samskipa og Eimskips vegna *„short sea"* siglinga héldu áfram í nóvember 2008.

4813. Með framangreindum tölvupósti frá 8. nóvember 2008 framsendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH sem (S)frkvstj-VDM (framkvæmdastjóri Van Dieren Maritime sem var dótturfélag Samskipa) hafði sent honum. Var heiti tölvupósts (S)frkvstj-VDM *„Confidential Containership"*. Kvaðst (S)frkvstj-VDM hafa árangurslaust reynt að ná símasambandi við (S)aðaleig-stjform-SH. Lýsti hann síðan samtali sínu við (E)frkvstj-Contain í Hamborg í Þýskalandi 6. nóvember 2008. Hefðu þeir rætt um samstarf Samskipa og Containerships og aðstæður á markaði (*„We talked about our cooperation and market situation"*). Jafnframt hefði (E)frkvstj-Contain upplýst að Containerships væri líklega til sölu. Síðan komu fram í tölvupóstinum upplýsingar um að tiltekið tilboð í Containerships hafi verið of lágt, að veittar hafi verið fjárhagsupplýsingar um Containerships og að (E)frkvstj-Contain teldi það góða hugmynd að sameina Containerships og Samskip.

4814. Sýnir þetta áframhaldandi viðræður milli Samskipa og Eimskips um þennan verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

4815. Ekki kom hins vegar til sameiningar Samskipa og Containerships þar sem Eimskip seldi eignarhlut sinn í skipafélaginu á fyrri hluta ársins 2009. Tölvupóstur (S)aðaleig-stjform-SH frá 5. mars 2009 sýnir að hann bjó yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaða sölu Eimskips á Containerships og verður að telja að hann hafi fengið þær upplýsingar frá Eimskip. Tengist þessi miðlun á upplýsingum ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

11.17. Fundur 24. nóvember 2008. Aukið samstarf í Færeyjum kannað

4816. Bæði Samskip og Eimskip ráku á rannsóknartímabilinu flutningastarfsemi í Færeyjum og buðu m.a. upp á sjóflutninga milli Íslands og Færeyja og Færeyja og Danmerkur. Samskip í Færeyjum heyrðu undir Samskip hf. Bar (S)aðaleig-stjform-SH því ábyrgð á þeirri starfsemi. Eimskip í Færeyjum heyrði undir Eimskip hér á landi og bar (E)frkvstj-alþjsv ábyrgð á þeirri starfsemi gagnvart (E)forstj.

4817. Einn verkþáttur í *„Nýtt upphaf"* verkefninu tók til aukins samstarfs fyrirtækjanna í sjóflutningum. Áætlunarsiglingar með viðkomu í Færeyjum voru m.a. hluti af siglingakerfum Eimskips og Samskipa.

4818. BWS var keppinautur Samskipa og Eimskips. Í sjóflutningum til og frá Íslandi var BWS smár keppinautur og keppti aðallega við Samskip og Eimskip í útflutningi á ferskum fiski. BWS var hins vegar mun öflugri keppinautur fyrirtækjanna í sjóflutningum til og frá Færeyjum.

4819. Framkvæmdastjóri Samskipa í Færeyjum, (S)frkvstj-Færeyj, kom til Íslands í tengslum í við áætlanagerð Samskipa hf. í nóvember 2008 og ræddi (S)aðaleig-stjform-SH þá við hann um

möguleika á auknu samstarfi Samskipa og Eimskips í Færeyjum. Síðar átti (S)frkvstj-Færeyj í viðræðum við framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum, (E)frkvstj-Færeyj.

4820. Þetta kemur fram í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj til (S)aðaleig-stjform-SH frá 24. nóvember 2008 sem var með heitinu „*Eimskip*". Í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj kemur einnig fram að hann og (E)frkvstj-Færeyj hafi rætt um BWS/Smyril Line.

4821. Í nóvember 2008 sendi (E)frkvstj-Færeyj drög að áætlun Eimskips í Færeyjum til (E)frkvstj-alþjsv. Þar kemur fram að í sjóflutningum hafi dregið úr samkeppni við Samskip en hún verulega aukist við BWS.

4822. Framangreint sýnir að líkt og með aðra þætti þar sem samkeppni gat ríkt milli Samskipa og Eimskips beitti (S)aðaleig-stjform-SH sér fyrir því að möguleikar á auknu samstarfi við Eimskip yrðu kannaðir. Er þetta í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins.

4823. Sem fyrr sagði lýsti (E)frkvstj-Færeyj því yfir að samkeppni hefði aukist verulega við BWS en minnkað gagnvart Samskipum. Í gögnum Samskipa og Eimskips frá árinu 2009 koma ítrekað fram verulegar áhyggjur yfir samkeppni frá BWS. (S)frkvstj-Færeyj kvartaði yfir mikilli samkeppni við BWS sem leiddi til hræðilega („*awful*") lágs verðs. Á Íslandi kom fram óánægja hjá Samskipum og Eimskip með samkeppni frá BWS í útflutningi á fiski.

4824. Á árinu 2009 og áfram áttu Samskip og Eimskip í samhliða samskiptum við BWS sem miðaðu að því draga úr samkeppni frá því fyrirtæki, bæði á Íslandi og í Færeyjum.

11.18. Viðræður og undirbúningur verðhækkana sem tilkynnt var um í nóvember 2008 og janúar 2009

4825. Til stóð að fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 yrði haldinn 4. september 2008. Fundargerð Eimskips frá 2. september 2008 sýnir að (E)forstö-innfl ráðgerði að eiga fund með Samskipum 4. september 2008 til þess að ræða um verðhækkun. Þessum fundi Samskipa og Eimskips var síðan frestað um einn dag.

4826. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008, þ.e. fyrsta virka daginn eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl , gerði (S)aðaleig-stjform-SH efnislega grein fyrir samráðinu við Eimskip vegna breytinga á siglingakerfinu og takmörkun flutningsgetu. Einnig greindi (S)aðaleig-stjform-SH frá undirbúningi að frekari verðhækkunum, þ.e. umfram það sem hafði þegar verið hækkað í miklum verðhækkunum Samskipa 1. september 2008. Var þetta í samræmi við áherslu (S)aðaleig-stjform-SH á „*stóru málin*" sem áttu að tryggja stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir samstæðuna.

4827. Á fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 var annars vegar fjallað um atriði sem tengdust samráðinu við Samskip í sjóflutningum og hins vegar undirbúið að halda uppi eða hækka BAF Eimskips.

4828. Í fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 23. september 2008 kemur fram að (E)forstö-innfl eigi að boða fund til að fara yfir mögulegar verðhækkanir. Í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH til samstarfsmanns sama dag var fjallað um dagskrá fundar daginn eftir hjá yfirstjórn Samskipa ((S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm). Fyrsta mál á dagskrá var staðan *á „stóru málunum*" og þar var tilgreint m.a.: *verðhækkanir*". Af fundargerð frá þessum fundi yfirstjórnar Samskipa má sjá að umræða fundarmanna laut að því hvað Eimskip myndi „*gera í hækkunum*", þ.e. þar var ekki að greina neinn ótta hjá stjórnendum Samskipa um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips við fordæmalausum verðhækkunum Samskipa m.a. 1. september 2008. Þetta er í samræmi við önnur gögn málsins sem sýna að Eimskip vann á þessum tíma markvisst að frekari verðhækkunum.

11.18.1. Hækkun á landflutningum á ferskum fiski í september/október 2008

4829. Eins og lýst hefur verið áttu sér stað ítrekaðar viðræður milli (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, auk undirmanna þeirra. Funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 og sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-innanl frá 17. júlí 2008 frekari viðræður þeirra. Jafnframt funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl aftur 11. ágúst 2008 og 17. september 2008. Þá ræddu undirmenn þeirra ítrekað saman á tímabilinu 8.-16. september 2008.

4830. Þá ber að hafa í huga glærur sem (E)frkvstj-innanl vistaði daginn fyrir fund Eimskips og Samskipa, þ.e. 24. júlí 2008, Í lokaglærunni kemur þetta fram:

„• *Flytja vörur í gámum á Austurland, nota S* [Samskip] *og E* [Eimskip] *2 ferðir pr viku– tvíhliða flutningasamningur*

— *Ath ferskur fiskur*".

4831. Í þessari glæru (E)frkvstj-innanl var lagt til grundvallar að Eimskip og Samskip myndu hafa samráð og standa saman að flutningum á Austurlandi. Til viðbótar gefur glæran til kynna mögulegt samstarf fyrirtækjanna vegna landflutninga á ferskum fiski. „*Sendinefnd*" frá Samskipum fundaði með (E)svæðisstj1 og (E)þjstj-Austur 9. september 2008 til ræða samstarf á Austurlandi og „*fleira*". Frekari viðræður áttu sér stað og tölvupósturinn sem (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl 16. september 2008 og greindi frá niðurstöðu viðræðna (E)þjstj-Austur og (S)rekstj-landfl3 um ólögmæta skiptingu landflutningamarkaða eftir landsvæðum á Austurlandi. Sem fyrr segir funduðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl daginn eftir og ræddu um aukið samráð í land- og sjóflutningum.

4832. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 29. september 2008 fjallaði hann um samstarf við Samskip í landflutningum og hækkun á verði. Í glæru með yfirskriftinni „*Helstu breytingar á starfsemi 2008*" segir m.a. „*Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu.*" Til viðbótar er þetta tekið fram á sömu glæru:

„*30% hækkun á flutningsverði í ferskfiskflutningum frá sept 2008*"

4833. Þessa glæru ber að virða saman við glæru (S)frkvstj-innanl frá 19. október 2008. (S)frkvstj-innanl útbjó glæruna að beiðni (S)aðaleig-stjform-SH og var hún liður í kynningu (S)aðaleig-stjform-SH á „*stóru myndinni*" fyrir stjórn Samskipa. Bað (S)aðaleig-stjform-SH (S)frkvstj-innanl nánar tiltekið að útbúa glæru sem myndi innihalda „*yfirlit yfir aðgerðir sem búið er að grípa til sem og mjög gróft væntan ávinning þar sem við á […]*". Í glærunni er gerð grein fyrir m.a. verulegri hækkun 1. september 2008 og umtalsverðum árangri í aukinni álagningu á olíugjaldi í landflutningum. Þá er þetta einnig tilgreint sem verðhækkun sem var lokið:

„— *Ferskur fiskur*

- Hækkanir samninga (skilar 10-12 m á ársgrundvelli) – innleitt 1. okt 2008"

4834. Höfðu þannig Samskip og Eimskip eftir ítrekuð samskipti bæði hækkað verð á landflutningum á ferskum fiski í september/október 2008. Til viðbótar kemur fram í þessari glæru (S)frkvstj-innanl að hann taldi raunhæft að hækka verð meira í flutningum á ferskum fiski þann 1. nóvember 2008. Til viðbótar kom fram í áætlun landflutninga Samskipa frá 11. nóvember 2008 fyrir árið 2009 að verð á fiskflutningum yrði hækkað á árinu 2009 „*almennt á bilinu 15-20%*".

4835. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar um verðhækkunar Eimskips á landflutningum 11. ágúst 2008 og verðhækkunar Samskipa á landflutningum sem tilkynnt var um 27. ágúst og tók gildi 1. september 2008 og eiga sömu sjónarmið við hér. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að grípa til þessara verðhækkana á landflutningum á ferskum fiski. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum

fyrirtækjanna. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips eftir mitt ár 2008 til janúar/febrúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um það í kafla 11.21.

11.18.2. „*Massive increases*" og von um mjög góða afkomu Samskipa

4836. Morguninn eftir fund m.a. (E)forstö-innfl með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 6. október 2008, þ.e. þann 7. október 2008, var innan Eimskips boðað til fundar hjá m.a. (E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl og (E)forstö-vöruþróun. Á fundinum átti að fjalla um *„möguleika á verðbreytingum*." Sama morgun vann (E)forstö-útfl að verðhækkunum er vörðuðu innleiðingu á olíugjaldi (BAF) á alla viðskiptavini. Í framangreindri glæru (S)frkvstj-innanl frá 19. október 2008 var lýst árangri Samskipa á að leggja olíugjald (FAF) á viðskiptavini.

4837. Sama dag, 7. október 2008, kom fram í tölvupósti (S)aðaleig-stjform-SH að Samskipum hefði tekist að ná fram afar mikilli verðhækkun (*„massive increases*") á þjónustu fyrirtækisins.

4838. Föstudaginn 24. október 2008, bókaði (S)forstö-innfl1 fundahrinu með undirmönnum sínum til að ræða áframhaldandi verðhækkanir Samskipa. Sama dag funduðu undirmenn (E)forstö-innfl og ræddu m.a. almenna verðhækkun sem var fyrirhuguð 1. nóvember 2008 og verðhækkun gagnvart einum mikilvægasta viðskiptavini Eimskips, Ölgerðinni. Fundargerð frá fundinum sýnir áhyggjur undirmanna (E)forstö-innfl af verðhækkunum Eimskips gagnvart viðskiptavinum og tímasetningu þeirra. Líkt og hjá Samskipum skiluðu þessar áhyggjur undirmanna því ekki að stjórnendur Eimskips létu af verðhækkunum. Þvert á móti. Strax eftir helgina, mánudaginn 27. október 2008, boðaði (E)forstö-innfl undirmenn sína á fund þar sem átti að fara yfir *„verðhækkanir á samningum í ISK*". Samkvæmt fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips var yfirmanni útflutningsdeildar, (E)forstö-útfl , falið að vinna að verðhækkun á útflutningi og var upphafsdagur þess verkefnis þriðjudagurinn 28. október 2008.

4839. Hér ber að rifja upp að sama dag, 28. október 2008, sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)stjórnarm-fjármstj og greindi frá því sem Samskip hf. voru gera á þessum tíma. Vísaði hann m.a. til verðhækkunar sem unnið var að gagnvart Alcoa og takmörkun á flutningsgetu sem tilkynnt var um nokkrum dögum seinna. Varðandi árið 2009 treysti (S)aðaleig-stjform-SH sér til að gera ráð fyrir að verðhækkanir fyrir það ár væru *„komnar í gegn*". Þetta gerði hann á sama tíma og fram kom í fjölmiðlum að verð á sjóflutningum á erlendum mörkuðum hefði aldrei lækkað jafn mikið sökum þeirra efnahagsörðugleika sem þá stóðu yfir. Ekki kom fram neinn fyrirvari um hjá (S)aðaleig-stjform-SH um að samkeppni frá Eimskip gæti hindrað verðhækkanir. Til viðbótar treysti (S)aðaleig-stjform-SH sér til að ráðgera að aðgerðir Samskipa árið 2008 og verðhækkanir 2009 myndu vera hluti þess sem myndi skila Samskipum á Íslandi um einum milljarði króna í EBITDA árið 2009. Í þessu sambandi má rifja upp fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH til (S)frkvstj-millilandasv frá sumrinu 2008 þar sem fram kom að afkoma Samskipa á Íslandi árin 2008, 2009 og 2010 ætti ekki að vera fjarri góðri afkomu áranna 2006 og 2007 (*„Árin 2006 og 2007 voru félaginu góð, en afkoma má samt ekki verða mikið slakari en afkoma var þau árin, hún þarf að vera amk 1,2 - 1,5 mia per ár, og við verðum að bregðast við þannig að árin 2008, 2009 og 2010 verði ekki fjarri því, þó ytra umhverfi verði snúið.*").

4840. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 29. október 2008 endurspeglar vissu (S)aðaleig-stjform-SH um að unnt væri að hækka verð á árinu 2009. Taldi hann að unnt yrði að hækka þjónustugjöld Samskipa ítrekað á því ári en tók fram að enn væri verið undirbúa umfang verðhækkunar á sjóflutningi.

4841. Umfjöllun (S)aðaleig-stjform-SH í tölvupóstinum til (S)stjórnarm-fjármstj 28. október 2008 tengdist því að sá síðarnefndi átti fund tveimur dögum síðar, 30. október 2008, með Fortis, helsta lánadrottni Samskipa Holding. Stuttu eftir fund (S)stjórnarm-fjármstj með Fortis fór fram stjórnarfundur Samskipa Holding í Rotterdam, nánar tiltekið 4. nóvember 2008. Samkvæmt fundargerð voru mættir á fundinn m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjórnarm-fjármstj. Í fundargerð frá stjórnarfundinum sést að fundarmenn áttu á fundinum umræðu um uppgjör Samskipa á Íslandi. Í fundargerðinni kemur fram að á tímabilinu frá janúar til júlí 2008 hafi velta Samskipa á Íslandi verið nokkuð hærri en áætlanir fyrirtækisins gerðu ráð fyrir. Þrátt fyrir efnahagshrunið í október 2008 og

mikinn samdrátt í flutningsmagni til landsins var samt sem áður ráðgert af hálfu (S)aðaleig-stjform-SH að rekstur Samskipa á Íslandi myndi skila jákvæðri EBITDA seinni hluta ársins og fyrir árið í heild. Velta fyrir árið í heild var sömuleiðis ráðgerð hærri en í fyrri áætlun fyrirtækisins. Ef horft er til ytri rekstraraðstæðna á þessum tíma þá vekur þessi bjartsýna áætlun forstjórans óhjákvæmilega athygli. Af fundargerðinni er ljóst að forstjórinn horfði í þessu sambandi til aðgerða Samskipa á Íslandi sem hér að framan hefur verið fjallað um og tengdust samráði við Eimskip frá miðju ári 2008, t.d. eins og miklar verðhækkanir og takmörkun á flutningsgetu. Það voru því m.a. hinar ólögmætu samráðsaðgerðir sem voru grundvöllur þess að forstjóri Samskipa taldi tilefni til að áætla að árinu 2008 myndi lykta með jákvæðri EBITDA og hærri veltu en fyrri áætlun gerði ráð fyrir. Það fór síðan svo að áætlunin, um jákvæða EBITDA Samskipa hf., gekk eftir.

4842. Hvergi í stjórnarfundargerðinni 4. nóvember 2008 var vísað til þess að (S)aðaleig-stjform-SH eða stjórnarmenn hefðu rætt um óvissu um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips, hvorki vegna hækkunaraðgerða Samskipa, takmörkunar á flutningsgetu eða samdrætti í flutningamagni. Hvorki í stjórnarfundargerðinni né öðrum samtímagögnum var vísað til óvissu um verðþrýsting eða verðstríð („*Price war*“) eins og stjórnendur Samskipa höfðu í upphafi árs 2008 gert ráð fyrir að yrði afleiðingin ef það kæmu fram efnahagsörðugleikar hér á landi, sbr. glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv dags. 29. janúar 2008, sbr. einnig glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 17. maí 2008 frá fundi með undirmönnum á millilandasviði Samskipa, þar sem fjallað var um að framundan væri efnahagssamdráttur með lækkandi einingaverðum, samkeppni og sókn í innflutningi.

4843. Samkvæmt fundargerðinni var fleira rætt á stjórnarfundi Samskipa Holding í byrjun nóvembermánaðar árið 2008. Vegna umræðu um rekstraráætlun Samskipa Holding fyrir árið 2009 er ljóst að stjórnendur og helsti eigandi Samskipa, unnu út frá því, og treystu sér til, um mánuði eftir fall íslensku bankanna, að áætla að Samskip hf. á Íslandi myndi standa undir stórum hluta EBITDA samstæðu Samskipa Holding. Þetta er talið fela í sér vísbendingu um að hlutaðeigendur hafi talið sig hafa náð að tryggja Samskip á Íslandi sem „*cash cow*“ samstæðunnar, líkt og (S)aðaleig-stjform-SH lagði áherslu á fundi framkvæmdastjórnar Samskipa Holding 18. mars 2008. Aukið samráð við Eimskip, sem hófst með fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008, skipti hér sköpum.

4844. Samkvæmt stjórnarfundargerðinni frá 4. nóvember 2008 hafði (S)stjórnarm-fjármstj á fyrrnefndum fundi með Fortis 30. október 2008 upplýst að uppgjör Samskipa Holding kæmi til með að verða lakara en ráðgert hefði verið gagnvart bankanum fyrr á árinu 2008. Í fundargerðinni kemur einnig fram að Fortis hafi verið upplýst um að vegna þessa hafi allt árið 2008 verið gripið til aðgerða í rekstri Samskipa á Íslandi, meðal annars með verðhækkun gagnvart Alcoa og takmörkun á flutningsgetu. Þessi frásögn (S)stjórnarm-fjármstj um aðgerðir Samskipa hér á landi árið 2008 er í samræmi við gögn málsins. Í þessu samhengi ber að hafa í huga að strax í upphafi árs 2008 hóf lítill hópur stjórnenda og (S)aðaleig-stjform-SH hjá Samskipum á Íslandi undirbúning að aðgerðum vegna þess að fyrirséður væri samdráttur síðar á árinu 2008. Þær aðgerðir sem hópurinn skoðaði í þessu sambandi fólu í sér að auka samstarf við Eimskip, sbr. t.d. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)aðaleig-stjform-SH 7. febrúar 2008, fund stjórnar Samskipa hf. 4. apríl 2008, skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH útbúna af Eglu 12. maí 2008. Á grunni þessarar forvinnu hófst síðan aukið samráð Samskipa við Eimskip eftir fund þeirra 6. júní 2008.

4845. Það var því afar þýðingarmikið fyrir aðaleiganda og æðstu stjórnendur Samskip Holding samstæðunnar að sýna fram á styrkan rekstur í viðræðum sínum við Fortis, helsta lánadrottinn Samskipa Holding, á árinu 2008 og því máli langt frá því lokið þegar umræddur fundur stjórnar Samskipa Holding fór fram í byrjun nóvember 2008. Varðandi framgang á viðræðum Samskipa Holding og Fortis er ljóst að þar myndi afkoma Samskipa hf. á Íslandi skipta miklu máli. Meðal annars sökum þessa var hvati hjá Samskipum til að viðhalda áfram hinu ólögmæta samráði við Eimskip.

4846. Þann 3. nóvember 2008 hélt Eimskip áfram undirbúningi að verðhækkun í landflutningum. Þá sendi undirmaður (E)frkvstj-innanl, (E)rekstj-aksturst, tölvupóst til (E)forstö-landfl2 , með afriti til

(E)frkvstj-innanl og (E)sölustj-innanl1. Var heiti póstsins „*Hækkanir í nóvember 2008*“. Meðfylgjandi var skjal þar sem komu fram *„upplýsingar um valmöguleika varðandi hækkanir í nóvember.”* Í viðhenginu var rætt um 5% hækkun á gjaldskrá í landflutningum og upptöku svokallaðs stykkjavörugjalds sem átti að skila Eimskip *„mun meira en bein gjaldskrárhækkun*“ og jafnvel *„100% meiri tekjum en gjaldskrárhækkun*“.

4847. Á þessum tíma vann Eimskip einnig að hækkunum á flutningsverði Nathan & Olsen, sem var umfangsmikill kaupandi flutningsþjónustu hjá Eimskip. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 7. nóvember 2008 kemur fram að (E)viðskstj3 væri að fara að hitta viðskiptavininn síðar þann dag *„til að opna á verðhækkanir.*“ Einnig átti samkvæmt fundargerðinni fyrir lok 9. nóvember 2008 að vera búið að *„[e]ndurskoða viðmiðunarverð*“ hjá innflutningsdeild.

11.18.3. *„Limited competition*“ og samráð um álagningu karagjalds

4848. Þann 11. nóvember 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)frkvstj-MCL. Í tölvupóstinum fjallaði (S)aðaleig-stjform-SH um hvernig ætti að bregðast við erfiðum aðstæðum á flutningamarkaði. Í samræmi við almenn markaðslögmál, og önnur samtímagögn, kom fram hjá (S)aðaleig-stjform-SH að efnahagsörðugleikarnir á þessum tíma myndu leiða til minni kostnaðar, aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningum. Kvað hann málin aftur á móti horfa öðruvísi við á Íslandi vegna hinnar *„takmörkuðu*“ samkeppni (*„limited competition*“) sem væri milli skipafélaganna sem gæfi færi á verðhækkunum og margskonar aukinni gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Að mati Samkeppniseftirlitsins lýsti (S)aðaleig-stjform-SH því ástandi sem Eimskip og Samskip höfðu skapað á hinum íslenska flutningamarkaði með hinu ólögmæta samráði.

4849. Skýra birtingarmynd á þessari takmörkuðu samkeppni má finna í samtímagöngum þar sem Samskip og Eimskip státa sig að því að skila ekki kostnaðarlækkunum út til viðskiptavina. Dæmi um slík gögn eru eftirfarandi:

- Þann 9. september 2008 greindi (S)forstö-innfl1 (S)aðaleig-stjform-SH frá því að tiltekin kostnaður Samskipa hefði lækkað mjög mikið. Álagning Samskipa væri orðin veruleg (400%) en það hafi gengið hjá Samskipum að *„skila þessum lækkunum ekki út*“ til viðskiptavina.

- Starfsmaður Samskipa erlendis, sem hafði með sjóflutning vegna Íslands að gera, átti í tölvupóstsamskiptum við (S)forstö-útfl dagana 6.-7. nóvember 2008. Fyrir liggur að BAF-gjaldskrá skipafélagsins Maersk, sem Samskip skiptu við á siglingaleiðinni milli Evrópu og Austurlanda fjær, hafði lækkað mikið. Spurði starfsmaðurinn hvort Samskip ættu sökum þessa ekki að lækka BAF, þar sem Samskip væru að innheimta viðskiptavini um þrefalt hærra BAF-gjald en Maersk á siglingarleiðinni. (S)forstö-útfl hafnaði því með þessum rökum; *„we stick to the current baf we are charging due to the situation and this is additional revenue for us that is needed*“. Samskip ákváðu þannig að láta viðskiptavini sína (t.d. útflytjendur á fiski frá Íslandi til Austurlanda fjær) ekki njóta þessa heldur kröfðu þá áfram um olíugjald (BAF) samkvæmt þrefalt hærri gjaldskrá.

- Tölvupóstur (E)forstö-útfl til (E)deildstj-útfl1 frá 19. nóvember 2008, þar sem hann fjallaði m.a. um viðskipti við Vinnslustöðina í Vestamannaeyjum (VSV) og sagði að Eimskip hefði fengið *„[…] talsverða lækkun núna í haust sem við höfum ekki skilað út í markaðinn […]*“.

4850. Atvik sama dag og (S)aðaleig-stjform-SH sendi fyrrnefndan tölvupóst til (S)frkvstj-MCL, þ.e. 11. nóvember 2008, sýna samráð Samskipa og Eimskips um að leggja gjöld á viðskiptavini. Varðar þetta gjöld sem Samskip og Eimskip settu á vegna flutnings á fiskikörum sem voru í eigu Umbúðamiðlunar. Gögn frá m.a. 11. nóvember 2008 og varða (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl sýna að Samskip og Eimskip höfðu samráð um álagningu þessa gjalds. Sýna gögnin m.a. að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl funduðu saman með m.a. Umbúðamiðlun sem annaðist þá leigumiðlun með fiskikör. Stærstu viðskipavinir fyrirtækisins voru íslenskar útgerðir og fiskvinnslur.

4851. Gögn (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-landfl frá 11. og 12. nóvember 2008 hafa hér þýðingu. Þessi gögn forstöðumanna innflutnings- og landflutningadeilda Samskipa sýna að fyrirtækið taldi unnt leggja eftirfarandi til grundvallar á árinu 2009, sbr. einnig hér t.d. áðurnefndan tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH frá 28. október sama ár:

- Almennt verð í landflutningum yrði hækkað um 10% í febrúar og 5% í ágúst 2009.
- Verð á fiskflutningum yrði hækkað á árinu 2009 *„almennt á bilinu 15-20%*".
- Sjóflutningsgjöld yrðu hækkuð um 5% og þjónustugjöld innanlands um 8% í febrúar 2009.
- Þjónustugjöld innanlands og í erlendum höfnum yrðu hækkuð um 8% í júlí 2009.

4852. Jafnframt var lagt til grundvallar að samkeppni frá Eimskip myndi ekki leiða til þess að þrýstingur væri á að verð myndi lækka eða að Samskip myndi missa markaðshlutdeild sína. Í skjali (S)forstö-innfl1 sagði einfaldlega að í áætlun fyrir árið 2009 væri gert ráð fyrir að *„halda öllum núverandi viðskiptavinum.*"

4853. Um miðjan nóvember 2008 töldu Samskip þannig að á árinu 2009 gæti fyrirtækið ítrekað hækkað verð án þess að missa markaðshlutdeild og mikilvæga viðskiptavini. Hið sama kom efnislega fram í áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009 sem send var stjórn Samskipa Holding 6. desember 2008. Var þannig ítrekað talið unnt að leggja til grundvallar að samkeppnislegt aðhald frá Eimskip myndi ekki koma í veg fyrir áform Samskipa. Ástæða þessa var hið aukna ólögmæta samráð við Eimskip sem hófst í júní 2008.

11.18.4. Verðhækkun Eimskips 19. og 27. nóvember 2008

4854. Eimskip hélt áfram að hækka verð í nóvember 2008. Þann 14. nóvember tilkynnti fyrirtækið um verðhækkun í inn- og útflutningi og tók þessi hækkun gildi 19. nóvember 2008. Kom þar m.a. fram að *„almenn þjónustugjöld ásamt akstri á Íslandi hækka um 9,8%.*" Sama dag var greint frá hækkun á svonefndum geymslugjöldum Eimskips. Var þetta hækkun sem var tengd landflutningum Eimskips hér á landi.

4855. Frá byrjun nóvember 2008 vann Eimskip einnig að verðhækkunum sem fólust í því að *„breyta sem flestum samningum yfir í EUR á sem skemmstum tíma*", sbr. t.d. verkefnalista frá (E)forstö-innfl 13. nóvember 2008. Samkvæmt glærukynningu Eimskips átti að funda *„maður á mann*" og *„toga*" út hækkanir á samningum. Birtist þarna samskonar viðhorf eða stöðumat og hjá Samskipum, þ.e. að Eimskip væri í þeirri stöðu að geta hækkað verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum án þess að óttast samkeppnisleg viðbrögð Samskipa. (S)forstö-innfl1 gaf t.d. þau fyrirmæli í september 2008 að *„troða*" sérstöku gjaldi á viðskiptavini og hafði ekki áhyggjur af mögulegri samkeppni frá Eimskip.

4856. Þessi aðgerð Eimskips í nóvember 2008 fól í sér að gjaldskrá í Evrópuflutningum var breytt úr íslenskum krónum yfir í evrur. Í þessu sambandi skal lögð áhersla á að við breytinguna notaðist Eimskip við gengi evru gagnvart íslenskri krónu í upphafi árs 2008. Var þetta því viðmiðunargengið að teknu tilliti til hækkunar á vísitölu neysluverðs til 1. október 2008. Þar sem krónan hafði fallið skarpt á árinu 2008 hafði þetta áhrif til verulegrar hækkunar á verð til þeirra viðskiptavina Eimskips sem höfðu verið með verð í krónum, ásamt því að viðskiptavinir tóku eftirleiðis á sig áhættu af þróun íslensku krónunnar gagnvart evru.

4857. Hér ber að hafa í huga að á svipuðum tíma unnu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstö-innfl1 að aðgerðum sem miðuðu að því að færa eða auka gengisáhættu viðskiptavina Samskipa af þróun krónunnar gagnvart öðrum gjaldmiðlum. Sýna gögnin að þeir unnu frá 16. október 2008 að hækkun á gengisálagi, svokölluðu CAF-gjaldi (Currency Adjustment Factor), ásamt því að gripið var til markvissra aðgerða til að breyta samningum sem voru í krónum yfir í evrur. Lagði (S)aðaleig-stjform-SH áherslu á þessa vinnu og sagði þetta *„mikið og stórt verk*".

4858. Þann 27. nóvember 2008 tilkynnti Eimskip viðskiptavinum um verðhækkunina með myntbreytingarfyrirkomulaginu. Tilkynningin var send með tölvupósti til á fjórða hundrað viðskiptavina Eimskips í innflutningi. Var því um að ræða mikinn fjölda viðskiptavina þar sem flutningsgjöld hækkuðu verulega. Fyrirtækið 66° Norður svaraði t.a.m. tilkynningu Eimskips með þessum orðum:

„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?"

4859. Samtímagögn frá m.a. (E)forstö-innfl staðfesta að myntbreyting Eimskips gagnvart viðskiptavinum fól í sér verulega verðhækkun í innflutningi til Íslands.

4860. Verkefnalisti (E)forstj gefur til kynna að myntbreytingarverkefni Eimskips hafi verið lokið í janúar 2009. Um var að ræða miklar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum sem komu til viðbótar verðhækkunum Eimskips sem höfðu tekið gildi seinni hluta árs 2008.

4861. Lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips höfðu átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þessarar hækkunar, sbr. viðræður og fundi í október 2008. Auk umræðu um a.m.k. *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem tók til sjóflutninga voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli fyrirtækjanna í sjóflutningum. Skiptir hér og miklu að í samtímagögnum kemur ekki fram að (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Samskipa vegna þessara verðhækkunar sjóflutningsþjónustu í nóvember 2008. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 eða (S)aðaleig-stjform-SH hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Eimskip stigu fram með þessa miklu hækkun. Þess í stað var áfram unnið að verðhækkunum innan Samskipa. Er þetta í samræmi við hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

4862. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir Eimskip að hækka verð verulega í nóvember 2008. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips eftir mitt ár 2008 til janúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um þær í kafla 11.21.

11.18.5. Fundur 4. desember 2008 og BAF

4863. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl funduðu þann 4. desember 2008.

4864. Í svörum Samskipa og Eimskips við upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga voru ekki veittar upplýsingar um fundinn 4. desember 2008 eða umræðuefni hans.

4865. Samtímagögnin sýna að á fundinum var m.a. til umræðu sá verkþáttur *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Samkvæmt fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 2. desember 2008 sagði (E)forstö-innfl að lokadrög að Norður-Ameríku samningi við Samskip hafi verið kláruð og er ljóst að þau drög voru til umræðu á fundinum.

4866. Eins og rökstutt hefur verið hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Er því ljóst að samskipti Samskipa og Eimskips á þessum fundi fóru gegn banni ákvæðisins.

4867. Gögnin sýna að nýr Norður-Ameríku samningur Samskipa og Eimskips var ekki eina málefnið sem átti að ræða á fundinum 4. desember 2008. Samkvæmt dagbókarfærslu (E)frkvstj-flutnkerf átti á þessum fundi með Samskipum að *„[f]ara yfir samninga"*. (E)frkvstj-flutnkerf vísaði þannig til samninga fyrirtækjanna í fleirtölu og er það í samræmi við gögn málsins um samskipti og samninga um aukið

samstarf fyrirtækjanna á þessum tíma, sbr. t.d. verkefni á verkefnalista sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi sér 2. nóvember 2008: *„Eimskip-nýir samningar*".

4868. Á fundinum 4. desember 2008 ræddu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips einnig innheimtu á BAF-gjaldi viðskiptavina, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv dags. 10. desember 2008. Var það hluti af hinu samfellda samráði að fyrirtækin ræddu um hvort allir viðskiptavinir Eimskips í viðkomandi flutningum greiddu BAF eða ekki. Eðli málsins samkvæmt er um að ræða samkeppnislega viðkvæmt málefni og til staðfestingar á vissu fyrirtækjanna um stefnu hvors annars í þessum efnum. Til viðbótar felur tölvupóstur undirmanns (S)forstö-innfl1, sem sendur var sama dag og fundurinn með Eimskip var haldinn, í sér staðfestingu á samræmingu Samskipa og Eimskips um BAF sem viðskiptavinir í Norður-Ameríku flutningum greiddu, sbr. gögn sem tengjast fundi Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008.

4869. Sökum þessarar umfjöllun um BAF 4. desember 2008 er rétt að hnykkja á tilteknum samtímagögnum sem sýna samráð fyrirtækjanna um þennan þátt í verðlagningu þeirra. Í því sambandi skiptir máli að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að fyrirtækið hafi haft samráð við Samskip *„um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.*"

11.18.5.1. *„BAF á alla*"

4870. Í tengslum við umfjöllun um upplýsingaskipti Eimskips og Samskipa 4. desember 2008 um verðstefnu fyrirtækjanna tengda olíugjaldi (BAF) skal áréttað að samkvæmt samtímagögnum tók samráð fyrirtækjanna til álagningar á olíugjöldum (BAF í sjóflutningum / FAF í landflutningum) en bæði fyrirtækin unnu að því að auka tekjur af olíugjöldum með því að fjölga viðskiptavinum sem greiddu fullt olíugjald (*„BAF á alla*" eða lækka afslátt viðskiptavina af BAF-gjaldi), sbr. t.d. eftirfarandi gögn:

- (E)forstj átti fund með (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008. Þann 7. júlí 2008 átti (E)forstj fund með (E)frkvstj-flutnkerf. Af tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf daginn eftir er ljóst að (E)forstj hafði gefið fyrirmæli um að taka saman lista yfir viðskiptavini í flutningum frá Norður-Ameríku og m.a. upplýsingar um hvort það væri verið að innheimta *„BAF á alla*" viðskiptavini, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstö-innfl 8. júlí 2008.

- Á glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH frá stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 kemur fram að Samskip væru að vinna að því að leggja olíugjald í landflutningum (FAF) á alla stærstu viðskiptavini og að þeim aðgerðum ætti að vera lokið 1. september 2008. Á sömu glæru kemur fram að Samskip hafi breytt útreikningum á formúlu FAF og að því hafi verið lokið 1. júlí 2008.

- 29. júlí 2008 var á fundi framkvæmdastjórnar Eimskips rætt um verðhækkanir og fengu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl það forgagnsverkefni að ræða við alla stærri viðskiptamenn sem ekki greiddu olíugjald (BAF/FAF) eða væru með mjög háan afslátt af olíugjaldi.

- 5. ágúst 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-EimÍsl undir heitinu *„Aðgerðir á næstunni*" og var þar fjallað um verðhækkanir framundan, m.a. að innheimta BAF-gjald af öllum viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum.

- 13. ágúst 2008 var haldinn fundur framkvæmdastjórnar Eimskips en samkvæmt fundargerð voru mættir (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-innfl . Samkvæmt fundargerð átti (E)forstö-innfl fund með stórum viðskiptavinum í sömu viku. Átti að hækka verð, m.a. gagnvart Ísafold og Nathan & Olsen og innleiða BAF-gjald á þessa viðskiptavini. Um var að ræða umfangsmikla kaupendur á flutningsþjónustu til Íslands.

- (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-útfl o.fl. stjórnendur Eimskips funduðu 26. ágúst 2008. Á fundinum greindi (E)frkvstj-innanl frá því að unnið hafi verið að eftirfylgni gjaldskrárhækkunar Eimskips frá 11. ágúst 2008. Kom fram að Húsasmiðjan myndi taka

ákveðnum breytingum vegna BAF og að (E)frkvstj-innanl myndi hitta Aðföng til að ná fram *„hækkun umfram samning*". Þá greindi (E)forstö-innfl frá því að hann væri að *„vinna í að Samskip, Innes, Nathan o.fl. greiði okkur BAF gjöld núna í framhaldinu*".

- (S)forstö-innfl1 sendi tölvupósta 1. september 2008 til undirmanna sinna þar sem fjallað var um og gefin fyrirmæli um verðhækkanir þar á meðal að *„troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn*".

- Daginn eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 var áfram unnið að því innan Eimskips að leggja BAF á alla viðskiptavini.

4871. Í fyrrgreindum tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)frkvstj-millilandasv 10. desember 2008 er vísað til viðræðna við Eimskip á *„síðasta fundi*", þ.e. fundinum 4. desember 2008. Sýnir sá tölvupóstur skýrt sem fyrr segir að á fundinum var a.m.k rætt um þá stefnu Eimskips að allir viðskiptavinir í Norður-Ameríku flutningum greiði BAF. Jafnvel þótt þetta gagn væri virt, eitt og sér, fólust í þessu ólögmæt upplýsingaskipti. Eimskip og Samskip voru samanlagt með 100% markaðshlutdeild og samskipti um þennan þátt í gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum höfðu að markmiði að raska samkeppni. Engu breytir þó Samskip hafi keypt flutningsþjónustu af Eimskip í þessum flutningum. Urðu þessir keppinautar að gæta því að ræða ekki verðlagningu til eigin viðskiptavina.

4872. Þetta var hins vegar ekki einangrað atvik og gögn (E)forstj frá 24. desember 2008 og (S)aðaleig-stjform-SH frá 30. desember 2008 sýna að það var meðal áhersluatriða hjá forstjórum Eimskips og Samskipa fyrir jól og áramót 2008 að tryggja að allir viðskiptavinir greiddu BAF.

4873. Má af framangreindu sjá birtingarmynd samráðs fyrirtækjanna þar sem þau án ótta um viðbrögð hvors annars hækkuðu verð gagnvart viðskiptavinum. Átti sér stað upplýsingamiðlun um þetta áhersluatriði (allir greiða BAF) á fundi lykilstjórnenda 4. desember 2008. Voru fyrirtækin mjög samstíga í því að ná þessu markmiði, á sama tíma og þau höfðu unnið að og voru að vinna að öðrum þáttum sem féllu undir ólögmætt samráð fyrirtækjanna. Hafa Samskip upplýst að stefna þeirra á þessum tíma hafi verið að tryggja að allir viðskiptavinir greiddu BAF, sbr. mgr. 1274 í athugasemdum Samskipa við AII.

11.18.5.2. <u>BAF hækkað</u>

4874. Gögn sem tengjast fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 14. ágúst 2008 sýna að rætt var um BAF í Norður-Ameríku flutningum. Á þeim fundi og í kjölfar fundarins var komið á því fyrirkomulagi að Norður-Ameríku BAF fyrirtækjanna var að fullu samræmt, þ.e. BAF Samskipa var eftirleiðis að fullu samræmt við BAF Eimskips á þeirri flutningaleið, sbr. t.d. tölvupósta (S)forstö-innfl1 19. og 20. ágúst 2008.

4875. Fólst í þessum aðgerðum fyrirtækjanna að þau innheimtu sama olíugjald gagnvart viðskiptavinum á markaði þar sem þau höfðu saman 100% markaðshlutdeild. Var þetta til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti.

4876. Er framangreind samræming á BAF vegna Norður-Ameríku staðfest með skýrum hætti í tölvupósti sem undirmaður (S)forstö-innfl1 sendi eftir hádegi 4. desember 2008 (rifja ber upp að fyrir hádegi þann dag fór fram fundur með Eimskip).

4877. Nokkrum dögum eftir fund með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl 5. september 2008 hófu (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf undirbúning aðgerða sem höfðu það að markmiði að hækka hið samræmda olíugjald í Norður-Ameríku flutningum. Sést þetta af fundargerð vegna fundar þeirra og (E)frkvstj-innanl þann 15. september 2008.

4878. Sem áður segir var á umræddum fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl þann 15. september 2008 fjallað um tvö atriði sem tengdust samráðinu við Samskip um breytingu á

siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu, annars vegar mögulega fasta aðkomu Eimskips að álflutningum Samskipa fyrir Alcoa og hins vegar mögulega flutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja.

4879. Til viðbótar var á fundi þessara framkvæmdastjóra hjá Eimskip rætt um aðgerðir til að halda uppi BAF og að útbúa ætti nýja reiknireglu fyrir Norður-Ameríku BAF Eimskips fyrir 1. október 2008. Gögnin sýna að tilgangur þessa var að hækka BAF-gjaldið.

4880. Í kjölfar þessa fór (E)frkvstj-flutnkerf að *„fikta"* í BAF formúlu Eimskips, sbr. tölvupóst hans frá 23. september 2008, og komu (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl áfram að þessu verki.

4881. Fyrstu aðgerðir fólu í sér að í september 2008 var BAF vegna Norður-Ameríku hækkað. Var gjaldið ákvarðað með sömu formúlu og olíugjald Eimskips í Evrópuflutningum að viðbættu 20% álagi, en með breytingu fyrirtækisins í september 2008 var álagið á olíugjald í Norður-Ameríku flutningum hækkað úr 20% í 40%. Við þessar aðgerðir hækkaði BAF Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga óháð þróun á olíuverði. Út af samráðinu gerðist hið sama hjá Samskipum. Samtímagögn sýna að tilgangur þessara aðgerða var að auka tekjur af olíugjaldinu.

4882. Í nóvember 2008 héldu Eimskip áfram að *„fikta"* í formúlu BAF til að hækka það. Breytti Eimskip þá forsendum í formúlu fyrirtækisins fyrir BAF-útreikningi. Breytt formúla tók bæði til olíugjalds vegna Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga en olíugjald var aðgreint fyrir sitt hvora leiðina og útreikningar í formúlum ólíkir. Auk breytinga á forsendum formúlu olíugjalda var áfram innheimt álag. Var álag 20% á gjaldið bæði vegna Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga. Álagið hækkaði svo í þrepum um 1% á mánuði frá september 2011 til janúar 2012 upp í 25%.

4883. Gögn málsins sýna að Eimskip hafði gefið viðskiptavinum sínum ranglega til kynna að BAF-útreikningar fyrirtækisins væru í föstum skorðum og réðust aðeins af heimsmarkaðsverði á olíu samkvæmt tiltekinni formúlu. Útreikningur Eimskips á BAF væri *„algjörlega fræðilegur"*, sbr. t.d. tölvupóst (E)forstö-innfl til Múrbúðarinnar 14. ágúst 2008. Gögn málsins sýna á hinn bóginn að olíugjöld Eimskips byggðu ekki á fræðilegri formúlu sem eingöngu endurspegluðu þróun á heimsmarkaðsverði á olíu. Sést þetta t.a.m. á tölvupósti (E)forstö-flutnstý til (E)forstj o.fl. frá 4. apríl 2013. Tölvupósturinn fjallaði um umræddar breytingar Eimskips á forsendum útreiknings BAF á árinu 2008. Tók (E)forstö-flutnstý í því samhengi fram að hann mælti *„ekki sérstaklega með að dreifa þessu því það má bera þetta saman við olíuverð og sjá að við höfum fiktað í okkar formúlu!"*. Samskip vildu heldur ekki að viðskiptavinir vissu hvernig BAF væri reiknað út. Í tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-millilandasv við starfsmann Samskipa þann 10. desember 2008 spurði starfsmaðurinn þetta varðandi BAF: *„Þessa „leyni-formúlu" höfum við nokkurn tíma gefið hana upp?"*. (S)frkvstj-millilandasv svaraði: *„Nei"*.

4884. Ber að árétta að gögn málsins sýna að heimsmarkaðsverð á olíu fór lækkandi seinni hluta ársins 2008. Samtímagögn sýna að viðskiptavinir voru óánægðir með að BAF fyrirtækjanna fylgdi ekki lækkandi olíuverði .

4885. Líkt og Múrbúðin í ágúst 2008 voru fleiri viðskiptavinir óánægðir með BAF-gjald Samskipa og Eimskips og vísuðu til lækkandi olíuverðs, sbr. til dæmis óánægju Aðfanga í október 2008:

- Dagana 3.-29. október 2008 áttu sér stað tölvupóstsamskipti Eimskips við mikilvægan viðskiptavin, Aðföng, um BAF og þróun olíuverðs. Þann 3. október 2008 bentu Aðföng á öra lækkun á heimsmarkaðsverði og BAF Eimskips: *„Ég hef áhyggjur af því að þið séuð ekki að lækka á sama hátt og þið hækkið"*. Eimskip svaraði ekki.

- Viku síðar ítrekaði Aðföng beiðnina um skýringar og sagði: *„Olía hríðfellur, og í þessu ástandi er það vel við hæfi að hafa þessa hluti á hreinu"* Í svörum Eimskips, líkt og (E)forstö-innfl hafði gert í svari til Múrbúðarinnar í ágúst 2008, var ranglega gefið til kynna að BAF-gjald Eimskips væri grundvallað á mælikvarða sem byggði eingöngu á verðþróun á viðkomandi olíu. Aðföng héldu

áfram að leita svara hjá Eimskip og fengu eftir beiðni afhent gögn frá Eimskip um olíuverðlagsþróun. Aðföng héldu eftir það áfram að mótmæla BAF-gjaldinu. Sendi fyrirtækið tölvupóst til Eimskips þann 29. október 2008 undir fyrirsögninni: *„bafið, sem er alla lifandi að drepa.... nema skipafélögin*". Vildu Aðföng fá lækkun á BAF til samræmis við lækkun á olíuverði. Þar sagði viðskiptavinurinn: *„Varðandi olíugjaldið, þá sé* [ég] *að olían sem þið notið hefur lækkað úr 538 í 266 dollara. Það er nánast 50% lækkun á einum mánuði. Ég vænti þess að þið lækkið a.m.k. samsvarandi því BAF-ið*". Af innanhússamskiptum Eimskip í kjölfarið má leiða að BAF-gjald Eimskips myndi ekki ná 50% lækkun í takt við þróun á olíuverði, sem Aðföng hafði vísað til.

4886. Vegna Aðfanga er sömuleiðis þarft að hafa í huga að hækkun á BAF-gjaldi var ekki það eina sem sneri að þessum viðskiptavini í samráði fyrirtækjanna. Gögn málsins sýna að 26. ágúst 2008 var ákveðið af stjórnendum Eimskips að (E)frkvstj-innanl myndi hitta Aðföng til að ná fram *„hækkun umfram samning*". Nokkrum dögum síðar, 1. september 2008, gaf (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum fyrirmæli um *„stóra verkefnið*", sem var að hækka tekjur með því að fella niður afslætti á heimakstri hjá viðskiptavinum m.a. gagnvart Aðföngum. Sama dag gaf (S)forstö-innfl1 einnig fyrirmæli til viðskiptastjóra um að *„troða FAF* [olíugjald í landflutningum] *á alla á sama tíma og við erum að hækka aksturinn.*" Gögn málsins sýna að Samskip hækkuðu einnig verð gagnvart Aðföngum í byrjun árs 2009, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til undirmanna 5. janúar 2009 *„Hækkanir 1. jan*". Aðföng voru síðan andlag ólögmætrar markaðsskiptingar Eimskips og Samskipa frá árinu 2009 og fram á árið 2013.

4887. Erlendir viðskiptavinir Samskipa og Eimskips staðhæfðu að BAF-gjald á Íslandi væri óeðlilega hátt, sbr. t.d. tölvupóst 27. október 2008 frá Norske skog til Samskipa þar sem kom fram að BAF á Íslandi væri mun hærra en á öðrum mörkuðum, en þar sagði: *„Now that I have reviewed all markets and prices, I would like to point out, that the BAF for Iceland is quite high compared to other markets.*" Skipafélagið Maersk kvartaði einnig yfir að BAF Samskipa væri miklu mun hærra en á öðrum flutningamörkuðum: *„extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!)*".

4888. Breytingar Eimskips á forsendum BAF frá nóvember 2008 sýna að innheimta gjaldsins hafði á þessum tíma þann tilgang að hækka gjaldið gagnvart viðskiptavinum og auka tekjur. Þessi hækkun hafði ekkert með þróun á heimsmarkaðsverði á olíu að gera. Öll samtímagögn Eimskips vegna þessara aðgerða eru í samræmi við önnur samtímagögn og verðhækkanir á þessum tíma. Samráð fyrirtækjanna hafði dregið úr æskilegri óvissu milli þeirra og enginn ótti um samkeppnisleg viðbrögð frá Samskipum. Með þessu hafði sjálfstæði fyrirtækjanna, m.a. við ákvarðanatöku kringum BAF, verið raskað.

11.18.5.3. Tökum *„BAF beint frá Eimskip*"

4889. Sem áður sagði funduðu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv með Eimskip 4. desember 2008. Síðar sama dag fékk undirmaður (S)forstö-innfl1 ((S)forstö-flutnstj) tölvupóst frá öðrum starfsmanni Samskipa þar sem hann var spurður að því hvort ekki væri tilefni til að lækka olíugjald (BAF USA) Samskipa í Norður-Ameríku flutningum, en olíuverð hafði lækkað mikið frá ágúst 2008: *„Mér var svona að detta í hug hvort BAF-ið frá Ameríku hefði ekkert lækkað líkt og olíugjaldið frá Evrópu*". (S)forstö-flutnstj svaraði sama dag: *„Varðandi USA þá tökum við BAF beint frá Eimskip, þ.e. sama BAF og þeir eru með á USA.*"

4890. Þessi tölvupóstur er í samræmi við samráð Samskipa við Eimskip um samræmingu á BAF vegna Norður-Ameríku flutninga , sbr. tölvupósta (S)forstö-innfl1, í kjölfar fundar hans með Eimskip, frá 19. og 20. ágúst 2008 þar sem hann gaf fyrirmæli að framvegis yrði BAF-gjald Samskipa vegna Norður-Ameríku það sama og BAF-gjald Eimskips.

4891. Samráð Samskipa og Eimskips um álagningu á BAF-gjaldi endurspeglast einnig í tölvupóstsamskiptum stuttu síðar, 11. desember 2008. Þann dag fékk (S)forstö-innfl1 sendan tölvupóst frá samstarfsmanni sínum með heitinu *„olíugjald USA*". Í tölvupóstinum spurði starfsmaðurinn hvort ekki þyrfti að breyta

upplýsingum Samskipa um gjaldskrá olíugjalds (BAF-USA) á heimasíðu Samskipa. (S)forstö-innfl1 svaraði: *„Jú þetta á að vera sama gjald og Eimskip rukkar. Láttu* [(S)starfsm] *laga þetta*". Sýnir þetta að Eimskip hafði hækkað BAF-gjaldið án nokkurs ótta um samkeppnisleg viðbrögð Samskipa sem fylgdu síðan í kjölfarið.

4892. Þar sem Samskip og Eimskip höfðu með samráði samræmt BAF vegna Norður-Ameríku flutninga, þá leiddu hækkanir Eimskips á BAF og *„fikt*" í formúlu BAF-gjaldsins til þess að Samskip hækkaði einnig olíugjald til sinna viðskiptavina. Þetta átti líka við þegar álag á BAF var hækkað í skrefum úr 20% í 25% frá september 2011 til janúar 2012. Að mati Samkeppniseftirlitins endurspeglar þetta afleiðingar samráðsins á verðlagningu og þá röskun á samkeppni sem af háttsemi þeirra leiddi.

11.18.6. Samtal 8. desember 2008 og ákveðið að hækka verð í janúar 2009

4893. Tveimur dögum eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl eða 6. desember 2008, lágu áætlanir Samskipa hf. vegna ársins 2009 fyrir hjá Samskipum Holding. Komu þar fram atriði sem (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og aðrir stjórnendur Samskipa hf. töldu raunhæft að leggja til grundvallar vegna næsta rekstrarárs.

4894. Áætlunin var í samræmi við önnur gögn málsins. Í henni er staðfest að samkeppni frá Eimskip hafði ekki komið í veg fyrir að Samskip næðu fram verulegum verðhækkunum í ýmsu formi árið 2008. Þá treystu stjórnendur Samskipa sér til að leggja til grundvallar að á árinu 2009 myndi fyrirtækið halda áfram að hækka verð ítrekað án þess að eiga á hættu að missa mikilvæga viðskiptavini til Eimskips. Kom m.a. fram að Samskip myndu hækka verð í janúar eða febrúar 2009 á bæði sjó- og landflutningum. Engu breytti þó Samskip hefðu um þremur mánuðum fyrr hækkað gjaldskrár í sjó- og landflutningum umtalsvert ((S)aðaleig-stjform-SH t.d. talað um þá hækkun sem *„myndarlega*" og *„massive increases*").

4895. Samtímagögn sýna að þann 8. desember 2008 ræddu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl saman í síma. Líklegt er að þeir hafi aftur rætt saman 10. desember 2008. Var þetta a.m.k. liður í hinni ólögmætu framkvæmd á *„Nýtt upphaf*" verkefninu sem tók til aukins samstarf í sjóflutningum.

4896. Í ljósi framangreinds kemur ekki á óvart að viðmælendur Samskipa innan Eimskips unnu einnig að frekari verðhækkunum. Þannig funduðu m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl 10. desember 2008 og undirbjuggu verðhækkun Eimskips vegna Evrópuflutninga sem einnig áttu að koma til framkvæmda í janúar 2009.

4897. Daginn eftir sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til starfsstöðva Eimskips í Evrópu og tilkynnti um hækkun á gjaldskrám Eimskips. Heiti tölvupóstsins var *„Tariff changes January 5th. 2009 – information process for all relevant parties*". Gerði (E)forstö-vöruþróun þar grein fyrir því að Eimskip á Íslandi hefði ákveðið að hækka verð í höfnum í Evrópu og myndi sú verðhækkun taka gildi 5. janúar 2009. Stuttu síðar sama kvöld sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem hún kvaðst vera *„viss um*" Samskip myndi einnig hækka verð í janúar 2009. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði strax með sömu vissu: *„Sammála því* [Samskip] *munu hækka meira. […]*." Hér ber að líta til þess að áform Samskipa um verðhækkun á árinu 2009 lágu fyrir þegar (E)frkvstj-flutnkerf fundaði með (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 4. desember 2008, sbr. m.a. skjal (S)forstö-innfl1 frá 12. nóvember 2008.

4898. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og annarra lykilstjórnenda Eimskips við lykilstjórnendur hjá Samskipum hafi skapað þessa vissu um verðstefnu Samskipa. Er þetta birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Tölvupóstur frá yfirmanni Samskipa í Danmörku til m.a. (E)frkvstj-alþjsv 12. desember 2008 sýnir að Samskip veitti Eimskip upplýsingar um verðáform Samskipa í Danmörku. Var þetta einnig hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

4899. Samtímagögn sýna óánægju starfsmanna Samskipa erlendis þegar fyrirtækið hækkaði verulega verð þann 1. september 2008. Samskonar gagnrýni kom frá starfsmönnum Eimskips erlendis þegar (E)forstö-vöruþróun tilkynnti 11. desember 2008 um hækkun Eimskips í janúar 2009. Áhyggjurnar starfsmanna fyrirtækjanna erlendis leiddu á hinn bóginn ekki til þess að stjórnendur á Íslandi féllu frá verðhækkunum eða drógu úr þeim. Það var aðeins ef hætta var á samkeppnislegum viðbrögðum frá erlendum keppinautum að fallist var á slíkar voru breytingar, sbr. atvikin tengd hækkun Samskipa 1. september 2008.

4900. Verðhækkanir, sem var búið að undirbúa haustið 2008, voru meðal fyrstu viðfangsefna Samskipa og Eimskips í upphafi árs 2009. Einnig áttu fyrirtækin í áframhaldandi samskiptum um samráðsverkefnið.

4901. Eins og lýst verður funduðu (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl 23. desember 2008.

4902. Þann 5. janúar 2009 framkvæmdi Eimskip framangreinda hækkun. Fólst í þessu hækkun á þjónustugjöldum í erlendum höfnum. Var um að ræða mikilvægar hafnir eins og í Rotterdam, Hamborg, Immingham og Árósum. Í þessu fólst að íslenskir inn- og útflytjendur þurftu að greiða hærra verð fyrir þjónustu Eimskips.

4903. Var um að ræða verulega hækkun, til dæmis hækkuðu lesturnar- og losunargjöld (THC) fyrir heilgáma að meðaltali um 30%.

4904. Einnig innleiddi Eimskip nýtt gjald „*collection fee*" sem var innheimt af viðskiptavinum í öllum lestunarhöfnum Eimskips. Daginn eftir kom fram að landflutningar Eimskips hefðu tekið upp nýtt gjald, „*stykkjavörugjald*", sem var sem áður segir talið gefa „*mun betur af sér en gjaldskrárhækkun.*" Samskip tóku upp sambærilegt gjald.

4905. Sama dag, 5. janúar 2009, sendi (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum tölvupóst vegna verðhækkana gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sem tók gildi 1. janúar 2009, s.s. Húsasmiðjunni, Rúmfatalagernum, Aðföngum og Ísam. Síðar sama dag gaf (S)forstö-innfl1 undirmönnum jafnframt fyrirmæli um að lágmarksgjald í samningum viðskiptavina í íslenskum krónum yrði hækkað. Eins og nánar verður lýst tilkynntu Samskip um alhliða verðhækkanir stuttu síðar, 23. janúar 2009.

4906. Hækkun Eimskips á þjónustugjöldum í erlendum höfnum olli reiði og undrun hjá viðskiptavinum. Einn þessara viðskiptavina var Ölgerðin sem var einn stærsti viðskiptavinur Eimskips á þessum tíma. Ölgerðin sendi tölvupóst til viðskiptastjóra hjá Eimskip 11. janúar 2009 og sagði: „*Ég veit ekki hvernig ykkur dettur þetta í hug.*

Ég samþyk[k]i allar hækkanir sem eru undir 5% og þær sem eru yfir 5% hækka ekki meira en 5%.

Þið voruð með gríðarlegar hækkanir á þessum gjöldum fyrir nokkrum árum og það var þá sem við settum þetta þak inn í samninginn. Þá voru rökin að þetta væri leiðrétting á verðum þar sem þið voruð að reikna þetta aftur og nú ætti kostnaðurinn að bera sig og væri rétt reiknaður. Hvað er í gangi núna skil ég engan veginn og er ekki í takt við neitt sem er að gerast hjá öðrum skipafélögum í þessum höfnum".

4907. Í innanhússamskiptum hjá Eimskip um þessa hækkun og óánægju Ölgerðarinnar kom fram hjá (E)frkvstj-flutnkerf: „*Þetta er mikil hækkun 27% að meðaltali, hvað segja þeir er búið að kynna þessar hækkanir fyrir þeim???*" Viðskiptastjóri Eimskips svaraði tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf um hæl: „*Já vandamálið er að í samningi þeirra stendur að þeir taki ekki meir en 5% heildarhækkun á þjónustugjöldum erlendis. Þeir hafa þegar sagt að þeir samþykkja þetta ekki, sjáum til hvernig málið endar en við ætlum að standa fast á að þeir taki þessar hækkanir eins og aðrir.*"

4908. Lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips höfðu átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þessarar hækkunar Eimskips sem tók gildi 5. janúar 2009, sbr. t.d. fundina og samtölin 4., 8. og 23. desember 2008. Auk umræðu um a.m.k. „*Nýtt upphaf*" verkefnið sem tók til sjóflutninga voru þessi samskipti

til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu þeirra um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til þess skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli Samskipa og Eimskip í sjóflutningum. Skiptir hér miklu að í samtímagögnum kemur ekki fram að (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Samskipa vegna þessarar verðhækkunar sjóflutningsþjónustu í byrjun janúar 2009. Engu breytti þó einn mikilvægasti viðskiptavinur Eimskips væri mjög ósáttur. Sökum samráðsins sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi gat fyrirtækið *„staðið fast“* á að ÖES tæki miklu mun meiri hækkun en samningurinn við þann viðskiptavin leyfði. Til viðbótar kemur hvergi í samtímagögnum að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 eða (S)aðaleig-stjform-SH hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Eimskip stigu fram með þessa miklu hækkun. Þess í stað var áfram unnið að verðhækkunum innan Samskipa. (S)forstö-innfl1 gaf fyrirmæli um hækkun á verði 5. janúar 2009 og síðan var tilkynnt um mikla verðhækkun 23. janúar 2009. Ölgerðin var síðan áfram andlag markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips út rannsóknartímabil þessa máls.

4909. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir Eimskip til að hækka verð verulega í janúar 2009. Hið sama á við um hækkanir Samskipa. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips eftir mitt ár 2008 til janúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um það í kafla 11.21.

11.18.7. Samskipti 17.-23. desember 2008

4910. Þann 17. desember 2008 átti (S)forstö-innfl1 í tölvupóstsamskiptum við (E)forstö-innfl . Tóku þau samskipti til samráðs Samskipa og Eimskips um hámark á afslætti og til hins ólögmæta *„neyðarsamkomulags“*. Voru þessi samskipti hluti af hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna.

4911. Dagana 18. og 19. desember 2008 áttu (E)forstö-innfl , (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 í tölvupóstsamskiptum. Afrit voru send til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl. Tóku þessu samskipti til þess verkþáttar í *„Nýtt upphaf“* verkefninu sem tók til aukins samstarfs í Norður-Ameríku flutningum og fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

4912. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl funduðu sem fyrr segir 23. desember 2008.

4913. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt var á honum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum. Þar sem engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundinum gefur það til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt var á honum.

4914. Fundarboð (E)frkvstj-flutnkerf sýnir hins vegar að ræða átti áfram um ný drög að Norður-Ameríku samningi. Tölvupóstur sem (E)frkvstj-flutnkerf sendi til (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl tæplega klukkustund eftir að fundinum sýnir að náðst hafði sameiginlegur skilningur um aukið gámasamstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Sagði (E)frkvstj-flutnkerf í tölvupóstinum að *„markmið“* Samskipa væri *„að nota okkar gáma í framtíðinni“*. Þetta *„markmið“* um að Samskip myndi nota Eimskipsgáma í Norður-Ameríkuflutningum í framtíðinni (í stað eigin gáma), var í samræmi við markmið fyrirtækjanna um aukið samstarf og *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

4915. Í *„Nýtt upphaf“* verkefninu fólst sameiginleg ákvörðun keppinauta um að kanna ábata af skýrum samkeppnishömlum. Allir fundir eða upplýsingaskipti til undirbúnings að slíku samkeppnishamlandi

samstarfi fela í ólögmætar samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, án tillits til þess hvort samstarfið komst til framkvæmda.

11.19. Samskipti lykilstjórnenda 7. og 8. janúar 2009

4916. Þann 6. janúar 2009 veitti (E)frkvstj-skiparekst undirmanni upplýsingar um hvað verð gilti fyrir flutninga á gámum fyrir Samskipa til Reyðafjarðar. Eins og lýst hefur verið voru þeir flutningar Eimskips fyrir Samskip hluti af stuðningsaðgerðum til þess að tryggja að samráðið tengt takmörkun á flutningsgetu myndi ganga vel fyrir sig. Til viðbótar sendi hann sama dag eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl: *„Tel eðlilegt, þar sem þið eruð að vinna samning(a) við Samskip, að þið séuð inn í slíkum málum og hafið umsjón með þeim þ.m.t. verðlagningu og að ekki séu of margir kokkar í að hræra í pottinum.*" Tilvísun (E)frkvstj-skiparekst til vinnslu Samskipa og Eimskips á samningum í fleirtölu er í samræmi við önnur gögn málsins, sbr. t.d. tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH til sjálfs síns 2. nóvember 2008 og dagbókarfærslu (E)frkvstj-flutnkerf 4. desember 2008. (E)frkvstj-EimÍsl svaraði sama dag og sagði: *„Rétt er það. Mun fylgja þessu eftir*."[2180] Daginn eftir áttu (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl fund með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1.

4917. Þennan sama dag, nánar tiltekið kl. 11:00 þann 7. janúar 2009, áttu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl fund með (E)forstj til þess að ræða m.a. Samskip. Verður að leggja til grundvallar að sá fundur hafi a.m.k. að hluta verið til undirbúnings fundi þeirra með Samskipum eftir hádegi. Sama dag hittust (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl og ræddu samstarf við Eimskip.

4918. Eftir hádegi sama dag, þann 7. janúar 2009, hittust (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf á fundi.

4919. Hvorki Samskip né Eimskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fundinn 7. janúar 2009. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum. Þar sem engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundinum gefur það til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt var á honum.

4920. Ljóst er hins vegar af samtímagögnum, sem urðu til fyrir og eftir fundinn, að hann var liður í framkvæmd á hinu ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefni.

11.19.1. Samstarf í skipaafgreiðslu

4921. Sem fyrr segir fundaði (S)frkvstj-millilandasv ekki aðeins með Eimskip 7. janúar 2009 heldur átti hann einnig fund þann dag með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-innanl. Samtímagögnin sýna að á þeim fundi var rætt um *„Nýtt upphaf*" verkþáttinn *„Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu*". Var þannig tekið fram að eitt verkefna í vinnslu væri;

„landkranar, samstarf við EI [Eimskip]".

4922. Ræddu þannig æðstu stjórnendur Samskipa um samstarf við Eimskip sama dag og fundað var með því fyrirtæki. Hér ber að rifja upp að 24. desember 2008 sendi (E)forstj sjálfum sér verkefnalista. Eitt verkefnanna varðaði umrætt samstarf við Samskip í skipafgreiðslu (*„65. Hugmynd ad terminal fyrirtaeki*"). Sendi (E)forstj þennan verkefnalista til (E)frkvstj-alþjsv.

4923. Þetta sýnir að (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, sem voru í vinnuhópi *„Nýtt upphaf*"-verkefnisins, fjölluðu um samráðsverkefnið *„Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu*" um áramótin 2008/2009.

[2180] Afritaður tölvupóstur frá Eimskips. […] Doc. ID. 0.7.33.306680.

4924. Annað sem var til umfjöllunar á fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl 7. janúar 2009 var *„stragetía á markaði"*.

11.19.2. Nýr Norður-Ameríku samningur og samstarf *„utan samnings"*

4925. Á fundinum 7. janúar 2009 varð frekari framgangur þess verkþáttar *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í sjóflutningum.

4926. Hér ber að rifja upp að þegar Eimskip og Samskip hófu að eiga samskipti og sameiginlega skoðun á auknu samstarfi um mitt ár 2008 áttu fyrirtækin þegar í ólögmætu samstarfi á flutningamarkaði, meðal annars um flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Hafði hið ólögmæta samráð í þessum áætlunarsiglingum þá staðið yfir í um fjögur ár eða frá árinu 2004.

4927. Sem fyrr segir var unnt að flytja farm til og frá Norður-Ameríku með a.m.k. tvennum hætti. Annars vegar með beinum siglingum milli Norður-Ameríku og Íslands (þar sem Eimskip og Samskip voru í samstarfi) og hins vegar með siglingum gegnum Evrópu, t.d. gegnum Rotterdam og þaðan til/frá Norður-Ameríku (svonefndir *„Trans-Atlantic"* flutningar eða TA flutningar). Þegar aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt ár 2008 var staðan sú að Samskip fluttu farm með beinum skipum Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku en Samskip notuðust einnig við TA flutninga (að hluta til einnig Eimskip).

4928. Samkvæmt samtímagögnum var uppi ágreiningur á milli Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríku samstarf þeirra á fyrri hluta ársins 2008. Í gögnunum kemur fram að fyrirtækjunum var fyllilega ljóst að þau störfuðu eftir útrunnum og ólögmætum samningi að þessu leyti. Þá var efnahagslegt vægi samstarfsins lítið og vildu tilteknir stjórnendur Eimskips hætta því. Hið sama var uppi á teningnum hjá stjórnendum Samskipa en á þessum tíma íhugaði (S)aðaleig-stjform-SH að auka samkeppni við Eimskip með því að hætta Norður-Ameríku samstarfinu og að Samskip myndu snúa sér alfarið að TA-flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.

4929. Þrátt fyrir verulegar efasemdir hjá Eimskip varðandi samstarfið sagði fyrirtækið þann 30. maí 2008 upp Norður-Ameríku samningnum með formlegum hætti en óskaði um leið eftir tafarlausum viðræðum við Samskip um áframhaldandi samstarf. Var þetta aðeins nokkrum dögum eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips og áhersla hans á samstarf og samskipti við Samskip órökrétt miðað við lítið vægi Norður-Ameríku samstarfsins við Samskip. Er ljóst að annað og meira bjó að baki áhuga (E)forstj á samskiptum við Samskip. Var það hið umfangsmikla *„Nýtt upphaf"*-verkefni og var Norður-Ameríku samstarfið fellt undir það það.

4930. Í glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008 var eitt af viðfangsefnum *„Nýtt upphaf"*-verkefnisins nefnt: *„Slotsamningar í siglingakerfinu"*. Þetta verkefni tók m.a. til skoðunar á áframhaldandi og auknu samstarfi, ásamt upplýsingaskiptum vegna sjóflutninga milli Íslands og Bandaríkjanna og Kanada. Eftirfarandi kom fram á glæru Eimskips um þetta:

„-Frá US unnið að nýjum samningi og þarf að taka gildi frá 1. september

-Samskip tekur saman magn til/frá US og Kanada til að setja í kerfið [hjá Eimskip]".

4931. Í þessu samhengi ber að árétta að samskipti og vinna fyrirtækjanna tengslum við áframhaldandi samstarf í Norður-Ameríku flutningum varðaði eins og aðrir þættir samráðs fyrirtækjanna skoðun og upplýsingaskipti vegna samnýtingar flutningakerfa.

4932. Hér ber að rifja upp að tveimur dögum eftir fund (E)forstj með (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008 beindi (E)forstj því til (E)frkvstj-flutnkerf að Samskip yrði beðið um að draga úr samkeppni í Norður-Ameríku með því að hætta TA-flutningum. Samskip hafa staðfest að Eimskip hafi sett fram þessa ósk og tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am frá 15. október 2008 sýnir að Samskip drógu úr TA-samkeppni. Þá ber hér að nefna að í nóvember 2008 takmarkaði Eimskip flutningsgetu með því að fækka skipum úr tveimur í eitt í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt*

upphaf" verkefnisins um „*fækkun*" skipa. Eins og samtímagögn sýna var í aðdraganda og í kjölfar þessara breytinga engin óvissa hjá Eimskip um viðbrögð Samskipa og áframhaldandi samnýtingu skipa á þessari flutningaleið. Var það í samræmi við minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, þar sem fjallað var um víðtækt aukið samstarf fyrirtækjanna m.a. með takmörkun Eimskips á flutningsgetu í Norður-Ameríku siglingum og samnýtingu skipa með Samskip, sbr.: „***USA*** *Vegna samdráttar í innflutningi frá Norður-Ameríku er hægt að ná fram kostnaðarhagræðingu í heildarflutningakerfinu til og frá Íslandi með því að Eimskip dragi úr tíðni og flutningsgetu á USA/CA og sinni svæðinu með einu skipi á 21 daga tíðni. Til að tryggja sem besta nýtingu á þessari rútu væri öðrum innflutning frá USA stýrt úr/í TAS kerfið eftir atvikum.*" Framangreind umfjöllun í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, um takmörkun á flutningsgetu Eimskips í Norður-Ameríku flutningum og samnýting skipanna með Samskipum, gekk eftir.

4933. Á umræddum fundi Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009 skrifuðu fyrirtækin undir nýjan slotsamning í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samningurinn fól í sér samkomulag um áframhaldandi samstarf og samnýtingu skipa á þessari flutningaleið og ljóst að Samskip myndu t.a.m. ekki sinna þessum áætlunarflutningum alfarið upp á eigin spýtur (t.d. með því að sigla eigin skipi eða með TA-flutningum til og frá Íslandi að flestu eða öllu leyti). Var þetta sem fyrr segir í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og framangreind minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv.

4934. Þá ber að hafa í huga að í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips áttu fyrirtækin á seinni hluta árs 2008 ítrekuð samskipti um gámasamstarf, þ.á m. vegna Norður-Ameríku samstarfsins, sbr. t.d. tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008, þar sem fundur fyrirtækjanna daginn eftir var undirbúinn. Þar átti m.a. að ræða „*Gámamál í USA*", sbr. einnig tölvupósta (E)frkvstj-EimÍsl til (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf 10. og 11. desember 2008.

4935. Þessar gámasamstarfsviðræður Samskipa og Eimskips á seinna hluta árs 2008 skiluðu niðurstöðu en m.a. í áðurnefndum nýjum samningi fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku frá 7. janúar 2009 var að finna ný ákvæði um aukið samstarf í gámamálum (sem hafði ekki verið í eldri samningum fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku samstarfsins). Í hnotskurn fól þetta aukna samstarf í sér að Eimskip útvegaði Samskip tóma gáma fyrir flutningana ef Eimskip hafði slíka gáma til reiðu. Var þetta því fyrsti skriflegi samningur fyrirtækjanna um gámamál vegna sjóflutninga milli Norður-Ameríku og Íslands og eitt dæmi af mörgum um afsprengi ólögmætra samstilltra aðgerða fyrirtækjanna á seinni hluta ársins 2008.

4936. Gögn málsins sýna að í kjölfar gámasamvinnu fyrirtækjanna notaðist Samskip ýmist við sína eigin gáma eða gáma frá Eimskip. Sýna gögn málsins frá árinu 2010 að um helmingur af gámum sem Samskip notuðu fyrir innflutning frá Norður-Ameríku voru gámar frá Eimskip og afgangurinn eigin gámar Samskipa.

4937. Þegar gögn málsins um gámasamstarf eru virt í heild er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að gámasamstarf Eimskips og Samskipa vegna sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku hafi verið einn hluti af stærra samkomulagi um að fyrirtækin myndu aðstoða hvort annað með gáma óháð flutningaleiðum eða flæði/staðsetningu gáma hverju sinni, sbr. einnig samkomulag Samskipa og Eimskips vegna sjóflutninga tengdum Reyðarfirði, sbr. t.d. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst dags. 12. og 20. nóvember 2008 („*Reykjavík – Mjóeyri*") og tölvupóst (E)forstj til (E)frkvstj-skiparekst 13. nóvember 2008 („*Reyðarfjörður*"). Gámasamstarfið varð til þess að auka enn á tíð samskipti fyrirtækjanna vegna framkvæmdar á samningnum.

4938. Fyrir utan að tengjast samstarfi sem tengdist takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfum þá skal hafa í huga að það gat verið mikill ábati fyrir fyrirtækin af samstarfi sem þessu og ná þannig saman fram hagræðingu vegna gámanotkunar og -stýringar í kerfum fyrirtækjanna.[2181]

4939. Á fundinum 7. janúar 2009 gerðu stjórnendur fleira en að skrifa undir nýjan samning. Gögn málsins sýna að stjórnendurnir tóku upp fyrri umræðu um aukið samstarf sem átti að halda fyrir *„utan samning“* og ljóst að það voru *„nokkur verkefni“* sem átti að vinna að milli fyrirtækjanna eftir undirskrift samningsins, sbr. tölvupóstsamskipti (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv 8. janúar 2008. Undir þetta féll t.d. aukið samstarf í vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku, afsláttarsamkomulag og sér greiðslufyrirkomulag.

4940. Eins og áður segir var tekið upp gámasamstarf hjá Samskipum og Eimskip með nýjum samningi vegna Norður-Ameríkuflutninga 7. janúar 2009. Einnig var tekið upp nýtt ákvæði í samninginn sem fól í sér að Samskip greiddi 80% af BAF gjaldi Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga. Athygli vekur að í samtímagögnum er hvergi að finna umfjöllun eða frásögn af tilraun Samskipa til að nýta þennan 20% mismuninn af BAF-gjaldi Eimskips sem samkeppnisforskot gagnvart Eimskip. Þess í stað innheimtu Samskip áfram sama gjald og Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga, sbr. tölvupóst (S)forstö-flutnstj frá 4. desember 2008, ásamt því að Samskip, á grundvelli samráðsins við Eimskip, unnu áfram að þeim aðgerðum að allir viðskiptavinir myndu greiða fullt BAF.

4941. Þá má benda á að Samskip innheimtu ekki aðeins sama BAF gjald og Eimskip vegna beinna flutninga frá Norður-Ameríku heldur innheimti Samskip sama BAF-gjaldið vegna TA-flutninga. Hefur þetta þýðingu þar sem Samskip höfðu nýtt TA-flutninga í beinni samkeppni við Eimskip í flutningum milli Íslands og Norður Ameríku en einnig af þeirri ástæðu að BAF-gjaldtaka erlendra skipafélaga sem fluttu fyrir Samskip á milli Evrópu og Norður-Ameríku gat verið önnur og lægri en BAF-gjaldtaka Eimskips á sömu flutningsleið. Aðgerðir Samskipa sem fólust í því að innheimta sama BAF-gjald og Eimskip vegna TA-flutninga er því í samræmi við ákvörðun (S)forstö-innfl1 frá 19. ágúst 2008, sem kom í kjölfar ólögmætra samskipta við Eimskip m.a. um BAF-gjald 14. ágúst 2008.

4942. Þann 26. janúar 2009 sendu Samskip og Eimskip erindi til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna samningsins frá 7. janúar 2009, sbr. þágildandi 15. gr. laganna. Í þessu erindi til samkeppnisyfirvalda veittu Eimskip og Samskip engar upplýsingar um allt það samstarf og samskipti sem átt höfðu sér stað fram til 26. janúar 2009. Fyrirtækin upplýstu t.d. ekki um það mikilvæga atriði að umræddur samningur hafi verið liður í umfangsmikilli samvinnu fyrirtækjanna á seinni hluta ársins 2008, sbr. til dæmis glærukynningin um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* frá 8. og 9. júní 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 8. júlí 2008. Í erindinu gáfu fyrirtækin jafnframt ranglega til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið samningsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda.

4943. Þegar Samskip og Eimskip sóttu um undanþágu fylgdu hvorki gögn né skýringar um þau atriði sem var haldið *„utan samnings“*, jafnvel þótt þau atriði hafi varðað samstarfið og samninginn með beinum hætti. Sama mynstur var í háttsemi fyrirtækjanna 2010. Fyrirtækin gerðu þá *„hliðarsamning“* þegar þau endurnýjuðu Norður-Ameríku samninginn. Sá hliðarsamningur var heldur ekki afhentur samkeppnisyfirvöldum.

4944. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, var samningi Samskipa og Eimskips frá 7. janúar 2009 veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Sú undanþága gilti til 31. desember 2010. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að sú undanþága hafi verið veitt á grundvelli rangrar, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjafar Eimskips og Samskipa.

[2181] Í mgr. 15 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2023 skýrir fyrirtækið góða afkomu m.a. af því að fyrirtækið hafi getað fækkað gámum í rekstri.

11.20. Samskip tilkynna um verðhækkun 23. janúar 2009

4945. Í dagbók (S)forstö-innfl1 má sjá að strax eftir fundinn með Eimskip þann 7. janúar 2009 var haldinn innanhússfundur hjá Samskipum með heitinu *„Markaðurinn"*. Boðaðir á þann fund voru (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl. Sem fyrr segir hafði á fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl sama dag verið til umfjöllunar *„stragetía á markaði"*.

4946. Gögn Samskipa og Eimskips tveimur dögum síðar, 9. janúar 2009, sýna markaðsstefnu fyrirtækjanna í innflutningi á þessum tíma. Ekki átti að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars enda hefði slík samkeppni sett markmið um verðhækkanir í uppnám. Þess í stað ætluðu Samskip og Eimskip að einbeita sér að *„minni viðskiptavinum"*.

4947. Stjórnarfundur Samskipa Holding fór fram 12. janúar 2009. Fundinn sátu m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)stjórnarm-fjármstj. Á fundinum hélt (S)aðaleig-stjform-SH kynningu um uppgjör vegna Samskipa á Íslandi og horfur á árinu 2009. Í fyrirliggjandi glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH var farið yfir áhyggjur af innflutningi og þörf fyrir meira magn, eftir það kom glæra sem eingöngu stóð á: *„Eimskip"*.

4948. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að (S)aðaleig-stjform-SH hafi undir þessum lið gert grein fyrir þáttum sem vörðuðu samráðið við Eimskip en áður hafði aukið samstarf við Eimskip reglulega verið til umfjöllunar á stjórnarfundum Samskipa Holding árið 2008. Í glærukynningu (S)aðaleig-stjform-SH var sömuleiðis fjallað um aðgerðir Samskipa á Íslandi síðasta ársfjórðung ársins 2008 (þ.á m. verðhækkanir, flutningakerfi (skip, gámar og landflutningar)). Þrátt fyrir mikinn samdrátt í innflutningi átti að halda áfram að hækka verð árið 2009 og var áætlun fyrir 2009 sögð *„metnaðarfull"* auk þess sem EBITDA myndi aukast umtalsvert.

4949. Sýna þessi gögn vegna stjórnarfundar Samskipa Holding að Samskip á Íslandi hafði náð að hækka verð á seinni hluta ársins 2008 og að gert var ráð fyrir frekari verðhækkun á árinu 2009 og betri afkomu. Er það í samræmi við önnur gögn málsins. Var það samráðið við Eimskip sem gerði fyrirtækinu þetta kleift.

4950. Öfugt við gott gengi Samskipa hf. á Íslandi og verðhækkanir kom eftirfarandi fram í stjórnarfundargerðinni um rekstur Samskipasamstæðunnar annars staðar í Evrópu: *„Trading conditions are challenging overall and particularly on Ireland and rates are under pressure."* Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn Samskipa sem skýra frá allt annarri þróun á samkeppni á flutningamarkaði hér á landi miðað við þróunina á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu.

4951. Samskip tilkynntu þann 23. janúar 2009 um 8% hækkun á flestum þjónustugjöldum og 5% hækkun á sjóflutningsgjaldskrá og um 24% hækkun á útskipun fyrir 20 feta gáma. Tók hækkunin gildi 1. febrúar 2009. Mánuði síðar, 1. mars 2009, hækkuðu Samskip einnig sjófrakt vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku um 5%. Aðeins voru nokkrir mánuðir liðnir síðan Samskip hækkaði verulega verð í sjó- og landflutningum, sbr. atvik tengd 1. september 2008, en sjófrakt til og frá Norður-Ameríku hafði þá hækkað um 16% (sjófrakt var í erlendri mynt).

4952. Samkvæmt framansögðu höfðu Eimskip og Samskip tilkynnt viðskiptavinum um verðhækkanir í janúar 2009. Gögn málsins sýna að hækkanirnar vöktu bæði undrun og óánægju hjá mörgum viðskiptavinum fyrirtækjanna. Bentu viðskiptavinir m.a. að laun og verð á olíu hefðu lækkað og að gengisþróun kallaði ekki á hækkun. Einnig var bent á að vegna minnkandi eftirspurnar hefði flutningaverð lækkað erlendis.

4953. Hér að framan er gerð grein fyrir mikilli óánægju eins mikilvægasta viðskiptavin Eimskips, ÖES, með 27% hækkun. Annað dæmi var kvörtun 24. janúar 2009 frá stórum viðskiptavini Samskipa, Ísafold: *„Það væri gott að fá rökin fyrir þessum hækkunum. Ég samþykki ekki þessa hækkun nema hún sé rökstudd. Ekki eru laun að hækka, olíuverð o.þ.a.l smurolía osfr eru að lækka, flutningsfélög um allan heim að lækka verð vegna þess að flutningur er að minnka"*.

4954. Jafnvel stjórnandi hjá Samskipum sá engin rök fyrir verðhækkun á þessum tíma. Yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am, brást við tilkynningu frá höfuðstöðvunum á Íslandi um verðhækkun með því að senda (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 tölvupóst. Í honum sagði hann verðhækkun Samskipa koma á óvart og spurði um ástæðu fyrir hækkuninni. Sagði hann síðan: *„Jú hækkun á einingakostnaði vegna minnkandi flutninga sem stafa af heimskreppu, ýmynda [svo] ég mér. Hvernig lögum við það? Sennilega með því að skera niður kostnað og ekki síst að auka magnið aftur. Hvernig skerum við niður kostnað? Þið vitið allt um það. Hvernig aukum við magnið ? Með því að sækja á örfa [svo] markaðinn. Hvernig sækjum við á markaðinn? Þið vitið allt um það. Hvernig örfum við markaðinn? Með hækkun flutningstaxta?, varla, allavega virkar það ekki sannfærandi, er það?*

Mér þætti því afskaplega vænt um að heyra hver ástæðan er. Ég lít svo á að umhverfið sé svo langt frá því að kallast normal, þeir tímar þegar hækkanir voru sendar út reglulega eins og um áskrift væri að ræða eru bara ekki til staðar.

Nú finnst mér að Samskip eigi að nota tækifærið og tilkynna verðstöðvun t.d. út árið og í sumum tilfellum boða lækkanir. Við viljum láta líta á okkur sem leiðandi fyrirtæki á flutningamarkaðinum og ekki síst ábyrgan þáttakand [svo] við að endurreisa efnahaga [svo] þjóðarinnar sem nú er ein rjúkandi rúst. Okkar viðskiptavinir berjast í bökkum og þurfa á okkur að halda, þegar framlíða stundir og við höfum komist yfir það versta eftir 1 eða 2 ár munum við uppskera ríkulegan ávöxt um komandi ár."

4955. (S)frkvstj-N-Am ítrekaði afstöðu sína í byrjun febrúar 2009 og sagði hækkun á flutningsverðum *„algjörlega út í hött á þessum tíma"*. Það ætti heldur að lækka kostnað og auka magn. Gögn málsins sýna að gagnrýni (S)frkvstj-N-Am breytti engu um stefnu Samskipa. Fyrirtækið hélt sig við hækkanir á grundvelli þeirrar vissu sem það bjó við vegna samráðsins við Eimskip.

4956. Lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips höfðu átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þeirrar hækkunar Samskipa sem tók gildi 1. febrúar 2009, sbr. m.a. fundinn 7. janúar 2009. Auk umræðu um a.m.k. *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem tók til sjóflutninga voru samskiptin til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til þess skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli Samskipa og Eimskips í sjóflutningum. Skiptir hér og miklu að í samtímagögnum kemur ekki fram að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-innanl eða (S)aðaleig-stjform-SH hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessara verðhækkunar sjóflutningsþjónustu í byrjun janúar 2009. Engu breytti þó stjórnandi hjá fyrirtækinu og viðskiptavinir væru mjög ósáttir. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Samskip stigu fram með þessa miklu hækkun.

4957. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir Samskip að hækka verð verulega í byrjun febrúar 2009. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þá ber til viðbótar að virða allar verðhækkanir Samskipa og Eimskips eftir mitt ár 2008 til janúar 2009 í einu lagi og verður fjallað um það í næsta kafla.

11.21. Niðurstaða um verðhækkanir eftir fund fyrirtækjanna í júní 2008 til febrúar 2009

4958. Samtímagögn sýna að að verðsamkeppni milli Samskipa og Eimskips var afar takmörkuð á megin rannsóknartímabilinu. Áherslan hjá báðum fyrirtækjunum var á að hækka verð, auka gjaldtöku, draga úr afsláttum og eftir atvikum vinna gegn verðlækkunum. Er þetta staðfest í athugasemdum Eimskips við AI. Þar segir að stefna fyrirtækisins á m.a. árinu 2008 hafi verið að halda þáverandi viðskiptavinum, verja markaðshlutdeild og *„ná fram verðhækkunum"*.

4959. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að *„hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip“* á m.a. árinu 2008 sem hafi falið í sér *„alvarleg brot“* gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samkvæmt sáttinni fólst hið alvarlega ólögmæta samráð Eimskips og Samskipa í tilteknum aðgerðum sem gripið var til eftir fundinn 6. júní 2008 og höfðu að markmiði að raska samkeppni. Er tekið fram að um hafi m.a. verið að ræða samráð um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu, markaðsskiptingu og samráð um *„álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.*

4960. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er að finna verulegt ósamræmi í umfjöllun um samkeppni á íslenska flutningamarkaðnum á rannsóknartímabilinu:

- Annars vegar er dregin upp sama mynd og fram kemur í athugasemdum Eimskips. Samskip hafi neyðst til *„að treysta á „ró“ á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð“* við Eimskip. Samskip hafi lagt áherslu á að auka framlegð með verðhækkunum, kostnaðarlækkunum og að sækjast eftir viðskiptum við minni viðskiptavini. Þá kemur einnig fram í athugasemdum Samskipa að stjórnendur beggja fyrirtækjanna hafi unnið gegn því að fyrirtækin kepptu í verði.

- Hins vegar staðhæfir fyrirtækið að það hafi *„engan veginn“* verið *„ró og friður“* á markaðnum á árunum 2008-2013, heldur hafi þvert á móti ríkt *„virk samkeppni“* og *„áframhaldandi sókn“*, þar sem Samskip hafi sótt á stóra sem smáa viðskiptavini Eimskips. Hafi því verið *„mikil samkeppni“* á markaðnum um *„alla viðskiptavini“*. Virk samkeppni hafi líka endurspeglast í því að verð viðskiptavina hafi lækkað allt rannsóknartímabilið og hafi verðhækkanir eingöngu fylgt verðbólgu. Hörð samkeppni endurspeglist í því að *„miklar“* sveiflur hafi átt sér stað í markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa.

4961. Er því ekki ljóst hver afstaða Samskipa er í raun varðandi samkeppni á markaði á rannsóknartímabilinu, sbr. einnig umfjöllun fremst í kafla 33. Að því leyti sem Samskip byggja á því að verðsamkeppni hafi verið takmörkuð mótmælir fyrirtækið því að sá skortur á samkeppni hafi stafað af ólögmætu samráði við Eimskip. Fákeppni á flutningamarkaðnum sé ástæða þeirrar takmörkuðu samkeppni.

4962. Samkeppniseftirlitið tekur fram að í glærukynningunni *„Verkefnið Nýtt upphaf“* sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir er ekki berum orðum fjallað um verðlagningu Eimskips og Samskipa. Er því ekki tekið fram í henni að Samskip og Eimskip hafi einsett sér að hafa samstarf um hækkun á verði. Gögn frá fyrri hluta ársins 2008 sýna aftur á móti að tilgangur Samskipa með hinu auknu samstarfi við Eimskip var m.a. að draga úr samkeppni og stuðla þannig að hækkun á verði eða vinna gegn verðlækkunum. Í glærukynningu Samskipa hf. frá 29. janúar 2008 var varað við því að verðstríð kynni að vera framundan þegar samningar við mikilvæga viðskiptavini myndu losna. Einnig var vísað til þess að aukin samkeppni í landflutningum hefði leitt til verulegrar lækkunar á verði. Í febrúar 2008 komu fram nokkuð skýrar hugmyndir innan Samskipa hf. um aðgerðir sem mögulega væri unnt að grípa til á árinu. Þær fólust m.a. í hækkun á gjaldskrám fyrirtækisins, fjölgun á gjaldskrárliðum og auknu samstarfi við Eimskip. Gögn frá fyrri hluta ársins 2008 gefa skýrt til kynna að Samskip hafi talið samráð við Eimskip heppilegustu leiðina til að verja og efla stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow“* fyrir Samskip Holding. Til þess að Samskip hf. gæti sinnt því hlutverki þurfti fyrirtækið að vera í þeirri stöðu að geta *annars vegar* hækkað verð eða varist kröfum um verðlækkun og *hins vegar* draga úr kostnaði og gera aðrar breytingar vegna samdráttar í flutningum sem stjórnendur Samskipa töldu mögulegan síðar á árinu 2008.

4963. Vegna m.a. óánægju í garð Eimskips í apríl og maí 2008 tóku stjórnendur Samskipa hf. það til skoðunar í maí og fyrstu dagana í júní 2008 að bregðast við spá um minnkandi eftirspurn eftir flutningum með því að auka samkeppni, fara í markaðssókn og afla sér þannig nýrra viðskiptavina frá Eimskip og Atlantsskipum sem þá voru enn starfandi. Ræddu stjórnendur Samskipa um að *„sækja sterkt“* og um *„herferð“* gegn Eimskip.

4964. Öll slík áform um m.a. aukna verðsamkeppni lögðust hins vegar af eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 6. júní 2008 og eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í kjölfar fundarins.

4965. Aðgerðir til að hækka eða halda uppi verði voru í eðli sínu í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Þá voru aðgerðir til að hækka eða halda uppi verði afar mikilvægur þáttur í því að stjórnendur Samskipa hf. gætu framfylgt þeim fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH að verja og efla stöðu félagins sem *„cash cow“* fyrir Samskip Holding.

4966. Eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli lykilstjórnenda hjá Samskipum og Eimskip. Auk funda (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)stjform og (E)forstj 6. júní og 25. júlí 2008 skipta hér miklu endurtekin samskipti (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl. Jafnframt skipta máli samskipti undirmanna þessara stjórnenda. Var þannig um að ræða fjölmörg samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í land- og sjóflutningum fyrirtækjanna.

4967. Gögn málsins sýna að eftir 6. júní 2008 unnu þessir sömu stjórnendur fyrirtækjanna (og undirmenn þeirra) að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, lækkun eða niðurfelling afslátta, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkþátta sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

4968. Vegna umfangs samskipta og gagna er í eftirfarandi töflu gefið yfirlit yfir samskipti og samhliða vinnu stjórnenda Samskipa og Eimskips frá 6. júní 2008 og fram til febrúar 2009.

- Í dálkinum *„Samskipti“* í töflunni eru taldir upp fundir og samtöl stjórnenda Samskipa og Eimskips og eftir atvikum tölvupóstar á milli þeirra. Taflan sýnir tilvist samskipta en um efni þeirra vísast til umfjöllunar í viðkomandi köflum þessarar ákvörðunar.

- Í dálkinum *„Umfjöllun eða aðgerðir sem féll undir „Verkefnið Nýtt upphaf““* er tilgreint hvaða dag var innan Samskipa og/eða Eimskips fjallað um atriði sem falla beint undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið eins og því er lýst í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Er hér t.d. um að ræða bókun í fundargerð, sendingu á tölvupósti, vistun á glærukynningu þar sem fjallað er um takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi, boðun á fund til ræða slík málefni eða önnur atriði sem gefa til kynna umfjöllun innan viðkomandi fyrirtækis um atriði sem falla undir *„Verkefnið Nýtt upphaf“*. Er tilgreint hvaða stjórnendur komu að þessu, t.d. með því að vista viðkomandi gagn eða senda, taka við tölvupósti eða með fundarsetu.

- Í dálkinum *„Umfjöllun um verðhækkun“* er tilgreint hvaða dag var innan Samskipa og/eða Eimskips unnið að hvers kyns verðhækkunum, s.s. hækkun á gjaldskrá, verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, takmörkun á afslætti, upptaka nýrra gjalda eða hækkun á fyrirliggjandi gjöldum. Er hér t.d. um að ræða bókun í fundargerð, sendingu á tölvupósti eða vistun á glærukynningu þar sem fjallað er um verðhækkun, boðun á fund til ræða slík málefni eða önnur atriði sem gefa til kynna umfjöllun innan viðkomandi fyrirtækis um hvers kyns hækkun á verði. Er tilgreint hvaða stjórnendur komu að þessu, t.d. með því að vista viðkomandi gagn eða senda, taka við tölvupósti eða með fundarsetu.

- Ef unnið var að verkþætti í *„Nýtt upphaf“* verkefninu eða verðhækkunum innan fyrirtækjanna, sama dag og samskipti áttu sér stað, er það tekið fram í yfirlitinu.

- Yfirliti þessu er ekki ætlað að vera tæmandi um framangreind atriði, eru t.d. ekki öll samskipti tilgreind eða allir starfsmenn sem komu hverju sinni að viðkomandi umfjöllun um *„Nýtt upphaf“* verkefni eða hækkun á verði.

Tafla 2: Yfirlit yfir samskipti og samhliða vinnu stjórnenda Samskipa og Eimskips frá 6. júní 2008 og fram til febrúar 2009.

Dagsetning	**Samskipti**	**Umfjöllun eða aðgerðir sem féll undir *„Verkefnið Nýtt upphaf“***	**Umfjöllun um verðhækkun**
6.6.2008	Fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)stjform og (E)forstj		
Eftir 6.6.2008[2182]	Fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)stjórnarm-fjármstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv		
8.6.2008		(E)frkvstj-alþjsv	
9.6.2008		(E)forstj	
10.6.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	
10-13.6.2008	Tölvupóstar milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl		
18.-20.6.2008		(E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl	
20.6.2008	Samtal (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf		
23.6.2008	Fundur (S)frkvstj-MCL, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain		
25.6.2008	Fundur (S)frkvstj-N-Am og (E)forstj Samtal (S)viðskstj og (E)forstj		
27.6.2008		(E)forstj, (E)frkvstj-flutnkerf	(E)forstj, (E)frkvstj-flutnkerf
1.7.2008	Samtal (S)forstö-skiparek og (E)frkvstj-skiparekst	(E)forstö-útfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl	
2.7.2008	Samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst		
3.7.2008	Samskipti (E)frkvstj-flutnkerf við Samskip	(E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl
4.7.2008	Fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl		
6.7.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	
7.7.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-landfl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-landfl (E)forstj, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl
8.7.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl (E)frkvstj-innanl
9.7.2008	Samskipti Eimskips og Samskipa	(E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj	
10.7.2008		Eimskip	Eimskip
11.7.2008		(S)forstö-útfl (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl	(S)forstö-útfl
14.7.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	(S)aðaleig-stjform-SH

[2182] Fundur á árinu 2008 sem […] upplýsti um við skýrslutöku hjá lögreglu. Dagsetning fundarins liggur ekki fyrir en ljóst þykir af framburði […] að fundurinn átti sér stað eftir ákveðið var hjá Samskip og Eimskip að ráðast í *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

Dagsetning	Samskipti	Umfjöllun eða aðgerðir sem féll undir *„Verkefnið Nýtt upphaf“*	Umfjöllun um verðhækkun
		(E)forstj, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-skiparekst	(E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-útfl
15.7.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl	(E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf
17.7.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1
18.7.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-Contain	
21.7.2008	Samskipti (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-innfl1
22.7.2008	Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj, (S)aðaleig-stjform-SH (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 (E)frkvstj-flutnkerf
24.7.2008	Samtal (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-JónaM	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-MCL, (S)forstö-flutnstj	
25.7.2008	Fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv
29.7.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-innfl1 (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl
31.7.2008		(E)forstj	(S)forstö-innfl1 (E)frkvstj-flutnkerf
5.8.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-flutnstj, (S)forstö-innfl1 (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-innfl1 (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl
6.8.2008	Samskipti Eimskips og Samskipa	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-MCL, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-flutnstj	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-innfl1
8.8.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	
8.8.2008			(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1
11.8.2008	Fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl	(S)frkvstj-Silver, (S)aðaleig-stjform-SH	Eimskip
12.8.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv	Samskip/Eimskip
13.8.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf,

Dagsetning	Samskipti	Umfjöllun eða aðgerðir sem féll undir *„Verkefnið Nýtt upphaf“*	Umfjöllun um verðhækkun
			(E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl
14.8.2008	Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl	(S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-útfl (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl
15.8.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl
18.8.2008		(S)forstö-landfl	(S)forstö-landfl
19.8.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl Eimskip
22.8.2008			Samskip
23.8.2008		(E)forstj, (E)forstö-innfl	Eimskip
24.8.2008			(S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl
25.8.2008		(E)forstj, (E)forstö-innfl	Eimskip
26.8.2008		(E)forstj, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl	(E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl
27.8.2008	Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl		Samskip
28.8.2008	Tölvupóstur (S)forstö-útfl til (E)forstö-útfl	(S)frkvstj-millilandasv	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl
30.8.2008			(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv
1.9.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl	(S)forstö-innfl1, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl
2.9.2008		(E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl	(E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl
4.9.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)deildstj-útfl1	(S)frkvstj-millilandasv
5.9.2008	Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl	(S)aðaleig-stjform-SH (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-skiparekst	
6.9.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv	
7.9.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	
8.9.2008	Samtal (S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl	(S)aðaleig-stjform-SH (E)frkvstj-innanl, (E)svæðisstj1	(S)aðaleig-stjform-SH (E)forstö-útfl , (E)frkvstj-EimÍsl

Dagsetning	Samskipti	Umfjöllun eða aðgerðir sem féll undir *„Verkefnið Nýtt upphaf“*	Umfjöllun um verðhækkun
9.9.2008	Fundur (S)forstö-landfl, (S)rekststj-landfl3, (E)svæðisstj1 og (E)þjstj-Austur Fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv	(E)frkvstj-innanl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-innfl1 (E)forstö-útfl , (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl
Milli 9.9.-16.9.2008	Fundir eða samtöl (S)rekststj-landfl3 og (E)þjstj-Austur		
10.9.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl	
11.9.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl	
15.9.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl	(E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl
16.9.2008			Eimskip
17.9.2008	Fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl		(E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl
18.9.2008	Tölvupóstur (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-innanl	(E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl	(S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl
19.9.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	(S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl
21.9.2008		Samskip (S)forstö-flutnstj, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl	
22.9.2008		Samskip (S)aðaleig-stjform-SH	Eimskip (S)aðaleig-stjform-SH
23.9.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	(E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl (S)aðaleig-stjform-SH
24.9.2008		Samskip (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl	Samskip (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl (E)frkvstj-flutnkerf
26.9.2008		(E)rekstj-aksturst, (E)svæðisstj1	
28.9.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	(S)aðaleig-stjform-SH
30.9.2008		(E)frkvstj-innanl, (E)forstj	(E)frkvstj-innanl, (E)forstö-vöruþróun, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv
1.10.2008	Samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl	(S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1	(S)frkvstj-millilandasv
2.10.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)svæðisstj1, (E)rekstj-aksturst	
3.10.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	
4.10.2008			(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv
5.10.2008	Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv	(S)aðaleig-stjform-SH	(S)aðaleig-stjform-SH

Dagsetning	Samskipti	Umfjöllun eða aðgerðir sem féll undir *„Verkefnið Nýtt upphaf“*	Umfjöllun um verðhækkun
6.10.2008	Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl	(S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1	
7.10.2008		(S)frkvstj-millilandasv	(E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl
8.10.2008			(S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH
9.10.2008		(E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl	
10.10.2008		(E)forstj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl (S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-innanl	
11.10.2008		(E)svæðisstj1, (E)frkvstj-innanl	
13.10.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-skiparekst, (E)forstö-flutnstý (S)starfsm, (E)starfsm-flutnstýr1, (E)fulltr.flutnstý	(E)forstö-vöruþróun, (E)frkvstj-innanl (S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH
14.10.2008	Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv Tölvupóstur (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv	(S)frkvstj-millilandasv (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf	(E)frkvstj-innanl (S)frkvstj-millilandasv
15.10.2008	Samtal (S)forstö-innfl1 og Eimskips Tölvupóstsamskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý	
16.10.2008	Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl Fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl	(S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv	(S)forstö-innfl1, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl
17.10.2008		(S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-innanl	(E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-útfl
19.10.2008			(S)frkvstj-innanl, (S)aðaleig-stjform-SH
20.10.2008	Tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf	(E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl	
21.10.2008	Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl	(E)forstö-innfl , (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl	
22.10.2008	Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj,	(E)frkvstj-innanl, (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-	

Dagsetning	Samskipti	Umfjöllun eða aðgerðir sem féll undir *„Verkefnið Nýtt upphaf“*	Umfjöllun um verðhækkun
	(E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1	flutnkerf, (E)forstö-útfl , (E)deildstj-útfl1, (E)forstö-flutnstý, (E)forstö-útfl (S)forstö-flutnstj, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv	
23.10.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý, (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl	
24.10.2008		(E)deildstj-útfl1	(S)forstö-innfl1 (E)forstö-innfl
27.10.2008			(E)forstö-innfl
28.10.2008	Tölvupóstur (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1	(S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj, (S)frkvstj-millilandasv (E)forstö-útfl
29.10.2008	Fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl	(S)forstö-innfl1, (S)forstö-umb.erl, (S)frkvstj-millilandasv
30.10.2008	Símtal (E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl	(E)starfsm-flutnstýr1 Samskip (S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-skiparek	
31.10.2008		(E)starfsm-flutnstýr1 (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-skiparek, (S)aðaleig-stjform-SH	
2.11.2008		(S)aðaleig-stjform-SH	
3.11.2008	Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)forstö-skiparek	(S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-skiparek	
3.-4.11.2008		(S)forstö-útfl, (S)kostneftirl	(E)frkvstj-innanl, (E)rekstj-aksturst, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-útfl , (E)forstö-vöruþróun
4.11.2008		(E)frkvstj-skiparekst, (E)svæðisstj1	(S)forstö-útfl, (S)forstö-umb.erl, (S)forstö-innfl1
5.11.2008	Tölvupóstur (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1		
6.11.2008	Samtal (S)frkvstj-VDM og (E)frkvstj-Contain Tölvupóstur (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 Tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv til (E)forstö-innfl		
7.11.2008		(E)frkvstj-skiparekst, (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl	Eimskip
8.11.2008		(E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH	
11.11.2008			(S)forstö-landfl, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl

Dagsetning	Samskipti	Umfjöllun eða aðgerðir sem féll undir *„Verkefnið Nýtt upphaf“*	Umfjöllun um verðhækkun
			(E)frkvstj-EimÍsl
12.11.2008	Samtal (E)frkvstj-skiparekst við Samskip	(E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-innfl , (E)forstö-útfl , (E)forstö-vöruþróun, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstj (S)frkvstj-N-Am, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH	(S)forstö-innfl1
13.11.2008		(E)frkvstj-skiparekst, (E)forstj	(E)forstö-vöruþróun, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl
14.11.2008			(E)forstö-innfl , (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl
19.11.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl	
20.11.2008		(E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl	
24.11.2008		Samskip (S)frkvstj-Færeyj, (S)aðaleig-stjform-SH	Samskip (E)forstö-innfl
25.11.2008		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv (E)svæðisstj1, (E)frkvstj-skiparekst, (E)deildstj-útfl1	(E)forstö-innfl
27.11.2008		(S)frkvstj-millilandasv, (S)aðaleig-stjform-SH	
2.12.2008		(E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl	
4.12.2008	Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl		
6.12.2008			Samskip
8.12.2008	Samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl	(S)forstö-innfl1	
9.12.2008		(S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv	
10.12.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl	
11.12.2008		(S)forstö-innfl1	(E)forstö-vöruþróun, (E)frkvstj-flutnkerf
12.12.2008		(E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl	
23.12.2008	Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl	(E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (E)forstj	
24.12.2008		(E)forstj	
29.12.2008	Samtal (E)frkvstj-EimÍsl og (S)forstö-innfl1		
30.12.2008			(S)aðaleig-stjform-SH

Dagsetning	Samskipti	Umfjöllun eða aðgerðir sem féll undir *„Verkefnið Nýtt upphaf“*	Umfjöllun um verðhækkun
3.1.2009		(E)deildstj-útfl1, (E)frkvstj-skiparekst	
5.1.2009			(S)forstö-innfl1 (E)forstö-vöruþróun, (E)forstö-innfl
6.1.2009		(E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf	
7.1.2009	Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl	(S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstj	(S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv (E)frkvstj-innanl
8.1.2009	Tölvupóstar (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv		(E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv
12.1.2009		(S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S	
19.1.2009			(S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl
20.1.2009	Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl		(S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv
22.1.2009			(S)forstö-innfl1
30.1.2009		(E)frkvstj-skiparekst, (E)forstj, (E)deildstj-útfl1, (E)svæðisstj1	

4969. Voru þetta samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sem fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga þar sem *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Ástæða þess að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni var ekki einungis sú að það laut að markaðsskiptingu, takmörkun á flutningsgetu og hagnýtu samstarfi í kjarnastarfsemi Samskipa og Eimskips. Í því verkefni var einnig gert ráð samvinnu og upplýsingaskiptum um afar viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Í sjóflutningum átti að gera *„greiningu á skipanýtingum brotið niður á hafnir í inn- og útflutningi.“* Jafnframt átti að stilla upp möguleikum þar sem ávinningur væri af því að skiptast á slottum og meta *„hagræði félaganna að gangast í slíkt samstarf“*. Einnig ætluðu Samskip og Eimskip að *„endurskoða siglingakerfi félaganna“* með það að markmiði að lágmarka kostnað. Í landflutningum áttu Samskip og Eimskip að *„kostnaðargreina“* helstu flutningaleiðir og meta saman *„hvar ójafnvægi er í hvoru kerfi fyrir sig“*. Viðræðum keppinautanna um verkþætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins var þannig beinlínis ætlað að taka til trúnaðarupplýsinga sem hafa mikla þýðingu varðandi verðmyndun og verðákvarðanir.

4970. Í samtölum og á fundum þessara lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, sem sannað er að fóru fram og tóku a.m.k. til framkvæmdar á verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið, höfðu þessir stjórnendur ástæðu, hvata og tækifæri til umræðna um hvers konar atriði sem gátu haft áhrif á verðákvarðanir þessara fyrirtækja sem saman voru með yfirburða markaðshlutdeild á flutningamörkuðum hér á landi. Þá skiptir máli að umræður og aðgerðir sem miðuðu að því að hækka eða halda uppi verði voru í samræmi við bæði markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og aðgerðir til að verja og efla Samskip hf. sem *„Cash Cow“*. Þar að auki voru þessi samskipti sem slík til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og minnka æskilega óvissu um fyrirætlanir hvors annars.

4971. Gögn málsins sýna að eftir 6. júní 2008 hafi þessir sömu stjórnendur fyrirtækjanna (og undirmenn þeirra) unnið að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, lækkun eða niðurfelling afslátta, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Eins og

yfirlitið dregur fram var þetta gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkþátta sem féllu beint undir „*Nýtt upphaf*“ verkefnið.

4972. Undirbúningur ýmissa verðhækkana Samskipa og Eimskips hófst í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008. Unnið var að þessu sumarið 2008. Í ágúst og september 2008 hækkuðu bæði fyrirtækin verð og héldu síðan áfram undirbúningi og framkvæmd á ýmiskonar tegundum af verðhækkunum. Frá miðju ári 2008 var um að ræða aðgerðir sem fólu í sér undirbúning og hækkun á gjaldskrám og þjónustugjöldum. Sömuleiðis var um að ræða sértækar hækkanir gagnvart stórum viðskiptavinum og verðhækkanir á flutningum af tekjumiklum vöruflokkum, eins og innflutningi á dagvöru og útflutningi á áli og sjávarafurðum. Tekin voru upp ný gjöld gagnvart viðskiptavinum, afslættir felldir niður eða lækkaðir og samráð við álagningu á olíugjaldi. Á sama tíma og unnið var að framangreindum verðhækkunum héldu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips áfram viðræðum.

4973. Það er sammerkt með þessari atburðarrás, sem hófst eftir fundinn 6. júní 2008, að í samtímagögnum stjórnenda Samskipa og Eimskips er hvergi að finna ótta við samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins þegar verðhækkanir voru undirbúnar eða framkvæmdar. Breytti engu þó sumar hækkanirnar væru það miklar að þær vektu sterk viðbrögð hjá undirmönnum umræddra lykilstjórnenda og mikilvægum viðskiptavinum.

4974. Í samræmi við framangreint er heldur ekki að finna í samtímagögnum viðkomandi stjórnenda Samskipa og Eimskips umræðu eða undirbúning að því að nýta sér óánægju viðskiptavina helsta keppinautarins með verðhækkanir í því skyni að afla sér nýrra viðskipta með samkeppni.

4975. Eftir 6. júní 2008 komst þannig á það ástand á íslenska flutningamarkaðnum að Samskip og Eimskip gátu undirbúið og framkvæmt víðtækar verðhækkanir án ótta um viðbrögð hvors annars.

4976. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga er ætlað að tryggja að samkeppnisaðilar hegði sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taki ákvarðanir upp á eigin spýtur. Í ákvæðinu felst þannig bann við hvers konar beinum og óbeinum samskiptum milli keppinauta sem draga úr óvissu fyrirtækjanna um hegðan keppinauta þeirra með þeim afleiðingum að samkeppni er raskað. Fákeppnismarkaðir eru sérstaklega viðkvæmir fyrir hvers konar samskiptum og samstarfi keppinauta þar sem auðveldara er að viðhafa samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu við slíkar aðstæður og því enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina. Við túlkun 10. gr. samkeppnislaga ber einnig að hafa í huga að keppinautar geta dregið úr verðsamkeppni sér til hagsbóta með margvíslegum hætti. Dómstólar ESB hafa t.d. staðfest þá niðurstöðu framkvæmdastjórnar ESB að regluleg samskipti keppinauta hafi skapað gagnkvæma vissu um verðáform þeirra (*„create a climate of mutual certainty as to their future pricing policies*“) og óþarfi hafi því verið fyrir keppinautana að sammælast um einstakar verðbreytingar.[2183] Vísast um þetta einnig til dóms Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015.

4977. Framangreind umfjöllun gefur skýra mynd af þeirri atburðarás sem tengdist ákvörðunum fyrirtækjanna um að halda uppi eða hækka verð eftir að samráðsverkefni fyrirtækjanna hófst og fram í ársbyrjun 2009. Samráðsverkefnið hófst sem áður segir 6. júní 2008 með fundi forstjóra og stjórnarformanna fyrirtækjanna, (E)forstj, (E)stjform, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)aðaleig-stjform-SH. Þeir (S)aðaleig-stjform-SH, (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform funduðu síðan aftur 25. júlí 2008. Í millitíðinni höfðu undirmenn þeirra, framkvæmdastjórar og lykilstarfsmenn Samskipa og Eimskips átt í samskiptum og hist á fundum. Unnu fyrirtækin síðan samhliða að framgangi annarra verkþátta „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins. Undirbúningur verðhækkana Samskipa og Eimskips hófst í kjölfar fundarins 6. júní 2008 og er aðkoma (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj að áformum um og

[2183] Sjá mgr. 72 í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í máli nr. m.a. IV/33.708. Staðfest með dómi undirréttar ESB 12.07.2001 í máli nr. m.a. T-202/98, Tate & Lyle gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2001:185. Dómur undirréttarins staðfestur með dómi dómstóls ESB 29.04.2004 í máli nr. C-359/01, EU:C.2004:255.

undirbúning verðhækkana fyrirtækjanna skýr. Eru samtímagögn afar skýr um að fundur fyrirtækjanna 6. júní 2008 markaði nýja stefnu hjá fyrirtækjunum.

4978. Á tímabilinu júní 2008 til janúar 2009 áttu umræddir framkvæmdastjórar og lykilstarfsmenn, (S)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf, (S)forstö-innfl1, (E)forstö-innfl , (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl í ítrekuðum samskiptum. Samhliða samskiptunum unnu þeir að undirbúningi og framkvæmd verðhækkana. Af samtímagögnum verður skýrt ráðið að verðhækkun annars fyrirtækisins fól ekki í sér viðbrögð þess við verðhækkun hins fyrirtækisins, enda hófst undirbúningur þeirra á sama tíma og löngu áður en tilkynnt var um fyrstu verðhækkun eftir upphaf samráðsverkefnisins. Þá var verðhækkun fyrirtækjanna mikil að umfangi og skörp.

4979. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir verðhækkunum á framangreindu tímabili. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þegar horft er á samskiptin og verðaðgerðir fyrirtækjanna í heild sinni dregst upp enn skýrari mynd af hinni ólögmætu háttsemi.

4980. Í tilefni af athugasemdum Samskipa skal tekið fram að hin ólögmæta háttsemi laut ekki að því að fyrirtækin hefðu sammælst um hverja og eina verðhækkun fyrir sig, þ.e. á fundum eða í öðrum samskiptum lykilstjórnenda. Samkeppniseftirlitið áréttar að þegar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl , (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundum eða ræddu saman í síma var um að ræða bein samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á siglinga- og landflutningakerfum, verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í flutningum fyrirtækjanna. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í reglubundnum samskiptum fyrirtækjanna á m.a. árinu 2008 hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Voru samskipti umræddra lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa einnig í eðli sínu til þess fallin að draga úr óvissu og sjálfstæði þessara keppinauta sem samanlagt voru með yfirburða markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi og í landflutningum.

4981. Eftir því sem bein samskipti eins og þessi verða tíðari, reglubundnari og víðtækari aukast líkur á að þau dragi úr óvissu fyrirtækjanna um hegðun keppinautanna en sú óvissa er ein af meginforsendum þess að óheft verðsamkeppni geti átt sér stað á markaði. Regluleg samskipti og samráðsverkefni Eimskips og Samskipa eftir mitt ár 2008 skapaði þannig gagnkvæma vissu fyrirtækjanna um verðáform þeirra, þar sem var eins og áður segir óþarfi að sammælast nákvæmlega um einstakar verðbreytingar eða nákvæma tímasetningu þeirra.

4982. Þannig gerði samráð Samskipa og Eimskip, eftir mitt ár 2008, fyrirtækjunum kleift að halda uppi eða hækka verð og tók samráðið til álagningar og afsláttarkjara í flutningsþjónustu og miðlunar á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa á rannsóknartímabilinu átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Nánar tiltekið viðurkennir Eimskip að brot þess hafi falist í aðgerðum sem hafi verið gripið til eftir fund þess með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig *„Nýtt upphaf“* glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008. Í þessu fólst samráð við Samskip m.a. um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum, sbr. tl. 1.3. í 1. gr. sáttarinnar. Er sú viðurkenning í samræmi við samtímagögn.

4983. Ber að hafa í huga að samráð Samskipa og Eimskip hafði það að markmiði að raska samkeppni óháð því hvort samráðið hafði í reynd áhrif á endanlegt söluverð til viðskiptavina. Þótt áhrif á verð hafi ekki úrslitaþýðingu hér skal á hinn bóginn áréttað að fjölmörg samtímagögn sýna að samráð fyrirtækjanna gerði þeim ítrekað kleift að halda uppi og hækka verð gagnvart viðskiptavinum.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 6

6

Kaflar 12-14

12: Yfirlit yfir samfellt samráð á árunum 2009-2013

13: Samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips 2009-2013

14: „Friðurinn“ 2009-2012

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

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

12.1. Skipulag umfjöllunar 993
12.1.1. Samskipti Samskipa og Eimskips 2009-2013 994
12.1.2. *„Friðurinn"* 2009-2012 995
12.1.3. Samráð í sjóflutningum 2009-2013 996
12.1.4. Samráð í landflutningum 2009-2013 998
12.1.5. Gámasamstarf 2009-2013 1000
12.1.6. Samráð í skipaafgreiðslu 2009-2013 1002
12.1.7. Aðgerðir til að hamla samkeppni í flutningi á fiski, breytingar á siglingakerfum og tengd atvik 1003
12.1.8. Dregur úr samráðinu á árinu 2013 1003

12.2. *„Friðurinn"* 2009 - 2012 1005
12.2.1. Markaðsskipting í samkeppnisrétti 1005
12.2.2. Staðan um áramótin 2008/2009 1006
12.2.3. Samspil markaðsskiptingar og takmörkunar á flutningsgetu 1006
12.2.4. Samandregið um samfellda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips 1008
12.2.4.1. Grunur viðskiptavina um samráð 1009
12.2.4.2. Fram til 6. júní 2008 hafði aukin samkeppni verið undirbúin 1009
12.2.4.3. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað 1011
12.2.4.4. Þróun markaðshlutdeildar Samskipa og Eimskips 1016
12.2.4.5. Ógn var aðeins talin stafa af smáum keppinautum 1018
12.2.4.6. Samskip og Eimskip staðfesta markaðshegðunina 1018
12.2.4.7. Viðurkenning Eimskips á ólögmætu samráði við Samskip 1020
12.2.4.8. Samtímagögnin eru í samræmi við viðurkenningu Eimskips 1020
12.2.5. Gerólík þróun á Íslandi og í nágrannaríkjum í kjölfar efnahagsörðugleika 1037
12.2.5.1. Hörð samkeppni erlendis 1037
12.2.5.2. Frábær afkoma á Íslandi 1039
12.2.6. Samantekt 1047

13. SAMSKIPTI STJÓRNENDA SAMSKIPA OG EIMSKIPS 2009 -2013 1050

13.1 Þýðing samskipta keppinauta 1050

13.2 Upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips um samskipti fyrirtækjanna 1051

13.3 Yfirlit yfir bein samskipti á árunum 2009-2013 1055
13.3.1 Almennt 1055
13.3.2 Yfirlitið 1060

13.4 Nánar um samskipti þeirra sem báru ábyrgð á flutningastarfsemi 1070
13.4.1 Sjóflutningar 1071
13.4.2 Landflutningar, gámar og skipaafgreiðsla 1075

13.5 Nánar um samskipti forstjóra Samskipa og Eimskips 1076
13.5.1 Golfhópurinn 1078

13.6 Samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips ... 1081

13.7 Samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa .. 1084

13.8 Samskipti forstjóra Eimskips við yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku 1085

13.9 Samskipti forstjóra Samskipa o.fl. við framkvæmdastjóra Eimskips í Hamborg 1085

13.10 Samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips 1086

13.11 Árleg golfmót Samskipa og Eimskips 2009 - 2013 1087

13.12 Sjávarútvegssýningar 1092

13.13 Forstjóri Samskipa hringir í Eimskip þegar húsleit hefst 1094

13.14 Námskeið og handbók um samkeppnisreglur 1096

13.15 Samantekt 1102

14. „*FRIÐURINN*" 2009-2012 1104

14.1. Markaðsaðgerðir fyrir 2009 skipulagðar 1104
14.1.1. Innflutningur 1105
14.1.2. Landflutningar 1106
14.1.3. Verkefnalisti Samskipa 1108
14.1.4. Samantekt 1113

14.2. Láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð 1114

14.3. Vífilfell og Ölgerðin óska tilboða 1118
14.3.1. Eimskip hækkar verð verulega gagnvart ÖES 1119
14.3.2. Eimskip býður ÖES „*fáránlegt*" verð í landflutningum 1119
14.3.3. Vífilfell óskar tilboða 1121
14.3.4. Samskip halda Vífilfelli 1123
14.3.5. Útboð ÖES 1125
14.3.6. Eimskip heldur ÖES 1130
14.3.7. Samantekt 1132

14.4. German Seafrozen Fish óskar tilboða 1133

14.5. Fyllt í skarðið með Nathan & Olsen 1136
14.5.1. „*Innnes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir*" - Atvik á árinu 2008 1136
14.5.2. Samskip semja við Nathan & Olsen 1140
14.5.3. Tilfærsla Nathan & Olsen raskaði ekki samráðinu 1142

14.6. Samskip „*flæma*" Innnes í burtu 1147

14.7. Útboð Promens 1150
14.7.1. „*Svínsálagning*" í tilboði Samskipa 1151
14.7.2. Eimskip vildi ekki „*rugga bátnum*" 1153
14.7.3. Samantekt 1155

14.8. Útboð Norðlenska 1156
14.8.1. Samskip og Eimskip stefna að verðhækkun 1156
14.8.2. Hætta á að verðsamkeppni „*hefjist á ný*" 1160
14.8.3. Samskip halda Norðlenska 1163
14.8.4. Samskip og Eimskip hækka verð 1164
14.8.5. Samantekt 1166

14.9. Frekari vísbendingar um samráð á árinu 2009 1167
14.9.1. Einyrkjar taldir ógn í stað Samskipa 1167
14.9.2. Aðgerðir til að stuðla að „*friði*" 1170
14.9.3. Flutningsmiðlari verður var við „*vopnahlé*" 1171
14.9.4. Hækka verð gagnvart „*núverandi kúnnum*" 1172
14.9.5. Samantekt 1175

14.10. Áætlanir fyrir árið 2010 – Áframhaldandi samráð 1176
14.10.1. Almennt um þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja 1176
14.10.2. Áætlun Samskipa fyrir árið 2010 1177
14.10.3. Áætlun Eimskips fyrir árið 2010 1188

14.10.4. Ekki tókst að koma á sama ástandi í Færeyjum 1192
14.10.5. Samantekt 1193

14.11. Afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum á árinu 2009 1194
14.11.1. Starfsemi Samskipa Holding erlendis 1195
14.11.2. Áhrif efnahagsástandsins á flutningamarkaði 1196
14.11.3. Hörð samkeppni erlendis – Frábær afkoma á Íslandi 1198
14.11.4. Á Íslandi þurfti ekki að láta viðskiptavini njóta lækkunar á kostnaði 1200
14.11.5. Samdráttur í eftirspurn leiddi ekki til samkeppni 1204
14.11.6. *„Monopoly fee"* Samskipa og Eimskips 1205
14.11.7. Í Noregi, Danmörku og Svíþjóð leyfði samkeppni ekki hækkun á verði 1207
14.11.8. *„Pushing rates constantly upwards"* 1210

14.12. Samráð á árinu 2009 um afsláttarkjör 1214

14.13. Samráð á árinu 2009 um að greiða ekki umfram taxta 1217

14.14. Samráð á árinu 2009 um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol) 1218

14.15. Atvik tengd Maersk á árinu 2009 1220

14.16. DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009 1228
14.16.1. *„Skipta á bitum við Wilson"* 1229
14.16.2. DSV leitar að nýjum samstarfsaðila 1230
14.16.3. Eimskip fer á fund Thorship 1238
14.16.4. Unnið gegn því að Thorship njóti betri kjara 1239

12. YFIRLIT YFIR SAMFELLT SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013

4984. Í kafla 4 hér að framan er gerð grein fyrir reglum samkeppnisréttarins sem banna allt samráð keppinauta sem hefur það að markmiði að raska samkeppni, en til þess teljast meðal annars samningar og samþykktir milli fyrirtækja, hvort heldur þær eru bindandi eða leiðbeinandi, og samstilltar aðgerðir sem hafa að markmiði eða af þeim leiðir að komið sé í veg fyrir samkeppni, hún sé takmörkuð eða henni sé raskað. Nær bannið meðal annars til samráðs um skiptingu á mörkuðum, til dæmis eftir svæðum eða viðskiptavinum, og samráðs um að eiga ekki viðskipti við tiltekin fyrirtæki. Í kafla 4 er jafnframt lýst reglum samkeppnisréttarins um *samfellt samráð* og viðteknum sönnunarreglum- og sjónarmiðum. Er þessum reglum samkeppnisréttarins beitt við mat á háttsemi Samskipa.

4985. Í kafla 3 er lýst stöðu Samskipa og Eimskips á mörkuðum þessa máls á árunum 2009-2013. Eins og þar kemur fram höfðu fyrirtækin saman gríðarlega sterka stöðu á þessum mörkuðum, en á þeim ríkti fákeppni á rannsóknartímabilinu. Umræddir markaðir voru því afar viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti. Á slíkum mörkuðum er sérstaklega þýðingarmikið að keppinautar, sem eru nær einráðir á þeim, eigi ekki í neinum samskiptum sem geta dregið úr sjálfstæði þeirra eða minnkað æskilega óvissu við töku ákvarðana.

4986. Eins og áður hefur verið gerð grein fyrir var markmið „*Nýtt upphaf*" samráðsverkefnis Samskipa og Eimskips að meta „*hagkvæmni*" tiltekinna verkefna með því að „*auka samstarf*" þeirra á milli, sbr. glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Jafnframt skal áréttað að fyrir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 var fyrir hendi tiltekið ólögmætt samráð á milli þeirra sem jókst í kjölfarið. Þetta „eldra" samráð fyrirtækjanna var þannig aukið og hélt áfram út rannsóknartímabil málsins, en það tók til sjó- og landflutninga, gáma og skipaafgreiðslu. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi fyrirtækin ákveðið að ráðast í verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sbr. m.a. kafla 11.5.

4987. Í köflunum hér að framan er ítarlega rökstutt að á síðara hluta ársins 2008 hafi átt sér stað samráð á milli Samskipa og Eimskips um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og takmörkun á flutningsgetu þeirra. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í október/ nóvember 2008 hafi Samskip og Eimskip náð markmiði sínu um takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi.

4988. Þegar framangreint er virt í samhengi við samtímagögn á árunum 2009 - 2013 er það jafnframt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í tengslum við framangreindar breytingar hafi náðst sameiginlegur skilningur Samskipa og Eimskips um að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 12.2.

4989. [2184] Nánar tiltekið fólst skiptingin í því að fyrirtækin myndu halda sínum mikilvægu viðskiptavinum og forðast samkeppni til að ná þeim af hvort öðru. Á þessu tímabili átti sér jafnframt stað verðsamráð og upplýsingagjöf um mikilvæg viðskiptamálefni milli fyrirtækjanna.

12.1. Skipulag umfjöllunar

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

[2184] Hér ber að hafa í huga að í kafla 5.9 er gerð grein fyrir gögnum sem veita vísbendingar um að ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips í sjóflutningum hafi að einhverju leyti verið fyrir hendi þegar „*Nýtt upphaf*" samráðsverkefnið hófst í júní 2008.

4991. Eins og áður hefur komið fram fjallar mál þetta um margvíslega þætti í starfsemi Samskipa og Eimskips yfir langt tímabil enda voru verkþættirnir í *„Nýtt upphaf“* verkefninu mjög fjölbreytilegir. Af samtímagögnum verður ráðið að í starfsemi fyrirtækjanna áttu sér ítrekað stað atvik, á sama eða svipuðum tíma, sem voru tengd innflutningi, útflutningi, siglingakerfum, skipafgreiðslu, ráðstöfun gáma og landflutningum, sem vörðuðu m.a. mismunandi viðskiptavini og/eða viðskiptalegar aðgerðir (t.d. endurnýjun samninga, verðbreytingar, afslætti, viðbrögð við ósk um tilboð o.fl.). Verður að líta til þessara atvika og skoða þau heildstætt við mat á háttsemi fyrirtækjanna.

4992. Á sama eða svipuðum tíma og þessi atvik gerðust áttu stjórnendur fyrirtækjanna jafnframt í samskiptum sín á milli, bæði í leik og starfi, sem mikilvægt er að virða með öðrum atvikum málsins. Í ákvörðun þessari eru atvik reifuð þannig að leitast er við að tryggja á sama tíma annars vegar að greining á einstökum atvikum sé skýr og hins vegar að veitt sé glögg yfirsýn yfir önnur mikilvæg atvik sem áttu sér stað á sama eða svipuðum tíma (og fjallað er um á öðrum stað í ákvörðuninni). Til að stuðla að skipulagðri frásögn er nauðsynlegt að flokka þessi atvik en athuga ber að á sama tíma geta efnisflokkar skarast.

4993. Vegna umfangs brota Samskipa og Eimskips verður umfjöllunin í aðalatriðum byggð upp í tímaröð. Meginumfjöllun um tiltekin atvik er að jafnaði að finna á einum stað og almennt er vísað til þeirrar umfjöllunar þegar hún þykir hafa þýðingu við mat á öðrum atvikum málsins.

4994. Til glöggvunar fylgir hér stutt yfirlit og reifun á umfjöllun í einstökum köflum ákvörðunarinnar sem varða atvik á árunum 2009–2013.

12.1.1. Samskipti Samskipa og Eimskips 2009-2013

4995. Í kafla 13 er gerð grein fyrir umfangi og eðli samskipta stjórnenda og annarra starfsmanna Samskipa og Eimskips á árunum 2009-2013. Í kaflanum verður m.a. vikið að eftirfarandi:

4996. Gögnin sýna að samráð fyrirtækjanna í m.a. sjóflutningum og landflutningum kallaði á regluleg samskipti milli Eimskips og Samskipa. Þá hafa og þýðingu þau persónulegu tengsl og samskipti sem voru milli tiltekinna lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa, t.d. (S)forstj og (E)forstj, (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstö-útfl og (E)forstj. Var m.a. þessum samskiptum og tengslum lýst í kafla 7.1 og verður einnig vikið að þeim í kafla 13 hér á eftir.

4997. Skipta má samskiptum Samskipa og Eimskips í annars vegar bein samskipti milli fyrirtækjanna (þ.e. fundir, símtöl eða önnur samtöl) og hins vegar (aðallega) tölvupóstsamskipti milli þeirra. Í þessu sambandi ber að hafa í huga að gögn sem sýna aðeins samskipti keppinauta (en ekki efni samskiptanna) geta haft mikið gildi við sönnun á ólögmætu samráði. Sýna samtímagögn fjölmörg bein samskipti Samskipa og Eimskips á árunum 2009–2013. Við mat á háttsemi fyrirtækjanna er höfð hliðsjón af þessum beinu samskiptum auk tölvupósta sem fóru á milli þeirra.

4998. Í þessu samhengi höfðu sérstaka þýðingu reglulegir fundir lykilstjórnenda fyrirtækjanna. Voru þetta framkvæmdastjórar og aðrir yfirmenn sem báru ábyrgð á skipakerfum, verðlagningu og öðrum lykilatriðum í inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna. Var um að ræða stjórnendur sem komu að hvers konar málefnum sem tengdust samkeppni í sjóflutningum. Einnig voru regluleg samskipti milli stjórnenda sem báru ábyrgð á öðrum þáttum í starfsemi fyrirtækjanna, eins og t.d. landflutningum og skipaafgreiðslu. Höfðu reglulegir fundir af þessum toga átt sér stað á síðari hluta ársins 2008 og sýna gögnin að slíkir fundir héldu áfram út rannsóknartímabilið.

4999. Samskipti Samskipa og Eimskips voru til staðar a.m.k. fram til húsleitar Samkeppniseftirlitsins hjá fyrirtækjunum 10. september 2013. Í ljós hefur komið að viðbrögð (S)forstj við upphaf húsleitar Samkeppniseftirlitsins fólust meðal annars í því að hringja úr borðsíma til (E)frkvstj-sala/þj, eins af æðstu stjórnendum Eimskips sem átt hafði í reglubundnum samskiptum við lykilstjórnendur hjá Samskipum. Síðan um daginn var (S)forstj spurður af Samkeppniseftirlitinu um samskipti sín við starfsmenn Eimskips. Við það tilefni greindi (S)forstj aftur á móti ekki frá umræddu símtali og

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

5000. Forstjóri Eimskips, (E)forstj, gaf einnig í skýrslu sinni hjá Samkeppniseftirlitinu rangar upplýsingar um samskipti sín við m.a. (S)forstj. Fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs kvaðst (E)forstj engin samskipti hafa haft við (S)forstj. Kvaðst hann *„engan áhuga [hafa] á að umgangast"* (S)forstj, og lýsti samskiptum þeirra þannig að það *„andi köldu"* milli þeirra og það væru *„engin samskipti á milli okkar, það er svona hatur meira heldur en eitthvað annað sko"*. Gekk (E)forstj meiri segja svo langt að staðhæfa að honum *„liði illa í návist"* starfsmanna Samskipa og hann færi *„ekki í veiðiferð ef að þeir eru."*

5001. Staðhæfingar forstjóra fyrirtækjanna eru í hrópandi ósamræmi við samtímagögn. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru tengsl (E)forstj og (S)forstj til þess fallin að skapa frjóan jarðveg fyrir aukið samráð fyrirtækjanna. Á rannsóknartímabilinu voru forstjórarnir saman í fámennum hópi sem lék golf saman og fór í skemmtiferðir til útlanda. Engu breytti þótt innan fyrirtækjanna hefði verið varað eindregið við slíkum samskiptum starfsmanna þeirra eða að innan Eimskips hafi verið haldið samkeppnisréttarnámskeið og innleiddar reglur sem bönnuðu slík samskipti.

5002. Voru framangreind tengsl og samskipti (S)forstj og (E)forstj því til þess fallin að styðja við og styrkja framgang hins samfellda samráðs fyrirtækjanna.

12.1.2. *„Friðurinn"* 2009-2012

5003. Á síðara hluta ársins 2008 átti sem áður segir sér stað samráð á milli Samskipa og Eimskips í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og takmörkun á flutningsgetu þeirra. Jafnframt náðist sameiginlegur skilningur milli fyrirtækjanna um að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini. Með þessu komu fyrirtækin á ólögmætu ástandi sem var fyrir hendi fram á árið 2013 og til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að draga með afdrifaríkum hætti úr samkeppni á mörkuðum málsins. Hinu ólögmæta ástandi sem leiddi af hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips er lýst í samtímagögnum fyrirtækjanna sem *„friðnum"*. Í þeim er einnig rætt um *„ró"* á markaðnum. Í þessu fólst í aðalatriðum að á umræddu tímabili forðuðust Samskip og Eimskip að keppa við hvort annað um mikilvæga viðskiptavini og gátu með þá vissu í farteskinu ítrekað hækkað verð eða haldið því uppi í trausti þess að við því yrði ekki brugðist með samkeppni af hálfu keppinautarins.

5004. Samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips á árunum 2009–2013 voru til þess fallin að viðhalda og styðja hina ólögmætu markaðsskiptingu (*„friðinn"*).

5005. Gögnin sem sýna fram á markaðsskiptinguna eru viðamikil og taka til langs tímabils. Sökum þessa er gagnlegt að draga saman kjarnaatriði þeirra en þá umfjöllun er að finna í kafla 12.2.

5006. Í kafla 14 er gerð nákvæm grein fyrir gögnum sem tengjast *„friðnum"* frá og með árinu 2009. Verður fjallað um atvik og gögn sem tengjast mikilvægum viðskiptavinum og að mati Samkeppniseftirlitsins gefa til kynna markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa. Þessi tilvik eru ekki tæmandi talin heldur sett til að sýna fram á umfang og eðli hins samfellda samráðs fyrirtækjanna. Einnig er í kafla 14 lýst verðhækkunum, verðsamráði og upplýsingaskiptum fyrirtækjanna. Er þar fjallað um atvik sem tengjast bæði sjó- og landflutningum.

12.1.3. Samráð í sjóflutningum 2009-2013

5007. Í kafla 16 verður lýst ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi á árunum 2009 – 2013. Var um að ræða samráð sem var fyrir hendi við breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008.

5008. Áður en umræddar breytingar komu til var eftirfarandi samráð fyrir hendi, sbr. einnig umfjöllun í kafla 5.4, 5.8.2 og 7.5.5:

- Þann 30. nóvember 2001 undirrituðu Eimskip og Samskip það sem fyrirtækin nefndu *„Trúnaðarmál Neyðarsamkomulag"*. Það átti að taka til *„gámaflutninga með skipum félaganna"* sem *„skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka."* Samtímagögn sýna hins vegar að gildissvið samningsins var mun rýmra. Tók samningurinn ekki aðeins til flutninga vegna óviðráðanlegra orsaka heldur einnig til venjulegra flutninga milli hafna í Evrópu og milli Evrópu og Íslands, þ.e. til almennra sjóflutninga fyrirtækjanna. Fór þessi samningur Eimskips og Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga. Var þessi ólögmæti samningur um Evrópuflutninga ennþá í framkvæmd þegar *„Nýtt upphaf"* verkefni Eimskips og Samskipa hófst í júní 2008. Er þetta viðurkennt í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.

- Með ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var Eimskip og Samskipum, með heimild í þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. laganna vegna samnings sem fól í sér að Eimskip tók að sér flutninga fyrir Samskip milli Íslands og Norður-Ameríku. Þessi undanþága gilti til 31. ágúst 2004. Engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var því í gildi frá 1. september 2004 til desember 2009 vegna samstarfs fyrirtækjanna í siglingum til og frá Norður-Ameríku. Þrátt fyrir að undanþágan hefði fallið úr gildi 31. ágúst 2004 héldu Eimskip og Samskip áfram samstarfi, sem var ólögmætt, og var það fyrir hendi í byrjun júní 2008 þegar *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst. Er þetta viðurkennt í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.

5009. Eins og fram kemur í glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir tók *„Nýtt upphaf"* verkefnið til sjóflutninga milli Íslands og bæði Evrópu og Norður-Ameríku. Átti að kanna hagkvæmni þess að auka það samstarf Samskipa og Eimskips sem var fyrir hendi.

5010. Á síðari hluta ársins 2008 var unnið að gerð nýs samnings um Norður-Ameríku flutninga og settar fram hugmyndir um verulega aukið samstarf að þessu leyti, sbr. tölvupóst (E)forstj frá 27. júní 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am, sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1, (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 15. október 2008. Samkvæmt tölvupóstinum höfðu Samskip á þessum tíma dregið úr eigin Norður-Ameríku flutningum í gegnum Evrópu (TA-flutningar[2185]) í samkeppni við Eimskip og þess í stað beint Norður-Ameríku flutningum til Eimskips. Einnig var unnið að auknu samstarfi í flutningum til og frá öðrum Evrópulöndum. Þann 20. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv *„útvíkkað neyðarsamkomulag"* til Eimskips.

5011. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að á árunum 2009-2013 hafi fyrirtækið átt í ólögmætu samráði við Samskip *„um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga."* Varðandi sjóflutninga til og frá öðrum Evrópulöndum á sama tímabili er í sátt Eimskips viðurkennt að fyrirtækið hafi átt í ólögmætu samráði við Samskip *„um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda"*. Er hvoru tveggja í samræmi við samtímagögn. Sýna gögnin að samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi átti sér stað samfellt á árunum 2009–2013.

[2185] TA er skammstöfun fyrir Trans-Atlantic.

5012. Á þessu tímabili voru Eimskip og Samskip saman með 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og a.m.k. 95% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda.

5013. Einnig liggur fyrir að á árinu 2009 jókst samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum þegar samkomulag komst á milli Eimskips og dótturfélags Samskipa, Jóna, um flutning á gámum Jóna frá m.a. Bretlandi, sbr. m.a. kafla 9.12.4. Með því samkomulagi var þannig aukið við það samráð Samskipa og Eimskips sem þegar var fyrir hendi í sjóflutningum og varði það út rannsóknartímabilið. Umfang samráðs Samskipa og Eimskips í sjóflutningum jókst því enn frekar með tilkomu þessa samstarfs og hafði yfirmaður innflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-innfl1, af þessu miklar áhyggjur og lagði til við (S)forstj að þessari tilteknu samvinnu við Eimskip yrði hætt. Það var hins vegar ekki gert enda voru heildarhagsmunir Samskipa af samráði við Eimskip taldir miklir.

5014. Þetta aukna samstarf Samskipa við Eimskip í sjóflutningum árið 2009 var í samræmi við samráðsverkefni fyrirtækjanna sem hafist var handa við eftir mitt ár 2008, og hluti af samfelldu samráði þeirra. Líta ber til þess að í bréfi Samskipa frá 20. nóvember 2018 kemur fram að þetta samstarf við Eimskip hafi verið vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa haustið 2008.

5015. Nýr Norður-Ameríku samningur Samskipa og Eimskips var undirritaður 7. janúar 2009 og gilti hann til 31. desember 2010. Var þetta samstarf hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Þann 26. janúar 2009 sendu Eimskip og Samskip samninginn til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá bannreglu 10. gr. samkeppnislaga vegna samvinnu fyrirtækjanna í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Stóð samstarfið yfir allt árið 2009 þrátt fyrir að engin undanþága lægi fyrir.

5016. Með ákvörðun nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, veitti Samkeppniseftirlitið samstarfinu undanþágu sem gilti til 31. desember 2010. Í undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips voru engar upplýsingar veittar um hið umfangsmikla samráð fyrirtækjanna sem hélt sem áður segir áfram eftir að undanþágubeiðnin var send Samkeppniseftirlitinu. Þá gáfu fyrirtækin ranglega til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið samningsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda. Var því undanþága Samkeppniseftirlitsins veitt á grundvelli rangra og villandi upplýsinga frá fyrirtækjunum.

5017. Þann 23. desember 2010 sendu Samskip og Eimskip bréf til Samkeppniseftirlitsins þar sem gerð var grein fyrir því að nýr samningur um Norður-Ameríku siglingar hefði verið undirritaður. Gilti hann frá 1. janúar 2011 til 31. desember 2012. Í bréfinu var óskað eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna þessa samnings. Aftur var ranglega gefið til kynna af hálfu fyrirtækjanna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið þessa samnings væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda. Í bréfinu var ekki gerð grein fyrir því samráði Eimskips og Samskipa sem þá stóð yfir. Þrátt fyrir að Samkeppniseftirlitið veitti ekki undanþágu vegna samstarfsins hélt það áfram út rannsóknartímabilið.

5018. Upplýsingar frá Samskipum og Eimskips gefa til kynna að talsverðar sveiflur hafi verið á umfangi flutninga þeirra milli Íslands og Norður-Ameríku. Eftir mikinn innflutning á árinu 2007 varð töluverður samdráttur í innflutningi frá Norður-Ameríku eftir mitt ár 2008 og var umfangið sögulega lítið allt fram til fyrri hluta árs 2012. Umfang útflutnings til Norður-Ameríku var sömuleiðis sveiflukennt en leitni þess var lengst af niður á við á rannsóknartímabilinu. Þrátt fyrir það sýna samtímagögn í málinu að stjórnendur bæði Samskipa og Eimskips lögðu engu að síður ríka áherslu á að viðhalda þessu samstarfi og endurnýja samning fyrirtækjanna. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta til stuðnings því að samskiptin og samvinnan sem leiddi af Norður-Ameríku samstarfinu hafi verið mikilvæg fyrir framgang samráðsins, sbr. umfjöllun víða í ákvörðun þessari um eðli reglubundinna samskipta lykilstjórnenda hjá Samskipum og Eimskip.

5019. Að því er snerti Evrópuflutninga undirrituðu Eimskip og Samskip nýtt *„neyðarsamkomulag“* um þá þann 9. desember 2010. Fól það í sér ólögmætt samráð og jafnframt var sú samvinna sem fólst í

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

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

12.1.4. Samráð í landflutningum 2009-2013

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[2186] Samstarfið hófst árið 2010 og stóð a.m.k. út rannsóknartímabilið.
[2187] Samstarfið hófst árið 2010 og stóð a.m.k. út rannsóknartímabilið.
[2188] Í mgr. 568 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að árið 2009 hafi verktaki sem sá um vöruafgreiðslu fyrir Samskip á Þórshöfn hætt rekstri og Samskip tekið yfir rekstur afgreiðslustöðvarinnar. Eimskip hafi á þeim tíma óskað eftir því að Samskip tækju að sér afgreiðsluþjónustu fyrir Eimskip. Sjá einnig bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 28.05.2010.

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

5028. Samstarf fyrirtækjanna í landflutningum var umfangsmikið. Sést það einnig á veltu vegna flutninga fyrirtækjanna fyrir hvort annað, á fjölda leiða og afgreiðslustaða sem voru andlag samstarfsins og loks á ítrekuðum og reglubundnum samskiptum stjórnenda og annarra starfsmanna fyrirtækjanna í tengslum við framkvæmd samráðsins, m.a. um sérstaklega samkeppnislega viðkvæm málefni.

5029. Samtímagögn sýna að í maí 2009 höfðu Samskip og Eimskip ákveðið sameiginlega að segja upp afgreiðslusamningi við fyrirtækið Austfar á Seyðisfirði. Kom sú tillaga frá Samskipum, sem lögðu til við Eimskip að bæði fyrirtækin segðu upp afgreiðslusamningi við Austfar og þjónustuðu Seyðisfjörð þess í stað frá Egilsstöðum. Ákváðu stjórnendur Eimskips í landflutningum að *„fara að þessari tillögu*" og höfðu tilkynnt framkvæmdastjóra Austfar um ákvörðunina. Umrædd aðgerð Samskipa og Eimskips fól í sér ólögmætt samráð.

5030. Ólögmætt samráð fyrirtækjanna tók einnig til flutninga á ferskum fiski, en fiskflutningar voru veigamikill þáttur í flutningakerfum Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu. Er óumdeilt að fyrirtækin höfðu með sér samstarf í flutningum á fiski frá Vestfjörðum, Austfjörðum og Norðurlandi til Reykjavíkur. Samtímagögn sýna hvaða áhrif samráð Samskipa og Eimskip hafði á samkeppni á markaði fyrir fiskflutninga. Stjórnandi Samskipa lýsti því svo að *„verðstríð*" ríkti í fiskflutningum áður en samráð Samskipa og Eimskips hófst í júní 2008. Stjórnandi hjá Eimskip, sem lýsti *„gríðarlegri samkeppni*" í fiskflutningum í mars 2008, upplýsti í desember 2009 að *„hækkanir í fiskflutningum upp á 10%*" væru í hættu ef Eimskip ynni útboð eins stærsta viðskiptavinar Samskipa í landflutningum. Er þetta til marks um hvernig aukið samráð á landflutningamarkaði hafði raskað samkeppni og gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð á fiskflutningum.

5031. Samkvæmt framansögðu tók ólögmæt markaðsskipting og verðsamráð Samskipa og Eimskips jafnframt til landflutningastarfsemi fyrirtækjanna. Í tengslum við áðurnefnt útboð lýsti Eimskip því t.d. yfir að ekki ríkti verðsamkeppni við Samskip í landflutningum, þ.e. að samkeppni gæti *„hafist á ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum*" ef Eimskip hefði unnið útboð í landflutninga Norðlenska í desember 2009. Sú vissa sem samráð fyrirtækjanna skapaði birtist jafnframt í rekstaráætlunum fyrirtækjanna á þessum tíma þar sem var miðað við að ekki yrði ráðist í samkeppni og að fyrirtækin héldu mikilvægustu viðskiptavinum sínum. Í áætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2011 kom t.d. fram að *„Ekki er gert ráð fyrir því að „dansað sé við sætu stelpurnar á* ballinu" *og eins og fyrr segir er gert ráð fyrir að uppistaðan í viðskiptum Landflutninga á næsta ári séu núverandi viðskiptavinir*". Í apríl 2012 kom fram hjá Eimskip að Samskip væru að *„hrista aðeins upp í okkar samstarfi*" með því að *„kroppa*" í viðskiptavini Eimskips.

5032. Í samtímagögnum beggja fyrirtækja var ekki gert ráð fyrir að þeim stafaði samkeppnisleg ógn af hvert öðru í landflutningum en slík ógn aftur á móti talin stafa frá hinum allra smæstu keppinautum (svonefndum einyrkjum).

12.1.5. Gámasamstarf 2009-2013

5033. Í kafla 18 er lýst ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips um gagnkvæma leigu og lán á gámum á árunum 2009 – 2013. Var um að ræða samstarf sem var fyrir hendi þegar *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008 og var það síðar aukið í samræmi við markmið verkefnisins.

5034. Samráð Samskipa og Eimskips um leigu og lán á gámum var í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Með auknu gámasamstarfi þar sem fyrirtækin notuðu gáma hvors annars hagræddu þau saman og komumst upp með að nota færri gáma. Þetta aukna samráð tengdist m.a. því að haustið 2008 laut samráð fyrirtækjanna, um takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi, að því að sníða flutningakerfin utan um vaxandi útflutning frá Íslandi. Með minnkandi

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

5035. Þessu fyrirsjáanlega viðfangsefni í gámastýringu mættu fyrirtækin saman m.a. með auknu samstarfi um leigu/láni á gámum. Ljóst er að samstarf fyrirtækjanna tengdu gámum var þó ekki bara bundið við framangreint. Til að mynda tóku fyrirtækin upp aukið samstarf vegna notkunar á gámum sem tengdist flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. atvik seinni hluta árs 2008 og samning fyrirtækjanna frá 7. janúar 2009.

5036. Til viðbótar við gagnkvæma leigu/lán á gámum áttu fyrirtækin í samstarfi við gámastýringu sem laut að því að flytja tóma gáma fyrir hvort annað milli viðkomustaða. Þannig voru fyrir hendi ólögmætir samningar Samskipa og Eimskips um gagnkvæma flutninga á tómum gáma milli hafna hér á landi, milli Íslands og Evrópu og tengt Norður-Ameríku samstarfi.

5037. Samráð Samskipa og Eimskips tengdu gámum var umfangsmikið á rannsóknartímabilinu og gat verið til staðar óháð því fyrir hvaða viðskiptavin var verið að flytja hverju sinni og á hvaða flutningsleið í heiminum, á landi eða sjó.

5038. Hluti af auknu samstarfi vegna gáma tengdist samráðinu vegna útflutnings á áli Alcoa, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 11.13.4 um hið *„skilgreinda verklag*" og umfjöllun í kafla 11.14.1 um flutninga Eimskips á tómum gámum frá Reykjavík til Reyðafjarðar.

5039. Í samræmi við þetta er í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennt að á árunum 2009–2013 hafi fyrirtækið átt í ólögmætu samráði við Samskip *„um gagnkvæma leigu eða lán á gámum*." Auk þess að vera hluti af víðtækara samráði var gámasamstarf fyrirtækjanna sem slíkt til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti. Eimskip og Samskip voru samanlagt með afar mikla markaðshlutdeild og sökum þessa var *„náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni […] mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997. Gámastýring er einn af meginþáttum í rekstri flutningafyrirtækja. Náið samstarf fyrirtækjanna þessu tengdu kallaði á ítrekuð og regluleg samskipti og upplýsingamiðlun á milli fyrirtækjanna um viðkvæm málefni í rekstri þeirra. Var þetta til þess fallið að draga úr sjálfstæði og virkri samkeppni milli fyrirtækjanna.

5040. Þá ber að horfa til þess að ef skipafélög eru samanlagt með meiri en 30% markaðshlutdeild þá geta þau ekki notið þeirrar undanþágu frá banni við ólögmætu samráði sem felst í reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 en hún er í gildi hér á landi. Gátu Samskip og Eimskip því ekki notið undanþágu frá samráðsbanninu vegna samstarfs sem tók m.a. til *„útvegun gáma, undirvagna og annars búnaðar og/eða leigu, kaupleigu eða kaupsamninga um slíkan tækjabúnað*", sbr. e. lið 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 906/2009 en henni er nánar lýst í kafla 4.6.7.2.2. Á rannsóknartímabilinu var Samskipum og Eimskip óheimilt að hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni, sbr. kafla 4.6.1.

5041. Samráð fyrirtækjanna tengt gámum átti sér ekki aðeins stað á sjóflutningsmarkaði heldur einnig á landflutningamarkaði.

5042. Samtímagögn sýna að samráðið vakti undrun starfsmanna hjá fyrirtækjunum. Í gögnunum kemur meðal annars fram að lægra settum starfsmönnum Eimskips fannst nóg um *„stuðning*" fyrirtækisins við helsta keppinautinn og fannst þetta *„fáránlegt*". Af þessu samráði leiddu mjög mikil samskipti og samvinna milli Eimskips og Samskipa. Af hálfu Eimskips var í þessum samskiptum fyrirtækjanna jafnvel vísað til til slagorðs Samskipa: *„Toghether we make things happen*". Þetta umfangsmikla gámasamráð var viðvarandi út rannsóknartímabilið.

12.1.6. Samráð í skipaafgreiðslu 2009-2013

5043. Í kafla 19 er lýst ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu vegna sjóflutninga á árunum 2009 – 2013.

5044. Var um að ræða samráð sem var fyrir hendi þegar „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófust í júní 2008 og var til skoðunar að auka þetta samráð í samræmi við markmið verkefnisins, sbr. m.a. kafla 7.5.4.

5045. Á árinu 2003 komu fram hugmyndir um víðtækt samstarf Eimskips og Samskipa á sviði skipaafgreiðslu og var rætt um um að sameina gámahafnir Eimskips og Samskipa í Sundahöfn. Ekkert varð hins vegar úr þessu.

5046. Frá a.m.k. nóvember 2007 höfðu Eimskip og Samskip með sér ólögmætt samráð í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði þar sem Eimskip sinnti hafnarþjónustu fyrir Samskip (lestun og losun á vörum). Sá Eimskip þannig m.a. um að lesta það ál sem Samskip fluttu fyrir Alcoa til Rotterdam en Eimskip hóf jafnframt að afgreiða skip Samskipa með annan vöruflutning (þ.e. annan en fyrir Alcoa). Var þetta samráð þannig fyrir hendi í júní 2008.

5047. Líkt og í öðrum þáttum í samráðsverkefninu var hafinn undirbúningur mögulegs aukins samstarfs milli Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu. Þá benda samtímagögn til þess að Faxaflóahafnir hafi annast ákveðna milligöngu í tengslum við samstarf í skipaafgreiðslu.

5048. Þrátt fyrir að framangreint samstarf á Reyðarfirði hafi hafist haustið 2007 var það fyrst í júlí 2010 sem Eimskip og Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu beiðni um undanþágu frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, vegna þessa samstarfs. Fram kom í undanþágubeiðninni að fyrirtækin hefðu komist að „*samkomulagi um lestun og losun á vörum við Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði*" sem fælist í því að Samskip keyptu þjónustu við skipaafgreiðslu af Eimskip. Í undanþágubeiðninni kemur fram að fyrirtækin hafi stefnt að því að klára samkomulagið um Reyðarfjörð í „*nokkurn tíma*"*.*

5049. Í þessari beiðni Samskip og Eimskips var réttilega lagt til grundvallar að þetta samstarf færi gegn 10. gr. samkeppnislaga og sökum þessa væri þörf á undanþágu. Var þetta samstarf fyrirtækjanna til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti. Eimskip og Samskip voru samanlagt með afar mikla markaðshlutdeild og sökum þessa var „*náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni […] mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997. Fyrirtækin áttu með sér áralangt og náið samstarf í skipaafgreiðslu í næststærstu vöruflutningahöfn landsins, Mjóeyrarhöfn. Náið samstarf fyrirtækjanna þessu tengdu kallaði á ítrekuð og regluleg samskipti og upplýsingamiðlun á milli fyrirtækjanna um viðkvæm málefni í rekstri þeirra. Var þetta til þess fallið að draga úr sjálfstæði og virkri samkeppni milli fyrirtækjanna.

5050. Þá ber að horfa til þess að ef skipafélög eru samanlagt með meiri en 30% markaðshlutdeild þá geta þau ekki notið þeirrar undanþágu frá banni við ólögmætu samráði sem felst í reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 en hún er í gildi hér á landi. Gátu Samskip og Eimskip því ekki notið undanþágu frá samráðsbanninu vegna samstarfs sem tók m.a. til „*samnýtingu […] hafnarmannvirkja*" og sameiginlegs reksturs eða notkunar „*hafnarmiðstöðva og tengdrar þjónustu (t.d. uppskipunarþjónustu eða lestunar og losunarþjónustu)*", sbr. c. lið 1. mgr. og 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 906/2009 en henni er nánar lýst í kafa 4.6.7.2.2. Á rannsóknartímabilinu var og Samskipum og Eimskip óheimilt að hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni, sbr. kafla 4.6.1.

5051. Til stuðnings því að skilyrði 15. gr. samkeppnislaga væru uppfyllt bentu Eimskip og Samskip m.a. á að það væri „*ekki gert ráð fyrir neinum samskiptum milli æðstu yfirmanna eða lykilstjórnenda*." Einnig var staðhæft að þeir starfsmenn Eimskips og Samskipa sem kæmu að framkvæmd samningsins

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

5052. Í undanþágubeiðni Eimskips og Samskipa var ekki gerð grein fyrir því ólögmæta samráði fyrirtækjanna sem stóð yfir á þeim tíma. Þá sýna samtímagögn að þessu samstarfi um skipaafgreiðslu leiddu ítrekuð samskipti *„milli æðstu yfirmanna eða lykilstjórnenda*" Samskipa og Eimskips. Voru þau samskipti í formi funda og tölvupóstsamskipta.

5053. Samkeppniseftirlitið veitti ekki umbeðna undanþágu. Tók þannig bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga til þessa samstarfs á árunum 2007 – 2013.

5054. Það er því ljóst að Samskip og Eimskip áttu í ólögmætu samráði um skipaafgreiðslu í Reyðarfirði frá árinu 2007 óslitið til a.m.k. júní 2013.

5055. Fleiri þættir samráðs Samskipa og Eimskips en skipaafgreiðsla sem slík tengdust flutningaþjónustu fyrirtækjanna gegnum Reyðarfjörð á rannsóknartímabilinu. Rétt er að árétta að í október/nóvember 2008 höfðu Samskip og Eimskip með ólögmætu samráði náð því markmiði sínu að takmarka flutningsgetu fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum. Til að gera þetta mögulegt höfðu fyrirtækin samráð um breytingar á siglingakerfum og leystu sameiginlega úr „vandamálum" sem upp komu. Fólst m.a. í þessum aðgerðum að Eimskip fékk hluta af álflutningi Alcoa til Rotterdam, þ.e. umframflutninga sem Samskip fluttu ekki með sínu skipi eftir takmörkun á flutningsgetu.

5056. Þetta samráð stóð samfellt yfir fram á árið 2013. Þættir í þessu samráði tengdust sjóflutningum og gámastýringu gegnum Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði, m.a. fyrir Alcoa. Í því sambandi skal sömuleiðis bent á að samráð í landflutningum átti sér stað m.a. á Austurlandi (þ. á m. á Reyðarfirði og nærsveitum). Varðaði það samráð ekki eingöngu landflutninga sem slíka heldur jafnframt samstarf Eimskips og Samskipa á afgreiðslustöðvum, hvers konar samráð þeirra á milli vegna búnaðar og tækja o.s.frv. Atvik tengd Reyðarfirði og Mjóeyrarhöfn eru því oft andlag í umfjöllun um samráð fyrirtækjanna, enda voru það sömu starfsmenn og stjórnendur Eimskips og Samskipa sem höfðu aðkomu og sáu um framkvæmd þessara brota fyrirtækjanna (t.d. (E)frkvstj-innanl, (E)svæðisstj1, (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl). Horft er til framangreinds við heildarmat á gögnum málsins.

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

5057. Á rannsóknartímabilinu gripu Samskip og Eimskip ítrekað til aðgerða sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni í flutningi á fiski frá Íslandi (útflutningi). Fyrirtækin gripu jafnframt til aðgerða sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni í flutningi til og frá Færeyjum og voru til þess fallnar að raska samkeppni í flutningum til og frá Íslandi, ekki síst í flutningi á fiski. Er þessu lýst í kafla 20.

5058. Framangreindar aðgerðir tengdust mögulegum breytingum á siglingakerfum fyrirtækjanna. Útboð Alcoa á m.a. flutningum á áli fyrirtækisins frá Reyðarfirði til Evrópu hefur hér einnig þýðingu. Fór svo að Alcoa samdi við keppinaut Samskipa og Eimskips sem hóf þessa flutninga á árinu 2013. Hafði þetta mikil áhrif á m.a. siglingakerfi Samskipa. Gögn málsins sýna að frá árinu 2011 hafi Samskip verið farin að huga að mögulegum breytingum á siglingakerfi fyrirtækisins, m.a. vegna flutninga fyrir Alcoa. Var í þessu samhengi vísað til Eimskips, Thorship, BWS og Nednor.

5059. Ber einnig að virða þessa umfjöllun í kafla 20 í samhengi við umfjöllunina í köflunum á undan.

12.1.8. Dregur úr samráðinu á árinu 2013

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

5061. Gögn málsins gefa til kynna að efnahagsbatinn hér á landi skapaði hvata fyrir Eimskip og Samskip til að auka við flutningsmagn í siglingakerfum og hverfa frá því kerfi sem þau með samráði settu upp í aðdraganda og eftir hrunið árið 2008.

5062. Keppinautur Samskipa og Eimskips hóf á árinu 2013 að flytja út ál Alcoa. Með því fór umfangsmikið flutningsmagn úr siglingakerfum fyrirtækjanna, sér í lagi Samskipa. Gerðu Samskip og Eimskip í kjölfarið breytingar á siglingakerfum sínum.

5063. Þessar breytingar á ytri aðstæðum breyttu forsendum samráðsins og það hentaði hagsmunum Samskipa og Eimskips að draga úr samráðinu. Í kafla 21 er því lýst að þetta leiddi til þess að samkeppni um mikilvæga viðskiptavini hófst og það dró úr samráðinu. Samráðið í sjó- og landflutningum, samráð í skipaafgreiðslu og gámasamstarf hélt hins vegar áfram með óbreyttum hætti út rannsóknartímabilið.

12.2. *„Friðurinn"* 2009 - 2012

5065. Eins og gerð er grein fyrir í köflum 7–11 funduðu stjórnarformenn og forstjórar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Á þeim fundi var ákveðið að ráðast í viðamikið verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppniréttarins. Áttu stjórnendur og starfsmenn fyrirtækjanna í kjölfarið í samskiptum þar sem þeir ýmist skiptust á upplýsingum eða ræddu hugmyndir í tengslum við þær breytingar sem fyrirtækin gerðu á siglingakerfum sínum og fólu í sér skert framboð á flutningaþjónustu þeirra. Þannig brugðust fyrirtækin við þeim áskorunum sem þau stóðu frammi fyrir með því að eiga í samskiptum og eftir atvikum taka upp samstarf sín á milli í stað þess að ræða áskoranirnar og hvernig bregðast mætti við þeim eingöngu í sínum eigin ranni. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskiptin og það samstarf sem því fylgdi hafi dregið úr sjálfstæði fyrirtækjanna og æskilegri óvissu, þar á meðal um stefnumótandi ráðagerðir hvors annars. Samkvæmt því hafi samskiptin og þær breytingar sem fylgdu í kjölfarið falið í sér samráð í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

5066. Í kafla 14 hér á eftir er gerð grein fyrir þeirri alvarlegu röskun á samkeppni sem fylgdi í kjölfarið á fundinum 6. júní 2008 og samráðinu um m.a. framangreindar breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008. Lýsti umrædd röskun sér í því að fyrirtækin drógu áfram úr verðsamkeppni sín á milli og forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Einbeittu þau sér þess í stað að því að halda uppi eða hækka verð til viðskiptavina sinna án nokkurs ótta um að þeir segðu upp viðskiptunum og leituðu til keppinautarins. Eins og nánar verður gerð grein fyrir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin hafi náð saman um framangreindar aðgerðir sem hafi m.a. falið í markaðsskiptingu. Samkvæmt því hafi samskipti fyrirtækjanna og sú alvarlega röskun sem varð á samkeppni í kjölfarið falið í sér samráð í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

5067. Þau samtímagögn sem sýna fram á brot fyrirtækjanna eru viðamikil og taka til langs tímabils. Sökum þessa er gagnlegt að draga saman kjarnaatriði sem sýna fram á framangreinda þætti í hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips á árunum 2009 til 2013.

12.2.1. Markaðsskipting í samkeppnisrétti

5068. Eins og fram kemur í kafla 4.6.4 felur 10. gr. samkeppnislaga í sér bann við því að keppinautar skipti með sér mörkuðum, t.d. eftir viðskiptavinum eða landsvæðum. Slík markaðsskipting er eftir atvikum tengd eða til stuðnings öðru samráði, svo sem um verð og/eða takmörkun á framboði. Í þessu sambandi er bent á að skipting markaða eftir viðskiptavinum getur meðal annars falist í því að fyrirtæki keppi ekki um „hefðbundna" eða mikilvæga viðskiptavini hvers annars. Með því móti á fyrirtæki sem tekur þátt í samráði t.d. auðveldara með að viðhalda eða hækka verð til eigin viðskiptavina þar sem það þarf þá ekki að óttast að verðið sem það býður leiði til þess að það missi viðkomandi viðskiptavin sökum þess að keppinautur bjóði betur. Ef viðskiptavinur býður út kaup sín á tiltekinni vöru eða þjónustu er algengt að þátttakandi í samráði tryggi að tilboð hans leiði ekki til þess að viðskiptavinurinn færi viðskipti sín til hans. Með þeim hætti er markaðsskiptingu viðhaldið og unnið gegn verðsamkeppni.

5069. Í kafla 4.7.6.5 er fjallað um þær kröfur sem eru gerðar til sönnunar á því að markaðsskipting sé fyrir hendi og bent á að dómstólar ESB hafi talið að vegna eðlis samráðsbrota verði að gera raunhæfar kröfur til styrks og umfangs sönnunar. Þegar samráð milli keppinauta telst sannað er samkeppnisyfirvöldum ekki skylt að sýna nákvæmlega fram á hvernig og hvenær það fór fram. Hafa dómstólar ESB í því samhengi bent á að þegar það liggja fyrir gögn sem sýna fram á markaðsskiptingu þurfi ekki til viðbótar að sanna hvaða dag henni var komið á eða í hvaða formi hún birtist. Ekki þarf heldur að sanna nákvæma útfærslu slíkrar skiptingar á markaði.

12.2.2. Staðan um áramótin 2008/2009

5070. Eins og dregið er saman í kafla 11.8 og 11.13 höfðu Samskip og Eimskip haft mér samráð á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Hafði Eimskip dregið úr flutningsgetu í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda í ágúst 2008. Í lok október 2008 gerðu Samskip hið sama og í nóvember sama ár dró Eimskip úr flutningsgetu í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.

5071. Þessar breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu Eimskips og Samskipa á síðari hluta ársins 2008 sköpuðu tiltekin viðfangsefni sem samtímagögn sýna að féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Var mikilvægt fyrir Samskip og Eimskip að leysa saman þessi viðfangsefni til að tryggja að hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna gæti náð fram að ganga með fullnægjandi hætti. Er í köflum 11.13.4 og 11.14 lýst þeim aðgerðum sem Samskip og Eimskip gripu til í því skyni að tryggja framgang samráðsins.

5072. Með samstarfi við Eimskip tókst Samskipum til dæmis að draga úr flutningsgetu og þjónustu gagnvart Alcoa á sama tíma og verð á þjónustunni var stórhækkað. Þannig tók Eimskip að sér að flytja út þann hluta álframleiðslu Alcoa sem Samskip gátu ekki flutt vegna breytinganna og skiptu fyrirtækin í raun með sér viðskiptum við þennan mikilvæga viðskiptavin. Var þessi niðurstaða afar hagfelld fyrir Samskip og Eimskip og var því viðhaldið um langt árabil. Jafnframt gerðu fyrirtækin með sér samning um samstarf vegna sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar og Íslands og Færeyja. Þá juku fyrirtækin verulega samstarf sitt um leigu eða lán á gámum og rituðu undir samning um samstarf vegna sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Var framangreint til stuðnings öðru ólögmætu samráði fyrirtækjanna, m.a. um takmörkun á flutningsgetu. Þá var samráð í landflutningum aukið. Samráðið dró almennt úr hvata og getu fyrirtækjanna til að keppa sín á milli.

5073. Með umræddu samráði Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008 voru siglingakerfi fyrirtækjanna sniðin að því að geta sinnt vaxandi útflutningi frá Íslandi. Sökum samdráttar í innflutningi var á hinn bóginn ójafnvægi milli útflutnings og innflutnings í kerfum fyrirtækjanna.

5074. Liggur fyrir í málinu að þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu Samskipa og Eimskips á seinni hluta árs 2008 sýna samtímagögn að vannýtt flutningsrými var í skipum fyrirtækjanna sem sinntu sjóflutningum milli Íslands og Evrópu á árunum 2009 til 2013. Þetta fólst m.a. í því að með samráði um breytingu siglingakerfa var siglingakerfi Samskipa þannig stillt upp að Leið 2 hætti að hafa viðkomu á Suðvesturhorni landsins. Með þessu var framboði haldið frá markaði fyrir kaupendur innflutningsþjónustu. Tengdust þær ólögmætu aðgerðir einnig markaðsskiptingu fyrirtækjanna um mikilvæga viðskiptavini sem var viðvarandi fram á árið 2013, sbr. umfjöllun í næsta kafla.

5075. Til viðbótar við framangreint skal jafnframt bent á að skip Samskipa sem hætti flutningum við takmörkun flutningsgetu á árinu 2008 lá verkefnalaust við bryggju fram á árið 2010, þegar Samskip skiluðu skipinu til eiganda þess.

12.2.3. Samspil markaðsskiptingar og takmörkunar á flutningsgetu

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

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

5077. Með umræddu samráði á síðari hluta ársins 2008 um m.a. takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa drógu Samskip og Eimskip úr hvata og getu til að keppa sín á milli. Þrátt fyrir þetta var ónýtt flutningsgeta fyrir hendi. Samskip hafa útskýrt þýðingu þess að skipafélög nýti flutningsgetu eins og unnt er. Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. janúar 2021, er bent á *„að öllu* [skipti] *að nýting skipa sé góð*". Í athugasemdum Samskipa við AI kemur sömuleiðis fram að skipafélög „[forðist] *það eins og heitan eldinn að flytja tóma gáma á milli landa*." Fyrir því sé *„augljós ástæða, en í þeim tilvikum* [greiði] *enginn annar fyrir flutninginn […]*".[2190] Í skýrslu (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu benti hann á að skipafélög forðuðust það í lengstu lög að hafa hafa vannýtt skip.[2191]

5078. Þrátt fyrir aðgerðirnar á síðari hluta ársins 2008 hafði þannig ekki horfið allur hvati og geta Samskipa og Eimskips til að keppa. Til viðbótar fór leiguverð á skipum jafnframt lækkandi. Hér skiptir einnig máli að áður en til aukins samráðs fyrirtækjanna kom sumarið 2008 litu Samskip á það sem samkeppnislega ógn að samningar við stóra viðskiptavini þess væru að losna („*Rates under pressure in connection with renewal of large import contracts*") og hætta væri á verðstríði við Eimskip, sbr. umfjöllun um atvik í janúar 2008 í kafla 6.7.2. Versnandi efnahagshorfur á árinu 2008 hafa hér einnig þýðingu. Samskip og Eimskip máttu vita að samdráttur í efnahagslífinu með lækkandi tekjum myndi hafa þau áhrif að mikilvægir viðskiptavinir myndu mun síður sætta sig við hækkun á verði og frekar knýja á um verðlækkun.

5079. Sökum þessa gat skapast á hætta á því að samkeppni myndi brjótast út og ljóst að Samskip og Eimskip þurftu að gera meira en að takmarka á flutningsgetu til að ná árangri í verðhækkunum eða vinna gegn verðlækkunum.

5080. Ef samráð Samskipa og Eimskips hefði verið einskorðað við að draga úr flutningsgetu hefði orðið erfitt að verja það ef t.d. mikilvægur viðskiptavinur annars fyrirtækisins sætti sig ekki við verðhækkun og byði viðskipti sín út. Hitt fyrirtækið gæti þá talið sig hagnast meira á því að ná viðskiptavininum til sín heldur en að halda að sér höndum vegna samráðsins. Möguleiki á þessari atburðarrás gat svo skapað hvata fyrir hitt fyrirtækið að lækka verð í útboði/tilboði til að halda hinum mikilvæga viðskiptavini. Með þessu yrði samráð viðkomandi keppinauta sett í uppnám.

5081. Á síðari hluta ársins 2008 máttu Samskip búast við að mikilvægir viðskiptavinir fyrirtækisins myndu reyna að ná fram hagstæðari kjörum og að viðskiptavinir Eimskips myndu reyna að leita hagstæðara verðs hjá Samskipum og öfugt. Hefði þetta getað leitt til verðsamkeppni um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Var því augljós hætta á því að samráðið um að draga úr flutningsgetu myndi ekki, eitt og sér, nægja til að hækka verð eða verjast verðlækkunum. Auðvelt var aftur á móti að koma í veg fyrir þetta með samráði um að keppa ekki um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Var með þessu m.a. unnið gegn hættu á að framangreind ónýtt flutningsgeta myndi leiða til samkeppnislegs þrýstings á markaðnum. Á rannsóknartímabilinu nam fjöldi viðskiptavina Samskipa og Eimskips í sjó- og landflutningum þúsundum. Aftur á móti voru tiltölulega fáir viðskiptavinir sem skipta langmestu máli fyrir rekstur flutningafyrirtækjanna.

5082. Viðskiptavinir Eimskips í t.d. innflutningi voru 3.252 í árslok 2007. Um 60% af tekjum fyrirtækisins stöfuðu hins vegar frá 72 viðskiptavinum og 80% tekna frá 200 stærstu viðskiptavinunum. Hjá Samskipum stóðu 38 viðskiptavinir að baki 66% af tekjum fyrirtækisins. Um 77% af tekjum fyrirtækisins stöfuðu af viðskiptum við rúmlega 70 viðskiptavini í innflutningi en þeir voru samtals um 1.800. Viðskipti við tiltölulega fáa en stóra viðskiptavini voru því afar mikilvæg fyrir rekstur Samskipa og Eimskip. Samskip hafa að sama skapi staðfest að verulegt hagræði sé almennt af reglubundnum og umfangsmiklum viðskiptum.[2192] Er nánar fjallað um þetta í kafla 6.3.

[2190] Mgr. 108 í athugasemdum Samskipa við AI.
[2191] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 29.
[2192] Sjá mgr. 1265 í athugasemdum Samskipa við AII.

5083. Framangreind markaðsgerð, þar sem viðskipti við tiltölulega fáa en mikilvæga viðskiptavini skipta mestu máli, er kjörin til markaðsskiptingar. Í eðli sínu er mun einfaldara fyrir fyrirtæki að skipta með sér viðskiptum við fáa stóra viðskiptavini en marga smáa.

5084. Hér hefur einnig þýðingu að flutningaþjónusta Samskipa og Eimskips var almennt álitin sambærileg. Þess vegna blasir við að stórir viðskiptavinir gátu fært sig milli fyrirtækjanna ef annað þeirra reyndi t.d. að hækka verð. Ef samkeppni ríkti væri slík verðhækkun því torveldari. Fjallað er um sambærilega þjónustu fyrirtækjanna í kafla 6.4.

5085. Þá ber að líta til þess að sjóflutningamarkaðurinn var á þessum tíma orðinn *„einfaldari"* og þar með auðveldara að viðhafa samráð þar sem helsti keppinautur Eimskips og Samskipa, Atlantsskip, hætti siglingum á fyrri hluta ársins 2008 og allri starfsemi á fyrri hluta ársins 2009. Í gagni Eimskips frá 16. október 2008 er stöðunni á markaðnum lýst þannig: *„Eimskips vs. Samskip duopoly in the liner market"*.[2193] Í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til *„tvíkeppni"* á markaðnum, sbr. mgr. 1392.

5086. Við mat á háttsemi Samskipa og Eimskips verður aftur að hafa í huga að efnahagshorfur versnuðu þegar leið á seinni hluta árs 2008 og að fyrirtækin máttu því búa sig undir að samdráttur í efnahagslífinu drægi úr tekjum þeirra. Jafnframt var ljóst að mikilvægir viðskiptavinir myndu síður sætta sig við hærri verð og frekar reyna að knýja á um verðlækkun. Fyrrgreint ójafnvægi í inn- og útflutningi gat jafnframt leitt til aukinnar samkeppni fyrirtækjanna.

5087. Eins og rökstutt verður sýnir heildarmat á gögnum málsins að Samskip og Eimskip ákváðu að stuðla að enn frekari árangri í samráðinu með því að hafa samráð um að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini. Skiptingin hafi falist í því að fyrirtækin myndu ekki með samkeppni sín á milli reyna að ná slíkum viðskiptavinum hvort af öðru. Er þetta samráð viðurkennt í sátt Eimskips og studdi það við samráðið um að takmarka flutningsgetu og breyta siglingakerfum.

12.2.4. Samandregið um samfellda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips

5088. Aukið samráð Samskipa og Eimskips, sem hófst eftir mitt ár 2008, var samfellt fram á árið 2013. Samtímagögn frá árunum 2009–2013 endurspegla þetta vel. Þau sýna að á sjó- og landflutningamörkuðum hér á landi ríkti ástand sem var nefnt *„friður"* eða *„ró"*. Í þessu fólst að Samskip og Eimskips forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars og einbeittu sér þess í stað að því að halda uppi, hækka verð og auka gjaldtöku. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um að Samskip og Eimskip hafi náð saman um markaðsskiptingu byggir sem fyrr segir á heildarmati á gögnunum. Verður hér á eftir gerð nánar grein fyrir þeim atriðum sem sýna fram á ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips að þessu leyti. Rétt er að árétta að samhliða því að skipta með sér markaðnum höfðu fyrirtækin með sér verðsamráð, samráð tengt sjó- og landflutningum, samstarf um lán og leigu á gámum og samráð vegna skipaafgreiðslu.

5089. Í athugasemdum Samskipa og Eimskips við AI og AII er að finna umfjöllun þar sem í aðalatriðum er dregin upp hliðstæð mynd af hegðun fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Eins og áður segir er í athugasemdum Samskipa því haldið fram að fákeppni hafi verið ástæða þess að fyrirtækin hækkuðu verð og kepptu ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Telja Samskip að framangreindur skortur á samkeppni gefi ekki til kynna að ólögmætt samráð hafi verið milli fyrirtækjanna. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins á samtímagögnum bendir á hinn bóginn ótvírætt til þess að ástæðu markaðsskiptingarinnar eða það sem fyrirtækið nefndi *„friður"* megi rekja til ólögmæts samráðs fyrirtækjanna. Er þetta viðurkennt í áðurnefndri sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.

5090. Verður í eftirfarandi undirköflum gerð grein fyrir ýmsum kjarnaatriðum sem sýna fram á samfellt samráð Samskipa og Eimskips. Í kafla 14 og áfram er síðan að finna mun ítarlegri umfjöllun um þessi og önnur gögn sem lýsa *„friðnum"* á árunum 2009-2012.

[2193] Sjá kafla 6.7.4.

12.2.4.1. Grunur viðskiptavina um samráð

5091. Hér ber að rifja upp að rannsókn þessa máls hófst í kjölfar ábendinga sem m.a. komu frá mikilvægum viðskiptavinum Samskipa og Eimskips haustið 2012, sbr. m.a. kafla 2.1. Ábendingar þessara mikilvægu viðskiptavina voru af sama meiði, þ.e. að eftir efnahagshrunið hefðu Samskip og Eimskip ekki gert tilraunir til þess að ná í viðskipti frá hvort öðru, tilboðsumleitan viðskiptavinar hefði ekki verið svarað og einn viðskiptavinurinn tilgreindi sérstaklega að það liti út fyrir að Samskip og Eimskip hefðu skipt með sér flutningamarkaðnum.

5092. Þá kom fram ábending heimildarmanns um að á rannsóknartímabilinu hefði forstjóri Eimskips látið þau boð ganga til undirmanna sinna að „*hjóla*" ekki í Samskip og að á svipuðum tíma hefðu sambærileg boð verið látin ganga út hjá Samskipum varðandi samkeppni við Eimskip.

5093. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur leitt í ljós að þessar ábendingar áttu við rök að styðjast. Í því sambandi vísast einnig til sáttar Eimskips dags. 16. júní 2021.

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

5094. Gögn frá m.a. janúar 2008 sýna að Samskip töldu hættu á mikilli samkeppni við Eimskip þegar samningar við mikilvæga viðskiptavini myndu losna, sbr. kafla 6.7.2.

5095. Í kafla 6.7.6 er fjallað um atvik sem áttu sér stað í maí 2008. Eins og þar kemur fram sýna samtímagögn að stjórnendur Samskipa hf. sáu fyrir sér samdrátt í eftirspurn og flutningamagni í innflutningi. Var á þeim tíma til skoðunar hjá Samskipum hf. að bregðast við minnkandi flutningsmagni með aukinni samkeppni. Fram kom hjá (S)forstj 14. maí 2008 að Samskip þyrftu að auka magn með því að „*sækja sterkt*", þ.e. reyna með samkeppni að ná til sín viðskiptavinum frá Eimskip. Gögn (S)forstö-innfl1 frá miðjum maí 2008 sýna að „*Grænlenskir dagar*" og „*herferð*" gegn Eimskip hafi verið til skoðunar hjá innflutningsdeild Samskipa.

5096. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (S)frkvstj-millilandasv að hugtakið „*Grænlenskir dagar*" þýddi að „*fara í útsölugírinn*"/„*tax free dagar*"/„*bjóða lág verð til að ná i meira magn*", sbr. kafla 6.7.6. Er þetta í samræmi við samtímagögn. Gögn frá Samskipum sýna að stjórnendur fyrirtækisins notuðu ýmis hugtök tengd Grænlandi (t.d. „*Grænlendingurinn*" eða „*grænlensk verð*") í tengslum við að gera viðskiptavini samkeppnishæf verðtilboð eða lágt verðtilboð. Ekki er vitað af hverju hugtökin voru notuð með þessum hætti hjá Samskipum.

5097. Í þessum samkeppnisaðgerðum, sem til skoðunar voru í maí 2008, átti að felast að gerð yrði tilraun til að ná tilteknum mikilvægum samningsbundnum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti við Samskip. Í skjali (S)forstö-innfl1 „*Target listi maí 2008 – Grænlenskir dagar*" var að finna upplýsingar um stærstu viðskiptavini Eimskips sem Samskip voru með til skoðunar að ná til sín í umræddri „*herferð*".

5098. Þann 17. maí 2008 hélt (S)frkvstj-millilandasv glærukynningu á fundi með undirmönnum sínum, sbr. kafla 6.7.6.2. Rétt er að birta hér aftur eftirfarandi glærur (S)frkvstj-millilandasv:

Framundan ....

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

SAMSKIP

Viðfangsefnin ....

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

SAMSKIP

5099. Kynningin sýnir að (S)frkvstj-millilandasv taldi að miklar áskoranir væru framundan á sjóflutningamarkaði vegna *„efnahagskreppu“*. Efnahagsörðugleikar myndu leiða til þess að samkeppni myndi aukast og verð lækka.

5100. Ljóst er þannig að (S)frkvstj-millilandasv taldi í maí 2008 að *„efnahagskreppa/ -stöðnun“* myndi hafa samskonar áhrif á Íslandi og gögnin sýna að varð á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum. Nánar er fjallað um atvik í nágrannaríkjum hér á eftir.

5101. Sýna glærurnar einnig að (S)frkvstj-millilandasv var ofarlega í huga ummæli (S)forstj frá 14. maí 2008 um að það ætti að *„sækja sterkt“*. Samkvæmt glærunum áttu viðbrögð Samskipa við versnandi efnahagsástandi að vera þau að auka samkeppni (sækja í innflutningi), bæta þjónustu, auka skilvirkni og draga úr kostnaði. Má segja að (S)frkvstj-millilandasv hafi hér lýst aðgerðaráætlun sem byggði á heilbrigðum og málefnalegum samkeppnislausnum sem viðbrögðum við áskorunum framundan.

5102. Samtímagögn sýna að kvöldið fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj í hádeginu 6. júní 2008 taldi (S)frkvstj-millilandasv aukna samkeppni enn koma til álita sem hluta af viðbrögðum Samskipa við hugsanlegum samdrætti í innflutningi. Í tölvupósti sem hann sendi (S)forstj kl. 22:57 þann 5. júní 2008 taldi hann *„herferð“* gegn Eimskip geta skilað 41 þús. tonnum í auknum flutningum. Gerði (S)frkvstj-millilandasv þannig ráð fyrir því að slík markaðssókn yrði mjög árangursrík og myndi vinna upp samdrátt í innflutningi vegna efnahagsástandsins í landinu, sbr. kafla 7.2.1.2.

5103. Framangreind gögn Samskipa hf. frá maí og 5. júní 2008 sýna að stjórnendur fyrirtækisins lögðu til grundvallar að efnahagsástandið á Íslandi myndi versna verulega og það myndi hafa í för með sér að flutningar myndu minnka, samkeppni aukast og verð lækka. Samkvæmt þessum gögnum áttu Samskip að bregðast við með því að auka samkeppni, bæta þjónustu, auka skilvirkni og draga úr kostnaði en ekkert var rætt um verðhækkanir. Sökum þessa var *„herferð“* gegn Eimskip undirbúin í maí 2008. Með slíkum samkeppnisaðgerðum hefðu Samskip a.m.k. getað reynt að verja stöðu sína á markaði og viðskiptavinir og samfélagið allt notið góðs af því.

5104. Framangreint breyttist allt eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og í stað samkeppni völdu Samskip að hefja viðamikið ólögmætt samráð við Eimskip.

5105. Með *„Nýtt upphaf“* verkefninu, sem hófst í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008, gripu fyrirtækin með afdrifaríkum hætti inn í gangverk hins íslenska flutningamarkaðar.

5106. Hér á landi átti sér því stað þveröfug þróun miðað við þá þróun sem átti sér stað á erlendum flutningamörkuðum vegna áhrifa fjármálakreppunnar, sbr. þau gögn sem rakin eru í kafla 12.2.5 hér á eftir. Gögnin sýna að Samskip og Eimskip hækkuðu verð á rannsóknartímabilinu og samkeppni ríkti ekki um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Hið samfellda samráð hélt síðan áfram fram á árið 2013.

12.2.4.3. <u>Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað</u>

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

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

5108. Samtímagögn sýna einnig að frá því að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008 og fram á árið 2013 unnu Samskip og Eimskip markvisst að aðgerðum til að hækka eða viðhalda verði til viðskiptavina. Gjaldskrár fyrirtækjanna voru hækkaðar að jafnaði á hálfs árs fresti en Eimskip hækkaði gjaldskrár fyrirtækisins tíu sinnum og Samskip gjaldskrár níu sinnum á tímabilinu. Einnig tóku fyrirtækin upp ný gjöld gagnvart viðskiptavinum, t.d. stykkjavörugjald, karagjald, grindargjald og *„E-control"* gjald. Þá lögðu fyrirtækin áherslu á að halda uppi og hækka verð þegar endursamið var við mikilvæga viðskiptavini fyrirtækjanna.

5109. Rétt er að gera nánari grein fyrir upplýsingum sem Samkeppniseftirlitið aflaði frá Samskipum og Eimskip um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini.

5110. Viðskipti Samskipa og Eimskips við mikilvægustu viðskiptavinina grundvölluðust í langflestum tilvikum á skriflegum flutningasamningum þar sem samið var um heildarflutninga fyrir hlutaðeigandi til einhverra ára í senn. Í því skyni að varpa ljósi á mögulega ólögmæta markaðsskiptingu óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Eimskip og Samskipum um stærstu viðskiptavini þeirra og viðskiptasögu þeirra.[2194] Voru Samskip og Eimskip krafin um m.a. eftirfarandi gögn og upplýsingar skv. 19. gr. samkeppnislaga:

- Lista yfir allt að 25 stærstu viðskiptavini í tilteknum vöruflokkum vegna kaupa á heildarflutningaþjónustu vegna innflutnings á árunum 2006-2013. Einnig var fyrirtækjunum gert að afhenda lista yfir 50 stærstu viðskiptavini fyrirtækjanna vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til Íslands árin 2006-2013.

- Afrit af öllum samningum sem voru í gildi eða sem fyrirtækin höfðu gert við fyrrgreinda stærstu viðskiptavini umrædd ár.

- Afrit af öllum gögnum um útboð og/eða beiðnir um tilboð sem fyrirtækjunum höfðu borist frá fyrrgreindum fyrirtækjum umrædd ár.

- Afrit af öllum tilboðum sem fyrirtækin höfðu gefið fyrrgreindum viðskiptavinum umrædd ár. Átti þetta að taka bæði til tilboða sem fyrirtækin höfðu gefið að eigin frumkvæði og vegna útboðs eða óskar viðkomandi fyrirtækis um tilboð og tók beiðnin til allra gagna sem fela í sér einhver viðbrögð eða svör við beiðni umræddra viðskiptavina um tilboð eða þátttöku í útboði, t.d. minnisblöðum, áætlunum, fyrirmælum, útreikningum, tölvupóstum, bréfum o.s.frv. Tekið var fram að hefðu fyrirtækin ekki svarað beiðni um tilboð eða þátttöku í útboði frá umræddum fyrirtækjum skyldi upplýst um hvert slíkt tilvik fyrir sig.

- Öllum upplýsingum um viðskiptasögu hvers og eins þessara fyrirtækja, þ.e. ef samningi var sagt upp áður en gildistíma hans lauk eða samningur framlengdur án þess að nýr hafi verið gerður o.s.frv.

- Lista yfir *„Misst/fengin viðskipti"*, þ.e. þau fyrirtæki í framangreindum vöruflokkum sem hættu í viðskiptum hjá fyrirtækjunum á umræddu tímabili og ef viðskiptin færðust til keppinautarins. Sömuleiðis var óskað eftir lista yfir þau viðskipti sem komu til fyrirtækjanna og hvort viðskiptin hafi áður verið hjá keppinautnum.

[2194] Upplýsingabeiðni til Eimskips 9. og 10. tölul. bréfs frá 23.01.2015, sbr. einnig 7. tölul. ítrekunarbréfs til Eimskips frá 22.10.2015. Upplýsingabeiðni til Samskipa 8. og 9. tölul. bréfs frá 29.01.2015.

5111. Bæði samtímagögn og afhent gögn frá fyrirtækjunum sýna að flutningasamningar við mikilvæga viðskiptavinina voru lausir á tímabilinu 2008-2013.[2195] Augljós tækifæri voru því til staðar fyrir Eimskip og Samskip til að bæta stöðu sína á markaði með samkeppnisaðgerðum.

5112. Ekkert kom heldur í veg fyrir það að fyrirtækin gerðu mikilvægum viðskiptavinum hvors annars tilboð þó að flutningasamningar væru ekki lausir í bráð.[2196] Það er t.d. bæði eðlilegt og samkeppnishvetjandi að fyrirtæki eins og Samskip bjóði viðskiptavinum Eimskips hagstætt verð þrátt fyrir að þeir séu samningsbundnir Eimskip. Það er síðan viðskiptavinarins að ákveða á eigin forsendum hvort eða hvernig hann telur sig geta brugðist við því.

5113. Meðal afhentra gagna Samskipa voru umbeðnar upplýsingar um „*Misst/Fengin viðskipti*" 25 stærstu viðskiptavina fyrirtækisins í tilgreindum vöruflokkum í innflutningi. Til nánari skýringar á umræddum upplýsingum afhentu Samskip Samkeppniseftirlitinu eftirgreinda töflu.

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

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

SAMSKIP

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

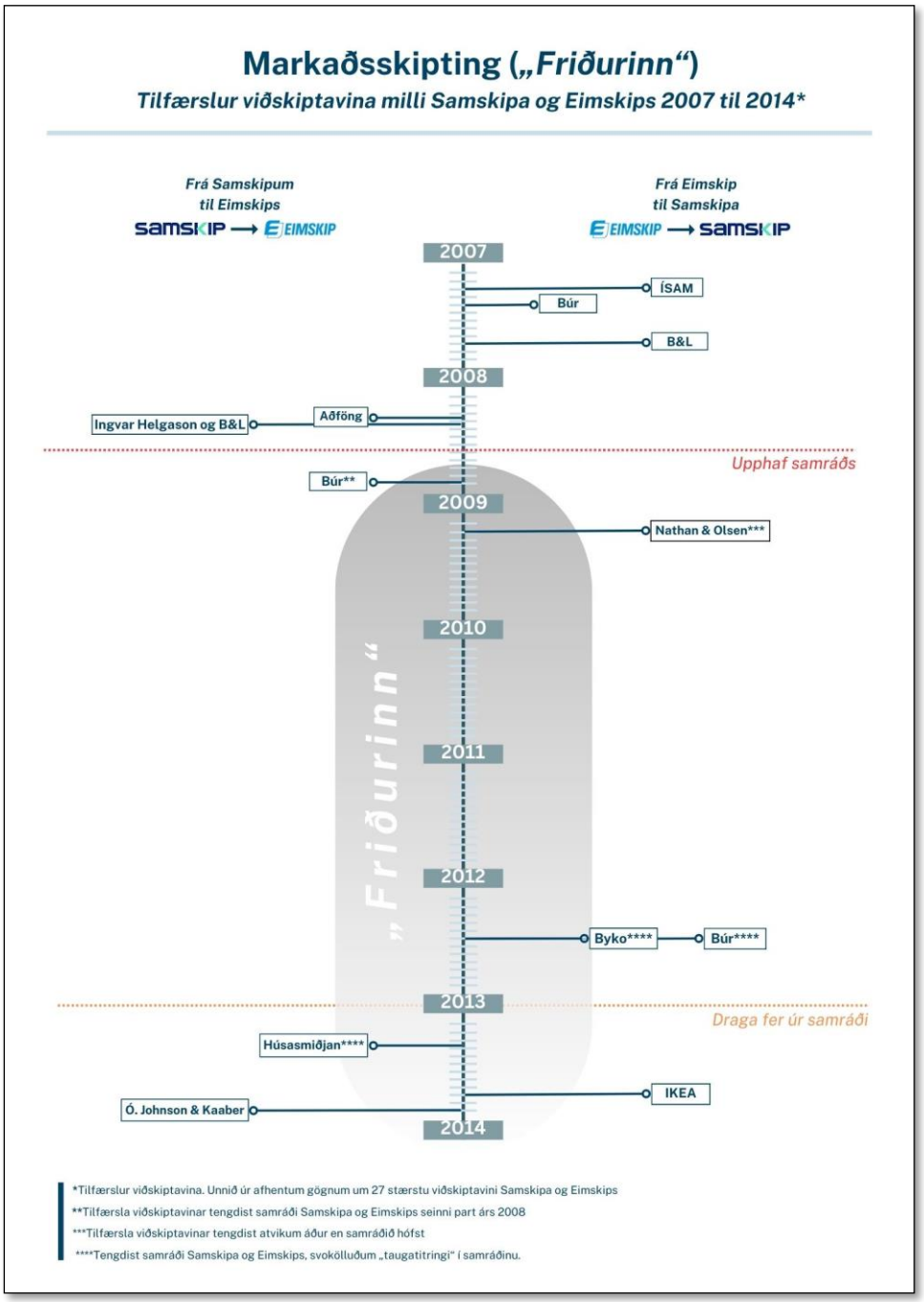
5114. Hér er mikilvægt að hafa í huga það sem áður segir, þ.e. að samráð Samskipa og Eimskips um skiptingu markaða náði fyrst og fremst til stærstu og mikilvægustu viðskiptavina fyrirtækjanna. Það voru eins og áður segir fáir en stórir viðskiptavinir sem voru mikilvægastir fyrir tekjuöflun fyrirtækjanna,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

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

[2197] Samkvæmt afhentum listum fyrirtækjanna um 50 stærstu viðskiptavinina í innflutningi (m.t.t. heildarveltu). Afhent excel-skjal frá Samskipum 10.04.2015, undir möppunni *„50 stærstu viðskiptavinir*" *„9.1 Innflutningur Heildarlisti*". Sjá einnig afhent excel-skjal frá Eimskip 01.12.2016. *„B liður – 1-Innflutningur*" undir möppunni *„Stærstu viðskiptavinir*".

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

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



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

5117. Þessi mynd og áðurnefnd afhent tafla Samskipa sýna sömuleiðis hvernig tímabil markaðsskiptingarinnar sker sig úr í samanburði við tímabilið á undan og eftir. Þá voru tilfærslur mikilvægara viðskiptavina milli fyrirtækjanna tíðari.

5118. Ástæða þessa ástands á flutningamarkaði verður ekki skýrð með því að mikilvægir viðskiptavinir fyrirtækjanna hafi ekki verið með lausa samninga á rannsóknartímabilinu. Eftirfarandi eru dæmi um mikilvæga viðskiptavini sem voru með lausa samninga á árunum 2009-2013, sumir oftar en einu sinni:

- J.Rönning
- Rúmfatalagerinn
- Nathan & Olsen
- Norðlenska
- ÍSAM
- Aðföng
- IKEA
- Ó. Johnson & Kaaber
- Húsasmiðjan
- Innnes
- Ölgerðin
- Vífilfell

5119. Hér ber einnig að árétta að ekkert kom heldur í veg fyrir það að fyrirtækin gerðu mikilvægum viðskiptavinum hvors annars tilboð þó flutningasamningar væru ekki lausir á þeim tíma. Voru þessir viðskiptavinir eins og áður greinir mikilvægasta tekjulindin fyrir Samskip og Eimskip.

5120. Aðrir viðskiptavinir en hinir mikilvægu voru fjölmargir og er ljóst að markaðsskiptingin tók líkt og áður segir mun síður til þeirra. Gögnin sýna þannig að mikill munur var á umfjöllun fyrirtækjanna um annars vegar hina mikilvægu viðskiptavini og hina smærri. Í tilviki hinna mikilvægu viðskiptavina ríkti *„friður"* eða *„ró"*. Hins vegar var rætt um markaðsátak og aðrar samkeppnisaðgerðir gagnvart smáum fyrirtækjum og í búslóðarflutningum fyrir einstaklinga. Hið sama átti við um þjónustu Samskipa og Eimskips sem ekki féll undir samráðið. Í t.d. glærukynningu, sem (E)frkvstj-innanl útbjó vegna fundar með (E)forstj þann 26. janúar 2009, var fjallað um stöðuna á innanlandssviði, sbr. kafla 14.1.2. Kom fram að allt að 30% samdráttur hafði átt sér stað í annars vegar landflutningum og hins vegar í vöruhúsastarfsemi. Í vöruhúsastarfsemi, sem samráðið tók ekki til, átti að bregðast við þessu með markaðsókn. Ekki átti hins vegar að ráðast í markaðssókn í landflutningum gagnvart mikilvægum viðskipavinum Samskipa, enda féll sá þáttur í starfsemi fyrirtækjanna undir samráð þeirra á þessum tíma.

12.2.4.4. Þróun markaðshlutdeildar Samskipa og Eimskips

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

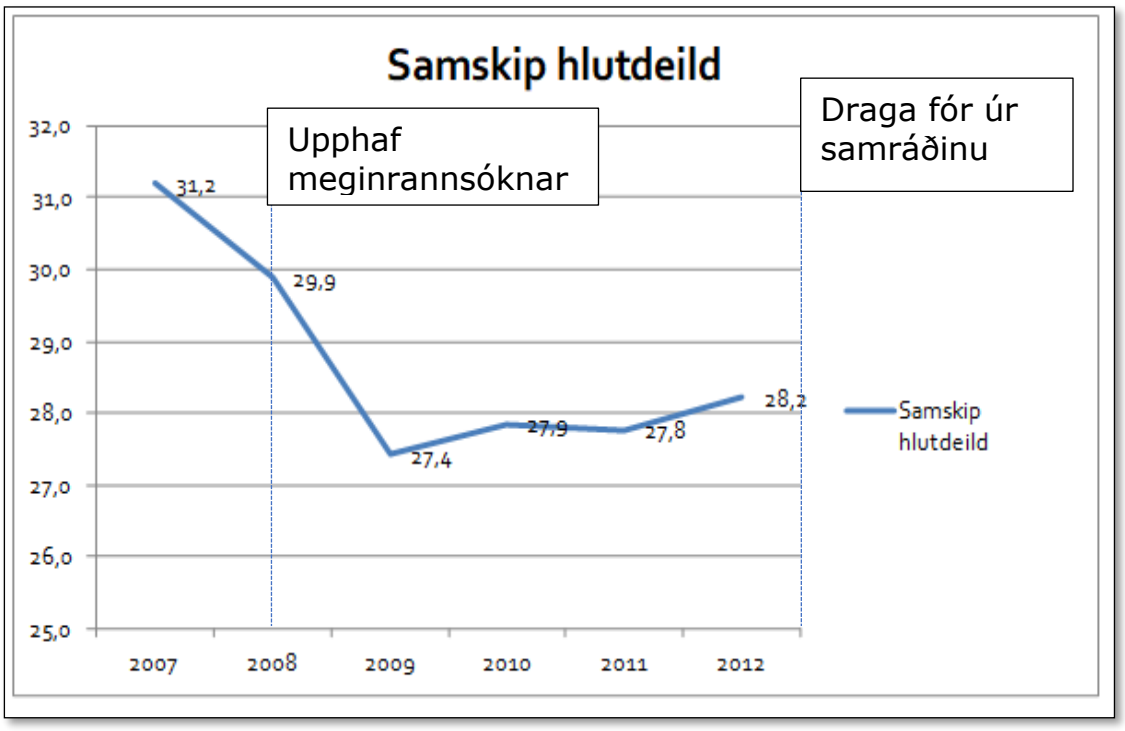
og Eimskips á rannsóknartímabilinu hafi sveiflast „*talsvert*", „*verulega*" eða að „*miklar*" sveiflur hafi átt sér stað. Þetta sýni talsverða hreyfingu á viðskiptavinum milli fyrirtækjanna.[2198]

5122. Staðhæfingar Samskipa um þróun markaðshlutdeildar byggja m.a. á línuriti sem fyrirtækið setur fram um þróun markaðshlutdeildar í innflutningi, án stóriðju, eða upplýsingum sem koma fram í samtímagögnum fyrirtækisins.[2199]

5123. Ítarlega er fjallað um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 33.2. Eins og þar er rakið er framsetning Samskipa á þróun markaðshlutdeildar misvísandi og ótrúverðug. Þannig skalar fyrirtækið ása á línuritinu með þeim hætti að breytingar líta út fyrir að vera meiri en þær voru. Samkvæmt því er bæði framsetning og túlkun Samskipa á þróun markaðshlutdeildar villandi.

5124. Umrætt línurit Samskipa um markaðshlutdeild, samtímagögn og afhent gögn[2200] sýna þvert á móti að markaðshlutdeild Samskipa stóð nánast í stað frá 2009 til september 2012 og var mjög stöðug. Á sama tíma var ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips í hámarki. Þetta eitt og sér er talið sýna að samkeppni á tímabilinu hafi ekki verið virk. Þvert á það sem Samskip halda fram.

5125. Í dæmaskyni má nefna að í markaðsskýrslu Samskipa fyrir árið 2013 er að finna eftirfarandi línurit um markaðshlutdeild fyrirtækisins tímabilið 2007 til 2012:



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

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

[2198] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1186 – 1187, 1225, 1538, 1543 og 1600. Athugasemdir Samskipa við AII, mgr. 743, 899, 1232, 1825, 1834 og 1838.
[2199] Mgr. 1397 í athugasemdum fyrirtækisins við AI (tafla 32).
[2200] Sjá kafla 33.2 um markaðshlutdeild sem byggir á afhentum gögnum við rannsókn málsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, þ.á m. frá Samskipum.

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

5127. Mikilvægir viðskiptavinir stóðu undir langmestum hluta magns og tekna fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 6.3 í ákvörðun. Samráð Samskipa og Eimskips snerist um umfangsmikla markaðsskiptingu sem gerði það að verkum stórir viðskiptavinir fóru ekki á milli fyrirtækjanna. Augljóst er að þegar flutt magn viðkomandi viðskiptavina hvors fyrirtækis sveiflaðist frá einum tíma til annars, þá breyttist markaðshlutdeild fyrirtækjanna í takt við þá breytingu. Þá liggur fyrir að viss samkeppni var til staðar í flutningum fyrir minni aðila. Þær smávægilegu sveiflur á markaðshlutdeild hafa því hæglega getað orsakast af framangreindum tveimur þáttum.

5128. Markaðshlutdeild Samskipa fór síðan hægt og rólega upp á við á árinu 2013 sem er í fullu samræmi við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samráð Samskipa og Eimskips, þ.e. að á þeim tíma fóru fyrirtækin að draga úr samráði sínu þ. á m. markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini.

12.2.4.5. <u>Ógn var aðeins talin stafa af smáum keppinautum</u>

5129. Í kafla 3 er lýst stöðu Samskipa og Eimskips á mörkuðum þessa máls á árunum 2008-2013. Eins og þar kemur fram höfðu fyrirtækin saman gríðarlega sterka stöðu á þessum mörkuðum.

5130. Eimskip og Samskip voru þannig saman með mjög mikla markaðshlutdeild í landflutningum. Í landflutningum störfuðu einnig mun smærri keppinautar sem Eimskip og Samskip m.a. nefndu „*einyrkja*" eða „*sjóræningja*". Ítrekað kemur fram í samtímagögnum Samskipa og Eimskips að samkeppnisleg ógn hefði ekki stafað frá stærsta keppinautnum í landflutningum heldur hinum smáu aðilum. Í gagni framkvæmdastjóra landflutninga Eimskips, (E)frkvstj-innanl, frá 2010 segir um þetta: „*The main threat in the market are individual truck drivers*", sbr. kafla 14.32.1. Í glæru frá (S)forstj frá sama ári er þessu lýst: „*Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down*", sbr. kafla 14.37.9.

5131. Í sjóflutningum var fyrir hendi smár keppinautur Samskipa og Eimskips, Blue Water Shipping (BWS). Það fyrirtæki leigði pláss í ferjunni Norrænu og bauð m.a. fiskútflytjendum upp á flutningaþjónustu. Í samtímagögnum kemur skýrt og ítrekað fram hjá bæði Eimskip og Samskipum að fyrirtækin teldu að þeim stafaði samkeppnisleg ógn frá BWS, ekki síst í útflutningi á fiski frá Íslandi, enda þótt markaðshlutdeild þess fyrirtækis í inn- og útflutningi frá Íslandi væri óveruleg eða á bilinu 1-3%. Var t.d. beinlínis stefna hjá Samskipum að vinna gegn verðsamkeppni með því að: „*Sporna við innkomu Blue Water inn á markaðinn*", sbr. kafla 14.32.2. Eimskip taldi sömuleiðis að aukin ógn stafaði frá BWS og að það félag væri „*more agressive*" í útflutningi á fiski frá Íslandi. Var það t.d. eitt af meginmarkmiðum Eimskips á árinu 2012 að hækka verð í m.a. útflutningi og var þá spurt hvernig unnt væri að verjast samkeppni frá BWS, sbr. kafla 14.38.4.2. Með sama hætti töldu Samskip það mikilvægt markmið m.a. á árinu 2012 að losna við BWS út af íslenska markaðnum, sbr. kafla 20.

5132. Sú staðreynd að í samtímagögnum töldu Samskip og Eimskip samkeppnislega ógn stafa af smáum keppinautum en ekki af hvort öðru er ein birtingarmynd ólögmæts samráðs fyrirtækjanna.

12.2.4.6. <u>Samskip og Eimskip staðfesta markaðshegðunina</u>

5133. Í athugasemdum Samskipa og Eimskips við AI og AII er að finna umfjöllun þar sem í aðalatriðum er dregin upp sama mynd af hegðun þeirra á íslenska flutningamarkaðnum á rannsóknartímabilinu og lýst var hér að framan, þ.e. að ekki hafi verið keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað ítrekað. Nefna ber dæmi um þetta:

- Bæði Eimskip og Samskip hafi breytt háttsemi sinni á sjó- og landflutningamarkaði í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Hafi bæði fyrirtækin „*á þessum viðkvæma tíma í kjölfar efnahagskreppunnar ákveðið að reyna að halda þáverandi viðskiptavinum sínum, verja*

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

- Eimskip hafi haldið framangreindri stefnu um að hækka verð og keppa ekki við Samskip um mikilvæga viðskiptavini á árunum eftir hrunið. Í umfjöllun um t.d. atvik á árinu 2011 segir: *„Eimskip hélt sig við sína stefnu að einbeita sér að sínum viðskiptavinum, markvisst hækka verð og keppast um viðskipti við litla og meðalstóra viðskiptavini*", sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI.

- Samskip hafi lagt áherslu á að hækka verð og forðast verðsamkeppni/verðstríð við Eimskip, sbr. mgr. 474 og 1397 í athugasemdum Samskipa við AI. Verðhækkanir hafi á þessum tíma verið óhjákvæmilegar, sbr. mgr. 1169 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Í mgr. 941 – 943 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að vegna óvissu sem hafi ríkt á íslenskum flutningamarkaði hafi ekki verið forgangsatriði hjá Samskipum að endursemja við viðskiptavini né ráðast í markaðssókn heldur að grípa til hagræðingar og forðast gjaldþrot. Fyrirtækið hafi gert það á eigin forsendum og án samráðs við Eimskip. Verðstríð við Eimskip hefði leitt til gjaldþrots á örskammri stundu.

- Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips eftir að fyrirtækið jók markaðshlutdeild sína í upphafi árs 2009, sbr. mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.

- Markaðsgerðin hafði haft þau áhrif að *„stórir viðskiptavinir fóru í minna mæli milli fyrirtækjanna en Samkeppniseftirlitið virðist telja eðlilegt*", sbr. mgr. 1167 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Stjórnendur Samskipa og Eimskips hafi gert sér grein fyrir því að verðstríð myndi hafa *„geigvænleg áhrif*" á fyrirtækin. Ljóst sé að rekstur fyrirtækjanna *„á þessum tíma hefði ekki þolað verðlækkanir. Þetta eru staðreyndir um aðstæður og eðli markaðarins sem stjórnendur gerðu sér vitanlega grein fyrir. Af þessum sökum er eðlilegt að fyrirtækin hafi veigrað sér við að fara mjög hart fram í sókn í nýja viðskiptavini",* sbr. mgr. 1389 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi leitað leiða til að auka framlegð með *„verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavini, sem gæfu af sér hærri framlegð. Samskipum var það fullljóst að félagið myndi tapa í verðstríði við Eimskip, enda hafði Eimskip ótvíræða kostnaðarlega yfirburði og var ráðandi aðili á markaðnum. Samskip neyddust því til að treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*", sbr. mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi lagt áhersla á að *„verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina*", mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

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

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

samkeppni" og *„áframhaldandi sókn*", þar sem Samskip hafi sótt á stóra sem smáa viðskiptavini Eimskips, *„og mikil samkeppni*" hafi verið á markaðnum um *„alla viðskiptavini*".[2201]

5136. Þessar athugasemdir Samskipa um virka samkeppni og sókn eru í ósamræmi við bæði samtímagögn sem fjalla um *„frið*" og *„ró*" á markaðnum, ásamt því að vera í ósamræmi við áðurnefndar aðrar athugasemdir Samskipa, þar sem fyrirtækið staðhæfir þvert á móti að hafa treyst á *„ró*" og forðast verðstríð við Eimskip. Er því ekki ljóst hver afstaða Samskipa er í raun varðandi samkeppni á markaði á rannsóknartímabilinu.

5137. Þau sjónarmið Samskipa að *„friður*" hafi ríkt á markaðnum og ástæða *„friðarins*" hafi ekki verið ólögmætt samráð heldur fákeppni fá ekki staðist. Þrátt fyrir að á rannsóknartímabilinu hafi ríkt fákeppni á sjóflutningsmarkaði útskýrir hún ekki markaðshegðun Samskipa og Eimskips. Í því sambandi hefur þýðingu að á sama tíma og fyrirtækin kepptu ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars fóru þau ítrekað fram með verðhækkanir gagnvart þeim í vissu um að umræddum viðskiptavinum yrði ekki boðið betra verð hjá keppinautnum. Hafa Samskip ekki gefið trúverðugar skýringar á þeim samtímagögnum sem fyrir liggja í þessu sambandi.

5138. Aðalatriðið er að þessi skortur á samkeppni leiddi ekki af markaðsgerðinni heldur af samfelldu samráði Samskipa við Eimskip. Er þetta ítarlega rökstutt í ákvörðun þessari með vísan til samtímagagna. Þar að auki hefur Eimskip viðurkennt hið ólögmæta samráð.

12.2.4.7. Viðurkenning Eimskips á ólögmætu samráði við Samskip

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

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

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

12.2.4.8. Samtímagögnin eru í samræmi við viðurkenningu Eimskips

5141. Samtímagögn sýna breytta markaðshegðun Samskipa og Eimskips eftir að fyrirtækin hófu hið ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefni í júní 2008. Breytingin fólst m.a. í því að fyrirtækin forðuðust að ná

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

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

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

5142. Varðandi heildarmat á markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips sem tók til mikilvægra viðskiptavina ber að horfa til þess sem Samskip nefndu á síðari hluta ársins 2008 *„stóru spurninguna“* og *„stóru málin“*.

5143. Samkvæmt glærukynningunni *„Verkefnið Nýtt upphaf“*, sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, tók verkefnið m.a. til breytinga á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu og verulegrar aukinnar samvinnu í landflutningum. Samkvæmt glærunum höfðu fyrirtækin ákveðið að meta saman hagkvæmni af því að *„auka samstarf“* sín á milli í öllum þáttum sem tengdust flutningaþjónustu hér á landi. Tók umrætt verkefni til grundvallarþátta í samkeppnisrekstri fyrirtækjanna.

5144. Samtímagögn sýna að *„Nýtt upphaf“* verkefninu var hrint í framkvæmd og fólst í því ólögmæt hagnýt samvinna og upplýsingaskipti Samskipa og Eimskips. Með verkefninu fóru fyrirtækin yfir grundvallarþætti í samkeppnisrekstri þeirra, skiptust á upplýsingum og mátu saman framtíðarskipulag og stefnu fyrirtækjanna í viðkomandi flutningastarfsemi.

5145. Í glærukynningunni var ekki fjallað um skiptingu fyrirtækjanna á markaðnum eftir mikilvægum viðskiptavinum. Hins vegar var þar fjallað um mat á hagkvæmni þess að ráðast í aðra tegund af ólögmætri markaðsskiptingu (skipting eftir höfnum) og ólögmæta takmörkun á flutningsgetu (fækkun skipa/minni skip). Jafnframt átti að skoða fýsileika afar umfangsmikillar samvinnu í landflutningum auk annarra atriða.

5146. Gögnin sýna að eftir að samráð Samskipa og Eimskips var aukið seinni hluta árs 2008 tóku aðgerðir þeirra jafnframt til þess að skipta mörkuðum eftir viðskiptavinum.

5147. Skoðun á því að skipta markaðnum eftir mikilvægum viðskiptavinum var rökrétt miðað við tilgang hins ólögmæta samráðs. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að í glærukynningu Samskipa hf. 29. janúar 2008 var varað við því að verðstríð kynni að vera framundan þegar samningar við mikilvæga viðskiptavini í innflutningi myndu losna og að aukin samkeppni í landflutningum hefði leitt til verulegrar lækkunar á verði, sbr. umfjöllun í kafla 6.7. Á næstu vikum komu fram nokkuð skýrar hugmyndir innan Samskipa hf. um aðgerðir sem unnt væri að grípa til. Þær fólust m.a. í hækkun á gjaldskrám fyrirtækisins, fjölgun á gjaldskrárliðum og auknu samstarfi við Eimskip.

5148. Með ólögmætu samráði á síðari hluta ársins 2008 um takmörkun á flutningsgetu drógu Samskip og Eimskip úr hvata og getu til að keppa sín á milli. Eins og rökstutt var hér að framan þurfti hins vegar meira að koma til. Vinna varð gegn því að samkeppni gæti brotist út um viðskipti við hinu mikilvægu viðskiptavini. Markaðsskipting sem tók til hinna fáu en mikilvægu viðskiptavina var rökrétt og raunhæf lausn á þessu. Við blasir að saman gæti takmörkun á flutningsgetu og samstilltar aðgerðir um að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini skapað kjöraðstæður til þess að hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum.

5149. Í sátt Eimskips viðurkennir fyrirtækið að eftir fundinn 6. júní 2008 hafi samráðið við Samskip m.a. tekið til þessara þriggja aðgerða:

- Takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum
- Skipting á mörkuðum eftir mikilvægum viðskiptavinum í sjó- og landflutningum
- Verðsamráð

5150. Sem áður segir staðfesta samtímagögn að fyrirtækin gripu til slíkra aðgerða eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008, sbr. kaflar 7 og 8.

5151. Hvað markaðsskiptingu áhrærir sýna samtímagögn að ýmsar útfærslur voru til skoðunar sumarið og haustið 2008 sem hluti af aðgerðum tengdum breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið var sem fyrr segir vísað til þess að fyrirtækin ætluðu að vinna saman að og skiptast á upplýsingum við mat á hagkvæmni þess að ráðast í ólögmæta markaðsskiptingu eftir höfnum og ólögmæta takmörkun á flutningsgetu. Í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, var m.a. lagt til sú skipting að sjóflutningum Eimskips frá Vestmannaeyjum yrði sinnt af Samskipum og sjóflutningum Samskipa frá Grundartanga sinnt af Eimskip. Skjölin sem (S)forstj fékk kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 hafa að geyma umfjöllun um siglingakerfi Eimskips og Samskipa og áform um víðtækt ólögmætt samráð fyrirtækjanna, takmörkun á flutningsgetu og markaðsskiptingu. Kemur t.d. fram að flutningar Samskipa fyrir Búr geti færst til Eimskips og Eimskip geti *„setið einir"* að *„Austfjarðamarkaði"*. Einnig var fjallað um mögulega skiptingu á flutningum fyrir Alcoa, sbr. kafla 8.13.1.

5152. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 funduðu með Eimskip 14. ágúst og 5. september 2008, sbr. kafla 8.15.6 og 8.16.2. Daginn fyrir fundinn 5. september 2008 voru í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv taldir upp tilteknir viðskiptavinir Samskipa, Eimskips og Atlantsskipa og gerð grein fyrir magni og tekjum af flutningum fyrir þá. Kom fram að *„stóra spurningin"* væri hvað *„gera skal"* með viðskipti við Byko, Danól/Ölgerðina, Innnes og Nathan & Olsen. Voru þessi fyrirtæki á þessum tíma mikilvægir viðskiptavinir Eimskips. Daginn eftir fund (S)frkvstj-millilandasv með Eimskip, 6. september 2008, sendi hann til (S)forstj glærukynninguna *„Siglingakerfi Samskipa – aðlögun að minnkandi innflutningsmagni"*. Í kynningunni bar (S)frkvstj-millilandasv saman áhrif yfir tveggja ára tímabil af fimm mismunandi útfærslum á afkomu Samskipa annars vegar og Eimskips hins vegar, sem væru frávik frá gildandi siglingakerfi. Í þessu fólst ítarleg greining (S)frkvstj-millilandasv á áhrifum af breyttu siglingakerfi Samskipa á afkomu Eimskips og Samskipa. Jafnframt var gert ráð fyrir samstarfi milli fyrirtækjanna og að mikilvægir viðskiptavinir færðust á milli þeirra. Ein útfærslan gerði t.d. ráð fyrir því að Samskip myndu fá til sín viðskipti Byko við Eimskip og viðskipti Samskipa við Elkem á Grundartanga myndu færast til Eimskips.

5153. Í september 2008 sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip náðu saman um skiptingu á mörkuðum á Austurlandi en það var liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna tengdu landflutningum, sbr. kafla 8.16.7.

5154. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl áttu samskipti sem tengdust samráðinu 1. október 2008, sbr. kafla 8.16.11. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 funduðu aftur með Eimskip 6. október 2008, sbr. kafla 8.17.5. Klukkustund fyrir þann fund með Eimskip vistaði (S)frkvstj-millilandasv skjöl þar sem unnið var að breytingum á siglingakerfinu og metin áhrif þeirra á tekjur af flutningum milli Íslands og hafna í Evrópu, þ. á m. vegna flutninga fyrir mikilvæga viðskiptavini. Að kvöldi 6. október 2008 vann (S)frkvstj-millilandasv áfram í skjölum sem tengdust framangreindu. Hið sama gerði hann daginn eftir þar sem m.a. var velt upp þeim valkosti að flutningar Eimskips fyrir Ölgerðina færðust til Samskipa og flutningar Samskipa fyrir Elkem færðust til Eimskips.

5155. Sýnir þetta að sumarið og haustið 2008 voru atriði í beinum tengslum við markaðsskiptingu til skoðunar hjá fyrirtækjunum sem hluti af aðgerðum tengdum breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu þeirra. Hefur hér verulega þýðingu að daginn fyrir fundinn með Eimskip 5. september 2008 taldi (S)frkvstj-millilandasv að *„stóra spurningin"* væri hvað *„gera skal"* við afar mikilvæga viðskiptavini Eimskips og daginn eftir fundinn með Eimskip kom fram tilekið svar sem fól í sér markaðsskiptingu eftir mjög mikilvægum viðskiptavinum.

5156. Samtímagögn sýna að (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl ræddu *„stóru málin"* á fundi 24. september 2008. Voru *„stóru málin"* m.a. verðhækkanir og *„kerfin"*, sbr. kafla 8.16.10.

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

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

5157. Samkvæmt tölvupósti (S)forstj frá 20. október 2008 voru Samskip um það bil að ljúka samningum við (1) Eimskip, (2) Alcoa og (3) *„vessel owners“*, þ.e. samningum við skipaeigendur um að skila einu leiguskipa fyrirtækisins sem tengdist aðgerðum vegna breytinga á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu, sbr. kafla 9.2.1. Fyrir liggur að Samskip höfðu átt og áttu eftir að eiga í ítrekuðum samskiptum við Eimskip á þessum tíma um nýja samninga tengdum takmörkun á flutningsgetu og samnýtingu flutningakerfa.

5158. Í lok október 2008 tilkynntu Samskip um breytingu siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu sinni. Eimskip hafði í ágúst 2008 takmarkað flutningsgetu vegna Evrópu flutninga og takmarkaði flutningsgetu vegna Norður-Ameríku flutninga um miðjan nóvember 2008. Tóku fyrirtækin upp ólögmætt samstarf til þess að láta þessa breytingu ganga upp, sbr. t.d. aukið gámasamstarf og að Eimskip annaðist hluti af þeim útflutningi á áli fyrir Alcoa sem Samskip hefðu að öðrum kosti annast. Höfðu fyrirtækin þar með skipt með sér viðskiptum við Alcoa

5159. Niðurstaða hafði þannig náðst í *„stóru málunum“* og samtímagögn Samskipa frá nóvember og desember 2008 sýna að fyrirtækið taldi að á næsta rekstrarári myndi það ítrekað geta hækkað verð og á sama tíma haldið sínum mikilvægu viðskiptavinum. Mikill samdráttur í innflutningi var ekki talin skapa hættu á að samkeppni myndi brjótast út:

- Í kafla 10.4.3 er lýst stjórnarfundi Samskipa Holding 4. nóvember 2008. Þar hélt (S)forstj kynningu um uppgjör fyrir árið 2008 og áætlun Samskipa á Íslandi fyrir árið 2009. Í fundargerðinni kemur fram að á tímabilinu janúar til júlí 2008 hafi velta Samskipa á Íslandi verið nokkuð hærri en áætlanir fyrirtækisins gerðu ráð fyrir. Þrátt fyrir efnahagshrun í október 2008 og mikinn samdrátt í flutningsmagni til landsins var samt sem áður ráðgert af hálfu (S)forstj að rekstur Samskipa á Íslandi myndi skila jákvæðri EBITDA seinni hluta ársins og fyrir árið í heild. Ef horft er til ytri rekstraraðstæðna á þessum tíma þá vekur þessi bjartsýna áætlun forstjórans óhjákvæmilega athygli. Vegna umræðu um rekstraráætlun Samskipa Holding fyrir árið 2009 er ljóst að stjórnendur og helsti eigandi Samskipa, unnu út frá því, og treystu sér til, um mánuði eftir fall íslensku bankanna, að áætla að Samskip hf. á Íslandi myndi standa undir stórum hluta EBITDA samstæðu Samskipa Holding. Þá skal haldið til haga að hvergi í stjórnarfundargerðinni 4. nóvember 2008 var vísað til þess að (S)forstj eða aðrir stjórnarmenn hefðu fjallað um óvissu varðandi viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips, hvorki vegna hækkunaraðgerða Samskipa, takmörkunar á flutningsgetu eða samdrætti í flutningamagni almennt.

- Eins og lýst er í kafla 10.4.5 sendi (S)forstö-innfl1 þann 12. nóvember 2008 rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 til ritara framkvæmdastjórnar Samskipa. Fjallað var um hana á framkvæmdastjórnarfundi daginn eftir. Í þessu skjali (S)forstö-innfl1 kom fram að gert væri ráð fyrir miklum samdrætti í innflutningi. Var miðað við að *„flutningsmagn árið 2009 minnki um 51,8% samanborið við árið 2008*“. Ólíkt glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá fundi 17. maí 2008, þ.e. nokkrum dögum áður en samráð fyrirtækjanna hófst, kom ekki fram í rekstraráætlun (S)forstö-innfl1 að efnahagssamdráttur myndi leiða af sér samkeppni, einingaverð myndu lækka og sækja ætti á að ná innflutningsmagni frá Eimskip. Þessi í stað var þetta lagt til grundvallar:

[2202] Sjá kafla 8.16.11.

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

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

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

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

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

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

- Í málinu liggja fyrir tvær glærukynningar frá (S)frkvstj-innanl og eru þær dagsettar í janúar 2007.[2203] Í báðum þessum kynningum kemur fram að verðsamkeppni í landflutningum hafi aukist verulega og Eimskip hafi gert atlögu að mikilvægum viðskiptavinum Samskipa („*Eimskip, targeting larger customers mainly*"). Sökum þessa hafi verð lækkað og Samskip ekki náð fram áætluðum verðhækkunum.

- Í kafla 6.7.2 er gerð grein fyrir glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 29. janúar 2008 „*Budget 2008 Samskip Iceland*". Í henni kemur fram að aukin samkeppni hafi verið í landflutningum á árinu 2007 („*Increased competition and drop in unit prices, fresh fish 20%*") og hætta væri á verðsamkeppni og baráttu um mikilvæga viðskiptavini í innflutningi („*Rates under pressure in connection with renewal of large import contracts.*"). Var þetta sagt meðal þeirra ógna sem Samskip stóðu frammi fyrir og skapa hættu á verðstríði („**Large contracts open for renegotiation next year *Price war*").

- Áðurgreind gögn Samskipa frá maí 2008 sýna að stjórnendur fyrirtækisins töldu að framundan væru efnahagsörðuleikar og minnkandi flutningsmagn í innflutningi myndi hafa þau áhrif hér á landi að samkeppni á flutningamarkaði myndi aukast. Til skoðunar var „*herferð*" gegn Eimskip til þess ná auknu flutningamagni inn í kerfi Samskipa, sbr. kafla 6.7.6.

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

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

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

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

12.2.4.8.2. Árið 2009

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

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

[2203] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8602. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8609.

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

- Í janúar 2009 unnu Samskip og Eimskip að því að hækka verð í viðskiptum við öfluga viðskiptavini. Fól þetta m.a. í sér að verð gagnvart einum stærsta viðskiptavini Eimskips, Ölgerðinni Agli Skallagrímssyni (ÖES), hækkaði verulega. Gögnin sýna að ÖES var óánægð með þá hækkun og taldi hana í andstöðu við gildandi samning við Eimskip. Eimskip taldi sig hins vegar geta *„staðið fast"* á þessari hækkun. Síðar á árinu ákvað ÖES að bjóða út alla sína flutninga. Af samráði Samskipa og Eimskips leiddi að Eimskip hélt viðskiptunum. Hafa ber í huga að áður en aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt árið 2008, hafði Samskip skoðað að bregðast við hugsanlegum samdrætti með því að m.a. ná viðskiptum ÖES frá Eimskip, sbr. umfjöllun um atvik í maí 2008 og *„grænlenska daga"* hjá Samskipum. Vísast um þetta til kafla 6.7.6.

- Í skjali Eimskips frá janúar 2009 var fjallað um markmið m.a. innflutningsdeildar fyrirtækisins á árinu 2009. Fyrsta markmiðið fyrir árið 2009 var þetta: *„Viðhalda n.v. markaðshlutdeild"*. Bar (E)forstö-innfl ábyrgð á þessu. Hvergi kemur fram í skjalinu að Eimskip ætli með samkeppni að reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum frá Samskipum.

- Sömu áherslu var að finna hjá starfsbróður (E)forstö-innfl hjá Samskipum. Í mars 2009 kom þannig fram í gögnum frá (S)forstö-innfl1 að stefna Samskipa gagnvart stærri viðskiptavinum í innflutningi væri þessi; *„ekki sækja, hækka verð"*. Með öðrum orðum fólst í þessu að Samskip ætluðu ekki að reyna með samkeppni við Eimskip að ná til sín stærri viðskiptavinum Eimskips heldur skapa frekar grundvöll til að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum. Vísast um þetta til kafla 14.2. Var þannig sambærileiki í samtímagögnum Samskipa og Eimskips um aðgerðir þeirra (og að hluta aðgerðaleysi) og markaðshegðun.

- Um miðjan febrúar 2009 sagði (S)forstj í tölvupósti að Samskip yrðu stöðugt að hækka verð jafnvel þótt aðstæður væru erfiðar (*„we at the same time have to be pushing rates constantly upwards, even though times are tough.*"), sbr. kafla 14.11.8.

- (S)forstj lagði sig fram um að Samskip myndu viðhalda markaðsskiptingunni við Eimskip. Þegar honum var greint frá því í júní 2009 að samkeppni kynni að vera að aukast gaf hann efnislega sömu fyrirmæli og koma fram í framangreindu gagni (S)forstö-innfl1 frá mars 2009 (þ.e. *„ekki sækja, hækka verð"*). Eins og fram kemur í kafla 14.20.4 mælti (S)forstj fyrir um þetta til undirmanna sinna:

  „missa ekki neitt, halda öllu sem við höfum

  ekki sækja heldur á ný mið."

- Í ágúst 2009 bauð fyrirtækið Prómens út flutninga sína. Í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj[2204] til (E)forstj velti hann því fyrir sér hvort Eimskip gæti fengið hluta viðskiptanna *„án þess að rugga bátnum."*, sbr. kafla 14.7. Með öðrum orðum hvort það myndi raska samráðinu við Samskip ef Eimskip reyndi að afla sér hluta þessara viðskipta. Að endingu útskýrði (E)frkvstj-sala/þj fyrir (E)forstj að Eimskip hefði með tilboði sínu til Prómens ekki *„dumpað niður"* verði. *„Friðnum"* milli fyrirtækjanna var ekki ógnað.

- Stjórnendur Samskipa komu árið 2009 á fót svonefndum kreppuhóp (nefndur *„Kreppan og samkeppnin"*) og átti hann að fjalla m.a. um samkeppnisstefnu Samskipa. Komu m.a. æðstu yfirmenn Samskipa, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1, að starfi þessa hóps en þessi stjórnendur höfðu aðkomu að samráði við Eimskip. Í kafla 14.20.4 er gerð

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

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

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

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

- Starfsmönnum innflutningsdeildar Eimskips voru gefin sömu fyrirmæli um söluhegðun í byrjum nóvember 2009 af yfirmanni þeirra, (E)frkvstj-sala/þj: *„*[(E)frkvstj-sala/þj] *kom á fundinn fór yfir nýgerðan samning við Ölgerðina og lofaði tertu í tilefni þess. […] Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð þar sem samningaverð eru of lág. Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana. Áhersla á að innheimta akstur. Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur. Fór yfir markaðshlutdeild sem er viðunandi*", sbr. kafla 14.3.6 og 14.17.4.

- Lykilstjórnendur og stjórnarmenn Samskipa á Íslandi funduðu í nóvember 2009 og þar lét (S)stjform-S eftirfarandi ummæli falla um samkeppnina og veruleg áhrif þess á EBITDA Samskipa á Íslandi ef *„menn droppa verðum*", sbr: *„Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. […] Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA*.", sbr. fundarpunktar sem fjármálastjóri Samskipa á Íslandi, (S)frkvstj-fjárm, tók saman á umræddum fundi hans með (S)stjform-S, (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj dags. 4. nóvember 2009, sbr. kafla 14.10.2.

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

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

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

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

  „ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009"

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

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

5170. Í kafla 14.25.1 er lýst tölvupóstum (S)forstö-innfl1 frá nóvember 2009. Í þeim var lagt fyrir undirmann að bjóða mikilvægum viðskiptavini Eimskips, Aðföng, ekki hagstætt verð. Ástæða þessa var sú að slík samkeppnisaðgerð myndi annars vegar torvelda Eimskip að hækka verð gagnvart Aðföngum og hins vegar torvelda Samskipum að hækka verð gagnvart öðrum mikilvægum innflytjenda á matvörum, Nathan & Olsen.

5171. Í nóvember 2009 svaraði (S)forstö-innfl1 spurningu samstarfsmanns um hvort Samskip ætluðu að reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavin Eimskips, IKEA, neitandi. Rök hans voru þessi:

„Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna".

5172. Taldi (S)forstö-innfl1 síðan upp dæmi um mikilvæga viðskiptavini sem Samskip ætluðu að hækka verð gagnvart. Voru það Húsasmiðjan, Rúmfatalagerinn og Íslensk-Ameríska, sbr. kafla 14.20.3. Eins og í öðrum samtímagögnum var þar hvergi að finna ótta um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips.

5173. Í glærukynningu (S)forstj frá 30. nóvember 2009 var lýst röð af almennum verðhækkunum Samskipa á árunum 2008-2009 og að markaðshlutdeild Samskipa hafi verið stöðug og lagt til grundvallar að hún myndi ekki breytast á árinu 2010 þrátt fyrir að verðhækkanir væru áformaðar á því ári. Í Færeyjum var hins vegar áætlað að markaðshlutdeild í innflutningi myndi minnka umtalsvert vegna mikillar samkeppni. Í kynningunni má sjá að Eimskip var ekki talið vera helsta samkeppnislega ógnin við Samskip á Íslandi, sbr. kafla 14.10.2 og 14.10.4.

5174. Í glærukynningu (S)forstj frá 17. desember 2009 var lagt til grundvallar að Samskip héldu sömu markaðshlutdeild á öllum flutningamörkuðum hér á landi á árinu 2010 og verð myndi hækka, sbr. kafla 14.10.2.

12.2.4.8.3. Árið 2010

5175. Í kafla 14.21. er lýst glærum (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj vegna fundar hjá Eimskip 8. janúar 2010. Þar kemur fram að kjarninn í sölustefnu fyrirtækisins í innflutningi fyrir árið 2010 hefði m.a. verið þessi:

„Almennt ekki lækka verð – frekar hækka" og *„Aðaláhersla lögð á að viðhalda góðu sambandi og fullnægja þörfum núverandi viðskiptavina.*"

5176. Í fundargerð viðkomandi fundar sést vel hvernig Eimskip hafði breytt hegðun sinni gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eftir að samráð við Samskip hófst . Áður hafi *„aðal áherslan*" verið lögð á stærri viðskiptavini en nú séu „[a]*llir*" sammála um *„að leggja meiri áherslu á minni kúnna*".

5177. Í fyrrnefndum kafla er einnig lýst glærum (S)frkvstj-innanl frá 26. janúar 2010. Þar kemur eftirfarandi fram sem einnig gefur skýrt til kynna *„frið*" á markaðnum á þessum tíma:

* *„Year 2010 is expected to be similar to 2009 […]*
* *Samskip will maintain similar market share on all fronts, ie imports […]*
* *General rate increases are planned in early 2010 and during June / July*
* *It is expected that rates will in general be moving upwards and competition will be not as tough as in previous years*".

5178. Í samræmi við framanritað sýndu Samskip engan áhuga þegar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, J. Rönning, óskaði eftir verðtilboði frá fyrirtækinu í janúar 2010, sbr. kafla 14.22. Kvartaði J. Rönning yfir *„hrikalega*" háu verði frá Samskipum og áhugaleysi á að gera fyrirtækinu tilboð í heildarflutninga.

5179. Í tölvupósti undirmanns til (S)frkvstj-Jóna, 2. febrúar 2010, var fjallað um bifreiðaumboðið B&L sem var viðskiptavinur TVG, dótturfélags Eimskips. Kemur fram að það hafi verið; *„pólitísk ákvörðun á sínum tíma að láta þeim þetta* [B&L] *eftir hjá TVG til að fá frið með allt hitt*", sbr. kafla 14.21.3.

5180. Áherslur sem koma fram í skjali (E)forstö-landfl1 frá 2. febrúar 2010 endurspegla markmið um að halda uppi verði á landflutningum eða hækka það, sbr. kafla 14.21.2.

5181. Á fundi hjá stjórnendum landflutninga Eimskips 5. febrúar 2010 kom fram að árið 2009 hefði verið besta rekstrarár í sögu Eimskips Innanlands og að á árinu 2010 ætti að viðhalda markaðshlutdeild en sækja í minni og meðalstóra viðskiptavini, sbr. kafla 14.21.2.

5182. Í skjali (S)forstö-innfl1 frá 9. febrúar 2010 voru markmið innflutningsdeildar Samskipa m.a. sögð vera eftirfarandi, sbr. kafla 14.21.1:

„Halda magn og tekjuáætlun innflutningsdeildar

Halda öllum núverandi viðskiptavinum innflutningsdeildar í viðskiptum

Auka hlutdeild Samskipa hjá litlum (D[2205]*) viðskiptavinum*".

5183. Sömu áherslur komu fram í skjali (E)frkvstj-sala/þj frá 11. febrúar 2010, þ.e. að viðhalda og styrkja núverandi markaðshlutdeild og hámarka þann hagnað sem fæst af viðskiptum við núverandi viðskiptavini (*„Maximize profit of current customers and business*").

5184. Í kafla 14.19 er lýst glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010. Í henni var lagt til grundvallar að á árunum 2010 – 2014 yrði engin breyting á viðskiptavinum fyrirtækisins og þannig yrði slegin skjaldborg um stærstu viðskiptavini og verð til þeirra. Jafnframt yrði ekki reynt að ná stórum og mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip. Í samanburði var allt annarri stöðu lýst í áætlunum sem tóku til Færeyja, en þar ríkti samkvæmt samtímagögnum mun meiri samkeppni en hér á landi. Í glærukynningu (S)forstj var einnig lýst yfir áhyggjum af því að *„einyrkjar*" á landflutningamarkaði hér á landi myndu raska stöðugleika á markaðnum og þrýsta verði niður. Vegna samráðsins hafði (S)forstj ekki sambærilegar áhyggjur af samkeppni frá Eimskip. Þessar áhyggjur (S)forstj af einyrkjum eru í samræmi við framangreindar glærukynningar (E)frkvstj-innanl frá október, nóvember og desember 2009 þar sem samkeppnisleg ógn í landflutningum var ekki talin stafa frá Samskipum heldur einyrkjum.

5185. Í kafla 14.21.1 er því lýst að 26. mars 2010 spurði (E)frkvstj-sala/þj forstöðumann innflutningsdeildar, (E)forstö-innfl, um töpuð/unnin viðskipti í innflutningi. Í svari sínu vísaði (E)forstö-innfl til yfirlits sem sýndi að lítil eða engin viðskipti hefðu glatast hjá Eimskip og sagði:

„Ekki mikil hreyfing".

5186. Í tölvupósti (S)forstj, dags. 4. maí 2010, til undirmanna kemur fram að Samskip ættu að vera *„harðari á þessa stóru kúnna*" með því að *„lyfta verðum enn og frekar upp og við skulum gera það í næstu lotum*", sbr. kafla 14.20.3. Í sama kafla er sagt frá glærum (S)frkvstj-millilandasv frá 8. maí 2010 þar sem hnykkt er á þessari stefnu um að hækka verð, ekki síst gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum.

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

5187. Þann 19. júlí 2010 greindi (S)forstj undirmönnum frá því að mikilvægur viðskiptavinur, Húsasmiðjan, hefði sagt upp samningi sínum vegna *„mikilla hækkana“* Samskipa. Þrátt fyrir þetta taldi (S)forstj á sama tíma unnt fyrir Samskip að *„ýta hækkun á sjófrakt“* á viðskiptavini, sbr. kafla 14.28.

5188. Í september 2010 voru samningar Öskju, viðskiptavinar Samskipa, lausir og Samskip hafði boðað mikla verðhækkun. Leitaði Askja þá til Eimskips um að fá tilboð í flutningsviðskipti sín. Fyrirsvarsmaður Öskju óskaði m.a. eftir fundi með (E)forstj. (E)forstj samþykkti fundarboðið en áframsendi að því búnu samskiptin til (E)frkvstj-sala/þj. Þar fagnaði (E)forstj ekki áhuga Öskju um að færa sig yfir til Eimskips heldur sagði eingöngu við (E)frkvstj-sala/þj: *„Tökum vertu á vappi trykkið“*. Forstjóri Eimskips lagði upp með við undirmann sinn að taka *„trykk“* eða brellubrögð í tengslum við fundinn. Þetta og önnur gögn Eimskips sýna að ekki átti að grípa til neinna ráðstafana hjá Eimskip sem raunverulega miðuðu að því að ná viðskiptunum frá Samskipum. Gögnin sýna að markaðsskipting var síðan virt og Samskip endurnýjuðu samning sinn við Öskju, sbr. umfjöllun í kafla 14.30.

5189. Í kafla 14.32.2 er gerð grein fyrir gögnum frá 2010 sem sýna áætlanir Samskipa fyrir árið 2011. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:

- Hjá innflutningsdeild var þetta lagt til grundvallar *„Gert er ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn. […] Áherslan í sölu árið 2011 ræðst að miklu leiti* [svo] *ef*[t]*ir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði. Gert er ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð.“*

- Í glærukynningu (S)forstö-innfl1 fyrir fund stjórnenda Samskipa 20. september 2010, þar sem magn-og tekjuáætlun 2011 var kynnt, voru forsendur áætlunarinnar m.a. sagðar vera þessar: *„–Áætlað að halda öllum núverandi viðskiptavinum –Enginn nýr stór viðskiptavinur“*.

- Hjá landflutningum Samskipa var þetta lagt til grundvallar: *„Áherslur Landflutninga í sölumálum á árinu 2011 munu helst snúast að því að halda núverandi viðskiptavinum í viðskiptum hjá fyrirtækinu. Ekki er gert ráð fyrir því að „dansað sé við sætu stelpurnar á ballinu“ og eins og fyrr segir er gert ráð fyrir að uppistaðan í viðskiptum Landflutninga á næsta ári séu núverandi viðskiptavinir.“*

- Í glærum (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 kemur fram að starfsmenn útflutningsdeildar Samskipa yrðu ekki; *„mikið varir við Eimskip á markaðnum þessa dagana“*.

  Hins vegar stafi samkeppni frá BWS. Á árinu 2011 yrði hlutdeild Samskipa í aðalatriðum sú sama, verð myndi verða hækkað og reynt yrði að *„sporna við innkomu“* BWS, en þess ber að geta að sá keppinautur var með um 1-3% markaðshlutdeild í sjóflutningum hér á landi. Líkt og í landflutningum stafaði ekki samkeppnisleg ógn af helsta keppinautunum heldur frá smæstu fyrirtækjunum á viðkomandi mörkuðum, „einyrkjum“ eða BWS.

5190. Í kafla 14.32.1 er gerð grein fyrir gögnum frá 2010 sem tengjast áætlunum Eimskips fyrir árið 2011. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:

- Í glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september 2010 kemur fram að styrkleiki Eimskips var m.a. talinn vera sterk staða gagnvart mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins og samkeppnisleg ógn var ekki talin stafa frá Samskipum í innflutningi.

- Í tölvupósti (E)forstö-innfl til (E)frkvstj-sala/þj frá 28. september 2010 kannaðist hann ekki við að innflutningsdeild Eimskips hefði tapað neinum viðskiptavini á árinu. Í skjali frá desember 2010 er horft yfir árið 2010. Þar segir:

  „Misst viðskipti: *Það er ómögulega hægt að finna nokkuð sem skiptir máli“*.

- Í glærukynningu 13. september 2010 um stöðu landflutninga Eimskips og áherslur á næsta ári sagði m.a.: *„Markmiðið er skýrt – ætlum að þekkja þarfir okkar viðskiptavina betur en í dag og ná nýjum viðskiptavinum frá samkeppnisaðilum – þ.e. smærri viðskiptavinum*." Helstu tækifæri til tekjuaukningar í landflutningum voru m.a. sögð vera í tekjuaukningu *„frá litlum og meðalstórum fyrirtækjum í smærri sendingum í flutningakerfinu*."

- Í áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011 sagði m.a.: *„Ekkert hefur tapast umfram það að* [BWS] *er að ná að pota eitthvað í okkur*."

- Hjá landflutningum Eimskips var aðeins gert ráð fyrir þessum nýjum viðskiptavinum á árinu 2011; *„smaller companies which are transporting small shipments*". Þá kom fram í rekstraráætluninni að eitt meginmarkmiða Eimskips væri að viðhalda núverandi markaðshlutdeild fyrirtækisins og auka tekjur frá þáverandi viðskiptavinum. Þá var gert ráð fyrir að verð myndi hækka á árinu 2011, Eimskip héldi markaðshlutdeild sinni og að helstu ógnir sem landflutningar Eimskips stæðu frammi fyrir væri samkeppni frá smáum/nýjum keppinautum. Samkeppni frá stærsta keppinautnum, Samskipum, var ekki nefnd enda lá fyrir vissa um að hún væri takmörkuð vegna samráðsins.

5191. Í október 2010 áttu fulltrúar Alcoa fund með Samskipum. Samkvæmt söluskýrslu Samskipa frá fundinum var þessi umfangsmikli kaupandi flutningaþjónustu að skoða flutningamálin hjá sér. Ber í því sambandi að rifja upp atvik haustið 2008 vegna Alcoa þ. á m. skerðingu á þjónustu og verulega verðhækkun Samskipa gagnvart viðskiptavininum (131%). Tengdust þær aðgerðir samráði við Eimskip, sbr. kafla 9. Var af hálfu Alcoa litið á hækkun Samskipa sem tímabundna. Í fyrrnefndri söluskýrslu Samskipa frá október 2010 kemur fram að Alcoa væri að skoða flutningamálin og þá sérstaklega m.t.t. kostnaðar. Þá segir í skýrslu Samskipa um fundinn að Alcoa vilji *„athuga með samningsverð í flutninga með Arnarfelli og Helgafelli!!! Þeir telja að þeir séu í mörgum tilfellum að borga of hátt verð*." Einnig kom þar fram: *„Mér* [starfsmanni Samskipa] *fannst það alveg greinilegt að þeim* [Alcoa] *hafði verð gert að sýna ákveðna óánægju með verð*". Þrátt fyrir að Alcoa hafi á rannsóknartímabilinu sannarlega snúið sér til Samskipa um lækkun á verði og kvörtun um þjónustu, og þrátt fyrir mikilvægi þessa viðskiptavinar, skiluðu þessar umleitanir Alcoa engum árangri gagnvart Samskipum og verulegri verðhækkun frá nóvember 2008 var viðhaldið. Samráð við Eimskip gerði fyrirtækinu þetta kleift.

5192. Í fundargerð stjórnar Samskipa vegna fundar 25. október 2010 var bókað að *„almennt hefur verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum*".

5193. Í kafla 14.42 kemur fram að í nóvember 2010 sendi yfirmaður Eimskips í Danmörku tölvupóst til viðskiptastjóra í innflutningsdeild hjá fyrirtækinu og fjallaði um mikilvægan viðskiptavin Samskipa, ÍSAM. Sagði hann að ÍSAM væri stór innflytjandi frá m.a. Danmörku og spurði viðskiptastjórann hvort samningur Samskipa við ÍSAM væri ekki að renna út. Sagði hann síðan:

„Eða höfum við engan áhuga á nýjum kúnnum".

5194. Viðskiptastjórinn svaraði með eftirfarandi hætti:

„Ég held að menn vilja ekki heyfa [svo] *við neinu , […] Þú ættir að hrista upp í* [(E)frkvstj-sala/þj] *aðeins og sjá hvað hann segir☺*"

5195. Í nóvember 2010 hafði Elkem (mikilvægur viðskiptavinur Samskipa) samband við Eimskip. Vildi Elkem gefa Eimskip tækifæri á að bjóða í flutninga fyrirtækisins. Sýna samtímagögnin að Eimskip sýndu þessari beiðni afar takmarkaðan áhuga, sbr. kafla 14.36.5.

5196. Í desember 2010 var óskað eftir því að Samskip gerðu tilboð í vikulega flutninga á áli frá Grundartanga til Rotterdam fyrir Norðurál (mikilvægur viðskiptavinur Eimskips). Ljóst er að Samskip virtu samráðið við Eimskip og sýndu þessari beiðni um tilboð afar takmarkaðan áhuga, sbr. kafla 14.36.6.

12.2.4.8.4. Árið 2011

5197. Húsamiðjan var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Um mitt ár 2010 sagði Húsasmiðjan upp flutningasamningi sínum vegna óánægju með *„miklar hækkanir milli ára“* hjá Samskipum. Í janúar 2011 óskaði Húsasmiðjan eftir tilboðum frá bæði Samskipum og Eimskip. Þrátt fyrir óánægju og umleitan Húsasmiðjunnar lagði (S)forstö-innfl1 til grundvallar í áætlun fyrir árið 2011 að Samskip myndu halda Húsasmiðjunni í viðskiptum og taldi raunhæft að unnt væri að hækka áfram verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Í samtímagögnum Samskipa er ekki að finna ótta um samkeppni um þessi viðskipti frá Eimskip eða nokkur merki um að helsti keppinauturinn gæti staðið í vegi fyrir því að Samskip næðu fram verðhækkuninni. Er það í samræmi við samtímagögn Eimskips um að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini Samskipa, sbr. einnig sátt Eimskips dags. 16. júní 2021.

5198. Í samræmi við markaðsskiptingu fyrirtækjanna um mikilvæga viðskiptavini héldu Samskip viðskiptum Húsasmiðjunnar síðar á árinu 2011 og hækkuðu verð. Má geta þess að í samtímagögnum sjást viðbrögð Húsasmiðjunnar við verðtilboði Samskipa en í söluskýrslu frá Samskipum vegna fundar með viðskiptavininum kom fram m.a. eftirfarandi: *„Augljóslt* [svo] *að Húsa mönnum var verulega brugðið að sjá hækkun áttu klárlega von á lækkkun*. [svo]“ Fjallað er nánar um þessi atvik í kafla 14.34.5.

5199. Innnes var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips á rannsóknartímabilinu. Samtímagögn sýna að Innnes var óánægt með verðhækkanir Eimskips á árinu 2010 og að fyrirtækið leitaði ítrekað til Samskipa um tilboð í flutninga. Lítill áhugi Samskipa á viðskiptum við Innnes birtist bæði í áætlunum Samskipa og í framkvæmd. Þannig drógu Samskip vísvitandi ítrekað að senda Innnes tilboðsverð. Þannig spurði (S)frkvstj-N-Am, yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku, (S)forstö-innfl1 hvort hann ætti að vinna áfram í tilboðinu *„eða ertu að stolla þessu út í eitt […]“*. Jafnvel eru fyrirliggjandi vísbendingar í samtímagögnum um að Samskip hafi sett fram blekkingar í samskiptum fyrirtækisins við Innnes. Flutningasamkomulag Eimskips og Innnes var því ennþá laust í byrjun árs 2011 þar sem Innnes virðist ekki hafa sætt sig við fyrirhugaðar verðhækkanir Eimskips. Atvik árið 2011 sýna áframhaldandi markaðsskiptingu vegna Innnes, en þá gaf yfirmaður innflutningsdeildar Samskipa ((S)forstö-innfl1) þau fyrirmæli til undirmanna sinna að gefa Innnes ekki samkeppnishæft verð í flutninga (ekki vera *„grænlenskir“* heldur gefa Innnes *„venjuleg verð“*) þrátt fyrir að vita að samningur Innnes væri laus. Eimskip hélt jafnframt uppteknum hætti og stefndi áfram að því hækka verð gagnvart Innnes (talað um að hækka verð *„umtalsvert“*). Endurnýjaði Eimskip í kjölfarið flutningasamkomulag við Innnes á árinu 2011 með 20,5% hækkun. Fjallað er nánar um þessi atvik í kafla 14.35.

5200. Í kafla 14.37.2 er gerð grein fyrir gögnum frá mars 2011. Mikilvægur viðskiptavinur Eimskips hafði snúið sér til Jóna og óskað eftir tilboði. Fram kemur í samskiptum (S)frkvstj-Jóna við undirmann að *„ekkert mál“* sé að gera tilboð í tiltekna þætti. Það sé hins vegar *„erfiðara“* að gera tilboð í innflutning frá Bretlandi sem Eimskip sinni. Var spurt hvort unnt sé *„skipta á bitum“* þannig að viðskiptavinurinn verði bæði hjá Eimskip og Jónum/Samskipum, hvort tilboð til þessa aðila *„styggi“* Eimskip eða það að gefa tilboð væri;

„vafasamt upp á friðinn við EIMU“.

5201. Í júlí 2011 leitaði ÖES til Samskipa og óskaði eftir verðtilboði. ÖES var á þeim tíma mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Daginn fyrir fund Samskipa með ÖES funduðu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um *„Ölgerðin – strategy“*. Fyrir fundinn vistaði (S)forstö-innfl1 skjal sem innihélt mögulegt verð til ÖES. Í skjalinu má sjá að Samskip gerðu ráð fyrir að bjóða ÖES hærra verð en fyrirtækið var þegar með hjá Eimskip. Af því má ráða að ekki hafi staðið til að bjóða ÖES samkeppnishæft verð með það að markmiði að ná þeim í viðskipti við Samskip. Markaðsskiptingin var virt enda hafa engin formleg tilboð frá Samskipum til ÖES fundist í samtímagögnum frá þessum tíma. Í september sama ár kom eftirfarandi fram í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2012: *„Ölgerðin er stærsti viðskiptavinur Eimskips í þessum flokk og ekki er gert ráð fyrir að reynt verði að ná í þá í viðskipti.“* Í lok árs tókst Eimskip að endurnýja samning sinn við ÖES sem fól í sér verðhækkun frá

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12.2.4.8.5. <u>Árið 2012</u>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12.2.4.8.6. Árið 2013: *„Grænlenskir veiðidagar hefjast*"

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

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

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

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

- Innnes var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips og var fyrirtækið afar ósátt við verðhækkanir Eimskips og sneri sér ítrekað til Samskipa. Gaf (S)forstö-innfl1 t.d. á árinu 2010 þau fyrirmæli til undirmanna að Samskip ættu ekki að *„vera grænlenskir"* heldur bjóða Innnes *„venjuleg verð"*. Hin *„venjulegu verð"* voru með þeim hætti að Innnes sá enga ástæðu til að færa viðskiptin til Samskipa og Eimskip náði fram verðhækkun. Markaðsskiptingin var virt og skilaði tilætluðum árangri. Er þessu lýst nánar í kafla 14.35.3.

- Norðurál var afar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips og í árslok 2010 var óskað eftir því að Samskip gerðu tilboð í tiltekna flutninga fyrir Norðurál. (S)forstö-útfl sendi sökum þessa tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj og spurði: *„Eigum að taka grænlendinginn á þetta???"* Það var ekki gert og tilboðsbeiðninni ekki svarað. Breytti engu þó að ósk tilboð væri áréttuð 5. janúar 2011 (*„Can i have an URGENT response please"*) og 10. janúar sama ár (*„Could we please have a quote for the below mentioned business"*). Virtu Samskip þannig markaðsskiptinguna. Er þessu lýst nánar í kafla 14.36.6.

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

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

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

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

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

5220. Þessi ummæli í fundargerðinni lýsa því að afar takmörkuð samkeppni hafi verið í sjóflutningum til og frá Íslandi á undangengnum árum. Framangreint gefur einnig til kynna að til skoðunar hafi verið hjá stjórn Samskipa Holding hvaða áhrif það myndi hafa að auka framboð og samkeppni við Eimskip. Sýnir þessi umfjöllun m.a. að Samskip töldu stöðu Eimskips og Samskipa afar sterka á íslenska markaðnum. Samkeppni myndi aukast með nýju skipi en til lengri tíma litið væri ólíklegt að hún yrði „stjórnlaus" (*„totally out of control"*).

5221. Ólíkt atvikum á árinu 2008 er það mat Samkeppniseftirlitsins að ekki hafi verið samráð um breytingar á siglingakerfum á árinu 2013. Samskip tilkynnti um breytingarnar í lok febrúar 2013 og benda samtímagögn til þess að Samskip hafi gert ráð fyrir því að fara í sókn og auka markaðshlutdeild sína í kjölfar breytinga á siglingakerfi sínu. Þar sem ekki var um samráð að ræða kom þessi breyting Eimskip á óvart og fyrirtækið brást hratt við aðgerðum Samskipa. Sýna gögnin talsverða samkeppni milli fyrirtækjanna í kjölfar þessa.

5222. Við þetta jókst óvissa á markaðnum milli Eimskips og Samskipa og ólíkt því sem áður var gátu Eimskip og Samskip ekki verið viss um að halda mikilvægum viðskiptavinum sínum og geta hækkað verð án samkeppnislegs aðhalds.

5223. Hjá Eimskip var eftir þessar breytingar t.d. rætt um að nú væri *„kominn tími til"* að sækjast eftir samningi við mikilvægan viðskiptavin Samskipa (Ó. Johnson & Kaaber). Samskip hófu undirbúning að *„sókn"* gegn Eimskip og ljóst er af fyrirliggjandi gögnum að herja átti á nokkra af mikilvægari viðskiptavinum Eimskips. Var sókn þessi m.a. kennd við *„grænlenska veiðidaga"*. Slíkar *„grænlenskar"* aðgerðir höfðu sem fyrr segir síðast verið til skoðunar af alvöru hjá Samskipum skömmu áður en (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips og *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008.

5224. Samskip gerðu, á vormánuðum 2013, atlögu að einum mikilvægasta viðskiptavini Eimskips, Innnes. Má í samtímagögnum greina raunverulegan ótta af hálfu Eimskips um að missa viðskipti Innnes til Samskipa á þessu ári. Slíku var ekki fyrir fara á árunum 2008-2012 þegar Samskip virtu markaðsskiptinguna og Eimskip fékk ekki aðeins að halda Innnes heldur fékk einnig svigrúm til að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini, sbr. m.a. tilvikið á árinu 2010 þar lagt var fyrir undirmenn að bjóða Innnes ekki *„grænlensk verð"*. Fleiri atvik af þessum toga áttu sér stað á árinu 2013 er varða mikilvæga viðskiptavini eins og Húsasmiðjuna, Rúmfatalagerinn, Ölgerðina og IKEA.

5225. Samanburður á háttsemi Eimskips og Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum á annars vegar árunum 2008 – 2012 og hins vegar á árinu 2013 sýnir skýrlega fram á m.a. hina ólögmætu markaðsskiptingu á fyrra tímabilinu.

5226. Þá er mikilvægt að því sé haldið til haga að aðrir þættir hins samfellda samráðs héldu áfram þrátt fyrir þennan óróa í samráðinu. Er því lýst í öðrum köflum ákvörðunarinnar en nánar tiltekið hélt eftirfarandi samráð Samskipa og Eimskips áfram a.m.k. út árið 2013:

- Samráð í sjóflutningum
- Samráð í landflutningum
- Samráð um gámasamstarf
- Verðsamráð, a.m.k. í formi afsláttarkjara
- Samráð í skipaafgreiðslu.

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

5227. Eins og kunnugt er hófst efnahagskreppa á Íslandi haustið 2008. Efnahagsörðugleikar voru einnig umtalsverðir víða annars staðar. Slíkir erfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hafði bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði.

5228. Á rannsóknartímabili málsins voru Samskip Holding með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi og Svíþjóð. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga.[2206] Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding var fjallað um þessa erlendu starfsemi. Jafnframt var fjallað um starfsemi Samskipa hér á landi. Leyfa þessi samtímagögn því ákveðinn samanburð varðandi hvaða áhrif þessir efnahagsörðugleikar höfðu á samkeppni annars vegar í flutningastarfsemi Samskipa Holding í nágrannaríkjum og hins vegar hér á landi.

12.2.5.1. Hörð samkeppni erlendis

5229. Efnahagserfiðleikar draga úr eftirspurn og þar með vöruflutningum. Þegar flutningar dragast saman má búast við því að á markaði þar sem samkeppni ríkir myndist hvati fyrir keppinauta til þess að lækka verð og ná þannig meira flutningamagni en ella. Efnahagsörðugleikar hafa einnig þau áhrif að viðskiptavinir knýja frekar á um verðlækkun.

5230. Í fundargerðum Samskipa Holding vegna stjórnarfunda á t.d. árinu 2009 kemur skýrt fram að á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu leiddi samdráttur í eftirspurn til afar mikillar verðsamkeppni milli flutningafyrirtækja. Samkvæmt Samskipum Holding voru keppinautar „*örvæntingafullir*" og lögðu mikla áherslu á að lækka verð til að ná til sín flutningum. Þurftu Samskip Holding erlendis að lækka verð til mikilvægra viðskiptavina til að vernda markaðshlutdeild sína. Efnahagsörðugleikarnir höfðu einnig þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir, t.d. skipaleiga og olía, fóru lækkandi. Framangreind gögn gefa til kynna að þetta hafi leitt til mikillar verðsamkeppni á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu. Er þessum fundargerðum Samskipa Holding lýst nánar hér á eftir.

5231. Stjórnarfundargerðir Samskipa Holding eru í samræmi við önnur gögn sem lýsa áhrifum efnahagskreppunnar á erlenda flutningamarkaði:

- Fyrir liggur að fjármálakreppan hafði veruleg áhrif á sjóflutninga í öðrum Evrópuríkjum og í öðrum heimsálfum. Samkvæmt hagstofu ESB (Eurostat) minnkaði innflutningur með skipum til aðildarríkja ESB (frá löndum utan ESB) um 27% milli áranna 2008 og 2009.[2207] Á fyrsta ársfjórðungi 2009 hafði t.d. innflutningur frá Norður-Ameríku til Evrópu minnkað um 30% og útflutningur frá Evrópu til Asíu um 22%.[2208]

- Í lok október 2008 var í frétt Morgunblaðsins vísað til þess að verð erlendis á sjóflutningum hefði „*aldrei lækkað jafn mikið*". Kom fram að eftirspurn „*í heiminum er almennt að minnka mikið og það þýðir að flutningur milli landa og heimsálfa er að dragast saman. Við slíkar aðstæður lækkar*

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

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

[2208] Sjá skýrslu UNCTAD (Ráðstefnu Sameinuðu þjóðanna um viðskipti og þróun), Review of Maritime Transport 2009. unctad.org/en/Docs/rmt2009_en.pdf.

verð á leiguskipum og hefur það átt sér stað á undanförnum mánuðum." Einnig var vísað til mikillar lækkunar á olíuverði.[2209]

- Í umfjöllun Der Spiegel í desember 2008 var gerð grein fyrir miklum erfiðleikum á sjóflutningamarkaði. Bent var á að verð á t.d. gámaflutningum hefði hrapað. Vorið 2008 hefði flutningur á gámi frá Asíu til Evrópu kostað um 1.600 evrur en skipafélög væru í desember 2008 að bjóða 400 evrur fyrir samskonar flutning. Leiga á gámaskipum hefði lækkað um meira en helming.[2210]

- Í ítarlegri fréttaskýringu alþjóðaútgáfu Der Spiegel frá 11. ágúst 2009 kom fram að fjármálakreppan hefði leitt til afar harðrar verðsamkeppni í gámaflutningum og gríðarlegrar lækkunar á leiguverði skipa. Stærstu skipafélög heims eins og hið þýska Hapag-Lloyd eigi í erfiðleikum.[2211]

- Alþjóðastofnanir (t.d. OECD) og fræðimenn hafa fjallað um áhrif fjármálakreppunnar á samkeppni í sjóflutningum á t.d. árunum 2009 – 2011. Er þar einnig lýst verulega aukinni samkeppni, lækkun á verði og erfiðleikum hjá erlendum skipafélögum eftir að fjármálakreppan hófst.[2212] Eru sterk orð notuð til þess að lýsa því að samdráttur í eftirspurn og offramboð hafi leitt til afar harðrar verðsamkeppni („*bloodbath*"/ „*cut-throat competition*") þar sem skipafélög lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum.[2213]

- Í frétt Viðskiptablaðsins, sem birtist 28. janúar 2010, var rætt við (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj. Þar sagði m.a.: „*Samdrátturinn í flutningastarfsemi hefur verið ótrúlegur frá því heimskreppan dýpkaði skarplega við fall Lehman Brothers og þjóðnýtingu AIG á haustmánuðum 2008. Talið er að samdrátturinn í flutningum milli landa í heiminum hafi verið um 40% að meðaltali í fyrra frá árinu á undan og hafa skipafélög fundið harkalega fyrir því. Rekstrarumhverfi skipafélaga um allan heim er fjandsamlegt í augnablikinu. Leiguverð á skipum hefur lækkað um 50 til 70% víða og nýting á flutningsrými hefur hrapað. Talið er að tap á flutningastarfsemi milli heimsálfa í fyrra hafi verið 20 milljarðar evra, eða um 2.500 milljarðar króna, þegar allt er samantekið. Talið er að mörg ár geti liðið þar til nýting á flutningsleiðum verður ásættanleg á nýjan leik.*"

[2209] Sjá mbl.is/greinasafn/grein/1252272/.
[2210] Sjá: spiegel.de/international/business/that-sinking-feeling-global-crisis-hits-shipping-industry-hard-a-594710.html
[2211] Greinin ber heitið, „The Container Crisis, Shipping Industry Fights for Survival". Efni hennar er dregið saman með eftirfarandi hætti: „*The global economic crisis is wreaking havoc on shipping: Demand and prices have collapsed and ports are filling up with fleets of empty freighters. The crisis has fueled cut-throat competition and not all companies will survive. Germany's Hapag-Lloyd alone needs 1.75 billion euros to stay afloat.*" Sjá: spiegel.de/international/business/the-container-crisis-shipping-industry-fights-for-survival-a-641513.html.
[2212] Sjá skýrslu OECD frá júní 2015, Competition Issues in Liner Shipping, DAF/COMP/WP2/WD (2015)1. Í framlagi framkvæmdastjórnar ESB segir: „*The over-capacity crisis in the sector and the resulting sharp decrease in shipping rates that followed the 2008 financial crisis were characteristic of the cyclical nature of the liner shipping industry*." Í yfirliti (background paper) skrifstofu OECD segir: „*The emergence of the crisis in 2008 led to a severe demand cut for liner shipping services. It immediately led to a drop in freight rates and overcapacity in all shipping routes.*" Í skýrslu UNCTAD (Ráðstefnu Sameinuðu þjóðanna um viðskipti og þróun), „Review of Maritime Transport 2010" er fjallað um stöðuna á sjóflutningamarkaðinn á tímabilinu janúar 2009 til júní 2010: „*The year 2009 proved to be the most challenging and dramatic year in the history of container shipping. […] The scale of the problem is illustrated by the magnitude of the financial losses reported, and the extreme stress facing shipping lines, which, in some cases, have sought state aid for the refinancing and restructuring of operations. […] The difficulties faced by the container sector were also reflected in dramatically lower container freight rates and containership charter rates […].*" Sjá, unctad.org/en/docs/rmt2010ch1_en.pdf
[2213] Sjá Kalgora & Christian, „The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis", janúar 2016, Open Journal of Social Sciences (2016, 4, 38-44): „*The 2008 crisis had been the longest and most severe downturn for the modern merchant in the history of container-ships market. The freight rates in key container shipping trades, have slumped to nearly all-time lows, as ship owner struggled with low demand for their vessels. At this point, the global financial and economic crisis is wreaking havoc on container-ships market; the demand and prices have collapsed and ports are filled up with fleets of empty freighters. The crisis has fueled a cut-throat competition, and not all shipping line companies can survive. This paper aimed to present the impacts of the global financial and economic crisis of 2008 on the container-ships market and mainly drew lessons from them. […] The largest shipping companies could have probably face off the crisis, but there remained a bloodbath among the smaller ones. During this financial and economic crisis, financially strong shipping companies have fueled the price war even further to gain more market share*."

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

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

12.2.5.2. Frábær afkoma á Íslandi

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

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

„Hann segir að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári".[2217]

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

[2214] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.713137.
[2215] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Kynning Viðskiptablaðið Janúar* 2010". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.700270.
[2216] Rætt var um efnahagslegar „*hamfarir*" á þessum tíma. Sjá; Arnór Sighvatsson, Myndun og hjöðnun viðskiptahalla árin 1998-2002, Peningamál 2003/1, bls. 72. Fjallað um mikinn viðskiptahalla á umræddum árum og eftirköst hans og bent m.a. þá þetta. „*Meðal eftirkasta má telja u.þ.b. 30% lækkun á gengi krónunnar frá vormánuðum 2000 til nóvember 2001, aukna verðbólgu, sem varð mest 9,4% í ársbyrjun 2002, og samdrátt þjóðarútgjalda um líklega u.þ.b. 6-7% á árunum 2001-2002. Slíkar hamfarir myndu tæpast nokkurs staðar meðal þróaðra ríkja teljast „mjúk lending", nema e.t.v. á Íslandi.*"
[2217] Sjá frétt í Morgunblaðinu 4. september 2003, „Samskip á siglingu": mbl.is/greinasafn/grein/749956/.

5236. Með vísan til m.a. viðbragða Samskipa og Eimskip við samdrætti í innflutningi á árinu 2002, gagna Samskipa frá fyrri hluta ársins 2008 og þróunar á erlendum flutningamörkuðum hefði mátt búast við aukinni verðsamkeppni á milli Eimskips og Samskipa og lækkana á flutningsverðum í kjölfar efnahagshrunsins haustið 2008. Það gerðist ekki haustið og veturinn 2008 og ekki heldur á árunum þar á eftir.

5237. Samkvæmt framansögðu gerðu stjórnendur Samskipa á fyrri hluta ársins 2008 ráð fyrir því að fyrirtækið myndi eiga í samkeppni við Eimskip. Sú sýn breyttist aftur á móti í kjölfar fundar stjórnarformanna og forstjóra fyrirtækjanna 6. júní 2008. Stefnubreyting stjórnenda Samskipa skýrist þess vegna af samráði fyrirtækjanna en ekki fákeppni eins og Samskip halda fram, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 33.3.

5238. Samráð Samskipa og Eimskips olli því að önnur þróun átti sér stað á íslenskum flutningamörkuðum. Fundargerðir Samskipa Holding draga þennan mun skýrt fram. Sem fyrr segir er í þeim fundargerðum annars vegar lýst aðstæðum á flutningamörkuðum í öðrum Evrópuríkjum þar sem systurfélög Samskipa hf. störfuðu og hins vegar aðstæðum á íslenska flutningamarkaðnum. Rétt er að rekja dæmi frá árunum 2009 – 2010:

5239. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 12. janúar 2009:

- Í umfjöllun um aðstæður á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu: *„Volumes were lower for almost all routes […] Trading conditions are challenging overall and particularly on Ireland, and rates are under pressure.*"
- Í kynningu (S)forstj frá fundinum um Samskip hf. á Íslandi kom fram að innflutningur Samskipa til Íslands í fjölda gáma (TEU) hafi verið um 45% undir áætlun í nóvember 2008 en tekjur tæplega 11% undir áætlun. Þá var gert ráð fyrir að innflutningur Samskipa hf. á árinu 2009 yrði verulega minni en árin á undan. Engu að síður var áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 „metnaðarfull" („*ambitious budget*") og miðað við að EBITDA Samskipa á Íslandi myndi aukast talsvert. Glærukynningin gefur einnig til kynna að á árinu 2009 ráðgerðu Samskip hf. að ná fram frekari hækkun á verði gagnvart viðskiptavinum.[2218]

5240. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 13. febrúar 2009 segir: *„The current economic climate seems to impact UK and Ireland volumes especially […] Unit revenues are generally under pressure on these routes, particularly from RORO[2219] operators and trailer companies desperate to fill owned assets.*"[2220]

5241. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 10. mars 2009 segir:

- Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: *„Revenue is 9% lower than budget as BAF revenue is significantly lower than what was budgeted due to decline in oil prices. […] The market situation is very aggressive, particularly in the UK, with falling rates and customers using very agressive procurment tacticts. Ireland seems to have bottomed out for now, however, substantial rate reductions has had to be conceded here as well in order to maintain operating volume. […] Vessel cost are lower than budget due to lower bunker cost as well as charter reductions […] Haulage cost has also reduced […] due to lower rates and lower fuel costs.*"

[2218] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. *„2009-01 Minutes Samskip Holding Board Meeting 12 Jan. 2009*". Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 12.01.2009.
[2219] Svonefnd *„roll on - roll off*" skip en í þeim eru gámar fluttir í tengivögnum sem keyrðir um borð í skip.
[2220] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. *„2009-02 Minutes Samskip Holding Board Meeting 13 February 2009*". Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 13.02.2009.

- Um Samskip á Íslandi sagði: „*Conclusion – still optimistic we are able to achieve our ambitious budget*".[2221]

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

- Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: „*The market situation is still very aggressive, particularly on UK and Ireland where Cobelfret*[2222] *is very agressive trying to generate volume to compensate for their loss of car volumes where they are very exposed. Volumes seems to have bottomed out, however, rates are continously under pressure. We are taking a stance on our large customers thus retaining our share whilst taking reasonable risk on the pricing.*

- *[…] Swedish market is extremely hit by the economic crisis. […] Prices* [í Svíþjóð] *are extremly under pressure by the competition of road hauliers. Price reductions of 30% are more common then exception. Keeping the wheels turning is more important for them than generating at least an operating margin.*"

- Þegar kom að rekstri Samskipa á Íslandi á stjórnarfundinum birtist allt önnur mynd í þessari fundargerð. Sagði þetta um afkomu Samskipa hf.: „*It is expected that EBITA for March will be above budget by 250k and Q1 EBITDA to be 850k above budget.*" Í umfjöllun um afkomu samstæðunnar í heild sinni sagði um áhrif af frábærri afkomu á Samskipa á Íslandi:

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

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

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

- Góð afkoma á Íslandi leiddi þó til þess að samstæðan hélt áætlun:

  „*Group EBITDA in March was EUR 1,009k and slightly above budget of EUR 965k. This is mainly due to to continous good results from Iceland.*"[2225]

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

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

[2221] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „*2009-03 Minutes Samskip Holding Board Meeting 10 March 2009*". Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 10.03.2009.
[2222] Erlent skipafélag.
[2223] Önnur lönd þar sem Samskip rak flutningastarfsemi.
[2224] Afhent gagn frá Samskipum. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar 07.04.2009.
[2225] Afhent gagn frá Samskipum. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar 05.05.2009.
[2226] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-06 Minutes Samskip Holding Board Meeting 4 June 2009". Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 04.06.2009.

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

- Í umfjöllun um Ísland sagði hins vegar að EBITDA Samskipa hf. væri tæplega helmingi hærri en gert var ráð fyrir í áætlun.[2227]

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

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

- Í umfjöllun um Ísland kom hins vegar aftur fram EBITDA Samskipa hf. væri verulega hærri en gert var ráð fyrir í áætlun.[2228]

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

- Í umfjöllun um aðstæður í öðrum Evrópulöndum segir: *„The market situation is still aggressive, especially on Ireland. […] In general, volumes remain volatile. The somewhat higher than expected volumes in August have not materialised in September. We are still ensuring that we retain customers and we have positioned the sales force for further structured approach on competition large customers. We have the strategic intention to start growing volume going into 2010 although we will not budget this from a P&L perspective. The market will be challenging for the rest of the year and we see increased competition / desperation for business as companies start running short of cash."*

- Í umfjöllun um Ísland kom hins vegar enn á ný fram EBITDA Samskipa hf. væri verulega hærri en gert var ráð fyrir í áætlun.[2229]

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

[2227] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. *„2009-07 Minutes Samskip Holding Board Meeting 1 September 2009"*. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 01.09.2009.
[2228] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-08 Minutes Samskip Holding Board Meeting 2 October 2009". Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 02.10.2009.
[2229] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „2009-09 Minutes Samskip Holding Board Meeting 29 October 2009". Fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 29.10.2009.
[2230] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. Fundargerð Samskipa Holding vegna fundar 9. febrúar 2010.

5249. Umræddar fundargerðir Samskipa Holding frá sýna með áþreifanlegum hætti hvaða áhrif efnahagsörðugleikar höfðu á þá flutningamarkaði þar sem samstæðan starfaði. Sýna fundargerðirnar að samdráttur í eftirspurn sem fylgdi efnahagsörðugleikunum leiddi til þess að kaupendur á flutningsþjónustu annars staðar í Evrópu fóru að sýna mun meira aðhald og krefjast betri kjara. Flutningamagn fór minnkandi og fyrirtæki brugðust við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Með þessu jókst samkeppni og er því lýst í fundargerðunum að nauðsynlegt hafi verið að lækka verð til þess að missa ekki mikilvæga viðskiptavini úr viðskiptum.

5250. Lýsingin í þessum samtímagögnum á aðstæðum og rekstri Samskipa á Íslandi í fundargerðunum dregur sem fyrr segir fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu (og þar með mikilli minnkun í innflutningi) er í fundargerðunum greint frá afar góðum tíðindum frá Íslandi („*extremely good results from Iceland*"/ „*continous good results from Iceland*") og EBITDA á Íslandi umfram áætlanir.

5251. Vekur hér sérstaka eftirtekt að það var afar góð afkoma Samskipa hf. (fyrirtækisins sem (S)aðaleig-stjform-SH nefndi „*the Cash Cow*" samstæðunnar) sem leiddi til þess að afkoma Samskipa Holding í heild sinni var á þessum tíma rétt yfir áætlun, sbr. m.a. framangreindar fundargerðir frá 7. apríl og 5. maí 2009.

5252. Er framangreint í samræmi við tölvupóst (S)forstj frá 30. desember 2008. Með honum sendi (S)forstj glærur til (S)stjórnarm-fjármstj um samstæðu Samskipa og stöðu hennar, m.a. rekstraráætlun fyrir 2009. Þegar haft er í huga efnahagsumhverfið á þessum tíma vekur alveg sérstaka eftirtekt að í þessum gögnum er gert ráð fyrir met EBITDA og þar af skiluðu Samskip Ísland um 56% framlegðarinnar, þrátt fyrir verulegan áætlaðan samdrátt í innflutningi. Samskip Ísland stóðu hins vegar aðeins fyrir 23% af heildartekjum samstæðunnar.[2231] Er þetta vísbending um greinilegan áætlaðan árangur af aðgerðum sem gert var ráð fyrir að myndu felast í hinu ólögmæta samráði. Fram kemur sérstaklega að aðgerðirnar á Íslandi myndu viðhalda arðsemi af starfseminni þar. Þessar glærur eru í samræmi við önnur gögn í málinu.

5253. Önnur gögn sýna góðan rekstrarárangur Samskipa á tíma efnahagskreppu meðal þjóðarinnar. Nefna má þessi dæmi:

- (S)forstj sendi þann 9. apríl 2009 tölvupóst til ýmissa starfsmanna Samskipa. Í honum sagði m.a.: „*Meðfylgjandi sendi ég tilkynningu sem send verður út í dag til stjórnenda hjá Samskipum erlendis […]*" Umrædd tilkynning var frá stjórn og yfirmönnum samstæðu Samskipa Holding (*Announcement from the Samskip Board of Directors and the Samskip Management)* og í henni sagði m.a.: *„Until the second half of 2008, Samskip group was on track to deliver a 2008 result considerably better than 2007, however, as had been expected and prepared for by Samskip Iceland management since early 2008, the Iceland business was seriously impacted by the macro economic situation in the second half of 2008. During this period, the Samskip Iceland business responded to the drastic decreases in volume by reducing cost and adjusting the vessel system.*

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

[2231] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*kb kynning 18.des.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*án heitis*". […] Doc. ID. 0.7.33.546542. Hlutfallið er reiknað miðað við uppgefnar fjárhæðir á glæru nr. 30.
[2232] Afritað tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.589983.

- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)stjform-S frá 30. apríl 2010 fór hann yfir hversu „*sérlega vel*" hafi tekist til með rekstur Samskipa á árunum 2008-2010. Á árinu 2009 hafi velta verið talsvert undir áætlun en *„Ebitda framlegð var hins vegar hærri en áætlun gerði ráð fyrir […] Almennt er hægt að segja að tekist hafi sérlega vel til við að aðlaga rekstur og starfsemi félags að breyttum tímum, og sjáum við fram á að árið 2010 verði umtalsvert betra en 2009*."[2233]

- Í apríl 2011 fjölluðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um bónusa fyrir forstöðumenn vegna góðrar afkomu árið 2010. Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv sagði vegna þessa m.a.: *„Eins og við ræddum þá var árið 2010 frábært ár - ebitda vel yfir áætlun 10,7 - var í raun vel yfir 13 m eur. Sbr samtal þá er vert að leggja kúrsinn nú til þeirra fyrir þetta ár, en eins og við fórum í gegnum þegar við rúlluðum í gegnum tölurnar, þá mv sömu charter forsendur þá eiga árin 2009-2010-2011 að gefa okkur um 13 m í ebitda. Við eigum að gefa bónus upp á 3 mánuði fyrir framúrskarandi árangur […]*".[2234]

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

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

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

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

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

[2233] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*MEMO – árið 2009*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.742479.
[2234] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.857617.
[2235] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.742479.
[2236] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1119489.
[2237] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1152719.
[2238] Um er að ræða fréttatilkynningu Eimskips til Kauphallar dags. 30.06.2009 og eftirfarandi gögn sem Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu 1.12.2016:
1. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 7.01.2008 og afrit af glærukynningu „*Hf. Eimskipafélag Íslands – Budget 2008*".
2. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 7.04.2008, sbr. einnig fréttatilkynning Eimskips frá 5. mars 2008.
3. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 28.04.2008.
4. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 21.05.2008 og afrit af glærukynningu „*Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 21. maí 2008 Sundakletti, Reykjavík*".
5. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 8.01.2009 og afrit af glærukynningu „*Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 8.01.2009 (Ísland – rekstur)*".
6. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 27.02.2009 og og afrit af glærukynningu „*Hf. Eimskipafélag Íslands Stjórnarfundur 27.02.2009 (Uppgjör Q1 (draft)*".
7. Afrit af fundargerð stjórnar Hf. Eimskipafélags Íslands 26.03.2009.

5258. Fjárhags- og lausafjárörðugleikar Eimskips leiddu til þess að nauðasamningar voru gerðir við kröfuhafa félagsins um mitt ár 2009 og var reksturinn endurreistur á grundvelli nýs félags. Þá voru eignarhlutir í ýmsum erlendum dótturfélögum seldir og var starfseminni síðan haldið áfram á nafni nýs félags með nýjum eigendum, sbr. m.a. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2009. Á tímum mikils efnahagssamdráttar í heiminum, kreppu í íslensku efnahagslífi og mikils samdráttar í flutningum til landsins var ytra rekstrarumhverfi fyrirtækisins sannarlega almennt mjög óhagstætt. . Engu að síður tókst að koma í veg fyrir að fyrirtækið legði upp laupana og þess í stað var reksturinn endurreistur á grundvelli nýs félags.[2239]

5259. Fyrirliggjandi upplýsingar um rekstrarafkomu Eimskips á síðari hluta árs 2008 og fyrri hluta 2009 markast af framangreindu. Má sem dæmi nefna að á 2. ársfjórðungi reikningsársins 2008 nam tap Eimskips 101 milljónum evra. Án tillits til afskriftar bresks dótturfélags, Innovate, sem nýlega hafði verið greint frá þegar afkoman var kynnt, nam tap félagsins af áframhaldandi rekstri 33 milljónum evra. Í tilkynningu félagsins sagði (E)forstj að tekjur og framlegð væru í samræmi við væntingar félagsins *„og ánægjulegt er að sjá góðan árangur í flutningastarfsemi í Rússlandi, Eystrasalti, Norður–Atlantshafssvæðinu, Íslandi og Norður-Ameríku.*"[2240]

5260. Á 2. ársfjórðungi reikningsársins 2009 var afkoma Eimskips eftir skatta neikvæð um 214,5 milljónir evra, þar af var tap af aflagðri starfsemi 24,3 milljónir evra. Eigið fé félagsins í lok fjórðungsins var neikvætt um 390,4 milljónir evra.[2241]

5261. Í kjölfar endurskipulagningar var afkoma hins vegar jákvæð. Þannig segir m.a. í tilkynningu frá Eimskip í janúar 2010: *„Eimskip fór í gegnum heildar endurskipulagningu á árinu 2009. Í tengslum við endurskipulagninguna tóku kröfuhafa og nýr fjárfestir yfir flutningastarfsemi félagsins þann 1. október 2009 og skipuðu nýja stjórn. Hluthafar félagsins eru nú 74 talsins, gamli Landsbankinn fer með 37% hlut og bandaríski fjárfestingarsjóðurinn Yucaipa fer með 32% hlut, en sjóðurinn kom að endurskipulagningu félagsins með því að fjárfesta í frystigeymslustarfseminni í Norður-Ameríku og leggja inn nýtt hlutafé í endurskipulagt félag. […] Afkoma Eimskipafélags Íslands hf. eftir skatta er jákvæð um EUR 23 milljónir, ISK 423 milljónir, fyrir tímabilið frá 1. október til 31. desember 2009.*" Í tilkynningunni sagði (E)forstj m.a.: *„Á árinu 2009 fór Eimskip í gegnum miklar skipulags og hagræðingaraðgerðir sem eru að skila sér í jákvæðri rekstrarafkomu. Ytra umhverfi fyrirtækisins er hinsvegar erfitt og töluverður samdráttur hefur verið í flutningamagni á markaðssvæði félagsins á Norður Atlantshafi. Eimskip hefur unnið markvisst að því að móta stefnu félagsins á sviði flutningastarfsemi og er árangur þeirrar vinnu nú að líta dagsins ljós. […]*"[2242]

5262. Ljóst er að eftir fjárhagslega endurskipulagningu Eimskips á árinu 2009, þegar fyrirtækið hafði losað sig undan byrðum af mjög stórum erlendum dótturfélögum og einbeitt sér að flutningastarfsemi á Norður-Atlantshafi sem kjarnastarfsemi, var almennt mjög mikil ánægja með afkomu þess á meðal stjórnenda fyrirtækisins. [2243]

5263. Í fréttatilkynningu Eimskips, dags. 18. ágúst 2010, kemur fram að hagnaður Eimskips á fyrstu sex mánuðum ársins 2010 (fyrsta heila starfsár nýs félags) hafi verið umfram væntingar þrátt fyrir að

---

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

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

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

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

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

[2243] *„Besti árangur í mörg ár*", 18. nóvember 2016 07:00. Visir.is. Aðgengilegt á slóð: http://www.visir.is/g/2016161118850.

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

5264. Afkoma Eimskips á árinu 2010, fyrsta heila rekstrarárinu í kjölfar endurskipulagningar, var jákvæð. Samkvæmt bráðabirgðauppgjöri fyrir árið 2010, sem kynnt var á stjórnarfundi Eimskips þann 27. janúar 2011, var EBITDA af rekstri á Íslandi 19.540 þús. evrur.[2246] Í sömu kynningu kemur fram að EBITDA samstæðunnar verði um 39.021 þús. evrur. Er í kynningunni haft eftir (E)forstj að félagið hafi náð markmiði sínu í rekstri á þessu fyrsta heila rekstrarári og að jafnframt hafi félagið skilað hagnaði á öllum ársfjórðungum frá endurreisn. Hafi þessi árangur náðst þrátt fyrir að flutningsmagn í áætlanaflutningum hafi ekki vaxið milli áranna 2009 og 2010. Í fréttatilkynningu Eimskips til fjölmiðla, dags. 24. mars 2011, kemur fram að EBITDA samstæðunnar fyrir árið 2010 hafi verið 6,2 milljarðar króna (38,6 milljónir evra).

5265. Í sömu glærukynningu kemur einnig fram samantekt á rekstrarafkomu 16 af 22 stærstu skipafélögum í heiminum sem höfðu þá birt afkomu þriggja ársfjórðunga 2009. Kemur þar fram að samanlagt rekstrartap þeirra nam um 9,0 milljörðum USD á tímabilinu samanborið við 5,3 milljarða USD hagnað árið áður. Var reksturinn einangraður við sjóflutninga eingöngu í þeim tilfellum þar sem afkoman var birt sérstaklega. Afkoma af sjóflutningarekstri hinna sex stærstu skipafélaganna var áætluð neikvæð um 2,0 milljarða USD samanlagt. Samtals var því afkoma þessara skipafélaga áætluð neikvæð um 11 milljarða USD á tímabilinu janúar til september 2009.[2247] Þessi umfjöllun Eimskips í byrjun árs 2010, um neikvæða afkomu hjá erlendum skipafélögum, skal sett í samhengi við að um mitt ár 2009 kom fram í áðurnefndri tilkynningu fyrirtækisins, dags. 30. júní 2009, að afkoma Eimskips af flutningastarfsemi hafi batnað verulega frá fyrsta ársfjórðungi. Var staðan hjá Eimskip því ólík því sem hún var hjá öðrum flutningafyrirtækjum í heiminum á þessum tíma.

5266. Í frétt frá mars 2011 kemur jafnframt fram að EBITDA hafi numið 6,2 milljörðum króna og hagnaður eftir skatta var um 2 milljarðar króna. Sagði (E)forstj ánægjulegt að tekist hafi að skila hagnaði á fyrsta heila starfsári fyrirtækisins frá endurskipulagningu.[2248]

5267. Hliðstæða ánægju með góða rekstrarafkomu má einnig greina þegar horft er til einstakra sviða í rekstri Eimskips frá árinu 2010. Í kynningu (E)frkvstj-innanl fyrir stjórn Eimskips segir t.d. að árið 2010 hafi verið besta rekstrarárið hingað til í landflutningum fyrirtækisins.[2249]

5268. Framangreind samtímagögn frá m.a. árunum 2009-2010 lýsa allt öðrum aðstæðum á flutningamarkaðnum hérlendis heldur en voru fyrir hendi á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu á sama tíma. Samkvæmt þeim fór verð lækkandi annars staðar í Evrópu þar sem Samskip störfuðu og mikil samkeppni var milli flutningafyrirtækja vegna samdráttar í eftirspurn. Á Íslandi var hins vegar „*friður*" og „*ró*" yfir samkeppni á markaðnum, verð var ítrekað hækkað og metafkoma var á rekstri skipafélaganna. Sama ánægja með afkomu var einnig á árunum á eftir. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að samfellt samráð Samskipa og Eimskips hafi hér haft afgerandi þýðingu.

[2244] Fréttatilkynning Eimskips dags. 18.08.2010.
[2245] Afhent 01.12.2016 afrit af fundargerð stjórnar Eimskipafélags Íslands hf. dags. 6.01.2010 og afrit af glærukynningu *„Eimskipafélag Íslands hf. 4th Board Meeting – January 6th 2010"*.
[2246] Afhent frá Eimskip 1.12.2016. Fundargerð stjórnar Eimskipafélags Íslands hf., dags. 27.01.2011 og glærukynning *„Eimskipafélag Íslands hf. 18th Board Meeting – January 27th 2011. Glæra: (EBITDA pr. Division and P/L (Proforma)"*.
[2247] Afhent 01.12.2016 afrit af fundargerð stjórnar Eimskipafélags Íslands hf. dags. 6.01.2010 og afrit af glærukynningu *„Eimskipafélag Íslands hf. 4th Board Meeting – January 6th 2010"*, glæra *„International Shipping markets"*.
[2248] *„Tveggja milljarða hagnaður"*, 25. mars 2011. Mbl.is. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1372452/. Forstjórinn tekur þó þetta fram: *„Það sem veldur helst áhyggjum er að flutningamagn í áætlunarflutningum vex ekki á milli áranna 2009 og 2010 og ef eitthvað er þá er magnið að dragast saman nú á síðustu mánuðum ársins 2010 og í byrjun árs 2011"*.
[2249] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„DOM kynning fyrir stjórn 6 des 2011-final.pptx"*. Titill skjals: *„Eimskip Innanlands Kynning fyrir stjórn Eimskipafélags Íslands 6.desember 2011"*. Fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 05.12.2011, kl. 11:06. Doc. ID. 0.7.33.129711.

12.2.6. Samantekt

5269. Í köflum 7 – 11 er lýst því alvarlega ólögmæta samráði sem fylgdi í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og upphafs hins ólögmæta *„Nýtt upphaf“* verkefnis. Sýna gögnin að fyrirtækin unnu m.a. að markaðsskiptingu og drógu úr verðsamkeppni sín á milli og reyndu þess í stað að halda uppi eða hækka verð til viðskiptavina sinna. Í samræmi við þetta viðurkennir Eimskip í sátt fyrirtækisins að það hafi, eftir fund (E)stjform og (E)forstj með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj þann 6. júní 2008, haft samráð við Samskip sem m.a. hafi tekið til eftirfarandi aðgerða:

- Breytinga á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum
- Skiptingar á mörkuðum eftir mikilvægum viðskiptavinum í sjó- og landflutningum
- Verðsamráðs

5270. Varðandi áframhaldandi samfellt samráð Samskipa og Eimskips á árunum 2009 – 2013 er rétt að rifja upp eftirfarandi:

- Með samráði um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu á síðari hluta ársins 2008 drógu Samskip og Eimskip úr hvata og getu til að keppa sín á milli. Sýna gögnin að aðgerðir fyrirtækjanna tóku einnig til markaðsskiptingar á mikilvægum viðskiptavinum til að vinna gegn hættu á því að verðsamkeppni myndi hefjast um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini.
- Með efnahagssamdrætti og samdrætti í flutningum var fyrirséð að hinir fáu og mikilvægu viðskiptavinir Samskipa og Eimskips myndu í enn ríkara mæli verjast verðhækkunum og krefjast betri kjara líkt og reyndin varð á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum. Samkvæmt samtímagögnum Samskipa Holding leiddi samdráttur m.a. til mikillar verðsamkeppni á erlendum flutningamörkuðum.
- Markaðsskiptingin leiddi til þess að auðveldara var fyrir Samskip og Eimskip að halda uppi og hækka verð á eigin mikilvægu viðskiptavini þar sem ekki var hætta á að keppinauturinn nýtti tækifærið til að ná til sín viðkomandi viðskiptum.
- Samskip og Eimskip höfðu frá því eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 undirbúið og framkvæmt umfangsmiklar verðhækkanir á fjölmörgum þjónustuþáttum í skjóli ólögmæts samráðs þeirra ásamt því að hafa unnið saman m.a. að framangreindum aðgerðum sem miðuðu að því að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni.

5271. Samkvæmt framansögðu skapaði það samráð sem Samskip og Eimskip gripu til á árinu 2008 kjöraðstæður fyrir fyrirtækin til að raska samkeppni. Lagði þetta grunn að hinu samfellda samráði út rannsóknartímabilið. Saman gáfu samráðsaðgerðir Samskipa og Eimskips, sem samanlagt voru með mjög háa markaðshlutdeild, fyrirtækjunum afar sterk tök á flutningamarkaðnum á rannsóknartímabilinu.

5272. Eins og lýst var hér að framan var birtingarmynd þessa ólögmæta samráðs frá miðju ári 2008 og fram til ársins 2013 m.a. sú að bæði Samskip og Eimskip gátu lagt til grundvallar í sínum áætlunum að fyrirtækin myndu áfram halda viðskiptum við mikilvægustu viðskiptavini sína og að markaðshlutdeild þeirra í flutningum yrði í aðalatriðum óbreytt, einnig þegar þau ákváðu að hækka verð. Einnig birtist í gögnunum sterkur vilji og vissa fyrir því að Samskip og Eimskip þyrftu ekki að lækka verð þrátt fyrir samdrátt í eftirspurn og vannýtta flutningsgetu og gætu þess í stað hækkað verð þrátt fyrir aðþrengda stöðu margra viðskiptavina og mikla kreppu í íslensku atvinnulífi.

5273. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til undirmanns frá 20. nóvember 2009 endurspeglar þessar aðstæður og hið skaðlega ástand vel. Þar gaf (S)forstö-innfl1 fyrirmæli um að Samskip mættu ekki *„bjóða of lág verð“* til Aðfanga, þar sem Eimskip væri *„örugglega að reyna að hækka á þá“*, sbr. kafla 14.9.4. Orðaði (E)rekstj-aksturst það einnig svo í desember 2009, í tengslum við verðkönnun Norðlenska,

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

5274. Samtímagögn bera með sér að Samskip og Eimskip hækkuðu ítrekað verð á árunum 2009 til 2013 og juku við gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Gjaldskrár fyrirtækjanna voru hækkaðar og fyrirtækin tóku upp ný gjöld. Þá var samráði sem hafði verið komið upp seinni hluta árs 2008 um álagningu olíugjalda (BAF) einnig áframhaldið, ásamt samráði um hámarks afslætti. Samtímagögn sýna að þegar endursamið var við mikilvæga viðskiptavini fyrirtækjanna var verði haldið uppi eða það hækkað án ótta um að viðskiptin töpuðust.

5275. Í þessu samhengi hafa einnig þýðingu áframhaldandi regluleg samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna á árunum 2009-2013. Líkt og á seinni hluta árs 2008 áttu næstráðendur (framkvæmdastjórar, þ.e. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj) sem báru ábyrgð á inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna áfram reglulega fundi og önnur samskipti. Einnig sátu yfirmenn innflutningsdeilda fyrirtækjanna fundina ((E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1) og eftir atvikum yfirmenn útflutningsdeilda þeirra ((E)forstö-útfl og (S)forstö-útfl). Einnig var um að ræða samskipti hjá þeim sem komu að eða báru ábyrgð á landflutningum fyrirtækjanna. Þá hafa og þýðingu þau persónulegu tengsl og samskipti sem voru milli tiltekinna stjórnenda fyrirtækjanna. Ber í máli þessu að hafa hliðsjón af þeim beinu áframhaldandi samskiptum sem áttu sér stað milli Eimskips og Samskipa á árunum 2009–2013 og stjórnenda þeirra, auk þeirra tölvupósta sem fóru milli fyrirtækjanna.

5276. Í kafla 13 er gefið heildstætt yfirlit yfir bein samskipti starfsmanna fyrirtækjanna á árunum 2009 – 2013, þ.e. önnur samskipti en tölvupóstar.

5277. Í framangreindum samskiptum lykilstjórnenda á árunum 2009 – 2013 fólst m.a. framkvæmd á verkþáttum sem féllu undir „*Nýtt upphaf*“ verkefnið. Var um að ræða atriði sem tóku til grundvallarþátta í daglegum rekstri beggja fyrirtækjanna. Varðaði þetta áframhaldandi samnýtingu Samskipa og Eimskips á flutningakerfum og búnaði sem ákveðið var í samráðsaðgerðum fyrirtækjanna á seinni hluta árs 2008. Krafðist þetta víðtæka reglubundna samstarf tíðra samskipta milli fyrirtækjanna. Þannig kallaði ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi, í landflutningum, skipaafgreiðslu og gámastýringu á regluleg samskipti milli fyrirtækjanna á árunum 2009–2013.

5278. Ber hér að árétta að „*Nýtt upphaf*“ verkefnið hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnislaga og af því leiðir að öll samskipti milli fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um einstaka verkþætti í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í samræmi við dómaframkvæmd í samkeppnisrétti þýðir þetta að allir fundir, samtöl og tölvupóstar milli Samskipa og Eimskips til undirbúnings að slíku samstarfi, sem hafði það að markmiði að raska samkeppni, fela í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir, án tillits til þess hvort samstarfið á endanum komst til framkvæmda, sbr. kafla 11.5.

5279. Í kafla 4.1 er því lýst að sjálfstæði keppinauta og óvissa fyrirtækja um m.a. fyrirætlanir keppinauta séu grunnstoðir fyrir samkeppni. Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir. Hafandi í huga fákeppni og sameiginlega yfirburðastöðu Eimskips og Samskipa í bæði sjó- og landflutningum voru samskipti fyrirtækjanna árunum 2009 – 2013, sem slík, einkar til þess fallin að raska samkeppni með alvarlegum hætti, sbr. til hliðsjónar dóma Hæstaréttar Íslands í máli nr. 360/2015 og máli nr. 42/2019.[2250]

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

5280. Samkeppniseftirlitið telur að samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips hafi einnig verið til þess fallin að viðhalda markaðsskiptingu fyrirtækjanna og gera þeim auðveldari fyrir en ella að halda uppi eða hækka verð. Þegar t.d. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv funduðu voru komnir saman framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð á verðlagningu og öllum öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningaþjónustu fyrirtækjanna. Auk umræðu um a.m.k. *„Nýtt upphaf"* verkefnið voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli Samskipa og Eimskips. Telur Samkeppniseftirlitið að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir fyrirtækin til að koma í veg fyrir eða vinna gegn því að samkeppni myndi brjótast út milli fyrirtækjanna. Í kafla 11.21 er til viðbótar bent á að eftir því sem samskipti lykilstjórnenda verða tíðari, reglubundnari og víðtækari aukast líkur á að þau dragi úr óvissu fyrirtækjanna um hegðun keppinautanna en sú óvissa er ein af meginforsendum þess að óheft verðsamkeppni geti átt sér stað á markaði. Kemur fram að regluleg samskipti og samráðsverkefni Eimskips og Samskipa eftir mitt ár 2008 sköpuðu þannig gagnkvæma vissu fyrirtækjanna um verðáform þeirra, þar sem óþarfi var að sammælast nákvæmlega um einstakar verðbreytingar eða nákvæma tímasetningu þeirra. Eiga sömu sjónarmið við um tímabilið 2009-2013.

5281. Samskiptin, og samráð Samskipa og Eimskips í heild sinni, voru þannig til þess fallin að gera fyrirtækjunum kleift að hækka eða halda uppi verði gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna, t.d. með hækkun við endurnýjun samninga, hækkun gjaldskráa og þjónustugjalda, upptöku nýrra gjalda, lækkun afslátta o.s.frv. Sameiginleg yfirburðastaða fyrirtækjanna á markaðnum, samskipti stjórnenda fyrirtækjanna og aðrir þættir í samráðinu sköpuðu kjöraðstæður fyrir fyrirtækin til að ná árangri í samráðinu og hagnast á kostnað viðskiptavina sinna og samfélagsins.

5282. Með auknu samráði fyrirtækjanna eftir mitt ár 2008 komu þau á ástandi á flutningamarkaðnum sem fyrirtækin nefndu sjálf *„friður"* (eða sem *„ró"* á markaði). Líkt og áður er rakið er um samráð að ræða án tillits til þess hvort samstarfið á endanum komst til framkvæmda. Þó má nefna að samtímagögn staðfesta að fram á árið 2013:

- Fór enginn mikilvægur viðskiptavinur á milli Eimskips og Samskipa, þ.e. frá öðru fyrirtækinu til hins, á grundvelli samkeppnisaðgerða og
- Samskip og Eimskip hækkuðu ítrekað verð og juku við gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Gjaldskrár fyrirtækjanna voru hækkaðar og fyrirtækin tóku upp ýmis ný gjöld. Þá lögðu fyrirtækin áherslu á að hækka verð eða viðhalda verði þegar endursamið var við mikilvæga viðskiptavini fyrirtækjanna.

5283. Eins og lýst var hér að framan ríkti mikil ánægja innan Samskipa með afburða góðan rekstrarárangur af starfsemi fyrirtækisins hér á landi á samráðstímabilinu. Innan Eimskips var einnig mikil ánægja með afkomu fyrirtækisins.

Í ljósi grimmrar („brutal") samkeppni á markaðnum væri ljóst að samskiptin gátu ekki raskað samkeppni. Dómstóll ESB féllst ekki á þetta og benti á að 101. gr. TFEU banni hvers konar bein og óbein samskipti milli keppinauta sem geti dregið úr sjálfstæði þeirra. Einnig tók dómstóllinn þetta fram: *„39. In the case of a highly concentrated oligopolistic market, such as the market in question in the present case, the exchange of commercial information between competitors is such as to enable operators to know the market positions and strategies of their competitors and thus to impair appreciably the competition which exists between economic operators (see T-Mobile Netherlands and Others, paragraph 34 and the case-law cited).*
40. In those circumstances, the exchange of commercial information between competitors in preparation for an anti-competitive agreement suffices to prove the existence of a concerted practice within the meaning of Article 81(1) EC. In that regard, it is not necessary to show that those competitors formally undertook to adopt a particular course of conduct or that the competitors colluded over their future conduct on the market."

13. Samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips 2009 -2013

5284. Gögn sem aflað var í húsleitum hjá Samskipum og Eimskip í september 2013 og júní 2014 sýna fram á umfangsmikil samskipti milli stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna á megin rannsóknartímabilinu, þ.e. árin 2008-2013. Annars vegar er um að ræða bein samskipti á milli starfsmanna fyrirtækjanna, svo sem á fundum eða í símtölum, og hins vegar samskipti milli þeirra í tölvupósti.

5285. Í kafla 7.7.1 er yfirlit um bein samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips frá 6. júní 2008 til ársloka 2008. Um er að ræða gögn sem staðfesta fundi eða aðrar viðræður milli fyrirtækjanna en ekki er gerð grein fyrir gögnum um önnur samskipti, s.s. tölvupósta milli fyrirtækjanna á þessu tímabili.

5286. Í þessum kafla verður gerð grein fyrir beinum samskiptum milli stjórnenda og starfsmanna Samskipa og Eimskips frá á árunum 2009 til 2013.

13.1 Þýðing samskipta keppinauta

5287. Fyrirtæki brjóta gegn 10. gr. samkeppnislaga þegar þau eiga bein eða óbein samskipti sín á milli sem hafa það að markmiði að raska samkeppni, sbr. kafla 4. Gögn sem staðfesta samskipti keppinauta annars vegar og efni slíkra samskipta, t.d. viðræður um verð eða hagnýta samvinnu, hins vegar hafa því ríkt sönnunargildi um ólögmætt samráð. Algengt er að fyrirtæki reyni að hylja slóð slíkra samskipta.[2251]

5288. Við mat á því hvort ólögmætt samráð hefur átt sér stað geta gögn sem sýna aðeins fram á samskipti keppinauta, en ekki efni samskiptanna, einnig haft mikið gildi. Hér getur t.d. verið um að ræða gögn sem sýna að stjórnendur keppinauta funduðu eða ræddu saman í síma.[2252] Horft er til hvers konar gagna sem veita vísbendingu um samskipti keppinauta, t.d. færslna í dagbók, fundarboða eða reikninga frá veitingastöðum.[2253]

5289. Í kafla 4.7.4 er gerð grein fyrir því að dómstólar ESB hafi lagt áherslu á að brot af þessum toga fari iðulega fram með leynd þar sem bannið við samráði og viðurlög við því séu þekkt. Af sömu ástæðu séu gögn sem staðfesti samráð stuttorð og brotakennd ef þau séu á annað borð til staðar. Sökum þessa verði í flestum tilvikum að byggja ályktun um tilvist samráðs á ýmsum tilviljunum (e. „*coincidences*“) og vísbendingum (e. „*indicia*“) sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring er á þessum atriðum. Gögn sem staðfesta að keppinautar hafi rætt saman eru talin fela í sér mikilvægar vísbendingu í þessu sambandi.

5290. Samkeppniseftirlitið ber sönnunarbyrðina um að brot á 10. gr. samkeppnislaga hafi átt sér stað, sbr. kafla 4.7.3. Sönnunarbyrðin getur hins vegar snúist við og verið lögð á fyrirtæki sem hafa átt í samskiptum, t.d. þegar sannað er að keppinautar hafi hist. Í þeim tilvikum þar sem ekki eru til fundargerðir eða önnur gögn sem sýna umræðuefni á fundi keppinauta er það talið geta gefið til

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

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

[2253] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1249.

kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt var um á honum.[2254] Getur sönnunarbyrðinni þá verið snúið við.[2255]

5291. Tengsl og samskipti milli stjórnenda keppinauta geta einnig, sem slík, haft áhrif á hvort fyrirtækjum tekst að viðhalda ólögmætu samráði og ná árangri í því, sbr. nánar hér á eftir.

5292. Gögn í málinu sem sýna fram á samskipti m.a. stjórnenda Samskipa og Eimskips geta því haft mikla þýðingu í málinu. Hið sama gildir um hvort og hvaða upplýsingar og gögn Samskip og Eimskip hafa veitt eða afhent í málinu um samskipti fyrirtækjanna, þ. á m. milli stjórnenda.

13.2 Upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips um samskipti fyrirtækjanna

5293. Við heildarmat á samskiptum Samskipa og Eimskips á árunum 2009-2013 hefur þýðingu að rifja upp hvaða gögn voru afhent og hvaða skýringar voru veittar af fyrirtækjunum og stjórnendum þeirra við rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Rík skylda hvílir á fyrirtækjum sem sæta rannsókn eftirlitsins að afhenda gögn og veita réttar og fullnægjandi upplýsingar, sbr. 19. gr. og 41. gr. b samkeppnislaga.

5294. Eins og fram kom í kafla 2.1 átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa í aðdraganda rannsóknar þessa máls. Á þessum fundum komu fram vísbendingar um ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa og var Samkeppniseftirlitið upplýst um mikil samskipti milli tiltekinna stjórnenda fyrirtækjanna. Við þá húsleit sem var gerð hjá fyrirtækjunum í september 2013 og í kjölfar hennar fór Samkeppniseftirlitið þess vegna fram á að fulltrúar þeirra gæfu munnlega upplýsingar um samskipti fyrirtækjanna, sbr. 1. mgr. 19. gr. samkeppnislaga.

5295. Eins og lýst er m.a. í kafla 7.1 og 7.7 veittu fyrirtækin ekki réttar upplýsingar þegar framangreind skýrslugjöf átti sér stað í september 2013. Veittu m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-sala/þj rangar upplýsingar um samskipti og tengsl (hér eftir samskipti) sín við stjórnendur Samskipa. Hið sama gilti um (S)forstj, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-landfl sem veittu rangar upplýsingar um samskipti sín við stjórnendur Eimskips. Vekur sérstaka athygli að (S)forstj upplýsti ekki í skýrslutökunni um símtal sitt við (E)frkvstj-sala/þj en símtalið átti sér stað nokkrum klukkustundum áður þennan sama dag, þ.e. skömmu eftir að húsleit hófst hjá Samskipum og Eimskip. Röng lýsing (S)forstj og (E)forstj á samskiptum sínum vekur einnig sérstaka athygli.

5296. Þann 23. janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Eimskip afhenti afrit af öllum gögnum og tæki saman upplýsingar sem vörðuðu samskipti m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-útfl/(E)forstö-sölu, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj við Samskip á m.a. árunum 2008-2013. Tók þetta til allra fyrirliggjandi gagna sem vörðuðu samskiptin sjálf og efni þeirra, t.d. fundargerðir, minnisblöð tölvupósta og dagbókarfærslur. Ef viðkomandi stjórnendur Eimskips höfðu átt samskipti við Samskip, sem ekki komu fram i fyrirliggjandi gögnum, var óskað eftir því að tilgreint yrði milli hverra þau samskipti hefðu verið og dagsetning þeirra. Var þess krafist að framangreind gögn yrðu afhent með skipulögðum hætti. Með þessari framsetningu á upplýsingabeiðninni var tryggður sá þagnarréttur sem fyrirtæki njóta við rannsókn samkeppnisyfirvalda í málum sem leitt geta til álagningar stjórnvaldssekta.

5297. Eimskip varð ekki við þessari beiðni Samkeppniseftirlitsins um að veita upplýsingar um samskipti við Samskip. Jafnframt varð fyrirtækið heldur ekki við þeirri kröfu að afhenda með skipulögðum hætti

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

[2255] Hafa dómstólar ESB komist að þeirri niðurstöðu að ef fyrirtæki sýni ekki fram á að umræðuefnin á fundi þeirra hafi verið lögmæt geti samráðsbrot talist sannað: Sjá t.d. mgr. 227 í dómi undirréttar ESB frá 14. maí 1998 í máli nr. T-334/94, Sarrió gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:1998:97. Dómur undirréttar ESB var staðfestur með dómi dómstóls ESB 16. nóvember 2000 í máli nr. C-291/98, EU:C:2000:631. Sjá einnig Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa, 2014, bls. 1234: *„While it is clear that it is the Commission which must adduce sufficient evidence to substantiate the finding of an infringement and the undertaking´s liability for it, there are situations where certain facts may be considered proven in the absence of an alternative explanation or justification by the undertaking.*"

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

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

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

- Fyrirtækið myndi afhenda afrit af öllum gögnum og taka saman upplýsingar sem vörðuðu samskipti m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-innanl og (S)forstö-landfl við Eimskip á m.a. árunum 2008-2013.

- Þá var mælt fyrir um afhendingu gagna sem þessir stjórnendur hefðu hugsanlega fengið í hendur um samskipti annarra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips á sama tímabili.

- Til viðbótar var óskað eftir þessu: *„Hafi tilgreindir starfsmenn Samskipa átt samskipti við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips og/eða tengdra félaga, sem ekki koma fram í fyrirliggjandi gögnum, er óskað eftir því að tilgreint verði milli hverra þau samskipti áttu sér stað og dagsetningu þeirra. Eftir atvikum verði fundarstaður eða samskiptamáti tilgreindur ásamt því tekur upplýsingaskylda þessi til þess hverjir hafi tekið þátt í eða verið viðstaddir þessi samskipti."* [2256]

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

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

- Þann 9. mars 2015 sendu Samskip bréf vegna umræddrar upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Kom þar fram það mat Samskipa að gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins tæki til *„alls kyns ótilgreindra gagna og samskipta*" og að sumt af því sem óskað væri eftir félli utan þess sem fyrirtækið gæti veitt upplýsingar um. Var þar m.a. bent á að Samskip hefðu ekki með skipulegum hætti haldið utan um mikið af þeim upplýsingum sem óskað var eftir og því tímafrekt og nánast ómögulegt að mati fyrirtækisins að taka sumt af því saman þar sem fyrirtækið byggi ekki yfir hugbúnaði til kerfisbundinnar leitar í tölvugögnum þess. Þá var á því byggt að ekki yrði leitt af ákvæðum samkeppnislaga um gagnaöflunarheimildir Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækjum væri skylt að *„ráðast í rannsóknir af þessum toga.*"

- Samkeppniseftirlitið svaraði framangreindu bréfi Samskipa 23. mars 2015. Kom fram að ekki væri unnt að fallast á það með Samskipum að þær upplýsingar eða gögn sem óskað væri eftir væru *„ótilgreind*" eða beiðnin ekki nægilega afmörkuð. Þá kom fram það mat Samkeppniseftirlitsins að það væri á engan hátt óeðlilegt eða óhóflega íþyngjandi að gerð væri sú krafa að stjórnendur Samskipa byggju yfir vitneskju um hvort þeir hafi átt í samskiptum við Eimskip, sinn helsta keppinaut. Krafa um afhendingu upplýsinga um samskipti tiltekinna starfsmanna við Eimskip byggði á ótvíræðri heimild í 19. gr. samkeppnislaga og stæði því óhögguð.

- Samkeppniseftirlitið gerði jafnframt í sama bréfi þá kröfu, í ljósi þeirra sjónarmiða sem fram höfðu komið af hálfu Samskipa, að með svari fyrirtækisins myndu fylgja yfirlýsingar frá hverjum þeim stjórnanda sem tilgreindur var í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins þess efnis að viðkomandi

[2256] Um þetta er einnig fjallað í kafla 7.7.2.2.

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

- Í bréfi Samskipa 10. apríl 2015 var áréttað að ekki væri með skipulögðum hætti haldið utan um samskipti starfsmanna Samskipa, hvort sem þau eru formleg eða óformleg. Auk þess væri það ekki á forræði Samskipa að afla slíkra gagna. Staðhæfði fyrirtækið að sökum þessa væri því ógerlegt að afla upplýsinga um samskipti tilgreindra stjórnenda Samskipa við stjórnendur Eimskips, þ.e. formleg eða óformleg, s.s. fundi, óformlegar viðræður, eða símtöl. Í svari Samskipa kom sömuleiðis fram að einu gögnin sem haldið væri skipulega utan um væru tölvupóstar. Afhentu Samskip afrit af tölvupóstsamskiptum en sú afhending tók aðeins til fjögurra af tíu tilgreindum þáverandi eða fyrrverandi stjórnenda fyrirtækisins. Voru t.d. ekki afhent tölvupóstsamskipti sem stöfuðu frá (S)aðaleig-stjform-SH. Þá afhentu Samskip ekki yfirlýsingar frá umræddum stjórnendum þar sem staðfest væri hvort þeir hefðu átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips.

- Í bréfi Samkeppniseftirlitsins 25. nóvember 2015 var Samskipum tilkynnt að eftirlitið liti svo á að fyrirtækið hefði ekki sinnt upplýsingaskyldu sinni skv. 19. gr. samkeppnislaga. Í stað þess að taka saman og afhenda með skipulögðum hætti umkrafin gögn (og eftir atvikum veita umbeðnar upplýsingar) afhentu Samskip óflokkaða tölvupósta eftir afar takmarkaða tölvuleit og studdi þar að auki þetta verklag sitt ekki gildum rökum að mati Samkeppniseftirlitsins.

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

- (S)forstj *„minnist þess að hafa átt fund með forsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008. Verulega hallað undan rekstri Eimskips á þessum tíma og var áhugi af hálfu Samskips að kanna hvort tækifæri væri til að kaupa á eignum Eimskips erlendis. Þessar þreifingar leiddu ekki til neinna viðskipta félaganna tveggja. [(S)forstj] sat í Viðskiptaráði Íslands á árunum 2010 og þar til hann lét af störfum sem forstjóri Samskipa sumarið 2014. Hluta þess tíma sat forstjóri Eimskips, [(E)forstj] , einnig í ráðinu. Forstjórarnir tveir sátu ekki saman í neinum nefndum og samskipti þeirra voru alfarið bundin við málefni Viðskiptaráðs.*"

- (S)frkvstj-millilandasv *„minnist þess að hafa átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips í tengslum við samninga um flutninga til og frá Norður-Ameríku á árunum 2006 til 2009 og gerð neyðarsamkomulags á árinu 2010. Á þessum tíma gegndi [(S)frkvstj-millilandasv] starfi framkvæmdastjóra millilandasviðs. Tölvupóstur [(S)frkvstj-millilandasv] frá þessum tíma er ekki til […]. [(S)frkvstj-millilandasv] átti sæti í fagráði flutningasviðs Samtaka verslunar og þjónustu frá stofnun sviðsins 2006 fram á haust 2011. Þar sat einnig fulltrúi frá Eimskip en samskipti á*

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

- (S)forstö-innfl1 *„hóf störf hjá umbjóðanda mínum í janúar 2007 og gegndi þá starfi forstöðumanns innflutningsdeildar. Hann átti í því starfi samskipti við starfsmenn Eimskips um framkvæmd flutninga til og frá Norður-Ameríku. Þá kom hann að samningaviðræðum og gerð samninga um þessa flutninga á árunum 2009 og 2010. Fundir voru haldnir vegna þessa í húsakynnum Eimskips, auk samtala og tölvupóstsamskipta. Að þessu frátöldu minnist [(S)forstö-innfl1] ekki neinna samskipta við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips vegna starfa hans í þágu umbjóðanda míns.*"

- (S)viðskstj2 *„framkvæmdastjóri millilandasviðs, hefur einnig átt samskipti við starfsmenn Eimskips í tengslum við gerð samninga um flutninga til og frá Norður-Ameríku, nú síðast átímabilinu frá apríl til júní 2015. Hann minnist jafnframt samskipta af sama toga á árinu 2013 þótt hann finni engin gögn um það efni í fórum sínum. Þá minnist [(S)viðskstj2] þess að hafa átt samtal við starfsmann Eimskips á Austfjörðum þegar Akrafell strandaði í september 2014. Markmið þess samtals var að kanna hvort Eimskip gæti annast losun skipsins á Reyðarfirði. [(S)viðskstj2] minnist ekki neinna annarra samskipta við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips sem tengst hafa störfum hans hjá umbjóðanda mínum.*"

- (S)forstö-útfl *„forstöðumaður útflutningsdeildar, hefur frá árinu 2009 átt samskipti við starfsmenn Eimskips vegna samnings um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Hann hefur bæði komið að samningaviðræðum og framkvæmd þessa samnings. Þá eru fleiri starfsmenn innan hans deildar sem hafa eðli málsins samkvæmt átt samskipti við starfsmenn Eimskips vegna flutninga að gámum á grundvelli þessa samnings. [(S)forstö-útfl] hefur einnig átt samskipti við starfsmenn Eimskips vegna flutninga á grundvelli neyðarsamkomulags milli félaganna. [(S)forstö-útfl] minnist einnig samskipta á árinu 2009 vegna flutninga á sjávarafurðum fyrir Bacco Seaproducts Ltd. Fyrirtækið var á þeim tíma og er enn í viðskiptum bæði hjá umbjóðanda mínum og Eimskip. Vegna breytinga á reglugerðum varðandi upprunavottorð við útflutning á ferskum fiski beindi Bácco fyrirspurnum til starfsmanna beggja fyrirtækja samtímis.*"

- (S)forstö-landfl *„forstöðumaður landflutninga, minnist ekki neinna samskipta við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips sem tengjast störfum hans hjá umbjóðanda mínum, ef undan eru skilin samskipti sem hann átti við stjórnendur Eimskips á Austurlandi í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009. Þau samskipti tengdust staðbundnum flutningum á Austurlandi sem áður hefur verið gerð grein fyrir. [(S)forstö-landfl] minnist samskipta sem starfsmenn umbjóðanda míns og Eimskips áttu við forsvarsmenn Samkeppniseftirlitsins vegna þessa haustið 2008. Rétt er að fram komi að [(S)forstö-landfl] hefur ekki verið samfellt í starfi hjá umbjóðanda mínum á því tímabili sem rannsókn Samkeppniseftirlitsins tekur til. Hann lét af störfum hjá umbjóðanda mínum í ársbyrjun 2011 en kom aftur til starfa í mars 2013. Af fjarveru hans leiddi að tölvupóstum hans fram til ársins 2011 var eytt […].*"

- Einnig kom fram Samskip og Eimskip ættu í ýmsum viðskiptum í landflutningum. Jafnframt hefðu félögin átt í samstarfi í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku og til og frá Evrópu („*neyðarsamkomulagið*"). Segja Samskip að eðli málsins samkvæmt hefðu átt sér stað samskipti milli starfsmanna fyrirtækjanna vegna þessa.

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

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

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

5305. Samkeppniseftirlitið gerði athugasemdir við að Samskip hefðu ekki gert grein fyrir samskiptum (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip. Í bréfi Samskipa, dags. 24. nóvember 2017, sagði að (S)aðaleig-stjform-SH væri stærsti eigandi Samskipa og *„hefur vitanlega aðkomu að félaginu sem hluthafi. Hann er hins vegar hvorki starfsmaður né stjórnarmaður í félaginu“* og að það væri *„ómögulegt“* að afhenda tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH frá þeim tíma sem hann hafði gegnt störfum hjá Samskipum. Þá kemur fram að Samskip hafi *„ekki nokkur úrræði til að leita í gögnum að ætluðum samskiptum* [(S)aðaleig-stjform-SH] *frá fyrri tíð við starfsmenn og stjórnendur Eimskips“*. Segir jafnframt að Samskip hafi *„ekki fengið neina samantekt um slíkt efni frá* [(S)aðaleig-stjform-SH]“ og fyrirtækið hafi ekki *„boðvald eða önnur úrræði til að þvinga fram slíkar upplýsingar, ekki frekar en gagnvart fyrrum starfsmönnum eða stjórnarmönnum fyrirtækisins*.“.

5306. Í bréfinu frá 24. nóvember 2017 fjölluðu Samskip aftur um fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip 6. júní 2008 og um samskipti (S)forstö-landfl við Eimskip. Engin gögn voru lögð fram sem tengdust þessum samskiptum.

5307. Í m.a. köflum 7.3.6, 7.7.2 og 8.19.6 er rökstutt að Samskip hafi í framangreindum bréfum veitt rangar upplýsingar um samskipti stjórnenda fyrirtækisins við Eimskip. Hið sama gerði Eimskip varðandi samskipti við Samskip, sbr. fyrrnefnda sátt og viðurkenningu Eimskips á rangri upplýsingagjöf. Vísast hér til umfjöllunar í framangreindum köflum.

5308. Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga við upplýsingagjöf í þessu máli.

13.3 Yfirlit yfir bein samskipti á árunum 2009-2013

5309. Í þessum kafla verður sem áður segir gerð grein fyrir beinum samskiptum milli stjórnenda og starfsmanna Samskipa og Eimskips frá á árunum 2009 til 2013.

5310. Áður en vikið er að yfirlitinu er rétt að fara yfir nokkur almenn atriði sem tengjast því.

13.3.1 Almennt

5311. Á árunum 2009 til 2013 áttu sér stað fjölmargir fundir og samtöl milli stjórnenda Samskipa og Eimskips. Sem fyrr sagði afhentu hvorki Samskip né Eimskip fundargerðir eða önnur gögn sem gefa til kynna hvað hafi verið rætt í þessum samskiptum.

5312. Við mat á þessum samskiptum verður að hafa í huga að á umræddum tíma höfðu Samskip og Eimskip saman mjög sterka stöðu í sjó- og landflutningum, sbr. kafla 3. Sú fákeppni og samþjöppun sem var til staðar gerði þessa markaði afar viðkvæma í samkeppnislegu tilliti. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 er lögð áhersla á mikilvægi þess að á fákeppnismörkuðum sé fyrir hendi óvissa fyrirtækja *„sem í hlut eiga, um hegðun keppinautanna“*. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 voru þessi sjónarmið áréttuð og eftirfarandi tekið fram:

> *„Fákeppnismarkaðir eru sérstaklega viðkvæmir fyrir hvers konar samstarfi keppinauta þar sem auðveldara er að viðhafa samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu við slíkar aðstæður og því enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina […]“*.

5313. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga gerðu því strangar kröfur til Samskipa um að eiga ekki í neinum samskiptum við Eimskip sem voru til þess fallin að draga úr og óvissu fyrirtækjanna um viðbrögð hvors annars og skerða á þann hátt sjálfstæði þeirra á viðkomandi samkeppnismörkuðum.

5314. Í eftirfarandi yfirliti er gerð grein fyrir samskiptum stjórnenda Samskipa og Eimskips á árunum 2009 til 2013. Er þar að finna bæði samskipti sem tengjast með beinum hætti starfsemi fyrirtækjanna og samskipti sem vísa t.d. til matarboða, golfs eða skemmtiferða.

5315. Í aðalatriðum virðast athugasemdir Samskipa við umfjöllun í AI og AII um samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa skiptast í tvennt.

5316. Annars vegar er á því byggt að á fundum fyrirtækjanna og í öðrum samskiptum sem tengdust starfsemi þeirra hafi ólögmætt samráð ekki átt sér stað. Samskip staðhæfa t.d. að á fjölmörgum fundum lykilstjórnenda sjóflutninga fyrirtækjanna (ekki síst fundaröð (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á árunum 2008-2009 og fundarröð (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á árinu 2010) hafi eingöngu verið rætt um endurnýjun á Norður-Ameríku samningi Eimskips og Samskipa og þegar niðurstaða hafi legið fyrir hafi verið óskað eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga.

5317. Hins vegar er því mótmælt að persónuleg tengsl og samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa hafi þýðingu í málinu. Að mati Samskipa hafi kortlagning á slíkum samskiptum eða athöfnum einstaklinga enga þýðingu við úrlausn málsins eða túlkun á atvikum og gögnum þess. Ísland væri lítið land og eðlilegt að leiðir starfsmanna lægju saman á einhverjum tímapunkti í lífinu. Þá hafi viðskiptaleg málefni ekki verið til umræðu í persónulegum samskiptum starfsmanna utan vinnu. Þá sé sú aðferðafræði Samkeppniseftirlitsins, að vísa til tengsla til að styðja við ályktanir um brot, að mati Samskipa óeðlileg, á köflum rætin og ótæk til sönnunar.

5318. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að hvers kyns bein og óbein samskipti keppinauta geta fallið undir ákvæði 10. gr. samkeppnislaga. Bann samkeppnislaga við ólögmætu samráði getur því tekið jafnt til t.d. formlegra funda viðkomandi fyrirtækja og til óformlegra viðræðna stjórnenda þeirra á t.d. golfvelli eða í kvöldverðaboðum.[2257] Eru ýmis dæmi um það í samkeppnisrétti að ólögmætt samráð keppinauta hafi átt sér stað í félagslegum aðstæðum. Sem dæmi má nefna að í norsku máli frá árinu 2015 hófst ólögmætt samráð með óformlegu spjalli stjórnenda keppinauta í jólaboði.[2258] Í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá árinu 2018 var fjallað markaðsskiptingu skipafélaga og samráð um að draga úr flutningsgetu. Átti samráðið sér m.a. stað á veitingastöðum, börum og í öðrum félagslegum aðstæðum.[2259] Í áströlsku máli áttu ólögmæt samskipti keppinauta m.a. sér stað í golfi eða á veitingastöðum.[2260] Samkeppniseftirlitið hefur vakið athygli á að *„samkeppnislög gilda einnig í kvöldverðum með keppinautum.“*[2261]

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

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

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

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

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

5319. Samskipti og tengsl milli stjórnenda keppinauta sem varða ekki starfsemi fyrirtækjanna, t.d. matarboð eða golf, eru hins vegar ekki ólögmæt sem slík. Ef slíkur vettvangur er notaður fyrir samskipti sem með beinum eða óbeinum hætti fela í sér eða stuðla að ólögmætu samráði keppinauta þá getur það farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

5320. Við mat á eðli samskipta milli stjórnenda keppinauta skiptir m.a. miklu máli hvort þeir geri frá upphafi grein fyrir þeim með skýrum og trúverðugum hætti. Slíkur framburður er til stuðnings því að samskipti utan vinnutíma hafi á engan hátt tengst samkeppni þeirra fyrirtækja sem viðkomandi stjórnendur starfa hjá. Öðru máli gegnir ef stjórnendur segja ekki satt frá og gera tilraun til þess að leyna samskiptum sínum. Er það óhjákvæmilega til stuðnings því mati að samskiptin hafi ekki verið lögmæt og að sönnunarbyrði um lögmæti slíkra samskipta sé lögð á viðkomandi fyrirtæki.

5321. Í máli þessu liggur fyrir að lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips veittu bæði Samkeppniseftirlitinu og lögreglu rangar upplýsingar um tengsl sín og samskipti. Vísast almennt um þetta til kafla 7.1 og 7.7. Þessi ranga upplýsingagjöf á t.d. við um (S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. (E)forstj ræddi um „*hatur*" í garð (S)forstj/Samskipa og greindi ekki frá því að þeir tveir voru á rannsóknartímabilinu í fámennum hópi manna sem léku golf, tefldu, veiddu og fóru saman í skemmtiferðir til útlanda. Telur Samkeppniseftirlitið að m.a. tengsl (S)forstj við (E)forstj annars vegar og (E)frkvstj-alþjsv hins vegar hafi a.m.k. stuðlað að eða auðveldað fyrirtækjunum að hafa með sér samráð í kjölfar þess að (E)forstj var ráðinn forstjóri Eimskips í maí 2008. Verður vikið nánar að þessum samskiptum og tengslum síðar í kaflanum.

5322. Samtímagögnin sýna að m.a. (S)forstj og (E)forstj var ljóst að samskipti stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna utan vinnutíma gátu verið varhugaverð. Má í þessu samhengi nefna eftirfarandi:

- Áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008 taldi (S)forstj t.d. fyrirhugað keilumót Samskipa og Eimskips „*ekki viðeigandi*" þar sem fyrirtækin væru keppinautar.

- Hjá Eimskip var í gildi handbók um samkeppnisreglur. Þar kom fram að meginreglan hefði verið *„sú að starfsmenn og stjórnarmenn félaga eiga ekki að vera í samskiptum við samkeppnisaðila þess félags sem þeir starfa hjá."*

- Framkvæmdastjóri lögfræðisviðs Eimskips vísaði til 10. gr. samkeppnislaga og varaði eindregið við því að starfsmenn Eimskips og Samskipa kepptu saman í golfi. Slík viðvörun ætti ekki síður

---

Mér varð talsvert hugsað til þessa í sumar þegar ég fékk tölvupóst frá lögmanni hér í bæ. Til hans hafði leitað stjórnandi fyrirtækis sem á ferðalagi sínu um landið hafði áttað sig á því, þegar komið var í náttstað, að þar sat í fleti forstjóri aðal keppinautarins. Ferðalangnum okkar varð verulega órótt við þetta og hafði hið snarasta sambandi við lögmann sinn. Hann íhugaði alvarlega að rífa sig upp, seint um kvöld með fjölskyldu sína, og finna sér annan samastað. Úr varð að lögmaðurinn skyldi senda Samkeppniseftirlitinu þegar í stað tilkynningu um þetta óheppilega atvik.
Þarna var hárrétt brugðist við. Athyglisvert er hins vegar að sá sem átti í hlut var af erlendu bergi brotin. Þetta er raunar í fyrsta og eina skiptið sem Samkeppniseftirlitið veit til þess að keppinautar hafi rekist saman í veiðitúr, golfferðalagi eða fjallaferð hér á landi. Ætli íslenskur stjórnandi, sem lenda myndi í sömu aðstöðu, myndi bregðast eins við? Lögmaðurinn sem sendi tilkynninguna gat allavega ekki stillt sig um að afsaka sig. Þannig tók hann sérstaklega fram að hann gerði sér grein fyrir að svona erindi væru örugglega ekki algeng, en umbjóðandi hans væri vanur að vinna á stærri mörkuðum þar sem svona atriði eru tekin alvarlega.
Hér mættu Samtök atvinnulífsins sannarlega girða sig í brók og leggjast á árar með Samkeppniseftirlitinu. Við stutta yfirferð yfir heimasíðu samtakanna hlýnar manni reyndar um hjartarætur að rekast á hnapp sem ber heitið Samkeppnismál. Það er hins vegar skammvinnur ylur því síðasta færsla undir þeim lið er frá því í febrúar 2007. Megnið af efninu á þessari síðu fjallar um of ströng samkeppnislög, of strangt eftirlit. Hvergi leiðbeiningar um eftirfylgni við samkeppnislög, síðareglur um samkeppnismál eða önnur sambærileg brýning til fyrirtækja.
Samkeppniseftirlitið skorar á samtökin að gera hér breytingu á. Leggjast á árar með fyrirtækjum sem vilja vaxa og dafna í heilbrigðri samkeppni. Setja hinum stólinn fyrir dyrnar. Búa svo um hnútanna að það að fá að vera aðili að samtökunum sé gæðastimpill fyrir fyrirtæki, á sviði samkeppnismála. Ala ekki á tortryggni. Og fylgja með því fordæmi systursamtaka á Norðurlöndunum og annars staðar. Svenskt näringsliv hefur þá opinberu stefnu að berjast gegn samráði fyrirtækja af ráðum og dáð og hvetur fyrirtæki til að setja sér samkeppnisstefnu. Sama máli gegnir [um] *systursamtökin í Noregi. Það má víða finna á netinu gagnlegar fyrirmyndir að þessu leyti þar sem samtök fyrirtækja senda aðildarfyrirtækjum sterk skilaboð. Stjórnendur fyrirtækja eru t.d. áminntir um að samkeppnislög gilda einnig í kvöldverðum með keppinautum og aðildarfyrirtækjum gerð grein fyrir því að samkeppnisbrot geti varðað brottrekstri úr samtökunum.*
Samkeppniseftirlitið mun fagna samstarfi á þessum grunni, sem miðar að því að styrkja samkeppnismenningu og framkvæmd samkeppnislaga." (https://www.samkeppni.is/utgafa/pistlar/nr/2027).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

[2266] *„The Nature and Impact of Hardcore Cartels – A report to the Danish Competition Authority*", London Economics, janúar 2011, bls. 7.

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

[2268] Haucap & Heldman, *The sociology of cartels*, ágúst 2022, Düsseldorf Institute of Competition Economics, DICE discussion paper nr. 390.

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

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

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

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

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

13.3.2 Yfirlitið

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

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

- Fundur framkvæmdastjóra sem báru ábyrgð á inn- og útflutningi og siglingakerfum ((S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf) og forstöðumanna innflutningsdeilda ((S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl) var haldinn þann 7. janúar 2009. Til viðbótar sat framkvæmdastjóri Eimskips á Íslandi ((E)frkvstj-EimÍsl) fundinn.[2271]

- Þann 21. janúar 2009 greinir (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá samtali við (E)forstö-innfl daginn áður.[2272]

- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv mættu á fund SA þann 21. janúar 2009.[2273]

- Vísað er til samskipta (E)viðskstj við starfsmann/starfsmenn Samskipa innan tímabilsins 21. – 30. janúar 2009 í fundargerð innflutningsdeildar Samskipa.[2274]

- (E)frkvstj-skiparekst bað (E)starfsm-flutnstýr1 um að eiga í samskiptum við Samskip 29. janúar 2009.[2275]

[2270] Sem lögð var fram í dómsmáli olíufélaganna gegn Samkeppniseftirlitinu.
[2271] Sbr. kafla 10.6.1.
[2272] Sbr. kafla 14.1.3.
[2273] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Samgonguhopur SA-fundargerd-21-01-2009.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.328334.
[2274] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. Fundust á sameiginlegu drifi LIS deildar Eimskips. „*Fundargerð vika 03*", vistað 21.01.2009, kl. 16:06. „*Fundargerð vika 04*", vistað 26.01.2009, kl. 13:16. „*Fundargerð vika 05*", vistað 01.02.2009, kl. 19:04.
[2275] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli […]. "*FW: HLXU gámur?*", dags. 29.01.2009, kl. 09:36 og 13:20.

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

[2276] Sbr. kafla 17.5.1.
[2277] Sbr. kafla 17.5.1.
[2278] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.567726.
[2279] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Fundarboð sent 28.02.2009, kl. 14:49. Fundartími 03.0212009, kl. 16:00-17:00. Doc. ID. 0.7.33.571645. […] hafði verið yfirmaður hjá Atlantsskipum en hóf störf hjá TVG í mars 2009.
[2280] Sbr. kafla 7.1.3.
[2281] Sbr. kafla 10.7.2.1.
[2282] Sbr. kafla 13.10.
[2283] Sjá kafla 13.11.
[2284] Sbr. kafla 17.5.1.
[2285] Sbr. kafla 14.6.
[2286] Afrituð tölvupóstssamskipti frá Eimskip. […]. „*Re:Pulsa eða pylsa*", dags. 03.-07.07.2009. Doc. ID. 0.7.328.65281 / 0.7.328.65431.
[2287] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fannst á heimasvæði […]. „*Verkefnalisti eldri.xlsx*", vistað síðast 10.08.2009, kl. 16:37. Doc. ID. 0.7.33.189209.
[2288] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip […], dags. 24.08.2009, kl. 11:30.
[2289] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.402538.
[2290] Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A-12, 14, 17, 18, 22, 24, 26, 27 og 28 (sbr. einnig árin 2006-2007: fskj. A-30, 31, 34, 35 og 36). Eftir að […] hætti störfum hjá Samskipum árið 2011 sat […] fundina og síðar […] þegar […] lét af störfum hjá fyrirtækinu. Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A2, 5, 7, 10 og 12.

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

[2291] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.407082. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] „*Hádegisfundur v/ SVÞ mála (28 Aug 12:00 GMT in VOX Nordica)*“. Fundur boðaður 25.08.2009, kl. 08:49. Fundartími 28.08.2009, kl. 12:00-13:00. Doc. ID. 0.7.33.196248.
[2292] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.766710.
[2293] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] „*Ice Bird Mate's receipts and BsL drafts*“, dags. 01.09.2009, kl. 08:40 og 17:15.
[2294] Sbr. kafla 19.3.
[2295] Sbr. kafla 19.3.
[2296] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Stjórnarfundur CI sept 2009.docx*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Frá Ferðamálastofu til m.a. […] „*Fundargerð CI*“, dags. 09.09.2009, kl. 9:59. Sbr. einnig svarpósta […] um staðfestingu á mætingu á fundinn 03.09.2009, dags. 31.08.2009 kl. 12:00 og 13:05.
[2297] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.101824 / 0.7.33.101834.
[2298] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] " „*RE: Release 2 x40HCDC / samskip [Our Ref:CDE56384]*“, dags. 07.09.2009, kl. 14:59.
[2299] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] „*Invitation: SVÞ - málefni flutningasviðs (11 Sep 14:00 GMT in hjá SVÞ)*“. 04.09.2009, kl. 13:28. Fundur bókaður 11.09.2009, kl. 14:00. Doc. ID. 0.7.33.196336.
[2300] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.421344.
[2301] Sbr. kafla 19.3.
[2302] Sbr. kafla 16.3.3.
[2303] Sbr. kafla 7.1.3.
[2304] Sbr. kafla 13.9.
[2305] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.778125.
[2306] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.437634.
[2307] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.197011.

- (S)forstj og (E)rekstj-aksturst boðuðu báðir mætingu á skipulagðan gleðskap fyrrum skólafélaga 23. október 2009.[2308]

- (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj áttu í samskiptum á tímabilinu 12. – 16. nóvember 2009 og skipulögðu að hittast þann 16. nóvember 2009.[2309]

- (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-Jóna snæddu saman á veitingastað 17. nóvember 2009.[2310]

- (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hittust í Bandaríkjunum í kringum 24.-28. nóvember 2009 þegar (S)frkvstj-N-Am afhenti (E)forstj mun til að færa (S)forstö-útfl.[2311]

- (E)forstj og (S)forstö-útfl hittust þann 29. nóvember 2009 þegar (S)forstö-útfl kom til að sækja mun sem (E)forstj flutti fyrir hann frá Bandaríkjunum.[2312]

- (S)frkvstj-Frigo1 greindi þann 4. desember 2009 frá hádegisverði sem hann átti með (E)frkvstj-Reefer.[2313]

- (S)frkvstj-Færeyj greindi þann 8. og 12 desember 2009 frá fundi og samskiptum við Eimskip.[2314]

- (E)frkvstj-sala/þj tilkynnti (S)frkvstj-Jóna 8. janúar 2010 að hann myndi tala við hann síðar um daginn.[2315]

- Gögn frá 12. – 14. janúar 2010 gefa til kynna að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi átt í beinum samskiptum.[2316]

- Nokkrir starfsmenn Eimskips og Samskipa hittust í skipulögðum gleðskap 14. janúar 2010.[2317]

- Þann 9. febrúar 2010 vísar (E)starfsm-flutnstýr1 í tölvupósti til samtals við starfsmann Samskipa.[2318]

- (E)viðskstj4 og (S)viðskstj1 skipulögðu að hittast 13. febrúar 2010.[2319]

- (E)frkvstj-alþjsv boðið í afmælisveislu (S)forstj 26. mars 2010.[2320]

- (E)starfsm og (S)forstö-flutnstj hittust á fundi á fundi hjá SVÞ 10. apríl 2010.[2321]

- Símtal milli (E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm 14. apríl 2010.[2322]

- (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-útfl skipulögðu að hittast þann 4. maí 2010.[2323]

[2308] Afhentir 8 tölvupóstar frá Samskipum 10.04.2015 (Mappa 6 „*Tölvupóstar*"). Þar má sjá skipulagningu vinahóps varðandi t.d. partý og fótboltaviðburði árin 2009-2014. Í dæmaskyni sjá afhentan tölvupóstssamskipti frá október árið 2009. Heiti samskiptanna er „Útilega" og fjalla þau um fyrirhugaða ferð meðlima hópsins á „reunion" gamalla skólafélaga og skipulagningu á fyrirpartýi hjá vinahópnum.
[2309] Sbr. kafla 16.4.2.
[2310] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.430297.
[2311] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.549728.
[2312] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.552676.
[2313] Afritaður tölvupóstur frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.679958.
[2314] Sbr. kafla 20.4.1.6.
[2315] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.426304.
[2316] Sbr. kafla 16.6.
[2317] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli m.a. starfsmanna Eimskips og Samskipa sem sátu flutningsfræðikúrs í Háskólanum í Reykjavík, […]
[2318] Sbr. kafla 28.24.
[2319] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […]
[2320] Sbr. kafla 7.1.4.
[2321] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.514155.
[2322] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[2323] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.971469.

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

[2324] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.413991.
[2325] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.413991.
[2326] Sbr. kafla 13.11.
[2327] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.540166.
[2328] Sbr. kafla 13.5.1.
[2329] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.412097.
[2330] Sbr. kafla 13.5.1.
[2331] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] *„Golf"*, dags. 16.-17.08.2010. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] *„þetta lítur vel út....."*, dags. 17.08.2010, kl. 15:18, 15:57 og 15:59. Sjá einnig afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. *„....."*, dags. 07.10.2010, kl. 11:00. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] *„án heitis"*, dags. 07.10.2010, kl. 14:28, 14:41 og 15:07. Viðhengi var ljósmynd með heitinu *„vodka1.jpg"*.
[2332] Sbr. kafla 13.5.1.
[2333] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[2334] Sbr. kafla 13.5.1.
[2335] Sbr. kafla 13.5.1.
[2336] Sbr. kafla 13.5.1.
[2337] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.598979.
[2338] Afritað skjal frá Eimskip. *„Fundargerð Innflutningsdeildar08.10.2010"*. Fannst vistað á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 22.10.2010, kl. 13:26.
[2339] Sbr. kafla 14.33.4.

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

[2340] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.395715.
[2341] Sbr. kafla 14.33.5.
[2342] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. *„Fw: Eimskip*", dags. 02.11.2010, kl. 13:27. Doc. ID. 0.7.34.394824.
[2343] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.1012479.
[2344] Sbr. kafla 14.33.6.
[2345] Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A-12, 14, 17, 18, 22, 24, 26, 27 og 28 (sbr. einnig árin 2006-2007: fskj. A-30, 31, 34, 35 og 36). Eftir að […] hætti störfum hjá Samskipum árið 2011 sat […] fundina og síðar […] þegar […] lét af störfum hjá fyrirtækinu. Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A2, 5, 7, 10 og 12.
[2346] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.805602.
[2347] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[2348] Sbr. kafa 14.33.8.
[2349] Afrituð tölvupóstssamskipti frá Eimskip/Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.814377 / 0.7.33.810075 / 0.7.33.413512.
[2350] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá Facebook […] Doc. ID. 0.7.33.1020260.
[2351] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.94269.
[2352] Sbr. kaf.a 14.33.14.
[2353] Þann 15.11.2010 sendi […] tölvupóst til […], framkvæmdastjóra TVG. Spurði hann […] hvort það myndi henta honum að þeir myndu eiga saman fund með *[…]* 9. desember 2010. […] svaraði um hæl og féllst á þennan fund. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.805992.
[2354] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.390825.

- (E)frkvstj-skiparekst, (E)deildstj-útfl1, (E)frkvstj-Holl, (S)forstö-flutnstj og (S)frkvstj-Jóna hittust á kynningarfundi í Hollandi vegna útboðs Alcan 13. – 14. desember 2010.[2355]
- (S)stjórnarm-S og SH, (S)forstö-innfl1, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 hittust á veitingastað 30. desember 2010.[2356]
- (E)forstj og (S)forstö-útfl hittust í kvöldverðarboði hjá (E)forstj 2. janúar 2011.[2357]
- (E)svæðisstj1, (S)forstö-útfl og (S)starfsm funduðu 2. febrúar 2011.[2358]
- (S)forstö-flutnstj vísaði til samtals við (E)frkvstj-skiparekst 18. febrúar 2011.[2359]
- Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-sala/þj var haldinn 9. mars 2011. (S)forstö-útfl sat einnig þennan fund.[2360]
- (E)forstö-landfl1 kvaðst hafa heyrt í (S)rekststj-landfl2 6. maí 2011.[2361]
- Starfsmenn og stjórnendur hittust á sameiginlegu árlegu golfmóti Eimskips og Samskipa 20. maí 2011.[2362]
- (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl hittust á fundi 7. júní 2011.[2363]
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj var hluti af, hittist til að spila golf saman 2. júní 2011.[2364]
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 16. júní 2011.[2365]
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 30. júní 2011.[2366]
- (E)forstö-innfl vísaði til þess að hafa talað við (S)forstö-innfl1 5. júlí 2011.[2367]
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 21. júlí 2011.[2368]
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 4. ágúst 2011.[2369]
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist til að spila golf saman 31. ágúst 2011.[2370]
- (E)forstj og (S)forstj voru þann 2. september 2011 með golfhópnum í Danmörku.[2371]

[2355] Sjá kafla 14.36.7.5.
[2356] Sbr. kafla 13.10.
[2357] Sbr. kafla 7.1.3.
[2358] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1031363.
[2359] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1035821.
[2360] Sbr. kafla 14.37.3.
[2361] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.58980.
[2362] Sbr. kafla 13.11.
[2363] Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. *„Fskj. A-14. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVþ, dags. 4. nóvember 2011*".
[2364] Sbr. kafla 13.5.1.
[2365] Sbr. kafla 13.5.1.
[2366] Sbr. kafla 13.5.1.
[2367] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.635882.
[2368] Sbr. kafla 13.5.1.
[2369] Sbr. kafla 13.5.1.
[2370] Sbr. kafla 13.5.1.
[2371] Sbr. kafla 13.5.1.

- (E)forstj og (S)forstj voru þann 3. september 2011 með golfhópnum í Danmörku.[2372]
- (E)forstj og (S)forstj voru þann 4. september 2011 með golfhópnum í Danmörku.[2373]
- (E)forstj og (S)forstj voru þann 5. september 2011 með golfhópnum í Danmörku.[2374]
- Samtal (E)þjstj-Austur og (S)rekstj-landfl2, líklega í nóvember 2011.[2375]
- (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi flutningasviðs SVÞ, 4. nóvember 2011.[2376]
- (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj og STS hittust í kvöldverðarboði á heimili (E)frkvstj-alþjsv þann 3. desember 2011.[2377]
- (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna var boðið í afmæli þann 10. desember 2011.[2378]
- Samskipti (E)sölustj-innanl3 og (S)rekstj-landfl2 23. desember 2011.[2379]
- Fundur (E)frkvstj-sala/þj, forstöðumanna útflutningsdeilda ((E)forstö-útfl) og (S)forstö-útfl) og forstöðumanns innflutningsdeildar ((S)forstö-innfl1) þann 29. desember 2011.[2380]
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, hittist og tefldi skák 9. janúar 2012.[2381]
- (S)stjórnarm-S og SH, (S)forstö-innfl1, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 skipuleggja að hittast og fá sér að borða 13. janúar 2012.[2382]
- (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl funda þann 20. janúar 2012.[2383]
- (E)forstö-sölud hugðist hringja í (S)forstö-innfl1 26. janúar 2012.[2384]
- Samtal (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna 26. janúar 2012.[2385]
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi flutningasviðs SVÞ, 10. febrúar 2012.[2386]
- Fundur (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-útfl 17. febrúar 2012.[2387]

[2372] Sbr. kafla 13.5.1.
[2373] Sbr. kafla 13.5.1.
[2374] Sbr. kafla 13.5.1.
[2375] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.801628
[2376] Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. *„Fskj. A-12. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011*".
[2377] Sbr. kafli 20.7.5.
[2378] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] *„Drengjakvöld – 10 des*", dags. 08.11.-05.12.2011. Doc. ID. 0.7.34.341624. Sjá svarpóst frá […] „Re: Drengjakvöld", dags. 5.10.2011, kl. 13:30. Doc. ID. 0.7.34.350858.
[2379] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fiskm Dalvík-Siglufjörður.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.34.95040.
[2380] Sbr. kafli 14.39.3.
[2381] Sbr. kafla 13.5.1.
[2382] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.939093. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.938743 / 0.7.33.939394.
[2383] Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.209324.
[2384] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.942746.
[2385] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.333056.
[2386] Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. *„Fskj. A-10. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011*".
[2387] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.852549. […] samþykktu. Doc. ID. 0.7.33.852748 / 0.7.33.854670. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.855360

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

[2388] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1117758. […] samþykkti fundarboðið. Doc. ID. 0.7.33.858368. […] sendi einnig tölvupóst um að honum myndi seinka. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1118047.
[2389] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1118217.
[2390] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1121251.
[2391] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.889651.
[2392] Í tölvupósti […] til […] dags. 29. mars sagði […] að hann og […] væru að fara að hitta Samskip sama dag kl. 13:00. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.887713. Sama dag var færsla í dagbók […] með heitinu […] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.211427.
[2393] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.889807.
[2394] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.889956.
[2395] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.128856.
[2396] Sbr. kafla 13.11.
[2397] Sbr. kafla 13.5.1.
[2398] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. Milli […] Doc ID: 0.7.34.120460.
[2399] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. *„Fwd: verðin fyrir trailerana og leiðréttingar*", dags. 03.07.2012, kl. 23:31. Doc. ID. 0.7.34.295824, sbr. Doc. ID. 0.7.34.295717.
[2400] Sbr. kafla 13.5.1.
[2401] Sbr. kafla 13.5.1.
[2402] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.275599. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.275600. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.34.275580.
[2403] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.275168.

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

[2404] Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. *„Fskj. A-7. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011*".
[2405] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.34.129147.
[2406] Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. *„Fskj. A-5. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011*".
[2407] Afrituð tölvupóstssamskipti frá Eimskip/Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1079235.
[2408] Sbr. kafla 14.54.5.
[2409] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[2410] Fylgiskjal 1 í athugasemdum Samskipa við seinna andmælaskjal.
[2411] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[2412] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[2413] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[2414] Sbr. kafla 16.10.
[2415] Sbr. kafla 13.11.
[2416] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1136432.
[2417] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1136453.
[2418] Sbr. kafla 16.10.
[2419] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. *„Samstarf vegna Uk og kvikmyndaverkefna*", dags. 26.06.2013, kl. 11:08 og kl. 12:52. Doc. ID. 0.7.34.203495.
[2420] Sbr. kafla 13.5.1.
[2421] Sbr. kafla 13.5.1.

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

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

13.4 Nánar um samskipti þeirra sem báru ábyrgð á flutningastarfsemi

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

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

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

[2422] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.5412.
[2423] Fylgiskjal 1 í athugasemdum Samskipa við AII.
[2424] Sbr. kafla 13.5.1.
[2425] Sbr. kafla 13.5.1.
[2426] Sbr. kafla 13.5.1.
[2427] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.34.9145.
[2428] Afrituð símagögn úr haldlögðum farsíma […]
[2429] Afrituð símagögn úr haldlögðum farsíma […]
[2430] Sbr. kafla 7.1.5.

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

5341. Í samkeppnisrétti er það þekkt að þegar keppinautar hafa náð saman um markaðsskiptingu og/eða takmörkun á framboði þjónustu (t.d. með skertri flutningsgetu) er mun minni þörf á áhættusömum samskiptum milli þeirra, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 4.7.6.5. Þátttakandi í slíku samráði þarf jafnan ekki að óttast samkeppnisleg viðbrögð annarra þátttakenda ef hann hækkar verð eða neitar að bæta kjör mikilvægs viðskiptavinar. Meðan samráðsfyrirtæki virða t.d. markaðsskiptingu geta þau náð fram verðhækkunum og unnið gegn lækkun á verði án frekari samskipta sín á milli.

5342. Þrátt fyrir þetta áttu sér áfram stað ítrekuð samskipti milli Eimskips og Samskipa á árunum 2009–2013. Ástæða þessa er ekki síst sú að samfellt samráð Samskipa og Eimskips tók ekki einungis til takmörkunar á flutningsgetu og markaðsskiptingar. Samráðið tók einnig til grundvallarþátta í daglegum rekstri beggja fyrirtækjanna. Þessir aðrir þættir í hinu samfellda samráði kröfðust tíðra og reglulegra samskipta milli fyrirtækjanna. Ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi, í landflutningum, skipaafgreiðslu og um gámastýringu kallaði þannig á regluleg samskipti milli fyrirtækjanna á árunum 2009–2013.

5343. Gögn málsins sýna þannig að samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna, sem komu að eða báru ábyrgð á verðlagningu, þjónustu og samningum við viðskiptavini og öðrum samkeppnisþáttum, héldu áfram á árunum 2009–2013. Voru þessi samskipti þó ekki eins tíð og þegar verið var að ná saman um grundvallarþætti í samráðinu á síðari hluta ársins 2008.

5344. Rétt er að draga hér saman nokkur atriði sem tengjast samskiptum stjórnenda Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á helstu samkeppnisþáttum í starfsemi fyrirtækjanna:

13.4.1 <u>Sjóflutningar</u>

5345. Lykilstjórnendur sjóflutninga Samskipa og Eimskips ((S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl) funduðu 7. janúar 2009. og var þar a.m.k. ritað undir nýjan samning fyrirtækjanna vegna flutninga á milli Íslands og Norður-Ameríku. Í tölvupósti (E)forstö-innfl daginn eftir til (S)frkvstj-millilandasv, afrit til (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl o.fl., kom fram að á fundinum hefði verið ákveðið að Samskip og Eimskip myndu áfram vinna saman að nokkrum verkefnum, þ. á m. auknu samstarfi í vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku, ásamt fleiri verkefnum sem önnur gögn sýna að stjórnendurnir skipulögðu að halda fyrir „*utan*" samning fyrirtækjanna.

5346. Síðan urðu breytingar hjá Eimskip. (E)frkvstj-EimÍsl, forstjóri Eimskips á Íslandi, hætti störfum síðar á árinu 2009. (E)frkvstj-sala/þj hóf störf hjá Eimskip þann 15. apríl 2009, fyrst sem framkvæmdastjóri sérverkefna, en frá 1. júlí sama ár sem framkvæmdastjóri sölu- og þjónustu. Í því fólst að (E)frkvstj-sala/þj varð yfirmaður bæði innflutnings- og útflutningsdeilda Eimskips og bar ábyrgð gagnvart (E)forstj á samkeppnisaðgerðum í sjóflutningum til og frá Íslandi.[2431]

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

5347. (E)frkvstj-sala/þj hafði áður starfað hjá Eimskip, þ.e. frá 1983 og var fram til ársins 2004, m.a. sem forstöðumaður inn- og útflutnings og framkvæmdastjóri Eimskips í Bretlandi.[2432] Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-sala/þj hafði í fyrri störfum sínum hjá Eimskip komið að samráðsbrotum Eimskips og Jóna og Eimskips og Atlantsskipa. Er um að ræða gögn sem lýsa *„heimsóknum"* (E)frkvstj-sala/þj til þessara keppinauta, sbr. umfjöllun í kafla 5.2.

5348. Gögn málsins sýna jafnframt að (E)frkvstj-sala/þj og framkvæmdastjóri Jóna, (S)frkvstj-Jóna, þekktust. Þann 12. mars 2009 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna og greindi honum frá því að hann væri að flytja heim til Íslands og vildi láta Samskip vita ef fyrirtækið gæti nýtt þekkingu hans og reynslu. (S)frkvstj-Jóna svaraði og sagði allt gott að frétta af *„okkur í Samskipa grúppunni á Íslandi"* og stakk upp á því að þeir myndu hittast í kaffi. (E)frkvstj-sala/þj svaraði: *„Á kaffibollann til góða, gætum jafnvel tekið saman 18 holur með […] með vorinu"*. (S)frkvstj-Jóna svaraði og spurði (E)frkvstj-sala/þj hvort hann væri að hefja störf hjá Thorship og (E)frkvstj-sala/þj svaraði með broskalli. Upplýsti (S)frkvstj-Jóna (S)forstj þann 25. mars 2009 um þessi samskipti við (E)frkvstj-sala/þj.[2433]

5349. Í kafla 14.2 hér á eftir er fjallað um tölvupóst sem (S)forstj sendi 22. júní 2009 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna. Kom þar fram að (S)frkvstj-Jóna hefði áhyggjur af aukinni samkeppni á markaðnum. Viðbrögð (S)forstj voru að senda tölvupóstinn til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna og boða til fundar og leggja línurnar um hegðun á markaðnum. Voru fyrirmæli (S)forstj til annarra helstu stjórnenda Samskipa ekki að *„sækja"* heldur var *„strategían"* að halda *„frið"* við Eimskip. Gögn málsins gefa til kynna að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi átt *„spjall"* þann 23. júlí 2009, mánuði eftir að (S)forstj sendi áðurnefnd fyrirmæli, m.a. til (S)frkvstj-Jóna. Kemur þetta fram í verkefnalista sem fannst í tölvugögnum (E)frkvstj-sala/þj.[2434]

5350. Samkvæmt þessum verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj frá 23. júlí 2009 var hann á sama tíma í samskiptum við fleiri keppinauta. (E)frkvstj-sala/þj fór t.d. í *„heimsókn"* til Thorship þann 20. júlí 2009. Þessi heimsókn (E)frkvstj-sala/þj er síðar staðfest í tölvupósti frá honum til m.a. (E)forstj en umfjöllunin gefur til kynna að í heimsókninni hafi (E)frkvstj-sala/þj átt samræður við Thorship um verð og önnur viðkvæm samkeppnisleg málefni, sbr. umfjöllun í kafla 14.16.3.

5351. (E)frkvstj-sala/þj þekkti fleiri en (S)frkvstj-Jóna hjá Samskipum. Í lok nóvember 2009 áttu (E)frkvstj-sala/þj og undirmaður hans, (E)forstö-útfl, forstöðumaður útflutningsdeildar, í tölvupóstsamskiptum við (S)forstö-útfl, forstöðumann útflutningsdeildar og undirmann hans, (S)viðskstj3, viðskiptastjóra í útflutningsdeild Samskipa. Í þessum samskiptum var fundur Eimskips og Samskipa (og viðskiptavinar) skipulagður. Fundur þessi tengdist útflutningi á sjávarafurðum.[2435] Gefa þessi samskipti til kynna tengsl eða kunningsskap milli umræddra stjórnenda Samskipa og Eimskips og því rétt að gera grein fyrir þeim:

- Upphafsmaður þessara tölvupóstsamskipta var einn eigenda að Bacco ehf., sem var fyrirtæki sem stundaði útflutning á frystum og söltuðum sjávarafurðum. Í tölvupósti Bacco frá 25. nóvember 2009, sem sendur var á (S)forstö-útfl, (S)viðskstj3, (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-sala/þj, var stungið upp á fundi daginn eftir, væntanlega til að ræða atriði sem tengjast veiðivottorðum.

    - (S)viðskstj3 svaraði öllum og sagði; *„Við erum klárir í spjall"* og spyr mínútu síðar aftur með tölvupósti: *„Hvar í Öskjuhlíðinni viltu hafa það?"* Vísaði hann með þessu til ákvörðunar samkeppnisyfirvalda í svonefndu grænmetismáli en í því máli lá fyrir að stjórnendur viðkomandi

[2432] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 23.02.2015. *„Starfsmannalisti Eimskips"*.
[2433] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.583427. Framsendi […] umræddum samskiptum sínum við […] til […].
[2434] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […]. *„Verkefnalisti eldri.xlsx"*, vistað 10.08.2009, kl. 16:37. Doc. ID. 0.7.33.189209.
[2435] Nánar tiltekið virðist þessi fundur hafa tengst samkomulagi við ESB vegna veiðivottorða sem hafði áhrif á útflutning sjávarafurða. Þessu samkomulagi var lýst í frétt Fiskistofu frá 26. nóvember 2009:
Aðgengilegt á slóð: http://www.fiskistofa.is/umfiskistofu/frettir/nr/220.

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

- Í kjölfarið gengu á milli þessara starfsmanna Eimskips og Samskipa margir tölvupóstar með tillögum um fundartíma og ýmis konar ummælum sem gefa til kynna að þeir séu allir vel kunnugir hver öðrum. Rætt er m.a. með (að því er virðist) gamansömum hætti um gjaldtöku skipafélaganna fyrir þjónustu gagnvart Bacco. Þetta átti sér stað 26. nóvember 2009:

  - (E)forstö-útfl sagði (kl. 12:42): *„Ok, C U"*.

  - (S)viðskstj3 sagði (kl. 12:58) að Samskip geti ekki komið á tilteknum tíma.

  - (E)frkvstj-sala/þj svaraði og sagði (kl. 13:40): *„Hjá okkur ganga þarfir viðskiptavina okkur fyrir:* so *name the place and* we *will be there - PS.* [(S)viðskstj3] *þú gafst of gott færi á þér"*

  - (S)viðskstj3 svaraði (kl. 13:57): *„Það er greinilega ekkert að gera hjá þeim sem geta mætt hvenær sem er. Við erum að ákvarða nýja gjaldskrá fyrir þetta sem* [Bacco] *ætlar að láta okkur gera."*

  - (S)forstö-útfl svaraði fyrrnefndum tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj (kl. 14:02): *„Gamli ÍR ingurinn hefur ekkert breyst ... alltaf jafn væminn. Getum við ekki sest niður á mánudagin og rætt málin? ... Ps* [(E)frkvstj-sala/þj] *þú þarft að láta laga undirskriftina þína, þið eruð ekki 95 ára."*

  - (E)forstö-útfl svaraði einnig (kl. 14:04): *„Þá veistu það* [Bacco] *þú ferð beint á gjaldskrá ... kv. […] PS.* [(S)viðskstj3]*, aftur verið að gefa færi á sér ☺ ok hættir núna."*

  - Bacco svaraði (kl. 14:07): *„Jahérna, spurning hvort* [(E)frkvstj-sala/þj] *og* [(E)forstö-útfl] *geta mætt aðeins fyrr á fundinn? Sýnist að það þurfi að ræða flutningamálin aðeins betur í ljósi aðstæðna...."*

  - (S)viðskstj3 svaraði eingöngu (kl. 14:10): *„það væri þá ekki í fyrsta skiptið"*. [2436]

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

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

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

[2436] Sjá einnig: Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.332212. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.411320. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.331273.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13.4.2 Landflutningar, gámar og skipaafgreiðsla

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

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

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

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

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

[2437] Afhentir tölvupóstar frá Samskipum 10.04.2015 (Mappa 6 „*Tölvupóstar*"). Þar má sjá skipulagningu vinahóps varðandi t.d. partý og fótboltaviðburði árin 2009 til 2014. Í dæmaskyni sjá afhent tölvupóstsamskipti frá október árið 2009. Heiti samskiptanna er „*Útilega*" og fjalla þau um fyrirhugaða ferð meðlima hópsins á „*reunion*" gamalla skólafélaga og skipulagningu á fyrirpartýi hjá vinahópnum.
[2438] Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A-12, 14, 17, 18, 22, 24, 26, 27 og 28 (sbr. einnig árin 2006-2007: fskj. A-30, 31, 34, 35 og 36). Eftir að […] hætti störfum hjá Samskipum árið 2011 sat […] fundina og síðar […] þegar […] lét af störfum hjá fyrirtækinu. Afhent gögn frá SVÞ 21.12.2016, fskj. D1 og A2, 5, 7, 10 og 12.

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

5365. Yfirmenn á sviði sjóflutninga komu eftir atvikum að þessum samskiptum enda landflutningar, skipaafgreiðsla, gámastýring og sjóflutningar nátengd starfsemi. Þannig sat (S)forstö-útfl fundinn með (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-innanl þann 20. janúar og 17. febrúar 2012. Þá fundaði m.a. (S)forstö-útfl með (E)svæðisstj1 2. febrúar 2011.

5366. Áttu sér einnig stað tíð samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna á tilteknum svæðum út á landi. Í samskiptum þessum var m.a. rætt og samið um landflutningaþjónustu Eimskips fyrir Samskip eða öfugt, verð og skilmála, rætt um reikninga, eftirkröfur, skipulag þjónustunnar og fleira. Komu að þessum samskiptum m.a. (S)rekststj-landfl2, (E)svæðisstj2 og (E)forstö-landfl1. Einnig sýna gögn málsins (sbr. framangreint yfirlit) samskipti milli starfsmanna fyrirtækjanna sem komu að gámastýringu, þ.e. (S)starfsm, (E)fulltr.flutnstý og (E)starfsm-flutnstýr1.

5367. Sem fyrr segir er einungis um bein samskipti að ræða í yfirlitinu í kafla 13.3.2 hér að framan. Í málinu er hins vegar mikill fjöldi tölvupóstsamskipta milli fyrirtækjanna sem undirstrika enn fremur hversu yfirgripsmikil samskiptin milli fyrirtækjanna voru. Til að mynda voru ítrekuð tölvupóstsamskipti milli stjórnenda og starfsmanna sem báru ábyrgð á;

- landflutningum fyrirtækjanna[2439]
- gámastýringu,[2440]
- skipaafgreiðslu.[2441]

13.5 Nánar um samskipti forstjóra Samskipa og Eimskips

5368. Yfirlitið hér að framan sýnir ítrekuð bein samskipti (S)forstj og (E)forstj á árunum 2009-2013.

5369. Í kafla 7.1 og 7.1.1 er fjallað um ráðningu (E)forstj sem forstjóra Eimskips 20. maí 2008. Sýna samtímagögn að (S)forstj taldi sig þekkja (E)forstj vel og vita að breytingar myndu fylgja forstjóratíð hans (*„mýktin að verða meiri, og dregur úr hörkunni“*). Sýna gögnin einnig að (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)forstj og fleiri stjórnendur hjá Samskipum hefðu ætlað að funda í Rússlandi 22. og 23. maí 2008. Ætlaði (S)forstj að ræða um Eimskip og nýjan forstjóra á þeim fundi.

5370. Er talið að þessi tengsl (S)forstj og (E)forstj (auk m.a. tengsla (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv) hafi verið til þess fallin að auðvelda eða stuðla að því að ráðist var í hið umfangsmikla samráðsverkefni eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips.

5371. (S)forstj og (E)forstj hittust ásamt stjórnarformönnum sínum föstudaginn 6. júní 2008. Sunnudaginn 8. júní 2008 útbjó (E)frkvstj-alþjsv glærukynninguna um *„Nýtt upphaf“* verkefnið þar sem fram kom að hann, (S)forstj og (E)forstj hefðu verið skipaðir í vinnuhóp til framkvæma það verkefni.

5372. Eins og fram hefur komið lýsti (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu öðrum fundi á árinu 2008 sem haldinn var í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Hann og (E)forstj hefðu setið fundinn og fulltrúar Samskipa hafi verið (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj. Á þessum fundi hafi verið rædd atriði sem komu fram á *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni. Við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 upplýstu (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstj og (S)forstj ekki um þennan fund þeirra ásamt (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í húsakynnum Samskipa

[2439] Sjá kafla 17.
[2440] Sjá kafla 18.
[2441] Sjá kafla 19.

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

5373. Til viðbótar sýna gögn málsins að síðar á rannsóknartímabilinu voru eins og fyrr segir (E)forstj og (S)forstj saman í fámennum hópi manna sem léku golf saman, tefldu saman, veiddu saman og fóru saman í skemmtiferðir til útlanda, sbr. einnig nánari umfjöllun hér á eftir. Sérstök ástæða er til að hafa hliðsjón af þessu í málinu í ljósi svara (E)forstj og (S)forstj við spurningum Samkeppniseftirlitsins og lögreglu um samskipti þeirra á milli.

5374. Í kafla 7.1.1 er því lýst að (E)forstj og (S)forstj hafi við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 viljað leyna umræddum samskiptum sínum og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu. Sú launung hafi haldið áfram við rannsókn málsins og við skýrslutöku hjá lögreglu. (E)forstj kvaðst engin samskipti hafa haft við (S)forstj. Hann hafi „*engan áhuga á að umgangast*" (S)forstj, það „*andi köldu*" milli þeirra og það séu „*engin samskipti á milli okkar, það er svona hatur meira heldur en eitthvað annað sko*". Til viðbótar tók (E)forstj fram að honum „*liði illa í návist*" starfsmanna Samskipa og hann færi „*ekki í veiðiferð ef að þeir eru*." Aðspurður um samskipti við (E)forstj sagði (S)forstj: „*Ég held að það hafi nú verið svona segull í kringum okkur sem tryggði hérna hvorugur aðili hefði hérna áhuga eða, eða vilja til að blanda geði eða, eða slíkt.*" Aðspurður kvaðst (S)forstj aldrei hafa spilað golf við (E)forstj eða farið með honum í golfferðir. (E)forstj svaraði þessu einnig neitandi þegar hann var spurður um slík samskipti við (S)forstj.

5375. Sú staðreynd að (S)forstj og (E)forstj neituðu því báðir að hafa átt í samskiptum sín á milli þrátt fyrir að samtímagögn staðfesti að þeir hafi átt í miklum samskiptum bendir til þess að þeir hafi talið nauðsynlegt að leyna þeim fyrir Samkeppniseftirlitinu og lögreglu. Tilraun forstjóranna til að leyna samskiptunum felur jafnframt í sér sterka vísbendingu um að þeir hafi talið að samskiptin væru andstæð ákvæðum samkeppnislaga enda lögðu þeir sig báðir fram við að leyna samskiptunum eða gera sem minnst úr þeim í upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins og skýrslugjöf hjá lögreglu.

5376. Við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu greindu (E)forstj og (S)forstj ekki frá því að Eimskip og Samskip hefðu árlega haldið saman golfmót á rannsóknartímabilinu. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður hvort hann kannaðist við sameiginleg golfmót Eimskips og Samskipa. Svaraði hann með þessum hætti:

„*Já þau voru fyrir minn tíma og ég lagði þau af*. *Mér fannst það alveg fáránlegt*."[2442]

5377. Framangreind staðhæfing (E)forstj er ósönn.

5378. Samtímagögn sýna að á megin rannsóknartímabilinu (og í forstjóratíð (E)forstj) fór árlega fram golfmót Eimskips og Samskipa. Tóku bæði (S)forstj og (E)forstj þátt í sumum þeirra og sýna gögnin einnig að forstjórarnir studdu eða hvöttu til þessara samskipta fyrirtækjanna. Lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa tóku þátt í þessum samskiptum fyrirtækjanna, t.d. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-flutnkerf, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-innanl. Voru þetta allt stjórnendur sem höfðu ríka aðkomu að samráði fyrirtækjanna. Er þessum golfmótum lýst nánar hér á eftir.

5379. Í kafla 7.1.1 er fjallað um atvik frá febrúar 2008, þ.e. áður en samráðsverkefnið hófst. Í tölvupósti (S)forstj frá þessum tíma fjallaði hann um fyrirhugað „*Keilumót Samskipa og Eimskips*" og taldi það „*ekki viðeigandi*" þar sem fyrirtækin væru „*í mikilli og blóðugri samkeppni, um viðskiptavini og starfsfólk.*" Eftir að samráðsverkefnið hófst spilaði (S)forstj hins vegar golf með (E)forstj og fór með honum í skemmtiferðir til útlanda. Jafnframt hvatti hann undirmenn sína til þess að spila golf með starfsmönnum Eimskips.

5380. Í lok maí 2011 sátu (E)forstj og fleiri stjórnendur Eimskips námskeið um samkeppnisrétt, sbr. nánar í kafla 13.14 hér að neðan. Stóð framkvæmdastjóri lögfræðisviðs, (E)frkvstj-lögfr, fyrir því námskeiði.

[2442] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 52.

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

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

13.5.1 Golfhópurinn

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

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

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

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

[2445] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Fundarboð frá […] til fjölda starfsmann, *„Samkeppnisnámskeið (fyrri hluti)*“, dags. 23.05.2011. Doc. ID. 0.7.33.203706.

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

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

[2448] Sjá afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum/Eimskip (tiltekið ef gagn var afhent af Eimskip/Samskip):

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

5384. Golfmót hópsins voru a.m.k. fimmtán talsins á árunum 2010 – 2013.[2449]

5385. Golfhópurinn gerði fleira en að spila golf saman. Sýna gögn málsins að á þessum golfmótum hafi eftir atvikum verið gert ráð fyrir að hópurinn myndi einnig snæða og spjalla saman (nefnt m.a. *„súpuspjall"*).[2450] Einnig var farið í veiðiferðir og leikin skák. Jafnframt fór hluti hópsins í tvær skemmtiferðir til útlanda. Kemur og fram í gögnunum að góð persónuleg tengsl hafi myndast í hópnum og meðlimir notið félagsskaparins.

5386. Golfhópurinn fór í skemmtiferð til Bretlands 27.–30. ágúst 2010. Hópurinn flaug út saman, gisti á sama hóteli, og dagskráin laut að því að skemmta sér saman, spila golf og fara saman á leik í enska boltanum. Þannig segir í boðspósti forstjóra N1 fyrir ferðina sem hann sendi 25. júlí 2010:[2451]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ferðin er ekki hluti af mótaröðinni enda verður henni lokið þegar hér er komið við sögu."[2452]

5387. Þann 3. ágúst 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til N1 og þakkaði fyrir að vera boðið í ferðina til Bretlands. Spurði hann hverjir myndu fara í ferðina. N1 svaraði um hæl og taldi upp sjö einstaklinga sem væru búnir að staðfesta að þeir kæmu, þ.m.t. (E)forstj. Sagði N1 að tveir til viðbótar ættu eftir að svara.[2453] Vitneskja um þátttöku (E)forstj breytti því ekki að (S)forstj fór í þessa ferð. Dagbókarfærslur (E)forstj og (S)forstj staðfesta að þeir voru þátttakendur í þessari utanlandsferð hópsins í lok ágúst 2010.[2454] Er og ljóst að þetta var ekki stór hópur manna sem fór saman í þessa ferð. Eru þessi samskipti forstjóra fyrirtækjanna í beinu ósamræmi við þær upplýsingar sem þeir veittu Samkeppniseftirlitinu við rannsókn málsins, m.a. í september 2013.

5388. (S)forstj og (E)forstj fóru saman í fleiri ferðir. Dagana 2.-5. september 2010 fór sami golfhópur í skemmtiferð til Danmerkur. Þátttakendur í þessari ferð voru bæði (E)forstj[2455] og (S)forstj[2456], auk sex annarra manna. Dagskráin í þessari ferð var þétt. Áttmenningarnir áttu að spila golf saman, snæða saman í hádeginu og á kvöldin og fara saman í skoðunarferðir.[2457] Að ferðinni lokinni sendi N1 tölvupóst til m.a. (E)forstj og (S)forstj og þakkaði fyrir *„frábæra samveru*".[2458]

5389. Þann 9. janúar 2012 kom umræddur hópur saman og tefldi sér til skemmtunar. Var um að ræða fjöltefli og skipulagning þessa hófst í lok nóvember 2011.[2459] Eftir að einn úr hópnum hafi stungið upp á þessu svaraði (S)forstj og sagði að Samskip gætu lagt til skákmann. Hið sama gerði annar í hópnum. (E)forstj svaraði þessu:

„Mér finnst nú að menn eigi að mæta sjálfir og vera ekki með neinn aumingjaskap og senda einhvern fyrir sig, ekki gerið þið það í golfinu – er það?"[2460]

5390. Hvatti þannig (E)forstj eða „manaði" (S)forstj o.fl. til þess að mæta sjálfir. Var það niðurstaðan að bæði (S)forstj og (E)forstj mættu á þennan viðburð í janúar 2012.

[2452] Meðfylgjandi tölvupósti forstjóra N1 eru upplýsingar fyrir hópinn um sameiginlegt flug 27. ágúst út til Manchester og heim til Íslands 30. ágúst 2010. Sú tímasetning er í samræmi við dagbókarfærslur […] Gisting er ákveðin fyrir hópinn á hóteli í Manchester, *„Marriott Worsley Park*", og auk þess að spila golf þessa helgi er tilgreind ferð á leik Manchester United gegn West Ham 28. ágúst 2010. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá þáv. forstjóra N1 til golfhópsins. *„RE: N1 golfsumarið*", dags. 25.07.2010, kl. 14:08. Doc. ID. 0.7.33.766954.
[2453] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.768476.
[2454] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […]
[2455] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá […] til N1, dags. 22.08.2011, kl. 20:03. […] tilkynnir N1 að hann muni koma með í ferðina til Danmerkur. Doc. ID. 0.7. 33. 807896. Frá N1 til […] , dags. 25.08.2011, kl. 09:59. […] fær sendan flugmiða til Danmerkur. Doc. Id. 0.7.33.809305.
[2456] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá N1 til […] dags. 25.08.2011, kl. 10:00. Doc. ID. 0.7.33.901329. […] fær sendan flugmiða til Danmerkur.
[2457] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá N1 til m.a. […] dags. 31.08.2011, kl. 21:45. Doc. ID. 0.7.33.902153 / 0.7.33.813356. Ber tölvupósturinn með sér að m.a. […] séu leið saman til Danmerkur. Dagskrá fyrir ferðina fylgdi með tölvupóstinum.
[2458] Afritaður tölupóstur frá Samskipum. Frá N1 til m.a. […] dags. 07.09.2011, kl. 08:48. Doc. ID. 0.7.33.904464 / 0.7.33.815959.
[2459] Þar tefldi hópurinn, ásamt öðrum stjórnendum, skák í fjöltefli gegn skákmeistara. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Frá þáv. forstjóri HB Granda til golfhópsins. *„Skák*", dags. 29.11.2011, kl. 17:12 og 01.12.2011, kl. 00:31. Doc. ID. 0.7.33.870296, sbr. einnig Doc. ID. 0.7.33.870302. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Í viðhengi við afritaðan póst má sjá ljósmyndir af fjölteflinu, þar á meðal af […] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá viðburðarstjóra fjölteflisins til hluta golfhópsins, þ. á m. […] (og fleiri stjórnenda). *„RE: Hörð keppni*", dags. 10.01.2012, kl. 17:06. Doc. ID. 0.7.33.888874.
[2460] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Milli m.a. […] dags. 29.11.2011, kl. 20:12, 30.11.2011, kl. 08:39 og 02.12.2011, kl. 06:14. Doc. ID. 0.7.33.944136.

5391. Fimmtudaginn 23. ágúst 2012 til sunnudagsins 26. ágúst 2012 fóru (E)forstj og (S)forstj í veiði í Selá með golfhópnum í boði N1.[2461] Var hópnum flogið til Egilsstaða á fimmtudeginum og til baka á sunnudeginum.[2462]

5392. Ári síðar bauð N1 hópnum, þ.á m. (S)forstj og (E)forstj, aftur til veiði í Selá með sama fyrirkomulagi og árið áður, nánar tiltekið dagana 26.-29. ágúst 2013. Gefa gögn málsins til kynna að (E)forstj hafi forfallast á síðustu stundu og annar stjórnandi hjá Eimskip farið í hans stað.[2463]

5393. Samtímagögn sýna að golfhópurinn og umgjörð hans var á persónulegum nótum. Við rannsókn málsins fannst t.a.m. tölvupóstur þar sem einn meðlimur í golfhópnum beinlínis taldi, strax eftir fyrsta golfsumar hópsins árið 2010, að myndast hafi persónuleg tengsl innan hópsins og meðlimir notið félagsskaparins.[2464]

5394. Við skipulagningu golfsumarsins hjá hópnum 2012 segir sömuleiðis annar meðlimur hópsins eftirfarandi í tölvupósti til hópsins, þ.e. m.a. til (E)forstj og (S)forstj: *„Eitt af því sem hefur verið ákveðið […] að halda áfram okkar félagsskap, þ.e. að hittast og spila golf nokkrum sinnum ári. Njóta þess að kynnast hvor öðrum án þess að viðskipti væru að trufla þau samskipti, þó þau skipuðu alltaf stóran sess í okkar félagsskap.*"[2465]

13.6 Samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips

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

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

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

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

[2464] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá þáv. framkvæmdastjóra fyrirtækjasviðs N1 til golf-hópsins. *„Breytingar"*, dags. 06.08.2010, kl. 14:44. Doc. ID. 0.7.33.769835.

[2465] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá þáv. deildarstjóra söludeildar N1 til golfhópsins. *„Golf mótaröðin – keppnin heldur áfram"*, dags. 17.07.2012, kl. 21:54. Doc. ID. 0.7.33.1027699.

5396. Gögn málsins, sbr. samskiptayfirlitið hér að framan, sýna einnig áframhaldandi bein samskipti á milli (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv á árunum 2009-2013.

5397. (E)frkvstj-alþjsv var á rannsóknartímabilinu framkvæmdastjóri alþjóðasviðs hjá Eimskip. Eins og fram kom í kafla 2.1 átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa í tengslum við undirbúning markaðsrannsóknar en sá undirbúningur hófst haustið 2012. Á þessum fundum var eftirlitið upplýst um að mikil samskipti væru milli stjórnenda Eimskips og Samskipa. Sérstaklega voru tilgreind hjá einum heimildarmannanna í því sambandi mikil samskipti milli (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

5398. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv störfuðu á árum áður fyrir Samskip og Eimskip í Hollandi. Var (E)frkvstj-alþjsv yfirmaður skrifstofu Eimskips í Hollandi og Belgíu en flutti til Íslands árið 2004 og varð þá framkvæmdastjóri alþjóðasviðs hjá Eimskip. (S)forstj flutti til Íslands árið 2005 og var greint frá því í fjölmiðlum í mars 2005:

„Fyrrverandi forstjóri Mærsk-skipafélagsins, […], verður næsti forstjóri Samskipa við hlið [(S)forstj] sem flytur sig um set til Íslands. […] [(S)forstj] forstjóri, sem leitt hefur útrás Samskipa erlendis undanfarin ár, hefur tekið við rekstri félagsins á Íslandi. Undir [(S)forstj] heyrir einnig stjórn Íslandsdeildanna erlendis og frystivöruflutningar félagsins."[2466]

5399. Í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að (S)forstj hafi í um fimm ár starfað fyrir Samskip erlendis og lengst af búið í Rotterdam og þar var *„lítið íslendingasamfélag, einkum samansett af einstaklingum sem stunduðu þar nám og starfsfólki flutningafélaganna. (S)forstj átti heima í sömu götu og (E)frkvstj-alþjsv og var töluverður samgangur á milli fjölskyldna þeirra, m.a. þar sem börn þeirra gengu í sama skóla*."[2467]

5400. Í kafla 5.9 er gerð grein fyrir atvikum frá mars 2003 sem sýna að (S)forstj greindi (E)frkvstj-alþjsv frá mikilvægum viðskiptalegum upplýsingum. (E)frkvstj-alþjsv tók við þeim og miðlaði til yfirboðara sinna. Fól þetta í sér brot Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga.

5401. Ljóst er að samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj héldu áfram eftir að þeir fluttust aftur til Íslands á árunum 2004 og 2005. Í kafla 7.1.4 kemur fram að við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (E)frkvstj-alþjsv að hann þekkti (S)forstj. Hittust þeir árlega í matarboði fimm til sjö hjóna sem kynnst höfðu í Hollandi. Var þetta árlega matarboð haldið í tengslum við jólin og nefnt „*Sinterklass feest*". Hafði þessi siður hafist í Hollandi og haldið áfram eftir að viðkomandi einstaklingar fluttu aftur til Íslands.

5402. Auk (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv var (E)frkvstj-N-Atlants í hópnum. (E)frkvstj-N-Atlants hóf störf hjá Eimskip árið 1990 og árunum 1999 – 2002 var hann forstöðumaður hitastýrðra flutninga Eimskips með aðsetur í Rotterdam. Síðar varð (E)frkvstj-N-Atlants forstöðumaður á Evrópusviði Eimskips og í september 2008 var greint frá því að hann hefði verið ráðinn sem framkvæmdastjóri hjá Eimskip og kominn í hóp „*lykilstjórnenda félagsins*".[2468] Á árinu 2010 tók (E)frkvstj-N-Atlants við starfi yfirmanns skrifstofu BWS í Reykjavík á árinu 2010. Eins og fram hefur komið var BWS keppinautur Eimskips og Samskipa á Íslandi og í Færeyjum. Með opnun skrifstofu í Reykjavík ætlaði BWS að gera sig meira gildandi í samkeppni hér á landi.[2469]

5403. (E)forstö-landfl2 var einnig hluti af hópnum. Hann hafði um árabil starfað sem yfirmaður hjá Samskipum en var forstöðumaður landflutninga Eimskips frá september 2008 til ársloka 2009, þegar

[2466] „*Nýr forstjóri Samskipa frá Mærsk*", 25.05.2005. Vísir. Aðgengilegt á slóð: https://www.visir.is/g/2005505240324.
[2467] Mgr. 287 – 289 í athugasemdum Samskipa við AI.
[2468] Sjá https://www.euroland.com/omx_attachments/2008-09/277846-5-is.pdf.
[2469] Sjá Blue Water News, ágúst 2010: „*To increase focus on sales and development on the Iceland market, Smyril Blue Water is establishing an office in Reykjavík, the capital of Iceland. Smyril Blue Water is already represented in Seydisfjordur. To manage the office in Reykjavik, we have employed* […] *who has a broad and detailed knowledge of the market from 20 years in the freight forwarding business in countries such as Norway, Holland and of course Iceland.*" https://issuu.com/bwmark/docs/news_aug_2010_uk/10.

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

5404. Gögnin sýna að samskipti meðlima hópsins tóku ekki aðeins til hins árlega jólaboðs. Má sjá af samtímagögnunum að m.a. (S)forstj og (E)forstö-landfl2 fóru t.a.m. saman í sumarbústaðaferð um mitt ár 2009.[2471] Þá sýna gögnin að 16. mars 2010 sendi (S)forstj (E)frkvstj-alþjsv boðskort í tölvupósti í fertugsafmæli sitt.[2472]

5405. Við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 kváðust bæði (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv ekki hafa átt í neinum samskiptum sem tengdust störfum þeirra fyrir Eimskip og Samskip, sbr. kafla 7.1.4. Þeir upplýstu ekki um fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008. Jafnframt upplýstu þeir heldur ekki um samráðsverkefnið og að þeir hefðu verið skipaðir í *„vinnuhóp*" til að framkvæma það verkefni. (S)forstj upplýsti ekki um að á sínum tíma hefðu aðrir yfirmenn hjá Eimskip en (E)frkvstj-alþjsv ((E)frkvstj-N-Atlants og (E)forstö-landfl2) verið í hópnum.[2473] Þá upplýstu (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv ekki um annan fund sem þeir sátu báðir (ásamt (S)stjórnarm-fjármstj, (E)forstj og (S)frkvstj-millilandasv) í húsakynnum Samskipa seinni hluta ársins 2008 þar sem rædd voru atriði sem féll undir *„Verkefnið Nýtt upphaf*". (E)frkvstj-alþjsv upplýsti fyrst um þann fund í skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018, fjórum árum eftir að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á málinu hófst og ítrekað var búið að beina til Eimskips að svara upplýsingabeiðnum um samskipti m.a. (E)frkvstj-alþjsv við stjórnendur Samskipa.

5406. Í kafla 7.1.4 kemur fram að bæði (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi neitað því að hafa rætt málefni Samskipa og Eimskips í samskiptum sem tengdust hópnum. Hins vegar sagði (E)frkvstj-alþjsv einnig í skýrslutöku hjá lögreglu að það hefði verið *„vandasamt*" að koma í veg fyrir slíkar umræður í hópnum. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst einnig hafa þekkt reglu handbókar Eimskips um að starfsmenn og stjórnarmenn fyrirtækisins ættu ekki í samskiptum við keppinauta.

5407. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (E)forstj:

- Hann myndi ekki líða það ef einhver í stjórnunarteymi Eimskips væri vinur (S)forstj.
- Kvaðst (E)forstj annars vegar ekkert vita um samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv og hins vegar að hann hefði rætt um þau samskipti við (E)frkvstj-alþjsv og sagt að þau *„litu ekki vel út*". Var því ekki samræmi í framburði (E)forstj.[2474]

5408. Þessi samskipti og tengsl voru til þess fallin að viðhalda samráðinu.

5409. Þá má vísa til þess að gögn málsins sýna að meðlimir hópsins nýttu tækifærið til að ræða viðskiptatengd málefni þegar þeir áttu í samskiptum í tengslum við boðin. Þann 23. október 2012 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-N-Atlants varðandi fyrirhugað boð hópsins heima hjá (E)frkvstj-N-Atlants í desember 2012. (E)frkvstj-N-Atlants svaraði: *„Takk fyrir þetta, fékk ekki fyrra mailið. Hvað er að frétta annars? Ætlar þú að taka plássið frá FO?*[Færeyjum]" (E)frkvstj-alþjsv

[2470] Afhentur starfsmannalisti Eimskips 23.03.2015.
[2471] Afhentur tölvupóstur frá Samskipum 10.04.2015 (Mappa 6 *„Tölvupóstar*"). Um er að ræða tölvupóstsamskipti vinahóps með heitinu *„KB 2009*" frá 29.-30.06.2009 þar sem verið er að skipuleggja dagskrá í sumarbústaðaferð í Kiðjaberg. Í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 29.01.2015 til Samskipa óskaði Samkeppniseftirlitið eftir samskiptum […] við stjórnendur Eimskips, sbr. tölul. 6 og 7. Í upplýsingabeiðninni. Samskip afhenti að eigin frumkvæði vegna þessa m.a. tölvupóstsamskipti sem vörðuðu samskipti hópsins vegna hins árlega jólaboðs, sbr. afhendingu 10.04.2015, fskj. 6 (Tölvupóstar). Tölvupóstsamskipti dags. 23.11.2010. *„UITNODIGING SINTERKLAAS FEEST VRIJDAG 3 DECEMBER 2010, WULPKAM 24, HAVENFJORD (ALLEEN VOOR 40+ ERS)*". Tölvupóstsamskipti dags. 14.-17.11.2011. *„SINTERKLAAS FEEST 3 DECEMBER 2011*". Tölvupóstsamskipti dags. 21.10.2012. *„SINTERKLAAS FEEST 2012*". Tölvupóstsamskipti dags. 13.-24.11.2013. *„SINTERKLAAS FEEST 2013*".
[2472] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.724817. Þetta gagn afhenti Samskip ekki við afhendingu tölvupósta […] 1.04.2015, fskj. 6 (Tölvupóstar).
[2473] Endurrit af upplýsingagjöf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins […] dags. 10.09.2013.
[2474] Sjá nánar kafla 7.1.4.

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

5410. Eins og fjallað verður um í kafla 20 áttu (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj í nánast samhliða samskiptum við BWS. Umrædd boð sköpuðu vettvang til að ræða málefni BWS og önnur atriði sem vörðuðu samkeppni á flutningamarkaði.

5411. Sama dag og (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-N-Atlants voru í samskiptum vegna jólaboðsins og flutnings frá Færeyjum sendi (E)frkvstj-N-Atlants tölvupóst á aðra í hópnum, m.a. (S)forstj, varðandi fyrirhugað samsæti. Gefa gögnin til kynna að (S)forstj og (E)frkvstj-N-Atlants hafi rætt saman síðar sama dag. Þannig sendi (S)forstj sama kvöld tölvupóst til framkvæmdastjórans sem tekið hafði við af (S)frkvstj-millilandasv, (S)viðskstj2, með fyrirsögninni *„smyril“* þar sem sagði: *„Mig grunar að bw* [BWS] *og smyril séu að ganga til samninga, eða þeir semji við annan aðila, ég heyrði í* [(E)frkvstj-N-Atlants] *í dag sem ekki veit hvað er í gangi.“*[2476] Höfðu þannig (S)forstj og (E)frkvstj-N-Atlants einnig rætt málefni sem tengdust samkeppni á flutningamarkaðnum.

5412. Jólaboð hópsins var síðan haldið laugardaginn 8. desember 2012 og voru m.a. (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj viðstaddir. Að kvöldi sunnudagsins 9. desember 2012 sendi (S)forstj tölvupóst á sjálfan sig en gögn þessa máls sýna að hann gerði það gjarnan til minnis fyrir sig. Þar kom m.a. fram; *„hækka verð“*. Að morgni mánudagsins 10. desember 2012 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til samstarfsmanna með heitinu *„Verðhækkun“*. Eins og rökstutt er í kafla 14.39.3 styðja m.a. þessi atvik að Samskip og Eimskip hafi haft með sér ólögmætt samráð sem fólst m.a. í því að hækka gjaldskrár Samskipa og Eimskips á Íslandi og erlendis í byrjun árs 2013.

13.7 Samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa

5413. Á rannsóknartímabili þessa máls var (S)forstö-útfl forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa og sýna gögn málsins, sbr. yfirlitið hér að framan, bein samskipti hans við (E)forstj.

5414. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)forstj í forstjóratíð sinni ekki hafa liðið að starfsmenn Eimskips ættu í vinskap við starfsmenn Samskipa, sbr. umfjöllun hér að framan. Eftir að hann tók við sem forstjóri hafi hann sagt upp starfsmönnum Eimskips sem hafi verið *„fyrrverandi Samskipamenn“*. Honum hafi þótt *„óþægilegt“* að fyrrverandi starfsmenn Samskipa væru í vinnu hjá Eimskip. Til viðbótar sagði (E)forstj hann hefði ekki heimilað að einhver í stjórnunarteymi Eimskips hafi verið vinur (S)forstj.[2477]

5415. Í kafla 7.1.3 er gerð grein fyrir samtímagögnum sem sýna rík tengsl milli (E)forstj og (S)forstö-útfl og regluleg samskipti þeirra á rannsóknartímabilinu. Kemur þar einnig fram að (E)forstj gaf rangar upplýsingar um samskipti sín við (S)forstö-útfl við skýrslugjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (E)forstj spurður að því hvernig samskipti hans við (S)forstö-útfl samræmdust handbók Eimskips um samkeppnisreglur og yfirlýsingu hans um að hann myndi ekki líða vinskap starfsmanna Eimskips við starfsmenn Samskipa. Kvaðst (E)forstj hafa tekið (S)forstö-útfl *„út fyrir sviga“* frá þeirri reglu hans.

5416. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að (E)forstj hafi í skýrslu til Samkeppniseftirlitsins í september 2013 viljað leyna öllum samskiptum sínum og annarra starfsmanna Eimskips við Samskip og stjórnendur þar. Á það ekki síst við samskipti hans við (S)forstj og (S)forstö-útfl.

5417. Regluleg samskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl voru viðvarandi allt rannsóknartímabilið og héldu áfram eftir það. Sést það af gögnum sem Samskip afhentu og sýna samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstj á Facebook á árunum 2013 – 2017.

[2475] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.854706.
[2476] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.613032.
[2477] Sjá kafla 7.1.3.

5418. Sýna afhent gögn Samskipa að (E)forstj og (S)forstö-útfl ræddu saman á Facebook þann 8. mars 2013 og stefndu á að hittast á sjávarútvegssýningunni í Boston 10.-12. mars 2013. Samtímagögn sýna að það gekk eftir. Jafnframt ræddu þeir saman á Facebook þann 4. ágúst 2013 og fóru saman út að borða um kvöldið. 7. september 2013 átti sér stað símtal milli (S)forstö-útfl og (E)forstj. Varði símtalið í rúmlega 18 mínútur. Húsleit Samkeppniseftirlitið fór fram nokkrum dögum síðar og þann 17. september 2013 gaf (E)forstj rangar upplýsingar um samskipti hans við (S)forstö-útfl við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu.

5419. Afhent Facebook samskipti sýna að þann 23. febrúar 2016 sendu (E)forstj og (S)forstö-útfl á milli sín tvær hljóðklippur. Á þessum tíma voru fyrirtækin undir rannsókn í máli þessu og bæði (E)forstj og (S)forstö-útfl áfram starfandi hjá fyrirtækjunum. Í þessum samskiptum sendi (E)forstj eftirfarandi skilaboð til (S)forstö-útfl: *„Frábært ef eftirlitið nær þessu samtali fyrir hæstarétt […]*". Verður að ætla að þarna hafi (E)forstj verið að vísa til Samkeppniseftirlitsins og rannsóknar á brotum Eimskips og Samskipa.

13.8 Samskipti forstjóra Eimskips við yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku

5420. (S)frkvstj-N-Am var á rannsóknartímabilinu yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku.

5421. Í kafla 7.1.3 er gerð grein fyrir samskiptum (E)forstj við (S)frkvstj-N-Am. Við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)forstj hitta (S)frkvstj-N-Am *„reglulega"* þegar hann færi til Bandaríkjanna, eftir að gögn málsins um samskipti þeirra í júní og september 2008 voru borin undir hann.

5422. Samtímagögnin eru í samræmi við þetta og sýna einnig aðkomu (S)forstö-útfl að þessum samskiptum. Fyrir liggur þannig að þann 24. nóvember 2010 skipulögðu (S)forstö-útfl og (E)forstj fund (E)forstj, (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-N-Am. Sá fundur átti sér stað þann dag.

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

5423. (E)frkvstj-Þýskal var á rannsóknartímabili málsins framkvæmdastjóri Eimskips í Þýskalandi.

5424. Við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu voru (S)forstj, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 spurðir um tengsl og samskipti við þá sem starfað hafa fyrir Eimskip. Upplýstu þeir ekki um tengsl og samskipti sín við (E)frkvstj-Þýskal.[2478] Rétt er að nefna að út- og innflutningur skipafyrirtækjanna til og frá Íslandi gegnum Þýskaland er mikilvægur þáttur í sjóflutningastarfsemi fyrirtækjanna.

5425. (E)frkvstj-Þýskal hóf störf í Þýskalandi í byrjun september 2009. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá þessum tíma greindi hann (S)frkvstj-innanl frá því að hann hefði hitt (E)frkvstj-Þýskal *„um helgina"* og það væri *„ekki slæmt"* fyrir Samskip að hafa (E)frkvstj-Þýskal í Þýskalandi.[2479]

5426. Í lok september 2009 áttu (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-útfl í samskiptum og (E)frkvstj-Þýskal bauð (S)forstö-útfl gistingu í húsakynnum sínum í Hamborg.[2480]

5427. Í mars 2010 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst til (S)forstj og óskaði honum til hamingju með afmælið. (S)forstj svaraði og sagði: *„Sjáumst hressir að vanda á Brussel".* Vísaði hann þar til hinnar árlegu alþjóðlegu sjávarútvegssýningu sem haldin er á vorin í Brussel. Bæði Eimskip og Samskip hafa sótt þá sýningu. (E)frkvstj-Þýskal svaraði: *„Já sjáumst í Brussel."* Einnig ræddu þeir um hugsanlega heimsókn (S)forstj til (E)frkvstj-Þýskal í Hamborg.[2481]

[2478] Endurrit upplýsingagjöf Samskipa […] dags. 10.09.2013.
[2479] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.766710.
[2480] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.908368.
[2481] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.729769.

5428. Gögn málsins sýna að (S)forstö-útfl og (E)frkvstj-Þýskal hittust í Hamborg í maí 2010.[2482] Hittust þeir aftur í nóvember 2010.[2483]

5429. Þá liggur fyrir að (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-Þýskal hittust í Hamborg í mars 2012.[2484]

13.10 Samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips

5430. Framangreind umfjöllun sýnir að (S)forstö-innfl1, forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa, átti í ítrekuðum samskiptum við (E)forstö-innfl, starfsbróðir sinn hjá Eimskip. Einnig sat hann ásamt (S)frkvstj-millilandasv fundi með m.a. (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Þá átti (S)forstö-innfl1 í samskiptum við (E)frkvstj-Þýskal. Til viðbótar átti (S)forstö-innfl1, ásamt (S)stjórnarm-S og SH, í samskiptum við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2.

5431. Til upprifjunar skal þess getið að (S)forstö-innfl1 hafði starfað áður hjá Eimskip með (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2.[2485] (E)viðskstj2 var viðskiptastjóri hjá innflutningsdeild Eimskips. Bæði (S)forstö-innfl1 og (E)viðskstj2 komu þannig að tilboðsgerð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Eimskips og Samskipa í innflutningi en samráðið tók helst til þeirra viðskiptavina. (E)sölustj-innanl2 var starfsmaður í landflutningadeild Eimskips og kom t.d. að útboði Ölgerðarinnar á árinu 2009 en fjallað er um atvik tengd því útboði í kafla 14.3. Fjórði þátttakandinn í þessum reglubundnu samskiptum var (S)stjórnarm-S og SH. Hann settist í stjórn Samskipa hf. í byrjun ágúst 2010 og í stjórn Samskipa Holding í september sama ár. Sat (S)stjórnarm-S og SH í þessum stjórnum út rannsóknartímabilið.[2486]

5432. Í skýrslugjöf (S)forstö-innfl1 hjá Samkeppniseftirlitinu, þann 10. september 2013, vék hann að framangreindum tengslum og samskiptum hópsins. Þar svaraði hann aðspurður um samskipti sín við starfsmenn og stjórnendur Eimskips, að hann hafi verið í sambandi við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 á síðustu árum, þeir væru *„góðir félagar“* hans síðan þeir störfuðu allir saman hjá Eimskip. Símanúmer þeirra væru í símanum hans. Er þessi framburður í samræmi við fyrirliggjandi sönnunargögn málsins. Sagði (S)forstö-innfl1 aðspurður að það væru *„örugglega tvö ár allavega, meira myndi ég halda“* frá síðustu samskiptum hans við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2.[2487]

5433. Gögn málsins sýna að samskipti þessara stjórnenda og starfsmanna Eimskips og Samskipa hófust 23. október 2008, sbr. tölvupóstur frá (E)viðskstj2 til (S)forstö-innfl1, (E)sölustj-innanl2 og (S)stjórnarm-S og SH en heiti póstsins var *„Hittingur“*.[2488] Vísaði hann til símtals við (S)forstö-innfl1 og lagði til að þeir fjórir myndu hittast 31. október 2008. Niðurstaðan var að hópurinn fór út að borða saman 7. nóvember 2008.[2489]

5434. Í ársbyrjun 2009 hvatti (S)forstö-innfl1 þá (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 til að koma með sér á þorrablót og var skipulagður *„hittingur fljótlega“*.[2490]

5435. Í apríl 2009 sendi (E)viðskstj2 til (S)forstö-innfl1 tölvupóst; *„Sæll gamli, Náðirðu eitthvað að kíkja á þetta Chep pallettu dæmi?“* og voru þeir í framhaldinu í samskiptum vegna þessa. Áttu þeir þannig í samskiptum um málefni sem tengdust starfsemi Eimskips og Samskipa. Daginn eftir sendi (S)forstö-

[2482] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.971469.
[2483] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.1012479.
[2484] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.1012479.
[2485] Endurrit af skýrslu […], dags. 10.09.2013, bls. 3-4.
[2486] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. *„Samskip Holding BV. Samskip hf. and Executive Management.pdf“*/Question 3 & 4. Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 02.11.2016. *„Stjórnarseta í Samskipæum hf 2008-2016.docx“*, fskj. 2. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.737573. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.829180. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.852842. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.901285. Afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Louisville“*, dags. 24.03.2012-25.03.2012. Doc. ID. 0.7.33.963071. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1070316.
[2487] Endurrit af skýrslu […] , dags. 10.09.2013, sjá leiðrétt bls. 10 í endurriti skýrslu […], tími upptöku mín. 6:05.
[2488] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.679515.
[2489] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum og Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.685213.
[2490] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.712634 og Doc. ID. 0.7.33.712692.

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

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

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

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

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

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

5440. Af samskiptunum má ráða að nefndir menn hafi ákveðið að hittast þann 30. desember 2010.[2495]

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

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

13.11 Árleg golfmót Samskipa og Eimskips 2009 - 2013

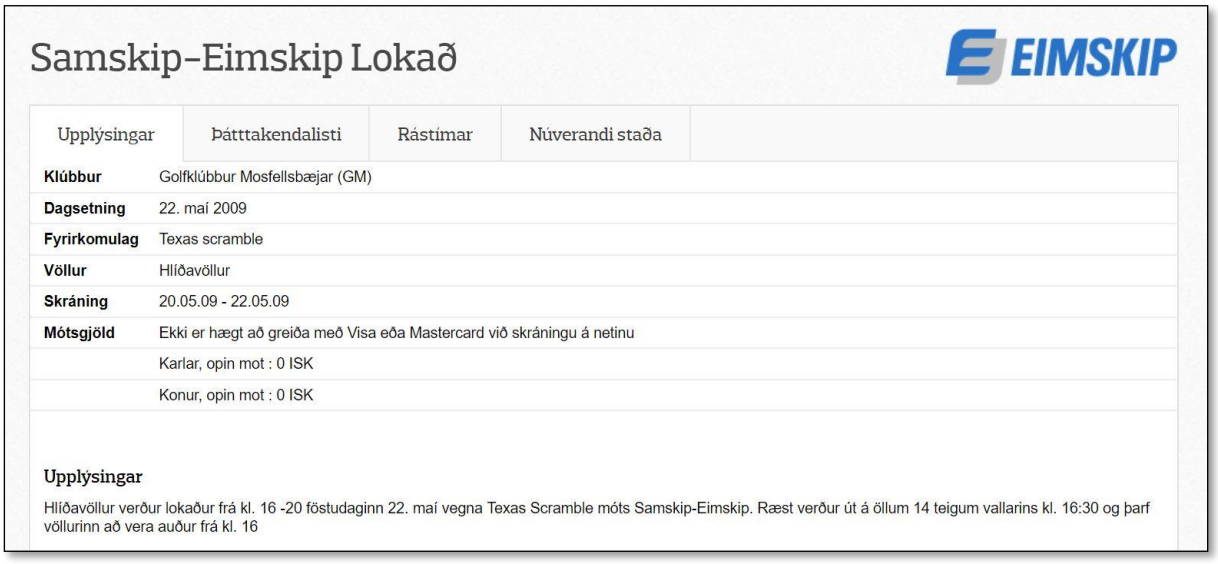
5443. Við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 greindu (E)forstj og (S)forstj ekki frá því að á rannsóknartímabilinu hefðu Eimskip og Samskip haldið árlega saman golfmót. Eins og áður sagði var (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu spurður hvort hann kannaðist við sameiginleg golfmót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

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

[2491] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.735029 / 0.7.33.735102.
[2492] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.744507.
[2493] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.782705.
[2494] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787359. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844229 og 0.7.33.844329, sbr. einnig fyrri samskipti: Doc. ID. 0.7.33.839022 og 0.7.33.840315.
[2495] Sjá kafla 14.33.11.
[2496] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum[…] Doc.ID. 0.7.33.924817.
[2497] […] leggur til í tölvupóstsamskiptum þeirra á milli við skipulagningu viðburðarins að hann og „[…] og […] – [yrðu] *samferða úr Garðabænum*“. […]svaraði og segir: *„þetta lítur vel út, verðum í sambandi á morgun og rottum okkur saman úr Gbæ*“. Tölvupóstsamskipti hópsins eftir *„hittinginn*“ innihalda m.a. *„alltaf gaman að hittast*“ og […] sagði við það tilefni: *„Ég segi sama og […], frábær matur og drykkur en hann er þó bara hjóm í samanburði við félagsskapinn !!!* […] *Þurfum að viðhalda þessu, spurning um að ná þessu upp í tvö skipti á ári*“. […] tók undir: *„Þetta var frábært kvöld og mikilvægt að við höldum þessari hefð lifandi. […]*“. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. *„Hittingur*“, dags. 01.12.2011-16.01.2012. Doc. ID. 0.7.33.924851/ 0.7.33.924965 / 0.7.33.925694 / 0.7.33.938743 / 0.7.33.939394.
[2498] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 52.

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

5445. Á árinu 2009 var hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa haldið þann 22. maí:[2499]



Samskip-Eimskip Lokað

EIMSKIP

Upplýsingar	Þátttakendalisti	Rástímar	Núverandi staða

Klúbbur	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)
Dagsetning	22. maí 2009
Fyrirkomulag	Texas scramble
Völlur	Hlíðavöllur
Skráning	20.05.09 - 22.05.09
Mótsgjöld	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu
	Karlar, opin mot : 0 ISK
	Konur, opin mot : 0 ISK

Upplýsingar

Hlíðavöllur verður lokaður frá kl. 16 -20 föstudaginn 22. maí vegna Texas Scramble móts Samskip-Eimskip. Ræst verður út á öllum 14 teigum vallarins kl. 16:30 og þarf völlurinn að vera auður frá kl. 16

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

„Ertu á landinu 22. maí, golfmót við Eimskip.“[2500]

5447. Hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa var einnig haldið 21. maí 2010:[2501]

Samskip/Eimskip Ræst út af öllum teigum kl. 16

EIMSKIP

Upplýsingar	Þátttakendalisti	Rástímar	Núverandi staða

Klúbbur	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)
Dagsetning	21. maí 2010
Fyrirkomulag	Annað - sjá lýsingu
Völlur	Hlíðavöllur
Skráning	18.05.10 - 18.05.10
Mótsgjöld	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu
	Karlar, opin mot : 0 ISK
	Konur, opin mot : 0 ISK

Upplýsingar

Lokuð fyrirtækjakeppni. Ræat út af öllum teigum kl. 16 0g áætlað að opna völlinn aftur um kl. 19:30. síðasti möguleiku að leika 14 holur kl. 12:30 og 9 holur kl. 13:30 en völlurinn verður að vera tómur kl. 15:50

Nefndin

[2499] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplysingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=11648.
[2500] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.601519.
[2501] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplysingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=13181.

5448. Til undirbúnings þátttöku Samskipa í mótinu sendi (S)forstj þann 3. maí 2010 eftirfarandi tölvupóst til (S)frkvstj-innanl og (S)starfsm (afrit til (S)viðskstj): *„... ég næ ekki að spila í árlegu móti gegn eimskip 21 maí, en þið ættuð endilega að mæta, við töpuðum síðast og ég hef sagt við* [(S)viðskstj] *að annaðhvort stillum við upp vinningsliði eða hættum að láta þá vinna okkur, það gengur ekki....*"[2502]

5449. (S)frkvstj-innanl svaraði daginn eftir og kvaðst ætla að mæta og spila golf með starfsmönnum Eimskips.[2503]

5450. Samkvæmt þessu hvatti (S)forstj undirmenn sína til þess að hitta og spila golf með starfsmönnum Eimskips, að því er virðist ekki síst vegna þess að hann *„náði ekki*" að gera það sjálfur. Í samanburði við framangreindan *„keilu*" tölvupóst (S)forstj frá febrúar 2008 lýsir þetta gerbreyttu viðhorfi til samskipta við helsta keppinaut Samskipa eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips og samráðið hófst af fullum þunga.

5451. Meðal þátttakenda f.h. Eimskips árið 2010 voru (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-landfl1 og var (E)forstj sent afrit af liðsskipan Eimskips.[2504]

5452. Athygli skal vakin á því að árin 2011 og 2012 var heiti skráningar í mótaskrá golf.is ekki með heitum fyrirtækjanna, þ.e. Eimskips og Samskipa. Hér skal haft í huga að í innanhúsgagni Eimskips má sjá ráðagerð um að halda *„nöfnum fyrirtækjanna frá þessu*", sbr. nánar hér á eftir.

5453. Varðandi tímasetningu þeirra móta umrædd ár, 2011 og 2012, er því stuðst við innanhússgögn frá fyrirtækjunum sjálfum[2505] en þau eru í samræmi við rástíma í mótaskrá golf.is., sbr. 20. maí 2011:[2506]

Lokað boðsmót fyrirtækja

EIMSKIP

Upplýsingar | Þátttakendalisti | Rástímar | Núverandi staða

Klúbbur	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)
Dagsetning	20. maí 2011
Fyrirkomulag	Annað - sjá lýsingu
Völlur	Hlíðavöllur
Skráning	05.04.11 - 20.05.11
Mótsgjöld	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu
	Karlar, opin mot : 0 ISK
	Konur, opin mot : 0 ISK

Upplýsingar

Lokuð fyrirtækjakeppni ath völlurinn lokaður frá kl. 13-20

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

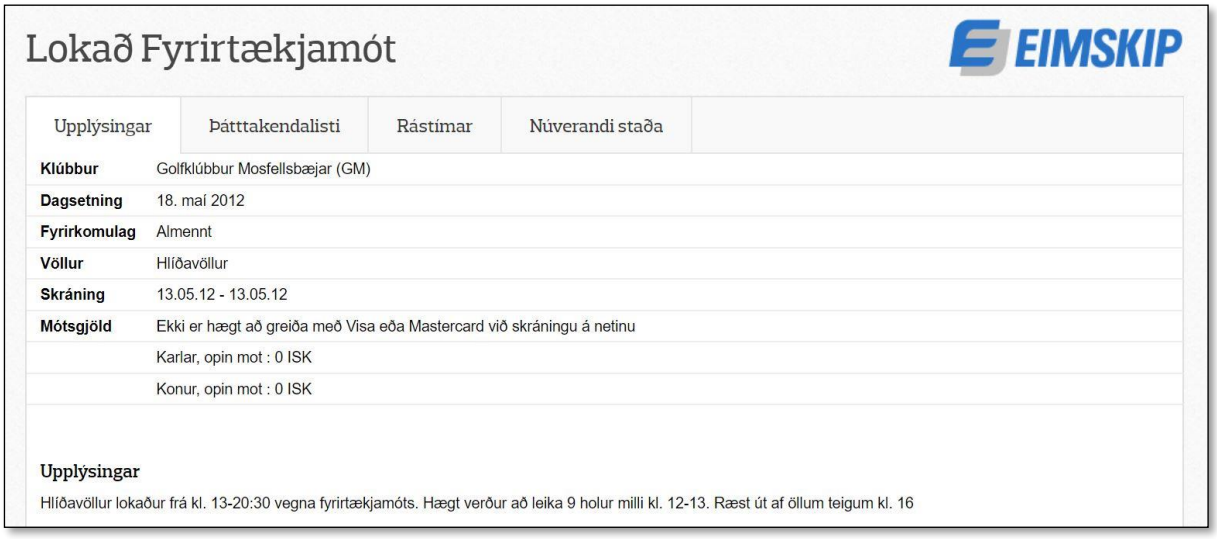
[2502] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.743247.
[2503] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.743247.
[2504] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.13807.
[2505] Í dagbókarfærslu hjá […] er vísað í golfmót milli Samskipa og Eimskips, með sömu staðsetningu og dagsetningu árið 2011, auk þess sem tölvupóstsamskipti frá Eimskip dags. 7.05.2012 vísa í hið árlega golfmót sem haldið var 18.05.2012 á Hlíðarvelli. Afritaðar dagbókarfærslur hjá Samskipum. Dagbók […] *„Eimskip + Samskip golf Kjölur mosó*". Mótstími 21.5.2010, kl. 16:00-21:00. Doc. ID. 0.7.33.1129741. Dagbók […] *„Golf Samskip & Eimskip Mosó*". Mótstími 20.05.2011, kl. 16:00. Doc. ID. 0.7.33.1178511. Afritaður tölvupóstur […]. *„Samskip vs. Eimskip*", dags. 19.05.2011. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Frá […] til starfsmanna Eimskips. *„Fyrsta mót ársins – Skráning hafin*", dags. 07.05.2012, kl. 11:37. Boðað til hins árlega *„Eimgolf-Samgolf*". Mótstími 18.05.2012, frá kl. 16:30. Doc. ID: 0.7.33.946331.
[2506] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplysingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=14414.

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

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

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

5456. Hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa var haldið þann 18. maí 2012.[2509]



Lokað Fyrirtækjamót

EIMSKIP

Upplýsingar | Þátttakendalisti | Rástímar | Núverandi staða

Klúbbur	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)
Dagsetning	18. maí 2012
Fyrirkomulag	Almennt
Völlur	Hlíðavöllur
Skráning	13.05.12 - 13.05.12
Mótsgjöld	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu
	Karlar, opin mot : 0 ISK
	Konur, opin mot : 0 ISK

Upplýsingar

Hlíðavöllur lokaður frá kl. 13-20:30 vegna fyrirtækjamóts. Hægt verður að leika 9 holur milli kl. 12-13. Ræst út af öllum teigum kl. 16

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

[2507] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.60161.
[2508] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Eimskip-Samskip.xlsx*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.871116.
[2509] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplysingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=16437.
Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*Eimgolf Samgolf (2).xls*“. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […] til starfsmanna Samskipa. „*Liðskipan í Samgolf / Eimgolf*“, dags. 18.05.2012, kl: 10.03. Doc. ID. 0.7.33.1009710.
[2510] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.946478.

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

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

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

5458. Þrátt fyrir fyrrgreinda viðvörun (E)frkvstj-lögfr felldi (E)forstj ekki niður mótið við Samskip og spilaði golf við (S)forstj sumarið 2012 og fór í veiðiferð með honum í lok ágúst 2012, sbr. umfjöllun hér að framan um golfhópinn sem forstjórarnir voru meðlimir í.

5459. Gefa gögn málsins til kynna að stjórnendur Eimskips hafi frekar vilja leyna þessum samskiptum við Samskip heldur en hætta þeim. Sést þetta af tölvupósti sem (E)viðskstj5, viðskiptastjóri í söludeild áætlunarflutninga, sendi til (E)forstj í tengslum við golfmótið við Samskip í maí 2012 þar sem (E)viðskstj5 viðraði hugmynd sína um að breyta heitinu og fyrirkomulaginu á hinu árlega golfmóti, og breyta því *„[…] í klúbbakeppni, það Geimgolf vs. Samgolf og höldum nöfnum fyrirtækjanna frá þessu*". [2511]

5460. Þann 8. maí 2013 var sendur tölvupóstur til starfsmanna Samskipa með heitinu *„Samskip vs. Eimskip golfmót*". Kom þar fram að mótið yrði haldið þann 17. maí 2013 og 28 leikmenn frá hvoru fyrirtæki fyrir sig gætu tekið þátt. Voru starfsmenn hvattir til að skrá sig sem fyrst og tekið fram að að mótinu loknu yrði boðið upp á súpu.[2512]

5461. Þann 13. maí 2013 var sendur innan Samskipa annar tölvupóstur út af keppninni við Eimskip. Í honum sagði m.a.

„Fyrir þá sem hafa áhuga á að taka þátt í Samskip Eimskip mótinu þá er engin ástæða til að örvænta því forstjórinn okkar hann [(S)forstj] hefur ákveðið að greiða helminginn af mótsgjaldinu!"[2513]

5462. Í aðdraganda þessa golfmóts keppinautanna bauð (E)forstj[2514] sig fram til leiks þegar (E)viðskstj5 spurði: *„Hvernig er það ætlum við að spila við Sambó menn þetta árið, mikið breyst frá því við rúlluðum þeim upp síðast :-)*"[2515]

5463. Sem fyrr segir var golfmót Eimskips og Samskipa haldið þann 17. maí 2013:[2516]

[2511] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.921390.
[2512] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.588971.
[2513] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.589564.
[2514] […] virðist einnig hafa verið í samskiptum við forstöðumann fjárreiðudeildar Samskipa á rannsóknartímabilinu, […], gegnum golfviðburði (til síðan viðbótar við samskipti við […] gegnum annan golfhóp, skipulagðan af N1). Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli […] o.fl. *„RE: Víkverja mótaröðin 10 skipti hefst þann 28 júní og ....*", dags. 22.06.2011, kl. 14:11. Doc. ID. 0.7.33.789418.
[2515] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.899300.
[2516] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:
http://mitt.golf.is/pages/motaskra/upplysingarummot/?idegaweb_event_classname=5e1a2e12-1ef2-436c-9020-f2e65d6d4d20&tournament_id=18089.
Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá OMA til þátttakenda golfmótsins. „*GEIM-SAMGOLF*", dags. 22.05.2013, kl. 11.46. Doc. ID. 0.7.34.157787.

Lokað fyrirtækjamót Samskip/Eimskip

EIMSKIP

Upplýsingar | Þátttakendalisti | Rástímar | Núverandi staða

Klúbbur	Golfklúbbur Mosfellsbæjar (GM)
Dagsetning	17. maí 2013
Fyrirkomulag	Punktakeppni
Völlur	Hlíðavöllur
Skráning	13.05.13 - 17.05.13
Mótsgjöld	Ekki er hægt að greiða með Visa eða Mastercard við skráningu á netinu
	Karlar, opin mot : 0 ISK
	Konur, opin mot : 0 ISK

Upplýsingar

Hlíðavöllur lokaður frá kl. 13-21 vegna fyrirtækjamóts. Hægt verður að klára 9 holur til kl. 13:30 og völlurinn verður að vera tómur kl 16:15. Ræst út af öllum teigum kl. 16:30

13.12 Sjávarútvegssýningar

5464. Varðandi framangreindan kunningsskap stjórnenda Samskipa og Eimskips sem komu að útflutningi ber að líta til þess að á rannsóknartímabilinu sóttu fyrirtækin árlega sjávarútvegssýningar, ýmist í Boston, Brussel, á Íslandi eða annarsstaðar. Fyrir hönd fyrirtækjanna mættu á slíkar sýningar eftir atvikum (S)forstj og (E)forstj, auk framkvæmdastjóra, forstöðumanna og viðskiptastjóra. Framangreindir (E)forstö-útfl, (S)forstö-útfl og (S)viðskstj3 voru t.d. á sýningu í Boston í mars 2009 og á sýningu í Brussel í apríl 2009. Árið eftir voru þessir sömu stjórnendur, auk (E)frkvstj-sala/þj, á sýningu í Brussel.

5465. Gefa gögn málsins til kynna að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna á þessum sýningum. Í tölvupósti sem (S)forstj sendi til (E)frkvstj-Þýskal 26. mars 2010 kom fram: *„Sjáumst hressir að vanda á Brussel"*. Vísaði hann þar til hinnar árlegu sjávarútvegssýningu sem haldin er á vorin í Brussel, sbr. nánar hér á eftir.

5466. Eftirfarandi er yfirlit yfir hvaða stjórnendur Samskipa og Eimskips voru viðstaddir sýningar í Boston og Brussel á árunum 2009-2013:

- (S)forstö-útfl, fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-N-Atlants, (E)deildstj-útfl1, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-útfl o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Boston 15.-17. mars 2009.[2517]

- (S)forstj, (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj, (S)stjórnarm-fjármstj, (S)viðskstj3 o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-N-Atlants, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-útfl, (E)deildstj-útfl1, (E)viðskstj o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 28.-30. apríl 2009.[2518]

[2517] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […] *„Boston Seafood show"*. […] Doc. ID. 0.7.33.1129503. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Ferðayfirlit 2009"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.584290.

[2518] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Letter 2009". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.869413. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. *"EIM Attendees for BRU 2009"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.233476-000003.

- (S)forstö-flutnstj, (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-N-Am, fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-alþjsv o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Boston 14.-16. mars 2010.[2519]

- (S)forstj, (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj, (S)viðskstj3, K(S)viðskstj1 o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-markaðs, (E)forstö-alþjsv, (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-útfl, (E)viðskstj, (E)sölustj-fiskfl, (E)svæðisstj2 o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 27.-29. apríl 2010.[2520]

- (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-N-Am o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (E)forstö-markaðs, (E)forstö-alþjsv, (E)frkvstj-alþjsv o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Boston 20.-22. mars 2011.[2521]

- (S)forstj, (S)forstö-útfl, (S)viðskstj3, (S)viðskstj, (S)forstö-flutnstj, (S)stjórnarm-fjármstj, K(S)viðskstj1, o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)forstö-útfl, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-landfl1, (E)forstö-alþjsv, (E)viðskstj o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 3.-5. maí 2011.[2522]

- (S)forstj, (S)forstö-útfl o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-sölud, (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-alþjsv o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Boston 11.-13. mars 2012.[2523]

- (S)forstj, (S)forstö-útfl, (S)viðskstj3, (S)viðskstj, (S)forstö-flutnstj, (S)viðskstj2 o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölud, (E)starfsm-flutnstýr1, o.fl., fyrir hönd Eimskips, voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 24.-26. apríl 2012. [2524]

- (S)forstj, (S)forstö-útfl og (S)viðskstj2, fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-sölud, (E)forstö-alþjsv, (E)frkvstj-sala/þj o.fl. voru á sjávarútvegssýningu í Boston 10.-12. mars 2013.[2525] Samkvæmt Facebook samskiptum (E)forstj og (S)forstö-útfl, sem afhent voru með athugasemdum Samskipa við AII, stefndu þeir á að hittast á umræddri sýningu.

- (S)forstj, (S)forstö-útfl, (S)viðskstj2, STS, (S)frkvstj-innfl, (S)viðskstj3, (S)viðskstj o.fl., fyrir hönd Samskipa og (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-alþjsv, (E)forstö-sölud, (E)frkvstj-sala/þj, o.fl., voru á sjávarútvegssýningu í Brussel 23.-25. apríl 2013.[2526]

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

[2519] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.949880. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Ferðir 2010"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. Id. 0.7.33.762494.
[2520] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Letter* 2010" Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.964654. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„EIMPSKIP Staff – Brussels Seafood Attendance 2010"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.265586.
[2521] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1033745. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.481597. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip *„Eimskip staff"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.706826.
[2522] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Participants 2011"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1044849. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.57858.
[2523] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.979309. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.731760.
[2524] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„participants 2012"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1123279. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.760925.
[2525] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] ID. 0.7.33.646245 / 0.7.33.646212. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.890032.
[2526] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.656234. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.527196. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Copy of Eimskip Staff 2013"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.946754.

- Í kafla 7.5.1 er lýst gögnum sem sýna að ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í frystigeymslurekstri hafi verið til umfjöllunar í samskiptum fyrirtækjanna á sýningunni í Brussel vorið 2008, sbr. gögn frá mars – maí 2008 sem stafa frá (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Daalimpex.

- Á sýningunni í Boston í mars 2010 hittust (E)frkvstj-sala/þj og undirmenn (S)frkvstj-Jóna, samkvæmt tölvupósti sem (E)frkvstj-sala/þj sendi til (S)frkvstj-Jóna eftir sýninguna 17. mars 2010.[2527]

- Þann 25. mars 2010 sendi (E)frkvstj-Þýskal, framkvæmdastjóri Eimskips í Hamborg, tölvupóst til (S)forstj og óskaði honum til hamingju með afmælið. (S)forstj svaraði og þakkaði fyrir kveðjuna og tók m.a. þetta fram: *„Sjáumst hressir að vanda á Brussel og svo væri gaman að líta á þig næst þegar ég er í Hamborg, er reyndar svo sem ekkert alltof of* [svo] *þar þessa dagana.*" (E)frkvstj-Þýskal svaraði: *„Já sjáumst í Brussel. Þú hefur samband er þú ert á ferðinni í Hamborg, væri gaman að hittast*."[2528] Í samræmi við það sem þeir höfðu gert áður ætluðu (S)forstj og (E)frkvstj-Þýskal að hittast á næstu sýningu í Brussel en hún var haldinn 27. – 29. apríl 2010.

- Þann 11. maí 2012 sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-innanl. Meðfylgjandi var minnisblað um Brussel sýninguna 24.-26. apríl 2012. Fram kom að starfsmenn Eimskips hefðu m.a. átt fundi með Samskip.[2529]

- Þann 8. mars 2013 ræddu (E)forstj og (S)forstö-útfl saman á Facebook og stefndu á að hittast á sjávarútvegssýningunni í Boston þann 10.-12. mars 2013.

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

13.13 Forstjóri Samskipa hringir í Eimskip þegar húsleit hefst

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

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

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

> SE Hefur þú persónulega átt samskipti við starfsmenn Eimskips, þá er ég að vísa til bæði einka- og vinnutengt, símtöl, fundir eða önnur tilefni?
>
> (S)forstj Ég myndi hérna ekki segja sko símtöl eða vinnutengt lengi, en hérna maður sko, þetta er lítið land og á frænkur og frænda hér og þar sko, en ekkert vinnutengt.[2531]

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

[2527] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.418926.
[2528] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.729769.
[2529] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„BSE RECAP Final 2012*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.773944.
[2530] Afrituð símagögn úr haldlögðum farsíma […]
[2531] Endurrit af upplýsingagjöf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins ([…]) 10.09.2013, bls. 5-6, sjá einnig neðst á bls. 8.

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

5473. Sem fyrr segir gerðu tengsl og samskipti milli m.a. (S)forstj, (S)forstö-útfl, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv Samskipum og Eimskip án efa auðveldara að koma á og viðhalda hinu samfellda ólögmæta samráði.

5474. Sú staðreynd að (S)forstj og (E)forstj neituðu því báðir að hafa átt í samskiptum sín á milli þrátt fyrir að samtímagögn staðfesti að þeir hafi átt í miklum samskiptum bendir til þess að þeir hafi talið nauðsynlegt að leyna þeim fyrir Samkeppniseftirlitinu og lögreglu. Tilraun forstjóranna til að leyna samskiptunum felur jafnframt í sér sterka vísbendingu um að þeir hafi talið að samskiptin væru andstæð ákvæðum samkeppnislaga enda lögðu þeir sig báðir fram við að leyna samskiptunum eða gera sem minnst úr þeim í upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins og skýrslugjöf hjá lögreglu.

5475. Þessi samskipti voru til staðar á árinu 2013 og það vekur óneitanlega athygli að ein af fyrstu viðbrögðum (S)forstj við húsleit Samkeppniseftirlitsins voru að komast í borðsíma og hringja til eins af æðstu stjórnendum keppinautarins. Árétta ber að sama dag var (S)forstj spurður af eftirlitinu um samskipti hans við starfsmenn Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins gaf (S)forstj vísvitandi rangar upplýsingar með því að greina ekki frá umræddu símtali og samskiptum við (E)frkvstj-sala/þj, aðeins nokkrum klukkustundum eftir að símtalið átti sér stað. (S)forstj veitti einnig rangar upplýsingar um m.a. samskipti við (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, sbr. umfjöllun hér að framan.

5476. Lýsing (E)frkvstj-sala/þj á símtalinu við (S)forstj er óljós. Af henni má draga þá ályktun að hann þekki bæði (S)forstj og (S)forstö-útfl vel (vísar til gælunafna þeirra), hann hafi átt í umtalsverðum samskiptum við Samskip (vísar til samningalotu) og langt sé síðan hann hafi rætt við (S)forstj í síma. Hins vegar verður ekki ráðið af henni hvað (S)forstj hafi sagt við (E)frkvstj-sala/þj. Skýringar í skýrslu (E)frkvstj-sala/þj um að símtalið hafi tengst Norður-Ameríku samstarfi fyrirtækjanna, eru ekki trúverðugar, enda átti símtalið sér stað strax í kjölfar þess að aðgerðir eftirlitsins hófust á

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

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

13.14 Námskeið og handbók um samkeppnisreglur

5478. Dagana 23. og 30. maí 2011 var sem fyrr segir haldið námskeið um samkeppnisrétt fyrir stjórnendur Eimskips. Stóð (E)frkvstj-lögfr fyrir því námskeiði. Allir starfsmenn *„í framlínu"* Eimskips voru boðaðir á námskeiðið ásamt stjórnendum.[2533] Til viðbótar var sérstakur fyrirlestur fyrir forstjóra og framkvæmdastjóra fyrirtækisins, þ. á m. fyrir þá höfðu ríka aðkomu að framkvæmd samráðsins ((E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-alþjsv).[2534]

5479. Í fundarboði vegna samkeppnisnámskeiðsins til þátttakenda kom fram að „[f]*ylgni við samkeppnislög er eitt af því mikilvægasta sem fyrirtæki þurfi að gæta að*", og skv. dagskránni var fjallað um ákvæði 10. og 11. gr. samkeppnislaga auk *„Viðbrög* [svo] *við húsleit – aðgerðaráætlun*".[2535]

5480. Fyrirliggjandi eru í gögnum málsins glærur með fyrirlestri vegna námskeiðsins.[2536] Í upphafi þessarar glærukynningu kemur fram að samráð keppinauta sé *„allra alvarlegasta"* brotið á samkeppnislögum og er tilgreint með rauðu letri á glærunni að meginatriðið sé að *„engin samskipti eiga að vera við samkeppnisaðila."* Einnig kemur þetta fram:

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

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

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

[2535] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Fundarboð frá […] til fjölda starfsmann, *„Samkeppnisnámskeið (fyrri hluti)"*, dags. 23.05.2011. Doc. ID. 0.7.33.203706.

[2536] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […]. *„10. gr. fyrirlestur* […] *maí 2011"*, vistað 09.06.2011, kl. 15:49. Doc. ID. 0.7.33.145488.

2.mgr. 10.gr. skl.

- Taldir upp í dæmaskyni samningar, samþykktir eða samstilltar aðgerðir sem bannið tekur til
- 2.mgr. 10.gr. "Bann þetta tekur **m.a**. til samninga, samþykkta og samstilltra aðgerða sem:
  a. Samningar – rýmri skýring en almennt tíðkast
  - Taka til skriflegra samninga og tölvupóstsamskipta, en einnig til óbindandi, munnlegra og óformlegri gerninga, t.d. Heiðursmannasamkomulags.
  - Nægir að samstaða eða sameiginlegur skilningur hafi náðst milli fyrirtækja
  - Skiptir engu þótt fyrirtæki hafi aldrei ætlað sér að virða samning eða það fer ekki eftir honum í framkvæmd.

  b. Samstilltar aðgerðir
  - einhver samskipti, bein eða óbein, hafi átt sér stað milli félaga
  - Tiltekin markaðshegðun fyrirtækjanna
  - Orsakasamband milli samskipta og hegðunar

  c. Háttsemi hafi það að markmiði að takmarka samkeppni eða það leiði af henni
  - Se þarf ekki að leiða eiginlega samkeppnishömlur í ljós ef markmið samráðs er að hamla samkeppni
  - Litið hlutlægt á efni samnings og markaðsaðstæður en ekki hugarfar aðila
  - Alvarlegustu tegundir samráðs ,s.s. Sameiginlegar verðákvarðanir eða skipting markaða er sjálfkrafa talin fela í sér slíkt markmið.

Einokunarhringur

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

Helstu tegundir brota gegn 10. gr.

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

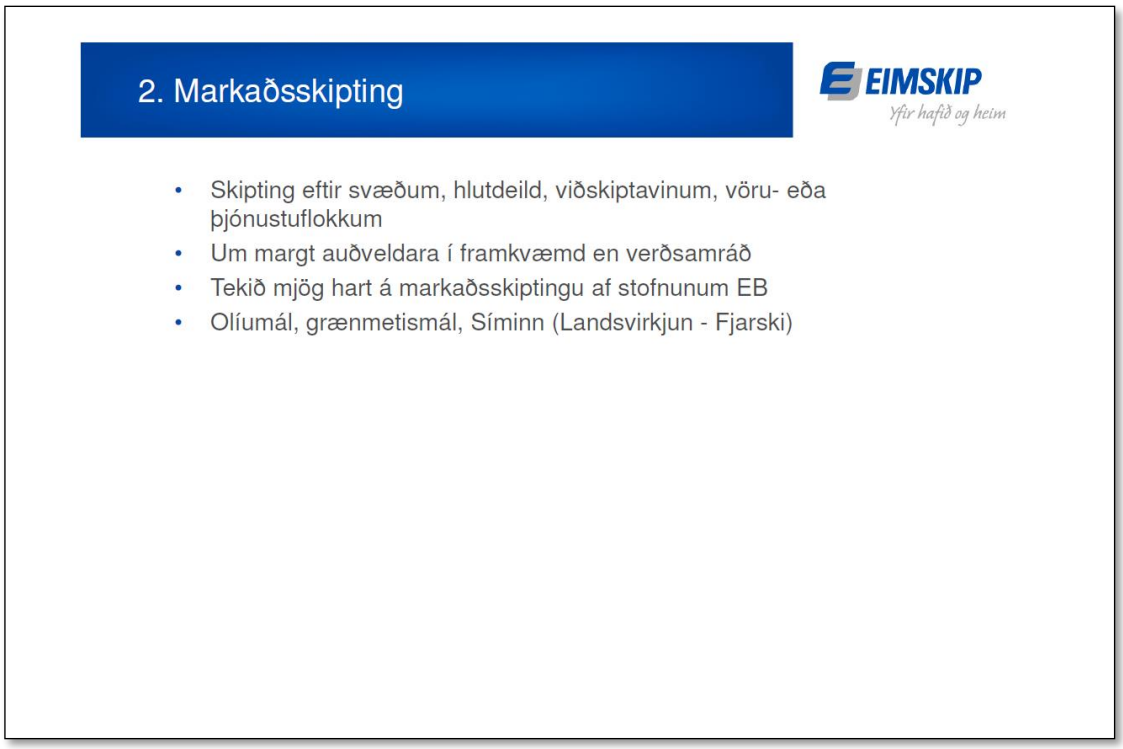
ALDREI skal eiga samskipti við keppinauta um ofangreind atriði og ef fulltrúi keppinauta hefur samband eða byrjar umræðu á eftirfarandi atriðum skal umsvifalaust slíta viðræðunum með skýrum skilaboðum um að Eimskip taki ekki þátt í samskiptum af þessu tagi.

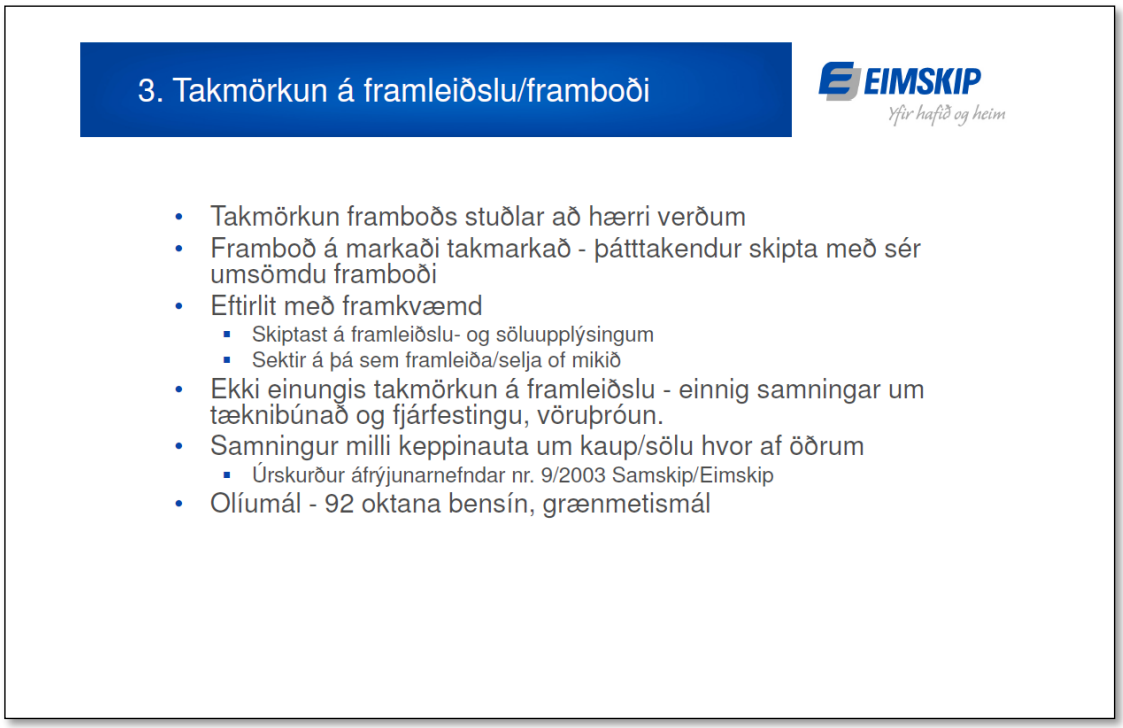
Tilkynna skal um slíkar tilraunir til LAF eða næstráðanda framkvæmdastjóra.

Samkeppnisbrot er aldrei einkamál starfsmanns -

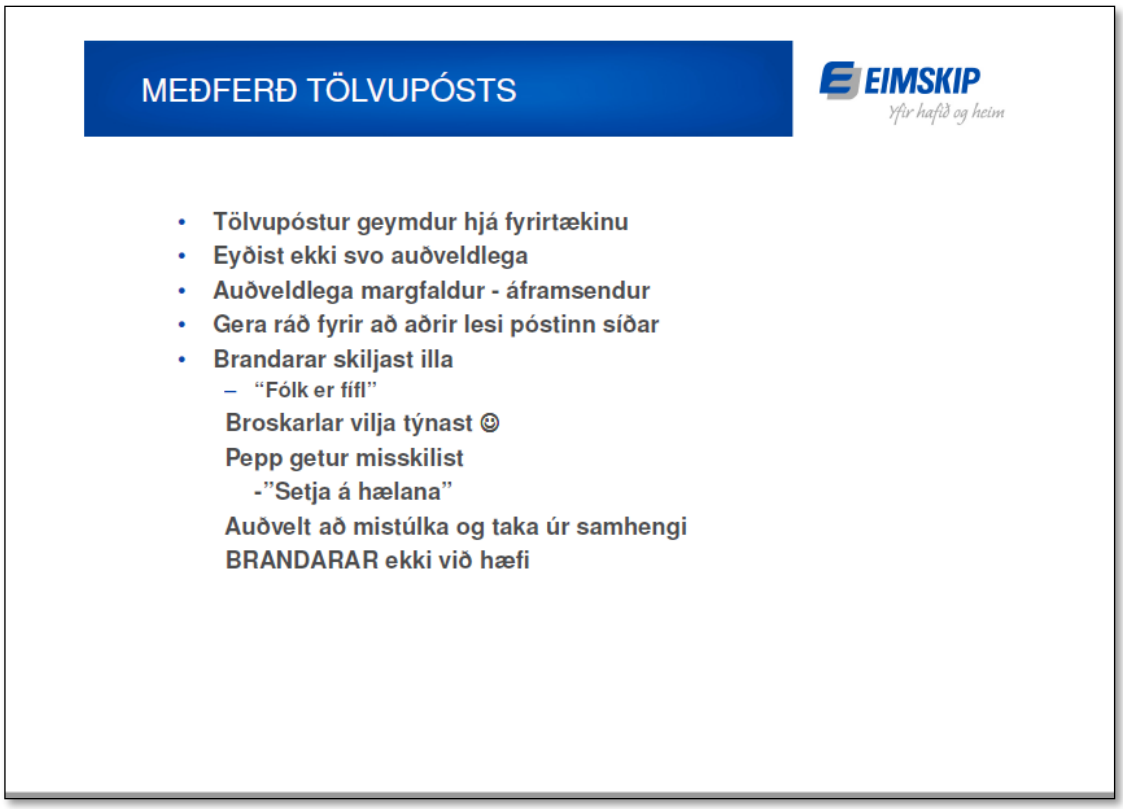
1. Verðsamráð

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





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



5482. Varðandi áherslu Eimskips á notkun og vistun tölvupósta er rétt að líta til þess að í glærukynningu frá stjórnendafundi Eimskips, sem haldinn var í kjölfar námskeiðsins, var á einni glærunni tiltekið að námskeiði um samkeppnislög og reglur væri lokið. Voru á glærunni talin upp mikilvæg atriði sem frem hefðu komið á námskeiðinu. Tvö af þessum atriðum voru: *„E-mail"* og *„Sími"*.[2537]

5483. Óhjákvæmilegt er að setja framangreint viðfangsefni fyrirlestrarins (sett fram við fræðslu um ólögmætt samráðsbrot skv. 10. gr. samkeppnilaga) í samhengi við áform Eimskips í byrjun árs 2008, n.t.t. þegar lykilstjórnendur Eimskips settu fram áform, og hófu vinnu um fyrirkomulag á notkun og vistun á tölvupóstum innan fyrirtækisins, þar sem markmiðið var m.a. að slík samskipti yrðu ekki rekjanleg fyrir samkeppnisyfirvöld, sjá nánari umfjöllun í kafla 5.13. Af framangreindum samtímagögnum virtum er talið að þessi áform og áhersla hafi haldið sér innan Eimskips, a.m.k. hjá æðstu stjórnendum, út rannsóknartímabilið.

5484. Jafnframt var sérstaklega spurt út í tölvupósta sem sönnunargagn í samkeppnismálum, í prófi sem haldið var í lok samkeppnisnámskeiðsins.[2538] Ennfremur er að finna leiðbeiningar um notkun tölvupósts í handbók Eimskips um samkeppnisreglur, sbr. umfjöllun hér að neðan.

5485. Samkvæmt umræddri glærukynningu var farið yfir með stjórnendum Eimskip hversu varhugaverð öll samskipti við keppinauta væru og m.a. rifjað upp að samningar við keppinautinn Samskip um kaup eða sölu færu gegn 10. gr. samkeppnislaga.

5486. Í þessum glærum frá maí 2011 kom þannig fram að *„engin"* samskipti ættu að eiga sér stað við keppinauta. Þrátt fyrir þetta sýna gögnin að stjórnendur Eimskips héldu áfram að eiga í samskiptum við stjórnendur Samskipa.

[2537] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. *„Management meeting 9.6.2011"*.
[2538] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Samkeppnisnámskeið_próf. doc"*. Doc. ID. 0.7.33.63786-000005. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Samkeppnisnámskeið – próf"*. Frá […] til þátttakenda, dags. 09.06.2011, kl 13:50.

5487. Ári síðar vísaði (E)frkvstj-lögfr til þessa námskeiðs og efnis þess þegar hún með vísan til samkeppnislaga varaði (E)forstj við því að hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa yrði haldið, sbr. umfjöllun hér að framan.

5488. Eftir umrætt námskeið í maí 2011 héldu stjórnendur Eimskips ótrauðir áfram samskiptum við stjórnendur Samskipa og samráðið hélt áfram. Þá var hið árlega golfmót þessara keppinauta haldið á árunum 2011, 2012 og 2013. (E)forstj og (S)forstj spiluðu saman golf, tefldu og veiddu saman og fóru í skemmtiferðir erlendis. Ekki er því að sjá að stjórnendur Eimskips hafi farið að þeim ráðleggingum sem fram komu í námskeiðinu og hjá (E)frkvstj-lögfr.

5489. Við lok samkeppnisnámskeiðsins var handbók um samkeppnisreglur afhent, þar sem farið var yfir inntak samkeppnislaga og viðbrögð við heimsókn samkeppnisyfirvalda.[2539] Í handbókinni var búið að heimfæra að einhverju leyti inntak samkeppnislaga yfir á starfsemi Eimskips.

5490. Í handbókinni og viðaukum hennar er m.a. að finna leiðbeiningar vegna samskipta við keppinauta og í því samhengi talin upp mörg atriði. Meginreglan sé *„[…] sú að starfsmenn og stjórnarmenn félaga eiga ekki að vera í samskiptum við samkeppnisaðila þess félags sem þeir starfa hjá*." Almennt eigi ekki að ræða atriði sem ekki eru opinberar upplýsingar, og aldrei eigi að *„[…] ræða viðkvæmar viðskiptaupplýsingar, s.s. verðlagningu til einstakra viðskiptavina, framboð, þátttöku í útboðum, viðskiptaáætlanir, fyrirhugaðar nýjunar á markaði o.þ.h.*" Berist óviðeigandi samskipti frá samkeppnisaðila sé *„[…] nauðsynlegt að bregðast við þeim með rekjanlegum hætti, t.d. tölvupósti, þar sem því er skýrlega hafnað að eiga í slíkum samskiptum þannig að hringnum sé lokað og enginn vafi leiki á því hvernig málið var afgreitt*."

5491. Jafnframt kemur fram að séu samskiptin nauðsynleg *„[…] til þess að ljúka samningi skal 1) gæta þess að aðeins séu nauðsynleg málefni viðkomandi samnings rædd og 2) að gæta þess að sótt sé um undanþágu til samkeppnisyfirvalda fyrir samningnum nema fyrir liggi afstaða samkeppnisyfirvalda að þess sé ekki þörf.*"

5492. Þrátt fyrir þetta sýna gögn málsins að stjórnendur Eimskips héldu áfram að vera í samskiptum við stjórnendur Samskipa, sbr. t.d. framangreinda skemmtiferð (E)forstj og (S)forstj í byrjun september 2011 og fund (E)frkvstj-sala/þj, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl þann 29. desember 2011. Við rannsókn málsins hefur Samkeppniseftirlitið ekki orðið vart við að framkvæmdastjóra lögfræðisviðs Eimskips hafi verið gert sérstaklega viðvart um óviðeigandi samskipti við Samskip á rannsóknartímabilinu.

5493. Í umræddri handbók er einnig fjallað um munnlegar skýringar frá yfirmönnum fyrirtækisins, í tengslum við heimsóknir samkeppnisyfirvalda á starfsstað. Þar kemur fram að „[e]*f gefnar eru rangar eða ófullkomnar munnlegar skýringar, getur það skapað vandamál fyrir fyrirtækið. Í fyrsta lagi er slíkt talið merki um ósamvinnuþýðni. Í öðru lagi mun fyrirtækið verða talið hafa reynt að brengla heildarmynd mála ef rangar skýringar verða til þess að rannsóknarmenn fara villur vegar við könnunina og yfirsést af þeim sökum einhver skjöl sem skipta máli. Slíkt getur varðað fjársektum og jafnvel varðhaldi eða fangelsi allt að tveimur árum.*"

5494. Þrátt fyrir þessar innri leiðbeiningar Eimskips, um mikilvægi þess að veita samkeppnisyfirvöldum nákvæmar og réttar skýringar, sýna gögn málsins að framburðir og staðhæfingar stjórnenda Eimskips voru rangir og ekki í samræmi við samtímagögn málsins, sbr. t.d. umfjöllun um upplýsingagjöf stjórnenda Eimskips í kafla 7.7.2.

5495. Líkt og fram hefur komið þá gerði (E)frkvstj-lögfr, þáverandi framkvæmdastjóri lögfræðideildar Eimskips, athugasemdir, árið 2012, við hið árlega golfmót milli Eimskips og Samskipa. Greindi (E)frkvstj-lögfr frá því að hið árlega golfmót hafi verið gert að umræðuefni á fyrrgreindu námskeiði

[2539] Afhent skjal frá Eimskip við munnlega upplýsingagjöf […], 17.09.2013, með heitinu *„Handbók um samkeppnisreglur 2011: Inntak samkeppnislaga og viðbrögð við heimsókn samkeppnisyfirvalda*".

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

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

13.15 Samantekt

5497. Í samskiptayfirlitinu í kafla 13.3 hér að framan eru tiltekin bein samskipti m.a. helstu stjórnenda Eimskips og Samskipa á árunum 2009–2013. Var þetta framhald á samskiptum sömu stjórnenda (eða eftirmanna þeirra) sem höfðu hafist eftir fundinn 6. júní 2008 og rakin eru í kafla 7.1. Ber að hafa þessi beinu samskipti í huga þegar gögn málsins eru metin í heild sinni.

5498. Í kafla 4.1 er því lýst að sjálfstæði keppinauta og óvissa fyrirtækja um m.a. fyrirætlanir keppinauta séu grunnstoðir fyrir virkri samkeppni. Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir. Hafandi í huga sameiginlega yfirburðastöðu Eimskips og Samskipa í bæði sjó- og landflutningum voru ítrekuð samskipti Eimskips og Samskipa einkar varhugaverð.

5499. Í kafla 11 er komist að þeirri niðurstöðu að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi verið lagður grunnurinn að samráði fyrirtækjanna sem hafði það að markmiði að draga úr þeirri óvissu sem hefði að öðrum kosti fylgt aðgerðum þeirra, þar með talið hagræðingaraðgerðum, á samkeppnismörkuðum. Samskipti fyrirtækjanna á fundinum röskuðu þess vegna samkeppni og brutu gegn 10. gr. samkeppnislaga. Hið sama á við um öll samskipti fyrirtækjanna í kjölfarið, hvort heldur þeim var ætlað að draga úr óvissu við einstakar aðgerðir eða framkvæmd á mögulegu samstarfi fyrirtækjanna, sbr. *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

5500. Eftirfarandi umfjöllun sýnir að á árunum 2009-2013 áttu fyrirtækin jafnframt í ýmsum samskiptum, meðal annars á fundum, þar sem rætt var um starfsemi fyrirtækjanna á sviði sjó- og landflutninga, skipaafgreiðslu og gámanotkun. Var um að ræða framkvæmd á *„Nýtt upphaf“* verkefninu og fóru samskiptin gegn 10. gr. samkeppnislaga.

5501. Eins og nánar verður lýst lutu þessi samskipti einnig að atriðum sem fyrirtækjunum var óheimilt að ræða um sín á milli. Af samtímagögnum verður m.a. ráðið að á fundunum áttu sér stað samkeppnishamlandi upplýsingaskipti. Voru þessi upplýsingaskipti bæði til þess fallin að viðhalda markaðsskiptingu fyrirtækjanna og auðvelda undirbúning og framkvæmd verðhækkana. Voru samskiptin til þess fallin að draga verulega úr óvissu á þeim samkeppnismörkuðum sem fyrirtækin störfuðu á og veikja sjálfstæði þeirra sem keppinauta.

5502. Samskiptin bæði sköpuðu og efldu tengsl og traust milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips og voru til þess fallin að gera hið ólögmæta samráð skilvirkara og auðveldara í framkvæmd. Af samtímagögnum verður ráðið að á rannsóknartímabilinu gættu fyrirtækin að því að gefa hvort öðru engar vísbendingar um að þau vildu hverfa frá samráðinu. Vísast hér til dæmis til hins svokallaða kreppuhóps Samskipa. Í honum sátu meðal annars lykilstjórnendur fyrirtækisins (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1. Á þessum vettvangi var í október 2009 til dæmis spurt spurninga eins og: *„Hefur Samskip verið að koma í veg fyrir verðhækkanir“*, er Samskip sá *„aðili á*

[2540] T.d. kafli 7.5.5 og 13.5.
[2541] „[…] *hætt hjá Eimskip*“, 09.08.2012, mbl.is. Aðgengilegt á slóð: […] *„Nýr forstöðumaður lögfræðideildar Eimskips“*, 07.09.2012, Viðskiptabladid.is. Aðgengilegt á slóð: […]
[2542] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Eimskip-Samskip.xlsx“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.871116.

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

5503. Virt saman hafa tengslin og samskiptin, sem lýst er í ákvörðun þessari, mikla þýðingu í málinu þar sem þau voru án efa til þess fallin annars vegar að koma á og síðan viðhalda samráði Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabili málsins.

5504. Í sátt Eimskip dags. 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið „*að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr EES-samningsins*". Þessi viðurkenning er í samræmi við gögn málsins.

5505. Samskip mótmæla þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af samskiptum stjórnenda fyrirtækjanna. Þau sjónarmið breyta ekki mati Samkeppniseftirlitsins, sbr. umfjöllun í kafla 26.1.

14. *„FRIÐURINN“* 2009-2012

5506. Á síðara hluta ársins 2008 átti sem áður segir sér stað samráð á milli Samskipa og Eimskips í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og takmörkun á flutningsgetu þeirra. Jafnframt náðist sameiginlegur skilningur milli fyrirtækjanna um að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini. Með þessu komu fyrirtækin á ólögmætu ástandi sem var fyrir hendi fram á árið 2013 og til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að draga með afdrifaríkum hætti úr samkeppni á mörkuðum málsins. Hinu ólögmæta ástandi sem leiddi af hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips er lýst í samtímagögnum fyrirtækjanna sem *„friðnum“*. Í þeim er einnig rætt um *„ró“* á markaðnum. Í þessu fólst í aðalatriðum að á umræddu tímabili ákváðu Samskip og Eimskip að keppa ekki við hvort annað um mikilvæga viðskiptavini og gátu með þá vissu í farteskinu ítrekað hækkað verð eða haldið því uppi í trausti þess að við því yrði ekki brugðist með samkeppni af hálfu keppinautarins. Áframhaldandi samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips á árunum 2009–2013 voru til þess fallin að viðhalda og styðja hina ólögmætu markaðsskiptingu og auðvelda fyrirtækjunum að hækka eða halda uppi verði.

5507. Í þessum kafla er gerð grein fyrir gögnum sem tengjast m.a. markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips um mikilvæga viðskiptavini frá og með árinu 2009 og til ársins 2013, þ.e. *„friðnum“*. Í þessu sambandi er fjallað um atvik og gögn sem staðfesta hina ólögmætu markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa varðandi mikilvæga viðskiptavini, verðsamráð, verðhækkanir, og upplýsingaskipti fyrirtækjanna. Er fjallað um atvik sem tengjast bæði sjó- og landflutningum.

5508. Í kafla 21 er gerð grein fyrir atvikum á árinu 2013 en á því ári dró úr umfangi ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips.

5509. Mikilvægt er að hafa í huga að hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips var samfellt frá miðju ári 2008 og fram á árið 2013. Kaflaskipting eftir árum í ákvörðuninni er sett fram til þess að rekja að hin ólögmæta háttsemi hafi verið til staðar á umræddum tíma en beinist ekki beint að atvikunum sem slíkum á tímabilinu, enda þótt atvik t.d. varðandi einstaka mikilvæga viðskiptavini sýni skýrlega eðli og umfang hins samfellda samráðs.

14.1. Markaðsaðgerðir fyrir 2009 skipulagðar

5510. Eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hófu fyrirtækin aukið samráð sem tók til aðgerða sem m.a. fólu í sér ólögmæta markaðsskiptingu eftir mikilvægum viðskiptavinum og álagningu gjalda og afsláttarkjara í flutningsþjónustu, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

5511. Hér að framan hafa verið rakin gögn sem sýna að áður en samráð fyrirtækjanna hófst um mitt ár 2008 höfðu Samskip ráðgert að mæta efnahagssamdrætti, sem stjórnendur töldu sig sjá fyrir, með *„herferð“* sem fól í sér að sækja magn frá mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Með auknu samráði fyrirtækjanna um mitt ár hurfu þessi áform og aukið samstarf fyrirtækjanna hófst, sbr. kafla 7 – 10. Samtímagögn sýna síðan samfellt samráð fyrirtækjanna m.a. um hina ólögmætu markaðsskiptingu, hvernig Samskip og Eimskip unnu að því að halda henni við, halda uppi verði og hækka það. Var þessi háttsemi samfelld fram á árið 2013 þegar fyrirtækin drógu úr samráðinu.

5512. Eftirfarandi gögn frá janúar til mars 2009 endurspegla þetta en áður en vikið er að þeim er rétt er að rifja upp atvik 7. janúar 2009 en þau eru nánar rakin í kafla 10.6 hér að framan.

5513. Umræddan dag hittust stjórnendur Samskipa, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl, á fundi þar sem þeir ræddu m.a. um *„stragetí[u] á markaði“* og *„Nýtt upphaf“* verkefnið *„Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu“*. Í fundargerð var tekið fram að eitt verkefna í vinnslu væri; *„landkranar, samstarf við EI* [Eimskip]“.

5514. Fyrir hádegi sama dag áttu stjórnendur Eimskips, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl, fund með forstjóra fyrirtækisins, (E)forstj, m.a. til þess að ræða um Samskip.

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

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

5517. Hér ber einnig að rifja upp eftirfarandi:

- Markaðsstefna land- og sjóflutninga Samskipa fyrir árið 2009 kemur fram í skjölum fyrirtækisins sem voru útbúin í nóvember og desember 2008. Í kafla 10.4 er gerð grein fyrir skjölum frá 11. og 12. nóvember 2008 sem sýna að í land- og sjóflutningum ætluðu Samskip á árinu 2009 að halda öllum mikilvægum viðskiptavinum sínum en á sama tíma að hækka ítrekað verð. Var þannig lagt til grundvallar að samkeppni frá Eimskip myndi ekki hindra Samskip í að hækka verð eða leiða til þess fyrirtækið mynda missa markaðshlutdeild. Í áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009, sem send var stjórn Samskipa Holding 6. desember 2008, var staðfest að samkeppni frá Eimskip hefði ekki komið í veg fyrir að Samskip hefðu á árinu 2008 náð fram verulegum verðhækkunum í ýmsu formi. Þá töldu stjórnendur Samskipa hf. raunhæft að á árinu 2009 myndi fyrirtækið ítrekað geta hækkað verð og á sama tíma haldið sömu markaðshlutdeild.

- Gögn vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 12. janúar 2009 staðfesta að Samskip hf. náði að hækka verð verulega á seinni hluta ársins 2008 og gerði ráð fyrir frekari verðhækkun á árinu 2009 og betri afkomu, sbr. kafla 10.6.3.

- Í þessari stefnu Samskipa fyrir árið 2009 fólst einnig að fyrirtækið myndi ekki með samkeppnisaðgerðum reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti.

- Eins og fjallað er um í kafla 6.3 voru viðskipti við fáa en mikilvæga viðskiptavini þýðingarmest fyrir bæði Samskip og Eimskip. Á árinu 2009 voru svonefndir *„A"* viðskiptavinir Samskipa í innflutningi 38 talsins og stóðu að baki 66,4% af tekjum. *„B"* viðskiptavinir voru 35 og tekjur af þeim 10,4%. Það sem eftir stóð af tekjunum stafaði frá rúmlega 1800 viðskiptavinum. Ljóst er að samkeppni um hina fáu en mikilvægu viðskiptavini hefði sett í uppnám áætlun Samskipa um að hækka verð ítrekað á árinu 2009 og halda á sama tíma hinum mikilvægu viðskiptavinum.

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

14.1.1. Innflutningur

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

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

Við munum nota fundinn á mánudag til að ræða þetta nánar. Komið endilega með einhver nöfn á þann fund."[2543]

5520. Sem fyrr segir var (E)forstö-innfl yfirmaður innflutningsdeildar Eimskips og sat hann fund með m.a. (S)forstö-innfl1 þann 7. janúar 2009. Í skjali Eimskips frá 9. janúar 2009 var fjallað um markmið m.a. innflutningsdeildar á árinu 2009.[2544]

5521. Fyrsta markmiðið fyrir árið 2009 var þetta: „*Viðhalda n.v. markaðshlutdeild*". Bar (E)forstö-innfl ábyrgð á þessu verkefni. Hvergi kemur fram í skjalinu að Eimskip ætli með samkeppnisaðgerðum að reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Samskipa. Öðru máli gegndi um viðskipti við minni viðskiptavini. Kemur fram í skjalinu að á árinu 2009 stefni Eimskip að því að: „*Auka markaðshlutdeild í búslóðaflutningum*." Í þessu samhengi má einnig horfa til verkefnalista (E)forstj frá ágúst 2009.[2545] Í honum kemur fram að innflutningsdeild Eimskips eigi að einbeita sér enn frekar að smærri viðskiptavinum („*Increased focus on sales and service towards smaller customers*.")

5522. Samkvæmt framangreindu var stefnan hin sama hjá innflutningsdeildum Eimskips og Samskipa á þessum tíma. Keppa átti um minni viðskiptavini en láta þá stóru og mikilvægustu í friði. Endurspeglar þetta hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

14.1.2. Landflutningar

5523. Sem fyrr segir fólst í áætlunum landflutninga Samskipa fyrir árið 2009 að hækka verð ítrekað og halda sömu markaðshlutdeild. Var þannig miðað við að Samskip myndu í raun ekki keppa við Eimskip og öfugt. Á fundinum 7. janúar 2009 ræddi (S)forstj við m.a. framkvæmdastjóra landflutninga, (S)frkvstj-innanl, um „*stragetí*[u] *á markaði*". Á stjórnarfundi Samskipa Holding 12. janúar 2009 var áréttað að stefna Samskipa hf. í m.a. landflutningum á árinu 2009 væri að hækka verð ítrekað.

5524. Undir innanlandssvið Eimskips féllu landflutningar, vörudreifing[2546] og vöruhúsastarfsemi. Samtímagögn benda ekki til þess að samráð Samskipa og Eimskips hafi tekið til vörudreifingar fyrirtækisins og vöruhúsastarfsemi á Íslandi en á þeim mörkuðum störfuðu fleiri keppinautar en á landflutningamörkuðum. Þvert á móti má af innanhúsgögnum Eimskips frá upphafi árs 2009 ráða að stefnt var að markaðsátaki í vörudreifingu og vöruhúsaþjónustu en ekki í landflutningum.

5525. Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-innanl vistaði skjalið „*Markmið DOM 2009*" þann 8. janúar 2009 og sendi það til m.a. (E)starfsm og (E)forstö-landfl2, síðar sama kvöld.[2547] Titill skjalsins er „*Helstu markmið í rekstri 2009*" og er eitt af þeim markmiðum skráð „*Sókn á markað*". Tímarammi verkefnisins er skráður 2009. Daginn áður hafði (E)forstö-landfl2 sent tillögur að markmiðum til (E)frkvstj-innanl og var „*Sókn á markaði*" þar á meðal. Í skjalinu er aðgerðinni lýst með eftirfarandi hætti: „*Fara í markvissa kynningu á starfsemi á Eimskips Innanlands og í vörudreifingu og sækja á nýja viðskiptavini*." Skjalið var uppfært næstu daga og yfirfarið af forstöðumönnum. Skjalið var síðan sent til (E)frkvstj-EimÍsl ásamt afriti til m.a. (E)forstö-útfl, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-innfl o.fl. þann

---

[2543] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […] til viðskiptastjóra innflutningsdeildar. „*Markaðssókn innflutnings 2009*", dags. 09.01.2009,kl. 14:25. Doc. ID. 0.7.33.707514.

[2544] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Markmið- IMP.*xls". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.127616.

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

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

[2547] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Markmið DOM 2009.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.298092.

16. janúar 2009 og var sama markmið um sókn á markað enn á listanum.[2548] Átti umrætt verkefni að auka tekjur í flutningakerfinu um 100 milljónir króna.

5526. Fundur var síðan haldinn hjá Eimskip þann 22. janúar 2009 þar sem farið var yfir markmið hverrar deildar fyrirtækisins í þeim tilgangi að taka saman heildarmarkmið Eimskips fyrir árið 2009. Með fundarbókuninni fylgdi framangreint markmiðsskjal.[2549]

5527. Í glærukynningu, sem (E)frkvstj-innanl útbjó vegna fundar með (E)forstj þann 26. janúar 2009, var fjallað um stöðuna á innanlandssviði.[2550] Ljóst er af glærukynningunni að fyrirætlanir Eimskips um markaðssókn hefðu aðeins átt að taka til vöruhúsastarfsemi innanlandssviðsins en ekki landflutninga.[2551] Er það einnig í samræmi við áherslur Samskipa á árinu 2009, sbr. umfjöllun hér á eftir í kafla 14.2.

5528. Í glærum (E)frkvstj-innanl kemur m.a. fram að 20-30% samdráttur hafi orðið í áætlunarflutningum landflutninga Eimskips og 25-30% samdráttur í vörudreifingu á höfuðborgarsvæðinu. Farið er stuttlega yfir þær hagræðingaraðgerðir sem ráðist hafi verið í, þ.e. fækkun starfsfólks og lækkun á breytilegum kostnaði. Ekkert er fjallað um samkeppnisaðgerðir til að sporna við samdrætti eða auka flutningamagn í landflutningum Eimskips. Hins vegar er kynnt að sölu- og markaðssókn í leigu og nýtingu vöruhúsa sé í undirbúningi og verði keyrð af stað í febrúar.

5529. Í tölvupósti sem (E)forstö-landfl2 sendi á (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstj þann 7. febrúar 2009 sagði hann frá vinnu sem laut að hagræðingu í rekstri innanlandssviðs. Var sá póstur sendur í kjölfar tölvupósts frá (E)forstj til m.a. (E)stjform, (E)frkvstj-Svíþj, (E)rekststj og (E)rekststj-vörud, ásamt afriti til (E)forstö-landfl2 og (E)frkvstj-EimÍsl, þar sem (E)forstj óskaði eftir því að viðtakendurnir leituðu allra leiða til að lækka rekstrarkostnað vegna kröfu um nauðsynlega hagræðingu í rekstrinum. Í tölvupósti (E)forstö-landfl2 kom fram það mat að besta leiðin til að laga rekstrarafkomu fyrirtækisins til skemmri tíma væri að sækja meiri tekjur til núverandi viðskiptavina þó ætlunin væri einnig að halda rekstrarkostnaði í lágmarki. Í tölvupóstinum kom jafnframt fram að deildin hefði styrkst í *„sölunni“* og að þeir ætluðu sér að sækja ný viðskipti með ásættanlegri framlegð. (E)frkvstj-innanl svaraði og sagðist vera sammála því að reynt yrði að afla nýrra tekna á markaðnum samhliða hagræðingaraðgerðum. (E)frkvstj-innanl sagði skilaboðin skýr, að Eimskip ætlaði að *„sækja út á markaðinn og ná í nýjar tekjur og samhliða leiðrétta núverandi samninga þar sem þess er þörf...“*

5530. Framangreindir tölvupóstar féllu ekki vel í kramið hjá (E)frkvstj-EimÍsl og gagnrýndi hann (E)forstö-landfl2 fyrir að senda slíkan tölvupóst sem innihéldu *„málefni og breytingar“* áður en *„við förum í gegnum það saman.“* Kvaðst hann vera í framkvæmdastjórn fyrirtækisins og kynna breytingar fyrir (E)forstj. Af þessum viðbrögðum (E)frkvstj-EimÍsl verður ekki dregin önnur ályktun en að sú stefna sem (E)forstö-landfl2 lagði til, þ.á m. að sækja ný viðskipti í landflutningum, hafði ekki verið samþykkt af framkvæmdastjórn fyrirtækisins enda í andstöðu við þann frið á flutningamörkuðum sem fyrirtækin höfðu náð saman um.[2552]

5531. Í þessu samhengi ber að rifja upp að á sama tíma eða í byrjun febrúar 2009, hurfu verkefni af verkefnalistum Samskipa sem miðuðu að því að *„keyra á viðskiptavini samkeppninnar“*, sbr. umfjöllun í næsta kafla.

[2548] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Markmið heildarskjal_uppfært.xls“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] *„Markmið Eimskip Ísland 2009- uppfært skjal“*, dags. 16.01.2009, kl. 15:49. Doc. ID. 0.7.33.129552.
[2549] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.688093.
[2550] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Innanlandssvið staða í janúar 2009.ppt“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […]. *„Innanlandssvið staða í janúar 2009.ppt“*, dags. 26.01.2009, kl. 22:08. Doc. ID. 0.7.33.308904. Á sama tíma og […]sendi umrædda glærukynningu á […] átti […] bókað í dagbók hjá sér til minnis *„[…] fundur“*. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók […]. *„[…]fundur“*. Fundarboð sent 26.01.2009, kl. 13:12. Fundartími 26.01.2009, kl. 10-11. Doc. ID. 0.7.33.308545.
[2551] Líkt og fjallað verður um í kafla 14.10.3 hér á eftir var í áætlunum Eimskips fyrir árið 2010 gert ráð fyrir sömu áherslum á árinu 2010.
[2552] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.318461.

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

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

14.1.3. Verkefnalisti Samskipa

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

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

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

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

- *Flýtigjald – vegna flýtiaksturs o.s.frv.*
- *Bókunargjald – á þá sem ekki nota þjónustuvefinn*
- *Staðsetningargjald á frystigáma*
- *Endurskoða formúlu við útreikninga á olíugjaldi. Miða við lægra nýtingarhlutfall".*

5536. Í punktunum var einnig rætt um samstarfshugmyndir sem höfðu verið til skoðunar milli Eimskips og Samskipa seinni hluta árs 2008, sbr. „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Samkvæmt þessu gagni átti að skoða möguleika á að „*stofna fyrirtæki sem ann[að]ist millilandasiglingar fyrir aðila á markaðinum hér.*" Jafnframt átti að skoða „*sambærilega leið í landflutningum.*"

5537. Í tillögum fundarmanna á fundinum á Hótel Glymi var einnig rætt um samkeppnisaðgerðir gegn Eimskip. Voru settar fram hugmyndir að ná í stóra viðskiptavini Eimskips, beita tímabundnum undirboðum o.fl.

5538. Þann 20. janúar 2009 voru umræddir fundarpunktar sendir til (S)forstj.[2554] Í skjalinu hafði tillögunum sem fram komu á fundinum 15. janúar 2009 verið safnað saman á einn lista. Í kjölfarið var

[2553] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Punktar frá fundi á Hótel Glym 15010.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.709803.
[2554] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Vinnuhópar úrvinnsla2.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.555622. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844326.

verkefnalistanum breytt af (S)frkvstj-millilandasv og hann síðan notaður í rekstri Samskipa, sbr. nánar hér á eftir.[2555]

5539. Hér er því tilefni til að fara yfir upprunalega listann frá fundinum á Hótel Glymi, sem sendur var (S)forstj 20. janúar 2009, til þess að sjá hvaða tillögum af þeim lista var í kjölfarið, með aðkomu m.a. (S)frkvstj-millilandasv, eytt út af þeim lista sem síðar var notaður í starfsemi fyrirtækisins.

5540. Í áðurnefndri fyrstu útgáfu verkefnalistans, sem (S)forstj fékk sendan til sín 20. janúar 2009, komu m.a. eftirfarandi atriði fram undir liðnum „*Tekjur – Tillögur*":

1	Hóp	Verkefni	Ábyrgð	Dags. Lok	Flokkun	Hækka verð	1
2		TEKJU - TILLÖGUR				Setja á gjaldtöku	2
3	1	Hækka verð 1. febrúar, a.m.k. sem nemur verðlagsþróun frá síðustu hækkun			1	Annað	3
4	1,2	Setja á ný gjöld (1. feb) sem allir þurfa að greiða, líka stóru samningsaðilarnir..Flýtigjald – vegna flýtiaksturs o.s.frv.Bókunargjald – á þá sem ekki nota þjónustuvefinn Staðsetningargjald á frystigáma Lagt var til USD 100 pr Teu, en þetta eru 10.300 teu á ári sem gefur yfir eina milljón dollara eða 126 milljónir íslenskar			2	Lækka kostnað	4
5	1, 2, 3	Endurskoða BAF formúlu. Teljum það getað skilað 30 milljónum á ári. Hóp3 telur að með nýju BAF gjaldi komi 400M			1	Starfsmannamál	5
6	1	Breyta nálgun á gjaldtöku. Viðskiptavinir greiði eftir nýtingu í skipi. Gjald miði við tiltekna nýtingu en sé nýting verri komi viðbótargjald en sé nýting betri fái viðskiptavinir afslátt.			2	samningar	6

5541. Einnig var síðar á listanum fjallað um verðhækkanir gagnvart stórum viðskiptavini: „*Hækkun á sjófrakt: Bergur-Huginn 40M, Dala Rafn 23M, Brim 200M, Samherji (220M).*"

5542. Sést af þessu að mikil áhersla hafi verið lögð á hækkun verðs, hvort sem það yrði í formi hækkunar á gjaldskrá, upptöku nýrra gjalda eða „*endurskoðun*" á BAF „*formúlu*". Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn og sýna þau að Samskip gerði ekki ráð fyrir að samkeppni frá Eimskip geti hindrað áframhaldandi verðhækkanir en eins og rakið er í köflum 8 – 11 hafði Samskip unnið að og hækkað verð ítrekað og verulega seinni hluta árs 2008.

5543. Í þessari fyrstu útgáfu af verkefnalista Samskipa mátti sömuleiðis sjá eftirfarandi tillögur fundarmanna undir liðnum tekjur (blár litur í skjalinu sjálfu):

[2555] Í tölvupósti […]var hann að skipuleggja sviðsfundi innan Samskipa næsta dag og sagði af því tilefni: *„á sviðsfundi í fyrarmálið hefði ég viljað ræða eftirfarandi: 1. Verkefni / hugmyndir frá forstöðumannafundi á Hótel Glym - koma góðum hugmyndum í action - skjal með samantekt fylgir hér með fyrir ykkur til glöggvunar fyrir fundinn. […]*". Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. *„Efni sviðsfundar á föstudaginn*", dags. 22.01.2009, kl. 11:49. Doc. ID. 0.7.33.844039.

25	2	Innflutningur haldi áfram að kortleggja markaðinn og skoða hvar við getum náð í aukna flutninga.			6
26	3	Hækka gjaldskrá í takt við fastan kostnað, þ.e. hugsa gjaldskrár í uppskipun og aksti og geymslugjöldum á annan hátt en gert hefur verið og í takt við fastan kostnað, þessi liðir þurfa að hækka amk. um 15% - 10M			1
27	2, 3	Gámaleiga, - endurskoða samninga, taka út ýmiskonar fríðindi, hætta að nota gámaleigu sem skiptimynt hafa tvenns konar gjaldskrá þ.e. ófýrarari gjaldskrá fyrir fyrstu 30 dagana, og hækka hann eftir það. (getur verið erfitt í útfærslu) Gámaleiga – koma á nýjum reglum, endurskoða gjaldskrá10 milljónir á ári			2
28	3	Breytingargjald á allt, sem ekki er hreinlega rangt skráð hjá okkur; rukka í öllum deildum þ.e. innf, útfl, og land, möguleiki að rukka hærra breytingargjald eftir að reikningur hefur verið gefinn út			2
29	3	Mælingargjald í vöruhúsum,			2
30	3	Hífingagjald á gámum, rukka verktaka sem koma með og sækja til okkar gáma um hífingargjald. 10M			2
31		Nýir viðskiptavinir í INNF: Nathan og Olsen, Bæði INNF og LAND, Samningurinn við Vífilell er opinn í maí og það þarf að halda honum, Reyna við Ölgerðina	ath hér		6
32	4	Geymslugjöld – auka tekjur og viðhalda samkeppnishæfni – tímabundið			2
33	4	Öll veitt þjónusta verði rukkuð mánaðarlega – horfa sérstaklega til sterkra aðila í dag sbr. ALCOA			2
34	4	Skerpa á tekjuvitund hjá starfsfólki - Efla kostnaðarvitund starfsmanna – menn kunni að lesa uppgjörin í SAP			3
35	4	Tækifæri núna að keyra á viðskiptavini samkeppninnar – Bjóða örugga og góða þjónustu			6
36	4	Sækja á samstarf við RAL			6
37	4	Sækja nýja kúnna sem liggja í Retail (frumþarfir,matvara) með lækkuðum verðum á innflutningi			3

5544. Við rannsókn málsins hafa ekki fundist á því skýringar af hverju tillögur sem snúa að samkeppni við Eimskip og lækkun verðs í innflutningi eru lituð blá (línur nr. 25, 31, 35 og 37 á listanum). Í línum 35 og 37 eru tillögur fundarmanna um að hefja samkeppni um viðskipti við aðila sem voru viðskiptavinir Eimskips. Eftir frekari aðkomu (S)frkvstj-millilandasv að verkefnalistanum stuttu síðar var tillögum fundarmanna um samkeppni við Eimskip eytt út af honum, sbr. nánar hér á eftir.

5545. Á þessum sama verkefnalista frá 20. janúar 2009 komu fram undir liðnum *„Lækkun kostnaðar – Tillögur"*, tillögur um afar víðtækt samstarf Samskipa og Eimskips, m.a. að stofna sameiginlegt fyrirtæki í millilandasiglingum og landflutningum (lína nr. 41), ásamt samstarfi í skipaafgreiðslu (lína nr. 63 og 64). Í því sambandi skal árétta að þrátt fyrir skyldu Samskipa við rannsókn málsins skv. 19. gr. samkeppnislaga til að afhenda gögn þar sem fyrirtækið hefði fjallað um tillögur eða hugmyndir að samstarfi við keppinautinn afhentu Samskip ekki fundarpunktana eða verkefnalista eða upplýstu Samkeppniseftirlitið um þær samstarfstillögur sem þar voru tilgreindar.[2556]

5546. Jafnframt komu fram tillögur um aukna samkeppni með því að *„Beita undirboðum í innflutningi í takmarkaðan tíma"*, sbr. línur 61 og 62 en þar sagði að fara ætti *„varlega"* og *„velja vel þann kúnna sem"* fengi slíkt tilboð. Hér ber að hafa í huga að auk (S)frkvstj-millilandasv báru (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl ábyrgð á söluhegðun Samskipa og m.a. verðhækkun, niðurfellingu fríðinda/afslátt og upptöku nýrra tekjuliða í sjóflutningum. Skal rifjað upp að umræddir stjórnendur Samskipa höfðu átt í samskiptum við stjórnendur Eimskips frá miðju ári 2008 og áfram í upphafi árs 2009, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 7-10.

5547. Má þar t.d. nefna að 21. janúar 2009 hittust (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl á fundi hjá hagsmunasamtökum.[2557] Þá má benda á að í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)frkvstj-millilandasv sama dag, 21. janúar 2009, greindi hann frá samtali sínu við (E)forstö-innfl daginn áður og hvatti (S)frkvstj-millilandasv til að hafa samband við (E)forstö-innfl.[2558]

[2556] Upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til Samskipa 29.01.2015, sbr. tölul. 10 ii). Fjallað er um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23 í ákvörðun þessari.
[2557] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Samgonguhopur-SA-fundargerd-21-01-2009.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. Frá SVÞ til […] Doc. ID. 0.7.33.328334.
[2558] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.712079.

5548. Tveimur dögum eftir að (S)forstj fékk fyrrnefndan lista af fundarpunktum frá Hótel Glymi, eða 22. janúar 2009, sést í gögnum málsins að (S)frkvstj-millilandasv hafði byrjað að vinna með listann og eyða út af honum.[2559]

5549. Að tillögu (S)frkvstj-millilandasv var haldinn fundur innan Samskipa daginn eftir, eða 23. janúar 2009. Ásamt honum sátu fundinn aðrir stjórnendur Samskipa, m.a. (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1. Samtímagögn sýna að á þeim fundi hafi verkefnalistinn af Hótel Glymi verið ræddur því síðar sama dag, þ.e. 23. janúar 2009, sendi (S)frkvstj-millilandasv uppfærðan verkefnalista frá fundinum til m.a. (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-umb.erl („*Vinnuhópar úrvinnsla 3*"). Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv kemur eftirfarandi fram; „*sendi skjalið eftir yfirferð okkar í dag – þið takið boltann hér og við fylgjumst með árangri hvors annars* [helstu stjórnenda Samskipa] *á vikulegum fundum okkar*".[2560]

5550. Af þessu má sjá að listi (S)frkvstj-millilandasv var markvisst notaður í starfsemi fyrirtækisins af æðstu stjórnendum á þessum tíma. Í samræmi við það má sjá í gögnum málsins að skömmu síðar, eða 4. febrúar 2009, sendi (S)frkvstj-millilandasv aftur uppfærðan lista til m.a. (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-umb.erl.[2561]

5551. Á þessum lista (S)frkvstj-millilandasv frá 4. febrúar 2009 voru ennþá verkefni sem sneru að því að hækka verð og taka upp ný gjöld (eins og var á upphaflega listanum af fundarpunktum frá fundinum á Hótel Glymi). Á hinn bóginn var á lista (S)frkvstj-millilandasv frá 4. febrúar 2009 búið að eyða út af listanum atriðum sem sneru að markaðssókn Samskipa gagnvart Eimskip (m.a. sumum bláum verkefnum í upphaflegum tillögum af fundinum á Hótel Glymi) og lækkun verðs.

5552. Meðal þeirra atriða sem féllu á brott af upphaflega listanum var: „*Tækifæri núna að keyra á viðskiptavini samkeppninnar – Bjóða örygga [svo] og góða þjónustu*."

5553. Á lista (S)frkvstj-millilandasv frá 4. febrúar 2009 hafði hann ekki eytt út því verkefni sem varðaði tvo mikilvæga „*nýja*" viðskiptavini í innflutningi, þ.e. Nathan & Olsen og Ölgerðin (ÖES), sem voru mikilvægir viðskiptavinir Eimskips. Samkeppniseftirlitið bendir á að stuttu síðar eða 6. febrúar 2009 skrifuðu Samskip undir samning við N&O. Á hinn bóginn sýna gögn málsins að tilfærsla N&O raskaði ekki samráðinu við Eimskip og gert var ráð fyrir henni í atvikum seinni hluta árs 2008, sbr. kafla 14.5 Hvað áhrærir verkefni Samskipa á listanum sem fólst í því að að „*[r]eyna við Ölgerðina*", sem einnig var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, þá sýna samtímagögn að sú viðleitni Samskipa gagnvart útboði ÖES laut ekki að samkeppni heldur því að virða markaðsskiptingu við Eimskip. Eimskip hélt viðskiptum ÖES og hækkaði verð, sbr. umfjöllun um „sýndartilboð" Samskipa til ÖES síðar á árinu 2009 í kafla 14.3.5. Þetta verkefni á lista Samskipa í upphafi árs 2009 þ.e. sem tók til N&O og ÖES, var því ekki merki um að Samskip og Eimskip hafi látið af hinni ólögmætu háttsemi árið 2009.

5554. Vinnu samkvæmt lista (S)frkvstj-millilandasv var fram haldið innan Samskipa af undirmönnum hans. Þann 3. mars 2009 vistaði (S)forstö-innfl1 hjá sér uppfærðan verkefnalista („*(S)frkvstj-millilandasv _Vinnuhópar úrvinnsla – 3. mars 2009.xls*"). Hann sendi listann síðan til (S)aðstm-frvkstj, aðstoðarmanns framkvæmdastjórnar Samskipa, og sagðist hafa sett inn „*comment*" varðandi verkefni hans á listanum. Þannig breytt inniheldur skjalið tvær síður (e. sheet); annars vegar umræddan uppfærðan „*Verkefnalista*" og hins vegar „*Verk í vinnslu*".[2562] Verður nú vikið að þessu skjali frá 3. mars 2009.

[2559] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.712280.
[2560] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Vinnuhópar úrvinnsla3.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.712603.
[2561] Í þeim tölvupósti gaf […] þau fyrirmæli að hver um sig fengi nokkrar mínútur til að gera grein fyrir stöðu verkefna samkvæmt meðfylgjandi verkefnalista. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.716757. Sama dag vistar hann líka skjalið hjá sér. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […] Doc. ID. 0.7.33.14042.
[2562] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.727655.

5555. Á áðurnefndri síðu með heitinu „*Verkefnalisti*" má sjá framgang verkefna af lista (S)frkvstj-millilandasv frá 4. febrúar 2009. Þetta má t.a.m. sjá af eftirfarandi verkefnum og stöðu þeirra 3. mars 2009 skv. listanum:

- „*Hækka verð 1. febrúar, a.m.k. sem nemur verðlagsþróun frá síðustu hækkun*" Ábyrgð: (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl, staða: lokið 3. mars 2009.
- „*Setja á ný gjöld (1. feb) sem allir þurfa að greiða, líka stóru samningsaðilarnir..Flýtigjald – vegna flýtiaksturs o.s.frv.Bókunargjald – á þá sem ekki nota þjónustuvefinn Staðsetningargjald á frystigáma Lagt var til USD 100 pr Teu, en þetta eru 10.300 teu á ári sem gefur yfir eina milljón dollara eða 126 milljónir íslenskar*". Ábyrgð: (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl, staðan: „*Innflutningur setti ekki á nýtt gjald. Nokkur gjöld voru hækkuð verulega*").
- „*Endurskoða BAF formúlu*". Ábyrgð (S)forstö-útfl og átti verkefninu að vera lokið 1. febrúar 2009.
- „*Inn- og útflutningur endurnýi samninga þannig að allir samningar verði í erlendri mynt eða innleiða CAF*". Ábyrgð hjá (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl og staða: „*Að mestu lokið*".
- „*Verðleggja alla veita þjónustu – markvisst fara yfir alla samninga*". Ábyrgð hjá (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl og staða: „*Í stöðugri vinnslu*".
- „*Innflutningur haldi áfram að kortleggja markaðinn og skoða hvar við getum náð í aukna flutninga.*" Ábyrgð hjá (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl og staða: „*Í stöðugri vinnslu*".
- „*Gámaleiga, - endurskoða samninga, taka út ýmiskonar fríðindi, hætta að nota gámaleigu sem skiptimynt hafa tvenns konar gjaldskrá þ.e. ófýrarari gjaldskrá fyrir fyrstu 30 dagana, og hækka hann eftir það. (getur verið erfitt í útfærslu) Gámaleiga – koma á nýjum reglum, endurskoða gjaldskrá10 milljónir á ári*". Ábyrgð (S)forstö-innfl1/(S)forstö-útfl og staða: „*Lokið*". „*Breytingargjald á allt, sem ekki er hreinlega rangt skráð hjá okkur; rukka í öllum deildum þ.e. innf, útfl, og land, möguleiki að rukka hærra breytingargjald eftir að reikningur hefur verið gefinn út*" Ábyrgð (S)starfsm.
- „*Hífingagjald á gámum, rukka verktaka sem koma með og sækja til okkar gáma um hífingargjald. 10M - heitir hliðgjald*". Ábyrgð (S)forstö-innfl1/BR/(S)forstö-útfl og staða „*Lokið*".
- „*Leggja af fríþjónustu sem er í gangi vegna ákvarðana á árum áður. Dæmi er flutningur á Milli Cuxhaven og Bremerhaven. Kortleggja hvort fleiri dæmi séu til*". Ábyrgð (S)forstö-innfl1 og staðan: „*Í vinnslu*".
- „*Hækkun á sjófrakt: Bergur-Huginn 40M, Dala Rafn 23M, Brim 200M, Samherji (220M)*". Ábyrgð (S)forstö-útfl, staðan: „*Í vinnslu*".

5556. Á þessum verkefnalista Samskipa frá 3. mars 2009 mátti einnig sjá eftirfarandi:

- Búið var að eyða út af honum m.a. verkefni sem fólst í að skoðaðir yrðu möguleikar á því að Eimskip og Samskip stofnuðu „*fyrirtæki sem annist millilandasiglingar fyrir aðila á markaðnum hér.*"
- Varðandi sókn Samskipa gagnvart viðskiptavinum Eimskips þá hafði þeim verkefnum, eftir aðkomu (S)frkvstj-millilandasv, í aðalatriðum verið eytt út af verkefnalistanum.

5557. Að mati Samkeppniseftirlitsins er það rökrétt að eftir aðkomu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hafi verið eytt út af listanum verkefninu sem fólst í að skoðaðir yrðu möguleikar á því að Eimskip og Samskip stofnuðu sameiginlegt sjóflutningafyrirtæki. Eins og lýst hefur verið sýna gögnin að Samskip og Eimskip höfðu farið aðra leið að auknu samstarfi en að stofna eitt sameiginlegt sjóflutningsfyrirtæki, sbr. til dæmis minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, frá 7. og 9. júlí 2008. Þannig

tók samráð fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008 til breytinga á siglingakerfum þeirra, takmörkun á flutningsgetu, slotsamninga, verðlagningu og skiptingu markaða eftir mikilvægum viðskiptavinum. Vísast um þetta til umfjöllunar í köflum 7 – 11.

5558. Á umræddum verkefnalista stjórnenda Samskipa frá 3. mars 2009 var enn að finna verkefnið: *„Innflutningur haldi áfram að kortleggja markaðinn og skoða hvar við getum náð í aukna flutninga*". Í þessu fólst ekki ætlun Samskipa að reyna með samkeppni að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Er það í samræmi við umfjöllun í kafla 14 sem sýnir að fram á árið 2013 gerðu Samskip ekki raunhæfar tilraunir til þess að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips og öfugt. Sýna önnur gögn Samskipa að þessi liður í verkefnalistanum hafi aðallega miðað að því að ná auknum flutningum frá smærri viðskiptavinum. Er það í samræmi við það sem fram kemur í öðrum samtímagögnum Samskipa frá þessum tíma, t.d. framangreindum tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 9. janúar 2009.

5559. Uppfærður listi Samskipa 3. mars 2009 sýnir sömuleiðis framgang verkefna sem lutu að áframhaldandi hækkun Samskipa á verði; almenna hækkun flutningsverðs gagnvart viðskiptavinum, niðurfellingu fríðinda, upptöku nýrra gjaldaliða og hækkanir gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum. Þetta endurspeglast einnig í seinni síðu umræddsskjals sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)aðstm-frvkstj 3. mars 2009. Seinni síða skjalsins bar heitið *„verk í vinnslu*" en þar voru eftirtalin hækkunar-verkefni sem öll voru í skjalinu merkt *„lokið*" og á ábyrgð (S)forstö-innfl1:

- *„Verðhækkanir - sjófrakt í innflutningi + 5%*"
- *„Sértæk hækkun á þjónustugjöldum*"
- *„Verðhækkanir – sjófrakt í útflutningi + 5%*"
- *„Gjaldskrárbreyting v/ gámaleigu*"

5560. Hvorki á síðu skjalsins frá 3. mars 2009 sem innihélt áðurnefndan *„Verkefnalista*" lykilstjórnenda Samskipa né á síðunni um *„verk í vinnslu*" var minnst á eða gerð athugasemd um óvissu hjá Samskipum um að missa viðskiptavini til Eimskips vegna verðhækkana. Hvergi var í skjalinu eða meðferð þess hjá stjórnendum að finna ótta hjá Samskipum um að fyrirtækið þyrfti að verjast sókn frá Eimskip á mikilvæga viðskiptavini Samskipa. Tillögur um áframhaldandi verulegar verðhækkanir Samskipa frá fundinum voru ýmist merktar lokið eða merktar í stöðugri vinnslu.

14.1.4. Samantekt

5561. Eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hófst aukið samráð fyrirtækjanna sem m.a. tók til aðgerða sem fólu í sér markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini og álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu. Með samráði fyrirtækjanna var forsendum virkrar samkeppni var raskað. Af þessu leiddi að fyrirtækin gátu í áætlunum sínum gert ráð fyrir að halda mikilvægum viðskiptavinum og á sama tíma gert ráð fyrir að hækka verð.

5562. Líkt og áður hefur verið fjallað um grundvölluðust viðskipti Eimskips og Samskipa við mikilvæga viðskiptavini þeirra í langflestum tilvikum á svokölluðum heildarflutningssamningum. Var þar samið um innflutning og innanlandsflutning í sama samningi. Er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að samráð fyrirtækjanna um að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini á ákveðnu tímabili hafi átt jafnt við um sjóflutninga og landflutninga.

5563. Framangreind gögn frá janúar til mars 2009 eru í samræmi við framangreint en þau sýna að í upphafi árs 2009 miðaði skipulagning stjórnenda Samskipa og Eimskips og aðgerðir á árinu 2009 við að virða samráðið. Var þetta birtingarmynd þess hvernig samráð fyrirtækjanna hafði dregið úr óvissu milli keppinautanna og sjálfstæði þeirra raskað.

5564. Samtímagögn sem fjalla um markaðsaðgerðir í upphafi árs 2009 sýna þannig að samfellt samráð fyrirtækjanna var virt á þessum tíma og endurspegla hvernig samráðið gerði fyrirtækjunum kleift að halda uppi verði eða hækka það. Þessi samtímagögn eru sömuleiðis í samræmi við að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip *„um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)*" og hafa átt samráð við Samskip *„um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu*" sem hafi orðið umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

5565. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er því mótmælt að umrædd gögn frá fyrstu mánuðum ársins 2009 sýni fram á ólögmætt samráð við Eimskip.[2563] Nánar er fjallað um þau sjónarmið Samskipa í kafla 26.2. Eins og þar er rökstutt breyta sjónarmiðin ekki mati Samkeppniseftirlitsins.

14.2. Láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð

5566. Í kafla 14.1 hér að framan er fjallað um atvik sem áttu sér stað í upphafi árs 2009. Var þar m.a. fjallað um gögn frá 9. janúar 2009, sem tengjast (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl, sem sýna sömu stefnu eða áherslur Eimskips og Samskipa hvað varðar samkeppni í innflutningi. Keppa átti um minni viðskiptavini en láta þá stóru og mikilvægu í friði. Í því samhengi var bent á að aðeins tveimur dögum fyrr, þann 7. janúar 2009, hittust m.a. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl á fundi. Í kafla 14.1.3 er lýst vinnu við verkefnalista Samskipa í janúar til mars 2009. Kemur þar fram að verkefni sem lutu að samkeppni við Eimskip voru fjarlægð af listanum og eftir stóðu m.a. verkefni sem lutu að hækkun á verði, sem voru mörg hver merkt *„lokið*" í byrjun mars 2009. Eftirfarandi gögn frá apríl 2009 varpa frekari ljósi á þetta.

5567. (S)forstö-innfl1 sendi í byrjun apríl 2009 upplýsingar um stærstu viðskipavini innflutningsdeildar til m.a. (S)viðskstj2, viðskiptastjóra í innflutningsdeild Samskipa. Í kjölfarið vistaði (S)viðskstj2 skjal á heimasvæði sínu (*„300 stærstu*"). Þetta skjal fjallaði um stærstu viðskiptavinina í innflutningi og fyrirhugað átak innflutningsdeildar tengt því að afla upplýsinga um aðstæður á markaði frá stærstu viðskiptavinunum. Í skjalinu var vísað til fyrirmæla frá (S)forstö-innfl1 tengt þessu átaki. (S)forstö-innfl1 var á þessum tíma næsti yfirmaður (S)viðskstj2. Var skjalið síðast vistað 22. apríl 2009.

5568. Í skjalinu er nánar tiltekið vísað til fyrirmæla (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra innflutningsdeildar um að deildin eigi að taka saman yfirlit yfir 300 stærstu viðskiptavinina. Af efni skjalsins má ráða að viðskiptastjórar innflutnings ættu síðan að skipuleggja að hafa samband við þessa tilgreindu viðskiptavini í átakinu. Samkvæmt fyrirmælum (S)forstö-innfl1 átti þetta yfirlit að vera tilbúið nokkrum dögum síðar, en þá var á dagskrá fundur með (S)forstj þar sem fara átti yfir yfirlitið. Síðan segir í skjalinu um fyrirmæli (S)forstö-innfl1:

„Ef um er að ræða viðskiptavini sem eru 100% hjá Eimskip og þið vitið að eru samningsbundnir þeim (eins og t.d. Aðföng) þá er engin ástæða að tala við þá".[2564]

5569. Af þessu má sjá, haft eftir (S)forstö-innfl1, að viðskiptastjórar innflutnings ættu ekki að *„tala við*" viðskiptavini sem væru 100% hjá Eimskip og samningsbundnir því fyrirtæki. Í dæmaskyni var nefndur mikilvægur viðskiptavinur Eimskips á þessum tíma, Aðföng. Er þessi frásögn viðskiptastjórans um fyrirmæli yfirmanns hans í samræmi við önnur gögn málsins sem stafa frá (S)forstö-innfl1 á rannsóknartímabilinu, m.ö.o. gögn sem sýna að Samskip ætluðu ekki að sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips og tryggja áframhaldandi *„frið*" við Eimskip.

[2563] Mgr. 1335 – 1337 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 754 og áfram og 799 – 805 í athugasemdum Samskipa við AII.
[2564] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]/Samskip HF. *„300 stærstu*", síðast vistað 22.04.2009, kl. 14:02. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] *„Upplýsingar um 300 stærstu viðskiptavini innflutnings*", dags. 03.04.2009, kl. 09:52 og 14:17. Doc. ID. 0.7.33.735694.

5570. Þann 17. apríl 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs síns. Í honum kom þetta fram: „Skyr *samkeppnistefna, lykil atridi*".[2565] Minnti (S)forstj sig þannig á mikilvægi þess að Samskip hefðu skýra stefnu í samkeppni gagnvart m.a. Eimskip. Samkeppnisstefna innflutningsdeildar Samskipa var síðan áréttuð nokkrum dögum síðar í glærukynningu (S)forstö-innfl1. Hún var sú sama og áður.

5571. Um var að ræða glærukynningu (S)forstö-innfl1 frá 24. apríl 2009 sem ber heitið: *„Innflutningur uppgjör mars 2009*". Þar kom aftur fram framangreind áhersla og stefna um að keppa ekki við Eimskip. Á síðustu glæru segir:

„Áherslur næstu vikur

Verja stærri viðskiptavini okkar

-Vífilfell

-ekki sækja, hækka verð

Átak í minni viðskiptavinum

-Aukin viðskipti, vöruhúsaþjónusta".[2566]

5572. Eins og önnur gögn sýna frá árinu 2009 voru áherslur Samskipa að keppa um viðskipti við minni viðskiptavini í innflutningi og í vöruhúsaþjónustu (sem samráð Eimskips og Samskipa tók almennt ekki til). Annað gilti um mikilvægu viðskiptavinina í innflutningi. Ekki skyldi sækja í stóra nýja viðskiptavini heldur hækka verð gagnvart þeim sem fyrir væru í viðskiptum hjá Samskip. Þessi samkeppnisstefna eða áherslur endurspeglast í öðrum gögnum sem stafa frá stjórnendum Samskipa. Má þar í dæmaskyni nefna að í júní 2009 gaf sem (S)forstj fyrirmæli í samræmi við þetta. Á þeim tíma hafði framkvæmdastjóri Jóna, (S)frkvstj-Jóna, áhyggjur af því að samkeppni gæti verið að aukast. Viðbrögð (S)forstj koma fram í tölvupósti hans frá 22. júní 2009 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna. Boðaði (S)forstj til fundar samdægurs og gaf jafnframt þessi fyrirmæli:

„Heyri á (S)frkvstj-Jóna að samkeppni er að aukast á markaði, í mínum huga á strategían hjá okkur að vera að:

-missa ekki neitt, halda öllu sem við höfum

-ekki sækja heldur á ný mið

Ræðum vel og förum yfir stöðuna almennt."[2567]

5573. Í þessu gagni áréttaði (S)forstj samkeppnisstefnu Samskipa á þessum tíma. Ekki skyldi *„sækja*". Með öðrum orðum átti ekki með samkeppni að reyna að ná viðskiptavinum Eimskips í viðskipti til Samskipa.

5574. Hér má einnig horfa til gagns Eimskips frá 14. apríl 2009. Fyrir liggur glærukynning sem (E)forstö-útfl, forstöðumaður útflutningsdeildar, sendi (E)frkvstj-EimÍsl. Titill kynningarinnar var: *„EXP vinnslan 2009 Hver er staðan, hvar erum við stödd og hvert skal haldið*".[2568] Á glæru nr. 4 í kynningu (E)forstö-útfl er svokölluð SWOT greining. Athygli vekur að undir liðnum *„Ógnanir*" voru Samskip ekki nefnd sem ógn heldur *„Samkeppnisstofnun*". Við rannsókn málsins hafa ekki fundist forsendur

[2565] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […] til sjálfs síns, dags. 17.04.2009, kl. 09:17. Doc. ID. 0.7.33.592219.
[2566] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […] *„kynning mars.ppt*" með titlinum *„Innflutningur uppgjör mars 2009*", vistað 22.04.2009, kl. 17:43. Doc. ID. 0.7.33.19422.
[2567] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. *„samkeppnin*". […] Doc. ID. 0.7.33.752438.
[2568] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„EXP vinnslan_2009.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.147261.

eða skýringar á því að Eimskip taldi stjórnvald á sviði samkeppnismála vera ógn fyrir útflutningsrekstur fyrirtækisins.

5575. Á sömu glæru er undir liðnum *„Tækifæri“* m.a. talin upp *„lækkun á áframflutningi erlendis“*. Í glærunni er ekki fjallað um hvort og hvernig Eimskip ætli að nýta þessa lækkun en hér skal hafa í huga að umrædd glærukynning var meðfylgjandi annarri kynningu *„Torg_2009.ppt“* í tölvupósti (E)forstö-útfl til (E)forstj í júlí 2009, sbr. kafla 14.11.5. Í því skjali Eimskips kom fram að ekki ætti að lækka verð til að bregðast við minnkandi eftirspurn og að verðsamkeppni við Samskip myndi hafa alvarlegar afleiðingar í för með sér.

5576. Hvergi er minnst á í þessum skjölum að lækkun í áframflutningi erlendis myndi skapa samkeppnisforskot Eimskips á Samskip og möguleika Eimskips til að laða að sér nýja viðskiptavini með lægri gjaldtöku. Þvert á móti átti ekki að lækka verð til viðskiptavina.

5577. Eins og lýst verður eru önnur gögn málsins í samræmi við framangreint. Sýna þau að það var skýr stefna hjá stjórnendum Samskipa og Eimskips að fyrirtækin myndu halda að sér höndum, ekki ætti að keppa um mikilvæga viðskiptavini og hækka verð gagnvart þeim. Nefna má hér sem dæmi gögn frá nóvember 2009:

- Í kafla 14.9.2 er gerð grein fyrir skjali frá október 2009 sem tengdist vinnu Samskipa í svokölluðu kreppuhópi (nefndur *„Kreppan og samkeppnin – ógnir og tækifæri“*) en í honum sátu m.a. stjórnendur sem höfðu ríka aðkomu að samráðinu við Eimskip (m.a. stjórnendur sjóflutninga og landflutninga, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-landfl). Til undirbúnings fundinum hafði verið sent út skjal innan hópsins með hugmyndum um ýmis konar verðhækkanir og gjaldtöku af viðskiptavinum. Þar er m.a. spurt eftirfarandi spurninga og ljóst að stjórnendur voru í *„naflaskoðun“* með áherslu á að gæta að því að samráðið við Eimskip myndi halda:

  „Núverandi markaðsplan okkar:

  Við erum að halda okkar hlut og sækja smá.... eða Höfum við komið í veg fyrir verðhækkanir? Höfum við hugsanlega verið leiðandi í verðstríði? Erum við sá aðili á markaðnum sem ekki er hægt að treysta?

  Þurfum að fara í nákvæma naflaskoðun á okkar eigin aðferðarfræði. Hvað viljum við í raun, hverju erum við að reyna að ná fram? Er mögulegt að við höfum komið í veg fyrir að komist friður á?

  Þurfum að skoða og setja fram eigin aðferðarfræði og engar afsakanir“

- Stuttu síðar, 4. nóvember 2009, funduðu lykilstjórnendur Samskipa og stjórnarmenn ((S)stjform-S stjórnarformaður, (S)stjórnarm-fjármstj stjórnarmaður, (S)forstj og (S)frkvstj-fjárm) og þar lét (S)stjform-S eftirfarandi ummæli falla um samkeppnina og veruleg áhrif þess á EBITDA Samskipa á Íslandi ef *„menn droppa verðum“*, sbr: *„Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. […] Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA*.“, sbr. kafla 14.2. Stjórnendur Samskipa töldu því mikið undir fyrir rekstrarafkomu fyrirtækisins að Samskip færi ekki „út af sporinu“ og héldi áfram virða samráðið við Eimskip.

- Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips kom fram að á fundi 8. nóvember 2009 hafi framkvæmdastjórinn sem bar ábyrgð á sjóflutningum Eimskips, (E)frkvstj-sala/þj, *„lagt línuna“* og sagt að ekki ætti að lækka verð heldur frekar að *„hífa upp“* verð. Jafnframt kom fram í fundargerðinni að magn *„í skipum mætti vera meira“*. Hins vegar átti ekki að reyna að auka flutningsmagn með samkeppnisaðgerðum gagnvart Samskipum heldur átti sem fyrr segir að hækka verð.

- Í tölvupósti (S)forstj frá 16. nóvember 2009 kemur skýrt fram að markaðsaðgerðir Samskipa eigi að beinast gegn *„minni“* viðskiptavinum, sbr. kafla 14.9.4.

- Í sama kafla er lýst tölvupóstum (S)forstö-innfl1 frá 17. og 20. nóvember 2009. Í þeim er m.a. lagt fyrir undirmann að bjóða mikilvægum viðskiptavini Eimskips, Aðföngum, ekki hagstætt verð þar sem slík samkeppni myndi torvelda Eimskip að hækka verð gagnvart Aðföngum og Samskipum að hækka verð gagnvart öðrum mikilvægum innflytjenda á matvörum, Nathan & Olsen. Spurningu um hvort Samskip ætluðu að reyna að ná til sín öðrum mikilvægum viðskiptavini Eimskips, IKEA, svaraði (S)forstö-innfl1 neitandi. Rök hans voru þessi:

  „Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó[2569], Húsa[2570] og ÍSAM[2571].“

5578. Aðilar á markaði urðu óhjákvæmilega varir við þennan skort á samkeppni milli Samskipa og Eimskips. Gagn frá 12. nóvember 2009 er dæmi um það. Um er að ræða tölvupóst sem óháður flutningsmiðlari og viðskiptavinur sendi (E)frkvstj-sala/þj. Í honum sagði m.a.:

„Ef þið hafið ekki áhuga á nýjum kúnnum og viljið vopnahlé við keppinautanna þá er betra að segja svona gömlum hundi eins og mér hvernig málin eru, hreint út. Það sparast mikið við það.“

5579. Ástæða þessarar kvörtunar var áhugaleysi Eimskips á að bjóða mikilvægum viðskiptavini Samskipa samkeppnishæft verð, sbr. kafla 14.9.3.

5580. Í sátt Eimskips viðurkennir fyrirtækið að *„alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf“ glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008.“* Hluti þessara aðgerða var samráð við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum“* og *„um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð og viðskiptaupplýsingum“*.

5581. Framangreind gögn frá m.a. apríl 2009 eru skýr birtingarmynd á samráði Samskipa og Eimskips. Ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips tók til mikilvægra viðskiptavina en miklu mun síður til smærri viðskiptavina (minni fyrirtæki og einstaklingar). Framangreind fyrirmæli (S)forstö-innfl1 og (S)forstj um að sækja ekki endurspegla að „friður“ átti að ríkja milli Samskipa og Eimskips um hina stærri viðskiptavini. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna þessi gögn fyrirkomulag og framkvæmd ólögmætrar markaðsskiptingar og að með innanhússkipulagi og fyrirmælum um hegðun m.a. viðskiptastjóra var reynt að tryggja að samráðið yrði áfram virt. Með því var unnt framkvæma þau fyrirmæli (S)forstö-innfl1 að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum án nokkurs ótta um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips. Í því sambandi má benda á að á rannsóknartímabilinu var Eimskip með laust rými í skipum fyrirtækisins, sbr. t.d. ummæli (E)frkvstj-sala/þj á fundi með innflutningsdeild Eimskips í nóvember 2009, sbr. einnig ummæli í trúnaðarskjali (E)forstö-útfl til (E)forstj 7. júlí 2009 vegna innflutnings: *„Capacity in the market more than the market is offering cargo“*, sbr. kafla 14.11.5.[2572] Við slíkar aðstæður hefði mátt búast við óvissu um þrýsting á verð og sókn á mikilvæga viðskiptavini, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 33.

5582. Framangreint birtist einnig með skýrum hætti þegar framangreind samtímagögn Eimskips eru virt saman. Fyrirmæli (E)frkvstj-sala/þj um að hækka verð, umfjöllunin í glærum (E)forstö-útfl og kvörtun flutningsmiðlara yfir *„vopnahléi“* er í samræmi við þau alvarlegu brot sem Eimskip hefur viðurkennt.

5583. Eru þessi gögn til stuðnings því mati Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér markaðsskiptingu og annað samráð á þessum tíma.

[2569] Rúmfatalagerinn.
[2570] Húsasmiðjan.
[2571] Íslensk-Ameríska.
[2572] Þetta á sér líka stoð í afhentum gögnum Eimskips um nýtingu flutningakerfisins, sbr. afhent skjal Eimskips dags. 29.11.2017 *„M-S aðferð (2).xlsx“*.

14.3. Vífilfell og Ölgerðin óska tilboða

5584. Ölgerðin Egill Skallagrímsson (ÖES) var stór innflytjandi á vörum til Íslands. Einnig hefur fyrirtækið flutt út vörur og nýtt sér landflutninga hér á landi. ÖES hafði verið lengi í viðskiptum við Eimskip og verið einn af stærstu viðskiptavinum fyrirtækisins. Nánar tiltekið var ÖES annar stærsti viðskiptavinur Eimskips í innflutningi á mat- og drykkjarvörum árið 2008 og fimmti stærsti viðskiptavinurinn í innflutningi það ár.[2573]

5585. Vífilfell hafði aftur á móti verið í viðskiptum við Samskip og verið þeirra stærsti viðskiptavinur í innflutningi á mat- og drykkjarvörum og þriðji stærsti viðskiptavinur í heildarinnflutningi árið 2008.

5586. Á árinu 2009 voru samningar um flutninga lausir hjá bæði Vífilfelli og ÖES og bæði þessi fyrirtæki óskuðu eftir tilboðum frá Samskipum og Eimskip. Sökum yfirstandandi ólögmæts samráðs Eimskips og Samskipa gerðu Eimskip ekki raunhæfa tilraun til þess að ná Vífilfelli í viðskipti til sín og hið sama á við um tilboð Samskipa til ÖES. Skal þetta rökstutt nánar.

5587. Í köflum 8.16 og 8.17 er rökstutt að í tengslum við *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafi, haustið 2008, verið settar fram hugmyndir um skiptingu á mikilvægum viðskiptavinum milli Samskipa og Eimskips. Voru viðskipti við ÖES hluti af þeirri athugun. Þar er gerð grein fyrir skjölum (S)frkvstj-millilandasv frá 4. og 6. september og 6. október 2008. Í þeim var fjallað um samráð Samskipa við Eimskip vegna breytinga á siglingakerfum og lagt til grundvallar að Samskip myndu fá viðskipti Eimskips við Byko og að viðskiptin við Elkem á Grundartanga færðust frá Samskipum til Eimskips. Einnig kom fram að *„stóra spurningin“* væri hvað ætti að gera með viðskipti við mikilvæga viðskiptavini Eimskips eins og ÖES. Einnig var tveimur valkostum stillt upp í áætluðu flutningamagni fyrir árið 2009 þar sem m.a. flutningar fyrir ÖES voru annaðhvort taldir með flutningum Samskipa eða ekki.

5588. Eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. glærukynninguna um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* frá 8. og 9. júní 2008, gripu Eimskip og Samskip til aðgerða sem m.a. fólu í sér samráð um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu. Seinni hluta árs 2008 hækkuðu Samskip og Eimskip ítrekað verð og verulega. Þessar verðhækkanir tóku m.a. til ÖES og Vífilfells. Samtímagögn frá þessum tíma endurspegla hvernig samráðið hafði raskað æskilegri óvissu milli fyrirtækjanna og enginn ótti um að verðhækkunum yrði svarað með samkeppnislegum viðbrögðum frá keppinautunum.

5589. Í dæmaskyni um vinnu Eimskips og Samskipa að verðhækkunum gagnvart ÖES og Vífilfelli má rifja upp eftirfarandi:

- Á verkefnalista (S)forstö-landfl frá 18. ágúst 2008 var m.a. verkefnið *„Sala“*. Þar féll undir m.a. *„Tala við [forstjóra Vífilfells]“* og *„Setja upp rök fyrir hækkunum“*, sbr. kafla 8.15.7.1.

- Þann 1. september 2008 hækkuðu Samskip gjaldskrár og þjónustugjöld verulega. Samhliða því var einnig unnið innan Samskipa við hækkun á verði gagnvart stórum viðskiptavinum, fella eða lækka afslætti, þ.á m. gagnvart Vífilfelli, sbr. tölvupósta (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra innflutnings þennan dag. (S)forstö-innfl1 sendi annan tölvupóst vegna hækkana og gaf fyrirmæli um að það væri einnig markmið *„að troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn.“*, sbr. kafla 8.15.10.

- Í október 2008 unnu Samskip einnig að því að *„leiðrétta“* verð viðskiptavina sem voru með samninga í íslenskum krónum með því að leggja á gengisálag, svokallað CAF gjald (e. Currency Adjustment Factor) á viðskiptavinina.[2574] Þessar aðgerðir tóku m.a. til Vífilfells, sbr. umfjöllun Samskipa um *„CAF hækkun“* gagnvart m.a. Vífilfelli í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)forstj,

[2573] Afhent gögn frá Eimskip. Afhent þann 23.3.2015 (fylgiskjal 5). Listi yfir 50 stærstu viðskiptavini Eimskips í innflutningi árin 2008 og 2009. Við rannsóknina hefur fundist gagn í afrituðum gögnum Eimskips frá desember 2009 þar sem fram kemur að […] standi undir 5,00% af heildartekjum Eimskips af innflutningi. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Import Business plan 2010 10.des 2009.docx“*, sbr. töflu bls. 6. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.344420.
[2574] Sbr. mgr. 48 og mgr. 1160 í athugasemdum Samskipa við AI.

(S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl dags. 16. október 2008, sbr. einnig tölvuskjal (S)forstö-innfl1 frá 28. október 2008, sbr. kafla 8.19.4 og 10.4.7.

- Í október 2008 unnu Eimskip að verulegum verðhækkunum, þ.á m. gagnvart ÖES. Samkvæmt fundargerð frá innflutningsdeild Eimskips var rætt á fundi deildarinnar 24. október 2008 m.a. eftirfarandi: *„Ölgerðin – verið er að boða á þá mikla hækkun á sjóflutningsverð í ISK og færa síðan samninginn yfir í EUR. Hefur ekki farið vel í þá og ef þessu verður haldið til streitu þá munu þeir fara í verðkönnun. […]*", sbr. kafla 10.4.1. og 10.4.7. Voru þessar aðgerðir Eimskips gagnvart ÖES hluti af viðamiklum hækkunum gagnvart flestum viðskiptavinum Eimskips og tengdust myntbreytingu samninga (ISK í EUR). Þessar breytingar fólu í sér allt að 80% hækkun sem komu til viðbótar við aðrar verðhækkanir fyrirtækisins á þessum tíma. Tilkynnti Eimskip um þessar hækkanir í desember 2008.

- Í byrjun árs 2009 hækkaði Eimskip þjónustugjöld í höfnum í Evrópu og tók upp ný gjöld. Hækkunin náði m.a. til ÖES. Um var að ræða umtalsverðar hækkanir, sbr. kafla 10.6.4 og 10.6.5.

14.3.1. Eimskip hækkar verð verulega gagnvart ÖES

5590. Sem fyrr segir tók í janúar 2009 gildi verðhækkun hjá Eimskip á þjónustugjöldum í höfnum í nokkrum Evrópuríkjum. Fól það í sér hækkun fyrir bæði íslenska inn- og útflytjendur. Leiddi þetta m.a. til verulegrar verðhækkunar hjá ÖES ofan á aðrar hækkanir Eimskips seinni hluta árs 2008, sbr. framanrakið.

5591. Eins og fram kemur í kafla 10.6.5 er ljóst að ÖES taldi þessar verðhækkanir Eimskips afar óeðlilegar. Kemur þetta skýrt fram í tölvupósti ÖES frá 11. janúar 2009, sbr. nánar hér á eftir. Í innanhússamskiptum hjá Eimskip kom fram að þetta væri *„mikil hækkun*" á verði ÖES (*„27% að meðaltali*") og að hún væri ekki heimil samkvæmt gildandi samningi við þennan mikilvæga viðskiptavin. Samt sem áður ætlaði Eimskip sér *„að standa fast á*" þessari verðhækkun gagnvart ÖES.

5592. Hefur hér talsverða þýðingu að Eimskip taldi sig geta *„staðið fast*" á því að verð ÖES myndi hækka umfram það sem samningurinn við fyrirtækið gerði ráð fyrir. Ber og að hafa í huga að ÖES er öflugt fyrirtæki sem hafði ávallt þann valkost að snúa sér til Samskipa. Ekki verður séð að kostnaður hjá ÖES væri mikill við að skipta um flutningsaðila ef hagstæðara verð væri í boði. Samkvæmt mati ÖES var skiptikostnaður við að færa flutningana til Samskipa ásamt auknum birgðahaldskostnaði metinn á um þrjár milljónir króna.[2575] Er það ekki umfangsmikill kostnaður í samanburði við heildarflutningskostnað fyrirtækisins.

5593. Skýringin á því að Eimskip hafði í þessu tilviki ekki áhyggjur af samkeppni frá Samskipum er hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna. Í sáttinni við Samkeppniseftirlitið viðurkennir Eimskip að í alvarlegum brotum fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga hefði falist samráð *„við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.*" Af þessu leiddi að Eimskip gat haldið verði uppi eða hækkað verð gagnvart stórum viðskiptavinum án þess að óttast að Samskip myndu bjóða betur og ná viðkomandi viðskiptavini yfir til sína.

14.3.2. Eimskip býður ÖES *„fáránlegt*" verð í landflutningum

5594. Í lok janúar 2009 óskaði ÖES eftir tilboði frá Eimskip í akstur frá Reykjavík til Akureyrar og aftur tilbaka með hveiti og hveitidælingu. ÖES hafði rúmu ári áður óskað eftir verði í þetta tiltekna verkefni. Hafði (E)rekstj-aksturst þá svarað því til að Eimskip myndi: *„Gera þetta á hagkvæmasta hátt, ykkur til hagsbóta.*" Í þetta skiptið, í janúar 2009, svaraði (E)rekstj-aksturst samdægurs og sagðist ætla

[2575] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.775135.

að senda ný verð og útfærslu. Ljóst væri að síðustu verðhugmyndir væru orðnar ársgamlar og kostnaður hefði hækkað mikið.

5595. Í framhaldinu sendi (E)rekstj-aksturst verðtilboð til ÖES í umræddan akstur. Vísaði hann til þess að kostnaður Eimskips frá fyrra verðtilboði hefði hækkað um 28% *„miðað við okkar „flutningavísitölu""* og sagði að verðið væri komið í 298.000 kr. án vsk. en hafði árið áður verið 235.000 kr.

5596. ÖES brást ekki vel við umræddu verðtilboði og sagði þetta *„slæmar fréttir"*. Sagði m.a. eftirfarandi í tölvupósti fyrirtækisins:

„Hvernig má það vera þegar hækkun á vísitölu á þessu sama tímabili er um 20% og eldsneytisverð hefur hækkað um 23% á þessu sama tímabili? Ekki hafa laun hækkað á tímabilinu heldur lækkað hjá ykkur ef marka má fréttir. Ég næ þessu bara ekki heim og saman."

5597. Í öðrum tölvupósti frá ÖES var sett fram frekari gagnrýni á tilboð Eimskips: *„Þetta er fáránlegt og endurspeglar ekki raunveruleikann – við erum líka með menn í dreifingu og 28% hækkun er ekki raunverulegt."*

5598. (E)rekstj-aksturst svaraði því til að það væru *„einfaldlega miklar kostnaðarhækkanir á þessu tímabili"* og að það væri væntanlega einnig hægt að finna sambærilega útgefnar verðbreytingar hjá öðrum aðilum sem rækju flutningabifreiðar.

5599. ÖES sagði á ný að þetta gengi ekki upp með nokkru móti og vísaði til þess að gjaldskrá Eimskips hefði hækkað um 21% frá 1. ágúst 2007 en ekki 28% og að (E)frkvstj-innanl hafi sagt að gjaldskráin hefði náð að halda í við kostnaðarhækkanir. (E)rekstj-aksturst kvað umrædda 28% hækkun vera eðlilega að teknu tilliti til hækkunar á olíuverði. ÖES gafst ekki upp og svaraði því til að útreikningar (E)rekstj-aksturst stemmdu ekki þar sem hækkun á gjaldskrá Eimskips hefði verið 21% og olíuverð hefði hækkað um 23%. Spurði hann því hvernig Eimskip fengi út 28% hækkun og sagði í öðrum tölvupósti að útreikningar (E)rekstj-aksturst gengju ekki upp.

5600. Það vekur athygli Samkeppniseftirlitsins að á sama tíma og mjög mikilvægur viðskiptavinur Eimskips kvartaði undan ekki aðeins háu verðtilboði heldur einnig *„fáránlegum"* útreikningum sem ekki gengju upp, virtist Eimskip ekki íhuga að endurmeta tilboðið eða leita leiða til að lækka það. Þvert á móti bað (E)rekstj-aksturst ÖES í sama samtali tvisvar um upplýsingar um akstur ÖES á SV-horninu sem ÖES sá á þeim tíma um sjálf. Eimskip hafði sem sagt áhuga á að gera tilboð í umræddan akstur og vildi meina að ÖES gæti náð *„góðum árangri varðandi raunsparnað í samvinnu við okkur."* Þetta bað (E)rekstj-aksturst um á sama tíma og ÖES reyndi að fá lægra verð í umræddu hveitiflutning, án nokkurs árangurs.

5601. Viðbrögð ÖES voru eftirfarandi:

„Þetta er mikil speki hjá þér. Ef ég er að selja gosflösku sem kostar 100 kr og tappinn hækkar um 5% og flaskann [svo] um 10% þá smkvæmt [svo] þessu á ég að hækka gosflöskuna um 15% - þetta er bara bull

Ekki láta ykkur detta í huga [svo] að ég nenni að auka viðskiptin við ykkur umfram það sem nauðsyn krefur."

5602. (E)rekstj-aksturst áframsendi þessi samskipti sín við ÖES til (E)frkvstj-innanl þann 28. janúar 2009. Daginn eftir framsendi (E)viðskstj3 síðan umrædd samskipti til (E)forstö-innfl með skilaboðunum *„Þér til upplýsingar og skemmtunar"*.[2576]

[2576] Afrituð tölvupóstsamskipti […] Doc. ID: 0.7.33487287.

5603. Þann 2. febrúar 2009 sendi ÖES tölvupóst til (E)rekstj-aksturst og spurði hvort Eimskip hefði skoðað málið frekar *„eftir að við ræddum málið í síma síðustu viku*". (E)rekstj-aksturst svaraði daginn eftir og sagðist hafa farið yfir málið með (E)frkvstj-innanl sem virtist skilja málið á sama máta.[2577] Nokkrum dögum síðar óskaði ÖES eftir því að (E)frkvstj-innanl myndi hringja í sig sem (E)frkvstj-innanl kvaðst myndi gera.[2578]

5604. Fyrir liggur þannig að í janúar/febrúar 2009 var ÖES afar ósátt við verðlagningu Eimskips á bæði innflutnings- og landflutningaþjónustu. Eins og lýst verður hér á eftir ákvað ÖES síðar á árinu 2009 að bjóða út alla flutninga sína.

14.3.3. Vífilfell óskar tilboða

5605. Í janúar 2009 var tilkynnt um verðhækkun hjá Samskipum. Um var að ræða hækkun á sjófrakt og á þjónustugjöldum bæði erlendis og hér á landi. Vakti þessi verðhækkun mikla óánægju hjá ýmsum viðskiptavinum Samskipa, sbr. kafla 10.6. Líkt og áður greinir unnu Samskip að því að hækka verð gagnvart Vífilfelli seinni hluta árs 2008 sbr. umfjöllun hér að framan.

5606. Þann 4. febrúar 2009 sagði Vífilfell upp flutningasamkomulagi við Samskip frá 18. apríl 2005 og átti samkomulagið að falla úr gildi 18. júní 2009.[2579] Í kjölfarið átti Vífilfell í viðræðum við bæði Eimskip og Samskip um flutninga.

5607. Eins rakið verður ætluðu Samskip sér að hækka verð gagnvart Vífilfelli, líkt og fyrirtækið hafði unnið að síðastliðna mánuði.

5608. Í byrjun mars 2009 var í undirbúningi fundur milli Samskipa og Vífilfells. Í því samhengi er rétt að vekja athygli á tveimur tölvupóstum sem sendir voru á milli starfsmanna Samskipa af þessu tilefni:

- Tölvupóstur frá (S)viðskstj4 til (S)forstö-innfl1 þann 4. mars 2009 sem bar heitið *„Vífilfell-samningsdrög*". Þar kom fram að starfsmaður Vífilfells væri tilbúinn að hitta Samskip daginn eftir. Þessi starfsmaður Vífilfells verði *„fronturinn í þessum samningaviðræðum segir hann. Þeir funduðu um þetta í gær og eru með ákveðna punkta sem hann vill leggja fram á fundinum. Hann sagði jafnframt að þeir væru með ákveðnar hugmyndir um nýjan samning og væru með ýmsar pælingar í gangi. Hvort hann meinti að þeir væru búnir að opna fyrir viðræður við EÍ* [Eimskip] *veit ég ekki. Sendi út fundarboð á okkur tvo og* [starfsmaður Vífilfells]."[2580]

- Tölvupóstur frá (S)forstö-innfl1 17. mars 2009 til (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-landfl, (S)viðskstj4 og (S)forstö-vöruh: *„Við [(S)viðskstj4] hittum […] hjá Vífilfell áðan. Það var gott hljóð í honum og við stefnum á að hitta hann aftur í vikunni. Það er oft erfitt að lesa í […] og því ómögulegt að vita hversu mikið Eimskip er að hræra í þeim. Hann var ánægður með fundinn sem þeir áttu með landflutningum varðandi aksturinn. Þeir eru að reikna og finnst frekar erfitt að kyngja hækkunum. […] er enn að bíða eftir að heyra frá vöruhúsinu. [(S)forstö-vöruh] getur þú haft samband við hann sem allra fyrst. Það þarf að koma þeim umræðum af stað.*"[2581]

5609. Með hliðsjón af öðrum gögnum málsins má ráða af þessum tölvupóstum að (S)forstö-innfl1 hafi þótt ómögulegt að átta sig á af samskiptum við Vífilfell hvort Eimskip væri virða markaðsskiptinguna og ekki að *„hræra í*" viðskiptavininum. Jafnframt er ljóst að Samskip lögðu áfram áherslu á verðhækkun gagnvart Vífilfell líkt og reyndin hafði verið seinni hluta árs 2008, sbr. það orðalag (S)forstö-innfl1 að Vífilfelli finnist *„frekar erfitt að kyngja hækkunum*".

5610. Sé sjónum beint að viðbrögðum Eimskips við tilboðsumleitan Vífilfells þá ber að rifja upp að í áætlunum Eimskips fyrir árið 2009 voru markaðsaðgerðir fyrirtækisins þær að ná ekki í mikilvæga

[2577] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.33.56625.
[2578] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.33.317287.
[2579] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.716870.
[2580] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.727999.
[2581] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.731289.

viðskiptavini frá Samskipum á árinu 2009, sbr. kafla 14.1.1. Viðbrögð Eimskips gagnvart umleitan Vífilfells á árinu 2009 voru í samræmi við þá stefnumörkun.

5611. Með tölvupósti, 26. mars 2009, sendi (E)viðskstj1, viðskiptastjóri hjá Eimskip, til (E)forstö-innfl tilboðsform í innflutning Vífilfells ásamt vinnuskjali með sundurliðun þjónustugjalda. Skömmu síðar sendi (E)viðskstj1 aftur lítillega breytt skjal til (E)forstö-innfl.[2582] Af fyrirliggjandi gögnum verður ekki séð að (E)forstö-innfl hafi gert athugasemdir eða sýnt viðbrögð við skjalinu frá (E)viðskstj1 eða að aðrir helstu stjórnendur Eimskips hafi komið að þessum þætti mögulegs tilboðs til Vífilfells.

5612. Þá verður ekki séð af gögnum að (E)forstö-innfl eða aðrir yfirmenn innflutnings hafi eftir þetta komið að tilboðsgerð til Vífilfells eða sýnt því máli áhuga þrátt fyrir að um mikilvægan viðskiptavin væri að ræða.

5613. Til marks um takmarkaðan áhuga Eimskips við gerð tilboðs til Vífilfells er tölvupóstur frá (E)frkvstj-innanl til (E)forstö-landfl2, dags. 31. mars 2009, *„Innanlandsflutningar 2009 – Target.xls"*. Meðfylgjandi er skjal yfir m.a. viðskiptavini Samskipa. Vífilfell er efst á lista en þar er í dálki *„Halda/sleppa/ná"* merkt „+/-":[2583]

Innanlandsflutningar - helstu viðskiptavinir [redacted]/31.03.2009

	Viðskiptavinur	Síðast á markaði	Staða á samningi	Heildarmagn tonn til	Heildarmagn tonn frá	Norðurland/Rvk tonn til	Norðurland/Rvk tonn frá	Vöru-samsetning kg/m3	Gámafl. v/imp	Halda/ sleppa/ná
Samskip	Vífilfell								Já	+/-
Samskip	MS								Já	Já
Samskip	Norðlenska	2004								Nei
Samskip	Bür									Nei
Samskip	Samkaup									Nei
Samskip	Kaldi									Já
Samskip	Bústólpi									Já
Samskip	Promens									Já
Eimskip	Ölgerðin	2004	okt.09							H
Eimskip	Aðföng	2006	jan.10							H
Eimskip	SS/Reykjagarður	2008 ?							Já	H
Eimskip	Kjarnafæði									H
Eimskip	Brim	2009	3m							H
Eimskip	Samherji	2009	3m							H
?	Sandblástur&Málmhúðun									

5614. Merkingar við önnur fyrirtæki í skjalinu sem voru í viðskiptum við Samskip eru ýmist *„Já"* eða *„Nei"*. Verður eðli málsins samkvæmt að ætla að þessar merkingar ættu við um að *„ná"* í viðskipti þar sem um viðskiptavini Samskipa var að ræða. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir þessi merking takmarkaðan áhuga framkvæmdastjóra landflutninga Eimskips á því að reyna að fá Vífilfell í viðskipti.

5615. Þann 2. apríl 2009 sendi (S)viðskstj4 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og kvaðst hafa boðið Vífilfelli *„eftirfarandi lágmark, núverandi til samanburðar"*. Hann sagði Vífilfell hafa verið sátt við viðleitnina og að allt liti vel út. (S)viðskstj4 sagði einnig að Vífilfell hefði spurt út í BAF og hver ákvarðaði það gjald og hafi minnst á að hinir væru að bjóða afslátt af því og væri þess vegna að velta þessu fyrir sér.[2584] Samdægurs sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst með heitinu *„Eimskip"* til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þar sem aðeins eftirfarandi kemur fram:

„Vildi láta ykkur vita að Eimskip eru farnir að bjóða afslátt af BAF. Þeir eru að bjóða Vífilfell það!!!"

[2582] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Vífilfell Mars 2009.doc"*. Viðhengi við afritaða tölvupósta frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.517153/0.7.33.516990.
[2583] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Innanlandsflutningar 2009 – target.xls"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.59233.
[2584] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.735309.

5616. (S)forstj svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 mínútu síðar og sagði: *„ertu á kontor, gætirðu litið á mig..“*[2585]

5617. Samkvæmt þessu vakti það undrun hjá (S)forstö-innfl1 annars vegar að Eimskip væri að bjóða afslátt af BAF og hins vegar að Eimskip væri að bjóða umræddum viðskiptavini Samskipa slíkan afslátt. Þrjú upphrópunarmerki í tölvupóstinum og orðalag hans sýna þetta skýrlega. Hröð viðbrögð (S)forstj benda til þess að hann hafi tekið þessar upplýsingar frá (S)forstö-innfl1 alvarlega.

5618. Gögn málsins sýna að Samskip hafa innheimt fullt BAF og FAF hjá Vífilfelli á árinu 2009.[2586] Eimskip veitti ÖES hins vegar 50% afslátt af BAF árið 2009.[2587] Þá innihélt tilboð Eimskips til Vífilfells einnig fullt BAF.[2588] Ekki kom því til þess að Eimskip byði þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa afslátt af BAF. Var það í samræmi við stefnumörkun skv. samráði fyrirtækjanna sem tók til innheimtu á fullu BAF („*allir*“ viðskiptavinir greiði fullt BAF), sbr. kafla 14.55.

5619. Allt framangreint rennir stoðum undir það að Samskip og Eimskip hafi rætt um það sín á milli að bjóða ekki afslátt af BAF og því hafi upplýsingar um að Eimskip væri að bjóða Vífilfelli afslátt af BAF komið Samskipum á óvart.

14.3.4. Samskip halda Vífilfelli

5620. Eimskip bauð ekki afslátt eða önnur hagstæð kjör sem leiddu til þess að Vífilfell ákvæði að skipta um flutningafyrirtæki á árinu 2009.

5621. Þann 16. júní 2009 undirrituðu Samskip og Vífilfell samning um inn- og útflutning og um forflutninga í Evrópu vegna innflutnings.[2589] Þann 14. maí 2009 hittust (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 á veitingastað og þann 22. maí 2009 var sameiginlegt árlegt golfmót Eimskips og Samskipa haldið.

5622. Eins og fram kemur í kafla 13.3.2 áttu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips í ítrekuðum samskiptum á brotatímabilinu. Vegna atvika á þessum tíma árið 2009 má geta þess að þann 14. maí 2009 hittust (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 á veitingastað og þann 22. maí 2009 var sameiginlegt árlegt golfmót Eimskips og Samskipa haldið, sbr. nánari umfjöllun í áðurnefndum kafla 13.11

5623. Ljóst er af gögnunum að Eimskip sóttist ekki eftir að ná viðskiptum Vífilfells frá Samskipum. Birtist það t.a.m. í því að það var ekki fyrr en í tölvupósti 4. ágúst 2009 til Vífilfells, tæplega tveimur mánuðum eftir undirritun samnings Vífilfells og Samskipa, sem (E)viðskstj1 spurðist loks fyrir um lok málsins. Í framhaldinu upplýsti (E)viðskstj1 m.a. yfirmann sinn (E)frkvstj-sala/þj um að Vífilfell hafi samið við Samskip. Ljóst er af svörum (E)frkvstj-sala/þj að þetta kom honum ekki á óvart og lýsti hann ekki yfir vonbrigðum sínum. Framangreind viðbrögð Eimskips eru í samræmi við önnur gögn málsins þ.e. að Eimskip hafi ekki sótt á að ná viðskiptum Vífilfells frá Samskipum og samfelld markaðsskipting hafi verið virt.[2590]

5624. Til frekara marks um að Eimskip hafi ekki sótt á að ná viðskiptum Vífilfells frá Samskip er gagnlegt að bera saman, annars vegar skjal Eimskips með tilboði í flutninga Vífilfells, líklega frá 25. mars 2009, og hins vegar samning um flutninga sem Eimskip gerði við ÖES, dags. 5. nóvember 2009. Til nánari

[2585] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.587844.
[2586] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10. apríl 2015. *„Flutningssamkomulag milli Samskipa hf. og Vífilfells hf.“*, undirritaður 16. júní 2009.
[2587] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19. febrúar 2016. *„Flutningaþjónustusamningur*“ milli ÖES og Eimskips, undirritaður 5. nóvember 2009.
[2588] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Vífilfell Mars 2009.doc*“. Viðhengi við afritaða tölvupósta frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.33.517153 og 0.7.33.516990.
[2589] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015, liður 8.2. „Flutningssamkomulag milli Samskipa hf. og Vífilfells hf.“ dags. 16.06.2009.
[2590] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Doc. ID. 0.7.33.260272. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.289499.

glöggvunar má bera verð í framangreindum skjölum saman með eftirfarandi hætti, þ.e. annars vegar verðtilboðsskjal Eimskips í flutninga Vífilfells frá mars 2009 og hins vegar endanlegt verð Eimskips í flutninga ÖES í nóvember 2009:

Tafla 3: Verðtilboð Eimskips í flutninga Vífilfells frá mars 2009 og endanlegt verð Eimskips í flutninga ÖES í nóvember 2009.
Heimild: Afhent gögn frá Eimskipi.

	20 ft.	40 ft.	Tonn	Rúmmetri	Uppsk. 20 ft.	Uppsk. 40 ft.	BAF
Vífilfell	450 €	600 €	90 €	40 €	25.000 kr	35.000 kr	100%
ÖES	250 €	312 €	33 €	18 €	15.000 kr	25.000 kr	50%

5625. Líkt og sjá má er verulegur munur á framangreindum sjóflutningsgjöldum. Af samtímagögnum er ráðið að um hafi verið að ræða sambærilega flutninga að ræða fyrir tvo stóra viðskiptavini.[2591] Þessi mikli verðmunur hjá Eimskip gagnvart Vífilfelli og ÖES er í samræmi við önnur gögn sem sýna að Eimskip virti hin ólögmætu markaðsskiptingu á þessum tíma.

5626. Vegna umleitan Vífilfells til Eimskips árið 2009 þá skal einnig nefna að gögn Eimskips sýna að það var vannýtt flutningsgeta í flutningakerfi Eimskips til Íslands, sbr. t.d. ummæli (E)frkvstj-sala/þj á fundi með innflutningsdeild Eimskips 8. nóvember 2009 („*Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana*", sbr. trúnaðarskjal (E)forstö-útfl til (E)forstj frá 7. júlí sama ár þar sem var m.a. fjallað um innflutning til Íslands og „*Capacity in the market more than the market is offering cargo*.", sbr. kafla 14.11.5.[2592] Sýnir þessi samanburður algert áhugaleysi Eimskips á að ná Vífilfelli í viðskipti og er í samræmi við markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum.

5627. Til að setja þetta í enn skýrara samhengi er gagnlegt að bera saman verð fyrir sjóflutninga frá Evrópu til Íslands, annars vegar í samningi Samskipa við Vífilfell frá 16. júní 2009 og hins vegar í samningi Eimskips við ÖES frá 5. nóvember 2009. Að mati Samkeppniseftirlitsins er hér um að ræða sambærileg viðskipti. Samningur Samskipa er í ISK en Eimskips í EUR og notað er sölugengi Seðlabanka Íslands 5. nóvember 2009 við breytingu í ISK.

5628. Í samningi Samskipa við Vífilfell frá júní 2009 er verð fyrir sjóflutning á 20ft gámi 52.000 ISK, fyrir 40ft gám 62.000 ISK, fyrir tonn 6.000 ISK og fyrir rúmmetra 4.000 ISK. Í samningi Eimskips við ÖES sama ár er verð fyrir sjóflutning á 20ft gámi 46.250 ISK, fyrir 40ft gám 57.720 ISK, fyrir tonn 6.105 ISK og fyrir rúmmetra 3.330 ISK, sbr. eftirfarandi tafla til samanburðar:

Tafla 4: Verð Samskips á sjóflutningi fyrir Vífilfell og verð Eimskips á sjóflutningi fyrir ÖES, 2009.
Heimild: Afhent gögn frá Eimskipi og Samskipum.

	20 ft.	40 ft.	Tonn	Rúmmetri
Samskip - Vífilfell	52.000 kr	62.000 kr	6.000 kr	4.000 kr
Eimskip - ÖES	46.250 kr	57.720 kr	6.105 kr	3.330 kr

5629. Ljóst er því að Eimskip lagði ekki áherslu á gerð tilboðs í flutninga Vífilfells vorið 2009. Sem fyrr segir má merkja það m.a. af því að í gögnum málsins kemur ekki fram að helstu stjórnendur fyrirtækisins hafi haft afskipti af tilboðsgerðinni nema (E)frkvstj-innanl framkvæmdastjóri innanlandsflutninga vegna landflutninga. Skiptir þetta afskiptaleysi máli ekki síst vegna stærðar Vífilfells í innflutningi og flutningum innanlands í mat- og drykkjarvörum. Var Vífilfell þriðji stærsti viðskiptavinur Samskipa árin 2008 og 2009. Verðlagning Eimskips í tilboðinu til Vífilfells undirstrikar þetta áhugaleysi fyrirtækisins.

[2591] Sbr. einnig mgr. 62 – 63 í bréfi Samskipa dags. 31.08.2022, bls. 14.
[2592] Sem á sér einnig stoð í afhentum gögn frá Eimskip. Afhent dags. 29.11.2017.

5630. Eru þessar aðgerðir og aðgerðarleysi stjórnenda Eimskips í fullu samræmi við önnur gögn þess efnis að fyrirtækin hafi látið stóra viðskiptavini hvors annars í friði á rannsóknartímabilinu. Samkeppniseftirlitið fær því ekki séð, byggt á gögnum málsins, að Eimskip hafi veitt Samskipum samkeppnislegt aðhald í tilboði gagnvart Vífilfelli árið 2009. Hið sama má ráða af atvikum og gögnum í tengslum við útboð ÖES síðar á árinu 2009, sbr. umfjöllun hér síðar. Þar eru færð fyrir því rök að Samskip hafi, á grundvelli markaðsskiptingar fyrirtækjanna, ekki lagt áherslu á að reyna að ná ÖES í viðskipti í umræddu útboði.

5631. Er framangreint í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Í sáttinni viðurkennir Eimskip að í alvarlegum brotum fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga hafi falist samráð *„við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.*"

14.3.5. Útboð ÖES

5632. Þann 1. október 2009 tilkynnti ÖES Eimskip og Samskipum að fyrirtækið hygðist bjóða út alla flutninga fyrir fyrirtækið.[2593] Daginn eftir var útboðslýsing send fyrirtækjunum.[2594] Sama dag áttu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv fund þar sem umræðuefnið var *„Ölgerðin strategia.*"[2595] Rifjað skal upp í upphafi árs 2009 var ÖES verulega ósátt við verðlagningu Eimskips í bæði innflutnings- og landflutningaþjónustu, sbr. t.d. umfjöllun hér að framan.

5633. Frestur Eimskips og Samskipa til þess að skila tilboðum til ÖES var til mánudagsins 19. október 2009. Bauð ÖES út flutninga vegna inn- og útflutnings fyrirtækisins auk landflutninga hér á landi.

5634. Þann 5. október 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þar sem kom fram að Samskip hygðust hækka, þann 15. október 2009, þjónustugjöld sín í höfnum í Árósum í Danmörku og Varberg í Svíþjóð til samræmis við hækkun hjá Eimskip.[2596] (S)forstj svaraði með tölvupósti til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv og sagði; *„taktu endilega saman verðtöflur okkar, þjónustugjaldskrár, og ræðum frekar í lok fundar um Ölgerðina.*"[2597]

5635. (S)forstö-innfl1 sendi þann 7. október 2009 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-útfl, (S)forstö-landfl og (S)starfsm. Gerði hann grein fyrir efni viðræðna við ÖES um útboðsskilmála. Kom fram það mat hans að það yrði *„að muna töluvert miklu*" til að ÖES *„hreyfi sig frá Eimskip*." (S)forstö-útfl og (S)forstö-landfl myndu hefja undirbúning að tilboði *„og síðan tökum við ákvörðun í næstu viku hvernig verðlagningin verður.*"[2598]

5636. Eins og lýst verður í kafla 14.10 var á þessum tíma unnin rekstraráætlun fyrir árið 2010 hjá Samskipum. (S)starfsm veitti (S)forstö-innfl1 aðstoð við undirbúning rekstraráætlunar fyrir innflutningsdeild Samskipa. Hann sendi þann 10. október 2009 tölvupóst til yfirstjórnar Samskipa, þ.m.t. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv (afrit m.a. til (S)forstö-innfl1). Meðfylgjandi honum var skjalið *„Rekstraráætlun Innflutningsdeildar 2010* [(S)forstö-innfl1]". Í því segir að í áætlun fyrir 2010 geri Samskip ráð fyrir því að *„halda öllum*" núverandi viðskiptavinum sínum í innflutningi. Einnig kemur fram að nokkur;

„ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009, en nokkur óvissa ríkir um árið 2010, einkum vegna þess hversu magn hefur dregist saman í innflutningi og að bæði skipafélögin eru með ónýtta flutningagetu í innflutningi."

[2593] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[2594] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.429332. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.773890.
[2595] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.773349.
[2596] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.650533.
[2597] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.774772.
[2598] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.651921.

5637. Jafnframt segir í þessu skjali Samskipa að gert sé ráð fyrir hækkun á bæði sjóflutnings- og þjónustugjöldum á árinu 2010.[2599] Aðeins var minnst á tvo nýja viðskiptavini á árinu 2009, N&O og Fóðurblönduna. (S)forstj svaraði þessum tölvupósti 12. október 2009 með því að senda póst til (S)forstö-innfl1. Í honum gerði (S)forstj ekki athugasemdir við umfjöllun og forsendur í skjalinu.[2600]

5638. Athygli vekur að þrátt fyrir að staðið hafi yfir útboð hjá mjög mikilvægum kaupanda að flutningsþjónustu, þ.e. ÖES, var ekki á nokkurn hátt fjallað um það í rekstraráætluninni að möguleiki gæti verið á því að Samskip næðu ÖES til sín í viðskipti á árinu 2010. Ber að hafa í huga að ÖES hafði um árabil verið í viðskiptum við Eimskip og um var að ræða einn verðmætasta flutningskaupanda hér á landi. Það að ÖES hafi farið með viðskipti sín í útboði fól því í sér viðskiptatækifæri fyrir Samskip. Þar að auki kom fram í skjalinu að Samskip væru með ónýtta flutningsgetu í innflutningi. Í stað umfjöllunar um sókn á markaði var áherslan í skjalinu lögð á að Samskip héldi öllum sínum viðskiptavinum og að verð yrði hækkað.

5639. Sem fyrr segir var (S)forstö-innfl1 einn þeirra sem falið var að undirbúa tilboð Samskipa til ÖES. Í fyrrgreindum tölvupósti hans frá 7. október 2009 sagði að það þyrfti að ákveða í næstu viku „*hvernig verðlagningin verður*" í tilboðinu. Ljóst er að þann 13. október 2009 (6 dögum áður en tilboðsfrestur ÖES rann út) var enn ekki komin niðurstaða um hvernig bregðast ætti við í útboði ÖES. Þetta má sjá af tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv þennan dag en í honum segir:

„Við þurfum að ákveða strategiu gagnvart Ölgerðinni sem fyrst. Er að vinna gögnin og það er óþægilegt að vinna þau án þess að vita hver stefnan er."[2601]

5640. Blasir við af samhenginu og efni tölvupóstsins að stjórnendur Samskipa voru, á þessum tímapunkti, enn að meta hvort virða ætti hið samfelld samráð Eimskip eða hvort bjóða ætti góð kjör með það að markmiði að ná viðskiptunum.

5641. Sjá má af gögnum málsins að Samskip og Eimskip voru bæði að meta aðgerðir vegna tilboðsgerðar til ÖES næstu daga. Gögnin sýna að þetta útspil ÖES, þ.e. að fara í allsherjarútboð með flutninga sína, setti stjórnendur Samskipa, þ.á m. þá sem höfðu haft ríka aðkomu að samráði fyrirtækjanna frá miðju ári 2008, í þá stöðu að þurfa að meta hvort áfram ætti að virða samráðið, um að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars, eða hvort taka ætti upp virka samkeppni á ný með hættu á að flutningsverð myndu „*droppa*" sem hefði „*mjög mikil*" áhrif á rekstrarafkomu flutningafyrirtækjanna, sbr. t.d. ummæli (S)stjform-S á fundi með lykilstjórnendum, (S)forstj, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)frkvstj-fjárm, 4. nóvember 2009,: *„Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. […] Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA*.". Samtímagögn vegna atvika tengdum m.a. Vífilfelli og ÖES endurspegla vel hvernig fyrirtækin virtu samfellt samráð áfram, líkt og þau höfðu ráðgert árið 2008 í áætlunum sínum fyrir árið 2009, sbr. umfjöllun í kafla 14.1. Jafnvel útboð eins mikilvægasta flutningskaupanda hér á landi leiddi ekki til þess að fyrirtækin viku frá samráðinu.

5642. Ljóst er að (E)frkvstj-innanl gegndi mikilvægu hlutverki í undirbúningi tilboðs Eimskips til ÖES. Þann 14. október 2009 sendi hann tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj með heitinu „*Ölgerðin*" þar sem hann skipulagði fund og undirbúning fyrir tilboðsgerð.[2602]

5643. (E)frkvstj-sala/þj og ritari (E)forstj svöruðu þessum tölvupósti og var fundur ákveðinn kl. 09:00 föstudaginn 16. október 2009 til að undirbúa tilboð til ÖES.

[2599] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur Rekstraráætlun 2010.doc.*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.652468.
[2600] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.652747.
[2601] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.776505.
[2602] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.296660.

5644. Klukkan 15:00 þann 15. október 2008 átti (S)forstö-innfl1 fund með (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstj og (S)frkvstj-innanl þar sem fundarefnið var *„Ölgerðin – yfirfara“*.[2603] Um kvöldið sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Í honum segir:

„Ég reyndi að setja tölu á það hvað myndi gerast ef við tækjum ÖES á 100.000 kr per 40ft og 70.000 kr per 20ft. Segjum að Eimskip myndi hefna hressilega og lækka verðin hjá 13 af 35 stærstu kúnnunum okkar niður í þessi verð. Áhrifin yrðu um 200 mkr á ári bara af FCL flutningnum. Heildaráhrifin yrðu líklega nær 300 mkr.

Ræðum á morgun

Legg til að við hittumst fyrir hádegi til að ræða þetta frekar.“[2604]

5645. Samkvæmt framangreindu var (S)forstö-innfl1 falið að meta hversu hagstætt verð Samskip þyrftu að bjóða til að eiga möguleika á því að ná til sín viðskiptunum við ÖES og hvaða áhrif það hefði ef fyrirtækið yrði hlutskarpast í útboðinu. Í tölvupósti sínum setti (S)forstö-innfl1 því fram lýsingu á því hvaða áhrif það myndi hafa ef Samskip myndu rjúfa *„friðinn“* við Eimskip og bjóða ÖES samkeppnishæf verð, þ.e. verð sem myndi duga til að eiga möguleika á að ná viðskiptum ÖES til Samskipa. Ljóst er að (S)forstö-innfl1 gerði sér grein fyrir að því fylgdi veruleg áhætta að hverfa frá hinni ólögmætu markaðsskiptingu, þ.e. rjúfa *„friðinn“* og taka stóran og verðmætan viðskiptavin frá keppinautnum. Eimskip gæti mætt því með samkeppni um aðra viðskiptavini Samskipa og flutningsverð gætu þá lækkað til viðskiptavina. Samráðið yrði sett í uppnám. Til nánari glöggvunar er gagnlegt að rýna í þær verðtillögur sem (S)forstö-innfl1 lagði til í framangreindum tölvupósti sínum. Vísast hér til vinnuskjals (S)forstö-innfl1 vegna útboðsins sem dagsett er sama dag, 15. október 2009.[2605] Eru í skjalinu þrjár síður (sheet) með eftirfarandi heitum: *„Innflutningur“*, *„Gengi & BAF“* og *„Fullur Grænlendingur“*. Undir síðunni *„Innflutningur“* er stillt upp tillögu að tilboði til ÖES fyrir tiltekna kostnaðarþætti á grundvelli flutningsmagns á tveimur árum, gengis og BAF. Í skjalinu er einnig skilgreint og reiknað út hvað þessi tillaga skilar upp í fastan kostnað Samskipa vegna flutninganna frá Evrópu. Það sem vekur sérstaka athygli er síðan *„Fullur Grænlendingur“* sem er önnur tillaga með sama flutningsmagni og gengisforsendum, 50% afslátt af BAF og lægra verði fyrir sjóflutninga. Í kafla 6.7.6.1 er fjallað um tvö skjöl sem (S)forstö-innfl1 vistaði hjá sér þann 13. maí 2008. Annað þeirra var glærukynning sem var nefnd *„Grænlenskir dagar“*. Þar segir einnig að í öðrum gögnum frá Samskipum megi sjá fyrirtækið nota hugtökin *„Grænland“* eða *„Grænlendinginn“* í tengslum við að bjóða samkeppnishæf verð eða lágt tilboð til viðskiptavinar. Er sá skilningur á merkingu þessara hugtaka staðfestur m.a. með því að (S)frkvstj-millilandasv sagði við skýrslutöku hjá lögreglu að þetta hugtak þýddi að *„fara í útsölugírinn“/„tax free dagar“/„bjóða lág verð til að ná i meira magn“*.[2606] Er þetta í samræmi við samtímagögn.

5646. Í umræddu skjali (S)forstö-innfl1 frá október 2009 kemur fram mikill munur milli þessara tveggja tillagna (þ.e. verð skv. *„Fullur Grænlendingur“* í samanburði við verð á síðunni *„Innflutningur“*). Útreikningur (S)forstö-innfl1 sýnir að tillaga hans undir síðunni *„Innflutningur“* skili um 522 m.kr. upp í fastan kostnað fyrir sjóflutning á tveimur árum en tillagan í *„Fullur Grænlendingur“* skili um 310 m.kr. upp í fastan kostnað fyrir sama tíma. Í báðum tilvikum skilgreindi (S)forstö-innfl1 uppskipun sem fastan kostnað. Eigið mat Samskipa á framlegð lægra tilboðsins upp í fastan kostnað sýnir að Samskip sjálf mátu það svo að forsendur hafi verið til þess hjá fyrirtækinu að ná ÖES í viðskipti. Í tillögunni *„Fullur Grænlendingur“* er gert ráð fyrir að verð fyrir sjóflutninga með heimakstri til ÖES sé 68.900 krónur fyrir 20 feta gám og 100.336 krónur fyrir 40 feta gám. Er þetta í samræmi við verðhugmynd (S)forstö-innfl1 í framangreindum tölvupósti frá 15. október 2009 (þ.e. sama dag og

[2603] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.776787.
[2604] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.777129.
[2605] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […] . *„Vinnuskjal vegna ÖES útboðs.xls“*, vistað 15.10.2009. Doc. 0.7.33.15977.
[2606] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 72-73.

skjalið er unnið) til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl, sbr. *„[…] ef við tækjum ÖES á 100.000 kr per 40ft og 70.000 kr per 20ft*."

5647. Líkt og fram kemur hér á eftir var það verð sem (S)forstö-innfl1 tiltók í tölvupóstinum 15. október 2008, og kallaði eftir umræðum um, ekki lagt til grundvallar í tilboði til ÖES heldur verulega hærra verð. Þannig sýna samtímagögn að endanlegt tilboð Samskipa til ÖES hafi verið sýndartilboð, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

5648. Sem fyrr segir var frestur Eimskips og Samskipa til þess að skila tilboðum til ÖES til mánudagsins 19. október 2009. Eftirfarandi fundir áttu sér stað hjá Eimskip og Samskipum fyrir hádegi föstudaginn 16. október 2009:

- Milli klukkan 08:00 og 09:00 hittust (E)frkvstj-innanl, (E)sölustj-innanl2 og (E)sölustj-innanl3 til þess að fjalla um landflutningahluta tilboðs Eimskips til ÖES.
- Klukkan 9:00 hittust (E)forstj, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-sala/þj til að ræða tilboð Eimskips í heild sinni (bæði sjó- og landflutninga).
- Klukkan 10:00 hittust (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 til þess að ræða tilboð Samskipa til ÖES.

5649. Rétt eftir framangreindan fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 eða kl. 10:38 var (S)forstö-innfl1 ennþá að meta hvaða *„strategíu*" Samskip ætluðu að viðhafa í útboði ÖES en þá vistaði hann hjá sér skjalið *„Áhrif ef við tökum ÖES*".[2607] Nafnið á skjalinu er lýsandi fyrir atburðarrásina sem talin er að átti sér stað á þessum tíma. Innihald skjalsins ber sömuleiðis með sér að Samskip hafi verið að meta áhrif þess og áhættu á að virk samkeppni myndi hefjast að nýju, ef Samskip sæktu ákveðið eftir viðskiptum við ÖES. Þar eru n.t.t. reiknuð áhrif þess á tekjur af FCL-flutningum hjá tilteknum viðskiptavinum ef verð pr. gám myndi lækka í 100.000 kr. fyrir 40 feta og 70.000 kr. fyrir 20 feta gáma frá því verði sem viðkomandi fyrirtæki greiddu. Virðast Samskip þannig hafa gert ráð fyrir að afleiðing af því að velja samkeppnisleiðina og bjóða fyrrgreind verð í útboði ÖES yrðu þau að samkeppni hæfist um tiltekin önnur fyrirtæki og þyrftu Samskip einnig að lækka verð sitt í sömu fjárhæðir til þeirra til að halda viðskiptunum. Verðlækkunin var tilgreind í skjalinu allt að 50 – 65%. Framangreint endurspeglar það að þarna hafi fyrirtæki í samráði verið að vega það og meta hvort það ætlaði að hverfa frá samráðinu og þar með eiga í hættu á að missa ábata samráðsins fyrir afkomu fyrirtækisins, sbr. einnig áðurnefnd ummæli (S)stjform-S 4. nóvember 2009.

5650. Klukkan 16:57 þennan sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv sem bar heitið *„Verðskjal fyrir ÖES*". Í tölvupóstinum segir:

„Hér er skjalið. Þið meltið þetta og við ræðum á barnum.

Ég er að velta fyrir mér hvort að við eigum ekki að hækka þessi FCL verð aðeins (50-100 EUR per gám)."[2608]

5651. Meðfylgjandi var excel skjalið *„Tilboð Samskipa 19. okt 2009*" og samkvæmt því var m.a. miðað við að bjóða tæplega 742 milljónir kr. í innflutning fyrir ÖES. Hér vekur athygli að ummæli (S)forstö-innfl1 höfðu breyst frá því hann sendi tölvupóst 13. október til (S)frkvstj-millilandasv og kallaði eftir *„strategiu*" og stefnu gagnvart tilboði til ÖES. Núna virtist línan vera ljós. Einnig vekur athygli að hvorki í þessum samskiptum né öðrum gögnum verður séð að þessir æðstu stjórnendur Samskipa hafi metið eða látið meta kostnaðarlegar forsendur fyrir tilboðinu til ÖES. Hvergi í gögnum Samskipa er fjallað um að hærra verð til ÖES hafi byggt á kostnaðarlegum forsendum heldur var hærra verð

[2607] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Áhrif ef við tökum ÖES.xls*", vistað dags. 16.10.2009, kl. 10:37. Doc. ID. 0.7.33.19172.
[2608] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.777540.

sett fram til að koma í veg fyrir að samkeppni myndi hefjast að nýju og að flutningsverð á markaðnum myndu „*droppa*". Með þessu var markaðsskiptingu við Eimskip viðhaldið og samráðið virt.

5652. Rétt er að árétta að umrædd gögn frá stjórnendum Samskipa sýna hvergi vafa eða umfjöllun um að Samskip gætu ekki annast sjóflutningsþörf ÖES á þessum tíma, t.d. vegna skorts á flutningsframboði. Í áætlun Samskipa fyrir árið 2010 kom fram að fyrirtækið væri með ónýtta flutningsgetu í innflutningi. Er það í samræmi við afhent gögn Samskipa sem sýnir vannýtt flutningsframboð í flutningakerfi fyrirtækisins til Íslands.[2609]

5653. Klukkan 18:03 þann 16. október 2009 sendi (E)sölustj-innanl2 tölvupóst til yfirmanna sinna, þeirra (E)frkvstj-innanl, (E)sölustj-innanl3 og (E)rekstj-aksturst, sem varðaði undirbúning fyrir landflutningahluta í tilboði Eimskips til ÖES. Bar hann heitið „*ÖES- staða*" og í honum sagði:

„Hér er „næstum" lokastaðan eftir að við erum búnir að velta okkur upp úr þessu fram og til baka í allan dag, og einnig búnir að taka stöðuna á stærstu verktakaleiðum. Nú erum við farnir að sveiflast frá því að missa og þess skjóta yfir markið ... sem segir okkur að við hljótum að vera nærri því sem við sættum okkur við að senda.

[…] í Vöruleiðum[2610] sagði m.a. að tónninn í stelpunni hjá Landfl væri að þetta væri lítið áhugavert, veit nú ekki hvort hún dregur vagninn í þessu frekar en […] því skv tölum frá RÁ þá var hann […] kannski að gefa okkur óþarflega lág verð en línan væntanlega kominn eftir samtalið frá […] í því ...

Liggjum á þessu yfir helgina, tökum stöðuna strax á mánudagsmorgun."

5654. Vörumiðlun og „RÁ"/„Á" (Ragnar og Ásgeir) eru landflutningafyrirtæki sem voru í samstarfi við Eimskip. Önnuðust þau akstur fyrir Eimskip á tilteknum flutningaleiðum hér á landi. Samkvæmt samningum sem þá voru í gildi annaðist Vörumiðlun akstur fyrir Eimskip milli Reykjavíkur og Sauðárkróks/Hvammstanga/Blönduóss/Skagastrandar og Ragnar og Ásgeir akstur milli Reykjavíkur og Snæfellsness. Flutningar á þessum leiðum voru hluti af útboði ÖES. Í samningum við bæði þessi fyrirtæki skuldbatt Eimskip sig til þess að vera í „*samráði*" við þau í „*tilboðsgerð*", sbr. 4. gr. beggja samninganna.[2611] Blasir við að þau samskipti við Vörumiðlun og Ragnar og Ásgeir, sem (E)sölustj-innanl2 vísaði til í tölvupóstinum, voru hluti af þessu „*samráði*". Vörumiðlun var einnig í samstarfi við Samskip á þessum tíma.[2612]

5655. Ekki er fyllilega ljóst hver sá starfsmaður Samskipa var sem (E)sölustj-innanl2 kaus að vísa til sem „*stelpunnar*" hjá Landflutningum. Gögn málsins sýna hins vegar að (S)viðskstj, viðskiptastjóri hjá Landflutningum, kom að undirbúningi tilboðs Samskipa. Þetta má sjá af tölvupósti sem (S)viðskstj sendi (S)forstö-innfl1 kl. 15:57 þennan sama dag.[2613] Gögn málsins benda ekki til þess að annars starfsmaður hafi komið að undirbúningi tilboðsins hjá Samskipum. Framangreind gögn sýna að samstarfsaðili Eimskips á landflutningamarkaði, Vörumiðlun, hafi átt í samskiptum og upplýsingaskiptum við starfsmann hjá Landflutningum Samskipa, um samkeppnislega viðkvæm málefni. Þessum upplýsingum var síðan miðlað til Eimskips frá Vörumiðlum. Þessi samskipti um viðskiptatengd málefni voru ekki í samræmi við kröfur 10. gr. samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta. Jafnframt endurspegla þau hin nánu tengsl sem víðtækt og reglubundið samstarf á landflutningamarkaði skapaði, sbr. nánari umfjöllun í kafla 13 og 17.

[2609] Afhent gögn frá Samskipum 02.01.2018, viðauki 2.
[2610] Samkeppniseftirlitið telur að hér sé um misritun að ræða. Hér sé átt við fyrirtækið Vörumiðlun. Fornafn starfsmannsins sem vísað er til er það sama og fornafn framkvæmdastjóra Vörumiðlunar.
[2611] Afhent gögn frá Eimskip. Afhent þann 31.05.2010. Samningur Eimskips við Ragnar og Ásgeir ehf., dags. 28. mars 2008. Samningur Eimskips við Vörumiðlun ehf., dags. 5. október 2006.
[2612] Afhentur samningur frá Samskipum. Afhentur þann 10. apríl 2015. Samningur Samskipa við Vörumiðlun, dags. 4. mars 2005 og samningur Samskipa við Vörumiðlun, dags. 13. maí 2010.
[2613] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.777515.

5656. Sem fyrr sagði lýsti (S)forstö-innfl1 því yfir eftir að ÖES hafði farið í útboð að það myndi þurfa *„að muna töluvert miklu"* til að ÖES *„hreyfi sig frá Eimskip."* Samskip yrðu því að bjóða vel til að eiga möguleika á að fá viðskiptin, sbr. framangreindan tölvupóst hans frá 7. október 2009. Í tölvupósti hans frá 15. október 2009 tilgreindi hann verð sem hann taldi raunhæft, í því skyni að ná viðskiptunum. Miðaði hann þar við 100.000 kr. fyrir 40 feta gám og 70.000 kr. fyrir 20 feta gám.

5657. Í framangreindu skjali *„Tilboð Samskipa 19. okt."*, sem hann sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj með tölvupósti kl. 16:57 16. október 2009 var verðið hins vegar mun hærra. Þar var miðað við 181.000 – 191.000 kr. fyrir 40 feta gám og 131.000 – 141.000 fyrir 20 feta gám.

14.3.6. Eimskip heldur ÖES

5658. Bæði Eimskip og Samskip lögðu fram tilboð til ÖES mánudaginn 19. október 2009. Séu áðurnefnd gögn metin heildstætt sýna þau að tilboð Samskipa til ÖES hafi verið sýndartilboð. Samskip hafi með háttsemi sinni reynt að tryggja að fyrirtækið myndi ekki ná þessum viðskiptum frá Eimskip.

5659. Til stuðnings framangreindu ber að líta til tölvupósts sem (S)frkvstj-millilandasv sendi í kjölfar þess að ÖES hafði opnað tilboðin. Nánar tiltekið var um að ræða eftirfarandi tölvupóst frá (S)frkvstj-millilandasv til yfirstjórnar (þ.m.t. (S)forstj og (S)frkvstj-innanl) og afrit til (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-landfl:[2614]

From: [redacted]/Samskip
Sent: 19. október 2009 14:35
To: Yfirstjórn
Cc: [redacted]
Subject: ÖES - opnun tilboða

Sælir

Eimskip buðu lægra en við í alla pakkana -8% í Innflutning - 35% í útflutning og > -20% í Innanlandsflutninga, sjá nánar í töflunni að neðan:

	Eimskip	Samskip	munur	
Inn- og útflutningur ÖES	699.603.072	760.246.507	-60.643.435	-8,0%
Útflutningur - Iceland Spring	245.648.150	376.652.516	-131.004.366	-34,8%
Innanlandsflutningar *	175.477.104	212.698.061	-37.220.957	-17,5%

* Tölur Samskipa eru án FAF en tölur Eimskips eru með FAF

Frávik Eimskips voru þessi:

Innflutningur: Greiða ekki sektargjald fyrir ranga reikninga, greiðslufrelstur mán + 60d, þjónustugjöld önnur en upp- og útskipun taka gjaldskrárbreytingum, flutningsfyrirmæli berist fyrir tiltekini tíma.

Útflutningur: Sömu fyrirvarar og í innflutningi

Landflutnignar: Bulk verð á AKU miðast við lágmark 4 tonn pr. sendingu, olíuálag reiknast á 3ja mánaða fresti þannig að 1% hækkun olíuverðs hækkar frakt um 0,32%. Grunnverð samnings eru 149 kr/l og FAF aldrei < 0, fyrirvari um verðhækkanir vegna opinberra gjalda, fyrirvari vegna bretti á móti bretti, gjaldfrestur mán + 60d.

Keppnin fór svona: Inn- og útflutningur ÖES - [redacted] næst tilboði EÍ, Útflutningur og Innanlandsflutningar - [redacted] næst tilboði EÍ.

	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Inn- og útflutningur ÖES	690	620	710	670	695
Útflutningur - Iceland Spring	250	290	280	210	195
Innanlandsflutningar *	170	190	195	200	180

Best regards / Kær kveðja,

[2614] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.913958.

5660. Þessi tölvupóstur sýnir að Samskip buðu hærra verð en Eimskip í alla flutningaliði í útboði ÖES. Þá vekur niðurlag tölvupóstsins, þar sem (S)frkvstj-millilandasv gefur upp úrslit í því sem hann kallar *„keppnin*", sérstaka athygli. Þessi *„keppni[…]*" var augljóslega háð fyrir opnun verðtilboða og á milli æðstu stjórnenda Samskipa. Sýnir þetta að umræddir stjórnendur Samskipa höfðu, áður en tilboð ÖES voru opnuð, lagt til grundvallar að Eimskip myndi bjóða lægra verð heldur en Samskip í öllum þáttum útboðsins. Spennan/keppnin hjá stjórnendum Samskipa var því hver af þeim hefði giskað á rétt tilboðsverð frá Eimskip en ekki hvort Samskip næðu viðskiptum ÖES.

5661. Það vekur einnig athygli hversu miklu munar á tilboðunum. Það vekur jafnframt eftirtekt að ágiskun (S)forstj er nánast rétt fyrir alla liði tilboðsins og er munurinn í heild aðeins 11 milljónir króna af 1.121 milljóna króna heildartilboði Eimskips. Er þessi nákvæmni sérkennileg í ljósi þess að heildartilboð Samskipa var 1.350 milljónir króna. Hafi Samskip verið að bjóða sitt besta verð vekur það athygli að engin undrun virðist koma fram hjá umræddum stjórnendum Samskipa við tilboði Eimskips. Ekki verður séð að svo hafi verið enda hlutfallslega lítið frávik í spám þeirra allra. Þegar horft er til þess að sambærilegur viðskiptavinur, Vífilfell, er og hafði lengi verið í viðskiptum við Samskip og með hliðsjón af stöðu og reynslu Samskipa á þessum markaði verður ekki séð að tilboð fyrirtækisins til ÖES hafi verið trúverðugt, enda kemur það fram að ÖES undraðist mjög tilboð Samskipa, sbr. umfjöllun hér á eftir.

5662. Af þessu má sjá að stjórnendur Samskipa hafi lagt það til grundvallar, áður en tilboð voru opnuð, að fyrirtækið myndi ekki og vildi ekki fá þessi viðskipti. Er það í samræmi við framangreind fyrirmæli (S)forstj frá júní 2009;

„ekki sækja heldur á ný mið."[2615]

5663. Er þetta einnig í samræmi við rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009, sem útbúin var haustið 2008, og undirbúning rekstraráætlunar fyrir árið 2010, sbr. kafla 14.10.

5664. Heildarverðtilboð Eimskips til ÖES var um 17% lægra en tilboða Samskipa. Rétt er að benda á að allar forsendur í útboðinu, ásamt síðari skilgreiningum, eru skýrar bæði hvað varðar magn og flutningaleiðir á sjó og landi ásamt flestum öðrum þáttum sem máli skipta. Sérstaklega eru allar forsendur skýrar varðandi innanlandsflutninga og fyrirtækin með sambærilegt flutninganet og þjónustustig. Þrátt fyrir það er tilboð Samskipa í þann þátt 21% hærra en tilboð Eimskips og þó í raun meira því FAF var ekki innifalið í tilboði Samskipa. Er þessi mikli munur á tilboðum til þess fallinn að styrkja niðurstöðu um samfellda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma og hún hafi verið virt.

5665. Málsatvik urðu síðan þau að ÖES hélt áfram viðskiptum við Eimskip. Ljóst er að ÖES varð fyrir vonbrigðum með tilboð Samskipa og velti því fyrir sér af hverju fyrirtækið hefði ekki boðið betur í heildarútboðinu. Þetta kemur fram í tölvupósti frá 21. október 2009 þar sem starfsmaður Eimskips lýsti fundi með ÖES fyrir (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj. Í tölvupóstinum er þetta haft eftir ÖES:

„Hann [starfsmaður ÖES] *velti fyrir sér af hverju Samskip bauð ekki betur og að það hafi verið vonbrigði og skapaðist nokkur umræða um það."*[2616]

5666. Eftir að skrifað hafði verið undir samninginn við ÖES kom (E)frkvstj-sala/þj þann 8. nóvember 2009 á fund innflutningsdeildar Eimskips. Í fundargerð segir:

„[(E)frkvstj-sala/þj] *kom á fundinn fór yfir nýgerðan samning við Ölgerðina og lofaði tertu í tilefni þess. […] Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð þar sem samningaverð eru of lág. Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana. Áhersla á að innheimta*

[2615] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.752438.
[2616] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.301671.

akstur. Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur. Fór yfir markaðshlutdeild sem er viðunandi."[2617]

5667. Þegar framangreind gögn eru öll virt saman telur Samkeppniseftirlitið að samráð Samskipa og Eimskips hafi tekið til þess að Samskip myndu ekki reyna að ná ÖES í viðskipti til sín og Eimskip myndi ekki reyna að ná Vífilfelli til sín af Samskipum. Hafi það verið í samræmi við markaðsskiptingu og samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna um að keppa ekki um stóra viðskiptavini og skapa þess í stað möguleika á því að halda uppi verði eða hækka verð.

5668. Framangreind fyrirmæli (E)frkvstj-sala/þj frá 8. nóvember 2009 eru birtingarmynd hins samfellda samráðs á þessum tíma. Ekki skyldi örva eftirspurn með verðlækkun og stuðla þannig að meira magni í skipin heldur þess í stað hækka verð. Jafnframt skyldi virða samráðið við Samskip um 50% hámarks afslátt, sbr. umfjöllun í kafla 14.56.

14.3.7. Samantekt

5669. ÖES var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Í upphafi ársins 2009 lá fyrir að samningur ÖES við Eimskip myndi renna út síðar á árinu. Þrátt fyrir það taldi Eimskip sig, í byrjun janúar 2009, geta náð fram „*mikilli*" verðhækkun gagnvart ÖES, þrátt fyrir mikla óánægju ÖES og það sjónarmið að gildandi samningur leyfði ekki þessa hækkun. Í lok janúar 2009 setti Eimskip fram verðtilboð í landflutninga sem ÖES taldi „*fáránleg*" og setti ítrekað fram rökstudda gagnrýni á verðlagningu Eimskips. Þessi gagnrýni ÖES hafði ekki áhrif á framgöngu Eimskips gagnvart ÖES og var framsend innanhúss m.a. „*til skemmtunar*".

5670. Kemur því ekki á óvart að ÖES hafi síðar á árinu 2009 ákveðið að bjóða út alla flutninga fyrir fyrirtækið.

5671. Eftir að samráð fyrirtækjanna hófst eftir mitt ár 2008 vann Samskip einnig að verðhækkunum gagnvart Vífilfelli. Í febrúar 2009 sagði Vífilfell upp samningum við Samskip og leitaði eftir tilboðum frá Eimskip og Samskipum.

5672. Framganga og tilboð Eimskips til Vífilfells sýnir að fyrirtækið sóttist ekki eftir að ná þessum viðskiptum frá Samskipum. Með því virti Eimskip markaðsskiptinguna sem fyrirtækið hefur viðurkennt að var til staðar á þessum tíma.

5673. Tilboð Samskipa til ÖES, „*keppnin*" og önnur framangreind gögn sýna saman að Samskip virti einnig markaðsskiptinguna.

5674. Með þessu ólögmæta samráði gátu Samskip og Eimskip eftir atvikum varist kröfum mikilvægra viðskiptavina um betri kjör og einbeitt sér að því að halda verði upp eða hækka það. Eru framangreind fyrirmæli (E)frkvstj-sala/þj frá 8. nóvember 2009 skýrt dæmi um þetta. Hið sama á við um t.d. rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2010 sem unnið var að á sama tíma og útboð ÖES stóð yfir.

5675. Í mgr. 1398 og áfram í athugasemdum við AI mótmæla Samskip því að framangreind atvik vegna Vífilfells og ÖES séu merki um ólögmætt samráð við Eimskip.[2618] Líkt og fjallað er um í kafla 26.6 er með vísan til framangreinds ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Eimskip hefur sem fyrr segir viðurkennt, í sátt dags. 16. júní 2021, að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins með því að hafa m.a. haft samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

5676. Í athugasemdum sínum virðast Samskip halda því fram að framangreind atvik sýni að virk samkeppni hafi ríkt um viðskiptin. Stangast það á við þær skýringar Samskipa sem jafnframt koma fram í

[2617] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð Innflutningsdeildar vika 45 2009*". *Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip.* […] Doc. ID. 0.7.33.315416.
[2618] Sbr. einnig mgr. 1416 – 1417 í athugasemdum Samskipa við AI.

athugasemdunum um að á vormánuðum 2009 hafi verið lögð áhersla á að verja fengna stöðu og leita leiða til að auka framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavin, sem gæfu af sér hærri framlegð.[2619] Þar segir jafnframt að Samskipum hafi verið það fullljóst að fyrirtækið myndi tapa í verðstríði við Eimskip og hefðu því neyðst til að treysta á „*ró*" á markaðnum í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð.

5677. Í þessu samhengi skal einnig haft í huga að gögn frá Eimskip og Samskipum frá árinu 2009 sýna að bæði fyrirtækin hafi á þessum tíma verið með „*ónýtta flutningsgetu í innflutningi*", sbr. kafli 14.11.5 og 14.10.2 Vísast hér t.a.m. til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.3.5 þar sem vakin er athygli á því að í rekstraræætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 hafi verið fjallað um að „*ró [hafi] verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009, en nokkur óvissa [ríki] um árið 2010, einkum vegna þess hversu magn hefur dregist saman í innflutningi og að bæði skipafélögin eru með ónýtta flutningagetu í innflutningi.*" Hvorki samtímagögn Samskipa né Eimskip, þ. á m. sem tengjast tilboðsumleitan ÖES og Vífilfells, sýna að framangreint hafi skapað þrýsting á verðsamkeppni milli fyrirtækjanna. Samráð fyrirtækjanna kom í veg fyrir þetta.

14.4. German Seafrozen Fish óskar tilboða

5678. Í júní 2009 var flutningasamningur German Seafrozen Fish (GSF) laus hjá Samskipum en um var að ræða afar mikilvægan viðskiptavin Samskipa í sjóflutningi á sjávarafurðum. Samkvæmt rekstraráætlun, sem (S)forstö-útfl sendi m.a. (S)forstj þann 3. desember 2009, var GSF á árunum 2008 og 2009 sjötti stærsti viðskiptavinur Samskipa í útflutningi á frosnum fiski.[2620]

5679. Þann 1. apríl 2009 sneri GSF sér til (S)forstö-útfl og bað um að fyrirtækinu yrði sent tilboð frá Samskipum vegna framlengingar á samningnum. Vildi GSF að búið yrði að skoða samningamálin fyrir sjávarútvegssýningu í Brussel, sem fór fram í lok apríl árið 2009.[2621]

5680. Stuttu eftir framangreinda tilboðsbeiðni sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til GSF með tilboði Samskipa í flutningsviðskiptin. Í svarpósti GSF við tilboði Samskipa kemur eftirfarandi fram:

„*Sæll* [(S)forstö-útfl].

Jú með óbreyttum samningi – Framlengingu á þeim gamla.

Ekki tilbúinn í allar þessar hækkanir. Flækjustigið eykst og við myndum þurfa að ráða „annan Mark" til að fara yfir og vakta reikninga.

Ef við getum ekki framlengt eldri samning fyrir Brüssel þá yrðum við að bíða eftir nýjum / öðrum tilboðum og fundarhöldum með öðrum birgjum og partners til að skoða betur möguleikana á bulk skipum. Viljum þá eyða meiri tíma í að finna framtíðarlausn og nota Brussel til að setjast betur yfir þau mál. Við höfum verið að hugsa um að taka 2-3 skip inn á sama tíma og með samvinnu við aðra gætu skapast möguleikar á að vera með brettaskip á x vikna fresti. Væri það [(S)forstö-flutnstj] *hjá ykkur sem gæti gefið mér tilboð eða eruð þið ekki með nein eigin skip í slík verkefni?*

Hlakka til að heyra frá þér."[2622]

5681. Gögn málsins sýna að GSF óskaði einnig eftir tilboði frá Eimskip. Þann 28. apríl 2009 héldu (E)forstj og (E)deildstj-útfl1 fund með GSF á sjávarútvegssýningunni í Brussel til að ræða flutningsviðskipti.[2623] Í kjölfarið útbjó (E)deildstj-útfl1 minnisblað þar sem fjallað var um fundinn og hvort Eimskip ætti að sækjast eftir að ná viðskiptum GSF af Samskipum. Í niðurstöðu minnisblaðsins segir m.a.:

[2619] Sjá mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.
[2620] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.679375.
[2621] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.876702.
[2622] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.869206.
[2623] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. „*German Seafrozen*". […] Doc. ID. 0.7.33.462057.

„For us to reduce the ratings, would affect the whole market.“[2624]

5682. Sýnir þetta að Eimskip hafi vegið og metið áhrif þess að rjúfa markaðsskiptinguna í þessu tilviki. Var niðurstaðan sú að ef GSF yrði boðið lægra verð myndi það hafa áhrif á allan markaðinn, þ.e. koma af stað samkeppni á markaðnum. Með öðrum orðum yrði friðnum ógnað.

5683. Gögn málsins sýna að Eimskip ákvað að virða hina ólögmætu markaðsskiptingu og koma þannig í veg fyrir samkeppni á markaðnum. Sýna gögnin annars vegar talsverð samskipti og fundi milli Eimskips og GSF á þessum tíma og hins vegar innanhússumræður Eimskips um GSF.[2625] Þrátt fyrir þetta hafa við rannsókn málsins ekki fundist gögn sem sýna undirbúning að hugsanlegu tilboði Eimskips eða að Eimskip hafi lagt fram tilboð til GSF. Verður því að leggja til grundvallar að Eimskip hafi ekki orðið við beiðni GSF um tilboð. Er það í samræmi við þau brot sem Eimskip hefur viðurkennt í sáttinni við Samkeppniseftirlitið. Er framangreint til stuðnings hinni ólögmætu markaðsskiptingu með sama hætti og gögn frá (S)forstö-innfl1 sem varða t.d. Aðföng , sbr. kafla 14.9.4, og eftirfarandi gögn sem varða útboð mikilvægs viðskiptavinar Samskipa í landflutningum (Norðlenska), sbr. kafla 14.8.

5684. Sem fyrr segir var GSF ekki sátt við þá verðhækkun sem fram kom í upphaflegu tilboði Samskipa. (S)forstö-útfl sendi þann 12. maí 2009 eftirfarandi tölvupóst til GSF: *„Það var leitt að þú skildir ekki hafa tíma til að sitja með okkur í Brussel til að fara yfir framhaldið.*

Við Samskipamenn erum búnir að liggja yfir þessum málum hér og erum tilbúnir að bjóða ykkur eftirfarndi [svo]. *Núverandi samningstilboð stendur en við erum tilbúnir að veita ykkur 300 EUR afslátt per fluttan gám. Þessi eftirágreiddi afsláttur yrði gerður upp á ársgrundvelli og útfærsla á þessum afslætti yrði settur inn í núverandi tilboð sem viðauki. Miðað við þetta tilboð okkar þá tel ég að Samskip sé mjög samkeppnisfært í verðum gagnvart GSF. Ég er þess fullviss að þau verð sem þið yrðuð á eru mjög samkeppnisfær miðað við hvað stæðstu [svo] útgerðir hér heima eru að greiða í fraktgjöld frá Íslandi.“*[2626]

5685. GSF sendi tölvupóst til (S)forstö-útfl þann 13. maí 2009: *„En þið vilduð hækka um 600-800 EUR ef ég man rétt en það er út úr korti og getur ekki gengið upp hjá okkur*.

Hvaða raunhækkun ertu að tala um eftir 300 EUR afslátt?

Við getum því miður ekki samþykkt neina hækkun. Það hefur komið skýrt fram og er því miður ennþá staðan og það mun ekki breytast.

Við erum á fullu í öðrum lausnum eins og þú veist og ég reikna með að vera búinn að ganga frá þeim málum fyrir vikulok.“[2627]

5686. Þann 25. júní 2009 gerðu Samskip flutningaþjónustusamning við GSF.[2628] Gögn málsins sýna að í honum náðu Samskip fram hækkun á sjófrakt. Hún var hins vegar minni en fólst í upphaflegu tilboði Samskipa.[2629] Ber hér að líta til þess að (S)forstö-útfl leit svo á að náðst hefði verðhækkun á árinu 2009 í útflutningi á öllum vöruflokkum (þ.m.t. frosnum fiski), að ferskum fiski undanskildum. Þannig segir í rekstraráætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010, frá desember 2009:

[2624] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*OSF90016.docx*“. […] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.135203.
[2625] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.136575. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.239287. Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.153867. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.243882. Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.245407.
[2626] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.875194.
[2627] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.876100.
[2628] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.887956. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.890869.
[2629] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.603379.

„Sjóflutningsverð helstu völuflokka hækkuðu á síðastliðnum 12 mánuðum, bæði við endurnýjun fyrri samninga og eins við öflun nýrra viðskipta. Sú hækkun náði þó ekki til ferskfisks sem hefur gefið eftir í verðum sökum mikillar samkeppni í þessum völuflokk."[2630]

5687. GSF var áfram í samskiptum við Eimskip og gefa gögn málsins til kynna að fyrirtækið hafi aftur reynt að bæta flutningskjör sín með ósk um tilboð frá Eimskip. Þannig var í nóvember 2009 innan Eimskips áfram fjallað um hugsanleg viðskipti við GSF. Við það tilefni má sjá framkvæmdastjóra Eimskips í Þýskalandi ((E)frkvstj-Þýskal) tilgreina m.a. eftirfarandi í tölvupósti:

„[…] Hann [GSF] *er jú með samning við samskip en við sýnum lit með því að gefa honum verð sem hann getur notað ef okkar siglingaleið virkar betur í e-jum tilfellum. Er að vinna í honum í REEF og gætt að sýna lit með því amk að bjóða upp á íslandsþjónustuna.*"

5688. Í sömu samskiptum sagði sami stjórnandi Eimskips m.a.: *„[…] við skulum ekki fara í einhvern leðjuslag með hann* [GSF] *vs Samskip*".[2631]

5689. Hér ber að horfa til þess að (E)frkvstj-Þýskal var í nánum tengslum við (S)forstj, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1. Í kafla 14.15 hér á eftir er lýst þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að (E)frkvstj-Þýskal hafi komið að ólögmætum upplýsingaskiptum milli Samskipa og Eimskips í nóvember 2009. Í lok október og í nóvember 2009 áttu eftirfarandi samskipti sér stað á milli Samskipa og Eimskips, sbr. yfirlit í kafla 13.3:

- (S)forstö-innfl1 greindi þann 20. október 2009 frá samskiptum við (E)forstö-innfl.
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi fagnefndar flutningasviðs SVÞ 22. október 2009.
- (E)frkvstj-innanl, (S)forstö-landfl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi hjá SVÞ 22. október 2009.
- (S)forstj og (E)rekstj-aksturst boðuðu báðir mætingu á skipulagðan gleðskap fyrrum skólafélaga 23. október 2009.
- (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj áttu í samskiptum á tímabilinu 12. – 16. nóvember 2009 og skipulögðu að hittast þann 16. nóvember 2009.
- (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-Jóna snæddu saman á veitingastað 17. nóvember 2009.
- (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hittust í Bandaríkjunum í kringum 24.-28. nóvember 2009 þegar (S)frkvstj-N-Am afhenti (E)forstj mun til að færa (S)forstö-útfl.
- (E)forstj og (S)forstö-útfl hittust þann 29. nóvember 2009 þegar (S)forstö-útfl kom til að sækja mun sem (E)forstj flutti fyrir hann frá Bandaríkjunum.

5690. Ekkert tilboð kom frá Eimskip sem leiddi til þess að GSF tæki ákvörðun um að skipta um flutningsaðila. Þvert á móti lagði (S)forstö-útfl það til grundvallar í framangreindri áætlun fyrir árið 2010 að GSF yrði áfram í viðskiptum við Samskip.

5691. Í mgr. 828-832 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um þá staðreynd að Eimskip vildi ekki bjóða GSF samkeppnishæft verð. Er því haldið fram að Eimskip hafi verið að gæta þess að fara ekki gegn 11. gr. samkeppnislaga með undirboðum eða sértækri undirverðlagningu.

5692. Samkeppniseftirlitið bendir á að í athugasemdum Eimskips, fram að gerð sáttarinnar, var ekki sett fram sú skýring að tilboðsbeiðni GSF hafi ekki verið sinnt vegna þess að það hefði brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga. Sé litið til óánægju GSF með þá hækkun sem Samskip buðu fyrirtækinu með

[2630] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.679375.
[2631] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.195477 og 0.7.33.404632.

nýjum samningi er enda ósennilegt að Eimskip hefði ekki geta sett fram samkeppnishæft tilboð án þess að um undirverðlagningu eða sértæka verðlækkun hefði verið að ræða eða að öðru leyti farið gegn stöðu Eimskips á markaði.

5693. Samkvæmt framangreindu vildi Eimskip ekki í maí 2009 bjóða GSF samkeppnishæft verð. Er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að til grundvallar þeirri afstöðu Eimskips lá vilji til þess að vernda *„friðinn"* við Samskip. Vildi Eimskip ekki *„rugga bátnum"* eða skapa hættu á því að *„verðsamkeppni hefjist á ný"*, sbr. umfjöllun hér á eftir um sams konar atvik þegar samningar Prómens og Norðlenska voru lausir. Er þetta til stuðnings hinni ólögmætu markaðsskiptingu á þessum tíma sem viðurkennd er í sátt Samkeppniseftirlitsins og Eimskips.

5694. GSF var auðsýnilega ekki fyllilega sátt við kjör Samskipa og leitaði aftur til Eimskips. Eimskip vildi *„sýna lit"* og bjóða í einstaka flutninga GSF, án þess að *„fara í einhvern leðjuslag"* um GSF við Samskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru þessi gögn frá Eimskip í fullu samræmi við önnur gögn málsins um ólögmæta markaðsskiptingu fyrirtækjanna, þ.e. *„friðinn"* sem Samskip og Eimskip sköpuðu á flutningamarkaðnum. Hér má auk þess vísa til sýndartilboðs Samskipa og atvika í tengslum við útboð Ölgerðarinnar sama ár, sbr. umfjöllun í kafla 14.3.5 og atvika í tengslum við Öskju árið 2010 (*„Tökum vertu á vappi trykkið"*), sbr. kafla 14.30.

14.5. Fyllt í skarðið með Nathan & Olsen

5695. Eins og áður segir tók aukið samráð Samskipa og Eimskips til aðgerða sem gripið var til eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008. Þær aðgerðir fólu m.a. í sér samráð um skiptingu á mörkuðum eftir mikilvægum viðskiptavinum í sjó- og landflutningum en jafnframt tók samráðið til álagningar gjalda og afsláttarkjara í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verðupplýsingum. Stóð hið samfellda samráð yfir frá miðju ári 2008 þar til það fór að draga úr því á árinu 2013.

5696. Eins og fram hefur komið var ein birtingarmynd hins samfellda samráðs Samskipa og Eimskips sú að mikilvægir viðskiptavinir færðust ekki á milli fyrirtækjanna um langt árabil. Á hinn bóginn liggur fyrir að einn mikilvægur viðskiptavinur fór á milli þeirra árið 2009. Það var fyrirtækið Nathan & Olsen (N&O). Við rannsókn á samfellu hinnar ólögmætu háttsemi fyrirtækjanna var lagt mat á það hvort tilfærsla N&O, milli Eimskips og Samskipa, hefði falið í sér frávik frá samráði fyrirtækjanna. Eins og rökstutt verður hér á eftir var ekki um að ræða frávík frá hinu samfellda samráði.

5697. Samhengisins vegna verður í upphafi að horfa til atvika á árinu 2008 sem varða viðskipti Samskipa og Eimskips við þrjá innflytjendur á matvörum, Aðföng, Innnes og N&O.

14.5.1. *„Innnes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir"* - Atvik á árinu 2008

5698. N&O var einn af stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi á matvöru.[2632]

5699. Innnes var að sama skapi einn af stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi á matvörum.[2633]

5700. Aðföng voru jafnframt umfangsmikill innflytjandi á matvörum og voru í viðskiptum við Samskip á fyrri hluta ársins 2008. Gögn málsins sýna að Aðföng færðu viðskipti sín til Eimskips í apríl 2008 eftir

[2632] Samkvæmt upplýsingum frá Eimskip nam innflutningur N&O 1314 TEU á árinu 2008, nánar tiltekið 885 teus (67%) frá Evrópu og 429 teus (33%) frá USA. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Nathan Olsen 2007-8.xlsx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.480246.

[2633] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. Minnislykill 4, *„Ýmis gögn"*. *„Viðskiptasagan_"*, sbr. leiðrétt skjal afhent frá Eimskip 01.11.2016 *„Viðskiptasagan_þróun Net Value öll ft. í 15. flokkum"*. Innnes var fjórði stærsti viðskiptavinur Eimskip í innflutningi á matvöru. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent rafrænt 01.12.2016. *„Stærstu viðskiptavinir"*, *„1. Almenn matvara"*. Í heildina var Innnes áttundi stærsti viðskiptavinur í innflutningi hjá Eimskip (að undanskyldu TVG-Zimsen). Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. *„Stærstu viðskiptavinir"*, *„B liður 1-Innflutningur"*. Í innanlandsflutningum var Innnes t.d. meðal 50 stærstu viðskiptavinum Flytjanda fyrstu átta mánuðina árið 2010.

að hafa aflað tilboða frá báðum fyrirtækjunum.[2634] Gerðist þetta þannig áður en „*Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips hófst í byrjun júní 2008.

5701. Í tölvupóstum (S)forstö-innfl1, frá apríl og maí 2008, til starfsmanna Samskipa erlendis útskýrði hann þessar breytingar og tilfærslu Aðfanga til Eimskips með eftirfarandi hætti:

- Í tölvupósti hans frá 25. apríl 2008 sagði: „*[…] Aðföng has signed with Eimskip. They will start shipping with Eimskip on July 1st. Since this happend we have started to look around for another customer. We will get something back*."[2635]
- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 6. maí 2008 sagði: „*[…] Aðföng/Baugur/Hagkaup has signed a 3 year contract with Eimskip. Their contract with us will expire on 1.7.2008, and then they will start shipping with Eimskip. We have been suspecting this for some time. We are currently working on some Eimskips customers. I will make sure that Aðföng gets replaced with a similiar customer(s)*."[2636]

5702. Samkvæmt þessu lagði (S)forstö-innfl1 upp með og ætlaði að tryggja að Samskip myndu fá sambærileg viðskipti „til baka". („*get something back*"/"*I will make sure that Aðföng gets replaced with a similiar customer*"). Það gekk eftir í byrjun árs 2009, sbr. nánar hér á eftir.

5703. Aukið samráð Samskipa og Eimskips, sem hófst um mitt ár 2008, gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð verulega og ítrekað. Þessar aðgerðir fyrirtækjanna tóku m.a. til hækkana gagnvart stórum viðskiptavinum, þ.á m. hækkanir gagnvart N&O, Innnes og Aðföngum.

5704. Má hér í dæmaskyni nefna að í fundargerð Eimskips frá fundi framkvæmdastjórnar fyrirtækisins, dags. 13. ágúst 2008, kom m.a. fram að (E)forstö-innfl færi á fund með m.a. N&O og að: „*[h]ækka þ[yrfti] verð á Ísafold og Nathan Olsen og innleiða BAF á þessa aðila*.", sbr. kafla 8.15.4. Í kafla 8.16.2.1 er gerð grein fyrir fundargerð vegna fundar stjórnenda Eimskips 2. september 2008. Í fundargerð er þetta haft eftir (E)forstö-innfl: „*Fundur boðaður með Samskip á fimmtudag til að fara yfir hækkanir. Er að fara að boða fund með Nathan og fara yfir hækkanir með þeim. Einnig að hitta Innes aftur vegna samnings þeirra sem er laus núna, verðum að ná inn hækkun á þann samning.*"

5705. Í september 2008 vann Eimskip áfram að hækkunum á verði Innnes, sbr. tölvupóst (E)sölustj til (E)forstö-innfl, dags. 23. september 2008, þar sem fjallað var um breytingar á samningi við Innnes og með þeim átti að „*nást veruleg hækkun*".[2637]

5706. Í nóvember 2008 vann Eimskip áfram að hækkunum á verði N&O, en í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 11. nóvember 2008 kemur fram að (E)viðskstj3 væri að fara að hitta N&O síðar þann dag „*til að opna á verðhækkanir*", sbr. umfjöllun í kafla 10.4.4.

5707. Þann 12. nóvember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 til ritara framkvæmdastjórnar Samskipa.[2638] Fjallað var um áætlunina á framkvæmdastjórnarfundi daginn eftir. Í þessu skjali (S)forstö-innfl1 kemur fram að gert sé ráð fyrir miklum samdrætti í innflutningi. Var miðað við að „*flutningsmagn árið 2009 minnki um 51,8% samanborið við árið 2008*". Þetta var hins vegar ekki talið í skjali (S)forstö-innfl1 leiða til hættu á aukinni verðsamkeppni. Þessi í stað var þetta lagt til grundvallar:

[2634] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 19.02.2016, fskj. 5, samningar G-K. Samningur Eimskips við Haga (m.a. f.h. Aðfanga), undirritaður 28.04.2008.
[2635] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.620180.
[2636] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.626068.
[2637] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.422574.
[2638] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.688333.

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

5708. Einnig var fjallað um hvernig samkeppni hefði verið um viðskiptavini á árinu sem var þarna að líða undir lok ásamt því hvað væri framundan árið 2009:

- Á bls. 4 segir: *„Í áætlun fyrir árið 2009 er gert ráð fyrir að halda öllum núverandi viðskiptavinum, auk þess sem gert er ráð fyrir að nýr stór viðskiptavinur í matvöru bætist við. Nokkur ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavini 2007*[2639]*, en nokkur óvissa ríkir um árið 2009, einkum vegna óvissu um fjárhagslegt ástand helsta samkeppnisaðila Samskipa.*"

- Á bls. 52 er fjallað nánar um aðstæður í innflutningi á matvörum og um áætlun um viðbrögð Samskipa við brotthvarfi Aðfanga fyrr á árinu 2008: *„Áætlað að samdráttur verði í þessum flokki fyrst og fremst veg[na] brotthvarfs Aðfanga. […]. Nýr viðskiptavinur (7000 tonn) er áætlaður inn í þennan flokk. Þessi viðskiptavinur er annað hvort Nathan & Olsen eða Innes.*"[2640]

5709. Framangreindar lýsingar í skjali Samskipa endurspegla það samráð sem fyrirtækin náðu saman um eftir fundinn 6. júní 2008 og hvernig gripið var til aðgerða til að sporna gegn virkri samkeppni. Var tilgreint að *„[n]okkur ró*" hafi verið yfir samkeppninni og að Samskip hafi hækkað verð verulega seinni hluta árs 2008. Áætlunin sýnir að Samskip ætluðu að hækka verð enn frekar á árinu 2009 og gátu lagt til grundvallar að fyrirtækið myndi ekki þurfa að mæta samkeppni frá Eimskip. Samskip ætluðu að sama skapi ekki að sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips nema einn viðskiptavin í matvöru, annað hvort N&O eða Innnes, sem tengdist áðurnefndum atvikum sem áttu sér stað fyrr á árinu 2008, þ.e. áður en samráðið hófst, þegar viðskipti Aðfanga færðust frá Samskipum til Eimskips.

5710. Ekki var útskýrt í áætluninni hvers vegna Samskip myndu aðeins sækjast eftir viðskiptum við annan þessara innflytjenda (N&O eða Innnes) en ekki við þá báða eða þess vegna fleiri stóra aðila. Hér ber að minnast þess að innflutningur til Íslands hafði á þessum tíma dregist verulega saman vegna áhrifa efnahagskreppunnar og áður en samráð fyrirtækjanna hófst höfðu áform Samskipa gert ráð fyrir að ná magni frá Eimskip í innflutningi til að mæta samdrættinum.

5711. Þá ber áætlunin skýrt með sér að Samskip hafi ekki talið hættu á samkeppnisaðgerðum Eimskips ef fyrirtækið myndi ná til sín öðrum af þessum mikilvægu viðskiptavinum Eimskips.

5712. Þann 8. nóvember 2008 svaraði Innnes fyrrgreindum hækkunartillögum Eimskips og óskaði eftir að fyrirtækið myndi endurskoða tillögurnar. Í tölvupósti Innnes til (E)forstö-innfl þann dag kom þannig m.a. fram: *„Ef þið haldið því til streitu óttast ég að þið séuð ekki samkeppnishæfir og verðum við því að áskilja okkur allan rétt að leita annað hvað Evrópu varðar*."[2641]

5713. Í nóvember 2008 sýna gögn málsins að á meðan Eimskip vann að verðhækkunum gagnvart Innnes var Innnes í samskiptum við Samskip um flutningsþjónustu. Fyrir liggur að (S)forstö-innfl1 sendi Innnes tilboð í flutningsviðskipti 8. nóvember 2008 og aftur 21. nóvember sama ár og þá með hagstæðara tilboðsverði en í fyrra skiptið. Þessi tilboð Samskipa til Innnes virðast hafa verið hagstæð og í samræmi við áðurnefnda stefnumörkun fyrirtækisins að ná til sín í viðskipti nýjum mikilvægum innflytjanda á matvöru eftir brotthvarf Aðfanga. Fyrirtækin voru í kjölfarið áfram í samskiptum.[2642]

[2639] Af samhenginu verður ráðið að um misritun sé að ræða og að átt sé við árið 2008.
[2640] Rekstraráætlun innflutningsdeildar 2009. Haldlögð á starfsstöð Samskipa við húsleit 10.09.2013, haldlagningar nr. SE-G506.
[2641] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.450868.
[2642] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur Samningur – nóv 2008.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Re: Innnes ehf.*", dags. 08.11.2008, kl, 18:48. Doc. ID. 0.7.33.686275. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innnes – Heildarflutningsgjöld frá FOB til Door Reykjavik.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.692436. Verðið sem Samskip buðu 8.11.2008 m.a. í sjóflutning fyrir Innnes var í íslenskum krónum og var 43.000 kr. fyrir 20 feta gám og 65.000 kr. fyrir 40 feta gám vegna flutninga til Íslands frá Evrópu. Sé verðið umreiknað í evrur miðað við skráð sölugengi evru (166,46) hjá Seðlabanka Íslands þann 7.11.2008 samsvaraði verðtilboðið í

5714. Eimskip hækkaði verð Innnes 27. nóvember 2008. Þann dag var samningur Eimskips og Innnes framlengdur út árið 2009 með viðauka við gildandi samning. Gildistími viðaukans var út árið 2009.[2643] Í þessum nýja samningi fólust verulegar verðhækkanir. Þannig hækkaði t.d. flutningur á 40 feta gám um 40%.[2644] Hins vegar var samið um að Innnes væri frjálst að flytja inn með öðrum flutningsaðila fengi fyrirtækið betri kjör. Samkvæmt samningnum var Samskipum því ennþá mögulegt að ná a.m.k. hluta af viðskiptum Innnes með hagstæðum tilboðum. Í því sambandi má benda á að Innnes leitaði síðar á rannsóknartímabilinu til Samskipa um flutninga og betri kjör en án árangurs, sbr. kafla 14.35.

5715. Eimskip var á þessum tíma, undir lok árs 2008, áfram að vinna að verðhækkunum gagnvart öðrum stórum viðskiptavinum m.a. gagnvart N&O. Þann 1. desember 2008 sendi Eimskip N&O drög að nýjum samningi.[2645] Verð fyrir sjóflutning frá Evrópu var þar í evrum, en hafði áður verið í íslenskum krónum. Fól tilboðið í sér 17-21% hækkun á þáverandi heildarflutningsverði N&O frá Evrópu. Verð fyrir sjóflutning frá Bandaríkjunum var í bandaríkjadal líkt og áður. Fól tilboðið í sér að heildarverðið hækkaði um 13-16% frá þáverandi flutningsverði.[2646]

5716. Í samræmi við áðurnefnda rekstraráætlun Samskipa og áform um að ná einungis einum viðskiptavin í innflutningi í matvöru vegna brotthvarfs Aðfanga árið 2008, þá voru Samskip í viðræðum við N&O í desember 2008. Sókn Samskipa í viðskipti N&O voru greinileg í samtímagögnum. Athyglivert er að horfa til og bera þennan áhuga Samskipa gagnvart N&O saman við allt önnur viðbrögð og áhugaleysi Samskipa næstu fjögur árin, þegar fyrirtækið hélt að sér höndum gagnvart umleitan annarra mikilvægra viðskiptavina Eimskips um viðskipti.

5717. Hvað áhrærir sókn Samskipa á N&O má hér í dæmaskyni vísa til tölvupósts (S)forstö-innfl1 frá 9. desember 2008 til forstjóra N&O og eftirfylgni þess að sækja á viðskiptin frá Eimskip: *„Ég var að reyna að ná í þig í síma, vildi ræða frekar við þig um flutningamál. Hafið þið eitthvað skoða þau mál frekar? Við höfum eins og ég sagði þér um daginn mikinn áhuga á ykkar flutningum og teljum að við getum veitt ykkur topp þjónustu bæði frá Evrópu og USA. Það væri gott ef við gætum hittst og farið nánar ofan í flutningamálin. Ég skoðaði flutninginn á 20 feta gámum frá Oakland. […]*"[2647]

5718. Þann 10. desember 2008 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst á (S)forstö-innfl1 varðandi verð fyrir N&O frá Bandaríkjunum. Taldi (S)forstö-innfl1 að verðið væri mjög gott.[2648] Sama dag, 10. desember 2008, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv þar sem sagði: *„Heyrði í […] forstjóra Nathan og Olsen áðan. Í því samtali kom í ljós að þeir eru enn að greiða samkvæmt gamla samningnum sínum hjá Eimskip. Það þýðir að þeir greiða EKKI BAF á USA. Þetta staðfestir það að Eimskips menn lugu að okkur á síðasta fundi varðandi það að allir þeirra viðskiptavinir greiði BAF frá USA!!*"[2649] Samkvæmt gögnum málsins hittust (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf á fundi þann 4. desember 2008. Var sá fundur hluti af hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna. Er það sá fundur sem (S)forstö-innfl1 vísaði til í ofangreindum

sjóflutning 258 evrum fyrir 20 feta gám og 390 evrum fyrir 40 feta gám á þeim tíma. Hins vegar átti Innnes ekki að greiða BAF fyrir innflutning frá Evrópu, en á þeim tíma var BAF Samskipa samkvæmt gjaldskrá 210$ pr. 20 feta gám. Gögnin sýna að […] sendi Innnes nýtt og lægra tilboð í Norður-Ameríku flutninga fyrirtækisins 21.11.2008 með niðurfellingu á BAF á þeirri flutningaleið.

[2643]. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, fskj. 5, Samningar G-K. *„Samkomulag*" dags. 27.11.2008. Sjá hér einnig afrituð tölvupóstsamskipti um aðdraganda hækkana í innanlandsflutningum. […] Doc. ID. 0.7.33.276440.

[2644] Endanlegt heildarflutningsverð í endurnýjuðum samningi Innnes hjá Eimskip fór úr 66.000 í 94.000 kr. fyrir 20 feta gám og úr 85.000 kr. í 120.000 kr. fyrir 40 feta gám.

[2645] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Heildarsamningur Nathan_Ekran.PDF*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.462049.

[2646] Miðað við heilgámaflutninga. Miðað er við gengi sölugengi evru og bandaríkjadals eins og það var skráð hjá Seðlabanka Íslands þann 01.12.2008. Var sölugengi evru 187,52 og sölugengi bandaríkjadals 148,12. Miðað er við flutning á 20 og 40 feta þurrgámum en þáverandi verð N&O fyrir flutning á þurrgámum frá Bandaríkjunum er tilgreint í eftirfarandi exel-skjali frá Eimskip. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *Nathan_ekran útreikningur 19_nóvember samanb.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Nathan_ekran útreikningur 19_nóvember samanb.xls*", dags. 19.11.2008, kl. 17:46. Doc. ID. 0.7.33.458113.

[2647] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.699621.

[2648] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.700914.

[2649] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.700319.

tölvupósti sínum frá 10. desember 2008. Eins og rökstutt er í kafla 14.55 tók þetta samráð m.a. til BAF, sbr. einnig sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.

5719. Áfram var fjallað um möguleg viðskipti við N&O hjá stjórnendum Samskipa undir lok árs 2008. (S)forstj sendi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 16. desember 2008. Kvaðst hann vera sammála því að Samskip ættu að „*keyra á*" m.a.: „*Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir*". Tiltók (S)forstj eftirfarandi: „*Náum þessu heim og saman, verðum að ná upp í það skarð sem myndast hefur á undanförnu*".[2650]

5720. Í þessum tölvupósti (S)forstj var þannig áréttuð þau áform að Samskip ættu að reyna að ná til sín annað hvort N&O eða Innnes, sbr. orðalagið að taka „*einn þeirra yfir*". Ekki átti að sækja á aðra mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Er það í samræmi við áform í áðurnefndri rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009, þar sem gert var ráð fyrir að einungis einn „*nýr stór viðskiptavinur*" myndi bætast við og kom það til vegna brotthvarfs Aðfanga fyrr á árinu 2008, og að sá viðskiptavinur yrði „*annað hvort Nathan & Olsen eða Innes*."

5721. Þann 19. desember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til N&O: „*Ég var að reyna að hringja í þig. Ætlaði að heyra í þér varðandi flutningamálin.* [(S)frkvstj-N-Am] *okkar maður í USA hefur verið að vinna töluverða undirbúningsvinnu varðandi General Mills flutningana og ég verð að segja að það lítur mjög vel út. Við höfum fengið mjög skörp verð frá okkar samstarfsaðila í þessa flutninga alla leið frá verksmiðju dyrum. Hringdu endilega í mig við tækifæri*."[2651]

5722. Sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am: „*[…] Staðan á Nathan er þessi. Það er klárt að þeir munu flyta þetta TAS. General Mills eru búnir að gefa Nathan verð alla leið Íslands. Þeir taka gámana með Mearsk* [svo] *frá USA til Evrópu, en* [N&O] *vissi ekki hvort að þeir ætli að flytja með okkur eða Eimskip frá Evrópu til Reykavíkur. Líklega er það Eimskip, því við höfum ekki fengið neina fyrirspurn um þetta frá Mearsk. Hefur þú heyrt eitthvað? Láttu mig vita því ef þetta er með Eimskip þá mun ég hringja í* [Maersk] *eftir helgi.* [N&O] *ætlar að bera okkar verð saman við þessi verð sem hann hefur fengið frá General Mills. Eimskip á líka eftir að senda verð í þetta. Það er hætt við því að það þau verð sem GM hefur frá Mearsk séu mjög góð, því þar er örugglega einhver stór samningur í gangi. Átt þú ekki fund með APL*[2652] *fljótlega. Getur þú ekki pressað eitthvað meira á hann. Þeir eru þarna í beinni samkeppni við Mearsk um þessa gáma. Heyri í þér.*"[2653]

5723. Ljóst er að á þessum tímapunkti mat (S)forstö-innfl1 það svo að það verð sem Samskip myndu bjóða N&O yrði að taka mið af því að fyrirtækið væri einnig í samkeppni við Maersk um viðskiptin en ekki aðeins við Eimskip og hætt væri við því að verð Maersk væru „*mjög góð*".

14.5.2. Samskip semja við Nathan & Olsen

5724. Í samræmi við áðurnefnd áform Samskipa árið 2008 var fyrirtækið í samskiptum við N&O í janúar 2009. Sýna gögn málsins að Samskip sendu N&O m.a. verðtilboð í flutninga til Íslands frá Bandaríkjunum.[2654]

5725. Þann 19. janúar 2009 áttu (E)viðskstj3, (E)forstö-innfl, og (E)frkvstj-EimÍsl fund með N&O.[2655] Eftir fundinn sendi (E)viðskstj3 tölvupóst til (E)starfsm, (E)starfsm og (E)forstj þar sem hún tilkynnti að

[2650] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.701557.
[2651] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.703549.
[2652] APL stendur fyrir American President Lines sem er skipafélag, dótturfyrirtæki franska flutningafyrirtækisins CMA CGM Group.
[2653] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.703670.
[2654] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID: 0.7.33.705509. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*USA flutningar 1912.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID: 0.7.33.706310. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*USA flutningar 1912.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] til N&O. „*RE: USA flutningar*", dags. 09.01.2009, kl. 01:23. Doc. ID. 0.7.33.707222. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.708782. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*USA flutningar 1912.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.709394. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.709891.
[2655] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.477779.

N&O hefðu sagt upp samningi sínum við Eimskip. Þar segir nánar tiltekið: *„Hi Nathan and Olsen have cancelled the contract with Eimskip with three month notice (Europe and USA) (E)frkvstj-EimÍsl and (E)viðskstj3 met them today and they informed that they have competative rate from both Samskip and General Mills via Europe. Can you pls look into this further. 1) Update the ocean freight rate from USA to Europe. 2) Check if we can offer cheaper EXW rate via different ports f.ex from Kansas – Houston – RTM . 3) Update the transport rate Pls look into ASAP We have to send them new contract rate in end of this week.*" (E)forstj svaraði: *„I thought you had finalized this already*".[2656]

5726. Daginn eftir að N&O sögðu upp flutningssamningnum við Eimskip sendi (S)forstö-innfl1 drög að flutningasamningi og samningsverð til N&O.[2657]

5727. Þann 20. janúar 2009 upplýsti (E)viðskstj4, viðskiptastjóri hjá Eimskip, (E)forstö-innfl um að Innnes væri óánægt með verðhækkanir Eimskips.[2658] Í kjölfarið tilkynnti Innnes (S)forstö-innfl1 að fyrirtækið ætlaði að færa flutninga á hveiti frá USA til Samskipa til reynslu. Jafnframt lagði Innnes til fund til að ræða hvort Samskip gætu ekki *„fundið einhverja varanlega lausn á* [þeirra] *málum.*"[2659] Þessar umleitanir Innnes áttu ekki eftir að skila árangri.

5728. Á þessum tíma vann viðskiptastjóri hjá Eimskip að nýju verðtilboði til N&O og kom fram í tölvupósti viðskiptastjórans til (E)forstj að N&O hafi upplýst að Samskip væru að gefa N&O *„mjög gott verð*".[2660] Að sama skapi kom fram í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 23. janúar 2009 að það verð sem Samskip hafi boðið N&O hafi verið miklu lægra en það sem Eimskip bauð og að Eimskip þyrfti að vera mjög gagnrýnið á verðið.[2661] Dagana 24.-26. janúar 2009 sýna gögn í málinu að innan Eimskips var áfram unnið að því að senda N&O nýtt verðtilboð.[2662] Í tölvupósti (E)viðskstj3 til (E)frkvstj-EimÍsl, afrit til (E)forstö-innfl, *„Nathan – Samningsverð*" frá 26. janúar 2009 var fjallað um nýtt tilboð til N&O. Þar kom fram að nýtt tilboð Eimskips fæli í *„16% hækkun á 20 ft og 24% á 40 ft*" vegna Evrópuflutninga. Vegna flutninga frá Bandaríkjunum kom fram eftirfarandi: *„USA verðin með okkar skipi eru sett upp m.v 23% hækkun. […] Spurning hvort við ættum að lækkað aðeins til að gera þennan kost samkeppnishæfari*". Daginn eftir var sent nýtt tilboð til N&O þar sem verð fyrir flutninga frá Bandaríkjunum ýmist hækkaði eða lækkaði frá fyrra tilboði Eimskips 1. desember 2008, sbr. hér að framan, en þó var búið að bæta við BAF í tilboðið.[2663] Fól nýtt tilboð jafnframt í sér hækkun frá þáverandi heildarverði N&O hjá Eimskip frá Evrópu.[2664]

5729. Þann 28. janúar 2009, átti (S)forstö-innfl1 fund með N&O og næsta dag þar á eftir sendi (S)forstö-innfl1 uppfærðan samning til N&O með lægra verði.[2665]

[2656] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.411815.
[2657] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. *„Flutningasamningur 1912 og Samskipa – janúar 2009.doc*" og *„Samningsverð.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.711074. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] ID. 0.7.33.711105.
[2658] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.484726.
[2659] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.714753.
[2660] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.413720.
[2661] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð vika 04.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.484043.
[2662] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.414792. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.414812. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.415183. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.90833. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.483809.
[2663] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.483971.
Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Heildarsamningur – N&O _ Ekran JAN09.PDF*" og *„Nathan EXW til CIF USA_Jan09.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.485385.
[2664] Miðað er við verð N&O fyrir flutning frá Evrópu þann 01.12.2008 en verðið kemur fram í samningnum sem […] sendi á N&O þann dag. Var verðið fyrir flutning á þurrgámum samkvæmt þágildandi samningi kr. 84.121 (20') og kr. 113.556 (40´) en verðið fyrir flutning á kæligámum (RF) var þá kr. 98.070 (20´) og kr. 122.121 (40´). N&O hafði haft sjóflutningsverð í íslenskum krónum hjá Eimskip. Í tilboðum Eimskips í lok árs 2008 var verði breytt í evrur.
[2665] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.713449. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Flutningasamningur 1912 og Samskipa – janúar 2009 – version 2.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.714780.

5730. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 30. janúar 2009 segir: „*Nathan & Olsen mögulega að fara, mest öll vikan fór í vinnu í kringum samningaviðræður við þá*“.[2666]

5731. Þann 2. febrúar 2009 sendi (E)viðskstj3 tölvupóst til (E)starfsm, (E)starfsm og (E)starfsm.[2667] Í tölvupóstinum sagði: „*Hi, I have bad news, N&O have decided to get on with Samskip:- (Samskip offered them contract rate from Europe to Reykjavik in ISK and no BAF and much lower rate than we did!! We offered rate in EUR and full BAF (our operation cost is all in EUR and therefore is important to offer rate in EUR) Our rate from US via Europe was according to them very similar to the Samskip's rate. N&O is shipping 1000 teus from Europe and 500 teuse from USA. So porbably N&O will start to use Samskip in March both from Europe and US.*“

5732. Þann 6. febrúar 2009 var undirritaður samningur milli Samskipa og N&O.[2668] Var verðið sem samið var um fyrir innflutning frá Evrópu lægra en þáverandi verð N&O hjá Eimskip, sbr. einnig tölvupóstsamskipti (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl frá 7. og 8. febrúar 2009, þar sem kom fram að verð Samskipa hafi verið lægra og Eimskip hafi misst flutningana vegna „*undirboða*“ frá Samskipum.[2669]

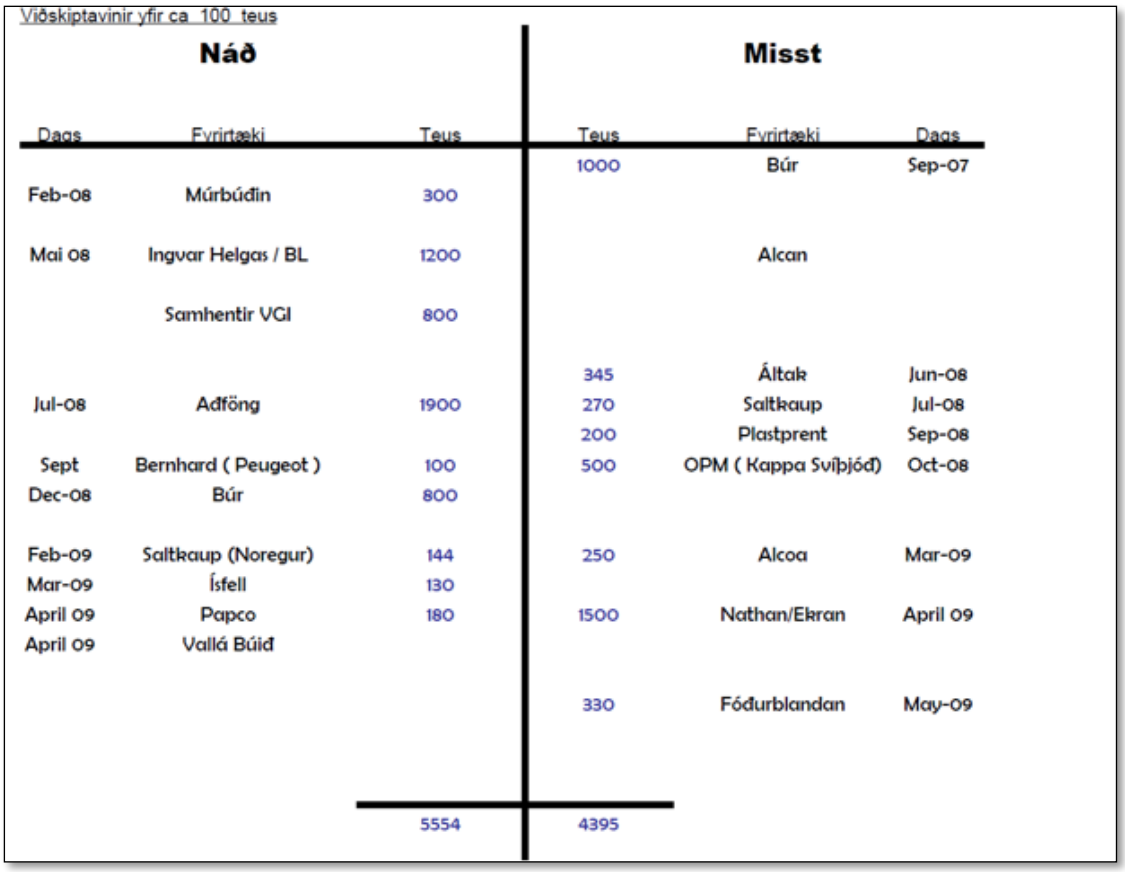
5733. Í byrjun febrúar 2009 höfðu Samskip samkvæmt framansögðu náð til sín einum mikilvægum viðskiptavini frá Eimskip með því að bjóða samkeppnishæf verð gegn Eimskip. Samtímagögn sýna að þetta kom stjórnendum Eimskips á óvart. Gögn málsins sýna hins vegar ekki að með þessu hafi fyrirtækin látið af hinu samfellda samráði sem hafði hafist um mitt ár 2008. Þessi tilfærsla N&O milli fyrirtækjanna leiddi ekki til þess að fyrirtækin tóku aftur upp virka samkeppni á flutningamarkaði. Þvert á móti. Skal þetta rökstutt.

14.5.3. Tilfærsla Nathan & Olsen raskaði ekki samráðinu

5734. Í málinu er að finna verkefnalista (E)forstj frá því í lok febrúar 2009.[2670] Einn liður hans var þessi:

5735. (E)forstj var ábyrgðarmaður á þessum þætti verkefnalistans. Voru þarna augljóslega taldar upp þær breytingar á viðskiptum sem einhverju máli þóttu skipta á þessum tímapunkti. Yfirlit Eimskips frá 21. apríl 2009 skiptir hér einnig máli. Þann dag sendi (E)viðskstj3 tölvupóst til (E)forstö-innfl. Með honum var að finna skjalið „*Náð vs Misst 2008_2009*“.[2671] Eins og heiti skjalsins ber með sér var í því að finna upplýsingar um viðskiptavini sem innflutningsdeild Eimskips hafði annaðhvort misst eða náð í viðskipti á umræddu tímabili.[2672] Er þar að finna eftirfarandi yfirlit sem miðast við viðskiptavini sem fluttu meira en 100 Teus og því tekur yfirlitið ekki eingöngu til stórra viðskiptavina:

[2666] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð vika 5.doc*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.488285.
[2667] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.424743.
[2668] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.717712. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. „*Flutningasamningur 1912 og Samskipa - janúar 2009 - version 2.doc*“, vistað 06.02.2009, kl. 11:04. Doc ID. 0.7.33.14978.
[2669] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.424784.
[2670] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Verkefni 24 Feb 2009(2).doc*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.124066.
[2671] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Náð vs Misst 2008_2009.xls*“, viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.528539.
[2672] Með hliðsjón af tilvist þessa gagns og annarra sambærilegra í afrituðum tölvugögnum frá Eimskip vekur athygli synjun fyrirtækisins um að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins um að afhenda upplýsingar um misst og fengin viðskipti, sbr. umfjöllun í kafla 23.



Viðskiptavinir yfir ca 100 teus

Náð			Misst		
Dags	Fyrirtæki	Teus	Teus	Fyrirtæki	Dags
			1000	Búr	Sep-07
Feb-08	Múrbúðin	300			
Mai 08	Ingvar Helgas / BL	1200		Alcan	
	Samhentir VGI	800			
			345	Áltak	Jun-08
Jul-08	Aðföng	1900	270	Saltkaup	Jul-08
			200	Plastprent	Sep-08
Sept	Bernhard (Peugeot)	100	500	OPM (Kappa Svíþjóð)	Oct-08
Dec-08	Búr	800			
Feb-09	Saltkaup (Noregur)	144	250	Alcoa	Mar-09
Mar-09	Ísfell	130			
April 09	Papco	180	1500	Nathan/Ekran	April 09
April 09	Vallá Búið				
			330	Fóðurblandan	May-09
		5554	4395		

5736. Til að setja þennan tilflutning, sem lýst er í yfirliti (E)viðskstj3, milli fyrirtækjanna í samhengi þá nemur hann á árinu 2008 og til maí 2009 5.554 TEU frá Samskipum til Eimskips og 4.395 TEU frá Eimskip til Samskipa eða samtals tæplega 9.000 TEU. Af því eru a.m.k. 4.400 TEU sem fluttust milli fyrirtækjanna áður en *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips hófst. Umfjöllun Samskipa í áðurnefndri rekstraráætlun fyrir árið 2009 um að *„nokkur ró“* hafi verið yfir samkeppni árið 2008 er í samræmi við framangreint, þ.e. af þessu má leiða að *„ró“* hafi komið yfir samkeppni á markaðnum eftir að samráð fyrirtækjanna hófst um mitt ár 2008.

5737. Þá er rétt að horfa til þeirra viðskiptavina sem tilgreindir eru í yfirlitum (E)forstj og (E)viðskstj3 og skoða hvort tilflutningur þeirra sé til vitnis um virka samkeppni milli Samskipa og Eimskips og að ekki hafi verið um ólögmæta markaðsskiptingu að ræða á þessum tíma:

- Viðskiptin við Alcan fóru ekki frá Eimskip til Samskipa heldur til Wilson/Thorship.
- Plastprent sneri sér að eigin frumkvæði til Samskipa í kjölfar umfjöllunar í fjölmiðlum í október 2008 um mjög erfiða fjárhagsstöðu Eimskips, sbr. kafla 8.18. Kom fram í tölvupósti Plastprents til Samskipa að það hefði verulegar áhyggjur af stöðu Eimskips og ætlaði sér að flytja öll viðskipti sín til Samskipa til að *„tryggja rekstraröryggi“*.
- Atlantsskip áttu á þessum tíma í verulegum vandræðum. Hafði fyrirtækið hætt siglingum um mitt ár 2008 og samið við Eimskip um flutninga fyrir sína viðskiptavini. Varð fyrirtækið gjaldþrota síðar á árinu 2009.
- Með Högum er í yfirliti (E)forstj átt við Aðföng en það fyrirtæki annast allan innflutning fyrir systurfélög sín (Hagkaup og Bónus, nefnt Aðföng í yfirliti (E)viðskstj3). Hafa ber í huga að Aðföng skrifuðu undir samning við Eimskip 30. apríl 2008, þ.e. áður en samráð Samskipa og Eimskips hófst.

- Bifreiðaumboðið Ingvar Helgason/BL flutti einnig viðskipti sín til Eimskips áður en *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst. Hið sama á við um Samhenta.

- Fjallað er um atvik tengt því viðfangsefni *„Nýtt upphaf“* verkefnis Samskipa og Eimskips sem tók til flutninga á grænmeti og ávöxtum frá Rotterdam til Íslands (fyrir BÚR) í kafla 9.12.3. Þar er fjallað um skjalið sem (S)forstj fékk sent kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008. Þar var ábati Eimskips af samráði við Samskip varðandi takmörkun á flutningsgetu m.a. talinn geta falist í því að annast *„fyrir Samskip“* innflutning á grænmeti og ávöxtum (flutningar fyrir BÚR) sem Samskip sinntu ekki eftir breytingu á siglingakerfi og -áætlun. Hvað sjóflutning á grænmeti og ávöxtum varðar urðu atvik þau að með breytingu Samskipa á siglingakerfi í lok október 2008 (fækkað úr fjórum í þrjú skip og viðkomu hætt í Reykjavík á Leið 2) þá felldu Samskip niður *„Rotterdam express“* leiðina. Eftir ólögmæt samskipti Samskipa og Eimskips m.a. um BÚR flutninga varð sú útfærsla *„Nýtt upphaf“* verkefnisins valin að sjóflutningsviðskipti BÚR færðust til Eimskips frá Samskipum.

- Fóðurblandan var ekki viðskiptavinur af sömu stærðargráðu og t.d. N&O og aðrir mikilvægir viðskiptavinir. Flutningsmagn Fóðurblöndunnar var aðeins um fimmtungur af flutningsmagni N&O. Samtímagögn sýna að samráð Samskipa og Eimskips tók síður til meðalstórra og minni viðskiptavina.

5738. Þetta yfirlit Eimskips ber einnig að virða í samhengi við framangreindan tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 16. desember 2008. Yfirlit (E)viðskstj3 sýnir að varðandi viðskiptin við Saltkaup gekk það eftir sem (S)forstj mælti fyrir um í tölvupóstinum, þ.e. að Samskip tækju aðeins yfir hluta viðskiptanna við það fyrirtæki, sbr. *„Saltkaup- náum öllu nema Noregi. […]“*. Samkvæmt fyrirmælum (S)forstj áttu Samskip ekki að bera sig eftir Noregs hluta viðskiptanna sem samkvæmt yfirlitinu féll í hendur Eimskips.

5739. Þegar framangreint er virt er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að tilflutningur framangreindra mikilvægra viðskiptavina sé ekki til vitnis um virka samkeppni milli Samskipa og Eimskips eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008. Þá þarf að taka afstöðu til þess hvort hið sama gildi um þau atvik þegar N&O færði viðskipti sín frá Eimskip til Samskipa í febrúar 2009 en samkvæmt magntölunum í yfirliti (E)viðskstj3 var N&O stærsti viðskiptavinurinn sem Eimskip missti eftir júní 2008.

5740. Við mat á þýðingu brotthvarfs N&O frá Eimskip ber fyrst að líta til þess að í umræddum tölvupósti (S)forstj frá 16. desember 2008 beindi hann eftirfarandi til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 varðandi Innnes og N&O: *„Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir“*. Sagði (S)forstj m.a. í tölvupóstinum að með þessu myndu Samskip fylla upp í það *„skarð“* sem myndast hefði. Var þetta og í samræmi við áðurnefnda tölvupósta (S)forstö-innfl1 frá apríl og maí 2008 og rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa frá nóvember 2008 fyrir árið 2009 þar sem aðeins var gert ráð fyrir einum nýjum viðskiptavini í innflutningi á matvöru á árinu 2009 og að þessi *„viðskiptavinur er annað hvort Nathan & Olsen eða Innes.“*

5741. Eins og áður sagði var samningur Samskipa við N&O undirritaður 6. febrúar 2009. Gögn málsins sýna að í kjölfarið var enginn áhugi hjá Samskipum á að reyna ná Innnes í viðskipti enda fyrirliggjandi efnislega skýr fyrirmæli frá (S)forstj um að ekki ætti að sækjast eftir því fyrirtæki eftir að N&O var komið í viðskipti til Samskipa. Í næsta kafla er lýst tilboðinu sem Samskip sendu Innnes 24. júní 2009 sem leiddi til þess að Innnes hélt áfram viðskiptum við Eimskip.

5742. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á að í gögnum stjórnenda Eimskips sem tengjast brotthvarfi N&O er má sjá óánægju með missi viðskiptanna en á hinn bóginn er þar ekki að finna neinar áætlanir um að bregðast við missi þessa mikilvæga viðskiptavinar með samkeppni gagnvart Samskipum. Þvert á móti. Var þetta í samræmi við það sem fram kemur í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa frá nóvember 2008 fyrir árið 2009. Ber sú áætlun með sér að Samskip hafi ekki talið hættu á samkeppnisaðgerðum Eimskips ef fyrirtækið myndi ná til sín annaðhvort N&O eða Innnes. Þvert á

móti lagði Samskip til grundvallar í áætluninni að þrátt fyrir þetta gæti fyrirtækið hækkað verð og haldið sömu viðskiptavinum á árinu 2009.

5743. Önnur gögn Samskipa frá árinu 2009 styðja þetta. Í kafla 14.2 er gerð grein fyrir tölvupósti sem (S)forstj sendi sjálfum sér 17. apríl 2009. Þar minnti hann sig á eftirfarandi: *„Skyr samkeppnisstefna, lykil atridi*". Nokkrum dögum seinna kom þessi stefna innflutningsdeildar Samskipa fram í glærukynningu (S)forstö-innfl1:

„Áherslur næstu vikur

Verja stærri viðskiptavini okkar
-Vífilfell
-ekki sækja, hækka verð".

5744. Sýnir þetta m.a. að eftir að hafa náð samningi við N&O héldu Samskip áfram að leggja áherslu á að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips heldur verja sína eigin viðskiptavini og í senn hækka verð. Þetta hafa Samskip jafnframt staðfest í athugasemdum sínum við AI.[2673] Var þetta í samræmi við hið samfellda samráð sem hófst eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og tók m.a. til markaðsskiptingar og álagningu flutningsgjalda og afsláttarkjara, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

5745. Í kafla 14.2 er lýst tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna 22. júní 2009. Kom þar aftur skýrt fram að ekki ætti með samkeppni að reyna að ná viðskiptavinum Eimskips í viðskipti til Samskipa (ekki ætti að sækja *„á ný mið*"). Tilboðið sem Samskip sendu Innnes 24. júní 2009 var í samræmi við þessi fyrirmæli (S)forstj.

5746. Þessi gögn (S)forstö-innfl1 og (S)forstj frá apríl og júní 2009 staðfesta einnig að Samskip áttu ekki von á því að Eimskip myndi mæta missi N&O og með því að efna til samkeppni um mikilvæga viðskiptavini að nýju. Endurspeglar þetta hina ólögmætu markaðsskiptingu.

5747. Í fyrrgreindri rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009 kom fram að *„[n]okkur ró*" hefði verið yfir samkeppninni á árinu 2008 og að á árinu 2009 gæti fyrirtækið hækkað verð og haldið sömu viðskiptavinum. Í kafla 14.10 er gerð grein fyrir gögnum frá m.a. september og október 2009 sem tengjast undirbúningi fyrir gerð næstu rekstraráætlunar Samskipa þ.e. fyrir árið 2010. Rétt er að nefna þrennt sem þessu tengist:

- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv, dags. 10. september 2009, kveðst hann hafa skoðað það *„hvernig innflutningurinn mun enda fyrir 2009*". Síðan segir að miðað við *„grunninn í dag erum við að spá um 7000 tonna aukningu á milli ára og það er eingöngu vegna Nathan.*" (S)frkvstj-millilandasv svaraði og spurði hvort að þetta væri ekki í samræmi við það sem talið væri raunhæft. Í svari (S)forstö-innfl1 sagði hann svo vera.[2674]

- Í skjali (S)forstö-innfl1 *„innflutningur Rekstraráætlun*" sem sent var yfirstjórn Samskipa 10. október 2009 segir: *„Í áætlun fyrir 2010 er gert ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum. Tveir nýjir [svo] viðskiptavinir koma inn að fullu á árinu, en það eru Nathan & Olsen og Fóðurblandan. Nokkur ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009 […]*"[2675]

- Í glærukynningu (S)forstj frá 27. nóvember 2009 voru þessar meginforsendur (*„Main assumptions*") m.a. lagðar til grundvallar fyrir árið 2010: (1) Markaðshlutdeild Samskipa hf. verði í aðalatriðum óbreytt, (2), almenn verðhækkun í ársbyrjun 2010 og síðan aftur í júní eða júlí og (3) verð muni almennt hækka og draga muni úr samkeppni miðað við árin á undan (e. *„It is*

[2673] Sjá t.d. mgr. 1378-1381 og 1393-1395 í athugasemdum Samskipa við AI.
[2674] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.769232.
[2675] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur Rekstraráætlun 2010.*doc". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.652468.

expected that rates will in general be moving upwards and competition will be not as tough as in previous years.")

5748. Samkvæmt framansögðu taldi innflutningsdeild Samskipa í október 2009 að, líkt og í nóvember 2008, að *„[n]okkur ró*" hefði ríkt á markaðnum. Voru viðskiptin við N&O talin vera markverðasta breytinguna á árinu 2009. Þó Fóðurblandan væri mun minni viðskiptavinur var hún einnig nefnd í þessu samhengi.

5749. Sem fyrr segir lýsti (S)forstö-innfl1 því yfir að Samskip myndu fá sambærileg viðskipti *„til baka*" eftir að fyrir lá að Aðföng færðu sig til Eimskips í apríl 2008. Eins og framangreint yfirlit frá Eimskip ber með sér námu flutningar fyrir Aðföng 1900 Teus. Flutningar fyrir nýju viðskiptavinina sem (S)forstö-innfl1 tilgreindi í rekstraráætlun innflutningsdeildar (N&O og Fóðurblandan) námu 1830 Teus. Ljóst er að með þessum nýju viðskiptum var fyllt upp í það *„skarð*" sem myndaðist við brotthvarf Aðfanga frá Samskipum. Þrátt fyrir þessa tilfærslu á viðskiptavinum töldu Samskip eftir sem áður vera áframhaldandi *„ró*" yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009. Aukin samkeppni hafði ekki brotist út og (S)forstj gerði ráð fyrir því að árinu 2010 myndi sú *„ró*" halda áfram og Samskip geta áfram, án ótta um viðbrögð Eimskips, hækkað verð.

5750. Þá ber að árétta hér að þegar Samskip höfðu náð N&O í viðskipti í febrúar 2009 var enginn áhugi lengur til staðar hjá stjórnendum Samskipa að ná einnig viðskiptum Innnes frá Eimskip. Breytti engu þó að Innnes hefði áhuga á slíkum viðskiptum og kallaði eftir samkeppnishæfum tilboðum frá Samskipum, sbr. nánari umfjöllun í næsta kafla. Endurspeglar þetta hina ólögmætu markaðsskiptingu.

5751. Eftir tilfærslu viðskipta N&O í febrúar 2009 reyndu Samskip ekki að sækja frekari viðskipti frá mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Samanburður á háttsemi Samskipa gagnvart N&O við háttsemi fyrirtækisins út rannsóknartímabilið er þannig frekar til þess fallinn að styrkja þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að samráð fyrirtækjanna hélt áfram og var samfellt fram á árið 2013.

5752. Allt framangreint staðfestir að tilfærsla á hinum mikilvæga viðskiptavini, N&O, sýnir ekki að Samskip og Eimskip hafi látið af hinu ólögmæta samfellda samráði. Þvert á móti sýna samtímagögn að samráðið hélt áfram og að virk samkeppni hófst ekki að nýju á milli fyrirtækjanna.

5753. Telur Samkeppniseftirlitið að samningur Samskipa við N&O á árinu 2009 feli ekki í sér frávik frá hinu ólögmæta samfellda samráði um markaðsskiptingu sem var fyrir hendi á árinu 2009. Þessi tilfærsla var ekki skilgreind sem birtingarmynd samkeppni af hálfu Samskipa heldur sem einhvers konar „leiðrétting" vegna þeirrar ákvörðunar Aðfanga að færa viðskipti sín frá Samskipum til Eimskips í apríl 2008, þ.e. áður en samráð fyrirtækjanna hófst. Þá skal ítreka eftir að þessi „leiðrétting" átti sér stað fór enginn mikilvægur viðskiptavinur í innflutningi milli fyrirtækjanna á næstu árum.

5754. Þá vísast hér einnig til þess að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt samfellt samráð við Samskip, þ. á m. á árinu 2009. Nánar tiltekið er viðurkennt *„að alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf*" *glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:*

[…]

1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)."

5755. Samskip setja fram athugasemdir vegna atvika sem tengdust N&O og tilfærslu stórra viðskiptavina í kjölfarið í athugasemdum við AI og mótmæla ályktunum Samkeppniseftirlitsins um þau atvik og gögn. Er því mótmælt að það hafi verið samráð milli Samskipa og Eimskips og byggt á því að ekkert samkomulag hafi verið milli fyrirtækjanna um tilfærslu N&O. Segja Samskip að við brotthvarf stórs

viðskiptavinar, líkt og Aðfanga, losni um flutningsgetu sem brýnt sé að fylla og að það hafi verið skýr ásetningur að sækja ný viðskipti í stað Aðfanga. Fjallað er ítarlega um þessar athugasemdir Samskipa í kafla 26.4. Í athugasemdum fyrirtækisins kemur ekkert fram sem hróflar við þeirri niðurstöðu að um var að ræða samfelld brot Samskipa og Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 og fram á árið 2013 sem m.a. tók til markaðsskiptingar á stórum viðskiptavinum. Líkt og Samskip víkja að í athugasemdunum tengdist tilfærsla N&O atvikum sem komu til áður en samráðið hófst, þ.e. því að Aðföng fóru til Eimskips í apríl 2008. Á hinn bóginn kemur ekkert fram í sjónarmiðum Samskipa sem sýnir að fyrirtækin hafi látið af hinni ólögmætu háttsemi á þessum tíma eða tilfærsla N&O hafi falið í sér frávik frá samráði þeirra.

14.6. Samskip „*flæma*" Innnes í burtu

5756. Sem fyrr segir var Innnes mikilvægur viðskiptavinur Eimskips þegar samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt ár 2008.

5757. Gögn málsins sýna að samráð fyrirtækjanna gerði þeim kleift að hækka ítrekað verð gagnvart viðskiptavinum án ótta um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Á seinni hluta árs 2008 tóku verðhækkanir Eimskips m.a. til Innnes, sbr. kafla 10.4. Samkvæmt samtímagögnum var Innnes óánægt með verðhækkanirnar og haustið 2008 leitaði fyrirtækið til Samskipa eftir tilboði í viðskipti, sbr. kafla 14.5.

5758. Eins og áður segir gáfu Samskip Innnes verðtilboð 8. nóvember 2008. Í því samhengi er mikilvægt að rifja upp að viðbrögð Samskipa á þessum tíma við umleitan Innnes voru ekki frávik frá samráðinu við Eimskip. Hjá Samskipum var, í samræmi við samráð fyrirtækjanna, ekki ráðgert að sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Á hinn bóginn sýna gögn Samskipa frá árinu 2008 að fyrirtækið ráðgerði að sækja á einn stóran viðskiptavin Eimskips í matvöru og það yrði *„annað hvort Nathan & Olsen eða Innes*." Með þessu ætluðu Samskip að fylla í *„skarðið*" fyrir missi á viðskiptum Aðfanga yfir til Eimskips áður en samráð Samskipa og Eimskips hófst. Kom þetta m.a. fram í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009 og tölvupósti (S)forstj 16. desember 2008 til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þar sem fram kom m.a. að (S)forstj væri sammála því að Samskip ættu að *„keyra á*" m.a.: *„Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir*". Samskip sendu Innnes aftur tilboð 21. nóvember 2008.

5759. Sex dögum síðar, þ.e. þann 27. nóvember 2008, endurnýjaði Eimskip samkomulag við Innnes með verulegri verðhækkun og með þeim fyrirvara að Innnes gæti leitað til annarra flutningsaðila með flutninga sína á samningstímabilinu fengi Innnes betri kjör: *„Aðilar eru sammála um að Innnes er frjálst að flytja inn með öðrum aðilum fái félagið betri kjör frá öðrum flutningaaðilum*". Var samkomulagið í formi viðauka við flutningasamning fyrirtækjanna frá 2005 og með gildistíma út árið 2009. Í samkomulaginu kom jafnframt fram að endurskoðun á forsendum samnings færi fram í mars 2009: *„Aðilar eru sammála um að hittast í lok mars 2009 og ræða forsendur þessa samning sem gildir fyrir næstu 3 mánuði á eftir.*"

5760. Í lok janúar 2009 ákvað Innnes að prufa að færa flutninga sína á hveiti frá Bandaríkjunum til Samskipa til reynslu og lagði til fund með Samskipum til að ræða frekari viðskipti.[2676] Hafði Innnes þannig fært afmarkaðan hluta flutningaviðskipta sinna frá Eimskip til Samskipa til reynslu og gefið skýrlega til kynna að fyrirtækið hefði áhuga á mögulegum auknum viðskiptum.

5761. Þegar hér var komið við sögu höfðu Samskip gert heildarflutningasamning við N&O til að fylla í *„skarðið*" fyrir Aðföng en sá samningur var undirritaður 6. febrúar 2009, sbr. kafla 14.5. Þar með höfðu Samskip „leiðrétt" stöðuna eftir að hafa misst Aðföng og áhugi á sókn á viðskipti Innnes hvarf. Ekki var sótt á Innnes frekar en aðra mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Þessi viðsnúningur Samskipa gagnvart umleitan Innnes endurspeglast vel í fyrirliggjandi samtímagögnum. Rétt er að víkja að þessu

[2676] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.714753.

enda endurspegla þau gögn að samfelld ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskip hafi í tilviki Innnes verið virt.

5762. Í apríl 2009 fór fram áðurnefnd endurskoðun á verði Innnes hjá Eimskip fyrir næstu þrjá mánuði í samræmi við ákvæði í áðurnefndu samkomulagi fyrirtækjanna frá 27. nóvember 2008. Af þessu tilefni gerði Innnes þann 2. apríl 2009 athugasemdir við of háan erlendan kostnað í tengslum við Ameríkuflutninga fyrirtækisins og óskaði eftir því að Eimskip færi vandlega yfir þann erlenda kostnað;

„með það að leiðarljósi að bjarga þessum viðskiptum."[2677]

5763. Gefur þetta ljóslega til kynna áframhaldandi óánægju Innnes með verðlagningu Eimskips.

5764. Sama dag, 2. apríl 2009, sendi Innnes drög að heildarflutningasamningi til (S)forstö-innfl1. Í tölvupóstinum óskaði Innnes eftir að (S)forstö-innfl1 myndi skoða *„þessar tillögur og í framhaldinu náum við vonandi að loka þessu við fyrsta tækifæri."*[2678] Líkt og í flutningasamningi Innnes við Eimskip frá 27. nóvember 2008 var í þessum drögum til Samskipa m.a. ákvæði um að Innnes væri heimilt að flytja vörur sínar með öðrum flutningaaðila.

5765. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti Innnes daginn eftir og sagði m.a.: *„Við vitum að þið hafið hugsað ykkur að nota bæði Eimskip og Samskip og það er í fínu lagi okkar vegna. Við vildum samt fá einhverja skuldbindingu af ykkar hálfu er varðar magnið. Getur þú tekið saman yfirlit yfir þá birgja eða hafnir ásamt magni sem myndi koma á þessum samningi."*[2679]

5766. Rúmum einum og hálfum mánuði síðar má sjá að Innnes var óánægt með verðlagningu Samskipa á flutningum sem fyrirtækið hafði þá þegar gert tilraun með að færa yfir til Samskipa, sbr. umfjöllun hér að framan. Óskaði framkvæmdastjóri Innnes, í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv 19. maí 2009, eftir leiðréttingu og tiltók að ella væru Samskip að flæma fyrirtækið úr viðskiptum. Áréttaði Innnes að *„[v]erkefnið"* núna væri að fara yfir flutningamálin með það að *„leiðarljósi að auka"* viðskiptin hjá Samskipum. Þrátt fyrir skýr vilji Innnes til frekari viðskipta við Samskip hafði legið fyrir svo vikum skipti er ljóst að Samskip ætluðu sér ekki sækja á að ná viðskiptum Innnes frá Eimskip, sbr. umfjöllun hér að framan. Dræm og sein viðbrögð Samskipa við umleitan Innnes eftir febrúar 2009 bera þessa skýrt merki enda höfðu Samskip þá náð viðskiptum N&O frá Eimskip og samkvæmt samtímagögnum var það skýrt að aðeins átti að ná einum viðskiptavin frá Eimskip.

5767. (S)frkvstj-millilandasv svaraði áðurnefndum tölvupósti Innnes viku síðar, 26. maí 2009. Þar minntist (S)frkvstj-millilandasv ekkert á heildarflutningasamning sem Innnes hafði sent til Samskipa 2. apríl sama ár, sbr. framangreint. (S)frkvstj-millilandasv spurði eingöngu hvort fyrirtækin ættu að setjast yfir þetta. Stuttu síðar áframsendi (S)frkvstj-millilandasv samskiptin við Innnes til (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 með skilaboðunum: *„fyi"*.[2680]

5768. Eins og fram kemur í kafla 13.3.2 áttu stjórnendur Eimskips og Samskipa í ítrekuðum samskiptum á rannsóknartímabilinu. Vegna atvika á þessum tíma má geta þess að þann 14. maí 2009 hittust (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 á veitingastað og þann 22. maí 2009 var sameiginlegt árlegt golfmót Eimskips og Samskipa haldið.

5769. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 25. maí 2009, af fundi sem m.a. áðurnefndur (E)viðskstj2 sat, kemur fram að enn væri Innnes óánægt með verðhækkanir Eimskips. Seinna segir í fundargerðinni um Innnes: *„Boltinn er hjá þeim"*. Ætla má að Eimskip sé þar að vísa til þess að

[2677] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.523977.
[2678] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„04.01.2009 Samskip samningur doc."*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.735146.
[2679] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.735581.
[2680] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.747375.

fyrirtækið ætlaði ekki að lækka verð eða „ganga á eftir" Innnes.[2681] Sýnir þetta að Eimskip hafði ekki áhyggjur af því að Samskip myndu bjóða þessum mikilvæga viðskiptavini betri kjör.

5770. Sem fyrr sagði sendi (S)forstj 22. júní 2009 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna. Kom þar skýrt fram að ekki ætti með samkeppni að reyna að ná viðskiptavinum Eimskips í viðskipti til Samskipa (ekki ætti að sækja *„á ný mið"*). Öll viðbrögð Samskipa gagnvart umleitan Innnes voru í samræmi við þessi fyrirmæli. Samskip ætluðu ekki að sækja á að ná viðskiptum frá Eimskip þ.á m. Innnes.

5771. Daginn eftir, þann 23. júní 2009, hittust (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 til að ræða verðlagningu.[2682] Þann dag áttu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv jafnframt fund með Innnes.[2683] Þá vistaði (S)forstö-innfl1 hjá sér skjal sama dag (*„Flutningasamningar í ISK – júní 2009.xls"*).[2684] Þar var að finna upplýsingar um samninga viðskiptavina sem voru í íslenskum krónum. Einnig var þar að finna svokallað *„viðmiðunarverð"* fyrir A, B, C og D flokk viðskiptavina en allir stærri og mikilvægari viðskiptavinir Samskipa teljast til flokks A. Þar má t.a.m. sjá að Samskip létu viðskiptavini í flokki A njóta betri kjara en viðskiptavinir í flokki B. Ljóst er samkvæmt þessari flokkun hefði Innnes verið skilgreint sem viðskiptavinur í flokki A hjá Samskipum.

5772. Þann 24. júní 2009 greindi (S)frkvstj-Jóna (S)forstj frá samtali við (E)frkvstj-EimÍsl á golfvelli þar sem þeir ræddu um samdrátt og minnkun á flutningsgetu.[2685]

5773. Þann 24. júní 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til fyrirsvarsmanna Innnes með heitinu *„Sjóflutningsverð"*. Í viðhengi var skjal *„Tilboð í flutninga Innnes júní 2009.doc"*. Eina sem kom fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 var eftirfarandi: *„Sælir Takk fyrir góðan fund í gær. Meðfylgjandi er tillaga mín að nýjum sjóflutningsverðum fyrir Innnes. Kíkið endilega á þetta og verðið í sambandi. Heyri í ykkur í vikunni"*. Samskip lögðu með þessu fram tilboð í sjóflutninga Innnes vegna sjóflutninga frá Evrópu. Þetta tilboð Samskipa var áberandi, bæði að formi og efni, ólíkt því tilboði sem Samskip höfðu veitt fyrirtækinu í nóvember 2008.[2686] Verðið sem Samskip buðu í sjóflutning fyrirtækisins í þessu nýja tilboði var 400/700 evrur fyrir 20/40 feta gám auk greiðslu á BAF. Sé verðið í tilboðinu borið saman við viðmiðunarverð fyrir A, B, C og D viðskiptavini í skjalinu sem (S)forstö-innfl1 vistaði daginn áður er ljóst að þetta verðtilboð Samskipa til Innnes var miðað við viðskiptavin í flokki B. Þannig var í skjalinu gert ráð fyrir að viðskiptavinir í B flokki greiddu 400/600 evrur fyrir sjóflutning á 20/40 feta gám auk BAF. Jafnframt kemur þar fram að á þeim tíma hafi BAF verið $145/$290.

5774. Af þessu leiðir að um var að ræða 65% og 91% hækkun á sjóflutningsverði í evrum frá fyrra tilboði Samskipa til Innnes í lok nóvember 2008. [2687] Þar að auki gerði þetta tilboð ráð fyrir að Innnes greiddi fullt BAF en samkvæmt fyrra tilboðinu átti Innnes ekki að greiða BAF. Einnig var t.a.m. verð fyrir uppskipun heilgáma hærra en í fyrra tilboði Samskipa. Því var í raun um mun meiri hækkun að ræða frá fyrra tilboði Samskipa í nóvember 2008.

5775. Samskip biðu ekki með að hækka verð gagnvart Innnes (fyrir þá flutninga sem Innnes hafði þegar flutt til Samskipa til reynslu). Sex dögum eftir að (S)forstö-innfl1 hafði sent tilboðið til Innnes

---

[2681] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð IMP, vika 22.doc"*, bls. 2 og 3. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.542558.
[2682] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.752706.
[2683] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. *„Innnes"*. […] Doc. ID. 0.7.33.752602. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.752612.
[2684] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Flutningasamningar í ISK – júní 2009.xls"*, vistað 23.06.2009, kl. 16:08. Doc. ID. 0.7.33.17059.
[2685] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.34.445448.
[2686] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Tilboð í flutninga Innnes júní 2009.doc"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.752996.
[2687] Verð fyrir sjóflutning í tilboði Samskipa 21 nóvember 2008 var 43.000 kr. fyrir 20 feta gám og 65.000 kr. fyrir 40 feta gám. Á þeim degi var sölugengi evru hjá Seðlabanka Íslands 177,49 kr. Sé verðið á þeim degi umreiknað í evrur samsvaraði það að sjóflutningur fyrir 20 feta gám væri 242 evrur og 366 evrur fyrir 40 feta gám. Í tilboði Samskipa 24. júní 2009 var verð fyrir sjóflutning 400 evrur fyrir 20 feta gám og 700 evrur fyrir 40 feta gám. Þann 24. júní 2009 var sölugengi evru hjá Seðlabanka Íslands 180,42 kr. Var því um að ræða 65% hækkun á verði sjóflutnings í evrum fyrir 20 feta gám og 91% hækkun á verði fyrir 40 feta gám frá tilboðinu 21. nóvember 2008.

áframsendi hann þannig tilboðið frá 24. júní 2009 til undirmanns síns og sagði: *„Getur þú sett þessi verð inn í Dorris [skráningakerfi hjá Samskip]. Athugaðu að Innnes á núna að byrja að greiða BAF skv. gjaldskrá.*"[2688] Atvik árið 2009 vegna Innnes voru í samræmi við önnur gögn málsins þ.á m. samtímagögn sem sýna að fyrirtækin sóttu ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Horft til samtímagagna Eimskips frá sama tíma var þar ekki að finna neinn ótta um samkeppnisleg viðbrögð Samskipa og sókn á að ná viðskiptum Innnes frá Eimskip, og það þrátt fyrir verulegar verðhækkanir og óánægju Innnes hjá Eimskip og laust rými í flutningakerfum fyrirtækjanna.

5776. Að mati Samkeppniseftirlitsins mátti stjórnendum Samskipa vera það ljóst að tilboð Samskipa til Innnes var ekki samkeppnishæft enda var það sambærilegt verðtilboðum sem Samskip veittu venjulega svokölluðum B viðskiptavinum. Það er því ljóst að ásetningur Samskipa stóð til þess að nýta ekki þetta tækifæri til að ná viðskiptum þessa mikilvæga viðskiptavinar af Eimskip. Endurspeglar framangreint hina samfelldu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips og fyrirtækin hafi virt hana á þessum tíma árið 2009.

5777. Í mgr. 1198 – 1199 í athugasemdum Samskipa við AII eru gerðar athugasemdir sem tengjast umleitan Innnes eftir viðskiptum hjá Samskipum árin 2008 og 2009, sbr. einnig mgr. 109 – 112 í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022, sbr. einnig mgr. 52 – 53 í bréfi fyrirtækisins frá 31. ágúst sama ár. Byggja Samskip á að samtímagögn sýni ótvírætt að reynt hafi verið að ná í viðskipti Innnes og ekkert samráð hafi verið við Eimskip um Innnes frekar en aðra viðskiptavini. Að sögn Samskipa var verðtilboð fyrirtækisins Samskipa til Innnes í júní 2009 hærra en verðtilboð í heildarflutning Innnes í nóvember 2008 vegna þess að Innnes hefði aðeins verið að óska eftir verði í mjög takmarkaðan hluta af viðskiptum sínum. Að mati Samskipa byggja ályktanir Samkeppniseftirlitsins á skilningsleysi á rekstri skipafélaga, aðstæðum á mörkuðum á rannsóknartímabilinu og eðlilegum rekstarákvörðunum.

5778. Eins og fram kemur í kafla 26.5 er ekki fallist á athugasemdir Samskipa vegna atvika sem tengjast Innnes. Af samtímagögnum má sjá að umleitan Innnes eftir flutningsviðskiptum hjá Samskipum tók til þess að fá betri kjör og auka flutninga hjá Samskipum, sem gat allt eins tekið til allra flutninga fyrirtækisins, sbr. t.a.m. tölvupóst Innnes til Samskipa 2. apríl 2009. Jafnvel þó það væri rétt hjá Samskipum að umleitan Innnes hafi eingöngu tekið til hluta flutningaviðskipta Innnes (*„tiltölulega lítið magn*" en ekki heildarflutninga) þá sýna samtímagögn skýrlega að eftir að Samskip höfðu náð viðskiptum N&O í febrúar 2009 átti ekki að sækja á viðskipti Innnes, hvorki að hluta eða heild. Skilaboð Samskipa til þessa umfangsmikla kaupanda flutningsþjónustu, Innnes, voru skýr og í samræmi við markaðsskiptinguna við Eimskip. Samskip voru árið 2009 að *„flæma*"[2689] Innnes í burtu og skapa skilyrði fyrir Eimskip til áframhaldandi hækkana. Þessu til stuðnings er einnig horft til þess að eftir að Samskip sendu Innnes tilboðið í júní 2009 sýna gögn málsins að viðræður fyrirtækjanna fjöruðu út og Innnes hélt áfram í viðskiptum við Eimskip út rannsóknartímabil þessa máls. Eimskip hélt þá, án ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, áfram uppteknum hætti að hækka verð gagnvart Innnes út rannsóknartímabilið, sbr. umfjöllun í kafla 14.35.

14.7. Útboð Promens

5779. Árið 2009 átti fyrirtækið Promens tvö dótturfélög á Íslandi; Promens Dalvík ehf. og Promens Tempra ehf. (hér eftir Promens nema annað sé tiltekið).[2690] Promens sinnti plastframleiðslu fyrir margar tegundir iðnaðar hér á landi. Um var að ræða mikilvægan kaupanda á flutningsþjónustu hér á landi, bæði í sjóflutningi til og frá Íslandi og landflutningi.

[2688] Voru þessi nýju verð skráð inn í kerfi Samskipa 30.06.2009. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.754169.
[2689] Sbr. tölvupóst hér að framan frá Innness til Samskipa 19.05.2009.
[2690] Þessi fyrirtæki hétu áður Sæplast og Tempra. Á mbl.is 25. janúar 2007 var sagt frá þessu: *„Frá næstu mánaðamótum verður nöfnum Sæplasts á Dalvík og Tempru í Hafnarfirði breytt í Promens Dalvík og Promens Tempra. Sömuleiðis verður í kjölfarið breytt nöfnum á 20 verksmiðjum innan Promens-samstæðunnar erlendis en þær hafa verið reknar undir nöfnum Sæplasts, Bonar Plastics og EPI.*" Sjá frétt á mbl.is: *„Sæplast og Tempra taka upp nafnið Promens*". Morgunblaðið. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1125987/.

5780. Fyrirtækið Prómens var viðskiptavinur Samskipa. Undirrituðu fyrirtækin flutningasamning 29. ágúst 2007 og gilti hann í tvö ár.[2691] Um var að ræða mikilvægan viðskiptavin Samskipa t.a.m. í útflutningi frá Íslandi.[2692]

5781. Þann 30. júní 2009 framkvæmdi Promens (fyrir bæði Promens Dalvík og Promens Tempra) verðkönnun/útboð.[2693] Tilboða var óskað bæði frá Eimskip og Samskipum í alla flutninga fyrirtækisins.

14.7.1. *„Svínsálagning"* í tilboði Samskipa

5782. Þann 10. ágúst 2009 voru Samskip að leggja lokahönd á tilboð fyrirtækisins til Promens. Þann dag sendi rekstrarstjóri innanlandssviðs Samskipa, (S)rekststj-landfl2, tilboðsdrög til (S)viðskstj2 og (S)viðskstj, afrit til (S)forstö-innfl1. Heiti póstsins er *„Promens final?"* og þar segir:

„Þá lookar þetta svona með svinsálagningu ÚTFL á Noreg;)"[2694]

5783. Tilboð Samskipa var síðar sama dag, 10. ágúst, sent til Promens (sem sagt með umræddri *„svínsálagningu"*).[2695] Að mati Samkeppniseftirlitsins blasir við að með orðalaginu *„svínsálagning"* hafi starfsmaður Samskipa átt við að tilboð Samskipa í útflutningsviðskipti Promens hafi verið með afar hárri álagningu.

5784. Þess ber að geta að á sama tíma lagði (E)frkvstj-sala/þj línur um það varðandi verðkönnun Promens að ekki ætti að *„dumpa verðum niður"*, sbr. umfjöllun hér á eftir.

5785. Hér er mikilvægt að hafa í huga að gögn frá Eimskip sýna að (E)forstö-útfl, forstöðumaður útflutnings Eimskips, hafi haft vitneskju í mars 2009 um að flutningasamningar Promens við Samskip væru að verða lausir (sem varð reyndin og Promens fór í útboðið). Þá taldi (E)forstö-útfl að viðskipti við Promens gætu falið í sér tækifæri og verið *„góður pakki"* fyrir Eimskip.[2696] (E)forstö-útfl var einn af þeim starfsmönnum Eimskips sem undirbjó tilboð Eimskips til Promens í verðkönnun fyrirtækisins í lok júní 2009. Fljótlega fór (E)frkvstj-sala/þj á hinn bóginn að hafa beina aðkomu að málinu og stýrði hann tilboðsundirbúningi Eimskips gagnvart Promens. Áður en vikið er að þeim atvikum innan Eimskips ber að hafa í huga samskipti Eimskips og Samskipa frá þessum tíma þegar útboð Promens var í gangi. Samkvæmt yfirliti yfir samskipti fyrirtækjanna í kafla 13 áttu eftirfarandi samskipti sér stað á milli Samskipa og Eimskips á tímabilinu frá því Promens óskaði eftir tilboðum í lok júní 2009 og þar til (E)frkvstj-sala/þj kom að undirbúningi tilboðsins:

- (S)frkvstj-Jóna greindi (S)forstj þann 24. júní 2009 frá samtali við (E)frkvstj-EimÍsl á golfvelli þar sem þeir ræddu um samdrátt og minnkun á flutningsgetu.
- (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-flutnkerf skipuleggja að hittast í hádegismat 7. júlí 2009.
- Á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj var vísað til *„spjalls"* við (S)frkvstj-Jóna 23. júlí 2009.
- (S)rekststj-landfl2 kvaðst hafa rætt við (E)sölustj-innanl3 í ágúst 2009.

[2691] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015. Samningur milli Samskipa og Prómens, dags. 29.08.2007.
[2692] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.876782.
[2693] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.353299. Meðfylgjandi voru skilmálar útboðsins. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.890601. Meðfylgjandi voru skilmálar útboðsins.
[2694] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samningsdrögnýtt-Promens 2009 vinnuskjal innfl og landfl og utfl.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.760153.
[2695] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samningsdrögnýtt-Promens 2009 ágúst.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.760504.
[2696] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.129265.

5786. Þann 11. ágúst 2009 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstö-útfl og (E)viðskstj2, þar sem fram kom að hann yrði á Akureyri fimmtudaginn eftir og hann vildi kíkja á verðin til Promens, *„stingum saman nefjum þegar við finnum tíma"*.[2697]

5787. Daginn eftir, eða 12. ágúst 2009, var fundur innan Eimskips með heitinu: *„Promens: Umræða um næstu skref"*. Fundarmenn voru ásamt (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl, þau (E)viðskstj2, (E)sölustj-innanl2, (E)sölustj-innanl3 og (E)viðskstj.[2698] Um klukkustund eftir fund (E)frkvstj-sala/þj með undirmönnum sínum innan Eimskips sendi (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj eftirfarandi tölvupóst:[2699]

„Er á AKU á morgun og föstudag, BRIM, Samherji og GPG á morgun og svo Promens á föstudag erum að skila inn verðum í verðkönnun þar. Varðandi það þá geri ég mér ekki miklar vonir að ná því enda ekki viljað dumpa verðum niður fyrir það sem eðlilegt getur talist + það að innanlandsflutningur er stór hluti af þeim samning og ekki áhugi á að fara niður fyrir kostnaðarverð í því. En við viljum fylgja tilboðinu vel eftir og hittum Daða á Dalvík á föstudag. Það er tekið fram í tilboðinu að þeim er heimilt að nota aðra fyrir allt að 30% af magninu."

5788. Sé þetta dregið saman þá sýna gögnin að forstöðumaður útflutnings hjá Eimskip, (E)forstö-útfl, hafi áður lýst því yfir í mars 2009 að Promens yrði *„góður pakki"* og tækifæri fyrir Eimskip. Næsti yfirmaður (E)forstö-útfl var (E)frkvstj-sala/þj. Viðbrögð (E)frkvstj-sala/þj voru ekki í samræmi við tækifærið sem undirmaður hans sá í því að ná viðskiptum Promens af Samskipum. Þvert á móti átti ekki að *„dumpa verðum niður"*. Eins og fram kemur hér síðar hjá (E)frkvstj-sala/þj átti að sækja á *„hluta"* af viðskiptunum *„án þess að rugga bátnum"* gagnvart Samskipum. Er það í samræmi við önnur samtímagögn og hina ólögmætu markaðsskiptingu.

5789. Þann 13. ágúst 2009 sendi (E)viðskstj tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-útfl o.fl. Meðfylgjandi tölvupósti (E)viðskstj er excel-skjal með útreikningum vegna verðkönnunar Promens. Í tölvupóstinum vísar (E)viðskstj til fundarins (með m.a. (E)frkvstj-sala/þj) deginum áður:

„Búið er að slá inn útflutningsverð og lagfæra innflutningsverð samkvæmt fundi okkar í gær."[2700]

5790. Í samanburði við fyrri undirbúningsgögn Eimskips vegna útboðs Promens virðist (E)viðskstj í þessu nýja uppkasti lækka tilboð í sjófrakt vegna flutnings milli Íslands og Evrópu (t.d. úr 820 evrum í 640 evrur fyrir 40" þurrgám). Þetta var síðan það tilboðsverð sem Eimskip sendi til Promens daginn eftir, sbr. umfjöllun hér á eftir. Á þessum tímapunkti höfðu Samskip þegar skilað inn tilboði til Promens.[2701] Umrædd „lagfærð" innflutningsverð Eimskips til Promens (eftir fund með (E)frkvstj-sala/þj o.fl. 12. ágúst 2009) voru nær tilboðsverði Samskipa en þó hærri. Eins og fram kemur hér síðar var lítill verðmunur á endanlegum tilboðum Eimskips og Samskipa til Promens.

5791. (E)sölustj-innanl3, sölustjóri Eimskips á Norðurlandi, sendi tölvupóst til (E)frkvstj-innanl 13. ágúst 2009 með heitinu *„Promens Tempra"*. Þar fjallaði hann um undirbúning Eimskips að tilboði í landflutningshluta verðkönnunar Promens. Þar segir (E)sölustj-innanl3 m.a. eftirfarandi:

„[…] Það er alveg ljóst að þetta eru lág verð en samt hugsanlega of há ef við eigum að eiga möguleika á þessu *[…]"*.[2702]

[2697] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.361410.
[2698] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.774611.
[2699] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.263976.
[2700] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.164886.
[2701] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *Samningsdrögnýtt-Promens 2009 ágúst.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.760504.
[2702] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.401522.

5792. Er framangreint metið vera í samræmi við önnur samtímagögn frá Eimskip sem eru rakin í þessum kafla, þ.e. að Eimskip átti að fá hluta af viðskiptum Promens (Tempru-hlutann) frá Samskipum *„án þess að rugga bátnum“* og verði til Promens yrði ekki *„dumpað niður“*.

14.7.2. Eimskip vildi ekki *„rugga bátnum“*

5793. Þann 13. ágúst 2009 sendi Eimskip tilboðið til Promens og leiðréttingu daginn eftir.[2703] (E)frkvstj-sala/þj fylgdist sérstaklega með að verðtilboðið yrði sent til Promens.[2704] (E)forstö-útfl fór yfir og kynnti tilboð Eimskips á fundi með starfsmönnum Promens 14. ágúst 2009.

5794. Í kjölfarið hófu bæði Eimskip og Samskip samningaviðræður við Promens um tilboðin. Samtímagögn Eimskips frá þessum tíma sýna að Eimskip hafi sótt á þann hluta viðskipta við Promens sem tók til Promens-Tempru og þá *„án þess að rugga bátnum“* gagnvart Samskipum sem héldu eftir öðrum viðskiptum við Promens, sbr. nánar hér á eftir.[2705]

5795. Þann 27. ágúst 2009 lá niðurstaða fyrir í verðkönnun Promens. Í tölvupósti frá (E)forstö-útfl til (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj o.fl. vegna þessa (tölvupóstur sendur rétt fyrir miðnætti þennan dag) er að finna söluskýrslu/fundargerð af fundi hans og (E)frkvstj-sala/þj með Promens. Þar kemur m.a. fram hjá (E)forstö-útfl að Promens hefði gengið til samninga við Samskip um þann hluta sem tók til Promens Dalvík (Sæplast). Eimskip gæti hins vegar *„fengið Tempru sé fyrir því áhugi og því þarf að svara öðru hvoru megin við helgina“*.[2706]

5796. Sama dag áframsendi (E)frkvstj-sala/þj framangreindan tölvupóst til (E)forstj ásamt skýrslunni um heimsókn til Promens. Í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj segir eingöngu eftirfarandi (punktaröð er úr tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj):

„Þetta þar sem ég ætlaði ekki að ....., samt ótrúlega lítill munur ca. 5-6% við fyrstu skoðun og mjög jákvætt að við eigum kost á að ná 20-30% af þessu með Tempru hlutanum án þess að rugga bátnum.“[2707]

5797. Þessi tölvupóstur (E)frkvstj-sala/þj er ekki skýr og hann tiltekur ekki í honum hvað það væri sem hann ætlaði ekki að gera. Þá vekur eftirtekt að (E)forstj svaraði ekki tölvupóstinum og bað (E)frkvstj-sala/þj um að skýra efni hans.

5798. Framangreint gefur til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi verið að fjalla um viðkvæmt málefni sem hann og (E)forstj þekktu báðir. Sökum þessa orðaði (E)frkvstj-sala/þj skilaboð sín ekki með skýrum hætti og sagði ekki berum orðum hvað hann hafi ekki ætlað að gera. Jafnframt vekur athygli að Eimskip *„standi til boða“* að ná Prómens Tempru viðskiptunum *„án þess að rugga bátnum“*. Daginn eftir svarar (E)frkvstj-innanl hins vegar áðurnefndum tölvupósti frá (E)forstö-útfl um Promens: *„Við skulum taka Tempru […]“*.[2708]

5799. Á svipuðum tíma í ágúst 2009 áttu sér stað eftirfarandi samskipti á milli Samskipa og Eimskips:

[2703] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Promens_Verðkönnun_Eimskip_13.08.2009.xlsx“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.165004.
[2704] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.164968. Sjá síðar einnig verkefnalista […]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.181953. Þar stendur undir flipanum *„Viðskiptatengsl“* í línu 28: *„27.8.2009 Promens/Tempra […] Eftirfylgni vegna útboðs“*.
[2705] Í fundargerð frá Eimskip 31.08.2009 segir: *„Promen Tempra í vinnslu mjög áhugavert fyrir okkur, hittum þá í vikunni með […], t.d. sala á frauði til Brim 3-5 gámar á viku“*. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð vika 36“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.569734. […] lagði áherslu á að hafa samskipti við fjármálastjóra hjá Promens Tempru sérstaklega (ekki samstæðuna). Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.165144. Sjá síðan samskipti […] í framhaldinu við fjármálastjóra Promens Tempru. Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.165270. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.774586 / 0.7.33.167522 / 0.7.33.271641.
[2706] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.167962.
[2707] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.273001.
[2708] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.167975.

- Samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj 14. ágúst 2009.[2709]
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi fagnefndar flutningssviðs SVÞ 27. ágúst 2009.
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv funduðu ásamt Nesskipum og Olíudreifingu 28. ágúst 2009 vegna *„SVÞ mála"*.[2710]
- (S)forstö-innfl1 vísar til samskipta við (E)frkvstj-Þýskal *„um helgina"* (29. eða 30. ágúst 2009).[2711]

5800. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að samráð fyrirtækisins við Samskip á þessum tíma hafi tekið til skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó– og landflutningum.

5801. Þegar framangreind samtímagögn eru virt í samhengi við önnur gögn málsins er líklegasta skýringin á þessum tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj að Eimskip hafi sökum samráðsins ekki ætlað að bjóða með þeim hætti í verðkönnun Prómens að fyrirtækið fengi viðskiptin (*„ég ætlaði ekki að ....."*). Þrátt fyrir þetta hafi verðmunurinn milli Eimskips og Samskipa verið minni en hann hefði átt von á (*„samt ótrúlega lítill munur"*). Komið hafi hins vegar í ljós að Eimskip gæti fengið hluta þessara viðskipta *„án þess að rugga bátnum"*. Það orðalag getur ekki vísað til viðskiptavinarins heldur er hér án efa vísað til afstöðu Samskipa. Rökrétt skýring á orðum (E)frkvstj-sala/þj er því sú að hann væri að upplýsa (E)forstj um að það valdi ekki uppnámi í samráðinu við Samskip þó Eimskip annist hluta þessara viðskipta.

5802. Þann 8. september 2009 undirritaði Eimskip samning við Promens-Tempru[2712] og 10. september sama ár gerðu Samskip flutningasamning við Promens-Dalvík til tveggja ára.[2713]

5803. Tölvupóstur (S)forstj til (S)forstö-innfl1 frá 31. ágúst 2009 skiptir hér einnig máli. Þar kemur fram að (S)forstj sjái að (S)forstö-innfl1 sé skráður úr vinnu út september en það verði að fylgja sölustarfi eftir *„þó markaður sé rólegur"*.[2714] (S)forstö-innfl1 svaraði því að hann yrði í sambandi við (S)forstj varðandi sölustarfið og hann væri *„búinn að leggja línurnar að nokkru leiti gagnvart strákunum"*. Hann sé skráður *„úti"* í fjórar vikur og muni vera í reglulegu sambandi varðandi sölu og áætlun. Með hliðsjón af öðrum gögnum úr rannsókninni telur Samkeppniseftirlitið þessi samskipti undirstrika aðkomu þessara stjórnenda að hinu ólögmæta samráði og að hlutverk þeirra hafi m.a. verið að hafa gætur á því að friðurinn myndi haldast.

5804. Samkvæmt framangreindu taldi (S)forstj markaðinn rólegan í lok ágúst 2009. Í kafla 14.10 er gerð grein fyrir gögnum frá m.a. október 2009 sem tengjast undirbúningi fyrir gerð rekstraráætlana Samskipa fyrir árið 2010. Í skjali (S)forstö-innfl1 *„innflutningur Rekstraráætlun"* sem sent var yfirstjórn Samskipa 10. október 2009 segir m.a. þetta: *„Nokkur ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009"*. Sýnir þetta að Eimskip *„ruggaði ekki bátnum"* með því að ná til sín hluta af viðskiptunum við Promens.

[2709] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.402538.
[2710] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.407082. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.196248.
[2711] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.766710.
[2712] Í afhentu skjali Eimskips til Samkeppniseftirlitsins um *„Útboð"* er merkt í Promens Tempra 2009 *„Tapað"*. Ekki fylgdu skýringar með þessu og þá ósamræmi við samtímagögn (Eimskip gerði samning við Promens Tempru). Var framsetning þessi og upplýsingagjöf til þess fallin að afvegaleiða rannsókn málsins. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. (Minnislykill 4 *„Útboð"*).
[2713] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.891543. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Promens 2009 – 10. september.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.769487.
[2714] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.635072.

14.7.3. Samantekt

5805. Promens var mikilvægur kaupandi á flutningsþjónustu hér á landi.[2715] Fyrir verðkönnun Promens var fyrirtækið í viðskiptum við Samskip. Líkt og er fyrirliggjandi gerðu Samskip áframhaldandi flutningasamkomulag við Promens eftir verðkönnunina (Promens-Dalvík). Minnihluti viðskiptanna (Promens-Tempra) fór aftur á móti frá Samskipum til Eimskips, alveg eins og fyrirætlan Eimskip gerði ráð fyrir, og þar sem Eimskip gerði samtímis ráð fyrir að sú aðgerð myndi ekki setja samráðið við Samskip í uppnám.

5806. Áðurnefnd samtímagögn um Promens og atburðarrásin tengd verðkönnun þess eru í samræmi við önnur gögn málsins um ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Það átti ekki að *„dumpa verðum niður"* og *„ekki rugga bátnum"* til að tryggja áframhaldandi frið um mikilvæga viðskiptavini.[2716] Eru þessa atvik því til vitnis um ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

5807. Í athugasemdum Samskipa er því mótmælt að framangreind gögn og atvik gefa til kynna ólögmætt samráð fyrirtækisins við Eimskip.

5808. Í mgr. 1385 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að samskipti (S)forstj og (S)forstö-innfl1 31. ágúst 2009 undirstriki að aðkoma og hlutverk stjórnenda að samráðinu hafi verið að hafa gætur á því að friðurinn myndi haldast.[2717] Það sé eðlilegt að stjórnandi *„leggi línurnar"* á meðan hann sé fjarverandi til þess að tryggja að starfsemin gangi snurðulaust fyrir sig á meðan en á þessum tíma hafi viðræður staðið yfir við þrjá stóra mögulega viðskiptavini í innflutningi, þ.e. Ingvar Helgason ehf., Heklu ehf. og Samhenta Kassagerð ehf. Samskip hefðu þannig verið í *„sóknarhug"* og með þessum ummælum verið að leggja áherslu á að ekki yrði slakað á í sölustarfi þótt (S)forstö-innfl1 væri ekki á staðnum.

5809. Sú staðhæfing Samskipa að fyrirtækið hafi á þessum tíma verið í *„sóknarhug"* samræmist ekki samtímagögnum. Í fyrsta lagi stangast það á við gögn málsins sem sýna að stefnu og áherslur Samskipa í innflutningi á þessum tíma væru að *„halda öllu"* og hækka verð í stað þess að leggja áherslu á að sækja ný viðskipti. Í öðru lagi hafa Samskip ekki mótmælt því að hafa viðhaft þessar áherslur heldur réttlæta þær með vísan til þess að fyrirtækinu hafi verið frjálst og heimilt að viðhafa þá stefnu sem birtist í áætlunum þess, þ.e. að *„verja"* þá viðskiptavini sem væru í viðskiptum við fyrirtækið í stað þess að sækja á nýja og þannig viðhalda markaðshlutdeild sinni. Það stangast þess vegna á þegar fyrirtækið heldur því fram annars vegar að það hafi verið í sóknarhug og hins vegar að það hafi lagt áherslu á að halda friðinn af ótta við refsiaðgerðir Eimskips.

5810. Samskip vísa til þess að hafa verið í viðræðum við þrjá stóra „mögulega" viðskiptavini í innflutningi. Samkeppniseftirlitið vekur athygli á því að á þessum tíma var Hekla þegar viðskiptavinur Samskipa. Var samningur undirritaður þann 10. janúar 2008 og var hann endurnýjaður 7. október 2010.[2718]

5811. Sem fyrr segir var tilboð Samskipa til Promens sagt vera með *„svínsálagningu"*, þ.e. að tilboð Samskipa hafi verið með afar hárri álagningu. Þessi „svínsálagning" Samskipa er líkleg til að vera skýring á því að það koma (E)frkvstj-sala/þj á óvart hvað „ótrúlega lítlu" munaði á tilboðum fyrirtækjanna til Promens. (E)frkvstj-sala/þj virðist hafa búist við því að Samskip myndu bjóða lægra en raun varð. Í mgr. 833 í athugasemdum Samskipa við AI er því hins vegar haldið fram að um grín hafi verið að ræða.

[2715] Afhent skjal frá Samskip. Afhent 10.04.2015. *„Liður 8.1. Stærstu viðskiptavinir eftir vöruflokkum og gögn sem tengjast þeim 2006-2013"*.
[2716] Afhentar flutningatölur Eimskips fyrir árið 2010 og áfram, sýna að Promens-Tempra var meðal 50 stærstu viðskiptavina hjá Flytjanda (landflutningar). Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015, fskj. 5. 50 stærstu viðskiptavinir 2010, Landflutningar.
[2717] Sjá mgr. 1385 í athugasemdum Samskipa við AI.
[2718] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2. *„Flutningssamkomulag milli Samskipa hf. og Hekla hf."* dags. 10.01.2008.

5812. Er framangreint ein birtingarmynd hins ólögmæta samráðs Samskipa og Eimskips. Með samráðinu sköpuðu fyrirtækin ástand á markaði sem var til þess fallið að gera þeim kleift að viðhalda eða hækka verð og þar af leiðandi leggja á *„svínsálagningu*". Þá er að finna ýmis önnur tilvik í málinu þar sem lægra settir starfsmenn Samskipa, sem hafa ekki haft upplýsingar um samráðið, gerðu á rannsóknartímabilinu athugasemdir við verðlagningu fyrirtækisins. Þegar t.d. Samskip hækkuðu verð verulega 1. september 2008 sendi undirmaður (S)forstö-útfl honum tölvupóst og sagði að tiltekin verðlagning hjá Samskipum væri *„hreint og klárt okur*" og gerði fyrirtækinu erfitt fyrir í samkeppni, sbr. kafla 8.15.10.

5813. Nánar er fjallað um sjónarmið Samskipa tengd framangreindum atvikum í kafla 26.8.

14.8. Útboð Norðlenska

5814. Í nóvember 2009 hóf Norðlenska matarborðið ehf. undirbúning að útboði/verðkönnun á innanlandsflutningum. Var Norðlenska á þessum tíma í viðskiptum við Samskip. Flutningasamningur á milli Samskipa og Norðlenska hafði tekið gildi í september árið 2005 og gilti til fjögurra ára.[2719]

5815. Norðlenska var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa enda næststærsti viðskiptavinur þeirra í landflutningum á árinu 2009.[2720] Sláturfélag Suðurlands var í viðskiptum við Eimskip og töldu Samskip á árinu 2010 að landflutningur fyrir kjötframleiðendur skiptist *„50/50*" milli Eimskips og Samskipa.[2721]

5816. Eimskip var í byrjun september 2009 ljóst að flutningasamningur Norðlenska hjá Samskipum væri að losna.[2722] Í nóvember 2009 leitaði Norðlenska til Eimskips, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

14.8.1. Samskip og Eimskip stefna að verðhækkun

5817. Þann 11. október 2009 sendi (S)forstö-landfl til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv áætlun fyrir landflutninga Samskipa fyrir árið 2010.[2723] Þar kemur fram að landflutningar hafi hækkað verð um 9% í febrúar 2009, stefnt væri að því að hækka verð um 2% síðar á árinu 2009 og um 4% á árinu 2010. Hér á eftir verður gerð grein fyrir minnisblaði (E)rekstj-aksturst frá 14. desember 2009 vegna útboðs Norðlenska. Í því var hætta talin á því að gott tilboð Eimskips gæti hindrað fyrirhugaða hækkun á landflutningum á ferskum fiski. Rétt er því að horfa til þess hvað segir um ferskan fisk í þessu skjali (S)forstö-landfl:

„Í ferskfisk er gert ráð fyrir því að verð hækki nú fyrir áramót um 7% og aftur um önnur 5% í október á næsta ári. Hinsvegar er mikil óvissa um hvort takist að hækka verðin á þessa aðila á næstu vikum þar sem helsti samkeppnisaðilinn býður enn verð sem eru vel undir okkar verðum í dag. Verð á ferskan fisk hafa ekki hækkað í heilt ár."

5818. Skiptir miklu máli að hafa hér í huga að í aðdraganda útboðs Norðlenska voru uppi áform hjá bæði Eimskip og Samskipum að hækka verð á landflutningum á ferskum fiski.

[2719] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 28.05.2010 (mál 0908001). *„Flutningssamkomulag milli Landflutninga-Samskipa og Norðlenska matborðsins ehf.*", fskj. 7a. Viðskiptasamningar 1-10 (samningur merktur 3).
[2720] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, *„50 stærstu viðskiptavinir – Liður 9.3, „Landflutningar*". Sjá ár 2009, aðeins Vífilfell var stærri viðskiptavinur Samskipa í landflutningi. Sjá einnig um mikilvægi Norðlenska hjá Samskipum: afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.633073. Í tölvupóstinum stingur […] upp á því að fyrirsvarsmönnum stærstu viðskiptavina í landflutningum sé boðið í laxveiði. Efstur á lista yfir þá viðskiptavini var Norðlenska.
[2721] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla 2011A.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.784893. Í tölvupóstinum sendir […] markaðsskýrslu Landflutninga og þar er vísað til þessarar 50/50 skiptingar.
[2722] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Landflutningasamningar 2009.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.414732.
[2723] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Skýrsla 2010.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.652560.

5819. Þrátt fyrir vitneskju um útboð Norðlenska var í umræddu skjali (S)forstö-landfl lagt til grundvallar að Samskip myndu halda viðskiptunum við Norðlenska á árinu 2010. Samskipum var ljós óánægja Norðlenska með gildandi verð því fram kemur í skjalinu að verðið þurfi að lækka um 10% til að halda þessum viðskiptum. Hið sama kom fram í glærum (S)forstö-landfl frá 13. september 2009, sbr. kafla 14.17.

5820. Innan Samskipa var ágreiningur um hvort markaðurinn myndi *„þola"* verðhækkun á landflutningum í janúar 2010. (S)frkvstj-millilandasv tók af skarið 22. október 2009 og sagði að þessa hækkun skyldi framkvæma. Um líkt leyti hafði (S)frkvstj-millilandasv setið á fundi með (E)frkvstj-innanl á vettvangi flutninganefndar SVÞ.

5821. Við mat á eftirfarandi atvikum verður að hafa í huga þau samskipti sem áttu sér stað milli stjórnenda Eimskips og Samskipa í nóvember og desember 2009, sbr. yfirlit í kafla 13.

5822. Þann 2. nóvember 2009 skoðaði (S)frkvstj-innanl og lagði mat á flutningsviðskiptin við Norðlenska en þann dag vistaði hann hjá sér glærukynningu sem bar heitið *„Norðlenska nóvember 2009"*[2724].

5823. Tveimur dögum síðar sendi framleiðslustjóri Norðlenska tölvupóst til (E)svæðisstj2 þar sem hann sagði m.a. *„Í framhaldi af því sem við vorum að ræða áðan um að ég skoðaði hjá ykkur þá datt mér í hug hvort ég ætti að drífa í því og fara jafnvel suður á morgun og sjá ykkur"*. Síðar sama dag framsendi (E)svæðisstj2 þann tölvupóst til (E)frkvstj-innanl þar sem hann sagði honum að allt væri *„komið á fullt með Norðlenska"*. (E)frkvstj-innanl svaraði og spurði hvort hann væri búinn að tala við (E)rekststj-vörud. (E)svæðisstj2 svaraði samdægurs og sagði að framleiðslustjórinn myndi hitta (E)rekststj-vörud annað kvöld.[2725]

5824. Síðar sama kvöld, kl. 20:57, sendi (E)frkvstj-lögfr tölvupóst til (E)frkvstj-innanl, (E)forstj, (E)svæðisstj2 og (E)sölustj-innanl3[2726]. (E)frkvstj-lögfr var framkvæmdastjóri lögfræðimála hjá Eimskip en sat á þessum tíma einnig í stjórn Norðlenska. Í tölvupóstinum sagði:

„Heyrdi I […][2727] *v Nordlenska*

Skilst ad tetta se 7500 tonn - fra ak-hus-hornaf

Skilst ad tetta vaeri rum 100 mkr velta – […] *er sleipur svo tetta gaet verid eitthvad vel tar yfir - geri mer ekki grein f tvi […]*

Hann taladi um ad vilja verdhugm til ad hann gerdi ser grein f hvort vid vaerum a teim stad I verdi ad vid faerum afram - annad hvort samn eda utbod

Hver er strategian?

Eg hef ekkert vit a verdunum - en ef tid viljid adstod ta hafid samband

Sidast klikkudum vid a dreifikerfinu og gaedum

[…] *verdur orugglega ekki audveldur en tessi flutn getur an vafi hentad kerfinu vel - en tid tekkid tad betur en eg".*

5825. (E)svæðisstj2 svaraði kl. 21:48 þar sem hann sagðist hafa átt góðan fund með Norðlenska. (E)frkvstj-lögfr svaraði skömmu síðar og sagði m.a. *„Tad er stjf I N trulrga I naestu viku*[2728] *en tetta er mal* [S] *og hans manna […] Tarf ad tryggja gaedamalin"*.

[2724] Afritað tölvuskjal frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.9139.
[2725] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.444552.
[2726] Sölustjóri hjá innanlandsflutningum Eimskips á Norðurlandi.
[2727] Framkvæmdastjóri Norðlenska.
[2728] Hér væntanlega átti við eftirfarandi: *„Það er stjórnarfundur í Norðlenska trúlega í næstu viku."*

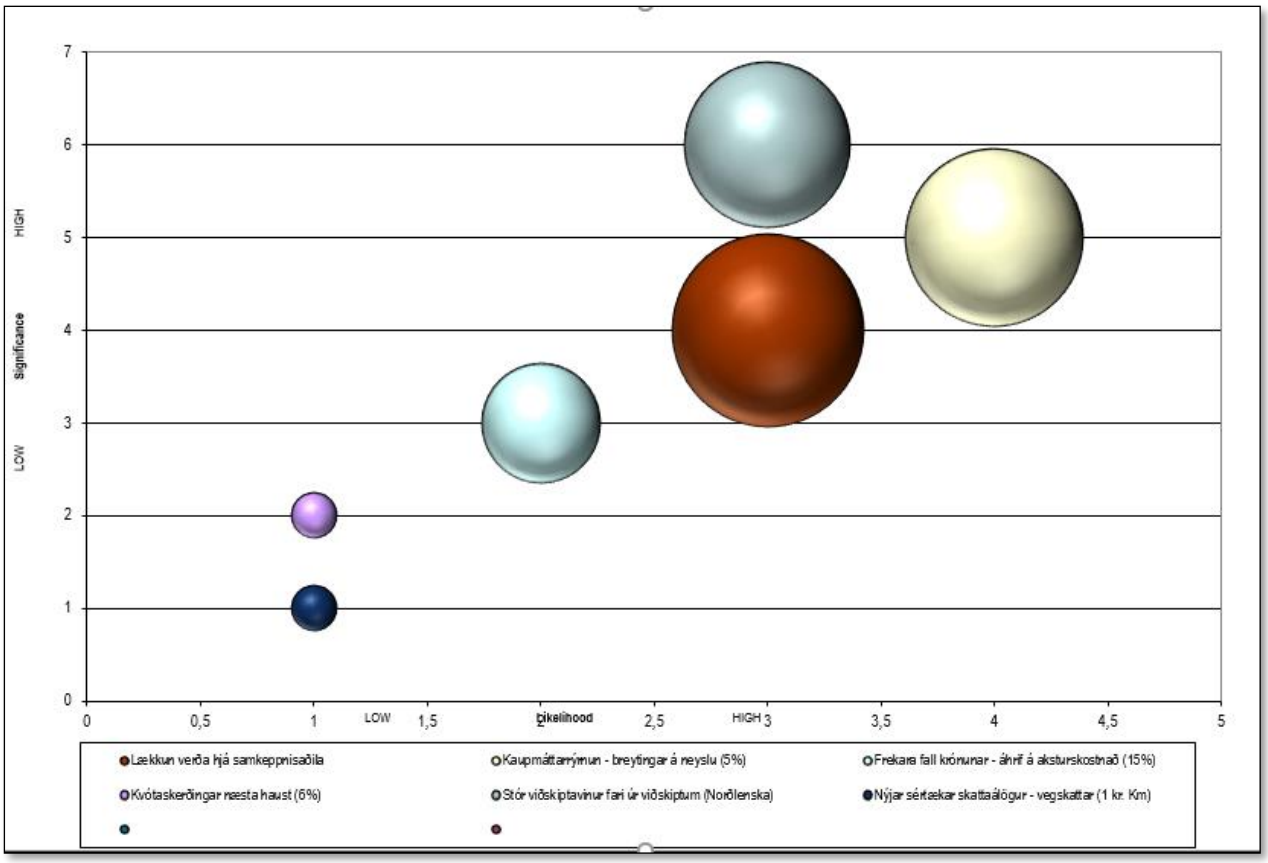
5826. Næsta dag, 5. nóvember 2009, svaraði (E)sölustj-innanl3 og sagði m.a. eftirfarandi: „[G]*æðamálin eiga að vera í góðu lagi hjá okkur, þá bjóðum einnig við upp á tryggingar sem er óverulegur kostnaður sem tryggir vöru sem skemmist eða týnist. Einn af stóru liðunum er innanbæjardreifing og þar erum við orðnir mjög sterkir og ætlar […] framleiðslustjóri hjá Norðlenska að vera í Reykjavík í dag og á morgun og fylgjast með framkvæmd á dreifingu hjá okkur*."[2729]

5827. Sama dag sendi (E)sölustj-innanl3 tölvupóst til (E)sölustj-innanl2, (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj2 þar sem hann kvaðst vera búinn að henda upp „*fyrsta uppkasti af hugsanlegum verðum í flutninga fyrir Norðlenska*". Sagðist hann hafa sett „*þetta upp í samræmi við Kjarnafæði þar sem ég reikna 50% olíuálag og fullt kæli og frystiálag*". Þá segist hann ekki hafa „*tekið saman hvernig tekjur skiptast, enda hafa þeir ekki gefið upp neina skiptingu en megnið af þessum flutningum er frá norðurlandi og til Reykjavíkur*".[2730]

5828. Til að undirstrika mikilvægi Norðlenska fyrir landflutninga Samskipa vísast til skjals frá Samskipum, útbúið 5. nóvember 2009, með heitinu „*Risk Assessment Landsflutningar*" en (S)forstö-landfl vistaði skjalið hjá sér þann 26. nóvember 2009. Í skjalinu er gerð greining á sex áhættuþáttum í rekstri landflutninga Samskipa, sbr. eftirfarandi skjámyndir úr skjalinu:[2731]

		From 1-8 Only use each number once	From 1-5 5 as certain to occur	Full Year negative EBITDA impact on Budget 2010
Risk	**Short Description (examples)**	**Significance**	**Likelihood**	**EBITDA impact in EUR '- 000**
1	Lækkun verða hjá samkeppnisaðila	4	3	350
2	Kaupmáttarrýrnun - breytingar á neyslu (5%)	5	4	300
3	Frekara fall krónunar - áhrif á aksturskostnað (15%	3	2	135
4	Kvótaskerðingar næsta haust (6%)	2	1	20
5	Stór viðskiptavinur fari úr viðskiptum (Norðlenska)	6	3	260
6	Nýjar sértækar skattaálögur - vegskattar (1 kr. Km)	1	1	20

[2729] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.444622.
[2730] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.445264.
[2731] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8320.



5829. Af greiningunni má sjá mikil áhrif þess ef viðskiptavinur eins og Norðlenska færi úr viðskiptum hjá Landflutningum (e. *significance*) merkt nr. 6, þ.e. hefði mestu áhrifin á rekstur Landflutninga af þeim atriðum sem eru talin upp í skjalinu). Þá má líka sjá af þessari samtímagreiningu Samskipa að verðlækkun hjá keppinaut (Eimskip) myndi einnig hafa mikil áhrif á rekstur landflutninga fyrirtækisins (merkt nr. 4). Benda má á að Eimskip ((E)rekstj-aksturst) horfði til sambærilegra atriða í minnisblaði frá 14. desember 2009, sem hann ritaði vegna útboðs Norðlenska, sbr. umfjöllun hér á eftir.

5830. Í skjali (E)frkvstj-innanl frá 17. nóvember 2009 var miðað við að verð á landflutningum myndi hækka um 8% á árinu 2010, sbr. kafla 14.17.

5831. Þann 19. nóvember 2009 vistaði (S)forstö-landfl skjal sem bar heitið „*Samandregnar upplýsingar vegna samningsgerðar 2009*". Skjalið virðist vera hluti af undirbúningi Samskipa fyrir verðtilboð til Norðlenska.[2732]

5832. Í glærum (S)forstj frá 29. nóvember 2009 var miðað við að verð á landflutningum myndi hækka talsvert á árinu 2010, sbr. kafla 14.17.

5833. Þann 10. desember 2009 sendi (E)rekstj-aksturst „*uppfærða*" viðskiptaáætlun landflutninga Eimskips til (E)frkvstj-innanl. Þar kemur fram að landflutningar Eimskips stefndu að því að auka EBITDA um 23% á árinu 2010. Jafnframt stefndi Eimskip að því að hækka verð í landflutningum að jafnaði um 6% á árinu 2010. Þar var eftirfarandi einnig áréttað:

- „*The main threat in the market are individual truck drivers*"
- „*Focus on holding current clients and increase revenue from them.*"

[2732] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Samandregnar upplýsingar vegna samningsgerðar 2009*". Fannst á sameiginlegu drifi Landflutningasviðs. Vistað 19.11.2009, kl. 19:19.

- *„Maintain our current market share."*[2733]

5834. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar framangreint samráð Samskipa við Eimskip á þessum tíma. Samkeppnisógn stafaði að mati Eimskips ekki frá Samskipum heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða og Eimskip gat lagt til grundvallar að halda viðskiptavinum sínum og hækka verð. Ber að hafa þetta gagn (E)rekstj-aksturst í huga þegar eftirfarandi minnisblað hans frá 14. desember 2009 er metið.

5835. Hér skiptir einnig máli að þann 11. desember 2009 sendi (E)rekstj-aksturst tölvupóst til (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-Svíþj, (E)rekststj, (E)rekststj-vörud og (E)svæðisstj1. Hefur hann að geyma fundargerð frá fundi innanlandssviðs Eimskips 10. desember 2009. Meðal þess sem þar kemur fram er að árið 2009 hafi verið besta ár varðandi afkomu sviðsins frá upphafi. Þá segir undir liðnum *„Flytjandi – (E)rekstj-aksturst"*:

„Einnig er verið að taka þátt í verðkönnun vegna flutninga fyrir Norðlenska sem eru ca. 8.500 tonn ári"

„Gjaldskrárhækkanir í janúar 2010 – 4% hækkun í áætlanakerfinu og 13% hækkun á flutninga á ferskum fiski".[2734]

5836. Samkvæmt þessum gögnum Eimskips frá 10. og 11. desember 2009 stafaði ekki samkeppnisleg ógn af Samskipum og stefnan var ákveðin að hækka verð gagnvart núverandi viðskiptavinum í innanlandsflutningum, halda núverandi viðskiptavinum og sækjast ekki eftir nýjum viðskiptavinum og halda þannig óbreyttri markaðshlutdeild. Var þetta inntak *„friðarins"* sem ríkti gagnvart Samskipum á þessum tíma. Ber að líta til þess að í glærum (S)forstö-landfl frá 13. september 2009 og áætlun hans frá 11. október 2009 var stefnan hjá Samskipum í landflutningum að þessu leyti hin sama, þ.e. bæði almenn verðhækkun og hækkun á flutningi á ferskum fiski.

5837. Á þessa stefnu Eimskips um að halda „friðinn" og hækka verð reyndi nokkrum dögum seinna þegar kom að því að senda Norðlenska tilboð í innanlandsflutninga.

14.8.2. Hætta á að verðsamkeppni *„hefjist á ný"*

5838. Þann 14. desember 2009, kl. 15:30, var haldinn símafundur hjá Eimskip. Tilefni hans var *„Norðlenska matborðið".* Er ljóst að um var að ræða fund um tilboð í akstur og dreifingu fyrir Norðlenska, sem átti að skila inn á Akureyri daginn eftir. Fundurinn var skipulagður af (E)sölustj-innanl2, þátttakendur voru (E)rekstj-aksturst, (E)frkvstj-innanl, (E)sölustj-innanl3, (E)svæðisstj2 og (E)rekststj-vörud.[2735] Seinna sama dag, kl. 23:44, sendi (E)rekstj-aksturst tölvupóst til (E)svæðisstj2 og (E)sölustj-innanl3 (afrit til m.a. (E)sölustj-innanl2 og (E)frkvstj-innanl). Með honum var að finna minnisblað um fyrirhugað tilboð Eimskips til Norðlenska, síðast vistað kl. 23:35. Í minnisblaðinu var m.a. miðað við að Eimskip myndi m.a. veita Norðlenska 63% afslátt og fjallað um kosti þess og galla ef Eimskip ynni útboðið:

„MINNISBLAÐ

14.12.09

BOK/09

NORÐLENSKA

[2733] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi business plan 2010 BOK II.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.10813.
[2734] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð 10.desember 2009.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Fundargerð 10.desember"*. […] Doc. ID. 0.7.33.10832.
[2735] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.465790.

Norðlenska óskar eftir tilboði í innanlandsflutninga á 8.500 tonnum ásamt dreifingu á höfuðborgarsvæðinu. (E)sölustj-innanl3 hefur unnið þetta tilboð og stillt upp tilboði í takt við athugasemdir Norðlenska frá fyrra tilboði. Rúmlega helmingur af flutningsmagninu er á milli norðurlands og Reykjavíkur. Einnig eru um 1.500 á milli Húsavíkur og Akureyrar sem gefa 7.5m í tekjur á ári. Annað magn dreifist á aðrar áætlanaleiðir. Eftirfarandi er tafla yfir flutninga á milli Reykjavíkur og norðurlands sem er um 55% af heildarmagni Norðlenska. Miðað við neðangreindar upplýsingar þá erum við með vaðið fyrir neðan okkur þar sem við erum að bjóða 240 kr/km í flutninga frá norðurlandi – Reykjavík – norðurland, sem er nálægt okkar kostnaðarverðum og hægt er að framkvæma þessa flutninga á t.d. 6.hjóla dráttarbíl með boddý osfrv. Enginn áhætta varðandi nýtingu í kerfinu þar sem þessir flutningar eru í raun sjálfbærir þ.e. reiknað er einungis með magni Norðlenska í viðkomandi flutningum. Hvert aukatonn frá Reykjavík er beinn hagnaður vegna þessa verkefnis. Getur á ákveðnu tímabili orðið mjög góð framlegð þegar heildarjafnvægi er á flutningum norður og suður. Einnig getur „Póstsamningurinn" stutt við þetta verkefni þar sem við náum að nýta þann bíl suður.

TIL	FRÁ	Afsláttur	Tonna verð	FCL	Magn tonn	Samtals tonn	Tonn per dag	Samtals tekjur	Tekjur per dag	Tekjur per km
AKUREYRI	REYKJAVÍK	63%	11.920	120.000	2609,9	3.728	15	47.683.629	189.221	378
HÚSAVÍK	REYKJAVÍK	63%	14.827	145.000	1117,8					
REYKJAVÍK	AKUREYRI	63%	11.920	120.000	750,8	1.007	4	12.746.731	50.582	101
REYKJAVÍK	HÚSAVÍK	63%	14.827	145.000	256,1					
Samtals						**4.735**	**19**	**60.430.359**	**239.803**	**240**

Miðað við þessar forsendur skilar þetta verkefni okkur alltaf a.m.k. 10% framlegð. Raunhæft að reikna með að við nýtum legginn frá Reykjavík í þrjá mánuði á ári, átta tonn í hvert skipti gefur okkur ca. 13% framlegð af þeim legg.

Kostir og ókostir þess að taka þetta verkefni að okkur

Kostir:

- *Lítil bein áhætta – sjálfbært verkefni*
- *Skilar a.m.k. lágmarksframlegðarkröfu þ.e. 10%*
- *Nokkuð stöðugir flutningar frá norðurlandi (ekki eins sveiflur og í fiskflutningum)*
- *Styður einnig við dreifinguna í Reykjavík hjá (E)rekststj-vörud með framlegð*
- *Sköpum okkur algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu og samkeppnisaðilar ættu erfitt uppdráttar í framhaldinu*

Ókostir:

- *Verðsamkeppni getur hafist á ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum t.d. eru fyrirrhugaðar [svo] hækkanir í fiskflutningum upp á 10% í hættu*
- *Almennt aukin samkeppni og eitthvað gefur eftir hjá okkur – missum eitthvað, spurning hvað*

- *Norðlenska er væntanlega stærsti viðskiptavinur Landflutninga og að missa þá er væntanlega blóðtaka fyrir þá – hefur áhrif víðar en á norðurlandi. (nema að við náum þeim á þjónustuforsendum).*"[2736]

5839. Samkvæmt framansögðu var í minnisblaðinu miðað við að bjóða Norðlenska 63% afslátt af innanlandsflutningum, þ.e. Reykjavík – Akureyri (báðar leiðir) og Reykjavík – Húsavík (báðar leiðir). Jafnvel með þessum afslætti var talið samkvæmt minnisblaðinu að það gæti orðið *„mjög góð framlegð*" af þessum viðskiptum við Norðlenska og það gæti skapað Eimskip *„algjöra sérstöðu*" í matvælaflutningum, og leitt til þess að Samskip gætu átt *„erfitt uppdráttar*". Samkvæmt minnisblaðinu væru ókostirnir við að setja fram slíkt samkeppnishæft tilboð m.a. þeir að hætta væri á að verðsamkeppni myndi *„hefjast á ný*" og *„almennt aukinn* [svo] *samkeppni*" í landflutningum. Gætu þannig t.d. *„fyrirhugaðar*" verðhækkanir á fiskflutningum verið í hættu.

5840. Hér ber að hafa sterklega í huga að bæði Samskip og Eimskip unnu á þessum tíma að því að hækka verð á landflutningum, þ.m.t. landflutningum á ferskum fiski, sbr. m.a. kafla 14.17, sbr. einnig kafla 17. (Þessar hækkanir gengu eftir, sbr. umfjöllun hér á eftir). Hjá báðum fyrirtækjunum voru flutningar á fiski mikilvægur þáttur í landflutningum þeirra.[2737]

5841. Daginn eftir ritun umrædds minnisblaðs (E)rekstj-aksturst, eða þann 15. desember 2009, kl. 09:21, sendi (E)sölustj-innanl3 tölvupóst til (E)svæðisstj2 með gögnum sem innihéldu tilboð í flutninga fyrir Norðlenska. (E)svæðisstj2 áframsendi póstinn skömmu síðar til Norðlenska. Í póstinum sagði eftirfarandi: *„Hjálagt er svar við verðkönnun 15.12.2009. Við vonumst eftir viðræðum um samning. Ef nánari skýringa er þörf á tilboðinu erum við klárir hvenær sem er að fara yfir þessi mál*".[2738]

5842. Þegar framangreint minnisblað (E)rekstj-aksturst frá 14. desember 2009 er borið saman við tilboð Eimskips er ljóst að fyrirtækið hefði tekið þá ákvörðun að veita minni afslátt en miðað var við í minnisblaðinu. Þar var eins og áður greinir miðað við 63% afslátt frá gjaldskrá en í tilboðinu var afslátturinn lækkaður í 62%. Ljóst er að svæðisstjóri Eimskips á Norðurlandi ((E)svæðisstj2) var ekki sáttur við þetta og taldi það hafa mikla þýðingu að ekki hafi verið veittur 63% afsláttur í endanlegu tilboði Eimskips, sbr. nánar hér á eftir.

5843. Síðar, þann 15. desember 2009, sendi (E)rekstj-aksturst tölvupóst til (E)frkvstj-innanl þar sem hann tilkynnti að Eimskip hefði sent Norðlenska tilboð. Um tilboðið segir hann m.a.:

„Þetta verkefni er að mestu leyti „sjálfbært" þ.e. flutningar á milli norðurlands og Reykjavíkur eru reiknaðir á ákveðnu km gjaldi og ekki beint háð núverandi nýtingu í okkar kerfum.

Ef við fáum þetta á þessum verðum þá styrkir það stöðu okkur á markaðnum verulega þar sem við fáum nokkuð stöðugt magn frá norðurlandi og eykur hagkvæmni núverandi dreifingar í Reykjavík.

Tilboð okkar ætti að vera samkeppnishæft en ekki verið að sturta niður verðum – ef við fáum þetta verður það væntanlega á þjónustuforsendum, ekki eingöngu verðum."[2739]

5844. Þann 18. desember 2009, kl. 8:34, sendi framleiðslustjóri hjá Norðlenska tölvupóst til (S)frkvstj-innanl, (S)rekststj-landfl2 og (E)svæðisstj2 með heitinu *„Niðurstöður á verðkönnun*". Í honum sagði: *„Niðurstöðu okkar útreikninga liggja nú fyrir.*

[2736] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Norðlenska des09.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.10869.
[2737] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Skýrsla 2010*". Fannst á sameiginlegu drifi Samskipa. Síðast vistað 12.10.2009. Í kafla 1 segir að vægi stórra viðskiptavina Landflutninga sé 23% af heildartekjum og vægi flutnings á ferskum fiski sé 9%. Að sama skapi má sjá í rekstaráætlun Flytjanda fyrir sama ár tilgreint að *„Main products carried in the supply chain are fish and fish related products. The 20 largest customers create 36% of the turnover*". Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]
[2738] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Eimskip Norðlenska 15.12.2009.docx*", *„Norðlenska 15.des 2009 Viðauki 2009 Viðauki I.xlsx*", *„Norðlenska dreifingart.15.12 2009.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Verðkönnun*". […]
[2739] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.466804.

Munur á heildarverði reyndist vera innan við 1%, en tilboð Landflutninga var lægra.

Byggt á okkar niðurstöðum munum við óska eftir viðræðum við Landflutninga um samning".[2740]

5845. Framangreindan tölvupóst áframsendi (E)svæðisstj2 samdægurs kl. 8:41 til (E)frkvstj-innanl, (E)rekstj-aksturst og (E)sölustj-innanl3. (E)rekstj-aksturst svaraði kl. 09:19 og sagði *„Ef þeir semja við Samskip um þetta þá eru það verðin sem ráða 100% og þjónustan hjá þeim hefur þá verið í lagi*". (E)svæðisstj2 svaraði kl 9:24 og sagði:

„Hefdum vid sett 63 prosent afslatt vaerum vid med vidskiptin i dag punktur"

5846. (E)sölustj-innanl2 svaraði kl. 10:24 og sagði að það væri *„ánægjulegt að sjá hvað menn lásu markaðinn vel ... reynum aftur eftir 3-4 ár*".[2741]

5847. Samkvæmt þessu er ljóst að svæðisstjóri Eimskips á Norðurlandi ((E)svæðisstj2) taldi það hafa haft úrslitaþýðingu að ekki var veittur 63% afsláttur í tilboði Eimskips. Ber tölvupóstur hans með sér að hann hafi ekki verið ánægður með að dregið hafði verið úr afslætti Eimskips.

5848. Framangreind ummæli (E)sölustj-innanl2 vekja hér athygli. Fyrir utan margþætt samskipti Eimskips og Samskipa þegar undirbúningur og útboð vegna flutninga fyrir Norðlenska stóð yfir í árslok 2009, má rifja upp tengsl og samskipti (E)sölustj-innanl2 (og (E)viðskstj2) við (S)forstö-innfl1 og (S)stjórnarm-S og SH, sbr. umfjöllun í kafla 13. Talið er að (E)sölustj-innanl2 hafi í tölvupóstsamskiptum þessara manna, í nóvember 2010, vísað til hinnar ólögmætu markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips: „[(S)forstö-innfl1] *ertu í Florida í tvær vikur !!! það er greinilega gott samkomulag á markaðnum í dag ... […]*". Þá hefur (S)forstö-innfl1 upplýst um tengslin við rannsókn málsins og að símanúmer (E)sölustj-innanl2 og (E)viðskstj2 væru örugglega í síma hans.

14.8.3. Samskip halda Norðlenska

5849. Þann 20. desember 2009 vistaði (E)rekstj-aksturst hjá sér minnisblaðið *„Eimskip/Flytjandi Helstu verkefni 2010*". Sendi hann það einnig til (E)frkvstj-innanl sama dag. Í minnisblaðinu kom m.a. þetta fram:

„Tókum þátt í verðkönnun vegna flutninga fyrir Norðlenska. Aðallega flutningar frá Norðurlandi en einnig á aðra staði. Við vorum 1% hærri en samkeppnisaðilarnir".[2742]

5850. Af minnisblaði (E)rekstj-aksturst frá 20. desember 2009 má ráða að hann teldi ekki hættu á því að tilboð Eimskips til Norðlenska hefði verið með þeim hætti að það skapaði hættu á verðsamkeppni við Samskip þar sem í því sagði:

„Gjaldskrá Flytjanda hækkar um 4% í janúar 2010. Farmtrygginar og stykkjavörugjald hækkar einnig um 4%, en afgreiðslugjaldið um 10%.

Flutningar á ferskum fiski hækkar um 11% þar sem engar breytingar á orðið á þeim verðum s.l. 15 mánuði. Einnig verður komið á hækkun vegna breytinga á flutningavísitölu á þriggja mánaða fresti."

5851. Næsta dag var haldinn framkvæmdastjórafundur hjá Eimskip þar sem sagði á glæru um Flytjanda: *„Verðkönnun hjá Norðlenska 1% munur verður væntanlega áfram hjá Samskip*".[2743] Í fundargerð Flytjanda fyrir desember 2009, dags. 22. desember 2009 segir undir liðnum (E)sölustj-innanl3:

[2740] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.10961.
[2741] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.91521.
[2742] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.145158.
[2743] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.105470.

*„**Norðlenska**. Eftir forkönnun og verðútboð núna í desember náðu Landflutningar að halda Norðlenska, skv svörum munaði 1%, það er ekki mikið miða við áætlaða 150 milljóna veltu í akstri og innanbæjardreifingu á ári. Getum samt verið sáttir að við séum að lesa markaðinn rétt".*[2744]

14.8.4. Samskip og Eimskip hækka verð

5852. Eins og áður segir var það hjá Eimskip talinn *„ókostur"* við að bjóða hagstætt verð og ná Norðlenska í viðskipti að þá gæti verðsamkeppni hafist á ný og fyrirhugaðar verðhækkanir gætu orðið í uppnámi, m.a. á flutningi á ferskum fiski. Framangreind gögn sýna að hjá landflutningum Samskipa hafi á þessum tíma einnig verið í undirbúningi verðhækkanir á árinu 2010, sbr. m.a. gögn um áætlanir fyrir árið 2010. Til stóð að hækka almennt verð, hækka verð á flutningi á ferskum fiski og hækka verð eins og unnt væri hjá mikilvægum viðskiptavinum.

5853. Gögn landflutninga Eimskips og Samskipa frá þessum tíma voru einnig sambærileg að því leyti að bæði fyrirtækin, hvort um sig, töldu lítið sem ekkert samkeppnislegt aðhald stafa frá hinu fyrirtækinu og að samkeppni frá stærsta keppinautnum kæmi því almennt ekki í veg fyrir verðhækkanir. Í samræmi við þetta var skv. þessum gögnum fyrirtækjanna helsta samkeppnislega ógnin talin stafa frá allra smæstu keppinautunum á markaðnum (einyrkjum). Bæði fyrirtækin lögðu þannig til grundvallar að samkeppni hvors þeirra við hitt kæmi ekki í veg fyrir það að þau, hvort um sig, gætu haldið verðmætustu viðskiptavinum sínum og haft af þeim auknar tekjur. Þær tekjur áttu ekki almennt að stafa frá auknu magni í flutningum heldur af hærra verði fyrir þjónustuna, sbr. kafla 14.10. Endurspeglar þetta hina ólögmætu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

5854. Eins og lýst hefur verið hér að framan var það markviss stefna bæði Eimskips og Samskipa að hækka verð á flutningum innanlands, bæði almennum flutningum og sértækum, t.d. verð á flutningum á ferskum fiski. Forsenda þessa var að fyrirtækin héldu sínum helstu og verðmætustu viðskiptavinum og beittu ekki markaðslegum aðgerðum til að ná í slíka viðskiptavini hvort frá öðru. Í þessu fólst að „halda friðinn". Aðdragandi og framkvæmd við tilboð til Norðlenska í desember 2009 styður þetta. Af gögnum málsins verður ekki séð að Samskip hafi talið stafa ógn af Eimskip varðandi tilboð til Norðlenska þótt þeir flutningar hefðu fallið vel að áætlun og markmiðum Eimskips fyrir árið 2010. Samskip töldu hins vegar að nauðsynlegt yrði í þetta sinn að lækka verð gagnvart Norðlenska en gerðu engu að síður ráð fyrir því að halda viðskiptunum. Innan Samskipa kunna að hafa verið sérsjónarmið um verðlagningu gagnvart Norðlenska því auk almennrar verðhækkunar og hækkunar á flutningum á ferskum fiski ætluðu Samskip sér að hækka verð gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavinum í landflutningum (t.d. Vífilfelli, Húsasmiðjunni og ÁTVR). Þessi verðlækkun var því undantekning frá því sem almennt gilti hjá Samskipum á þessum tíma.

5855. Ekki verður heldur séð að æðstu stjórnendur landflutninga hjá Eimskip, (E)frkvstj-innanl og (E)rekstj-aksturst, hafi í reynd sýnt áhuga á að ná Norðlenska í viðskipti þrátt fyrir að hafa gert sér grein fyrir því að um mjög mikilvægan viðskiptavin Samskipa væri að ræða. Í minnisblaði sem (E)rekstj-aksturst sendi 14. desember sagði t.a.m. að það gæti skapað *„okkur* [Eimskip] *algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu og samkeppnisaðilar ættu erfitt uppdráttar í framhaldinu*". Einnig sýna gögn málsins að Eimskip hækkaði tilboð sitt (minnkaði afslátt) undir lok tilboðsferilsins sem að mati (E)svæðisstj2 leiddi til þess að Eimskip náði ekki viðskiptunum. Þetta gerði Eimskip þrátt fyrir að tilboðið, fram að þeirri breytingu, hefði getað tryggt fyrirtækinu *„mjög góða framlegð"* og umrædda *„algjöra sérstöðu"*. Yfirmenn (E)svæðisstj2 voru í reynd ánægðir með niðurstöðuna. Með þessari niðurstöðu var komið í veg fyrir *„ókosti"* þess að taka að sér verkefnið sem skv. minnisblaðinu frá (E)rekstj-aksturst fólst í eftirgreindu:

- *„Verðsamkeppni getur hafist á ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum t.d. eru fyrirhugaðar hækkanir í fiskflutningum upp á 10% í hættu.*

[2744] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð Fytjanda desember 2009.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Fundargerð Fytjanda desember 2009.docx"*. […] Doc. ID. 0.7.33.92028.

- *Almennt aukinn [svo] samkeppni og eitthvað gefur eftir hjá okkur – missum eitthvað, spurning hvað*".

5856. Hjá stjórnendum Eimskips hafa þessir ókostir vegið þyngra en þeir kostir sem Eimskip mat að gætu m.a. stuðlað að góðri framlegð og skapað fyrirtækinu *„algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu og samkeppnisaðilar ættu erfitt uppdráttar í framhaldinu*". Eimskip stóð við ólögmæta markaðsskiptingu með Samskipum, í stað þess að sækjast eftir viðskiptum við Norðlenska, mikilvægan viðskiptavin í landflutningum. Þar með taldi Eimskip sig sömuleiðis koma í veg fyrir að samráð við Samskip yrði sett í uppnám.

5857. Af umræddu minnisblaði frá (E)rekstj-aksturst og tölvupósti hans til (E)frkvstj-innanl að dæma er ljóst að Eimskip lagði sig ekki hart fram í tilboði sínu m.t.t. til þeirra viðskipta og hagsmuna (kostir verkefnisins) sem í samningi við Norðlenska gætu falist. Metin framlegð var góð, jafnvel mjög góð, og var það mat (E)rekstj-aksturst að verkefnið væri að mestu leyti *„sjálfbært*" og ef það ynnist væri það ekki eingöngu á grundvelli verðs heldur frekar á þjónustuforsendum. Ekki væri verið að *„sturta niður verðum*" segir hann í tölvupóstinum. (E)rekstj-aksturst virðist hafa verið viss um að endanlegt verðtilboð Eimskips myndi ekki duga til að fá verkefnið. Í ljósi þessa er tilboðið ekki metnaðarfullt m.t.t. þess svigrúms sem áætluð framlegð gaf tilefni til.

5858. Samtímagögn sem m.a. sýna framkvæmd og afstöðu Eimskips við tilboðsgerð í útboði Norðlenska, virt með öðrum gögnum, endurspeglar samráð fyrirtækjanna á þessum tíma, m.a. með hliðsjón af mati (E)rekstj-aksturst á framlegð af tilboðinu, sbr. einnig viðurkenningu fyrirtækisins á ólögmætu samráði við Samskip á þessum tíma, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021. Þetta endurspeglast einnig í *„uppfærðri*" viðskiptaáætlun landflutninga Eimskips sem (E)rekstj-aksturst sendi til (E)frkvstj-innanl þann 10. desember 2009. Þar kemur m.a. fram að eitt af markmiðunum væri að *„Maintain our current market share.*", þ.e. ekki átti að sækjast eftir viðskiptum við nýjan mikilvægan viðskiptavin Samskipa.

5859. Samkvæmt framansögðu mat Eimskip ókostina við að fá verkefnið (rof á *„friðnum*" og hætta á verðstríði) þyngra en kostina og þeir ráðið úrslitum varðandi tilboð fyrirtækisins gagnvart Norðlenska. Þannig endurspeglaði tilboðið afstöðu stjórnenda Eimskips en lægra settur stjórnandi, svæðisstjóri Eimskips á Norðurlandi, var greinilega mjög ósáttur við að fyrirtækið ákvað að hverfa frá upphaflegum drögum að samkeppnisfæru tilboði og bjóða þess í stað hærra verð. Niðurstaða útboðsins kallaði ekki fram undrun eða vonbrigði stjórnenda Eimskips heldur fremur ánægju. Í tengslum við útboð Norðlenska ber sömuleiðis að horfa til tíðra samskipta milli Eimskips og Samskipa á umræddu tímabili, sbr. umfjöllun í kafla 13.

5860. Líkt og fyrr segir kom Eimskip í veg fyrir að verðsamkeppni gæti *„hafist á ný*" með ófyrirsjáanlegum afleiðingum og að fyrirhugaðar verðhækkanir á fiskflutningum yrðu í hættu. Til marks um það er rétt að vísa til tölvupósts frá sviðsstjóra Eimskips á Vestfjörðum, (E)starfsm, þann 29. desember 2009, til (E)sölustj-fiskfl og (E)rekstj-aksturst en þar segir:

„Hvað er að frétta af hækkun á flutningum á ferskfisk hjá okkur, Helgi Patró, Ragnar og Ásgeir hækka núna um áramótin um 1,5 á kg".[2745]

5861. (E)rekstj-aksturst svaraði þessu samdægurs, kl. 11:47 (afrit til (E)sölustj-innanl2) og sagði:

„Við hækkum um 11% sem gildir frá og með 4. janúar 2010.

(E)sölustj-fiskfl er að tilkynna viðskiptavinum þessar hækkanir í dag og á morgun."[2746]

5862. Af þessum samskiptum er ljóst að Eimskip ákvað að hækka verð fyrir flutninga á ferskum fiski og framfylgdi þannig mótaðri stefnu fyrirtækisins. Ekki er að sjá af gögnum málsins að þessari ákvörðun

[2745] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Ferskfiskur*". […] Doc. ID. 0.7.33.11063.
[2746] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„RE: Ferskfiskur*". […] Doc. ID. 0.7.33.11063.

hafi fylgt ótti eða áhyggjur af því að missa viðskipti. Féll þessi ákvörðun einnig að stefnu og markmiði helsta keppinautarins, Samskipa, um verðhækkanir og markaðsaðgerðir m.a. í landflutningum.

5863. Eins og fram kemur í kafla 14.17 hækkuðu bæði Eimskip og Samskip verðskrár í byrjun janúar 2010, þ. á m. hækkuðu bæði fyrirtækin verðskrár fyrir almenna landflutninga um 4%. Eimskip hækkaði verð á flutningum á ferskum fiski eins og áður segir um 11% og Samskip um að jafnaði 10% í febrúar 2010.[2747]

5864. Samskip og Norðlenska undirrituðu flutningasamkomulag 20. janúar 2010.[2748] Stjórnandi hjá Norðlenska tilkynnti með tölvupósti til (E)svæðisstj2 að Norðlenska hefði gengið til samninga við Landflutninga og verð hafi verið *„mjög sambærileg"*. (E)svæðisstj2 áframsendi tölvupóstinn til (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-landfl1, (E)sölustj-innanl2 og (E)sölustj-innanl3 og sagði: *„Svona fór um sjóferð þá"*.[2749]

5865. Hér má vísa til tölvupósts sem (E)frkvstj-innanl sendi (E)forstö-landfl1 1. febrúar 2010 með afriti af glærukynningu frá 6. febrúar 2006. Þar er fjallað um margvísleg möguleg samráðsverkefni með Samskipum í landflutningum. Í tölvupóstinum segir m.a. um glærurnar frá 2006: *„[…] margt af þessu kláruðum við en annað enn í umræðunni"*. Hér kemur skýrt fram af hálfu framkvæmdastjóra landflutninga Eimskips að hugmyndir um ólögmæt samráðsverkefni með Samskipum frá 2006 hafi enn verið lifandi og virkar í febrúar 2010, sbr. m.a. kafla 7.5.3. Að mati Samkeppniseftirlitsins skýrir þessi lýsing (E)frkvstj-innanl, um að samráðsverkefni séu enn í umræðunni, þá háttsemi stjórnenda Eimskips sem fram kom við gerð tilboðsins til Norðlenska rétt einum mánuði fyrr eða í desember 2009.

5866. Hér á eftir verður gerð grein fyrir glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010. Ber hún með sér að þrátt fyrir tilboð Eimskips í flutninga fyrir Norðlenska í desember 2009 væru *„einyrkjar"* helsta og mesta ógnin í landflutningum á Íslandi. Styður þetta að Samskip hafi ekki litið á Eimskip sem ógn í útboði Norðlenska. Sambærileg afstaða kemur fram hjá yfirmönnum landflutninga Eimskips sbr. m.a. kafla 14.9.1. Í þessu samhengi má hafa í huga að í kafla 14.38.4.1 er lýst kynningu á forstöðumannafundi Samskipa sem haldinn var 6. október 2011 um áherslur á árinu 2012. Í glærukynningu vegna landflutninga sagði m.a. að gert væri ráð fyrir einni 5% verðhækkun fyrir almenna frakt og 7% fyrir flutninga á ferskum fiski. Þá sagði að nokkrir stórir viðskiptavinir væru með lausa samninga í lok árs 2011 sem og fljótlega á nýju ári *„ss Samkaup, Ísam, Norðlenska og Átvr. Gert er ráð fyrir að halda þeim öllum"*.

14.8.5. Samantekt

5867. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að alvarleg brot fyrirtækisins gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi m.a. falist í eftirfarandi aðgerðum *„sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:*

[…]

1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)."

5868. Þegar gögn málsins eru virt heildstætt þá sýna þau að mati Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi í útboði Norðlenska virt framangreinda markaðsskiptingu sem fyrirtækið hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Með því að Eimskip forðaðist að keppa um viðskiptin við Norðlenska var

[2747] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Landflutningar rekstraráætlun 2011 – 1"*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa. Síðast vistað 14.10.2010, kl. 12:01.
[2748] Afhent skjal frá Samskipum. *„Flutningssamkomulag milli Landflutninga-Samskipa og Norðlenska matborðsins ehf."*. Afhent 28.05.2010, fskj. 7a. Viðskiptasamningar 1-10 (samningur merktur 3).
[2749] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.11471.

komið í veg fyrir hættu á því að verðsamkeppni gæti *„hafist á ný“*. Verðhækkanir Eimskips og Samskipa gengu eftir í upphafi árs 2010, þ. á m. verðhækkun á m.a. flutningum á fiski. Þá hélt ólögmætt samráð fyrirtækjanna áfram.

5869. Í mgr. 857 og áfram í athugasemdum Samskip við AII er fjallað um framangreind atvik tengd útboði Norðlenska. Samskip mótmæla því að túlka megi gögn málsins hvað þetta tilvik varðar sem svo að samráð hafi átt sér stað á milli fyrirtækjanna. Að mati Samskipa sýni innanhúsgögn Eimskips í tengslum við útboðið að lagt hafi verið á ráðin um hvernig réttast væri að nálgast Norðlenska og að þar komi fram vangaveltur og skoðanaskipti um hversu lágt ætti að bjóða o.fl.

5870. Þetta sýni að öflug og virk samkeppni hafi verið á milli fyrirtækjanna. Viðbrögð Eimskips við því að hafa ekki fengið viðskiptin beri jafnframt að mati Samskipa þess engin merki að samráð hafi verið til staðar. Af gögnum málsins sé að mati Samskipa ljóst að fyrirtækin hafi unnið sjálfstætt að sínum tilboðum og gengið langt í að reyna að ná umræddum viðskiptum. Þá segir m.a. að umfjöllun (E)forstö-landfl1 í minnisblaði sínu hafi verið eðlilegar vangaveltur um viðbrögð keppinautar.

5871. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Framangreind samtímagögn sýna með skýrum hætti að í útboði Norðlenska höfðu Samskip og Eimskip með sér ólögmætt samráð um markaðsskiptingu í landflutningum á Íslandi og hvernig það skapaði skilyrði fyrir því að hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum. Fjallað er nánar um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 26.9.

14.9. Frekari vísbendingar um samráð á árinu 2009

5872. Lýsingin hér að framan um atvik á árinu 2009 sýnir í aðalatriðum að Eimskip og Samskip kepptu ekki sín á milli um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini heldur lögðu þess í stað áherslu á að skapa frið og ró á markaðnum og skilyrði til þess að viðhalda eða jafnvel hækka verð. Eins og fram kemur í kafla 14.10 var í áætlunum fyrirtækjanna lagt til grundvallar að sama ástand yrði á árinu 2010. Er þetta til vitnis um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á árinu 2009.

5873. Önnur gögn málsins frá árinu 2009 sýna fram á hið sama í bæði sjó- og landflutningum. Verður þeim nú lýst.

14.9.1. Einyrkjar taldir ógn í stað Samskipa

5874. Í kafla 14.1.2 var gerð grein fyrir gögnum frá Samskipum og Eimskip frá janúar og febrúar 2009 sem sýna að Samskip hafi í raun ekki ætlað að keppa við Eimskip í landflutningum og öfugt. Hjá Eimskip birtist þessi stefnumörkun t.d. í því að fara skyldi í markaðssókn á markaði sem samráð fyrirtækisins við Samskip tók ekki til; vöruhúsaþjónusta á Íslandi. Þessi áform um aukna samkeppni tóku hins vegar ekki til landflutninga.

5875. Áherslan á að einangra sókn á markaði hjá innanlandssviði Eimskips við vöruhúsaþjónustu fær stoð í öðrum gögnum frá árinu 2009. Í júní 2009 var farið yfir uppgjör innanlandssviðs fyrir aprílmánuð. Útbúin var glærukynning og af henni má ráða að áhersla í markaðssókn á innanlandssviði Eimskips á þessum tíma hafi eingöngu verið bundin við markaði þar sem fjöldi keppinauta var meiri, þ.e. í vöruhúsaþjónustu og dreifingu (innanbæjar), en ekki í landflutningum þar sem helsti keppinauturinn var Samskip. Í glærukynningunni, sem bar heitið *„DOM glærur April (2)“* og lögð var fyrir framkvæmdastjórafund, kemur m.a. eftirfarandi fram:[2750]

- Á glæru 6 segir: *„Söluherferð í <u>vöruhúsaþjónustu</u> og dreifingu í gangi“*.[2751]

[2750] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„DOM glærur April (2).ppt“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.375047.
[2751] Sjá glæru 6.

- Undir umfjöllun um vöruhúsaþjónustu segir: *„Fókus á að ná í nýja kúnna og endurnýja samninga við núverandi viðskiptavini.“*[2752]

- Á glæru um landflutninga segir hins vegar *„Áhersla í sölu er að sækja auknar tekjur til núverandi viðskiptavina“.*[2753]

5876. Sömu áherslur og að framan greinir voru lagðar til grundvallar í júlí 2009 þegar glærukynning var útbúin fyrir uppgjör maímánaðar.[2754] Samkvæmt þessu voru markmið innanlandssviðs Eimskips nokkuð skýr. Í landflutningum átti ekki að sækja fram, þ.e. þar sem Samskip voru helsti keppinauturinn, en sækja átti fram á öðrum sviðum þar sem keppinautar voru fleiri. Var þetta í samræmi við stefnuna í sjóflutningum og yfirstandandi samráð við Samskip.

5877. Hvorki af glærukynningunni né öðrum gögnum málsins frá þessum tíma fæst séð að Eimskip hafi haft hug á að keppa við Samskip í landflutningum eða hafi óttast samkeppni frá Samskipum á þeim markaði. Öðru máli gegndi um minnstu fyrirtækin á þessum markaði sem Eimskip nefndi einyrkja, þ.e. einyrkjar í rekstri flutningabifreiða. Fjallað var um þetta í tengslum við umfjöllun um útboð Norðlenska á landflutningum á árinu 2009, sbr. kafla 14.8.

5878. Til frekari vitnis um þetta ber að líta til tölvupósts sem (E)svæðisstj1 sendi þann 16. júní 2009 til (E)frkvstj-innanl ásamt afriti til m.a. (E)forstö-landfl2. Yfirskriftin var *„Samkeppni í landflutningum“*. Að sögn (E)svæðisstj1 var samkeppnin í landflutningum hægt og rólega að aukast. Efni tölvupóstsins beindist hins vegar ekki að stærsta keppinaut Eimskips í landflutningum, Samskipum, heldur einyrkjum. Í tölvupóstinum sagði nánar tiltekið:

„Einyrkjarnir eflast og við eigum erfitt með að veita samkeppni, enda drögum við smátt og smátt úr allri þjónustu, og akstursverð orðin of há??

** Það nýjasta í því, er að hætta sveita akstri milli Rey og Hafnar, þar mun einhverr [svo] akstursaðilli koma inn, og veita okkur samkeppni.*

** […], sinnir ferskfiskflutningum milli fjarða á Austurlandi, flutningur er við sinntum áður, en fluttist til […], þar sem við gátum ekki sínt [svo] næga biðlund.*

Hefur stykt […] í samkeppninni um ferskfiskflutninganna.

** […], ekur með tveimur bílum milli Egisstaða/Austurlands og Reykjavíkur, fer orðið tvær ferðar í viku, hans markaður er aðalega [svo] búslóðir og almenn vara, gengur um fyrirtæki á austurlandi og býður sína þjónustu, á lægri töxtum en Flytjandi og Samskip.*

** Byko bíllinn, einstaklingur er ekur fyrir Byko, er byrjaður að bjóða „aukapláss“ í bílnum, hefur náð nokkrum árangri (2,5 tonn flísar) (Hjónarúm fyrir 18 þús, við buðum 60 þús.).*

** Bílar, er aka fyrir Furu, koma frá REY með vörur fyrir VHE og fleirri [svo] (Saltkaup), taka brotajárn til baka.“*

5879. (E)frkvstj-innanl svaraði sama dag og sagði þetta *„mikið áhyggjuefni“*, full ástæða væri til að hafa áhyggjur af þessari þróun og að grípa yrði til ráðstafana *„til að tryggja okkar stöðu“*.[2755]

5880. Í tölvupóstinum fjallaði (E)svæðisstj1 um fimm einyrkja. Sagði að þeir væru mögulega að eflast á markaði þar sem verð Eimskips væru orðin of há og dregið hefði úr þjónustu fyrirtækisins í landflutningum. Engar áhyggjur komu fram um að þessir samkeppnislegu veikleikar Eimskips

[2752] Sjá glæru 18.
[2753] Sjá glæru 8. Til viðbótar er einnig vert að nefna að í glærunum sagði jafnframt að verulegur viðsnúningur til hins betra hefði orðið í rekstri Flytjanda frá fyrra ári.
[2754] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.162614.
[2755] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.33.379495.

(Flytjandi) gætu leitt til þess að Samskip myndu bjóða betur og ná til sín viðskiptavinum frá Eimskip. Í tölvupósti (E)svæðisstj1 má jafnframt sjá hvernig vísað er til Eimskips og Samskipa sem fyrirtækja í sömu stöðu, líkt og fyrirtækja sem saman standa frammi fyrir þeirri samkeppnisógn sem var talin felast í einyrkjum á markaði, sbr. eftirfarandi ummæli (E)svæðisstj1: *„[…] hans markaður er aðalega* [svo] *búslóðir og almenn vara, gengur um fyrirtæki á austurlandi og býður sína þjónustu, á lægri töxtum en Flytjandi og Samskip*."

5881. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að túlka beri lýsingar (E)svæðisstj1 sem svo að umræddir einyrkjar hafi raskað ákveðnu jafnvægi á markaðnum, jafnvægi sem að mati Samkeppniseftirlitsins var tilkomið vegna samráðs Eimskips og Samskipa. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins þar sem ólögmætt samráð við Samskip í landflutningum er viðurkennt.

5882. Víðs vegar í samtímagögnum er að finna sams konar birtingarmynd samráðsins, þ.e. að samkeppnisógn á landflutningamarkaði stafaði að mati Eimskips og Samskipa ekki frá hvort öðru heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða. Nefna má hér dæmi sem einnig er fjallað um kafla 14.8:

- Í skjali (E)frkvstj-innanl frá 28. september 2009 („*DOM business plan 2010 – Trúnaðarmál*") var mesta samkeppnisógnin í landflutningum ekki talin stafa af Samskip heldur einyrkjum („*The main threat in the market are individual truck drivers*").
- Þann 10. desember 2009 sendi (E)rekstj-aksturst „*uppfærða*" viðskiptaáætlun landflutninga Eimskips til (E)frkvstj-innanl. Þar kom hið sama fram, þ.e. samkeppnisógn stafaði að mati Eimskips ekki frá Samskipum heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða.
- Í glærukynningu (S)forstj frá 30. nóvember 2009 er fjallað um helstu ógnir sem steðji að landflutningum. Einyrkjar og Íslandspóstur voru tilgreind sem helsta ógnin en ekki Eimskip, sbr. kafla 14.10.
- Samkvæmt glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 voru einyrkjar mesta ógnin í landflutningum á Íslandi. Ástæðan var þessi: „*Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down*.".

5883. Með öðrum orðum hafði Eimskip mestar áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautunum en ekki af samkeppni frá hinu öfluga fyrirtækinu á markaðnum, þ.e. Samskipum. Hið sama átti við um Samskip. Er það lýsandi fyrir hið ólögmæta samráð í landflutningum að það hafi að mati (S)forstj verið samkeppni við einyrkja ,en ekki Eimskip, í landflutningum sem sögð var geta ógnað jafnvæginu og leitt til lægra verðs. Hér ber og að hafa í huga að í framangreindum tölvupósti (E)svæðisstj1 frá 16. júní 2009 felst það mat að einyrkjar hefðu raskað ákveðnu jafnvægi á markaðnum, jafnvægi sem var tilkomið vegna samráðs Eimskips og Samskipa.

5884. Í upphafi september 2009 vistaði (E)frkvstj-innanl hjá sér markmiðsskjal með heitinu „*Markmið EI og hugmyndaskjal 2009 Update.xlsx*" og sendi á (E)forstö-landfl2, (E)frkvstj-Svíþj, (E)rekststj-vörud, (E)rekststj og (E)svæðisstj1.[2756] Skjalið sendi (E)frkvstj-innanl einnig til (E)frkvstj-sala/þj sama dag, þann 10. september 2009, og sagði hann þetta vera verkefnalista sem innanlandssvið hefði verið að vinna með á árinu en síðast hefði verið tekið „*update*" á listann um miðjan maí.[2757] Staðfestir það mat Samkeppniseftirlitsins að unnið hefði verið eftir umræddu markmiðsskjali á árinu 2009. Í skjalinu kom m.a. fram áhersla á að „*hlúa betur að núverandi kúnnum. Dýrara að sækja nýja*". Endurspeglar þetta hina ólögmætu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips í landflutningum á árinu 2009. Skýr

[2756] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Markmið EI og hugmyndaskjal 2009Update.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.417514.
[2757] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Markmið EI og hugmyndaskjal 2009Update.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst […] Doc. ID. 0.7.33.280139.

birtingarmynd á þessu eru t.d. atvikin í nóvember 2009 og áfram sem tengjast útboði Norðlenska, sbr. umfjöllun hér að framan.

14.9.2. Aðgerðir til að stuðla að „*friði*"

5885. Gögn málsins sýna að í september og október 2009 var hjá Samskipum fjallað á ný um verðhækkun gagnvart stórum viðskiptavinum og vinnuhópur settur á fót sem hefði m.a. það hlutverk að meta hvort Samskip hefðu með aðgerðum sínum á markaði hindrað verðhækkanir og unnið gegn „*friði*". Þess skal getið að í aðdraganda þessa vísaði (S)forstö-innfl1, í tölvupósti til (S)frkvstj-innanl, til samskipta við (E)frkvstj-Þýskal „*um helgina*", þ.e. 29. eða 30. ágúst 2009.[2758]

5886. Þann 3. september 2009 sendi (S)forstö-markaðs, forstöðumaður markaðs- og samskiptadeildar Samskipa, tölvupóst til (S)forstj. Sagði hún að það væri bókaður markaðsfundur þann 10. september 2009. Lagði hún til að „*við ræðum samkeppnismálin þá. Ertu sáttur við það? ég boða þá til viðbótar sem við ræddum um*." (S)forstj svaraði samdægurs og sagði þetta vera hið besta mál.[2759]

5887. Daginn eftir kallaði (S)forstj m.a. (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv til fundar við sig til þess að ræða „*sölustarf og áætlunargerð*".[2760] (S)frkvstj-innanl var einnig boðaður á fundinn. Var fundurinn haldinn skömmu síðar sama dag. Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-innanl 6. september 2009 greindi hann frá því hvað hann hefði sagt á umræddum fundi:

> „*[…] fundur gekk vel, ég lagði til að við myndum fara í ca 5 mánaðar verkefni, þar sem sölumál yrðu kryfjuð hjá okkur, og lagður yrði verulega mikill þungi í sölumál almennt hjá félaginu, ekki endilega til að auka markaðshlutdeild, heldur til að geta spilað leikina almennt betur...ræðum betur síðar.*"[2761]

5888. Þann 8. september 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til undirmanna sinna, viðskiptastjóra hjá innflutningsdeild. Beindi hann þeim fyrirmælum til þeirra að skoða mögulega verðhækkun á stóra viðskiptavini eins og t.d. Húsasmiðjuna, N&O, Íslensk-Ameríska og Rúmfatalagerinn, sbr. kafla 14.10.2.

5889. Þessi gögn frá 6. og 8. september 2009 eru í samræmi við önnur gögn málsins, þ.e. um áherslu á verðhækkun á stóra viðskiptavini en ekki á að auka markaðshlutdeild.

5890. Fundurinn sem (S)forstö-markaðs vísaði til í tölvupóstinum til (S)forstj var haldinn 10. september 2009. Síðar sama dag sendi (S)forstö-markaðs tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og vísaði til þess að á honum „*var lagt til að stofna vinnuhóp um samkeppnis, kreppu og markaðsmál.*" Í þessum hópi sátu fulltrúar m.a. innflutningsdeildar, útflutningsdeildar, landflutninga og markaðsdeildar. Einnig átti (S)frkvstj-millilandasv sæti í hópnum sem fulltrúi yfirstjórnar. (S)forstö-markaðs stakk upp á því hvaða starfsmenn viðkomandi deilda sætu í hópnum. (S)forstj svaraði og samþykkti tillögur (S)forstö-markaðs.[2762]

5891. Í kjölfarið boðaði (S)forstö-markaðs vinnuhópinn til fundar. Fundarboðið bar heitið „*Kreppan og Samkeppnin – ógnanir og tækifæri*" og var meðlimum í hópnum sagt að þeir væru skipaðir „*í hóp sem ætlað er að móta tillögur og innleiða aðgerðir til að mæta breyttum aðstæðum á mörkuðum*".[2763] Daginn eftir, 11. september 2009, hittust (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv á fundi flutningssviðs SVÞ.[2764]

[2758] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.766710.
[2759] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.636802.
[2760] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.439383.
[2761] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.637841.
[2762] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.640205.
[2763] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.902901.
[2764] Sbr. yfirlit í kafla 13.

5892. Ljóst er að þessi vinnuhópur fundaði nokkrum sinnum í kjölfar skipunar hans.[2765] (S)forstö-markaðs boðaði vinnuhópinn aftur á fund þann 20. október 2009 með fundarboði þann 6. október 2009. Fundarboðið var sent til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-landfl ásamt afriti til (S)forstj. Í fundarboðinu segir (S)forstö-markaðs að neðangreint hafi verið ákveðið sem næsta umræðuefni fundar hópsins:

„Núverandi markaðsplan okkar:

Við erum að halda okkar hlut og sækja smá.... eða Höfum við komið í veg fyrir verðhækkanir? Höfum við hugsanlega verið leiðandi í verðstríði? Erum við sá aðili á markaðnum sem ekki er hægt að treysta?

Þurfum að fara í nákvæma naflaskoðun á okkar eigin aðferðarfræði. Hvað viljum við í raun, hverju erum við að reyna að ná fram? Er mögulegt að við höfum komið í veg fyrir að komist friður á?

Þurfum að skoða og setja fram eigin aðferðarfræði og engar afsakanir."[2766]

5893. Gögn málsins benda ekki til þess að þeir sem sátu í vinnuhópnum hafi mótmælt þessari umfjöllun formanns vinnuhópsins. Hið sama gildir um forstjóra Samskipa.

5894. Framangreint gefur til kynna að það hafi verið áhyggjuefni hvort Samskip hafi verið að keppa á markaði. Sú staðreynd ein að rætt var um það innan Samskipa að fyrirtækinu væri hugsanlega ekki treystandi þar sem það hefði verið að *„sækja smá*" gefur skýra vísbendingu um ólögmætt samráð við helsta keppinautinn, Eimskip. Ella væri engin ástæða til þess að ræða um skort á trausti og ógn við *„friðinn*" í tengslum við aðgerðir Samskipa á markaði.

5895. Til viðbótar er þessi umfjöllun hjá formanni vinnuhópsins í samræmi við önnur gögn málsins, þ.e. að innan Samskipa hafi verið lögð áhersla á að fyrirtækið myndi ekki sýna háttsemi á markaði sem kæmi í veg fyrir verðhækkanir heldur reyna þvert á móti að stuðla að *„friði*"/*„ró*" og hækkun á verði.

14.9.3. Flutningsmiðlari verður var við *„vopnahlé*"

5896. Þann 12. nóvember 2009 sendi óháður flutningamiðlari tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Flutningsmiðlarinn var að leita tilboða hjá Eimskip í flutninga til Íslands f.h. fyrirtækis sem var í viðskiptum við Samskip. Var flutningsmiðlarinn óánægður með áhugaleysi Eimskips. Í tölvupóstinum sagði eftirfarandi:

„Fyrirtækið sem um ræðir er hjá Samskip og var ég að reyna að koma þeim í samband við ykkur en það gengur illa með svona slow motion aðferð."

Síðan sagði flutningamiðlarinn:

„Ef þið hafið ekki áhuga á nýjum kúnnum og viljið vopnahlé við keppinautanna þá er betra að segja svona gömlum hundi eins og mér hvernig málin eru, hreint út. Það sparast mikið við það."

5897. (E)frkvstj-sala/þj framsendi póstinn til undirmanna sinna og spurði hver hefði annast þessi samskipti. (E)viðskstj svaraði um hæl og sagðist hafa séð um þetta. Til skýringar á þessu benti hann m.a. á þetta:

[2765] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.773143. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.774910. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.914276. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.668239. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.684406. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.938309.

[2766] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.774910. Þess má geta að í afrituðum gögnum frá Samskip fannst tölvupóstur frá […] til […] rúmum 5 mánuðum síðar eða 1.3.2010, kl. 14:38. Heiti tölvupóstsins er *„fundur í framkvæmdastjórn*" þar sem kemur fram að […] langi að koma inn á fund framkvæmdastjórnar næst *„og ræða um hópinn minn „kreppan og samkeppnin*". Við skoðun afritaðra gagna fannst ekki svar við þessum tölvupósti. Doc. ID. 0.7.33.718227.

„… móttakandi er Ögurvík sem er stór viðskiptavinur hjá Samskip."

5898. Greindi (E)viðskstj frá því að viðkomandi hefði hafnað tilboði frá Eimskip.[2767]

5899. Ljóst er að flutningsmiðlarinn taldi sig þekkja markaðinn og viðskiptahætti Eimskips og Samskipa mjög vel (*„gamall hundur"*). Er einnig ljóst að þessi flutningsmiðlari taldi tilboð eða áhugaleysi Eimskips um að ná til sínum viðskiptum frá Samskipum gefa augljóslega til kynna mjög takmarkaða samkeppni milli fyrirtækjanna og lítinn vilja til samkeppni.

5900. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það sem flutningsmiðlarinn upplifði sem *„vopnahlé"* í samræmi við önnur framangreind gögn málsins og endurspeglaði ólögmætt samráð fyrirtækjanna hvað varðar stóra viðskiptavini.

14.9.4. Hækka verð gagnvart *„núverandi kúnnum"*

5901. Í nóvember 2009 kom skýrt fram hjá (S)forstö-innfl1 hver var samkeppnisstefna innflutningsdeildar Samskipa, þ.e. að láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum. Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn Samskipa frá því fyrr á árinu 2009. Rifja má t.d. upp þessi gögn sem lýst hefur verið í umfjöllun hér að framan:

- Í byrjun apríl 2009 beindi (S)forstö-innfl1 því til undirmanna sinna að ekki ætti að *„tala við"* mikilvæga viðskiptavini Eimskips, eins og t.d. Aðföng.
- Þann 17. apríl 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs síns og minnti sig á mikilvægi þess að Samskip hefðu skýra stefnu í samkeppni gagnvart m.a. Eimskip.
- Í glærukynningu (S)forstö-innfl1 24. apríl 2009 kom m.a. fram; *„ekki sækja, hækka verð"*. Ekki ætti að reyna með samkeppni að ná viðskiptavinum frá Eimskip heldur hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum.
- (S)forstj gaf í tölvupósti frá 22. júní 2009 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna m.a. eftirfarandi fyrirmæli: *„ekki sækja heldur á ný mið"*.

5902. Þann 17. nóvember 2009 sendi (S)forstö-landfl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurðist fyrir um möguleg viðskipti við mikilvægan viðskiptavin Eimskips, IKEA. Nánar tiltekið sagði eftirfarandi í tölvupósti (S)forstö-landfl:

„Þekkir þú stöðuna á samningum IKEA. Hafið þið eitthvað reynt við þá?" [2768]

5903. Í svari (S)forstö-innfl1 sagði:

„Samningur þeirra við Eimskip er uppsegjanlegur um áramót með 6 mánaða fyrirvara. Ikea menn ætla að segja honum upp.

Við reyndum við Ikea síðast og ég geri ekki ráð fyrir að reyna við þá næsta sumar.

Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM." [2769]

5904. Fyrrgreindur tölvupóstur (S)forstö-innfl1 er í samræmi við tölvupósta sem hann sendi þremur dögum síðar til undirmanns síns, viðskiptastjóra í innflutningsdeild. Í þeim fólst í raun að (S)forstö-innfl1 gaf fyrirmæli um að láta annan mikilvægan viðskiptavin Eimskips í friði (Aðföng).

[2767] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.33.319256.
[2768] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.786099.
[2769] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.786102.

5905. (S)forstö-innfl1 barst þannig tölvupóstur frá (S)viðskstj1 þann 20. nóvember 2009. Upplýsti (S)viðskstj1 um að hann hefði verið kallaður á fund hjá Aðföngum fyrr um daginn og að fyrirtækið vilji fá „*verð í USA flutningana*!". (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði þetta:

„*Thad vaeri gaman ad taka thetta, en vid megum ekki bjoda of lag verdam*[2770] *eimskip er orugglega ad reyna ad haekka a tha. Spilum thetta strategist. Their eru ju med heildarsamning við Eimu*".[2771]

5906. (S)forstö-innfl1 sá ástæðu til að senda (S)viðskstj1 annan tölvupóst síðar sama dag til að tryggja að (S)viðskstj1 myndi ekki gera Aðföngum hagstætt tilboð:

„*Annad*

Athugadu ad vid munum reyna að na fram haekkunum a USA hluta Nathan samningsins um aramot. Ef vid hrærum i thessu gaeti Eimskip spillt fyrir thvi. Skodum thetta allt i samhengi".[2772]

5907. Hér ber að rifja upp umfjöllun í kafla 14.5 hér að framan. Þar er rökstutt að samningur Samskipa við N&O (undirritaður 6. febrúar 2009) fól ekki í sér frávik frá hinu samfellda samráði sem var fyrir hendi á árinu 2009. Í gögnum Samskipa voru þessi nýju viðskipti ekki skilgreind sem birtingarmynd samkeppni heldur sem einhvers konar „leiðrétting" vegna þeirrar ákvörðunar Aðfanga á árinu 2008 að færa viðskipti sín frá Samskipum til Eimskips. Þess vegna var rætt um ró í samkeppni á árinu 2009.

5908. Hér er einnig mikilvægt að hafa í huga að Aðföng voru einn af stærstu kaupendum á sjóflutningaþjónustu til landsins. N&O var annar stór viðskiptavinur í sama vöruflokki. IKEA, Rúmfatalagerinn (Rúmfó), Húsasmiðjan (Húsa) og Íslensk Ameríska (ÍSAM) voru einnig mikilvægir viðskiptavinir.

5909. Að mati Samkeppniseftirlitsins draga framangreindir tölvupóstar (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-landfl og (S)viðskstj1 fram með skýrum hætti þá röskun á samkeppni sem leiddi af hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa. Þannig kom ekki til álita að reyna að ná IKEA í viðskipti þar sem það væri í ósamræmi við þá stefnu að hækka verð hjá mikilvægum viðskiptavinum. (S)viðskstj1 var sagt að spila þetta „*strategískt*" gagnvart Aðföngum. Var útskýrt fyrir honum að ef Samskip myndu ekki bjóða Aðföngum „*of lág verð*", þ.e. „*hræra í þessu*", þá gæti Eimskip hækkað verð gagnvart Aðföngum og Samskip gætu hækkað verð gagnvart N&O. Ef það yrði hins vegar „*hrært í þessu*" gæti Eimskip séð sig knúið til að „*spilla fyrir*", þ.e. hindrað verðhækkanir Samskipa gagnvart N&O.

5910. Vísast hér einnig til ítrekaðra óska mikilvægs viðskiptavinar Eimskips í innflutningi (J. Rönning) um að (S)forstö-innfl1 myndi gefa fyrirtækinu tilboð á árinu 2010, sbr. kafla. 14.22. Hér má líka vísa til þess að í febrúar 2010 vísaði (S)forstö-innfl1 til þess að ákveðnir viðskiptavinir Eimskips væru merktir „*heitbundnir Eimskip*" með miðlægum hætti í tölvukerfum Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 14.20.4.

5911. Áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst áformuðu Samskip að reyna með samkeppnisaðgerðum að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Skipti þá engu máli fyrir sókn Samskipa hvort stórir og mikilvægir innflutningsaðilar væru samningsbundnir Eimskip eða ekki, sbr. umfjöllun um „*herferð*" og „*grænlenska daga*" Samskipa í kafla 6.7.6.

5912. Fyrirmæli (S)forstö-innfl1 til undirmanna um að ekki ætti að „*tala við*" við samningsbundna viðskiptavini Eimskips er að mati Samkeppniseftirlitsins skýr vísbending um markaðsskiptingu og samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

5913. Í nóvember 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)starfsm vegna fundar með viðskiptastjórum daginn eftir. Í tölvupóstinum lagði (S)forstj línurnar fyrir fundinn og sagði m.a. að markmiðið með fundinum

[2770] Í tölvupóstinum er orð þetta misritað með þessum hætti, þ.e. „*verdam*". Væntanlega á hér annað hvort að standa „verð" eða „verð á meðan".
[2771] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787400.
[2772] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787407.

væri að skerpa á flokkun viðskiptavina (ABCD), *„útdeila kúnnum á viðskiptastjóra*" „og *„verða sammála um hvaða kúnnar fari ekki beint í „eignarhald" hjá viðskiptastjórum*". Segir hann svo:

„Svo notum við tímann […] og látum viðskiptastjóra hringja út í fyrirtæki eins og brjálæðinga til að afla upplýsinga almennt um status á minni kúnnaflórunni okkar".[2773]

5914. Ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips tók til mikilvægra viðskiptavina en miklu mun síður til smærri viðskiptavina (minni fyrirtæki og einstaklingar). Þessi fyrirmæli og fyrirkomulag (S)forstj voru í samræmi við áðurnefnd fyrirmæli (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra í maí 2009 og fyrirmæli (S)forstj í júní sama ár um að sækja ekki og endurspegla að *„friður*" átti að ríkja milli Samskipa og Eimskips um hina stærri viðskiptavini. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna þessi gögn fyrirkomulag og framkvæmd ólögmætrar markaðsskiptingar og að með innanhússkipulagi og fyrirmælum um hegðun viðskiptastjóra var reynt að tryggja að „friðurinn myndi haldast". Eru þessi gögn því til frekari stuðnings því mati Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér markaðsskiptingu og annað samráð á þessum tíma.

5915. Þekkt er að þátttakendur í ólögmætu samráði geta haft hvata til að „svindla", t.d. með því að ná sér í aukin viðskipti með því að bjóða lægra verð en til stóð. Ef upp um slíkt „svindl" kemst geta aðrir þátttakendur í samráðinu séð sig knúna til þess að „hefna" og úr orðið hörð samkeppni sem getur leitt til þess að allir þátttakendur í samráðinu hagnast minna en ella.[2774] Það er því líka hvati til þess að „hemja sig" og „svindla" ekki í samráðinu. Í framangreindum tölvupóstum (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 frá nóvember 2009 fólst í raun útskýring (S)forstö-innfl1 fyrir undirmanni sínum, (S)viðskstj1, að Samskip myndi hagnast minna ef fyrirtækið freistaðist til þess að ná með samkeppnisaðgerðum viðskiptum af Eimskip, sbr. sérstaklega eftirfarandi ummæli: *„Athugadu ad vid munum reyna að na fram haekkunum a USA hluta Nathan samningsins um aramot. Ef vid hrærum i thessu gaeti Eimskip spillt fyrir thvi. Skodum thetta allt i samhengi*".

5916. Í þessu samhengi má líta til þess að 26. nóvember 2009 vistaði (S)forstö-innfl1 hjá sér excel-skjal þar sem fram kemur mat á þeirri viðskiptalegu áhættu sem innflutningsdeild Samskipa var talin standa frammi fyrir. Skjalið sýnir m.a. mikil áhrif mögulegs verðstríðs og að (S)forstö-innfl1 taldi litlar líkur á að slík verðsamkeppni myndi eiga sér stað milli Eimskips og Samskipa. Einnig kemur fram það mat (S)forstö-innfl1 að ekki væru miklar líkur á því að Samskip myndu missa úr viðskiptum tvo stóra viðskiptavini, Rúmfatalagerinn og Íslensk Ameríska (ÍSAM):[2775]

[2773] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.670361.

[2774] Í ákvörðun Samkeppnisráðs nr. 11/2015 segir: *„Í samkeppnisrétti er þekkt að upp geta komið deilur milli þátttakenda í samráði og jafnvel getur brotist út tímabundin hörð samkeppni. Slíkar deilur eða tímabundin samkeppni hefur engin áhrif á ólögmæti samráðs ef viðkomandi fyrirtæki halda eftir sem áður áfram að hafa með sér samráð.*" Hér má einnig vísa til t.d. ákvörðunar framkvæmdastjórnar ESB frá 21. desember 1994 í máli nr. IV/33.218 *Far Eastern Freight Conference*. Í málinu var bent á að það sé almenn regla að þátttakendur í verðsamráði hafi tilhneigingu til þess að svindla (*„general rule that all cartels are susceptible to 'cheating' or secret discounting […]*") Síðan segir: *„This is a perfectly normal consequence of cartel behaviour. The members of the cartel seek not only to maximize profits by agreeing prices between themselves but also to maximize revenues by gainig market share from one another. Such behaviour normally results in a degree of instability even in the most disciplined cartel. Cartels also suffer the inevitable instability due to the fact that it always pays to be the one company operating outside the cartel.*" Í dómi undirréttar ESB í máli nr. m.a. T-23/99, EU:T:2002:75, *Pre-Insulated Pipe Cartel*. Í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í þessu máli, sem staðfest var undirréttinum og síðar dómstóli ESB, er þetta orðað með með þessum hætti: *„Even cheating or occasional outbreaks of fierce competition do not prevent an arrangement from constituting an agreement for the purposes of Article 81(1) where there is a common and continuing objective to co-operate*".

[2775] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.17197. Þess má geta að árið 2010 gerði Samskip sambærilegt áhættumat og þar er sömu sögu að segja, þ.e. missir á stórum viðskiptavinum hefur veruleg áhrif á tekjuhlið fyrirtækisins sem og verðstríð. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Risk Assessment_HEILDSAMSKIP*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.709738.

		From 1-8 Only use each number once	From 1-5 5 as certain to occur	Full Year negative EBITDA impact on Budget 2010
Risk	**Short Description (examples)**	**Significance**	**Likelihood**	**EBITDA impact in EUR '- 000**
1	Loosing Rumfatalagerinn	4	2	200
2	Loosing Islensk Ameriska	5	3	300
3	Price war (10% drop in rates)	8	2	850
4	Economy slows down (5% volume drop)	7	3	850
5	Drop in bunker price by 30%	3	1	300
6	Freight rates from USA to Europe increase significantly	6	2	500
7	New Far East partner is not cost competitive	2	1	250
8				

5917. Í kafla 14.20.4 var fjallað um vinnuhóp innan Samskipa sem stofnaður var í samráði við (S)forstj. Þegar fyrrgreind umfjöllun vinnuhópsins um mikilvægi þess að halda friðinn við Eimskip er sett í samhengi við þetta samtímagagn frá Samskipum þá má að mati Samkeppniseftirlitsins greina hvað fyrirtækið hefði haft mikinn hvata til að halda friðinn. Jafnframt sýnir þetta gagn (S)forstö-innfl1 umtalsverða vissu fyrir hinu sama. Ber að hafa í huga að (S)forstö-innfl1 sat í umræddum vinnuhópi.

5918. Ró á markaðnum var ekki raskað í nóvember 2009 og Samskip hófu undirbúning að því að hækka verð gagnvart N&O. Sýna gögnin að þann 29. desember 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj1: *„Boðaðu endilega fund með N&O í næstu viku (ekki á mánudag) til að ræða hækkanir*".[2776] Fjallað er nánar um atvik sem þessu tengjast í kafla 14.25.1.

5919. Samkeppniseftirlitið telur framangreint í samræmi við önnur fyrirliggjandi sönnunargögn sem sýna fram á að hið ólögmæta samráð fólst m.a. í því að Eimskip og Samskip myndu ekki með samkeppni reyna að ná stórum viðskiptavinum frá hvort öðru. Með slíku samráði voru sköpuð skilyrði til þess að hækka verð. Þá vísast til þess að Eimskip hefur, í sátt við Samkeppniseftirlitið, viðurkennt að hafa átt í samráði við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjóflutningum.

14.9.5. Samantekt

5920. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að alvarleg brot fyrirtækisins gegn 10. gr. samkeppnislaga á árinu 2009 hafi falist m.a. í samráði við Samskip" *um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.*" Samtímagögn sýna hið sama. Þegar framangreind gögn eru virt saman í einu lagi þá sýna þau í aðalatriðum að Eimskip og Samskip kepptu ekki í reynd sín á milli um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini heldur lögðu þess í stað áherslu á að skapa frið og ró á markaðnum og skilyrði til þess að viðhalda eða jafnvel hækka verð. Eins og áður sagði var í áætlunum Samskipa og Eimskips lagt til grundvallar að sama ástand yrði á árinu 2010. Framangreind gögn eru því birtingarmynd á hinu ólögæta samráði fyrirtækjanna á árinu 2009.

5921. Samskip mótmæla þessu, sbr. mgr. 1390 og áfram og mgr. 1442-og áfram í athugasemdum Samskipa við AI. Fjallað er um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 26.10. Eins og þar er rökstutt breyta þau ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins.

5922. Hér að framan var einnig fjallað um gögn sem gefa til kynna að samkeppnisógn á landflutningamarkaði hafi að mati Eimskips og Samskipa ekki stafað frá hvort öðru heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða. Í athugasemdum Samskipa er því mótmælt að ólögmætt samráð hafi átt sér stað á landflutningamarkaði, sbr. m.a. mgr. 814-815 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Umfjöllun um einyrkja sýni ekki með nokkrum hætti fram á ólögmætt samráð.

5923. Sjónarmið Samskipa geta ekki haggað því mati Samkeppniseftirlitsins að framangreind gögn séu ein birtingarmynd samráðs Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði. Sökum samráðsins hafi þessi langöflugustu flutningafyrirtæki landsins ekki litið á hvort annað sem keppinaut hins heldur væru það

[2776] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.794201.

í þessu tilfelli smæstu fyrirtækin sem stóðu utan samráðsins. Nánar er fjallað um sjónarmið Samskipa í kafla 26.10.1.

14.10. Áætlanir fyrir árið 2010 – Áframhaldandi samráð

5924. Samkeppniseftirlitið telur að gögn frá árinu 2009 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2010 séu til stuðnings því að fyrirtækin hafi á þessum tíma átt í ólögmætu samfelldu samráði. Áður en vikið verður að þeim gögnum er rétt að fara nokkrum almennum orðum um rekstraráætlanir fyrirtækja.

14.10.1. Almennt um þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja

5925. Eitt mikilvægasta stýritæki hvers fyrirtækis í daglegum rekstri er rekstraráætlun (sem getur verið nefnd ýmsum öðrum nöfnum) sem unnin er í samræmi við aðstæður á viðkomandi markaði og á grundvelli markmiða og stefnu fyrirtækisins í framtíðinni. Slík áætlun tekur almennt til næsta rekstrarárs en þar geta einnig verið lýsingar á aðstæðum eða uppgjöri líðandi árs. Með sama hætti er algengt að forsendur í rekstraráætlun séu lagðar til grundvallar og hafi áhrif við gerð fjárfestingaráætlunar sama fyrirtækis.

5926. Rekstraráætlun er í grundvallaratriðum samsett af tveimur aðgreindum áætlunum sem þó tengjast. Er það annars vegar tekjuáætlun og hins vegar gjaldaáætlun. Geta þessar áætlanir verið gerðar á einstökum undirmörkuðum sem fyrirtækið starfar á, sem síðan eru sameinaðar í eina áætlun.[2777]

5927. Tekjuáætlun fyrirtækja á samkeppnismarkaði byggir á og tekur mið af ýmsum forsendum sem þau meta rétt að horfa til við rekstur. Eru þessar forsendur af tvennum toga, annars vegar forsendur og breytur sem viðkomandi fyrirtæki hefur, undir eðlilegum kringumstæðum, lítil eða alls engin áhrif á hvernig muni þróast á gildistíma áætlunarinnar, og hins vegar forsendur og breytur sem fyrirtækið setur sér sjálft og sem áhrif geta haft á niðurstöðu tekjuáætlunarinnar og með beinum hætti síðan á gjaldaáætlunina.

5928. Þær forsendur sem hvert fyrirtæki fyrir sig þarf að taka mið af við gerð rekstraráætlunar en getur nánast engin áhrif haft á, eru helst þessar:

- Háttsemi keppinauta á markaðnum
- Almenn þróun efnahagsmála, þ.m.t. þróun eftirspurnar, atvinnu, verðlags, gengis, launa og kaupmáttar
- Löggjöf og ákvarðanir stjórnvalda af ýmsu tagi
- Ákvarðanir um fjárfestingar annarra aðila í þjóðfélaginu
- Alþjóðleg þróun tiltekinna kostnaðarþátta

5929. Þessar og aðrar forsendur hafa mismunandi vægi eftir eðli starfsemi viðkomandi fyrirtækis.

5930. Forsendur og breytur sem fyrirtækið sjálft hefur stjórn á eru þeir þættir sem fyrirtækið gefur sér við stefnumótun og aðra markmiðssetningu í rekstrinum, svo sem arðsemiskrafa, afkastageta o.fl. Undir þetta falla einnig allar markaðsaðgerðir og þættir sem taka mið af markmiðum fyrirtækisins um þróun þess á komandi tímum á viðkomandi markaði með hliðsjón af aðstæðum. Hluti af þessu er síðan

[2777] Á árinu 2010 var gerð breyting á framsetningu áætlana Samskipa sem ástæða er til nefna. Í stað einnar rekstraráætlunar fyrir annars vegar innflutning og hins vegar landflutning, voru áætlanir Samskipa fyrir árið 2011 settar fram í tveimur skjölum, þ.e. annars vegar rekstaráætlun og hins vegar markaðsskýrslu. Í rekstraráætlun var m.a. áfram fjallað um áætlaðar tekjur og kostnað sem og fyrirhugaðar breytingar á gjaldskrá og öðrum gjöldum en í markaðsskýrslu var m.a. fjallað nánar um markaðinn, viðskiptavini, þróun magns, áherslur í sölu ásamt nánari umfjöllun um hvern vöruflokk fyrir sig. Þessi háttur var eftirleiðis hafður á í áætlanagerð Samskipa, þ.e. fyrir árin 2012 og 2013. Í umfjöllun í ákvörðun þessari er því ýmist vísað til rekstraráætlunar eða markaðsskýrslu eða eftir atvikum til áætlunar Samskipa.

verðlagningarstefna fyrirtækisins og umfang og gæði þjónustunnar. Á grundvelli þessara forsendna reynir fyrirtækið að skapa sér stöðu á samkeppnismarkaði.

5931. Það sem skiptir mestu máli við gerð tekjuáætlunar og síðan um raunverulega afkomu hjá fyrirtæki á samkeppnismarkaði er selt magn á hverju tímabili með hliðsjón af verðskrá fyrirtækisins. Á þetta jafnt við um framleiðslufyrirtæki og þjónustufyrirtæki. Af þessu leiðir að megin forsenda áætlunar er fjöldi og samsetning viðskiptavina á tímabilinu og magn sem hver og einn kaupir. Helsta markmið þeirra sem stunda samkeppnisrekstur er að öllu jöfnu að vaxa og dafna og skila eigendum sínum tilætluðum og ásættanlegum arði.

5932. Líkt og áður hefur komið fram lúta tilteknar forsendur við áætlanagerð fyrirtækja að atriðum sem þau geta ekki haft áhrif á. Eitt af þeim atriðum sem fyrirtæki geta jafnan ekki haft bein áhrif á í þessu samhengi er, eins og áður segir, háttsemi keppinauta. Með samráði fyrirtækja geta þau á hinn bóginn, eðli málsins samkvæmt, haft áhrif á háttsemi hvers annars og dregið þannig úr óvissu á milli þeirra.

14.10.2. Áætlun Samskipa fyrir árið 2010

5933. Gögn málsins sýna að undirbúningur að gerð rekstraráætlunar Samskipa fyrir árið 2010 hafi verið í föstum skorðum og virðist hafa verið vandaður. Þann 18. ágúst 2009 var sent til allra yfirmanna Samskipa *„ófrávíkjanleg“* tímaáætlun vegna þessarar vinnu.[2778] Var hún svona:

				Ágúst			September				Október				
Áætlun 2009	**Tímabil**	**Skiladagur**	**V**	**33**	**34**	**35**	**36**	**37**	**38**	**39**	**40**	**41**	**42**	**43**	**44**
Fjárfestingaáætlun															
Gerð fjárfestingaráætlunar	10.8-20.8	20.8.2009	Fim												
Yfirferð Framkvæmdastjórnar	26.8.2009	26.8.2009	Mið												
Rekstraráætlun – fastur kostnaður															
Launaáætlun send forstöðumönnum frá Starfsmannahaldi (allar deildir)	31.8-4.9.2009	4.9.2009	Fös												
Rekstraráætlun – fastur kostnaður (allar deildir)	5.9-18.9.2009	16.9.2009	Mið												
Endanleg launaáætlun og óbeinn kostnaður skráð í SAP (allar deildir)	17.9-18.9	18.9.2009	Fös												
"Stoðdeildir" kynna áætlun fyrir Framkvæmdastjórn	21.9-25.9	Skv. Fundarboði													
Magn- og tekjuáætlun															
Undirbúningur áætlunargrunns (millilandasvið,innanlandssvið og JT)	24.8-28.8	28.8.2009	Fös												
Magn- og tekjuáætlun millilandasviðs (innfl, útfl, stórfl, Færeyjar,JT)	29.8-10.9	10.9.2009	Fim												
Kynning á magn- og tekjuáætlun millilandasviðs (innfl, útfl, stórfl, Færeyjar,JT)		11.9.2009	Fös												
Magn- og tekjuáætlun innanlandssviðs (landfl og vöruhús)	29.8-16.9	16.9.2009	Mið												
Kynning á magn og tekjuáætlun innanlandssviðs (Landflutningar og vöruhús)		17.9.2009	Fim												
Flutningaáætlun															
Magnáætlun úrvinnsla í flutningastjórnun - gerð flutningaráætlunar	12-18.9	18.9.2009	Fös												
Magnáætlun úrvinnsla hjá Landflutningum - gerð flutningaráætlunar	18-23.9	23.9.2009	Mið												
Rekstraráætlun															
Skiparekstur, Flutningastjórnun, Gámavallardeild, Stórflutningadeild, JT	19.9-28.9	28.9.2009	Mán												
Innanlandssvið - Landflutningar og vöruhús	24.9-2.10	2.10.2009	Fös												
Útflutningur, Færeyjar	28.9-05.10	5.10.2009	Mán												
Innflutningur, SAMS-deildir	28.9-05.10	5.10.2009	Mán												
Yfirferð Framkvæmdastjórnar – Kynningar forstöðumanna - öll svið	28.9.-9.10	Skv. Fundarboði													
Millideildasala og sala til tengdra félaga															
Samanburður á MDS / söluverðum til tengdra félaga frá 2007-2009	24.8-28.8.2009	28.8.2009	Fös												
Samanburður á sbr. ofan við markaðsverð á sama tímabili	24.8-28.8.2009	28.8.2009	Fös												
Kynning á tillögum um MDS / söluverð ársins fyrir framkv.stjórn	28.9-2.10	Skv. Fundarboði													
Uppfærðir samningar um MDS og sölu til tengdra félaga liggi fyrir	3.10-9.10	9.10.2009	Fös												
Leiðréttingar og útgáfa endanlegrar áætlunar	3.10-9.10	9.10.2009	Fös												

5934. Samkvæmt framangreindu átti t.d. innflutningsdeild Samskipa að ljúka gerð magn- og tekjuáætlunar eigi síðar en 10. september 2009. Áætlunina skyldi kynna fyrir forstjóra og fleirum daginn eftir. Undirbúning að þessu má sjá í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi viðskiptastjórum innflutnings að kvöldi 8. september 2009. Vísaði hann til fundar með þeim fyrr um daginn og sagði að það væru nokkur verkefni sem þyrfti að klára áður en hann myndi hitta (S)frkvstj-millilandasv daginn eftir. Fólust verkefnin aðallega í því að hver viðskiptastjóri átti að meta hve mikið væri unnt að hækka

[2778] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Áætlun_2010_ferli_og_tímarammi.doc.“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.630731.

verð gagnvart tilteknum mikilvægum viðskiptavinum og upplýsingar þar að lútandi þyrfti síðan að setja inn í „*skjalið*". Einum viðskiptastjóranna var falið að meta þetta:

„Húsasmiðjan – Það þarf að meta hvaða hækkanir Húsasmiðjan tekur á næsta ári. Þetta er samspil vísitölu og gengis.

Nathan - Skoða þarf hvaða hækkanir samningurinn tekur. Þetta er háð skiptingunni USA vs Evrópa.

Íslensk Ameríska - Skoða þarf hvaða hækkun við treystum okkur í í nýjum samningi.

Samkaup - Skoða hversu mikla hækkun við teystum okkur í að ná á þennan samning.

Nói Sírius – skoða hvað hægt er að hækka mikið í mai

Kjarnavörur - meta það hvort að við náum inn hækkun á samningstímanum."

5935. Öðrum viðskiptastjórum var falið að meta hvort unnt væri að hækka verð gagnvart t.d. Vífilfelli og Rúmfatalagernum.[2779]

5936. Samkvæmt þessu höfðu Samskip það sem áhersluatriði í áætlunargerð fyrir næsta rekstrarár að verð yrði hækkað gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Er það í samræmi við önnur gögn frá þessum tíma og ályktun Samkeppniseftirlitsins um að markaðsskipting Samskipa og Eimskips gerði þeim kleift að hækka verð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum.

5937. (S)forstö-innfl1 sendi síðar sama kvöld annan tölvupóst til viðskiptastjóranna og brýndi fyrir þeim að vanda umrætt mat og vinnu við áætlunargerð innflutningsdeildar:

„Ég vil ítreka það hversu mikilvægt það er fyrir okkur að vanda okkur við þessa áætlunargerð. Við sem deild verðum mældir út frá þessu allt næsta ár!!!"[2780]

5938. (S)forstö-innfl1 átti fund með (S)forstj 16. september 2009 til þess að ræða um áætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2010. Fyrir fundinn gaf (S)forstj þessi fyrirmæli:

„Á fundi ma kynna:

-kynna vel allar megin forsendur

-útskýra vel þróun markaðshlutdeildar."[2781]

5939. Daginn eftir fundinn sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 (afrit m.a. til (S)frkvstj-millilandasv). Vísaði hann til fundarins og sagði *„afar mikilvægt að nú séu línur varðaðar fyrir komandi tíma hvað varðar tekju og kostnaðarskráningu, með það að leiðarljósi að efla „pricing" þmt kostnaðarvitund og almennt auka áherslu á „framlegð" versus „magn"*. Gaf hann (S)forstö-innfl1 síðan fyrirmæli sem miðuðu að því að hækka eða viðhalda verði:

„-allur forflutningur er rukkaður, og framlegð er ásættanleg, hvort sem um er að ræða FCL eða LCL

-allir greiða svo gott sem sama THC í útflutningshöfn

[…]

-allir greiða baf og önnur þjónustugjöld

-ásættanleg framlegð er af öllum framhaldsflutningi, hvert sem er, fyrir hvaða viðskiptavin sem er

[2779] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.768715.
[2780] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.768780.
[2781] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.770845.

-sjófrakt er seld á bilinu 1400-1800 eur, til allra viðskiptavina, hversu stórir sem smáir […]".[2782]

5940. Áhersla (S)forstj á að „*allir*" myndu greiða umrædd gjöld og að enginn viðskiptavinur myndi greiða minna en 1400 evrur fyrir sjófrakt (bæði „*stórir sem smáir*") gefur skýrt til kynna að (S)forstj hafi talið Samskip í sterkri stöðu gagnvart öflugum viðskiptavinum sínum. Í þessum leiðbeiningum er ekkert að finna um að sækja eigi fram á markaði og auka magn heldur áherslan lögð á aukna framlegð sem átti að nást m.a. með hækkun á verði og/eða hagræðingu.

5941. Hér að framan var því lýst að stærri viðskiptavinir hefðu hæglega getað fært viðskipti sín frá Samskipum til Eimskips (og öfugt) ef þeir hefðu ekki verið sáttir við kjör sín, sbr. t.d. í kafla 6.4. Það aðhald viðskiptavina var hins vegar háð þeirri forsendu að samkeppni ríkti milli fyrirtækjanna. Svo var hins vegar ekki og þess vegna gat t.d. (S)forstö-innfl1 gefið undirmönnum sínum þau fyrirmæli í september 2008 að „*troða*" upp á öfluga viðskiptavini tilteknu gjaldi, sbr. kafla 8.15.10. Í þessum fyrirmælum og leiðbeiningum (S)forstö-innfl1 og (S)forstj fór greinilega ekki mikið fyrir óvissu um viðbrögð helsta keppinautarins. Sökum samráðsins gat (S)forstj gefið samskonar fyrirmæli ári seinna, sbr. kafla 14.20.3.

5942. Samskip í Bandaríkjunum unnu einnig að undirbúningi áætlunar fyrir árið 2010. (S)frkvstj-N-Am sendi þann 13. september 2009 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm. Í meðfylgjandi skjali er gerð grein fyrir stærstu viðskiptunum og eftirfarandi lagt til grundvallar fyrir árið 2010:

„Hér er gert ráð fyrir að halda ofangreindum fyrirtækjum með óbreyttu magni".[2783]

5943. Á þessum tíma voru áætlanir fyrir erlenda starfsemi Samskipa einnig í undirbúningi. Þann 29. september 2009 sendi (S)forstö-umb.erl afrit af tölvupóstum til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl. Var um að ræða afrit af tveimur tölvupóstum sem (S)forstö-umb.erl hafði sent yfirmönnum Samskipa í ýmsum evrópskum höfnum eins og t.d. í Bretlandi, Hollandi, Þýskalandi og Danmörku. Fólust í tölvupóstunum leiðbeiningar frá Samskipum á Íslandi til þessara erlendu stjórnenda um gerð áætlunar fyrir árið 2010. Gefnar voru upp „*General presumptions*" varðandi inn- og útflutning frá Íslandi. Varðandi verðhækkanir á komandi ári kom þetta m.a. fram:

„No rate increases are planned for the start of next year but as from 1 July we shall have a 5% increase in service charges. If you have any local situation whereas you feel the need or opportunity to alter from this you are free to make that proposal in your budget."

5944. Kemur fram að framangreind markmið um m.a. verðhækkun í júlí 2010 séu „*predictions made in Iceland*" og hinum erlendu stjórnendum bent á að snúa sér til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl ef þeir hafi einhverjar spurningar.[2784]

5945. Samkvæmt þessu töldu Samskip á Íslandi sig geta hækkað verð um mitt ár 2010. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það hið samfellda samráð við Eimskip sem leyfði fyrirtækinu að leggja þetta til grundvallar. Ef samráð er ekki fyrir hendi er augljóslega mun meiri óvissa um hvort aðgerðir keppinauta leyfi verðhækkun eða ekki.

5946. Virða ber orðalagið „*any local situation*" í tölvupósti (S)forstö-umb.erl í samhengi við önnur gögn málsins. Hér ber m.a. að hafa í huga samskipti (S)forstö-umb.erl við starfsmenn Samskipa erlendis þegar fyrirtækið tilkynnti um verulega verðhækkun í lok ágúst 2008, sbr. kafla 8.15.10. Yfirmaður Samskip í Rotterdam hafði áhyggjur af þessari hækkun og spurði hver yrðu viðbrögð Eimskips við þessari hækkun. Í svari (S)forstö-umb.erl 28. ágúst 2008 fólst að stjórnendur Samskipa á Íslandi

[2782] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.771016.
[2783] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Fundur stjórnar Samskipa Inc haldinn í Reykjavík 14 september 2009.*doc". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.641794.
[2784] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.907544. Framsendir tölvupóstar sem hann sendi 24.09.2009, kl. 05:23 og 29.09.2009 kl. 07:12.

teldu ljóst að Eimskip myndi ekki bregðast við þessari hækkun með því að bjóða betri kjör í því skyni að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Samskipa. Hins vegar var ljóst að stjórnendur Samskipa á Íslandi höfðu enga slíka vissu um aðgerðir erlendra keppinauta í for- og áframflutningum annars staðar í Evrópu. Þvert á móti lögðu Samskip til grundvallar að samkeppnisleg viðbrögð erlendra keppinauta myndu leiða til þess að fyrirtækið missti viðskipti í for- eða áframflutningum. Umrædd verðhækkun tók þannig aðeins til þeirra þátta þar sem Eimskip var helsti keppinauturinn.

5947. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að orðalagið „*any local situation*" í tölvupósti (S)forstö-umb.erl frá september 2009 vísi til þess að virk samkeppni hafi getað verið fyrir hendi á viðkomandi markaðssvæði annars staðar í Evrópu, sem taka hafi þurft tillit til, og sem mögulega hafi getað komið í veg fyrir umrædda verðhækkun. Sökum þessa var af hálfu Samskipa á Íslandi skapað svigrúm fyrir stjórnendur t.d. í Bretlandi um að gera ráð fyrir minni eða engum verðhækkunum ef þeir teldu sig ekki hafa sömu vissu um aðgerðir keppinauta á árinu 2010 og Samskip hér á landi höfðu, m.ö.o stæðu frammi fyrir „*local situation*" sem ekki væru fyrir hendi á Íslandi. Er þetta enn ein vísbending um tilvist samráðs Samskipa og Eimskips á Íslandi.

5948. Á tímabilinu 5. til 9. október 2009 var (S)forstö-innfl1 að leggja lokahönd á rekstraráætlun innflutningsdeildar. Sést þetta af tölvupósti hans til (S)forstj frá 5. október[2785], tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-Skand þann 6. október[2786] og tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)starfsm þann 7. október 2009.[2787] Sá síðastnefndi veitti (S)forstö-innfl1 aðstoð við að útbúa umrædda áætlun. (S)starfsm sendi einnig, f.h. (S)forstö-innfl1, tölvupóst til yfirstjórnar Samskipa (þ.m.t. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv) þann 10. október 2009 (afrit til (S)forstö-innfl1). Heiti tölvupóstsins var „*Skjal fyrir rekstraráætlunarfund.*" Meðfylgjandi honum var skjalið „*innflutningur Rekstraráætlun*" Í því segir m.a að:

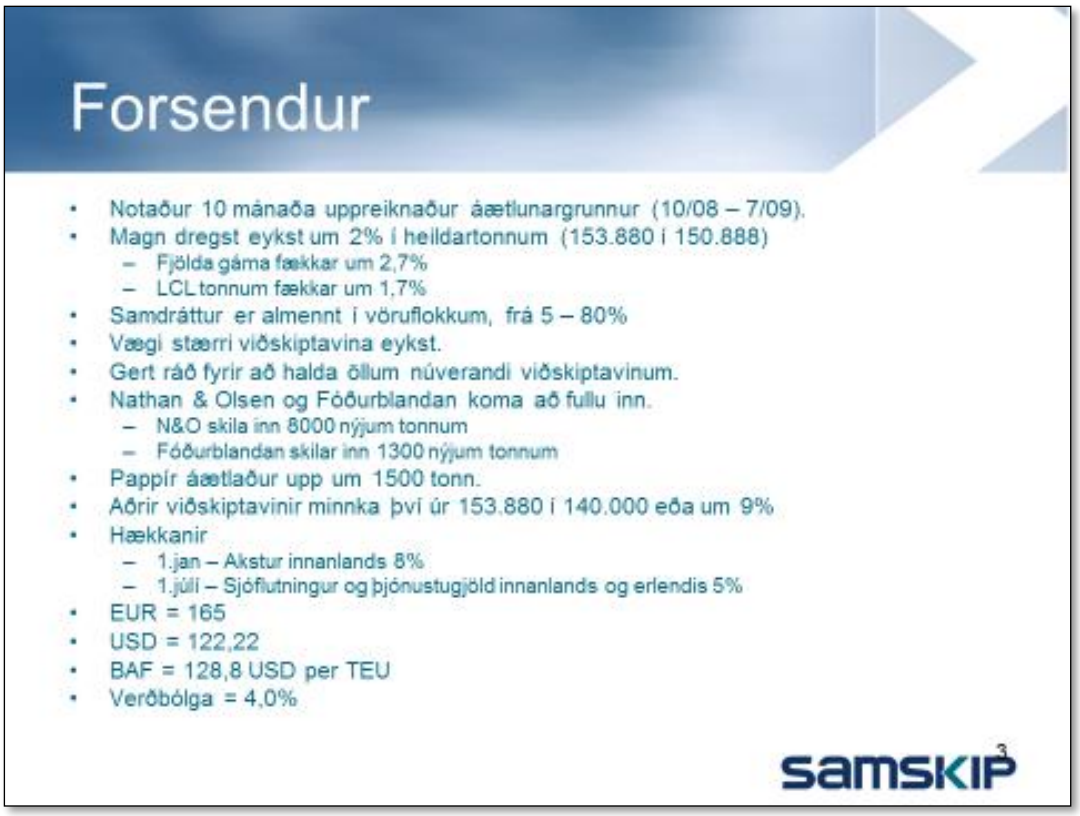
- „*[…] í áætlun fyrir 2010 er gert ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum.*"
- „*Nokkur ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009, en nokkur óvissa ríkir um árið 2010, einkum vegna þess hversu magn hefur dregist saman í innflutningi og að bæði skipafélögin eru með ónýtta flutningagetu í innflutningi*."
- „*Gert er ráð fyrir að sjóflutnings- og þjónustugjöld bæði innanlands og erlendis hækki um 5% 1. júlí.*"[2788]

5949. Eins og fram kemur í kafla 14.3.5 stóð á þessum tíma yfir útboð eins stærsta innflytjenda landsins, ÖES. Það fyrirtæki var í viðskiptum við Eimskip. Þrátt fyrir þetta mikilvæga útboð var ekki á nokkurn hátt fjallað um í áætlunargerðinni að möguleiki gæti verið á því að Samskip næðu ÖES til sín í viðskipti eða hvort Samskip ættu að setja sér slíkt markmið. Í stað umfjöllunar um sókn á markaði var, sem fyrr segir, áherslan í skjalinu lögð á að Samskip héldu öllum sínum viðskiptavinum og að verð yrði hækkað. Ástæða þessa og forsenda var að mati Samkeppniseftirlitsins ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

5950. (S)forstj svaraði umræddum pósti (S)starfsm frá 10. október 2009 með því að senda tölvupóst til (S)forstö-innfl1 (ekki (S)starfsm). Í honum voru engar athugasemdir gerðar við forsendur og efnistök í skjalinu.[2789]

5951. Þann 12. október 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og bað hann um að senda sér glærukynningu frá fundi þeirra fyrr um daginn. (S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir og sendi honum glærukynninguna „*innflutningsdeild Rekstraráætlun 2010*". Þar kemur m.a. fram:

[2785] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.774250.
[2786] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.650728.
[2787] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.774953.
[2788] Afritað skjal frá Samskipum. „*Innflutningur Rekstraráætlun 2010.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.652468.
[2789] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.652747.



5952. Eins og glæran ber með sér var um að ræða verulegan samdrátt í flutningum sem hafði m.a. þau áhrif að vægi *„stærri viðskiptavina eykst"*. Sem fyrr segir höfðu breytingar af þessum toga þau áhrif annars staðar í Evrópu að samkeppni jókst á flutningamörkuðum, sbr. kafla 14.21.1. Glæran ber það ekki með sér að Samskip hefðu talið það líklegt að sú yrði þróunin hér á landi á árinu 2010. Þvert á móti var gert ráð fyrir að mikilvægir viðskiptavinir myndu ekki færast milli Eimskips og Samskipa og að verð yrði hækkað bæði í sjó- og landflutningum.

5953. Sem lið í áætlunargerð fyrir árið 2010 áttu Samskip Holding fund með dótturfélaginu á Íslandi 4. nóvember 2009. Þetta má sjá af tölvupósti sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi (S)forstj 23. september 2009. Í honum segir:

„[…] getum við haft Budget Review fund vegna Íslands fimmtudaginn 5. nóvember á Íslandi?

Þetta yrði sambærilegur fundur og í fyrra. Á fundinum yrði þú og þitt management, [(S)stjform-S], [(S)frkvstj-MCL], […] og undirritaður.

Í vikunni á eftir er svo ætlunin að vera með sambærilega fundi í Rotterdam fyrir öll önnur fyrirtæki."

5954. (S)forstj svaraði og var fundurinn ákveðinn miðvikudaginn 4. nóvember 2009.[2790]

5955. Eins og ítrekað hefur komið fram í ákvörðun þessari geta fyrirtæki, sem ekki eiga í samráði við keppinauta sína, almennt ekki gefið sér að þau muni ná verðhækkunum fram. Virt einangrað var það þannig síður en svo sjálfgefið í nóvember 2009 að Samskip næðu að halda uppi eða hækka verð á árinu 2010. Má og sjá af gögnum málsins að stjórnendur Samskipa á Íslandi voru spurðir á *„budget review"* fundinum um þá forsendu í áætlunum að verð myndi hækka á árinu 2010. Þetta kemur fram í fundargerð vegna fundarins 4. nóvember 2009. Þar er haft eftir (S)stjform-S:

[2790] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.645483.

„Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. Munu menn geta sett inn verðhækkanir, er það raunhæfur möguleiki […]

Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA."[2791]

5956. Þessar spurningar (S)stjform-S og fleiri voru reifaðar í tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-fjárm tveimur dögum eftir fundinn með Samskip Holding. Bað (S)forstj (S)frkvstj-fjárm að lesa tölvupóstinn yfir áður en hann myndi senda hann til yfirstjórnar Samskipa Holding. Í honum sagði:

„Það komu upp athugasemdir frá [(S)stjform-S] *og* [(S)stjórnarm-fjármstj] *á fundi okkar sl miðvikudag er varðar budget fyrir komandi ár, þær helstu :*

- *hvort okkur muni takast að viðhalda verðum, sem og að ná fram þeim verðhækkunum sem boðaðar eru*
- *hvort við munum ná fram þeim framlegðarauka af baf/olíu sem fram komu*
- *hvort við munum ná fram þeim charter lækkunum sem gert er ráð fyrir*
- *hvort magn í innflutningi, bæði INFL og Jonar, muni halda nú þegar allt vísar svona hægt og rólega niður á við í efnahagslífinu*
- *hvort við þurfum ekki að hækka enn frekar provsion for bad debts*"

5957. Sem viðbrögð við athugasemdum og spurningum (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj bar (S)forstj það undir (S)frkvstj-fjárm að hann myndi leggja eftirfarandi til við yfirstjórn Samskipa:

„Í línu við umræður við ykkur, þá legg ég til :

- *provision for bad debts, hækkuð um 50 þús eur á mánuði*
- *framlegð af bunker færð í línu við það sem er í dag*
- *charter hækkaður um 750 k*
- *annað?*".

5958. Vekur hér sérstaka athygli að (S)forstj sá enga ástæðu til að breyta fyrrnefndri forsendu um að verð myndi hækka á árinu 2010. Í svari (S)frkvstj-fjárm kom fram að hann væri sammála (S)forstj.

5959. (S)frkvstj-fjárm sendi hins vegar þann 8. nóvember 2009 annan tölvupóst til (S)forstj vegna framangreinds tölvupósts (S)forstj frá 6. nóvember. Þar var að finna meiri gætni varðandi verðhækkanir á árinu 2010:

„Lækka almennt framlegð af sjóflutningi, tel að hækkanir muni ekki ná fram eins og spáð er".[2792]

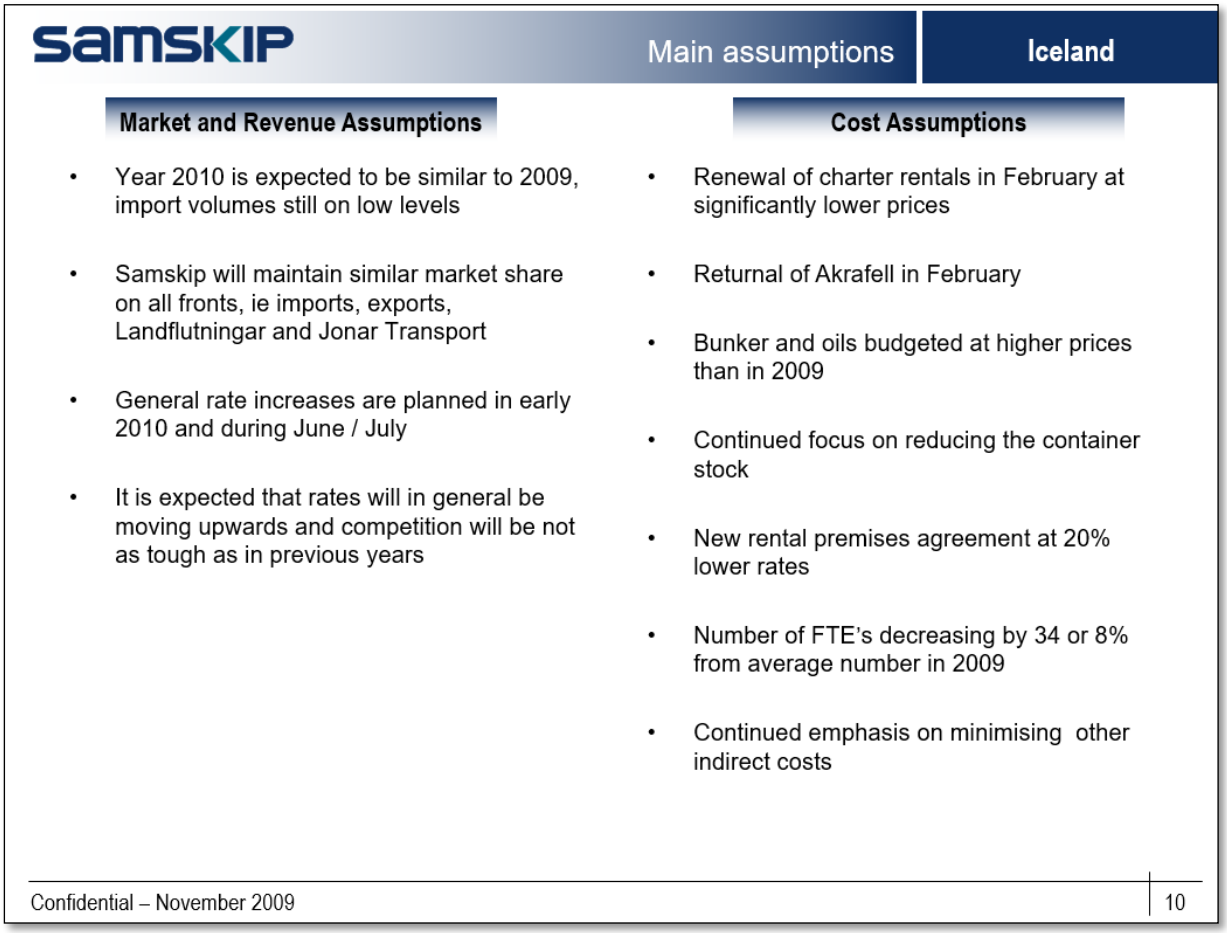
5960. Þessi gætni eða áhyggjur (S)frkvstj-fjárm höfðu hins vegar ekki áhrif á (S)forstj og áfram voru þessar hækkanir lagðar til grundvallar.

5961. Glærukynningar frá lokum nóvember og í desember 2009 sýna hver niðurstaðan varð í áætlunargerð Samskipa á Íslandi. Þann 27. nóvember 2009 sendi (S)starfsm nokkrar glærukynningar (S)forstj til starfsmanns Samskipa Holding undir yfirskriftinni „*Total Budget Iceland*". Var sagt að þetta væru

[2791] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Budge Meeting Shipping*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Í viðhengi eru punktar sem […] tók niður á fundi 4.11.2009. Af skjalinu má ráða að mættir hafi verið á fundinn […] Doc. ID. 0.7.33.665232.
[2792] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.665246.

„board presentations for Samskip in Iceland for next weeks meeting".[2793] (S)forstj bað síðan þann 30. nóvember 2009 um að ein þessara glærukynninga yrði prentuð út fyrir hann, þ.e. *„Total_Budget_SamskipIceland_2010"*.[2794] Voru þessar glærukynningar til umfjöllunar á fundi stjórnar Samskipa Holding 1. og 2. desember 2009.

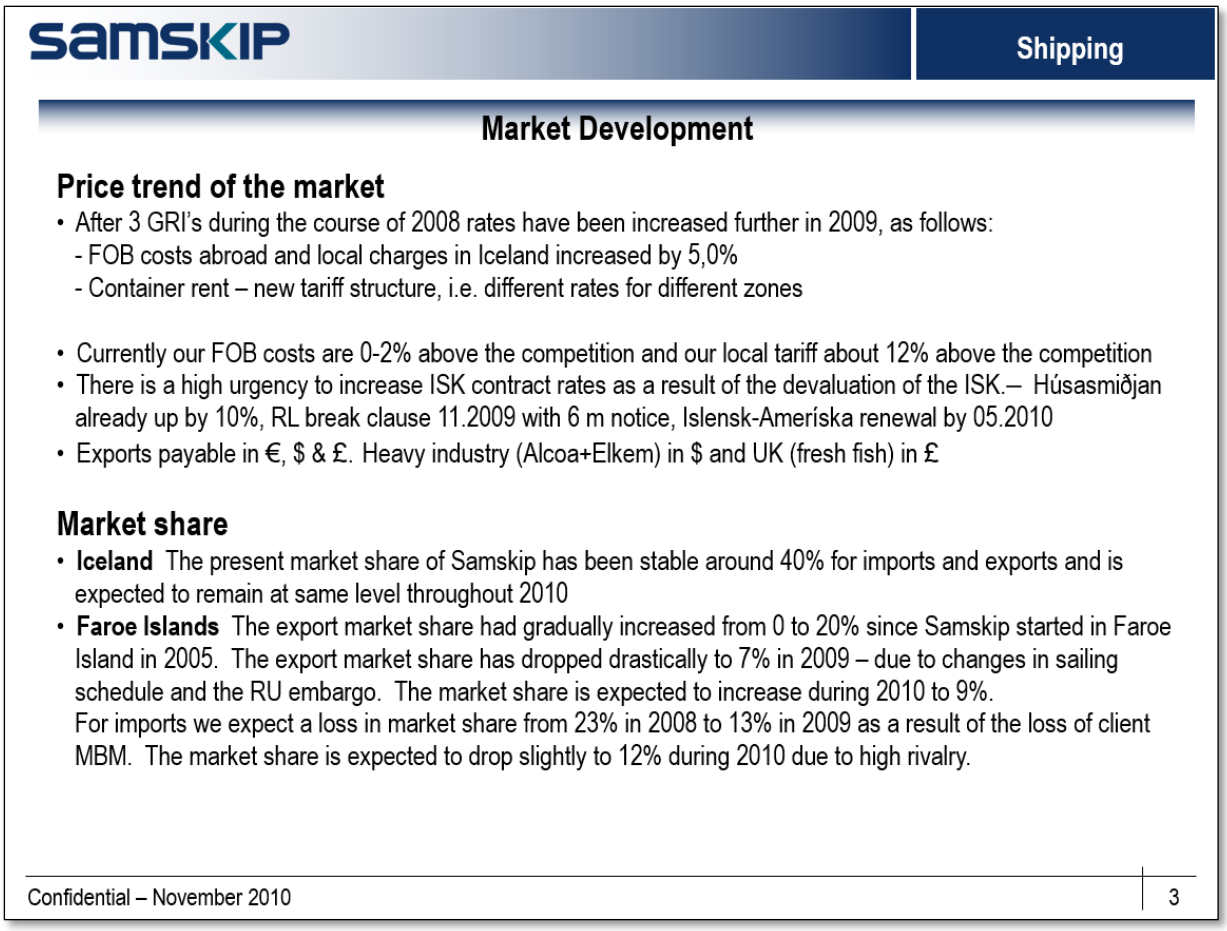
5962. Í eftirfarandi glæru í þeirri kynningu koma fram þær meginforsendur (*„Main assumptions"*) sem Samskip á Íslandi lögðu til grundvallar fyrir árið 2010:



5963. Samkvæmt þessu var áfram lagt til grundvallar að markaðshlutdeild myndi ekki breytast og að verð yrði hækkað bæði í upphafi og um mitt ár 2010. Samskip töldu einnig að draga myndi úr samkeppni og að verð myndi almennt fara hækkandi. Á sama tíma sáu Samskip fyrir mikla lækkun í mikilvægum kostnaðarliðum eins og leigu á skipum (e. *charter rentals*). Glærurnar sýna hins vegar að viðskiptavinir áttu ekki að njóta þessa heldur var í glærunum miðað við að framlegð fyrirtækisins myndi aukast. Sömu áherslur koma fram í glærum sem (S)forstj sendi (S)stjórnarm-fjármstj og fleirum hjá Samskip Holding 17. desember 2009.[2795]

5964. Rétt er að víkja að öðrum glærum í umræddum glærukynningum (S)forstj. Í kynningu sem varðar sérstaklega áætlanir í *„shipping"* kemur eftirfarandi glæra fram:[2796]

[2793] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.677037.
[2794] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.677330. […]
[2795] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„FINAL Budget 2010 SAMSKIP ICELAND_LOKAÚTGÁFA.*ppt". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.684762.
[2796] Neðst á glærunni segir *„Confidential – November 2010"*. Það er misritun, glæran er frá nóvember 2009.



5965. Í glærunni er þannig lýst röð af almennum verðhækkunum („GRI" (general rate increases)) á árunum 2008-2009. Jafnframt kemur fram að markaðshlutdeild Samskipa á Íslandi (í bæði inn- og útflutningi) hafi verið stöðug og lagt til grundvallar að hún muni ekki breytast á árinu 2010 þrátt fyrir að verðhækkanir væru áformaðar á því ári. Í Færeyjum var hins vegar áætlað að markaðshlutdeild í innflutningi myndi minnka umtalsvert vegna mikillar samkeppni („*high rivalry*").

5966. Í glærukynningu sem varðar landflutninga á Íslandi kemur m.a. þetta fram:

Market Development

Price & volume trend of the market

For 2009

- Price increase on the market is approx. 9%
- Volume drop in tons is approx. 4% on own routes in general trucking – unit prices are slightly below budget.

Future expectation

Prices expected to increase by 4% during 2010 excluding FAF

Market share

Current market share is 40% - 45%

Expectations – unchanged market share

Market and Revenue Assumptions

- Rates increased by 2% in beginning of year another 2% mid year 2010.
- General freight is budgeted to decrease slightly in 2010 by 2% in tons on our own routes.
- FCL and LCL forwarding is decreasing by 3%

Cost Assumptions

- Continued focus on cost-cutting opportunities
- In FCL the emphasis is securing a maximum utilization of own trucks and equipment with less bought in trucking than in 2009.
- Premises cost budgeted according to new rental agreement at 20% discount

EUR	FY 2010	FYE 2009	Var	Var %	FY 2008
Freight	13.865.959	14.357.929	(491.970)	-3%	18.992.057
Faf	1.903.041	1.680.932	222.109	13%	1.529.107
Storage	237.361	104.382	132.979	127%	163.877
Handling	(454.028)	(518.417)	64.389	-12%	(958.244)
Other Revenues	1.210.982	1.131.795	79.187	7%	1.549.516
Total Revenue	**16.763.315**	**16.756.621**	**6.694**	**0%**	**21.276.313**
Bought In Trucking	(5.166.882)	(5.346.597)	179.715	-3%	(7.694.037)
Equipment Cost	(3.288.401)	(3.465.875)	177.474	-5%	(4.373.955)
Other Variable Cost	(175.415)	(181.748)	6.333	-3%	(331.913)
Variable costs	**(8.630.698)**	**(8.994.219)**	**363.522**	**-4%**	**(12.399.905)**
Operating Margin	**8.132.618**	**7.762.402**	**370.216**	**5%**	**8.876.409**
Operating Margin %	48,51%	46,32%		5%	41,72%
Salaries And Related Ex	(4.428.079)	(4.053.988)	(374.091)	9%	(5.959.877)
Accomodation Cost	(704.050)	(663.360)	(40.690)	6%	(814.013)
General Cost	(279.006)	(308.487)	29.481	-10%	(263.164)
Service departments	(1.091.049)	(1.221.663)	130.614	-11%	(82.706)
Expenses	**(6.502.184)**	**(6.247.498)**	**(254.686)**	**4%**	**(7.119.761)**
EBITDA	**1.630.434**	**1.514.904**	**115.530**	**8%**	**1.756.648**
EBITDA %	**9,73%**	**9,04%**			**8,26%**

5967. Samkvæmt þessu höfðu Samskip náð fram verulegri verðhækkun á landflutningum á árinu 2009 og taldi fyrirtækið sig geta náð fram sambærilegri hækkun á árinu 2010. Jafnframt var lagt til grundvallar að markaðshlutdeild Samskipa yrði óbreytt á árinu 2010, líkt og var gert í áætlunum innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010.

5968. Einnig er í glærum (S)forstj um innanlandsflutninga greint frá árangri („*achievements*“) landflutningadeildar Samskipa á árinu 2009. Sá árangur hafi m.a. falist í því að koma FAF gjaldi á alla viðskiptavini og að taka upp nýtt gjald, (gjald fyrir „*fresh fish „empty boxes*““). Vonbrigði á árinu 2009 væru hins vegar m.a. verri afkoma á Austurlandi, mikil samkeppni í flutningum á ferskum fiski og takmörkuð hækkun á verði á þeim flutningum. Í kafla 20 er fjallað um gögn sem sýna að BWS hafi á þessum tíma veitt Eimskip og Samskipum samkeppni, ekki síst í útflutningi á fiski frá Austurlandi. Þá ber að líta til þess að veturinn 2009 var það markmið hjá bæði Eimskip og Samskipum að hækka verð á flutningi á ferskum fiski, sbr. m.a. kafla 17.6.3.

5969. Í glærukynningunni er einnig fjallað um SVÓT greiningu hjá innanlandsflutningum Samskipa. Eru þar helstu tækifærin m.a. talin vera að smærri og fjárhagslega veikburða keppinautar myndu eiga erfitt uppdráttar í markaðsumhverfinu og færri „*sjóræningjar*“ væru á markaðnum sökum hárra vaxta og verri lánamöguleika. Helstu ógnanir sem steðjuðu að Landflutningum-Samskipa væru m.a. einyrkjar og Íslandspóstur og fyrirhugaðar aðgerðir þeirra á flutningamarkaði. Stærsti keppinauturinn, Eimskip, var ekki talinn sem ógn. Er það í samræmi við önnur gögn málsins.

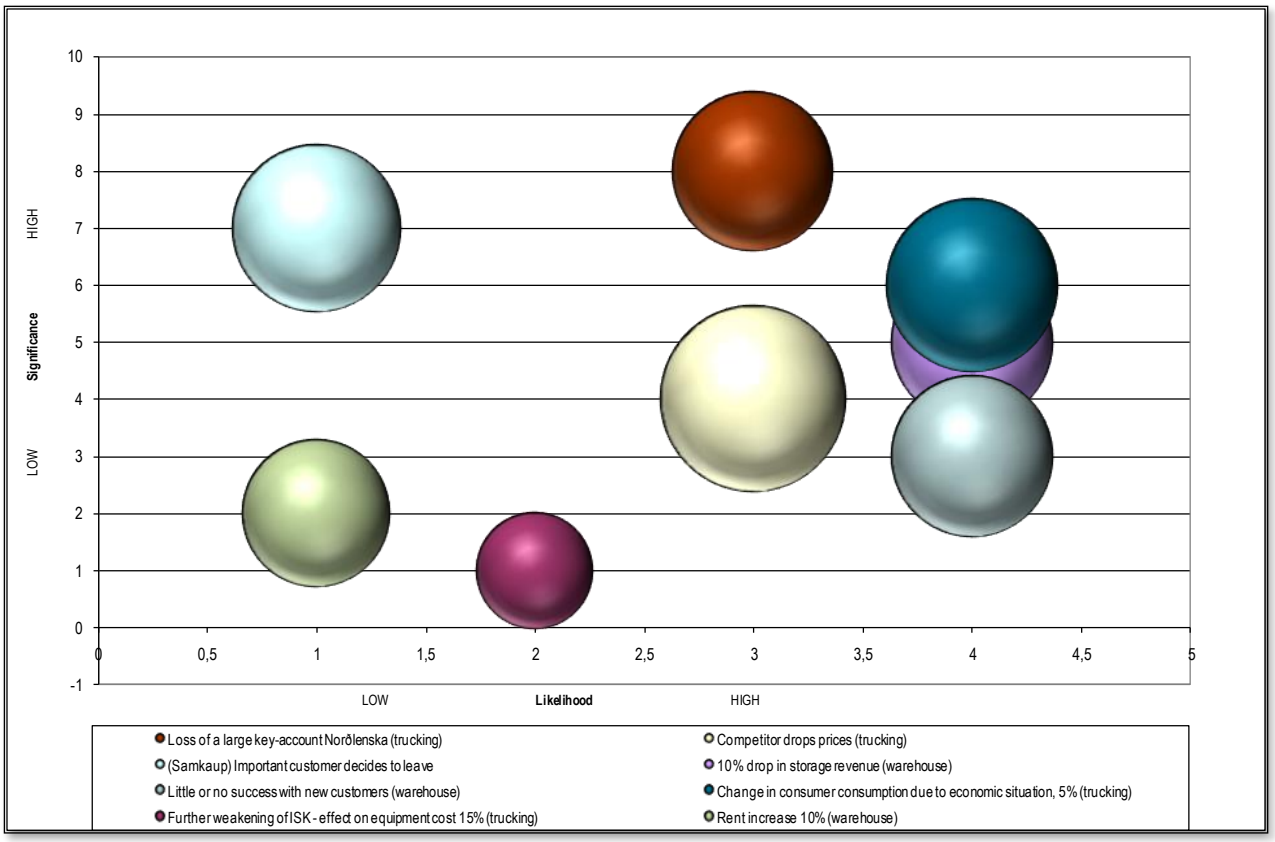
5970. Framangreindar áherslur í glærukynningu Samskipa eru sambærilegar og í gögnum Eimskips frá svipuðum tíma: Óbreytt markaðshlutdeild, áhersla á að halda viðskiptavinum og ekki sækja nýja, verðhækkun á árinu 2010 og ekki talið að samkeppni frá helsta keppinautnum kæmi í veg fyrir það. Endurspegla þessi atriði hið samfellda samráð sem stóð yfir á þessum tíma.

5971. Öðru máli gegndi þegar (S)forstj fjallaði um aðstæður á mörkuðum þar sem ekki var um að ræða ólögmætt samráð milli Eimskips og Samskipa, t.d. í forflutningum erlendis. Þar var talið að efnahagsörðugleikar myndu leiða til meiri samkeppni og lægra verðs, sbr. t.d. tölvupóst (S)forstj frá 14. desember 2009 sem lýst er í kafla 14.11. Er það í samræmi við áherslur Eimskips á árinu 2009, sbr. umfjöllun í kafla 14.1 þar sem rakið er hvernig áherslur Eimskips hefðu eingöngu verið á markaðssókn í vöruhúsaþjónustu og vörudreifingu, ekki landflutningum.

5972. Þann 30. nóvember 2009 bætti (S)frkvstj-innanl áhættugreiningu við glærukynninguna sem varðaði innanlandsflutninga, sbr. einnig umfjöllun í kafla 14.8 um útboð Norðlenska.[2797] Samkvæmt greiningunni var fimmta stærsta áhættan í rekstri landflutninga Samskipa talin vera sú að keppinautur lækkaði verð á landflutningum, sbr. mynd hér að neðan. Líkurnar á því voru taldar vera 3 af 5 mögulegum og mikilvægið (e. significance) 4 af 8 mögulegum. Áhrif þessa voru áætluð 392.000 evrur. Er því ljóst að verðlækkun hjá Eimskip hefði haft mikil áhrif á landflutninga Samskipa og því mikill hvati til að viðhalda samráði við þann keppinaut.

Risk	Description	Significance	Likelihood	EBITDA impact in EUR '- 000
1	Loss of a large key-account Norðlenska (trucking)	8	3	292
2	(Samkaup) Important customer decides to leave	7	1	322
3	Change in consumer consumption due to economic situation, 5% (trucking)	6	4	336
4	10% drop in storage revenue (warehouse)	5	4	296
5	Competitor drops prices (trucking)	4	3	392
6	Little or no success with new customers (warehouse)	3	4	297
7	Rent increase 10% (warehouse)	2	1	247
8	Further weakening of ISK - effect on equipment cost 15% (trucking)	1	2	151

[2797] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.9030.



5973. Fjallað var um þessa áætlun Samskipa á Íslandi á stjórnarfundi Samskipa Holding sem haldinn var 7. janúar 2010 á Ipswich á Englandi. Mættir á fundinn voru m.a. formaðurinn (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S, (S)forstj, (S)frkvstj-MCL og (S)stjórnarm-fjármstj. Á einni glæru í glærukynningu sem farið var yfir á fundinum var fjallað um markaðinn á Íslandi. Kom þar fram að kostnaður vegna leiguskipa Samskipa myndi lækka um 20% á árinu 2010. Það ásamt öðrum kostnaðarlækkunum myndi hafa jákvæð áhrif á EBITDU samstæðunnar.[2798] Aftur var þessi kostnaðarhagræðing áréttuð á glæru um sjóflutninga og Ísland. Á sömu glæru sagði á hinn bóginn um tekjurnar á Íslandi:

„Contracts rates are budgeted to be on level with present rates – There will be a strong focus on rate increases.“[2799]

5974. Kom þannig ekki fram í þessu stjórnarfundargagni nein óvissa eða fyrirvari um að samkeppni frá Eimskip gæti komið í veg fyrir verðhækkanir á Íslandi. Vekur og aftur athygli að á sama tíma og æðstu stjórnendur og stjórnarmenn Samskipa sáu fyrir kostnaðarhagræði við reksturinn m.a. á Íslandi þá var rík áhersla lögð á að hækka verð hér á landi og ekki að sjá að taka þyrfti tillit til samkeppnisumhverfis eða hugsanlegra aðgerða keppinauta, eins og talið var þurfa í glærukynningunum fyrir önnur markaðssvæði í flutningum.[2800] Í því samhengi verður að hafa í huga

[2798] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Summary Budget 2010 – All Companies.pdf.“*, glæra 18 og 19. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.685954.
[2799] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Summary Budget 2010 – All Companies.pdf.“*, glæra 26. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.33.685954.
[2800] Meðal afritaða gagna frá Eimskip var minnisblað frá mars 2009 um alþjóðlegan skipamarkað, verkefnalaus skip og verðþróun árið 2009. Var minnisblaðið sagt byggt á opinberum gögnum og var m.a. sent […] og […] Í fyrrgreindu minnisblaði kemur fram að gera *„megi ráð fyrir að verkefnalausum skipum fjölgi á næstunni“*. Þrátt fyrir minni eftirspurn í heiminum eftir flutningum er sýnt í minnisblaðinu að flutningsgeta með nýjum skipum muni aukast í heiminum. Línurit í skjalinu gefur til kynna að verð á gámaskipunum (bæði með og án krana) hafi fallið frá janúar 2008. Þá segir einnig eftirfarandi í minnisblaðinu: *„Gert er ráð fyrir áframhaldandi lækkunum á öllum stærðum þar sem mikið af nýbyggingum [ný skip] eiga ennþá eftir að koma á markaðinn á árinu. Á sama tíma og gert er ráð fyrir minni flutningum á heimsvísu árið 2009 en á árinu 2008.“* Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„JST90004-skipamarkaðir – mars 2009.DOC“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.126688. Viðhengið er minnisblað með yfirliti yfir gámaskipamarkaðinn.

gögn málsins sem sýna að það hafi verið laus flutningsrými í skipum Samskipa sem sigldu til Íslands. Ekki er að finna umfjöllun í gögnunum um að stjórnarmenn eða stjórnendur Samskipa hafi ætlað að nota fyrrgreint kostnaðarhagræði með einhverjum hætti til að lækka verð og sækja meira flutningamagn frá helsta keppinautnum. Þvert á móti átti að vera „*mikil áhersla*" á að hækka verð hér á landi.

5975. Var um að ræða ólíka þróun á markaðsaðstæðum á flutningamarkaði á Íslandi í samanburði við önnur markaðssvæði Samskipa Holding þar sem einnig hafði orðið samdráttur í flutningum. Má þar nefna Bretland, Írland og Svíþjóð en í fyrrgreindri glærukynningu og í fundargerðum stjórnar Samskipa Holding á árinu 2009 var fjallað um mikla verðsamkeppni á svæðum utan Íslands. Á erlendum mörkuðum Samskipa Holding yrði að nota kostnaðarhagræði til að mæta verðþrýstingi og láta hagræðið renna til viðskiptavina til að halda magninu þar sem að flutningsmagn hefði dregist saman. Nánar er fjallað um þetta í kafla 14.11.

14.10.3. Áætlun Eimskips fyrir árið 2010

5976. Hér ber fyrst að taka fram að, líkt og hjá Samskipum, voru áætlanir fyrir komandi rekstrarár vandlega undirbúnar og þeim tekið mjög alvarlega hjá Eimskip. Gögn málsins sýna að litið var á þær sem mikilvægt stjórntæki og því bæri að vinna þær eins vel og unnt væri. Þetta lagði (E)forstj fyrir undirmenn sína:

„The budget is a very important tool for us, as it lays the foundation for our work in the year to come. When preparing the budget you must show professionalism and drive, and be willing to make though choices."[2801]

5977. Þann 28. september 2009 sendi (E)frkvstj-innanl samstarfsmönnum sínum tölvupóst með heitinu „*DOM business plan 2010 – Trúnaðarmál*". Með honum fylgdi skjalið „*DOM business plan 2010 Final (E)frkvstj-innanl*". Um var að ræða rekstraráætlun innanlandsdeildar (Domestic (DOM)) Eimskips fyrir árið 2010. Segir í tölvupóstinum að með honum fylgi „*buisnessplan Eimskip Innanlands eins og það stendur núna. Eigum eftir að pússa þetta aðeins til og samræma m.a. útlit á næstu dögum.*"[2802]

5978. Í skjalinu er lýst starfsemi þessarar deildar. Hún hefði með höndum m.a. landflutninga (e. domestic transportation) og reki vöruhúsaþjónustu (e. warehousing). Í kaflanum „*Local strategy*" kemur fram verulegur munur á stefnunni í annars vegar landflutningum og hins vegar vöruhúsaþjónustu:

„In 2010 there will be made big efforts on getting new customers into the dry Warehouse hotel in Reykjavik, unused space in the dry warehousing in September 2009 is around 10.000 pallets.

For the Domestic services the plan for the coming years is to remain the current company market share in domestic transportation."

5979. Samkvæmt þessu var vöruhús Eimskips vannýtt og ætlaði fyrirtækið sér að ráðast í markaðssókn til þess að fá nýja viðskiptavini í vöruhúsin. Sökum efnahagsástandsins voru flutningatæki Eimskips vannýtt á þessum tíma. Það leiddi hins vegar ekki til sóknaráætlunar eins og ráðgert var í vöruhúsaþjónustunni.

5980. Ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips tók hins vegar ekki til vöruhúsaþjónustu og að mati Samkeppniseftirlitsins skýrir það, a.m.k. að verulegum hluta, mismunandi áherslu í þeirri þjónustu og landflutningum og einnig í sjóflutningum sem samráðið tók til.

5981. Í kaflanum „*Local strategy*" í glærukynningu (E)frkvstj-innanl var fjallað um keppinauta í landflutningum og sagt að Samskip væru áþekkt fyrirtæki og Eimskip með svipað flutninganet og

[2801] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Budget 2009 – Kick-off.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.716558.
[2802] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*DOM business plan 2010 Final […]*.docx" Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.427797.

þjónustustig. Aðrir keppinautar voru sagðir vera Íslandspóstur og ökumenn flutningabifreiða (nefnt *„single truck drivers*" (væntanlega er átt hér við svonefnda einyrkja)). Eftirtekt vekur að mesta samkeppnisógnin var ekki talin stafa frá Samskipum heldur umræddum einyrkjum:

„The main threat in the market are individual truck drivers."

5982. Með öðrum orðum hafði Eimskip mestar áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautunum en ekki af samkeppni frá hinu öfluga fyrirtækinu á markaðnum, þ.e. Samskipum. Slík afstaða er aðeins rökrétt þegar haft er í huga samfellt samráð fyrirtækjanna sem stóð yfir á þessum tíma. Vísast hér einnig til kafla 14.9.1 þar sem gerð er m.a. grein fyrir gögnum landflutninga Eimskips frá júní 2009 sem sýna fram á hið sama.

5983. Í skjalinu eru einnig talin upp nokkur atriði sem fælu í sér megináherslu í landflutningum Eimskips fyrir árið 2010 (*Key business goals*). Eitt þessara atriða var:

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

5984. Er þetta nákvæmlega sama áhersla og kemur fram í framangreindum skjölum sem varða áætlanir Samskipa fyrir árið 2010. Bæði fyrirtækin lögðu þannig til grundvallar að samkeppni kæmi ekki í veg fyrir það að þau gætu haldið verðmætustu viðskiptavinum sínum og haft af þeim meiri tekjur. Þær auknu tekjur áttu ekki almennt að stafa frá auknu magni í flutningum heldur af hærra verði fyrir þjónustuna.

5985. Í málinu er einnig að finna glærukynningu frá (E)frkvstj-innanl sem ber heitið *„Viðskiptaáætlanir 2009 – stjórnendafundur 1. október 2009.*" Fór (E)frkvstj-innanl yfir þessa kynningu á fundi með (E)forstj 1. október 2009.[2803]

5986. Í kynningunni er fjallað um: *„Staða, áherslur og helstu markmið 2010*" hjá Eimskip Innanlands. Sömu áherslur koma þar fram og í framangreindu skjali (E)frkvstj-innanl frá 28. september 2009. Í glærunum var t.d. lögð áhersla á þetta:

„Markmið næstu ára er að viðhalda hlutdeild í innanlandsflutningum en sækja fram á öllum öðrum sviðum […]"

5987. Í innanlandsflutningum sé stefnt að þessu:

„Hækkun á verðum samhliða endurnýjun á samningum" *og „Hækkanir á eldri samningum*"*/„Halda hlutdeild* ".

5988. Allt önnur áhersla kemur fram varðandi aðra starfsemi Eimskips Innanlands. Þar er áherslan á sókn á markaði og rætt um að *„sækja aukin viðskipti*" og *„ná í nýja viðskiptavini*".

5989. Einnig kemur fram í kynningu (E)frkvstj-innanl að árið 2009 hefði einkennst af miklum samdrætti í íslensku efnahagslífi en þrátt fyrir það stefni 2009 í að vera besta rekstrarár Eimskips innanlands frá upphafi. Á glæru þar sem farið var yfir stöðu hjá landflutningum árið 2009 sagði eftirfarandi:

„Hækkun á verðum samhliða endurnýjun á samningum – bætt nýting á flutningsleiðum – veruleg aukning í ferskfiskflutningum".

5990. Sú staðreynd að 2009 hafi verið eitt besta rekstrarár Eimskip innanlands frá upphafi þrátt fyrir mikinn samdrátt og efnahagsörðugleika er að mati Samkeppniseftirlitsins skýr vísbending um hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips. Vísast í þessu samhengi einnig til umfjöllunar í kafla 14.11.

[2803] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.429841.

5991. Þann 26. nóvember 2009 sendi (E)frkvstj-innanl til (E)svæðisstj1 skjalið „*Eimskip Domestic Business plan 2010*".[2804] Þar koma fram sömu áherslur, m.a. að Eimskip myndi viðhalda markaðshlutdeild sinni og auka tekjur með hækkun verðs og innleiðingu nýrra gjalda. Í skjalinu var svokölluð „*Local Strategy*" m.a. sögð vera eftirfarandi:

- „*Maintain current market share in our main routes*"
- „*Increase non transport revenue at the service station with current number of employees*"
- Hækkun á afgreiðslu- og tryggingagjaldi í janúar 2010 ásamt gjaldskrárhækkun. Einnig ætti að koma á skilagjaldi kara og leggja á heimakstursgjald.[2805]

5992. Eimskip og Samskip áttu í víðtæku samstarfi í landflutningum á m.a. árunum 2009 og 2010, sbr. kafla 17. Í rekstraráætlun Eimskips Innanlands fyrir árið 2010 kemur t.a.m. fram að skoða ætti aukið samstarf við aðra aðila í akstri á Norðurlandi og auka samstarf í afgreiðslu og akstri á Vestfjörðum. Á Norðurlandi átti að skoða sérstaklega mögulega samlegð með Vörumiðlun varðandi akstur frá Norðurlandi. Á Austfjörðum átti að meta ávinning af frekara samstarfi í akstri og á Vestfjörðum átti að auka samstarf í afgreiðslu og akstri á svæðinu og samnýta tæki og búnað með öðrum á svæðinu.

5993. (E)forstö-innfl hafði umsjón með áætlunargerð innflutningsdeildar Eimskips og þann 18. september 2009 sendi hann undirmönnum sínum fyrstu drög að rekstraráætlun fyrir 2010 og bað þá að ljúka við gerð magnáætlunar sem fyrst.[2806]

5994. Þann 30. september sendi (E)forstö-innfl síðan drög að rekstraráætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2010 („*Import Business plan 2010*") til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl, ásamt glærum.[2807] Var þetta undirbúningur fyrir fund stjórnenda Eimskips daginn eftir.

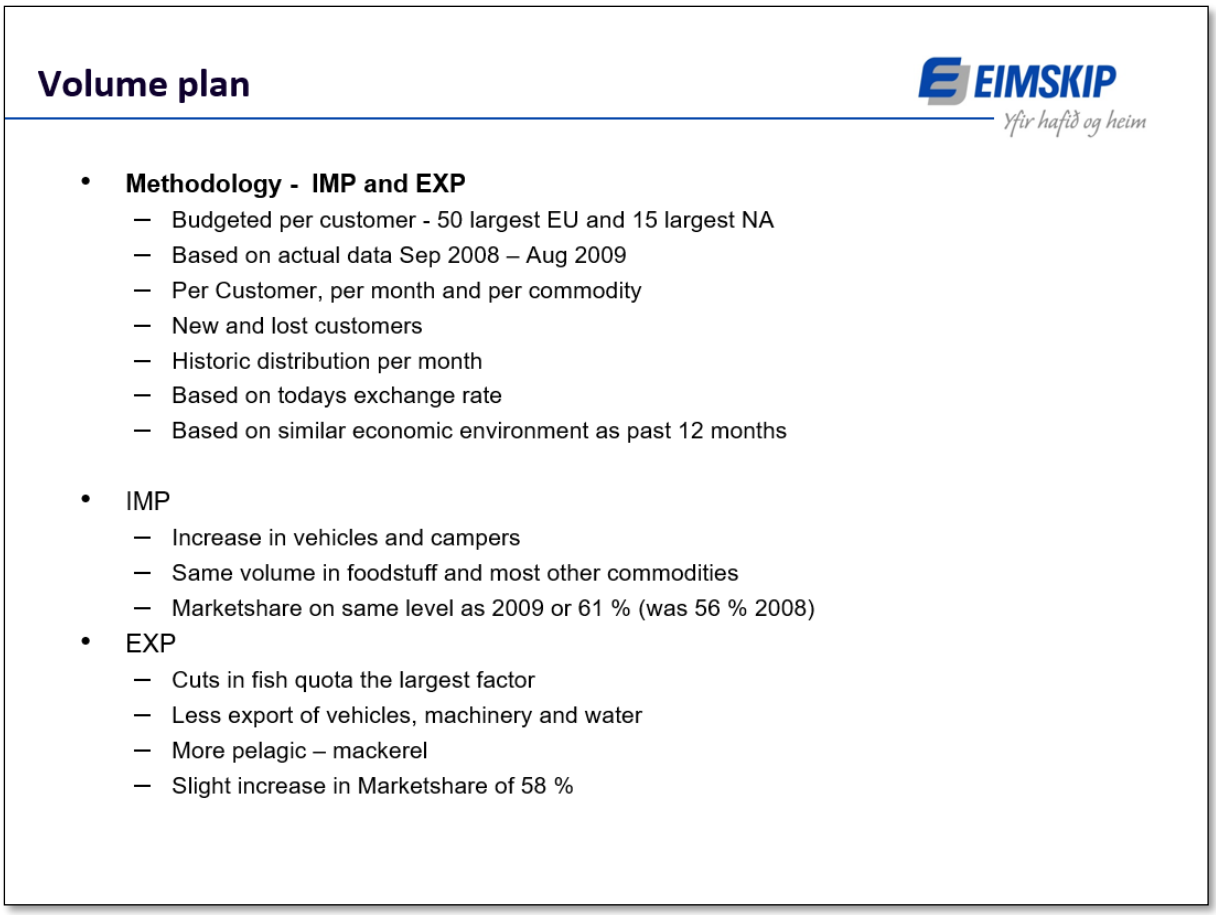
5995. Með sama hætti og í áætlunum Samskipa og áætlun (E)frkvstj-innanl fyrir landflutninga var í áætlun innflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2010 ekki gert ráð fyrir að ráðast í markaðsátak til þess að auka viðskipti heldur skyldi stefna að því að hækka verð og auka tekjur af núverandi viðskiptavinum:

„Maintain current marketshare in seafreight or slightly increase", „Increase profitability by efficiency and value added services such as: […]" og „Review pricing policy, stop subsidizing any service activity."

5996. Að sama skapi vekur athygli að í SWOT-greiningu er minni tryggð viðskiptavina (*Less customer/business loyalty*) tilgreind sem bæði „tækifæri" og „ógn". Hins vegar var ekki gert ráð fyrir að Eimskip myndi nýta sér þetta „tækifæri" og sækja aukin viðskipti til nýrra viðskiptavina.

5997. Þann 18. nóvember 2009 sendi (E)forstö-innfl glærur til (E)frkvstj-sala/þj.[2808] Þar eru magnáætlanir innflutnings- og útflutningsdeilda Eimskips fyrir árið 2010 dregnar saman. Í upphafsglæru segir:

[2804] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Eimskip Domestic Buisness plan 2010 endanlegt.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.457332.
[2805] Á glæru 15 segir nánar tiltekið eftirfarandi: „*Increase total revenue by 5% compared to current year by increasing tariff rate by average 6% in 2010. Revenue from import and export related transport is estimated to decrease by a average 3% in volume and increase the revenue by 2% because of external cost is estimated to rise by 5%. Domestic transport will charge 2,5% or €0,16m commission on the cost price for the Intra company transport related to import and export services, this is a new charge which will affect the EBITDA comparison 2009 to 2010. Non transport revenue is estimated to decrease by 10% which will affect the total operational cost at the service stations.*"
[2806] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.580666.
[2807] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Import Business plan 2010.*docx". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.289230.
[2808] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Import and export english nov18th.*pptx". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.324125.



5998. Samkvæmt þessu ætlaði innflutningsdeild Eimskips að viðhalda nánast sömu markaðshlutdeild á árinu 2010 og á árinu 2009. Var þetta svipuð áhersla og hjá útflutningsdeild. Jafnframt var þetta í samræmi við framangreinda stefnu Samskipa.

5999. Framangreint varð að stefnu innflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2010. Þetta má sjá af tölvupósti sem (E)forstö-innfl sendi (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-alþjsv og (E)forstö-viðskþróun 8. febrúar 2010. Meðfylgjandi honum var glærukynningin *„Import presentation 5.2.2010 actual"* sem (E)forstö-innfl bað viðkomandi að *„Handle with care"*.[2809] Í glærukynningunni koma fram samskonar áherslur og áður og m.a. lögð áhersla á að ná hærri tekjum af núverandi viðskiptavinum.

6000. Framangreindar áætlanir Eimskips ber að skoða í ljósi þess að skömmu áður, við fjárhagslega endurskipulagningu fyrirtækisins um mitt ár 2009, hafði verið ákveðið að endurskilgreina stefnu fyrirtækisins. Niðurstaðan varð þá sú að fyrirtækið ætlaði að einblína á flutningastarfsemina og styrk Eimskips á Norður-Atlantshafi samhliða því að hlúa að skrifstofurekstri erlendis sem styddi við kjarnastarfsemina.

6001. Með hliðsjón af;

- lægð í starfsemi Eimskips vegna mikils samdráttar í eftirspurn og vannýttrar flutningsgetu í flutningakerfi fyrirtækisins tengdu Íslandi,
- endurskilgreindri stefnu fyrirtækisins um að einblína á flutningastarfsemi í Norður-Atlantshafi

[2809] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Import presentation 5.2.2010* actual". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.22420.

- og vitandi að verulegar breytingar höfðu einnig orðið á flutningsgetu markaðarins sem m.a. fólust í því að helsti keppinauturinn, Samskip, hefðu breytt siglingaáætlunum sínum og minnkað flutningsgetu í sjóflutningum,

hefði mátt ætla að samtímagögn hefðu a.m.k. endurspeglað þá athugun Eimskips að ná auknum viðskiptum í flutningastarfsemi sinni með markaðsaðgerðum. Það var ekki gert og skýringin á því er hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

6002. Þess í stað var megináherslan lögð á að halda þáverandi viðskiptavinum, ekki „*rugga bátnum*" með því að sækja í viðskiptavini Samskipa heldur að skapa skilyrði til þess að hækka verð og hafa meiri tekjur af mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins. Sú stefna Eimskips var aðeins rökrétt þegar hún er virt í samhengi við samráðið við Samskip sem viðurkennt er í sátt fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið.

6003. Sama stefna var hjá Samskipum og þegar gögn fyrirtækjanna vegna áætlunargerðar fyrir árið 2010 eru skoðuð saman, og virt í samhengi við önnur gögn málsins, eru þau í beinu samræmi við samfellt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

14.10.4. Ekki tókst að koma á sama ástandi í Færeyjum

6004. Líkt og rakið er hér að framan töldu Samskip sig geta byggt á því við áætlun fyrir árið 2010 að samkeppni við Eimskip á Íslandi myndi ekki koma í veg fyrir verðhækkun eða leiða til minni markaðshlutdeildar. Ljóst er að „*Nýtt upphaf*" verkefnið og aukið samstarf Samskipa og Eimskip voru lykilþættir í því að fyrirtækin treystu sér til að ráðgera sömu markaðshlutdeild og leggja áherslu á að hækka verð. Þetta hafði fyrirtækjunum tekist með samráði þeirra hér á landi frá miðju ári 2008. Samtímagögn sýna hins vegar að Samskipum og Eimskip tókst ekki að koma á sama ástandi í Færeyjum vegna aukinnar samkeppni þar frá ekki síst BWS, sbr. nánari umfjöllun í kafla 20. Þannig voru aðrar aðstæður taldar vera í Færeyjum; þar ríkti hörð samkeppni.

6005. Staða BWS í sjóflutningum til og frá Færeyjum var mun sterkari heldur en í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í t.d. glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 kemur fram að markaðshlutdeild BWS var 1% í bæði inn- og útflutningi á íslenska markaðnum. Hún hafi hins vegar verið 3% í útflutningi ef stóriðja væri ekki tekin með. Markaðshlutdeild BWS var hins vegar samkvæmt glærum (S)forstj mun hærri í Færeyjum, 35% í innflutningi og 20% í útflutningi frá Færeyjum. Samkvæmt glærunum var markaðshlutdeild Eimskip í Færeyjum 55% í inn- og útflutningi og hlutdeild Samskipa í þessum flutningum var 10%, sbr. kafla 14.10.4.

6006. Í kafla 20 er gerð grein fyrir gögnum frá Samskipum og Eimskip frá m.a. árunum 2009 og 2010 þar sem rætt er um afar harða samkeppni frá BWS. Sökum hennar þurftu Samskip og Eimskip að keppa um mikilvæga viðskiptavini í Færeyjum og gátu þar ekki hækkað verð með sama hætti og á Íslandi. Höfðu Samskip og Eimskip því mikinn hag af því að draga úr þeirri samkeppni sem BWS veitti í Færeyjum og eiga þannig von til að koma á samskonar „*friði*" þar og ríkti á Íslandi á þessum tíma.

6007. Í sama kafla er einnig gerð grein fyrir samskiptum Samskipa og Eimskips við BWS sem Samkeppniseftirlitið telur að hafi haft að markmiði að draga úr samkeppni frá BWS, bæði í Færeyjum og á Íslandi. Minni samkeppni frá BWS myndi gera Samskipum og Eimskip auðveldara en ella að ná árangri í „*Nýtt upphaf*" verkefninu.

6008. Í þessu samhengi ber að hafa í huga að (S)forstj átti fund með BWS í Danmörku þann 20. nóvember 2009, sbr. nánari umfjöllun í kafla 20.[2810] Áður en fundurinn var haldinn sendi (S)frkvstj-Færeyj tvívegis tölvupóst til (S)forstj þar sem hann kvartaði yfir mikilli verðsamkeppni í Færeyjum. Annars vegar er um að ræða tölvupóst frá 13. nóvember 2009 og í honum sagði: „*We see extreme*

[2810] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.665342.

competition from [BWS]*. Prices awful*". [2811] (S)forstj svaraði þessu með því að greina (S)frkvstj-Færeyj frá því að hann ætti fund með forsvarsmanni þessa keppinautar eftir viku. Hins vegar er um ræða tölvupóst frá 18. nóvember 2009 þar sem hann benti á lágt verð sem bæði BWS og Eimskip hefðu verið að bjóða stórum innflytjendum á vörum til Færeyja (*„just a price example for the big importers Poul Hansen and Poul Michelsen […]*").

6009. Þann 26. nóvember 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig vegna ofangreinds fundar með framkvæmdastjóra BWS. Um þetta er fjallað í kafla 20.4.1.5 en hér skiptir máli að benda á að í póstinum sagði m.a. eftirfarandi: *„I had a good meeting with* [KS] *and* [(S)starfsm] *last week, discussing:*

[…]

Faroe Island
-we are competing heavilly on Faroe, both operating with fixed weekly slots, they can't pull out, no sense for us to pull out and therefore not feasible for us the co-operate.

Iceland
-will investigate wheather we can co-operate closer on Iceland.
So, basically not that optimistic we can co-operate, but will investigate further possibilities in Iceland and we agreed I would be reverting prior to the meeting you have setup with him in January..."[2812]

6010. Þessi tölvupóstur (S)forstj er í samræmi við framangreind gögn frá Eimskip þar sem rætt er um mikla samkeppni frá BWS í Færeyjum.

6011. Einnig liggur fyrir að Samskip og BWS áttu með sér samskipti í byrjun janúar 2010. Verður að telja, með hliðsjón af framangreindu og öðrum gögnum málsins, að (S)forstj hafi með samskiptum við BWS m.a. reynt að draga úr samkeppni og skapa samskonar aðstæður í Færeyjum og á Íslandi þar sem samráð við keppinauta gerði verðhækkanir mögulegar.

6012. Í áætlun Eimskips í Færeyjum fyrir árið segir að fyrirtækinu stafi ógn af miklu flutningaframboði og samkeppni í sjóflutningum á færeyska markaðnum.[2813]

6013. Samstarf BWS og Smyril Line var framlengt í desember 2009 og þar með var BWS áfram í þeirri stöðu að geta keppt við Samskip og Eimskip í sjóflutningum á Íslandi og í Færeyjum. Í kjölfarið lýsti (S)frkvstj-Færeyj því yfir að baráttan yrði að halda áfram (*„So the fight must go on.*")*.*[2814] Um þessi atvik er nánar fjallað í kafla 20.4.1.7.

14.10.5. Samantekt

6014. Framangreind samtímagögn Samskipa og Eimskips frá árinu 2009 sýna að stjórnendur fyrirtækjanna lögðu mikla vinnu í að setja fram raunhæfar rekstraráætlanir fyrir árið 2010. Hvað sjó- og landflutninga áhrærir koma efnislega fram nákvæmlega sömu áherslur og forsendur hjá báðum fyrirtækjunum. Bæði fyrirtækin lögðu til grundvallar að samkeppni kæmi ekki í veg fyrir það að þau gætu haldið mikilvægustu viðskiptavinum sínum og hækkað verð. Átti því ekki að keppa um mikilvæga viðskiptavini í sjó- og landflutningum. Óvissa um samkeppnislega viðbrögð var ekki til staðar. Öðru máli gegndi um starfsemi sem samráð fyrirtækjanna tók ekki til, sbr. t.d. áherslu Eimskips á markaðssókn í vöruhúsaþjónustu.

[2811] Félagið sem bauð upp á vöruflutninga með ferjunni Norrænu, Smyril Blue Water, var alfarið í eigu Blue Water Shipping á árunum 2006 til 2015. Í ákvörðun þessari verður vísað til Smyril Blue Water og Blue Water Shipping í einu lagi sem BWS.
[2812] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.675296.
[2813] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Faroe Ship bplan 2010 – final version 23nov. 2009.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.168182.
[2814] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.684312.

6015. Eru gögn þessi til stuðnings því að Samskip og Eimskip hafi haft með sér ólögmætt samráð um að keppa ekki um stóra viðskiptavini hvors annars heldur skipta með sér markaðnum að þessu leyti. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið og önnur fyrirliggjandi gögn málsins. Með þessari háttsemi var stórri óvissu um rekstur fyrirtækjanna á áætlanatímabilinu eytt eða dregið verulega úr henni.

6016. Samskip mótmæla því að framangreind gögn séu til vitnis um ólögmætt samráð við Eimskip, sbr. mgr. 1456 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Segir m.a. að tilgangur rekstraráætlana sé að setja fyrirtækinu markmið um afkomu fyrir komandi rekstrarár. Þau markmið geti tekið breytingum og gangi ekki alltaf eftir. Að sögn Samskipa felist ekki í markmiði um að halda viðskiptavinum að nýir viðskiptavinir verði ekki sóttir.

6017. Í athugasemdum Samskipa er síðan fjallað um þau samtímagögn sem rakin hafa verið hér að framan og sýna að fyrirtækið lagði almennt til grundvallar fyrir árið 2010 að að það myndi halda öllum þáverandi viðskiptavinum en á sama tíma átti áfram að ná fram verðhækkunum, sbr. m.a. mgr. 1459-1461 og 1472-1475 í athugasemdum við AI og mgr. 843-844 og 849 í athugasemdum við AII.

6018. Ekki er fallist á þessi sjónarmið Samskipa og er fjallað nánar um þau í kafla 26.11.

14.11. Afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum á árinu 2009

6019. Ýmis samtímagögn sýna að afar sérstakt ástand var talið vera fyrir hendi á íslenska flutningamarkaðnum. Kom þetta t.d. fram þegar stjórnendur Samskipa hf. þurftu að útskýra samkeppnisaðstæður fyrir starfsmönnum systurfélaga erlendis. Dæmi um þetta er tölvupóstur sem (S)forstj sendi í apríl 2012 til (S)frkvstj-SIL1. Útskýrði (S)forstj afar sérstakar aðstæður á Íslandi með þessum upphafsorðum:

„*Weeeeeeeeeeeeeeeeeeelllllllllllllllllllllllllllll – when it comes to Iceland, things turn odd & special!!!*".

6020. Kom fram í þessum útskýringum (S)forstj að í flutningum til og frá Íslandi væri takmörkuð samkeppni við Eimskip. Sökum þessa mætti ekki grípa til tiltekinna ráðstafana sem gætu aukið samkeppni og lækkað verð. Svar (S)frkvstj-SIL1 sýndi að hún skildi skilaboð (S)forstj:

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

6021. Framangreindum atvikum er nánar lýst í kafla 14.40.2 en þau er nefnd hér þar sem þau eru skýr birtingarmynd á ástandi sem var fyrir hendi í sjóflutningum og landflutningum hér á landi frá miðju ári 2008 og vel fram á árið 2013.

6022. Lýsing í köflunum hér að framan á atvikum á árinu 2009 sýnir í aðalatriðum að Samskip og Eimskip kepptu ekki sín á milli um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini heldur lögðu þess í stað áherslu á að skapa og viðhalda „*frið*" og „*ró*" á markaðnum og skapa skilyrði til þess að halda uppi og hækka verð. Í áætlunum fyrirtækjanna var lagt til grundvallar að sama ástand yrði á árinu 2010.

6023. Eins og kunnugt er hófst efnahagskreppa á Íslandi haustið 2008. Efnahagsörðugleikar voru einnig umtalsverðir víða annars staðar. Slíkir erfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hefur bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði.

6024. Í málinu liggja fyrir samtímagögn frá Samskipum frá m.a. árinu 2009 sem sýna mjög ólíka þróun á markaðsaðstæðum á flutningamarkaði á Íslandi í samanburði við flutningamarkaði í nágrannalöndum. Hefur þýðingu í málinu að horfa til þessara gagna.

14.11.1. Starfsemi Samskipa Holding erlendis

6025. Á árinu 2009 voru Samskip Holding með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi og Svíþjóð, sbr. einnig kafla 12.2.5. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga sem systurfélög Samskipa hf., Samskip MCL og Samskip Logistics, önnuðust.

6026. Samskip hafa sent frá sér fréttatilkynningar vegna kaupa á erlendum flutningafyrirtækjum. Gefa þær yfirlit yfir starfsemi samstæðunnar erlendis. Á þetta t.d. við þegar greint var frá kaupunum á hollensku flutningafyrirtækjunum Van Dieren Maritime[2815] og Geest North Sea Line[2816] og breska skipafélaginu Seawheel.[2817] Var og eru Samskip því alþjóðlegt flutningafyrirtæki.[2818]

[2815] Í frétt sem birtist á mbl.is 13.11.2003 segir: *„Samskip hafa keypt hollenska flutningafyrirtækið Van Dieren Maritime BV sem rekur sérhæft flutningakerfi í Norður-Evrópu, Eystrasaltslöndunum og Rússlandi. Fram kemur í tilkynningu frá Samskipum að Van Dieren Maritime hafi verið stofnað árið 1959 og sé með skrifstofur í Hollandi og Lettlandi. Starfsmenn eru um 50 talsins og er félagið með 50 gámaflutningabíla og 1000 gámaeiningar í rekstri en það sérhæfir sig í flutningalausnum fyrir stóra viðskiptavini, s.s. IKEA, Continental Tires og Stora Enso. Flutningastarfsemi Van Dieren Maritime skiptist annars vegar í styttri sjóflutninga og hins vegar lestaflutninga. Nær flutningsnetið um meginland Evrópu, Bretlandseyjar, Svíþjóð, Eystrasaltslöndin og til Úralfjalla í Rússlandi.*"
Sjá: https://www.mbl.is/vidskipti/frettir/2003/11/13/samskip_kaupa_hollenskt_flutningafyrirtaeki/.

[2816] Í frétt sem birtist á vb.is 03.03.2005 segir: *„Samskip hafa keypt hollenska flutningafyrirtækið Geest North Sea Line og verður rekstur þess sameinaður gámaflutningastarfsemi Samskipa í Evrópu undir nafni Geest. Kaupverð er ekki gefið upp en nærri lætur að velta Samskipa tvöfaldist milli ára og verði um 45 milljarðar íslenskra króna á þessu ári. Geest North Sea Line verður rekið sem dótturfyrirtæki Samskipa og verður eitt stærsta gámflutningafélag í siglingum innan Evrópu. Um 60% af heildarveltu Samskipa verður vegna starfsemi utan Íslands og* […]*, forstjóri Samskipa erlendis, verður stjórnarformaður Geest. Eftir kaupin á Geest eru Samskip með 24 skip í föstum áætlunarsiglingum og 15 skip í öðrum verkefnum þ.á.m. frystiflutningum, auk fjölda leiguskipa í tímabundnum verkefnum. Gámaeign Samskipa ríflega tvöfaldast og verður heildarflutningamagn félagsins um 800 þúsund gámaeiningar á ári. Starfsmönnum fjölgar um fimmtung og verða hátt í 1.200 talsins, þar af um 500 erlendis. Skrifstofum félagsins fjölgar um 12 og verða 45 talsins í 19 löndum, auk þess sem umboðsmenn eru starfandi um allan heim.*
Tilkynnt var um kaupin á Geest samtímis í Hollandi og á Íslandi í dag. […]*, stjórnarformaður Samskipa, segir að með þeim rætist draumur þeirra Samskipamanna um að styrkja verulega rekstragrundvöll félagsins á hinum kröfuharða Evrópumarkaði því starfsemi félaganna passi mjög vel saman og skörunin sé sáralítil. „Við erum með sterka stöðu í flutningum til og frá Íslandi, í Skandinavíu og Eystrasaltslöndunum og áfram austur á bóginn en höfum verið að leita leiða til að efla starfsemi okkar á Bretlandi og Írlandi, og einnig sunnar í álfunni. Það lá því beint við að hefja viðræður við eigendur Geest því þeir eru markaðsleiðandi í gámaflutningum í Vestur- og Suður-Evrópu til Bretlandseyja og sú starfsemi fellur mjög vel að okkar. Þeir hafa einnig sýnt mikið frumkvæði í þróun gámaflutninga, sem hefur skapað þeim ný sóknarfæri í þeirri hörðu samkeppni sem ríkir í þessum rekstri á meginlandinu.*" Sjá: http://www.vb.is/frettir/samskip-kaupa-hollenska-flutningafelaginu-geest/55672/.

[2817] Á mbl.is birtist eftirfarandi frétt 05.07.2005: *„SAMSKIP hafa gengið frá kaupum á breska skipafélaginu Seawheel og verður rekstur þess sameinaður gámaflutningastarfsemi Samskipa í Evrópu. Þetta kemur fram í fréttatilkynningu frá Samskipum. Kaupin eru háð samþykki samkeppnisyfirvalda en áreiðanleikakönnun hefur þegar farið fram. Kaupverðið er ekki gefið upp. Seawheel er stofnað árið 1969 og hefur tólf gámaskip í siglingum á milli Bretlandseyja og meginlands Evrópu. Áætluð velta félagsins á yfirstandandi ári er 13 milljarðar króna en félagið hefur til umráða ríflega 7 þúsund gáma og flytur um 300 þúsund gámaeiningar á ári hverju. Til samanburðar má geta þess að velta Geest North Sea Line, sem Samskip keyptu í mars, var ríflega 20 milljarðar króna á ári. Í kjölfar sameiningarinnar er floti Samskipa 36 gámaflutningaskip og flytja þau um 1,1 milljón gámaeiningar á milli evrópskra hafna erlendis. Áætluð velta félagsins eykst úr 45 í 58 milljarða króna en starfsmönnum félagsins fjölgar um 200 og verða þeir nú um 1.550.*
Í samtali við Morgunblaðið segir […]*, forstjóri Samskipa, að töluverð hagkvæmni stærðar náist með kaupunum. „Við erum nú komnir með markaðssvæði sem nær frá Spáni og Portúgal í suðri til Íslands, Skandinavíu, Rússlands og Eystrasaltslandanna í norðri. Þetta er gífurlega stórt markaðssvæði og við ætlum að einbeita okkur að því að ná sem mestri skilvirkni á okkar leiðum. Kaupin eru hluti af skýrri stefnumótun sem við höfum unnið að," segir* […] *en að hans sögn voru Geest og Seawheel áður keppinautar í gámaflutningum á milli Bretlandseyja og meginlands Evrópu og leiðandi aðilar á sínu markaðssvæði.*" Sjá: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1026462/.

[2818] Í desember 2008 kom m.a. fram á heimasíðu Samskipa að fyrirtækið væri orðið *„eitt stærsta gámaflutningafyrirtæki Evrópu*". Nánar tiltekið var á heimasíðu Samskipa að finna þessa lýsingu: *„Samskip eru alþjóðlegt félag sem býður flutninga og tengda þjónustu á sjó, landi og í lofti. Frá stofnun félagsins árið 1990 hefur starfsemin vaxið jafnt og þétt, bæði með kaupum á öðrum félögum og vegna innri vaxtar. Samskip eru orðin eitt stærsta gámaflutningafyrirtæki Evrópu og býður félagið upp á heildarþjónustu á Íslandi og í Færeyjum, fjölþátta flutningsþjónustu um alla Evrópu og frysti- og framhaldsflutninga um allan heim. Félagið starfrækir skrifstofur í yfir 20 löndum í þremur heimsálfum og eru starfsmenn um 1.400 talsins*." Kom einnig fram fram í þessari lýsingu að Samskip bjóði upp á sjóflutninga milli Íslands, Færeyja, Bretlands, meginlands Evrópu og Skandinavíu. Sjá:
https://web.archive.org/web/20081225000642/http://www.samskip.is/samskip/um_samskip/.
Á heimasíðu Samskipa á árinu 2023 segir þetta um fyrirtækið: *„Félagið er eitt af stærri flutningafyrirtækjum í Evrópu með um 668 milljónir evra í veltu á ári og starfsstöðvar í 26 löndum í Evrópu, Norður- og Suður-Ameríku, Asíu og Ástralíu. Starfsmenn eru um 1.500 talsins um allan heim. Höfuðstöðvar Samskipa eru í Hollandi og frá stofnun þess á Íslandi árið 1991 hefur það stækkað hratt, bæði vegna innri vaxtar og kaupa á öðrum félögum. Meginstarfsemi félagsins byggir á gámaflutningum í Evrópu, flutningum á Norður-Atlantshafi, hitastýrðum flutningum um allan heim ásamt flutningsmiðlun og stórflutningum í Evrópu.*" Sjá: samskip.is/um-samskip.

6027. Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding á árinu 2009 var fjallað um þessa erlendu flutningastarfsemi. Jafnframt var fjallað um flutningastarfsemi Samskipa hér á landi. Leyfa þessi og önnur samtímagögn því ákveðinn samanburð.

14.11.2. Áhrif efnahagsástandsins á flutningamarkaði

6028. Efnahagserfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hefur bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði. Með samdrætti og minni eftirspurn má almennt gera ráð fyrir lægri flutningsgjöldum.[2819] Þá eru sjóflutningamarkaðir í eðli sínu sveiflukenndir og stækka því eða minnka eftir umsvifum í hagkerfinu á hverjum tíma, sbr. einnig umfjöllun í kafla 33.3.6.

6029. Þá leitast skipafélög eftir að haga skipakerfum (framboði/flutningsgetu) þannig að jafnvægi sé á inn- og útflutningi í skipum þess, þ.e. að nýting skipa sé sem hagkvæmust til að ná upp í fastan kostnað og vannýtt flutningsrými. Við samdrátt í magni og vannýtta flutningsgetu myndast þannig hvati hjá flutningafyrirtækjum til að reyna að auka sölu og sækja meira magn. Það gera fyrirtækin m.a. með því að lækka verð til þess að örva eftirspurn eftir þjónustu. Þetta sýna áðurnefnd samtímagögn skýrlega áður en samráð Eimskips og Samskipa hófst um mitt ár 2008. Samkvæmt þáverandi forstjóra Samskipa á Íslandi átti slíkt sér stað þegar erfiðleikar voru í efnahagslífinu hér á landi á árinu 2002.[2820] Í viðtali við forstjórann á árinu 2003 kom fram *„að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári"*.[2821]

6030. Efnahagsörðugleikar með lækkandi tekjum hafa einnig þau áhrif að viðskiptavinir knýja frekar á um verðlækkun. Jafnframt geta efnahagsörðugleikar haft þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir flutningafyrirtækja fari lækkandi sem gefur færi á verðlækkunum.

6031. Þá er ljóst að Samskip, sem kaupandi á sjóflutningum, töldu að samdráttur í flutningum ætti að leiða til lægra verðs. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 22. desember 2008 er skýrt dæmi um þetta. Sýnir tölvupósturinn að (S)forstö-innfl1 var ósáttur við verð sem Samskipum bauðst fyrir flutninga í Eystrasaltinu. Rök hans fyrir betri kjörum voru þessi: *„Ég hefði talið að verðin myndu lækka töluvert. Magnið hefur hrunið í Baltic og því eru engar forsendur fyrir lækkunum*[2822]*. Við verðum að pressa á lækkanir."*[2823] Í tölvupósti (S)forstj frá 14. desember 2009 fjallaði hann einnig um hagsmuni Samskipa sem kaupanda að flutningsþjónustu. Vísaði hann til þess að nú væru *„markaðir erfiðir almennt, þe magn farið minnkandi og umframafkastageta í kerfum almennt. Því er afar mikilvægt að vera á tánnum, og leita hagstæðustu kjara/verða"*.[2824]

6032. Þessi gögn (S)forstj og (S)forstö-innfl1 sýna að þegar Samskip voru kaupendur að flutningaþjónustu gerði fyrirtækið kröfu um að samdráttur í eftirspurn og minna flutningsmagn ætti ekki að leiða til hækkunar heldur til lækkunar á verði.

6033. Ýmsar aðrar heimildir sýna að efnahagsörðugleikarnir, sem hófust haustið 2008, höfðu mikil áhrif á erlendum flutningamörkuðum, sbr. kafla 12.2.5.1. Rétt er að árétta hér nokkur atriði sem tilgreind eru í þeim kafla:

[2819] Sjá t.d.: Sameinuðu þjóðirnar, ECLAC (Economic Commission for Latin America and the Caribbean), Briefing note, 5. apríl 2017; cepal.org/en/notes/shipping-cycle-international-container-market-which-will-be-actual-shipping-cycle-future.

[2820] Rætt var um efnahagslegar *„hamfarir"* á þessum tíma. Sjá; Arnór Sighvatsson, Myndun og hjöðnun viðskiptahalla árin 1998-2002, Peningamál 2003/1, bls. 72. Fjallað um mikinn viðskiptahalla á umræddum árum og eftirköst hans og bent m.a. þá þetta. *„Meðal eftirkasta má telja u.þ.b. 30% lækkun á gengi krónunnar frá vormánuðum 2000 til nóvember 2001, aukna verðbólgu, sem varð mest 9,4% í ársbyrjun 2002, og samdrátt þjóðarútgjalda um líklega u.þ.b. 6-7% á árunum 2001-2002. Slíkar hamfarir myndu tæpast nokkurs staðar meðal þróaðra ríkja teljast „mjúk lending", nema e.t.v. á Íslandi."*

[2821] Sjá frétt í Morgunblaðinu 4. september 2003, *„Samskip á siglingu"*: mbl.is/greinasafn/grein/749956/?item_num=3&searchid=d17999e378e145df51fbaf3bc95a16e98be5f221

[2822] Hér er um misritun að ræða. Augljóslega átt við verðhækkun.

[2823] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.704155.

[2824] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.682927.

- Fyrir liggur að fjármálakreppan hafði veruleg áhrif á sjóflutninga í öðrum Evrópuríkjum og í öðrum heimsálfum. Samkvæmt hagstofu ESB minnkaði innflutningur með skipum til aðildarríkja ESB (frá löndum utan ESB) um 27% milli áranna 2008 og 2009. Á fyrsta ársfjórðungi 2009 hafði t.d. innflutningur frá Norður-Ameríku til Evrópu minnkað um 30% og útflutningur frá Evrópu til Asíu um 22%.

- Í fjölmiðlum birtust fréttir þar sem greint var frá miklum erfiðleikum og verðlækkunum á erlendum flutningamörkuðum:

  - Í lok október 2008 var í frétt Morgunblaðsins vísað til þess að verð erlendis á sjóflutningum hefði *„aldrei lækkað jafn mikið"*.

  - Í umfjöllun Der Spiegel í desember 2008 var gerð grein fyrir miklum erfiðleikum á sjóflutningamarkaði. Bent var á að verð á t.d. gámaflutningum hefði hrapað. Í umfjöllun sama fjölmiðils í ágúst 2009 kom fram að fjármálakreppan hefði leitt til afar harðrar verðsamkeppni í gámaflutningum og gríðarlegrar lækkunar á leiguverði skipa. Stærstu skipafélög heims eins og hið þýska Hapag-Lloyd ættu í erfiðleikum.

  - Í frétt Viðskipablaðsins, sem birtist 28. janúar 2010, var rætt við (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj. Þar kom m.a. þetta fram: *„Samdrátturinn í flutningastarfsemi hefur verið ótrúlegur frá því heimskreppan dýpkaði skarplega við fall Lehman Brothers og þjóðnýtingu AIG á haustmánuðum 2008. Talið er að samdrátturinn í flutningum milli landa í heiminum hafi verið um 40% að meðaltali í fyrra frá árinu á undan og hafa skipafélög fundið harkalega fyrir því. Rekstrarumhverfi skipafélaga um allan heim er fjandsamlegt í augnablikinu. Leiguverð á skipum hefur lækkað um 50 til 70% víða og nýting á flutningsrými hefur hrapað. Talið er að tap á flutningastarfsemi milli heimsálfa í fyrra hafi verið 20 milljarðar evra, eða um 2.500 milljarðar króna, þegar allt er samantekið. Talið er að mörg ár geti liðið þar til nýting á flutningsleiðum verður ásættanleg á nýjan leik."*

  - Í umfjöllun alþjóðastofnana og fræðimanna er einnig lýst verulega aukinni samkeppni, lækkun á verði og erfiðleikum hjá skipafélögum eftir að fjármálakreppan hófst. Eru sterk orð notuð til þess að lýsa því að samdráttur í eftirspurn og offramboð á flutningsgetu hafi leitt til afar harðrar verðsamkeppni (*„bloodbath"*/ *„cut-throat competition"*) þar sem skipafélög lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum.

6034. Í þessu samhengi ber að rifja upp tölvupóst sem (S)forstj sendi fyrst til (S)stjórnarm-fjármstj og síðan til (S)frkvstj-MCL þann 11. nóvember 2008. Kom fram hjá (S)forstj að efnahagsörðugleikarnir myndu á árinu 2009 leiða til minni kostnaðar, aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningum á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu. Á Íslandi gaf hins vegar *„limited competition"* færi á verðhækkunum og margskonar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum, sbr. kafla 10.4.5.

6035. Samtímagögn frá árinu 2009 staðfesta að samdráttur í eftirspurn og minna flutningamagn leiddi annars staðar en á Íslandi til lægra verðs og meiri samkeppni. Á Íslandi gerðist hið öndverða samkvæmt m.a. gögnum frá Samskipum. Lýsingin hér að framan um atvik á árinu 2009 sýnir að eftir að samráð Samskipa og Eimskips komst á á seinni hluta árs 2008 forðuðust fyrirtækin að keppa sín á milli um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini og lögðu þess í stað áherslu á að skapa frið og ró á markaðnum og skilyrði til þess að viðhalda eða jafnvel hækka verð. Sem fyrr segir var í áætlunum fyrirtækjanna lagt til grundvallar að sama ástand yrði á árinu 2010. Var þetta í samræmi við það sem (S)forstj gerði ráð fyrir í nóvember 2008.

6036. Er þessi vissa um skort á samkeppni að mati Samkeppniseftirlitsins óræk vísbending um tilvist hins samfellda samráðs og styður við önnur sönnunargögn málsins. Er rétt að víkja nánar að þessu.

14.11.3. Hörð samkeppni erlendis – Frábær afkoma á Íslandi

6037. Með tölvupósti frá 30. desember 2008 sendi (S)forstj glærur til (S)stjórnarm-fjármstj um samstæðu Samskipa og stöðu hennar, m.a. rekstraráætlun fyrir 2009. Þegar haft er í huga efnahagsumhverfið á þessum tíma vekur sérstaka eftirtekt að í þessum gögnum er gert ráð fyrir mjög góðri EBITDA og þar af skiluðu Samskip Ísland um 56% afkomunnar, þrátt fyrir verulegan áætlaðan samdrátt í innflutningi. Samskip Ísland stóðu hins vegar aðeins á bakvið 23% af heildartekjum samstæðunnar.[2825] Er þetta vísbending um greinilegan áætlaðan árangur af aðgerðum sem fyrirtækið hafði og ætlaði sér að grípa til (m.a. verðhækkunum og samdrætti á flutningsgetu). Fram kemur að aðgerðirnar á Íslandi myndu viðhalda arðsemi af starfseminni. Þessar glærur eru í samræmi við önnur gögn í málinu.

6038. Í kafla 10.6.3 var gerð grein fyrir fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 12. janúar 2009. Í umfjöllun um flutningarekstur annars staðar í Evrópu kemur þetta fram: *„Trading conditions are challenging overall and particularly on Ireland and rates are under pressure. We consequently continue our focus on cost management and reduction, cash protection and keeping close to our customers.*" Þá segir að lækkun á kostnaði (landflutningum, skipafgreiðslu og skipaleigu) muni að mati stjórnenda gera meira en að jafna áhrifin af verðlækkunum sem viðskiptavinir kalli eftir.[2826]

6039. Í kynningu (S)forstj á fundinum kemur fram að innflutningur Samskipa til Íslands hafi verið 45% undir áætlun í nóvember 2008. Þrátt fyrir þetta hafi Samskip á árinu 2008 ítrekað hækkað verð. Þá var gert ráð fyrir að innflutningur Samskipa hf. á árinu 2009 yrði verulega minni en árin á undan. Engu að síður var áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 „metnaðarfull" (*„ambitious budget*") og miðaði að því að EBITDA myndi aukast talsvert. Glærukynningin gefur einnig til kynna að á árinu 2009 ætluðu Samskip hf. að ná fram frekari hækkun á verði. Var þetta í samræmi við fyrirmæli (S)forstj sbr. tölvupóst hans til (S)frkvstj-millilandasv 30. ágúst 2008 þar sem kom fram að afkoma mætti ekki verða fjarri afkomu góðærisáranna 2006 og 2007, og það þrátt fyrir *„snúið*" ytra umhverfi: *„Árin 2006 og 2007 voru félaginu góð, en afkoma má samt ekki verða mikið slakari en afkoma var þau árin, hún þarf að vera amk 1,2 - 1,5 mia per ár, og við verðum að bregðast við þannig að árin 2008, 2009 og 2010 verði ekki fjarri því, þó ytra umhverfi verði snúið.*", sbr. umfjöllun í kafla 8.15.11.

6040. Í kafla 12.2.5.2 er fjallað um fundargerðir vegna stjórnarfunda Samskipa Holding 13. febrúar, 10. mars, 7. apríl, 5. maí, 4. júní, 1. september, 2. október, 29. október 2009. Vísast hér til þessara fundargerða sem sýna með áþreifanlegum hætti hvaða áhrif efnahagsörðugleikar höfðu á þá erlendu flutningamarkaði þar sem samstæðan starfaði:

- Sýna þessar fundargerðir að samdráttur í eftirspurn sem fylgdi efnahagsörðugleikunum á árinu 2009 leiddi til þess að kaupendur á flutningaþjónustu annars staðar í Evrópu fóru að sýna mun meira aðhald og krefjast betri kjara. Flutningamagn fór minnkandi og fyrirtæki brugðust m.a. við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Með þessu jókst samkeppni um mikilvæga viðskiptavini og er því lýst í fundargerðunum að nauðsynlegt hefði verið fyrir systurfélög Samskipa hf. að lækka verð til þess að missa ekki mikilvæga viðskiptavini úr viðskiptum.

- Lýsingin á aðstæðum og rekstri Samskipa hf. í fundargerðunum dregur fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu, þegar innflutningur minnkaði verulega, er í fundargerðunum greint frá afar góðum árangri á Íslandi (*„extremely good results from Iceland*"/ *„continous good results from Iceland*") og EBITDA umfram áætlanir.

[2825] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„kb kynning 18.des.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„án heitis*". […] Doc. ID. 0.7.33.546542. Hlutfallið er reiknað miðað við uppgefnar fjárhæðir á glæru nr. 30.
[2826] *„Although rates are under pressure from our customers, we believe we can more than mitigate rate reductions with lower haulage, handling and vessel cost.*"

6041. Önnur gögn málsins sýna þetta óvenjulega ástand á Íslandi að þessu leyti og góðan rekstrarárangur Samskipa hf. á tímum alþjóðlegrar efnahagskreppu.

6042. (S)forstj sendi þann 9. apríl 2009 tölvupóst til ýmissa starfsmanna Samskipa. Í honum sagði m.a.: *„Meðfylgjandi sendi ég tilkynningu sem send verður út í dag til stjórnenda hjá Samskipum erlendis ...*" Umrædd tilkynning var frá stjórn og yfirmönnum Samskipa Holding og í henni sagði m.a.: *„Until the second half of 2008, Samskip group was on track to deliver a 2008 result considerably better than 2007, however, as had been expected and prepared for by Samskip Iceland management since early 2008, the Iceland business was seriously impacted by the macro economic situation in the second half of 2008. During this period, the Samskip Iceland business responded to the drastic decreases in volume by reducing cost and adjusting the vessel system.*

Based on the performance so far in 2009, we expect that Samskip group will meet its EBITDA budget for Quarter 1 2009, which again compared to the same period last year represents a significant improvement and ensure black numbers. As it looks now there are both plusses and minuses, some businesses are performing better than budget and some are worse but together we will be on track. Important for the Samskip group is that Samskip Iceland has, in line with budget, been able to restore full profitability of the business. These are good achievements having in mind that seasonally Quarter 1 is the slowest period of the year."[2827]

6043. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 1. og 2. desember 2009 fór (S)forstj yfir áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2010. Í glærukynningu hans komu fram þær meginforsendur („*Main assumptions*") sem Samskip á Íslandi lögðu til grundvallar fyrir árið 2010. Samkvæmt þessu var áfram lagt til grundvallar að markaðshlutdeild myndi ekki breytast og að verð yrði hækkað bæði í upphafi og um mitt ár 2010. Samskip töldu einnig að draga myndi úr samkeppni og að verð myndi almennt fara hækkandi. Á sama tíma sáu Samskip fyrir mikla lækkun á mikilvægum kostnaðarliðum. Glærurnar sýna hins vegar að viðskiptavinir áttu ekki að njóta þessa heldur var í glærunum miðað við að framlegð fyrirtækisins myndi aukast, sbr. kafli 14.10.2.

6044. Í kafla 14.40.1 er lýst glærum sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi til (S)forstj þann 26. janúar 2010. Í þeim var gefið yfirlit yfir Samskip Holding. Kemur fram að 75% af starfsemi samstæðunnar sé erlendis, þar af séu 50% af starfseminni hjá Samskipum í Hollandi (MCL). Einnig kemur þetta fram um einingar sem tilheyra Samskipum Holding:

- MCL reki 7 skip og annist flutning á milli meginlands Evrópu (Holland, Belgía, Þýskaland, Ítalía o.fl.) til Bretlands, Írlands, Spánar, Portúgals og Noregs. Velta MCL sé 230 milljónir evra.
- Velta Samskipa hf. á Íslandi (með Færeyjum) sé 115 milljónir evra
- Velta Samskip BV (nefnt Countries í fundargerðum) sé 65 milljónir evra.
- Velta Samskipa Logistics BV (kæligeymslur (Frigocare)) féllu þar undir) sé 40 milljónir evra.

6045. Samkvæmt framansögðu voru 25% af starfsemi Samskipa Holding á Íslandi. Velta á Íslandi var 115 milljónir evra en 335 milljónir evra erlendis. Í fundargerð stjórnar Samskipa Holding af fundi 14. til 16. desember 2010 kom fram að á árinu 2009 var velta hjá Samskipum á Íslandi um 24% af heildarveltu samstæðunnar en sú starfsemi aflaði um 82% af EBITDA samstæðunnar.

6046. Vekur hér sérstaka eftirtekt að það var afar góð afkoma Samskipa hf. (fyrirtæksins sem (S)aðaleig-stjform-SH nefndi „*the Cash Cow*") sem leiddi til þess að afkoma Samskipa Holding í heild sinni var á þessum tíma rétt yfir áætlun, sbr. m.a. framangreindar fundargerðir frá 7. apríl og 5. maí 2009 sem reifaðar eru í kafla 12.2.5.2.

[2827] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.589983.

6047. Rétt er að hafa í huga að áframhald var á ánægju yfir afkomu Samskipa á Íslandi:

- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)stjform-S frá 30. apríl 2010 fór hann yfir hversu *„sérlega vel"* hafi tekist til með rekstur Samskipa 2008-2010 (áætlun 2010). Á árinu 2009 hafi velta verið talsvert undir áætlun en *„Ebitda framlegð var hins vegar hærri en áætlun gerði ráð fyrir […] Almennt er er hægt að segja að tekist hafi sérlega vel til við að aðlaga rekstur og starfsemi félags að breyttum tímum, og sjáum við fram á að árið 2010 verði umtalsvert betra en 2009."*[2828]

- Í fundargerð Samskipa Holding frá 27. janúar 2011 kemur fram að langstærsti hluti EBITDA samstæðunnar (þ.e. hagnaður fyrir fjármagnsliði, skatta og afskriftir) á árinu 2010 hafi komið frá Samskipum á Íslandi eða 12,1 m. EUR af 15,8 m. EUR samstæðunnar eða um 76%. Með öðrum orðum þá skilaði starfsemi Samskipa á Íslandi um þremur fjórðu af EBITDA samstæðunnar en veltan þar var aðeins einn fjórði af heildarveltu Samskipa Holding.

- Í apríl 2011 fjölluðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um bónusa fyrir forstöðumenn vegna góðrar afkomu árið 2010. Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv sagði vegna þessa m.a.: *„Eins og við ræddum þá var árið 2010 frábært ár - ebitda vel yfir áætlun 10,7 - var í raun vel yfir 13 m eur. Sbr samtal þá er vert að leggja kúrsinn nú til þeirra fyrir þetta ár, en eins og við fórum í gegnum þegar við rúlluðum í gegnum tölurnar, þá mv sömu charter forsendur þá eiga árin 2009-2010-2011 að gefa okkur um 13 m í ebitda. Við eigum að gefa bónus upp á 3 mánuði fyrir framúrskarandi árangur […]"*.[2829] Þessi tölvupóstur (S)forstj um bónusgreiðslur vekur einnig eftirtekt með hliðsjón af fjárhagslegum hagsmunum viðkomandi stjórnenda af afkomu fyrirtækisins. Í því sambandi skal hafa í huga að u.þ.b. ári áður hafði (S)forstj sagt í tölvupósti til (S)stjform-S (4. febrúar 2010) að framkvæmdastjórar Samskipa væru með ákvæði í samningum um bónusa og í fyrrnefndum tölvupósti (S)forstj til (S)stjform-S þann 30. apríl 2010 benti hann á eftirfarandi: *„Við gengum frá bónus greiðslum til framkvæmdastjórn í mars í línu við það sem við ákváðum. Nú var kallinn að spá með sjálfan sig - ja vel launaður er verkamaðurinn, en heilt á litið verður að segjast að margt gekk vel á liðnu ári, þó ytri aðstæður hafi verið erfiðar […]"*

- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S, sem sendur var 2. apríl 2013, segir (S)forstj að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið *„afburða góð"* á árinu 2010. Hún hafi einnig verið góð á árinu 2011.[2830]

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

  „[…] árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig, en síðan hefur afkoma sigið niður, á árinu 2012 og nú á árinu 2013. Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins."[2831]

6048. Hér ber að aftur að árétta að (S)aðaleig-stjform-SH lýsti því yfir að Samskip á Íslandi hefðu verið *„cash cow"* fyrir samstæðuna og rökstutt hefur verið að út frá sjónarhóli Samskipa var tilgangur *„Nýtt upphaf"* verkefnisins að tryggja og efla þessa stöðu Samskipa á Íslandi, sbr. m.a. kafla 6.7.3.

14.11.4. Á Íslandi þurfti ekki að láta viðskiptavini njóta lækkunar á kostnaði

6049. Framangreindir efnahagsörðugleikar höfðu einnig þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir fóru lækkandi. Í umræddum fundargerðum Samskipa Holding var þannig rætt t.d. um lækkun á

[2828] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„MEMO – árið 2009"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.742479.
[2829] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.857617.
[2830] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1119489.
[2831] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1152719.

eldsneytisverði. Gerði þetta fyrirtækjum í völuflutningum annars staðar í Evrópu betur fært að lækka verð til þess að bregðast við samkeppni og örva eftirspurn.

6050. Rifjað skal hér upp að í lok ágúst 2008 tilkynntu Samskip um verulega verðhækkun. Í tilkynningu til viðskiptavina var sú verðhækkun réttlætt m.a. með vísan til kostnaðarhækkunar erlendis. Samtímagögn sýna hins vegar að sumir kostnaðarliðir fyrirtækisins fóru lækkandi á þessum tíma. Líta má til þess að verð á olíu lækkaði á þessum tíma, sbr. t.d. tölvupóst Múrbúðarinnar til Eimskips 13. ágúst 2008 þar sem kvartað var yfir hækkun á olíugjaldi á sama tíma og heimsmarkaðsverð á olíu fór lækkandi, sbr. kafla 8.15.10. Þá greindi (S)forstö-innfl1 (S)forstj jafnframt frá því þann 9. september 2008 að Samskip hefðu fengið mikla lækkun á mikilvægum kostnaðarlið: *„Við höfum verið að fá miklar lækkanir á Far East verðin. Við höfum fengið verð frá Mearsk, Ebrex og Apex (John Born). Ég hef trú á að lækkanir hafi verið skila sér til okkar. Við höfum hins vegar ekki lækkað okkar útsöluverð. Við vorum með 100 USD í álagningu, en nú er álagningin komin yfir 1000 USD per 40 feta gám. Það hefur gengið hjá okkur að skila þessum lækkunum ekki út.*"

6051. Lækkun á þessum kostnaðarliðum var vitaskuld einnig til hagsbóta fyrir Samskip. Samráð við Eimskip leyfði hins vegar fyrirtækjunum að halda slíku hagræði hjá sér og jafnvel hækka verð. Rétt er að víkja nánar að gögnum frá seinni hluta árs 2008 og 2009 sem þessu tengjast.

6052. Í kafla 10.4.2 er lýst tölvupóstum (S)forstj frá 29. október 2008 þar sem hann velti því fyrir sér hvernig ætti að bregðast við fyrirspurn Morgunblaðsins um verulega lækkun á farmgjöldum erlendis og hvort þessi umfjöllun myndi leiða til þess að viðskiptavinir Samskipa myndu kalla eftir verðlækkun.

6053. Þann 19. nóvember 2008 sendi (E)forstö-útfl tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst. Meðfylgjandi honum var minnisblað sem lýsti fundi með annars vegar Maersk og hins vegar Hapag Lloyd. Kemur m.a. fram að Eimskip hafi verið að óska eftir lægra verði hjá Maersk með vísan til umframflutningsgetu í flutningum til og frá Austurlöndum fjær."[2832] (E)forstö-útfl framsendi þennan tölvupóst til m.a. (E)deildstj-útfl1. (E)deildstj-útfl1 svaraði og spurði hvort það væri komin niðurstaða varðandi verð. Nefndi hann viðskipti við Vinnslustöðina í Vestmannaeyjum (VSV) í því samhengi. (E)forstö-útfl svaraði:

„Nei, kem reyndar inn á það í minnisblaðinu. Þau eru óbreytt enn en við höfum hins vegar fengið talsverða lækkun núna í haust sem við höfum ekki skilað út í markaðinn og því átt þú eitthvað svigrúm gagnvart VSV miðað við núverandi samningsverð okkar við þá."[2833]

6054. Er þetta í samræmi við gögnin frá Samskipum frá byrjun september 2008, sbr. t.a.m. kafla 8.15 og 10.4. Sökum samráðs Samskipa og Eimskips komust bæði fyrirtækin upp með að *„skila ekki út*" til viðskiptavina sinna lækkun á mikilvægum kostnaðarliðum.

6055. Hér að framan var vikið að tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 22. desember 2008 þar sem hann lýsti yfir óánægju með verð sem Samskipum bauðst fyrir flutninga í Eystrasaltinu. Sá tölvupóstur sýnir að þegar Samskip voru kaupendur að þjónustu gerði fyrirtækið kröfu um að samdráttur í eftirspurn ætti ekki að leiða til hækkunar heldur til lækkunar á verði. Í krafti ólögmæts samráðs við Eimskip komst fyrirtækið upp með aðra háttsemi gagnvart viðskiptavinum hér á landi.

6056. Þann 6. mars 2009 sendi (E)deildstj-útfl1 tölvupóst til m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-flutnkerf með skjalinu *„Gámaskipamarkaðurinn – Yfirlit mars 2009*". Meðfylgjandi var minnisblað sem (E)deildstj-útfl1 hafði tekið saman um stærð og verðþróun á gámaskipaflotanum á heimsvísu (nefnt *„Verkefnalaus skip*"). Kemur fram að ónýtt flutningsgeta væri að aukast. Jafnframt var því lýst að verð á gámaskipum (bæði með og án krana) hafi verið að falla. Einnig segir:

[2832] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.109652.
[2833] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.120417.

„Gert er ráð fyrir áframhaldandi lækkunum á öllum stærðum þar sem mikið af nýbyggingum [ný skip] eiga ennþá eftir að koma á markaðinn á árinu. Á sama tíma og gert er ráð fyrir minni flutningum á heimsvísu árið 2009 en á árinu 2008."[2834]

6057. Fleiri kostnaðarliðir en leiga skipa fóru lækkandi. Í framangreindum fundargerðum Samskipa Holding er því lýst að annars staðar í Evrópu hefði verð á landflutningum („*haulage*") lækkað verulega á árinu 2009. Þetta þýddi að kostnaður Eimskips og Samskipa við t.d. forflutninga að höfnum í Norður-Evrópu minnkaði. Sama ætti við um áframflutninga frá þessum höfnum. Þá sýna gögnin að sú spurning hefði vaknað hjá (S)frkvstj-Skand, yfirmanni Samskipa á Norðurlöndum, hvort viðskiptavinir Samskipa hf. ættu að njóta þessa. (S)frkvstj-Skand heyrði undir (S)forstj og sendi þann 26. júní 2009 tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 (afrit m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-Jóna) og spurði um þetta: „*The question is if the considerable lower haulage prices (especially on the larger shipments) should fully be passed onto the customer ? Or should we keep some margin to ourself?*

However, it was my feeling from the meeting in Reykjavik that it is neccesary to pass the savings on to the customers in order to be competitive.... or?"[2835]

6058. (S)forstö-innfl1 svaraði 29. júní 2009: „*It is my opinion that we should keep as much of the margin to ourself as possible, but we need to consider how competitive we are on the market. I have have feeling that we are not handling as much precarriage as we could be doing. It is important that we study our FOB shipments and find out the reason why we are not handling the precarriage. If we are able to increase our number of EXW shipments by lowering our selling rates, then we should consider it.*

Can you please look into this at your end and I will also do some study on this. Let's plan on having the results at the end of this week, and a decision in the middle of next week. How does this sound to you?"

6059. Samkvæmt (S)forstö-innfl1 skyldu Samskip, eftir því sem unnt væri, ekki láta viðskiptavini njóta lægri kostnaðar. Hins vegar skyldi huga að verðlækkunum ef Samskip væru ekki samkeppnishæf og misstu viðskipti. Beindi (S)forstö-innfl1 því til (S)frkvstj-Skand að skoða hvort verðlækkun gæti aukið hlutdeild Samskipa í forflutningum. Hér ber að hafa í huga að í forflutningum voru fleiri keppinautar en Eimskip og Samskip og verðhækkanir í þeirri starfsemi torveldari, sbr. kafla 8.15.10 þar sem fjallað var um verðhækkanir Samskipa í byrjun september 2008. Saman sýna þessi gögn að ef Eimskip væri eini keppinautur Samskipa þyrfti ekki að hafa áhyggjur af samkeppni. Annað átti við ef fyrirtæki utan samráðsins kæmu við sögu.

6060. (S)frkvstj-Skand taldi sig hafa fengið skýr skilaboð frá (S)forstö-innfl1 um að almennt ætti ekki að láta viðskiptavini Samskipa hf. njóta lægri kostnaðar. Þetta sést af tölvupósti sem hann sendi (S)forstj 21. ágúst 2009. (S)forstj hafði deginum áður sent tölvupóst til (S)frkvstj-Skand og sagt að það verð sem Samskip á Íslandi greiddu Samskipum í Danmörku fyrir landflutning væri of hátt. Ljóst er af tölvupósti (S)frkvstj-Skand að hann skyldi ekki fyllilega hvað (S)forstj ætti við. Var hann ekki viss hvort (S)forstj ætti við að Samskip ættu að lækka verð á þessari þjónustu almennt til viðskiptavina. Í því sambandi benti hann á öndverð skilaboð (S)forstö-innfl1:

„Asking [(S)forstö-innfl1] *earlier on whether we should pass on the lower haulage rates to the customers or use it to higher our margins on SAMS, the answer was clearly to higher our margins!!! Qoute: "**It is my opinion that we should keep as much of the margin to ourself as possible"** This means that you infact want us to move profits from our Haulage department and Whiskey transportation into the SAMS - why?*

[2834] Afritað tölvuskjal frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.126688.
[2835] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.753310 / 0.7.33.618227 / 0.7.34.445334.

If we want to lower the haulage rates because we are not competitive on the market, then it only make sense if we pass the reductions on to the customers."

6061. (S)forstj svaraði 24. ágúst 2009 og leiðrétti misskilning (S)frkvstj-Skand. Stefna Samskipa hf. væri alls ekki að láta viðskiptavini njóta hagræðis:

„I am always talking about cost prices, not sales prices to our clients, we should always, of course, buy at lowest and sell at possible highest prices."[2836]

6062. Þann 25. ágúst 2009 sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-millilandasv. Í honum segir: *„Eins og við vitum þá stöndum við á krossgötum, vitum að markaðsverð á skipum er afar lágt, hugsanlega í lægstu verðum sögulega, talsvert undir framleiðslukostnaði. Því er vert að ígrunda vel stöðuna og taka réttu skrefin, sbr grein hér að neðan....*

Verð á notuðum skipum hefur lækkað lækkað töluvert á umliðnum mánuðum. Segir í frétt danska viðskiptablaðsins að Börsen að verðið hafi lækkað það mikið að það jafnvel hægt að tala um brunaútsölu á skipum á alþjóðlegum markaði.

Sérfræðingar á þessum markaði eru almennt þeirrar skoðunar að nú sé rétti tíminn til að kaupa skip, séu menn á þeim buxunum, að því er fram kemur í frétt Reuters-fréttastofunnar. Þannig séu dæmi um að verð á til að mynda fimm ára gömlum gámaskipum hafi fallið um allt að 65% á einu ári."[2837]

6063. Gögn málsins sýna að systurfélag Samskipa hf., Samskip MCL, annaðist forflutninga frá Portúgal á innflutningi til Íslands. Um miðjan desember 2009 lá fyrir að keppinautur MCL, MacAndrews, hefði boðið talsvert lægra í flutningana frá Portúgal. Af þessu tilefni sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-umb.erl þann 14. desember 2009: *„Vinsamlega lesa neðangreint.*

Við verðum/þurfum ávallt að vera á samkeppnishæfum verðum, það erum við sammála um veit ég. Nú eru markaðir erfiðir almennt, þe magn farið minnkandi og umframafkastageta í kerfum almennt. Því er afar mikilvægt að vera á tánnum, og leita hagstæðustu kjara/verða. Ég sé að þið hafið gert slíkt hér að neðan og MacAndrews verulega lægri en kollegar okkar í MCL.

Þetta er erfiður leikur, við verðum að geta haft gott „grip" á markaði, en jafnframt rúta sem allra mestu magni inn á eigin kerfi þegar það á við.

Ég bið þig að kanna hver verð annarra eru á þessari leið og meta hvort MacAndrews hafi verið að þessu til að „stríða" MCL, eða hvort markaðurinn liggi á þessum slóðum.

Ég bið þig jafnframt að halda áfram að vera með augun opin á öllum þeim mörkuðum er við störfum, vinna markvisst að því að lækka verðin."[2838]

6064. Þessi gögn frá (S)forstj sýna að hann reyndi ávallt að tryggja Samskipum á Íslandi sem best kjör en í þessu sambandi er hér horft til þess að (S)forstj og aðrir stjórnendur Samskipa hér á landi lögðu til grundvallar að ekki skyldi deila ávinningnum af lægri kostnaði með viðskiptavinunum.

6065. Að mati Samkeppniseftirlitsins leiddi samráð Samskipa við Eimskip til þess að fyrirtækin höfðu *„gott grip"* á íslenska markaðnum, svo notað sé orðlag (S)forstj. Bæði fundargerðirnar frá Samskipum Holding og önnur framangreind gögn frá Eimskip og Samskipum sýna að sökum m.a. minnkandi eftirspurnar lækkaði kostnaður í flutningastarfsemi í öðrum Evrópulöndum. Bæði Eimskip og Samskip vísuðu til þessa sem rök fyrir því að njóta betri kjara sjálf við kaup á þjónustu frá erlendum aðilum. Af ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips leiddi hins vegar að fyrirtækin þurftu ekki að mæta samkeppni í verði eða þjónustu, og voru í kjörstöðu til að hindra að viðskiptavinir þeirra á Íslandi myndu einnig njóta betri kjara. Framangreind umfjöllun um atvik á árinu 2009 sýnir að fyrirtækin

[2836] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.631694.
[2837] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.632627.
[2838] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.682927.

framfylgdu samráði sínu um að keppa ekki um mikilvægustu viðskiptavinina og gátu einbeitt sér að því að vinna gegn verðlækkunum eða að hækka verð. Gögn frá fyrirtækjunum í þessum kafla sýna þetta einnig. Ef hins vegar á viðkomandi sviði voru starfandi keppinautar, sem ekki voru hluti af samráðinu, var staðan flóknari og þá þurfti að vega saman áhrif annars vegar verðlækkana og hins vegar aukinna viðskipta, sbr. m.a. tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 29. júní 2009.

14.11.5. Samdráttur í eftirspurn leiddi ekki til samkeppni

6066. Samtímagögn sýna að á fyrri hluta árs 2008 vissu Samskip að samdráttur í eftirspurn myndi kalla á samkeppnislegan þrýsting og aukna verðsamkeppni með því að fyrirtækin myndu reyna að sækja á að ná magni af hvort öðru og flutningaverð myndi lækka til viðskiptavina, sbr. glærukynningu Samskipa frá 29. janúar 2008 „*Budget 2008 Samskip Iceland*", glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 17. maí 2008 og grænlenskir dagar, sbr. kafla 6.7.6, sbr. einnig framangreindar lýsingar í gögnum Samskipa Holding um slík samkeppnisleg viðbrögð flutningafyrirtækja á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu á þessum tíma. „*Hörð*" samkeppni hafði líka verið viðbrögð og háttsemi Samskipa og Eimskips hér á landi við samdrætti árið 2002, sbr. ummæli þáverandi forstjóra Samskipa árið 2003. Með ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips í kjölfar fundar þeirra 6. júní 2008 komu fyrirtækin í veg fyrir að þetta myndi gerast. Samkeppni var raskað og með ólögmætri háttsemi fyrirtækjanna var komið í veg fyrir að flutningaverð myndu „*droppa*" á íslenska flutningamarkaðnum, sbr. ummæli (S)stjform-S á fundi með (S)frkvstj-fjárm, (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj 4. nóvember 2009.

6067. Hér að framan hefur verið rakið að samdráttur í eftirspurn árið 2008 hefði átt að skapa samkeppnislegan hvata fyrir Samskip og Eimskip að lækka verð eða halda verði óbreyttu þrátt fyrir hækkun hjá keppinautnum og reyna með þeim hætti að ná meira flutningsmagni. Einnig skal benda á Samskip og Eimskip voru með vannýtt flutningsrými í skipum fyrirtækjanna. Þá ber að hafa í huga áðurnefnda tölvupósta (S)forstö-innfl1 og (S)forstj frá 22. september 2008 og 14. desember 2009. Þeir sýna að þegar Samskip voru kaupendur að flutningaþjónustu gerði fyrirtækið kröfu um samdráttur í eftirspurn og minna flutningsmagn ætti ekki að leiða til hækkunar heldur til lækkunar á verði.

6068. Gögn málsins sýna hins vegar að hér á landi hafi Samskip og Eimskip ekki talið ástæðu til að keppa með þessum hætti heldur hafi fyrirtækin þvert á móti getað náð fram verðhækkunum gagnvart öllum sínum viðskiptavinum. Vísast hér í heild sinni til umfjöllunar um m.a. atvik á árinu 2009 í köflunum hér að framan.

6069. Til viðbótar má líta til þess að í júlí 2009 var rætt innan Eimskips um ónýtta flutningsgetu í áætlunarsiglingum til Íslands. Um er að ræða trúnaðarskjal sem (E)forstö-útfl sendi þann 7. júlí 2009 til (E)forstj um söluskipulag hjá Eimskip:

„*Import. Market at its lowest level in volume. Capacity in the market more than the market is offering cargo.*"

„*Stay still with rates – If not, rates will drop dramatically and even fast!*".[2839]

6070. Rifja ber upp að í mars-apríl 2009 gafst Eimskip tækifæri til að ná nýjum viðskiptavin, Vífilfelli, í viðskipti, sbr. umfjöllun í kafla 14.3. Vífilfell var mikilvægur viðskiptavinur enda stór innflutningsaðili sem hefði tryggt Eimskip innflutningsmagni upp í framangreint ónýtt flutningarými. Eimskip virti á hinn bóginn markaðsskiptinguna og Samskip héldu viðskiptum Vífilfells og héldu uppi og hækkuðu verð Vífilfells. Með hliðsjón af framangreindu skjali (E)forstö-útfl og atvikum tengdum tilboðsgerð til Vífilfells er ljóst að Eimskip taldi sig vera í þeirri stöðu að þurfa ekki að lækka verð til þess að bregðast við minnkandi eftirspurn. Verðsamkeppni myndi hafa alvarlegar afleiðingar í för með sér, þ.e. setja samráðið í uppnám.

[2839] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Torg_2009.ppt*." Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.160528.

6071. Gögn frá Samskipum sýna samskonar nálgun og hjá Eimskip. Í kafla 14.10 var gerð grein fyrir skjölum frá Samskipum sem varða áætlunargerð fyrir árið 2010. Þar er vísað til þess að bæði Eimskip og Samskip væru með *„ónýtta flutningagetu í innflutningi"*. Ekki var hins vegar lagt til grundvallar að þessu þyrfti að mæta með aukinni samkeppni og lægra verði. Þvert á móti var þetta stefnan:

- Samskip gerðu ráð fyrir að halda *„öllum núverandi viðskiptavinum"*
- Samskip gerðu ekki ráð fyrir að sækja *„á ný mið"*
- Samskip gerðu ráð fyrir að hækka verð.

6072. (E)frkvstj-sala/þj gaf starfsmönnum innflutningsdeildar fyrirmæli á fundi í byrjun nóvember 2009. Benti hann á að nýting á flutningsgetu Eimskips mætti vera meiri. Það leiddi hins vegar ekki til þess að hann gæfi fyrirmæli um markaðssókn og aukna samkeppni. Þvert á móti sagði hann að Eimskip ætti ekki að lækka verð. Það þyrfti frekar að *„hífa upp"* verðið, sbr. kafla 14.3.6.

6073. Hér ber að árétta það sem fram kemur í fundargerðum stjórnar Samskipa Holding frá árinu 2009. Umfjöllun þar sýnir skýrt að samdráttur í flutningsmagni hafi leitt til aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningamörkuðum, m.a. í Bretlandi, Írlandi og Svíþjóð. Rætt var þar um að Samskip hefðu á þeim svæðum þurft að lækka verð til þess að halda stórum viðskiptavinum og að mikil samkeppni væri um slíka viðskiptavini. Var jafnvel rætt um örvæntingu hjá keppinautum Samskipa Holding annars staðar í Evrópu (*„we see increased competition/desperation for business as companies start running short of cash"*).

6074. Samráð Samskipa og Eimskips á Íslandi leyfði hins vegar þessum fyrirtækjum að bregðast við erfiðum ytri aðstæðum með því að halda uppi og hækka verð. Samkvæmt því þurftu fyrirtækin ekki að óttast *„örvæntingafulla"* samkeppni sín á milli.

6075. Er framangreint vísbending um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

14.11.6. *„Monopoly fee"* Samskipa og Eimskips

6076. Í kafla 10.6.5. kemur skýrt fram að ýmsir viðskiptavinir fyrirtækjanna hafi ekki séð nein rök fyrir þeim hækkunum sem Eimskip og Samskip gripu til í janúar 2009. Hið sama átti við um yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku. Sýna þessi gögn að það þótti undarlegt að á Íslandi hafi ekki verið brugðist við erfiðu umhverfi og minnkandi flutningamagni með virkri samkeppni og lægra verði heldur með verðhækkunum.

6077. Framangreint er enn ein birtingarmynd hins samfellda samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Önnur gögn málsins frá 2009 gefa hið sama til kynna. Er rétt að víkja að þeim hér.

6078. Í málinu liggur fyrir að (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv fóru til Hamborgar í lok febrúar 2009. Áttu þeir m.a. fund með forsvarsmanni Interland flutningsmiðlunarinnar. Um er að ræða fyrirtæki sem starfar í Þýskalandi og hefur sérhæft sig í flutningum sem tengjast Íslandi.[2840] Höfðu Samskip og Interland átt í viðskiptum um langt árabil. Þann 27. febrúar 2009 sendi stjórnandi Interland tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og í honum sagði:

„Hi [(S)forstö-innfl1] *vitna í spjall okkar í Hamburg dagana 25 - 26.02.2009 ýmis mál. Eins og ég nefndi liggja samningar fyrir milli aðila um hvað greitt – innheimt er hverju sinni og fyrir hvaða verkþátt. Fram kom í máli þínu að þú hafir rætt við HPS fyrir nokkru vegna hafnargjalda sem ætti að vera samkv tariff mínus 25% frá og með miðju ári ef ég man rétt. (því má skjóta inn að jafn há hafnargjöld finnast ekki á N-Continent eins og hjá E/S [Eimskip og Samskip] og í ofanálag kemur*

[2840] Á heimasíðu fyrirtækisins (sem er ekki lengur í notkun) sagði: *„Iceland and North Atlantic forwarding requires competent handling and high-performance partners. Interland ... are just such competent partners. The international springboard and headquarters in Hamburg... make up an efficient and experienced crew to expedite your North Atlantic shipments."* Var aðgengilegt á eldri heimasíðu: www.interland-hamburg.de/index.php?id=77&L=2.

monopoly-fee, og er upp er staðið erum við að tala um ca EUR 400, - pr gám, en t.d. hjá FE línunum er þetta ca EUR 200,-

Nú eins og við komun inn á reiknar INT 10% af THC til Islands þ.e.a.s. samskv samkomulagi frá 2002. (sjá meðf) Til uppl – fróðleiks má geta þess að þetta kom til vegna þess að menn minntust á við okkur að taka vel á móti viðskipta-mönnum félagsins (Mat & Drikk) erlendum sem innlendum er þeir væru hér á ferð hverju sinni sem við höfum gert í gegnum tíðina. Ekkert er á móti því að fella þetta niður og á sama tíma auka ofangreinda % er þú ræddir við HPS á sama tíma í 35%.

Eins og ég nefndi - sýndi ykkur höfum við árlega í gegnum tíðina greitt sórar [svo] uppæðir til ykkar (premium – aussch) sem mér skildist að þú hafir ekki vitað um. (best að sem fæstir viti/grá svæðið)

Að lokum má geta þess að erfitt er að tala um hækkanir hér og þar er minn hittast og ekki rétt er menn hafa – þekkja ekki heildarmyndina hverju sinni. Í mínum huga ættu taxtar hjá okkur að liggja við innkaups - taxta hverju sinni, sem er mjög þekkt í bransanum þ.e.a.s. hjá fyrirtækjum er vinna eins þétt saman og við höfum gert í gegnum árin og vonandi gerum áfram.

Ath, set þetta upp sem minnisblað - prenta út og eiði út tövunni, finnst betra að vinna þannig, veit að þú eiðir þessu einnig."[2841]

6079. Meðfylgjandi tölvupóstinum var skannað afrit af tölvupósti frá Interland til Samskipa, dags. 30. september 2002. Í honum kemur m.a. fram „*Reikn til S-Rvk samkomulag um að reikna 10% frá og með 01.10.2002.*"

6080. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti Interland þann 11. mars 2009. Í tölvupósti hans sagði: „*Afsakaðu sein svör við þessu maili þínu hér að neðan.*

Ég mun prenta það út og eyða.

Varðandi THC gjöldin þá er það rétt að samkvæmt samningi þá eigið þið að greiða THC með 25% afslætti frá gjaldskrá. Það er rétt að THC gjöld til Íslands eru hærri en þau gjöld sem stóru skipalínurnar eru að greiða í Evrópu. Það er hins vega hagur okkar beggja að innheimta sem hæst THC gjöld. Þið rukkið ykkar viðskiptavini samkvæmt gjaldskrá Samskip og fáið 25% í þóknun fyrir það. Því hærra sem gjaldið er því hærri verður þóknun ykkar. Það er kannski ekki rétt að kalla þetta monopoly fee því skipalína eins og Samskip nýtur ekki sömu kjara í Evrópu og stórar FE skipalínur.

Varðandi auka 10% afsláttinn þá skil ég samkomulagið þannig að það eigi einungis við LCL THC. Er ekki rétt að það hefur aðeins verið innheimt á þann hluta viðskipta okkar. Ég er því sammála þér að þið eigið að halda þeim afslætti, þ.e. fá auka 10% afslátt af LCL THC gjöldum. Öll önnur gjöld eiga því að innheimtast með 25% afslætti.

Hvað varðar gildistíman þá töluðum við […] um að þetta tæki gildi 1. apríl. Sú tímasetning verður að standa. Varðandi þær greiðslur sem þið hafið greitt Samskip árlega þá vissi ég vel um þær, en vissi hins vegar ekkert um það á hvaða formi þær voru. Gerði mér ekki grein fyrir að þær væru gerðar með beinum reikningum á milli félagana. Hélt jafnvel að þær væru á mun gráara svæði"[2842]

6081. Samkeppniseftirlitið bendir hér á að í tölvupósti Interland var staðhæft að þjónustugjöld Eimskips og Samskipa í höfnum (THC) í Norður-Evrópu[2843] væru þau hæstu sem þekktust. Til viðbótar kæmi það sem Interland nefnir einokunargjald (monopoly-fee). Hefur hér talsverða þýðingu að (S)forstö-innfl1 í aðalatriðum mótmælir ekki þessum staðhæfingum Interland heldur bendir á að bæði Interland og Samskip hagnist á því að innheimta sem hæst þjónustugjöld af þeim sem flytji vörur til og frá Íslandi.

[2841] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.726514.
[2842] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]Doc. ID. 0.7.33.729968.
[2843] Samkeppniseftirlitið telur „*N-Continent*" hljóti að vísa til Norður-Evrópu frekar en til „*Norður-heimsálfu*" sem er ekki til sem landfræðilegt hugtak.

(S)forstö-innfl1 bendir þó á að *„kannski“* sé ekki rétt að tala um einokunargjald þar sem stór skipafélög njóti betri kjara í Evrópu.

6082. Í tölvupósti Interland var einnig vísað til samkomulags frá 2002 sem virðist ganga út á það að Interland bæti 10% ofan á reikninga til Samskipa vegna safngámaflutninga (LCL) til og frá Íslandi. Virðist þetta gjald vera lagt á viðskiptavini Samskipa til þess að Interland geti *„tekið vel á móti“* innlendum og erlendum viðskiptavinum Samskipa þegar þeir eigi leið um Hamborg. Jafnframt fjalla bæði Interland og (S)forstö-innfl1 um háar greiðslur til Samskipa sem séu á *„gráu svæði“* og best sé að sem fæstir viti um.

6083. (S)forstö-innfl1 var sammála Interland að efni þessara tölvupóstsamskipta væri það viðkvæmt að þeim þyrfti að eyða. (S)forstö-innfl1 láðist hins vegar að framkvæma þá gagnaeyðingu eða a.m.k. tókst hún ekki.

6084. Áhersla skal lögð á að hvergi í framangreindum gögnum var að finna ótta um að þessi verðlagning yrði sett í uppnám vegna samkeppni á markaðnum. Öðru nær. Er þessi umfjöllun Samskipa í samræmi við önnur samtímagögn frá þessum tíma sem sýnir skerta samkeppni. Einnig virðast þessi samskipti staðfesta að þessi háu þjónustugjöld Eimskips og Samskipa í höfnum Evrópu ættu sérstaklega við um flutninga til og frá Íslandi. Samningar um þá hafa því áhrif á Íslandi í skilningi 3. gr. samkeppnislaga. Eins og ítrekað kemur fram í ákvörðun þessari sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip beindu samráðinu að Íslandi og kaupendum flutningsþjónustu tengdri landinu.

14.11.7. Í Noregi, Danmörku og Svíþjóð leyfði samkeppni ekki hækkun á verði

6085. Í kafla 20.4.3 er því nánar lýst að haustið 2009 var (S)forstj falið það viðbótarverkefni að bera ábyrgð á rekstri á kæli- og frystigeymslum Samskipa í m.a. Hollandi og Noregi gagnvart stjórn Samskipa Holding.

6086. Í desember 2009 fjallaði (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding um áætlun frystigeymslu Samskipa (Frigocare) í Álasundi í Noregi fyrir árið 2010.[2844] Fram kemur í fundargerð að (S)forstj hefði haldið glærukynningu um þetta efni.[2845] Þetta kom m.a. fram í kynningu hans:

[2844] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 10.3.2017. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar 1. og 2.12.2009. Fram kemur að […] hafi farið yfir áætlun Frigocare í Álasundi fyrir árið 2010 01.12.2009.
[2845] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.741215.

samskip

Iceland

Market Development

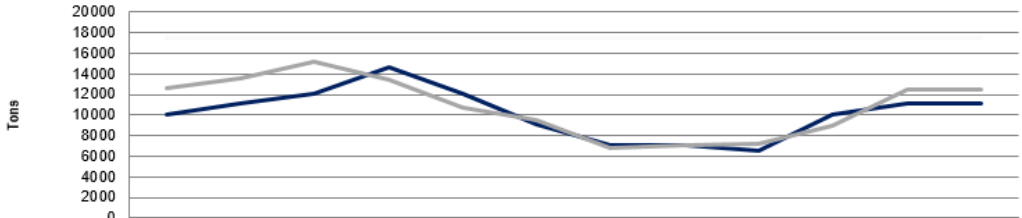
Price & volume trend of the market

Some competitors are reducing rates in 2010
Clients seek opportunities to cut cost
Large volums are stored in Holland
Stabile quotas for fish in Norway

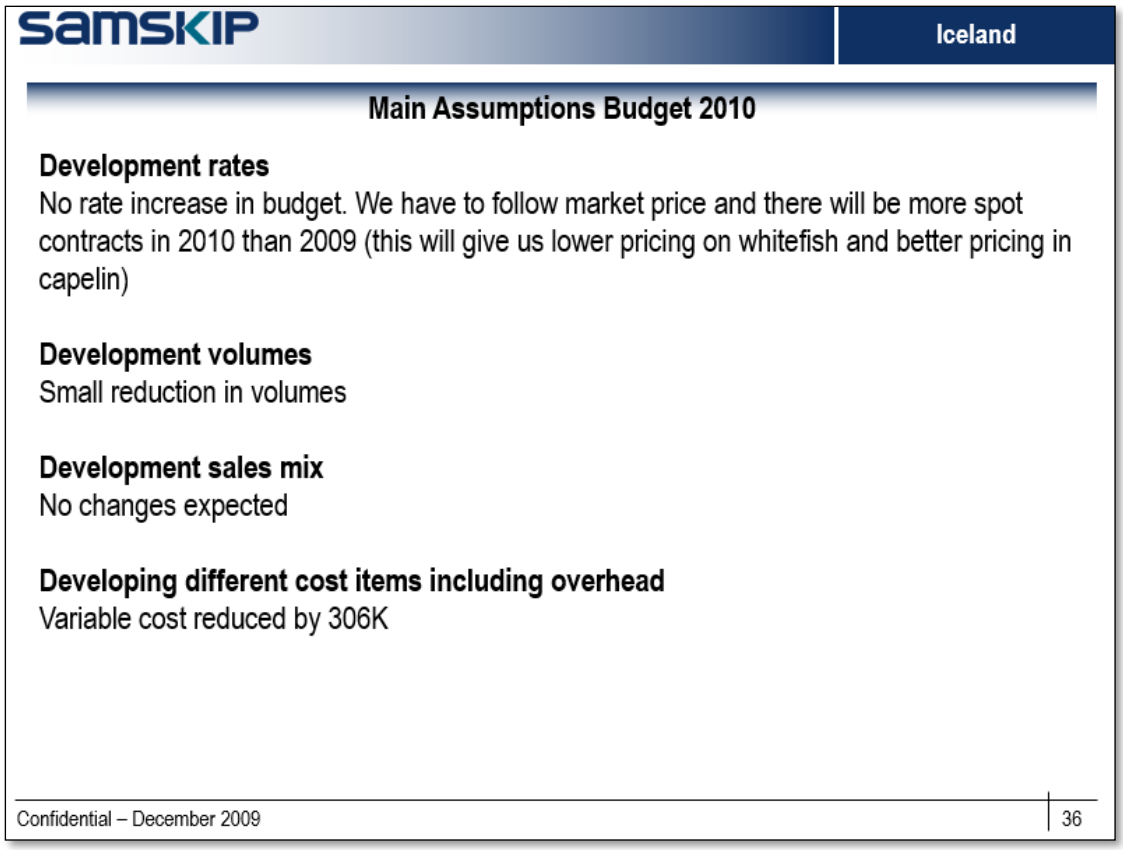
Market share

Current market share 30 %
Handing cargo in Aalesund 70 %
Capelin handling 85 %

Capacity utilization



	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Storage 2010	10000	11100	12100	14600	12100	9100	7100	7100	6600	10100	11100	11100
Storage 2009	12585	13533	15232	13440	10700	9532	6825	7134	7196	9000	12500	12500
100%	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500	17500

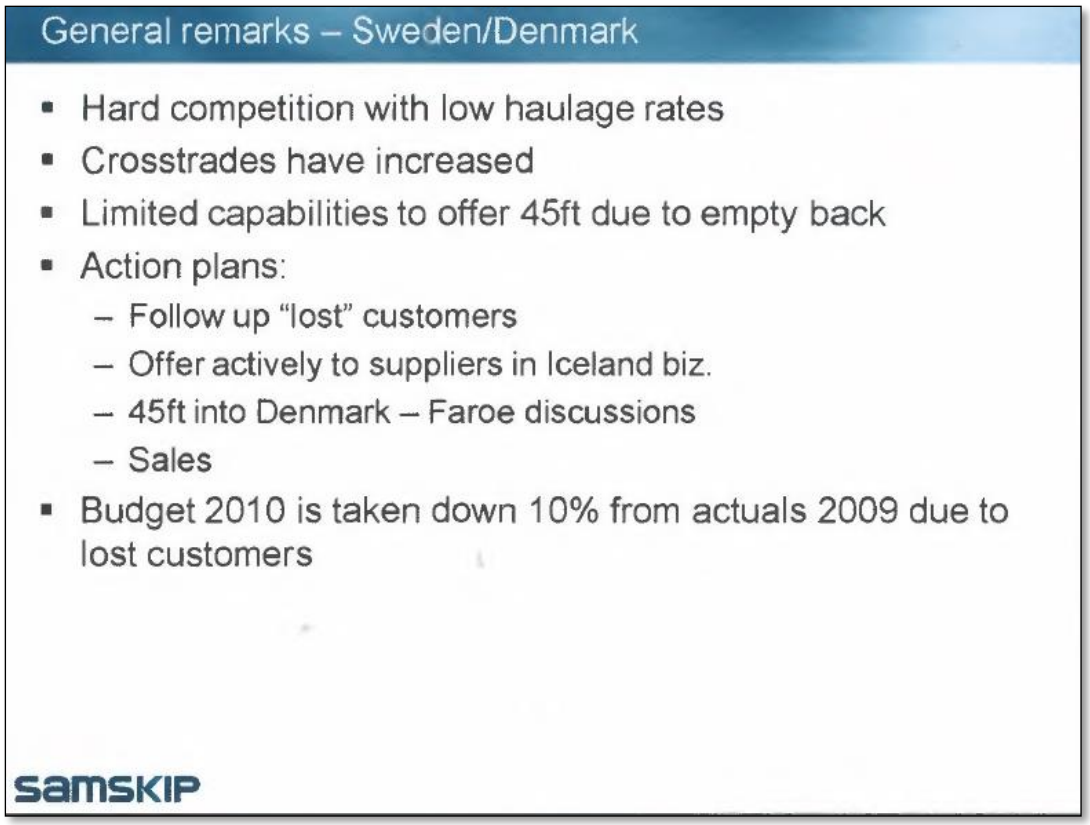


6087. Að mati Samkeppniseftirlitsins er samanburður á þessari áætlun og áætlunum fyrir Samskip á Íslandi athyglisverður. Í Álasundi virtist ríkja samkeppni og vísbendingar um að sumir keppinautar hygðust lækka verð á árinu 2010. Sökum þessa var óvissa á markaði og (S)forstj gat því ekki lagt til grundvallar í sinni áætlun að Frigocare í Álasundi gæti hækkað verð á árinu 2010. Þessi óvissa var ekki fyrir hendi í áætlunum (S)forstj fyrir landflutninga á Íslandi og sjóflutninga til og frá landinu, sbr. umfjöllun í kafla 14.10, þar sem gert var ráð fyrir því að verð myndi hækka og að Samskip myndu halda öllum viðskiptavinum.

6088. Hér ber einnig að líta til áætlunar SAMS deildar Samskipa fyrir árið 2010 en fjallað er um hana í glærum (S)forstö-umb.erl frá 20. október 2010.[2846] Þessi deild kom m.a. að for- og áframflutningum á meginlandi Evrópu og átti í samkeppni við erlend flutningafyrirtæki.

6089. Í glærum (S)forstö-umb.erl er fjallað um samkeppnisaðstæður í Svíþjóð og Danmörku („*Sweden/Denmark Service*") og sagt að þar væri um að ræða virkan markað („*active market*") og unnt væri að gera „*árás*" á nokkra mikilvæga viðskiptavini. Einnig kemur þetta fram:

[2846] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*SAMS budget 2010 meeting REY 20-10-09.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.656102.



6090. Ólíkt því sem var á Íslandi ríkti hörð samkeppni í Svíþjóð og Danmörku og SAMS hafði misst viðskiptavini. Taka yrði tillit til þessa í áætluninni fyrir árið 2010.

6091. Sýnir þetta vel áhrif samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma á Íslandi. Hér á landi gátu fyrirtækin haldið uppi verði og jafnvel hækkað verð í skjóli ólögmæts samráðs. Það var ekki gerlegt á mörkuðum þar sem virk samkeppni var til staðar og æskileg óvissa milli keppinauta.

14.11.8. *„Pushing rates constantly upwards"*

6092. Í m.a. kafla 10.6.4. var gerð grein fyrir kvörtunum (S)frkvstj-Safari, stjórnanda flutningsmiðlunarinnar Safari Transport í Færeyjum (sem var í helmingseigu Samskipa), yfir háu olíugjaldi (BAF) Samskipa. Sagði (S)frkvstj-Safari í tölvupóstum til (S)forstj að Samskip væru að hækka BAF á meðan keppinauturinn Blue Water Shipping (BWS[2847]) væri að lækka gjaldið. Taldi (S)frkvstj-Safari að sökum þessa væri mjög erfitt að keppa. (S)forstj svaraði 22. janúar 2009 og réttlætti BAF gjald Samskipa m.a. með tilvísun til þess að það væri *„more or less in line on the baf with Eimskip."* Í kafla 20 er nánar fjallað að aðstæður og aðgerðir í Færeyjum. Í þessum kafla er hins vegar rétt að gera grein fyrir frekari umkvörtunum (S)frkvstj-Safari yfir verðlagningu Samskipa til Safari Transport.

6093. Með samanburði við aðstæður í Færeyjum varpa þau gögn ljósi á samkeppnisaðstæður hér á landi.

6094. Gögn málsins bera með sér að (S)forstj hafi beint því til (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-Safari að ræða saman um óánægju (S)frkvstj-Safari með verðlagningu Samskipa í Færeyjum til Safari Transport. Sendi (S)forstj tölvupóst 18. febrúar 2009 til (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Færeyj (afrit til (S)frkvstj-Skand) og gerði grein fyrir því að slíkar viðræður stæðu til.[2848] (S)frkvstj-Skand,

[2847] Blue Water Shipping (BWS) leigði flutningarými af Smyril Line í ferjunni Norrænu. Var það gert í nafni dótturfélagsins Smyril Blue Water (SBW) sem á rannsóknartímabilinu var alfarið í eigu BWS.
[2848] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.567875.

undirmaður (S)forstj en yfirmaður Samskipa í Skandinavíu[2849], sá ástæðu til þess að senda eftirfarandi tölvupóst til (S)forstj daginn eftir: *„I would just like to add a few comments before the meeting.*

** It is important for Samskip in general and therefore also Samskip in Faroes to acknowledge that we are a part owner of Safari transport, and therefore do our utmost to support Safari in being competitive in the faroese market. In that respect it is also important to define the competitors of Safari.*

** Safari Transport are not (in my eyes) a competitor of Samskip or Eimskip, Safari service is directly comparing and therefore also competing with other forwarders in Faroes as well as with Smyrl BlueWater. If we want to support the survival of Safari we need to accept that Safari should be competitive with SBW, eventhough the price level is very low. It is obvious that Safari is constantly loosing business to SBW.*

** I believe Samskip in conjunction with Safari has a unique presence in Faroes, and I do not see that Safari can be a threat to either Samskip or Eimskip in the market, however with the right support from Samskip, Safari can attract customers from SBW and others that would not consider Eimskip or Samskip anyway.*

** Would it be an idea to join forces in one office/warehouse ? Just like Jonar and Samskip in Iceland ?*".[2850]

6095. (S)forstj svaraði þessum tölvupósti (S)frkvstj-Skand samdægurs og í honum sagði:

„Agree - rates need to be competitive, <u>we at the same time have to be pushing rates constantly upwards, even though times are tough.</u>

I would surely support seeing Samskip and Safari joining forces as you propose here."[2851]

6096. Endurspeglar framangreint það ástand sem samfellt samráð Samskipa og Eimskips hafði skapað á íslenskum flutningamarkaði, þ.e. að (S)forstj taldi fyrirtækið vera í þeirri stöðu að geta stöðugt reynt að hækka verð. Systurfélög Samskipa (og hlutdeildar- eða dótturfélög) erlendis voru hins vegar í allt annarri stöðu á þessum tíma sökum mikillar samkeppni, sbr. framangreindar fundargerðir Samskipa Holding.

6097. Viðræður um verðlagningu Samskipa til Safari báru ekki árangur í febrúar 2009. Þetta má sjá af skýrslu stjórnar Samskipa í Danmörku fyrir febrúar 2009. Þar segir: *„Further we are rapidly loosing customers on the forwarding business into Faroe Islands (Safari Transport) due to the fact that Samskip (FO and IS) has increased our rates to a level far higher than the market rate offered by our competitors. If the situation continues we might have to consider a closing of this activity."*[2852]

6098. Þegar framangreindar viðræður báru ekki árangur sendi (S)forstj þann 5. mars 2009 tölvupóst til (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Færeyj (afrit til (S)frkvstj-Skand) með heitinu *„Strategy of Safari and Samskip*". Í honum lagði (S)forstj til að Safari Transport og Samskip í Færeyjum ættu að haga samstarfi sínu með sama hætti og samstarfi Jóna og Samskipa á Íslandi:

*„I regret that we are not **yet** able to come to terms on prices.*

[2849] Starfstitill á ensku: *Managing director Scandinavia*. Með aðsetur í Danmörku.
[2850] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.568047.
[2851] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.568063.
[2852] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip Denmark Board Report Feb 2009.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.624197.

I think it would be worthwhile that the two of you discuss openly how we can strenghten the position of Samskip and Safari jointly, and were we short term and long term position the two within the marketplace.

The co-operation of Jonar and Samskip is already longlasting, close partnership and a succesfull one - I have actually always seen the partnership between Samskip and Safari in the same way as case between Samskip and Jonar.

Jonar is both air and seafreight forwarder, mainly focusing on smaller accounts, that need personal / high quality service. Jonar has got quite high seafreight prices from Samskip and at the same time the single largest client of Samskip - paying much higher seafreights than the top 25 clients of Samskips. They are serving their segment of the market, the smaller accounts / asking for high service level - and are able to sell at high prices. They mainly make their margins on precarriage, documentation and such additional services they provide.

I think you and [(S)frkvstj-Færeyj] *need to discuss in further details were you foresee we position Safari and Samskip within the market, how you are going to compete - and how we as a team are able to bring our joint businesses forward. I kindly ask you to have an open discussion about the market, competition and we were are to position Safari and Samskip and how our pricing should be.*

Let's all discuss were we are after the two of you have had your discussions of above."[2853]

6099. (S)frkvstj-Safari svaraði framangreindum tölvupósti (S)forstj þann 11. mars 2009. Er m.a. ljóst að (S)frkvstj-Safari taldi tillögu (S)forstj um það sem mætti nefna íslensku leiðina óraunhæfa sökum mun meiri samkeppni í Færeyjum. Í tölvupósti (S)frkvstj-Safari sagði: *„Me and* [(S)frkvstj-Færeyj] *have had meetings regarding these prices, and the answer is the same.*

No changes, only an increase in the prices…

[(S)frkvstj-Færeyj] *has also stated, that if they are to give Safari a decrease in the price, he has to get ordered by this from Island. But this seems to be impossible.*

I don´t believe Jónar Transport in Iceland has nearly as many competitors as Safari has on their market, therefore I don´t think it is fair to compare us with Jónar.

Safari Transport has 6 direct competitors; Postverk FO/Smyril Blue Water/Eimskip/Faroe Express/Norlink Express/EUR Express.

This means 7 freight companies to share a market of 48.000 people.

If Jónar is in the same situation as us, this will mean that Jónar has over 30 freight competitors in Iceland, compared to the population.

Is this really so?

I have been in this industry for 22 years and I can, with certainty, say that there is no comparison between the Faroese and Icelandic market at all.

Until now we have, my opinion, done very well on the market and in the competition. But lately our competitives have become more aggressive and their prices has gone ***very low****. And either we follow or it will be the end of Safari.*

If Jónar can continue competing on their market, I´m sure their prices needs to follow if their competitives lower their prices. The Icelandic and Faroese market can´t be compared, the markets

[2853] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.573906.

aren't at all the same and this must you see. With our service, I believe Safari would have big opportunities on the Icelandic market.

A manager needs to see opportunities with the company he runs, opportunities to improve and grove. If the manager can´t see this possible, what is the purpose of being a manager? No manager is interested in running a company, using time and effort on competing with and against something that want succeed anyway.

Hopefully the market will change for the better later on, and then we can take the discuss on the table again regarding an increase. But not at this moment, it will be the end of us.

I don´t know why you keep talking round the issue? Is it because you want discuss Safari and our possibilities on the market?

After 22 years in this industry, I believe I know the market rather well. And that Safari is in a bad state regarding competition, isn't anything I imagination but facts!

I really hope you understand our situation now, or else I don't know what to do?

We can arrange a meeting to clear things, if necessary."[2854]

6100. Vegna þessa tölvupósts (S)frkvstj-Safari taldi (S)frkvstj-Skand ástæðu til þess að senda samdægurs eftirfarandi tölvupóst en aðeins til (S)forstj: „*You really need to take a decision here, so we all know what to aim for. I mean, it makes no sense to spend time on selling a product which is far too expensive on a market which Safari compares themselves with. Do we want to waste the 50 % share we have in the Safari + profits gained in Denmark?*

I simply do not understand your approach to this (I can maybe understand the narrow minded attitude from [(S)frkvstj-Færeyj]*, as he thinks he will protect his maket share by doing this).*"[2855]

6101. Framangreind gögn sem varða samskipti (S)forstj við (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Skand endurspegla mismunandi aðstæður á Íslandi og Færeyjum og sýna hvernig samráð Samskipa og Eimskips á Íslandi leyfði Samskipum að bregðast við erfiðum ytri aðstæðum með því að halda uppi og hækka verð. Samkvæmt því þurftu fyrirtækin ekki að óttast samkeppni sín á milli. Í tölvupóstum (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Skand var (S)forstj hins vegar ítrekað bent á það að Safari Transport væri ekki keppinautur Eimskips og Samskipa og að fyrirtækið myndi ekki lifa af ef það fengi ekki hagstæðara verð á flutningum hjá Samskipum.

6102. Umfjöllun (S)frkvstj-Safari um samstarf Samskipa og Jóna og samanburður við Færeyjar er athyglisverður. Kjarni hans er að í Færeyjum hefði Safari búið við samkeppnislegt aðhald og að fyrirtækið gæti ekki starfað ef það brygðist ekki við verðlækkun keppinauta sinna. Tilvísun (S)forstj til samstarfs við Jóna á Íslandi ætti ekki við þar sem samkeppnislegt aðhald væri þar nánast ekkert. Þess vegna væru að mati (S)frkvstj-Safari engin líkindi („*no comparison*") milli Færeyja og Íslands að þessu leyti.

6103. Eins og fram hefur komið var á þessum tíma víða erfitt ástand á flutningamörkuðum í Evrópu. Verð fór lækkandi og mikil samkeppni var á milli flutningafyrirtækja vegna samdráttar í eftirspurn. Kemur þetta m.a. skýrt fram í framangreindum fundargerðum Samskipa Holding á árinu 2009. Þær fundargerðir og önnur gögn málsins lýsa hins vegar allt öðrum raunveruleika á Íslandi þar sem Eimskip og Samskip gátu hækkað verð og rætt var m.a. um „metafkomu" hjá Samskipum hér á landi. Framangreind samskipti (S)forstj, (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Skand staðfesta þá stöðu sem Eimskip og Samskip voru í vegna samráðsins. Á grundvelli þess gat (S)forstj sett fram þá stefnu

[2854] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.576107.
[2855] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.576142.

Samskipa að hækka stöðugt verð á meðan (S)frkvstj-Safari lýsti allt annarri stöðu í samkeppni við fyrirtæki í Færeyjum sem ekki voru þátttakendur í samfelldu samráði Samskipa og Eimskips.

6104. Í mgr. 1541-1543 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að fundargerðir Samskipa Holding veiti vísbendingar um samráð við Eimskip. Leggja Samskip áherslu á að aðstæður á Íslandi hefðu verið allt aðrar en á meginlandi Evrópu og því væri ótækt að leggja til grundvallar sömu mælikvarða við mat á eðlilegum viðbrögðum á markaði. Þá er því mótmælt í mgr. 1545 að viðskiptavinir hafi ekki notið lækkunar á kostnaði og á því byggt að verðbreytingar hafi alltaf skilað sér til viðskiptavina á endanum, hvort sem hafi verið til hækkunar eða lækkunar.

6105. Í mgr. 1387 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreind gögn sem Samkeppniseftirlitið telur sýna að hér á landi hafi samdráttur í eftirspurn ekki leitt til aukinnar samkeppni milli Eimskips og Samskipa, ólíkt því sem gerðist á öðrum flutningamörkuðum þar sem systurfélög Samskipa hf. störfuðu.

6106. Í mgr. 853-856 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um framangreind gögn (S)forstj sem gefa til kynna harða samkeppni í Svíþjóð og Danmörku. Er því mótmælt að þau séu vísbending um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

6107. Í mgr. 1559-1563 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um þau gögn og atvik um aðstæður í Færeyjum sem að mati Samkeppniseftirlitsins varpa ljósi á samkeppnisaðstæður hér á landi og hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips. Leggja Samskip einkum áherslu á að útskýra að umrædd samskipti stjórnenda varðandi starfsemi Samskipa og Safari í Færeyjum hefðu verið eðlilegar rökræður á milli tengdra aðila um verðlagningu á markaði, áherslur í rekstri og markaðssetningu.

6108. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framanritað með Samskipum. Er fjallað nánar um þessi sjónarmið fyrirtækisins í kafla 26.12.

14.12. Samráð á árinu 2009 um afsláttarkjör

6109. Í kafla 8.1 er gerð grein fyrir tölvupóstsamskiptum milli forstöðumanna innflutningsdeilda Samskipa og Eimskips, (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl, 10. og 13. júní 2008.

6110. Í þeirri umræðu var vísað til samkomulags Samskipa og Eimskips sem fólst m.a. í takmörkun á afslætti til viðskiptavina, þ.e. að afsláttur fyrir gámaleigu skyldi vera að hámarki 50%. Í tölvupósti (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 sagði nánar tiltekið:

„Sæll félagi […]
Kannastu við 50% afsláttarhámark á gámaleigu? Er það ekki sanngjörn tillaga?"

6111. Í svari (S)forstö-innfl1 segir:

„Sæll meistari

Jú ég þekki 50% hámarkið. Ánægjulegt að þið standið fast á þessu hámarki. Þetta er sanngjörn tillaga."

6112. Í kafla 8.1 er einnig rökstutt að í þessum samskiptum Samskipa og Eimskips frá júní 2008 er hnykkt á ólögmætu verðsamráði fyrirtækjanna sem fólst í takmörkun og samræmingu á afslætti til viðskiptavina.

6113. Í þessu sambandi skal bent á að í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 7. maí 2008, vegna kvörtunar fyrirtækisins varðandi meinta misnotkun Eimskips á markaðsráðandi stöðu er m.a. fjallað um afslætti sem Eimskip á að hafa boðið viðskiptavinum Samskipa. Varðandi meint undirboð Eimskips til *„Eðal ehf./Katla*" segir í bréfinu: *„Starfsmaður EKA tilkynnti þá Samskipum um að tilboð Eimskips fælu að mestu í sér sambærileg verð, en félagið byði þó einnig 65% afslátt af uppskipun heilgáma. Þetta kom umbjóðanda mínum* [Samskipum] *á mjög á óvart, þar sem á hinum skilgreinda markaði*

er það nánast óþekkt að fyrirtæki fái afslátt umfram helmingsafslátt af uppskipun."[2856] Athygli vekur að þarna halda Samskip því ekki aðeins fram að slíkur afsláttur sé óþekktur hjá Eimskip heldur að slíkur afsláttur sé nánast óþekktur á markaðnum í heild.

6114. Þá ber og að horfa til þess að í kafla 14.56 er lýst þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að á árunum 2008 – 2013 hafi Eimskip og Samskip haft samráð um framangreindan hámarks afslátt. Hafi bæði fyrirtækin með samráði leitast við að halda verði samkvæmt gjaldskrá háu til þess að geta virst veita viðskiptavinum sínum góð kjör með allt að 50% afslætti af gjaldskrá. Til að tryggja að slíkir sýndarafslættir yrðu ekki of háir hafi orðið samkomulag um umrætt hámark. Sýna gögn málsins að ítrekað hafi verið vísað til þessa hámarks á afslætti hjá bæði Samskipum og Eimskip.[2857]

6115. Samhengisins vegna er rétt að nefna hér nokkur tilvik sem varða 50% hámarkið í lok árs 2008 og á árinu 2009.

6116. Þann 17. desember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl. Í honum kom fram að (S)forstö-innfl1 væri *„með gamlan flutningsreikning sem eru ógreiddur vegna ágreinings."* Sagði síðan að þessi ágreiningur tæki til uppskipunar (uppskipunargjald). (S)forstö-innfl1 bætti svo við:

„Ég hef látið gefa 50% afslátt af henni. Þið fáið sendan nýjan reikning"[2858]

6117. (E)forstö-innfl svaraði samdægurs og í tölvupósti hans sagði: *„Þessi flutningur er fyrir mína tíð hér en spurning hvort þú manst eftir þessu héðan? En er ekki eðlilegast að notast við neyðarsamkomulagið frá 2001 x 2 og gate/gate eins og venjan hefur verið? Við höfum mér vitanlega ekki innheimt svona upphæðir hjá ykkur fyrir það sem við höfum flutt fyrir ykkur."*[2859]

6118. Síðar sama dag svaraði (S)forstö-innfl1 tölvupósti (E)forstö-innfl: *„Auðvitað er það eðlilegt. Skoðaði ekki fraktina. Kíkti bara að commentið frá RTJ. Laga fraktina líka."*[2860]

6119. *„Neyðarsamkomulagið x 2"* vísar til ólögmætrar samvinnu fyrirtækjanna um *„venjulega"* flutninga til og frá Evrópu. Höfðu þau náð saman um verð að því leyti, sbr. m.a. kafla 5.4. Umrætt verð var handskrifað á eintakið af samkomulaginu frá 2001, sbr. nánar hér á eftir.

6120. Líkt og á árinu 2008 var vísað til þess hjá Samskipum á árinu 2009 að hámarks afsláttur væri 50%. Nefna má hér dæmi:

- Starfsmaður Samskipa sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hversu mikinn afslátt frá gjaldskrá af gámaleigu honum væri heimilt að veita fyrirtækinu Glóbusi. Í svari (S)forstö-innfl1 frá 21. janúar 2009 segir: *„Þú getur gefið þeim 50% afslátt af leigunni"*[2861]

- Starfsmaður Samskipa í Hollandi sendi tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 23. febrúar 2009. Sagði hann að eftir síðustu verðhækkun væru þjónustugjöld Samskipa í höfnum á Íslandi orðin

[2856] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.05.2008.
[2857] Sjá t.d. eftirfarandi gögn:
Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip og Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.468715. Í tölvupóstinum segist […] vera með gamlan reikning vegna flutnings þar sem gerðar eru athugasemdir við kostnað við uppskipun. Býðst hann m.a. til þess að gefa Eimskip 50% afslátt af uppskipun.
- Tölvupóstur […] frá 3. júlí 2008 til viðskiptavinarins […]. […]vill klára útistandandi mál og […] svarar og kveðst ætla að gefa […]: *„50 prósent afslátt af staðsetningargjaldi."* Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.649257, sbr. einnig Doc. ID. 0.7.33.503707.
- Tölvupóstur […] frá 1. september 2008 vegna reiknings Stjörnueggs: *„Hér er gámaleigureiknibílangurinn sem liggur á Stjörnuegg. Ég get gefið 50% afslátt, en neðar kemst ég ekki."* Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.664990.
- Tölvupóstur […] frá 3. september 2008. Kemur fram að hann hafi veitt 50% afslátt til Fram Foods. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.666287 / 0.7.33.666230.
- Tölvupóstur […] til […] frá 14. október 2008: *„Ég samdi við Ice Auto að þeir fengju 50% afslátt af geymslugjöldunum."* Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.675778.

[2858] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.702598.
[2859] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.702806.
[2860] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.702810.
[2861] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]Doc. ID. 0.7.33.711643.

„óheyrilega" há („*this is an awful lot*").[2862] (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og sagði: „*We usually give 50% discount from tarrif.*"[2863]

- Í tölvupósti, dags. 26. febrúar 2009, til flutningsmiðlunar, sem hefur aðsetur í Þýskalandi, sagði (S)forstö-innfl1 að „*50% afsláttur af uppskipun gildir fyrir alla kúnna.*" Einnig sagði (S)forstö-innfl1 að viðskiptavinum stæði til boða 50% afsláttur af heimakstri á höfuðborgarsvæðinu.[2864]

- Fyrirtækið Icetransport sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þann 2. október 2009. Spurðist það fyrir um afslátt af þjónustugjöldum Samskipa. (S)forstö-innfl1 svaraði samdægurs og sagði m.a.: „*Það er ekkert mál að setja inn afslátt á ykkur. Ég get boðið ykkur 50% afslátt af uppskipun og heimakstur heilgáma á 25.000 + FAF.*"[2865]

6121. Hjá Eimskip var á árinu 2009 brýnt fyrir starfsmönnum að ekki væri heimilt að veita meira en 50% afslátt. Þetta má sjá af fundargerð innflutningsdeildar Eimskips af fundi 8. nóvember 2009. Þar er greint frá því að (E)frkvstj-sala/þj hafi komið inn á fundinn og lagt áherslu á að verð Eimskips yrði hækkað. Einnig gaf hann eftirfarandi fyrirmæli um hámarks afslátt:

„*Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL* [heilgámar]*, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur.*"[2866]

6122. Í þessu samhengi má einnig hafa í huga skjal sem (E)forstö-landfl1 sendi (E)sölustj-innanl2 þann 2. febrúar 2010. Í skjalinu var að finna verðstefnu hjá innanlandsflutningum Eimskips og kemur þar fram að ekki sé heimilt að veita afslátt á tilteknum gjöldum eins og t.d. á olíugjaldi. Þar sem afsláttur var heimilaður mátti hann að hámarki vera 50%, sbr. kafli 14.21.4.

6123. Þann 14. desember 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)deildstj-TVG, deildarstjóra sjóflutninga hjá dótturfélagi Eimskips (TVG). Í honum sagði:

„*Sæll gamli*

Er ekki allt gott að frétta af þér. Líkar þér ekki lífið hjá TVG?

Ég var að fara í gegnum reikninga hjá mér og rak augun í reikning frá ykkur vegna sendingar sem kom á CFR skilmálum. Það er allt í góðu með þá nema hvað þið eruð að rukka fulla uppskipun. Fáum við ekki 50% afslátt eins og aðrir? Það er samkomulag í gangi á milli Eimskips og Samskipa um standard 50% afslátt af uppskipuninni. Er ekki rétt að það sé í gangi á milli okkar líka? […]"

6124. (E)deildstj-TVG svaraði (S)forstö-innfl1 sama dag kumpánlega („*Blessaður gamli tuddi*") og sagði að honum skildist „*á mínu fólki að þú sért alltaf að rukka einhverja svimandi gámaleigu á mig. Virðist ekki virkur afsláttartaxtinn þar á Holtabakkanum! Skoða málið*."

6125. (S)forstö-innfl1 svaraði þessum tölvupósti (E)deildstj-TVG sama dag og sagði:

„*Afsláttartakkinn var bilaður, en ég var að láta laga hann. Er þinn kominn í lag? Stillum endilega upp einhverjum kjörum í gámaleigu, frídögum og uppskipun.*

Heyri í þér."[2867]

[2862] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.725102.
[2863] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.725130.
[2864] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.726891.
[2865] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.773557.
[2866] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð Innflutningsdeildar vika 45 2009*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. „*Fundargerð vika 45*". […] Doc. ID. 0.7.33.315416.
[2867] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.792477.

6126. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa átt á þessum tíma í ólögmætu samráði við Samskip um *„afsláttarkjör í flutningaþjónustu“*.

6127. Framangreind gögn og samskipti sýna að hluti af samfelldu samráði Samskipa við Eimskip var verðsamráð sem fólst m.a. í takmörkun á afslætti til viðskiptavina. Skyldi afsláttur fyrir þjónustu eins og uppskipun, olíugjald og gámaleigu vera að hámarki 50%. Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 7. maí 2008, var t.a.m. staðfest að *„nánast óþekkt“* væri að fyrirtæki fengi afslátt umfram helmingsafslátt af uppskipun. Bæði framangreindir innanhússtölvupóstar fyrirtækjanna og tölvupóstar á milli þeirra á árinu 2009 staðfesta að þetta hámark, sem (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 fjölluðu um í samskiptum sínum í júní 2008, byggði á ólögmætu samráði. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 14. desember 2009 til (E)deildstj-TVG gefur auk þess til kynna a.m.k tilraun Samskipa til að útvíkka þetta samráð þannig að það tæki líka til TVG. Í því samhengi ber að horfa til þess að í tölvupósti frá 7. október 2010 milli dótturfélaganna, annars vegar dótturfélags Eimskips og hins vegar Samskipa, TVG og Jóna, var vísað til þess að *„lengi“* hafi verið í gildi *„samkomulag“* um 50% afslátt, sbr. kafla 14.56.

6128. Í mgr. 111 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 1294 og áfram í athugasemdum við AII er því mótmælt að Samskip og Eimskip hafi átt í ólögmætu verðsamráði fyrirtækjanna sem fólst í takmörkun og samræmingu á afslætti til viðskiptavina. Eins og rökstutt er í kafla 26.56 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa.

14.13. Samráð á árinu 2009 um að greiða ekki umfram taxta

6129. Áður hefur verið gerð grein fyrir samskiptum (S)frkvstj-millilandasv við stjórnendur Eimskips sem áttu sér stað í tengslum við starfsemi hagsmunasamtaka, sbr. kafla 13. Í september 2009 átti (S)frkvstj-millilandasv í samskiptum við m.a. (E)frkvstj-innanl.

6130. Framkvæmdastjóri fyrirtækisins Olíudreifingar sendi þann 21. september 2009 tölvupóst til (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv. Í honum sagði: *„Á mig stendur krafa frá bílstjórum um að þeir fái þær hækkanir sem urðu á launatöxtum 1. júlí s.l. að sjálfsögðu hafna ég þessu þar sem við erum að greiða yfir taxta eins og þið. Hinsvegar er því haldið fram við mig að bílstjórar hjá ykkur hafi fengið þessa hækkun (sbr Grandi ofl fyrirtæki). Gætuð þið upplýst mig um hvernig þessi mál voru meðhöndluð hjá ykkur?“*[2868]

6131. (S)frkvstj-millilandasv svaraði síðar sama dag með þessum tölvupósti sem hann sendi bæði Olíudreifingu og (E)frkvstj-innanl:

„Engar haekkanir hja okkur nema I samraemi vid samninga SA - t.e. haekkun I november n.k.“[2869]

6132. (E)frkvstj-innanl svaraði (S)frkvstj-millilandasv og Olíudreifingu daginn eftir:

„Okkar bílstjórar fengu hækkun upp á kr 6.750 en þeir hafa í gegnum árin fengið bæði fastar kr töluhækkanir og %. Það er hins vegar áhyggjuefni að menn séu að útfæra þetta mismunandi.

Hjá okkur eru menn með föst laun og síðan sérgreiðslu sem við höfum ekki lækkað á móti þegar taxtar hækka um ákveðna krónutölu. Yv-taxtinn reiknast hins vegar bara af grunninum án sérgreiðslu.“[2870]

6133. Keppinautar mega hafa með sér samráð um gerð kjarasamninga við launþega, sbr. 2. mgr. 2. gr. samkeppnislaga. Það samráð má hins vegar aðeins taka til atriða sem falla undir það meginmarkmið kjarasamninga er varðar kjör og starfskilyrði launþega, sbr. mgr. 40 og áfram í dómi EFTA-

[2868] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.422732.
[2869] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.423178.
[2870] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.423277.

dómstólsins frá 19. apríl 2016 í máli nr. E-14/15, *Holship Norge gegn Norsk Transportarbeiderforbund*.

6134. Í mgr. 825 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv um greiðslur og hækkanir launa skv. kjarasamningum feli í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Ekki hafi verið sammælst um kjör starfsmanna heldur snerust samskiptin um mismunandi túlkun á inntaki kjarasamninga.

6135. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að Samskip og Eimskip veittu hvort öðru upplýsingar sem draga úr sjálfstæði fyrirtækjanna og geta haft samkeppnislega þýðingu. Það hefur t.d. viðskiptalega þýðingu fyrir Eimskip að vita hvort Samskip ætluðu að greiða starfsmönnum hærri laun en mælt var fyrir um í kjarasamningum og að sama skapi hafði þýðingu fyrir Samskip að fá vitneskju um framangreinda afstöðu Eimskips. Samráð keppinauta um að greiða launþegum ekki hærri laun en koma fram í lágmarkstöxtum kjarasamninga fellur ekki undir meginmarkmið kjarasamninga.

6136. Ekkert sem fram hefur komið breytir þeirri afstöðu Samkeppniseftirlitsins að framangreind samskipti Eimskips og Samskipa fólu í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga.

6137. Ekki er í þessu máli tekin afstaða til aðgerða Olíudreifingar.

14.14. Samráð á árinu 2009 um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol)

6138. Bæði Samskip og Eimskip buðu upp á siglingar til Íslands frá höfninni í Árósum í Danmörku. Hið sama gerði BWS. Gögn málsins sýna að ólögmætt verðsamráð hafi átt sér stað í tengslum við breytingar sem urðu á verklagi danskra tollyfirvalda á árinu 2009. Slíkt samráð var til þess fallið að leiða til hærra verðs en ella fyrir m.a. innflytjendur á vörum til Íslands. Skal þessu lýst nánar.

6139. Þann 30. september 2009 sendi (S)starfsm, starfsmaður Samskipa í Danmörku, tölvupóst til (S)forstö-innfl1. Tölvupósturinn bar heitið „*E-control in Port of Aarhus*" og í honum sagði:

> *„As mentioned over the phone, customs authorities have implemented a new system for export declarations. This will create more work and more responsability on the operator = us.*
>
> *There is a general agreement to charge extra for this, Blue Water*[2871] *will charge DKK 45/entry and Eimskip will charge DKK 40/extra per entry.*
>
> *As this is effective from 28.09.2009, we suggest to start charging this from this week, as follows: E-control DKK 40/entry. As agreed over the phone today, we will charge same as Eimskip, beeing above.*
>
> *Please ask IT, to do code-lines for this is doris and concorde.*
>
> *Please confirm okay.*"[2872]

6140. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti (S)starfsm daginn eftir. Vísaði hann til þess að hann hefði þegar í símtalinu samþykkt þessa gjaldtöku. Bað hann (S)starfsm um frekari lýsingu á þessu þar sem hann þyrfti að undirbúa viðskiptastjóra innflutnings hér á landi til að svara fyrirspurnum frá viðskiptavinum vegna þessa.[2873] Nokkrum mínútum seinna sendi hann tölvupóst til viðskiptastjórana og yfirmanns Samskipa í Færeyjum, (S)frkvstj-Færeyj. Í honum segir:

[2871] Danska flutningafyrirtækið Blue Water Shipping var á þessum tíma með vöruflutningarými ferjunnar Norrænu á leigu af Smyril Line. Rekstur á þeirri flutningastarfsemi var í höndum félags sem var alfarið í eigu Blue Water Shipping. Nefndist það Smyril Blue Water. Er það nefnt til einföldunar í ákvörðun þessari „BWS".
[2872] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.772866.
[2873] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.772986.

„The danish customs authorities have implemented a new system for export declarations. This will create more work and more responsability on the Samskip office AAR.

As this is effective from 28.09.2009, we will start charging this from this week, as follows: E-control DKK 40/entry.

For your information Eimskip is also charging 40 dkk and [BWS] *is charging 45 dkk.*"[2874]

6141. Starfsmaður Samskipa spurði nokkrum dögum seinna hvort þetta nýja gjald tæki einnig til innflutnings frá Kaupmannahöfn og var honum tilkynnt að svo væri.[2875]

6142. Í lok nóvember 2009 voru (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Færeyj í Færeyjum óvissir um hvort Eimskip væri í raun að innheimta þetta nýja gjald. Í tölvupósti (S)frkvstj-Safari til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Færeyj var vísað til þess að starfsmaður Samskipa hafi hringt og sagt honum að taka upp gjaldið og að Eimskip og BWS ætli að gera slíkt hið sama. Kvaðst hann hins vegar ekki hafa séð gjaldið síðan á reikningum BWS og spurði:

„Er der nogen som har et bevis for at Eimskip tager for E-Kontrol?"

6143. (S)frkvstj-Færeyj svaraði tölvupósti (S)frkvstj-Safari og kvaðst heldur ekki hafa séð merki þess að umræddir keppinautar væru að innheimta þetta gjald.

6144. Framangreindir tölvupóstar leiddu til þess að umræddur (S)starfsm leiðrétti misskilning (S)frkvstj-Safari og (S)frkvstj-Færeyj:

„Both [BWS] *and Eimskip is billing this to their clients. In the specific invoice they have added export clearance DKK 225 and E-control DKK 45 into one line = DKK 270.*

We know that Eimskip is doing the same".

6145. (S)frkvstj-Safari svaraði sama dag:

„Good to know that our competitors bill the same as we do.

I could not see it on the bill from [BWS]*. Sorry.*"[2876]

6146. Samkvæmt framangreindum tölvupósti hafði Eimskip hækkað gjaldið úr 40 í 45 danskar krónur. Í gjaldskrá Eimskips sem send var til ýmissa starfsmanna fyrirtækisins 4. janúar 2010 kemur fram að þetta gjald er 45 danskar krónur.[2877]

6147. Framangreindur tölvupóstur (S)starfsm frá 30. september 2009 er skýrt samtímagagn og sýnir fram á að m.a. Eimskip og Samskip náðu samkomulagi um að hefja innheimtu á umræddu gjaldi. Þetta ólögmæta samráð var í þökk (S)forstö-innfl1. Hann samþykkti gjaldtökuna og tilkynnti bæði starfsmönnum hér á landi og erlendis um hana. Misskilningi eða efasemdum stjórnenda í Færeyjum um hvort m.a. Eimskip hefði tekið þetta gjald upp var eytt með afar skýrum upplýsingum (S)starfsm. Þá staðfesta gögn frá Eimskip að fyrirtækið tók þetta gjald upp.

6148. Ekki leikur vafi á því að samráð um gjaldtöku af þessum toga er ólögmætt.[2878] Er það því mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft ólögmætt samráð um þessa gjaldtöku og hafi

[2874] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.772990.
[2875] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.774752.
[2876] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.789116.
[2877] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.357262.
[2878] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 1. febrúar 2018 í máli nr. C-261/16, ECLI:EU:C:2018:56, P Kühne + Nagel International gegn framkvæmdastjórninni. Sekt á flutningafyrirtæki staðfest vegna þáttöku í ólögmætu verðsamráði. Broti lýst svo í fréttatilkynningu dómstólsins (fréttatilkynning nr. 09/18): *„The 'new export system' (NES) cartel concerned a pre-clearance system for exports from the UK to countries outside the European Economic Area, which was introduced by the UK authorities in 2002. A group of freight forwarders agreed to introduce a surcharge for NES declarations.*

þetta verið hluti af samfellda samráði fyrirtækjanna. Vísast einnig til þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu, sbr. sátt fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið, dags. 16. júní 2021.

6149. Í mgr. 1288 – 1292 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að framangreind gögn sýni fram á ólögmætt samráð fyrirtækisins við Eimskip. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa, sbr. rökstuðning í kafla 26.15.

6150. Ekki er í þessu máli tekin afstaða til aðgerða BWS.

14.15. Atvik tengd Maersk á árinu 2009

6151. Gögn sem varða samskipti Samskipa og Eimskips við eitt stærsta skipafélag heims, Maersk, hafa hér þýðingu.

6152. Á rannsóknartímabilinu bauð Maersk upp á flutninga til og frá Íslandi. Þetta gerði Maersk með því að kaupa rými (slots) í skipum Samskipa og Eimskips. Var Maersk því viðskiptavinur Eimskips og Samskipa. Þá hafa bæði Samskip og Eimskip leigt gáma af Maersk.

6153. Í september og nóvember 2009 sneri Maersk sér til bæði Eimskips og Samskipa og kvartaði yfir óeðlilega háu verði beggja fyrirtækjanna í sjóflutningum til og frá Íslandi.

6154. Þann 17. september 2009 sendi starfsmaður Maersk, […], tölvupóst til (E)starfsm, starfsmanns Eimskips í Þýskalandi og kvartaði yfir verðlagningu Eimskips á innflutningi til Íslands:

„[…] I already have the general rate overview, and believe that rates are extremely high. I would like to know what lies beneath these, and whether there is any room for getting them lower. We are now in a very different market, where T/C rates have been dropping substantially during past year. We thus believe that reduced costs have to be passed to us, as your customers, to also make sure that we keep our customer base.

I would thus kindly ask you to quote your best rates for Reykjavik, Vestmannaeyar and Reydarfjordur via Aarhus, Bremerhaven, Hamburg and Rotterdam."[2879]

6155. (E)starfsm framsendi þann 30. september 2009 umræddan tölvupóst til (E)forstö-innfl. Greindi hann frá samskiptum við Maersk og að hann teldi að það bæri að bjóða Maersk *„aðeins betri verð*".[2880] Þann 16. október 2009 sendi (E)starfsm annan tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvort hann væri búinn að velta þessu erindi Maersk eitthvað fyrir sér.[2881] (E)starfsm ítrekaði fyrirspurn sína þann 22. október 2009 og tók fram að það þyrfti einnig að gefa Maersk upp verð fyrir útflutning frá Íslandi.[2882]

6156. (E)forstö-innfl svaraði 22. október 2009. Af svari hans má ráða að hvorki hann (sem bar ábyrgð á innflutningsverði Eimskips til Íslands) né (E)forstö-útfl (sem bar ábyrgð á útflutningsverði frá Íslandi)

The 'advanced manifest system' (AMS), introduced after the terrorist attacks of 11 September 2001, describes legislative provisions of the United States customs authorities that require companies to submit in advance data on goods that they intend to ship to the United States. A number of freight forwarders coordinated the introduction of a surcharge applicable to the AMS service, for the electronic communication of the data concerned to the United States authorities
The 'currency adjustment factor' (CAF) cartel was designed to achieve agreement on a common tariff strategy in order to deal with a risk of a fall in profits owing to the decision of the People's Bank of China in 2005 that it would no longer peg the Chinese currency (renminbi or RMB) to the United States dollar (USD). A number of international freight forwarders decided to convert all contracts with their customers into renminbi and to introduce a CAF surcharge, setting the amount.
Last, the 'peak season surcharge' (PSS) cartel concerned an agreement between a number of international freight forwarders relating to the application of a temporary rate adjustment factor. That factor was imposed as a reaction to increased demand in the air freight forwarding sector at certain times, which led to a shortage of transportation capacity and an increase in transport rates. The agreement was designed to protect the freight forwarders' margins."

[2879] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.588227.
[2880] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.588227.
[2881] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.597378.
[2882] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.601426.

teldu ástæðu til að verða við beiðni Maersk um lægra verð: „[(E)forstö-útfl] *þarf að taka exportið frá Íslandi en samkvæmt samtali við hann þá er það ekki relevant því það er engin traffic þar.* [(E)forstö-útfl] *segir það liggja fyrir ákveðin verð Southbound hjá Maersk og þau verði óbreytt.*

Ég hef ekkert verið að skoða þetta að ráði. Verðin eru nettó 852/20 ft og 1352/40 ft (þú gleymdir trucking ekki satt) og mér finnst ég ekkert vanhaldinn fyrir það. Þú ert að nefna gate/thc sem EUR 120 sem er í lægri kantinum að ég held amk ef við hugsum okkur return of empty sem er í flestum tilfellum þá er THC þar einnig (eins og svo sem oft á okkar eigin gámum).

Þú átt að vera með öll verðin fyrir CMA og Hapaq og eru þau hin sömu eða svipuð ef tekið er tillit til skilmála. Það þrátt fyrir að CMA er að flytja með okka allt að 10 sinnum meira en Maersk prepaid til Íslands.

Ég er ekkert að kaupa þessi rök sem Maersk færir fyrir lækkun og á alls ekki við. Þetta kemur úr hörðustu átt því ég veit ekki betur en þeir hafi verið að hækka og t.d. PSS komið inn. Þau væntanlega yrðu ekki ánægð með slíka hækkun frá okkur. […]

Svo mín tillaga er að halda þessu óbreyttu og lækka ekki neitt hvorki til Maersk eða annara."[2883]

6157. Í nóvember 2009 sneri […] hjá Maersk sér til Samskipa og kvartaði yfir því að hafa ekki fengið verðtilboð í tiltekna sjóflutninga bæði til og frá Íslandi. Var um að ræða samskonar flutninga og Maersk hafði óskað eftir hjá Eimskip. Þar sem þessi beiðni Maersk tók til jafnt innflutnings og útflutnings átti hún bæði undir (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1. (S)forstö-útfl svaraði samdægurs:

„I have already replied to this request on October 15th. Current export rates that Maersk have on file will remain valid for 2010 is my decision. Regarding the import rates then [(S)forstö-innfl1] *import manager will need to decide what to offer.*"[2884]

6158. […] hjá Maersk svaraði um hæl og kvaðst aðeins hafa undir höndum verð Samskipa frá 2008 og sagði að þau væru úrelt og ónothæf („*totally outdated and not workable*").[2885] (S)forstö-útfl svaraði og sagði að verðið frá 2008 væru gildandi verð og lét þau fylgja með svari sínu. Benti hann á þetta:

„These are the rates we can offer for export from Iceland. As I said 15th October in a mail then I can not lower these rates do[2886] *to market situations here in Iceland.*"[2887]

6159. starfsm-Maersk svaraði og var ósáttur við þetta verð Samskipa til Maersk („*can't believe that our rates are really market going […]*"). Hann ætlaði hins vegar að láta öðrum starfsmanni Maersk, […], eftir að tjá sig nánar um þessa verðlagningu Samskipa.[2888] Ber að árétta að það var starfsm-Maersk sem sendi tölvupóst til Eimskips 17. september 2009 og lýsti því yfir að verð Eimskips væri óheyrilega hátt („*extremely high*").

6160. (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til starfsm-Maersk og sagði að hann hefði ekki sent verð til Maersk vegna þess að hann teldi að fyrirtækið hefði ekki lengur áhuga á að flytja vörur með Samskipum til Íslands. Spurði hann hvort það væri enn reyndin.[2889] Maersk svaraði og (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til baka. Þar sem samstarf kom til greina gaf (S)forstö-innfl1 upp eftirfarandi verð:

„I can offer you the following rates for dry cargo to Iceland through Cuxhaven and Rotterdam:

[2883] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[2884] Var einnig um ræða svonefnd „*feeder rates*". Í tölvupósti Maersk segir um þetta: *We need at least annually updated rates what Samskip is charging* […]. *In case of FOB-shipment or CandF-shipments to Iceland and for our cost picture in systems.* Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.786414.
[2885] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[2886] Væntanlega misritun. „Do" í stað „due".
[2887] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] ID. 0.7.33.786426.
[2888] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.786441.
[2889] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.786440.

20ft = 900 EUR + BAF
40ft = 1300 EUR + BAF

These are only seafreight rates to CFR Reykjavik.

Please let me know if you need other rates. I hope we will see more of the prepaid business in the future."[2890]

6161. […], umræddur starfsmaður Maersk sem […] hafði vísað til (og fengið hafði afrit af þessum samskiptum Samskipa og Maersk) sendi tölvupóst 18. nóvember 2009 til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl og setti fram athugasemdir við verðlagningu Samskipa:

„In regards to the rates provided, as already mentioned in my initial mails, we need to ensure that the market level is reflected. We are at the moment living in constantly changing environment, which is also accompanied by significant downturn in economy. From the beginning of this year, it had indeed negative effects on volumes and consequently carriers, however some developments were rather on positive side which helps liner companies to regain the customers back. Charter market has been going down since beginning of the year, and the trend is still continuing. The essential part of the costs can thus be eliminated, and can then be passed onto the customers. We do believe there is a room of significant improvements on rate level as a result. We have achieved lowered cost with other 3rd party feedering service providers, and we believe that Samskip can also offer same. I shall thus appreciate if you could once again relook into your proposal and revert.

Please also advise on the BAF level and validity for same. For my understanding, what is the BAF level set against? Do we have an agreed scheme? Needless to say that BAF in export ratesheet is extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!) Awaiting your comments."

6162. (S)forstö-útfl svaraði þessum tölvupósti sama dag: *„The rates that me and* [(S)forstö-innfl1] *have quoted are the rates we can offer. What you are not taking into consideration is that import volumes dropped in the Iceland marked since sep-oct 2008. The general import drop to Iceland has been and still is down about 50-60% meaning the import freight contribution to our sailing network is down the same. In order to keep things running and the current service level we feel and have decided that there is no room for rate reductions to any of our partners or clients. Therefore our stand is clear and rates offered are what they are and what we can live with. Current BAF level for November is as follows. BAF is calculated on monthly basis.*

BAF for November 2009			
BAF $ per teu	BAF/ LCL M3	$ per	BAF/LCL $ per Tonn
205	12,7		25,1

6163. […] hjá Maersk svaraði (S)forstö-útfl um hæl. Í tölvupósti hennar sagði m.a.:

„For the rates, I believe this is hen and egg situation. When volumes drop, we have to offer lower rates to customers (especially when market situation allows) and thus regain them. Nevertheless, yours noted. We will then fix rates as mentioned for 2010.

In regards to BAF, you did not answer my question as to what is BAF based on, is there any scheme available or what is the formula bahind [svo]. *Also, change of BAF on monthly basis is not acceptable,*

[2890] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID 0.7.33.786507.

our agreements are based on 3 months periods (quarter) with 1 month prenotice. Please adjust accordingly."

6164. Í tilefni að síðastgreindum tölvupósti […] hjá Maersk sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-útfl síðar sama dag, þ.e. 18. nóvember 2009:

„Það vantar ekki hrokan í Mearsk [svo] *liðið... monthly BAF not acceptable !!!*".[2891]

6165. Til stuðnings beiðni um lægra verð vísaði Maersk þannig til þess sama og kemur ítrekað fram í fundargerðum Samskipa Holding á árinu 2009. Flutningafyrirtæki (annars staðar en á Íslandi) brugðust við samdrætti í eftirspurn með verðlækkun og aukinni samkeppni. Samskip á Íslandi töldu hins vegar enga ástæðu til að verða við ósk Maersk um betri kjör.

6166. Hér ber að hafa í huga að erlend fyrirtæki höfðu áður gert athugasemdir við BAF Samskipa. Norske Skog hafði flutt pappír með Samskipum frá Noregi til Íslands. Í október 2008 óskaði Norske Skog eftir tilboði frá Samskipum í þessa flutninga. Eftir að hafa fengið tilboð frá Samskipum sendi yfirmaður útflutnings („*overseas shipping manager*") hjá Norske Skog þann 27. október 2008 tölvupóst til Samskipa og gerði athugasemdir við BAF fyrirtækisins:

„Now that I have reviewed all markets and prices, I would like to point out, that the BAF for Iceland is quite high compared to other markets."[2892]

6167. Sem fyrr segir töldu bæði (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl hjá Eimskip ástæðulaust að verða við beiðni Maersk um hagstæðara verð, sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl frá 22. október 2009. Ljóst er hins vegar að starfsmenn Eimskips í Þýskalandi töldu að bjóða ætti Maersk upp á betri kjör, sbr. tölvupóst (E)starfsm frá 30. september 2009. Héldu þeir áfram að benda yfirmönnum sínum á Íslandi á að það væri skynsamlegt að bjóða betri kjör svo flutningar Maersk færu frekar með Eimskip heldur en Samskipum. (E)forstö-innfl taldi í tölvupósti frá 3. nóvember 2009 hugsanlegt að unnt væri að bjóða Maersk lægra verð á flutningum til og frá Bandaríkjunum. Það yrði hins vegar að „*passa*" að Maersk tæki „*ekki yfir þessa traffík*." Sagði hann síðan að (E)starfsm gæti „*þreifað á þessu með* [því] *að bjóða þeim tímabundið lægri verð og auðvitað gegn greiða og samvinnu á móti.*"[2893] (E)starfsm svaraði sama dag og sagði:

„[…][2894] *ætlar að gefa okkur uppl. hvað S* [Samskip] *er að bjóða í Feederinguna yfir höfðuð.*".

6168. Framkvæmdastjóri Eimskips í Þýskalandi, (E)frkvstj-Þýskal, blandaði sér í þessa umræðu og sendi tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl þann 17. nóvember 2009:

„Thetta mal er ad verda hid vandraedislegasta. Vid verdum ad gefa maersk verd i isl legginn. Vid berjum a theim daglega og su vika lidur ekki ad eg skammist i maersk fyrir ad svara seint eda verdin seu of ha osfrv. Vid hljotum ad gera tha krofu a okkur sjalfa ad gera slikt hid sama. Nu er svo komid ad maersk neitr ad svara okkar fyrirspurnum thangad til malid er leyst. Held ad hvorki eimskip isl ne germ geti lifad vid thad mjog lengi. samskip hefur ekki heldur svarad, okkur til happs, og thvi getum vid verid i driving seat ef vid svorum theim a morgun."[2895]

6169. (E)frkvstj-Þýskal sendi síðar sama kvöld tölvupóst á (E)forstö-útfl, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj og sagði „*samskip er buid ad senda sin verd a maersk*".[2896]

6170. Eftirfarandi samskipti áttu sér síðan stað hjá Eimskip þann 18. nóvember 2009:

[2891] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.924671.
[2892] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.680845
[2893] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.195440.
[2894] Starfsmaður Maersk.
[2895] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.208018.
[2896] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.208054.

- (E)forstö-útfl brást við tölvupósti (E)frkvstj-Þýskal frá 17. nóvember og sendi eftirfarandi tölvupóst kl. 00:24 til (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-Þýskal:

  „[(E)forstö-innfl] *var þetta ekki klárt um daginn? Ef ég man þetta rétt og þetta er það mál sem ég tel vera þá snýst þetta um verðin á þegar MAEU* [Maersk] *ræður flutningnum. Til dæmis, collect útflutningi frá Íslandi.*

  Annars sammála [(E)frkvstj-Þýskal]*, ekki hægt að gera kröfur á aðra ef maður er ekki betri sjálfur. Þurfum að loka þessu á morgun.*"

- (E)frkvstj-Þýskal sendi annan tölvupóst kl. 07:41:

  „Ætlaði að áframsenda skammarpóstinn frá Maersk - hefur greinilega ekki skilað sér.

  Rétt hjá (E)forstö-útfl. Málið snýst um að Maersk vantar verð frá okkur til og frá Íslandi í þeim tilvikum sem þeir ráða flutningum.

  Samskip er búið að klára sig af þessu og væntanlega mun Maersk bera saman okkar verð og þeirra til að meta með hvoru félaginu þeir flytja "sína" vöru til og frá landinu.

  Þurfum að klára okkur af þessu í dag."[2897]

- Í framangreindum tölvupósti (E)starfsm frá 3. nóvember 2009 kvaðst hann ætla að fá upplýsingar hjá […] hjá Maersk um verð Samskipa. Til að fylgja eftir þeim tölvupósti sendi hann tölvupóst 18. nóvember 2009 kl. 07:45 til (E)forstö-innfl. Í honum kvaðst hann ekki enn hafa heyrt í starfsm-Maersk *„og ætla að reyna að ná þessum upplýsingum annarsstaðar frá áður en við tökum botninn úr tunnunni*."[2898]

- (E)frkvstj-Þýskal sendi annan tölvupóst kl. 09:27:

  „Maersk vantar almenn inn- og útflutningsverð til og frá Íslandi til að geta, eins og áður, boðið kúnnum sínum upp á verð alla leið til íslands frá upprunastað eða öfugt.

  Skv mínum uppl að þá eru eftirfarandi Samskip Southbound verðin - þurfum að gera aðeins betur en þetta til að maersk kerfið velji Eimskip frekar en Samskip í southbound traffic:

  Samskip has answered on 17th November to Rusa with Southbound rates only:
  Quote
  DKAAR DECUX NLRTM

  DC22 units Eur 1.000 plus Baf Eur 230 per Teu plus Eur 350 THC/Adm Fee

  DC45 units Eur 1.500 plus Baf Eur 230 per Teu plus Eur 450 THC/Adm Fee

  RF22 units Eur 1.800 plus Baf Eur 230 per Teu plus Eur 350 THC/Adm Fee

  RF45 units Eur 2.500 plus Baf Eur 230 per Teu plus Eur 450 THC/Adm Fee
  Unquote".[2899]

[2897] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.403136.
[2898] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.403177.
[2899] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.208386.

- (E)forstö-innfl svaraði þessum tölvupósti (E)frkvstj-Þýskal kl. 10:35 og sagði: *„Við (E)forstö-útfl förum yfir þetta núna á eftir en þetta virðist í fljótu bragði vera töluvert hærri verð en Maersk er að borga til okkar til Íslands. Er (E)starfsm ekkert inni í þessari verðumræðu hjá þér?*"[2900]

- (E)frkvstj-Þýskal svaraði tölvupósti (E)forstö-innfl og sagði: *„Jú en hefur ekki fengið northbound verðin. Jan var búinn að lofa þeim en stendur á kallinum..... aldrei þessu vant!"*[2901] Stuttu síðar upplýsti (E)frkvstj-Þýskal um þetta: *„það eru víst engin Samskip Northboung rates til. Bara Interland…*". Einnig lagði (E)frkvstj-Þýskal til aukna samkeppni: *„Af hverju notum við ekki tækifærið og tökum þann biz til okkar? Gefum Maersk sæmileg verð sem við getum svo lagfært í stöku tilfellum þegar eitthvað sérstakt kemur upp. Myndi liðka mikið til hérna úti í samskiptunum við þá. Getum ekki "ignorað" þá."* [2902] Ekki var hins vegar farið að þessari tillögu (E)frkvstj-Þýskal.

- Samskipti um þetta málefni áttu sér einnig stað innan Eimskips með þátttöku erlendra starfsmanna fyrirtækisins. Í samskiptum tengdum þessu benti (E)forstö-útfl á þetta í tölvupósti sem hann sendi til (E)starfsm eftir hádegi 18. nóvember 2009:

  „Rates are already in MAEU (Maersk) *hands and their frustration is not a matter of not getting rates. But getting the „correct" rates.*

  Then this is a matter of rather simple things;
  - Getting the collect southbound cargo from IS.
  - Protect the market against i.e. MAEU and FWD-ers, thus we will not drop rates relatively but how far do we have go for doing better than Samskip?".[2903]

- (E)starfsm svaraði með tölvupóst sem hann sendi 18. nóvember 2009, kl. 15:16:

  „This can´t be complicated.

  Southbounds rate given by Samskip are high. We can quote Maersk EUR 50 or 100 lower. They will never be able to compete against us with EUR 2400 from REY to Europe for 40ft rf for instance.

  Northbounds rates are only given by Intertrade/Jonar. Samskip use forwarder in RTM.

  In Maersk system cargo will be routed the „cheapest" way. If REY is destination or origin their computer system with simply choose.

  We don´t have to drop rates. I wouldn´t say these (samskip) rates are low. I find it very hard to believe that maersk will put much sales effort into selling cargo to/from Iceland having two partners there already.

  The question is simply whether their cargo will go with our vessels or samskip vessels.

  I promised answers today and I would like to keep my promise.

  (E)forstö-innfl/(E)forstö-útfl pls call if you like to discuss."[2904]

- (E)forstö-innfl svaraði og sagði ástæðulaust að lækka *„northbounds"* verð til Maersk og vísaði m.a. til þess að Eimskip vissi ekki hvort verð Intertrade/Jóna væri hærra eða lægra en verð

[2900] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.208404.
[2901] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.208406.
[2902] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] ID. 0.7.33.208471.
[2903] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.209096. Sjá einnig meðfylgjandi tölvupóst […] frá 18.11.2009, […]
[2904] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.209178.

Eimskips. (E)forstö-innfl féllst svo á beiðni starfsmanna í Þýskalandi um 50-100 evru verðlækkun.[2905]

6171. Framangreind gögn gefa til kynna að Eimskip hafi fengið í hendur upplýsingar um það verð sem Samskip buðu Maersk. (E)starfsm kvaðst í tölvupósti ætla að afla upplýsinga um verð Samskipa hjá Maersk, sbr. tölvupóst hans frá 3. nóvember 2009. Þann 18. nóvember kvaðst hann ekki hafa heyrt í […] hjá Maersk og kvaðst ætla að fá upplýsingar *„annars staðar frá"* áður en Eimskip tæki *„botninn úr tunnunni"*. Ætlaði hann sem sagt að fá upplýsingar um verð Samskipa áður en Eimskip lækkaði verulega sitt verð.

6172. (E)frkvstj-Þýskal greindi í tölvupósti frá 17. nóvember 2009 frá því að Samskip hefðu ekki svarað Maersk. Daginn eftir sagði hann að Samskip væru búin að *„klára sig af"*. Síðar sama morgun sendi (E)frkvstj-Þýskal sínum mönnum upplýsingar um *„southbound"* (útflutnings) verð Samskipa til Maersk og upplýsti jafnframt um að Samskip hefðu ekki veitt *„northbound"* verð, aðeins *„interland"* verð.

6173. Hér hefur talsverða þýðingu að gögn málsins sýna fram á tengsl og samskipti (E)frkvstj-Þýskal við æðstu stjórnendur Samskipa, þá (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstj.

6174. Þegar húsleit Samkeppniseftirlitsins fór fram var (S)forstö-útfl spurður um tengsl og samskipti við þá sem starfað hefðu fyrir Eimskip. Upplýsti (S)forstö-útfl um samskipti við (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl. Hins vegar minntist hann ekki á tengsl eða samskipti við umræddan (E)frkvstj-Þýskal. (S)forstj og (S)forstö-innfl1 upplýstu heldur ekki aðspurðir um tengsl eða samskipti við (E)frkvstj-Þýskal.

6175. Í málinu liggur eftirfarandi fyrir:

- Þann 31. ágúst 2009 sendi starfsmaður Samskipa í Þýskalandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og greindi honum frá því að í næstu viku myndi (E)frkvstj-Þýskal hefja störf í Hamborg. (S)forstö-innfl1 svaraði og kvaðst hafa vitað þetta. Hann hefði hitt (E)frkvstj-Þýskal um helgina þar sem dætur þeirra væru vinkonur. Einnig sagði (S)forstö-innfl1 þetta:

  „It is not bad for us to have him in Hamburg."[2906]

- Þann 30. september 2009 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst til (S)forstö-útfl með heitinu *„HAMB"* (Hamborg). Í tölvupóstinum sagði: *„Ertu búinn að ræða við frúnna um að koma mér þér á Eisbein essen? Væri gaman af því. Var ekkert að grínast ef þið viljið gista hjá okkur yfir helgina að þá er það sjálfsagt mál. Verðum í sambandi. Ert amk kominn með e-mail addr mína."*[2907]

  - *„Eisbeinessen"* er árleg kvöldverðasamkoma samtakanna *„Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler"* og er ávallt haldinn fyrsta föstudag í nóvember í Hamborg.[2908] Árið 2009 var samkoman haldin 6. nóvember. Þessi tölvupóstur (E)frkvstj-Þýskal gefur til kynna að samskipti við (S)forstö-útfl hefðu átt sér stað áður en hann var sendur (*„Var ekkert að grínast* ...").

- Þann 22. október 2009 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til erlends flutningafyrirtækis (afrit (S)forstö-útfl) og afþakkaði boð um að sitja við borð þess fyrirtækis á Eisbeinessen 6. nóvember 2009. Hann myndi sitja við borð Samskipa.[2909]

- Þann 13. nóvember 2009 sendi (S)forstö-útfl eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-Þýskal: *„blessaður gamli, Hvar er heima addressan hjá þér?"* (E)frkvstj-Þýskal svaraði og spurði hvað (S)forstö-útfl

[2905] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.209183 / 0.7.33.209201.
[2906] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.766710.
[2907] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.908368.
[2908] Aðgengilegt hér: https://www.eisbein.com/home/.
[2909] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.915201.

væri „*að bralla*" og gaf honum upp heimilisfangið. (S)forstö-útfl svaraði og spurði „*hehehe hvernig var Svínaskankinn.*." (E)frkvstj-Þýskal svaraði: „*Betri en mig minnti*."[2910]

- Þann 25. mars 2010 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst til (S)forstj og óskaði honum til hamingju með afmælið. (S)forstj svaraði og þakkaði fyrir kveðjuna og tók m.a. þetta fram: „*Sjáumst hressir að vanda á Brussel og svo væri gaman að líta á þig næst þegar ég er í Hamborg, er reyndar svo sem ekkert alltof of* [svo] *þar þessa dagana.*"

  - (E)frkvstj-Þýskal svaraði: „*Já sjáumst í Brussel. Þú hefur samband er þú ert á ferðinni í Hamborg, væri gaman að hittast*."[2911]

  - „*Brussel*" vísar til hinnar árlegu sjávarútvegssýningar sem haldin er í Brussel á hverju vori. Bæði Eimskip og Samskip hafa sótt þessar sýningar.

- Þann 1. og 2. maí 2010 voru (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-útfl í tölvupóstsamskiptum og skipulögðu að þeir myndu hittast í Hamborg þann 4. maí 2010.[2912]

- Þann 4. nóvember 2010 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst (S)forstö-útfl: „*Ef thu ert ekki thegar kominn til hamb gaetir thu tha keypt pitusosu og graenmetissosu […]*"[2913]

- Þann 13. mars 2012 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst til (S)forstö-útfl. Meðfylgjandi honum var ljósmynd af (S)forstö-innfl1 sem gaf til kynna að (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-innfl1 hefðu verið saman á veitingastað.[2914] Dagbók (S)forstö-innfl1 sýnir að hann var í Þýskalandi frá 9. – 14. mars 2012.[2915]

6176. (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 áttu í samskiptum við Maersk á sama tímabili og (E)frkvstj-Þýskal fjallaði um málefni Maersk við samstarfsmenn. Bæði (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl þekktu (E)frkvstj-Þýskal og áttu í samskiptum við hann. Hið sama á við um (S)forstj. Hér hefur sérstaka þýðingu að (S)forstö-innfl1 lýsti því yfir að það væri „*ekki slæmt*" fyrir Samskip að (E)frkvstj-Þýskal kæmi til starfa í Þýskalandi.

6177. Atburðarásin sem lýst er hér að framan hófst þegar Maersk sendi þann 17. september 2009 tölvupóst til starfsmanns Eimskips í Þýskalandi og kvartaði yfir afar háu verði Eimskips í flutningum til Íslands. Maersk kvartaði síðar yfir hinu sama gagnvart Samskipum. Ber og að hafa í huga að tölvupóstur (E)frkvstj-Þýskal til (S)forstö-útfl þann 30. september 2009 vísar til fyrri samskipta þeirra.

6178. Ekki kemur fram í gögnum málsins hver veitti Eimskip upplýsingar um verð Samskipa. Hins vegar fæst ekki séð hvaða hagsmuni Maersk hafði í þessu tilviki af því að veita Eimskip upplýsingar um verð Samskipa áður en Eimskip tilkynnti um sitt verð. Þvert á móti gat það haft þau áhrif að Eimskip myndi, ef eitthvað væri, lækka verð sem minnst. Sýna framangreind gögn umfjöllun af þessum toga innan Eimskips. Þá ber að líta til þess að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að brot fyrirtækisins hafi m.a. falist í samráði við Samskip um „*miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum*".

6179. Þegar framangreint er allt virt með heildstæðum hætti er það mat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi fengið upplýsingar um verðtilboð Samskipa til Maersk frá Samskipum. Í þessu fólst ólögmætt samráð. Upplýsingaskipti af þessum toga voru til þess fallin að halda uppi verði eða vinna gegn verðlækkunum gagnvart Maersk og hindra samkeppni.

[2910] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.922753.
[2911] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]Doc. ID. 0.7.33.729769.
[2912] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.971469.
[2913] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.1012479.
[2914] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]Doc. ID. 0.7.33.1121251.
[2915] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.980294.

6180. Ljóst er að Maersk var í þessum samskiptum við Samskip og Eimskip að gæta eigin hagsmuna og reyna ná fram hagstæðari kjörum. Hins vegar koma ekki fram nein sjónarmið í samtímagögnum Eimskips eða Samskipa sem að mati Samkeppniseftirlitsins hnekkja lýsingu Maersk á verðlagningu þeirra. Er ljóst að Maersk taldi verðlagningu Eimskips og Samskipa afar óeðlilega og ekki í neinu samræmi við aðstæður sem almennt ríktu á flutningamörkuðum undir virkri samkeppni. Átti það við um sjófrakt og BAF hjá bæði Samskipum og Eimskip.

6181. Samskip bentu Maersk á að sökum samdráttar í innflutningi til Íslands væri ekkert svigrúm til þess að lækka verð. Það henti ekki aðstæðum á Íslandi að minnkandi eftirspurn fyrir sjóflutninga geti leitt til lækkunar á verði, markaðsaðstæður leyfi það ekki. Verðlækkun kæmi ekki til álita. Til svars við þessu vísaði Maersk til þess sama og kemur ítrekað fram í fundargerðum Samskipa Holding á árinu 2009; flutningafyrirtæki (annars staðar en á Íslandi) brugðust við samdrætti í eftirspurn með verðlækkun og aukinni samkeppni. Eins og Maersk benti einnig á var þetta m.a. unnt vegna þess að mikilvægir kostnaðarliðir höfðu lækkað, sbr. einnig samtímagögn frá Samskipum sem fjallað er um í kafla 12.2.5, 33.1.6 og 33.3.5. Með sama hætti undraðist Maersk hvernig Samskip ákvörðuðu og upplýstu um BAF álagið sem Maersk sagði að væri mjög hátt í samanburði við aðra markaði, allt að tuttugu sinnum hærra. (S)forstö-innfl1 leit á þessa afstöðu Maersk sem hroka. Ekkert kom fram í umfjöllun (E)forstö-innfl eða (E)forstö-útfl sem gefur til kynna að lýsing Maersk á verðlagningu Eimskips hafi verið röng. Virðast sjónarmið Eimskips falla vel að sjónarmiðum Samskipa hvað varðar verðlagningu gagnvart Maersk. Engin ástæða sé til þess að lækka verð enda Eimskip og Samskip ein um að annast þessa sjóflutninga hvort heldur er á eigin vegum eða fyrir önnur flutningafyrirtæki. Ekki var orðið við framangreindri tillögu (E)frkvstj-Þýskal um að lækka verð og taka *„þennan biz til okkar*".

6182. Umfjöllun Maersk er í samræmi við önnur gögn málsins sem sýna skort á samkeppni í áætlunarflutningum til og frá Íslandi.

6183. Að mati Samkeppniseftirlitsins kemur í framangreindum samskiptum greinilega fram að Eimskip og Samskip telja að almenn samkeppnissjónarmið skuli ekki eiga við um sjóflutninga til og frá Íslandi og er það í fullu samræmi við samfellt samráð fyrirtækjanna á þeim markaði á þessum tíma.

6184. Samskip mótmæla því að framangreind gögn sýni fram á ólögmætt samráð, sbr. mgr. 1564 og áfram í athugasemdum við AI og mgr. 840 í athugasemdum við AII. Eins og rökstutt er í kafla 26.16 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þær athugasemdir Samskipa.

14.16. DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009

6185. Atvik á árinu 2009 tengd Atlantsskipum, DSV Air & Sea (DSV), Wilson og Thorship hafa hér þýðingu.

6186. Í upphafi skal það rifjað upp að Atlantsskip hættu rekstri eigin skipa í maí 2008. Undirritaði fyrirtækið á sama tíma flutningasamkomulag við Eimskip og tók það til flutninga Eimskips fyrir Atlantsskip milli Íslands og Evrópu, sbr. kafla 6.7.4. Þann 18. júní 2008 var greint frá því að Atlantsskip hefðu gert samning við flutningafyrirtækið DSV vegna for- og áframflutninga í Evrópu.[2916] Rekstur Atlantsskipa gekk hins vegar mjög illa og svo fór að fyrirtækið hætti starfsemi í apríl 2009.[2917]

[2916] Sagt var frá þessu í Viðskiptablaðinu: *„DSV Air & Sea í Hollandi hefur tekið við sem umboðsaðili heilgámaflutninga hjá Atlantsskipum í Evrópu. DSV Air & Sea er danskt fyrirtæki sem starfar að flutningsmiðlun um allan heim. Fyrirtækið var fyrir umboðsaðili lausavörusendinga Atlantsskipa á meginlandi Evrópu. Þetta kemur fram í fréttatilkynningu frá Atlantsskipum.*
Með þessum samningi annast DSV Air & Sea því bæði lausavörusendingar og heilgámasendingar fyrir Atlantsskip í Evrópu líkt og félagið hefur gert í Skandinavíu. Félagið er sameinað fyrirtæki Frans Maas og DFDS Transport. Hjá því vinna um 10.000 manns á 250 skrifstofum í 29 löndum. Atlantsskip og DSV vinna nú saman að flutningum frá Evrópu, Asíu og vesturströnd Bandaríkjanna. DSV Air & Sea tekur við af Kloosterboer sem hefur verið samstarfsaðili Atlantsskipa um nokkurt skeið." *„Atlantsskip semja við DSV Air & Sea í Hollandi*", dags. 18.06.2008. (http://www.vb.is/frettir/atlantsskip-semja-vi-dsv-air-sea-i-hollandi/16696/).
[2917] Sjá m.a. frétt Viðskiptablaðsins 28.05.2009: https://www.vb.is/frettir/atlantsskip-htta-starfsemi/6267/?q=to.

6187. Skipafélagið Wilson tók í júlí 2008 við flutningum fyrir álver Alcan í Straumsvík. Þessir flutningar voru áður hjá Eimskip. Er flutningastarfsemi Wilson lýst í fréttatilkynningu Alcan frá apríl 2008 og gerð grein fyrir samningi fyrirtækjanna sem tók sem fyrr segir gildi um sumarið 2008.[2918] Í kjölfarið bauð fyrirtækið Thorship upp á almenna flutninga í skipum Wilson sem sigldu milli Straumsvíkur og Rotterdam. Samningur Wilson og Alcan gilti til 30. júní 2011.

6188. Hvað Wilson og Thorship áhrærir er rétt að hafa hér í huga tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-MCL í maí 2010. Í honum var lýst eignarhaldi Wilson á öðrum flutningafyrirtækjum:

„ECL[2919] *is owned by Wilson - they also own Green Reefers whom we are establishing a close partnership via Silver Sea*

Wilson is also owner of Neskip in Iceland and Thorship."[2920]

6189. Í kafla 20.5 er því lýst að sumarið 2010 hófu Samskip og dótturfélagið Silver Sea umfangsmikið samstarf við umrætt dótturfélag Wilson, Green Reefers. Var það fyrirtæki keppinautur í m.a. útflutningi á fiski frá Íslandi. Ljóst er samkvæmt framansögðu að Wilson samstæðan var m.a. á árinu 2009 keppinautur Eimskips og Samskipa á ýmsum sviðum.[2921]

6190. Gögn málsins sýna að á árinu 2009 ræddu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þá hugmynd að Samskip og Wilson myndu skipta með sér markaðnum, unnið var gegn því að DSV næði fótfestu hér á landi og óánægja ríkti með verðsamkeppni frá Thorship. Skal nánar vikið að þessu.

14.16.1. *„Skipta á bitum við Wilson"*

6191. Á árinu 2009 var yfirstandandi samráð Samskipa og Eimskips sem tengdist útflutningi á áli. Fólst m.a. í þessu að Eimskip annaðist fyrir Samskip hluta af þeim útflutningi á áli sem féll undir samning Samskip við Alcoa. Var þessu komið á í tengslum við samráðið um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í ágúst og október/nóvember 2008, sbr. kafla 8 og 9.

6192. Gögn málsins frá árinu 2009 sýna að Samskip tóku til skoðunar að útvíkka ólögmætt samráð tengt útflutningi á áli.

6193. Kemur þetta fram í tölvupósti sem (S)forstj sendi til (S)frkvstj-millilandasv þann 3. febrúar 2009. Í honum segir:

[2918] Greint var frá þessu í frétt sem birtist á heimasíðu Alcan (riotinto.is) þann 15. apríl 2008: *„Alcan á Íslandi hf., sem rekur álverið í Straumsvík, hefur undirritað samning við Nesskip hf. og móðurfélag þess, Wilson Euro Carriers, um sjóflutninga fyrir Alcan á Íslandi. Samningurinn gildir frá 1. júlí 2008 til 30. júní 2011 og er með ákveðnum framlengingarheimildum eftir þann tíma. Tvö 4.500 tonna systurskip frá Wilson verða eingöngu í flutningum fyrir Alcan á Íslandi og munu sigla milli Straumsvíkur og Rotterdam. Hvort skip verður í hálfan mánuð í ferð. Áætlað er að skipin verði komin til vinnu snemma á mánudögum á báðum stöðum og láti ekki seinna úr höfn en um hádegi á miðvikudögum. Skipin eru svokölluð „Bulk" skip. þ.e. lausafarmsskip en geta þó tekið allt að 200 gáma í ferð í lest og á þilfari. Eimskip hefur séð um flutninga fyrir álverið í Straumsvík og rennur sá samningur út í byrjun júlí.*
[…], framkvæmdastjóri fjármála og flutninga hjá Alcan á Íslandi hf. segir umtalsverðan ávinning af nýjum samningi: „Við fórum í útboð með skipaflutningana í desember og Nesskip og Wilson Euro Carriers áttu tvímælalaust besta tilboðið. Þessi skip verða eingöngu í okkar þjónustu þannig að tímaáætlanir munu standast betur og afhendingaröryggi mun aukast. Þannig getum við gert ákveðnar breytingar í hafnarrekstrinum í Straumsvík og Rotterdam sem mun spara umtalsverða fjármuni og verða til hagsbóta fyrir starfsfólk."
Nesskip er að stærstum hluta í eigu Wilson Euro Carriers í Noregi sem rekur 117 skip. Að sögn […] framkvæmdastjóra Nesskipa er Wilson með 16 ný flutningaskip í smíðum sem koma munu inn í reksturinn á árunum 2009-2012. Nesskip og Wilson hafa langa reynslu af flutningum fyrir stóriðju og álver. Wilson hefur um langt árabil flutt hráefni og afurðir fyrir Söral, Hydro og Elkem í Noregi og Nesskip hefur m.a. annast flutninga fyrir Járnblendifélagið á Grundartanga frá stofnun þess." Sjá frétt á riotinto.is, *„Nesskip og Wilson Euro Carriers taka við sjóflutningum fyrir Alcan á Íslandi"*. Rio Tinto. Aðgengilegt á slóð: http://www.riotinto.is/?PageID=12&NewsID=209.
[2919] Euro Container Line.
[2920] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.750168.
[2921] Til viðbótar má t.d. nefna tölvupóst sem […] fékk frá undirmanni þann í október 2010 þar sem lýst er samkeppni við Wilson í stórflutningum: *„We are currently evaluating the breakbulk service into the Oslofjord since we lost recently the steel shipments from the Salgitter Group. We couldn't compete any longer with Wilson who finally gained this account at incredible low freight rates."* Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.798850.

„Sælir - varstu búinn að láta spá í þá hugmynd að við myndum skipta á bitum við Wilson, þe Alcoa og Alcan, hvernig það kæmi út fyrir okkur og þá, ræddum stuttlega um daginn."

6194. (S)frkvstj-millilandasv svaraði samdægurs og sagði:

„Nei –ræðum á morgun."[2922]

6195. Sem fyrir segir tók Wilson í júlí 2008 við flutningum fyrir álver Alcan í Straumsvík. Samkvæmt framangreindum tölvupósti spurði (S)forstj næstráðanda sinn hvort hann hefði látið athuga þá hugmynd að Samskip og Wilson myndu skipta með sér viðskiptavinum í útflutningi á áli. Viðskipti Samskipa við Alcoa færu þá til Wilson og viðskipti Wilson við Alcan færu til Samskipa. Við rannsókn málsins hafa ekki fundist gögn frá árinu 2009 sem sýna frekari umfjöllun eða framkvæmd á þessari tillögu (S)forstj, þ.e. mögulegri ólögmætri markaðsskiptingu við Wilson vegna útflutnings á áli fyrir Alcan og Alcoa.

6196. Samningur Wilson við Alcan gilti til júlí 2011 en undirbúningur að nýju útboði hófst á árinu 2010. Sýna gögnin að í aðdraganda útboðsins sneri (S)forstj sér til Wilson og óskaði eftir samráði í útboði Alcan. Gekk það eftir og er í kafla 14.36.7 rökstutt að Samskip hafi með þeim aðgerðum brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

6197. Í mgr. 1487 í athugasemdum Samskipa við AI segir að í framangreindum tölvupósti (S)forstj 3. febrúar 2009 komi aðeins fram hugleiðingar sem ekkert hefði orðið af. Slíkar hugleiðingar, sem hefðu falið í sér aukin viðskipti Samskipa ef af hefði orðið, séu ekki einungis lögmætar heldur fullkomlega eðlilegar. Hugsanlega hefði þurft undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga og stjórnendur Samskipa hafi verið *„vel meðvitaðir um að viðvarandi samstarf, sem var meira en tilfallandi viðskipti, þurfti að tilkynna til Samkeppniseftirlitsins á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga*." Mótmæla Samskip því að reynt sé að gera þessi samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv tortryggileg.

6198. Sem fyrr segir hefur Samkeppniseftirlitið ekki fundið gögn sem gefa til kynna að hugmynd um samráð við Wilson hafi komið til framkvæmda á árinu 2009. Hins vegar hafa þessi tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þýðingu í þessu máli. Í fyrsta lagi varpa þau ljósi á atvikin á árinu 2010 í tengslum við útboð Alcan. Í öðru lagi verður að horfa til þess að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv höfðu ásamt stjórnendum Eimskips hrint í framkvæmd á síðari hluta ársins 2008 yfirgripsmiklu ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Telur Samkeppniseftirlitið þessi samskipti forstjóra og aðstoðarforstjóra Samskipa í febrúar 2009 vera lýsandi fyrir það viðhorf til samkeppni sem ríkti á þessum tíma og leiddi af hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa. Þetta ásamt ýmsum öðrum gögnum málsins gefur til kynna að milli Eimskips og Samskipa hafi viðgengist ákveðin menning þar sem viðræður um samstarf við keppinauta og takmörkun á samkeppni hafi verið taldar sjálfsagðar. Í t.d. janúar 2010 þótti (S)forstö-innfl1 ekkert athugavert við beiðni (S)frkvstj-Jóna um hann myndi hafa samband við (E)forstö-innfl til að stuðla að því að dótturfélag Eimskips, TVG, myndi draga úr samkeppni og hækka verð, sbr. kafla 14.17.8. Ekki er heldur um það að ræða í þessu máli að Samskip hafi óskað eftir undanþágu vegna ólögmæts samráðs við Eimskip varðandi t.d. takmörkun á flutningsgetu og skiptingu á markaði eftir mikilvægum viðskiptavinum.

14.16.2. DSV leitar að nýjum samstarfsaðila

6199. Gögn málsins sýna að sökum rekstrarerfiðleika Atlantsskipa leitaði DSV að nýjum samstarfsaðila hér á landi á árinu 2009.

6200. Í byrjun janúar 2009 áttu sér stað umræður innan Eimskips um flutningasamstarfið við Atlantsskip. (E)frkvstj-lögfr sendi þann 5. janúar 2009 tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)fjármstj (afrit til m.a. (E)forstj og spurði hver væri staðan á viðskiptum og samskiptum við Atlantsskip, hver væri skuldastaða fyrirtækisins og hvort samningaviðræður væru í gangi. (E)fjármstj

[2922] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.563205.

svaraði og gerði grein fyrir umtalsverðri skuld Atlantsskipa við Eimskip og greindi frá því að „*(E)frkvstj-EimÍsl væri í góðu sambandi við þá varðandi stöðu mála*". (E)forstj svaraði og sagði að nauðsynlegt væri að fá skýrari mynd um framhaldið. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði þeim tölvupósti og sagði: *„Legg til að við tökum fund um þetta á morgun og ákveðum framhaldið með þá, ég legg til að við segjum upp þessum flutningasamningi formlega þar sem þeir hafa ekki staðið við neinar skuldbindingar að þeirra hálfu.*" (E)forstj svaraði daginn eftir:

„OK mættu á fund hjá mér klukkan 11 á morgun

Efni fundar:

TVG

Atlantskip

Samskip."[2923]

6201. Samkvæmt þessu ætlaði (E)forstj að ræða málefni sem tengdust TVG, Atlantsskipum og Samskipum við undirmenn sína á fundi kl. 11 þann 7. janúar 2009. Rétt er að hafa í huga að kl. 13:00 sama dag var haldinn fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl, sbr. kafla 10.6.1.

6202. Þann 28. janúar 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 vegna Atlantsskipa, Eimskips og DSV: *„Atlantsskip hafa haft samband, eru sjálfir að vinna í að koma sér frá rekstrinum, kröfuhafar í félagið eru einkum EI* [Eimskip] *og DSV, en svo er gamla krafan á okkur,*

þeir bjóða:

-DSV stofnar nýtt félag á Íslandi, […[2924]] *og nokkrir haldi áfram þar,*

ca 30 teu á viku

-slot samningur á verðum við okkur sbr samningsdrög hér að neðan

-settlement á kröfu upp á 20 mkr, gert upp við DSV á tveimur árum

-þurfum að taka yfir 50 þurrgámum, og skila, þeir eru tryggðir fyrir skemmdum á gámum, ég hugsa að við getum reiknað skilakostnað, þe akstur til okkar og úti á depot til frádráttar þessum 20 mkr

Það sem mun gerast væntanlega er að:

-EI [Eimskip] *tekur þá yfir gjaldþrota Atlantsskip félagi* [svo] *og þarf að afskrifa ca 200 mkr kröfu*

-DSV mun halda þessum ca 30 teu á viku, sem mun koma til okkar, ca 130 mkr árlega í okkar kerfi

-við fáum hugsanlega ásættanlega niðurstöðu í stóra Atlatnsskips málið, sem þó er að sjálfsögðu mismundandi mat manna á

Það er margt með og móti í ofangreindu, bið ykkur vinsamlega að ígrunda - þeir eru hér fram á morgun, og lofaði þeim svari síðar í dag."[2925]

[2923] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.403470.
[2924] Starfsmaður Atlantsskipa.
[2925] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.403439.
[2925] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.713798.

6203. Samkvæmt þessum tölvupósti (S)forstj var ljóst að rekstur Atlantsskipa var mjög erfiður og til umræðu var að DSV myndi hefja starfsemi hér á landi og semja við Samskip um flutninga. Ljóst er af tölvupóstinum að (S)forstj sá bæði kosti og galla við samstarf af þessum toga.

6204. Áfram var fjallað um málefni Atlantsskipa og DSV innan Samskipa og Eimskips. Þann 10. febrúar 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Jóna:

„Nú er það að gerast sem við vissum að myndi gerast. Atlantsskip gámarnir eru fastir hjá Eimskip. Tiger var að hringja og þeir fá enga gáma því þeir eru fastir. Eimskips menn eru búnir að missa þolinmæðina. Nú munu þeir drepa það litla sem er eftir hjá Atlantsskip. Nú er lag fyrir okkur að taka restina af viðskiptavinum Atlansskipa.

Spurningin er bara hvað með DSV."

6205. (S)forstj svaraði samdægurs: *„Atlantsskip eru reyna að koma saman félagi með DSV, ég hlera* […] *með stöðuna á því, stærsti kröfuhafi Eimskip og nú þurfa þeir að taka erfiða ákvörðun, keyra þá í þrot eða halda lífi í þeim. Endilega keyra á kúnnaflóru þeirra og sópa upp því sem vert er að sækja.*"[2926]

6206. Nokkrum dögum eftir þessa umfjöllun um DSV hjá Samskipum var í fundargerð Eimskips (frá 17. febrúar 2009) sagt frá heimsókn (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóra TVG, og (E)forstö-innfl til DSV:

„[(E)frkvstj-TVG] *Heimsókn til DSV forwarding company í Danmörku ásamt* [(E)forstö-innfl]*, ýmsar hugmyndir komu fram á fundinum með þeim þar á meðal að þeir tækju yfir alla okkar vöruhúsastarfsemi í Danmörku ásamt trucking til og frá Spáni og Ítalíu og fleiri stöðum.*"[2927]

6207. Daginn eftir, 18. febrúar 2009, var einnig fjallað um samskipti við DSV hjá Samskipum. (S)frkvstj-Skand, yfirmaður Samskipa í Danmörku, sendi tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna, (S)forstö-innfl1 og (S)forstj og í honum sagði: *„In the wake of Atlatsskips problems I would think that we would have a good chance of getting 2 specific cusomers back if Samskip and Jonar jointly approached these two.*

** Vero Moda*

** Fönix*

Further we have, as you know, been quoting DSV on consolidation containers to Iceland / Faroes with a build-in agreement of not approaching each others customers. We have just followed up on this quotation and the answer was that as long as Atlantsskip exists they will stick to the deal (eventhough they apparently are having a huge outstanding) with them. If Atlantsskip should close down they are open for discussion. At the end of the conversation with [(S)starfsm] *Mr.* [starfsm-DSV] *said he would consider our proposal once again and respond on Friday latest.*"

6208. Vísaði (S)frkvstj-Skand þannig til þess að (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna hefðu vitneskju um að DSV hefði verið boðinn flutningur til Íslands og Færeyja gegn því að DSV og Samskip myndu ekki keppa um viðskiptavini hvors annars. Að mati Samkeppniseftirlitsins fólst augljóslega í þessu tilboð til DSV um ólögmæta markaðsskiptingu.

6209. (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna mótmæltu ekki framangreindri umfjöllun í tölvupósti (S)frkvstj-Skand eða gerðu athugasemdir við þetta tilboð til DSV. Þess í stað greindi (S)frkvstj-Jóna í svari sínu, sem hann sendi samdægurs, frá samskiptum við DSV og upplýsti um viðhorf Eimskips:

„We are following the DSV/Atlantsskip situation very closely and we have approached DSV in the Netherlands as well. DSV is probably most interested in a Global deal with an Icelandic partner similar

[2926] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.565559.
[2927] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð EI vika 8 2009+.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.136131.

to the one they have today. The situation now is that both Eimskip and Jonar/Samskip are aggressively after Atlantsskip customers.

Vera Moda..... they switched from Atlantsskip to TVG Zimsen in october/november. (We will make another attempt since we hear that they are not happy at TVG) Fönix.... We are already working on closing a contract with them...([…])

I had a confirmation today that the Danish representatives from DSV were in Iceland to discuss possibilities with Eimskip/TVG last week. Eimskip/(E)frkvstj-EimÍsl are confident that they will get the business. Eimskip is offering DSV their trucking business within Denmark (for their own DK office)

[…] *is also after the DSV agency since he had good contacts with them from the TVG days. I know for sure that Atlantsskip were not totally happy about the relationsship with DSV since the Danish were very aggressive on the profit split issues and making sure that all possible costs were included. DSV are shipping approx 2*40 Ft containers on prepaid business pr. week via Atlantsskip.*"[2928]

6210. Samkvæmt framansögðu átti að ræða um TVG, Atlantsskip og Samskip á fundi hjá (E)forstj fyrir hádegi 7. janúar 2009. Eftir hádegi var fundur Eimskips og Samskipa. Í lok janúar 2009 greindi (S)forstj frá því að Atlantsskip og DSV hygðust stofna nýtt fyrirtæki hér á landi og að leitað hefði verið eftir samstarfi við Samskip. Um miðjan febrúar 2009, og á nánast sama tíma, var bæði innan Eimskips og Samskipa sagt frá samskiptum við DSV. Af hálfu Eimskips áttu (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóri TVG, og (E)forstö-innfl fund með DSV þar sem rætt var um mögulegt samstarf. Af hálfu Samskipa áttu (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóri Jóna, og (S)frkvstj-Skand fund með DSV.

6211. Framangreindur tölvupóstur (S)frkvstj-Jóna sýnir að hann bjó yfir upplýsingum um samskipti Eimskips og DSV. Í mgr. 1510 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að (S)frkvstj-Jóna hafi ekki fengið þessar upplýsingar frá Eimskip heldur DSV. Samskip lögðu ekki fram nein gögn þessu til stuðnings heldur setja fram þessa túlkun á tölvupósti (S)frkvstj-Jóna:

„Upplýsingarnar sem (S)frkvstj-Jóna kom áleiðis í tölvupósti sínum stöfuðu frá DSV enda er þar ekki einungis vísað til þess að Eimskip hafi verið áhugasamt um viðskiptin heldur t.d. einnig […]*. Þannig er alfarið rangt að (S)frkvstj-Jóna hafi fengið þær frá Eimskip.*"

6212. Samkeppniseftirlitið telur hins vegar að gögnin gefi eindregið til kynna að (S)frkvstj-Jóna hafi fengið þessar upplýsingar frá (E)frkvstj-EimÍsl. Orðalagið í tölvupóstinum lýsir viðræðunum augljóslega út frá sjónarhóli Eimskips: *„Eimskip/(E)frkvstj-EimÍsl are confident that they will get the business. Eimskip is offering DSV […]*". Til viðbótar er órökrétt að DSV hafi í viðræðunum við Eimskip búið yfir upplýsingum um álit eða vissu Eimskips um lyktir viðræðnanna. Þá ber að líta til þess að (E)frkvstj-EimÍsl hafði með samskipti við Atlantsskip að gera, sbr. framangreindan tölvupóst (E)fjármstj frá 5. janúar 2009. Sú staðreynd að (S)frkvstj-Jóna hafði einnig vitneskju um að fyrrverandi starfsmaður Eimskips/TVG (VG) hefði einnig áhuga á DSV útilokar ekki að hann hafi fengið upplýsingar um Eimskip frá (E)frkvstj-EimÍsl. Þá ber að hafa í huga að ólögmæt upplýsingagjöf átti sér stað í samskiptum (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-EimÍsl, sbr. kafla 13.3.2. Í sátt Samkeppniseftirlitsins við Eimskip viðurkennir fyrirtækið að ólögmætt samráð við Samskip á m.a. árinu 2009 hafi tekið til miðlunar á mikilvægum viðskiptaupplýsingum. Framangreindar upplýsingar um viðræður Eimskips við DSV voru augljóslega mikilvægar í þessum skilningi.

6213. Síðar í febrúar 2009 áttu sér aftur stað samskipti milli Samskipa og DSV. Þann 25. febrúar 2009 sendi (S)starfsm tvo tölvupósta til (S)frkvstj-Jóna (afrit til (S)frkvstj-Skand) og gerði grein fyrir samskiptum sínum við DSV. Fyrst sendi hann eftirfarandi tölvupóst:

[2928] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.459555.

„I contacted [starfsm-DSV]*/DSV in Aarhus.* [starfsm-DSV] *is responsible for North Atlantic = Iceland, Faroes and Greenland.*

I suggested the idea of an separate company acting as DSV exclusive agent in Iceland. [starfsm-DSV] *needs to think this one over, but he was positive towards the idea. His main consern is the airfreight, as he needs to have acces to good rates, and in his mind this is only possible at receiving end.*

He will contact us tomorrow or friday."

6214. Í kjölfarið sendi (S)starfsm þennan tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-Jóna: *„Further* [starfsm-DSV] *have now discussed this idea with* [...] *- Vice precident in DSV air & sea.*

They suggest this new company to be exclusive global agent, with the execption of Netherlands, Germany, Italy and France (former [...] *territory, where they have existing volumes to Iceland),*

[starfsm-DSV] *also suggested* [...] *as sales/marketing manager in this new company....We agreed that I should take above up with you and talk again tomorrow.*

Let us know your thoughts on this."

6215. Daginn eftir sendi (S)starfsm annan tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna (afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-Skand): *„According to* [starfsm-DSV]*,* [...] *had a cooperation with Atlantskip when DSV took over. Eimskip have given DSV in NL a very good deal, which is part of the explanation why they are thinking of splitting the volumes. Another is that they are reluctant to put all in one deal, considering the pressent situation with Atlantskip.* [...] *confirmed that the volumes are collect. He also told me that they consider to give Atlantskip notice latest 05-03-2009 of termination of the pressent cooperation.*

DSV have not taken a decision yet - all options are open. [...] *and* [...] *are very interested in our idea of a separate entity.*"[2929]

6216. Þessar samstarfshugmyndir voru ræddar frekar milli Samskipa og DSV. Það má sjá af tölvupósti sem (S)frkvstj-Jóna sendi þann 5. mars 2009 til (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv. Í honum gerði (S)frkvstj-Jóna grein fyrir því að hann og (S)frkvstj-Skand hefðu þennan sama dag átt þriggja tíma fund með DSV.[2930] Meðfylgjandi tölvupóstinum var minnisblað þar sem gerð var grein fyrir þeim tillögum sem DSV höfðu sett fram á fundinum með Samskipum, auk viðbragða (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-Skand:

*„**Iceco** - new company - Following are proposals from DSV.*

Philosophy:

DSV have a keen interest in the Icelandic market. The business was quite reasonable with Atlu [Atlantsskip] *until recently and profits were good from the trade lane.*

Ownership:

New company would be owned by Jonar/Samskip to start with

Is Jonar/Samskip willing to consider possible joint venture?

Partnership would be based on trust, confidence and open book relationsship

[2929] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.458361.
[2930] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*DSV.*doc". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.728533.

Sales/Customer Service:

J/S[2931] *suggested a start with 1 sales/customer service person. Operational backup for*

Manifests, warehousing,trucking, accounts/finance etc. from Jonar/Samskip.

DSV has suggested setup of three people including [...], [...], [...].

Sales:

DSV would immediately next week provide the new company with 600 sales leads with customer name, address, Volume, trade lane and rates. DSV would like to send sales people up to Iceland for extensive sales calls to customers. DSV accepts that the fact the short term volumes will only be coming from sales leads.

Grey areas on the market to be decided by management .

Samskip ocean freight container rates offered to DSV :

20 Ft Eur 700

40 Ft Eur 1.000 (** = Eur 25 pr. M3 if DSV load 40 m3 into each cont **)

+ BAF and other local charges in iceland and denmark

Above rates were requested by DSV and to match their current rates with ATLU

Growth:

It would probably take 1-2 weeks to build up the first consol box. DSV see the growth of the company parallel with Jonar (not a threat to JT) and focusing on Eimskip/TVG customers.

Identity:

The new company would be a new sales channel into the market which Samskip the carrier would benefit from.

Future benefits for Samskip Group:

Access to strong worldwide buying power of the DSV group.

***Far East / USA Market.** Currently working with 8 dedicated deep sea carriers. Competitive rates for both LCL and FCL.*

Possibility for Samskip and Jonar offices to co-load with DSV worldwide.

Possibility to enter into seperate but parallel agreement with Deep Sea lines for rates, detention and demurrage. DSV has 90 free days with the major carriers.

Very strong trailer network in Scandinavia, Continental Europe and UK, Ireland.

Access to ATLU sales leads plus prepaid business from DK currently handled by DSV.

Samskip can get a hold on DSV growth in Iceland by working with them.

Samskip / Jonar options

[2931] Jonar/Samskip.

1) *Stay as we are and focus on Jonar/Samskip cooperations and consequently DSV will work with TVG or Icetransport.*
2) *Create Iceco with DSV as a exclusive agent. DSV will put all their volume into the new company. DSV wants committment on sales force at least 2 person. DSV wants a 3 years exclusive non irrevocable contract from Jonar/ Samskip with penalty clauses*

Conclusion:.

DSV wants a strong indication tomorrow Friday march 6th from Jonar/Samskip. (S)frkvstj-Jóna/(S)frkvstj-Skand feel that a direct honest answer is important since Samskip Denmark, (ocean express) is already trying to build up relationsship with DSV in various trade lanes."

6217. Framangreint minnisblað lýsir þannig í aðalatriðum hugmyndum DSV (í upphafi þess segir þannig: „*Following are proposals from DSV*") en með innskotum frá (S)frkvstj-Jóna/(S)frkvstj-Skand. Fæst ekki betur séð en að DSV hafi sett fram hugmyndir sem miðuðu að því að Samskip og DSV myndu saman veita Eimskip/TVG samkeppni. Þá myndi samstarfið milli Samskipa og DSV ekki ógna stöðu Jóna á markaðnum. Einnig var bent á að sökum sterkrar stöðu DSV á alþjóðavísu gæti af samstarfinu leitt að staða Samskipa í flutningum til Bandaríkjanna og Suðaustur Asíu myndi batna (og þar með samkeppnisstaða gagnvart Eimskip).

6218. Í umræddu minnisblaði hvöttu (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-Skand til þess að DSV yrði svarað sem fyrst. (S)forstj sendi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna þann 6. mars 2009 vegna þessa hugsanlega samstarfs við DSV. „*Niðurstaða sbr:*

Ná í 10 kúnna eða svo í viðbót við það sem komið hefur vegna þess umróts sem á sér stað nú við það að Atlantsskip fara af markaði, þó það kosti lág verð, þeas tryggja að við náum ásættanlegri hlutdeild af þessu umróti.

Koma skýrum skilaboðum til DSV að við erum áhugasamir að kanna hið snarasta samstarf milli félaganna:

-forflutningar í Evrópu og víðar, háð verði og þjónustu, sama þjónusta og Traffic sinnir fyrir okkur í dag

-þeirra controlled magn til Íslands rúlli í gegnum okkur, controlled af þeim, <u>umsamið magn/kúnnar</u>

Rétt að koma því á framfæri sterkt að eftir miklu er að slægast fyrir þá með ofangreindu setup.."[2932]

6219. Eftir að hafa fengið framangreindan tölvupóst frá (S)forstj sendi (S)frkvstj-Jóna þann 8. mars 2009 tölvupóst til DSV (afrit til (S)forstj).[2933] Í honum var að finna svar Samskipa við framangreindum samstarfshugmyndum:

„Thank for the opportunity to meet and discuss the Iceland trade on thursday. I do apologise for the delay in coming back to you since it took a while to get all the necessary people at Samskip hf in Reykjavik to come together. We appreciate that your time frame is running out and we are therefore willing to work quickly to achieve mutual benefits.

The proposals from our discussion is a follows.

The requirements set forward by DSV on an establishment of a seperate company <u>can not be met</u> by Samskip at this stage. Samskip/Jonar propose a customer service setup in Reykjavik for the DSV volumes into Iceland.

[2932] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.457362.
[2933] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.457159.

In order to reach a win-win situation Samskip/Jonar are very interested to look immediatly into further cooperation between ourselves and DSV based on the following.

Trucking and precarriage services in Europe and Scandinavia for the icelandic trade based on competitive service and price levels.

The strong volumes carried by both Samskip and Jonar can contribute to the DSV setup in Europe and Scandinavia.

DSV prepaid seafreight volumes to be carried via Samskip´s services to be agreed on for certain prepaid volumes/customers.

We hope that the above is of interest to you and we look forward to hear from you."

6220. Samkvæmt framansögðu voru Samskip ekki reiðubúin að ráðast í það nána samstarf við DSV og samkeppni við Eimskip sem DSV lagði til og lýst var í minnisblaði (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-Skand frá 5. mars 2009. Var fyrirtækið hins vegar reiðubúið til samstarfs um forflutninga annars staðar í Evrópu og til samstarfs um innflutning til Íslands sem byggðu á samkomulagi fyrirtækjanna um magn og viðskiptavini („*umsamið magn/kúnnar*" / „*agreed on for certain prepaid volumes/customers*"). Fólst í þessu samskonar tillaga og (S)frkvstj-Skand lýsti í tölvupóstinum frá 18. febrúar 2009 um að Samskip og DSV myndu ekki keppa um tiltekin viðskipti.

6221. Ljóst er að DSV töldu tilboð Samskipa ekki aðlaðandi og sneru sér til annars samstarfsaðila hér á landi, þ.e. Thorship sem eins og fyrr segir bauð upp á flutning í skipum Wilson sem sigldu milli Straumsvíkur í Hafnarfirði og Rotterdam. Að morgni 20. mars 2009 sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)forstj (afrit til (S)aðaleig-stjform-SH). Framsendi hann eftirfarandi fréttatilkynningu frá DSV (sem hafði verið birt deginum áður): „*DSV Air & Sea Holding A/S (DSV) and Thor Shipping Ltd. (ThorShip) have entered into a partnership agreement effective as from 1 May 2009.*

For both parties, the partnership represents a vast amount of opportunities. By joining the DSV global network, ThorShip will be able to offer door-to-door services from any part of the world for airfreight and seafreight. The partnership also strengthens the DSV trade lane service to Iceland as ThorShip is acting as an exclusive agent for weekly vessels out of Rotterdam.

Despite the market turmoil in Iceland, DSV and ThorShip see great opportunities for growth as the current trend is that the Icelandic customers are looking for safe and stable transport providers who will also be present in the global market place tomorrow. The parties foresee that the Icelandic market will bounce back in terms of freight volumes over the next couple of years."[2934]

6222. (S)frkvstj-MCL spurði í tölvupóstinum (S)forstj um viðbrögð við þessu. (S)forstj svaraði um hæl: „*DSV is the former agent of Atlantsskip (out of business) in Scandinavia and continent (through former Frans Maas, owned by DSV).*

We met them and discussed potential partnership, our conclusion we were not willing to open doors for them into the Icelandic market, rather focus on our own setup in Scand / continent. They control only 2-3 boxes a week, and will provide a lousy service through Thorshipping, who offer direct sailings only from R'dam to Iceland, dedicated service for aluminium for Alcan in Straumsvik."

6223. Um kvöldið sama dag, 20. mars 2009, áttu sér stað frekari tölvupóstsamskipti vegna ákvörðunar DSV um að hefja samstarf við Thorship. (S)frkvstj-Jóna sendi kl. 20:56 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Skand og í honum sagði:

[2934] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.581287.

„For the record then Thorship ([…] *former manager at Eimskip and TVG and* […] *former at Eimskip) are setting up full blown DSV forwarding (air and sea) setup in iceland. (Exactly the solution DSV wanted from JT/Samskip) They have employed former DM (and previously TVG) staff I.e.* […] *+2 others who will start on monday. Local icelandic ops name to be confirmed. Forwarding agent Icetransport (agent for Blue water & panalpina) who is currently handling all airfreight for DSV in iceland will not offer any services to Thorship/DSV in iceland. Thorships capacity for local market (excl Alcan) ex Rotterdam is approx 40 TEU pr week. Two vessel operation with departure from RTM on mondays with sunday arrival in Hafnarfjordur.....more later gents and have a good weekend*"

6224. (S)frkvstj-Skand svaraði með tölvupósti sem hann sendi kl. 22:39: *„Just learned that DSV will use Eimskip on their consolidation boxes out of Denmark. Rate is said to be aprox. EUR 1300 per 40'. No doubt that they will start to attack Samskip/Jonar clients soon. With a possible net rate of aprox EUR 30 per m3 they will be able to rock the market.*" (S)frkvstj-Jóna svaraði kl. 22:47: *„I got a call from* [DSV] *yesterday where he told me that they will use Thorship and Samskip from DK. He said that they wanted to work with us and attack the other 65 percent of the market. So this is a surprise.... But low rates change everything.*"[2935]

6225. Tölvupóstur (S)forstj frá 20. mars 2009 til (S)frkvstj-MCL og (S)aðaleig-stjform-SH sýnir að Samskip í raun höfnuðu hugmyndum DSV um samstarf hér á landi. Það gerði fyrirtækið til að hindra að DSV næði fótfestu á íslenska markaðnum. Töldu Samskip það augljóslega þjóna hagsmunum fyrirtækisins betur að halda DSV frá markaðnum heldur en að hefja samstarf við það fyrirtæki sem hefði ekki síst að markmiði að auka samkeppni við Eimskip og TVG. Draga verður þá ályktun að Samskipum hafi ekki þótt það fýsilegt að ganga til svo náins samstarfs við DSV því það gæti leitt til þess að *„friðurinn*" við Eimskip yrði rofinn. Tölvupóstar (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-Skand frá 20. mars 2009 sýna til viðbótar það óeðlilega samkeppnisumhverfi sem var fyrir hendi. Upplýsti (S)frkvstj-Jóna þannig að keppinautur Jóna (Icetransport) myndi ekki veita DSV/Thorshipping þjónustu og (S)frkvstj-Skand upplýsti um það verð sem Eimskip hygðist bjóða DSV.

6226. Samkeppniseftirlitið telur að ólögmæt upplýsingaskipti milli Eimskips og Samskipa hafi átt sér stað í tengslum við viðræður fyrirtækjanna við DSV. Ljóst er að samstarfshugmyndir vegna DSV tóku frekar til TVG og Jóna heldur en móðurfélaganna sjálfra, sbr. m.a. þá staðreynd að (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-TVG komu að þeim. Eins og fram hefur komið tók hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips ekki síst til stærri viðskiptavina en Jónar og TVG sinntu frekar minni viðskiptavinum. Hvað sem því líður er það mat Samkeppniseftirlitsins að hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips hafi haft áhrif á þá ákvörðun Samskipa að afþakka tilboð DSV um samstarf til þess að keppa við Eimskip og TVG. Það þjónaði ekki hagsmunum Samskipa að rjúfa *„friðinn*" með þeim hætti.

6227. Í athugsemdum Samskipa er því mótmælt að framangreind atvik tengd DSV sýni fram á brot fyrirtækisins á samkeppnislögum. Sem fyrr segir heldur fyrirtækið því fram að upplýsingar sem fram koma í tölvupóstum þess og varða Eimskip hafi komið frá DSV. Jafnframt segjast Samskip ekki hafa hafnað tillögum DSV til að reyna að koma í veg fyrir að fyrirtækið næði fótfestu á markaðnum. Á endanum hefðu Samskip og DSV ekki náð saman, m.a. vegna krafna DSV um að stofnað yrði sjálfstætt félag um reksturinn, sbr. mgr. 1519 í athugasemdum við AI.

6228. Eins og rökstutt var telur Samkeppniseftirlitið að leggja verði til grundvallar að umræddar upplýsingar um viðræður Eimskip við DVS hafi borist Samskipum frá Eimskip. Fjallað er að öðru leyti um athugasemdir Samskipa í kafla 26.17.

14.16.3. Eimskip fer á fund Thorship

6229. Gögn málsins sýna að eftir að Thorship hóf samstarf við DSV kom upp óánægja innan Eimskips með að þessi keppinautur væri að bjóða lágt verð á markaðnum.

[2935] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.581623.

6230. Þann 22. júlí 2009 sendi framkvæmdastjóri TVG, (E)frkvstj-TVG, tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj sem bar heitið *„Verðtilboð frá Thorship*". Sagði (E)frkvstj-TVG að hann teldi mikilvægt að upplýsa um lágt verð sem Thorship væri að bjóða því hann hefði *„aldrei séð þessu líkt áður*." Rakti (E)frkvstj-TVG tilboðið og benti á að í því væri ekki lagt á olíugjald (BAF) né heldur uppskipunar-öryggis- og staðsetningargjöld. Sagði (E)frkvstj-TVG að Thorship væri *„skör neðar en Atlantsskip var á sínum tíma og ekki var það gáfulegt ... Ljóst sé að hér er verið að selja langt undir kostnaðarverði og kostnaðarliðum sleppt í þessum útreikningi/tilboði*".[2936]

6231. (E)frkvstj-sala/þj svaraði daginn eftir með tölvupósti til bæði (E)frkvstj-TVG og (E)forstj. Í honum greindi (E)frkvstj-sala/þj frá því að hann hefði gengið á fund stjórnenda þessa keppinautar:

„Ég heimsótti þá í síðustu viku, hitti […]. Það er alveg ljóst að þeir munu gera allt til að reyna að höggva í okkur, við munum ekki og getum ekki tekið þátt í að elta svona verð, þurfum að bera saman þjónustustigið og selja út á það EKKI bara á verðum."[2937]

6232. Í málinu er að finna önnur gögn sem lýsa öðrum fundum (E)frkvstj-sala/þj með keppinautum. Þau bera með sér að (E)frkvstj-sala/þj hafi átt samræður við þá um verð og önnur viðkvæm samkeppnisleg málefni, sbr. kafla 5.2. Umræddur tölvupóstur gefur til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi reynt hið sama gagnvart Thorship. Gögn frá því í lok ágúst og byrjun september 2009 varpa frekari ljósi á þetta. Skal vikið að þeim næst.

14.16.4. Unnið gegn því að Thorship njóti betri kjara

6233. Sem lítið flutningafyrirtæki var Thorship háð því að kaupa tiltekna þjónustu af Eimskip og Samskipum.

6234. Thorship sendi þann 31. ágúst 2009 tölvupóst til (E)viðskstj. Í honum sagði:

„Bið þig vinsamlegast um að leiðrétta uppskipun og vörugjöld á meðfylgjandi sendingu.

Við eigum að vera með 50% afsl. af uppskipun og vörugjöldin eiga að fara í 3 flokk þar sem þetta er fóðurbætir fyrir landbúnaðinn."

6235. (E)viðskstj framsendi þennan tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvernig hann ætti að bregðast við þessari beiðni Thorship. Einnig spurði hann sérstaklega hvort Thorship væru með þennan 50% afslátt hjá Eimskip.[2938] (E)forstö-innfl sendi daginn eftir tölvupóst til (E)frkvstj-Dk (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) og spurði hvað Thorship hefði verið að flytja mikið með Eimskip. Einnig spurði hann um hvaða *„verðsamkomulag er í gangi?*". (E)frkvstj-sala/þj brást við þessu og sendi eftirfarandi tölvupóst:

„Eru þeir með e-hv samning hérna? Hvers vegna ættu þeir að fá 50% afslátt af THC?"

6236. (E)forstö-innfl svaraði síðar sama dag: *„Nei ekki við mig og ekki er neinn samning að sjá í SAP. Þá er eðlilegt að kostnaður komi á gjaldskrá. Það er frumskilyrði að mínu mati að þeir tali við okkur til að það komi til greina að veita þeim einhvern afslátt. Ég hef ekki heyrt í þeim eftir að þeir byrjuðu með þetta fyrirtæki.*

Ef þeir gera það munum við að sjálfsögðu skoða það með tilliti til hvað rétt er að gera samkvæmt þeim samkeppnisreglum sem gilda í þessu umhverfi.

Ég skal undirbúa þá skoðun ef til kemur að þeir hafi samband."[2939]

6237. (E)frkvstj-sala/þj svaraði þessum tölvupósti (E)forstö-innfl:

[2936] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.257018.
[2937] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.257222.
[2938] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.569584.
[2939] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.274798.

„Gott ég sé ekki ástæðu til að gefa þeim sérstakan afslátt af THC þar sem þeir eru ekki með samning við okkur.“

6238. Eins og fram kemur í kafla 8.1 og 14.12 tók samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma til afsláttar af m.a. uppskipunargjöldum og af samráðinu leiddi að Eimskip og Samskip veittu hvort öðru afslátt. Öðru máli gegndi þegar keppinauturinn Thorship bað um slík kjör. Þá skyldi við mat á því horfa til gildandi samkeppnisreglna.

6239. Virt saman gefa framangreind gögn til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi rætt um verð og samkeppni við Thorship á fundinum í júlí 2009 og að sá keppinautur hafi ekki tekið erindi hans vel. Sökum þessa hafi hann varað (E)forstj við samkeppni frá Thorship og tekið illa í beiðni fyrirtækisins um afslátt. (E)forstö-innfl sá engin vandkvæði við að eiga ítrekuð verðsamskipti við Samskip. Þegar hins vegar um var að ræða keppinaut sem var að bjóða lágt verð skyldi skoða hvað *„rétt er að gera samkvæmt þeim samkeppnisreglum sem gilda í þessu umhverfi.“* Dregur þetta fram samkeppnishamlandi eðli hins samfellda samráðs Eimskips og Samskipa.

6240. Samskip vildu einnig tryggja að Thorship/DSV nytu ekki góðra kjara. Gögnin sýna að (S)forstö-innfl1 sendi þann 3. og 4. desember 2009 tölvupósta til starfsmanns Samskipa í Litháen þar sem hann kvartaði yfir því að Thorship hefði boðið of lágt verð fyrir flutninga til Íslands. Starfsmaðurinn svaraði: *„The Booking Note was received from DSV Transport. […] In this case we can not use Thor Ship Agreement.“*

6241. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði það engu breyta og setti fram þessi fyrirmæli:

„Please do not offer these low rates to DSV / Thor Ship in the future. They are our competitor in Iceland, and we do not want to strengthen their position in the market with low rates“[2940]

6242. Í þessu samhengi er rétt að horfa til umfjöllunar í kafla 14.36.7 sem varðar atvik á árinu 2010. Þar er lýst minnisblaði frá Eimskip sem sýnir að bæði Samskip og Eimskip höfðu snúið sér til Alcan í Straumsvík og kvartað yfir þeirri samkeppni sem Thorship gat veitt með því að bjóða upp á almenna gámaflutninga í skipum Wilson sem fluttu ál frá Straumsvík til Rotterdam. Er því einnig lýst að (S)forstj átti á árinu 2010 fund með Thorship og hið sama gerði (E)forstö-útfl.

6243. BWS var smár keppinautur Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í kafla 20 er lýst samskonar atburðarrás vegna BWS. Höfðu bæði Samskip og Eimskip hag af því að draga úr samkeppni frá litlum keppinautum og vernda með þeim hætti „friðinn“ á markaðnum.

6244. Í mgr. 1273-1275 í athugasemdum Samskipa við AI segir að umrædd samskipti tengist Samskipum ekki með nokkrum hætti og er ályktunum Samkeppniseftirlitsins mótmælt. Athugasemdir Samskipa breyta ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins eins og nánar er rakið í kafla 26.17.

[2940] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 7

7

Kafli 14

14.17-14.34: „Friðurinn“ 2009-2012 *framhald*

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

14.17. Unnið að verðhækkunum veturinn 2009 - 2010 1244
14.17.1. Ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips 1245
14.17.2. Atvik í september 2009 1245
14.17.3. Atvik í október 2009 1247
14.17.4. Atvik í nóvember 2009 1249
14.17.5. Atvik í desember 2009 1253
14.17.6. Verðhækkun í janúar 2010 1258
14.17.7. Aukin gjaldtaka Eimskips 1261
14.17.8. Reynt að fá Eimskip til þess að hækka verð 1265
14.17.9. Samantekt 1267

14.18. Velgengni Samskipa á Íslandi og tillaga um *„heimanmund“* til samstæðunnar 1274

14.19. Samskip huga í janúar 2010 að auknu samstarfi við Eimskip 1277

14.20. Almennt um mikilvæga viðskiptavini á árinu 2010 1283
14.20.1. Mikilvægi stórra viðskiptavina eykst 1283
14.20.2. Mikilvægir viðskiptavinir fóru ekki á milli á árinu 2010 1284
14.20.3. Hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum 1285
14.20.4. Aðgerðir Samskipa til að tryggja *„friðinn“* 1288

14.21. Gögn frá janúar – mars 2010 endurspegla markaðsskiptinguna 1290
14.21.1. Hörð samkeppni í nágrannaríkjum 1290
14.21.2. Ekki keppa heldur hækka verð í landflutningum 1294
14.21.3. *„Pólitísk ákvörðun“* um að keppa ekki til að fá *„frið með allt hitt“* 1297
14.21.4. *„Ekki umsemjanlegt – enginn afsláttur“* 1298
14.21.5. *„Þvílíkur munur“* 1299
14.21.6. Samantekt 1301

14.22. J. Rönning hf. óskar tilboða á árinu 2010 1302

14.23. Rúmfatalagerinn óskar tilboða á árinu 2010 1306

14.24. Upplýsingaskipti á árinu 2010 vegna Maersk 1312

14.25. Nathan & Olsen óskar tilboða á árinu 2010 1313
14.25.1. *„Hrærum“* ekki í Aðföngum og hækkum á Nathan & Olsen 1314
14.25.2. Eimskip gaf Nathan & Olsen ekki tilboð 1315
14.25.3. Samskip endurnýja samninginn við N&O í janúar 2011 1318
14.25.4. Samantekt 1319

14.26. ÍSAM/Mekka óska tilboða á árinu 2010 1319
14.26.1. Samskip stefnir að því að hækka verð og *„sjokkerandi“* tilboð frá Eimskip 1321
14.26.2. Unnið á sama tíma að verðhækkun gagnvart Innnes og ÍSAM 1323
14.26.3. *„Höfum við engan áhuga á nýjum kúnnum“?* 1327
14.26.4. Samantekt 1328

14.27. Eimskip hækkar verð á árinu 2010 gagnvart Aðföngum 1329
14.27.1. Aðföng leita til Samskipa 1330
14.27.2. Eimskip undirbýr frekari verðhækkun 1331
14.27.3. Samskip virða markaðsskiptinguna 1334
14.27.4. Samantekt 1335

14.28. Verðhækkanir sumarið 2010 1335

14.29. Eimskip endurnýjar samning við IKEA á árinu 2010 1338

14.30. Askja óskar tilboða á árinu 2010–Eimskip tekur *„vertu á vappi trykkið“* 1340

14.31. OJK og Europris óska tilboða á árinu 2010 1342

14.31.1. OJK efnir til útboðs 1342
14.31.2. Stjórnendur Eimskips hækka verðið sem undirmaður lagði til að OJK yrði boðið ... 1344
14.31.3. Europris óskar eftir tilboðum 1345
14.31.4. OJK endurnýjar samninginn við Samskip 1346
14.31.5. Aðgerðarleysi Samskipa gagnvart Europris 1347
14.31.6. Samantekt 1348

14.32. Rekstraráætlanir fyrir árið 2011 – Áframhaldandi samráð 1349
14.32.1. Rekstraráætlun Eimskips 1349
14.32.2. Rekstraáætlun Samskipa – Ekki átti að dansa „*við sætu stelpurnar á ballinu*" 1356
14.32.3. Mun meiri samkeppni í Færeyjum heldur en á Íslandi 1362
14.32.4. Samantekt 1365

14.33. Röð funda lykilstjórnenda og önnur atvik í október 2010 – mars 2011 1366
14.33.1. Atriði til að hafa í huga 1367
14.33.1.1. Norður-Ameríku og Evrópusamráðið 1367
14.33.1.2. Samskipti á árunum 2008-2009 og „*Nýtt upphaf*" verkefnið 1368
14.33.1.3. Samskipti 2010 og „*Nýtt upphaf*" verkefnið 1372
14.33.2. Fundur Samskipa og Eimskips í byrjun október 2010 1375
14.33.3. Samráð um afsláttarkjör 1379
14.33.4. Fundur Samskipa og Eimskips 11. október 2010 1379
14.33.4.1. Lykilstjórnendur vinna áfram að því að auka samstarf 1380
14.33.4.2. Samskip hækka verð á innflutningi á pappír til Íslands 1381
14.33.4.3. Eimskip undirbúa að hækka verð gagnvart CMA 1382
14.33.4.4. Eimskip fjallar um viðskiptavini Samskipa 1383
14.33.4.5. (S)forstö-innfl1 kynnir áherslur fyrir (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 1383
14.33.4.6. Stjórn Samskipa hf. fundar í lok október 1384
14.33.4.7. Verðhækkunarátak (S)forstö-innfl1 1385
14.33.4.8. Markaðsskiptingin virt í október 2010 1387
14.33.4.9. Atvik dregin saman 1387
14.33.5. Fundur Samskipa og Eimskips 2. nóvember 2010 1389
14.33.5.1. „*Allir elta okkur með 4,6%*" 1389
14.33.6. Fundur Samskipa og Eimskips 8. nóvember 2010 1392
14.33.6.1. Ekki bjóða „*grænlensk verð*" og verðhækkanir 1392
14.33.6.2. Tölvupóstsamskipti Samskipa og Eimskips 1395
14.33.6.3. (E)forstj upplýstur um samskiptin við Samskip 1397
14.33.7. Fundur Samskipa og Eimskips 11. nóvember 2010 1398
14.33.7.1. Niðurstaða um verðhækkun og gámasamvinnu 1398
14.33.7.2. Stjórn Samskipa hf. fundar í lok nóvember 1400
14.33.8. Fundur Samskipa og Eimskips 24. nóvember 2010 1402
14.33.9. Unnið að nýju „*neyðarsamkomulagi*" 24. nóvember 2010 1404
14.33.10. Fundur Samskipa og Eimskips 25. nóvember 2010 1405
14.33.10.1. Unnið áfram að verðhækkun 1406
14.33.10.2. Eimskip kveðst ekki hafa misst mikilvæga viðskiptavini 1408
14.33.11. Samskipti m.a. forstjóra og lykilstjórnenda í desember 2010 og janúar 2011 ... 1408
14.33.12. Samtal Samskipa og Eimskips 7. desember 2010 1411
14.33.13. Flutningamarkaðurinn á Íslandi „*nokkuð stöðugur*" 1412
14.33.14. Fundur Samskipa og Eimskips 9. desember 2010 1413
14.33.14.1. Nýir samningar og hugað að verðhækkun 1414
14.33.14.2. „*Rúmlega 3000% álagning*" 1415
14.33.14.3. „*ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir*" 1416
14.33.15. „*The Cash Cow has arrived*" – „*Gullkálfur*" 1417
14.33.16. Samskip óska eftir fundi í janúar 2011 1418
14.33.17. Verðhækkun í janúar og febrúar 2011 1421
14.33.18. Samantekt 1427

14.34. Húsamiðjan óskar tilboða á árinu 2010 1435
14.34.1. Húsasmiðjan var umfangsmikill kaupandi á flutningsþjónustu 1436
14.34.2. Verðhækkun Samskipa gagnvart Húsasmiðjunni á árunum 2009-2010 1437
14.34.3. Blekkingar gagnvart Húsasmiðjunni 1441
14.34.4. Húsasmiðjan segir upp samningi við Samskip og leitar til Eimskips 1441
14.34.5. Húsasmiðjan „*sjokkeruð*" yfir tilboðsverði Samskipa 1448
14.34.6. Samskip hækka verð í nýjum samningi 1453

14.34.7. Samantekt 1455

14.17. Unnið að verðhækkunum veturinn 2009 - 2010

6245. Í gögnum sem lýst hefur verið hér að framan frá árinu 2009 og varða áætlanir Samskipa og Eimskips fyrir árið 2010 var lögð mikil áhersla á að ná fram hækkun á verði á árinu 2010. Gilti þetta um bæði sjóflutninga og landflutninga. Sýna þau gögn að í áætlunum sínum lögðu Samskip og Eimskip til grundvallar að þrátt fyrir slíkar hækkanir myndu fyrirtækin áfram halda viðskiptum við mikilvægustu viðskiptavini sína og að markaðshlutdeild þeirra í flutningum yrði í aðalatriðum óbreytt.

6246. Í þessum kafla verður fjallað nánar um undirbúning þeirra verðhækkana sem áttu sér stað hjá Eimskip og Samskipum í upphafi árs 2010. Einnig verður gerð grein fyrir leynilegri og „*hressilegri*" verðhækkun í október 2009.

6247. Hér ber fyrst að árétta að á árinu 2009 var viðhaldið þeirri takmörkun á flutningsgetu sem hafði verið ákveðin með samráði Samskipa og Eimskips og komið að fullu til framkvæmda í nóvember 2008. Í samráði fyrirtækjanna eftir fund þeirra 6. júní 2008 fólst einnig að Samskip og Eimskip náðu saman um markaðsskiptingu sem fólst í því að fyrirtækin forðuðust að keppa um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Eins og rökstutt hefur verið var sú markaðsskipting fyrir hendi á árinu 2009. Með vissu um að helsti keppinauturinn, á fákeppnis- eða tvíkeppnismarkaði, myndi ekki reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við hækkun á verði. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar. Atvik vegna útboðs Norðlenska, sem fjallað var um í kafla 14.8, sýna t.d. að Eimskip virti „*friðinn*" m.a. til að tryggja verðhækkun á flutningum fyrir útflytjendur á ferskum fiski. Er og viðurkennt af Samskipum að fyrirtækin gátu ítrekað hækkað verð án þess óttast samkeppnisleg viðbrögð keppinautarins. Samskip staðhæfa hins vegar að ástæða þessa hafi ekki verið ólögmætt samráð við Eimskip heldur afleiðing af „*tvíkeppni*" á markaðnum, sbr. mgr. 1388 og 1392 í athugasemdum Samskipa við AI.

6248. Þá ber að árétta að á tímabilinu frá síðari hluta ársins 2008 og fram í ársbyrjun 2009 hækkuðu Samskip og Eimskip til skiptis ítrekað verð sín. Verðhækkanir fyrirtækjanna voru skarpar og námu jafnvel tugum prósenta í einu. Á sama tíma áttu þeir stjórnendur fyrirtækjanna sem báru ábyrgð á verðlagningu í miklum samskiptum, m.a. á fundum. Um þetta er nánar fjallað í kafla 10 og í kafla 11 er gerð grein fyrir þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að verðhækkanir fyrirtækjanna á þessu tímabili hafi verið hluti af ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Er það einnig niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að sökum samráðs fyrirtækjanna hafi þau ekki þurft að ná saman um tímasetningar, fjárhæðir eða umfang verðhækkana.

6249. Hér ber einnig að hafa í huga að hið samfellda samráð Eimskips og Samskipa tók ekki einungis til markaðsskiptingar og takmörkunar á flutningsgetu. Samráðið tók einnig til grundvallar þátta í daglegum rekstri beggja fyrirtækjanna. Þessir aðrir þættir í hinu samfellda samráði kröfðust tíðra og reglulegra samskipta milli fyrirtækjanna. Einnig var um að ræða samskipti á vettvangi hagsmunasamtaka.

6250. Á tímabilinu ágúst 2009 – janúar 2010 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli Samskipa og Eimskips. Var m.a. um að ræða samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna sem komu að framkvæmd á hinu samfellda samráði þeirra. Í kafla 4.1 er því lýst að sjálfstæði keppinauta og óvissa fyrirtækja um m.a. fyrirætlanir keppinauta séu grunnstoðir fyrir samkeppni. Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir. Hafandi í huga fákeppni/„*tvíkeppni*" og sameiginlega yfirburðastöðu Eimskips og Samskipa í bæði sjó- og landflutningum voru framangreind samskipti fyrirtækjanna einkar varhugaverð, sbr. til hliðsjónar dóma Hæstaréttar Íslands í málum nr. 360/2015 og 42/2019. Verður að telja að samskipti stjórnenda fyrirtækjanna hafi m.a. verið til þess fallin að draga frekar úr æskilegri óvissu á milli fyrirtækjanna og þannig til þess fallin að auðvelda enn frekar undirbúning og framkvæmd hækkunar á verði.

6251. Til viðbótar sýna gögn málsins skýrt að tiltekið verðsamráð eða ólögmæt upplýsingagjöf átti sér einnig ítrekað stað, sbr. m.a. umfjöllun hér að framan um samráð á árinu 2009 tengt afsláttarkjörum og upptöku nýs gjalds og umfjöllun hér á eftir um atvik m.a. í janúar 2010.

14.17.1. Ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips

6252. Í yfirliti í kafla 13 er gerð grein fyrir ítrekuðum beinum samskiptum Eimskips og Samskipa frá m.a. ágúst 2009 til og með janúar 2010.

6253. Vísast hér til þeirra samskipta og ber að virða eftirfarandi umfjöllun í heild sinni í samhengi við þessi samskipti milli stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna.

14.17.2. Atvik í september 2009

6254. Samtímagögn sýna að í byrjun september 2009, um það leyti sem vinna hófst við áætlanagerð ársins 2010, fóru stjórnendur Samskipa að velta fyrir sér verðhækkun á árinu 2010. Í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl þann 2. september 2009 sagði þannig: *„Við þurfum að stilla okkur saman varðandi hækkanir á næsta ári. Hafið þið eitthvað pælt í þeim?"*[2941]

6255. Á sama tíma byrjaði Eimskip einnig að huga að verðhækkunum en m.a. (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-innfl sendu á milli sín tölvupósta vegna mögulegra verðhækkana 1., 2. og 18. september 2009.[2942]

6256. Þann 8. september 2009 lagði (S)forstö-innfl1 fyrir viðskiptastjóra að meta hversu mikið væri unnt að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum í innflutningi, sbr. kafla 14.9.2.

6257. Þann 13. september 2009 sendi (S)forstö-landfl glærukynningu til (S)forstj (afrit til m.a. (S)frkvstj-innanl) þar sem fjallað var m.a. um fyrirhugaða verðhækkun landflutninga Samskipa á síðustu mánuðum ársins 2009 og á árinu 2010.[2943] Vísað var til þessarar glærukynningar í umfjöllun um útboð Norðlenska.

6258. Samkvæmt þessum glærum (S)forstö-landfl var lögð áhersla á verðhækkun hjá landflutningum Samskipa og eftir hækkanir haustið 2009 átti að hækka almennt verð um samtals 4% á árinu 2010. Landflutningar á ferskum fiski skyldu hækka um 7% í október 2009 og 4% í október 2010. Einnig var á glærunum fjallað um hækkun á olíugjaldi og rætt um sértækar hækkanir gagnvart nokkrum stórum viðskiptavinum.

6259. Í þessu samhengi vísast til þess að í tölvupósti (S)forstj til (S)forstö-innfl1 þann 17. september 2009 gaf hann fyrirmæli sem miðuðu að því að viðhalda eða hækka verð, sbr. kafla 14.10.2. Þar kemur m.a. fram að;

„allir greiða BAF og önnur þjónustugjöld" og „sjófrakt er seld á bilinu 1400-1800 eur, til allra viðskiptavina, hversu stórir sem smáir".

6260. Hér ber einnig að rifja upp verkefnalista (E)forstj frá m.a. janúar 2009 þar sem m.a. var fjallað um verkefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Þar kemur fram sama áhersla og hjá (S)forstj, þ.e. að allir viðskiptavinir eigi að greiða BAF. Rétt er að rifja hér upp að í desember 2008 upplýsti Eimskip á fundi með Samskipum að allir viðskiptavinir fyrirtækisins greiddu BAF, sbr. nánar í kafla 14.55.

6261. Umræður áttu sér síðan stað 28. og 29. september 2009 milli stjórnenda Samskipa og af þeim er ljóst að uppi voru mismunandi sjónarmið innan annars vegar inn- og útflutningsdeildar og hins vegar landflutninga um fyrirkomulag verðhækkana á árinu 2010. Er ljóst að landflutningar Samskipa gerðu

[2941] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.767631.
[2942] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.422126.
[2943] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„kynning 1409.pptx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.641855.

ráð fyrir enn meiri hækkun á verði en fram kom í framangreindum glærum (S)forstö-landfl frá 13. september 2009. Skal þessu lýst nánar:

- Í tölvupósti sem (S)forstö-landfl sendi (S)forstö-innfl1 þann 28. september 2009 sagði: *„Samkvæmt þeim upplýsingum sem […] sendi á ykkur í síðustu viku gerum við ráð fyrir að FCL verð hækki um 8% um áramótin og um önnur 2% að auki í október á næsta ári. FCL verð hafa ekki hækkað frá 1. janúar 2009. Gert er ráð fyrir að LCL verð hækki að jafnaði um 2% núna í byrjun október og síðan er gert ráð fyrir tveimur 2% hækkunum á næsta ári, í apríl og október."*[2944]

- (S)forstö-innfl1 svaraði (S)forstö-landfl daginn eftir og sagði: *„Ég er ekki alveg að kaupa rökin fyrir flatri hækkun á þennan pakka um 8% um áramót. Við í inn og útflutningsdeild erum að meta markaðinn þannig að það sé ekki rúm fyrir hækkanir. Legg til að við stillum saman strengi varðandi hækkanir út á markaðinn á fundinum sem [(S)forstj] boðaði kl 15:30 í dag."*[2945]

- Skömmu seinna sama morgun sendi (S)forstö-innfl1 annan tölvupóst. Var hann til m.a. (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-Jóna, (S)forstö-útfl og (S)forstö-landfl og í honum sagði: *„Ég vildi endilega nýta hluta af þessum fundi í það að stilla saman strengi varðandi verðhækkanir út á markaðinn. Inn og útflutningur eru að gera ráð fyrir 5% hækkun 1. júlí, en landflutningar eru að gera ráð fyrir 8% hækkun 1. jan og 2% hækkun í okt. Tel mikilvægt að við séum öll á sömu línu varðandi þetta og metum það í sameiningu hvað markaðurinn þolir."*[2946]

- (S)frkvstj-Jóna svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 kl. 9:29 sama dag: *„for the record ... það er ekkert viðbótarmagn til skiptana í innflutningi í dag. í þessu árferði að þá þolir okkar markaður engar hækkanir, verðin eru að lækka á fullu. Icetransport eru að berjast fyrir lífi sínu og, Thorship eru alltaf töluvert lægri en við í öllum tilboðum. TVG lækka sig verulega niður þegar um okkar viðskiptavini er að ræða.*

  Okkar viðskiptavinir hringja til a.mk 2-3 miðlara í dag og við erum að tapa tilboðum í dag með því að taka lágmarksverð niður í Eur 1400 sem og sleppa collection fee alfarið. Á stórum sendingum yfir 5m3 dugir ekki að taka forflutning niður um 20% og bjóða Eur 55 pr. m3.

  Eimskip eru ekki að lækka verðin þessa stundina enda lágir fyrir en Icetransport, Thorship og TVG eru allir mjög aggressívir. Þessir aðilar eru með sömu kaupverð og við í forflutningum og kaupverðin þeirra í sjóflutningum er ca 40-50% lægra en JT eða Eur 1200-1400 pr. 40 Feta consol box."

- (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag kl. 9:35: *„Sammala Thad er ekki rum fyrir neinar haekkanir fyrr en a midju naesta ari. Thurfu[m] ad raeda thetta a fundinum a eftir. I minum huga gengur ekki heldur ad haekka aksturinn um 8 prosent um aramot."*

- (S)frkvstj-Jóna svaraði þessum tölvupósti (S)forstö-innfl1 þann 29. september 2009 kl. 10:22: *„sammala við erum nú þegar 10% hærri en Eimskip í akstri og THC sem að þeir eru m.a að rukka TVG og Icetransport um... eru með annað forskot þar en eigendurnir vilja kannski vera með þá stefnu að þessi samstæða sé sú dýrasta á íslenska flutningsmarkaðnum."*[2947]

6262. Af framangreindu má ráða að (S)forstö-innfl1 hafði, í lok september 2009, áhyggjur af fyrirhuguðum hækkunum á innanlandsþjónustu Samskipa. Ljóst er að hann taldi að aðstæður á markaði gæfu ekki svigrúm til frekari hækkana. Líkt og rakið verður hér á eftir tók (S)frkvstj-millilandasv hins vegar ákvörðun um að láta þessar áhyggjur undirmanna sinna af mögulegum neikvæðum viðbrögðum *„markaðarins"*, ekki breyta áformum um verðhækkun. Sú ákvörðun (S)frkvstj-millilandasv var tekin

[2944] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.907501.
[2945] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.772519.
[2946] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.907602.
[2947] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.772561.

skömmu eftir eða á meðan fundi hans með (E)frkvstj-innanl stóð 22. október 2009, sbr. nánar hér á eftir.

6263. Í kafla 14.10 er gerð grein fyrir gögnum (E)frkvstj-innanl frá 28. september og 1. október 2009. Varða þau áætlun landflutninga Eimskips fyrir árið 2010. Líkt og hjá Samskipum kemur þar fram að Eimskip muni hækka verð. Hið sama kemur fram í gögnum varðandi innflutningsdeild Eimskips, sbr. gögn (E)forstö-innfl frá 30. september 2009 sem fjallað er um í sama kafla.

14.17.3. Atvik í október 2009

6264. Þann 6. október 2009 sendi (S)forstö-innfl1 þannig tölvupóst til yfirmanna Samskipa á Norðurlöndum og tilkynnti þeim að hafnargjöld (THC) í höfnunum í Árósum (AAR) og Varberg (Svíþjóð (VAG)) yrðu hækkuð 15. október 2009. Rökstuddi hann þetta svo: *„The THC in AAR and VAG have in the past been much lower than our tariff in RTM, CUX and IMM, and now we will try to bring them to the same level. Eimskip did raise their tariff last winter, and now we will follow. […]. This is the tariff for Iceland cargo. (S)frkvstj-Færeyj pleaes comment on FO cargo*."[2948]

6265. Þessi hækkun á hafnargjöldum vakti undrun og var (S)forstö-innfl1 spurður í kjölfarið hvort hún ætti að taka til ýmissa íslenskra fyrirtækja sem voru með samning við Samskip þar sem var að finna umsamið verð á þessari hafnarþjónustu. (S)forstö-innfl1 svaraði þessu: *„We should increase the rate towards these customers also. We might have to do some temporary adjustments to some of these customers if they object this increase strongly, but that will only be a temporary adjustment*."[2949]

6266. (S)forstö-innfl1 greindi viðskiptastjórum í innflutningsdeild frá þessari hækkun í tölvupósti sem hann sendi 8. október 2009 og benti m.a. á þetta: *„Þessi breyting verður ekki kynnt sérstaklega fyrir viðskiptavinum okkar. Við þurfum bara að taka slaginn við okkar kúnna one by one. Við munum standa fastir á þessari hækkun og rökin okkar eru einfaldlega sú að við séum að leiðrétta ranga verðlagningu í AAR og VAG. Ykkur til upplýsinga þá rukkar Eimskip aðeins hærri verð […]. Þetta er hressileg hækkun 22% í AAR og 45% í VAG. Stöndum saman og náum þessu í gegn*."[2950]

6267. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 19. nóvember 2009 staðfesti hann að engin tilkynning hefði verið send til viðskiptavina vegna þessarar *„hressilegu"* hækkunar á verði.[2951] Í kafla 14.34 hér á eftir er lýst hvernig Samskip aðspurð útskýrðu með rangfærslum þessa hækkun fyrir mikilvægum viðskiptavini sínum, þ.e. Húsasmiðjunni.

6268. Í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 29. janúar 2015, var óskað eftir yfirliti um allar gjaldskrárbreytingar Samskipa m.a. vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi.[2952] Samskip hafa afhent yfirlit yfir gjaldskrárbreytingar en þar á meðal eru ekki upplýsingar um framangreinda verðhækkun. Var þetta til þess fallið að tefja rannsókn málsins.[2953]

6269. Í skjali sem stafaði frá (S)forstö-innfl1, og sent var m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þann 10. október 2009, kemur fram að innflutningsdeild Samskipa geri ráð fyrir að halda öllum viðskiptavinum sínum á árinu 2010, *„ró"* verði yfir samkeppni við Eimskip og að *„sjóflutnings- og þjónustugjöld bæði innanlands og erlendis hækki um 5%"* þann 1. júlí 2010, sbr. kafla 14.10.

6270. Þann 11. október 2009 sendi (S)forstö-landfl til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv áætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2010. Þar kemur m.a. fram að landflutningar stefni að því að hækka

[2948] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.650533.
[2949] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.775486.
[2950] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.775465.
[2951] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.925520.
[2952] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 29.01.2015.
[2953] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015. Fylgiskjal 4 "*Breytingar á gjaldskrám Samskipa vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi*". Ekki heldur er að finna upplýsingar um þessa verðhækkun í afhentum verðskrám Samskipa fyrir árin 2009 og 2010, þ.e. afhent gögn Samskipa 10.04.2015, *„Fskj. 4 (2009)"* og *„Fskj. 4 (2010)"*.

verð um 4% á árinu 2010. Verði það gert með tveimur 2% hækkunum. Stefnt sé að því að hækka verð á flutningi á ferskum fiski um 7% um áramótin og um 5% í október 2010.

6271. Í kafla 14.10 er gerð grein fyrir glærum sem ræddar voru á fundi a.m.k. (S)forstj og (S)forstö-innfl1 þann 12. október 2009. Heiti glærukynningarinnar var *„innflutningsdeild Rekstraráætlun 2010"*. Þar er m.a. lagt til grundvallar að *„sjóflutningur og þjónustugjöld innanlands og erlendis"* myndu hækka um 5% þann 1. júlí 2010. Einnig kom fram að frekari hækkun á landflutningum væri fyrirhuguð. Þannig ætti gjald fyrir *„akstur innanlands"* að hækka um 8% þann 1. janúar 2010.

6272. Í hádeginu þann 22. október 2009 áttu sér stað samskipti milli m.a. (S)forstö-innfl1, (S)forstö-landfl og (S)frkvstj-millilandasv. Í þeim samskiptum var áfram fjallað um framangreinda fyrirhugaða 8% verðhækkun á *„akstri innanlands"* í janúar 2010 og (S)forstö-innfl1 áréttaði það mat sitt að *„markaðurinn myndi ekki þola"* þessa hækkun. (S)frkvstj-millilandasv tók af skarið og mælti fyrir um að það ætti að halda *„obreyttu striki og haekkum um aramot. […]"*[2954]

6273. Hér skiptir máli að rétt áður, eða kl. 11:00 þennan sama dag, átti (S)frkvstj-millilandasv fund með (E)frkvstj-innanl á vettvangi flutninganefndar SVÞ. Ákvörðun (S)frkvstj-millilandasv, um að láta ekki áhyggjur undirmanna sinna af mögulegum neikvæðum viðbrögðum *„markaðarins"*, breyta áformum um verðhækkun, var því tekin skömmu eftir eða meðan á fundi hans með framkvæmdastjóra landflutninga hjá Eimskips stóð.[2955] Gögn málsins sýna að á fundum hjá hagsmunasamtökum hafði (S)frkvstj-millilandasv áður viðhaft samráð við Eimskip, sbr. m.a. kafla 8.6.

6274. Framangreind gögn sýna m.a. mikla áherslu Samskipa á Íslandi að hækka verð. Í kafla 20.4 er því nánar lýst að haustið 2009 hafi (S)forstj verið falið það viðbótarverkefni að bera ábyrgð á rekstri kæli- og frystigeymslna Samskipa í m.a. Hollandi gagnvart stjórn Samskipa Holding. Eitt af hans fyrstu verkum í því hlutverki var að stuðla að því að verð á þjónustu gagnvart íslenskum viðskiptavinum (t.d. fiskútflytjendum) yrði hækkað. Þetta má ráða af tölvupósti hans til undirmanns ([…] sem var framkvæmdastjóri frystigeymslna Samskipa) frá 30. október 2009. Í tölvupósti (S)forstj sagði þannig:

„I would like to assist increasing the rates on the icelandic clients, and suggest you send me a list of proposed rates increases (or unchanged where ever applicable) for next year for all clients."

6275. Var þetta í samræmi við þá áherslu sem (S)forstj lagði á að verð á þjónustu Samskipa á Íslandi yrði hækkað. Ber að virða þetta í samhengi við m.a. hina leynilegu og *„hressilegu"* verðhækkun gagnvart m.a. íslenskum innflytjendum á vörum frá Danmörku og Svíþjóð, sbr. framangreinda tölvupósta (S)forstö-innfl1 frá 6. og 8. október 2009. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta hvort tveggja birtingarmynd á samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

6276. Olíugjald (BAF og FAF) var hluti af verði eða gjaldtöku Eimskips og Samskipa gagnvart viðskiptavinum. Í framangreindum glærum (S)forstö-landfl frá 13. september 2009 var lagt til grundvallar að olíugjald í landflutningum Samskipa hækkaði á árinu 2010. Þann 29. október 2009 sendi (E)forstö-útfl eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-innanl og (E)rekstj-aksturst:

„Smá hugleiðing um það hvernig olíuálagið getur birst okkar viðskiptavinum. Kíkið á viðhengið. Í því tilfelli er það 50% af akstursverðinu. Þurfum ekki endilega velta okkur upp úr þessu dæmi heldur frekar að spyrja okkur hvort rétt sé að innheimta olíuálag á gjaldskrá sem er ekki í takti við raunveruleikann?"[2956]

[2954] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.778763.
[2955] Gögn málsins gefa til kynna að […].
[2956] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.67093. Í svari […].

6277. Þetta sýnir að einn af yfirmönnum Eimskips hafi haft áhyggjur af því að olíugjald eins og það birtist í gjaldskrá væri *„ekki í takti við raunveruleikan*". Verður þetta skilið með þeim hætti að (E)forstö-útfl hafi gert athugasemd við að annað hvort gjaldskrá Eimskips eða olíugjald til viðskiptavina hafi ekki verið í *„takti*" við raunveruleikann. Er þetta í samræmi við önnur gögn í málinu sem varða hækkun verðs og há verð Samskipa og Eimskips. Um samráð fyrirtækjanna um olíugjald er nánar fjallað í kafla 14.55.

6278. Að morgni 29. október 2009 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst, með heitinu *„Verðhækkun erlendis*", til forstöðumanns alþjóðasviðs Eimskips, (E)forstö-viðskþróun, og (E)deildstj-útfl1 (afrit til (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-fjárm). Í honum sagði: *„Vildi staðfesta við ykkur að við* [(E)frkvstj-sala/þj] *ákváðum að erlenda þjónustan myndi hækka um 2.6% á næsta ári, þ.e. öll local gjöld. For- og áframflutningsverðin tökum við sérstaklega svo þetta á ekki við þau. Meir byggt á þróun á hverjum stað.* [(E)forstö-viðskþróun] *vinsamlegast komdu þessu áleiðis til skrifstofanna*." (E)frkvstj-sala/þj áframsendi strax fyrirmælin til (E)forstö-útfl (forstöðumanns útflutningsdeildar) og (E)forstö-innfl (forstöðumanns innflutningsdeildar).[2957]

6279. Í samræmi við þessi fyrirmæli (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-alþjsv sendi (E)forstö-viðskþróun samdægurs tölvupóst, með heitinu *„Rate- increase guidelines 2010*", til framkvæmdastjóra og forstöðumanna sjóflutningsdeilda Eimskips erlendis og á Íslandi (afrit til inn- og útflutningsdeilda á Íslandi). Þar tilkynnti hann um 2,6% hækkun og sagði þetta um hafnargjöld (THC): *„Note! THC is not part of this and Eimskip IS –(E)frkvstj-sala/þj is in control of THC sale price and FS –* [(E)frkvstj-Færeyj] *is in control of that for FS shipments to & from AAR.*

All new local service charges related to the liner business to/from IS & FO is to be coordinated and approved by corporate office (in cooperation to Eimskip IS and FS)."[2958]

6280. Í gögnum Eimskips frá þessum degi kemur fram að (E)frkvstj-sala/þj útskýrði fyrir (E)forstö-útfl fyrirhugaða hækkun Eimskips á þjónustugjöldunum: *„Þetta eru í raun lágmarkshækkanir sem endurspegla almennar kostnaðarhækkanir á sl. 12 mánuðum (samt líklega aðeins umfram verðbólgu í flestum löndum sem um ræðir).*

Þessar hækkanir eiga ekki við um akstur, for og áframflutning hann verður áfram verðlagður í takt við markaðinn og háður innkaupsverðum."

6281. (E)forstö-útfl svaraði þessu strax: *„En THC? Var einmitt að ræða við (E)frkvstj-alþjsv og hann sagði að þessi 2,6% næðu ekki yfir THC, enda eru það okkar tekjur. Spurning hvort (E)frkvstj-skiparekst/(E)forstö-flutnstý taki stúdíu-hring á því fyrir okkur?*".[2959] Þrátt fyrir þessa ábendingu (E)forstö-útfl var THC hækkað í öllum erlendum höfnum Eimskips um 2,6% í byrjun janúar 2010, sbr. nánar hér á eftir.

14.17.4. Atvik í nóvember 2009

6282. Í kafla 14.10.2 er gerð grein fyrir fundi (S)forstj með (S)stjform-S þann 4. nóvember 2009. Þar hafði (S)forstj efnislega verið spurður um hvort áætlanir Samskipa um að hækka verð á árinu 2010 væru raunhæfar í ljósi mögulegrar verðsamkeppni frá Eimskip. Ber að hafa í huga að í fundargerðum Samskipa Holding á árinu 2009 var því lýst að efnahagsörðugleikar og samdráttur í eftirspurn hefði leitt til mikillar verðsamkeppni á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu, sbr. kafla 14.11. Þessi fyrirspurn frá (S)stjform-S breytti hins vegar engu um áform Samskipa á Íslandi og gefur til kynna að fyrirtækið hafi ekki haft áhyggjur af slíkri samkeppni. Að mati Samkeppniseftirlitsins var hið samfellda samráð við Eimskip skýringin á því.

[2957] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskips. […] Doc. ID. 0.7.33.191719.
[2958] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.169902.
[2959] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.161618.

6283. Þann 8. nóvember 2009 var greint frá því að (E)frkvstj-sala/þj hefði á fundi hjá innflutningsdeild Eimskips *„lagt línuna"*. Í fundargerð sagði:

„[(E)frkvstj-sala/þj] *kom á fundinn fór yfir nýgerðan samning við Ölgerðina og lofaði tertu í tilefni þess. […] Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð þar sem samningaverð eru of lág. Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana. Áhersla á að innheimta akstur. Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur. Fór yfir markaðshlutdeild sem er viðunandi."* [2960]

6284. Í þessum fyrirmælum (E)frkvstj-sala/þj fólst þannig að innflutningsdeild Eimskips skyldi hækka verð. Einnig átti, í samræmi við samráðið við Samskip um 50% hámark á afslætti, að takmarka afslætti. Þrátt fyrir að laust rými væri í skipum Eimskips í innflutningi (*„magn í skipum mætti vera meira"*) átti ekki lækka verð í því skyni að örva markaðinn og stuðla að betri nýtingu á skipum fyrirtækisins. Slík samkeppni hefði enda verið í ósamræmi við það ólögmæta samráð við Samskip sem Eimskip hefur viðurkennt að var fyrir hendi á þessum tíma.

6285. Í kafla 14.20.4 er gerð grein fyrir „kreppuhópi" Samskipa en í honum sátu m.a. (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-landfl og (S)frkvstj-millilandasv. Hafði þessi hópur m.a. áhyggjur af því að hvort Samskip hefðu mögulega með verðsamkeppni unnið gegn *„friði"* á markaðnum. Hópurinn fundaði þann 12. nóvember 2009. Til undirbúnings fundinum hafði verið sent út skjal innan hópsins með hugmyndum um ýmis konar verðhækkanir og gjaldtöku af viðskiptavinum.[2961] Vinnuhópurinn fundaði aftur 26. nóvember 2009.[2962]

6286. (S)frkvstj-Jóna hafði áhyggjur af fyrirhugaðri 8% verðhækkun Samskipa, sbr. framangreindan tölvupóst hans til (S)forstö-innfl1 frá 29. september 2009. Gögn málsins sýna að sama dag og „kreppuhópur" Samskipa hittist áttu sér stað samskipti (í síma eða á fundi) milli (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna, sbr. kafli 13.

6287. Frekari samskipti voru einnig milli (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna á tímabilinu 12. – 16. nóvember 2009.[2963] (E)frkvstj-sala/þj vísaði m.a. til samskipta við Jóna/(S)frkvstj-Jóna þann 12. nóvember 2009. Sýna gögnin að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi ákveðið að hittast þann 16. nóvember 2009. Voru (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna á þessum tíma a.m.k. að undirbúa og semja um verulega aukið samstarf Eimskips og Samskipa (Jóna) í sjóflutningum, sbr. kafla 16.

6288. Daginn áður en (E)frkvstj-sala/þj vísaði til samskipta við (S)frkvstj-Jóna (12. nóvember 2009) var (E)frkvstj-sala/þj einnig að undirbúa verðhækkanir á sjóflutningum Eimskips á árinu 2010. [2964] Hann hélt þeirri vinnu áfram daginn sem hann hitti (S)frkvstj-Jóna. Sést þetta af tölvupóstum sem (E)starfsm-innfl sendi honum umræddan dag og daginn eftir.[2965]

6289. Þann 16. nóvember 2009 áttu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í tölvupóstsamskiptum sem fólu í sér verðsamráð á milli Eimskips og Samskipa. Var m.a. rætt um að það yrði að vera *„einhver lína milli fyrirtækjanna"* varðandi verð fyrir leigu á gámum, sbr. kafla 16 og 18. Sem fyrr segir höfðu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna ákveðið að hittast þennan sama dag.

6290. Að kvöldi 16. nóvember 2009 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til m.a. (E)forstö-vöruþróun og (E)frkvstj-innanl vegna undirbúnings verðhækkunar á árinu 2010:

[2960] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð Innflutningsdeildar vika 45 2009"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.315416.
[2961] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID 0.7.33.781474.
[2962] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID 0.7.33.668239.
[2963] Sbr. einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.318865. Þar segir […].
[2964] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.318261.
[2965] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.226308. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.226507.

„Takk fyrir þetta [(E)forstö-vöruþróun]*, mjög gagnlegt – tíminn til ákvörðunar styttist en ég vil miða fyrirhugaða hækkun við 1. jan.*

(E)frkvstj-innanl þurfum að hittast til að ræða frekar vegna Flytjanda þar sem ég sé að lagt hefur verið upp með að samræma tímasetningar gjaldskrárbreytinga."[2966]

6291. Daginn eftir, 17. nóvember 2009, snæddu (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-flutnkerf saman hádegismat á veitingastað. Gefa gögnin til kynna að þeir hafi verið samferða á veitingastaðinn.[2967]

6292. Í kafla 14.9.4 er gerð grein fyrir tölvupóstum (S)forstö-innfl1 frá 17. og 20. nóvember 2009. Þar gerði hann grein fyrir því að stefnan hjá Samskipum væri að láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Samskipa.

6293. Þann 17. nóvember 2009 hélt einnig undirbúningur verðhækkunar innan Eimskips áfram. Þann dag sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-sala/þj vegna verðhækkana á landflutningum hjá Eimskip.[2968] Sendi hann eftirfarandi Excel skjal og skýrði það svo: *„Flytjandi gjaldskrárhækkanir 2006-2009.xlsx*":

	A	B	E	F
	Gjaldskrárhækkanir Flytjanda 2006-2009			EIMSKIP Flytjandi
		Uppsöfnuð hækkun		
			innan árs	frá febrúar 2006
	feb.06	4,00%		4,00%
	sep.06	5,00%	9,20%	9,20%
	feb.07	4,50%		14,11%
	ág.07	3,00%	7,63%	17,54%
	feb.08	5,00%		23,41%
	9.4.2008	5,60%		30,33%
	11.8.2008	9,80%		43,10%
	15.5.2009	7,96%	31,44%	54,49%
	Áætlaðar gjaldskrárhækkanir 2010			
	jan.10	4,00%		
	maí.10	2,00%		
	sep.10	2,00%	8,20%	67,16%
	Staða á flutningavísitölu frá 15/5 2009 - okt 2009	2,35%		

6294. Þann 19. nóvember 2009 var haldinn forstöðumannafundur hjá Eimskip (sölu- og þjónustudeildar). Mættir skv. fundargerð voru m.a. (E)forstö-útfl, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj. Fram kemur í fundargerð að gjaldskrárhækkanir hafi verið ræddar og verið væri að vinna í hækkunum á sjófrakt og gjöldum á Íslandi.[2969]

6295. Ljóst er samkvæmt framangreindum gögnum að í október og nóvember 2009 áformuðu bæði Samskip og Eimskip að hækka verð á flutningum m.a. í janúar 2010. Hér ber að líta til þess að á

[2966] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.206945.
[2967] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.430297.
[2968] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi gjaldskrárhækkanir 2006-2009.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.74762.
[2969] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.185823.

Íslandi á þessum tíma var efnahagskreppa. Erlendis hafði samdráttur í eftirspurn vegna efnahagsörðugleika þau áhrif að samkeppni á flutningamörkuðum jókst og verð lækkaði, sbr. kafla 14.11. Engar opinberar upplýsingar lágu fyrir um verðhækkunaráform Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Undir eðlilegum kringumstæðum á markaði gátu hvorki Samskip né Eimskip gengið að því gefnu að helsti keppinauturinn myndi einnig hækka verð ef hinn fyrri hækkaði verðið heldur væri allt eins líklegt að hann myndi bregðast við áskorunum á markaði með óbreytt verð eða verðlækkun og markaðssókn. Gögnin sýna hins vegar ekki slíkar áhyggjur Samskipa og Eimskips eða óvissu fyrirtækjanna heldur hélt undirbúningur verðhækkana áfram.

6296. Sem fyrr segir gerði (E)forstö-útfl þann 29. október 2009 athugasemd við fyrirhugaða 2,6% hækkun á hafnargjöldum (THC). Þrátt fyrir þessa ábendingu (E)forstö-útfl voru hafnargjöld hækkað í öllum erlendum höfnum Eimskips um 2,6% í byrjun janúar 2010. Sendi (E)frkvstj-sala/þj út fyrirmæli þar að lútandi þann 26. nóvember 2009: *„To prevent any misunderstanding, below mentioned increase of 2,6% is valid for THC as well"*.[2970]

6297. (E)frkvstj-Þýskal, yfirmaður Eimskips í Þýskalandi, sýndi strax viðbrögð við fyrirmælum (E)frkvstj-sala/þj um hækkun á hafnargjöldum. Sendi hann svarpóst til (E)frkvstj-sala/þj (afrit til (E)frkvstj-alþjsv) og sagði viðskiptavinum í Hamborg þættu hafnargjöld hjá Eimskip þegar vera há og vísaði hann til þess að nýlega hefði þar verið samið um 7% lækkun á hafnargjöldum:

„Við verðum vör við það hér í Hamborg að viðskiptavinum finnist THC hér hátt, t.d. samanborgið [svo] *við RTM. Hér er THC EUR 320 vs EUR 275 í RTM ef ég man rétt. Nýverið var samið við Buss Hansa um 7% lækkun á hafnargjöldum. Þess ber einnig að geta að nettó afkoma af hafnartengdri starfsemi hér í Hamborg er um EUR 300.000 (með collection fee) á sl 12 mánuðum (sjá viðhengi). Vissulega mun 2,6% hækkun gefa okkur EUR 50.000 p.a. í auknar tekjur. […]"*.[2971]

6298. Samkvæmt þessu benti (E)frkvstj-Þýskal á að fyrirmæli frá Íslandi um hækkun á hafnargjöldum í Hamborg væru ekki í samræmi við umtalsverða lækkun á mikilvægum kostnaðarliðum og verðskyn viðskiptavina. Ber hér að hafa í huga þær athugasemdir sem starfsmenn Samskipa erlendis sendu (S)forstö-innfl1 þegar hann tilkynnti um hækkun á m.a. hafnargjöldum í erlendum höfnum í byrjun október 2009 og í byrjun janúar 2010, sbr. m.a. kafla 14.17.3 og 14.17.6.

6299. Saman gefa þessi gögn frá Eimskip og Samskipum til kynna að það var ekki mat á samkeppnisaðstæðum í hinum erlendu höfnum sem réð þessari verðlagningu þeirra. Rétt er að árétta að á þessum tíma var í aðalatriðum ekki öðrum fyrirtækjum til að dreifa fyrir sjóflutning á almennri vörur til og frá Íslandi en Eimskip og Samskipum. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þessi háttsemi vísbending um samráð fyrirtækjanna sem stjórnað var frá höfuðstöðvunum á Íslandi.

6300. Þann 21. nóvember 2009 vistaði (E)rekstj-aksturst hjá sér verkefnalista fyrir innanlandsflutninga fyrir árið 2010 en á þeim tíma hafði hann nýverið tekið við sem forstöðumaður landflutninga Eimskips.[2972] Þar kom m.a. fram: *„Hækkun á afgreiðslu-og tryggingargjaldi í janúar 2010 ásamt gjaldskrárhækkun. Einnig koma á skilagjaldi kara. Í takt við samkeppnina og aukin kostnað í kerfinu"*.

6301. Þann 26. nóvember 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til yfirstjórnar Samskipa. Í honum sagði: *„Helstu atriði frá mér vegna uppgjörsfundar:*

Verðbreytingar
-sbr umræður á fundi og framkvæmdastjórafundi í gær, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl kynni tillögur að hækkunum á næsta framkvæmdastjórafundi. […]".[2973]

[2970] Afritaður tölvupóstur frá […] Doc. ID. 0.7.33.411746. Afritaður tölvupóstur frá […] Doc. ID. 0.7.33.169902.
[2971] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.171239.
[2972] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.145979.
[2973] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.675243.

6302. Í gögnum (E)frkvstj-innanl frá 26. nóvember 2009 kom fram að Eimskip myndi halda sömu markaðshlutdeild í landflutningum á árinu 2010 og verð yrði hækkað í janúar 2010, sbr. kafla 14.10.

6303. Í sama kafla er fjallað um glærukynningar (S)forstj frá lokum nóvember 2009 sem kynntar voru fyrir stjórn Samskipa Holding. Hér er rétt að nefna tiltekin atriði sem þar koma fram:

- Röð af verðhækkunum á árunum 2008 – 2009.
- Lagt var til grundvallar að markaðshlutdeild Samskipa í innflutningi, útflutningi og landflutningum tengt Íslandi yrði óbreytt á árinu 2010. Í Færeyjum var hins vegar lagt til grundvallar að markaðshlutdeild Samskipa í innflutningi myndi minnka vegna mikillar samkeppni.
- Almenn verðhækkun var fyrirhuguð snemma á árinu 2010 og í júní/júlí sama ár.
  - Í „shipping" glærunum er þessu lýst svo: *„A rate increase of 7% is budgeted on local trucking as of Jan 2010 and a 5% increase on OF, THC and local charges (other than trucking) in Jun 2010. Contract rates are budgeted to be on level with present rates – There will be a strong focus on rate increases."*
  - Í glærunum sem fjalla um landflutninga er þessu lýst svo: *„Prices expected to increase by 4% during 2010 excluding FAF"* og *„Rates increased by 2% in beginning of year another 2% mid year 2010."*
- Almennt var lagt til grundvallar að verð (á flutningum til og frá Íslandi og á landflutningum hér á landi) myndi hækka á árinu 2010 og draga myndi úr samkeppni.

6304. Þann 29. nóvember 2009 hittust (E)forstj og (S)forstö-útfl heima hjá (E)forstj þegar (S)forstö-útfl kom til að sækja mun sem (E)forstj flutti fyrir hann frá Bandaríkjunum.[2974] Í sömu Bandaríkjaferð hafði (E)forstj átt samskipti við (S)frkvstj-N-Am.[2975]

14.17.5. Atvik í desember 2009

6305. Þann 1. desember 2009 kl. 13:35 sendi (E)frkvstj-sala/þj eftirfarandi tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-fjárm vegna hækkunar á sjóflutningsþjónustu Eimskips; *„þurfum að ræða aðeins gjaldskrárhækkun 1. jan 2010 fyrir IMP, EXP og gjöld á Islandi.*

* *Umhverfið er ekki mjög móttækilegt fyrir hækkunum þessa stundina (skilar sér út í vísitölu)*

* *Við eigum ekki mikið goodwill inni fyrir hækkunum, nýkomnir í gegn um nauðasamninga eftir misheppnuð útrásarverkefni etc…*

* *Erum þó með nokkur rök fyrir því að hækka og ekki veitir af skilaboðunum út á markaðinn*

* *Höfum ekki gert ráð fyrir hækkunum inni í budget 2010*

Stóru spurningarnar eru því eigum við að hækka og ef svo hvað mikið?"[2976]

6306. Ákvað (E)forstj að framangreint skyldi rætt á fundi sem átti að vera síðar sama dag en seint þennan dag var bókaður fundur varðandi *„upptate á viðskiptaáætlun"*. Fundinn sátu m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-innanl.[2977]

[2974] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.549728.
[2975] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.552676.
[2976] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.335488.
[2977] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.335532. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók […]. *„Update á viðskiptaáætlun"*. […] Doc. ID. 0.7.33.82942.

6307. Tölvupóstar (E)frkvstj-sala/þj daginn eftir fundinn gefa til kynna hver niðurstaðan varð:

- Kl. 09:25 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til m.a. (E)forstj: *„Bara aðeins þessu til viðbótar, þá reikna ég með að hækka aðra þjónustuliði hér en flutningsgjöldin, s.s. upp- útskipun og aðra þjónustuliði hér á landi í takt við hækkun Flytjanda 4,0%*".[2978]

- Kl. 11:40 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl (áframsent til (E)forstj) og kvaðst ekki ætla að hækka strax sjófrakt (FLU) í inn- og útflutningi en það eigi að keyra í gegn 4% hækkun annarra gjalda á Íslandi og það eigi þegar í stað að hefja undirbúning á því: *„Hef ákveðið að við bíðum með gjaldskrárhækkun á FLU í IMP og EXP um sinn (nema stjórnin ákveði annað í dag eftir yfirferð á áætlun), en önnur gjöld á Íslandi s.s. upp- útskipun, farmbréfa og afgreiðslugjöld taka sömu hækkun og Eimskip Innanlands 1.01.2010 eða 4% vinsamlega hefja undirbúning á hækkun þessara liða og kynna fyrir ykkar fólki.*" [2979]

6308. (E)forstö-útfl svaraði framangreindum tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj seint um kvöldið 2. desember 2009:

„Rétt að fara aðeins yfir þetta á fundinum en þetta er þá svona;

***** Þjónusta á Íslandi: Allt um 4%*

***** Sjóflutningur: Ekkert um sinn*

***** Gjöld í höfnum erlendis: 2,6%*

***** For- og áframflutningur erlendis: Ekki ljóst enn en hér þarf að taka snúning*".[2980]

6309. Þannig ákvað Eimskip að til viðbótar við hækkun þjónustugjalda erlendis skyldi í janúar 2010 hækka þjónustugjöld á Íslandi og þá um 4% (sem fyrirtækið síðan gerði og Samskip líka í janúar 2010). Rifjað skal upp að Samskip höfðu í áætlunum sínum frá í október 2009 gert ráð fyrir því að hækka þjónustugjöld erlendis og á Íslandi um 5% í júlí 2010. Gjaldskrá sjóflutninga skyldu hækkuð þá að sama skapi. Fór svo að Samskip og Eimskip hækkuðu bæði þjónustugjöld erlendis og á Íslandi í janúar 2010 og um sumarið 2010 hækkuðu bæði fyrirtæki gjaldskrá sjóflutninga.

6310. Niðurstaðan varð því sú að í upphafi árs 2010 hækkuðu Eimskip og Samskip landflutninga og þjónustugjöld um 4% og flutninga á ferskum fiski um 10% (Samskip) og 11% (Eimskip). Um sumarið 2010 hækkuðu bæði fyrirtækin sjófrakt, Samskip um 4% og Eimskip um 4,6%.

6311. Af áframhaldandi samskiptum (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj má sjá að umrædd hækkun á þjónustugjöldum á Íslandi í janúar 2010 var ekki inni í áætlun sem kynnt var stjórn Eimskips. Aðspurður af (E)forstj sagði (E)frkvstj-sala/þj að hann og (E)frkvstj-fjárm hefðu tekið þá ákvörðun að vilja eiga þá *„hækkun inni*". Í kjölfarið ákváðu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj að hittast á fundi, eða kl. 11:45 daginn eftir, 4. desember 2009.[2981]

6312. Þann 7. desember 2009 var áfram fjallað um verðhækkun hjá Eimskip:

- Kl. 12:48 sendi (E)rekstj-aksturst tölvupóst til (E)frkvstj-innanl. Með honum fylgdi skjal þar sem fjallað var um fyrirhugaða 4% hækkun á gjaldskrá Flytjanda þann 1. janúar 2010. Kemur fram að þessi hækkun nái til *„flutningsgjalds, stykkjavörugjalds, geymslugjalda og farmtrygginga. Afgreiðslugjaldið hækkar í 287 kr.með vsk eða um 9%*". Þá kemur fram að á sama tíma muni fiskflutningar hækka um 13% og að farið verði *„í viðræður við hagsmunaaðila varðandi upptöku*

[2978] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.336657.
[2979] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.337330.
[2980] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.337818.
[2981] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.338707.

skilagjalds á körum á tímabilinu janúar til apríl 2010 og stefnt er að því að gjaldtaka hefjist í apríl/maí 2010."[2982]

- Kl. 15 – 16:00 var á ný haldinn fundur um verðhækkun. Fundinn sátu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (E)rekstj-aksturst, (E)forstö-útfl og (E)forstö-vöruþróun.[2983]

- Kl. 17:11 sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Í honum óskaði hún eftir ákvörðun þeirra um hækkun á tilteknum gjöldum, m.a. með hliðsjón af því ef Samskip hækkuðu um 4%:

  „v. gjaldskrábreytinga 1.1.2010 / tveir hlutir

  1) Skiptingargjald

  Gjaldskrá samkeppninnar [Samskip] er nú ISK 6.054, ef hækkun þar yrði 4% þá verður gjald um áramót ISK 6.296.

  Tillaga/Gjaldskrá Eimskips fyrir skiptingargjald frá og með 1.1.2010 ISK 6.270

  Ákvörðun – Vinsamlega komið til baka með ákvörðun

  2) Afgreiðslugjald

  LCL er í dag ISK 977 (samkeppni nú ISK 1.165, ef hækkun um 4% þá ISK 1.212)

  FCL er í dag ISK 2.106 (samkeppni nú ISK 2.439, ef hækkun um 4% þá ISK 2.537)

  ** Er rétt að hækka afgreiðslugjald umfram 4% breytingu 1. jan og vera með inni í gjaldinu kostnað okkar vegna gámaskönnunnar tollstjóra þ.e. hlutfalla kostnað per sendingu og ná þannig inn tekjum á móti þeim viðbótarkostnaði er verður við gámaskönnun.*

  ** Er rétt að hafa einungis eitt gjald, þ.e. afgreiðslugjald hvort sem um er að ræða LCL eða FCL, þar sem sama vinna fer í raun fram við afgreiðslu sendingar hvort sem hún er LCL eða FCL sending*

  Ákvörðun – Vinsamlega komið til baka með ákvörðun".[2984]

- Kl. 18:32 sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Í honum var að finna drög að tilkynningu sem senda átti viðskiptavinum 18. desember 2009:

  „Reykjavík 18. desember 2009

  Ágæti viðskiptavinur

  1. janúar 2010 munu gjaldskrár Eimskips taka eftirfarandi breytingum. Breytingar eru lágmarkaðar sem mögulegt er, sjóflutningsgjöld, gámaleiga, svæðisgjald, öryggisgjald og staðsetningargjald taka ekki breytingum.

  Almenn þjónustugjöld og akstursþjónusta á Íslandi hækka um 4%. Þjónustugjöld erlendis hækka minna eða um 2,6%.

  Áhersla er lögð á að halda verðbreytingum í lágmarki skv. framangreindu."[2985]

[2982] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Gjaldskráhækkun í janúar 2010.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.10754.
[2983] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.226860. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.340683.
[2984] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.340669.
[2985] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.340710. […]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.213346.

- (E)frkvstj-sala/þj svaraði kl. 22:26 og velti upp hugsanlegum frekari rökstuðningi fyrir hækkun:

  „[…] spurning um örstutt rök fyrir hækkun með til vísun í hvenær hækkaði síðast og í vísitölur (þ.e. ef það er okkur í hag).“[2986]

6313. Samkvæmt framansögðu fjallaði (E)forstö-vöruþróun um mögulega verðhækkun Samskipa. Engin athugasemd var gerð við það af hálfu yfirmanna hennar, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj. Ekki komu heldur fram neinar áhyggjur af því að Samskip myndu hugsanlega ekki hækka verð eða jafnvel lækka verð til að afla aukinna viðskipta þegar Eimskip myndi hækka verð. Er það í samræmi við það ólögmæta samráð við Samskip sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

6314. Verð Samskipa var hækkað um 4% þann 11. janúar 2010 og tilkynnt var um þá hækkun 30. desember 2009. Þann 7. desember 2009 lágu því ekki fyrir neinar opinberar upplýsingar um fyrirhugaða verðhækkun Samskipa. Draga má þá ályktun að (E)forstö-vöruþróun hafi fengið upplýsingar um fyrirhugaða verðhækkun Samskipa á fundinum með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl fyrr um daginn. Í öllu falli er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að tölvupóstur (E)forstö-vöruþróun hafi verið til marks um vissu Eimskips um þróun verðlagningar hjá keppinautnum og að Samskip myndu einnig hækka verð. Er það í samræmi við ályktanir Samkeppniseftirlitsins í máli þessu um að Samskip og Eimskip höfðu með ólögmætu samráði eytt eða minnkað óvissu um þróun verðs á markaðnum.

6315. Framangreind athugasemd (E)frkvstj-sala/þj, þ.e. *„spurning um örstutt rök fyrir hækkun með til vísun í hvenær hækkaði síðast og í vísitölur (þ.e. ef það er okkur í hag)*“, gefur að mati Samkeppniseftirlitsins til kynna þann skort á samkeppnislegu aðhaldi sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips. Af framangreindu má ráða að fyrst hefði verið ákveðið að hækka verð og síðan átti að skoða það eftir á hvort breytingar á *„vísitölum*“ gætu falið í sér rök fyrir hækkuninni.

6316. Ekki verður séð af gögnum málsins, hvorki hjá Samskipum eða Eimskip, að leiddar hafi verið fram rekstrarlegrar ástæður eða forsendur fyrir þessum ákvörðun beggja fyrirtækjanna, á sama tíma, að hækka verð og það með samræmdum hætti.

6317. Hækkunaráform (E)frkvstj-sala/þj tóku einnig til annarra þátta í gjaldskrá Eimskips. Þann 8. desember 2009 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstj um breytt fyrirkomulag Eimskips á innheimtu afgreiðslugjalda. Í póstinum kvaðst (E)frkvstj-sala/þj ætla að samræma afgreiðslugjald fyrir heilgáma og safngáma hjá Eimskip og innheimta eina fjárhæð (voru sitt hvor fjárhæðin áður). Í því samhengi tók hann fram eftirfarandi:

„Notum tækifærið og náum inn fyrir kostnaði við gámaskönnum tollstjóra á svæðinu (2,8m) og vel það eða 7,4 m að auki. […] sláðu bara á mig hafir þú e-hv spurningar.“[2987]

6318. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að þetta viðhorf (E)frkvstj-sala/þj feli í sér skýra birtingarmynd á því ástandi sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma og þeirri verðhækkunarstefnu sem því fylgdi.

6319. Þann 10. desember 2009 sendu (E)rekstj-aksturst og (E)forstö-innfl *„uppfærða*“ viðskiptaáætlun til yfirmanna sinna:

- (E)rekstj-aksturst sendi uppfærða viðskiptaáætlun til (E)frkvstj-innanl. Þar kemur fram að landflutningar Eimskips stefni að því að auka EBITDA um 23% á árinu 2010. Jafnframt stefni landflutningar að því að hækka verð að jafnaði um 6% á árinu 2010.[2988] Daginn eftir sendi (E)rekstj-aksturst (E)frkvstj-innanl fundargerð innlandssviðs Eimskips vegna fundar 10. desember 2009. Þar kemur fram að árið 2009 *„var besta ár varðandi afkomu á innanlandssviði*

[2986] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.341254.
[2987] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.342613.
[2988] Afritað tölvuskjal frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.10813.

frá upphafi." Þar segir einnig: *Gjaldskrárhækkanir í janúar 2010 – 4% hækkun í áætlanakerfinu og 13% hækkun á flutninga á ferskum fiski*"[2989]

- (E)forstö-innfl sendi uppfærða viðskiptaáætlun til (E)frkvstj-sala/þj. Þar er lagt til grundvallar að markaðshlutdeild Eimskips í innflutningi á árinu 2010 verði sú sama og á árinu 2009 og að sjófrakt, þjónustugjöld og BAF verði hækkað á árinu 2010.[2990]

6320. Gerði Eimskip þannig ekki ráð fyrir því að samkeppni frá Samskipum myndi koma í veg fyrir að fyrirtækið gæti hækkað verð og haldið sömu markaðshlutdeild. Þá vekur eftirtekt að í efnahagsörðugleikunum á þessum tíma var met afkoma hjá innanlandssviði Eimskips.

6321. Hér er rétt að rifja upp að samráð Samskipa við Eimskip um 50% hámarks afslátt var einnig yfirstandandi á þessum tíma. Þannig áttu sér stað þann 14. desember 2009 tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)deildstj-TVG. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 var vísað til þess að það væri *„samkomulag í gangi á milli Eimskips og Samskipa um standard 50% afslátt af uppskipuninni."* Þessu var ekki mótmælt í svari (E)deildstj-TVG, sbr. kafla 14.56.

6322. Þennan sama dag, 14. desember 2009, ritaði (E)rekstj-aksturst minnisblað vegna útboðs Norðlenska. Lýsti hann ókostum þess ef Eimskip myndi bjóða betur en Samskip og ná Norðlenska í viðskipti til sín. Ókostirnir voru aðallega þeir að verðsamkeppni gæti *„hafist á ný"* og t.d. stefnt fyrirhugaðri hækkun Eimskips og Samskipa á landflutningum á ferskum fiski í hættu, sbr. kafla 14.8. Atvik vegna útboðs Norðlenska leiddu ekki til að verðsamkeppni hæfist á ný.

6323. Þann 23. desember 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)starfsm (afrit til (S)forstö-útfl). Í honum sagði: *„Við þurfum að senda út tilkynningu til viðskiptavina okkar varðandi hækkun á þjónustugjöldum á Íslandi og erlendis. Þau verða hækkuð um 3%. Þessi hækkun á að taka gildi 11. janúar, en við viljum senda tilkynninguna út í lok dags 30. desember. Getur þú stillt upp tillögu að tilkynningu. Grænjum þetta síðan á milli jóla og nýárs*."[2991]

6324. Í samræmi við framangreint sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst þann 29. desember 2009 til (S)starfsm, (S)forstö-landfl og (S)forstö-útfl. Efni hans var *„Hækkun á þjónustugjaldskrá inn-, út-, og landflutnings"* og í honum sagði: *„Hér meðfylgjandi er uppkast að bréfi sem senda þarf út á viðskiptavini okkar. Þetta bréf er fyrir inn-og útflutning, en það þarf að aðlaga það að landflutninginum líka. Markmiðið er að senda bara út eitt bréf og það á að fara á alla A og B kúnna í inn-, út-, og landflutningum. Bréfið þarf að sendast út í lok dags á morgun*." Í drögum að bréfinu sagði:

„Reykjavík, 30. desember 2009.

Ágæti viðskiptavinur

Frá og með mánudeginum 11. janúar nk. mun þjónustugjaldskrá Samskipa á Íslandi og erlendis hækka um 4%.

Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta auknum rekstrarkostnaði og kostnaðarhækkunum."[2992]

6325. Sem fyrr segir kom fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 23. desember 2009 að hækka ætti þjónustugjaldskrá um 3% en tölvupóstur hans frá 29. desember 2009 sýnir að ákveðið hefði verið að hækka meira, þ.e. 4%, eftir að Eimskip tilkynnti um 4% hækkun.

[2989] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð 10.desember 2009.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.10832.
[2990] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Import Business plan 2010 10.des 2009.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.344420.
[2991] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.794079.
[2992] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„ATTOLYMJ.doc"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.794215.

6326. (S)forstö-landfl svaraði (S)forstö-innfl1 og gerði tillögu að breyttu orðalagi: *„Frá og með mánudeginum 11. janúar nk. mun gjaldskrár Samskipa á Íslandi og erlendis hækka um 4% Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta skatta- og kostnaðarhækkunum frá síðustu breytingu á verðskrá.*"

6327. (S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir og lagðist gegn tilvísunum til skattahækkana: *„Eg held ad vid aettum ekki ad tala um skattahaekkanir I brefinu heldur adeins almennar kostnadarhaekkanir. Raeddi thetta adeins vid* [(S)frkvstj-millilandasv] *og vid eru hraeddir ad fjolmidlar taki thetta upp. Skattahaekkanir verda bara ad vera okkar rok I samraedum vid kunnana beint.*"[2993]

6328. Sem fyrr sagði ákvað Eimskip fyrst að hækka og reyna síðan eftirá að finna rök sem gætu skýrt þá hækkun gagnvart viðskiptavinum. Ofangreindur tölvupóstur (S)forstö-innfl1 gefur til kynna sömu nálgun hjá Samskipum. Ekki var hins vegar talið óhætt að vísa til skattahækkana þar sem það gæti vakið athygli og væntanlega kallað á frekari rökstuðning Samskipa. Hér má heldur ekki gleyma því að þegar þessi ákvörðun um hækkun verðs var tekin lögðu Samskip til grundvallar að mikilvægir kostnaðarliðir hjá fyrirtækinu færu lækkandi, sbr. framangreindar glærur (S)forstj frá 29. nóvember 2009.

14.17.6. Verðhækkun í janúar 2010

6329. Þann 4. janúar 2010 tóku verðhækkanir Eimskips gildi. Verð á landflutningum hækkaði um 4%. Almenn þjónustugjöld á Íslandi hækkuðu einnig um 4%. Öll þjónustugjöld erlendis voru hækkuð um 2,6%, með þeirri undantekningu að þjónustugjöld í Danmörku hækkuðu um 2,8%. Verð á sjófrakt hækkaði hins vegar ekki.[2994]

6330. Samskip tilkynntu viðskiptavinum um verðhækkun þann 30. desember 2009 og tók hún gildi 11. janúar 2010. Samskip hækkuðu þjónustugjöld á Íslandi og erlendis um 4%. Líkt og hjá Eimskip var ekki gerð breyting á verði á sjófrakt. Samskip hækkuðu einnig, eins og Eimskip, gjaldskrá landflutninga um 4%.[2995]

6331. Bæði Eimskip og Samskip hækkuðu einnig verð á landflutningi á ferskum fiski. Eimskip hækkaði um 11% þann 4. janúar 2010 og Samskip um 10% í febrúar 2010.

6332. Þann 6. janúar 2010 var framangreind hækkun þjónustugjalda Samskipa vegna sjóflutnings tilkynnt til yfirmanna á skrifstofum Samskipa erlendis. Hún kom þeim mjög á óvart og voru gerðar alvarlegar athugasemdir við hana. Jafnframt voru stjórnendur Samskipa á Íslandi beðnir um að endurskoða þessa hækkun. Skal þessu lýst nánar:

- Í tölvupósti (S)frkvstj-Skand, framkvæmdastjóra Samskipa á Norðurlöndunum, til m.a. (S)forstö-innfl1 sagði: *„This comes as a surprise as we were told in connection with the budget preparations that increases would only take place middle of 2010. Therefore we have informed our customers in Denmark that they should not expect any increases before then!!! Further, it is not fair to any of our customers (at least not abroad from Iceland) to give increases with such a short notice)!! […]*

  Please reconsider."[2996]

[2993] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.794284.
[2994] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent 13.10.2017. *„Upplýsingar um gjaldskrárbreytingar Eimskip 2006 -2014"*. Viss gjöld hækkuðu ekki, sbr. lýsing í þessu gagni.
[2995] Svarbréf Samskipa vegna beiðni Samkeppniseftirlitsins um gögn og upplýsingar, dags. 10.04.2015. *„Breytingar á gjaldskrám Landflutninga"*, tafla nr. 1 bls. 7.
[2996] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.795278.

- (S)forstö-innfl1 svaraði (S)frkvstj-Skand sama dag: *„As discussed earlier on the phone we will not reconsider this increase. If however you have customers that need certain notice before taking the increase then we need to deal with them on a case by case basis.*

  If anyone has customers that do not take the increase on 11.01.2010 then please let me know who they are."[2997]

- (S)frkvstj-Skand svaraði 8. janúar 2010 og taldi upp fjölmarga viðskiptavini sem ekki mætti hækka verð hjá nánast fyrirvaralaust (*„here is a list of DK customers we think should have at least a 3 month notice in order not to run from our promises/offers.*").

- (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og benti m.a. á þetta: *„Have you really given fixed THC and doc rates to all these customers. All customers in Iceland are taking this increase and I find it strange that so many customers in DK have a fixed offer for THC. We have for many years increased our tariff with very little notice, and everyone have taken the increase with little complaint.*"

- (S)frkvstj-Skand svaraði samdægurs: *„I am not again going to spend energy on writing back and forth because we do not agree on a subject. We obviously do not agree how to deal with issues like this. We only mention this list of customers because we know that we have promised otherwise. You just do as you feel is right.*"[2998]

- (S)frkvstj-Imming2 , framkvæmdastjóri hjá Samskipum í Immingham í Bretlandi, sendi þann 12. janúar 2010 tölvupóst til (S)forstö-umb.erl (afrit til (S)frkvstj-Skand) og gerði einnig athugasemd við þessa hækkun: *„Like* [(S)frkvstj-Skand], *I was under the impression that we all agreed, local charges would not increase from January 2010. Now we all have an email from Iceland and Doris has been updated with increased charges.*

  No customer has been advised of this and the customers that did inquire were told that we would not be increasing our charges. Can you please update me on what has changed since our agreement?".

- (S)frkvstj-Skand framsendi sama dag þennan tölvupóst (S)frkvstj-Imming2 til (S)forstö-innfl1 og sagði þetta: *„I can understand that it is not only in Denmark we need sufficient time to advise our customers! especially when something else was agreed. Please advise what you decided to do on Denmark?*".[2999]

- Í tölvupósti sem (S)frkvstj-Skand sendi (S)forstö-innfl1 skömmu síðar sama dag sagði: *„[…] as I said, if you feel its no problem you will just go ahead and make the increases, we are just mentioning (like UK) that we have some customers that will react negatively on this and potentially harm the relationship- this is NOT done to harm you personally* [(S)forstö-innfl1]- *you decide whether you want to take this seriously or not.*".[3000]

- (S)frkvstj-Skand sendi (S)forstö-innfl1 enn annan tölvupóst 14. janúar 2010: *„As said, it is your decision we have just given you a list of some customers we believe will either feel mistreated, mislead or will react negatively to this sudden increase which was not announced in due time (Danish standards) neither was it expected due to earlier statements from Samskip. You can use this info. for what its worth, we just want to make you aware of this fact (see below) and that we give you this info in the best interest of Samskip. It is as simple as that. At the end of the day you make the call.*

[2997] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.938339.
[2998] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.796004.
[2999] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.796300.
[3000] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.796311.

* *General standard of notice given in Denmark (usually 1-3 month)*

* *The fact that some customers were advised that we did not expect increases before mid 2010*

* *Quotes given verbally*

* *Quotes given in writing*

* *Customers vulnerable in connection with increases*

* *General feeling from the staff „not to rock the boat" on certain customers."*

- Framangreind rök og mótmæli (S)frkvstj-Skand dugðu ekki. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti (S)frkvstj-Skand frá 14. janúar 2010 samdægurs: *„We should go ahead with the increase towards the market. Some customers might react negatively towards the increase (has however not been the case here in Iceland), and then we will deal with that case by case. We have always introduced increases towards the market with short notice and have never followed Danish standards. I dont think we need to change our way of doing business now. […]*

  Your comments below are well noted. I do belive that this 4% increase will not rock the boat too much and that we will be able to continue to have a good and strong relationship with our customers."

- (S)frkvstj-Skand svaraði (S)forstö-innfl1 sama dag: *„Its your call, we will monitor and let you know if we experience any negative reactions from any customers, hopefully not to late. […] Fyi, right now Jonar FOB charges will not increase except for the THC.* [(S)frkvstj-Jóna] *claims, opposed to you, that Jonar will loose clients if we increase our FOB's !!! - after being involved with the Icelandic trade for 15 years I still find it hard to figure it out:o)*".[3001]

6333. Þessi mikla undrun og óánægja starfsmanna Samskipa erlendis hafði engin áhrif á stjórnendur fyrirtækisins á Íslandi, sbr. framangreind viðbrögð (S)forstö-innfl1 . Breytti engu þó (S)forstö-innfl1 væri gerð grein fyrir hugsanlegum afar neikvæðum viðbrögðum viðskiptavina Samskipa. Til viðbótar þá kynnti (S)forstj óbreytta stefnu Samskipa á Íslandi á stjórnarfundi Samskipa Holding 7. janúar 2010. Þar kemur fram í glærukynningu hans að á árinu 2010 verði *„strong focus on rate increases"* hjá Samskipum á Íslandi, sbr. kafla 14.10.

6334. Samkvæmt framansögðu hafði það ekki áhrif á stjórnendur Samskipa á Íslandi þó starfsmenn fyrirtækisins erlendis vöruðu við því að umrædd verðhækkun gæti t.d. haft þau áhrif að viðskiptavinir Samskipa í innflutningi til Íslands myndu hætta í viðskiptum við Samskip (og væntanlega snúa sér þá til Eimskips). Vekur eftirtekt í þessu samhengi framangreind yfirlýsing (S)frkvstj-Skand að þrátt fyrir langa starfsreynslu ætti hann afar erfitt með að skilja þau lögmál sem gildi í sjóflutningum til og frá Íslandi. Ber í þessu samhengi að rifja upp að ýmis önnur samtímagögn sýna að afar sérstakt ástand var talið vera fyrir hendi á íslenska flutningamarkaðnum. Kom þetta t.d. fram þegar stjórnendur Samskipa hf. þurftu að útskýra samkeppnisaðstæður fyrir starfsmönnum systurfélaga erlendis. Dæmi um þetta er tölvupóstur sem (S)forstj sendi í apríl 2012 til (S)frkvstj-SIL1, sbr. kafla 14.11. Útskýrði (S)forstj afar sérstakar aðstæður á Íslandi með þessum upphafsorðum: *„Weeeeeeeeeeeeeeeeeeellllllllllllllllllllllllllllll – when it comes to Iceland, things turn odd & special!!!"*. Kom fram í þessum útskýringum (S)forstj að í flutningum til og frá Íslandi væri takmörkuð samkeppni við Eimskip. Sökum þessa mætti ekki grípa til tiltekinna ráðstafana sem gætu aukið samkeppni og lækkað verð. Svar (S)frkvstj-SIL1 sýndi að hún skildi skilaboð (S)forstj: *„I understand that you are trying to protect high rates that are somewhat cushioned in Iceland by lack of competition […]"*

6335. Varðandi framangreind mótmæli (S)frkvstj-Skand og (S)frkvstj-Imming2 í janúar 2010 ber að hafa í huga að hér var um samskonar atburðarrás að ræða og þegar Samskip tilkynntu um verulega

[3001] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.796694.

verðhækkun í lok ágúst 2008, í október 2008 og þegar bæði fyrirtækin hækkuðu verð í janúar 2009. Undrun, óánægja og viðvaranir höfðu ekki áhrif á ákvarðanir stjórnenda Samskipa og Eimskips á Íslandi um hækkun á verði, sbr. t.d. kafla 8.15, 10.4 og 10.6.

6336. Framangreindar verðhækkanir endurspegla samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

6337. Eins og fyrr segir tók verðhækkun Samskipa gildi 11. janúar 2010. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst með heitinu *„verðhækkanir"* til (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 . Í honum sagði: *„vinsamlegast leggið mat á hverju þið teljið að gjaldskrárhækkun nú í ársbyrjun muni skila umfram það sem við áætluðum. Hendið jafnframt á mig áætluðum hækkunum á árinu í % og tímasetningu."*[3002]

6338. Í svari (S)forstö-innfl1 sagði: *„Hér koma áhrif hækkunarinnar. Ég tók þetta niður á lykla og setti inn skýringar á hvern lykil. Samtals er þetta að skila 276 þús EUR. Athugaðu að það eru neikvæð áhrif af akstursháekkuninn þar sem við áætluðum 8% hækkun 1.jan. Ég tók ekki sérstakt tillit til þess að við hækkuðum 11.jan en ekki 1.jan. Það hafði bara áhrif á eitt lítið skip. Næsta hækkun er áætluð 1.júlí, en þá er áætlað að hækka allt, þe. sjófl. og þjónustgjöld hér og erlendis, um 5%."*[3003] (S)forstö-útfl svaraði einnig (S)frkvstj-millilandasv og sendi honum excelskjalið *„Áhrif hækkunar í jan 2010"* þar sem kemur fram umtalsverður ábati útflutningsdeildar af þessari hækkun sem var *„umfram áætlun"*.[3004]

6339. Að mati Samkeppniseftirlitsins er það enn ein vísbending um hið óeðlilega ástand sem leiddi af samráði fyrirtækjanna að Samskip voru í stöðu á þessum tíma til að hækka verð umfram áætlun. Ber að hafa í huga efnahagsástandið á þessum tíma og þau gögn málsins sem sýna allt aðrar aðstæður á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum.

14.17.7. Aukin gjaldtaka Eimskips

6340. Sama dag og hækkun Eimskips á þjónustugjöldum tók gildi, þ.e. 4. janúar 2010, vann fyrirtækið að aukinni gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Gögn málsins sýna að Eimskip hafði lagt á svonefnt öryggisgjald (ISPS) frá nóvember 2003 á inn- og útflutning í gegnum Reykjavík. Eimskip lagði þetta gjald hins vegar ekki á í erlendum viðkomuhöfnum. Hér ber að rifja upp *„hressilega"* verðhækkun Samskipa í höfnum í Danmörku og Svíþjóð í október 2009. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra frá 8. október 2009 kemur fram að Eimskip leggi ekki á ISPS í t.d. Árósum:[3005]

[3002] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.940182.
[3003] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.694664.
[3004] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.695170.
[3005] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.775465.

Samskip	Old tariff	New tariff	New tariff				Old tariff	New tariff	New tariff
PORT CURRENCY	AAR DKK	AAR DKK	AAR EUR	RTM/CUX EUR	IMM GBP	IMM EUR	VAG SEK	VAG SEK	VAG EUR
FCL/FCL pr.cont. 20'	1.577	1.920	258	281	208	226	1.588	2.300	226
FCL/FCL pr.cont. 40'	1.577	1.920	258	281	208	226	1.588	2.300	226
FCL/FCL pr.cont. 20/40' Imo	2.366	2.400	322	422	312	339	2.382	2.850	280
FCL/FCL pr.cont. 20/40' Reefer	2.366	2.400	322	422	312	339	2.382	2.850	280
LCL/LCL pr.ton exp. to IS	291	291	39	48	42	45	323	323	32
LCL/LCL pr.cbm	97	97	13	16	14	15	113	113	11
Bill of lading	303	303	41	49	29	31	531	531	52
Export doc	310	310	42	58	36	39	416	416	41
Administration fee			0	29	17	18	173	173	17

Ykkur til upplýsinga þá rukkar Eimskip aðeins hærri verð:

PORT CURRENCY	AAR DKK	HEL SEK
FCL/FCL pr.cont. 20'	1.935	2.355
FCL/FCL pr.cont. 40'	1.935	2.355
FCL/FCL pr.cont. 20/40' Imo		3.533
FCL/FCL pr.cont. 20/40' Reefer	2.470	2.900
LCL/LCL pr.ton exp. to IS	283	354
LCL/LCL pr.cbm	94	118
Bill of lading	285	450
Export doc		300
Administration fee	35	250

Þeir rukka hins vegar ekki ISPS á skandinavíu.

Þetta er hressilega hækkun 22% í AAR og 45% í VAG. Stöndum saman og náum þessu í gegn.

6341. Í upphafi árs 2010 var unnið að því innan Eimskips að fylgja fordæmi Samskipa og leggja ISPS gjald á fleiri viðkomuhafnir og hækka það. Þannig sendi (E)frkvstj-alþjsv þann 4. janúar 2010 tölvupóst til (E)forstö-alþjsv með heitinu „*ISPS*" og spurði hver væri staðan á „*þessu*" og hvernig ætti að taka þetta verkefni áfram í framkvæmd. (E)forstö-alþjsv svaraði samdægurs og kvaðst hafa aflað upplýsinga um fjárhæð öryggisgjalds Samskipa í höfnum í Hollandi, Þýskalandi, Danmörku og Svíþjóð. Birti hann fjárhæð þessara gjalda hjá Samskipum og lagði þetta til:

„*Ég vil nú taka þessi verð og setja 5% on top og keyra á þetta frá 1. febrúar 2010.*"

6342. Vildi (E)forstö-alþjsv þannig að Eimskip myndi leggja á 5% hærri gjöld en Samskip í viðkomandi höfnum.

6343. Í tölvupósti (E)forstö-alþjsv var ekki að finna upplýsingar um öryggisgjald Samskipa í Bretlandi. (E)forstö-alþjsv sendi því tölvupóst til starfsmanns Eimskips í Immingham, (E)starfsm, og greindi honum m.a. frá verðlagningu Samskipa í öðrum höfnum og vildi fá sjónarmið hans um fjárhæð öryggisgjaldsins í Bretlandi. (E)starfsm svaraði með tölvupósti til (E)forstö-vöruþróun og (E)forstö-alþjsv og lýsti verðlagningu Samskipa:

„Our competition have been charging GBP 8 per shipment for ISPS and we are in the process of trying to clarify if this will be the same for 2010 along with other charges (should be to day or tomorrow).

Based on the 2009 rates (excluding THC) our import charges were £85 compared to £83 by our competition and our export charges were the same at £90 (the competition charges included an ISPS). […]

If we implement an ISPS charge it will make us more expensive than the competition on our total charges.

If an ISPS charge is to be implemented across all overseas ports I would suggest £5 per shipment in the UK so that our ISPS charge is lower than our competition (we may need to review this depending on what changes the competition make to their charges)."

6344. Tölvupóstur (E)starfsm gefur til kynna að hann hafi snúið sér til Samskipa til þess að afla upplýsinga um gjaldtökuáform keppinautarins og ætti von á svari samdægurs eða daginn eftir. Einnig er ljóst að hann hafði áhyggjur af þessari fyrirhugðu gjaldtöku þar sem hún myndi draga úr samkeppnishæfni Eimskips gagnvart Samskipum.

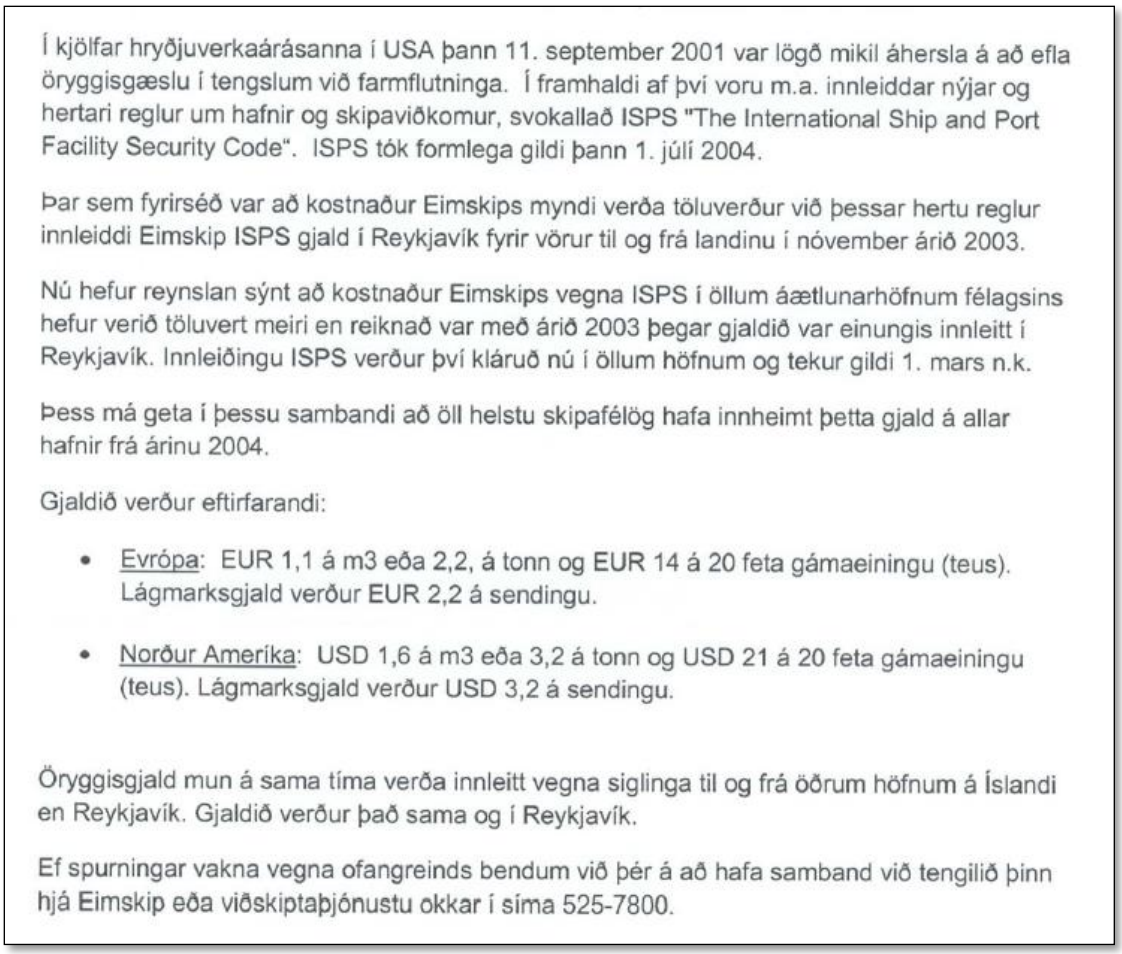
6345. (E)forstö-vöruþróun kom einnig að undirbúningi þessarar gjaldtöku og svaraði hún framangreindum tölvupósti (E)starfsm. Bað hún hann að skoða betur *„the idea of charging ISPS for IMM the same way we are doing in other ports, per container, and per volume/weight depending on which gives the higher revenue for EI*".

6346. Samkvæmt þessu deildu stjórnendur Eimskips á Íslandi ekki áhyggjum (E)starfsm af slæmum áhrifum á samkeppnishæfni Eimskips við að taka upp umrætt gjald í Immingham. (E)starfsm ætti þess í stað að einbeita sér að útfærslu sem tryggði Eimskip sem mestar tekjur. (E)forstö-vöruþróun framsendi síðar tölvupósta sem tengdust öryggisgjaldinu til (E)frkvstj-sala/þj.[3006]

6347. Eins og fyrr sagði lagði (E)starfsm til að gjaldið yrði 5 sterlingspund. Gefa gögnin til kynna að þar hafi hann átt við gjald fyrir einn 20 feta gám (teus). Á þessum tíma jafngiltu 5 sterlingspund 5,75 evrum.[3007] Niðurstaðan hjá Eimskip var hins vegar sú að leggja miklu mun hærra gjald á í Immingham og öllum öðrum höfnum (eða 14 evrur), sbr. nánar hér á eftir.

6348. Þann 22. febrúar 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna og (S)starfsm-Jóna með heitinu *„Hækkun hjá Eimskip*". Í því sagði: *„Ég hef heyrt að Eimskip hafi verið að senda út bréf varðandi hækkun og innleiðingu á ISPS gjaldi erlendis. Hafið þið séð þetta bréf?*" (S)starfsm-Jóna svaraði og sendi afrit af bréfi Eimskip.[3008] (S)forstö-innfl1 framsendi bréf Eimskips til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl.[3009] Bréfið frá Eimskip er dags. 18. febrúar 2010 og í því sagði:

[3006] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.367255.
[3007] Sjá hér: https://www.currency-converter.org.uk/currency-rates/historical/table/GBP-EUR.html.
[3008] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.802536.
[3009] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„SDOC0001.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.953880.



Í kjölfar hryðjuverkaárásanna í USA þann 11. september 2001 var lögð mikil áhersla á að efla öryggisgæslu í tengslum við farmflutninga. Í framhaldi af því voru m.a. innleiddar nýjar og hertari reglur um hafnir og skipaviðkomur, svokallað ISPS "The International Ship and Port Facility Security Code". ISPS tók formlega gildi þann 1. júlí 2004.

Þar sem fyrirséð var að kostnaður Eimskips myndi verða töluverður við þessar hertu reglur innleiddi Eimskip ISPS gjald í Reykjavík fyrir vörur til og frá landinu í nóvember árið 2003.

Nú hefur reynslan sýnt að kostnaður Eimskips vegna ISPS í öllum áætlunarhöfnum félagsins hefur verið töluvert meiri en reiknað var með árið 2003 þegar gjaldið var einungis innleitt í Reykjavík. Innleiðingu ISPS verður því kláruð nú í öllum höfnum og tekur gildi 1. mars n.k.

Þess má geta í þessu sambandi að öll helstu skipafélög hafa innheimt þetta gjald á allar hafnir frá árinu 2004.

Gjaldið verður eftirfarandi:

- Evrópa: EUR 1,1 á m3 eða 2,2, á tonn og EUR 14 á 20 feta gámaeiningu (teus). Lágmarksgjald verður EUR 2,2 á sendingu.
- Norður Ameríka: USD 1,6 á m3 eða 3,2 á tonn og USD 21 á 20 feta gámaeiningu (teus). Lágmarksgjald verður USD 3,2 á sendingu.

Öryggisgjald mun á sama tíma verða innleitt vegna siglinga til og frá öðrum höfnum á Íslandi en Reykjavík. Gjaldið verður það sama og í Reykjavík.

Ef spurningar vakna vegna ofangreinds bendum við þér á að hafa samband við tengilið þinn hjá Eimskip eða viðskiptaþjónustu okkar í síma 525-7800.

6349. (S)frkvstj-Jóna svaraði einnig tölvupósti (S)forstö-innfl1 . Það gerði hann samdægurs, þ.e. mánudaginn 22. febrúar 2010, og í tölvupósti hans sagði: *„Heyrði fyrir rúmri viku síðan að ISPS innleiðing erlendis stæði fyrir dyrum. hafa ekki verið að rukka það.*"[3010]

6350. Samkvæmt tölvupóstinum hafði (S)frkvstj-Jóna þannig fengið upplýsingar um að Eimskip hygðist hefja innheimtu á öryggisgjaldi í erlendum höfnum. Veitir þetta strax vísbendingu um að (S)frkvstj-Jóna hafi fengið viðskiptalegar trúnaðarupplýsingar frá Eimskip. Hér skiptir einnig verulegu máli að bréf Eimskips var, sem fyrr segir, dags. 18. febrúar 2010 og hefur því í fyrsta lagi borist viðskiptavinum föstudaginn 19. febrúar eða mánudaginn 22. febrúar 2010. Samkvæmt tölvupósti (S)frkvstj-Jóna fékk hann upplýsingar um þessa fyrirhuguðu gjaldtöku Eimskips í viku 7, þ.e. hugsanlega 11. eða 12. febrúar 2010. Er því ljóst að upplýsingar um þessi áform Eimskips voru ekki opinberar þegar (S)frkvstj-Jóna fékk vitneskju um þau. (S)frkvstj-Jóna hafði áður greint frá viðkvæmum upplýsingum sem hann fékk frá Eimskip.[3011] Hann þekkti einnig (E)frkvstj-sala/þj og hafði átt í ítrekuðum samskiptum við hann, sbr. m.a. umfjöllun hér að framan um samskipti þeirra um miðjan janúar 2010. Síðar á árinu 2010 átti (S)frkvstj-Jóna í samskiptum við (E)frkvstj-TVG hjá TVG og vísaði til samráðs Samskipa við Eimskip, sbr. kafla 14.33.3.

6351. Virt saman verður að mati Samkeppniseftirlitsins að leggja til grundvallar að (S)frkvstj-Jóna hafi fengið umræddar upplýsingar frá Eimskip. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Í henni viðurkennir fyrirtækið að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip *„um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum*."

[3010] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.802405.
[3011] […] sendi þann 24. júní 2009 tölvupóst til […] og gerði honum grein fyrir samskiptum við […].

6352. Samkvæmt glærum, sem farið var yfir á framkvæmdastjórnarfundi hjá Eimskip þann 1. mars 2010, gekk vel að innleiða og hækka framangreind gjöld. Af glærunum að dæma er einnig ljóst að hækkunin skilaði miklum tekjum. Þar kemur fram:

„Breyting á afgreiðslugjaldi gekk snurðulaust [svo] *fyrir sig (17m tekjuauki)*

ISPS innleiðing hefur gengið vel so far.... (180m tekjuauki)"[3012]

6353. Einnig kemur fram í glærunum mikil ánægja með tekjuaukningu og verðhækkanir hjá Eimskip. Vísast um þetta til kafla 14.21.5. Í febrúar 2010 jók Eimskip gjaldtöku með upptöku öryggisgjalds í fleiri viðkomuhöfnum og hækkun gjaldsins þar sem það var fyrir. Við hækkun gjaldsins var ákveðið að hafa gjaldið 5% hærra en Samskip innheimtu. (E)forstö-vöruþróun gaf þau fyrirmæli til (E)starfsm að gjaldið ætti að vera útfært á slíkan hátt að það skilaði sem mestum tekjum fyrir Eimskip, þrátt fyrir tillögu (E)starfsm um að innheimta lægra öryggisgjald en Samskip. Stjórnendur Eimskips á Íslandi deildu því ekki sömu áhyggjum og (E)starfsm um áhrif gjaldsins á samkeppni við Samskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins var aukin gjaldtaka Eimskips til marks um stefnu Eimskips og Samskipa á þessu tímabili um að hækka verð til viðskiptavina. Gerði samráð fyrirtækjanna þeim kleift að hækka verð án þess að þurfa óttast viðbrögð keppinautarins.

14.17.8. Reynt að fá Eimskip til þess að hækka verð

6354. Gögn málsins sýna óánægju (S)frkvstj-Jóna með verðsamkeppni frá TVG. Gefa þau til kynna að hann hafi undrast að TVG hafi haft aðra stefnu en móðurfélagið, Eimskip. Sýna gögnin einnig að (S)frkvstj-Jóna hafi beðið (S)forstö-innfl1 í janúar 2010 um að beita sér gagnvart (E)forstö-innfl til að stuðla að verðhækkun TVG. Skal þessu lýst nánar.

6355. Í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna frá 9. október 2009 sagði hann að bæði TVG og Thorship væru *„aggessivir"* á markaðnum. Til viðbótar sagði (S)frkvstj-Jóna þetta um TVG:

„Við finnum mikið fyrir […] *og fleirum hjá TVG Zimsen þessa dagana og verðin eru komin niður í kjallara. Ég tala nú ekki um þegar að þeir koma til viðskiptavina sem að eru með flutninga hjá móðurfélagi þeirra Eimskip að þá eykst áhuginn á að lækka verðin og ná magninu enn frekar. <u>við skulum vona að mamman fari að ala barnið betur upp á næstunni</u>."*[3013]

6356. Vonaðist (S)frkvstj-Jóna þannig til að Eimskip (mamman, í ofangreindu samhengi) myndi stöðva eða draga úr verðsamkeppni frá dótturfélaginu TVG (barnið, í ofangreindu samhengi).

6357. Í lok janúar 2010 var (S)frkvstj-Jóna aftur óánægður með verðsamkeppni frá TVG. Þetta má sjá af tölvupósti sem hann sendi undirmanni þann 28. janúar 2010. Í honum sagði:

„those <u>idiots</u> at TVG are still working on 2009 rates .... offering approx Eur 700-800 lower rates than <u>us and Eimskip</u>."[3014]

6358. Leit þessi stjórnandi hjá dótturfélagi Samskipa augljóslega svo á að það væri heimskulegt að stunda verðsamkeppni ef hjá því væri komist. Ákvað hann að grípa til aðgerða til þess að reyna að stöðva þessi „mistök".

6359. Þannig sendi (S)frkvstj-Jóna um kvöldið þann 28. janúar 2010 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með heitinu *„PSS frá Maersk"*. PSS er skammstöfun á tilteknu álagsgjaldi (*„Peak Season Surcharge"*) í sjóflutningum. Í tölvupóstinum sagði:

[3012] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […]. *„EXE fundur 1.03.2010.pptx"*, vistað 01.03.2010, kl. 08:52. Doc. ID. 0.7.33.183120.
[3013] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.436712.
[3014] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.423782

„eruð þið að borga PSS fyrir gáma frá Taiwan.?

P.S spurning hvort að þú skjótir því á [(E)forstö-innfl] *að TVG virðist vera með mikið betri kaupverð á Far East gámunum en allir aðrir á markaðnum.*

Þeir eru ennþá að bjóða verð sem að voru í gildi í desember."

6360. (S)forstö-innfl1 svarar tölvupósti (S)frkvstj-Jóna daginn eftir:

„Já við borgum PSS frá Taiwan. Heyri í [(E)forstö-innfl]"

6361. (S)frkvstj-Jóna svaraði síðar sama dag:

„verður fróðlegt að heyra hvað [(E)forstö-innfl] *segir...*

væntanlega er hann ekkert að missa svefn yfir því að TVG sé í ruglinu (frekar en aðrir Eimskipa menn)."

6362. Nokkrum dögum seinna sendi (S)frkvstj-Jóna aftur tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hvort hann hefði náð í (E)forstö-innfl. Greindi (S)forstö-innfl1 frá því að hann væri í Rotterdam og hefði ekki enn náð í (E)forstö-innfl. Hann myndi *„prófa aftur þegar ég kem til landsins*."[3015]

6363. Ekki hafa fundist gögn sem staðfesta að (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hafi rætt um framangreint. Á hinn bóginn hafa heldur ekki fundist gögn þar sem fram kemur að (E)forstö-innfl hafi ekki svarað skilaboðum eða hafi neitað að ræða slík viðkvæm verðlagsmálefni við (S)forstö-innfl1 . Hins vegar má sjá að í byrjun mars 2010 áttu m.a. (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj í viðræðum við framkvæmdastjóra TVG ((E)frkvstj-TVG) um verðstefnu TVG.[3016] Í apríl 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)frkvstj-TVG og gerði athugasemd við lágt verð TVG gagnvart tilteknum viðskiptavini. Sagði (E)frkvstj-sala/þj að þessi verðlagning væri ekki í samræmi við það sem um hefði verið talað.[3017]

6364. Samkvæmt framansögðu vonaðist (S)frkvstj-Jóna til þess í október 2009 að Eimskip myndi stöðva eða draga úr verðsamkeppni frá TVG. Er það eitt og sér lýsandi um óeðlilegt ástand að (S)frkvstj-Jóna hefði haft slíkar væntingar til helsta keppinautar Samskipa. Síðar gekk (S)frkvstj-Jóna lengra og lagði það til að (S)forstö-innfl1 myndi hafa samband við (E)forstö-innfl með það að markmiði að reyna að fá Eimskip til þess að beita sér fyrir því að dótturfélagið TVG hækkaði verð.

6365. Í því fólst beiðni um framkvæmd á ólögmætu samráði milli keppinauta. Við eðlilegar aðstæður mætti búast við að yfirmaður hjá stóru fyrirtæki eins og Samskipum myndi hafna slíkri beiðni eða a.m.k. óska eftir frekari skýringum. Því var ekki heilsa hér. Eins og ofangreind samtímagögn bera með sér tók (S)forstö-innfl1 strax að sér að hafa samband við Eimskip og gerði ítrekaðar tilraunir til þess að ná í (E)forstö-innfl. Í kjölfarið ræddi m.a. (E)forstö-innfl við TVG um verðstefnu fyrirtækisins. Hér ber og að hafa í huga að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl höfðu á árunum 2008 og 2009 átt í ítrekuðum samskiptum. Höfðu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl t.d. átt í samskiptum um miðjan júní 2008 um hámarksafslætti og frá 14. ágúst 2008 setið fundi með (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl þar sem Samskip og Eimskips höfðu með sér samráð sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins.

[3015] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.423211.
[3016] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] ID. 0.7.33.244736. Hér má bæta við að í þessum tölvupóstum vekur athygli skýring […] á „hefðbundnum local markaði" Eimskips: *„Saco er ekki nein ógn við þýska / A Evrópu / Baltic beina markaðinn eins og ég hef sagt áður, eða þann markað sem er á bak við HAM sem gateway. Sá markaður sem er okkar hefðbundni markaður (local) er fyrst og fremst cc markaður og stýrt af okkur sem samstæðu og samkeppnisaðilum okkar hérna á Íslandi*.".
[3017] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.452150.

6366. Að mati Samkeppniseftirlitsins fela þessi gögn (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-innfl1 frá janúar 2010 í sér skýra staðfestingu á tilvist hins samfellda samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

14.17.9. Samantekt

6367. Í gögnum frá árinu 2009 sem varða áætlanir Eimskips og Samskipa fyrir árið 2010 var lögð mikil áhersla á að ná fram hækkun á verði á árinu 2010. Mikilvægur þáttur í samráði Samskipa og Eimskips var að markaðsskiptingin skapaði skilyrði fyrir fyrirtækin til að hækka verð. Með vissu um að helsti keppinauturinn reyndi ekki að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við hækkun á verði.

6368. Að mati Samkeppniseftirlitsins kemur þetta skýrlega fram í þeim gögnum sem rakin hafa verið í framangreindum kafla. Virt heildstætt sýna þessi gögn afar mikla áherslu Eimskips og Samskipa á hvers konar hækkun á verði. Hvergi er að greina neinar raunverulegar áhyggjur af því að samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins geri verðhækkun ómögulega eða mjög erfiða. Hins vegar koma fram vangaveltur um tímasetningar og hvað eigi að ganga langt í verðhækkun hverju sinni. Ekki sé skynsamlegt að ofbjóða markaðnum, sbr. t.d. ummæli (S)forstö-innfl1 frá 29. september 2009 og (E)frkvstj-sala/þj frá 1. desember 2009. Hækka skyldi verð eins og markaðurinn „*þoli*" hverju sinni.

6369. Hin ólögmæta markaðsskipting gerði Samskipum t.d. kleift að hækka „*hressilega*" hafnargjöld (THC) fyrir Íslandsflutninga í höfnum í Árósum og Varberg. Engu máli skipti þótt sumir viðskiptavina væru með umsamið lægra hafnargjald í samningum við Samskip. Það átti samt að hækka „*hressilega*" verð gagnvart þeim. Ekki átti að tilkynna viðskiptavinum um þessa hækkun en ef þeir sem voru með umsamið lægra verð yrðu hennar varir og mótmæltu harkalega þá mætti beita „*temporary adjustments*" gagnvart slíkum viðskiptavinum.

6370. Á árinu 2010 áttaði Húsasmiðjan sig á því sem fyrirtækið nefndi „*gríðarlegar*" hækkanir og krafðist skýringa frá Samskipum. Samskip svöruðu og gáfu ranglega til kynna að fyrirtækið hefði engu ráðið um þessa hækkun á hafnargjöldum í Árósum, sbr. kafla 14.34.2 og 14.34.3. Skýrði Samskip þetta svo:

> „*Hækkun á THC í DK hækkaði töluvert vegna hækkana frá terminal til okkar - það var því óumflýjanlegt að gera breytingar til samræmis við það gagnvart okkar viðskiptavinum*."

6371. Umrædd hækkun var ákveðin af stjórnendum Samskipa á Íslandi og átti með leynd að reyna að ná henni í gegn gagnvart m.a. íslenskum viðskiptavinum. Þá var mikilvægum viðskiptavini sagt ósatt um tilurð hennar. Telur Samkeppniseftirlitið að ástæða þessa sé ekki síst sá skortur á samkeppnislegu aðhaldi sem leiddi af hinu ólögmæta samráði. Þar sem Samskip þurftu ekki að óttast aðgerðir Eimskips gat fyrirtækið hækkað „*hressilega*" og beitt mikilvæga viðskiptavini blekkingum.

6372. Viðbrögð erlendra starfsmanna Samskipa við verðhækkuninni sem tók gildi 11. janúar 2010 sýna það sama. Þrátt fyrir kröftug mótmæli þeirra breytti það engu um áform stjórnenda Samskipa á Íslandi. Tilvísanir til þess að viðskiptavinir Samskipa myndu bregðast illa við (og sumir þá hugsanlega snúa sér til Eimskips), að gildandi samningar heimiluðu ekki slíka hækkun og að hinn skammi fyrirvari færi gegn viðskiptavenju í Danmörku höfðu þannig engin áhrif á stjórnendur á Íslandi. Vekur athygli að yfirmaður Samskipa í Danmörku lýsti því yfir að þrátt fyrir langa starfsreynslu ætti hann afar erfitt með að skilja þau lögmál sem giltu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

6373. Framkvæmdastjóri Eimskips í Þýskalandi lýsti yfir undrun yfir ákvörðunum á Íslandi um að hækka þjónustugjöld í Hamborg fyrir flutninga til og frá Íslandi. Viðskiptavinum þættu gjöld Eimskips þegar vera há og Eimskip hefði nýlega náð fram 7% verðlækkun á eigin gjöldum í Hamborg. Líkt og hjá Samskipum höfðu áhyggjur af þessum toga engin áhrif í höfuðstöðvunum á Íslandi.

6374. Þá er að mati Samkeppniseftirlitsins einnig mjög lýsandi fyrir hið ólögmæta ástand sem ríkti á Íslandi (og það hugarfar sem því fylgdi) að eitt fyrsta verk forstjóra Samskipa, þegar honum var falin ábyrgð á rekstri frystigeymslna erlendis, var að stuðla að því að verð gagnvart íslenskum viðskiptavinum yrði hækkað sérstaklega.

6375. Hið sama gildir um það viðhorf (E)frkvstj-sala/þj frá 8. desember 2009 að unnt væri með breytingu á afgreiðslugjaldi að ná inn tekjum *„vel"* yfir kostnaði. Ósk (E)frkvstj-sala/þj 7. desember 2009 um eftirá rökstuðning fyrir verðhækkun ber að sama brunni. Þá er það ljóst að mati Samkeppniseftirlitsins að Eimskip beitti einnig blekkingum gagnvart viðskiptavinum þegar fyrirtækið hækkaði og útvíkkaði öryggisgjaldið. Framangreind undirbúningsgögn sýna að skortur á samkeppni gerði Eimskip þetta kleift og ber m.a. að horfa til þess að horft var framhjá áhyggjum starfsmanns Eimskips í Bretlandi. Ástæða þessa var sú að viðkomandi stjórnendur Eimskips á Íslandi vissu að ekki stóð ógn af Samskipum.

6376. Eins og að framan greinir átti sér hið sama stað í samskiptum stjórnenda Samskipa á Íslandi við starfsmenn fyrirtækisins í erlendum höfnum. Með tilvísun til hryðjuverkaárásanna í Bandaríkjunum 11. september 2001 og, að því er virðist, rangfærslna um kostnaðarauka, náði Eimskip að auka tekjur sínar umtalsvert og gleði ríkti innan fyrirtækisins. Fyrir kom þó að stjórnendum Eimskips ofbauð gjaldtaka gagnvart viðskiptavinum, sbr. ummæli (E)forstö-útfl um að olíugjald eða gjaldskrá Eimskips væri *„ekki í takti við raunveruleikann"*.

6377. Árétta ber að sökum m.a. hinnar ólögmætu markaðsskiptingar var í raun ekki þörf á því fyrir Eimskip og Samskip að ná saman um tímasetningu og fjárhæð framangreindra verðhækkana og gjaldtöku. Engu að síður gefa gögn málsins til kynna að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna sem lutu að framangreindum verðhækkunum.

6378. Hér er gagnlegt að draga saman í tímalínu tiltekin framangreind atvik frá lokum ágúst 2009 til febrúar 2010, sbr. einnig yfirlitið í kafla 13.3.2 yfir samskipti fyrirtækjanna í þessu tíma:

2009:

28.8 Samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl.

29.8 Samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl.

1-2.9 Bæði Eimskip og Samskip byrja að huga að verðhækkun. Hjá Eimskip koma að því m.a. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-sala/þj. Hjá Samskipum m.a. (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Jóna.

13.9 Miðað er við að landflutningar Samskipa hækki verð um 2% í október 2009, 2% apríl 2010 og 2% október 2010. Landflutningar á ferskum fiski hækki um 7% í október 2009 og 4% í október 2010. Einnig verði olíuálag hækkað.

28.9 Landflutningar Samskipa leggja þetta til:

- FCL verð hækki um 8% um áramótin og 2% í október 2010
- LCL verð hækki um 2% í október 2009 og 2% apríl 2010 og 2% í október 2010.

(S)forstö-innfl1 segir að innflutnings- og útflutningsdeildir Samskipa ætli að hækka sjófrakt og þjónustugjöld um 5% í júlí 2010. Telur að markaðurinn ráði ekki við þá hækkun sem landflutningar leggja til. (S)frkvstj-Jóna segir að markaðurinn þoli ekki þessa verðhækkun sem landflutningar leggi til.

30.9 (S)forstö-innfl1 greint frá ólögmætu verðsamráði Eimskips og Samskipa vegna nýs gjalds (E-Kontrol)

10.10 Innflutningsdeild Samskipa ætlar að hækka *„sjóflutnings- og þjónustugjöld bæði innanlands og erlendis […] um 5%*" þann 1. júlí 2010.

11.10 Landflutningar Samskipa stefna að því að hækka verð um 4% á árinu 2010. Verði það gert með tveimur 2% hækkunum. Stefnt sé að því að hækka verð á flutningi á ferskum fiski um 7% um áramótin og um 5% í október 2010.

22.10 Innflutningsdeild Samskipa telur enn að markaðurinn þoli ekki framangreinda verðhækkun á landflutningum um áramótin (nú 7% í stað 8%). (S)frkvstj-millilandasv tekur af skarið og segir að þessa hækkun skuli framkvæma. (S)frkvstj-millilandasv situr á sama tíma eða skömmu áður á fundi með (E)frkvstj-innanl hjá flutningsnefnd SVÞ.

4.11 (S)forstj spurður af (S)stjform-S hvort áætlun um verðhækkun á árinu 2010 sé raunhæf vegna mögulegrar verðsamkeppni frá Eimskip. Þessar efasemdir hafa engin áhrif á fyrirætlanir Samskipa hf.

12.11 Samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna.

13.11 (E)frkvstj-sala/þj undirbýr verðhækkanir.

16.11 (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl fjalla í tölvupósti um verðsamráð í gámaleigu.

16.11 Samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna.

16.11 Fram kemur hjá (E)frkvstj-sala/þj að samræma eigi tímasetningar verðhækkana í sjó- og landflutningi og hann ætli að hitta (E)frkvstj-innanl. Stefnt sé að því að hækka 1. janúar 2010.

17.11 Samskipti (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-flutnkerf.

17.11 (E)frkvstj-innanl sendir (E)frkvstj-sala/þj skjal þar sem fram kemur:

- Verð á landflutningum hækki um 4% í janúar 2010
- Verð á landflutningum hækki um 2% í maí 2010
- Verð á landflutningum hækki um 2% í september 2010.

19.11 Kemur fram á fundi m.a. (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl að verið sé að vinna að hækkun á sjófrakt og öðrum gjöldum hjá Eimskip á Íslandi.

20.11 (S)forstö-innfl1 útskýrir fyrir undirmanni að stefnan hjá Samskipum sé að láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð gagnvart viðskiptavinum Samskipa.

24.11 Samskipti (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am

29.11 Samskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl.

29.11 Glærur (S)forstj um verðhækkun:

- Í *„shipping*" glærunum segir: *„A rate increase of 7% is budgeted on local trucking as of Jan 2010 and a 5% increase on OF, THC and local charges (other than trucking) in Jun 2010. There will be a strong focus on rate increases."*
- Í glærunum sem fjalla um landflutninga segir: *„Prices expected to increase by 4% during 2010 excluding FAF*" og *„Rates increased by 2% in beginning of year another 2% mid year 2010.*"

1.12 (E)frkvstj-sala/þj vill ræða við (E)forstj um það hvort eða hve mikið eigi að hækka *„IMP, EXP og gjöld á Íslandi"* 1. janúar 2010. (E)frkvstj-sala/þj segir þetta: *„Umhverfið ekki mjög móttækilegt fyrir hækkunum"*. Á fundi þeirra er þetta ákveðið:

- Deild (E)frkvstj-sala/þj (sjóflutningar) hækki þjónustugjöld um 4% 1. janúar 2010. Sé þetta sama hækkun og landflutningar Eimskips áformi.
- Beðið verði með að framkvæma hækkun á sjófrakt.

2.12 (E)frkvstj-sala/þj tilkynnir að hinkra eigi með hækkun á sjófrakt en hækka gjöld á Íslandi 1. janúar 2010 um 4% til samræmis við 4% hækkun hjá landflutningum Eimskips.

- Sama stefna og hjá Samskipum. M.a. 4% hækkun á landflutningum og gjöldum í janúar og hinkra með hækkun á sjófrakt. Sumarið 2010 hækka bæði fyrirtækin sjófrakt um 5%.

7.12 Þetta á sér stað hjá Eimskip:

- Í skjali (E)rekstj-aksturst er útskýrt að 4% hækkun hjá landflutningum taki til flutningsgjalds, stykkjavörugjalds, geymslugjalda og farmtryggingar. Afgreiðslugjald verði hækkað um 9% og flutningar á ferskum fiski um 13%. Þá verði tekið upp nýtt gjald (skilagjald á körum) á tímabilinu janúar til apríl 2010.
- (E)forstö-vöruþróun fundar með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Vill í kjölfarið fá leiðbeiningar um hækkun á skiptingargjaldi og afgreiðslugjaldi 1. janúar 2010. (E)forstö-vöruþróun miðar við að Samskip hækki sömu gjöld um 4%. Engar opinberar upplýsingar lágu þá fyrir um að Samskip hyggðust hækka verð í janúar 2010.
- Drög að tilkynningu Eimskips um hækkun: *„1. janúar 2010 munu gjaldskrár Eimskips taka eftirfarandi breytingum. Breytingar eru lágmarkaðar sem mögulegt er, sjóflutningsgjöld, gámaleiga, svæðisgjald, öryggisgjald og staðsetningargjald taka ekki breytingum. Almenn þjónustugjöld og akstursþjónusta á Íslandi hækka um 4%. Þjónustugjöld erlendis hækka minna eða um 2,6%."*

10.12 Eimskip uppfærir viðskiptaáætlanir sínar:

- (E)rekstj-aksturst sendi uppfærða viðskiptaáætlun til (E)frkvstj-innanl. Þar kemur fram að Flytjandi stefni að því hækka verð að jafnaði um 6% á árinu 2010. Í fundargerð innlandssviðs Eimskips kemur fram: *„Gjaldskrárhækkanir í janúar 2010 – 4% hækkun í áætlanakerfinu og 13% hækkun á flutninga á ferskum fiski"*
- (E)forstö-innfl sendi uppfærða viðskiptaáætlun til (E)frkvstj-sala/þj. Þar er lagt til grundvallar að markaðshlutdeild Eimskips í innflutningi á árinu 2010 verði sú sama og á árinu 2009 og að sjófrakt, þjónustugjöld og BAF verði hækkað á árinu 2010.

14.12 (S)forstö-innfl1 og (E)deildstj-TVG fjalla í tölvupóstum um ólögmætt verðsamráð (50% afsláttur).

14.12 (E)rekstj-aksturst fjallar um ókosti þess ef Eimskip bjóði betur og nái viðskiptunum við Norðlenska: *„Verðsamkeppni getur hafist á ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum t.d. eru fyrirhugaðar hækkanir í fiskflutningum upp á 10% í hættu."*

20.12 Í minnisblaði (E)rekstj-aksturst segir: *„Gjaldskrá Flytjanda hækkar um 4% í janúar 2010. Farmtrygginar og stykkjvörugjald hækkar einnig um 4%, en afgreiðslugjaldið um 10%. Flutningar á ferskum fiski hækkar um 11% […]"*.

23.12 Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 segir: *„Við þurfum að senda út tilkynningu til viðskiptavina okkar varðandi hækkun á þjónustugjöldum á Íslandi og erlendis. Þau verða hækkuð um 3%. Þessi hækkun á að taka gildi 11.janúar, en við viljum senda tilkynninguna út í lok dags 30.desember. Getur þú stillt upp tillögu að tilkynningu. Græjum þetta síðan á milli jóla og nýárs.*"

29.12 (E)rekstj-aksturst fjallar um hækkun á flutningum á fiski: *„Við hækkum um 11% sem gildir frá og með 4. janúar 2010. (E)sölustj-fiskfl er að tilkynna viðskiptavinum þessar hækkanir í dag og á morgun.*"

29.12 (S)forstö-innfl1 sendir drög að tilkynningu til viðskiptavina: *„Frá og með mánudeginum 11. janúar nk. mun þjónustugjaldskrá Samskipa á Íslandi og erlendis hækka um 4%. Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta auknum rekstrarkostnaði og kostnaðarhækkunum."*

2010:

4.1 Verðhækkun Eimskips tók gildi. Verð á landflutningum hækkaði um 4%. Almenn þjónustugjöld á Íslandi hækkuðu einnig um 4%. Öll þjónustugjöld erlendis voru hækkuð um 2,6%, með þeirri undantekningu að þjónustugjöld í Danmörku hækkuðu um 2,8%.

4.1 Unnið er að hækkun og útvíkkun á öryggisgjaldi Eimskips. Málefni sem m.a. heyrir undir (E)frkvstj-sala/þj.

7.1 (S)forstj upplýsir móðurfélagið að hjá Samskipum á Íslandi sé sterk áhersla á verðhækkun á árinu 2010.

11.1 Verðhækkun Samskipa tók gildi. Gjaldskrár Samskipa hækkaðar um 4% bæði á Íslandi og erlendis. Líkt og hjá Eimskip var sjófrakt ekki hækkuð.

11.1 (S)frkvstj-millilandasv biður (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl að skoðað hvort þessi verðhækkun, sem var umfram áætlun, skili miklum ábata í inn- og útflutningi. Þeir svara og lýsa umtalsverðum ábata.

12.1 Samskipti (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj.

29.1 (S)forstö-innfl1 tekur að sér að hafa samband við (E)forstö-innfl til að stuðla að því TVG hækki verð

11.2 (S)frkvstj-Jóna fær upplýsingar um fyrirhugaða breytingu Eimskips á öryggisgjaldinu (eða þann 12/2).

1.2 Samskip hækka landflutninga á ferskum fiski um 10%.

18.2 Bréf sent út hjá Eimskip um breytingu og hækkun á öryggisgjaldinu

6379. Við mat á framangreindu ber að hafa í huga að ef;

- ekki lágu fyrir opinberar upplýsingar um fyrirhugaða hækkun á verði,
- ekki lágu fyrir ólögmæt upplýsingaskipti um fyrirhugaðar verðhækkanir

þá gátu Samskip ekki lagt það til grundvallar að Eimskip myndi hækka verð og öfugt.

6380. Til viðbótar ber að líta til efnahagsástandsins á Íslandi á þessum tíma. Eins og lýst hefur verið sýna samtímagögn að annars staðar í Evrópu brugðust flutningafyrirtæki við erfiðum aðstæðum á markaði með aukinni samkeppni og lækkun á verði. Þá áttu viðskiptavinir á þessum tíma alveg sérstaklega

erfitt með að sætta sig við hækkun á verði og gögnin frá Eimskip og Samskipum staðfesta það, sbr. t.d. umfjöllun um hvað markaðurinn „*þoli*" mikla hækkun á verði.

6381. Þrátt fyrir þetta sýnir framangreint yfirlit að bæði Eimskip og Samskip töldu sig geta hækkað verð á árinu 2010 og höfðu ekki áhyggjur af því að samkeppni frá helsta keppinautnum kæmi í veg fyrir það. Vangaveltur voru hins vegar uppi um tímasetningar og fjárhæð tiltekinna hækkana.

6382. Gögn frá Samskipum sýna að í september 2009 var vilji til þess að hækka landflutninga um 8% í janúar 2010. (S)forstö-innfl1 taldi markaðinn ekki þola það og sagði að inn- og útflutningsdeildirnar myndu hækka í júlí 2010. (S)forstö-innfl1 ítrekaði þessi varnaðarorð sín en (S)frkvstj-millilandasv sló því föstu í október 2009 að hækka skyldi verð á landflutningum í janúar 2010. Þetta ákvað (S)frkvstj-millilandasv annað hvort þegar hann sat fund með framkvæmdastjóra landflutninga hjá Eimskip ((E)frkvstj-innanl) eða skömmu eftir þann fund. Eftir þetta var í nóvember 2009 lagt til grundvallar hjá bæði Samskipum og Eimskip að verð á landflutningum yrði hækkað í janúar 2010. Í þessu samhengi vísast einnig til þess samráðs sem stóð yfir í landflutningum á þessum tíma, sbr. kafla 17.

6383. Í nóvember 2009 áttu stjórnendur Eimskips og Samskipa a.m.k. fimm sinnum í beinum samskiptum sín á milli, auk þess sem þeir áttu í tölvupóstsamskiptum þar sem m.a. verðsamráð fór fram. Á þessum tíma voru Eimskip og Samskip að undirbúa hækkun á verði á árinu 2010. Sem fyrr segir miðuðu bæði Eimskip og Samskip við að hækka landflutninga í janúar 2010, Eimskip um 4% og Samskip um 7%. Samskip miðuðu hins vegar við að hækka sjófrakt og þjónustugjöld í júní 2010. Eimskip virðist hins vegar í nóvember 2009 hafa stefnt að hækkun á sjófrakt í janúar 2010.

6384. Í þessum samskiptum í nóvember 2009 hafði (E)frkvstj-sala/þj hitt (S)frkvstj-Jóna tvisvar sinnum og í lok mánaðarins hittust (E)forstj og (S)forstö-útfl. Þann 1. desember 2009 ákváðu (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj á fundi að gera það sama og Samskip, þ.e. hækka ekki verð á sjófrakt í janúar 2010. Það ætti að „*bíða*" með þá hækkun. Hins vegar hækkuðu þjónustugjöld á Íslandi jafn mikið og verð á landflutningum, þ.e. 4%. Í þessu fólst að Eimskip ákvað að í janúar 2010 ætti að hækka bæði þjónusta sem tengdist sjóflutningum og landflutningum um 4%. Þá verður ekki horft framhjá því að „*biðinni*" lauk sumarið 2010. Þá hækkuðu bæði fyrirtækin verð á sjófrakt. Um það verður nánar fjallað í kafla 14.28.

6385. Eftir að hafa hitt m.a. (E)frkvstj-sala/þj á fundi þann 7. desember 2009 fjallaði (E)forstö-vöruþróun um mögulega 4% hækkun Samskipa á tilteknum þjónustgjöldum í janúar 2010. Á þessum degi lágu ekki fyrir neinar opinberar upplýsingar um fyrirhugaða verðhækkun Samskipa eða hver hún gæti orðið, og í glærum (S)forstj frá 29. nóvember 2009 var ekki einu sinni gert ráð fyrir hækkun á þessum þjónustugjöldum í janúar 2010. Undir eðlilegum kringumstæðum hefði Eimskip á þessum tímapunkti frekar mátt gera ráð fyrir samkeppnisviðbrögðum Samskipa við verðhækkun heldur en að Samskip hækkuðu einnig verðið. Sú staðreynd að (E)forstö-vöruþróun gerði ráð fyrir að Samskip hækkuðu verð um nákvæmlega þá hlutfallstölu sem raun varð á getur í ljósi atvika vart átt sér aðra skýringu en þá að hún hafi fengið þær upplýsingar frá yfirmönnum sínum, (E)frkvstj-sala/þj og/eða (E)forstö-innfl, sem aftur hafi fengið þær upplýsingar frá Samskipum. Ber og að hafa í huga að í samskiptum þessara stjórnenda hjá Eimskip við starfsbræður sína hjá Samskipum áttu sér stað í öðrum tilvikum verðsamráð eða ólögmæt upplýsingaskipti. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að brot fyrirtækisins hafi m.a. falist í samráði við Samskip um „*miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum*".

6386. Í desember 2009 virti Eimskip „*friðinn*" í útboði Norðlenska. Minnisblað (E)rekstj-aksturst frá 14. desember 2009 sýnir að Eimskip taldi ekki ríkja verðsamkeppni í landflutningum og „*ókostir*" við að ná Norðlenska í viðskipti fælust í því að verðsamkeppni „*gæti hafist á ný*" og þannig sett fyrirhugaða verðhækkun í uppnám. Þegar (E)rekstj-aksturst ritaði minnisblaðið lágu engar opinberar upplýsingar fyrir um fyrirhugaða verðhækkun Samskipa og, sem fyrr segir, gat Eimskip undir eðlilegum kringumstæðum ekki lagt til grundvallar að Samskip myndu hækka verð. „*Friðurinn*" var á hinn

bóginn virtur og almennir landflutningar fyrirtækjanna hækkuðu síðan um 4% og landflutningar á ferskum fiski hækkuðu mun meira í janúar og febrúar 2010.

6387. Samskipti (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-innfl1 í lok janúar 2010 hafa einnig mikla þýðingu. Að mati Samkeppniseftirlitsins er lýsandi fyrir þau nánu tengsl sem myndast hafði á milli fyrirtækjanna að (S)forstö-innfl1 hikaði ekki við það taka að sér að reyna að hafa samskipti við (E)forstö-innfl sem fólu í sér alvarlegt brot á 10. gr. samkeppnislaga. Þetta kemur hins vegar ekki á óvart þegar m.a. er horft til þess ólögmæta samráðs sem fólst í tölvupóstsamskiptum (S)forstö-innfl1 við (E)deildstj-TVG og (E)forstö-innfl í nóvember og desember 2009. Verður af hafa hliðsjón af þessu þegar heildarmat er lagt á samskipti fyrirtækjanna og önnur gögn á tímabilinu frá september 2009 til febrúar 2010.

6388. Árétta ber að á árinu 2009 var viðhaldið þeirri takmörkun á flutningsgetu sem hafði verið ákveðin með samráði Samskipa og Eimskips. Einnig var fyrir hendi markaðsskipting sem fólst í því að keppa ekki um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Með vissu um að helsti keppinauturinn, á fákeppnis- eða tvíkeppnismarkaði, myndi ekki reyna að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við hækkun á verði. Framangreind atvik sem varða verðhækkun í byrjun árs 2010 og undirbúning þeirra er skýr birtingarmynd á hinu ólögmæta ástandi sem leiddi af samfelldu samráði Samskipa og Eimskips. Til viðbótar telur Samkeppniseftirlitið að samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips á framangreindu tímabili hafi dregið úr óvissu og auðveldað enn frekar umræddar hækkanir á verði.

6389. Framangreind gögn frá 2009 og 2010 sýna einnig að á þessu tímabili átti sér stað tiltekið ólögmætt samráð sem með beinum hætti tengdist verðlagningu fyrirtækjanna. Þegar samskipti stjórnenda fyrirtækjanna eru virt í samhengi við önnur framangreind gögn frá þessu tímabili er ljóst að a.m.k. hafi upplýsingar um fyrirhugaðar verðbreytingar með ólögmætum hætti borist milli fyrirtækjanna. Framangreind gögn sem varða (E)forstö-landfl1, (E)forstö-vöruþróun og (S)frkvstj-Jóna gefa þetta til kynna. Ekki er þörf á því að slá því föstu hvaða starfsmenn fyrirtækja miðluðu umræddum upplýsingum til keppinautanna. Fyrirtæki eru ábyrg fyrir samkeppnishamlandi háttsemi allra starfsmanna og ekki skilyrði að viðkomandi starfsmenn séu auðkenndir.[3018]

6390. Þegar atvik málsins eru virt í framangreindri tímaröð er að mati Samkeppniseftirlitsins a.m.k. unnt að leggja til grundvallar að samráð hafi átt sér stað m.a. í áðurnefndum samskiptum (S)frkvstj-millilandasv við (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-sala/þj við (S)frkvstj-Jóna, (E)frkvstj-flutnkerf við (S)frkvstj-Jóna og (E)forstj við (S)forstö-útfl.

6391. Að mati Samkeppniseftirlitsins felur allt framangreind í sér staðfestingu á því að samráð hafi verið fyrir hendi milli Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Er þetta ólögmæta samráð viðurkennt í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Um þetta vísast einnig til niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins í kafla 15.3.

6392. Í athugasemdum Samskipa við AII segir að fyrirtækin hafi aldrei stillt saman strengi varðandi verðbreytingar, þær hafi hvorki verið samræmdar um efni né tímasetningar.[3019] Segir að verðhækkanir fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu hafi verið í takti við verðlagsþróun á tímabilinu en að þær hafi þó ekki náð að halda í við verðbólgu.[3020] Segir jafnframt að eðlilegt hafi verið að gera ráð fyrir verðhækkunum í áætlunum vegna verðlagsþróunar og að raunverulegar kostnaðarhækkanir

[3018] Sjá dóm dómstóls ESB frá 21. júlí 2016 í máli nr. C-542/14, mgr. 24: *„For the purposes of a finding of infringement of EU competition law any anti-competitive conduct on the part of an employee is thus attributable to the undertaking to which he belongs and that undertaking is, as a matter of principle, held liable for that conduct.*" Sjá einnig dóm dómstóls ESB í máli nr. C-338/00, Volkswagen gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 98. Sjá einnig Fernando Castillo de la Torre, Evidence, Proof and Judicial Review in Cartel Cases, European Competition Law Annual, 2009, bls. 7: *„ … the intentional nature of the infringement can be established wihtout demanding the identifaction of the persons within the undertaking who acted improperly, or who ought to have been held responsible for deficienicies in the way the undertaking was organized.*"

[3019] Mgr. 880 og 924-925 í athugasemdum Samskipa við AII.

[3020] Mgr. 881, 884 og 910 í athugasemdum Samskipa við AII.

hafi legið til grundvallar verðhækkunum Samskipa í janúar 2010.[3021] Þá segir í athugasemdum Samskipa að Samkeppniseftirlitið staðhæfi að verð hefði átt að lækka til samræmis við það sem gerðist á alþjóðlegum mörkuðum og með því sé horft framhjá staðreyndum í rekstrarumhverfi Eimskips og Samskipa, gengi íslensku krónunnar og verðlagsþróun.[3022] Í athugasemdum Samskipa segir einnig að sambærilegar verðhækkanir Samskipa og Eimskips skýrist annars vegar af sambærilegum kostnaðargrunni og hins vegar aðstæðum á markaði þar sem Eimskip hafi verið verðleiðandi.[3023]

6393. Eins og rökstutt er í kafla 26.18 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

14.18. Velgengni Samskipa á Íslandi og tillaga um „*heimanmund*" til samstæðunnar

6394. Líkt og rakið er í kafla 6.7 stóðu Samskip Holding frammi fyrir fjárhagslegum áskorunum í kjölfar þess að það þrengdi að lánamörkuðum á seinni hluta ársins 2007. Þannig var afkoma samstæðunnar undir væntingum fyrstu mánuði ársins 2008 þótt starfsemi Samskipa hf. á Íslandi hafi gengið mjög vel og skilað góðri afkomu.

6395. Hollenski bankinn Fortis var helsti lánveitandi Samskipa Holding. Sýna samtímagögn að félagið átti, a.m.k. frá mars 2008, í viðræðum við bankann vegna fjárhagserfiðleika Samskipa Holding og krafna bankans um aðgerðir svo félagið myndi uppfylla lánaskilmála.

6396. Stjórn Samskipa Holding fundaði 18. mars 2008. Fundinn sátu helstu stjórnendur Samskipa og stjórnarmenn; (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj, (S)forstj, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig. Samkvæmt fundargerð upplýstu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjórnarm-fjármstj aðra fundarmenn um framgang viðræðna Samskipa Holding við Fortis. Rifjað skal upp að á sama fundi gaf (S)aðaleig-stjform-SH fyrirmæli um að verja þyrfti Samskip hf. á Íslandi sem „*Cash Cow*" samstæðunnar, sbr. kafla 6.7.3.

6397. Þann 14. júlí 2008 var haldinn stjórnarfundur hjá Samskipum Holding, sbr. kafla 8.10.1. Á fundinn voru mættir sömu stjórnarmenn og stjórnendur, ásamt m.a. (S)stjform-S. Á fundinum upplýsti (S)stjórnarm-fjármstj um viðræður við Fortis og þær björgunaraðgerðir sem unnið var að til að mæta kröfum bankans. Var gengið út frá því gagnvart Fortis að EBITDA Samskipa Holding skyldi verða 15 milljónir evra árið 2008. Umræða á stjórnarfundinum sýnir að markmið um EBTIDA samstæðunnar var háð ýmsum þáttum, t.d. að EBITDA Samskipa á Íslandi yrði árið 2008 14,8 milljónir evra.

6398. Sýnir þessi umræða aðaleiganda, annarra stjórnarmanna og stjórnenda Samskipa að aðgerðir Samskipa Holding gagnvart Fortis miðuðu þannig að því að EBITDA Samskipa hf. á Íslandi myndi standa undir stórum hluta af heildar EBITDA Samskipa Holding samstæðunnar árið 2008. Um miðjan júlí 2008 voru því uppi áform um að Samskip á Íslandi myndu leggja mest til þess að erlenda starfsemi Samskipa Holding gæti uppfyllt kröfur og lánaskilmála hjá Fortis.

6399. Eins og fram kemur í kafla 8.10.1 ræddi stjórn Samskipa Holding á fundinum 14. júlí 2008 sömuleiðis um verkþætti sem féllu undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið og aukið samstarf við Eimskip.

6400. Á stjórnarfundi Samskipa Holding þann 4. nóvember 2008 ræddu sömu stjórnarmenn og stjórnendur áfram um viðræðurnar við Fortis, endurfjármögnun og sérstaka lánaskilmála fyrir árin 2008 og 2009, sbr. kafla 10.4.3. Af fundargerð er ljóst að afkoma af þeim aðgerðum sem Samskip á Íslandi höfðu gripið til seinni part ársins 2008, og tengdust samráðinu við Eimskip (takmörkun á flutningsgetu, verðhækkun gagnvart Alcoa o.fl.), spiluðu lykilþátt í viðræðum við Fortis.

[3021] Mgr. 884, 885, 886, 905, 910, 911 915, 916 og 925 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3022] Mgr. 925 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3023] Mgr. 908 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig mgr. 398, 795 og 863 í athugasemdum Samskipa við AII.

6401. Framangreind gögn sýna að það hafi verið þýðingarmikið fyrir Samskip Holding samstæðuna að sýna fram á styrkan rekstur í viðræðum sínum við Fortis. Þar hafi afkoma Samskipa hf. haft verulega þýðingu.

6402. Áfram var rætt um viðræður við Fortis á vettvangi stjórnar Samskipa Holding árið 2009.

6403. Á stjórnarfundi áðurgreindra stjórnenda og stjórnarmanna Samskipa Holding þann 12. janúar 2009 upplýsti (S)stjórnarm-fjármstj um fund með Fortis 7. janúar 2009. Undir dagskrárliðnum *„Status with Fortis Banka – Update"* var fjallað um endurfjármögnun Samskipa hjá Fortis og kröfu bankans um greiðslu upp á 4 milljónir evra. Í fundargerð kemur jafnframt fram að (S)aðaleig-stjform-SH ætti fund með Fortis í lok janúar 2009.[3024]

6404. Um mánuði síðar var málið aftur tekið fyrir á stjórnarfundi Samskipa Holding eða þann 13. febrúar 2009. Þann fund sátu sömu stjórnendur og stjórnarmenn og áður. Undir liðnum *„Status with Fortis Bank – Update"* kemur fram að viðræður við Fortis væru áfram yfirstandandi.[3025]

6405. Þann 10. mars 2009 var á stjórnarfundi Samskipa Holding aftur umræða um stöðu á viðræðum við Fortis (*„Status with Fortis Bank – Update"*). Fundinn sátu sömu stjórnendur og stjórnarmenn og áður (að undanskildum (S)stjform-S). Kemur m.a. fram í fundargerð að (S)stjórnarm-fjármstj teldi viðræður við Fortis vera á réttri leið og að Samskip ættu að geta náð samkomulagi við bankann í samræmi við fyrri viðræður. Einnig kemur fram að kröfur Fortis fælu í sér aukinn þrýsting á sjóðstreymi (*„overall cash flow"*).[3026]

6406. Á fundi stjórnar Samskipa Holding 7. apríl 2009 voru viðræður við Fortis áfram til umræðu hjá sömu stjórnendum og stjórnarmönnum. Undir liðnum *„Fortis Bank – Update"* kemur fram í fundargerð að náðst hefði samkomulag við bankann um endurfjármögnun. Var (S)stjórnarm-fjármstj veitt umboð til að skrifa undir lánapappíra. Af fundargerð má að ráða að fundarmenn hefðu þó ennþá áhyggjur af því að kröfur Fortis gætu sett *„extra pressure"* á sjóðstreymi Samskipa.[3027]

6407. Virt saman með öðrum samtímagögnum sýna framangreind atvik að aðaleigandi og stjórnendur Samskipa voru undir þrýstingi til að ná tilteknum fjárhagslegum markmiðum vegna fjárhagsáskorana hjá samstæðunni. Af þessu leiddi verulegur hvati hjá Samskipum til að viðhalda áfram hinu ólögmæta samráði við Eimskip.

6408. Í þessu sambandi skal hafa í huga að ársreikningar samstæðu Samskipa hf.[3028] og Samskipa Holding sýna að framlag Samskipa á Íslandi til EBITDA móðurfélagsins árin 2009 til 2012 var umtalsvert, sbr. kafla 33.2. Í þessu sambandi má geta þess að þann 10. september 2009 sendi (S)stjform-S minnisblað í tölvupósti til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)forstj sem titlað var *„Skipting Samskipa og fjárhagsleg endurskipulagning"*.[3029] Kom fram í tölvupósti (S)stjform-S að minnisblaðið væri ætlað Kaupþingi (Arion banki frá og nóvember 2009) sem var, líkt og Fortis, stór lánveitandi Samskipa Holding. Í kafla minnisblaðsins um *„Samantekt áhættu"* kemur fram að erlend starfsemi Samskipa Holding myndi ekki ná lágmarks EBITDA og því þyrfti;

„erlenda starfsemin að fá einhvern heimanmund".

[3024] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.03.2017. *„Minutes Samskip Holding Board Meeting 12 Jan. 2009"*, bls. 7.
[3025] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. *„2009-02 Minutes Samskip Holding Board Meeting 13 February 2009"*, bls. 6.
[3026] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. *„2009-03 Minutes Samskip Holding Board Meeting 10 March 2009"*, bls. 6.
[3027] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. *„2009-04 Minutes Samskip Holding Board Meeting 7 April 2009"*, bls. 6-7.
[3028] Samskip hf. voru móðurfélag m.a. Jóna.
[3029] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip - fjárhagsleg endurskipulagning - september 2009.docx"*. […] Doc. ID. 0.7.33.639942.

6409. Kom m.a. fram í minnisblaðinu að lausafjárstaða Samskipa á Íslandi væri góð og var því lagt til að „*heimanmundurinn*" fyrir erlendu starfsemi Samskipa Holding gæti komið frá Samskipum á Íslandi. Er þetta viðhorf stjórnarformanns Samskipa hf. og stjórnarmanns Samskipa Holding ((S)stjform-S) í samræmi við önnur samtímagögn sem sýna að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið hluti af björgunaraðgerðum fyrir samstæðuna á þessum tíma.

6410. Umræða stjórnenda og stjórnarmanna um fjármagn frá íslensku starfseminni vakti óneitanlega eftirtekt í samhengi við að á þessum tíma glímdi almenningur hér á landi, fyrirtæki og þjóðarbúið í heild sinni við alvarlegar afleiðingar efnahagshrunsins. Á sama tíma unnu stjórnendur Samskipa þannig að því að reksturinn hérlendis myndi áfram vera „*Cash Cow*" samstæðunnar og hún skyldi mjólka vel.

6411. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 29. október 2009 var uppgjör samstæðunnar til umræðu. Þar kom fram að lánaskilmálar hjá Fortis myndu taka mið af af EBITDA í uppgjörinu. Bankinn þyrfti að yfirfara það og staðfesta að lánaskilmálar væru ekki brotnir, sbr.: „*Covenant with Fortis bank will be tested based on September YTD EBITDA. Based on these results the covanted will be passed by EUR 56k i.e. test level is EUR 6,700k. Confirmation from Fortis will be received after they have received and reviewed the results*.".[3030]

6412. Þann 7. janúar 2010 fór fram fundur stjórnar Samskipa Holding. Á fundinn voru mættir sömu stjórnarmenn og stjórnendur og áður. Af fundargerð má ráða að Samskip Holding hafi ekki uppfyllt lágmarkskröfu Fortis og því hafi, í upphafi árs 2010, ennþá verið fyrir hendi hætta á að Fortis myndi gjaldfella lánaskuldbindingar Samskipa Holding þar sem félagið hefði ekki staðið við skilmála um lágmarks EBITDA. Viðræður við Fortis hafi sýnt að það væri þó möguleiki fyrir félagið að forða sér frá því að brjóta lánaskilmálana. (S)stjórnarm-fjármstj átti að halda stjórninni upplýstri um þann framgang viðræðna við Fortis.[3031]

6413. Á fundi stjórnar Samskipa Holding 29. apríl 2010 voru mættir sömu stjórnendur og stjórnarmenn og áður. Samkvæmt fundargerð höfðu Samskip gert samkomulag við Fortis. Þá kom einnig fram að yfirstandandi væru viðræður um endurfjármögnun við annan lánadrottinn, Arion banka hf.[3032]

6414. Í frétt á vef Viðskiptablaðsins 6. september 2010 með fyrirsögninni „*[…] heldur Samskipum eftir endurskipulagningu*" kemur fram að undanfarna mánuði hafi stjórnendur og eigendur Samskipa, sem hafi að stærstum hluta verði Kjalar, unnið að endurskipulagningu félagsins með m.a. Fortis og Arion banka hf. (gamla Kaupþingi). Niðurstaða liggi fyrir og SMT Partners (Samskip Management Team), sem væri í eigu (S)aðaleig-stjform-SH og stjórnenda Samskipa ((S)forstj, (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)frkvstj-MCL), eignist tæp 90% hlut í Samskipum.[3033]

6415. Líkt og fram kemur í kafla 10.4.3 er óhjákvæmilegt að horfa til þess að samráð Samskipa við Eimskip og ábati þess fyrir rekstrarafkomu fyrirtækisins hafi verið til þess fallið að greiða fyrir framangreindri niðurstöðu.

6416. Í bréfi Samskipa 31. ágúst 2022 er því mótmælt að horft sé til atvika og viðræðna við Fortis í máli þessu. Fyrirtækið fái ekki skilið hvernig gögn þessu tengdu styðji með einhverjum hætti við „*samráðskenningar stofnunarinnar*".[3034]

6417. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Um er að ræða samtímagögn Samskipa sem hafa þýðingu í máli þessu.

[3030] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.03.2017. „*2009-09 Minutes Samskip Holding Board Meeting 29 October 2009*", bls. 5.
[3031] Í fundargerð frá fundinum kemur fram eftirfarandi: […]
[3032] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent þann 10.03.2017. „*Minutes Samskip Holding Board Meeting 29 April 2010*", bls. 7.
[3033] Frétt á vef Viðskiptablaðsins, […].
[3034] Bls. 11 í bréfinu.

6418. Rekstur erlendrar starfsemi Samskipa Holding átti í erfiðleikum meðan rekstur Samskipa á Íslandi gekk vel. Við heildstætt mat á gögnum er málefnalegt að horfa til gagna sem sýna að samhliða því að Samskip komu á auknu samráði við Eimskip lögðu stjórnarmenn, lykilstjórnendur og aðaleigandi ríka áherslu á að gripið yrði til aðgerða á Íslandi sem tengdust beint björgunaraðgerðum gagnvart stærsta lánadrottni móðurfélagsins. Um var m.a. að ræða aðgerðir sem tengdust samráði við Eimskip.

14.19. Samskip huga í janúar 2010 að auknu samstarfi við Eimskip

6419. Í byrjun árs 2010 velti (S)forstj fyrir sér auknu samstarfi við Eimskip bæði í sjóflutningum og landflutningum. Kom þetta fram í tölvupóstum sem hann sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Einnig sendi (S)forstj sjálfum sér tölvupósta og minnti sig ítrekað á verkefni (eitt eða fleiri) sem tengdust Eimskip. Tengdist þetta m.a. stefnumótunarfundi með stjórn Samskipa Holding í Rotterdam 8. – 10. febrúar 2010. Á þeim fundi kynntu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv m.a. áherslur Samskipa hf. til ársins 2014. Verður nú vikið að þessu.

6420. (S)forstj sendi þann 20. janúar 2010 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv með heitinu „*Strategíu fundur í Rdam*". Í honum sagði: „*Það bætist við verkefnalistann varðandi fundinn í R'dam, þe:*

Skipapælingar

-45ft gámar

-benchmark á kerfi EI [Eimskip] *versus okkar, kerfi, kostnaður, magn*

-gámastokkur okkar, stærð/kostnaður, eign vs leiga og tillaga að slíkri samsetningu til lengri tíma

-kranapælingar og skip tengt því

-bc versus tc, ss kostir / gallar

-vangaveltur varðandi breytingar á kerfi short / long run

-samstarfsaðilar? ei [Eimskip]*/ thorship*".[3035]

6421. (S)forstj sendi strax á eftir tölvupóst til (S)frkvstj-innanl með heitinu „*Strategíu fundur í feb*". Í honum sagði:

„Bætist við verkefnalistann:

benchmark við EI, stærð flota, hlutdeild og magnpælingar
akstursfloti okkar, stærð/samsetning/aldur/leiðir/kerfi/endurnýjunarþörf
keppinautar - samstarf / kaup?"[3036]

6422. Samkvæmt þessum tölvupóstum (S)forstj áttu (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl m.a. að velta fyrir sér auknu samstarfi við Eimskip í land- og sjóflutningum.

6423. Þann 9. febrúar 2010 sendi (S)forstj ítarlega glærukynningu til starfsmanns Samskipa Holding og bað hann um að prenta hana út.[3037] Hún bar heitið „*Board meeting Strategy Samskip Iceland 8-10th February 2010*". Í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 9. febrúar 2010 kemur fram að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv hafi kynnt stefnumótun Samskipa hf. með umræddri

[3035] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.697571.
[3036] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.697574.
[3037] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Strategy_Samskip_Iceland_2010_final.pptx*.". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.710469.

glærukynningu. Er þessi glærukynning ítarleg og koma þar fram ýmsar upplýsingar sem þýðingu hafa í þessu máli.

6424. Í glærum 11 – 15 í kynningunni koma fram upplýsingar um samsetningu viðskiptavina Samskipa og heildarveltu þeirra. Þessar glærur sýna að mati Samkeppniseftirlitsins mjög greinilega hvað viðskipti við fáa en mikilvæga viðskiptavini skiptu miklu máli fyrir Samskip en um þetta hefur áður verið fjallað. Af þessum ástæðum m.a. var það bæði gerlegt og arðbært fyrir Eimskip og Samskip að ná saman um skiptingu markaðarins eftir mikilvægum viðskiptavinum.

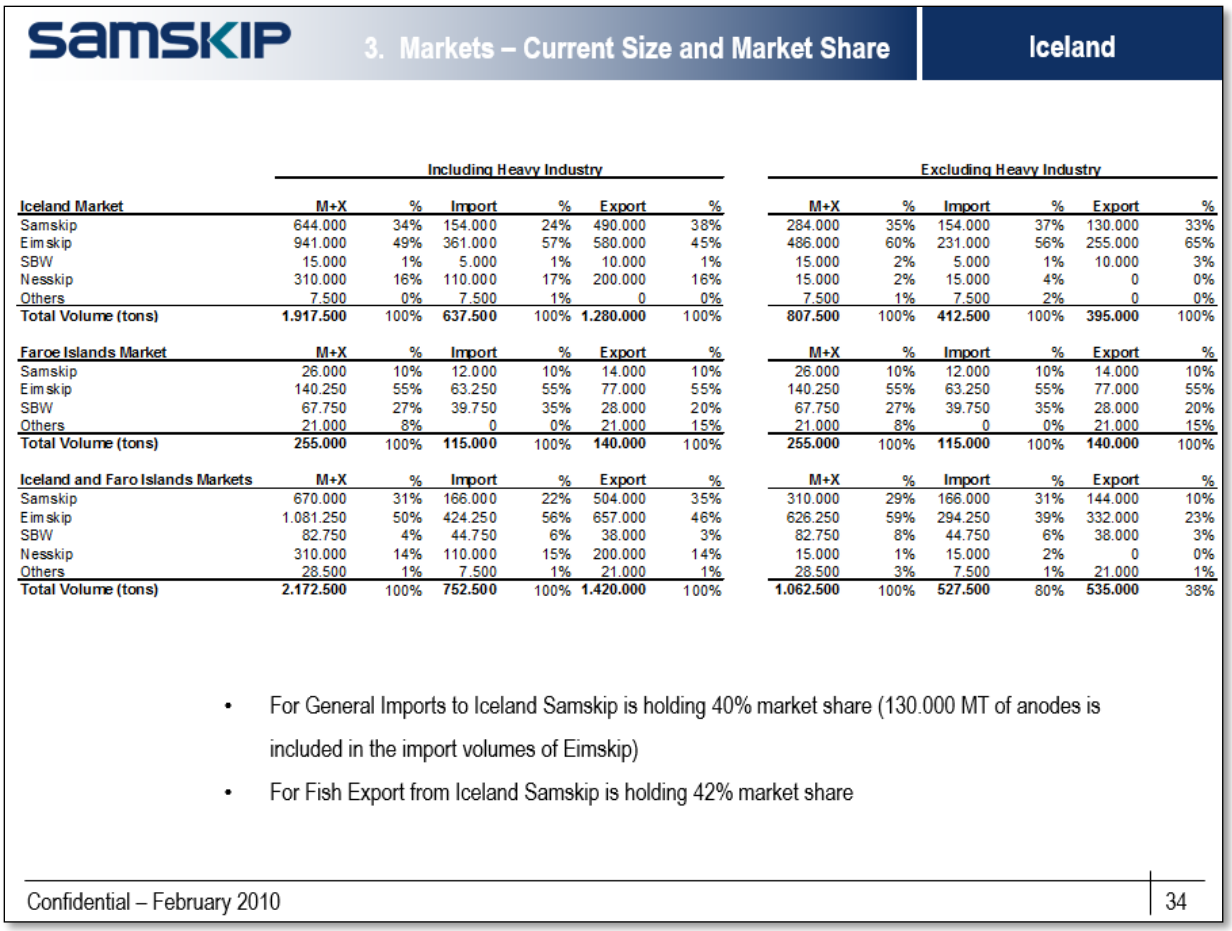
6425. Í glæru nr. 28 er að finna svokallaða „*SWOT*" greiningu[3038] fyrir Samskip á Íslandi í heild sinni. Þar eru tækifæri sögð m.a. felast í „„*Slot exchanges deals*" *with competitors*". Veikileiki var talinn felast m.a. í „*Surplus capacity inn shipping, trucking […]*" og meðal ógna var þetta nefnt:

- „*Competitive rivalry and market price pressure in light of overcapacity (Thorshipping, „new" Eimskip)*".
- „*Low charter cost leaves window of opportunity for new entrants*".
- „*Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down.*"

6426. Að mati Samkeppniseftirlitsins felst í efsta punkti á framangreindri glæru (S)forstj að Samskip hafi litið á það sem ógn að umfram flutningsgeta á markaðnum, m.a. hjá Eimskip, (*overcapacity (Thorshipping, „new" Eimskip)*) myndi leiða til verðsamkeppni, líkt og gerðist annars staðar í Evrópu í kjölfar fjármálakreppunnar. Sýnir þetta að þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu á síðari hluta ársins 2008 var enn umfram flutningsgeta á markaðnum. Án samráðs Samskipa og Eimskips hefði því verið mjög líklegt að samkeppni fyrirtækjanna hefði aukist verulega en sú varð ekki raunin á rannsóknartímabilinu.

6427. Í glærum nr. 30 – 35 er gerð grein fyrir keppinautum í áætlunarsiglingum og markaðshlutdeild lýst. Í glæru nr. 34 er þetta yfirlit birt:

[3038] Greining þar sem lagt er mat á eftirfarandi atriði hjá viðkomandi fyrirtæki; styrkur, veikleikar, ógnanir og tækifæri.



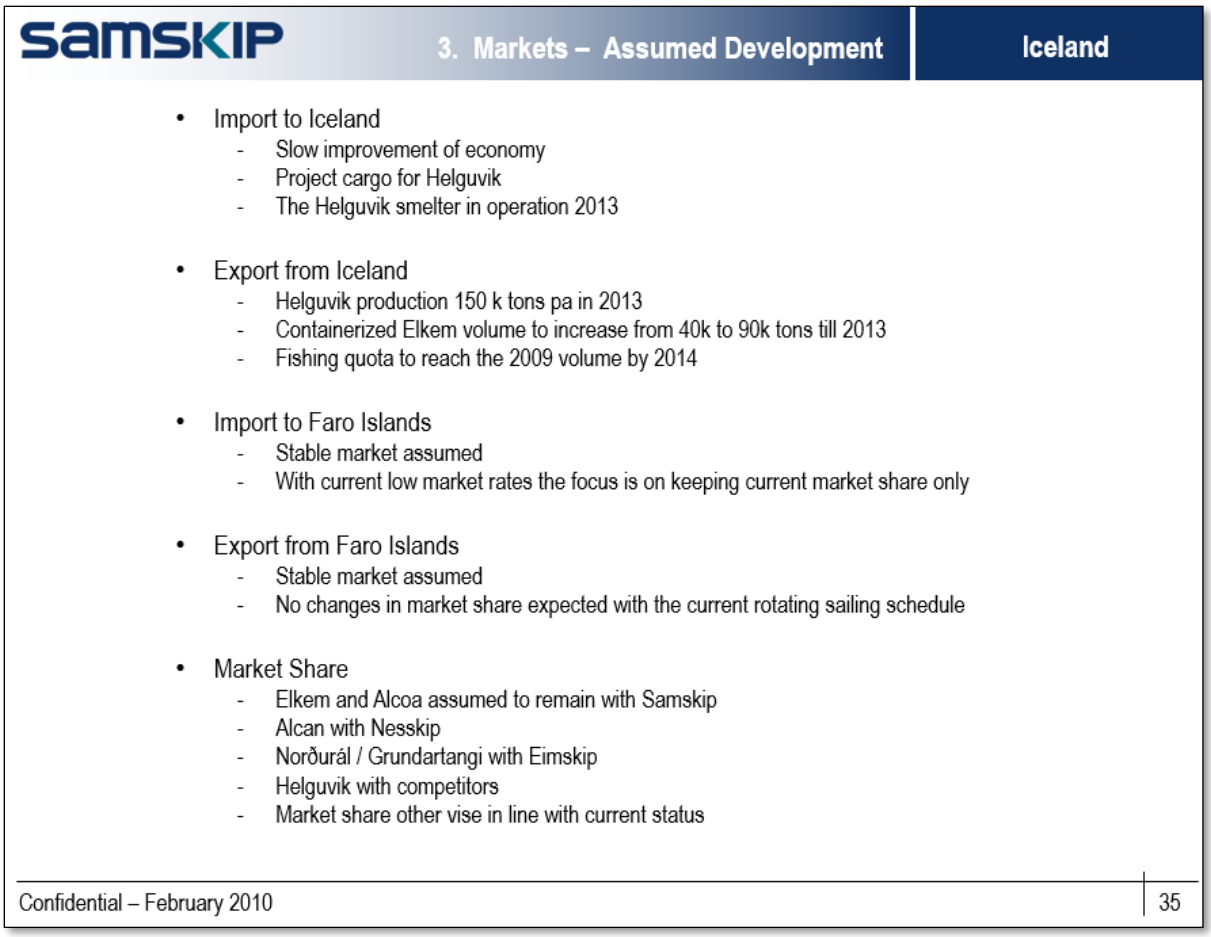
SAMSKIP 3. Markets – Current Size and Market Share | Iceland

	Including Heavy Industry						Excluding Heavy Industry					
Iceland Market	**M+X**	**%**	**Import**	**%**	**Export**	**%**	**M+X**	**%**	**Import**	**%**	**Export**	**%**
Samskip	644.000	34%	154.000	24%	490.000	38%	284.000	35%	154.000	37%	130.000	33%
Eimskip	941.000	49%	361.000	57%	580.000	45%	486.000	60%	231.000	56%	255.000	65%
SBW	15.000	1%	5.000	1%	10.000	1%	15.000	2%	5.000	1%	10.000	3%
Nesskip	310.000	16%	110.000	17%	200.000	16%	15.000	2%	15.000	4%	0	0%
Others	7.500	0%	7.500	1%	0	0%	7.500	1%	7.500	2%	0	0%
Total Volume (tons)	**1.917.500**	100%	**637.500**	100%	**1.280.000**	100%	**807.500**	100%	**412.500**	100%	**395.000**	100%
Faroe Islands Market	**M+X**	**%**	**Import**	**%**	**Export**	**%**	**M+X**	**%**	**Import**	**%**	**Export**	**%**
Samskip	26.000	10%	12.000	10%	14.000	10%	26.000	10%	12.000	10%	14.000	10%
Eimskip	140.250	55%	63.250	55%	77.000	55%	140.250	55%	63.250	55%	77.000	55%
SBW	67.750	27%	39.750	35%	28.000	20%	67.750	27%	39.750	35%	28.000	20%
Others	21.000	8%	0	0%	21.000	15%	21.000	8%	0	0%	21.000	15%
Total Volume (tons)	**255.000**	100%	**115.000**	100%	**140.000**	100%	**255.000**	100%	**115.000**	100%	**140.000**	100%
Iceland and Faro Islands Markets	**M+X**	**%**	**Import**	**%**	**Export**	**%**	**M+X**	**%**	**Import**	**%**	**Export**	**%**
Samskip	670.000	31%	166.000	22%	504.000	35%	310.000	29%	166.000	31%	144.000	10%
Eimskip	1.081.250	50%	424.250	56%	657.000	46%	626.250	59%	294.250	39%	332.000	23%
SBW	82.750	4%	44.750	6%	38.000	3%	82.750	8%	44.750	6%	38.000	3%
Nesskip	310.000	14%	110.000	15%	200.000	14%	15.000	1%	15.000	2%	0	0%
Others	28.500	1%	7.500	1%	21.000	1%	28.500	3%	7.500	1%	21.000	1%
Total Volume (tons)	**2.172.500**	100%	**752.500**	100%	**1.420.000**	100%	**1.062.500**	100%	**527.500**	80%	**535.000**	38%

- For General Imports to Iceland Samskip is holding 40% market share (130.000 MT of anodes is included in the import volumes of Eimskip)
- For Fish Export from Iceland Samskip is holding 42% market share

Confidential – February 2010 | 34

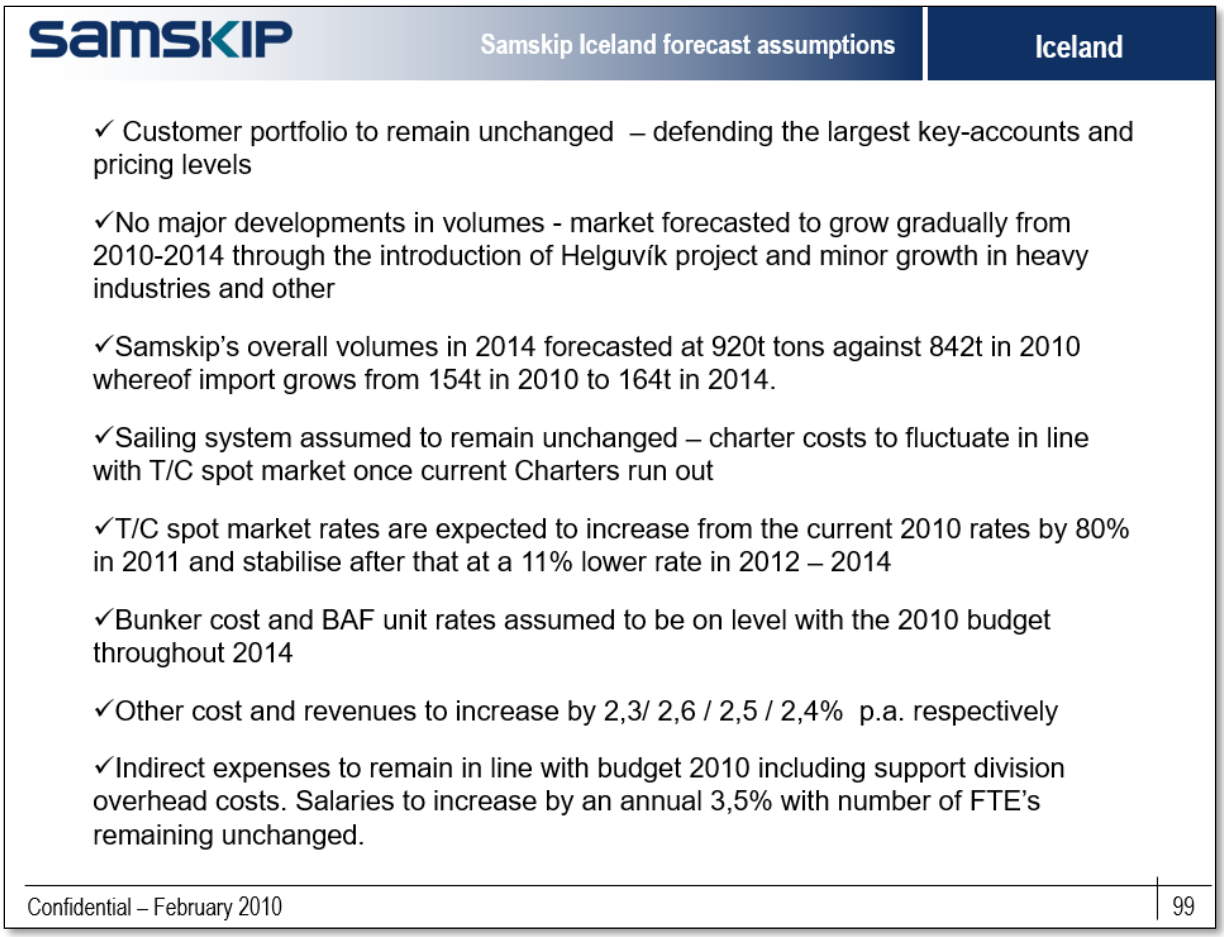
6428. Einnig kemur fram hvernig Samskip telji að markaðurinn fyrir sjóflutninga muni þróast til og með árinu 2014:



6429. Samkvæmt þessari og öðrum glærum í kynningunni lögðu Samskip það til grundvallar að viðskipti Samskipa og Eimskips við stóriðjuver yrðu með óbreyttu sniði og að markaðshlutdeild fyrirtækisins í áætlunarsiglingum yrði einnig óbreytt fram til ársins 2015.

6430. Í glærum nr. 57 og áfram er fjallað um stöðu Samskipa í landflutningum hér á landi. Er þar lýst landflutningaleiðum fyrirtækisins og fjallað um keppinauta. Kemur fram það mat að Samskip séu með 38% markaðshlutdeild á heildarmarkaðnum fyrir landflutninga, Eimskip með 37%, Íslandspóstur með 15%, *„aðrir farmflytjendur*“ með 5% og sendibílar með 5%.

6431. Í glæru nr. 99 er heildarniðurstaðan dregin saman:



6432. Samkvæmt öllu framansögðu undirbjó (S)forstj stefnumótunarvinnu m.a. með því að velta upp samstarfi við Eimskip. Samkeppniseftirlitið telur þetta og umfjöllunina í stefnumótunarglærunum endurspegla markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins og hið ólögmæta samráð á þessum tíma.

6433. Hér ber fyrst að líta til þess að glærurnar staðfesta að Samskip og Eimskip höfðu samanlagt yfirburðastöðu í sjóflutningum. Í glæru nr. 35 kemur t.d. fram að fyrirtækin hefðu samanlagt 95% markaðshlutdeild í innflutningi (þegar stóriðja er ekki talin með). Einnig er því lýst í glærunum að fyrirtækin hafi sameiginlega afar sterka stöðu í landflutningum.

6434. Sem fyrr segir voru í glærunum hugsanlegar ógnir á markaði fyrir sjóflutninga m.a. taldar felast í því að umfram flutningsgeta hjá Eimskip myndi leiða til verðsamkeppni en eins og lýst hefur verið leiddi umfram flutningsgeta til mikillar verðsamkeppni annars staðar í Evrópu í kjölfar fjármálakreppunnar. Í glærunum kemur einnig fram sú mögulega ógn að einyrkjar í landflutningum geti hindrað „ró" eða „jafnvægi" á landflutningamarkaði og það leitt til lægra verðs. Samkvæmt þessu voru ekki taldar líkur á því að Eimskip myndi auka eða hefja verðsamkeppni í landflutningum.

6435. Þessi umfjöllun í glærum (S)forstj er m.a. í samræmi við framangreinda viðskiptaáætlun (E)rekstj-aksturst frá 10. desember 2009. Þar kemur fram að það séu einyrkjar í landflutningum frekar en Samskip sem muni veita Eimskip samkeppni og í raun sé ekki verðsamkeppni milli Samskipa og Eimskips. Hér vísast einnig til minnisblaðs (E)rekstj-aksturst frá 14. desember 2009 sem sýnir að Eimskip taldi ekki vera fyrir hendi verðsamkeppni við Samskip í landflutningum, sbr. kafla 14.8.2. Þá sýnir tölvupóstur (E)svæðisstj1 til m.a. (E)frkvstj-innanl frá 16. júní 2009 fram á hið sama og framangreind gögn, sbr. kafla 14.9.1.

6436. Þrátt fyrir framangreindar mögulegar ógnir lögðu Samskip til grundvallar að á árunum 2010–2014 yrði engin breyting á viðskiptavinum fyrirtækisins og þannig yrði slegin skjaldborg um stærstu

viðskiptavini og verð til þeirra: *„Customer portfolio to remain unchanged – defending the largest key-accounts and pricing levels*"

6437. Með því að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini væri með öðrum orðum unnt að halda uppi verði gagnvart þeim. Byggði (S)forstj á þessum sjónarmiðum jafnvel þótt í glærunum komi fram að fyrir hendi væri ónýtt flutningsgeta í bæði áætlunarsiglingum og landflutningum. Aðrar glærur eru í samræmi við þetta og er t.d. lýsandi að samkeppni við einyrkja (en ekki Eimskip) í landflutningum var sögð geta ógnað jafnvægi á markaðnum og leitt til lægra verðs. Eru þessar glærur í samræmi við þær áherslur sem koma fram í gögnum Eimskips frá þessum tíma og endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu, sbr. kafla 14.21.

6438. Hefur það umtalsverða þýðingu í málinu öllu að stjórnendur Samskipa höfðu ekki áhyggjur af samkeppni frá Eimskip og að stjórnendur Eimskips höfðu ekki áhyggjur af samkeppni frá Samskipum. Áhyggjur að þessu leyti beindust að smærri keppinautum sem ekki voru þátttakendur í samráðsverkefninu og því ekki hluti af ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips.

6439. Sem fyrr segir fóru (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv yfir þessa glærukynningu á stjórnarfundi Samskipa Holding 9. febrúar 2010 undir dagskrárliðnum *„Samskip hf. Strategy*". Auk (S)forstj sátu fundinn m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj, (S)stjórnarm-S og SH, (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)stjform-S ((S)frkvstj-millilandasv kom inn á fundinn undir þessum dagskrárlið). Í fundargerð sem afhent var Samkeppniseftirlitinu er vísað til glærukynningarinnar en í fundargerðinni er ekki greint frá umræðum um þennan dagskrárlið.[3039]

6440. Nokkrum dögum eftir að áðurnefndur stefnumótunarfundur hjá Samskipum var haldinn sendi (S)forstj ítrekað tölvupósta til sjálfs sín. Gerði hann þetta 15., 16. og 17. febrúar 2010. Í þessum þremur tölvupóstum minnti (S)forstj sjálfan sig á ótilgreint verkefni sem tengdist Eimskip.[3040]

6441. Ekki hafa fundist samtímagögn sem skýra þessa ítrekuðu tilvísun (S)forstj til Eimskips í febrúar 2010. Hér ber að líta til þess að samkvæmt framangreindum tölvupóstum (S)forstj frá 20. janúar 2010 áttu (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl m.a. að velta fyrir sér auknu samstarfi við Eimskip í land- og sjóflutningum. Nauðsynlegt er í þessu samhengi að benda á ýmis samtímagögn frá janúar – febrúar 2010 sem sýna bæði yfirstandandi og mögulegt aukið samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

- Samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum jókst verulega í kjölfar samskipta (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna í nóvember 2009, sbr. kafla 16. Varð það svo umfangsmikið að (S)forstö-innfl1 þótti nóg um og lagði til við (S)forstj að þessu yrði hætt en (S)forstj varð ekki við því.

- Samskip og Eimskip voru sammála þann 13. janúar 2010 um að hefja undirbúning að skýrari ramma um gámasamráð fyrirtækjanna, sbr. kafla 18.

- Glærukynning frá árinu 2006 sem (E)frkvstj-innanl sendi (E)forstö-landfl1 þann 1. febrúar 2010. Þar er margvíslegu samráði við Samskip í landflutningum lýst, bæði sem hafi komist í framkvæmd og annað sem sé *„í vinnslu*", sbr. kafla 14.21.2.

6442. Í ljósi framangreinds er líklegt að tilvísun (S)forstj til Eimskips í tölvupóstinum frá febrúar 2010 vísi til aukins samstarfs við það fyrirtæki eða möguleika á slíku.

[3039] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. *„2010-03 Minutes Samskip Holding Board 9-11 February 2010*".
[3040] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.712583. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.713159. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.713403.

6443. Í athugasemdum Samskipa við AII er því m.a. haldið fram að gögn sem rakin eru hér að framan séu eðlilegar greiningar og samanburður við keppinaut sem hafi reglubundið farið fram og verið hluti af eðlilegri samkeppni á markaði.[3041]

6444. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það og vísar í því skyni til mikilvægis þess að litið sé heildstætt á gögn málsins. Virt saman fela ofangreind gögn í sér skýra staðfestingu á ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Þessum sjónarmiðum Samskipa er svarað nánar í kafla 26.19.

14.20. Almennt um mikilvæga viðskiptavini á árinu 2010

6445. Í næsta kafla verður fjallað um gögn Samskipa og Eimskips frá janúar – mars 2010 sem endurspegla markaðsskiptinguna á þessum tíma. Í næsta kafla þar á eftir verður fjallað um óskir tiltekinna mikilvægra viðskiptavina um tilboð frá Samskipum og Eimskip. Er þar um að ræða fyrirtæki eins og m.a. J. Rönning, Rúmfatalagerinn, Nathan & Olsen og Íslensk Ameríska. Sýnir sú umfjöllun að Samskip og Eimskip virtu *„friðinn"* þegar þessir mikilvægu viðskiptavinir báðu um betri kjör.

6446. Áður en fjallað er um þessi atriði er rétt að líta til nokkurra almennra atriða sem tengjast mikilvægum viðskiptavinum Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Skiptir hér máli að mikilvægi þessara viðskiptavina jókst á árinu 2010 og gögnin sýna að Samskip reyndu að gæta þess vel að mikilvægum viðskiptavinum Eimskips yrðu ekki gefin samkeppnishæf tilboð. Þá verður í þessum kafla gerð grein fyrir frekari gögnum sem sýna að það var skýr stefna hjá Samskipum og Eimskip að hækka verð gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum. Þá er útskýrt að *„friðurinn"* hélt á árinu 2010 sem m.a. fólst í því að enginn mikilvægur viðskiptavinur fór milli fyrirtækjanna. Verður nú vikið nánar að þessu.

14.20.1. Mikilvægi stórra viðskiptavina eykst

6447. Í forsendum rekstraráætlunar Samskipa fyrir árið 2010 kemur fram að vægi stórra viðskiptavina myndi aukast. Þannig gerðu Samskip ráð fyrir samdrætti í magni hjá litlum og meðalstórum fyrirtækjum en magn hjá stærri viðskiptavinum yrði svipað og áður.[3042] Þá kom einnig fram í forsendum í umræddri rekstraráætlun Samskipa að bæði Eimskip og Samskip væru á þessum tímapunkti með ónýtta flutningsgetu í innflutningi í skipum til Íslands.

6448. Samkeppniseftirlitið telur rétt að horfa til framangreinds við mat á markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips, sem fólst í því að þau kepptu ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Þannig skiptu fyrirtækin á milli sín viðskiptavinum sem voru helstu tekjulindir fyrirtækjanna. Vegna minni samdráttar í magni hjá stærri viðskiptavinum var vægi þeirra viðskiptavina jafnvel meira en áður fyrir rekstur fyrirtækjanna. Undir eðlilegum kringumstæðum hefði þetta átt að skapa enn meiri hvata fyrir Eimskip og Samskip til að keppa og ná til sín í viðskipti fleiri mikilvægum viðskiptavinum. Það gerðist ekki og markaðsskiptingin hélt. Breytti engu þótt fyrirtækin væru á sama tíma að kvarta yfir ónýttri flutningsgetu í innflutningi með skipum til landsins.[3043]

6449. Að mati Samkeppniseftirlitsins rennir framangreint frekari stoðum undir önnur gögn málsins sem talin eru sýna ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

6450. Hér ber einnig að líta til þess að þann 14. janúar 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„Stærstu viðskiptavinir innflutningsdeildar"*.[3044] Þar sagði:

„Hér er áhugaverður listi. Þetta er listi yfir 20 stærstu kúnna Samskipa í innflutningi árið 2009 raðað eftir sjófrakt. Þarna er búið að setja tengd félög saman. Áhugavert er t.d. að sjá að OJK er 6 stærsti

[3041] Sjá mgr. 927-928 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3042] Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Kynning á áætlun 12 okt 2010 vs.2"*. Fannst vistuð á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, síðast vistað 12.10.2009. Á glæru nr. 3 er fjallað um *„Forsendur"*, þar stendur m.a. eftirfarandi: *„Vægi stærri viðskiptavina eykst"*.
[3042] Bls. 4 í rekstraráætluninni.
[3043] Sbr. t.d. ummæli […] á fundi 8. nóvember 2009 um að ekki ætti að lækka verð heldur frekar að *„hífa upp"* verð. Jafnframt kom fram í fundargerðinni að magn *„í skipum mætti vera meira"*.
[3044] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.695362.

kúnninn okkar. Athugið að Abitibi og Norske Skog eru í rauninni of ofarlega á þessum lista þar sem þeir eru með All in verð, ættu líklega að vera ca 10 sætum neðar."

6451. Listinn yfir þessa mikilvægu viðskiptavini var eftirfarandi:

0 A	Jónar Transport hf
1 A	NATHAN & OLSEN H.F.
	Ekran ehf
2 A	Húsasmiðjan hf
3 A	Vífilfell hf
4 A	Kaupás hf
	Byko
	Intersport - Byko
	Húsgagnahöllin - Byko
5 A	Íslensk Ameríska Verslfél ehf
	MEKKA WINES & SPIRITS
6 A	Ó Johnson & Kaaber
	Sælkeradreifing ehf
	Nýja Kaffibrennslan ehf.
	Eirberg ehf
	Vilko ehf
	Búbót ehf
7 A	Olíuverslun Íslands
8 A	Rúmfatalagerinn
	Ilva ehf.
	Pier ehf
9 A	ABITIBI-CONSOLIDATED COMPANY
10 A	Elkem á Íslandi
11 A	Garri ehf
12 A	Norske Skog
13 A	Rekstrarvörur
14 A	ALCOA FJARDAAL
15 A	N1 HF
16 A	Heimilistæki ehf
	Sjónvarpsmiðstöðin ehf.
	Einar Farestveit og Co hf
17 A	Karl K Karlsson
18 A	Plastco ehf
19 A	Málmtækni sf
20 A	Fóðurblandan hf.

6452. Samkvæmt framangreindum lista (S)forstö-innfl1 frá 14. janúar 2010 voru m.a. Nathan & Olsen, Íslensk-Ameríska (ÍSAM), Húsasmiðjan, Ó. Johnson & Kaaber og Rúmfatalagerinn í hópi stærstu viðskiptavina innflutningsdeildar Samskipa.

14.20.2. Mikilvægir viðskiptavinir fóru ekki á milli á árinu 2010

6453. Hér ber að horfa til þess að árið 2010 voru lausir flutningasamningar hjá mikilvægum viðskiptavinum Samskipa og Eimskips. Þar að auki var ekkert sem bannaði Samskipum og Eimskip að gefa mikilvægum viðskiptavinum hvors annars samkeppnishæf tilboð þótt samningur væri ekki laus.

6454. Gögn málsins sýna hins vegar að á árinu 2010 var engin tilfærsla á mikilvægum viðskiptavinum milli Samskipa og Eimskips. Umfjöllunin hér á eftir um atvik á árinu 2010 er í samræmi við þetta. Samtímagögnin sýna t.d. að Eimskip virti markaðsskiptinguna þegar Rúmfatalagerinn óskaði í febrúar

2010 eftir tilboði frá Eimskip. Hið sama gerðu Samskip t.d. í febrúar 2010 þegar mikilvægur viðskipavinur Eimskips, J. Rönning hf., óskaði eftir tilboði.

6455. Önnur samtímagögn frá árinu 2010 eru einnig í samræmi við þetta. Þann 1. mars 2010 var haldinn framkvæmdastjórafundur hjá Eimskip. Slíka fundi sátu að jafnaði (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-alþjsv o.fl. Í afhentum glærum frá fundinum er fjallað um hvaða viðskiptavinir hefðu ýmist hafið eða hætt viðskiptum við Eimskip næstu þrjá mánuði á undan, sbr. glæru nr. 10. Engir af þeim viðskiptavinum voru stórir.[3045] Samkvæmt skjali (E)forstö-innfl frá 26. mars 2010 hafði enginn stór viðskiptavinur komið eða farið frá Eimskip á árinu 2009 og til mars 2010.[3046] Eina undantekningin var Nathan & Olsen sem samdi við Samskip í byrjun febrúar 2009.

14.20.3. Hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum

6456. Gögn frá árinu 2009 og upphafi árs 2010 og áfram sýna að Samskip og Eimskip hafi litið svo á að *„friður"* myndi ríkja milli þeirra á árinu 2010. Þau myndu halda sínum viðskiptavinum og geta hækkað verð m.a. gagnvart þeim. Samkeppni í landflutningum væri helst að óttast frá *„einyrkjum"* og huga skyldi að auknu samstarfi fyrirtækjanna. Kemur að þessu leyti fram sama áhersla og vissa hjá báðum fyrirtækjunum.

6457. Þetta gekk eftir. Sem fyrr segir fóru mikilvægir viðskiptavinir ekki á milli Samskipa og Eimskips á árinu 2010. Eftirfarandi umfjöllun sýnir að fyrirtækin náðu á árinu 2010 fram verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Gagnlegt er hér að rifja upp að í athugasemdum Samskipa og Eimskips í málinu er því lýst með skýrum hætti að m.a. á árinu 2010 hafi ekki verið keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað ítrekað:

- Bæði Eimskip og Samskip hafi breytt háttsemi sinni á sjó- og landflutningamarkaði í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Hafi bæði fyrirtækin *„á þessum viðkvæma tíma kjölfar efnahagskreppunnar ákveðið að reyna að halda þáverandi viðskiptavinum sínum, verja markaðshlutdeild og ná fram verðhækkunum, hvort í sínu lagi"*, sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI. Vísast hér einnig til mgr. 723, 752 og 786 í athugasemdunum.

- Eimskip hafi haldið framangreindri stefnu um að hækka verð og keppa ekki við Samskip um mikilvæga viðskiptavinu á árunum eftir hrunið. Í umfjöllun um t.d. atvik á árinu 2011 segir: *„Eimskip hélt sig við sína stefnu að einbeita sér að sínum viðskiptavinum, markvisst hækka verð og keppast um viðskipti við litla og meðalstóra viðskiptavini"*, sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI.

- Samskip hafi lagt áherslu á að hækka verð og forðast verðsamkeppni við Eimskip, sbr. mgr. 474 og 1397 í athugasemdum Samskipa við AI. Verðhækkanir hafi á þessum tíma verið óhjákvæmilegar, sbr. mgr. 1169 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips eftir að fyrirtækið jók markaðshlutdeild sína í upphafi árs 2009, sbr. mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.

- Markaðsgerðin hafði þau áhrif að *„stórir viðskiptavinir fóru í minna mæli milli fyrirtækjanna en Samkeppniseftirlitið virðist telja eðlilegt"*, sbr. mgr. 1167 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Stjórnendur Samskipa og Eimskips hafi gert sér grein fyrir því að verðstríð myndi hafa *„geigvænleg áhrif"* á fyrirtækin. Ljóst sé að rekstur fyrirtækjanna *„á þessum tíma hefði ekki þolað verðlækkanir. Þetta eru staðreyndir um aðstæður og eðli markaðarins sem stjórnendur gerðu sér*

[3045] Enginn af þessum viðskiptavinum var meðal 50 stærstu innflutningsaðila hjá Eimskip árið 2010. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 23.03.2015, fskj. nr. 5. *„Fskj. 5. 50 stærstu"*.
[3046] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […]. *„Náð vs Misst.xlsx"*, vistað þann 26.03.2010, kl. 10:31. Doc. ID. 0.7.33.75308. […] Doc. ID. 0.7.33.238179. […].

vitanlega grein fyrir. Af þessum sökum er eðlilegt að fyrirtækin hafi veigrað sér við að fara mjög hart fram í sókn í nýja viðskiptavini", sbr. mgr. 1389 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi leitað leiða til að auka framlegð með *„verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavini, sem gæfu af sér hærri framlegð. Samskipum var það fullljóst að félagið myndi tapa í verðstríði við Eimskip, enda hafði Eimskip ótvíræða kostnaðarlega yfirburði og var ráðandi aðili á markaðnum. Samskip neyddust því til að treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*", sbr. mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi lagt áhersla á að *„verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina*", mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

6458. Samskip taka hins vegar fram að framangreindur skortur á samkeppni gefi ekki til kynna að ólögmætt samráð hafi ríkt milli fyrirtækisins og Eimskips. Ástæða þess að verð hækkaði og ekki var keppt um mikilvæga viðskiptavini hafi verið markaðsgerðin hér á landi. Eimskip hefur hins vegar viðurkennt að hafa átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip á m.a. árinu 2010.

6459. Verðhækkanir Samskipa og Eimskips voru bæði í formi hærra samningsverðs í endurnýjuðum samningum við mikilvæga viðskiptavini og almennra hækkana á gjaldskrá. Ber að horfa til þess að hækkanir á gjaldskrám Eimskips og Samskipa höfðu ekki bara áhrif á einstök viðskipti (spot), því að dæmi eru um að mikilvægir samningsbundnir viðskiptavinir þeirra voru með samningsákvæði sem kvað á um að flutningafyrirtækjunum væri heimilt að hækka samningsverðið ef almenn gjaldskrá þeirra myndi hækka.

6460. Vísbendingar eru um að Eimskip og Samskip hafi farið markvisst og skipulega í þessar hækkanir á „samningskúnnum" um leið og þau kynntu gjaldskrárhækkanir í janúar 2010. Hjá sjóflutningsdeild Samskipa var talað í innanhússgögnum um *„massa-hækkun*" á umrædda *„samningskúnna*" (*„4% hækkun á innanlandsakstri, þjónustugjöldum á Íslandi og þjónustugjöldum erlendis*"). Náði hækkunin samkvæmt þeim gögnum til t.a.m. Brims, HB Granda, Ísfélags Vestmannaeyja, Icelandic, Promens, Skinneyjar, Vísis, Vinnslustöðvarinnar, Ögurvíkur og margra annarra.[3047] Í mánaðarskýrslum landflutninga Eimskips á árinu 2010 var rætt um að verðhækkun á stóra viðskiptavini Eimskips hefði gengið vel, sbr. kafla 14.21.2.

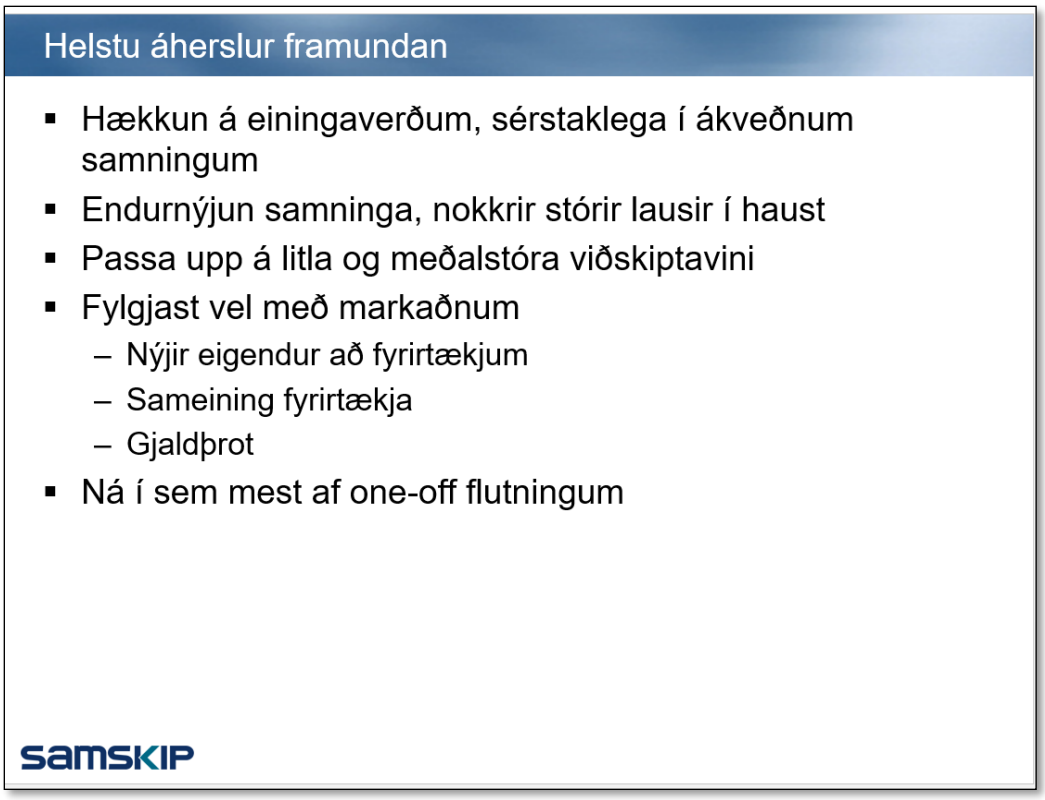
6461. Önnur gögn málsins eru í samræmi við þetta og sýna mikla áherslu á verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Má hér sem dæmi nefna glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv vegna fundar hans með starfsmönnum millilandasviðs Samskipa sem haldinn var í Borgarnesi 8. maí 2010. Voru þetta starfsmenn sem komu að bæði inn- og útflutningi Samskipa.

6462. Í umfjöllun um innflutningssvið Samskipa kemur fram að flutningamagn Samskipa sé í *„takt við ætlun*" fyrir árið 2010 og *„síðustu 3 vikur hafa verið góðar*".

6463. Um helstu áherslur framundan hjá Samskipum segir þetta:[3048]

[3047] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„1_JAN 11 2010.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.939499. Icelandic er umfangsmikill kaupandi á flutningsþjónustu fyrir fisk og fiskafurðir. Icelandic var með samning við Eimskip í landflutningum frá áramótum 2008/2009. Eimskip hækkaði verð hjá Icelandic með hækkun gjaldskrárinnar í janúar árið 2010. Icelandic kvartaði strax til Eimskips í sama mánuði, þar sem fram kemur að Icelandic geti ekki sætt sig við „svona *einhliða ákvarðanir*" og viðskiptavinurinn geti ekki hækkað verð á þeirra vörum til að dekka flutningshækkanir. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.378262, sbr. einnig samskipti […] Doc. ID. 0.7.33.170849.

[3048] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Borgarnes – heildarkynning.pptx.". Fannst vistað í tölvugögnum […], síðast vistað 08.05.2010, kl. 09:54. Glærur 62 og 63. Doc. ID. 0.7.33.30666.



6464. Er þessi umfjöllun í glærunum í samræmi við önnur gögn málsins um samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Hér ber að hafa í huga að nokkrum dögum áður (4. maí 2010) hafði (S)forstj lýst því yfir í tölvupósti til m.a. (S)forstö-innfl1 að Samskip þyrfti að vera;

„harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn og frekar upp - og skulum gera í næstu lotum."

6465. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að það var ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips sem leyfði stefnu sem byggði m.a. á því að hækka verð, ekki síst gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum.

6466. Hér ber einnig að rifja upp tölvupósta sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)forstö-landfl og (S)viðskstj1 í nóvember 2009. (S)forstö-landfl spurði (S)forstö-innfl1 hvort innflutningsdeild Samskipa hygðist reyna að ná mikilvægum viðskiptavini Eimskips (IKEA) í viðskipti til sín. (S)forstö-innfl1 svaraði:

„Samningur þeirra við Eimskip er uppsegjanlegur um áramót með 6 mánaða fyrirvara. Ikea menn ætla að segja honum upp.

Við reyndum við Ikea síðast og ég geri ekki ráð fyrir að reyna við þá næsta sumar.

Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM."

6467. (S)viðskstj1 greindi (S)forstö-innfl1 frá því að annar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips (Aðföng) óskaði eftir tilboði í flutninga. (S)viðskstj1 var sagt að spila þetta *„strategískt"* gagnvart Aðföngum. Útskýrði (S)forstö-innfl1 fyrir honum að ef Samskip myndu ekki bjóða Aðföngum *„of lág verð"* þá myndi fyrirtækið ekki *„hræra í þessu"*. Eimskip gæti þá hækkað verð gagnvart Aðföngum og Samskip gætu hækkað verð gagnvart Nathan & Olsen. Ef það yrði hins vegar *„hrært í þessu"* gæti Eimskip séð sig knúið til að *„spilla fyrir"*, þ.e. hindrað verðhækkanir Samskipa gagnvart Nathan & Olsen.

6468. Til viðbótar liggur nú fyrir að Samskip hrintu í framkvæmd framangreindum áformum sínum. Hér skal bent á þá stefnumörkun sem fram kemur í gögnunum sem vísað er til m.a. í kafla 14.9.4. Þá sýna gögn málsins að á árinu 2010 hafi Samskip einbeitt sér að því að hækka verð gagnvart

umræddum mikilvægum viðskiptavinum, jafnvel með blekkingum. Einnig sýna gögnin að sumir þessara viðskiptavina voru óánægðir með það sem þeir töldu vera afar miklar hækkanir á þjónustu Samskipa. Skal þessu og öðrum atvikum málsins lýst nánar í næstu köflum hér á eftir.

6469. Eins og rökstutt hefur verið endurspegla þessi gögn markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa og ólögmætt samráð þeirra.

6470. Þá hefur Eimskip gengist undir sátt við Samkeppniseftirlitið þar sem fyrirtækið viðurkennir að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip. Með umræddri sátt hefur Eimskip nánar tiltekið viðurkennt að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins með því að hafa, í samráði við Samskip, m.a. takmarkað flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi og skipt mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

14.20.4. Aðgerðir Samskipa til að tryggja „*friðinn*"

6471. Forsenda þess að ná árangri við að hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum var að Samskip og Eimskip myndu virða hina ólögmætu markaðsskiptingu. Ella skapaðist hætta á hefndaraðgerðum og verðstríði. Vissa um að „*ró*" ríkti á markaðnum myndi hverfa og við myndi taka óvissa um hegðun helsta keppinautarins og þar með aukin samkeppni.

6472. Gögn málsins sýna að reynt hafi verið að tryggja „*friðinn*" með ýmsum aðgerðum.

6473. Hér er gagnlegt að rifja upp eftirfarandi gögn frá árinu 2009:

- Í mars 2009 kom fram í gögnum frá (S)forstö-innfl1 að stefna Samskipa gagnvart stærri viðskiptavinum í innflutningi væri þessi; „*ekki sækja, hækka verð*".
- Í skjali frá Samskipum frá maí 2009 var vísað til fyrirmæla (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra fyrirtækisins í innflutningsdeild um að ekki mætti hafa samband við „*samningsbundna*" viðskiptavini Eimskips, sbr. kafla 14.2.
- Í júní 2009 gaf (S)forstj eftirfarandi fyrirmæli: „*missa ekki neitt, halda öllu sem við höfum ekki sækja heldur á ný mið.*"
- Í október sama ár var að störfum hjá Samskipum svonefndur „kreppuhópur". Í hópnum sátu lykilstjórnendur Samskipa og höfðu þeir áhyggjur af því að fyrirtækið væri ekki að virða markaðsskiptinguna við Eimskip. Nánar tiltekið höfðu stjórnendur Samskipa áhyggjur af þessu:
  - Hafa Samskip verið að koma í veg fyrir verðhækkanir?
  - Eru Samskip sá „*aðili á markaðnum sem ekki er hægt að treysta*"?
  - Er mögulegt að Samskip hafi „*komið í veg fyrir að friður komist á*"?

6474. (S)forstö-innfl1 átti sæti í áðurnefndum „kreppuhópi". Gögn málsins sýna að í lok janúar og í febrúar 2010 skipulagði hann vinnu innan deildar sinnar sem að mati Samkeppniseftirlitsins miðaði að því að tryggja „*friðinn*" við Eimskip.

6475. Þannig má sjá í afrituðum gögnum að (S)forstö-innfl1 hafi unnið í skjölum um viðskiptavini innflutningsdeildar, söluhegðun á markaði og target-lista Samskipa (síðu sem heitir „*Eimskip*"). Vistaði hann þann 28. janúar 2010 glærukynningu með heitinu: „*Sölustarf innflutningsdeildar 2010*".[3049] Þann 16. febrúar 2010 vistaði (S)forstö-innfl1 nýja útgáfu af umræddri

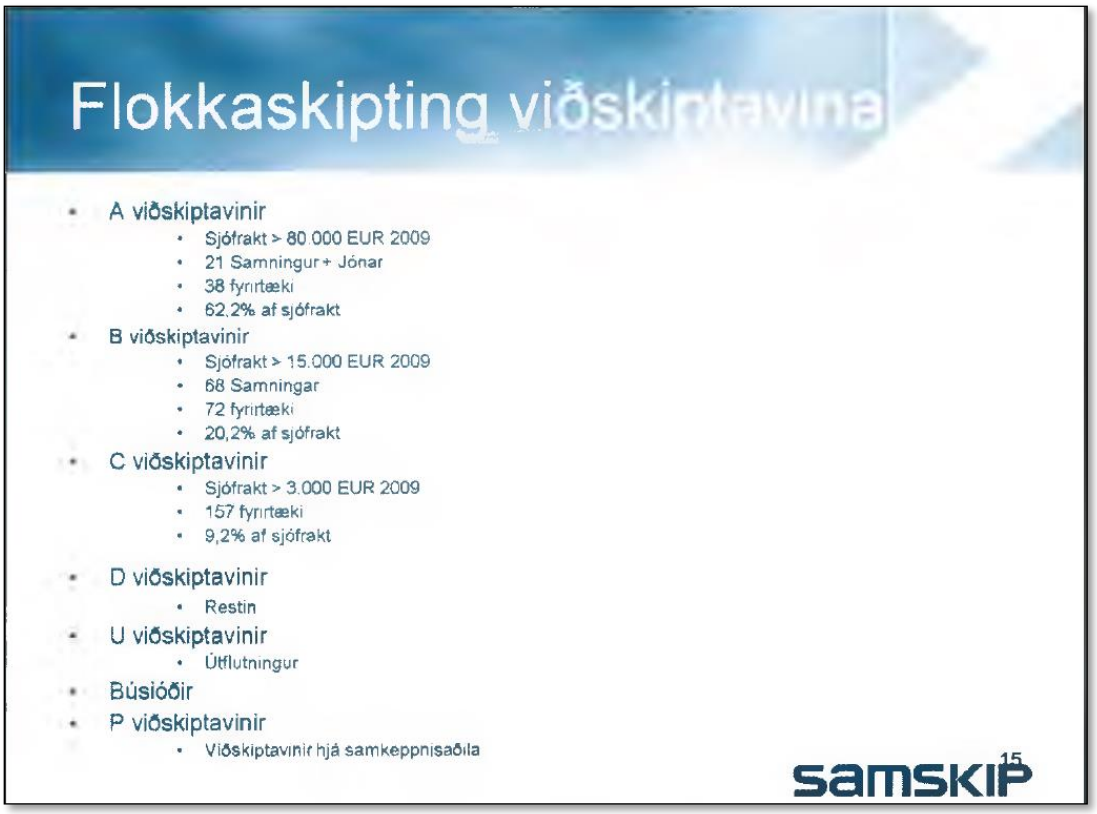
[3049] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. Heimasvæði […] dags. 28.01.2010. „*Target listi Samskip – agúst 2009.xsl*", vistað kl. 00:19; „*Aðgerðir gegn minnkandi magni 2008 – INNF.xls*", vistað kl. 00:23; „*Target listi mai 2008 – Eimskip og Atlantsskip.xls*", vistað kl. 00:24; „*Viðskiptavinir innfl 2009 – abc greining.xls*", vistað kl. 00:27; „*Target listi Samskip – agúst 2009.xls*", vistað kl. 00:28 og „*Sölustarf innflutningsdeildar 2010.ppt*", vistað kl. 00:38. Doc. ID. 0.7.33.14356 / 0.7.33.17040 / 0.7.33.16912 / 0.7.33.16233 / 0.7.33.14053 / 0.7.33.14067 / 0.7.33.19743.

glærukynningu.[3050] Hér ber einnig að líta til þess að þann 28. janúar 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til verkefnastjóra í markaðsdeild hjá Samskipum með heitinu *„Viðskiptavinir samkeppnisaðila í GoPro"*. Þar fjallaði (S)forstö-innfl1 um upptöku á nýju fyrirkomulagi innan innflutningsdeildar Samskipa með því að merkja og skilgreina *„Potential kúnna"* Eimskips (*„Flokkur P"*) í miðlægu tölvukerfi Samskipa (skjalavistunarkerfið GoPro).[3051]

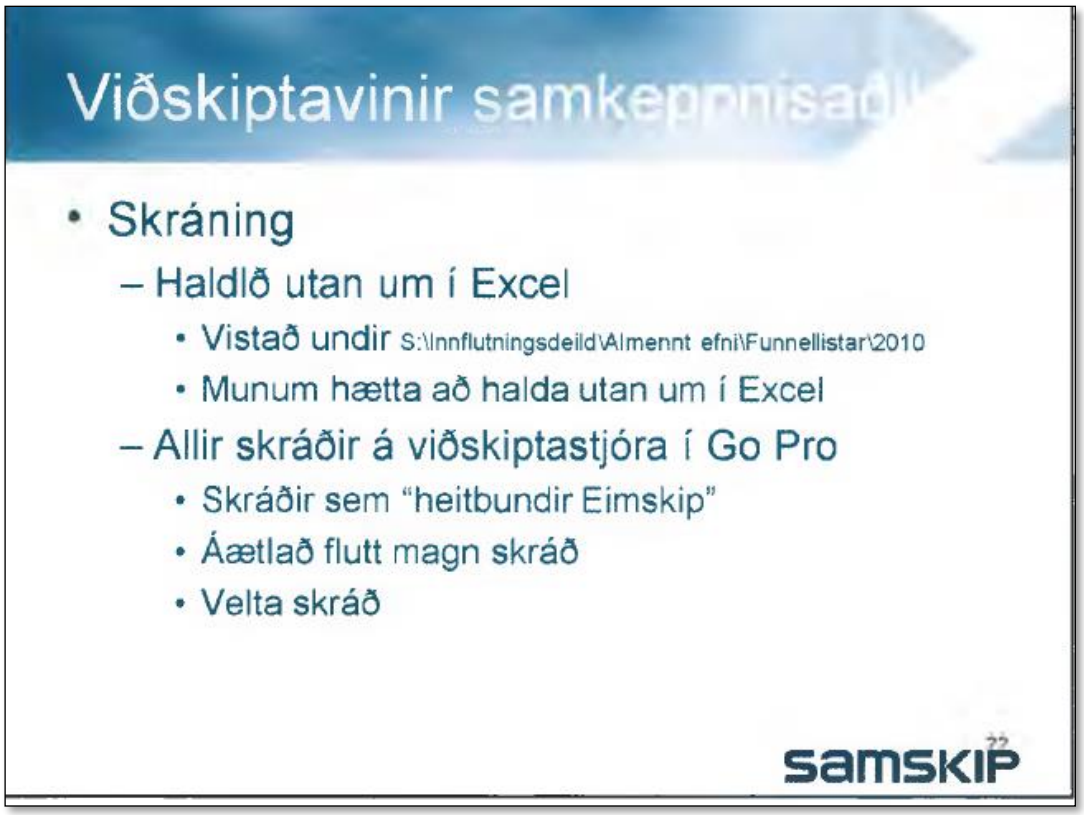
6476. Í þessari vinnu (S)forstö-innfl1 fólst m.a. ráðagerð og fyrirmæli um það hvort eða hvernig undirmenn hans (viðskiptastjórar innflutningsdeildar) gætu með samkeppnisaðgerðum reynt að ná viðskiptavinum frá Eimskip í viðskipti hjá Samskipum. Er augljóst að ef kappsamir viðskiptastjórar byggju við mikið sjálfstæði gætu þeir með hagstæðum verðtilboðum til mikilvægra viðskiptavina Eimskips ógnað *„friðnum"*. Frá sjónarhóli þeirra sem vildu vernda samráðið við Eimskip var skynsamlegt að hafa eftirlit með aðgerðum viðskiptastjóra.

6477. Í umræddri glærukynningu (S)forstö-innfl1 frá 16. febrúar 2010 höfðu bæst við m.a. eftirfarandi glærur um viðskiptavini Eimskips. Eins og sjá má kemur m.a. fram að einn flokkur viðskiptavina hjá Samskipum væri *„P viðskiptavinir"*, sem væru viðskiptavinir *„hjá samkeppnisaðila"*. Á annarri glæru kemur fram að í Go Pro kerfi væru viðskiptavinir samkeppnisaðilans skráðir sem;

„heitbundnir Eimskip"



[3050] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Sölustarf innflutningsdeildar 2010 vs 2", glæra 15. Fannst vistað á sameignardrifi Samskipa (Innflutningsdeild/Samskip), dags. 16.02.2010.
[3051] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.798861.



6478. Líkt og fjallað hefur verið um tók markaðsskipting Eimskips og Samskipa til fárra en mikilvægra viðskiptavina fyrirtækjanna. Hið ólögmæta samráð var því tiltölulega einfalt í framkvæmd. Framangreind gögn eru hér nefnd í dæmaskyni um hversu hæglega æðstu stjórnendur gátu skipulagt og komið því til leiðar að undirmenn þeirra héldu sig við samráðið, sem fólst m.a. í markaðsskiptingu mikilvægara viðskiptavina. Undirmenn, í þessu tilviki innan Samskipa, gátu með miðlægum hætti séð hvaða viðskiptavini Eimskips mætti hafa samband við og sækja á og hverja ekki.

6479. Gögn málsins sýna og að (S)forstö-innfl1 leit ekki við viðskiptavinum sem voru „*heitbundnir*" Eimskip. Sést þetta m.a. skýrt í umfjöllun í kafla 14.22 um ítrekaðar beiðnir mikilvægs viðskiptavinar Eimskip (J. Rönning hf.) um tilboð frá Samskipum.

14.21. Gögn frá janúar – mars 2010 endurspegla markaðsskiptinguna

6480. Í þessum kafla verður gerð grein fyrir ýmsum gögnum Samskipa og Eimskips frá janúar til og með mars 2010. Eru þetta m.a. gögn sem sýna sömu áherslur hjá þessum fyrirtækjum; hækka átti verð m.a. gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum og ekki reyna með samkeppni að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum hvors annars. Virt saman með öðrum gögnum sýna þessi gögn að fyrirtækin virtu hina samfelldu ólögmætu markaðsskiptingu. Hér er t.d. átt við atvik í janúar – febrúar 2010 þegar J. Rönning óskaði eftir tilboði frá Samskipum en Samskip virtu markaðsskiptinguna. Eimskip virti einnig markaðsskiptinguna þegar mikilvægur viðskiptavinur Samskipa (Rúmfatalagerinn) óskaði eftir tilboði, sbr. umfjöllun um m.a. tilboð Eimskips frá mars 2010 í kafla 14.34.

14.21.1. Hörð samkeppni í nágrannaríkjum

6481. Hinn mikli munur á samkeppnisaðstæðum á annars vegar íslenska flutningamarkaðnum og hins vegar á flutningamörkuðum í öðrum Evrópulöndum þar sem systurfélög Samskipa hf. störfuðu hefur þýðingu í þessu máli.

6482. Fyrir liggur mat Samskipa á rekstri fyrirtækisins og markaðsaðstæðum á árinu 2009. Sýna fundargerðir Samskipa Holding á árinu 2009 og önnur gögn málsins að á mörkuðum annars staðar í Evrópu leiddi samdráttur í eftirspurn sem fylgdi efnahagskreppunni til þess að kaupendur á flutningsþjónustu sýndu aukið aðhald og kröfðust betri kjara. Flutningamagn fór minnkandi, samkeppni jókst og flutningafyrirtæki brugðust við með því að lækka verð og freista þess þannig að halda mikilvægum viðskiptavinum eða ná til sín auknum flutningum. Vísast um þetta til kafla 14.11.3. Þetta kemur einnig skýrt fram í fundargerðum vegna funda stjórnar Samskipa Holding 7. janúar og 9. febrúar 2010.[3052] Er þar lýst mikilli samkeppni á flutningamörkuðum í öðrum Evrópuríkjum og Samskip hafi á þeim mörkuðum neyðst til þess að lækka verð verulega:

- *„Market situation is still agressive […]"*
- *„[…] intensification of competition and rates continue to drop significantly […]"*
- *„[…] we are still ensuring that we retain customers and we have positioned the sales force aggressively, however larger volume is extremely challenging to dislocate from competition."*
- *„Revenue is 48% below budget in November. The operating margin as % of sales is positviely influenced by the low ocean freight rates."*
- *„[…] overall revenue being 16,4 lower than budget […] This is 15,1% below 2008, which is completely rate reduction driven […]"*.

6483. Aðstæður á flutningamörkuðum í öðrum Evrópuríkjum, á árinu 2009 í heild sinni, voru dregnar saman með þessum hætti í fundagerðinni frá 9. febrúar 2010:

„The market situation has become increasingly competitive during 2009, as a result of reduction in demand, same or increasing capacity, as well as some of our competitiors willing to retain or increase market share."[3053]

6484. Eins og kom fram í glærum (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv á stjórnarfundi Samskipa Holding 9. febrúar 2010 var umfram flutningsgeta á markaðnum hjá Eimskip. Sama staða var uppi hjá Samskipum. Þetta og áhrif efnahagskreppunnar á Íslandi var til þess fallið, líkt og í nágrannaríkjum, að skapa hvata til aukinnar samkeppni í m.a. sjóflutningum til Íslands.

6485. Fundargerðir Samskipa Holding sýna hins vegar að á íslenska flutningamarkaðnum ríkti ekki hörð verðsamkeppni og Samskip hf. höfðu ekki áhyggjur af því að tekjur væru ekki í samræmi við áætlun. Þvert á móti var í fundargerðum Samskipa Holding á árinu 2009 ítrekað greint frá afar góðum tíðindum frá Íslandi („*extremely good results from Iceland*" / „*continuous good results from Iceland*") og EBITDA umfram áætlanir.

6486. Fjallað var um áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2010 á stjórnarfundi Samskipa Holding sem haldinn var 7. janúar 2010. Á einni glæru í glærukynningu sem farið var yfir á fundinum var fjallað um markaðinn á Íslandi. Kom þar fram að kostnaður vegna leiguskipa Samskipa myndi lækka um 20% á árinu 2010. Það ásamt öðrum kostnaðarlækkunum myndi hafa jákvæð áhrif á EBITDA samstæðunnar.[3054] Þessi kostnaðarhagræðing var einnig áréttuð á glæru um sjóflutninga og Ísland. Á sömu glæru sagði á hinn bóginn um verðþróun Samskipa á Íslandi:

[3052] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. „*2010-01 Minutes Samskip Holding Board Meeting 7 January 2010*". Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. „*2010-03 Minutes Samskip Holding Board 9-11 February 2010*".
[3053] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. „*2010-03 Minutes Samskip Holding Board 9-11 February 2010*".
[3054] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Summary Budget 2010 – All Companies.pdf.*", glæra 18 og 19. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.685954.

„Contracts rates are budgeted to be on level with present rates – There will be a strong focus on rate increases."[3055]

6487. Kom þannig ekki fram í þessu gagni né öðrum gögnum sem stöfuðu frá stjórnarfundi Samskipa Holding nein óvissa eða fyrirvari um að samkeppni frá Eimskip gæti komið í veg fyrir verðhækkanir á Íslandi. Vekur og aftur athygli að á sama tíma og æðstu stjórnendur og stjórnarmenn Samskipa sáu fyrir kostnaðarhagræði við reksturinn m.a. á Íslandi þá var rík áhersla lögð á að hækka verð hér á landi og ekki að sjá að taka þyrfti tillit til samkeppnisumhverfis eins og sást skýrlega í glærukynningunum að þyrfti að gera fyrir önnur markaðssvæði í flutningum.[3056] Í því samhengi verður að árétta að gögn málsins sýna að það hafi verið laus flutningsrými í skipum fyrirtækjanna sem sigldu til Íslands. Ekki er að finna umfjöllun í gögnunum um að stjórnarmenn eða stjórnendur Samskipa hefðu ætlað eða notað fyrrgreint fyrirhugað kostnaðarhagræði með einhverjum hætti til að lækka verð og sækja meira flutningamagn frá Eimskip. Þvert á móti átti að vera eins og áður segir *„mikil áhersla"* á að hækka verð hér á landi.

6488. Sambærileg áhersla á verðhækkanir kom fram hjá Eimskip daginn eftir framangreindan stjórnarfund hjá Samskipum Holding 7. janúar 2010. Þann 8. janúar 2010 vistuðu bæði (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl hjá sér glærukynningu með heitinu *„Sölufundur 8. janúar 2010 MM".*[3057] Voru þessar glærur teknar saman vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl með viðskiptastjórum innflutningsdeildar Eimskips 8. janúar 2010.

6489. Í upphafsglæru kemur fram að kynningin fjalli um áherslur innflutningsdeildar Eimskips í upphafi ársins 2010. Á glæru um helstu áherslur og verkefni á árinu segir í upphafi að viðhalda skuli og styrkja núverandi markaðshlutdeild (*„Maintain and strengthen current market share (IMP+EXP)"*) og síðar á sömu glæru að hámarka skuli hagnað af núverandi viðskiptavinum og starfsemi (*„Maximize profit of current customers and business"*).

6490. Á glæru um sölustefnu 2010 (Eimskip innflutningur) er kjarninn dreginn saman í ellefu liðum. Eitt þessara atriða felst í eftirfarandi:

„Almennt ekki lækka verð – frekar hækka (halda okkur við EUR)".

6491. Fyrirliggjandi er einnig fundagerð vegna umrædds fundar 8. janúar 2010 sem (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl áttu með innflutningsdeild Eimskips. Fundargerðin ber með sér að þeir hafi gefið fyrirmæli til viðskiptastjóra um hegðun á markaði fyrir komandi ár. Áherslan ætti að vera á minni viðskiptavini og að hækka verð. Þessu til stuðnings er vísað til eftirgreindra punkta í fundargerðinni vegna fundarins 8. janúar 2010:

- *„(E)frkvstj-sala/þj fór yfir áherslur í upphafi 20[10] og hvaða breytingar á síðustu árum munu hafa á markaðinn.*

  Farið yfir hvernig hlutverk viðskiptastjóra hefur breyst síðan 2007, þar sem aðal áherslan var lögð á stærri viðskiptavini á kostnað þeirra minni. […]

[3055] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.33.685954.
[3056] Hér má einnig horfa til gagna frá Eimskip. Meðal afritaða gagna frá Eimskip var minnisblað frá mars 2009 um alþjóðlegan skipamarkað, verkefnalaus skip og verðþróun árið 2009. Var minniblaðið sagt byggt á opinberum gögnum og var m.a. sent […]. Í fyrrgreindu minnisblaði kemur fram að gera *„megi ráð fyrir að verkefnalausum skipum fjölgi á næstunni".* Þrátt fyrir minni eftirspurn í heiminum eftir flutningum er sýnt í minnisblaðinu að flutningsgeta með nýjum skipum muni aukast í heiminum. Línurit í skjalinu gefur til kynna að verð á gámaskipunum (bæði með og án krana) hafi fallið frá janúar 2008. Þá segir einnig eftirfarandi í minnisblaðinu: *„Gert er ráð fyrir áframhaldandi lækkunum á öllum stærðum þar sem mikið af nýbyggingum [ný skip] eiga ennþá eftir að koma á markaðinn á árinu. Á sama tíma og gert er ráð fyrir minni flutningum á heimsvísu árið 2009 en á árinu 2008."* Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„JST90004-skipamarkaðir – mars 2009.DOC"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.126688. Viðhengið er minnisblað með yfirliti yfir gámaskipamarkaðinn.
[3057] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.187191. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.86883. Daginn áður höfðu reyndar bæði […] og […] vistað hjá sér skjöl með svipuðu heiti, þ.e. *„Sölufundur 8 janúar 2010.pptx"*. Umfjöllun hér er byggð á nýrra skjalinu.

- *(E)forstö-innfl kemur með hugmynd um að setja eitt gjald á THC in það er sama verð á 20 ft og 40 ft.*[3058]

- *(E)frkvstj-sala/þj fór yfir þær gríðarmiklu sveiflur sem hafa orðið í innflutningi á síðustu árum.*

- *Farið yfir hvernig söludeild Eimskips á að vera í framtíðinni. Allir sammála því að leggja meiri áherslu á minni kúnna. Rætt hvort það sé betra að skipta upp söludeildinni eins og það var hér áður.*

  Vera virkari í að hitta minni kúnna á árinu og þjónusta þá betur. […]

- *(E)viðskstj1 kom með hugmynd að sameina öryggisgjaldið á 20 og 40 ft gámum.*[3059]

- *Hugmynd um að hækka verðið á HC gámum.*

- *Klára viðmiðunargjaldskránna sem fyrst.*"[3060]

6492. Hér ber að rifja upp að (E)frkvstj-sala/þj hafði einnig í september og nóvember 2009 mætt á fund hjá innflutningsdeild og gefið fyrirmæli um að óheimilt væri að lækka verð og lagt áherslu á að verð yrði hækkað (*„[…] við ættum ekki að lækka verð – þarf frekar að hífa upp verð*")) og að veita ekki afslátt umfram 50%, sbr. kafla 14.17.4.

6493. Framangreind gögn Eimskips vegna fundarins 8. janúar 2010 eru birtingarmynd á samráði fyrirtækjanna á þessum tíma; á árinu 2010 ætti að hækka verð og ekki keppa um mikilvæga viðskiptavini við Samskip. Engin ógn var frá helsta keppinautnum og æskilegri óvissu milli keppinautanna hafði verið raskað.

6494. Glærukynning sem fannst hjá (S)frkvstj-innanl með heitinu *„Fundur_forstödumenn-_26_jan_2010*" gefur til kynna að líkt og hjá Eimskip hafi í janúar 2010 verið lagt til grundvallar hjá Samskipum að *„friðurinn*" myndi halda á árinu 2010:

- *„Year 2010 is expected to be similar to 2009, import volumes still on low levels*

- *Samskip will maintain similar market share on all fronts, ie imports, exports, Landflutningar and Jonar Transport*

- *General rate increases are planned in early 2010 and during June / July*

- *It is expected that rates will in general be moving upwards and competition will be not as tough as in previous years*".[3061]

6495. Endurspeglast hið samfellda samráð einnig í skjali frá (S)forstö-innfl1 : *„Markmiðssetning 2010, Innflutningsdeild*", samið 9. febrúar 2010 og síðast vistað 11. febrúar sama ár. Þar segir um markmið innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010:

„*Markmið:*

1. *Halda magn og tekjuáætlun innflutningsdeildar*
2. *Halda öllum núverandi viðskiptavinum innflutningsdeildar í viðskiptum*
3. *Auka hlutdeild Samskipa hjá litlum (D) viðskiptavinum*".[3062]

[3058] Þetta hefði falið í sér verðhækkun.
[3059] Þetta hefði falið í sér verðhækkun.
[3060] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð innflutningsdeildar Eimskips 1. vika.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.644327.
[3061] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundur_forstödumenn_26_jan_2010*". Fannst á heimasvæði […], vistað 25.01.2010, kl. 20:21. Doc. ID. 0.7.33.9116.
[3062] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.15963.

6496. Kemur fram að halda eigi öllum þáverandi viðskiptavinum Samskipa allt árið 2010. Síðan er fjallað um mögulegar hindranir á framangreindum markmiðum og lausnir ef þær komi upp:[3063]

Mögulegar hindranir:	**Lausnir:**
Meiri samdráttur í innflutningi en áætlaður er.	Auka markaðshludeild og ná í stærri hluta af verkefnatengdum flutningum.
Samkeppnisaðili fer í verðstríð og reynir að ná til sín viðskiptavinum Samskipa.	Taka þátt í verðstríðinu

6497. Í glærukynningu frá (E)frkvstj-sala/þj sem vistuð er undir heitinu *„Sölufundur 11. feb 2010"* er að finna glæru á ensku sem lýsir megináherslum og verkefnum Eimskips á árinu 2010, bæði á sviði innflutnings og útflutnings. Fram kemur að viðhalda eigi og styrkja núverandi markaðshlutdeild og hámarka þann hagnað sem fæst af viðskiptum við núverandi viðskiptavini (e. *Maximize profit of current customers and business*).[3064] Þann 26. mars 2010 spurði (E)frkvstj-sala/þj (E)forstö-innfl um töpuð/unnin viðskipti í innflutningi. Í svari sínu vísaði (E)forstö-innfl til meðfylgjandi yfirlits sem sýndi lítil eða engin viðskipti fara frá Eimskip og sagði: *„Ekki mikil hreyfing"*.[3065]

6498. Var framangreint í samræmi við hið samfellda samráð við Samskip sem ríkti á þessum tíma.

14.21.2. Ekki keppa heldur hækka verð í landflutningum

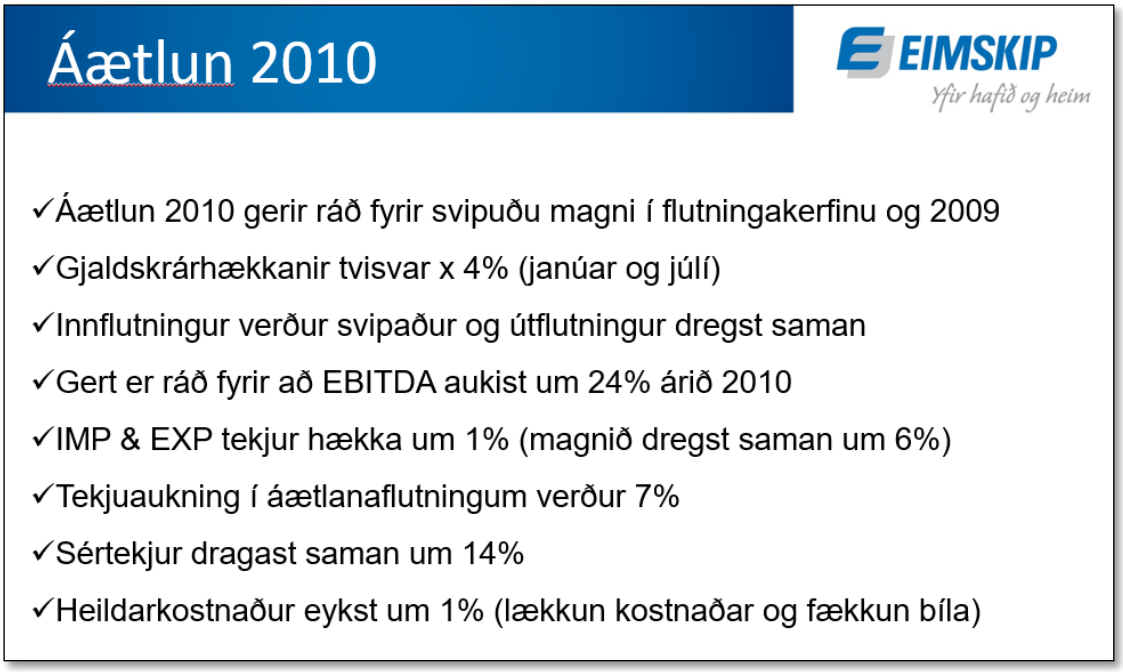
6499. Þann 2. febrúar 2010 sendi (E)forstö-landfl1 tölvupóst til (E)sölustj-innanl2 með skjalinu *„Sölustefna 2010 Innanlandsflutningar"*.[3066] Í sölustefnunni var farið yfir skipulag og áherslur í innanlandsflutningum Eimskips og voru þær allar í samræmi við framanritað og til þess fallnar að styrkja mat Samkeppniseftirlitsins á markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði. Þar er í upphafi skjalsins vísað til þess að markmið Eimskips Flytjanda væri að viðhalda þáverandi markaðshlutdeild í innanlandsflutningum. Til að ná því markmiði var sagt að lögð yrði áhersla á sölustarf á landsvísu *„með áherslu á meðalstór og minni fyrirtæki á markaðnum með flutningsþarfir."* Eins og í öðrum gögnum Eimskips, sem og í gögnum Samskipa, var samkeppnisleg ógn aðeins talin stafa frá einyrkjum og mögulegum nýjum keppinautum. Á flutningaleiðum svokallaðra samstarfsaðila var hins vegar tekið fram að ekki yrði *„lögð áhersla á sölu til fyrirtækja á leiðum samstarfsaðila sérstaklega."*[3067] Til upprifjunar þá áttu Samskip og Eimskip í talsverðu samstarfi á flutningsleiðum víðs vegar um land. Einnig átti Eimskip í samstarfi við ýmis minni flutningafyrirtæki. Samkvæmt þessu átti ekki að leggja *„áherslu"* á samkeppni við þessa samstarfsaðila.

6500. Að framan var fjallað um glærukynningu (S)frkvstj-innanl frá 26. janúar 2010 en þar kemur fram að verð muni hækka í júní/júlí 2010. Nokkrum dögum seinna eða þann 5. febrúar 2010 var haldinn fundur hjá stjórnendum landflutninga Eimskips og farið yfir helstu atriði ársins 2009 og áherslur ársins 2010.[3068] Í glæru sem farið var yfir á þessum fundi kemur fram að verð hjá landflutningum Eimskips myndi hækka í júlí 2010. Þessi gögn sýna að í upphafi árs 2010 lágu fyrir hjá Samskipum og Eimskip nánast sömu hugmyndir að verðhækkunum á árinu 2010.

6501. Önnur gögn sem varða þennan fund stjórnenda landflutninga Eimskips þann 5. febrúar 2010 skipta hér einnig máli. Þar kom fram að árið 2009 hefði verið besta rekstrarár í sögu Eimskips Innanlands.

[3063] Afritað tölvuskjal frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.15963.
[3064] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.182214.
[3065] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.238179.
[3066] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Sölustefna 2010.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.95288.
[3067] Sbr. einnig glærukynningu […] frá 23. september 2010 en þar kom einnig fram að ekki yrði *„lögð áhersla á sölu til fyrirtækja á leiðum samstarfsaðila sérstaklega"*. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.23134. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.143350.
[3068] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.123665.

Á neðangreindri glæru, þar sem getið er um áformaða verðhækkun í júlí 2010, er einnig fjallað um magnáætlun fyrir árið 2010.[3069] Kemur m.a. fram að fyrirhugað væri að svipað magn myndi vera í flutningakerfinu, á meðan EBITDA myndi aukast um 24%:



6502. Í glærukynningunni var einnig fjallað um að á árinu 2010 myndi þáverandi markaðshlutdeild haldast, en auka ætti sölustarf gagnvart minni og meðalstórum fyrirtækjum. Með öðrum orðum átti ekki með samkeppni að reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í landflutningum í viðskipti við Eimskip.

6503. Þessi gögn frá febrúar 2010 varða einnig verkefnalista sem (E)forstö-landfl1 útbjó í lok nóvember 2009. Skal því gagni (E)forstö-landfl1 lýst nánar.

6504. Þann 21. nóvember 2009 vistaði (E)forstö-landfl1 hjá sér verkefnalista fyrir innanlandsflutninga fyrir árið 2010 en á þeim tíma hafði hann nýverið tekið við sem forstöðumaður landflutninga Eimskips (Flytjanda).[3070] Var iðulega fjallað um þann verkefnalista á fundum stjórnenda í landflutningum á árinu 2010 og e.a. bætt við hann verkefnum eða tekið út verkefni, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir. Á listanum voru t.a.m. eftirfarandi verkefni:

- *Aukin sala í áætlanakerfi Flytjanda*. Í nánari upplýsingum um verkefnið kom hins vegar fram að um var að ræða markvissa sölustefnu gagnvart meðalstórum og minni fyrirtækjum.
- *Aukið samstarf í fiskdreifingu og fækkun dreifingarbíla*. Í nánari upplýsingum sagði að kanna ætti möguleika á frekara samstarfi við keppinauta og fækka bílum úr þremur í tvo.[3071] Verkefni þessu

[3069] Á árinu 2010 voru haldnir ýmsir fundir og skýrslur gerðar um starfsemi og áætlanir innanlandsflutninga hjá Eimskip. Útbúnar voru sérstakar mánaðarskýrslur í hverjum mánuði þar sem farið var yfir rekstur mánaðarins hjá landflutningum Eimskips og áherslur í sölumálum. Farið var yfir þessar skýrslur á mánaðarlegum stjórnendafundum innanlandsflutninga, ásamt því að þær voru felldar inn í glærukynningar á rekstrarfundum innanlandssviðs. Á fundunum voru stjórnendur landflutninga Eimskips og svæðisstjórar. Sjá t.d. afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.11594. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.12748. Sjá einnig afhent skjöl frá Eimskip. Glærukynningar rekstrarfunda hjá Eimskip. Afhent 01.12.2016. Einnig afhent skjöl frá eimskip. Fundargerðir sölufunda ELT. Afhent 01.11.2016.

[3070] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.145979. Sjá einnig uppfærðan verkefnalista. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.10974. Sjá einnig sama skjal uppfært í mars 2010. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.150779. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.153562. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.161779.

[3071] Rétt er að nefna að á verkefnalistum […] sem vistaðir voru í mars, maí og september 2010 var verkefnið sagt í vinnslu og hefði skilað árangri. Það er enn sagt í vinnslu á listum á árinu 2011 og 2013.

var bætt við listann í upphafi árs 2010. Einnig voru á listanum tiltekin sérstök verkefni fyrir ákveðin landsvæði. Þannig fól eitt verkefni fyrir Austfirði í sér að meta ávinning af frekara samstarfi við keppinauta, og á Vestfjörðum að auka samstarf við aðra á svæðinu í afgreiðslu og akstri með samnýtingu tækja og búnaðar. Sem fyrr segir sendi (E)frkvstj-innanl (E)forstö-landfl1 þann 1. febrúar 2010 glærukynningu þar sem margvíslegu ólögmætu samráði við Samskip í landflutningum var lýst, bæði sem hafi verið komið á og annað sem væri *„í vinnslu"*. Þar á meðal voru fyrirætlanir um samstarf í vöruafgreiðslum víðs vegar um landið ásamt áætlunum um *„tvíhliða flutningasamninga"*, þ.e. samstarf í akstri á tilteknum flutningaleiðum.

- *„Hækkun á afgreiðslu- og tryggingargjaldi í janúar 2010 ásamt gjaldskrárhækkun. Einnig koma á skilagjaldi kara. Í takt við samkeppnina og aukin kostnað í kerfinu". Í nýrri útfærslu listans, í desember 2009, var m.a. karagjaldaliðnum í verkefninu um hækkun á afgreiðslu- og tryggingargjaldi gert hærra undir höfði: „Koma á skilagjaldi vegna flutninga á tómum körum. Mikilvægt að ákveða sanngjarnt gjald (langleiðir vs stuttleiðir) og hafa skýr ferli í gangi varðandi innrukkun á gjaldinu."*

- *„Breyta gjaldskrám Eimskips Flytjanda í gámaakstri og LCL akstri á öllum leiðum. Nálgast raunveruleikann í verðlagningu og afsláttum. Breyta núverandi afsláttum samhliða og olíugjaldi. Gjaldskrá sem verður í takt við eðlilega verðlagningu á markaðnum"*. Á verkefnalista sem vistaður var í maí 2010 var verkefni þetta sagt hafið.

- Á verkefnalistanum var einnig að finna verkefnið *„Endurskoðun á gjaldskrá Flytjanda"* og í lýsingu á því verkefni sagði að markmiðið væri að gjaldskráin væri í takt við markaðsverð. Samkvæmt stöðuskjali þann 27. maí 2010 var verkefni þessu lokið en það var á ábyrgð (E)forstö-landfl1 að framkvæma það.[3072]

- Verkefni af verkefnalista (E)forstö-landfl1 voru tekin til umfjöllunar á fundum hjá stjórnendum innanlandssviðs, stjórnendum innanlandsflutninga og sölufundum Flytjanda út árið 2010.

6505. Í áðurnefndri glærukynningu frá 5. febrúar 2010 var þessi verkefnalisti (E)forstö-landfl1 felldur inn í glærurnar og voru sömu verkefni enn á honum, m.a. að auka sölu í áætlanakerfi Flytjanda þar sem einblína ætti á meðalstór og minni fyrirtæki, gjaldskrárbreytingar, mikilvægi karagjalds o.fl. Þá kom fram að helstu ógnanir væru *„Nýjir samkeppnisaðilar s.s. Einyrkjar ofl"*. Ekki var minnst á Samskip. Er þetta í samræmi við gögn frá Samskipum þar sem einyrkjar en ekki Eimskip voru taldir helsta samkeppnislega ógnin. Hér má t.d. rifja upp að í framangreindum glærum (S)forstj frá 9. febrúar 2010 er fjallað um samkeppni á landflutningamarkaði og helsta ógnin sögð vera þessi: *„Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down."*

6506. Samkvæmt þessum samtímagögnum ríkti *„jafnvægi"* á landflutningamarkaði og aðeins hinir smáu keppinautar veittu samkeppnislegt aðhald. Eimskip gerði þannig ráð fyrir að Samskip myndu í raun ekki keppa og öfugt. Virt saman endurspegla þessi gögn ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma. Þá skal því haldið til haga að Eimskip hefur, með undirritun sáttar við Samkeppniseftirlitið, viðurkennt að hafa átt í samráði við Samskip á landflutningamarkaði, bæði með skiptingu markaða eftir stærri viðskiptavinum og flutningaleiðum og um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi. Þá hefur Eimskip einnig viðurkennt að hafa átt í samráði við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjara í flutningaþjónustu.

Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.150779. […] Doc. ID. 0.7.33.153562. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.161779. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.146716. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.46882.

[3072] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„DOM stjórnun verkefnalisti 2010 maí 27.xlsx"*. Viðhengi við afritaðan […]. *„DOM stjórnun verkefnalisti 2010 maí 27.xlsx"*, dags. 02.06.2010, kl. 16:35. Doc. ID. 0.7.33.105864.

6507. Verkefnalisti (E)forstö-landfl1 var sem fyrr segir alla jafna tengdur við mánaðarskýrslur Flytjanda en fjallað var um þær og verkefnalistann á umræddum mánaðarlegum fundum. Í þessum mánaðarskýrslum á árinu 2010 kom þetta m.a. fram:

- Eimskip ætlaði sér að halda núverandi viðskiptavinum og hafa af þeim auknar tekjur. Ef rætt var um sókn þá var það gagnvart minni kaupendum á flutningaþjónustu.
- Umtalsverðar verðhækkanir gagnvart þremur öflugum viðskiptavinum Eimskips gengu vel.
- Stefnt var að verulegri hækkun á afgreiðslugjaldi: *„Hækkun á núverandi gjaldi um 100% - stefnum hærra!"*[3073]

6508. Auk framangreindra mánaðarlegra stjórnendafunda Flytjanda voru jafnframt haldnir mánaðarlegir fundir hjá stjórnendum á innanlandssviði Eimskips. Fyrir þá fundi útbjuggu deildir innan Eimskips glærukynningu um starfsemi viðkomandi mánaðar og kynntu á fundinum. (E)forstö-landfl1 sá um að útbúa glærukynningar um starfsemi Flytjanda, þ.e. innanlandsflutninga Eimskips. Sömu áherslur Eimskips og að framan hafa verið raktar birtust í nefndum kynningum.[3074]

6509. Framangreind gögn frá Eimskip sýna að meginmarkmið fyrirtækisins í landflutningum á árinu 2010 hafi verið að halda núverandi viðskiptavinum og hækka þjónustugjöld þeirra, ásamt því að sækjast ekki eftir auknum viðskiptum við stóra viðskiptavini heldur einblína á litla og meðalstóra viðskiptavini. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru þessi gögn, sem útbúin voru mánaðarlega allt árið 2010, skýr birtingarmynd hins ólögmæta samráðs Samskipa og Eimskips sem fólst m.a. í því að viðhalda *„friði"* á markaði fyrir stóra og mikilvæga viðskiptavini.

14.21.3. *„Pólitísk ákvörðun"* um að keppa ekki til að fá *„frið með allt hitt"*

6510. Hér ber að rifja upp að í júní 2009 kvaðst (S)forstj hafa heyrt það frá (S)frkvstj-Jóna að samkeppni væri að aukast. Viðbrögð (S)forstj voru að gefa skýr fyrirmæli til m.a. (S)frkvstj-Jóna um að;

„halda öllum sem við höfum" og *„ekki sækja heldur á ný mið."*

6511. Vitneskja um þessa stefnumörkun sem leiddi af samráðinu hafði borist til undirmanna (S)frkvstj-Jóna. Þannig liggur fyrir tölvupóstur frá starfsmanni Jóna m.a. til (S)frkvstj-Jóna sem hann sendi 2. febrúar 2010. Varðar sá tölvupóstur *„frið"* við dótturfélag Eimskips, TVG, og að ekki væri sjálfgefið að sá friður héldi. Í tölvupóstinum segir nánar tiltekið:

„Subaru kemur með TVG frá Þýskalandi, vegna verða. Við eigum séns hér með að koma með betri verð í flugið (pólitísk ákvörðun á sínum tíma að láta þeim þetta eftir hjá TVG til að fá frið með allt hitt, ekki hins vegar heilagt til eilífðar)."[3075]

[3073] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. "*Mánaðarskýrsla í janúar 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 26.2.2010. "*Mánaðarskýrsla í febrúar 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 31.3.2010. "*Mánaðarskýrsla í júní 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 23.7.2010. . "*Mánaðarskýrsla í júlí 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 1.9.2010. "*Mánaðarskýrsla í ágúst 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 1.10.2010. "*Mánaðarskýrsla í september 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 27.10.2010. "*Domestic transport október 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 26.11.2010. "*Domestic transport nóvember 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 5.1.2011. "*Domestic transport desember 2010(gamla)*". "*Flytjandi sept 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 2.11.2010.

[3073] Hið sama markmið var m.a. sett fram í glærukynningum sem fylgdu skýrslum fyrir október, nóvember og desember. Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. "*Domestic transport október 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 26.11.2010. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. "*Domestic transport nóvember 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 5.1.2011. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. "*Domestic transport desember 2010(gamla)*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 10.2.2011. "*Flytjandi sept 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 2.11.2010.

[3074] Sjá t.d. eftirfarandi glærukynningar: Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.127169. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.134378. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.126589. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.110822. Afritað tölvuskjal frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.128680. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.132857. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.116924.

[3075] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.422636.

6512. Hér er rétt að hafa í huga að (S)frkvstj-Jóna fékk samskonar fyrirspurn frá undirmanni í mars 2011. Voru atvik þau að mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, Penninn, óskaði eftir tilboði frá Jónum í tiltekna flutninga, m.a. innflutning frá Bretlandi sem Eimskip annaðist fyrir Pennann. Undirmaður spurði þá (S)frkvstj-Jóna að þessu:

„[…] eigum við að stilla upp einhverjum tilboðsverðum, eða er vafasamt upp á friðinn við EIMU [Eimskip] *að hjóla í þetta af fullum krafti?".*

6513. Niðurstaðan var sú að ekkert var gert til þess að Penninn myndi færa þennan sjóflutning frá Eimskip til Samskipa. Er þessu lýst nánar í kafla 14.37.2.

14.21.4.*„Ekki umsemjanlegt – enginn afsláttur"*

6514. Eins og áður sagði sendi (E)forstö-landfl1 þann 2. febrúar 2010 tölvupóst til (E)sölustj-innanl2 með skjalinu *„Sölustefna 2010 Innanlandsflutningar"*. Þar segir m.a.:

„Verðstefna innanlandsflutninga tekur einnig mið af nýtingu á viðkomandi leiðum og hvernig viðkomandi flutningar passa inn í núverandi flutningakerfi. Almenn viðmiðun varðandi afslætti frá gjaldskrá innanlandsflutninga þ.e. áætlanaflutninga er eftirfarandi:

- *A viðskiptavinir: 50% afsláttur en fer einnig eftir nýtingu -*
- *B viðskiptavinir: 35% til 45%*
- *C viðskiptavinir: Minni en 35% og 15% fyrir minnstu fyrirtækin með reglulega flutningar."* [3076]

6515. Eftirfarandi samningareglur voru jafnframt settar fram í sölustefnunni:

Samningareglur:

- Olíugjald: Ekki umsemjanlegt – enginn afsláttur
- Afgreiðslugjald: Ekki umsemjanlegt – enginn afsláttur
- Stykkjavörugjald: Hámark 50% afsláttur fyrir A og B viðskiptavini
- Farmtrygging: Enginn afsláttur – full verð eða enginn trygging
- Álag: Ekki umsemjanlnegt nema við A viðskiptavini
- Gjaldskrárbreytingar: Enginn afsláttur – allir taka verðbreytingum
- Þyngd vs rúmmál: enginn afsláttur.

6516. Í kafla 14.56 er fjallað um gögn frá árunum 2008 og 2009 sem sýna að hluti af samfelldu samráði Samskipa og Eimskips var verðsamráð sem fólst m.a. í takmörkun á afslætti til viðskiptavina. Skyldi afsláttur fyrir þjónustu eins og uppskipun, olíugjald og gámaleigu vera að hámarki 50%. Er t.d. fjallað um samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl um miðjan júní 2008 og því lýst að (E)frkvstj-sala/þj hafi á fundi innflutningsdeildar í nóvember 2009 lagt áherslu á að verð Eimskips yrði hækkað og gefið eftirfarandi fyrirmæli um hámarks afslátt: *„Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL* [heilgámar]*, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur."* Þar kemur einnig fram að í tölvupósti (S)forstö-innfl1 í desember 2009 til (E)deildstj-TVG hafi hann vísað til þess að það væri *„samkomulag í gangi á milli Eimskips og Samskipa um standard 50% afslátt af uppskipuninni".*

[3076] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.95288.

6517. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint skjal (E)forstö-landfl1 frá febrúar 2010 til vitnis um þennan þátt í samráði Samskipa og Eimskips. Kemur þar skýrt fram að tiltekinn afsláttur vegna landflutningaþjónustu Eimskips geti að hámarki verið 50%.

6518. Í kafla 14.55 er því lýst að í samráði Samskipa og Eimskips hafi einnig falist aðgerðir til að tryggja að allir viðskiptavinir greiddu olíugjöld (BAF í sjóflutningum og FAF í landflutningum). Í samræmi við þetta kemur fram í ofangreindu skjali (E)forstö-landfl1 að olíugjald Eimskips sé ekki *„umsemjanlegt – enginn afsláttur"*. Að mati Samkeppniseftirlitsins leyfði hin takmarkaða samkeppni sem leiddi af samráðinu Eimskip að setja aðrar ósveigjanlegar reglur sem birtast í skjalinu, t.d. að bæði smæstu og stærstu viðskiptavinir sæti hækkun á gjaldskrá (*„Enginn afsláttur – allir taka verðbreytingum*").

6519. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar ofangreind upptalning áherslur og markmið Eimskips um að halda uppi verði fyrir flutningaþjónustu eða hækka það, sem er í fullu samræmi við áherslur Samskipa á sama tíma og er þetta birtingarmynd á hinu samfellda samráði fyrirtækjanna.

14.21.5. *„Þvílíkur munur"*

6520. Þann 1. mars 2010 var haldinn framkvæmdastjórafundur hjá Eimskip. Slíka fundi sátu að jafnaði (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-alþjsv o.fl. Í afhentum glærum frá fundinum er að finna samantekt framkvæmdastjóra, sbr. glæru 2 *„Executive summary JAN 2010"*. Þar kemur m.a. fram að verð sé *„á uppleið"* og að vel hafi gengið að auka tiltekna gjaldtöku (afgreiðslugjald og ISPS gjald). [3077]

6521. Á glærum 7 og 8 í kynningunni, sem birtar eru hér að neðan, má sjá að tekjur Eimskips á tímabilinu fyrir innflutning fóru fram úr væntingum framkvæmdastjóranna. Á glæru 7 eru til samanburðar birtar áætlanir og raunafkoma Eimskips fyrir desember 2009 og janúar 2010 og ritað yfir í glæru 7: *„Þvílíkur munur"*. Í athugasemdum á glæru 8 má sjá sérstaklega tilgreint vegna þessa við sjóflutningstekjurnar:

„Mun betra en ég þorði að vona! Vonum bara að framhaldið verði í takt við þetta":

[3077] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.34.774323. Afhent gagn frá Eimskip. Afhent þann 01.12.2016 (Fundargerðir/Finance Report/Document/Rekstrarfundir). *„SCS January 2010"*, sbr. einnig umbeðið yfirlitsskjal um afhentar fundargerðir og fylgiskjöl frá Eimskips. Afhent þann 05.05.2017 (Mappa 2). Glærukynningin fannst einnig vistuð á afrituðu heimasvæði […]. *„Exe fundur 1.03.2010.pptx"*, vistuð síðast 01.03.2010, kl. 08:52. Doc. ID. 0.7.33.183120. Eimskip afhenti ekki eiginlega fundargerð vegna fundarins og ekki fylgdu sérgreindar skýringar með í þessu tilfelli. Fundargerð hefur ekki fundist í afrituðum gögnum. Því liggur ekki fyrir hvaða framkvæmdastjórar sátu umræddan fund en af boðun á framkvæmdastjórafund frá september 2009 sátu þessa mánaðarlegu fundi eftirgreindir: […] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.774528. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. […] Doc. ID 0.7.34.774377.

IMPORT - January

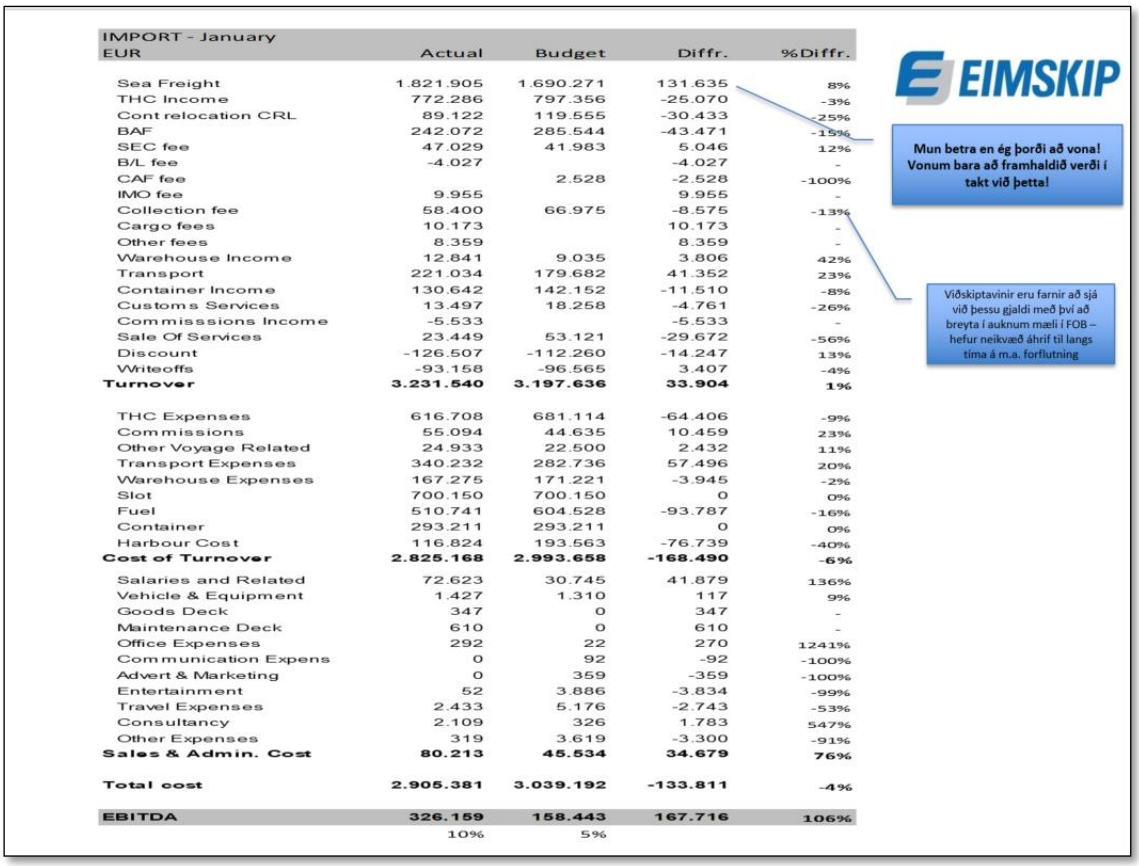
EUR	Actual	Budget	Diffr.	%Diffr.
Sea Freight	1.821.905	1.690.271	131.635	8%
THC Income	772.286	797.356	-25.070	-3%
Cont relocation C	89.122	119.555	-30.433	-25%
BAF	072	285.544	-43.471	-15%
SEC fee		41.983	5.046	12%
B/L fee			-4.027	-
CAF fee			-2.528	-100%
IMO fee			9.955	-
Collectio				-13%
Cargo f				-
Other				
Wareh				
Transport				
Container Income				
Customs Services				
Commisssions Income				
Sale Of Services	23.4			
Discount	-126.507			
Writeoffs	-93.158	-96.		
Turnover	**3.231.540**	**3.197.636**		
THC Expenses	616.708	681.114	-64.406	
Commissions	55.094	44.635	10.459	
Other Voyage Related	24.933	22.500	2.432	11%
Transport Expenses	340.232	282.736	57.496	20%
Warehouse Expenses	167.275	171.221	-3.945	-2%
Slot	700.150	700.150	0	0%
Fuel	510.741	604.528	-93.787	-16%
Container	293.211	293.211	0	0%
Harbour Cost	116.824	193.563	-76.739	-40%
Cost of Turnover	**2.825.168**	**2.993.658**	**-168.490**	**-6%**
Salaries and Related	72.623	30.745	41.879	136%
Vehicle & Equipment	1.427	1.310	117	9%
Goods Deck	347	0	347	-
Maintenance Deck	610	0	610	-
Office Expenses	292	22	270	1241%
Communication Expens	0	92	-92	-100%
Advert & Marketing	0	359	-359	-100%
Entertainment	52	3.886	-3.834	-99%
Travel Expenses	2.433	5.176	-2.743	-53%
Consultancy	2.109	326	1.783	547%
Other Expenses	319	3.619	-3.300	-91%
Sales & Admin. Cost	**80.213**	**45.534**	**34.679**	**76%**
Total cost	**2.905.381**	**3.039.192**	**-133.811**	**-4%**
EBITDA	**326.159**	**158.443**	**167.716**	**106%**
	10%	5%		

EIMSKIP

IMPORT

ISK .000	December Actual	Budget	Diff.	%Diff
Sjófrakt	304.418	319.896	-15.478	-5%
THC tekjur	155.365	153.984	1.382	1%
Olíuálag BAF	60.380	46.168	14.213	31%
Staðsetningargjald	5.627	21.941	-16.314	-74%
gisgjald SEC	9.356	8.562	795	9%
	81	48	34	71%
n (coll.fee)	13.740	13.049	691	5%
	2.968	3.091	-123	-4%
	2.704	41.275	-38.571	-93%
	38.924	34.601	4.323	12%
	24	7.661	-6.566	-86%
		8.560	444	5%
			-14.120	-
			177	-
				-89%
				-7%
			5	-26%
Þóknun			389	8%
Annar ferðat.k			595	-46%
Áframflutningur Ísla			11.145	-20%
Flutningskostnaður erlend			-7.275	-72%
Þurrgeymsla			5.363	17%
Bílavöllur	3.1		946	34%
Flugfrakt	8.808		1.332	18%
Laun og launat.gjöld	21.242	18.8	2.357	12%
Skrifstofu kostnaður	720	1.510	-790	-52%
Annar kostnaður	7.568	1.367	6.201	454%
Gjöld samtals	**237.511**	**277.872**	**-40.362**	**-15%**
Framl. fyrir fastan kostn	**351.783**	**358.629**	**-6.845**	**-2%**

þvílíkur munur



IMPORT - January

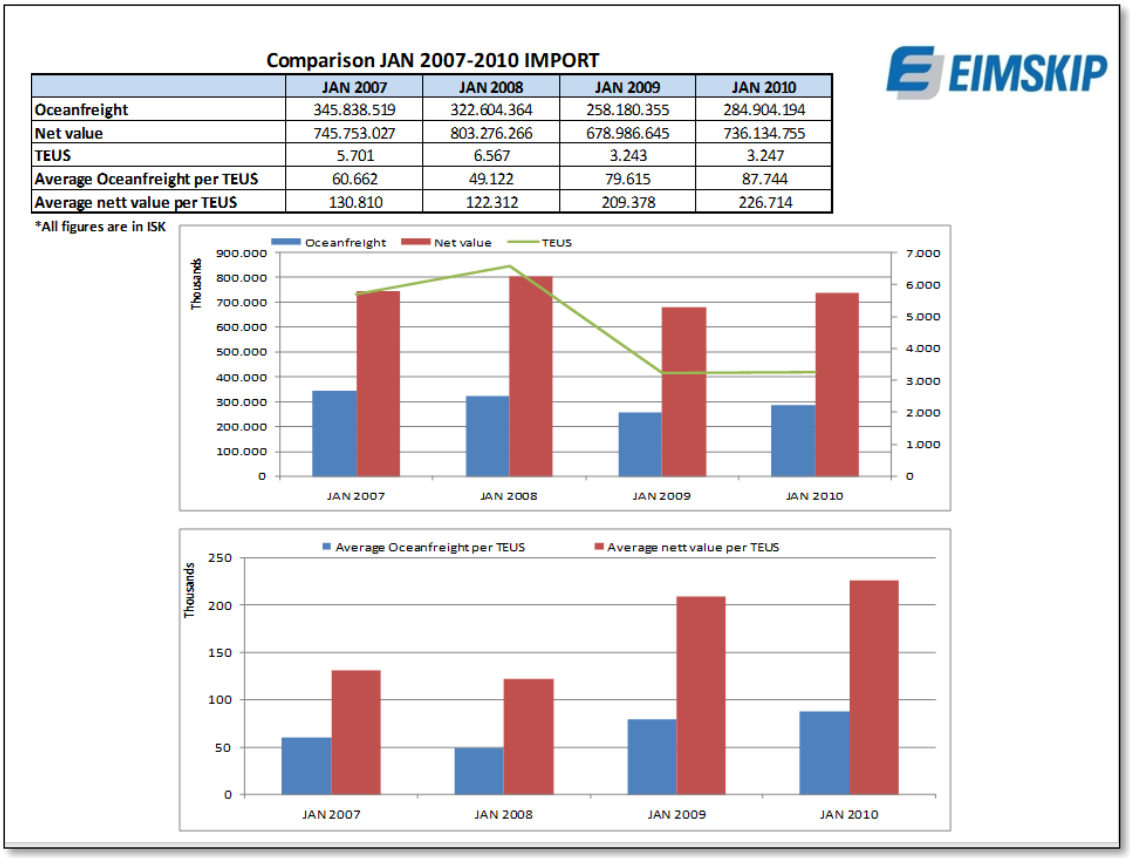
EUR	Actual	Budget	Diffr.	%Diffr.
Sea Freight	1.821.905	1.690.271	131.635	8%
THC Income	772.286	797.356	-25.070	-3%
Cont relocation CRL	89.122	119.555	-30.433	-25%
BAF	242.072	285.544	-43.471	-15%
SEC fee	47.029	41.983	5.046	12%
B/L fee	-4.027		-4.027	-
CAF fee		2.528	-2.528	-100%
IMO fee	9.955		9.955	-
Collection fee	58.400	66.975	-8.575	-13%
Cargo fees	10.173		10.173	-
Other fees	8.359		8.359	-
Warehouse Income	12.841	9.035	3.806	42%
Transport	221.034	179.682	41.352	23%
Container Income	130.642	142.152	-11.510	-8%
Customs Services	13.497	18.258	-4.761	-26%
Commisssions Income	-5.533		-5.533	-
Sale Of Services	23.449	53.121	-29.672	-56%
Discount	-126.507	-112.260	-14.247	13%
Writeoffs	-93.158	-96.565	3.407	-4%
Turnover	**3.231.540**	**3.197.636**	**33.904**	**1%**
THC Expenses	616.708	681.114	-64.406	-9%
Commissions	55.094	44.635	10.459	23%
Other Voyage Related	24.933	22.500	2.432	11%
Transport Expenses	340.232	282.736	57.496	20%
Warehouse Expenses	167.275	171.221	-3.945	-2%
Slot	700.150	700.150	0	0%
Fuel	510.741	604.528	-93.787	-16%
Container	293.211	293.211	0	0%
Harbour Cost	116.824	193.563	-76.739	-40%
Cost of Turnover	**2.825.168**	**2.993.658**	**-168.490**	**-6%**
Salaries and Related	72.623	30.745	41.879	136%
Vehicle & Equipment	1.427	1.310	117	9%
Goods Deck	347	0	347	-
Maintenance Deck	610	0	610	-
Office Expenses	292	22	270	1241%
Communication Expens	0	92	-92	-100%
Advert & Marketing	0	359	-359	-100%
Entertainment	52	3.886	-3.834	-99%
Travel Expenses	2.433	5.176	-2.743	-53%
Consultancy	2.109	326	1.783	547%
Other Expenses	319	3.619	-3.300	-91%
Sales & Admin. Cost	**80.213**	**45.534**	**34.679**	**76%**
Total cost	**2.905.381**	**3.039.192**	**-133.811**	**-4%**
EBITDA	**326.159**	**158.443**	**167.716**	**106%**
	10%	5%		

EIMSKIP

Mun betra en ég þorði að vona! Vonum bara að framhaldið verði í takt við þetta!

Viðskiptavinir eru farnir að sjá við þessu gjaldi með því að breyta í auknum mæli í FOB – hefur neikvæð áhrif til langs tíma á m.a. forflutning

6522. Á glæru 9 er tafla ásamt súlu- og línuriti um innflutning. Á þessari glæru má sjá samanburð Eimskips á tekjum og gámaeiningafjölda (TEU) fyrirtækisins í janúar fyrir hvert ár, árin 2007, 2008, 2009 og 2010:



6523. Á glærunni má sjá mikinn samdrátt í innfluttum gámaeiningum frá því að innflutningur til landsins hafði náð hámarki í janúar 2008 (græna línan, 6.567 TEUS árið 2008 niður í 3.247 TEUS árið 2010). Þrátt fyrir þennan mikla samdrátt í magni (51%) þá má sjá á neðri myndinni að meðaltalseiningaverð á TEU hækkaði mikið á sama tíma. Meðaltalssjóflutningsverð á gámaeiningu (TEU) hækkaði frá janúar 2008 til janúar 2010 skv. þessu samtímagagni Eimskips um 79% og meðaltalsverð (average net value) hækkaði um 85%. Sambærilegar hækkanir fyrir útflutning voru 89% og 105% skv. glæru nr. 12. Inn í þessum hækkunum Eimskips má ætla að hafi verið m.a. umtalsverðar hækkanir fyrirtækisins haustið 2008 þegar samningsverðum flestra viðskiptavina var breytt úr íslenskum krónum yfir í evrur með upphafgengi krónu í upphafi árs. Breytingin leiddi til allt að 80% hækkana á flutningsverðum viðskiptavina, sbr. kafla 10.4.7. Með þessum aðgerðum náði Eimskip sömuleiðis að færa gengisáhættu frá fyrirtækinu yfir á viðskiptavini. Samráð við Samskip gerði Eimskip þetta kleift.

6524. Áðurnefnd glærukynning Eimskips styður að ólögmætt samráð Eimskips við Samskip hafi á árunum 2008 og 2009 skilað sér í verulega auknum flutningatekjum fyrir hverja flutningseiningu (TEU og tonn), sbr. einnig umfjöllun í kafla 14.11.3. Hér skal þess getið að (E)frkvstj-sala/þj, framkvæmdastjóri sölu- og þjónustudeildar Eimskips, hafði aðeins tveimur mánuðum áður en þessi framkvæmdastjórafundur Eimskips átti sér stað, komið inn á fund undirmanna í innflutningsdeild Eimskips þar sem hann gaf þau fyrirmæli að það þyrfti að „*lagfæra verð*" því samningaverð væri of lágt (ásamt því að framkvæmdastjórinn teldi að magn í skipum Eimskips mætti vera meira).

14.21.6. Samantekt

6525. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að m.a. á árinu 2010 hafi fyrirtækið brotið alvarlega gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip um m.a. „*skiptingu á mörkuðum eftir stærri*

viðskiptavinum í sjó- og landflutningum". Einnig er viðurkennt um verðsamráð hafi verið að ræða á þessum tíma.

6526. Þegar framangreind gögn Samskipa og Eimskips frá janúar til og með mars 2010 eru virt saman sýna þau hið sama og felst í viðurkenningu Eimskips. Þessi samtímagögn sýna sömu áherslur hjá þessum fyrirtækjum á umræddu tímabili; hækka verð m.a. gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum og ekki reyna með samkeppni að ná til sín slíkum viðskiptavinum hvors annars. Virt saman endurspegla gögnin samfellt samráð Samskipa og Eimskips á þessu tímabili.

6527. Í athugasemdum Samskipa eru settar fram athugasemdir um framangreind gögn. Þeim sjónarmiðum er hafnað og vísast til kafla 26.21.

14.22. J. Rönning hf. óskar tilboða á árinu 2010

6528. Til þess að Samskip gætu hækkað verð gagnvart eigin viðskiptavinum varð fyrirtækið að virða markaðsskiptinguna. Það gerðu Samskip með einkar skýrum hætti í tilviki J. Rönning. Skal nú vikið að því tilviki.

6529. Fyrirtækið J. Rönning hf. var 19. stærsti viðskiptavinur Eimskips í innflutningi á árinu 2010 og var því mikilvægur viðskiptavinur fyrirtækisins. Ef litið er til innflutnings á vörum sem féllu undir flokkinn *„Rafmagnstæki og rafeindatæki*" var J. Rönning þriðji stærsti viðskiptavinur Eimskips.[3078] Í gögnum Eimskips frá 2009 var J. Rönning flokkaður sem *„A*" viðskiptavinur.[3079]

6530. Flutningasamningur á milli Eimskips og J. Rönning, sem tók til innflutnings til Íslands, landflutninga o.fl., tók gildi 21. febrúar 2008 og gilti til 31. desember 2009. Frá 1. janúar 2010 framlengdist samningurinn sjálfkrafa ótímabundið nema honum yrði sagt upp með þriggja mánaða fyrirvara.[3080]

6531. Stærð og umfang viðskiptavinarins J. Rönning hjá Eimskip var Samskipum að fullu ljós eins og sjá má í skýrslu (S)forstö-innfl1 , *„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011*", frá september 2010. Þar er að finna lista yfir *„stærstu innflytjendur hjá Eimskip/TVG*" og kemur J. Rönning fram á þeim lista.[3081] Að auki má nefna að í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 er J. Rönning tilgreindur í 11. sæti yfir stærstu viðskiptavini „samkeppnisaðila" og langstærsti viðskiptavinur Eimskips undir vöruflokknum *„Rafbúnaður og rafvörur*".[3082]

6532. Í kafla 6.7.6.1 er fjallað um atvik í maí 2008. Sýna þau að áður en *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst hafi *„herferð*" gegn Eimskip verið til skoðunar hjá Samskipum. Í þessari *„herferð*" átti að felast að gerð yrði tilraun til að ná tilteknum mikilvægum samningsbundnum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti við Samskip. Í skjali (S)forstö-innfl1 *„Target listi maí 2008 – Grænlenskir dagar*" var að finna upplýsingar um stærstu viðskiptavini Eimskips sem Samskip voru með til skoðunar að ná til sín í umræddri *„herferð*". J. Rönning kemur fram á þessum lista og að fyrirtækið hafi árlega flutt 800 Teus með Eimskip og heildarflutningsgjöld þess hafi verið 70 milljónir kr.

6533. Ekki varð af umræddri *„herferð*" eins og nánar hefur verið rakið. Þess í stað hófst *„Nýtt upphaf*" verkefnið eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. J. Rönning var því áfram í viðskiptum hjá Eimskip. Einnig virðist J. Rönning hafa verið í einstaka tilfallandi viðskiptum við Samskip.[3083]

[3078] Afhent yfirlit frá Eimskip (1.12.2016) um stærstu viðskiptavini innflutnings *„B liður – 1-innflutningur*" (sjá árið 2010) og *„4. Rafmagnstæki og rafeindatæki*".
[3079] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„ABC 16.10.2009*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.598855. Sjá flipann *„Vv. per viðskiptastj*.", lína nr. 348. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.315416.
[3080] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, fskj. 5 *„Eimskip samningar G-K*", sjá 7. gr. flutningaþjónustusamnings milli Eimskips og J. Rönning dags. 21.02.2008.
[3081] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783720.
[3082] Rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009, bls. 31 og 67.
[3083] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.801471. Af afhentum gögnum Samskipa má ráða að flutningar Samskipa fyrir J. Rönning hafi ekki verið umfangsmiklir en fyrirtækið var aldrei meðal 25 stærstu

6534. Í kjölfar slíkra tilfallandi viðskipta, þann 15. janúar 2010, sendi innkaupastjóri fyrirtækisins tölvupóst til (S)forstö-innfl1 :

„[…] ég var aftur að fá svona hrikalegan refsi taxta frá ykkur.

Ert í lí [svo] *að láta laga þetta og senda okkur leiðréttingu.*

Getur þú ekki í framhaldi sett á taxta sem er í einhverjum raunveruleika

-Það er ekki á nokkurn hátt hægt að réttlæta það að rukka 217þ. fyrir flutning á 2,7 tonnum.

Mun áhugaverðara er ef þú værir með mig á þannig taxta að ég sjái strax mér hag í því að bjóða út flutninga nú fyrir mánaðarmót.

Það er í raun það sem ég hefði viljað kíkja á þig með í næstu viku – áttu tíma í næstu viku."[3084]

6535. (S)forstö-innfl1 svaraði J. Rönning samdægurs: *„Það væri flott að vera í flutningabransanum ef allir myndu borga svona taxta... Læt laga þetta. Ég er laus í næstu viku. Hvernig hentar þér að kíkja til mín á þriðjudaginn, t.d. kl 10:00?.*"[3085]

6536. Gögn málsins sýna að (S)forstö-innfl1 átti fund með J. Rönning 20. janúar 2010 og að á þeim fundi hafi J. Rönning áréttað ósk sína um að Samskip settu fram tilboð í flutninga fyrirtækisins. Í söluskýrslu Samskipa vegna fundarins sem fyrirtækið afhenti Samkeppniseftirlitinu kemur fram að J. Rönning hafi upplýst Samskip um að fyrirtækið hefði „glugga" í janúar (2010) til að opna samning sinn við Eimskip. Af þessari söluskýrslu má einnig sjá að (S)forstö-innfl1 hafi hvatt J. Rönning til að fara í útboð með flutninga sína.[3086] Að mati Samkeppniseftirlitsins gefa gögn málsins til kynna að þetta hafi (S)forstö-innfl1 gert til málamynda. Sýna gögnin að J. Rönning hafi talið að Samskip hefðu í raun ekki haft áhuga á að reyna að ná fyrirtækinu í viðskipti og hefði J. Rönning gert athugasemd við tómlæti Samskipa.

6537. Má ráða þetta m.a. af tölvupósti sem innkaupastjóri J. Rönning sendi (S)forstö-innfl1 rúmum mánuði eftir fund þeirra, eða um miðjan febrúar 2010. Þar sagði:

„takk fyrir fundin um daginn.

Ég var að vona að þú myndir send mér verð eins og þú myndir sjá okkur hjá þér?

Ég ætla ekki að fara í útboð á flutningum nema að ég sjái að þú getir boðið áhugaverð verð.

Allt sem ég er að sjá frá þér er hrikalega hátt sem gerir það að verkum að ég þori mig ekki að hreyfa nema sjá eitthvað frá þér.

Til dæmis var ég að fá reikning frá ykkur sending stíluð á Hebron verð var 48.202 þegar við breyttum henni í johan Rönning þá var verð 58345

Ef þú hefur áhuga að reyna við okkar viðskipti þá verð ég að sjá þig reyna með aðgerðum." (Feitletrun J. Rönning)

6538. (S)forstö-innfl1 svaraði J. Rönning 17. febrúar 2010 með eftirfarandi hætti: *„Þessi sending datt á gjaldskrá þar sem engin verð voru inni á ykkur í kerfinu. Læt laga hana og einnig setja inn einhver nothæf verð.*

viðskiptavinanna í 15 vöruflokkum í innflutningi til Íslands árin 2006 til og með 2013. Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, *„Stærstu viðskiptavinir 2006-2013*", liður 8.1.

[3084] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.796865.

[3085] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.796873.

[3086] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […].

Eins og ég sagði þér á fundinum þá höfum við mikinn áhuga á því að fá ykkur í viðskipti, en ég mun samt ekki senda ykkur verð þegar þið eruð samningsbundnir samkeppnisaðila okkar. Ef þið hafið áhuga á að skoða futningsmálin (svo) *þá verðið þið að koma að óbundnir að samningsborðinu. Ég tel ekki rétt að ég sendi samningsbundnum viðskiptavinum verð.*"

6539. J. Rönning svaraði (S)forstö-innfl1 sama dag: „*Ok það sakaði ekki að reyna við ykkur en áhugin er ekki meiri en þessi. Eins og staðan er er ég með opin samning sem ég hef möguleika að framlengja ef ég fæ engar tillögur frá þér þá lít ég svo á að þú hafir ekki áhuga að skarast í leikinn*."[3087]

6540. Með vísan til 19. gr. samkeppnislaga óskaði Samkeppniseftirlitið eftir afhendingu gagna og upplýsinga um 25 stærstu viðskiptavini Eimskips í 15 vöruflokkum, þ.m.t. í flokki „*Raftækja og rafeindatækja*" fyrir árin 2006 til 2013, sbr. upplýsingabeiðni dags. 23. janúar 2015. Þá bar Eimskip jafnframt að afhenda Samkeppniseftirlitinu upplýsingar um útboðs- og tilboðsbeiðnir þessara fyrrgreindu stærstu viðskiptavina, tilboð Eimskips til viðskiptavinanna og viðskipti sem Eimskip hefði náð eða orðið af vegna útboðanna.

6541. Í fyrstu synjaði Eimskip um afhendingu upplýsinganna. Eftir ítrekun Samkeppniseftirlitsins á upplýsingaskyldu afhenti Eimskip upplýsingar um 25 stærstu viðskiptavinina. Þær upplýsingar sýna eins og áður segir að J. Rönning var þriðji stærsti viðskiptavinur Eimskips í vöruflokki fyrir raftæki og rafeindatæki árið 2010. Eimskip synjaði þó áfram um afhendingu upplýsinga um tilboðsbeiðnir, tilboð og viðskipti þessara stærstu viðskiptavina fyrirtækisins sem Eimskip hafði orðið af eða náð til sín sökum þess að óskað hafði verið tilboða í viðskiptin. Eftir aðra ítrekun Samkeppniseftirlitsins afhenti Eimskip loks upplýsingar, eða þann 19. febrúar 2016, rúmu ári eftir að upplýsingabeiðni eftirlitsins var fyrst sett fram. Ásamt afhendingu umbeðinna gagna afhenti Eimskip, að eigin frumkvæði og án skýringa, 66 tilboðsbeiðnir vegna flutninga Eimskips fyrir J. Rönning. Hvorki í þeim gögnum né í öðrum gögnum sem Eimskip afhenti þessu tengt er að finna umbeðnar upplýsingar um J. Rönning og lausan samning viðskiptavinarins í ársbyrjun 2010. Þá má geta þess að ekki er að finna upplýsingar um J. Rönning í yfirliti sem Eimskip afhenti, um þátttöku Eimskips í útboðum/tilboðsbeiðnir á rannsóknartímabili málsins. Eimskip hefur nú viðurkennt að með framangreindri háttsemi hafi fyrirtækið brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga, þ.e. með því að hafa ekki veitt Samkeppniseftirlitinu nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins, sbr. sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins, dags. 16. júní 2021.

6542. Við heildarmat Samkeppniseftirlitsins á fyrirliggjandi gögnum skal þess getið að (E)viðskstj2, viðskiptastjóri Eimskips, hélt árin 2006 til og með 2010 utan um viðskipti Eimskips við J. Rönning.[3088] Hann sá því um samskipti við J. Rönning þegar umræddur samningur fyrirtækisins við Eimskip var uppsegjanlegur eftir 31. desember 2009. (E)viðskstj2 annaðist einnig og hafði beina aðkomu að endurnýjun samnings Eimskips við J. Rönning í ársbyrjun 2010, þ.e. á sama tíma og (S)forstö-innfl1 var í áðurgreindum samskiptum við J. Rönning.[3089]

6543. Í máli þessu eru fyrirliggjandi sönnunargögn sem sýna regluleg samskipti og að því er virðist vináttutengsl (E)viðskstj2, (S)forstö-innfl1 , (E)sölustj-innanl2 (viðskiptastjóra á innanlandssviði Eimskips) og (S)stjórnarm-S og SH (stjórnarmanns í Samskipum), sbr. umfjöllun í kafla 13.

6544. Bæði yfirlit sem Samskip afhentu um viðskipti sem fyrirtækið hafði misst til Eimskips eða viðskipti sem fyrirtækið hafði náð frá Eimskip og veltutölur sem Eimskip afhenti um stærstu viðskiptavini í

[3087] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.801607.
[3088] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. (Minnislykill 4 „*Viðskiptastjórar*", sjá flipann „*Viðskiptastjórar_í*").
[3089] Afrituð gögn frá Eimskip. Fundargerðir innflutningsdeildar Eimskip, sjá dags. t.d. 08.01.2010 bls. 3, 15.01.2010 bls. 2 og 4, 22.01.2010 bls. 2 og 4, 29.01.2010 bls. 5, 05.02.2010 bls. 1 og 3, 12.02.2010 bls. 1, 3 og 4, 26.02.2010 bls. 4, 02.03.2010 bls. 4 og 15.03.2010 bls. 4. Fundargerðir fundust vistaðar á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips.

innflutningi staðfesta að J. Rönning hafi haldið áfram að vera með flutningasamning við Eimskip út rannsóknartímabilið.[3090]

6545. Í forsendum rekstraráætlunar Samskipa vegna innflutnings fyrir árið 2010 (teknar saman af (S)forstö-innfl1 á síðasta ársfjórðungi 2009) var áætlað að flutt magn fyrir stærstu viðskiptavinina yrði svipað og frá hruni. Það yrði meiri samdráttur í fluttu magni fyrir minni og meðalstóra viðskiptavini. Þá segir í áætluninni að Samskip (og Eimskip) væru með ónýtta flutningsgetu í innflutningi. Mætti ætla út frá þessari magnspá og með hliðsjón af ónýttri flutningsgetu Samskipa, að viðskiptavinur eins og J. Rönning gæfi ákjósanlegt tækifæri fyrir Samskip að sækja á.[3091] Að mati Samkeppniseftirlitsins er eina rökrétta skýringin á áhugaleysi Samskipa gagnvart J. Rönning að meiri hagsmunir voru taldir felast í því að virða hina ólögmætu markaðsskiptingu.

6546. Áður en *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst áformuðu Samskip að reyna með samkeppnisaðgerðum að ná J. Rönning í viðskipti. Svo virðist sem ekki hafi á þeim tímapunkti skipt máli að fyrirtækið væri *„samningsbundið“* Eimskip. Eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst kvartaði J. Rönning hins vegar yfir *„hrikalega“* háu verði frá Samskipum og áhugaleysi Samskipa á að gera fyrirtækinu tilboð í heildarflutninga. Til stuðnings því að gera ekki tilboð setti (S)forstö-innfl1 fram sjónarmið sem byggja á mikilli tillitssemi gagnvart Eimskip, þ.e. að Samskip *„senda ekki verð“* til fyrirtækja sem væru samningsbundin Eimskip. Engu breytti þó J. Rönning hafi í tölvupóstum 15. janúar og 16. og 17. febrúar 2010 greint (S)forstö-innfl1 ítrekað frá því að fyrirtækið væri að skoða að bjóða út flutninga sína og væri með *„opinn samning“* við Eimskip. Þar fyrir utan er það eðlilegt og samkeppnishvetjandi að fyrirtæki bjóði viðskiptavinum keppinautarins hagstætt verð þrátt fyrir að þeir séu samningsbundnir þeim síðarnefnda. Það er viðskiptavinarins að ákveða á eigin forsendum hvort eða hvernig hann telur sig geta brugðist við því.

6547. Í þessu samhengi má horfa til þess að smáir keppinautar Eimskips og Samskipa í landflutningum létu það ekki stöðva sig þótt viðskiptavinur væri *„samningsbundinn“* stóru fyrirtækjunum. Ber að hafa í huga að þessir smáu keppinautar voru ekki hluti af samráði Samskipa og Eimskips og í gögnum fyrirtækjanna voru þessir smáu aðilar taldir aðal samkeppnislega ógnin en ekki hinn stóri keppinauturinn. Í áætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2011 er fjallað um þessa minni keppinauta. Þar segir m.a.: *„Við höfum þurft að sjá eftir frakt hjá samningsbundnum viðskiptavinum okkar til minni aðila […]“*.[3092]

6548. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19. febrúar 2016, eru sett fram sjónarmið sem ætlað er að sýna fram á takmarkaða þýðingu flutningasamninga við viðskiptavini. Segir Eimskip að viðskiptin gangi *„ekki þannig fyrir sig að fyrirtæki sé með samning í gildi við eitt flutningsfyrirtæki, og eigi þá á sama tíma ekki viðskipti við annað flutningsfyrirtæki. Þvert á móti eiga fyrirtæki ítrekað viðskipti við samkeppnisaðilann þótt í gildi sé samningur við umbjóðendur okkar* [Eimskip]*. Af þeim sökum eru þess einnig mýmörg dæmi að fyrirtæki láti af viðskiptum við umbjóðendur okkar* [Eimskip] *án þess að til komi einhver formleg uppsögn á samningi og öfugt*.“

6549. Synjun (S)forstö-innfl1 á því að gefa hinum *„samningsbundna“* viðskiptavini Eimskips tilboð ber að virða í samhengi við ofangreint. Einnig ber að árétta að þegar Samskip veltu fyrir sér í maí 2008 að auka samkeppni voru aðgerðir af þessum toga undirbúnar gagnvart *„samningsbundnum“* viðskiptavinum Eimskips, þ.m.t. gagnvart J. Rönning. Ómálefnalegar takmarkanir eða áhugaleysi í því skyni að ná viðskiptavinum frá keppinaut getur verið skýr vísbending um ólögmætt samráð.[3093] Höfnun á viðskiptum á grundvelli þess að viðkomandi aðili sé samningsbundinn samkeppnisaðila er augljóslega staðfesting á því að eðlileg samkeppni er ekki

[3090] Samkvæmt afhentu yfirliti Samskipa fór J. Rönning ekki frá Eimskip á rannsóknartímabilinu. Fylgiskj. 1106 á gagnalista með AI. Um veltutölur J. Rönning hjá Eimskip, sjá afhent skjal frá Eimskip 01.12.2016 *„Stærstu viðskiptavinir. 4. Rafmagnstæki og rafeindatæki“*. Sjá einnig fylgiskj. 1629 og 1635 á gagnalista með AI.
[3091] Stærri viðskiptavinir héldu uppi magni í skipunum en greiddu gjarnan lægra einingarverð.
[3092] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla 2011.docx“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783856.
[3093] Sjá t.d. Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 126.

viðhöfð á umræddum markaði. Að mati Samkeppniseftirlitsins felur framangreint í sér skýra staðfestingu á tilvist hins ólögmæta samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma, sbr. einnig sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins.

6550. Í mgr. 958 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að framangreind atvik séu til vitnis um ólögmætt samráð við Eimskip. Er bent m.a. á Samskip hafi gert fjölmargar tilraunir til þess að ná J. Rönning í viðskipti til sín.

6551. Þessi sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við gögn málsins, sbr. nánari umfjöllun í kafla 26.22. Þau eru heldur ekki í samræmi við framkomnar skýringar Samskipa um á vormánuðum 2009 hafi verið lögð áhersla á að verja fengna stöðu og leita leiða til að auka framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavini, sem gæfu af sér hærri framlegð.[3094] Þar segir jafnframt að Samskipum hafi verið það fullljóst að fyrirtækið myndi tapa í verðstríði við Eimskip og hefðu því neyðst til að treysta á *„ró"* á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð.

14.23. Rúmfatalagerinn óskar tilboða á árinu 2010

6552. Samkvæmt framangreindum lista (S)forstö-innfl1 frá 14. janúar 2010 var Rúmfatalagerinn einn af stærstu viðskiptavinum innflutningsdeildar Samskipa. Var Rúmfatalagerinn eitt þeirra fyrirtækja sem (S)forstö-innfl1 tilgreindi í tölvupósti til (S)forstö-landfl frá nóvember 2009 þegar hann ræddi um þá stefnu innflutningsdeildar Samskipa að *„hækka verð á núverandi kúnna"*, sbr. nánar hér á eftir. Rétt er því að fjalla nánar um atvik sem tengjast þessum viðskiptavini Samskipa.

6553. Rúmfatalagerinn var dótturfélag hollenska félagsins Lagerinn Dutch Holding BV (hér eftir Lagerinn). Átti það einnig verslanirnar ILVA og Pier hér á landi en jafnframt rak móðurfélagið fjölmargar verslanir í öðrum löndum.[3095]

6554. Rúmfatalagerinn var með samning við Samskip um sjó-, for- og áframflutninga, með gildistíma frá maí 2008 til 30. júní 2011. Var samningurinn óuppsegjanlegur fyrstu 18 mánuði samningstímans en eftir það gat hvor aðili um sig sagt upp samningnum með sex mánaða fyrirvara.[3096] Fyrsti möguleikinn til að segja upp samningnum var því í nóvember 2009.

6555. Rúmfatalagerinn var sem fyrr segir einn af stærstu viðskiptavinum innflutningsdeildar. Samkvæmt rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 (gerð árið 2009) var Rúmfatalagerinn tilgreindur sem níundi stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi.[3097] Þá var fyrirtækið stærsti einstaki viðskiptavinur Samskipa í innflutningi undir vöruflokknum *„Húsgögn"* yfir allt rannsóknartímabilið.[3098] Hins vegar var Eimskip með IKEA, hinn stóra innflytjandann í vöruflokknum *„Húsgögnum"*, í innflutningsviðskiptum. Nánar er fjallað um atvik tengd IKEA í kafla 14.29 á eftir en sá viðskiptavinur var með lausan samning hjá Eimskip um mitt ár 2010 og er talið að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafi einnig tekið til hans.

6556. Rúmfatalagerinn og IKEA voru eftir hrunið haustið 2008 sérstaklega verðmætir innflutningsviðskiptavinir Eimskips og Samskipa en samkvæmt samtímagagni frá Samskipum var vöruflokkurinn fyrir húsgögn mjög háður efnahagssveiflum. Vegna hrunsins hér á landi í október árið 2008 var því gert ráð fyrir að lágvöruverðsverslanir í húsgagnasölu, eins og IKEA og Rúmfatalagerinn, styrktu stöðu sína.[3099]

[3094] Sjá mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3095] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Request for quotation.pdf"* og *„RFQ from LDH appendix nr 3.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.628426.
[3096] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2 *„Samningar"*. Flutningasamkomulag Samskipa hf. og Rúmfatalagersins, dags. 09.05.2008.
[3097] Afritað tölvuskjal frá Samskip. […].
[3098] Afhent tölvuskjöl frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Stærstu 50"*, *„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti"* (ekki tekið tillit til Jóna Transport). *„Liður 8.1 Stærstu viðskiptavinir 2006-2013"*.
[3099] Afritað tölvuskjal frá Samskip. […].

6557. Samráð Samskipa og Eimskips sem hófst eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 gerði þeim kleift að halda uppi verði og hækka það. Verðhækkanir Samskipa árið 2008 tóku m.a. til Rúmfatalagersins, sbr. kafla 8.15.10 og umfjöllun um tölvupóst og viðhengi frá (S)forstö-innfl1 til undirmanna sinna 1. september 2008. Í október 2008 unnu Samskip einnig að því að „*leiðrétta*" verð viðskiptavina sem voru með samninga í íslenskum krónum með því að leggja á gengisálag, svokallað CAF gjald (e. Currency Adjustment Factor) á viðskiptavinina, þ. á m. gagnvart Rúmfatalagernum, sbr. kafla 8.19.1, 8.19.4 og 10.4.7. Meðal annars þessar aðgerðir voru birtingarmynd þess hvernig samráð Samskipa við Eimskip gerði þeim kleift að vinna að hækkunum gagnvart viðskiptavinum án ótta um samkeppnisleg viðbrögð frá Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.7, 11.21 og 15.3.

6558. Eins og áður segir var flutningasamningur Samskipa og Rúmfatalagersins fyrst uppsegjanlegur í nóvember 2009. Strax haustið 2009 undirbjó (S)forstö-innfl1 enn á ný verðhækkun gagnvart Rúmfatalagernum en í september 2009 sendi hann undirmönnum sínum tölvupóst og beindi þeim fyrirmælum til þeirra að skoða m.a. mögulega verðhækkun gagnvart Rúmfatalagernum.[3100] Gögn málsins gefa til kynna að Samskip hafi í kjölfarið sett sig í samband við Rúmfatalagerinn með það fyrir augum að hækka flutningsverð, sem hafði þó hækkað frá undirritun samningsins í samræmi við breytingu á vísitölu neysluverðs. Þá segja Samskip í athugasemdum sínum að markmiðið hafi verið að semja við Rúmfatalagerinn við Rúmfatalagerinn í evrum.[3101]

6559. Í tölvupósti frá (E)starfsm til (E)forstö-innfl þann 18. september 2009 var vikið m.a. að Rúmfatalagernum, Maersk og Samskipum. Vísað var til (S)forstö-innfl1 og sagt að upp hefði komist að Samskip greiddu Maersk 4 dollara á dag fyrir gáma en rukkuðu Rúmfatalagerinn síðan um 1000 dollara á mánuði fyrir gámaleigu.[3102]

6560. Ljóst er að Lagerinn/Rúmfatalagerinn fór um sama leyti að líta í kringum sig með það fyrir augum að fá tilboð frá öðrum í flutninga fyrirtækisins en m.a. var leitað til Eimskips vegna flutninga frá Asíu og Fredrikstad í Noregi. Þannig má sjá að 23. október 2009 lét fyrirsvarsmaður Lagersins Eimskip vita að fyrirtækið væri að fara að bjóða út flutninga fyrir næsta ár frá Asíu og spurði Eimskip hvort það ætti eitthvað form af eyðublaði til að senda á útboðsaðila ((E)deildstj-útfl1 áframsendi beiðnina til (E)frkvstj-sala/þj).[3103]

6561. Stuttu síðar, eða 28. október 2009, óskaði Rúmfatalagerinn eftir tilboði frá Eimskip í flutninga á gámum frá Fredrikstad í Noregi til Reykjavíkur. Miðað við tölvupóstinn var um að ræða reglulega flutninga. Í honum segir m.a.: „*Við erum oft að fá vörur frá Noregi í gegnum Danmörk …*" og síðar „*Þessi flutningsleið er orðin mjög dýr. Getur þú gefið okkur tilboð í 40 ft. gám FOB Fredrikstad?*". Síðar sama dag sendi (E)viðskstj1 tölvupóst til (E)forstö-innfl. Meðfylgjandi var tillaga að tilboði Eimskips til Rúmfatalagersins í flutning á „*40ft gám frá FOB Fredrikstad til Door Reykjavík*".[3104]

[3100] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.768715.
[3101] Mgr. 964 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3102] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.578729. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.580736.
[3103] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.302688. Við rannsókn málsins hefur ekki fundist svar […] við tölvupósti Rúmfatalagersins.
[3104] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Eimskip Offer 0000511188_.PDF*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.605454. Við rannsókn málsins fann Samkeppniseftirlitið í afhentum gögnum Eimskips annað sjóflutningstilboð frá […] til Rúmfatalagersins haustið 2009 (28. september 2009) og þá fyrir tilfallandi gámaflutning fyrir Rúmfatalagerinn frá Kanada til Íslands. Tvö önnur tilfallandi sjóflutningstilboð frá Eimskip til Rúmfatalagersins (annað vegna strandsiglinga) voru jafnframt afhent og eru þau dagsett 02.05.2013 og 11.06.2013. Afhent skjöl frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. Minnislykill 3. Engar skýringar fylgdu með afhendingu Eimskips vegna þessara tilboða til Rúmfatalagersins, sbr. bréf þess frá 19.02.2016. Samkvæmt afhentum veltutölum Eimskips var Rúmfatalagerinn ekki meðal stærstu viðskiptavina félagsins í innflutningi og veltan hjá Eimskip var smávægileg í samhengi við heildarfjárhæð flutningsviðskiptanna (árin 2006-2012 fór velta Rúmfatalagersins hjá Eimskip hæst í 661 þús. kr. árið 2009 en sama ár voru t.d. flutningsviðskipti Rúmfatalagersins hjá Samskipum yfir 114 milljónir kr.). Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016., minnislykill 4, „*Ýmis gögn*". „*Viðskiptasagan_*", sbr. leiðrétt skjal afhent frá Eimskip 01.11.2016 „*Viðskiptasagan_Þróun Net Value öll ft. í 15. flokkum*". Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „*Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*", „*2009*".

6562. Í kjölfarið, þ.e. eftir að (E)forstö-innfl hafði vistað áðurnefnt tilboð sent frá (E)viðskstj1, vistaði (E)forstö-innfl hjá sér annað skjal sem nefndist *„Rúmfatalagerinn mai 2008 (2).xls*“.[3105] Þar var að finna tilboðsverð Eimskips til Rúmfatalagersins frá maí 2008. Stuttu síðar sendi (E)viðskstj1 upphaflegt tilboð sitt óbreytt til Rúmfatalagersins.[3106]

6563. Þegar tilboð Eimskips til Rúmfatalagersins frá maí 2008 í flutning frá Evrópu fyrir 40 feta gám er borið saman við tilboðið sem (E)viðskstj1 sendi til Rúmfatalagersins í október 2009 kemur fram að tilboðið í sjóflutning 2009 er um 160% hærra í krónum talið en tilboð Eimskips til Rúmfatalagersins frá maí 2008. Tilboðið til Rúmfatalagersins í heild sinn var um 140% hærra. Í fyrra tilboðinu var gert ráð fyrir að Rúmfatalagerinn greiði 50% af BAF en 100% í því síðara.

6564. Þann 29. október 2009 sendi (E)viðskstj1 tölvupóst á (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj varðandi viðbrögð Rúmfatalagersins við tilboðinu. Þar sagði m.a.: *„[…] þeim fannst tilboð okkar ekki áhugavert svona frekar hátt ☹*“.[3107] Í tölvupósti (E)forstö-innfl 8. desember 2009 er einnig vísað til óánægju Rúmfatalagersins með þetta tilboð Eimskips, sbr. nánar hér á eftir.

6565. Var verð fyrir sjóflutning ásamt BAF í tilboðinu til Rúmfatalagersins 40% hærra en verð skv. samningi IKEA við Eimskip á þessum tíma.

6566. Með hliðsjón af gögnum málsins telur Samkeppniseftirlitið að Eimskip hafi með tilboðinu frá 28. október 2009 sent skýr skilaboð um að fyrirtækið myndi virða hina ólögmætu markaðsskiptingu við Samskip. Með þessu var leiðin greið fyrir Samskip að ná fram því markmiði sínu að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Í kjölfar tilboðs Eimskips, í byrjun nóvember 2009, sögðu Samskip upp flutningasamningi sínum við Rúmfatalagerinn.

6567. Uppsögn Samskipa tengdist með beinum hætti því að Samskip ætluðu sér að hækka verð gagnvart viðskiptavininum, sbr. eftirfarandi tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 9. nóvember 2009 til Rúmfatalagersins (heiti póstsins er *„Uppsögn á flutningasamningi*“). Í honum sagði:

„Eins og við ræddum í síðustu viku þá höfum við ákveðið að segja upp gildandi flutningasamningi milli Samskipa og Rúmfatalagersins. Samningurinn er uppsegjanlegur í dag með 6 mánaða fyrirvara. Samskip hafa lengi óskað eftir endurskoðun á verðhluta gildandi samnings, en við höfum ekki náð lendingu í því máli. Þetta var því eina leiðin sem við sáum færa í stöðunni. Við höfum eftir sem áður mikinn áhuga á því að halda áfram góð samstarfi við Rúmfatalagerinn og óskum því eftir að hefja viðræður um nýjan samning sem fyrst.

Vinsamlega staðfestu móttöku þessarar uppsagnar.“[3108]

6568. Rétt er að benda á að (S)forstö-landfl sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 á þessum tíma, n.t.t. þann 17. nóvember 2009, og spurðist fyrir um hvort innflutningsdeild hygðist reyna að ná IKEA í viðskipti við Samskip. IKEA var, eins og áður hefur komið fram, mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Svar (S)forstö-innfl1 var eftirfarandi:

„Samningur þeirra við Eimskip er uppsegjanlegur um áramót með 6 mánaða fyrirvara. Ikea menn ætla að segja honum upp.

Við reyndum við Ikea síðast og ég geri ekki ráð fyrir að reyna við þá næsta sumar.

Markmið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM.“[3109]

[3105] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.87978.
[3106] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„511188 Rúmfatal..pdf*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […].
[3107] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.308240.
[3108] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783020.
[3109] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.786102.

6569. Þannig gaf (S)forstö-innfl1 það skýrt til kynna að ekki ætti að sækjast eftir viðskiptum IKEA þar sem Samskip ætluðu að hækka verð gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum, m.a. Rúmfatalagernum. Kristallast hér framkvæmd markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips en að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir tölvupósturinn með skýrum hætti þá röskun á samkeppni sem leiddi af hinu samfellda samráði fyrirtækjanna.

6570. Athuga ber að í framangreindum gögnum frá Samskipum var ekki að finna neina vísbendingu um að Samskip hefðu litið á Eimskip sem ógn við viðskipti Samskipa og Rúmfatalagersins. Samkvæmt samtímagögnum taldi (S)forstö-innfl1 , í nóvember 2009, t.d. litlar líkur á að Samskip myndu missa Rúmfatalagerinn úr viðskiptum.[3110] Hafði (S)forstö-innfl1 þannig ekki áhyggjur af því að samkeppni frá Eimskip myndi koma í veg fyrir þau áform Samskipa að hækka verð gagnvart Rúmfatalagernum. Þetta fyrra mat (S)forstö-innfl1 reyndist rétt.

6571. Í þessu samhengi ber að líta til tölvupósts sem (E)frkvstj-Þýskal sendi þann 8. desember 2009 til (E)forstö-innfl. Í tölvupóstinum sagði:

„Ég fékk post frá […] kunningja mínum hjá Rúmfatalagernum í morgun þar sem hann segir mér m.a. að flutningasamningar þeirra séu lausir um áramótin. Get ímyndað mér að það sé mikið magn sem þeir flytja inn til landsins.

Hver er stefna okkar gagnvart Rúmfatalagernum? Erum við að sækjast eftir þeirra viðskiptum? Þetta er væntanlega einn af stærri (ef ekki stærsti) kúnninn hans […]/Interland."

6572. (E)forstö-innfl svaraði tölvupóstinum sama dag: *„Vitum allt um Rúmfatalagerinn og höfum verið í sambandi við þá. Þeir fengu verð hjá okkur nú um daginn sem þeir virðast ekki hafa verið nógu ánægðir með. Auðvitað viljum við viðskipti þeirra eins og annarra en auðvitað á sanngjörnum og eðlilegum kjörum. Viðbrögð þeirra virðast benda til þess að þeirra núverandi kjör hjá hinum séu betri en við vildum bjóða*."[3111]

6573. Staðfestir þetta óánægju Rúmfatalagersins með tilboð Eimskips frá 28. október 2009. Sem fyrr segir sögðu Samskip upp samningnum við Rúmfatalagerinn nokkrum dögum síðar með það að markmiði að hækka verð. Varðandi viðbrögð Eimskips við tilboðsumleitan Rúmfatalagersins má sömuleiðis vísa til gagns frá 18. janúar 2010 en þann dag sendi flutningsmiðlun í Svíþjóð tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og spurði hvort þeir gætu fundað þegar hann kæmi til landsins innan nokkurra vikna þar sem flutningsmiðlunin væri í viðskiptum við Lagerinn í Kanada. Einnig spurði flutningsmiðlunin hvað Eimskip væri að gera fyrir Rúmfatalagerinn á Íslandi. (E)frkvstj-sala/þj svaraði í samræmi við áðurnefnd ummæli (E)forstö-innfl:

„Ekki spurning, um að gera að hitta þá [Rúmfatalagerinn]*, (E)forstö-innfl þekkir þetta betur en þeir hafa verið „on the other side" í e-hv tíma hafa falast eftir verðum nýlega en við vorum ekki samkeppnishæf í verðlagningu skilst mér (ræðum betur þegar þú kemur*."[3112]

6574. Þann 20. janúar 2010, sendi viðskiptastjóri hjá Eimskip, (E)viðskstj1, tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj með fyrirsögninni *„Rúmfatalagerinn"*. Í honum sagði.: *„Ég hafði heyrt að þeir höfðu sagt upp samningi við Samskip, tók þá ákvörðun að hringja í* [Rúmfatalagerinn] *til að fá upplýsingar um málið, hann* [sagði] *að samningur væri fyrst laus Júlí 2010. Hann hefur samband við okkur í byrjun sumars til að fara í þessi mál með okkur :-)*".[3113]

6575. Síðar þennan sama dag sendi Rúmfatalagerinn tölvupóst til (E)viðskstj1. Þar sagði: *„Ég var að fara yfir okkar núverandi samninga. Það kemur í ljós að samningar okkar eru lausir í byrjun sumars. Ég*

[3110] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Risk Assessment_import nov09.xls"*, dags. 26.11.2009. […] Doc. ID. 0.7.33.709738.
[3111] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.629993.
[3112] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.369656.
[3113] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.371934. Sjá einnig tölvupóstsamskipti […] Doc. ID. 0.7.33.372245.

tel ekki seinna vænna en að byrja að skoða þessi mál sem fyrst. Hefði áhuga á að ég og […] myndum hitta ykkur seinni hluta viku 5. Gengur það fyrir ykkur."

6576. (E)viðskstj1 áframsendi þennan tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj með orðunum *„Yfir til ykkar > ég staðfesti að hann að við höfum áhuga.*"[3114] Sama dag sendi (E)viðskstj1 fundarboð á Rúmfatalagerinn, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj með fyrirsögninni *„Flutningamál ofl.*". Fundardagur var 4. febrúar 2010.[3115]

6577. Þrátt fyrir að (E)forstö-innfl hefði fengið upplýsingar um að samningur Rúmfatalagersins og Samskipa væri laus aðhafðist hann ekkert. Það var aftur á móti undirmaður hans, (E)viðskstj1, viðskiptastjóri hjá Eimskip, sem kom því til leiðar að fyrirtækið myndi hefja viðræður við Rúmfatalagerinn með því að hafa beint samband við fyrirtækið.

6578. Þann 1. febrúar 2010 kl. 17:03 vistaði (E)forstö-innfl excel-skjal með heitinu *„Stöðulisti samkeppni jan 2010.xlsx*". Var Rúmfatalagerinn þar á lista og skráð við hann að samningur væri laus um sumar 2010.[3116]

	Fyrirtæki	Athugasemd	Heimsókn	Tengil
1	HÚSASMIÐJAN HF	Samningur gerður 2008		
2	MEST HF	farið á hausinn - Steypustöðin		
3	HEKLA HF	31/12/2010		
4	RÚMFATALAGERINN	Sumar 2010	Jan-10	

6579. Eins og áður segir stóð til þann 4. febrúar 2010 að (E)viðskstj1, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj ættu fund með Rúmfatalagernum.[3117] Fundurinn virðist hafa farið fram þar sem í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips 5. febrúar 2010 segir undir (E)viðskstj1: *„Hitti Rúmfatalagerinn en þeir eru með verðkönnun/útboð.*"[3118]

6580. Föstudaginn 19. febrúar 2010 barst (E)viðskstj1 tölvupóstur frá Rúmfatalagernum á Íslandi, þar sem sagði: *„Hér er yfirlit yfir flutninga frá Far East. Setti inn á skjalið þá aðila sem við óskum eftir að fá verð í forflutning á. Svo eru hér tölur um heildarflutninga (Far East er inni í þeim tölum).*" Í samræmi við skýringar Rúmfatalagersins má sjá í viðhenginu yfirlit yfir sendingar Rúmfatalagersins/ILVU/PIER frá Asíu ásamt heildarflutningum. (E)viðskstj1 áframsendi tölvupóstinn til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj eftir helgina, þ.e. 22. febrúar 2010.[3119]

6581. Tæpum tveimur vikum síðar eða þann 4. mars 2010 sendi (E)viðskstj1 tölvupóst til Rúmfatalagersins þar sem sagði: *„Afsakið hvað við höfum verið lengi að senda verð til ykkar, við erum að vinna í þessu og gerum ráð fyrir að senda ykkur flutningsverð f.h. á morgun, vonandi sleppur það.*"

6582. Í kjölfarið var ákveðinn fundur milli Eimskips og Rúmfatalagersins kl. 11:00 þann 5. mars 2010.[3120] Jafnframt stóð til að Rúmfatalagerinn myndi hitta (E)forstj eftir fundinn en ekki er ljóst af samtímagögnum hvort af því hafi orðið.

[3114] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.372245.
[3115] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.649677.
[3116] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.63851.
[3117] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.649677.
[3118] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […].
[3119] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Rumfatalagerinn ex Far East 2008-2009.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.407255.
[3120] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.672130.

6583. Fyrir fundinn 5. mars 2010 sendi (E)viðskstj1 tölvupóst til Rúmfatalagersins með samningsdrögum til að ræða á fundinum.[3121]

6584. Heildarflutningsverðið sem Eimskip bauð Rúmfatalagernum í mars 2010 fyrir 40 feta gám var tæplega 125% hærra í íslenskum krónum en verðið sem fyrirtækið bauð í maí árið 2008.[3122] Jafnframt var verðið sem Eimskip bauð í sjóflutning 48% hærra í evrum talið en verðið sem Eimskip var tilbúið að bjóða Rúmfatalagernum í maí 2008 þegar samkeppni ríkti um viðskipti fyrirtækisins. Tilboð Eimskips til Rúmfatalagersins í mars 2010, fyrir flutning (sjóflutningur + BAF) á 40 feta gámi í tilboði Eimskips til Rúmfatalagersins, var um 37% hærra í evrum en verð IKEA fyrir flutning á slíkum gámi samkvæmt þágildandi samningi IKEA hjá Eimskip.[3123] Jafnframt var tilboðsverð Eimskips til Rúmfatalagersins í mars 2010 um 38% hærra en verð samkvæmt samningi Eimskips og IKEA sem undirritaður var í september 2010.[3124]

6585. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 8. mars 2010 segir undir (E)viðskstj1:

„Hitti Rúmfatalagerinn í dag, búið að senda þeim tölur, en verð ekki samkeppnisfær eins og þeir sögðu sjálfir.“[3125]

6586. Miðað við tölur úr tilboði Eimskips til Rúmfatalagersins og tölur úr nýjum samningi Rúmfatalagersins og Samskipa var það heildarverð sem Eimskip bauð í flutning á 40 feta gámi tæplega 72% hærra en það verð sem Samskip sömdu um við Rúmfatalagerinn í nýjum samningi sem undirritaður var síðar í mars 2010, sbr. umfjöllun hér á eftir.

6587. Niðurstaða útboðs eða verðkönnunar Rúmfatalagersins var að Samskip héldu viðskiptunum og hækkuðu verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini og náðu því markmiði að færa gjaldeyrisáhættu yfir á viðskiptavininn með því að breyta sjóflutningsverði úr íslenskum krónum yfir í evrur. Alhliða flutningasamkomulag Samskipa og Rúmfatalagersins um sjóflutning til Íslands var þannig undirritað í mars 2010.[3126] Þann 18. mars 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og greindi frá þessu:

„Við vorum að skrifa formlega undir samninginn við Rúmfatalagerinn. 2 ára samningur. Hækkunin skilar ca. 20 mkr á ári.“

6588. (S)frkvstj-millilandasv svaraði samdægurs: *„Glæsilegt“*.[3127]

6589. Framangreint var í samræmi við rekstraráætlanir Samskipa og Eimskips fyrir árið 2010. Halda átti sínu, hækka verð og ekki sækja á nýja viðskiptavini.

6590. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreind atvik vegna Rúmfatalagersins endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu. Samtímagögn eru í samræmi við sátt Eimskips dags. 16. júní 2021, en þar viðurkennir Eimskip að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

[3121] Afritaður tölvupóstur Eimskip. […].
[3122] Miðað við heildarverð fyrir flutning á 40 feta gámi. Hafa ber í huga að með hliðsjón af gögnum málsins má gera ráð fyrir að stærsti hluti innflutnings Rúmfatalagersins hafi verið með 40 feta gámum en í skjali […] sem unnið var í tengslum við samningsgerð Samskipa við Rúmfatalagerinn á árinu 2008 kemur fram að flutningur á 40 feta gámum sé 88,4% af heilgámaflutning en flutningur á 20 feta gámum 11,6%. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Nýr samningur – útreikningur.xls“*, vistað 23.04.2008, kl. 14:34. Doc. ID. 0.7.33.12536.
[3123] Sjá hér einnig mgr. 1830 í athugasemdum Eimskips við AII.
[3124] Við útreikninginn er miðað við verð IKEA samkvæmt samningi fyrirtækisins við Eimskip sem undirritaður var í september 2010. Verð í erlendum myntum er reiknað út frá sölugengi viðkomandi myntar eins og það var skráð hjá Seðlabanka Íslands 05.03.2010.
[3125] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.97310. Af tölvupóstsamskiptunum má ráða að fundargerðin hafi ranglega verið skráð með dagsetninguna 02.03.2010.
[3126] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Rúmfatalagerinn 19.03.2010“*, liður 8.2.
[3127] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.726461

6591. Sýna framangreind atvik vegna Rúmfatalagersins að samfelld markaðsskipting Samskipa og Eimskips var virt á þessum tíma. Þetta ástand eða „*friðurinn*" og „*róin*" gerði Samskipum kleift að hækka verð.

6592. Í mgr. 966 í athugasemdum Samskipa við AII kemur m.a. fram það mat fyrirtækisins að gögn í málinu sýni að Samskip hefðu lagt mikið á sig til að halda viðskiptum Rúmfatalagersins og að verðtilboð fyrirtækisins hefði verið lágt. Eimskip hefði því orðið undir í samkeppni um viðskipti Rúmfatalagersins sem að sögn Samskipa væru merki um heilbrigða samkeppni.

6593. Eins og rökstutt er í kafla 26.23 eru þessi sjónarmið Samskipa ekki í samræmi við gögn málsins. Þá eru órökstuddar staðhæfingar um að verðtilboð Samskipa til Rúmfatalagersins hafi verið lágt ótrúverðugar enda náðu Samskip því fram að hækka verð gagnvart Rúmfatalagernum, sbr. ummæli (S)forstö-innfl1 í tölvupósti hans til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 18. mars 2010. Samtímagögn Samskipa sýna sömuleiðis að fyrirtækið hafði vissu um að Eimskip myndi láta Rúmfatalagerinn í friði, þegar Samskip höfðu frumkvæðið að því að ganga fram og segja upp samningi Rúmfatalagersins, beinlínis með það að markmiði að hækka verð. Sem gekk svo eftir.

14.24. Upplýsingaskipti á árinu 2010 vegna Maersk

6594. Samskipti Samskipa og Eimskips í febrúar 2010 vegna Maersk hafa hér þýðingu.

6595. Flutningafyrirtækið Maersk var bæði keppinautur og viðskiptavinur Eimskips og Samskipa. Hér skiptir máli að fram á árið 2013 var Maersk í samkeppni við bæði Eimskip og Samskip varðandi flutninga til Íslands. Þetta gerði Maersk með því að kaupa rými (slots) í skipum beggja fyrirtækjanna. Þá hafa bæði Samskip og Eimskip leigt gáma af Maersk. Fjallað var um samskipti Samskipa og Eimskips við Maersk veturinn 2009 í kafla 14.15.

6596. Í byrjun febrúar 2010 sendu bæði Eimskip og Samskip inn pöntun til Maersk á gámum vegna loðnuvertíðarinnar en af gögnum má ráða að á loðnuvertíðinni (jan-apríl) þyrftu skipafélögin á sérstaklega mörgum gámum að halda og þá sérstaklega frystigámum. Þessa gáma fengu skipafélögin að miklu leyti leigða hjá Maersk, ásamt öðrum fyrirtækjum. Hafa Samskip staðfest það að hluta við meðferð málsins.[3128]

6597. Þann 8. febrúar 2010 fengu bæði fyrirtækin svar frá Maersk, hvort í sínu lagi, þar sem fram kom að Maersk væri að endurskoða viðskipti sín við Ísland, sökum lágs leiguverðs á gámum og staðsetningu Íslands („lág verð og transittíma"). Stóð þetta m.a. í tölvupósti Maersk:

„The outcome is that we will at the present rates not release any reefer equipment for any low paying, low yielding cargo. We are currently experiencing a very high demand for reefers world wide, additionally the main markets in Europe are too low paying. The Iceland disadvantage of the (relative) long turnaround time of more than 30 days in average plus the transit time to Japan of another 30-35 days that ends upto 70 days or even more."[3129]

6598. Þessi viðbrögð komu bæði Eimskip og Samskipum á óvart og í kjölfarið fóru fram umræður innan fyrirtækjanna um þessi svör Maersk. Ljóst er einnig að fyrirtækin ákváðu að hafa ólögmætt samráð sín á milli vegna þessa.

6599. Þann 9. febrúar 2010 sendi þannig (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst til m.a. (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-skiparekst. Heiti póstsins er „*Samskip og Maersk*". Í honum segir:

„Ég átti samtal við þann sem er í „minni stöðu" hjá Samskip, og eina sem ég spurði hann hvernig honum litist á loðnuvertíðina og ég fékk alla söguna hjá þeim.

[3128] Sjá mgr. 1615-1616 í athugasemdum Samskipa við AI.
[3129] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.392474. […] Doc. ID. 0.7.33.950821.

Í stuttu máli er hún nákvæmlega sama og hjá okkur, fengu bréf frá [JFG] *í gær og innihald bréfsins er það sama og hann sendi okkur. Kvartað yfir transittíma og verðin of lág.*

Næsta skref hjá þeim er að reikna verðin upp á nýtt, þeir fá skammt hjá Maersk (eins og við) en ekkert í næstu viku."[3130]

6600. (E)frkvstj-skiparekst framsendi þennan póst samdægurs til m.a. (E)frkvstj-alþjsv en honum var einnig dreift til (E)frkvstj-sala/þj.[3131] Umræddur JFG var yfirmaður Íslandsdeildar Maersk.

6601. Þessi tölvupóstur Eimskips er skýrt samtímagagn. Hann sýnir að starfsmaður Eimskips hafði samband við Samskip og fékk upplýsingar um mikilvæg viðskiptamálefni sem voru til þess fallin að hafa áhrif á samkeppni fyrirtækjanna.

6602. Samskip hafa í athugasemdum sínum ekki hafnað því að þessi samskipti hafi átt sér stað en byggja á því að það sem fram fór hafi ekki falið í sér trúnaðarupplýsingar sem gætu haft áhrif á samkeppni fyrirtækjanna.[3132]

6603. Þeim skýringum er hafnað. Í þessum samskiptum fékk Eimskip fullvissu um að Samskip hefðu fengið sömu skilaboð frá Maersk og vísbendingar um hver viðbrögð Samskipa yrðu við þeim. Í tölvupóstinum segir jafnframt að starfsmaður hafi fengið „*alla söguna*" og af því má leiða að um væri að ræða upplýsingar um samskipti og viðskipti Samskipa við Maersk. Að mati Samkeppniseftirlitsins leikur enginn vafi á því að slíkt geti talist til viðkvæmra upplýsinga á samkeppnismarkaði. Engu skiptir í því sambandi þó svo Eimskip og Samskip hafi bæði verið viðskiptavinir Maersk og átt þar svipaðra hagsmuna að gæta. Það veiti þeim ekki heimild til að ræða saman um þá hagsmuni eða annað sem viðkemur viðskiptum þeirra við þriðja aðila.

6604. Þá er ljóst að þetta voru taldar það mikilvægar upplýsingar innan Eimskips að bæði (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-skiparekst sendu þær samstundis til (E)frkvstj-alþjsv framkvæmdastjóra hjá Eimskip.[3133] Það er mat Samkeppniseftirlitsins að þessi samskipti hafi verið hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Þá ber að líta til þess að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að brot fyrirtækisins hafi m.a. falist í samráði við Samskip um „*miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum*".

14.25. Nathan & Olsen óskar tilboða á árinu 2010

6605. Fjallað er um atvik tengd Nathan & Olsen (N&O) á árunum 2008-2009 í kafla 14.5 hér að framan en fyrirtækið skrifaði undir samning við Samskip 6. febrúar 2009.

6606. Þessi samningur N&O við Samskip frá febrúar 2009 gilti til 1. febrúar 2011. Samkvæmt ákvæðum samningsins átti hann að framlengjast sjálfkrafa að loknum gildistíma hans nema annar hvor aðili segði honum upp með þriggja mánaða fyrirvara.[3134]

6607. N&O var umfangsmikill kaupandi flutningsþjónustu hér á landi og mjög mikilvægur viðskiptavinur Samskipa, sbr. m.a. lista (S)forstö-innfl1 frá 14. janúar 2010 sem fjallað var um í kafla 14.20.1. Var N&O þar stærsti viðskiptavinur innflutningsdeildar Samskipa á eftir Jónum, dótturfélagi Samskipa.

6608. Í þessum kafla verður fjallað m.a. um verðhækkun Samskipa gagnvart N&O í janúar 2010. Einnig verður fjallað um gögn frá ágúst 2010 sem tengjast endurnýjun á samningi Samskipa við N&O en sá samningur var undirritaður í janúar 2011.

[3130] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. Id. 0.7.33.176927.
[3131] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.225007.
[3132] Sjá mgr. 1615-1616 í athugasemdum Samskipa við AI.
[3133] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.224984.
[3134] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. „*Flutningasamningur 1912 og Samskipa – janúar 2009 – version 2.doc*", vistað 06.02.2009, kl. 11:04. Doc. ID. 0.7.33.14978.

14.25.1. „*Hrærum*“ ekki í Aðföngum og hækkum á Nathan & Olsen

6609. Þann 8. september 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til viðskiptastjóra hjá innflutningsdeild. Beindi hann þeim fyrirmælum til þeirra að skoða mögulega verðhækkun gagnvart stórum viðskiptavinum eins og t.d. Húsasmiðjunni, N&O, ÍSAM og Rúmfatalagernum.[3135]

6610. (S)forstö-innfl1 sendi tvo tölvupósta til (S)viðskstj1 í nóvember 2009, vegna beiðni Aðfanga um tilboð, sbr. kafla 14.9.4. Þar kom efnislega fram að ekkert mætti gera sem myndi annars vegar hindra Eimskip í að hækka verð gagnvart Aðföngum og hins vegar hindra Samskip í að hækka verð gagnvart N&O:

„Athugadu ad vid munum reyna að na fram haekkunum a USA hluta Nathan samningsins um aramot. Ef vid hrærum i thessu gaeti Eimskip spillt fyrir thvi. Skodum thetta allt i samhengi“.

6611. Í samræmi við stefnumörkun (S)forstö-innfl1 beitti (S)viðskstj1 sér fyrir verðhækkun gagnvart N&O í janúar 2010. Gögn málsins benda ekki til þess að Samskip hafi haft áhyggjur af því að verðhækkun gagnvart N&O myndi skapa hættu á því að þessi stóri viðskiptavinur sneri sér til Eimskips með góðum árangri.

6612. Þann 29. desember 2009 sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til (S)viðskstj1: *„Boðaðu endilega fund með N&O í næstu viku (ekki á mánudag) til að ræða hækkanir“*.[3136]

6613. Þann 19. janúar 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am (afrit til (S)viðskstj1) og greindi frá undirbúningi hækkunar á verði gagnvart N&O fyrir innflutning frá Norður-Ameríku.[3137] Daginn eftir átti (S)frkvstj-N-Am tölvupóstsamskipti við (S)forstö-innfl1 varðandi N&O.[3138] Þá vistaði (S)forstö-innfl1 skjal með heitinu *„Ný USA verð jan 2010“* síðar þann dag.[3139]

6614. (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 áttu fund með N&O 21. janúar 2010 undir heitinu *„USA verð N&O“*.[3140] Síðar sama dag sendi (S)viðskstj1 tölvupóst innan Samskipa vegna þessarar verðhækkunar:

„vinsamlegast „filið“ meðfylgjandi verð á N&O, við höfum hinsvegar kynnt þeim að þessi verð tóku gildi frá og með 1. jan 2010, við þurfum því á e-h hátt að koma þessum hækkunum inn á þær sendingar sem fóru eftir 1. jan af stað - vinamlegast komið með tillögu um hvernig best væri að standa að því .... "Various disbursement" ?? […]“[3141]

6615. Hafði verð N&O þarna hækkað um 9-16%, í dollurum, vegna innflutnings frá Bandaríkjunum. Í tölvupóstinum bað (S)viðskstj1 um aðstoð til þess að finna leið til þess að leyna hækkuninni. Velti hann því upp hvort nefna ætti þessa hækkun *„ýmis erlendur kostnaður“* (*„various disbursement“*[3142]) á viðkomandi reikningi. Daginn eftir voru sendir tölvupóstar innan Samskipa þar sem rætt var frekar um aðferðafræðina við að koma þessari verðhækkun inn frá áramótum gagnvart N&O, en slík afturvirk verðhækkun var andstæð samkeppnisreglum í Bandaríkjunum.

6616. Samkvæmt tölvupósti (S)viðskstj1 var þessi aðferð ákveðin: *„... við bætum bara inn stakri línu sem "Various disbursement" en grúppum ekki eins og ákv. var af mér og áður.“*[3143] Í athugasemdum Samskipa er því haldið fram að ekki hafi verið um afturvirka hækkun að ræða þar sem gert hafi verið ráð fyrir endurskoðun verðs í samningi fyrirtækjanna. Eins og nánar er rakið í kafla 26.25 getur

[3135] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.768715.
[3136] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.794201.
[3137] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.797366.
[3138] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.797773.
[3139] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.14037.
[3140] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.797354.
[3141] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.797916.
[3142] Á heimsíðu Samskipa er að finna *„orðalista reikninga“*. Kemur þar fram að *„disbursment“* þýði erlendur kostnaður: samskip.is/innflutningur/gjaldskra/ordalisti-reikninga/.
[3143] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.798126.

Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þá röksemd fyrirtækisins. Jafnvel þó að svo hafi verið þá er kjarnaatriðið hér að framangreind gögn, sem tengjast hækkunaráformum Samskipa gagnvart N&O, eru í samræmi við önnur gögn málsins frá þessum tíma. Eimskip sótti ekki á mikilvæga viðskiptavini Samskipa og öfugt. Var það í samræmi við samfellda markaðsskiptingu fyrirtækjanna. Í gögnum málsins er enginn ótti um að verðhækkanir gætu verið í hættu vegna samkeppni frá hvort öðru.

6617. Það gekk eftir sem (S)forstö-innfl1 hafði lagt upp með, þ.e. Samskip ógnuðu ekki hinni ólögmætu markaðsskiptingu við Eimskip varðandi Aðföng og hækkuðu í staðinn verðið gagnvart N&O óáreitt.

6618. Framangreindir tölvupóstar (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 draga fram með skýrum hætti að hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips hafði að markmiði að raska samkeppni. (S)viðskstj1 var sagt að spila þetta „*strategískt*" gagnvart Aðföngum. Var skýrt fyrir honum að ef Samskip myndu ekki bjóða Aðföngum „*of lág verð*" þá myndi fyrirtækið ekki „*hræra í þessu*". Eimskip gæti þá hækkað verð gagnvart Aðföngum og Samskip gætu hækkað verð gagnvart N&O. Ef það yrði hins vegar „*hrært í þessu*" gæti Eimskip séð sig knúið til að „*spilla fyrir*", þ.e. hindrað verðhækkanir Samskipa gagnvart N&O.

6619. Framangreint er í samræmi við önnur fyrirliggjandi gögn sem sýna fram á að samfellt samráð fyrirtækjanna fólst m.a. í því að Samskip og Eimskip myndu ekki með samkeppni reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum frá hvort öðru. Með slíku samráði voru sköpuð skilyrði til þess að halda uppi og hækka verð.

14.25.2. Eimskip gaf Nathan & Olsen ekki tilboð

6620. Sem fyrr segir gilti samningur N&O við Samskip til 1. febrúar 2011. Í ágúst 2010 veltu stjórnendur Eimskips fyrir sér stöðu þessa samnings N&O við Samskip. Þannig sendi (E)frkvstj-sala/þj þann 25. ágúst 2010 tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvenær samningur N&O við Samskip rynni út. (E)forstö-innfl svaraði 30. ágúst 2010: „*Febrúar 2011 að ég held. Mjög lág verð í isk.*"[3144]

6621. Rétt er að geta þess að þótt samningsverð N&O fyrir Evrópuflutninga hafi verið í íslenskum krónum (verðtryggðum) var verðið fyrir flutninga fyrirtækisins frá Bandaríkjunum í dollurum. Miðað við þetta má ætla að þarna hafi (E)forstö-innfl eingöngu verið að vísa til verðs fyrir flutning frá Evrópu.

6622. Þá segir eftirfarandi í glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj fyrir framkvæmdastjórafund þann 25. ágúst 2010:

„*Nathan og Olsen contract open beginning of next year – <u>start preparations?</u>*".[3145]

6623. Sama dag sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-fjárm með fyrirsögninni „*Verkefni í gangi*". Var N&O þar á lista.[3146] Var það þannig til skoðunar hjá Eimskip hvort undirbúa ætti tilboð til N&O.

6624. Atvik sem tengjast Húsasmiðjunni skipta hér máli. Húsasmiðjan var afar mikilvægur viðskiptavinur Samskipa og hafði m.a. í júlí 2010 kvartað yfir „*hrikalegum*" verðhækkunum Samskipa. Sökum þessa sagði Húsasmiðjan upp samningi sínum við Samskip þann 29. júlí 2010 og óskaði eftir fundi með Eimskip til að ræða flutningamál. Var sá fundur haldinn 11. ágúst 2010. Vísast um þetta til kafla 14.34 hér á eftir.

6625. Þann 26. ágúst 2010 var haldinn fundur framkvæmdastjóra hjá Eimskip. Á glærum vegna þessa fundar voru talin upp helstu verkefnin hjá fyrirtækinu (e. main projects).[3147] Meðal þeirra voru:

- „*Husasmidjan and Nathan Olsen*"

[3144] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.541114.
[3145] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.182647.
[3146] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.665882.
[3147] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.50599.

- *„Contract with Samskip"*.

6626. Samkvæmt þessu var til athugunar hjá Eimskip annars vegar samstarf við Samskip og hins vegar málefni tengd tveimur mikilvægum viðskiptavinum Samskipa.

6627. Hér skiptir og máli að í september og byrjun október 2010 unnu bæði (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl að áætlunum deilda sinna fyrir árið 2011. Sýna gögnin að bæði fyrirtækin lögðu til grundvallar haustið 2010 að hið samfellda samráð yrði áfram virt á árinu 2011, áframhaldandi *„ró"* og *„friður"* yrði á markaðnum og því áfram skilyrði til að hækka verð, sbr. m.a. kafla 14.32 hér á eftir.

6628. Hér hefur einnig mikla þýðingu að í áætlunum (S)forstö-innfl1 frá september 2010 segir að miðað sé við að bæði Eimskip og Samskip;

„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð".

6629. Um N&O og aðra mikilvæga viðskiptavini Samskipa sagði m.a. eftirfarandi í þessu skjali (S)forstö-innfl1 :

„Lagt verður áhersla á það á árinu 2011 að halda öllum núverandi viðskiptavinum og reyna að hækka einingaverð í þeim samningum sem opnast á árinu. Í byrjun árs eru fjórir stórir samningar lausir, þ.e. Nathan & Olsen, Húsasmiðjan, Fóðurblandan og Elkem. Gert er ráð fyrir að halda öllum þessum viðskiptavinum. Reynt verður að ná fram hækkunum á Nathan & Olsen, Fóðurblönduna og Húsasmiðjuna, […]."[3148]

„[…] Einnig er gert ráð fyrir að Samskip haldi öllum núverandi viðskiptavinum sínum. Samningar við O Johnson & Kaaber, Garra, Kjarnavörur / Innbak, Nathan & Olsen / Ekruna og Samkaup eru allir opnir í lok árs 2010 og gert er ráð fyrir að framlengja við alla þessa aðila. […] Af viðskiptavinum Eimskips þá mun samningur þeirra við Aðföng opnast á árinu 2011 og einnig er samningur þeirra við Innnes laus.

Megin áherslur verða á að endurnýja opna samninga og skoða betur smærri aðila á markaðinum sem eru hjá samkeppnisaðilum okkar."[3149]

6630. Þessi stefnumörkun lá fyrir þegar fundalota (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hófst í október 2010. Þeirri fundalotu er í lýst í kafla 14.33.

6631. (E)forstö-innfl sendi tölvupóst til (E)verkstj-alþjsv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl þann 23. september 2010 varðandi líkur á að N&O kæmu yfir til Eimskips. Í honum sagði m.a. þetta:

„1. N&O virðast vera ánægðir með það fyrirkomulag að fá gáma vikulega via Evrópu svo ég tel ekki mjög miklar líkur á að þeir komi aftur nema annað hvort við verðum með amk tvö skip/betri tíðni eða séum tilbúin að lækka verðin verulega.

Ég tel þá vera að greiða ca 1600 – 1700 usd í sjófrakt með BAF í dag."[3150]

6632. Bæði N&O og Samskip voru til umræðu á forstöðumannafundi hjá Eimskip þann 23. september 2010.[3151]

6633. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hittust á fundi 11. október 2010. Daginn eftir tilkynntu Samskip mikilvægum viðskiptavini (frkvstj-FlyP) um verðhækkun og þann 21. október 2010 vistaði (E)frkvstj-sala/þj skjal þar sem vísað var bæði til

[3148] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur – Rekstraráætlun 2011"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.795514.
[3149] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783720.
[3150] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.371947.
[3151] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.183131.

Samskipa og til mikilvægra viðskiptavina Samskipa (m.a. N&O og frkvstj-FlyP).[3152] Í skjalinu sagði þannig:

„Markaðsstöðu – umræða

Samskip USA

[frkvstj-FlyP] - *Garri – Toyota – GS – Icelandic – Stálskip – Grandi – Nathan & Olsen*"

6634. Í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa hf. þann 25. október 2010 kemur annars vegar fram að framundan séu endurnýjanir á samningum við mikilvæga viðskiptavini (vísað m.a. til N&O) og hins vegar að það hafi verið *„rólegt yfir markaði*".[3153] Ekki koma fram áhyggjur af því að Eimskip muni með samkeppni reyna að ná til sín N&O eða öðrum mikilvægum viðskiptavinum Samskipa. Rétt er að geta þess að í athugasemdum Samskipa við AII er því ekki mótmælt að fyrirtækið hafi talið rólegt yfir markaðnum á þessum tíma.[3154]

6635. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hittust aftur á fundum 2., 8. og 11. nóvember 2010. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 14.33 hér á eftir um samráð sem tengdist þessum samskiptum. Um var að ræða samskipti sem tengdust hinu ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa sem hafði það að markmiði að raska samkeppni, sbr. m.a. kafla 11.5. Hvorki Eimskip né Samskip við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um samskiptin.[3155] Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundunum.

6636. (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj áttu bókaðan fund með N&O þann 19. nóvember 2010.[3156]

6637. Í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa hf. þann 22. nóvember 2010 kemur aftur fram að framundan séu endurnýjanir á samningum við mikilvæga viðskiptavini (vísað aftur til m.a. N&O).[3157] Í þessari fundargerð koma heldur ekki fram áhyggjur af því að Eimskip gæti með samkeppni reynt að ná N&O eða öðrum mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í viðskipti til sín.

6638. Árétta ber að flutningsþjónusta fyrir N&O tók ekki síst til flutninga á vörum milli Norður-Ameríku og Íslands. (E)forstj átti fund með yfirmanni Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am, tveimur dögum síðar, þann 24. nóvember 2010. Um var að ræða samskipti sem tengdust hinu ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa sem hafði það að markmiði að raska samkeppni. Fóru viðkvæmar samkeppnisupplýsingar milli fyrirtækjanna á fundinum sem var hluti af samráði fyrirtækjanna, sbr. kafla 11 og 13. Hvorki Eimskip né Samskip við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um samskiptin. Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

6639. Fyrir liggur að Eimskip gerði þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa ekki tilboð áður en að Samskip sömdu á ný við N&O í lok janúar 2011. Ástæða þessa var hin ólögmæta markaðsskipting sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

[3152] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.183131. […] Doc. ID. 0.7.33.185131.
[3153] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.808577.
[3154] Fjallað er um fundargerðina í mgr. 978 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3155] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.
[3156] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.696897.
[3157] Afritað tölvuskjal frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.821687.

14.25.3. Samskip endurnýja samninginn við N&O í janúar 2011

6640. Undirbúningur Samskipa að nýjum samningi við N&O hófst strax í upphafi árs 2011 en þann 5. janúar 2011 var (S)forstö-innfl1 byrjaður að stilla upp nýju verði fyrir fyrirtækið.[3158] Þá áttu (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 fund með N&O til að ræða samningsmál dagana 13. janúar og 21. janúar 2011.[3159] Stefndu Samskip að því að ná fram umtalsverðum verðhækkunum gagnvart þessum viðskiptavini. Hið sama gilti gagnvart Húsasmiðjunni, sbr. kafla 14.34. hér á eftir þar sem fjallað er um tölvupóst (S)forstö-innfl1 til m.a. (S)frkvstj-millilandasv frá 3. janúar 2011.

6641. Samtímagögn sýna að N&O hafi reynt að spyrna á móti hækkunum Samskipa. Þetta endurspeglast í því t.d. að 23. janúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til fyrirtækisins: *„Takk fyrir góðan fund á föstudag. Ég er búinn að fara vel í gegnum þetta síðan þá og sé vel að þessi tillaga okkar var kannski full mikið af því góða. Það þarf að finna einhvern milliveg í þessu. Það er auðvitað hægt að fara margar leiðir í því en á endanum er það auðvitað alltaf enda talan sem skiptir máli. […] Verðin líta því svona út: […]*

Eins og þú sérð þá er þetta mikil lækkun frá fyrri tillögu okkar. […]

Kíktu endilega á þetta og vertu í sambandi. Vonandi er þetta tillaga sem þið getið sættst á og við getum gengið frá samkomulagi á þessum forsendum."[3160]

6642. Áttu Samskip og N&O í frekari samskiptum 24., 27. og 28. janúar 2011.[3161] Skrifað var undir nýjan samning 28. janúar 2011.[3162] Gilti nýi samningurinn til 31. janúar 2013 en skyldi framlengjast ótímabundið eftir það með sex mánaða uppsagnarfresti. Hvorki í samtímagögnum Samskipa né Eimskip er að finna frásagnir af samkeppni fyrirtækjanna um þennan viðskiptavin.

6643. Eins og gert var ráð fyrir í rekstraráætlun (S)forstö-innfl1 frá september 2010 náðu Samskip fram verðhækkun gagnvart N&O frá fyrri samningi (6. febrúar 2009). Þannig hækkaði flutningsverð N&O frá Evrópu um 23-28%.[3163] Verð fyrir flutning fyrir N&O frá Bandaríkjunum, sem hafði tekið hækkunum í janúar 2010, ýmist lækkaði, stóð í stað eða hækkaði í dollurum, eftir áfangastöðum.

6644. Fram kemur í framangreindum tölvupósti (S)forstö-innfl1 til N&O þann 23. janúar 2011 að lækkun á verði hafi m.a. verið komin til vegna þess að Samskip hefðu fengið lækkun frá samstarfsaðila sínum (APL). Þrátt fyrir að ákveðnir verðþættir hafi lækkað hafði heildarverð N&O fyrir flutninga frá Bandaríkjunum hækkað um 6-30%, í dollurum, frá samningnum 2009.

6645. Sem fyrr segir velti (E)frkvstj-sala/þj upp þeirri spurningu 25. ágúst 2010 hvort hefja ætti undirbúning að gerð tilboðs til N&O. Daginn eftir var haldinn fundur framkvæmdastjóra hjá Eimskip þar sem fram kom að meginverkefni fyrirtækisins á þessum tíma væru m.a. samningur við Samskip og tveir afar mikilvægir viðskiptavinir (Húsasmiðjan og N&O). Sem fyrr sagði hafði Húsasmiðjan snúið sér til Eimskips vegna óánægju með miklar verðhækkanir Samskipa. Þegar þessi verkefnalisti stjórnenda Eimskips er virtur með hliðsjón af öðrum gögnum frá þessum tíma má sjá að stjórnendur Eimskips hafi á þessum tíma velt fyrir sér kostum og göllum þess að reyna að ná þessum viðskiptavinum Samskipa í viðskipti til Eimskips. Óhjákvæmilega hafi þeir í því samhengi velt fyrir sér áhrifum þess á hið ólögmæta samráð við Samskip. Gögn málsins sýna að Eimskip virti

[3158] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.845254.
[3159] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.845726. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.848284.
[3160] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.848851.
[3161] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.849191. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.849673. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „"Samningur 1912-Samskip 2011-2013.docx". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.850042. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.850209. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Samningur 1912-Samskip 2011-2013 - lokaútgáfa.docx". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.850217.
[3162] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.850218. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.831058.
[3163] Hækkaði verð á flutningi á 20 feta gámum um 23% en verð á flutningi á 40 feta gámum hækkaði um 26-28%.

markaðsskiptinguna, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021 þar sem fyrirtækið viðurkennir að hafa átt í samráði við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum á þessum tíma.

6646. Í október og nóvember 2010 áttu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl fundi með (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv og sýna gögnin að bæði fyrirtækin stefndu á þessum tíma að áframhaldandi friði og ró á markaðnum og að verð yrði áfram hækkað. (E)forstj átti einnig í samskiptum við Samskip í nóvember 2010. Í sama mánuði hittu (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj N&O og stuttu síðar átti (E)forstj fund með yfirmanni Samskipa í Norður-Ameríku. Eimskip gerði N&O ekki tilboð og hafðist ekkert að þegar samningur N&O við Samskip rann út í lok janúar 2011. Eimskip gerði heldur ekki neitt sem stöðvaði eða hindraði Samskip í að reyna ná fram verðhækkun gagnvart Húsasmiðjunni. Þvert á móti gerði Eimskip tilboð í janúar 2011 sem Húsasmiðjunni þótti m.a. *„alltof dýrt"*. Síðar í sama mánuði var Húsasmiðjan *„sjokkeruð"* yfir háu verði í tilboði Samskipa. Vísast nánar um þessi atriði til kafla 14.34 hér á eftir.

6647. Samtímagögn Samskipa sýna engan ótta um samkeppni frá Eimskip á þessum tíma. Þegar (S)forstö-innfl1 vann í september 2010 við framangreinda rekstraráætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2011 lá ekkert fyrir um það við hvern N&O myndu semja að samningstíma loknum. Í áætluninni kom fram kom að samningur við N&O myndi losna á árinu 2011 en Samskip myndu halda þeim viðskiptum og reynt yrði að ná fram hækkunum. Var það ólögmæt markaðsskipting milli Samskipa og Eimskips sem gerði stjórnendum Samskipa kleift að gera ráð fyrir að ekki yrði samkeppni um stóra viðskiptavini á árinu 2011.

6648. Þetta verður enn skýrara þegar framangreind atvik sem tengjast N&O eru virt með atvikunum sem tengjast Húsasmiðjunni, auk annarra atvika og samskipta fyrirtækjanna á þessum tíma.

14.25.4. Samantekt

6649. Framangreind gögn frá september 2009 til janúar 2011 og varða m.a. N&O eru birtingarmynd á samfelldu samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Gögnin frá 2009 sýna að Samskip ógnuðu ekki markaðsskiptingunni við Eimskip með því að *„hræra í"* Aðföngum og hækkuðu í staðinn í janúar 2010 verðið gagnvart N&O óáreitt. Eimskip virti hið samfellda samráð síðar á árinu 2010 og Samskip endurnýjuðu samninginn við N&O í janúar 2011 og hækkaði verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Var þetta í samræmi við það sem fram kemur í áætlunum (S)forstö-innfl1 frá september 2010 fyrir árið 2011, þ.e. að Samskip og Eimskip myndu ekki keppa um mikilvæga viðskiptavini (*„haldi að sér höndum"*) og þess í stað myndi Samskip hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og N&O, Húsasmiðjunni o.fl.

6650. Er allt framangreint til stuðnings niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma. Þá hefur Eimskip, eins og áður segir, viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip með því m.a. að skipta mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum, sbr. sátt Eimskips, dags. 16. júní 2021.

6651. Í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að framangreind atvik gefi til kynna samráð fyrirtækisins við Eimskip. Í t.d. mgr. 980 í athugasemdunum er staðhæft að Samskip hafi gefið eftir í verðhækkunum gagnvart N&O af ótta við að missa ella viðskiptin til Eimskips. Eins og rökstutt er í kafla 26.26 eru þessi sjónarmið Samskipa ekki í samræmi við gögn málsins.

14.26. ÍSAM/Mekka óska tilboða á árinu 2010

6652. Íslensk-Ameríska (ÍSAM) var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í innflutningi, sbr. áðurnefndan lista (S)forstö-innfl1 frá 14. janúar 2010. ÍSAM var með heildarflutningasamning við Samskip sem

gilti frá mars 2007 en rann út 1. apríl 2010.[3164] Dótturfélag ÍSAM, víninnflytjandinn Mekka Wines & Spririts (Mekka), var einnig aðili að flutningasamkomulaginu við Samskip.

6653. Út frá heildarveltu samstæðunnar var ÍSAM meðal átta stærstu viðskiptavina í innflutningi hjá Samskipum á árunum 2009 – 2013. Var ÍSAM einn stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi á matvöru. ÍSAM var því án efa mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Hafa Samskip staðfest það, sbr. mgr. 1205 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Mekka var einnig mikilvægur viðskiptavinur Samskipa og var t.d. á afhentum lista Samskipa yfir fimmtíu umfangsmestu kaupendur flutningaþjónustu og þriðji stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi á drykkjarvöru.[3165] Rétt er hér að draga fram að á listum sem Samskip afhentu Samkeppniseftirlitinu yfir stærstu viðskiptavini í innflutningi má sjá að móðurfélagið var þó margfalt umfangsmeiri kaupandi á flutningaþjónustu en Mekka.[3166]

6654. Í þessum kafla verður m.a. lýst aðdraganda þess að Samskip endurnýjuðu samning við ÍSAM í byrjun maí 2010 og hækkuðu verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Einnig verður gerð grein fyrir gögnum frá Eimskip í nóvember 2010 sem sýna að (E)frkvstj-sala/þj vildi að þessi viðskiptavinur Samskipa yrði látinn í friði.

6655. Mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, Innnes, kemur jafnframt við sögu í þessari atburðarrás. Eins og rakið verður í þessum kafla sýna gögnin að á fyrrihluta ársins 2010 var Eimskip annars vegar að reyna að hækka verð gagnvart Innnes og Samskip gagnvart ÍSAM. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 5. mars 2010 kom efnislega fram að það væri *„gott mál"* að vinna að verðhækkun gagnvart ÍSAM á *„sama tíma"* og Eimskip ynni að verðhækkun gagnvart Innnes, sbr. nánar hér á eftir.

6656. Hvað Innnes áhrærir er í þessum kafla rétt að hafa eftirfarandi í huga:

- Innnes var einn af stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi. Flutti Innnes inn matvöru líkt og ÍSAM.
- Í kafla 14.6 er lýst atvikum frá m.a. maí og júní 2009. Þar kemur fram að Innnes var óánægt með verðlagningu Eimskips og óskaði eftir tilboði frá Samskipum. Sendi Samskip Innnes tilboð 24. júní 2009. Var það tilboð sem ætlað var að tryggja að Innnes yrði áfram í viðskiptum við Eimskip, þ.e. var til þess fallið að *„fæla"* Innnes frá Samskipum. Markaðsskiptingin var virt.
- Gögnin sýna áframhaldandi óánægju Innnes á fyrstu mánuðum ársins 2010 með verðlagningu Eimskips, sbr. umfjöllun hér á eftir.

6657. Í rekstraráætlunum Samskipa og Eimskips fyrir innflutning árið 2010 (unnar haustið/veturinn 2009) var fjallað um ÍSAM og Innnes, sbr. kafla 14:10:

- Í áætlun Samskipa fyrir innflutning árið 2010 var áherslan í innflutningi á matvöru að *„halda núverandi viðskiptavinum"* og reynt yrði að ná viðskiptum við *„smærri aðila."* Í áætluninni kom fram að samningur við ÍSAM rynni út í apríl 2010 og að *„ekki* [væri] *ástæða til annars en að ætla að samningurinn verði endurnýjaður við Samskip"*. Jafnframt var áhersla lögð á að hækka verð á slíka mikilvæga viðskiptavini Samskipa.
- Samskipum var ljóst að samningur Innnes við Eimskip var laus á árinu 2010. Í áætlun Samskipa fyrir innflutning árið 2010 var hins vegar ekki gert ráð fyrir því að reynt yrði, á grundvelli samkeppni, að ná samningi við þennan mikilvæga viðskiptavin Eimskips.

[3164] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2 „Samningar". *„Flutningssamkomulag Samskipa hf. og Íslensk Ameríska verslunarfélagsins ehf., dags. 26.03.2007"*.
[3165] Af gögnum málsins verður hins vegar ráðið að árið 2010 hafi Mekka keypt vöruhúsaþjónustu af Eimskip.
[3166] Afhent tölvuskjöl frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Stærstu 50"*, *„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti"* (ekki tekið tillit til Jóna Transport). *„Liður 8.1 Stærstu viðskiptavinir 2006-2013"*.

- Í áætlun Eimskips fyrir árið 2010 ráðgerði fyrirtækið að halda sömu markaðshlutdeild í innflutningi. Ekki er að sjá neinar áhyggjur af því að fyrirtækið myndi ekki halda Innnes í viðskiptum og ekki var heldur að sjá ráðagerðir hjá fyrirtækinu um að sækjast eftir að ná viðskiptum ÍSAM af Samskipum. Er það í samræmi við áðurnefnd samtímagögn Samskipa og eftirfarandi gögn.

6658. Liggur því fyrir að á þessum tíma voru ekki uppi neinar áætlanir hjá Samskipum um að reyna með samkeppni að ná Innnes í viðskipti til sín og engar áætlanir hjá Eimskip um að reyna með samkeppni að ná ÍSAM í viðskipti til sín. Lögðu bæði fyrirtækin til grundvallar að þau myndu halda þessum mikilvægu viðskiptavinum sínum.

6659. Hér ber og að rifja upp tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 17. nóvember 2009. Þar lýsti (S)forstö-innfl1 þeirri stefnu Samskipa að ætlunin væri að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Samskipa og sækjast ekki eftir mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Var ÍSAM eitt þeirra fyrirtækja sem (S)forstö-innfl1 tilgreindi þegar hann ræddi um þessa stefnu innflutningsdeildar Samskipa að *„hækka verð á núverandi kúnna*", sbr. nánar kafla 14.20.3.

6660. Verður nú vikið að atvikum frá árinu 2010.

14.26.1. Samskip stefnir að því að hækka verð og *„sjokkerandi*" tilboð frá Eimskip

6661. Þann 4. febrúar 2010 kom eftirfarandi fram í tölvupósti (S)forstj: *„Stórir viðskiptavinir í endurnýjun: „ÍsAm, Samkaup, Stálskip, Ögurvík*".[3167] Stuttu síðar sama dag sendi (S)forstj fundarboð til (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl, (S)forstö-landfl, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv. Þar sagði forstjórinn:

„Hitti [ÍSAM] *í sl. viku – hann er tilbúinn að gera við okkur 3ja ára samning, án þess að leita til EI* [Eimskip]*, ef við getum á proactive máta getum myndað hagræði hjá honum, ég taldi að við gætum ekki náð því með lækkun á frakt í innflutningi eða landflutningi, þvert á móti þyrftum við hækkanir amk í innflutningi. […].*"[3168]

6662. Kom þarna fram hjá (S)forstj sama stefna og (S)forstö-innfl1 hafði lagt til grundvallar, þ.e. hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavini.

6663. Fjórum dögum eftir að tölvupóstur (S)forstj var sendur, eða 8. febrúar 2010, varð til gagn hjá Samskipum þar sem sett var fram áhættumat fyrir rekstur fyrirtækisins, sbr. umfjöllun í kafla 14.9.4. Samkvæmt því mati töldu Samskip litlar líkur á að fyrirtækið myndi missa ÍSAM úr viðskiptum.[3169] Þannig var gengið út frá því hjá Samskipum að fyrirtækið héldi viðskiptunum við ÍSAM og litlar líkur taldar á að missa samninginn þrátt fyrir að á sama tíma væri gengið fram með því að hækka verð. Var það hin samfellda markaðsskipting Samskipa og Eimskips sem gerði fyrirtækinu kleift að meta markaðinn með þessum hætti og telja litla ógn stafa frá Eimskip.

6664. Á þessum tíma, þ.e. í byrjun febrúar 2010, hafði ÍSAM þegar leitað til Eimskips.[3170] Fyrirsvarsmenn ÍSAM og Mekka hittu (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj á fundi þann 10. febrúar 2010 undir heitinu *„Fundur með Íslensk Ameríska og tengdum fyrirtækjum*". Í fundarboði sagði ÍSAM/Mekka eftirfarandi: *„Við […] myndum mæta ljóslifandi til þín til skrafs og ráðagerða. Ég held að þetta sé aðeins of stórt tækifæri til að láta ekki reyna á landsþekkta samningatækni þína.*"[3171]

[3167] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.706123.
[3168] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.706128.
[3169] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.709738.
[3170] Á lista hjá […] frá 20.01.2010 var ÍSAM á lista og að samningur væri laus 2010. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.63851. Lína merkt nr. 18.
[3171] Afrituð dagbókarfærsla. […] Doc. ID. 0.7.33.598240.

6665. Í fundargerð vegna vikulegs fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-viðskþj þann 15. febrúar 2010 (vika 7) segir: *„(E)frkvstj-sala/þj sagði frá því að hann og (E)forstj hefðu hitt […] og […] frá Mekka og ÍSAM. Mjög áhugaverður pakki.*"[3172]

6666. Mekka ítrekaði ósk um tilboð eftir fundinn með Eimskip. Þannig sendi fyrirtækið þann 19. febrúar 2010 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj og óskaði eftir tilboði í innflutning á áfengi. (E)frkvstj-sala/þj áframsendi tölvupóstinn frá Mekka til (E)forstö-innfl, 22. febrúar 2010, með skilaboðunum: *„Þurfum að stilla upp tilboði fyrir* [Mekka]*, setjumst aðeins yfir á morgun.*"[3173] Síðar sama kvöld sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstj þar sem sagði: *„Bara til uppl. heyrði í* [Mekka] *í dag eftir e-mail frá honum á föstudag, sendum honum verð á morgun, ég er samt smá tvístígandi með verðin!*"[3174]

6667. Eimskip undirbjó tilboð til Mekka þann 24. febrúar 2010. Þann dag sendi viðskiptastjóri í innflutningsdeild, (E)viðskstj1, tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj þar sem sagði: *„Förum í gegnum þetta á eftir mat. Sjá meðf. tölur og verð á öðrum viðskipav. Spurning líka hvað þú vilt bjóða þeim, Tala við þig á eftir.*" Meðfylgjandi voru tvö skjöl sem báru heitið: *„Ísl Ameríska magn*" og *„Íslensk Ameríska*".[3175] Í seinna skjalinu var að finna verð Ásbjörns Ólafssonar og ÖES ásamt tillögu (E)viðskstj1 fyrir ÍSAM.

6668. Af gögnum málsins er ljóst að (E)frkvstj-sala/þj fór yfir þessa tillögu (E)viðskstj1 að tilboði til Mekka áður en hann sendi það til Mekka síðar sama dag. Það tilboð sem (E)frkvstj-sala/þj sendi Mekka innihélt sjóflutningsverð sem voru 22-31% hærra en tillaga (E)viðskstj1 gerði ráð fyrir.

6669. Mekka var á þessum tíma viðskiptavinur Samskipa. Framangreind gögn sýna að (E)frkvstj-sala/þj var *„tvístígandi*" um hvaða verð ætti að bjóða Mekka. Þá sýna gögn málsins að (E)frkvstj-sala/þj stillti upp tilboði sem engin hætta var á að Mekka myndi taka. Þetta má ráða af tölvupósti sem hann sendi þann 3. mars 2010 til (E)viðskstj1, (E)forstö-innfl og (E)forstj. Í honum sagði:

„*Ég heyrði í* [Mekka], *hann var enn í sjokki vegna þessara verða sem ég sendi á hann sem eru þó góð verð að okkar mati í dag, eftir nokkra umræðu og yfirlýsingu frá honum að þeir vildi endilega nota okkur amk. með öðrum bauð ég 100% afslátt af CPC, ætlar hann að fara yfir aftur miðað við það […]*"[3176]

6670. (E)frkvstj-sala/þj sendi tölvupóst til Mekka þann 10. mars 2010 og spurði hvort þeir hefðu *„haft tök á að skoða þetta e-hv frekar?*".[3177] (E)frkvstj-sala/þj sendi tölvupóst til (E)forstj 22. mars 2010 þar sem m.a. sagði:*„Íslensk Ameríska: Hitti* [Mekka] *í ræktinni í dag og hann sagði þá vera að skoða þetta og væru ákveðnir í að láta okkur hafa e-hv, verðin stæðu í þeim (ég útilokaði ekki að við gætum skoðað það). Hann sagði að við myndum heyra frá þeim fljótlega eftir páska.*"[3178]

6671. Eftirfarandi gögn málsins sýna að á fyrri hluta ársins 2010 hafi Samskip hafið undirbúning að því að hækka verð gagnvart ÍSAM. Var þetta, sem fyrr segir, í samræmi við framangreinda stefnumörkun (S)forstö-innfl1 um að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins.

6672. (S)forstö-innfl1 útbjó þannig þann 3. mars 2010 tölvuskjalið *„Ný verð mars 2010 ÍsAm*" þar sem voru m.a. borin saman verð gagnvart mismunandi viðskiptavinum (umfangsmiklum viðskiptavinum

[3172] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.183126.
[3173] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.407967.
[3174] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] ID. 0.7.33.408036.
[3175] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Ísl Ameríska magn.xlsx*" og *„Íslensk Ameríska.xlsx*". Viðhegni við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.409161.
[3176] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.416772.
[3177] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.416772.
[3178] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.434287.

Eimskips og Samskipa). Þar má sjá dálk með ÍSAM skv. gildandi samningi og annan dálk *„ÍsAm tillaga“* þar sem sjóflutningaverð hafa verið hækkuð.[3179]

6673. Í kynningu fyrir forstöðumannafund hjá Samskipum sem fara átti fram 4. mars 2010 segir: *„Áhersla á sölustarf – viðhalda núverandi markaðshlutdeild og tryggja að verð á markaði haldist stöðug. Nokkrir stærri samningar í endurnýjun……“*. Var ÍSAM þar á lista.[3180]

14.26.2. Unnið á sama tíma að verðhækkun gagnvart Innnes og ÍSAM

6674. (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þann 5. mars 2010 og ber hann heitið *„Eimskip og Innnes“*. Í umræddum tölvupósti frá (S)forstö-innfl1 segir eftirfarandi:

„Heyri að Eimskip sé að pressa Innes í nýjan samning. Ætla að ná fram hækkun. Það er gott mál að vinna þetta á sama tíma og ÍsAm. Þið megið gera ráð fyrir að Innnes hringi í ykkur til að ræða samningsmál. Mér skilst að næsti fundur á milli Innes og Eimskips sé eftir ca 10 daga.“[3181]

6675. Í þessum tölvupósti (S)forstö-innfl1 til yfirmanna sinna varaði hann við því að Innnes kynni að snúa sér til Samskipa með það að markmiði að óska eftir tilboði í alla sína flutninga í von um betri kjör en Eimskip bauð. Þá má ætla af orðalagi tölvupóstsins að (S)forstö-innfl1 geri ráð fyrir því að nýta sér þessar upplýsingar í tengslum við samningaviðræður við ÍSAM. Í samræmi við áætlun Samskipa fyrir árið 2011 minntist (S)forstö-innfl1 hvergi á að hugsanlega ætti að nota tækifærið til að ná Innnes í viðskipti.

6676. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 sýnir einnig að hann bjó yfir upplýsingum um verðhækkunaráform Eimskips. Jafnframt liggur fyrir samkvæmt framangreindum gögnum að Eimskip var að reyna að hækka verð gagnvart Innnes og Samskip gagnvart ÍSAM. Taldi (S)forstö-innfl1 það *„gott mál“* að vinna að verðhækkun gagnvart ÍSAM á *„sama tíma“* og Eimskip ynni að verðhækkun gagnvart Innnes.

6677. Í þessu samhengi skipta og talsverðu máli ítrekaðar tilraunir Innnes til að fá tilboð hjá Samskipum í tiltekna flutninga frá Bandaríkjunum. Vildi Innnes fá tilboð í flutninga sem ekki kæmu í beinum flutningum með skipi Eimskips heldur með TA-flutningum í gegnum Rotterdam til Íslands. Fjallað er um þetta í kafla 14.35. Samhengisins vegna er hins vegar nauðsynlegt að lýsa þessu að hluta til einnig hér:

- Aðdragandi þessa var að Innnes sneri sér í september 2009 til (S)frkvstj-N-Am til að ræða flutning frá dreifingarmiðstöð (Conagra) í Pennsylvaníu fylki í Bandríkjunum. Var haldinn fundur 16. september 2009 og Innnes sendi í kjölfarið tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am. (S)frkvstj-N-Am svaraði daginn eftir og þakkaði fyrir fundinn og kvaðst fara *„í að skoða nýjar tölur eftir helgi og verð í sambandi.“*

- Samskip sýndu þessu hins vegar lítinn sem engan áhuga. Þetta má sjá af tölvupósti sem Innnes sendi (S)frkvstj-N-Am 3. mars 2010 (afrit (S)viðskstj1). Í honum sagði: *„Við vorum eitthvað að skoða þetta á síðasta ári með flutninginn frá Conagra, og ef ég man rétt fengum við litla sem enga niðurstöðu. Nú langar mig að endurvekja þetta mál og biðja þig um að gefa mér verð í flutning frá Conagra í gegnum Evrópu.*

- *Láttu mig vita hvaða höfn myndi henta þér best fyrir utan Richmond, og miðaðu tilboðið við þá höfn. Við munum reyna að taka slaginn úti um breytingar ef þetta er áhugavert. Ég þarf eiginlega að biðja þig um að vinna þetta hratt fyrir mig þar sem farið er að banka all hastarlega á hjá mér.“*

[3179] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.17179. Sjá flipann *„Samanburður“*.
[3180] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Forstöðumannafundur_4_mars_2010.ppt“*, glæra 11. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.719147.
[3181] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.720510.

- (S)frkvstj-N-Am svaraði samdægurs og bað Innnes um nánari upplýsingar um þessa flutninga. Innnes svaraði og veitti sama dag umbeðnar upplýsingar.

- Samskip urðu ekki við beiðni Innnes um að bregðast hratt við þessari ósk um verðtilboð. Þetta sýna eftirfarandi gögn:

  - (S)frkvstj-N-Am sagði þann 3. mars 2010 í tölvupósti til (S)viðskstj1 að Samskip á Íslandi yrðu að ákveða hvernig brugðist yrði við þessari ósk Innnes um tilboð en hann myndi senda (S)viðskstj1 verðupplýsingar. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-N-Am verðtilboð Samskipa fyrir Innnes til (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 og tók jafnframt fram að Innnes óskaði eftir skjótum svörum frá Samskipum. Þrátt fyrir þetta höfðust (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 ekkert að.

  - Þann 22. mars 2010 sendi Innnes eftirfarandi tölvupóst til (S)viðskstj1: *„Var nokkuð komin skriður á þetta mál varðandi Conagra frá USA?"*

  - Þann 30. mars 2010 sendi Innnes eftirfarandi tölvupóst til (S)viðskstj1: *„Er nokkuð að frétta af þessu máli varðandi Conagra?"*

- Eftir að hafa fengið þessar ítrekanir frá Innnes framsendi (S)viðskstj1 þær til (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)frkvstj-N-Am). Tók (S)viðskstj1 þetta fram í tölvupóstinum til (S)forstö-innfl1 :

  „þurfum að svara e-h varðandi Conagra fljótlega – biðum aðeins að svara v. ísam".

- Þennan sama dag, 30. mars 2010, sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)viðskstj1 og spurði hvort hann ætti að grípa til aðgerða vegna þessarar beiðni Innnes eða hvort Samskip á Íslandi væru að *„stolla þessu út eitt"*.

- Hálfum mánuði síðar, þann 16. apríl 2010, sendi Innnes aftur tölvupóst til (S)viðskstj1 og ítrekaði beiðni um tilboð.

- Innnes er sem fyrr segir mikilvægur viðskiptavinur í innflutningi. Þrátt fyrir ítrekaðar beiðnir Innnes um tilboð til Samskipa sinnti fyrirtækið þeim ekki og þegar kom að því að nauðsynlegt væri að huga að svari til Innnes þá var ekki sett fram tillaga um tilboð heldur átti að svara *„einhverju"* eða tefja málið áfram (*„stolla út í eitt"*). Var þetta í samræmi við áform Samskipa um að *„b[íða] aðeins að svara v. isam"*. Endurspeglar þetta hina ólögmætu markaðsskiptingu.

- Samningur Samskipa við ÍSAM gilti til 1. apríl 2010. Líkt og Eimskip gagnvart Innnes þá stefndu Samskip að því að hækka verð gagnvart ÍSAM. Í tölvupóstum milli (S)forstj og (S)forstö-innfl1 þann 6. apríl 2010 var undirbúinn fundur með ÍSAM til þess að rökstyðja hækkun á verði. Lagði (S)forstj þetta fyrir (S)forstö-innfl1 ;

  „við komum á fundi á næstu dögum, afar mikilvægt að við getum sýnt [ÍSAM] *á einfaldan máta hvernig verðin eru á markaðnum, hvernig hans verð voru og hafa þróast og hvað væri sanngjörn leiðrétting - gætirðu tekið saman slíka pælingu og sent á mig."*[3182]

6678. (S)forstö-innfl1 svaraði síðar sama dag og kvaðst vera kominn langt með þessa samantekt. Kvaðst hann klára hana daginn eftir. Lagði hann til að hann og (S)forstj myndu síðan renna *„í gegnum strategiu"* áður en þeir hittu ÍSAM.[3183] Tæplega viku síðar sendi (S)forstj tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv og boðaði til fundar daginn eftir með eftirfarandi skilaboðum: *„ræðum stuttlega samningsviðræður við ÍSAM - ég hitti* [ÍSAM] *í morgun og nú skulum við taka stífar viðræður við þá."*[3184]

[3182] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.731928.
[3183] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.732386.
[3184] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.808807.

6679. Þann 19. apríl 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til ÍSAM. Með honum fylgdu tillögur Samskipa um *„verðlagningu á innflutningsvöru"*. Var um að ræða skjalið *„Tillaga að nýjum flutningssamningi"*. Í því skjali var að finna rökstuðning fyrir hækkun á verði.[3185] Byggði hækkunin á útreikningi Samskipa á verði ÍSAM árið 2007 ef samningurinn hefði verið í evrum, sem hann var ekki, og hvað samningurinn þyrfti að hækka mikið til að halda í við gengisþróun frá þeim tíma. Jafnframt reiknuðu Samskip út áhrif breytinga BAF á samninginn þrátt fyrir að í samningi ÍSAM segði að fyrirtækið greiddi ekki BAF.

6680. Ljóst er að ÍSAM hafi ekki fallist á röksemdir Samskipa fyrir hækkun en fyrirtækið svaraði samdægurs og spurði (S)forstj hvort um væri að ræða lokatilboð frá Samskipum. (S)forstj svaraði um hæl; *„legg til að við hittumst og ræðum málin vel."*[3186] Svaraði ÍSAM síðar um kvöldið: *„Við skulum hittast. Þetta er ekki ásættanlegur samningur fyrir okkur."*[3187] Gat ÍSAM þannig ekki fallist á það verð sem Samskip buðu.

6681. Sama dag sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)forstö-N-Am, hjá Eimskip í Bandaríkjunum vegna flutninga fyrir ÍSAM (Ora). Í tölvupóstinum sagði (E)forstö-innfl eftirfarandi: *„Án þess að svo stöddu að gera meira úr efninu verð ég að koma því á framfæri að ég er furðu lostinn yfir atburðarrásinni sem valdið hefur því að Reefergámar fyrir Ora/Isam hafa verið að koma með okkur frá USA. Að rekja tölvupóstsamskiptin frá upphafi (tvö meðfylgjandi) er fróðlegt og að komast að því að einum stærsta matvælainnflytjanda landsins hefur verið gefin verð, afsláttur af THC og fleiri liðum til door Reykjavík algjörlega án samráðs við IMP kemur mér verulega á óvart. Ég hefði viljað að strax í upphafi hefði því verið vísað alfarið frá ykkur að gefa verð til Íslands til þessa íslenska innflytjanda en því miður var það ekki gert. Ég get ekki ímyndað mér hvers vegna ekki og hvernig stendur á því að þið eruð að gefa verð í svona flutninga. […]."*[3188]

6682. Var (E)forstö-innfl því allt annað en ánægður með að skrifstofa Eimskips í Norður-Ameríku hafi gefið hagstætt verð og afslátt til stórs íslensks innflytjenda sem var á þeim tíma í viðskiptum við Samskip.[3189]

6683. Þann 20. apríl 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)viðskstj1 til undirbúnings fundar með ÍSAM: *„Hér er smá fóður fyrir fundinn á eftir. Svona eru verðin hjá ÍsAm í dag og tillaga okkar að nýjum verðum:*

Núgildandi verð	Sjófrakt	BAF	Repo	Uppskipun	ISPS	Afgreiðslugjald	Akstur	FAF	Samtals	
20ft	60.461	0	0	16.304	€ 40,4	2.448	10.901	4.009	101.154	
40ft	76.085	0	0	27.173	€ 40,4	2.448	10.901	4.009	127.648	
cbm	4.008	0	0	1.416	€ 1,3	146	551	117	6.460	
tonn	8.696	0	0	2.777	€ 3,1	293	1.446	308	14.061	
min	14.673	0	0	1.887	€ 3,1	1.170	3.167	675	22.113	
Tillaga 20.apríl										
20ft	60.461	107,5	0	16.304	€ 40,4	2.448	10.901	4.009	114.914	14%
40ft	76.085	215	0	27.173	€ 40,4	2.448	10.901	4.009	155.168	22%
cbm	4.008	6,5	0	2.000	€ 1,3	146	551	117	7.876	22%
tonn	8.696	12,85	0	4.000	€ 3,1	293	1.446	308	16.929	20%
min	19.000	12,85	0	3.000	€ 3,1	1.170	3.167	675	29.197	32%

Hér eru síðan verð hjá öðrum innflytjendum til samanburðar:

[3185] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Tillaga að nýjum flutningasamningi við ÍSAM.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.737261.
[3186] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.737426.
[3187] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.737510.
[3188] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.458265.
[3189] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.811138.

FOB-Door	Rúmfatal.	ÖES Samskip	ÖES Eimskip	Vífilfell	Nathan	ÍSAM tillaga	ÍSAM núgildandi	Samkaup	OJK	Garri
20ft	92.941	93.741	86.242	100.606	81.642	114.914	101.154	137.043	173.220	174.119
40ft	130.621	140.121	128.911	150.126	110.505	155.168	127.648	215.278	252.814	269.571
cbm	6.712	7.412	6.819	7.446	6.565	7.876	6.460	11.117	11.202	10.780
tonn	11.807	13.307	12.243	13.455	13.932	16.929	14.061	23.576	28.692	28.321
min	42.395	23.543	21.660	26.186	26.877	29.197	22.113	49.796	41.381	44.892

Eins og þið sjáið þá er einhver slaki í þessum verðum sem við erum að bjóða, en til þess var einmitt leikurinn gerður. Við vitum að [ÍSAM] *mun kreista okkur*."[3190]

6684. (S)forstö-innfl1 sendi annan tölvupóst skömmu síðar til (S)forstj og (S)viðskstj1: *„Var að slá á það hvað þessi hækkun sem við erum að fara fram á við Ísam mun skila á ársgrundvelli. Mér sýnist að hún myndi skila 14 mkr. Það skiptist svona niður á einingar.*

20ft = 3 mkr
40ft = 9 mkr
LCL = 2 mkr0".[3191]

6685. Fundur Samskipa með ÍSAM var haldinn síðar sama dag.[3192] Daginn eftir, 21. apríl 2010, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)viðskstj1 vegna þessara viðræðna við ÍSAM:

„Ég er búinn að stilla upp samning í takt við það sem við ræddum á fundinum í gær. FCL verðin hækka um 7.500/20ft og 15.000/40ft. Þetta eru 12% og 20% hækkun á sjóflutningsverðum. Það var rætt um að hækka LCL verðin í sambærilega og því hækkaði ég þau um 16%.

Vilt þú ekki senda þetta á [ÍSAM] *til yfirlestrar. Það væri gott að geta skrifað undir í dag*."[3193]

6686. (S)forstj sendi skömmu seinna drögin að nýjum samningi til ÍSAM.[3194]

6687. Þann 29. apríl 2010 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til ÍSAM til að óska eftir svörum við tilboðinu.[3195] Í framhaldinu lagði (S)forstj til við (S)viðskstj1 að Samskip byrjuðu að rukka ÍSAM samkvæmt nýja samningnum frá og með þeirri viku.[3196]

6688. Daginn eftir eða 30. apríl 2010 hittust Samskip og ÍSAM á fundi vegna samningsins.

6689. Í maí 2010 áttu Samskip og ÍSAM áfram í samskiptum og samningaviðræðum. Lét ÍSAM m.a. í ljós óánægju með tillögur Samskipa að verðhækkunum og gerði athugasemdir við ákvæði í samningnum um að ÍSAM væri skuldbundið að beina öllum flutningsviðskiptum sínum til Samskipa. Hvergi í samtímagögnum Samskipa vegna þessara viðræðna við viðskiptavininn var vísað til þess að ótti væri um að Eimskip myndi með samkeppni sækja á að taka til sín viðskipti ÍSAM. Þvert á móti var vísað til þess að ÍSAM væri að *„væla*" undan tillögum Samskipa að verðhækkunum. Samskip lagfærðu hins vegar tilboðið eftir samskipti við ÍSAM en náðu eftir sem áður því markmiði að hækka verð. Sýna samtímagögn að Samskip voru hikandi við að *„milda*" skuldbindingargildi samningsins. Sagði (S)viðskstj1 m.a. í tölvupósti til (S)forstj og (S)forstö-innfl1 , varðandi tillögu að breyttu orðalagi vegna uppkastsins að samningi við ÍSAM: *„Tel ekki rétt að setja ákvæði um að við getum í þeim tilfellum sem þeir mögulega flytja með EÍ* [Eimskip] *að við getum mögulega boðið á mót* [svo] *- ég tel að það kalli á að þeir muni "pönkast" aðeins á okkur*".[3197]

[3190] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.737874.
[3191] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.737879.
[3192] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.809835.
[3193] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.738505.
[3194] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.738624.
[3195] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.742290.
[3196] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.742238.
[3197] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.742703. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. Doc. ID. 0.7.33.743373. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.743704. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.743711. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.743733. Afritaður

6690. Má sjá í gögnum málsins að (S)forstj hafi ekki verið sáttur við að hafa gefið eftir í viðræðum við ÍSAM og sagði í tölvupósti til (S)viðskstj1 4. maí 2010 m.a.: *„Við þurfum að vera harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn oog frekar upp - og skulum gera í næstu lotum"*. Í samræmi við önnur samtímagögn var hvorki í tölvupósti (S)forstj né öðrum gögnum Samskipa minnst á ótta eða óvissu um viðbrögð Eimskips.[3198]

6691. Síðar sama morgun sendi (S)viðskstj1 tillögu að verðtilboði til ÍSAM sem (S)forstj svaraði og lýsti sig sammála.[3199] Í tillögu (S)viðskstj1 fólst hækkun frá þáverandi verði ÍSAM um 13,3%-19,7%. Skömmu seinna sendi (S)viðskstj1 drög að nýjum samningi til ÍSAM. Var að finna í honum framangreindar verðtillögur og jafnframt tillöguna um *„mildun"* á skuldbindingargildi samningsins.[3200]

6692. ÍSAM-samstæðan og Samskip rituðu loks undir nýjan samning þann 27. maí 2010 þar sem eins og áður segir verð var hækkað.[3201] Ber hann með sér að ÍSAM hafði fallist á þá verðhækkun sem tilgreind er í framangreindum tölvupósti (S)viðskstj1 frá 5. maí 2010. Gildistími samningsins var til 1. júní 2012.

6693. Rétt er að geta þess að gildandi samningur ÍSAM hafði, á samningstímanum, þegar tekið breytingum í samræmi við breytingar á vísitölu neysluverðs. Í nýjum samningi Samskipa við ÍSAM í maí 2010 nam hækkun farmgjalda frá Evrópu frá fyrri samningi frá árinu 2007 um 56% fyrir 20 feta gám og fyrir 40 feta gám um 60%. Á sama tíma hækkaði vísitala neysluverðs um tæp 36%. Því er ljóst að samningur ÍSAM hafði þegar tekið hækkunum á samningstímanum sem var verulega umfram vísitöluhækkun.

14.26.3. *„Höfum við engan áhuga á nýjum kúnnum"?*

6694. Eins og áður segir var dótturfélag ÍSAM, vöruinnflytjandinn Mekka, einnig aðili að flutningasamkomulaginu við Samskip sem rann út 1. apríl 2010.

6695. Sem fyrr sagði óskaði Mekka eftir tilboði frá Eimskip. (E)frkvstj-sala/þj breytti tilboði undirmanns síns, (E)viðskstj1, og setti fram mun hærra verð (22-31% hærra). Var það tilboð sent til Mekka 24. febrúar 2010. Í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj til m.a. (E)forstj þann 3. mars 2010 greindi hann frá því að Mekka væri *„enn í sjokki"* yfir þessu tilboði Eimskips. Frekari viðræður áttu sér stað í kjölfarið milli (E)frkvstj-sala/þj og Mekka.

6696. Gögn málsins sýna að þann 19. apríl 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj ný verð til Mekka. Samkvæmt tilboðinu hafði hann lækkað sjóflutningaverð um 6-10% frá fyrra tilboði. Lagði hann til að fyrirtækin myndu hittast til að fara yfir þetta. Áframsendi (E)frkvstj-sala/þj samskiptin til (E)forstj.[3202]

6697. Þann 28. maí 2010, sendi Mekka tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og tilkynnti að ekki myndi nást samningur á milli fyrirtækjanna. Vísað var til nýs samnings móðurfélagsins ÍSAM við Samskip og kom fram að samningurinn væri *„styttri en sá síðasti, og áður en við vitum af erum við aftur komnir í samningaviðræður. Kannski verður aðstaða ykkar þá önnur og betri en nú, og þið getið virkilega brett upp ermar til að ná okkur yfir til ykkar. […]"*

6698. (E)frkvstj-sala/þj svaraði síðar um kvöldið: *„[…] takk fyrir meldinguna þótt súr sé. Mér var einmitt hugsað til ykkar undanfarna daga og hefði gert ráð fyrir því að slá á þig ef ég hefði ekki verið búin að heyra í þér í byrjun næstu viku þar sem ég vissi að þið væruð eflaust að nálgast niðurstöðu í þessu máli. Nú liggur hún fyrir og kemur mér svo sem ekki mikið á óvart hver hún er út frá þeim*

tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.743803. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].Doc. ID. 0.7.33.745668. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.813184.

[3198] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.811443.

[3199] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.743733.

[3200] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.743803.

[3201] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2 *„Samningar"*. *„Flutningssamkomulag Samskipa hf. og Íslensk Ameríska verslunarfélagsins ehf., dags. 27.05.2010"*.

[3202] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.459068. Sjá viðhengi við tölvupóst[…] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.458305.

forsendum sem við höfum farið yfir með ykkur. […] Heyri í þér á mánudag til að fara betur yfir og möguleika okkar til frekara samstarfs. […]"[3203] Áframsendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst sinn til Mekka til (E)forstj með skilaboðunum: *„Til uppl. ræðum betur við tækifæri,*".[3204]

6699. Einnig ber hér að horfa til samskipta innan Eimskips síðar á árinu 2010. Þann 12. nóvember 2010 sendi (E)frkvstj-Dk, yfirmaður Eimskips í Danmörku, tölvupóst til (E)viðskstj1. Þar spurði hann hvort samningur ÍSAM við Samskip væri ekki að losna. ÍSAM væri stór innflytjandi frá m.a. Danmörku. Sagði hann síðan þetta:

„Eða höfum við engan áhuga á nýjum kúnnum".

6700. (E)viðskstj1 svaraði stuttu seinna með eftirfarandi hætti:

„Ég held að menn vilja ekki heyfa [svo] *við neinu, en við gáfum verð til Mekka frekar lágt en það dugði ekki til .*

Búið er að bjóða í sl. vikur OJK og Garri en fengið þetta ekki, svo núna er verið að vinna í Áltak […] þeir vilja koma Spurning hvað við gefum þeim

Þú ættir að hrista upp í [(E)frkvstj-sala/þj] *aðeins og sjá hvað hann segir*☺"[3205]

6701. Endurspeglar framangreint viðhorf hjá undirmönnum (E)frkvstj-sala/þj. (E)frkvstj-Dk sá í tengslum við möguleg viðskipti við ÍSAM ástæðu til að spyrja hvort Eimskip hefði engan áhuga á nýjum viðskiptum. Sú spurning gefur til kynna að (E)frkvstj-Dk hafi áður fundið fyrir slíku áhugaleysi hjá stjórnendum Eimskips. Í svari (E)viðskstj1 felst að *„menn*" (af samhenginu að öllum líkindum (E)frkvstj-sala/þj) vilji ekki *„hreyfa við neinu*", þ.e. vilji ekki nálgast ÍSAM. (E)frkvstj-Dk gæti hins vegar reynt að *„hrista upp*" í (E)frkvstj-sala/þj í því skyni að viðskipti við ÍSAM yrðu skoðuð. Þó að (E)viðskstj1 noti „broskall" voru skilaboð hennar engu að síður skýr og í samræmi við önnur samtímagögn: (E)frkvstj-sala/þj vildi að mikilvægir viðskiptavinir Samskipa yrðu látnir í friði og þeirri stefnu yrði ekki breytt nema undirmönnum tækist að sannfæra hann um annað. Framangreind breyting (E)frkvstj-sala/þj á tilboðinu til Mekka sem (E)viðskstj1 útbjó 24. febrúar 2010 var t.d. til þess fallin að gefa henni skýr skilaboð um að (E)frkvstj-sala/þj vildi ekki *„hreyfa við neinu*" þegar um væri að ræða mikilvæga viðskiptavini Samskipa. Í þessu samhengi er einnig rétt að líta til gagna frá (S)forstö-innfl1 sem sýna að hann kom í veg fyrir að kappsamir undirmenn hans myndu gefa mikilvægum viðskiptavinum Eimskips tilboð, sbr. m.a. kafla 14.20.4. Virt saman endurspegla framangreind gögn markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa.

14.26.4. Samantekt

6702. Í rekstraráætlunum Samskipa og Eimskips fyrir innflutning árið 2010 (unnar haustið/veturinn 2009) var fjallað um ÍSAM og Innnes. Sýna þau að á þessum tíma voru ekki uppi neinar áætlanir hjá Samskipum um að reyna með samkeppni að ná Innnes í viðskipti til sín og engar áætlanir hjá Eimskip um að reyna með samkeppni að ná ÍSAM í viðskipti til sín. Lögðu bæði fyrirtækin til grundvallar að þau myndu halda þessum mikilvægu viðskiptavinum sínum. Þetta gekk eftir í maí 2010 og Samskip hækkuðu verð gagnvart ÍSAM. Eins og lýst er kafla 10.35 gerði Eimskip það sama gagnvart Innnes.

6703. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspegla framangreind atvik í tengslum við ÍSAM/Mekka árið 2010 markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips sem gerði fyrirtækjunum kleift að halda uppi eða hækka verð. Í upphafi árs 2010, og fyrr, gerðu Samskip ráð fyrir að halda ÍSAM í viðskiptum og hækka verð. Í forsendum Samskipa var þannig ekki gert ráð fyrir samkeppnislegri ógn frá Eimskip. Samskip staðfesta jafnframt í athugasemdum sinum að fyrirtækið hafi ekki talið hættu á að Eimskip byði ÍSAM

[3203] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.488987.
[3204] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.489004.
[3205] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […].

betri kjör, sbr. mgr. 990 í athugasemdum Samskipa við AII. Gögn málsins sýna að þessar forsendur Samskipa gengu eftir.

6704. Þá liggur fyrir að ÍSAM-samstæðan leitaði til Eimskips um tilboð. Eimskip virti á hinn bóginn markaðsskiptinguna við Samskip með því að sækjast ekki eftir að ná þessum viðskiptum til sín. Þess í stað var í upphafi sett fram tilboð sem *„sjokkerað"* ÍSAM. Einnig kom það (E)frkvstj-sala/þj ekki *„mikið á óvart"* að ÍSAM/Mekka hafi samið á ný við Samskip.

6705. Með sambærilegum hætti virtu Samskip markaðsskiptinguna við Eimskip þegar Innnes, sem var í viðskiptum við Eimskip, óskaði eftir tilboði í flutninga frá Norður-Ameríku. Viðbrögð Samskipa við beiðni Innnes sýna að Samskip ætluðu ekki að sækjast eftir að ná viðskiptunum. Eftir ítrekaðar beiðnir frá Innnes var Samskipum þó ljóst að fyrirtækið *„þurfti"* að *„svara e-ð"*, *„fljótlega"*, en *„biðum aðeins að svara v. isam"*. Hér skiptir og miklu máli framangreind samskipti (E)frkvstj-Dk og (E)viðskstj1 sem sýna að stefna Eimskips var að *„hreyfa ekki við"* ÍSAM. Er lýsandi að undirmenn töldu að það þyrfti að *„hrista upp í"* yfirmanni sínum svo einhverjar líkur væru á því að þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa yrði sýndur áhugi.

6706. Samhengisins vegna er rétt að taka fram að hin ólögmæta markaðsskipting var áfram virt í tilfelli ÍSAM eftir árið 2010. Líkt og áður greinir rann samningur ÍSAM og Samskipa frá maí 2010 út 1. júní árið 2012. Í áætlun (S)forstö-innfl1 frá september 2011 fyrir árið 2012 kom fram að samningar við ýmsa mikilvæga viðskiptavini myndu losna á árinu 2012, þ.m.t. við ÍSAM. Gerði (S)forstö-innfl1 ráð fyrir því að Samskip myndu halda *„öllum núverandi viðskiptavinum"* á árinu 2012, sbr. nánar kafla 14.38.4. Í samræmi við þetta mat Samskipa endurnýjuðu Samskip flutningasamninginn við ÍSAM árið 2012 til ársins 2014, sbr. kafla 14.42.

6707. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspegla framangreind atvik og samtímagögn samráð Samskipa og Eimskips sem komst á í júní 2008 og að markaðsskiptingin hafi verið virt í tilfelli ÍSAM. Með því var forsendum virkrar samkeppni raskað og ýtt til hliðar og óvissu keppinautanna eytt. Samanburður á hegðun fyrirtækjanna gagnvart viðskiptavinum hvors annars á meginrannsóknartímabilinu við hegðun fyrirtækjanna fyrir þann tíma og þegar samráðið fór að fjara út styður niðurstöðuna enn frekar. Þá vísast til þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráð við Samskip, m.a. með því að skipta mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum, sbr. sátt Eimskips dags. 16. júní 2021.

6708. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er því mótmælt að atvik vegna ÍSAM og Innnes sýni samráð fyrirtækisins við Eimskip. Gögnin sýni áhuga Samskip að fá Innnes í viðskipti en til að ná í þau hafi þurft að bjóða lægsta verð á markaði í íslenskum krónum. Að sama skapi hafi sjóflutningsverð ÍSAM hjá Samskipum verið í íslenskum krónum og samningurinn því mjög óhagstæður fyrir Samskip vegna gengis- og verðlagsbreytinga. Kemur einnig fram að Samskip hafi metið það svo að svigrúm hafi verið til hækkunar án þess að hætta væri á að Eimskip myndi bjóða betur. Gögnin sýni eindreginn vilja fyrirtækisins til að halda ÍSAM áfram í viðskiptum og að það var reiðubúið til að ganga langt í að halda verði í lágmarki og viðskiptavininum ánægðum. Tillögur um hækkanir hafi verið í algeru samræmi við verðlags- og gengisþróun. Að mati Samskipa hefði samningurinn þurft að hækka meira ef hann hefði átt að halda fullkomlega í við gengisþróun. Fráleitt væri að halda því fram að verðhækkanir sem þessar hafi verið grunsamlegar í þessu árferði. [3206] Fjallað er um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 26.26, 26.35 og 33.1.5. Líkt og þar kemur fram er ekki fallist á að umræddar athugasemdir Samskipa.

14.27. Eimskip hækkar verð á árinu 2010 gagnvart Aðföngum

6709. Líkt og fram kemur í kafla 14.5 var fyrirtækið Aðföng í viðskiptum við Samskip en færði viðskipti sín til Eimskips snemma árs 2008 eftir að hafa aflað tilboða frá báðum fyrirtækjunum. Átti þetta sér stað

[3206] Mgr. 46 – 54 í athugasemdum Samskipa við AI. Mgr. 985 – 1002 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. einnig frá mgr. 1151 í athugasemdum við AII.

áður en (E)forstj varð forstjóri og „*Nýtt upphaf*“ verkefni Samskipa og Eimskips hófst í byrjun júní 2008.

6710. Flutningasamkomulag Eimskips við Haga, fyrir hönd dótturfélaga, um sjóflutninga til og frá Evrópu, Bandaríkjunum og Kanada var undirritað 28. apríl 2008 og gilti frá 1. júlí 2008 í fimm ár, þ.e. til 1. júlí 2013. Frá 1. júlí 2010 var samningurinn þó uppsegjanlegur með sex mánaða uppsagnarfresti. Féllu sjóflutningar fyrir Aðföng undir samninginn. Önnur dótturfélög Aðfanga sem samningurinn tók til voru m.a. Bananar, Hagkaup, Debenhams, Bónus, 10-11, Útilíf og Ferskar kjötvörur. Voru Aðföng þriðji stærsti viðskiptavinur Eimskips í innflutningi árið 2009 m.v. tekjur.[3207] Því er ljóst að um mjög mikilvægan viðskiptavin var að ræða. Rifja ber upp að á árunum eftir efnahagshrunið hafði innflutningur á matvöru ekki dregist saman og því ljóslega um að ræða sérlega mikilvæga kaupendur á flutningsþjónustu til landsins.

6711. Gögn málsins sýna að Eimskip hækkaði verð ítrekað gagnvart Aðföngum, m.a. í júní 2010 og vikið verður að atvikum tengdri þeirri verðhækkun hér á eftir. Áður en vikið er að því er nauðsynlegt að rifja upp tiltekin atvik frá 2008–2009.

14.27.1. Aðföng leita til Samskipa

6712. Gögn málsins sýna óánægju Aðfanga með kjör sín hjá Eimskip. Fyrir liggur t.d. að í október 2008 hafi Aðföng verið óánægð með mikla hækkun Eimskips á olíugjaldi (BAF) og átti fyrirtækið í samskiptum við Eimskip varðandi það, sbr. kafla 8.16.6.3. Áður hafði Eimskip einnig unnið að verðhækkun „*umfram samning*“ gagnvart Aðföngum. Í fundargerð vegna fundar framkvæmdastjórnar Eimskips þann 26. ágúst 2008 var þannig haft eftir (E)frkvstj-innanl að unnið væri að eftirfylgni vegna gjaldskrárhækkunar sem gerð var 11. ágúst 2008 og að hann myndi hitta „*Aðföng væntanlega í vikunni til að ná fram hækkun umfram samning*“, sbr. kafla 8.15.10.

6713. Í nóvember 2009 leituðu Aðföng til Samskipa um tilboð í flutninga, sbr. umfjöllun í kafla 14.9.4. Þar er sagt frá því að (S)forstö-innfl1 hafi borist tölvupóstur frá (S)viðskstj1 þann 22. nóvember 2009. Upplýsti (S)viðskstj1 að hann hefði verið kallaður á fund hjá Aðföngum fyrr um daginn og að fyrirtækið vildi fá „*verð í USA flutningana!*“. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði þetta:

„*Thad vaeri gaman ad taka thetta, en vid megum ekki bjoda of lag verdam eimskip er orugglega ad reyna ad haekka a tha. Spilum thetta strategist. Their eru ju med heildarsamning við Eimu*“.[3208]

6714. (S)forstö-innfl1 sá ástæðu til að senda (S)viðskstj1 annan tölvupóst síðar sama dag til að tryggja að (S)viðskstj1 myndi ekki gera Aðföngum hagstætt tilboð: „*Athugadu ad vid munum reyna að na fram haekkunum a USA hluta Nathan samningsins um aramot. Ef vid hrærum i thessu gaeti Eimskip spillt fyrir thvi. Skodum thetta allt i samhengi*“.[3209]

6715. Þarna má sjá yfirmann (S)viðskstj1 segja undirmanni sínum að spila þetta „*strategískt*“ gagnvart Aðföngum. Var útskýrt fyrir honum að ef Samskip myndu ekki bjóða Aðföngum „*of lág verð*“, þ.e. „*hræra í þessu*“, þá gæti Eimskip hækkað verð gagnvart Aðföngum og Samskip gætu hækkað verð gagnvart N&O. Ef það yrði hins vegar „*hrært í þessu*“ gæti Eimskip séð sig knúið til að „*spilla fyrir*“, þ.e. hindrað að verðhækkanir Samskipa gagnvart N&O næðu fram að ganga. Í þessum tölvupóstum (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 í nóvember 2009 kom þannig efnislega fram að ekkert mætti gera sem myndi annars vegar hindra Eimskip í að hækka verð gagnvart Aðföngum og hins vegar hindra Samskip í að hækka verð gagnvart N&O. Við mat á þessum tölvupóstum (S)forstö-innfl1 frá nóvember 2009 er einnig mikilvægt að árétta að Aðföng voru einn af stærstu kaupendum á sjóflutningaþjónustu til landsins. N&O var annar stór viðskiptavinur í sama vöruflokki. IKEA, Rúmfatalagerinn, Húsasmiðjan og ÍSAM voru ennfremur mikilvægir viðskiptavinir. Að mati

[3207] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „*Stærstu viðskiptavinir*“, „*B liður 1-Innflutningur*“.
[3208] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787400.
[3209] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787407.

Samkeppniseftirlitsins draga framangreindir tölvupóstar (S)forstö-innfl1 , ásamt tölvupósti til (S)forstö-landfl vegna IKEA 17. nóvember 2009, þremur dögum áður, fram með skýrum hætti hið ólögmæta samfellda samráð sem þá stóð yfir. Þannig kom ekki til álita hjá Samskipum að reyna að ná IKEA í viðskipti frá Eimskip, þar sem það væri í ósamræmi við þá stefnu Samskipa að hækka verð hjá mikilvægum viðskiptavinum.

6716. Framangreint sýnir að á árinu 2009 hafi Eimskip unnið að því að hækka verð gagnvart Aðföngum. Í gögnum málsins er hvergi að finna ótta við viðbrögð helsta keppinautarins Samskipa. Þannig er samræmi að mati eftirlitsins milli samtímagagna Eimskips og Samskipa. Samskip hefðu ætlað að láta Aðföng í „friði" og gefa Eimskip svigrúm til að hækka verð. Virt saman gefa þessi gögn skýrlega til kynna markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Þá liggur fyrir að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip, m.a. með því að takmarka flutningsgetu í sjóflutningum og skipta mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

14.27.2. Eimskip undirbýr frekari verðhækkun

6717. Á fyrri hluta ársins 2010 vann Eimskip að frekari verðhækkun gagnvart Aðföngum. Samkvæmt áðurnefndum flutningasamningi Eimskips og Aðfanga frá apríl 2008 var samningurinn uppsegjanlegur 1. júlí 2010. Verður hér fyrst gerð grein fyrir þessum aðgerðum og samskiptum Eimskips við Aðföng. Síðan verður lýst samskiptum Samskipa við Aðföng á þessu tímabili sem sýna að Samskip hafi gætt að því að virða markaðsskiptinguna og spilla ekki fyrir tilraunum Eimskips til að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini, sbr. einnig áðurnefndan tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 frá 22. nóvember 2009.

6718. Í fundargerð Eimskips, vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl í viku fjögur (25.-31. janúar 2010), er að finna verkefnið: *„Aðföng Hagar bóka fund – senda afrit af samning til (E)frkvstj-sala/þj*"[3210] Þann 8. febrúar 2010 vistaði (E)frkvstj-sala/þj svo skjal með heitinu *„Verkefni (E)frkvstj-sala/þj febrúar 2010*". Var *„Samningur Hagar*" meðal verkefna þar.[3211]

6719. (E)forstö-innfl sendi tölvupóst til Aðfanga þann 20. apríl 2010 og óskaði eftir fundi. Var niðurstaðan sú að aðilar yrðu í sambandi í maí sama ár varðandi tíma.[3212] Verkefnið *„Aðföng Hagar ákveða aðgerðir – hækkun*" var meðal verkefna samkvæmt fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl í viku 21 (24.-30. maí 2010).[3213]

6720. Þann 27. maí 2010 áttu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl og (E)viðskstj2 fund með Aðföngum þar sem verðhækkun Eimskips gagnvart fyrirtækinu var kynnt. Áður en fundurinn hófst sendi (E)forstö-innfl skjal til (E)viðskstj2 með heitinu *„Hagar brútto vs nettó verð, 2010*".[3214] Stuttu síðar sendi (E)viðskstj2 skjalið til (E)frkvstj-sala/þj: *„Hér er skjalið. Vísitöluhækkunin frá því í júní í fyrra, þá var neysluverðsvísitalan 344,5 stig og er fyrir maí núna 365,3 stig. Þetta er 6,03% hækkun sem þýðir 3,02% hækkun á sjóflutningsverðin þeirra.*"[3215] (E)frkvstj-sala/þj vistaði skjalið í kjölfarið.[3216] Fundinum með Aðföngum var lýst svo í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 28. maí 2010 :

[3210] Afritað tölvuskjal frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.379045.
[3211] Afritað tölvuskjal frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.182649.
[3212] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.688621.
[3213] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.76567.
[3214] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Hagar brútto vs nettó verð,2010xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.698811.
[3215] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Hagar brútto vs nettó verð,2010xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.486838.
[3216] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.186355.

„Fór með (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj á fund hjá aðföngum. Fínn fundur og þeir eru ánægðir með þjónustu og samstarf. Spjölluðu um verðin – við [Eimskip] *leggjum upp með hækkun en það getur þýtt uppsögn á samningi. Ég tek saman magnið og við skoðum þetta nánar.*"[3217]

6721. Þá voru Aðföng til umræðu á fundi forstöðumanna Eimskips þann 3. júní 2010.[3218] (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl og (E)viðskstj2 unnu síðan áfram að undirbúningi á verðhækkun gagnvart Aðföngum. Þann 10. júní 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstö-innfl og fjallaði um þessa hækkun:

„Þurfum að kafa aðeins dýpra í þá og meta hvaða áhrif hækkanir á þá hafa, vinsamlega taka saman:

Hvað er áætluð vísitöluhækkun 1.07 skv. samningi?

Hvað eru þeir að flytja mikið frá USA, þurfum evt. að hækka meira þar

Hvað skilar 1% hækkun FLU á þá í auknum tekjum

Hvað skilar ISPS ef þeir tækju það gjald á sig"[3219]

6722. Daginn eftir, 11. júní 2010, vistaði (E)forstö-innfl skjal með heitinu *„Hagar yfirlit*".[3220] Stuttu síðar svaraði hann tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj: *„Förum yfir þetta á mánudag en svör liggja fyrir nema nvt. Held það sé um 2,5 %. Meðfylgjandi er útreikningur sem hægt er að nota en þar kemur fram að ISPS er rúmar 10 m og 1 % ca 1,4 m*"[3221] (E)frkvstj-sala/þj svaraði tölvupóstinum 14. júní 2010: *„Setjumst aðeins yfir þetta á morgun, [Aðföng] Kemur til mín á fh. miðvikudag*."[3222] Þann 15. júní 2010 sendi (E)viðskstj2 tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj: *„Hækkunin á Haga um mánaðarmótin mun verða 3% og í meðfylgjandi Excel skjali sjáið þið breytinguna á nettóverðunum þeirra*."[3223]

6723. Þann 21. júní 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)viðskstj2. Í honum sagði: *„vinsamlega taktu saman hvaða áhrif í kr. hver liður fyrir sig hefur hjá þeim mv. magn sl. 12 mánuði:*

Funduðum með þeim í dag og í stað þess að við segjum upp samningnum 1.07.2010 og þeir hafi þá 6 mánuði til að semja við okkur eða aðra, þá lögðum við til að þeir taki eftirfarandi breytingum umfram 3,0% vísitöluhækkun sem kom til 1.06.2010;

********* *Þeir taka ISPS gjaldið*

********* *4,4% viðbótarhækkun á sjófrakt, uppskipun og akstur*"[3224]

6724. (E)viðskstj2 sendi (E)frkvstj-sala/þj upplýsingarnar síðar sama dag.[3225] (E)frkvstj-sala/þj svaraði tölvupósti (E)viðskstj2 með þessum hætti:

„Sem sagt total:

Sjóflutningur kr. 6.452.513
Uppskipun kr. 2.713.879
Akstur kr. 776.131
Samtals: 9.942.523

[3217] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.232104. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundagerð vika 21 2010*". Fundargerð innflutningsdeildar Eimskips 28.05.2010. Vistuð á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips 31.05.2010, kl. 18:24.
[3218] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.181338.
[3219] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.497171.
[3220] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.82545.
[3221] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.498210.
[3222] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.499329.
[3223] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.500963. Meðfylgjandi var skjalið "*Hagar hækkun 1.7.2010.xlsx*".
[3224] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.504455.
[3225] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.504455.

ISPS:
FCL EU kr. 7.882.560
LCL EU 1.908.192

FCL US kr. 543.270
LCL US kr. 45.344
ISPS total: kr. 10.379.366.-
Grand total hækkun miðað við þetta væri því rétt rúmar 20m"[3226]

6725. Þann 28. júní 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)starfsm (afrit (E)forstö-innfl og (E)viðskstj2): *„Það má drífa þessa 3% hækkun inn á öll Haga/Aðföng fyrirtækin (Hagar, Aðföng, Bananar, Debenhams, Bónus, 10-11, Hýsing, NorOn, RES, Útilíf, Íshöfn, Ferskar Kjötvörur. Veit svo sem ekki hvort þeir séu að flytja inn á öllum þessum nöfnum en þið þekkið það eflaust betur. Næstu breytingar fyrir þá koma svo til framkvæmda 1. okt. en það er:*

1. ISPS gjaldið tekur gildi.

2. Sjófragtin frá EU hækkar um 4%"[3227]

6726. Þann 29. júní 2010 vistaði (E)frkvstj-sala/þj viðauka við samning Haga og Eimskips, þar sem gert var ráð fyrir að þann 1. október 2010 myndi öryggisgjald (ISPS gjald) bætast við fyrri gjöld og sjófrakt frá Evrópu myndi hækka um 4% umfram samningsbundna vísitöluhækkun.[3228] (E)frkvstj-sala/þj vistaði nýja útgáfu af viðaukanum þann 30. júní 2010.[3229]

6727. Þann 30. júní 2010 sendu Aðföng tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj: *„Meðfylgjandi er undirritað minnisblað, breyting á samningi, smkv fundi okkar allra. Okkur […] þætti vænt um að heyra ekki meir í þér, fyrr en í september 2013.*" (E)frkvstj-sala/þj framsendi tölvupóstinn á (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst með skilaboðunum: *„Frekar fyndið komment frá [framkvæmdastjóra] í Aðföng:-)*".[3230] Í glærukynningu vegna framkvæmdastjórnarfundar Eimskips þann 1. júlí 2010 segir: *„good results with Aðföng (16m)*".[3231]

6728. Samkvæmt framansögðu náði Eimskip því markmiði sínu að hækka verð gagnvart Aðföngum. Aðföng voru eðli málsins samkvæmt ekki sátt við þá niðurstöðu og gáfu Eimskip til kynna að frekari breytingar eða verðhækkun væru ekki æskilegar á gildistíma hins nýja samnings. Virðist af viðbrögðum í fyrrnefndum tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj sem Eimskip hafi þótt þessi athugasemd Aðfanga *„frekar fyndin*". Með sama hætti og á við um önnur atvik tengd *„friðnum*" um stóra viðskiptavini, þá gefa gögnin sem varða Aðföng til kynna að Eimskip hafi ekki óttast eða haft áhyggjur af því að verðhækkun gagnvart Aðföngum myndi leiða til þess að fyrirtækið leitaði til Samskipa, og það þrátt fyrir að samningur þess við Eimskip hafi verið uppsegjanlegur frá 1. júlí 2010.

6729. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það hin ólögmæta markaðsskipting milli Samskipa og Eimskips sem gerði Eimskip kleift að hækka verð gagnvart stórum og mikilvægum viðskiptavini. Þá liggur fyrir að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip sem fólst m.a. í takmörkun á flutningsgetu og skiptingu markaða eftir stærri viðskiptavinum.

[3226] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.504547.
[3227] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.509697.
[3228] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.181331.
[3229] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.187008. Þá var búið að bæta inn í viðaukann *„Gámaleiga vegan gáma fyrir Banana verður 20 fríir dagar*".
[3230] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.512175.
[3231] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […]. *„EXE fundur 1.07.2010 mm.pptx*", vistað 30.06.2010, kl. 08:54. Doc. ID. 0.7.33.185830.

14.27.3. Samskip virða markaðsskiptinguna

6730. Gögn málsins sýna að Aðföng leituðu til Samskipa á árinu 2010, þ.e. þegar Eimskip var að ná fram fyrrgreindum verðhækkunum gagnvart Aðföngum. Eins og áður segir sýna gögnin að Samskip hafi gætt að því að virða markaðsskiptinguna og spilla ekki fyrir tilraunum Eimskips til að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Skal þessu lýst nánar:

- Hér ber að rifja aftur upp að í nóvember 2009 sneru Aðföng sér til (S)viðskstj1 og óskuðu eftir tilboði í tiltekna flutninga. (S)viðskstj1 gerði (S)forstö-innfl1 grein fyrir þessu og (S)forstö-innfl1 mælti fyrir um að þetta yrði að spila *„strategískt"* til að spilla ekki fyrir verðhækkunum bæði Eimskips og Samskipa.

- Þann 16. apríl 2010 sendu Aðföng tölvupóst til Samskipa. Óskuðu Aðföng aftur eftir því að (S)viðskstj1 gerði fyrirtækinu tilboð í tiltekna flutninga.

- Þremur dögum seinna, 19. apríl 2010, framsendi (S)viðskstj1 þessa beiðni um tilboð til (S)forstö-innfl1 og spurði aðeins þessarar spurningar:

  „eigum við að setja þá á verðskrá?"[3232]

- (S)forstö-innfl1 svaraði um hæl og sagði að Aðföng skyldu greiða sjófrakt, uppskipun og akstur skv. gjaldskrá. Hins vegar væri spurning hvort gefa ætti Aðföngum afslátt af staðsetningargjaldi.[3233]

- Þann 11. maí 2010 sendu Aðföng aftur tölvupóst til (S)viðskstj1. Meðfylgjandi honum var reikningur fyrir innflutning Samskipa á gámi fyrir Aðföng frá Varberg í Svíþjóð. Í tölvupóstinum sagði:

  „Einhverra hluta vegna, þá er þetta sent með ykkur. Veit ekki af hverju, sennilega mistök. Þessi fragt er náttúrlega bara bilun. Bið ykkur um að fara yfir hana og sjá hvort þú getir ekki lækkað hana. Ég hélt að þitt fólk erlendis væri nú meðvitað um að við værum ekki í viðskiptum við ykkur *[…]"*[3234]

- Þann 29. júní 2010 sendu Aðföng annan tölvupóst til (S)viðskstj1. Í honum sagði: *„Þetta er sent fyrir mistök með ykkur […] Þessi kostnaður er nátturlega bilun, getur þú ekki lagfært þetta fyrir okkur."*[3235]

- (S)viðskstj1 bar þessa ósk undir (S)forstö-innfl1 sem svaraði þessu: *„Ég skal lækka sjófraktina aðeins, en ekki mikið."*[3236] Síðar sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til Aðfanga og sagði: *„Ég skal lækka fraktina niður í 45 EUR per rúmmeter. Ertu ekki sáttur við það."* Aðföng svöruðu um hæl: „[(S)forstö-innfl1], *grínlaust, þetta er náttúrulega bara klikkaður kostnaður, sem þið setjið á þetta, 30.000 króna lækkun er nú eitthvað sem skiptir voða litlu máli...., en það að borga 200.000 kr. fyrir 10 bretti, sem vega hálft tonn, er ripp off...."*[3237]

6731. Hér ber einnig að líta til þess að í skjali (S)forstö-innfl1 frá september 2010, er bar heitið „Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011", var gert *„ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn."* Jafnframt var lagt til grundvallar að *„áframhaldandi ró"* héldist á innflutningsmarkaði og bæði Eimskip og Samskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð"*, sbr. kafla 14.32.2. Í áætlun (S)forstö-innfl1 kom fram að samningur Eimskips við Aðföng myndi *„opnast á árinu 2011"* en ekki var gert ráð fyrir því

[3232] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.809540.
[3233] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3234] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[3235] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[3236] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[3237] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].

að Samskip myndu með samkeppni sækjast eftir þeim viðskiptum. Þannig átti ekki að efna til samkeppni um þá mikilvægu viðskiptavini heldur aðeins *„smærri"* innflytjendur á matvöru.

6732. Ber að virða spurningu (S)viðskstj1 frá 16. maí 2010 í samhengi við svörin sem (S)forstö-innfl1 gaf honum þegar Aðföng óskuðu eftir tilboði í nóvember 2009. Til að ná fyrirtækjum eins og Aðföng í viðskipti er óhjákvæmilegt að veita þeim afslátt frá almennri verðskrá. Það að setja Aðföng *„á verðskrá"* felur, með hliðsjón af öðrum gögnum málsins, í sér skýr skilaboð um að Samskip ætluðu ekki að bjóða verð til Aðfanga sem hefði þau áhrif að viðskiptavinurinn gæti hafa séð sér hag í því að leita færa viðskipti sín frá Eimskip (sbr. hið gagnstæða þegar Samskip töluðu um að gefa viðskiptavinum *„grænlensk verð"*[3238]). Verður að telja að spurning (S)viðskstj1 endurspegli að honum hafi verið minnisstæð fyrri fyrirmæli eða útskýringar (S)forstö-innfl1 um að ekki mætti *„hræra í"* slíkum viðskiptavinum Eimskips til þess að spilla ekki fyrir möguleikum Samskipa að hækka verð gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum. Svar (S)forstö-innfl1 var og í samræmi við þetta og verð til Aðfanga átti í aðalatriðum að vera samkvæmt verðskrá. Kvartanir Aðfanga yfir óheyrilega háu verði (það sem Aðföng nefndu *„bilun"*/*„klikkun"*/*„ripp off"*) og viðbrögð Samskipa renna stoðum undir aðgerðarleysi fyrirtækisins gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini og endurspeglar hina ólögmætu markaðsskiptingu.

6733. Samhengisins vegna er rétt að taka hér fram að markaðsskiptingin var áfram viðhaldið vegna Aðfanga eftir árið 2010. Var þannig í áætlunum Samskipa fyrir árin 2011 og 2012 lagt til grundvallar að ekki yrði reynt með samkeppni að ná þessum mikilvæga viðskiptavini af Eimskip. Í sömu áætlunum var og lagt til grundvallar að Samskip myndu halda sínum mikilvægu viðskiptavinum og verð myndi hækka. Samtímagögn Eimskips frá þeim tíma eru af sama meiði og fyrirtækið gerði ráð fyrir að halda sínum mikilvægum viðskiptavinum og hækka verð.

14.27.4. Samantekt

6734. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framanrakin atvik í tengslum við viðskipti Aðfanga séu til stuðnings því ólögmæta samfellda samráði um m.a. markaðsskiptingu sem átti sér stað á milli Samskipa og Eimskips. *„Strategían"* sem (S)forstö-innfl1 boðaði í fyrrnefndum tölvupósti 22. nóvember 2009 gekk upp. Samskip sóttust ekki eftir viðskiptum við Aðföng og Eimskip hækkaði verð til þessa umsvifamikla viðskiptavinar. Samskip náðu þannig einnig að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sínum.

6735. Markaðsskipting Eimskips og Samskipa gekk út á að forðast að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Á nákvæmlega sama tíma og Aðföng leituðu tilboða í flutninga fyrirtækisins áttu atvik tengd ÍSAM og Innnes sér stað sem rakin eru í kafla hér á undan. Rennir það frekari stoðum undir tilvist samráðsins á þessum tíma.

6736. Í mgr. 1008-1016 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að framangreind atvik séu til vitnis um samráð fyrirtækisins við Eimskip. Ekki er fallist á athugasemdir Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 26.27.

14.28. Verðhækkanir sumarið 2010

6737. Í kafla 14.17 var gerð grein fyrir samráði Samskipa og Eimskips og verðhækkunum í janúar 2010.

[3238] Í samtímagögnum frá Samskipum má sjá stjórnendur og starfsmenn fyrirtækisins ítrekað vísa til þess að gefa viðskiptavinum *„grænlensk"* verð þegar bjóða átti samkeppnishæf verð við Eimskip. Skal rifjað upp að fyrir samráðsverkefnið sem hófst 2008 var rætt um *„grænlenska daga"* og *„herferð"* þegar til stóð að bjóða mikilvægum viðskiptavinum Eimskips lág verð með því markmiði að ná þeim í viðskipti. Sjá einnig hér umfjöllun í kafla 14.35 vegna atvika tengd Innnes þar sem þetta hugtak var notað í þessum samhengi. Vísast hér einnig til atvika þegar dró úr samráði fyrirtækjanna árið 2013 en þá fór Samskip aftur að vísa til þess að veita viðskiptavinum Eimskips *„grænlensk"* verð í því augnamiði að bjóða verð sem viðskiptavinur myndi sjá hag sinn í því að færa viðskipti sín yfir frá Eimskip, sbr. kafla 21.

6738. Verðhækkunin í janúar 2010 tók ekki til sjófraktar en í framangreindum kafla er hins vegar einnig lýst að veturinn 2009 hefðu Samskip stefnt að því að hækka verð á sjófrakt um 5% í júlí 2010, sbr. t.d. glærur (S)forstj frá nóvember 2009. Einnig er lýst samskiptum Eimskips og Samskipa m.a. í nóvember 2009. Sýna gögnin að eftir fund (E)frkvstj-sala/þj með Samskipum hefðu hann og (E)forstj ákveðið þann 1. desember 2009 að Eimskip skyldi *„bíða með"* hækkun á sjófrakt. Er þessu nánar lýst í kafla 14.17.5.

6739. Eimskip hækkaði verð á sjófrakt í júlí 2010. Sendi fyrirtækið viðskiptavinum bréf þann 28. júní 2010 og tilkynnti að sjóflutningagjaldskrá myndi hækka um 4,6% frá og með 5. júlí 2010. Jafnframt yrði *„staðsetningargjald (Container Positioning Charge) og sjóflutningsgjald sameinað í eitt gjald, sjóflutningsgjald"* á sama tíma.[3239]

6740. Þann 22. júlí 2010 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstj (afrit til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl) og bar hann heitið *„Sjófrakt"*. Þar var greint frá því að verið væri að taka saman yfirlit yfir viðskiptavini í inn- og útflutningi með tilliti til *„sjófraktshækkunarákvæða."* Þegar það lægi fyrir gætu Samskip tekið afstöðu til þess hvað skynsamlegt væri að gera *„okkar megin"*.[3240] Daginn eftir svaraði (S)forstö-innfl1 framangreindum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv.[3241] Í tölvupósti hans sagði:

„Eigum vid ekki ad kila a haekkun a sjofraktinni um 5 prosent 15 agust. Att thu brefid sem eimskip sendi ut vardandi sameiningu OF og REPO[3242]?"

6741. Vildi (S)forstö-innfl1 þannig að Samskip myndu hækka verð um 5% og horfa til þess hvernig Eimskip hefði kynnt sameiningu á umræddum gjöldum. (S)frkvstj-millilandasv svaraði sama dag, 23. júlí 2010, og sendi afrit af bréfi Eimskips frá 28. júní 2010. Tók hann einnig fram að (S)forstj vildi eiga *„símafund fyrir verslunarmannahelgi til að fara yfir gjaldskrármálin þannig að hægt væri að senda þetta út í næstu viku."*[3243]

6742. Í kafla 14.34 hér á eftir er fjallað um atvik sem tengjast því þegar Samskip náðu fram verðhækkun gagnvart afar mikilvægum viðskiptavini, Húsasmiðjunni. Hér ber að taka fram að þann 29. júlí 2010 sendi (S)forstj tvo tölvupósta með stuttu millibili. Þar kemur fram að annars vegar teldi hann unnt að hækka verð á sjóflutningum og hins vegar greindi hann frá því að Húsasmiðjan hefði sagt upp samningi við Samskip vegna *„mikilla hækkana"*.

6743. Ljóst er að þessi uppsögn hins mikilvæga viðskiptavinar sló (S)forstj ekki út af laginu og hann taldi þrátt fyrir hana unnt að *„ýta hækkun á sjófrakt"* á viðskiptavini. Kemur þetta fram í umræddum tölvupóstum (S)forstj frá 29. júlí 2010:

- Kl. 10:38 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl:

  „Það er ekki alveg komin mynd á áhrif hækkana á samninga sbr samtal okkar í sl viku, en þó er ljóst að það á að vera hægt að ýta hækkun á sjófrakt út á stóran hluta flórunnar.

  Það þarf að gefa sér tíma í að ræða og útfæra - hvenær eruð þið á skrifstofunni? ég verð frá nú og fram yfir helgi en kominn aftur á þriðjudag.

  Það er væntanlega mikilvægt að koma þessu út sem fyrst."[3244]

- Klukkan 10:41 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1:

[3239] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „20100723133348116.pdf". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820845.
[3240] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.987717.
[3241] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820845.
[3242] Staðsetningargjald.
[3243] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820845.
[3244] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.821225.

„[Húsasmiðjan] *kom hér og sagði upp flutningasamningi - óhress með miklar hækkanir milli ára, við ræðum siðar, en mér sýnist helstu skýringar vera:*

Sjófrakt - vísitala, gengis/neyslu, hefur ýtt upp verðum

BAF - olía mun hærri á þessu ári en fyrstu 6 mán sl árs

Forflutningar - Asíuverð mun hærri en í fyrra

Það þarf hinsvegar að greina þetta betur og útskýra fyrir þeim – [(S)viðskstj1] *gætir þú látið greina þetta niður enn frekar, ma kemur fram mikil hækkun á þjónustugjöldum erlendis sem ætti nú ekki að vera svo mikil.*

Ræðum nánar."[3245]

6744. Þann 4. ágúst 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv og spurði þá hvort það ætti að hækka verð núna, bíða með það fram í næstu viku eða sleppa hækkunum.

- (S)forstö-útfl svaraði svo: *„Ég vil senda út tilkynningu um 5% hækkun á sjófrakt sem og aðra þjónustu þætti í vikunni. Verður erfitt að verja sjófraktshækunina en það er slagur sem við þurfum að taka.*"
- (S)forstö-innfl1 svaraði með þessum hætti: *„Eg legg til 4% haekkun a sjofrakt fra og med 15. Agust. Brefid yrdi sent ut I thessari viku. Tel ekki ad vid getum haekkad neitt annad. Sameinum einnig stadsetningargjald og sjofrakt.*"
- (S)forstj lýsti sig *„sammála síðasta ræðumanni - mikilvægt með staðsetningargjald, en verður sjálfsagt umdeilt.*"[3246]

6745. Þann 9. ágúst 2010 tilkynntu Samskip um 4% hækkun á sjófrakt og jafnframt að *„staðsetningargjald og sjóflutningsgjald yrði sameinað í eitt gjald á reikningum.*" [3247]

6746. Gögn málsins sýna að þessi hækkun vakti undrun viðskiptavina. Einn viðskiptavinur sendi Samskipum tölvupóst og spurði; *„hvað liggur á baki þessarar hækkunar, nú þegar gengið hefur verið að styrkjast mikið?*"[3248]

6747. Samkvæmt framansögðu hækkuðu bæði Eimskip og Samskip verð á sjófrakt sumarið 2010 og var það í samræmi við það sem lagt var til grundvallar veturinn 2009. Einnig vekur sérstaka athygli að (S)forstj taldi unnt að hækka almennt verð á sjóflutningum þrátt fyrir að einn mikilvægasti viðskiptavinur fyrirtækisins hefði nánast á sama tíma sagt upp samningi við Samskip vegna *„mikilla hækkana*". Þvert á móti taldi (S)forstj unnt að *„ýta hækkun á sjófrakt*" á viðskiptavini og sjónarmið um að erfitt yrði að verja umrædda hækkun höfðu engin áhrif á þessi áform Samskipa.

6748. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar framangreint ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips. Sökum *„friðsins*" áttu Samskip ekki von á samkeppnisaðgerðum af hálfu Eimskips og gátu framfylgt þeirri stefnu að *„ýta*" örökstuddri verðhækkun á sína viðskiptavini. Eins og áður hefur verið bent á höfðu hækkanir á gjaldskrám Eimskips og Samskipa ekki bara áhrif á einstaka viðskipti, því að dæmi er um að mikilvægir samningsbundnir viðskiptavinir þeirra voru með samningsákvæði sem kvað á um að flutningafyrirtækjunum væri heimilt að hækka samningsverðið ef gjaldskrá þeirra myndi hækka.

[3245] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.821227.
[3246] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.989572.
[3247] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.990041.
[3248] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.822561.

6749. Eru framangreind atvik einkar skýrt dæmi um hversu skaðleg áhrif samráðið var í raun til þess fallið að hafa, sbr. einnig umfjöllun í kafla 15.3.

6750. Í mgr. 1017-1020 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að umrædd atvik séu birtingarmynd á ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Fjallað er um þær athugasemdir Samskipa í kafla 26.28 og geta þær ekki breytt niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um brot fyrirtækisins.

14.29. Eimskip endurnýjar samning við IKEA á árinu 2010

6751. IKEA (Miklatorg hf.) var mikilvægur viðskiptavinur í inn- og landflutningum á rannsóknartímabilinu og var fyrirtækið með flutningasamkomulag við Eimskip frá árinu 2007. Fyrirtækið var á lista yfir stærstu viðskiptavini Eimskips fyrir árin 2008-2013.[3249] Hinn stóri innflytjandinn á húsgögnum, Rúmfatalagerinn, var aftur á móti í viðskiptum við Samskip. Eins og lýst er í kafla 14.34 virti Eimskip markaðsskiptinguna þegar Samskip hækkuðu verð og endurnýjuðu samning sinn við Rúmfatalagerinn í mars 2010.

6752. IKEA og Rúmfatalagerinn voru sérstaklega verðmætir innflutningsviðskiptavinir Eimskips og Samskipa eftir hrunið haustið 2008 en samkvæmt samtímagagni frá Samskipum var vöruflokkurinn fyrir húsgögn sérstaklega háður efnahagssveiflum. Vegna hrunsins hér á landi árið 2008 var því gert ráð fyrir að lágvöruverðsverslanir í húsgagnasölu myndu styrkja stöðu sína.[3250]

6753. Hér er rétt að árétta tölvupóstsamskipti (S)forstö-landfl og (S)forstö-innfl1 í nóvember 2009. (S)forstö-landfl sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurðist fyrir um möguleg viðskipti við þennan mikilvæga viðskiptavin Eimskips.[3251] Nánar tiltekið sagði eftirfarandi í tölvupósti (S)forstö-landfl: *„Þekkir þú stöðuna á samningum IKEA. Hafið þið eitthvað reynt við þá?"*

6754. Í svari (S)forstö-innfl1 sagði: *„Samningur þeirra við Eimskip er uppsegjanlegur um áramót með 6 mánaða fyrirvara. Ikea menn ætla að segja honum upp.*

Við reyndum við Ikea síðast og ég geri ekki ráð fyrir að að reyna við þá næsta sumar.

Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM."

6755. Er þessi tölvupóstur skýr birtingarmynd á samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Þannig kom ekki til álita að reyna að ná IKEA í viðskipti þar sem það væri í ósamræmi við þá stefnu beggja fyrirtækjanna að hækka verð hjá mikilvægum viðskiptavinum.

6756. Eins og rakið er í fyrrnefndum kafla höfðu Samskip stuttu áður sagt upp flutningasamningi við Rúmfatalagerinn með það að markmiði að hækka verð. Í kjölfarið fór Rúmfatalagerinn í útboð/verðkönnun þar sem óskað var eftir tilboðum frá bæði Eimskip og Samskipum. Var verðið sem Eimskip bauð Rúmfatalagernum 125% hærra en það verð sem Eimskip bauð Rúmfatalagernum í maí 2008, þegar samkeppni ríkti um viðskipti fyrirtækisins. Taldi Rúmfatalagerinn það verð sem Eimskip bauð ekki samkeppnisfært og undirritaði í kjölfarið nýjan samning við Samskip á hækkuðu verði. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru atvik varðandi Rúmfatalagerinn til merkis um þann *„frið"* sem Samskip og Eimskip komu á með samstilltum aðgerðum sínum. Eimskip hafi virt *„friðinn"* við Samskip með því að bjóða Rúmfatalagernum ekki samkeppnisfært verð.

[3249] Í afhentum lista Eimskips um 50 stærstu viðskiptavini innflutnings árið 2009 var t.a.m. IKEA Franchise&Project Marketing 18. umfangsmesti viðskiptavinur Eimskips (til viðbótar er Miklatorg hf. einnig á listanum yfir 50 stærstu). Sama ár voru IKEA og Miklatorg langumfangsmestu viðskiptavinir Eimskips í vöruflokknum fyrir „Húsgögn". Afhent gögn frá Eimskip frá 01.12.2016 (mappa *„Stærstu viðskiptavinir"* *„B Liður – 1- innflutningur"* og *„5. Húsgögn"*).
[3250] Afritað tölvuskjal frá Samskip. *„Innflutningur Rekstraráætlun 2010* […]". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, síðast vistað 31.12.2009, kl. 10:14, bls. 48.
[3251] Afrituð tölvupóstsamskipti. […] Doc. ID. 0.7.33.786102.

6757. Í maí 2010 sagði IKEA svo upp samningi sínum við Eimskip.[3252] Gögn málsins staðfesta að ráðagerð stjórnenda Samskipa, um að *„reyna ekki við"* IKEA, hefði gengið eftir þegar samningur IKEA varð laus hjá Eimskip.

6758. Þannig eru engar vísbendingar að finna í gögnum málsins um að Samskip hafi sóst eftir því að ná þessum mikilvægu viðskiptum yfir til sín.[3253] Jafnframt hafa Samskip staðfest það að fyrirtækið hafi ákveðið að sækjast ekki eftir viðskiptum IKEA í þetta skiptið. Að mati Samskipa hafi það verið eðlileg viðskiptaákvörðun. Halda Samskip því m.a. fram að IKEA hafi verið á mjög lágu verði hjá Eimskip.[3254]

6759. Eins og rakið hefur verið er ekkert sem bendir til þess að IKEA hafi verið á *„mjög lágu verði"* hjá Eimskip á árinu 2010 en sjóflutningsverð fyrirtækisins frá 2007 var í evrum og tók því breytingum í krónum í samræmi við breytingar á gengi.[3255] Þá fær Samkeppniseftirlitið ekki betur séð en að Rúmfatalagerinn hafi verið á lægra verði hjá Samskipum en IKEA hjá Eimskip.

6760. Fór það svo að þann 10. september 2010 var skrifað undir nýjan samning á milli IKEA og Eimskips.[3256]

6761. Eimskip náði þar með að halda viðskiptum IKEA án nokkurs samkeppnislegs þrýstings frá Samskipum sem gerði Eimskip m.a. kleift að innleiða BAF inn í samninginn sem ekki hafði verið til staðar í fyrri samningi.[3257]

6762. Gögn málsins sýna þannig að Samskip hafi hrint í framkvæmd framangreindum áformum sínum samkvæmt tölvupósti (S)forstö-innfl1 . Samskip reyndu ekki að ná IKEA í viðskipti þegar samningur fyrirtækisins við Eimskip var laus á árinu 2010. Jafnframt hófu Samskip á árinu 2010 undirbúning að hækkunum gagnvart Rúmfatalagernum, Húsasmiðjunni og ÍSAM er skiluðu sér í nýjum samningum með hærra verði gagnvart Rúmfatalagernum (í mars 2010), ÍSAM (í maí 2010) og Húsasmiðjunni (í febrúar 2011), án samkeppnislegra viðbragða frá mikilvægasta keppinaut sínum, Eimskip. Vísast nánar um þetta til umfjöllunar í kafla 14.23, 14.25 og 14.34 um atvik sem varða þessa mikilvægu viðskiptavini Samskipa. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru atvik varðandi IKEA á árinu 2010 í samræmi við önnur samtíma- og afhent gögn sem endurspegla samfellt samráð í formi markaðsskiptingar milli Samskipa og Eimskips. Þá liggur fyrir í málinu að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip með því að hafa m.a. skipt með sér mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum, sbr. sátt Eimskips, dags. 16. júní 2021.

6763. Samskip fengu aftur á móti áhuga á viðskiptum IKEA á árinu 2013 þegar tekið hafði að fjara undan *„friðnum"* við Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 21. Sömdu Samskip við IKEA í október 2013 og tókst því með samkeppnishæfum verðum að ná viðskiptum af Eimskip við þennan mikilvæga viðskiptavin.

6764. Framangreint endurspeglar að samráð Samskipa við Eimskip um mikilvæga viðskiptavini hafi verið að líða undir lok á árinu 2013 eins og nánar er rakið í kafla 21.

[3252] Afhentur tölvupóstur frá Eimskip. Afhent þann 19.02.2016 (Minnislykill 4/Ýmisgögn). […]. Afhentur tölvupóstur frá Eimskip. […].

[3253] Við rannsókn málsins var m.a. óskað eftir afhendingu Samskipa á tilboðum til viðskiptavina, sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 29.01.2015. Í afhentum gögnum Samskipa er ekki að finna tilboð til IKEA frá árinu 2010, sbr. svarbréf Samskipa, dags. 10.04.2015 ásamt fylgigögnum. Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015 (Minnislykill, liður 8, mappa 8.4 Tilboð). *„2010 Innflutningur Tilboð"*, sbr. einnig svarbréf Samskipa frá 14.01.2016, V. kafli. Þá má geta þess að í gögnum sem Eimskip hefur afhent Samkeppniseftirlitinu og eiga að sýna þátttöku félagsins í útboðum á tilteknu tímabili eru viðskiptavinir ýmist flokkaðir sem *„unnið"* eða *„tapað"*. Útboð IKEA árið 2010 er á listanum og þar flokkaður af Eimskip sem *„unninn"*. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 19.02.2016 (minnislykill 4, ýmis gögn). *„Útboð"*. Samkeppniseftirlitið telur þessa framsetningu Eimskips (IKEA *„unnin"*) a.m.k. nokkuð villandi enda má af gögnum málsins ráða að Eimskip *„vann"* engin viðskipti heldur hélt IKEA áfram í viðskiptum hjá Eimskip, án þess að þar steðjaði að ógn frá Samskipum.

[3254] Mgr. 1023 í athugasemdum Samskipa við AII og mgr. 1625 í athugasemdum Samskipa við AI.

[3255] Sjá t.d. afritaðan tölvuskjal frá Eimskip. *„Miklatorg 2010.xlsx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.723768.

[3256] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.82263. Afhent skjal frá Eimskip. *Afhent* 19.02.2016, fskj. 5 *„Eimskip samningar L-R"*. *„Flutningasamningur Miklatorg hf. og Eimskips"*.

[3257] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.33.300893.

6765. Þá vekur athygli að á sama tíma og það ríkti „*ró*" um þennan stóra innflytjanda á íslenska markaðnum átti systurfélag Samskipa hf. í Hollandi, Van Dieren Maritime, í samningaviðræðum við IKEA í Evrópu um nýjan 5 ára samning vegna landflutninga í Evrópu. Þann 15. júní 2010 var samþykkt af stjórn móðurfélagsins í Hollandi, Samskip Holding, að sá samningur við IKEA skyldi kláraður.[3258] Þetta gerðist á sama tíma og samningurinn við IKEA á Íslandi var laus og Samskip sýndu engan áhuga.

6766. Í mgr. 1022-1024 í athugasemdum Samskipa við AII og í mgr. 1380, 1450 og 1625 í athugasemdum Samskipa við AI mótmæla Samskip því að framangreind atvik endurspegli samráð fyrirtækisins við Eimskip. Eins og rökstutt er í kafla 26.29 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á viðkomandi sjónarmið Samskipa.

14.30. Askja óskar tilboða á árinu 2010–Eimskip tekur „*vertu á vappi trykkið*"

6767. Á árinu 2010 var bifreiðaumboðið Askja í viðskiptum við Samskip. Gögn málsins sýna að um haustið það ár hafi samningar verið lausir og í samningaviðræðum hafi Samskip reynt að knýja fram verðhækkun. Askja brást við með því að hafa samband við Eimskip til þess að fá betra verð vegna innflutnings á bílum. Skal þessu lýst nánar.

6768. Þann 2. september 2010 áttu (S)forstö-innfl1 og Askja í samskiptum þar sem rætt var um nýjan samning. Samskip höfðu afhent Öskju samningsdrög sem gerðu ráð fyrir miklum verðhækkunum (t.d. 28% á uppskipun o.fl.).[3259]

6769. Þann 7. september 2010 átti eftirfarandi atburðarás sér stað:

- Kl. 13:55: Fjármálastjóri Öskju sendi tölvupóst til (E)forstj með heitinu „*Flutningur fyrir Öskju og KIA*". Minnir á sig sem gamlan félaga og vill ólmur koma til Eimskips í flutninga þar sem hann hafi góða reynslu frá því hann starfaði hjá Odda.[3260] Í tölvupóstinum kom fram að Askja hafi verið í viðskiptum við Samskip vegna fyrri tengsla eiganda Öskju við Samskip en að þessi „*Samskipatengsl*" hafi verið að minnka og því sé áhugi á að ræða um möguleg viðskipti við Eimskip. Lýsti Askja því að kippur væri kominn í bílasölu, Askja hefði verið að „*selja grimmt*", og þess vegna væri innflutningar að aukast.

- Kl. 14:34: (E)forstj áframsendi póst Öskju til (E)frkvstj-sala/þj án skýringa.[3261]

- Kl. 14:53: (E)frkvstj-sala/þj svaraði (E)forstj. „*Ok, þessi Askja! Það var skipt um framkvæmdastjóra þarna í vor […] hætti og […] sem var markaðsstjóri Heklu áður tók við –[…] er fjármálastjóri alveg vel þess virði að hitta hann, eigum við að kíkja til hans?*" (E)forstj svarar ekki.[3262]

- Kl. 15:48 hafði (S)forstö-innfl1 samband aftur við Öskju og segir í tölvupósti sínum: „*Ertu búinn að kíkja eitthvað á þetta? Mér sýnist [(S)forstö-landfl] vera heitur að klára bílana með þér. Er ekki spurning að klára þetta allt á sama tíma*".[3263] Hér vekur athygli að (S)forstö-innfl1 var á þessum tíma í Bandaríkjunum með (S)frkvstj-millilandasv.[3264] Í tölvupóstinum kemur ekki fram af hverju (S)forstö-innfl1 hefur samband við Öskju á þessum tímapunkti.

[3258] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.03.2017 (Question 1 & 2). „*Minutes Board Meeting of Samskip of Samskip Holding BV 15th June 2010*", sbr. einnig Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.753584. Fundargerð af stjórnarfundi Samskip Holding, dags. 15. júní 2010. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.776450. Fundinn sátu […].
[3259] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.826237. Samskip höfðu byrjað að undirbúa samninginn við Öskju (eins og Heklu) í lok júlí. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.767945.
[3260] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.668371.
[3261] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.548019.
[3262] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.548086.
[3263] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.826659 / 0.7.33.827443 / 0.7.33.827736 / 0.7.33.827303.
[3264] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.826368. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […]. Doc. ID. 0.7.33.825250.

- Kl. 16:03 svaraði Askja tölvupósti (S)forstö-innfl1 og sagði: *„Sæll, við erum með nokkur komment á hækkanirnar, og viljum fara yfir þær með þér. Getum við hist hér á morgun, með fjármálastjóra mínum sem hefur með þessi mál að gera*".[3265]

- Kl. 21:22 svaraði (E)forstj fjármálastjóra Öskju og sagðist muna eftir honum. (E)forstj kvaðst vera upptekinn á fimmtudeginum en bað hann um að hitta sig kl. 13 daginn eftir.[3266]

6770. Þann 8. september 2010 gerðist eftirfarandi:

- Kl. 09:07: Fundarboð frá Öskju til (S)forstö-innfl1 um fund 10.9.2010 kl. 10-10:45 *„Samskip – Askja*".[3267]

- Kl. 9:32: Fjármálastjóri Öskju samþykkir að hitta (E)forstj kl. 13.[3268]

- Kl. 9:43: (E)forstj áframsendi samskiptin við Öskju um fundartíma á (E)frkvstj-sala/þj og sagði eftirfarandi eingöngu:

  „Tökum vertu á vappi trykkið,"[3269]

6771. Við leit í gögnum málsins hafa ekki fundist nein gögn sem sýna undirbúning að tilboði eða tilboð Eimskips í flutningsviðskipti Öskju í kjölfar fundarins með Öskju. Þá hafa slík gögn ekki verið afhent við meðferð málsins. Er því ljóst að Eimskip hafði ekki áhuga á að ná Öskju í viðskipti enda gerði fyrirtækið enga tilraun til þess.

6772. Líkt og sjá má af framangreindum gögnum hafði Askja beint samband við (E)forstj og lýsti yfir eindregnum áhuga á að flytja viðskipti Öskju til Eimskips. Vísaði Askja sérstaklega til þess að *„þessi „gömlu" Samskipatengsl"* væru að minnka. Þar að auki lýsti Askja því yfir að mikill kippur væri kominn í bílasölu sem undir eðlilegum kringumstæðum hefði átt að gera fyrirtækið að enn eftirsóknarverðari viðskiptavin.

6773. Að mati Samkeppnieftirlitsins hafði (E)forstj engar forsendur á þessum tímapunkti til að vera búinn að komast að þeirri niðurstöðu að ólíklegt væri að Askja kæmi í viðskipti til Eimskips. Það var því engin ástæða til að ákveða það á þessum tímapunkti að halda aðeins nálægð við Öskju til að eiga möguleika síðar. Beiðni Öskju um fund og áhugi á að ræða flutning á viðskiptum til Eimskips staðfestir að áhugi var hjá fyrirtækinu að skipta um flutningsaðila og að tækifæri hafi verið til staðar fyrir Eimskip til að gera tilraun til að ná viðskiptunum yfir til sín. Það gerði Eimskip ekki og virti þess í stað markaðsskiptinguna sem fyrirtækið hefur viðurkennt að hafa verið fyrir hendi á þessum tíma.

6774. Þann 13. september 2010 sendi Askja eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 :

„mér sýnist þú vera búinn að ná fjármálastjóranum mínum á þitt band. Alla vega kom hann og gaf mér penna áðan. En varðandi bílamálin, getum við fest það á sama tíma? Og þarf […] ekki að bæta við sig meira en 2 bílum? Ég/við erum lausir eftir hádegi á miðvikudag."[3270]

6775. Þann 15. september 2010 skrifuðu Askja og Samskip undir nýtt flutningasamkomulag.[3271]

6776. Ekki er unnt að draga aðra ályktun af framangreindum gögnum, virtum í samhengi við önnur gögn málsins, en að (E)frkvstj-sala/þj eða (E)forstj hafi komið boðum til Samskipa um áhuga Öskju á

[3265] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.826659.
[3266] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.668483.
[3267] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. *„Samskip – ASKJA*". Askja sendir fundarboð 08.09.2010, kl. 09:07. Boðaðir eru tveir stjórnendur frá Öskju og […] frá Samskipum. Fundartími 10.09.2008, kl. 10-10:45. Doc. ID. 0.7.33.836676.
[3268] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.668497.
[3269] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.668520. Sbr. einnig afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.668485.
[3270] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.827396.
[3271] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.671144. Sbr. einnig afritaða dagbókarfærslu frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.827761.

viðskiptum og að *„vertu á vappi trykkið“* merki að eiga samskipti við viðskiptavini Samskipa sem séu að biðja um betra verð án þess að grípa til neinna ráðstafana eða aðgerða sem raunverulega miða að því að ná þeim viðskiptavinum frá Samskipum. Með því móti væri ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna virt.

6777. Vegna framangreindra atvika tengdum Öskju árið 2010 er mikilvægt að horfa til annarra atvika sem ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips tók til á þessum tíma. Vísast m.a. til umfjöllunar hér á eftir um atvik tengd Húsasmiðjunni, OJK og Europris og hér að framan um atvik tengd IKEA, Rúmfatalagernum og ÍSAM.

6778. Í mgr. 1626-1629 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að umrædd atvik séu birtingarmynd á ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Fjallað er um þær athugasemdir Samskipa í kafla 26.30 og geta þær ekki breytt niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um brot Samskipa.

14.31. OJK og Europris óska tilboða á árinu 2010

6779. Ó. Johnson & Kaaber (OJK) var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa, sbr. áðurnefndan lista (S)forstö-innfl1 frá 14. janúar 2010. Á afhentum lista Samskipa yfir stærstu viðskiptavini í innflutningi var OJK meðal 17 stærstu viðskiptavina Samskipa öll árin 2009-2013.[3272] Þá var OJK t.d. nr. 14 á lista Samskipa yfir stærstu viðskiptavini innflutningsdeildar í rekstaráætlun fyrir árið 2010 (gerð síðla árs 2009).[3273] Eru þar ekki meðtaldar tekjur Samskipa af flutningsviðskiptum dóttur- og hlutdeildarfélaga OJK og því má ætla að mikilvægi OJK fyrir rekstur flutningafyrirtækis hafi verið meira en framangreind gögn Samskipa gefa til kynna.

6780. OJK var með alhliða flutningasamning við Samskip sem var undirritaður 30. október 2008 og gilti hann í tvö ár, þ.e. til 30. október 2010.[3274] Einnig féllu undir samninginn dóttur- og hlutdeildarfélög OJK: Sælkeradreifing, Nýja Kaffibrennslan, Búbót, Vilkó og Eirberg. Tók samningurinn til sjóflutninga til Íslands og landflutninga á Íslandi. Samningurinn var óuppsegjanlegur fyrsta árið en eftir það uppsegjanlegur með þriggja mánaða skriflegum fyrirvara.

6781. Samkvæmt áðurnefndum flutningasamningi OJK og Samskipa frá 2008 héldust sjóflutningsverð óbreytt fyrsta ár samningsins. Eftir það fylgdi sjóflutningsverð og önnur gjöld breytingum á gjaldskrá Samskipa hverju sinni. Hins vegar ber að hafa í huga að sjóflutningsverð OJK var í evrum og tók því breytingum í krónum í samræmi við breytingar á gengi. Rétt er að nefna í þessu sambandi að Samskip hækkuðu síðan gjaldskrár sínar í janúar 2010 og aftur í ágúst sama ár. Samkvæmt áðurnefndum samningi tók sú hækkun til samningsverðs OJK hjá Samskipum.

14.31.1. OJK efnir til útboðs

6782. Fyrirliggjandi er tölvupóstur í málinu frá 28. júlí 2010 þar sem OJK upplýsti (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1, viðskiptastjóra OJK hjá Samskipum, um uppsögn á flutningasamningi fyrirtækjanna:

„Eins og þið vitið þá rennur samningur okkar út í lok október og hugmynd okkar eru að efna til útboðs fyrir þann tíma.

Viljið þið fá formlega uppsögn eða er nóg að senda ykkur upplýsingar um útboðið þegar þær liggja fyrir?

Eins vantar mig upplýsingar um flutningsmagn 01.07.2009 til 30.06.2010.:

20 feta þurrgámar

[3272] Afhent tölvuskjöl frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Stærstu 50“*, *„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti“* (ekki tekið tillit til Jóna Transport). *„Liður 8.1 Stærstu viðskiptavinir 2006-2013“*.
[3273] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur Rekstraráætlun 2010* […]“. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, síðast vistað 31.12.2009, kl. 10:14, bls. 36 (ekki að meðtöldum Jónum).
[3274] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2 *„Samningar“*, *„OJ&K 30.10.2008“*.

40 feta þurrgámar

20 feta hitastilltir gámar

40 feta hitastilltir gámar LCL þyngd og rúmmál..

Þar sem samstarfið hefur verið eins og best verður á kosið óskum við ykkur góðs gengis í útboðinu."[3275]

6783. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti OJK þann 6. ágúst 2010: *„Ég var að koma úr fríi og var því að sjá þetta núna. Við þurfum enga formlega uppsögn á samningnum. Við höfum vitað það lengi að þið ætlið í þetta útboð og höfum fullan skilning á því að þið viljið taka stöðuna á markaðnum. Við munum að sjálfsögðu koma ógnar sterkir inn í þetta útboð. Maður lætur nú ekki svona kalla eins og ykkur fara frá sér auðveldlega... Við skulum taka saman þessar tölur sem þú biður um og senda þér eftir helgi*."[3276]

6784. Sem fyrr segir tilkynntu Samskip um verðhækkun þremur dögum síðar, þann 9. ágúst 2010, og tók sú hækkun til OJK. OJK brást við og sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þann 12. ágúst 2010 og spurði hvort ekki mætti *„bíða með þessa hækkun á okkur þangað til að við erum búnir að sjá hvað gerist í útboðsmálum. Er ekki algjör óþarfi að hækka - þegar við erum að fara að búast við að keyra á lægri töxtum í nýjum samnigum*? [svo]"[3277] Féllust Samskip á að hækka ekki verðið á þessum tímapunkti.[3278]

6785. Þann 15. september 2010 sendi OJK tölvupóst til bæði Samskipa og Eimskips og óskaði eftir tilboði í sjóflutninga. Meðfylgjandi var útboðslýsing OJK. Samkvæmt henni rann skilafrestur tilboða út 29. september 2010.[3279]

6786. Viðskiptastjóri hjá Eimskip, (E)viðskstj1, framsendi tölvupóstinn frá OJK samdægurs til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj með skilaboðunum: *„Útboðsgögn vegna OJK, ég byrja að vinna þetta svo setjumst við niður í næstu viku og förum í gegnum þetta*."[3280] (E)frkvstj-sala/þj svaraði tölvupóstinum og lagði til að þau myndu skoða þetta betur vikuna á eftir.[3281]

6787. (S)viðskstj1 framsendi tilboðsbeiðni OJK einnig samdægurs til (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj).[3282]

6788. Nokkrum dögum seinna eða þann 19. september 2010 sendi (S)forstö-innfl1 markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Í skýrslunni var: *„gert ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*."

6789. Þrátt fyrir að útboð OJK væri yfirstandandi og ekkert lá fyrir um við hvern OJK myndi semja var í skýrslu (S)forstö-innfl1 gert ráð fyrir að Samskip myndu halda OJK í viðskiptum en þó var gert ráð fyrir að samningsverð myndu lækka í nýjum samningi. Samhengisins vegna skal árétta að í skýrslunni kemur sömuleiðis fram að samningur Eimskips og Innnes væri laus en samningur Aðfanga hjá Eimskip myndi renna út árið 2011. Samkvæmt skýrslunni ráðgerðu Samskip að sækja ekki á þessa stóru viðskiptavini Eimskips heldur leggja megin áherslu á að endurnýja opna samninga Samskipa og *„skoða betur smærri aðila á markaðnum sem eru hjá samkeppnisaðilanum okkar*". Í áætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2011 (gerð haustið 2010) kom fram að samningar nokkurra mikilvægra viðskiptavina væru lausir eða að losna, m.a. samningur OJK og Samskipa. Í þessari áætlun fyrir landflutninga var, líkt og í áætluninni fyrir innflutning, gengið út frá því að allir þessir

[3275] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.821071.
[3276] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.822219.
[3277] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.822933.
[3278] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.823361.
[3279] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[3280] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.553734.
[3281] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.553997.
[3282] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.781797.

viðskiptavinir, þ. á m. OJK, yrðu áfram í viðskiptum hjá Landflutningum. Er þetta einnig í samræmi við áætlanir Eimskips fyrir árið 2011 þar sem gengið var út frá því að halda þáverandi markaðshlutdeild og sækja viðskipti frá litlum og meðalstórum viðskiptavinum (m.ö.o. ekki sækja á umfangsmeiri viðskiptavini Samskipa).[3283]

14.31.2. Stjórnendur Eimskips hækka verðið sem undirmaður lagði til að OJK yrði boðið

6790. Þann 26. september 2010 sendi (E)viðskstj1, viðskiptastjóri hjá Eimskip, tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj. Meðfylgjandi var Excel-skjal sem bar heitið *„Matvælakúnnar Viðmunaðarverð* [svo]". Í tölvupóstinum setti (E)viðskstj1 fram tillögu eða hugmynd að tilboðsverði til OJK. Óskaði hún eftir því að (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj myndu skoða þetta og þau funda daginn eftir.[3284] (E)frkvstj-sala/þj svaraði sama kvöld (afrit til (E)forstö-innfl) og sagðist sammála (E)viðskstj1 og þau finni tíma til að ræða saman daginn eftir.[3285]

6791. Sýna gögn að eftir fund (E)viðskstj1 með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl var verðið sem bjóða átti OJK hækkað, sbr. nánar hér á eftir.

6792. Á sama tíma og Eimskip vann að gerð tilboðs til OJK vann (S)forstö-innfl1 að tilboði Samskipa. Vistaði hann skjöl sem bera heitið *„Útreikningur v útboðs*"[3286] og *„Tilboð Samskipa*".[3287] Í þessum skjölum var nýtt sjóflutningsverð til OJK lægra en verð í eldri samningnum. Rétt er að halda því til haga að í tilboðsskjali Samskipa var ekki fjallað um hækkun samningsins sem leiddi af breyttum gámaleigufríðindum og lágmarksgjaldi, en nánar verður vikið að þessum þáttum hér á eftir.

6793. (S)forstö-innfl1 átti fund með OJK daginn eftir, þann 29. september 2010, til að afhenda tilboð Samskipa.[3288] Næsta dag spurði (S)forstj (S)forstö-innfl1 í tölvupósti *„hvað sagði kaaber??*". (S)forstö-innfl1 svaraði: *„Eg er ekki buinn að na neinu upp ur theim. […] er að njosna fyrir mig*.".[3289]

6794. Eimskip skilaði einnig tilboði í flutninga fyrir OJK en tilboðið sjálft hefur ekki fundist í gögnum málsins.[3290] Fundargerð Eimskips, (vistuð 26. október 2010) vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl, ber með sér að tilboð Eimskips til OJK hafi verið hærra en tilboð Samskipa. Þar segir:

„Samskip mun lægri 25-30%?"

6795. Sem fyrr segir sendi viðskiptastjóri, (E)viðskstj1, yfirmönnum sínum, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl, tillögu að verði til OJK þann 26. september 2010. Miðað við þann verðmun sem fram kemur í fundargerðinni er ljóst að Eimskip sendi OJK mun hærra tilboð en (E)viðskstj1 hafði lagt til en tillaga (E)viðskstj1 frá 26. september 2010 var lægri heldur en það verð sem Samskip buðu OJK í útboðinu. Þetta sýnir samanburður á annars vegar tillögu (E)viðskstj1 og hins vegar tillögu (S)forstö-innfl1 að nýju verði til OJK í framangreindu samanburðarskjali (*„Útreikningur v útboðs*") og undirrituðum samningi OJK frá 5. október 2010 við Samskip. Upprunaleg tillaga (E)viðskstj1 fól í sér 2-7% lægra verð en Samskip bauð OJK fyrir flutning á 20 og 40 feta gámi í endanlegum samningi, en ekki miklu

---

[3283] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015 […]. Síðast vistað 27.10.2010, kl. 14:11. Sjá einnig glæru af kynningu á stjórnenda fundi Eimskips í Helsingborg þann 04.10.2010. Þar segir á glæru nr. 15 m.a. um *„Áherslur/verkefni næstu mánaða*": *„Auka fókus á smærri viðskiptavini*". Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.184904.
[3284] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.560422. Þann 24. september 2010 sendi […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.560020.
[3285] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.560487, sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.561300.
[3286] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.18636. Þar er að finna samanburð á eftirfarandi verðum: OJK, OJK ný verð, Rúmfatalagerinn, Ölgerðin, Ölgerðin hjá Eimskip, Vífilfell, Nathan, Samkaup, ÍSAM, Garri, Verðstefna A+ og Verðstefnu A.
[3287] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.17037.
[3288] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.830093.
[3289] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787446.
[3290] Í tilkynningu OJK um niðurstöðu útboðsins sagði m.a. *„Ég vil byrja á því að þakka Eimskip fyrir þátttökuna í sjóflutningsútboði okkar núna í september*". Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Eimskip-30092010*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.87811. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.562282. Þar sagði m.a. undir liðnum *„Samningar í vinnslu*": *„OJK útboð skila á morgun*".

hærra verð líkt og framangreind fundargerð Eimskips ber með sér þar sem fram kom að Samskip hefðu boðið 25-30% lægra verð en Eimskip.

6796. Hér ber að rifja upp að í febrúar 2010 átti sér stað samskonar atburðarrás. Viðskiptastjórinn (E)viðskstj1 gerði tillögu að verði til viðskiptavinar Samskipa (Mekka/ÍSAM) en (E)frkvstj-sala/þj breytti því tilboði og hækkaði verð það mikið að umræddur viðskiptavinur Samskipa varð fyrir *„sjokki"*, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.26.

6797. Hér skiptir máli að í sömu fundargerð Eimskips frá 26. október 2010 var tilgreindur verkefnalisti (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Þar kemur fram verkefnið: *„Samskip vegna samnings"* og það skráð á ábyrgð (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl og tilgreint *„í vinnslu"*. Þar fyrir neðan er skráð *„Samskip USA – Skoða undanþágu SE og endurnýjun samnings er rennur út 31.12.2010"*.[3291] Á þessum tíma sem oftar voru (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl ítrekað í beinum samskiptum við (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv, sbr. kafla 14.33. Tengdust þessi samskipti *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna. Eins og fram kemur í kafla 11 eru öll samskipti sem tengdust verkefninu ólögmæt. Ber að virða þau samskipti í samhengi við þessi atvik sem tengjast OJK.

14.31.3. Europris óskar eftir tilboðum

6798. Meðan ekki lá fyrir niðurstaða í útboði hjá OJK óskaði Europris í Noregi eftir tilboði í innflutning sinn til Íslands. Á þessum tíma hafði Europris í Noregi nýlega tekið yfir flutninga Léttkaupa/Europris Island en það fyrirtæki hafði verið með flutningsviðskipti sín hjá Eimskip. Samkvæmt afhentum og afrituðum gögnum Eimskips var Léttkaup/Europris meðal 50 stærstu viðskiptavina Eimskips í innflutningi árið 2010.[3292]

6799. Forsagan var sú að þann 26. ágúst 2010 sendi Léttkaup/Europris Island tölvupóst til (E)viðskstj2 og óskaði eftir tilboði í flutninga sína. Fram kom að fyrirtækið myndi funda með Europris Noregi í vikunni á eftir þar sem kynna ætti nýjan samning.[3293] Átti (E)viðskstj2 fund með Léttkaupum/Europris Island þann 8. september 2010.[3294] Gögn málsins sýna að markmið Eimskips var að hækka samningsverð Léttkaup/Europris. Þannig segir í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips vegna fundar 2. september 2010 (vika 34-2010) m.a. eftirfarandi: *„Það er verið að vinna í uppgjörsmálum við Léttkaup/Europris, í framhaldinu mun (E)viðskstj2 hækka samningsverð þeirra."* [3295]

6800. Europris í Noregi leitaði í kjölfarið eftir tilboði í flutningana frá Samskipum en þann 29. september 2010 (sama dag og skila átti inn tilboðum til OJK) sendi (S)starfsm, starfsmaður Samskipa í Noregi, tölvupóst til (S)forstö-innfl1 . Í tölvupóstinum kom fram að Europris í Noregi væri að taka yfir Europris-búðirnar á Íslandi. Fram kom að sendingarnar hefðu áður farið með Eimskip og hafði hann upplýsingar um það verð sem hafi verið í gildi. Þá gerði hann nánari grein fyrir magni og verði Samskipa erlendis (local cost). Síðan sagði (S)starfsm í póstinum:

„Pls look into this if we can compete with Eimskip about these shipments."

6801. (S)forstö-innfl1 svaraði (S)starfsm samdægurs: *„This is interesting. […] and I will put together an offer for this buisness. […]"*[3296] (S)forstö-innfl1 svaraði (S)starfsm aftur daginn eftir:

[3291] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.580912.
[3292] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016 *„Stærstu viðskiptavinir"*, *„B liður – 1-Innflutningur"*, *„2010"*. Doc. ID. 0.7.33.548123. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.548123. Europris Ísland ehf. er á þessum lista yfir 50 stærstu viðskiptavini Eimskips í innflutningi.
[3293] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá Europris á Íslandi til OBJ. *„Léttkaup og nýr samningur við Europris"*, dags. 26.08.2010, kl. 07:00.
[3294] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.726790. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips vegna fundar 10. september 2010 (vika 36-2010) segir: *„Hitti Léttkaup til að ræða samningsmál , skuld og dreifingu, erum að breyta samningi úr ISK yfir í EUR og yfir á nýtt félag."* Jafnframt kom fram að […] hefði farið í heimsókn til Léttkaupa. Undir tegund heimsóknar stóð: *„Nýr samningur, uppgjör eldri mála"*. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð vika 36 2010 […].pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.20686.
[3295] Afritað tölvuskjal frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.20020.
[3296] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.832215.

„Do you think it is possible to wait until mid next week to quote for this business. I am waiting for the result of a tender that both Samskip and Eimskip quoted for. The customer is O Johnson & Kaaber, and is our costomer today. If Eimskip is agressive in this tender and takes them away from us then we will be more agressive in the Europris Quote."[3297]

6802. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint gagn frá stjórnanda innflutnings hjá Samskipum skýrt samtímagagn sem endurspeglar markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Þannig ætluðu Samskip að bíða og sjá hvort Eimskip myndi virða markaðsskiptinguna og ef Eimskip myndi beita sér fyrir að sækja viðskipti OJK af Samskipum, þá fyrst ætluðu Samskip að bjóða *„more agressive*" verð til Europris (viðskiptavinar Eimskips).

14.31.4. OJK endurnýjar samninginn við Samskip

6803. Þann 1. október 2010 sendi OJK Eimskip niðurstöðu útboðsins með tölvupósti til (E)viðskstj1. Meðfylgjandi var skjal með heitinu *„Eimskip-30092010*". Í skjalinu sagði að ákveðið hafi verið að taka tilboði Samskipa. Einnig kom fram að OJK óskaði eftir að ræða við Eimskip um nýjan samning vegna flutninga frá Ameríku sem og þá flutninga sem Eimskip hafi séð um fyrir OJK frá Evrópu.[3298] (E)viðskstj1 svaraði tölvupóstinum samdægurs: *„Þakka þér fyrir, ég hef gert nokkrar tilraunir í dag til að reyna að ná í þig í síma en ekki gengið. Heyrumst endilega strax á mánudagsmorgun, mig langar að ræða þetta.*" OJK svaraði (E)viðskstj1 þann 3. október 2010 og lagði til að fyrirtækin myndu funda.[3299]

6804. Samskip og OJK undirrituðu nýjan flutningasamning þann 5. október 2010. Tók nýr samningur til sjóflutnings milli Íslands og viðkomuhafna Samskipa í Evrópu, ásamt forflutningi og landflutningi hér á landi.[3300] Sýna gögn málsins að Samskip héldu viðskiptunum við OJK.[3301]

6805. Athygli vekur að Samskip lækkuðu sjóflutningsverð í hinum nýja samningi við OJK en um leið hækkuðu Samskip á móti lágmarksverð og skertu fríðindi OJK varðandi gámaleigu. Þannig hafði (S)forstö-innfl1 hækkað lágmarksgjaldið úr 170 evrum í 209 evrur með því að vísa til gjaldskrár, er virðist án þess að OJK tæki eftir því. (S)forstö-innfl1 féllst síðan á að draga úr hækkuninni (í 195 evrur) þegar hækkunin kom í ljós stuttu fyrir undirritun samningsins.[3302] Hér ber einnig að líta til tölvupósts sem (S)viðskstj1 sendi innan Samskipa 12. október 2010 með fyrirsögninni *„OJK nýr samningur – memo*". Þar voru kjör OJK skýrð svo:

„Annað þeir eru með 7 daga fría á gámaleigu í stað 30 áður við höldum okkur fast við þessa daga (nema að sjófraktin hækki)".[3303]

6806. Þann 5. október 2010 funduðu (E)forstö-innfl og (E)viðskstj1 með OJK.[3304] Daginn eftir sendi (E)viðskstj1 tölvupóst til OJK þar sem meðfylgjandi voru drög að flutningasamningi um inn-, út- og landflutning.[3305] Í þeim samningsdrögum var sjóflutningsverð milli Íslands og Evrópu talsvert hærra en það verð sem hafði verið sett fram í áðurnefndri tillögu (E)viðskstj1 sem hún sendi til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl 26. september 2010, þ.e. 49% og 27% hærra fyrir flutning á 20 og 40 feta

---

[3297] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.832215.
[3298] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […].
[3299] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[3300] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2 *„Samningar*", *„Ó johnson og Kaaber 05.10.2010*", sbr. umbeðið leiðrétt eintak afhent 14.05.2019.
[3301] Afhent tölvuskjöl frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Stærstu 50*", *„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*". *„Liður 8.1 Stærstu viðskiptavinir 2006-2013*". Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016 *„Stærstu viðskiptavinir*", *„B liður – 1-Innflutningur*". Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016., minnislykill 4, *„Ýmis gögn*". *„Viðskiptasagan_*". Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*".
[3302] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.830974.
[3303] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.832218.
[3304] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.88765.
[3305] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„OJK Flutningasamningur 2010 til 2013*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […].

gámum.[3306] Sjóflutningsverðið í drögunum sem Eimskip sendi OJK var jafnframt 46% (40´) og 62% (20´) hærra en það verð sem áðurnefndur nýundirritaður samningur Samskipa og OJK kvað á um.

6807. Sendi (E)viðskstj1 aftur tölvupóst á OJK þann 15. október 2010: *„Hefur þú haft tíma til að skoða þetta, ég heyri frá þér vonandi fljótlega .“* OJK svaraði: *„Heyrumst eftir helgi […]“*.[3307] OJK virðist ekki hafa haft áhuga á eða fallist á þetta tilboð Eimskips en Eimskip hélt Norður-Ameríku flutningum fyrir OJK. Þeir flutningar voru hins vegar ekki umfangsmiklir.[3308]

6808. Ágreiningur kom upp á milli OJK og Samskipa í lok desember 2010. Þegar OJK lýsti yfir óánægju sinni með þessi skertu fríðindi sagði (S)forstö-innfl1 að það væri unnt að breyta því en þá þyrfti að hækka verð á sjófraktinni.[3309] Hvorki í gögnum þessu tengdu eða öðrum samtímagögnum Samskipa var að greina ótta um samkeppni frá Eimskip vegna OJK.

14.31.5. Aðgerðarleysi Samskipa gagnvart Europris

6809. Þann 8. október 2010 sendi (E)starfsm, starfsmaður Eimskips í Noregi, tölvupóst til (E)viðskstj2 þar sem fram kom að Europris í Noregi óski eftir tilboði í flutninga.[3310] Þann 11. október sendi (E)viðskstj2 samningsdrög, sem hann hafði áður sent Léttkaupum/Europris á Íslandi, til (E)starfsm og (E)starfsm. Framsendi (E)starfsm tilboð Eimskips til Europris í Noregi samdægurs en sagði að það þyrfti að lækka verð á sjófrakt fyrir 40´feta gám þar sem Samskip væru að *„pressa“*.[3311] Rétt er að benda á að þessi tilvísaða *„pressa“* Samskipa“ vísar ekki til raunverulegs tilboðs Samskipa í þessu máli og er því ekki í samræmi við fyrirliggjandi gögn sem sýna að Samskip hefðu á þessum tímapunkti ekki skilað inn tilboði til Europris.

6810. Hér ber að líta til þess að á fundi innflutningsdeildar Eimskips föstudaginn 8. október 2010 greindi (E)forstö-innfl frá því að hann hefði fundað með Samskipum fyrr í sömu viku. [3312] Miðað við fyrri samskipti (E)forstö-innfl við Samskip er líklegt að hann hafi hitt a.m.k. (S)forstö-innfl1 . Þann 11. október 2010 hittust (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl á fundi. Þessir fundir voru liður í hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Nánar er fjallað um þetta í kafla 14.33.

6811. Daginn eftir fund (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv með lykilstjórnendum Eimskips vann (S)forstö-innfl1 að tilboði Samskipa til Europris og sendi tilboðið í tölvupósti til (S)starfsm.[3313] Eins og áður segir lá á þeim tíma fyrir niðurstaða varðandi útboð OJK, þ.e. Eimskip virti samráðið. Í skýringum (S)forstö-innfl1 í tölvupóstinum til (S)starfsm kom m.a. fram að hann hefði skoðað þetta vel og ætlaði ekki að lækka verðið niður fyrir verð Eimskips. Þakkaði hann (S)starfsm fyrir að vinna að þessu og tók þetta fram;

„but this is not the type of business that we want to go after now.“

6812. Kom (S)starfsm tilboði Samskipa til Europris samdægurs.[3314]

6813. Í ljósi fyrri og áðurnefndra ummæla (S)forstö-innfl1 , m.a. í tölvupósti 30. september 2010 til (S)starfsm vegna Europris útboðsins, verður ekki annað séð en að ráðagerð (S)forstö-innfl1 hafi

[3306] Verð fyrir 20'gám (D-H-R) er 550 evrur og fyrir 40´(D-H-R) er verðið 700 evrur. Í tillögu […] frá 26.09.2010 var verð fyrir 20' 370 evrur og fyrir 40' var það 550 evrur.
[3307] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[3308] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.42026. Þar segir: *„Sömuleiðis tók ég út […] hjá OJK en hina vil ég hafa inni. Þeir eru með alla USA flutningana hjá okkur þó þeir séu ekki miklir.“*
[3309] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[3310] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[3311] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Europris Ísland ehf 2010.pdf“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóstur frá Eimskip. […] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[3312] Afritað skjal frá Eimskip. *„Fundargerð Innflutingsdeildar 08.10.2010“*. Fannst vistað á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 22.10.2010, kl. 13:26.
[3313] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Offer okt 2010.xlsx“*, vistað 12.10.2010, kl. 09:54. Doc. ID. 0.7.33.14362.
[3314] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.832215.

gengið eftir, þ.e. Eimskip virti markaðsskiptinguna og þar af leiðandi lögðu Samskip sig ekki fram um að sækjast eftir að ná viðskiptum Europris frá Eimskip.

6814. Þann 13. október 2010 tilkynnti Europris í Noregi að fyrirtækið myndi gera samning við Eimskip um innflutning fyrir árið 2011.[3315]

6815. Við mat m.a. á þessum tilvikum tengdum OJK og Europris má horfa til fundar stjórnar Samskipa hf. þann 25. október 2010. Þann fund sátu stjórnarmennirnir (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjórnarm-S og SH, ásamt m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv.

6816. Hafa ber í huga að á þessum tíma áttu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 í samskiptum við (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl, sbr. umfjöllun hér að framan. Þá ber að líta til þess að stjórnarmaðurinn (S)stjórnarm-S og SH og (S)forstö-innfl1 áttu í reglubundnum samskiptum við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2. Sem fyrr segir annaðist (S)forstö-innfl1 tilboðsgerð Samskipa gagnvart Europris/Léttkaup en m.a. hafði (E)viðskstj2, viðskiptastjóri hjá Eimskip, ríka aðkomu að tilboðsgerð Eimskips til sama fyrirtækis. Um þýðingu samskipta sem þessa vísast til kafla 13.

6817. Í fundargerð vegna stjórnarfundarins 25. október 2010 er fjallað um stöðuna á flutningamarkaðnum. Kemur m.a. þetta fram:

„Almennt hefur verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum […]"

6818. Síðan kemur fram að mikið sé um endurnýjanir á samningum við mikilvæga viðskiptavini á næstu mánuðum. Er í því sambandi m.a. bent á Húsasmiðjuna og Vífilfell.[3316] Ekki kemur fram í fundargerðinni að búist sé við „óróleika" eða aukinni samkeppni vegna þessa. Er það í samræmi við það sem kom fram í skýrslu (S)forstö-innfl1 (Innflutningur markaðsskýrsla 2011) sem hann sendi (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 19. september 2010. Í þeirri áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 var sem fyrr segir gert *„ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*," sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.32.2.

6819. Framangreint sýnir m.a. að stjórnendur Samskipa töldu framangreind atvik tengd OJK og Europris ekki vera til vitnis um samkeppni á markaði og gerðu ráð fyrir að *„friðurinn"* myndi halda á árinu 2011. Það gekk eftir, sbr. umfjöllun um atvik á því ári.

14.31.6. Samantekt

6820. Í júlí 2010 sagði OJK upp flutningasamningi við Samskip og óskaði í kjölfarið eftir tilboðum frá Eimskip og Samskipum í flutninga sína. Í framangreindri skýrslu sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 19. september 2010 var gert ráð fyrir að Samskip myndu halda OJK í viðskiptum. Á þeim tíma lá hins vegar ekkert fyrir um það við hvern OJK myndi semja eftir að samningurinn við Samskip félli úr gildi. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það markaðsskipting Samskipa og Eimskips sem leyfði (S)forstö-innfl1 þessa vissu um viðskiptin við OJK. Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip á þessum tíma. Í samræmi við það var tilboðsverðið sem (E)viðskstj1 lagði til hækkað eftir fund hennar með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Var það gert til að Eimskip myndi virða markaðsskiptinguna.

6821. Áður en Samskip og Eimskip sendu tilboð sín til OJK óskaði viðskiptavinur Eimskips, Europris, eftir tilboði frá Samskipum. Það gerði Europris eftir að Eimskip hafði tilkynnt fyrirtækinu um verðhækkun. Samskipti innan Samskipa varðandi tilboð til Europris endurspegla einnig markaðsskiptingu fyrirtækjanna, þ.e. ef Eimskip hefði farið gegn markaðsskiptingunni með því að taka viðskipti OJK til sín ætlaði (S)forstö-innfl1 að vera *„agressívur"* í tilboðinu til Europris, viðskiptavinar Eimskips. En

[3315] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.90074. Þar kemur fram að Eimskip sé búið að gera samning við Europris í Noregi sem gilda eigi út árið 2011.
[3316] Afritað tölvuskjal frá Samskipum […]. Doc. ID. 0.7.33.808476. Ekki er að sjá að […] hafi svarað tölvupóstinum.

þegar niðurstaðan um áframhaldandi markaðsskiptingu lá fyrir hafði hann ekki áhuga á að sækjast eftir þeim viðskiptum.

6822. Í mgr. 1059 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að framangreind gögn endurspegli samráð við Eimskip. Samskip byggja m.a. á því að fyrirtækið hefði boðið OJK lægra verð en samkvæmt gildandi samningi fyrirtækjanna og að það sé skýrt dæmi um þá samkeppni sem ríkti á markaðnum. Einnig hafna Samskip því að fyrirtækið hafi ekki náð í viðskipti Europris vegna samráðs við Eimskip. Viðskiptin hafi einfaldlega ekki verið arðbær fyrir Samskip.

6823. Ekki er unnt að fallast á framangreindar athugasemdir Samskipa en nánar er fjallað um þær í kafla 26.31. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspegla framangreind atvik samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma sem fyrirtækin komu á með samstilltum aðgerðum sínum.

14.32. Rekstraráætlanir fyrir árið 2011 – Áframhaldandi samráð

6824. Eins og rökstutt hefur verið eru gögn frá árinu 2009 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2010 til stuðnings því að fyrirtækin hafi átt í ólögmætu samfelldu samráði.

6825. Með sama hætti telur Samkeppniseftirlitið að gögn frá árinu 2010 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2011 séu til stuðnings því að fyrirtækin hafi átt í ólögmætu samfelldu samráði. Vísast í þessu samhengi til umfjöllunar í kafla 14.10.1 um almenna þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja.

6826. Í þessum kafla verður gerð grein fyrir gögnum frá Eimskip og Samskipum sem varða áætlanir bæði innflutningsdeildar og landflutninga fyrirtækjanna fyrir árið 2011. Eru gögnin frá september 2010 og endurspegla þau samfellt samráð Samskipa og Eimskips.

6827. Gögn málsins sýna að undirbúningur við gerð áætlana fyrirtækjanna fyrir árið 2011 virðist hafa verið vandaður og í föstum skorðum.[3317] Var þetta líkt og átti jafnframt við um undirbúning fyrir áætlanir fyrir árið 2010.

6828. Á árinu 2010 var gerð breyting á framsetningu áætlana Samskipa sem ástæða er til nefna. Í stað einnar rekstraráætlunar fyrir annars vegar innflutning og hins vegar landflutning, voru áætlanir Samskipa fyrir árið 2011 settar fram í tveimur skjölum, þ.e. annars vegar rekstaráætlun og hins vegar markaðsskýrslu. Í rekstraráætlun var m.a. áfram fjallað um áætlaðar tekjur og kostnað sem og fyrirhugaðar breytingar á gjaldskrá og öðrum gjöldum en í markaðsskýrslu var m.a. fjallað nánar um markaðinn, viðskiptavini, þróun magns, áherslur í sölu ásamt umfjöllun um hvern vöruflokk fyrir sig. Þessi háttur var eftirleiðis hafður á í áætlanagerð Samskipa, þ.e. fyrir árin 2012 og 2013. Í umfjöllun hér á eftir er því ýmist vísað til rekstraráætlunar eða markaðsskýrslu eða eftir atvikum til áætlunar Samskipa.

6829. Ástæða er til þess að fjalla nánar um gögn frá Eimskip og Samskipum sem tengjast þessari áætlunargerð.

14.32.1. Rekstraráætlun Eimskips

6830. Líkt og fjallað hefur verið um gekkst Eimskip undir sátt við Samkeppniseftirlitið þar sem fyrirtækið viðurkenndi að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins með ólögmætu samráði við Samskip. Verða nú rakin gögn sem tengjast gerð rekstraráætlana Eimskips sem að mati Samkeppniseftirlitsins eru skýr birtingarmynd þeirra brota sem fyrirtækið hefur viðurkennt.

6831. Þann 28. september 2010 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Hafði (E)frkvstj-sala/þj beðið m.a. (E)forstö-innfl um að senda sér hugmyndir um atriði til að fjalla um á

[3317] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […] til yfirstjórnar og forstöðumanna hjá Samskipum, dags. 02.09.2010, kl. 12:49. Meðfylgjandi var skjalið „*Lykilatriði_áætlun_2011.doc*". Doc. ID. 0.7.33.995792.

framkvæmdastjórnarfundi sem halda átti hjá Eimskip daginn eftir, t.d. það helsta sem væri að gerast á markaðnum, svo sem unnin og töpuð viðskipti, samningar í vinnslu og undirritaðir samningar. Á þessum tíma var unnið að áætlunargerð hjá Eimskip fyrir árið 2011. (E)forstö-innfl svaraði og sagði m.a.:

„M.v. t.d. september:

Unnið: Plastprent þ.e. allir flutningar þeirra en við vorum með Borealis.

Tapað: Ekkert sem vitað er

Samningar undirritaðir:

IKEA

Plastprent

Egilsson

E. Ágústsson

Pípulagnaverktakar

Stepp"

6832. (E)forstö-innfl tiltók síðan í svari sínu „*samninga í vinnslu*" og var þar um ræða sextán lítil og meðalstór fyrirtæki.[3318]

6833. Samkvæmt þessu hafði Eimskip á þessum tíma ekki tapað neinum viðskiptavini í innflutningi sem forstöðumaður innflutningsdeildarinnar vissi um eða sá ástæðu til að nefna. Þetta staðfestir það sem áður hefur komið fram að áfram var lítil hreyfing á stærri viðskiptavinum milli Eimskips og Samskipa á árinu 2010.

6834. Í þessu samhengi er rétt að hafa í huga það sem fram kemur í kafla 14.33.10.2 hér á eftir. Þar er gerð grein fyrir glærum (E)frkvstj-sala/þj frá 1. desember 2010 sem sýna að Eimskip hafi á fyrstu ellefu mánuðum ársins 2010 ekki misst frá sér mikilvæga viðskiptavini til Samskipa.

6835. Þann 1. október 2010 sendi (E)forstö-innfl drög að áætlun innflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011 til (E)frkvstj-sala/þj.[3319]

6836. Umfjöllun í þessu skjali (E)forstö-innfl er mjög svipuð og í áætlun hans frá 30. september 2009 vegna ársins 2010. Í áætluninni fyrir árið 2011 var áfram gert ráð fyrir að ró og friður héldist á markaðnum og að ekkert útlit væri fyrir harða samkeppni um stærri viðskipti, átök eða sviptingar. Lýsandi er að þegar taldar voru upp helstu ógnir sem innflutningsdeild Eimskips stæði frammi fyrir var samkeppni við helsta keppinautinn ekki tilgreind. Í samskonar greiningum hjá Samskipum var samkeppni við Eimskip ekki heldur talin vera ógn, sbr. umfjöllun hér á eftir.

6837. Eru þessar áherslur m.a. í samræmi við glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september 2010 þar sem styrkleiki Eimskips var m.a. talinn vera sterk staða gagnvart stærri viðskiptavinum og samkeppnisleg ógn var ekki talin stafa frá Samskipum í innflutningi. Þess í stað var ógn talin stafa af minnstu keppinautunum (BWS („*ferjan*"), Thorship og „*smærri flutningsmiðlarar*".[3320]

6838. Í sömu glærukynningu voru einnig taldar upp leiðir til þess að auka tekjur Eimskips. Tvær þeirra miðuðu að því að auka gjaldtöku á viðskiptavini („*halda áfram að draga úr fríðindum, ss: akstur,*

[3318] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.562282.
[3319] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.565522.
[3320] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Vinnufundur hótel Rangá 14.09.2010*". Titill: „*Töflufundur Hótel Rangá 14-15 sept 2010*". Fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 14.09.2010, kl. 10:37. Doc. ID. 0.7.33.186353.

gámaleiga, geymslu", „*LO/LO*[3321] *gjald á Íslandi og erlendis*") eða með öðrum orðum að hækka verð. Einnig að einbeita sér að smáum viðskiptavinum sem nýttu sér safngáma.

6839. Framangreind frásögn í samtímagögnum Eimskips er í samræmi við samráð fyrirtækjanna á þessum tíma: Ekki ríkti samkeppni við Samskip um mikilvæga viðskiptavini í innflutningi og sökum þessa var fyrirtækið í „*sterkri stöðu*" gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sínum og gat hækkað verð. Önnur lögmál giltu hins vegar um hina smáu viðskiptavini.

6840. Þann 28. september 2010 sendi forstöðumaður útflutningsdeildar Eimskips, (E)forstö-útfl , tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Hafði (E)frkvstj-sala/þj beðið (E)forstö-útfl um að senda sér hugmyndir um atriði til að fjalla um á framkvæmdastjórnarfundi sem halda átti hjá Eimskip daginn eftir, t.d. það helsta sem væri að gerast á markaðnum, svo sem unnið, tapað, samningar í vinnslu og undirskrifaðir samningar.

6841. Á þessum tíma var unnið að áætlunargerð hjá Eimskip fyrir árið 2011. Um það hvort útflutningsdeild Eimskips hefði tapað viðskiptavinum sagði þetta í tölvupósti (E)forstö-útfl :

„* *Tapað:*

- *Ekkert hefur tapast umfram það að Smyril Line – Blue Water er að ná að pota eitthvað í okkur. Einnig að ná að leysa þarfir manna inn í Austur-Evrópu með trukkakerfi Blue Water*".3322

6842. Samkvæmt þessu mati (E)forstö-útfl var það hinn smái keppinautur, BWS, með 1-3% markaðshlutdeild, sem veitti samkeppni í útflutningi en ekki stóri keppinauturinn. Hið sama kemur fram í gögnum forstöðumanns útflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-útfl, frá 19. september 2010 en þeim er lýst hér á eftir. Virt saman gefa þessi gögn (E)forstö-útfl og (S)forstö-útfl skýra vísbendingu um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

6843. Í málinu er að finna skjal (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010. Um er að ræða áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011.[3323] Í skjalinu er gerð grein fyrir þeirri ógn sem útflutningsdeildin taldi sig standa frammi fyrir. Þar er ekki minnst á Samskip en samkeppnisleg ógn talin stafa af BWS og Thorship.

6844. Fram kemur einnig að Norðurál sé stærsti viðskiptavinur Eimskips í útflutningi. Þrátt fyrir að samningurinn við Norðurál myndi renna úr gildi á árinu 2011 koma engar áhyggjur fram um að Samskip muni reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini í viðskipti til sín. Hið sama var upp á teningnum í glærukynningu útflutningsdeildar Eimskips frá september 2010, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.36.4. Þar kemur fram að flutningasamningur fyrirtækisins við Norðurál gildi til nóvember 2011. Þessar glærur Eimskips gefa heldur ekki til kynna neinn ótta við að Samskip myndu reyna að ná flutningum Norðuráls til sín. Í samræmi við það kom hvergi fram í gögnum (S)forstö-útfl frá þessum tíma að reyna ætti með samkeppni að ná Norðurál í viðskipti við Samskip enda var stefna útflutningsdeildar Samskipa að halda núverandi markaðshlutdeild (þ.m.t. viðskiptunum við Alcoa og Elkem) og hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum. Er þessum gögnum (S)forstö-útfl lýst í næsta kafla þar sem fjallað er um rekstraráætlanir Samskipa fyrir árið 2011.

6845. Í þeim kafla er því einnig lýst að á þessum tíma hafði Elkem á Grundartanga, sem var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa, boðið Eimskip að bjóða í flutninga fyrirtækisins. Þrátt fyrir beiðnir Elkem var í áætlun (E)forstö-útfl ekki að finna neina umfjöllun um að Eimskip myndi reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa í viðskipti. Með sama hætti höfðu Samskip ekki áhyggjur af því að Eimskip myndi reyna að ná Elkem í viðskipti til sín, sbr. gögn frá (S)forstö-útfl sem lýst verður í næsta kafla.

[3321] LO/LO vísar til svonefndra Lift on–Lift off skipa þar sem gámum er lift með krönum í og úr skipunum.
[3322] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.271817.
[3323] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.103014.

6846. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru þessi gögn til stuðnings niðurstöðu eftirlitsins um ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

6847. Hvað landflutninga áhrærir þá liggur fyrir í málinu rekstraráætlun Eimskips í landflutningum vegna ársins 2011 *„Business Plan 2011, Eimskip Domestic Flytjandi. November 2010*".[3324] Höfundur hennar er (E)forstö-landfl1 og er hún dagsett í nóvember 2010.

6848. Í rekstraráætluninni kemur fram að eitt meginmarkmiða Eimskips (e. *Key business goal*) sé að viðhalda núverandi markaðshlutdeild fyrirtækisins. Var það og stefna fyrirtækisins að reyna að auka tekjur frá þáverandi viðskiptavinum. Á bls. 11 í skýrslunni eru tilteknar helstu ógnir sem landflutningar Eimskips standi frammi fyrir. Helsta ógnin (*„main threat*") var talin vera samkeppni frá litlum keppinautum, einyrkjum (*„individual truck drivers*") en ekki frá Samskipum.

6849. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur framanritað til kynna ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips sem fólst í því að *„friður*" ætti að ríkja milli fyrirtækjanna um mikilvæga viðskiptavini þeirra. Þannig gerir rekstraáætlun Eimskips í landflutningum t.a.m. ráð fyrir að sækja ætti nýja viðskiptavini í smápakkasendingum fyrir lítil og meðalstór fyrirtæki (e. *Increase revenue from small and medium size customers*).[3325] Segir m.a. eftirfarandi:

„EBITDA is estimated to increase by 25% between the 2010 to 2011. Increased revenue from small and medium size customers without increaseing [svo] *the transport cost are the main reasons for the higher EBITDA.*" *[…]*

Scheduling transport revenue is estimated to increase by 8,5%, due to increased sales and tariff increase. The tariff is estimated to increaes by 3,5% and revenue from new customers by 5%. The new revenue will come from smaller companies which are transporting small shipments and are currently using the Icelandic Post. Proportion of the extra revenue will also come from fish transport for small buyers at the fish markets. […]

Our aim in 2011 is to increase our revenue from new customers around the country, by visiting all current and potential customers in every area in our network. The focus will be to increase our market share for small package from small and medium size customers. […]

The main competitors are Samskip (Landflutningar) which has similar coverage and service level at the market as Flytjandi and Iceland Post which operates in 80 locations throughout the country. Other competitors are single truck drivers that work on the spot market without operation service stations. The main threat in the market are individual truck drivers." *[…]*

The main assumptions in 2010[3326] *is to increase tariff rates by average 6% and fish related transport by 10%."*

6850. Af þessu gagni frá landflutningadeild Eimskips má jafnframt ráða hversu mikilvægir stórir viðskiptavinir séu í landflutningastarfsemi fyrirtækjanna. Fram kemur á bls. 11 að virkir viðskiptavinir Eimskips í landflutningum séu um 5.000 talsins. Hins vegar stöfuðu 63% tekna fyrirtækisins á þessu sviði frá 50 stærstu viðskiptavinunum. Sambærileg staða var fyrir hendi hjá Samskipum. Þannig má sjá að hagsmunir fyrirtækjanna af því að halda í þessa stóru viðskiptavini á sama eða hærra verði væru verulegir.

[3324] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi business plan 2011.docx*". Titill: *„Business Plan 2011, Eimskip Domestic Flytjandi November 2010*". Fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 09.09.2011, kl. 16:43. Doc. ID. 0.7.33.167336.
[3325] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi business plan 2011*". Fannst á heimasvæði […]. Vistað 05.11.2010, kl. 09:52. Doc. ID. 0.7.33.138384.
[3326] Hér er bersýnilega um misritun að ræða. Á að vera árið 2011.

6851. Í áætluninni er einnig horft til áranna 2012 – 2013. Þar eru mikilvægir viðskiptavinir Samskipa ekki heldur tilgreindir sem vænleg viðskiptatækifæri heldur er áherslan áfram lögð á smærri viðskiptavini sem „*friðurinn*" tók mun síður til og sem að meginstefnu til voru hjá Íslandspósti, sbr. neðangreint.

6852. Líkt og fram kemur í áætluninni var stefnan fyrir árið 2011 sú að auka markaðshlutdeild með því að sækja smærri sendingar hjá litlum fyrirtækjum. Af gögnum málsins má ráða að umrætt markmið hafi einkum beinst að viðskiptavinum Íslandspósts, en ekki viðskiptavinum Samskipa, höfuðkeppinautar Eimskips, sbr. og nánar hér að neðan.[3327] Athygli vekur að sömu markmið voru lögð til grundvallar í markaðsskýrslu Samskipa fyrir árið 2011, sbr. umfjöllun hér á eftir. Bæði fyrirtækin beindu því sjónum sínum á sama tíma fremur að viðskiptavinum Íslandspósts heldur en viðskiptavinum hvors annars.

6853. Þann 13. september 2010 sendi (E)forstö-landfl1 glærukynningu um þáverandi stöðu Flytjanda og áherslur næstu ára til (E)frkvstj-innanl.[3328] Í kynningunni kom m.a. eftirfarandi fram um sölumál: „*Markmiðið er skýrt – ætlum að þekkja þarfir okkar viðskiptavina betur en í dag og ná nýjum viðskiptavinum frá samkeppnisaðilum – þ.e. smærri viðskiptavinum*."

6854. Í kynningunni sagði einnig að meginstefna Flytjanda væri að „*bæta við sig viðskiptavinum á þeim leiðum þar sem núverandi nýting í akstri er slök. Einnig að ná mun meira af smærri sendingum sem Íslandspóstur býður á afar góðu verði til lítilla fyrirtækja á landsbyggðinni þ.e. frá 1kg upp að 20 kg*." Þá var markhópur Eimskips skilgreindur sem „*öll fyrirtæki á landsbyggðinni og í Reykjavík sem hafa flutningsþarfir og henta inn í okkar kerfi miðað við nýtingu í flutningakerfinu á hverjum tíma*." Markhópurinn varðandi smærri sendingar er hins vegar sagður öll fyrirtæki óháð nýtingu. Þá kom fram að ekki yrði lögð áhersla á sölu til fyrirtækja á leiðum samstarfsaðila (keppinauta) sérstaklega.

6855. Helstu tækifæri til tekjuaukningar í landflutningum voru m.a. sögð vera í tekjuaukningu „*frá litlum og meðalstórum fyrirtækjum í smærri sendingum í flutningakerfinu*." og í markvissri sölu á landsbyggðinni og í Reykjavík auk þess sem auka átti sértekjur á landsbyggðinni og hækka stöðvargjöld. Verðlagning á smærri sendingum skyldi vera í takt við Íslandspóst.

6856. Þann 14. september 2010 kynnti (E)frkvstj-innanl umræddа glærukynningu fyrir (E)forstj og fleiri stjórnendum Eimskips á fundi á Hótel Rangá. (E)frkvstj-innanl hafði eitthvað breytt kynningunni en hún var í stórum drættum sambærileg þeirri sem (E)forstö-landfl1 hafði sent honum um helstu áherslur Flytjanda. Við hafði bæst umfjöllun um fyrirætlanir Eimskip Innanlands í heild sinni. Sagði þar að helsta verkefni næstu ára væri að viðhalda markaðshlutdeild í landflutningum en auka hana á öðrum sviðum.[3329]

6857. Þann 23. september 2010 sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til m.a. (E)forstö-landfl1 og (E)svæðisstj1. Í honum sagði: „Sendi ykkur kynninguna sem við fórum saman yfir í dag. Þetta verður í vinnslu fram eftir næstu viku og vil ég biðja ykkur um að koma með fleiri hugmyndir og punkta sem við setjum þá inn."[3330] Meðfylgjandi glærukynning virðist vera áþekk þeirri sem hann studdist við á fundinum með (E)forstj á Hótel Rangá 14. september 2010 en (E)frkvstj-innanl hafði unnið aftur í henni 21. september 2010. Á fremstu glæru kom fram að kynningin fjalli um: „*Staða og horfur í nútíð og framtíð 2011 – 2013*". Á næstu glæru kemur fram að markmið landflutninga Eimskips sé skýrt:

[3327] Sjá t.d. afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Flytjandi 2010-2010.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.20877. Sjá einnig glærukynningar Flytjanda fyrir mánuðina september-desember 2010. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. "*Flytjandi sept 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 2.11.2010. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. "*Domestic transport október 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 26.11.2010. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. "*Domestic transport nóvember 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 5.1.2011. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. "*Domestic transport desember 2010(gamla)*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 10.2.2011.

[3328] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.20692. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.20877.

[3329] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fannst á heimasvæði […] Doc. ID. 0.7.33.133378.

[3330] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.143350.

„Markmiðið er skýrt – ætlum að þekkja þarfir okkar viðskiptavina betur en í dag og ná nýjum viðskiptavinum frá samkeppnisaðilum - þ.e. smærri viðskiptavinum.“

6858. Á næstu glæru kemur fram að ekki verði *„lögð áhersla á sölu til fyrirtækja á leiðum samstarfsaðila sérstaklega“.* Átti Eimskip í slíku samstarfi við Samskip á ýmsum flutningaleiðum, sbr. umfjöllun í kafla 17. Á annarri glæru er fjallað um helstu *„tækifæri til tekjuaukningar/kostnaðarlækkunar næstu þrjú árin.“* Hvergi er minnst á að Eimskip geti aukið tekjur með því að ná með samkeppni í viðskipti til sín mikilvægum viðskiptavinum Samskipa. Hins vegar voru tækifæri talin felast í þessu:

„Tekjuaukning frá litlum og meðalstórum fyrirtækjum í smærri sendingum í flutningakerfinu. Gætum aukið okkar hlutdeild í smærri sendingum.“

6859. Þessar glærur (E)frkvstj-innanl eru í samræmi við áherslur hjá Samskipum á sama tíma en þeim gögnum Samskipa verður lýst hér á eftir. Gefa þessar glærur (E)frkvstj-innanl skýrt til kynna að ekki hafi átt að ríkja samkeppni milli Eimskips og Samskipa í landflutningum um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Er það í samræmi við viðurkenningu Eimskips á ólögmætu samráði við Samskip í sáttinni við Samkeppniseftirlitið.

6860. Framangreind markmið voru áréttuð á stjórnendafundi Eimskips þann 4. október 2010.[3331] Á fundinum kynnti (E)frkvstj-innanl aftur sömu glærur, en hafði breytt kynningunni lítillega. Í stórum dráttum er hún þó sambærileg.[3332] Í glærukynningunni sem kynnt var á fundinum voru meginmarkmið Eimskips Innanlands á árunum 2011-2013 sögð vera eftirfarandi:

6861. Af framangreindu má ráða að áhersla hafi verið lögð á það að viðhalda stöðunni í landflutningum en sækja fram á öðrum sviðum innanlandsdeildar fyrirtækisins, þ.e. í vörudreifingu, vöruhótelaþjónustu

[3331] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.26809.
[3332] Á stjórnendafundinum héldu eftirfarandi kynningu: […]. Allir helstu stjórnendum Eimskips voru boðaðir. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.77279.

og skipaafgreiðslu.[3333] Er þessi stefna í samræmi við endurskoðun á sölumálum innan Eimskips fyrr á árinu. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreind áhersla á að sækjast ekki eftir aukinni markaðshlutdeild í innanlandsflutningum á árunum 2011-2013 frá viðskiptavinum Samskipa til marks um það að markaðsskiptingin og *„friðurinn"* í innanlandsflutningum skyldi halda áfram. Það markmið var jafnframt ítrekað í rekstraráætlunum Eimskips innanlands vegna ársins 2011, sem gerð var í nóvember 2010. Sem fyrr segir er þetta sambærileg stefna og gilti hjá Samskipum í landflutningum.

6862. Eftir stjórnendafundinn 4. október 2010 sendi (E)forstö-landfl1 tölvupóst til (E)sölustj-innanl1, (E)sölustj-innanl3, (E)sölustj-fiskfl og (E)starfsm með heitinu *„Sölumál – tekjuaukning 2011"*.[3334] Í tölvupóstinum sagði m.a.:

„Hvað ætlum við að gera í sölumálum 2011? Við þurfum að vera mun meira á ferðinni og ná inn nýjum viðskiptavinum þ.e. smærri viðskiptavinum sem eru hjá Póstinum/Samskip. Það er ljóst að áætlun 2011 verður að vera metnaðarfull og við þurfum að sækja verulega fram nú þegar til að nýjar tekjur byrji að tikka inn í janúar 2011."

6863. Meðfylgjandi var Excel-skjal sem innihélt hugmyndir um tekjuaukningu. Þar á meðal var áætluð 100% hækkun á afgreiðslugjaldi í fiskflutningum. Auk þess var áætlað að ná inn fjölda smærri viðskiptavina á árinu og auka þannig tekjur, sbr. eftirfarandi skjáskot. Er það í samræmi við áðurnefnd markmið fyrirtækjanna að sækja ekki á stóra viðskiptavini:

Áætlun 2011 - Tekjur							
Áætlanakerfi Horfur 2010	**2,068,570,697**						
Tekjuaukning - áætlun 2011	120,750,000						
Samtals tekjur VM 2011	2,189,320,697						
Tekjuaukning í %	5.8%						
Afgreiðslugjald fiskflutningar	12,000,000	Hækkun á núverandi gjaldi um 100%					
Ný viðskipti 2010 - Ríkiskaup	22,750,000	Samkv. Útboðsgögnum er velta Ríkiskaupa 35M á ári - þetta eru okkar leiðir					
Tekjuaukning skannar	12,000,000	Óframkomnir ca. 4.mánuðir á árinu 2010					
Sölumál - nýjir viðskiptavinir:							
Nýjir viðskiptavinir - Áætlanakerfi	32,000,000	Velta per viðskiptavin ca.	***400,000***	á ári	fjöldi:	***80***	
Nýjir viðskiptavinir - Áætlanakerfi	12,000,000	Velta per viðskiptavin ca.	***600,000***	á ári	fjöldi:	***20***	
Nýjir viðskiptavinir - Áætlanakerfi	10,000,000	Velta per viðskiptavin ca.	***1,000,000***	á ári	fjöldi:	***10***	
Nýjir viðskiptavinir - Fiskkaupendur	20,000,000	Velta per viðskiptavin ca.	***2,000,000***	á ári	fjöldi:	***10***	
Samtals tekjuaukning	120,750,000						
Aukning á tekjum umfram kostnaðar eru áætlað um 120m á árinu 2011 sem þýðir 30% EBITDA aukning á milli ára							
Samtals ný viðskipti á árinu 2011	74,000,000						
Samtals ný viðskipti eða breytingar á árinu 2010	46,750,000						
Samtals	120,750,000						

6864. Framangreind markmið eru jafnframt áréttuð í rekstraráætlun innanlandsflutninga fyrir árið 2011. Þannig segir á glæru um lykilatriði í rekstri og á glæru um áform á markaði, að halda eigi núverandi markaðshlutdeild í landflutningum, einblína á minni og meðalstóra viðskiptavini og vaxa á öðrum sviðum.[3335]

6865. Að mati Samkeppniseftirlitsins styðja þessi gögn enn frekar við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði á rannsóknartímabilinu, sbr. einnig sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins, dags. 16. júní 2021.

[3333] Til marks þá samkeppni sem til staðar var á vöruhúsamarkaðnum má vísa í tölvupóst […] Doc. ID. 0.7.33.537134.
[3334] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.26171.
[3335] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *"Financial plan DOM 2011(nýja format) – final 27 jan 2011.pptx"*. Fannst vistað á heimasvæði […]. Vistað 10.2.2011, kl. 08:59. Doc. ID. 0.7.33.104392.

14.32.2. Rekstraáætlun Samskipa – Ekki átti að dansa *„við sætu stelpurnar á ballinu“*

6866. Í september 2010 var einnig unnin áætlun fyrir landflutningadeild Samskipa fyrir árið 2011. Gögnin sýna að forstöðumaður landflutninga, (S)forstö-landfl, sendi þann 20. september 2010, tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm. Meðfylgjandi tölvupóstinum var skýrsla sem ber heitið *„Magn- og tekjuáætlun 2011 Markaðsskýrsla“.*[3336] Var þetta til undirbúnings fundi (S)forstö-landfl með forstjóra og framkvæmdastjórum þar sem ræða átti um stefnumörkun og áætlun landflutninga Samskipa á árinu 2011.

6867. Í þessari skýrslu var lagt til grundvallar að Samskip myndu á árinu 2011 halda þáverandi mikilvægu viðskiptavinum í landflutningum. Kemur m.a. þetta fram í skýrslunni:

> *„Áherslur Landflutninga í sölumálum á árinu 2011 munu helst snúast að því að halda núverandi viðskiptavinum í viðskiptum hjá fyrirtækinu. Ekki er gert ráð fyrir því að „dansað sé við sætu stelpurnar á ballinu“ og eins og fyrr segir er gert ráð fyrir að uppistaðan í viðskiptum Landflutninga á næsta ári séu núverandi viðskiptavinir.“*

6868. Samkeppniseftirlitið telur að með tilvísun til *„sætu stelpurnar á ballinu“* sé átt við stóra og mikilvæga viðskiptavini Eimskips í landflutningum og því lagt til grundvallar að ekki hafi átt að reyna með samkeppni að ná mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip.

6869. Samkvæmt þessu var byggt á sömu grundvallarstefnu hjá landflutningum og hjá land- og sjóflutningum Eimskips, sbr. umfjöllun í kaflanum hér að framan. Sama grundvallarstefna kemur fram í gögnum m.a. innflutningsdeildar Samskipa frá september 2010. Þannig er talið að það hafi verið gengið að því sem gefnu að Samskip myndi halda öllum helstu viðskiptavinum sínum og að ekki yrði reynt að ná mikilvægum viðskiptum frá Eimskip.

6870. Þá er að finna eftirfarandi töflu í skýrslunni þar sem Samskip draga upp helstu viðskiptavini fyrirtækjanna tveggja í landflutningum eftir vöruflokkum. Taflan endurspeglar ríflega tvo þriðju hluta af heildarveltu fyrirtækjanna samkvæmt skýrslunni. Af myndinni má sjá hvernig stærstu viðskiptavinir í hverjum flokki fyrir sig skiptast á milli fyrirtækjanna.

[3336] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla 2011“*. Titill: *„Magn- og tekjuáætlun 2011“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Uppfærð skýrsla“*. […] Doc. ID. 0.7.33.783856.

Atvinnugrein	Landflutningar	Flytjandi		Ath.
Ferskur fiskur á markaði	60%	40%		
Bein viðskipti í ferskum	Grandi	Samherji		
		Brim		
Frosinn fiskur	Iceland Seefood	Samherji/Brim		
Matvörumarkaðurinn	Kaupás	Bónus		Samkaup og Kaupás hafa trúlega
	Samkaup			stærri hlutdeild á landsbyggðinni
Heildsölur / Catering	ÍSAM	Ölgerðin		Framleiðsla ÍSAM á Akureyri
	Garri	Natan / Ekran		
	O.J. Kaaber	Innnes		Innnes stærri en Kaaber
Grænmeti	Búr	Bananar		
		Mata		
Gosdrykkir	Vífilfell	Ölgerðin		Framleiðsla Vífilfells á Akureyri
Sælgæti	Nói Síríus	Góa		
Kjötframleiðendur	Norðlenska	Síld og fiskur		Gæti verið 50/50 í aðkeyptum flutningi
		SS		Landfl. að höfuðborgarsv. - Flytjandi frá höfuðb.
		Matfugl		
Byggingavara	Húsasmiðjan	Byko		Húsasmiðjan hefur stærra sölunet út á landi
Olíufélög	N1	Skeljungur		Landflutningar hafa um 70 - 80% af flutningum
	Olís			N1 og Olís. Þeir eru stærstir út landi
Annað	ÁTVR	IKEA		
	Prómens			

6871. Í skýrslu landflutninga Samskipa er einnig fjallað um Íslandspóst. Er Íslandspóstur sagður vera að sækja í sig veðrið og undirbúi sig með augljósum hætti undir frekari samkeppni. Segir í skýrslunni að landflutningar Samskipa hafi hafið átak meðal smærri fyrirtækja, en Íslandspóstur hafi náð sterkri stöðu á smápakkamarkaðnum. Að mati Samkeppniseftirlitsins vekur þetta sérstaka athygli þar sem áhersla þessi er í algjöru samræmi við fyrirætlanir Eimskips á þessu sama tímabili, sbr. umfjöllun í kaflanum hér að framan. Vert er að rifja það upp að í kafla 8.7 er fjallað um fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í júlí 2008. Í athugasemdum sínum staðfesta Samskip að sá fundur hafi átt sér stað og segja frá því að á þeim fundi hafi verið rætt um málefni Íslandspósts.

6872. Framangreind gögn frá landflutningum Samskipa endurspegla, að mati Samkeppniseftirlitsins, ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

6873. Fjallað var um stefnumörkun og áætlun innflutningsdeildar Samskipa á árinu 2011 á fundi (S)forstö-innfl1 með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm. Sá fundur, líkt og fundurinn varðandi landflutninga, var haldinn 20. september 2010. Skýrsla (S)forstö-innfl1 , *„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011"* var lögð fyrir þennan fund æðstu stjórnenda Samskipa.[3337]

6874. Í skýrslunni segir á bls. 5:

„Við gerð áætlunarinnar voru magn og tekjur áætlað niður á 100 stærstu viðskiptavini Samskipa og síðan voru aðrir viðskiptavinir áætlaðir í takt við áætlaða breytingu í þeirra vöruflokkum. Gert er ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn."

6875. Í kafla í skýrslunni sem ber heitið *„Samkeppnin og umhverfið"* segir í undirkaflanum um áherslur í sölu:

„Áherslan í sölu árið 2011 ræðst að miklu leiti ef[t]*ir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði. Gert er ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi*

[3337] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Fw: Gögn fyrir fundinn á morgun"*. […] Doc. ID. 0.7.33.783720.

áherslu á að hækka verð. Engu að síður verður áhersla lögð á að ná í meira magn frá þeim viðskiptavinum sem flytja með báðum aðilum auk þess sem mikil áhersla verður lögð á það að ná í sem mest að nýjum viðskiptum sem koma inn á markaðinn."

6876. Töldu Samskip þannig í raun enga samkeppnislega ógn stafa frá Eimskip í innflutningi. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar þetta með skýrum hætti hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna.

6877. Þá segir í síðustu málsgrein umfjöllunar í kafla um áherslur í sölu, einnig á bls. 11:

„Ef ekki verður ró á innflutningsmarkaði gagnvart Eimskip og fyrirtæki færast frá Samskip yfir til Eimskip þá verður því svarað með því að ná í jafnmikil eða meiri viðskipti til baka".

6878. Í skýrslunni er síðan að finna umfjöllun um áherslur Samskipa í samkeppni um innflutning í einstökum vöruflokkum. Þar birtist sama áhersla. Verður það nú rakið nánar.

6879. Varðandi innflutning á byggingavöru kemur fram að Húsasmiðjan sé stærsti viðskiptavinur Samskipa og Húsasmiðjan hafi sagt upp flutningasamningi sínum haustið 2010 og verði hann laus í janúar 2011. Segir síðan á bls. 12: *„Gert er ráð fyrir að samningurinn verði endurnýjaður á óbreyttum verðum. Samningur Samskip við BYKO er enn í gild og lítur út fyrir að þeir verði áfram hjá báðum skipafélögunum. Múrbúðin færði sig til Eimskipa og hafa haldið sig þar en áfram verður unnið í því að fá þá til Samskipa*."

6880. Samkvæmt þessu lá fyrir að Húsasmiðjan hafði sagt upp flutningasamningi. Rétt er að rifja upp að í tölvupósti (S)forstj frá 29. júlí 2010 greindi hann frá því að Húsasmiðjan hefði sagt upp samningi við Samskip vegna *„mikilla hækkana*". Af því leiðir að Samskip máttu gera ráð fyrir því að Húsasmiðjan væri að afla nýs samnings með lækkun í huga. Þrátt fyrir þetta lögðu Samskip til grundvallar í áætlun sinni fyrir árið 2011 að fyrirtækið myndi halda þessum mikilvæga viðskiptavini í viðskiptum og þyrfti ekki að lækka verð gagnvart honum. Nánar verður fjallað um atvik tengd Húsasmiðjunni í kafla 14.34.

6881. Í áðurnefndu skjali (S)forstö-innfl1 frá september 2010 er að finna eftirfarandi í umfjöllun um innflutning á drykkjarvörum: *„Mikilvægt er að halda í núverandi viðskiptavini, en nokkuð hefur borið á því að samkeppnin herji á samningsbundna millistóra viðskiptavini með ýmsum gylliboðum, t.a.m. vöruhýsingu og fl.*"

6882. Í þessu skjali (S)forstö-innfl1 segir m.a. þetta um innflutning á húsgögnum: *„Gera má ráð fyrir að staða Rúmfatalagersins muni styrkjast, en það mun auka markaðshlutdeild Samskipa í þessum flokki. Samningur Samskipa við Rúmfatalagerinn var endurnýjaður árið 2010. Stærsti innflytjandi samkeppnisaðila í þessum flokki er IKEA, en þeir eru með flutningasamning við Eimskip sem losnar á fyrri hluta 2011. […] Markmiðið er að halda þeirri markaðshlutdeild sem nú er og helst auka örlítið við hana. Möguleikar eru á að auka okkar hlutdeild hjá núverandi viðskiptamönnum s.s. BYKO og Húsgagnahöllinni og eins liggja möguleikar í flutningum frá Far East.*"

6883. Í kafla um innflutning á matvöru segir í skjali (S)forstö-innfl1 : *„Gert er ráð fyrir því að innflutningur í þessum vöruflokki aukist almennt um 3%, en það er í takt við spá um aukinn kaupmátt. Einnig er gert ráð fyrir því að Samskip haldi öllum núverandi viðskiptavinum sínum. Samningar við O Johnson & Kaaber, Garra, Kjarnavörur / Innbak, Nathan & Olsen / Ekruna og Samkaup eru allir opnir í lok árs 2010 og gert er ráð fyrir að framlengja við alla þessa aðila. Búist er við því að samningsverð OJK og Garra lækki töluvert í nýjum samningi. Samningur við Íslensk Ameríska, Nóa Síríus og Karl K Karlsson voru endurnýjaðir á árinu 2010 og gilda til næstu tveggja ára. Kaupás er með samning við Samskip og flytur meirihlutann með Samskip, en áætlað um 20% fari með Eimskip og verið er að vinna í að ná þeim flutningum til baka. Af viðskiptavinum Eimskips þá munu mun samningur þeirra við Aðföng opnast á árinu 2011 og einnig er samningur þeirra við Innnes laus.*"

6884. Líkt og hjá Eimskip dregst hins vegar upp allt önnur mynd þegar rætt er um samkeppni um smærri viðskiptavini. Í kafla um innflutning á matvöru segir t.a.m.: *„Megin áherslur verða á að endurnýja opna samninga og skoða betur smærri aðila á markaðinum sem eru hjá samkeppnisaðilum okkar."* Þá segir í skjalinu m.a. þetta um innflutning á *búslóðum einstaklinga: „Á þessum markaði ríkir hörð samkeppni sérstaklega þegar tekið er tillit [til] þess að Eimskip hefur á síðustu misserum staðið fyrir öflugri markaðssetningu á fyrirtækinu bæði í sjónvarpi og dagblöðum. Það má því gera ráð fyrir því að þeir séu ofar í hugum einstaklinga sem þurfa á þjónustu skipafélags að halda. Mikilvægt er að bjóða persónulega- og faglega þjónustu, enda eru þeir sem kaupa þessa þjónustu, ekki sérfræðingar í fraktflutningum og munu því reiða sig á góða ráðgjöf og að sjálfsögðu hagstæð verð."*

6885. Til að kynna framangreinda skýrslu (S)forstö-innfl1 voru útbúnar hjá Samskipum glærur sem fundust í haldlögðum rafrænum gögnum og voru vistaðar undir nafninu *„Magn- og tekjuáætlun 2011 kynning"*.[3338] Voru þessar glærur kynntar á umræddum fundi stjórnenda Samskipa sem haldinn var 20. september 2010. [3339] Á glæru númer tvö eru forsendur þessarar rekstraráætlunar hjá Samskipum dregnar saman. Koma þær forsendur fram í níu liðum og þriðji og fjórði liður hljóða svo:

- ✓ Áætlað að halda öllum núverandi viðskiptavinum
- ✓ Enginn nýr stór viðskiptavinur

6886. Þann 18. október 2010 sendi (S)forstö-innfl1 skjal til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og bar það heitið *„Innflutningur – Rekstraráætlun 2011"*.[3340] Í þessari rekstraráætlun var m.a. lýst þeim verðhækkunum sem innflutningsdeild taldi sig geta náð fram á árinu 2011:

„Gert er ráð fyrir 5% gjaldskrárhækkun á þjónustugjöldum innanlands þann 1. janúar 2011. Einnig er gert ráð fyrir 4% hækkun sjóflutningsgjalda og 3% hækkun þjónustugjalda í erlendum höfnum þann 1. júlí 2011."

„Lagt verður áhersla á það á árinu 2011 að halda öllum núverandi viðskiptavinum og reyna að hækka einingaverð í þeim samningum sem opnast á árinu. Í byrjun árs eru fjórir stórir samningar lausir, þ.e. Nathan & Olsen, Húsasmiðjan, Fóðurblandan og Elkem. Gert er ráð fyrir að halda öllum þessum viðskiptavinum. Reynt verður að ná fram hækkunum á Nathan & Olsen, Fóðurblönduna og Húsasmiðjuna, en markmiðið er að framlengja Elkem samninginn óbreyttan.

Áhersla verður lögð á það á árinu að innheimta fyrir feedering þjónustu innan Þýskalands og frá Noregi. Forflutningsverð frá Helsinki verða hækkuð til að ná upp í kostnað, en þessi flutningur er niðurgreiddur í dag.

Lögð verður áhersla á það að allir viðskiptavinir greiði fullt verð í erlendum höfnum og enginn afsláttur verður gefinn af collection fee. Auk þessa verður lögð áhersla á það að allir viðskiptavinir greiði fyrir alla þjónustuþætti, þ.e. sjóflutning, BAF, uppskipun,öryggisgjald og heimakstur."

6887. Umrædd rekstraráætlun (S)forstö-innfl1 var rædd á fundi hans með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-fjárm og (S)aðstmfrvkstj þann 21. október 2010. Síðar sama dag sendi (S)aðstmfrvkstj til (S)forstö-innfl1 *„punkta af fundinum"*.[3341] Í þeim kemur ekki fram að yfirstjórn Samskipa hafi gert athugasemdir við framangreindar forsendur í áætlun (S)forstö-innfl1 .

[3338] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Magn- og tekjuáætlun 2011 kynning"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Gögn fyrir fundinn á morgun"*. […] Doc. ID. 0.7.33.783380.
[3339] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Fw: Gögn fyrir fundinn á morgun"*. […]. ID. 0.7.33.783720.
[3340] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur – rekstraráætlun* 2011". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.795514.
[3341] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.833854.

6888. Samráð Samskipa og Eimskips tók, eins og áður greinir, m.a. til skiptingar á markaði eftir viðskiptavinum. Viðskiptavinir Eimskips og Samskipa eru fjölmargir og samráð að þessu leyti sem tæki til þeirra allra væri afar erfitt í framkvæmd. Ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna beindist hins vegar að mikilvægum stærri viðskiptavinum því þeir skiptu langmestu máli fyrir afkomu fyrirtækjanna, sbr. t.d. kafla 6.3. Þannig var samráðið í raun auðvelt í framkvæmd þar sem um tiltölulega fáa viðskiptavini var að ræða. Markaðsskiptingin tók því ekki til smærri viðskiptavina.

6889. Þetta endurspeglast í ofangreindum gögnum (S)forstö-innfl1 . Þar er vísað til þess að samningar við afar mikilvæga viðskiptavini Eimskips væru lausir eða að losna, t.d. IKEA, Aðföng og Innnes. Sökum markaðsskiptingar fyrirtækjanna var það hins vegar ekki stefna innflutningsdeildar Samskipa að reyna með samkeppni að ná slíkum viðskiptavinum keppinautarins til síns. Öðru máli gegndi t.d. um *„smærri aðila á markaðinum sem eru hjá samkeppnisaðilum okkar"*. Þá er vísað til samkeppni um *„millistóra viðskiptavini"* og *„hörð samkeppni"* sögð ríkja í búslóðaflutningum fyrir einstaklinga.

6890. Athygli vekur að í rekstraráætlun Samskipa er ekki að greina ótta við viðbrögð eða samkeppnisaðgerðir af hálfu Eimskips og þaðan af síður er í áætluninni gert ráð fyrir að Samskip verði að vera viðbúið því að bregðast við, og þá hvernig, ef Eimskip myndi ákveða að sækja á mikilvæga viðskiptavini fyrirtækisins.

6891. Framangreind áhersla á hækkun á verði og að viðskiptavinir greiði *„fullt verð"* er einnig birtingarmynd á ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

6892. Þann 19. september 2010 sendi (S)forstö-útfl til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv áætlun útflutningsdeildar fyrir árið 2011 ásamt glærukynningu sem bar heitið *„Útflutningur – Markaðskynning – Magn & Tekjuáætlun 2011"*.[3342] Í þessari kynningu (S)forstö-útfl er að finna eftirfarandi glærur:

[3342] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Kynning UTFL magn og tekju áæltun* 2011". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783290.

6893. Blue Water vísar til fyrirtækisins Blue Water Shipping. Dótturfélag þess, Smyril Blue Water, leigði allt flutningarými í ferjunni Norænnu af Smyril Line og bauð upp á flutninga til og frá Íslandi í samkeppni við Eimskip og Samskip. Vísað er til Smyril Blue Water og Blue Water Shipping í einu lagi sem BWS.

6894. Einnig var minnst á BWS í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010, sbr. nánar hér á eftir. Í henni töldu Samskip BWS vera með 1-3% markaðshlutdeild í útflutningi frá Íslandi.

6895. Samkvæmt þessum glærum (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 var það að hans mati hinn smái keppinautur, BWS, með 1-3% markaðshlutdeild, sem veitti samkeppni í útflutningi en ekki Eimskip (með 45-65% markaðshlutdeild samkvæmt glærum (S)forstj). Verkefnin hjá útflutningsdeild Samskipa á árinu 2011 fólust þannig m.a. í því að vinna gegn verðsamkeppni með því að *„sporna við innkomu Blue Water á markaðinn*". Einnig átti að hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum. Sú staðreynd að Samskip töldu sig ekki verða *„mikið varir við Eimskip á markaðnum þessa dagana*" er að mati Samkeppniseftirlitsins til vitnis um samráð fyrirtækjanna og markaðsskiptingu á þessum tíma og gerði Samskipum það kleift að hafa að markmiði að hækka verð og vinna gegn samkeppni.

6896. Þann 16. október 2010 sendi (S)forstö-útfl skjal til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og bar það heitið *„Rekstraráætlun UTFL 2011 aðalskjal*".[3343] Þar kemur m.a. fram að stefnt sé að eftirfarandi verðhækkunum á árinu 2011:

„1. Hækkun þjónustugjaldskrár innanlands um 5% 1. janúar 2011.

2. Hækkun þjónustgjalda erlendis frá og með 1. júlí 2011 um 3%.

3. Hækkun á sjófrakt um 4% 1 júlí 2011"

[3343] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Rekstraráætlun UTFL 2011 aðalskjal*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.794934.

6897. Samkvæmt öllu framansögðu var uppi sama staða hjá útflutningsdeild Samskipa og hjá innflutnings- og landflutningadeild, þ.e. samráð við Eimskip í formi markaðsskiptingar og áhersla á að hækka verð.

14.32.3. Mun meiri samkeppni í Færeyjum heldur en á Íslandi

6898. Samtímagögn frá árinu 2010 sýna að mun meiri samkeppni var á flutningamarkaði í Færeyjum heldur en á Íslandi. Kemur þetta t.d. skýrt fram þegar áætlanir Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2011 eru bornar saman við t.d. áætlun innflutningsdeildar Samskipa á Íslandi fyrir sama ár. Veitir þetta vísbendingu um samráðið hér á landi, sbr. nánar hér á eftir.

6899. Áætlun Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2011 var send til (S)forstj og annarra stjórnenda Samskipa hf. í október 2010. Áður en vikið er að henni er rétt að fjalla um önnur gögn sem henni tengjast.

6900. Líkt og fram kemur í kafla 20.4.1.7 lýsti (S)frkvstj-Færeyj því yfir í árslok 2009 að baráttan í Færeyjum yrði að halda áfram eftir að fyrir lá að Smyril Line og BWS hefðu leyst úr ágreiningi sínum og endurnýjað samning sinn. Gögn frá árinu 2009 og eftirfarandi gögn frá haustinu 2010 sýna að Samskip hafi ákveðið að reyna að efla stöðu sína í Færeyjum með herferð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum BWS. Ástæða er til að rekja þessi gögn hér.

6901. Yfirmaður Samskipa í Danmörku ((S)frkvstj-Skand) sendi tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þann 24. febrúar 2010. Í honum fjallaði hann m.a. um þá samkeppni sem Samskip í Færeyjum stóðu frammi fyrir á þessum tíma:

> *„As you know there is a price war going on in the Faroes and* [(S)frkvstj-Færeyj] *is struggling to hold on to his customers, he is constantly asked to lower his prices*."[3344]

6902. Í samræmi við þennan tölvupóst (S)frkvstj-Skand kemur fram í mánaðarskýrslu Eimskips í Færeyjum fyrir febrúar 2010 að verð í innflutningi hafi verið tölvuvert lægra en áætlað var. Önnur meginástæða þessa sé hörð verðsamkeppni („*pressure on the price is increasing*").[3345]

6903. (S)forstj átti fund þann 3. mars 2010 með m.a. (S)frkvstj-Færeyj, (S)frkvstj-Skand og (S)frkvstj-Safari í Kaupmannahöfn. Í dagskrá sem (S)frkvstj-Skand sendi (S)forstj kom fram að á fundinum ætti m.a. að ræða verðstefnu innan Samskipa og gagnvart dótturfélaginu Safari. Einnig átti að ræða samkeppni við BWS og Eimskip í Færeyjum og marka stefnu að því leyti.[3346]

6904. Þann 28. september 2010 sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Skand. Bar hann heitið „*Price calc SBW <u>target</u> customers*" og í honum var fjallað um mögulegar samkeppnisaðgerðir til þess að ná mikilvægum viðskiptavini BWS í viðskipti til Samskipa í Færeyjum.[3347] Í kjölfarið áttu sér stað samskipti á milli (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Færeyj um verðstefnu Samskipa í Færeyjum og gerði JuL m.a. grein fyrir því að áhætta væri fólgin í því að breyta kjörum tiltekinna viðskiptavina Samskipa sökum þess að BWS gæti þá ráðist á („*attack*") þá viðskiptavini og reynt að ná þeim til sín. Einnig vildi (S)frkvstj-Færeyj fá leiðbeiningu um „herferðina" („*target*") gegn viðskiptavinum BWS. Í tölvupóstsamskiptum í kjölfarið veltu (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-Skand því síðan fyrir sér hvort unnt væri að gera breytingar á kjörum til þess að auðvelda Samskipum í Færeyjum að ná til sín viðskiptavinum BWS. (S)forstj tjáði sig um þetta: *„Hi - yes, if we are to compete against SBW then I think we need to re-think things over, and cant be stuck in our todays price structure...."*[3348]

[3344] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.716071.
[3345] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.258151.
[3346] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.718340.
[3347] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.786532.
[3348] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.830462. […] Doc. ID. 0.7.33.829924. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.829933. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787443.

6905. Í þessari umræðu um hagstæð kjör gagnvart viðskiptavinum BWS í Færeyjum bað (S)frkvstj-Skand um viðhorf (S)forstö-innfl1 . (S)forstj svaraði hins vegar og sagði að það ætti ekki að blanda verðlagningu á Íslandi í umræður um samkeppni í Færeyjum:

„Hi - main thing here is that we adjust our pricing toward the competition in each local market we participate in, this has therefore nothing to do with pricing for Iceland service. We are not the market leader in Faroe and can therefore not set prices for the overall market.

We need to decide weather our main competition is with the containers, ie Faroe Ship, or with SBW, or with the both of them, which I would think the case is. We need to analyse their pricing structure and say how ours should be fitting in. I think we have had our services tarriffs way above the market and I have a very difficult time understanding that, as we have discussed many times."[3349]

6906. Framangreind gögn staðfesta að mun meira samkeppni var í Færeyjum heldur en á Íslandi á þessum tíma. Hvað færeyska markaðinn áhrærir var innan Samskipa rætt um „*herferð*" gagnvart BWS til að efla stöðu fyrirtækisins. Jafnframt yrðu Samskip í Færeyjum að fara „*afar varlega*" í það að breyta kjörum viðskiptavina því ella væri hætta á því að BWS myndi nýta tækifærið og bjóða betur. Staðan á Íslandi var allt önnur. Samskip höfðu eftir að „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst lagt af öll áform um „*herferð*" gagnvart Eimskip. Samráðið við Eimskip leyfði Samskipum ítrekað að hækka verð án þess að þurfa að óttast að Eimskip myndi með samkeppnisaðgerðum reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins. Endurspeglast þetta í framangreindum ummælum (S)forstj að ekki ætti að blanda verðlagningu á Íslandi í umræður um samkeppni í Færeyjum.

6907. Í samtímagögnum er að finna trúnaðarskýrslu Eimskips frá október 2010 um mögulegar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins.[3350] Rætt er m.a. um siglingaáætlun skipsins Blikur og lagt mat á áhrif þess á nýtingu flutningarýmis Eimskips í út- og innflutningi frá Evrópu ef Blikur færi úr flota Eimskip. Einnig kemur fram að í Færeyjum geri viðskiptavinir skipafélaga meiri kröfur heldur en þeir íslensku og það stafi m.a. af mikilli samkeppni í Færeyjum:

„The demands from the Faroese market are higher than in Iceland, perhaps understandably since they are closer to their markets for both import and export and competition is fierce."

6908. Samskip í Færeyjum tók saman áætlun fyrir árið 2011, líkt og gert var hjá Samskipum á Íslandi. Var hún send til yfirstjórnar Samskipa hf. 15. október 2010.[3351] Í kaflanum „*Assumptions for the budget*" í skjalinu sagði:

„The market is challenging [svo]. *Import has decreased to the lowest level in many years passing the 2004 level which „was" the lowest measured in this study. The international financial crises lead to a heavy decrease in investments hitting all consumptions and production with vast power. The FO government maintained the „high" cost level on the „fixed costs" like administration and subsidies, resulting in a high deficit on the public finances. Then all major investments stopped and taxes have increased, leading to even less consumption and private investments. […]*

General for the FO import market is, that „no" importer expects 2011 to differ in quantities from 2010.

Samskip has two competitors on the import.

- *Eimskip/Faroes Ship operates 3 vessels to/from FO. DET/GOD call FO on the way from IS to Europe and on the way back to IS. Leaving DK Friday afternoon being in FO Sunday allowing fresh cargo to be on the shelves Monday morning before 10:00. Not to say that Blikur also leaves empty*

[3349] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787757.
[3350] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Mark VI or similar SR – changes in the sailing system_draft_22_10_10.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.684064.
[3351] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.794116.

from AAR Friday afternoon to FO, being in FO Sun/Mon. As market leader Eimskip has had serious difficulties to increase prices to its large customers and the market as such. Any general price increase hits only 30% of their customers. The feeling is that there is a general pressure on the FS management in FO to increase prices, but they don´t dear to as they are for [BWS] and Samskip „rubbing" them for customers in the meantime.

- [BWS] *rents the deck space on Norröna for 48 mill dkk for the year 2010, equal to 6,4 mill €. Not to say* [BWS] *is in heavy financial difficulties having spent all equity and much more than that. The mother company has guaranteed for its existence until July 2011. Question is if* [BWS] *will continue to rent the space on Norröna for this vast amount."*

6909. Síðan er í áætluninni fjallað um mikilvæga viðskiptavini í innflutningi sem voru í viðskiptum við BWS og Eimskip: *„Cargo for direct consumption has decreased a bit, but not „that" much. Especially expensive, luxury goods are less imported. This hits the sales of white goods and furniture's, which are the volume cargo.* [BWS] *has complained heavily about this as they have the cargo for the big importers of this cargo: 360, Ide Möblar and Vöruhúsið while Skemman is with Eimskip."*

6910. Í áætluninni kemur síðan fram að Samskip ætluðu að auka markaðshlutdeild sína í innflutningi m.a. með því að ná til sín í viðskipti mikilvæga viðskiptavini frá BWS (Ide Möblar og Eikin) og frá Eimskip (Skemman). Er rætt um þessa viðskiptavini keppinautanna sem *„targets."*. Samskip í Færeyjum treystu sér hins vegar ekki til þess að slá því föstu að það myndi takast að ná þessum viðskiptum yfir en það átti að reyna það:

„Samskip expects to gain Skemman from Eimskip and IDE and Eikin from [BWS] *but it is not budgeted with."*

6911. Markmið innflutningsdeildar Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2011 voru m.a. þessi:

„Increase all market shares to previous levels and beyond."

„Gain more market share with Ide Möblar, Skemman, Eikin a.o."

„Increase market share beyond the budget"

„Even not in the budget Samskip shall target these customers[3352] *cargo. Target is 20 teus@week beyond budget*"

6912. Í markmiðum fyrir útflutningsdeild Samskipa í Færeyjum var einnig lögð mikil áhersla á að auka markaðshlutdeild (*„Samskip shall gain back market share to [svo] and grow on any possible segment*"). Segir að á árinu eigi markaðshlutdeildin að vera a.m.k. 12% og hækka í 20% á árunum 2012 og 2013.

6913. Hér ber að rifja upp fundargerð stjórnar Samskipa hf. vegna stjórnarfundar 25. október 2010 og glærukynninguna sem (S)forstj sendi stjórninni 19. nóvember 2010, sbr. kafla 14.33.4.6 og 14.33.7.2. Þar er annars vegar rætt um að *„almennt sé rólegt"* á íslenska markaðnum en hins vegar að mikil samkeppni sé í Færeyjum. Í Færeyjum sé stefnt að *„ambitious growth in share of market*". Á Íslandi væri lagt til grundvallar að Samskip héldu sínum mikilvægu viðskiptavinum.

6914. Framangreind áætlun Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2011 er athyglisverð. Þar kemur fram að innflutningur til Færeyja hafi dregist verulega saman. Eimskip væri *„market leader*" í Færeyjum og móðurfélagið á Íslandi hafi lagt að stjórnendum í Færeyjum að hækka verð. Eimskip í Færeyjum hafi hins vegar átt í erfiðleikum með að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum af ótta við samkeppni frá BWS og Samskipum. Samskip ætluðu sér að auka markaðshlutdeild sína í Færeyjum með herferð gagnvart viðskiptavinum BWS og Eimskips. Vegna óvissu um samkeppnisleg viðbrögð

[3352] Framangreindir mikilvægir viðskiptavinir BWS og Eimskips.

BWS og Eimskips treystu Samskip í Færeyjum sér ekki til að leggja til grundvallar að fyrirtækinu myndi takast að efla stöðu sína með þessum hætti. Var því ekki unnt að slá því föstu í áætluninni („*not budgeted with*") að þetta myndi ganga eftir. Sýnir þetta að samkeppnisaðstæður í Færeyjum voru á þessum tíma verið verulega frábrugðnar því sem lýst var í gögnum sem tóku til Íslands.

6915. Í Færeyjum hafði samkeppni þau áhrif að bæði Samskip og Eimskip töldu erfitt og áhættusamt að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum þar. Gögn sem varða Ísland og rakin hafa verið í köflum hér að framan sýna allt aðrar aðstæður þar sem unnt var að slá því föstu í áætlunum að verð myndi hækka og að ekki yrði samkeppni um mikilvæga viðskiptavini. Er því ekki að undra að (S)forstj hafi þótt óþarft að horfa til Íslands í umræðu um samkeppnislega stefnumörkun í Færeyjum, sbr. tölvupóstinn frá 1. október 2010. Á Íslandi var „*friður*" og „*rólegt*" á markaðnum þrátt fyrir mikla efnahagsörðugleika og samdrátt í eftirspurn. Á Íslandi vildu Samskip t.d. ekki gera mikilvægum viðskiptavini Eimskips (J. Rönning) tilboð þótt hann óskaði eftir því. Var því borið við að J. Rönning væri samningsbundinn Eimskip, sbr. kafla 14.22. Í Færeyjum var hins vegar rætt um metnaðarfulla herferð gagnvart viðskiptavinum keppinauta og um hættuna á „*árásum*" frá þeim. Endurspeglar framangreindur munur á samkeppnisaðstæðum hér á landi annars vegar og Færeyjum hins vegar það samráð sem Samskip og Eimskip höfðu með sér hér á landi.

6916. Í kafla 20.6.2 er gerð grein fyrir glærum sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi stjórn Samskipa Holding þann 7. desember 2010. Þar kemur fram að markaðshlutdeild og hagnaður Samskipa í Færeyjum hafi valdið vonbrigðum. Af glærukynningu sem fjallaði um Samskip hf. í heild sinni, og fylgdi einnig með umræddum tölvupósti (S)stjórnarm-fjármstj til stjórnar Samskipa Holding, verður ráðið að veita ætti samkeppni í Færeyjum og auka þannig verulega hlutdeild Samskipa („*an ambitious growth in share of market in the Faroe Islands ...*").

14.32.4. Samantekt

6917. Líkt og áður hefur komið fram er það mat Samkeppniseftirlitsins að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafi gert fyrirtækjunum kleift að leggja stefnu sem þessa til grundvallar þar sem fyrirtækin gátu hvort um sig lagt megináherslu á að halda uppi eða hækka verð til án samkeppnisviðbragða frá hinu fyrirtækinu. Þá er það jafnframt lýsandi fyrir samráðið að í áætlunum fyrir árið 2011 var helsta ógn Eimskips talin stafa frá nýjum keppinautum, einyrkjum og Íslandspósti. Samkeppni frá stærsta keppinautnum, Samskipum, er þar ekki talin með. Er þetta skýr birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði Samskipa og Eimskips sem stóð yfir á þessum tíma.

6918. Á sama tíma sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip töldu mun meiri samkeppni ríkja í Færeyjum heldur en á Íslandi. Eftir að viðræðulota Eimskips og Samskipa á árinu 2009 við BWS leiddi ekki til niðurstöðu tóku Samskip upp nýja stefnu í Færeyjum. Hún fólst í því að lækka þar verð og laga það að verði Eimskips. Á þeim grunni átti að fara í herferð og reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum frá BWS. Ekki var talið óhætt að hækka verð gagnvart tilteknum viðskiptavinum Samskipa vegna samkeppni frá BWS og í umræðu um stefnumörkun í Færeyjum vildi (S)forstj ekki hafa hliðsjón af verðlagningu á Íslandi enda væru samkeppnisaðstæður ólíkar. Framangreind áætlun Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2011 staðfestir að samkeppnisaðstæður í Færeyjum hafi á þessum tíma verið verulega frábrugðnar því sem lýst var í gögnum sem tóku til Íslands. Í Færeyjum hafði samkeppni þau áhrif að bæði Samskip og Eimskip töldu erfitt og áhættusamt að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum þar. Gögn sem varða Ísland og rakin hafa verið í ákvörðun þessari sýna allt aðrar aðstæður þar sem unnt var að slá því föstu í áætlunum að verð myndi hækka og að ekki yrði samkeppni um mikilvæga viðskiptavini. Endurspeglar framangreindur munur á viðbrögðum fyrirtækjanna hér á landi annars vegar og Færeyjum hins vegar það samráð sem Samskip og Eimskip höfðu með sér hér á landi.

6919. Þegar á allt er litið byggja Samskip á því í athugasemdum sínum að áætlanir fyrirtækisins sýni, séu þær virtar með heildstæðum hætti, að engin áform hafi verið uppi um samráð við Eimskip. Þessi gögn staðfesti að virk samkeppni hafi ríkt á markaðnum og að áform Samskipa hafi verið að keppa

áfram af fullum krafti, sbr. mgr. 1633-1641 í athugasemdum við AI og mgr. 1030-1037 í athugasemdum við AII.

6920. Þessar athugasemdir Samskipa geta ekki haggað mati Samkeppniseftirlitsins. Um þessi sjónarmið Samskipa og önnur þau sem tengjast áætlunum fyrirtækisins er fjallað í kafla 26.32.

14.33. Röð funda lykilstjórnenda og önnur atvik í október 2010 – mars 2011

6921. Í kafla 13 er gerð grein fyrir samskiptum stjórnenda Samskipa og Eimskips á m.a. árinu 2010. Hér ber að rifja upp að golfhópur (S)forstj og (E)forstj spilaði saman golf sumarið 2010 og fór dagana 27. – 29. ágúst 2010 saman í skemmtiferð til Bretlands. (S)forstö-útfl hitti yfirmann Eimskips í Þýskalandi, (E)frkvstj-Þýskal, í Hamborg í bæði maí og nóvember 2010. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv snæddu saman kvöldverð 3. desember 2010 og (S)forstö-útfl þáði boð um kvöldverð á heimili (E)forstj 2. janúar 2011.

6922. Í október 2010 hófst röð funda lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á sjóflutningum fyrirtækjanna. Þannig fundaði (E)forstö-innfl með Samskipum (líklega (S)forstö-innfl1) í byrjun október 2010. Í kjölfarið hittust (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á fimm fundum frá október 2010 til mars 2011. Til viðbótar funduðu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv í nóvember 2010 og ræddu saman í síma í desember 2010. (S)forstö-útfl skipulagði fund (S)frkvstj-N-Am með (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst og var sá fundur haldinn í Bandaríkjunum í nóvember 2010. Þá liggja fyrir gögn um tölvupóstsamskipti og tilvísanir í símtöl milli stjórnendanna. Gerð er grein fyrir öðrum beinum samskiptum Samskipa og Eimskips á þessum tíma í kafla 13.

6923. Samtímagögn sýna að í þessum samskiptum fyrirtækjanna í október-nóvember 2010 var m.a. rætt um þann þátt „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins sem sneri að „*Slotsamning*[um] *í siglingakerfinu*“, þ.e. áframhaldandi og eftir atvikum aukið samstarf í sjóflutningum til og frá Íslandi. Eins og rökstutt er m.a. í kafla 11.5 hafði „*Nýtt upphaf*“ verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnislaga. Af þessu leiðir að framangreind samskipti umræddra stjórnenda Samskipa og Eimskips sem vörðuðu umræddan verkþátt í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu fólu í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir. Þá ber að hafa í huga að þegar (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj funduðu eða ræddu saman í síma var um að ræða samskipti framkvæmdastjóra sem báru ábyrgð gagnvart forstjórum sínum á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningsþjónustu Samskipa og Eimskips.

6924. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj undirrituðu tvo ólögmæta samninga þann 9. desember 2010, þ.e. nýtt „*neyðarsamkomulag*“ annars vegar um Evrópuflutninga og nýtt samkomulag um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku hins vegar. Verður þeim samningum og aðdraganda þeirra lýst hér á eftir, eftir því sem tilefni er til en um það er jafnframt fjallað í kafla 16, þar sem nánar er fjallað um samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum á rannsóknartímabilinu. Hér á eftir sem og í kafla 16 er einnig fjallað um það að með endurnýjuðum samningi fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga var samstarf fyrirtækjanna aukið í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins. Þannig fólst í því aukið samstarf tengt gámanotkun (lán, leigu og flutning á gámum). Í stað þess að um helmingur þeirra gáma sem Samskip notuðu í þessum flutningum væri frá Eimskip yrði það meginregla að Samskip myndu alfarið nota gáma frá Eimskip. Ef Eimskip gæti hins vegar ekki útvegað gáma fyrir Samskip var Eimskip skylt að greiða Samskipum gjald með þeim hætti sem lýst er í sk. „*hliðarsamningi*“.

6925. Varðandi aukið samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum verður einnig að hafa í huga að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna áttu í ítrekuðum samskiptum haustið 2009. Í kjölfarið margfölduðust flutningar Eimskips fyrir Jóna, sbr. kafli 16.6. Tengdist þetta samráði fyrirtækjanna í tengslum við breytingar á siglingakerfum þeirra og takmörkun á flutningsgetu seinni hluta árs 2008 og var þetta hluti af „*Nýtt upphaf*“ verkefninu.

6926. Þegar framangreind samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips áttu sér stað haustið og veturinn 2010 sýna gögn málsins (ekki síst þau sem stafa frá (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-sala/þj/(E)forstö-innfl) að Samskip og Eimskip virtu áfram markaðsskiptinguna sem komst á árið 2008 þegar mikilvægir viðskiptavinir leituðu betri kjara. Gerði þetta fyrirtækjunum áfram kleift að leggja mikla áherslu á hækkun á verði og að ná fram verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Samskip og Eimskip hækkuðu t.a.m. bæði gjaldaliði og bættu við nýjum gjöldum í gjaldskrár fyrirtækjanna snemma á árinu 2011.

6927. Hér á eftir verður gerð grein fyrir samtímagögnum sem sýna þetta og jafnframt vísað til atvika í öðrum köflum þar sem lýst er atburðarrás m.a. haustið 2010 vegna endurnýjunar samninga við mikilvæga viðskiptavini eins og t.d. OJK, Húsasmiðjuna og Innnes. Þá verða samskipti Eimskips og Samskipa rakin og sýnt fram á áframhaldandi áherslu og framkvæmd fyrirtækjanna beggja á hækkun verðs í aðdraganda þess að umræddir samningar voru undirritaðir. Einnig er fjallað um önnur samtímagögn sem sýna áframhaldandi samfelldan „*frið*" og „*ró*" á markaðnum.

14.33.1. Atriði til að hafa í huga

6928. Áður en vikið er að atvikum frá október 2010 og áfram er gagnlegt að rifja stuttlega upp samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum og viðræður fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008 um m.a. „*útvíkkað neyðasamkomulag*" og aukið samstarf í Norður-Ameríku flutningum.

14.33.1.1. <u>Norður-Ameríku og Evrópusamráðið</u>

6929. Í kafla 5.4 hér að framan var gerð grein fyrir því að þann 30. nóvember 2001 undirrituðu Eimskip og Samskip það sem fyrirtækin nefndu „*Trúnaðarmál Neyðarsamkomulag*". Það átti að taka til „*gámaflutninga með skipum félaganna*" sem „*skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka.*" Í nefndum kafla er því hins vegar lýst að gögn málsins sýna að gildissvið samningsins var mun rýmra. Tók samningurinn ekki aðeins til flutninga vegna óviðráðanlegra orsaka heldur einnig til „*venjulegra flutninga*" milli Evrópu og Íslands, þ.e. til almennra flutninga fyrirtækjanna. Fór þessi samningur Eimskips og Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga. Var þessi ólögmæti samningur um Evrópuflutninga ennþá í framkvæmd þegar „*Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa hófst í júní 2008.

6930. „*Neyðarsamkomulaginu*" var haldið leyndu fyrir samkeppnisyfirvöldum. Fóru Eimskip og Samskip t.d. ekki að fyrirmælum skv. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 um að tilkynna samkeppnisyfirvöldum um „*alla samninga*" *sem* fyrirtækin gerðu sín á milli og um breytingar á þeim. Einnig fóru fyrirtækin gegn samskonar fyrirmælum sem fram komu í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009.

6931. Með umræddri ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var Eimskip og Samskipum veitt, með heimild í þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, undanþága frá samráðsbanni 10. gr. laganna vegna samnings sem fól í sér að Eimskip tók að sér flutninga fyrir Samskip milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. kafla 5.8.1. Segir í ákvörðunarorði að undanþágan skyldi gilda til 31. ágúst 2004. Þrátt fyrir að undanþága frá banni 10. gr. samkeppnislaga hefði fallið úr gildi í lok ágúst 2004 héldu Eimskip og Samskip áfram sama samstarfi og var það ólögmæta samstarf fyrir hendi í byrjun júní 2008 þegar „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst.

6932. Samskip og Eimskip voru saman með 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samskip buðu upp á þá flutninga með tvenns konar hætti. Annars vegar í samstarfi við Eimskip sem fólst í því að Samskip keyptu rými í skipi Eimskips sem sigldi milli Íslands og Norður-Ameríku. Hins vegar fluttu Samskip vörur til og frá Norður-Ameríku með viðkomu á meginlandi Evrópu („*Trans Atlantic*" (TA) flutningar), þ.e. með eigin skipum milli Íslands og Evrópu og með öðrum flutningsaðilum en Eimskip milli Evrópu og Norður-Ameríku.

6933. Samtímagögn sýna að samstarf Samskipa og Eimskips vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku hafði á árinu 2008 litla rekstrarlega þýðingu, jafnt fyrir Eimskip og Samskip, og að óánægja hefði verið með samstarfið sem slíkt innan Eimskips, sbr. kafla 7.2.1.1. Lýsandi dæmi um þetta er að þann 2. júní 2008 var (S)forstj með til skoðunar að hætta þessu samstarfi við Eimskip og sinna Norður-Ameríku flutningum alfarið með TA flutningum.[3353] Hefði (S)forstj framkvæmt þetta er ljóst að samkeppnislegt sjálfstæði Samskipa gagnvart Eimskip hefði aukist. Þetta var ekki framkvæmt enda miðaði *„Nýtt upphaf"* verkefnið, sem hófst nokkrum dögum síðar, að auknu samstarfi Samskipa og Eimskips í m.a. sjóflutningum.

14.33.1.2. Samskipti á árunum 2008-2009 og *„Nýtt upphaf"* verkefnið

6934. (E)frkvstj-alþjsv vistaði glærukynninguna um *„Verkefnið Nýtt upphaf"* þann 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Samkvæmt glærunum með heitinu *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* átti mögulegt aukið samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum að taka bæði til Evrópu flutninga og Norður-Ameríku flutninga. Líkt og fram kemur á upphafsglærunum var búið að *„ákveða"* að fara í samvinnuverkefni sem samkvæmt glærunum og öðrum samtímagögnum fólst m.a. í skoðun fyrirtækjanna á mun viðameira samstarfi heldur en hafði falist í fyrri samningum Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríku flutninga og *„neyðarsamkomulaginu"* frá árinu 2001. Þannig var ákveðið að eiga í upplýsingaskiptum og meta aukið samstarf í formi ólögmætrar markaðsskiptingar (skipting eftir höfnum) og ólögmætrar takmörkunar á flutningsgetu (fækkun/minni skip). Samtímagögn sýna að einnig átti að taka til athugunar að Samskip myndu draga úr TA flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og flytja meira magn með skipum Eimskips, sbr. tölvupóst (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf dags. 27. júní 2008 og umfjöllun hér á eftir.

6935. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

6936. Í kafla 8 og áfram er ítarlega lýst atvikum sem áttu sér stað eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008. Sýna gögnin að í kjölfar þessa fundar hófust regluleg samskipti milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sem miðuðu m.a. að því að ná fram hinu samkeppnishamlandi markmiði *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Jafnframt voru tekin saman gögn þar sem komu fram tillögur um leiðir að þessu markmiði. Rétt er að tæpa á nokkrum atriðum sem varða sjóflutninga sérstaklega:

- (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv var falið að leiða viðræður Eimskips og Samskipa um aukið samstarf í sjóflutningum. Voru þetta framkvæmdastjórar sem báru m.a. ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna sem þeir stýrðu. Hittust (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv ítrekað á fundum og áttu í öðrum samskiptum. Til viðbótar sátu þessa fundi forstöðumenn innflutningsdeilda Eimskips og Samskipa, (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 . Þá sat forstjóri Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-EimÍsl, einnig. Voru þannig staddir saman á fundum stjórnendur Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á siglingakerfum, verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningum fyrirtækja sem saman voru með gríðarlega sterka stöðu á viðkomandi mörkuðum.

- (E)forstj fundaði með framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am, þann 25. júní 2008 og beindi þann 27. júní 2008 þeirri hugmynd til (E)frkvstj-flutnkerf að Eimskip myndi biðja Samskip um að hætta að keppa í TA flutningum til og frá Norður-Ameríku og notast þess í stað alfarið við skip Eimskips. Jafnframt ætti að hækka verð í þessum beinu flutningum milli

[3353] Eins og fram hefur komið er unnt er að flytja farm til og frá Norður-Ameríku með tvennum hætti. Annars vegar með beinum siglingum Eimskips til og frá Íslandi og hins vegar með siglingum til t.d. Rotterdam og þaðan til Norður-Ameríku (svonefndir *„Trans-Atlantic"* flutningar eða TA flutningar)

Íslands og Norður-Ameríku. Sem fyrr segir leiddi (E)frkvstj-flutnkerf framangreindar viðræður við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .

- Gögnin sýna eftirfarandi fundi eða samtöl m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 :
  - (S)frkvstj-millilandasv var í fríi 19. júní 2008 en undirmaður hans, (S)forstö-flutnstj, átti í viðræðum við (E)frkvstj-flutnkerf þann dag.
  - (E)frkvstj-flutnkerf greindi (E)forstj þann 3. júlí 2008 frá samskiptum við Samskip.
  - (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv ræddu saman í 28. viku ársins 2008 vegna samráðs í sjóflutningum. Talið er að það hafi verið 9. júlí 2008.
  - (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH funda þann 25. júlí 2008 með a.m.k. (E)stjform.
  - 27. ágúst 2008: Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl.
  - 5. september 2008: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .
  - 1. október 2008: Samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl.
  - 6. október 2008: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .
  - 15. október 2008: (S)forstö-innfl1 ræddi við Eimskip, líklegast (E)forstö-innfl.
  - 16. október 2008: Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl.
  - 22. október 2008: Fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, K(S)viðskstj1, (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1.
  - 17. nóvember 2008: Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl.
  - 4. desember 2008: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .
  - 10. desember 2008: Samtal (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-EimÍsl.
  - 23. desember 2008: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .
  - 7. janúar 2009: Fundur (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 .

6937. Eimskip og Samskip upplýstu Samkeppniseftirlitið ekki um framangreind samskipti m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 . Voru þannig ekki t.d. afhent samtímagögn, t.d. fundargerðir eða minnispunktar, sem sýna hvað rætt hefði verið á þessum fundum. Upptalningin hér að framan er ekki tæmandi. Þar eru t.d. ekki taldir með fjölmargir tölvupóstar sem (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, eða (E)forstö-innfl sendu (S)frkvstj-millilandasv eða (S)forstö-innfl1 eða öfugt á árinu 2008. Þá eru ekki taldir með fundir eða önnur samskipti sem miðuðu að öðrum þáttum *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

6938. Samskip hafa staðhæft að í framangreindum samskiptum (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hafi eingöngu verið rætt um endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum. Þetta er ekki í samræmi við samtímagögn og sátt Eimskips frá 16. júní 2021. Samkeppniseftirlitið hefur einnig bent á að á árinu 2008 voru Samskip ekki með nein skip

í beinum siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku og samstarfið á þessari siglingaleið fólst m.a. í því að Samskip nýttu sér skip Eimskips. Þegar horft er á Norður-Ameríku samstarfið einangrað fæst ekki séð hvaða erindi eða hlutverki yfirmenn á sviði siglingakerfa, (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv, gegndu í viðræðum um endurnýjun þess. Jafnframt ber að árétta lítið efnahagslegt vægi Norður-Ameríku samstarfs Eimskips og Samskipa á þessum tíma. Skipan samninganefnda Eimskips og Samskipa (einn forstjóri, tveir framkvæmdastjórar og tveir forstöðumenn) og umfang samskipta viðkomandi lykilstjórnenda fyrirtækjanna var þannig í engu samhengi við takmarkað efnahagslegt eða fjárhagslegt vægi umræddss samstarfs fyrirtækjanna, sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.15.5.

6939. Framangreind skipan samninganefndarinnar og mikil samskipti eru hins vegar rökrétt þar sem tilgangur þeirra var að ræða aukið samráð tengt sjóflutningum í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Norður-Ameríku samstarfið var aðeins einn hluti af samráðinu.

6940. Samtímagögnin sýna þetta skýrt. Í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 8. júlí 2008, eru settar fram tillögur að víðtæku auknu samstarfi Eimskips og Samskipa í sjóflutningum, samnýtingu kerfa og breytingu siglingakerfa. Var efni minnisblaðsins í fullu samræmi við efni og markmið samráðsverkefnis fyrirtækjanna á þessum tíma. Hér skipta einnig máli gögnin sem (S)forstj fékk send frá undirmanni (S)frkvstj-millilandasv kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008. Hið sama gegnir um gögnin sem (S)frkvstj-millilandasv tók saman rétt fyrir eða rétt eftir fundina með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl. Lýsa þessi gögn ýmiskonar hugmyndum og tillögum sem fólu í sér aukið samráð Samskipa og Eimskips í tengslum við breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna. Einnig var fjallað um aukið samstarf í gámanotkun/stýringu. Til að auka verulega samstarf í sjóflutningum lagði (S)frkvstj-millilandasv til í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf 15. október 2008 að gerður yrði *„almennur slot sharing samningur“* milli fyrirtækjanna og (E)frkvstj-flutnkerf kvað Eimskip vera tilbúið að *„skoða allt“*. Átti í þessu skyni að breyta *„neyðarsamkomulaginu“* frá 2001 og útvíkka gildissvið þess verulega (nefnt *„útvíkkað neyðarsamkomulag“*). Á fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstj, (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl, (S)forstö-skiparek og (S)forstö-flutnstj 15. október 2008 var enn á ný rætt um aukið samstarf við Eimskip og var (S)forstö-innfl1 þar falið að ræða við Eimskip um *„almennt slotverð hjá þeim“*, sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-skiparek sama dag. Í tölvupósti (S)frkvstj-N-Am til (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv sama dag kom fram að Samskip hefðu í Norður-Ameríku flutningum:

„stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för“.

6941. Samkvæmt þessu samtímagagni yfirmanns Samskipa í Norður-Ameríku hafði fyrirtækið stefnt frakt Samskipa í skip Eimskips (í stað þess að flytja fraktina með TA flutningum). Var þetta í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna á þessum tíma um aukið samstarf.. Einnig ræddu Eimskip og Samskip á þessum tíma um að Samskip myndu flytja fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja og Eimskip fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja.

6942. Mikilvægur áfangi í *„Nýtt upphaf“* verkefni Eimskips og Samskipa náðist í október/nóvember 2008 þegar bæði fyrirtækin breyttu siglingakerfum og takmörkuðu flutningsgetu í áætlunarsiglingum tengdum Íslandi. Þessu tengdu tók samráð fyrirtækjanna einnig til samninga og samstarfs vegna t.d. flutninga fyrir Alcoa, gámasamvinnu, slotsamnings vegna samstarfs í sjóflutningum milli Reyðarfjarðar og Reykjavíkur, Færeyja og Íslands o.fl., sjá hér kafla 8-10.

6943. Á tímabilinu júní 2008 til janúar 2009 áttu framkvæmdastjórar og lykilstarfsmenn Samskipa og Eimskips, (S)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf, (S)forstö-innfl1 , (E)forstö-innfl, (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl í ítrekuðum samskiptum. Samhliða samskiptunum unnu þeir að undirbúningi og framkvæmd verðhækkana. Af samtímagögnum verður skýrt ráðið að verðhækkun annars fyrirtækisins fól ekki í sér viðbrögð þess við verðhækkun hins fyrirtækisins, enda hófst undirbúningur þeirra á sama tíma og löngu áður en tilkynnt var um fyrstu

verðhækkun eftir upphaf samráðsverkefnisins. Þá var verðhækkun fyrirtækjanna mikil að umfangi og skörp (jafnvel tugir eða yfir hundrað prósent). Um þetta er nánar fjallað í kafla 10.

6944. Á sama tíma og allt framgreint átti sér stað unnu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 samhliða að þeim þætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sem tók m.a. til áframhaldandi og aukins samstarfs í flutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku. Á fundi þeirra 7. janúar 2009 var undirritaður nýr samningur um flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Samtímagögn sýna að aðgerðir og samskipti framangreindra stjórnenda fyrirtækjanna gengu m.a. út á að halda fyrir *„utan“* samninginn auknu samstarfi, fyrirkomulagi og áframhaldandi vinnu við *„Nýtt upphaf“* verkefnið eftir undirritun samningsins, sbr. kafla 10.6.2.

6945. Samningurinn var undirritaður þrátt fyrir aðvaranir innan Eimskips enda var vitneskja um samráðið aðeins á vitorði ákveðinna starfsmanna fyrirtækisins. Þannig gagnrýndi (E)deildstj-útfl1 , deildarstjóri útflutnings hjá Eimskip, samninginn við yfirmenn sína, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, þann 24. maí 2008, sbr. kafla 7.2.1.1. Bæði gagnrýndi hann lága framlegð Eimskips af samningnum, ásamt því að Samskip gætu sótt á viðskiptavini Eimskips á þessari siglingaleið (*„gætu farið í alla okkar kúnna […]“*). Hafa ber í huga að (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv voru í vinnuhópi *„Nýtt upphaf“* verkefnis Eimskips og Samskipa og að verkefnið og kynningin fannst vistuð í tölvugögnum og á verkefnalistum þeirra, ásamt því að samtímagögn sýna aðkomu þessara æðstu stjórnenda að samskiptum við Samskip og framkvæmd á auknu samstarfi fyrirtækjanna. Þessi þættir voru ekki á borði (E)deildstj-útfl1 .

6946. Þrátt fyrir alvarleg aðvörunarorð (E)deildstj-útfl1 hélt Eimskip áfram samstarfi við Samskip vegna flutninga milli Íslands og Norður Ameríku, og virtu fyrirtækin markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini m.a. á þessari siglingaleið. Norður-Ameríku samstarfið var hluti af samráðsverkefninu og ljóst að Eimskip taldi heildarhagsmunum fyrirtækisins af samráði við Samskip betur borgið með áframhaldandi samstarfi í Norður-Ameríku flutningum, þrátt fyrir þá ágalla af samstarfinu sem (E)deildstj-útfl1 benti (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv á.

6947. Þýðingu hefur í þessu samhengi að (S)forstj varð heldur ekki við ósk (S)forstö-innfl1 um að dregið yrði úr samvinnu við Eimskip vegna flutninga fyrir Jóna. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru það líkt og hjá (E)forstj heildarhagsmunirnir af samráðinu sem réðu ákvörðun (S)forstj.

6948. Þann 26. janúar 2009 sendu Samskip og Eimskip erindi til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna samningsins frá 7. janúar 2009, sbr. þágildandi 15. gr. laganna. Í framangreindu erindi Samskipa og Eimskip frá 26. janúar 2009 var því haldið fram að þessi samvinna fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum myndi hafa jákvæð áhrif á samkeppni. Hún myndi gera Samskipum betur kleift að keppa við Eimskip. Var staðhæft að markmið *„umbjóðenda okkar með samningnum er að samkeppni ríki á viðkomandi markaði reglubundinna beina sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku, til hagsbóta fyrir neytendur*.“

6949. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, var samningi Samskipa og Eimskips frá 7. janúar 2009 veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga. Sú undanþága gilti til 31. desember 2010.

6950. Eimskip og Samskip veittu í umræddri undanþágubeiðni engar upplýsingar um allt það ólögmæta samstarf sem hafði átt sér stað fram til 26. janúar 2009 og lýst hefur verið í ákvörðun þessari. Fyrirtækin upplýstu t.d. ekki um það afar mikilvæga atriði að umræddur samningur var liður í hinu umfangsmikla *„Nýtt upphaf“* verkefni. Þá gáfu fyrirtækin ranglega til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið þessa samnings væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda. Þá afhentu Samskip og Eimskip engar upplýsingar eða gögn um atriði sem fyrirtækin af ásetningi héldu *„utan“* samningsins. Að mati Samkeppniseftirlitsins hafði þessi samningur og allt ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma það markmið að raska samkeppni og þar með valda neytendum og viðskiptalífinu öllu tjóni á afar mikilvægu sviði viðskipta. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að

undanþága sú sem veitt var með ákvörðun þess nr. 46/2009 hafi verið tekin á grundvelli rangra og villandi upplýsinga frá Eimskip og Samskipum, sbr. nánari umfjöllun í kafla 16.3.4.

14.33.1.3. Samskipti 2010 og *„Nýtt upphaf"* verkefnið

6951. Eins og lýst verður átti sér stað röð funda yfirmanna sjóflutninga Samskipa og Eimskips á tímabilinu október - desember 2010. Eins og hafði verið raunin seinni hluta árs 2008 komu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 fram fyrir hönd Samskipa. (S)frkvstj-millilandasv var aðstoðarforstjóri Samskipa og áfram framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á sjóflutningum fyrirtækisins og (S)forstö-innfl1 enn forstöðumaður innflutningsdeildar.

6952. Hjá Eimskip hafði (E)frkvstj-EimÍsl látið af störfum og á árinu 2009 hafði (E)frkvstj-sala/þj tekið við sem framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á sjóflutningum Eimskips. Hann og (E)forstö-innfl komu fram fyrir hönd Eimskips en (E)forstö-innfl var sem fyrr forstöðumaður innflutningsdeildar.

6953. Eins og lýst er kafla 13 þekkti (E)frkvstj-sala/þj ýmsa stjórnendur Samskipa. Þar kemur einnig fram að þegar húsleit Samkeppniseftirlitsins hófst 10. september 2013 hringdi (S)forstj í (E)frkvstj-sala/þj. Greindi (S)forstj ekki frá þessu símtali síðar sama dag þegar hann var spurður um samskipti við stjórnendur Eimskips.

6954. Þessum samskiptum (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 frá október – desember 2010 verður lýst ítarlega hér á eftir. Einnig verður gerð grein fyrir öðrum samskiptum stjórnenda Samskipa og Eimskips sem hér skipta máli.

6955. Líkt og með samskipti árin 2008-2009 byggja Samskip á því að umrædd áframhaldandi samskipti (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 árin 2010-2011 hafi aðeins tekið til endurnýjunar á samkomulagi fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga. Þetta hafi verið nauðsynlegar og lögmætar viðræður og þegar niðurstaða hafi legið fyrir hafi fyrirtækin óskað eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga. Samskip mótmæla því að tilgangur þessara viðræðna hafi verið að skapa vettvang fyrir ólögmætt samráð fyrirtækjanna.

6956. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefni Eimskips og Samskipa það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af þessu leiðir að öll samskipti Samskipa og Eimskip þar sem unnið var að eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þetta á m.a. við um röð funda (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á árunum 2008-2009. Eins og rökstutt er í þessum kafla á hið sama við um samskipti m.a. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 sem hófust í október 2010.

6957. Til viðbótar verður að árétta að samskipti (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 voru hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna sem hafði verið yfirstandandi frá miðju ári 2008. Fólst í þeim reglubundin samskipti lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á verðlagningu og öllum öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningum fyrirtækjanna.

6958. Þá er einnig mikilvægt að benda á að á þeim tíma sem umrædd samskipti Samskipa og Eimskips áttu sér stað, líkt og á rannsóknartímabilinu öllu, voru markaðir fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi afar viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti. Í Norður-Ameríku flutningum voru Eimskip og Samskip saman með 100% markaðshlutdeild og litlu minna í flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda, sbr. kafla 3.1. Undir slíkum kringumstæðum gildir strangt bann við hvers konar samskiptum keppinauta sem eru til þess fallin að draga úr sjálfstæði þeirra og minnka æskilega óvissu á viðkomandi markaði, sbr. kafla 4.1 og 4.6.3.

6959. Umrædd samskipti Samskipa og Eimskips miðuðu m.a. að því að viðhalda og auka samstarf fyrirtækjanna í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Rætt var um endurnýjun á Norður-Ameríku samstarfinu og að auka gámasamráð fyrirtækjanna sem m.a. gæti falist í því að Samskip færu að

nota gáma frá Eimskip í TA flutningum fyrirtækisins. Innflutningur á pappír er mikilvægur hluti af sjóflutningum til Íslands frá Norður-Ameríku og á þessum tíma var innflytjandi á pappír sem var í viðskiptum hjá Samskip að leita betri kjara hjá Eimskip. Sýna samtímagögn að í þessum samskiptum Samskipa og Eimskips voru rædd atriði sem tengdust þessum innflutningi á pappír. Þá var fjallað um endurnýjun á *„neyðarsamkomulaginu“* og ákveðið að víkka út gildissvið þess. Samskip og Eimskip upplýstu Samkeppniseftirlitið ekki um nýtt *„neyðarsamkomulag“* frá desember 2010. Fyrirtækin upplýstu aðeins um samninginn sem sendur var FMC í Bandaríkjunum.

6960. Sýna samtímagögnin að samhliða þessum samskiptum, þar sem m.a. var rætt um Norður-Ameríku og Evrópuflutninga (*„neyðarsamkomulagið“*) og aukið gámasamstarf, unnu Samskip áfram að því að hækka verð gagnvart viðskiptavinum í m.a. Norður-Ameríku flutningum. Var þetta sama áhersla og hjá Eimskip.

6961. Áður en vikið er að gögnum tengdum verðhækkunum frá og með október 2010 er nauðsynlegt að rifja upp m.a. hvað fyrirtækin höfðu framkvæmt og áformað að þessu leyti fyrr á árinu 2010:

- Í kafla 14.17 var fjallað um verðhækkanir Samskipa og Eimskips sem tóku gildi í janúar 2010. Bæði fyrirtækin hækkuðu m.a. þjónustugjöld á Íslandi um 4%. Einnig hækkuðu þau landflutningaþjónustu um 4%. Bæði Eimskip og Samskip hækkuðu einnig verð á landflutningi á ferskum fiski. Eimskip hækkaði þá flutninga um 11% þann 4. janúar 2010 og Samskip um 10% í febrúar 2010. Er í umræddum kafla lýst ólögmætu samráði fyrirtækjanna sem tengdust þessum hækkunum.

- Í kafla 14.20.3 er lýst gögnum frá m.a. fyrri hluta árs 2010 sem sýna að Samskip og Eimskip hafi litið svo á að *„friður“* myndi ríkja milli þeirra á árinu 2010. Þau myndu halda sínum viðskiptavinum og geta hækkað verð. Kemur fram mikil áhersla á verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Sem dæmi um þetta lýsti (S)forstj því yfir í tölvupósti til m.a. (S)forstö-innfl1 í maí 2010 að Samskip þyrftu að vera;

  „harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn og frekar upp - og skulum gera í næstu lotum.“

- Þann 25. mars 2010 ræddu (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-skiparekst um að hækka þyrfti gjaldskrá í Norður-Ameríku flutningum og að verð hefði verið hækkað gagnvart tilteknum mikilvægum viðskiptavini í þeim flutningum (Icelandic). Kemur þetta fram í glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv vegna þessa fundar.3354 Nánar tiltekið kemur eftirfarandi fram á glæru nr. 2 í þessari kynningu:

- Í samtímagögnum Eimskips frá apríl og maí 2010 var rætt um *„USA: Verðhækkunarverkefni“* og í því sambandi rætt um aðgerðir til að hækka verð gagnvart tilteknum viðskiptavinum eins og Lýsi, Marel, Högum og Íslensku umboðssölunni. Ýmist var tilkynnt um hækkun í tölvupósti til

[3354] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52844.

viðskiptavina eða þeir heimsóttir og þeim greint frá verðhækkuninni. Í lok maí 2010 kom fram í fundargerð hjá Eimskip að verkefninu „[H]*ækkun sjóflutnings á USA*" væri „*Lokið*".[3355]

- Eins og rökstutt hefur verið virtu Samskip og Eimskip „*friðinn*" þegar eftirfarandi mikilvægir viðskiptavinir leituðu betri kjara. Af þessu leiddi að m.a. fyrirtækin héldu viðkomandi viðskiptavinum og gátu hækkað verð gagnvart þeim:

  - Samskip virtu markaðsskiptinguna og sýndu J. Rönning engan áhuga í febrúar 2010 þegar sá viðskiptavinur Eimskips leitaði ítrekað eftir tilboði, sbr. kafla 14.22.

  - Eimskip virti markaðsskiptinguna þegar Rúmfatalagerinn leitaði tilboða. Samskip hélt því þessum viðskiptavini og gat í mars 2010 hækkað verð gagnvart honum, sbr. kafla 14.23.

  - Eimskip virti markaðsskiptinguna þegar ÍSAM leitaði tilboða. Samskip hélt því þessum viðskiptavini og gat í mars 2010 hækkað verð gagnvart honum, sbr. kafla 14.26.

  - Samskip virtu markaðsskiptinguna þegar Aðföng leituðu tilboða. Eimskip hélt því þessum viðskiptavini og gat í júní 2010 hækkað verð gagnvart honum, sbr. kafla 14.27.

- Strax í kjölfar þessara sértæku verðhækkana var hafist handa við að undirbúa og framkvæma almennar verðhækkanir. Bæði Eimskip (4,6%) og Samskip (4%) tilkynntu sumarið 2010 um almennar verðhækkanir á sjóflutningi. Engu breytti um áform Samskipa um að hækka verð þó að afar mikilvægur viðskiptavinur Samskipa, Húsasmiðjan, hafi á þessum tíma sagt upp samningi sínum vegna óánægju með miklar hækkanir Samskipa. Þvert á móti taldi (S)forstj unnt að „*ýta út hækkun*" á viðskiptavini fyrirtækisins, sbr. kafla 14.34.

- Í samhengi við framangreindar verðhækkanir ber einnig að líta til þess að haustið 2010 settu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl fram áætlanir fyrir árið 2011 vegna innflutningsdeildanna sem þeir báru ábyrgð á gagnvart (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj:

  - Í skjali (S)forstö-innfl1 frá september 2010 sem bar heitið „*Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011*", var gert „*ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn.*" Jafnframt var lagt til grundvallar að „*áframhaldandi ró*" héldist á innflutningsmarkaði og bæði Samskip og *Eimskip „haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*", sbr. kafla 14.32.2

  - Þann 1. október 2010 sendi (E)forstö-innfl drög að áætlun innflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011 til (E)frkvstj-sala/þj. Af henni má ráða að Eimskip hafi lagt til grundvallar að friður héldist á markaðnum og að ekkert útlit væri fyrir harða samkeppni við Samskip. Glærukynning (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september 2010 ber með sér að ekki ríkti samkeppni við Samskip um mikilvæga viðskiptavini í innflutningi og sökum þessa var fyrir hendi „*sterk staða*" gagnvart stærri viðskiptavinum Eimskips og unnt að hækka verð. Engin samkeppnisleg ógn var talin stafa af Samskipum. Þess í stað var ógn talin stafa af minnstu keppinautunum (BWS („*ferjan*"), Thorship og „*smærri flutningsmiðlarar*", sbr. kafla 14.32.1.

6962. Sama stefna kom fram í áætlunum Samskipa og Eimskips vegna landflutninga og útflutnings. Í áætlun landflutninga Samskipa frá 20. september 2010 kom fram að á árinu 2011 yrði ekki „*dansað*" við „*sætu stelpurnar á ballinu*". Í þessu fólst að ekki hafi átt að reyna með samkeppni að ná mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip. Gögn (S)forstö-útfl frá 19. september og 16. október

[3355] Sjá t.d. afritað tölvuskjal frá Eimskip. „EXP_Fundargerð.2010_Vika 15.docx". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.245646. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „EXP_Fundargerð 2010_Vika 16.docx". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.101186. Í fundargerð Eimskips frá 20 viku 2010 (17.-23.2010) kom fram að verkefnið: „hækkun sjóflutnings á USA" væri „LOKIÐ", afritað tölvuskjal frá Eimskip. „EXP_Fundargerð.2010_Vika 20.docx", viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.284095. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.323053. Einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.306644. Sjá einnig afritaða tölvupósta frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.233111. Frá […] Doc. ID. 0.7.33.237803. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.498210

2010 sem varða áætlun útflutningsdeildar fyrir árið 2011 sýna sömu stöðu og hjá innflutnings- og landflutningadeild, þ.e. samráð við Eimskip í formi markaðsskiptingar og áhersla á að hækka verð.

6963. Samkvæmt framansögðu höfðu Samskip og Eimskip áfram einbeitt sér að verðhækkunum á fyrri hluta ársins 2010 og lögðu bæði fyrirtækin til grundvallar haustið 2010 að áframhaldandi „*ró*" og „*friður*" yrði á markaðnum og ástand á markaði myndi áfram skapa skilyrði til að hækka verð. Þessi stefnumörkun lá þannig fyrir þegar fundarherferð (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hófust í október 2010.

6964. Sýna gögnin að frá október 2010 hafi stjórnendur fyrirtækjanna áfram unnið að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrám, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta m.a. gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkefna sem féllu beint undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. m.a. undirbúningur að nýju „*neyðarsamkomulagi*" og Norður-Ameríku samningi.

6965. Eins og fram hefur komið báru (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 ábyrgð á öllum samkeppnisþáttum í sjóflutningum fyrirtækjanna, þ.m.t. gjald- og viðmiðunargjaldskrám fyrirtækjanna og tilboðs og samningagerð við mikilvæga viðskiptavini. Samhengisins vegna er rétt að hafa í huga að á meðan á fundarröð þeirra á haustmánuðum 2010 stóð átti þetta m.a. sér stað:

- Húsasmiðjan var afar mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Hafði fyrirtækið sagt upp samningnum sumarið 2010 vegna „*hrikalegra*" verðhækkana Samskipa og leitaði í kjölfarið tilboða hjá bæði Eimskip og Samskipum. Þessu lyktaði með því að Samskip á árinu 2011 héldu Húsasmiðjunni í viðskiptum og náðu fram verðhækkun.

- Innnes var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Haustið og veturinn 2010 var samningur Innnes laus. Eimskip vann að verðhækkun gagnvart fyrirtækinu og það leitaði tilboða hjá Samskipum. Þessu lyktaði með því að Eimskip á árinu 2011 hélt Innnes og náði fram verðhækkun.

- N&O var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa og samningur fyrirtækjanna gilti til febrúar 2011. Þrátt fyrir að Eimskip hafi vitað að samningur N&O væri að losna er ekkert í gögnum málsins sem bendir til þess að Eimskip hafi reynt að ná þessum viðskiptum. Samskip héldu viðskiptunum og náðu fram verðhækkun.

14.33.2. Fundur Samskipa og Eimskips í byrjun október 2010

6966. Samkvæmt fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá föstudeginum 8. október 2010 átti (E)forstö-innfl fund með Samskipum „*í vikunni*" (þ.e. á tímabilinu 4. til 7. október 2010). Ekki kemur fram í fundargerðinni hvert hafi verið tilefni fundarins eða efni þessara viðræðna við Samskip.

6967. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[3356] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

6968. Hér ber að hafa í huga að (E)forstö-innfl hafði fram til október 2010 átt í ítrekuðum samskiptum við Samskip, sbr. m.a. fundarröð fyrirtækjanna sem hófst sumarið 2008 og lauk í janúar 2009. Miðað við þau og önnur samskipti (E)forstö-innfl við Samskip er líklegt að hann hafi hitt a.m.k. (S)forstö-innfl1 á þessum fundi í byrjun október 2010.

[3356] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

6969. Dagana 5. - 8. október 2010 átti kanadískur pappírsmiðlari, frkvstj-FlyP, í samskiptum við Samskip og Eimskip vegna innflutnings á pappír til Íslands frá Halifax í Kanada. Áður en vikið er nánar að þessum atvikum í október 2010 er rétt að nefna nokkur atriði vegna innflutnings á pappír frá Kanada:

- Eimskip og Samskip höfðu fram að þessu bæði sinnt flutningum á pappír frá Kanada til Íslands. Var m.a. um að ræða innflutning á pappír til prentunar á dagblöðum hér á landi. Gat pappír annað hvort verið fluttur með skipi Eimskips sem sigldi frá Halifax til Íslands eða með TA flutningum Samskipa frá Montreal til Rotterdam og þaðan til Íslands. Samskip gátu því keppt við Eimskip um þessa flutninga án þess að nýta sér skip Eimskips.

- Gögn málsins sýna að flutningar Samskipa fyrir annars vegar Nathan & Olsen og hins vegar á pappír frá Kanada voru langsamlega mikilvægustu þættirnir í flutningum Samskipa frá Norður-Ameríku til Íslands.[3357]

- Umræddur frkvstj-FlyP[3358] hafði milligöngu um kaup á pappír fyrir Morgunblaðið (Landsprent) og Fréttablaðið (Ísafoldarprentsmiðja) og um flutning á pappírnum frá Kanada til Íslands.[3359] Leitaði frkvstj-FlyP tilboða í þessa flutninga bæði hjá Eimskip og Samskipum.

- Gögn málsins sýna að frkvstj-FlyP fékk það sem nefnt var m.a. mútufé („*kickback*“) eða þóknun („*commission*“) frá Samskipum vegna innflutnings á pappír til Íslands.[3360] Þessari samvinnu frkvstj-FlyP og Samskipa var haldið leyndri gagnvart viðskiptavinum frkvstj-FlyP (íslenskum kaupendum á flutningsþjónustu á pappír). Þetta má sjá m.a. af tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-N-Am og (S)forstö-innfl1 frá 6. nóvember 2009. (S)frkvstj-N-Am sendi þá eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 :

  „*Samkvæmt uppl. frá* [frkvstj-FlyP] *mun* [Morgunblaðið]*/Isafold leita til ykkar með beiðni um betri verð en* [frkvstj-FlyP] *er að bjóða honum. Þið að sjálfsögðu takið vel á móti honum og segist ætla að skoða málið. Hann gerir sér enga hugmynd um tengsl* [frkvstj-FlyP] *við Samskip sem er gott mál. Heyrumst síðar.*“

  (S)forstö-innfl1 svaraði um hæl: „*Ertu að tala um […] hjá Mogganum eða einhvern annan hjá Ísafold? Eða kannski bæði? Alla vega við tökum vel á móti þeim og gefum þeim verð, sem verða auðvitað mun hærri en verðin sem* [frkvstj-FlyP] *er með.*“[3361]

- Um mitt ár 2010 stefndu Samskip að verðhækkun á þessum flutningum á pappír en frkvstj-FlyP myndi halda sinni mútugreiðslu/þóknun (hér nefnd „*bókunar fee*“). Sendi (S)frkvstj-N-Am eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þann 22. júní 2010: „*Ég er búinn að boða hækkun á pappírinn frá og með Júli 1. Tonnið er nú $140/ var 132 tonn.* [frkvstj-FlyP] *fær $10/tonn í bókunar fee. Sennilega koma einhverjar sendingar via Halifax og þá með Eimskip en á okkar billum, sama verð.*“[3362]

- Í byrjun október 2010 var frkvstj-FlyP enn í viðskiptum við Samskip og Samskip stefndu að því að hækka verð gagnvart honum vegna innflutnings á pappír frá Kanada.

6970. Sem fyrr sagði fundaði (E)forstö-innfl með Samskipum í byrjun október 2010. Þá liggur fyrir að frkvstj-FlyP sendi þann 5. október 2010 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am. Greindi hann frá því að hann hefði átt í viðræðum við Landsprent og Ísafoldarprentsmiðju vegna innflutnings á pappír á árinu

[3357] Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2011 segir að í „*tonnum talið voru dagblaðaflutningarnir um 47% heildarflutninga Samskipa frá N-Ameríku árið 2010, en um 20% af veltu Samskipa í N-Ameríkusiglingum á árinu.*“
[3358] […] rak fyrirtæki sem hét Flypaper. Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2011 er Flypaper lýst sem „*pappírsmiðlara*“ og sagt að þessi innflutningur til Íslands hafi verið greiddur af Flypaper eða viðkomandi pappírsframleiðanda (Abitibi).
[3359] Í tölvupósti […] Doc. ID. 0.7.33.1085266.
[3360] Í tölvupósti […] Doc. ID. 0.7.33.828092.
[3361] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.782698.
[3362] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.817352.

2011. Legðu þessir aðilar mjög mikla áherslu á að verð á flutningi yrði lækkað.[3363] Sama dag sendi frkvstj-FlyP tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)viðskstj1 með beiðni um tilboð í nefnda flutninga frá Halifax til Íslands.[3364]

6971. Samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips vegna áframhaldandi samvinnu í sjóflutningum hófst í október 2010, sbr. t.a.m. tölvupóst (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) þann 5. október 2010. Þar segir: *„Það styttist í að samningur okkar um N-Ameríkuflutninga renni út en það er nú í árslok. Er ekki rétt að við förum á næstunni yfir hvað tekur við? Fyrir okkar hönd yrðu það ég og* [(E)frkvstj-sala/þj] *sem kæmu að þessu. Hvernig líst ykkur á að við tveir kæmum til ykkar n.k. mánudag 11. okt* ?".[3365] (S)frkvstj-millilandasv svaraði samdægurs og stakk upp á fundurinn yrði milli kl. 14-15 þann 11. október 2010.[3366] (E)forstö-innfl svaraði sama dag og staðfesti að hann og (E)frkvstj-sala/þj gætu fundað á þessum tíma.[3367]

6972. Samtímagögn sýna einnig að fyrirtækin ætluðu að vinna samhliða að endurnýjun og útvíkkun á leynilegu og ólögmætu flutningasamkomulagi fyrirtækjanna vegna Evrópuflutninga (*„neyðarsamkomulagið*") samhliða skoðun þeirra á Norður-Ameríku samningnum í lok árs 2009, sbr. nánari umfjöllun í kafla 16.4.2. Þar er fjallað um tölvupóstsamskipti innan Eimskips frá ágúst 2009 en í samskiptunum segir (E)frkvstj-sala/þj m.a.: *„Eðlilegast að við […] nálgumst þá* [Samskip] *bara spurning hvort það eigi að vera ég* [(E)frkvstj-sala/þj] *og þú* [(E)forstö-innfl] *ég og (E)forstj eða allir (sem er líklega of mikið)*."

6973. Viðskiptastjórinn (E)viðskstj1 sendi f.h. (E)forstö-innfl tilboð til frkvstj-FlyP þann 7. október 2010. frkvstj-FlyP svaraði sama dag og kvaðst hafa skoðað tilboðið. Það feli í sér 141 Bandaríkjadali á tonn, sem sé mun hærra gjald en hann sé reiðubúinn að greiða. (E)viðskstj1 svaraði samdægurs og efaðist um að frkvstj-FlyP greiddi svo lágt verð til Samskipa. Hún myndi biðja (E)forstö-innfl að hafa samband við frkvstj-FlyP þann 11. október 2010, þ.e. sama dag og (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj ætluðu að funda með (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv. frkvstj-FlyP svaraði sama dag, þ.e. 7. október, og sagði að hann ætlaði ekki að gefa upp hvaða flutningsgjald hann greiddi Samskipum, en það sem hann gæti sagt væri að hann greiddi lægra gjald en Eimskip byði. Þá sagði hann:

„You know I have a good relationship with Samskip but the problem is that I have my back against the wall with pricing and Abitibi[3368] *is telling me that the freight rates are too high to Iceland given what they are paying to Europe. I also feel guilty that I have not given you enough business in the past despite numerous meetings*."[3369]

6974. Samkvæmt framangreindu hafði Eimskip umbeðið sent tilboð sem frkvstj-FlyP sagði að væri of hátt. Kvaðst frkvstj-FlyP greiða lægra verð til Samskipa en Eimskip byði. (E)forstö-innfl framsendi tölvupóstinn til upplýsinga til (E)frkvstj-sala/þj þann 8. október 2010 og sagði: *„Það er auðvitað svolítið freistandi að fara á eftir þessu. Hann er að borga miklu hærra en Samskip*."[3370]

6975. Þessi ummæli (E)forstö-innfl gefa til kynna að Eimskip hafi á þessum tíma hikað við að bjóða frkvstj-FlyP samkeppnishæft verð enda þótt augljóst svigrúm hafi verið til þess þar sem (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj vissu að frkvstj-FlyP var að greiða *„miklu hærra en Samskip*" fyrir flutning á sömu vöru. Sú staðreynd að Eimskip gaf frkvstj-FlyP ekki hagstæðara verð en raun bar vitni enda þótt slíkt verð hefði verið hærra en það sem Samskip greiddu gefur að mati Samkeppniseftirlitsins til kynna að Eimskip hafi ekki viljað *„rugga bátnum*" gagnvart Samskipum og felur þannig í sér vísbendingu

[3363] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.830885.
[3364] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.569485.
[3365] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.830991.
[3366] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.831008 og afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.831007.
[3367] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.567920.
[3368] Pappírsframleiðandinn í Kanada.
[3369] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.569485.
[3370] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.569485.

um markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa, enda þótt það væri *„[…] auðvitað svolítið freistandi að fara á eftir þessu"*.

6976. Fundur var haldinn í innflutningsdeild Eimskips föstudaginn 8. október 2010. Í fundargerð vegna þess fundar er bókað að (E)forstö-innfl hafi upplýst um eftirfarandi:

„Hitti Samskip, Innnes og […] í vikunni."

6977. Eins og áður sagði ákváðu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl þann 5. október 2010 að hitta Samskip 11. október 2010 og var sá fundur haldinn. Þessi fundargerð sýnir að (E)forstö-innfl átti til viðbótar fund með Samskipum í *„vikunni"*, þ.e. á tímabilinu 4. til 7. október 2010. Hið sama gilti um hinn mikilvæga viðskiptavin Eimskips, Innnes, sbr. nánar hér á eftir.

6978. Varðandi tilvísun til fundar (E)forstö-innfl með Innnes í fundargerðinni frá 8. október 2010 ber að hafa í huga að á þessum tíma vann Eimskip að því að hækka verð enn á ný gagnvart Innnes. Í kafla 14.35 er lýst mikilli óánægju Innnes á árinu 2010 með verð Eimskips og tilraun fyrirtækisins til þess að fá betri kjör hjá Samskipum. Samskip virtu hins vegar *„friðinn"* og Eimskip hélt Innnes og náði fram umtalsverðri verðhækkun í nýjum samningi sem undirritaður var í september 2011.

6979. Í byrjun október 2010 voru Samskip með til skoðunar endurmat á siglingakerfum og hugsanlegt samstarf Samskipa við önnur fyrirtæki í því efni, með svipuðum hætti og fyrirtækið hafði gert seinni hluta árs 2008, sbr. 20.6.2. Sendi (S)forstj þannig þann 5. október 2010 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm um stjórnarfund þar sem þetta kemur fram: *„Sælir – sbr fyrri póst þá verður fundurinn mánudaginn 18 okt nk.*

Efni yfirferðar:

Kerfin í Norður Atlantshafi:

Eimskip

-Kostnaðargreining á kerfum

-Magngreining í kerfum

Skoða specific rútur – magn/kostnaðargreina:

-usa

-íslandsrútur tvær

-blikur

[…]".[3371]

6980. Átti samkvæmt þessu m.a. að skoða ýmis atriði tengd Eimskip: Skip Eimskips Blikur, Norður-Ameríku *„rútu"* Eimskips og greining á kostnaði og magni í siglingakerfum þess fyrirtækis. Nokkrum dögum síðar átti (S)frkvstj-millilandasv fund með Eimskip, þ.e. 11. október 2010. Á stjórnarfundi Samskipa hf. 25. október 2010 fjallaði (S)frkvstj-millilandasv m.a. um Norður-Ameríku *„rútu"* Eimskips og sagði hana arðbæra, sbr. nánar hér á eftir. Þann fund sátu auk (S)forstj þeir (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjform-S sem höfðu einnig haft aðkomu að því að hefja aukið samráð við Eimskip eftir mitt ár 2008.

[3371] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.789900.

14.33.3. Samráð um afsláttarkjör

6981. Tölvupóstur (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóra Jóna, til (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóra TVG, þann 7. október 2010 skiptir hér máli.

6982. Hér ber fyrst að rifja upp að í kafla 8.1 er fjallað um samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 10. og 13. júní 2008 og í kafla 10.5.4 er fjallað um samskipti þeirra 17. desember 2008. Í kafla 14.12 er fjallað um samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)deildstj-TVG 14. desember 2009. Eins og rökstutt er í þeirri umfjöllun fólst í þessum samskiptum á árunum 2008-2009 samráð Samskipa og Eimskips um takmörkun á afslætti til viðskiptavina. Skyldi afsláttur fyrir ýmsa þjónustu, m.a. uppskipun, olíugjald og gámaleigu, vera að hámarki 50%. Var þetta samráð samfellt a.m.k. út rannsóknartímabil þessa máls.

6983. Sem fyrr segir sendi (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóri Jóna, þann 7. október 2010 tölvupóst á (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóra TVG. Vísar (S)frkvstj-Jóna til þess í póstinum að Jónar séu að taka inn sendingu í gegnum TVG/CMA og biður í því sambandi um 50% afslátt af uppskipun heilgáma í samræmi við samkomulag Eimskips og Samskipa:

6984. *„Væri möguleiki að þú endurskoðaðir gjaldskrána á uppskipun sem að Jónar hafa notið hjá TVG. Það hefur lengi verið samkomulag í gildi á milli móðurfyrirtækja okkar að gefin hefur verið 50% afsláttur af út og uppskipun á heilgámum sambærilegt við það sem að gefið er út á markaðinn almennt."*[3372]

6985. Ljóst er samkvæmt þessum tölvupósti að þetta samráð var yfirstandandi á árinu 2010. Í samræmi við þetta er í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennt að fyrirtækið hafi haft ólögmætt samráð við Samskip um m.a. *„afsláttarkjör"*. Nánar er fjallað um þennan þátt í samráði fyrirtækjanna í kafla 14.56 hér á eftir.

14.33.4. Fundur Samskipa og Eimskips 11. október 2010

6986. Fyrir liggur að (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 hittust á fundi í húsakynnum Samskipa þann 11. október 2010. Var fundurinn bókaður milli kl. 14 og 15 þennan dag, sbr. framangreind gögn frá 5. október 2010.

6987. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[3373] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

6988. Samtímagögnin sýna hins vegar að á fundinum átti a.m.k. að ræða endurnýjun á Norður-Ameríkusamningnum, sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv þann 5. október 2010 og tölvupóst (S)forstö-innfl1 til undirmanns 11. október 2010.[3374] Einnig áttu fyrirtækin samskipti á fundunum eða í tengslum við þá um aukið gámasamstarf, sbr. eftirfarandi tölvupóst (E)forstö-innfl sem hann sendi skömmu eftir að fundinum lauk þann 11. október 2010.

6989. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og í Evrópuflutningum var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti

[3372] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.399355.
[3373] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.
[3374] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.832034. Þar bað […] undirmann sinn að taka saman hvað Samskip hefðu greitt Eimskip fyrir flutninga á árinu 2009 og það sem af væri af árinu 2010. Þyrfti hann að fá þessar tölur fyrir fundinn með Eimskip kl. 14 sama dag. […] fékk svar um klukkutíma síðar og var greint frá því að á árinu 2009 hefðu Samskip greitt Eimskip 170 milljónir kr. og það sem af væri árinu 2010 101 milljón kr. Gefur þetta til kynna að a.m.k. átti að ræða áframhaldandi samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum á umræddum fundi.

fyrirtækjanna þar sem unnið var að eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 11. október 2010.

6990. Samtímagögn sem urðu til eftir fundinn 11. október 2010 sýna m.a. að aukið gámasamstarf Samskipa og Eimskips var til skoðunar. Jafnframt unnu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl samhliða að verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna. Þá kom fram á fundi stjórnar Samskipa hf. 25. október 2010 að „*rólegt*" hefði verið yfir markaðnum frá vormánuðum en að framundan væru mikið af endurnýjunum hjá mikilvægum viðskiptavinum, ásamt því að fjallað var um Norður-Ameríku flutninga Eimskips. Verður nú vikið að þessu.

14.33.4.1. Lykilstjórnendur vinna áfram að því að auka samstarf

6991. Tölvupóstur sem (E)forstö-innfl sendi strax eftir fundinn með Samskipum, kl. 15:53 þann 11. október 2010, sýnir að aukið gámasamstarf við Samskip kom til greina.

6992. Hér ber fyrst að rifja upp að með Norður-Ameríku samningi Samskipa og Eimskips frá 7. janúar 2009 var samstarf fyrirtækjanna aukið. Var þetta fyrsti skriflegi samningur fyrirtækjanna um gámamál vegna sjóflutninga milli Norður-Ameríku og Íslands. Sagði í 6. gr. samningsins að Eimskip skyldi útvega gáma í Reykjavík og viðkomuhöfnum í Bandaríkjunum og Kanada undir flutning fyrir Samskip á grundvelli samningsins, ef gámar væru lausir hjá Eimskip á þeim tíma. Í öðrum tilvikum ættu Samskip að nota sína eigin gáma. Verð sem Samskip greiddu Eimskip fyrir flutninga var hærra ef Samskip notuðu gáma Eimskips, sbr. 5. gr. Ýmis frekari ákvæði voru í samningnum um gámasamstarf. Eins og fram kemur í tölvupósti sem (S)starfsm sendi (S)forstö-innfl1 9. nóvember 2010 hafði um helmingur af gámunum sem Samskip notuðu fyrir innflutning frá Norður-Ameríku á árinu 2010 verið gámar frá Eimskip og afgangurinn voru eigin gámar Samskipa, sbr. nánar hér á eftir. Var þetta aukna gámasamráð vegna Norður-Ameríku árið 2009 hluti af víðtæku samráði fyrirtækjanna en gámasamstarf var sömuleiðis aukið í tengslum við Evrópuflutninga og milli hafna á Íslandi, sbr. umfjöllun í kafla 18.

6993. Tölvupósturinn, sem (E)forstö-innfl sendi eftir fundinn með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 , þ.e. kl. 15:53 þann 11. október 2010, bar heitið „*Gámanotkun Samskipa frá NA*". Var hann til (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý, afrit til (E)frkvstj-sala/þj. (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý voru stjórnendur sem báru m.a. ábyrgð á gámastýringu Eimskips. Í tölvupóstinum kom fram að unnið væri að endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum við Samskip. Bað (E)forstö-innfl þá (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý að taka saman hversu mikið Samskip hefðu verið að nota gáma Eimskips í innflutningi frá Bandaríkjunum. Einnig bað (E)forstö-innfl þá um að leggja mat á tiltekin atriði varðandi mögulegt aukið gámasamstarf við Samskip, m.a. hver ábati Samskipa væri af slíku auknu samstarfi við Eimskip. Tók (E)forstö-innfl m.a. þetta fram:

„Er frekara samstarf í gámum fýsilegt t.d. gæti verið fýsilegt fyrir okkur að bjóða þeim að nota gáma frá okkur í TA flutninga þeirra (t.d. N&O (Veit ekki hvort það er raunhæft þ.e. að taka tómgámana í RIC)." [3375]

6994. Að morgni 19. október 2010 ítrekaði (E)forstö-innfl erindið í tölvupósti til (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) og tengdi það við fund Samskipa og Eimskips daginn eftir. Þar sagði: *„Við eigum fund með S á morgun og þurfum því svar í dag varðandi neðangreint erindi* [varðandi aukið gámasamstarf við Samskip]".[3376]

6995. Fyrir þennan fund fyrirtækjanna 20. október 2010 vann (S)forstö-innfl1 sömuleiðis að þáttum sem vörðuðu aukið gámasamráð fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku. Að morgni 20. október 2010 sendi (S)forstö-innfl1 þannig tölvupóst til (S)starfsm, sem starfaði í flutningsstýringu Samskipa. Heiti

[3375] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.570443.
[3376] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.574392.

póstsins var „*Capotage*[3377] *vs. Eimskips gámar í USA*“. Þar minnti (S)forstö-innfl1 (S)starfsm á eftirfarandi verkefni: „*Varst þú búinn að skoða eitthvað hversu mikið við erum að nota Eimskips gáma vs. Capotage í USA*“. (S)starfsm svaraði kl. 11:17 þennan dag: „*Æ – sorry steingleymdi því – hvenær er fundurinn? – fer strax í þetta!*“[3378] Eins og fram kemur hér á eftir bað (E)forstö-innfl (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 kl. 13:40 á fyrirhuguðum fundardegi, 20. október 2009, um frestun á fundinum. Næsti fundur fór því fram 2. nóvember 2010.

6996. Hér ber að árétta að Samskip og Eimskip voru saman með 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samskip buðu upp á þá flutninga annars vegar með TA flutningum og hinsvegar í samstarfi við Eimskip. Gögn málsins sýna að á rannsóknartímabilinu var meirihluti flutninga Samskipa vegna Norður-Ameríku TA flutningar. Restin fór með skipi Eimskips. Horft á Norður-Ameríku flutninga einangrað er augljóst að það var afar skaðlegt fyrir samkeppni ef samstarf Samskipa og Eimskips myndi aukast með þeim hætti að það tæki einnig til gámanotkunar vegna TA flutninga Samskipa.

6997. Framangreind samtímagögn frá Samskipum og Eimskip sýna hins vegar að slíkt aukið samstarf var til skoðunar. Var þannig til athugunar að auka samstarf fyrirtækjanna með því að láta umrætt gámasamstarf taka einnig til TA flutninga Samskipa milli Íslands og Norður-Ameríku. Nefndi (E)forstö-innfl í dæmaskyni TA flutninga Samskipa fyrir Nathan & Olsen en sá viðskiptavinur var einn sá mikilvægasti í þessum flutningum Samskipa. Má segja að í samskiptum fyrirtækjanna á þessum tíma hafi í samræmi við „*Nýtt upphaf*“ verkefnið allir möguleikar verið opnir varðandi aukið samstarf fyrirtækjanna um gámanotkun.

14.33.4.2. <u>Samskip hækka verð á innflutningi á pappír til Íslands</u>

6998. Daginn eftir fund Eimskips og Samskipa 11. október 2010 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til frkvstj-FlyP, sem var eins og áður segir flutningsmiðlari fyrir pappír til Íslands frá Bandaríkjunum og Kanada, og boðaði (S)frkvstj-N-Am tafarlausa verðhækkun á pappírsflutningum frá Bandaríkjunum en Samskip höfðu síðast hækkað verðið stuttu áður, eða í júní 2010. Jafnframt boðaði (S)frkvstj-N-Am að þóknun/mútur frkvstj-FlyP yrðu felldar niður. Tók þessi hækkun til síðasta ársfjórðungs 2010. Í tölvupóstinum sagði m.a. eftirfarandi:

„[frkvstj-FlyP] *believe me, I take no pleasure writing you this message. Its clear Samskip need to increase the Newspaper rates, <u>immediately</u> […]*“.

6999. Var síðan gerð grein fyrir hversu mikið verð yrði hækkað og ítrekað tekið fram að þóknun frkvstj-FlyP yrði felld niður („*no commission included*“). Tóku þessar breytingar <u>bæði</u> til TA flutninga Samskipa (Montreal-Rotterdam-Ísland) og beinna flutninga með Eimskip frá Halifax til Íslands.[3379]

7000. frkvstj-FlyP tók þessu ekki vel. Svaraði hann (S)frkvstj-N-Am samdægurs og sagði að þetta myndi að öllum líkindum þýða að hann hætti flutningsviðskiptum við Samskip.[3380]

7001. Liggur því fyrir að daginn eftir fund með Eimskip töldu Samskip sér fært að hækka umsvifalaust verð gagnvart einum mikilvægasta viðskiptavini sínum í innflutningi frá Norður-Ameríku og fella á sama tíma niður alla þóknun/mútugreiðslur til hans. Gefur þetta a.m.k. til kynna að Samskip hafi á þessum tíma ekki haft áhyggjur af því að Eimskip myndi bjóða betur.

7002. Eftir fund (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv þann 11. október 2010 ákváðu stjórnendurnir að hittast að nýju, eins og áður segir, þann 20. október 2010. Þann 19. október 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og spurði um frkvstj-FlyP

[3377] „*Cabotage*“ er gestaflutningaleyfi fyrir farmflytjanda til að starfrækja tímabundið flutningsþjónustu innanlands gegn gjaldi í viðkomandi landi eða svæði. Í tölvupósti […] er væntanlega þá verið að vísa til greiningar á notkun Samskipa á eigin gámum sem eru fluttir milli hafna í Norður-Ameríku vs. notkun Samskipa á Eimskips gámum.
[3378] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.833428.
[3379] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.832366.
[3380] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.832370.

og Eimskip. Í honum sagði: *„Eitthvað nýtt að frétta af* [frkvstj-FlyP]*? Fékk hann tilboðið skriflegt frá Eimskip. Heyri í þér seinna í dag. Erum að fara að hitta Eimskip út af USA samningnum á morgun.*" (S)frkvstj-N-Am svaraði (S)forstö-innfl1 samdægurs: *„ekkert nýtt, er enn að skoða bulk, tilboð EI var ekki komið í gær*."[3381]

7003. Bað (S)forstö-innfl1 þannig um upplýsingar um mögulegt tilboð Eimskips til frkvstj-FlyP til undirbúnings fyrirhuguðum fundi með Eimskip 20. október 2010. Þeim fundi var hins vegar líkt og áður segir frestað á fundardeginum og var nýr fundur ákveðinn 2. nóvember 2010.[3382]

7004. Skoða ber ofangreinda verðhækkun gagnvart frkvstj-FlyP einnig í samhengi við verðhækkunarátak (S)forstö-innfl1 gagnvart öðrum viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum, sbr. tölvupóst hans frá fimmtudeginum 28. október 2010 sem lýst verður hér á eftir. Á þeim degi lá fyrir að fundað yrði með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl þriðjudaginn 2. nóvember 2010.

14.33.4.3. Eimskip undirbúa að hækka verð gagnvart CMA

7005. Eimskip unnu einnig að verðhækkunum eftir fundinn 11. október 2010. Hér ber að rifja upp að bæði Samskip og Eimskip fluttu vörur fyrir erlend skipafélög, sem ekki sigldu sjálf til Íslands. Dagana 13. og 14. október 2010 áttu stjórnendur Eimskips, þ. á m. (E)forstö-innfl, í samskiptum í tengslum við við undirbúning verðhækkunar Eimskips gagnvart erlendu skipafélagi (CMA). CMA var á meðal stærstu viðskiptavina Eimskips í innflutningi miðað við tekjur á rannsóknartímabilinu en á árinu 2010 var CMA þriðji stærsti viðskiptavinur Eimskips í tekjum talið.

7006. Þann 13. október 2010 sendi (E)frkvstj-Holl, yfirmaður Eimskips í Hollandi, tölvupósta til (E)forstö-innfl, (E)forstö-útfl , (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-TVG. Í honum vísaði (E)frkvstj-Holl til umræðu um verð á flutningum til og frá Íslandi sem Eimskip bauð CMA. Tölvupósti (E)frkvstj-Holl var sérstaklega beint til (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl sem báru ábyrgð á sjófrakt í inn- og útflutningi. Tók (E)frkvstj-Holl fram að hann og (E)frkvstj-TVG myndu innan tveggja vikna fara á fund CMA og Eimskip þyrfti að ákveða verð fyrir CMA sem gilti á árinu 2011. Spurði (E)frkvstj-Holl hvort áfram ætti að innheimta staðsetningargjald („*CPC*" gjald[3383]). Einnig spurði (E)frkvstj-Holl hvort Eimskip á Íslandi hygðist hækka verð gagnvart CMA.[3384]

7007. Ljóst er að (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-TVG og (E)frkvstj-Holl ræddu saman um framangreint þann 14. október 2010 og komust að niðurstöðu. (E)frkvstj-TVG tilkynnti um hana í tölvupósti sem hann sendi (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-skiparekst, auk (E)frkvstj-Holl og (E)forstö-innfl, þann 15. október 2010 en þar sagði eftirfarandi:

„As confirmed with [(E)frkvstj-Holl]/[(E)forstö-innfl] *yesterday we will continue charging CPC*

On the meeting in the beginning of november we will aim to increase the rates by 4,6%"[3385]

7008. Samkvæmt þessu ætlaði Eimskip áfram að innheimta staðsetningargjaldið og tilkynna CMA um 4,6% verðhækkun í nóvember 2010. Daginn eftir fund (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 2. nóvember 2010 vísaði (S)forstö-innfl1 til CPC gjalds Eimskips og þremur dögum seinna komu fram ummæli í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj sem gefa til kynna vitneskju um að Samskip ætluðu einnig að hækka verð gagnvart sínum viðskiptavinum um 4,6%, sbr. nánar hér á eftir.

[3381] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.833320.
[3382] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.833609. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.90462.
[3383] CPC: „Container Positioning Charge".
[3384] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.582575.
[3385] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.582575.

14.33.4.4. Eimskip fjallar um viðskiptavini Samskipa

7009. (E)frkvstj-sala/þj vistaði hjá sér skjal þann 21. október 2010 þar sem vísað var m.a. bæði til Samskipa í Norður-Ameríku og til pappírsflutninga þaðan, sbr. tilvísun til frkvstj-FlyP. Jafnframt var vísað til annarra mikilvægra viðskiptavina Samskipa (Nathan & Olsen, Granda, GS[3386] og Stálskips)[3387] Í skjalinu sagði þannig:

„Markaðsstöðu – umræða

Samskip USA

[frkvstj-FlyP] - *Garri – Toyota – GS – Icelandic – Stálskip – Grandi – Nathan & Olsen*"[3388]

7010. Hér ber einnig að líta til þess að þann 20. október 2010 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til starfsmanna Eimskips í Norður-Ameríku og greindi þeim frá því að viðræður væru hafnar við Samskip um nýjan Norður-Ameríku samning. Óskaði hann eftir ábendingum frá þeim varðandi mögulegar breytingar á gildandi samning. Þeir svöruðu næstu daga og bentu á ýmis atriði sem skýra mætti betur.[3389]

7011. (E)frkvstj-sala/þj taldi einnig rétt að upplýsa (E)forstj um samningaviðræður við Samskip og framsendi framangreinda tölvupósta og tók þetta m.a. fram; *„við eigum fund með Samskip út af samningnum í næstu viku, heyrumst fyrir þann fund.*" (E)forstj svaraði: *„Já förum alveg endilega yfir þessa stöðu.*" Hér ber að rifja upp áherslu Eimskips og sérstaklega (E)forstj að viðhalda samstarfi Eimskips við Samskip í Norður-Ameríku flutningum árið 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.4. Samtímagögn við endurnýjun samkomulagsins árið 2010 sýna sömu áherslur.

7012. Eins og lýst verður hér á eftir fundaði (E)forstj með (S)frkvstj-N-Am, framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku, stuttu síðar, eða 24. nóvember 2010. Á þessum fundi átti sér stað ólögmætt samráð um m.a. pappírsinnflutning til Íslands frá Kanada.

14.33.4.5. (S)forstö-innfl1 kynnir áherslur fyrir (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv

7013. Í kafla 14.32.2 kemur fram að 18. október 2010 sendi (S)forstö-innfl1 skjal til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og bar það heitið *„Innflutningur – Rekstraráætlun 2011*". Í þessu skjali kemur fram að innflutningsdeild Samskipa leggi á það áherslu á;

„árinu 2011 að halda öllum núverandi viðskiptavinum og reyna að hækka einingaverð í þeim samningum sem opnast á árinu."

7014. Síðan segir: *„Í byrjun árs eru fjórir stórir samningar lausir, þ.e. Nathan & Olsen, Húsasmiðjan, Fóðurblandan og Elkem. Gert er ráð fyrir að halda öllum þessum viðskiptavinum. Reynt verður að ná fram hækkunum á Nathan & Olsen, Fóðurblönduna og Húsasmiðjuna, en markmiðið er að framlengja Elkem samninginn óbreyttan.*"

7015. Jafnframt kemur fram í þessu skjali (S)forstö-innfl1 að hækka eigi gjaldskrá, auka gjaldtöku og leggja af afslætti til viðskiptavina.

7016. Þessi áætlun var rædd á fundi (S)forstö-innfl1 með (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 21. október 2010. Samtímagögn sýna að engar athugasemdir voru gerðar við þessa áætlun innflutningsdeildar

[3386] Hér er lagt til grundvallar að […] vísi til German Seafrozen sem var í viðskiptum við Samskip.
[3387] Í áætlun Samskipa í Bandaríkjunum fyrir árið 2011 kemur fram að í útflutningi frá Norður-Ameríku til Íslands hafi Nathan & Olsen og [[…]] verið langstærstu viðskiptavinirnir. Í innflutningi til Norður-Ameríku hafi Grandi verið annar stærsti viðskiptavinur Samskipa: Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„BUDGET 2011. Samskip and Jonar Transport Inc.*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.833486.
[3388] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Vika 38 -2010 dagskrá.docx*". Titill: *„Fundargerð Forstöðumannafundur SCS*". Fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 21.10.2010, kl. 15:06. Doc. ID. 0.7.33.183131. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Vika 45-2010 dagskrá.docx*". Fannst vistað á heimasvæði […], vistað 18.11.2010, kl. 10:27. Doc. ID. 0.7.33.185131.
[3389] Afritað tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.578142 / 0.7.33.578188 / 0.7.33.578287 / 0.7.33.578298 / 0.7.33.578627 / 0.7.33.578740 og 0.7.33.578765.

og þá bera þau ekki með sér ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar þessi áætlun Samskipa hið ólögmæta samráð sem stóð yfir á þessum tíma og sýnir hvernig samráð fyrirtækjanna hafði eytt út æskilegri óvissu á milli fyrirtækjanna. Hið sama gera önnur gögn sem fjallað er um í kafla 14.32.

14.33.4.6. Stjórn Samskipa hf. fundar í lok október

7017. Þann 25. október 2010, var haldinn fundur hjá stjórn Samskipa hf. Mættir á fundinn voru (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-fjárm, (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjórnarm-S og SH.

7018. Í fundargerð vegna þessa stjórnarfundar kemur fram að „*rólegt*" hefði verið yfir markaðnum frá vormánuðum en jafnframt tekið fram að samningar við mikilvæga viðskiptavini, þ.e. Húsasmiðjuna, Nathan & Olsen, Samkaup, Garra, Ó. Johnson & Kaaber, Vífilfell, Elkem, Fóðurblönduna og tengd félög séu að losna.[3390] Öll þessi fyrirtæki voru á meðal 50 stærstu viðskiptavina Samskipa á árinu 2010. Voru þetta m.a. mikilvægir viðskiptavinir Samskipa í innflutningi frá Norður-Ameríku og vísað var til nokkurra þeirra í skjalinu sem (E)frkvstj-sala/þj vistaði 21. október 2010.

7019. Samtímagögn beggja fyrirtækjanna sýna á hinn bóginn að ekki var búist við að samkeppni myndi brjótast út vegna þessara mikilvægu viðskiptavina. Þvert á móti kom fram í gögnum sem (S)forstj sendi stjórn Samskipa hf. 19. nóvember 2010 að hann teldi áfram unnt að ná fram verðhækkun, sbr. nánar hér á eftir.

7020. Hér ber að árétta að fjallað var um að samningar við þessa mikilvægu viðskiptavini Samskipa væru að losna í framangreindum skjölum (S)forstö-innfl1 „*Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011*" og „*Innflutningur – Rekstraráætlun 2011*". Voru þessi skjöl til umræðu á fundum (S)forstö-innfl1 með (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv annars vegar 21. september og hins vegar 21. október 2010. Var í fyrrnefnda skjalinu lagt til grundvallar „*að halda öllum núverandi viðskiptavinum og reyna að hækka einingaverð í þeim samningum sem opnast á árinu.*". Einnig var gert „*ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn*." Jafnframt var lagt til grundvallar að „*áframhaldandi ró*" héldist á innflutningsmarkaði og bæði Eimskip og Samskip „*haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*". Samskonar umfjöllun kom fram í síðarnefnda skjalinu. Þessi gögn hafa verulega þýðingu við mat á eftirfarandi umfjöllun enda var vinna Samskipa við verðhækkun gagnvart umræddum fyrirtækjum unnin af undirlagi (S)forstö-innfl1 og í samræmi við vilja (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv.

7021. Samhengisins vegna er rétt að taka fram að framangreint mat þessara stjórnenda reyndist rétt. Eimskip reyndi ekki að ná viðskiptum N&O og sendi Húsasmiðjunni það hátt tilboð að tryggt var að Húsasmiðjan myndi ekki færa viðskipti sín. Samskip gátu því haldið þessum viðskiptavinum og hækkað verð gagnvart þeim. Með sama hætti hélt Eimskip Innnes og gat hækkað verð. Um þetta er fjallað hér á eftir. Er þetta skýr birtingarmynd á hinni ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið til staðar á þessum tíma, sbr. sátt Eimskips 16. júní 2021.

7022. Hér ber að rifja upp að tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2010 sýnir að Samskip voru með siglingakerfi fyrirtækisins til skoðunar. Samkvæmt póstinum átti fyrir næsta stjórnarfund Samskipa hf. m.a. að skoða ýmis atriði tengd Eimskip: Skip Eimskips Blikur, Norður-Ameríku „*rútu*" Eimskips og greining á kostnaði og magni í siglingakerfum þess fyrirtækis. Nokkrum dögum síðar átti (S)frkvstj-millilandasv fund með Eimskip, þ.e. 11. október 2010. Eftirfarandi var bókað um þetta í fundargerðinni vegna stjórnarfundarins 25. október 2010:

„5. Siglingakerfi

[3390] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Fundargerð_25.10.2010.docx.*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.808577.

(S)frkvstj-millilandasv kynnti siglingakerfi Samskipa og samkeppnisaðila er sinna þjónustu til Íslands og Færeyja. Helstu niðurstöður um umræður um kerfi eru:

-gert er ráð fyrir að mánaðarleg rúta EI til USA sé arðbær og verði með óbreyttu mynstri til komandi ára

-Alcan mun fara í útboð á næstu vikum, og er ákaflega áhugavert að nýta það tækifæri og endurreisa 4ra skipa kerfi fyrir Ísland með þeirra magni sem grunn að stækkun á núverandi kerfi, mun Samskip fylgja þessu tækifæri vel eftir, þó ljóst sé að erfitt verður að bjóða á móti Thorship/Alcan.

-Staða í Færeyjum er snúin, alltof mikil flutningsgeta fyrir markað, þar sem Smyrill Blue Water, Eimskip og Samskip keppa af mikilli hörku. Smyril er í 5 ára samstarfi við Blue Water í gegnum SBW og gerum við ráð fyrir að það samstarf haldi áfram þó talsverður taprekstur sé á starfsemi félags. […]"

7023. Skemmst er frá því að segja að Samskip ákváðu að nýta ekki tækifærið til að stækka kerfið sitt með því að bjóða í flutninga Alcan eins og nánar er fjallað um í kafla 14.36. Í fundargerðinni segir að *„rólegt*" hefði verið yfir íslenska flutningamarkaðnum frá vormánuðum og fundargerðin og önnur framangreind gögn sýna að Samskip höfðu ekki áhyggjur af samkeppni við Eimskip á íslenska flutningamarkaðnum. Öðru máli gegndi um markaðinn í Færeyjum samkvæmt fundargerðinni. Þar var að mati Samskipa *„alltof mikil flutningsgeta*" og hörð samkeppni við Smyril Blue Water (BWS) og Eimskip. Er þetta í samræmi önnur samtímagögn sem sýna annars vegar mjög takmarkaða samkeppni á flutningamarkaðnum hér á landi og mikla samkeppni í Færeyjum. Er þetta enn ein vísbendingin um hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips í m.a. sjóflutningum til og frá Íslandi.

14.33.4.7. <u>Verðhækkunarátak (S)forstö-innfl1</u>

7024. Gögn málsins sýna að í lok október 2010 unnu Samskip áfram að verðhækkun gagnvart nokkrum þeirra fyrirtækja sem fjallað var um á stjórnarfundinum 25. október 2010 auk fyrirtækjanna ÍSAM og Saltkaup, sbr. einnig rekstraráætlun (S)forstö-innfl1 sem hann kynnti (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj á fundi 21. október 2010.

7025. Nýr fundur Eimskips og Samskipa var sem fyrr segir ákveðinn þann 2. nóvember 2010. Nokkrum dögum áður en (S)forstö-innfl1 átti þann fund með Eimskip tók hann til athugunar framlegð og verðlagningu á innflutningi viðkomandi fyrirtækja frá Norður-Ameríku til Íslands. Er ljóst að (S)forstö-innfl1 taldi að Samskip hefðu tök á því að hækka verð til mikilvægra viðskiptavina sinna í þessum flutningum, sbr. einnig umfjöllun hér að framan um verðhækkun gagnvart frkvstj-FlyP.

7026. Framangreint má ráða af tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-N-Am (yfirmanni Samskipa í Norður-Ameríku) og viðkomandi viðskiptastjórum í innflutningsdeild ((S)viðskstj, (S)viðskstj2 og (S)viðskstj1). Tölvupósturinn var frá 28. október 2010 og bar heitið *„Of lág framlegð af USA sendingum*":

„Ég er búinn að vera að skoða framlegð af sendingum frá USA það sem af er árinu. Í framhaldi af því þarf nauðsynlega að skoða nokkra viðskiptavini. Ég skoðaði saman FRT, FRTA og BAF. FRTA er okkar útlagði TAS kostnaður og þá er FRT + BAF það sem við höfum upp í kostnaðinn í RTM og siglinguna heim. Við þurfum að lágmarki að hafa 1250 USD fyrir 20ft og 1600 USD fyrir 40ft. Annað er í raun óásættalegt. Í meðfylgjandi skjali má sjá allar þessar sendingar og niðurbrotið niður á FRT, FRTA og BAF. Hér er listi yfir þessi fyrirtæki og dæmi um það sem er að gerast í hverju og einu tilfelli.

1. Garri. Af sendingum sem komu í okt erum við aðeins að fá inn 1200-1270 USD fyrir FRT + BAF. Það er of lágt. Þessi samningur er að renna út og ég er búinn að <u>leggja fyrir hann ný og hærri verð</u>. Við það ætti þetta vandamál að vera úr sögunni.

2. Íslensk Ameríska. Þetta er í lagi fyrir vöruna sem fer með Eimskip. Það eru hins vegar dæmi um annað sem er algjört rugl. Dæmi um það er SUS103050 sem er sending frá Kanada á allt of lágu verði.

3. Húsasmiðjan. Þeir voru að taka sendingar síðasta sumar frá Garaga í Kanada. Verðið á þeim var of lágt, þ.a. ef þeir ætla að fara að taka þaðan aftur þá þarf að hækka þessi verð.

4. Saltkaup. Þetta er í algjöru rugli. Það þarf að hækka þetta strax. Hér erum við að frá 680-700 USD fyrir 40ft gám. Þetta er ekki samningsbundið og því þarf að ná þessu upp um a.m.k. 1000 USD per gám. Mér sýnist reyndar að Salkaup séu ekki búnir að vera að borga BAF af þessum gámum. Samkvæmt samningnum eiga þeir að gera það. Skoðið þetta vel og endurrukkið Saltkaup ef kemur í ljós að þeir hafa verið vanrukkaðir um BAF-ið.

5. Samkaup. Þetta er í algjöru rugli líka. Við erum að borga með þessum sendingum. Það þarf að tilkynna Samkaup það að samningsverðin í ISK gildi ekki og senda þeim ný verð. Það er spurning hvort að við gerum það strax, eða bíðum eftir næstu bókun. Þið metið það, en það er alveg ljóst að við ætlum ekki að halda áfram að borga með þessu.

6. Vífilfell. Sendingarnar sem fara í TAS eru ok. Það var hins vegar sending í gegnum Richmond SUS103028 þar sem við rétt að hafa fyrir kostnaði okkar hjá Eimskip. Vífilfell eru ekki með samningsverð frá USA og þess vegna er þetta skrýtið.

7. Rekkjan. Þetta er í rugli líka. Hér erum við að fá 1200-1250 USD fyrir 40 feta gám. Það þarf að hækka þetta.

Við þurfum í sameiningu allir að leiðrétta þetta sem allra fyrst. Alvarlegustu málinu eru Saltkaup og Samkaup. En við þurfum að tækla þetta allt.

[(S)viðskstj1] *mun vinna með* [(S)frkvstj-N-Am] *í ÍsAm, Húsasmiðjunni og Samkaupum*
[(S)viðskstj] *mun vinna með* [(S)frkvstj-N-Am] *í Rekkjunni*
[(S)viðskstj2] *mun vinna með* [(S)frkvstj-N-Am] *í Saltkaupum*

Það þarf síðan að vera virkt eftirlit hjá okkur að sendingar rúlli ekki mánuðum saman á allt of lágum verðum. Eðlilegast er að það eftirlit sé við bókun á skrifstofunni í Norfolk. Við stillum því upp um leið og búið að er að lagfæra þessa viðskiptamenn hér að ofan."[3391]

7027. Samkvæmt þessu gripu Samskip til aðgerða til að hækka verð gagnvart Húsasmiðjunni, Vífilfelli, ÍSAM, Garra, Samkaup og Saltkaup. Fyrirtækin voru öll á meðal 50 stærstu viðskiptavina Samskipa í innflutningi árið 2010:

- Húsasmiðjan var stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi árið 2010.
- Vífilfell var næst stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi árið 2010.
- ÍSAM var fimmti stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi árið 2010.
- Garri var níundi stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi árið 2010.
- Samkaup var 19. stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi árið 2010.
- Saltkaup var 38. stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi árið 2010.

[3391] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.834987.

7028. (S)frkvstj-N-Am svaraði öllum sama dag og sagði: *„Sammála, þetta getur ekki viðgengist lengur og mun ekki standa á okkar aðstoð. Það er í höndum viðskiptastjóra verkstjórnun á framkvæmd við verðhækkun og ef það er eitthvað sem við getum aðstoðað við þá er bara að láta í sér heyra. Við [(S)forstö-innfl1] finnum svo út hvernir [svo] staðið verður að eftirlitsþættinum.*"[3392]

7029. (S)frkvstj-N-Am sendi síðar sama dag (28. október 2010) tölvupóst aðeins til (S)forstö-innfl1 vegna framangreinds. Sagði (S)frkvstj-N-Am að hann og hans undirmenn hefðu verið að vara viðskiptastjórana (sem heyrðu undir (S)forstö-innfl1) við að bjóða lág verð. Lagði (S)frkvstj-N-Am til að hann og (S)forstö-innfl1 myndu taka upp virkara eftirlit til þess að vinna gegn lágu verði. Sagði m.a:

„Við skulum setja okkur sem fyrst vinnulagið á eftirlitinu, mörkin til viðmiðunar og ganga í að hækka þá sem eru núna undir velsæmd."[3393]

7030. Umræddur tölvupóstur (S)forstö-innfl1 sýnir vissu um að raunhæft væri að hækka verð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í innflutningi og er þetta í samræmi við önnur samtímagögn, sbr. t.d. framangreint skjal (S)forstö-innfl1 frá september 2010 (*„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011*") þar sem gert var *„ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn*." Jafnframt var lagt til grundvallar að *„áframhaldandi ró*" héldist á innflutningsmarkaði og bæði Samskip og Eimskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*". Ljóst er og að samskipti (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv á þessum tíma við lykilstjórnendur Eimskips sem báru ábyrgð á verðlagningu á sjóflutningum, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl, voru til þess fallin að skapa traust og stuðla að árangri í hinu samfellda samráði fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 13.

14.33.4.8. Markaðsskiptingin virt í október 2010

7031. Samhengisins vegna ber að hafa hér í huga atvik sem lýst er í kafla 14.31. Þar kemur fram að samningur Samskipa við OJK hafi runnið út í október 2010. Jafnframt er lýst beiðni viðskiptavinar Eimskips, Europris, um tilboð frá Samskipum. Kemur þar fram að Eimskip héldu *„friðinn*" með því að gefa OJK tilboð sem var það hátt að það tryggði að OJK myndu ekki ganga að því.

7032. Þann 12. október 2010, daginn eftir fund Samskipa og Eimskips, sendi (S)forstö-innfl1 tilboð til Europris sem tryggði að Europris flutningarnir héldust hjá Eimskip.

7033. Er rökstutt í umræddum kafla að þessi atburðarrás hafi verið hluti af ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips.

14.33.4.9. Atvik dregin saman

7034. Gögn málsins sýna að til stóð að ræða a.m.k. Norður-Ameríku samstarfið á fundi Samskipa og Eimskips 11. október 2010, sbr. m.a. tölvupóst (E)forstö-innfl 5. október og tölvupóst (S)forstö-innfl1 sem hann sendi tæplega tveimur klukkustundum áður en fundurinn byrjaði. Þá hafði (E)frkvstj-sala/þj einnig áformað sumarið 2009 að samhliða endurnýjun Norður-Ameríku samningsins yrði rætt um endurnýjun *„neyðarsamkomulagsins*", sbr. kafla 16.

7035. Fundur Samskipa og Eimskips stóð samkvæmt fundarbókun til kl. 15:00 11. október 2010. Tæplega klukkutíma síðar sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til stjórnenda hjá Eimskip sem báru ábyrgð m.a. á gámastýringu fyrirtækisins ((E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý) og afrit til (E)frkvstj-sala/þj. Bað hann (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý að leggja mat á ábata Samskipa af auknu gámastarfi fyrirtækjanna, þ.e. að Samskip færu að nota gáma Eimskips í TA flutningum sínum fyrir einn mikilvægasta viðskiptavin sinn í þeim flutningum, Nathan & Olsen. Gögn sem lýst verður hér á

[3392] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.834987.
[3393] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.834989.

eftir og tengjast m.a. fundi (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 8. nóvember 2010 sýna einnig umræður um aukið gámasamstarf.

7036. Virt saman gefur framangreint til kynna að á fundinum 11. október 2010 hafi, auk áframhaldandi samstarfs í Norður-Ameríku flutningum, fyrirtækin fjallað um að auka gámasamstarf enn frekar en gert hafði verið í samningnum frá janúar 2009. Var það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins um aukið samstarf.

7037. Þann 5. október 2010 hafði frkvstj-FlyP, mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í innflutningi frá Norður-Ameríku, annars vegar gefið Samskipum skýrt til kynna að verð fyrir þennan flutning væri of hátt og hins vegar snúið sér til Eimskips og óskað eftir tilboði í þessa sömu flutninga. Samskip lækkuðu ekki verð og 7. október 2010 bauð Eimskip upp á verð sem frkvstj-FlyP sagði vera hærra en verðið hjá Samskipum og þar með alltof hátt. Ber að hafa í huga að (E)forstö-innfl fundaði með Samskipum á sama tíma, 4., 5., 6., eða 7. október 2008, sbr. fundargerð vegna fundar innflutningsdeildar Eimskips 8. október 2010.

7038. Framangreint ber að virða í samhengi við það að 12. október 2010, daginn eftir fundinn með Eimskip, tilkynntu Samskip frkvstj-FlyP um tafarlausa verðhækkun og til viðbótar yrði mútur/þóknun hans felld niður. Daginn eftir hóf Eimskip undirbúning að því að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavini, CMA. Gögn málsins frá nóvember 2010 sýna að Samskip og Eimskip ræddu um pappírsinnflutning frkvstj-FlyP frá Norður-Ameríku og leyfa þau m.a. þá ályktun að verðhækkun Eimskips gagnvart CMA hafi verið rædd á fundi fyrirtækjanna 2. nóvember 2010, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

7039. Þessi atriði ber einnig að skoða í samhengi við:

- Samskip og Eimskip virtu friðinn þegar OJK og Europris leituðu tilboða, sbr. m.a. tilboð (S)forstö-innfl1 til Europris 12. október 2010.
- Skjal (S)forstö-innfl1 frá 18. október 2010 þar sem hann lagði til grundvallar að Samskip gætu haldið öllum sínum mikilvægustu viðskiptavinum sínum og hækkað verð.
- Efni fundargerðar stjórnar Samskipa hf. vegna fundar 25. október 2010 þar sem sagt var að *„rólegt“* hefði verið yfir íslenska flutningamarkaðnum frá vormánuðum en jafnframt tekið fram að samningar við mikilvæga viðskiptavini væru að losna,
- Verðhækkunarátak (S)forstö-innfl1 gagnvart mikilvægum viðskiptavinum (til viðbótar við frkvstj-FlyP) í innflutningi frá Norður-Ameríku, sbr. tölvupóstur hans frá 28. október 2010.

7040. Öll ofangreind atriði gefa saman til kynna hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Á fundinum 11. október 2008 var áframhaldandi og eftir atvikum aukið samstarf fyrirtækjanna til umfjöllunar. Var það liður í ólögmætri framkvæmd á *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Umrædd samskipti voru til þess fallin að viðhalda hinu ólögmæta samráði. Ber að árétta að hér var um að ræða fund lykilstjórnenda sem báru ábyrgð á öllum samkeppnisþáttum hjá fyrirtækjum sem störfuðu á tvíkeppnismarkaði. Voru þessi samskipti óhjákvæmilega til þess fallin viðhalda því ólögmæta ástandi sem fyrirtækin komu á um mitt ár 2008 og drógu úr æskilegri óvissu, sköpuðu traust og stuðluðu þannig að árangri í hinu samfellda samráði fyrirtækjanna. Er lýsandi að hvergi kom fram ótti hjá (S)forstö-innfl1 eða öðrum stjórnendum Samskipa við samkeppnisleg viðbrögð Eimskips við verðhækkun gagnvart frkvstj-FlyP og öðrum mikilvægum viðskiptavinum. Samtímagögn Eimskips sýna það sama, sbr. einnig sátt fyrirtækisins frá 16. júní 2021. Sökum samráðsins ríkti *„friður“* yfir flutningamarkaðnum hér á landi.

14.33.5. Fundur Samskipa og Eimskips 2. nóvember 2010

7041. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv hittust á ný þann 2. nóvember 2010. Var fundurinn haldinn í húsakynnum Eimskips á milli kl. 14 – 15:00 þennan dag.[3394]

7042. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[3395] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

7043. Hér ber að líta til þess að skömmu fyrir fund Samskipa og Eimskips, þ.e. kl. 13:41 þann 2. nóvember 2010, sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj vegna fundarins. Í tölvupóstinum tilgreindi (E)forstö-innfl áherslur Eimskips fyrir fundinn. Þar sagði að samningstexti í nýjum Norður-Ameríku samningi ætti að verða að mestu óbreyttur frá fyrri samningi og miða ætti við 4,6% hækkun á verði.[3396] Var þetta sama hækkun og varð á gjaldskrám Eimskips í júlí 2010 og sama hækkun og (E)forstö-innfl og aðrir stjórnendur Eimskips ætluðu að ná fram gagnvart CMA, sbr. framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-Holl frá 15. október 2010.

7044. Jafnframt sagði (E)forstö-innfl í tölvupóstinum til (E)frkvstj-sala/þj að Eimskip myndi útvega Samskipum gáma þegar það væri unnt. Er þetta enn frekar til stuðnings því að aukið gámasamstarf var til umræðu milli fyrirtækjanna, sbr. einnig gögn sem urðu til dagana eftir fund Samskipa og Eimskips 8. nóvember 2010 og lýst verður hér á eftir.

7045. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum og gámasamstarfið var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 2. nóvember 2010.

7046. Þann 4. nóvember 2010, tveimur dögum eftir síðasta fund fyrirtækjanna, boðuðu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj nýjan fund með Samskipum.[3397] (S)frkvstj-millilandasv samþykkti fundarboðið sama dag og það barst.[3398]

7047. Var þessi fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj haldinn sex dögum síðar, þann 8. nóvember 2010.

14.33.5.1. *„Allir elta okkur með 4,6%"*

7048. Samtímagögn sýna umfjöllun innan Eimskips og Samskipa um 4,6% verðhækkun og staðsetningargjöld (CPC gjöld) næstu daga eftir fund Samskipa og Eimskips 2. nóvember 2010. Við mat á þessu ber fyrst að rifja þetta upp:

- Þann 23. júlí 2010 sendi (S)frkvstj-millilandasv bréf Eimskips (til viðskiptavina) til (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl. Í því bréfi Eimskips var tilkynnt að sjóflutningsgjaldskrá Eimskips myndi hækka um 4,6% 5. júlí 2010 og á sama tíma yrði *„staðsetningargjald (Container Positioning Charge) og sjóflutningsgjald sameinað í eitt gjald, sjóflutningsgjald"*.[3399]

[3394] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.833609. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.90462.
[3395] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.
[3396] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91166.
[3397] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.244023.
[3398] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91435.
[3399] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„20100723133348116.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Frá […] Doc. ID. 0.7.33.820845.

- Þann 13. október 2010 spurði (E)frkvstj-Holl m.a. (E)forstö-innfl að því hvort Eimskip ætlaði að hækka verð og halda áfram að innheimta staðsetningargjald gagnvart skipafélaginu CMA.

- Þann 15. október 2010 var (E)frkvstj-Holl tilkynnt að (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl hefðu ákveðið að staðsetningargjald yrði innheimt og verð yrði hækkað um 4,6% gagnvart CMA (*„we will continue charging CPC. On the meeting in the beginning of november we will aim to increase the rates by 4,6%*). Átti (E)frkvstj-Holl að ræða þetta við CMA á fundi í byrjun nóvember 2010.

- Nítján mínútum fyrir fundinn með Samskipum 2. nóvember 2010 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj vegna fundarins. Í tölvupóstinum tilgreindi (E)forstö-innfl áherslur Eimskips fyrir fundinn, m.a. 4,6% hækkun á verði.

- Ljóst er að þegar fundur Samskipa og Eimskips átti sér stað 2. nóvember 2010 lá ekki fyrir niðurstaða um viðræður (E)frkvstj-Holl við CMA.

7049. Þann 3. nóvember 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj2 og upplýsti hann um þetta:

„Eimskip er ekki lengur að rukka REPO því það er búið að sameina það inn í sjófraktina."[3400]

7050. Vegna þessara ummæla (S)forstö-innfl1 um gjaldtöku Eimskips ber að hafa í huga að hugtakið *„REPO*" í tölvupósti (S)forstö-innfl1 er stytting á *„Repositioning*" sem nefnt er staðsetningargjald hjá Samskipum.[3401] Tilvísun Eimskips til *„CPC*" og Samskipa til *„REPO*" vísar því til sama gjaldsins, þ.e. staðsetningargjalds.

7051. Daginn eftir, 4. nóvember 2010, sendi (E)frkvstj-Holl tölvupóst til (E)forstö-innfl, (E)forstö-útfl , (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-TVG. Tölvupósturinn varðaði framgang viðræðna Eimskips við CMA og var í honum tilkynnt að CMA hefði fallist á umrædda 4,6% hækkun. Átti sú hækkun að taka gildi 1. janúar 2011.[3402]

7052. Föstudaginn 5. nóvember 2010 framsendi (E)frkvstj-TVG tölvupóst (E)frkvstj-Holl um þessa 4,6% verðhækkun gagnvart CMA til (E)frkvstj-sala/þj. (E)frkvstj-sala/þj svaraði sama dag:

„Allir elta okkur með 4,6%".[3403]

7053. Líkt og áður sagði kom fram í tölvupósti (E)forstö-innfl til (E)frkvstj-sala/þj frá 2. nóvember 2010 að ræða ætti við Samskip um 4,6% hækkun á Norður-Ameríku flutningum á fundi fyrirtækjanna síðar sama dag.

7054. Samkvæmt framansögðu var 4,6% verðhækkun og staðsetningargjald til umfjöllunar næstu daga eftir fund Samskipa og Eimskips 2. nóvember 2010.

7055. Skiptir hér máli að 4. nóvember 2010, aðeins tveimur dögum eftir fundinn 2. nóvember 2010, boðuðu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj nýjan fund með Samskipum og var hann haldinn 8. nóvember 2010, sbr. umfjöllun í kafla 14.33.6 hér á eftir. Í þeirri umfjöllun er því einnig líst að tveimur dögum seinna sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj sem gaf til kynna að Samskip gætu fallist á 4,6% hækkun og aukna gjaldtöku. Gefur þetta til kynna framgang í viðræðum fyrirtækjanna og sýnir að eftir fundinn 2. nóvember 2010 féllust Samskip, sem kaupandi að flutningsþjónustu, á þessa 4,6% hækkun Eimskips á sjófrakt í Norður-Ameríku flutningum. Auk þessa féllust Samskip á aukna gjaldtöku.

7056. Að mati Samkeppniseftirlitsins vísaði (E)frkvstj-sala/þj í tölvupósti sínum 5. nóvember 2010 til þess að viðræður hefðu verið við aðra en CMA („*allir*") um 4,6% hækkun og vilji þeirra viðmælenda stæði

[3400] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.835864.
[3401] Aðgengilegt á slóð: https://www.samskip.is/utflutningur/gjaldskra/ordalisti-reikninga/.
[3402] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.582575.
[3403] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.582575.

til þess að „*elta*" 4,6% hækkun Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur þetta orðalag (E)frkvstj-sala/þj sterklega til kynna að Eimskip hafi talið sig hafa tekist að fá aðra en CMA, þ.e. Samskip, til að „*elta*" hækkun Eimskips með því að hækka eigin verð gagnvart viðskiptavinum sínum. Er þetta til marks um það hvernig ítrekuð samskipti á milli keppinautanna á rannsóknartímabilinu drógu úr æskilegri óvissu á milli fyrirtækjanna og sköpuðu eða efldu tengsl og traust milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips. Var þetta til þess fallið að stuðla að árangri í hinu ólögmæta samráði og gera það skilvirkara og auðveldara í framkvæmd, sbr. nánari umfjöllun í kafla 13.

7057. Blasir við að fundir Eimskips og Samskipa haustið 2010 hafi m.a. snúist um það að fá Samskip til að fallast á hækkun á því verði sem Samskip greiddu Eimskip fyrir Norður-Ameríku flutninga með skipi Eimskips. Raunar kemur skýrt fram í mgr. 185 í athugasemdum Samskipa við AII að fyrirtækið virðist alls ekkert hafa séð óeðlilegt við slík upplýsinga- og skoðanaskipti Eimskips og Samskipa um verðlagningu og jafnvel talið þau óhjákvæmileg:

„… er að mati Samskipa eðlilegt að verðlagning og gjaldtaka Eimskips á flutningum til og frá Norður-Ameríku séu rædd á samningafundi félaganna um þá flutninga og að breytinguna hafi borið á góma í því samhengi. Verður að telja það óhjákvæmilegt enda er þetta gjald sem Eimskip lagði á Samskip."

7058. Samskipum og Eimskip var fullkunnugt um þá kröfu samkeppnisréttar að keppinautum á fákeppnismarkaði sé almennt óheimilt að skiptast á upplýsingum um samningskjör sem m.a. viðskiptavinir stærstu keppinautanna njóti. Þegar horft er yfir samskipti Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu vegna samningaviðræðna þeirra um Norður-Ameríku flutninga, blasir við það munstur að í tengslum við umleitanir um samningskjör milli Eimskips og Samskipa, þar sem hagsmunir fyrirtækjanna voru vissulega gagnstæðir, þar eð Eimskip leitaði eftir verðhækkun sem Samskip reyndu að forðast, að fyrirtækin færu út á þá braut að skiptast á upplýsingum um samningskjör annarra viðskiptavina. Hafa slíkar upplýsingar t.d. verið settar fram til þess að réttlæta verðhækkun. Dæmi um það er verðhækkun sem tekist var á um haustið 2008 í formi þess að Samskip hæfu að greiða BAF, en þar leitaðist Eimskip við að halda því að Samskipum að allir viðskiptavinir Eimskips greiddu BAF frá Norður-Ameríku. Samskip litu augljóslega á það sem svik hjá Eimskip að upplýsingar sem fyrirtækið gaf Samskipum reyndust ekki að öllu leyti réttar, sbr. eftirfarandi ummæli (S)forstö-innfl1 í tölvupósti frá 10. desember 2008.

„[…] Eimskips menn lugu að okkur á síðasta fundi varðandi það að allir þeirra viðskiptavinir greiði BAF frá USA!!". [3404]

7059. Hér verður einnig að horfa til atvika fyrir og eftir fundinn 11. október 2010. Sem áður sagði taldi einn mikilvægasti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi frá Norður-Ameríku, frkvstj-FlyP, brýnt að verð á þeim flutningum yrði lækkað, sbr. tölvupóstur hans til Samskipa frá 5. október 2010. Daginn eftir fundinn með Eimskip 11. október 2010 tilkynntu Samskip frkvstj-FlyP hins vegar um tafarlausa verðhækkun og að „*kickback*" hans yrði fellt niður. Þann 28. október 2010 ákvað (S)forstö-innfl1 að ráðast í sérstakt verðhækkunarátak gagnvart öðrum viðskiptavinum í innflutningi frá Norður-Ameríku. Hvergi kemur fram í samtímagögnum ótti við samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessa. Þá sýna eftirfarandi gögn sem tengjast fundum Samskipa og Eimskips 11. og 24. nóvember 2010 að fyrirtækin ræddu um flutning á pappír frkvstj-FlyP frá Kanada, sbr. kafla 14.33.7 og 14.33.8.

7060. Þegar öll framangreind atriði eru virt saman dregur Samkeppniseftirlitið þá ályktun að á fundinum 2. nóvember 2010 hafi Eimskip reynt að sannfæra Samskip m.a. um að fallast á 4,6% hækkun með vísan til samningskjara annarra viðskiptavina. Verður að telja að „*allir*" í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj frá 5. nóvember 2010 vísi til Samskipa og gefi til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi eftir fundinn með Samskipum 2. nóvember 2010 talið a.m.k. líklegt að sá keppinautur ætlaði sér einnig að hækka verð

[3404] Sjá nánar kafla 10.5.1 þar sem […] upplýsir […] í tölvupósti 10. desember 2008 um að í samtali hans við forstjóra N&O hafi komið fram að fyrirtækið væri enn að greiða samkvæmt gamla samningi þess við Eimskip. "*Það þýðir að þeir greiða EKKI BAF á USA. Þetta staðfestir það að Eimskips menn lugu að okkur á síðasta fundi varðandi það að allir þeirra viðskiptavinir greiði BAF frá USA!!*"

gagnvart eigin viðskiptavinum. Er þetta í samræmi við það sem átti sér stað eftir fundinn 2. nóvember 2010, þ.e. Samskip féllust á hækkun Eimskips og hækkuðu verð gagnvart tilgreindum viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum, bæði í eigin TA flutningum og í þeim flutningum sem fóru með skipi Eimskips.

7061. Almennt séð var á engan hátt sjálfgefið fyrir Samskip að velta verðhækkunum eða aukinni gjaldtöku Eimskips, í heild eða hluta, þegar í stað yfir á eigin viðskiptavini í Norður-Ameríku flutningum, sérstaklega ekki þá viðskiptavini Samskipa sem notuðu TA flutninga sem eðli málsins samkvæmt tóku ekki hækkunum Eimskips. Ber að árétta að TA flutningar Samskipa á árinu 2009 voru 86% af heildarflutningum fyrirtækisins milli Íslands og Norður-Ameríku og 76% á árinu 2010.

7062. Framanrakin samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips voru liður í ólögmætri framkvæmd á *„Nýtt upphaf"* verkefninu og almennt séð til þess fallin að viðhalda hinu ólögmæta samráði. Ber að árétta að hér var um að ræða fund lykilstjórnenda sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum hjá fyrirtækjum sem störfuðu á tvíkeppnismarkaði. Voru þessi samskipti óhjákvæmilega til þess fallin að viðhalda ástandi þar sem fyrirtækin höfðu dregið úr æskilegri óvissu sín á milli, skapað traust og stuðlað að árangri í hinu samfellda samráði fyrirtækjanna. Endurspeglast þetta m.a. í samhliða áherslum umræddra stjórnenda, haustið og veturinn 2010, á verðhækkanir og vissu um þeir þyrftu ekki að óttast að helsti keppinauturinn myndi keppa um mikilvægustu viðskiptavinina. Þá skal það áréttað að eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ. á m. samskipti fyrirtækjanna sem vörðuðu samstarf þeirra í Norður-Ameríku flutningum.

14.33.6. Fundur Samskipa og Eimskips 8. nóvember 2010

7063. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv funduðu á ný þann 8. nóvember 2010. Var fundurinn bókaður á milli kl. 11–12:00 þennan dag. Ljóst er hins vegar að fundurinn stóð lengur og vísaði (E)frkvstj-sala/þj í tölvupósti, sem hann sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 daginn eftir, til *„langa fundarins"*.

7064. Tölvupóstsamskipti milli Eimskips og Samskipa 9. og 10. nóvember 2010 og tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj 10. og 11. nóvember 2010 sýna að fyrirtækin ræddu a.m.k. um Norður-Ameríku samstarfið, gámasamvinnu og pappírsinnflutning, sbr. nánar hér á eftir.

7065. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum og samstarf tengt gámum var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 8. nóvember 2010.

7066. Eftir fundinn 8. nóvember 2010 vann (E)frkvstj-sala/þj að verðhækkunum og (S)forstö-innfl1 gætti að því að *„friðurinn"* yrði ekki rofinn með því að bjóða viðskiptavini Eimskips hagstætt verð. Þá áttu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv í tölvupóstsamskiptum sem sýna árangur í viðræðum fyrirtækjanna. Skal þessu lýst nánar.

14.33.6.1. Ekki bjóða *„grænlensk verð"* og verðhækkanir

7067. Fyrrgreindur fundur Samskipa og Eimskips var haldinn fyrir hádegi 8. nóvember 2010. Síðar sama dag vistaði (E)frkvstj-sala/þj á heimasvæði sínu skjal þar sem finna má lista yfir verkefni hans þennan mánuðinn. Þar stendur m.a.:

„USA Samskip samningur"

„Hækkanir (ISL – ERL)".

7068. Undir liðnum „*(E)forstö-innfl*“ í þessu skjali (E)frkvstj-sala/þj kom þetta fram: „*Sölu-átak smærri og meðalstór ft*.“[3405]

7069. Samkvæmt þessu skjali voru þannig frekari verðhækkanir í undirbúningi hjá (E)frkvstj-sala/þj. Jafnframt sýnir þetta gagn (E)frkvstj-sala/þj að söluátak Eimskips í innflutningi á þessum tíma náði aðeins til smærri og meðalstórra fyrirtækja. Af því verður sú ályktun dregin að Eimskip ætli áfram ekki að keppa við helsta keppinaut sinn, Samskip, um stærri viðskiptavini. Er þetta í samræmi við önnur gögn málsins frá báðum fyrirtækjunum, t.d. framangreindar áætlanir (S)forstö-innfl1 frá september og október 2010 og glærur (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september 2010 og er þetta vísbending um m.a. hina ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

7070. Daginn eftir fundinn með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl fékk (S)forstö-innfl1 annars vegar upplýsingar frá (S)starfsm um árangur Samskipa við að hækka verð í Norður-Ameríku flutningum og hins vegar upplýsingar frá (S)viðskstj1 sem gáfu honum tilefni til að gæta að því að verðsamkeppni við Eimskip myndi ekki brjótast út.

7071. (S)starfsm sendi þannig 9. nóvember 2010 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)starfsm (undirmaður (S)frkvstj-N-Am). Í honum var (S)forstö-innfl1 á ný greint frá framgangi þess verkefnis sem fólst í því að hækka verð til viðskiptavina í Norður-Ameríku flutningum:

„*Var að setja inn nýjan samning fyrir Garra. Ný verð gilda í Ameríku BAF innifalið NYC 2.800/3.600 RIC 2.500/3.100 Getið þið leiðrétt sendingarnar í þessari viku*.“[3406]

7072. (S)starfsm svaraði sama dag: „*Ég skal fæla þessum verðum hjá FMC. Verða virk þann 9, desember. Það tekur 1 mánuð að fá hækkanir í gegn hjá FMC. Ég vil benda á að leiðréttingar á sjófrakt eftirá frá USA eru ólöglegar.*“[3407]

7073. (S)viðskstj1, viðskiptastjóri í innflutningsdeild, sendi sem fyrr segir einnig 9. nóvember 2010 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 . Í honum sagði:

„*heyrði í Takk hreinlæti (þeir hringdu í mig) hafa áhuga á grænlensku verði frá birgja í UK spurning hvort við eigum að fara með það alla leið? hvað segir þú?*“

7074. (S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir:

„*Treystir þú þeim. Munu þeir fara með þessi verð í Eimskip?*“[3408]

7075. Fyrirtækið Takk hreinlæti var á þessum tíma viðskiptavinur Eimskips. Var það einnig í viðskiptum við Eimskip á árinu 2011.[3409] Hvorki hefur fundist svar (S)viðskstj1 við tölvupósti (S)forstö-innfl1 né önnur gögn sem benda til þess að unnið hafi verið að því að ná Takk hreinlæti í viðskipti til Samskipa.

7076. Ljóst er því að Samskip gripu ekki til neinna aðgerða sem leitt gátu til þess að Takk hreinlæti flytti viðskipti sín frá Eimskip til Samskipa.

7077. Eins fram hefur komið var rætt um „*grænlensk*“ verð hjá Samskipum þegar bjóða átti mjög samkeppnishæf verð. Skal rifjað upp að áður en „*Nýtt upphaf*“ verkefnið hófst var í maí 2008 rætt um „*grænlenska daga*“ og „*herferð*“ þegar til stóð að bjóða viðskiptavinum Eimskips lágt verð með það að markmiði að ná þeim í viðskipti. Ekkert varð úr þeirri „*herferð*“ enda hófst „*Nýtt upphaf*“ verkefnið í byrjun júní 2008.

[3405] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.184231.
[3406] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. ID. 0.7.33.836622.
[3407] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.836629.
[3408] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.34.92172. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.96646.

7078. Sérstaka athygli vekur að (S)viðskstj1 sá í framangreindum tölvupósti ástæðu til þess að tilgreina það sérstaklega að þessi beiðni um lágt verð til viðskiptavinar Eimskips væri ekki frá honum komin („*þeir hringdu í mig*"). Gaf hann yfirmanni sínum þannig skýrt til kynna að hann hefði ekki snúið sér til þessa viðskiptavinar keppinautarins með það að markmiði að afla nýrra viðskipta með hagstæðu verðtilboði, sem hefði getað raskað „*friðnum*" við Eimskip. Í þessu samhengi ber að rifja upp að vinnuhópur, sem (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv sátu í, hafði í október 2009 áhyggjur af þessu:

- Hvort Samskip hefði komið í veg fyrir verðhækkanir með því að „*sækja smá*",
- Hvort ekki sé „*hægt að treysta*" Samskipum, þ.e. í raun hvort Eimskip geti ekki treyst Samskipum.
- Hvort Samskip hafi mögulega komið „*í veg fyrir að friður kæmist á*".

7079. Í kafla 14.20.4 er lýst aðgerðum (S)forstö-innfl1 í janúar og febrúar 2010 sem miðuðu að því að koma í veg fyrir að undirmenn hans (viðskiptastjórar innflutningsdeildar) gætu með samkeppnisaðgerðum reynt að ná viðskiptavinum frá Eimskip í viðskipti til Samskipa. Er augljóst að ef kappsamir viðskiptastjórar byggju við mikið sjálfstæði gætu þeir með hagstæðum verðtilboðum til viðskiptavina Eimskips ógnað samráðinu. Frá sjónarhóli þeirra sem vildu vernda samráðið við Eimskip var skynsamlegt að hafa eftirlit með aðgerðum viðskiptastjóra. Virða ber tölvupóst (S)viðskstj1 í þessu ljósi.

7080. Varðandi viðbrögð (S)forstö-innfl1 við tölvupósti (S)viðskstj1 er fyrst rétt að rifja upp að ólögmætt samráð er í eðli sínu samstarf milli viðkomandi fyrirtækja um að reyna að hagnast meira með samvinnu sín á milli heldur en með því að keppa um hylli viðskiptavina á grundvelli m.a. lægra verðs og betri þjónustu. Slíkt samstarf í eiginhagsmunaskyni getur hins vegar verið viðkvæmt og brothætt þar sem þátttakendur geta t.d. haft hvata til þess að „svindla/svíkja" og fara gegn því sem ákveðið hafi verið í samráðinu. Með því móti gæti viðkomandi fyrirtæki hagnast enn meira en ella (t.d. með því að hækka verð ekki jafn mikið og ákveðið hafi verið í samráðinu og eiga þannig von á mun meiri sölu en hitt/hin samráðsfyrirtækin). Sökum þessa er í samkeppnisrétti rætt um takmarkað traust milli samráðsfyrirtækja.[3410] Geta því komið upp harðvítugar deilur milli samráðsfyrirtækja og jafnvel brotist út verðstríð ef einn þátttakandi í samráðinu uppgötvar að annar hafi „svindlað".[3411] Hafa fræðimenn bent á að sökum framangreinds búi samráð keppinauta jafnan við innri óstöðugleika vegna hvatans til að „svindla". Til þess að stuðla að árangri í samráði reyni þátttakendur í því að stuðla að trausti og/eða skapa varnaðaráhrif með því að beita refsingum gagnvart þeim sem svindla.[3412] Að mati Samkeppniseftirlitsins voru samskipti m.a. (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl á þessum tíma til þess fallin að stuðla að trausti og vinna gegn hættu á svindli. Slíkt útilokaði hins vegar ekki svindl eða ágreining í hinu samfellda samráði, sbr. t.d. umfjöllun í kafla 14.33.16.

7081. Að mati Samkeppniseftirlitsins er skýring eða afsökun (S)viðskstj1 um að hann beri ekki ábyrgð á hugmynd um lágt verð til viðskiptavinar Eimskips og spurning (S)forstö-innfl1 hvort unnt væri að treysta því að upplýsingar um mögulegt „*grænlenskt*" verð bærust ekki til Eimskips skýr birtingarmynd á hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa. Markaðsskipting Samskipa og Eimskips skýrir þann fyrirvara sem (S)viðskstj1 virðist telja sig hafa þurft að setja um að viðskiptavinurinn hefði haft samband að fyrra bragði og (S)forstö-innfl1 lagt fyrir undirmann sinn að

[3410] Í skýrslu OECD frá árinu 2002, Fighting Hard Core Cartels, er þessu eðli samráðs m.a. lýst svo: „*There is no honour among thieves*". Þetta innsæi í eðli samráðs er m.a. grundvöllur fyrir svonefndum niðurfellingarreglum þar sem þátttakendur í samráði stíga fram og upplýsa um tilvist þess í þeirri von að viðurlög gagnvart þeim verði felld niður eða lækkuð.

[3411] Fjallað var um þetta einkenni ólögmæts samráðs m.a. á bls. 113 og 415 í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 vegna ólögmæts samráðs olíufélaganna (sbr. og dóma Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í málum nr. 272, 277 og 278/2015). „Svindl og prettir" samráðsfyrirtækja gegn hvert öðru hefur ekki áhrif á ólögmæti samráðsins, sbr. t.d. mgr. 118 í dómi undirréttar ESB frá 11. júlí 2019 í máli nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórninni.

[3412] Sjá t.d. The Nature and Impact of Hardcore Cartels – A report to the Danish Competition Authority", London Economics, janúar 2011.

reyna með samkeppnisaðgerðum að ná þessum viðskiptavini í viðskipti til Samskipa. Það gerði (S)forstö-innfl1 hins vegar ekki enda hafði hann fyrr á árinu 2010 gripið til aðgerða til að vinna gegn því að markaðsskiptingin við Eimskip yrði rofinn. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 gefur til kynna að það hafi freistað að ná þessum viðskiptum en að sama skapi óttaðist hann auðsýnilega að hin ólögmæta markaðsskipting, og *„friðurinn"* sem af henni leiddi, yrði sett í uppnám ef Eimskip kæmist að því að Samskip hefðu reynt að ná þessum viðskiptavini með því að bjóða hagstætt verð. Tók (S)forstö-innfl1 ekki þá áhættu og var það niðurstaðan að umræddum viðskiptavini Eimskips var ekki boðið *„grænlensk verð"*.

14.33.6.2. Tölvupóstsamskipti Samskipa og Eimskips

7082. Sama dag og (S)viðskstj1 spurði (S)forstö-innfl1 um *„grænlensk verð"*, 9. nóvember 2010, sendi (E)frkvstj-sala/þj eftirfarandi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til (E)forstö-innfl):

„Sælir strákar og takk fyrir fundinn langa í gær, Við erum vissulega nær takmarkinu en fyrir fundinn og vonandi er eftirfarandi lausn til þess fallin að loka málinu:

Höldum okkur við að einfalda þetta og taka eitt gjald í stað tveggja mismunandi. Útgangspunkturinn er því 1.980 mv. 40'HC.

	USD
Grunngjald	1.980
4,60%	91,08
Nýtt verð eftir hækkun	2.071
ISPS	42,00
Samtals	2.113
THC með 75% afslætti	154
Heildarverð	2.267
Breyting frá fyrri samning	
Eimskips gámar	2.080
	8,99%

Samskonar útreikningur gildir fyrir aðrar gámastærðir.

1. *Jafnframt sættumst við á að afsláttarmagn miðist við 300 teus í stað 400 annars óbreytt*
2. *Gámafrídagar fara úr 40 í 30 enda hagstætt verð eftir það og þar fyrir utan ættu 30 dagar að vera yfirdrifið nóg í lang flestum tilfellum*
3. *Magnákvæði verða óbreytt*
4. *Gildistími 12 mánuðir með 12 mánaða framlengingar option*

Hvernig eruð þið á fimmtudaginn kl. 11.00 til að leggja lokahönd á þetta?".[3413]

7083. Í tölvupóstinum komu fram nánari tillögur Eimskips um skilmála sem og tillaga um nýjan fund fimmtudaginn 11. nóvember 2010 til að leggja lokahönd á nýjan Norður-Ameríku samning fyrirtækjanna.[3414] Sá fundur var haldinn, sbr. nánar hér á eftir.

[3413] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91854.
[3414] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91725.

7084. Í framangreindri tillögu Eimskips fólst jafnframt 4,6% hækkun á flutningsgjaldi og að tekin yrðu upp ný gjöld, þ.e. ISPS-gjald[3415] og THC-gjald[3416] (með 75% afslætti). Í heild næmi hækkun í tilviki 40 feta HC gáma 8,99%.

7085. Í samningi fyrirtækjanna frá 2009 var mismunandi verð eftir því hvort flutningur fyrir Samskip átti sér stað með gámum Eimskips eða eigin gámum Samskipa. Samkvæmt framangreindri tillögu (E)frkvstj-sala/þj átti að *„einfalda þetta og taka eitt gjald í stað tveggja mismunandi"*. Var það í samræmi við áform um aukið gámasamstarf fyrirtækjanna. Líta ber einnig til þess að í þessum tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj var vísað til *„Eimskips gáma"* og tilgreint að verð á þeim hefði breyst. Í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj 10. nóvember 2010 var sagt að það væri *„gagnkvæmur skilningur"* milli fyrirtækjanna um að Samskip noti gáma Eimskips *„eingöngu meðan framboð er fyrir hendi"*. Ber að virða þetta m.a. í ljósi framangreinds tölvupóst (E)forstö-innfl sem hann sendi yfirmönnum gámastýringar Eimskips (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) tæplega klukkutíma eftir fundinn með Samskipum 11. október 2010. Þar bað hann viðkomandi m.a. að leggja mat á ábata Samskipa af auknu gámasamstarfi við Eimskip og minnst var á möguleika að Samskip myndi nota gáma Eimskips í TA flutningum fyrirtækisins. Eru þessi gögn því til vitnis um áframhaldandi og eftir atvikum aukið gámastarf Samskipa og Eimskips.

7086. Til undirbúnings svari við tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj bað (S)forstö-innfl1 (S)starfsm að taka saman upplýsingar um gámanotkun í innflutningi frá Norður-Ameríku, sbr. tölvupóst sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv þann 9. nóvember 2010.[3417]

7087. Síðar sama dag sendi (S)starfsm Excel-skjalið *„VT – innflutningur USA"*.[3418] Þar kemur fram að um helmingur af gámunum sem Samskip notuðu fyrir innflutning frá Norður-Ameríku voru gámar frá Eimskip og afgangurinn voru eigin gámar Samskipa. Endurspeglast í þessu gagni sú gámasamvinna Samskipa og Eimskips sem komst á eftir að samráð fyrirtækjanna var aukið seinni hluta árs 2008.

7088. (S)forstö-innfl1 svaraði (E)frkvstj-sala/þj að morgni næsta dags, 10. nóvember 2010. Með vísan til góðs fundar þann 8. nóvember 2010 féllst (S)forstö-innfl1 m.a. á þessa tillögu (E)frkvstj-sala/þj:

„Við erum tilbúnir í að klára þetta á svipaðri nálgun og þú notar við verðútreikningana, þ.e. 4,6%, ISPS og THC með 75% afslætti."

7089. (S)forstö-innfl1 taldi hins vegar að skoða þyrfti *„grunngjaldið"* betur og setti fram tillögur þar að lútandi. Fjallaði (S)forstö-innfl1 m.a. um gámaskiptingu og innflutning Samskipa á pappír frá Norður-Ameríku í því sambandi:

„Við þurfum hins vegar aðeins að skoða grunngjaldið á mismunandi hátt eftir því um hvaða gámategund er að ræða. Við tókum saman skiptinguna á milli okkar og ykkar gáma síðustu 12 mánuði. Við tókum reyndar þessa 34 gáma sem hafa komið með pappírnum frá Halifax út úr þeirri skoðun því sá business er ekki lýsandi fyrir okkar flutninga og mun aðeins verða til staðar í fáa mánuði. Þessi skipting gefur vægið í töflunni hér að neðan."

7090. Voru þannig pappírsflutningar fyrir frkvstj-FlyP til umfjöllunar í þessum samskiptum Samskipa og Eimskips, sbr. einnig eftirfarandi tölvupóstsamskipti (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj 10. og 11. nóvember 2010. Eins og rökstutt verður fólst í þessu ólögmætt samráð.

[3415] ISPS er sérstakt öryggisgjald í höfnum á gáma eða flutninga. Á vefnum www.logisticsglossary.com er ISPS lýst með þessum hætti: *„After 11 September 2001, on the initiative of the United States, a worldwide safety programme was set up to combat terrorist activities within/through ports. To this end, various port authorities made additional investments to implement further safety measures. In order to recover these investments, an ISPS (International Ship & Portfacility Security) allowance applies to each container/shipment."*

[3416] THC (Terminal Handling Charges) eru gjöld í höfnum fyrir uppskipun og útskipun.

[3417] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.836600.

[3418] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.836637.

7091. Í samræmi við umræður fyrirtækjanna um aukið gámasamstarf sagði (S)forstö-innfl1 í þessum tölvupósti til (E)frkvstj-sala/þj að það þyrfti að *„bæta inn í samninginn setningu sem tekur á skuldbindingu af ykkar hálfu varðandi gáma.*"

7092. Í tölvupóstinum til Eimskips frá 10. nóvember 2010 lagði (S)forstö-innfl1 til að (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl myndu koma eftir hádegi daginn eftir á fund Samskipa.[3419] Síðar sama morgun sendi (S)frkvstj-millilandasv eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl: *„Sælir piltar, eftir allt þá hentar okkur betur að hittast kl. 11:00 eins og þið stunguð upp á – Höldum okkur við þann tíma og afsakið þetta hringl.*"[3420] (E)frkvstj-sala/þj svaraði og féllst á þennan fundartíma.

14.33.6.3. <u>(E)forstj upplýstur um samskiptin við Samskip</u>

7093. (E)frkvstj-sala/þj upplýsti (E)forstj um þessi samskipti við Samskip.[3421] Síðar sama dag, 10. nóvember 2010, svaraði (E)forstj tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj með þremur spurningum *„varðandi það sem talað hafði verið áður um*". (E)frkvstj-sala/þj svaraði þeim spurningum skömmu síðar sama dag.[3422] Spurningar (E)forstj eru í bláum lit, en svör (E)frkvstj-sala/þj í rauðum:

Mér datt þetta í hug varðandi það sem talað hafði verið áður um:

1. Að skipta niður á milli Halifax og Richmond/Norfolk þannig að ef magn þeirra í öðru hvoru svæðinu dettur niður þá sé ekki um að ræða að færa megi á milli. Væri erfitt ef öll teus færu frá Norfolk. Slott per höfn. – Búnir að eyða töluverðum tíma í þetta með þeim og hafa þeir alltaf blásið þetta út af borðinu segja ekki eiga að skipta okkur máli hvar þetta sé að koma í skipið magnið í HAL er takmarkað í ekki til lengri tíma (pappírinn).
2. Það var líka talað um að gera samning um Carriers own equipment only sem er algengt í svona viðskiptum og við fáum t.d ekki samninga annars staðar nema nota gáma flutningsaðila. Vatnið streymir út en engin frakt til baka þannig að á sama tíma og þeir leigja gáma frá 3 aðila þá komum við ekki gámum okkar heim. Gagnkvæmur skilningur á því að nota okkar gáma í þetta eingöngu meðan framboð er fyrir hendi, það er líka hugmyndin á bak við að einfalda verðskránna
3. Á Reykjafossi er erfitt að taka of mikið af HC gámum því þá dettur niður eitt lag – við ættum að stjórna því þar sem þetta eru okkar gámar sem við þurfum að koma heim eftir sem áður.

Ræðum síðar,

7094. (E)forstj svaraði (E)frkvstj-sala/þj daginn eftir (11. nóvember 2010): *„O.k en #1 stendur aðeins í mér, það er langt í að við náum 2 skipum á Norfolk svo að ef svo færi að þeir [Samskip] hættu að nota Halifax fyrir pappír þar sem hann er t.d er keyptur í Evrópu þá geta þeir tvöfaldað magnið frá Richmond/Norfolk og við lendum í vandræðum með okkar eigin cargo. Í dag eru þeir aðeins að flytja 20 teus að meðaltali á mánuði frá Ric.*"[3423]

7095. Þessi samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj staðfesta að Samskip og Eimskip hafi rætt atriði sem tengdust innflutningi Samskipa á pappír frá Kanada, sbr. og tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-sala/þj 10. nóvember 2010. Hér ber að árétta að frkvstj-FlyP var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í innflutningi frá Norður-Ameríku og innflutningur á þessari vöru umtalsverður. Samskip gátu annars vegar flutt pappírinn með TA flutningum frá Montreal eða með skipi Eimskips sem hafði viðkomu í Halifax.[3424] Samskip og Eimskip höfðu á þessum tíma 100% markaðshlutdeild í innflutningi frá Norður-Ameríku til Íslands og allar viðræður þeirra um innflutning á m.a. pappír afar varahugaverðar í samkeppnislegu tilliti. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-sala/þj 10. nóvember 2010 og framangreind samskipti (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj sýna umræðu fyrirtækjanna um mikilvægt samkeppnismálefni. Áttu fyrirtækin eftir að ræða innflutning á pappír frekar, sbr. m.a. fund (E)forstj

[3419] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91831.
[3420] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.34.91854.
[3421] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.692025.
[3422] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.692245.
[3423] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.692294.
[3424] Sjá t.d. afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] ID. 0.7.33.275387. Þar sem […].

og (S)frkvstj-N-Am 24. nóvember 2010 sem lýst verður hér á eftir. Ber að rifja upp að Samskip, í kjölfar fundar með Eimskip tæpum mánuði fyrr, hækkuðu verð gagnvart frkvstj-FlyP í innflutningi á pappír til Íslands frá Bandaríkjunum. Jafnframt ber að rifja upp ummæli (E)frkvstj-sala/þj um að *„allir elta okkur með 4,6%"*, sem hann lét falla í kjölfar þess að hafa rætt um verðhækkun á Norður-Ameríku flutningum við Samskip á fundi fyrirtækjanna 2. nóvember 2010 og önnur atvik tengd þeim fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj.

7096. Framangreind tölvupóstsamskipti (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj staðfesta einnig áframhaldandi og aukið gámasamstarf við Samskip. Um helmingur af þeim gámum sem Samskip notuðu í þessum flutningum á árinu 2010 voru frá Eimskip. Samkvæmt (E)frkvstj-sala/þj hafði í viðræðum fyrirtækjanna náðst *„gagnkvæmur skilningur"* um Samskip myndu *„eingöngu"* nota gáma Eimskips *„meðan framboð er fyrir hendi, það er líka hugmyndin á bak við að einfalda verðskránna"*. Samningurinn sem undirritaður var 9. desember 2010 var í samræmi við þetta. Í stað mismunandi verðs fyrir flutninga eftir því hvort Samskip notuðu eigin gáma eða gáma Eimskips var aðeins eitt verð sem byggði á þeirri forsendu að Samskip myndu eins og unnt væri aðeins nota gáma Eimskips. Fól þetta þannig í sér skuldbindingu um að auka umfang hið ólögmæta gámasamstarfs.

7097. Frekari staðfestingu á fundi Samskipa og Eimskips þann 11. nóvember 2010 er að finna í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj þann 10. nóvember um *„fundur á morgun"*, þ.e. væntanlega stjórnarfundur eða annar innanhússfundur hjá Samskipum sama dag og fundurinn með Eimskip, en þar sagði (S)frkvstj-millilandasv: *„ég þarf að troða inn fundi með Eimskip á morgun og mun leggja til við þá að hittast kl. 13:00 þ.e. þegar þið farið yfir Scandinavia kynninguna*."[3425] Ákveðið var að (S)frkvstj-millilandasv kæmist á fundinn með Eimskip en myndi einnig mæta að hluta á nefndan innri fund Samskipa.

14.33.7. Fundur Samskipa og Eimskips 11. nóvember 2010

7098. Fyrir liggur að (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv funduðu á ný þann 11. nóvember 2010. Var fundurinn haldinn hjá Samskipum og hófst kl. 11 þennan dag.

7099. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[3426] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

7100. Tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj 15. og 16. nóvember 2010 gefa til kynna að fyrirtækin ræddu á fundinum a.m.k. um Norður-Ameríku samstarfið og gámasamvinnu, sbr. nánar hér á eftir.

7101. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 11. nóvember 2010.

14.33.7.1. Niðurstaða um verðhækkun og gámasamvinnu

7102. Samtímagögn sýna að ákveðin niðurstaða um verðhækkun og gámasamvinnu í Norður-Ameríku flutningum hafi náðst á fundinum 11. nóvember 2010. Má það ráða af eftirfarandi tölvupósti sem (E)frkvstj-sala/þj sendi (E)forstj mánudaginn 15. nóvember 2010 undir fyrirsögninni *„Samningur USA"* en þar upplýsir hann um stöðu Norður-Ameríku samnings við Samskip:

[3425] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.804692.
[3426] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

„Sæll, bara til uppl. Þá kláruðum við þetta með 4,6% + ISPS, 25% af THC. Magn óbreytt 30 teus, okkar gámar notaðir þegar þeir eru til."[3427]

7103. (E)forstj svarar daginn eftir: *„O.k- Við [(E)frkvstj-skiparekst] erum að fara út og skrifa undir samning við Norfolk um flutninginn svo að allur okkar kostnaður mun fara upp.*"[3428]

7104. Í þessu fólst þannig m.a. 4,6% hækkun og ný gjöld en samkvæmt samningnum frá 2009 greiddu Samskip hvorki staðsetningargjald né THC gjald til Eimskips. Eftir sem áður innheimtu Samskip staðsetningargjald og THC af sínum Norður-Ameríku viðskiptavinum, án tillits til þess hvort flutt var með skipum Eimskips eða með TA flutningum. Jafnframt sýnir þessi tölvupóstur (E)frkvstj-sala/þj aukið samstarf um gáma, þ.e. Samskip myndu alfarið nota gáma Eimskips þegar þeir væru til staðar, til að uppfylla lágmarksflutningsskylduna.

7105. Á árinu 2011, í kjölfar endurnýjunar samningsins við Eimskip í desember 2010, var staðsetningargjaldið fellt inn í sjófrakt Samskipa og ISPS tekið upp gagnvart viðskiptavinum Samskipa. Rifja ber upp að Eimskip hóf innheimtu á ISPS-gjaldi í erlendum höfnum þann 1. mars 2010. Átti sér stað ólögmætt samráð við Samskip í tengslum við það, sbr. kafli 14.16.7. Á árinu 2011 var jafnframt haldið áfram að innheimta fullt THC gjald af viðskiptavinum þrátt fyrir að Samskip greiddu Eimskip aðeins 25% af gjaldinu. Áfram var fullt BAF innheimt af viðskiptavinum en Samskip greiddu Eimskip hins vegar aðeins 80% af BAF fyrirtækisins. Allt var þetta gert bæði vegna flutninga með skipi Eimskips og vegna TA flutninga.

7106. Ber að árétta að það var á engan hátt sjálfgefið fyrir Samskip að velta þessari verðhækkun Eimskips, í heild eða hluta, yfir á eigin viðskiptavini í Norður-Ameríku flutningum líkt og Samskip virðast hafa gert gagnvart a.m.k. Kaupási, Samkaupum og ÍSAM sbr. tölvupóstur (S)viðskstj1 hér að eftir. Þá ber að hafa í huga að TA flutningar tóku eðli málsins samkvæmt ekki umræddri hækkun og aukinni gjaldtöku Eimskips en TA flutningar Samskipa voru á árinu 2009 86% af heildarflutningum fyrirtækisins milli Íslands og Norður-Ameríku og 76% á árinu 2010.

7107. Jafnframt sýnir framangreindur tölvupóstur (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj frá 15. nóvember 2010 áframhaldandi ólögmæta gámasamvinna og að hún yrði aukin, þ.e. að Samskip myndu alfarið nota gáma Eimskips þegar þeir væru til staðar.

7108. Sama dag og (E)frkvstj-sala/þj greindi (E)forstj frá fundinum með Samskipum, 15. nóvember 2010, sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til viðskiptastjóra innflutningsdeildar Samskipa: *„Ég er búinn að stilla upp nýjum verðum í flutninga á bílum og öðrum farartækjum frá USA. Þessi verð má sjá í meðfylgjandi skjali. […]*. [(S)starfsm] *getur þú fælað þessi verð til FMC*."[3429]

7109. Þessa sömu daga voru innan Eimskips skoðuð áhrif verðhækkana á þjónustugjöld til viðskiptavina. Vekur athygli að af því tilefni setti (E)frkvstj-alþjsv fram þau fyrirmæli að miða ætti þá skoðun við „*innflutning til Íslands*" og samkvæmt (E)forstö-alþjsv þyrfti Eimskip að „*samræma t.d. okkar gjaldskrá* [gjaldskrá Eimskips] *í FO og DK við það sem gengur og gerist hjá samkeppni. […]*".[3430] Dagana 17.-18. nóvember 2010 voru (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj í samskiptum vegna hækkunar á þjónustugjöldum í viðkomuhöfnum Eimskips erlendis. Gengið var út frá 2,2% verðhækkun (ekki lá fyrir með hækkun vegna Færeyja). Þann 21. nóvember 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv um frekari verðhækkanir Eimskips: *„búin að ákveða að hækka THC um sama, bara spurning um hvort ég kroppi í Collection fee*."[3431]

7110. Þann 19. nóvember 2010 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og (S)starfsm (afrit til (S)forstö-innfl1) og greindi frá því að hann teldi að hækka yrði verð á Norður-Ameríku flutningum

[3427] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.694375.
[3428] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.694402.
[3429] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.837663.
[3430] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.402868. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá […] Doc. ID. 0.7.33.405508.
[3431] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.412600.

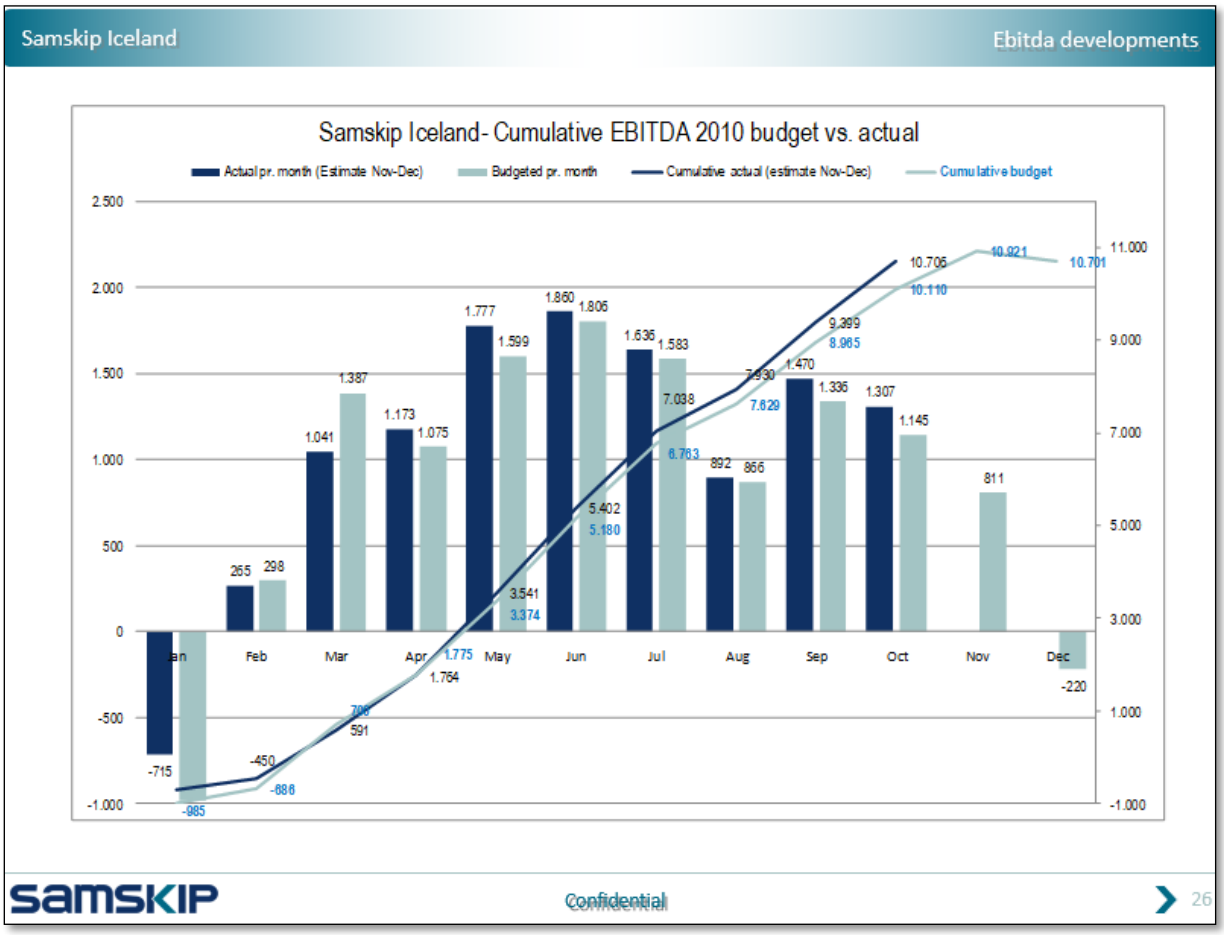
hjá Kaupási/Samkaupum og ÍSAM. Kvaðst hann m.a. miða við *„nýjan samning við EÍ“*, þ.e. þá verðhækkun sem Samskip og Eimskip höfðu náð saman um í nýjum Norður-Ameríku samningi.[3432] Var þannig fyrir hendi nákvæmlega sama stefna og hjá Eimskip, hækka ætti verð gagnvart viðskiptavinum í sjóflutningum milli m.a. Íslands og Norður-Ameríku.

7111. Dagana 16.-18. nóvember 2010 voru ítrekuð tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um drög að samningi vegna Norður-Ameríku flutninga og var þar rætt um verð og ýmis önnur efnisatriði samningsins.[3433] Kemur fram hjá (E)frkvstj-sala/þj að það verði reynt að klára samninginn *„með* [(S)frkvstj-millilandasv] *í næstu viku“*.[3434]

14.33.7.2. <u>Stjórn Samskipa hf. fundar í lok nóvember</u>

7112. Fundur stjórnar Samskipa hf. var haldinn 21. nóvember 2010. Tveimur dögum áður sendi (S)forstj glærukynningu til stjórnarinnar og átti að fara yfir þessa kynningu á stjórnarfundinum.[3435]

7113. Í kynningunni kom þetta fram um EBITDA Samskipa á árinu 2010:



7114. Varðandi þessa glæru um EBITDA Samskipa skv. áætlun (*„budget“*) og í raun (*„actual“*) er gagnlegt að rifja eftirfarandi upp:

- Í kafla 10.6.3. var fjallað um fund stjórnar Samskipa Holding 12. janúar 2009. Þar er gerð grein fyrir miklu samkeppnislegu aðhaldi á á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu. Í kynningu

[3432] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.838531.
[3433] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.838402.
[3434] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.838402.
[3435] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.808577.

(S)forstj á fundinum kemur fram að innflutningur Samskipa til Íslands hafi verið 45% undir áætlun í nóvember 2008. Þrátt fyrir þetta hafi Samskip á árinu 2008 ítrekað hækkað verð. Þá var gert ráð fyrir að innflutningur Samskipa hf. á árinu 2009 yrði verulega minni en árin á undan. Engu að síður var áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 „metnaðarfull" („*ambitious budget*") og miðað að því að EBITDA myndi aukast talsvert. Glærukynningin gefur einnig til kynna að á árinu 2009 ætluðu Samskip hf. að ná fram frekari hækkun á verði. Gekk þetta eftir.

- Í kafla 14.10 er gerð grein fyrir áætlunargerð Samskipa hf. fyrir árið 2010. Á fundi í nóvember 2009 spurðu stjórnendur Samskipa Holding (S)forstj hvort Samskip hf. myndi ná fram þeim verðhækkunum og framlegðarauka sem lagt var til grundvallar í áætlun fyrirtækisins. Var m.a. bent á að það gæti haft veruleg áhrif ef Eimskip myndi „*droppa verðum*". Þessar áhyggjur höfðu hins vegar ekki áhrif á (S)forstj. Í lokaútgáfu af áætlun fyrir árið 2010 lögðu Samskip hf. m.a. til grundvallar að fyrirtækið gæti (1) ítrekað hækkað verð, (2) haldið sömu markaðshlutdeild og (3) að samkeppni myndi fara minnkandi. Taldi (S)forstj þannig að Samskip væru áfram í þeirri stöðu að geta náð fram „metnaðarfullri" áætlun.

7115. Gefur framangreind glæra (S)forstj frá 19. nóvember 2010 til kynna að umrædd áætlun Samskipa hf. hafi gengið eftir. Þetta er áréttað í annarri glæru í þessari kynningu þar sem segir: „*Imports performing well above budget*".

7116. Jafnframt segir í glærukynningunni að Samskip muni á árinu 2011 geta hækkað verð ítrekað og haldið öllum mikilvægum viðskiptavinum sem væru með lausa samninga. Var þetta áréttun á því sem m.a. hafði komið fram í framangreindum áætlunum (S)forstö-innfl1 frá september og október 2010.

7117. Rifja ber upp að í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa hf. 25. október 2010 sagði að „*rólegt*" væri yfir íslenska flutningamarkaðnum. Öðru máli gegndi um markaðinn í Færeyjum þar sem mikil samkeppni ríkti. Í þessum glærum (S)forstj frá 19. nóvember 2010 var áfram rætt um ró eða stöðugleika á íslenska markaðnum („*Market stability inspite of economic turbulance*"). Í Færeyjum hins vegar var frammistaða Samskipa „vonbrigði" og stefnt að því að blása til sóknar til að ná aukinni markaðshlutdeild („*an ambitious growth in share of market in the Faroe Islands*"). Munurinn að þessu leyti á aðstæðum á markaði á annars vegar Íslandi og hins vegar í Færeyjum var afar mikill.

7118. (S)forstj sendi þann 30. desember 2010 stjórn Samskipa hf. fundargerð vegna fundar stjórnarinnar þann 22. nóvember 2010. Í fundargerðinni kemur aftur fram að framundan séu endurnýjanir á samningum við mikilvæga viðskiptavini.[3436] Líkt og í öðrum samskonar gögnum Samskipa vegna íslenska flutningamarkaðarins koma ekki fram áhyggjur af því að Eimskip muni með samkeppni reyna að ná í viðskipti til sín tilgreindum mikilvægum viðskiptavinum Samskipa. Þvert á móti kemur fram að áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2011 geri ráð fyrir;

„*heldur betri framlegð sem og aukningu hagnaðar*".

7119. Meðfylgjandi tölvupósti (S)forstj var einnig glærukynning sem sýndi m.a. áframhaldandi vöxt í afkomu Samskips skv. EBITDA.

7120. Þessi gögn (S)forstj eru í samræmi við önnur framangreind gögn frá bæði Samskipum og Eimskip. „*Friður*" og „*ró*" ríki á íslenskum flutningamarkaði og Samskip sjái fyrir sér að halda í aðalatriðum sínum viðskiptavinum á árinu 2011 og að verð muni hækka. Afkoma af innflutningi til Íslands væri mun betri en áætlað hefði verið. Sterk afkoma skv. EBITDA rétt eftir efnahagshrunið á Íslandi gefur til kynna að aðferðafræði Eimskips og Samskipa um að takmarka flutningsgetu, keppa ekki um mikilvæga viðskiptavina og hækka verð hafi borið árangur. Ber hér og að rifja upp að í tölvupósti

[3436] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Fundargerð 22.11.2010.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Frá […] Doc. ID. 0.7.33.821687.

(S)forstj frá 9. september 2013 sagði hann að árið 2010 hefði verið *„eitthvert besta ár í sögu"* Samskipa, sbr. kafla 14.11.3.

7121. Framangreind gögn eru að mati Samkeppniseftirlitsins til vitnis um hið samfellda samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

14.33.8. Fundur Samskipa og Eimskips 24. nóvember 2010

7122. Sama dag og fundur stjórnar Samskipa hf. var haldinn, 21. nóvember 2010, vistaði (E)frkvstj-sala/þj eintak af drögum að Norður-Ameríku samningi við Samskip og sendi það eintak til (E)forstj og óskaði honum einnig góðrar ferðar en (E)forstj var á leiðinni til Bandaríkjanna.[3437] Funduðu (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst með (S)frkvstj-N-Am, framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku, í þeirri ferð.

7123. Þann 23. nóvember 2010 sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og sagði að hinkra ætti aðeins með samninginn við Samskip (*„Bíðum aðeins með S samninginn ef við getum […]*").[3438]

7124. Sama dag og (E)forstj bað (E)frkvstj-sala/þj um að hinkra aðeins með samninginn við Samskip sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstö-viðskþróun með heitinu *„THC hækkun"*. Í tölvupóstinum gaf (E)frkvstj-alþjsv fyrirmæli um að hækka THC gjald (gjöld í höfnum fyrir uppskipun og útskipun) um 2,2% í höfnum Eimskips erlendis: *„Getur þú sent út hækkun á THC um 2.2% hjá öllum okkar höfnum. Einnig að hnykkja á að markmið er að samningar við for- og áframflutningshafa verði sem mest óbreyttir, en þar sem það verður ekki við komið þá að reyna að fá tilboð frá öðrum og síðan verða hækkanir að taka case by case með arguments. Lofaði (E)frkvstj-sala/þj að við myndum gera það svoleiðis"*.[3439] Voru þessi hækkunarfyrirmæli í samræmi við ákvörðun (E)frkvstj-sala/þj tveimur dögum áður, sbr. fyrrgreinda umfjöllun um tölvupóst hans frá 21. nóvember 2010.

7125. Þann 24. nóvember 2010 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstj varðandi skipulagningu á fundi (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst með (S)frkvstj-N-Am í Bandaríkjunum:

„Heyrði í [(S)frkvstj-N-Am] *og hann getur hitt á ykkur í dag ef það hentar. Ertu til í að hringja í hann þegar þú getur í […] til að mæla ykkur mót."*

7126. Sama dag, 24. nóvember 2010, sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-útfl og vísaði til samskipta við (E)forstj: *„Simmerinn er kominn í he[n]dur* [(E)forstj]". (S)forstö-útfl svaraði: *„Hafdu miklar thakkir fyrir thetta [(S)frkvstj-N-Am].....*".[3440] Samskiptum og tengslum (E)forstj og (S)forstö-útfl er að öðru leyti lýst í kafla 13.

7127. Samkvæmt þessu var forstöðumaður útflutningsdeildar, (S)forstö-útfl, að skipuleggja að m.a. forstjóri Eimskips og yfirmaður Samskipa í Bandaríkjunum myndu hittast. Sá fundur fór fram umræddan dag, þ.e. 24. nóvember 2010.

7128. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[3441] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

[3437] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.700073.
[3438] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID: 0.7.33.700602.
[3439] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.413594.
[3440] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip […] Doc. ID. 0.7.33.1017694.
[3441] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

7129. Hins vegar liggur fyrir í málinu tölvupóstur sem (E)forstj sendi (E)frkvstj-sala/þj 25. nóvember 2010 með heitinu: *„Fundur með* [(S)frkvstj-N-Am] *S line í gær*."[3442] Í honum greinir (E)forstj frá fundinum með Samskipum:

„Hann er að kvarta yfir því að við værum ekki að standa okkur í því að útvega gáma í Halifax en á endanum hefði hann hringt í [(E)forstö-innfl] *sem hefði reddað málunum. […] Ástandið er þannig í Halifax að það eru engir gámar til leigu og því stóla þeir á okkur. Hin leiðin þeirra* [Samskip] *væri að fara út úr Montreal en þessi pappír er að koma frá Halifax svo það yrði dýrara þar sem verðin eru 1500-2000 á box út úr Montreal með tilheyrandi kostnaði við tengingu í Bremerhaven. Skoðum þetta mál.*

Einnig þarf að skoða að við séum ekki að flytja þeirra gáma milli Boston og Norfolk og öfugt þar sem það er ólöglegt og við gætum fengið sektir vegna John Acts."[3443]

7130. Sem fyrr segir fékk (E)forstj send drög að Norður-Ameríku samningnum áður en hann hélt til Bandaríkjanna. Þegar þetta er virt í samhengi við tölvupóst (E)forstj frá 25. nóvember 2010 telur Samkeppniseftirlitið ljóst að á fundinum með (S)frkvstj-N-Am hafi a.m.k. verið rætt um Norður-Ameríku og gámasamstarf fyrirtækjanna.

7131. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Gámasamstarf og samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 24. nóvember 2010.

7132. Tölvupóstur (E)forstj sýnir einnig að sérstaklega hafi verið rætt um innflutning á pappír á fundinum með (S)frkvstj-N-Am 24. nóvember 2010. Höfðu Samskip og Eimskip áður rætt þann innflutning, sbr. m.a. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-sala/þj 10. nóvember 2010 og tölvupóstsamskipti (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj 10. og 11. nóvember 2010.

7133. Hér ber að árétta að Eimskip og Samskip hafa keppt í flutningum á pappír frá Norður-Ameríku til Íslands. Samskip gat annars vegar flutt pappírinn með TA flutningum frá Montreal eða með skipi Eimskips sem hafði viðkomu í Halifax.[3444] Samskip og Eimskip höfðu á þessum tíma 100% markaðshlutdeild í innflutningi frá Norður-Ameríku til Íslands og allar viðræður þeirra um innflutning á m.a. pappír afar varahugaverðar í samkeppnislegu tilliti.

7134. Rifja ber upp að daginn eftir fund Samskipa og Eimskips 11. október 2010 hækkuðu Samskip verð á flutningi á pappír frá Norður-Ameríku. Jafnframt voru mútugreiðslur til frkvstj-FlyP felldar niður. Sem fyrr segir hafði verið rætt um þann flutning í samskiptum (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Tölvupóstur (E)forstj til (E)frkvstj-sala/þj 25. nóvember 2010 sýnir að hann og (S)frkvstj-N-Am ræddu m.a. um þann flutning. Hafi (S)frkvstj-N-Am greint (E)forstj frá vandræðum Samskipa við nálgast gáma í Halifax og fjallað um kostnað Samskipa við færa þessa flutninga frá Eimskip og notast þess í stað við TA flutninga frá Montreal.

7135. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 4.6.3.2 um samskipti keppinauta á fákeppnismörkuðum. Ljóst er því að í þessum samskiptum hafa viðkvæmar samkeppnisupplýsingar farið frá Samskipum til Eimskips. Var þetta, líkt og fyrri umræður um pappírsinnflutning, hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

[3442] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.702254.
[3443] Væntanlega er hér verið að vísa til *„The Jones Act"* (alríkislög nr. 46 USC s. 883) sem banna erlendum flutningafyrirtækjum svonefnda *„coastwise"* flutninga.
[3444] Sjá t.d. afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.275387. Þar sem […].

14.33.9. Unnið að nýju „*neyðarsamkomulagi*“ 24. nóvember 2010

7136. Rifja skal upp að í ágúst 2009 lagði (E)frkvstj-sala/þj til við (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstj að Samskip og Eimskip myndu endurnýja og útvíkka samkomulag fyrirtækisins við Samskip um Evrópuflutninga, sk. „*neyðarsamkomulag*“ samhliða skoðun á Norður-Ameríku samningi þeirra á seinni hluta ársins 2009.

7137. Sama dag og (E)forstj, (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-N-Am funduðu, þ.e. 24. nóvember 2010, vistaði (E)forstö-innfl skjal með heitinu *„Neyðarsamkomulag Eimskip Samskip nov 2010.*“ Titill skjalsins er merktur „*TRÚNAÐARMÁL Neyðarsamkomulag um gámaflutninga*“.[3445] Um var að ræða drög að nýju „*neyðarsamkomulagi*“ við Samskip.

7138. (E)forstö-innfl sendi drögin að hinu nýja „*neyðarsamkomulagi*“ ásamt drögum að nýju Norður-Ameríku samkomulagi við Samskip til (E)frkvstj-sala/þj sama dag. Í tölvupóstinum sagði (E)forstö-innfl m.a.: *„Einnig er meðfylgjandi uppkast að nýju neyðarsamkomulagi en þarna er textinn að mestu eins og í hinu eldra nema hvað ég setti inn að baf og önnur aukagjöld væru innifalin.*“.[3446] Um var að ræða drög að nýju samkomulagi um Evrópuflutninga sem fyrirtækin undirrituðu síðan þann 9. desember 2010 um leið og þau undirrituðu nýtt samkomulag um samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.

7139. Þennan sama dag fengu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst frá (E)forstö-útfl með heitinu „*Tölfræði S-line*“ þar sem má finna viðhengi með ítarlegum upplýsingum um inn- og útflutning Samskipa á árunum 2008-2010.[3447]

7140. Eins og fjallað verður um hitti (E)frkvstj-sala/þj (S)frkvstj-millilandasv á fundi daginn eftir, þ.e. 25. nóvember 2010, og afhenti honum drög að nýju „*neyðarsamkomulagi*“.

7141. Á þessum tíma var í gildi „*neyðarsamkomulag*“ frá 30. nóvember 2001 sem tók m.a. til „*venjulegra flutninga*“ milli Evrópu og Íslands, þ.e. til almennra flutninga fyrirtækjanna. Fór þessi samningur Eimskips og Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafli 5.4. Var þessi ólögmæti samningur um Evrópuflutninga ennþá í framkvæmd þegar „*Nýtt upphaf*“ verkefni Eimskips og Samskipa hófst í júní 2008. Er í samtímagögnum annars vegar rætt um „*Ameríku samninginn*“ og hins vegar um „*Evrópu samninginn*“. Sá fyrrnefndi var samningur um „*venjulega*“ flutninga til og frá Norður-Ameríku og hinn síðari fjallaði um umrætt „*neyðarsamkomulag*“ sem tók m.a. til „*venjulegra*“ flutninga til og frá Evrópu. „*Neyðarsamkomulaginu*“ var haldið leyndu fyrir samkeppnisyfirvöldum. Fóru Eimskip og Samskip t.d. ekki að fyrirmælum skv. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 um að tilkynna samkeppnisyfirvöldum um „*alla samninga*“ *sem* fyrirtækin gerðu sín á milli og um breytingar á þeim. Einnig fóru fyrirtækin gegn samskonar fyrirmælum sem fram komu í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009.

7142. Gögn málsins sýna að fyrirtækin létu takmarkað gildissvið „*neyðarsamkomulagsins*“ ekki aftra sér frá því að beita því einnig í tilvikum utan neyðar og að stjórnendur þeirra töldu þörf á því að ljúka gerð útvíkkaðs neyðarsamkomulags, sem fyrirtækin höfðu lagt drög að haustið 2008, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst þann 19. ágúst 2009 um „*RE: Samskip – Contracts*“. Í þeim tölvupósti bregst (E)frkvstj-sala/þj við ábendingu (E)frkvstj-skiparekst frá því fyrr sama dag um að í gildi væri neyðarsamningur fyrir flutning til og frá Evrópu, en enginn samningur ef annar hvor aðilinn þyrfti að „*slotta*“ með hinum frá einstökum höfnum, einhverra hluta vegna, utan neyðar. Í tölvupóstinum segir (E)frkvstj-sala/þj m.a.: „*Það væri gott og tímabært að endurnýja*

[3445] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Neyðarsamkomulag Eimskip Samskip nov 2010*“. Titill: „*TRÚNAÐARMÁL Neyðarsamkomulag um gámaflutninga*“. Fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 24.11.2010, kl. 9:32. Doc. ID. 0.7.33.66892.
[3446] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.93043.
[3447] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.282114.

neyðarsamninginn og athuga vel með að bæta inn möguleikum á raunhæfum verðum þegar ekki er um hrein neyðartilfelli að ræða. […]".[3448]

7143. Samkeppniseftirlitinu er ekki kunnugt um nákvæmlega hvenær nýtt „*neyðarsamkomulag*" bar fyrst á góma í þessari fundarröð Samskipa og Eimskips sem hófst haustið 2010 en líkt og fyrr segir var það a.m.k. rætt innan Eimskips í ágúst 2009 að „*Það væri gott og tímabært að endurnýja neyðarsamninginn […]*" og að unnt væri að gera það samhliða endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum. Þá vísast til þess að á verkefnalista (E)forstj frá 24. apríl 2009 var verkefnið „*Re visit the Samskip Contract*" á lista undir liðnum „*Operation*" og átti að koma til vinnslu í maí 2009. Af þessu samtímagagni leiðir að forstjóri Eimskips ætlaði að endurskoða „*samninginn*" við Samskip. Á þessum tíma var samfellt samráð Samskipa og Eimskips í gangi og í gildi var m.a. nýr samningur við Samskip um Norður-Ameríku siglingar og „*Neyðarsamkomulagið*", auk samstarfssamningar um leigu og lán á gámum og vegna samstarfs í landflutningum. Ekki er fyllilega ljóst hvaða þátt í samráðinu við Samskip (E)forstj vildi endurskoða.

7144. Af framangreindu má a.m.k. telja mjög líklegt að málið hafi verið rætt milli fyrirtækjanna áður en til þess kom að (E)forstö-innfl fór að semja drög að uppfærðum samningi, t.d. á fundinum 11. nóvember 2010.

7145. Hvað sem því líður skal minnt á að haustið 2008 ræddu fyrirtækin um að endurnýja samkomulagið, skiptust á tillögum um að útvíkka það þannig að í því myndi felast „*almennur slot sharing samningur*" og virtust þau sammála um það efni, án þess að samningsdrögin hefðu verið undirrituð. Hafði samkomulagið frá 2001 verið framkvæmt þannig að það tók til „*venjulegra flutninga*", sbr. tölvupóst milli (E)forstö-flutnstý og (E)forstö-útfl 21. mars 2007 og eintakið með handskrifuðu verðunum sem (E)frkvstj-sala/þj fékk sent 7. ágúst 2009, sbr. kafla 5.4 og 16.4.

14.33.10. Fundur Samskipa og Eimskips 25. nóvember 2010

7146. Samkeppniseftirlitið dregur þá ályktun af gögnum málsins að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv hafi fundað 25. nóvember 2010. Eftirfarandi gefur þetta til kynna:

- Í framangreindum tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl 16.-18. nóvember 2010 kom fram af hálfu (E)frkvstj-sala/þj að reynt verði að að klára samninginn „*með* [(S)frkvstj-millilandasv] *í næstu viku*".

- Þann 24. nóvember 2010 vistaði (E)frkvstj-sala/þj drög að nýju „*neyðarsamkomulagi*" við Samskip og sendi það á (E)forstö-innfl ásamt drögum að nýju Norður-Ameríku samkomulagi.

- Í tölvupósti sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstö-innfl1 kl. 17:04 þann 25. nóvember 2010 var greint frá samskiptum við (E)frkvstj-sala/þj um morguninn þennan dag („*kom smá bakslag í þetta <u>í morgun</u> þegar* [(E)frkvstj-sala/þj] *vildi setja inn fyrirvara*"). Tók þetta til viðræðna um nýjan Norður-Ameríku samning, sbr. nánar hér á eftir.

- Þann 7. desember 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl (afrit (S)frkvstj-millilandasv). Sagði í honum að (S)frkvstj-millilandasv og hann hefðu farið yfir „*tillöguna af neyðarsamkomulaginu sem* [(E)frkvstj-sala/þj] *lét* [(S)frkvstj-millilandasv] *fá um daginn.*"

7147. Blasir þannig við að um morguninn 25. nóvember 2010 hittust (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv á fundi.

7148. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[3449] Engin

[3448] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.267267. Í tölvupóstinum bætir […]".
[3449] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

7149. Framangreind samtímagögn sýna að á þessu fundi framkvæmdastjóra hjá Samskipum og Eimskips hafi a.m.k. verið rætt um nýjan Norður-Ameríku samning, gámasamvinnu og nýtt *„neyðarsamkomulag"*. Hafi (E)frkvstj-sala/þj afhent (S)frkvstj-millilandasv drög Eimskips að nýju *„neyðarsamkomulagi"*. Eru það væntanlega sömu drög og (E)forstö-innfl sendi (E)frkvstj-sala/þj kl. 13:56 þann 24. nóvember 2010.

7150. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum og vegna gáma var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 25. nóvember 2010.

7151. Síðdegis þann 25. nóvember 2010, sama dag og (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj funduðu, sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og gerði grein fyrir því hvaða atriði væru enn til umfjöllunar í viðræðum hans við Eimskip.[3450]

7152. Nokkrum mínútum síðar sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstö-innfl1 varðandi þessar viðræður við Eimskip um nýjan Norður-Ameríku samning: *„Það kom smá bakslag í þetta í morgun þegar* [(E)frkvstj-sala/þj] *vildi setja inn fyrirvara um afhendingu á min 32 TEU gámum pr. ferð. Málið stendur þannig nú að hann bauð okkur $200 í afslátt af sjófrakt fyrir þá gáma ef þeir ná ekki að afhenda þetta magn af gámum í tiltekinni ferð – Hann vill í raun bara geta keypt sig frá vandamálinu frekar en að lenda í einhverjum bull kostnaði við að útvega okkur gáma ef þeir eiga ekki til gáma. – Þú þarft að hugsa þetta með mér hvort við getum ekki sætt okkur við þessa nálgun."*

7153. Setti (S)frkvstj-millilandasv síðan fram vangaveltur um lausn á því vandamáli í gámasamstarfinu við Eimskip sem kæmi upp þegar Eimskip gæti ekki útvegað Samskipum nægjanlega marga gáma og bað (S)forstö-innfl1 að meta þetta með sér.[3451] Ber hér að rifja upp tölvupóst (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj 10. nóvember 2010. Greindi hann frá viðræðum við Samskip en fyrirtækin höfðu þá síðast fundað 8. nóvember 2010. Sagði (E)frkvstj-sala/þj (E)forstj frá því að það væri *„gagnkvæmur skilningur"* milli fyrirtækjanna um að Samskip noti gáma Eimskips *„eingöngu meðan framboð er fyrir hendi"*.

14.33.10.1. <u>Unnið áfram að verðhækkun</u>

7154. Eins og áður sagði ákvað (E)frkvstj-sala/þj þann 21. nóvember 2010 að THC gjald Eimskips yrði hækkað og greindi (E)frkvstj-alþjsv frá því. Í kjölfarið fól (E)frkvstj-alþjsv (E)forstö-viðskþróun að hækka verð, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-alþjsv frá 23. nóvember 2010. Í samræmi við þessi fyrirmæli (E)frkvstj-alþjsv tilkynnti (E)forstö-viðskþróun 25. nóvember 2010 samstarfsmönnum sínum um hækkun Eimskips á THC gjaldi um 2,2%, ásamt 2,2% hækkun á afgreiðslugjaldi. Verðhækkunin átti að taka gildi 1. janúar 2011 og taka til flutnings gegnum allar viðkomuhafnir Eimskips erlendis, þ. á m. í Norður-Ameríku og Færeyjum.

7155. Vildi (E)frkvstj-alþjsv hins vegar fara varlega í verðhækkun í Færeyjum sökum samkeppni á þeim markaði. Ólíkt stöðu mála á Íslandi takmarkaði samkeppni í Færeyjum verðhækkun. Er þetta í samræmi við það sem fram kom í fundargerð stjórnar Samskipa hf. 25. október 2010 og glærum (S)forstj vegna fundar sömu stjórnar 21. nóvember 2010. Í þeim gögnum kom fram að stöðugleiki og ró ríkti á íslenska flutningamarkaðnum og þar væri unnt að ná fram ítrekuðum verðhækkunum án þess að missa mikilvæga viðskiptavini. Í Færeyjum ríkti hins vegar mikil samkeppni.

[3450] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.839115.
[3451] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.839127.

7156. Líkt og fjallað hefur verið um endurspegla ólíkar samkeppnisaðstæður og aðgerðir Eimskips og Samskipa á Íslandi og í Færeyjum hið ólögmæta samráð hér á landi.

7157. Eimskip hélt áfram að undirbúa verðhækkun en (E)forstö-útfl sendi tölvupóst 29. nóvember 2010 til undirmanna sinna í útflutningsdeild Eimskips þar sem hann setti fram atriði sem áttu að vera til umræðu á sölufundi þennan sama dag. Í tölvupósti (E)forstö-útfl kom m.a. fram að huga ætti að verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Kom þannig fram að í sölustefnu fyrir árið 2011 ætti m.a. að felast: *„Verðlagning og upptaka samninga*". Einnig kom þetta fram: *„Þjónustugjöld erlendis hækka um 2,2% um áramót*".[3452]

7158. Þann 30. nóvember 2010 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til viðskiptastjóranna (S)viðskstj2, (S)viðskstj1 og (S)viðskstj og afrit til (S)forstö-innfl1 . Þessi tölvupóstur fjallaði um það verkefni að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í Norður-Ameríku flutningum, sbr. m.a. framangreindur tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 28. október 2010. Sagði (S)frkvstj-N-Am að hann teldi að nánast allar fyrirhugaðar verhækkanir yrði að klára í upphafi næsta árs (*„Ég tel eins og staðan er í dag að niðurstaða* [hækkanir] *í 99% tilfella verði að liggja fyrir í byrjun janúar.*")[3453]

7159. Þann 6. desember 2010 taldi (S)forstö-innfl1 ástæðu til að *„taka stöðuna*" á því hvernig gengið hefði að hækka verð til mikilvægra viðskiptavina Samskipa í Norður-Ameríku flutningum. Í tölvupósti hans til viðkomandi viðskiptastjóra og (S)frkvstj-N-Am sagði:

> *„1. Garri: Þessu er lokið.*
>
> *2. Íslensk Ameríska: Samningsverðin eru í lagi.* [(S)viðskstj1] *fylgist með því að tilboð í aðra flutninga í framtíðinni verði með ásættanlega framlegð*
>
> *3. Húsasmiðjan:* [(S)viðskstj1] *fylgist með Kanada ef það fer af stað aftur.*
>
> *4. Saltkaup:* [(S)viðskstj2] *var búinn að fara fram á 1600 USD í hækkun.* [(S)viðskstj2] *hver er staðan á þessu?*
>
> *5. Samkaup:* [(S)viðskstj1]*, hver er staðan?*
>
> *6. Vífilfell:* [(S)viðskstj] *hver er staðan á þessu?7*
>
> *7. Rekkja.* [(S)viðskstj] *hver er staðan?*"[3454]

7160. (S)viðskstj svaraði sama dag og kvaðst vera búinn að hækka verð gagnvart Rekkjunni. Einnig kvaðst hann vera búinn að tryggja að Húsasmiðjunni yrði ekki boðið jafn lágt verð og það sem (S)forstö-innfl1 gerði athugasemdir við í framangreindum tölvupósti frá 28. október 2010.[3455]

7161. Varðandi áðurnefnd fyrirmæli (S)forstö-innfl1 um að halda uppi verðum gagnvart Íslensk Ameríska, (ÍSAM) skal haft í huga að í maí 2010 hafði ÍSAM skrifað undir endurnýjað flutningasamkomulag við Samskip, þar sem Samskip höfðu hækkað verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Fjallað er nánar um þau atvik og markaðsskiptingu vegna ÍSAM í kafla 14.26.

7162. Sömu sögu er að segja um áðurnefnd fyrirmæli (S)forstö-innfl1 tengd Húsasmiðjunni. Skulu þau fyrirmæli skoðuð með hliðsjón af því að í júlí 2010 hafði Húsasmiðjan sagt upp samningi við Samskip vegna mikilla verðhækkana. Samskip endurnýjuðu flutningasamkomulag við Húsasmiðjuna í byrjun árs 2011 og þá með verðhækkunum. Fjallað er um markaðsskiptingu og atvik tengd Húsasmiðjunni í kafla 14.34.

[3452] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.282896.
[3453] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.839460.
[3454] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.839930.
[3455] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840107.

7163. Þessi gögn Samskipa frá 30. nóvember og 6. desember 2010 sýna að samhliða viðræðum við Eimskip náðu Samskip árangri í að hækka verð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum. Á sama tíma vann Eimskip bæði að almennum verðhækkunum og verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Þá staðfestir eftirfarandi gagn (E)frkvstj-sala/þj frá 1. desember 2010 að *„friður"* ríkti um hina mikilvægu viðskiptavini á þessum tíma. Er þetta allt birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið til staðar.

14.33.10.2. Eimskip kveðst ekki hafa misst mikilvæga viðskiptavini

7164. Í glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj sem er vistuð undir heitinu *„SCS 1.12.2010 MM"* er að finna glærur sem bera heitið *„SCS December 2010"* og fjalla m.a. um breytingar á viðskiptamannahópi Eimskips fram til desember 2010.[3456]

7165. Á glæru nr. 21 sem hefur fyrirsögnina *„Summary"* stendur:

„Tapað: Liverpool sér um það. En svo er alltaf einhver reitingur frá Smyril Line/Blue Water […]."

7166. Á glæru 23 er sömuleiðis yfirheiti glærunnar *„Summary"* en þar segir varðandi *„Misst viðskipti"*:

„Það er ómögulega hægt að finna nokkuð sem skiptir máli".

7167. Þetta staðfestir að Eimskip hafi á fyrstu ellefu mánuðum ársins 2010 ekki misst frá sér mikilvæga viðskiptavini til keppinauta og að *„reitingurinn"* hafi verið frá Smyril Line/Blue Water (BWS) en ekki helsta keppinauti fyrirtækisins, Samskipum.

7168. Þetta gagn (E)frkvstj-sala/þj er í samræmi við framangreind gögn Samskipa frá september – nóvember 2010. Í þeim er rætt um að *„áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði"* og að *„rólegt"* sé yfir markaðnum. Samningar við mikilvæga viðskiptavini séu að losna en Samskip geri ráð fyrir því að halda þeim öllum og hækka verð gagnvart þeim, ásamt því að hækka gjaldskrá ítrekað.

7169. Þessi samtímagögn endurspegla hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

14.33.11. Samskipti m.a. forstjóra og lykilstjórnenda í desember 2010 og janúar 2011

7170. Gögn málsins sýna að ýmis samskipti áttu sér stað milli stjórnenda Samskipa og Eimskips í desember 2010 og janúar 2011. Var um að ræða áframhaldandi samskipti (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl auk m.a. samskipta forstjóra Samskipa við lykilstjórnanda hjá Eimskip og samskipti forstjóra Eimskips við lykilstjórnanda hjá Samskipum. Þykir rétt að lýsa þessu stuttlega hér.

7171. Fyrir liggur að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittust 3. desember 2010. Samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið sátu þeir, ásamt (E)forstj, í vinnuhópi sem átti að framkvæma það verkefni. Fyrir árið 2008 störfuðu (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv um árabil fyrir Samskip og Eimskip í Hollandi, bjuggu í sömu götu í Rotterdam og þekktust vel. Í m.a. kafla 7.2 og áfram er rökstutt að tengsl (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, auk tengsla (E)forstj og (S)forstj, hafi skiptu miklu um að ráðist var í *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Eftir dvölina í Hollandi hittust (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv m.a. árlega í matarboði fimm til sjö hjóna sem kynnst höfðu í Hollandi, auk afmælisboða. Var þetta árlega matarboð haldið í tengslum við jólin. Hafði þessi siður hafist í Hollandi og haldið áfram eftir að viðkomandi einstaklingar fluttu aftur til Íslands, sbr. m.a. kafla 7.1.4. Sýna gögnin að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittust í slíku boði 3. desember 2010.

7172. Eins og lýst verður ræddu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj saman í síma 7. desember 2010.

[3456] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„SCS 1.12.2010 MM.ppt"*. Fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 30.11.2010, kl. 08:43. Doc. ID. 0.7.33.188396.

7173. Eins og lýst verður funduðu (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl 9. desember 2010.

7174. (S)forstj og framkvæmdastjóri TVG, (E)frkvstj-TVG, þekktust, a.m.k. í gegnum störf þeirra fyrir íþróttafélagið Víking og sýna samtímagögn að þeir skipulögðu og hittust á fundi þann 9. desember 2010 vegna þeirra starfa.[3457]

7175. Samskipti voru á milli (S)forstö-útfl og (E)forstj í desember 2010 og janúar 2011. Hér ber að rifja upp að ríkt tengsl og reglubundin samskipti voru á milli (S)forstö-útfl og (E)forstj á rannsóknartímabili þessa máls. sbr. kafla 7.1.3. Eins og lýst var hér að framan skipulagði (S)forstö-útfl fund (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst með (S)frkvstj-N-Am 24. nóvember 2010 í Bandaríkjunum þar sem rædd voru viðkvæm samkeppnismálefni (m.a. innflutningur á pappír frá Norður-Ameríku). Var þessi fundur hluti af hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa. Þann 26. nóvember 2010 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstj með heitinu *„Jólagjöfin mín*". Í honum sagði: *„Ég vil svona jólagjöf í ár frá þér .... 10 X 25*." (E)forstj svaraði: *„Einmitt – flottur sjónauki*."[3458] Þann 6. desember 2010 sendi (E)forstj (S)forstö-útfl vinabeiðni gegnum Facebook. Samkvæmt (S)forstö-útfl notuðu þeir (E)forstj þennan vettvang til samskipta. Ætla má af gögnum málsins að (S)forstö-útfl og (E)forstj hafi frá 6. desember 2010 og út rannsóknartímabilið átt bein samskipti með Facebook.[3459]

7176. Þann 14. desember 2010 sendi (E)forstj tölvupóst til m.a. (S)forstö-útfl og bauð til matarboðs á heimili sínu þann 2. janúar 2011. Gerði hann grein fyrir því að m.a. yrði boðið upp á matvæli unnin af (S)forstö-útfl.[3460] Liggur fyrir að (S)forstö-útfl sat þetta kvöldverðarboð heima hjá (E)forstj, sbr. tölvupóst sem hann sendi 4. janúar 2011 til (E)forstj og þakkaði fyrir boðið.[3461]

7177. Gögn málsins gefa til kynna að (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj hafi hist 11. desember 2010. Í kafla 13 er gerð grein fyrir því að (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj þekktust. Í kafla 16 er gerð grein fyrir samskiptum þeirra sem tengjast stórauknum flutningum Eimskips fyrir Jóna og var það samstarf hluti af "*Nýtt upphaf*" verkefninu. Sýna gögn málsins að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna var boðið í afmæli 11. desember 2010.[3462] Ekkert gefur til kynna að þeir hafi ekki mætt báðir í þetta boð.

7178. (E)frkvstj-skiparekst, (E)deildstj-útfl1, (E)frkvstj-Holl, (S)forstö-flutnstj og (S)frkvstj-Jóna hittust á kynningarfundi í Hollandi vegna útboðs Alcan 13. – 14. desember 2010 en fjallað er um atvik tengd þessu í kafla 14.36.7.

7179. Fjórir stjórnendur Samskipa og Eimskips hittust 30. desember 2010. Í kafla 13 er gerð grein fyrir reglulegum samskiptum (S)forstö-innfl1 , (S)stjórnarm-S og SH (meðlimur í stjórn Samskipa hf.), (E)viðskstj2 (viðskiptastjóri í innflutningsdeild) og (E)sölustj-innanl2 (sem m.a. kom að tilboðs og samningagerð í landflutningum). Þann 24. nóvember 2010 sendi (E)viðskstj2 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 , (S)stjórnarm-S og SH og (E)sölustj-innanl2. Heiti póstsins var *„Björ*". Í tölvupóstinum lagði (E)viðskstj2 til að hópurinn myndi hittast þar sem það væri svo *„langt síðan við höfum sest niður og fengið okkur svo sem eina kollu saman*." (S)forstö-innfl1 svaraði og kvaðst lítast vel á að hittast og segist vera *„klár*" eftir 5. desember 2010. (E)sölustj-innanl2 svaraði einnig daginn eftir og sagðist *„alltaf klár*" og jafnframt:

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

[3457] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.805992.
[3458] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1018023.
[3459] Sjá umfjöllun í kafla 13.
[3460] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.711851.
[3461] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1025836.
[3462] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.390825.

7180. Varð úr að þessir stjórnendur hittust 30. desember 2010.[3463]

7181. Til viðbótar framangreindum samskiptum má líta til tölvupósta (S)viðskstj1 og (E)forstö-N-Am í desember 2010. (S)viðskstj1 var viðskiptastjóri hjá Samskipum og hafði þann 9. nóvember 2010 spurt (S)forstö-innfl1 hvort bjóða ætti viðskiptavini Eimskips *„grænlensk verð"*. (E)forstö-N-Am var yfirmaður Eimskips í Bandaríkjunum. Tildrög þessara samskipta voru að starfsmaður Marels (viðskiptavinar Eimskips) hafði samband við m.a. (E)forstö-N-Am og óskaði eftir því að hann myndi sjá um sendingu til Bandaríkjanna. Tölvupóstar þessu tengdu voru framsendir til (S)viðskstj1 sem svaraði sama dag.

- Í tölvupósti (S)viðskstj1 segir m.a.: *„Sælir [(E)forstö-N-Am og starfsmaður Marel] er ekki best að Samskip sjái um þennan flutning í ár?:) En in case að við tökum þetta ekki núna (en klárlega fyrir þar næstu jól) getið þið sent mér afrit af hvernig þið viljið fá þetta þ.e. pappírana - ég verð ekki við tölvu á morgun (fyrr en seinni partinn) þannig að ég get ekki græjað þetta fyrr en seinni partinn […] [starfsmaður Marels] reikna með að ef þetta fer með gufuskipa companíinu þá fáir þú afslátt í sverari kantinum - e-h staðar hafa þeir makað krókinn með háum flutningsgjöldum."* [3464] Setti (S)viðskstj1 í tölvupóstinn hlekk á vefsíðu Eimskips þar sem gjaldskrá fyrirtækisins var að finna.

- (E)forstö-N-Am svaraði (S)viðskstj1 með tölvupóst sem hann sendi sama dag: *„Sæll [(S)viðskstj1], Er ekki að ganga nógu vel hjá ykkur? Við hjá gufuskipum erum bara að spila í sömu deild og Marel, vel fjármagnaðir og skilum góðri afkomu. Bara að hafa samband þegar þú vilt koma yfir. Sendu mér bara reikninginn á word skjali, ég get þá átt eitthvað við hann þannig að við gerum ekki allt vitlaust þegar þetta fer í tollarana hér vestra. […] Þið Samskipa menn megið alveg sjá um þessar jólasendingar því þó það sé mér heiður að fá að hjálpa mínum íslensku bræðrum á sléttunni, þá er þetta „headache of the year". En alltaf kemst það þó til skila. En í anda jólanna er bara gaman að þessu."* [3465]

- Starfsmaður Marel blandar sér í þessi samskipti (S)viðskstj1 og (E)forstö-N-Am: *„Hehehe, djöfull er gaman að sjá alvöru samkeppni í action! [(S)viðskstj1], þú verður bara að bjóða í dílinn næstu jól en ég efast um að þú sért jafn innundir hjá Embassíinu og [(E)forstö-N-Am]. Ég er þó mest hræddur um að Wikileaks eigi eftir að komast í skjölin varðandi ráðabrugg síðustu ára....."* [3466]

- (E)forstö-N-Am svarar með þessum hætti: *"Nema [(S)viðskstj1] leki í Julian Assange. „Nógu oft fara upplýsingarnar í samkeppnisstofnun. J)))))))))"* [3467]

- (S)viðskstj1 svarar: *„Bara halda ser innan rammans eda pay and smile:)"* [3468]

7182. Ljóst er að (S)viðskstj1 og (E)forstö-N-Am þekktust. Eftir sem áður var um að ræða samskipti viðskiptastjóra hjá Samskipum og yfirmanns Eimskips í Bandaríkjunum sem tengdust starfsemi fyrirtækjanna. Vísað var til *„ráðabruggs"*, samkeppnisyfirvalda og til þess að Eimskip *„maki krókinn"* með háum flutningsgjöldum. Hér ber að rifja upp samskipti (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-útfl , (S)forstö-útfl og (S)viðskstj3 í nóvember 2009 þar sem m.a. var spurt hvar í *„Öskjuhlíðinni"* fundur fyrirtækjanna ætti að fara fram, sbr. kafla 13.4.1. Í framangreindum samskiptum (S)forstö-innfl1 , (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 í desember 2010 var vísað til þess að það væri *„greinilega gott samkomulag á markaðnum í dag"*. Sýnir þetta tengsl og samskipti milli mikilvægra starfsmanna Eimskips og Samskipa. Eru þessi gögn einnig ein vísbending af mörgum um að bann samkeppnislaga við samráði keppinauta hafi ekki verið tekið

[3463] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844229 og 0.7.33.844329, sbr. einnig fyrri samskipti: Doc. ID. 0.7.33.839022 og 0.7.33.840315.
[3464] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[3465] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[3466] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[3467] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[3468] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].

alvarlega hjá Eimskip og Samskipum og endurspegla þau nánu tengsl sem höfðu myndast á milli fyrirtækjanna á grunni samráðsins og ítrekaðra samskipta fyrirtækjanna.

14.33.12. Samtal Samskipa og Eimskips 7. desember 2010

7183. Gögn málsins sýna að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj ræddu saman í síma 7. desember 2010, sbr. tölvupósturinn sem (S)forstö-innfl1 sendi til (E)forstö-innfl kl. 17:58 sama dag.

7184. Eftir samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj þann 7. desember 2010 var bókaður fundur í dagbók (S)forstö-innfl1 með heitinu *„USA samningur og neyðarsamkomulag við Eimskip"*.[3469]

7185. Sem fyrr segir sendi (S)forstö-innfl1 sama dag tölvupóst til (E)forstö-innfl en þar segir m.a.: *„Við höfum farið í gegnum samninginn eftir samtal [(E)frkvstj-sala/þj] og [(S)frkvstj-millilandasv]. Ég gerði ekki track changes, en almennt séð eru breytingarnar frá ykkar síðasta drafti þessar: […]". (E)forstö-innfl svaraði síðar sama dag: „Sé ekki annað í fljótu bragði en að þetta sé komið. Það þarf að skoða hliðarskjalið betur vegna FMC reglna. Veit ekki annað en fimmtudagurinn e.hád sé laus hjá okkur. Hvernig líst ykkur á kl. 15:00?"*[3470]

7186. Klukkan 16:30 sama dag, 7. desember, sendi (S)forstö-innfl1 annan aðskilinn tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) með heitinu *„Neyðasamkomulag"*. Í honum var fjallað um uppfærslu á hinu leynilega *„neyðarsamkomulagi"* fyrirtækjanna en þar sagði: *„Við fórum yfir tillöguna af neyðarsamkomulaginu sem* [(E)frkvstj-sala/þj] *lét* [(S)frkvstj-millilandasv] *fá um daginn. Við erum sáttir við þetta svona, en viljum breyta fyrstu setningunni í annarri málsgrein:*

Hún yrði svona: „Samningurinn tekur til flutninga sem skapast vegna verulegrar röskunar á áætlun, s.s. vegna bilana skips, veðurs, strands og annara svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutninga á tómum einingum."

Reynum að klára þetta á sama tíma og USA samninginn."[3471]

7187. (E)forstö-innfl svaraði samdægurs þessum tölvupósti (S)forstö-innfl1 og kvaðst ekki sjá *„annað en að við getum klárað þetta svona á fimmtudaginn."*[3472]

7188. Þann 8. desember 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl o.fl. um Norður-Ameríku samninginn, en þar segir: *„Sjáumst á morgun kl 15.00. Spurning hvort það þurfi nokkuð að fæla þetta hliðarskjalVið stilltum því upp sem samkomulagi á milli Einskip Íslandi og Samskip hf., en ekki Samskip Inc."*.

7189. (S)frkvstj-millilandasv bætir við: *„já það var einmitt hugmyndin með þessum hliðarsamningi að losna við að fæla hann. Við mætum til ykkar á morgun kl. 15.00."*[3473]

7190. Sérstaka athygli vekur að Samskip og Eimskip komust að samkomulagi um *„hliðarskjal"* við Norður-Ameríkusamninginn sem fyrirtækin voru sammála um að *„fæla"* ekki.[3474] Þetta *„hliðarskjal"* tengdist gámasamstarfi fyrirtækjanna. Var um að ræða viðauka við gámaleiguákvæði í Norður-Ameríku samningum þar sem Eimskip var gert skylt að greiða gjald til Samskipa hefði það ekki gáma fyrir Samskip í höfnum í Bandaríkjunum og Kanada. Tengdist þetta auknu gámasamstarfi fyrirtækjanna sem fólst í því að Samskip myndu eingöngu nota gáma frá Eimskip þegar þeir væru til staðar.

7191. Framangreind gögn sýna að líkt og áður hafði í samskiptum (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj 7. desember 2010 verið fjallað um samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum. Eins og rökstutt

---

[3469] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID: 0.7.33.840223.
[3470] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.94282.
[3471] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840428.
[3472] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840472.
[3473] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.94293.
[3474] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eim/Sam. […] Doc. ID. 0.7.34.94282 / 0.7.34.94296 / 0.7.34.94286. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.840428 / 0.7.33.840472.

er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi samskipti 7. og 8. desember 2010.

14.33.13. Flutningamarkaðurinn á Íslandi *„nokkuð stöðugur“*

7192. Þann 7. desember 2010 sendi (S)stjórnarm-fjármstj tölvupóst til stjórnar Samskipa Holding ((S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-S og SH).[3475] Meðfylgjandi voru áætlanir (*„budget“*) í formi glærukynninga fyrir Samskip hf. í heild sinni og fyrir einstakar deildir (landflutningar, sjóflutningar og Jóna). Kom fram að farið yrði yfir þessi skjöl á fundi stjórnar Samskipa Holding sem haldinn var í Rotterdam dagana 14. – 16. desember 2010.

7193. Í glærum vegna sjóflutninga Samskipa hf. var dregið saman það sem gerðist á árinu 2010. Kom fram að markaðurinn hefði verið *„nokkuð* stöðugur“ (*„Market fairly stable“*) og Samskip héldu sínum mikilvægu viðskiptavinum. Góð afkoma var í innflutningi en síðri í útflutningi. Samkvæmt glærunum var verri afkoma í útflutningi hins vegar ekki sökum samkeppni heldur vegna samdráttar í fiskveiðum. Einnig valdi markaðshlutdeild og afkoma í Færeyjum Samskipum vonbrigðum en þar var meiri og virkari samkeppni en á Íslandi, sbr. einnig t.d. fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa hf. 25. október 2010.

7194. Í glærunum kemur einnig fram að þjónustugjöld Samskipa hafi verið hækkuð um 5% og sjófrakt um 4% árinu 2010. Jafnframt segir að þjónustugjöld verði ítrekað hækkuð á árinu 2011. Stefnan sé áfram þessi í samningum við mikilvæga viðskiptavini í innflutningi:

„There will be a continuing strong focus on rate increases“

7195. Í glærunum er einnig að finna umfjöllun um hverjir séu keppinautar Samskipa í sjóflutningum á Íslandi. Mælt í TEU sé Eimskip með 56% hlutdeild, Samskip með 34% (tekið er fram að Samskip séu með 37% hlutdeild í almennum innflutningi), Nesskip/Wilson með 9%, BWS með 1% og Thorship einnig með 1%. Staðfestir þetta að samanlagt voru Eimskip og Samskip í afar sterkri stöðu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

7196. Í glærunum vegna landflutninga á Íslandi segir að eitt það helsta sem gerðist á árinu 2010 (*„major developments“*) hafi verið eftirfarandi:

„✓ Volumes dropping related to eruption in Eyjafjallajökull

✓ Competition considerably stable in a decreasing market“

7197. Hafði þannig samdráttur í eftirspurn ekki leitt til aukinnar samkeppni. Þá kom fram að verð á landflutningum hefði hækkað um 2-3% á árinu 2010 ef FAF væri ekki talið með. Þá er því lýst að Samskip og Eimskip hefðu sameiginlega sterka stöðu á landflutningamarkaði.

7198. Þá var í glærunum fjallað um ógnanir og tækifæri á markaði. Eins og í öðrum gögnum frá Samskipum var samkeppnisleg ógn í landflutningum ekki talin stafa frá Eimskip. Með sama hætti var í hliðstæðum gögnum frá Eimskip heldur ekki talin stafa ógn af Samskipum í landflutningum. Í þeim gögnum voru hins vegar einyrkjar nefndir sem helstu keppinautarnir. Í þessu samhengi má einnig horfa til skjals Eimskips frá nóvember 2010: *„Business Plan 2011, Eimskip Domestic Flytjandi. November 2010“*.[3476] Var um að ræða rekstraráætlun Eimskips í landflutningum vegna ársins 2011. Í rekstraráætluninni kemur fram að eitt meginmarkmiða Eimskips (e. *Key business goal*) sé að viðhalda núverandi

[3475] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.816137.
[3476] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi business plan 2011.docx“*. Titill: *„Business Plan 2011, Eimskip Domestic Flytjandi November 2010“*. Fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 09.09.2011, kl. 16:43. Doc. ID. 0.7.33.167336.

markaðshlutdeild fyrirtækisins. Var það og stefna fyrirtækisins að reyna að auka tekjur frá þáverandi viðskiptavinum. Á bls. 11 í skýrslunni eru tilteknar helstu ógnir sem landflutningar Eimskips standi frammi fyrir. Ein þeirra er samkeppni frá nýjum keppinautum. Samkeppni frá stærsta keppinautnum, Samskipum, er þar ekki talin með. Er það í samræmi við framangreind skjöl (E)frkvstj-sala/þj þar sem samkeppnisleg ógn var ekki talin stafa frá Samskipum, hvorki í landflutningum eða sjóflutningum. Er þetta í samræmi við hið ólögmæta samráð við Samskip sem Eimskip hafa viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

7199. Í þessum glærum frá 7. desember 2010 til stjórnar Samskipa Holding er hins vegar gert ráð fyrir minni samkeppni frá einyrkjum (nefndir *„pirates“*) þar sem þeir hafi takmarkaðri aðgang að lánsfé en áður. Ekki voru talin tækifæri í því að *„ráðast á“* (*„attack“*) Eimskip heldur Íslandspóst að því er virðist með því að snúa sér til samkeppnisyfirvalda. Hér ber að rifja upp það samráð sem (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl höfðu með sér vegna Íslandspósts á árinu 2008, sbr. m.a. kafla 8.11.

7200. Í öðrum glærum í þessari kynningu kemur fram sama vissa og áður um getu til að hækka verð og að minna magn í landflutningum leiði ekki til þess að tekjur minnki.

7201. Eins og fyrr sagði kom fram í glærunum að á árinu 2010 hefði samkeppni ekki aukist þrátt fyrir samdrátt í flutningum til Íslands. Styðja þessar glærur önnur samtímagögn frá Samskipum sem staðfesta allt önnur viðbrögð Samskipa og Eimskips á Íslandi en á þeim erlendu mörkuðum sem Samskipa-samsteypan starfaði. Þar leiddi samdráttur í eftirspurn jafnan til aukinnar verðsamkeppni en á Íslandi var unnt að slá því föstu í áætlunum að slíkum samdrætti yrði mætt með því að hækka verð og varð svo einnig í reynd. Samkeppnisleg viðbrögð stærsta keppinautarins voru ekki talin vera áhættuþáttur. Í samræmi við þetta kemur einnig fram í glærunum að nánast séu engar líkur á því að Eimskip hefji verðsamkeppni (*„drops prices“*) í landflutningum. Mun meiri líkur eru hins vegar taldar vera á verðsamkeppni í rekstri vöruhúsa en eins og fram hefur komið er ekki talið að hið ólögmæta samráð hafi tekið til þess þáttar í rekstri Eimskips og Samskipa.

7202. Þessi gögn frá desember 2010 endurspegla ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

14.33.14. Fundur Samskipa og Eimskips 9. desember 2010

7203. Þann 9. desember 2010 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv þar sem segir: *„Meðfylgjandi eru skjölin þrjú sem við ætlum að skrifa undir. Sendið mér athugasemdir ef einhverjar.“* Fylgdi með tölvupóstinum nýr Norður-Ameríku samningur, nýtt *„Neyðarsamkomulag“* og áðurnefndur *„hliðarsamingur“*.[3477]

7204. Klukkan 15:00 þann 9. desember 2010 funduðu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á ný. Var fundurinn bókaður í eina klukkustund.[3478]

7205. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[3479] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

7206. Samtímagögn sýna hins vegar að á fundinum hafi a.m.k. verið til umræðu nýr samningur um Evrópuflutninga (*„neyðarsamkomulag“*) og nýr Norður-Ameríku samningur.

7207. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum var hluti af *„Nýtt*

[3477] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.94439.
[3478] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840646. Athygli vekur að fundurinn var í klukkustund en gögn málsins bera með sér að samningsdrög og verð hafi verið fyrirliggjandi fyrir fundinn.
[3479] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

upphaf" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 9. desember 2010.

14.33.14.1. Nýir samningar og hugað að verðhækkun

7208. Fyrir liggur að á fundinum 9. desember 2010 var undirritaður nýr samningur Samskipa og Eimskips um Norður-Ameríku flutninga. Einnig var undirritaður uppfærður samningur um Evrópuflutninga, þ.e. leynilegt „*neyðarsamkomulag*" milli keppinautanna.[3480] Síðara samkomulagið tók gildi strax og var ótímabundið. Var það í framkvæmd út rannsóknartímabil þessa máls. Hið fyrra tók gildi 1. janúar 2011 og gilti samkvæmt orðalagi sínu til 31. desember 2012 (en var í raun í framkvæmd út árið 2013). Á sama fundi var einnig undirritaður umræddur „*hliðarsamningur*" sem kom til vegna aukins gámasamstarfs fyrirtækjanna.

7209. Í hinum nýja Norður-Ameríku samningi fólst hækkun á verði og aukin gjaldtaka, sbr. framangreinda umfjöllun um 4,6% hækkun, ISPS- og THC-gjöld. Þá fólst í samningnum aukið gámasamstarf fyrirtækjanna. Í stað þess að um helmingur þeirra gáma sem Samskip notaði í þessum flutningum væri frá Eimskip var það meginregla að Samskip myndu alfarið nota gáma frá Eimskip, sbr. einnig umfjöllun í m.a. kafla 14.33.6.3. Ef Eimskip gæti hins vegar ekki útvegað gáma fyrir Samskip var Eimskip skylt að greiða Samskipum gjald með þeim hætti sem lýst er í „*hliðarsamningnum*".

7210. Auk breytinga á verðlagi fólst í nýjum samningi um Evrópuflutninga („*neyðarsamkomulagi*") að gildissvið þess yrði víðtækara og teygjanlegra en áður hefði verið þar sem það væri ekki samkvæmt orðalagi sínu lengur bundið við raunveruleg neyðartilvik (strand o.þ.h.) heldur segir: „*Samningurinn tekur til flutninga sem skapast vegna verulegrar röskunar á áætlun, s.s. vegna bilana skips, veðurs, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutninga á tómum einingum. Samkomulagið gildir svo framarlega sem viðkomandi félag geti komið flutningunum við.*"

7211. Í þessu samhengi má geta þess að þann 23. desember 2010 sendu Eimskip og Samskip Samkeppniseftirlitinu beiðni um undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. laganna, vegna samnings þeirra um samstarf á siglingaleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku sem undirritað var þann 9. desember 2010.

7212. Í undanþágubeiðninni eru fyrri samningar fyrirtækjanna um samstarf á umræddri siglingaleið raktir en hvorki er fjallað um hið nýja „*neyðarsamkomulag*" né „*hliðarskjalið*" sem hafði bein tengsl við Norður-Ameríkusamninginn, sbr. framanritað. Þá var heldur ekkert minnst á nokkurt það samstarf sem fólst að öðru leyti í „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna. Í raun byggja Eimskip og Samskip í undanþágubeiðni sinni á því að forsendur væru hinar sömu og við veitingu fyrri undanþágu, sbr. ákvörðun nr. 46/2009. Líkt og rakið hefur verið er hins vegar ljóst að við veitingu þeirrar undanþágu var Samkeppniseftirlitið ekki upplýst um samstarf skipafélaganna á grunni „*neyðarsamkomulagsins*" eða annað samstarf þeirra á grunni „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Er það því mat Samkeppniseftirlitsins að sú undanþága hafi verið veitt á grundvelli rangra forsendna þar sem viðeigandi upplýsingar lágu ekki fyrir í málinu.

7213. Nánar er fjallað um þessa nýju samninga í kafla 16.

7214. Einhver óvissa virðist hafa verið innan Samskipa um verðlagsákvæði í hinu nýja „*neyðarsamkomulagi*", þ.e. hvort áfram ættu að gilda handrituðu 2x verðin á eldra „*neyðarsamkomulaginu*" frá árinu 2001. Þannig sendi viðskiptastjóri hjá Samskipum fyrirspurn 10. desember 2010 á yfirmann sinn (S)forstö-útfl og spurði: „*Gildir enn að verðin x2 þegar við kaupum frakt af hvort öðru og allt innifalið*". (S)forstö-útfl svarar henni samdægurs: „*Spurðu,* [(S)forstö-innfl1]*, hann gerdi thetta*."[3481]

[3480] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. „*TRÚNAÐARMÁL Neyðarsamkomulag um gámaflutninga*". Undirritað af […]. Fannst vistað á heimasvæði […], vistað þann 09.12.2010, kl. 16:51. Doc. ID. 0.7.33.69472.
[3481] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1021331 / 0.7.33.1021339.

7215. Sama dag upplýsti (S)frkvstj-millilandasv (S)forstj um nýja „*neyðarsamkomulagið*" við Eimskip með því að áframsenda til hans tölvupóst frá (S)forstö-innfl1 sama dag þar sem (S)forstö-innfl1 hafði sent í viðhengi „*nýja neyðarsamkomulagið*".[3482]

7216. Á fundi innflutningsdeildar Eimskips 13. desember 2010 fjallaði (E)forstö-innfl um hið nýja „*neyðarsamkomulag*", en í fundargerð segir svo: „*(E)forstö-innfl - Skrifaði undir samning við Samskip - nýtt neyðarsamningsverð.*" Einnig hefði (E)forstö-innfl rætt um þetta:

„*Gjaldskrárhækkun rædd - erlendis sem heima*."[3483]

7217. (E)frkvstj-sala/þj vistaði verkefnalista 14. desember 2010. Þar er tilgreint að í gangi væri verkefnið: „*Hækkanir (ISL – ERL)*" (sem hafði verið á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj frá nóvember sama ár).[3484]

7218. Strax í desember 2010 reyndi á nýja „*neyðarsamkomulagið*". Sýna gögnin að Samskip hafi farið fram á það við Eimskip að flytja gáma fyrir viðskiptavini Samskipa (m.a. Nathan & Olsen) frá Bretlandi til Íslands. Starfsmaður Samskipa í Bretlandi sneri sér þann 29. desember 2010 til (S)viðskstj1 og benti á að ekki væri komið endanlegt svar frá Eimskip.[3485] (S)viðskstj1 svaraði samdægurs og sagði að (S)forstö-innfl1 ætli að ræða við (E)forstö-innfl um þessa flutninga frá Bretlandi til Íslands.[3486]

7219. (S)forstö-innfl1 sendi síðan þennan sama dag tölvupóst til (E)forstö-innfl með heitinu „*Flutningar á neyðarsamkomulagi frá IMM*". Í honum óskaði hann eftir því að (E)forstö-innfl beiti sér fyrir því að umræddir gámar verði fluttir af Eimskip. Var vísað til þess að skip Samskipa hafi lent í seinkunum.[3487] (E)forstö-innfl svaraði og vísaði til flutninga Eimskips fyrir Jóna en eins og fram kemur í kafla 16.6 voru á þessum tíma fyrir hendi umfangsmiklir flutningar Eimskips fyrir umrætt dótturfélag Samskipa. (E)forstö-innfl greindi þannig frá því að Jónar ættu bókaða gáma með Eimskip og hann vissi einnig af því að óskað hefði verið eftir flutningum fyrir Samskip frá Bretlandi. Skip Eimskips væri yfirbókað en hann ætli að skilja eftir gáma til þess að koma gámum Samskipa að. Spurði hann (S)forstö-innfl1 að því hvort Samskip gætu fallist á að Eimskip tæki gámana á „*„commercial" verði, þ.e. verðinu sem Jónar greiða í ljósi aðstæðna.*"[3488]

7220. (S)forstö-innfl1 svaraði (E)forstö-innfl og kvaðst ekki hafa vitað um þessa gáma frá Jónum. Spurði hann (E)forstö-innfl að þessu: „*Fer þetta ekki bara á nýja samkomulaginu? Þetta er akkúrat það sem samkomulagið snýst um, er það ekki?*".[3489] (S)forstö-innfl1 sendi í kjölfarið tölvupóst til m.a. (S)viðskstj1 og greindi frá því að hann hefði talað við (E)forstö-innfl og Eimskip muni flytja þessa gáma.[3490] Nokkrum mínútum síðar svaraði (E)forstö-innfl tölvupósti (S)forstö-innfl1 og sagði: „*Nei samkomulagið snýst alls ekki um að við skiljum okkar eigin gáma eftir og tökum ykkar með í staðinn. Það er það sem við þurfum að gera með auknum tilkostnaði og hugsanlegum þjónustubresti við okkar eigin viðskiptavini.*"[3491] Hafði Eimskip þannig fallist á þennan flutning fyrir Samskip þrátt fyrir aukinn kostnað og mögulega verri þjónustu fyrir eigin viðskiptavini. Er þetta dæmi um hagnýta samvinnu fyrirtækjanna sem var hluti af hinu samfellda samráði þeirra.

14.33.14.2. <u>„*Rúmlega 3000% álagning*"</u>

7221. Fyrr í ákvörðun þessari hefur verið gerð grein fyrir verðsamráði Samskipa og Eimskips um álagningu svonefnds „*E-control*" gjalds á viðskiptavini fyrirtækjanna. Er því lýst að í byrjun október 2009 hafi

[3482] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.817028.
[3483] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð innflutningsdeildar Eimskips, 13. desember 2010. Fannst á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips. Síðast vistað 17.12.2010.
[3484] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.183261. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.184231.
[3485] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.843975.
[3486] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.843975.
[3487] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.843986.
[3488] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844000.
[3489] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844017.
[3490] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.844028.
[3491] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844034.

(S)forstö-innfl1 verið upplýstur um þetta samráð og hann samþykkt gjaldtöku á grunni þess. Vísast um þetta til kafla 14.14.

7222. Þetta gjald kom við sögu 13. desember 2010. Þann dag sendi (S)forstö-umb.erl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með heitinu „*E-control for customs*" og í honum sagði:

„Þegar við byrjuðum að rukka þetta út í Danmörku, var send einhver tilkynning?

Gætir þú sent hana á mig?"

7223. (S)forstö-innfl1 svaraði um hæl: *„Við sendum ekkert út hér á Íslandi. Það getur þó verið að eitthvað hafi verið sent út í DK, en ég hef ekki séð það.*" *(S)forstö-umb.erl svaraði: „Ok. Þeir eru að rukka út rúmlega EUR 5 per sendingu, við erum að fá á okkur kostnað upp á c.a. 16 evrusent. Verð í bandi við þig á næstunni, ætla að taka rúnt á hinum skrifstofunum varðandi þetta mál.*"

7224. (S)forstö-innfl1 svaraði strax til baka:

„Það er rúmlega 3000% álagning er það ekki sanngjarnt..."[3492]

7225. Umrætt gjald lagðist m.a. á innflytjendur á vörum til Íslands. Framangreint mat (S)forstö-innfl1 á álagningunni er til frekara vitnis um að umrætt verðsamráð var mjög alvarlegt í eðli sínu.

14.33.14.3. *„ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir*"

7226. Daginn eftir tölvupóstinn til (S)forstö-innfl1 sendi (S)forstö-umb.erl tölvupóst til (S)forstö-útfl og greindi honum frá möguleika á nýrri gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum Samskipa:

„Team Lines hafa tilkynnt að þeir ætli að rukka per B/L EUR 22 fyrir þessi ENS skeyti (first point of entry into EU). Þetta er ferlið sem er að fara í gagn [svo] *og varðar að mestu Immingham þ.e. þeir þurfa að reportera alla farmskránna fyrir komu skips.*

Ég geri ekki ráð fyrir auknum kostnaði en það er spurning hvort við höfum þetta til reiðu ef okkur vantar hugmyndarflug varðandi gjaldskrárhækkanir ...."

7227. (S)forstö-útfl svaraði samdægurs;

„var búinn að hugsa þetta, ætla aðeins og [svo] *hinkra og sjá hvað Eimskip gerir*."[3493]

7228. Eins og lýst verður hér á eftir ákváðu Samskip í byrjun árs 2011 að leggja þetta gjald á innflutning.

7229. Í þessu samhengi er gagnlegt að rifja upp tölvupóst sem (S)forstj sendi til (S)frkvstj-MCL 11. nóvember 2008, sbr. kafla 10.4.5. (S)frkvstj-MCL bar ábyrgð á flutningastarfsemi Samskipa Holding í ýmsum Evrópulöndum. Í tölvupóstinum beindi (S)forstj því m.a. til (S)frkvstj-MCL að huga að aukinni gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum með hliðsjón af góðum árangri Samskipa hér á landi. Sagði hann að auk sjófraktar og afgreiðslugjalda innheimti Samskip á Íslandi ávallt sjö önnur gjöld („*standard fees*"). Tók hann síðan þetta fram:

„Those are standard fees on all shipments, then when providing additional services there are number of other charge codes, actually pages of them"

7230. Síðar sama dag sendi (S)forstj annan tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og útskýrði af hverju Samskip hf. væru í þeirri stöðu að geta náð fram verðhækkunum og margskonar gjaldtöku:

„I know there is limited competition here and not the same tough market as in europe"

[3492] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.841880.
[3493] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […].

7231. Samkvæmt framansögðu gaf „*limited competition*" hér á landi færi á verðhækkunum og margskonar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum.

7232. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru framangreind gögn skýr birtingarmynd á þeirri takmörkuðu samkeppni sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips. Sökum þessa voru lögð ný gjöld á viðskiptavini í innflutningi þrátt fyrir að fyrir lægi að Samskip yrðu ekki fyrir auknum kostnaði vegna umræddra ENS skeyta. Er það jafnframt lýsandi fyrir skort á samkeppni að stjórnandi hjá Samskipum ræddi um „*hugmyndaflug*" varðandi nýtt tilefni eða réttlætingu á hækkun á verði. Ber að virða þetta í samhengi við ummæli (S)forstj frá nóvember 2008 um gjöld Samskipa hf. væru fjölmörg („*actually pages of them*"). Eru þessi gögn Samskipa til vitnis um hið samfellda samráð á þessum tíma.

14.33.15. *„The Cash Cow has arrived" – „Gullkálfur"*

7233. Sem fyrr segir var fundur stjórnar Samskipa Holding haldinn í Rotterdam dagana 14. – 16. desember 2010. Gögnin sýna að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv sátu fundinn og var þeirra hlutverk m.a. að fara yfir áætlanir Samskipa hf. fyrir árið 2011 sem sendar höfðu verið stjórninni 7. desember 2010. (S)aðaleig-stjform-SH var formaður stjórnar Samskipa Holding.

7234. Hér er nauðsynlegt að rifja upp að í aðdraganda „*Nýtt upphaf*" verkefnisins setti (S)aðaleig-stjform-SH fram þau fyrirmæli gagnvart m.a. (S)forstj að vernda og efla bæri stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir samstæðu Samskipa Holding, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3 um fund lykilstjórnenda Samskipa Holding 18. mars 2008. Er og rökstutt í umfjöllun um atvik á árinu 2008 að frá sjónarhóli Samskipa hefði tilgangur „*Nýtt upphaf*" verkefnisins ekki síst verið að tryggja þessa stöðu Samskipa á Íslandi.

7235. Samtímagögnin gefa einnig til kynna að þessi fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH um „*cash cow*" stöðu eða hlutverk Samskipa hf. hafi gengið eftir. Í m.a. kafla 14.11.3 er gerð grein fyrir fundargerðum stjórnar Samskipa Holding á árinu 2009. Sýna fundargerðirnar að samdráttur í eftirspurn sem fylgdi efnahagsörðugleikunum á árinu 2009 leiddi til þess að kaupendur á flutningaþjónustu annars staðar í Evrópu fóru að sýna mun meira aðhald og krefjast betri kjara. Flutningamagn fór minnkandi og fyrirtæki brugðust við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Með þessu jókst samkeppni um mikilvæga viðskiptavini og er því lýst í fundargerðunum að nauðsynlegt hefði verið fyrir systurfélög Samskipa hf. að lækka verð til þess að missa ekki mikilvæga viðskiptavini úr viðskiptum. Lýsingin á aðstæðum og rekstri Samskipa hf. í fundargerðunum dregur sem fyrr segir fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu, þegar innflutningur minnkaði verulega, er í fundargerðunum greint frá afar góðum árangri á Íslandi („*extremely good results from Iceland*"/ „*continous good results from Iceland*") og EBITDA umfram áætlanir.

7236. Sem fyrr segir voru (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj staddir þann 15. desember 2010 í Rotterdam að kynna uppgjör fyrstu tíu mánaða ársins 2010 og áætlun Samskipa hf. á Íslandi fyrir árið 2011 á fundi stjórnar Samskipa Holding. Þann dag sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-fjárm. Í tölvupóstinum sagði aðeins þetta:

„*The cash cow has arrived*"[3494]

7237. Meðfylgjandi tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv var mynd af eftirlíkingu af kú, sbr. eftirfarandi skjáskot:

[3494] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.818425.

7238. Horft til efnis og tímasetningu tölvupósts (S)frkvstj-millilandasv er talið að þar hafi aðstoðarforstjóri fyrirtækisins verið að vísa til Samskipa hf. á Íslandi sem „*cash cow*". Horfa verður til annarra gagna málsins sem sýna að Samskip hf. á Íslandi stóð á þessum tíma undir langstærstum hluta af EBITDA afkomu Samskipa samstæðunnar. Fundargerð frá umræddum stjórnarfundi í Rotterdam, sem (S)frkvstj-millilandasv sat þennan dag, sýnir þetta sömuleiðis. Í fundargerðinni er að finna töflu með yfirliti yfir uppgjör samstæðu Samskipa Holding fyrstu tíu mánuði ársins 2010. Taflan sýnir að Samskip hf. á Íslandi hélt uppi langstærstum hluta EBITDA afkomu samstæðunnar. Að sama skapi sýnir fundargerðin að gert var ráð fyrir að árið 2011 myndi rekstur Samskipa á Íslandi áfram standa undir stórum hluta af jákvæðri afkomu móðurfélagsins. Má hér til stuðnings einnig nefna að í tölvupósti (S)forstj 9. september 2013 kom fram að umrætt ár 2010 hefði verið „*eitthvert besta ár í sögu Samskipa*".

7239. Þá er óhjákvæmilegt að setja umræddan „*cash cow*" tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv 15. desember 2010 í samhengi við framangreind fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH frá mars 2008 um að vernda ætti Samskip hf. á Íslandi sem „*cash cow*" samstæðunnar. Gögn málsins sýna að þetta gekk eftir. Samráð Samskipa við Eimskip var einn þáttur þess sem gerði Samskipum þetta kleift.

7240. Hafa má huga í þessu samhengi að innan Eimskips var einnig vitnað til klaufdýra sem táknmyndar um góðar tekjur eða afkomu. Sýna gögn málsins að (E)frkvstj-sala/þj hafi horft á sjóflutninga Eimskips til og frá Íslandi sem „*gullkálf*" fyrirtækisins. Nánar tiltekið lýsti (E)frkvstj-sala/þj í tölvupósti frá 15. maí 2009 góðri stöðu Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi fyrir hrun og að:„*gullið tækifæri var til að virkilega mjólka gullkálfinn og styrkja fyrirtækið*."[3495]

7241. Í framhaldi af hruni fjármálafyrirtækjanna haustið 2008 varð efnahagsástand á Íslandi á næstu misserum mjög erfitt. Í ákvörðun þessari hefur því verið lýst að afar sérstakt ástand hafi ríkt á íslenskum flutningamörkuðum og gögn sem því tengjast endurspegli hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips og styðji við önnur sönnunargögn málsins. Það að stjórnendur fyrirtækjanna lýsi þeim sem „*cash cow*" eða „*gullkálfi*" styður þetta einnig.

14.33.16. Samskip óska eftir fundi í janúar 2011

7242. Í desember 2010 og janúar 2011 áttu sér stað frekari samskipti milli Samskipa og Eimskips vegna innflutnings á pappír frá Kanada.

[3495] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.239494.

7243. Hér ber fyrst að rifja upp að daginn eftir fund Eimskips og Samskipa 11. október 2010 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til frkvstj-FlyP og boðaði tafarlausa verðhækkun á pappírsflutningum frá Bandaríkjunum. Jafnframt boðaði (S)frkvstj-N-Am að þóknun/mútur frkvstj-FlyP yrðu felldar niður. Svaraði hann (S)frkvstj-N-Am samdægurs og sagði að þetta myndi að öllum líkindum þýða að hann hætti viðskiptum við Samskip.

7244. Þann 16. desember 2010 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til frkvstj-FlyP með heitinu *„Paper rates for 1Q. ex. Montreal and Halifax*". Var um að ræða tilboð til frkvstj-FlyP um innflutning á pappír til Íslands á fyrsta ársfjórðungi ársins 2011, annars vegar með skipi Eimskips frá Halifax og hins vegar með TA flutningum (Montreal – Rotterdam – Reykjavík). Var frkvstj-FlyP sagt að verðlækkun sem Samskip náðu gagnvart erlendum samstarfsaðila í TA flutningum myndi renna *„beint í vasa*" frkvstj-FlyP og í tilboði Samskipa fælist *„$10/mt kick back or booking fee for you*".[3496]

7245. frkvstj-FlyP ákvað hins vegar að ganga til viðskipta við Eimskip. Má ráða þetta af tölvupósti sem (S)frkvstj-N-Am sendi (S)forstö-innfl1 þann 17. desember 2010:

> *„*[frkvstj-FlyP] *hringdi og það kom í ljós að hann er með 10 í kick back (af 135) og fyrstu 3 mánuði ársins verður afgreitt stíft frá Halifax.*
>
> *Þetta eru slæmu fréttirnar.*
>
> *Þær góðu eru að, já maður verður að vera bjartsýnn!!!*
>
> *hann óttast plássleysi út frá Halifax, hann er búinn að landa Ísafold,*
>
> *hann er að ýta Abitibi inn á að afgreiða meirihlutann frá Montreal.*
>
> *já þannig fór það..... heyrumst eftir helgi.....*"[3497]

7246. (S)forstö-innfl1 svaraði þann 20. desember 2010: *„Það getur ekki verið að Eimskip séu að bjóða $125 per tonn. Það er nákvæmlega okkar kaupverð*."[3498]

7247. Samkvæmt þessu bauð Eimskip frkvstj-FlyP *„kick back*" og betra verð en Samskip. Einnig er ljóst er frkvstj-FlyP óttaðist að Samskip gætu ekki tryggt honum nægilegt flutningapláss í innflutningi með skipi Eimskips frá Halifax.

7248. Framangreint olli óánægju hjá Samskipum enda frkvstj-FlyP mikilvægur viðskiptavinur. Sakaði (S)forstö-innfl1 Eimskip um *„undirboð*" og óskaði eftir fundi með (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj. Skal þessu lýst nánar.

7249. Þann 22. desember 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj) vegna umræddsinnflutnings á pappír frá Kanada. Í honum sagði: *„Nú finnast mér skrítnir hlutir vera að gerast í pappírs flutningnunum frá Halifax. Við erum með 19 gáma bókaða í 049REY og báðum ykkur um að taka við bókun á 2 gámum til viðbótar. Við fengum þau svör að það væru ekki til gámar til að sinna þessari bókun. Nú höfum við heimildir fyrir því að þið hafið tekið við þessari bókun og þessir gámar muni koma með ykkur. Hvernig stendur á því að Samskip fær neitun, en okkar viðskiptavinur getur hins vegar bókað þessa gáma?*".[3499]

7250. Frekari samskipti áttu sér stað milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl vegna framangreinds þann 29. desember 2010. (S)forstö-innfl1 ítrekaði fyrirspurnina til (E)forstö-innfl: *„Varstu búinn að skoða þetta eitthvað?*" (E)forstö-innfl svaraði samdægurs og kvaðst vera að bíða eftir svörum frá Kanada. Sagði m.a. þetta í tölvupósti hans: *„það sem ég fékk þó frá þeim var einfaldlega það að ekki væru*

[3496] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.842707.
[3497] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.842888.
[3498] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.843006.
[3499] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum: […] Doc. ID. 0.7.33.843525.

til fleiri gámar og að þið bókuðu 19 gáma og sendandi 2 gáma. Ég geri ráð fyrir að þið hafið síðan komið þar á eftir. Mér finnst undarlegt ef verið er að tvíbóka sömu gámana en það er ekki mitt að svara fyrir það." [3500] (S)forstö-innfl1 ítrekaði spurninguna á ný sama dag og sagði: „*Það væri gott að fá betri skýringu á þessu. Málið er einfalt. Við fengum neitun um 2 auka gáma, en síðan nokkrum dögum síðar gat sendandinn bókað gámana.*"[3501] (E)forstö-innfl svaraði sama dag: „*Þetta passar ekki við mínar upplýsingar og engin ástæða til að hafa neitað ykkur um 2 gáma ef engin bókun var komin fyrir þá gáma.*"[3502]

7251. Þann 12. janúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupósta vegna innflutnings á pappír fyrir frkvstj-FlyP frá Kanada:

- Kl. 08:54 til (S)frkvstj-N-Am. Spurði hann (S)frkvstj-N-Am hvort frkvstj-FlyP geti ekki fært þessi pappírsviðskipti aftur til Samskipa og að frkvstj-FlyP verði að vera í viðskiptum við Samskip til þess verða boðið í laxveiði af fyrirtækinu.[3503]

- Kl. 13:28 bregst (S)forstö-innfl1 á ný við fyrri samskiptum sínum við Eimskip vegna sama máls og sendi (E)forstö-innfl eftirfarandi tölvupóst: „*Í framhaldi af þessum mailum okkar hér að neðan og nýlegum undirboðum ykkar í þessa flutninga þá óskum við eftir fundi með ykkur. Við erum nýbúnir að skrifa undir flutningasamning við ykkur og töldum að það tryggði okkur bestu verð í ljósi stærðar okkar. Nú hefur annað komið á daginn og því viljum við hitta ykkur og taka upp samninginn. Það er skýlaus krafa okkar að við séum á bestu verðum, en nú virðist sem okkar viðskiptavini hafi verið boðið enn lægri verð. Við þurfum því að hittast til að aðlaga okkar samning að þessu breytta landslagi. Eruð þið lausir á föstudag kl 10:30?*"[3504]

7252. Daginn eftir framsendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst frá Eimskip til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv. Í tölvupósti Eimskips kom fram að skip fyrirtækisins sem átti að koma 28. janúar 2011 til Halifax komi þess í stað 20. janúar 2011. Þetta sé gert til að losa tóma gáma sem eigi að nota í útflutning til Íslands. (S)frkvstj-N-Am sagði að ljóst væri að Eimskip væri að „*koma sér upp stock fyrir pappírinn.*"[3505] (S)frkvstj-millilandasv brást við þessum tölvupósti (S)frkvstj-N-Am með því að spyrja (S)forstö-innfl1 hvort það væru komin „*einhver viðbrögð frá Eimskip vegna fundarins sem við óskuðum eftir með þeim?*" (S)forstö-innfl1 svaraði og sagðist ekki hafa heyrt í Eimskip.[3506]

7253. Samkvæmt framansögðu óskaði (S)forstö-innfl1 eftir því að hitta (E)forstö-innfl á fundi kl. 10:30 föstudaginn 14. janúar 2011. Klukkan 08:33 sama morgun hafði (S)forstö-innfl1 ekki enn heyrt í Eimskip. Ekki hafa fundist gögn sem veita upplýsingar hvort (S)forstö-innfl1 og/eða (S)frkvstj-millilandasv ræddu við Eimskip þennan dag eða næstu daga þar á eftir.

7254. Hér ber að árétta að þekkt er í samkeppnisrétti að þátttakendur í ólögmætu samráði geta haft hvata til að „svindla" með því fara gegn því sem ákveðið var í samráðinu og ná sér í aukin viðskipti, t.d. með því að virða ekki markaðsskiptingu. Sökum þessa getur komið upp ágreiningur milli samráðsfyrirtækja og geta gagnaðilar í samráðinu eftir atvikum séð sig knúna til þess að „hefna". Af þessu getur leitt mikil samkeppni sem haft getur þau áhrif að allir þátttakendur í samráðinu hagnast minna en ella.[3507] Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 11/2015 er slíkum aðstæðum lýst með

[3500] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum: […] Doc. ID. 0.7.34.95781.
[3501] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum: […] Doc. ID. 0.7.34.95788.
[3502] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum: […] Doc. ID. 0.7.34.95817.
[3503] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.846615.
[3504] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.34.96762.
[3505] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.847335.
[3506] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.847378.
[3507] Sjá hér t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 21.12.1994 í máli nr. IV/33.218 *Far Eastern Freight Conference*. Í málinu var bent á að það sé almenn regla að þátttakendur í verðsamráði hafi tilhneigingu til þess að svindla (*„general rule that all cartels are susceptible to 'cheating' or secret discounting ...*") Síðan segir: *„This is a perfectly normal consequence of cartel behaviour. The members of the cartel seek not only to maximize profits by agreeing prices between themselves but also to maximize revenues by gainig market share from one another. Such behaviour normally results in a degree of instability even in the most disciplined cartel. Cartels also suffer the inevitable instability due to the fact that it always pays to be the one company operating outside the cartel.*" Sjá hér einnig dóm undirréttar ESB í máli nr. m.a. T-23/99, EU:T:2002:75, *Pre-Insulated Pipe Cartel*. Í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í þessu máli, sem staðfest var

eftirfarandi hætti: *„Í samkeppnisrétti er þekkt að upp geta komið deilur milli þátttakenda í samráði og jafnvel getur brotist út tímabundin hörð samkeppni. Slíkar deilur eða tímabundin samkeppni hefur engin áhrif á ólögmæti samráðs ef viðkomandi fyrirtæki halda eftir sem áður áfram að hafa með sér samráð.*"

7255. Áður en Samskip tilkynntu frkvstj-FlyP um tafarlausa verðhækkun 12. október 2010 hafði hann kvartað yfir hárri verðlagningu Samskipa og óskað eftir tilboði frá Eimskip. (E)forstö-innfl taldi í tölvupósti 8. október 2010 *„svolítið freistandi*" að ná frkvstj-FlyP í viðskipti þar sem hann væri að greiða *„miklu hærra*" verð fyrir útflutning á pappír frá Kanada heldur en Samskip voru að greiða Eimskip fyrir flutning á sömu siglingaleið. Eimskip féll hins vegar ekki fyrir þessari freistingu og sem fyrr segir hækkuðu Samskip verð gagnvart frkvstj-FlyP daginn eftir fundinn með Eimskip 11. október 2010.

7256. Framangreind gögn sýna hins vegar að frkvstj-FlyP tók tilboði Eimskips í desember 2010. Virðist frkvstj-FlyP hafa óttast að Samskip gætu ekki tryggt nægjanlegt rými fyrir útflutning hans á pappír og Eimskip bauð betur en Samskip. Ber þetta keim af því að Eimskip hafi „svindlað" í skilningi samkeppnisréttarins. Er a.m.k. ljóst að Samskip voru mjög óánægð með þetta *„undirboð*" Eimskips og báðu um fund í janúar 2011. Sem fyrr segir er ekki ljóst hvort sá fundur hafi farið fram.

7257. Þessi ágreiningur hafði hins vegar ekki þau áhrif að samstarf Samskipa og Eimskips í m.a. sjóflutningum hætti. Þvert á móti hélt hið samfellda samráð áfram, ásamt samskiptum lykilstjórnenda. Ljóst er t.d. að (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl funduðu 9. mars 2011, sbr. kafli 14.37.3 hér á eftir. Þá liggur fyrir að (S)forstö-útfl og yfirmaður Eimskips á Austurlandi ((E)svæðisstj1) funduðu 2. febrúar 2011 og vísað var til samtals yfirmanna siglingakerfa ((S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-skiparekst) 18. febrúar 2011, sbr. kafla 13.

7258. Ofangreind gögn frá janúar 2011 eru einnig birtingarmynd á hinu skaðlega ástandi sem leiddi af hinu samfellda samráði. Samskip og Eimskip voru á þessum tíma saman með 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samkvæmt framanrituðu sendu Samskip tölvupóst til Eimskips og kvörtuðu undan lágu verði eina keppinautarins í flutningum frá Norður-Ameríku. Jafnframt var talið sjálfsagt og eðlilegt að fulltrúar fyrirtækjanna hittist á ný til að ræða þetta afar viðkvæma samkeppnismálefni. Engin gögn hafa fundist sem gefa til kynna að Eimskip hafi mótmælt þessum tölvupósti sem slíkum eða tillögu Samskipa um fund til þess að ræða þessi atvik tengd tilboði til frkvstj-FlyP. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þessi hlið atvikanna sem fyrr segir skýr birtingarmynd á samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

14.33.17. Verðhækkun í janúar og febrúar 2011

7259. Gögn málsins sýna að Samskip og Eimskip hækkuðu verð 1. janúar 2011 og síðan áttu enn frekari hækkanir sér stað í febrúar 2011. Samhliða var einnig lögð áhersla á að ná fram frekari verðhækkunum. Verður þessum og öðrum tengdum atvikum lýst í þessum kafla.

7260. Samskip hækkuðu verð í fiskflutningum um 4,5% 1. janúar 2011.

7261. Verðhækkun Eimskips 1. janúar 2011 tók til þjónustugjalda erlendis. Um var að ræða hækkun á bæði *„þjónustu erlendis*" og *„THC erlendis*" um 2,2%.[3508] Voru þetta gjöld sem lögð voru á innflutning til Íslands og útflutning frá Íslandi.

7262. Varðandi þessa verðhækkun Eimskips í byrjun janúar 2011 ber að hafa í huga fundi og samtöl (E)frkvstj-sala/þj/(E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv/(S)forstö-innfl1 11. október, 2.

undirréttinum og síðar dómstóli ESB, er þetta orðað með með þessum hætti: *„Even cheating or occasional outbreaks of fierce competition do not prevent an arrangement from constituting an agreement for the purposes of Article 81(1) where there is a common and continuing objective to co-operate*".

[3508] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent þann 23.03.2015, fylgiskjal 3. *„Gjaldskrárbreytingar Eimskips 2006 – 2014*".

nóvember, 8. nóvember, 11. nóvember, 25. nóvember, 7. desember og 9. desember 2010, sbr. umfjöllun hér að framan. Þá ber að horfa til þess að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að í broti fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga hafi falist samráð *„við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.“*

7263. Fyrir og eftir þessa fundi með Samskipum vann (E)frkvstj-sala/þj að umræddum verðhækkunum sem tóku gildi í janúar 2011. Er hér að framan lýst samskiptum hans við (E)frkvstj-alþjsv 17. og 18. nóvember 2010 vegna hækkunar á þjónustugjöldum í viðkomuhöfnum Eimskips erlendis. Gengið var út frá 2,2% verðhækkun en ekki lá fyrir með hækkun í Færeyjum. Þann 21. nóvember 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv um frekari verðhækkanir Eimskips. Kvaðst (E)frkvstj-sala/þj vera að búinn að ákveða að hækka einnig THC gjaldið um 2,2% og var einnig að velta því fyrir sér hækka til viðbótar tiltekið gjald. Þann 23. nóvember 2010 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstö-viðskþróun með heitinu *„THC hækkun“*. Í tölvupóstinum gaf (E)frkvstj-alþjsv fyrirmæli um að hækka THC gjald um 2,2% í höfnum Eimskips erlendis (gjöld í höfnum fyrir uppskipun og útskipun) og jafnframt að ná fram hækkunum með *„case by case arguments“*, væntanlega gagnvart samningsbundnum viðskiptavinum. Vísaði (E)frkvstj-alþjsv til þess að hann hefði lofað (E)frkvstj-sala/þj að framkvæma þetta.[3509] Voru þessi hækkunarfyrirmæli enda í samræmi við ákvörðun (E)frkvstj-sala/þj tveimur dögum áður, þ.e. 21. nóvember 2010. Í samræmi við fyrirmæli (E)frkvstj-alþjsv tilkynnti (E)forstö-viðskþróun 25. nóvember 2010 samstarfsmönnum sínum um hækkun á THC gjaldi um 2,2%, ásamt 2,2% hækkun á á öðru gjaldi (*„Document/service fees“*). (E)forstö-útfl sendi síðan tölvupóst 29. nóvember 2010 til undirmanna sinna í útflutningsdeild Eimskips þar sem hann setti fram atriði sem áttu að vera til umræðu á sölufundi þennan sama dag. Í tölvupósti (E)forstö-útfl kom m.a. eftirfarandi fram um hækkanir: *„Þjónustugjöld erlendis hækka um 2,2% um áramót“*. Einnig kom fram undir *„Sölustefna 2011“* áframhaldandi áhersla á hækkun verðs: *„Verðlagning og upptaka samninga“*.[3510]

7264. Þessi hækkun Eimskips á þjónustugjöldum erlendis tók til flutnings í gegnum allar viðkomuhafnir Eimskips erlendis, þ. á m. í Norður-Ameríku og Færeyjum. Varðaði þetta því flutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum. Varðandi hækkun vegna Færeyja sagði (E)frkvstj-alþjsv að það þyrfti að passa *„upp á samkeppnina og einnig sjófraktina, vill ekki að hún lækki“*.[3511] Ólíkt stöðu mála á Íslandi leyfði samkeppni í Færeyjum þannig ekki verðhækkun. Er þetta gagn (E)frkvstj-sala/þj, líkt og t.d. gögnin sem tengjast stjórnarfundum Samskipa hf. 25. október og 21. nóvember 2010, til vitnis um ólíkar samkeppnisaðstæður og aðgerðir fyrirtækjanna á Íslandi og í Færeyjum og saman endurspegla þessi gögn samráð þeirra á Íslandi.

7265. Eftir að Eimskip tilkynnti um framangreinda hækkun á þjónustugjöldum erlendis sendi viðskiptavinur Eimskips (Borgarplast) tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Í honum sagði að fyrirtækið hafi tapað viðskiptum í Norður-Ameríku þegar Samskip hættu að sigla milli Íslands og Norður-Ameríku. Það sé að reyna að *„vinna aftur markaði“* en til þess að það væri unnt yrði viðskiptaumhverfið að vera fyrirsjáanlegt. Síðan sagði:

„Mér lýst illa á verðlagningu ykkar á þessari leið, og benti reyndar á það þegar við undirskrifuðum samninginn, sem sennilega kæfir málið í fæðingu.

Við skoðun og samanburð við Evrópu kemur þetta í ljós.

Um 90% munur er á fraktverðum til Rotterdam og Halifax. Í mílum talið er þessi munur 65%. Er ekki einhver möguleiki að hrista eitthvað upp í þessu máli ekki veitir þjóðinni af auknum útflutningi!?

[3509] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.413594.
[3510] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.282896.
[3511] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.451744. Afhent gagn frá Eimskip. Afhent þann 23.03.2015, fylgiskjal 3. *„Gjaldskrárbreytingar Eimskips 2006 – 2014“*. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.416393.

Einhverntíman [svo] *fyrir löngu voru Eimskip og íslenskir iðnrekendur vinir. […]*"

7266. (E)frkvstj-sala/þj svaraði svo: „*Skoðum þetta*☺"[3512]

7267. Þrátt fyrir þetta ákall um lægra verð lagði (E)frkvstj-sala/þj áfram mikla áherslu á hækkun verðs. Í fundargerð/verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl frá fundi þeirra 4. janúar 2011 var þetta m.a. tilgreint sem áhersluverkefni á árinu 2011:

„*Hækkun meðalsjóflutningssverða*" [3513]

7268. Þann 5. janúar 2011 var fjallað um aukna gjaldtöku hjá Samskipum. Hér ber að rifja upp tölvupóst (S)forstö-umb.erl frá 14. desember 2010. Benti (S)forstö-umb.erl á að Samskip gætu lagt á nýtt gjald á viðskiptavini (gjald fyrir svonefnd ENS skeyti) jafnvel þótt að hann teldi að Samskip yrðu ekki fyrir auknum kostnaði vegna þessara skeyta. Vildi hann upplýsa stjórnendur Samskipa á Íslandi um þetta „*ef okkur vantar hugmyndarflug varðandi gjaldskrárhækkanir ....*".

7269. Umrætt ENS gjald kom aftur til umræðu hjá Samskipum 5. janúar 2011. Þann dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstö-umb.erl og sagði að erlent skipafélag væri búið að taka upp ENS gjaldið („*ENS fee. 25 USD per sendingu*") og spurði hvort (S)forstö-umb.erl hefði „*heyrt eitthvað frá öðrum skipalínum*?" (S)forstö-umb.erl svaraði sama dag (og hafði (S)forstö-útfl í afriti) og sagði þetta gjald vera að „*detta inn hjá ansi mörgum*". Spurði hann (S)forstö-innfl1 hvort ekki væri „*lag að setja bara samræmt „EU" gjald á allar sendingar í inn- og útflutningi*" til Íslands. Einnig spurði hann (S)forstö-innfl1 að þessu:

„*Var eitthvað komið frá Eimskip varðandi verðskrárhækkanir?*"

7270. Jafnframt beindi (S)forstö-umb.erl spurningu að (S)forstö-útfl og spurði hann að því hvort ekki ætti að taka upp ENS gjaldið í útflutningi. (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupósti (S)forstö-umb.erl daginn eftir:

„*Það er ekkert komið frá Eimskip. Við setjum þetta 5 EUR gjald á innflutninginn á næstu dögum. Stefnan er að gera það á sama tíma og við almenna hækkunin verður.*

[(S)forstö-útfl], *eigum við að setja þetta líka á útflutninginn?*"

7271. (S)forstö-útfl svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 um hæl: „*Á meðan við erum talsvert dýrari en Eimskip í aukagjöldum erlendis tel ég ekki að við getum bæt [svo] við. Ég vil því ekki bæta þessari línu inn á reikninga mína sem stendur.*" [3514]

7272. Samkvæmt þessu var lagt á nýtt gjald á viðskiptavini í innflutningi þrátt fyrir að fyrir lægi að Samskip yrðu ekki fyrir auknum kostnaði vegna ENS skeyta. Sú staðreynd að enginn kostnaður leiddi af ENS skeytum réð ekki þeirri niðurstöðu að þetta gjald var ekki lagt á þessum tímapunkti í útflutningi. Ástæðan var sú að Samskip voru „*talsvert dýrari*" en Eimskip í gjöldum á útflutningi því vildi (S)forstö-útfl hinkra með þessa gjaldtöku. Er það jafnframt lýsandi fyrir skort á samkeppni að stjórnandi hjá Samskipum ræddi um „*hugmyndaflug*" varðandi nýtt tilefni eða réttlætingu á hækkun á verði, sbr. ummæli (S)forstö-innfl1 í tölvupósti 14. desember 2010, sbr. kafla 14.33.14.3 hér að framan.

7273. Þann 14. janúar 2011 sátu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl fund með innflutningsdeild Eimskips. Samkvæmt fundargerð fundarins fór (E)frkvstj-sala/þj á fundinum yfir sett markmið árið 2010 og haft var eftir honum að þau markmið hefðu gengið að „*mestu upp*". Í þeim markmiðum fólst m.a. að

[3512] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[3513] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.101330.
[3514] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1026385.

halda sömu markaðshlutdeild en hækka verð. Voru það sömu markmið og hjá Samskipum, sbr. m.a. kafla 14.10.

7274. Á fundinum 14. janúar 2011 fór (E)frkvstj-sala/þj jafnframt yfir helstu atriði framundan. Þau voru m.a.:

„Ný gjaldskrá yfir lágmarksgjald langt komin".

„Færa gjaldskrá sjó nær raunveruleikanum USA"

„Samningur við Samskip frágenginn."

7275. Næst segir í fundargerðinni:

„(E)frkvstj-sala/þj fór yfir meðalflutningsgjöld frá 2004 til 2010, Kúrfan þarf að fara heldur upp á næstunni.

(E)frkvstj-sala/þj sagði í lokin að síðasta ár hefði verið viðunandi og hvatti fundarmenn til að halda áfram á sömu braut 2011."

7276. Þá kemur fram í fundargerðinni að (E)forstö-innfl hafi viljað;

„meina að gámagjöld séu að lækka almennt, vill að við reynum að hækka verðin í tilboðum okkar. Þess vegna stilla upp hærri tilboðum á næstunni."

7277. Einnig er þar vitnað í að (E)forstö-innfl hafi sagt: *„Hækka þá með lægstu verðin"*.[3515]

7278. Samkvæmt þessu var það áfram skýr stefna hjá Eimskip í upphafi árs 2011 að hækka verð. Bæði átti almennt að hækka verð í tilboðum og hækka verð til þeirra sem nutu bestu kjara hjá Eimskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins var hið samfellda samráð við Samskip sem gerði Eimskip kleift að setja sér það sem almenna stefnu í innflutningi að hækka verð í tilboðum.

7279. Þann 28. janúar 2011 átti eftirfarandi sér stað:

- Á þessum tíma unnu Samskip að því að endurnýja samning við Húsasmiðjuna á hærra verði. Átti (S)forstö-innfl1 fund með Húsasmiðjunni 28. janúar 2011 og kynnti tilboð Samskipa í bæði Norður-Ameríku og Evrópu flutninga. Í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi síðar sama dag greindi hann frá því að Húsasmiðjan væri *„sjokkeruð"* yfir háu verði í tilboði Samskipa, Í söluskýrslu frá fundinum kemur jafnframt fram að Húsasmiðjunni hafi verið *„verulega brugðið"* að sjá hækkun Samskipa, sbr. nánar kafla 14.34.

- Húsasmiðjan var á þessum tíma óánægð með miklar hækkanir Samskipa og hafði því einnig óskað eftir tilboði frá Eimskip. Átti (E)forstö-innfl þennan dag einnig fund með Húsasmiðjunni. Eimskip bauð Húsasmiðjunni hins vegar það hátt verð að tryggt væri að viðskipti Húsasmiðjunnar héldust hjá Samskipum.

- Þennan sama dag endurnýjuðu Samskip flutningssamkomulag við N&O með m.a. 23-28% hækkun á innflutningi frá Evrópu. Skiptir hér verulegu máli að Eimskip ákvað í aðdraganda þessa að sækjast ekki eftir viðskiptum N&O, sbr. umfjöllun í kafla 14.25.

- (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl þar sem greint var frá því að *„Eimskip hækkaði nú um daginn gjaldskránna sína í erlendum höfnum um 2,2%."* Þetta þýði að Samskip sé *„aðeins ódýrari að meðaltali í Rotterdam"* hvað þjónustugjöld varðaði. [3516]

[3515] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð Innflutningsdeild 14.01.2011"*. Fannst á sameiginlegu tölvudrifi hjá Eimskip, vistað 17.01.2011, kl. 10:06.
[3516] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.850155.

7280. Framangreindar aðgerðir Samskipa voru í samræmi við þá stefnumörkun í m.a. áætlunum (S)forstö-innfl1 fyrir árið 2011 að keppa ekki við Eimskip um mikilvæga viðskiptavini heldur þess í stað að ná fram verðhækkun gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum. Það og umræddar aðgerðir og aðgerðaleysi Eimskips eru í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafa verið fyrir hendi á þessum tíma.

7281. Fleira átti sér stað þann 28. janúar 2011. Hjá Eimskip var á fundi innflutningsdeildar þann dag m.a. rætt um „*spot gjaldskrá*". Kemur fram í fundargerð að skrifstofa Eimskips í Immingham í Bretlandi sé að senda Eimskip á Íslandi fyrirspurnir um gámaverð í stað þess að nota gjaldsskrána „*enda er hún í hærri kantinum*".[3517] Sem fyrr sagði kom það fram í fundargerð Eimskips frá 14. janúar 2011 að á meðal verkefna framundan væri að færa gjaldskrá í Norður-Ameríku siglingum „*nær raunveruleikanum*". Í sömu fundargerð eru höfð eftir (E)forstö-innfl ummæli sem sýna að hann hafi almennt talið gjaldskrár Eimskips vera fjarri raunveruleikanum (verkefnið var skv. (E)forstö-innfl: „*Gjaldskrártextar, færa nær raunveruleikanum*"). Í kafla 14.56 verður fjallað um tölvupóst starfsmanns landflutninga Eimskips, (E)starfsm-flutnstýr1S, frá 17. febrúar 2011, þar sem hann staðhæfði að gjaldskrá Eimskips væri „*komin upp úr öllu valdi*". Í sama kafla er einnig gerð grein fyrir gögnum frá Samskipum (frá t.d. maí 2011) sem sýna sömu viðhorf hjá stjórnendum Samskipa til gjaldskrár fyrirtækisins. Verð skv. gjaldskránni væri það hátt að hún var sögð „*absurd*" og gagnvart tilteknum viðskiptavini (sem stjórnendur Samskipa þekktu) var talið „*full gróft*" að láta hann greiða skv. gjaldskránni. Hjá Samskipum var litið á það sem yfirlýsingu um að fyrirtækið hefði engan áhuga á viðskiptum þegar fyrirtæki, sem óskaði eftir tilboði, var boðið verð samkvæmt gjaldskrá (andstætt við það að bjóða „*grænlensk verð*" eða „*skörp verð*", sem skírskotaði þá til þess að bjóða ætti samkeppnishæft verð).

7282. Framangreind gögn málsins eru að mati Samkeppniseftirlitsins lýsandi fyrir þá takmörkuðu samkeppni sem ríkti á flutningamarkaðnum vegna samráðs Samskipa og Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspegla framgreind ummæli um gjaldskrár Eimskips og Samskipa ekki vilja til að lækka þær til hagsbóta fyrir viðskiptavini, sbr. einnig framangreind ummæli (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl um hækkun á verði. Að mati Samkeppniseftirlitsins var þessi tilhögun á gjaldskrám Samskipa og Eimskips birtingarmynd á samráði og til viðbótar höfðu fyrirtækin m.a. samráð um hámarksafslátt skv. gjaldskrá. Vísast nánar um þetta til kafla 14.56.

7283. Á þessum tíma vann Eimskip að því að hækka verð gagnvart Innnes en sá viðskiptavinur óskaði eftir tilboði í tiltekna flutninga frá Samskipum. Undirmaður (S)forstö-innfl1 spurði hann 31. janúar 2011 hvort bjóða ætti Innnes „*grænlensk verð*". Í þessari spurningu til (S)forstö-innfl1 fólst því að undirmaðurinn vildi vita hvort bjóða ætti Innnes það gott verð að möguleiki væri á því að Samskip myndu fá þessi viðskipti. (S)forstö-innfl1 svaraði þessari spurningu neitandi sama dag og virti þannig hina ólögmætu markaðsskiptingu og Eimskip náðu síðar á árinu fram verðhækkun gagnvart Innnes, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.35.

7284. Þann 1. febrúar 2011 hækkuðu önnur gjöld Eimskips meira þegar akstursgjöld í Danmörku, Hollandi, Bretlandi og Svíþjóð voru hækkuð um 2,5%. Hafði þetta áhrif á flutninga til og frá Íslandi.

7285. Þann 11. febrúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og viðskiptastjóra innflutningsdeildar vegna verðbreytinga í Norður-Ameríku flutningum. Í honum kemur þetta fram:

> „*Ég er búinn að stilla upp nýrri sjóflutningsverðskrá frá USA. Verðin breyttust aðeins, en staðsetningargjald er innifalið í þessum verðum. Við höfum einnig sett á ISPS gjald í USA/CA. Það má sjá í verðskránni. Kíkið endilega á þetta og látið mig vita ef það er eitthvað sem þið sjáið athugavert við þetta.*"[3518]

[3517] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð innflutningsdeildar Eimskips 28.01.2011. Fannst á tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 31.01.2011, kl. 15:12.
[3518] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.853647.

7286. Með fylgdu drög að nýrri gjaldskrá Samskipa vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku, sem tók gildi 15. mars 2011. Í henni var staðsetningargjald ekki lengur tilgreint sem sérstakur gjaldaliður heldur var það gjald „*innifalið*" í sjóflutningsverðinu. Hið nýja gjald, ISPS, var 42 dollarar þegar um var að ræða 40 feta gám. Var það sama fjárhæð og Samskip greiddu Eimskip en hins vegar innheimtu Samskip þetta nýja gjald einnig gagnvart þeim viðskiptavinum sem nýttu sér TA flutninga fyrirtækisins. Samskip höfðu ekki áður greitt Eimskip THC gjald í höfnum í Norður-Ameríku en höfðu engu að síðar innheimt það gjald af viðskiptavinum sínum. Í nýja Norður-Ameríku samningnum greiddu Samskip 25% af THC gjaldi Eimskips sem var í tilviki 40 feta gáms 154 dollarar. Í þessari nýju gjaldskrá Samskipa var sama gjald 546 dollarar. Var þannig THC gjaldið sem Samskip innheimtu af sínum viðskiptavinum 254% hærra en THC gjaldið sem Samskip greiddu Eimskip.

7287. Hér skiptir og máli tölvupóstur sem (S)forstö-innfl1 sendi 20. janúar 2011 til erlends starfsmanns Samskipa vegna innflutnings frá Evrópu. Í honum kom þetta m.a. fram:

„*I am working on a new spot quote tariff for everyone to use for one off quotes. This tariff will include the repositioning fee*."[3519]

7288. Þann 16. febrúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 þessa verðskrá til erlendra starfsmanna Samskipa í Evrópu og tók fram að staðsetningargjaldið væri innifalið í verðinu fyrir sjófrakt.[3520]

7289. Höfðu Samskip að þessu leyti því gert sömu verðbreytingu í annars vegar innflutningi frá Norður-Ameríku og hins vegar í innflutningi frá Evrópulöndum.[3521]

7290. Gagnrýni kom frá (S)starfsm-Jóna, deildarstjóra hjá Jónum, um að taka fyrirvaralaust upp ný gjöld án þess að bera það undir dótturfélagið. (S)starfsm-Jóna áframsendi (S)forstö-innfl1 þann 7. apríl 2011 tölvupósta þar sem Jónar höfðu áður gagnrýnt upptöku Samskipa á ISPS-gjaldi, en án árangurs. Í tölvupóstinum fylgdu þessar athugasemdir (S)starfsm-Jóna til (S)forstö-innfl1 :

„*Er ekki sáttur að borga ISPS USD 3.- pr. m3 á þetta til ykkar.....af hverju er þetta ekki borið undir okkur þegar svona ný gjöld eru sett á???*

Viltu sjá til þess að þessi gjöld verði ekki innheimt til okkar eins og samningur segir til um varðandi ...Docs og b/l fee....."

7291. (S)forstö-innfl1 svaraði fáeinum mínútum síðar með eftirfarandi hætti:

„*Við settum þetta gjald á <u>án þess að tilkynna</u> til viðskiptavina. Þetta gjald hefur verið rukkað í öllu*[m] *höfnum nema USA í nokkur ár, en nú var USA bætt við. <u>Eimskip hóf að rukka okkur</u> um þetta gjald og því urðu*[m] *við að rukka þetta áfram á okkar viðskiptavini. Þetta gjald verður því að standa.*"[3522]

7292. Að mati Samkeppniseftirlitsins gaf (S)forstö-innfl1 ranglega til kynna að álagning umræddra gjalda hafi verið einhliða ákvörðun Eimskips. Vísast hér til framangreindra gagna um samskipti (S)forstö-innfl1 við Eimskip í október og nóvember 2010.

7293. Varðandi þessa gjaldtöku Samskipa á árinu 2011 ber að hafa í huga fundi/samtöl (E)frkvstj-sala/þj/(E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv/(S)forstö-innfl1 11. október, 2. nóvember, 8. nóvember, 11. nóvember, 25. nóvember, 7. desember og 9. desember 2010, sbr. umfjöllun hér að framan. Þá ber að horfa til þess að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að í broti

[3519] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.848600.
[3520] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.854884.
[3521] Þess ber að geta að í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga var óskað afhendingar á öllum breytingum á gjaldskrá Samskipa og upptöku nýrra gjalda vegna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi tímabilið 2006- janúar 2015, sbr. bréf frá Samkeppniseftirlitinu 29. janúar 2015. Samskip afhentu yfirlit vegna þessa 10. apríl 2015. Upplýsingar um framangreinda gjaldskrárbreytingu var ekki þar á meðal. Var þetta til þess fallið að tefja rannsókn málsins.
[3522] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.867376.

fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga hafi falist samráð *„við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.“*

7294. Einnig ber að rifja upp að á fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl 2. nóvember 2010 var m.a. rætt um mögulega hækkun á verði sem Samskip greiddu Eimskip fyrir Norður-Ameríku flutninga. Var það m.a. tillaga Eimskips að verð yrði hækkað um 4,6%. Daginn eftir upplýsti (S)forstö-innfl1 viðskiptastjóra hjá Samskipum um að Eimskip væri ekki lengur að innheimta staðsetningargjald sérstaklega því það væri *„búið að sameina það inn í sjófraktina“*. Þegar (E)frkvstj-sala/þj var, 5. nóvember 2010, greint frá 4,6% verðhækkun gagnvart CMA svaraði hann og sagði: *„Allir elta okkur með 4,6%“*. Eftir fund (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl 8. nóvember 2010 féllust Samskip á 4,6% hækkun og að greiða Eimskip fullt ISPS gjald og THC gjald með 75% afslætti. Í þeim aðgerðum (S)forstö-innfl1 í febrúar 2011 sem lýst er hér að framan fólst að aukinni gjaldtöku Eimskips var velt yfir á viðskiptavini Samskipa. Staðsetningargjaldið var fært í sjófrakt og ISPS gjald í erlendum höfnum tekið upp í gjaldskrá. Var þetta gert óháð því hvort flutt var fyrir viðkomandi með TA flutningum eða með skipi Eimskips. Tók þessi nýja gjaldskrá gildi 15. mars 2011.

7295. Eins og rökstutt er hér að framan sýna gögn málsins að á fundinum 2. nóvember 2010 hafi Eimskip og Samskip rætt um hækkun á verði í Norður-Ameríku flutningum og Samskip síðan fallist á þá hækkun. Orðið *„allir“* í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj frá 5. nóvember 2010 vísi til Samskipa og gefi til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi eftir fundinn með Samskipum 2. nóvember 2010 talið að sá keppinautur ætlaði sér einnig, ásamt CMA, að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum. Er þetta í samræmi við það sem átti sér stað í kjölfarið þegar Samskip féllust á hækkun Eimskips og í framangreindum aðgerðum (S)forstö-innfl1 í febrúar 2011 þar sem gjaldtaka gagnvart viðskiptavinum Samskipa var aukin.

7296. Hér ber einnig að hafa í huga að 16. febrúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 fyrirmæli til starfsmanna Samskipa um nýtt gjald Samskipa í erlendum höfnum (svonefnt *„Gate charge“*) sem tók m.a. til innflutnings til Íslands.[3523] Átti að innheimta þetta gjald frá og með sama degi.[3524] Hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma skapaði kjöraðstæður fyrir fyrirtækin að hækka eða taka upp ný gjöld gagnvart viðskiptavinum, sbr. einnig framangreinda umfjöllun um ENS gjald Samskipa.

14.33.18. Samantekt

7297. Í m.a. köflum 10 og 11 er lýst samtölum og fundum yfirmanna sjóflutninga Samskipa og Eimskips á tímabilinu júní 2008 – janúar 2009. Ný röð funda yfirmanna sjóflutninga Samskipa og Eimskips hófst í október 2010 og stóð fram til desember 2010. Áttu sér stað a.m.k. eftirfarandi fundir eða samtöl:

- Fundur (E)forstö-innfl með Samskip á tímabilinu 4. til 7. október 2010. Líklegast er að hann hafi fundað með (S)forstö-innfl1 .
- Fundur (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 11. október 2010.
- Fundur (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 2. nóvember 2010.
- Fundur (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 8. nóvember 2010.

[3523] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.854497.
[3524] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.854522.

- Fundur (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 11. nóvember 2010.
- Fundur (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am 24. nóvember 2010.
- Fundur (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv 25. nóvember 2010.
- Símtal (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv 7. desember 2010.
- Fundur (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 9. desember 2010.

7298. Þar að auki var um að ræða umtalsverð tölvupóstsamskipti milli (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á þessu tímabili. Til viðbótar áttu sér stað samskipti í desember og janúar 2011 sem staðfesta tengsl milli ýmissa lykilstjórnenda fyrirtækjanna. Þannig hittust (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv 3. desember 2010, (S)forstj og (E)frkvstj-TVG 9. desember, (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj 11. desember og (S)forstö-innfl1 , (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 30. desember 2010. (S)forstö-útfl skipulagði framangreindan fund (E)forstj með (S)frkvstj-N-Am 24. nóvember 2010 og síðan áttu (S)forstö-útfl og (E)forstj í tölvupóstsamskiptum um jólagjöf (E)forstj til (S)forstö-útfl og skipulögðu matarboð á sem haldið var heima hjá (E)forstj 2. janúar 2011.

7299. Hér að framan hefur það verið rakið að auk viðræðna um m.a. aukið gámasamstarf og flutninga fyrir pappírsinnflytjandann frkvstj-FlyP ræddu Samskip og Eimskip í umræddum samskiptum sínum um verðhækkun og aukna gjaldtöku Eimskips gagnvart Samskipum í Norður-Ameríku flutningum. Sýna gögnin að fyrirtækin ræddu a.m.k. um (1) 4,6% hækkun, (2) að Samskip greiddi (3) THC og (4) ISPS gjöld. Virða ber þetta saman með því að þriðjudaginn 5. október 2010 lýsti frkvstj-FlyP því yfir við Samskip að verð á flutningi á pappír frá Kanada til Íslands væri of hátt og yrði að lækka. Sama dag bað hann Eimskip um tilboð. Liggur fyrir að í sömu viku fundaði (E)forstö-innfl með Samskipum. Föstudaginn 7. október 2010 sendi síðan undirmaður (E)forstö-innfl tilboð til frkvstj-FlyP sem hann taldi alltof hátt. (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl o.fl. funduðu 11. október 2010. Daginn eftir þann fund treystu (S)forstö-innfl1 /(S)frkvstj-N-Am sér til að hækka verð fyrirvaralaust gagnvart frkvstj-FlyP og fella niður þóknun hans. Tveimur dögum síðar ákvað m.a. (E)forstö-innfl að á fyrirhugðum fundi Eimskips með CMA ætti að tilkynna þeim viðskiptavini um 4,6% verðhækkun og leggja ætti áfram á staðsetningargjald. Þann 28. október 2010 hóf (S)forstö-innfl1 sérstakt verðhækkunarátak gagnvart viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum. Aftur funduðu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl (auk (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv) 2. nóvember 2010. Daginn eftir greindi (S)forstö-innfl1 undirmanni frá því að Eimskip væru ekki lengur að innheimta staðsetningargjald *„því það er búið að sameina það inn í sjófraktina"*. Daginn eftir var (E)forstö-innfl greint frá því að CMA hefði fallist 4,6% verðhækkun. Þegar (E)frkvstj-sala/þj var tilkynnt um þetta 5. nóvember 2010 var svar hans þetta: *„Allir elta okkur með 4,6%"*. (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj funduðu á ný 8. nóvember 2010. Daginn eftir sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og annarra fundarmanna og endurspeglaði hann viðræður milli fyrirtækjanna. Lagði (E)frkvstj-sala/þj til 4,6% verðhækkun í nýjum Norður-Ameríku samningi og með því hafi staðsetningargjald verið tekið inn í sjófraktina. Auk þessa myndu Samskip greiða ISPS gjald og THC gjald en fengju 75% afslátt að síðastnefnda gjaldinu. Eftir fund sömu manna 11. nóvember 2010 féllust Samskip á að nýr samningur myndi taka þessum hækkunum en hann var undirritaður 9. desember 2010. Í febrúar 2011 tilkynntu Samskip síðan nýja gjaldskrá fyrir Norður-Ameríku flutninga. Í henni fólst að aukinni gjaldtöku Eimskips var velt yfir á viðskiptavini Samskipa. Staðsetningargjaldið var fært í sjófrakt og ISPS gjald í erlendum höfnum tekið upp í gjaldskrá. Var þetta gert óháð því hvort flutt var fyrir viðkomandi með TA flutningum eða með skipi Eimskips.

7300. Metin heildstætt sýna framanrakin samtímagögn að verðtengd málefni hafi verið rædd á fundum Eimskips og Samskipa í lok árs 2010 og saman gefa þessi gögn til kynna að ítrekuð samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna, (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-

sala/þj, hafi dregið úr óvissu á milli fyrirtækjanna um mikilvæg samkeppnismálefni, líkt og verðlagningu, og gert Samskipum kleift að hækka einnig verð til eigin viðskiptavina. Er það í samræmi við viðurkenningu Eimskips á ólögmætu samráði við Samskip, sbr. gr. 1.3 í sáttinni við Samkeppniseftirlitið. Þessu til frekari stuðnings vísast einnig til kafla 11.21 og 15.3.

7301. Líkt og með fundaröðina 2008-2009 byggja Samskip á því að umrædd samskipti (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 2010-2011 hafi aðeins tekið til endurnýjunar á samkomulagi fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga. Þetta hafi verið nauðsynlegar og lögmætar viðræður og þegar niðurstaða hafi legið fyrir hafi fyrirtækin óskað eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga. Samskip mótmæla því að tilgangur þessara viðræðna hafi verið að skapa vettvang fyrir aukið ólögmætt samráð fyrirtækjanna.

7302. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af þessu leiðir að öll samskipti Samskipa og Eimskip þar sem unnið var að eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

7303. Samkeppniseftirlitið bendir á að þessi samskipti Samskipa og Eimskips í október – desember 2010 höfðu það að markmiði að viðhalda og auka samstarf fyrirtækjanna í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Fjallað var um endurnýjun á Norður-Ameríku samstarfinu og að auka gámsamstarf fyrirtækjanna sem m.a. gæti falist í því að Samskip færu að nota gáma frá Eimskip í TA flutningum fyrirtækisins. Þegar af þessari ástæðu fólst í þessum samskiptum ólögmætt samráð fyrirtækjanna.

7304. Fyrir kom að í t.d. fundarboðum Eimskips og Samskipa væri aðeins vísað til Norður-Ameríku samstarfsins. Hins vegar gefur heildarmat á gögnum málsins til kynna að fjallað var um fleiri samráðsmálefni á fundunum. Áréttað skal í þessu samhengi að *„neyðarsamkomulagið“* tekur m.a. til *„venjulegra“* sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda. Það hefur því ekkert með beina flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku að gera. Á hinn bóginn fellur *„neyðarsamkomulagið“* líkt og Norður-Ameríku samstarfið undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

7305. Sem fyrr segir hafa Eimskip og Samskip ekki orðið við beiðnum Samkeppniseftirlitsins um afrit af fundargerðum eða öðrum gögnum tengdum framangreindum fundum stjórnenda fyrirtækjanna. Sú staðreynd að hið leynilega *„neyðarsamkomulag“* var undirbúið, rætt og undirritað á vettvangi funda stjórnenda Eimskips og Samskipa, sem sumir hverjir voru sagðir fjalla um samstarfssamning fyrirtækjanna um flutninga til og frá Norður-Ameríku, ekki aðeins á árinu 2010 heldur einnig á síðari hluta ársins 2008, felur að mati Samkeppniseftirlitsins í sér staðfestingu á því að umræðuefni fundanna hafi verið víðfeðmt og ekki einskorðast við Norður-Ameríku samstarfið. Þá ber og horfa til þess að gögnin sýna að í samskiptum fyrirtækjanna á árinu 2010 var rætt um flutninga fyrir einn mikilvægasta viðskiptavin Samskipa í Norður-Ameríku innflutningi, þ.e. pappírsmiðlarann frkvstj-FlyP. Eins og fyrr sagði var einnig fjallað um aukið gámasamstarf.

7306. Árétta ber að samvinna í Evrópu- og Norður-Ameríku flutningum og samvinna tengd gámum féll beint undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið og er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreind samskipti hafi verið liður í framkvæmd á því. Hið sama á við um önnur samskipti Eimskips og Samskipa á árunum 2011 – 2013 og lýst verður í köflunum hér á eftir.

7307. Framangreind samskipti í október – desember 2010 voru tíð og voru sumir fundir *„langir“*. Þá sátu fundina lykilstjórnendur hjá fyrirtækjunum sem m.a. komu að samkeppnislegri stefnumörkun þeirra og tóku ákvarðanir um verðlagningu á viðkomandi þjónustu. Höfðu Eimskip og Samskip tækifæri á þessum fundum til að ræða hvers konar málefni sem tengdust flutningastarfsemi og hinu samfellda samráði fyrirtækjanna.

7308. Í samkeppnisrétti ber að virða gögn með heildstæðum hætti. Líkt og með fundina frá júní 2008 til janúar 2009 ber að virða saman annars vegar gögn um samskipti fyrirtækjanna og hins vegar þær aðgerðir sem ræddar voru og framkvæmdar innan fyrirtækjanna á þessu tímabili. Er því rétt að draga

hér saman viss atvik og áherslur Samskipa og Eimskips í aðdraganda þessara samskipta á árinu 2010 og meðan á þeim stóð:

- Skjöl sem (S)forstö-innfl1 , (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj tóku saman í september og byrjun október 2010 endurspegla þá markaðsskiptingu sem fyrirtækin náðu saman um á árinu 2008 og sýna að Samskip og Eimskip lögðu til grundvallar að *„friðurinn"* myndi ríkja áfram á árinu 2011:

  - (S)forstö-innfl1 sendi m.a. (S)frkvstj-millilandasv í september 2010 skjal sem bar heitið *„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011"*. Í því var gert *„ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn."* Jafnframt var lagt til grundvallar að *„áframhaldandi ró"* héldist á innflutningsmarkaði og bæði Samskip og Eimskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð"*.

  - Glærukynning (E)frkvstj-sala/þj 14. september 2010 ber með sér að ekki ríkti samkeppni við Samskip um mikilvæga viðskiptavini í innflutningi og sökum þessa var fyrir hendi *„sterk staða"* gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Eimskips og unnt að hækka verð.

  - Þann 1. október 2010 sendi (E)forstö-innfl drög að áætlun innflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011 til (E)frkvstj-sala/þj. Í henni var lagt til grundvallar að *„friður"* héldist á markaðnum og að ekkert útlit væri fyrir harða samkeppni við Samskip.

- Eimskip hækkaði verð gagnvart Innnes í september 2010.

- Þann 7. október 2010 var hnykkt á samráði Samskipa og Eimskips um afsláttarkjör.

- Þann 5. október 2010 upplýsti frkvstj-FlyP Samskip um að kaupendur á dagblaðapappír hér á landi legðu mikla áherslu á að verð á flutningi frá Kanada til Íslands yrði lækkað. Sama dag bað frkvstj-FlyP (E)forstö-innfl um tilboð í þessa pappírsflutninga. (E)forstö-innfl fundaði með Samskipum á tímabilinu 4.-7. október 2010. (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj hittust á fundi 11. október 2010.

- Daginn eftir fundinn 11. október 2010, þar sem samráð í Norður-Ameríku flutningum var m.a. rætt, ákváðu Samskip að hækka umsvifalaust verð gagnvart frkvstj-FlyP og fella á sama tíma niður allar mútugreiðslur til hans. Sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tilboð til viðskiptavinar Eimskips (Europris) sem var með þeim kjörum að það tryggði að viðskiptin héldust hjá Eimskip.

- Þann 14. október 2010 ákvað m.a. (E)forstö-innfl að á fyrirhuguðum fundi Eimskips með CMA ætti að tilkynna þeim viðskiptavini um 4,6% verðhækkun.

- Þann 18. október 2010 sendi (S)forstö-innfl1 rekstraráætlun fyrir árið 2011 til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Kom þar m.a. fram að innflutningsdeild Samskipa leggi á það áherslu á *„árinu 2011 að halda öllum núverandi viðskiptavinum og reyna að hækka einingaverð í þeim samningum sem opnast á árinu."*

- (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj ætluðu að hittast 20. október 2010 en þeim fundi var frestað rétt áður en hann átti að hefjast þann dag. Þann 19. október 2010 vildi (S)forstö-innfl1 fá samdægurs upplýsingar um hvort frkvstj-FlyP hefði fengið tilboð frá Eimskip. Skýring á þeirri beiðni var fyrirhugaður fundur með Eimskip daginn eftir.

- Á stjórnarfundi Samskipa 25. október 2010 kom fram að *„rólegt"* sé á markaðnum og gefið til kynna að mikla líkur væru á áframhaldandi samstarfi við Eimskip í Norður-Ameríku siglingum.

- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 þann 28. október 2010 var mælt fyrir um verðhækkun gagnvart ýmsum viðskiptavinum Samskipa í innflutningi frá Norður-Ameríku. Var um að ræða mjög mikilvæga viðskiptavini fyrirtækisins eins og t.d. Húsasmiðjuna og ÍSAM.

- (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj hittust aftur á fundi 2. nóvember 2010.

- Þann 3. nóvember 2010:

  - Greindi undirmaður (S)forstö-innfl1 ((S)viðskstj2) honum frá hækkun á verði gagnvart viðskiptavinum Samskipa í Norður-Ameríku flutningum.

  - (S)forstö-innfl1 greindi (S)viðskstj2 frá því að Eimskip væru ekki lengur að innheimta staðsetningargjald *„því það er búið að sameina það inn í sjófraktina"*.

- Þann 4. nóvember 2010 var (E)forstö-innfl greint frá því að CMA hefði fallist á 4,6% verðhækkun.

- (E)frkvstj-sala/þj var 5. nóvember 2010 upplýstur um þessa hækkun gagnvart CMA. (E)frkvstj-sala/þj svaraði sama dag: *„Allir elta okkur með 4,6%"*.

- (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj hittust aftur á fundi 8. nóvember 2010. Síðar sama dag vistaði (E)frkvstj-sala/þj skjal sem annars vegar gaf til kynna undirbúning fyrir frekari hækkun Eimskips á verði og hins vegar fól í sér að fyrirhugað *„söluátak"* (E)forstö-innfl ætti ekki að beinast gegn mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í innflutningi.

- Þann 9. nóvember 2010 var (S)forstö-innfl1 aftur greint frá því að verð hefði verið hækkað gagnvart viðskiptavini í Norður-Ameríku flutningum.

- Þann 10. nóvember 2010 gætti (S)forstö-innfl1 að því að undirmaður hans myndi ekki fara gegn markaðsskiptingunni með því að bjóða viðskiptavini Eimskips *„grænlenskt"* verð.

- Þann 9. og 10. nóvember 2010 áttu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv í tölvupóstsamskiptum. Vísaði (E)frkvstj-sala/þj í *„fundinn langa"* 8. nóvember 2010 og lagði m.a. til 4,6% hækkun á flutningsgjaldi í nýjum Norður-Ameríku samningi. Jafnframt lagði (E)frkvstj-sala/þj til að tekin yrðu upp ný gjöld, þ.e. ISPS-gjald og THC-gjald en veita ætti Samskipum 75% afslátt af THC gjaldinu. (S)forstö-innfl1 svaraði og kvað Samskip tilbúin að fallast á þessa verðbreytingu. Svar (S)forstö-innfl1 gefur einnig til kynna að flutningar fyrir frkvstj-FlyP hafi verið til umfjöllunar í þessum samskiptum fyrirtækjanna.

- Tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj 10. og 11. nóvember 2010 staðfesta að flutningar fyrir frkvstj-FlyP hafi verið til umfjöllunar í þessum samskiptum Samskipa og Eimskips. Einnig kemur fram að náðst hafi *„gagnkvæmur skilningur"* um aukið gámasamstarf, þ.e. að Samskip noti gáma Eimskips í meira mæli í umræddum Norður-Ameríku flutningum.

- (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv hittust aftur á fundi 11. nóvember 2010. (E)frkvstj-sala/þj lýsti þessari niðurstöðu á fundinum í tölvupósti til (E)forstj: *„Þá kláruðum við þetta með 4,6% + ISPS, 25% af THC. Magn óbreytt 30 teus, okkar gámar notaðir þegar þeir eru til."* Í þessu fólst þannig m.a. 4,6% hækkun, áframhaldandi og aukið gámasamstarf og ný gjöld. Í eldri samningi Samskipa og Eimskips frá 2009 voru hvorki THC né ISPS-gjald.

- Dagana 17. – 19. nóvember 2010 undirbjó (E)frkvstj-sala/þj hækkun á þjónustugjöldum Eimskips erlendis sem taka áttu gildi í ársbyrjun 2011.

- Þann 19. nóvember 2010 sendi undirmaður (S)forstö-innfl1 , (S)viðskstj1, tölvupóst til yfirmanns Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am, þar sem fram kom að hækka þyrfti verð hjá mikilvægum Norður-Ameríku viðskiptavinum og var í því sambandi vísað til nýs samnings við Eimskip (sem var undirritaður 9. desember 2010). (S)forstö-innfl1 fékk afrit af þessum pósti.

- Á fundi stjórnar Samskipa hf. 21. nóvember 2010 kom þetta m.a. fram:
  - Í glærukynningu (S)forstj sagði að EBITDA Samskipa væri umfram áætlun, íslenski flutningamarkaðurinn *„stöðugur"* og að Samskip muni á árinu 2011 geta hækkað verð ítrekað og haldið öllum mikilvægum viðskiptavinum sem væru með lausa samninga.
  - Í fundargerð var bókað að framundan væru endurnýjanir á samningum við mikilvæga viðskiptavini. Ekki komu fram áhyggjur af því að Eimskip muni með samkeppni reyna að ná í viðskipti til sín tilgreindum mikilvægum viðskiptavinum Samskipa. Þvert á móti kemur fram að áætlun Samskipa fyrir árið 2011 geri ráð fyrir *„heldur betri framlegð sem og aukningu hagnaðar"*
- Þann 21. nóvember 2010 kom fram hjá (E)frkvstj-sala/þj að auk þjónustugjalda erlendis myndi THC gjald erlendis einnig hækka um áramótin. Þá væri hann að skoða hækkun á öðru gjaldi (*„collection fee"*).
- Þann 24. nóvember 2010 funduðu (E)forstj, (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-N-Am í Bandaríkjunum. Var a.m.k. rætt um flutninga fyrir frkvstj-FlyP, gámasamstarf og Norður-Ameríku samstarfið.
- Þann 25. nóvember 2010 funduðu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv og ræddu a.m.k. drög að nýju *„neyðarsamkomulagi"* og Norður-Ameríku samstarfið.
- Þann 29. nóvember 2010 kom fram hjá undirmanni (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-útfl , að huga ætti að verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum.
- Þann 30. nóvember 2010 fjallaði (S)frkvstj-N-Am um það verkefni að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í Norður-Ameríku flutningum. Taldi hann að þetta þyrfti að klára fyrir áramót.
- Í skjali (E)frkvstj-sala/þj frá 1. desember 2010 kemur fram að Eimskip hafi á fyrstu ellefu mánuðum ársins 2010 ekki misst frá sér mikilvæga viðskiptavini til Samskipa.
- Þann 6. desember 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til undirmanna og (S)frkvstj-N-Am og tók stöðuna á því hvernig gengi að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 og svörum kom m.a. fram að búið væri að hækka verð gagnvart Garra, Rekkjunni og fara fram á hækkun gagnvart Saltkaupum. Jafnframt væri búið tryggja að Húsamiðjunni yrði ekki aftur boðið lágt verð.
- Þann 7. desember 2010 ræddu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv saman.
- Sama dag áttu þeir og (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í tölvupóstsamskiptum um nýtt *„neyðarsamkomulag"* og nýjan Norður-Ameríku samning. Sama dag voru áætlanir Samskipa hf. sendar til Samskipa Holding. Í þeim gögnum kemur fram að á árinu 2010 hafi Samskip haldið sínum mikilvægu viðskiptavinum og verð hafi verið hækkað ítrekað. Á árinu 2011 var stefnan sögð þessi varðandi mikilvæga viðskiptavini: *„There will be a continuing strong focus on rate increases"*.
- (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj hittust aftur á fundi 9. desember 2010. Á þeim fundi var skrifað undir nýtt *„neyðarsamkomulag"* og nýjan Norður-Ameríku samning.
- Þann 13. desember 2010 fjallaði (E)forstö-innfl um þetta: *„Gjaldskrárhækkun rædd - erlendis sem heima."*

- Á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj frá 14. desember 2010 kom fram verkefnið „*Hækkanir (ISL – ERL)*".

- (S)frkvstj-millilandasv sat stjórnarfund Samskipa Holding sem haldinn var 14. – 16. desember 2010 í Hollandi. Sendi hann 15. desember 2010 tölvupóst til m.a. (S)forstj þar sem aðeins sagði: „*The cash cow has arrived*".

- Eimskip hækkaði verð 1. janúar 2011. Um var að ræða hækkun á bæði „*þjónustu erlendis*" og „*THC erlendis*".

- Þann 4. janúar 2011 kom fram hjá (E)frkvstj-sala/þj að „*hækkun meðalsjóflutningsverða*" væri áhersluatriði á árinu 2011.

- Þann 6. janúar 2011 ákvað (S)forstö-innfl1 að nýtt gjald (gjald vegna ENS skeyta) yrði lagt á viðskiptavini. Var það gert þó fyrir lægi að enginn kostnaður myndi lenda á Samskipum vegna þessara skeyta.

- Samskip hækkuðu verð gagnvart ÍSAM 11. janúar 2011.

- Þann 12. janúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og m.a. kvartaði yfir „*undirboðum*" Eimskips. Ástæða þessa var að frkvstj-FlyP hafði tekið tilboði Eimskips. Lagði (S)forstö-innfl1 til að fyrirtækin myndu funda vegna m.a. þessa. Ekki er ljóst hvort af þessum fundi varð.

- Á fundi hjá Eimskip 14. janúar 2011 sagði (E)forstö-innfl annars vegar að hækka þyrfti verð í tilboðum Eimskips og hins vegar að hækka þyrfti verð hjá þeim sem væru með lægstu verðin. Á fundinum lagði (E)frkvstj-sala/þj aftur áherslu á hækkun meðalsjóflutningsverða árinu 2011. Einnig kom fram hjá (E)frkvstj-sala/þj að á árinu 2010 hefðu sett markmið gengið að „*mestu upp*". Í þeim markmiðum fólst m.a. að halda sömu markaðshlutdeild en hækka verð.

- Samskip hækkuðu verð gagnvart Nathan & Olsen í endurnýjuðum samningi 28. janúar 2011 í skjóli þess að markaðsskiptingin var virt af hálfu Eimskips.

- Þann 28. janúar 2011 áttu (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 fund með Húsasmiðjunni sem var einn mikilvægasti viðskiptavinur Samskipa, þar sem tilboð Samskipa til Húsasmiðjunnar voru afhent. Húsasmiðjan, væri „*sjokkeruð*" yfir þeirri verðhækkun sem fólst í tilboði Samskipa. Í söluskýrslu frá fundinum kom fram að Húsasmiðjunni hafi verið „*verulega brugðið*" að sjá hækkun Samskipa. Náðu Samskip síðan fram verðhækkun gagnvart þessum viðskiptavini í febrúar á sama ári.

- Þann 1. febrúar 2011 hækkaði Eimskip aftur verð. Voru akstursgjöld í Danmörku, Hollandi, Bretlandi og Svíþjóð hækkuð.

- Þann 15. mars 2011 tók gildi ný gjaldskrá fyrir Norður-Ameríku flutninga. Í henni fólst að staðsetningargjald var fært í sjófrakt og ISPS tekið upp í gjaldskrá. Var þetta gert óháð því hvort flutt var fyrir viðkomandi með TA flutningum eða með skipi Eimskips.

7309. Virt saman endurspegla þessi gögn frá árunum 2010-2011 hið samfellda samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Höfðu Samskip og Eimskip samráð um m.a. að forðast að keppa um mikilvæga viðskiptavini. Leiddi af samráðinu ástand sem nefnt var í samtímagögnum „*friður*" eða „*ró*". Jafnframt sýna gögnin að fyrirtækin lögðu til grundvallar að sama ástand myndi ríkja á árinu 2011. Þessi „*ró*" eða „*friður*" gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð, bæði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum og almennt. Þessu til stuðnings vísast einnig til niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins í kafla 15.3.

7310. Þetta kemur m.a. skýrt fram í gögnum sem urðu til skömmu áður en (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj hittust ítrekað á fundum í október 2010.

„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011“, sem (S)forstö-innfl1 tók saman í september 2010, er einkar skýr að þessu leyti. Er í henni miðað við að (1) *„áframhaldandi ró“* verði á innflutningsmarkaði, (2) Samskip haldi öllum sínum mikilvægu viðskiptavinum, (3) Samskip muni ekki reyna að ná viðskiptavinum frá Eimskip (*„engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn“*) og (4) bæði Samskip og Eimskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð“*. Efnislega kemur hið sama fram í gögnum (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september 2010 og (E)forstö-innfl frá 1. október 2010. Þetta ástand var ekki bundið við innflutning heldur voru gögn frá landflutningadeild Samskipa jafn skýr. Í áætlun landflutninga Samskipa frá september 2010 kom fram að á árinu 2011 verði ekki *„dansað“* við *„sætu stelpurnar á ballinu“*. Í þessu fólst að ekki hafi átt að reyna með samkeppni að ná mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip. Gögn (S)forstö-útfl frá september og október 2010 sem varða áætlun útflutningsdeildar fyrir árið 2011 sýna sömu stöðu og hjá innflutnings- og landflutningadeild, þ.e. *„friður“* og áhersla á að hækka verð. Er þetta í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið þar sem viðurkennt er að í broti fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga á árinu 2010 hafi m.a. falist samráð við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*.“

7311. Þegar samskipti umræddra lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips hófst í október 2010 var fyrir hendi samráð milli fyrirtækjanna, þ. á m. ólögmæt markaðsskipting og skýr stefnumörkun um að sú markaðsskipting og sá *„friður“* sem henni fylgdi myndi halda áfram á næsta ári og gera Samskipum og Eimskip áfram kleift að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum án þess að óttast samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins.

7312. Gögnin sem urðu til það sem eftir lifði af árinu 2010 eru í samræmi við þetta. Sýna gögnin frá stjórnarfundum Samskipa hf. 25. október og 21. nóvember 2010 að *„rólegt“* væri yfir markaðnum eða hann talin *„stöðugur“*. Þetta er staðfest í glærum (E)frkvstj-sala/þj frá 1. desember 2010 þar sem sagt var að *„ómögulegt“* væri að finna dæmi um það að Eimskip hefði misst viðskiptavini sem skiptu máli til Samskipa. Staðfesta önnur gögn frá þessum tíma að stjórnendur beggja fyrirtækjanna höfðu ekki áhyggjur af því að helsti keppinauturinn myndi með samkeppni reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum sem væru ósáttir við viðskiptakjör sín eða fyrirhugaðar verðhækkanir. Þess í stað var t.d. stefnan hjá innflutningsdeild Samskipa áfram þessi: *„There will be a continuing strong focus on rate increases“*, sbr. gögnin sem send voru Samskipum Holding 7. desember 2010.

7313. Eina undantekningin frá framangreindu eru atvikin í desember 2010 og janúar 2011 sem tengjast pappírsflutningum fyrir frkvstj-FlyP. Óánægja Samskipa með *„undirboð“* Eimskips til frkvstj-FlyP leiddi hins vegar ekki til þess að fyrirtækið sliti samstarfi og samskiptum sínum við Eimskip. Þvert á móti vildu Samskip að þetta málefni yrði rætt á fundi fyrirtækjanna. Eins og fram kemur í umfjöllun í köflunum hér á eftir hélt hið samfellda samráð áfram þrátt fyrir þessa óánægju Samskipa. Breytir þessi ágreiningur því engu um tilvist hins samfellda samráðs á þessum tíma.

7314. Haustið og veturinn 2010 var þannig fyrir hendi ólögmæt markaðsskipting og umræddir stjórnendur Samskipa og Eimskips áttu í ítrekuðum samskiptum þar sem m.a. var fjallað um þann þátt hins samfellda samráðs sem laut að samstarfi í sjóflutningum. Á þessum fundum fyrirtækjanna var áframhaldandi og eftir atvikum aukið samstarf fyrirtækjanna til umfjöllunar. Var það sem fyrr segir liður í ólögmætri framkvæmd á *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Voru þessi tíðu samskipti Samskipa og Eimskips á árinu 2010 óhjákvæmilega til þess fallin að draga úr æskilegri óvissu, skapa traust og stuðla að árangri í hinu samfellda samráði fyrirtækjanna. Voru samskiptin þannig m.a. til þess fallin að viðhalda markaðsskiptingunni og *„friðnum“* sem af henni leiddi. Endurspeglast þetta í framangreindum gögnum Samskipa og Eimskips sem m.a. eiga það sameiginlegt að þau sýna ótvírætt að bæði fyrirtækin höfðu ekki áhyggjur því að helsti keppinauturinn (eða eini keppinauturinn í Norður-Ameríku flutningum) myndi gera atlögu að mikilvægustu viðskiptavinum þeirra.

7315. Jafnframt sýna gögnin að frá október 2010 hafi umræddir stjórnendur fyrirtækjanna áfram unnið að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta m.a. gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkefna sem féllu beint undir *„Nýtt*

upphaf" verkefnið, sbr. undirbúningur að nýju *„neyðarsamkomulagi*", auknu gámasamstarfi og Norður-Ameríku samningi. Þetta þýðir að á sama eða svipuðum tíma og Eimskip og Samskip hittust var unnið að því innan beggja fyrirtækjanna að hækka verð, bæði almennt og gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Skiptir hér máli að um var ræða fundi lykilstjórnenda sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum hjá fyrirtækjum sem störfuðu á fákeppnismarkaði.

7316. Á þessum tíma náðu fyrirtækin fram verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum en þeim hækkunum, sem höfðu verið í undirbúningi, var hrint í framkvæmd í janúar og febrúar 2011. Voru samskipti viðkomandi lykilstjórnenda, sem samhliða samskiptunum undirbjuggu þessar verðhækkanir innan sinna fyrirtækja, sem fyrir segir til þess fallinn að draga úr óvissu, skapa traust og auðvelda undirbúning verðhækkana og hins samfellda samráðs. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu þessir stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hverskonar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni milli Samskipa og Eimskip.

7317. Átak Samskipa í að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum í Norður-Ameríku á nánast sama tíma og fyrirtækið ræddi við Eimskip um hækkun á verði og aukna gjaldtöku í nýjum Norður-Ameríku samningi er að mati Samkeppniseftirlitsins skýrt dæmi um þetta. Er lýsandi að hvergi kom fram ótti hjá (S)forstö-innfl1 eða öðrum stjórnendum Samskipa við samkeppnisleg viðbrögð Eimskips af þessu tilefni.

7318. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að í broti fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga á árinu 2010 hafi m.a. falist samráð við Samskip um *„álagningu gjalda og afsláttakjör í flutningaþjónustu og miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum*." Hér ber að hafa í huga að í Norður-Ameríku samstarfinu fólst m.a. að Samskip greiddu fyrir þá flutninga sem Eimskip önnuðust fyrir Samskip. Eðli málsins samkvæmt vildu Samskip greiða sem lægst verð fyrir þá flutninga og Eimskip hafði öndverða hagsmuni. Jafnvel þótt hið samfellda samráð hefði ekki verið fyrir hendi voru viðræður milli þessara fyrirtækja um viðskiptakjör mjög áhættusamar í samkeppnislegu tilliti. Ástæða þessa var sú að Samskip voru ekki aðeins kaupandi að flutningaþjónustu Eimskips heldur á sama tíma eini keppinauturinn í Norður-Ameríku flutningum. Gátu Samskip keppt við Eimskip bæði með TA flutningum og flutningum með keyptu plássi í skipi Eimskips. Hér skiptir og máli að samtímagögnin sýna að Samskip töldu sig ekki háða Eimskip að þessu leyti. Sýna samtímagögnin að Samskip töldu að það væri fyllilega raunhæfur valkostur að hætta þessu samstarfi og snúa sér alfarið að TA flutningum, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 16. Sökum þessa alls og án tillits til annars samráðs fyrirtækjanna var mjög brýnt að í þessum samskiptum fyrirtækjanna væri ekki rætt um nein atriði sem tengjast samkeppni þeirra. Af samtímagögnum er ljóst að fyrirtækin gættu ekki að því.

14.34. Húsamiðjan óskar tilboða á árinu 2010

7319. Húsasmiðjan var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Í júlí 2010 sagði Húsasmiðjan upp flutningasamningi sínum við Samskip. Að sögn (S)forstj var ástæða þessa sú að fyrirsvarsmaður Húsasmiðjunnar var *„óhress með miklar hækkanir*" Samskipa. Í kjölfarið bauð Húsasmiðjan út flutninga sína. Samskip og Eimskip buðu í þessa flutninga. Sjóflutningsverðið sem Eimskip bauð var 79-127% hærra en verð Samskipa vegna sömu flutninga. Húsasmiðjan samdi á ný við Samskip í febrúar 2011 og náðu Samskip fram hækkun á verði gagnvart þessum viðskiptavini.

7320. Hér skipta einnig miklu atvik sem varða Innnes og fjallað verður um í kafla 14.35 hér á eftir. Sýnir sú umfjöllun m.a. að í byrjun febrúar 2011 lá fyrir sú stefnumörkun hjá (S)forstö-innfl1 að ekki ætti að reyna að sækjast eftir viðskiptum við Innnes frá Eimskip ef Eimskip léti Húsasmiðjuna í friði. Þetta gekk eftir. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er að Eimskip hafi ekki sótt á að ná viðskiptum Húsasmiðjunnar af Samskipum og Samskip endurnýjuðu samning sinn við Húsasmiðjuna. Á svipuðum tíma sóttust Samskip ekki eftir viðskiptum Innnes og náði Eimskip því að hækka verð

gagnvart Innnes. Gefa þessi gögn skýrt til kynna markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið til staðar á þessum tíma.

7321. Í þessum kafla verður í aðalatriðum fjallað um atvik frá árunum 2010 og 2011 sem tengjast endurnýjun Samskipa á samningnum við Húsasmiðjuna. Verða atvik tengd Innnes sem fyrr segir rakin í kafla 14.35.

7322. Eins og rökstutt er í þessum kafla er það mat Samkeppniseftirlitsins að þessi atvik málsins endurspegli samfellt samráð Samskipa við Eimskip á þessum tíma.

14.34.1. Húsasmiðjan var umfangsmikill kaupandi á flutningsþjónustu

7323. Áður en *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst efndi Húsasmiðjan til verðkönnunar og sendu Eimskip og Samskip tilboð til fyrirtækisins í apríl 2008. Samskip bauð betur og gerðu Húsasmiðjan og Samskip heildarflutningasamkomulag þann 6. maí 2008 um sjó-, for- og áframflutninga. Gildistími samningsins var til 30. júní 2011. Samningurinn var óuppsegjanlegur á fyrstu 18 mánuðum samningstímans, eða til 6. nóvember 2009, en eftir það var samningurinn uppsegjanlegur með sex mánaða fyrirvara.

7324. Áðurnefndur samningur Húsasmiðjunnar og Samskipa fól í sér samstarf um heildarflutninga Húsasmiðjunnar, þ. á m. áframflutninga hér á landi. Fyrir aðra landflutninga hér á landi var á hinn bóginn í gildi sérstakur landflutningasamningur milli Húsasmiðjunnar og Samskipa, dags. 5. maí 2008.[3525]

7325. Einn þáttur í samráði Samskipa og Eimskips, sem hófst eftir mitt ár 2008, tók til þess að hækka verð gagnvart viðskiptavinum, sbr. m.a. kafla 10, 11.21, 15.3 og 33.1.5. Um var að ræða verulegar og ítrekaðar hækkanir. Tók þetta einnig til hækkana Samskipa gagnvart Húsasmiðjunni, sbr. t.d. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til undirmanna 1. september 2008 en þá hækkaði Samskip verð verulega, sbr. kafla 8.5.10. Fólu aðgerðirnar einnig í sér hækkanir gagnvart þeim viðskiptavinum sem voru með flutningasamninga í íslenskum krónum (sem Samskip nefna „krónusamningar“). Húsasmiðjan var einn af þessum viðskiptavinum. Unnu Samskip haustið 2008 m.a. að innleiðingu á gengisálagi gagnvart þessum viðskiptavinum með innheimtu á svokölluðu CAF-gjaldi (*„Currency Adjustment Factor“*) m.a. gagnvart Húsamiðjunni. Fór það svo að þann 31. desember 2008 náðu Samskip því fram að gerður var sérstakur viðauki við fyrrnefnt heildarflutningasamkomulag Samskipa og Húsasmiðjunnar þar sem verð var að hluta til gengistryggt m.a. í samræmi við breytingar á íslensku krónunni, þar sem miðað var við grunnvísitölu í apríl 2008.[3526] Með þessu hækkaði verð Húsasmiðjunnar og áhætta af m.a. þróun á gengi íslensku krónunnar var færð að hluta af Samskipum yfir á viðskiptavininn. Gerði samráð við Eimskip Samskipum þetta kleift.

7326. Árétta ber að gögn málsins sýna að Húsasmiðjan var mjög mikilvægur viðskiptavinur Samskipa og hafa Samskip staðfest það.[3527] Samkvæmt afhentum listum Samskipa yfir stærstu viðskiptavini var Húsasmiðjan stærsti einstaki viðskiptavinur innflutnings hjá Samskipum árið 2010 (og í efstu fjórum sætum árin 2011 – 2013).[3528] Samkvæmt lista (S)forstö-innfl1 frá 14. janúar 2010 var Húsasmiðjan í öðru sæti yfir stærstu viðskiptavini innflutningsdeildar Samskipa miðað við innflutning til Íslands

[3525] Sjá ákvæði alhliðaflutningasamkomulagsins frá 06.05.2008 en þar segir *„Fyrir annan akstur út á land greiðir Húsasmiðjan í samræmi við sérstakan samning þeirra við Landflutninga-Samskip“*. Tilvísaður landflutningasamningur var afhentur af Samskipum, sjá afhent gögn frá Samskipum. Afhent 28.05.2010, fskj. 7 A. *„Flutningasamkomulag milli Landflutninga-Samskipa og Húsasmiðjunnar“*, dags. 05.05.2008.
[3526] Afhentur samningur frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2 *„Samningar“*, *„Húsasmiðjan 06.05.2008“*, sbr. einnig meðfylgjandi viðauka við samninginn, dags. 31.12.2008.
[3527] Sjá mgr. 1152 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3528] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Stærstu 50“*, *„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti“* (ekki tekið tillit til Jóna Transport).

árið 2009.[3529] Þá var Húsasmiðjan jafnframt umfangsmikill kaupandi á landflutningaþjónustu hjá Samskipum.[3530]

7327. Í gildi var samningur milli Eimskips og Húsasmiðjunnar um vagnaflutninga (vagnadrátt) á leiðinni Reykjavík – Akureyri – Sauðárkrókur – Reykjavík, síðast endurnýjaður árið 2006.[3531] Húsasmiðjan var jafnframt viðskiptavinur Eimskips í svonefndum bulk-flutningum (stórflutningar á sjó) árið 2010.[3532]

14.34.2. Verðhækkun Samskipa gagnvart Húsasmiðjunni á árunum 2009-2010

7328. Eins og hér hefur verið rakið voru Samskip með tvo flutningasamninga við Húsasmiðjuna frá maí 2008. Annars vegar heildarflutningasamkomulag um sjóflutninga frá 6. maí 2008 og hins vegar landflutningasamkomulag frá 5. maí 2008.

7329. Samningur Húsasmiðjunnar og Samskipa um landflutninga var óuppsegjanlegur til 30. apríl 2009. Eftir það var samningurinn uppsegjanlegur með sex mánaða fyrirvara.

7330. Fljótlega eftir að Húsasmiðjan hafði svigrúm til að leita eftir tilboðum í landflutningaviðskipti sín leitaði fyrirtækið til Eimskips. Sendi Húsasmiðjan þann 9. júlí 2009 tölvupóst til (E)sölustj-innanl2 og óskaði eftir tilboði frá Eimskip í alla innanlandsflutninga fyrirtækisins. (E)sölustj-innanl2 áframsendi þessa tilboðsbeiðni til (E)rekstj-aksturst, (E)forstö-landfl2, (E)sölustj-innanl3 og (E)þjstj-Austur (afrit til (E)frkvstj-innanl).[3533] Gögn málsins sýna að Eimskip sendi Húsasmiðjunni tilboð 24. júlí 2009. Tilboð Eimskips var í samræmi við yfirstandandi markaðsskiptingu og Samskip héldu áfram viðskiptum við Húsasmiðjuna á grundvelli landflutningasamkomulags.[3534] Er þetta í samræmi við rekstraráætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2009 sem (S)forstö-landfl sendi (S)forstj, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv 11. nóvember 2008. Þar var lagt til grundvallar að á árinu 2009 myndi samkeppni frá Eimskip ekki leiða til þess að fyrirtækið myndi missa eða auka markaðshlutdeild sína, sbr. kafla 10.4.5. Einnig var við það miðað að samkeppni frá Eimskip myndi ekki koma í veg fyrir að Samskip gætu hækkað verð á landflutningum. Hið sama kom fram í áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009. Gekk það einnig eftir.

7331. Tveimur mánuðum eftir tilboðsumleitan Húsasmiðjunnar til Eimskips voru Samskip farin að huga að næstu verðhækkun gagnvart viðskiptavinum, m.a. Húsasmiðjunni. Af samtímagögnum verður ekki ráðið að Samskip hafi haft áhyggjur af því að fyrirhugaðar hækkanir gætu leitt til þess að viðskiptavinir fyrirtækisins beindu viðskiptum sínum til Eimskips. Í glærukynningu (S)forstö-landfl (frá 13. september 2009) er fjallað um verðhækkanir gagnvart stórum viðskiptavinum í landflutningum, m.a. Húsasmiðjunni:

„Húsasmiðjan

[3529] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„02263080.gif"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.695362.
[3530] Afhent tafla um 50 stærstu kaupendur á flutningaþjónustu á landi árið 2009. Afhent af Samskipum 28.05.2010, 7.A, bls. 30-31. Á afhentri töflu má sjá að Húsasmiðjan var árið 2009 fjórði umfangsmesti kaupandinn á landflutningaþjónustu hjá Landflutningum. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla 2011"*, bls. 11. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783856.
[3531] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.05.2010. „Þjónustusamningur Húsasmiðjunnar hf. og Eimskipafélags Íslands ehf. um flutning milli áætlunarstaða innanlands". Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.05.2010, fskj. 8. *„Yfirlit yfir verðþróun í samningum 30 stærstu viðskiptavina Eimskips Íslands ehf."*, fskj. 9 *„Listi yfir tekjur og magn 50 stærstu viðskiptavina Eimskips 2004-2009"*. Sjá einnig Húsasmiðjuna á lista Flytjanda í afrituðu tölvuskjali frá Eimskip. Heimasvæði […]. *„Flytjandi business plan 2011.docx"*, bls. 10, vistað 09.09.2011, kl. 16:43. Doc. ID. 0.7.33.167336, bls. 10. Eimskip vísar einnig í fyrirliggjandi gögnum til þess að Húsasmiðjan væri kaupandi að stórflutningum (bulk) á rannsóknartímabilinu.
[3532] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.435554. Þá segir í tölvupósti þann 7. desember 2010: *„Húsasmiðjan er okkar stærsti kúnni í stórflutningunum inn til landsins og með mikið potential hjá imp"*. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.707755.
[3533] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimsk […] Doc. ID. 0.7.33.62772.
[3534] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.395626. Í yfirlitsskjali sem […] Doc. ID. 0.7.33.414574.

- *Reiknað er með 4% sértækri verðbreytingu um áramót og hækkunum samkvæmt samningi, 5% í mars og 2% í sept*".[3535]

7332. Líkt og áður hefur verið rakið sendi (S)forstö-landfl, þann 17. nóvember 2009, tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurðist fyrir um möguleg viðskipti við mikilvægan viðskiptavin Eimskips, IKEA. Þar sagði: *„Þekkir þú stöðuna á samningnum við IKEA. Hafið þið eitthvað reynt við þá?*" Í svari (S)forstö-innfl1 sagði: *„Samningur þeirra við Eimskip er uppsegjanlegur um áramót með 6 mánaða fyrirvara. Ikea menn ætla að segja honum upp.*

Við reyndum við Ikea síðast og ég geri ekki ráð fyrir að reyna við þá næsta sumar.

Markmið hjá innflutningi [hjá Samskipum] *er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM.*"

7333. Húsasmiðjan var þannig einn þeirra þriggja stóru viðskiptavina sem (S)forstö-innfl1 tilgreindi sem dæmi í framangreindum tölvupósti þegar hann ræddi um þá stefnu Samskipa að *„hækka verð á núverandi kúnna*" og setti það í samhengi við að sækjast því ekki eftir viðskiptum við IKEA (sem var með samning við Eimskip).

7334. Áætlun eða markmið Samskipa sem fram kom í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 17. nóvember 2009 gekk eftir árið 2010. Samningur IKEA varð laus hjá Eimskip sumarið 2010. Engar vísbendingar er að finna í afrituðum, haldlögðum eða umbeðnum afhentum gögnum málsins um að Samskip hafi sóst eftir því að ná þessum mikilvægu viðskiptum yfir til sín.[3536] Á móti héldu Samskip sínum tilgreindu stóru viðskiptavinum og hækkuðu verð gagnvart þeim, þ.e. ÍSAM, Rúmfatalagernum og Húsasmiðjunni. Er þetta til vitnis um ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip á þessum tíma, sbr. umfjöllun í köflunum hér að framan.

7335. Í samræmi við framangreinda stefnumörkun um að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum greip (S)forstj til aðgerða 6. apríl 2010. Lagði (S)forstj fyrir (S)forstö-innfl1 þann dag að undirbúa verðhækkun gagnvart ÍSAM, sbr. kafli 14.26.2.[3537] Skömmu seinna sama morgun sendi (S)forstj tölvupóst til Húsasmiðjunnar. Vísaði hann til þess að ekki hefði náðst að koma á fundi og lagði til fundartíma í vikunni eða næstu viku á eftir.[3538] Ekki virðist hafa orðið af þeim fundi en þann 19. maí 2010 sendi (S)forstj aftur tölvupóst til Húsasmiðjunnar til að bjóða í veiði, en þar sagði einnig: *„Við höfum ekki náð að hittast hér hjá okkur og fara yfir flutningamálin almennt, en heyri ekki betur en allt sé að rúlla vel. Ég er sjálfur að fara í fríið nú á föstudag - ert þú á svæðinu svona um miðjan júní? […]*"[3539]

7336. Gögn málsins sýna að Samskip og Húsasmiðjan hittust á fundi 30. júní 2010. Ljóst er að Húsasmiðjan vildi fá skýringar á háu flutningaverði Samskipa. Sést þetta m.a. af tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi daginn eftir til Húsasmiðjunnar: *„Hér er skjalið sem við fórum yfir í gær.*

Ég hef bætt við 20 og 40 feta greiningunni sjá sheet sem heitir "20 og 40 feta"

[3535] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„kynning 1409.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.641855. Hér skal þess getið að skv. ákvæði 1.6 í landflutningasamningi Landflutninga-Samskipa og Húsasmiðjunnar, dags. 06.05.2008, voru flutningsgjöld bifreiða endurskoðuð á 6 mánaða fresti. Aðrir þjónustuliðir skv. samningnum tóku breytingum í samræmi við almenna verðskrárbreytingar Landflutninga-Samskipa á samningstímanum. Samanber umfjöllun í kafla 14.17.6. Þá hækkaði Landflutningar gjaldskrá sína um 4% í janúar 2010. Tilvísuð ráðagerð […] um 4% verðhækkun gekk því eftir (þ.e. verðhækkun á öðrum þjónustuliðum en flutningsgjöldum bifreiða).
[3536] Sjá kafla 14.29.
[3537] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.731928.
[3538] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.731946.
[3539] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.748472.

Ég skoðaði einnig forflutninginn í mars 2010 sérstaklega, sjá sheet sem heitir „mars 2010". Þar sést að það er mjög mikið af Asíu gámum í þessum mánuði og því rýkur forflutningurinn svona mikið upp í þessum mánuði."[3540]

7337. Þann 8. júlí 2010 óskaði Húsasmiðjan eftir því að viðskiptastjóri hjá Samskipum ((S)viðskstj) gerði tilboð í innflutning á gámum frá Danmörku. Eftir að Húsasmiðjan fékk tilboðið í hendur sendi fyrirtækið tölvupóst til (S)viðskstj og óskaði sundurliðunar á tilboðinu. (S)viðskstj sendi sökum þessa tilteknar upplýsingar til Húsasmiðjunnar.[3541]

7338. Þann 12. júlí 2010 sendi Húsasmiðjan að nýju tölvupóst til (S)forstö-innfl1 . Í honum var vísað til þess að (S)forstö-innfl1 væri í sumarfríi og óskað var eftir að (S)starfsm myndi bæta upplýsingum inn í skjalið sem (S)forstö-innfl1 hafði sent Húsasmiðjunni 1. júlí 2010.[3542] (S)forstö-innfl1 svaraði játandi og bauð Húsasmiðjunni að hafa samband ef fyrirtækið hefði einhverjar spurningar varðandi skjalið. Húsasmiðjan nýtti sér þetta og sendi eftirfarandi tölvupóst að morgni 13. júlí 2010 til (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)starfsm og (S)viðskstj1):

„Verð að biðja [(S)starfsm] *að greina nánar hvernig stendur á <u>þessum miklu hækkunum</u> í FCL milli ára*

sendi skjalið með þeim tölum sem þú sendi mér á sínum tíma, það eru allar breytur að <u>hækka gríðarlega</u> […]

Samtals milli ára pr TEU uppá 46%!!!!!

<u>hækkanir hafa ekki verið svona miklar?</u>".[3543]

7339. Ljóst er að við nánari skoðun taldi Húsasmiðjan skýringar (S)viðskstj á tilboðinu um flutninga frá Danmörku heldur ekki vera fullnægjandi. Sendi fyrirtækið þann 13. júlí 2010 eftirfarandi tölvupóst til (S)viðskstj:

„Vinsamlegast sendu okkur okkar samnings verð Húsa fyrir EXW VIBORG sem […] var búinn að biðja um. Hafðu einingarverð í þeim myntum sem er notað (og umreiknað í ÍSK miðað við gengið í dag við hlið samningsverða)

Annað verðið miðast þá við 1 stk 20ft og hitt verðið miðað við 1 stk 40HC

Engar verðbreytingar á flutningnum má framkvæma nema okkur sé það tilkynnt formlega."[3544]

7340. (S)viðskstj sendi upplýsingar til Húsasmiðjunnar daginn eftir. Þær vöktu frekari spurningar hjá Húsasmiðjunni og sendi fyrirtækið aftur tölvupóst til (S)viðskstj (afrit til (S)viðskstj1 og (S)starfsm) þar sem óskað var eftir nánari upplýsingum um *„þessa miklu hækkun*" á forflutningi, olíugjöldum (BAF og FAF) og öðrum gjöldum (ISPS, THC, *„B/L Fee*" og *„Custom Document*").[3545]

7341. (S)starfsm svaraði Húsasmiðjunni daginn eftir vegna umræddra flutninga frá Danmörku: *„Hækkun á þjónustugjöldum var 4% síðast janúar 2010. Precarriage hækkaði fyrir ekki svo löngu er ekki alveg með það á tæru hvenær það var en* [(S)viðskstj1] *ætti að þekkja það. Hér er svo breakdown á þróun BAF og FAF frá jan 2010. THC í Svíþjóð og Danmörku var hækkað töluvert á síðasta ári ein hækkun uppá 25-30%.*"[3546]

[3540] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820040.
[3541] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820348.
[3542] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820040.
[3543] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820040.
[3544] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820348.
[3545] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820348.
[3546] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820348.

7342. Enn á ný taldi Húsasmiðjan þessar skýringar Samskipa ekki fullnægjandi og sendi fyrirtækið eftirfarandi tölvupóst til (S)starfsm (afrit til (S)viðskstj1): *„getur þú sent mér útreikninginn eftir mánuðum á BAF gjaldinu, þetta eru hrikalega hækkanir.*

hvernig er utreikningur fyrir LCL flutninga á BAF gjaldið?

Einnig hvernig þessi prósenta er fundin fyrir FAF gjaldið?

við hvaða gjald er síðan þessi prósenta margfölduð við?

vinsamlegast sendu mér þær tölur sem eru notaðar til margföldunar, svo ég átti mig á þessu."[3547]

7343. Gögn málsins sýna að (S)starfsm treysti sér ekki til þess að svara þessum spurningum. Framsendi hann öll framangreind samskipti við Húsasmiðjuna til (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)forstö-innfl1) og tók þetta fram:

„Veit ekki hvernig ég á að svara þessu almennilega."[3548]

7344. Vegna þessa sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 . Hann var ekki sendur til (S)starfsm og í honum sagði aðeins:

„Það þarf væntanlega að vanda sig hér ...."[3549]

7345. Frekari spurningar bárust frá Húsasmiðjunni til Samskipa þann 22. júlí 2010 þar sem enn á ný var kallað eftir útskýringum á þessari *„miklu hækkun*" Samskipa vegna *„frigor Danmörku*".[3550]

7346. (S)viðskstj1 svaraði Húsasmiðjunni samdægurs (afrit til (S)forstö-innfl1): *„takk fyrir fundinn áðan - fór yfir allar sendingar sem ég fann frá Vibcold (Viborg) sbr neðangreint - þar er engin breyting á forflutningi en FAF (í DK) breytist í takti við olíuverðshækkanir*

	P/C	FAF	Waiting hours	Total
AAR122150	2.245,00	273,89	483	3.001,89
AAR121832	2.245,00	255,93		2.500,93
AAR120981	2.245,00	237,97		2.482,97
AAR120516	2.245,00	251,44		2.496,44

FAF Destination (olíugjald á íslandi) hækkar / lækkar mánarlega (Landflutningar)

Hækkun á THC í DK hækkaði töluvert vegna hækkana frá terminal til okkar - það var því óumflýjanlegt að gera breytingar til samræmis við það gagnvart okkar viðskiptavinum.

B/L, Custom doc og ISPS hækkaði í byrjun árs 2010 um 4% sbr tilkynningu sem send var til þín / ykkar."[3551]

7347. Af framangreindum samskiptum er ljóst að verð Húsasmiðjunnar hjá Samskipum hafði farið hækkandi á árunum 2009 og 2010 líkt og lagt hafði verið upp með í áðurnefndum gögnum (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-landfl frá 13. september og 17. nóvember 2009.

[3547] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820348.
[3548] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820348.
[3549] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820348.
[3550] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820822.
[3551] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.820822.

14.34.3. Blekkingar gagnvart Húsasmiðjunni

7348. Hluti af því sem vakti undrun og óánægju Húsamiðjunnar á árinu 2010 voru miklar hækkanir á THC gjöldum vegna innflutnings frá Danmörku, sbr. það sem að framan er rakið. Það vekur athygli að í framangreindum tölvupósti (S)viðskstj1 frá 22. júlí 2010 hafi Húsasmiðjan verið beitt blekkingum og gefið til kynna að þetta væri hækkun sem Samskip hefðu enga stjórn haft á en þar sagði m.a. að THC í Danmörku hafi hækkað *„vegna hækkana frá terminal til okkar - það var því óumflýjanlegt að gera breytingar til samræmis við það gagnvart okkar viðskiptavinum*".

7349. Þetta er í ósamræmi við önnur samtímagögn Samskipa. Í kafla 14.17.3 er gerð grein fyrir tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 6. október 2009 til m.a. yfirmanns skrifstofu Samskipa í Danmörku þar sem viðkomandi var tilkynnt að Samskip á Íslandi hefðu ákveðið að hækka THC í m.a. höfninni í Árósum. Þann 8. október 2009 tilkynnti (S)forstö-innfl1 viðskiptastjórum sínum (þ.m.t. (S)viðskstj1) um þessa *„hressilegu hækkun 22%*" í Árósum. Sagði (S)forstö-innfl1 jafnframt að þessi hækkun yrði ekki *„kynnt sérstaklega fyrir viðskiptavinum*" heldur myndu Samskip taka *„slaginn við okkar kúnna one by one*." Í kafla 14.17.6 er gerð grein fyrir annarri hækkun Samskipa á Íslandi á THC í Danmörku (2,8%) sem tók gildi 11. janúar 2010. Kemur þar fram að yfirmaður Samskipa í Danmörku hafi verið afar ósáttur við þessa hækkun og skoraði hann á (S)forstö-innfl1 að draga hana til baka. Það var hins vegar ekki gert.

7350. Framangreind atvik endurspegla hvernig samráð Samskipa og Eimskips gerði fyrirtækjunum kleift að halda uppi eða hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Samræmi er í samtímagögnum um að engin óvissa var um að hækkanir Samskipa gegn Húsasmiðjunni gæti kallað á samkeppnisleg viðbrögð frá Eimskip. Þetta átti einnig við um framangreinda THC hækkun Samskipa.

14.34.4. Húsasmiðjan segir upp samningi við Samskip og leitar til Eimskips

7351. Af framangreindum gögnum frá Samskipum er ljóst að Húsasmiðjan var allt annað en ánægð með hækkanir Samskipa á árinu 2010 en í kjölfarið af framangreindum samskiptum, eða þann 26. júlí 2010, hafði forstjóri Húsasmiðjunnar samband við (E)forstj og óskaði eftir fundi með Eimskip til að ræða flutningamál. Var ákveðið að fundurinn yrði 11. ágúst 2010.[3552]

7352. Hér er nauðsynlegt að rifja upp að Eimskip vissi á þessum tíma að flutningasamningar við mikilvæga viðskiptavini fyrirtækisins voru lausir eða að verða lausir, t.d. við IKEA og Innnes. Einnig vissi Eimskip á þessum tíma að samningur Samskipa við N&O myndi losna bráðlega, sbr. kafli 14.25.2.

7353. Sama dag og Húsasmiðjan hafði samband við (E)forstj (26. júlí 2010) sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj og rifjaði upp atvik tengd þessum viðskiptavini Samskipa. Í honum sagði: *„Húsasmiðjan fór í verðkönnun vorið 2008 og sendum við þeim tilboð 8. apríl 2008. Við reyndumst hærri en keppinautar okkar samkv* [Húsasmiðjunni]. *Síðan þá hafa þeir ekki leitað til okkar og veit ég ekki betur en samningur sé í gildi fram á næsta ár við S* [Samskip].[3553] *Flutningar hafa verið tilfallandi með okkur síðan fyrir utan stórflutninga þar sem samstarf hefur verið með ágætum með leiguskip aðallega frá Kotka og Talinn. […] Enginn samningur í gangi en samstarfið með ágætum. Hafa í huga að drafta upp samningi við okkur í ágúst samkvæmt* [fyrirsvarsmanni Húsasmiðjunnar] *en vandamálið er óvissa um magn.*"[3554]

7354. Þann 29. júlí 2010 sendi (S)forstj tvo tölvupósta til samstarfsmanna sinna hjá Samskipum með stuttu millibili, sbr. einnig kafli 14.28. Þar kemur fram að annars vegar taldi (S)forstj unnt að hækka almennt verð á sjóflutningum og hins vegar greindi hann frá því að Húsasmiðjan hefði sagt upp samningi við Samskip vegna *„mikilla hækkana*". Ljóst er að þessi uppsögn hins mikilvæga

[3552] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.662396. Bókaði […] fundinn í dagbókina sína, sbr. afrituð dagbókafærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.237051.
[3553] Þessi umfjöllun […] tekur til innflutnings.
[3554] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.531238. Með fylgdu upplýsingar um innflutning og stórflutninga (bulk) Húsasmiðjunnar á árunum 2008 – 2010.

viðskiptavinar sló (S)forstj ekki út af laginu og hann taldi þrátt fyrir hana unnt að *„ýta hækkun á sjófrakt“* á viðskiptavini, sbr. eftirfarandi tölvupósta (S)forstj:

- Kl. 10:38 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl: *„Það er ekki alveg komin mynd á áhrif hækkana á samninga sbr samtal okkar í sl viku, en þó er ljóst að það á að vera hægt að ýta hækkun á sjófrakt út á stóran hluta flórunnar.*

  Það þarf að gefa sér tíma í að ræða og útfæra - hvenær eruð þið á skrifstofunni ? ég verð frá nú og fram yfir helgi en kominn aftur á þriðjudag.

  Það er væntanlega mikilvægt að koma þessu út sem fyrst.“[3555]

- Klukkan 10:41 til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1: *„[Húsasmiðjan] kom hér og sagði upp flutningasamningi - óhress með miklar hækkanir milli ára, við ræðum síðar, en mér sýnist helstu skýringar vera:*

  Sjófrakt - vísitala, gengis/neyslu, hefur ýtt upp verðum

  BAF - olía mun hærri á þessu ári en fyrstu 6 mán sl árs

  Forflutningar - Asíuverð mun hærri en í fyrra

  Það þarf hinsvegar að greina þetta betur og útskýra fyrir þeim – [(S)viðskstj1] *gætir þú látið greina þetta niður enn frekar, ma kemur fram mikil hækkun á þjónustugjöldum erlendis sem ætti nú ekki að vera svo mikil.*

  Ræðum nánar.“[3556]

7355. Eins og kemur fram í kafla 14.28 sendi (S)forstj þann 4. ágúst 2010 aftur tölvupóst til (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv og spurði þá hvort það ætti að hækka verð núna, bíða með það fram í næstu viku eða sleppa hækkunum.

- (S)forstö-útfl svaraði: *„Ég vil senda út tilkynningu um 5% hækkun á sjófrakt sem og aðra þjónustu þætti í vikunni. Verður erfitt að verja sjófraktshækkunina en það er slagur sem við þurfum að taka.“*

- (S)forstö-innfl1 svaraði með þessum hætti: *„Eg legg til 4% haekkun a sjofrakt fra og med 15. Agust. Brefid yrdi sent ut I thessari viku. Tel ekki ad vid getum haekkad neitt annad. Sameinum einnig stadsetningargjald og sjofrakt.“*

- (S)forstj lýsti sig *„sammála síðasta ræðumanni - mikilvægt með staðsetningargjald, en verður sjálfsagt umdeilt.“*[3557]

7356. Dagana 9. og 10. ágúst 2010 tilkynntu Samskip um 4% hækkun á sjófrakt og jafnframt að *„staðsetningargjald og sjóflutningsgjald yrði sameinað í eitt gjald á reikningum*.“[3558] Fjallað er einnig um þessa verðhækkun og verðhækkun Eimskips fyrr í júlí 2010 í kafla 14.28.

7357. (E)forstj fundaði með forstjóra Húsasmiðjunnar 11. ágúst 2010. Síðar sama dag sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstö-innfl þar sem sagði: *„Sæll, bara til uppl. þá gekk fundurinn hjá (E)forstj með Húsasmiðjunni vel í dag og snýst þetta um óánægju þeirra með þjónustu og verð h´ja [svo]*

[3555] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.988468.
[3556] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.821227.
[3557] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.769096 / 0.7.33.769295 / 0.7.33.769269 / 0.7.33.769350.
[3558] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.822641. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. Doc. ID. 0.7.33.822321.

samskip hafa áhuga á að skoða það að koma í viðskipti við okkur. Þurfum að undirbúa okkur með verðtillögur fyrir væntanlegan fund í sept."[3559]

7358. Þann 12. ágúst 2010 sendi (E)forstj eftirfarandi tölvupóst til Húsasmiðjunnar: *„Takk fyrir ánægjulegan fund. Varðandi dagsetningar á næsta fundi þá dettur mér í hug 7. eða 8. september. Ég myndi þá taka með mér [(E)frkvstj-sala/þj] framkvæmdastjóra Sölu- og þjónustusviðs. Fundurinn yrði á minni skrifstofu. Nefni klukkan 14:00 þann 7. september ef í lagi en annars getur þú ráðið tímanum báða þessa daga.*"[3560] Var sá fundartími staðfestur af Húsasmiðjunni.

7359. Þann 16. ágúst 2010 sagði í tölvupósti (E)sölustj-innanl2 til (E)forstö-landfl1 o.fl. að hann hefði hitt framkvæmdastjóra vörustýringarsviðs Húsasmiðjunnar og hann tilkynnt honum að Húsasmiðjan væri búin að segja upp öllum samningum við Samskip og yrðu þeir lausir 1. janúar 2011. Þá sagði (E)sölustj-innanl2 að Húsasmiðjan vildi hitta Eimskip í næsta mánuði til þess að ræða mögulega landflutninga.[3561] Sem fyrr sagði hafði Húsasmiðjan í júlí 2009 snúið sér til (E)sölustj-innanl2 og óskað eftir tilboðum frá Eimskip í landflutninga. Eimskip bauð hins vegar ekki upp á kjör sem leiddu til þess að Húsasmiðjan flytti landflutningaviðskipti sín frá Samskipum til Eimskips. Þetta var því í annað skiptið á rúmu ári sem Húsasmiðjan undirbjó og gerði tilraun til að bæta kjör sín með því að leita til Eimskips. Samtímagögn sýna að Eimskip hafi búið yfir vitneskju um óánægju þessa mikilvæga flutningskaupanda með viðskiptakjör hjá Samskipum. Þrátt fyrir það virti Eimskip hina ólögmætu markaðsskiptingu sem var við lýði á þessum tíma.

7360. Í fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl í viku 33 (18. ágúst 2010) kom fram að Húsasmiðjan væri með opinn samning. Einnig var það að finna á lista í fundargerðum Eimskips frá september og október 2010.[3562] Athygli vekur að ekki er tilgreint í gögnum þessara stjórnenda hjá Eimskip að gera ætti tilraun til þess að ná Húsasmiðjunni í viðskipti til fyrirtækisins. Ber að árétta að á þessum tímapunkti hafði þessi mikilvægi viðskiptavinur Samskipa snúið sér að eigin frumkvæði til Eimskips og gefið til kynna áhuga á að skipta um flutningafyrirtæki.

7361. Þann 22. ágúst 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 : *„Húsasmiðjan vill eiga fund með okkur […] Það sem við þurfum að gera er að kynna fyrir þeim á faglegan, highlevel máta hvað veldur hækkunum á*:

-sjófrakt

-baf

-kostnaði í erlendum höf[n]*um*

-forflutningum

allt sem við ræddum um daginn og geta rökstutt með góðum og gildum svörum, bið þig vinsamlega um að koma á góðri kynningu, sem og magngreiningu etc.

Jafnframt þyrftum við að geta svarað því hvernig vert væri að taka hluti lengra, sem og þeir, þe hvort þeir ætli að leita verða annað eða einungis til okkar, ef við komum með einhverjar leiðréttingar."[3563]

7362. (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og kvaðst taka saman framangreint.[3564]

[3559] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.531238.
[3560] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.662396.
[3561] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.18691. Fjórum dögum síðar má sjá Húsasmiðjuna á Hvolsvelli vilja hitta Flytjanda til að fá verðtilboð. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.18899.
[3562] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.74808. Sjá einnig fundargerð fyrir viku 35, 41 og 42. Doc. ID. 0.7.33.76972 / 0.7.33.87834 / 0.7.33.580912.
[3563] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.824253.
[3564] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.773346.

7363. (S)forstj og forstjóri Húsasmiðjunnar ákváðu að hittast á fundi þann 26. ágúst 2010.[3565] Þann dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)viðskstj1. Meðfylgjandi honum var „*Kynning fyrir Húsasmiðjuna*". Í tölvupóstinum kvaðst (S)forstö-innfl1 hafa unnið meira í kynningunni fyrir Húsasmiðjuna og nýja útgáfan af henni væri meðfylgjandi. Einnig sagði þetta í tölvupóstinum: „*Þurfum að skoða sérstaklega hækkunina á erlenda kostnaðinum og hvernig við förum í gegnum sértæku THC hækkunina í AAR og VAG*."[3566]

7364. Taldi (S)forstö-innfl1 þannig að huga yrði vel að því hvernig m.a. hin „*hressilega*" hækkun á THC yrði útskýrð fyrir Húsasmiðjunni, sbr. einnig hér að framan þar sem fjallað er um það þegar (S)viðskstj1 sagði Húsasmiðjunni ósatt um THC hækkunina.

7365. Í umræddri kynningu (S)forstö-innfl1 kemur fram að milli áranna 2009 – 2010 (janúar – júní) hefðu heildarflutningsgjöld Húsasmiðjunnar hækkað úr 144 milljónum kr. í 190 milljónir kr. Nánast öll hækkunin hefði verið vegna flutninga á 40 feta gámum. Kemur fram að þjónustugjöld (THC) í höfninni í Árósum hefðu hækkað um 21% og í Varberg um 44%. BAF hefði hækkað um 110-115% en Húsasmiðjan hefði 50% afslátt af því gjaldi. Í kynningunni kemur einnig fram að frá janúar 2009 til júní 2010 hefði sjóflutningur Húsasmiðjunnar á 20´gámum hækkað úr 48.000 kr. í 64.062 kr. og á 40´gámum hefði verðið hækkað úr 62.000 kr. í 82.747 kr.[3567] Hefðu sjóflutningsverðin því hækkað um rúmlega 33% á þessu tímabili. Þá hefðu auknir Asíu flutningar Húsasmiðjunnar einnig haft áhrif samkvæmt Samskipum til hækkunar.[3568]

7366. Í afhentri söluskýrslu Samskipa vegna fundarins með Húsasmiðjunni þann 26. ágúst 2010 segir eftirfarandi: „*Húsasmiðjan hefur undanfarið verið að yfirfara flutningskostnað frá jan-jún 10 samanborið við sömu mán 09. Umtalsverður mismunur er á milli sömu mánaða sem Húsa vill skýringar á. (S)forstö-innfl1 fór yfir málið í „detail" og skýra mesta munin á hækkun á BAF og flutningum frá Asíu. Húsa hefur sagt upp samningnum en lýsa yfir áhuga á að klára málið við Samskip. Farið verður sameiginlega í að skoða mögulega hagræðingu á forflutningum Húsa mun senda nöfn á stærstu birgjum og Samskip kemur til með að skoða hvort og/eða hvernig hægt er að lækka þennan kostnað.*"[3569]

7367. Í kafla 14.25.2 var gerð grein fyrir atvikum sem tengjast N&O, öðrum mikilvægum viðskiptavini Samskipa. Þann 25. ágúst 2010 var það til skoðunar hjá (E)frkvstj-sala/þj hvort gera ætti því fyrirtæki tilboð. Daginn eftir var haldinn fundur framkvæmdastjóra hjá Eimskip. Á glærum vegna þessa fundar eru talin upp helstu verkefnin hjá fyrirtækinu („*main projects*"). Meðal þeirra voru:

- „*Husasmidjan and Nathan Olsen*"
- „*Contract with Samskip*".

7368. Samkvæmt þessu var í lok ágúst 2010 skráð sem meginverkefni hjá stjórnendum Eimskips annars vegar samstarf við Samskip og hins vegar málefni tveggja mikilvægra viðskiptavina Samskipa.

7369. Sem fyrr sagði ákváðu Eimskip og Húsasmiðjan að hittast 7. september 2010 en þeim fundi var frestað af hálfu Húsasmiðjunnar.[3570]

7370. Athygli vekur að þrátt fyrir að um stóran samning hefði getað verið að ræða fyrir Eimskip var áhuginn ekki meiri en svo hjá (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj að þeir hreyfðu ekki við málinu fyrr en í lok nóvember 2010, sbr. hér síðar. Með öðrum orðum hafði Eimskip ekkert frumkvæði að því að reyna með samkeppni að ná þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa í viðskipti til sín, þrátt fyrir vitneskju

[3565] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.773634.
[3566] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.774550.
[3567] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Kynning fyrir Húsasmiðjuna 26-8-2010.ppt*". Glæra 2 og 5. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.774550.
[3568] Mgr. 1169-1170 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3569] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 10, Húsasmiðjan, skjal með heiti „*30.08.2010*".
[3570] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.668147.

um óánægju Húsasmiðjunnar með kjör sín hjá Samskipum. Þá fæst heldur ekki séð að nokkur undirbúningur fyrir fyrirhugaðan fund, þann 7. september 2010, hafi átt sér stað innan Eimskips. Í þessu samhengi er rétt að hafa í huga að Eimskip skrifaði um líkt leyti undir flutningasamkomulag við mikilvægan viðskiptavin hjá sér, IKEA, n.t.t. 10. september 2010, en eins og fram hefur komið gerðu Samskip ekki tilraun til þess að ná þeim viðskiptum af Eimskip. Sinnuleysi Eimskips gagnvart Húsasmiðjunni endurspeglar þá ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

7371. Hér ber að hafa í huga að undirmenn, viðskiptastjórar hjá Eimskip, kvörtuðu undan því að þeir fengju ekki að vita af heimsóknum og vera með í ráðum þegar æðstu stjórnendur Eimskips voru í samskiptum við mikilvæga viðskiptavini eða mögulega viðskiptavini. Var Húsasmiðjan nefnd í þessu samhengi sem dæmi. Þetta má sjá bæði í tölvupóstsamskiptum og í fundargerð af fundi innflutningsdeildar frá 2. september 2010.[3571] Af þessu tilefni áframsendi (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj tölvupóstsamskipti með umfjöllun um þessa kvörtun undirmannanna.[3572] Ekki er að sjá að því hafi verið svarað. Framangreind gögn um kvörtun undirmanna eru í samræmi við önnur gögn málsins sem sýna að skipulagning og framkvæmd samráðsins hafi helst legið hjá æðstu stjórnendum flutningafyrirtækjanna, m.a. í þessu tilviki. Vísast í þessu samhengi einnig til aðgerða sem (S)forstö-innfl1 greip til á árinu 2010 til að tryggja að undirmenn myndu ekki ógna „*friðnum*" með tilboðum til mikilvægra viðskiptavina Eimskips, sbr. kafla 14.20.4.

7372. Hér skiptir og máli að í september og byrjun október 2010 unnu bæði (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl að áætlunum deilda sinna fyrir árið 2011. Sýna gögnin að bæði fyrirtækin lögðu til grundvallar haustið 2010 að áframhaldandi ró og friður yrði á markaðnum og áfram væru því skilyrði til að hækka verð, sbr. kafla 14.32. Aðeins átti að sækja í viðskiptavini Eimskips ef Eimskip myndi hverfa frá ríkjandi markaðsskiptingu.[3573] Hér ber að árétta að í markaðsskýrslu (S)forstö-innfl1 frá september 2010, fyrir árið 2011, er staðhæft að á árinu 2010 hafi verið „*ró*" á innflutningsmarkaði.

7373. Í rekstraráætlun (S)forstö-innfl1 frá október 2010 (fyrir árið 2011) sagði þetta um Húsasmiðjuna:

> „*Lagt verður áhersla á það á árinu 2011 að halda öllum núverandi viðskiptavinum og reyna að hækka einingaverð í þeim samningum sem opnast á árinu. Í byrjun árs eru fjórir stórir samningar lausir, þ.e. Nathan & Olsen, Húsasmiðjan, Fóðurblandan og Elkem. Gert er ráð fyrir að halda öllum þessum viðskiptavinum. Reynt verður að ná fram hækkunum á Nathan & Olsen, Fóðurblönduna og Húsasmiðjuna, en markmiðið er að framlengja Elkem samninginn óbreyttan.*"[3574]

7374. Rekstraráætlanir Eimskips fyrir 2011 voru einnig í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu. Þannig ráðgerði Eimskip t.d. í innflutningi að halda sömu markaðshlutdeild eða auka hana lítillega („*slightly increase*") fyrir árið 2011.[3575] Hjá landflutningum Eimskips var ráðgert að leggja áherslu á að sækja á minni eða meðalstóra viðskiptavini.[3576] Í samræmi við þessar áherslur reyndi Eimskip ekki með samkeppni að ná heildarflutningaviðskiptum Húsasmiðjunnar frá Samskipum, líkt og rakið er í þessum kafla.

7375. Framangreind samtímagögn Samskipa og Eimskips vegna áætlana fyrir árið 2011 samhljóma. Þau lýsa ekki samkeppni heldur áframhaldandi „*friði*" eða „*ró*" á markaðnum. Þrátt fyrir fyrirliggjandi ríka óánægju Húsasmiðjunnar með verðhækkanir Samskipa töldu Samskip í raun enga hættu á því að Eimskip myndi með betra boði ná Húsasmiðjunni í viðskipti á árinu 2011. Þvert á móti lögðu Samskip

---

[3571] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundagerð vika 34 2010* […]", „*Önnur mál*", bls. 3. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.20020. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli […] Doc. ID. 0.7.33.547648.
[3572] Afritaður tölvupóstur Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.547648.
[3573] Nánar tiltekið segir á bls. 11 í skýrslunni „*ef ekki verður ró á innflutningsmarkaði gagnvart Eimskip og fyrirtæki færast frá Samskip yfir til Eimskip þá verður því svarað með því að ná í jafnmikil eða meiri viðskipti til baka.*"
[3574] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur – Rekstraráætlun 2011.doc*", bls. 13. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.795514.
[3575] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015 „*Import Business plan 2011 27 sept 2010*". Heimasvæði […]. Síðast vistað 27.10.2010, kl. 14:11.
[3576] Sbr. umfjöllun um rekstraráætlunina í kafla 14.32.2.

til grundvallar að fyrirtækið myndi halda Húsasmiðjunni í viðskiptum og töldu Samskip þar að auki raunhæft að reyna að ná fram verðhækkun gagnvart Húsasmiðjunni. Aðgerðir eða aðgerðaleysi Eimskips studdu við þessi markmið Samskipa. Húsasmiðjan hefði sýnt áhuga á viðskiptum við Eimskip en áætlanir fyrirtækisins sýna að það hafði ekki áhuga að reyna með samkeppni að ná til sín þessum afar mikilvæga viðskiptavini Samskipa.

7376. Að mati Samkeppniseftirlitsins fela framangreind samtímagögn í sér skýra birtingarmynd á samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

7377. Þann 13. september 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hvort eitthvað nýtt væri að frétta af Húsasmiðjunni. (S)forstö-innfl1 svaraði: *„Nei ekkert. Mun heyra í* [Húsasmiðjunni] *á eftir. Þarf að skila til hans uppfærðu samanburðarskjali*".[3577]

7378. Eins og lýst er kafla 14.33 hittust (S)forstö-innfl1 , (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl ítrekað á fundum í október og nóvember 2010. Verður við mat á þessum atvikum sem tengjast Húsasmiðjunni að hafa hliðsjón af þeim samskiptum Samskipa við Eimskip og því samráði sem átti sér stað í tengslum við þau.

7379. Eins og fram kemur í kafla 14.33.7 sendi (S)forstj þann 19. nóvember 2010 tölvupóst til stjórnarmanna í Samskipum hf. Meðfylgjandi honum var fundargerð vegna stjórnarfundar sem haldinn var 25. október 2010.[3578] Í fundargerðinni var lýst áframhaldandi *„ró*" á markaðnum: *„Almennt hefur verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum – en mikið er um endurnýjanir á komandi mánuðum, en helstu lausu samningar eru: Húsasmiðjan, Nathan, Samkaup, Garri, OJ Kaaber, Vífilfell, Elkem, Fóðurblandan og tengd félög. […]*".[3579] Ekki kemur fram í fundargerðinni að búist sé við „óróleika" eða aukinni samkeppni vegna þess að samningar við mikilvæga viðskiptavini séu að losna. Í samræmi við það er í fundargerðinni ekki lýst áhyggjum af því að Eimskip muni með samkeppni reyna að ná til sín Húsasmiðjunni eða öðrum mikilvægum viðskiptavinum Samskipa. Minna má á að í athugasemdum Samskipa við AII er því ekki mótmælt að fyrirtækið hafi talið rólegt yfir markaðnum á þessum tíma.[3580]

7380. Þann 18. nóvember 2010 var bókaður fundur Eimskips og Húsasmiðjunnar þar sem fara átti yfir *„helstu mál varðandi verðkönnun fyrir innanlandsdreifingu Húsasmiðjunnar*". Fundinn boðaði (E)sölustj-innanl2, en auk hans sátu (E)forstö-landfl1 og (E)sölustj-innanl1 fundinn.[3581] Athygli skal vakin á því að hvorki (E)frkvstj-innanl, (E)forstj né (E)frkvstj-sala/þj virðast hafa setið fundinn, komið að undirbúningi hans eða vinnu hjá landflutningadeild Eimskips gagnvart Húsasmiðjunni um þetta leyti, sbr. umfjöllun hér á eftir varðandi aðkomu þeirra síðar.

7381. Í kjölfar fundar Eimskips með Húsasmiðjunni hófu m.a. (E)sölustj-innanl2 og (E)sölustj-innanl1 að undirbúa tilboð til Húsasmiðjunnar. Kvaðst (E)sölustj-innanl2 hafa lofað Húsasmiðjunni *„bestu mögulegum verðum*" og sölustjórinn (E)sölustj-innanl1 svaraði og tók þetta fram: *„Já við bjóðum okkar allra besta*".[3582]

7382. Eins og áður segir funduðu (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj með Húsasmiðjunni þremur mánuðum fyrr, eða þann 11. ágúst 2010. Gögn málsins gefa til kynna að það hafi síðan ekki verið fyrr en 26. nóvember 2010 sem þessir æðstu stjórnendur Eimskips sýndu einhver viðbrögð vegna Húsasmiðjunnar. Þann dag sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstj þar sem sagði: *„Hefur þú e-hv heyrt í honum* [forstjóra Húsasmiðjunnar] *aftur? Ég heyrði að hann væri búin að segja upp*

[3577] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […]. Doc. ID. 0.7.33.780497.
[3578] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.808577.
[3579] Afritað tölvuskjal frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.808577.
[3580] Fjallað er um fundargerðina í mgr. 978 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3581] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.38086.
[3582] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.39218. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.39980. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.40166. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.40174. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.40220, sbr. Doc. ID. 0.7.33.40219.

samningi við Samskip vegna óánægju með verð og þjónustu? (samt ekki staðfestar fréttir)." (E)forstj svaraði: *„Ég hef ekkert heyrt*."[3583]

7383. Hér ber að rifja upp að á fundinum 11. ágúst 2010 upplýsti Húsasmiðjan (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj um að fyrirtækið væri óánægt með verð og þjónustu hjá Samskipum í sjóflutningum og hefði áhuga á að kanna það að færa viðskipti sín til Eimskips, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-sala/þj frá 11. ágúst 2010. Fundi Húsasmiðjunnar og Eimskips sem halda átti 7. september 2010 var frestað af hálfu Húsasmiðjunnar. Áðurnefnd tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj frá 26. nóvember 2010 sýna það að Eimskip hefði ekkert frumkvæði haft að því að snúa sér til Húsasmiðjunnar eftir að fundinum 7. september 2010 var frestað. Þetta sinnuleysi æðstu stjórnenda Eimskips endurspeglar hina ólögmætu markaðsskiptingu og er í samræmi við önnur gögn málsins, sem sýna að æðstu stjórnendur Eimskips ætluðu að virða markaðsskiptinguna og ekki taka yfir viðskipti Húsasmiðjunnar frá Samskipum.

7384. Athygli vekur í þessu sambandi að þennan sama dag, 26. nóvember 2010, var haldinn fundur landflutningadeildar Eimskips (Flytjanda) og Húsasmiðjunnar. Þann fund sátu (E)sölustj-innanl2, (E)forstö-landfl1 og (E)sölustj-innanl1 fyrir hönd þessarar deildar Eimskips.[3584] Í dagbókarfærslu stendur *„Komum með tilboð og förum yfir helstu atriði*". Í kjölfar fundarins áttu sér stað samskipti og undirbúningur um landflutningstilboðið innanhúss hjá Eimskip og við Húsasmiðjuna.[3585]

7385. Með hliðsjón af fyrrnefndum ummælum (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj 26. nóvember 2010 má ætla að þeir hafi ekki verið upplýstir um að undirmenn þeirra ættu í samskiptum við Húsasmiðjuna á þessum tíma vegna landflutninga. Þá hafði framkvæmdastjóri landflutninga, (E)frkvstj-innanl, ekki verið boðaður á fundinn eða verið í samskiptum vegna undirbúnings á landflutningatilboði til Húsasmiðjunnar. Þann 8. desember 2010 bókaði (E)frkvstj-innanl aftur á móti í dagbók sína fyrir 9. desember eftirfarandi áminningu:

„Hringja í (E)forstj vegna Húsasmiðjunnar ath (E)forstö-landfl1 ".[3586]

7386. Þegar þessi athugasemd (E)frkvstj-innanl er virt með öðrum framangreindum gögnum málsins gefur hún til kynna að (E)frkvstj-innanl hafi viljað ráðfæra sig við næstráðanda sinn ((E)forstö-landfl1) áður en hann ræddi við (E)forstj um landflutningatilboð til Húsasmiðjunnar. Er a.m.k. ljóst að (E)frkvstj-innanl vildi ráðfæra sig eða bera undir (E)forstj næstu skref vegna óska Húsasmiðjunnar um tilboð.

7387. Gögn málsins sýna að eftir þessa aðkomu (E)frkvstj-innanl að flutningamálefnum Húsasmiðjunnar hafi dregið stórlega úr áframhaldandi undirbúningi undirmanna hans að tilboði til þessa viðskiptavinar Samskipa. Fyrir utan tölvupóst GDO til Húsasmiðjunnar með upplýsingum um flutningavísitölu þann 10. desember 2010 hafa við rannsókn málsins ekki fundist frekari gögn um framgang landflutningstilboðs Eimskips vegna Húsasmiðjunnar. Þvert á móti bera gögn málsins með sér að vinna þessu tengd og samskipti við Húsasmiðjuna hafi farið frá landflutningadeildar til innflutningsdeildar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl sem hafi eftir þann tíma annast samskipti f.h. Eimskips við Húsasmiðjuna.

7388. Þegar framangreind gögn eru virt saman gefa þau til kynna að stjórnendur Eimskips hafi gripið til aðgerða til að tryggja að kappsamir undirmenn í landflutningadeild myndu ekki gefa Húsasmiðjunni tilboð sem gæti ógnað *„friðnum*".

[3583] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.702485.
[3584] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.38248.
[3585] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.40787. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.40752. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.41044. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.42165.
[3586] […] var forstöðumaður innanlandsflutninga Flytjanda og undirmaður […]. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.200579.

7389. Ákveðin þáttaskil urðu um miðjan desember 2010. Þannig sendi (E)frkvstj-sala/þj þann 16. desember 2010 tölvupóst til (E)forstj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-innfl, (E)forstö-útfl o.fl. þar sem tilkynnt var að (E)viðskstj4 viðskiptastjóri í innflutningsdeild Eimskips hefði sagt upp störfum. (E)viðskstj4 hefði þegið starf hjá Húsasmiðjunni, þar sem hann myndi hafa yfirumsjón með flutningsmálum fyrirtækisins. Sýna gögn málsins að (E)viðskstj4 hafi hafið störf hjá Húsasmiðjunni í kringum um miðjan janúar 2011.[3587]

7390. (E)viðskstj4 hafði sem viðskiptastjóri hjá innflutningsdeild Eimskips séð um viðskiptavini sem féllu undir vöruflokkinn *„Byggingarvörur"*. (E)viðskstj4 þekkti því ekki aðeins flutningamarkaðinn vel heldur þekkti hann einnig vel til flutningsviðskipta BYKO og Húsasmiðjunnar. Eins og nánar verður gerð grein fyrir áttu samskipti (E)viðskstj4 við Samskip og Eimskip í kjölfar ráðningarinnar eftir að hafa áhrif á tilboðsumleitan, samningagerð og atburðarás kringum hana. Gögnin sýna að með ráðningu (E)viðskstj4 öðlaðist Húsasmiðjan meiri þekkingu á þessari flutningaþjónustu.

7391. Gögn málsins sýna að (S)forstj, (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-landfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)viðskstj1 hafi hitt forstjóra Húsasmiðjunnar þann 8. desember 2010. Við skipulagningu fundarins beindi (S)forstj þeirri spurningu til (S)viðskstj1 hvort ekki væri rétt að klára landflutningasamning Húsasmiðjunnar fyrir þann tíma. (S)viðskstj1 svaraði (S)forstj: *„ég veit að* [(S)frkvstj-innanl] *og* [(S)forstö-landfl] *hafa reynt að ná sambandi við* [Húsasmiðjuna] *án árangurs í raun er boltinn hjá þeim skv. eftir því sem ég best veit."*[3588]

14.34.5. Húsasmiðjan *„sjokkeruð"* yfir tilboðsverði Samskipa

7392. Líkt og komið hefur fram sagði Húsasmiðjan upp öllum samningum sínum við Samskip um miðjan ágúst 2010. Uppsagnarfrestur í þeim samningum rann út í lok janúar 2011. Í ársbyrjun 2011 hófu Samskip undirbúning að því að gera Húsasmiðjunni nýtt tilboð í sjóflutning. Voru settar fram hugmyndir um að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Á svipuðum tíma settu Samskip einnig fram tillögur um hækkun á verði gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavini í innflutningi, N&O, sbr. kafli 14.25.3.

7393. Þann 3. janúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj1 og (S)frkvstj-millilandasv sem hljóðaði svo: *„Hér er áhugaverður samanburður fyrir fundi okkar með Húsasmiðjunni. Eins og sést í þessu skjali er Byko á töluvert hærri verðum. Þið sjáið þrjú Byko verð í skjalinu. Byko (líklegast) er það sem réttast er að skoða."*[3589] Tveimur dögum síðar sendi (S)forstö-innfl1 aftur tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)viðskstj1. Í honum var fjallað um verðhækkun gagnvart Húsasmiðjunni og rætt m.a. um að hækka *„upp í Byko verðin"*. Byko var í viðskiptum við bæði Samskip og Eimskip og ber þetta með sér að Húsasmiðjan hafi hjá Samskipum notið betri kjara en Byko en (S)forstö-innfl1 hafi viljað breyta því. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 voru sett fram þessi markmið í komandi samningaviðræðum við Húsasmiðjuna:

„Tók saman hvað það þýðir fyrir í krónum að hækka Húsasmiðjuna upp í Byko verðin. Sú hækkun myndi þýða 17 mkr hækkun fyrir Húsa. Heildarflutningsgjöld Húsasmiðjunnar eru 350 mkr á ári og því er þetta um 5% hækkun.

Ef við tökum forflutninga og vörugjöld út úr flutnigsgjöldunum [svo] *þá er talan 230 mkr og því er þetta 7,5% hækkun á þá tölu.*

Ég tel að við getum því gengið inn í þessar samningaviðræður með það að markmiði að ná fram 12-15 mkr hækkun á samninginn."[3590]

[3587] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.432244.
[3588] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.815427.
[3589] Meðfylgjandi var excel-skjal með heitinu *„Samanburður við Byko"*. Voru þar verð fyrir: Húsasmiðjuna, Byko Samskip, Byko Eimskip (líklegast) og Byko Eimskip (low). Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samanburður við Byko.xlsx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844833.
[3590] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.845279.

7394. Samskip áttu fund með Húsasmiðjunni sama dag.[3591] Í afhentri söluskýrslu Samskipa sagði eftirfarandi um þennan fund: *„Hittum Húsa v. komandi samningaviðræður og hvernig þeir vilja nálgast málið. Húsa mun leita verða hjá EÍ [Eimskip] og Samskip og lögðum við áherslu á mikilvægi þess að þegar tölur verða bornar saman verði það gert á sambærilegan hátt. […] á fundinum höfðum við þá tilfinningu að þeir vilja frekar vera áfram hér en færa sig yfir við kynntum þeim jafnframt að sjófrakt verðin muni hækka og lýstum vilja til að vinna með þeim í að finna hagkvæmari lausnir t.d. í forflutningi.*"[3592]

7395. Þann 17. janúar 2011 sendi Húsasmiðjan tölvupóst til (E)forstö-innfl og óskaði eftir fundi daginn eftir til að ræða hugsanlega sjóflutninga og staðfesti (E)forstö-innfl fund. Framsendi (E)forstö-innfl tölvupóstsamskiptin til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj.[3593] Áttu (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj og (E)viðskstj1 fund með Húsasmiðjunni þann 18. janúar 2011 til að ræða flutningamál.[3594] Virðist Húsasmiðjan hafa þar lagt fram formlega beiðni til Eimskips um tilboð í flutninga, sbr. nánar hér á eftir.

7396. Samskip áttu einnig fund með Húsasmiðjunni 18. janúar 2011 þar sem Húsasmiðjan lagði fram formlega beiðni um tilboð í sjóflutninga.[3595] Í söluskýrslu Samskipa frá fundinum sagði: *„Hittum* [fyrirsvarsmann Húsasmiðjunnar] *og félaga og fengum hjá honum „útboðsgögn" (meðfylgjandi) lögðu áherslu á að forflutningur þyrfti að lækka sérstaklega minntust þeir á Hobro (gips). Þeir „kvörtuðu" undan lágmarksgjaldinu, fannst það of hátt. Þurfum að skila verðum í viku 4 en samningurinn rennur út í lok mánaðarins.*"[3596]

7397. Þann 19. janúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„Húsasmiðjan útboðsgögn"*. Meðfylgjandi honum voru gögn sem Húsasmiðjan hafði afhent Samskipum á fundi deginum áður. Fram kom einnig að Samskip þyrftu að skila inn tilboði til Húsasmiðjunnar í lok næstu viku.[3597]

7398. Dagana 19. - 20. janúar 2011 var […] f.h. Húsasmiðjunnar í sambandi við (E)viðskstj1 þar sem hann bað Eimskip um tilboð í flutning á einum gámi frá Fredrikstad til Íslands. Eftir að (E)viðskstj1 hafði sent honum tilboð sagði hann þetta *„alltof dýrt"* og vísaði til þess að hann (þá viðskiptastjóri hjá Eimskip), hefði, í samráði við (E)forstö-innfl, gefið Húsasmiðjunni betri sjóflutningsverð undanfarin ár.[3598] Eftir að (E)viðskstj1 bað (E)forstö-innfl um að hringja til sín, sendi hún aftur tilboð til Húsasmiðjunnar fyrir flutning á þessum gámi. Aftur taldi […] tilboð Eimskips óásættanlegt og munaði *„töluverðu"* í verði.[3599]

7399. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 21. janúar 2011 segir undir umræðuefnum (E)viðskstj1: *„Húsasmiðjan koma í heimsókn til okkar, óskar eftir að við bjóðum í consol gáma frá Aarhus og líka flutning frá Noregi þá FCI gáma líka er þetta ca. 18% af þeirra flutningum*."[3600]

7400. […] og (E)viðskstj1 áttu aftur í samskiptum þann 24. janúar 2011 vegna eldri tilboða Eimskips til Húsasmiðjunnar. Í samskiptunum vísaði […] á ný til sjóflutningsverðs sem hann hefði sem viðskiptastjóri hjá Eimskip boðið á sínum tíma í flutninga fyrir Húsasmiðjuna. Af viðbrögðum (E)viðskstj1 í svarpósti til […] má sjá að hún var undrandi: *„Þessi verð eru ekkert smáræði, hvernig stendur á því að þeir* [Húsasmiðjan] *voru með svona lág verð í þetta. Var gert samkomulag við þá*

[3591] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.845214.
[3592] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 10, Húsasmiðjan, skjal merkt með heiti „05.01.2011".
[3593] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.727055.
[3594] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.34.97220.
[3595] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.848166.
[3596] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 10, Húsasmiðjan, skjal merkt með heiti *„18.01.2011"*.
[3597] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „20110119110458636.pdf". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.848166.
[3598] Hér ber að rifja upp að Húsasmiðjan og Samskip gerðu heildarflutningasamkomulag þann 6. maí 2008 Gildistími samningsins var til 30. júní 2011. Samningurinn var óuppsegjanlegur á fyrstu 18 mánuðum samningstímans, eða til 6. nóvember 2009, en eftir það var samningurinn uppsegjanlegur með sex mánaða fyrirvara.
[3599] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.97707.
[3600] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.48558.

um þessi verð eða var þetta sérverð á þessa gáma frá FAXE KALK?" Af svörum […] að dæma hafði hann, sem viðskiptastjóri hjá Eimskip, gefið Húsasmiðjunni þessi verð almennt í flutninga fyrir Húsasmiðjuna á 20 feta þurrgámum.[3601] Áfram hélt […] að senda Eimskip tilboðsbeiðni en þennan sama dag, 24. janúar 2010, bað […] (E)viðskstj1 um tilboð í flutninga frá Danmörku. Viðbrögð […] sýna að hann hafi talið verðtilboð Eimskips allt of hátt (*„eiginlega við frostmark*").[3602]

7401. Þann 26. janúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj1 þar sem segir: *„Hér er fyrsta uppkast að tilboði okkar til Húsa. Kíktu endilega [á] þetta fyrir fundinn okkar á morgun*." Meðfylgjandi var skjal sem bar heitið *„Tilboð Samskipa – janúar 2011*".[3603] Daginn eftir áttu (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 bókaðan fund kl. 10:00 með heitinu: *„Samningsmál*". Í fundarboðinu sagði: *„Byrjum að stilla þessu upp fyrir Húsa*".[3604]

7402. Þann 27. janúar 2011 var einnig undirbúið tilboð til Húsasmiðjunnar innan Eimskips en þennan dag kl. 14:00 áttu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl og (E)viðskstj1 bókaðan fund undir heitinu *„Húsasmiðjan*".[3605] Að morgni þessa dags sendi (E)frkvstj-sala/þj excel-skjal til (E)forstö-innfl og (E)viðskstj1 með heitinu *„Húsasmiðjan Flutningsverð og verðkönnun jan 2011*". Í skjalinu var að finna verð til Húsasmiðjunnar ásamt samanburði við verð Byko.[3606] Eftir hádegi sendi (E)viðskstj1 annað skjal með sama heiti til (E)forstö-innfl en búið var að gera breytingar á verðum frá fyrra skjali.[3607]

7403. Um kvöldið sendi (E)forstö-innfl skjal til (E)viðskstj1 sem bar heitið *„Húsasmiðjan verðtilboð janúar 2011*". Í skjalinu segir: *„Eftirfarandi er tilboð Eimskips í flutninga sem tilgreindir eru í bréfi ykkar dags. 18. janúar 2011*."[3608] Hafði orðið breyting á verðum frá skjalinu sem (E)viðskstj1 hafði sent (E)forstö-innfl fyrr um daginn, en 18 liðir höfðu hækkað í verði en 9 liðir lækkað.

7404. Stuttu síðar vistaði (E)forstö-innfl Excel-skjal undir heitinu *„Húsasmiðjan Flutningsverð jan 2011*". Í skjalinu var að finna tilboðsverð til Húsasmiðjunnar ásamt samanburði á verðum milli Byko og Húsasmiðjunnar. Samkvæmt skjalinu var tilboðsverð Eimskips til Húsasmiðjunnar 13-63% hærra en verð sem Byko var með hjá Eimskip.[3609]

7405. Sem fyrr sagði gerði (E)forstö-innfl breytingar á framangreindri tillögu (E)viðskstj1 um verð til Húsasmiðjunnar. Er þetta enn eitt dæmið um að verðtilboð (E)viðskstj1 til mikilvægs viðskiptavinar Samskipa var hækkað eftir aðkomu (E)frkvstj-sala/þj og/eða (E)forstö-innfl. Vísast hér til samskonar atburðarrásar þegar (E)viðskstj1 sendi tillögu til (E)frkvstj-sala/þj að tilboði til ÍSAM/Mekka í febrúar 2010 og þegar (E)viðskstj1 sendi tillögu til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl að tilboði til OJK, sbr. kafla 14.26 og 14.31.

7406. Þennan sama dag, 27. janúar 2011, sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupósta:

[3601] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[3602] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[3603] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Tilboð Samskipa – janúar 2011.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.849743.
[3604] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.849305.
[3605] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.252615. Líklega var um innanhúsfund að ræða.
[3606] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.98600.
[3607] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.98619.
[3608] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Húsasmiðjan verðtilboð janúar 2011.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.98711.
[3609] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […]. *„Húsasmiðjan Flutningsverð jan 2011.xlsx*", vistað 27.01.2011, kl. 19:43. Doc. ID. 0.7.33.74283. […]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Húsasmiðjan Flutningsverð jan 2011.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.34.98988. Hafði verðmunurinn aukist frá því sem var í skjali sem […] fyrr um daginn. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Húsasmiðjan Flutningsverð og verðkönnun jan 2011.docx" Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.98619. Horft til athugasemda Samskipa, sbr. mgr. 1180 í athugasemdum Samskipa við AII, þá var hækkunin 13-51%. Þetta hefur ekki úrslitaáhrif hér enda ljóst af bæði skjali Eimskips sjálfs og athugasemdum Samskipa að tilboð Eimskips til Húsasmiðjunnar var hærra en verð Byko hjá fyrirtækinu.

- Tölvupóst til viðskiptastjóra innflutnings Samskipa þar sem hann greindi frá því að Eimskip hefði verið að *„hækka hjá sér gjaldskránna erlendis“*.[3610]

- Drög að tilboði Samskipa til Húsasmiðjunnar með tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv og (S)viðskstj1. Í tölvupóstinum sagði: *„Hér er tilboðið eins og það lítur út í dag. Förum yfir þetta á fundinum á morgun.*

  Nokktir punktar: Þetta er hækkun upp á 15,4 mkr frá núverandi verðum Húsa. Það eru 10,8 mkr í FCL og 5,5 mkr í LCL. Það gæti verið að LCL talan sé ofmat.

  Þessi 15,4 mkr er 4,5% hækkun á heildarflutningsgjöldum Húsamiðjunnar, en veltan þeirra er 350 mkr á ári. Ef forflutningar, vörugjöld og fleira er tekið út fyrir sviga og aðeins er haldið eftir kostnaði frá FAS til Door þá er veltan hjá þeim 230 mkr. Þetta er 6,7% hækkun á þá veltu. Þetta er líklega 2,5 mkr lægra en þau verð sem Byko er að vinna á hjá Eimu [Eimskip] *og enn lægra en þau verð sem Byko er á í dag hjá okkur.*

  Það er óvissa í því hvað Eimskip býður í forflutningana, en ef þeir myndu bjóða okkar kostnaðarverð (sem þeir gera auðvitað ekki) væru þeir 1,9 mkr lægri þar.

  Nú er bara spurningin erum við að fara of stíft í hækkanir eða er þetta fínt svona. Það er pælingin á morgun.“[3611]

7407. Daginn eftir, 28. janúar 2011, afhentu Samskip Húsasmiðjunni tilboð sitt á fundi. Þann dag vistaði (S)forstö-innfl1 skjal með tilboði Samskipa.[3612]

7408. Í afhentri söluskýrslu frá Samskipum vegna fundarins segir m.a. eftirfarandi; *„fórum til Húsa og lögðum fram ný verð v. samnings sem rennur út 1. 2 2011 sem Húsa sagði upp. Kynntum hækkun um c.a. 2-3% m.v. heildarflutningskostnað Húsa 2010. Augljóslt [svo] að Húsa mönnum var verulega brugðið að sjá hækkun áttu klárlega von á lækkkun*.“[3613]

7409. Að kvöldi 28. janúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj1 og greindi honum frá því að […] hjá Húsasmiðjunni hefði hringt í sig og verið *„sjokkeraður“* yfir verðhækkun Samskipa. Eins og áður segir má ætla að […] hafi þekkt vel sjóflutningsverð og flutningamarkaðinn frá fyrra starfi sínu sem viðskiptastjóri hjá Eimskip. Nánar tiltekið sagði í tölvupósti (S)forstö-innfl1 :

„[[…]] *hringdi adan. Hann var ad renna yfir pakkann. Hann var sjokkeradur yfir haekkununum, hann taladi um 8-40 prosent haekkun. Tha var hann ad setja afgreidslugjaldid ad fullu inn I 1 rummetra sendingar, thad er reyndar rugl thvi 1 rummeter lendir a lagmarki. Eg for adeins yfir ad thad er ekki haegt ad gera thetta thannig. Sendingar upp a 3-4 rummetra lenda a lagmarki og thvi tharf ad skipta afgreidslugjaldin upp. Haekkanirnar eru thvi ca 8-17 prosent, en lagmarkid er ad laekka.*

Vildi lata thig vita af thessu thad thaf ad fara yfir thad med [[…]] *ad meirihluti LCL sendingana lenda a lagmarki.*“[3614]

7410. Þann 28. janúar 2011 áttu (E)forstö-innfl og (E)viðskstj1 bókaðan fund með Húsasmiðjunni til að ræða flutningsmál.[3615] Var ætlunin að afhenda tilboð Eimskips í flutninga fyrir Húsasmiðjuna.[3616]

[3610] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.849975.
[3611] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.850123.
[3612] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Tilboð Samskipa til Húsasmiðjunnar – janúar 2011.docx*“, vistað 28.01.2011, kl. 13:30. Doc. ID. 0.7.33.20109.
[3613] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 10, Húsasmiðjan, skjal merkt með heiti *„28.01.2011*“.
[3614] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.850315.
[3615] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.98712.
[3616] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].

7411. Þann 1. febrúar 2011 vann (S)forstö-innfl1 í skjölum tengdum tilboði Samskipa til Húsasmiðjunnar.[3617] Að morgni næsta dags var bókaður innanhússfundur hjá Samskipum undir heitinu: *„Undirbúningur fyrir fund með Húsa*". Samkvæmt fundarboðinu ætlaði (S)forstö-innfl1 að renna í gegnum kynningu sem hann hafði útbúið fyrir fundinn með Húsasmiðjunni en Samskip áttu bókaðan fund með Húsasmiðjunni kl. 14 sama dag.[3618] Eftir fundinn vistaði (S)forstö-innfl1 skjal undir heitinu: *„Yfirferð á tilboði með Húsasmiðjunni 2-feb 2011*".[3619]

7412. Síðar sama dag, þ.e. eftir fundinn með Samskipum, sendi […] hjá Húsasmiðjunni tölvupóst til (E)viðskstj1 og bað um að fá sendar til sín gjaldskrár Eimskips vegna Noregs, Danmerkur og Svíþjóðar. (E)viðskstj1 sendi umbeðnar gjaldskrár til hans.[3620]

7413. Daginn eftir, þ.e. 3. febrúar 2011, upplýsti (S)forstö-innfl1 þá (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um stöðuna gagnvart Húsasmiðjunni: *„Við áttum fund með Húsa í gær. Það kom í raun ekkert fram þar. Þeir vilja bara fresta þessu um mánuð. Við gerðum þeim ljóst að við viljum vinna þetta hratt. Það er áætlað að hittast aftur á morgun.[…]*".[3621]

7414. Sama dag, þ.e. 3. febrúar 2011, sendi […] hjá Húsasmiðjunni tölvupóst til (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 og ítrekaði ósk um upplýsingar: *„Ég bað um Far East verð fyrir hátt í 3 vikum síðan, ???? […] P.s. ég get ekki klárað að skoða flutningsmálin gagnvart verðum nema að hafa allar upplýsingar og Far East fyrir ykkur vantar*."[3622] Jafnframt sendi Húsasmiðjan tölvupóst til (S)viðskstj1 og óskaði m.a. eftir upplýsingum varðandi sendingar frá Noregi.[3623]

7415. Þann 8. febrúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)viðskstj1: *„Ég stillti upp samningsdrögum fyrir Húsasmiðjuna. Kíkið endilega á þetta. Förum yfir á fundinum sem við eigum bókaðan á morgun. [(S)viðskstj1]: Við [(S)frkvstj-millilandasv] fórum í gegnum forsendurnar fyrr í dag. Við rennum í gegnum þær saman fyrir fundinn okkar*."[3624]

7416. Þann 9. febrúar 2011 áttu (S)forstö-innfl1 , (S)viðskstj1 og (S)frkvstj-millilandasv bókaðan fund undir heitinu: *„Húsasmiðjan undirbúningur*"[3625] en þeir áttu fund með Húsasmiðjunni daginn eftir. Í fundarboðinu sagði: *„Tökum næstu skref í samningsmálum.*"[3626] Eftir fundinn þann 10. febrúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 nýtt tilboð til Húsasmiðjunnar.[3627] Fól það í sér að Samskip hefðu dregið úr þeim verðhækkunum sem fram komu í upphaflega tilboðinu.

7417. Húsasmiðjan gerði eftir sem áður athugasemdir við samningsdrögin en þann 11. febrúar 2011 sendi Húsasmiðjan tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 með afriti til (S)frkvstj-millilandasv. Í tölvupóstinum var að finna gagntilboð Húsasmiðjunnar.[3628]

[3617] Þann 1. febrúar 2011 vistaði […] skjal. Í því var að finna upplýsingar um núverandi verð til Húsasmiðjunnar, verð Byko hjá Samskipum, líklegt verð Byko hjá Eimskip og tillögu Samskipa til Húsasmiðjunnar. Jafnframt voru upplýsingar um samanburð á verðum. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. „*A99DD283.tmp*", vistað 01.02.2011, kl. 15:44. Doc. ID. 0.7.33.13641.

[3618] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.850909. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.850846.

[3619] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.19942. Var þar að finna upplýsingar um verð samkvæmt gildandi samningi við Húsasmiðjuna ásamt nýjum verðum.

[3620] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […].

[3621] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. Doc. ID. 0.7.33.832986.

[3622] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. Doc. ID. 0.7.33.851698.

[3623] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.851749.

[3624] Meðfylgjandi var skjal með heitinu *„Húsasmiðjan samningur 2011*". Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.852898.

[3625] Afrituð dagbókafærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.852312.

[3626] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.852318.

[3627] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. *„Húsasmiðjan samningur 2011.docx*" og *„Nýtt tilboð.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.853303.

[3628] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. *„Húsasmiðjan samningur 2011.docx*" og *„Nýtt tilboð með gagntilboði.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.853685 og afritað tölvuskjal frá Samskipum. "*Húsasmiðjan samningur 2011 breytingartillaga 1.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.853715.

7418. (S)forstö-innfl1 var alls ekki ánægður með breytingartillögur Húsasmiðjunnar. Framsendi hann þann 13. febrúar 2011 framangreindan tölvupóst Húsasmiðjunnar til (S)frkvstj-millilandasv og (S)viðskstj1 með skilaboðunum: *„Þetta er algjört bull*

Legg til að við hendum þessu beint í þá aftur. Förum aftur á byrjunarreit og ræðum okkar upphaflega tilboð.

Boða fund í fyrramálið þar sem við undirbúum svar við þessu kjaftæði."[3629]

7419. Bókaði (S)forstö-innfl1 fund daginn eftir, 14. febrúar 2011, með (S)viðskstj1 og (S)frkvstj-millilandasv undir heitinu: *„Húsasmiðjan – svar við gagntilboði*"[3630] og fór hann fram 15. febrúar 2011.

7420. Á fundinum héldu Samskip sig við fyrra verðtilboð sitt til Húsasmiðjunnar, frá 10. febrúar 2011, og gengu Samskip því að engu leyti að gagntilboði viðskiptavinarins.[3631] Daginn eftir sendi Húsasmiðjan ([…]) tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og hvatti hann til þess að klára samningagerðina sem fyrst.[3632] Þann dag áttu sér stað frekari samskipti milli aðila varðandi samninginn og sendi (S)forstö-innfl1 m.a. ný tilboðsdrög til Húsasmiðjunnar þann dag. Tilboðsverð Samskipa vegna Evrópuflutninga voru þar hin sömu og í tilboði Samskipa frá 10. febrúar 2011, en verðtilboð vegna sjóflutninga frá Bandaríkjunum hafði lækkað. Þetta varð síðan það verð sem samið var um milli Samskipa og Húsasmiðjunnar nokkrum dögum síðar.[3633]

7421. Á þessum tíma hélt Húsasmiðjan á hinn bóginn áfram að gera tilraunir til að leita til Eimskips í þeirri von að knýja fram betri flutningskjör. Sýna gögnin að þann 16. febrúar 2011 hefði […] átt bókaðan fund með (E)forstö-innfl og (E)viðskstj1 undir yfirskriftinni *„Staða mála*".[3634] Þetta skilaði engum árangri fyrir Húsasmiðjuna. Er það í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip viðurkennir að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

14.34.6. Samskip hækka verð í nýjum samningi

7422. Þann 18. febrúar 2011 var haldinn fundur þar sem Húsasmiðjan og Samskip skrifuðu undir nýjan samning.[3635] Í tilkynningu til erlendra skrifstofa Samskipa um undirritun samningsins kemur fram að Húsasmiðjan muni flytja allan varning með Samskipum.[3636] Fólst í þessum samningi hækkun á verði Húsasmiðjunnar hjá Samskipum, sbr. nánar hér á eftir.

7423. Ljóst er að mikilvægt var fyrir Samskip að halda Húsasmiðjunni í viðskiptum. Þetta má m.a. sjá af skjali sem (S)forstö-innfl1 sendi með tölvupósti til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þann 23. febrúar 2011. Í tölvupóstinum segir: *„Til að gefa smá yfirlit yfir samninga viðskiptavina innflutnings þá tók ég saman meðfylgjandi skjall sem sýnir stöðu samninga og gildistíma þeirra. Þetta* [skjal] *inniheldur 70 stærstu viðskiptavini okkar og 80% af heildarveltu. […]*". Meðfylgjandi var Excel-skjal með heitinu *„Staða samninga í innflutningi*".[3637] Í skjalinu var listi yfir viðskiptavini innflutningssviðs Samskipa og var Húsasmiðjan númer tvö á listanum (á eftir Jónum) m.v. tekjur. Er það í samræmi við önnur gögn málsins sem sýna hversu stór og mikilvægur viðskiptavinur Húsasmiðjan var.

[3629] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.853731.
[3630] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.853732.
[3631] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Húsasmiðjan samningur 2011 - 15.2.2011.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.854419.
[3632] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.854489.
[3633] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.854719. Í viðhengi var uppfærður samningur *„Húsasmiðjan samningur 2011 - 15.2.2011.docx*".
[3634] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.100451.
[3635] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 10, Húsasmiðjan, skjal merkt með heitinu „22.02.2011". Í söluskýrslunni segir: *„Hittum Húsa til að skrifa undir endurnýjaðan samning til þriggja ára, bundinn í tvö ár en eftir það uppsegjanlegur með sex mánaða fyrirvara af beggja hálfu.*" Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.839030.
[3636] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.838921.
[3637] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840371.

7424. Þrátt fyrir áðurnefnt heildarflutningasamkomulag Samskipa og Húsasmiðjunnar frá 18. febrúar 2011 sýna gögn málsins að Húsasmiðjan ([…]) hélt áfram að leita til Eimskips í von um lægri kjör fyrir flutninga. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 25. febrúar 2011 var t.d. upplýst að (E)viðskstj1 hefði farið í heimsókn til Húsasmiðjunnar í viku sjö (14.-20. febrúar 2011)[3638] eða í sömu viku og nýr samningur við Samskip var undirritaður. Þá benda gögn til þess að Eimskip hafi einnig náð einhvers konar samkomulagi við Húsasmiðjuna í febrúar 2011.[3639] Það samkomulag var hins vegar mun umfangsminna en áðurnefndur samningur Húsasmiðjunnar við Samskip. Virðist það aðeins hafa tekið til safngáma. Sýna gögn málsins þannig að viðskipti Húsasmiðjunnar við Eimskip hafi verið minniháttar í samhengi við heildarviðskipti Húsasmiðjunnar við Samskip árin 2011 og 2012.[3640]

7425. Kjarnaatriðið hér er að á sama tíma og Samskip héldu viðskiptum við Húsasmiðjuna tókst fyrirtækinu að hækka verð. Minniháttar viðskipti Eimskips við Húsasmiðjuna breyta engu um þetta. Líta má til þess hér að í tölvupósti, sem (E)viðskstj1 sendi sjálfri sér þann 5. apríl 2011, var Húsasmiðjan á lista yfir fyrirtæki sem hefðu ekki komið yfir til Eimskips.[3641] Þá sendi (E)viðskstj1 tölvupóst til Húsasmiðjunnar þann 18. apríl 2011, þar sem sagði: *„Það eru bara verð inn í kerfinu á LCL* [safngáma] *vörur, við náðum ekki samkomulagi á FCL verð, þannig að þú þarft að borga gjaldskrá.*"[3642]

7426. Hér má horfa til þess að 15. mars 2011 heimsótti umræddur starfsmaður Húsasmiðjunnar, […], skrifstofu Samskipa í Rotterdam. Yfirmaður hennar, (S)forstö-umb.erl, sendi þann dag tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og bað hann um að senda sér nýja samninginn við Húsasmiðjuna svo hann gæti kynnt sér hann áður en […] kæmi í heimsókn. Eftir að hafa fengið samninginn sendi hann eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 :

„Ég sem ætlaði að bjóða [[…]] *í steak í kvöld, hann fær bara franskar með mæjó miðað við þessi verð ;-)*

Við reynum að passa margínuna á Húsasmiðjuna hérna úti eins og hægt er..."

7427. (S)forstö-innfl1 svaraði um hæl:

„Þú getur þá ímyndað þér hvernig verðin voru í gamla samningnum!!! Þetta eru hækkuð verð."[3643]

7428. Í þessum ummælum (S)forstö-innfl1 felst staðfesting Samskipa á því að nýr samningur fyrirtækisins við Húsasmiðjuna hafi falið í sér verðhækkun. Til viðbótar má líta til þess að þann 15. desember 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj1 til að tryggja að það myndi ekki gleymast að hækka verð gagnvart Húsasmiðjunni um áramótin: *„Við verðurm að muna eftir því í sameiningu að*

[3638] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð Innflutningsdeild 25.02.2011"*, bls. 2. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips.
[3639] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.102161. Er Húsasmiðjan þar á lista yfir undirritaða samninga. Sjá einnig afritуð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[3640] Samkvæmt afhentum lista Samskipa var Húsasmiðjan árið 2011 næststærsti viðskiptavinur innflutnings hjá Samskipum (ekki að Jónum meðtöldum). Samkvæmt afhentum lista Eimskips var Húsasmiðjan ekki meðal 50 umfangsmestu viðskiptavinum innflutnings árið 2011. Samkvæmt afhentum veltutölum Eimskips var velta Húsamiðjunnar hjá Eimskip árið 2011 smávægileg í samhengi við heildarfjárhæð flutningsviðskiptanna hjá Samskipum. Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti"*, *„2011"*. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent rafrænt 01.12.2016. *„B liður 1-Innflutningur"*. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, minnislykill 4, *„Ýmis gögn"*. *„Viðskiptasagan_"*, sbr. leiðrétt skjal afhent frá Eimskip 01.11.2016 *„Viðskiptasagan_þróun Net Value öll ft. í 15. flokkum"*. Þegar draga fór úr umfangi samráðsins milli Eimskips og Samskipa árið 2013 gerði Eimskip atlögu að því að ná viðskiptum Húsasmiðjunnar frá Samskipum, sbr. umfjöllun í kafla 21. Framangreindar afhentir listar Eimskips og Samskipa og afhentar veltutölur Eimskips eru í samræmi við þau atvik en við þetta jókst umfang viðskipta Húsasmiðjunnar hjá Eimskip.
[3641] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá […]. *„fyrirtæki"*, dags. 05.04.2011, kl. 15:42. Þá vísast sömuleiðis til afhents yfirlits Samskipa um náð og misst viðskipti stórra viðskiptavina árin 2006-2013, en samkvæmt því yfirliti náði Eimskip ekki viðskiptum Húsasmiðjunnar frá Samskipum árið 2011. Sjá afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. Yfirlit yfir misst/fengin viðskipti.
[3642] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[3643] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.86134.

hækka á Húsasmiðjuna um áramót. Öll gjöld eiga að hækka í samningnum."[3644] Tók samningur Húsasmiðjunnar því áfram hækkunum á samningstímanum líkt og samningar flestra annarra viðskiptavina.

7429. Samskipum tókst þannig að ná fram verðhækkun í samningnum við Húsasmiðjuna frá 18. febrúar 2011. Hér ber einnig að horfa til eftirfarandi:

- Ef það verð sem er í samningi Húsasmiðjunnar og Samskipa frá 18. febrúar 2011 er borið saman við það verð sem Eimskip bauð Húsasmiðjunni (m.v. skjal (E)forstö-innfl frá 27. janúar 2011)[3645] þá var tilboð Eimskips í sjóflutning Húsasmiðjunnar 79-127% hærra en verð Samskipa vegna sjóflutninga frá Evrópu.[3646]

- Í sama skjali (E)forstö-innfl frá 27. janúar 2011 bar Eimskip saman flutningsverð Byko hjá Eimskip og verðtilboð Eimskips til Húsasmiðjunnar. Samkvæmt skjalinu var verðtilboð Eimskips til Húsasmiðjunnar 13-63% hærri en þáverandi verð Byko hjá Eimskip.[3647]

7430. Atvik málsins sýna þannig með skýrum hætti að þrátt fyrir mikla eftirgangsmuni af hálfu Húsasmiðjunnar bauð Eimskip ekki samkeppnishæft verð í flutninga þessa mikilvæga viðskiptavinar og munaði þar miklu miðað við Samskip. Þá bauð Eimskip Húsasmiðjunni hærri verð en fólst í gildandi samningi Eimskips við Byko. Verður ekki önnur ályktun dregin af þessu tilboði Eimskip en að því að hafi verið stillt upp með þeim hætti að tryggt væri að viðskipti Húsasmiðjunnar yrðu áfram hjá Samskipum. Þetta og hinu dræmu viðbrögð Eimskips eru í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafa verið fyrir hendi á þessum tíma.

7431. Að mati Samkeppniseftirlitsins gerði samráð og markaðsskipting Samskipa við Eimskip Samskipum kleift að halda uppi og hækka verð gagnvart þessum stóra og mikilvæga viðskiptavini.

7432. Samskip héldu því viðskiptum Húsamiðjunnar og hækkaði verð þrátt fyrir mikla óánægju og mótspyrnu Húsasmiðjunnar. Var þetta í fullu í samræmi við tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 í nóvember 2009. Í þeim tölvupósti fjallaði (S)forstö-innfl1 einnig um að sækjast ekki eftir viðskiptum við IKEA og Innnes frá Eimskip og veita Eimskip svigrúm til að hækka verð á þá. Það gekk líka eftir.

14.34.7. Samantekt

7433. Í þessum kafla hefur verið fjallað um atvik sem tengjast viðskiptum Húsasmiðjunnar á árunum 2010-2011. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er að þau endurspegli ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips sem var við lýði á þessum tíma.

7434. Framangreind umfjöllun sýnir að eftir mitt ár 2008 og fram á árið 2010 hækkaði verð Húsasmiðjunnar hjá Samskipum enda var það í samræmi við áherslur og markmið Samskipa, þ.e. að *„hækka verð á núverandi kúnna*", sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-landfl frá 17. nóvember 2009. Gögn málsins sýna að Húsasmiðjan var mjög ósátt við verð Samskipa og kvartaði yfir því að þættir í verðlagningu Samskipa hefðu hækkað *„gríðarlega*" og kallaði ítrekað eftir skýringum Samskipa. Lentu Samskip hins vegar í erfiðleikum við að útskýra kjör Húsasmiðjunnar og kom m.a. fram í innanhússsamskiptum að það þyrfti *„væntanlega að vanda sig hér*".

7435. Um mitt ár 2010 sagði Húsasmiðjan upp flutningasamningi sínum við Samskip vegna óánægju sinnar með *„miklar hækkanir milli ára.*" Þá vekur það athygli að á sama tíma og þessi afar mikilvægi viðskiptavinur hefði sagt upp samningi vegna óánægju með of hátt verð þá taldi (S)forstj ástæðu til að stefna á almenna verðhækkun. Mat hann það svo að það ætti að vera unnt að *„ýta hækkun á*

[3644] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.930068.
[3645] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.74283.
[3646] Sjóflutningur Evrópa, 20 feta, 40 feta, 40 feta DC, HC, FR og 40 feta RF,OT.
[3647] Sjóflutningur, olíugjald, uppskipun, öryggisgjald, þjónustugjald, Transport og BAT. Bæði Evrópa og N-Ameríka.

sjófrakt út á stóran hluta" af viðskiptavinum fyrirtækisins („*flórunnar*"). Hér ber og að rifja upp tölvupóst (S)forstj frá 4. maí 2010 þar sem hann sagði nauðsynlegt fyrir Samskip að vera „*harðari á þessa stóru kúnna*" og hækka verð enn frekar, sbr. kafli 14.26.2. Þegar allt þetta er virt saman er ljóst að Samskip höfðu ekki áhyggjur af samkeppnislegu aðhaldi frá Eimskip. Endurspeglar þetta samráð Samskipa við Eimskip á þessum tíma.

7436. Samtímagögn sýna að vegna óánægju með hækkanir Samskipa leitaði Húsasmiðjan ítrekað til Eimskips og óskað eftir tilboðum í flutningaviðskipti fyrirtækisins. Þrátt fyrir að Eimskip væri ljóst að Húsasmiðjan væri mikilvægur viðskiptavinur sem væri ónægður með kjör sín hjá Samskipum sýna gögnin að Eimskip hafði í raun ekki áhuga á viðskiptunum.

7437. Á haustmánuðum 2010, þegar Samskip unnu að gerð áætlunar fyrir árið 2011, var staðan þessi:

- Húsasmiðjan hafði sagt upp flutningasamningi við Samskip vegna mikillar óánægju með hækkun á verði.
- Samskip höfðu átt í talsverðum erfiðleikum með að útskýra og rökstyðja þessar hækkanir gagnvart Húsasmiðjunni.
- Húsasmiðjan hafði leitað til Eimskips og óskað eftir viðræðum um möguleg viðskipti.

7438. Þrátt fyrir þetta lagði (S)forstö-innfl1 til grundvallar að Samskip myndu halda Húsasmiðjunni í viðskiptum og taldi raunhæft að unnt væri að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

7439. Háttsemi Eimskips var í samræmi við það sem (S)forstö-innfl1 lagði til grundvallar. Verðið sem Eimskip bauð Húsasmiðjunni í sjóflutninga í lok janúar 2011 var miklu hærri en það verð sem Samskip bauð. Þannig var sjóflutningsverðið sem Eimskip bauð 79-127% hærra en verð Samskipa vegna sjóflutninga frá Evrópu. Einnig var verðið í verðtilboði Eimskips hærra en það verð sem sambærilegur mikilvægur viðskiptavinur Eimskips (Byko) naut hjá Eimskip. Rennir framangreint stoðum undir önnur samtímagögn sem sýna að Eimskip virtu markaðsskiptinguna við Samskip.

7440. Þetta gaf Samskipum færi á því að hækka verð gagnvart Húsasmiðjunni. Nægir í því sambandi að rifja upp að Húsasmiðjan var „*sjokkeruð*" þegar hún fékk í hendur verðtilboð Samskipa í lok janúar 2011. Að mati Samkeppniseftirlitsins hafði það þó áhrif á hækkunaráform Samskipa að fyrrverandi viðskiptastjóri Eimskips, sem hafði annast flutningaþjónustu á byggingavörum, hæfi störf hjá Húsasmiðjunni. Í krafti sérþekkingar sinnar sótti hann hart fram um lægra verðtilboð. Það dugði þó ekki til. Þar sem hið samkeppnislega aðhald skorti frá Eimskip tókst Samskipum ætlunarverk sitt. Fyrirtækið hélt Húsasmiðjunni í viðskiptum og náði að hækka verð þrátt fyrir að fyrirtækið hafi ekki náð að hækka verð jafn mikið og upphaflega var gert ráð fyrir.

7441. Framangreind atvik vegna Húsasmiðjunnar ber einnig að virða í samhengi við gögnin sem varða Innnes og fjallað er um í næsta kafla hér á eftir.

7442. Hér ber og að líta til þess að í markaðsskýrslu (S)forstö-innfl1 vegna innflutnings fyrir árið 2012, sem útbúin var í september 2011, er vísað til þess að árið 2011 hafi verið „*ró*" á innflutningsmarkaði.[3648] Þessi lýsing Samskipa í samtímagagni á samkeppnisaðstæðum árið 2011 er að fullu í samræmi við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að atvik tengd Húsasmiðjunni sýni að samfelld markaðsskipting fyrirtækjanna var við lýði á þessum tíma.

[3648] Nánar tiltekið segir orðrétt: „*Áherslan í sölu árið 2012 ræðst að miklu leiti eftir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði*". Af þessu leiðir að Samskip í samtíma innanhússgagni vísaði til þess að árið 2010 hafi verið „ró" og áherslan árið eftir ráðist af því hvort sú ró haldist. Síðan segir áfram „*Gert er ráð fyrri að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*". Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur markaðsskýrsla 2012.doc*", bls. 13. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783380.

7443. Sem fyrr segir er í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennt að fyrirtækið hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*", sbr. liður 1.2 í 1. gr. sáttarinnar.

7444. Í athugasemdum sínum við AII mótmæla Samskip því að framangreind gögn gefi ólögmæta markaðsskiptingu til kynna, sbr. mgr. 1151 og áfram í athugasemdum við AII.

7445. Samskip byggja m.a. á því að sú verðhækkun sem leiddi til þess að Húsasmiðjan sagði upp flutningasamningnum sínum í júlí 2010 hefði komið til vegna þess að löngu tímabært hafi verið að leiðrétta gjöld fyrir sjófrakt vegna gengishruns þar sem sjóflutningsgjöld viðskiptavina hefðu verið í íslenskum krónum, sbr. einnig umfjöllun um hina svokölluðu *„krónusamninga*" í mgr. 46 – 54 í athugasemdum Samskipa við AI.

7446. Ekki er fallist á að þessar athugasemdir Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 26.34.

7447. Vegna framangreindra athugasemda Samskipa skal því haldið til haga að flestir viðskiptavinir fyrirtækisins voru með samningsverð í erlendri mynt, sbr. athugasemdir fyrirtækisins sjálfs í mgr. 49 í athugasemdum við AI og mgr. 54 í bréfi Samskipa, dags. 13. janúar 2021. Það er því villandi staðhæfing hjá Samskipum að gefa til kynna í athugasemdunum við AII að samningar viðskiptavina hafi almennt verið í íslenskum krónum. Þeir samningar voru ekki margir í heildarsamhengi, en þeir voru átján (þ. á m. samningur Húsasmiðjunnar). Var umfang tekna Samskipa af því sem fyrirtækið nefnir krónusamninga lítill hluti af heildarumsvifum á flutningamarkaði árið 2009 (7,5-8,4%), sbr. nánari umfjöllun í kafla 33.1.5.

7448. Hvað sem framangreindu líður þá má líka benda á að þótt sjófrakt Húsasmiðjunnar hafi verið í íslenskum krónum tók hún breytingum í samræmi við breytingar á vísitölu gengis og neysluverðs sem höfðu *„ýtt upp verðum*", sbr. framangreindan tölvupóst (S)forstj frá 29. júlí 2010. Veiking íslensku krónunnar og aukin verðbólga hafði því áhrif á verð samkvæmt samningnum til hækkunar. Frá apríl 2008 til desember 2010 hafði verð fyrir sjóflutninga hjá Húsasmiðjunni hækkað um 29,7% samkvæmt vísitölutryggingu samningsins en meðalgengi evru í sömu mánuðum hafði hækkað um 31,2%. Á sama tímabili hækkaði vísitala neysluverðs um 22,1%.[3649] Samkvæmt gögnum frá Samskipum hækkaði verð fyrir sjóflutninga hjá Húsamiðjunni, fyrir 20 feta og 40 feta gáma, um 33,5% frá janúar 2009 til júní 2010[3650], en á því tímabili lækkaði meðalgengi evru um 4,4% og vísitala neysluverðs hækkaði um 8,8%. Samkvæmt því hækkaði verð fyrir sjóflutninga hjá Húsasmiðjunni verulega umfram annað verðlag á Íslandi og hélt fyllilega í við gengisþróun evru gagnvart íslenskri krónu.

7449. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um sjónarmið Samskipa varðandi atvik tengd Húsasmiðjunni í kafla 26.34.

[3649] Vísitala neysluverðs af heimasíðu Hagstofu Íslands og gengi evru og gengisvísitala ISK af heimasíðu Seðlabanka Íslands.
[3650] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID 0.7.33.774550.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 8

8

Kaflar 14-15

14.35: „Friðurinn“ 2009-2012 *framhald*

15: Samandregin niðurstaða um „Friðinn“ 2009-2012

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

14.35. Atvik tengd Innnes á árunum 2010-2011 1461
14.35.1. Tengsl viðkomandi viðskiptastjóra Eimskips og Samskipa 1461
14.35.2. Áframhaldandi verðhækkanir Eimskips og áhugaleysi Samskipa gagnvart Innnes. 1462
14.35.3. *„Eigum við að vera „grænlenskir" á þennan flutning?"* 1467
14.35.4. Eimskip heldur Innnes og hækkar verð 1469
14.35.5. Samantekt 1473

14.36. Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál 1474
14.36.1. Upprifjun 1474
14.36.2. Skjalið *„Markaðsskipting"* 1476
14.36.3. Ánægja með samráðið varðandi flutninga fyrir Alcoa 1479
14.36.4. Ekki gert ráð fyrir samkeppni um fyrirtæki í stóriðju 1481
14.36.5. Elkem óskar eftir tilboði frá Eimskip 1485
14.36.6. Samskip: Á að *„taka grænlendinginn"* á flutninga fyrir Norðurál? 1489
14.36.7. Alcan, Thorship og Wilson 1491
14.36.7.1. Samskip ræða að *„skipta á bitum við Wilson"* 1491
14.36.7.2. Eimskip fundar með Thorship 1492
14.36.7.3. Samskip funda með Thorship 1493
14.36.7.4. Óánægja með samkeppni frá Thorship 1493
14.36.7.5. Samskip snúa sér til Wilson 1496
14.36.7.6. Samskip og Wilson vinna saman í útboði Alcan 1499
14.36.8. Áframhaldandi samráð varðandi flutninga fyrir Alcoa 1503
14.36.9. Samantekt 1507

14.37. Ýmis atvik á árinu 2011 1511
14.37.1. *„Frekar há"* verð hjá N1 1512
14.37.2. *„Er vafasamt upp á friðinn"* að bjóða Pennanum góð kjör? 1513
14.37.3. Fundur lykilstjórnenda 9. mars 2011 1514
14.37.4. Samskip hafa ekki á áhuga á MS 1517
14.37.5. *„Frábært ár"* og bónusar hjá Samskipum 1519
14.37.6. Aðföng – Samskip virða markaðsskiptinguna 1522
14.37.7. Ölgerðin – Samskip virða markaðsskiptinguna 1524
14.37.8. Rúmfatalagerinn mátti ekki vita af betra flutningaverði í Færeyjum 1529
14.37.9. Áhyggjur af smæstu keppinautunum 1531
14.37.9.1. Landflutningar 1531
14.37.9.2. Sjóflutningar 1534
14.37.10. Áhyggjur af miklu samstarfi við Eimskip 1537
14.37.11. Samantekt 1538

14.38. Verðhækkun og önnur atvik maí – nóvember 2011 1541
14.38.1. Eimskip hækkar verð 1543
14.38.2. Samskip og Eimskip hækka verð 1545
14.38.3. Fyrirtækin huga að frekari verðhækkunum 1546
14.38.4. Áætlanir fyrir árið 2012 1548
14.38.4.1. Samskip haldi mikilvægum viðskiptavinum og hækki verð 1548
14.38.4.2. Eimskip haldi mikilvægum viðskiptavinum og hækki verð 1558
14.38.4.3. Búist við mikilli samkeppni í Færeyjum 1563
14.38.5. Forstjórarnir mjög ánægðir með árið 2011 1564
14.38.6. Samantekt 1565

14.39. Atvik frá desember 2011 til febrúar 2012 1566
14.39.1. Lykilstarfsmenn hittast 1566
14.39.2. Áfram unnið að verðhækkun 1568
14.39.3. Rætt um verðhækkun á fundi 29. desember 2011 1570
14.39.4. Verðhækkun tekur gildi 1576
14.39.5. Hugað að frekari hækkunum og samskipti milli stjórnenda 1576
14.39.6. Samantekt 1583

14.40. Afar sérstakt ástand á íslenska markaðnum á árunum 2010-2012 1586
14.40.1. Örvænting á erlendum flutningamörkuðum – frábær afkoma á Íslandi 1586
14.40.2. *„our lucrative Iceland trade"* 1592
14.40.3. Flutningamarkaðurinn á Íslandi sagður *„voða kósý"* 1596

14.41. Vífilfell 2011 1599
14.41.1. Lítill keppinautur veldur vandkvæðum 1601
14.41.2. Samskip halda Vífilfelli 1603

14.42. ÍSAM 2011-2012 1609

14.43. Rúmfatalagerinn 2012 1613

14.44. Samskip og Eimskip hækka verð sumarið 2012 1615
14.44.1. Verðhækkun Eimskips 1615
14.44.2. Verðhækkun Samskipa 1618
14.44.3. Óánægja viðskiptavina 1620
14.44.4. Samantekt 1622

14.45. *„Rosalegur taugatitringur*" vegna Bauhaus 1623

14.46. Forstjóri Samskipa sagður *„skít-stressaður*" yfir áhuga Búr 1628

14.47. Askja: Flutningskostnaður til Íslands sagður *„gríðarhár*" 1633

14.48. Áætlanir Samskipa og Eimskips fyrir árið 2013 1638

14.49. Aðföng 2012 1645
14.49.1. *„Mjög snúin staða*" varðandi möguleg viðskipti við Aðföng 1645
14.49.2. Eimskip endurnýjar landflutningasamkomulag við Aðföng 1646
14.49.3. Eimskip endurnýjar sjóflutningasamkomulag við Aðföng 1649
14.49.4. Samantekt 1651

14.50. OJK og Garri 2012 1652

14.51. Icelandic – *„ekki rugga þessum bát að svo stöddu*" 1657

14.52. Nathan & Olsen 2012 1658

14.53. Innnes 2012 1660

14.54. Samskipti og frekari verðhækkanir 1664
14.54.1. Áframhaldandi samráð um karagjald í landflutningum 1665
14.54.2. Atvik í september 2012 1669
14.54.3. Atvik í nóvember 2012 1671
14.54.4. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittast og fjalla um verðhækkun í kjölfarið 1673
14.54.5. Fundur Samskipa og Eimskips 18. desember 2012 1675
14.54.6. Verðhækkun í janúar og febrúar 2013 1677
14.54.7. TVG og Jónar 1678
14.54.8. Samantekt 1682

14.55. Samráð um olíugjald (BAF/FAF) 2009-2013 1686
14.55.1. Upprifjun á atvikum fram til ársins 2009 1687
14.55.2. Atvik árið 2009 1687
14.55.3. Atvik árið 2010 1689
14.55.4. Atvik árið 2011 og 2012 1691
14.55.5. Atvik árið 2013 1696
14.55.6. Samantekt 1698

14.56. Samráð um afsláttarkjör 1699
14.56.1. Um hámarks afslátt 1699
14.56.2. Hámarks afslátturinn byggðist á himinháum gjaldskrám fyrirtækjanna 1705

15. SAMANDREGIN NIÐURSTAÐA UM *„FRIÐINN*" 2009-2012 1707

15.1. *„Nýtt upphaf*" verkefninu hrint í framkvæmd 1707

15.2. Markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini 1707

15.3. Verðákvarðanir í skjóli samráðs 1709

15.4. Viðurkenning Eimskips 1715

15.5. Gögn um aðstæður á erlendum flutningamörkuðum endurspegla samráðið 1715

15.6. Samtímagögn staðfesta ólögmæta markaðsskiptingu 1716
15.6.1. Árið 2009 1717
15.6.2. Árið 2010 1720
15.6.3. Árið 2011 1725
15.6.4. Árið 2012 1728

14.35. Atvik tengd Innnes á árunum 2010-2011

7450. Innnes var, sem fyrr segir, einn af stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi.[3651] Samskipum var þetta ljóst enda mátti sjá Innnes á lista yfir mikilvægustu viðskiptavini Eimskips í skýrslu (S)forstö-innfl1 frá september 2010 „*Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011*". Það sama kom fram í sams konar skýrslu (S)forstö-innfl1 ári síðar, sbr. nánar hér á eftir.[3652]

7451. Heildarflutningasamkomulag var í gildi á milli Eimskips og Innnes frá árinu 2005 með gildistíma út árið 2007. Var samkomulagið framlengt í nóvember 2008. Innnes var þó áfram frjálst að flytja einnig með öðrum flutningsaðila.

7452. Í kafla 14.5 er fjallað m.a. um atvik sem tengjast Innnes veturinn 2008 og á árinu 2009. Sýnir sú umfjöllun að á því ári var Innnes afar óánægt með verðhækkun Eimskips. Einnig er gerð fyrir gögnum frá Eimskip sem sýna að fyrirtækið ætlaði ekki að lækka verð eða ganga á eftir Innnes. Sýnir þetta að Eimskip hafði ekki áhyggjur af því að Samskip myndu bjóða þessum mikilvæga viðskiptavini betri kjör. Óskaði Innnes því eftir tilboði frá Samskipum.

7453. Samskip sendu Innnes tilboð 24. júní 2009. Eins og rökstutt er í kafla 14.6 sýna atvik þessu tengd að Samskip virtu þá markaðsskiptinguna og tókst að „*flæma*" Innnes í burtu. Eimskip hélt því Innnes áfram í viðskiptum og hélt áfram að hækka verð.

14.35.1. Tengsl viðkomandi viðskiptastjóra Eimskips og Samskipa

7454. Áður en vikið er að frekari atvikum í tengslum við Innnes ber að geta þess að (E)viðskstj4 var viðskiptastjóri Innnes hjá Eimskip á þessum tíma meðan (S)viðskstj1 var viðskiptastjóri Innnes hjá Samskipum.[3653]

7455. Í málinu eru fyrirliggjandi gögn sem sýna samskipti og persónuleg tengsl milli þessara starfsmanna beggja fyrirtækjanna, sbr. yfirlitið í kafla 13 hér að framan. Í gögnum málsins má t.d. sjá að þeir skipulögðu að spila saman veggtennis og golf í febrúar og ágúst 2010.[3654]

7456. Hér ber og að líta til þess að þann 7. október 2010 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (E)viðskstj4 með viðhenginu „*Vodka1*".[3655] (E)viðskstj4 svaraði og taldi heiti tiltekinna fyrirtækja og sagði svo: „*þetta eru svona 5 stærstu*". (S)viðskstj1 svaraði: „*sé að þú stefnir hraðbyr á að ýta* [(E)forstj] *úr stólnum (m.v. að þú sért að taka stóru fiskana) – lofa því að ég læt þessa vera reyni frekar að dreifa spjöldunum mínum hjá Innnes, Búr og Ölgerðinni þið finnið hvort eð er ekkert fyrir þeim*."[3656]

7457. Þessi samskipti umræddra viðskiptastjóra um viðskiptatengd málefni voru ekki í samræmi við kröfur 10. gr. samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta. Jafnframt staðfesta þau þessi tengsl milli þeirra.

7458. (S)viðskstj1 og (E)viðskstj4 höfðu ríka aðkomu að málsatvikum vegna Innnes í máli þessu á sama tíma og gögn sýna tengsl og samskipti þeirra á milli, sbr. eftirfarandi umfjöllun í þessum kafla.

[3651] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, minnislykill 4, „*Ýmis gögn*". „*Viðskiptasagan_*", sbr. leiðrétt skjal afhent frá Eimskip 01.11.2016 „*Viðskiptasagan_bróun Net Value öll ft. í 15. flokkum*". Innnes var fjórði stærsti viðskiptavinur Eimskip í innflutningi á matvöru. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent rafrænt 01.12.2016. „*Stærstu viðskiptavinir*", „*1. Almenn matvara*". Í heildina var Innnes áttundi stærsti viðskiptavinur í innflutningi hjá Eimskip (að undanskildu TVG-Zimsen). Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „*Stærstu viðskiptavinir*", „*B liður 1-Innflutningur*". Í innanlandsflutningum var Innnes t.d. meðal 50 stærstu viðskiptavinum Flytjanda fyrstu átta mánuðina árið 2010.

[3652] Sjá bls. 25 þar sem segir að samningur Innnes og Eimskip sé laus á árinu 2011.

[3653] Fram til janúar 2011, þegar [...] lét af störfum hjá Eimskip.

[3654] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...]. „*Golf*", dags. 16.-17.08.2010. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...]. „*þetta lítur vel út.....*", dags. 17.08.2010, kl. 15:18, 15:57 og 15:59. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...]. „*Squash Challenge 2010*", dags. 10.02.2010, kl. 13:03 og 15:56. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...]„*1/2 maraþon*", dags. 26.08.2010, kl. 10:08.

[3655] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]„*.....*", dags. 07.10.2010, kl. 11:00. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...]. „*án heitis*", dags. 07.10.2010, kl. 14:28, 14:41 og 15:07. Viðhengi var ljósmynd „*vodka1.jpg*".

[3656] Innnes, Búr og Ölgerðin voru öll mikilvægir viðskiptavinir Eimskips.

14.35.2. Áframhaldandi verðhækkanir Eimskips og áhugaleysi Samskipa gagnvart Innnes

7459. Í áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 (útbúin haustið 2009) segir eftirfarandi um Innnes: *„Samningsdrög við Innnes hafa legið á borðinu megnið af árinu 2009 en ekki hefur náðst saman og eru litlar líkur á að samningar náist við þá, þó áætlum við að flutningar verði áfram að einhverju leyti frá USA fyrir Innnes.*"[3657]

7460. Samkvæmt sömu áætlun Samskipa var áherslan fyrir árið 2010 sú að halda þáverandi viðskiptavinum og sækja viðskipti frá smærri aðilum.[3658] Samkvæmt þessu var því ekki ætlunin hjá Samskipum að reyna að ná heildarflutningasamningi eða auknum viðskiptum við Innnes þótt um mjög mikilvægan flutningskaupanda væri að ræða.[3659] Að mati Samkeppniseftirlitsins var þetta ein birtingarmynd ólögmætrar markaðsskiptingar Samskipa við Eimskip.

7461. Samkvæmt afhentum gögnum frá Samskipum flutti fyrirtækið árið 2009 inn vörur fyrir Innnes en um var að ræða lága fjárhæð (13 milljónir kr.) í samanburði við heildarviðskipti Innnes hjá Eimskip (130 milljónir kr.).[3660] Samkvæmt sömu gögnum voru á árunum 2010-2013 engin viðskipti milli Samskipa og Innnes.[3661] Sjá má af afrituðum gögnum Samskipa að fyrirtækið hugðist, á sama tíma og Eimskip, hækka verð gagnvart Innnes en þann 21. janúar 2010 sendi áðurnefndur viðskiptastjóri hjá Samskipum, (S)viðskstj1, tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og (S)starfsm og afrit til (S)forstö-innfl1. Varðaði tölvupósturinn hækkun Samskipa á viðskiptakjörum gagnvart N&O (sem var, eins og Innnes, umfangsmikill kaupandi flutningsþjónustu til Íslands). (S)viðskstj1 sagði jafnframt eftirfarandi um verðhækkanir Samskipa gagnvart Innnes:

„[…] við þurfum sömuleiðis að huga að verðum á Innnes þ.e. hækka skv. þeim hækkunum sem við höfum fengið+ BAF, er að skoða þau mál betur í vikunni."[3662]

7462. Virðast þessar hækkanir hafa leitt til þess að Innnes dró úr viðskiptum sínum við Samskip.

7463. Í kafla 14.17.7 er lýst ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa í febrúar 2010 í tengslum við innheimtu Eimskips á svokölluðu öryggisgjaldi (ISPS). Þann 25. febrúar 2010, sendi Innnes tölvupóst til (E)viðskstj4 eftir að hafa fengið senda tilkynningu frá Eimskip um innheimtu á ISPS:

„Við vorum að fara yfir þetta bréf sem kom í vikunni, og er það ekki réttur skilningur að við erum undanþegnir þessu gjaldi eins og verið hefur?"

[3657] Þarna í tilvísaðri umfjöllun er vísað til þess að samningsdrög Samskipa til Innnes væru fyrirliggjandi. Samskip afhenti umbeðið ein samningsdrög til Innnes vegna tilboðsbeiðni frá 2008. Afhent skjöl frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, fskj. 8 „*Innnes ehf. Beiðni um tilboð 2008 Tilboð Samskipa í flutninga Innnes 2008*". Þarna á meðal eru afhent tilboð og samningsdrög frá Samskipum til Innnes.

[3658] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur Rekstraráætlun 2010 [...]*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, síðast vistað 31.12.2009, kl. 10:14, bls. 51-52. Í áætluninni var Innnes nr. 13 á lista yfir matvælakúnna (að Jónum undanskyldum).

[3659] Í áðurnefndri áætlun Samskipa má sjá vísað til þess þess að Samskip hafi flutt inn vörur fyrir Innnes frá Bandaríkjunum. Við skoðun afhentra gagna frá Samskip voru þessir flutningar smávægilegir m.t.t. heildarveltu Innnes hjá Eimskip. Innnes er ekki á afhentum lista Samskipa um 50 stærstu viðskiptavinina árin 2006-2013. Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „*Stærstu 50*", „*Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*". Á afhentum lista Samskip um 25 stærstu viðskiptavini í mismunandi vöruflokkum er Innnes með rúmar 13 milljónir kr. árið 2009 (Almenn matvara) og árið 2013 er fyrirtækið með rúma 1 milljón kr. veltu hjá Samskipum (Drykkjarvara). Í samanburði var velta Innnes hjá Eimskip yfir 140 milljónir kr. árið 2009 og 150 milljónir kr. árið 2013. Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „*Liður 8.1 Stærstu viðskiptavinir 2006-2013*". Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „*Stærstu viðskiptavinir*", „B liður 1-Innflutningur".

[3660] Samkvæmt gögnum málsins um 25 stærstu viðskiptavini í tilgreindum vöruflokkum virðast Samskip árið 2009 hafa flutt inn vörur fyrir Innnes. Um var að ræða litla veltu í samburði við innflutningsviðskipti Innnes hjá Eimskip. Samkvæmt afhentum gögnum frá Samskipum var Innnes með rúmar 13 milljónir kr. veltu hjá Samskip árið 2009. Árið 2009 var heildarvelta Eimskips vegna innflutningsþjónustu til Innnes/Haugen tæpar 130 milljónir kr. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „*Stærstu viðskiptavinir*", „*1. Almenn matvara*". Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „8.1 25 stærstu viðskiptavinir".

[3661] Fyrir utan rúma 1 milljón kr. veltu Innnes hjá Samskipum í innflutningi á drykkjarvörum árið 2013. Velta Innnes hjá Eimskip í innflutningi árið 2013 var rúmar 144 milljónir kr.

[3662] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.797916.

7464. (E)viðskstj4 framsendi tölvupóstinn til (E)forstö-innfl með skilaboðunum: *„Hvernig svörum við þessu? samkv. samningi fer þetta ekki á nema að þeir séu samþykkir því. Verðum við ekki að fá þá að borðinu til þess að ræða ný verð? Á ég ekki að reyna að bóka fund með þeim í næstu viku?*".[3663]

7465. (E)forstö-innfl svaraði daginn eftir: *„Jú endilega. Þurfum að ræða ný verð og jafnvel nýjan samning. Tel betra fyrir okkur að reikna hvað þetta gjald gerir í kostnaði fyrir þá og skoða svo aðgerðir heldur en að reyna að sleppa þessu.*"[3664]

7466. Í kafla 14.26.2 var fjallað um atvik sem tengjast viðskiptum Samskipa við ÍSAM. Var þar einnig lýst ítrekuðum tilraunum Innnes til þess að fá tilboð frá Samskipum í tiltekna flutninga frá Bandaríkjunum. Vísast hér til þeirrar umfjöllunar en nauðsynlegt er að fjalla nánar um þessi atvik hér.

7467. Þar kemur m.a. fram að Samskip áttu fund með Innnes í september 2009 varðandi innflutning frá dreifingarmiðstöð (Conagra) í Pennsylvaníu fylki í Bandaríkjunum. Sendi Innnes í kjölfarið tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og (S)viðskstj1 en Samskip sýndu þessu lítinn sem engan áhuga. Athygli vekur að hálfu ári síðar, þann 3. mars 2010, sendi Innnes aftur tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og (S)viðskstj1. Óskaði Innnes aftur eftir tilboði í flutning frá Conagra í gegnum Evrópu til Íslands (TA-flutningar) og að málið yrði unnið hratt. Svaraði (S)frkvstj-N-Am sama dag og óskaði eftir nánari upplýsingum frá Innnes um magn o.fl.[3665] (S)frkvstj-N-Am framsendi tölvupóstinn frá Innnes til (S)viðskstj1 með skilaboðunum: *„Sælir, við fáum allar uppl. og svo ákveðið þið hvað gera skal.*"[3666] Áttu þannig Samskip á Íslandi að taka ákvörðun um hvernig Innnes yrði svarað.

7468. Sama dag sendi Innnes jafnframt tölvupóst til (E)viðskstj4 vegna flutninga frá Bandaríkjunum og tugaprósenta verðhækkana Eimskips á þeim flutningum fyrir viðskiptavininn, sbr. eftirfarandi:

„Ég tók eftir því að Bill of lading hefur hækkað á báðum tilkynningunum frá USA úr 60 USD í 90 USD (50%), og jafnframt hefur administration fee hækkað úr 30 í 60 USD (100%)".

7469. (E)viðskstj4 svaraði Innnes stuttu síðar með eftirfarandi hætti: *„Það stemmir þetta voru undantekningar frá hækkun á erlendum gjöldum, þ.e. frá prósentuhækkun sem gekk þvert yfir. Sjá meðfylgjandi gjaldskrár vegna 2009 og 2010.*"

7470. Innnes svaraði Eimskip strax: *„Það hljóta að vera einhverjar haldbærar skýringar á því að tvennt af þessu skuli hækka um 50 og 100%, <u>þetta er allvega út úr korti miðað við aðrar hækkanir þó nægar séu</u>? Við þurfum ekki á þessu að halda þegar dollarinn hefur verið að styrkjast og gerir okkur enn erfiðara að halda uppi innflutningi frá USA. Þið verðið að átta ykkur á því að við getum ekki samþykkt þetta óbreytt og legg því til að þessu verði frestað fram yfir fundinn sem hugmyndin er að halda fljótlega.*"

7471. (E)viðskstj4 svaraði Innnes um hæl og bar því við að hækkanir til Innnes hefðu verið óumflýjanlegar vegna kostnaðarauka hjá Eimskip og það þurfi *„að setjast niður sem fyrst og fara í gegnum heildargjöldin frá US sem og Europe*."[3667]

7472. Daginn eftir (4. mars 2010) sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)viðskstj1 með afriti til (S)forstö-innfl1. Þar var að finna verð vegna tilboðsbeiðni sem hafði borist til Samskipa frá Innnes 24. febrúar 2010. Jafnframt kom fram að það væri boðuð hækkun frá APL upp á tiltekna fjárhæð.[3668] Að lokum sagði (S)frkvstj-N-Am: *„Er að klára Conagra pakkann og kem með hann væntanlega síðar í dag.*"[3669] Sendi (S)frkvstj-N-Am verð í Innnes-flutningana til (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 síðar sama dag.

[3663] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.669902. Í bréfinu sem Innnes vísaði til var tilkynnt um innleiðingu á ISPS gjaldi í öllum höfnum frá og með 1. mars 2010. Sjá viðhengi við afritaðan tölvupóst "1913_001.pdf".
[3664] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.670017.
[3665] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.806501.
[3666] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[3667] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.672357.
[3668] Skammstöfun fyrir skipafélagið American President Lines, dótturfélag alþjóðlega skipafélagsins CMA CGM.
[3669] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.803995.

Í tölvupóstinum sagði (S)frkvstj-N-Am jafnframt:„[Innnes] *er eitthvað að flýta sér núna, veit ekki hvað er í gangi en endilega láta hann heyra í ykkur á morgun hvort sem þið klárið í hann tilboðið eða ekki.*“[3670]

7473. Athygli vekur að þrátt fyrir að stjórnendur Samskipa væru komnir með tilboðsverð í Conagra flutningana fyrir Innnes (viðskiptavin Eimskips) ákváðu þeir að bíða með að svara Innnes, sbr. nánar hér á eftir. Í því sambandi skal bent á að Eimskip var á sama tíma að vinna að hækkun gagnvart Innnes. Auk þess vekur það athygli Samkeppniseftirlitsins að við rannsókn málsins hafa ekki komið fram samtímagögn frá Samskipum sem sýna viðleitni fyrirtækisins til að ná til sín sjóflutningsviðskiptum Innnes frá Evrópu til Íslands, en gögn Eimskips gefa til kynna að á þessum tíma hafi 83% af innflutningi Innnes til Íslands komið frá Evrópu en 17% frá Bandaríkjunum.[3671]

7474. Þann 5. mars 2010 sendi Innnes tölvupóst til (E)viðskstj4 og (E)forstö-innfl og kvartaði þessi mikilvægi viðskiptavinur aftur undan verðhækkunum Eimskips. Nánar tiltekið kom þetta fram í tölvupóstinum: *„Eins og ég talaði um í póstinum þá eru þessar hækkanir allveg úr takti við allt annað sem er í gangi. Það er augljóst að verið er að bú*[a] *hér til einhverja tölu, þjónusta hækkar ekki á einu bretti um 50 og 100%.*“[3672]

7475. Þennan sama dag sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 og greindi frá því að Eimskip stefndi að því að hækka verð gagnvart Innnes og að Innnes muni óska tilboða frá Samskipum.[3673]

7476. Í kjölfarið sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„Eimskip og Innnes*“. Þar vísaði (S)forstö-innfl1 til þess að Eimskip stefndi að því að hækka verð hjá Innnes. Samskip stefndu á sama tíma á hækkun gagnvart ÍSAM, sbr. umfjöllun í kafla 14.26. Í tölvupósti sínum taldi (S)forstö-innfl1 það *„gott mál að vinna þetta á sama tíma og Ísam*“ og átti við að það væri til árangurs fallið að Eimskip og Samskip væru á sama tíma að ná fram hækkunum gagnvart tveimur mikilvægum viðskiptavinum í innflutningi á matvöru. Til að tryggja framgang þessa varaði (S)forstö-innfl1 (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv við því að Innnes kynni að snúa sér til Samskipa í von um betri kjör en í tölvupóstinum sagði: *„Þið megið gera ráð fyrir að Innnes hringi í ykkur til að ræða samningsmál.*“. Athygli vekur að í tölvupóstinum er ekki ráðgert hjá umræddum stjórnendum Samskipa að nýta tækifærið til að ná viðskiptum Innnes. Af tölvupóstinum má ráða að (S)forstö-innfl1 hafi frekar viljað nota tækifærið til að hækka verð ÍSAM. ÍSAM og Samskip rituðu undir nýjan samning þann 27. maí 2010. Fól hann í sér verðhækkun eins og (S)forstö-innfl1 áformaði í mars 2010. Var sú atburðarrás birtingarmynd á markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

7477. Þann 22. mars 2010 sendi Innnes tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am (afrit til (S)viðskstj1) varðandi innflutning á rúsínum frá Bandaríkjunum. (S)frkvstj-N-Am áframsendi tölvupóstinn til (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1: *„*[(S)viðskstj1] *þú verður að taka boltann og segja hvað þú vilt gera í stöðunni.*“[3674] Síðar sama dag sendi Innnes tölvupóst til (S)viðskstj1: *„Var nokkuð kominn skriður á þetta mál varðandi Conagra frá USA?*“. (S)viðskstj1 svaraði Innnes; *„eins og ég sagði við þig um daginn reiknum við með því að fá tilkynningar um hækkanir frá USA (APL), það reyndist rétt og er* [(S)frkvstj-N-Am] *nú að vinna í að ná þessari hækkun til baka – hann á von á því að það verði komin niðurstaða úr því fljótlega eftir páska – um leið og þetta liggur fyrir gef ég þér verð. Annað varðandi rúsínurnar þá er* [(S)frkvstj-N-Am] *að skoða það og eins og með ofangreint þá er niðurstaðan há*[ð] *þeim samningum sem er verið að vinna í.*“[3675]

[3670] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.804049.
[3671] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.117037.
[3672] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.672357.
[3673] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.804163.
[3674] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.806436.
[3675] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.806501.

7478. Þann 30. mars 2010 ítrekaði Innnes beiðni sína um tilboð. Sendi Innnes þannig á ný tölvupóst til (S)viðskstj1 og spurði: *„Er nokkuð að frétta af þessu máli varðandi Conagra?"*. Framsendi (S)viðskstj1 tölvupóstinn strax til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-N-Am með skilaboðunum:

„sælir, þurfum að svara e-h varðandi Conagra fljótlega – biðum aðeins með að svara v. isam".[3676]

7479. (S)viðskstj1 svaraði Innnes stuttu síðar: *„Sæll var ekki búinn að heyra í [(S)frkvstj-N-Am] hvort eða hvenær fundurinn með APL verður – en ég sendi fyrirspurn á hann. Er ekki við í dag (er í próflestri) en verð kominn á morgun í vinnu aftur (er með tölvuna opna) heyri kannski í þér þá (væntanlega heyri ég e-h frá [(S)frkvstj-N-Am] í dag)"*.[3677]

7480. Tæpum tveimur klukkustundum síðar sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)viðskstj1 varðandi Conagra þar sem sagði:

„Viltu að ég farai aftur í APL og fá staðfest eða ertu að stolla þessu út í eitt, hverju á ég að svara með fundinn, er hann búinn eða hvað ?"[3678]

7481. Hér ber að hafa í huga að (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 höfðu fengið senda frá (S)frkvstj-N-Am þann 4. mars 2010 verð vegna þessara flutninga fyrir Innnes. Þar kom jafnframt fram fyrirhuguð hækkun APL. Þann 17. mars 2010 átti (S)frkvstj-N-Am síðan fund með APL þar sem samið var um endanlega verðhækkun.[3679] Af framangreindum gögnum má ráða að Samskip hafi dregið það vísvitandi að svara ósk Innnes um verðtilboðið. Þessi gögn og eftirfarandi umfjöllun sýnir að það átti að *„stolla"* þessari beiðni Innnes *„út í eitt."* Fæst ekki annað séð en að sú skýring sem (S)viðskstj1 gaf Innnes um að tafir á verðtilboði Samskipa skýrðust af bið eftir fundi með APL, sbr. svar hans til Innnes í tölvupósti 30. mars 2010, hafi verið röng og sett fram í blekkingarskyni, sbr. síðan svar (S)frkvstj-N-Am: *„hverju á ég að svara* [Innnes] *með fundinn, er hann búinn eða hvað?"*

7482. Í ólögmætu samráði ríkir ekki nauðsynlega og ávallt traust á milli þátttakenda. Á þessum tíma var Eimskip annars vegar að reyna að hækka verð gagnvart Innnes og Samskip gagnvart ÍSAM. Telja verður að tillaga (S)viðskstj1 um að bíða með að svara Innnes *„v. ísam"* vísi til þess að Innnes yrði ekki gefið endanlegt svar fyrr en ljóst væri að Samskipum tækist það ætlunarverk sitt að hækka verð gagnvart ÍSAM. Ein helsta forsenda þessa var að Eimskip myndi ekki bjóða ÍSAM betri kjör. Með öðrum orðum virðist (S)viðskstj1 hafa lagt til að beðið yrði með lokasvar til Innnes þar til ljóst væri að Eimskip myndi virða *„friðinn"*.

7483. Þann 16. apríl 2010 hafði (S)viðskstj1 ekki enn svarað Innnes, en þann dag rak Innnes enn og aftur eftir því að fá tilboðsverð frá Samskipum í flutninga vegna Conagra: *„Sælir, Hvað getur þú sagt mér af þessu máli?"*.[3680] Sama dag sendi Innnes tölvupóst til (S)viðskstj1 varðandi innflutninginn á rúsínunum: *„Er nokkuð að gerast í þessu máli fyrir mig?"*. (S)viðskstj1 svaraði stuttu síðar: *„Sæll* [Innnes] *eins og svo oft áður þá er boltinn hjá mér – vonast til að geta svarað þér strax eftir helgi – nýju verðin líta amk aðeins betur út við fyrstu sýn – ath það kom almenn hækkun á okkur 1.4. sl. sem hækkar núverandi verð (erum að vinna það saman þ.e.* [(S)frkvstj-N-Am] *og ég)"*.[3681]

7484. Dagana 19. og 20. apríl 2010 vann (S)viðskstj1 að gerð verðtilboðs til Innnes.[3682] Í svari við tölvupósti frá (S)frkvstj-N-Am til (S)viðskstj1 þann 19. apríl 2010 kemur m.a. eftirfarandi fram varðandi verðtilboð Samskipa til Innnes: *„Eins og ég hef áður bent á þá verða allflestar flutningstölur og samningar til hjá ykkur og eða þær/þeir bornar undir ykkur ef unnar af okkur. Ýmsar ástæður geta legið að baki flutningstilboða sem endurspeglar að lokum útsöluverðið og ekki allaf öllum skýrt*

[3676] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.807727.
[3677] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[3678] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[3679] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.806161.
[3680] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[3681] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[3682] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.809730. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Verð frá USA apríl 2010.xlsx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]

og hvernig Hf. verðleggur legginn Rottedam-Reykjavik er ykkar hugmyndfræði sem sjálfsagt endurspeglast af framboði og eftirspurn frekar en af raunverulegum kostnaði."[3683]

7485. Þann 21. apríl 2010 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am með heitinu „*Re: Innnes ex Conagra*": „*Sæll* [(S)frkvstj-N-Am] *eru þessi verð gild – þ.e. hækkun um 600 USD hefur lagst við?*" Var hann þar að vísa í tölvupóst frá (S)frkvstj-N-Am frá 4. mars 2010, þ.e. þegar (S)viðskstj1 fékk verðin í flutningana fyrir Innnes en ákvað samt að draga að svara Innnes. (S)frkvstj-N-Am svaraði sama dag: „*Þar sem þessi verð voru ekki skráð enda ekki samþykkt, verð ég að fara í þá aftur og biðja um endurnýjað tilboð.*"[3684]

7486. Þann 22. apríl 2010 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og (S)starfsm; „*meðfylgjandi er skjalið með þeim verðum sem ég bauð [Innnes] fyrir hveitið og rúsínurnar (ath 2 flipar) – ég ætla að hitta hann í næstu viku og fá það beint í æð hvernig verðin líta út og ef þarf þá höfum við við BAF til að leika okkur aðeins með ef ég finn að við erum að skjóta yfir markið. Eins og ég sagði [(S)starfsm] þá eru $ 300 ykkar inn í sjófragt / BAF þannig að í raun ef þið eruð komnir með nett verð frá APL þá þarf aðeins að skella þeim inní E dálkinn og þá uppfærist verðið í flipa 2 […] held ykkur upplýstum um stöðu mála*".[3685]

7487. Þann 29. apríl 2010 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Innnes (afrit til (S)frkvstj-N-Am og (S)starfsm) með tilboðsverði í flutninga á 40 feta gámi frá Conagra. Var verðið fyrir flutninginn 799.236 kr. (þar af var flutningsgjaldið 4.700 USD). Innnes svaraði tilboði Samskipa þann 4. maí 2010:

„*Komdu sæll, það er eins og mig minni að á fundi okkar og* [(S)frkvstj-N-Am] *að þá hafi komið fram að varan frá Conagra er afgreidd FOB Richmond Virginia. Á sama fundi kom upp sú hugmynd að þetta yrði tekið í gegnum t.d. New York sem er ekki ósvipuð vegalend frá York og til Richmond ef ég man rétt, og því spurning að skoða þetta út frá þeirri hlið. Verðið sem ég hef hér fyrir neðan er svo hátt að það væri aldrei grundvöllur að stunda innflutning frá USA á þessum forsendum*."

7488. (S)frkvstj-N-Am áframsendi þennan tölvupóst Innnes til (S)viðskstj1 og sagði: „*ég geri ráð fyrir að þú svarir þessu.*"[3686]

7489. Þegar Samskip sendu loks tilboðið til Innnes mat (S)forstö-innfl1 stöðuna þannig að forsendur væru komnar fyrir undirritun samningsins við ÍSAM, þrátt fyrir að undirritun hafi svo dregist til 27. maí 2010.

7490. Þann 16. júní 2010 gerði Eimskip tilraun til þess að taka sérstaklega upp viðræður við Innnes um landflutninga. Innnes neitaði og vísaði til þess að landflutningaþjónustan hafi verið hluti af heildarflutningasamkomulagi Eimskips og Innnes (sem var útrunnið á þessum tíma) og var vísað til fyrirsvarsmanna Innnes sem séð hefðu um viðræður við Eimskip um tilboð í áframhaldandi heildarflutningasamkomulag milli fyrirtækjanna.[3687]

7491. Tæpum fjórum mánuðum eftir síðustu samskipti milli Samskipa og Innnes eða 30. ágúst 2010 áttu Samskip símafund með Innnes. Í söluskýrslu vegna fundarins segir að (S)viðskstj1 hefði nýlega sent ný verð vegna Norður-Ameríku flutninga en þau hafi verið hærri en verðið sem Eimskip byði. Jafnframt kom fram að Innnes reiknaði með því að setjast niður með Eimskip í október/nóvember og fara yfir samningsmál.[3688]

7492. Hér skal rifjað upp að Samskip voru á þessum tíma búin að ná fram hækkun og endurnýjun á samningi gagnvart ÍSAM, sbr. einnig fyrri umfjöllun um tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 5. mars 2010 og önnur tengd gögn í kafla 14.26. Af framangreindu má ráða að Samskip hafi ákveðið að bíða og

[3683] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.809730.
[3684] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3685] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3686] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3687] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.16966.
[3688] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 10. Söluskýrsla Samskipa vegna Innnes, dags. 30.08.2010.

sjá hvort Eimskip myndi halda *„friðinn“* varðandi ÍSAM áður en Samskip gerðu Innnes, viðskiptavini Eimskips, tilboð. Að mati Samkeppniseftirlitsins felur þessi atburðarrás í sér staðfestingu og birtingarmynd á samráði Samskipa og Eimskips.

7493. Í áðurnefndri skýrslu (S)forstö-innfl1 (*„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011“*) frá september 2010 var sem fyrr segir lagt til grundvallar að á árinu 2011 yrði *„áframhaldandi ró“* á markaðnum og Eimskip og Samskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð“*. Fram kemur einnig að samningur Eimskips við Innnes væri laus. Ekki ætti hins vegar að rjúfa friðinn með því að reyna ná Innnes í viðskipti við Samskip frá Eimskip. Hins vegar ætluðu Samskip að *„skoða betur smærri“* innflytjendur sem voru í viðskiptum hjá Eimskip. Eins og fram hefur komið tók hin ólögmæta markaðsskipting síður til viðskipta smærri fyrirtækja og einstaklinga.

7494. Þann 11. október 2010 hittust (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl , (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv á fundi, sbr. kafla 14.33. Daginn eftir var fundur (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj með Innnes.[3689]

7495. Í söluskýrslu Samskipa frá 15. október 2010 vegna Innnes, kemur fram að samningur Innnes við Eimskip væri þá ennþá opinn og að Eimskip hefði ekki tekist að hækka verð svo nokkru næmi. Einnig kom fram að (S)viðskstj1 hefði beðið um að fá að gefa verð í eitthvað af USA fragt sem áður hefði verið hjá Samskipum en hefði færst yfir til Eimskips þegar verð hækkuðu. Einnig óskaði (S)viðskstj1 eftir að skoða einstaka birgja frá Evrópu.[3690]

7496. Þremur dögum síðar eða þann 18. október 2010 sendi Innnes tölvupóst til (S)viðskstj1: *„Sælir, Ég sendi þér hér með lista tveggja birgja í USA eins og við ræddum í síðustu viku. Ég ætla jafnframt að senda þér á eftir yfir flutninginn frá Conagra sem er okkar mikilvægasti birgi og með mesta flutninginn frá USA. Mig minnir að [(S)frkvstj-N-Am] hafi skoðað Conagra á einhverjum tímapunkti og ekki getað nálgast ásættanleg verð. Við skulum samt skoða þetta aftur og sjá til, það getur verið að forsendur hafi breyst.“*[3691]

7497. Stuttu síðar sendi Innnes upplýsingar varðandi Conagra.[3692] (S)viðskstj1 framsendi tölvupóstinn til (S)frkvstj-N-Am og (S)starfsm: *„sælir hitti [Innnes] í síðustu viku og ræddi við hann um að skoða e-h hluta af USA flutningi getur þú / þið vinsamlegast uppfært forflutning m.v. nýjustu APL verðin sjá viðhengi.“*[3693]

14.35.3. *„Eigum við að vera „grænlenskir“ á þennan flutning?“*

7498. Dagana 2., 8. og 11. nóvember 2010 hittust (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl , (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv á fundi, sbr. kafla 14.33.

7499. Þann 19. nóvember 2010 ræddi (S)viðskstj1 í síma við viðskiptastjóra Innnes hjá Eimskip, (E)sölustj-innanl1. Sendi hann (E)sölustj-innanl1 tölvupóst í kjölfarið þar sem vísað er til símtalsins. Er ljóst að félögin ræddu a.m.k. um gám fyrir Nathan & Olsen sem Eimskip hafði flutt en ekki skilað sér til baka til Samskipa.[3694] (E)forstö-innfl vildi ræða þetta á næsta fundi með Samskipum og samskipti áttu sér stað milli (S)frkvstj-millilandasv og (E)forstö-innfl í desember vegna þessa máls.

7500. Enn frekari töf varð á því að Samskip svöruðu beiðni Innnes um tilboð í flutninga frá Bandaríkjunum. Þann 22. nóvember 2010 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Innnes: *„sæll* [Innnes]*, veit upp á mig skömmina með USA verðin, geng frá því í vikunni fyrir þig :) […]“*.[3695]

[3689] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.570045.
[3690] Afhent gagn frá Samskipum. Söluskýrsla Samskipa, dags. 15.10.2010.
[3691] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3692] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3693] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3694] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.93811.
[3695] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.851942.

7501. Þann 24. nóvember 2010 hittust (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am á fundi, sbr. kafla 14.33.8.

7502. (E)forstö-innfl og (E)viðskstj4 áttu fund með Innnes 7. desember 2010 til að ræða flutningsmál.[3696] Þann 13. janúar 2011 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj þar sem fram kom að viðskipti Innnes væru í vinnslu.[3697]

7503. Þann 27. janúar 2011 sendi Innnes tölvupóst til (S)viðskstj1 og óskaði eftir tilboði í tiltekna flutninga. Í honum sagði: *„Enn og aftur langar mig að biðja þig um að gera mér tilboð í flutning á Kaffigámum (40 DC) frá Aarhus með forflutningi frá Jyderup á Sjálandi í vöruhus Innnes ehf. í Fossaleyni. Um er að ræða 12-14 gáma á ári. Það væri áhugavert að vita hvort hægt væri að flytja þetta frá Sjælland Odde, en það er ferja þaðan til Aarhus?*"[3698]

7504. (S)viðskstj1 framsendi þennan tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þann 31. janúar 2011 og spurði:

„Eigum við að vera „grænlenskir" á þennan flutning?"

7505. (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag með þessum hætti: *„Nei við skulum bara gefa venjuleg verð í þetta."* [3699]

7506. Eins fram hefur komið var talað um *„grænlensk"* verð hjá Samskipum þegar bjóða átti mjög samkeppnishæft verð til viðskiptavina Eimskip. Skal rifjað upp að áður en *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst var rætt um *„grænlenska daga"* og *„herferð"* þegar til stóð að bjóða mikilvægum viðskiptavinum Eimskips lágt verð með það að markmiði að ná þeim í viðskipti, sbr. kafla 6.7.6.

7507. Í þessari spurningu (S)viðskstj1 til (S)forstö-innfl1 fólst því að hann vildi vita hvort bjóða ætti Innnes það gott verð að möguleiki væri á því að Samskip myndu fá þessi viðskipti. Það vildi (S)forstö-innfl1 ekki. (S)viðskstj1 hafði áður spurt (S)forstö-innfl1 um hið sama, sbr. umfjöllun í kaflam14.33.6.1. Þar spurði (S)viðskstj1 hvort bjóða ætti öðrum viðskiptavini Eimskips (Takk hreinlæti) *„grænlensk verð"*. Þá spurði (S)viðskstj1 efnislega um hið sama varðandi mjög mikilvægan viðskiptavin Eimskips, Aðföng. Í kafla 14.27.3 er því þannig lýst að (S)viðskstj1 spurði (S)forstö-innfl1 hvort setja ætti Aðföng, *„á verðskrá"*. Það að setja Aðföng *„á verðskrá"* fól í raun í sér yfirlýsingu um að Samskip hefðu ekki áhuga á viðskiptum við það fyrirtæki (Hefur (S)forstö-innfl1 lýst því sem *„full gróft"* að bjóða upp á *„verðskrá"* verð fyrir þjónustu Samskipa).[3700] Var það og niðurstaðan. Var þar rökstutt að spurning (S)viðskstj1 vegna Aðfanga endurspeglaði að honum hefðu verið minnisstæð fyrri fyrirmæli eða útskýringar (S)forstö-innfl1 um að ekki mætti *„hræra í"* slíkum viðskiptavinum Eimskips til þess að spilla ekki fyrir möguleikum Samskipa að hækka verð gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum.

7508. Sem fyrr segir vissi (S)forstö-innfl1 að Eimskip ætlaði sér að hækka verð gagnvart Innnes. Er það í samræmi við gögn frá Eimskip sem sýna að fyrirtækið stefndi að því að hækka bæði innflutnings- og landflutningaverð hjá Innnes.

7509. Að mati Samkeppniseftirlitsins fela framangreind samskipti (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 í janúar 2011 því í sér staðfestingu á ólögmætri markaðaskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Gögn frá Eimskip styðja þetta. Líkt og Samskip gat Eimskip sökum samráðsins komist upp með að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Þurfti Eimskip ekki að óttast að Samskip myndu bjóða *„grænlensk"* verð sem gert hefði Eimskip erfiðara að reyna að ná fram *„mikilli"/"umtalsverðri"* hækkun gagnvart Innnes og öðrum viðskiptavinum.

[3696] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.93817.
[3697] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.96905.
[3698] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.850665.
[3699] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.850665.
[3700] Í maí 2011 var [...] greint frá því að bjóða ætti tilteknum viðskiptavini *„full price"*. Hann svaraði og sagði að fyrirtækið væri nánast í engum viðskiptum við Samskip en hann og aðrir yfirmenn þekktu forstjóra þess. Einnig sagði hann: *„Gjaldskrá er full gróft"* og mælti fyrir um verðlækkun til handa umræddu fyrirtæki: Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Milli [...], dags. 11.05.2011, kl. 13:51, 13:48, 13:45 og 13:15.

14.35.4. Eimskip heldur Innnes og hækkar verð

7510. Þann 3. febrúar 2011 sendi Innnes tölvupóst til (S)viðskstj1: *„Er það möguleiki að þú hafir aldrei sent mér upplýsingar um flutninginn á grillkolunum frá Monterey, TN 38574, USA og hingað heim sem við vorum að skoða í nóvember? A.m.k. finn ég ekki tilboðið.*"[3701]

7511. Daginn eftir (4. febrúar 2011) sendi Innnes annan tölvupóst til (S)viðskstj1: *„Við vorum að ræða það aðeins í gærkveldi [Innnes] og ég hvort ekki væri hægt að taka þetta með lest styðstu leið til hafna á austurströndinni og sigla með þetta í gegnum Evrópur. Eins og þú getur ímyndað þér þá er forflutningurinn í USA að gera útaf við innflutning til landsins, allar vegalengdir telja í hundruðum og þúsundum kílómetra. Áttu ekki til gögn yfir þær hafnir sem þið hafið aðgang að á austurströndinni.*"

7512. (S)viðskstj1 framsendi tölvupóst frá Innnes til (S)forstö-innfl1 með þessum skilaboðum: *„Innnes er ad bidja um verd sem ekki var adur spurn hvort eiman er ad pina verdin upp - forum yfir malid hefur [(S)frkvstj-millilandasv] heyrt I [Húsamiðjunni]?*"

7513. (S)forstö-innfl1 svaraði: *„Sælir Við skulum bíða með að svara Innnes þar til eftir fundinn með Húsa á eftir*."[3702]

7514. Hér skal haft í huga að samningur Samskipa við Húsasmiðjuna var laus á þessum tíma og unnu Samskip að því að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru atvik tengd Húsasmiðjunni í samræmi við markaðsskiptingu Samskipa við Eimskip, sjá nánar umfjöllun í kafla 14.34. Með hliðsjón af öðrum gögnum málsins telur Samkeppniseftirlitið að í framangreindum tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 (4. febrúar 2011) sé hann að gefa þau fyrirmæli til undirmanns síns að bíða og sjá hvort Eimskip héldi *„friðinn*" um Húsasmiðjuna. Ekki ætti að reyna að ná viðskiptum Innnes af Eimskip ef Eimskip myndi láta Húsasmiðjuna, mikilvægan viðskiptavin Samskipa, í friði. Hér skal haft í huga að tveimur vikum síðar skrifuðu Samskip og Húsasmiðjan undir flutningasamkomulag, 18. febrúar 2011, sem fól í sér verðhækkun. *„Friðurinn*" hélst, og Samskip gerðu því ekki atlögu að því að taka heildarflutningaviðskipti Innnes frá Eimskip.

7515. Stuttu síðar, nánar tiltekið þann 22. febrúar 2011, áttu (E)forstö-innfl og (E)sölustj-innanl1 í tölvupóstsamskiptum sín á milli vegna Innnes og landflutningasamnings Eimskips við fyrirtækið. Kemur þar fram að Eimskip þurfi að *„breyta samningnum og hækka hann*."[3703]

7516. Gögn málsins sýna að (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 áttu fund með Innnes þann 25. febrúar 2011.[3704]

7517. Eimskip hélt einnig áfram áformum um að hækka verð gagnvart Innnes vegna sjóflutninga. Þannig var verkefnið *„Hækkun á samningi Innnes*" m.a. að finna á verkefnalista í fundargerð fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl í viku 9 – 2011 (28. febrúar til 6. mars 2011). Voru áætluð lok þess verkefnis 31. mars 2011.[3705] Þá vistaði (E)forstö-innfl skjal með heitinu *„innnes ný verð 2011*" þann 10. mars 2011.[3706] Þann 23. mars 2011 sendi (E)viðskstj3tölvupóst til (E)forstö-innfl: *„Sjá hér skjöl vegna Innnes, þú lætur mig vita hvenær þú vilt setjast yfir þetta.*" Meðfylgjandi var hlekkur á tvö skjöl: *„Samanburður*" og *„Uppreiknuð verð*".[3707]

[3701] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.851942.
[3702] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.851942.
[3703] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.101116.
[3704] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.856064.
[3705] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.192200.
[3706] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.86194.
[3707] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.104022.

7518. Í fundargerð Flytjanda frá 8. mars 2011 sagði: *„Innnes, samningur er laus, erum að setja upp nýjan samning sem við munum leggja fyrir þá fljótlega. Samningur hækkaði síðast í lok árs 2008, hækkunarþörf síðan er 16,4% skv. flutningavísitölu Eimskips Flytjanda.*"[3708]

7519. Þann 14. mars 2011 sendi (E)forstö-landfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl með heitinu *„Innnes samningur*". Í honum sagði:

„Við (E)sölustj-innanl1 erum að fara á fund með Innnes vegna innanlandsflutninga. Verðin þurfa að hækka umtalsvert til þess að vera í línu við annað sem við erum að gera. Við gerum þá sérsamning um innanlandsflutningana. Vildi bara láta þig vita."[3709]

7520. Daginn eftir sendi (E)forstö-landfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og greindi frá fundinum með Innnes:

„Það gekk ágætlega og við skýrðum ástæður fyrir þessari miklu hækkun sem við erum að boða. Það verður tekist á um þetta næstu daga og við hljótum að ná góðri lendingu með þeim."[3710]

7521. Þann 14. mars 2011 áttu (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 líkt og Eimskip bókaðan fund með Innnes.[3711] Hálfum mánuði síðar sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Innnes 29. mars 2011 þar sem sagði: *„sælir og takk fyrir góðann fund um daginn, voru þið e-h farnir að skoða málin m.t.t. að send okkur e-h gögn?*"[3712] Sendi Innnes gögn til Samskipa með tölvupósti þann 31. mars 2011 og framsendi (S)viðskstj1 tölvupóstinn til (S)forstö-innfl1 sama dag. (S)forstö-innfl1 svaraði (S)viðskstj1 þann 4. apríl 2011: *„Ég var fyrst að skoða þetta nákvæmlega núna. Það er áhugavert að sjá hvaða staðir þetta eru. Þetta eru bara þeir staðir þaðan sem þeim finnst forflutningur dýr. […] Ef við tökum þennan slag með þeim þá þurfum við líka að fá einhvern einn stóran birgja. Spáum í það seinna.*"[3713]

7522. Þann 26. apríl sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Innnes; *„við erum loksins búnir að fá forflutningsverðin í hendurnar og erum að vinna verð fyrir ykkur. Er ekki rétt að þið eruð með c.a. 1000 – 1200 TEU innflutning á ári ?" Innnes svaraði: „Sælir. Jú, það er ca magnið í heildina.*"[3714]

7523. (E)forstö-innfl og (E)viðskstj3 áttu fund með Innnes þann 28. apríl 2011[3715] til að boða hækkun á samningi.[3716] Í söluskýrslu Eimskips frá fundinum með Innnes segir eftirfarandi:

„We had a meeting and lunch at Innnes ehf. The purpose of the meeting was to inform them that Eimskip likes to renegotiate. (E)forstö-innfl went through argument such as rise in fuel price and exchange rate. In the current contract is clause about adjustment of rate in contract based on fuel price and exchange rate. Based on this clause the contract rate should increas about 15-30 %. It was decided that we will send them draft of new contract rate and negotiation will be finished in May. Innnes ehf bought recently Podium imports ehf which imports wine and are using Samskip both for transport and warehouse service, according to [Innnes] *they have a very low transport rate compared with their volume in transport […]*."[3717]

7524. Sendi (E)viðskstj3 síðan samningsdrög til Innnes þann 5. maí 2011.[3718]

[3708] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„ELT sala – fundargerð 8.mars 2011.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55020.
[3709] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55331.
[3710] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55452.
[3711] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.860615.
[3712] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.865000.
[3713] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.866516.
[3714] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3715] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.105787.
[3716] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð vika 18 2011.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Fundargerð vika 18 2011*", dags. 09.05.2011, kl. 10:55. Doc. ID. 0.7.34.107199. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 6. maí 2011 (vika 18) sagði: *„Innnes. […]í heimsókn til að boða hækkun á samningi.*"
[3717] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 28.04.2017. Mappa 5, *„Sales_Legal – söluskýrslur_25 stærstu_5_fl*".
[3718] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Innnes ehf – Samningsdrög 2011.PDF*" og *„Viðauki við drög að samning mai 2011.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.107064.

7525. Í samræmi við framangreinda atburðarás um boðun Eimskips á verðhækkun gagnvart Innnes, var í fundargerð innflutningsdeildar frá 6. maí 2011 kunngert undir liðnum „*Innnes*“: „*(E)viðskstj3 og (E)forstö-innfl í heimsókn til að boða hækkun á samningi*.“[3719]

7526. Þann 12. maí 2011 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með tillögu að verði gagnvart Innnes. Miðaði tillagan við hlutdeild Samskipa í flutningum Innnes, n.t.t. 20%, 40% og 70% hlutdeild. Jafnframt var þar að finna samanburð við verð N&O, ÍSAM, OJK, Garra og Nóa Síríus.[3720]

7527. Þann 17. maí 2011 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Innnes með tilboði í flutninga frá USA þar sem sagði: *„við höfum farið yfir upplýsingarnar frá ykkur og þær staðsetningar sem þið óskuðu eftir verðum frá, Okkur reiknast að þetta sé 10-15 % af ykkar heildar innflutningi. Ef þið áhugi er fyrir hendi af ykkar hendi að Samskip fengji stærri hlutdeild í ykkar heildarmagni þá munum við að sjálfsögðu endurskoða neðangreind verð í samræmi við aukið magn. […]*“.[3721]

7528. Í fundargerð frá fundi innflutningsdeildar Eimskips 20. maí 2011 er fjallað um „*talsverðar*“ hækkanir gagnvart Innnes frá og með 1. júní 2011. Þannig er þar eftirfarandi haft eftir (E)sölustj-innanl1 viðskiptastjóra Eimskips: *„Búin að reyna lengi að fá Innnes í samningaviðræður en* [Innnes] *hefur ekki fengist til viðræðna. Mun því senda þeim mail og tilkynna talsverða hækkun frá og með 1. Júní*.“[3722]

7529. Hækkun á verði Innnes var áfram meðal verkefna (E)forstö-innfl en búið var að fresta áætluðum lokum á því verkefni til 31. maí 2011.[3723] Þann 16. maí 2011 sendi (E)viðskstj3 tölvupóst til (E)forstö-innfl með hlekk á útreikninga vegna Innnes[3724] en (E)forstö-innfl átti fund með Innnes þann 17. maí 2011.[3725] Eftir fundinn vistaði (E)forstö-innfl skjal þar sem mátti finna samanburð á gildandi verði gagnvart Innnes og tillögu að nýju verði. Í skjalinu var gert ráð fyrir að verð myndi hækka 1. júní 2011 um 18,7% og aftur 1. janúar 2012 en samtals hækkun frá gildandi verði væri þá 24%.[3726]

7530. Í fundargerð frá fundi innflutningsdeildar Eimskips frá 6. júní 2011 er eftirfarandi haft eftir (E)sölustj-innanl1 um Innnes: *„Hittu […] Innnes og lögðu fram nýtt tilboð til þeirra en þeir lögðu strax fram gagntilboð til okkar. Þarf að skoða*.“[3727]

7531. (E)forstö-innfl og (E)viðskstj3 áttu fund með Innnes þann 15. júní 2011.[3728] Í söluskýrslu Eimskips frá fundinum segir: *„Went to a meeting to discuss the contract . We explaint the total effect of the cbm LCL OF rate but now they only pay pr weight. We also discussed new charges in the contract, SECI and ISPS and what it means in the total rate. <u>They ask for lower 40 ft rate which we can't accept</u>. They will look into and answer before 24th of June”*[3729]

7532. Þann 20. júní 2011 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj varðandi mögulegar auknar tekjur þar sem fram kom að verið væri að <u>hækka</u> verð gagnvart Innnes en ekki hefði enn náðst í land með þá verðhækkun.[3730]

7533. Þann 21. júní 2011 sendi Innnes tölvupóst til (E)viðskstj3 og óskaði eftir upplýsingum um hvað myndi breytast við innflutninginn frá USA ef nýr samningur yrði að veruleika. (E)viðskstj3 svaraði

---

[3719] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð innflutningsdeildar 6. maí 2011*“. Vistuð á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips.
[3720] Afritað tölvuskjal frá Samskip. „*Innnes verð maí 2011.xlsx*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.877116.
[3721] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.878280.
[3722] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð innflutningsdeildar 20.05.2011*“. Fannst vistuð á sameiginlegu drifi Eimskips.
[3723] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.107938. Sjá einnig fundargerð vegna viku 23. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.76566.
[3724] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.107795.
[3725] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.107934.
[3726] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.71751.
[3727] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð innflutningsdeildar 6. júní 2011*“. Vistuð á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips.
[3728] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.110195.
[3729] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 28.04.2017. Mappa 4. „Sales_Legal – söluskýrslur_25 stærstu_5_fl”, lína 337.
[3730] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.110515.

samdægurs að öryggisgjöld (ISPS og SECI gjöld) myndu bætast við. Þá hefði Eimskip ekki verið að rukka fyrir auka reikninga í tollskýrslu.[3731]

7534. Þann 30. júní 2011 sendi Innnes tölvupóst til (E)forstö-innfl. Meðfylgjandi voru samningsdrög Eimskips með breytingartillögum sem settar voru fram af hálfu Innnes. Var m.a. um að ræða lækkun á sjófrakt vegna flutninga á hveiti frá Bandaríkjunum. Þá var Eimskip gert erfiðara að hækka fyrirvaralaust gjöld gagnvart Innnes án samþykkis fyrirtækisins.[3732]

7535. Daginn eftir (1. júlí 2010) vann (E)forstö-innfl við samningsdrögin við Innnes.[3733] (E)forstö-innfl hitti svo Innnes á fundi þann 4. júlí 2011.[3734] Eftir fundinn vistaði (E)forstö-innfl samningsdrög.[3735] Í kjölfarið sendi (E)forstö-innfl ný samningsdrög til Innnes[3736] er hann taldi vera nálægt endanlegu samkomulagi.[3737]

7536. Í glærukynningu hjá Eimskip þann 5. júlí 2011 voru stjórnendur fyrirtækisins auðsýnilega orðnir vissir um að ná fram umtalsverðri verðhækkun (18%-24%) gagnvart Innnes. Í glæru sem bar yfirskriftina *„Summary Sales and services 5.07.2011"* segir:

„Working on new contract with Innnes (18%-24%)"[3738]

7537. (E)forstö-flutnmið og (E)viðskstj3 áttu á ný fund með Innnes þann 14. september 2011.[3739] Sama dag sendi (E)viðskstj3 útreikninga á sjóflutningi LCL ásamt öryggisgjaldi og afgreiðslugjaldi til Innnes.[3740] (E)forstö-flutnmið sendi tölvupóst til Innnes til að ýta við málinu þann 19. september 2011.[3741]

7538. Þann 21. september 2011 sendi (E)forstö-flutnmið svo tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Meðfylgjandi var skjal sem bar heitið *„Útreikningur hækkun Innnes sept 2011"*. Gerði hann þar ráð fyrir að gjöld vegna innflutnings Innnes frá Evrópu myndu hækka um 20,5% við gerð samningsins og frekari hækkun yrði svo 31. mars 2012. Þá gerði hann ráð fyrir að hækkun vegna USA flutnings myndi verða undir 10%.[3742]

7539. Verkefnið *„Hækkun á samningi Innnes"* var áfram á verkefnalista í fundargerðum funda (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-flutnmið fram á haustið, en í viku 39 voru áætluð lok þess verkefnis 26. september 2011. Voru það (E)forstö-flutnmið og (E)frkvstj-sala/þj sem báru ábyrgð á því skv. verkefnalistanum.[3743]

7540. Eimskip og Innnes skrifuðu loks undir heildarflutningasamning þann 26. september 2011.[3744] Í fundargerð innflutningsdeildar sagði: *„Tók tíma, engu að síður flottur áfangi!"*.[3745] Samningurinn gilti

[3731] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.110701.
[3732] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„06 29 2011 Eimskip samningsdrög.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.111258.
[3733] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.81975. *„Innnes ehf flutningasamniingur 2011 Drög Eimskip með tillögum Innnes frá 29.06.2011.docx"*, vistað 01.07.2011, kl. 11:52. Doc. ID. 0.7.33.71282.
[3734] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.111382.
[3735] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.67388.
[3736] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„06 29 2011 Eimskip samningsdrög breytingar 4.7.2011.docx"* og *„Innnes ehf flutningasamniingur 2011.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.111481.
[3737] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.111744.
[3738] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.188101.
[3739] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.116184.
[3740] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.116324.
[3741] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.116745.
[3742] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Útreikningur hækkun Innnes sept 2011.xlsx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.117001.
[3743] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.82741.
[3744] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, fskj. 5, Samningar G-K. *„Samningur um flutningaþjónustu Innflutningur"* dags. 26.09.2011.
[3745] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„IMP_Fundargerð 2011_Vika 39.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.830119.

til 31. mars 2013, eftir það framlengdist samningurinn sjálfkrafa ótímabundið en með þriggja mánaða uppsagnarfresti.

7541. Samkvæmt glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 11. október 2011 nam verðhækkun gagnvart Innnes 20,5%, auk þess sem hækkun átti að eiga sér stað í mars 2012, þannig að samtals hækkun yrði 25,3%.[3746]

7542. Í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2012 (útbúin haustið 2011) sagði m.a. eftirfarandi um Innnes:

„*Innnes eru enn með lausan samning við Eimskip, en ekki er gert ráð fyrir neinum breytingum er varðar þeirra flutninga. […]. Megin áherslur verða að halda núverandi viðskiptavinum en jafnframt að vinna í að taka magn frá smærri viðskiptavinum sem eru hjá samkeppnisaðilum*."

7543. Eins og fram kemur í framangreindri rekstaráætlun Samskipa átti ekki að reyna að ná Innnes í viðskipti. Í þessu samhengi ber að hafa í huga fund sem haldinn var hjá Eimskip um miðjan maí 2011. (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl sátu þennan fund. Samkvæmt fundargerð/verkefnalista var „*Hækkun á samningi Innnes*" eitt af þeim verkefnum sem upp eru talin í fundargerðinni og á ábyrgð (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Þetta skal sett í samhengi við fyrrgreind gögn Samskipa, þar sem á þessum tíma er í gögnum Samskipa vísað í áframhaldandi ró á innflutningsmarkaði, skipafélögin haldi að sér höndum og hækki eða haldi uppi verði. Þessi stefna birtist m.a. í því að Samskip lögðu til grundvallar í rekstraráætlun sinni að reyna ekki með samkeppnisaðgerðum að ná Innnes til sín í viðskipti. Það skapaði kjöraðstæður fyrir Eimskip að hækka verð gagnvart Innnes.

14.35.5. Samantekt

7544. Innnes var á rannsóknartímabilinu mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Eimskip og Innnes höfðu haft flutningasamkomulag frá árinu 2005. Árið 2008 gerði Eimskip viðauka við flutningasamkomulagið við Innnes sem fól í sér verðhækkanir ásamt því að gildistími samkomulagsins var framlengdur út árið 2009.

7545. Innnes var óánægt með verðhækkanir af hálfu Eimskips og sýna gögn málsins að fyrirtækið leitaði til Samskipa um tilboð í flutninga. Samningur Eimskips og Innnes rann út í lok árs 2009. Þrátt fyrir óánægju Innnes og tilboðsumleitan fyrirtækisins gerðu Samskip, í áætlunum sínum fyrir árið 2010, ekki ráð fyrir því að sækja á og ná heildarviðskiptum Innnes frá Eimskip. Lítill áhugi Samskipa á viðskiptum við Innnes birtist einnig í framkvæmd. Skiptir þar máli að árið 2010 var ÍSAM, annar mikilvægur viðskiptavinur í innflutningi, með lausan heildarflutningasamning hjá Samskipum. Atvik málsins sýna að skipafyrirtækin héldu „*friðinn*" um þessa tvo mikilvægu viðskiptavini, þ.e. Samskip héldu ÍSAM og Eimskip hélt Innnes, og í báðum tilvikum með hækkunum á verði gagnvart viðskiptavinunum. Endurspegla þessi atvik ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips sem fólst í að keppa ekki um stærri viðskiptavini hvors annars. Er þetta í samræmi við viðurkenningu Eimskips í sáttinni við Samkeppniseftirlitið.

7546. Aðgerðarleysi Samskipa gagnvart Innnes birtist skýrlega í samskiptagögnum Samskipa, þar sem Samskip vísvitandi töfðu það að veita Innnes svör um tilboðsverð, þar til ljóst yrði að Eimskip myndi standa við markaðsskiptinguna vegna ÍSAM. Jafnvel eru fyrirliggjandi vísbendingar um að Samskip hafi sett fram blekkingar í samskiptum fyrirtækisins við Innnes. Rennir framangreint stoðum undir ásetning og einbeittan vilja Samskipa við framkvæmd brotanna.

7547. Flutningasamkomulag Eimskips og Innnes var ennþá laust í byrjun árs 2011. Atvik árið 2011 sýna áframhaldandi markaðsskiptingu vegna Innnes, en þá gaf æðsti stjórnandi innflutningsdeildar Samskipa ((S)forstö-innfl1) þau fyrirmæli til undirmanna sinna að gefa Innnes ekki samkeppnishæft verð í flutninga (ekki vera „*grænlenskir*" heldur gefa Innnes „*venjuleg verð*"). Þá má sjá Samskip, líkt og árið 2010 með ÍSAM, bíða og draga að svara tilboðsumleitan Innnes árið 2011, þar sem

[3746] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.187831.

flutningasamningur Samskipa við Húsasmiðjuna var laus á sama tíma. Líkt og með áðurnefnd atvik árið 2010, þá hélt Eimskip *„friðinn“* um Húsasmiðjuna og sótti ekki fram til að ná þeim viðskiptum af Samskipum. Í samræmi við markaðsskiptinguna gerðu Samskip á móti ekki atlögu að Innnes. *„Friðurinn“* hélst og hækkuðu Eimskip og Samskip verð gagnvart báðum þessum mikilvægu viðskiptavinum. Samskip héldu því árið 2011 uppteknum hætti og reyndu ekki með samkeppnisaðgerðum að ná Innnes til sín í viðskipti. Skapaði það kjöraðstæður fyrir Eimskip að hækka verð gagnvart Innnes.

7548. Eimskip hélt áfram árið 2011 að vinna að hækkun á verði gagnvart Innnes (hækka verð *„umtalsvert“*). Endurnýjaði Eimskip síðan flutningasamkomulag við Innnes sem gilti frá september 2011 til mars 2013. Í þessum hækkunarfasa Eimskips er ekki að greina ótta eða óvissu um hugsanlegar aðgerðir Samskipa, helsta keppinautar Eimskips. Er það í samræmi við samtímagögn frá Samskipum frá þessum tíma, þ.e. um *„áframhaldandi“* ró á innflutningsmarkaði. Skipafyrirtækin ákváðu að halda að sér höndum og hækka eða halda uppi verði.

7549. Þegar framangreind gögn eru virt sem heild og hegðun fyrirtækjanna á þessu tímabili er borin saman við tímann áður en aukið samráð hófst um mitt ár 2008 og tímann eftir að fyrirtækin drógu úr samráðinu árið 2013 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreind atvik séu til vitnis um að samfellt samráð Samskipa við Eimskip var fyrir hendi á þessum tíma.

7550. Rétt er að taka fram að markaðsskiptingunni gagnvart Innnes var fram haldið árin 2012 og 2013, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

7551. Í mgr. 1198 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um framangreind atvik. Staðfesta Samskip að hafa dregið að svara Innnes vegna ÍSAM en telja það hins vegar fullkomlega eðlilegt að fyrirtækið hefði fyrst viljað loka samningnum við ÍSAM áður en boðið yrði í flutninga Innnes. Samskip hefðu lært það af biturri reynslu að næðust viðskipti við stóran viðskiptavin frá Eimskip væri næsta víst að Eimskip myndi svara fyrir sig með því að ná í annan jafn stóran eða stærri viðskiptavin frá Samskipum á lægra verði. Að mati Samskipa verði að hafa í huga að ÍSAM hafi verið einn allra stærsti viðskiptavinur Samskipa en Innnes hafi einungis verið að leita eftir verði í flutning á takmörðum hluta innflutnings frá Bandaríkjunum. Nánar er fjallað um athugasemdir Samskipa í kafla 26.35. Eins og þar er rökstutt getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þær athugasemdir.

14.36. Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál

7552. Í þessum kafla verður fjallað um atvik á árunum 2009–2011 sem varða hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips og tengjast viðskiptum fyrirtækjanna við stóriðjurnar Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál. Nauðsynlegt er í upphafi að rifja hér upp tiltekin atvik.

14.36.1. Upprifjun

7553. *„Nýtt upphaf“* verkefnið tók bæði til inn- og útflutnings. Samkvæmt glærukynningunni, sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, ákváðu Samskip og Eimskip að gera *„greiningu á skipanýtingum brotið niður á hafnir í inn- og útflutningi“* og meta hagkvæmni þess að *„skiptast á slottum“*. Einnig hafði verið ákveðið að skoða framleiðslugetu eftir höfnum í útflutningi og ráðagerð um m.a. ólögmæta markaðsskiptingu (skipting eftir höfnum) og ólögmæta takmörkun á framboði (fækkun/minni skip), sbr. kafla 7.5.5.3.

7554. Auk fiskútflytjenda voru stóriðjur afar mikilvægir viðskiptavinir í útflutningi. Þrjár helstu stóriðjuhafnir landsins voru og eru Grundartangi (álver og járnblendiverksmiðja), Straumsvík (álver) og Reyðarfjörður (álver).

7555. Á árinu 2008 var staðan eftirfarandi í sjóflutningum fyrir stóriðjur:

- Í október 2007 undirrituðu Alcoa og Samskip samning til fimm ára um útflutning á áli frá Alcoa á Reyðarfirði til Rotterdam og Immingham. Alcoa var stærsti viðskiptavinur Samskipa í útflutningi.

- Í september 2007 undirrituðu Alcoa og Eimskip samning til fimm ára um innflutning á rafskautum frá Mosjøen í Noregi og útflutning á skautaleifum aftur til Noregs.

- Á Grundartanga var Eimskip með samning við Norðurál og Samskip við Elkem (Járnblendið). Samningur Samskipa við Elkem gilti til febrúar 2011 og samningur Eimskips við Norðurál til nóvember 2011. Norðurál var stærsti viðskiptavinur Eimskips í útflutningi og Elkem mikilvægur viðskiptavinur Samskipa.

- Í júlí 2008 tók gildi samningur Alcan í Straumsvík við norska skipafélagið Wilson um flutning á áli til Rotterdam en Eimskip hafði annast þá flutninga áður. Í kjölfarið bauð fyrirtækið Thorship upp á almenna flutninga í skipum Wilson sem sigldu milli Straumsvíkur og Rotterdam. Samningur Wilson við Alcan gilti til júlí 2011.

7556. Eins og lýst er ítarlega í köflum 8 og 9 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið m.a. það markmið að takmarka flutningsgetu í áætlunarsiglingum. Það var hins vegar talsverð áskorun að takmarka flutningsframboð og gera breytingar á siglingakerfum á síðari hluta ársins 2008 vegna mismunandi aðstæðna í annars vegar innflutningi og hins vegar útflutningi. Ljóst var að slæmar horfur í efnahagsmálum hér á landi á árinu 2008 myndu leiða til þess að innflutningur færi minnkandi. Hins vegar voru aðstæður aðrar í útflutningi vegna m.a. aukinnar framleiðslu stóriðjuvera. Alcoa hafði hafið framleiðslu á árinu 2007 og var stærst stóriðjuveranna með um 340 þús. tonna framleiðslugetu á ári.

7557. Samskip notuðu sömu skip í almennum innflutningi til landsins og í útflutningi á m.a. áli fyrir Alcoa. Í samskiptum fyrirtækjanna um sumarið og haustið 2008 var fjallað um leiðir til að annars vegar takmarka flutningsgetu í innflutningi og hins vegar verja eftir föngum viðskiptin við Alcoa. Jafnvel kom til skoðunar að Samskip myndu segja hinum nýja samningi við Alcoa upp. Sýna gögnin að settar voru fram hugmyndir um að Samskip og Eimskip myndu leysa úr þessari áskorun með samráði sín á milli. Er því ljóst að viðskiptin við Alcoa voru mikilvægur þáttur í þeim hluta samráðsverkefnisins sem laut að breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

7558. Meðal samstarfshugmynda sem komu fram var að Eimskip annaðist flutninga Samskipa fyrir Elkem frá Grundartanga og að BYKO viðskipti Eimskips færu til Samskipa. Einnig kom fram sú hugmynd að eftir takmörkun á flutningsgetu Samskipa myndi Eimskip annast hluta af þeim útflutningi á áli til Rotterdam sem féll undir samning Samskipa við Alcoa.

7559. Niðurstaðan af samráði Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008 varð m.a. þessi:

- Í lok október 2008 fækkaði Samskip skipum í siglingum til og frá Íslandi úr fjórum í þrjú. Með þessu buðu Samskip Alcoa upp á lakari þjónustu með færri viðkomudögum á Reyðarfirði og fækkun skipa. Önnuðust þá Samskip ekki lengur allan útflutning á áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam.

- Eimskip tók að sér að flytja hluta af áli Alcoa til Rotterdam. Er þessu m.a. lýst svo í samtímagögnum Samskipa að Eimskip *„sjái um“* þá flutninga sem féllu undir samning Samskipa við Alcoa en Samskip gátu ekki sinnt.[3747]

- Samskip náðu fram breytingum á samningnum við Alcoa. Samkvæmt viðauka sem undirritaður var 24. nóvember 2008 féllst Alcoa á verulegan samdrátt í þjónustu sem leiddi af framangreindum breytingum á siglingakerfi Samskipa. Til viðbótar féllst Alcoa á verulega verðhækkun (131%).

7560. Jafnframt ber að líta til þess Samskip og Eimskip höfðu frá árinu 2007 haft með sér ólögmætt samstarf í Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði þar sem Eimskip annaðist skipaafgreiðslu/hafnarþjónustu fyrir Samskip, þ.m.t. vegna flutninga Samskipa fyrir Alcoa.

[3747] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.6597.

7561. Gögn málsins sýna að í lok nóvember 2008 hóf Eimskip að flytja ál Alcoa til Evrópu með reglubundnum hætti. Var þetta fyrirkomulag samfellt fram á árið 2013. Í samræmi við ólögmætt samráð Samskipa og Eimskip var komið á því fyrirkomulagi að Eimskip sinntu umframflutningum á áli til Rotterdam sem Samskip tóku ekki með sínu skipi. Í nóvember og desember 2008 flutti Eimskip rúmlega 13.000 tonn af áli fyrir Alcoa til Rotterdam. Á árunum 2009-2012 var flutningur Samskipa og Eimskips á áli fyrir Alcoa eftirfarandi:

Tafla 5: Flutningur Samskipa og Eimskips vegna Alcoa til Rotterdam árin 2009-2012 (þús. tonna). *Heimild: Afhent gögn frá Samskipum.*

Ár	Heildarútflutningur	Samskip	Eimskip - umframflutningur skv. samráðinu
2009	334,4	292,9	41,5
2010	350,8	318,9	31,9
2011	338,5	303,4	35,1
2012	343,7	311,9	31,8

7562. Samkvæmt gögnum frá Samskipum þá flutti fyrirtækið um 300 þús. tonn á ári á tímabilinu 2008 til 2012 fyrir Alcoa. Eins og taflan sýnir var umframmagn flutt af Eimskip eða kringum 30 til 40 þús. tonn á ári.

7563. Voru Samskip og Eimskip afar ánægð með þennan afrakstur af samráðinu. Þessi útflutningur á áli Alcoa var m.a. lýst sem *„alsælu“* af stjórnendum Eimskips, sbr. nánar hér á eftir.

7564. Viðaukasamningur Samskipa og Alcoa frá 24. nóvember 2008 gerði ráð fyrir því að skoða ætti flutningaverðið á sex mánaðafresti með það markmiði að lækka það. Hér á eftir er lýst samtímagögnum frá Samskipum sem sýna að fyrirtækið hafnaði ítrekað beiðnum Alcoa um að lækka verð. Samtímagögn sýna jafnframt að óskir Alcoa lutu einnig að bættri þjónustu. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að hið ólögmæta samráð við Eimskip hafi gert Samskipum kleift að hafna óskum Alcoa og halda hinni verulegu verðhækkun gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini þar til Alcoa bauð út þessa flutninga að nýju og skipti í kjölfarið um flutningafyrirtæki á árinu 2013.

14.36.2. Skjalið *„Markaðsskipting“*

7565. Í mars 2009 vistaði (S)frkvstj-millilandasv skjal sem hann nefndi *„Markaðsskipting“*. Er þar m.a. fjallað um flutninga Eimskips á áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam. Áður en vikið er að þessu skjali ber að rifja upp að þann 30. janúar 2009 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj þar sem fram kom að Eimskip muni flytja um 40 þús. tonn af áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam. (E)forstj svaraði og lýsti ánægju með þetta, sbr. kafla 9.11.2.

7566. Í kafla 14.1.3 er gerð grein fyrir *„hugarflugsfundi“* Samskipa í janúar 2009. Var undirmönnum (S)frkvstj-millilandasv m.a. skipt í vinnuhópa og settu hóparnir fram ýmsar tillögur um mögulegar aðgerðir Samskipa. Var tekin saman verkefnalisti fyrir Samskip sem fól í sér tillögur frá fundarmönnum um komandi verkefni eða áherslur Samskipa fyrir árið 2009. Gögn málsins sýna að (S)frkvstj-millilandasv gerði breytingar á tillögum undirmanna sem fram komu á hugarflugsfundinum. Hugmyndir undirmanna um að veita Eimskip harða samkeppni voru fjarlægðar af honum. Hins vegar var tillögum og hugmyndum sem lutu að verðhækkun og aukinni gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum mætt með velþóknun, sbr. m.a. verkefnalista (S)frkvstj-millilandasv frá 3. mars 2009.

7567. Í kjölfar framangreindrar vinnu innan Samskipa við verkefnalistann hóf (S)frkvstj-millilandasv vinnu við skjalið „*Markaðsskipting.xls*“.[3748] Þar voru settar fram upplýsingar um það hvernig markaðurinn í inn- og útflutningi skiptist á milli Eimskips og Samskipa. Eins og sjá má skiptist útflutningur á áli nánast jafnt á milli Eimskips og Samskipa:

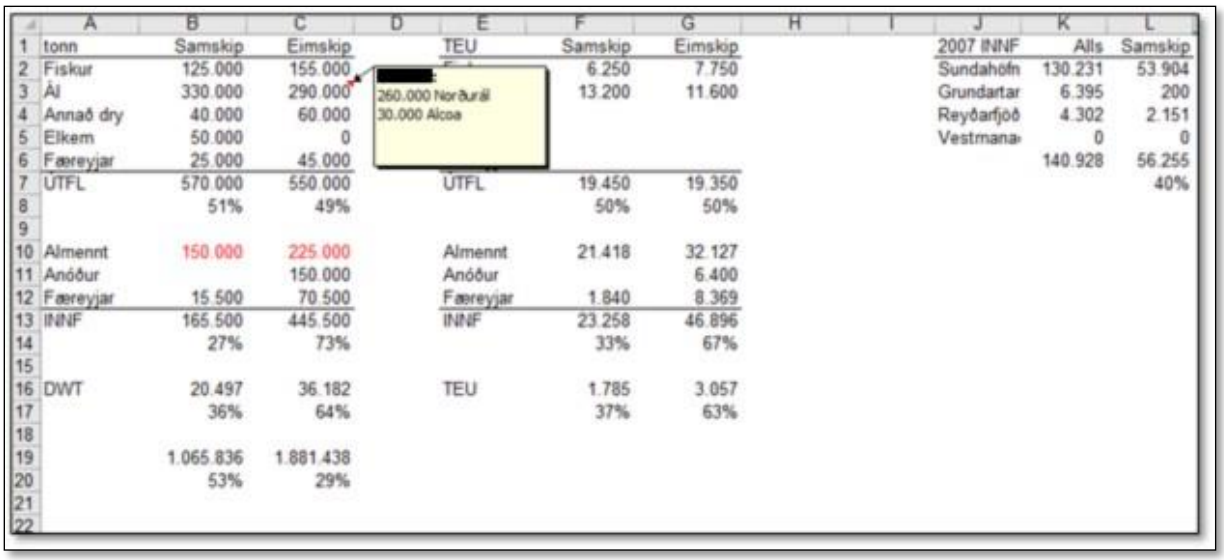
	A	B	C
1		Samskip	Eimskip
2	Fiskur	125.000	155.000
3	Ál	300.000	270.000
4	Elkem	40.000	0
5	Færeyjar	25.000	45.000
6	ÚTFL tonn	490.000	470.000
7		51%	49%
8			
9	Almennt	150.000	345.000
10	Anóður		
11	Færeyjar		
12	INNF tonn	150.000	345.000
13		30%	70%
14			
15	TEU	1.785	3.057
16		37%	63%
17			
18	DWT	20.497	36.182
19		36%	64%
20			

7568. Þann 18. mars 2009 sendi (S)frkvstj-millilandasv þetta skjal til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj. Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv vísaði hann til skjalsins sem „*innlegg*“ í fund þeirra daginn eftir. Í umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv um þennan útflutning kvaðst hann gera;

„*ráð fyrir í stóriðjutölunum að EÍ tækju 40.000 tonn fyrir Alcoa […]*“.[3749]

7569. Þann 19. mars 2009 var, skv. framangreindum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv, haldinn fundur hjá stjórnendum Samskipa þar sem fjallað var um „*markaðsskiptingar*“ skjalið. Þennan dag var í tölvugögnum (S)frkvstj-millilandasv vistað uppfært skjal sem lýsir skiptingunni milli Eimskips og Samskipa. [3750] Var um að ræða excel-skjal sem bar heitið „*Markaðskipting update utfl.xls*“:

[3748] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.31335.
[3749] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.861159.
[3750] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.25156.



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	tonn	Samskip	Eimskip		TEU	Samskip	Eimskip			2007 INNF	Alls	Samskip
2	Fiskur	125.000	155.000			6.250	7.750			Sundahöfn	130.231	53.904
3	Ál	330.000	290.000	[redacted]		13.200	11.600			Grundartar	6.395	200
4	Annað dry	40.000	60.000	260.000 Norðurál						Reyðarfjöð	4.302	2.151
5	Elkem	50.000	0	30.000 Alcoa						Vestmanna	0	0
6	Færeyjar	25.000	45.000								140.928	56.255
7	UTFL	570.000	550.000		UTFL	19.450	19.350					40%
8		51%	49%			50%	50%					
9												
10	Almennt	150.000	225.000		Almennt	21.418	32.127					
11	Anóður		150.000		Anóður		6.400					
12	Færeyjar	15.500	70.500		Færeyjar	1.840	8.369					
13	INNF	165.500	445.500		INNF	23.258	46.896					
14		27%	73%			33%	67%					
15												
16	DWT	20.497	36.182		TEU	1.785	3.057					
17		36%	64%			37%	63%					
18												
19		1.065.836	1.881.438									
20		53%	29%									
21												
22												

7570. Ber að hafa í huga að Alcoa var á þessum tíma samningsbundinn viðskiptavinur Samskipa en Samskip höfðu fengið þau viðskipti eftir útboð Alcoa árið 2007. Samkvæmt minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, fólst þetta í samningnum við Alcoa:

„Samskip unnu útboð/verðkönnun Alcoa um alla flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins til Evrópu."[3751]

7571. Taldi (S)frkvstj-millilandasv þannig að samningurinn veitti Samskipum rétt til þess að annast útflutningi á öllu áli Alcoa til Evrópu. Hið sama kemur fram í ýmsum öðrum samtímagögnum, sbr. t.d. skjöl (S)forstö-útfl frá 3. desember 2009 og 19. september 2010 sem lýst verður hér á eftir.

7572. Þrátt fyrir þetta lögðu bæði Eimskip og Samskip til grundvallar í janúar/mars 2009 að Eimskip myndu á árinu 2009 flytja 30 – 40 þús. tonn af þeim útflutningi á áli til Rotterdam sem Samskip töldu falla undir samning Samskipa við Alcoa. Samkvæmt upplýsingum frá Eimskip urðu þeir flutningar í reynd 41,5 þús. tonn á árinu 2009.

7573. Eins og nefnt var sýna gögnin frá síðari hluta ársins 2008 að það var þáttur í samráði Samskipa og Eimskips varðandi takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa að Eimskip annaðist fyrir Samskip hluta reglubundins útflutnings á áli Alcoa frá Reyðarfirði. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að alvarlegt brot fyrirtækisins gegn 10. gr. samkeppnislaga hafi m.a. falist í samráði við Samskip *„á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi"* og *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum"*. Sýna þessi gögn frá janúar og mars að þetta gekk eftir og Eimskip tók að sér að sinna þessum flutningum. Sökum þessa fjallaði (S)frkvstj-millilandasv um þessa flutninga Eimskips fyrir Alcoa við mat á *„markaðsskiptingu"*.

7574. Til viðbótar má horfa til þess að í ljósi þeirrar markaðsskiptingar sem var fyrir hendi á þessum tíma milli Eimskips og Samskipa (og Eimskip hefur viðurkennt í sáttinni við Samkeppniseftirlitið) var það rökrétt að (S)frkvstj-millilandasv hefði tekið saman skjöl sem hann nefndi *„markaðsskipting"*. Með þessu móti gátu Samskip fylgst með því að fyrirtækið bæri ekki skarðan hlut frá borði í samráði fyrirtækjanna og gæti staðið við skuldbindingar sínar gagnvart Alcoa, þrátt fyrir að hafa dregið verulega úr flutningsgetu. Í þessu samhengi ber einnig að horfa til gagna frá m.a. (S)forstö-útfl þar sem vísað er til *„50/50"* skiptingar á milli Eimskips og Samskipa í útflutningi á fiski, sbr. kafla 20.4.1.4.

[3751] Sjá nánar kafla 8.9.

7575. Í skjölum sem (S)forstö-flutnstj sendi til (S)frkvstj-millilandasv 1. apríl 2009 kemur einnig fram að útflutningur á áli skiptist nánast jafnt á milli Eimskips og Samskipa. Er því mati lýst að ólögmæt samskipti hafi átt sér stað milli Samskipa og Eimskips vegna upplýsingaöflunar (S)forstö-flutnstj og hafi það verið hluti af samráði fyrirtækjanna, sbr. kafla 20.4.1.4.

14.36.3. Ánægja með samráðið varðandi flutninga fyrir Alcoa

7576. Stjórnendur Eimskips lýstu í apríl 2009 aftur yfir mikilli ánægju með tekjur af útflutningi á áli Alcoa til Rotterdam, sbr. kafla 9.11.2. Í tölvupóstsamskiptum milli m.a. (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstj 1. apríl 2009 kom fram að Eimskip hefði á árinu 2009 flutt út tæplega 27 þús. tonn af áli Alcoa og gerði ráð fyrir að flutningarnir í heild sinni á árinu yrðu milli 40 – 45 þús. tonn. Jafnframt var gerð grein fyrir tekjum af þessum flutningum. Brást (E)frkvstj-skiparekst við þessu með eftirfarandi hætti:

„Hlutirnir gerast var[l]*a betri á Eyrinni en þetta, en við gerðum ekki ráð fyrir þessu í BUD 2009 þannig að þetta er bara alsæla*."

7577. Þessi viðbrögð (E)frkvstj-skiparekst bera auðsýnilega með sér afar mikla ánægju Eimskips með þau viðskipti sem fólust í því að annast hluta þess útflutnings sem að mati Samskipa féll undir samning Samskipa við Alcoa. Hið sama kemur fram í samskiptum (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstj 4. nóvember 2009. Þar voru þessi flutningar sagðir vera *„algjör snilld*".

7578. Þann 3. desember 2009 sendi (S)forstö-útfl áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 til m.a. (S)forstj.[3752] Er gerð grein fyrir þessu gagni í kafla 9.11.2 en rétt að víkja aftur að því hér.

7579. Í þessu gagni (S)forstö-útfl er fjallað um fyrirhugaðan útflutning á áli fyrir Alcoa á árinu 2010. Segir að framleiðsluáætlun Alcoa hljóði upp á 354.000 tonn en Samskip geri *„einungis ráð fyrir að flytja 300.000 tonn af þeirra framleiðslu árið 2010 þar sem ekki mun vinnast meir í eins skipa kerfi.*" Þá er verðþróun á þessum flutningum fyrir Alcoa lýst svo:

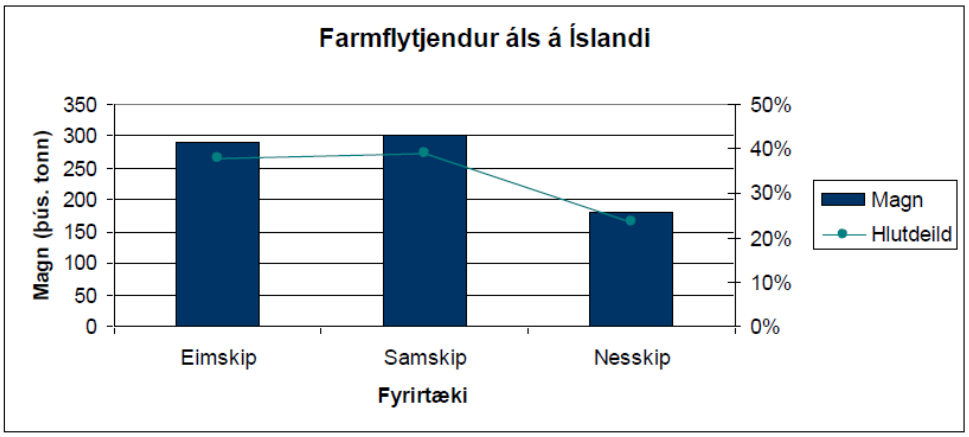
> 5.1.5 Alcoa Fjarðarál JB
>
> Framleiðsluáætlun Alcoa fyrir 2010 hljóðar upp á 354.000 tonn. Gert er ráð fyrir 300.000 tonnum inn í áætlun útflutningsdeildar fyrir komandi ár. Vegna ástandsins í þjóðfélaginu og breytingum á skipakerfi Samskipa í kjölfar þess tókst að fá fram hækkun á einingaverðum og breyttu fyrirkomulagi við verðlagningu á frakt. Einingaverð til Alcoa hækka úr EUR 5 í 11, fram að 300.000 tonnum og fyrir umframmagn greiðir Alcoa EUR 5 á tonnið. Fyrir alla aðra frakt en ál, greiðir Alcoa fasta greiðslu upp á 1,6 milljón EUR á ári.

7580. Breytt verðlagning í samningi milli Alcoa og Samskipa, sem Alcoa féllst á haustið 2008 að beiðni Samskipa, var því þannig úr garði gerð að ekki var lengur mikill hvati fyrir Samskip að flytja meira en 300 þús. tonn á ári fyrir Alcoa. Þá einnig að teknu tilliti til þess að Samskip völdu jafnframt að sinna útflutningi fyrir aðra aðila með sama skipi. Var Eimskip ætlað að taka að sér flutning á framleiðslu Alcoa sem var umfram það sem Samskip kaus að sinna með takmörkun á flutningsgetu. Slíkt fyrirkomulag var einnig hagstætt fyrir Eimskip sem með því móti náði þá einnig fram bættri nýtingu á sinni flutningsgetu. Þessi niðurstaða var í samræmi við markmið samráðs fyrirtækjanna. Síðar í umræddri áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 er fjallað frekar um útflutning fyrir Alcoa:

[3752] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.679375.

6.10.2 Markaðshlutdeild

Samkvæmt samningi milli Samskipa og Alcoa mun Samskip sjá um allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu. Þessi samningur er í gildi til ársins 2012.
Í október 2008 var undirritaður viðauki við flutningssamninginn þar sem einingaverð voru hækkuð verulega en á móti kemur einungis eitt skip og magnið sem Samskip áætlar að flytja er 300 þúsund tonn á ári. Magnið hefur því minnkað um 29 þúsund tonn frá því sem áður var áætlað.



Myndin sýnir áætlað magn og hlutfall sem flutningafyrirtæki flytja á árinu 2009.

Með tilkomu viðauka samnings Samskipa við Alcoa hefur markaðshlutdeild Samskipa í álflutningum minnkað lítillega frá fyrri áætlunum og er nú tæplega 39%. Eimskip situr á samningi við Norðurál og flytur alla álframleiðslu þeirra. Nesskip annast alla álflutninga fyrir Rio Tinto Alcan. Auk þess sér Eimskip um flutninga á umframmagni frá Alcoa sem ekki fer með Hvassafellinu hjá okkur.

7581. Þessi áætlun útflutningsdeildar Samskipa er m.ö.o. skýr um það fyrirkomulag sem ríkti við útflutning á framleiðsluvöru Alcoa til Evrópu. Um þetta gilti samningur milli Samskipa og Alcoa. Samkvæmt upphaflegum samningi frá október 2007 var Alcoa skuldbundið til að flytja að lágmarki 200 þús. tonn á ári með Samskipum.[3753] Með viðaukanum frá nóvember 2008 var þetta lágmark hækkað í 300 þús. tonn. Samningurinn gerði eðlilega einnig ráð fyrir að flutningar Samskipa gætu orðið umfram þetta lágmark. Af hálfu Alcoa voru engir viðskiptasamningar gerðir, hvorki við Eimskip né önnur skipafélög, um útflutning á áli í gámum til Evrópu. Er því skýrt að Samskip litu svo á að: *„Samkvæmt samningi milli Samskipa og Alcoa mun Samskip sjá um allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu“*, sbr. einnig framangreind minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008. Í ljósi þessa kemur ekki á óvart að áður en *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst tóku stjórnendur Samskipa það óstinnt upp þegar Alcoa samdi við Eimskip um flutning á einum farmi í mars 2008 þegar framleiðsla álversins var umfram flutningsgetu Samskipa vegna þess að Samskip voru þá ennþá með minni skip í siglingunum en fyrirtækið tók stærri skip í notkun í apríl 2008, sbr. kafla 6.2.1 og 9.2.1. Í kjölfar tilkomu viðaukasamningsins í nóvember 2008, þegar Samskip og Eimskip höfðu haft samráð varðandi samdrátt í siglingakerfum og skiptingu viðskiptavina, lýsa Samskip hins vegar fyrirkomulaginu með eftirfarandi hætti, sbr. framangreind áætlun Samskipa fyrir árið 2010:

„Auk þess sér Eimskip um flutninga á umframmagni frá Alcoa sem ekki fer með Hvassafellinu hjá okkur“.

[3753] Umrætt lágmark ber að skoða í ljósi þess að samkvæmt upphaflegum áætlunum Alcoa var ráðgert að hluti framleiðsluvöru álversins yrði fluttur á önnur markaðssvæði og var t.d. gerður samningur við Eimskip um flutning til Bandaríkjanna. Á rannsóknartímabilinu var þó í reynd mestur hluti framleiðslu Alcoa fluttur til hafna í Evrópu.

7582. Sem fyrr segir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér samráð í tengslum við siglingakerfisbreytingar og takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna á árinu 2008, sem varðaði m.a. flutninga fyrir Alcoa. Er það einnig niðurstaða eftirlitsins að það hafi ekki síst verið samráðið við Eimskip sem gerði Samskipum kleift að ná fram „*verulegri*" verðhækkun og viðhalda henni um langt árabil.

7583. Í þessu samhengi ber að horfa til tölvupósts sem (E)frkvstj-innanl sendi (E)forstj rúmlega mánuði síðar, nánar tiltekið þann 8. janúar 2010. Framsendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst sem hann hafði sent (E)frkvstj-skiparekst og (E)svæðisstj1. Var þar að finna glærur sem vörðuðu útflutning Eimskips fyrir Alcoa á árinu 2009. Í tölvupósti (E)frkvstj-innanl til (E)forstj sagði:„*Sendi þér meðfylgjandi til gamans, við náðum 13% af framleiðslunni í okkar skip sem er góður árangur hjá okkar mönnum*".[3754]

7584. Samkvæmt þessu voru 13% af útflutningi Alcoa á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam á vegum Eimskips.

7585. Þessi umtalsverði flutningur fyrir Alcoa, sem Eimskip flutti á grundvelli samráðsins við Samskip, hélt áfram á árinu 2010. Í tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj frá 9. apríl 2010 var aftur rætt um „*snilld*" í tengslum við þessa flutninga, sbr. kafla 9.11.3.1. Í skjali (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010 kemur fram að þessi útflutningur á áli Alcoa hafi verið nr. 14 á lista yfir stærstu viðskiptavini Eimskips í útflutningi.[3755]

7586. Þá rétt að geta þess að samtímagögn sýna að Alcoa var óánægt með verðlagningu og þjónustu Samskipa en þann 20. október 2010 áttu fulltrúar Alcoa fund með Samskipum varðandi verðlagningu. Fyrirliggjandi í máli þessu er afhent söluskýrsla sem starfsmaður Samskipa ritaði eftir fundinn. Þar kemur fram að Alcoa væri að skoða flutningamálin og þá sérstaklega m.t.t. kostnaðar. Alcoa vilji „*athuga með samningsverð í flutninga með Arnarfelli og Helgafelli!!! Þeir telja að þeir séu í mörgum tilfellum að borga of hátt verð*.".[3756]

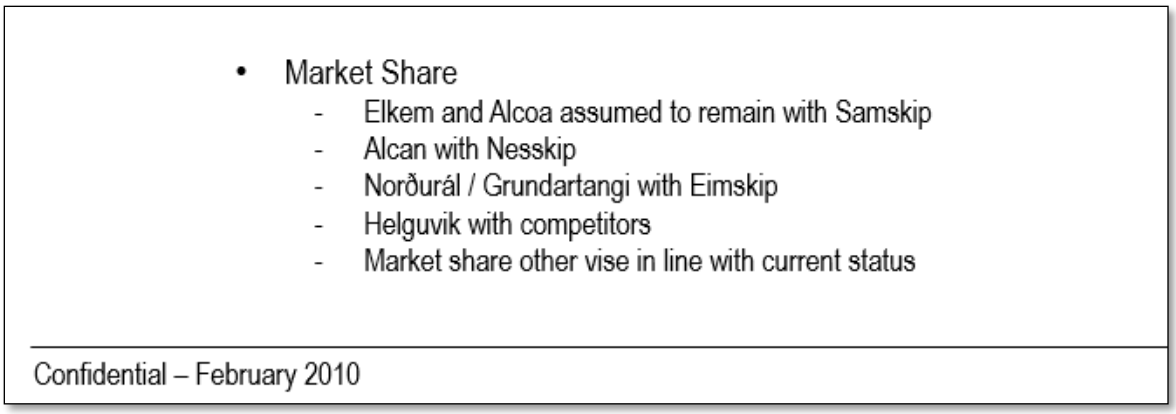
7587. Ljóst er af þessu samtímagagni að fundurinn gekk út á að Alcoa vildi endurskoða viðaukann við Samskip frá nóvember 2008 varðandi verð. Þegar Alcoa átti umræddan fund með Samskipum, þar sem viðskiptavinurinn sýndi skýrlega óánægju með þjónustuna og hátt verð, þá voru Samskip á sama tíma að eiga „*eitthvert besta ár í sögu félagsins*", sbr. tölvupóst frá (S)forstj til m.a. (S)frkvstj-innfl og (S)frkvstj-Jóna, dags. 9. september 2013, nánari umfjöllun í kafla 14.11.3.

7588. Kvartanir Alcoa yfir þjónustu Samskipa og kröfur um lækkun á verði skiluðum engum árangri gagnvart Samskipum, þrátt fyrir að Alcoa hafi verið mikilvægur viðskiptavinur. Verðhækkun Samskipa (131%) frá nóvember 2008 var því viðhaldið þangað til Alcoa skipti um flutningsaðila á árinu 2013. Gerði samráð Samskipa við Eimskip fyrirtækinu þetta kleift.

14.36.4. Ekki gert ráð fyrir samkeppni um fyrirtæki í stóriðju

7589. Í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 9. febrúar 2010 kemur fram að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv hafi kynnt stefnumótun Samskipa hf. með glærukynningunni „*Board meeting Strategy Samskip Iceland 8-10th February 2010*", sbr. kafla 14.19. Í glærukynningunni er því lýst hvernig Samskip hf. telji að markaðurinn fyrir sjóflutninga muni þróast til og með árinu 2014. Þar kemur m.a. fram að Samskip geri hvorki ráð fyrir breytingum á viðskiptum við fyrirtæki í stóriðju né á markaðshlutdeild:

[3754] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.472568.
[3755] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103014.
[3756] Afhent söluskýrsla frá Samskipum, dags. 22.11.2016 (viðauki 10/ALCOA Fjarðaál). Skýrsla [...] starfsmanns hjá Samskipum um heimsókn starfsmanns í flutnings- og tollastjórnun hjá Alcoa til Samskipa, dags. 25.10.2010.



7590. Er þetta í samræmi við önnur gögn málsins sem sýna að bæði Samskip og Eimskip lögðu til grundvallar að halda sínum mikilvægu viðskiptavinum, hvort fyrir sig. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta virt með öðrum gögnum málsins birtingarmynd á hinni ólögmætu markaðsskiptingu sem var fyrir hendi á þessum tíma.

7591. Síðar á árinu 2010 fóru fyrirtæki í stóriðju hér á landi að huga að nýjum flutningasamningum. Samningur Samskipa við Elkem gilti til febrúar 2011 en gögn málsins sýna að í byrjun september 2010 greindi þessi viðskiptavinur Samskipa Eimskip frá því að fyrirtækið hygðist bjóða út flutninga sína og óskaði í kjölfarið eftir tilboði frá Eimskip. Samningur Eimskips við Norðurál gilti til nóvember 2011 en í desember 2010 var óskað eftir tilboði frá Samskipum vegna flutninga fyrir Norðurál. Samningur Wilson við Alcan í Straumsvík gilti til júlí 2011 en Alcan hóf á árinu 2010 undirbúning að nýju útboði.

7592. Fjallað verður nánar um atvik tengd Elkem, Norðuráli og Alcan hér á eftir. Rétt er fyrst að gera grein fyrir tilteknum gögnum frá síðari hluta ársins 2010 sem sýna, líkt og framangreind glæra Samskipa frá febrúar 2010, að Samskip og Eimskip gerðu ekki ráð að samkeppni myndi ríkja milli fyrirtækjanna um framangreinda stóriðjuviðskiptavini þeirra. Er það í samræmi við markaðskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

7593. Viðskipti við fyrirtæki í stóriðju voru til umfjöllunar hjá Eimskip í september 2010. Í málinu er þannig að finna glærukynningu vegna vinnufundar útflutningsdeildar Eimskips 14. og 15. september 2010.[3757] Er þar m.a. fjallað um Alcan, Wilson og Thorship. Einnig er fjallað um aðra mikilvæga útflytjendur eins og Alcoa og Norðurál.

7594. Samkvæmt glærunni um Norðurál gerði Eimskip ráð fyrir því að halda flutningum fyrir þann afar mikilvæga viðskiptavin eftir nóvember 2011. Átti Eimskip því ekki von á því að Samskip myndi gera atlögu að þessum viðskiptavini og bjóða betur. Er þetta í samræmi við framangreinda glærukynningu (S)forstj frá febrúar 2010, sbr. einnig eftirfarandi gagn (S)forstö-útfl frá 19. september 2010.

7595. Í glærunni um Alcan segir að samningur Wilson við Alcan renni út 30. júní 2011 og: *„Mikilvægt að gera atlögu og ná þessum flutningum*". Þá kemur fram að Thorship noti laust pláss í skipum Wilson til bjóða flutning frá Rotterdam til Straumsvík á *„lágu verði*". Samtímagögn sýna að bæði Samskip og Eimskip funduðum með Thorship á árinu 2010 og bæði fyrirtækin kvörtuðu við Alcan yfir verðsamkeppni frá Thorship. Er þessu lýst hér á eftir.

7596. Hér á eftir er gerð grein fyrir heimsókn Elkem til Eimskips í byrjun september 2010. Var Eimskip greint frá því að Elkem hygðist bjóða út flutninga sína *„í byrjun næsta árs*". Þrátt fyrir þetta kom ekki fram í þessari glærukynningu Eimskips frá miðjum september 2010 nein áform um að *„gera atlögu*" að þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa.

[3757] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.189653.

7597. Hér að framan var því lýst að Eimskip hafi á árinu 2009 annast umtalsverða flutninga á áli Alcoa. Sinnti Eimskip þá umframflutningum fyrir Samskip og tengdist það samráði fyrirtækjanna um breytingu á siglingakerfum og takmörkun flutningsgetu. Eins og fram hefur komið var mikil ánægja með þessi viðskipti hjá stjórnendum Eimskips. Í tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj frá 9. apríl 2010 var þannig aftur rætt um *„snilld"* í tengslum við þessa flutninga, sbr. kafla 9.11.3.1. Í áðurnefndri glærukynningu Eimskips vegna umrædds vinnufundar útflutningsdeildar fyrirtækisins dagana 14. og 15. september 2010 var fjallað um *„Alcoa – Staðan / Næstu skref"*. Þar kom fram að Samskip væri með flutningasamning um álflutninga til Rotterdam og hann væri í gildi til september 2012. Á glærunni kom sömuleiðis fram að Eimskip héldi áfram að *„höggva í þá flutninga með það að markmiði að ná þeim"*. Af glærunni var ljóst að þetta markmið Eimskips eða *„samkeppni"* við Samskip afmarkaðist að yfirstandandi samráði fyrirtækjanna, þ.e. Eimskip annaðist þann hluta af flutningunum sem Samskip sinntu ekki til að viðhalda takmörkun á flutningsgetu. Eimskip vildi hámarka þann hlut innan samráðsins sem mest, enda rík ánægja hjá Eimskip með þetta fyrirkomulag. Hvergi kom fram á glæru Eimskips að bjóða ætti Alcoa betra verð til að sækja á meiri flutninga frá Alcoa.

7598. Gerði Eimskip í þessari glærukynningu þannig ráð fyrir áframhaldandi aðkomu að útflutningi á áli sem féll undir samning Alcoa við Samskip. Það reyndist rétt en á árinu 2010 flutti Eimskip tæp 32 þús. tonn af áli Alcoa og um 35 þús. tonn árið eftir.

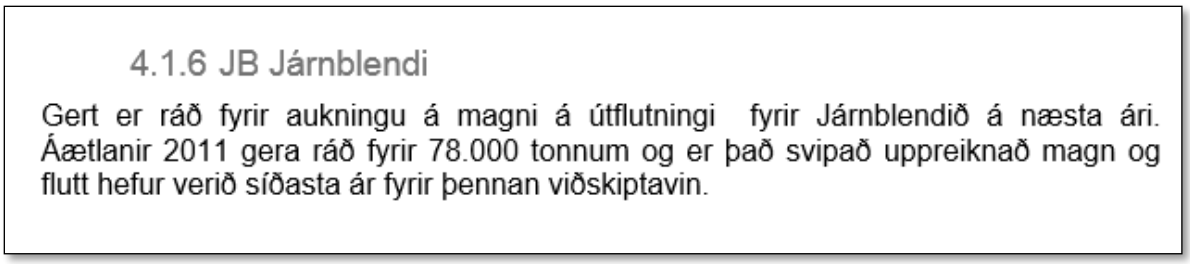
7599. Eins og fram kemur í kafla 14.32.2 sendi (S)forstö-útfl þann 19. september 2010 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Meðfylgjandi honum var áætlun útflutningsdeildar fyrir árið 2011 ásamt glærukynningu sem bar heitið *„Kynning UTFL magn og tekju áætlun 2011"*.[3758] Í þessari kynningu (S)forstö-útfl kemur fram að Samskip væru ekki *„mikið var við Eimskip á markaðnum þessa dagana"* en kvartað var yfir samkeppni frá BWS. Á árinu 2011 ætluðu Samskip *„að halda núverandi markaðshlutdeild í öllum vöruflokkum nema bæta við í saltfiski."* Einnig ætluðu Samskip að halda verði óbreyttu hjá m.a. Alcoa á árinu 2011. Ber að árétta að Samskip höfðu í skjóli samráðsins við Eimskip náð fram *„verulegri"* verðhækkun gagnvart Alcoa.

7600. Hvergi kemur fram í þessu gagni (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 að reyna eigi að ná Norðuráli í viðskipti en sem fyrr segir var gildistími samnings Eimskips við Norðurál til nóvember 2011. Eins og áður sagði taldi Eimskip í framangreindri glærukynningu, vegna fundar útflutningsdeildar, 14. og 15. september 2010, ekki hættu á að missa viðskiptin við Norðurál.

7601. Í skjali (S)forstö-útfl, sem bar heitið *„Viðskiptavinir 2010 breytingar á samningsverðum"* og vistað var í möppunni *„Áætlun 2011"* (einnig dagsett 19. september 2010), er að finna lista yfir tuttugu og fimm stærstu viðskiptavini Samskipa í útflutningi. Þar kemur fram að ekki ætti að lækka verð gagnvart m.a. Alcoa og Elkem en meðaltalsverðhækkun gagnvart öðrum stórum viðskiptavinum yrði 5%.[3759] Í skjali (S)forstö-útfl frá 16. október 2010 var sagt að þjónustugjöld útflutningsdeildar á Íslandi myndu hækka um 5% 1. janúar 2011 og sjófrakt um 4% 1. júlí 2011, sbr. kafla 14.32.2.

7602. (S)forstö-útfl sendi einnig þann 19. september 2010 skjalið *„Markaðsskýrsla Útflutningsdeildar 2011"* til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Þrátt fyrir að samningurinn við Elkem myndi falla úr gildi á árinu 2011 var í þessu skjali (S)forstö-útfl lagt til grundvallar að Samskip myndu á árinu 2011 halda viðskiptunum við Elkem (og þyrftu ekki að lækka verð, sbr. hér að framan):

[3758] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Kynning UTFL magn og tekju áætlun* 2011". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.783290.
[3759] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...]



7603. Líkt og Eimskip hafði ekki áhyggjur af því að Samskip myndu með samkeppni reyna að ná Norðurál til sín höfðu Samskip þannig ekki áhyggjur af því að Eimskip myndi með samkeppni reyna að ná Elkem í viðskipti.

7604. Þá kemur fram í skýrslu (S)forstö-útfl að markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa í útflutningi á áli væri mjög svipuð, hvort fyrirtæki um sig með um 40% hlutdeild og Wilson með það sem eftir væri. Um Alcoa segir m.a. eftirfarandi í skýrslunni:

„Samkvæmt samningi milli Samskipa og Alcoa mun Samskip sjá um allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu. Þessi samningur er í gildi til ársins 2012. Í október 2008 var undirritaður viðauki við flutningssamninginn þar sem einingaverð voru hækkuð verulega en á móti kemur einungis eitt skip og magnið sem Samskip áætlar að flytja er 300 þúsund tonn á ári. Magnið hefur því minnkað um 29 þúsund tonn frá því sem áður var áætlað. […]

Eimskip situr á samningi við Norðurál og flytur alla álframleiðslu þeirra. Nesskip annast alla álflutninga fyrir Rio Tinto Alcan. Auk þess sér Eimskip um flutninga á umframmagni frá Alcoa sem ekki fer með El Bravo hjá okkur. […]

Útflutningsdeild Samskipa stefnir að því að halda áfram að vinna eftir viðaukasamningnum við Alcoa, þ.e. að áfram verði eitt skip sem muni þjónusta Alcoa með álflutningana á Evrópu. Okkar mat er að ekki verði forsendur til þess að hverfa frá viðaukanum og taka aftur upp tveggja skipa kerfi eins og Alcoa menn hafa minnst á. Við munum því áfram flytja um 75 þúsund tonn pr. ársfjórðung. […]

Alcoa hefur gefið í skyn að þessi viðauki þurfi að endurskoðast um leið og forsendur breytast. En fyrir áætlun 2011 er ekki gert ráð fyrir að forsendur muni breytast það mikið að þessu fyrirkomulagi verði breytt."

7605. Í þessari skýrslu (S)forstö-útfl er þannig áréttað að samningurinn við Alcoa taki til alls flutnings á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu. Einnig kemur fram að Eimskip annist hluta af þessum útflutningi sem falli undir samning Samskipa við Alcoa. Í framangreindum glærum útflutningsdeildar Eimskips vegna vinnufundar 14. og 15. september 2010 er við það miðað að Eimskip haldi áfram þessum flutningum á áli Alcoa sem (S)forstö-útfl og aðrir stjórnendur töldu tilheyra Samskipum. Er þetta til stuðnings samfelldu samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

7606. Í málinu liggur fyrir skjal (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010. Um er að ræða áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011.[3760] Í skjalinu er gerð grein fyrir þeirri ógn sem útflutningsdeildin standi frammi fyrir. Þar er ekki minnst á Samskip en samkeppnisleg ógn talin stafa af smáum keppinautum eins og Thorship og BWS. Í skjalinu kemur einnig fram að flutningur á áli Alcoa hafi verið nr. 14 á lista yfir stærstu viðskiptavini Eimskips í útflutningi. Hér ber einnig að líta til eftirfarandi:

- Fram kemur í þessari áætlun útflutningsdeildar Eimskips að Norðurál sé stærsti viðskiptavinurinn í útflutningi. Þrátt fyrir að samningurinn við Norðurál ætti að renna út á árinu 2011 koma engar áhyggjur fram um að Samskip muni reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini í viðskipti til sín.

[3760] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103014.

Er þetta í samræmi við framangreindar glærur vegna vinnufundar útflutningsdeildar Eimskips 14. og 15. september 2010 þar sem ekki var að finna neinn ótta við að Samskip reyndu að ná flutningum Norðuráls til sín.

- Þrátt fyrir beiðnir Elkem á Íslandi um að Eimskip myndi bjóða í flutninga fyrirtækisins var í þessari áætlun útflutningsdeildar Eimskips ekki að finna neina umfjöllun um að fyrirtækið myndi reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa í viðskipti.

- Framangreind gögn (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 og varða áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 eru í samræmi við þetta. Samskip höfðu ekki áhyggjur af því að Eimskip myndi reyna að ná Elkem í viðskipti til sín og hvergi er minnst á það að Samskip ætli sér að ná Norðurál í viðskipti til sín enda var stefna útflutningsdeildar að halda núverandi markaðshlutdeild (þ.m.t. viðskiptunum við Alcoa og Elkem) og hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum.

7607. Var framangreint sama stefna og gilti hjá innflutningsdeild Samskipa. Í skýrslu (S)forstö-innfl1 *„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011"* frá september 2010 var gert *„ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa"* og gert ráð fyrir *„að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð"*, sbr. kafla 14.32.2.

7608. Eru þessi gögn sem varða út- og innflutning saman til vitnis um samfellt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

7609. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það samráðið við Eimskip sem leyfði Samskipum að leggja til grundvallar í áætlun fyrir árið 2011 að fyrirtækið kæmist upp með að hafna því að gera breytingar á samningnum við Alcoa eins og Alcoa hafði gengið út frá þegar fyrirtækið féllst haustið 2008 á að gera breytingu á samningi við Samskip sem fól í sér verulega verðhækkun (131%) og skerðingu á þjónustu. Sökum samráðsins gátu Samskip við það miðað að fyrirtækið héldi hinni umræddu *„verulegu"* verðhækkun á flutningum fyrir Alcoa og þyrfti ekki að bæta þjónustuna við þennan mikilvæga viðskiptavin. Er þetta og í samræmi við þá almennu stefnu útflutningsdeildar fyrir árið 2011 að ekki ætti að lækka verð hjá mikilvægum viðskiptavinum, sbr. ofangreindar glærur (S)forstö-útfl. Eimskip hafði einnig hag af óbreyttu ástandi. Yfirmenn hjá fyrirtækinu voru ánægðir með þessa flutninga fyrir Alcoa og áframhaldandi samráð gerði það að verkum að Eimskip þurfti ekki að óttast samkeppni frá Samskipum um flutninga fyrir Norðurál. Ástandi á stóriðjumarkaðnum, sem líkja má við helmingaskipti milli Samskipa og Eimskips, yrði ekki haggað.

14.36.5. Elkem óskar eftir tilboði frá Eimskip

7610. Líkt og fyrr segir var Elkem á Grundartanga (Elkem Ísland) á árinu 2010 mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Önnuðust Samskip inn- og útflutning fyrirtækisins sem fram fór með gámum. Elkem bauð út þessa flutninga fyrirtækisins á árinu 2007. Bæði Samskip og Eimskip tóku þátt í útboðinu en Samskip hlutu viðskiptin.

7611. Hér ber að rifja upp að í gögnum Samskipa frá september 2008 var fjallað um mögulega markaðsskiptingu sem tengdist viðskiptum við Elkem. Nánar tiltekið kom fram í skjali (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008, daginn eftir fund með stjórnendum Eimskips, sú hugmynd í samráðinu að viðskipti Eimskips við BYKO færu til Samskipa og viðskipti Samskipa við Elkem á Grundartanga færðust til Eimskips, sbr. kafla 8.16.2.

7612. Framangreind hugmynd kom ekki til framkvæmda og í skjali (S)forstö-útfl frá haustinu 2010 kom fram að flutningasamningur Samskipa við Elkem gildi til 28. febrúar 2011.[3761] Ljóst er að á þessum tíma fór Elkem að huga að nýjum flutningasamningi.

[3761] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1009894.

7613. Þannig er í gögnum málsins að finna fundargerð innflutningsdeildar Eimskips vegna fundar þann 2. september 2010. Í henni er greint frá heimsókn Elkem til Eimskips: *„Elkem kom í heimsókn í gær. Það verður útboð hjá þeim í byrjun næsta árs. Þeir eru með vöruhús á Akranesi og eru tilbúnir að skoða vöruhótelið eru þeir með 1200 fermetra húsnæði upp á Akranes.*"[3762]

7614. Vissi Eimskip þannig í byrjun september 2010 að Elkem hygðist bjóða út flutninga sína í ársbyrjun 2011. Samskip höfðu hins vegar í september 2010 engar áhyggjur af því að Eimskip myndi með samkeppni að reyna ná Elkem til sín. Í framangreindum gögnum (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 var lagt til að Samskip myndu halda Elkem í viðskiptum og ekki var gert ráð fyrir því að Samskip þyrftu í því skyni að lækka verð. Með sama hætti höfðu Eimskip ekki áhyggjur af því um miðjan september 2010 að Samskip myndu með samkeppni reyna að ná Norðurál í viðskipti, sbr. glærukynningin vegna vinnufundar útflutningsdeildar Eimskips 14. og 15. september 2010.

7615. Lykilstjórnendur hjá Samskipum og Eimskip (m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj) hittust þann 11. október 2010 og ræddu a.m.k. um gámasamráð og Norður-Ameríku samstarfið, sbr. kafla 14.33.4.

7616. Þann 20. október 2010 sendi (S)forstö-útfl glærukynningu til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Bar hún heitið *„Útflutningsdeild áætlun rekstraruppgjör 2011*".[3763] Í henni var áfram lagt til grundvallar að Samskip héldu Elkem í viðskiptum og að Samskip myndu hafa auknar tekjur af Alcoa. Einnig kemur fram að verð verði hækkað 1. janúar 2011 og 1. júlí 2011. Engin áform voru hjá (S)forstö-útfl um að ná mikilvægum stóriðjuviðskiptavinum frá Eimskip. Átti þannig áfram að ríkja skipting á þessum viðskiptum milli fyrirtækjanna.

7617. Í gögnum málsins er einnig að finna trúnaðarskýrslu Eimskips um mögulegar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Var þessi skýrsla send til (E)forstj, (E)frkvstj-skiparekst o.fl. þann 22. október 2010.[3764] Í henni er vísað til þess að Eimskip hefði verið boðið að gera tilboð í flutninga fyrir Elkem:

„13.3.5 Elkem – Grundartangi
The contract Samskip has for this transportation is expiring in February 2011. Eimskip has been invited to offer. The yearly quantity is approximately 60.000mts from Iceland to different locations in Europe and Far East and about 4000mts imports of imports to Iceland."

7618. Átti Eimskip fund með Elkem í Hollandi vegna þessa í nóvember 2010, sbr. nánar hér á eftir.

7619. Gögnin sýna að stuttu síðar, miðvikudaginn 27. október 2010, átti (S)frkvstj-millilandasv fund með Elkem þar sem rætt var um mögulegan nýjan samning. Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj sama dag sagði hann að hugsanlega væri unnt að framlengja samningnum við Elkem um þrjú ár ef fyrirtækin næðu saman um verð fyrir þessa flutninga Samskipa. Sagði (S)frkvstj-millilandasv að hann yrði í samskiptum við Elkem í næstu viku.[3765]

7620. Í þeirri viku sem (S)frkvstj-millilandasv hugðist vera í samskiptum við Elkem voru einnig samskipti milli Samskipa og Eimskips. Þann 2. nóvember 2010 var haldinn fundur Samskipa og Eimskips til að ræða tiltekna þætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Af hálfu Samskipa sat m.a. (S)frkvstj-millilandasv fundinn og (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl af hálfu Eimskips, sbr. kafla 14.33.5. Líkt og fram kemur í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf*" verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af þessu leiðir að öll samskipti Samskipa og Eimskips sem vörðuðu einstaka þætti þess voru einnig ólögmæt.

[3762] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Fundargerðin var meðfylgjandi. Doc. ID. 0.7.33.20020.
[3763] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1008925.
[3764] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Mark VI or similar Vessel on Southern Route – Possible Changes in the Sailing System – Confidential.*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.684064.
[3765] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Fundargerð_25.10.2010*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.808577.

7621. Þann 4. nóvember 2010 sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)frkvstj-Holl, starfsmanns Eimskips í Hollandi, (afrit til (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-skiparekst og (E)viðskstj1) og greindi frá samskiptum við Elkem á Íslandi. Elkem á Íslandi vildi gefa Eimskip tækifæri á að bjóða í flutninga fyrirtækisins og vildi (E)forstö-innfl skoða þetta. Segir í tölvupóstinum að Elkem í Hollandi kæmi að samningum um þessa flutninga og þar væri tregða við að ræða við Eimskip. Í Hollandi væri Eimskip talið bjóða mun hærra verð en Samskip og efast væri um áhuga eða getu Eimskips til þess að sinna þessum flutningum. Óskaði (E)forstö-innfl eftir því að (E)frkvstj-Holl myndi hitta Elkem í Hollandi. (E)frkvstj-Holl svaraði samdægurs og bað um upplýsingar um tilboð Eimskips frá 2007. Kom þetta einnig fram:

„Samskip and Eimskip rates are more and less „on the same level" (can you try to pull forward in the coming days the old Eimskip offer to Elkem as I do not have the same."

7622. (E)frkvstj-Holl hitti síðan Elkem í Hollandi 5. nóvember 2010 og sendi þann 8. nóvember 2010 lýsingu á þeim fundi í tölvupósti til (E)forstö-innfl (afrit til (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-skiparekst og (E)viðskstj1).[3766] Kemur fram að starfsmenn Elkem hafi í upphafi fundar verið bæði undrandi og tortryggnir vegna beiðni Eimskips um þennan fund. Komið hafi fram að samningurinn við Samskip gilti til febrúar 2011 og ekki væri búið að ákveða hvort farið yrði í fullt tímafrekt útboð eins og gert hafi verið sumarið 2007 eða einfaldari lausn valin. Einnig hafi þetta verið tekið fram:

„As they further explained they certainly would not like at this moment that info would go onto the (Icelandic) market that they have started speakin to other shipping lines than Samskip or would be working on a new tender?!!"

7623. Einnig var því lýst í tölvupósti (E)frkvstj-Holl að Elkem hafi á fundinum:

- Ítrekað spurt um verðbreytingar Eimskips og virst búa yfir upplýsingum um að verð hafi verið að hækka. (E)frkvstj-Holl hafi neitað að veita upplýsingar um verð á fundinum og sagst ætla að hafa samband við höfuðstöðvarnar í Reykjavík.

- Ítrekað spurt hvort Eimskip hefði raunverulegan áhuga á þessum flutningum.

- Gefið til kynna að aðeins yrði farið í fullt útboð ef einhver von væri til þess að samkeppni í því myndi skila árangri (*„only in case they would get the feeling that rates have been significant changing, different service levels can be obtained, new carriers available (Thorship/Wilson) etc. than they would go for a tender. They explained that last time they also involved in the tender Atlantsskip and they also asked NCL for possibilities and rates.*")

- Sýnir þetta að Elkem hafði verulegar efasemdir um að Eimskip og Samskip myndu keppa af hörku um þessa flutninga, sbr. og framangreinda umfjöllun (E)forstö-innfl. Áhyggjur Elkem voru ekki tilhæfulausar og Eimskip gerði ekki tilraun til þess að reyna að ná til sín þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa, sbr. nánar hér á eftir.

- Þann 8. og 11. nóvember 2010 voru aftur haldnir fundir Samskipa og Eimskips þar sem unnið var að hinu ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefni. Af hálfu Samskipa sat m.a. (S)frkvstj-millilandasv fundina og (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl af hálfu Eimskips, sbr. kafla 14.33.6 og 14.33.7.

7624. Auk þess að funda með (S)frkvstj-millilandasv 11. nóvember 2010 fundaði (E)frkvstj-sala/þj sama dag með Elkem.[3767]

7625. Í málinu er að finna framangreint skjal undirmanns (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-útfl, frá 15. nóvember 2010. Um er að ræða áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011. Í skjalinu er gerð

[3766] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.91673.
[3767] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1119890. Hafnar fundarboði þar sem hann eigi fund daginn eftir með Elkem.

grein fyrir þeirri ógn sem útflutningsdeildin standi frammi fyrir. Þar er ekki minnst á Samskip en samkeppnisleg ógn talin stafa af BWS og Thorship.

7626. Fram kemur í þessu gagni (E)forstö-útfl að Norðurál sé stærsti viðskiptavinurinn í útflutningi. Þrátt fyrir að samningurinn við Norðurál myndi renna úr gildi á árinu 2011 koma engar áhyggjur fram um að Samskip muni reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini í viðskipti til sín. Þrátt fyrir beiðnir Elkem á Íslandi um að Eimskip myndi bjóða í flutninga fyrirtækisins var í áætlun (E)forstö-útfl ekki að finna neina umfjöllun um að Eimskip myndi reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa í viðskipti. Með sama hætti höfðu Samskip ekki áhyggjur af því að Eimskip myndi reyna að ná Elkem í viðskipti til sín, sbr. ofangreind gögn (S)forstö-útfl frá september og október 2010.

7627. 24. nóvember 2010, átti sér aftur stað fundur milli Samskipa og Eimskips, sbr. kafla 14.33.8. Af hálfu Samskipa sat (S)frkvstj-N-Am fundinn og (E)forstj af hálfu Eimskips. (S)forstö-útfl hafði undirbúið þennan fund.

7628. Næsta dag, 25. nóvember 2010, funduðu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv um þætti sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna sbr. kafla 14.33.10.

7629. Um kvöldið sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og greindi frá þessu: *„Elkem í vinnslu, skyrist vonandi í naestu viku."*[3768]

7630. Þann 3. desember 2010 hittust (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj, sbr. kafla 14.33.11.

7631. Þann 7. desember 2010 átti sér stað samtal milli (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj, sbr. kafla 14.33.12. Sama dag gerði (S)forstö-útfl (S)forstj grein fyrir því að Elkem myndi svara *„af eða á"* í næstu viku. (S)forstj spurði hvað hann ætti við og (S)forstö-útfl svaraði; *„á med 3 ára framlengingu á nuverandi samningi við okkur. Ef thau samthykkja thad ekki fara thau vaentanlega í utbod með sitt magn."*[3769]

7632. Þann 9. desember 2010 hittust Samskip og Eimskip vegna þátta sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna. Af hálfu Samskipa sat m.a. (S)frkvstj-millilandasv fundinn og m.a. (E)frkvstj-sala/þj af hálfu Eimskips, sbr. kafla 14.33.14.

7633. Nokkrum dögum síðar, 13. desember 2010, sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og gerði grein fyrir því að stefnt væri að undirritun á nýjum þriggja ára samningi við Elkem 15. janúar 2011.[3770] Um yrði að ræða:

„Óbreyttur samningur í 18 mánuði sem tekur síðan 8% hækkun síðari hluta samningstímans."

7634. (S)forstj svaraði og lýsti yfir ánægju með þetta.[3771] Þetta gekk eftir.[3772]

7635. Samkvæmt þessu náðu Samskip því markmiði sínu annars vegar að halda Elkem í viðskiptum og hins vegar að halda verði óbreyttu fyrst í stað en ná fram verðhækkun síðar.

7636. Skýrslan sem send var til m.a. (E)forstj 22. október 2010 sýnir að Elkem óskaði eftir tilboði frá Eimskip. Lýsing (E)frkvstj-Holl á fundinum með Elkem í Hollandi 5. nóvember 2010 gefur hins vegar skýrt til kynna að Elkem hafði verulegar efasemdir um að Samskip og Eimskip myndu í raun keppa af hörku um flutninga fyrirtækisins. Þetta mat Elkem var rétt og hefur Eimskip staðfest að fyrirtækið gerði á þessum tíma ekki tilraun til þess reyna ná viðskiptum Elkem.[3773] Ástæða þessa var hið ólögmæta samráð við Samskip sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

[3768] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1017938.
[3769] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.815962.
[3770] Skrifað var undir samninginn 24. febrúar 2011.
[3771] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.817823.
[3772] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.6597.
[3773] Mgr. 795-798 í athugasemdum Eimskips við AII, sbr. einnig sátt fyrirtækisins frá 16. júní 2021

Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er þannig viðurkennt að m.a. á árinu 2010 hafi alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga falist í samráði við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*."

7637. Eimskip virti þannig hina ólögmætu markaðsskiptingu við Samskip í tilviki Elkem. Hið sama gerði Samskip þegar óskað var eftir tilboði í flutninga fyrir Norðurál. Verður vikið að því næst.

14.36.6. Samskip: Á að *„taka grænlendinginn"* á flutninga fyrir Norðurál?

7638. Norðurál á Grundartanga var eins og fyrr greinir afar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips en Eimskip annaðist flutninga fyrirtækisins sem fram fóru með gámum. Var Norðurál á árinu 2010 stærsti viðskiptavinur Eimskips í útflutningi.

7639. Eins og fjallað var um hér að framan voru viðskipti við stóriðjur til umfjöllunar hjá Eimskip um miðjan september 2010. Í málinu er þannig að finna glærukynningu vegna vinnufundar útflutningsdeildar Eimskips 14. og 15. september 2010.[3774] Var það fjallað m.a. um Norðurál Alcan, og Alcoa. Um Norðurál sagði m.a. þetta:

7640. Samkvæmt þessu gagni gerði Eimskip ráð fyrir því að halda flutningum fyrir Norðurál eftir nóvember 2011. Átti Eimskip því ekki von á því að Samskip myndi gera atlögu að þessum viðskiptavini og bjóða betur. Í framangreindri áætlun útflutningsdeildar Eimskips frá 15. desember 2010 vegna ársins 2011 er einnig fjallað um Norðurál. Þrátt fyrir að samningurinn við Norðurál myndi renna úr gildi á árinu 2011 koma engar áhyggjur fram um að Samskip muni reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini í viðskipti til sín. Þá ber að árétta að að þrátt fyrir beiðnir Elkem um að Eimskip myndi bjóða í flutninga fyrirtækisins var í þessari áætlun ekki að finna neina umfjöllun um að Eimskip myndi reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa í viðskipti.

7641. Þessi gögn Eimskips eru í samræmi við gögn Samskipa frá árinu 2010 sem reifuð voru hér að framan. Í glærukynningu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv *„Board meeting Strategy Samskip Iceland 8-10th February 2010*" var því lýst hvernig Samskip hf. telji að markaðurinn fyrir sjóflutninga muni þróast til og með árinu 2014. Ber kynningin m.a. með sér að Samskip hafi ekki ætlað sér að reyna að ná Norðurál í viðskipti og að Samskip höfðu ekki áhyggjur af því að Eimskip myndi reyna að ná Elkem í viðskipti. Hið sama er lagt til grundvallar í gögnum útflutningsdeildar Samskipa frá 19. september 2010 sem varða áætlun fyrir árið 2011. Sama stefnumörkun kemur fram í glærukynningunni *„Útflutningsdeild áætlun rekstraruppgjör 2011*" sem (S)forstö-útfl sendi til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 20. október 2010. Í henni var áfram lagt til grundvallar að Samskip héldu Elkem í viðskiptum og engin áform um að ná mikilvægum viðskiptavinum eins og Norðuráli frá Eimskip.

7642. Á fyrrnefndum glærum útflutningsdeildar Eimskips vegna vinnufundar 14. – 15. september 2010 var vísað til samnings fyrirtækisins við Norðurál sem væri í gildi til nóvember 2011 og ekkert *„í spilunum annað en við klárum að framlengja honum til ársloka 2013.*" Hér skiptir máli að þann 23. desember

[3774] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.189653.

2010 var óskað eftir því að Samskip gerðu tilboð í vikulega flutninga á áli frá Norðuráli á Grundartanga til Rotterdam. Nokkrum mínútum eftir að þessi ósk barst sendi (S)forstö-útfl eftirfarandi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (S)forstj):

„Hér er 150.000 mt. í boði frá Norðuráli í gegnum Billington, hljómar kunnuglega. Eigum að taka grænlendinginn á þetta???"[3775]

7643. Eins fram hefur komið var talað um *„grænlensk*" verð (eða *„vera grænlenskir*") hjá Samskipum þegar kom til álita að bjóða samkeppnishæf verð. Skal rifjað upp að áður en *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst var rætt um *„grænlenska daga*" og *„herferð*" þegar til stóð að bjóða mikilvægum viðskiptavinum Eimskips verð með því markmiði að ná þeim í viðskipti, sbr. kafla 6.7.6. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (S)frkvstj-millilandasv að hugtakið *„grænlenskir dagar*" þýddi að *„fara í útsölugírinn*"/*„tax free dagar*"/*„bjóða lág verð til að ná i meira magn*".[3776]

7644. Verður því að leggja til grundvallar að í þessari spurningu (S)forstö-útfl 23. desember 2010 til yfirmanna sinna hafi falist hvort bjóða ætti mjög samkeppnishæft verð í þessa flutninga fyrir þennan afar mikilvægan viðskiptavin Eimskips.

7645. Ekki hafa fundist svör (S)frkvstj-millilandasv eða (S)forstj við þessum tölvupósti en fyrir liggur að (S)forstö-útfl hitti (S)frkvstj-millilandasv á fundi síðar þennan sama dag.[3777]

7646. Þann 2. janúar 2011 sat (S)forstö-útfl kvöldverðarboð heima hjá (E)forstj, sbr. kafla 13.

7647. Ljóst er að Samskip sýndu þessari beiðni um tilboð vegna Norðuráls afar takmarkaðan áhuga. Þetta sést af því að þann 5. janúar 2011 sendi tilboðsbeiðandi eftirfarandi tölvupóst:

„Can i have an URGENT response please."[3778]

7648. Ekkert svar barst frá Samskipum og þann 10. janúar 2011 sendi tilboðsbeiðandi annan tölvupóst til Samskipa:

*„***Reminder****

Could we please have a quote for the below mentioned business".[3779]

7649. Þessir tölvupóstar sýna að tilboðsbeiðandi þurfti ítrekað að kalla eftir viðbrögðum frá Samskipum. Aðgerðarleysi Samskipa vekur sérstaka eftirtekt með hliðsjón af því að um var að ræða stærsta viðskiptavin Eimskips í útflutningi á þessum tíma.

7650. Engin gögn hafa fundist sem gefa til kynna að Samskip hafi sett fram *„grænlenskt*" eða annars konar tilboð í þessa flutninga á áli fyrir Norðurál. Þá hafa Samskip staðfest í athugasemdum sínum við AII að fyrirtækið hafði ekki áhuga á viðskiptum Norðuráls á þessum tíma, sbr. mgr. 1574.

7651. Virða ber saman atvik tengd Elkem og Norðuráli. Í báðum tilvikum höfðu þessir mikilvægu viðskiptavinir frumkvæði að því að leita tilboða. Elkem sneri sér til Eimskips og Norðurál til Samskipa. Þrátt fyrir þetta frumkvæði þessara viðskiptavina sýndu Eimskip og Samskip engan áhuga. Engu breytti þótt Samskip væri þrábeðið um gefa tilboð vegna flutninga fyrir Norðurál. Í samtímagögnum er ekki finna neinar málefnalegar ástæður fyrir þessu áhugaleysi Samskipa og Eimskips. Ástæða þessa var hið ólögmæta samráð við Samskip sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er þannig viðurkennt að m.a. á árinu 2010 hafi

[3775] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1024325.
[3776] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 72-73.
[3777] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1024531.
[3778] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1026087.
[3779] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1026950.

alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga falist í samráði við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*."

14.36.7. Alcan, Thorship og Wilson

7652. Alcan í Straumsvík fór einnig á árinu 2010 að huga að nýjum flutningasamningi. Sem fyrr segir hafði Eimskip annast alla flutninga á áli fyrir Alcan. Eftir útboð var hins vegar tilkynnt í apríl 2008 að Alcan hefði samið við norska fyrirtækið Wilson. Gilti sá samningur frá 1. júlí 2008 til 30. júní 2011. Alcan hóf á árinu 2010 undirbúning að nýju útboði.

14.36.7.1. Samskip ræða að *„skipta á bitum við Wilson*"

7653. Wilson var eigandi að fyrirtækinu Green Reefers en það var keppinautur Samskipa (og dótturfélags Samskipa Silver Sea) og Eimskips í útflutningi á frystum fiski m.a. frá Íslandi. Hér skiptir máli að sumarið 2010 hófu Samskip/Silver Sea umfangsmikið samstarf við Green Reefers. Sýna gögnin að Samskip sneri sér til Wilson/Green Reefers og óskaði eftir viðræðum um samstarf. Viðræður hófust og þær skiluðu árangri á árinu 2010. Hafði það samstarf að markmiði að draga úr samkeppni og hækka flutningsgjöld á m.a. frystum fiski frá Íslandi. Samkvæmt samtímagögnum Eimskips var fyrirtækinu þetta ljóst og fjallaði um hina skertu samkeppni sem af þessu leiddi með velþóknun. Er þessu lýst með ítarlegum hætti í kafla 20.5. Hér er þó rétt að hafa í huga tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-MCL í maí 2010. Í honum var lýst eignarhaldi Wilson á öðrum fyrirtækjum:

„NCL[3780] *and ECL*[3781] *are very important clients of Frigocare*[3782] *container terminal in Aalesund*

ECL is owned by Wilson - they also own Green Reefers whom we are establishing a close partnership via Silver Sea

Wilson is also owner of Neskip in Iceland and Thorship."

7654. Ljóst er samkvæmt framansögðu að Wilson samstæðan var keppinautur Samskipa og Eimskips á ýmsum sviðum.[3783]

7655. Thorship var sem fyrr segir keppinautur Samskipa og Eimskips. Bauð Thorship á þessum tíma m.a. upp á gámaflutninga milli Straumsvíkur í Hafnarfirði og Rotterdam. Nýtti Thorship sér pláss í skipum Wilson. Í júní 2008 og febrúar 2009 fjallaði (S)forstj um Wilson og Thorship. Þá átti Eimskip fund með Thorship á árinu 2009:

- Í júní 2008 sagði (S)forstj eftirfarandi um þetta framangreinda fyrirkomulag Wilson/Thorship: *„This setup will be a threat and competition to us, that´s for sure*."[3784]
- Í febrúar 2009 spurði (S)forstj (S)frkvstj-millilandasv að því hvort hann væri búinn að láta skoða hugmynd um ólögmæta markaðsskiptingu við Wilson (*„varstu búinn að láta spá í þá hugmynd að við myndum skipta á bitum við Wilson, þe Alcoa og Alcan, hvernig það kæmi út fyrir okkur og þá, ræddum stuttlega um daginn.*"). Fólst í þessu hugmynd um að flutningar fyrir Alcoa myndu færast frá Samskipum til Wilson og flutningar fyrir Alcan færast frá Wilson til Samskipa, sbr. kafla 14.16.1.
- Í kafla 14.16.3 er gerð grein fyrir fundi sem (E)frkvstj-sala/þj átti með Thorship í júlí 2009.

[3780] NorthSea Container Line.
[3781] Euro Container Line.
[3782] Samskipasamstæðan rak á þessum tíma frystigeymslur undir heitinu Frigocare.
[3783] Til viðbótar má t.d. nefna tölvupóst sem [...] fékk frá undirmanni þann 27. október 2010 þar sem lýst er samkeppni við Wilson í stórflutningum: *„We are currently evaluating the breakbulk service into the Oslofjord since we lost recently the steel shipments from the Salgitter Group. We couldn't compete any longer with Wilson who finally gained this account at incredible low freight rates.*" Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.798850.
[3784] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.476872.

- Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 20. janúar 2010 var vísað til mögulegs samstarfs við Thorship og Eimskip, sbr. kafla 14.19.

14.36.7.2. Eimskip fundar með Thorship

7656. Samkvæmt framansögðu vísaði (S)forstj í janúar 2010 til mögulegs samstarfs við bæði Eimskip og Thorship/Wilson. Segja Samskip í athugasemdum við AII að fyrirtækið hafi á þessum tíma verið að velta fyrir sér samstarfi við framangreinda aðila með þeim hætti að Samskip nýttu flutningskerfi þeirra.[3785]

7657. Fyrir liggur einnig að forstöðumaður útflutningsdeildar Eimskips, (E)forstö-útfl, átti fund með Thorship þann 29. janúar 2010. Átti (E)forstö-útfl frumkvæði að fundinum en ekki kemur fram hvert efni fundarins var.[3786] (E)forstö-útfl bar m.a. ábyrgð á útflutningi Eimskips á áli. Eins og áður sagði hafði yfirmaður hans, (E)frkvstj-sala/þj, einnig átt fund með Thorship sumarið 2009.

7658. Í þessu samhengi er einnig rétt að horfa til samskipta innan Jóna þann 30. mars 2010. Sendi (S)frkvstj-Jóna tölvupóst til undirmanna sinna, (S)starfsm-Jóna og (S)starfsm. Greindi hann frá því að von væri á (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á fund hjá Jónum. Á honum ætti að ræða samkeppni við Thorship, TVG og Icetransport. Síðan sagði (S)frkvstj-Jóna:

„Á ekki von á neinni sérstakri niðurstöðu á þeim fundi annarri en þeirri að [(S)forstj] *vilji nálgast Thorship og ræða málin við þá. Hefur þú nokkuð heyrt frá* [frkvstj-Thorsh] *hjá Thorship?"*

7659. (S)starfsm svaraði um hæl spurningu (S)frkvstj-Jóna um hvort hann hefði verið í sambandi við Thorship:

„Alltaf gott að spjalla ... málin eru að vísu að verða æ alvarlegri þegar munar um og yfir 20% EFTIR AÐ við eru búnir að taka niður í 50/m3 og 20 - 25% af eftirkröfum eins og er að gerast nokkrum sinnum undanfarið

[frkvstj-Thorsh] *hefur ekki svarað, en ég var að minna hann á mig í morgun með pósti*

Mér finnst einhvern veginn ekki að [(S)forstj] *eigi að nálgast* [frkvstj-Thorsh] *á þessu stigi... en það er bara mitt álit."*[3787]

7660. Samkvæmt þessu taldi (S)frkvstj-Jóna sig vita að (S)forstj vildi hitta framkvæmdastjóra Thorship (frkvstj-Thorsh) og gögn málsins sýna að um miðjan september 2010 átti (S)forstj fund með Thorship. Í gögnunum kemur einnig fram að (S)frkvstj-Jóna kom síðar á árinu 2010 að undirbúningi Samskipa vegna útboðs Alcan.

7661. Þessi gögn frá Jónum sýna einnig að fyrirtækinu þótti í mars 2010 verðsamkeppni frá Thorship verða *„æ alvarlegri"* og við blasir að (S)frkvstj-Jóna hafði lagt fyrir undirmann sinn að hafa samband við Thorship og hann hefði gert ítrekaðar tilraunir til þess. Gögn málsins sýna einnig að þegar Alcan hóf haustið 2010 undirbúning að útboði á flutningum sínum gerðu bæði Samskip og Eimskip athugasemdir við Alcan vegna umræddrar samkeppni frá Thorship. Einnig óskuðu Samskip eftir samvinnu við Wilson í útboðinu. Er þessu lýst hér á eftir.

7662. Sem fyrr segir hófst undirbúningur að útboði Alcan haustið 2010 en gildistími samningsins við Wilson var sem fyrr segir til loka júní 2011. Sýna gögnin að í lok ágúst átti (S)forstj í samskiptum við Alcan. Sendi hann tölvupóst til stjórnanda hjá Alcan 26. ágúst 2010 og í honum sagði: *„Langaði aðeins að heyra í þér með flutningana hjá ykkur - í hvaða númer næ ég á þig?"*[3788]

[3785] Mgr. 1547 í athugasemdum Samskipa við AII.
[3786] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.89498.
[3787] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.417711.
[3788] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.774658.

14.36.7.3. Samskip funda með Thorship

7663. (S)forstj fjallaði áfram um Alcan, Wilson og Thorship í tölvupósti sem hann sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 3. september 2010. Þann 16. september 2010 átti (S)forstj fund með framkvæmdastjóra Thorship.

7664. Í ofangreindum tölvupósti (S)forstj frá 3. september 2010 sagði: *„Ræddum Alcan í gær, en ég hafði talað við [stjórnandi hjá Alcan] í sl viku - hann er að reyna að ná samkomulagi við Wilson um framlengingu á samstarfi, nú til næstu 5 ára.*

Þeir eru mjög ánægðir með þjónustuna, og verðin, segir hann, en vilja fá stærri skip, nú fyrr inn, áður en farið er í stækkun, en stækkunin mun þýða aukinn útflutning upp á 45 þús tonn árlega.

Vinsamlega ígrunda vel neðangreint magn - skipin sem þeir eru með - mögulegt samstarf sem við gætum komið á með Thorship, en það er Alcan sem endurleigir Thorship pláss í skipunum.

Þetta gæti verið mjög áhugavert, en rétt er að ígrunda þetta allt saman hratt nú, þar sem líklegt er að Alcan og Wilson nái saman nú í sept og rétt að koma að þessu áður."[3789]

7665. Í þessum tölvupósti (S)forstj var þannig í tengslum við útboð Alcan vísað til hugsanlegrar samvinnu við Thorship.

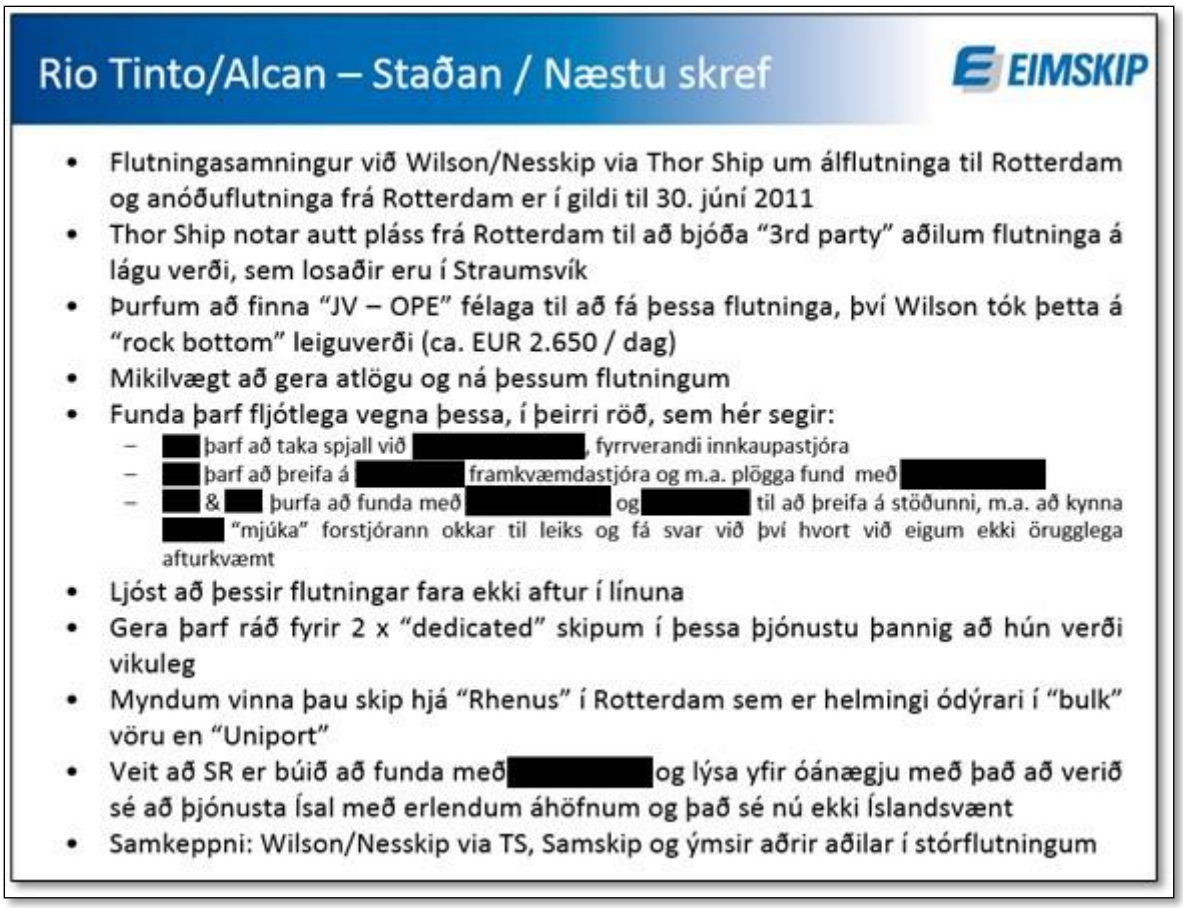
7666. Gögn málsins sýna að (S)forstj og [...] (framkvæmdastjóri Thorship) ræddu saman í síma 15. september 2010 og ákváðu að hittast morguninn eftir kl. 9:00 hjá Samskipum.[3790]

7667. Virt saman gefa þessi gögn til kynna að (S)forstj hafi á þeim fundi 16. september 2010 a.m.k. viljað ræða flutninga Thorship með álskipum Wilson til Straumsvík og fyrirhugað útboð Alcan.

14.36.7.4. Óánægja með samkeppni frá Thorship

7668. Á svipuðum tíma og (S)forstj ræddi við Thorship voru viðskipti við fyrirtæki í stóriðju til umfjöllunar hjá Eimskip í september 2010, sbr. framangreind glærukynning vegna vinnufundar útflutningsdeildar Eimskips 14. og 15. september 2010. Er þar m.a. fjallað um Alcan, Wilson og Thorship:

[3789] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.777308.
[3790] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.781687.



7669. Samkvæmt þessu var mikilvægt að gera *„atlögu"* og reyna að ná Alcan viðskiptunum frá Wilson. Á þessum tíma vissi Eimskip að Elkem hefði áhuga á að bjóða út sína flutninga en hvergi kom fram áhugi á að gera *„atlögu"* vegna þess mikilvæga viðskiptavinar Samskipa. Ástæða þessa var hið ólögmæta samráð við Samskip. Þá kemur fram að Thorship bjóði umræddda flutninga á *„lágu verði"* og eftirfarandi gögn frá 20. nóvember 2010 sýna að bæði Eimskip og Samskip kvörtuðu yfir þessu.

7670. Lykilstjórnendur hjá Samskipum og Eimskip (m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj) hittust þann 11. október 2010 vegna þátta sem féllu undir *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna, sbr. kafla 14.33.4.

7671. Þann 20. október 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-millilandasv. Fjallaði hann um siglingakerfi og skip Eimskips og samstarf við BWS. Einnig var fjallað um Wilson/Thorship:

„Wilson

-þar vitum við nákvæmlega hvað þeir eru að flytja, sem og Thorship, og getum kastað tölum á kostnað við kerfi

-þurfum hér að vera með hugmyndir um hvernig við nýtum þetta grunnkerfi ef við kæmumst í að reka." [3791]

7672. Varðaði þessu tölvupóstur (S)forstj þannig útflutning Wilson á áli fyrir Alcan og tengda flutninga Thorship.

7673. Fjallað var um siglingakerfi og Eimskip á fundi stjórnar Samskipa hf. þann 25. október 2010. Í fundargerð er þessu lýst svo: *„(S)frkvstj-millilandasv kynnti siglingakerfi Samskipa og*

[3791] Sjá kafla 20.4.1.

samkeppnisaðila er sinna þjónustu til Íslands og Færeyja. Helstu niðurstöður um umræður um kerfi eru: […]

-Alcan mun fara í útboð á næstu vikum, og er ákaflega áhugavert að nýta það tækifæri og endurreisa 4ra skipa kerfi fyrir Ísland með þeirra magni sem grunn að stækkun á núverandi kerfi, mun Samskip fylgja þessu tækifæri vel eftir, þó ljóst sé að erfitt verður að bjóða á móti Thorship/Alcan."[3792]

7674. Eins og áður sagði hafði (S)frkvstj-millilandasv setið fund með m.a. (E)frkvstj-sala/þj þann 11. október 2010 og vekur eftirtekt að (S)frkvstj-millilandasv taldi aðeins „*erfitt*" að bjóða á móti Thorship í útboði Alcan en nefndi ekki Eimskip sem þó hafði annast þessa flutninga um árabil á undan Wilson/Thorship.

7675. (S)frkvstj-Jóna kom að undirbúningi Samskipa vegna útboðs Alcan, sbr. tölvupóstur hans frá 4. nóvember 2010 til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Tveimur dögum áður hafði (S)frkvstj-Jóna vísað til samtals við (E)frkvstj-sala/þj.[3793]

7676. Í þessum tölvupósti (S)frkvstj-Jóna frá 4. nóvember 2010 greindi hann (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv frá samskiptum við Alcan. Sagði hann að gögn vegna útboðsins yrðu send út 20. – 30. nóvember 2010 og útboðið yrði opnað 10. – 15. janúar 2011. Einnig kom fram að Samskip hefðu beðið um aukinn frest til að skila tilboði. Síðan sagði í tölvupósti hans: *„Óskir og þarfir RT Alcan liggja algörlega fyrir sbr skipastærð, tíðni, tímalengd á samning og svo framvegis og væntanlega fátt sem að á eftir að koma okkur á óvart í útboðsgögnunum og því er mikilvægt að nýta tíman vel í undirbúning í viðræður við þá skipseigendur sem að koma til greina.*

Þarfirnar: 2 x 5500 tonna skip, 5 ára samningur frá 1 júlí 2011 (með framlengingarmöguleikum)."[3794]

7677. Þann 8. nóvember 2010 var haldinn „*langur*" fundur milli Samskipa og Eimskips. (S)frkvstj-millilandasv sat m.a. fundinn fyrir hönd Samskipa og (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl af hálfu Eimskips. Vörðuðu samskiptin þætti sem féllu undir „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna, sbr. kafla 14.33.6.

7678. Sama dag og fundurinn með Eimskip var haldinn framsendi (S)forstj framangreindan tölvupóst (S)frkvstj-Jóna frá 4. nóvember 2010 (um Alcan útboðið) til (S)frkvstj-millilandasv og tók eftirfarandi fram;

„væri hugmynd að starta vinnuhóp strax sem fer í að spá og spekúlera, þannig að tími vinni með okkur, hætta á að hann vinni annars á móti. Ma þarf hópur að meta hvort ég eigi að ræða við [starfsm-Wilson], og á hvaða stigi etc."

7679. Starfsm-Wilson var lykilmaður hjá Wilson samstæðunni.[3795] Var (S)forstj samkvæmt þessu að leggja til að undirmenn hans myndu m.a. meta það með honum hvort taka ætti upp viðræður við keppinautinn Wilson í tengslum við útboð Alcan. (S)frkvstj-millilandasv svaraði og sagði þetta vera góða hugmynd og hans undirmenn væru „*byrjaðir að skoða skipakost*".[3796] Vildi hann ræða þetta betur síðar um daginn en þegar hann sendi tölvupóst sinn var hinn „*langi*" fundur hans með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl að byrja. Daginn eftir hittust (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl á fundi, sbr. kafla 13.

7680. Þann 11. nóvember 2010 var aftur haldinn fundur Samskipa og Eimskips. Af hálfu Samskipa sat m.a. (S)frkvstj-millilandasv fundinn og m.a. (E)frkvstj-sala/þj af hálfu Eimskips. Eins og áður ræddu þarna

[3792] Sjá kafla 14.33.4.6 hér að framan.
[3793] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.394824.
[3794] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.802658.
[3795] Kom að sameiginlegu fyrirtæki (JV) sem Silver Sea og Green reefer stofnuðu á þessum tíma. Sjá sérstaklega tölvupóst […] frá 23.11.2010, sbr. kafla 14.36.7.5.
[3796] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.803340.

æðstu yfirmenn þætti sem féllu undir ólögmætt „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna, sbr. kafla 14.33.7.

7681. Þann 17. nóvember 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-millilandasv og vildi ræða síðar um daginn um m.a. Alcan útboðið.[3797]

7682. Þann 20. nóvember 2010 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj (afrit til (E)deildstj-útfl1). Með honum var að finna minnisblað (E)frkvstj-skiparekst (merkt trúnaðarmál) sem lýsti fundi hans með framkvæmdastjóra fjármálasviðs Alcan sama dag.[3798] Í minnisblaðinu er fjallað um fyrirhugað útboð Alcan og kemur fram að framkvæmdastjórinn hafi nefnt að í;

„núverandi „setup" væru þeir [Alcan] *að rukka Thor Ship um „slot" í Wilson skipunum, sem er að mínu mati alltof lágt og þannig getur það fyrirtæki boðið mun lægri innflutningsverð til íslenska markaðarins í skjóli ÍSALS og ég fór vel yfir mitt álit á því með* [framkvæmdastjóranum]".

7683. Í minnisblaði (E)frkvstj-skiparekst kemur einnig fram að framkvæmdastjórinn hjá Alcan hefði *„oft heyrt í nafna mínum hjá Samskip [(S)forstj], aðallega þar sem hann kvartaði undan Thor Ship „concept"."*

7684. Samkvæmt þessu höfðu bæði (E)frkvstj-skiparekstog (S)forstj kvartað við Alcan yfir þeirri samkeppni sem Thorship gat veitt með því að bjóða upp á almenna gámaflutninga í skipum Wilson sem fluttu ál frá Straumsvík til Rotterdam. Hér ber og að hafa í huga framangreind gögn Jóna frá mars 2010 sem sýna einnig að dótturfélagi Samskipa þótti í mars 2010 verðsamkeppni frá Thorship verða *„æ alvarlegri"* og við blasir að (S)frkvstj-Jóna hafði lagt fyrir undirmann sinn að hafa samband við Thorship og hann hefði gert ítrekaðar tilraunir til þess. Einnig var í þeim gögnum rætt um fund (S)forstj með Thorship og ljóst er að hann fundaði með framkvæmdastjóra Thorship 16. september 2010. Hvergi i þessum gögnum er að finna að Samskip eða Eimskip kvörtuðu yfir samkeppni frá hvort öðru. Er það í samræmi við önnur gögn málsins og það samráð sem ríkti á þessum tíma milli keppinautanna.

7685. Í minnisblaði (E)frkvstj-skiparekst frá 20. nóvember 2010 kemur einnig fram að Eimskip hafi hafið undirbúning að því að setja fram tilboð í útboði Alcan.

14.36.7.5. Samskip snúa sér til Wilson

7686. Sem fyrr segir fékk (S)forstj góð viðbrögð hjá (S)frkvstj-millilandasv við þeirri hugmynd að ræða við Wilson vegna Alcan útboðsins. Vekur hér sérstaka eftirtekt að (S)forstj sneri sér til Wilson áður en hann hafði fengið útboðsgögn í hendur frá Alcan:

- Þann 23. nóvember 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til framangreinds starfsm-Wilson hjá Wilson samstæðunni og vildi ræða tvö mál við hann á fyrirhuguðum fundi í Bergen í Noregi :

  „We will meet within two weeks from here, to discuss our partnership in Silver Green AS - many things to discuss there […]

  I hear that the Alcan Rio Tinto transportation contract is for renewal in the new year

  - I would very much like to discuss that business with you when we meet in Bergen."[3799]

- Þann 2. desember 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og spurði hvort útboðsgögnin vegna Alcan væru komin. (S)frkvstj-millilandasv svaraði um hæl (kl. 11:37) *„Ja -*

[3797] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.806796.
[3798] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.699903.
[3799] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.810371.

vid skulum setjamst [svo] *saman yfir thetta med (S)frkvstj-Jóna a morgun*". (S)forstj svaraði kl. 11:38 og bað (S)frkvstj-millilandasv um að senda sér gögnin.[3800]

- Í umræddum útboðsgögnum kemur m.a. fram að um sé að ræða vikulegar siglingar milli Straumsvíkur og Rotterdam með tveimur skipum. Flytja skuli ál, rafskaut og almennan farm. Eru tilgreindar kröfur til skipa, gerð grein fyrir umfangi þessara flutninga og því lýst með hvaða hætti skuli bjóða. Skilafrestur tilboða var 20. janúar 2011. Upplýsingafundir um útboðið verði haldnir í Hollandi 13. eða 14. desember 2010.

7687. Þessi gögn sýna að (S)forstj vildi ræða við fulltrúa Wilson um fyrirhugað útboð Alcan en auk Samskipa var bæði Eimskip og Wilson boðið að taka þátt í útboðinu. Einnig átti að ræða við Wilson um samstarfið á vettvangi Silver Green. Er ljóst að (S)forstj vildi nýta Silver Green tengslin til þess að ræða Alcan útboðið við keppinautinn Wilson. Sem fyrr segir ákvað (S)forstj þann 23. nóvember 2010 að ræða við Wilson áður en hann hafði kynnt sér útboðsgögnin (sem hann fékk í hendur 2. desember 2010).

7688. Daginn eftir, 24. nóvember 2010, átti sér aftur stað fundur milli Samskipa og Eimskips, sbr. kafla 14.33.8. Af hálfu Samskipa sat (S)frkvstj-N-Am fundinn og (E)forstj af hálfu Eimskips. (S)forstö-útfl hafði undirbúið þennan fund. Næsta dag, 25. nóvember 2010, funduðu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv, sbr. kafla 14.33.10.

7689. Eitt þeirra fyrirtækja sem boðið var að taka þátt í útboði Alcan var Rhenus.[3801] Þann 30. nóvember 2010 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)frkvstj-Holl (afrit til (E)deildstj-útfl1) og greindi frá viðræðum við Alcan um fyrirhugað útboð. Til þess að sinna þessum flutningum þurfi tvö skip (*„dedicated vessels*") og væri (E)deildstj-útfl1 að leita eftir þeim. Síðan segir: *„Therefore I wonder if I should meet with Rhenus on Wedensday afternoon to get closer to them and find out more about the system in place and what we would be facing if we succed in this?*"

7690. (E)frkvstj-skiparekst bað (E)frkvstj-Holl um að senda sér upplýsingar um það við hvern hann ætti að hafa samband hjá Rhenus. Framsendi (E)frkvstj-skiparekst þennan tölvupósti til (E)frkvstj-alþjsv.[3802]

7691. Þann 3. desember 2010 hittust (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj, sbr. kafla 14.33.11. Þann 7. desember 2010 átti sér stað samtal milli (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj, sbr. kafla 14.33.12.

7692. Þann 8. desember 2010 sendi (S)forstj aftur tölvupóst til starfsm-Wilson hjá Wilson með heitinu *„Rio Tinto Alcan*". Í honum sagði:

„Thanking for good and constructive meeting of yesterday. I refer to our talks on the aluminium contract that is out for a tender process now. As mentioned, I think there might be interesting opportunities if Wilson and Samskip would join forces here. Wilson, as before, to provide vessels for the service - Samskip able to contribute important cargo flows on the imports from Holland to Iceland, containerized cargoes."[3803]

7693. Þann 9. desember 2010 hittust Samskip og Eimskip. Af hálfu Samskipa sat m.a. (S)frkvstj-millilandasv fundinn og m.a. (E)frkvstj-sala/þj af hálfu Eimskips, sbr. kafla 14.33.14. Vörðuðu samskiptin þætti sem féllu undir hið ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna. Öll samskipti Samskipa og Eimskips sem vörðuðu einstaka þætti þess voru einnig ólögmæt, sbr. kafla 11.

7694. Gögn málsins gefa til kynna að (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj hafi setið saman í afmælisveislu 11. desember 2010, sbr. kafla 14.33.11.

[3800] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.814201.
[3801] Greint frá þessu í tölvupósti [...] frá 04.01.2011 til m.a. [...] sem fjallað er um síðar í þessum kafla.
[3802] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.420432.
[3803] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.816441.

7695. Starfsm-Wilson framsendi tölvupóst (S)forstj frá 8. desember 2010 til stjórnenda hjá Wilson. JB hjá Wilson svaraði tölvupósti (S)forstj þann 12. desember 2010. Í honum segir: *„with reference to your e-mail below and discussions with Mr* [starfsm-Wilson]

Without committing ourselves at this stage, we find the idea to improve competitiveness through a partnership with Samskip interesting. Wilson has not decided on how to address the tender yet, size and type of vessels being one of the key factors that remains to be concluded. Also a few other obstacles has to be bridged before such a partnership will be considered beneficial by Rio Tinto Alcan, flexibility, guaranteed volumes, and terminals used being some of them.

I suggest we try to set up a meeting early January to discuss potential and interest. Please let me know if and when such a meeting would be convenient."[3804]

7696. Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og sagði að hann vildi ræða við (S)frkvstj-millilandasv um Alcan útboðið morguninn eftir.[3805] Eftir samtal þeirra sendi (S)forstj tölvupóst til JB hjá Wilson. Í honum sagði:

„We would propose a meeting to take place in Bergen 5,6 or 7th of January - would have the opportunity there to explore the potential of co-operating on the route / tender."[3806]

7697. Framangreint sýnir að (S)forstj hafði frumkvæði að samskiptum við Wilson og gaf það afar skýrt til kynna að Samskip væru reiðubúin að eiga í samstarfi við Wilson í útboði Alcan. Slíkt samstarf átti undir bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga.

7698. Þann 13. – 14. desember 2010 var haldinn í Hollandi kynningarfundur vegna útboðs Alcan. Af hálfu Eimskips sátu (E)frkvstj-skiparekst, (E)deildstj-útfl1og (E)frkvstj-Holl fundinn.[3807] Af hálfu Samskipa sátu (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-flutnstj fundinn en (S)frkvstj-millilandasv tilkynnti Alcan að hann kæmist ekki.[3808] Hér ber og að hafa í huga að (S)forstö-flutnstj hafði átt í samskiptum við Eimskip vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins og (S)frkvstj-millilandasv fól (S)forstö-flutnstj í apríl 2010 að kanna hvort Eimskip myndi setja upp hindranir í tengslum við það að Samskip hættu að nota skip með krana í útflutningi á áli fyrir Alcoa og færu þess í stað að nota kranalaust skip (El Bravo).[3809] Engar hindranir eða vandamál stöfuðu frá Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 19.4 og 19.5. Í þessu samhengi má einnig benda á að stuttu síðar, 18. febrúar 2011, sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og lýsti samskiptum við (E)frkvstj-skiparekst. Vísaði hann til gælunafns (E)frkvstj-skiparekst og gerði (S)frkvstj-millilandasv grein fyrir viðkvæmum upplýsingum um áform Eimskips og áframhaldandi samvinnu Samskipa og Eimskips í sjóflutningum. sbr. kafla 20.6.

7699. Þann 3. janúar 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til Wilson og tilkynnti að hann kæmist ekki á fund í Bergen þann 6. janúar og yrðu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj fulltrúar Samskipa.[3810] Var um að ræða fund vegna Alcan útboðsins.

7700. Sem fyrr segir sátu (S)forstö-flutnstj og (S)frkvstj-Jóna fyrir hönd Samskipa kynningarfund í Hollandi vegna útboðs Alcan um miðjan desember 2010. Þann 4. janúar 2011 sendi (S)frkvstj-Jóna tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj. Greindi hann frá samskiptum við Alcan þar

[3804] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.817732.
[3805] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.818072.
[3806] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.818354.
[3807] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.421323.
[3808] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[3809] Fram á árið 2010 sinntu Samskip álútflutningi fyrir Alcoa til Rotterdam með leiguskipi sem var með krana. Þýddi það að Samskip voru ekki háð Eimskip um lestun á skipinu á Reyðarfirði. Ef Eimskip hefði kosið að hætta að lesta álskip Samskipa hefðu Samskip getað lestað það sjálf með krana skipsins. Gögn málsins sýna að eigendur álskips Samskipa hafi hækkað leiguverð og Samskip þá hafið leit að öðru skipi. Bauðst fyrirtækinu tiltekið skip (El Bravo) á hagstæðu verði en það var hins vegar kranalaust. Þetta þýddi að Samskip yrðu með El Bravo algjörlega háð Eimskip um lestun og losun á Reyðarfirði. Gögnin sýna einnig að við undirbúning þessa í apríl 2010 hafi [...] velt því fyrir sér hvort *„vandamál"* eða *„hindranir"* gætu komið upp í tengslum við samstarfið við Eimskip á Reyðarfirði. Vildi hann þannig fullvissa sig um að Eimskip myndi halda áfram að þjónusta Samskip á Reyðarfirði.
[3810] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.821865.

sem fram hafi komið að búið væri að ræða við Eimskip, Wilson, Samskip og þrjú önnur skipafélög vegna útboðsins (Rhenus, Nednor og Flinter). Fram kom að (E)frkvstj-skiparekst, (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl hefðu verið fulltrúar Eimskips á fundinum.[3811] Sem fyrr segir hafði (E)frkvstj-Holl fundað með Elkem í Hollandi vegna flutninga fyrir Elkem á Íslandi.

7701. Þann 6. janúar 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Silver og sagði frá því að (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj væru þennan dag í Bergen að ræða við Wilson um samvinnu í útboði Alcan. Jafnframt kom fram í tölvupóstinum að flutningarnir hentuðu ekki fyrir gildandi kerfi Samskipa en að (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj hefðu undanfarnar vikur verið að vinna að lausn á því. Nánar tiltekið segir þetta í tölvupóstinum:

„They [(S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj] *are visiting Wilson in order to discuss a contract that is out for tender now for Alcan, one of the aluminium smelters here in Iceland. The cargoes are the last three years being shipped with Wilson - but as said is now up for renewal. The cargoes are shipped breakbulk, and not fitting into our systems, but* [(S)frkvstj-millilandasv]/[(S)forstö-flutnstj] *have been visiting the last weeks potential candidates to win the contract and see if we at Samskip can be apart of the solution. […]*"[3812]

7702. Sýnir þetta að, auk Wilson, voru Samskip í viðræðum við aðra aðila vegna útboðs Alcan.

7703. Á svipuðum tíma sendi (S)forstj tölvupósta til sjálfs sín og minnti sig á verkefni sem tengdust Eimskip. Sendi (S)forstj þannig þann 10. janúar 2011 tölvupóst til sjálfs sín. Í honum var að finna tvær tilvísanir til Eimskips:

„Eimskipapæling

Stjórnarfundur – vinna: greina utfl / infl uppgjör betur, rsk 2009, samanburður við Eimskip, kúnnagreiningar, fundargerð, næstu fundir".[3813]

7704. Tilvísun (S)forstj, *„Eimskipapæling*", er ekki skýrð í tölvupóstinum en virt með öðrum gögnum málsins er ljóst að hugleiðingar forstjórans á þessum tíma tóku til þess að viðhalda samráðinu við Eimskip og engin ummerki þessum tíma um að fyrirtækin hefðu dregið úr eða fallið frá samfelldu samráði. Öðru nær.

14.36.7.6. <u>Samskip og Wilson vinna saman í útboði Alcan</u>

7705. Bannregla 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samnings tekur til samskipta fyrirtækja í tengslum við útboð viðskiptavina. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með samskiptum og samvinnu við Wilson í útboði Alcan gerst brotleg við framangreint. Þetta brot var til þess fallið að styðja við hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips. Rétt er að víkja nánar að þessu.

7706. Þann 13. janúar 2011 sendi Wilson tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv.[3814] Var í honum vísað til símafundar deginum áður og ber tölvupósturinn með sér að Wilson hefði fallist á tillögu Samskipa um að skoða samvinnu í útboði Alcan. Meðfylgjandi var skjalið *„Confidentiality Undertaking and Agreement of Exclusivity*" sem Wilson lagði til að fyrirtækin myndu bæði undirrita. (S)frkvstj-millilandasv framsendi þetta daginn eftir til (S)forstj og útskýrði svo:

„Hér er tillaga þeir[ra] *að trúnaðaryfirlýsingu sem þeir lögðu til að skrifað yrði undir á milli félaganna ef niðurstaðan verður að fara í þetta saman. Þeirra áhyggjur taka m.a. til þess að hvorki <u>við/né þeir hlaupi frá borðinu á síðustu stundu og ákveði að bjóða í þetta einir</u> eða með þriðja aðila.*"[3815]

[3811] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.822297.
[3812] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.823187.
[3813] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.824410.
[3814] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3815] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.825835.

7707. Samkvæmt þessu taldi Wilson raunhæfa hættu m.a. á því að Samskip gætu sett fram sjálfstætt tilboð í útboði Alcan.

7708. Samkvæmt afhentum tölvupósti Samskipa sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst 15. janúar 2011 til lögmanns fyrirtækisins (afrit til (S)forstj og (S)forstö-flutnstj). Var hann hluti af undirbúningi við að svara framangreindri tillögu Wilson um trúnaðaryfirlýsingu og samning um „*exclusivity*". Hljóðar hann svo:

„Sælir, hér kemur texti frá mér sem innlegg í plaggið góða. Bið ykkur sérstaklega að skoða með niðurlagið - Rökstuðningurinn fyrir því hvernig þetta fyrirkomulag mun auka samkeppni á markaðnum þarf að koma skýrt fram. Ég er ekki sannfærður um að þetta orðalag fangi það nógu vel - þið skoðið þetta.

***Wilson EuroCarriers AS** (WEC) is a short sea company working hand in hand with major players in the Norwegian and European industry. Today the Wilson fleet consists of 114 vessels, ranging from 1.500 -10.000 DWT, whereof 78 are owned by the Wilson group. The number of owned vessels in our fleet places us among the largest shipping operators within the European short sea segment. The companies' main focus is to provide its industrial clients with a competitive, reliable, flexible service, at minimum cost - in the best possible way.*

***Samskip hf (SAMSKIP)** is a Container Liner Operator that offers extensive service to customers in Iceland and the Faroe Islands. Today the SAMSKIP operates two liner vessels sailing weekly to/from European mainland, the UK, and Scandinavia and one container vessel on a rotating schedule serving between the port of Reyðarfjörðum on the East Coast of Iceland, the Faroe Islands, Rotterdam and Immingham. SAMSKIP does not own any of the vessels serving in this trade.*

***Rio Tinto Alcan (RTA)** is a global leader in the aluminium industry. RTA is the owner of Alcan Iceland Ltd is one of the largest industrial companies in Iceland. The company plays a big role in Iceland's economy and supplies about 23% of all the goods exported from Iceland. The smelter's current capacity is 183.000 tons p.a. The capacity is expected to increase to 210.000 tons p.a. in 2013.*

RTA, on behalf Alcan Iceland Ltd, has put forward a Tender for Transportation in the form of a "Contract of Affreightment" (COA) to serve the transport needs of its smelter in Iceland. The Tender is offered on the open market to through Transmarine acting as a broker.

The form of the COA is a voyage charter, i.e. bidders are asked to offer a fixed lump sum for each roundtrip voyage to RTA. According to the Tender RTA is buying for the full cargo capacity of the vessel on each voyage and has the sole control of same during the contract period. Currently RTA is selling spare capacity on a slot basis to solely to the company Thor Ship, a company that is also acting as port agents for the service.

WEC is holding the current contract of affreightment (COA) for this service on similar terms.

WEC and SAMSKIP intend to join forces in the current Tender process by offer an alternative solution to RTA for this service. WEC and SAMSKIP, intend to make an agreement where SAMSKIP pays WEC a fixed fee for the access of any spare capacity on the vessels in this service. WEC will reflect any such cost savings on to RTA in the Tender.

By having access to this service SAMSKIP will avoid or postpone its need to scale up its current vessel capacity and to increase the number of vessels in service in order to be able to offer two departures a week as is currently being offered by Eimskip, the market leader in containerised transport to/from

Iceland. This arrangement is believed to increase competition on predominantly with regard to containerised imports to Iceland".[3816]

7709. Wilson kom til Íslands þann 17. janúar 2011 og átti fund með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj þann dag kl. 13:30.[3817] Rétt eftir að sá fundur átti að hefjast sendi (S)frkvstj-millilandasv útgáfu Samskipa af trúnaðaryfirlýsingunni til (S)forstj og (S)forstö-flutnstj *„með þeim breytingum sem ræddar voru í morgun*".[3818] Skjalið hét nú *„Co-operation Agreement*". Þrátt fyrir breytt heiti var í skjalinu að finna efnislega sömu ákvæði um *„exclusivity*" og trúnað. Sýnir þetta að Samskip féllust á að skuldbinda sig til þess að fyrirtækið myndi ekki *„hlaupa frá borðinu á síðustu stundu*" og setja fram sjálfstætt tilboð í útboði Alcan.

7710. Frestur til að skila tilboðum í útboði Alcan var til 20. janúar 2011. Þann 18. janúar 2011 sendi Wilson tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv sem framsendi hann skömmu síðar til (S)forstj og (S)forstö-flutnstj.[3819] Í tölvupósti Wilson sagði; *„thanks for positive meeting yesterday. Adressing this e-mail to you for further distribution internally.*

Please find attached my first draft for „samskip chapter" for the wilson offer. Wording by no means finalized, but shows the general idea of how we'd like to adress this proposal. Important task at this stage is to sell the idea, and be more firm during neogtiations.

Pleased to have yr figures + comments to ours below."

7711. Meðfylgjandi var skjal þar sem fram kom tillaga að *„Samskipa kaflanum*" í tilboði Wilson: *„Alternative/option to third party general cargo*

A possible further or alternative option to reduce cost for RTA[3820] *is to pre-sell the free (deck)capacity in the system. During the tender process Wilson has been approached by Samskip Hf., which are interested in buying the free northbound capacity on the ships to include in their service pattern offered to the Icelandic liner shipping market. In such a scheme, RTA shall of course have first right and priority of the full capacity of the vessels, and it would be up to Wilson to allocate any free capacity to Samskip. Furthermore, the utilization of the free capacity will be limited to the number of containers that can be allowed without coming into a conflict with the schedule of the vessel/service.*

The above option must be considered as competition to RTAs current cooperation with Thorship for third party cargoes. It is hard for Wilson to evaluate whether such a solution will be considered beneficial to RTA both from an economical and practical point of view, but as this will in a predictable way participate in bringing down fixed cost for RTA, Wilson consider it correct to bring forward and include this initiative in the offer. […]"

7712. Daginn eftir, 19. janúar 2011, sendi (E)frkvstj-skiparekstölvupóst til (E)forstj. Meðfylgjandi honum var að finna minnisblað sem átti að fylgja með tilboði Eimskips í útboði Alcan. Var þar m.a. gerð grein fyrir þessu fráviksboði Eimskips: *„Eimskip will buy fixed slots per week from RTA (number of slots to be discussed) for their cargo from Rotterdam to Straumsvík, subject that RTA does not need the space for their own cargo, on a fixed price per container (to be negotiated) and Eimskip have priority for all extra slot on board and to pay same rate for each additional slot as for the fixed ones.*"[3821]

7713. Þrátt fyrir að það hafi ekki verið hluti af útboðinu vildu þannig bæði Samskip og Eimskip komast yfir það rými í flutningaskipum tengdum flutningum fyrir Alcan sem fyrirtækið hafði fram að þeim tíma

[3816] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 13.03.2019, fskj 1.
[3817] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[3818] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.826553.
[3819] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.826985.
[3820] Alcan (Rio Tinto Alcan).
[3821] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.727997.

leigt til Thorship. Ljóst er því að ef Alcan hefði tekið slíku tilboði hefðu fyrirtækin komið þessum keppinauti sínum út af markaðnum.

7714. Næsta dag, 20. janúar 2011, sendi (S)frkvstj-millilandasv endanlega útgáfu af „Samskipa kaflanum" í tilboði Wilson til (S)forstj og (S)forstö-flutnstj.[3822] Í henni sagði: *„During the tender process Wilson was approached by Samskip, which are interested in buying the free capacity of the service to improve their service level in the Icelandic container liner market. By pre-selling the free capacity to Samskip, Wilson is able to offer more competitive rates to RTA as reflected in this option.*

RTA will have first right and priority of the capacity needed for the RTA plant on the vessels, and it will be up to Wilson to allocate any spare capacity to Samskip. Under this option, Samskip will not be any formal partner in the CoA between RTA and Wilson, but the contribution from Samskip to the service will be passed directly on to RTA. The spare capacity in these options is defined as any capacity beyond the capacity specifically needed for RTA to move its products, bi-products, general cargo for daily operation of the plant, general cargo for the new investment of the plant and empty equipment related hereto as otherwise described in the tender documents. Any third party cargo moved on this service is paid by and arranged by Samskip. The option is based on using current terminals both in Rotterdam and Straumsvík, and is subject to RTA and Samskip, either direct or through Wilson, agreeing on handling third party cargo through the port of Straumsvík.

If RTA chooses this option, the round trip freight for the system vessels can be reduced by EUR 23.000,-. This option is combinable with the "call option" suggested earlier in this chapter.

Potential reduction in cost over the fixed CoA period could be approx EUR 6.000.000,- through this option, with a possible further upside after negotiations between the parties."

7715. Í þessari útgáfu var m.a. búið að fella út eftirfarandi orðalag í tillögu Wilson;

„*the above option* [aðkoma Samskipa] *must be considered as competition to RTAs current cooperation with Thorship for third party cargoes*."

7716. Síðar sama dag sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcan (afrit til (S)forstj).[3823] Þakkaði hann fyrir að Samskipum hefði verið gefið tækifæri á að taka þátt í útboði Alcan. Samskip hefðu lagt mikla vinnu í að undirbúa sjálfstætt tilboð en því miður hefði fyrirtækinu ekki tekist að afla hentugrar flutningsgetu („*suitable tonnage*") á samkeppnishæfu verði. Hins vegar teldu Samskip að það gæti verið hagkvæmt fyrir Alcan ef fyrirtækið fengi til umráða laust pláss í álskipinu og hefði fyrirtækið rætt þetta við Wilson og þetta kæmi fram í tilboði Wilson til Alcan.

7717. Samkeppniseftirlitið sendi bréf til Eimskips og Samskipa við rannsókn málsins, dags. 12. og 13. mars 2019. Þar kemur fram að eftirlitið hefði áður, með vísan til 19. gr. samkeppnislaga, óskað eftir afriti af öllum gögnum sem tengdust samningum fyrirtækjanna við önnur flutningafyrirtæki. Hið sama gilti um hvers konar drög, tillögur eða hugmyndir að samstarfi fyrirtækjanna við önnur flutningafyrirtæki. Engin gögn vegna Wilson eða Thorship hefðu hins vegar borist Samkeppniseftirlitinu. Eftirlitið teldi því nauðsynlegt að ítreka upplýsingaskyldu bæði Eimskips og Samskipa. Í bréfunum sagði þetta um atvik m.a. tengd útboði Alcan: *„Eftir stofnun Silver Green bauð Alcan í Straumsvík út flutninga sína. Meðal þeirra sem boðið var að setja fram tilboð voru Samskip, Wilson og Eimskip. Eru vísbendingar í gögnum málsins að eignarhald Samskipa í Silver Green (og stjórnarseta fyrrverandi forstjóra Samskipa í því félagi) hafi leitt til samskipta við Wilson vegna þessa útboðs. Eru vísbendingar um að Samskip hafi sett fram hugmyndir að samstarfi við Wilson í þessu útboði.*

Í gögnum málsins koma einnig fram vísbendingar um að fundir hafi átt sér stað þar sem fulltrúar Samskipa, Eimskips og Silver Green sátu saman.

[3822] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.827968.
[3823] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.828133.

Alcan samdi á árinu 2011 við fyrirtækið Nednor um flutninga."

7718. Í svarbréfi Eimskips, dags. 5. apríl 2019, komu ekki fram neinar upplýsingar eða ný gögn. Þess í stað var vísað til þess að fyrri upplýsingagjöf fyrirtækisins hefði verið fullnægjandi.

7719. Í svarbréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 8. apríl 2019, komu hins vegar fram tilteknar upplýsingar. Þar var m.a. sett fram eftirfarandi lýsing: *„Wilson AS er norskt skipafélag sem er skráð á norskum hlutabréfamarkaði. Um er að ræða umfangsmikinn rekstur en félagið rekur stóran hluta stórflutningaskipa (breakbulk) í Evrópu. Þá keypti Wilson fyrir tæpum 20 árum síðan ráðandi hlut í Nesskipum. Wilson náði samningum við Alcan á árinu 2008 og hóf flutninga fyrir félagið þá um sumarið. Umbjóðandi minn telur að þeir flutningar kunni að hafi verið í samstarfi við Thorship.*

Þegar Alcan fór í útboð að nýju 2010/2011 átti umbjóðandi minn í viðræðum við Wilson um hugsanlega samstarfsfleti, færi svo að Wilson fengi viðskiptin að nýju. Umbjóðandi minn hafði ekki forsendur til að bjóða einn í flutninga Alcan. Alcan, eða þeir sem önnuðust útboðið fyrir þeirra hönd, voru upplýstir um þessa stöðu og samskipti umbjóðanda míns við Wilson. Umbjóðandi minn telur að Wilson hafi í ljósi þessa sent inn frávikstilboð við útboðið þar sem gert var ráð fyrir að fyrirtækin tvö gætu samnýtt pláss í skipum Wilson. Ekki kom til samninga milli Wilson og Alcan en Nednor/Thorship unnu útboðið og sinna flutningum fyrir Alcan enn þann dag í dag. Af sömu ástæðu varð ekkert af samstarfi Samskipa og Wilson."

7720. Fjallað eru um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. í kafla 23 í ákvörðun þessari. Vísast til þess.

7721. Varðandi framangreinda staðhæfingu Samskipa um að þeim sem annast hefðu útboð Alcan hafi verið kunnugt um;

- annars vegar að Samskip hefðu ekki „*forsendur*" til að bjóða sjálfstætt og
- hins vegar um samskipti Samskipa við Wilson

ber að horfa til tölvupósts frá Alcan sem Wilson framsendi til (S)frkvstj-millilandasv þann 3. febrúar 2011. (S)frkvstj-millilandasv framsendi þennan tölvupóst Alcan til (S)forstj.[3824] Í tölvupósti Alcan var Wilson þökkuð þátttaka í útboðinu. Hins vegar tók Alcan þetta fram:

„The partnership with a party invited to bid is a real surprise, for which it is premature to analyse all the consequences."

7722. Samkvæmt þessu lýsti Alcan yfir mikilli undrun yfir því að Wilson hefði í útboðinu haft samvinnu við fyrirtæki sem einnig hefði verið boðið að setja fram tilboð, þ.e. Samskip. Taldi Alcan að þetta gæti haft í för með sér ýmsar afleiðingar.

7723. Sem fyrr segir tók Alcan ekki tilboði Wilson heldur varð fyrirtækið Nednor hlutskarpast í útboðinu. Þann 8. mars 2011 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj, (E)deildstj-útfl1og (E)frkvstj-fjárm með heitinu *„RTA – Algjört trúnaðarmál*". Fram kom í tölvupóstinum að (E)frkvstj-skiparekst hefði verið sagt í *„algjörum trúnaði*" að tilboð Eimskips hefði verið 22,5% hærra *„en hinir aðilarnir tveir buðu sem voru „short listaðir" í útboði Rio Tinto/Alcan*". Einnig greindi (E)frkvstj-skiparekst frá því að *„auki bauð Samskip „fixed" USD 1,5 mio per ár í slottið*".[3825]

14.36.8. Áframhaldandi samráð varðandi flutninga fyrir Alcoa

7724. Líkt og lýst hefur verið gaf samráð Samskipa og Eimskips á árinu 2008 Samskipum færi á því að draga úr þjónustu og hækka verulega verð gagnvart Alcoa. Stjórnendur Samskipa og Eimskips lýstu

[3824] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.832966.
[3825] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.748496.

yfir ánægju sinni af þessu fyrirkomulagi á árinu 2011 sem gaf báðum fyrirtækjunum færi á auknum tekjum og betri nýtingu á skipastól.

7725. Þann 19. september 2011 vistaði (S)forstö-útfl áætlun útflutningsdeildar fyrir árið 2012.[3826] Þar var m.a. fjallað um fyrirhugaðan útflutning Samskipa á áli fyrir Alcoa á árinu 2012. Fram kom að framleiðsluáætlun Alcoa væri 360 þúsund tonn og að Samskip gerðu ráð fyrir að flytja aðeins 310 þúsund tonn af þeirri framleiðslu árið 2012 þar sem ekki myndi vinnast meir í eins skipa kerfi. Verðþróun á þessum flutningum fyrir Alcoa var áfram lýst með tilvísun til viðaukans frá 2008 sem fól í sér *„verulega verðhækkun"* (131%) fyrir flutning á áli fram að 300 þúsund tonnum á ári.

7726. Þá segir eftirfarandi í skýrslunni undir liðnum *„Markaðshlutdeild"*: *„Flutningasamningur Samskipa og Alcoa er í gildi út árið 2012 og enn er unnið eftir þeim viðauka sem við samninginn var gerður í október 2008. Áætlað flutningsmagn til Samskipa af framleiðslu Alcoa Fjarðaráls 2012 er 310 þúsund tonn og er þetta magn allt flutt til Evrópu. […]*

Alcoa hefur undanfarið ár reynt að nýta betur skipið okkar á Reyðarfirði og því áætlum við um 10 þúsund tonna aukningu í því magni sem við flytjum. Þessi aukning dregst því frá því magni sem Eimskip og bulk skip hafa flutt fyrir Alcoa. […] Eimskip situr á samningi við Norðurál og flytur alla álframleiðslu þeirra. […] Auk þess sér Eimskip um flutninga á umframmagni frá Alcoa sem ekki fer með Tongan [skip Samskipa á Leið 2] *hjá okkur."*

7727. Undir liðnum „Stefna og aðgerðir" segir: *„Útflutningsdeild Samskipa stefnir að því að halda áfram að vinna eftir viðaukasamningnum við Alcoa. Allt magn umfram 300 þúsund tonn reiknast til tekna á 6.5 USD tonnið. Vinna verður hafin við að framlengja samninga við Alcoa gegn því að taka aftur upp tveggja skipa kerfi. Þetta mun verða okkar útspil þegar kemur að því að endurnýja flutningssamninginn og tryggja áfram þessa flutninga hjá Samskipum. […]*

Breyttar efnahagsaðstæður á Íslandi kölluðu á breytingu á samningi Alcoa og Samskipa. Í kjölfarið var undirritaður áður nefndur viðauki við samninginn þar sem einingaverð hækkaði úr EUR 5 per tonn í EUR 11 per tonn í eins skipa kerfi. Á móti flytjum við heldur minna magn. Alcoa hefur gefið í skyn að þessi viðauki þurfi að endurskoðast um leið og forsendur breytast. Eins og fyrr segir munum við hafa þetta að leiðarljósi við endurnýjun samnings þar sem samningur er úti í lok árs 2012. […]."

7728. Ætluðu Samskip því eins og áður ekki að fallast á breytingu á viðaukasamningi Alcoa á árinu 2012. Gerði samráð Samskipa við Eimskip fyrirtækinu kleift að halda hinni *„verulegu verðhækkun"* (131%) ásamt því að viðhalda skertri þjónustu.

7729. Hins vegar töldu Samskip ljóst að fyrirtækið þyrfti að bjóða Alcoa betur til að halda viðskiptunum eftir að samningurinn rynni út í lok árs 2013 enda hafði fyrirtækið *„gefið í skyn að þessi viðauki [þyrfti] að endurskoðast um leið og forsendur [breyttust]."*

7730. Þýðingu hefur að það var Alcoa en ekki Samskip sem reyndi að auka flutningsmagnið með Samskipum með því að nýta skipið betur. Sá áhugi Alcoa en tregi Samskipa er settur í samhengi við að verð til Alcoa lækkaði ef flutningar færu yfir 300 þús. tonn á ári. Umframflutningar sem fóru með Eimskip voru Alcoa dýrir. Fyrirkomulagið með samráði fyrirtækjanna skilaði Samskipum þannig meiri ábata heldur en að hverfa frá því. Þannig viðhélt fyrirtækið *„friðnum"* við Eimskip.

7731. Í glærukynningu (S)forstö-útfl frá 6. október 2011 var fjallað um áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012. Kom þar skýrt fram að Samskip ætluðu ekki að lækka verð gagnvart Alcoa. Ætluðu Samskip sér þannig áfram að halda hinni *„verulegu verðhækkun"* (131%) á flutningum fyrir Alcoa og ekki auka þjónustuna við þennan mikilvæga viðskiptavin. Einnig átti að halda *„núverandi markaðshlutdeild í öllum völuflokkum nema bæta við í skreið."*[3827]

[3826] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.6597.
[3827] Sjá kafla 14.38.4.1.

7732. Það kemur því ekki á óvart að Alcoa hafi ákveðið að bjóða út flutninga sína en þann 23. október 2011 tilkynnti Alcoa um útboð á m.a. útflutningi á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam. Útboðið var í tveimur áföngum og var tilboðsfrestur í þeim fyrri til 18. nóvember 2011. Á grundvelli tilboða í fyrri áfanga myndi Alcoa velja fáeina flutningsaðila til þátttöku í síðari áfanga, sem ráðgert var að stæði yfir frá janúar til apríl 2012. Ákvörðun var ráðgerð í maí-júní 2012 en flutningar skv. útboðinu áttu að hefjast á árinu 2013. Nánar er fjallað um útboð Alcoa í kafla 20.8 og 20.9.

7733. Um ábata Eimskips af samráði þess við Samskip í tengslum við viðskipti Alcoa vitna m.a. samskipti milli stjórnenda Eimskips, sbr. t.d. tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj frá 26. október 2011: *„Vil upplýsa þig um það að við fyllum NL upp með að minnsta kosti 1.000 tonnum af áli frá Alcoa*[3828] *á föstudaginn, eins og við höfum verið að gera undanfarnar vikur, […].*"[3829]

7734. (E)forstj svarar þann 28. október 2011: *„Þetta er eitthvað sem við þurfum samt að gefa meiri gaum og maxi „mæsa" nú eru t.d á næstu skipum að fara 1500 tonn af áli frá Reyðarfirði og það munar um minna. Hvað gefa þessir auk 700 tonn á skip."* *(E)frkvstj-skiparekst svarar skömmu síðar: „Við erum að horfa á að taka fyrir þá ca. 1.200 tonn á viku að meðaltali, sem við ættum að ráða við, utan mesta álagstímans um vertíðir, sem gefur okkur í dag USD 28.000 per ferð til skips og gáma eða USD 15,50 per tonn í O/F og USD 7,80 per tonn í BAF (október). THC og áframflutningur núllast út uppá EUR 202 per gám."*

7735. (E)frkvstj-skiparekst bætir við í tölvupósti til (E)forstj þann 3. nóvember 2011: *„Fyllum NL fyrir austan á morgun með því að taka fyrir Alcoa 2.300 NET tonn af áli, sem gefur okkur í „bottom line" USD 53.000 að teknu tilliti til BAF.*

Þessi „bottom line" er yndislegur „frasi"."[3830]

7736. Gögnin sýna að Eimskip fylgdist vel með árangri af samráðinu við Samskip. Stjórnendur fyrirtækisins sendu reglulega sín á milli skjal sem nefnt var *„Álskjalið"* sem hafði að geyma ítarlegar og reglulega uppfærðar upplýsingar um alla flutninga Eimskips frá upphafi á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam, sbr. m.a. tölvupóst (E)skrifststj.Mjóeyrarh til (E)deildstj-útfl1 30. nóvember 2011 sem (E)deildstj-útfl1 framsendi sama dag til (E)frkvstj-skiparekst.[3831]

7737. Þann 9. nóvember 2011 sendi (S)forstö-flutnstj exelskjal til (S)forstj. Bar það heitið *„Flutningsgeta 2011.11"*.[3832] Í því var m.a. fjallað um flutninga Eimskips og Samskipa fyrir Alcoa á Reyðarfirði með þessum hætti:

Eimskip				tons
Evrópa	X	GOD/DET	BRU/SEL	BLI
Fiskur	150.000	40.000	110.000	
Þurrvara	70.000	40.000	30.000	
Ál - Norðurál	260.000	260.000	0	0
Ál - Alcoa	30.000	30.000	0	0
Anóður	0	0	0	
Anode Buts	27.000	27.000	0	
Færeyjar	87.500	22.500	40.000	25.000
Total	624.500	419.500	180.000	25.000
pr. voyage	12.010	8.067	3.462	481

[3828] Hér er átt við að skip norðurleiðar (NL) Eimskips verði fyllt með flutningi á 1000 tonnum af áli frá Alcoa. Er þetta flutningur frá Reyðarfirði til Rotterdam.
[3829] Suðurleið (SL).
[3830] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.854289.
[3831] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]
[3832] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.931541.

Samskip	tons					
	X	ARN/HEG	ELB	M	ARN/HEG	ELB
Fiskur	115.000	115.000	0	0	0	0
Þurrvara	15.000	15.000	0	161.700	156.500	5.200
Elkem	70.000	70.000	0	0	0	0
Ál - Alcoa	310.000	0	310.000	0	0	0
Anóður	0	0	0	0	0	0
Anode Buts	30.000	0	30.000	0	0	0
Færeyjar	8.000	0	8.000	15.000	15.000	0
Total	548.000	200.000	348.000	176.700	171.500	5.200
pr. voyage		3.846	8.700		3.298	130

7738. Í skjali Samskipa er því gerð grein fyrir flutningi Eimskips á því áli Alcoa sem Samskip sinntu ekki með sínu skipi. Var þar gert ráð fyrir að Samskip myndu flytja 310 þúsund tonn og Eimskip 30 þúsund tonn. Þessi samtímagögn eru í fullu samræmi við gögn fyrirtækjanna frá því þegar aukið samráð þeirra hófst eftir mitt ár 2008, sbr. t.d. gögn sem (S)forstj fékk send til kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008, glærukynningu sem (S)frkvstj-millilandasv daginn eftir fundinn með Eimskip 5. september 2008 og viðskiptaáætlun Eimskips sem (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl 11. október 2008.

7739. Ber hér að árétta að á þessum tíma var í gildi skriflegur samningur á milli Samskipa og Alcoa um að Samskip önnuðust flutninga á áli í gámum frá Reyðarfirði til Rotterdam. Alcoa gerði enga aðra viðskiptasamninga um þessa flutninga hvorki við Eimskip né önnur skipafélög heldur byggðust flutningar Eimskips eingöngu á munnlegu samkomulagi við Samskip. Var lagt til grundvallar í áætlunum Samskipa að Eimskip annaðist hluta af þessum flutningum. Er þetta til staðfestingar á áframhaldandi samráði í tengslum við takmörkun á flutningsgetu og þ.a.l. á flutningum fyrir Alcoa á þessum tíma.

7740. Þann 17. nóvember 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)stjform-S í tengslum við útboð Alcoa. Var þar m.a. lýst þáverandi fyrirkomulagi varðandi flutninga fyrir Alcoa: *„[…] Í dag eru mv tongan (12.600dwt) [skip Samskipa á Leið 2] að koma á ca 9 daga fresti og þeir taka hluta með Eimskip, um 30-40 þus tonn. Þetta fyrirkomulag gengur alveg bærilega, […]*

Í dag er þessi eining að skila um $ 1m framlegð – allt kerfið tekið saman. […]"[3833]

7741. Samkvæmt yfirlitinu í kafla 14.36.1 fluttu Samskip 303 þúsund tonn af áli fyrir Alcoa en Eimskip 35 þúsund tonn á árinu 2011.

7742. Samtímagögn staðfesta þannig að samráðið varðandi flutninga fyrir Alcoa sem komið var á á árinu 2008 var enn fyrir hendi á árinu 2011. Samtímagögn sýna jafnframt að Samskip og Eimskip hafi talið möguleika á að halda áfram flutningum fyrir Alcoa á grundvelli þess fyrirkomulags sem fyrirtækin komu á í tengslum við samráðið varðandi takmörkun á flutningsgetu á árinu 2008 þrátt fyrir útboð Alcoa, þ.e. að Samskip myndu annast mestan hluta af flutningum á áli Alcoa til Rotterdam en Eimskip myndi áfram annast þann hluta sem Samskip myndu ekki sinna.

7743. Bæði Samskip og Eimskip gáfu tilboð til Alcoa í útboðinu 2011. Niðurstaða útboðs Alcoa lá svo fyrir á árinu 2012. Varð niðurstaðan sú að Alcoa samdi við annað flutningafyrirtæki en Eimskip og Samskip. Framangreindir flutningar Eimskips og Samskipa á áli Alcoa hættu því snemma árs 2013, sbr. nánar í kafla 20.9 og 20.11.

[3833] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.935179.

14.36.9. Samantekt

7744. Eitt af þeim gögnum sem eru í samræmi við önnur samtímagögn og endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa er skjal (S)frkvstj-millilandasv frá mars 2009. Skjalið nefndi (S)frkvstj-millilandasv *„Markaðsskipting"*. Þar voru settar fram upplýsingar um það hvernig markaðurinn í inn- og útflutningi skiptist á milli Eimskips og Samskipa.

7745. Áður en *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008 tóku stjórnendur Samskipa það óstinnt upp þegar Eimskip tók eitt sinn að sér flutninga fyrir Alcoa sem féllu undir samning Samskipa og Alcoa. Þetta breyttist eftir að samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt ár 2008. Atvik vegna útflutnings fyrir Alcoa voru þannig hluti af samráði fyrirtækjanna og Eimskip hóf reglulega flutninga á hluta af álflutningi Alcoa sem ekki komust með skipum Samskipa frá Reyðarfirði til Rotterdam.

7746. Í áðurnefndu skjali (S)frkvstj-millilandasv var gert ráð fyrir því að Eimskip flytji árlega fjörtíu þúsund tonn af flutningum á áli Alcoa til Rotterdam. Þetta gekk eftir.

7747. Í skjali (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010 sést að þessir flutningar á áli Alcoa voru í fjórtánda sæti yfir umfangsmestu flutninga hjá útflutningsdeild Eimskips og æðstu stjórnendur fyrirtækisins ræddu með mikilli velþóknun um þessa flutninga.

7748. Í áætlunum (S)forstö-útfl sem hann útbjó annars vegar í desember 2009 fyrir árið 2010 og hins vegar í september 2010 fyrir árið 2011 var skýrt tekið fram að í samningnum við Alcoa fælist að Samskip sæju um *„allan flutning á framleiðslu Alcoa sem fer til Evrópu"*. Í sömu áætlunum var þrátt fyrir þetta gert ráð fyrir áframhaldandi flutningum Eimskips á hluta af álframleiðslu Alcoa á Reyðarfirði til Rotterdam. Jafnframt var tekið fram í skjölum (S)forstö-útfl að haustið 2008 hefðu Samskip náð fram *„verulegri"* verðhækkun gagnvart Alcoa. Eins og rakið hefur verið höfðu bæði fyrirtækin hagsmuni af samráði um flutninga fyrir Alcoa. Ávinningur Eimskips var viðbótartekjur og bætt nýting á skipakosti í útflutningi. Ávinningur Samskipa fólst sömuleiðis í því að fyrirtækinu var gert kleift að takmarka flutningsgetu með þeim hætti sem gert var, bættri nýtingu og í því að með samráðinu tókst fyrirtækinu að halda í samninginn við Alcoa frá árinu 2007, ásamt því að ná fram verulegri verðhækkun (131%) gagnvart Alcoa þrátt fyrir lakari þjónustu.

7749. Í áðurnefndri áætlun (S)forstö-útfl frá september 2010 var tekið fram að Samskip ætluðu sér ekki að fallast á tillögur Alcoa um breytingu á samningnum. Ætluðu Samskip sér þannig ekki að fallast á verðlækkun eða beiðni um aukna þjónustu. Þetta gekk eftir og í áætlun (S)forstö-útfl frá september 2011 fyrir árið 2012 kemur fram að enn sé unnið eftir viðaukasamningnum við Alcoa frá nóvember 2008 sem fól í sér hina *„verulegu"* verðhækkun. Auk þessa var gert ráð fyrir því að á árinu 2012 myndi Eimskip áfram flytja hluta af því áli Alcoa sem féll undir flutningasamninginn við Samskip.[3834]

7750. Gögnin staðfesta að Eimskip sinnti hluta umframflutninga fyrir Alcoa sem Samskip sinnti ekki. Skiptingin árin 2009 til 2012 var í kringum 300 þús. tonn á ári sem Samskip tók með sínu skipi en milli 30-40 þús. tonn hjá Eimskip. Þá skal hafa í huga að samráð fyrirtækjanna tók sömuleiðis til samstarfs um gámanotkun tengt Reyðarfirði og einn áfangi í *„Nýtt upphaf"* verkefninu var að fyrirtækin haustið 2008 gerðu ólögmætt samkomulag um flutninga á m.a. tómum gámum milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar, sbr. kafla 9.12.1. Einnig áttu fyrirtækin í samstarfi vegna gáma með því sem Samskip nefna *„skilgreint verklag"*, sbr. sama kafla, sbr. einnig kafla 11.13.4.1 og 12.1.5.

7751. Ýmis samtímagögn sýna ábata og ánægju Eimskips með árangurinn af samráðinu við Samskip í tengslum við viðskipti Alcoa. Samskip voru einnig sátt við skiptinguna á viðskiptum Alcoa en þann 17. nóvember 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)stjform-S. Var þar m.a. lýst þáverandi fyrirkomulagi varðandi flutninga fyrir Alcoa: *„[…] Í dag eru mv tongan (12.600dwt)* [skip Samskipa

[3834] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.6597.

á Leið 2] *að koma á ca 9 daga fresti og þeir taka hluta með Eimskip, um 30-40 þus tonn. Þetta fyrirkomulag gengur alveg bærilega, […]*".

7752. Aðgerðir Samskipa og Eimskips tengdar Alcoa voru mikilvægar varðandi framkvæmd á samráði fyrirtækjanna og sýna framangreind gögn fram á áframhaldandi samráð að þessu leyti. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að á rannsóknartímabilinu hafi fyrirtækið átt í ólögmætu samráði við Samskip um takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa, ásamt *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*". Atvik vegna Alcoa eru í samræmi við þessa viðurkenningu.

7753. Í október 2011 tilkynnti Alcoa um útboð á flutningum fyrirtækisins vegna flutninga frá árinu 2013. Það fór svo að Alcoa samdi við annan flutningsaðila en Eimskip og Samskip. Samfelldu samráð Samskipa og Eimskip tengslum við Alcoa var því sjálfhætt.

7754. Á Grundartanga var að finna Norðurál, stærsta viðskiptavin Eimskips í útflutningi. Þar var Elkem einnig starfandi og var það fyrirtæki mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í útflutningi. Í gögnum frá árinu 2008 sem varða *„Nýtt upphaf*" verkefnið var fjallað um mögulegt samráð vegna viðskipta á Grundartanga í tengslum við takmörkun á flutningaframboði og breytingar á siglingakerfum. Fjallað var um að Samskip hættu að sigla til Grundartanga og Eimskip myndi annast Elkem flutningana fyrir Samskip, ásamt því að flytja fyrir Norðurál. Á móti áttu flutningar Eimskips fyrir BYKO að færast til Samskipa. Viðskiptin við stóriðjurnar á Grundartanga voru þannig til umfjöllunar á vettvangi samráðsverkefnisins, auk viðskiptanna við Alcoa.

7755. Samningur Samskipa við Elkem gilti til febrúar 2011. Samningur Eimskips við Norðurál gilti til nóvember 2011.

7756. Þann 1. september 2010 kom Elkem á Íslandi á fund Eimskips og greindi frá því að flutningar fyrirtækisins yrðu boðnir út í byrjun næsta árs. Um miðjan september 2010 lagði Eimskip til grundvallar að fyrirtækið myndi halda viðskiptunum við Norðurál út árið 2013. Taldi Eimskip þannig enga hættu á því að Samskip myndu reyna að ná Norðuráli í viðskipti þegar samningurinn rann út í nóvember 2011. Þann 19. september 2010 lögðu Samskip til grundvallar að fyrirtækið myndi á árinu 2011 endurnýja samning sinn við Elkem. Jafnframt þyrfti fyrirtækið ekki að lækka verð til Elkem eða Alcoa. Ekki var á það minnst að til greina kæmi á árinu 2011 að reyna að ná Norðuráli í viðskipti. Hafa ber í huga að Samskip hafa staðfest í athugasemdum sínum að fyrirtækið hafði ekki áhuga á viðskiptum Norðuráls á þessum tíma.

7757. Elkem á Íslandi var áhugasamt um að Eimskip setti fram tilboð í flutninga fyrirtækisins. Elkem í Hollandi sá hins vegar ástæðu til að spyrja Eimskip ítrekað um verðþróun hjá fyrirtækinu og hvort Eimskip hefði í raun áhuga á flutningum fyrir Elkem, sbr. lýsingu í minnisblaði (E)frkvstj-Holl á fundi Eimskips 5. nóvember 2010 í Hollandi með Elkem.

7758. Þann 8. nóvember 2010 funduðu m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj og þann 11. nóvember 2010 átti (E)frkvstj-sala/þj annars vegar fund með Elkem og hins vegar með m.a. (S)frkvstj-millilandasv. Þann 15. nóvember 2010 hafði (E)forstö-útfl (undirmaður (E)frkvstj-sala/þj) í áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011 engar áhyggjur af því að missa viðskiptin við Norðurál til Samskipa. Ekki var minnst á möguleg viðskipti við Elkem þrátt fyrir að samningurinn við Samskip væri að renna úr gildi og Elkem á Íslandi áhugasamt um tilboð frá Eimskip. Þann 24. nóvember 2010 funduðu (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am og hafði (S)forstö-útfl (undirmaður (S)frkvstj-millilandasv) skipulagt þann fund. Daginn eftir greindi (S)forstö-útfl frá því að Elkem *„væri í vinnslu*" og mál myndu vonandi skýrast í næstu viku. Þann 3. desember 2010 hittust (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Þann 7. desember 2010 ræddu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv saman og hittust síðan á fundi 9. desember 2010.

7759. Elkem í Hollandi hafði verulegar efasemdir um að Eimskip og Samskip myndu keppa af hörku um flutninga fyrir Elkem á Íslandi, sbr. framangreint minnisblað (E)frkvstj-Holl. Ekki er að sjá að Eimskip

hafi gert nokkuð sem skapaði tiltrú hjá Elkem í Hollandi og áætlun (E)forstö-útfl fyrir árið 2011 endurspeglar áhugaleysi Eimskips á þessum viðskiptum. Eimskip staðfesta jafnframt í athugasemdum sínum að fyrirtækið hafi ekki haft áhuga á að keppa um flutninga Elkem. Þetta gerði stöðu Samskipa augljóslega sterkari og 13. desember 2010 kom fram í tölvupósti (S)forstö-útfl að líklegt væri að Samskip myndu halda áfram viðskiptunum við Elkem, þyrftu ekki að lækka verð heldur myndu þvert á móti ná fram verðhækkun á síðari hluta gildistíma hins fyrirhugaða samnings. Var þetta enn betri niðurstaða en (S)forstö-útfl hafði miðað við í áætlun sinni frá september 2010. Samningur Samskipa við Elkem var hins vegar ekki undirritaður fyrr en í febrúar 2011 og ekkert var í hendi hjá Samskipum fyrir þann tíma.

7760. Í þessu samhengi skiptir verulegu máli að Samskip buðu ekki „*grænlensk* verð" þegar sóst var eftir tilboði í flutninga á áli frá Norðuráli í lok desember 2010. Sýna framangreind gögn áhugaleysi hjá Samskipum og nánast örvæntingu hjá tilboðsbeiðanda vegna þess að engin svör bárust frá Samskipum. Skýrsla (S)forstö-útfl frá september 2010 sýnir að Eimskip og Samskip höfðu samanlagt um 80% markaðshlutdeild í útflutningi á áli og var hlutur hvors fyrirtækis nánast jafnstór, sbr. einnig framangreint „*markaðsskiptingar*" skjal (S)frkvstj-millilandasv frá mars 2009. Að mati Samkeppniseftirlitsins er augljóst að „*grænlenskt*" tilboð vegna flutnings á áli Norðuráls hefði getað sett „*friðinn*" eða jafnvægi á markaði fyrir útflutning fyrirtækja í stóriðju í uppnám.

7761. (E)frkvstj-sala/þj var yfirmaður (E)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv var yfirmaður (S)forstö-útfl. Báru þeir ábyrgð á m.a. útflutningi gagnvart forstjórum sínum. Umfjöllun í kafla 14.33 sýnir að samráð átti sér stað á áðurnefndum fundum þeirra veturinn 2010. Þessir fundir (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv áttu sér stað á sama eða svipuðum tíma og fyrirtækin áttu í samskiptum við Elkem og Norðurál. Samskip og Eimskip hafa ekki veitt upplýsingar um þessa fundi fyrirtækjanna. Einnig áttu sér stað önnur bein samskipti milli stjórnenda Samskipa og Eimskips í m.a. nóvember og desember 2010. Að mati Samkeppniseftirlitsins verður að hafa hliðsjón af þessum ítrekuðu samskiptum stjórnenda fyrirtækjanna við heildarmat á umræddum atvikum.

7762. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er eins og áður segir viðurkennt að á rannsóknartímabilinu hafi fyrirtækið átt í ólögmætu samráði við Samskip um „*skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*". Framangreind gögn vegna Elkem og Norðuráls eru í samræmi við þetta og fela í sér sönnun á tilvist samráðsins á þessum tíma. Sökum markaðsskiptingarinnar voru Samskip og Eimskip haustið og veturinn 2010 örugg um að halda viðskiptum sínum við umræddar stóriðjur þrátt fyrir að samningar rynnu út á árinu 2011. Eimskip greip ekki til ráðstafana gagnvart Elkem sem gátu ógnað friðnum og það gerðu Samskip heldur ekki gagnvart Norðuráli. Samskip fór aftur á móti að sýna viðskiptum Norðuráls áhuga á árinu 2013 en þá höfðu fyrirtækin tekið að draga úr hinu ólögmæta samráði, sbr. nánar í kafla 21. Á því ári má jafnframt sjá áhyggjur Samskipa af samkeppni um Elkem en því var ekki að heilsa á árunum 2010 og 2011 þegar markaðsskiptingin var að fullu við lýði.[3835]

7763. Ljóst er að bæði Samskip og Eimskip höfðu horn í síðu þess fyrirkomulags sem gerði Thorship kleift að bjóða upp á almennan flutning frá Rotterdam til Straumsvíkur með skipum Wilson sem fluttu út ál fyrir Alcan. (S)forstj lýsti þessu sem samkeppnislegri ógn og hið sama gerði (E)forstö-útfl. Þá hafði (E)frkvstj-sala/þj fundað með Thorship. Þann 20. janúar 2010 vísaði (S)forstj til mögulegs samstarfs við Thorship, (E)forstö-útfl hitti Thorship 29. janúar 2010 og þann 30. mars 2010 kvaðst (S)frkvstj-Jóna vita að (S)forstj vildi hitta Thorship til að „*ræða málin við þá*". Á sama tíma var undirmaður (S)frkvstj-Jóna, (S)starfsm, ítrekað að reyna að ná tali af framkvæmdastjóra Thorship. Eftir samtal við Alcan um flutninga sendi (S)forstj tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-millilandasv og bað hann um að ígrunda vel „*mögulegt samstarf sem við getum komið á við Thorship*". (S)forstj ræddi svo í síma við framkvæmdastjóra Thorship þann 15. september 2010 og kom hann á fund (S)forstj daginn eftir. Eimskip ræddi einnig við Alcan um flutninga og fyrirhugað útboð. Í minnisblaði (E)frkvstj-skiparekst frá 20. nóvember 2010 kemur skýrt fram að bæði Eimskip og Samskip kvörtuðu við Alcan yfir þeirri

[3835] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.705597.

samkeppni sem stafaði frá Thorship. Samkvæmt því fór (E)frkvstj-skiparekst *„vel yfir“* þetta með Alcan og í minnisblaðinu er haft eftir Alcan að (S)forstj hafi *„oft“* snúið sér til Alcan *„aðallega til að kvarta undan „Thor Ship „concept““*.

7764. Við blasir að það þjónaði hagsmunum Samskipa og Eimskips að losna við eða veikja Thorship sem keppinaut. Gögnin sýna að unnið var að þessu hjá fyrirtækjunum. Að sama skapi þjónaði það hagsmunum fyrirtækjanna að gera tilraun til þess að fá Thorship til samstarfs. Hafa ber í huga að með tilboðum sínum til Alcan reyndu bæði Samskip og Eimskip að komast yfir það pláss sem Thorship hafði til umráða í skipum sem fluttu fyrir Alcan þrátt fyrir að það hafi ekki verið hluti af útboðinu. Með því hefðu fyrirtækin náð að losna við þennan keppinaut sinn. Ber að virða þetta í samhengi við samskipti Samskipa og Eimskips á nánast sama tíma við lítinn keppinaut hér á landi (BWS), sbr. umfjöllun í kafla 20.

7765. Á svipuðum tíma var innan Samskipa fjallað um siglingakerfi og skip Eimskips og að Samskip gætu hugsanlega komist *„í að reka“* siglingakerfi Wilson. Þann 20. október 2010 taldi (S)frkvstj-millilandasv *„ákaflega áhugavert“* að setja fram tilboð í fyrirhuguðu útboði Alcan en taldi að erfitt gæti verið að bjóða á móti Wilson/Thorship. Hvergi kom fram að (S)frkvstj-millilandasv hefði áhyggjur af tilboði Eimskips. Sama dag og *„langur“* fundur m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj átti sér stað, þ.e. 9. nóvember 2010, bar (S)forstj það undir (S)frkvstj-millilandasv hvort hann ætti að ræða við Wilson um fyrirhugað útboð Alcan. Telur Samkeppniseftirlitið þessa hugmynd forstjóra Samskipa endurspegla samráðið á þessum tíma. (S)frkvstj-millilandasv tók vel í þetta og ber að hafa í huga að á árinu 2009 höfðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv áður velt fyrir sér ólögmætri markaðsskiptingu í samvinnu við Wilson, þ.e. að Wilson fengi Alcoa viðskiptin og Samskip Alcan viðskiptin. Ber hér aftur að hafa í huga ítrekuð samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í m.a. nóvember og desember 2010.

7766. Framangreind hugmynd um samstarf Samskipa við Wilson í útboði Alcan var framkvæmd og hér að framan er lýst þeim samskiptum sem áttu sér stað milli Samskipa og Wilson. Leiddu þessi samskipti til þess að Samskip buðu ekki sjálfstætt í útboði Alcan eins og Alcan hafði gert ráð fyrir. Þess í stað var í frávikstilboði Wilson gert ráð fyrir áþekkri aðkomu Samskipa að þessum flutningum og Thorship höfðu haft. Hér ber þó að hafa í huga þann mun að Samskip vildu komast yfir plássið með samráði við Wilson meðan Thorship hafði plássið á grundvelli samnings við Alcan.

7767. Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins við rannsókn málsins, frá 8. apríl 2019, er þetta skýrt með þeim hætti að fyrirtækið hafi ekki haft *„forsendur“* til þess að bjóða eitt í þessa flutninga og jafnframt hafi Alcan verið *„upplýst“* um þessa *„stöðu“* Samskipa og fyrirtækið hefði átt í samskiptum við Wilson. Samkeppniseftirlitið telur í þessu samhengi rétt að rifja upp eftirfarandi atvik:

- Í glærum útflutningsdeildar Eimskips frá 13. og 14. september 2010 er fjallað um Alcan. Gefa þær til kynna að það hafi verið talið raunhæft fyrir bæði Eimskip og Samskip að bjóða í flutninga Alcan.

- (S)frkvstj-millilandasv taldi þann 25. október 2010 *„ákaflega áhugavert“* að bjóða í flutninga fyrir Alcan.

- Eftir að (S)frkvstj-Jóna ræddi við Alcan taldi hann *„mikilvægt að nýta tíman vel í undirbúning í viðræður við þá skipseigendur sem að koma til greina ...“*, sbr. tölvupóst hans frá 4. nóvember 2010. Verður tölvupóstur (S)frkvstj-Jóna ekki skilinn öðruvísi en að hann teldi rétt og raunhæft að hefja þegar í stað undirbúning að sjálfstæðu tilboði Samskipa.

- Frekari stoð fyrir þessu er að finna í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv frá 8. nóvember 2010 þar sem hann greindi frá því að undirmenn hans væru *„byrjaðir að skoða skipakost“* vegna Alcan útboðsins. Ekki hafa fundist gögn sem sýna að Samskip tókst ekki að finna hentugan skipakost og Samskip hafi ekki lagt fram gögn því til stuðnings.

- Gögnin sýna hins vegar að (S)forstj hafði ekki áhuga á sjálfstæðu tilboði Samskipa. Áður en nokkur niðurstaða um „*skipakost*" lá fyrir eða þann 4. nóvember 2010 fór (S)forstj fram á það við undirmenn sína að þeir myndu meta það með honum hvort og hvenær hann ætti að snúa sér til Wilson. (S)forstj fékk þann 2. desember 2010 í hendur útboðsgögnin frá Alcan og daginn eftir ætluðu hann, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Jóna að rýna þau gögn saman. Hefur hér mikla þýðingu að áður en (S)forstj hafði fengið í hendur útboðsgögnin óskaði hann eftir viðræðum um útboðið við Wilson, sbr. tölvupóst hans til Wilson þann 23. nóvember 2010. Jafnframt benda gögn málsins til þess að Samskip hafi rætt við fleiri keppinauta um mögulegt samstarf. Þegar af þessari ástæðu er það mat Samkeppniseftirlitsins að skýring Samskipa frá apríl 2019 sé ekki trúverðug. Fæst ekki séð að Samskip hafi getað metið með fullnægjandi hætti hvort fyrirtækið væri „*í stöðu*" til að bjóða sjálfstætt án þess að hafa rýnt útboðsgögnin. Benda má á að Samskip hafa ekki lagt fram nein gögn til stuðnings því að fyrirtækið hafi ekki getað boðið sjálfstætt í útboðinu. Til viðbótar ber að hafa í huga að kynningarfundurinn vegna útboðs Alcan hafði ekki verið haldinn þegar (S)forstj sneri sér til Wilson. Sá fundur var sem fyrr segir haldinn 13. – 14. desember 2010 í Hollandi. Þá gaf (S)forstj aðra skýringu fyrir því að Samskip ætluðu einungis að taka þátt í útboðinu í samstarfi við keppinaut í tölvupósti hans til (S)frkvstj-Silver. Bera gögnin með sér að (S)forstj hafi séð tækifæri í að nýta sér tengsl Samskipa við Wilson sem urðu til með hinu ólögmæta samstarfi sem fólst í stofnun Silver Green, sbr. kafla 20.5.

- Það kom Alcan í opna skjöldu að Samskip skyldu hafa haft samvinnu við Wilson í útboðinu í stað þess að bjóða með sjálfstæðum hætti. Staðhæfingar Samskipa um vitneskju Alcan standast því ekki.

7768. Við vísan til framangreinds er það mat Samkeppniseftirlitsins að ekki sé unnt að fallast á það með Samskipum að fyrirtækinu hafi verið ókleift að bjóða með sjálfstæðum hætti í útboði Alcan.

7769. Háttsemi keppinauta, eða mögulegra keppinauta, sem felst í því að setja fram sameiginlegt tilboð eða hafa að öðru leyti með sér samráð í útboðum viðskiptavina telst hafa það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Engu máli skiptir um lögmæti slíkrar háttsemi hvort samráðið fór fram með leynd eður ei.[3836]

7770. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með framangreindum samskiptum og samvinnu við Wilson í útboði Alcan. Sem fyrr segir höfðu bæði Samskip og Eimskip horn í síðu Thorship og ef frávikstilboðið hefði verið samþykkt hefði samkeppnin sem Thorship gat veitt að þessu leyti horfið. Þetta gekk ekki eftir en þetta brot Samskipa var hins vegar í eðli sínu til þess fallið að styðja við hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips og það ástand sem það skapaði á flutningamarkaðnum. Í ákvörðun þessari er ekki tekin afstaða til lögmætis aðgerða Wilson.

7771. Í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að framangreind gögn og atvik sýni fram á samráðsbrot fyrirtækisins, sbr. mgr. 1590 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Ekki er unnt að fallast á það en fjallað er nánar um þær athugasemdir í kafla 26.36.

14.37. Ýmis atvik á árinu 2011

7772. Í þessum kafla verður farið yfir ýmis atvik frá árinu 2011 sem sýna fram á hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Er því m.a. lýst hvernig Samskip virtu „*friðinn*" þegar mikilvægir viðskiptavinir Eimskips óskuðu eftir tilboðum vegna óánægju með verðlagningu Eimskips, eins og t.d. Ölgerðin. Jafnframt er lýst gagni þar sem undirmaður (S)frkvstj-Jóna beinlínis spyr að því hvort það sé „*vafasamt upp á friðinn*" að bjóða viðskiptavini Eimskip góð kjör. Einnig er lýst mikilli

[3836] Sjá hér dóm EFTA-dómstólsins frá 22. desember 2016 í máli nr. E-3/16, Ski Taxi, mgr. 88 og áfram. Sjá einnig til hliðsjónar dóm Hæstaréttar Noregs frá 22. júní 2017 í máli nr. 2015/203.

ánægju m.a. (S)forstj með góða afkomu Samskipa. Þá er gerð grein fyrir fundi lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í mars 2011.

14.37.1. „*Frekar há*" verð hjá N1

7773. Samkvæmt markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012 var N1 í hópi stærstu viðskiptavina Samskipa á árinu 2011 og var umfangið svipað á árinu 2010.[3837] Snemma á árinu 2011 áttu sér stað viðræður um endurnýjun á samningi við N1.

7774. Þann 8. febrúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til N1 og var ákveðið að halda fund næstkomandi fimmtudag til að ræða flutningamál.[3838]

7775. Þann 22. febrúar 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S) frkvstj-innanl vegna N1 þar sem sagði:

„Skoðaði verðin hjá N1 aftur. Mér líst vel á að halda þessu óbreyttu. Þetta eru frekar <u>há verð</u>."

7776. (S) frkvstj-innanl svaraði sama dag: *„flott mál"*.[3839]

7777. Þann 11. mars 2011 sendi (S)forstö-innfl1 svohljóðandi tölvupóst til N1:

„Ég ætlaði að vera löngu búinn að senda þér tillögu að nýjum flutningasamningi, en hér kemur hann loksins. Þetta er eins og við ræddum óbreytt frá síðasta samningi. Það eina sem breytist í rauninni er að staðsetningagjaldið er nú innifalið í sjóflutningsverðunum.

Kíktu á þetta og vertu í sambandi ef þú hefur einhverjar spurningar."

7778. N1 svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 þann 23. mars 2011 með eftirfarandi hætti: *„Ef við samþykkjum að <u>4% verðhækkunin</u> [svo] frá því að við gerðum samninginn í lok mars í fyrra verði áfram inni legg ég til að þú tálgir lágmarksgjaldið niður í 199 EUR – það [er] verulega hátt að vera komið í 225 EUR."* *(S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir: „Lendum þessu svona. Ég skal lækka lágmarksgjaldið."*[3840]

7779. Samningur Samskipa við N1 var samkvæmt framangreindu endurnýjaður og samkvæmt yfirliti (S)forstö-innfl1 frá 20. október 2011 var N1 þrettándi stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi.[3841] Samkvæmt markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013, sem (S)forstö-innfl1 sendi samstarfsmönnum sínum 15. september 2012[3842], héldust viðskipti N1 við Samskip með óbreyttu sniði á árinu 2012. Var N1 þá 12. stærsti viðskiptavinur Samskipa og var umfang viðskipta félagsins við Samskip á árinu 2012 talið 2,5% meira en árið áður. Er þessi niðurstaða í samræmi við það markmið sem kom fram í markaðsskýrslu fyrir árið 2012, þar sem sagði m.a.: *„Áherslan í sölu árið 2012 ræðst að miklu leiti eftir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði. Gert er ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi"*.

7780. Framangreindar upplýsingar um að Samskipum hafi tekist að endurnýja samning við N1 á *„frekar háum"* verðum, styðja það mat Samkeppniseftirlitsins að ólögmæt markaðsskipting (*„friður"* og *„ró"*) og samráð Samskipa og Eimskips hafi verið áfram til staðar á þeim tíma þegar viðskiptasamningurinn við N1 var gerður.

[3837] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.783380.
[3838] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.852680.
[3839] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.856604.
[3840] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.863430.
[3841] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.911165. Meðfylgjandi var excel-skrá þar sem mikilvægustu viðskiptavinunum var raðað í stærðarröð.
[3842] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.598296.

14.37.2. *„Er vafasamt upp á friðinn“* að bjóða Pennanum góð kjör?

7781. Fyrirtækið Penninn var viðskiptavinur Eimskips í innflutningi m.a. frá Bretlandi. Þann 4. mars 2011 sendi Penninn tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna og vildi ræða mögulega flutninga. Starfsmanni Jóna, (S)starfsm, var falið þetta verkefni og aflaði hann upplýsinga hjá Pennanum um umfang flutninganna.

7782. Í kjölfarið sendi (S)starfsm tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna og taldi upp eftirfarandi tíu atriði varðandi möguleg viðskipti við Pennann:

> *„1. Flugsendingar: þeir hljóta þó að vita frá hvaða löndum tímaritin koma helst, mætti segja mér USA, UK og eitthvað scandinavia...eru ekki einhverjir birgjar sem eru að safna saman tímaritunum frá hinum og þessum útgáfum ?*
>
> *2. FCL Heilgámar: House-house dýrt, myndum ráðleggja truck p/u en etv. húsgagnagáma sem househouse vegna hættu á skemmdum.*
>
> *3. FCL eftir löndum total 146 gámar, 37 % AAR, 17 % HAM, HEL,IMM. RTM allt of lítið hlutfall aðeins 6 %, við myndum færa DE yfir í flestum tilvikum.*
>
> *4. Sjór USA: ekki vandamál*
>
> *5. Akstur: ekki vandamál eða?*
>
> *6. Fjöldi birgja: Við erum bestir í akkúrat svona kúnnum... margir birgjar = þarf mikla þjónustu*
>
> *7. Þýskaland/Hamborg: 90 % af EXW DE er betra að senda á RTM, við þekkjum þetta vel og ekkert vandamál.*
>
> *8. Kína no p.roblem*
>
> *9. <u>UK sjór er vandamál, styggjum Eimskip rækilega ef við værum að taka þann bita af þeim</u>, þetta er ca. 17 % af heildar FCL.... þó svo gámarnir færu kannski áfram via EIMU... Spurning hvort þeir væru <u>á móti því að skipta bitanum eitthvað</u> þ.e. Penninn vildi vera á báðum stöðum með eitthvað... ??*
>
> *10. Noregur: væntanlega ekki vandamál, sleppum feeder.. fáir birgjar, fáar sendingar væntanlega líka.“*

7783. Samkvæmt þessu taldi (S)starfsm það *„vandamál“* að Pennanum yrði boðið það góð kjör að fyrirtækið myndi flytja Bretlandsflutninga sína frá Eimskip til Samskipa.

7784. (S)frkvstj-Jóna svaraði þessum tölvupósti (S)starfsm og sagði að *„Noregur og aksturinn“* verði *„ekkert mál.“* Hið sama ætti hins vegar ekki við um 9. tl., þ.e. innflutning frá Bretlandi þar sem Penninn var í viðskiptum við Eimskip. Um það sagði (S)frkvstj-Jóna;

> *„en Bretland yrði erfiðara.“*

7785. Nokkrum dögum seinna sendi (S)starfsm annan tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna vegna þessara mögulegu viðskipta við Pennann:

> *„eigum við að stilla upp einhverjum tilboðsverðum, eða er vafasamt upp á <u>friðinn við EIMU</u>* [Eimskip] *að hjóla í þetta af fullum krafti?*
>
> *spurning kannski að setja eitthvað upp varðandi t.d. flugið frá USA, komast inn fyrir þröskuldinn […]“*[3843]

[3843] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.381513.

7786. Í framangreindum samtímagögnum kemur fram að (S)starfsm hefði borið það undir (S)frkvstj-Jóna hvort það ætti annaðhvort að halda „*friðinn*" við Eimskip eða stunda samkeppni og „*hjóla í þetta af fullum krafti*." (S)frkvstj-Jóna hvorki leiðrétti þetta né gerði athugasemdir við þessa nálgun undirmannsins og niðurstaðan varð sú að þessir sjóflutningar héldust áfram hjá Eimskip.

7787. Samskip halda því fram í athugasemdum sínum að orðalagið „*að skipta bitanum*" gefi til kynna vangaveltur (S)starfsm um hvort hagstæðast væri fyrir Jóna að nálgast Pennann með það í huga að bjóða í hluta viðskiptanna í stað þess að bjóða í öll viðskiptin. Þannig hefði (S)starfsm talið ólíklegra að Eimskip myndi refsa Jónum.[3844] Samkeppniseftirlitið telur þær skýringar Samskipa hins vegar ótrúverðugar og ekki í samræmi við gögn málsins. Er þessum sjónarmiðum Samskipa svarað nánar í kafla 26.37.1.

7788. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreint, ásamt öðrum gögnum frá m.a. árinu 2011, endurspegli samfellt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Af þeim er að lágmarki unnt að draga þá ályktun að starfsmaður Jóna hafi lagt til að taka tillit til keppinautarins og hvernig unnt væri að viðhalda „*friði*" á markaðnum og „*friði*" í samstarfi fyrirtækjanna á umræddri flutningaleið. Eru þessi gögn einnig til stuðnings framkomnum ábendingum heimildarmanns um að honum hefðu borist upplýsingar um að á árinu 2011 hefði forstjóri Eimskips látið þau boð út ganga til undirmanna sinna að ekki ætti að „*hjóla í Samskip*" og á svipuðum tíma hefðu samskonar boð verið látin út ganga innan Samskipa varðandi samkeppni við Eimskip.

7789. Í þessu samhengi er rétt að rifja upp að Samskip og Jónar eru eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Hafa Samskip (Jónar) m.a. lýst Jónum sem „*söludeild*" Samskipa sem eigi í samkeppni við Eimskip. Í kafla 16.6 í ákvörðun þessari er rakið að Samskip (Jónar) og Eimskip hafi á árinu 2009 aukið verulega samstarf sitt en um einstök tilfallandi viðskipti hefði verið að ræða áður samkvæmt upplýsingum frá Jónum. Að minnsta kosti var um að ræða samkomulag um reglulega flutninga frá Bretlandi og var þetta í samræmi við „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Þetta flutningasamstarf milli Jóna og Eimskips var við lýði út rannsóknartímabil þessa máls og samkvæmt kvörtun Jóna frá 17. september 2018 var það raunar fyrir hendi fram á árið 2018.

7790. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að framangreint aukið samstarf Samskipa við Eimskips í flutningum hafi verið hluti af samfelldu samráði þeirra. Líta ber til þess að í bréfi Samskipa frá 20. nóvember 2018 kemur fram að þetta samráð við Eimskip hafi verið vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa haustið 2008 en í ákvörðun þessari er komist að þeirri niðurstöðu að Eimskip og Samskip hefðu haft samráð í tengslum við breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Eimskip hefur jafnframt viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um umræddar breytingar á siglingakerfum á síðari hluta ársins 2008 og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum, sbr. sátt fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið, dags. 16. júní 2021.

7791. Að mati Samkeppniseftirlitsins fólst því í umræddu samstarfi Jóna og Eimskips ólögmætt samráð sem varði út rannsóknartímabil málsins. Af framangreindum samskiptum innan Jóna má jafnframt ráða að það hafi verið mat Jóna (Samskipa) að litið hafi verið á aukið samstarf Jóna (Samskipa) og Eimskips sem hluta af samráðsverkefninu, þ.e. að komist hafi á friður á flutningum frá Bretlandi sem ekki mætti raska. Samkvæmt framansögðu gættu Jónar að því í mars 2011 að „*friðurinn*" milli Samskipa og Eimskips yrði ekki rofinn.

14.37.3. Fundur lykilstjórnenda 9. mars 2011

7792. Líkt og rakið er í kafla 14.33 hér að framan sýna gögn frá október-nóvember 2010 að stjórnendur Samskipa og Eimskips hefðu unnið að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta m.a. gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkefna sem féllu beint undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Leiddi þetta til þess að fyrirtækin náðu fram

[3844] Sjá mgr. 1235 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII.

verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum á þessum tíma og hækkanir á gjaldskrá sem höfðu verið í undirbúningi var hrint í framkvæmd í janúar og febrúar 2011.

7793. Í kjölfarið vann Eimskip áfram að sértækum hækkunum við endurnýjun á samningum við mikilvæga viðskiptavini. Í fundargerð vegna vikulegra funda (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl frá 3. mars 2011 var verkefnið: *„Hækkun á samningi Innnes"* m.a. tilgreint á verkefnalista. Ábyrgð þessa verkefnis var hjá framangreindum sömu stjórnendum.[3845] Nánar var fjallað um atvik tengt Innnes og markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa í kafla 14.35.

7794. Í málinu liggja fyrir glærur vegna forstöðumannafundar hjá Eimskip. Eru þær dagsettar í mars 2011. Þar er á ný rætt um það áhersluverkefni (E)frkvstj-sala/þj að hækka þurfi meðalsjóflutningssverð og fram kemur að líklegt sé að almenn verðhækkun verði 1. júlí 2011.[3846]

7795. Samskipti áttu sér stað milli stjórnenda Samskipa og Eimskips 1. – 7. mars 2011 sem vörðuðu ólögmætt samráð fyrirtækjanna vegna notkunar á gámum.

- Annars vegar var um að ræða tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj). Kvartaði (S)forstö-innfl1 yfir því að Eimskip gæti ekki útvegað tóma gáma í Norfolk vegna innflutnings til Íslands. Vísaði (S)forstö-innfl1 ítrekað til skuldbindingu Eimskips í Norður-Ameríkusamningnum um að útvega Samskipum gáma. (E)forstö-innfl svaraði og sagði að Eimskip myndi gera það sem fyrirtækið gæti til að útvega gáma. [3847]

- Hins vegar var um að ræða tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-útfl og (E)forstö-sölu (afrit til (E)frkvstj-sala/þj). Þessi samskipti vörðuðu útflutning til Norður-Ameríku og vísaði (S)forstö-útfl til ákvæða í samningi fyrirtækjanna *„varðandi lágmarks gámafjölda sem við eigum rétt á per ferð frá Reykjavík"*. (E)forstö-sölu svaraði og kvaðst ætla að skoða þetta.[3848] Í öðrum tölvupósti vísaði (S)forstö-útfl til samskipta við undirmann (E)forstö-sölu ((E)starfsm) og bað (S)forstö-útfl (E)forstö-sölu um upplýsa (E)starfsm um skyldur Eimskips gagnvart Samskipum. [3849]

7796. (E)frkvstj-sala/þj fékk send afrit af fyrrnefndum tölvupóstum (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl til Eimskips. Brást hann við með því að senda 7. mars 2011 tölvupóst til (S)forstö-útfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)forstö-sölu) og óskaði eftir því að fyrirtækin myndu ræða gámamál í flutningum til og frá Norður-Ameríku:

„Sæll, var að reyna að ná í [(S)frkvstj-millilandasv] *og svo þig til að fara yfir þetta og gámamál á hinum endanum líka. Þið sláið bara á þráðinn þegar þið megið vera að en helst hefði ég viljað setjast aðeins niður með ykkur til að fara yfir."*[3850]

7797. Hér ber að hafa í huga að tölvugögn (E)frkvstj-sala/þj sýna að hann útbjó reglulega verkefnalista þar sem hann tilgreindi mikilvæg verkefni á hverjum tíma fyrir sig. Fram hefur komið að árið 2010 voru á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj verkefni tengd hækkun á verði og samstarfi við Samskip. Eftir endurnýjun ólögmætra samninga Eimskips og Samskipa 9. desember 2010 voru verkefni sem lutu að hækkun á verði áfram á verkefnalistum (E)frkvstj-sala/þj árið 2011 (*„Hækkanir ISL – ERL"*/ *„Hækkun meðalsjóflutningssverða"*). Þennan sama dag og (E)frkvstj-sala/þj sendi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl, 7. mars 2011, kom aftur inn á verkefnalista hans verkefni tengt Samskipum. Var þá komið inn á þennan lista (E)frkvstj-sala/þj eftirfarandi verkefni:

[3845] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.192200.
[3846] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2011. *„SCS 29.04.2011"*, glærur 2 og 20.
[3847] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.102193.
[3848] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1038376.
[3849] Afritaður tölvupóstur frá [...] Doc. ID. 0.7.33.1038827.
[3850] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.520111.

„Samskip inn og út“.[3851]

7798. Féll þetta verkefni (E)frkvstj-sala/þj undir lið sem gaf til kynna beina aðkomu (E)forstj. (Liðurinn: *„Verkefni 1-3 (E)forstj“*) Vísaði þetta verkefni til inn- og útflutnings Samskipa. Á þessum tíma var fyrir hendi m.a. eftirfarandi samráð Samskipa og Eimskips sem tengdist beint sjóflutningum:

- Norður-Ameríku samráðið
- Samráðið sem byggði á *„neyðarsamkomulaginu“*
- Samráðið sem byggði á samningi milli Jóna og Eimskips
- Gámasamráðið
- Samráðið um útflutningi á áli fyrir Alcoa

7799. Ekki er ljóst af framangreindu gagni (E)frkvstj-sala/þj hvort þetta verkefni hans tók til þessara þátta í samráðinu eða mögulega til samráðs í tengslum við breytingar á siglingakerfum líkt og áður hafði gerst í samráðsverkefninu. Einnig kann þetta að vísa til yfirstandandi markaðsskiptingar gagnvart viðskiptavinum í sjóflutningi eða til kvartana Samskipa vegna skorts á gámum. Ljóst er a.m.k. að um mjög þýðingarmikið verkefni var að ræða gagnvart Samskipum, sbr. tenginguna við (E)forstj.

7800. Hvað sem framangreindu líður er ljóst að (E)frkvstj-sala/þj fundaði með Samskipum eftir að hafa sent tölvupóstinn 7. mars 2011. (S)frkvstj-millilandasv svaraði (E)frkvstj-sala/þj 8. mars 2011 og stakk upp á fundi daginn eftir.[3852] (E)frkvstj-sala/þj samþykkti það og var fundurinn haldinn kl. 10:30 þann 9. mars 2011.[3853] Auk (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv sátu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl einnig fundinn.

7801. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[3854] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

7802. Framangreind samtímagögn gefa hins vegar til kynna hversu umfangsmikið samstarf Eimskips og Samskipa var að þessu leyti. Að tillögu (E)frkvstj-sala/þj var haldinn fundur þar sem ræða átti a.m.k. vanda sem upp var kominn í gámasamráði fyrirtækjanna. Ber og að virða þetta í samhengi við annað gámasamráð sem lýst er í kafla 18.

7803. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips vegna gáma var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 9. mars 2011.

[3851] Verkefnið hafði fallið út af verkefnalista [...] mánuði síðar. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Verkefni [...] jan 2011.docx“*. Vistað í tölvugögnum [...], dags. 07.03.2011, kl. 17:27. Doc. ID. 0.7.33.182199. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Verkefni [...] apr 2011.docx“*. Vistað í tölvugögnum [...], dags. 06.04.2011, kl. 12:48. Doc. ID. 0.7.33.181952. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Verkefni [...] agust 2011.docx“*. Vistað í tölvugögnum [...], dags. 08.08.2011, kl. 16:42. Doc. ID. 0.7.33.188493. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Verkefni [...] dec 2011.docx“*. Vistað í tölvugögnum [...], dags. 20.12.2011, kl. 11:24. Doc. ID. 0.7.33.180922.

[3852] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1039012.

[3853] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.860301. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.979955.

[3854] Sjá um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23.

14.37.4. Samskip hafa ekki á áhuga á MS

7804. Mjólkursamsalan (MS) var einn stærsti viðskiptavinur Eimskips í innflutningi og gögnin sýna að í mars 2011 sneri MS sér til Samskipa og vildi ræða möguleg flutningsviðskipti.

7805. Samskipum var ljóst að MS var einn stærsti viðskiptavinur Eimskips í innflutningi. Í markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 er MS að finna á lista yfir mikilvægustu viðskiptavini Eimskips. Það sama kom fram í samskonar skýrslu (S)forstö-innfl1 ári síðar, þ.e. fyrir árið 2012. Samtímagögn bera ekki með sér að Samskip hafi ekki stefnt að því að ná þessum viðskiptavini Eimskips í viðskipti til sín. Áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst, í júní 2008, stóð hins vegar til hjá Samskipum að ná MS af Eimskip í „*herferð*" sem þá var í undirbúningi, sbr. kafla 6.7.6.

7806. MS hafði verið mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í landflutningum. MS fór hins vegar að annast sjálf eigin landflutninga og hætti landflutningaviðskiptum við Samskip um mitt ár 2010. Var frá þessu greint í skýrslu landflutninga Samskipa frá september 2010. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa hf. þann 3. janúar 2011 var eftirfarandi bókað um áhrif af því að MS hætti að nýta sér landflutningaþjónustu Samskipa: *„Uppsögn samnings Mjólkursamsölunar um mitt ár 2010 hefur töluverð áhrif á framlegð hjá Landflutningum en áætlun 2011 gerir ráð fyrir að flutt tonn verði 146 þúsund sem er 6 þúsund tonnum minna en 2010.*"[3855]

7807. Þann 7. mars 2011 sendi MS tölvupóst til (S)forstj með heitinu „*Flutningamál – tilboð*". Í honum sagði að MS væri að *„endurskoða flutningamál sín og við vildum gjarnan hitta fulltrúa frá ykkur og ræða möguleika á samstarfi.*"[3856] Mikilvægur viðskiptavinur Eimskips hafði þannig að eigin frumkvæði samband við Samskip og gaf til kynna að til greina kæmi að færa viðskipti sín til Samskipa.

7808. Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S) frkvstj-innanl og spurði hvort þeir gætu hitt MS þann 10. mars 2011.[3857] Var sá fundur haldinn.[3858]

7809. Ljóst er að MS taldi Samskip ekki sýna mikinn áhuga á að gera félaginu tilboð. Þetta má ráða af tölvupósti sem MS sendi til (S)forstö-innfl1 og (S) frkvstj-innanl þann 28. mars 2011. Í honum sagði:

„Við höfum ekkert heyrt frá ykkur eftir fund okkar fyrr í þessum mánuði. Hafið þið skoðað þau gögn sem við létum ykkur fá og mótað einhverjar verðhugmyndir sem hægt er að kynna fyrir okkur?"

7810. (S) frkvstj-innanl framsendi þennan póst til (S)forstö-innfl1 og tók þetta fram:

„Eigum við ekki að hitta þá aftur og gefa þeim verð, spurning bara hversu há verð þú vilt gefa. Var það ekki niðurstaðan, þ.e. að verðin munu alltaf lenda hinum megin?"

7811. (S)forstö-innfl1 svaraði um hæl og sagði:

„Jú ég skal klára að stilla þessu upp, bæði inn og útflutningi. Geri ekki ráð fyrir að þetta verði mjög skörp verð. Spurning um að hitta þá á fimmtudag eða föstudag. Vilt þú svara mailinu eða á ég að gera það."

7812. (S)forstö-innfl1 og (S) frkvstj-innanl ákváðu að (S)forstö-innfl1 myndi svara tölvupósti MS.[3859] Sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til MS síðar sama morgun: *„Við erum búnir að skoða þetta og erum að leggja loka hönd á að stilla þessu upp. Við hefðum viljað hitta ykkur og fara í gegnum tilboð okkar. Hvernig hentar ykkur að fá okkur í heimsókn eftir hádegi á fimmtudag?*"

[3855] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.842670.
[3856] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.844248.
[3857] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.8445393.
[3858] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...]
[3859] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.864228.

7813. Samskip og MS ákváðu að morgni 29. mars 2011 að eiga fund fimmtudaginn 31. mars 2011.[3860]

7814. (S)forstö-innfl1 hafði verið falið að ganga frá tilboði til MS í bæði innflutning og landflutninga. Sendi hann tölvupóst til (S) frkvstj-innanl þann 29. mars 2011 og spurði hvaða *„verð á ég að bjóða MS í akstur til og frá Akureyri og Selfoss?"*. (S) frkvstj-innanl framsendi tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)rekststj-landfl2, undirmanns hans í landflutningadeild. Fólst í tölvupósti (S) frkvstj-innanl til (S)rekststj-landfl2 spurning hvort gefa ætti MS sama landflutningaverð og fyrirtækið naut hjá Samskipum áður það hóf eigin landflutninga (*„[…] gefa þeim sömu verð og við vorum búnir að bjóða þeim áður en þeir fóru að keyra sjálfir?"*). Bað (S) frkvstj-innanl (S)rekststj-landfl2 að bera þetta undir (S)forstö-innfl1 (*„Þú staðfesti við* [(S)forstö-innfl1]")

7815. Gögn málsins sýna að (S)rekststj-landfl2 hafi skilið tölvupóst (S) frkvstj-innanl með þeim hætti að gefa ætti MS samkeppnishæf verð í umrædda landflutninga. Sendi (S)rekststj-landfl2 þann 30. mars 2011 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og sagði að hann ætti að;

„nota þessi grænlensku verð".

7816. Lagði (S)rekststj-landfl2 til að (S)forstö-innfl1 ætti að bjóða MS 29.000 kr. í framhaldsflutninga frá Reykjavík til Selfoss og 89.400 kr. í framhaldsflutninga frá Reykjavík til Akureyrar.

7817. (S)forstö-innfl1 féllst hins vegar ekki á að MS yrði boðið *„grænlenskt verð"* og ákvað að MS skyldi boðið hærra verð. Sendi hann daginn eftir eftirfarandi tölvupóst til (S)rekststj-landfl2:

„Ég setti þau aðeins hærri.

Selfoss = 32.000

Akureyri = 95:000."[3861]

7818. Tæpum mánuði síðar sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til MS: *„Hafið þið eitthvað náð að skoða tilboð okkar í flutningana yfir páskana. Eins og þið sáuð vonandi þá erum við mjög spenntir fyrir að vinna með ykkur bæði í inn og útflutningi.*

Það er spurning hvort að við ættum að hittast fljótlega til að fara nánar í gegnum þessi mál. Hvað segið þið?"

7819. MS svaraði daginn eftir: *„Þessi mál eru enn til skoðunar hjá okkur, það gengur illa að koma öllum saman vegna tíðra utanferða. Við erum hins vegar búnir að segja upp samningum okkar við Eimskip þ.a. það er enginn tími að tapast. Við verðum væntanlega í sambandi í næstu viku."*

7820. Þann 3. október 2011 sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til MS: *„Hvernig standa þessi mál hjá ykkur núna. Það er liðinn töluverður tími frá því að við vorum að skoða þessi mál. Eru þið enn spenntir fyrir tilboði okkar?"*

7821. MS svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 daginn eftir: *„Við heyrðum ekkert meira frá ykkur, fengum ekki svör við spurningum sem við sendum. Þetta endaði því með nýjum samningi við Eimskip."*[3862]

7822. Samkvæmt framansögðu hélt Eimskip þessum viðskiptum við MS og í markaðsskýrslum (S)forstö-innfl1 fyrir árin 2012 og 2013 kemur ennþá fram að MS sé meðal stærstu viðskiptavina Eimskips.

7823. Líkt og fyrr segir er í kafla 6.7.6 gerð grein fyrir gögnum (S)forstö-innfl1 frá miðjum maí 2008 sem sýna fram á undirbúning að *„herferð"* gegn Eimskip. Var þetta einnig nefnt *„grænlenskir dagar"* og fólst í þessu að reyna átti með samkeppni að ná mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip til Samskipa. MS var einn þeirra viðskiptavina Eimskips sem taldir voru upp í gögnum Samskipa og bjóða átti

[3860] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.864766.
[3861] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.865518.
[3862] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.905201.

„grænlensk“ verð. Ekki varð hins vegar af þessari herferð, enda hófst *„Nýtt upphaf“* verkefnið í júní 2008 eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri í lok maí 2008.

7824. Samkvæmt framangreindum gögnum frá árinu 2011 sneri mikilvægur viðskiptavinur Eimskips sér til Samskipa og óskaði eftir tilboði. Í stað þess að bregðast hratt og vel við þessu frumkvæði MS sýna gögnin að Samskip sýndu þessari beiðni takmarkaðan áhuga og MS kvartaði yfir því hve seint svör bærust frá Samskipum og að spurningum væri ekki svarað. Til viðbótar kemur að mati Samkeppniseftirlitsins skýrt fram í gögnunum frá (S)forstö-innfl1 að Samskip hafi ætlað sér að bjóða kjör sem gerði það mjög ólíklegt að MS færði viðskipti sín frá Eimskip til Samskipa. Þannig átti ekki að bjóða MS *„skörp“* eða *„grænlensk“* verð.

7825. Niðurstaðan í tilviki MS var í samræmi við markmið og áherslur í markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012, þar sem gert var ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip héldu að sér höndum og legðu áherslu á að halda uppi verðum, sbr. kafla 14.38.4. Samskip hefðu því gagnvart þessum stóra viðskiptavini, eins og fleirum, ákveðið að virða markaðsskiptinguna við Eimskip og keppa ekki með *„skörpum verðum“* við Eimskip um viðskipti við MS. Endurspegla þessi atvik ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips, sbr. einnig viðurkenningu Eimskips á broti gegn 10. gr. samkeppnislaga í sátt, dags. 16. júní 2021. Er þetta að mati Samkeppniseftirlitsins einkar skýrt þegar þessi atvik á árinu 2011 eru borin saman við atvikin í maí 2008 þegar MS var andlag fyrirhugaðrar samkeppnisherferðar Samskipa gegn Eimskipum.

14.37.5. *„Frábært ár“* og bónusar hjá Samskipum

7826. Í apríl 2011 var fjallað um bónusa fyrir (S)forstj og aðra stjórnendur Samskipa.

7827. Vísast í upphafi til umfjöllunar í kafla 7.6 um samninga sem í gildi voru á þessum tíma við (S)forstj og (E)forstj um persónulega fjárhagslega hvata þeirra. Þar kemur m.a. fram að (S)aðaleig-stjform-SH hafi með samningi við (S)forstj 1. júlí 2008 gefið honum loforð um verulega bónusgreiðslu (kaupauka) og hvatt hann til að beita sér í efnislega sambærilegum aðgerðum og felast í *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Í október 2008 gerði stjórnarformaður Eimskips bónussamning við (E)forstj og átti umbun til (E)forstj m.a. að ráðast af framgangi *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Var því fyrir hendi bæði hjá forstjóra Eimskips og forstjóra Samskipa persónulegur fjárhagslegur hvati til þess að ná árangri í ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Aðrir lykilstarfsmenn nutu einnig bónusa.

7828. Hér ber einnig að hafa í huga að afkoma Samskipa hf. á árinu 2009 var það góð að (S)forstj taldi hana réttlæta bónusa. Í tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)stjform-S 4. febrúar 2010 kom fram að framkvæmdastjórar Samskipa væru með ákvæði í samningum um bónusa.[3863] Í tölvupósti sem (S)forstj sendi til (S)stjform-S þann 30. apríl 2010 minnti hann á sig með vísan til góðs árangurs á árinu 2009:

„Við gengum frá bónus greiðslum til framkvæmdastjórn í mars í línu við það sem við ákváðum. Nú var kallinn að spá með sjálfan sig - ja vel launaður er verkamaðurinn, en heilt á litið verður að segjast að margt gekk vel á liðnu ári, þó ytri aðstæður hafi verið erfiðar ...“[3864]

7829. Í apríl 2011 fjallaði (S)forstj aftur um bónusa. Sendi hann 13. apríl 2011 tölvupóst til (S)stjform-S vegna bónusa til handa framkvæmdastjórum hjá Samskipum hf.:

„Vísa í samtal okkar - árið 2010 var <u>frábært</u> ár, en helstu tölur fyrir árið skv:

[3863] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.706189.
[3864] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.742479.

	Raun	Áætlun	Frávik	Árið 2009
Velta	114	117	-3	106
Ebitda	12,7	11	1,7	7,8
Net Income	6,2	4,1	2,1	-2,2
Free cashflow	18,6	12	6,6	11,7

[(S) frkvstj-innanl], [(S)frkvstj-fjárm] og [(S)frkvstj-Jóna] *eru með rétt um […] í mánaðarlaun og* [(S)frkvstj-millilandasv] *er rétt undir […] í mánaðarlaun - svo eru þeir með bíl frá fyrirtækinu.*

Ég legg til að þeir [(S) frkvstj-innanl], [(S)frkvstj-fjárm] og [(S)frkvstj-Jóna] *fái 3 mánuði - en jafnframt að* [(S)frkvstj-millilandasv] *fái 4 mánuði, legg til að við ræðum ástæðu þess nánar, ég útskýri það frekar.*"[3865]

7830. Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Fjallaði hann um bónusa fyrir forstöðumenn (m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl) vegna góðrar afkomu árið 2010. Kom þetta fram í tölvupóstinum: *„Varðandi bónus fyrir forstöðumenn fyrir árið 2010 þá sendir þú póst á* [(S)starfsm] *með staðfestingu á bónus til þeirra - copy á mig, gert upp nú við launareikning á morgun.*

Eins og við ræddum þá var árið 2010 frábært ár - ebitda vel yfir áætlun 10,7 - var í raun vel yfir 13 m eur. Sbr samtal þá er vert að leggja kúrsinn nú til þeirra fyrir þetta ár, en eins og við fórum í gegnum þegar við rúlluðum í gegnum tölurnar, þá mv sömu charter forsendur þá eiga árin 2009-2010-2011 að gefa okkur um 13 m í ebitda. Við eigum að gefa bónus upp á 3 mánuði fyrir framúrskarandi árangur - ígrundum til þeirra fyrir þetta ár:

1 mán 11,5 m eur
2 mán 12,3 m eur
3 mán 12,8 m eur"[3866]

7831. (S)forstj fjallaði í sama mánuði aftur um kaupauka og góða afkomu fyrirtækisins. Þann 25. apríl 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)stjform-S um það efni sem svar við tölvupósti (S)stjform-S frá 13. apríl 2011, en hann fjallaði um bónusmál þriggja stjórnenda hjá Samskipum á Íslandi (annarra en (S)forstj) í ljósi frábærrar afkomu Samskipa á árinu 2010. Óskaði (S)forstj þar eftir að ræða við (S)stjform-S um bónusmál hjá Samskipum. Lýsir (S)forstj því hvernig þeim málum var háttað á árunum 1998-2004 og 2005-2006. Þá segir:

„2007-2008

-vegna annmarka á kerfi sem hannað var 2005, þá kom ég með tillögu til þín fyrir árin 2007 og 2008, og unnið var eftir þeim.

Jafnframt var unnið að öðru bónus skema, væntanlega árið 2008, maður er farinn að gleyma, en það átti að miða við ákveðinn árangur sem næðist að þremur árum liðnum. Fyrir Ísland átti að nást upp í 11% ebitda framlegð, og ebitda upp í 20-22 m eur. Þetta náðist aldrei að klára endanlega – og ekki þörf á því ytra umhverfi var farið að „súrna" og ljóst að þessi markmið næðust ekki.

Svo unnum við tveir lausn á árinu 2009 svona ad hoc og þurfum að greiða úr 2010 á svipaðan máta, þe í okkar höndum. Í samningum er kveðið á um bónus kerfi hjá þeim – og þeir voru með talsverðar

[3865] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.857486.
[3866] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.857617.

væntingar til þessa árs, því afkoman var glæsileg, hún var í raun ekki það sem birt hefur verið, heldur ca 2 m eur betri, þetta vita þeir.

Ég vil alls ekki að þetta sé unnið svona eftir á – en það er þá reyndin þessi tvö liðin ár, en langar að ræða við þig svona hugmyndir til lengri tíma, þegar þú ert hér næst á landinu – komum því svo á beinu brautina".[3867]

7832. Í ákvörðun þessari hefur komið fram að samtímagögn sýni að afkoma Samskipa á Íslandi á árinu 2010 hafi verið afburða góð. Í framangreindum tölvupósti (S)forstj kemur fram að afkoman hafi raunar verið ennþá betri en opinberar afkomutölur Samskipa hf. sýndu. Um þetta hefði stjórnendum fyrirtækisins verið kunnugt.

7833. Þann 26. apríl 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)starfsm þar sem sagði:

„Gætirðu vinsamlega látið greiða út bónusa til framkvæmdastjórnar fyrir árið 2010 sbr:
-[(S)frkvstj-millilandasv] og [(S)frkvstj-fjárm] - ígildi 4ra mánaða
-[(S) frkvstj-innanl] og [(S)frkvstj-Jóna] - ígildi 3ja mánaða

Fara að sjálfsögðu með ofangreint sem algjört trúnaðarmál."[3868]

7834. Skýr niðurstaða um bónus (S)forstj vegna hins „*frábæra*" árs 2010 kom í október 2011, sbr. eftirfarandi tölvupóst sem (S)stjform-S sendi (S)forstj þann 21. október:

„*Það staðfestist hér með að* [(S)forstj] *fær ígildi 4,5 mánaða launa í bónus fyrir starfsárið 2010*".

7835. (S)forstj framsendi tölvupóstinn þremur dögum síðar til (S)frkvstj-fjárm með m.a. þessum skilaboðum: „Ég væri mjög þakklátur ef hægt væri að greiða ca upphæðina á morgun/þriðjudag – þó launauppreikningur skilaði sér ekki fyrr en við næstu launakeyrslu um miðjan mánuð." (S)frkvstj-fjárm svarar: „Ekki malid reddum þessu".[3869]

7836. Önnur gögn í málinu sýna einnig góða eða mjög afkomu hjá Samskipum á árunum 2009-2011:

- Afkoma Samskipa hf. á árinu 2011 var sömuleiðis mjög góð og var talin gefa tilefni til að greiða forstjóra félagsins á ný kaupauka vegna þess, sbr. tölvupóst (S)stjform-S stjórnarformanns félagsins til (S)forstj 5. júní 2012, en þar segir (S)stjform-S einfaldlega: „*Ég staðfesti hér með þá ákvörðun að greiða þér kaupauka vegna ársins 2011 sem nemur 3ja mánaða launum.*"[3870]

- Þann 9. nóvember 2011 sendi (S)starfsm glærukynningar, þar sem fram komu áætlanir Samskipa hf. fyrir árið 2012, til Samskipa Holding.[3871] Fram kom að afkoma Samskipa á Íslandi á árinu 2011 hefði verið afbragðsgóð á flestum sviðum („*excellent financial performance on most front*").

- Vísbendingar eru í gögnum málsins að í maí 2012 hafi Samskip Holding gert nýjan samning við (S)forstj þar sem m.a. var kveðið á um 50.000 evru eingreiðslu vegna ársins 2011.[3872]

- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S, sem sendur var 2. apríl 2013, segir (S)forstj að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið „*afburða góð*" á árinu 2010. Hún hafi einnig verið góð á árinu 2011.[3873]

- Í tölvupósti frá (S)forstj til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna, sem sendur var 9. september 2013, segir: „*[…] árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig, en síðan hefur afkoma sigið niður, á*

[3867] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.860600.
[3868] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.860938.
[3869] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.923330.
[3870] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1016427.
[3871] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.931246.
[3872] Afritað tölvuskjal frá Samskip […] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1006411.
[3873] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1119489.

árinu 2012 og nú á árinu 2013. Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins."[3874]

7837. Hér er rétt að rifja upp að í aðdraganda „*Nýtt upphaf*" verkefnisins setti (S)aðaleig-stjform-SH fram þau fyrirmæli gagnvart m.a. (S)forstj að vernda bæri og efla stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir samstæðu Samskipa Holding, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3 um fund lykilstjórnenda Samskipa Holding 18. mars 2008. Er og rökstutt í umfjöllun um atvik á árinu 2008 að frá sjónarhóli Samskipa hefði tilgangur „*Nýtt upphaf*" verkefnisins ekki síst í upphafi verið að tryggja þessa stöðu Samskipa á Íslandi sem „*Cash Cow*" samstæðunnar.

7838. Samtímagögnin gefa einnig til kynna að þessi fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH um „*Cash Cow*" stöðu eða hlutverk Samskipa hf. hafi gengið eftir. Í m.a. kafla 14.11.3 er gerð grein fyrir fundargerðum stjórnar Samskipa Holding á árinu 2009. Sýna fundargerðirnar að samdráttur í eftirspurn sem fylgdi efnahagsörðugleikunum á árinu 2009 leiddi til þess að kaupendur á flutningaþjónustu annars staðar í Evrópu fóru að sýna mun meira aðhald og krefjast betri kjara. Flutningamagn fór minnkandi og fyrirtæki brugðust við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Með þessu jókst samkeppni um mikilvæga viðskiptavini og er því lýst í fundargerðunum að nauðsynlegt hefði verið fyrir systurfélög Samskipa hf. að lækka verð til þess að missa ekki mikilvæga viðskiptavini úr viðskiptum. Lýsingin á aðstæðum og rekstri Samskipa hf. í fundargerðunum dregur sem fyrr segir fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu, þegar innflutningur minnkaði verulega, er í fundargerðunum greint frá afar góðum árangri á Íslandi („*extremely good results from Iceland*"/ „*continous good results from Iceland*") og EBITDA umfram áætlanir.

7839. Framangreind gögn vegna afkomu Samskipa hf. á árunum 2010 og 2011 endurspegla að hið ólögmæta samráð við Eimskip skilaði áfram árangri og styrkti stöðu fyrirtækisins sem „*cash cow*" samstæðunnar. Bónusgreiðslur til stjórnenda Samskipa hf. voru til þess fallnar að styðja við samráðið við Eimskip.[3875]

14.37.6. Aðföng – Samskip virða markaðsskiptinguna

7840. Aðföng voru m.a. á árinu 2011 mjög mikilvægur viðskiptavinur Eimskips í innflutningi til Íslands. Flutningasamkomulag Eimskips við Aðföng (Haga) um sjóflutninga til og frá Evrópu, Bandaríkjunum og Kanada var undirritað 28. apríl 2008 og gilti frá 1. júlí 2008 í fimm ár, þ.e. til 1. júlí 2013. Frá 1. júlí 2010 var samningurinn þó uppsegjanlegur með sex mánaða uppsagnarfresti.

7841. Í kafla 14.27 er því lýst að fyrri hluta ársins 2010 unnu Eimskip að því að hækka verð gagnvart Aðföngum og náðu fram verðhækkun í lok júní 2010. Gögnin sýna einnig að Aðföng leituðu til Samskipa á þessum tíma, þ.e. þegar Eimskip var að ná fram fyrrgreindum verðhækkunum gagnvart Aðföngum. Gögn þessu tengd sýna hins vegar að (S)forstö-innfl1 stöðvaði hugmyndir (S)viðskstj1 um að bjóða Aðföngum hagstætt verð og gætti þannig að því að halda „*friðinn*" og spilla ekki fyrir tilraunum Eimskips til að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini:

[3874] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1152719.

[3875] Sjá t.d. The Nature and Impact of Hardcore Cartels – A report to the Danish Competition Authority", London Economics, janúar 2011: „*The economic theory of crime suggests that owners of companies have incentives to engage in cartel activity if the expected profits from cartel activity exceed the profits from legal activity. The expected benefits associated with cartel activity need to be considered in relation to the expected costs of participating in illegal activity, which can be characterised by the probability of detection and financial and non-financial sanctions if convicted. Employees typically have fewer incentives to engage in cartel activity unless their pay is related to the performance of the company. Under these circumstances, employees may actually have stronger incentives than their employers to engage in cartel activity.*"

- Þann 20. nóvember 2009 leituðu Aðföng til (S)viðskstj1 um tilboð í flutninga. Í tölvupóstum (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 í kjölfarið kom efnislega fram að ekkert mætti gera sem myndi hindra Eimskip í að hækka verð gagnvart Aðföngum, sbr. kafla 14.9.4.

- Þann 16. apríl 2010 óskuðu Aðföng aftur eftir því að (S)viðskstj1 gerði fyrirtækinu tilboð í tiltekna flutninga. (S)viðskstj1 framsendi þessa beiðni um tilboð til (S)forstö-innfl1 og spurði aðeins þessarar spurningar: *„eigum við að setja þá á verðskrá?"* [3876] Það að setja Aðföng *„á verðskrá"* felur í sér skýr skilaboð um að Samskip ætluðu ekki að bjóða samkeppnishæf verð til Aðfanga (sbr. hið gagnstæða þegar Samskip töluðu um að gefa viðskiptavinum *„grænlensk verð"* eða *„skörp verð"*). Í svari (S)forstö-innfl1 kom fram að í öllum aðalatriðum skyldi bjóða Aðföngum verð samkvæmt verðskrá, sbr. kafla 14.27.3.

7842. (S)forstö-innfl1 tók saman í september 2010 markaðsskýrslu innflutningsdeildar fyrir árið 2011. Eins og fram hefur komið var í því skjali gert *„ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýir viðskiptavinir voru áætlaðir inn."* Jafnframt var lagt til grundvallar að á árinu 2011 myndi *„áframhaldandi ró"* haldast á innflutningsmarkaði og bæði Eimskip og Samskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð"*. Í þessu skjali (S)forstö-innfl1 kom einnig fram að samningur Eimskips við Aðföng myndi *„opnast á árinu 2011"* en ekki var gert ráð fyrir því að Samskip myndu með samkeppni sækjast eftir þeim viðskiptum. Þannig átti ekki að efna til samkeppni um þann mikilvæga viðskiptavin heldur aðeins *„smærri"* innflytjendur á matvöru.

7843. Höfðu Samskip þannig á fyrri hluta ársins 2010 virt markaðsskiptinguna vegna viðskipta Eimskips við Aðföng og á síðari hluta ársins lagt til grundvallar að gera það sama á árinu 2011. Gekk þetta eftir.

7844. Þann 20. maí 2011 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með fyrirsögninni *„Hagi, nýtt eignarhald."* Spurði hann hvað breytt eignarhald á þessu móðurfélagi Aðfanga þýddi fyrir Samskip. Einnig spurði hann að þessu: *„Eigum við ekki innkomu?"* (S)forstö-innfl1 svaraði tölvupóstinum þann 23. maí 2011:

„Jú þetta ætti að geta opnað dyr. Held að samningurinn opnist um mitt ár. Skoðum samt vel hvað við gerum."[3877]

7845. Þrátt fyrir þessar breytingar á eignarhaldi var það þannig ekki sjálfgefið í huga (S)forstö-innfl1 að Samskip myndu reyna að ná þessum viðskiptavini Eimskips í viðskipti. Verður að telja að þar hafi togast á annars vegar hagsmunir af því að virða markaðsskiptinguna við Eimskip og hins vegar hagsmunir af auknum tekjum vegna viðskipta við öflugasta smásala landsins.

7846. Engin gögn gefa til kynna að Samskip hafi nálgast Aðföng af þessu tilefni á þessum tíma, þ.e. á vormánuðum 2011. Var það í samræmi við framangreinda stefnumörkun (S)forstö-innfl1 frá september 2010 og sýnir að Samskip virtu markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

7847. Síðar sama ár, 5. september 2011, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj1 og bað hann um að uppfæra texta um vöruflokkinn matvara fyrir áætlunargerð 2012.[3878] Þann 12. september 2011 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með heitinu *„tillaga að texta"*. Í honum kom þetta fram:

„Samningar við Vífilfell, Íslensk Ameríska Karl K Karlsson og Nóa eru lausir í vor en Garri í haust. Gert er fyrir [svo] *að samningar við þessa aðila verði allir endurnýjaðir. Samningar við Aðföng verða líklega lausir um n.k. áramót (hver verður nálgun okkar ??)..... […]*

[3876] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.809540.
[3877] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.878998.
[3878] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.898082.

Megin áherslur verða að halda núverandi viðskiptavinum en jafnframt að vinna í að taka magn frá smærri viðskiptavinum sem eru hjá samkeppnisaðilum."[3879]

7848. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur framangreint til kynna að þrátt fyrir að breytt eignarhald á Högum gæti að mati (S)forstö-innfl1 mögulega „*opnað dyr*" var hann vegna samráðsins við Eimskip hikandi við að leyfa undirmanni sínum ((S)viðskstj1) að nálgast þennan viðskiptavin Eimskips.

7849. Þann 13. september 2011 áttu (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 fund með Aðföngum en (S)viðskstj1 hafði nokkrum dögum áður sent tölvupóst til Aðfanga, afrit til (S)forstö-innfl1, og óskað eftir fundi.[3880]

7850. Endanleg útgáfa áætlunar innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012 sýnir að fyrirtækið ákvað að keppa ekki við Eimskip um viðskipti við Aðföng þrátt fyrir að telja sjálft að breytt eignarhald gæti veitt frekari tækifæri en áður að ná viðskiptunum af Eimskip. Þannig segir eftirfarandi í rekstraráætluninni um Aðföng:

„*Samningar Eimskips við Aðföng eru lausir um næstu áramót, en ekki er gert ráð fyrir öðru en þeir samningar verði framlengdir. Innnes eru enn með lausan samning við Eimskip, en ekki er gert ráð fyrir neinum breytingum er varðar þeirra flutninga. […]. Megin áherslur verða að halda núverandi viðskiptavinum en jafnframt að vinna í að taka magn frá smærri viðskiptavinum sem eru hjá samkeppnisaðilum*."[3881]

7851. Á sama tíma, eða í árslok 2011, gerði Eimskip einnig ráð fyrir að samningurinn við Aðföng myndi gilda út samningstímann, þ.e. til 1. júlí 2013, en í fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu í viku 45 (7.-13. nóvember 2011) segir: „*Hagar: Fer ekki í gang fyrr en samningstíminn er liðinn*"[3882] Átti Eimskip þannig ekki von á því að Samskip myndu með samkeppni reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini yfir til sín. Á sama tíma virtu Samskip markaðsskiptinguna gagnvart Eimskip að því er varðaði ÖES en Eimskip endurnýjaði flutningasamkomulag við ÖES í desember 2011, sbr. kafla hér á eftir. Á sama tíma sótti Eimskip síðan t.a.m. ekki í viðskipti við Vífilfell og ÍSAM sem voru mikilvægir viðskiptavinir Samskipa með lausa flutningasamninga.

7852. Sá ávinningur sem Samskip höfðu haft af samráðinu við Eimskip olli því þess vegna að fyrirtækið sóttist ekki eftir viðskiptum við Aðföng.

14.37.7. Ölgerðin – Samskip virða markaðsskiptinguna

7853. Ölgerðin Egill Skallagrímsson (ÖES) var stór innflytjandi á vörum til Íslands. Einnig hefur félagið flutt út vörur og nýtt sér landflutninga hér á landi. ÖES hafði verið lengi í viðskiptum við Eimskip og var einn af stærstu viðskiptavinum fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu. Þannig skiluðu viðskipti við ÖES t.d. 4,9% af tekjum Eimskips af öllum flutningum í janúar til september 2011.[3883]

7854. Hér ber að rifja upp að áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008 stóð til hjá Samskipum að ná ÖES af Eimskip í „*herferð*" sem þá var í undirbúningi, sbr. nánar hér á eftir. Í kafla 10 er fjallað um verðhækkanir Eimskips seinni hluta ársins 2008 og þær beindust m.a. gagnvart ÖES.

7855. Í kafla 14.3 er greint frá mikilli óánægju ÖES með verðlagningu Eimskips í upphafi árs 2009. Fór svo að ÖES bauð út alla flutninga sína síðar á árinu 2009. Í þessum kafla kemur einnig fram að eftir verðhækkun Samskipa í janúar 2009 hafi mikilvægur viðskiptavinur fyrirtækisins, Vífilfell, sagt upp

[3879] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.899636.
[3880] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.899049. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.899869. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[3881] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Magn og tekjuáætlun innflutningsdeildar*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.909157.
[3882] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.97698.
[3883] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „*SCS sept 2011.ppt*".

flutningasamningi sínum og óskaði eftir tilboðum frá Eimskip og Samskipum. Niðurstaða útboðs ÖES var að Eimskip hélt viðskiptunum. Þá héldu Samskip viðskiptunum við Vífilfell.

7856. Í fyrrnefndum kafla er rökstudd sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þessi atvik, í tengslum við tilraunir ÖES og Vífilfells á árinu 2009 til að bæta samningskjör sín, sýni að Samskip og Eimskip virtu hið ólögmæta samráð sem hófst eftir mitt árið 2008. Framganga og tilboð Eimskips til Vífilfells sýnir eindregið að fyrirtækið hafði sótti ekki á að ná viðskiptunum frá Samskipum og virti þannig markaðsskiptinguna.

7857. Hið sama gildir Samskip og útboð ÖES. Voru þessar aðgerðir fyrirtækjanna hluti af samráði þeirra um að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars og skapa þess í stað möguleika á því að hækka verð. Samtímagögn eru í þessu sambandi öll af sama meiði og önnur, þ.e. enginn ótti var hjá fyrirtækjunum um að virk samkeppni frá hvort öðru kæmi í veg fyrir að þau myndu halda viðskiptunum og hækka verð. Með samráði fyrirtækjanna hafði æskilegri óvissu verið eytt og sjálfstæði fyrirtækjanna raskað.

7858. Samningur Eimskips og ÖES sem gerður var í kjölfar útboðsins á árinu 2009 gilti til 30. nóvember 2011 en eftir það skildi hann framlengjast ótímabundið með þriggja mánaða uppsagnarfresti.[3884]

7859. Þann 22. júní 2011 áttu (E)frkvstj-sala/þj og (E)viðskstj3 fund með ÖES.[3885] Þá átti (E)forstj bókaðan fund undir heitinu „*Ölgerðin*" 30. júní 2011.[3886]

7860. Um miðjan júlí 2011 hafði ÖES samband við Samskip. Í tölvupósti ÖES til (S)forstö-innfl1 14. júlí 2011 sagði:

„Eigum við að hittast um miðjan ágúst og fara yfir stöðuna varðandi samninga okkar sem eru lausir í haust?

Væri gott ef þú myndir dusta rykið af útboðinu árið 2009 og gefa mér einhverjar vísbendingar hvar verðin væru að liggja sem þú myndir bjóða mér núna samanborðið við það."

7861. (S)forstö-innfl1 svaraði þann 25. júlí 2011 og kvaðst ætla að skoða hvað Samskip gætu boðið ÖES og lagði til fund. Var fundurinn ákveðinn 18. ágúst 2011.[3887]

7862. Þann 16. ágúst 2011 vistaði (S)forstö-innfl1 tilboð Samskipa frá 19. október 2009 með breyttum sjóflutningsverðum.[3888] Daginn eftir hittust (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv á fundi og var efni hans „*Ölgerðin – strategy*".[3889]

7863. Sem fyrr segir hitti (S)forstö-innfl1 ÖES þann 18. ágúst 2011. Fyrir fundinn með ÖES vistaði (S)forstö-innfl1 skjal með heitinu „*Samanburður samninga ágúst 2011.xlsx*". Var þar að finna samanburð á verði gagnvart nokkrum viðskiptavinum Samskipa, verði ÖES og verði ÖES hjá Eimskip. Samkvæmt skjalinu gerði (S)forstö-innfl1 ráð fyrir að verð sem væru í boði fyrir ÖES hjá Samskipum væru hærri en verð ÖES hjá Eimskip, sbr. eftirfarandi skjámynd úr skjalinu:[3890]

[3884] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, minnislykill 2. Samningur við ÖES, dags. 5.11.2009.
[3885] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.260826.
[3886] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.792701.
[3887] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.892026.
[3888] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.15268.
[3889] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.892252.
[3890] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.13637.

C	D
ÖES Samskip	ÖES Eimskip
100.727	92.669
152.567	140.361

7864. Engin niðurstaða varð af þessum fundi og ekki hefur í gögnum málsins fundist formlegt tilboð Samskipa til ÖES. Framangreint skjal (S)forstö-innfl1 gefur hins vegar ekki til kynna að til hafi staðið að bjóða ÖES lægra verð en verð sem ÖES var með hjá Eimskip samkvæmt skjalinu. Hvorki þetta né önnur gögn sýna að Samskip hafi á þessum tíma haft það að markmiði að ná þessum mikilvæga viðskiptavini Eimskips í viðskipti við Samskipa. Rekstraráætlun fyrirtækisins frá árinu 2011 styður það einnig þar sem gert var ráð fyrir *„ró"*, að ekki skyldi sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips og hækka verð á núverandi viðskiptavini. Er þetta í samræmi við markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

7865. Þann 26. ágúst 2011 sendi ÖES tölvupóst til (E)viðskstj3 með fyrirsögninni *„Samningurinn – næstu skref"*.[3891] Þar tilgreindi ÖES breytingar sem félagið vildi sjá á samningnum við Eimskip, s.s. 3,5% lækkun á sjóflutningsgjöldum. Áttu (E)frkvstj-sala/þj og (E)viðskstj3 í kjölfarið fund með ÖES til að ræða samningamál, þ.e. þann 1. september 2011[3892] og aftur 7. september 2011.[3893]

7866. Þann 8. september 2011 sendi ÖES tölvupóst til (E)viðskstj3 þar sem kom fram að töluvert bæri á milli aðila og var ÖES ekki sátt við fyrirhugaðar hækkanir Eimskips. Í tölvupóstinum sagði:

„Held að við höfum farið ágætlega yfir þetta í símanum í morgun og ég er enn hugsi yfir því hvernig við náum saman með þetta.

Eins og staðan er núna þá sé ég það eina í stöðunni að reyna að ná lendingu með 3 – 6 mánaða samning því uppsagnartíminn á núgildandi samning er of stuttur til að undirbúa aðrar leiðir eða útboð. Samt vil ég undirstrika það sem ég hef sagt að það er ekki óska staða mín að svo verði en ég bara sé ekki hvernig við komum okkur úr þessari stöðu með þetta haf á milli okkar.

Á samningstímanum þá hefur t.d. vísitala neysluverðs hækkað um 6,4% og þið eruð langt fyrir ofan það og því erum við ekki einu sinni að keppa í sömu deild hvað þá á sama vellinum. Árið 2008 voru verð færð úr ISK yfir í EUR og vísitölur teknar út því gengi átti að stýra verðsveiflum. Nú hefur gengið styrkst um ca 11 – 12% sem maður hefði haldið að kæmi okkur öllum til góða en þá viljið þið ná þeirri lækkun á tekjum til baka með öðrum tilbúnum hækkunum. Þá vöru rökin þau að ykkar rekstur stýrist mun meira af gengi evru en vísitölum hér heima en nú hentar ykkur að notast við aðrar forsendur.

Ef við tökum t.d. flutningsgjöld á 40" gám frá FOB úti þar til gámur er kominn í stæðu hjá ykkur án hafnargjalda þá hefur flutningsgjald hækkað um 14,6% óháð gengi á samningstímanum vegna hækkandi BAF. Núna ætlið þið að bæta við 11,6% ofan á þannig að á samningstímanum hafa hækkanir orðið 27,9%. Þarf eitthvað frekar að segja um þetta?

Ég hef rætt marg oft við ykkur í fleirri en einni og tveimur samningaviðræðum að erlendi kostnaðurinn ykkar er kominn út úr öllu samhengi við það sem er að gerast fyrir utan íslensk umhverfi. THC er ekki í takkt við raunveruleikann og þar hef ég bara sannanir fyrir því frá mínum birgjum og þið vitið þær tölur jafn vel og ég. Einnig eru ykkar höft sem þið kallið collection fee á að fara með forflutning

[3891] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.115210.
[3892] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.265654.
[3893] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.270487.

annað semkeppnishamlandi og ganga ekki upp. Ef ég reyni að komast hjá collection fee þá setjið þið bara LOLO gjald í staðin, þið bindið mann bæði á höndum og fótum.

Til samanburðar við þetta þá hækkuðum við kolsýrða drykki um ca 6,5% í sumar og erum að hækka bjór um ca 3,5% núna í september. Þar áður hækkuðum við sumarið 2009. Hækkanir sem við höfum orðið fyrir á þessu tímabili eru gríðarlegar og má þar nefna plast, korn, sykur, ál, allir ávextir ofl. sem nemur 30 – 120%. Við getum ekki komið þessum hækkunum út í verðlagið því eins og við ræddum um í gær þá er ákveðinn þröskuldur hvað fólk er tilbúið til að greiða fyrir gosflöskuna. Að taka ykkar hækkanir ofan á þær hækkanir sem við höfum fengið á hráefni og umbúiðir ganga bara ekki upp og þurfum við að finna aðrar leiðir hverjar sem þær eru.

Fyrir mér er þetta ekki viðræður um að mætast á miðri leið því hvar er miðjan á leiðinni? Átti ég þá ekki að setja bara fram 15% lækkunarkröfu á allt til að fara í þennan dans með ykkur að mætast á miðri leið.

Þar sem 3ja mánaða uppsagnarákvæði er í gildandi samning þá finnst mér réttast að þið sendið formlega uppsögn á gildandi samningi sem tæki þá gildi 1. janúar 2012 nema einhverjar verulegar breytingar verða á ykkar drögum. Fram að þeim tíma getum við reynt að ná saman um skammtíma samning."

7867. (E)frkvstj-sala/þj framsendi tölvupóstinn til (E)forstj með skilaboðunum: *„Sjá neðangreint til uppl. en við erum að reyna að toga þá aðeins upp frá útboðinu 2009 – stefnum á að reyna að lenda þessu en eins og er, er töluvert á milli okkar ennþá*".[3894]

7868. Þann 20. september 2011 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstj þar sem m.a. sagði: *„[…] erum við að reyna að ná saman við [ÖES] um framlengingu samnings og hann/þeir eru ekki sáttir með þær hækkanir sem við erum að kynna fyrir þeim (samt vægast sagt MJÖG hóflegar) – fer betur yfir á fundinum á föstudag.*"[3895]

7869. Næsti fundur Samskipa og ÖES var haldin í október 2011, sbr. nánar hér á eftir. Fyrir þann fund eða þann 16. september 2011 sendi (S)starfsm, undirmaður (S)forstö-innfl1, skjalið *„Innflutningur markaðskýrsla 2012*" til (S)forstj, (S)frkvstj-fjárm og (S)starfsm (afrit til (S)forstö-innfl1).[3896] (S)forstö-innfl1 sendi síðan 19. september 2011 lokaeintak af skýrslunni til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-innanl.[3897]

7870. Fjallað var um þessa markaðsskýrslu Samskipa í kafla 14.38.4. Rétt er hins vegar að hafa hér sérstaklega í huga að á þessum tíma, þegar innflutningsdeild Samskipa samdi þetta skjal, hafði ÖES, einn stærsti viðskiptavinur Eimskips, að eigin frumkvæði snúið sér til Samskipa og óskað eftir tilboði í flutninga fyrirtækisins, sbr. umfjöllun hér að framan. Þegar skjalið var sent til (S)forstj var enn fullt svigrúm fyrir Samskip að reyna að ná þessum viðskiptum af Eimskip enda gerði ÖES ekki nýjan samning við Eimskip fyrr en í nóvember 2011, sbr. nánar hér á eftir. Markaðsskýrslan frá september 2011 ber hins vegar með sér að ekki átti að keppa við Eimskip um þessi viðskipti. Í skjalinu segir þannig:

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

Ölgerðin er stærsti viðskiptavinur Eimskips í þessum flokk og ekki er gert ráð fyrir að reynt verði að ná í þá í viðskipti."

[3894] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.587160.
[3895] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.823296.
[3896] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.908198.
[3897] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.909157.

7871. Samkvæmt þessu átti að virða markaðsskiptinguna og skapa þannig áframhaldandi möguleika á því að hækka verð eða vinna gegn því að verð lækkaði.

7872. Þann 5. október 2011 sendi (S)forstö-innfl1 kynninguna *„Magn og tekjuáætlun 2012 kynning fyrir forstöðumannafund 6-okt-2011"* til (S)starfsm.[3898] Þar kemur fram að innflutningsdeild myndi halda öllum sínum viðskiptavinum á árinu 2012 og að tekjur af sjóflutningum myndu aukast. Var stefnan því óbreytt. Halda átti *„friðinn"* og hækka verð.

7873. Í glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 11. október 2011 sagði: *„Nýr samningur við Ölgerðina í vinnslu, miðast hægt (130.000 EUR)"*.[3899]

7874. Þann 14. október 2011 áttu (S)forstö-innfl1 og (S)forstj fund með ÖES.[3900] Í gögnum málsins hafa ekki fundist tilboð eða verðhugmyndir sem Samskip kunna að hafa sett fram á þessum fundi.

7875. Þann 18. október 2011 sendi (S)forstö-innfl1 afrit af markaðsskýrslunni fyrir árið 2012 til (S)frkvstj-Rotterdam. Var þar enn lagt til grundvallar að *„bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum upp"* og að ekki ætti að reyna með samkeppni að ná ÖES frá Eimskip.[3901] Hafði fundurinn með ÖES þannig í engu breytt stefnumörkun Samskipa að þessu leyti. Með hliðsjón af samtímagögnum frá þessum tíma var þessi fundur Samskipa eingöngu til málamynda gagnvart ÖES.

7876. Samskip hafa í athugasemdum sínum við AII viðurkennt að það hafi ekki verið ætlun fyrirtækisins að reyna að ná ÖES í viðskipti á þessum tíma, sbr. nánar hér á eftir.

7877. Nokkrum dögum eftir fund Samskipa með ÖES eða þann 21. október 2011 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstj og lét hann vita að (E)frkvstj-sala/þj hefði *„loksins"* lokað samningi við ÖES með gildistíma til 1. janúar 2014.[3902]

7878. Í glærukynningu Eimskips frá 11. nóvember 2011 er að finna glæru þar sem sett var fram tillaga Eimskips um hækkun gagnvart ÖES, þ.e. 9,6% hækkun á sjóflutning, 7,6% hækkun þjónustugjalda og 10% hækkun á akstur.[3903] Af glærunni er einnig ljóst hversu mikilvæg flutningsviðskipti ÖES voru eða um 5% af heildarflutningstekjum Eimskips.

7879. Ljóst er að þrátt fyrir að ÖES hafi verið með flutningasamning við Eimskip áttu einhverjir atviksbundnir flutningar sér stað fyrir ÖES með Samskipum. Um var að ræða minniháttar flutninga í samanburði við flutningamagn Eimskips fyrir ÖES.[3904] Í tengslum við þá flutninga Samskipa sendi ÖES tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þann 15. nóvember 2011 og óskaði eftir tilteknum upplýsingum. (S)forstö-innfl1 svaraði og veitti þær upplýsingar og spurði síðan að þessu: *„Eruð þið búnir að skrifa undir við Eimskip*?". ÖES svaraði: *„Ekki búið að skrifa undir en búið að samþykkja allt*."[3905] Engin frekari samskipti virðast hafa átt sér stað vegna þessa, hvorki innanhúss hjá Samskipum né við ÖES.

7880. Eimskip skrifaði síðan undir nýjan samning við ÖES þann 20. desember 2011 sem fól í sér hækkanir á þjónustugjöldum Eimskips. Höfðu sjóflutningsverð t.d. hækkað um 9,6% frá fyrri samningi.[3906] Er það í samræmi við það sem fram kemur í glærunni frá 11. nóvember 2011.

[3898] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.906033.
[3899] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.187831.
[3900] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.914543. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] *„Erum við ekki ON hjá þér kl. 10 á eftir?"*, dags. 14.10.2010, kl. 08:16 og 08:42. Doc. ID. 0.7.33.908794.
[3901] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur markaðsskýrsla 2012.doc"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.910324.
[3902] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.847653.
[3903] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. *„SCS sept 2011.ppt"*.
[3904] Samkvæmt afhentum tölulegum upplýsingum Samskipa var ÖES ekki meðal stærstu viðskiptavina árin 2011-2013. Afhent excel skjal frá Samskipum 10.04.2015, liður 8. *„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti"*.
[3905] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.917873.
[3906] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, minnislykill 2. Samningur við ÖES, dags. 20.12.2011.

7881. Samkvæmt framansögðu taldi ÖES hækkunaráform Eimskips vera óeðlileg og í engu samræmi við aðstæður á Íslandi. Sneri þessi stóri viðskiptavinur Eimskips sér til Samskipa í leit að betri kjörum. Samskip virtu hins vegar markaðsskiptinguna við Eimskip með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES og hækkaði Eimskip verð gagnvart ÖES. Var þetta liður í samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Er niðurstaða þessi jafnframt í samræmi við sátt Eimskips, dags. 16. júní 2021, en þar viðurkennir Eimskips að hafa, með ólögmætu samráði við Samskip, skipt mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum.

7882. Til samanburðar ber að horfa til þess að í kafla kafla 6.7.6 er gerð grein fyrir gögnum Samskipa frá miðjum maí 2008 sem sýna fram á undirbúning að „*herferð*" gegn Eimskip. Var þetta einnig nefnt „*grænlenskir dagar*" og fólst í þessu að reyna átti með samkeppni að ná mikilvægum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti við Samskip. ÖES var einn þeirra viðskiptavina Eimskips sem taldir voru upp í gögnum Samskipa og bjóða átti „*grænlensk*" verð. Eins og þar er lýst varð hins vegar ekki af þessari herferð enda hófst „*Nýtt upphaf*" verkefnið í júní 2008 eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri í lok maí 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins felur það í sér skýra vísbendingu um ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip þegar þessi atvik á árinu 2011 eru borin saman við atvikin í maí 2008 þegar ÖES var andlag fyrirhugaðrar samkeppnisherferðar Samskipa gegn Eimskipum.

7883. Samhengisins vegna ber að geta þess að á sama tíma eða í lok árs 2011 voru flutningasamningar nokkurra mikilvægra viðskiptavina Samskipa að losna innan nokkurra mánaða, t.a.m. við Vífilfell, Rúmfatalagerinn og ÍSAM. Í þeim tilvikum var markaðsskiptingin virt en fjallað er um þau atvik hér síðar.

14.37.8. Rúmfatalagerinn mátti ekki vita af betra flutningaverði í Færeyjum

7884. Rúmfatalagerinn var einn af stærstu viðskiptavinum innflutningsdeildar Samskipa á Íslandi. Var Rúmfatalagerinn eitt þeirra fyrirtækja sem (S)forstö-innfl1 tilgreindi í tölvupósti til (S)forstö-landfl frá nóvember 2009 þegar hann ræddi um þá stefnu innflutningsdeildar Samskipa að „*hækka verð á núverandi kúnna*" í stað þess að sækja á viðskiptavin Eimskips. Með samningi sem undirritaður var í mars 2010 tókst Samskipum ætlunarverk sitt, endurnýjuðu samninginn og hækkuðu verð gagnvart Rúmfatalagernum. Gögn sem tengjast þessu eru til vitnis um samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Vísast um þetta til umfjöllunar í kafla 14.23 hér að framan.

7885. Rúmfatalagerinn starfaði einnig í Færeyjum.

7886. Samtímagögn Samskipa hf. sem fjallað er um í kafla 14.32.3 og tengjast m.a. stjórnarfundunum 25. október og 21. nóvember 2010, sýna að mun meiri samkeppni ríkti á færeyska flutningamarkaðnum heldur á hinum íslenska. Er þetta endurspeglun á samráði Eimskips og Samskipa. Því hefur einnig verið lýst hér að framan að veturinn 2010 hafi Samskip í Færeyjum áformað „*herferð*" til þess að auka markaðshlutdeild sína í innflutningi til Færeyja. Til skoðunar var m.a. að reyna að ná færeyska hluta Rúmfatalagersins frá Eimskip.

7887. Þann 18. janúar 2011 sendi (S)frkvstj-Færeyj (yfirmaður Samskipa í Færeyjum) tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Varðaði tölvupósturinn mögulegt tilboð til færeyska hluta Rúmfatalagersins en Rúmfatalagerinn á Íslandi var sem áður segir viðskiptavinur Samskipa hér á landi.

7888. Á færeyska markaðnum var fyrir hendi keppinautur (BWS) sem hafði mun meiri markaðshlutdeild en Samskip. Samkvæmt glærum (S)forstj frá febrúar 2010 var Eimskip með 55% hlutdeild í innflutningi til Færeyja, BWS með 35% og Samskip með 10%. Lýsa gögn sem varða þessi atvik í Færeyjum allt öðrum samkeppnisaðstæðum en giltu á Íslandi. Í Færeyjum ríkti alls ekki sama „*ró*" og „*friður*" og gerði hér á landi á rannsóknartímabilinu. Er rökstutt að samanburður á gögnum sem vörðuðu annars vegar íslenska markaðinn og hins vegar markaðinn í Færeyjum endurspegli samráð Eimskips og Samskipa hér á landi og eru til stuðnings öðrum gögnum þar að lútandi. Vísast um þetta til kafla 14.32.3 og 14.10.4.

7889. Ber að hafa þetta í huga þegar horft er til framangreinds tölvupósts sem (S)frkvstj-Færeyj sendi (S)frkvstj-millilandasv 18. janúar 2011. Tengdist tölvupósturinn umræddri *„herferð"* og í honum sagði:

„We are working on a offer to Skemman, Pier and BR (the Faroese part of Rumfatalaget).The volume is estimated to 250 - 300 containers per year. It is a Eimskip customer, but we feel that there is a possibility for os [svo] *to get it. The question is how far we will go? and who will gain from it.*

It can be a contributions to the company - overall, even if we reduce our price, and lower our profit. I think of Aarhus, Terminal in KO and slot costs.

I have attached the calculations. To the left is sales prices that we have given to Skemman and to the right is our costs.

What do you think. Is it a good idea to go further?"

7890. (S)frkvstj-millilandasv svaraði og lagði til að (S)forstö-innfl1 setti fram sín sjónarmið um tilboð til Rúmfatalagersins í Færeyjum. Svaraði (S)forstö-innfl1 daginn eftir. Greindi hann frá því að hann hefði rætt við Rúmfatalagerinn á Íslandi um þetta og hefði honum verið sagt frá því að verðin sem Rúmfatalagernum í Færeyjum stæðu til boða frá Eimskip og Samskipum væru mjög svipuð. Bað hann (S)frkvstj-Færeyj um að senda sér nánari upplýsingar um mögulegt tilboð til Rúmfatalagersins í Færeyjum. (S)frkvstj-Færeyj svaraði sama dag. Sendi hann umbeðnar verðupplýsingar og tók þetta fram:

„Our feeling is that our offer is close to the offer from Eimskip and they told os [svo] *that Skemman is looking for warehouse facilities. The volume of 250 - 300 containers is for Skemman, Pier and BR. For BR it is 20ft. That's what we were told?".*

7891. (S)forstö-innfl1 svaraði (S)frkvstj-Færeyj síðar sama dag: *„This is a very interesting business for us. I hope that we can secure the business on these rates. We will keep the pressure on Rumfatalagerinn and push them for answers. You do the same on your end.*

There is some room for reduction, but we have to be careful there. We need to price this in line with what Rumfatalagerinn is paying Samskip Iceland. The rates are close, but we might be able to do some adjustment. Let me know if you get more feedback and I will work on this with you."[3907]

7892. Eins og fram kemur hér á eftir notaðist Rúmfatalagerinn aðeins við 40 feta gáma. Samanburður á samningi Samskipa á Íslandi við Rúmfatalagerinn, sem í gildi var í janúar 2011, við verðhugmyndir (S)frkvstj-Færeyj sýnir að verðið fyrir 40 feta gám var rúmlega 20% hærra á Íslandi.

7893. Gögn málsins sýna að Samskip í Færeyjum náðu ekki Rúmfatalagernum í viðskipti til sín á árinu 2011. Sést þetta m.a. af tölvupósti sem (S)frkvstj-Færeyj sendi til (S)forstö-innfl1 þann 30. janúar 2012:

„We have been meeting with Skemman (Rumfatalagerinn) where we have discussed our possibilities to take over all their shipments from Eimskip (Faroe Ship). This is something we have been working on for a very long time and we feel that we now are close to get an agreement. For the companies Skemman, BR-leikur and Piere they expect to ship around 200 - 220 containers per year via Denmark (Aarhus). But hey [svo] *also ship around 10 - 12 containers per year from Rumfatalagerinn in Iceland. We have got prices from you (is attached) but according Skemman this is much higher than they pay today.*

[3907] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.848388.

For us this agreement is very important and I will ask you to see if there is some possibilities that we can get some "special price" for this customer regarding shipments form [svo] *Iceland to Faroe. If we get this agreement it would increase our income about 250.000 - 300.000€*"

7894. (S)forstö-innfl1 svaraði: *„What have you offered to Skemman. Can you please send me the latest offer because I need to compare that to what I am offering to Rumfatalagerinn. We will start our contract negotiations with them later in February."* *(S)frkvstj-Færeyj sendi (S)forstö-innfl1 upplýsingar um tilboðið til Rúmfatalagersins í Færeyjum og (S)forstö-innfl1 svaraði með þessum hætti:*

„This looks good. I compared this to the current rates that Rumfatalagerinn has. They are 10% higher on the 40ft, but lower about 8% lower on the 20ft. They only use 40ft. It would be great if we could close this deal for Faroe.[…]"[3908]

7895. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru framangreind gögn til stuðnings því að aðrar samkeppnisaðstæður hafi verið fyrir hendi í Færeyjum en á Íslandi. Í Færeyjum gerðu Samskip þannig ítrekaðar tilraunir til þess að ná með samkeppni mikilvægum viðskiptavini frá Eimskip. Það gerði hins vegar stöðuna flóknari en ella að á Íslandi hafði samráð við Eimskip gert Samskipum kleift að hækka verð gagnvart Rúmfatalagernum og því yrði að fara að öllu með gát í verðtilboðum til þessarar fyrirtækjasamstæðu í Færeyjum. Tilgangur þessarar aðgátar var augljóslega að mati Samkeppniseftirlitsins að sporna gegn því að of lág verð í Færeyjum gerðu fyrirtækinu erfiðara fyrir að halda uppi flutningaverðum á Íslandi. Eins og sést af gögnunum frá árinu 2012 gerðu hin háu verð á Íslandi Samskipum í Færeyjum erfitt um vik að afla þessara viðskipta þar.

7896. Er framangreint til frekari stuðnings því að samanburður á gögnum sem varða annars vegar íslenska markaðinn og hins vegar markaðinn í Færeyjum feli í sér óræka vísbendingu um samráð Samskipa og Eimskips hér á landi.

7897. Í áætlun (S)forstö-innfl1 frá september 2011 fyrir árið 2012 kom fram að samningar við ýmsa mikilvæga viðskiptavini myndu losna á árinu 2012, þ.m.t. við Rúmfatalagerinn. Gerði (S)forstö-innfl1 ráð fyrir því að Samskip myndu halda *„öllum núverandi viðskiptavinum"* á árinu 2012. Það gekk eftir og Samskip endurnýjuðu samning sinn við Rúmfatalagerinn 3. apríl 2012. Verður nánar fjallað um þetta í kafla 14.43 en Samkeppniseftirlitið telur að þetta sýni að samráðið hafi að þessu leyti haldið áfram.

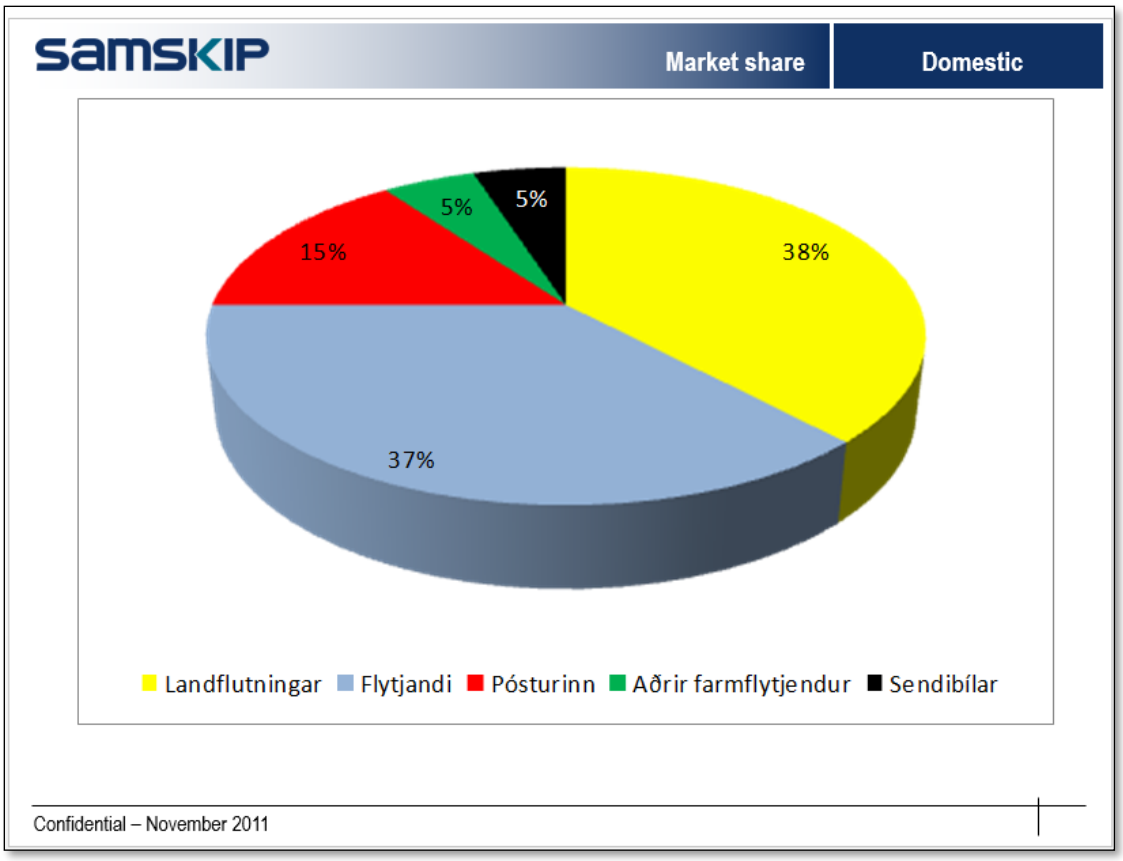
14.37.9. Áhyggjur af smæstu keppinautunum

7898. Gögn málsins frá m.a. árinu 2011 sýna að í bæði sjó- og landflutningum höfðu Samskip ekki áhyggjur af samkeppni frá Eimskip og öfugt. Þess í stað kemur skýrt fram í samtímagögnunum að fyrirtækin höfðu áhyggjur af samkeppni frá litlu keppinautunum í sjó- og landflutningum. Skal nú vikið að þessu og tengdum atriðum.

14.37.9.1. Landflutningar

7899. Samskip og Eimskip voru saman í afar öflugri stöðu á landflutningamarkaðnum. Í glærukynningu sem (S)forstj sendi Samskipum Holding 9. febrúar 2010 var fjallað um stöðu Samskipa í landflutningum hér á landi. Er þar lýst landflutningaleiðum fyrirtækisins og fjallað um keppinauta. Kemur fram það mat að Samskip séu með 38% markaðshlutdeild á heildarmarkaðnum fyrir landflutninga, Eimskip með 37%, Íslandspóstur með 15%, *„aðrir farmflytjendur"* með 5% og sendibílar með 5%. Þann 6. nóvember 2011 sendi (S) frkvstj-innanl glærukynningu til (S)forstj.[3909] Í henni var stöðunni á landflutningamarkaði lýst svo:

[3908] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.944382.
[3909] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.928572.



7900. Samkvæmt þessu mati forstjóra Samskipa og framkvæmdastjóra landflutninga fyrirtækisins voru Eimskip og Samskip langöflugustu fyrirtækin í landflutningum hér á landi. Var þessi staða fyrir hendi á öllu rannsóknartímabili þessa máls, sbr. kafla 3.2.

7901. Miðað við þessa markaðsgerð hefðu Samskip auðsýnilega undir eðlilegum kringumstæðum átt að telja mestu samkeppnislegu ógnina í landflutningum stafa frá Eimskip og öfugt. Gögn frá t.d. árunum 2009 og 2010 sýna hins vegar að sú var ekki raunin. Í aðalatriðum töldu Eimskip og Samskip helstu keppinauta sína í landflutningum vera smærri flutningsaðila (sem fyrirtækin nefndu *„einyrkja“*/*„sjóræningja“*) og Íslandspóst. Jafnframt lögðu fyrirtækin til grundvallar að þau myndu halda sínum mikilvægustu viðskiptavinum og gætu hækkað verð í landflutningum.

7902. Varðandi Íslandspóst ber að hafa í huga að í kafla 3.2 er því lýst að Íslandspóstur var aðeins keppinautur Eimskips og Samskipa að hluta. Íslandspóstur bauð t.d. ekki upp á gámaflutninga, heilfarmaflutninga eða fiskflutningakerfi. Íslandspóstur bauð þannig alls ekki upp á sömu breidd og þjónustu í vöruflutningum og Eimskip og Samskip og gat því ekki veitt sama samkeppnislega aðhald og Samskip og Eimskip gátu veitt hvort öðru.

7903. Rifja má upp eftirfarandi dæmi um framangreind viðhorf Samskipa og Eimskips til samkeppni á landflutningamarkaði.

- Í gögnum vegna rekstraráætlunar framkvæmdastjóra landflutninga Eimskips, (E)frkvstj-innanl, fyrir árið 2010 kemur fram að helsta samkeppnisógnin í landflutningum stafi ekki frá Samskipum heldur frá einyrkjum (*„The main threat in the market are individual truck drivers.“*).

- Í framangreindri glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 var þetta sagt ógn á landflutningamarkaði: *„Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down.“* Voru það einyrkjar í landflutningum en ekki Eimskip sem muni veita Samskipum samkeppni.

7904. Efnislega kemur hið sama fram í ýmsum öðrum gögnum frá árunum 2009 – 2010. Vísast um þetta til t.d. umfjöllunar í köflum 14.10, 14.32 og 14.38.4 þar sem fjallað er um rekstraráætlanir fyrirtækjanna sem og víðar í ákvörðun þessari. Að mati Samkeppniseftirlitsins var þetta birtingarmynd á hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa.

7905. Eins og nánar verður lýst sýna gögn málsins hið sama á árinu 2011.

7906. Í fundargerð söludeildar landflutninga Eimskips þann 8. mars 2011 er að finna umfjöllun um yfirlit (E)sölustj-innanl3 yfir landflutningamarkaðinn á Norður- og Austurlandi.[3910] Segir að Eimskip finni mikið fyrir samkeppni frá smáum keppinauti (Nesfrakt). Kemur fram að Nesfrakt sé að *„taka mikið af okkar vörum, þ.e. eru að stela úr okkar samningum leiðum og áhugaverðum flutningum á mjög lágum verðum.*" Taldi Eimskip að þessi smái keppinautur veitti mun meira samkeppnislegt aðhald heldur en langstærsti keppinauturinn, þ.e. Samskip.

7907. Samkvæmt mánaðarskýrslu landflutninga Eimskips fyrir mars 2011 er ljóst að áætlanir fyrirtækisins um að fjölga litlum og meðalstórum fyrirtækjum í viðskiptum hafi ekki náðst til fulls. Til að bregðast við því og auknum kostnaði í rekstri yrðu verðhækkanir kynntar til sögunnar.[3911] Að mati Samkeppniseftirlitsins gerði samráð Eimskips og Samskipa fyrirtækinu kleift að bregðast við með þessum hætti, þ.e. með verðhækkunum í stað hagræðingaraðgerða. Vegna samráðsins er heldur ekki að finna gögn innan Eimskips sem gefa vísbendingar um að mæta hefði átt þessu með samkeppni og sókn í mikilvæga viðskiptavini Samskipa á markaði fyrir landflutninga.

7908. Í skýrslu landflutninga Eimskips fyrir maí 2011 kemur fram að sókn sé í allar stærðir fyrirtækja. Hins vegar segir: *„viljum einnig ná smærri fyrirtækjum í viðskipti þar sem að ekki er mikið um stór fyrirtæki sem hægt er að sækja í."*[3912] Þetta var sagt þótt fyrirliggjandi væri að mikilvægir viðskiptavinir Samskipa voru með lausa flutningasamninga á árinu. Í öðrum innanhúsgögnum Eimskips á sama tíma segir að helsta verkefnið sé að auka tekjur frá litlum og meðalstórum viðskiptavinum.[3913] Átti sem sagt ekki með samkeppni að reyna ná í viðskipti mikilvægra landflutningaviðskiptavina Samskipa.

7909. Í mánaðarskýrslum og kynningum fyrir júlí og ágúst 2011 kom enn fram sama markmið hjá Flytjanda varðandi hegðun á markaði og ný viðskipti. Þau skyldu koma frá meðalstórum eða smærri viðskiptavinum.[3914] Í septemberkynningunni er fjallað um horfur á markaðnum fyrir innanlandsflutninga og sem fyrr var áherslan lögð á samkeppnisógn frá nýjum eða smærri keppinautum.[3915] Sagði m.a. að aukin samkeppni væri *„á markaðnum, nýir aðilar að bjóða heildarþjónustu um allt land þ.e. SV bílar, Nesfrakt áamt öðrum einyrkjum mynda sterkt flutninganet*." Ekki var minnst á Samskip í þessu samhengi. Líkt og í samskonar gögnum frá Samskipum taldi Eimskip að samkeppnisógnin stafaði ekki frá stærsta keppinautnum á markaðnum. Er þetta sambærilegt þeirri stefnumörkun Samskipa í landflutningum. Styður þetta að í landflutningum hafi Samskip og Eimskips lagt það til grundvallar að ekki yrði reynt að ná til sín öflugum viðskiptavinum hins aðilans heldur stefnt að verðhækkun. Var það hluti af hinu samfellda samráði á þessum tíma.

7910. Samkeppni frá þessum smærri aðilum aftraði hins vegar ekki fyrirhuguðum gjaldskrárhækkunum Eimskips samkvæmt fyrirætlunum sem komu fram í kynningum fyrir nóvember og desember

[3910] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.55020.
[3911] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.105798.
[3912] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Mánaðarskýrsla í maí 2011"*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 5.6.2011.
[3913] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Domestic transport may 2011(isl)"*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 30.6.2011.
[3914] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Mánaðarskýrsla í júlí 2011"*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 7.9.2011. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Mánaðarskýrsla í ágúst 2011"*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 7.11.2011.
[3915] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Mánaðarskýrsla í september 2011"*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 7.12.2011.

2011.[3916] Í janúar 2012 var fyrirhuguð 4,9% gjaldskrárhækkun ásamt hækkun á fiskflutningum og sendingartengdum akstri. Þá var fyrirhugað að hækka stöðvargjöld um 6,5% en því einnig velt upp hvort hægt væri að leggja á einhver ný gjöld og hvort hækka ætti skilagjald á fiskikörum stuttu síðar eða svokölluð karagjöld. Þessar hækkunarfyrirætlanir gengu eftir, sbr. umfjöllun hér síðar í kafli 14.39.4. Fiskflutningar Eimskips hækkuðu einnig um 11%, sbr. umfjöllun í kafla 14.39.5 og 17.

7911. Í tölvupósti (E)forstö-landfl1 til allra svæðisstjóra Eimskips á landsbyggðinni, dags. 9. september 2011, lýsti (E)forstö-landfl1 áhyggjum yfir afkomu Flytjanda á árinu 2011. Í póstinum sagði m.a.: *„Eins og við öll vitum er afkoman fyrstu sjö mánuði ársins mjög slök og langt frá áætlun og þess vegna þurfum við að velta við öllum steinum og leita leiða til að lækka kostnað eins og mögulegt er til að bregðast við ástandinu. Einnig er mjög mikilvægt að viðhalda núverandi viðskiptavinum og sækja fram þar sem færi gefst, þ.e. í minni sendingum osfv.*"[3917]

7912. Í október 2011 lögðu Samskip til grundvallar að fyrirtækið myndi halda öllum mikilvægu viðskiptavinum sínum í landflutningum á árinu 2012 og að verð á fiskflutningum yrði hækkað um 7% og verð á almennum landflutningum um 5%. Helsta samkeppnislega ógnin á árinu 2012 var talin stafa frá Íslandspósti en gert ráð fyrir að einyrkjum myndi fækka. Í áhættugreiningu landflutninga Samskipa frá 9. nóvember 2011 voru taldar afar litlar líkur á því að Eimskip myndi hefja samkeppni og lækka verð. Vísast um þetta til kafla 14.38.4.1.

7913. Í samræmi við þetta mat Samskipa kemur fram í glærukynningu frá fundi stjórnar Eimskips 15. nóvember 2011 að á árinu 2012 yrði haldið áfram að hækka verð gagnvart viðskiptavinum í landflutningum. Í áætlun landflutninga Eimskips frá nóvember 2011 fyrir árið 2012 var ein helsta ógn í rekstri fyrirtækisins sögð vera aukin samkeppni frá einyrkjum sem byðu mjög lág verð.

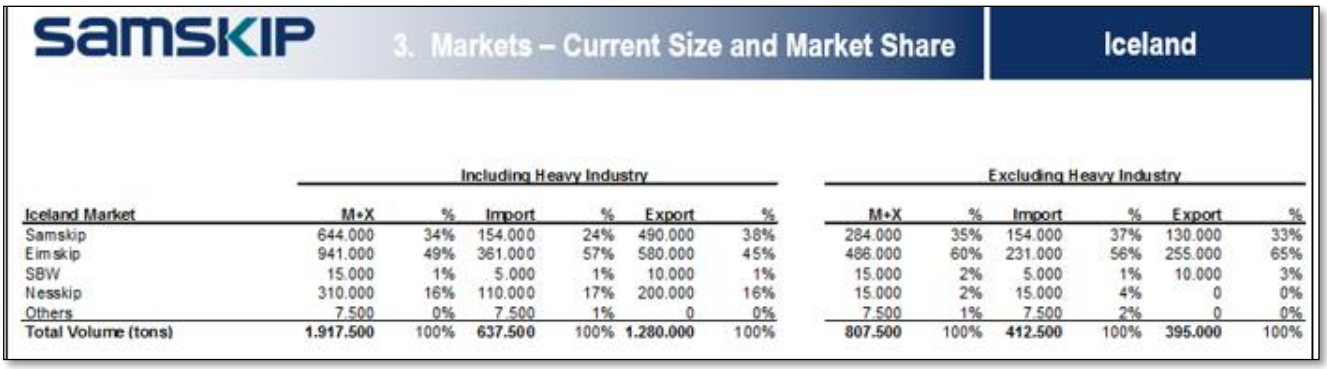
7914. Í glærum (E)frkvstj-innanl frá desember 2011 kemur fram að hörð samkeppni ríki á landflutningamarkaði. Sýna glærurnar að sú samkeppni stafaði hins vegar ekki frá Samskipum heldur frá Íslandspósti og smærri keppinautum sem sagðir voru vera *„mjög skæðir á markaðnum og verðlagning þeirra oft óskiljanleg*". Var farið yfir þessa kynningu á fundi stjórnar Eimskips 6. desember 2011.

7915. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefa framangreind gögn skýrt til kynna áframhaldandi samráð Eimskips og Samskipa í landflutningum á Íslandi. Er það í samræmi við viðurkenningu Eimskips á broti á 10. gr. samkeppnislaga í sáttinni við Samkeppniseftirlitið.

14.37.9.2. Sjóflutningar

7916. Líkt og í landflutningum voru Samskip og Eimskip saman í afar öflugri stöðu á sjóflutningamarkaðnum. Í framangreindri glærukynningu sem (S)forstj sendi Samskipum Holding 9. febrúar 2010 var fjallað um stöðu Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi.

[3916] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi frkvst.kynning nóv 2011"*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 7.12.2011. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi frkvst.kynning des 2011"*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 2.2.2012.
[3917] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.84985.

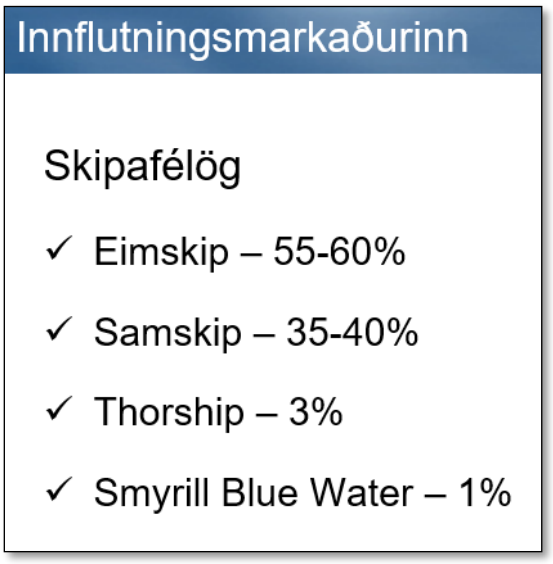


SAMSKIP 3. Markets – Current Size and Market Share Iceland

	Including Heavy Industry						Excluding Heavy Industry					
Iceland Market	M+X	%	Import	%	Export	%	M+X	%	Import	%	Export	%
Samskip	644.000	34%	154.000	24%	490.000	38%	284.000	35%	154.000	37%	130.000	33%
Eimskip	941.000	49%	361.000	57%	580.000	45%	486.000	60%	231.000	56%	255.000	65%
SBW	15.000	1%	5.000	1%	10.000	1%	15.000	2%	5.000	1%	10.000	3%
Nesskip	310.000	16%	110.000	17%	200.000	16%	15.000	2%	15.000	4%	0	0%
Others	7.500	0%	7.500	1%	0	0%	7.500	1%	7.500	2%	0	0%
Total Volume (tons)	**1.917.500**	100%	**637.500**	100%	**1.280.000**	100%	**807.500**	100%	**412.500**	100%	**395.000**	100%

7917. SBW í glærunni vísar til Smyril Blue Water en það var dótturfyrirtæki danska fyrirtækisins Blue Water Shipping. Smyril Blue Water leigði allt flutningarými í ferjunni Norrænnu af Smyril Line og bauð upp á flutninga til og frá Íslandi í samkeppni við Eimskip og Samskip. Í þessu máli er vísað til Smyril Blue Water og Blue Water Shipping í einu lagi sem BWS. Samkvæmt glærunni töldu Samskip BWS hafa 1-3% markaðshlutdeild í flutningum til og frá Íslandi. Nesskip vísar til skipafélagsins sem annaðist útflutning á áli Alcan í Straumsvík til Rotterdam. Thorship bauð upp á almenna flutninga í skipum Wilson sem sigldu milli Straumsvíkur og Rotterdam. Athygli vekur að Samskip tilgreina ekki í þessari glæru Thorship sem keppinaut í sjóflutningum án stoðriju.

7918. Í kafla 14.32 er gerð grein fyrir gögnum (S)forstö-innfl1 frá september 2011 sem varða áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012. Þar er markaðshlutdeild lýst svo:



7919. Samkvæmt þessum gögnum stjórnenda Samskipa voru Eimskip og Samskip langöflugustu fyrirtækin í sjóflutningum hér á landi. Var þessi staða fyrir hendi á öllu rannsóknartímabili þessa máls, sbr. kafla 3.2.

7920. Miðað við þessa markaðsgerð hefðu Samskip auðsýnilega undir eðlilegum kringumstæðum átt að telja mestu samkeppnislegu ógnina stafa frá Eimskip og öfugt. Gögn frá t.d. árunum 2009 og 2010 sýna hins vegar að sú var ekki raunin. Í aðalatriðum töldu Eimskip og Samskip helstu keppinauta sína vera BWS eða Thorship. Var BWS helst talið veita samkeppni í útflutningi á fiski.

7921. Rifja má upp eftirfarandi dæmi um framangreind viðhorf Samskipa og Eimskips til samkeppni á sjóflutningamarkaði, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.32.

- Í gagni (E)forstö-útfl frá september 2010 segir þetta um töpuð viðskipti útflutningsdeildar Eimskips á árinu 2010: *„Ekkert hefur tapast umfram það að Smyril Line – Blue Water er að ná að pota eitthvað í okkur. Einnig að ná að leysa þarfir manna inn í Austur-Evrópu með trukkakerfi Blue Water*". Samkvæmt þessu mati (E)forstö-útfl var það hinn smái keppinautur, með 1-3% markaðshlutdeild, sem veitti samkeppni í útflutningi en ekki stóri keppinauturinn.

- Þann 19. september 2010 sendi (S)forstö-útfl til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv m.a. glærukynningu vegna áætlun útflutningsdeildar fyrir árið 2011. Samkvæmt þessum glærum (S)forstö-útfl var það BWS sem veitti samkeppni í útflutningi en ekki Eimskip. Verkefnin hjá útflutningsdeild Samskipa á árinu 2011 fólust þannig m.a. í því að vinna gegn verðsamkeppni með því að *„sporna við innkomu Blue Water á markaðinn*". Einnig átti að hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum. Þá segir í glærunum að Samskip töldu sig ekki verða *„mikið var við Eimskip á markaðnum þessa dagana*".

- Í skjali (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010 er að finna áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011. Í skjalinu er gerð grein fyrir þeirri ógn sem útflutningsdeildin taldi sig standa frammi fyrir. Þar er ekki minnst á Samskip en samkeppnisleg ógn talin stafa af BWS og Thorship.

7922. Efnislega kemur hið sama fram í ýmsum öðrum gögnum frá árunum 2009 – 2010. Eins og nánar verður lýst sýna gögn málsins hið sama á árinu 2011. Að mati Samkeppniseftirlitsins var þetta birtingarmynd á hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa.

7923. Í kafla 14.32.2 er gerð grein fyrir gögnum (S)forstö-útfl frá september og október 2011 og tengjast áætlunum útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011. Líkt og í samskonar gögnum (S)forstö-útfl frá árinu 2010 var áfram rætt um samkeppnislega ógn frá BWS í útflutningi á fiski frá Íslandi. Í markaðsskýrslu (S)forstö-útfl frá 19. september 2011 segir að BWS hafi hafið aukna sókn með því að bjóða upp á þjónustu frá Reykjavík. Einnig kemur fram að BWS sé í *„beinni samkeppni*" við Eimskip og BWS hafi staðið fyrir verðstríði. Jafnframt segir að Thorship sé að fara að bjóða *„takmarkað magn af frystigámum á markaðinn*" og að Samskip þurfi að gera;

„allt sem í okkar valdi er til sporna við innkomu þeirra á útflutningsmarkaði."

7924. Í glærukynningu (S)forstö-útfl frá 19. september 2011 er lýst mjög takmarkaðri samkeppni við Eimskip (*„ekki mikið varir við Eimskip á markaðnum*") og að BWS hafi aukið samkeppni og leitt til *„pressu*" á að lækka verð *„fyrir austan*". Í glærukynningu (S)forstö-útfl frá 6. október 2011 kemur fram að vinna verði gegn innkomu BWS á útflutningsmarkaðinn og draga þar með úr hættu á verðsamkeppni (*„Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn, verðsamkeppni.*").

7925. Í kafla 14.32.1 er einnig lýst skjölum Eimskips frá haustinu 2011 og fjalla um áætlun fyrir árið 2012. Eru þar efnistök svipuð og í framangreindum skjölum Samskipa. Fram kemur að Eimskip stafaði aukin ógn af samkeppni frá BWS sem og frá Thorship og nýjum, ótilgreindum aðilum á markaðnum. Um BWS segir einnig þetta:

„Towards competition now [BWS] *are more aggressive and taking the role of former Atlantsskip in a way. But still it´s a ferry from East coast Iceland (Seyðisfjörður) with limited capacity and uncertainty of their ownership/equity (búið að leysa þetta í bili amk.!). Nevertheless they have succeeded in certain commodities especially fresh to UK and Germany as well as with pelagic fish to Eastern-Europe.*"

7926. Stafaði þannig ógn af BWS sem var með 1-3% markaðshlutdeild og *„aðeins ferja með takmarkaða flutningsgetu og ótraust eignarhald/fjármögnun*". Jafnframt stafaði samkeppnisleg ógn af hinum afar smáa keppinaut og óþekktum mögulegum nýjum keppinautum. Taldi Eimskip þannig að ekki væri að

væntа mikillar samkeppni frá langstærsta keppinauti sínum, Samskipum. Er þetta og í samræmi við það sem ítrekað hafði komið fram í fundargerðum stjórnar Eimskips, t.d. 4. mars 2011.[3918]

7927. Virt saman fela framangreind gögn í sér skýra birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

14.37.10. Áhyggjur af miklu samstarfi við Eimskip

7928. Í *„Nýtt upphaf"* verkefninu fólst að auka samstarf Samskipa og Eimskips í m.a. sjóflutningum. Nýju samningarnir sem undirritaðir voru 9. desember 2010 voru í samræmi við þetta, sbr. nýr Norður-Ameríku samningur og nýtt *„neyðarsamkomulag"*.

7929. Aukið samstarf á milli Samskipa (Jóna) og Eimskips í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda var einnig í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið og þar með hluti af hinu samfellda samráði þessa máls. Í því samhengi ber að líta til þess að í bréfi Samskipa frá 20. nóvember 2018 kemur fram að þetta aukna samráð Samskipa (Jóna) við Eimskip hafi komið til vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa haustið 2008 en í köflum 8-9 er lýst þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft ólögmætt samráð í tengslum við þær breytingar og takmörkun á flutningaframboði, sbr. einnig lið 1.1 í 1. gr. sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Í umræddum köflum er því einnig lýst að til að bregðast við vandkvæðum sem leiddu af breytingum á siglingakerfinu höfðu Samskip og Eimskip með sér samvinnu sem m.a. fólst í því að Eimskip tók að sér flutninga sem féllu undir samning Samskipa við Alcoa um útflutning á áli til hafna í Evrópu. Telur Samkeppniseftirlitið ljóst að þessi flutningur Eimskips fyrir dótturfélag Samskipa (Jóna) hafi verið hluti af þessu samfellda samráði og miðaði að því að láta áætlun fyrirtækjanna ganga upp, þ.e. að draga úr flutningsgetu í því skyni að geta haldið uppi verði eða hækkað það.

7930. Vísast um framangreint til kafla 16.6.

7931. Varðandi atvik á árinu 2011 tengd framangreindu þá ber að líta til þess að umfangið á þessu samstarfi Eimskips og Samskipa jókst það mikið að m.a. (S)forstö-innfl1 hafði af því talsverðar áhyggjur. Í apríl 2011 sendi (S)starfsm tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og var óánægður með að gámar Samskipa væru notaðir án endurgjalds í flutningum Eimskips fyrir Jóna.[3919] Einnig sendi (S)starfsm tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þann 6. september 2011. Í honum var (S)forstö-innfl1 upplýstur um að Jónar væru *„ekkert að minnka notkunina á dry gámum með Eimskip."* (S)forstö-innfl1 brást við þessu með því að fá tölur um flutningsmagn Jóna með Eimskip.[3920] Strax í kjölfarið sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna þar sem (S)forstö-innfl1 gerði athugasemdir við umfang flutninga Jóna með Eimskip frá Immingham til Íslands. Sagði (S)forstö-innfl1 m.a.:

„Það lítur út fyrir að þetta sé komið í eitthvað rugl. Kíktu endilega á þetta og verðum svo í sambandi. Það er hagur heildarinnar að flytja sem mest í okkar fastkostnaðarkerfi, en ekki með samkeppnis aðila okkar".[3921]

7932. (S)forstö-innfl1 áframsendi samskiptin við (S)frkvstj-Jóna til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj þann 10. september 2011.[3922] Þar kvartaði hann yfir því við yfirmenn sína að Jónar væru í auknum mæli að flytja með Eimskip frá Immingham. Sagði (S)forstö-innfl1 að það hefði í upphafi verið rætt um að Jónar myndu flytja lyf fyrir Actavis með Eimskip vegna eðlis þeirrar vöru, *„en nú er svo komið að þeir* [Jónar] *eru að flytja töluvert stóran hluta af IMM með Eimskip […] augljóslega mun meira en lyf fyrir Actavis"*. Kallaði (S)forstö-innfl1 í tölvupóstinum eftir skýrari stefnu yfirstjórnar Samskipa í

[3918] Í fundargerð stjórnar Eimskips vegna fundar 17.11.2010 er samkeppnisleg ógn ekki talin stafa frá Samskipum heldur BWS og öðrum smærri keppinautum. Sama kemur fram í fundargerðum frá 15.12.2010 og 04.03.2011. Afhent skjöl frá Eimskip. Afhent 1.12.2016. Fundargerðir stjórnar Eimskips frá 17.11.2010, 15.12.2010 og 04.03.2011.
[3919] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33868460.
[3920] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.898318.
[3921] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.898773.
[3922] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.899246.

málinu og sagði skoðun sína vera þá að það ætti „*alveg að loka á þetta*", þ.e. banna ætti Jónum að flytja með Eimskip.

7933. (S)forstö-innfl1 var yfir innflutningsdeild Samskipa og var því falið að gæta hagsmuna hennar. Ekki er að finna í málinu gögn sem gefa til kynna að (S)forstj eða (S)frkvstj-millilandasv hafi farið að þessum tilmælum (S)forstö-innfl1. Þvert á móti sýna afhent gögn Eimskips að þrátt fyrir þessar efasemdir og áhyggjur (S)forstö-innfl1 hafi Eimskip haldið áfram vöruflutningum fyrir Jóna og átti umfangið (tekjur Eimskips frá Jónum) eftir að aukast út rannsóknartímabilið.[3923] Hér má einnig líta til þess að þann 24. október 2011 kom fram í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna til (E)frkvstj-sala/þj að „*við* [Jónar] *höfum aukið viðskipti okkar við Eimskip verulega á þessu ári. Magnaukningin er margföld frá fyrra ári*".[3924]

7934. Ástæða þess að (S)forstj varð ekki við ósk (S)forstö-innfl1 um að banna Jónum að flytja með Eimskip er ekki síst sú að þessir flutningar Eimskips voru hluti af samráði Eimskips og Samskipa. Hér ber að líta til tölvupósts (S)forstj til (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-skiparek) frá 25. október 2011. Þar fjallar hann um „*kerfispælingar*". Greinilega má sjá af tölvupóstinum að (S)forstj hafði fulla vitneskju um flutninga Eimskips fyrir Samskip milli Íslands og Bretlands (Vísað er í honum til: „*Uk magn sem fer með EI í dag*").[3925] Til viðbótar þá greindi (S)forstö-innfl1 forstjóra sínum frá miklum flutningum Eimskips fyrir Jóna í tölvupóstinum frá 10. september 2011, sbr. umfjöllun hér að framan. Í skýrslugjöf (S)forstj hjá Samkeppniseftirlitinu var hann spurður um samvinnu eða samstarf milli Samskipa og Eimskips. (S)forstj upplýsti ekki um flutninga Eimskips fyrir Jóna, hvorki vegna Bretlands né annarra viðkomu- eða áfangastaða í heiminum.[3926]

7935. Þegar áðurnefndur tölvupóstur (S)forstj frá 25. október 2011 er skoðaður nánar sést að í umfjöllun hans er vísað til fyrri umræðu stjórnenda Samskipa um siglingakerfið (vegna sjóflutninga til og frá Íslandi). Í tölvupóstinum má sjá að (S)forstj setti fram forsendur í þessu sambandi sem gegndu lykilhlutverki í samráði Samskipa og Eimskips, sem þarna stóð yfir og hófst af fullum þunga haustið 2008. Má í því sambandi vísa til þátta eins og flutninga fyrir Alcoa, samstarf í gámanotkun, flutningar á tómum gámum, á grænmeti og „*Uk magn sem fer með EI í dag*". Að mati Samkeppniseftirlitsins rennir tölvupósturinn frekari stoðum undir þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að umræddir flutningar Eimskips fyrir Jóna (Samskip) hafi verið þáttur í framkvæmd samráðs fyrirtækjanna.

14.37.11. Samantekt

7936. Þegar framangreind atvik eru virt er rétt að hafa í huga að í næsta kafla er gerð grein fyrir skjali (S)forstö-innfl1 frá 19. september 2011. Er um að ræða áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012. Jafnframt felst í skjalinu lýsing á aðstæðum á flutningamarkaði þegar það er ritað. Í skjalinu segir:

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

7937. Felst í þessu að (S)forstö-innfl1 taldi að á árinu 2012 yrði sama ástand og á árinu 2011, þ.e. að Samskip og Eimskip myndu ekki keppa um mikilvæga viðskiptavini og þess í stað leggja áherslu á að hækka verð eða vinna gegn verðlækkunum.

7938. Sökum þessa vildu Samskip ekki grípa til neinna aðgerða sem ógnað gat hinum ábatasama „*friði*". Sést þetta einkar skýrt þegar undirmaður (S)frkvstj-Jóna spurði hann í mars 2011 hvort það væri „*vafasamt upp á friðinn*" að bjóða viðskiptavini Eimskips (Pennanum) samkeppnishæft verð með það að markmiði að ná þeim viðskiptum. Eru mörg önnur tilvik í gögnum málsins þar sem t.d. (S)forstö-

[3923] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...]
[3924] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.347953.
[3925] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1088097.
[3926] Endurrit af skýrslu [...], dags. 10.09.2013.

innfl1 var spurður af undirmönnum sínum hvort bjóða ætti viðskiptavinum Eimskips *„grænlensk verð“*. Vísast hér t.d. til spurninga (S)viðskstj1 til (S)forstö-innfl1 9. nóvember 2010 og 31. janúar 2011, sbr. kafla 14.33.6.1 og 14.35.3.

7939. Lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips á sviði sjóflutninga funduðu 9. mars 2011. Gefa gögn málsins til kynna að á fundinum hafi a.m.k. átt að ræða vanda sem upp var kominn í gámasamráði fyrirtækjanna í inn- og útflutningi. Var þessi fundur hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna þar sem öll samskipti þeirra þar sem unnið var að eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Jafnframt voru þessi samskipti stjórnenda, sem báru ábyrgð á öllum samkeppnisþáttum Samskipa og Eimskips í sjóflutningum, til þess fallin að draga úr óvissu og viðhalda eða efla traust og þar með styðja m.a. við hina ólögmætu markaðsskiptingu.

7940. Önnur atvik sem lýst er í þessum kafla sýna fram á tilvist hins ólögmæta samráðs. Sú staðreynd að Samskipum hafi tekist að endurnýja samning við N1 á *„frekar háum“* verðum, styður það mat Samkeppniseftirlitsins að ólögmæt markaðsskipting hafi verið áfram til staðar á þeim tíma þegar viðskiptasamningurinn við N1 var gerður.

7941. Hið sama á við um atvik tengd MS sem var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Gögnin lýsa því að á árinu 2011 sneri MS sér til Samskipa og óskaði eftir tilboði. Í stað þess að bregðast hratt og vel við þessu frumkvæði MS sýndu Samskip þessari beiðni takmarkaðan áhuga og MS kvartaði yfir því hve seint svör bærust frá Samskipum og að spurningum væri ekki svarað. Til viðbótar kemur að mati Samkeppniseftirlitsins skýrt fram í gögnunum frá (S)forstö-innfl1 að Samskip hafi ætlað sér að bjóða kjör sem gerðu það mjög ólíklegt að MS færði viðskipti sín frá Eimskip til Samskipa. Þannig átti ekki að bjóða MS *„skörp“* eða *„grænlensk“* verð. Niðurstaðan í tilviki MS var í samræmi við markmið og áherslur í framangreindu skjali (S)forstö-innfl1 frá 19. september 2011 þar sem gert var ráð fyrir að Eimskip og Samskip myndu ekki keppa um mikilvæga viðskiptavini og leggja þess í stað áherslu á að halda uppi verði.

7942. Aðföng voru, líkt og MS, mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Í kafla 14.36.6 er því lýst að fyrri hluta ársins 2010 unnu Eimskip að því að hækka verð gagnvart Aðföngum og náðu fram verðhækkun í lok júní 2010. Aðföng leituðu til Samskipa á þessum tíma, þ.e. þegar Eimskip var að ná fram fyrrgreindum verðhækkunum gagnvart Aðföngum. Samskip gættu að því að viðhalda markaðsskiptingunni og spilla ekki fyrir tilraunum Eimskips til að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Í september 2010 tók (S)forstö-innfl1 saman áætlun fyrir árið 2011. Í henni, líkt og í samskonar skjali ári síðar, gerði hann ráð fyrir áframhaldandi *„friði“* og að Samskip og Eimskip myndu leggja *„áherslu á að hækka verð“*. Kemur fram í skjalinu að Samskip vissu að gildistími samnings Aðfanga við Eimskip myndi renna út á árinu 2011 en ekki átti að efna til samkeppni um þann mikilvæga viðskiptavin Eimskips. Þetta gekk eftir. Breytti engu þótt breytt eignarhald á Aðföngum væri talið geta *„opnað dyr“* fyrir Samskip og að (S)viðskstj1 hafi spurt (S)forstö-innfl1 5. september 2011 hvort reyna ætti með samkeppni að ná Aðföngum í viðskipti (*„hver verður nálgun okkar??“*). Í framangreindu skjali (S)forstö-innfl1 frá 19. september 2011 kom skýrt fram að Samskip ætluðu ekki að reyna ná Aðföngum enda var heildarstefnan sú að virða *„friðinn“* og hækka eða viðhalda verði gagnvart eigin mikilvægu viðskiptavinum.

7943. Atvik sem tengjast ÖES á árinu 2011 eru í raun efnislega hin sömu eða sambærileg þeim sem tengjast t.d. MS og Aðföngum. ÖES var afar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Samtímagögn sýna að ÖES taldi hækkunaráform Eimskips vera óeðlileg og í engu samræmi við aðstæður á Íslandi. Sneri þessi stóri viðskiptavinur Eimskips sér til Samskipa í leit að betri kjörum. Samskip virtu hins vegar markaðsskiptinguna með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES og Eimskip hækkaði verð gagnvart ÖES í nýjum samningi sem undirritaður var 20. desember 2011.

7944. Önnur birtingarmynd á samfelldu samráði Samskipa og Eimskips á árinu 2011 eru atvik tengd Rúmfatalagernum. Í Færeyjum gerðu Samskip ítrekaðar tilraunir, með samkeppni, til þess að ná Rúmfatalagernum frá Eimskip. Það gerði hins vegar stöðuna mun flóknari en ella að á Íslandi hafði

samráð við Eimskip gert Samskipum kleift að hækka verð gagnvart Rúmfatalagernum og því yrði að fara að öllu með gát í verðtilboðum til þessarar fyrirtækjasamstæðu í Færeyjum. Að mati Samkeppniseftirlitsins var ástæða þessa sú að of lágt verð í Færeyjum myndu gera Samskipum erfiðara fyrir að halda uppi flutningaverði á Íslandi. Eins og sést af samtímagögnum gerði hátt verð á Íslandi Samskipum í Færeyjum erfitt um vik að afla viðskipta Rúmfatalagersins þar. Er þetta til frekari stuðnings því að samanburður á gögnum sem varða annars vegar íslenska markaðinn og hins vegar markaðinn í Færeyjum feli í sér óræka vísbendingu um samráð Samskipa og Eimskips hér á landi.

7945. Til viðbótar við framangreind atvik þá sýna samtímagögn frá árinu 2011 að Samskip höfðu ekki áhyggjur af samkeppni frá Eimskip og öfugt, hvorki í sjó- né landflutningum. Þess í stað kemur skýrt fram í samtímagögnunum að fyrirtækin höfðu áhyggjur af samkeppni frá litlu keppinautunum í sjó- og landflutningum. Í aðalatriðum töldu Eimskip og Samskip helstu keppinauta sína í landflutningum vera smærri flutningsaðila (sem fyrirtækin nefndu *„einyrkja“*/*„sjóræningja“*) og Íslandspóst. Jafnframt lögðu fyrirtækin til grundvallar að þau myndu halda sínum mikilvægustu viðskiptavinum og gætu hækkað verð í landflutningum. Í sjóflutningum töldu Eimskip og Samskip í aðalatriðum sína helstu keppinauta vera BWS eða Thorship en samkvæmt eigin mati fyrirtækjanna voru þeir keppinautar hvor um sig með 1-3% markaðshlutdeild á markaðnum. Vísast t.d. til glærukynningar (S)forstö-útfl frá 19. september 2011 þar sem lýst er mjög takmarkaðri samkeppni við Eimskip (*„ekki mikið varir við Eimskip á markaðnum“*) og að BWS hafi aukið samkeppni og leitt til *„pressu“* á að lækka verð *„fyrir austan“*. Í glærukynningu (S)forstö-útfl frá 6. október 2011 kemur sömuleiðis fram að vinna verði gegn innkomu BWS á útflutningsmarkaðinn og draga þar með úr hættu á verðsamkeppni (*„Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn, verðsamkeppni.“*).

7946. Aukinn flutningur Eimskips fyrir Jóna (Samskip) var til umfjöllunar á árinu 2011 en fjallað er um þann þátt í hinu samfellda samráði í kafla 16.6. Þannig sýna samtímagögn að umfang þess samstarfs Eimskips og Samskipa hafi aukist það mikið frá árinu 2009 að m.a. (S)forstö-innfl1 hafði af því talsverðar áhyggjur. Afhent gögn Eimskips sýna að þrátt fyrir áhyggjur (S)forstö-innfl1 hafi samstarf þetta haldið áfram og að umfang þess hafi aukist enn frekar út rannsóknartímabilið, sbr. t.d. tölvupóst (S)frkvstj-Jóna til (E)frkvstj-sala/þj 24. október 2011 um að *„við* [Jónar] *höfum aukið viðskipti okkar við Eimskip verulega á þessu ári. Magnaukningin er margföld frá fyrra ári“*.

7947. Gögn málsins sýna að í aðdraganda *„Nýtt upphaf“* verkefnisins setti (S)aðaleig-stjform-SH fram þau fyrirmæli gagnvart m.a. (S)forstj að vernda bæri og efla stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow“* fyrir samstæðu Samskipa Holding. Er og rökstutt í umfjöllun um atvik á árinu 2008 að frá sjónarhóli Samskipa hefði tilgangur *„Nýtt upphaf“* verkefnisins ekki síst verið að tryggja þessa stöðu Samskipa á Íslandi. Þá liggur fyrir að (S)aðaleig-stjform-SH gaf (S)forstj, með samningi 1. júlí 2008, loforð um verulega bónusgreiðslu og hvatti hann til að beita sér í efnislega sambærilegum aðgerðum og fólust í *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Samtímagögn sem sýna afkomu Samskipa hf. á árunum 2010 og 2011 gefa til kynna að áætlanir (S)aðaleig-stjform-SH hafi gengið eftir. Afkoman var sögð frábær eða mjög góð og (S)forstj var verðlaunaður með bónusgreiðslum.

7948. Í athugasemdum sínum við AI og AII mótmæla Samskip því að framangreind atvik hafi verið liður í ólögmætu samráði við Eimskip. Athugasemdir Samskipa eru m.a. eftirfarandi:

- Í mgr. 1249 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að framangreind atvik tengd N1 sýni fram á ólögmætt samráð. Samskip byggja á því að þar sem fyrirtækin hafi verið í gagnkvæmum viðskiptum hafi N1 ekki síður haft hagsmuni af áframhaldandi viðskiptum. Atvik þessi hafi ekki tengst Eimskip.

- Í mgr. 1235 í athugasemdum Samskipa við AII byggja Samskip á því að ástæða þess að AH hefði lýst yfir áhyggjum af því að undirbjóða Eimskip í tilboði til Pennans hefði verið sú að Jónar hefðu verið í beinu viðskiptasambandi við Eimskip á m.a. flutningsleiðinni frá Bretlandi og Samskip hefðu

óttast afleiðingarnar. Halda Samskip því fram að Eimskip hefði getað skaðað samkeppnishæfni Jóna á markaði fyrir flutningsmiðlun í skjóli yfirburðarstöðu fyrirtækisins á flutningamörkuðum.

- Í mgr. 1253 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII segir að samskipti (S)forstj, (S) frkvstj-innanl og (S)forstö-innfl1 um tilboðsbeiðni MS beri það með sér að *„þeir höfðu takmarkaða trú á því að mögulegt væri að undirbjóða Eimskip í þessum viðskiptum.*" Að sögn Samskipa hafi MS alltaf verið viðskiptavinur Eimskips í innflutningi *„og sýnt lítinn áhuga á að gefa Samskipum færi á að ná viðskiptunum yfir í fyrri útboðum og verðkönnunum.*"

- Í mgr. 1671 í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað að árangurstengdar greiðslur til forstöðumanna fyrirtækisins séu til marks um góðan árangur í samráði. Segir að slíkar greiðslur séu hluti af viðurkenndu hvatakerfi sem þekkt er í rekstri.

- Í mgr. 1293 athugasemdum við AII mótmæla Samskip því að *„friður*" hafi ríkt um viðskipti Aðfanga. Staðhæft er að umleitunum Samskipa hafi ávallt verið hafnað af Högum þar sem Hagar hefðu talið best að nýta stærð sína og umfang til að ná fram hagstæðara flutningsverði, þ.e. með því að tengja saman flutninga Banana og Aðfanga.

7949. Eins og rökstutt er í kafla 26.37 eru þessar athugasemdir Samskipa ekki í samræmi við gögn málsins og geta þær því ekki breytt niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um framangreind atvik á árinu 2011.

14.38. Verðhækkun og önnur atvik maí – nóvember 2011

7950. Á vormánuðum vann Eimskip, líkt og Samskip, áfram að sértækum hækkunum við endurnýjun á samningum við mikilvæga viðskiptavini. Í fundargerð vegna vikulegra funda (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl frá 10. maí 2011 er tilgreint á verkefnalista m.a. verkefnið: *„Hækkun á samningi Innnes*". Hafði þetta verkefni verið á lista þeirra frá mars 2011. Nánar var fjallað um atvik tengt Innnes og markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa í kafla 14.35.

7951. Í þessari fundargerð (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl frá maí 2011 voru sömuleiðis verkefni tengd almennum verðhækkunum Eimskips í bæði sjó- og landflutningum í júlí 2011: *„Gjaldskrárbreytingar 1. júlí undirbúa og yfirfara kostnaðarhækkanir*". Ábyrgðarmenn voru *„(E)frkvstj-sala/þj/(E)frkvstj-innanl*".[3927]

7952. Samskipti áttu sér stað milli stjórnenda Eimskips og Samskipa í maí 2011 vegna Norður-Ameríku samningsins og gámasamstarfsins. Tengdist þetta tímabundinni minni flutningsgetu Eimskips vegna skemmda á skipinu Reykjafossi. Var í þessum samskiptum m.a. fjallað um hvaða gámar Samskipa ættu annars vegar að fara með Eimskip og hins vegar með TA flutningum Samskipa og skiptingu á aukakostnaði sökum þessa. Þannig sendi (S)frkvstj-millilandasv 17. maí 2011 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þar sem sagði: *„Getur thu heyrt I* [(E)forstö-innfl] *vegna yfirbokana I skipinu sem kemur I stad Reykjafoss - eg er pikk fastur a kjarafundum*". (S)forstö-innfl1 svarar (S)frkvstj-millilandasv skömmu síðar: *„Heyri I honum thegar eg er buinn ad tala vid* [(S)frkvstj-N-Am]".[3928] Sama dag sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-N-Am og (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (E)frkvstj-sala/þj). (S)frkvstj-N-Am og (E)forstö-innfl (afrit (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj) áttu síðan í ítrekuðum tölvupóstsamskiptum sama dag og lýsti (S)frkvstj-N-Am yfir óánægju með svör Eimskips.[3929] Um kvöldið 17. maí 2011 upplýsti (E)frkvstj-sala/þj (E)forstj um þessi samskipti við Samskip. (E)forstj lét sig málið varða og sendi tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj (afrit til (E)forstö-innfl) og sagði að Eimskip myndu taka frystigáma Samskipa en annað yrðu Samskip að flytja með TA flutningum. Samskip séu *„að nota okkur að hluta til fyrir gáma sína og er því í lófa lagið að flytja í gegnum Evrópu.*"[3930]

[3927] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.107311.
[3928] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.878037.
[3929] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.878324.
[3930] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.777881.

7953. Þann 18. maí 2011 sendi (S)frkvstj-N-Am á ný tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv) vegna framkvæmdar á ólögmætum Norður-Ameríku samningi fyrirtækjanna. (E)forstö-innfl svaraði daginn eftir og (S)frkvstj-N-Am svaraði með tveimur tölvupóstum sama dag.[3931] Þann 20. maí sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (E)forstö-innfl þar sem ítrekuð var óánægja (S)frkvstj-N-Am í fyrri tölvupóstum Samskipa.[3932]

7954. Þennan sama dag, 20. maí 2011, fór fram hið árlega golfmót Eimskips og Samskipa. Í tölvupósti sem sendur var (S)forstj þann 19. maí 2011 sést að (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfl voru saman í ráshópi. Einnig voru saman í ráshóp lykilstarfsmenn í innflutningi, þ.e. (E)forstö-innfl og (S)viðskstj1.

7955. Gögn málsins sýna að á forstöðumannafundi Eimskips (SCS) tíu dögum síðar, 30. maí 2011, var rætt um mögulega verðhækkun Eimskips 1. júlí 2011.[3933]

7956. Í glærukynningu (E)forstj vegna fundar stjórnar Eimskips 1. júní 2011 var fjallað um ný verkefni Eimskips („*New Projects – Other*"). Eitt af þessum verkefnum var að auka tekjur fyrirtækisins og átti að gera það með því að hækka verð á íslenska markaðnum:

„*-Increase revenues*

-Tariff increasies in Icelandic market"[3934]

7957. Til samanburðar leyfði mikil samkeppni á þessum tíma ekki hækkun á verði í Færeyjum en í ákvörðun þessari hefur verið fjallað um að þessi munur á aðstæðum á Íslandi og í Færeyjum sé ein birtingarmynd samráðs Eimskips og Samskipa hér á landi og til stuðnings öðrum gögnum þar að lútandi.

7958. Í kafla 13 er gerð grein fyrir fámennum golfhópi sem (E)forstj og (S)forstj voru félagar í. Árið 2011 spilaði hópurinn saman eftirfarandi daga:

- 2. júní 2011
- 16. júní 2011
- 30. júní 2011
- 21. júlí 2011
- 4. ágúst 2011
- 31. ágúst 2011
- Dagana 2.-5. september fóru (S)forstj og (E)forstj og sex aðrir meðlimir hópsins í skemmtiferð til Danmerkur þar sem þeir spiluðu m.a. golf saman.

7959. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl hittust á fundi 7. júní 2011, sbr. yfirlit í kafla 13.

[3931] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.108446.
[3932] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.108467.
[3933] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2011. „*SCS 30.05.2011*", glæra 2 (þar merkt 30.05.2011) og glæra 21.
[3934] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016, mappa 6 – 1. hluti. „*Eimskipafélag Íslands hf. 24th Board Meeting June 1 2011*". Sjá dagskrárlið 5 í fundargerð frá stjórnarfundinum. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016, mappa 6 – 1. hluti. „*Minutes of the meeting of the board of directors of Eimskipafélag Íslands hf.*" 01.06.2011. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.784350.

7960. Í samræmi við m.a. framangreinda stefnumörkun (E)forstj 1. júní 2011 var í fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl þann 7. júní 2011 fjallað um fyrirhugaða verðhækkun Eimskips 1. júlí 2011.[3935]

7961. Tveimur dögum síðar, þann 9. júní 2011, var stjórnendafundur hjá Eimskip. Fyrirliggjandi er glærukynning frá fundinum. Þar er að finna glæruna: „*Tekju aukandi aðgerðir*". Á þeirri glæru kemur fram að hækka ætti allar verðskrár Eimskips í sjó- og landflutningum og efla markaðssókn í flutningum á smápökkum og flugþjónustu. Í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma átti ekki að reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í viðskipti.

7962. Þessar „*tekju aukandi aðgerðir*" voru í samræmi við áðurnefnd hækkunarfyrirmæli á glæru (E)forstj (um að hækka verð á íslenska markaðnum) frá áðurnefndum stjórnarfundi Eimskips sem haldinn hafði verið rúmri viku fyrr.[3936]

7963. Í fundargerð (E)frkvstj-sala/þj/(E)forstö-sölu, sem vistuð var 24. júní 2011, kom fram verkefnið „*Gjaldskrárhækkun: Ná því fram*". Verklok voru áætluð í nóvember 2011. Einnig var tilgreint verkefnið „*Endurskoðun viðskiptakjara – Lista upp 10 viðskiptavini*" og lok þess verkefnis voru einnig í nóvember 2011.[3937]

7964. Líkt og hjá innflutningsdeild Eimskips kemur fram í gögnum landflutninga fyrirtækisins frá þessum tíma að stefnt skuli að því að hækka verð. Þá kemur fram að afgreiðslugjald og farmtrygging hafi verið sameinuð í eitt gjald. Var þetta gert „*til að fækka liðum á reikning ásamt því að reyna* [að] *koma tryggingu á hjá öllum okkar viðskiptavinum án þess að tala sérstaklega um það*." Þá var gert ráð fyrir því að hækka gjaldskrá innanlandsflutninga og sendingartengdan akstur (e. intra transport unit price) um 6,86%. Gögn málsins sýna að áform um hækkanir í landflutningum gengu eftir.[3938]

7965. Framangreint og önnur samtímagögn sýna að Eimskip taldi sig vera í þeirri stöðu að geta viðhaldið eða hækkað verð á land- og sjóflutningi, án þess að þurfa að óttast viðbrögð helsta keppinautarins, Samskipa. Er þetta birtingarmynd á hinu samfellda samráði sem Eimskip hafa viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

14.38.1. Eimskip hækkar verð

7966. Stefnumörkun í áðurnefndri glæru (E)forstj frá 1. júní 2011 um hækkun verðs á íslenska markaðnum var fylgt eftir. Þann 2. júlí 2011 tók gildi verðhækkun hjá Eimskip. Hækkaði sjófrakt um 4,8% og þjónustugjöld á Íslandi um 5,8%.[3939]

7967. Þann 5. júlí 2011 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (E)forstö-sölu). Bað hann (E)forstö-innfl að hafa samband við Samskip og bjóða þeim upp á flutning og staðsetningu gáma í Norfolk í Bandaríkjunum. Samkvæmt tölvupóstinum var ástæðan gámaskortur hjá Eimskip. Vegna gámaskortsins bauðst Eimskip til að flytja gáma Samskipa til Norfolk sem Samskip gætu notað vegna innflutnings frá Norfolk til Íslands.

7968. Skömmu síðar sama dag, 5. júlí 2011, sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj (afrit til (E)forstö-sölu). Greindi hann frá samtali sínu við (S)forstö-innfl1 þennan sama dag.[3940] Sagði (E)forstö-innfl að (S)forstö-innfl1 væri í fríi og að hann myndi láta sig vita.

[3935] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.76566.
[3936] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „*Management meeting 9.6.2011*", glæra 23.
[3937] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.101743.
[3938] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.154455.
[3939] Eimskip afhenti yfirlit 23.03.2015 og 13.10.2017 (Liður 6), sbr. ítrekun Samkeppniseftirlitsins til Eimskips frá 13.09.2017.
[3940] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.635882.

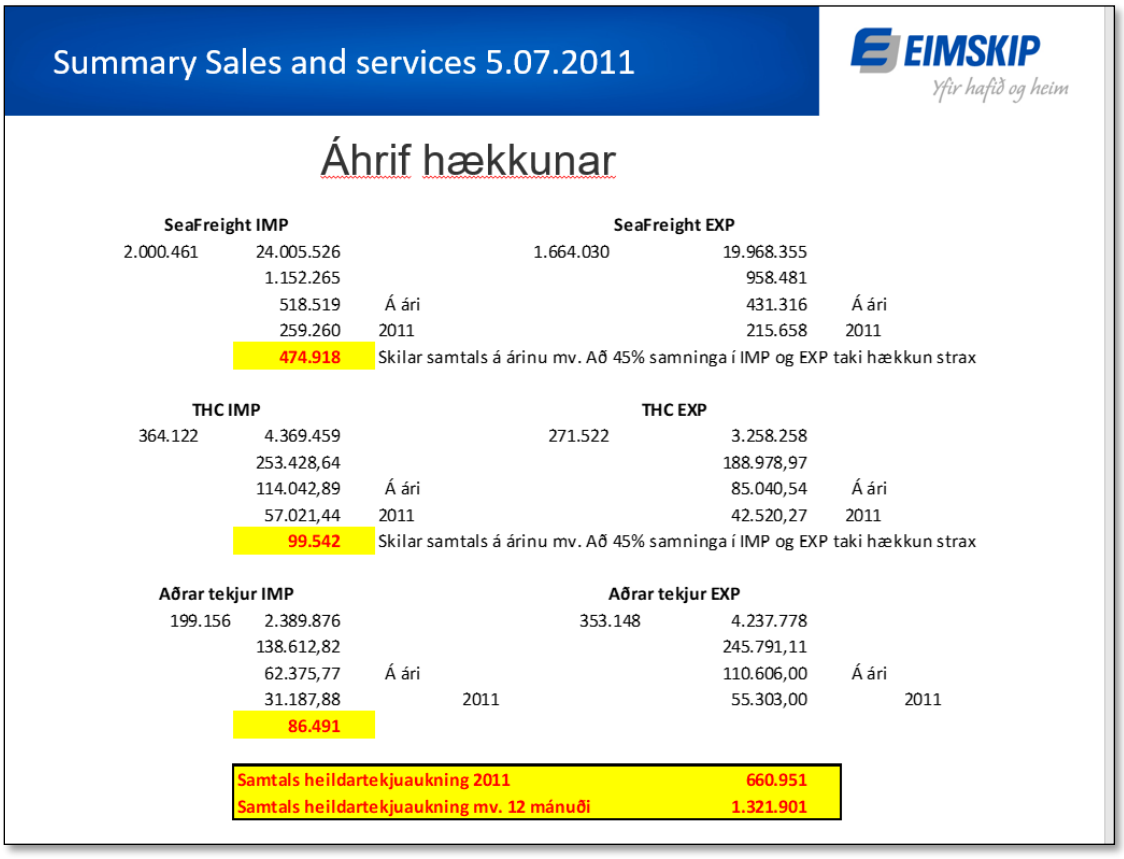
7969. Samskiptin vörðuðu þannig gámasamráð Samskipa og Eimskips og eru til marks um nána samvinnu fyrirtækjanna á þessum tíma og aðeins eitt dæmi um fjölmörg samskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 á rannsóknartímabilinu. Hér skiptir máli að (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 voru yfirmenn innflutningsdeilda Eimskips og Samskipa og léku lykilhlutverk við verðlagningu fyrirtækjanna.

7970. Í glærukynningu vegna forstöðumannafundar Eimskips þann 5. júlí 2011 var fjallað um verðhækkun Eimskips fimm dögum áður. Varðandi útflutning kom m.a. fram:

„Verðhækkun, verður fylgt eftir með verkefnalista og unnið að því að allir taki þær hækkanir með tíð og tíma".

7971. Átti Eimskip þannig ekki von á því að samkeppni frá Samskipum gerði það óraunhæft að ná fram hækkunum gagnvart *„öllum*". Á einni glærunni var kunngert að unnið væri að nýjum samningi við *„Innnes (18%-24%), IH og B&L*".[3941] Fólst í þessu að Eimskip taldi sig geta hækkað verð um 18-24% gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Sökum samráðsins hafði Eimskip heldur ekki áhyggjur af því að Samskip myndu með samkeppni gera Eimskip ókleift að ná fram verðhækkun gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Gekk þessi áætlun Eimskips um hækkun gagnvart Innnes eftir.

7972. Í sömu glærukynningu Eimskips frá 5. júlí 2011 má sjá umfjöllun um áhrif verðhækkana í sjóflutningi:[3942]



Summary Sales and services 5.07.2011

EIMSKIP
Yfir hafið og heim

Áhrif hækkunar

SeaFreight IMP			SeaFreight EXP		
2.000.461	24.005.526		1.664.030	19.968.355	
	1.152.265			958.481	
	518.519	Á ári		431.316	Á ári
	259.260	2011		215.658	2011
	474.918	Skilar samtals á árinu mv. Að 45% samninga í IMP og EXP taki hækkun strax			

THC IMP			THC EXP		
364.122	4.369.459		271.522	3.258.258	
	253.428,64			188.978,97	
	114.042,89	Á ári		85.040,54	Á ári
	57.021,44	2011		42.520,27	2011
	99.542	Skilar samtals á árinu mv. Að 45% samninga í IMP og EXP taki hækkun strax			

Aðrar tekjur IMP			Aðrar tekjur EXP		
199.156	2.389.876		353.148	4.237.778	
	138.612,82			245.791,11	
	62.375,77	Á ári		110.606,00	Á ári
	31.187,88	2011		55.303,00	2011
	86.491				

Samtals heildartekjuaukning 2011	660.951
Samtals heildartekjuaukning mv. 12 mánuði	1.321.901

7973. Sýnir þetta gagn að Eimskip miðaði við að 45% af öllum flutningasamningum *„taki hækkun strax*". Þá var gert ráð fyrir að áhrif hækkunarinnar myndi vera heildartekjuaukning að fjárhæð 1,3 milljónir evra miðað við 12 mánuði (rúmar 218 milljónir íslenskra króna og þá voru ekki meðtaldar aðrar verðhækkanir Eimskips á árinu 2011).

[3941] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2011. *„SCS 5.07.2011*", glærur 2 og 8.
[3942] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016 *„SCS 5.07.2011*", glæra nr. 3.

14.38.2. Samskip og Eimskip hækka verð

7974. Síðar í júlí 2011 tilkynntu Samskip um verðhækkun og á sama tíma hækkaði Eimskip verð aftur.

7975. Þann 22. júlí 2011 sendu Samskip þannig eftirfarandi tilkynningu til sinna viðskiptavina:

„Frá og með mánudeginum 1. ágúst nk. mun akstursgjaldskrá innanlands og þjónustugjaldskrá Samskipa á Íslandi hækka um 6% og gjaldskrá sjóflutnings hækka um 4,5%. Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta kostnaðarhækkunum í rekstri."

7976. Var sagt að (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl myndu veita nánari upplýsingar um þessa hækkun.[3943] Gekk þessi hækkun Samskipa eftir.[3944]

7977. Sama dag og þessi hækkun Samskipa tók gildi hækkaði Eimskip verð í for- og áframflutningum í Hollandi og Danmörku um 2-4%.[3945]

7978. Þessi verðhækkun Samskipa var í samræmi við þá stefnumörkun sem samráðið við Eimskip leyfði fyrirtækinu að fylgja. Rifja má hér upp að í markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011, sem unnin var í september 2010, var *„gert ráð fyrir"* að Eimskip og Samskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð"* á árinu 2011. Í rekstraráætlun útflutningsdeildar Samskipa, sem unnin var af (S)forstö-útfl í október 2010, var m.a. gert ráð fyrir hækkun sjóflutningsgjaldskrár 1. júlí 2011.

7979. Gögn málsins sýna óánægju viðskiptavina með verðhækkun og kjör Eimskips og Samskipa á þessum tíma:

- Þann 27. júlí 2011, í kjölfar tilkynningar Samskipa um verðhækkun, kom m.a. eftirfarandi fram í tölvupósti fjármálastjóra bifreiðaumboðsins Öskju til (S)forstö-innfl1: *„[…] Fengum síðan póst frá ykkur í gær þar sem boðuð var hækkun uppá 4,5%. Ekki getum við boðað svona hækkanir á okkar bílum – það gerir blessuð samkeppnin*."[3946]

  Augljóst er af þessu samtímagagni frá stjórnanda í íslensku viðskiptalífi að viðkomandi taldi samkeppni á hlutaðeigandi markaði (smásala á nýjum bílum) ekki gefa svigrúm til að hækka verð gagnvart viðskiptavinum. Má álykta af þessari umfjöllun og verðhækkun Samskipa að hlutaðeigandi hafi ekki talið ríkjandi samkeppni á markaði fyrir flutninga til Íslands.

  Hér skal líka rifja upp atvik vegna þessa viðskiptavinar og markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips vegna hans árið áður, sbr. umfjöllun um *„vertu á vappi trykkið"* í kafla 14.30.

- Í ágúst 2011 sendi kaupandi flutningsþjónustu frá Norður-Ameríku til Íslands (Kostur) tölvupóst til m.a. (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj: *„[…] eftir fundinn í gær þá fór ég yfir þau verð sem ég er að borga fyrir Trucking og stuffing í Miami. Kemur þá í ljós að þau verð sem Eimskip er að bjóða okkur núna er 60% hærri og þar af leiðandi óásættanleg fyrir okkur. Það kemur mér mjög á óvart eftir alla þá flutninga sem ég hef verið með hjá Eimskip að 24% til 32% hækkun skuli vera það sem lagt sé á borð til okkar. Ég vona að þetta verði endurskoðað svo við þurfum ekki að leita annað með okkar flutninga.*"[3947]

7980. Líkt og hjá Eimskip lögðu Samskip mat á áhrif verðhækkunarinnar sem tók gildi 1. ágúst 2011. Í gagni frá (S)forstö-útfl frá 17. júlí 2011, sem fjallaði um áhrif umræddrar verðhækkunar Samskipa í útflutningi, kemur fram að sú hækkun Samskipa taki til 70% viðskiptavina (þjónustugjöld) og 25%

[3943] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.887767.
[3944] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015. Fylgiskjal 4 "Breytingar á gjaldskrám Samskipa vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi".
[3945] Verðhækkun vegna for- og áframflutninga vegna Rotterdam virðist ekki hafa verið tilkynnt viðskiptavinum. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.562612. Sjá einnig svar frá [...]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.562416.
[3946] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.888345.
[3947] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.808899.

viðskiptavina (sjófrakt) í útflutningi.[3948] Miðuðu Samskip við að verðhækkanirnar í útflutningi myndu skila Samskipum (mv. 12 mán.) um það bil 400.000 evrur á ársgrundvelli (66 milljónir íslenskra króna og þá voru ekki meðtaldar aðrar hækkanir Samskipa 2011).[3949]

7981. Í innflutningi miðuðu Samskip við að hækkanir á verðskrá tækju til allra viðskiptavina Samskipa að undanskildum tólf þeirra.[3950] (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)starfsm þann 15. ágúst 2011 eftirfarandi tölvupóst og gerði grein fyrir áhrifum umræddrar verðhækkunar á innflutning hjá Samskipum:

„Áætlaðar tekjur ágúst - des hækka um EUR 190 k vegna gjaldskrárhækkananna í innflutningi og er þá búið að taka tillit til þeirra samninga sem ekki taka hækkunum. Einnig sést á þessu yfirlit að rauntekjur s.l. 12 mánuði hafa verið ca. 13% yfir áætluðum tekjum þannig að ef við gerum ráð fyrir að það tekjur haldist áfram 13% fyri [svo] *áætlun til áramóta má ætla að gjaldskrárhækkunin skili 190 x 1,13 = 215 k til áramóta í innflutningi.*"[3951]

7982. Framangreind samtímagögn sýna að þessar almennu verðhækkanir Samskipa og Eimskips sumarið 2011 hafi verið ábatasamar og náð til margra viðskiptavina fyrirtækjanna. Þetta sumar 2011 var reynt af festu að tryggja að verðhækkanirnar myndu *„skila sér til allra*" viðskiptavinanna. Auk almennra verðhækkana má sjá í gögnum málsins fyrirmæli til undirmanna um að hækka meðalsjóflutningsverð, draga úr afsláttarkjörum og hækka samhliða svokallað LO/LO-gjald á Íslandi[3952] (rætt um að hækka án þess að tilkynna um það til viðskiptavina).[3953] Þá eru hér ekki meðtaldar verðhækkanir árið 2011 á olíugjaldi (BAF) eða hækkanir fyrirtækjanna í landflutningi, sbr. kafla 14.55 og 14.39.4.

14.38.3. Fyrirtækin huga að frekari verðhækkunum

7983. Sem fyrr segir hækkuðu bæði Eimskip og Samskip verð sumarið 2011. Framangreind gögn sýna að fyrirtækin töldu að umtalsverður tekjuauki myndi nást fram með þessum hækkunum. Í áðurnefndum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv frá 15. ágúst 2011 benti hann á að rauntekjur innflutningsdeildar væru 13% yfir áætlun.

7984. Þrátt fyrir framangreint var frekari hækkun á verði undirbúin hjá báðum fyrirtækjunum.

7985. Í ágúst 2011 lagði Eimskip áfram áherslu á verðhækkanir. Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu hittust reglulega á fundum á þessu tímabili og ræddu þar verkefni sem tengdust verðhækkun gagnvart viðskiptavinum. Í fundargerð þeirra frá 16. ágúst 2011 voru m.a. verkefnin *„Gjaldskrárhækkun: Ná því fram*" og *„Hækkun meðalsjóflutningsverða: Verðgólf hækkað um €50 per*

[3948] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1066345.
[3949] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1069013.
[3950] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.888082. Samkvæmt þessum tölvupósti tóku verðhækkanir Samskipa ekki til: OJK / Sælkeradreifing / Nýja Kaffibrennslan / Stóreldhús / Vilko; Íslensk ameríska / Mekka; Nathan / Ekran; Iðnvélar (hækkun tók gildi 1. janúar 2012); Húsasmiðjan; Nói Síríus.
[3951] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.92044.
[3952] LO/LO vísar til svonefndra Lift on–Lift off skipa þar sem gámum er lift með krönum í og úr skipunum.
[3953] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„EXP_Fundargerð 2011_Vika 27.docx*". Þar segir bls. 2 *„Hækkun núna í byrjun júlí þarf að skila sér til allra. Stilla þarf upp verkefnalista og vinna hækkunina inn á hjá öllum*." Ábyrgðarmaður verkefnis var [...] og átti því að ljúka í október 2011. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. Frá [...] til útflutningsdeildar Eimskips, [...] o.s.frv. *„Fundargerð EXP: Vika 25*", dags. 05.07.2011, kl. 09:54. Doc. ID. 0.7.33.635201. Afritaður tölvupóstur frá [...] til allra deilda Eimskips, afrit til [...] o.fl. *„RE: Gjaldskrárhækkun*", dags. 05.07.2011, kl. 23:50. Doc. ID. 0.7.33.552997. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð af fundi [...]. *„[...]_2011_Fundargerð vika 28.docx*". Þar segir m.a. *„Gjaldskrárhækkun: Ná því fram*", áætluð verklok nóvember 2011. Þar er líka nefnt *„Hækkun meðalsjóflutningsverða: Verðgólf hækkað um €50 per teu / €100 per feu*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...]. „[...] fundur, vika 28", dags. 12.07.2011, kl. 11:44. Doc. ID. 0.7.33.642619. Sjá einnig hækkun viðmiðunarverða, afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.646432. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.335276. Þar kemur m.a. fram eftirgreint: *„Lista upp viðskiptavini og raða eftir meðalflutningstekjum og vinna í að hækka þá sem eru lægstir (hvernig fór með Innes?). Tryggja að síðustu hækkanir skili sér í öll ný tilboð og samninga!!*". Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„SCS 22.08.2011.ppt*". Vistað í tölvugögnum [...] 22.08.2011, kl. 14:57. Doc. ID. 0.7.33.183393. Sjá glærur nr. 22 og 23 í kynningunni.

teu / €100 per feu". Hið sama kom fram í fundargerðum þeirra frá 12. og 14. september 2011 og 11. nóvember 2011.[3954]

7986. Sem fyrr sagði gengu eftir áætlanir um verðhækkun í landflutningum Eimskips um mitt ár 2011. Var bæði gjaldskrá hækkuð og lögð á ýmis gjöld í tengslum við innanlandsflutninga hjá Eimskip. Þannig var þann 1. júní 2011 almenn gjaldskrárhækkun hjá landflutningum Eimskips upp á 5,8%, hækkun á stöðvargjöldum og hækkun á sendingartengdum akstri vegna inn- og útflutnings um 5,8%. Jafnframt var unnið að hækkun á afgreiðslugjaldi vegna fiskikara eða álagningu nýs gjalds og miðað við 40% hækkun.[3955]

7987. Í lok ágúst hófu Samskip einnig undirbúning frekari verðhækkana fyrir árið 2012, eða u.þ.b. mánuði eftir að síðasta verðhækkun tók gildi. Þann 30. ágúst 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv og spurði: „*Hvað eigum við að gera ráð fyrir mikill* [svo] *hækkun á sjófrakt í áætlun. Ég var að spá í 4,0% þann 1.júlí* [2012]". (S)frkvstj-millilandasv svaraði samdægurs og kvaðst lítast vel á þessa tillögu.[3956]

7988. Nokkrum dögum eftir þessa umræðu innan Samskipa um verðhækkanir fyrir árið 2012 fóru (S)forstj og (E)forstj með golfhópi sínum í skemmtiferð til Danmerkur og stóð þessi ferð frá 2. – 5. september 2011. Voru samtals átta menn í þessari ferð og var dagskráin þétt. Samkvæmt henni áttu áttamenningarnir að spila golf saman, snæða saman í hádeginu og á kvöldin og fara saman í skoðunarferðir, sbr. kafla 13.

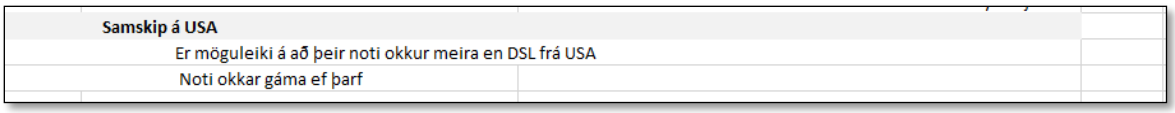
7989. Sama dag og skemmtiferð (S)forstj og (E)forstj lauk var fjallað um verðhækkun á fundi innflutningsdeildar Eimskips. Í fundargerð vegna fundar deildarinnar þann 5. september 2011 segir þannig að á næstu vikum þurfi að „*hífa upp*" meðalsjóflutningsverð. Var þessari fundargerð m.a. dreift til (E)forstj.[3957]

7990. Daginn eftir, þann 6. september 2011, höfðu fyrirætlanir Samskipa um verðhækkun tekið breytingum. Í stað einnar hækkunar á sjófrakt, um 4% í júlí 2012 (sem (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv voru sammála um 30. ágúst 2011), skyldi hækka verð tvívegis á árinu 2012. Þannig sendi (S)forstö-innfl1 þann 6. september 2011 tölvupóst til (S)viðskstj2 og greindi honum frá því að tvær „*almennar gjaldskrárhækkanir*" yrðu árið 2012, annars vegar 4,5% 1. janúar 2012 og hins vegar 4% 1. júlí 2012.[3958]

7991. Sýnir framangreint að hugmyndir innan Samskipa um verðhækkanir tóku breytingum frá umræðum í lok ágúst og þar til 6. september 2011. Í millitíðinni höfðu (S)forstj og (E)forstj farið saman í nokkurra daga skemmtiferð til Danmerkur. Endanleg niðurstaða innan Samskipa lá hins vegar fyrir um miðjan október 2011, sbr. nánar hér á eftir

7992. Þann 9. september 2011 fjallaði (E)forstj um málefni tengd Samskipum. Átti þetta sér stað á fundi hans með (E)frkvstj-skiparekst þennan dag. Strax eftir fundinn sendi (E)forstj excel-skjal til (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-fjárm um helstu verkefni rekstarsviðsins („*Operation-Fundur.xlsx*"). Þar kemur m.a. fram eftirfarandi:[3959]

[3954] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.99964. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.101342. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103171. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.97698.
[3955] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Mánaðarskýrsla í júní 2011*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 25.8.2011. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Domestic transport júní-júlí 2011(isl)*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 30.8.2011.
[3956] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1073296.
[3957] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Fundargerð LIS 05.09.2011*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 05.09.2011, kl. 17:25. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til [...].
[3958] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.898160.
[3959] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.817579.



7993. Hér skal rifja upp að einn þáttur ólögmæts samráðs Eimskips og Samskipa, sem hófst af fullum þunga í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008, varðaði m.a. gámastýringu þeirra, sbr. m.a. kafla 18. Framangreint verkefni á lista (E)forstj sýnir að mati Samkeppniseftirlitsins hið samfellda samráð og framkvæmd þess. Fyrirtækin ætluðu áfram að „hjálpast" að til að tryggja framgang *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Samskipti milli æðstu stjórnenda keppinautanna styðja framangreint mat eftirlitsins. Hér er rétt að hafa í huga að í október 2011 sendi (E)forstj tölvuskjal til framkvæmdastjóra fyrirtækisins með áherslum forstjórans fyrir næsta ár. Þar kom m.a. fram: *„Hækkun á verðum til einstakra viðskiptavina*", sbr. umfjöllun hér á eftir.[3960] Voru áherslur æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa hinar sömu að þessu leyti á þessum tíma, sbr. umfjöllun hér á eftir.

7994. Á vikulegum fundi innflutningsdeildar Eimskips 12. september 2011 var áfram unnið að framkvæmd verðhækkana gagnvart viðskiptavinum. Samkvæmt fundargerð frá fundinum var, líkt og á fundi deildarinnar viku áður, umræða um að *„hífa upp*" meðalsjóflutningsverð. Þá var jafnframt komið inn það verkefni: *„Ná hækkunum í gegn þ.e. síðustu gjaldskrárhækkun*" (sem höfðu verið sumarið 2011).[3961]

7995. Í samræmi við þessa stefnumörkun unnu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu að því í lok september 2011 að hækka verð gagnvart stærstu viðskiptavinunum og *„focus on lifting average O/F*" (hækka meðalsjóflutningsfrakt).[3962]

14.38.4. Áætlanir fyrir árið 2012

7996. Eins og rökstutt var í kafla 14.10 eru gögn frá árinu 2009 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2010 til stuðnings því að fyrirtækin hafi á þessum tíma átt í ólögmætu samfelldu samráði. Hið sama á við um gögn frá árinu 2010 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2011, sbr. kafla 14.32.

7997. Í þessum kafla verður rökstutt það mat Samkeppniseftirlitsins að gögn frá árinu 2011 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2012 séu til stuðnings áframhaldandi ólögmætu samfelldu samráði. Vísast í þessu samhengi til umfjöllunar í kafla 14.10.1 um almenna þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja.

14.38.4.1. <u>Samskip haldi mikilvægum viðskiptavinum og hækki verð</u>

7998. Um miðjan september 2011 voru áætlanir sjóflutninga og landflutninga Samskipa sendar m.a. til (S)forstj. (S)forstö-innfl1 sendi þannig 19. september 2011 tölvupóst til (S)forstj, (S) frkvstj-innanl o.fl. Meðfylgjandi póstinum var skýrsla merkt (S)forstö-innfl1 og bar hún heitið *„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2012*".[3963] Eins og áætlanirnar sem voru samdar á árunum á undan þá felur þetta skjal í sér stefnumörkun Samskipa um aðgerðir fyrirtækisins á markaðnum fyrir flutning til landsins með skipum og áætlun um flutningamagn og tekjur á næsta rekstrarári, þ.e. árinu 2012. Jafnframt fólst í skýrslunni lýsing á aðstæðum á markaðnum þegar hún var samin.

[3960] Sjá umfjöllun hér að framan í mgr. 585. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.858241.
[3961] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS import, dags. 12.09.2011. Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 12.09.2011, kl. 23:28. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til [...].
[3962] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016, *„SCS sept 2011*", glæra nr. 26. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.830119.
[3963] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.909157.

7999. Á bls. 3 í skýrslunni er lagt til grundvallar að markaðshlutdeild Samskipa yrði í aðalatriðum sú sama á árinu 2012 og hún hefði verið á árinu 2011 og á bls. 5 segir að gert væri ráð fyrir því að Samskip héldu öllum viðskiptavinum sínum í innflutningi. Í skýrslunni segir síðan á bls. 13-14:

„Áherslan í sölu árið 2012 ræðst að miklu leiti eftir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði. Gert er ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi. Reynt verður að auka markaðshlutdeild Samskipa lítillega, m.a. með því að ná einu bifreiðaumboði og Bræðrunum Ormsson í viðskipti. Áhersla verður lögð á að ná í meira magn frá þeim viðskiptavinum sem flytja með báðum aðilum auk þess sem mikil áhersla verður lögð á það að ná í sem mest af nýjum viðskiptum sem koma inn á markaðinn. […]."

8000. Þessar áherslur í sölu Samskipa árið 2012 eru í samræmi við áherslur fyrirtækisins árið á undan. Þannig var í áætlun Samskipa fyrir árið 2011 gert ráð fyrir „að *áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði*" og að *„bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*".

8001. Þetta samtímagagn frá september 2011 sýnir að mati Samkeppniseftirlitsins ekki eingöngu fram á ráðagerð Samskipa fyrir árið 2012, heldur er með því jafnframt slegið föstu að á þessum tímapunkti hefði að mati Samskipa ríkt *„ró*" á innflutningsmarkaði á árinu 2011. Þetta er mikilvægt að hafa í huga og í samræmi við önnur samtímagögn um *„friðinn*" við Eimskip um mikilvæga viðskiptavini árið 2011. Er þetta m.a. til stuðnings því að ólögmæt markaðsskipting hefði verið fyrir hendi á þessum tíma og að mati Samkeppniseftirlitsins fela þessar rekstraráætlanir Samskipa, virtar saman, í sér afar ríkar vísbendingar um samfellt samráð við Eimskip og að það hefði haldið áfram árin 2011 og 2012.

8002. Í fyrrnefndri markaðsskýrslu (S)forstö-innfl1 fyrir árið 2012 var síðan fjallað um stöðuna í einstökum tegundum innflutnings. Nefna má hér dæmi:

- Um innflutning á matvörum segir á bls. 29: *„Samningar við Vífilfell, Íslensk Ameríska, Karl K Karlsson og Nóa eru lausir um vorið 2012 og Garri losnar í október 201[2]. Gert er ráð fyrir að allir þessir samningar verði endurnýjaðir. Samningar Eimskips við Aðföng eru lausir um næstu áramót, en ekki er gert ráð fyrir öðru en þeir samningar verði framlengdir. Innnes eru enn með lausan samning við Eimskip, en ekki er gert ráð fyrir neinum breytingum er varðar þeirra flutninga. […]. Megin áherslur verða að halda núverandi viðskiptavinum en jafnframt að vinna í að taka magn frá smærri viðskiptavinum sem eru hjá samkeppnisaðilum.*"

- Um innflutning drykkjarvara kemur fram eftirfarandi á bls. 19: *„Mikilvægt er að halda í núverandi viðskiptavini í þessum flokk. Þrír stærstu í þessum flokki eru Vífilfell, Karl K Karlsson og Mekka. […] Samningur Vífilfells rennur út á miðju ári 2012 og gert er ráð fyrir að endursamið verði við Vífilfell en á mun lægri einingaverðum. Samningurinn við Karl K Karlsson fram í apríl 2012 og gert er ráð fyrir að endursamið verði á sambærilegum verðum og núgildandi samningur segir til um. Mekka er aðili að samningi Íslensk Ameríska sem rennur út í júní 2012 og gert er ráð fyrir að samningur verði endurnýjaður á sömu verðum og eru í núgildandi samningi. […].Ölgerðin er stærsti viðskiptavinur Eimskip í þessum flokki og ekki er gert ráð fyrir að reynt verði að ná í þá í viðskipti. Nokkrir minni aðilar eru einnig hjá Eimskip, s.s. Bakkus og HOB vín. Unnið verður í því á árinu 2012 að ná í nýjan lítinn eða meðalstóran viðskiptavin í þessum flokk sem kæmi jafnframt í viðskipti í vöruhúsi.*"

8003. Af þessu má sjá að Samskip gerðu ekki ráð fyrir því að keppa við Eimskip um viðskipti við stærstu innflutningsaðila í þessum flokki innflutningsvara jafnvel þótt vitneskja væri til staðar hjá stjórnendum Samskipa um að samningar Eimskips við mikilvæga viðskiptavini væru eða yrðu lausir. Er það í samræmi við *„ró*" eða *„frið*" á markaðnum og samfellt samráð Samskipa við Eimskip á þessum tíma.

8004. Jafnframt ber að hafa í huga að Samskip gátu hvenær sem er sent viðskiptavinum Eimskips hagstæð tilboð án tillits til þess hvort samningur væri laus eða að losna. Það var viðkomandi viðskiptavinar að meta hvort hann teldi sér fært að ganga að tilboði Samskipa. Engar hugleiðingar um slíkar aðgerðir er að finna í skýrslu (S)forstö-innfl1 enda hefði það verið í ósamræmi við markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

8005. Í skýrslu (S)forstö-innfl1 kemur fram að ekki átti að reyna að ná Innnes í viðskipti frá Eimskip. Í þessu samhengi ber að hafa í huga fund sem haldinn var hjá Eimskip um miðjan maí 2011. (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl sátu þennan fund. Verkefnið *„Hækkun á samningi Innnes"* var talið upp í fundargerðinni og sagt á ábyrgð (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl.[3964] Þetta skal sett í samhengi við fyrrgreind gögn Samskipa, þar sem fjallað er um áframhaldandi *„ró"* á innflutningsmarkaði, fyrirtækin haldi að sér höndum og hækki eða haldi uppi verði. Þessi stefna birtist m.a. í því að Samskip lögðu til grundvallar í rekstraráætlun sinni að reyna ekki með samkeppnisaðgerðum að ná Innnes til sín í viðskipti. Það skapaði kjöraðstæður fyrir Eimskip að hækka verð gagnvart Innnes. Það tókst. Eimskip og Innnes skrifuðu undir nýjan samning 26. september 2011 og náði Eimskip fram hækkun á verði.

8006. Í framangreindri áætlun Samskipa er einnig vísað til Ölgerðarinnar (ÖES). Það fyrirtæki var afar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Samskip virti markaðsskiptinguna þegar ÖES bauð út flutninga sína á árinu 2009. Eimskip hélt þeim viðskiptum og gilti nýr samningur við ÖES til 30. nóvember 2011. Í september og október 2011 vann Eimskip að því að hækka verð við endurnýjun á samningi við ÖES. Þann 8. september 2011 greindi (E)frkvstj-sala/þj (E)forstj frá því að verið væri að *„toga þá aðeins upp"* og þann 20. september 2011 sagði (E)frkvstj-sala/þj (E)forstj frá því að ÖES væri óánægð með þær verðhækkanir sem fyrirtækinu hefðu verið kynntar. Eimskip skrifaði síðan undir nýjan samning við ÖES þann 20. desember 2011 sem fól í sér hækkanir á verði til Eimskips. Höfðu sjóflutningsverð t.d. hækkað um 9,6% frá fyrri samningi. Í samræmi við það sem fram kom í framangreindri áætlun (S)forstö-innfl1, sem hann sendi (S)forstj 19. september 2011, reyndu Samskip ekki með samkeppni að ná ÖES í viðskipti og virtu þar með markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Sökum þessa náði Eimskip því markmiði sínu að hækka verð gagnvart ÖES.

8007. (S) frkvstj-innanl tók á þessum tíma saman markaðsskýrslu landflutninga Samskipa fyrir árið 2012. Er hún dagsett í september 2011 og var síðast vistuð 18. september sama ár.[3965] Hér ber að rifja upp að í markaðsskýrslu landflutninga Samskipa árið á undan komu fram áherslur fyrirtækisins í sölumálum á árinu 2011. Sagði að þær myndu *„helst snúast að því að halda núverandi viðskiptavinum í viðskiptum hjá fyrirtækinu. Ekki er gert ráð fyrir því að „dansað sé við sætu stelpurnar á ballinu"*. Með tilvísun til *„sætu stelpurnar á ballinu"* er átt við mikilvæga viðskiptavini Eimskips í landflutningum og var því lagt til grundvallar að ekki hafi átt að reyna með samkeppni að ná mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip.

8008. Í skýrslu (S) frkvstj-innanl frá september 2011 kemur fram að landflutningar Samskipa stefni á 5% almenna verðhækkun í maí 2012 og að verð á fiskflutningum verði hækkað um 7%. Einnig er fjallað um markaðshlutdeild Samskipa og Eimskips:

„Skipting þar á milli hefur verið nokkuð jöfn undanfarið ár en eftir að Flytjandi tók yfir Kaupás frá ágúst hafa þeir styrkt stöðu sína í markaðshlutdeild. Því er nokkuð ljóst að Landflutningar þurfa að sækja tilbaka það magn sem tapaðist. Nokkrir áhugaverðir viðskiptavinir Flytjanda eru með lausa samninga sem áhugavert er að sækja, s.s Aðföng."

8009. Einnig er fjallað um mikilvæga viðskiptavini landflutninga Samskipa og sagt að staðan gagnvart þeim sé *„að mestu í föstum skorðum, þó eru nokkrir stórir sem þarf að nást að semja við um*

[3964] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „Fundargerð Verkefnalisti VIKA 20-2011". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.107938.
[3965] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.8873.

framlengingu." Voru síðan taldir upp eftirfarandi mikilvægir viðskiptavinir landflutninga: Samkaup, ÍSAM og Norðlenska. Jafnframt var tilgreint að ÁTVR myndi bjóða út landflutninga sína á árinu 2012. Kom síðan fram að gert væri ráð fyrir því landflutningar Samskipa *„semji við alla ofangreinda viðskiptavini*". Ekki komu fram áhyggjur um að Eimskip kynni með samkeppni að ná einhverjum þessara viðskiptavina til sín.

8010. Líkt og fyrr segir kemur fram í skýrslu (S) frkvstj-innanl frá september 2011 að Kaupás hafi flutt landflutningaviðskipti sín frá Samskipum til Eimskips og að Samskip þurfi að *„sækja tilbaka það magn sem tapaðist*". Þegar betur er að gáð var hins vegar ekki um að ræða veigamikla áherslubreytingu hjá landflutningadeild Samskipa:

- Í fyrsta lagi var skýrt tekið fram að aðeins ætti að sækja einn stóran viðskiptavin frá Eimskip en að áherslur í sölumálum á árinu 2012 myndu áfram snúast um að halda þáverandi viðskiptavinum. Samkvæmt skýrslunni mátu Samskip stöðu sína gagnvart helstu viðskiptavinum í landflutningum vera að mestu í föstum skorðum. Með vísan til þess að sækja ætti einn stóran viðskiptavin frá Eimskip má að mati Samkeppniseftirlitsins álykta sem svo að framanritað hafi verið hugleiðingar um nokkurs konar „leiðréttingu" í kjölfar þess að Kaupás flutti viðskipti sín til Eimskips, sbr. sambærilega umfjöllun í kafla 14.5 um atvik tengd viðskiptum N&O.

- Í öðru lagi sýna gögn málsins að Aðföng héldu áfram viðskiptum við Eimskip.[3966] Í kafla 14.36.6 er sýnt fram á að innflutningsdeild Samskipa hafi ákveðið að nýta sér ekki tiltekna *„opnun*" og því ekki gripið til samkeppnisaðgerða til að ná Aðföngum í viðskipti til sín. Í þeim kafla er einnig gerð grein fyrir fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu í nóvember 2011 sem sýnir að Eimskip gerði ekki ráð fyrir því að Samskip myndu með samkeppni reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini yfir til sín.

- Í þriðja lagi sýna önnur gögn Samskipa frá haustinu 2011 að gert var ráð fyrir að mjög takmörkuð samkeppni myndi ríkja milli Eimskips og Samskipa í landflutningum. Í október 2011 lögðu landflutningar Samskipa þannig áfram til grundvallar að fyrirtækið myndu halda öllum mikilvægu viðskiptavinum sínum á árinu 2012 og að verð yrði ítrekað hækkað. Helsta samkeppnislega ógnin á árinu 2012 stafaði ekki frá Eimskip heldur frá Íslandspósti. Minni ógn myndi stafa frá einyrkjum þar sem þeim myndi fækka vegna erfiðari aðgangi að lánsfjármagni. Í áhættugreiningu landflutninga Samskipa frá 9. nóvember 2011 voru taldar afar litlar líkur á því að Eimskip myndi hefja samkeppni og lækka verð. Er þessu lýst nánar síðar í þessum kafla.

8011. Líkt og fyrr segir kom fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 6. september 2011 að tvær *„almennar gjaldskrárhækkanir*" væru fyrirhugaðar á árinu 2012, annars vegar 4,5% 1. janúar 2012 og hins vegar 4% 1. júlí 2012. Þann 5. október 2011 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til starfsmanna bæði inn- og útflutningsdeildar (afrit til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Rotterdam) þar sem sagði:

„Ákveðið hefur verið að setja inn í áætlun okkar 2012 eftirfarandi þjónustugjaldskrár hækkanir.
1. febrúar 2012 4% hækkun á þjónustugjaldskrá innfl/utfl erlendis
1. águst 2012 4% hækkun á þjónustugjaldskrá innfl/útflut innanlands
Taka verður tillit til þessara hækkana í gerð rekstrarraáætlunar næstu daga."[3967]

8012. Sýnir framangreint að hugmyndir innan Samskipa um verðhækkanir höfðu tekið breytingum frá því í byrjun september. Endanleg niðurstaða lá hins vegar fyrir um miðjan október 2011, sbr. nánar hér á eftir.

8013. Þann 6. október 2011 kom upp ágreiningur milli (S) frkvstj-innanl og (S)forstö-innfl1 um fyrirhugaðar verðbreytingar. Hluti af þjónustu innflutningsdeildar var áframflutningur frá hafnarbakka til athafnasvæðis viðkomandi viðskiptavinar. Innan Samskipa kallaðist það millideildarsala þegar

[3966] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.793989.
[3967] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1082909.

innflutningsdeild keypti akstursþjónustu af landflutningadeild. Í tengslum við þetta áttu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl í byrjun október 2011 í rökræðum um verðlagningu á land- og sjóflutningum. Þær snerust ekki um að auka samkeppni með lægri verðum heldur um hversu miklar verðhækkanir viðskiptavinir gætu *„tekið við“* eða myndu *„þola“*. Taldi (S)forstö-innfl1 tillögur (S) frkvstj-innanl fela í sér *„svakalega hækkun“* (12-17% verðhækkun) sem ekki væri raunhæf. Sem rök fyrir minni hækkunum (sem myndu þá koma innflutningsdeild til góða í millideildarsölu) benti hann m.a. á olíugjald Samskipa í landflutningum (FAF) og sagði um það:

„Við vitum allir að það er hellings framlegð í því og þið hafið verið að gefa eftir gagnvart ykkar kúnnum.“

8014. Taldi (S)forstö-innfl1 skynsamlegra að verðhækkun yrði minni. Sagði hann í tölvupósti til (S)frkvstj-innanl að „[þ]*ið í framkvæmdastjórninni verðið að ákveða þetta. Við munum ekkert frekar koma 12% hækkun út á markaðinn.*“ (S)frkvstj-innanl svaraði: *„Ekkert mál, ég hef boðað til framkv.stjórnarfundar...það mætti einn.....var samþykkt með öllum gildum atkvæðum að halda þessum verðum.....*“[3968]

8015. (S)frkvstj-innanl sendi afrit af framangreindum tölvupósti til (S)forstj og (S)frkvstj-fjárm sem einnig sátu í framkvæmdastjórn Samskipa. Gerðu þeir engar athugasemdir við þessa niðurstöðu (S)frkvstj-innanl. Ekki komu því fram áhyggjur hjá (S)frkvstj-innanl, (S)forstj eða öðrum í framkvæmdastjórn Samskipa af því að Eimskip myndi mæta verðhækkunum Samskipa með samkeppni.

8016. Sama dag, 6. október 2011, var haldinn forstöðumannafundur hjá Samskipum þar sem fjallað var um áherslur á árinu 2012.[3969] Kynntu þar yfirmenn m.a. landflutninga og innflutnings- og útflutningsdeilda áherslur sinna deilda. Í glærum (S)forstö-innfl1, sem kynntar voru á fundinum, komu fram sömu áherslur og í framangreindri markaðsskýrslu innflutningsdeildar, m.a.:

„Áætlað er að halda öllum núverandi viðskiptavinum.“

8017. Þar var jafnframt fjallað um horfur fyrir árið 2012 og þar kom m.a. fram: *„Erum í viðræðum við Samkaup, Glóbus og Kaupás sem eru með lausa samninga. Viðræður ganga hægt þrátt fyrir ýmsa viðleitni. Gerum ráð fyrir að halda viðskiptunum*“.

8018. Einnig liggja fyrir glærur landflutninga Samskipa sem farið var yfir á forstöðumannafundinum 6. október 2011. Kynnti þar yfirmaður landflutninga áherslur sinnar deildar fyrir árið 2012. Í glærukynningu sagði:

- *„Gert er ráð fyrir einni verðhækkun fyrir almenna fragt, 5% hækkun frá og með maí mánuði.*
- *Hækkun á ferskan fisk í mars áætlun um 7%.*
- *Óvissa,*
    - *Nokkrir stórir vskm með lausa samninga í lok árs 2011 sem og fljótlega á nýju ári, ss Samkaup, Ísam, Norðlenska og Átvr. Gert er ráð fyrir að halda þeim öllum*

[3968] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.906765.
[3969] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur_Magn og tekjuáætlun 2012 6-okt-2011*“. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, vistað þann 10.05.2011, kl. 17:06. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Landflutningar_magnogtekjur*“. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, vistað þann 10.05.2011, kl. 21:20. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„UTFL_Magn og tekjur 2012*“. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, vistað þann 10.06.2011, kl. 20:15. Öll skjölin voru vistuð saman í einni möppu þar sem voru fjórar glærukynningar fyrir inn-, út-, og landflutning ásamt vöruhúsaþjónustu. [...] vísar til þessa fundar í afrituðum tölvupósti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.915467. Þar segir hún að gögnin séu vistuð þarna á sameiginlega drifinu fyrir fundinn, sbr. einnig afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Magn og tekjuáætlun 2012 kynning.pptx*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.909157. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Magn og tekjuáætlun 2012 kynning.pptx*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.906033.

- *Ferjan*
- *Strandsiglingar?*".

8019. Í málinu liggur einnig fyrir glærukynning útflutningsdeildar Samskipa sem farið var yfir á umræddum fundi 6. október 2011. Þar kom fram að áherslur í sölumálum 2012 yrðu eftirfarandi:

- *„Halda núverandi markaðshlutdeild í öllum völuflokkum nema bæta við í skreið. Ná í skreiðarflutninga.*
- *Ná tilbaka 6000mt í frosnum fiski frá Eimskip*
  - Samherja / Brim / Rammi
- *Vinna í því að hækka einingaverð á minni útflytjendur í fiskiflokkum*
- *Koma öllum viðskiptavinum í 7 frídaga í Ísheimum*
  - *HB Grandi*
  - *Ögurvík*
- *Hækka einingarverð á vélum og tækjum*
- *Halda einingarverðum óbreyttum á stærri viðskiptavini*
- *Tryggja endurnýjun á samningum hjá mikilvægum viðskiptavinum*
- *Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn, verðsamkeppni*
- *Styrkja núverandi tengsl við breiðari viðskiptamannahóp.*"

8020. Hvað útflutningsdeild Samskipa áhrærir þá liggur fyrir í málinu markaðsskýrsla (S)forstö-útfl frá september 2011 fyrir árið 2012. Einnig liggur fyrir rekstraráætlun útflutningsdeildar frá desember 2011 fyrir árið 2012, auk glærukynninga sem þessu tengjast.[3970]

8021. Í þessum skjölum koma fram samskonar áherslur og í gögnum frá innflutningsdeild og landflutningadeild Samskipa, þ. á m. að verð til viðskiptavina yrði hækkað tvisvar á árinu 2012 og að samningar við mikilvæga viðskiptavini yrðu endurnýjaðir og verð í þeim samningum skyldu ekki lækkuð.

8022. Líkt og í framangreindri glæru (S)forstö-útfl frá 6. október 2011, og í samskonar gögnum frá árinu 2010, er rætt um samkeppnislega ógn frá BWS í útflutningi á fiski frá Íslandi. Í markaðsskýrslu (S)forstö-útfl frá 19. september 2011 segir að BWS hafi hafið aukna sókn með því að bjóða upp á þjónustu frá Reykjavík. Einnig kemur fram að BWS hafi komið *„sterk inn*" í útflutningi á ferskum fiski og séu í *„beinni daga samkeppni*" við Eimskip. Hafi BWS staðið fyrir verðstríði. Jafnframt segir að Thorship sé fara bjóða *„takmarkað magn af frystigámum á markaðinn*" og að Samskip þurfi að gera *„allt sem í okkar valdi er til sporna við innkomu þeirra á útflutningsmarkaði.*" Í glærukynningu (S)forstö-útfl frá 19. september 2011 er lýst mjög takmarkaðri samkeppni við Eimskip (*„ekki mikið varir við Eimskip á markaðnum*") og að BWS hafi aukið samkeppni og leitt til *„pressu*" á að lækka verð *„fyrir austan*". Í glærukynningunni frá 6. október 2011 kemur sem fyrr segir fram að vinna verði gegn innkomu BWS á útflutningsmarkaðinn og draga þar með úr hættu á verðsamkeppni.

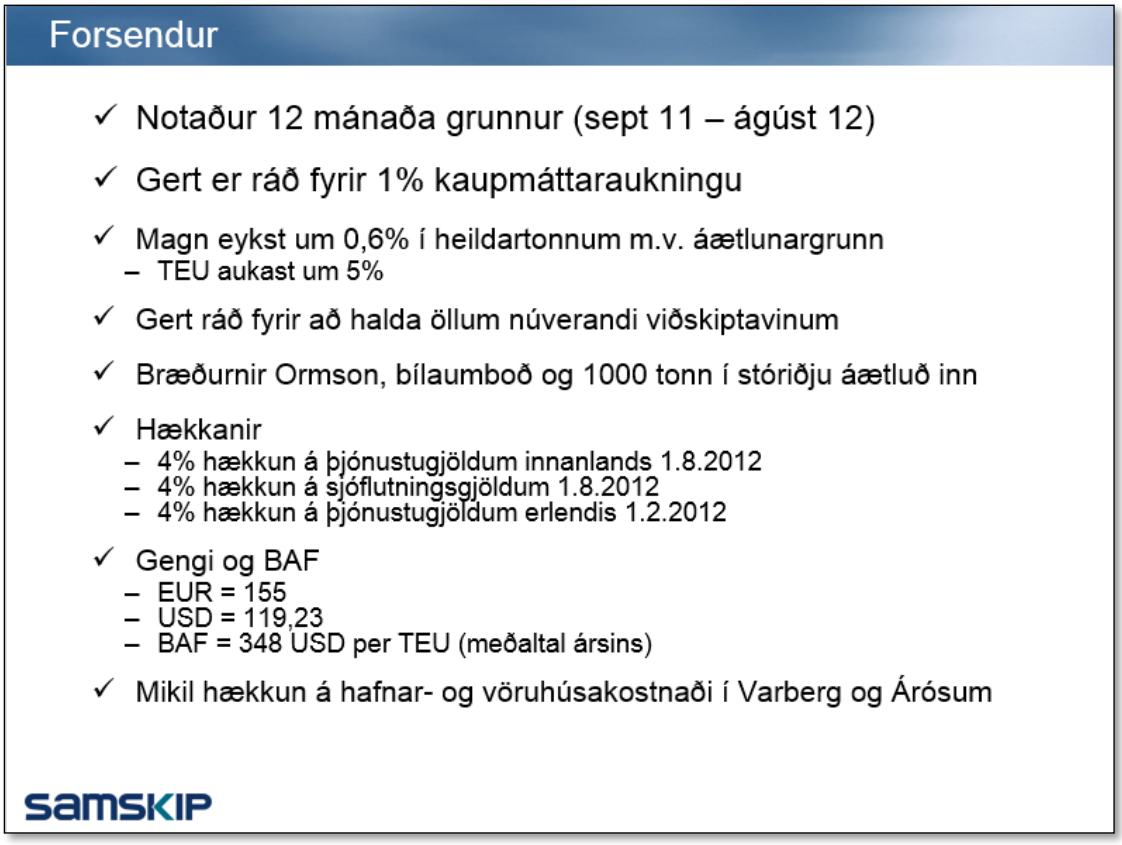
[3970] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.6597. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Kynning UTFL magn og tekju áætlun 2012*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1078081. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...]

8023. Þrátt fyrir að (S)forstö-útfl og undirmenn hans í útflutningsdeild Samskipa hefðu á árinu 2011 ekki orðið *„mikið varir við Eimskip á markaðnum“* er m.a. í markaðsskýrslunni frá 19. september 2011 lýst tiltekinni samkeppni við Eimskip í útflutningi á fiski og samkeppni við *„stórflutningaskip“* við útflutning á uppsjávarfiski. Fjallað verður um atvik tengd útflutningi á fiski nánar í kafla 21. Er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að þessi tilvísun til samkeppni við Eimskip breytir ekki framangreindri heildarmynd um ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

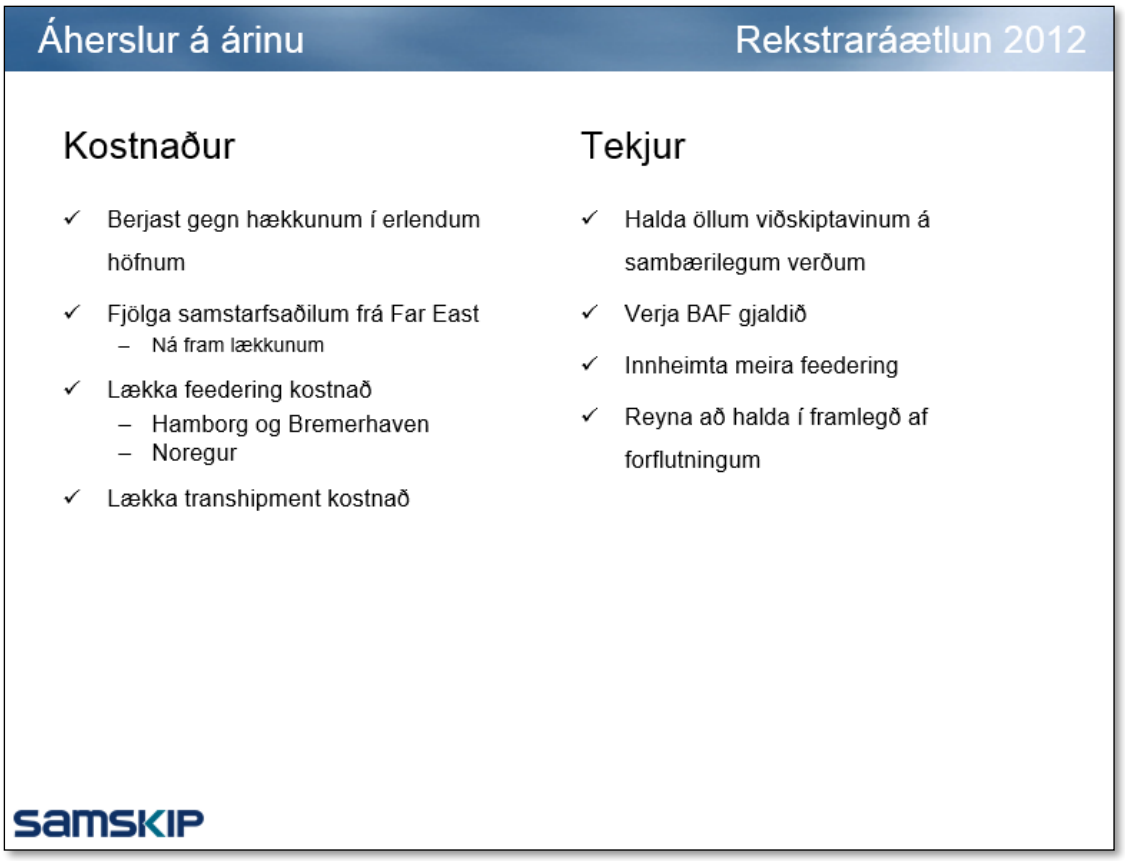
8024. Þann 17. október 2011 sendi (S)forstö-innfl1 annars vegar skjalið *„Rekstaráætlun 2012, Innflutningsdeild“* og hins vegar glærukynninguna *„Innflutningsdeild_áætlun_2012“* til (S)forstj, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-fjárm og (S)starfsm.[3971] Var þetta til undirbúnings fundi þeirra daginn eftir.

8025. Í rekstraráætluninni var því áfram slegið föstu að innflutningsdeild Samskipa myndi halda öllum viðskiptavinum á næsta ári, þ.e. árinu 2012, og myndi á því ári geta ítrekað hækkað verð. Jafnframt var áherslan sú að allir viðskiptavinir skyldu greiða fyrir alla þjónustuþætti. Var það hin ólögmæta markaðsskipting sem gerði Samskipum og Eimskip kleift að leggja slíkar áherslur til grundvallar, þ.e. að allir viðskiptavinir greiði fyrir alla þjónustuþætti, án þess að þurfa að óttast samkeppnisaðgerðir frá keppinautnum.

8026. Í glærukynningu (S)forstö-innfl1 kom m.a. þetta fram:



[3971] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.909915. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...]



8027. Einnig var að finna glæruna *„BAF greining"* þar sem fjallað var m.a. um að *„hátt BAF"* hefði *„jákvæð áhrif á áætlun"*. Sýnir þessi glæra með skýrum hætti mikla fjárhagslega þýðingu BAF fyrir Samskip. Er áætlað í greiningunni að tekjur af BAF, sem átti að vera jöfnunargjald til að verjast sveiflum í olíuverði, yrðu mun hærri en olíukostnaður og er talað um jákvæða *„framlegð af olíu"*. Er sagt að BAF sé áætlað 22% hærra en í grunninum og að hátt BAF hafi jákvæð áhrif á áætlun. Er nánar fjallað um þetta í kafla 14.55.

8028. Um áherslur á árinu 2012 segir m.a. að Samskip myndu berjast gegn hækkunum í erlendum höfnum, en á hinn bóginn myndi fyrirtækið *„Verja BAF gjaldið"*, sem, eins og fram hefur komið, hafði verið hækkað mikið og var mun hærra en á erlendum mörkuðum.

8029. Umfjöllun síðar í ákvörðun þessari um atvik á árinu 2012 renna stoðum undir að framangreindur undirbúningur og ráðagerð Samskipa í áætlunum þess fyrir árið 2012 gengju eftir.

8030. Þann 6. nóvember 2011 sendi (S)frkvstj-innanl glærukynningu til (S)forstj.[3972] Fjallaði hún einnig um áætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2012: Þar segir m.a. þetta:

[3972] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.928572.

Market Development

Price & volume trend of the market

For 2011

- ✓ Prices increasing by 6%, excl. FAF in July
- ✓ Volume increase by 5%, mainly fresh fish

Future expectation

- ✓ Prices increasing in April/May, 5%
- ✓ Price increase in forwarding 7% - 12%
- ✓ Increased volumes, Husasmidjan

Market share

Compared to third party transport market share estimated around 38%.

SWOT Analysis

Strength

- Strong brand
- Part of the value chain within Samskip, import/ export
- Good and service minded staff
- Good geographical coverage

Opportunities

- Attack Islandpostur, competition authorities
- Fewer "pirates",reduced loan accessibility
- Export of vehicles, less capacity on the market
- Further automation with our largest customers, on-line registering, bar coding and edi invoicing

Weaknesses

- Fixed cost, cross docking
- Postponed Capex, increased maint.

Threats

- Further recession and less volumes
- Islandspóstur, their strategy to go further into the transportation market.....

8031. Voru þannig umræddar verðhækkanir í landflutningum áfram lagðar til grundvallar. Framangreind „Svót" greining (S)frkvstj-innanl er í samræmi við önnur gögn málsins frá Samskipum sem sýna að í landflutningum hafi Eimskip ekki verið talið vera helsta samkeppnislega ógnin. Sambærileg afstaða kom fram í gögnum Eimskips.

8032. Í gögnum málsins er einnig að finna áhættugreiningu Samskipa um starfsemina í landflutningum fyrir árið 2012. Þar var m.a. talinn mikilvægur þáttur hvort keppinautur (Eimskip) myndi hefja verðsamkeppni og lækka verð. Líkurnar á því voru taldar afar litlar.[3973]

8033. Þann 9. nóvember 2011 sendi (S)starfsm glærukynningar þar sem fram komu áætlanir Samskipa hf. fyrir árið 2012 til Samskipa Holding.[3974] Í kynningunni *„2012_Total_Budget_SamskipIceland"* kemur fram að á árinu 2012 ætluðu Samskip sér að halda öllum mikilvægu viðskiptavinum sínum og hækka verð. Fram kom einnig að afkoma Samskipa á Íslandi hefði verið afbragðsgóð á flestum sviðum (*„excellent financial performance on most front"*). Í þessari kynningu og þeirri sem varðar sjóflutninga koma hins vegar fram vonbrigði með árangur í Færeyjum. Í Færeyjum ríkti ekki *„friður"* með sama hætti og á Íslandi.

8034. Í þessum gögnum Samskipa hf. frá 9. nóvember 2011 er að finna ummæli sem gefa til kynna samkeppni á árinu 2011:

„Market conditions and rivalry resulting in pricing pressures wheras [svo] *costs are on the rise."*

„Defence of marketshare on most fronts in spite of high rivalry."

„Defence of key-accounts has yielded lower unit revenues in certain commodity codes especially in Exports and Trucking."

8035. Þegar þessi ummæli eru virt í samhengi við önnur samtímagögn frá árinu 2011 gefa þau hins vegar ekki til kynna harða samkeppni við Eimskip eða að samkeppnislegur þrýstingur hafi haft veruleg áhrif á afkomu Samskipa. Sem fyrr segir kemur fram í sama skjali að afkoma Samskipa hf. hefði verið afbragðsgóð á flestum sviðum. Í samræmi við þetta kom fram í tölvupósti frá (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S, sem sendur var 2. apríl 2013, að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið *„afburða góð"* á árinu 2010 og góð á árinu 2011.[3975] Í tölvupósti frá (S)forstj til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna, sem sendur var 9. september 2013, segir: *„[…] árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig".*[3976]

8036. Þessi gögn Samskipa hf. frá 9. nóvember 2011 gefa til kynna að samkeppni hafi helst gætt í útflutningi og landflutningum (*„Trucking"*). Hér ber að hafa í huga að á þessum sviðum stóðu Samskip helst frammi fyrir samkeppni frá öðrum en Eimskip. Í landflutningum voru það *„einyrkjar"*/ *„sjóræningjar"* og Íslandspóstur. Sýna fjölmörg samtímagögn frá bæði Samskipum og Eimskip að fyrirtækin töldu samkeppnislega ógn stafa af þessum smáu aðilum og Íslandspósti en ekki frá hvoru öðru. Er þetta í samræmi við það sem fram kemur í glærum (E)frkvstj-innanl frá 6. desember 2011 sem lýst verður hér á eftir. Í útflutningi höfðu bæði Samskip og Eimskip áhyggjur af samkeppni frá BWS, sbr. m.a. áætlun sjóflutningsdeildar Eimskips (LIS) fyrir árið 2012 sem lýst er hér á eftir. Tóku þessar áhyggjur af samkeppni frá BWS ekki síst til útflutnings á fiski. Í þeim útflutningi gætti einnig samkeppni frá fyrirtækjum sem fluttu út frystan fisk í sérhæfðum skipum.

8037. Framangreind ummæli í gögnum Samskipa hf. frá 9. nóvember 2011 fela því ekki í sér frávik frá samfelldu samráði Eimskips og Samskipa á þessum tíma. Það hélt áfram á árinu 2012. Hér má t.d. hafa þessi gögn í huga:

[3973] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„2012_Domestic_Budget_*SamskipIceland". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.931246-000002.
[3974] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.931246.
[3975] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1119489.
[3976] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1152719.

- Í kafla 14.48 er gerð grein fyrir glærum Samskipa hf. frá 1. október 2012 sem bera heitið *„Board presentation Sailing system and vessel operation*". Þar segir:

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

- Í kafla 14.40.3 er gerð grein fyrir tölvupósti sem starfsmaður greiningardeildar Arion banka sendi (S)forstö-útfl 19. október 2012. Þar gerði hann grein fyrir því sem fram hafði komið á fundi hans með (E)forstj og öðrum stjórnendum Eimskips:

  „Eimskip heldur því fram að þeir geti haldið verðskránni stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því."

  „Eimskip lýsir markaðnum hérna heima sem voða kósý".

14.38.4.2. Eimskip haldi mikilvægum viðskiptavinum og hækki verð

8038. Hjá Eimskip var söludeild áætlunarflutninga (Liner Sales, LIS) stofnuð haustið 2011 með samruna innflutnings- og útflutningsdeilda félagsins. (E)forstö-sölu, sem áður var forstöðumaður útflutningsdeildar, var skipaður forstöðumaður hinnar sameinuðu söludeildar áætlunarflutninga (LIS). Var hlutverk deildarinnar að annast allan útflutning sem og innflutning 300 stærstu viðskiptavina.[3977] Tók (E)forstö-sölu þannig m.a. við verkefnum sem (E)forstö-innfl hafði sinnt áður. Líkt og (E)forstö-innfl heyrði (E)forstö-sölu undir (E)frkvstj-sala/þj.

8039. Á sama tíma var stofnuð ný deild fyrir flutningsmiðlun (Forwarding Department, FWD) og var (E)forstö-innfl, sem áður var forstöðumaður innflutningsdeildar, skipaður forstöðumaður hennar. Hlutverk hinnar nýju flutningsmiðlunardeildar var m.a. að annast um alla viðskiptavini í innflutningi, aðra en þá 300 stærstu, sem og ýmsa þjónustu vegna flutninga á sjó, í lofti og á landi.[3978]

8040. Í málinu er að finna minnisblað (E)forstj frá 29. október 2011. Er það merkt trúnaðarmál og ber heitið *„Main Projects in 2012*". Fyrsta verkefnið á þessum verkefnalista (E)forstj voru verðhækkanir:

*„**Main Projects in 2012***

Helstu verkefni ársins 2012 skipt niður eftir sviðum:

Sala og þjónusta:

- *Hækkun á verðum til einstakra viðskiptavina.*"[3979]

8041. Framkvæmdastjórinn (E)frkvstj-sala/þj bar ábyrgð á deildinni *„Sala og þjónusta*" gagnvart (E)forstj. Samkvæmt þessari stefnumörkun forstjóra Eimskips frá 29. október 2011 skyldi verð til viðskiptavina í sjóflutningum til og frá Íslandi hækkað á árinu 2012. Var þetta áréttað í áætlun LIS fyrir árið 2012.

[3977] Frá þessu er greint í áætlun söludeildarinnar fyrir árið 2012 sem [...] er skráður höfundur að *„Liner Sales (LIS) was established in the fall 2011 with the merger of Import Department (IMP) and Export Department (EXP). At the same time Forwarding Department (FWD) was established. LIS and FWD, are to view/approach the markets in two its different ways. Where LIS is responsible for all export and then in import towards up to 300 largest customers. On the other hand FWD is responsible for all import customers beneath 300 largest. From this platform LIS and FWD will have a comprehensive approach towards the market to and from Iceland."* Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Í viðhengi er skjalið *„Business Plan 2012_FINAL.docx*" sem hefur að geyma áætlun fyrir söludeild áætlunarflutninga fyrir árið 2012, *„Liner Sales (LIS) Business Plan 2012*". Doc. ID. 0.7.33.346045.

[3978] Í áætlun FWD-deildarinnar fyrir árið 2012 segir nánar tiltekið þetta um hlutverk hennar: *„Forwarding department is responsible for sales and services of ocean freight on Eimskip Liner operation to Iceland and other transport and cargo related services for all but the 300 largest Importers in Iceland and Exporters abroad. Forwarding department is responsible for sales and services of air freight to and from Iceland and other transport and cargo related services for all Eimskip customers.*"Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] *„FWD Business plan 2012 Final*", dags. 26.1.2012, kl. 14:39. Í viðhengi var skjalið *FWD Business plan 2012 Final.docx*, sem hefur að geyma áætlun fyrir hina nýju flutningsmiðlunardeild Eimskips fyrir árið 2012. Doc. ID. 0.7.34.125315.

[3979] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.858241.

8042. LIS deild Eimskips vann á sama tíma og Samskip að áætlun fyrir árið 2012.[3980] Hóf Eimskip þann 24. október 2010 að undirbúa svokallaðan „*Vegvísi*" fyrir árið 2012.[3981] Þar voru listuð upp verkefni LIS deildarinnar fyrir árið 2012.

8043. Í áætlun LIS var m.a. lögð áhersla á að Eimskip stæði andspænis vaxandi samkeppni frá flutningamiðlunum um flutning, einkum á smærri sendingum, en flutningsmiðlunum sem störfuðu á íslenska markaðnum hefði fjölgað ört. Svonefnt smápakkaverkefni var þáttur í undirbúningi að stofnun flutningsmiðlunardeildar Eimskips. Um smærri sendingar segir í áætluninni m.a. þetta:

„After some time when we had been seeing small shipments going through other pipelines it was realized that our minimum fee was way too high for such shipments. Then by adjusting a bit we have been able to get that portion back even we have get more portion of it."

8044. Skýringin á því að Eimskip mætti vaxandi samkeppni frá sjálfstæðum flutningamiðlunum var þannig að hluta sú að verð á smærri sendingum hjá Eimskip var talið vera orðið of hátt. Með því að lækka það svolítið náði Eimskip í aukin viðskipti til sín.

8045. Í áætlun LIS fyrir árið 2012 kemur m.a. þetta fram um greiningu á viðskiptavinum:

„Eimskip had a little over 2000 customers over a 12 months period Sept 2010-Aug 2011 in import to Iceland. Over the past years a smaller number of customers have increased their share of the total income.

- *100 largest had about 60% of the revenues in the year 2000 compared to abt 80% in 2010.*
- *300 largest had about 80% of the revenues around 2000 compared to over 90% in 2010.*

The number of importers has decreased in past few years and the number of forwarders on the market has increased."

8046. Dregur þetta skýrt fram mikla þýðingu hinna mikilvægu viðskiptavina í sjóflutningum. Hefur Eimskip viðurkennt að samráðið við Samskip tók til þessara viðskiptavina en í sáttinni við Samkeppniseftirlitið er nánar tiltekið að alvarleg brot Eimskips á 10. gr. samkeppnislaga hafi m.a. tekið til samráðs við Samskip „*um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*".

8047. Í áætluninni er einnig að finna SVÓT-greiningu (e. SWOT Analysis) á styrkleikum, veikleikum, ógnunum og tækifærum. Meðal veikleika Eimskips (LIS) er tilgreind ríkjandi stefna erlendis varðandi verðlagningu og gjaldskrá með hliðsjón af kostnaði eða: „*Foreign cost/tariffs/price strategy*". Meðal ógnana er þetta tilgreint:

- *„New FWD-ing companies with shipping/logistics know how*
- *Increased threat from Smyril Line-Bue Water (the ferry)*
- *Increased competition from Thor ship*
- *New entrance in the market"*

[3980] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS 05.09.2011. Vistað á tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 05.09.2011, kl. 17:25. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til: [...]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS import, dags. 12.09.2011. Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 12.09.2011, kl. 23:28. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til: [...]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS import, dags. 26.09.2011. Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 27.09.2011, kl. 14:18. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til: [...]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS import, dags. 17.10.2011 (ranglega á einum stað dags. 17.09.2011). Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 18.10.2011, kl. 21:31. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til [...].

[3981] Í fundargerð innflutningsdeildar LIS hjá Eimskip: *„[...] mun koma með drög að vegvísi fyrir árið 2012, allir munu koma að þeirri vinnu*." Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *Fundargerð import LIS 24.10.2011*". Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistað þann 25.10.2011, kl. 13:53. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til [...].

8048. Samkvæmt þessu stóð Eimskip ógn af fjölgun sjálfstæðra flutningamiðlana á markaðnum sem bjuggu yfir sérhæfðri þekkingu á flutningamálum. Kemur einmitt fram í gögnum málsins að viðbrögð Eimskips við þessu hefðu m.a. verið þau að stofna nýja flutningamiðlun, FWD.

8049. Í áætluninni kemur einnig fram að Eimskip stafaði aukin ógn af samkeppni frá BWS sem og frá Thorship og nýjum, ótilgreindum aðilum á markaðnum.[3982] Sérstaka athygli vekur hins vegar að ekki kemur fram að Eimskip telji sér standa samkeppnisleg ógn frá langstærsta keppinauti sínum, Samskipum. Er þetta í samræmi við önnur gögn málsins, t.d. fundargerðir stjórnar Eimskips.[3983] Jafnframt er þetta í samræmi við samtímagögn frá Samskipum, sbr. t.d. framangreind gögn Samskipa frá haustinu 2011 og varða áætlanir fyrir árið 2012.

8050. Forsendur áætlunar LIS deildar Eimskips koma fram í kafla 4 (Financial Plan) og undirkafla 4.1. (Budget – Methodology), en þar segir um markaðshlutdeild 2012: *„Market share on similar level as 2011 or around 60%"*. Líkt og Samskip ætlaði Eimskip þannig að viðhalda markaðshlutdeild sinni og þar með hinum mikilvægu viðskiptavinum fyrirtækisins sem samráðið tók til.

8051. Ummæli í kafla 5.3 um *„Foreign cost – Cost outside Iceland"* vekja einnig sérstaka athygli, en þar segir m.a.: *„Currently Eimskip is facing a very demanding task how to handle the foreign cost at Eimskip sister offices outside Iceland. The story behind this is that on the „booming" years („2007") of Eimskip, someone could call them the booming years, but at these times tariffs were increased dramatically. A lot higher than the custom of trade is in each country/area. Consequently Eimskip is facing a big threat while income from these services is really good and important, but at the same time freight forwarders a*[re] *popping up one by one with solutions and services. Some of them succeed others do not. In the meantime ocean freight has been adjusted downwards to be competitive and meet these higher income factors from abroad to keep the bottom line of the invoice within acceptable line, if not business is lost."*

8052. Varðandi þessi ummæli ber að hafa í huga að með fyrrnefndum skipulagsbreytingum var Eimskip m.a. að bregðast við þróun á markaðnum, m.a. aukinni samkeppni frá flutningamiðlunum vegna smærri sendinga, sem að hluta mátti rekja til þess að Eimskip hafði verðlagt sig út af markaðnum, sem og því að Eimskip hafði hækkað þjónustugjöld sín erlendis mun meira en tíðkaðist meðal annarra aðila á markaði þar. Slík „vandamál" voru til staðar á þeim hluta markaðarins þar sem yfirburðarstaða Eimskips og Samskipa var ekki allsráðandi. Í sjóflutningum til og frá Íslandi gátu bæði Eimskip og Samskip áfram skipulagt verðhækkanir í ýmsu formi, sbr. t.d. neðangreindan Vegvísi.

8053. Auk árlegrar áætlunar (Business Plan) tók Eimskip saman svonefndan Vegvísi fyrir árið 2012, sem hafði að geyma nánari markmiðssetningu og útfærslu á því sem fram kemur í árlegri áætlun LIS. Í málinu er að finna glærukynninguna *„Liner Sales (LIS) - Vegvísir 2012"*.[3984] Á glærunum sem bera heitið *„Helstu verkefni LIS 2012"* kemur þetta m.a. fram:

- *„Hækkun meðalsjóflutningsgjalda, allar stefnur", þ.e. hækkun bæði í inn- og útflutningi*
- *„Uppskipun: Fara úr 50% afslætti í 40-45%?"*
- *Fækka frídögum í gámaleigu*
- *„Viðhalda núverandi markaðshlutdeild"*

[3982] Um Smyril Line – Blue Water segir nánar tiltekið þetta í kafla um útflutningsmarkað: *„Towards competition now Smyril Line – Blue Water are more aggressive and taking the role of former Atlantsskip in a way. But still it´s a ferry from East coast Iceland (Seyðisfjörður) with limited capacity and uncertainty of their ownership/equity (búið að leysa þetta í bili amk.!). Nevertheless they have succeeded in certain commodities especially fresh to UK and Germany as well as with pelagic fish to Eastern-Europe."*

[3983] Í fundargerð stjórnar Eimskips vegna fundar 17.11.2010 er samkeppnisleg ógn ekki talin stafa frá Samskipum heldur BWS og öðrum smærri keppinautum. Sama kemur fram í fundargerðum frá 15.12.2010 og 04.03.2011. Afhent skjöl þann 1.12.2016.

[3984] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.97953.

8054. Fjallað var um hækkun meðal sjóflutningsgjalda á sérstakri glæru:

8055. Fjallað var um markmiðssetningu forstöðumanns LIS fyrir árið 2012 á glæru með heitinu *„Markmiðssetning (*(E)forstö-sölu*)"*. Þar kemur m.a. eftirfarandi fram:

- *„Hækka meðal sjóflutningsgjöld"*
- *„Vinna að því í að lagfæra lægstu samningsverð, taka þá samninga upp og lyfta verðum"*
- Undir liðnum *„Sóknin"* segir að ná eigi í *„þögla cargo-ið"*. Þetta var einnig tekið fram: *„Vera skynsöm og „grugga" ekki vatnið"*.
- Undir liðnum *„Vörnin"* segir að Eimskip þyrftu að átta sig á hvernig það geti varist samkeppni frá BWS (SBW), en hvergi er minnst á samkeppnislega ógn frá Samskipum, langstærsta keppinauti fyrirtækisins.

8056. Í glærunum voru einnig tilgreind áhersluverkefni sem komin væru í vinnslu. Eitt þeirra var *„Upptaka samninga: hækkun"* en ábyrgðarmaður þess verkefnis var (E)forstö-sölu. Annað verkefni (E)forstö-sölu var hækkun á tilteknum þjónustugjöldum. Hvað *„Baltic þjónustu"* varðaði átti einnig að stilla upp *„framlegðargólfi"* og vinna út frá því. Ábyrgðarmaður þar var einnig (E)forstö-sölu.

8057. Hvað varðar áherslur í söluhegðun Eimskips á árinu 2012 er það mat Samkeppniseftirlitsins að áætlun söludeildar áætlunarflutninga Eimskips fyrir árið 2012 hafi verið í meginatriðum sambærileg við áætlanir fyrri ára sem og áætlanir Samskipa. Áherslan var áfram sú að viðhalda óbreyttri markaðshlutdeild. Ekki átti að ógna *„friðnum"* gagnvart Samskipum. Átti þannig í markaðssókn að beita *„skynsemi"* og *„grugga ekki vatnið"*. Er þannig ljóst að Eimskip ætlaði sér að virða áfram ólögmæta markaðsskiptingu við Samskip. Á grundvelli þessa gat LIS sett sér markmið um að hækka sjóflutningsgjöld með ýmsum hætti, lækka afslætti og hækka þjónustugjöld. Áætlun Eimskips fyrir árið 2012 fylgdi þannig meginstefi *„Nýtt upphaf"* verkefnisins og styður við áður fram komið mat Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð á þessum tíma. Til viðbótar vísast einnig til áherslna Samskipa í áætlunum frá sama tíma, sbr. umfjöllun hér að framan.

8058. Hjá landflutningum Eimskips var einnig lögð áhersla á að hækka verð. Þannig kom fram í glærukynningu frá fundi stjórnar Eimskips 15. nóvember 2011 að árið 2012 ætti að halda áfram að hækka verð gagnvart viðskiptavinum í innanlandsflutningum.[3985] Í viðskiptaáætlun landflutninga Eimskips (frá desember 2011) fyrir árið 2012 var gert ráð fyrir *„að viðhalda núverandi markaðshlutdeild í innanlandsflutningum með öflugri þjónustu og hagkvæmri verðlagningu á landsvísu.*" Til að ná því markmiði átti að leggja áherslu á:

„markvisst sölustarf á landsvísu með áherslu á meðalstór og minni fyrirtæki á markaðnum sem hafa flutningsþarfir."

8059. Þá sagði að meginmarkmið landflutninga Eimskips væri að viðhalda þáverandi viðskiptavinum og afla nýrra viðskiptavina sem féllu inn í flutningakerfið með tilliti til nýtingar í kerfinu.[3986]

8060. Í áætlun landflutninga Eimskips var ein helsta ógn í rekstri fyrirtækisins sögð vera aukin samkeppni frá einyrkjum sem byðu mjög lág verð. Ekki var vísað til aukinnar samkeppni frá öðrum keppinautum fyrirtækisins, s.s. Samskipum. Samskip voru þó talin upp sem ein helsta ógnin í tveimur landshlutum af fimm.

8061. Að mati Samkeppniseftirlitsins er sú staðreynd að Eimskip virðist mestmegnis hafa haft áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautunum en ekki af samkeppni frá Samskipum, hinu öfluga fyrirtækinu á markaðnum, lýsandi fyrir það ástand sem hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna skapaði á þessum tíma og í samræmi við önnur gögn málsins sé litið til þeirra með heildstæðum hætti.

8062. Markmið sem sett voru fram á verkefnalista fyrir árið 2012 eru að mati Samkeppniseftirlitsins einnig í samræmi við framanritað en samkvæmt þeim átti að ná 60 nýjum litlum eða meðalstórum fyrirtækjum í viðskipti í almennum flutningum, ásamt sjö litlum, meðalstórum og stórum í fiskflutningum. Í upphafi árs 2012 hafði sú talað hækkað í 100 nýja litla og meðalstóra viðskiptavini.[3987] Vísbendingar eru um að þetta hafi gengið eftir en samkvæmt skjali vistað á heimasvæði (E)forstö-landfl1 í nóvember 2012 var heildarvelta 83 nýrra viðskiptavina Flytjanda á árinu 2012 smávægileg í samanburði við heildarveltu stærstu viðskiptavina fyrirtækisins á sama ári, sbr. umfjöllun hér á eftir.[3988]

8063. (E)frkvstj-innanl fór yfir starfsemi landflutningadeildar Eimskips og stöðu fyrirtækisins í samkeppni á því sviði á fundi stjórnar fyrirtækisins 6. desember 2011.[3989] Þessi glærukynning bar heitið *„Eimskip innanlands, Kynning fyrir stjórn*" og þar segir m.a.: *„Meginmarkmið Eimskips innanlands á komandi árum er að viðhalda áfram mjög sterkri stöðu í innanlandsflutningum og vaxa á öllum öðrum sviðum í rekstrinum […]*".

8064. Glæra á bls. 22 í þessari kynningu (E)frkvstj-innanl frá 6. desember 2011 ber yfirskriftina *„Núverandi staða*". Þar er m.a. punktur um samkeppni í innanlandsflutningum. Þar segir:

- *„Mjög hörð samkeppni á markaðnum*
- *Íslandspóstur hefur gott dreifikerfi og verðlagningin er mjög lág*
- *Vörudreifing á höfuðborgarsvæðinu undirverðlögð hjá Íslandspósti*

[3985] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. *„Eimskipafélag Íslands hf. 28th Board Meeting November 15th 2011*". Glæra nr. 48. Sjá einnig afhenta fundargerð frá fundinum. Afhent 01.12.2016.
[3986] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Viðskiptaáætlun Flytjandi_ Nov 2012*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 13.12.2011, kl. 11:15.
[3987] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi frkvst kynning febrúar 2012*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 30.3.2012.
[3988] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. [...]
[3989] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.34932.

- *Landflutningar Samskip að byggja upp vörudreifingu á höfuðborgarsvæðinu*

- *Þjónusta Landflutninga svipuð og Flytjanda*

- *Nesfrakt, SV bílar, BB og synir ásamt fleirum mjög skæðir á markaðnum og verðlagning þeirra oft óskiljanleg*

- *Staða Flytjanda er sterk á öllum þeim áætlunarleiðum*

- *Mun meiri samkeppni í áætlunarflutningum á styttri leiðum þ.e. í ca 100 km radíus frá Reykjavík þar sem sendibílstjórar geta boðið hagkvæmt verð í heilfarmaflutninga en ekki örfáar pakkasendingar sem kallar á aukna þjónustu.*"

8065. Kom þannig fram hjá (E)frkvstj-innanl að mjög hörð samkeppni ríkti á landflutningamarkaðnum. Þegar glæran er virt í heild sinni þá sést skýrt að það eru smáir keppinautar (Nesfrakt, SV bílar, BB og synir og sendibílstjórar) og Íslandspóstur sem eru helstu keppinautar Eimskips en ekki Samskip. Er þetta í samræmi við önnur gögn frá Eimskip og Samskipum. Í gögnum vegna áætlunar (E)frkvstj-innanl fyrir árið 2010 kemur fram að helsta samkeppnisógnin í landflutningum stafi ekki frá Samskipum heldur frá smærri fyrirtækjum/einkyrkjum („*The main threat in the market are individual truck drivers.*"). Í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 var þetta sagt ógn á landflutningamarkaði: „*Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down*." Voru það einyrkjar í landflutningum en ekki Eimskip sem veittu Samskipum samkeppni.

8066. Með öðrum orðum höfðu Eimskip og Samskip mestar áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautunum en ekki af samkeppni frá hinu öfluga fyrirtækinu á markaðnum. Þetta er aðeins rökrétt afstaða þegar haft er í huga samfellt samráð fyrirtækjanna sem stóð yfir á þessum tíma, sbr. og sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.

14.38.4.3. Búist við mikilli samkeppni í Færeyjum

8067. Samanburður á gögnum sem varða annars vegar íslenska markaðinn og hins vegar markaðinn í Færeyjum er til stuðnings öðrum gögnum um samráð Samskipa og Eimskips hér á landi. Vísast hér t.d. til gagna Samskipa frá haustinu 2010 varðandi áætlanir fyrir árið 2011 þar sem skýrlega kemur fram að í Færeyjum hindraði samkeppni frá m.a. BWS verðhækkanir en hið sama átti ekki við á íslenska markaðnum, sbr. kafla 14.32.3.

8068. Verða nú rakin gögn frá árinu 2011 sem varpa frekari ljósi á þetta. Glærur (E)forstj vegna fundar stjórnar Eimskips þann 1. júní 2011 skipta hér máli.[3990] Þær sýna að engin vandkvæði voru á því að hækka verð á Íslandi og er það samræmi við önnur gögn málsins frá árinu 2011. Mikil samkeppni var hins vegar í Færeyjum á þessum tíma, sbr. t.d. glærukynningu á fundi stjórnar Eimskips þann 6. maí 2011 þar sem segir að ógn sé fyrir hendi í Færeyjum ef aðstæður á markaði fari ekki að lagast. Hins vegar er bent á þetta: „*Opportunities are in co-operation with Smyril Line if we successfully get a contract with them*." Þá vísast í skjöl (S)frkvstj-Færeyj frá 20. september og 7. október 2011, sem lýst er í kafla 20. Þar var ógn talin vera fyrir hendi á færeyska markaðnum. Í framangreindum gögnum frá Eimskip var hins vegar ekki talin þörf á nýbreytni að þessu leyti gagnvart Samskipum, enda gátu fyrirtækin á grundvelli samráðs hækkað verð hér á landi.

[3990] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016, mappa 6 – 1. hluti. „*Eimskipafélag Íslands hf. 24th Board Meeting June 1 2011*". Sjá dagskrárlið 5 í fundargerð frá stjórnarfundinum. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016, mappa 6 – 1. hluti. „*Minutes of the meeting of the board of directors of Eimskipafélag Íslands hf.*", dags. 01.06.2011. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.784350.

8069. Fjallað var um áætlun Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2012 þann 20. september og 7. október 2011.[3991] Þar kemur fram að innflutningsdeild Samskipa í Færeyjum leggi til grundvallar að á árinu 2012 verði staðan m.a. þessi:

- ✓ *„Competition will be just as intense as in 2011*
  - *Faroe Ship is strong*
  - *New equity to [BWS]*
- ✓ *Prices will be the same as in 2011*"

8070. Gögn frá árinu 2012 sýna að framangreint mat á samkeppnisaðstæðum í Færeyjum á árinu 2012 reyndist rétt. Í kafla 14.39 er gerð grein fyrir verðhækkun Samskipa á Íslandi á árinu 2012 og samskiptum innan Samskipa um hvort Samskip í Færeyjum hygðust hækka verð. Í þeim gögnum kemur fram að yfirmaður Samskipa í Færeyjum treysti sér ekki til verðhækkana, sér í lagi ekki gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, á sama tíma og Samskip og Eimskip hækkuðu gjaldskrár sínar á Íslandi án ótta við viðbrögð hvors annars.[3992] Ekki er að sjá sambærilegan ótta á Íslandi í samtímagögnum Eimskips og Samskipa og átti við um Færeyjar. Er það til marks um *„friðinn*" sem þau höfðu skapað með ólögmætu samráði hér á landi.

8071. Þann 7. október 2011 sendi (S)frkvstj-Færeyj áætlun Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2012 til m.a. (S)forstj.[3993] Þar er einnig lýst mikill samkeppni í Færeyjum. Er líkt og í áætluninni fyrir árið 2011 gerð grein fyrir því að Eimskip eigi mjög erfitt með að hækka verð, bæði almennt og gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Eimskip á Íslandi þrýsti á stjórnendur dótturfyrirtækisins í Færeyjum að hækka verð en þeir þori það ekki sökum samkeppni frá BWS og Samskipum.

8072. Í áætluninni er einnig fjallað um álagningu BAF og sýnir sú umfjöllun að mati Samkeppniseftirlitsins allt aðrar aðstæður í Færeyjum en á Íslandi, sbr. kafla 14.55. Vísast til þeirrar umfjöllunar sem sýnir að gögn málsins beri með sér að BAF í Færeyjum væri lægra og stöðugra en á Íslandi. Vísast hér til ummæla (E)frkvstj-alþjsv frá 15. ágúst 2008 þar sem hann lagði áherslu á að markaðsaðstæður ráði því hvernig BAF verði lagt á; eitt kerfi sé á Íslandi og annað í Færeyjum. Með hliðsjón af framanrituðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að skýringin á óvenju háu BAF hér á landi sé sú að samstillt hegðun keppinauta á markaðnum hér á landi hafi gert hana mögulega.

8073. Í viðskiptaáætlun Faroe Ship (unnin í september 2011) fyrir árin 2012-2014 segir að samkeppnin sé afar grimm eða mikil í Færeyjum (*„Faroe Ship has a fierce competition in all areas of business*").[3994]

8074. Samkvæmt þessu ríkti mikil samkeppni milli Eimskips, BWS og Samskipa í Færeyjum. Lýsa þessi gögn allt öðrum samkeppnisaðstæðum í Færeyjum heldur en á Íslandi og eru til stuðnings öðrum gögnum sem sýna fram á hið samfellda samráð hér á landi.

14.38.5. Forstjórarnir mjög ánægðir með árið 2011

8075. Þann 11. nóvember 2011 birtist fréttatilkynning frá Eimskip. Kemur fram að hagnaður Eimskips fyrstu níu mánuði ársins hafi verið um 2 milljarðar kr. eftir skatta. Er haft eftir (E)forstj að þessi afkoma Eimskips hafi verið *„umfram væntingar*".[3995]

[3991] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.909728.
[3992] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.938323.
[3993] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.916218.
[3994] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Business Plan (v1) Faroe Ship 26. sep. 2011.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.603831.
[3995] Sjá frétt í fréttasafni á heimasíðu Eimskips: https://www.eimskip.is/um-eimskip/frettasafn/frettir/frettatilkynning-eimskipafelags-islands-hf/. Sjá einnig frétt í Morgunblaðinu, dags. 18.11.2011. Aðgengileg á slóð: mbl.is/vidskipti/frettir/2011/11/18/800_milljona_hagnadur_eimskips/.

8076. Í kafla 14.37.5 er gerð grein fyrir tölvupóstum (S)forstj frá apríl og september 2013 þar sem rætt er afar góða afkomu á árunum 2010 og 2011. Sagði (S)forstj að árið 2010 hefði verið „*frábært ár*" og árið 2011 hafi „*mjög gott*". Vegna ársins 2011 var greiddur tæplega 750.000.000 kr. arður til hluthafa frá Samskip hf.[3996] Þar er einnig lýst bónusgreiðslum til m.a. (S)forstj og (E)forstj.

14.38.6. Samantekt

8077. Þegar virt eru framangreind gögn Eimskips og Samskipa, sem varða inn- og útflutning frá Íslandi og landflutninga hér á landi á árinu 2011 og áætlanir fyrir árið 2012, dregst í aðalatriðum upp sama mynd og fyrir árin þar á undan. Fyrirtækin gerðu ráð fyrir að halda sínum mikilvægustu viðskiptavinum og að reyna ekki með samkeppni að ná slíkum viðskiptavinum hvort af hinu. Þess í stað var áhersla lögð á að hækka verð, auka gjaldtöku og vinna gegn verðlækkunum. Gert var ráð fyrir að aukning í viðskiptum kæmi frá smáum og meðalstórum viðskiptavinum. Samkeppnisleg ógn stafaði ekki frá stóra keppinautnum heldur frá miklu mun smærri keppinautum eins og einyrkjum og BWS.

8078. Framangreind gögn Samskipa og Eimskips frá haustinu 2011 eru því í fullu samræmi við sams konar gögn frá árunum á undan og er þetta til vitnis um hið ólögmæta samráð á þessum tíma.

8079. Hér ber að rifja upp að í gögnum frá árinu 2010 var lögð mikil áhersla á að ná fram hækkun á verði á árinu 2011. Sama kemur fram í framangreindum gögnum frá árinu 2011. Skiptir hér máli að mikilvægur þáttur í samráði Eimskips og Samskipa fólst í því að markaðsskipting þeirra skapaði skilyrði fyrir fyrirtækin til að viðhalda eða hækka verð. Þetta, ásamt öðru samráði fyrirtækjanna og viðvarandi samskiptum milli stjórnenda Eimskips og Samskipa, dró verulega úr allri óvissu á milli fyrirtækjanna, stuðlaði að trausti og skapaði „*friðinn*". Með vissu um að helsti keppinauturinn myndi ekki reyna að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við hækkun á verði. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar.

8080. Í mgr. 310-316 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um framangreind atvik. Segja Samskip m.a. að engin tengsl séu á milli verðhækkana fyrirtækjanna og að ekkert í þeim atvikum eða gögnum sem vísað er til bendi til samráðs Eimskips og Samskipa. Samskip hafi ekki átt í neinum samskiptum við Eimskip vegna umræddra verðhækkana og ekkert í gögnum málsins bendi til þess.

8081. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta og telur þessar skýringar Samskipa ekki í samræmi við samtímagögn. Nánar er fjallað um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 26.38.

8082. Í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um gögn sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa haustið 2011. Er byggt á því að Samkeppniseftirlitið sleppi því að tiltaka eða fjalla um ýmis ummæli í þessum gögnum sem gefi virka samkeppni til kynna, sbr. mgr. 1341 í athugasemdum Samskipa við AII. Heilt yfir byggja Samskip á því að þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dragi af rekstraráætlunum og glærukynningum Samskipa og Eimskips séu með öllu haldlausar og að ekkert tilefni sé til að ályktа að af þeim leiði að samráð hafi verið til staðar á mörkuðum. Að mati Samskipa gefur umfjöllun Samkeppniseftirlitsins ranga mynd af efni umræddra gagna.

8083. Í mgr. 1312 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um áætlun innflutningsdeildar Samskipa frá september 2011 fyrir árið 2012. Telja Samskip að þetta gagn sýni að virk samkeppni hafi ríkt á markaðnum og að áform Samskipa hefðu verið að keppa áfram af fullum krafti við Eimskip og aðra keppinauta. Nánar er fjallað um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 26.38.2.

8084. Í mgr. 1319 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað áætlun landflutninga Samskipa frá september 2011 fyrir árið 2012. Í þeirri áætlun kom fram að Kaupás hafi flutt landflutningaviðskipti sín frá Samskipum til Eimskips og Samskip þurfi að „*sækja tilbaka það magn sem tapaðist*". Voru

[3996] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. [...]

Aðföng nefnd sem dæmi. Samskip telja að þetta sýni að ekkert samráð hafi verið fyrir hendi. Þá hafa Samskip mótmælt því að fyrirtækið hafi ekki gripið til samkeppnisaðgerða og nýtt sér „*opnun*" hjá Aðföngum. Að mati Samskipa sýnir umrædd áætlun til hvers vilji fyrirtækisins hefði staðið en hvort samningar tækjust væri allt annað mál.

8085. Þessar skýringar Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og um þessi sjónarmið er fjallað nánar í kafla 26.38.2.

14.39. Atvik frá desember 2011 til febrúar 2012

8086. Í desember 2011 héldu Samskip og Eimskip áfram að undirbúa verðhækkun sem kom til framkvæmda í byrjun árs 2012. Í kjölfarið hófu fyrirtækin undirbúning að frekari verðhækkunum á árinu 2012. Samskipti áttu sér stað milli lykilstarfsmanna fyrirtækjanna á þessu tímabili, sbr. t.d. fund (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl 29. desember 2011. Verður þessu lýst í kafla þessum.

14.39.1. Lykilstarfsmenn hittast

8087. Gögn málsins sýna að ýmis samskipti áttu sér stað milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í desember 2011 og janúar og febrúar 2012. Var m.a. um að ræða áframhaldandi samskipti (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (E)forstö-flutnmið auk m.a. samskipta (S)forstj og (E)forstj.

8088. Eins og lýst hefur verið fóru (S)forstj og (E)forstj með golfhópi sínum í skemmtiferð til Danmerkur og stóð þessi ferð frá 2. – 5. september 2011. Voru samtals átta menn í þessari ferð og var dagskráin þétt. Samkvæmt henni áttu áttamenningarnir að spila golf saman, snæða saman í hádeginu og á kvöldin og fara saman í skoðunarferðir, sbr. kafla 13. Í lok nóvember 2011 hóf hópurinn að skipuleggja fjöltefli.[3997] Eftir að einn úr hópnum hafði stungið upp á þessu svaraði (S)forstj og sagði að Samskip gætu lagt til skákmann. Hið sama gerði annar í hópnum. (E)forstj svaraði þessu:

„Mér finnst nú að menn eigi að mæta sjálfir og vera ekki með neinn aumingjaskap og senda einhvern fyrir sig, ekki gerið þið það í golfinu – er það?"[3998]

8089. Hvatti þannig (E)forstj eða „manaði" (S)forstj o.fl. til þess að mæta sjálfa. Var það niðurstaðan að bæði (S)forstj og (E)forstj mættu á þennan viðburð í janúar 2012. Kom þannig umræddur hópur saman þann 9. janúar 2012.

8090. Fyrir liggur að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittust 3. desember 2011. Samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið sátu þeir, ásamt (E)forstj, í vinnuhópi sem átti að framkvæma það verkefni. Fyrir árið 2008 störfuðu (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv um árabil fyrir Samskip og Eimskip í Hollandi, bjuggu í sömu götu í Rotterdam og þekktust vel. Í m.a. kafla 7.1 og áfram er rökstutt að tengsl (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, auk tengsla (E)forstj og (S)forstj, hafi skiptu miklu að ráðist var í *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Eftir dvölina í Hollandi hittust (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv m.a. árlega í matarboði fimm til sjö hjóna sem kynnst höfðu í Hollandi, auk afmælisboða. Var þetta árlega matarboð haldið í tengslum við jólin. Hafði þessi siður hafist í Hollandi og haldið áfram eftir að viðkomandi einstaklingar fluttu aftur til Íslands, sbr. m.a. kafla 7.1.4. Sýna gögnin að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittust í slíku boði 3. desember 2011, sbr. kafla 13.

8091. Samskipti voru einnig á milli (S)forstö-útfl og (E)forstj í desember 2011. Hér ber að rifja upp að ríkt tengsl og reglubundin samskipti voru á milli (S)forstö-útfl og (E)forstj á rannsóknartímabili þessa máls. sbr. m.a. kafla 7.1.3. Eins og lýst var í kafla 14.33.8 skipulagði (S)forstö-útfl fund (E)forstj og

[3997] Þar tefldi hópurinn, ásamt öðrum stjórnendum, skák í fjöltefli gegn skákmeistara. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Frá þáv. forstjóri HB Granda til golfhópsins. *„Skák"*, dags. 29.11.2011, kl. 17:12 og 01.12.2011, kl. 00:31. Doc. ID. 0.7.33.870296, sbr. einnig Doc. ID. 0.7.33.870302. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Í viðhengi við afritaðan póst má sjá ljósmyndir af fjölteflinu, þar á meðal af [...]. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá viðburðarstjóra fjölteflisins til hluta golfhópsins, þ. á m. [...](og fleiri stjórnenda). *„RE: Hörð keppni"*, dags. 10.01.2012, kl. 17:06. Doc. ID. 0.7.33.888874.
[3998] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.944136.

(E)frkvstj-skiparekst með (S)frkvstj-N-Am 24. nóvember 2010 í Bandaríkjunum þar sem rædd voru viðkvæm samkeppnismálefni. Var þessi fundur hluti af hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa. Í nóvember og desember 2010 ræddu (S)forstö-útfl og (E)forstj um jólagjafir og (E)forstj sendi tölvupóst til m.a. (S)forstö-útfl og bauð til matarboðs á heimili sínu þann 2. janúar 2012. Gerði hann grein fyrir því að m.a. yrði boðið upp á matvæli unnin af (S)forstö-útfl. Þann 13. desember 2011 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli (S)forstö-útfl og (E)forstj. (S)forstö-útfl sendi póst til (E)forstj og sagði: *„Falleg þessi eyja"* og (E)forstj svaraði: *„Má bjóða þér"*.[3999]

8092. Ekki er ljóst hvort í þessum samskiptum fólst undirbúningur að ferðalagi eða eitthvað annað sem tengdist umræddri eyju. Þessi tölvupóstsamskipti sýna a.m.k. áframhaldandi tengsl milli þessara stjórnenda. Afhent gögn frá Samskipum sýna frekari samskipti þeirra á Facebook á árunum 2012 og 2013. Kemur m.a. fram að (E)forstj og (S)forstö-útfl ákváðu að hittast *„hressir"* á sjávarútvegssýningunni í Boston í mars 2013, sbr. kafla 7.1.3.

8093. Gögn málsins gefa til kynna að (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj hafi hist í desember 2011. Í kafla 13 er gerð grein fyrir því að (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj þekktust. Í kafla 16.6 er gerð grein fyrir samskiptum þeirra sem tengjast stórauknum flutningum Eimskips fyrir Jóna og var það samstarf hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna var boðið í afmæli þann 10. desember 2011. Ekkert gefur til kynna að þeir hafi ekki báðir mætt þangað. Þá liggur fyrir að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna ræddu saman 26. janúar 2012. Vísast um þetta til m.a. kafla 13.

8094. Fjórir stjórnendur Samskipa og Eimskips hittust a.m.k. í janúar 2012. Í kafla 13 er gerð grein fyrir reglulegum samskiptum (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH (meðlimur í m.a. stjórn Samskipa hf.), (E)viðskstj2 (viðskiptastjóri í innflutningsdeild) og (E)sölustj-innanl2 (sem m.a. kom að tilboðs- og samningagerð í landflutningum). (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (S)stjórnarm-S og SH 1. desember 2011. Vísaði hann til nýlegra samskipta við (E)sölustj-innanl2 og sagði að það væri tímabært að þeir þrír og (E)viðskstj2 myndu hittast sem fyrst. Spurði (S)forstö-innfl1 hvort (S)stjórnarm-S og SH væri laus annað kvöld.[4000] Ekki er ljóst hvort þessir stjórnendur hittust þá en fyrir liggur að þann 13. janúar 2012 snæddu (S)forstö-innfl1, (E)viðskstj2, (E)sölustj-innanl2 og (S)stjórnarm-S og SH kvöldverð saman.[4001]

8095. Í kafla 14.33 er gerð grein fyrir ítrekuðum fundum og samtölum yfirmanna sjóflutninga Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2010. Þessi samskipti héldu áfram á árinu 2011. Í kafla 14.37.3 er lýst fundi (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl 9. mars 2011. Þá ræddu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl saman 5. júlí 2011, sbr. kafla 14.38.1. Til viðbótar liggur fyrir að (S)forstö-útfl og yfirmaður Eimskips á Austurlandi ((E)svæðisstj1) funduðu 2. febrúar 2011 og vísað var til samtals yfirmanna siglingakerfa ((S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-skiparekst) 18. febrúar 2011, sbr. kafla 13.

8096. Yfirmenn sjóflutninga ((E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl) funduðu á ný 29. desember 2011. (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl funduðu þann 20. janúar 2012. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna ræddu saman 26. janúar 2012. (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi 10. febrúar 2012. Þann 17. febrúar 2012 funduðu (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-útfl. Hittust þeir aftur á fundi 24. febrúar 2012. Verður þessum samskiptum lýst nánar hér á eftir.

[3999] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1102300.
[4000] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.924817.
[4001] [...] leggur til í tölvupóstsamskiptum þeirra á milli við skipulagningu viðburðarins að hann og „[...] og [...] – [yrðu] *samferða úr Garðabænum*". [...] svaraði og segir: *„þetta lítur vel út, verðum í sambandi á morgun og rottum okkur saman úr Gbæ"*. Tölvupóstsamskipti hópsins eftir *„hittinginn"* innihalda m.a. *„alltaf gaman að hittast"* og [...] sagði við það tilefni: *„Ég segi sama og* [...]*, frábær matur og drykkur en hann er þó bara hjóm í samanburði við félagsskapinn !!! J þurfum að viðhalda þessu, spurning um að ná þessu upp í tvö skipti á ári"*. [...] tók undir: *„þetta var frábært kvöld og mikilvægt að við höldum þessari hefð lifandi. […]"*. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. *„Hittingur"*, dags. 01.12.2011-16.01.2012. Doc. ID. 0.7.33.924851/ 0.7.33.924965 / 0.7.33.925694 / 0.7.33.938743 / 0.7.33.939394.

8097. Framangreindir stjórnendur komu að málefnum sem tengdust samkeppni milli Samskipa og Eimskips og báru sumir þeirra ábyrgð t.d. á verðlagningu fyrirtækjanna á flutningum. Eins og rökstutt er í kafla 13 er það mat Samkeppniseftirlitsins að samskiptin sem slík, sköpuðu eða efldu tengsl og traust milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips. Var þetta til þess fallið að gera hið ólögmæta samráð skilvirkara og auðveldara í framkvæmd, sbr. einnig umfjöllun í kafla 13.

14.39.2. Áfram unnið að verðhækkun

8098. Eins og rökstutt hefur verið í ákvörðun þessari dró samfellt samráð Samskipa og Eimskips úr óvissu á flutningamarkaðnum sem gerði fyrirtækjunum kleift að viðhalda eða hækka verð gagnvart viðskiptavinum án þess að þurfa að óttast viðbrögð helsta keppinautarins og með vissu um að hann myndi einnig hækka verð og ekki bregðast við með því að reyna að ná til sín óánægðum viðskiptavinum umrædds keppinautar. Þá voru framangreind samskipti til þess fallin að skapa traust á milli fyrirtækjanna og gera hið ólögmæta samráð skilvirkara og auðveldara í framkvæmd. Verður nú fjallað um verðhækkun Samskipa og Eimskips í janúar 2012 og aðdraganda þeirrar hækkunar.

8099. Bæði Samskip og Eimskip hækkuðu verð sumarið 2011. Um það hefur verið fjallað í kafla 14.38.2 hér að framan. Samtímagögn sýna að fyrirtækin töldu að umtalsverður tekjuauki myndi nást fram með þeim hækkunum. Gögnin sýna einnig að í ágúst – nóvember 2011 lögðu bæði fyrirtækin samhliða áherslu á frekari verðhækkanir. (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu hittust reglulega á fundum á þessu tímabili og ræddu þar verkefni sem tengdust verðhækkun gagnvart viðskiptavinum. Ræddu þeir bæði um hækkun á gjaldskrá og að *„hífa upp“* meðalsjóflutningsverð. Í lok ágúst 2011 ræddu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um 4,5% hækkun á sjófrakt í júlí 2012. Þessar áætlanir tóku breytingum frá lok ágúst og þar til 6. september 2011. Í millitíðinni höfðu (S)forstj og (E)forstj farið saman í nokkurra daga skemmtiferð til Danmerkur. Kom fram hjá (S)forstö-innfl1 6. september 2011 að í stað einnar yrðu tvær *„almennar gjaldskrárhækkanir“* árið 2012. Vísast um þetta til kafla 14.38.

8100. Gerð hefur verið grein fyrir gögnum Samskipa og Eimskips frá september-desember 2011 sem varða áætlanir fyrirtækjanna fyrir árið 2012. Sýna þau einnig samhliða áherslu fyrirtækjanna beggja á frekari verðhækkanir. Í markaðsskýrslu (S)forstö-innfl1 frá 19. september 2011 var gert ráð fyrir því að bæði Eimskip og Samskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi.“* Á sama tíma gerðu landflutningar Samskipa einnig ráð fyrir verðhækkun. Í áætlun landflutninga Eimskips frá október 2011 kom fram að stefnt væri að verðhækkun á landflutningum á árinu 2012. Í tölvupósti (S)forstö-útfl frá 5. október 2011 var gert ráð fyrir tveimur hækkunum á gjaldskrá á árinu 2012, annars vegar á *„þjónustugjaldskrá innfl/utfl erlendis“* og hins vegar á *„þjónustugjaldskrá innfl/útflut innanlands“*. Í glærukynningu (S)forstö-innfl1 17. október 2011 kom fram að til viðbótar þessum hækkunum á þjónustugjaldskrá ætti einnig að hækka verð á sjófrakt á árinu 2012. (E)forstj mælti 29. október 2011 fyrir um hækkun á verði til viðskiptavina Eimskips í sjóflutningum. Þá kom fram í glærukynningu frá fundi stjórnar Eimskips 15. nóvember 2011 að árið 2012 ætti að halda áfram að hækka verð gagnvart viðskiptavinum í landflutningum.

8101. Í fundargerð vegnar fundar innflutningsdeildar Eimskips þann 28. nóvember 2011 var vísað til framlagningar á fundinum á svokölluðu *„verðlagsskjali“*, þar sem viðskiptastjórum bar að skrá og halda skipulega utan um hvaða viðskiptavinir tækju hækkunum og hverjir ekki.[4002] Í annarri fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 12. desember 2011 var áfram vísað til *„verðhækkunarskjals“* sem átti að klára *„mjög fljótt“*.[4003]

8102. Að mati Samkeppniseftirlitsins er fullt samræmi milli þessara samtímagagna fyrirtækjanna sem urðu til haustið og veturinn 2011. Hækka skyldi verð gagnvart viðskiptavinum án þess að greina mætti

[4002] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS import Eimskip 28.11.2011. Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistuð 18.11.2011, kl. 16:09. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til [...].
[4003] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS import 12.12.2011. Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistuð 19.12.2011, kl. 12:56. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til [...].

ótta um samkeppnisleg viðbrögð keppinautarins og ekki gerðar áætlanir um hvernig bregðast skyldi við ef samkeppnisleg viðbrögð kæmu fram af hálfu keppinautarins. Þegar þetta er virt í samhengi við samskipti Samskipa og Eimskips og annað samráð fyrirtækjanna á þessum tíma eru þessi gögn skýr birtingarmynd ólögmæts samráðs fyrirtækjanna. Ólögmæt markaðsskipting og annað samráð fyrirtækjanna dró úr æskilegri óvissu sem gerði Eimskip og Samskipum kleift að viðhalda eða hækka verð gagnvart viðskiptavinum án þess að óttast viðbrögð helsta keppinautarins og með vissu um að helsti keppinauturinn myndi einnig hækka verð og ekki bregðast við með því að reyna að ná til sín óánægðum viðskiptavinum.

8103. Endurspeglast framangreint í þeim hækkunum sem Eimskip náði fram á þessum tíma gagnvart mikilvægum viðskiptavinum:

- Í kafla 14.35 er lýst atvikum í tengslum við endurnýjun Eimskips á samningi við Innnes. Það fyrirtæki var ósátt við kjör Eimskips en Samskip virtu hina ólögmætu markaðsskiptingu. Þetta þýddi að Eimskip gátu unnið að því að hækka verð *„umtalsvert"* gagnvart Innnes. Endurnýjaði Eimskip flutningasamkomulag við Innnes 26. september 2011 og náði fram verðhækkun. Í þessum hækkunarfasa Eimskips var ekki að greina ótta eða óvissu um hugsanlegar aðgerðir Samskipa, helsta keppinautar Eimskips. Er það í samræmi við samtímagögn frá Samskipum frá þessum tíma, þ.e. um *„áframhaldandi"* ró á innflutningsmarkaði. Í samræmi við hið samfellda samráð ákváðu fyrirtækin að halda að sér höndum í samkeppni og hækka eða halda uppi verði.

- Eimskip endurnýjaði samning við annan mikilvægan viðskiptavin, ÖES, í október 2011 og náði fram hækkun, sbr. kafla 14.37.7. Sýna gögnin að ÖES taldi hækkunaráform Eimskips vera óeðlileg. Sneri þessi stóri viðskiptavinur Eimskips sér til Samskipa í leit að betri kjörum. Samskip héldu hins vegar *„friðinn"* með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES og Eimskip gat því sem fyrr segir hækkað verðin gagnvart ÖES.

- Þessi atvik tengd Innnes og ÖES haustið 2011 endurspegla samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Er niðurstaða þessi jafnframt í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið en þar viðurkennir Eimskip að hafa, með ólögmætu samráði við Samskip, skipt mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum.

8104. Eins og áður sagði voru (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv saman í kvöldverðarboði laugardaginn 3. desember 2011. Þann 5. desember 2011 var, innan Eimskips, fjallað um verðhækkun um áramótin 2011/2012. Kom fram í tölvupósti (E)forstö-vöruþróun að *„staðan á ákvörðun um aðlögun á þjónustugjöldum okkar núna í janúar nk 2012 er eftirfarandi*

„1) Þjónustugjöld erlendis (önnur en for og áframflutningur) 2.5% hækkun

2) For og áframflutningur Alveg sér breyting, betri uppl. í framhaldi

3) Sjóflutningsgjöld - Ekki niðurstaða ennþá, væntanlega á morgun verður uþb. 2,7% breyting

4) Geymslur og terminals á Íslandi - (E)frkvstj-sala/þj er að tala við (E)frkvstj-innanl vonandi niðurstaða á morgun 6.12."[4004]

8105. Af fyrrnefndum tölvupósti má sjá að á þessum tíma lá fyrir ákvörðun um verðhækkun vegna þjónustugjalda erlendis (2,5%) og endanleg ákvörðun um aðrar verðhækkanir var, samkvæmt gögnum Eimskips, ákveðin næstu daga í desember 2011.[4005] Af þessum tölvupósti (E)forstö-vöruþróun frá 5. desember 2011 og öðrum gögnum málsins má sjá að undirbúningur og ákvörðun um verðhækkanir Eimskips var hjá (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu og (E)forstö-flutnmið. Var

[4004] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.23714.
[4005] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.25132. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. .ID. 0.7.33.823801. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.25212. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.122833.

fyrirhuguð hækkun á verði í samræmi við hækkunaráform (E)forstj á fyrrnefndum verkefnalista hans frá lokum október 2011.

8106. Á fundi innflutningsdeildar Eimskips 12. desember 2011 fór (E)forstö-sölu yfir að verið væri að skoða gjaldskrárhækkanir um áramót. Síðan er haft eftir honum í fundargerð: *„Kom fram að mikilvægt sé að mismunandi svið samræmi sínar hækkanir þannig að allir hækki á sama tíma. Hefur oft gerst td. að Flytjandi hækki rétt áður eða á eftir, kallar á óþarfa bögg*."[4006]

8107. Líkt og rakið hefur verið hér að framan breyttist áætlun Samskipa um hver verðhækkun ársins 2012 kæmi til með að vera á tímabilinu frá 30. ágúst 2011 til 17. október 2011. Í lok ágúst voru (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv sammála um að hækka sjófrakt um 4% þann 1. júlí 2012. Í upphafi september 2011 tóku fyrirætlanir Samskipa um verðhækkun hins vegar breytingum. Í stað einnar hækkunar á sjófrakt skyldi hækka verð tvívegis á árinu 2012, þ.e. annars vegar 4,5% 1. janúar 2012 og hins vegar 4% 1. júlí 2012.[4007] Í endanlegri rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2012 var síðan gert ráð fyrir 4% hækkun þjónustugjalda erlendis þann 1. febrúar 2012 og 4% hækkun þjónustugjalda innanlands og 4% hækkun sjóflutningsgjalda 1. ágúst 2012.

8108. Raunin varð síðar sú að Samskip hækkuðu ekki aðeins þjónustugjöld erlendis í upphafi árs 2012, eins og gert hafði verið ráð fyrir, heldur einnig þjónustugjöld á Íslandi, sjóflutningsgjaldskrá og gjaldskrá landflutninga (sem hafði þó verið gert ráð fyrir að hækka, sbr. markaðsskýrslu (S) frkvstj-innanl frá 18. september 2011).

8109. Í millitíðinni, þ.e. frá 17. október 2011 og þar til Samskip tóku ákvörðun um að hækka einnig gjaldskrá sjóflutninga og þjónustugjöld á Íslandi í upphafi árs, í stað aðeins einnar hækkunar þann 1. ágúst 2012, hittust æðstu stjórnendur Eimskips og Samskipa á fundi. Fundur þessi fór fram 29. desember 2011 og hann sátu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl sem höfðu allir ríka aðkomu að ákvörðunum fyrirtækjanna um verðhækkanir. Ljóst er af gögnum málsins að verðlagsmálefni voru rædd á fundinum. Eimskip vann á sama tíma einnig að undirbúningi að verðhækkunum. Verður þetta nú rakið nánar.

14.39.3. Rætt um verðhækkun á fundi 29. desember 2011

8110. Dagana fyrir jólin 2011 var umræða hjá m.a. (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu um hækkun á verði og á Þorláksmessu átti (E)frkvstj-sala/þj fund með m.a. (E)forstö-flutnmið og (E)forstö-sölu til þess að ræða *„Markaðspælingar"*.[4008] Miðað við mönnun á þessum fundi átti bæði að fjalla um út- og innflutning. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-flutnmið og/eða (E)forstö-sölu áttu svo fund 29. desember 2011 með stjórnendum Samskipa sem báru ábyrgð á bæði út- og innflutningi, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl, sbr. nánar hér á eftir. Þá var á sama tíma umræða innan Eimskips um gjaldskrárbreytingar.[4009]

8111. Annan dag jóla árið 2011 skráði (E)frkvstj-sala/þj í dagbók sína: *„Boða S-line á fund"*. Átti að halda þennan fund með Samskipum 28. desember 2011 kl. 11:00-11:30.[4010] Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl hittust á fundi 29. desember 2011.[4011] Einnig ræddi (E)frkvstj-sala/þj í síma við annaðhvort (S)forstö-innfl1 eða (S)forstö-útfl þennan sama dag.[4012] Atvik þennan dag voru nánar tiltekið eftirfarandi:

[4006] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS import 12.12.2011. Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistuð 19.12.2011, kl. 12:56. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til [...].
[4007] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.898160.
[4008] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.122991.
[4009] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.766819.
[4010] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Dagbók [...]. *„Boða S-line á fund"*. Bókað af [...]til sjálfs sín, dags. 26.12.2011. Fundur bókaður 28.12.2011 frá kl. 11:00-11:30. Doc. ID. 0.7.33.281787. Athuga ber að [...] var skv. dagbók í frí 27.12.2011. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. Bókað af [...] til sjálfs sín, dags. 26.12.2011. Frí bókað 27.12.2011. Doc. ID. 0.7.34.766789.
[4011] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.934310.
[4012] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.123343.

8112. Þann 29. desember 2011 áttu sér stað eftirfarandi tölvupóstsamskipti:

- Kl. 12:19 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)frkvstj-innanl, (E)viðsktstj, (E)lögfr og (E)forstö-vöruþróun og afrit til (E)frkvstj-lögfr[4013], þar sem sagði: „[(S)forstö-innfl1] *hjá Samskip getur hitt okkur í lok dags í dag, ca. kl.1600 kemst þú þá* [(E)frkvstj-innanl]*?*"

- Kl. 12:20 áframsendi (E)frkvstj-sala/þj þennan tölvupóst aðeins til (E)forstö-flutnmið og (E)forstö-sölu með þessum skilaboðum:

  „FYI, látum vita af hækkun í leiðinni, hvað er hún mikil?"[4014]

- Kl. 12:40 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj með fyrirsögninni *„Fundur*", þar sem sagði einfaldlega: *„Sælir. Ég er laus seinni partinn í dag og líka eftir kl. 11:00 á morgun til að hitta ykkur. Hvaða tími hentar ykkur?*". Samkvæmt þessu er ljóst að (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-sala/þj höfðu áður átt samskipti um það sem þeir hugðust ræða á fundinum þennan dag.

- Kl. 12:51 svaraði (E)frkvstj-sala/þj tölvupósti (S)forstö-innfl1:

  „Blessaður, kl. 15:00 hjá mér?

  A) Uppgjör á vörugjöldum

  B) Endurskoðunarákvæði í USA samningi"

- Kl. 12:58 framsendi (E)frkvstj-sala/þj svar (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-sölud-flþj, (E)forstö-vöruþróun, (E)forstö-sölu og (E)forstö-flutnmið með þessari skýringu:

  „[(S)forstö-innfl1] *kemur semsagt kl. 15.00 byrjum á vörugjöldunum (*(E)frkvstj-innanl *og* (E)forstö-sölud-flþj*) á ekki von á að það taki langan tíma, þá skiptum við* (E)forstö-flutnmið *og eða* (E)forstö-sölu *inná til að fara yfir lið B).*"[4015]

8113. Ljóst er að auk (S)forstö-innfl1 sat (S)forstö-útfl fundinn með Eimskip fimmtudaginn 29. desember 2011. Í dagbókum bæði (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl var bókaður fundur kl. 15:00 þann 29. desember 2011 með heitinu *„Fundur með Eimskip, hjá Eimskip*".[4016]

8114. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[4017] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

8115. Samtímagögn sýna hins vegar að á þessum fundi Samskipa og Eimskips var m.a. rætt um atriði tengd framkvæmd á Norður-Ameríku samningnum, sbr. framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-sala/þj til (S)forstö-innfl1 og gögn sem reifuð verða hér á eftir, sbr. einnig kafla 16.

8116. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf*" verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum var hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 29. desember 2011.

[4013] Nefndir stjórnendur Eimskips höfðu áður átt löng tölvupóstsamskipti um uppgjör við Samskip á vörugjöldum vegna flutninga Eimskips fyrir Samskip á grundvelli samnings félaganna um flutninga til og frá N-Ameríku, sbr. afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.123297.
[4014] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.827976.
[4015] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.828005.
[4016] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.934310.
[4017] Sjá um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23.

8117. Til viðbótar gefur heildarmat á gögnum tengdum þessum fundi til kynna að ólögmætt samráð tengt verðlagningu hafi átt sér stað á honum. Skal nánar vikið að þessu.

8118. Sem fyrr segir kom þetta fram í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj rétt fyrir fundinn með (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl:

„látum vita af hækkun í leiðinni, hvað er hún mikil?".

8119. Átti samkvæmt þessu að ræða við Samskip um fyrirhugaða almenna verðhækkun Eimskips, sbr. einnig nánar hér á eftir. Jafnframt er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að á fundinum sammæltust Samskip og Eimskip um verðhækkun í samkomulagi sínu um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Ljóst er að þessi hækkun var tengd við fyrirhugaða almenna verðhækkun Eimskips. Þetta sést af tölvupósti sem (E)frkvstj-sala/þj sendi til (E)forstj, (E)forstö-flutnmið, (E)forstö-sölu og (E)frkvstj-N-Am strax að afloknum fundinum en þar segir:

„In accordance with the contract filed last December (SCS 705) there is a window for negotiable adjustment in rates (Term 6J page 6) and we have come to agreement with Samskip that the rates in Term 5 on page 3 both REY/USA and USA/REY will be adjusted upwards with 4,0% as of first vessel in January.

Further ISPS and THC in ports of call in U.S. and Nova Scotia will increase in line with the general increase of 2,5% at the same time."

Pls. file new contract (or adjustment to this one) accordingly.

I also want to emphasize what we discussed on the phone that we do only supply containers to them when available and that is accepted by both parties."[4018]

8120. Þessari hækkun Samskipa og Eimskips var síðan fylgt eftir, sbr. tölvupóst (E)forstö-sölu frá 30. desember 2011 til m.a. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-flutnmið og (E)frkvstj-N-Am, en þar segir: *„Just added, through Sharepoint, the new appendix for Samskip between IS and USA/CA. Valid from today both for East- and Westbound directions.*"[4019] Nýi viðaukinn um 4% hækkun á sjóflutningsgjaldi og 2,5% á þjónustugjöldum var í fylgiskjali.

8121. Rétt er að ítreka að rétt fyrir fundinn með Samskipum 29. desember 2011 sagði (E)frkvstj-sala/þj við (E)forstö-flutnmið og (E)forstö-sölu: *„látum vita af hækkun í leiðinni, hvað er hún mikil?*". Sem fyrr segir hafði (E)frkvstj-sala/þj o.fl. innan Eimskips rætt um verðhækkanir dagana fyrir jól. Ljóst er að þann 28. desember 2011 hafði (E)frkvstj-sala/þj ákveðið að verð skyldi hækkað. Upplýsti hann í tölvupósti til samstarfsmanna þann 28. desember 2011 að verð Eimskips myndi hækka 1. janúar 2012: *„Eins og flest ykkar vita nú þegar hækkum við gjaldskrár okkar þann 1. janúar næstkomandi – meðfylgjandi er bréf sem við sendum út á viðskiptavini okkar í dag og ætti að berast þeim á morgun og föstudag.*" Einnig voru meðfylgjandi glærur um forsendur þessarar hækkunar. Tók (E)frkvstj-sala/þj fram að skjöl meðfylgjandi tölvupóstinum væru *„innanhússgögn og ekki ætluð til dreifingar út fyrir okkar hóp*."[4020] Í umræddu bréfi kom eftirfarandi fram:

„1. janúar 2012 munu gjaldskrár Eimskips taka eftirfarandi breytingum, sjóflutningsgjaldskrár hækka um 2,6% og þjónustugjöld á Íslandi um 4,9%".

8122. Þann 2. janúar 2012 fengu Jónar vitneskju um þá hækkun sem fram kom í framangreindu bréfi Eimskips. Þennan dag sendi (S)starfsm-Jóna, deildarstjóri hjá Jónum, tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 og sagði:

[4018] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.123343.
[4019] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.123370.
[4020] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.826972.

„Eimskip hefur tilkynnt eftirfarandi hækkun frá 01.01.2012.

Sjóflutningsgjaldskrár hækka um +2,6% og þjónustugjöld á Íslandi hækka um +4,9%"

8123. Meðfylgjandi tölvupóstinum var skannað eintak af umræddu bréfi Eimskips til viðskiptavina.[4021] Í bréfinu kom fram að (E)frkvstj-sala/þj veitti nánari upplýsingar um þessa verðhækkun en sem fyrr segir sat hann fundinn með (S)forstö-innfl1 þann 29. desember 2011.

8124. Hér hefur mikla þýðingu hverju (S)forstö-innfl1 svaraði (S)starfsm-Jóna. Í svari (S)forstö-innfl1, sem aðeins var sent (S)starfsm-Jóna, sagði einfaldlega:

„Sælir

Síðan hækkaði gjaldskráin erlendis um 2,5%"[4022]

8125. Í bréfi Eimskips til viðskiptavina var hvergi minnst á þessa 2,5% hækkun sem (S)forstö-innfl1 tiltók. Eimskip hefur upplýst Samkeppniseftirlitið um að gjaldskráin erlendis hefði hækkað um 2,5%.[4023] Bjó (S)forstö-innfl1 þannig yfir upplýsingum um verðhækkun Eimskips sem ekki kom fram í opinberri tilkynningu fyrirtækisins.

8126. Skömmu síðar sama dag, þ.e. 2. janúar 2012, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am (afrit (S)forstö-útfl):

„Við [(S)forstö-útfl] *hittum Eimskips menn fyrir helgi og ræddum verðhækkanir sem USA samningurinn okkar tekur um áramót. Niðurstaðan varð sú að ISPS og THC í USA/CA hækkar um 2,5% og sjóflutningsverðin hækka um 4%.*"[4024]

8127. (S)frkvstj-N-Am svaraði samdægurs og sagði m.a. *„Þurfum við þá ekki að hækka okkar Tariff?*".[4025]

8128. (S)forstö-innfl1 svaraði með skýrum hætti daginn eftir:

„Við munum hækka okkar tariff á næstu dögum."[4026]

8129. Sýnir þetta að eftir samskiptin við Eimskip höfðu áform Samskipa um verðbreytingar breyst. Sem fyrr sagði hafði (S)forstö-innfl1 upplýst (S)forstj þann 17. október 2011 um að þjónustugjöld erlendis myndu hækka um 4% 1. febrúar 2012 en þjónustugjöld hér á landi og sjófrakt um 4% 1. ágúst 2012.

8130. Þessi breyting á áformum Samskipa, eftir samskiptin við Eimskip, sést einnig af eftirfarandi tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi þann 11. janúar 2012 til (S)frkvstj-N-Am:

„Við ætlum að senda út tilkynningu um hækkun á gjaldskrám erlendis á morgun. Hún mun hljóma svona:

Frá og með mánudeginum 16. janúar nk. munu þjónustugjaldskrár Samskipa á Íslandi og erlendis hækka um 4% að jafnaði og gjaldskrá sjóflutnings hækka um 3%. Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta kostnaðarhækkunum í rekstri.

Það er rými til að bæta við gjöldum eða hækka einhver ákveðin gjöld meira en 4%. Hefur þú eitthvað spáð í þetta?"[4027]

[4021] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.935032.
[4022] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.935038.
[4023] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 13.10.2017, liður 6.
[4024] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.935099.
[4025] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.935107.
[4026] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.935210.
[4027] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.938094.

8131. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1: *„Ég hækkaði einnig flutningsgjöldin á pers eff.*[4028] *þar sem þjónustugj. eru innifalin og gjöldin eftirfarandi á direct service*[4029] *only, $3828/20ft $4536/40ft*.

Á ég ekki einnig að hækka sambærilega á bílana?

Einnig hækkaði ég ISPS 4%."[4030]

8132. (S)forstö-innfl1, sem hafði nýlega átt fund með lykilstjórnendum hjá Eimskip, gaf þannig yfirmanni Samskipa í Norður-Ameríku til kynna að það væri svigrúm eða *„rými"* til að hækka verð enn frekar í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. (S)frkvstj-N-Am skildi þessi skilaboð og greindi (S)forstö-innfl1 daginn eftir frá aðgerðum til að hækka verð enn frekar.

8133. Nokkru áður en gjaldskrárhækkun Samskipa tók gildi, eða þann 11. janúar 2012, tilkynnti (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-Færeyj, yfirmanni Samskipa í Færeyjum, um þessa fyrirhuguðu gjaldskrárhækkun Samskipa. Í tölvupósti sínum spurði (S)forstö-innfl1 einnig hvort Eimskip í Færeyjum hefði hækkað verð og hvort Samskip í Færeyjum hygðust hækka verð. Í svari (S)frkvstj-Færeyj kom eftirfarandi fram:

„We try our best to keep prices as they are and if possible to increase. If we increase our tariffs on THC, documentations and so on, we need to decrease freight prices because our total price is as high as we can get. We have been fighting for not loosing Havnar Timburhandil this year to Faroe Ship and it was very close this time. But I think we should look at the possibilities to increase some of the charges to smaller customers and customers without contract."[4031]

8134. Samkvæmt þessu treysti yfirmaður Samskipa í Færeyjum sér ekki til verðhækkana, sér í lagi ekki gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, á sama tíma og Samskip og Eimskip hækkuðu gjaldskrár sínar á Íslandi án ótta við viðbrögð hvors annars. Ekki er að sjá sambærilegan ótta á Íslandi í samtímagögnum Eimskips og Samskipa og átti við um Færeyjar. Er það til marks um *„friðinn"* sem þau höfðu skapað með samráði hér á landi. Eins og fjallað hefur verið um endurspeglar framangreindur munur á viðbrögðum og háttsemi Samskipa og Eimskips hér á landi annars vegar og Færeyjum hins vegar það samráð sem Samskip og Eimskip höfðu með sér hér á landi.

8135. Þann 16. janúar 2012 hækkaði verð hjá Samskipum. Þjónustugjöld bæði á Íslandi og erlendis hækkuðu um 4% og sjófrakt hækkaði um 3%.[4032] Er ljóst að þessi ákvörðun um verðhækkun sem Samskip tóku, í kjölfar fundar með Eimskip, fól í sér breytingu á fyrri ákvörðun Samskipa (sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 17. október 2011). Var hækkunin víðtækari og fyrr á ferðinni en áður hafði verið ákveðið.

8136. Þann 26. janúar 2012 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1. Gefur tölvupósturinn til kynna að (S)frkvstj-N-Am hafi viljað ganga úr skugga um hvort það hefði ekki verið búið að ákveða að hækka sjófrakt gagnvart viðskiptavinum Samskipa í flutningum með skipum Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku.[4033] Í tölvupóstinum segir:

„Sælir, hvernig var þetta, eigumn [svo] *við ekki að hækka flutningsgjöldin með beina um 4%?"*

8137. (S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir:

[4028] „Personal effects", búslóð eða aðrar persónulegar eigur einstaklinga.
[4029] Direct service: Hér er átt við flutninga með skipum Eimskips beint milli Íslands og Norður-Ameríku.
[4030] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.938660.
[4031] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.938323.
[4032] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015, fskj. 4 *„Breytingar á gjaldskrám Samskipa vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi"*.
[4033] Nefnt „beina". Vísar til beinna flutninga milli Ísland og Norður-Ameríku. „Óbeinir" flutningar eru TA flutningar og umskipað í Rotterdam.

„Já hækkum beina um 4%

Það þarf líka að hækka alla þá viðskiptavini sem eru með filaða samninga á USA um 4%.

Getur þú sent mér yfirlit yfir þá og ég get þá sagt til um það ef einhverjir eigi ekki að hækka."[4034]

8138. Samkvæmt þessu hækkuðu Samskip um 4% þá flutninga sem fóru með Norður-Ameríku skipi Eimskips en önnur sjófrakt, þ.e. vegna flutninga til og frá Evrópu, hækkaði um 3%. Ákváðu Samskip þannig að hækka verð fyrir sjóflutning frá Evrópu til Íslands um 3% eftir samskiptin við Eimskip þrátt fyrir að hækkun Eimskips gagnvart Samskipum hefði engin áhrif haft á þá flutninga.

8139. Hér ber að hafa í huga að kl. 12:20 þann 29. desember 2011 (þegar (E)frkvstj-sala/þj upplýsti (E)forstö-flutnmið og (E)forstö-sölu um að Samskip yrðu á fundi síðar um daginn og að þar yrði greint frá verðhækkun) hafði enginn samningur verið gerður milli Eimskips og Samskipa um verðhækkun í Norður-Ameríku samstarfinu. Var það m.a. efni fundar stjórnenda fyrirtækjanna síðar sama dag. Að mati Samkeppniseftirlitsins var (E)frkvstj-sala/þj með framangreindum ummælum um verðhækkun í tölvupóstinum kl. 12:20 augljóslega að vísa til almennrar hækkunar Eimskips á gjaldskrá, sbr. og tölvupóst hans til samstarfsmanna 28. desember 2011.

8140. Þá ber að horfa til þess að verðhækkun Eimskips var á þessum tíma ekki komin til framkvæmda og upplýsingar um hana ekki aðgengilegar opinberlega. Ella hefði verið óþarfi fyrir (E)frkvstj-sala/þj að „*láta vita*" af henni á fundinum með Samskipum. Þegar framangreindur tölvupóstur (E)frkvstj-sala/þj fyrir fundinn með Samskip er virtur með tölvupósti hans, sem sendur var strax eftir fundinn, gefur það til kynna að á honum hafi m.a. verið rætt um almenna 2,5% hækkun á THC og ISPS gjöldum og hún tengd við hækkun í samningi fyrirtækjanna. Samkvæmt þágildandi samningi Samskipa og Eimskips um Norður-Ameríku flutninga, frá 9. desember 2010, áttu ISPS og THC gjöld að vera föst til 31. desember 2011 en taka eftir það breytingum í samræmi við breytingar Eimskips á umræddum gjöldum í gjaldskrá. Gerði samningurinn þannig ráð fyrir að umrædd gjöld myndu hækka sjálfkrafa í samræmi við hækkanir Eimskips. Með hliðsjón af þessu var ekki þörf á því að ræða eða semja um þessar hækkanir á fundi með Samskipum. Styður þetta þær ályktanir Samkeppniseftirlitsins að á fundi fyrirtækjanna 29. desember 2011 hafi verið rætt um almenna hækkun Eimskips á THC og ISPS gjöldum sem átti að taka gildi nokkrum dögum síðar, ekki eingöngu tengd samstarfi þeirra í Norður-Ameríku flutningum.

8141. Enn frekari stoð fyrir þessu er að finna í tölvupóstsamskiptum (S)forstö-innfl1 og (S)starfsm-Jóna þann 2. febrúar 2012. Þegar (S)starfsm-Jóna nefndi þá hækkun sem greint var frá í bréfi Eimskips (og (E)frkvstj-sala/þj átti skv. bréfinu að veita nánari upplýsingar um) til viðskiptavina (2,6% hækkun á sjóflutningi og 4,9% hækkun á þjónustugjöldum á Íslandi) upplýsti (S)forstö-innfl1 (S)starfsm-Jóna um 2,5% hækkunina á gjöldum erlendis. Upplýsingar um þá verðhækkun var ekki að finna í bréfi Eimskips til viðskiptavina og er engin vísbending í gögnum málsins um að vitneskja (S)forstö-innfl1 um þetta hafi stafað frá öðru en viðræðum við Eimskip á fundinum með fyrirtækinu þann 29. desember 2011. Var það og í samræmi við fyrirætlun (E)frkvstj-sala/þj að greina (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl frá umræddum hækkunum.

8142. Einnig ber að líta til þeirra breytinga sem urðu á áformum Samskipa um verðhækkun eftir samskiptin við Eimskip.

8143. Líta ber til þess að verðsamráð hafði áður átt sér stað á fundum (S)forstö-innfl1 með stjórnendum hjá Eimskip, sbr. t.d. kafla 14.55.

8144. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 4 í ákvörðun þessari um túlkun á 10. gr. samkeppnislaga. Að mati Samkeppniseftirlitsins fólu þessi samskipti Samskipa og Eimskips um fyrirhugaða verðhækkun í sér brot á bannreglu 10. gr. samkeppnislaga. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið

[4034] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.943083.

þar sem viðurkennt er samráð við Samskip á þessum tíma um *„álagningu gjalda og aflsáttarkjör í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum*".

8145. Þegar atvikin í árslok 2011 eru virt í samhengi við atvikin í janúar 2012 er það mat Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 29. desember 2011 hafi ólögmætt samráð tengt verðlagningu átt sér stað þegar fyrirhugaðar verðhækkanir Eimskips voru ræddar. Að mati Samkeppniseftirlitsins drógu þessi samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna um mikilvæg samkeppnismálefni úr óvissu og sjálfstæði keppinautanna. Gerði þetta Samskipum kleift að hækka einnig verð til sinna eigin viðskiptavina. (S)forstö-innfl1 gaf (S)frkvstj-N-Am það skýrlega til kynna þann 3. janúar 2012 að Samskip myndu hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am þann 11. janúar 2012 dregur þetta allt skýrt fram. Samkvæmt honum tilkynnti (S)forstö-innfl1 að það væri fyrir hendi sérstakt *„rými*" til að hækka þjónustugjöld gagnvart Norður-Ameríku viðskiptavinum. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það samráð fyrirtækjanna sem bjó til þetta *„rými*".

14.39.4. Verðhækkun tekur gildi

8146. Þær gjaldskrárhækkanir Samskipa og Eimskips, sem fjallað hefur verið um hér að framan, tóku gildi í janúar 2012. Eimskip hækkaði sjóflutningsgjaldskrá um 2,6% og þjónustugjöld á Íslandi um 4,9% þann 1. janúar 2012. Þann 16. janúar hækkuðu Samskip þjónustugjaldskrár á Íslandi og erlendis um 4% að jafnaði og gjaldskrá sjóflutnings um 3% fyrir flutninga milli Íslands og Evrópu. Í janúar 2012 hækkaði jafnframt gjaldskrá sjóflutnings frá Norður-Ameríku með beina skipi Eimskips um 4%.[4035]

8147. Fyrirtækin hækkuðu einnig verð á innanlandsflutningum í janúar og febrúar 2012. Verð Eimskips (flutningagjald, afgreiðslugjald og stykkjavörugjald) hækkaði um 4,9% 1. janúar og verð Samskipa um 4,0% 1. febrúar 2012.[4036] Þá hækkaði einnig verð hjá báðum fyrirtækjum fyrir landflutning á fiski.[4037] Átti einnig hjá landflutningum Eimskips að koma á skilagjaldi vegna flutnings á tómum körum eða hækkun á afgreiðslugjaldi.[4038]

14.39.5. Hugað að frekari hækkunum og samskipti milli stjórnenda

8148. Gögn málsins sýna einnig að eftir framangreinda hækkun á gjaldskrá hófu Samskip og Eimskip undirbúning að frekari hækkunum. Jafnframt var rætt um aðgerðir til að tryggja að hækkanir sem þegar höfðu verið ákveðnar myndu skila sér.

8149. Hafa ber í huga að almennar gjaldskrárhækkanir Samskipa og Eimskips hækkuðu ekki eingöngu almenn einstök verð til viðskiptavina heldur leiddu þessar hækkanir til þess að samningar mikilvægra viðskiptavina, sem tóku mið af gjaldskrárbreytingum, hækkuðu einnig. Samkvæmt tölvupósti (S)viðskstj1 til (S)starfsm (afrit til (S)forstö-innfl1) voru það einungis samningar átta samningsbundinna viðskiptavina Samskipa í innflutningi sem tóku ekki almennum hækkunum á sjófrakt og sjóflutningsgjöldum. Ætla má að aðrir viðskiptavinir Samskipa hafi þá fallið þarna undir og gjaldskrárhækkanirnar náð til þeirra.[4039]

8150. Þann 3. janúar 2012 má sjá í fundargerðum sölu- og áætlunardeildar Eimskips (LIS) að rætt var um umrædda gjaldskrárhækkun um áramótin og að ekki mætti *„gleyma*" að hækka viðmiðunarverð og verð gagnvart viðskiptavinum, sbr. eftirfarandi:

- *„Gjaldskrárhækkuðu um áramót gleymum ekki að hækka ...*

[4035] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„US tariff January 16. 2012.*" Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Re: USA verð*", dags. 27.01.2012, kl. 14:43. Doc. ID. 0.7.33.943418.
[4036] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015, fskj. 3. Upplýsingar frá Eimskip um gjaldskrárbreytingar Flytjanda 2006-2015. Svarbréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 10.04.2015, bls. 7.
[4037] Sjá umfjöllun í kafla 17.6 um atvik tengd landflutningum á fiski.
[4038] Sjá umfjöllun um karagjald í kafla 14.54.1.
[4039] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.938763.

- *o ... okkar „mind set"*
- *o ... viðmiðunarverð*
- *o ... og ná fram hækkunum"*.[4040]

8151. Var þetta hækkunarverkefni Eimskips rætt á fundum LIS næstu vikurnar, a.m.k. til og með 13. febrúar 2012, sbr. umfjöllun hér síðar.[4041] Vísast hér einnig til þess að á fundi innflutningsdeildar Eimskips þann 28. nóvember 2011 var lagt fram svokallað *„verðlagsskjal"* hvar viðskiptastjórum bar að skrá og halda skipulega utan um hvaða viðskiptavinir tækju hækkunum og hverjir ekki.[4042] Í fundargerð fundar innflutningsdeildarinnar frá 12. desember 2011 var áfram vísað til *„verðhækkunarskjals"* sem átti að ljúka við *„mjög fljótt"*.[4043]

8152. Þann 6. janúar 2012 sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til Alcoa þar sem hann upplýsti að uppsöfnuð hækkunarþörf vegna landflutninga Eimskips fyrir Alcoa væri 22%. Lagði (E)frkvstj-innanl til við Alcoa að eldri landflutningasamningur yrði tekinn upp og gengið yrði frá nýjum landflutningasamningi. Í innanhússamskiptagögnum Eimskips tengdum þessum hækkunaráformum var ekki að greina ótta við samkeppni frá stærsta keppinautnum, Samskipum.[4044]

8153. Hér skal rifjað upp að (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu funduðu vikulega um áherslur og verkefni líðandi stundar fyrir sölu- og áætlunardeild Eimskips (LIS). Samkvæmt fundargerð frá fundi þeirra í 2. viku 2012 (vistuð 9. janúar 2012) var rætt um áherslur ársins sem voru m.a. eftirfarandi:

„Hækkun meðalsjóflutningagjalda".[4045]

8154. Samkvæmt fyrirliggjandi fundargerðum frá fundum (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu var þessi áhersla tekin fyrir á hverjum fundi stjórnendanna a.m.k. fram til 23. október 2012.[4046] Hafa ber og í huga að (E)frkvstj-sala/þj hélt verkefnalista fyrir sig sjálfan. Á verkefnalista hans fyrir janúar 2012 var skráð verkefni fyrir vikulegan fund hans og (E)forstö-sölu með heitinu *„Gjaldskrárhækkanir"*.[4047] Er þetta í samræmi við önnur gögn Eimskips frá þessum tíma um áherslu á og framkvæmd verðhækkana gagnvart viðskiptavinum.

8155. Innanhússgögn Samskipa frá upphafi árs 2012 sýna einnig sömu áherslur og framkvæmd verðhækkana. Þann 9. janúar 2012 sendi viðskiptastjóri í útflutningi hjá Samskipum, (S)viðskstj, tölvupóst til (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj sem fjallaði um verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavini Samskipa, HB Granda. Í tölvupóstinum setti (S)viðskstj nánar tiltekið fram tillögu að

[4040] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.99366. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.101779.
[4041] Framangreinda fundi söludeildar Eimskips sátu [...]og viðskiptastjórar Eimskips en gögn málsins sýna að fundargerðum var dreift til m.a. [...]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.889001. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS exp_Fundargerð 2012_Vika 3.docx"*. Vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 17.01.2012, kl. 15:36. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS exp_Fundargerð 2012_Vika 4.docx"*. Vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 24.01.2012, kl. 10:40. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS exp_Fundargerð 2012_Vika 5.docx"*. Vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 07.02.2012, kl. 10:11. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS exp_Fundargerð 2012_Vika 7.docx"*. Vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 13.0.2012, kl. 15:36.
[4042] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS import Eimskip 28.11.2011. Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistuð 18.11.2011, kl. 16:09. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til: [...].
[4043] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð LIS import 12.12.2011. Vistuð á tölvudrifi Eimskips, síðast vistuð 19.12.2011, kl. 12:56. Samkvæmt skjalinu var fundargerðinni m.a. dreift til: [...].
[4044] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.830985. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.830828.
[4045] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102828.
[4046] Í tölvugögnum Eimskips hafa ekki fundist vistaðar fundargerðir eftir 43 viku árið 2012. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102817. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103221. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103197. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.99100. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103212. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103849. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102700. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.100441. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102651. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.98892. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.101516.
[4047] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.180922. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.193717.

verðhækkun og spurði hvort þetta væri „*of gróf hækkun*“. Tveimur dögum síðar svaraði (S)forstö-útfl undirmanni og gaf þessi fyrirmæli:

„*Þetta er í lagi, sendu þetta á þá*.“[4048]

8156. Leggja verður til grundvallar að viðskiptastjórar hjá Samskipum hafi haft ágæta þekkingu á verðlagningu fyrirtækisins gagnvart viðskiptavinum sem þeir höfðu umsjón með. Í þessu tilviki liggur fyrir að áhyggjur (S)viðskstj af mögulega „*of grófri*“ hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavini hafði engin áhrif á yfirmann hans. Rétt er að hafa hér í huga að Samskip treystu sér á árinu 2011 til þess að bjóða einum stærsta viðskiptavini sínum (Húsasmiðjunni) verð sem hann varð „*sjokkeraður*“ yfir, sbr. kafla 14.34.5. Endurspeglar þetta að samráðið dró úr allri óvissu hjá stjórnendum Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

8157. Bæði Eimskip og Samskip innheimtu af viðskiptavinum svokallað „*Collection*“ gjald í sjóflutningum. Í gögnum Samskipa má sjá þetta gjald útskýrt þannig að um væri að ræða „*álagningu Samskipa á forflutning og þjónustugjöld erlendis*.“[4049] Engin ástæða er til að ætla annað en að þetta hafi líka verið inntak þessa tekjuliðar hjá Eimskip.

8158. Í fundargerð sölu- og áætlunardeildar Eimskips, dags. 9. janúar 2012, kemur fram að rætt hafi verið um að (E)viðskstj3kannaði „*Collection fee og afslætti því tengdu*“. Í þessu sambandi er jafnframt vísað til verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj og fundargerða af vikulegum fundum hans með (E)forstö-sölu. Á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj frá desember 2011 til loka febrúar 2012 var undir liðnum „*(E)forstö-sölu*“ að finna verkefnið: „*Collection fee*“ eða „*Collection fee afslættir*“.[4050] Greinilegt er af verkefnalistunum að þetta verkefni var í höndum (E)forstö-sölu innan Eimskips (yfirmaður sölu- og áætlunardeildar LIS). Er það í samræmi við gögn málsins en „*Collection fee*“ var rætt á vikulegum fundum (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu samkvæmt fyrirliggjandi fundargerðum frá febrúar 2012 til a.m.k. október 2012. Var þetta rætt á fundunum undir liðnum „*Áherslur 2012*“.

8159. Sömu áherslur er að finna í skjölum Samskipa árið 2012 en þar kom fram sú stefnumörkun (S)forstö-innfl1 til undirmanna að ekki ætti að veita afslátt af collection fee-gjaldinu.[4051]

8160. Með sama hætti og samráðið skapaði svigrúm fyrir Eimskip og Samskip til að hækka verð í gjaldskrá og gagnvart mikilvægum viðskiptavinum veitti það fyrirtækjunum færi til að minnka eða afnema afslætti gagnvart viðskiptavinum. Ber einnig að virða þetta í samhengi við m.a. annað samráð sem tengist afslætti fyrirtækjanna, sbr. kafla 14.56.

8161. Þann 15. janúar 2012 var á verkefnalista, sem var vistaður í tölvupósthólfi (E)forstö-sölu, að finna verkefni vikunnar hjá honum og (E)frkvstj-sala/þj. Á þeim verkefnalista var verkefnið „*Vegvísir LIS 2012*“ tilgreint í forgangi. Líkt og áður hefur komið fram innihélt Vegvísirinn markmið fyrir 2012 og voru þar m.a. lagðar línur um að hækka verð gagnvart viðskiptavinum árið 2012.

8162. Þann 17. janúar 2012 fengu viðskiptastjórar og þjónustustjórar Samskipa í útflutningi tölvupóst frá tekjueftirliti Samskipa þar sem áréttað var að nýhækkuð gjaldskrá skyldi notuð við tilboðsgerð til viðskiptavina.[4052] Í þessari sömu viku hafði innan Eimskips sömuleiðis verið áréttað á fundi LIS-útflutningsdeildar að starfsmenn skyldu ná fram gjaldskrárhækkunum gagnvart viðskiptavinum.[4053] Algjört samræmi er í gögnum fyrirtækjanna hvað þetta varðar. Hér ber að rifja upp að í fundargerð

[4048] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1108805.
[4049] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur – Rekstraráætlun 2013*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*Ný útgáfa af kynningu innflutningsdeildar*“, dags. 11.10.2012, kl. 15:04. Bls. 7 neðst. Doc. ID. 0.7.33.1018272.
[4050] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.190916.
[4051] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur – Rekstraráætlun 2013*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*Ný útgáfa af kynningu innflutningsdeildar*“, dags. 11.10.2012, kl. 15:04. Bls. 13 ofarlega. Doc. ID. 0.7.33.1018272.
[4052] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1110194.
[4053] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.893511.

LIS 3. janúar 2012 var augljóslega fjallað um að tryggja yrði rétt „*mind set*" hjá deildinni til að ná fram verðhækkunum. Sýnir þetta áframhald þeirrar vinnu.

8163. Dagana 18. og 19. janúar 2012 áttu (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj, (E)frkvstj-innanl og (E)deildstj-útfl1 í tölvupóstsamskiptum vegna fundar þeirra sem var haldinn hjá Eimskip 20. janúar 2012. Fundur þessi varðaði a.m.k. þann þátt í „*Nýtt upphaf*" verkefninu sem tengist samráði í skipafgreiðslu, sbr. kafla 19. (E)frkvstj-innanl framsendi einnig þessi samskipti við starfsmenn Samskipa á (E)frkvstj-lögfr.[4054]

8164. Dagana 27. janúar og 10. febrúar 2012 voru að frumkvæði (E)forstö-sölu haldnir fundir með viðskiptastjórum Eimskips í sölu- og áætlunardeild þar sem farið var yfir og kynntur áðurnefndur „*Vegvísir 2012*" með m.a. fyrirmælum um áherslu á verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi.[4055] Daginn fyrir fundinn 27. janúar 2012 vistaði (E)forstö-sölu glærukynninguna „*Liner Sales (LIS) - Vegvísir 2012*".[4056] Gerð er grein fyrir þessari glærukynningu í kafla 14.38.4.2. Minna má hins vegar á að á glærunum sem bera heitið „*Helstu verkefni LIS 2012*" kom þetta fram:

„*Hækkun meðalsjóflutningsgjalda, allar stefnur*", þ.e. hækkun bæði í inn- og útflutningi

„*Uppskipun: Fara úr 50% afslætti í 40-45%?*"

Fækka frídögum í gámaleigu (þ.e. í raun að hækka verð)

8165. Gefa þessi gögn m.a. til kynna áframhald á þeirra vinnu að tryggja að það yrði rétt „*mind set*" hjá deildinni til að ná fram verðhækkunum.

8166. Þann 26. og 27. janúar 2012 áttu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-N-Am í tölvupóstsamskiptum. Beindi (S)forstö-innfl1 því til (S)frkvstj-N-Am að tryggja að verð hjá mikilvægum samningsbundnum viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum yrði hækkað um 4% í samræmi við gjaldskrárhækkanir sem tóku gildi í upphafi ársins, sbr. umfjöllun hér að framan. Í glærukynningu sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)starfsm 24. janúar 2012 var m.a. „*Gjaldskrárhækkun*" tilgreind sem áfangi innflutningsdeildar.[4057] Hér má einnig líta til þess að (S)forstö-innfl1 sendi þann 15. desember 2011 tölvupóst með heitinu „*Hækkun á Húsasmiðjuna*" til viðskiptastjóra hjá Samskipum. Í tölvupóstinum kemur fram: „*Við verðurm að muna eftir því í sameiningu að hækka á Húsasmiðjuna um áramót. Öll gjöld eiga að hækka í samningnum*." Í samræmi við þetta sendu Samskip upplýsingar til Húsasmiðjunnar 2. janúar 2012 um verðhækkanir vegna flutninganna.[4058]

8167. Þann 31. janúar 2012 var vistuð fundargerð frá fundi (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu. Samkvæmt fundargerðinni var á fundinum rætt um áherslur fyrir árið 2012, þar sem fram kom m.a.: „*Hækkun meðalsjóflutningsgjalda*".

8168. Sem fyrr segir funduðu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl þann 29. desember 2011. Á þeim fundi átti sér stað verðsamráð og fyrirtækin sammæltust um tiltekna breytingu á hinu ólögmæta samkomulagi sínu um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Í janúar/febrúar 2012 voru (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu aftur í samskiptum við (S)forstö-innfl1 vegna Norður-Ameríku- og gámsamstarfs fyrirtækjanna:

- (S)forstö-innfl1 sendi þann 20. janúar 2012 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj: „*Ég var að velta einu fyrir mér varðandi USA samninginn. Skv. honum greiðum við 40% af frakt verðum fyrir tóma*

[4054] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.836664.
[4055] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.342048. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.342791.
[4056] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.97953.
[4057] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innfl. kynning des*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „Kynningin", dags. 24.01.2012, kl. 12:32. Doc. ID. 0.7.33.942060.
[4058] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]

gáma. Nú þurfum við að koma nokkrum gámum af tómum körum til baka til Íslands. Munum við ekki fá tómgámaverð á gáma með tómum fiskikörum? Heyri frá þér." *(E)frkvstj-sala/þj svarar að bragði um klukkustund síðar: „hvað eru þetta margir gámar? Tóm kör frá USA ekki eruð þið að flytja ferskan fisk þangað?*"[4059] Sendi (E)frkvstj-sala/þj afrit af þessum tölvupósti til (E)forstö-sölu.[4060]

- Ljóst er af svari (E)frkvstj-sala/þj að í tölvupósti (S)forstö-innfl1 voru Eimskip veittar mikilvægar upplýsingar. Gætir undrunar í spurningu (E)frkvstj-sala/þj um hugsanlegan útflutning Samskipa á ferskum fiski og sá hann ástæðu til að senda yfirmanni útflutningsdeildar Eimskips ((E)forstö-sölu) afrit af þessum samskiptum. Viðbrögð (S)forstö-innfl1 gefa til kynna að hann hafi séð eftir því að hafa veitt Eimskip þessar upplýsingar. Framsendi hann tölvupóst (E)frkvstj-sala/þj til (S)frkvstj-N-Am og spurði:*„Hvernig svorum vid thessu?*"

- (S)frkvstj-N-Am svarar síðar sama dag*: „Nei mikið rétt hjá [(E)frkvstj-sala/þj], það erum við ekki að gera. Verðum við ekki bara að segja honum að ef hann samþykki að taka þetta í okkar tómu Rf gámum þá megi hann vænta þess að fá einnig eitthvað af þessum körum í dc. gámum á fullu verði, en ef hann gengur ekki að þessu þá verði engvir [svo] flutningar, hvorki á 60% afslætti né fullu gjaldi. Köllum þetta frosinn beitufisk til að leiða hann frá JHS.*"[4061]

- (S)forstö-innfl1 svaraði (E)frkvstj-sala/þj þann 23. janúar 2012: *„Mikið rétt, fiskurinn yrði ekki mjög ferskur.*
Þetta er einhver frosinn beitufiskur. Við þurfum síðan að koma körunum til Íslands. Það er óvíst með magnið, en gæti alveg farið í 2-3 gáma í ferð. Þetta er samt ekkert í hendi í dag".[4062]

- (S)frkvstj-N-Am spurði (S)forstö-innfl1 síðar sama dag hvort (E)frkvstj-sala/þj hefði svarað: *„Hvað sagði* [(E)frkvstj-sala/þj]?"[4063]

- Þann 26. janúar 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj ásamt afriti til (E)forstö-sölu og spurði hvort hann hefði náð að skoða framangreinda beiðni um flutning á tómum fiskikörum. (E)forstö-sölu svaraði um hæl og kvaðst ætla að hringja í (S)forstö-innfl1 síðar sama dag.[4064] Gefa gögn málsins því til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi falið (E)forstö-sölu að ljúka þessu máli gagnvart Samskipum. Sést þetta einnig af tölvupóstum sem (E)forstö-sölu og (S)forstö-innfl1 sendu hvor öðrum þann 30. janúar 2012 og kváðust báðir hafa verið að reyna að hringja í hvorn annan.[4065]

- Þann 7. febrúar 2012 áttu eftirfarandi samskipti sér stað milli (E)forstö-sölu og (S)forstö-innfl1:

  - Tölvupóstur (E)forstö-sölu til (S)forstö-innfl1: *„Já hef aðeins verið að klóra mér í kollinum yfir þessu. Kannski fyrsta lagi hver er að senda kör yfir vitandi það að þau þurfa að fara til baka? Er engin önnur leið en þessi? Þess vegna hef ég ekki komist að annarri niðurstöðu en að þetta séu fullir gámar þar sem ekki er hægt að nýta þá undir annað. Þar af leiðir fullt gjald.*"

  - Svar (S)forstö-innfl1: *„Takk fyrir svarið. Þið getið auðvitað ekki nýtt tómu gámana okkar undir neitt annað. Þú sérð örugglega í kerfinu hjá þér að í gegnum árin höfum við annað slagið verið að flytja tóma gáma til baka og þá á 40% verði. Það er alveg rétt hjá þér að það má alveg skilgreina þessa gáma sem fulla, en fyrst það er niðurstaðan þá verður ekkert að þessu. Dæmið*

[4059] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.941250.
[4060] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.941331.
[4061] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.941403.
[4062] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.941617.
[4063] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.941723.
[4064] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.942746.
[4065] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.944258.

gengur ekki upp ef það þarf að greiða fullt gjald fyrir körin. Ekkert mál, en það hefði verið fínt fyrir báða að fá þennan business."

- Svar (E)forstö-sölu: *„En hvað þarftu til að þetta gangi upp bara svo ég viti það? Og er enginn leið að færa þetta yfir hafið í öðrum „boxum"?*"
- Svar (S)forstö-innfl1: *„Okkur er nokkuð sama hvaða boxum þetta fer í. Við erum oft að enda með of mikið af reefer gámum í USA/CA. Pælingin var að henda þessum körum í þá. Þetta var að ganga ca upp miðað við tómgámaverðin. Ef þið eruð með einhverja aðra gáma sem þið vilduð nota undir þetta þá gæti það líka verið í lagi. Láttu mig endilega vita ef þú ert með einhverja aðra lausn og hvað hún myndi þá kosta.*"
- Svar (E)forstö-sölu: *„Til hamingju með nýja yfirmanninn, ágætur maður þar á ferð.*[4066] *Svo við klárum þetta mál getum við þá ekki lokað því þannig að þetta fari á 50% verði. Þú nærð ekki að bera 100% kostnað en 40% finnst mér lágt en tilbúinn að horfa í gegnum fingur mér með 50%. Segi því eins og Þórhallur miðill; ertu sáttur svona?*"
- Svar (S)forstö-innfl1: *„Já vonandi er þetta fínn gaur. Þekki hann ekki neitt, en mér líst bara vel á hann. Erum við þá að segja að þessi kafli gildi, nema hvað við séum að tala um 50% í stað 40%. […] Þetta ætti að geta gengið svona. Ég keyri málið áfram og læt vita þegar af þessu verður. Þið þurfið þá örugglega að fæla þessi kara verð hjá FMC.*"
- Svar (E)forstö-sölu: *„Ok flott klárum þetta á 50%, fer yfir það með mínum fulltrúa gagnvart FMC.*"[4067]

- (S)forstö-innfl1 sendi síðan tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og upplýsti um niðurstöðuna: *„Hér kemur þetta. Eimu fallast á 50% afslátt og ekkert BAF ...."*[4068]

8169. Á fyrri hluta ársins 2012 ræddu Eimskip og Samskip einnig saman um TA flutninga frá Norður Ameríku til Evrópu. Þann 7. mars 2012 sendi (E)starfsm, starfsmaður Eimskips í Bandaríkjunum, tölvupóst til (S)frkvstj-SIL2. Vísaði hann til símtals þeirra og sendi honum upplýsingar um flutninga frá Boston til ýmissa hafna í Evrópu. Daginn eftir sendi (E)starfsm annan tölvupóst til (S)frkvstj-SIL2 og gaf honum upp verð á flutningi frá Boston til m.a. Rotterdam og Árósa og sagði síðan: *„I look forward to discussing this with you in Boston and hope that we can partner together on these lanes*." (S)frkvstj-SIL2 framsendi þessi samskipti við Eimskip til (S)forstö-útfl þann 12. mars 2012.[4069]

8170. Framangreind gögn frá (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-sölu endurspegla ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum og gámanotkun. Eins og ítrekað hefur komið fram voru þetta atriði sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið en það verkefni hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Sýna gögnin að Eimskip og Samskip komu sér saman um breytingu á Norður-Ameríku samningnum. Þá er í samskiptunum ekki að finna hik á hlutaðeigandi stjórnendum en framangreind samtímagögn eru talin skýr vísbending um skeytingarleysi stjórnenda Eimskips og Samskipa varðandi þá staðreynd að engin undanþága skv. 15. gr. samkeppnislaga var í gildi fyrir samstarfinu. Tölvupóstsamskiptin frá mars 2012 sýna umræðu um aukið samstarf sem átti tengjast TA flutningum. Ekki er hins vegar ljóst hvort þessi samvinna komst til framkvæmda.

8171. Þann 6. febrúar 2012 tilkynnti skrifstofa Eimskips í Helsingborg í Svíþjóð (E)forstö-sölu og (E)forstö-flutnmið (afrit til (E)frkvstj-Svíþj yfirmanns Eimskips í Svíþjóð) að þann 15. febrúar sama ár myndi verð á heilgámaflutningum (FCL) vegna aksturs í Svíþjóð hækka. (E)forstö-sölu var ekki sáttur við

[4066] […] hafði hætt störfum hjá Samskipum og […] hafið störf sem framkvæmdastjóri millilandasviðs.
[4067] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.947560.
[4068] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.947605.
[4069] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1120885.

þessa hækkun og í rökræðum við (E)frkvstj-Svíþj um þetta má sjá m.a. neðangreind ummæli hans (afrit til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-flutnmið):

„Ætla ekki að fara í frekari rökræður með þetta og ekki skilja mig að ég sé í leit að rangfærslum. Staðan er hins vegar þessi:

********* *Framlegð okkar á for- og áframflutningi erlendis hleypur á tugum prósenta (það vita viðskiptavinir reyndar ekki)*

********* *Viðskiptavinir kvarta svo stöðugt yfir háum erlendum kostnaði sem við vitum auðvitað að er tvíþættur:*

o For- og áframflutningur

o THC kostnaður

********* *Síðan er það svo að félagasamtök eins og Samtök atvinnulífsins eru farin að boða félaga á fund til að finna leiðir til lækkunar á flutningskostnaði. Snýr vissulega meira að LCL flutningum. Ráðgjafi inn á síðasta fund var fyrrum starfsmaður (*[(S)forstö-flutnstj]*) Samskipa og rekur fyrirtækið Netspor ásamt öðrum ráðgjöfum. Þarna er á ferðinni maður sem þekkir flutninga.*

********* *Óhætt að segja að málið sé mjög alvarlegt og væri t.d. ekkert sérstakt að fá takmarkað upplýstan fjölmiðlamann í málið*

********* *Síðan það að menn eins og þessi* [youtube myndband] *geti skapað sér rými í markaðnum segir allt sem segja þarf*

********* *Málið snýr hins vegar ekki að Svíþjóð heldur á það heildstætt við um okkur og er verkefni ársins 2012 fyrir okkur öll*".[4070]

8172. Þessi tölvupóstur (E)forstö-sölu er dæmi um að stjórnendur Eimskips eða Samskipa höfðu stundum áhyggjur af því að fyrirtækin væru að ganga of langt í verðhækkunum sínum. Það gæti ofboðið viðskiptavinum, kallað á athygli fjölmiðla og/eða skapað möguleika á því að nýir keppinautar gætu hafið starfsemi og þar með aukið samkeppni. Hér má t.d. rifja upp að þann 6. október 2011 kom upp ágreiningur milli (S)frkvstj-innanl og (S)forstö-innfl1 um fyrirhugaðar verðbreytingar. Sá ágreiningur snerist ekki um að auka samkeppni með lægri verðum heldur um hversu miklar verðhækkanir viðskiptavinir gætu *„tekið við*" eða myndu *„þola*". Taldi (S)forstö-innfl1 tillögur (S)frkvstj-innanl fela í sér *„svakalega hækkun*" (12-17% verðhækkun) sem ekki væri raunhæf. Hér ber einnig að horfa til glærukynningarinnar *„Liner Sales (LIS) - Vegvísir 2012*" sem (E)forstö-sölu vistaði 26. janúar 2011. Sýnir hún að (E)forstö-sölu taldi *„hóflegar hækkanir*" í hvert sinn skila mestum árangri. Sú aðferðafræði væri trúverðug, stuðlaði að trausti og myndi tryggja að *„allir taki hækkunum*". Ljóst er að (E)forstö-sölu taldi umrædda hækkun í Svíþjóð ekki í samræmi við þessa aðferðafræði hans.

8173. Þann 7. febrúar 2012 héldu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu vikulegan fund sinn. Samkvæmt fundargerðinni var á fundinum rætt um áherslur fyrir árið 2012, þar sem, líkt og áður, kom fram:

„Hækkun meðalsjóflutningsgjalda"

8174. Sama dag var fundur (E)forstö-sölu með undirmönnum í útflutningsdeild. Samkvæmt fundargerð var á fundinum rætt um áherslur 2012, sem m.a. sneru að því að ná fram verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum.[4071]

8175. Gögn málsins sýna að Samskip á Íslandi hafi 8. febrúar 2012 hækkað verð hjá erlendum skrifstofum Samskipa vegna svokallaðs biðgjalds (e. demurrage charge). (S)forstö-útfl gaf fyrirmæli um

[4070] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.126143. Sjá einnig samskipti [...] um sama efni. Doc. ID. 0.7.33.727798.
[4071] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS exp_Fundargerð 2012_Vika 5.docx*". Vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 07.02.2012, kl. 10:11.

framkvæmd hækkunarinnar.[4072] Síðar á árinu 2012 skipulagði (S)forstö-innfl1 að taka upp biðgjald í landflutningum hérlendis. Kom sú hækkun, ásamt öðrum verðhækkunum Samskipa, til framkvæmda 1. febrúar 2013, sbr. umfjöllun hér síðar. Í tengslum við upptöku gjaldsins talaði (S)forstö-innfl1 um að bæta „*texta smekklega*" inn í þjónustugjaldskrá Samskipa um hið nýja gjald. Gaf hann jafnframt þau fyrirmæli að ekki ætti að tilkynna þessa hækkun til viðskiptavina.[4073]

8176. Sem fyrr sagði funduðu (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl þann 20. janúar 2012. Samkvæmt gögnum málsins hittust eftirfarandi stjórnendur Samskipa og Eimskips í febrúar 2012:

- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi hjá SVÞ 10. febrúar 2012, sbr. kafla 13.
- Þann 17. febrúar 2012 funduðu (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-útfl. Á þessum fundi var a.m.k. fjallað um þann þátt hins samfellda samráðs sem varðaði skipaafgreiðslu, sbr. kafla 19.
- Þann 24. febrúar 2012 funduðu (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-útfl á ný. Á þessum fundi var a.m.k. fjallað um þann þátt hins samfellda samráðs sem varðaði skipaafgreiðslu, sbr. kafla 19.

8177. Í þessu samhengi er nauðsynlegt að líta til þess að í janúar og febrúar 2012 vann Eimskip að framkvæmd verðhækkunar vegna flutnings á fiski (um 11%).[4074] (E)frkvstj-innanl var framkvæmdastjóri landflutninga Eimskips. Þá má jafnframt sjá af áætlunum Samskipa fyrir árið 2012 að unnið var að framkvæmd 7% verðhækkunar á flutningi á fiski.[4075] (S)frkvstj-innanl var framkvæmdastjóri landflutninga og (S)forstö-útfl sem forstöðumaður útflutningsdeildar kom einnig að flutningi á fiski. Fyrirliggjandi eru áðurnefnd gögn um samskipti Eimskips og Samskipa á þessum tíma. Verðhækkanir vegna flutnings á fiski gengu eftir. Nánar er fjallað um atvik tengd flutningum á fiski í kafla 17. Saman endurspegla þessi gögn samráð Samskipa við Eimskip á þessum tíma.

8178. Sem fyrr segir sendi (S)viðskstj 9. janúar 2012 tölvupóst til (S)forstö-útfl og fjallaði um verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavini Samskipa, HB Granda. Í tölvupóstinum setti (S)viðskstj fram tillögu að verðhækkun og spurði hvort þetta væri „*of gróf hækkun*". (S)forstö-útfl svaraði: „*Þetta er í lagi, sendu þetta á þá*." Þann 13. og 14. febrúar 2012 áttu (S)forstö-útfl og (S)viðskstj á ný í samskiptum um HB Granda. Í tengslum við beiðni þessa mikilvæga viðskiptavinar um betri kjör var rætt um að hækka verð umtalsvert gagnvart honum.[4076]

8179. Þann 28. febrúar 2012 héldu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu vikulegan fund sinn. Samkvæmt fundargerð var á fundinum enn á ný rætt um áherslur fyrir árið 2012, þar sem, líkt og áður kom fram:

„*Hækkun meðalsjóflutningsgjalda*"

8180. Framangreind samtímagögn frá fyrri hluta árs 2012, virt með öðrum gögnum, sýna hvernig framkvæmd verðhækkana Samskipa og Eimskips gagnvart viðskiptavinum gat farið fram án nokkurs ótta um viðbrögð helsta keppinautarins við verðhækkunum. Endurspeglar þetta hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

14.39.6. Samantekt

8181. Hér ber að rifja upp að bæði Samskip og Eimskip hækkuðu verð sumarið 2011. Samtímagögn sýna að fyrirtækin töldu að umtalsverður tekjuauki myndi nást fram með þeim hækkunum. Gögnin sýna

[4072] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1114696.
[4073] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1160110.
[4074] Sbr. fundargerð Eimskips fyrir janúar og febrúar 2012. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.860662.
[4075] Afritað tölvuskjal frá Samskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.908857.
[4076] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1115224.

einnig að í ágúst – desember 2011 lögðu bæði fyrirtækin samhliða áherslu á frekari verðhækkanir, bæði á almennu verði og gagnvart mikilvægum viðskiptavinum.

8182. Þrátt fyrir að verðhækkun Samskipa sumarið 2011 leiddi til þess að rauntekjur í innflutningi væru talsvert yfir áætlun var ekki hugað að því að auka samkeppni með t.d. lækkun verðs eða halda því óbreyttu heldur var frekari hækkun á verði skipulögð og rökrætt hversu mikla verðhækkun markaðurinn myndi þola. Var fjallað um þetta innan Samskipa án þess að stjórnendur hefðu áhyggjur af því að Eimskip myndi ekki hækka verð, hvað þá lækka það. Var það strax haustið 2011 sem stjórnendur Samskipa hófu að skipuleggja frekari hækkun á verði. Ræddu þeir um *„hellings“* framlegð af FAF (olíugjald í landflutningi) og rökræddu hversu mikilli verðhækkun markaðurinn gæti tekið við. Hjá Samskipum var það beinlínis lagt til grundvallar við áætlunargerð að *„bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi“*. Engar áhyggjur af samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips komu fram og engar áætlanir gerðar um hvernig skyldu bregðast við slíku ef það skyldu gerast, enda samráð fyrir hendi. (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu hittust reglulega á fundum á þessu tímabili og ræddu þar verkefni sem tengdust verðhækkun gagnvart viðskiptavinum. Ræddu þeir bæði um hækkun á gjaldskrá og að *„hífa upp“* meðalsjóflutningsverð. (E)frkvstj-sala/þj upplýsti (E)forstj að verið væri að *„toga upp“* verð gagnvart ÖES og meðal helstu verkefna hjá Eimskip á þessum tíma var (skv. skjali (E)forstj): *„Hækkun á verði til einstakra viðskiptavina.“*

8183. Í samræmi við framangreinda stefnumörkun og samhliða undirbúning Samskipa og Eimskips hækkuðu bæði fyrirtækin verð í byrjun árs 2012.

8184. Virt saman er framangreint að mati Samkeppniseftirlitsins einkar skýr birtingarmynd af hinu samfellda samráði á þessum tíma.

8185. Í desember 2011 og janúar-febrúar 2012 áttu Samskip og Eimskip í ólögmætum samskiptum sem vörðuðu framkvæmd á samráði fyrirtækjanna í sjóflutningum, skipaafgreiðslu og gámanotkun. Hér var m.a. um að ræða fund (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl 29. desember 2011.

8186. Varðandi þann fund ber að hafa í huga að gildistími hins ólögmæta Norður-Ameríku samnings Eimskips og Samskipa frá 9. desember 2010 var til 31. desember 2012. Í samningnum var ákvæði um endurskoðunarheimild í desember 2011. Líkt og á árinu 2010 var gerð breyting á samningi Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku siglingum í árslok 2011. Samtímagögn sýna samskipti milli Eimskips og Samskipa sem enduðu með breytingu á samningi þeirra. Í þessum samskiptum náðu fyrirtækin saman um hækkun á verði Eimskips fyrir flutningana og um hvernig haga skyldi gámasamstarfi milli fyrirtækjanna. Auk þess ræddu fyrirtækin um fyrirhugaðar verðhækkanir að öðru leyti. Í framhaldinu tilkynntu Samskip um verðhækkun sem var víðtækari en áður hafði verið ákveðin. Samskip hækkuðu m.a. sjóflutningsverð í siglingum milli Íslands og Evrópu þrátt fyrir að hækkun á Norður-Ameríkusamningnum hafi ekki haft nein áhrif á þá flutninga. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna framangreind gögn fram á að verðsamráð hafi átt sér stað á um umræddum fundi Eimskips og Samskipa. Var þetta hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna og í samræmi við viðurkenningu Eimskips á alvarlegum brotum á 10. gr. samkeppnislaga í sáttinni við Samkeppniseftirlitið.

8187. Framangreind atvik í árslok 2011 og janúar 2012 draga skýrt fram þær samkeppnishömlur sem leiddu af samfelldu samráði Samskipa og Eimskips. Virt saman bera gögnin með sér að fundur fyrirtækjanna 29. desember 2011 hafi auðveldað Samskipum að hækka einnig verð og þar með gert Eimskip auðveldara fyrir að ná sinni verðhækkun fram. (S)forstö-innfl1 gaf (S)frkvstj-N-Am það skýrlega til kynna þann 3. janúar 2012 að Samskip myndu hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am þann 11. janúar 2012 dregur þetta allt skýrt fram. Samkvæmt honum tilkynnti (S)forstö-innfl1 að það væri fyrir hendi sérstakt *„rými“* til að hækka þjónustugjöld gagnvart Norður-Ameríku viðskiptavinum. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það samfellt samráð Samskipa og Eimskips sem bjó til þetta *„rými“*.

8188. Í bréfum Samskipa og Eimskips til Samkeppniseftirlitsins hefur verið staðhæft að markmiðið með samvinnu fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum sé *„að samkeppni ríki á viðkomandi markaði reglubundinna beinna sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku, til hagsbóta fyrir neytendur*."[4077] Að mati Samkeppniseftirlitsins á framangreind atburðarrás ekkert skylt við samkeppni.

8189. Líkt og eftir verðhækkunina sumarið 2011 hófu Samskip og Eimskip samhliða að undirbúa frekari verðhækkun eftir hækkunina í byrjun árs 2012.

8190. Sem fyrr segir skapaði hið samfellda samráð vissu fyrir því að við verðhækkun myndi helsti keppinauturinn ekki reyna að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum. Voru þannig með samráði Eimskips og Samskipa skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við að viðhalda og hækka verð gagnvart viðskiptavinum. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar. Ber að árétta að ítrekuð samskipti milli stjórnenda Eimskips og Samskipa gerðu fyrirtækjunum enn betur kleift að ná árangri í að halda uppi verðum og hækka verð gagnvart viðskiptavinum.

8191. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspegla framangreind gögn frá desember 2011 og í upphafi árs 2012 að samráð Eimskips og Samskipa fól í sér takmörkun á samkeppni. Gátu Eimskip og Samskip lagt upp með verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum, hækkun meðalsjóflutningsverða, lækkun afslátta og fækkun svokallaðra frídaga. Þessar áherslur fyrirtækjanna komu t.d. fram í áætlunum Samskipa og Eimskips fyrir árið 2012 og í framangreindum gögnum frá janúar og febrúar 2012. Þessar áherslur fyrirtækjanna komu til viðbótar við gjaldskrárhækkanir í upphafi ársins 2012, en bæði fyrirtækin gerðu ráð fyrir og framkvæmdu aftur gjaldskrárhækkanir örfáum mánuðum síðar, í júlí og ágúst 2012. Hvorki í gögnum frá haustinu 2011, þar sem gjaldskrárhækkanir voru ákveðnar, né í undirbúningsgögnum fyrirtækjanna árið 2012 má greina ótta við viðbrögð helsta keppinautarins. Sú óvissa var ekki til staðar vegna hins ólögmæta samráðs fyrirtækjanna.

8192. Í mgr. 1349 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að verðhækkanir Samskipa á rannsóknartímabilinu hafi verið í samræmi við verðlagsþróun á tímabilinu og því hafnað að ólögmæt markaðsskipting hafi skapað skilyrði til verðhækkana. Segir að ekkert í gögnum málsins gæfi tilefni til þeirra ályktana. Þá er það gagnrýnt að Samkeppniseftirlitið reki áhrif verðbreytinga og þann tekjuauka sem leiddi af þeim en setji þær ekki í samhengi við kostnaðarhækkanir.

8193. Í mgr. 356 í athugasemdum Samskipa við AII segir að það sé rangt að verðhækkanir Eimskips á gjöldum fyrir flutninga til og frá Norður-Ameríku í lok árs 2011 hafi verið á grundvelli samráðs fyrirtækjanna. Um hafi verið að ræða einhliða ákvörðun Eimskips á grundvelli endurskoðunarákvæðis í samningi og almenna verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum. Þetta hafi verið eðlilegur þáttur í framkvæmd viðskiptanna, ekki á grundvelli verðsamráðs eða gámasamráðs. Að sögn Samskipa liggi fyrir að verulega óánægja hafi verið um þessa ákvörðun Eimskips og til skoðunar hafi komið að hætta flutningum með fyrirtækinu vegna þessa. Samskip hefðu eðli málsins samkvæmt þurft að huga í kjölfarið að verðhækkunum gagnvart eigin viðskiptavinum vegna þessara kostnaðarhækkana.

8194. Í mgr. 319 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að samskipti (E)forstj og (S)forstj séu sett í samhengi við áætlanir Eimskips og Samskipa um verðhækkanir. Samskip byggja á því að við áætlun sé hugmyndavinna sem geti verið matskennd og tekið breytingum. Þannig hafi tillaga sem varð til í lok ágúst 2011 um 4% gjaldskrárhækkun 1. júlí 2012 breyst nokkrum dögum síðar þannig að áætlað var að tvær hækkanir yrðu á gjaldskrám árið 2012, þ.e. um 4,5% 1. janúar og 4% 1. júlí 2012. Samskip telja þessar umræður milli stjórnenda Samskipa sýna vel hvernig hugmyndir geti tekið breytingum á meðan áætlanagerð stendur yfir.

8195. Samskip hafna því einnig að kvöldverðarboð það sem (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv sóttu þann 3. desember 2011 hafi tengsl við málsatvik.[4078] Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það. Samskiptin

[4077] Sjá t.d. bréf félaganna til Samkeppniseftirlitsins frá 26. janúar 2009.
[4078] Mgr. 331 í athugasemdum Samskipa við AII.

og tengsl (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafa þýðingu við heildarmat á atvikum á þessu tímabili. Þá telja Samskip að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um fund (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl með Eimskip þann 29. desember 2011 séu rangar. Þannig væri fullyrt að Eimskip og Samskip hefðu „*sammælst*" um verðhækkun flutninga til og frá Norður-Ameríku og að hún hefði verið „*tengd við fyrirhugaða almenna verðhækkun Eimskips*". Byggja Samskip á því að fyrirtækið hafi verið kaupandi að þjónustunni og því viðskiptavinur Eimskips. Umræðan hefði snúist um gjaldtöku Eimskips af Samskipum í umræddum flutningum og ekkert annað.

8196. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa. Líkt og rökstutt hefur verið í framangreindum kafla endurspegla verðhækkanir Samskipa og Eimskips í janúar 2012 samfellt samráð fyrirtækjanna. Þessu til stuðnings vísast til kafla 15.3 en nánar er fjallað um athugasemdir Samskipa í kafla 26.39.

14.40. Afar sérstakt ástand á íslenska markaðnum á árunum 2010-2012

8197. Ýmis samtímagögn sýna að afar sérstakt ástand var talið vera fyrir hendi á íslenska flutningamarkaðnum. Kom þetta t.d. fram þegar stjórnendur Samskipa hf. þurftu að útskýra samkeppnisaðstæður fyrir starfsmönnum systurfélaga erlendis. Dæmi um þetta er tölvupóstur sem (S)forstj sendi í apríl 2012 til (S)frkvstj-SIL1. Útskýrði (S)forstj afar sérstakar aðstæður á Íslandi með þessum upphafsorðum:

„*Weeeeeeeeeeeeeeeeeeellllllllllllllllllllllllllllll – when it comes to Iceland, things turn odd & special!!!*".

8198. Kom fram í þessum útskýringum (S)forstj að í flutningum til og frá Íslandi væri takmörkuð samkeppni við Eimskip. Sökum þessa mætti ekki grípa til tiltekinna ráðstafana sem gætu aukið samkeppni og lækkað verð. Svar (S)frkvstj-SIL1 sýndi að hún skildi skilaboð (S)forstj: „*I understand that you are trying to protect high rates that are somewhat cushioned in Iceland by lack of competition […].*" Þessum samskiptum (S)forstj og (S)frkvstj-SIL1 er lýst nánar hér á eftir.

8199. Varðandi ólíkar aðstæður á rannsóknartímabili þessa máls á annars vegar íslenska flutningamarkaðnum og hins vegar flutningamörkuðum í nágrannaríkjum ber að hafa í huga að efnahagskreppa hófst á Íslandi haustið 2008. Efnahagsörðugleikar voru einnig umtalsverðir annars staðar í Evrópu og víðar. Slíkir erfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hefur bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði. Áhrif þessara efnahagslegu áfalla vörðu lengi.[4079] Hér á landi hófst efnahagsbatinn fyrst fyrir alvöru á árinu 2013.[4080]

8200. Á rannsóknartímabilinu voru Samskip Holding með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi, Hollandi og Svíþjóð. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga sem systurfélög Samskipa hf. önnuðust. Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding var fjallað um þessa erlendu flutningastarfsemi. Jafnframt var fjallað um samskonar flutningastarfsemi Samskipa hf. hér á landi. Þá önnuðust Samskip hf. flutningastarfsemi bæði í Færeyjum og á Íslandi og fjallað er því um samkeppnisaðstæður í Færeyjum í m.a. áætlunum Samskipa hf. Leyfa þessi og önnur samtímagögn því ákveðinn samanburð.

14.40.1. Örvænting á erlendum flutningamörkuðum – frábær afkoma á Íslandi

8201. Í köflum 12.2.5 og 14.11.3 er gerð fyrir fundargerðum vegna funda stjórnar Samskipa Holding á árinu 2009 og öðrum samtímagögnum. Sýna þessi gögn eftirfarandi:

[4079] Í riti Seðlabanka Evrópu frá júlí 2015, „*Long-lasting consequences of the European crisis*" segir: „*Almost eight years after the financial turmoil that signalled the start of the recent economic crisis, GDP and employment are still below their pre-crisis levels in many European countries. Slow and jobless recoveries, if they may even be termed recoveries, are being observed throughout Europe.*"
https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/scpwps/ecbwp1832.en.pdf.

[4080] Sjá rit Seðlabanka Íslands, „*Fjármálastöðugleiki*", útgáfa 1, 2014. Aðgengilegt á slóð: https://www.sedlabanki.is/library/Skraarsafn/Fjarmalastodugleiki/FS/2014/Heildarskjal_2014_1.pdf.

- Fundargerðir Samskipa Holding og önnur samtímagögn sýna mikla samkeppni og „örvæntingu" fyrirtækja á erlendum flutningamörkuðum m.a. á árinu 2009. Í þessum gögnum kemur fram að efnahagsörðugleikar hafi leitt til minni eftirspurnar eftir flutningum og aukins aðhalds frá kaupendum á flutningaþjónustu sem krefðust betri kjara. Verðsamkeppni hafi aukist samhliða því að mikilvægir kostnaðarliðir hafi lækkað (t.d. leiguverð og kaupverð á skipum). Af þessum gögnum verður ráðið að annars staðar í Evrópu brugðust flutningafyrirtæki við minnkandi flutningamagni með því að lækka verð og freista þess þannig að halda mikilvægum viðskiptavinum eða ná til sín auknum flutningum til tryggja sem mesta nýtingu á flutningarými. Minni eftirspurn og umfram flutningsgeta leiddu þannig til stóraukinnar samkeppni.[4081]

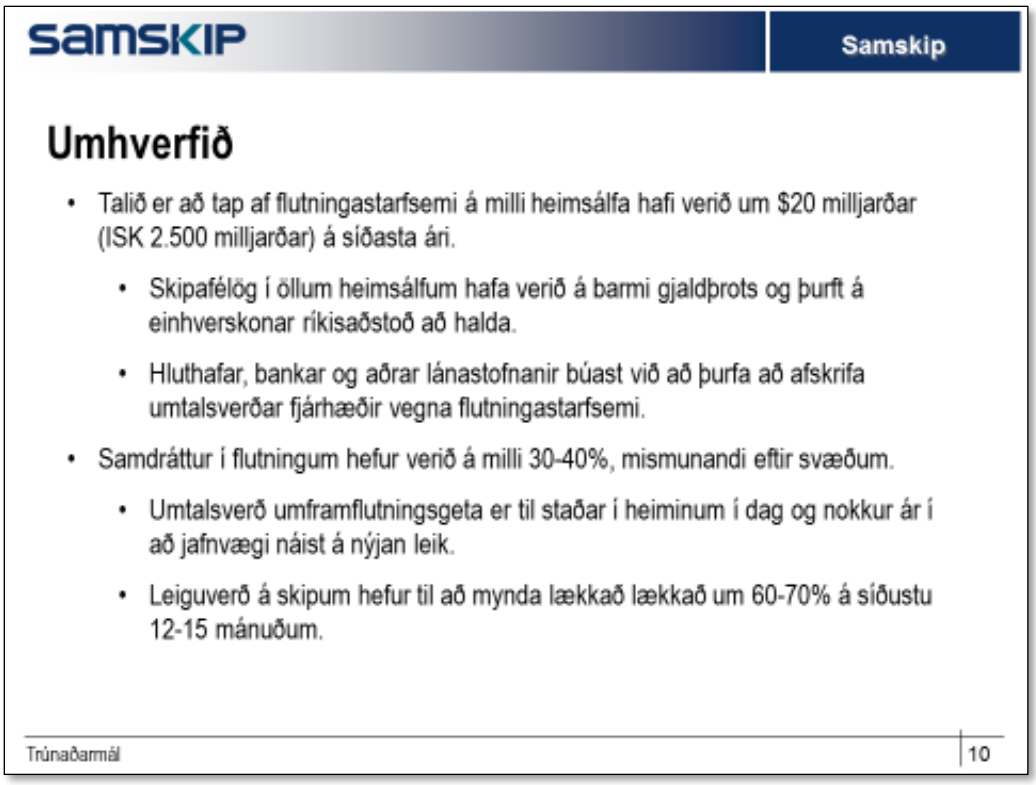
- Eins og kom fram í glærum (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv á stjórnarfundi Samskipa Holding 9. febrúar 2010 var umfram flutningsgeta á markaðnum hjá Eimskip. Sama staða var í flutningakerfi Samskipa. Þetta og áhrif efnahagskreppunnar á Íslandi var til þess fallið, líkt og í nágrannaríkjum, að skapa hvata til aukinnar samkeppni í m.a. sjóflutningum til Íslands.

- Samtímagögn sem varða íslenska flutningamarkaðinn sýna hins vegar allt annað ástand í kjölfar hrunsins en var til staðar á mörkuðum þar sem systurfélög Samskipa hf. störfuðu. Í aðalatriðum liggur fyrir að Samskip og Eimskip forðuðust að keppa sín á milli um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Þess í stað lögðu fyrirtækin áherslu á að skapa „*frið*" og „*ró*" á markaðnum og skapa skilyrði til að viðhalda eða hækka verð. Í fundargerðum Samskipa Holding er þess vegna lýst allt annarri stöðu hjá Samskipum hf. á árinu 2009 heldur en hjá systurfélögum annars staðar í Evrópu. Á Íslandi, þar sem efnahagsörðugleikar voru fordæmalitlir og meiri en í helstu viðskiptalöndum, var verð á flutningaþjónustu hækkað og mikil ánægja var með afkomu Samskipa hf. Er í fundargerðunum þannig greint frá afar góðum árangri á Íslandi („*extremely good results from Iceland*"/„*continous good results from Iceland*") og afkomu af rekstri (EBITDA) umfram áætlanir.

8202. Eins og lýst í kafla 14.21.1 kemur hið sama fram í fundargerðum Samskipa Holding frá árinu 2010. Er þar áfram lýst mikilli samkeppni á flutningamörkuðum í öðrum Evrópuríkjum og að systurfélög Samskipa hf. hafi á þeim mörkuðum neyðst til þess að lækka verð verulega. Á íslenska flutningamarkaðnum var, eins og árið áður, uppi allt önnur staða. Er rétt að víkja nánar að þessu og öðrum gögnum frá árunum 2010 og 2011.

8203. Hér ber að horfa til glærukynningu sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi (S)forstj þann 26. janúar 2010.[4082] Voru þetta glærur sem kynntar voru fyrir blaðamanni Viðskiptablaðsins þegar hann tók viðtal við (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj. Í eftirfarandi glæru er lýst afar erfiðum aðstæðum á alþjóðlegum flutningamarkaði:

[4081] Aðstæður á erlendum flutningamörkuðum á árinu 2009 í heild sinni voru dregnar svona saman í fundargerð Samskipa Holding frá 9. febrúar 2010: „*The market situation has become increasingly competitive during 2009, as a result of reduction in demand, same or increasing capacity, as well as some of our competitiors willing to retain or increase market share*." Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. „*2010-03 Minutes Samskip Holding Board 9-11 February 2010*".
[4082] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Kynning Viðskiptablaðið Janúar* 2010". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.700270.



8204. Í annarri glæru kemur fram að innflutningur til Íslands hafi dregist saman um 45% frá árinu 2007.

8205. Frétt Viðskipablaðsins þar sem rætt var við (S)stjórnarm-fjármstj og (S)forstj birtist 28. janúar 2010. Þar segir m.a.: *„Í samtali við Viðskiptablaðið segir […] að rekstur Samskipa hafi vissulega verið þungur á undanförnum árum, sérstaklega á erlendum mörkuðum. Verulegur árangur hafi þó náðst þar að undanförnu og bjartsýni ríki um framhaldið auk þess sem grunnflutningastarfsemin standi á sterkum grunni og á henni geti félagið byggt sig upp til framtíðar. […]*

Samdrátturinn í flutningastarfsemi hefur verið ótrúlegur frá því heimskreppan dýpkaði skarplega við fall Lehman Brothers og þjóðnýtingu AIG á haustmánuðum 2008. Talið er að samdrátturinn í flutningum milli landa í heiminum hafi verið um 40% að meðaltali í fyrra frá árinu á undan og hafa skipafélög fundið harkalega fyrir því. Rekstrarumhverfi skipafélaga um allan heim er fjandsamlegt í augnablikinu. Leiguverð á skipum hefur lækkað um 50 til 70% víða og nýting á flutningsrými hefur hrapað. Talið er að tap á flutningastarfsemi milli heimsálfa í fyrra hafi verið 20 milljarðar evra, eða um 2.500 milljarðar króna, þegar allt er samantekið. Talið er að mörg ár geti liðið þar til nýting á flutningsleiðum verður ásættanleg á nýjan leik."

8206. Í fundargerðum stjórnar Samskipa Holding 7. janúar og 9. febrúar 2010 var lýst mikilli verðsamkeppni á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu og það þyrfti að berjast mjög hart til þess að halda viðskiptavinum.[4083] Í umfjöllun í fundargerðunum um Ísland er hins vegar ekki minnst á harða samkeppni heldur kemur þar m.a. fram að EBITDA Samskipa hf. sé umfram áætlun.

8207. Þann 16. febrúar 2010 framsendi SP hjá Intertrade bréf til (S)forstö-innfl1 sem forstjóri Maersk hafði sent til viðskiptavina sinna. (S)forstö-innfl1 sá ástæðu til að áframsenda þetta sem hann nefndi *„áhugaverða*" bréf til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv.[4084] Í bréfinu frá Maersk sagði: *„After a very difficult 2009 for most industries, and most definitely for the container shipping business, we are*

[4083] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. *„2010-01 Minutes Samskip Holding Board Meeting 7 January 2010*". Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. *„2010-03 Minutes Samskip Holding Board 9-11 February 2010*".
[4084] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.713137.

currently experiencing an instant change in the market affecting all of us. We would like to offer our perspective on this development and how this ideally should be managed.

In 2009 the global container volumes declined by 13%, the first yearly decline ever recorded. Just one year ago in January 2009 the industry was facing a sudden drop in volumes of more than 20% and struggled to adjust capacity to the new market situation. Unfortunately, the nature of our industry is such that capacity adjustments inevitably take some time. Simultaneously market forces drove rates down to an unsustainable level so that spot rates in average became cash negative at the time the market hit the bottom in May/June last year.

Maersk Line, as most other liner companies, made great efforts to significantly reduce costs including capacity to get to a more stable and sustainable position to the benefit of all. […] It should also be kept in mind that rate levels are yet only approaching break even levels and hence not compensatory. For instance, in December they were 7-8% below December 2008 and nearly 20% lower than December 2007 excl. BAF."

8208. Skömmu seinna sama dag sendi […] hjá Intertrade umfjöllun New York Times um slæmt ástand á skipamörkuðum til (S)forstö-innfl1.[4085] Greinin bar heitið *„New Ships Idle, Waiting for Cargo to Fill Them*" og í henni segir m.a.: *„From Loch Striven in Scotland to the Strait of Malacca in Southeast Asia, more than a tenth of the vessels that transport the world's manufactured goods in containers are idle. For most, orders to sail will not come for some time.*

Although world trade, which collapsed last year, is beginning to recover, driven by demand from developing countries, the recovery is being offset by added capacity in the large number of new container ships coming out of shipyards. Drewry Shipping Consultants in London estimates that the 20 or so major carriers, all Asian or European, lost $20 billion in 2009. According to Alphaliner, an industry information provider, seven smaller carriers shut down last year, including Contenemar of Spain.

„We've never seen anything like this," said […], executive director of the European Liner Affairs Association. "It's the worst situation since the start of containerization in the '60s."

Carriers have long had to adapt to economic cycles, shifting trade patterns and geopolitics. During the 1970s, they were hit by the oil shocks and the reopening of the Suez Canal, which cut demand for the supertankers that rounded southern Africa. Recovery took a decade, hampered by recession during the 1980s.

The current slowdown is weighing not only on the shipping companies, but also on ports and shipyards, especially in Europe. […]

Most analysts say that container traffic will probably not recover to prerecession levels until 2012 or later. Drewry Shipping expects a 2.4 percent increase in global trade volume this year, after an estimated 10.3 percent decline last year."

8209. Til viðbótar liggja fyrir í málinu fundargerðir stjórnar Samskipa Holding frá 9. mars 2010, 29. apríl 2010, 15. júní 2010, 7. september 2010, 12. október 2010 og 4. nóvember 2010.[4086] Umfjöllun í þessum fundagerðum sýnir svipaða mynd og í fundargerðunum frá 7. janúar og 9. febrúar 2010; harða verðsamkeppni í flutningastarfsemi annars staðar en hjá Samskipum hf. á Íslandi.

8210. Í fundargerðinni frá 4. nóvember 2010 var gert ráð fyrir áframhaldandi góðri stöðu Samskipa hf. á Íslandi á árinu 2011:

[4085] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.801493.
[4086] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. Fundargerðir Samskipa Holding vegna funda 09.03.2010, 29.04.2010, 15.06.2010, 07.09.2010 og 12.10.2010.

„Highlevel and preliminary outlook on EBITDA level is around EUR 15-16 million. Iceland with around EUR 11 million MCL with EUR 3 million. Countries around EUR 1,5 million. FrigoCare will most likely be with negative EBITDA this year."[4087]

8211. Samskip hf. áttu þannig að standa undir 11 milljónum evra af 15-16 milljónum evra heildar EBITDA Samskipa Holding á árinu 2011. Er þetta afar athyglisvert í ljósi þess að 25% af heildarstarfsemi Samskipa Holding var á Íslandi, sbr. nánar hér á eftir.

8212. Í köflum hér að framan hefur verið gerð grein fyrir áætlunum Eimskips og Samskipa fyrir flutningastarfsemi á Íslandi á árunum 2009-2012 þar sem fram kom vissa um að samkeppni yrði ekki milli fyrirtækjanna um mikilvægustu viðskiptavinina og fyrirtækin gætu því ítrekað hækkað verð. Gert var ráð fyrir umtalsverðum verðhækkunum. Þessi vissa um takmarkaða samkeppni og vissa um getu til að hækka verð er í miklu ósamræmi við framangreind gögn frá árinu 2010 sem lýsa mikilli samkeppni og áskorunum á flutningamörkuðum erlendis. Hið sama kemur einnig fram þegar horft er til umfjöllunar um áætlun Samskipa í Hollandi (MCL) fyrir árin 2011 – 2014 í fyrrnefndri fundargerð Samskipa Holding frá 4. nóvember 2010. Það systurfélag Samskipa hf. annaðist m.a. sjóflutninga á milli meginlands Evrópu til t.d. Bretlands, Írlands og Noregs. Í þeirri áætlun var gert ráð fyrir að aðeins myndi draga úr samkeppnislegu aðhaldi eftir árið 2011 sem myndi leyfa smávægilegar verðhækkanir umfram hækkun á kostnaði á þessum árum:

„Due to improved market conditions, SMLC[4088] *expects to improve revenue slightly more than cost increases after 2011:*

2012: 0,5%

2013: 0,7%

2014: 0,2%"

8213. Sams konar skýr munur á samkeppni og getu til að hækka verð kemur fram þegar horft er til áætlana Samskipa hf. fyrir annars vegar íslenska flutningamarkaðinn og hins vegar flutningamarkaðinn í Færeyjum, sbr. t.d. kafla 14.38.4.3.

8214. Þegar m.a. fundargerðir stjórnar Samskipa Holding, bréf Maersk og umrædd umfjöllun í fjölmiðlum er borin saman við önnur gögn málsins frá m.a. árinu 2010 (sem sýna að bæði Eimskip og Samskip héldu að sér höndum á Íslandi, lögðu áherslu á „*frið*" eða „*ró*" og hækkun flutningaverðs hér á landi kemur enn á ný skýrt fram að beitt var allt öðrum aðferðum á Íslandi en á öðrum flutningamörkuðum sem Samskip störfuðu einnig á. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips hafi verið til þess fallið að skapa þessar skaðlegu aðstæður á Íslandi.

8215. Í framangreindum fundargerðum Samskipa Holding var rætt með velþóknun um EBITDA Samskipa hf. Rétt er að hafa þessa þróun í huga:

- Í kafla 10.6.3 var fjallað um fund stjórnar Samskipa Holding 12. janúar 2009. Þar er gerð grein fyrir miklu samkeppnislegu aðhaldi á á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu. Í kynningu (S)forstj á fundinum kemur fram að innflutningur Samskipa til Íslands hafi verið 45% undir áætlun í nóvember 2008. Þrátt fyrir þetta hafi Samskip á árinu 2008 ítrekað hækkað verð. Þá var gert ráð fyrir að innflutningur Samskipa hf. á árinu 2009 yrði verulega minni en árin á undan. Engu að síður var áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 „metnaðarfull" (*„ambitious budget*") og miðaði að því að EBITDA myndi aukast talsvert. Glærukynningin gefur einnig til kynna að á árinu 2009 ætluðu Samskip hf. að ná fram frekari hækkun á verði. Gekk þetta eftir.

[4087] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. Fundargerð Samskipa Holding vegna fundar 04.11.2010.
[4088] Samskip í Hollandi. Yfirleitt nefnt MCL í fundargerðunum en einnig SMCL.

- Í kafla 14.10 er gerð grein fyrir áætlunargerð Samskipa hf. fyrir árið 2010. Á fundi í nóvember 2009 spurði stjórnendur Samskipa Holding (S)forstj hvort Samskip hf. myndi ná fram þeim verðhækkunum og rekstrarafkomu sem lagt var til grundvallar í áætlun fyrirtækisins. Var m.a. bent á að það gæti haft veruleg áhrif ef Eimskip myndi „*droppa verðum*". Þessar áhyggjur höfðu hins vegar ekki áhrif á (S)forstj. Í lokaútgáfu af áætlun fyrir árið 2010 lögðu Samskip hf. m.a. til grundvallar að fyrirtækið gæti (1) ítrekað hækkað verð, (2) haldið sömu markaðshlutdeild og (3) að samkeppni myndi fara minnkandi. Taldi (S)forstj þannig að Samskip væru áfram í þeirri stöðu að geta náð fram „metnaðarfullri" áætlun.

- Á fundi stjórnar Samskipa hf. 21. nóvember 2010 var fjallað um EBITDA Samskipa á árinu 2010. Í glærukynningu (S)forstj kemur fram að EBITDA Samskipa hf. í sjóflutningum hafi verið umfram áætlunina sem gerð var á árinu 2010. Jafnframt segir í glærukynningunni að Samskip muni á árinu 2011 geta hækkað verð ítrekað og haldið öllum mikilvægum viðskiptavinum sem væru með lausa samninga, sbr. kafla 14.33.7.2.

8216. Hér ber að hafa í huga stöðu Samskipa hf. innan samstæðu Samskipa Holding. Í framangreindum glærum, sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi til (S)forstj þann 26. janúar 2010, er að finna yfirlit yfir starfsemi Samskip Holding. Kemur fram að 75% af starfsemi samstæðunnar sé erlendis, þar af væru 50% af starfseminni hjá Samskipum í Hollandi (MCL). Einnig kemur þetta fram um einingar sem tilheyrðu Samskipum Holding:

- MCL reki 7 skip og annist flutning á milli meginlands Evrópu (Holland, Belgía, Þýskaland, Ítalía o.fl.) til Bretlands, Írlands, Spánar, Portúgals og Noregs. Velta MCL væri 230 milljónir evra.

- Velta Samskipa á Íslandi (með Færeyjum) sé 115 milljónir evra.

- Velta Samskip BV (nefnt Countries í fundargerðum) sé 65 milljónir evra.

- Velta Samskipa Logistics BV (kæligeymslur (Frigocare)) féllu þar undir) sé 40 milljónir evra.

8217. Samkvæmt framansögðu var 25% af heildarstarfsemi Samskipa Holding á Íslandi. Velta á Íslandi var 115 milljónir evra en 335 milljónir evra erlendis. Vekur því sérstaka eftirtekt að í fundargerð Samskipa Holding frá 27. janúar 2011 kemur fram að langstærsti hluti EBITDA samstæðunnar (þ.e. hagnaður fyrir fjármagnsliði, skatta og afskriftir) á árinu 2010 hafi komið frá Samskipum á Íslandi eða 12,1 milljónir evra af 15,8 milljónum evra EBITDA samstæðunnar eða um 76%. Með öðrum orðum þá skilaði starfsemi Samskipa á Íslandi um þremur fjórðu af heildar EBITDA samstæðunnar en veltan þar var aðeins einn fjórði af heildarveltu samstæðunnar. Á árinu 2009 var velta hjá Samskipum á Íslandi um 24% af heildarveltu samstæðunnar en sú starfsemi aflaði um 82% af EBITDA samstæðunnar, sbr. upplýsingar í fundargerð stjórnar Samskipa Holding af fundi 14. til 16. desember 2010. Samkvæmt upplýsingum úr ársreikningum var EBITDA framlegðarhlutfall hjá Samskip hf. á Íslandi jafnframt umtalsvert hærra en hjá Samskip Holding á sama tíma og í raun allt fram til ársins 2013, sbr. kafla 33.1.6.

8218. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv sátu fund stjórnar Samskipa Holding 14. til 16. desember 2010 og var þeirra hlutverk m.a. að fara yfir áætlanir Samskipa hf. fyrir árið 2011. Þann 15. desember 2010 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstj, (S) frkvstj-innanl, (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-fjárm. Í tölvupóstinum sagði aðeins þetta:

„*The cash cow has arrived*"

8219. Meðfylgjandi tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv var mynd af eftirlíkingu af stórvaxinni kú.

8220. Hér er nauðsynlegt að rifja upp að í aðdraganda „*Nýtt upphaf*" verkefnisins setti (S)aðaleig-stjform-SH fram þau fyrirmæli gagnvart m.a. (S)forstj að vernda bæri og efla stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir samstæðu Samskipa Holding, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3 um fund lykilstjórnenda Samskipa Holding 18. mars 2008. Er og rökstutt í umfjöllun um atvik á árinu 2008 að frá sjónarhóli Samskipa

hefði tilgangur „*Nýtt upphaf*" verkefnisins ekki síst verið að tryggja þessa stöðu Samskipa á Íslandi. Framangreind samtímagögn frá árinu 2009 gefa til kynna að þessi fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH um „*cash cow*" stöðu eða hlutverk Samskipa hf. hafi gengið eftir, sbr. t.d. ummæli í fundargerðum Samskipa Holding um afburða góða afkomu Samskipa hf. („*extremely good results from Iceland*"/„*continous good results from Iceland*").

8221. Horft til efnis og tímasetningu tölvupósts (S)frkvstj-millilandasv er talið að þar hafi aðstoðarforstjóri fyrirtækisins verið að vísa til Samskipa hf. á Íslandi sem „*cash cow*" í tengslum við þátttöku hans og (S)forstj á umræddum fundi stjórnar Samskipa Holding þar sem fjallað var m.a. um afar góða EBITDA Samskipa hf.

8222. Þegar allt framanritað er virt kemur ekki á óvart að (S)forstj hafi ítrekað lýst yfir mikilli ánægju með afkomu Samskipa hf. á þessum tíma. Vísast um þetta til kafla 14.11.3 þar sem fram kemur að (S)forstj hafi sagt að árið 2010 hafi verið „*frábært ár*" og „*eitthvert besta ár í sögu Samskipa*". Jafnframt taldi (S)forstj að árið 2011 hefði verið mjög gott.

8223. Í gögnum frá Eimskip dregst í aðalatriðum upp sama mynd og í þessum gögnum Samskipa. Hér má t.d. nefna að þann 11. nóvember 2011 birtist fréttatilkynning frá Eimskip. Þar kom fram að hagnaður Eimskips fyrstu níu mánuði ársins hafi verið um 2 milljarðar kr. eftir skatta. Er haft eftir (E)forstj að þessi afkoma Eimskips hafi verið „*umfram væntingar*".[4089]

8224. Þann 15. nóvember 2011 fjallaði (E)forstj hins vegar um erfiða stöðu á erlendum flutningamörkuðum á fundi stjórnar Eimskips. Í glærukynningu (E)forstj var þannig fjallað um alþjóðlegt umhverfi flutningsmarkaða. Þar var talað um slæmt gengi og áætlað tap stórra alþjóðlegra flutningafyrirtækja í „*deep sea*" flutningum (Maersk, APL og Hanjin). Þá var einnig vísað til verðstríðs í Asíu-flutningum og að verð í sjóflutningum í „*Far East-North Europe*" markaði hefði lækkað.[4090]

8225. Gögnin sýna því að á erlendum flutningamörkuðum leiddu þannig efnahagsörðugleikar til mikillar samkeppni og stór flutningafyrirtæki börðust í bökkum. Í umfjöllun alþjóðastofnana (t.d. OECD) og fræðimanna er einnig lýst verulega aukinni samkeppni, lækkun á verði og erfiðleikum hjá erlendum skipafélögum eftir að fjármálakreppan hófst. Eru sterk orð notuð til þess að lýsa því að samdráttur í eftirspurn og offramboð hafi leitt til afar harðrar verðsamkeppni („*bloodbath*"/„*cut-throat competition*") þar sem skipafélög lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum, sbr. kafla 12.2.4.2. Á Íslandi, þar sem efnahagsörðugleikar voru fordæmalitlir og meiri en í helstu viðskiptalöndum, ríkti aftur á móti „*friður*" á flutningamörkuðum, verð var ítrekað hækkað á flutningaþjónustu og mikil ánægja var hjá Samskipum og Eimskip með afkomuna.

14.40.2. „*our lucrative Iceland trade*"

8226. Ástæða er til þess að fjalla um annars vegar samskipti (S)frkvstj-Rotterdam við (S)frkvstj-SIL1 og (S)forstj við (S)frkvstj-MCL í október 2011 og hins vegar samskipti (S)forstj við (S)frkvstj-SIL1 í mars/apríl og júní 2012. Saman sýna gögn sem tengjast þessu með skýrum hætti þá takmörkuðu samkeppni sem ríkti á íslenskum sjóflutningamarkaði og mikinn ábata eða hagnað („*lucrative*") af starfsemi Samskipa hf. hér á landi.

8227. Umrædd (S)frkvstj-SIL1 var framkvæmdastjóri flutningsmiðlunar í eigu Samskipa Holding (Samskip Icepak Logistics (SIL)). Sérhæfði SIL sig m.a. í flutningsmiðlun á kæli- og frystivörum eins og t.d. fiski.[4091] Ljóst er að upp gat komið sú staða að SIL þurfti að bjóða viðskiptavinum sínum verð í

[4089] Sjá frétt í fréttasafni á heimasíðu Eimskips: https://www.eimskip.is/um-eimskip/frettasafn/frettir/frettatilkynning-eimskipafelags-islands-hf/. Sjá einnig frétt í Morgunblaðinu, dags. 18.11.2011. Aðgengileg á slóð: mbl.is/vidskipti/frettir/2011/11/18/800_milljona_hagnadur_eimskips/.
[4090] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „*Eimskipafélag Íslands hf. 28th Board Meeting November 15th 2011*". Glæra nr. 63. Sjá afhenta fundargerð frá fundinum 15.11.2011.
[4091] Samskip eignaðist Icepak á árinu 2007. Í tilkynningu um kaupin sem birtist m.a. á visir.is 28.11.2007 segir: „*Samskip hafa keypt frystivöru- og flutningsmiðlunina ICEPAK sem er með víðtæka alþjóðlega starfsemi og skrifstofur á Bretlandseyjum, í Bandaríkjunum og Ástralíu.*

flutninga til eða frá Íslandi eða mögulega grípa til annarra aðgerða sem höfðu áhrif á samkeppni á íslenska markaðnum. Komu þá upp álitamál eða ágreiningur sem dregur með skýrum hætti fram stöðuna á Íslandi.

8228. (S)frkvstj-Rotterdam hafði starfað hjá SIL en færði sig til innan samstæðunnar. Varð hann framkvæmdastjóri *„Iceland Services Europe"* og heyrði þar með undir (S)forstj. Tiltekin innflutningsviðskipti til Íslands færðust með honum frá SIL til Samskipa á Íslandi. (S)frkvstj-SIL1 var ósátt við þetta og sendi hún þann 21. október 2011 tölvupóst til (S)frkvstj-Rotterdam og setti fram rök fyrir því að umrædd viðskipti ættu frekar heima hjá SIL heldur en hjá Samskipum á Íslandi.[4092] (S)frkvstj-Rotterdam svaraði samdægurs og útskýrði m.a. fyrir henni að Samskip á Íslandi stjórnuðu verði og öllum öðrum þáttum sem tengdust flutningum til Íslands:

„Samskip Iceland is simply going to take care of bookings of cargo destined to Iceland themselves like to do with all other bookings to Iceland in Rotterdam. […] all documents for Iceland cargo therefore need to be sent directly to the Iceland department. Samskip Iceland manages the contact with the clients (freight payers), shippers and carriers of these shipments. Samskip Iceland is furthermore in full control of the pricing from POL[4093] *and gives rates to the clients in Iceland based on the contracts Samskip Iceland has with Carriers, truckers and terminals. There is therefore no need, nor any room for a forwarder in Rotterdam in the case of shipments going directly to Iceland. This is the reason we operate a Samskip Iceland office in Rotterdam and in other ports of call of our Iceland service vessel."*

8229. (S)frkvstj-Rotterdam framsendi þennan tölvupóst sinn til (S)forstj sem svaraði um hæl: *„Þetta er bara mjög "honest" og gott svar.*

Það er mjög gott þegar þú hittir hana næst að þú útskýrir fyrir henni í frekari details að það verði alltaf „hellings" forwarding í kringum Ísland, bæði útflutningurinn um allann heim, sem og innflutningurinn - við munum aldrei vilja breyta því og <u>það sem ma veldur þeirri sérstöðu sem okkar Íslands biz hefur er að þetta er svo gott sem allt controlled in Iceland, sem við viljum alls ekki hreyfa við</u>.

Jafnframt endilega útskýra fyrir henni að svo er td Jonar Transport með þeirra eigin global coverage, via Waco etc - og það borgar sig engan veginn að reyna að straumlínulaga þetta frekar.

Og svona í lokin - við erum að sinna hér 300 þús manna markaði á Íslandi, en það eru rúmir 7 milljarðar sem búa í heiminum og því ætti að væri nægt rými fyrir utan Ísland fyrir SIL - er það ekki ??"[4094]

8230. Yfirmaður (S)frkvstj-SIL1, (S)frkvstj-MCL, var ekki sáttur við framangreint og setti sig í samband við (S)forstj og óskaði eftir skýringum. Útskýrði (S)forstj af hverju umræddir viðskiptavinir hefðu flust með (S)frkvstj-Rotterdam til Samskipa á Íslandi: *„I guess you are refering to import businesses to Iceland, being a). wine imports b). imports of frozen fish.*

These are two accounts - <u>business is controlled in Iceland</u> by our Iceland department. Do [svo] *to the special relations between* [(S)frkvstj-Rotterdam] *and the clients, we decided long time ago that*

„Flutningastarfsemi ICEPAK, og sú víðtæka þekking og reynsla sem starfsfólk og stjórnendur fyrirtækisins búa yfir, er mikilvæg viðbót við ört vaxandi þjónustu Samskipa í kæli- og frystivöruflutningum og styrkir mjög stöðu okkar á stórum markaðssvæðum, sérstaklega í Bandaríkjunum, Ástralíu, Asíu, Suður-Ameríku og á Bretlandseyjum," segir […], framkvæmdastjóri frystivöruflutningasviðs Samskipa í tilkynningu um kaupin.
ICEPAK var sett á laggirnar fyrir 15 árum til að þjóna vaxandi kröfum hins alþjóðlega matvælamarkaðar um heildarlausnir í kæli- og frystiflutningum, frá dyrum seljanda að dyrum kaupanda. Á Bretlandseyjum er félagið með skrifstofu í Basildon, rétt austan við London, þrjár skrifstofur eru í Bandaríkjunum; í Merchantville, New Jersey og Seattle, og ein í Sydney í Ástralíu.". Vísir.is. Aðgengilegt á slóð: https://www.visir.is/g/200771128065.

[4092] [...] hafði starfað hjá SIL en fært sig til Samskipa á Íslandi. Færðust með honum tiltekin innflutningsviðskipti til Íslands sem [...] taldi að SIL ætti að sinna áfram.

[4093] POL: Port of loading (útskipunarhöfn).

[4094] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.922250.

it would be good to have the communication between [(S)frkvstj-Rotterdam] *and the clients do* [svo] *to these relations. Since he is moving - it makes no sense to channel this through an additional service unit with Samskip, and not having the relationship there even - it is only risking that we loose* [svo] *the clients if do via SIL.*"[4095]

8231. (S)frkvstj-MCL sætti sig ekki við þetta svar og setti (S)forstj fram frekari skýringar. Koma kjarnarök (S)forstj fram í þessu:

„These are normal imports to Iceland.

I think atleast +95% of all cargoes to and from Iceland are controlled in Iceland, that is one of the specialities of our lucrative Iceland trade.

Our own sailing route with Arnarfell / Helgafell / Tongan are on a service: Iceland - Faroe - Immingham - R'dam - Cuxhaven and Scandianvia ports.

Cargoes to / from Asia / Africa / Americas are shipped in deep sea boxes and transhipped in R'dam to our own service, in this case imports to Iceland.

We will always control the contracts with deep sea lines, in Iceland, for our global Iceland volumes. When ever feasible, we use SIL, or any other Samskip unit to handle forwarding for Iceland - this has to be on competitive terms of course. We will never be able to outsource forwarding from Iceland unit to another unit, inside our outside our Samskip organization, the control and ownership has to be in Iceland, where the business is controlled."

8232. Þann 30. mars 2012 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli (S)forstj og (S)frkvstj-SIL1. Í tölvupósti (S)frkvstj-SIL1 til (S)forstj kvartaði hún yfir því að SIL gæti ekki að fullu tekið þátt í samkeppni á alþjóðlegum flutningamörkuðum vegna stefnu Samskipa á Íslandi. Hún hafi engar upplýsingar um verðstefnu eða kostnað Samskipa á Íslandi. Hún ætti því mjög erfitt með að bjóða í t.d. flutninga frá Asíu til Íslands. Sagði (S)frkvstj-SIL1 að Eimskip ynni á annan hátt og keppti núna af mun meiri hörku en fyrirtækið hefði gert undanfarin þrjú ár, ekki síst í flutningum milli Evrópu og Bandaríkjanna. (S)frkvstj-SIL1 treysti sér til þess að keppa við Eimskip en til þess yrðu allir að *„syngja sama sálm*" (*„singing from the same hymn sheet*").

8233. (S)forstj svaraði og gaf skýrt til kynna að mjög sérstakar og skrýtnar aðstæður væru til staðar á Íslandi og að hin aukna samkeppni frá Eimskip hefði ekki áhrif á flutninga til og frá Íslandi:

„Weeeeeeeeeeeeeeeeeeellllllllllllllllllllllllllllll – when it comes to Iceland, things turn odd & special!!!

Fact is that most of the shipments, both import and exports, are controlled by the Icelanders – this is different to f.e. the fish exports from Norway. This how we would like to have and therefore we do not want to activate our force to[o] *much on sales side, rather to route requests to Icelandic desks or the agencies – they need to investigate/explore who is the receiver and how to price the transport, depending case by case individual case.*

I can imagine that Eimskip are very tough on US-Europe route, this is explained by the fact that they have recently expanded their capacity from US to Europe, via Iceland – plenty space. This however not cargoes ending in Iceland."

8234. (S)frkvstj-SIL1 svaraði þessum tölvupósti (S)forstj og sagði að deildir innan Eimskips ynnu nánar saman en gert væri innan samstæðu Samskipa. Eimskip í Asíu þekki t.d. verð Eimskips á Íslandi og ætti auðveldara með að bjóða upp á heildstæða þjónustu. Einnig benti (S)frkvstj-SIL1 á þetta:

[4095] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.922949.

„I understand that you are trying to protect high rates that are somewhat cushioned in Iceland by lack of competition but what happens if we genuinely come across CIF business from shippers that use SIL on other trade routes? Do we have to consult with an agency in the same region or you or simply refuse to quote."

8235. (S)forstj svaraði og ákveðið var að þau myndu ræða þetta frekar á fundi.[4096]

8236. Samkvæmt (S)forstj ríktu þannig afar sérstakar samkeppnisaðstæður í sjóflutningum til og frá Íslandi. Samskip á Íslandi vildu handstýra því hvaða verð væri boðið í flutninga til og frá Íslandi og að aukin samkeppni frá Eimskip erlendis hefði ekki áhrif á íslenska flutningamarkaði. Svar (S)frkvstj-SIL1 sýnir að það hafi verið orðið fyllilega ljóst að sérstök sjónarmið giltu á Íslandi. Kvaðst hún þannig hafa skilning á því að (S)forstj vildi verja hið háa verð sem leiddi af skorti á samkeppni í flutningum til og frá Íslandi. Samskipti (S)frkvstj-SIL1 og (S)forstj í júní 2012 draga þetta einnig skýrt fram.

8237. (S)frkvstj-SIL1 sendi þann 6. júní 2012 tölvupóst til (S)forstj og fjallaði hann um hvort möguleiki væri að ná auknum viðskiptum í flutningi á fiski frá Bandaríkjunum til meginlands Evrópu:

„We carry salmon ex Trident USA to a Portugese buyer European Seafood Investments (Lisbon). They negotiate the buying of product from a French broker Paul Paulet (in France). Seems their biggest trade lane is ex Faroe and SW and North Iceland which all moves Eimskip into Rotterdam. We are looking to get the shipper name for your perusal as buyer very receptive to wider samskip usage following good service from USA and Qingdao. Are you interested if this is moving Eimskip?"[4097]

8238. Í þessum tölvupósti fólst efnislega að (S)frkvstj-SIL1 bar undir eða óskaði eftir að fá heimild frá (S)forstj til að afla þessara nýju viðskipta þar sem öflun þeirra hefði áhrif á útflutning Eimskips frá Íslandi. Með öðrum orðum spurði hún hvort efna mætti að þessu leyti til samkeppni við Eimskip á Íslandi.

8239. Síðar sama dag sendi (S)frkvstj-SIL1 annan tölvupóst til (S)forstj út af þessu sama: *„Just to advise, have now spoken with the buyer and the 17x40 from noted shipper is mackerel (scheduled to ship with Eimskip). Do you participate in the Mackerel?*"[4098]

8240. (S)forstj svaraði ekki framangreindum tölvupóstum (S)frkvstj-SIL1 en hún sendi honum aftur tölvupóst þann 11. júní 2012 og greindi frá því að viðkomandi útflytjandi á makríl væri fyrirtækið Iceland Pelagic. (S)forstj svaraði þeim tölvupósti og kvaðst þekkja það fyrirtæki vel og að það væri leitt að fyrirtækið ætlaði að flytja þennan fisk með Eimskip. (S)frkvstj-SIL1 svaraði um hæl:

„Well, I know it is politically difficult for you to pursue Eimskip biz in Iceland but we could do the 'selling' to the buyer who is shipping now with us more often from USA and Asia. I am looking to offer them a contract (better terms to have committed volume) and will include Iceland. They could then ask their supplier to utilise us rather than Eimskip.... better to come from the receiver than you pushing???

On another note, I am preparing full details of our competition in the USA and their plans for Europe. I will have a meeting with [(S)frkvstj-MCL] *on Monday and we will call you for conference call same day. This would also include window of opportunity for us to invest in key areas to not only protect key business, but actively push our business portfolio forward. I then think I would like to come to Iceland. would it be 'politically correct' to meet some customers?*"

8241. (S)forstj svaraði með þessum hætti:

[4096] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.993789 / 0.7.33.994299.
[4097] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1016608.
[4098] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1018110.

„Hi – yes, more than welcome..

We will however always be controlling sales from this side, to the better for our organization..."[4099]

8242. Þessi gögn draga fram afar sérstakar aðstæður og takmarkaða samkeppni á íslenska markaðnum.

8243. Samkvæmt þessum tölvupóstum (S)forstj var það grundvallaratriði að allar ákvarðanir um m.a. verð á flutningi til og frá Íslandi væru teknar af Samskipum á Íslandi. Þetta stuðlaði að því að flutningarnir voru mjög ábatasamir (*„lucrative*") og því mátti alls ekki breyta. Með þessu fyrirkomulagi var mun auðveldara fyrir Samskip á Íslandi að eiga í hinu samfellda samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

8244. Í apríl 2012 var (S)frkvstj-SIL1 orðið ljóst að á Íslandi gætu Samskip haldið uppi háu verði vegna skorts á samkeppni við Eimskip. Jafnframt gerði hún sér grein fyrir því að þetta ástand vildi (S)forstj vernda. Sökum þessa taldi hún nauðsynlegt að snúa sér til (S)forstj í júní 2012 vegna þess að aukin viðskipti SIL myndu þýða að það drægi úr útflutningi Eimskips frá Íslandi. Var (S)frkvstj-SIL1 þannig fyllilega ljóst að sérstakt ástand ríkti á milli Eimskips og Samskipa hér á landi sem leiddi til þess að það væri erfitt eða viðkvæmt fyrir Samskip og dótturfyrirtæki þess að reyna með samkeppni að ná til sín viðskiptum frá Eimskip. Sú lausn sem (S)frkvstj-SIL1 lagði til er og mjög lýsandi, þ.e. að láta það líta þannig út að Samskip á Íslandi væru ekki að sækjast eftir (*„pushing*") þessum viðskiptum frá Eimskip. Þannig gæti samstæðan mögulega náð til sín auknum viðskiptum án þess að ógna samráðinu við Eimskip á Íslandi. Er þetta ótvíræð birtingarmynd hins samfellda samráðs milli Eimskips og Samskipa.

8245. Þá veitti (S)forstj (S)frkvstj-SIL1 heimild til að koma til Íslands og ræða við útflytjendur en gaf henni skýrt til kynna að allar ákvarðanir um sölu á útflutningsþjónustu væru teknar af Samskipum á Íslandi (*„controlling sales from this side*"), þ.e. það væri þannig alfarið mál Samskipa á Íslandi hvort eða hvaða viðskiptakjör útflytjendum á Íslandi væru boðin. Vildi (S)forstj þannig áfram vernda hið sérstaka fyrirkomulag á Íslandi sem leyfði svigrúm til að stunda samráð við Eimskip og ná fram hærri verðum en ella og þar með auknum hagnaði.

8246. Framangreind gögn eru stuðnings hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

14.40.3. Flutningamarkaðurinn á Íslandi sagður *„voða kósý*"

8247. Í lok október 2012 fór fram hlutafjárútboð hjá Eimskip í Kauphöllinni-Nasdaq Iceland. Í afrituðum tölvugögnum frá Samskipum fannst tölvupóstur, dags. 19. október 2012, frá starfsmanni greiningardeildar Arion banka, til (S)forstö-útfl. Í þeim tölvupósti voru bornar undir Samskip fullyrðingar (E)forstj og annarra stjórnenda Eimskips um takmarkaða samkeppni á flutningamarkaðnum hér á landi.

8248. Samkeppniseftirlitið taldi af þessu tilefni nauðsynlegt að óska eftir upplýsingum og skýringum frá Arion banka. Fékk Samkeppniseftirlitið m.a. í hendur skjalið *„Samantekt og svör*" frá forstöðumanni greiningardeildar Arion banka þar sem aðdraganda þessara samskipta við Samskip er lýst:

„Hver var aðdragandi samskiptanna? Af hverju voru samskiptin?

Í október 2012 fór fram hlutafjárútboð hjá Eimskip og í framhaldinu skráning félagsins á markað. Í undanfara útboðsins áttu sérfræðingar greiningardeildar Arion banka fundi með stjórnendum Eimskips og umsjónaraðilum útboðsins. Útboðs- og skráningarlýsing var lesin en auk þess leitað annarra leiða til að taka saman sem raunhæfast virðismat. Í virðismati felst að spáð fyrir um þróun veltu og afkomu, fjárfestingar og margt fleira. Alþekkt er að Samskip er samkeppnisaðili Eimskips og

[4099] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1018118.

því var leitað eftir því að fá að ræða við sérfræðing frá Samskip sem gæti aukið við þekkingu greinenda á markaðinum."[4100]

8249. Samkvæmt þessu er ljóst að í aðdraganda útboðsins hélt Eimskip fundi með starfsmönnum greiningardeildar Arion banka. Gögn málsins sýna að (E)forstj, (E)frkvstj-fjárm og (E)starfsm (framkvæmdastjóri fjárfestingatengsla) hafi setið þessa fundi af Eimskips hálfu.[4101] Umræddur starfsmaður greiningardeildar Arion banka sat einnig þessa fundi f.h. Arion banka.

8250. Eins og Arion banki hefur upplýst taldi bankinn gagnlegt í tengslum við umrætt útboð Eimskips að ræða við „*sérfræðing*" frá Samskipum til að skilja betur samkeppnisaðstæður á flutningamarkaðnum. Sýna gögn málsins að umræddur starfsmaður greiningardeildar og annar starfsmaður greiningardeildar Arion banka áttu fund með (S)forstö-útfl frá kl. 11:00 til 12:00 þann 19. október 2012.[4102] Einnig sat (S)forstö-flutnstj (forstöðumaður flutningastjórnunardeildar) fundinn af hálfu Samskipa. (S)forstö-útfl hafði fallist á þann fund tveimur dögum áður og beðið um að fá senda „*einhverja punkta áður en við hittumst um það sem þið viljið ræða.*"[4103]

8251. Í samræmi við beiðni (S)forstö-útfl sendi umræddur starfsmaður greiningardeildar Arion banka honum kl. 09:20 þann 19. október 2012, með tölvupósti, eftirfarandi spurningar til undirbúnings fundi þeirra síðar um morguninn (gul yfirstrikun er Samkeppniseftirlitsins):[4104]

Sæll

Erum við ekki on á eftir?

Hér koma nokkrar spurningar, alls ekki tæmandi listi....

1. Hver er markaðshlutdeild Eimskips sirka á Íslandi?
2. Meðalaldur skipa, hver er æskilegur aldur skips? Meðalaldur skipa Eimskips er td um 16 ár. Elstu skipin eru frá um 1990 og því rúmlega 20 ára gömul. Hvenær kemur að endurnýjun svona skipa?
3. Scrap value eldri skipa?
4. Æskilegur aldur gáma? T.d. hefur meðalaldur gáma Eimskip farið úr 8 árum niður í 4 ár frá 2010.
5. Eimskip heldur því fram að þeir geti haldið verðskránni stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því. Gengur sú fullyrðing upp? Hvað gæti breytt því?
6. Hverjir hafa reynt að fara inn á þennan markað og hvernig hafa þeir brugðist við því?
7. Samkeppni erlendis frá, er ólíklegt að erlend skipafélög komi inn á íslenska markaðinn? Eimskip lýsir markaðnum hérna heima sem voða kósý.
8. Stór sjávárútvegsfyrirtæki, álfyrirtæki, Byko....fara þau ekki bara í útboð? Hvernig virkar þetta? Hvernig gerist þetta?
9. Hvað er flutt með gámum frá Íslandi?
10. Hver er sérstaða Eimskips að þínu mati? Af hverju er Samskip ekki að gera það sama og Eimskip?

8252. Sérstaka athygli vekja töluliðir 5 og 7 í tölvupóstinum þar sem lýst er staðhæfingum Eimskips um markaðsaðstæður á Íslandi og hækkun á verði. Þessir liðir skera sig frá öðrum töluliðum spurninga Arion banka þar sem í öðrum liðum er ekki vísað beint til staðhæfinga frá Eimskip.

8253. Umræddur starfsmaður greiningardeildar Arion banka kom á fund Samkeppniseftirlitsins þann 3. október 2017 og veitti upplýsingar um framangreind samskipti við Eimskip og Samskip. Haldin var

[4100] Afhent gagn frá Arion banka 12.09.2017. „*Samantekt og svör*". Samantekt og svör forstöðumanns greiningardeildar Arion banka, dags. 24. ágúst 2017, kl. 14:42.
[4101] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1001675. Fundargerð Samkeppniseftirlitsins vegna munnlegrar upplýsingagjafar Arion banka til Samkeppniseftirlitsins 03.10.2017.
[4102] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1146215.
[4103] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1146763.
[4104] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1146763. Stuttu síðar framsendir [...] tölvupóstinn til forstöðumanns flutningastjórnunardeildar Samskipa ([...]). Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1146780.

fundargerð og staðfesti þessi starfsmaður Arion banka efni hennar með undirritun sinni. Fram kemur í henni að umræddur starfsmaður Arion banka hafi hitt Eimskip *„þrisvar eða oftar"* í aðdraganda útboðsins. Af hálfu Eimskips sátu, eins og fyrr segir, (E)forstj, (E)frkvstj-fjárm og (E)starfsm þessa fundi.

8254. Aðspurður um það sem fram kemur í 5., 6. og 7. tölulið í tölvupóstinum sagði starfsmaður Arion banka að *„allt þarna"* væri frá (E)forstj og (E)frkvstj-fjárm. Orðið *„kósý"* sé hins vegar frá honum komið. Vegna tengsla við (S)forstö-útfl hefði hann ekki verið að *„stressa sig á orðalagi"*. Hvað 5. tölulið áhrærir hefði hann mögulega sagt þetta *„vegna þess að „pass through" á olíu hjá þeim hafi verið 80%."*

8255. Þann 22. október 2012 birti Eimskip skráningarlýsingu vegna hlutafjárútboðsins (e. prospectus).[4105] Þar er lýst aðstæðum í sjóflutningum á heimsvísu:

„The global shipping industry has been experiencing volatility in profitability and asset values that has mainly been due to changes in the level and pattern of global economic growth, the highly competitive nature in the global shipping industry and changes in the supply and demand of vessel cargo capacity. The downturn in the global economy has led to a decline in world trade, which has in turn resulted in decreases in freight volumes and rate adjustments in the transportation industry, reduced demand for logistics services, and corresponding decreases in the revenues of businesses in the industry."

8256. Einnig kemur fram í skráningarlýsingunni að framkvæmdastjórn Eimskips teldi að aðrar samkeppnisaðstæður væru fyrir hendi á meginmarkaði fyrirtækisins (m.a. Íslandi). Þar væri samkeppni minni:

„According to the Company's management there are fewer companies operating in the Company's main market, the North-Atlantic, than in other markets which in turn leads to less competition and more stable volume. Thus, the Company is operating on a niche market that can lead to a more stable source of operation and mitigates to some extent the risk related to the industry."

8257. Nokkrum dögum eftir fundinn með Samskipum eða þann 24. október 2012 birti greiningardeild Arion banka skýrsluna *„Eimskipafélag Íslands hf. Ráðgjöf vegna hlutafjárútboðs."*[4106] Í umfjöllun um stöðuna á Íslandi segir í skýrslunni:

„Staðan á Íslandi

Segja má að Eimskip og Samskip skipti gámaflutningsmarkaðinum á Íslandi á milli sín og okkur sýnist hlutdeild Eimskips vera um 60%-70%. Samkvæmt úrskurði Samkeppnisstofnunar frá árinu 2007 er Eimskip í markaðsráðandi stöðu. Það setur félaginu nokkuð stólinn fyrir dyrnar og takmarkar hegðun þess á íslenskum markaði, svo sem í samkeppni um viðskiptavini og í raun takmarkar vaxtarmöguleika hér á landi. Það er hins ekki heiglum hent að hefja starfsemi fyrir annað skipafélag á Íslandi á sömu nótum og Eimskip og Samskip. Til þess þarf mikla fjárfestingu í innviðum sem við stórefumst um að veki áhuga erlendra skipafélaga. Þá eru skip félaganna í stærðarflokki sem hentar íslenskum viðkomustöðum en jafnvel þó flutningsmagn væri nægt væri aðeins á færi smárra gámaskipa að leggjast að bryggjum landsins. Við teljum markaðinn hér á landi of lítinn til þess að vekja áhuga stærri skipafélaga sem stunda gámaflutninga."

8258. Tölvupóstur starfsmanns greiningardeildar Arion banka til (S)forstö-útfl er skýrt samtímagagn og er ritaður eftir að starfsmaðurinn hafði átt ítrekuð samskipti við (E)forstj og aðra stjórnendur hjá

[4105] *Eimskip – Prospectus, october 2012*" Aðgengilegt á slóð: https://view.news.eu.nasdaq.com/view?id=b7878ddef2d29716fb026be5c0e33eb83&lang=en.
[4106] Afhent gagn frá Arion banka 12.09.2017. Skýrsla greiningardeildar Arion banka *„Eimskipafélag Íslands hf. Ráðgjöf vegna hlutafjárútboðs"*, dags. 24.10.2012.

Eimskip. Vildi umræddur starfsmaður Arion banka m.a. fá að vita hvort Samskip væru sammála staðhæfingum Eimskips sem voru efnislega þessar:

- Eimskip þyrfti ekki að lækka verð (haldið gjaldskrá stöðugri) heldur gæti það hækkað verð.
- Samkeppni væri mjög takmörkuð á íslenska markaðnum („*kósý*" markaður).

8259. Segja má að í skýrslunni sem greiningardeild Arion banka birti eftir fundina með annars vegar Eimskip og hins vegar Samskipum sé flutningamarkaðnum á Íslandi í raun lýst sem „*kósý*". Þegar skýrslan er virt saman með tölvupósti starfsmanns greiningardeildar Arion banka til (S)forstö-útfl er ljóst að ekkert hefur komið fram á fundinum með „*sérfræðingum*" Samskipa sem hnekkti þeirri staðhæfingu Eimskips að miklar aðgangshindranir væru að íslenska markaðnum og samkeppni þar mjög takmörkuð. Er þetta í fullu samræmi við það sem fram kemur í framangreindri skráningarlýsingu Eimskips.

8260. Sem fyrr segir hefur starfsmaður greiningardeildar Arion banka staðfest að hafa hitt (E)forstj ítrekað og að það sem hann hefði spurt (S)forstö-útfl um hefði verið frá Eimskip komið. Orðlag tölvupóstar hans er skýrt og vísað er til staðhæfinga frá Eimskip. Engu máli skiptir hvort það hafi verið Eimskip sem hefði notað hugtakið „*kósý*" eða hvort umræddur starfsmaður Arion banka hefði notað það til þess að draga saman eða endursegja lýsingu Eimskips á takmarkaðri samkeppni. Erfitt er að sjá stoð fyrir þeirri skýringu umrædds starfsmanns Arion banka að hann hefði í tölulið 5 í tölvupósti sínum aðeins verið að ræða um „*pass through*" *á olíu*". Í tölvupósti hans er skýrlega vísað til „*verðskrár*" og að Eimskip gæti hækkað hana að vild. Hvað sem því líður er það einnig birtingarmynd á takmarkaðri samkeppni ef fyrirtæki geta að vild og óhindrað velt kostnaðarhækkunum á t.d. olíu út í verðlagið.

8261. Líkt og áður hefur verið fjallað um höfðu efnahagsörðugleikar þau áhrif í öðrum ríkjum en Íslandi að samkeppni á flutningamörkuðum jókst og verð lækkaði. Á Íslandi, þar sem erfiðleikarnir voru hvað mestir, átti hið þveröfuga sér stað. Á Íslandi ríkti „*ró*" og „*friður*" og Eimskip og Samskip þurftu ekki að óttast samkeppni um mikilvæga viðskiptavini þeirra og gátu þess í stað einbeitt sér að því að viðhalda eða hækka verð. Eins og rökstutt hefur verið er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samfellt samráð Samskipa við Eimskip hafi verið ástæða þessa ástands á Íslandi á rannsóknartímabilinu. Framangreind gögn frá október 2012 staðfesta afar takmarkaða samkeppni hér á landi og að samdráttur í eftirspurn leiddi ekki til verðsamkeppni. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að tölvupóstur starfsmanns Arion banka endurspegli með trúverðugum hætti sjónarmið frá stjórnendum Eimskips og feli í sér ríka vísbendingu um hið ólögmæta samfellda samráð sem fyrir hendi var á þessum tíma.

14.41. Vífilfell 2011

8262. Á rannsóknartímabili málsins var Vífilfell meðal stærstu viðskiptavina Samskipa í innflutningi og landflutningum.[4107] Samkvæmt skjali (S)forstö-innfl1 frá 11. janúar 2012 var Vífilfell stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi á árinu 2011.[4108] Hið sama átti við í landflutningi.

8263. Einnig er rétt að rifja upp að í kafla 14.3.5 er greint frá útboði ÖES í október 2009 og rökstutt sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samráð hefði átt sér stað milli Samskipa og Eimskips í tengslum við þetta útboð. Samráð Samskipa við Eimskip hafi tekið til þess að Samskip myndu ekki reyna að ná ÖES í viðskipti til sín og Eimskip myndi ekki reyna að ná Vífilfelli til sín. Vísast auk þess til umfjöllunar um viðskipti ÖES á árinu 2011 hér að framan, sbr. kafla 14.37.7.

[4107] Á rannsóknartímabilinu var Vífilfell í sæti 1-3 yfir stærstu viðskiptavini Samskipa í innflutningi og landflutningum. Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „*Liður 9.1 Innflutningur heildarlisti.xls*." Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „*Liður 9.3 Landflutningar*".
[4108] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Stærstu viðskiptavinir innflutnings.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.937987.

8264. Verður nú vikið að árinu 2011 og landflutningum. Samningar Samskipa við Vífilfell voru undirritaðir 19. júní 2009 og áttu að renna út 18. júní 2012 en samið var um sjóflutninga og landflutninga í sitthvorum samningnum.[4109] Líkt og að framan greinir er fjallað um það í kafla 14.3.4 hvernig Samskip endurnýjuðu flutningasamninga sína við Vífilfell á árinu 2009. Framganga og tilboð Eimskips til Vífilfells sýnir að fyrirtækið sóttist ekki eftir að ná þessum viðskiptum frá Samskipum. Með því virti Eimskip markaðsskiptinguna sem fyrirtækið hefur viðurkennt að var til staðar á þessum tíma, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

8265. Í markaðsskýrslu Samskipa fyrir árið 2012 var fjallað um stöðuna í einstökum tegundum innflutnings en skýrslan var undirbúin og skrifuð á haustmánuðum 2011.[4110] Um innflutning drykkjarvara kemur eftirfarandi fram á bls. 19:

„Mikilvægt er að halda í núverandi viðskiptavini í þessum flokk. Þrír stærstu í þessum flokki eru Vífilfell, Karl K Karlsson og Mekka. […] Samningur Vífilfells rennur út á miðju ári 2012 og gert er ráð fyrir að endursamið verði við Vífilfell en á mun lægri einingaverðum. […].Ölgerðin er stærsti viðskiptavinur Eimskip í þessum flokki og ekki er gert ráð fyrir að reynt verði að ná í þá í viðskipti."

8266. Af framanrituðu má ráða að Samskip hefðu um haustið 2011 gert ráð fyrir að halda innflutningsviðskiptum Vífilfells á árinu 2012 en á lægri verðum þó. Á sama tíma var ekki gert ráð fyrir að reyna að ná í viðskipti ÖES frá Eimskip sem var á þeim tíma með opinn samning og í samningaviðræðum við Eimskip. Gekk það eftir, sbr. umfjöllun í fyrrnefndum kafla, þar sem rökstutt er sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip virtu markaðsskiptinguna með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES. Eimskip náði fyrir vikið að undirrita nýjan samning við ÖES í lok desember 2011 sem fól í sér hækkun á verði frá fyrri samningi.

8267. Endurspeglaði þetta hina ólögmætu markaðsskiptingu og í samræmi við stefnu Samskipa sem sett var fram í markaðsskýrslu innflutningsdeildar fyrir árið 2012 þar sem gert var ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi*".

8268. Athygli vekur þó að Samskip gerðu ráð fyrir að þurfa að bjóða Vífilfelli *„mun lægri einingaverð*" í endurnýjuðum samningi á árinu 2012. Hefur fyrirtækið haldið því fram að í þessu felist sönnun þess að ekkert samráð hefði verið til staðar. Hér skal það hins vegar rifjað upp að Samskip náðu að endurnýja samning sinn við Vífilfell á árinu 2009 án nokkurs samkeppnislegs aðhalds frá Eimskip. Vífilfell var einn stærsti viðskiptavinur Samskipa og miðað við kjör annarra viðskiptavina var umtalsvert svigrúm fyrir Samskip að bæta kjör Vífilfells. Að mati Samkeppniseftirlitsins er líklegt að m.a. þetta skýri það mat Samskipa að Vífilfell myndi fara fram á lækkun á verði í komandi samningaviðræðum. Hvergi kemur fram í samtímagögnum frá þessum tíma að Samskip hafi ráðgert lægri einingaverð gagnvart Vífilfelli vegna samkeppni frá Eimskip. Þvert á móti. Eins og áður segir kemur skýrlega fram í samtímagögnum hjá bæði Samskipum og Eimskip að fyrirtækin myndu áfram halda að sér höndum og keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021, þar sem fyrirtækið viðurkennir markaðsskiptingu um viðskiptavini eins og Vífilfell. Umfjöllun Samskipa í áætluninni fyrir árið 2012, um endurnýjun á samningi Vífilfells og lægri verð, er því, með hliðsjón af gögnum málsins, ekki vísbending um að fyrirtækin hafi á þessum tíma látið af hinni ólögmætu háttsemi.

8269. Til viðbótar sýna gögn í málinu að innkoma nýs flutningsmiðlara á markaðinn á árinu 2010 hafi valdið nokkrum óróa í viðskiptasamböndum Samskipa við einstaka viðskiptavini, þ. á m. Vífilfell, og það hafi haft lykiláhrif á kjör Vífilfells við endurnýjun samninga í júní 2012. Rétt er að rekja þetta stuttlega.

[4109] Afrituð og afhent tölvuskjöl. *„Vífilfell 16.06.2009.pdf*". Afhent 10.04.2015. Afritaður: Flutningssamkomulag Landflutninga-Samskipa og Vífilfells. Heimasvæði Landflutninga, vistað af [...]16.06.2009.
[4110] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Magn og tekjuáætlun innflutningsdeildar*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.909157.

14.41.1. Lítill keppinautur veldur vandkvæðum

8270. Í september 2010 urðu stjórnendur Samskipa þess varir að sænskt fyrirtæki, Remeka AB, væri að gera íslenskum innflytjendum verðtilboð í for- og áframflutninga þeirra í Danmörku. Að sögn (S)forstö-innfl1 var um *„fáránleg lág verð í forflutninga"* að ræða og var t.d. Rúmfatalagernum og Vífilfelli boðin slík verð. (S)forstö-innfl1 áætlaði að tilboð Remeka gæti kostað Samskip um 3-4 milljónir króna í tilviki Rúmfatalagersins og Vífilfells því Samskip þyrftu að *„taka alla marginuna af akstrinum og fella niður collection fee"* til að ná viðskiptunum til baka. Um starfsemi Remeka segir í tölvupósti (S)forstö-innfl1:[4111]

„Það lítur út fyrir að [Remeka] *sé að gera þetta með mjög lítilli marginu, kannski bara 2% og síðan sleppa móttakendurnir auðvitað við collecton fee. Collection fee er 10% og þar liggur stærsti munurinn."*

8271. Af tölvupósti starfsmanns Samskipa í Danmörku má ráða að Vífilfell hafi ákveðið að taka tilboði Remeka og færa forflutninga sína frá Samskipum. Í tölvupóstinum til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl segir: *This is becoming a major issue for us - Now Vifilfell has also changed the trucking of their export orders […] In this case we would normally have reused the container for sugar to Nathan & Olsen. So our setup is under pressure [(S)viðskstj] has not been able to persuade them to stop using Remeka - Is there any way we can take this up a level and you take a meeting with* [Vífilfell] *? From our side we a re willing to run on pure NET prices just to get Remaka out of the picture again"*[4112]

8272. Í kjölfarið bað (S)forstö-útfl viðskiptastjóra hjá Samskipum um að *„hjóla í þetta mál"*, þ.e. hafa samband við Vífilfell og *„athuga hvað sé í gangi."*[4113] Svör Vífilfells voru á þá leið að fyrirtækið væri ekki ánægt með for- og áframflutninga Samskipa í Danmörku. Þar sem Vífilfell hefði verið að komast að því, eftir sjö ára viðskiptasamband við Samskip, að það hefðu verið ódýrari valkostir á markaðnum hefði fyrirtækið ákveðið að slíta þessum tilteknu viðskiptum við Samskip.

8273. Í samskiptum innan Samskipa í kjölfar þessa kom síðan í ljós að innan Samskipa hefðu stjórnendur verið meðvitaðir um að Vífilfell hefði verið á háum verðum. Í tölvupósti (S)frkvstj-Skand, starfsmanns Samskipa í Danmörku, segir m.a. eftirfarandi: *„We have all been satisfied with the margin we have had on these shipments and we all know they have been on the high side (ref Doris), however now the situation has changed and we have to react."* Annar viðskiptastjóri Samskipa var í samskiptum við Vífilfell og upplýsti um eftirfarandi:[4114] *„As I said before I offered* [Vífilfell] *the cost prize on the trucking and no collection fee and that was not enough, not sure if that is true or not or if it is a matter of principle to give us some kind of sign that we have to do better next time, so there it ended for time being but he said he would like to discuss again early 2011."*

8274. Að endingu, þegar ljóst var að Vífilfell hefði ákveðið að nýta þjónustu Remeka, fór svo að Samskip tilkynntu Vífilfelli að fyrirtækið yrði fyrir vikið rukkað um svokallað *„Gate fee"* að upphæð 380 DKK. (S)forstö-innfl1 var mikið í mun að umrætt gjald skyldi lagt á Remeka sjálft, ekki beint á Vífilfell, þó svo að ljóst hefði verið að gjaldið myndi á endanum hækka kostnað Vífilfells. Af svörum starfsmanns Samskipa í Danmörku er ljóst að sú beiðni (S)forstö-innfl1 var mjög óvenjuleg. Sagði hann eftirfarandi: *„It should be for Vifilfell it is exw shipments ? Doris is not build for this. And I do not think either Norddis."*[4115]

8275. Gögnin bera einnig með sér að Eimskip og Samskip hefðu reynt að leggja stein í götu þessa nýja keppinautar til að koma í veg fyrir innkomu hans á markaðinn. Sem dæmi má nefna viðbrögð Samskipa við beiðni Remeka um verð í sjóflutning fyrir viðskiptavin í mars 2011. Þann 2. mars 2011

[4111] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.827571.
[4112] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840094.
[4113] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1020063.
[4114] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840134.
[4115] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.870441.

óskaði forsvarsmaður Remeka eftir verðtilboði í sjóflutning frá VAR/ARR til REK fyrir 20 og 40 feta gám. Starfsmaður Samskipa í Svíþjóð spurði þá (S)forstö-innfl1 hvort það ætti yfirhöfuð að gefa viðkomandi tilboð. (S)forstö-innfl1 svaraði:

„We will quote him a high seafreight rate".

8276. Síðar í mars sama ár lagði (S)forstö-innfl1 til að reynt yrði að forðast það að gefa Remeka verðtilboð en sagði að það gæti verið erfitt. Lagði hann þá til eftirfarandi: *„I agree that we should try to avoid this, but it might be hard. He can of course ship with us on FOB terms. We do need to charge him collection fee on all charges."* Þá voru Samskip ekki reiðubúin að gefa Remeka verð nema fyrirtækið myndi gefa upp hver væri viðtakandi sendingarinnar á Íslandi sem Remeka var ekki tilbúið að gera.[4116]

8277. Þá gaf (S)forstö-innfl1 þau fyrirmæli að ef Remeka óskaði eftir gám ætti að afhenda honum hann eins seint og hægt væri. Í umræddum tölvupósti (S)forstö-innfl1 sagði nánar tiltekið eftirfarandi:[4117]

„It is important that we prevent him from using our equipment for other business. If Remeka asks for a container then we need to release it to them as late as possible. [Remeka] *was on a sales trip in Iceland in week 14, and we have been fighting some offers from him since then. It is likely that we will see more activity from Remeka in the coming weeks as a result of this sales trip. Please continue monitoring Remeka, we will deal with them on a case by case basis."*

8278. (S)forstj óskaði í kjölfarið eftir því að (S)forstö-innfl1 kæmi til sín á skrifstofuna vegna þessa.[4118]

8279. Á þessum tíma átti sér stað víðtækt gámasamstarf milli Samskipa og Eimskips og var það hluti af hinu samfellda samráði fyrirtækjanna, sbr. kafla 18. Allt annað átti að gilda gagnvart Remeka enda var það keppinautur sem gerði Samskipum og Eimskip erfiðara fyrir að hækka eða halda uppi verði.

8280. Um miðjan maí 2011 upplýsti (S)forstö-umb.erl þá (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 að Remeka væri búið að *„stríða"* Samskipum mjög mikið í innflutningi til Íslands, væri að *„vaða"* í þeirra viðskiptavini og undirbjóða forflutning. Í tilefni af verðfyrirspurn til (S)forstö-umb.erl frá Remeka spurði (S)forstö-umb.erl þá (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 hvort hann ætti að segja Remeka að *„leita annað […] eða vilt tu gefa honum verd?"*. (S)forstö-útfl svaraði og sagði: *„Já hafna þessu ef þú metur svo"*.[4119]

8281. Svipað var uppi á teningnum hjá Eimskip. Eimskip tilkynnti Remeka í mars 2011 að fyrirtækið þyrfti að greiða svokallað LOLO gjald að upphæð 500 DKK áður en Eimskip myndi afhenda *„3. part trucking companies"* gáma sem höfðu verið fluttir með Eimskip. Remeka kvaðst ekki kannast við slíkt gjald og benti Eimskip á að með slíkri gjaldtöku væri fyrirtækið að mismuna flutningsfyrirtækjum sem ekki væru innan þeirra eigin samstæðu.[4120]

8282. Í þessu samhengi vísast t.a.m. til tölvupósts frá ÖES til Eimskips þann 8. september 2011 þar sem skýrt kom fram að ÖES væri ekki sátt við fyrirhugaðar hækkanir Eimskips, sbr. kafla 14.37.7. Í tölvupóstinum sagði m.a.:

„Ég hef rætt marg oft við ykkur í fleirri en einni og tveimur samningaviðræðum að erlendi kostnaðurinn ykkar er kominn út úr öllu samhengi við það sem er að gerast fyrir utan íslensk umhverfi. THC er ekki í takt við raunveruleikann og þar hef ég bara sannanir fyrir því frá mínum

---

[4116] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.859464. Milli […] Doc. ID. 0.7.33.861908 og 0.7.33.861252. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] *„Routing order: Emmesses – 20" dry container"*, dags. 30.03.2011. Doc. ID. 0.7.33.865173: *„It is difficult to prevent this, but we need to charge the Gate Fee. I think also that Remeka should not get any credit terms with Samskip. The Gate Fee needs to be paid before they can pick up the container, and all the FOB charges need to be paid before the container is loaded on the vessel. Remeka is not a reliable company and that should be the reason for us not giving them any credit."*.

[4117] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.870395.

[4118] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.859278.

[4119] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1053345.

[4120] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.102512.

birgjum og þið vitið þær tölur jafn vel og ég. Einnig eru ykkar höft sem þið kallið collection fee á að fara með forflutning annað samkeppnishamlandi og ganga ekki upp. Ef ég reyni að komast hjá collection fee þá setjið þið bara LOLO gjald í staðin, þið bindið mann bæði á höndum og fótum."

8283. Til viðbótar við framanritað má af innanhússamskiptum innan Samskipa sjá að Eimskip og Samskip áttu í samskiptum í mars 2011 um að taka ekki við bókunum frá Remeka. Starfsmaður Samskipa í Danmörku, (S)starfsm, sendi tölvupóst til (S)frkvstj-Skand, (S)starfsm, (S)forstö-innfl1, (S)viðskstj1, (S)starfsm og (S)starfsm í tengslum við ákvörðun Emmessís um að notast við þjónustu Remeka og þar kom eftirfarandi fram:

„We know that Eimskip last week told Remeka that they won't take bookings from him".[4121]

8284. Benda þessi ummæli mjög sterklega til þess að Samskip hafi fengið þessar upplýsingar beint frá Eimskip.

8285. Með framangreindum aðgerðum gátu Samskip og Eimskip reynt að aftra því að nýr keppinautur kæmist inn á markaðinn og raskaði því jafnvægi sem fyrirtækin hefðu komið á með samstilltum aðgerðum sínum. Sést það enda vel af samtímagögnum hvernig umrætt fyrirtæki náði að lækka verð á for-og áframflutningum í Danmörku og knýja Eimskip og Samskip til verðlækkana.[4122]

8286. Að mati Samkeppniseftirlitsins er árangur Remeka á markaðnum á árinu 2011, sérstaklega gagnvart Vífilfelli, líklega skýringin á því af hverju Samskip gerðu ráð fyrir því um haustið 2011, við gerð áætlunar fyrir árið 2012, að verð til Vífilfells myndu lækka í endurnýjuðum samningi á árinu 2012.

8287. Samhengisins vegna er rétt að rifja upp að í febrúar 2012 var innan Eimskips rætt um mikla framlegð af for- og áframflutningum erlendis og viðbrögð viðskiptavina við því, sbr. tölvupóstur (E)forstö-sölu frá 6. febrúar 2012 sem reifaður var í kafla 14.39.5. Benti (E)forstö-sölu á að framlegð Eimskips á *„for- og áframflutningi erlendis hleypur á tugum prósenta (það vita viðskiptavinir reyndar ekki).*" Jafnframt kom fram að viðskiptavinir Eimskips kvarti *„stöðugt yfir háum erlendum kostnaði*" og Samtök atvinnulífsins séu *„farin að boða félaga á fund til að finna leiðir til lækkunar á flutningskostnaði.*" Taldi (E)forstö-sölu þetta vera *„mjög alvarlegt og væri t.d. ekkert sérstakt að fá takmarkað upplýstan fjölmiðlamann í málið.*" Þessi tölvupóstur (E)forstö-sölu er dæmi um að stjórnendur Eimskips eða Samskipa höfðu stundum áhyggjur að fyrirtækin væru ganga of langt í verðhækkunum sínum. Það gæti ofboðið viðskiptavinum, kallað á athygli fjölmiðla og/eða skapað möguleika á því að nýir keppinautar gætu hafið starfsemi og þar með aukið samkeppni. Hafði það átt sér stað í tilviki Remeka.

14.41.2. Samskip halda Vífilfelli

8288. Um miðjan nóvember 2011 hafði Vífilfell frumkvæði að því að óska eftir því að heimsækja vöruhús Eimskips. Undirstrika ber að samtímagögn sýna að Eimskip hafi fram að þessu látið Vífilfell í friði og ekki gert sig álitlegt til að sinna flutningsþjónustu fyrir þennan mikilvæga viðskiptavin. Rétt er að benda á að í flutningakerfi Eimskips var vannýtt flutningsgeta.[4123]

8289. Í kjölfarið af umleitan Vífilfells í nóvember 2011 fóru af stað umræður innan Eimskips um möguleg viðskipti við Vífilfell. (E)sölustj-innanl2 sendi skýrslu um heimsókn Vífilfells til m.a. (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-landfl1 og sagði m.a. eftirfarandi:[4124]

„Allir samningar við Samskip renna út 30 júní, þ.e. vöruhús-, landsbyggðaaksturs- og innflutningssamningar. Eru að skoða nokkur atriði þessa dagana sem þá vantar strax verð í, ss dreifingu og akstur á ákveðnum svæðum, verðdæmi í hýsingu og innflutning á gámum frá einhverjum

[4121] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.865299.
[4122] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.102487.
[4123] Afhent gögn Eimskips 29.11.2017.
[4124] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.805901.

stöðum. Líta þeir á þessi fyrstu atriði sem ákveðið test á okkur þó svo við fáum svo að bjóða í alla bjónustuliði í byrjun 2012. Þeir líta ekki á þetta sem heildarpakka, munu taka þetta í nokkrum flokkum, ss innflutningur, hýsing og dreifing, gæti endað sem sitthver aðilinn. Í dag segja þeir að dreifingarþátturinn gæti verið svæðisbundinn og þyrfti ekki að vera á sömu hendi, held að þegar á reyni muni þetta samt enda í þessum þrem flokkum."

8290. (E)frkvstj-sala/þj svaraði stuttu seinna og sagði: „*Mjög spennandi pakki!*".[4125] Viðbrögð (E)frkvstj-innanl voru: „*Flott að heyra, verður gaman að sjá hvernig þetta fer allt saman.*"[4126]

8291. Seinna sama dag barst Eimskip umrædd tilboðsbeiðni frá Vífilfelli. Segir í beiðni Vífilfells að tilgangurinn væri að meta samkeppnishæfni Eimskips í verðum. Bað Vífilfell um verð í flutninga á einni áætlunarleið í landflutningum og hýsingu í vöruhúsi. (E)sölustj-innanl2 framsendi beiðnina á (E)forstö-landfl1 og (E)frkvstj-innanl.[4127] (E)frkvstj-innanl svaraði sama kvöld og sagði:[4128]

„*Finnst þetta mjög spennandi fyrir okkur og töluvert magn fyrir Vöruhótelið ef vel gengur og eins í þessu mörg tækifæri á öðrum sviðum eins og þú nefndir.*"

8292. Í samræmi við framanritað sagði eftirfarandi í mánaðarskýrslu Vöruhúsastarfsemi Eimskips í nóvember 2011:

„*Vífilfell hefur gefið út að þau verð sem þeim voru boðin hafi klárlega ýtt við þeim þannig að með hækkandi sólu munu þeir fara með akstur og hýsingu í útboð.*"[4129]

8293. Þá sagði í fundargerð sölufundar á innanlandssviði Eimskips fyrir nóvember og desember 2011 að búið væri að „*vinna tilboð*" fyrir Vífilfell „*en það verður boðið út í vor.*"[4130]

8294. Hér skal rifjað upp að sókn Eimskips á innanlandssviði á rannsóknartímabili málsins var með áherslu á vöruhúsastarfsemi og vörudreifingu. Skýrt kemur fram í samtímagögnum að sú sókn ætti ekki við um mikilvæga viðskiptavini í innflutnings- og landflutningastarfsemi fyrirtækisins.

8295. Því skal einnig haldið til haga að gögn málsins benda til þess að umrædd viðskipti sem Vífilfell óskaði eftir verðtilboðum í og voru til umræðu innan Eimskips, sbr. framanritað, hafi að hluta til verið viðskipti sem ekki voru fyrir hjá Samskipum. Að minnsta kosti virðist að hluta til hafa verið um að ræða vörudreifingu og flutninga innanlands sem Vífilfell sá sjálft um. Samskip hafa í athugasemdum sínum haldið því fram að það væri rangt, þau viðskipti sem Eimskip hefði boðið í hafi öll verið hjá Samskipum.[4131] Af því tilefni er rétt að vísa nánar í framangreindan tölvupóst (E)sölustj-innanl2 frá 17. nóvember 2011. Þar sagði nánar tiltekið:

„*[…] yfirmaður vöruhúsa og dreifingar Vífilfells kom með erlendan ráðgjafa nýrra eigenda Vífilfells á fund til að skoða vöruhúsið og hvað við höfum upp á að bjóða því tengdu. Ráðgjafinn heitir […] og er fra […], hann hefur verið að vinna víða fyrir þessa nýju eigendur í logistics, alls 13 löndum síðustu fimm árin. Ráðgjafinn er að velta öllum steinum, skoðar alla fleti og vill verðtilboð í sem flesta hluti, línan í logistics virðist vera að úthýsa eins miklu og kostur er, virðast hafa góða reynslu af því sem ætti að henta okkur vel.*"

8296. Tilvísun (E)sölustj-innanl2 til þess að Vífilfell væri að leitast eftir því að úthýsa eins miklu og kostur er þykir að mati Samkeppniseftirlitsins staðfesta að fyrirtækið hafi verið að leita eftir tilboðum frá Eimskip í þjónustuliði sem ekki væri þegar úthýst út úr fyrirtækinu heldur unnir innan dagslegs reksturs Vífilfells.

[4125] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.805956.
[4126] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.806009.
[4127] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.90432 og 0.7.33.806013.
[4128] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.806123.
[4129] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.833362.
[4130] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.124098-000001.
[4131] Sjá mgr. 1369 í athugasemdum Samskip við AII.

8297. (E)frkvstj-innanl upplýsti (E)forstj sama dag um áhuga Vífilfells á vöruhóteli Eimskips og vörudreifingu Flytjanda. Í lok tölvupóstsins hrósaði hann (E)sölustj-innanl2 fyrir að eiga stóran þátt í því að reyna að ná inn nýjum viðskiptum í vöruhótelið. Viðbrögð (E)forstj við fréttum um að einn stærsti innflytjandi landsins á mat- og drykkjavöru hefði áhuga á viðskiptum við vöruhótel Eimskips vekur athygli. Svar (E)forstj var eftirfarandi: *„Flott hja ther - alltaf gott ad hrosa folki* – [(E)sölustj-innanl2] *er godur strakur*".[4132] Þykja þessi viðbrögð forstjórans ekki lýsa miklum áhuga á að ná þessum umfangsmikla kaupanda á alhliða flutningsþjónustu í frekari viðskipti.

8298. Eimskip sendi Vífilfelli tilboð í framangreind viðskipti þann 24. nóvember 2011, þ.e. í vöruhúsaþjónustu og afmarkaða dreifingu.[4133] Eimskip sendi síðan annað tilboð til Vífilfells í vörudreifingu út frá Akureyri og frá Reykjavík til Suðurnesja og benda gögn málsins til þess að mat Eimskips hafi verið að um væri að ræða *„mjög góð verð*" fyrir Vífilfell.[4134]

8299. Í kjölfarið átti sér stað vinna innan Eimskips við að setja saman verðtilboð í landflutninga Vífilfells á milli Reykjavíkur og Akureyrar, þ.e. flutning sem var inni í heildar landflutningasamningi Vífilfells hjá Samskipum. (E)starfsm, starfsmaður í rekstrardeild innanlandsflutninga Eimskips, sagði m.a. að það *„væri gaman að ná þessu af sambó !!!*".[4135] Af samskiptagögnum innan Eimskips frá júní 2012 má ráða að verðtilboð hafi verið sent Vífilfelli í lok árs 2011 *„í allan akstur innanlands, vöruhýsingu og innflutning*."[4136] Í gögnum málsins hafa hins vegar eingöngu fundist tilboð frá Eimskip í afmarkaða þjónustuþætti, s.s. dreifingu á tilteknum stöðum, flutninga á milli ákveðinni staða og vöruhýsingu, sem send voru Vífilfelli 24. nóvember 2011, sbr. framanritað. Við rannsókn málsins hafa á hinn bóginn ekki fundist gögn sem sýna að gert hafi verið tilboð í innflutningsviðskipti Vífilfells en líkt og áður segir var Vífilfell á þessum tíma stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi. Þar að auki afhentu Eimskip ekki nein slík tilboð og fyrirtækið hefur viðurkennt að í ólögmætu samráði fyrirtækisins við Samskip hafi falist að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini. Innanhússgögn sem varða sókn Eimskips í vöruhúsaviðskiptin sýna allt aðrar áherslur heldur en í land- og sjóflutningum Eimskips, þar sem markaðsskipting ríkti. Í gögnum sem varða sjó- og landflutninga Eimskip er ekki að sjá sambærilega sókn í viðskiptavini keppinautarins eða fögnuð hjá Eimskip um að ná viðskiptum af keppinautnum. Samanburður á þessum gögnum endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini í sjó- og landflutningum og er sönnunargildi slíkra samtímagagna er ríkt.

8300. Gögn málsins sýna að ýmis samskipti áttu sér stað milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips haustið 2011 og fram í desember 2011. (S)forstj og (E)forstj fóru með golfhópi sínum í skemmtiferð til Danmerkur 2. – 5. september 2011. Voru samtals átta menn í þessari ferð og var dagskráin þétt. Samkvæmt henni áttu áttmenningarnir að spila golf saman, snæða saman í hádeginu og á kvöldin og fara saman í skoðunarferðir, sbr. kafla 13. Þá liggur fyrir að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittust 3. desember 2011 í árlegu matarboði sem haldið var í tengslum við jólin. Um frekari samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips á þessum tíma vísast til kafla 14.39.1.

8301. Í upphafi desember 2011 spurði forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-innfl1, samstarfsmenn sína hvort *„búið* [væri] *að taka saman hversu háa upphæð Vífilfell vangreiddi í flutnings- og þjónustugjöld* [svo] *vegna þess að við gleymdum að hækka í sumar á þá?*" Fékk hann þau svör að upphæðin hefði verið 3,5 milljónir kr. (S)forstö-innfl1 bað þá um að þetta yrði tekið saman á formlegan hátt þar sem þetta væri *„ágætis skiptimynt þegar við förum að semja við þá.*"[4137]

8302. Í desember 2011 var áfram innan Samskipa unnið að undirbúningi verðtilboðs til Vífilfells.[4138] Líkt og gert hafði verið ráð fyrir í rekstraráætlun Samskipa, sbr. framanritað, var reiknað með um 15-28%

[4132] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.806133.
[4133] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.91429.
[4134] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.91942, sbr. einnig afritaður tölvupóstur [...]. *„FW. Tilboð í landflutninga Norðurland og Reykjanesskagi II.xlsx*", dags. 28.11.2011, kl. 16:42. Doc. ID. 0.7.34.91671.
[4135] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.92440.
[4136] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.926423.
[4137] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.926410.
[4138] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.929349.

lækkun á sjóflutningsverðum enda var Vífilfell á þessum tíma ennþá með for- og áframflutninga sína að einhverju leyti hjá hinum nýja flutningsmiðlara, Remeka.[4139]

8303. Þann 29. desember 2011 áttu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl í samskiptum, sbr. einnig samskipti (E)frkvstj-sala/þj við (S)forstö-innfl1 eða (S)forstö-útfl sama dag.[4140] Um sönnunargildi þessa vísast til kafla 13.

8304. Í upphafi árs 2012 tilkynnti (S)frkvstj-innanl (S)forstö-innfl1 að hann hefði heyrt í Vífilfelli og niðurstaðan væri sú að Samskip myndu koma með tillögu að nýjum samningi sem myndi taka gildi strax. (S)forstö-innfl1 tók vel í það og lagði til að bókaður yrði fundur í vikunni á eftir.[4141]

8305. Þann 10. janúar 2012, vistaði (S)forstö-innfl1 skjal með heitinu „*samanburður samninga 2012*". Var þar að finna samanburð á verðum gagnvart eftirtöldum aðilum: „*Rúmfatalagerinn, Ölgerðin (Samskip), Ölgerðin (Eimskip), Vífilfell, Nathan, Ísam (tillaga), OJK, Garri, Samkaup, Húsasmiðjan, Byko og Vífilfell (nýtt)*".[4142] Sama dag sendi hann tölvupóst til (S)rekststj-landfl2 og (S)frkvstj-innanl og kvaðst vera að stilla upp samningi og bað um tillögur að verði í akstur til Akureyrar. (S)rekststj-landfl2 svaraði tölvupósti þann 12. janúar með eftirfarandi hætti:[4143]

„Búinn að liggja aðeins yfir þessu, þetta harmonerar perfect með Promens fraktinni. Tel að við ættum að bjóða þeim neðangreind verð með FAF (uppreiknast 3 mánaða fresti) Verð pr gám to door ISK 128.000.- án vsk

Prófum það sama á Becromal

Grænlenskir dagar !!!"

8306. Til upprifjunar má af samtímagögnum frá Samskipum sjá stjórnendur og starfsmenn fyrirtækisins vísa til þess að gefa viðskiptavinum „*grænlensk*" verð þegar bjóða átti samkeppnishæf verð miðað við Eimskip. Skal rifjað upp að fyrir „*Nýtt upphaf*" verkefnið var innan Samskipa rætt um „*grænlenska daga*" og „*herferð*" þegar til stóð að bjóða mikilvægum viðskiptavinum Eimskips lág verð með því markmiði að ná þeim í viðskipti, sbr. kafla 6.7.6.1, sbr. einnig umfjöllun hér síðar um „*grænlenska veiðidaga*" hjá Samskipum í upphafi árs 2013.

8307. Með áðurnefndum ummælum og tilvísun (S)rekststj-landfl2 til „*grænlenskra daga*" var hér átt við verð á akstri til Akureyrar en það var sú áætlunarleið sem Eimskip hafði áður boðið í hjá Vífilfelli.

8308. (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)sölustj-innanl2 og (E)viðskstj2 áttu samskipti 13. janúar 2012.[4144] Eins og gögn málsins sýna höfðu (S)forstö-innfl1 og (E)sölustj-innanl2 beina aðkomu að tilboðsgerð Samskipa og Eimskips vegna Vífilfells. Þennan dag voru einnig samskipti milli (E)svæðisstj1 og (S)forstö-flutnstj.[4145] Um sönnunargildi þessa vísast til kafla 13.

8309. Þremur dögum eftir fyrrgreind samskipti unnu Samskip áfram að því að setja saman tilboð og drög að nýju flutningasamkomulagi við Vífilfell. Í fundarboði (S)forstö-innfl1 til (S)forstj og (S) frkvstj-innanl sagði: „*Ætla að renna í gegnum nálgunina gagnvart Vífilfell með ykkur*".[4146] Bera gögnin með sér að lagt hefði verið upp með 5-15% lækkun á sjóflutningsverðum en hins vegar um 8-11% hækkun á uppskipun. Þá átti að veita 25% afslátt af BAF gjaldi en Vífilfell var ekki með afslátt af BAF

[4139] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.925884.
[4140] Sjá nánar kafla 14.39.
[4141] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.937574.
[4142] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.16229.
[4143] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.938775.
[4144] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.939093. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.938743 / 0.7.33.939394.
[4145] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1109703.
[4146] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.939350.

í fyrri samningi.[4147] Höfðu Samskip þannig horfið frá fyrri stefnumörkun, sbr. framanritað, sem fól í sér að bjóða Vífilfelli 15-28% lækkun á verði.

8310. Gögn málsins gefa til kynna frekari samskipti Samskipa við Eimskip á þessum þessum tíma.

- Samskipti (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl dags. 18. og 19. janúar 2012.[4148]

- Fundur (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl dags. 20. janúar 2012.[4149]

8311. (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi 16. janúar þar sem farið var yfir drög Samskipa að nýjum samningi við Vífilfell.[4150] Gögnin benda svo til þess að þau drög og verðtillögur hafi verið lagðar fyrir Vífilfell á fundi því þann 27. janúar 2012 sendi (S)frkvstj-innanl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þar sem hann lýsti yfir áhyggjum af því að hafa ekki heyrt í Vífilfelli og sagði: *„…helv…ég sem var svo bjartsýnn á þetta!*". (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði: *„Mig grunar að þeir* [Vífilfell] *muni ekki ganga að þessu.*"[4151] Athygli vekur að (S)forstö-innfl1 vísaði í því samhengi ekki til ótta um ásókn Eimskips í Vífilfell. Er það í samræmi við ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

8312. Vífilfell hafði samband við Samskip þann 29. janúar 2012 og kvaðst vera að skoða tilboð Samskipa og óskaði eftir frekari sundurliðun og upplýsingum ásamt verðtillögum í útflutning. (S)forstö-innfl1 framsendi póstinn á (S)forstj og (S)frkvstj-innanl.[4152] Tilboð Samskipa í útflutning var síðan sent Vífilfelli 31. janúar 2012.[4153]

8313. Dagana 10. og 17. febrúar 2012 átti (E)frkvstj-innanl annars vegar í samskiptum við (S)frkvstj-innanl og hins vegar (S)forstö-útfl.[4154] Um sönnunargildi þessa vísast til kafla 13.

8314. Farið var yfir tilboð Samskipa á fundi með Vífilfelli þann 15. febrúar 2012. Daginn eftir sendu Samskip svör við athugasemdum Vífilfells. Þar má sjá að Samskip féllust á beiðni Vífilfells um hækkun á afslætti af BAF úr 25% í 30% ásamt um 8% lækkun á sjóflutningsverðum og afslátt af erlendum vörugjöldum o.fl. kostnaðarliðum.[4155]

8315. Á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Samskip afhentu samninga fyrirtækisins við stærstu viðskiptavini þess, sbr. upplýsingabeiðni 29. janúar 2015. Endurnýjaður samningur Samskipa við Vífilfell árið 2012 var ekki afhentur.[4156] Er þetta til þess fallið að vinna gegn skilvirkri rannsókn málsins.

8316. Við skoðun afritaðra gagna fundust gögn sem sýna að Samskip og Vífilfell undirrituðu nýjan flutningasamning þann 21. febrúar 2012 og gilti hann til 21. desember 2014. Samningurinn tók til innflutnings og tengdra landflutninga en ekki heildarlandflutninga Vífilfells. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 kom fram að þessi endurnýjun væri mikilvæg fyrir Samskip vegna umfangs viðskipta Vífilfells.[4157]

[4147] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.13377.
[4148] Afhent tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...]
[4149] Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.209324.
[4150] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.939350.
[4151] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.943118.
[4152] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.968420.
[4153] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.944553.
[4154] Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. *„Fskj. A-10. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011*". Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.852549. [...] samþykktu. Doc. ID. 0.7.33.852748 / 0.7.33.854670.
[4155] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.950911.
[4156] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. Liður 8.2 Samningar.
[4157] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.19167. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.952270.

8317. Í júní 2012 fékk Eimskip þær upplýsingar frá Vífilfelli að undirbúningur væri í gangi innanhúss varðandi „*flutningssamningamálin*" og að taka ætti upp þráðinn við Eimskip í byrjun ágúst. Tilkynnti (E)sölustj-innanl2 þeim (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-landfl1, (E)forstö-vöruh, (E)rekststj-vörud, (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (E)viðskstj3 og (E)forstö-flutnmið þessar fregnir og sagði að Eimskip yrði í „*startholunum*" í byrjun ágúst.[4158]

8318. Gögn málsins sýna að framanrituð „*flutningssamningsmál*" Vífilfells sneru að hýsingu og vörudreifingu/landflutningum enda virðast málefni Vífilfells aðeins hafa verið rædd í afmörkuðum deildum innan Eimskips. Þannig er Vífilfell t.d. nefnt í fundargerð vöruhúsadeildar Eimskips (WHO – SALA) frá ágúst 2012 og sagt að vonast væri til þess að fyrirtækið myndi leita eftir verðum í hýsingu og flutningamál eftir fund með fyrirtækinu um miðjan september.[4159] Í samantekt sömu deildar á starfseminni í september og október 2012 kom svo fram að Eimskip hefði hitt Vífilfell á fundi í september og Eimskip sett fram tilboð í hýsingu. Á fundinum hefði hins vegar komið fram að vegna anna myndi Vífilfell ekki taka málið áfram fyrr en á nýju ári. Þá var Eimskip upplýst um að samningar um annað en vöruhýsingu, þ.e. landflutninga og vörudreifingu, hefðu verið framlengdir við Samskip fram á mitt ár 2013.[4160]

8319. Í september 2012 var unnin afurða- og vöruflokkagreining hjá Eimskip. Í greiningu fyrir vöruflokkinn „*Matvara*" vísaði Eimskip til tækifæra til að sækja á fyrirtæki í viðskiptum við Samskip þegar samningar við viðskiptavini þeirra, þ. á m. Vífilfell, yrðu lausir, sbr. eftirfarandi:

> „*Okkar helstu tækifæri liggja klárlega í þeim fyrirtækjum sem ekki eru að flytja með okkur í dag þegar þeirra samningar opnast. Þar má nefna Nathan & Olsen, OJK, Garra, Vífilfell, Fóðurblönduna og Íslensk Ameríska svo einhver séu nefnd. Mikilvæg að halda sambandi við þessi fyrirtæki og minna reglulega á okkur.*"[4161]

8320. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna framangreind gögn frá lok árs 2011 og fram á árið 2012 að Eimskip hafi ekki talið tækifæri felast í því að ná viðskiptum Vífilfells af Samskipum þegar samningar þeirra losnuðu sumarið 2012. Samkvæmt fyrirliggjandi fundargerðum innflutningsdeildar Eimskips (LIS) árið 2012 var Vífilfell t.a.m. aldrei á lista þeirra viðskiptavina sem viðskiptastjórar Eimskips

[4158] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.926423.
[4159] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.139842.
[4160] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.143567.
[4161] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.378771.

máttu sækja í.[4162] Er það í samræmi við fyrirliggjandi fundargerðir frá vikulegum fundum yfirmanna deildarinnar, þ.e. umræðum af fundum (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu og (E)forstö-flutnmið.[4163]

8321. Af gögnum málsins sést að næg tækifæri sköpuðust fyrir Eimskip til að nálgast Vífilfell á þessu tímabili því í nóvember 2011 voru stjórnendur strax meðvitaðir um að beiðni Vífilfells um verðtilboð í dreifingu, hýsingu og einstaka gámaflutninga væri *„ákveðið test á* [Eimskip] *þó svo* [Eimskip] *fá*[i] *svo að bjóða í alla þjónustuliði í byrjun 2012*". Þá kom skýrt fram í beiðni Vífilfells um verðtilboð frá Eimskip þann 17. nóvember 2011 að tilgangurinn væri að meta samkeppnishæfni Eimskips í verðum.

8322. Að framangreindu virti Eimskip markaðsskiptinguna um Vífilfell árið 2012 og endurspeglar framanritað atburðarás samráð Samskipa og Eimskips sem fólst í því að forðast að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Eru atvik þessi einnig í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið, dags. 16. júní 2021, þar sem Eimskip viðurkenndi að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins með ólögmætu samráði við Samskip, m.a. með því að skipta mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

8323. Í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. einnig bréf, dags. 13. júní 2022, er að meginstefnu til byggt á því að sú staðreynd að gert hefði verið ráð fyrir því í markaðsskýrslu Samskipa fyrir árið 2012 að lækka þyrfti verð til að halda Vífilfelli í viðskiptum og verðið hefði síðan verið lækkað í endurnýjuðum samningi sýni virk samkeppni hefði ríkt á flutningamarkaðnum. Á sama tíma byggja Samskip hins vegar einnig á því að innkoma Remeka á markaðinn hefði valdið því að Samskip urðu að ná fram lægri verðum í forflutningum í Danmörku og að það hefði verið *„fullkomlega eðlileg viðbrögð við samkeppni á markaði*." Þessar athugasemdir Samskipa hrófla ekki við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins en nánar er fjallað um sjónarmið fyrirtækisins í kafla 26.41.

14.42. ÍSAM 2011-2012

8324. Áður hefur verið sagt frá því að ÍSAM hefði um lengri tíma verið mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í innflutningi og var m.a. einn stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi á matvöru.

[4162] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.99366. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS.imp Fundargerð_2012_Vika 2.docx*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 10.01.2012, kl. 10:06. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 3*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 17.01.2012, kl. 16:21. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 4*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 26.01.2012, kl. 08:55. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 5*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 07.02.2012, kl. 22:11. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 7*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 23.02.2012, kl. 10:57. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 8*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 06.03.2012, kl. 13:38. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 11*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 20.03.2012, kl. 09:11. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 16*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 16.04.2012, kl. 16:13. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 19*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 08.05.2012, kl. 13:29. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 21*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 24.05.2012, kl. 15:00. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 26*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 26.06.2012, kl. 12:13. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 27*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 06.07.2012, kl. 11:56. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 34*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 23.08.2012, kl. 16:33. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 35*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 28.08.2012.2012, kl. 16:49. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 36*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 04.09.2012, kl. 11:10. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 37*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 11.09.2012, kl. 16:06. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 38*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 09.10.2012, kl. 15:51. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 41*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 11.10.2012, kl. 17:27. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 44*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 02.11.2012, kl. 14:39. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 45*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 08.11.2012, kl. 16:18. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 46*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 19.11.2012, kl. 11:25. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 47*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 11.12.2012, kl. 10:15. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2012_Vika 50*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 11.12.2012, kl. 11:20. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1025500.

[4163] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102828. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102817. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103221. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103197. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.99100. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103212. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.103849. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102700. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.100441. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102651. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.98892. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.101516. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.80333. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.79183. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.75441.

8325. Í framangreindum kafla var fjallað um það þegar ÍSAM framlengdi heildarflutningasamning við Samskip í maí 2010 og gilti hann til 1. júní 2012. Líkt og þar kemur fram náðu Samskip fram hækkun á sjóflutningsverðum með nýjum samningi. Þar kemur jafnframt fram að endurnýjun á flutningssamningi Samskipa við ÍSAM á vormánuðum 2010 hefði verið hluti af ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips.

8326. Í janúar 2011 hækkuðu Samskip á ný verð gagnvart ÍSAM.[4164] Af þessu tilefni skal rifjað upp atvik frá árinu 2011 og varðaði annars vegar Húsasmiðjuna, viðskiptavin Samskipa, og Innnes hins vegar, viðskiptavin Eimskips, þegar markaðsskiptingin gerði Eimskip og Samskipum kleift að hækka verð gagnvart þessum viðskiptavinum, sbr. umfjöllun í kafla 14.34 og 14.35.

8327. Líkt og áður greinir rann samningur ÍSAM og Samskipa út 1. júní árið 2012. Í áætlun (S)forstö-innfl1 frá september 2011 fyrir árið 2012 kom fram að samningar við ýmsa mikilvæga viðskiptavini myndu losna á árinu 2012, þ.m.t. við ÍSAM. Gerði (S)forstö-innfl1 ráð fyrir því að Samskip myndu halda *„öllum núverandi viðskiptavinum*" á árinu 2012.

8328. Í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2012 var síðan fjallað um stöðuna í einstökum tegundum innflutnings. Um innflutning á matvörum segir á bls. 29: *„Samningar við Vífilfell, Íslensk Ameríska, Karl K Karlsson og Nóa eru lausir um vorið 2012 og Garri losnar í október 201*[2]*. Gert er ráð fyrir að allir þessir samningar verði endurnýjaðir.*" Um innflutning drykkjarvara sagði um samning Mekka, sem var aðili að samningi ÍSAM, að gert væri ráð fyrir að samningur yrði endurnýjaður á sömu verðum og væru í þágildandi samningi.

8329. Í lok janúar 2012 kallaði (S)forstj eftir fundi með ÍSAM til að *„ræða svona almennt ganginn varðandi flutningamálin*". Sá fundur var haldinn 1. febrúar 2012.[4165]

8330. (S)forstj hitti ÍSAM aftur á fundi þann 27. mars 2012, að beiðni ÍSAM, til að fara yfir komandi samningaviðræður um endurnýjun á flutningasamningi ÍSAM.[4166] Af gögnum málsins má leiða að ÍSAM hafi haft undir höndum komutilkynningu frá Rúmfatalagernum sem gaf til kynna að ÍSAM nyti ekki jafn góðra kjara hjá Samskipum og að fyrirsvarsmaður ÍSAM hefði, að sögn (S)forstj, verið *„alveg brjálaður*".[4167] Gera má ráð fyrir að ÍSAM hefði haft í hyggju að knýja á um lækkun á flutningsgjöldum vegna þessa.

8331. Að sögn (S)forstö-innfl1 fór framangreindur fundur (S)forstj með ÍSAM fram á eftirfarandi máta:

„Þetta var tuð á báða bóga. Þetta er greinilega Rúmfó tilkynning sem hann er með. [ÍSAM] *segir að Rúmfó séu 16.000 kr lægri en ÍSAM, en við vitum að það er ekki rétt.*

[(S)forstj] *sagði að við þyrftum hækkanir út af BAF-i.* [ÍSAM] *sagði að það væri ekki séns og þetta þyrfti að lækka. Síðan stakk* [(S)forstj] *upp á því að hafa þetta óbreytt, en* [ÍSAM] *sagði að það kæmi ekki til greina. Að lokum bauð* [(S)forstj] *5 mkr í afslátt á ári, en* [ÍSAM] *samþykkti það ekki heldur.* [ÍSAM] *sagði að hann væri til í þetta ef hann fengi 15 mkr á ári í eftirágeiddan afslátt :-).*

Þá lauk fundinum sem betur fer... [(S)forstj] *samþykkti það sem sagt ekki. Allt í hnút, en samt á góðum nótum"* [4168]

8332. Vekur það athygli Samkeppniseftirlitsins að (S)forstö-innfl1 lýsti þrýstingi mikilvægs viðskiptavinar, ÍSAM, um lægri verð sem *„tuði*" en (S)viðskstj1 hafði einmitt sagt ÍSAM vera að *„væla*" yfir of háum verðum í síðustu samningalotu fyrirtækjanna vorið 2010, sbr. kafla 14.26.2.

[4164] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016. Viðauki 10 Söluskýrslur. Söluskýrsla Ísam 11.02.2011.
[4165] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.969854.
[4166] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.991343.
[4167] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.990779.
[4168] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.963957.

8333. Þann 27. mars 2012 vistaði (S)forstö-innfl1 excel-skjal með tillögu að verðum fyrir nýjan samning við ÍSAM.[4169] Tveimur dögum síðar tilkynnti (S)forstj þeim (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv2 að hann myndi hitta ÍSAM 29. mars 2012 en sagði að það væri „*svona snúin staða á þessu nú*". (S)forstö-innfl1 svaraði með eftirfarandi hætti:[4170]

„*Vid heyrum I Bur og reynum ad tefja.*

Gangi ther vel med rebba...

Eg for langt med thad ad klara Rumfatalagerinn adan.

Lokum thessu ollu fyrir paska."

8334. Svo virðist sem fundur (S)forstj og ÍSAM hefði gengið vel því að (S)forstj staðfesti með tölvupósti til ÍSAM þann 29. mars 2012 það samkomulag sem hefði náðst á fundi sama dag, þ.e. að flutningasamningur Samskipa og ÍSAM yrði framlengdur til þriggja ára með öllum samningsatriðum óbreyttum. Um var að ræða sjóflutning og innanlandsflutninga. Samskip virðast hafa samþykkt að greiða ÍSAM eftirágreiddan afslátt að upphæð 5 mkr. á sex mánaða fresti á gildistíma samningsins að því gefnu að flutningar myndu haldast jafnmiklir og á fyrri samningstíma. ÍSAM samþykkti framanritað í megindráttum.[4171]

8335. Í gögnum málsins er ekki að finna vísbendingar um að Eimskip hafi sýnt áhuga á að reyna að ná viðskiptum ÍSAM af Samskipum á þessum tíma. Samkvæmt fyrirliggjandi fundargerðum innflutningsdeildar Eimskips (LIS) árið 2012 var ÍSAM t.a.m. aldrei á lista þeirra viðskiptavina sem viðskiptastjórar Eimskips máttu reyna að ná í viðskipti.[4172] Er það í samræmi við fyrirliggjandi fundargerðir frá vikulegum fundum yfirmanna deildarinnar, þ.e. umræðum af fundum (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu og (E)forstö-flutnmið. Samkvæmt þessu virðist Eimskip hafa forðast að keppa við Samskip um viðskipti ÍSAM á þessum tíma.[4173] Er það í samræmi við markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

8336. Í samhengi við framangreind atvik tengd viðskiptum ÍSAM árið 2012 ber hér að vekja athygli á atvikum tveimur árum áður vegna sama viðskiptavinar. Þann 12. nóvember 2010, nokkrum mánuðum eftir að Samskip náðu að endurnýja samning sinn við ÍSAM á hækkuðum verðum á grundvelli samráðs við Eimskip, sendi (E)frkvstj-Dk, yfirmaður Eimskips í Danmörku, tölvupóst til (E)viðskstj1. Þar spurði hann hvort ÍSAN væri ekki að losna, þeir væru stórir innflytjendur frá m.a. Danmörku. Sagði hann síðan:

„*Eða höfum við engan áhuga á nýjum kúnnum*".

8337. (E)viðskstj1 svaraði stuttu seinna með eftirfarandi hætti:[4174]

„*Ég held að menn vilja ekki heyfa* [svo] *við neinu , en við gáfum verð til Mekka frekar lágt en það dugði ekki til .*

Búið er að bjóða í sl. vikur OJK og Garri en fengið þetta ekki, svo núna er verið að vinna í Áltak […] þeir vilja koma Spurning hvað við gefum þeim

Þú ættir að hrista upp í [(E)frkvstj-sala/þj] *aðeins og sjá hvað hann segir* ☺"

[4169] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.14052.
[4170] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.992694.
[4171] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.993182.
[4172] Sjá tilvísuð gögn í nmgr. 511.
[4173] Sjá tilvísuð gögn í nmgr. 512.
[4174] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...]

8338. Hér er um að ræða skýrt samtímagagn frá starfsmönnum Eimskips. Hér spurði yfirmaður Eimskips erlendis, (E)frkvstj-Dk, viðskiptastjóra hjá Eimskip á Íslandi (E)viðskstj1, í samhengi við lausan samning ÍSAM, hvort Eimskip hefði ekki áhuga á nýjum viðskiptavinum.

8339. Svör (E)viðskstj1 varpa skýru ljósi á hina ólögmætu markaðsskiptingu á þessum tíma, þ.e. að *„menn"* vildu ekki hreyfa við viðskiptavinum milli Eimskips og Samskipa. Að mati Samkeppniseftirlitsins vísar viðskiptastjórinn til yfirmanna í þessu samhengi en síðar í tölvupóstinum hvetur (E)viðskstj1 yfirmanninn til að *„hrista upp í* [(E)frkvstj-sala/þj]". Telur Samkeppniseftirlitið (E)viðskstj1 vísa til þess að gera ætti tilraun til að fá (E)frkvstj-sala/þj til að hverfa frá friðnum við Samskip. Hafa ber í huga að umræddur (E)frkvstj-sala/þj var æðsti yfirmaður Eimskips í inn- og útflutningi til og frá Íslandi. Hann hafði ríka aðkomu að framkvæmd samráðsins við Samskip og samskipti hans við keppinautinn voru tíð á rannsóknartímabilinu.

8340. Samkvæmt gögnum málsins báru framangreind hvatningarorð (E)viðskstj1, um að *„hrista upp í* [(E)frkvstj-sala/þj]" ljóslega ekki árangur. Eimskip sóttist ekki eftir að sækja viðskipti ÍSAM af Samskipum árið 2010 en gaf dótturfélagi ÍSAM, Mekka (sem var mun umfangsminni flutningskaupandi en móðurfélagið), tilboð í viðskipti. Atvik árið 2012 bera með sér sama háttarlag Eimskips.

8341. Í nóvember 2012 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til Mekka og spurði hvort samningur þeirra við Samskip væri að renna út. Mekka svaraði því til, í samræmi við framanritað, að samningur Mekka við Samskip væri í gildi fram á haustið 2014. Þetta virtist koma (E)frkvstj-sala/þj á óvart og spurði hann: *„hvað gerðist í millitíðinni? Búnir að framlengja um 2 ár án þess að tala við vini sína?*"[4175] Í fyrirliggjandi gögnum málsins er ekki að finna viðlíka áhuga (E)frkvstj-sala/þj eða annarra starfsmanna eða stjórnenda Eimskips á viðskiptavinum Samskipa sem falla undir það að teljast stórir eða mikilvægir viðskiptavinir enda samráð þeirra á milli um að halda *„frið*" um slíka viðskiptavini. Skýrir það ástæðuna fyrir því að (E)frkvstj-sala/þj sendi tölvupósta sem þessa til Mekka en ekki t.a.m. til ÍSAM.

8342. Það var því í samræmi við áætlanir Samskipa og án nokkurs aðhalds frá höfuðkeppinauti fyrirtækisins, Eimskip, sem Samskip náðu að endurnýja flutningasamninginn við ÍSAM árið 2012 til ársins 2014. Hafa ber í huga að ástæða þess að ÍSAM náði fram lækkun með eftirágreiddum afslætti var að fyrirtækið hafði komist yfir upplýsingar um kjör annars viðskiptavinar Samskipa en ekki vegna samkeppni frá Eimskip, en Eimskip virðist ekki hafa gert neina tilraun til að nálgast ÍSAM á þessum tíma. Á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga óskaði Samkeppniseftirlitið eftir afhendingu samninga Samskipa við stærstu viðskiptavini fyrirtækisins, sbr. upplýsingabeiðni 29. janúar 2015. Endurnýjaður samningur Samskipa við ÍSAM árið 2012 var ekki afhentur.[4176] Er þetta til þess fallið að vinna gegn skilvirkri rannsókn málsins.

8343. Við mat á framangreindu ber einnig að horfa til gagna sem sýna bein samskipti Samskipa við Eimskip, þ.m.t. á því tímabili sem atvik vegna ÍSAM áttu sér stað. Vísast um þetta m.a. til kafla 13.

8344. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna framangreind atvik varðandi ÍSAM áframhaldandi markaðsskiptingu á markaðnum milli Samskipa og Eimskips, er hafði komist á með samstilltum aðgerðum fyrirtækjanna. Þá ber að líta til þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip á þessum tíma, m.a. með því að skipta mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

8345. Í athugasemdum sínum við AII mótmæla Samskip þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af áætlunum fyrirtækisins og byggja á því að að viðræður fyrirtækisins við ÍSAM hefðu farið fram án

[4175] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1026332.
[4176] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. Liður 8.2 Samningar.

nokkurra samskipta við Eimskip. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið eins og nánar er rakið í kafla 26.42.

14.43. Rúmfatalagerinn 2012

8346. Í kafla 14.23 er lýst atvikum sem tengdust Rúmfatalagernum sem endurspegla ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á árinu 2010. Skiptir hér m.a. máli að í áætlun (S)forstö-innfl1 frá september 2011 fyrir árið 2012 kom fram að samningar við ýmsa mikilvæga viðskiptavini myndu losna á árinu 2012, þ.m.t. við Rúmfatalagerinn. Gerði (S)forstö-innfl1 ráð fyrir því að Samskip myndu halda *„öllum núverandi viðskiptavinum*" á árinu 2012.

8347. Gekk framangreint eftir í tilviki Rúmfatalagersins. Gildistími samnings milli Samskipa og Rúmfatalagersins var til 31. maí 2012.[4177] Eins og lýst verður hér á eftir endurnýjuðu Samskip samning sinn við Rúmfatalagerinn 3. apríl 2012.

8348. Á því tímabili sem samningaviðræður Samskipa við Rúmfatalagerinn áttu sér stað áttu Samskip einnig í fjölmörgum samskiptum við Eimskip, þ. á m. stjórnendur, sbr. samskiptayfirlit í kafla 13.

8349. Þann 10. janúar 2012 vistaði (S)forstö-innfl1 skjal með heitinu *„samanburður samninga 2012*". Var þar að finna samanburð á verðum gagnvart eftirtöldum aðilum: Rúmfatalagerinn, Ölgerðin (Samskip), Ölgerðin (Eimskip), Vífilfell, Nathan, ÍSAM (tillaga), OJK, Garri, Samkaup, Húsasmiðjan, BYKO og Vífilfell (nýtt).[4178] Daginn eftir sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)starfsm-Jóna með lista yfir stærstu viðskiptavini innflutningsdeildar. Var Rúmfatalagerinn nr. sjö á þeim lista.[4179]

8350. Gögn málsins sýna að Rúmfatalagerinn setti sig í samband við (E)frkvstj-sala/þj og óskaði eftir viðræðum um tilboð í flutninga fyrirtækisins, sbr. tölvupóst dags. 12. mars 2012 frá Rúmfatalagernum til (E)frkvstj-sala/þj með fyrirsögninni *„Flutningstilboð*".[4180] Það er í samræmi við það að Rúmfatalagerinn var tilgreindur í fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu í viku 9 (27. febrúar – 4. mars 2012) undir *„Samningavinnslan*".[4181]

8351. Þann 20. mars 2012 svaraði (E)frkvstj-sala/þj framangreindum tölvupósti Rúmfatalagersins frá 12. mars 2012 og baðst afsökunar á því að hafa ekki náð að svara fyrr beiðni Rúmfatalagersins um fund til að ræða mögulegt tilboð. Rúmfatalagerinn svaraði (E)frkvstj-sala/þj sama dag og lagði til að fundur yrði haldinn í byrjun apríl. (E)frkvstj-sala/þj svaraði og sagði að sá tími hentaði honum vel.[4182]

8352. Þann 28. mars 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til Rúmfatalagersins. Meðfylgjandi honum var tilboð í flutninga fyrirtækisins. Tók (S)forstö-innfl1 eftirfarandi fram í tölvupóstinum: *„Ég setti tilboðið upp miðað við þessa lækkun á heimakstrinum. […] Þið sjáið að inni í þessum útreikningum er meðal FAF-ið. FAF-ið er hærra í dag, en mun auðvitað breytast upp eða niður í samræmi við bensín verð. Þessu stillti ég síðan upp í samningsform. Þar á allt að vera óbreytt frá fyrri samningi fyrir utan þessar tölur hér að ofan. Taktu þó sérstaklega eftir kafla 9 um verðbreytingar. Þar setti ég almennar gjaldskrárhækkanir á erlendu gjöldin, en skilyrti þá hækkun samt við CPI. Síðan sett ég sjóflutningshækkanir fastar á 6 mánaða fresti. Annað er í takt við það sem er í gangi í dag. Vona að þetta ljúki málinu og að við getum skrifað undir nýjan samning nú í kringum páskana. Verður þú ekki annars á landinu þá?*" [4183]

[4177] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. "*Rúmfatalagerinn 19.03.2010*", liður 8.2.
[4178] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.16229.
[4179] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Stærstu viðskiptavinir innflutnings.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.937987.
[4180] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.345599. Ekki er hægt að sjá efni upphaflega tölvupóstsins.
[4181] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.103212.
[4182] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.345599.
[4183] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.965272.

8353. Rúmfatalagerinn svaraði daginn eftir og kom á framfæri athugasemdum varðandi verðbreytingar, verð fyrir sjófrakt, útreikning á gengi, FAF, verð til Akureyrar og gjaldskrárhækkanir erlendis.[4184]

8354. (S)forstö-innfl1 svaraði Rúmfatalagernum sama dag og sendi drög að nýjum samningi. Í tölvupóstinum sagði m.a. eftirfarandi varðandi verðbreytingar (1) og sjófrakt (2):

„1. Ég er sammála þér hér, 4% er of mikið. Höfum þetta 2% á ári, fyrst 1.jan 2013 og síðan á 12 mánaða fresti eftir það.

2. Varðandi sjóflutnings verðin þá get ég því miður ekki lækkað þau. Ég setti fram tillögu um lendingu á málinu með ákveðnum verð strúktúr og endurgreiðslu á FAF-inu. Ég verð að halda mig fast við hana. Við höfum nú þegar lækkað upprunalega útspil okkar um 4000 kr í akstursverðunum og það er eins lang [svo] *og við komumst. Við þurfum að halda ákveðinni línu í þessum verðmálum frá FOB til Door og þau verð sem ykkur standa til boða eru einfaldlega þau bestu á markaðnum. Við hefðum í upphafi getað (og hefðum viljað) sett fram meiri hækkanir, en gerðum það ekki því við vildum ekki fara í eitthvað ping pong varðandi þau, Vonandi getið þið fallist á þessi verð sem í boði eru.*"[4185]

8355. Rúmfatalagerinn svaraði síðar sama dag og var m.a. ekki sáttur við svör (S)forstö-innfl1 varðandi sjófraktina. Um þann þátt sagði:

„Ég skil ekki hvers vegna þið teljið ykkur þurfa hækkanir umfram það sem er í núverandi samningi, þar sem samið hefur verið um hverjar hækkanirnar skulu vera. Ég hef ekki leitað til Eimskipa með þessa flutninga eða farið í samstarf við aðra stóra innflytjendur sem eru að smala saman hóp til að láta bjóða í pakka vegna þess að ég vil klára þetta í samningum við ykkur. Þjónustan er góð og við höfum ekki undan neinu að kvarta og teljum okkur að sama skapi vera góða kúnna sem borga alltaf reikningana okkar. Bið þig að endurskoða afstöðu þína hér. Ég er bara að fara fram á að halda samningnum eins og hann er í dag með breytingum á kostnaðarstrúktur. Ekki lækkun – taktu eftir því!"[4186]

8356. Framangreind ummæli Rúmfatalagersins, um að hafa ekki leitað til Eimskips, eru ekki í samræmi við áðurnefnd gögn frá Eimskip.

8357. (S)forstö-innfl1 svaraði athugasemdum Rúmfatalagersins stuttu síðar. Bauð hann m.a. lækkun á sjófrakt og að breyta samningnum yfir í íslenskar krónur.[4187] (S)forstö-innfl1 og Rúmfatalagerinn ákváðu svo að hittast á fundi 3. apríl 2012 til að ganga frá nýjum samningi.[4188] Sendi (S)forstö-innfl1 samningsdrög til Rúmfatalagersins daginn áður.[4189]

8358. Þann 3. apríl 2012 vistaði (S)forstö-innfl1 skjal með heitinu *„Samningur Rúmfatalagerinn og Samskip 2012-2015 vs2*". Samkvæmt samningnum gilti hann til 1. apríl 2015 og var hann óuppsegjanlegur á þeim tíma.[4190] Sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj þar sem sagði: *„Vildi láta þig vita að við vorum að skrifa undir nýjan 3ja ára samning við Rúmfatalagerinn*."[4191]

8359. Það er síðan ekki fyrr en 19. apríl 2012 sem Eimskip sýndi viðbrögð við umleitan Rúmfatalagersins en þann dag sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til Rúmfatalagersins þar sem sagði: *„Sæll félagi og gleðilegt sumar, hvernig eru næstu vikur hjá þér? Ég er við á morgun föstudag en er svo erlendis í næstu viku til föstudags en er svo alveg við eftir það í nokkrar vikur amk. Heyri frá þér með hvaða tími hentar þér best*."

[4184] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.965305.
[4185] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.966158.
[4186] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.966217.
[4187] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.966243.
[4188] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.966967.
[4189] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. *„Samningur Rúmfatalagerinn og Samskip 2012-2015 vs2.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.967029.
[4190] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.15662.
[4191] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.967573.

8360. Rúmfatalagerinn svaraði (E)frkvstj-sala/þj daginn eftir: *„Ég endaði með að ganga frá samningi við Samskip. Hafði með að gera leiðréttingu sem ég vildi fá 4 ár aftur í tímann sem þeir voru ekki tilbúnir að samþykkja án þess að hafa framtíðarsamning í höndunum*."

8361. (E)frkvstj-sala/þj svaraði: *„Takk fyrir að láta mig vita, þú hefur okkur bara aftur í huga þegar þessi samningur rennur út, varla samdir þú til 4 ára?*" Rúmfatalagerinn svaraði (E)frkvstj-sala/þj: *„Það var ekki svo slæmt en til að ná í gegn þeim atriðum sem þetta mál snérist um þá vildu þeir fá 3ja ára samning til að fá eitthvað til baka. Ég samþykkti það*."

8362. (E)frkvstj-sala/þj áframsendi tölvupóstsamskiptin á (E)forstö-sölu með skilaboðunum: *„Helv.... langur tími*".[4192]

8363. Í glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 4. maí 2012 kemur fram að Rúmfatalagerinn hafi framlengt samninginn við Samskip. Í glærukynningunni er mynd af tölvupósti Rúmfatalagersins (Lagersins) til (E)frkvstj-sala/þj þar sem tilkynnt var um samninginn við Samskip.[4193]

8364. Framangreint sýnir að forsendur í áætlunum (S)forstö-innfl1 fyrir árið 2012 héldu að þessu leyti. Eimskip sýndi þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa lítinn áhuga og Samskip náðu því að halda honum, án samkeppnisaðgerða frá Eimskip. Áframhaldandi *„ró*" var því á markaðnum og í samræmi við það reyndu Samskip að knýja fram verðhækkun gagnvart Rúmfatalagernum. Er þetta til stuðnings samráðinu á þessum tíma. Eru framangreind atvik jafnframt í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið en þar viðurkennir Eimskip að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip, m.a. með því að skipta mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

8365. Frá lokum árs 2011 og fram á árið 2012 hélt Eimskip því ÖES og Aðföngum í viðskiptum án raunverulegrar samkeppnislegrar ógnar frá Samskipum. Á móti héldu Samskip viðskiptum Vífilfells, ÍSAM og Rúmfatalagersins.

8366. Í athugasemdum Samskipa er bent á að fyrirtækið hafi mætt kröfum Rúmfatalagersins þar sem það hefði verið hægt. Það hefði verið ástæða þess að Rúmfatalagerinn hafi ákveðið að endursemja við Samskip, auk góðrar þjónustu, en ekki skortur á samkeppni frá Eimskip.[4194] Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið eins og nánar er rakið í kafla 26.43.

14.44. Samskip og Eimskip hækka verð sumarið 2012

8367. Líkt og rakið er í kafla 14.39.4 hér að framan hækkuðu Samskip og Eimskip gjaldskrár sínar í janúar 2012. Í kaflanum er aðdragandi þeirra hækkana rakinn og rökstutt hvernig umræddar hækkanir endurspegluðu ólögmætt samráð fyrirtækjanna. Í kjölfar þessara hækkana héldu áform fyrirtækjanna um verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum áfram.

8368. Framangreind samtímagögn frá fyrri hluta árs 2012 sýna, að mati Samkeppniseftirlitsins, hvernig framkvæmd verðhækkana Samskipa og Eimskips gagnvart viðskiptavinum gat farið fram án nokkurs ótta um viðbrögð helsta keppinautarins við verðhækkunum. Í því samhengi ber að hafa hliðsjón af tíðum samskiptum stjórnenda Samskipa og Eimskips á sama tímabili. Er þetta til vitnis um *„friðinn*" sem leiddi af samráði fyrirtækjanna sem gerði þeim kleift að koma í veg fyrir verðlækkanir og gaf þeim þess í stað tækifæri til að hækka verð.

14.44.1. Verðhækkun Eimskips

8369. Líkt og rakið hefur verið sýna gögn málsins að Samskip og Eimskip hafi á fyrri hluta árs 2012 lagt mikla áherslu á að hækka verð og gjaldskrár sínar í sjóflutningum. Þetta gekk eftir. Bæði fyrirtækin

[4192] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.345599.
[4193] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.190915.
[4194] Mgr. 1388-1389 og 1391 í athugasemdum Samskipa við AII.

hækkuðu gjaldskrár sumarið 2012 ásamt því að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Verður nú vikið að atvikum sem tengjast þessu.

8370. Rétt er að rifja upp að í kafla 14.39 var gerð grein fyrir áformum Samskipa um verðhækkanir á árinu 2012 og hvernig áformin breyttust annars vegar á tímabilinu frá 30. ágúst 2011 til 17. október 2011 og hins vegar eftir fund lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa 29. desember 2011. Þann 17. október 2011 stóð til að hækka þjónustugjöld Samskipa á Íslandi og sjóflutningsgjaldskrá fyrirtækisins um 4% 1. ágúst 2012 en sú áætlun breyttist eftir umræddan fund 29. desember 2011 og hækkuðu Samskip sjóflutningsgjaldskrá og þjónustugjöld á Íslandi í janúar 2012. Engu að síður hækkuðu Samskip gjaldskrár að nýju sumarið 2012, sbr. eftirfarandi umfjöllun.

8371. Í maí 2012 hóf Eimskip undirbúning að hækkun á gjaldskrám. Í þeim mánuði var rætt um fyrirhugaða gjaldskrárhækkun á forstöðumannafundi Eimskips.[4195] Í byrjun maí 2012 var jafnframt fundur innan Eimskips þar sem m.a. var fjallað um markmið sölu- og áætlunardeildar (LIS, inn- og útflutningur) og var í því sambandi vísað til áðurnefnds Vegvísis sem útbúinn var fyrir árið 2012.[4196] Var í umræddum Vegvísi lögð áhersla á að hækka verð gagnvart viðskiptavinum, lækka afslætti o.s.frv. Kom þar einnig fram að ná ætti í *„þögla „cargoið""* og að starfsmenn ættu að vera skynsamir og *„grugga" ekki vatnið""*. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir framangreind umfjöllun að unnið var markvisst að þessu markmiði innan Eimskips árið 2012.

8372. Dagana 22. og 29 maí 2012, hittust (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu á vikulegum fundi sínum. Samkvæmt fundargerðum var á fundunum rætt um áherslur fyrir árið 2012, þar sem, líkt og fyrri mánuði, kom fram m.a.:

„Hækkun meðalsjóflutningsgjalda"[4197]

8373. Þann 30. maí 2012 sendi (E)forstö-landfl1 fyrirmæli til undirmanns hjá landflutningum Eimskips. Heiti tölvupóstsins var *„Hækkanir"* og þar kom eingöngu fram:

„Þurfum að hækka 1.júlí. – þetta verður þá í kringum um 3,5%."[4198]

8374. Dagana 6. – 13. júní 2012 unnu stjórnendur Eimskips áfram að framkvæmd hækkana á gjaldskrám.[4199] Tilgreindi (E)forstö-landfl1 í þessum undirbúningi t.a.m. að landflutningadeildin ætlaði að hækka gjaldskrár um 3,5%. (E)frkvstj-sala/þj svaraði honum strax og sagðist hafa verið búinn að ákveða að hækka sjóflutning um 3,4%. Þá svaraði (E)forstö-landfl1:

„þá verður 3,4% hjá okkur líka".[4200]

8375. Þann 19. júní 2012 spurði (E)verkefnastj (E)rekststj, rekstrarstjóra Eimskips í Sundahöfn, hvort öll gjöld í Sundahöfn ættu að taka gjaldskrárhækkun frá 1. júlí 2012. (E)rekststj svaraði og sagði:

„hækkun á allt hjá okkur".[4201]

8376. Þá vekur athygli að sjóflutningsgjaldskrá Eimskips fyrir búslóðir átti ekki að taka breytingum, þ.e. ekki var fyrirhugað að hækka hana sumarið 2012.[4202] Hér skal rifjað upp mat Samkeppniseftirlitsins

[4195] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. *„SCS may 2012"*, glæra nr. 2.
[4196] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.346045 / 0.7.33.346347. Í viðhengi voru annars vegar áætlun Eimskips fyrir árið 2012 og hins vegar umræddur Vegvísir *„Liner Sales (LIS) – Vegvísir 2012_Final.pptx"*.
[4197] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102700. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.100441.
[4198] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.115902.
[4199] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.133531 / 0.7.34.41522. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. *„Gjaldskrárhækkanir"*, dags. 06.06.2012. Doc. ID. 0.7.34.41528. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.42095. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.133672. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.133690. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.42385.
[4200] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.117010.
[4201] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. *„RE: Gjaldskrárhækkun 01.07.2012"*, dags. 19.06.2012, kl. 09:40 og 10:11. Doc. ID. 0.7.33.929258.
[4202] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.42231.

um að Samskip og Eimskip hafi frekar átt í samkeppni um minni sendingar eins og búslóðaflutninga, á meðan „*friðurinn*" og samráðið tók helst til mikilvægra viðskiptavina (sem voru þeirra helsta tekjulind). Er framangreind ákvörðun Eimskips um að hækka ekki verð fyrir sjóflutning á búslóðum til þess fallin að renna stoðum undir framangreint mat.[4203]

8377. Áfram hélt undirbúningur að framkvæmd gjaldskrárhækkunar innan Eimskips. Í fundargerð sölu- og áætlunardeildar Eimskips (LIS) frá fundi deildarinnar 26. júní 2012 kemur þannig fram undir liðnum „*Helstu mál*" m.a. eftirfarandi:

„Hækkun gjaldskrár: Gjaldskráin hækkar 1. Júlí um 3,4%. Höfum fullgild rök vegna kostnaðarverðsþróunar vel yfir 4%. Semsagt við erum ekki að sækja heldur viðhalda. Allir "LIS-arar" búnir að fara yfir sína samninga og því á ekkert að þurfa koma upp. Tilkynningin á að berast viðskiptavinum á föstudaginn komandi."[4204]

8378. Athygli vekur að í framangreindum undirbúningsgögnum frá Eimskip er ekki að greina ótta við viðbrögð helsta keppinautarins, Samskipa, við fyrirhugaðri gjaldskrárhækkun.

8379. Hækkun Eimskips kom eins og áður segir til framkvæmda 1. júlí 2012 (vegna Evrópuflutninga) og 20. júlí 2012 (vegna Norður-Ameríku flutninga). Hækkaði Eimskip sjóflutningsgjaldskrá, þjónustugjöld á Íslandi og gjaldskrá landflutninga um 3,4%.[4205] Samkvæmt gögnum frá Eimskip var tilkynning um hækkunina send til 850 stærstu viðskiptavina fyrirtækisins.[4206] Gefur það til kynna að hækkunin hafi náð til margra mikilvægra viðskiptavina fyrirtækisins.

8380. Samkvæmt fundargerðum sölu- og áætlunardeildar Eimskips (LIS, inn- og útflutningur) 3. júlí og 20. ágúst 2012 voru „[e]*ngin viðbrögð komin á gjaldskrárhækkunina nýverið – Verður að tryggja að tilkynningar fari á erlenda viðskiptavini ((E)forstö-sölu)*." Einnig kom fram í fundargerð frá fundinum 20. ágúst 2012 að rætt hafi verið um áframhaldandi hækkun á verðum:

„Auknar tekjur? Já takk þurfum á þeim að halda! Leggjum höfuðið í bleyti og sýnum fram á okkar reynslu í skapandi aðgerðum ..." [4207]

8381. Samkvæmt þessu átti að beita reynslu Eimskips í „*skapandi aðgerðum*" til þess að finna tilefni eða réttlætinga á því að hækka verð. Hér ber að líta til gagna Samskipa frá desember 2010 og janúar 2011 sem mati Samkeppniseftirlitsins eru skýr birtingarmynd af þeirri takmörkuðu samkeppni sem leiddi af samráði Samskipa við Eimskip. Af þeim má ráða að það þótti sjálfsagt að leggja ný gjöld á viðskiptavini í innflutningi þrátt fyrir að fyrir lægi skýr niðurstaða hjá stjórnanda hjá Samskipum að fyrirtækið yrði ekki fyrir auknum kostnaði vegna breytinga sem átti að tengja gjaldtökuna við. Er það að mati Samkeppniseftirlitsins lýsandi fyrir skort á samkeppni að viðkomandi stjórnandi hjá Samskipum ræddi um „*hugmyndaflug*" varðandi tilefni eða réttlætingu á þessari hækkun á verði, sbr. kafla 14.33.14.3. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir framangreind fundargerð Eimskips frá ágúst 2012 fram á hið sama.

8382. Þrátt fyrir að staðhæft hafi verið í fundargerðum sölu- og áætlunardeilda Eimskips að „[e]*ngin viðbrögð*" hafi verið við gjaldskrárhækkun Eimskips frá 1. júlí 2012 sýna gögn málsins óánægju

[4203] Varðandi búslóðaflutninga og samanburð á háttsemi varðandi verðlagningu Eimskip á öðrum sjóflutningi má benda á að samkvæmt fundargerð af fundi [...]frá september 2010 stóð um verðlagningu á endursendum búslóðum: „*Heimild veitt til að veita allt að 30% afslátt af sjóflutningsgjaldi*". Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*vika 39.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.561717. Má þarna sjá önnur fyrirmæli en átti við um áherslur af fundum [...] (og fundargerðum LIS) þar sem fyrirmælin voru þau að hækka meðalsjóflutningsverð.
[4204] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Titill skjals: „*LIS fundur: Stöðufundur*", vika 26, dags. 26.06.2012. Síðast vistað á tölvudrifi Eimskips 26.06.2012, kl. 12:13.
[4205] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.118686.
[4206] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.799426.
[4207] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. LIS. „*LIS fundur_2012_vika 27*". Vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips 06.07.2012, kl. 11:56. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. LIS. „*LIS fundur_2012_vika 34*". Vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips 23.08.2012, kl. 16:33.

meðal viðskiptavina fyrirtækisins. Þann 6. júlí 2012 sendi framkvæmdastjóri fyrirtækisins SET tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og kvartaði yfir gjaldskrárhækkuninni. Í tölvupóstinum sagði:

„Þessi hækkun er vægast sagt undarleg þegar litið er til þróunar helstu áhrifaþátta.

Olíuverð hefur lækkað, krónan hefur styrkst, kaupgjald stendur í stað og flutningamagn hefur aukist hjá ykkur og þar með hefur nýting fastafjármuna og innviða væntanlega batnað umtalsvert.

Ef þetta er einhver misskilningur þá væri gaman að vita hvaða þættir mynda þessa 3,4% hækkunarþörf."

8383. Er þetta enn eitt dæmið til viðbótar þar sem viðskiptavinir Eimskips eða Samskipa eru ósáttir við verðhækkun þar sem þeir skilja ekki forsendur viðkomandi hækkunar.

8384. (E)frkvstj-sala/þj svaraði framangreindum tölvupósti sama dag. Í svari (E)frkvstj-sala/þj segir að „[o]*líugjald (BAF) hreyfist í takt við olíuverðsbreytingar á markaði*" og að það hafi því ekki haft áhrif á hækkunina. Þá segir að helstu áhrifaþættir hafi verið *„almennar kostnaðarhækkanir sbr. launavísitala og neysluverðsvísitala*". Að auki hafi verið *„nokkuð um*" kostnaðarhækkanir í erlendum höfnum.[4208] Hér ber að hafa í huga framangreindan tölvupóst (E)forstö-sölu frá 6. febrúar 2012 þar sem hann benti á að *„viðskiptavinir kvarta svo stöðugt yfir háum erlendum kostnaði*" og að viðskiptavinir viti ekki af því að framlegð Eimskips á *„for- og áframflutningi erlendis hleypur á tugum prósenta.*"

8385. Gögn málsins bera með sér að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna áttu samskipti 2. og 4. júlí 2012, sbr. kafla 13.

14.44.2. Verðhækkun Samskipa

8386. Þann 11. júlí 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv2 með heitinu „*Hækkanir*" og sagði eftirfarandi:

„Eimskip var að hækka. Ræðum við fyrsta tækifæri hvað við eigum að gera"[4209]

8387. Hér skal áréttuð umfjöllun í kafla 14.39 en þar segir frá því að Samskip höfðu í október 2011 áformað að hækka gjaldskrá sjóflutnings og þjónustugjöld á Íslandi 1. ágúst 2012 en að í kjölfar fundar lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa hefðu Samskip ákveðið að flýta umræddri hækkun fram í janúar 2012. Strax í kjölfar framangreindrar verðhækkunar Eimskips sumarið 2012 vildi (S)forstö-innfl1, sem lék lykilhlutverk við framkvæmd verðhækkana hjá Samskipum, ræða *„við fyrsta tækifæri*" hvernig átti að bregðast við verðhækkunum Eimskips. Líkt og eftirfarandi umfjöllun sýnir brugðust Samskip ekki við með því að nýta sér óánægju viðskiptavina Eimskips með hækkunina heldur var ákveðið að hækka verð á sambærilegan hátt og Eimskip.

8388. Sama dag áframsendi (S)starfsm-Jóna tölvupóst sem Eimskip hafði sent til Jóna, til (S)forstö-innfl1 en þar var tilkynnt um gjaldskrárhækkun Eimskips frá 1. júlí 2012.[4210] Um klukkustund síðar sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl og bað þá um að hafa til gögn sem *„got* [svo] *væri að hafa*" við hækkun á gjaldskrá. Á meðal þeirra gagna sem (S)frkvstj-millilandasv2 nefndi var sundurliðaður samanburður á gjaldskrám Eimskips og Samskipa, greining á áhrifum gjaldskrárhækkunar á tekjur Samskipa og niðurbrot tekna í einstaka tekjuþætti.[4211]

8389. Sex dögum síðar, 17. júlí 2012, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til markaðsstjóra Samskipa, (S)forstö-markaðs (afrit til (S)forstö-útfl). Heiti póstsins er: *„Gjaldskrárhækkun 1.ágúst*" og þar kemur fram eftirfarandi:

[4208] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.974458.
[4209] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.993522.
[4210] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. Frá Eimskip til Jóna [...] Doc. ID. 0.7.33.993512.
[4211] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.580022.

„Við höfum ákveðið að hækka gjaldskránna hjá okkur þann 1. Ágúst. Þess vegna þarf að senda út tilkynningu á e-maili.

Hér er tillaga að texta:

Ágæti viðskiptavinur

Frá og með miðvikudeginum 1. ágúst nk. munu þjónustugjaldskrár Samskipa á Íslandi og gjaldskrá sjóflutnings hækka um 3,7%. Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta kostnaðarhækkunum í rekstri."[4212]

8390. Eins og áður greinir höfðu bæði Eimskip og Samskip í lok árs 2011 gert ráð fyrir gjaldskrárhækkunum í byrjun árs 2012 og um mitt ár 2012. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það „*friðurinn*" og samráðið sem leyfði þá stefnumörkun. Ekki var þörf á því fyrir fyrirtækin að stilla saman nákvæma fjárhæð og tímasetningu hækkunar. Á grundvelli samráðsins höfðu fyrirtækin einfaldlegu vissu fyrir því að t.d. Samskip myndu elta hækkun Eimskips en ekki bregðast við henni með því að hækka ekki verð (eða lækka) og reyna þannig að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint skýrt dæmi um þetta, sbr. einnig umfjöllun hér á eftir.[4213]

8391. Tveimur dögum síðar, 19. júlí 2012, hélt (S)forstö-innfl1 áfram við framkvæmd og undirbúning verðhækkunarinnar 1. ágúst 2012. Þann dag sendi hann n.t.t. tölvupóst til starfsmanna innflutningsdeildar fyrirtækisins og tilkynnti og gaf fyrirmæli um eftirfarandi:

„Við munum hækka gjaldskrá okkar á þjónustugjöldum innanlands og sjóflutningi um 3,7% þann 1.ágúst.

Þessi hækkun er bara í takt við verðbólgu. Vísitala neysluverðs hefur hækkað um 3,7% frá síðustu hækkun okkar.

Ég prentaði út lista yfir A og B kúnna. Hann mun ganga á milli ykkar og þið þurfið að fara yfir ykkar viðskiptavini. Taka út tengiliði sem eru hættir og bæta við nýjum. Síðan þarf að bæta við sem fyrirtækjum sem eru einhverra hluta vegna ekki á listanum. Þegar þessari yfirferð er lokið þarf að koma listanum til […] því þær munu senda út tilkynningu um hækkunina í lok næstu viku.

Ég sá að það vantar a.m.k. BM Vallá og Búr inn á listann. […] þið bætið þeim við."[4214]

8392. Þann 27. júlí 2012 tilkynntu Samskip um hækkun gjaldskrár frá 1. ágúst 2012. Þannig hækkuðu Samskip sjófrakt og öll þjónustugjöld innanlands og erlendis um 3,7%. Einnig hækkuðu Samskip gjaldskrá í landflutningum um 3,7%.[4215]

8393. Að mati Samkeppniseftirlitsins kom ranglega fram í tilkynningunni að umræddar hækkanir væru til að „*mæta kostnaðarhækkunum í rekstri*".[4216] Líkt og rakið er hér að framan benda gögn málsins þvert á móti til þess að með umræddri hækkun hafi Samskip verið að elta gjaldskrárhækkun Eimskips. Vísast til tölvupóstar (S)forstö-innfl1 frá 11. júlí 2012 þar sem segir: „*Eimskip var að hækka. Ræðum við fyrsta tækifæri hvað við eigum að gera*". Benda þessi ummæli (S)forstö-innfl1 til þess að ekki hafi staðið til að hækka gjaldskrár Samskipa á þessum tímapunkti enda höfðu Samskip þegar flýtt umræddri hækkun fram í janúar 2012. Þau áform hafi síðan verið endurskoðuð í kjölfar þess að Eimskip hækkaði gjaldskrár 1. júlí 2012. Sex dögum síðar ákvað (S)forstö-innfl1 að verð yrðu hækkuð með þeim hætti sem lýst er hér að ofan, en um var að ræða hækkun sömu gjaldliða og Eimskip hækkaði 1. júlí 2012.

[4212] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.994622.
[4213] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1136602. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.998629. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1000544.
[4214] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*verðhækkun 1. ágúst 2012.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.995110.
[4215] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.996102.
[4216] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1028826.

8394. Voru atvik því á þann veg að Samskip áformaði gjaldskrárhækkun sumarið 2012 en ákváðu að flýta þeirri hækkun fram til janúar 2012 í kjölfar fundar lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa 29. desember 2011, sbr. umfjöllun í kafla 14.39. Ákváðu Samskip síðan í júlí 2012, með sex daga fyrirvara, að hækka gjaldskrár aftur, til að hækka verð til samræmis við gjaldskrárhækkun Eimskips. Hvergi kemur fram í gögnum málsins að stjórnendur Samskipa hafi íhugað það að nýta sér hækkun Eimskips til þess að bjóða betur og ná til sín auknum viðskiptum. Slík aðgerð hefði enda sett í uppnám samráðið sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

8395. Með vísan til framangreinds er það mat Samkeppniseftirlitsins að þessi hækkun endurspegli þann skort á samkeppni sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Byggt á samtímagagni Samskipa tók þessi hækkun til langflestra viðskiptavina fyrirtækisins.[4217] Hækkun gagnvart Norður-Ameríku flutningum átti að taka gildi 23. september 2012.[4218]

14.44.3. Óánægja viðskiptavina

8396. Eins og lýst var kvartaði viðskiptavinur Eimskips yfir verðhækkun fyrirtækisins og sagði að hún væri *„vægast sagt undarleg þegar litið er til þróunar helstu áhrifaþátta*", sbr. tölvupóstur fyrirtækisins SET til (E)frkvstj-sala/þj 6. júlí 2012.

8397. Í gögnum málsins má einnig sjá óánægju viðskiptavina Samskipa með framangreinda hækkun fyrirtækisins. Sama dag og Samskip tilkynntu um hækkunina sendi Heimilistæki, sem var með flutningasamkomulag við Samskip, eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1: *„Þið hækkið gjaldskránna lon og don, spurning hvort þið getið ekki bara hægrætt meira í rekstrinum, virðist skella öllu út í verðlagið og meira til. Þið hækkuðuð um 3-4% í janúar og svo 3,7% núna. Verðbólga mælist í dag 4,7% á ársgrundvelli og inni í því eru olíuhækkanir sem eru fyrir utan ykkar gjaldskrárhækkanir, en þið hafið hækkað það sem af er ári um þá ca. 7%.*

Er ekki kominn tími á að fara yfir samningsmál og fá uppfært tilboð frá ykkur?

Heyri frá þér,"

8398. (S)forstö-innfl1 svaraði viðskiptavininum tæpum tveimur vikum síðar: *„Það er rétt að við vorum að hækka gjaldskránna okkar, en sú hækkun er aðeins í takt við verðbólgu. Vísitala neysluverðs frá des 2011 til jún 2012 hækkaði um 3,7%, en það er nákvæmlega sú tala sem við hækkum um núna.*

Við hækkuðum síðast í janúar, en sú hækkun var einnig í takt við þær hækkanir sem höfðu orðið á vísitölunni fram að þeim tíma.

Athugaðu að þið eruð varðir fyrir öllum hækkunum umfram vísitölu skv. lið 8 í samningnum.

Það er alveg sjálfsagt að fara yfir samninginn fljótlega. Ég er í vinnu út þessa viku, en síðan í fríi í næstu viku. Verð kominn aftur 20. ágúst. Eigum við að hittast í þeirri viku og fara yfir málin."

8399. Samdægurs sendi viðskiptavinurinn þetta svar til (S)forstö-innfl1: *„Já skulum gera það við óskum eftir að fá endurnýjað samningstilboð frá ykkur. Ég get kannski líka reynt að aðstoða ykkur við að hagræða í rekstri, því ef þið ætlið bara að hækka 2x á ári algjörlega eftir vísitölu er ekki góð þróun að mínu mati. Bendi líka á að í vísitölu neysluverðs þar eru breytingar á t.d. olíu innifaldar, en þið eruð með þann lið sér, og því ekki rökrétt að hækka blint eftir vísitölunni*."[4219]

8400. Þann 30. júlí 2012 vann starfsmaður Samskipa, eftir áréttingu (S)forstö-útfl, að því að hrinda í framkvæmd hækkun á verði gagnvart öllum viðskiptavinum sem voru með flutningasamkomulag við

[4217] Samkvæmt tölvupósti frá [...] tók verðhækkunin ekki til 29 viðskiptavina í innflutningi til Íslands. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.996680.
[4218] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1000835.
[4219] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.997135.

Samskip, þar sem kveðið var á um að samningsverð myndu taka breytingum með hliðsjón af breytingum á gjaldskrá Samskipa hverju sinni.[4220]

8401. Þann 31. júlí 2012 sendi framkvæmdastjóri Bræðranna Ormsson tölvupóst til (S)viðskstj, viðskiptastjóra hjá Samskipum. Afrit af póstinum var jafnframt sent til (S)forstö-innfl1 og framkvæmdastjóra Félags atvinnurekenda. Í tölvupóstinum var hækkun Samskipa mótmælt harðlega. Í þessu samtímagagni frá stjórnanda í íslensku fyrirtæki sagði nánar tiltekið eftirfarandi:

„Okkur undrar mjög að gripið er til þessara verðhækkana, þegar gengi er að styrkjast svo töluverðu nemur og olíuverð er einnig að lækka. Þessi hækkun er gerð ofan á mjög háa reikninga og er íþyngjandi fyrir innflutningsverð vara, fyrirtæki og neytendur.

Það er ekki sjálfgefið að hækka hvenær sem stjórnendum dettur í hug að nú sé rétta tækifærið gegn öllum staðreyndum og rökum.

Við mótmælum þessari hækkun og áskiljum okkur allan rétt."[4221]

8402. Þann 21. ágúst 2012 sendi aðstoðarframkvæmdastjóri Flügger tölvupóst til (S)forstö-innfl1. Flügger var viðskiptavinur Samskipa. Óskaði aðstoðarframkvæmdastjórinn eftir rökstuðningi fyrir hækkun Samskipa. Síðan spurði aðstoðarframkvæmdastjórinn:

„Hvaða kostnaðarhækkanir er verið að tala um?

Laun eru ekki að hækka, eldsneyti er ekki að hækka, gengi er að styrkjast o.s.frv."

8403. (S)forstö-innfl1 svaraði Flügger samdægurs með tölvupósti þar sem fram kemur eftirfarandi: *„Með þessum verðhækkunum erum við einfaldlega að halda í við almennar kostnaðarhækkanir. Vísitala neysluverðs hefur hækkað um 3,7% frá því að við hækkuðum gjaldskrá okkar síðast. Á sama tíma hefur launavísitalan hækkað um 3,6%. Við erum því einfaldlega að halda í við þær kostnaðarhækkanir sem við höfum orðið fyrir*".[4222]

8404. Þann 21. ágúst 2012 gaf (S)forstö-innfl1 undirmanni sínum, (S)starfsm, fyrirmæli um að hækka verð á samningi Öskju bifreiðaumboðs.[4223] Þetta gekk eftir. Þann 12. september 2012 sendi fjármálastjóri Öskju tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þar sem hann kvartaði undan umræddri verðhækkun Samskipa. Nánar tiltekið kemur eftirfarandi fram í tölvupósti Öskju:

„Við fengum tilkynningu frá ykkur um daginn um að þið mynduð hækka flutningsgjöld. Ég taldi þetta vera svona „almenna" tilkynningu og að hún myndi ekki lenda á okkur – enda gríðarleg viðskipti Öskju við ykkur og einhvern veginn þá taldi ég – sérstaklega eftir samtal okkar um daginn – að þú myndir ekki láta þetta koma niður á okkur.

En nú er hækkun okkar sem hér segir:

Uppskipun úr IKR 22.200,- í 23.021,-
Olíuálag úr IKR 1.441,- í 1.494,-
Öryggisgjald úr EUR 22,- í 23,-
Flutning úr EUR 219,- í 227,-

Eins og við höfum rætt um þá er mikill þrýstingur bæði frá KIA og Daimler um að setja þennan flutning í útboð. Veit að þið [starfsmaður Öskju] *eigið fund á næstu vikum um framhaldið.....en á meðan treysti ég þér til þess að láta þessa hækkun ekki lenda á okkur, nóg erum við að borga samt.....*

[4220] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1137286. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1137299.
[4221] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. *„RE: Verðhækkun í ágúst*", dags. 31.07.2012, kl. 11:26. Doc. ID. 0.7.33.996657.
[4222] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.999516.
[4223] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.999525.

Bið þig um að staðfest það við okkur […]."

8405. (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og dró hækkunina ekki til baka:

„Samningurinn tekur almennum gjaldskrárhækkunum Samskipa, sem eru alltaf í takt við verðbólgu í landinu.

Við förum yfir þetta allt á fundi okkar sem er boðaður i byrjun okt."[4224]

8406. Ekki er að greina ótta um viðbrögð Eimskips í þessum svörum (S)forstö-innfl1. Þvert á móti. Athygli vekur að í svari (S)forstö-innfl1 byggði hann verðhækkun Öskju á undirliggjandi flutningasamkomulagi við viðskiptavininn. Í því sambandi ber að rifja upp að sá samningur var undirritaður árið 2010 en þá endurnýjuðu Samskip flutningasamkomulag sitt við Öskju. Að mati eftirlitsins var sú endurnýjun Samskipa gerð á grundvelli samráðs við Eimskip. Fjallað er nánar um þau atvik og samráð vegna Öskju árið 2010 („*Tökum vertu á vappi trykkið*"), sbr. kafla 14.30. Hækkanir Samskipa árið 2012 gagnvart Öskju áttu sér stoð í gjaldskrárhækkunum Samskipa en þær hækkunaraðgerðir Samskipa voru að mati Samkeppniseftirlitsins afleiðing af „*friðnum*" sem ríkti milli Eimskips og Samskipa Undirstrika þessi atvik hvernig framkvæmd samráðsins gat oftar en einu sinni á rannsóknartímabilinu beinst að mikilvægum viðskiptavinum flutningafyrirtækjanna.

8407. Hækkanir gagnvart mikilvægum viðskiptavinum héldu síðan áfram hjá Samskipum. Dagana 22. – 23. ágúst 2012 skipulögðu stjórnendur Samskipa ((S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-N-Am, ásamt (S)starfsm og (S)viðskstj1) verðhækkun gagnvart viðskiptavini með flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Þar voru m.a. skipulagðar verðhækkanir gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sem höfðu samninga sem tóku breytingum samkvæmt gjaldskrárbreytingum Samskipa en líkt og áður segir átti hækkun Samskipa á gjaldskrá fyrir flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku að taka gildi 23. september 2012. Um var að ræða umfangsmikla kaupendur á flutningsþjónustu til Íslands frá Norður-Ameríku:

- Húsasmiðjan
- ÍSAM/Mekka
- Samkaup
- Nathan & Olsen.[4225]

8408. Hvergi í innanhússgögnum Samskipa í tengslum við framanritað má greina ótta við viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips. Til viðbótar og í samhengi við framangreint má hér vísa til fyrri atvika og markaðsskiptingar Eimskips og Samskipa vegna þessara sömu viðskiptavina, þ.e. n.t.t. Húsasmiðjunnar, ÍSAM/ Mekka og Nathan & Olsen.

14.44.4. Samantekt

8409. Hér er tilefni til þess að draga saman eftirfarandi:

- Samráð var um verðhækkun Eimskips og Samskipa í janúar 2012.
- Samskip í Færeyjum treystu sér ekki til að hækka verð í janúar 2012 vegna ótta um að missa frá sér mikilvæga viðskiptavini.

[4224] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1007132.
[4225] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1000829. Í áframhaldandi samskiptum 07.09.2012 hafði bæst við á þennan lista fleiri mikilvægir viðskiptavinir sem áttu að taka verðhækkunum Samskipa, eins og Kaupás og Garri. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1004846.

- Á vikulegum fundum (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu á árinu 2012 var alltaf sama áherslan lögð á eftirfarandi verkefni: *„Hækkun meðalsjóflutningagjalda*".

- Í janúar 2012 hafði (S)forstö-útfl engar áhyggjur af því þó undirmaður hans teldi verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavini (HB Granda) mögulega *„of grófa*".

- Í janúar 2012 hækkaði Samskip verð gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavini (Húsasmiðjunni). Áður höfðu Samskip treyst sér til þess að bjóða þessum nánast stærsta viðskiptavini sínum verð sem hann varð *„sjokkeraður*" yfir.

- Í febrúar 2012 vísaði (E)forstö-sölu til ónægju viðskiptavina Eimskips með erlendan kostnað en viðskiptavinirnir hefðu hins vegar ekki vitneskju um að framlegð Eimskips á *„for- og áframflutningi erlendis hleypur á tugum prósenta.*"

- Eimskip hækkaði verð í júlí 2012. Í kjölfarið átti að beita reynslu Eimskips í *„skapandi aðgerðum*" til þess að finna tilefni eða réttlætinga á því að hækka aftur verð. Í gögnum Samskipa frá m.a. árinu 2011 kom fram að sjálfsagt þótti að leggja ný gjöld á viðskiptavini þrátt fyrir að fyrir lægi að Samskip yrðu ekki fyrir auknum kostnaði. Ræddi stjórnandi hjá Samskipum í þessu samhengi um *„hugmyndaflug*" varðandi tilefni eða réttlætingu á þessari hækkun á verði.

- Eimskip hækkaði verð í júlí 2012 og Samskip tilkynnti einnig um hækkun í þeim mánuði. Gáfu Samskip ranglega til kynna að umrædd verðhækkun væri til að *„mæta kostnaðarhækkunum í rekstri*".

- Viðskiptavinir Eimskips og Samskipa voru afar ósáttir við þessar verðhækkanir þar sem þeir skildu ekki forsendur þeirra. Var um að ræða m.a. öflug fyrirtæki sem gátu ekki séð að neinar breytingar hefðu átt sér stað í rekstrarumhverfinu sem réttlætt gátu þessar hækkanir.

- Eftir framangreindar hækkanir fóru Eimskip og Samskip að huga frekari hækkunum, gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum.

8410. Þegar þessi atriði eru virt saman með öðrum atvikum málsins sem áttu sér stað á þessum tíma dregst að mati Samkeppniseftirlitsins upp einkar skýr mynd af *„friðnum*" og samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Samráðið dró úr æskilegri óvissu á milli fyrirtækjanna og þau gátu án ótta um samkeppni framkvæmt þá stefnu sína að hækka verð hér á landi eða vinna gegn verðlækkunum.

8411. Í mgr. 390-400 í athugasemdum Samskipa við AII er framangreindum ályktunum Samkeppniseftirlitsins hafnað og á því byggt að umræddar hækkanir hafi átt sér kostnaðarlegar forsendur. Að mati Samskipa líti Samkeppniseftirlitið framhjá verðlagsþróun og samspili hennar og verðhækkana og að gögn málsins sýni uppsafnaða hækkunarþörf enda hafi verðhækkanir sjaldan náð því að fylgja verðlagi. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru þessar athugasemdir Samskipa ekki í samræmi við gögn málsins en um þær er nánar fjallað í kafla 26.44, sbr. einnig umfjöllun í kafla 15.3 og 33.1.

14.45. *„Rosalegur taugatitringur*" vegna Bauhaus

8412. Um mitt ár 2012 opnaði Bauhaus byggingavöruverslun á Íslandi. Fyrir efnahagshrunið árið 2008 hugðist Bauhaus opna slíka verslun hér á landi. Eimskip hafði af því tilefni gert flutningasamkomulag við Bauhaus en vegna efnahagsaðstæðna hér á landi frestaðist á hinn bóginn opnun verslunarinnar.[4226]

8413. Fyrirætlanir Bauhaus voru endurvaktar og í september 2011 sendi Bauhaus útboðsbeiðni til Eimskips og Samskipa vegna mögulegra flutningsviðskipta. Bæði Samskip og Eimskip skiluðu inn tilboðum í

[4226] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...]

flutningaþjónustu fyrir Bauhaus.[4227] Niðurstaðan var sú að Eimskip hlaut viðskiptin og fyrirtækin undirrituðu flutningasamning 15. desember 2011.[4228]

8414. Að sögn (E)frkvstj-sala/þj leiddu þessi viðskipti Eimskips við Bauhaus til „*rosalegs taugatitrings*". Skal þessu lýst nánar.

8415. Í kjölfar þess að Samskipum var tilkynnt af Bauhaus að fyrirtækið myndi ganga til samninga við Eimskip sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj þar sem sagði:

„*Their hafa farid inn með mjog lag verd I thetta. Thegar their verda komnir med thetta, tha er ljost ad vid forum I Byko*."

8416. (S)forstj svaraði og tók undir þetta.[4229]

8417. Hér ber að hafa í huga að á árinu 2011 var sjóflutningsviðskiptum BYKO skipt á milli Eimskips (70%) og Samskipa (30%). Gilti samningur Eimskips við BYKO fram í mars 2012. Húsasmiðjan var fram til ársins 2012 með heildar sjóflutningsviðskipti sín hjá Samskipum, sbr. umfjöllun um atvik tengd viðskiptum Húsasmiðjunnar og ólögmæta markaðsskiptingu árið 2011 í kafla 14.34.

8418. Er ljóst af framangreindum samskiptum (S)forstj og (S)forstö-innfl1 að Samskip ætluðu að bregðast við Bauhaus viðskiptum Eimskips með því að auka viðskipti fyrirtækisins við BYKO.

8419. Þann 27. mars 2012, fjórum dögum áður en samningur BYKO við Eimskip átti að renna út, tilkynnti (S)forstö-innfl1 þeim (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)frkvstj-innanl að hann væri kominn með yfirlit yfir flutninga Norvíkur og það fyrirtæki hafi verið að óska eftir verði. Norvík var móðurfélag BYKO, Kaupás og ELKO. (S)forstö-innfl1 sagði einnig:

„*Miðað við að þessar tölur hér að ofan standist og magnið hjá okkur verði óbreytt þá yrðum við með 21% af flutningum Kaupáss. Nú þurfum við að ákveða strategiu....*"[4230]

8420. Daginn eftir, þann 28. mars 2012, átti Eimskip fund með BYKO þar sem viðstaddir voru m.a. (E)viðskstj5, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu.[4231]

8421. (S)frkvstj-innanl innti (S)forstö-innfl1 eftir svörum þann 4. apríl 2012. Nánar tiltekið sagði hann: „*Fékkstu einhver viðbrögð, hver er stemmingin hjá okkur með þá kappa?*" (S)forstö-innfl1 kvaðst ekki vera búinn að senda Norvík neitt nema ósk um frekari upplýsingar.[4232]

8422. Í lok apríl 2012 sendi (S)forstö-innfl1 þeim (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv2 og (S) frkvstj-innanl útreikning á mögulegu verðtilboði til Norvíkur ásamt samanburði við verð Húsasmiðjunnar og þau verð sem Samskip buðu Bauhaus í lok árs 2011. Í tölvupóstinum sagði m.a.:

„*Eimskip vita nákvæmlega hvað Húsasmiðjan er að borga hjá okkur og þeirra Byko verð eru þau sömu og okkar. Nú er spurningin hvernig þeir hugsa. Það getur vel verið að þeir vilji setja BAF á Byko, en síðan getur verið að þeir séu stressaðir gagnvart því sem við ætlum að gera og lækki einfaldlega verðin. Við erum í dag með um 25% af flutningum Norvíkur. Nú er spurningin hvort við eigum að teygja okkur eftir stærri hluta á verðum eða sætta okkur við núvarandi* [svo] *hluta... Það eru líka alltaf aðrir pakkar þarna úti sem jafnvel væri hægt að ná í á þessum verðum.*"[4233]

[4227] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.611378. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.904848.
[4228] Afhentur samningur frá Eimskip 19.02.2016, fskj. 5. „Framework agreement Between Bauhaus slhf - Eimskip"
[4229] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.932005.
[4230] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.556404.
[4231] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.765604.
[4232] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.967934.
[4233] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.998737.

8423. Þann 9. maí 2012 sendi (S)forstö-innfl1 Kaupási drög að flutningasamkomulagi. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 sagði að „[i]*nni í samningnum eru hærri verð en um var rætt, en á móti kemur eftirágreiddur* [svo] *afsláttur skv. viðaukanum*." Í svari Kaupáss til (S)forstö-innfl1 sagði:

„Varðandi hýsinguna á frostvörunni, þá boðið til 1-50% hækkun einstakra gjaldliða, auk þess að útvíkka gjaldskránna verulega frá fyrri samningi en það gengur eðlilega ekki."[4234]

8424. Af innanhússgögnum Eimskips má ráða að a.m.k. í maí 2012 hafi verið unnið að því að endurnýja samning Eimskips við BYKO. Á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj fyrir maímánuð er „*BYKO*" skráð undir verkefni (E)forstö-sölu.[4235] Þá áttu (E)frkvstj-sala/þj og (E)viðskstj5 fund með BYKO þann 23. maí 2012.[4236] Sama kvöld sendi (E)forstj einnig eftirfarandi í tölvupósti til (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl og (E)starfsm: [4237]

„Það væri mjög gott ef við gætum náð saman á föstudag (E)forstj, (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-skiparekst, ((E)frkvstj-sala/þj er úti), (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-alþjsv. Apríl mánuður lítur ekkert allt of vel út og við þurfum að skoða stöðuna í nokkrum málaflokkum:

1) Hjá S&S erum við að reyna að loka BYKO og sama á við um Aðföng í DOM. Við þufum að hugsa hvort við getum leift [svo] *okkur það að missa aðila þrátt fyrir að ná ekki fram hækkunum og reikna það til hlítar.*"

8425. Þann 25. maí 2012 sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv2 þar sem samningar Samskipa við Norvík voru í viðhengi og sagði:

„Það er sameiginlegur skilningur á því að kælivaran muni liggja hinum megin [þ.e. hjá Eimskip]. *Það er í samræmi við það sem ég setti inn í samninginn í upphafi, en við tókum síðan út þar sem hlutirnir geta breyst á samningstímanum. Þar tók ég einnig fram að flutningarnir frá Noregi fyrir Byko yrðu hinum megin* [þ.e. hjá Eimskip]*. Miðað við þetta mun skiptingin verða svona: […]"*

8426. Síðan sagði í tölvupósti (S)forstö-innfl1: *„Samkvæmt þessari skiptingu þá mun Kaupás flytja frystivöruna frá Danmörku með Samskipum (80 TEU á ári), en kælivaran fer þá með Eimskip. Miðað við þetta þá mun Samskip sjá um 77% af heilgámaflutningum Norvíkur, sem er nálægt 80% skuldbindingunni sem er í samningnum. Varðandi lausavöruflutninga þá eru þeir ekki inni í þessum tölum, en við gerum ráð fyrir að skipting þar verði í svipuðum hlutföllum.* [BYKO] / [Kaupás]*: Erum við ekki örugglega með sama skilning á því hvernig magnið mun skiptast? Var búið að fara yfir þessi mál með Elko, Húsgagnahöllinni og Intersport?*"[4238]

8427. Af glærum frá rekstrarfundum Eimskips í lok maí 2012 má hins vegar ráða að Eimskip hafi litið svo á að samningur við BYKO væri í endurnýjun eða „*under renewal*".[4239]

8428. Tölvupóstur sem (S)forstö-innfl1 sendi BYKO þann 4. júní 2012 gefur til kynna að samkomulag hafi verið á milli Samskipa og BYKO um að halda samningi þeirra leyndum „*eitthvað fram í júní*".[4240] (E)frkvstj-sala/þj hafði hins vegar fengið veður af samningnum aðeins tveimur dögum síðar, þann 6. júní 2012. Í hádeginu þann dag upplýsti hann þá (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-innanl um stöðuna með tölvupósti. Nánar tiltekið sagði:

„Sælir drengir, bara svona svo þið heyrið það frá mér þá hefur eins og þið vitið Byko samningurinn verið í lausu lofti undanfarnar vikur og staðan er þannig núna að þeir eru að öllum líkindum að ganga

[4234] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.977684.
[4235] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.185843.
[4236] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.297057.
[4237] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.780174.
[4238] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.984178.
[4239] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.195111.
[4240] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.986823.

frá samningi við aðra um töluverðan hluta þessara flutninga. Fer betur yfir með ykkur þegar við hittumst næst."

8429. Daginn eftir, þann 7. júní 2012, upplýsti (S)viðskstj1 þá (S)forstö-innfl1 og (S)forstj um að hann hefði heyrt í Húsasmiðjunni og að hann gæti ekki *„lesið annað en það hafi e-h leikið (væntanlega frá EÍ) varðandi Byko samninginn*" og sagðist hafa fengið eftirfarandi skilaboð frá starfsmanni Húsasmiðjunnar; *„ég var að heyra að við gætum átt von á c.a. 20% lækkun á okkar verðum!!!!"* (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði:

„Eimu heyrdu af samningnum i dag. Their urdu alveg brjaladir. Their munu herja a husa, en vid thurfum ad standa fast a thvi ad vid seum bara ad taka um 50 prosent af byko vegna pirrings ut ad bauhaus".

8430. (S)forstö-innfl1 sagði jafnframt að nú þyrftu Samskip að halda sérstaklega vel *„utan um husa*" og (S)viðskstj1 tók undir það, taka ætti Húsasmiðjuna í *„bómullarmeðferð*".[4241] Óttuðust Samskip að Eimskip myndu í hefndarskyni *„herja*" á Húsasmiðjuna og ætluðu (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 að gæta þess að sá mikilvægi viðskiptavinur hefði ekki hvata til að snúa sér til Eimskips.

8431. Samningur Samskipa við Húsasmiðjuna gilti til október 2013 en var uppsegjanlegur frá mars 2013.

8432. Í ágúst og september 2012 vann Eimskip að svokallaðri afurða- og völuflokkagreiningu.[4242] Varðandi tækifæri í flokknum byggingarvara sagði í skjali Eimskips: *„Húsasmiðjan er það fyrirtæki sem við horfum mest til, þeir opna snemma á næsta ári og verður það klárlega okkar markmið að ná samning við þá, sérstaklega þar sem Byko samdi við Samskip*." Niðurstaðan varð að á árinu 2013 náði Eimskip Húsamiðjunni í viðskipti til sín, sbr. nánari umfjöllun í kafla 21. Ótti (S)forstö-innfl1 um „hefnd" Eimskips reyndist þannig á rökum reistur.

8433. Við húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013 kom fram hjá (E)frkvstj-sala/þj að það hefðu orðið ákveðin þáttaskil á innflutningsmarkaðnum eftir að Eimskip náði nýjum innflutningsviðskiptum við Bauhaus. Nánar tiltekið sagði (E)frkvstj-sala/þj að þá hefði orðið *„einhver rosalegur taugatitringur greinilega út af því og þá hérna, þá hérna, á þeim tíma var Húsasmiðjan hjá Samskip, Byko hjá okkur og þá tók hérna Samskip Byko yfir til sín, svo kom Húsasmiðjan til okkar, þetta er svona búið að vera svolítið í kjölfarið á því bara*".[4243] Eins og fram kemur í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins dró úr hinni ólögmætu markaðsskiptingu á árinu 2013.

8434. Af þessum *„taugatitringi*" leiddi m.a. að hluti af viðskiptum BYKO við Eimskip færðust til Samskipa. Skiptir hér miklu að (S)forstö-innfl1 lagði á það áherslu í tölvupóstinum frá 7. júní 2012 að standa þurfi *„fast*" á því gagnvart Eimskip að Samskip séu *„bara ad taka um 50 prosent af byko vegna pirrings ut ad bauhaus*". Réttlæta þurfti þannig þessa samkeppni og jafnframt láta koma skýrt fram að í henni fælist aðeins að Samskip myndu annast helming af flutningum BYKO í stað þriðjungs áður. Höfðu Samskip auðsýnilega hag af því að draga sem mest úr umfangi mögulegra gagnaðgerða Eimskips.

8435. Gögn málsins eru í samræmi við tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 7. júní 2012. Sýna þau að einungis hluti af þeim viðskiptum BYKO sem voru hjá Eimskip færðist yfir til Samskipa. Miðað við afhent gögn jukust viðskipti BYKO hjá Samskipum úr 30% árið 2011, upp í 40% árið 2012 og 50% árið 2013. Á móti tók Eimskip flutningsviðskipti Húsasmiðjunnar af Samskipum árið 2013.[4244]

8436. Hér ber að rifja upp að ólögmætt samráð er í eðli sínu samstarf milli viðkomandi fyrirtækja um að reyna að hagnast meira með samvinnu sín á milli heldur en með því að keppa um hylli viðskiptavina

[4241] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1017179.
[4242] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Afurðagreining 2012 – LIS – matvara.docx*". *„Afurðagreining – Byggingavara.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.378771.
[4243] Endurrit af skýrslu [...] þann 10.09.2013, bls. 13-14.
[4244] Sjá afhent gögn frá Samskipum 10.04.2015, tölul. 9 (*„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*"). Afhent gögn frá Eimskip 01.12.2016, („Stærstu viðskiptavinir" *„B liður – 1 Innflutningur*").

á grundvelli m.a. lægra verðs og betri þjónustu. Slíkt samstarf í eiginhagsmunaskyni getur hins vegar verið viðkvæmt og brothætt þar sem þátttakendur geta t.d. haft hvata til þess að „svindla/svíkja" og fara gegn því sem ákveðið hafi verið í samráðinu. Með því móti gæti viðkomandi fyrirtæki hagnast enn meira en ella. Sökum þessa er í samkeppnisrétti rætt um takmarkað traust milli samráðsfyrirtækja.[4245] Geta því komið upp harðvítugar deilur milli samráðsfyrirtækja og jafnvel brotist út verðstríð ef einn þátttakandi í samráðinu uppgötvar að annar hafi „svindlað".[4246] Hafa fræðimenn bent á að sökum framangreinds búi samráð keppinauta jafnan við innri óstöðugleika vegna hvatans til að „svindla". Til þess að stuðla að árangri í samráði reyni þátttakendur í því að stuðla að trausti og/eða skapa varnaðaráhrif með því að beita „hefnd/refsingum" gagnvart þeim sem „svindla".[4247]

8437. Séu framangreind atvik dregin saman er það mat Samkeppniseftirlitsins að tilfærsla hluta af BYKO viðskiptum yfir til Samskipa árið 2012 hafi verið „hefnd" vegna Bauhaus. Samskip gættu þess hins vegar að „hefndin" tæki aðeins til innflutnings á byggingavörum og hluta af flutningum Eimskips fyrir BYKO. Markaðsskipting Samskipa og Eimskips á árinu 2012 gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavinum hélt hins vegar áfram, sbr. umfjöllun um atvik á árinu 2012 vegna t.d. Öskju og Aðfanga. Í þeirri umfjöllun má hins vegar greina merki þess að nefndur taugatitringur hafi á þeim tímapunkti verið byrjaður að skapa óróa í hinni ólögmætu markaðsskiptingu. Ber að virða atvik vegna BYKO í samhengi við þau gögn.

8438. Stjórnendur Eimskips urðu *„alveg brjálaðir"* yfir auknum viðskiptum Samskipa við BYKO. Viðbrögð Samskipa við upplýsingum um reiði Eimskips voru sem fyrr segir tvíþætt. Annars vegar að útskýra fyrir Eimskip að þetta væri út af *„pirringi"* vegna Bauhaus og hins vegar að huga að *„bómullarmeðferð"* gagnvart Húsasmiðjunni. Dregur þetta skýrt fram annars vegar tilvist hins ólögmæta samráðs og hins vegar að um var að ræða frávik frá því. Fram að þessum atvikum á árinu 2012 eru engin dæmi um það á rannsóknartímabilinu að Samskip hafi hugað að *„bómullarmeðferð"* gagnvart mikilvægum viðskiptavinum vegna ótta við samkeppni frá Eimskip og öfugt.

8439. Eins og sjá má í gögnum málsins ætlaði Eimskip að „hefna" fyrir það að Samskip hafi tekið hluta BYKO viðskiptanna árið 2012 með því að taka yfir viðskipti Samskipa við Húsasmiðjuna. Í kafla 21 verður fjallað um atvik á árinu 2013 en að mati Samkeppniseftirlitsins fór þá að draga verulega úr markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Er það í samræmi við viðurkenningu Eimskips í sáttinni við Samkeppniseftirlitið. Í þeim kafla er m.a. fjallað um atvik sem sýna að flutningafyrirtækin hófu, eftir áralangan *„frið"*, að sækja á mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Þar á meðal er í fyrrgreindum kafla fjallað um þegar Eimskip reyndi með samkeppnisaðgerðum að ná Húsasmiðjunni af Samskipum. Fór það svo að Eimskip tók innflutningsviðskipti Húsasmiðjunnar af Samskipum í mars 2013, sbr. nánari umfjöllun í áðurnefndum kafla 21.

8440. Heilt yfir byggja Samskip á því í athugasemdum sínum til Samkeppniseftirlitsins að það hafi ekki verið sameiginlegur skilningur á milli fyrirtækisins og Eimskips um neitt sem tengdist viðskiptum BYKO og Húsasmiðjunnar heldur hefði Samskipum tekist að ná aukinni hlutdeild í viðskiptum BYKO með harðri samkeppni, án vitneskju Eimskips.[4248] Ekki er unnt að fallast á það og er fjallað nánar um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 26.45.

[4245] Í skýrslu OECD frá árinu 2002, Fighting Hard Core Cartels, er þessu eðli samráðs m.a. lýst svo: *„There is no honour among thieves"*. Þetta innsæi í eðli samráðs er m.a. grundvöllur fyrir svonefndum niðurfellingareglum þar sem þáttakendur í samráði stíga fram og upplýsa um tilvist þess í þeirri von að viðurlög gagnvart þeim verði felld niður eða lækkuð.

[4246] Fjallað var um þetta einkenni ólögmæts samráðs m.a. á bls. 113 og 415 í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 vegna ólögmæts samráðs olíufélaganna (sbr. og dóma Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í málum nr. 272, 277 og 278/2015). „Svindl og prettir" samráðsfyrirtækja gegn hvert öðru hefur ekki áhrif á ólögmæti samráðsins, sbr. t.d. mgr. 118 í dómi undirréttar ESB frá 11. júlí 2019 í máli nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórninni.

[4247] Sjá t.d. The Nature and Impact of Hardcore Cartels – A report to the Danish Competition Authority", London Economics, janúar 2011.

[4248] Sjá mgr. 1397-1403 í athugasemdum Samskipa við AII.

14.46. Forstjóri Samskipa sagður „*skít-stressaður*“ yfir áhuga Búr

8441. Búr var fyrirtæki sem starfaði á heildsölumarkaði fyrir ávexti og grænmeti og seldi m.a. til dagvöruverslana í eigu Kaupás og Samkaupa. Búr var á árinu 2012 í viðskiptum hjá Eimskip en gögn málsins sýna að í mars 2012 var (S)forstj upplýstur af undirmanni að möguleiki væri á því að Búr myndi vilja flytja öll viðskipti sín til Samskipa. Í kjölfar þessa var innan Samskipa rætt um að búið væri að „*gera allt vitlaust á markaðnum*“ og að (S)forstj væri „*greinilega skít-stressaður*“ yfir þessu.

8442. Áður en vikið er að atvikum á árinu 2012 ber að rifja upp að eitt af viðfangsefnum „*Nýtt upphaf*“ verkefnis Samskipa og Eimskips seinni hluta árs 2008 tengdist grænmetis- og ávaxtaflutningum frá Rotterdam til Íslands á svokallaðri „*Rotterdam Express*“-leið Samskipa, sbr. kafla 9.12.3. Undir þessa leið féllu t.d. flutningar á viðkvæmri og lítt geymsluþolinni matvöru, t.a.m. flutningar Samskipa fyrir Búr sem var viðskiptavinur fyrirtækisins.

8443. Þann 14. júlí 2008 sat (S)forstj stjórnarfund Samskipa Holding rætt var um samstarf við Eimskip vegna fyrirhugaðra breytinga á siglingakerfum. Var á þeim fundi ákveðið að kanna þetta nánar. Kvöldið fyrir fund (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008 fékk (S)forstj sent skjal frá (S)forstö-flutnstj um útfærslur á siglingakerfisbreytingu Samskipa með heitinu „*Siglingakerfi – hagræðing*“. Þar var m.a. fjallað um þá útfærslu ef Samskip takmörkuðu flutningsgetu með því að fara úr fjögurra skipakerfi í þriggja skipakerfi (eins og raunin varð síðar), sbr. eftirfarandi:

Samskip		
Árlegur sparnaður v/ færri skipa (eitt skip út)	530	Sinnum RFJ með einu skipi á 10,5 daga tíðni
T/C risk á 4. skipinu	-50	Áhætta v/ framleigu á Akrafelli eða Hvassafelli
Tapaðar tekjur v/ minni flutningsgetu - 60.000 t af áli	-50	Flutningsgeta skerðist um 100.000 tonn
Aukakostnaður v/ færslu milli terminala með ál í RTM	-30	
Töpuð framlegð í útflutningi frá FO	-30	
Grænmeti fyrir BÚR	-50	Að því gefnu að hægt verði að semja við EÍ um föst slot í viku á Suðurleið fyrir þetta tapast ekki öll framlegðin (annars tapast öll velta -80 mkr)
Ávinningur p.a.	**320**	
Eimskip		
Tekjur af álútflutningi fyrir Samskip	50	
Tekjur af innflutningi á grænmeti fyrir Samskip	50	
Ávinningur p.a.	**100**	
Ef Eimskip afhenda tóma gáma á RFJ og samþykkja Steinweg sem depot í RTM ná báðir aðilar að hagræða:		
Eimskip sparar THC í RTM og Samskip kemst af með færi gáma		

8444. Þarna má sjá að tekjur Samskipa myndu lækka um 50 milljónir kr. (vegna flutninga fyrir Búr á grænmeti og ávöxtum). Forsendan fyrir því var sögð aukið samstarf við Eimskip: „*Að því gefnu að hægt verði að semja við EÍ um föst slot í viku á Suðurleið fyrir þetta tapast ekki öll framlegðin (annars tapast öll velta -80 mkr)*“. Ábati Eimskips samkvæmt skjalinu fólst m.a. í því að annast „*fyrir Samskip*“ innflutning á grænmeti og ávöxtum (flutningar fyrir Búr) sem Samskip myndu ekki sinna eftir breytingu á siglingakerfi sínu. Sem fyrr segir funduðu (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH daginn eftir með (E)stjform1, þ.e. þann 25. júlí 2008. Var sá fundur liður í samráði fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 8.13. þar sem rædd voru málefni sem féllu undir „*Nýtt upphaf*“ verkefnið, þ. á m. slotsamstarf og fækkun skipa.

8445. Samtímagögn sýna að grænmetis- og ávaxtaflutningar frá Rotterdam voru áfram hluti af samráði Samskipa og Eimskips í kjölfarið. Þann 15. október 2008 héldu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-skiparek fund þar sem rætt var um þau viðfangsefni og verkefni sem féllu til vegna fyrirhugaðra breytinga á siglingakerfi Samskipa. Á fundinum skiptu stjórnendurnir með sér verkefnunum og var (S)forstö-innfl1 falin eftirtalin verkefni, sbr. tölvupóst (S)forstj sama dag og nánari umfjöllun í kafla 8.19.3:

„*1. Grænmeti*

-(S)forstö-innfl1 kanni hvort / hvernig hægt að rúta eftir að R'dam express rúta breytist.

2. Slot verð EI [Eimskip]

-(S)forstö-innfl1 ræði við EI [Eimskip] um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl"

8446. Á fundi lykilstjórnenda Samskipa 15. október 2008 var þannig ekki eingöngu ákveðið að (S)forstö-innfl1 ætti að huga að ferskvöruflutningum sem höfðu til þessa farið með *„Rotterdam express*" leið Samskipa, heldur hafði einnig verið ákveðið að (S)forstö-innfl1 ætti að ræða við Eimskip um almennt slotverð vegna inn- og útflutnings. Undir slíkt féllu m.a. framangreindir flutningar á ferskvöru til landsins.

8447. Í athugasemdum Samskipa við AI segir þetta um tölvupóst (S)forstj 15. október 2008, sbr. mgr. 959 – 963: *„[…] (S)forstö-innfl1 fékk það verkefni í tengslum við umrædda flutninga fyrir BÚR að kanna möguleika á því hvort Samskip gætu haldið áfram að bjóða BÚR upp á viðskiptin með því að sinna hluta af flutningum fyrir fyrirtækið á grundvelli slotsamninga við Eimskip á milli Íslands og Evrópu.*"[4249] Samskip útskýra þessi samskipti Samskipa og Eimskips ekki frekar í athugasemdunum eða leggja fram gögn um hvað fór þar fram.

8448. Samtímagögn sýna að framangreind samskipti fyrirtækjanna tengdust víðtæku samráði þeirra sem hófst um mitt ár 2008. Flutningar á grænmeti og ávöxtum frá Rotterdam til Íslands voru einn þáttur af mörgum sem féll undir víðtækt samráð fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun um samskipti fyrirtækjanna í kjölfarið þar sem fram kom m.a. að Eimskip væri tilbúið að skoða *„allt*" í samstarfi með Samskipum, sbr. kafla 8.19.

8449. Hvað sjóflutning á grænmeti- og ávöxtum varðar urðu atvik þau að með breytingu Samskipa á siglingakerfi í nóvember 2008, þ.e. fækkað úr fjórum í þrjú skip og hætt viðkomu í Reykjavík á Leið 2, þá felldu Samskip niður *„Rotterdam express*" leiðina. Eftir ólögmæt samskipti Samskipa og Eimskips m.a. um Búr flutninga varð sú útfærsla *„Nýtt upphaf*" verkefnisins valin að sjóflutningsviðskipti Búrs færðust í heild til Eimskips frá Samskipum.[4250] Var það einnig í samræmi við fyrri samráðsgögn fyrirtækjanna í tengslum við takmörkun á flutningsgetu, slotsamninga og tilfærslu viðskiptavina við fækkun skipa.

8450. Þessir flutningar fóru því ekki á milli fyrirtækjanna sökum samkeppni heldur leiddu af samráði þeirra varðandi breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

8451. Frá lok árs 2008 og fram á árið 2012 voru Eimskip því með flutningsviðskipti Búrs. Rétt er að benda á að Samkaup, móðurfélag Búrs, var áfram í viðskiptum við Samskip.

8452. Engin gögn eru um að Samskip hafi á þeim tíma skoðað að sækja á að taka að hluta eða heild viðskipti Búr aftur frá Eimskip. Var það í samræmi við markaðsskiptingu fyrirtækjanna. Á hinn bóginn leitaði Búr til Samskipa á árinu 2012 og verður nú vikið að því.

8453. Gögn málsins sýna að í upphafi árs 2012 leitaði Búr að eigin frumkvæði eftir verðtilboði frá Samskipum sem endaði með því að viðskipti Búrs fóru aftur til Samskipa síðar sama ár. Samskip hafa byggt á því að þau atvik sýni fram á að virk samkeppni hafi ríkt á flutningamarkaðnum á þeim

[4249] Athygli vekur að í athugasemdum Samskipa við AI, í mgr. 1096-1097, er þvert á fyrri skýringar fyrirtækisins í athugasemdunum fullyrt að Samskip hafi ekki átt samskipti við Eimskip *„tengslum við*" Búr. Þetta fer illa saman við eigin skýringar fyrirtækisins, sbr. umfjöllun í mgr. 959-963 í athugasemdunum, og í ósamræmi við samtímagögn um samskipti fyrirtækjanna um víðtækt slotsamstarf (*„útvíkkað neyðarsamkomulag*") þar sem undir féll samstarf vegna flutnings á grænmeti og ávöxtum til landsins.
[4250] Í fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 02.12.2008 kom fram að flutningar BÚR væru komnir til Eimskips. Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent þann 13.10.2017. Eimskip Ísland – Fundargerð, dags. 02.12.2008.

tíma og þar með geti það ekki staðist að á sama tíma hafi ríkt ólögmætt samráð.[4251] Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það og verður það nú útskýrt nánar.

8454. Gögn málsins sýna að Búr hafi átt frumkvæði að samskiptum við Samskip og starfsmenn Samskipa ekki vitað hvernig bregðast ætti við umleitan Búrs.

8455. Þannig sendi (S)viðskstj1 þann 7. febrúar 2012 eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1:

„verð ég ekki að láta Búr e-h heyra frá mér varðandi að við erum að vinna í málunum? finnst hálf lamað af okkar hálfu að þeir heyri ekkert hvað finnst þér?".

8456. (S)forstö-innfl1 svaraði strax:

„Jú segðu að við séum að vinna í þessu. Segðu að illa gangi að ná mönnum saman vegna ferðalaga og veikinda".[4252]

8457. Sama dag sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Búrs: *„sælir og takk fyrir góðann* [svo] *fund um daginn - vildi halda ykkur upplýstum að við erum að vinna í málunum en því miður hafa verið ferðalög og veikindi í okkar röðum (og er enn) sem hefur tafið okkur í að klára að setja saman verð vonandi fer að rofa til fljótlega og línur að skýrast.*"

8458. Ekkert í samtímagögnum Samskipa bendir hins vegar til þess að fyrirtækið hafi unnið í verðtilboði til Búrs á þessum tíma. Jafnframt er ljóst af eftirgreindum tölvupóstsamskiptum að Samskip voru í vandræðum með hvernig ætti að bregðast við þessari umleitan Búrs. Þann 28. febrúar 2012 sendi Búr tölvupóst til (S)viðskstj1: *„[…], Reyndi að ná þér í síma. Viltu hringja við tækifæri.*"[4253] Í kjölfarið sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)forstö-innfl1:

„Búr var að reyna að ná í mig hvernig eigum við að svara ?"

8459. (S)forstö-innfl1 svaraði:

„<u>Shit</u> ég veit ekki Kem niður á skrifstofu á eftir. Ræðum aðeins þá."[4254]

8460. Rifja ber upp að (S)forstö-innfl1 var forstöðumaður yfir innflutningsdeild Samskipa á þessum tíma. Viðbrögð hans (*„shit ég veit ekki*") eru í samræmi við önnur gögn málsins um markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Í samræmi við samráðið hafði ekki verið áhugi hjá Samskipum að sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips, þ. á m. Búr. Hafa ber í huga að samfellt samráð Samskipa og Eimskips hafði þarna staðið yfir í tæplega fjögur ár. Viðbrögð (S)forstö-innfl1 við umleitan Búrs sýna að hann hafði áhyggjur af því hvaða áhrif það myndi hafa á samráðið við Eimskip ef Samskip myndu fara á eftir mögulegum viðskiptum Búrs á þessum tímapunkti.

8461. Daginn eftir, þ.e. 29. febrúar 2012, var bókaður fundur hjá Samskipum með heitinu *„Búr – flutningamál*". Í fundarboði sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)forstj, (S) frkvstj-innanl og (S)viðskstj1 segir: *„Ræðum það hvernig við ætlum að svara Búr. Þeir eru að ýta á eftir svari <u>hvort</u> að við viljum flytja Bananana.*"[4255]

8462. Athygli vekur að (S)forstö-innfl1 hafi boðað (S)forstj, forstjóra Samskipa, á þennan fund þar sem ræða átti hvort Samskip hefðu áhuga á viðskiptum Búrs. Sýnir þetta að (S)forstö-innfl1 hafi ekki verið viss um hvernig ætti að svara tilboðsumleitan frá viðskiptavini Eimskips, þ.e. *„hvort*" Samskip vildu þessi viðskipti.

[4251] Sbr. t.d. mgr. 1374 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 1319 í athugasemdum Samskipa við AII.
[4252] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.947090.
[4253] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[4254] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.953959.
[4255] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.954160.

8463. Ljóst er að (S)forstö-innfl1 ræddi málið við (S)forstj en seinna sama dag sendi (S) frkvstj-innanl tölvupóst til (S)forstj: *„Ég ræddi við* [(S)forstö-innfl1] *í dag, þú hafðir greinilega náð á hann líka, hann ætlar að sækja sem mest af magninu frá þeim. […]*"[4256] Af þessu má sjá að ekki var ráðgert að sækjast eftir öllum flutningsviðskiptunum Búrs, sbr. tilvísun til þess hér síðar að þetta yrði aldrei meira en 4 gámar á á viku „*max*" meðan heildar flutningar Búrs voru 400-500 gámar á ári.

8464. Þann 1. mars 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj1 og bað hann um að stilla upp tilboðsverði fyrir Búr. Þá lagði (S)forstö-innfl1 til eftirfarandi: *„Byrjum á því að hafa Samkaups verðin inni í þessu og leikum okkur síðan með þau. Rennum yfir þetta seinna í dag eða fyrramálið*".[4257] Ljóst er að þarna höfðu Samskip ekki ákveðið hvaða verð skyldi bjóða Búr.

8465. Þann 2. mars 2012 voru (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 að vinna í tilboði til Búrs en þann dag áttu (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 fund með Búr.[4258]

8466. Þann 6. mars 2012 sendi Búr tölvupóst til (S)viðskstj1 og kváðust vilja *„byrja á verkefninu sem allra fyrst*" og báðu (S)viðskstj1 um að hafa samband. (S)viðskstj1 framsendi tölvupóstinn til (S)forstö-innfl1 og (S)forstj. (S)forstö-innfl1 svaraði: *„Snilld keyrum þetta af stað.*" (S)forstj svaraði og spurði um áætlað magn. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði þetta vera *„2-3 gámar í viku af bönunum til að byrja með og síðan er markmiðið að bæta fleiri tegundum við . Ég held þó að þetta verði aldrei meira en ca 4 gámar í viku max.*"[4259]

8467. Sama dag sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til nokkurra starfsmanna Samskipa og tilkynnti að Búr myndi koma með hluta af viðskiptum sínum til Samskipa. Um væri að ræða 2-3 gáma á viku, kannski meira. Sagðist (S)viðskstj1 ætla að hitta Búr daginn eftir til að ræða málið nánar.[4260]

8468. Þann 7. mars 2012 sendi (S)viðskstj1 uppkast af samningi til Búrs. Ljóst er af tölvupóstinum að (S)viðskstj1 átti síðan fund með Búr sama dag.[4261]

8469. Ljóst er af framangreindu að á þessum tímapunkti töldu Samskip að fyrirtækið væri aðeins að taka hluta af viðskiptum Búrs frá Eimskip. Eftir fundinn með Búr 7. mars 2012 sendi (S)viðskstj1 á hinn bóginn tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)forstj, afrit til (S)frkvstj-Rotterdam:

„sælir átti fund með búr áðan - skv. þeim fundi erum við að taka allt magnið! þeir vilja ekki skrifa undir fyrr en þeir eru búnir að ganga frá málum gagnvart eimu (skv. því sem [Búr] *sagði) […] við erum að tala um c.a. 4 - 500 gáma á ársgrundvelli.*"

8470. (S)forstj svaraði strax: *„Sælir - nú er ég ekki alveg að fylgja þér - hvernig geta þeir allt í einu lifað við þetta þjónustustig?*" (S)viðskstj1 svaraði tölvupósti (S)forstj strax: *„sæll, ég var jafn hissa og þú en þetta var það sem* [Búr] *talaði um, mestur vandinn hjá þeim verður þegar þeir fá grænm / ávexti með stuttum líftíma - annað ætti að vera minna mál, sbr. banananar sem eru að koma frá s- ameríku, en* [Búr] *var augljóslega ekkert yfir sig hrifinn en hann talaði um að verðin skiptu meira máli.*

annað - kaupás er farinn að taka inn ávexti og grænmeti sjálfir að e-h leyti með eimunni sem hýst er hjá eimunni (hann vildi ekki að það færi hátt - ég vissi reyndar af því skv. samskiptum mínum við kaupaás)".[4262]

[4256] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.982021.
[4257] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.954787.
[4258] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Búr feb 2012 verðpælingar*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Búr feb 2012 verðpælingar*", dags. 02.03.2012, kl. 09:49. Doc. ID. 0.7.33.955165. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Búr feb 2012 verðpælingar*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Búr feb 2012 verðpælingar*", dags. 02.03.2012, kl. 11:16. Doc. ID. 0.7.33.955225. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.955256. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.955137.
[4259] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.983949.
[4260] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[4261] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Búr samningur mars 2012". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...]
[4262] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.957286.

8471. Af framangreindu er ljóst að breytingar höfðu orðið á flutningum Búrs, þ.e. að Kaupás hafði hafið eigin innflutning á ávöxtum og grænmeti í stað þess að flytja með Búr. Það sem skipti viðskiptavininn þó mestu máli voru þó flutningaverðin.

8472. (S)frkvstj-Rotterdam svaraði tölvupósti (S)forstj stuttu síðar aðeins til (S)viðskstj1:

„*Nú ertu búinn að gera allt vitlaust á markaðnum og forstjórinn greinilega skít-stressaður*.....

Stundum eru menn skammaðir fyrir að selja of mikið...

hahahaha....."[4263]

8473. Ljóst er af framangreindu að Samskip svöruðu umleitan Búr seint og vissu hreinlega ekki hvernig ætti að bregðast við beiðninni. Eru þau dræmu viðbrögð í samræmi við önnur gögn um markaðsskiptingu fyrirtækjanna og ábendingar heimildarmanna um að tilboðsumleitunum til Samskipa og Eimskips hefði ekki verið svarað eða seint og illa.

8474. Þann 22. mars 2012 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Búrs með uppfærðum samningi.[4264]

8475. Þann 10. apríl 2012 átti (S)viðskstj1 svo bókaðan fund með Búr til að undirrita nýjan samning milli fyrirtækjanna.[4265] Samskip afhentu Samkeppniseftirlitinu ekki þennan samning við Búr. Hefur það tafið fyrir rannsókn málsins. Hefur Samkeppniseftirlitið við rannsókn sína ekki rekist á gögn sem sýna hvenær Búr upplýsti Eimskip um að fyrirtækið hefði gert samning við Samskip. Gögn málsins sýna hins vegar að flutningar Samskipa hófust í aðalatriðum ekki fyrr en í júlí 2012.[4266]

8476. Framangreind samtímagögn frá upphafi árs 2012 sýna að Búr hafi, að eigin frumkvæði, leitað eftir verðtilboði frá Samskipum sem endaði með því að viðskipti Búrs fóru til Samskipa síðar sama ár. Það voru því ekki Samskip sem höfðu frumkvæði að því, á grundvelli samkeppnisaðgerða, að ná umræddum viðskiptum. Gögnin sýna að umleitanir Búrs hafi komið Samskipum á óvart og stjórnendur því óvissir hvernig bregðast ætti við. Þau sýna einnig að stjórnendur hafi haft áhyggjur af afleiðingum þess að gefa Búr samkeppnishæft tilboð. Er þetta til marks um hina ólögmætu markaðsskiptingu sem var fyrir hendi á þessum tíma.

8477. Ljóst er að tilfærsla Búrs frá Eimskip til Samskipa árið 2012 verður líkt og tilfærsla á viðskiptum BYKO sett í samhengi við þann „*taugatitring*" í samráði fyrirtækjanna sem hafði komið fram þegar að Eimskip fékk ný viðskipti Bauhaus í lok árs 2011, sbr. umfjöllun í kafla 14.45.

8478. Framangreind atvik tengd Búr á árinu 2012 endurspegla það ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Fór það svo að Samskip töldu sig vera innan ramma samráðsins og ætluðu upphaflega aðeins að bjóða í hluta af viðskiptum Búrs. Það hafði gerst áður í samráði fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla um 14.7 um atvik vegna Prómens þar sem Eimskip sótti „*hluta*" af viðskiptunum „*án þess að rugga bátnum*" gagnvart Samskipum. Þegar Búr hafði síðan gert Samskipum ljóst að um væri að ræða allt magnið lýsti undirmaður (S)forstj því yfir við samstarfsmann sinn að nú yrði „*allt vitlaust á markaðnum og forstjórinn greinilega skítstressaður*" og að verið væri að skamma (S)viðskstj1 fyrir að „*selja of mikið*". Þessi frásögn er einnig í samræmi við önnur samtímagögn um ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma og telur

[4263] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[4264] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Búr samningur mars 2012*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.962466.
[4265] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] og Búrs. „*RE: samningur – undirritun*", dags. 19.04.2012, kl. 10:21 og 10:27. Fram kemur í tölvupósti [...] að samningurinn væri samhljóða þeim samning sem Búr væri með utan heim aksturs sem væri 5000 kr., þ.e. verði fyrir heim akstur hafði lækkað frá fyrri samningsdrögum.
[4266] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...] til [...], afrit til [...] o.fl. „*Búr back in business with Samskip*", dags. 27.06.32012, kl. 12:30. Í tölvupóstinum kemur fram að frá og með 1. júlí myndi Búr flytja allt sitt magn með Samskipum en undanfarna mánuði hafi Búr verið að flytja fáein box.

Samkeppniseftirlitið að frásögn um stress forstjórans hafi lotið að því að áhyggjur væru til staðar um að Samskip færu gegn samráði fyrirtækjanna um að forðast að keppa um mikilvæga viðskiptavini.

8479. Líkt og rakið er í kafla 14.45 var niðurstaða Samskipa varðandi BYKO sú að sækjast jafnframt eftir frekari viðskiptum fyrirtækisins. Fól það í sér viðbrögð fyrirtækisins við því að Eimskip náði viðskiptum Bauhaus í lok árs 2011. Af tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi BYKO þann 4. júní 2012 má jafnframt ráða að samkomulag hafi verið á milli Samskipa og BYKO um að halda samningi fyrirtækjanna leyndum *„eitthvað fram í júní*". Þann 7. júní 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)viðskstj1 og (S)forstj þar sem fram kom að Eimskip hefði heyrt af samningnum og orðið *„alveg brjaladir.*"

8480. Í mgr. 47-54 í bréfi Samskipa, dags. 24. mars 2023, koma fram athugasemdir Samskipa varðandi atvik tengd Búr á árinu 2012. Að mati Samskipa sé ekkert tilefni til ályktana um að gögn varðandi Búr bendi til samráðs við Eimskips. Þvert á móti beri gögnin, að mati Samskipa, öll merki heilbrigðrar samkeppni og að Samskip hafi gengið langt í viðleitni til að vega upp lakara þjónustustig með því að bjóða einstaklega samkeppnishæf verð.

8481. Samskip staðfesta að það hafi komið fyrirtækinu á óvart að Búr hafi verið reiðubúið að skoða það að færa viðskipti sín yfir til Samskipa á þessum tímapunkti. Búr og Samskip hafi upphaflega einungis rætt um flutninga á banönum en Samskip endað á að taka allt flutningsmagnið. Ástæðan sé sú að Samskip hafi boðið hagstæðara verð í flutningana en kjör Búrs voru hjá Eimskip. Þá byggja Samskip á því að ummæli (S)frkvstj-Rotterdam hafi falið í sér góðlátlegt grín milli vina og gefi ekkert tilefni til ályktana um meint samráð Samskipa og Eimskips. Hitt sé annað mál að stjórnendum Samskipa var ljóst að gera mátti ráð fyrir að Eimskip myndi svara fyrir sig og gera tilraun til þess að ná í önnur viðskipti Samskipa í staðinn.

8482. Framangreindar athugasemdir Samskipa breyta ekki mati Samkeppniseftirlitsins. Nánar er fjallað um athugasemdir Samskipa varðandi atvik tengd Búr 2012 í kafla 26.46.

14.47. Askja: Flutningskostnaður til Íslands sagður *„gríðarhár*"

8483. Samkeppniseftirlitið hefur áður fjallað um þegar (E)forstj, í september 2010, mælti fyrir um að *„vertu á vappi trykkið*" yrði notað gagnvart Öskju, mikilvægum viðskiptavini Samskipa sem hafði óskað eftir viðræðum um tilboð frá Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 14.30. Líkt og rökstutt hefur verið fólst í þessu hugtaki að eiga samskipti við viðskiptavini Samskipa sem óskuðu eftir betra verði án þess að grípa til neinna ráðstafana sem raunverulega miðuðu að því að ná þeim viðskiptavinum frá Samskipum.

8484. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framanritað atvik hafi verið liður í samráði Samskipa og Eimskips. Með háttsemi sinni gagnvart Öskju í september 2010 hafi Eimskip virt samráð um mikilvæga viðskiptavini fyrirtækjanna.

8485. Samskipti Samskipa við Eimskip voru tíð á árinu 2012, þ. á m. milli æðstu stjórnenda og þeirra starfsmanna sem komu að ákvörðunartöku vegna samningagerðar við Öskju, sbr. yfirlit yfir samskipti í kafla 13.

8486. Gögn málsins sýna einnig hvernig samráð við Eimskip gerði Samskipum kleift að hækka flutningsgjöld gagnvart Öskju, og öðrum mikilvægum viðskiptavinum, á samningstímanum. Þannig hækkaði ekki bara verð til Öskju með hinum nýja samningi árið 2010 heldur tók samningurinn jafnframt breytingum á samningstímanum skv. gjaldskrá Samskipa hverju sinni. Þann 21. ágúst 2012 gaf (S)forstö-innfl1 t.a.m. undirmanni sínum, (S)starfsm, fyrirmæli um að hækka sjóflutningsverð gagnvart Öskju bifreiðaumboði.[4267]

[4267] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.999525.

8487. Þennan sama morgun, áður en Öskju gat verið framangreind hækkun ljós, óskaði Askja eftir fundi með Samskipum til að *„ganga frá okkar málum"* og vísaði þar til geymslukostnaðar sem ágreiningur var um og vexti sem Askja væri að greiða. Fundur var bókaður 23. ágúst sama ár.[4268]

8488. Að loknum þeim fundi sendi Askja tölvupóst til (S)forstö-fjárreiðu, forstöðumanns fjárreiðudeildar Samskipa. Sagði Askja frá því að á fundi með (S)forstö-innfl1 hefði náðst samkomulag um þau mál sem sneru að Öskju, *„þó svo að hann* [(S)forstö-innfl1] *hafi nú haft betur..."*. Askja sagði að eftir stæðu dráttarvextir sem fyrirtækið væri ósátt við að greiða og bað (S)forstö-fjárreiðu um að ræða við (S)forstö-innfl1 og skoða þau mál. (S)forstö-innfl1 svaraði því til að Samskip myndu gefa út kreditreikning vegna *„uppgjör[s] á afslætti fyrir tímabilið 1.12.2011 til 1.7.2012"* en að Askja og (S)forstö-fjárreiðu myndu klára uppgjör á dráttarvöxtum sín á milli. (S)forstö-fjárreiðu kvaðst vera tilbúinn að fella niður 35% af bókuðum vöxtum.

8489. Þann 12. september 2012 sendi Askja tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þar sem kvartað var undan verðhækkun Samskipa. Nánar tiltekið sagði eftirfarandi í tölvupósti Öskju:

„Við fengum tilkynningu frá ykkur um daginn um að þið mynduð hækka flutningsgjöld. Ég taldi þetta vera svona „almenna" tilkynningu og að hún myndi ekki lenda á okkur – enda gríðarleg viðskipti Öskju við ykkur og einhvern veginn þá taldi ég – sérstaklega eftir samtal okkar um daginn – að þú myndir ekki láta þetta koma niður á okkur.

En nú er hækkun okkar sem hér segir:

Uppskipun úr IKR 22.200,- í 23.021,-

Olíuálag úr IKR 1.441,- í 1.494,-

Öryggisgjald úr EUR 22,- í 23,-

Flutning úr EUR 219,- í 227,-

Eins og við höfum rætt um þá er mikill þrýstingur bæði frá KIA og Daimler um að setja þennan flutning í útboð. Veit að þið [framkvæmdastjóri Öskju] *eigið fund á næstu vikum um framhaldið.....en á meðan treysti ég þér til þess að láta þessa hækkun ekki lenda á okkur, nóg erum við að borga samt....."*

8490. (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og dró hækkunina ekki til baka:

„Samningurinn tekur almennum gjaldskrárhækkunum Samskipa, sem eru alltaf í takt við verðbólgu í landinu.

Við förum yfir þetta allt á fundi okkar sem er boðaður i byrjun okt."[4269]

8491. Framanrituð viðbrögð (S)forstö-innfl1 eru athyglisverð í ljósi þess að daginn áður, 11. september 2012, hafði (S)forstö-innfl1 bókað Öskju á fund í þeim tilgangi að endurskoða flutningasamninga Öskju. Gera má ráð fyrir að þetta hafi verið sá fundur sem (S)forstö-innfl1 vísar til í svari sínum hér að framan til Öskju. Á sama tíma og fyrir liggur að taka átti upp samningaviðræður við Öskju um áframhaldandi viðskipti fyrirtækjanna og *„mikill þrýstingur"* var frá helstu birgjum Öskju um að setja flutningsviðskipti fyrirtækisins í útboð, tilkynntu Samskip viðskiptavininum um verðhækkanir og af viðbrögðum (S)forstö-innfl1 við mótmælum Öskju sýna að hann hafi ekki óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips.

8492. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það markaðsskipting Samskipa og Eimskips sem olli því að Samskip töldu sig ekki þurfa að bregðast öðruvísi við í samskiptum sínum við Öskju.

[4268] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.999596. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.999885.
[4269] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1007132.

8493. Umræddur fundur Öskju og Samskipa fór fram 10. október 2012. Í fundarboði kom fram að fara ætti yfir þáverandi samning Öskju og væntingar Öskju til nýs samnings sem átti að taka gildi í upphafi árs 2013.[4270]

8494. Í upphafi árs 2013 sendi Askja að nýju tölvupóst til (S)forstö-innfl1 vegna flutningamála sinna. Sagði Askja frá því að birgjar fyrirtækisins, þ. á m. VW Group, hefðu bent Öskju á að flutningskostnaður við að koma bílum til Íslands væri *„gríðarhár"*.

8495. Höfðu tveir birgjar Öskju lagt til að þeir tækju yfir flutningsliðinn og að flutningar yrðu boðnir út. Kvaðst forstjóri Öskju enn geta *„barist fyrir því"* að hafa flutningsmálin á sínu forræði en spurði um leið (S)forstö-innfl1 hvort Samskip væru tilbúin að leggja fram nýjan samning, með nýjum verðum, sem tækju gildi strax í janúar 2013 og samningur framlengist um 1-2 ár. (S)forstö-innfl1 kvaðst vera tilbúinn til að skoða þessi mál í heild sinni og tryggja að Askja væri samkeppnishæf á markaði. Þeir komu sér saman um að hittast á fundi seinna sama dag.[4271]

8496. Óskir Öskju um betri kjör frá Samskipum á samningstímanum hlutu ekki náð fyrir eyrum (S)forstö-innfl1 nema að litlu leyti, sbr. t.d. umfjöllun hér að neðan. Þar að auki hafði fyrirtækið þurft að sæta almennum gjaldskrárhækkunum allt samningstímabilið. Það var ekki fyrr en fregnir bárust um möguleg afskipti erlendra birgja Öskju sem (S)forstö-innfl1 bað sérfræðing innan Samskipa að reikna út *„sérverð"* fyrir Öskju.[4272]

8497. Þann 9. janúar 2013 sendi (S)forstö-innfl1 svo tillögur að nýjum samningsverðum til Öskju. Setti hann fram þágildandi verð og hvernig þau myndu líta út með *„gjaldskrárhækkun sem verður nú 1.feb"* og svo tillögur að nýju verði. Með þessu bauð (S)forstö-innfl1 8,2% lækkun á verði fyrir innflutning fólksbíla og um 12% lækkun fyrir stærri bíla.[4273] Farið var yfir þessi verð á fundi (S)forstö-innfl1 og Öskju þann 5. febrúar 2013.[4274] Tilboð Samskipa til Öskju leit svona út samkvæmt skjalinu:

[4270] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1014181.
[4271] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1046257, 0.7.33.1046269 og 0.7.33.1046276.
[4272] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1046450.
[4273] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1047046.
[4274] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1056192.

Fólksbílar 0-25 cbm frá FAS Rotterdam	Núgildandi verð	Verð eftir hækkun	Ný verð	Verð fyrir bílaleigubíla
Erlendur kostnaður	151 EUR	156 EUR	144 EUR	144 EUR
Sjóflutningur	227 EUR	227 EUR	190 EUR	190 EUR
BAF (12 cbm)	227 USD	227 USD	227 USD	227 USD
Uppskipun	23.021	23.712	22.000	22.000
Afgreiðslugjald	1.336	1.376	1.376	1.376
Bensíngjald	1.647	1.696	1.696	1.696
ISPS	23,0 EUR	23,7 EUR	22,0 EUR	22,0 EUR
Afsláttur				-40 EUR
Samtals	**123.116**	**124.778**	**114.575**	**107.811**
			-8,2%	-13,6%

Sprinter 25-45 cbm frá FAS Rotterdam	Núgildandi verð	Verð eftir hækkun	Ný verð
Erlendur kostnaður	515 EUR	530 EUR	515 EUR
Sjóflutningur	415 EUR	415 EUR	415 EUR
BAF (36 cbm)	458 USD	458 USD	305 USD
Uppskipun	34.740	35.782	35.000
Afgreiðslugjald	1.336	1.376	1.376
Bensíngjald	1.647	1.696	1.696
ISPS	23,0 EUR	23,7 EUR	22,0 EUR
Samtals	**257.984**	**261.845**	**238.462**
			-8,9%

Trukkar 45-92 cbm frá FOB Rotterdam	Núgildandi verð	Verð eftir hækkun	Ný verð
Sjóflutningur	1.360 EUR	1.401 EUR	1.200 EUR
BAF (36 cbm)	610 USD	610 USD	610 USD
Uppskipun	75.700	77.971	60.000
Afgreiðslugjald	1.336	1.376	1.336
Bensíngjald	5.210	5.366	5.210
ISPS	46,0 EUR	47,4 EUR	46,0 EUR
Samtals	**398.813**	**408.413**	**356.057**
			-12,8%

8498. (S)forstö-innfl1 var spurður af samstarfsmanni sínum þann 8. febrúar 2013 hvort hann ætti að hækka verð á Öskju. Kvaðst hann ekki hafa hækkað verð Öskju þann 1. janúar 2013 en hafi hins vegar hækkað það um 3% þann 1. febrúar. (S)forstö-innfl1 staðfesti það að Askja hækki *„í takt við gjaldskrárhækkanir"* og því ættu erlendi kostnaðurinn og innlendu þjónustugjöldin að hækka 1. febrúar 2013.[4275] Það voru í raun þær hækkanir sem (S)forstö-innfl1 merkti inn á framangreinda töflu sem hann kynnti fyrir Öskju.

8499. Þá kvaðst (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til Öskju þann 12. febrúar 2013 ekki geta *„gert meira varðandi flutningsgjöldin"* en væri með tillögur til að lækka geymslugjöld og lengja gjaldfresti. Askja kvaðst ætla að skoða málið.[4276]

8500. Askja óskaði eftir að hitta (S)forstö-innfl1 á fundi í byrjun apríl 2013 til að ræða samningamálin eða ganga frá samningi.[4277]

8501. Á sama tíma virðast Jónar hafa verið í samningaviðræðum við Daimler, einn af birgjum Öskju. Í þeim samskiptum kom eftirfarandi m.a. fram: *„There is a ownership link between Askja and our mother company Samskip so we were under pressure to get involved in this business."*[4278]

8502. Þann 10. apríl 2013 sendi Askja tölvupóst til (S)frvstj-innfl þar sem sagði að Askja og Samskip yrðu að fara að klára samning sín á milli. Askja gerði einnig athugasemd við það að Samskip væru að rukka hærri flutningsgjöld heldur en samið hefði verið um þann 21. nóvember 2011 og því hefði

[4275] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1058680.
[4276] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1060092.
[4277] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1075763 og 0.7.33.1075766.
[4278] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.221005.

Askja greitt of há gjöld í eitt og hálft ár. Askja vísaði til þess að (S)forstö-innfl1 hefði boðið Öskju sjóflutningsgjöld að upphæð 210 evrur í nóvember 2011 en að Askja væri hins vegar að greiða 227 evrur fyrir sjóflutning. Hið sama ætti við um aðra liði í samningnum. (S)forstö-innfl1 svaraði sama kvöld og sagði:[4279]

„Frá því í nóvember 2011 hefur gjaldskrá Samskipa hækkað tvisvar um 4%. Samningur ykkar tekur gjaldskrárhækkanir í samræmi við hækkanir okkar og því hefur verðið hækkað úr 210 eur í 227 eur. Þetta skýrir málið."

8503. Samskiptin sem Askja vísaði til hér að framan eru réttilega frá 21. nóvember 2011. Þá hafði Askja óskað eftir lækkun á sjóflutningsverðum á grundvelli aukins innflutningsmagns.[4280] Sjóflutningsverð Öskju voru þá lækkuð um 4% auk þess sem Askja fékk afslátt af sendingum sem töldu fleiri en 25 bíla. Askja tók það skýrt fram að fyrirtækið hefði *„gjarnan viljað sjá meiri hækkun*". [4281] Samkeppniseftirlitið gerir ráð fyrir að fyrirtækið hafi átt við að það hefði viljað meiri *„hækkun*" á veittum afsláttum.

8504. Það er mat Samkeppnieftirlitsins að samráð Samskipa og Eimskips hafi gert fyrirtækjunum kleift að ná fram reglubundnum verðhækkunum gagnvart stórum viðskiptavinum sínum. Samráðið skapaði þannig ástand þar sem flutningsfyrirtækjunum var gert kleift að halda uppi eða hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sínum án þess að þurfa að óttast það að missa viðskipti þeirra frá öðru fyrirtækinu til hins.

8505. Bókaður var fundur Samskipa með Öskju þann 15. apríl 2013.[4282] Í framhaldinu sendi Askja nokkrar athugasemdir við drög að flutningasamningi, þ. á m. beiðni um lækkun á tilteknum gjöldum og að samningsverð tæki ekki breytingum eftir almennum gjaldskrárbreytingum Samskipa. Samskip féllust á nokkur atriði en ekki hið síðastnefnda. Sagði (S)forstö-innfl1 að samningsverðin yrðu að fylgja *„vísitöluþróun, en það gera gjaldskrárhækkanir Samskipa einmitt*".[4283]

8506. (S)frvstj-innfl sendi nýja útgáfu af samningnum til Öskju þann 18. apríl 2013 og kvaðst vera laus daginn eftir til að undirrita samninginn en yrði síðan erlendis vikuna eftir það.[4284]

8507. Daginn eftir, þann 19. apríl 2013, sendi Askja tölvupóst til (E)forstj þar sem vísað var til þess að Askja hefði sent Eimskip gott tilboð í vörubíla. Kvaðst Askja vonast til þess að vera með samkeppnishæf verð. Mikil vinna hafi verið lögð í það gagnvart Daimler að tryggja Eimskip þessi verð. Í tölvupóstinum fór hann í stuttu máli yfir fyrirtækið, sagði m.a. að langflestir vörubíla Öskju væru fluttir inn með Samskipum[4285] þó einhverjir bílar væru *„þessa daganna* [svo] *á leið heim með ykkur* [Eimskip]." Sagðist hann að lokum vona að *„við eigum möguleika á viðskiptum við ykkur*". (E)forstj og Askja ákváðu síðan að hittast í *„kaffi*" á laugardeginum 20. apríl 2013.[4286] (E)frkvstj-innanl spurði (E)frkvstj-sala/þj í kjölfarið hvort Askja væri að flytja með Eimskip og (E)frkvstj-sala/þj kallaði eftir slíkum upplýsing frá (E)viðskstj. Í ljós kom að smávægilegur innflutningur var fyrir Öskju hjá Eimskip og áframsendi (E)frkvstj-sala/þj þær upplýsingar til (E)forstj og (E)frkvstj-innanl þann 19. apríl 2013.[4287] Fyrirliggjandi gögn gefa ekki til kynna að nokkuð hafi komið út úr umræddum fundi (E)forstj með Öskju en (E)forstj sagði þó að fundurinn hafi verið *„fínn*" í tölvupósti til (E)frkvstj-innanl að kvöldi laugardagsins.[4288] Gerði Eimskip þannig enga tilraun til þess að ná þessum viðskiptavini Samskipa til sín.

[4279] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1078132.
[4280] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.912553.
[4281] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.919900.
[4282] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1078142 og 0.7.33.1078288.
[4283] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1078993.
[4284] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1080356.
[4285] Í tölvupóstinum skrifar forstjóri Öskju „Eimskip" en Samkeppniseftirlitið telur allar líkur á því að um misritun hafi verið að ræða og að átt hafi verið við Samskip, sbr. samhengi við tölvupóstinn í heild sinni.
[4286] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1094698.
[4287] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1084241.
[4288] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1095453.

8508. Að mati Samkeppniseftirlitsins minnir þetta óneitanlega um margt á atburðarrásina þegar Eimskip notaði *„vertu á vappið trykkið“* á Öskju árið 2010. Framangreind gögn sýna að um gott tækifæri hafi verið að ræða fyrir (E)forstj enda var það Askja sem hafði frumkvæði að þessum samskiptum. Þá liggur fyrir að samningur Öskju við Samskip var að renna út á þessum tíma. Sem fyrr segir gefa fyrirliggjandi gögn ekki til kynna að (E)forstj hafi nýtt þetta tækifæri og skýrist það að mati Samkeppniseftirlitsins af hinni ólögmætu markaðsskiptingu sem skapaði *„frið“* á flutningamarkaði. Á fundi LIS-innflutningsdeildar Eimskips viku síðar, þann 14. maí 2013, var Askja ekki tilgreind á lista yfir viðskiptavini sem væri verið að vinna í. Rennir það frekari stoðum undir niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins.[4289]

8509. Þann 28. maí 2013 kvaðst Askja tilbúin að skrifa undir samning við Samskip og var hann undirritaður þann 3. júní 2013.[4290]

8510. Framanrakin atburðarrás er ein birtingarmynd samráðs Samskipa og Eimskips. Hún sýnir hvernig Samskip gátu gengið fram gagnvart mikilvægum viðskiptavin, þ.e. viðhaldið reglubundnum gjaldskrárhækkunum án þess að eiga það á hættu að keppinauturinn myndi nota tækifærið til að reyna að ná viðskiptunum, þrátt fyrir að viðskiptavinurinn hefði komið óánægju sinni á framfæri og verið í miðjum samningaviðræðum um áframhaldandi samningssamband. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins af framangreindri atburðarrás fær jafnframt stoð í sátt Eimskips við eftirlitið þar sem Eimskip viðurkennir að hafa, í samráði við Samskip, skipt mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó-og landflutningum.

8511. Í athugasemdum sínum við AII mótmæla Samskip því að samráð við Eimskip hafi gert fyrirtækinu kleift að hækka verð gagnvart Öskju, hvorki við samningsverð eða á samningstímanum. Í samningi Samskipa og Öskju hefði verið kveðið á um að verð tækju breytingum á samningstímanum og það væri ekki samráð að efna samninginn. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið eins og nánar er rakið í kafla 26.47.

14.48. Áætlanir Samskipa og Eimskips fyrir árið 2013

8512. Í samræmi við verklag fyrri ára unnu stjórnendur Samskipa haustið 2012 að áætlunum fyrir næsta ár.

8513. Eins og rökstutt var í kafla 14.10 eru gögn frá árinu 2009 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2010 til stuðnings því að fyrirtækin hafi á þessum tíma átt í ólögmætu samfelldu samráði. Hið sama á við um gögn frá árinu 2010 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2011 og gögn frá árinu 2011 sem tengjast áætlunargerð fyrir árið 2012, sbr. kafla 14.32 og 14.38.4.

8514. Í þessum kafla verður rökstutt það mat Samkeppniseftirlitsins að gögn frá árinu 2012 sem tengjast áætlunargerð Eimskips og Samskipa fyrir árið 2013 séu til stuðnings því að fyrirtækin hafi á þessum tíma átt í ólögmætu samfelldu samráði. Vísast í þessu samhengi til umfjöllunar í kafla 14.10.1 um almenna þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja.

8515. Hér ber fyrst að rifja upp að í markaðsskýrslu innflutningsdeildar, sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)forstj 19. september 2011, var lagt er lagt til grundvallar að árinu 2012 myndu Samskip halda öllum viðskiptavinum sínum í innflutningi. Einnig segir í skýrslunni:

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

[4289] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS imp_Fundargerð 2013_Vika19“*. Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 21.05.2013, kl. 08:58.
[4290] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1089019.

8516. Þetta gekk eftir á árinu 2012. Samskip og Eimskip hækkuðu verð og í glærum frá 1. október 2012, sem kynntar voru stjórn Samskipa, sagði:

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

8517. Ljóst er hins vegar að haustið 2012 ríkti ekki sama vissa og áður um að *„ró*" eða *„friður*" myndi ríkja áfram á markaðnum, sbr. framangreind umfjöllun um atvik tengd Bauhaus, BYKO, Búr og Húsasmiðjunni. Kemur þetta fram í eftirfarandi gögnum sem tengjast áætlunargerð fyrir árið 2013. Sýna þau gögn m.a. að Samskip taldi mögulegt að þurfa á árinu 2013 að lækka verð til þess að halda mikilvægum viðskiptavinum. Eins og lýst verður í kafla 21 gekk það eftir og samkeppni jókst talsvert á árinu 2013. Er þetta í samræmi við sátt Samkeppniseftirlitsins og Eimskips þar sem fram kemur m.a. að samráð Samskipa og Eimskips um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum *„var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)*." Hið sama gilti um verðsamráð fyrirtækjanna.

8518. Skal nú vikið nánar að umræddum gögnum frá haustinu 2012.

8519. Þann 15. september 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til m.a. (S)forstj og (S) frkvstj-innanl. Meðfylgjandi voru þrjú skjöl sem fjölluðu um rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013.[4291] Voru þessi skjöl send til að undirbúa fund (S)forstö-innfl1 með m.a. (S)forstj.

8520. Eitt þessara skjala var glærukynning (S)forstö-innfl1, *„Magn og tekjuáætlun 2013 kynning*". Á glæru um *„Áherslur Magn og tekjuáætlun 2013*" kemur fram að samningar við stóra viðskiptavini Samskipa í innflutningi væru að losna en þrátt fyrir það yrði gert ráð fyrir að *„halda öllum núverandi viðskiptavinum*". Sýnir þetta að fyrirtækið taldi þrátt fyrir að mögulega myndi draga úr *„ró*" markaðnum átti það ekki von á missa mikilvæga viðskiptavini.

8521. Meiri varkárni kom hins vegar fram í markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013, sem einnig fylgdi tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)forstj. Á bls. 5-6 er fjallað um forsendur magnáætlunar fyrir árið 2013. Þar segir m.a.: *„Við gerð magnáætlunar var gert ráð fyrir því að á árinu 2013 verði almenn 2,5% kaupmáttaraukning á Íslandi. Þar að auki var gert ráð fyrir að nokkrir vöruflokkar muni haga sér á annan hátt vegna aðstæðna í þjóðfélaginu. Gert var ráð fyrir óbreyttum flutningum af járnvöru og pappír, en meiri flutningi af efnavöru, fóðri og flokkum sem innihalda grófa byggingavöru. Einnig er gert ráð fyrir að innflutningur á bílum og vélum haldi áfram að vaxa umtalsvert á milli ára. […]*

Við gerð áætlunar voru magn og tekjur áætlað niður á 100 stærstu viðskiptavini Samskipa og síðan voru aðrir áætlaðir í takt við áætlaða breytingu í þeirra vöruflokkum. Vegna mikilla nýrra viðskipta sem komið hafa til Samskipa á síðustu mánuðum var gert ráð fyrir að Samskip missti einn óskilgreindan viðskiptavin í byrjun árs 2013, sá viðskiptavinur er kallaður Lúser ehf í áætluninni. Lúser ehf. e[r] *áætlaður út úr vöruflokknum Consolidated cargo og því kemur fram óeðlilega mikil lækkun á þeim flokki í þessari áætlun. Gert var ráð fyrir því að halda öllum öðrum núverandi viðskiptavinum Samskipa.*"

8522. Á bls. 14 – 15 segir þetta í skýrslu (S)forstö-innfl1 um áherslu í sölu: *„Gert er ráð fyrir töluvert mikilli samkeppni á innflutningsmarkaði á árinu 2013. Á seinni hluta ársins 2012 náði Samskip til sín töluverðum viðskiptum frá Eimskip, Búr, BM Vallá, dagblaðapappírnum frá Kanada og auknu magni frá Norvíkur samstæðunni. Gera má ráð fyrir því að Eimskip muni reyna að bæta upp þessi töpuðu viðskipti og þegar þetta er skrifað eru farin að sjá þess merki að sú ró sem verið hefur á innflutningsmarkaði síðustu ár sé ekki lengur til staðar. Áherslan í sölu hjá Samskipum árið 2013 verður því að mestu leiti [svo] varnarbarátta og lögð verður áherslu á að halda öllum núverandi viðskiptavinum þó að það muni leiða til lækkandi einingarverða. Eini vöruflokkurinn sem lagt verður*

[4291] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Magn og tekjuáætlun 2013 kynning*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.598296.

áhersla á að auka markaðshlutdeild í er bílaflokkurinn, en reynt verður að ná í eitt nýtt bílaumboð í viðskipti.

Auk þessa verður lögð áhersla á að ná í meira magn frá þeim viðskiptavinum sem flytja með báðum aðilum og þeim viðskiptavinum sem stöðugt leita tilboða í flutninga. Einnig verður mikil áhersla lögð á það að ná í sem mest af nýjum viðskiptum sem koma inn á markaðinn og þeim framkvæmdum sem gætu farið af stað á árinu 2013."

8523. Varðandi innflutning á drykkjarvörum kveður við sama tón í áætlun fyrir árið 2013 og var árið áður í áætlun fyrirtækisins, þ.e. Ölgerðin verði áfram hjá Eimskip og Samskip geri ekki ráð fyrir að reynt verði að ná í þau viðskipti, sbr. bls. 20 í skýrslunni. Sömu sögu er að segja af innflutningi á pappír, prentefni og umbúðum en þar tilgreina Samskip stærstu viðskiptavini Eimskips og gera Samskip ekki ráð fyrir neinum flutningum frá þeim aðilum á árinu 2013 (nema mögulega 20% frá einum þeirra).[4292] Sömuleiðis kemur fram að Johan Rönning sé viðskiptavinur Eimskips undir flokknum lagnaefni og fylgihlutir og í áætluninni segir að ekki sé gert ráð fyrir að ná í neitt af þeim flutningum, sbr. bls. 43.

8524. Á bls. 30 í áætluninni segir meðal annars svo:

„Samningar Eimskips við Aðföng og Ölgerðina eru fastir fram á seinni hluta ársins 2013, en Innnes er með lausan samning við Eimskip. Ekki er gert ráð fyrir að Samskip nái í nein þessara viðskipta ef það tekst að framlengja samningana við OJK, Garra og Nathan Olsen."

8525. Líkt og þarna kemur fram gerðu Samskip ekki ráð fyrir því að reyna með samkeppni að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips eins og t.d. Aðföngum og Ölgerðinni, þ.e. ef það tækist að framlengja samninga við stóra viðskiptavini Samskipa í sama vöruflokki. Þetta er ekki útskýrt nánar í skýrslu (S)forstö-innfl1 en þessi fyrirætlan Samskipa endurspeglar samráð milli fyrirtækjanna um m.a. markaðsskiptingu gagnvart stærstu viðskiptavinunum. Þrátt fyrir að „*ró*" kynni að minnka á markaðnum var hið ólögmæta samráð enn fyrir hendi og bæði Eimskip og Samskip höfðu hag af því að samkeppni vegna aukinna viðskipta hvors annars yrði í lágmarki. Hafa ber hér í huga tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 7. júní 2012 þar sem upplýsti að stjórnendur Eimskip væru „*alveg brjaladir*" vegna aukinna viðskipta Samskipa við BYKO. Sagði (S)forstö-innfl1 einnig að standa þurfi „*fast*" á því gagnvart Eimskip að Samskip séu „*bara ad taka um 50 prosent af byko vegna pirrings ut ad bauhaus*", sbr. kafla 14.45. Réttlæta þurfti þannig þessa samkeppni og jafnframt láta koma skýrt fram að í henni fælist aðeins að Samskip myndu annast helming af flutningum BYKO í stað þriðjungs áður. Höfðu Samskip sem fyrr segir augsýnilega hag af því að halda í samráðið við Eimskip.

8526. Líkt og rakið verður nánar í næstu köflum gekk þetta eftir sem fram kom á bls. 30 í umræddri skýrslu (S)forstö-innfl1. Samskip framlengdu flutningasamninga við OJK (13. nóvember 2012), Garra (21. desember 2012) og N&O (3. janúar 2013). Markaðsskipting Samskipa og Eimskips hélt varðandi þessa mikilvægu viðskiptavini og á móti héldu Samskip „*friðinn*" við Eimskip varðandi Aðföng en Eimskip framlengdi flutningasamninginn við Aðföng í lok nóvember 2012 og hélt viðskiptum við Innnes. Á sama tíma sýna fyrirliggjandi gögn að samskipti voru á milli Samskipa og Eimskips. Þá ber að hafa til hliðsjónar að á þessum tíma (30. nóvember 2012) gaf (S)forstö-útfl fyrirmæli til undirmanns um að sækja ekki á viðskipti Eimskips við Icelandic („*ekki rugga þessum bát að svo stöddu*").

8527. Í málinu liggur einnig fyrir magn og tekjuáætlun fyrir landflutninga Samskipa fyrir árið 2013. Skjalið er frá 16. september 2012 og í því segir:

„Staða Landflutninga gagnvart helstu viðskiptavinum eru að mestu í föstum skorðum, þó eru nokkrir stórir sem þarf að nást að semja við um framlengingu, Norðlenska Matborðið hefur enn ekki framlengt samning sínum en hann er laus um áramótin 2012/13, Promens fer í verðkönnun í lok árs

[4292] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur markaðsskýrsla 2013.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.598296. Sjá bls. 33 í skýrslunni um pappír, prentefni og umbúðir.

2012. Gert er ráð fyrir í áætlun 2013 að Landflutningar semji við alla ofangreinda viðskiptavini".[4293]

8528. Framangreind gögn sem varða rekstraráætlanir hjá landflutningum og innflutningsdeild Samskipa fyrir árið 2013 eru að miklu leyti í samræmi við eldri gögn um sama efni. Áfram var í aðalatriðum gert ráð fyrir því að Samskip héldu öllum sínum mikilvægustu viðskiptavinum. Hins vegar er ljóst samkvæmt gögnum (S)forstö-innfl1 að breytingar voru taldar mögulegar á árinu 2013. Vísað var til breyttra aðstæðna í samfélaginu; kaupmáttaraukningar, meiri innflutnings og að tilteknir *„vöruflokkar muni haga sér á annan hátt vegna aðstæðna í þjóðfélaginu."* Segir að Samskip hafi náð viðskiptum af Eimskip og gera megi ráð fyrir töluvert mikilli samkeppni á árinu 2013. Jafnframt skiptir hér máli að í skýrslunni segir að þegar hún sé skrifuð sjáist *„[…] þess merki að sú ró sem verið hefur á innflutningsmarkaði síðustu ár sé ekki lengur til staðar."*

8529. Sökum þessa gerðu Samskip ráð fyrir því að fyrirtækið kynni að þurfa að lækka verð gagnvart núverandi viðskiptavinum til þess að halda þeim. Einnig má sjá af framangreindu að Samskip áætluðu að missa einn ótilgreindan viðskiptavin í byrjun ársins 2013, sem var nefndur hinu tilbúna nafni *„Lúser ehf."* Það sem vekur athygli í þessu sambandi er orsakasambandið sem tilgreint er í umfjölluninni, þ.e. fyrirtækið telur sig mögulega missa þessi tilgreindu viðskipti sökum nýrra viðskipta sem hafi komið til Samskipa á síðustu mánuðum. Miðað við umfjöllunina er þar verið að vísa til viðskipta sem Samskip náðu frá Eimskip á árinu 2012, sbr. m.a. umfjöllun um aukin viðskipti Samskipa við BYKO um mitt ár 2012.

8530. Framangreind umfjöllun Samskipa felur í sér ríka vísbendingu um samráð fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu þegar hún er virt í samanburði við áætlanir fyrri ára. Í rekstraráætlunum fyrir árin 2009 – 2012 þurfti t.a.m. ekki að setja fyrirvara af þeim toga sem að framan er lýst, þ.e. *„Lúser ehf."* enda voru þá engar samskonar *„blikur á lofti"* af samkeppnislegum toga. Þar var heldur ekki gert ráð fyrir lækkandi einingarverðum heldur þvert á móti oft lagt á ráðin um verðhækkanir, enda var á þeim tíma *„ró"* á markaðnum samkvæmt framangreindum gögnum. Að mati Samkeppniseftirlitsins staðfestir þessi nýi tónn í stefnumörkun fyrir árið 2013 þann einbeitta vilja sem Samskip og Eimskip höfðu til ólögmæts samráðs allt frá árinu 2008 og árangur þeirra við að viðhalda samráðinu að þessu leyti stærsta hluta rannsóknartímabilsins.

8531. Þann 11. október 2012 sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj með heitinu *„Kynning f stjórn"*. Í honum bað hann (S)forstö-innfl1 *„að meta hvort við ættum að telja upp helstu áhersluatriði í deildinni fyrir 2013. T.d. að telja upp þá viðskiptavini sem Eimskip eru að herja á og hvernig við ætlum að bregðast við því. Við erum t.d. búnir að setja inn „Looser ehf" því við teljum að við munum ekki endilega halda öllum."* (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði: *„Ég stillti þessu upp í excel. Þarna koma fram lausir samningar, viðbrögð okkar og Eimskips ásamt líkum á því að við höldum viðskiptavini."*[4294]

8532. Umrætt excel skjal rataði síðan inn í endanlega kynningu sem lögð var fyrir stjórnarfund þann 11. október 2012, sbr. eftirfarandi glæra:[4295]

[4293] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla 2013.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.598492.
[4294] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.607148.
[4295] Afhent skjal frá Samskipum. *„Kynning fyrir stjórn okt2012 2.pptx"*. Afhent 22.11.2016, Viðauki 6, Fundargerðir Samskipa hf.

Fyrirtæki	Gildistími samnings	Fyrirkomulag samningaviðræðna	Hvað gerir Eimskip?	Hvað gerir Samskip?	Líkur á að halda í viðskiptum
Garri	nóv.12	Fer í opið útboð í nóvember.	Eimskip munu skila inn mjög lágum verðum hér og líklega gefa afslátt af BAF.	Reynum að halda, en verð gætu lækkað um allt að 40%	40%
OJK	des.12	Fer í verðkönnun	Munu skila inn lágum verðum	Erum að vinna í að semja beint við OJK. Munum þurfa að lækka verð	75%
Nathan & Olsen	feb.13	Óráðið	Ef þeir ná hvorki Garra né OJK þá mun Eimskip fara inn í Nathan með lág verð, en ef þeir ná annað hvort Garra eða OJK þá munu þeir jafnvel láta Nathan vera	Reynt verður að semja beint við Nathan í okt / nóv 2012	80%
Húsasmiðjan	okt.13	Fara í útboð	Ætla sér að ná í Húsa til að borga fyrir Byko. Verð munu lækka	Reynt verður að semja við Húsa nú í okt /nóv 2012. Ef það gengur ekki þá verða verðin í nýjum samningi lækkuð og vonast til að halda í viðskiptin	50%
Heimilistæki/ Sjónvarpsmiðstöðin	mar.13	Óvíst	Gefa lág verð ef leitað verður til þeirra	Erum að reyna að semja við þá núna í okt 2012 til að koma í veg fyrir að þeir fari í verðkönnun. Eru komnir með verð frá okkur. Eru að hugsa málið	80%
Ormson	okt.13	Verðkönnun	Eru búnir að skila inn verðum. Líklega frekar lág verð	Erum búnir að skila inn verðum sem eru lækkun frá núgildandi samningi. Það er ár eftir af gildandi samningi og reynt verður að nota hann til að semja við Ormson upp á nýtt.	30%
Rekstrarvörur	apr.13	Fara í verðkönnun, eru 50/50 Eimskip / Samskip	Munu reyna að ná í allt magnið. Verð munu lækka eitthvað	Munum einbeita okkur að því að ná í allt magnið	60%
Fóðurblandan	des.12	Fara í verðkönnun	Munu fara ákveðið á eftir þessu magni. Lækkuð verð.	Munum lækka verðin eitthvað. Óvíst hversu mikið.	50%

8533. Síðar sama dag sendi (S)forstö-innfl1 glærukynningu um rekstraráætlun 2013 til (S)forstj, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv2 o.fl. Má af henni sjá að Samskip ráðgerðu að nýir viðskiptavinir í innflutningi kæmu inn *„að fullu"*. Þá áætluðu Samskip að halda öllum viðskiptavinum nema einum. Gert var ráð fyrir gjaldskrárhækkunum en þó á sama tíma lægri einingaverðum en áður:[4296]

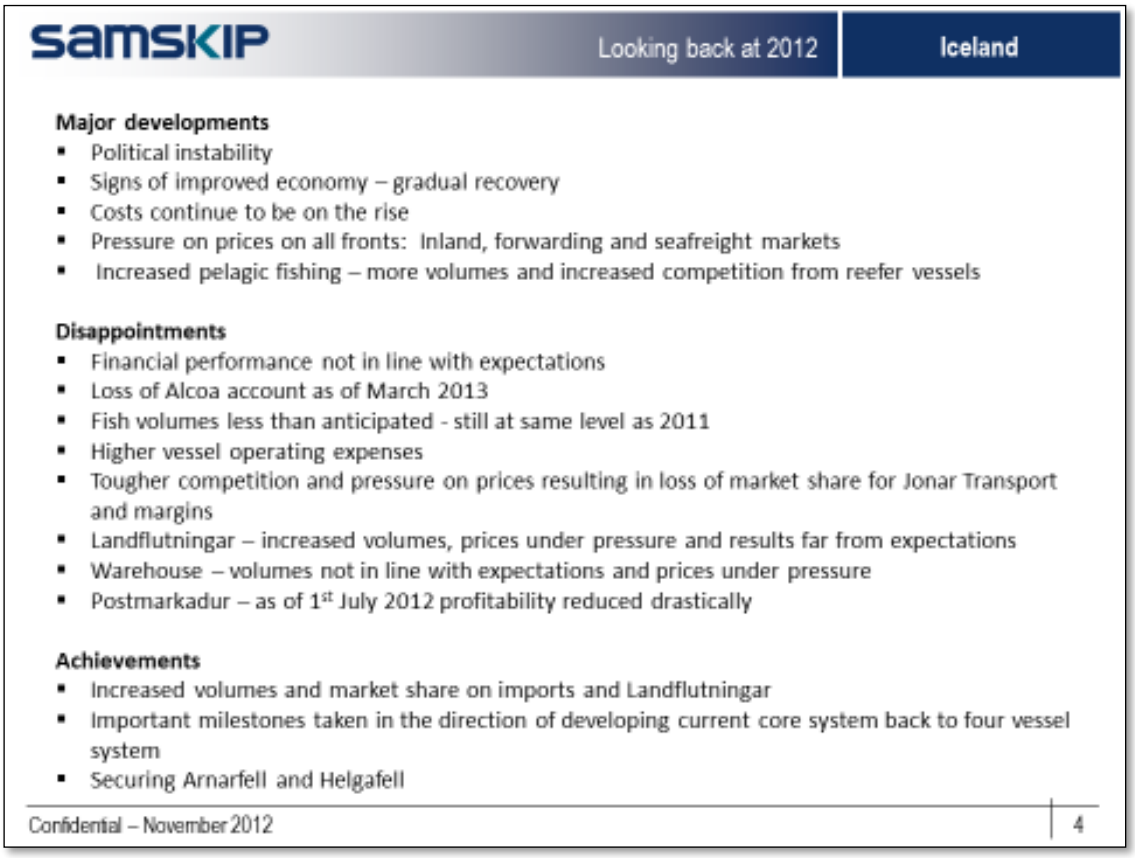
[4296] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur_áætlun_2013.pptx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1018272.

8534. Í málinu liggja einnig fyrir glærur frá (S)forstö-innfl1 frá 26. október 2012 sem bera heitið *„Sviðsfundur okt 2012 – kynning á innflutningi*". Í þeim kemur þetta fram:

✓ *Órói á markaði*

- *Verðstríð*
- *Eimskip mun reyna að borga fyrir sig*
- *Thorship er að styrkjast*".[4297]

8535. Í glærum frá 7. desember 2012, sem útbúnar voru vegna fjárhagsáætlunar Samskipa fyrir árið 2013, kom jafnframt fram að þrýstingur væri á verðum á öllum sviðum, sbr. eftirfarandi:[4298]


SAMSKIP Looking back at 2012 Iceland

Major developments
- Political instability
- Signs of improved economy – gradual recovery
- Costs continue to be on the rise
- Pressure on prices on all fronts: Inland, forwarding and seafreight markets
- Increased pelagic fishing – more volumes and increased competition from reefer vessels

Disappointments
- Financial performance not in line with expectations
- Loss of Alcoa account as of March 2013
- Fish volumes less than anticipated - still at same level as 2011
- Higher vessel operating expenses
- Tougher competition and pressure on prices resulting in loss of market share for Jonar Transport and margins
- Landflutningar – increased volumes, prices under pressure and results far from expectations
- Warehouse – volumes not in line with expectations and prices under pressure
- Postmarkadur – as of 1st July 2012 profitability reduced drastically

Achievements
- Increased volumes and market share on imports and Landflutningar
- Important milestones taken in the direction of developing current core system back to four vessel system
- Securing Arnarfell and Helgafell

Confidential – November 2012 | 4

8536. Þessi gögn frá Samskipum frá 11. og 26. október 2012 og 7. desember 2012 eru í samræmi við framangreind gögn fyrirtækisins frá september 2012. Ljóst er að Samskip töldu blikur vera á lofti. Samkeppni við Eimskip (órói/verðstríð) gæti komið í stað *„ró*" á markaði sem gæti haft þær afleiðingar að Samskip misstu viðskiptavin. Þessi umfjöllun Samskipa gefur tvennt til kynna:

- Upp var kominn viss órói eða óstöðugleiki í samráðinu.
- Ríka vísbendingu um samráð fram á árið 2012. Á rannsóknartímabilinu fram á árið 2012 þurfti ekki að setja fram fyrirvara af þessum toga enda var þá ekki fyrir hendi samskonar órói í samráðinu.

[4297] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Sviðsfundur okt 2012 – kynning á innflutningi*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1024700.
[4298] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.9728.

8537. Önnur gögn Samskipa eru í samræmi við framangreind gögn fyrir árið 2013. Til að mynda lýsti (S)frkvstj-Jóna hjá Jónum ástandinu í tölvupósti sem hann sendi til undirmanns síns þann 28. september 2012. Þar sagði m.a. eftirfarandi: *„Eimskip is giving Samskip a hard time in the competition now after Samskip took BUR […] and BYKO big volume customers.*"

8538. Þá sagði að árið 2013 myndi verða *„very competitive*" á íslenska markaðnum. Af tölvupóstinum er hins vegar ljóst að þrátt fyrir það væru Jónar og Eimskip *„on good talking terms*" varðandi tiltekin verkefni.[4299] Líkt og áður hefur komið fram voru Jónar alfarið í eigu Samskipa og félögin hluti af sömu efnahagslegu einingu og því eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Bæði Samskip og Jónar hafa upplýst að Jónar störfuðu *„í raun sem söludeild móðurfélagsins*". Hefur og komið fram hjá bæði Jónum og Samskipum að Jónar séu keppinautur Eimskips.[4300] Sýnir þetta að órói milli Samskipa og Eimskips hafði ekki áhrif á þann þátt samráðsins sem varðaði samvinnu Jóna og Eimskips.

8539. Í viðskiptaáætlun LIS deildar Eimskips (inn- og útflutningur) fyrir árið 2013 var ekki að finna sambærilegar áherslubreytingar í lýsingu á samkeppnisaðstæðum og markaðshegðun eins og í áðurnefndri rekstraráætlun og markaðsskýrslu Samskipa í inn- og útflutningi fyrir árið 2013. Áfram miðaði Eimskip við það fyrir árið 2013 að viðhalda markaðshlutdeild.[4301] Á sama tíma var það hins vegar eitt af markmiðum ársins að auka markaðshlutdeild með því að ná í magn frá *„none existing customers*". Var þetta í samræmi við áætlanir fyrri ára.

8540. Á hinn bóginn eru gögn Samskipa fyrir árið 2013 skýr og nýr tónn sleginn frá áætlunum fyrri ára. Þannig gerðu Samskip ráð fyrir aukinni samkeppni á komandi mánuðum árið 2013 með tilheyrandi lækkandi verðum. Þegar samráð Samskipa við Eimskip stóð sem hæst sýna gögn fyrirtækjanna engar slíkar áhyggjur af því að verð myndi lækka, enda gerðu þau ekki ráð fyrir samkeppnisaðgerðum hvors annars í skjóli samráðsins. Þvert á móti náðu fyrirtækin að halda mikilvægum viðskiptavinum, hækka verð eða viðhalda verðum gagnvart þeim.

8541. Samskip hafa í athugasemdum sínum byggt á því að samtímagögn sýni að samkeppni hafi verið á milli fyrirtækjanna á árinu 2012. Vísa Samskip m.a. til þess að fyrirtækið hafi náð í Búr og *„pappírinn frá Kanada*" í viðskipti á árinu 2012.[4302] Fjallað er um þessi sjónarmið Samskipa og fleiri í kafla 26.48. Hér er þó rétt að geta þess að Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreind atvik sýni að ekki hafi verið fyrir hendi ólögmætt samráð á árinu 2012. Í fyrsta lagi vísast hér til umfjöllunar í kafla 14.46 um atvik sem tengjast Búr. Í öðru lagi gefa samtímagögn í málinu býsna skýra mynd af þeirri *„ró*" sem eftir sem áður ríkti á markaðnum á árinu 2012 á grundvelli markaðsskiptingarinnar sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi.

8542. Þessu til viðbótar liggja fyrir glærur Samskipa frá 1. október 2012 sem bera heitið *„Board presentation Sailing system and vessel operation*". Um er að ræða kynningu sem haldin var fyrir stjórn Samskipa. Þar er m.a. fjallað um stöðu fyrirtækisins í innflutningi til Íslands á árinu 2012. Þar segir: *„Samskip has <u>not</u> lost a significant customer to the competition in 2012*".[4303]

8543. Þetta sýnir að Samskip mátu það sjálf svo að fyrirtækið hefði ekki misst neinn mikilvægan viðskiptavin í innflutningi til Eimskips á árinu 2012. Þá vísast einnig til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 33.2 um þróun markaðshlutdeildar á rannsóknartímabilinu.

8544. Framangreind gögn sem snúa að áætlunargerð Samskipa fyrir árið 2013 sýna að mati Samkeppniseftirlitsins að óvissa var komin upp varðandi áframhaldandi *„frið*" og *„ró*" á flutningamarkaði. Í kafla 21 hér á eftir er síðan fjallað um hvernig tilteknar ytri breytingar í

[4299] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.266649.
[4300] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins dags. 10.04.2015, bls. 9-10. Bréf Jóna Transport til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.02.2009, bls. 2-4. Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.11.2017, bls. 8 (fyrir árin 2007-2013).
[4301] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.101559.
[4302] Sjá mgr. 1832 í athugasemdum Samskipa við AII.
[4303] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. „Kynning fyrir stjórn okt2012 2", dags. 11.10.2012. Fannst á sameiginlegu drifi Samskipa.

efnahagsmálum ásamt fleiri þáttum hafi gert það að verkum að fjarað hefði undan fyrri forsendum fyrir ólögmætri markaðsskiptingu um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Í kjölfarið, í upphafi árs 2013, hefði því farið að draga úr þeim þætti samráðsins sem sneri að takmörkun flutningsframboðs og skiptingu markaðarins eftir mikilvægum viðskiptavinum, þáttum sem fyrirtækin höfðu komið eða hert á með *„Nýtt upphaf"* verkefninu árið 2008. Nánar verður vikið að þessum atvikum á árinu 2013 í kafla 21 en fyrst verður í eftirfarandi köflum rakið hvernig ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips hélt út árið 2012 gagnvart stórum viðskiptavinum í matvælainnflutningi, í samræmi við áætlanir Samskipa sem lýst hefur verið hér að framan. Hins vegar má, í eftirfarandi umfjöllun, greina þann óróa sem upp var kominn í markaðsskiptingu fyrirtækjanna.

14.49. Aðföng 2012

8545. Aðföng voru mjög mikilvægur viðskiptavinur Eimskips í innflutningi til Íslands. Flutningasamkomulag Eimskips við Aðföng (Haga) um sjóflutninga til og frá Evrópu, Bandaríkjunum og Kanada var undirritað 28. apríl 2008 og gilti frá 1. júlí 2008 í fimm ár, þ.e. til 1. júlí 2013. Frá 1. júlí 2010 var samningurinn þó uppsegjanlegur með sex mánaða uppsagnarfresti.

8546. Í kafla 14.27 er því lýst að á fyrri hluta ársins 2010 unnu Eimskip að því að hækka verð gagnvart Aðföngum og náðu fram verðhækkun í lok júní 2010. Gögnin sýna einnig að Aðföng leituðu til Samskipa á þessum tíma, þ.e. þegar Eimskip var að ná fram fyrrgreindum verðhækkunum gagnvart Aðföngum. Gefa gögn þessu tengd til kynna að Samskip hafi gætt að því að halda *„friðinn"* og spilla ekki fyrir tilraunum Eimskips til að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

8547. Í kafla 14.37.6 er því lýst að Samskip hefðu virt hina ólögmætu markaðsskiptingu gagnvart Aðföngum á árinu 2011. Verður nú fjallað um atvik tengd Aðföngum á árinu 2012.

14.49.1. *„Mjög snúin staða"* varðandi möguleg viðskipti við Aðföng

8548. Í eftirfarandi umfjöllun um flutningsviðskipti Aðfanga á árinu 2012 ber að hafa hliðsjón af samskiptum milli starfsmanna Eimskips og Samskipa á þessum tíma, sbr. kafla 13.

8549. Í byrjun febrúar 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til ýmissa fyrirsvarsmanna fyrirtækja og óskaði eftir því að þeir styddu hann í kjöri til setu í stjórn Viðskiptaráðs. Sendi hann slíkan tölvupóst m.a. til forstjóra Haga og bað hann um stuðning. Einnig tók hann þetta fram: *„Annað mál - væri vert að hittast ræða aðeins flutningamálin með* [Aðföng] *eins og við ræddum um daginn ?"* Svaraði forstjóri Haga sama dag: *„Ég verð erlendis næstu viku.* [Aðföng] *er ekki á landinu nú. Eigum við að finna tíma í annarri viku? Sting uppá þriðjudeginum 14. feb. kl. 15:00?"* Var sá fundartími staðfestur af (S)forstj.[4304] Þann 14. febrúar 2012 afbókuðu Hagar hins vegar fundinn með Samskipum en nýr fundur var ákveðinn 1. mars 2012.[4305]

8550. (S)forstj taldi rétt að bæði (S)forstö-innfl1 og (S) frkvstj-innanl myndu mæta á fundinn með Högum og Aðföngum þann 1. mars 2012.[4306] Var því fyrirhugað að ræða á fundinum bæði innflutning og landflutninga fyrir Aðföng/Haga. Fyrir fundinn sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-innanl og líkt og hann gerði í nóvember árið 2009 vísaði hann til *„strategíu"* gagnvart Aðföngum:

„Við þurfum að ræða saman um strategiu fyrir fundinn. Síðast þegar ég hitti [Aðföng] *þá vildi hann ekki opna samninginn við Eimskip nema að ég sýndi honum fyrst verð, sem ég var ekki tilbúinn að gera. Þess vegna held ég að Hagar séu bundnir í samning til 1.des.*

[4304] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.970327.
[4305] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.979088. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.979115.
[4306] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.982130.

[Aðföng] *talaði líka mikið um það hversu gott það væri að vera með Haga og Banana sem einn pakka, þá væru þeir stærri, fengju betri verð og gætu verið frekari. Ég hef því enga trú á því að þeir vilji brjóta upp Haga og Banana. Það er síðan alveg 100% pottþétt að* [Bananar] *mun aldrei koma til Samskipa með flutninginn og þá meina ég aldrei.*

Þetta er þess vegna mjög snúin staða. Persónulega held ég að það væri mun betra að hreyfa við þessu í haust eftir að við verðum (vonandi) komnir í 4 skipa kerfi. Þá þyrfti að reyna að halda [Bananar] *fyrir utan samninginn eins mikið og hægt er eða bara einfaldlega tala þá inn á að fara í opið útboð.*"

8551. (S)forstj svaraði tölvupóstinum sama dag: „*Við höfum þetta svona almennt spjall, heyra hvernig samningsmál eru hjá þeim við Eimskip - væri mjög gott ef þú kæmist, en annars rúllum við þessu upp hinir gömlu einnig...*". Staðfesti (S)forstö-innfl1 að hann myndi mæta á fundinn.[4307]

8552. Af gögnum málsins má ekki ráða að stjórnendur Samskipa hafi haft frekari samskipti á þessum tíma við Haga/Aðföng í kjölfar fundarins 1. mars 2012. Voru þannig ekki frekari fundir boðaðir eða Aðföngum gert verðtilboð.

8553. Þá ber einnig að hafa í huga, líkt og rakið hefur verið, að skilaboð (S)forstö-innfl1 hafi verið skýr árin 2009 og 2010, þ.e. ekki ætti að spilla fyrir hækkunarmöguleikum Eimskips gagnvart Aðföngum og því mætti ekki bjóða Aðföngum of lágt verð. Lítið sem ekkert í gögnum Samskipa árin 2009-2011 bendir til áhuga fyrirtækisins á viðskiptum Aðfanga. Þá ber einnig að hafa í huga að á þessum tíma völdu Samskip jafnframt að sækja ekki á aðra stóra viðskiptavini Eimskips.

8554. Má hér nefna að við rannsókn málsins óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því, á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga, að Samskip afhentu fundargerðir af fundum innflutningsdeildar og framkvæmastjórafundum árið 2012. Samskip afhentu ekki þessar fundargerðir og sögðu að fundargerðirnar hefðu ekki fundist við leit Samskipa.[4308]

14.49.2. Eimskip endurnýjar landflutningasamkomulag við Aðföng

8555. Stuttu áður en framangreindur fundur átti sér stað milli Samskipa og Aðfanga, eða í febrúar 2012, hóf innanlandsdeild Eimskips (Flytjandi) að undirbúa samningaviðræður við Aðföng um framlengingu á landflutningasamningi þeirra á milli.

8556. Áður en lengra er haldið vísast til þess að samkvæmt samskiptayfirliti í kafla 13 áttu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl samskipti 10. febrúar 2012.

8557. Þremur dögum síðar, þann 13. febrúar 2012, sendi (E)forstö-landfl1 til (E)frkvstj-innanl sínar hugleiðingar varðandi hversu mikla hækkun Eimskip þyrfti að fara fram á við Aðföng. Sagði m.a. eftirfarandi: „*Það sem skekkir þessa mynd er að í samningnum sem var undirritaður 12.október 2009 var uppsöfnuð hækkunarþörf vegna fyrra tímabila og þá var Í samningnum hækkun um 1% í sex mánuði sem vegur þungt í þessum samanburði og myndar 8.5% hækkun á samningnum miðað við þessa útreikninga.*

Samningurinn þyrfti sem sagt að hækka um ca. 9% til að vera sambærilegur og við undirskrift. Lykilatrið að koma inn sanngjörnum hækkunum á samninginn sem tekur einnig mið af olíuverðsbreytingum. Spurning um að leggja upp með að endurnýja þennan samning með því að hækka strax um 5% og taka inn flutningavísitölu og semja til þriggja ára í viðbót. Erum ekki með nógu gott case í þessu vegna þessara 1% hækkana per mánuð í upphafi."

8558. (E)forstö-landfl1 framsendi tölvupóst sinn frá 13. febrúar 2012 einnig til (E)sölustj-innanl3 2. apríl 2012. (E)sölustj-innanl3 svaraði og sagði frá því að verð Aðfanga hefðu nú hækkað um 10,5% síðan

[4307] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.954788.
[4308] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu 19. gr. samkeppnislaga.

í október 2009. Samningur Eimskips við Aðföng um landflutninga hafði þannig á samningstímanum, frá október 2009, nú þegar hækkað um 10,5%.[4309] Samt sem áður lagði (E)forstö-landfl1 til að farið yrði fram á aðra 9% hækkun í næstu samningaviðræðum. Af þessu má ráða að ekki hafi verið til staðar ótti um viðbrögð helsta keppinautarins, Samskipa. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið þar sem viðurkennt að fyrir hendi hafi verið ólögmæt markaðsskipting á þessum tíma.

8559. Í lok apríl höfðu Aðföng samband við (E)frkvstj-innanl og óskuðu eftir fundi til að ræða landflutningamál Aðfanga.[4310] Þann 30. apríl 2012 sendi (E)forstö-landfl1 tillögu að tilboði til Aðfanga til (E)frkvstj-innanl.[4311] Í eftirfarandi töflu sem fylgdi tillögu (E)forstö-landfl1 má sjá hvernig verð til Aðfanga hafði hækkað stöðugt á samningstímanum og hvernig tillaga (E)forstö-landfl1 innihélt áform um enn frekari hækkun:

Aðföng verðbreytingar án vsk								
	1.mar.10	1.apr.10	1.okt.10	1.apr.11	1.okt.11	1.apr.12		Ný verð
Aðföng v/10-11 Akureyri	6,26	6,34	engin breyting	6,42	6,52	6,59		7,98
Aðföng v/10-11 Kef	2,51	2,54	engin breyting	2,57	2,62	2,64		3,20
Aðföng v/10-11 Kef.flugv.	2,51	2,54	engin breyting	2,57	2,62	2,64		3,20
Aðföng v/Bónus Akranesi	2,68	2,72	engin breyting	2,75	2,79	2,82		3,42
Aðföng v/Bónus Akureyri	6,26	6,34	engin breyting	6,42	6,52	6,59		7,98
Aðföng v/Bónus Borgarnesi	3,20	3,24	engin breyting	3,28	3,33	3,37		4,08
Aðföng v/Bónus Egilsstöðum	10,64	10,78	engin breyting	10,91	11,09	11,20		13,57
Aðföng v/Bónus Hveragerði	2,37	2,40	engin breyting	2,43	2,47	2,49		3,02
Aðföng v/Bónus Ísafirði	9,44	9,56	engin breyting	9,68	9,84	9,93		12,04
Aðföng v/Bónus Naustahverfi	6,26	6,34	engin breyting	6,42	6,52	6,59		7,98
Aðföng v/Bónus Njarðvík	2,51	2,54	engin breyting	2,57	2,62	2,64		3,20
Aðföng v/Bónus Selfossi	2,37	2,40	engin breyting	2,43	2,47	2,49		3,02
Aðföng v/Bónus Stykkishólmi	5,38	5,45	engin breyting	5,52	5,61	5,66		6,86
Aðföng v/Hagkaup Akureyri	6,26	6,34	engin breyting	6,42	6,52	6,59		7,98
Aðföng v/Hagkaup Borgarnesi	3,95	4,00	engin breyting	4,05	4,12	4,16		5,04
Aðföng v/Hagkaup Njarðvík	2,51	2,54	engin breyting	2,57	2,62	2,64		3,20
Akureyri til Egilsstaða	6,26	6,34	engin breyting	6,42	6,52	6,59		7,98

8560. Þann 1. maí 2012 sendi (E)forstö-landfl1 frekari tillögur til (E)frkvstj-innanl. Í tölvupóstinum sagði að hækkunarþörfin væri 16% ef miðað væri við upphaf samningsins *„og tökum ekki tillit til 1% hækkana sem við fengum á tímabilinu nóv-mars.“* Í tölvupóstinum er jafnframt vísað til samstarfs Eimskips við keppinauta fyrirtækisins í sk. Flytjandaneti, sbr. eftirfarandi:[4312]

„Ég held að við ættum að halda okkur við 16% á lengri leiðunum og fara í 5-8% hámark á styttri leiðunum.

Ég þarf að tala við ÞÞÞ, RÁ, Fitjar og Flutningamiðstöðina Borgarnesi í fyrramálið og fá þeirra tillögur – þeir stjórna verðlagningunni á sínum leiðum en ég hefði viljað hafa allavega Selfoss og Hveragerði á þessum nótum.

Aðalatriðið er að fá þessar hækkanir á lengri leiðunum fyrir okkur og Selfoss/Hveragerði skipta ekki eins miklu máli þar sem verðin þar eru ekki slæm. Samstarfsaðilarnir ákveða síðan hækkun hjá sér sem við kynnum.“

8561. (E)frkvstj-innanl upplýsti (E)forstj um stöðuna þann 21. maí 2012. Sagði hann að Eimskip þyrfti talsverða hækkun en Aðföng hefðu ekki tekið vel í það og hefðu sagst ætla í verðkönnun ef tilboð

[4309] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.108888.
[4310] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.907231.
[4311] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.908158.
[4312] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.908248.

Eimskips myndi ekki hugnast þeim. Að lokum sagði (E)frkvstj-innanl: *„Við ætlum að reyna að fá skilning á hlutunum á fundinum á morgun en ég er ekki of bjartsýnn á að það gangi nokkuð, en við getum ekki framlengt þennan samning óbreyttan*"[4313] Í kjölfarið sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-innanl og afrit til (E)starfsm þar sem eftirfarandi kom m.a. fram:[4314]

„Það væri mjög gott ef við gætum náð saman á föstudag (E)forstj, (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-skiparekst, ((E)frkvstj-sala/þj er úti), (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-alþjsv. Apríl mánuður lítur ekkert allt of vel út og við þurfum að skoða stöðuna í nokkrum málaflokkum:

1) Hjá S&S erum við að reyna að loka BYKO og sama á við um Aðföng í DOM. Við þufum að hugsa hvort við getum leift okkur það að missa aðila þrátt fyrir að ná ekki fram hækkunum og reikna dæmi það til hlítar."

8562. (E)frkvstj-innanl upplýsti (E)forstj um fund hans með Aðföngum. Sagðist (E)frkvstj-innanl hafa staðið fast á: *„20% leiðréttingu/hækkun á AKU og EGS*".[4315]

8563. Í lok maí 2012 fjölluðu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu um gildistíma á innflutningssamningi Eimskips við Aðföng og (E)frkvstj-sala/þj sendi þann 29. maí 2012 upplýsingar um þetta til (E)forstö-sölu.[4316] Þá kom fram í fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu í viku 22 (28. maí - 3. júní 2012) að Aðföng væru meðal stórra verkefna sem væru í gangi.[4317]

8564. (E)forstö-landfl1 sendi (E)frkvstj-innanl minnisblað vegna landflutninga fyrir Aðföng í byrjun júní 2012. Þar sagði m.a.:[4318]

„Samningurinn við Aðföng var síðast endurnýjaður í október 2009 og hækkunarþörfin frá þeim tíma er um 21% en verðin í samningnum hafa hækkað um 5,24%.[4319] *Það sem stendur út af er 16% kostnaðarhækkanir sem við höfum ekki fengið verðbættar sem myndi skila okkur um 11,5 mkr. á ári og samstarfsaðilunum um 3.mkr. á ári.*"

8565. Lagði (E)forstö-landfl1 til að farið yrði fram á 20% hækkun á lengri leiðum sem myndi skila Eimskip um 10 milljónum kr. á ári. Í framhaldinu lagði (E)frkvstj-innanl til að bjóða Aðföngum framlengingu til þriggja ára þar sem verðbreytingar væru miðaðar við flutningsvísitölu og 15% hækkun á lengri leiðum. (E)forstö-landfl1 vildi að Eimskip myndi halda sig við 20% en (E)frkvstj-innanl benti á að Aðföng hefðu nú þegar hafnað því.[4320]

8566. Úr varð að Eimskip fór fram á 15% hækkun gagnvart Aðföngum á verðum fyrir lengri áætlunarleiðir. (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-landfl1 kynntu (E)forstj þetta tilboð á fundi þann 6. júní 2012.[4321] Eftir fund (E)frkvstj-innanl með Aðföngum þann 6. júní 2012 sendu Aðföng móttilboð. Sögðu Aðföng m.a. að verið væri að koma vel til móts við Eimskip. Lengra yrði ekki gengið af hálfu Aðfanga.

8567. Samningaviðræður Eimskips og Aðfanga héldu áfram dagana 7.-11. júní 2012 sem enduðu með því að Eimskip náði fram verðhækkunum gagnvart Aðföngum. Tilkynnti Eimskip að ekki væri unnt að

[4313] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.954371.
[4314] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.780174.
[4315] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.918997.
[4316] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.353891. Samningurinn gilti frá 1. júlí 2008 í 5 ár, þ.e. til 1. júlí 2013. Frá 1. júlí 2010 var hann þó uppsegjanlegur með 6 mánaða uppsagnarfresti.
[4317] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.100441. Sama kemur fram í fundargerð vegna viku 34 (20.-26. ágúst 2010), sbr. afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102651.
[4318] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.116226.
[4319] Vakin er athygli á því að í tölvupósti [...] frá 13. febrúar 2012, sem getið er um að framan, sagði að verð Aðfanga hefðu hækkað um 10,5% síðan í október 2009.
[4320] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.116294.
[4321] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.923626.

ganga lengra, fyrirtækið væri *„þegar búin að slaka of mikið á okkar markmiðum með verðhækkunum sem við samþykktum*."[4322]

8568. Sýna gögn málsins að Eimskip og Aðföng undirrituðu landflutningasamning sín á milli þann 18. júní 2012 með hækkun á verði.[4323]

8569. Rétt er að rifja upp að í Markaðsskýrslu landflutninga Samskipa fyrir árið 2012 sagði m.a. eftirfarandi:

„Skipting þar á milli hefur verið nokkuð jöfn undanfarið ár en eftir að Flytjandi tók yfir Kaupás frá ágúst hafa þeir styrkt stöðu sína í markaðshlutdeild. Því er nokkuð ljóst að Landflutningar þurfa að sækja tilbaka það magn sem tapaðist. Nokkrir áhugaverðir viðskiptavinir Flytjanda eru með lausa samninga sem áhugavert er að sækja, s.s Aðföng."

8570. Fátt í fyrirliggjandi gögnum málsins bendir hins vegar til þess að Samskip hafi unnið markvisst eftir þessari áætlun á árinu 2012. Í fundargerð fundar sem haldinn var innan Landflutninga þann 28. desember 2011 eru *„Aðföng"* skráð undir verkefnalista (S)rekststj-landfl2 og (S)frkvstj-innanl.[4324] Þá er (S)rekststj-landfl2 skráður með verkefnið *„Aðföng"* á *„Funnel lista 2012"*, sbr. glærukynningu á rekstrarstjórafundi Landflutninga í lok febrúar 2012.[4325] Þar eru sagðar 20% líkur á því að viðskipti náist á meðan taldar eru 50% líkur á því að samningur við Norðlenska verði endurnýjaður, sbr. eftirfarandi skjámynd úr skjalinu:

In progress	[redacted]	Norðlenska	Endurnýjun	MA - Matvara	50	95.000.000	47.500.000
In progress	[redacted]	O. Jakobsson	Endurnýjun	IE - Ferskur fiskur	80	15.000.000	12.000.000
In progress	[redacted]	Austurfrakt	Nýr samningur	XS - Stykkjavara	80	12.000.000	9.600.000
In progress	[redacted]	Aðföng	Nýr samningur	MA - Matvara	20	125.000.000	25.000.000

8571. Aðföng var hins vegar ekki að finna á *„Target lista"* Landflutninga fyrir árið 2012.[4326]

8572. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru framangreind atvik lýsandi fyrir markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á flutningamarkaði. Samskip voru meðvituð um að samningar Aðfanga við Eimskip væri að losna á árinu 2012. Þrátt fyrir það var ekki gerð tilraun til þess að bjóða í þau viðskipti. Þess í stað stóðu Samskip við fyrri áætlanir sínar frá árunum 2009 og 2010, þ.e. að spilla ekki fyrir hækkunarmöguleikum Eimskips gagnvart Aðföngum. Án samkeppnislegs aðhalds frá Samskipum gat Eimskip því knúið fram hækkun á landflutningasamning Aðfanga þrátt fyrir að samningurinn hefði þegar tekið á sig umtalsverða hækkun allt samningstímabilið.

14.49.3. Eimskip endurnýjar sjóflutningasamkomulag við Aðföng

8573. Markaðsskýrsla innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013 var útbúin í september 2012. Eins og áður segir kemur þar eftirfarandi fram varðandi Aðföng:

„Samningar Eimskips við Aðföng og Ölgerðina eru fastir fram á seinni hluta ársins 2013, en Innnes er með lausan samning við Eimskip. Ekki er gert ráð fyrir að Samskip nái í nein þessara viðskipta ef það tekst að framlengja samningana við OJK, Garra og Nathan og Olsen."[4327]

[4322] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.925890.
[4323] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.116947.
[4324] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.8935.
[4325] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 9 Fundarg. landfl. sölud. landflutn. 2012. *„OJ – þriðjudagur.pptx"*.
[4326] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 9 Fundarg. landfl. sölud. landflutn. 2012. *„Target listi – Landflutningar 2012"*.
[4327] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.598296.

8574. Hafa ber í huga að í maí 2012 fengu Samskip fregnir af áformum um opnun Iceland verslana hér á landi en um það var fjallað í fjölmiðlum um þær mundir. (S)forstj sendi af því tilefni tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-millilandasv2 og sagði þetta *„áhugavert"*. Þá sagði hann: *„Við erum ekki með Europris, Aðföng, Kost og lítið eitt frá Kaupás sem stendur - væri frábært ef við náum þeim í viðskipti til lengri tíma, hvernig lítur það út ?"* (S)frkvstj-Jóna tók í sama streng og kvað þetta *„allt mjög áhugavert"* og sagðist búinn að vera í sambandi við Iceland. Svo sagði hann: *„Við ætlum okkur að ná þessum pakka erum við ekki sammála um það ?"* (S)frkvstj-millilandasv2 var sammála og sagði: *„Neglum þetta"*.[4328]

8575. Vekur þessi mikli áhugi Samskipa á að ná viðskiptum við Iceland athygli Samkeppniseftirlitsins enda ekki að finna í fyrirliggjandi gögnum málsins viðlíka áhuga Samskipa á að ná nýjum viðskiptavinum, sem þegar voru í viðskiptum við Eimskip, í flutningsviðskipti. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ástæða fyrir áhuga Samskipa á viðskiptum Iceland sú að um var að ræða ný viðskipti, ekki viðskiptavin sem þegar var í viðskiptum við Eimskip. Styrkir þetta niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samráð fyrirtækjanna sem laut að mikilvægum viðskiptavinum hvors annars.

8576. Þann 11. september 2012 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstj: *„Sæll, just for your info þá hittum við* [Aðföng] og [Bananar] *í lunch í dag og opnaði* [Aðföng] *á þann möguleika að framlengja samninginn eða gera nýjan núna í haust í stað þess að bíða til næsta sumars. Annars fínt spjall og innlegg í áætlunargerð."* (E)forstj svaraði daginn eftir: *„Er þetta gott mál að rífa upp samning sem er í gildi?"* (E)frkvstj-sala/þj svaraði sama dag: *„Já það getur vel verið jákvætt fyrir okkur, en ræðum betur næst þegar við hittumst."*[4329]

8577. Líkt og áður segir gerðu Samskip ekki ráð fyrir því að reyna með samkeppni að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips eins og t.d. Aðföngum, þ.e. ef það tækist að framlengja samninga við stóra viðskiptavini Samskipa í sama vöruflokki. Þessi tenging sem gerð er af hálfu Samskipa við viðskipti við önnur ótengd fyrirtæki er ekki útskýrð nánar í markaðsskýrslunni en þessi fyrirætlan Samskipa er af Samkeppniseftirlitinu talin endurspegla samráð fyrirtækjanna um m.a. markaðsskiptingu gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Ef Eimskip „svindlaði" í samráðinu, myndu Samskip hefna sín og taka sama magn á móti af Eimskip. Er þetta mat eftirlitsins í samræmi við önnur atvik og ummæli í gögnum málsins, sbr. tölvupósta (S)forstö-innfl1 frá nóvember 2009 varðandi Aðföng, IKEA, Rúmfatalagerinn, Húsasmiðjuna og ÍSAM.[4330]

8578. Innflutningssamningur við Aðföng/Haga var til umræðu innan Eimskips í september 2012. Þannig segir í fundargerð söludeildar áætlunarflutninga Eimskips (LIS) vegna viku 38 (17.-23. september 2012) um Haga: *„Góður og lofandi fundur í síðustu viku, annar fundur í oktober."*[4331] Þá segir í glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj fyrir forstöðumannafund (SCS) í september 2012: *„Hagar/Aðföng/Bananar willing to start working on new agreement in October in stead of waiting until next fall"*[4332]

8579. Í fundargerð söludeildar áætlunarflutninga Eimskips (LIS) frá 10. október 2012 (vika 41) segir um Haga (viðskiptastjóri (E)viðskstj2): *„Tilboðspakki klár í næstu viku"*[4333]

8580. (E)forstö-sölu, (E)frkvstj-sala/þj og (E)viðskstj2 áttu bókaðan fund undir heitinu *„Hagar"* þann 30. október 2012.[4334] Í fundarboðinu kemur fram að (E)viðskstj2 eigi að stilla upp drögum að tilboði til

[4328] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.311686.
[4329] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.998503.
[4330] Sbr. kafla 14.2.
[4331] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS Fundarerð vika 38"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.967968.
[4332] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.188122.
[4333] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS Fundarerð vika 41 //"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.981000.
[4334] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.388983.

Haga. Sama dag vistaði (E)frkvstj-sala/þj skjal með heitinu *„Aðföng samanburður við Innnes og Ölgerðina okt 2012“*.[4335]

8581. Í fundargerð söludeildar áætlunarflutninga Eimskips (LIS) vegna viku 45 (5.-11. nóvember 2012) segir: *„(E)viðskstj2, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu áttu fund með Aðföngum en samningur þeirra rennur út um mitt næsta ár, vonandi næst samkomulag um framlengingu.“*[4336]

8582. Þann 19. nóvember 2012 áttu (E)forstö-sölu, (E)viðskstj2 og (E)frkvstj-sala/þj bókaðan fund með heitinu *„Aðföng“*.[4337] Sama dag sendu Aðföng tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj: *„Í framhaldi af fundi okkar fyrr í dag, þá viljum við ítreka við þig, að við hjá Högum leggjum áherslu á að gera langtímasamning í flutningamálum. það þjónar okkar hagsmunum best, eðli fragtarinnar vegna. Núverandi samningur okkar rennur út í ágúst 2013. við viljum gjarnan að núverandi samningur okkar gildi út ágúst 2018, þ.e. verði framlengdur um 5 ár, þegar honum lýkur í ágúst 2013.*

Heyrum frá þér.“[4338]

8583. Eimskip náði svo nýju samkomulagi við Aðföng í lok nóvember 2012 en í fundargerð söludeildar áætlunarflutninga Eimskips (LIS) vegna viku 47 (19.-25. nóvember 2012) segir um Haga: *„Samkomulag náð, undirritun á næstu dögum“*[4339]

8584. Ekki hafa fundist gögn frá Samskipum sem sýna tilboð til Aðfanga eða gefa til kynna áform um að reyna með samkeppni að ná þessum mikilvæga viðskiptavini Eimskips til sín í viðskipti. Er það í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

14.49.4. Samantekt

8585. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreind gögn frá árinu 2012 sem varða Haga/Aðföng séu til vitnis um að Samskip hafi virt *„friðinn“* og þar með hina ólögmætu markaðsskiptingu.

8586. Sem fyrr segir telur Samkeppniseftirlitið að atvik tengd fundi Samskipa og Aðfanga í mars 2012 sýni nánast engan áhuga Samskipa á viðskiptum við þennan mikilvæga viðskiptavin Eimskips og endurspegli *„friðinn“*. Í mgr. 1427 í athugasemdum Samskipa við AII er byggt á því að Aðföng hafi lítinn sem engan áhuga haft á að eiga í viðskiptum við Samskip. Hagar hafi viljað halda viðskiptum Aðfanga og Banana á sama stað til að tryggja bestu kjör. Komu- og brottfaradagar skiptu Banana miklu máli en Samskip hafi á þessum tíma ekki verið með flutningakerfi sem hentaði flutningum á ferskri vöru eins vel og flutningakerfi Eimskips. Að mati Samskipa væru þessi gögn að engu leyti til marks um samráð heldur skýr vísbending um að fyrirtækið hefði verið að leita leiða til að ná umræddum viðskiptum, sbr. mgr. 1429.

8587. Með hliðsjón af öðrum gögnum málsins eru ummæli (S)forstö-innfl1 um *„strategíu“* gagnvart Aðföngum og svör (S)forstj um *„almennt spjall“* að mati Samkeppniseftirlitsins vísbending um að Samskip hafi á þessum tíma ekki ætlað að ógna samráði sínu við Eimskip með samkeppnishæfu tilboði til þessa mikilvæga viðskiptavinar Eimskips. Þá kemur fram að (S)forstö-innfl1 hafi ekki verið tilbúinn að sýna Aðföngum nein verð. Er því ekki að undra að Aðföng hafi ekki verið tilbúin að opna samninginn við Eimskip.

[4335] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.184702.
[4336] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS Fundarerð vika 45 //“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.998019.
[4337] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.389622.
[4338] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1025085.
[4339] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS fundur vika 47“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1006104. Fyrir liggur samningur Eimskips við Haga er gilti frá 1. júlí 2013. Gildistími hans var til 31. júní 2018 en þó uppsegjanlegur með 6 mánaða uppsagnarfresti eftir 1. júlí 2014.

8588. Í mgr. 1432 í athugasemdum Samskipa við AII er því haldið fram að Samkeppniseftirlitið dragi úr þýðingu þess að Aðfanga sé getið í framangreindri markaðsskýrslu landflutninga fyrirtækisins fyrir árið 2012 og á m.a. „*Funnel lista 2012*". Að mati Samskipa er framangreint merki um áhuga fyrirtækisins á Aðföngum. Skýrist áætlun fyrirtækisins um að litlar líkur séu á að ná viðskiptunum líklega af litlum áhuga Aðfanga á viðskiptum við Samskip vegna innflutnings. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta, sbr. umfjöllun í kafla 26.49.

8589. Í mgr. 1436 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að gögn sem tengjast endurnýjun Eimskips á sjóflutningasamningi við Aðföng í nóvember 2012 bendi til ólögmæts samráðs. Að mati Samskipa sýna samtímagögn áhuga stjórnenda fyrirtækisins á að reyna að ná viðskiptum Aðfanga, en byggja á því að á brattann hafi verið að sækja.[4340] Samskip halda því fram að áhugi hafi verið á að bæta hlutdeild fyrirtækisins á þessum markaði og í þessum vöruflokkum á kostnað Eimskips. Aðföng hafi ekki tekið vel í umleitanir Samskipa en ekki hafi skort á áhuga fyrirtækisins að ná til sín þessum viðskiptum. Þá segir að ekkert óeðlilegt sé við að Samskip hafi viljað ná viðskiptum við Iceland. Viðleitnin sé til marks um eðlilega samkeppni. Það hafi því verið eðlilegt að Samskip hafi reynt að tryggja að viðskipti Iceland færu ekki líka til keppinautarins.[4341]

8590. Af þessu tilefni skal tekið fram að þrátt fyrir að Samskip haldi því fram að fyrirtækið hafi viljað auka hlutdeild sína í þessum vöruflokki verður ekki séð í gögnum málsins að það hafi reynt að ná til sín viðskiptum við aðila í vöruflokknum sem þegar var í viðskiptum við Eimskip. Vísast t.a.m. til atvika í tengslum við viðskipti Innnes síðar á árinu, sbr. kafla 14.53.

8591. Er framangreint í samræmi við áform Samskipa í áðurnefndri markaðsskýrslu innflutningsdeildar fyrirtækisins fyrir árin 2012 og 2013. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir þetta að Samskip virtu markaðsskiptinguna við Eimskip og eru framangreind atvik því í samræmi við samráð fyrirtækjanna á þessum tíma. Á móti héldu Samskip flutningsviðskiptum við OJK, Garra og N&O í lok árs 2012 og byrjun árs 2013. Verður nú vikið að þessum atvikum.

14.50. OJK og Garri 2012

8592. OJK var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Á afhentum lista Samskipa yfir stærstu viðskiptavini í innflutningi var OJK meðal 17 stærstu viðskiptavina Samskipa öll árin 2009-2013.[4342]

8593. Eins og lýst var í kafla 14.31 var OJK með alhliða flutningasamning við Samskip sem var undirritaður 30. október 2008 og gilti hann til 30. október 2010. Þann 15. september 2010 sendi OJK tölvupóst til bæði Samskipa og Eimskips og óskaði eftir tilboði í sjóflutninga. Meðfylgjandi var útboðslýsing OJK. Samkvæmt henni rann skilafrestur tilboða út 29. september 2010. Í skýrslu sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 19. september 2010 var gert ráð fyrir að Samskip myndu halda OJK í viðskiptum. Á þeim tíma lá hins vegar ekkert fyrir um það við hvern OJK myndi semja eftir að samningurinn við Samskip félli úr gildi. Samskip og OJK undirrituðu nýjan flutningasamning þann 5. október 2010 og var það hin ólögmæta markaðsskipting, sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma, sem leyfði (S)forstö-innfl1 þessa vissu 19. september 2010 um viðskiptin við OJK.

8594. Flutningasamningur Samskipa og OJK frá 5. október 2010 rann út þann 31. janúar 2013 og var óuppsegjanlegur á samningstímanum. Að loknum gildistíma samningsins framlengdist hann sjálfkrafa um eitt ár nema annar hvor aðilinn hefði sagt honum upp sex mánuðum fyrir lok

[4340] Mgr. 1436 í athugasemdum Samskipa við AII.
[4341] Mgr. 1344-1435 í athugasemdum Samskipa við AII.
[4342] Afhent tölvuskjöl frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „*Stærstu 50*", „*Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*" (ekki tekið tillit til Jóna Transport). „*Liður 8.1 Stærstu viðskiptavinir 2006-2013*".

gildistímans. Kæmi til þess að samningurinn myndi framlengjast um eitt ár var samningurinn uppsegjanlegur með sex mánaða uppsagnarfresti.[4343]

8595. Garri var einnig mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Voru Garri og OJK á meðal 20 stærstu viðskipavina Samskipa í innflutningi á árinu 2012.[4344] Flutningasamningur Samskipa við Garra tók gildi 9. nóvember 2010 og átti að gilda til 1. nóvember 2012.[4345]

8596. Eimskip vissi að þessir samningar yrðu lausir hjá Samskipum undir lok árs 2012, sbr. umfjöllun í afurða- og vöruflokkagreiningu Eimskips frá september 2012. Í greiningu fyrir vöruflokkinn *„Matvara"* vísaði Eimskip til tækifæra til að sækja á fyrirtæki í viðskiptum við Samskip þegar samningar við viðskiptavini þeirra, þ. á m. OJK og Garra, yrðu lausir. Í greiningunni sagði eftirfarandi:

„Okkar helstu tækifæri liggja klárlega í þeim fyrirtækjum sem ekki eru að flytja með okkur í dag þegar þeirra samningar opnast. Þar má nefna Nathan & Olsen, OJK, Garra, Vífilfell, Fóðurblönduna og Íslensk Ameríska svo einhver séu nefnd. Mikilvægt að halda sambandi við þessi fyrirtæki og minna reglulega á okkur."[4346]

8597. Þann 11. september 2012, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-innanl, (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv2 þar sem eftirfarandi kom fram: *„Heyrði bæði í* [OJK] *og* [Garra] *áðan.*

Þeir sögðu að báðir að Eimskip væru að pressa stíft á þá og það þeir ætluðu báðir í verðkönnun/útboð nú í október.

Eimskipa menn liggja líka í Húsasmiðjunni og síðan má gera ráð fyrir að þeir herji á Nathan.

Það er því ljóst að það verður fjör á markaðnum á næstu mánuðum..." [4347]

8598. Við undirbúning gagna fyrir stjórnarfund Samskipa í október 2012 bað (S)frkvstj-millilandasv2 (S)forstö-innfl1 um að meta hvort það ætti að telja upp helstu áhersluatriði í deildinni fyrir árið 2013. Svo sagði: *„T.d. að telja upp þá viðskiptavini sem Eimskip eru að herja á og hvernig við ætlum að bregðast við því. Við erum t.d. búnir að setja inn „Looser ehf" því við teljum að við munum ekki endilega halda öllum."*[4348]

8599. (S)forstö-innfl1 brást við beiðni (S)frkvstj-millilandasv2 og stillti lausum samningum Samskipa upp í excel skjal ásamt punktum um möguleg viðbrögð Samskipa og Eimskips og líkum á því að Samskip héldu viðkomandi viðskiptavinum. Þar voru Garri og OJK meðal annars nefnd. Umrætt excel skjal ratаði síðan inn í endanlega kynningu sem lögð var fyrir stjórnarfund þann 11. október 2012, sbr. eftirfarandi glæru:[4349]

[4343] Sjá 10. gr. samningsins. Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2 *„Samningar"*, *„Ó johnson og Kaaber 05.10.2010"*, sbr. umbeðið leiðrétt eintak afhent 14.05.2019.
[4344] Á árinu 2012 var Garri 12. stærsti viðskiptavinur Samskipa og OJK 18. stærsti viðskiptavinurinn. Afhent skjal frá Samskipum. *„Liður 9.1 Innflutningur heildarlisti.xls"*, afhent þann 10. apríl 2015.
[4345] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, liður 8.2 *„Samningar"*, *„Garri ehf. 09.11.2010"*.
[4346] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.378771.
[4347] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1006247.
[4348] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.607070.
[4349] Afhent skjal frá Samskipum. *„Kynning fyrir stjórn okt2012 2.pptx"*. Afhent 22.11.2016, Viðauki 6, Fundargerðir Samskipa hf. Glæra nr. 40.

Main emphasis in import

SAMSKIP

Fyrirtæki	Gildistími samnings	Fyrirkomulag samningaviðræðna	Hvað gerir Eimskip?	Hvað gerir Samskip?	Líkur á að halda í viðskiptum
Garri	nóv.12	Fer í opið útboð í nóvember.	Eimskip munu skila inn mjög lágum verðum hér og líklega gefa afslátt af BAF.	Reynum að halda, en verð gætu lækkað um allt að 40%	40%
OJK	des.12	Fer í verðkönnun	Munu skila inn lágum verðum	Erum að vinna í að semja beint við OJK. Munum þurfa að lækka verð	75%
Nathan & Olsen	feb.13	Óráðið	Ef þeir ná hvorki Garra né OJK þá mun Eimskip fara inn í Nathan með lág verð, en ef þeir ná annað hvort Garra eða OJK þá munu þeir jafnvel láta Nathan vera	Reynt verður að semja beint við Nathan í okt / nóv 2012	80%
Húsasmiðjan	okt.13	Fara í útboð	Ætla sér að ná í Húsa til að borga fyrir Byko. Verð munu lækka	Reynt verður að semja við Húsa nú í okt /nóv 2012. Ef það gengur ekki þá verða verðin í nýjum samningi lækkuð og vonast til að halda í viðskiptin	50%
Heimilistæki/ Sjónvarpsmiðstöðin	mar.13	Óvíst	Gefa lág verð ef leitað verður til þeirra	Erum að reyna að semja við þá núna í okt 2012 til að koma í veg fyrir að þeir fari í verðkönnun. Eru komnir með verð frá okkur. Eru að hugsa málið	80%
Ormson	okt.13	Verðkönnun	Eru búnir að skila inn verðum. Líklega frekar lág verð	Erum búnir að skila inn verðum sem eru lækkun frá núgildandi samningi. Það er ár eftir af gildandi samningi og reynt verður að nota hann til að semja við Ormson upp á nýtt.	30%
Rekstrarvörur	apr.13	Fara í verðkönnun, eru 50/50 Eimskip / Samskip	Munu reyna að ná í allt magnið. Verð munu lækka eitthvað	Munum einbeita okkur að því að ná í allt magnið	60%
Fóðurblandan	des.12	Fara í verðkönnun	Munu fara ákveðið á eftir þessu magni. Lækkuð verð.	Munum lækka verðin eitthvað. Óvíst hversu mikið.	50%

8600. Í framhaldinu má greina af gögnum málsins að stjórnendur Samskipa hafi haft áhyggjur af því að Eimskip myndi sækja á mikilvæga viðskiptavini fyrirtækisins. (S)forstö-innfl1 reyndi þannig samdægurs að ná í Húsasmiðjuna og sagði að markmiðið væri að *„ná þeim að borðinu núna strax.“* og var (S)forstj sammála því.[4350] (S)forstö-innfl1 mælti einnig með því við (S)forstj að þeir myndu *„stilla“* upp golfferð um vorið og bjóða í hana strax því *„það gæti verið sterkt að bjóða* [OJK] *og* [Garra] *núna áður en þeir fara í samningamálin*.“[4351] (S) frkvstj-innanl hafði samband við Garra þennan sama dag og kom á fundi daginn eftir. Bar (S) frkvstj-innanl það undir (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)forstj hvort Samskip ættu að bjóða Garra ný verð *„eitthvað afturvirkt þannig að við veifum gulrót sem hann fengi ekki við útboð“*. (S)forstö-innfl1 kvaðst ætla að stilla upp tillögu.[4352]

8601. Af framangreindu má greina þann óróa sem virðist hafa verið kominn í markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips haustið 2012, sbr. framangreinda umfjöllun um vinnu við gerð áætlana fyrirtækjanna fyrir árið 2013. Að mati Samkeppniseftirlitsins má í þeim gögnum sem rakin eru hér að framan greina viðbrögð af hálfu Samskipa og Eimskips vegna opnunar á flutningasamningum stórra viðskiptavina sem ekki sjást í samtímagögnum frá árunum 2009 og fram á árið 2012, þegar ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna stóð sem hæst.

8602. Þann 11. október 2012 sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj: *„Ég stillti þessu upp í excel. Þarna koma fram lausir samningar,*

[4350] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.596389.
[4351] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1006416.
[4352] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.596782.

viðbrögð okkar og Eimskips ásamt líkum á því að við höldum viðskiptavini. […]". OJK og Garri voru þar á lista og áttu Samskip von á því að Eimskip myndi bjóða þeim viðskiptavinum lág verð.[4353]

8603. (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 áttu bókaðan fund með OJK til að ræða innflutning á sykri þann 12. október 2012.[4354] (S)viðskstj1 bókaði sig og (S)forstö-innfl1 á fundinn undir heitinu: *„fundur OJK sykurmál og samningur*".[4355] Af heiti fundarins má ætla að Samskip hafi ætlað að nota tilefnið til að ræða við OJK um endurnýjun á samningnum án útboðs.

8604. Í lok október 2012 var Garri skráður sem eitt af stórum verkefnum í gangi hjá Eimskip, sbr. fundargerð af vikulegum fundi (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu.[4356] Hvergi er minnst á viðskipti OJK.

8605. Þann 9. nóvember 2012 sendi OJK tölvupóst til (S)forstö-innfl1, þar sem eftirfarandi kemur fram: *„Eins og ég sagði þér í símanum þá hélt ég að við værum á þriðja ári í samningi. Það eru hins vegar liðin tvö ár - og við eigum því möguleika á árs framlengingu. Þó að það sé mikið verið að vinna í okkur að fara í útboð - þá langar okkur til að skoða möguleikana á framlengingu með nokkrum smá breytingum.* [Starfsmaður OJK] *er búinn að taka nokkra punkta saman (sjá fylgjandi) sem við hefðum vilja laga í framlengingu. Getið þið skoðað þetta og látið okkur vita í næstu viku hvað þið leggið til að gera. […]*"

8606. Í framhaldinu var ákveðið að (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 kæmu á fund hjá OJK þann 13. nóvember 2012.[4357]

8607. Þann 9. nóvember 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv2 og (S) frkvstj-innanl og sagði að nú væri *„allt að gerast í samningamálum.*". Garri hefði sent útboðgögn til Samskipa þennan dag.[4358] OJK hafi óskað eftir að framlengja samning sinn við Samskip um eitt ár. (S)forstö-innfl1 sagði að það yrði klárað eftir helgi.[4359]

8608. Nýr samningur OJK við Samskip var síðan undirritaður 13. nóvember 2012 og átti hann að gilda til 30. nóvember 2013. Sama dag sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv2 og (S) frkvstj-innanl: *„Við framlengdum samningnum við OJK áðan um eitt ár. Óbreytt verð*"[4360]

8609. Rifjað skal upp að Eimskip fjallaði í áðurnefndri afurðagreiningu frá september 2012 um tækifæri til að ná viðskiptavinum af Samskipum, þ. á m. OJK. Þá hefur jafnframt verið vísað til þess að OJK hafi sjálft sagt Samskipum frá því að *„Eimskip væru að pressa stíft á*" m.a. OJK. Engin fyrirliggjandi gögn hafa hins vegar fundist, eða verið afhent, sem sýna fram á eða styðja þessa frásögn OJK. Í gagni sem Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu kemur ekki fram að fyrirtækið hafi sent tilboð til OJK árið 2012.[4361]

8610. Ekkert hefur því komið fram sem bendir til þess að Eimskip hafi veitt Samskipum samkeppnislegt aðhald í tilviki OJK enda kemur fram í framangreindum tölvupósti (S)forstö-innfl1 að samningurinn hafi verið framlengdur með óbreyttu verði, en ekki lækkuðum verðum líkt og Samskip höfðu áætlað í október 2012.

8611. Bendir framanritað að mati Samkeppniseftirlitsins til þess að frásögn OJK um meinta *„pressu*" eða áhuga Eimskips á að fá OJK í viðskipti hafi mögulega verið leið OJK til að skapa þrýsting á Samskip

[4353] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Lausir samningar 2013 - greining.xlsx". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.607148.
[4354] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1017073.
[4355] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1017077.
[4356] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.101516.
[4357] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Samskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1031107.
[4358] Sbr. einnig afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1030637.
[4359] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.620231.
[4360] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.622281.
[4361] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 19.02.2016 (minnislykill 4, ýmis gögn). „Útboð".

til að lækka verð eða veita fyrirtækinu hagstæðari kjör í framlengdum samningi þar sem gögnin benda ekki til þess að slík pressa hafi verið fyrir hendi af hálfu Eimskips. Sá áhugi var hins vegar raunverulega til staðar hjá Eimskip ári síðar. Verður vikið að því í kafla 21.

8612. Þann 21. nóvember 2012 sendi (S)forstö-innfl1 hugmyndir að verðtilboði til Garra til þeirra (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)viðskstj. Ljóst er að Samskip stefndu að því að bjóða Garra lækkun á þáverandi flutningsverði, sbr. eftirfarandi ummæli: *„Ég er búinn að vera að stilla þessu upp og meðfylgjandi er skjal sem inniheldur þau verð sem ég tel að við þurfum að bjóða. Við erum að tala um að lækka verðin sem þessu nemur*".[4362] Sagði að um væri að ræða 11% lækkun en á móti væru Samskip að ná í auknar tekjur í LCL og ná hækkun á flutningsverði frá Bandaríkjunum. Þá sagði: *„Ég er ekki öruggur að við náum að halda Garra á þessum verðum, en þetta er mín tillaga í dag*."

8613. Hafa ber í huga að á þessum tíma lá fyrir að Samskip hefðu ákveðið að gera ekki atlögu að viðskiptum Eimskips við Aðföng, sbr. nánari umfjöllun hér að framan. Eimskip hélt því viðskiptum Aðfanga og sýna gögn málsins að samkomulagi þeirra á milli hafði verið náð fyrir 21. nóvember 2012. [4363] Samkvæmt markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013, sem var útbúin í september 2012, gerðu Samskip einmitt ekki ráð fyrir því að ná í viðskipti Aðfanga ef það tækist að framlengja samninga við OJK, Garra og N&O.[4364]

8614. Þann 22. nóvember, upplýsti (E)frkvstj-sala/þj (E)forstj um að daginn eftir væru skil á verðtilboðum vegna útboðs Garra.[4365] Eimskip skilaði tilboði til Garra þann 23. nóvember 2012 eftir að hafa unnið að undirbúningi þess vikuna á undan.[4366]

8615. Þann 5. desember tilkynnti Garri að ákveðið hefði verið að halda áfram viðskiptum við Samskip.[4367] (S)forstö-innfl1 lét eftirfarandi ummæli falla í tölvupósti til (S)forstj og (S)viðskstj í kjölfar tilkynningar Garra: *„Heimsókn mín til Garra í gær virkaði greinilega... Þeir eru hættir að leyfa Eimskip að totta. Þeir munu klára þetta með okkur*"[4368]

8616. Sama dag tilkynnti Garri í tölvupósti til (E)frkvstj-sala/þj að fyrirtækið hefði ákveðið að semja við Samskip. (E)frkvstj-sala/þj upplýsti (E)forstj um framanritað sama dag og spurði (E)forstj: *„Sæll, þetta* [tilkynning Garra] *kom svo 5 mín eftir símtalið! Held það sé stór kreditnóta á bak við þessa ákvörðun?*"[4369] Við rannsókn málsins hefur ekki fundist svar frá (E)forstj varðandi spurningu (E)frkvstj-sala/þj. Nýr samningur Samskipa og Garra var undirritaður þann 21. desember 2012.[4370]

8617. Í kafla 14.31 var fjallað um atburðarás í tengslum við áframhaldandi viðskiptasamband OJK og Samskipa á árinu 2010. Er sú atburðarás ásamt þeirri sem hér hefur verið lýst og átti sér stað á árinu 2012 að mati Samkeppniseftirlitsins til vitnis um markaðsskiptingu á milli Samskipa og Eimskips. Þá er ljóst að Samskip héldu einnig Garra og á svipuðum tíma lá fyrir að Samskip gerðu ekki aðför að Aðföngum og Eimskip héldi þeim því jafnframt. Var það í samræmi við áætlanir Samskipa fyrir árið 2013 og að mati Samkeppniseftirlitsins í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu. Ljóst er hins vegar að haustið 2012 var farið að hrikta í stoðum hinnar ólögmætu markaðsskiptingar og á árinu 2013 dró úr henni.

[4362] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.625775.
[4363] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1006104. Fyrir liggur samningur Eimskips við Haga er gilti frá 1. júlí 2013. Gildistími hans var til 31. júní 2018 en þó uppsegjanlegur með 6 mánaða uppsagnarfresti eftir 1. júlí 2014.
[4364] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.598296.
[4365] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1026332.
[4366] Afritaðar dagbókarfærslur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.309745. Dagbók [...] Doc. ID. 0.7.33.310594, sbr. einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.186120. Sbr. einnig afhent gögn frá Eimskip. *„Final Garri reiknir*" og *„Garri utboð texti*". Afhent 19.02.2016, minnislykill 4.
[4367] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1038769.
[4368] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.632424.
[4369] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1031575.
[4370] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.17364. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1043816.

8618. Í mgr. 1438 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII heldur fyrirtækið því m.a. fram að ljóst sé af umfjöllun Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hefði ætlað að sækjast eftir viðskiptum umræddsviðskiptavinar Samskipa. Vísa Samskip í því samhengi til greiningar Eimskips á matvöruflokkum, auk þess sem OJK og Garri hefðu báðir sagt að Eimskip væri að pressa á þá.

8619. Samkeppniseftirlitið áréttar að þau gögn sem rakin hafa verið hér að framan benda að einhverju leyti til þess að á þessum tíma voru komin fram merki um meiri óvissu en áður um hegðun keppinautarins. Þannig sýna gögn sem rakin eru í upphafi þessa kafla að fyrirtækin gerðu bæði ráð fyrir meiri samkeppni og að verð myndi hugsanlega lækka við endurnýjun á samningum við stóra viðskiptavini. Vangaveltur og áætlanir í þessa veru eru vart sjáanlegar í gögnum málsins fyrr á rannsóknartímabilinu. Svo virðist hins vegar sem ekki hafi ræst úr þessum spám á árinu 2012. Markaðsskipting fyrirtækjanna um stóra viðskiptavini hélt og gátu Samskip t.a.m. endursamið við OJK á óbreyttum verðum. Þó svo órói og óvissa virðist hafa verið kominn í *„friðurinn“* á þessum tíma er ekki unnt að halda því fram að hann hafi þá verið farinn að fjara út. Annað gildir hins vegar um árið 2013.

14.51. Icelandic – *„ekki rugga þessum bát að svo stöddu“*

8620. Icelandic (og tengd fyrirtæki) var mjög mikilvægur viðskiptavinur Eimskips.[4371] Árið 2012 var dótturfélag Icelandic í Bandaríkjunum selt til kanadísks sjávarafurðafyrirtækis, High Liner Foods (HLF).[4372]

8621. Þann 15. nóvember 2012 hafði flutningsmiðlari, fyrir hönd hins nýja eiganda Icelandic, samband við (S)frkvstj-N-Am, framkvæmdastjóra Samskipa í Bandaríkjunum. Má sjá í tölvupósti flutningsmiðlarans að hann óskaði eftir tilboði frá Samskipum í flutninga á fiski frá Íslandi til Bandaríkjanna fyrir Icelandic (þá orðið HFL).

8622. (S)frkvstj-N-Am svaraði flutningsmiðlaranum samdægurs og sagðist þurfa að ræða þetta við höfuðstöðvar Samskipa á Íslandi áður en hann gæti gert flutningsmiðlaranum tilboð í flutninginn fyrir HLF.

8623. Hálfum mánuði síðar eða 30. nóvember 2012 sendi (S)frkvstj-N-Am flutningsmiðlaranum tölvupóst þar sem kemur fram að Samskip gætu ekki flutt umbeðið magn af frystigámum frá Íslandi. Flutningsmiðlarinn kom þá til baka og spurði hvort Samskip gætu flutt hluta af umbeðnu magni. (S)frkvstj-N-Am áframsendi þá tilboðbeiðnina til (S)forstö-útfl og sagði:

„Viltu bjóða í hluta af pakkanum? Skál í boðinu :)“

8624. Svar (S)forstö-útfl var neikvætt:

„ættum ekki að rugga þessum bát að svo stöddu.. Skál Skál“.[4373]

8625. Samkeppniseftirlitið telur framangreint vera í samræmi við önnur gögn málsins og mat eftirlitsins um samráð Samskipa við Eimskip sem fólst í því að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Af þessu má sjá að (S)frkvstj-N-Am og (S)forstö-útfl höfðu aðkomu að því að sækjast ekki eftir þeim viðskiptum sem HFL átti við Eimskip en rétt er að rifja upp náin vináttutengsl milli þeirra (S)frkvstj-N-Am, (S)forstö-útfl og (E)forstj og regluleg samskipti þeirra á rannsóknartímabilinu, sjá umfjöllun í kafla 13.

8626. Sýnir framanritað jafnframt fram á að markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips var áfram framfylgt á þessum tíma, í lok árs 2012.

[4371] Afhent gögn frá Eimskip. Afhent þann 23.3.2015 (fylgiskjal 5). Listi yfir 50 stærstu viðskiptavini Eimskips í útflutningi.
[4372] Frétt á heimasíðu Framtakssjóðs Íslands, *„Icelandic Group sells U.S. Operations“*, aðgengileg á: https://framtakssjodur.is/en/icelandic-group-sells-us-operations/ [Sótt 14.01.2019].
[4373] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1154128.

14.52. Nathan & Olsen 2012

8627. Líkt og áður hefur komið fram vísaði Eimskip til þess í afurða- og vöruflokkagreiningu sinni frá september 2012 að þeirra helstu tækifæri í matvöruflutningum lægju í fyrirtækjum sem ekki væru að flytja með Eimskip, þ. á m. Nathan & Olsen (N&O). Það fyrirtæki var mikilvægur viðskiptavinur sem hafði verið í föstu samningssambandi við Samskip síðan á fyrri hluta árs 2009. Sagði í greiningunni að mikilvægt væri að hafa samband við umrædd fyrirtæki og minna reglulega á Eimskip. Fjallað er um atvik tengd N&O á árunum 2009 og 2010 í köflum 14.5 og 14.25. Vísast nánar til þeirrar umfjöllunar. Verða nú rakin atvik sem varða viðskipti N&O á árinu 2012.

8628. Gögn málsins sýna að Samskip gerðu í september 2012 ráð fyrir því að Eimskip myndi *„herja á"* N&O, sbr. eftirfarandi tölvupóstur sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-innanl, (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv2 þann 11. september 2012:

„Eimskipa menn liggja líka í Húsasmiðjunni og síðan má gera ráð fyrir að þeir herji á Nathan. Það er því ljóst að það verður fjör á markaðnum á næstu mánuðum..." [4374]

8629. Af þessu má ráða að ákveðinn órói hafi verið kominn í markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessu tíma, líkt og einnig var vísað til hér að framan í tengslum við flutningsviðskipti OJK og Garra. Á sama tíma gerðu Samskip hins vegar ráð fyrir að virða markaðsskiptinguna ef Eimskip gerði slíkt hið sama. Í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013 sagði að ef Samskipum tækist að framlengja samninga sína við OJK, Garra og N&O á þessum tíma, myndu Samskip ekki sækja í mikilvægan viðskiptavin Eimskips sem var með lausan samning á sama tíma, Innnes, sbr. umfjöllun í kafla 14.38.4. Að þessu leyti virðist því sem enn hafi átt að virða hina ólögmætu markaðsskiptingu.

8630. Í lok nóvember 2012 hafði N&O samband við Eimskip og tilkynnti að fyrirtækið væri að fara að skoða flutningsmálin sín og óskaði eftir fundi með Eimskip.[4375] Sá fundur var haldinn þann 30. nóvember 2012.[4376] Á sama tíma lá fyrir að Eimskip hélt viðskiptum við Aðföng og hefur því verið lýst í köflum hér á undan að Samskip héldu *„friðinn"* í því tilviki.

8631. Gögn málsins gefa til kynna að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi hist föstudaginn 7. desember 2012. Eins og fjallað er um í kafla 13 gefa gögn málsins til kynna tengsl milli þessara stjórnenda og áttu þeir regluleg samskipti á rannsóknartímabilinu. Daginn eftir umrædd samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hittust aðrir lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa. Nánar tiltekið hittust (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj laugardaginn 8. desember 2012 í árlegu matarboði (svokallað *„Sinterklaas feest"*). Fjallað er um tengsl og samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í kafla 13. Horfa þarf hér til þessara samskipta æðstu stjórnenda fyrirtækjanna.

8632. Dagana 13.-20. desember 2012 unnu starfsmenn Eimskips að því að setja saman verðtilboð vegna verðkönnunar N&O. Meðal þeirra sem sóttu fundi vegna þessa voru (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj.[4377] (E)viðskstj3 leitaði m.a. af þessu tilefni eftir forflutningsverðum í Bandaríkjunum og bað um *„okkar allra allra bestu verð til Norfolk, Boston og Portland"*.[4378]

8633. Gögn málsins benda til þess að Eimskip hafi afhent N&O verðtilboð þann 14. desember 2012.[4379]

8634. Þann 15. desember 2012 upplýsti (S)viðskstj1 þá (S)frkvstj-N-Am og (S)forstö-innfl1 um að N&O hefði sagt frá því að *„það væri greinilegt að það lægi þungt á EÍ mönnum að N&O væri hjá okkur – ekki bara útaf magninu meira í ljósi sögulegs samstarfs milli félaganna"* en hann hafði fengið

[4374] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1006247.
[4375] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.763287.
[4376] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1026332.
[4377] Afritaðar dagbókarfærslur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.763135. Dagbók [...]. *„Yfirferð USA N&O"*. [...] Doc. ID. 0.7.34.763040. Dagbók [...]. *„NAthan"*, [...] Doc. ID. 0.7.34.763170. Dagbók [...] *„Yfirferð USA N&O"*. [...] Doc. ID. 0.7.33.311827.
[4378] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1034454.
[4379] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1041823. Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. Minnislykill 4_Samn.keppin._og_fl. *„Nathan&Olsen Samningamál 2012.xlsx"*.

upplýsingar um að þau (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu og (E)viðskstj3 hefðu öll mætt til N&O til að afhenda tilboð Eimskips.[4380]

8635. Þann 18. desember 2012 áttu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl fund saman. Var hann boðaður kl. 10:00 og heiti hans var *„Undirbúningur fyrir fund með Eimskip"*.[4381] Starfsmenn Eimskips og Samskipa áttu síðan fund síðar sama dag eða kl. 14 þann 18. desember 2012.[4382] Af hálfu Eimskips sátu fundinn þeir (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu og fulltrúar Samskipa voru (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)viðskstj2.[4383]

8636. Hér skal áréttað að þegar framangreint á sér stað hækkaði Eimskip verð á landflutningum fyrir N&O, sbr. tölvupóst 2. janúar 2013, en allur landflutningur N&O var á þessum tíma hjá Eimskip.[4384] Daginn eftir áttu (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 fund með N&O eða þann 3. janúar 2013.[4385] N&O boðuðu Eimskip einnig á fund sama dag. (E)frkvstj-sala/þj kvaðst *„ekkert alltof bjartsýnn"* þegar hann upplýsti (E)forstj um fundinn. (E)forstj svaraði með eftirfarandi hætti:

„Við sjáum bara til – ég á ekki von á neinu og ef eitthvað þá yfirbjóða þeir á endanum".[4386]

8637. Eftir fund Samskipa með N&O, en fyrir fund N&O með Eimskip, sendi (S)forstö-innfl1 nýtt tilboð til N&O.[4387] Af því má ráða að Samskip hafi boðið N&O 35% afslátt af útskipun í erlendum höfnum og eftirágreiddan afslátt. Getið var um þennan afslátt í sérstökum viðauka þar sem (S)forstö-innfl1 vildi ekki að það fréttist þar sem umræddur THC afsláttur væri *„án fordæmis"*.[4388]

8638. Daginn eftir sendi (S)forstj fundarboð til (S)viðskstj2, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 undir heitinu *„Markaðurinn"*, þar sem sagði: *„Sælir, Fjör á markaði, mikil læti í kringum Nathan. Ræðum aðeins stöðu á markaði og næstu skref…"*.[4389]

8639. Þann 7. janúar 2013 sendi (S)forstö-innfl1 drög að nýjum samningi til N&O. Var þar búið að stytta samningstímann úr þremur árum í tvö ár og uppsagnarfrestinn úr sex mánuðum í þrjá mánuði.[4390]

8640. Samskip og N&O skrifuðu síðan undir nýtt flutningssamkomulag þann 8. janúar 2013. Fól samningurinn í sér að flutningsverð N&O lækkaði.[4391] Þannig gekk það eftir sem ráðgert hafði verið í markaðsskýrslu Samskipa fyrir árið 2013 (útbúin í september 2012). Fyrirliggjandi gögn sýna svo að Samskip gerðu ekki tilraun til að ná til sín viðskiptum Aðfanga við Eimskip í lok árs 2012. Aftur á móti héldu Samskip flutningaviðskiptum annarra mikilvægra innflytjenda á matvöru: N&O, Garra og OJK.

8641. Endurspeglaði þessi háttsemi fyrirtækjanna markaðsskiptingu þeirra á mikilvægum viðskiptavinum þó svo vissulega megi greina að órói hafi verið farinn að myndast á milli fyrirtækjanna, sbr. þau gögn sem rakin eru hér að framan. Á sama tíma virðast stjórnendur Eimskips þó hafa gert sér grein fyrir að tilboð þeirra myndi ekki vera fullnægjandi því (E)frkvstj-sala/þj kvaðst *„ekkert alltof bjartsýnn"* og (E)forstj kvaðst *„ekki eiga von á neinu"*. Þá skýtur það að mati Samkeppniseftirlitsins skökku við að Eimskip hafi hækkað verð N&O á landflutningum, á sama tíma og fullyrt var að áhugi hefði staðið til þess að ná innflutningsviðskiptum fyrirtækisins af Samskipum.

[4380] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1041823.
[4381] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1155757.
[4382] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1155637.
[4383] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1042009. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1042014.
[4384] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.140556.
[4385] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1045374.
[4386] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1039577.
[4387] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1045675.
[4388] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1046065.
[4389] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1090268.
[4390] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1046642.
[4391] Mgr. 1453 og 1455-1456 í athugasemdum Samskipa við AII.

8642. Til samanburðar er í þessu samhengi mikilvægt að rifja upp atvik tengd N&O á árinu 2010.

8643. Samningur N&O við Samskip var laus á haustmánuðum 2010. Samráð Samskipa við Eimskip stóð þá yfir af fullum þunga. Í því sambandi má benda á að í innanhússgögnum fyrirtækjanna frá þeim tíma má finna vissu hjá Samskipum og Eimskip um „*ró*" á milli fyrirtækjanna gagnvart sama viðskiptavininum. Má sem dæmi nefna fundargerðir stjórnar Samskipa í október og nóvember 2010 en þar var tekið fram að framundan væru endurnýjanir á samningum við mikilvæga viðskiptavini, m.a. N&O. Hins vegar sagði að það hefði verið „*rólegt yfir markaði*" og engum áhyggjum fyrir að fara yfir því að Eimskip myndi með samkeppni reyna að ná til sín N&O eða öðrum mikilvægum viðskiptavinum Samskipa.[4392] Eimskip gerði þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa ekki tilboð árið 2010 og N&O samdi á ný við Samskip í lok janúar 2011 þar sem Samskip náðu fram verðhækkunum á fyrri samningi.

8644. Þegar horft er á atvik í árslok 2012 og byrjun árs 2013 þá er ljóst að markaðsskipting Samskipa við Eimskip sem snerist um stóra viðskiptavini hélt hvað varðar viðskipti N&O. Á hinn bóginn má með samanburði við gögn fyrirtækjanna frá 2010 og 2011 greina meiri óróa og óvissu gagnvart markaðsskiptingunni í þeim gögnum sem rakin eru í þessum kafla, þ.e. undir lok árs 2012 og upphaf árs 2013. Á sama tíma má af þeim samanburði skýrlega sjá þann „*frið*" sem var á markaðnum á árunum 2010-2011, sem fyrirtækin höfðu komið á með samstilltum aðgerðum sínum.

8645. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins byggir meðal annars á samanburði á samtímagögnum Eimskips og Samskipa þar sem þau sjálf settu fram lýsingar á markaðsaðstæðum og háttsemi þeirra. Framangreindur samanburður á atvikum 2010 og 2012 vegna N&O rennir styrkum stoðum undir niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um markaðsskiptingu vegna N&O árið 2010/2011. Sömuleiðis sýnir samanburðurinn að í lok árs 2012 voru komin fram merki í hegðun fyrirtækjanna um meiri óvissu en áður um hegðun keppinautarins, þótt fyrirtækin hafi síðan haldið friðinn.

8646. Er framanritað í samræmi við þá ályktun Samkeppniseftirlitsins að gögn málsins gefi til kynna að frá árslokum 2012 og fram að byrjun árs 2013, hafi farið að hrikta í stoðum markaðsskiptingar fyrirtækjanna á mikilvægum viðskiptavinum. Fjallað verður um það í kafla 21.

8647. Í athugasemdum sínum hafna Samskip því að rekstaráætlun fyrirtækisins fyrir árið 2013 sé til marks um markaðsskiptingu milli Eimskips og Samskipa og telja að sjá megi af gögnum að gert hafi verið ráð fyrir harðri samkeppni um viðskipti N&O hjá báðum flutningafyrirtækjunum. Það að Samskip hefðu gert ráð fyrir að halda N&O væri ekki til marks um samráð heldur samkeppni. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið eins og nánar er rakið í kafla 26.52.

14.53. Innnes 2012

8648. Innnes var einn af stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi. Í kafla 14.5.1 er fjallað m.a. um atvik sem tengjast Innnes veturinn 2008 og á árinu 2009. Sýnir sú umfjöllun að á því ári var Innnes afar óánægt með verðhækkun Eimskips. Einnig er gerð grein fyrir gögnum frá Eimskip sem sýna að fyrirtækið ætlaði ekki að lækka verð eða ganga á eftir Innnes. Sýnir þetta að Eimskip hafði ekki áhyggjur af því að Samskip myndu bjóða þessum mikilvæga viðskiptavini betri kjör. Óskaði Innnes því eftir tilboði frá Samskipum. Samskip sendu Innnes tilboð 24. júní 2009. Eins og rökstutt er í kafla 14.6 virtu Samskip hina ólögmætu markaðsskiptingu. Eimskip hélt því Innnes áfram í viðskiptum.

8649. Innnes var óánægt með verðhækkanir af hálfu Eimskips og sýna gögn málsins að fyrirtækið leitaði til Samskipa um tilboð í flutninga. Samningur Eimskips og Innnes rann út í lok árs 2009. Þrátt fyrir óánægju Innnes og tilboðsumleitan fyrirtækisins gerðu Samskip, í áætlunum sínum fyrir árið 2010, ekki ráð fyrir því að sækja á og ná heildarviðskiptum Innnes frá Eimskip. Aðgerðarleysi Samskipa

[4392] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Fundargerð 10.2010.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.808577. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Fundargerð 22.11.2010.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.821687.

gagnvart Innnes birtist einnig í gögnum málsins. Virtu Samskip markaðsskiptinguna og Eimskip hækkaði verð í nýjum samningi sem gilti frá september 2011 til mars 2013, sbr. kafla 14.35.

8650. Líkt og áður hefur komið fram sagði eftirfarandi í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013 (gerð haustið 2012):

„Samningar Eimskips við Aðföng og Ölgerðina eru fastir fram á seinni hluta ársins 2013, en Innnes er með lausan samning við Eimskip. Ekki er gert ráð fyrir að Samskip nái í nein þessara viðskipta ef það tekst að framlengja samningana við OJK, Garra og Nathan Olsen."

8651. Þetta sýnir að Samskip höfðu ekki hug á því að ná viðskiptum Innnes af Eimskip, ef Samskip héldu sínum stóru innflutningsfyrirtækjum í matvörunni, þ.e. OJK, Garra og N&O. Lítur Samkeppniseftirlitið svo á að framangreint endurspegli samráð fyrirtækjanna á árinu 2012.

8652. Úr varð að Samskip héldu viðskiptum sínum við Garra og N&O í lok árs 2012 og í upphafi árs 2013, líkt og að framan er rakið.[4393]

8653. Heildarflutningasamkomulag Eimskips og Innnes átti að losna þann 31. mars 2013. Talsverðu fyrir þann tíma eða í nóvember 2012 leitaði Innnes til Samskipa eftir verðtilboði í flutning frá Norður-Ameríku.

8654. Þann 13. nóvember 2012 sendi Innnes tölvupóst til (S)viðskstj1 þar sem sagði: *„Við ræddum það um daginn að ég sendi þér gögn yfir USA flutninginn, og nær þetta magn yfir nánast allt í janúar til október.*" (S)viðskstj1 áframsendi tölvupóstinn til (S)forstö-innfl1 daginn eftir og setti framanritað strax í samhengi við samning Samskipa við Garra: *„FYI Innnes að leita að verðum – hvenær er opnun á Garra?*" Var það í samræmi við framangreinda stefnu Samskipa í rekstraráætlun fyrirtækisins fyrir árið 2013. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði það vera á *„föstudaginn í næstu viku*"[4394] eða 23. nóvember 2012.

8655. Þann 19. nóvember 2012 áframsendi (S)viðskstj1 tölvupóstinn frá Innnes til (S)frkvstj-N-Am: *„Sæll erum að skoða aðeins Innnes vinsamlegast gefðu mér e-h skörp verð í neðangreint heyrumst áður en þú skoðar*". (S)frkvstj-N-Am svaraði tölvupóstinum 21. nóvember 2012: *„Hér finnur þú okkar innkaupsverð, super fín verð og ættir vel að geta náð þessu. […]*" (S)viðskstj1 sendi tölvupóstinn frá (S)frkvstj-N-Am tveimur dögum síðar til (S)forstö-innfl1, þ.e. sama dag og verðtilboði Samskipa var skilað til Garra: *„Kíkjum á þetta í næstu viku*"[4395]. Ástæða þess að beðið skyldi fram í næstu viku er líklega sú að ákvörðun um stefnu gagnvart Innnes átti að ráðast af niðurstöðu í verðkönnun Garra. Samskip ákváðu þó að draga enn lengur að svara Innnes þótt þegar væri komið verð frá (S)frkvstj-N-Am. Ástæðan var sú að bíða átti eftir niðurstöðu varðandi N&O, eins og rakið er hér á eftir.

8656. Þann 7. desember 2012 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstj með fyrirsögninni *„Fuglahvísl*". Þar sagði: *„[…] Orðrómur um að EI* [Eimskip] *sé að kollvarpa flutningsáætlun sinn*[i] *hér fyrir vestan er í fullum gangi þrátt fyrir að forsvarsmenn félagsins geri lítið úr því. […] Hvað er í þessu fyrir Samskip. Hellingur, opnar nýja möguleika á Innnes og Samhenta, styrkir okkur gagnvart Nathan og Garra sem og annað alment export. […]*".

8657. (S)forstj svaraði daginn eftir: *„[…] Það er áhugavert að fylgjast vel með þessu…. ræðum betur saman í komandi viku*."[4396]

[4393] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„8.2 Samningar*", *„1912 ehf 08.01.2013*". Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. *„Útboð*". Á þessu afhentu yfirliti Eimskips stendur hjá Garra: *„tapað*".
[4394] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...]
[4395] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...]
[4396] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1082285.

8658. Þann 18. desember 2012 höfðu Samskip ekki enn brugðist við beiðni Innnes um verðtilboð þrátt fyrir að fimm vikur væru liðnar frá beiðninni. Þann dag sendi Innnes tölvupóst til (S)viðskstj1 vegna þessa:

„Nú er ekki eftir neinu að bíða varðandi það að þú sendir mér verð í flutning frá þessum birgjum því nú er jafnvel lag að lenda málinu. Vinsamlegast senda þetta við fyrsta tækifæri."

8659. (S)viðskstj1 áframframsendi tölvupóstinn til (S)forstö-innfl1: *„FYI*".[4397]

8660. (S)viðskstj1 svaraði Innnes sama dag: *„Sæll og blessaður – ég veit illa uppá mig skömmina, ég skal fara betur yfir málið og heyra í þér síðar í vikunni. Afsakaðu töfina☺*".[4398] Síðar sama dag sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Innnes: *„Sæll aftur, Við þyrftum að fá upprunastað á […] Við munum aldrei geta boðið betur en Eiman frá FAS Norfolk okkar tækifæri (og þar með ykkar) liggur í að við bjóðum ykkur EXW lausn […] en þá myndum við nýta okkur siglingakerfi APL yfir á Rottedam og þaðan heim. […]*."[4399]

8661. Sama dag og samskipti Innnes og Samskipa áttu sér stað, 18. desember 2012, hittust Eimskip og Samskip á fundi. Fyrr um morguninn, kl. 10, höfðu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl átt fund saman. Heiti fundarboðsins var: *„Undirbúningur fyrir fund með Eimskip*".[4400] Fundur Eimskips og Samskipa var haldinn síðar sama dag, kl. 14, þann 18. desember 2012.[4401] Af hálfu Eimskips sátu fundinn þeir (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu og fulltrúar Samskipa voru (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)viðskstj2.[4402]

8662. Þann 20. desember 2012 sendi Innnes tölvupóst til (E)viðskstj3 og bað hana um að reikna út kostnaðarbreytingu í tengslum við þrjá birgja vegna færslu Eimskips á viðkomuhöfn frá Norfolk til Portland í Bandaríkjunum.[4403]

8663. Þann 21. desember 2012 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Innnes með jólakveðju. Í lok tölvupóstsins sagði: *„Við náum vonandi að finna góðan flöt á samstarfi á nýju ári.*" Innnes svaraði tölvupóstinum þann 2. janúar 2013. Í honum sagði m.a.: *„Þurfum endilega að auka samstarfið á nýju ári.*"

8664. Daginn eftir framsendi (S)viðskstj1 tölvupóstinn til (S)forstö-innfl1 með skilaboðunum: *„Sæll sjá samskipti að neðan frá* [Innnes] *varðandi áhuga á samstarfi*". (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag: *„Áhugavert. Förum í það að stilla upp verðum fyrir þá eftir að Nathan er klár*."[4404] Af þessu má ráða að á þessum tímapunkti höfðu Samskip ekki enn hafið vinnu að undirbúningi að tilboðsgerð til Innnes.

8665. Samkvæmt þessu gagni setti (S)forstö-innfl1 tilboð Samskipa til Innnes jafnframt í samhengi við að Samskip myndu halda N&O í viðskiptum. Var það í samræmi við áform Samskipa í rekstraráætlun fyrir árið 2013 um að sækjast ekki eftir að ná viðskiptum Innnes af Eimskip ef Samskip héldu áfram viðskiptum við N&O, sbr. umfjöllun hér að framan. Þetta gekk eftir. Samskip og N&O skrifuðu undir flutningasamkomulag stuttu síðar, eða 8. janúar 2013.

8666. Eins og vísað hefur verið til áður virðist sem ákveðin óvissa hafi verið komin í *„friðinn*" milli Samskipa og Eimskips undir lok árs 2012. Ólíkt því sem fyrirfinnst í gögnum fyrirtækjanna frá árunum á undan vísuðu Samskip á þessum tíma m.a. til þess að það væri *„Fjör á markaði, mikil læti í kringum Nathan.*" Átti í kjölfarið að ræða *„stöðu á markaði og næstu skref…*" innan Samskipa. Í kjölfarið virðist áhugi Samskipa á viðskiptum við Innnes hafa aukist frá því sem áður var.

[4397] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […]
[4398] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[4399] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[4400] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1155757
[4401] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1155637
[4402] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1042009. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1042014.
[4403] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.398104.
[4404] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1045486.

8667. Dagana 15.-17. janúar 2013 voru (S)viðskstj1, (S)frkvstj-N-Am og (S)forstö-innfl1 að vinna að verðtilboði til Innnes.[4405]

8668. Það var svo ekki fyrr en 17. janúar 2013 sem (S)viðskstj1 sendi tilboð til Innnes sem fyrirtækið hafði óskað eftir 13. nóvember og 18. desember 2012, þ.e. rúmum níu vikum eftir að Innnes óskaði eftir tilboði. Líkt og áður hefur komið fram var það ekki ætlun Samskipa að sækjast eftir viðskiptum við Innnes ef í ljós kæmi að Samskip næðu að halda viðskiptum við Garra og Nathan & Olsen í upphafi árs. Í tölvupóstinum sagði: *„Jæja þetta tók aðeins lengri tíma en ég reiknaði með, biðst velvirðingar á því, en loksins er ég kominn með amk stærri pakkann, myndi vilja heyra hvernig það liti út og skoða svo framhaldið – við erum að bjóða neðangreind verð frá EXW York PA í gegnum Evrópu. […] Við munum aldrei geta keppt við Eimskip um flutningana frá Norfolk þar sem við erum vafalaust að kaupa fraktina á hærra verði en þið. […] Vinsamlegast leyfðu mér að heyra hvernig ofangreint lítur út svo við gætum mögulega farið með málið á næsta stig.*"[4406]

8669. Þann 25. janúar 2013 vistaði (S)forstö-innfl1 skjal með heitinu *„Funnel listi – jan 2013*".[4407] Var Innnes þar bæði skráð á *„Funnel*" lista og *„Target*" lista með forgang *„A*". Hafa ber í huga að Samskip höfðu nánast hætt að vinna með slíkan lista eftir að *„friðurinn*" við Eimskip komst á en samkvæmt gögnum málsins virðist sem Samskip hafi farið að huga að slíkum lista í lok árs 2012 þegar óvissu fór að gæta um það hvort *„friðurinn*" á milli fyrirtækjanna myndi halda.

8670. Þann 18. febrúar 2013 sendi Innnes tölvupóst til (S)viðskstj1 þar sem sagði: *„Í framhaldi af samtali okkar í síðustu viku þá komu upp ýmsar hugmyndir varðandi flutningana frá USA og langar mig til að biðja þig um að vinna aðeins meira með þetta mál, og senda á mig við fyrsta tækifæri. […]*" (S)viðskstj1 framsendi tölvupóstinn stuttu síðar til (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)forstj: *„Sælir FYI*".[4408] Það var svo ekki fyrr en 1. mars 2013, eða 12 dögum síðar, sem (S)viðskstj1 sendi nýtt tilboð til Innnes.[4409]

8671. Þann 22. febrúar 2013 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)viðskstj2. Var umræddur *„Funnel listi*" meðfylgjandi.[4410]

8672. Þann 25. febrúar 2013 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj þar sem meðfylgjandi var *„Target*" listi innflutningsdeildar fyrir *„stjórnarkynningu*". Innnes var þar á lista með forgang *„A*".[4411]

8673. Þann 11. mars 2013 upplýsti (S)viðskstj1 þá (S)frkvstj-N-Am og (S)forstö-innfl1 um eftirfarandi:*„„...stóri pakkinn verður áfram hjá EÍ […] Hveitið var ok kolin detta út og rúsínurnar svipaðar (??) ég gaf* [Innnes] *hinsvegar undir fótinn að verðin væru byggð á heildarpakkanum þannig að mögulega yrðu þau verð endurskoðuð.*"[4412]

8674. Þann 12. mars 2013 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj þar sem sagði m.a.: *„Innnes munu flytja USA magnið sitt áfram með Eimskip. Eimskip eru greinlega að niðurgreiða forflutninga til Portland.*"[4413]

8675. Ljóst er að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hélt gagnvart Innnes í þessu tilviki. Í samræmi við rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2013 (útbúin í september 2012) varð úr að Samskip héldu

[4405] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1049476. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innnes jan 2013 verð frá York PA via RTM.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1049533. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.16897.
[4406] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1067882.
[4407] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.19396.
[4408] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.655500.
[4409] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1067882.
[4410] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.657180.
[4411] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Target í innflutningi 2013.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1110943.
[4412] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...]
[4413] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1071364.

viðskiptum sínum við Garra, OJK og N&O. Í samræmi við framanritað hélt Eimskip á móti heildarflutningssamkomulagi við Innnes og Aðföng.

8676. Þegar Samskip sendu Innnes tilboð sitt í febrúar 2013 var aftur á móti farið að hrikta í markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa um mikilvæga viðskiptavini. Verður fjallað nánar um aðdraganda þess í kafla 21 hér á eftir. Þannig mátu Samskip að *„fjör"* væri á markaðnum í stað *„ró"* síðastliðinna ára. Það var síðan í maí 2013 sem Samskip ákváðu að *„að hjóla eftir"* Innnes, sbr. nánari umfjöllun í kafla 21. Er sú atburðarrás til marks um að verulega dró úr þeim „friði" sem fyrirtækin höfðu náð saman um.

8677. Í athugasemdum Samskipa við AII segir að samskipti innan fyrirtækisins sem rakin eru í ákvörðun sýni að mikill áhugi hefði verið á því að reyna að ná viðskiptum Innnes. Að sögn Samskipa hefði fyrirtækið alls ekki verið að draga lappirnar viljandi en öll samskiptin sýni mikinn áhuga á þessum viðskiptum. Að mati Samskipa eru samskiptin til marks um mikla samkeppni og augljóst að fyrirtækið hefði ekki átt í ólögmætum samskiptum við Eimskip vegna þessara viðskipta. Um þessi sjónarmið og fleiri er fjallað í kafla 26.53.

8678. Samkvæmt Samskipum var það í forgangi að loka samningum við N&O og Garra. Það hefði verið eðlileg strategísk ákvörðun. Samskip hefðu ekki viljað hleypa Eimskip að þeim viðskiptum heldur loka þeim sem fyrst. Að sögn Samskipa hefði verið æskilegra að ná að loka þeim samningum áður en farið var á eftir viðskiptavinum Eimskips, vegna líklegra viðbragða fyrirtækisins. Um væri að ræða fullkomlega rökrétta aðferðafræði í rekstri en ekki vísbendingu um samráð. Ekkert í samskiptunum bendi til samráðs fyrirtækjanna að mati Samskipa.[4414]

14.54. Samskipti og frekari verðhækkanir

8679. Líkt og fram hefur komið hefur Eimskip viðurkennt að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislega og 53. gr. EES-samningsins, þ.m.t. samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins, þ.e. árinu 2013.

8680. Í ársbyrjun 2012 hafði samfellt samráð Eimskips og Samskipa staðið yfir af fullum þunga í a.m.k. 42 mánuði eða frá því hafist var handa við *„Nýtt upphaf"* verkefnið í júní 2008. Samtímagögn frá þessum tíma staðfesta afar takmarkaða samkeppni á flutningamörkuðum hér á landi. Í samtímagögnum Eimskips kemur fram að markaðurinn á Íslandi hafi verið *„voða kosý"* og að hægt hafi verið að halda verðskránni stöðugri, hækka hana *„og menn kyngja því"*. Hið sama má ráða af samtímagögnum Samskipa en í þeim lýsir (S)forstj því að afar sérstakar samkeppnisaðstæður ríki í sjóflutningum til og frá Íslandi. Af sama tilefni má sjá starfsmann Samskipa lýsa því yfir við (S)forstj að hann hafi skilning á því að (S)forstj vilji verja hið háa verð sem leiði af skorti á samkeppni í flutningum til og frá Íslandi, sbr. umfjöllun í kafla 14.40.2.

8681. Samskip og Eimskip hækkuðu verð í júlí 2012 en í kjölfarið átti að beita reynslu Eimskips í *„skapandi aðgerðum"* til að finna tilefni eða réttlætingu á því að hækka aftur verð. Samskip gáfu ranglega til kynna að umrædd verðhækkun væri til að *„mæta kostnaðarhækkunum í rekstri"*, sbr. kafla 14.44.

8682. Rétt er að vísa til þess að á árinu 2012 var haft eftir (E)forstj að Eimskip á Íslandi gæti *„haldið verðskránni stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því."*, sbr. kafla 14.40.3. Til samanburðar má nefna að í samtímagagni frá Eimskip frá 10. desember sama ár er fullyrt að í svokölluðum *„shortsea"*-siglingum í Evrópu sé mikil samkeppni (*„Big competition in EU"*) og verð

[4414] Mgr. 1463 í athugasemdum Samskipa við AII.

mjög lágt („*Rates are very low*").[4415] Er þetta talið renna stoðum undir þá niðurstöðu að með samráði Samskipa við Eimskip hafi samkeppni verið raskað á flutningamörkuðum hér á landi.

8683. Samskip og Eimskip hækkuðu síðan verð aftur í upphafi árs 2013. Verður undirbúningi þessa og öðrum atvikum lýst í þessum kafla. Í upphafi verða hins vegar rakin atvik sem tengjast upptöku nýrra gjalda í landflutningum en þær aðgerðir voru liður í verðhækkunaraðgerðum Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2012.

14.54.1. Áframhaldandi samráð um karagjald í landflutningum

8684. Í kafla 8.16.4 er fjallað um samráð Eimskips og Samskipa árið 2008 vegna upptöku og álagningar svonefnds karagjalds í útflutningi. Höfðu Samskip gripið til verulegra verðhækkana á gjaldskrám í sjó- og landflutningum sem tóku gildi gagnvart viðskiptavinum þann 1. september 2008. Samhliða þeim var tekið upp nýtt gjald á ferskfiskflutninga, svonefnt karagjald „*upp á 10 EUR per kar*, sbr. tölvupóst (S)forstö-útfl til (S)forstj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) dags. 21. ágúst 2008. Í tengslum við upptöku þess benti undirmaður (S)forstö-útfl honum á að karagjaldið myndi fela í sér verulega verðhækkun pr. gám. (S)forstö-útfl svaraði um hæl: „*já, þetta eru miklar hækkanir*" og sagði að hann vildi að þessi verðhækkun tæki gildi í næstu viku. Í tölvupósti (S)forstö-útfl til (S)forstj nokkrum dögum síðar kom fram að þetta þýddi „*400-600 EUR hækkun á gám ef við rukkum 10 EUR per kar, heldurðu að við komumst upp með það?*" Fjórum dögum síðar, klukkan 08:40 þann 28. ágúst 2008, fól (S)forstj (S)forstö-útfl það verkefni að taka saman hvað fyrirhugaðar hækkanir kæmu til með að skila í aukinni framlegð fyrir fyrirtækið. Stuttu síðar, eða klukkan 11:32 sama dag, sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstö-útfl: „*viltu hringja í mig í gsm*" en rétt er að rifja upp að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl voru forstöðumenn í útflutningsdeildum Samskipa og Eimskips og báru þ.a.l. ábyrgð á verðlagningu útflutningsþjónustu fyrirtækjanna.

8685. Atvik sem áttu sér stað í kjölfar þessa eru rakin í kafla 8.16.4 en úr varð að þann 9. september 2008 fundaði (E)forstö-útfl með öðrum stjórnendum hjá Eimskip sem ákváðu að Eimskip myndi taka upp karagjöld á öllum gámum en fram að því hafði fyrirtækið einungis innheimt karagjald fyrir 40 feta RF-gáma (kæli- og frystigáma). Þegar framangreind samtímagögn eru virt í samhengi er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að beiðni (S)forstö-útfl um símtal við (E)forstö-útfl hafi verið liður í því að búa í haginn fyrir verðhækkun Samskipa og að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna vegna a.m.k. karagjaldsins. Það liggur hins vegar ekki fyrir hvort eða hvenær Eimskip hóf innheimtu á auknu karagjaldi í útflutningi en ljóst er af gögnum málsins að Eimskip litu að minnsta kosti ekki á hið nýja karagjald Samskipa í útflutningi sem samkeppnislegt tækifæri til sóknar gagnvart óánægðum viðskiptavinum Samskipa. Endurspeglar þetta samráð fyrirtækjanna, þar á meðal hina ólögmætu markaðsskiptingu.

8686. Líkt og rakið er í kafla 10.4.6 sýna samtímagögn að aðgerðir fyrirtækjanna tóku jafnframt til upptöku karagjalds í landflutningum eða einhvers konar umsýslugjalds vegna fiskikara gagnvart Umbúðamiðlun (sem var eigandi fiskikaranna). Þann 2. júlí 2008 hafði (S) frkvstj-innanl lýst því yfir að það væri óvissa fólgin í því að innleiða karagjald í landflutningum eins og staðan væri á markaðnum. (S) frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hittust á fundi daginn eftir, 3. júlí 2008. Aðeins örfáum dögum síðar má ráða af vinnugögnum (S)forstö-landfl og (S) frkvstj-innanl að þessi óvissa hafi verið farin og tekin sú ákvörðun að láta karagjald í landflutningum „*koma til áhrifa*" í sama mánuði eða 18. júlí 2008. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að fundur (S) frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hafi haft þau áhrif að eyða þeirri óvissu sem (S) frkvstj-innanl hafði lýst nokkrum dögum áður. Atvik sem rakin eru í framangreindum kafla styðja þetta og sýna að bæði fyrirtækin lögðu á karagjald eða einhvers konar umsýslugjald fiskikara gagnvart Umbúðamiðlun.

8687. Áður en vikið er að atvikum um karagjald í landflutningum árið 2012, þá ber hér fyrst að geta þess að á verkefnalista (E)rekstj-aksturst frá nóvember 2009 kom fram að koma ætti á „*skilagjaldi kara*" og skyldi það vera gert „*í takt við samkeppnina og aukin kostnað í kerfinu*", sbr. kafla 14.21.2.

[4415] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.880814.

Í nýrri útfærslu listans, í desember 2009, var m.a. karagjaldaliðnum í verkefninu um hækkun á afgreiðslu- og tryggingargjaldi gert hærra undir höfði: *„Koma á skilagjaldi vegna flutninga á tómum körum. Mikilvægt að ákveða sanngjarnt gjald (langleiðir vs stuttleiðir) og hafa skýr ferli í gangi varðandi innrukkun á gjaldinu*."

8688. Líkt og fjallað er um í kafla 10.4.6 undirrituðu Eimskip og Umbúðamiðlun samkomulag um landflutning á tómum körum þann 2. janúar 2009. Samkvæmt efni samkomulagsins var Eimskip þjónustuaðili fyrir Umbúðamiðlun og bar sem slíkur að móttaka kör Umbúðamiðlunar, afgreiða körin og skrá afhendingar til viðskiptavina Umbúðamiðlunar. Fyrir þjónustuna greiddi Umbúðamiðlun Eimskip 100 kr. fyrir afgreiðslu á hverju kari. Af samtímagögnum má jafnframt ráða að Eimskip hafi rukkað karagjald eða sérstakt afgreiðslugjald af viðskiptavinum almennt vegna landflutninga á tómum fiskikörum. Umfjöllun um karagjald/afgreiðslugjald í mánaðarskýrslu Flytjanda fyrir janúar 2012 styður þá ályktun. Þar segir um hækkun karagjalds/afgreiðslugjalds á Vestfjörðum:

„Setja á hærra karagjald á vestfirði, [(E)starfsm] *hefur það á tilfinningunni að flestir séu ekki að flytja jafn mikið af tómum körum og hann þar sem flutningur er bara one way. Bendir á að kannski sé best að byrja bara á einum stað. (E)starfsm vill leggja á karagjald fyrir þau kör sem dreifingarbílarnir okkar pikka upp á suðvesturhorninu og ná fram hækkun á núverandi afgreiðslugjald vegna fiskikara.*"

8689. Ástæða er til að setja þessi hækkunaráform Eimskips í samhengi við atvik vegna samráðs Eimskips og Samskipa í tengslum við gjaldskrárhækkanir sem voru framkvæmdar í upphafi árs 2012, bæði í sjó og landflutningum, sbr. umfjöllun í kafla 14.39. Sömuleiðis skulu höfð í huga ítrekuð samskipti æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa í aðdraganda þessara verðhækkana árið 2012. Þykir hér tilefni til að rifja upp eftirfarandi samskipti Eimskips og Samskipa á árinu 2012 (ekki tæmandi talin):

- Fundur (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl dags. 20. janúar 2012.
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi hjá SVÞ, 10. febrúar 2012.
- Fundur (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-útfl 17. febrúar 2012.
- Samskipti og fundur (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj 24. febrúar 2012.
- Tölvupóstur (S)forstö-útfl 27. febrúar 2012 gefur til kynna samskipti hans við Eimskip .
- (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-innfl1 hittust 13. mars 2012.
- Samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj 29. mars 2012.
- Fundur (E)frkvstj-innanl og Samskipa (líklega (S)forstö-flutnstj) 29. mars 2012.[4416]
- Fundur (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj 30. mars 2012.
- Samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj 30. mars 2012.
- (E)sölustj-innanl3, (E)starfsm, (E)starfsm og (S)starfsm hittust á fundi 11. maí 2012.
- Samskipti starfsmanna og stjórnenda á sameiginlegu árlegu golfmóti Eimskips og Samskipa 18. maí 2012.

[4416] Í tölvupósti [...]dags. 29.03.2012 sagði [...] að hann og [...] væru að fara að hitta Samskip sama dag kl. 13:00. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.887713. Sama dag var færsla í dagbók [...] með heitinu *„Tala við* [...] *v/tilboðs*". Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.211427.

- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj eru hluti af, hittist til að spila golf saman 11. júní 2012.
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj eru hluti af, hittist til að spila golf saman 1. ágúst 2012.
- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj eru hluti af, fór saman í veiðiferð 23. – 26. ágúst 2012.
- (S)frkvstj-Jóna vísaði til samtals við (E)frkvstj-sala/þj þann 30. ágúst 2012.
- (S)frkvstj-Jóna kvaðst ætla að heyra í (E)frkvstj-sala/þj 3. september 2012
- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi hjá SVÞ 4. september 2012.

8690. Tólf dögum eftir síðastnefndu samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. september 2012 sendi sá fyrrnefndi tölvupóst til (S)forstj, n.t.t. 16. september 2012. Þar sagði (S)frkvstj-innanl að til stæði að taka upp karagjald sem áætlað væri að myndi skila 25 milljónum kr. á ársgrundvelli.[4417]

8691. Þann 4. október 2012 áttu sér stað samskipti milli starfsmanna landflutninga hjá Samskipum og Eimskip, þ.e. (S)rekststj-landfl2, (E)starfsm, (E)sölustj-innanl3, (E)starfsm o.fl.

8692. Líkt og áður greinir er staðhæft í svörum Samskipa til Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi tilkynnt Umbúðamiðlun um fyrirhugaða gjaldtöku fyrir flutninga á tómum körum þann 18. október 2012. Skyldi gjaldtakan hefjast þann 1. nóvember 2012.[4418] Þennan sama dag, 18. október 2012, hittust (E)forstö-landfl1 og (S)rekststj-landfl2 á fundi. [4419]

8693. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

8694. Daginn eftir, 19. október 2012, hittust stjórnendur Flytjanda á fundi, m.a. (E)forstö-landfl1.[4420] Í fundargerð fundarins kom m.a. eftirfarandi fram:

„Væri bylting að fá karagjald inn, Samskip hafa gefið það út að þeir eru að rukka þetta og munu kæra okkur ef við eltum ekki."[4421]

8695. Af þessu má sjá ánægju stjórnenda um að *„fá karagjald inn"* og rætt um *„byltingu"* í því sambandi og má sjá af glærukynningu frá fundinum að þegar var hafin vinna hjá stjórnendum Flytjanda, þ. á m. (E)forstö-landfl1 sem hafði átt í samskiptum við (S)rekststj-landfl2, að koma á gjaldi vegna flutninga á tómum körum, sbr. umfjöllun m.a. fram varðandi *„Helstu verkefni 2013"*:

„Koma á skilagjaldi vegna flutninga á tómum körum"[4422]

8696. Í samræmi við þetta kemur fram í annarri glærukynningu Flytjanda frá október 2012 að:

„Mikil umræða á markaðnum varðandi flutninga og innheimtu á flutningsgjöldum á tómum körum – LF [landflutningar hjá Samskipum] hafa nú þegar ákveðið að innheimta sérstakt gjald."[4423]

[4417] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1043869.
[4418] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. október 2017. Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24. nóvember 2017. Viðauki 6, *„Tilkynning til Umbúðamiðlunar"*.
[4419] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.129147.
[4420] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.130549.
[4421] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundur með stjórnendum Flytjanda október 2012"*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 19.10.2012.
[4422] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.143700. Glæra 2.
[4423] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi frkvst kynning okt 2012.."*. Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips, vistað þann 27.11.2012.

8697. Þann 23. október 2012 héldu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu vikulegan fund sinn. Samkvæmt fundargerð var á fundinum áfram rætt um áherslur fyrir árið 2012. Var áfram rætt um þetta: *„Hækkun meðalsjóflutningsgjalda*".[4424]

8698. Í viðskiptaáætlun Flytjanda fyrir árið 2013, sem útbúin var stuttu síðar, þ.e. í nóvember 2012. Þannig var í áætluninni sérstaklega fjallað um flutning á tómum fiskikörum og þar segir:

„Tóm fiskikör

Það hefur verið markmið Eimskips Flytjanda um langt skeið að innheimta flutningsgjald fyrir tóm kör í innanlandsflutningum. Þetta verkefni hefur þokast áfram og í dag er innheimt sérstakt afgreiðslugjald per. kar út um allt land. Markmiðið er að ná fram auknum tekjum vegna meðhöndlunar og flutnings á tómum kerjum í formi flutningsgjalds eða vegna hækkunar á núverandi afgreiðslugjaldi"[4425]

8699. Á þessum tíma liggja fyrir gögn sem sýna áframhaldandi samskipti lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa, sbr.:[4426]

- (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hittust á fundi hjá SVÞ 22. nóvember 2012.
- (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj hittust í matarboði 8. desember 2012.
- (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv2 funduðu með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu þann 18. desember 2012.

8700. Áðurnefnd gögn Eimskips og Samskipa vegna innleiðingu gjalds fyrir flutninga á tómum körum árið 2012 endurspegla samfellt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

8701. Bæði Samskip og Eimskip tóku upp eða hækkuðu karagjald (sem Eimskip nefndi afgreiðslugjald). Eins og áður segir tilkynntu Samskip um karagjald í landflutningum 18. október 2012. Samkvæmt afhentum gögnum Eimskips hækkaði Flytjandi sams konar gjald, þ.e. afgreiðslugjald pr. kar í janúar og júlí 2013.[4427]

8702. Í maí 2013 sendi (E)forstö-landfl1 glærukynningu með tölvupósti til (E)frkvstj-innanl. Þar var m.a. fjallað um *„aðgerðir til að bæta afkomu Flytjanda*". Þar sagði m.a. eftirfarandi:

„Hækkum núverandi afgreiðslugjald á körum Umbúðamiðlunar frá og með 1.maí – spurning um 20% hækkun".[4428]

8703. Eru framangreind gögn og samskipti í samræmi við önnur samtímagögn frá rannsóknartímabilinu. Samfellt samráð gerði fyrirtækjunum kleift að haldi uppi eða hækka verð án ótta um samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins. Þannig sýna samtímagögn að unnið var samhliða hjá báðum fyrirtækjunum að víðtækum verðhækkunaraðgerðum, þ. á m. um upptöku nýrra gjalda á landflutningamarkaði, án ótta um viðbrögð keppinautarins, og í skjóli vissu fyrirtækjanna um gagnkvæman sameiginlegan vilja þeirra til verðhækkana.

8704. Þá skal því haldið til haga að framangreint sýnir jafnframt að sama dag og Samskip greindu Umbúðamiðlun frá upptöku á karagjaldi hittust (E)forstö-landfl1 og (S)rekststj-landfl2 á fundi þ.e. 18. október 2012. Daginn eftir samskiptin fjallaði (E)forstö-landfl1 um þessi áform innan Eimskips og sagði *„byltingu*" að ná gjaldinu inn. Á sama fundi var rætt um hækkun gjaldsins hjá Eimskip (þar

[4424] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.101516.
[4425] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Viðskiptaáætlun draft.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1034419.
[4426] Sjá nánar kafla 13.
[4427] Afhent yfirlit frá Eimskip. Afhent 23.03.2015, fskj. 3.
[4428] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi frkvstj kynning apríl 2013.pptx*". Glæra 16. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.156901.

nefnt afgreiðslugjald). Með hliðsjón af framangreindum gögnum, sér í lagi fundargerð af fundi stjórnenda Flytjanda verður ekki dregin önnur ályktun en að af samskiptum (E)forstö-landfl1 og (S)rekststj-landfl2 hafi leitt að (E)forstö-landfl1 taldi Samskip myndu kæra Eimskip, þ.e. með kvörtun til Samkeppniseftirlitsins, ef fyrirtækið myndi ekki hækka verð með karagjaldi. Gefur þetta til kynna að kærur eða hótun um kærur hafi á rannsóknartímabilinu verið álitnar af fyrirtækjunum sem tæki til að skapa aga og ná árangri í samráðinu. Ber að líta til þessa atvika þegar horft er til þeirra erinda sem Eimskip og Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 23. Þá vísast til umfjöllunar í kafla 4.8 þar sem segir frá því að þekkt sé í samráðsmálum sem þessum að aðilar í samráði refsi eða hefni sín ef annar samráðsaðili svindlar á samráðinu.

14.54.2. Atvik í september 2012

8705. Haustið 2012 hófu Samskip undirbúning að verðhækkun ársins 2013. Innan Eimskips á þessum tíma var einnig lögð áhersla á að hækka verð. Þann 27. ágúst 2012 hittust (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu á vikulegum fundi. Samkvæmt fundargerð var á fundinum rætt um áherslur fyrir árið 2012. Líkt og áður kom m.a. fram áhersla á: *„Hækkun meðalsjóflutningsgjalda*".[4429]

8706. Helgina áður, 23. – 26. ágúst 2012, fór golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj voru hluti af, í veiðiferð saman. Þremur dögum síðar, 30. ágúst 2012, áttu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna á ný í samskiptum.[4430] Einnig liggja fyrir gögn um samskipti þeirra sem áttu sér stað í kringum 3. september 2012.[4431] Þá áttu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl samskipti 4. september 2012.[4432]

8707. Frekari samskipti áttu sér stað milli stjórnenda Eimskips og Samskipa í ágúst og september 2012 og þá um frystigáma sem notaðir voru í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Eru þau samskipti rakin í kafla 18 þar sem fjallað er um samstarf fyrirtækjanna um leigu og lán á gámum en þau voru nánar tiltekið eftirfarandi:

- (S)forstö-innfl1 sendi 28. ágúst 2012 tölvupóst til (E)forstö-sölu þar sem sagði: *„Sökum rólegs útflutnings á reefer vöru til USA erum við að lenda í ójafnvægi varðandi reefer gáma í USA. Við höfum hingað til verið með nóg af gámum í Boston og Norfolk til að anna innflutningnum, en það lítur út fyrir að okkar gámar dugi ekki fyrir þá vöru sem bókuð verður í næstu skip. Hvernig er gámastaðan hjá ykkur þarna úti? Verður eitthvað mál að fá 3-5 reefer gáma hjá ykkur per skip næstu 3-4 mánuðina?*" (E)forstö-sölu svaraði nokkrum mínútum síðar: *„Skoða og kem til baka ...*"[4433] (S)forstö-innfl1 ítrekaði fyrirspurnina með tölvupósti til (E)forstö-sölu þann 30. ágúst 2012.[4434]

- Daginn eftir beindi (S)forstö-innfl1 fyrirspurninni til (E)frkvstj-sala/þj: *„Getur thu nokkud kikt a thetta fyrir mig thar sem [(E)forstö-sölu] er OOO*[4435]".[4436] (E)frkvstj-sala/þj svaraði samdægurs; *„veit sem er að ástæða þess að [(E)forstö-sölu] náði ekki að svara þér er að við erum sjálfir nokkuð pressaðir með RF gáma um þessar mundir – við skoðum þetta og náum vonandi að svara þér af eða á, á mánudaginn.*"[4437]

- (E)forstö-sölu svaraði 3. september 2012: *„Afsakaðu að við höfum ekki svar[að] þér fyrr en nú. Gagnvart RF-gámum þá er staðan þannig núna að við erum í mikilli eftirspurn og höfum því ekki tök á því að verða við ósk þinni gagnvart slíkum einingum. Verðum að skoða þetta skip fyrir skip enda kveður samningurinn okkur á milli ekki á um að við eigum að útvega aðra en þurrgáma.*"[4438]

[4429] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102651.
[4430] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275599. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275600. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275580.
[4431] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275168.
[4432] Sjá yfirlit í mgr. 116 hér að framan.
[4433] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1002471.
[4434] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1003096.
[4435] Samkeppniseftirlitið gerir ráð fyrir að OOO merki „Out of Office".
[4436] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1003342.
[4437] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1003370.
[4438] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1003554.

(S)forstö-innfl1 svaraði: *„Takk fyrir ad skoda thetta. Lattu mig endilega vita ef thad opnast a thetta. vid munum taka thetta i gegnum Rotterdam thangad til.*"[4439] (E)forstö-sölu svaraði og kvaðst myndi láta Samskip vita.[4440]

- (S)forstö-innfl1 sendi á ný fyrirspurn til (E)forstö-sölu þann 12. september 2012*: „Eigið þið einn reefer gám fyrir okkur í Boston fyrir lestun 20. sept?*"[4441] (E)forstö-sölu svarar daginn eftir: *„Kanna og kem til baka en hræðist neikvætt svar ... læt þig vita.*"[4442]

- Þann 14. september 2012 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)viðskstj1 (afrit til (S)forstö-innfl1) og tilkynnti um góðar fréttir. Hann hefði verið í sambandi við Eimskip og að þeir muni útvega Samskipum gám.[4443]

- (S)forstö-innfl1 sendi aftur fyrirspurn til (E)forstö-sölu þann 25. september 2012: *„Nú kemur sama vælið í mér varðandi reefer gámana. Skrifstofa okkar í Norfolk var í sambandi við ykkar fólk varðandi það að fá einn gám í Boston fyrir næsta skip. Ykkar fólk segist eiga gáma en geti ekki látið okkur fá gám nema að það komi fyrirmæli frá Reykjavík. Hvað segir þú um þetta?*"[4444]

8708. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu og (S)forstö-innfl1 voru lykilstjórnendur hjá Eimskip og Samskipum. Ákváðu þeir verð á sjóflutningum sinna fyrirtækja og komu að hvers konar ákvörðunum sem tengdust aðgerðum fyrirtækjanna á markaði. Framangreind gögn sýna að þessir stjórnendur skiptust á upplýsingum um viðkvæm samkeppnisleg málefni eins og um eftirspurn á tiltekinni þjónustu og gámastöðu. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskiptin endurspegli ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

8709. Þann 7. september 2012 sendi starfsmaður hjá Eimskip tölvupóst til yfirmanna sinna, (E)forstö-flutnmið og (E)forstö-sölu, og sagði m.a.:

„Fannst rétt að láta ykkur vita, en ég er að fá kvartanir frá viðskiptavinum sem eru ósáttir við verðin hjá okkur frá USA."[4445]

8710. Í fyrirliggjandi gögnum málsins er ekki að finna viðbrögð við þessum tölvupósti enda þurfti Eimskip sökum samráðsins í m.a. Norður-Ameríku flutningum ekki að hafa áhyggjur af samkeppnislegum viðbrögðum Samskipa.

8711. Á meðan að framangreind samskipti helstu stjórnenda Eimskips og Samskipa (þ. á m. (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu) áttu sér stað, þ.e. 8. september 2012, spurði (S)rekststj-landfl2 þá (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl hvort hækkanir Samskipa árið 2013 yrðu ekki í takti við hækkanir Samskipa árið 2012. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði að gengið yrði út frá tveimur hækkunum á gjaldskrám árið 2013, í febrúar og ágúst:

„Við munum bara hækka sjóflutninginn í ágúst á næsta ári um 3%

Varðandi þjónustugjöldin og aksturinn þá getum við ekki réttlætt meiri hækkun en sem nemur vísitölu. Það er gert ráð fyrir ca 5% árs verðbólgu og því teljum við rétt að setja inn hækkanir í samræmi við það.

Okkar tillaga er því 3% hækkun 1.feb og síðan ca 2% hækkun aftur 1.ágúst.

[4439] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1003573.
[4440] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1003615.
[4441] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1007717.
[4442] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1008172.
[4443] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1008614.
[4444] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1011851.
[4445] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.139384.

Lögum þetta betur til þegar við fáum verðbólguspánna frá Hagdeild síðar í dag. Pælingin er alla vega að halda bara í við verðbólguna."[4446]

8712. Í september 2012 sendi (S)forstö-umb.erl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl. Heiti póstsins var „*Verðhækkanir 2013*". Þar spurði (S)forstö-umb.erl hvort þeir væru komnir með „*plan*" varðandi verðhækkanir árið 2013 og bað þá um að láta sig vita þegar það væri „*komið á hreint*". Af svari (S)forstö-innfl1 þremur dögum síðar, 1. október 2012, má ráða að ákvörðun um verðhækkun hafi á þessum tímapunkti legið fyrir hjá Samskipum (tölvupósturinn var einnig til (S)forstö-útfl):

„*Sjóflutningur hækkar um 3% 1. ágúst*

Þjónustugjöld á íslandi hækka um 3% 1. feb og 2% 1. ágúst

Þjónustugjöld erlendis hækka um 3% 1. feb"[4447]

8713. Á þessum tíma unnu stjórnendur Samskipa, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl, að áætlunum Samskipa fyrir árið 2013, m.a. í inn- og útflutningi.[4448] Þar voru, í samræmi við framangreindan tölvupóst (S)forstö-innfl1, settar fram áætlanir um verðhækkanir á gjaldskrá Samskipa árið 2013. Sömuleiðis lögðu Samskip upp með eftirfarandi áherslur í innflutningi:

„*allir viðskiptavinir greiði <u>full verð</u> í erlendum höfnum og að <u>enginn afsláttur</u> verði gefinn af collection fee. Auk þessa verður lögð áhersla á það að sem flestir viðskiptavinir greiði fyrir alla þjónustuþætti, þ.e. sjóflutning, BAF, uppskipun, öryggisgjald og heimaakstur*".[4449]

8714. Sölu- og áætlunardeild (LIS, inn-og útflutningur) Eimskips vann á sama tíma og Samskip að áætlunargerð fyrir árið 2013.[4450] Þann 19. september 2012 hittust (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu á vikulegum fundi. Samkvæmt fundargerð var á fundinum áfram rætt um áherslur fyrir árið 2012 og í því sambandi um hækkun á meðalsjóflutningsgjöldum.[4451]

14.54.3. Atvik í nóvember 2012

8715. Rétt er hér að hafa hliðsjón af atvikum sem tengjast landflutningum. Um miðjan nóvember 2012 vann Eimskip m.a. að framkvæmd verðhækkana gagnvart viðskiptavinum fyrirtækisins í fiskflutningum.[4452] Í markaðsskýrslu landflutninga Samskipa fyrir árið 2013, sem unnin var í september árið 2012, kemur fram að á árinu 2013 væri gert ráð fyrir 5% verðhækkun á flutningum á fiski gagnvart öðrum en fjórum stærstu viðskiptavinunum í ferskfiskflutningum.[4453] Í glærukynningu (E)forstö-landfl1 frá júní 2013 kom fram að Eimskip hafi hækkað verð á fiskflutningum um 7% gagnvart hluta kaupenda í apríl 2013.[4454]

8716. Í afrituðum gögnum Samskipa frá miðjum nóvember 2012 er að finna ummæli um upptöku fyrirtækisins á svokölluðu „*biðgjaldi*" sem (S)forstö-innfl1 vildi að landflutningar Samskipa myndu

[4446] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1005192.
[4447] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1014144.
[4448] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...] til [...] o.fl. „*Magn og tekjuáætlun 2013 UTFL*", dags. 15.09.2012, kl. 08:47. Doc. ID. 0.7.33.114258. Samkvæmt tölvupóstinum var fundur tveimur dögum síðar hjá Samskipum. Að sama skapi var í fundargerð sölu- og áætlunardeildar Samskipa frá 18.09.2012 vísað til þess að áætlunargerð væri komin í gang í deildinni.
[4449] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur – Rekstraráætlun 2013*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*Ný útgáfa af kynningu innflutningsdeildar*", dags. 11.10.2012, kl. 15:04. Doc. ID. 0.7.33.1018272. Bls. 5 og 13. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Rekstraráætlun UTFL 2013 aðalskjal*". Vistað á tölvudrifi Samskipa, síðast vistað 11.10.2012, kl. 10:25. Bls. 8.
[4450] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*LIS fundur_2012_Vika 38.docs*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.967968. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*LIS fundur_2012_Vika 39.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.970858.
[4451] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.98892.
[4452] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.134343.
[4453] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Markaðsskýrsla 2013.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1048321.
[4454] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.20865.

„rukka […] beint út á viðskiptavini“.[4455] Þetta gjald var síðan lagt á viðskiptavini Samskipa þann 1. febrúar 2013.[4456] Í tengslum við upptöku gjaldsins talaði (S)forstö-innfl1 um að bæta *„texta smekklega“* inn í þjónustugjaldskrá Samskipa um hið nýja gjald. Gaf hann jafnframt þau fyrirmæli að ekki ætti að tilkynna þessa hækkun til viðskiptavina.[4457]

8717. Þann 22. nóvember 2012 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)rekststj-landfl2 og (S)frkvstj-innanl, afrit til (S)forstö-innfl1, þar sem hann velti fyrir sér skipulagi á losun skipa Samskipa í sömu viku. Svo spurði hann hvort búið væri að semja m.a. við Eimskip (*„voru þið búnir að semja við ET / EÍ?“*). (S)frkvstj-innanl svaraði að Eimskip ætlaði að *„bjarga“* Samskipum með þetta (sbr.: *„Eiman ætlar að bjarga okkur með þetta“*). Er þetta til vitnis um þá hagnýtu samvinnu sem átti sér stað milli Eimskips og Samskipa á þessum tíma. (S)viðskstj1 svaraði (S)frkvstj-innanl um hæl: *„þið eruð snillingar“*.[4458] Athuga ber að þennan sama dag voru samskipti milli (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl.[4459]

8718. Þann 4. desember 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og í honum sagði: *„Nú er USA samningurinn okkar að renna út um áramót. Er ekki rétt að hittast fljótlega og ræða þau mál? Heyri frá þér“* [4460] (E)frkvstj-sala/þj svaraði nokkrum dögum seinna og spurði hvenær fyrirtækin ættu að hittast. [4461] Fundur var haldinn 18. desember 2012, sbr. nánar hér á eftir.

8719. Þá ræddu (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-landfl1 gjaldskrárhækkanir í landflutningum árið 2013 í tölvupóstum dags. 5. desember 2012. Í samskiptunum voru lagðar til 3,25-3,5% hækkanir á gjaldskrá landflutninga.[4462]

8720. Þann 6. desember 2012, sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstö-sölu, (E)forstö-flutnmið, (E)verkefnastj, (E)forstö-vöruþróun, (E)starfsm og (E)starfsm sem bar titilinn *„Gjaldskrárhækun 1.01.201*[3]“. Þar upplýsti (E)frkvstj-sala/þj að ákveðið hefði verið *„að hækka gjaldskrána nú um áramót um 2,9%“,* n.t.t. sjófrakt, THC-gjald og öll önnur gjöld *„á Íslandi“*.[4463] Þá upplýsti hann að landflutningadeild Eimskips myndi hækka gjaldskrá um sömu prósentu. Ekki var búið að taka ákvörðun um hækkun Eimskips á gjaldskrám erlendis.

8721. Síðar í desember voru nefndar nokkrar leiðir til tekjuaukningar hjá Eimskip á árinu 2013. Þar á meðal var hækkun gjaldskrár og upptaka nýrra gjalda. Eimskip, eins og Samskip, áætlaði að endurskoða gjaldskrána tvisvar árið 2013, þ.e. 1. janúar og 1. júlí 2013.[4464]

8722. Í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv2, sem vistuð var 7. desember 2012, má sjá að Samskip lögðu einnig á ráðin um gjaldskrárhækkanir í landflutningum á árinu 2013. Í glærukynningunni var gert ráð fyrir 3% hækkun gjaldskrár 1. febrúar 2013 og 2% hækkun gjaldskrár 1. ágúst 2013.[4465]

8723. Gögn málsins gefa til kynna að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi hist þennan dag, föstudaginn 7. desember 2012. Eins og fjallað er um í kafla 13 gefa gögn til kynna tengsl milli þessara stjórnenda og áttu þeir regluleg samskipti á rannsóknartímabilinu.

[4455] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1031977.
[4456] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1061457.
[4457] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1160110.
[4458] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.920253.
[4459] Sjá samskiptayfirlit í kafla 13.
[4460] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1038318.
[4461] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1039940.
[4462] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.137611. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1018430.
[4463] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.59132. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.146172.
[4464] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.883693. Skjalið er *„Last Modified by […]“* þann 12.12.2012.
[4465] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.9728.

14.54.4. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittast og fjalla um verðhækkun í kjölfarið

8724. Daginn eftir, þ.e. 8. desember 2012, hittust síðan lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa, (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj, í árlegu matarboði (svokallað „*Sinterklaas feest*"). Fjallað er um tengsl og samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í m.a. kafla 13.

8725. Daginn eftir matarboð (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, eða kl. 22 að kvöldi sunnudagsins 9. desember 2012, sendi (S)forstj tölvupóst á sjálfan sig en gögn þessa máls sýna að hann gerði það gjarnan til minnis fyrir sig. Heiti tölvupósts (S)forstj var „*Áherslur 2013*". Í þessum tölvupósti eru raktar áherslur forstjórans fyrir árið 2013 en ein af þessum áherslum var m.a. að:

„*[…] hækka verð*".[4466]

8726. Á þessum tímapunkti var hins vegar farið að hrikta í stoðum hinnar ólögmætu markaðsskiptingar, líkt og áður hefur verið nefnt. Endurspeglast það í umræddum tölvupósti (S)forstj en þar kom einnig fram eftirfarandi: „„*VM, na i nýtt magn Millilandasvið-na i thad magn sen við vorum með, nýja bita, færeyjar, grænmeti.. Grunnur að frsmtið, annað óhjákvæmilegt, […] Samkeppni a markaði […]*".

8727. Nokkrum klukkustundum eftir að (S)forstj sendi á sjálfan sig framangreindan tölvupóst, eða um kl. 8 mánudagsmorguninn 10. desember 2012, sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstö-alþjsv og (E)forstö-viðskþróun með heitinu:

„*Verðhækkanir*".

8728. Af þessu má sjá að strax í kjölfar samskipta (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv var rætt um og lögð áhersla á verðhækkun hjá þeim báðum. Virt saman við önnur samtímagögn, sem rakin eru hér á eftir, bendir þetta sterklega til þess að málefni tengd verðhækkunum hafi verið rædd í umræddu matarboði. Ber og að árétta að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv voru meðlimir í vinnuhópnum sem stofnaður var til að vinna að framkvæmd „*Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips.

8729. Samkvæmt tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv vann hann á þessum tíma að verðhækkunum Eimskips í erlendum höfnum. Samkvæmt umræddum tölvupósti höfðu hann og (E)frkvstj-sala/þj ákveðið að innleiða hjá Eimskip svokallað Lo/Lo gjald (e. Lift on/Lift off fee) í öllum erlendum höfnum Eimskips (líkt og var þegar hjá Eimskip í Bretlandi og Danmörku). Til viðbótar skyldi hækka verð gagnvart viðskiptavinum fyrir for- og áframflutninga erlendis (þar sem framlegð Eimskips „*hleypur á tugum prósenta*" án vitneskju viðskiptavina, sbr. áðurnefndan tölvupóst (E)forstö-sölu frá febrúar 2012). Af tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv má ráða að ennþá hafi verið til skoðunar hjá honum og (E)frkvstj-sala/þj hvort það ætti að viðhalda verðum á FOB-gjöldum og gjaldi fyrir lestun/losun erlendis (THC).[4467]

8730. Gögn málsins sýna jafnframt að (E)frkvstj-sala/þj vann þennan dag, þ.e. 10. desember 2012, líkt og (E)frkvstj-alþjsv, að framkvæmd verðhækkana Eimskips en síðar sama dag sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstö-sölu, (E)forstö-flutnmið, (E)frkvstj-innanl o.fl. með tillögum að bréfi til viðskiptavina Eimskips, þar sem tilkynna átti viðskiptavinum um verðhækkanir Eimskips sem taka áttu gildi 1. janúar 2013.[4468]

8731. Í samræmi við framangreind gögn Eimskips, um undirbúning verðhækkana 2013, má sjá í fundargerð frá fundi sölu- og áætlunardeildar Eimskips (LIS), dags. 11. desember 2012, að þjónustugjöld á Íslandi og sjófrakt skyldu þann 1. janúar 2013 hækka um 2,9%. Samkvæmt fundargerð lá á þeim

[4466] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] „*Áherslur 2013*", dags. 09.12.2012, kl. 22:01. Doc. ID. 0.7.33.1082967. […] sendi aftur áherslur 2013 til síns sjálfs 17.12.2012 og 27.12.2012. Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. „*Áherslur 2013*". Doc. ID. 0.7.33.1088352.
[4467] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.880320. Ekki er ljóst hvað FOB-gjöld stóðu fyrir en ætla má af gögnum málsins að það hafi verið notað sem samheiti fyrir gjöld á gjaldskrá í erlendum höfnum skipafélaganna (líklega í þeim tilvikum þegar um var að ræða „free on board" skilmála). Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.955340.
[4468] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. „*Gjaldskrárbreyting_jan_2013.doc*", dags. 10.12.2012, kl. 15:23. Doc. ID. 0.7.34.146401.

tímapunkti ekki fyrir endanleg ákvörðun Eimskips um verðbreytingar í höfnum fyrirtækisins erlendis.[4469]

8732. Er framanritað í samræmi við önnur gögn Eimskips en þennan sama dag spurði (E)forstö-vöruþróun (E)frkvstj-sala/þj um gjaldskrárbreytingar Eimskips „*erlendis*". (E)frkvstj-sala/þj svaraði og sagðist hafa talað við (E)frkvstj-alþjsv þennan morgun og að ennþá væri verið að skoða þær breytingar.[4470] Gögn málsins sýna að Samskip hafi, líkt og Eimskip, hækkað gjöld í erlendum höfnum 1. febrúar 2013.[4471]

8733. Eftirfarandi átti sér einnig stað fyrrgreindan dag, þ.e. 11. desember 2012:

- Eimskip vann að frekari verðhækkunum. (E)forstö-sölu gaf þau fyrirmæli að gjaldskrá fyrir heilgáma í akstri skyldi hækka um áramótin 2012/2013. Forsagan er sú að (E)forstö-vöruþróun hafði 6. desember 2012 sent fyrirspurn til m.a. (E)forstö-sölu um hvort þessi gjaldskrá skyldi hækkuð um áramótin. Fimm dögum eftir framanrakin samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips, svaraði (E)forstö-sölu: „*Hækka um áramót. Framtíðin kemur með framtíðinn*[i]."[4472]

- Sama dag var einnig unnið að framkvæmd verðhækkana innan Samskipa. Þennan morgun gaf (S)forstö-útfl fyrirmæli til (S)starfsm um hækkun á verði, niðurfellingu sk. frídaga o.fl. Verðhækkanir skyldu taka gildi frá og með 1. janúar 2013.[4473]

- Skömmu síðar sama dag var tilkynnt um aðra verðhækkun hjá Samskipum. Deginum á undan gaf (S)forstö-útfl undirmönnum sínum fyrirmæli um að taka saman og senda verðhækkunartilkynningu til stærstu viðskiptavina Samskipa (A og B viðskiptavinir) um verðhækkun vegna flutninga á frystigámum til hafna í Asíu sem taka átti gildi 1. janúar 2013.[4474] Þessi tilkynning um verðhækkun til viðskiptavina var send út 11. desember 2012 og nam hækkunin USD 1.500 á hvern gám.[4475]

  - Í gögnum Samskipa má sjá að viðskiptavinur brást strax við og trúði vart að þessi mikla hækkun væri rétt og spurði hvort mistök hefðu átt sér stað: „*Ég gæti trúað 150 dollara á gám hækkun en ekki tvöföldun eins og þetta sýnir. Ertu viss um að þetta sé rétt?*"[4476]

  - Einnig barst eftirfarandi tölvupóstur til Samskipa 13. desember 2012 frá óánægðum viðskiptavini í útflutningi frá Íslandi, Ögurvík: „*Þetta er ekki í takt við neitt í umhverfinu, og við höfnum þessu alfarið.*

    Það er eins og Steingrímur / Jóhanna hafi komist í verðskrá Samskipa."[4477]

8734. Í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga var óskað afhendingar á öllum breytingum á gjaldskrá Samskipa og upptöku nýrra gjalda vegna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi á tímabilinu frá 2006 fram í ársbyrjun 2015, sbr. bréf frá Samkeppniseftirlitinu 29. janúar 2015. Samskip afhentu yfirlit vegna þessa 10. apríl 2015. Upplýsingar um framangreinda verðhækkun vegna Asíu flutninga var ekki þar á meðal. Var þetta til þess fallið að tefja framgang rannsóknarinnar.

[4469] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*LIS fundur_2012_Vika 50*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, síðast vistað 11.12.2012, kl. 11:20.
[4470] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.59506.
[4471] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1057400.
[4472] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.59595.
[4473] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. „*Gjaldtaka fyrir Ísheima þjónustu*", dags. 11.12.2012, kl. 10:34. Doc. ID. 0.7.33.1155322.
[4474] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1155286. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1155308.
[4475] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. „*RE: Tilkynning frá Samskipum: Hækkun flutningsgjalda fyrir frystigáma til Asíu*", dags. 11.12.2012, kl. 11:24. Doc. ID. 0.7.33.1155408.
[4476] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1155414.
[4477] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1155831.

8735. Þann 12. desember 2012 tilkynnti Eimskip viðskiptavinum sínum um hækkanir á gjaldskrá og þjónustugjöldum (2,9%) sem taka áttu gildi 1. janúar 2013.[4478]

8736. Þann 14. desember 2012 héldu Samskip áfram með framkvæmd verðhækkana vegna fiskflutninga og jafnframt skipulagði fyrirtækið verðhækkanir gagnvart mikilvægum viðskiptavinum.[4479] Þetta gekk eftir því þann 25. janúar 2013 tilkynntu Samskip viðskiptavinum sínum um hækkanir á þjónustugjaldskrá sjóflutninga á Íslandi og erlendis og gjaldskrá landflutninga (3%), sem taka átti gildi 1. febrúar sama ár. Samkvæmt tilkynningunni voru hækkanirnar *„til þess að mæta kostnaðarhækkunum í rekstri"*.[4480]

8737. Þann 17. desember 2012 tilkynnti (E)frkvstj-sala/þj þeim (E)forstö-vöruþróun, (E)verkefnastj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstö-sölu að ákveðið hafi verið að hækka gjöld erlendis um 2,1% (þ. á m. THC gjöld) frá 1. janúar 2013.[4481] Sama dag tilkynnti (E)forstö-vöruþróun að verð á sjófrakt ásamt hafnargjöldum á Íslandi og þjónustugjöldum á Íslandi myndi hækka um 2,9% 1. janúar 2013.[4482]

14.54.5. Fundur Samskipa og Eimskips 18. desember 2012

8738. Samskip og Eimskip hittust á fundi daginn eftir, þann 18. desember 2012 kl. 14.[4483] Af hálfu Eimskips sátu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu fundinn og fulltrúar Samskipa voru (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv2.[4484] Voru þetta stjórnendur sem höfðu ríka aðkomu að verðákvörðunum beggja fyrirtækjanna. Fyrr þennan dag áttu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl fund saman. Var hann kl. 10:00 og heiti hans var *„Undirbúningur fyrir fund með Eimskip"*.[4485]

8739. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundinum.[4486] Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

8740. Samtímagögnin sýna hins vegar að á fundinum átti a.m.k. að ræða endurnýjun á Norður-Ameríkusamningnum, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-sala/þj frá 4. desember 2012. Eftirfarandi tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 19. desember 2012 sýnir að Eimskip ræddi á fundinum um mögulegar breytingar á siglingakerfi sínu. Gefur þetta til kynna að á fundinum var a.m.k. rætt um áframhaldandi ólögmætt samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum.

8741. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 18. desember 2012.

8742. Sama dag og fundur Eimskips og Samskipa fór fram hélt (E)forstö-sölu fund með undirmönnum í sölu- og áætlunardeild Eimskips (LIS). Samkvæmt fundargerð frá fundinum voru helstu mál fundarins m.a.:

[4478] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.881885.
[4479] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.139002.
[4480] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá Samskipum til viðskiptavinar. *„Tilkynning frá Samskipum: Gjaldskrárbreytingar 1. febrúar 2013"*, dags. 25.01.2013, kl. 16:04. Doc. ID. 0.7.33.1053257.
[4481] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.884136.
[4482] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.884270.
[4483] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1155637.
[4484] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1042009. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1042014.
[4485] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1155757.
[4486] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu 19. gr. samkeppnislaga.

„[h]*ækkanir á þjónustugjöldum á Í*[slandi] *og sjófragt um áramót 2,9%. Hakkanir erlendis verða 2,1%*".

8743. Undir önnur mál kemur fram í fundargerðinni að skoða ætti afgreiðslugjald erlendis (THC) *„m.t.t. lágmarksgjalda í smærri sendingum. Skoða upptöku gámagjalds á THC á Í*[slandi] *(sama verð óháð gámastærð)*".[4487]

8744. Morguninn eftir fundinn með Eimskip, 19. desember 2012, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til Jóna ((S)frkvstj-Jóna og (S)starfsm-Jóna) með heitinu *„Hækkun frá Eimskip*". Í honum sagði:

„Voruð þið búnir að fá tilkynningu um hækkun frá Eimskip. Skilst að þeir séu að hækka um 2,9 núna. Getið þið sent mér afrit af tilkynningunni."[4488]

8745. Á þessum tíma hafði Eimskip hvorki tilkynnt opinberlega né viðskiptavinum sínum um fyrirhugaða verðhækkun enda svaraði (S)frkvstj-Jóna síðar sama dag: *„Hef ekkert seð Þaðan*...[svo]".[4489] Á þessum tímapunkti hafði þannig framkvæmdastjóri Jóna ekki fengið tilkynningu frá Eimskip um hækkun á verði.

8746. Af framangreindu má því draga þá ályktun að (S)forstö-innfl1 hafi fengið upplýsingar um fyrirhugaða verðhækkun Eimskips á fundi með (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölu daginn áður, 18. desember 2012.

8747. (S)starfsm-Jóna hjá Jónum svaraði hins vegar framangreindum tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 19. desember 2012 þann 2. janúar 2013 og áframsendi tilkynningu frá Eimskip þar sem tiltekið var að *„sjóflutningsgjaldskrár og þjónustugjöld á Íslandi hækka um 2,9%*". Var og sagt í tilkynningunni að (E)frkvstj-sala/þj veitti nánari upplýsingar um þessa hækkun.[4490]

8748. (S)forstö-innfl1 svaraði (S)starfsm-Jóna og spurði *„Hafið þið hækkað gjaldskránna ykkar eitthvað núna um áramót? Heyrði af hækkun á tollafgreiðslu*."[4491]

8749. (S)starfsm-Jóna svaraði og upplýsti að Jónar hefðu hækkað verð fyrir tollskjalagerð. Gögn málsins sýna að bæði Jónar og TVG höfðu á þessum tíma unnið að hækkun á verði fyrir tollskjalagerð, sbr. nánar hér á eftir.

8750. Morguninn eftir fundinn með Eimskip, þ.e. 19. desember 2012, sendi starfsmaður Samskipa í Danmörku tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hvort til stæði að hækka verð í Árósum. Vildi hann fá að vita þetta vegna fyrirspurna frá viðskiptavinum. (S)forstö-innfl1 svaraði strax og sagði: *„The plan is to increase by 3% on 1. feb. The amount might not be exactly #3, maby* [svo] *2,5%.*

Have you heard of any increase by Eimskip?"[4492]

8751. Starfsmaður Samskipa í Svíþjóð svaraði: *„Ok thanks then I wait, no I have not heard anything of how Eimskip will do, I will try to find out and let you know."*[4493]

8752. Morguninn eftir fundinn með Eimskip, þ.e. 19. desember 2012, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og fjallaði um fundinn. Sagði hann þetta hafa verið *„Fínn fundur*". Eimskip væri að fara fram á hækkun, verðin væru orðin *„ansi há*" og að Samskip þyrftu að *„skoða mjög alvarlega að taka eins mikið og mögulegt er í TAS*."

[4487] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1025500.
[4488] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1043054.
[4489] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.242414.
[4490] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1044752.
[4491] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1044915.
[4492] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1043062.
[4493] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1043600.

8753. (S)frkvstj-N-Am svaraði og kvaðst vera *„klárir í "Total TAS"* og fagnaði hann *„breyttum áherslum í okkar flutningakerfi"*. (S)forstö-innfl1 svaraði: *„Þeir ræddu reyndar að þeir væru alvarlega að skoða það að hætta að sigla til Norfolk, en það væri engin ákvörðun komin. Mig grunar að þeir hætti á næsta ári. Þá er enn mikilvægara að vara búinn að ýta öllu yfir á TAS.."*[4494]

8754. Samkvæmt þessu áttu Samskip *„fínan"* fund með Eimskip þar sem m.a. var rætt um hækkun á verði Eimskips til Samskipa í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku. Jafnframt er ljóst að á fundinum var rætt um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips.

8755. Líkt og fram hefur komið var samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku liður í *„Nýtt upphaf"* verkefninu og þar með einn þáttur í samfelldu samráði Eimskips og Samskipa. Hér er ástæða til að vísa til umfjöllunar um gögn frá árinu 2008, þ.e. þegar *„Nýtt upphaf"* verkefni Eimskips og Samskipa hófst, sem sýna að (E)forstj vildi auka Norður-Ameríku flutninga fyrir Samskip og biðja keppinautinn um að draga úr samkeppni í Norður-Ameríku siglingum (þ.e. með TA-flutningum). Hér má aukinheldur vísa til gagns (E)forstj frá september 2011 þar sem hann setti á verkefnalista að kannaður yrði sá möguleiki að Samskip myndu nota Eimskip meira frá Norður-Ameríku og Samskip myndu nota gáma frá Eimskip eftir þörfum. Með hliðsjón af framangreindum atvikum vekur óhjákvæmilega athygli að í áðurnefndum tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am, 19. desember 2012, kunngerði (S)forstö-innfl1 að Samskip ættu að skoða *„alvarlega"* hvort fyrirtækið ætti í framhaldinu að leggja meiri áherslu á TA-flutninga í stað þess að nýta sér flutninga með Eimskip, beint milli Íslands og Norður-Ameríku. Með því mætti ætla að (S)forstö-innfl1 væri að skoða það *„alvarlega"* að draga úr samstarfi við Eimskip á þessari flutningaleið. Á hinn bóginn sýna afhent og afrituð gögn að þrátt fyrir framangreindar hugleiðingar (S)forstö-innfl1 þá héldu fyrirtækin áfram samstarfi sínu í sjóflutningum a.m.k. út árið 2013, þ. á m. í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.[4495] Um þetta er einnig fjallað um kafla 16.

14.54.6. Verðhækkun í janúar og febrúar 2013

8756. Þann 1. janúar 2013 bókaði (E)forstj framkvæmdastjóra Eimskips á fund, þ.e. þá (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-skiparekstog (E)frkvstj-fjárm. Fundartími var 11. janúar 2013 og heiti fundarboðsins var *„Fundur framkvæmdastjórnar - yfirferð verkefna á fyrsta ársfjórðungi 2013"*.[4496] Daginn eftir fundarboð (E)forstj, eða 2. janúar 2013, sendi hann tölvupóst til framkvæmdastjóranna ((E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-fjárm). Í viðhengi með tölvupósti (E)forstj var verkefnalisti sem ætla má að hafi átt að ræða á áðurnefndum fundi 11. janúar 2013. Ef þessi verkefnalisti er skoðaður nánar má sjá þar listuð upp verkefni Eimskips á Íslandi fyrir fyrsta ársfjórðung 2013. Í upptalningu verkefna, bæði fyrir sjóflutningsdeild og fyrir landflutninga á Íslandi, voru fyrirmæli um:

„Verðskrár hækkanir".

8757. Einnig var á verkefnalista sjóflutninga: *„Hækkanir í höfnum"*. Ábyrgð á þessum verðhækkunarverkefnum var tilgreind hjá (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-innanl.[4497]

8758. Samkvæmt afhentum upplýsingum Eimskips við rannsókn málsins hækkaði fyrirtækið gjaldskrá 1. janúar 2013 (vegna Evrópuflutninga) og 23. janúar 2013 (vegna Norður-Ameríku flutninga) um 2,9%, m.a. sjófrakt, afgreiðslugjöld á Íslandi og for- og áframflutning á Íslandi. Þá hækkuðu afgreiðslugjöld Eimskips erlendis um 2,1% og for- og áframflutningur í Bretlandi og Danmörku um 2,1%.

[4494] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1043277.
[4495] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016. Viðauki 5. Afhent gögn frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. *„Viðskipti við Samskip"*. Sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips með athugasemdum 08.03.2017. Afhent gögn Eimskips. Afhent 28.04.2017, mappa 2.
[4496] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1039234.
[4497] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1039449. Viðhengi var tölvuskjalið *„Verkefni ársins 2013 - 1st quarter.xlsx"*.

8759. Samkvæmt afhentum upplýsingum Samskipa hækkaði fyrirtækið þjónustugjöld innanlands og erlendis í inn- og útflutningi þann 1. febrúar 2013 um 3%.

8760. Ber að geta þess að Flytjandi/Eimskip hækkaði sömuleiðis gjaldskrár þann 1. janúar 2013 um 2,9%.[4498] Einnig hækkuðu Landflutningar/Samskip þann 1. febrúar 2013 gjaldskrár um 3%.[4499] Jónar hækkuðu jafnframt gjaldskrár 1. janúar 2013 um 4,5%.[4500]

8761. Í gögnum Samskipa má sjá eftirfarandi viðbrögð viðskiptavina við hækkunartilkynningu fyrirtækisins 25. janúar 2013:

„Þetta er ekki málið - kostnaðarhækkanir í rekstri hvaða rugl er þetta - þarf ekki bara aðhald í rekstri hjá ykkur.

Veit ekki betur en að Samskip hafið skilað miljarða hagnaði á síðasta ári - áskilum okkur rétt á að segja upp samningi um flutning og hýsingu í vöruhóteli."[4501]

14.54.7. TVG og Jónar

8762. Ástæða er til þess að víkja hér að aðgerðum dótturfélaga Samskipa og Eimskips, Jónar og TVG.

8763. Líkt og líst er í kafla 14.39 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að atvik í árslok 2011 og janúar 2012 dragi skýrt fram þær samkeppnishömlur sem leiddu af samfellda samráði Samskipa og Eimskips, þ.e. að fundur fyrirtækjanna 29. desember 2011 hafi auðveldað Samskipum að hækka verð í kjölfar verðhækkunar Eimskips og þar með gert Eimskip auðveldara fyrir að ná sinni verðhækkun fram. Dótturfélögin Jónar og TVG hækkuðu einnig verð í janúar 2012.

8764. Viðskiptavinir Jóna og TVG voru ekki síst lítil og meðalstór fyrirtæki. Eins og fram hefur komið tók markaðsskipting Eimskips og Samskipa til viðskipta við mikilvæga viðskiptavini. Sýna samtímagögn að samkeppni tók fyrst og fremst til einstaklinga og smærri fyrirtæki.Þá voru keppinautar Jóna og TVG m.a. fyrirtæki eins og DHL og TNT/Íslandspóstur (og Icelandair að einhverju leyti) sem voru ekki hluti af samráði fyrirtækjanna.

8765. Áður en vikið er að aðgerðum Jóna og TVG á árinu 2012 er rétt að hafa í huga tengsl og samskipti (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóra Jóna, við lykilstjórnendur hjá Eimskip. Tengsl voru á milli (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj og áttu þeir í ítrekuðum beinum samskiptum, sbr. kafla 13. Sýna gögn málsins m.a. að (E)frkvstj-sala/þj átti *„spjall"* við (S)frkvstj-Jóna um samkeppnisleg málefni. Hér ber einnig að rifja upp eftirfarandi:

- Í október 2009 var (S)frkvstj-Jóna afar óánægður með verðsamkeppni frá TVG og vonaðist til þess að *„mamman fari að ala barnið betur upp á næstunni."* Átti hann við að Eimskip myndi sjá til þess að dótturfélagið TVG hækkaði verð, sbr. kafla 14.17.8.

- Í janúar 2010 var (S)frkvstj-Jóna á ný óánægður með lágt verð TVG. Sagði (S)frkvstj-Jóna að þeir hjá TVG væru *„fífl"* og óskaði hann eftir því (S)forstö-innfl1 myndi ræða við (E)forstö-innfl til að stuðla að því að TVG myndi hækka verð. (S)forstö-innfl1 tók það verkefni að sér. Sýna gögnin að í kjölfarið hafi (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj átt í viðræðum við framkvæmdastjóra TVG ((E)frkvstj-TVG) um verðstefnu TVG. Í apríl 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj síðan tölvupóst til (E)frkvstj-TVG og gerði athugasemd við lágt verð TVG gagnvart tilteknum viðskiptavini. Sagði (E)frkvstj-sala/þj að þessi verðlagning væri ekki í samræmi við það sem um hefði verið talað.

[4498] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015, fskj. 3.
[4499] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015. Fylgiskjal 4 "Breytingar á gjaldskrám Samskipa vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi".
[4500] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1044959.
[4501] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. *„RE: Tilkynning frá Samskipum: Gjaldskrárbreytingar 1. febrúar 2013"*, dags. 25.01.2013, kl. 16:20. Doc. ID. 0.7.33.1053257.

Heildstætt séð gefur þetta til kynna að (S)frkvstj-Jóna hafi orðið að ósk sinni. Endurspeglar þetta framkvæmd samráðs Eimskips og Samskipa.

- Í febrúar 2010 fékk (S)frkvstj-Jóna upplýsingar frá Eimskip um fyrirhugaðar verðbreytingar og var í því sambandi m.a. vísað til tengsla (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj.

- Þann 7. október 2010 átti (S)frkvstj-Jóna í samskiptum við (E)frkvstj-TVG og vísaði (S)frkvstj-Jóna í þeim til verðsamráðs Eimskips og Samskipa, sbr. kafla 14.56.

- Gögn gefa til kynna að (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj hafi átt samskipti 2. nóvember 2010, 11. desember 2010 og 10. desember 2011, sbr. kafla 13. Á árinu 2012 ræddu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna ítrekað saman, sbr. umfjöllun hér á eftir.

8766. Þann 11. janúar 2012 undirbjó (E)frkvstj-TVG verðhækkun til samningsbundinna viðskiptavina sem voru háðir gjaldskrárbreytingum TVG.[4502] TVG tilkynnti hins vegar ekki um þessa verðhækkun fyrr en 15. janúar 2012.

8767. Sama dag og (E)frkvstj-TVG undirbjó verðhækkun, 11. janúar 2012, hækkuðu Jónar gjaldskrá fyrirtækisins. Um var að ræða 4,5% hækkun þjónustugjalda í inn- og útflutningi. Einnig hækkuðu gjaldskrár í akstri lausavöru og heilgáma um 5%. Rétt er að benda á að um áramótin 2011/2012 hækkuðu Jónar jafnframt gjald við tollskjalagerð um 7,5%.[4503] TVG átti eftir að hækka sömuleiðis sínar gjaldskrár og tollskjalagerð en að því verður vikið hér á eftir.

8768. Tölvupóstur (S)frkvstj-Jóna til viðskiptavinar Jóna þennan sama dag, 11. janúar 2012, endurspeglar að mati Samkeppniseftirlitsins hvernig samráð Eimskips og Samskipa um verðhækkanir náði til þess hluta starfsemi þeirra er varðaði flutningsmiðlanir (Jóna og TVG). Þar útskýrði (S)frkvstj-Jóna verðtilboð sem Jónar höfðu gefið viðskiptavininum. Í ummælum (S)frkvstj-Jóna kemur fram sú skýring að skipafélögin væru *„öll að hækka þjónustugjöld sín um 5% núna í byrjun janúar þar er allur kostnaður á Íslandi að hækka án þess að við getum samið um hann*."[4504]

8769. Þann 15. janúar 2012 tilkynnti TVG einnig um gjaldskrárhækkun. Samkvæmt tilkynningu TVG til viðskiptavina hækkuðu sjóflutningsgjöld um 3% og þjónustugjöld á Íslandi hækkuðu um 5%.[4505] Sem fyrr sagði hafði (E)frkvstj-TVG fjórum dögum áður undirbúið að tilkynna hækkunina til samningsbundinna viðskiptavina sem voru háðir gjaldskrárbreytingum TVG. Samkvæmt innanhússgögnum TVG tók umrædd hækkun á þjónustugjöldum til allra viðskiptavina fyrirtækisins að sjö undanskildum.[4506] Því má ætla að hækkunin hafi haft áhrif á samningskjör langflestra viðskiptavina TVG.

8770. Athygli vekur að við áðurgreindan undirbúning þann 11. janúar 2012 á gjaldskrárhækkun TVG fjallaði deildarstjóri flugflutninga TVG, í tölvupósti til samstarfsmanna sinna, um að verð væri þegar of hátt hjá fyrirtækinu. Í þeim bar hann saman tollafgreiðsluverð TVG við verðlagningu hjá Icelandair (sem var keppinautur TVG í flutningum í flugi). (E)frkvstj-TVG svaraði þessum áhyggjum deildarstjórans og sagði m.a.:

„Tel að við lækkum ekki verðlevel sem við höfum náð og mitt mat er að Icelandair er ekki raunveruleg samkeppni hér í þessu samhengi (þó svo verðstrategía þeirra sé sérstök). […]".[4507]

[4502] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.452084.
[4503] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.336325.
[4504] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. *„RE: Samningur*", dags. 11.01.2012, kl. 15:09. Doc. ID. 0.7.34.336201.
[4505] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Hækkun 15.jan 2012.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.448488.
[4506] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.454384.
[4507] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.451446. Sjá má í samskiptunum [...], aðstoðarframkvæmdastjóra TVG, lýsa sig ósammála hækkun tollafgreiðslugjaldsins. Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.452066.

8771. Gögn málsins sýna að TVG hafi hækkað gjöld í tollafgreiðslu þrátt fyrir framangreind varnaðarorð starfsmanna fyrirtækisins.[4508] Vekur athygli að í samskiptum innan TVG var enginn ótti um viðbrögð Samskipa/Jóna.

8772. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna áttu samskipti 26. janúar 2012.[4509] Gögn málsins bera einnig með sér að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna áttu samskipti 2. og 4. júlí 2012.[4510]

8773. Sama dag og seinni samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna áttu sér stað, 4. júlí 2012, sendi (E)frkvstj-TVG tölvupóst til undirmanna sinna þar sem hann greindi frá því að TVG verði að *„horfa til þess að hækka verð núna 01/08 nk*." og lagði eftirfarandi til:

„Ég legg til að við tökum flata 4,9% hækkun á öll gjöld utan sjó- og flugflutningsgjalda en þau þarf að ræða betur en stefnan er að ná hækkunum líka fram þar. Að hækkunin taki til allra deilda okkar."[4511]

8774. Sama dag sendi (E)frkvstj-TVG aftur tölvupóst til undirmanna sinna og vísaði til umræðu um verðhækkanir sem þyrfti að taka *„núna í júlí*". Pósturinn er með heitinu *„Framlegð / verðhækkanir*". Í honum listaði (E)frkvstj-TVG upp nánari atriði og áform um verðhækkanir TVG á þjónustugjöldum, sjófrakt og flugfrakt. Einnig átti að kanna möguleika á að hækka verð gagnvart stærstu viðskiptavinum TVG.[4512]

8775. Daginn eftir, 5. júlí 2012, svaraði sölustjóri TVG fyrrgreindum tölvupósti frá (E)frkvstj-TVG. Í þeim svarpósti lagði sölustjórinn fram eftirfarandi mat á hækkunaráformum (E)frkvstj-TVG:

„Já local gjöld, sjór gengur ekki að mínu mati vegna samkeppni- ekki rétti tíminn til að hækka.- hreyfir bara við okkar kúnnum á viðkvæmum tíma."[4513]

8776. Af þessu gagni má sjá að sölustjóri hjá TVG taldi ekki svigrúm til verðhækkana í sjóflutningum vegna samkeppni á flutningsmiðlunarmarkaðnum. Má þarna greina ótta hjá sölustjóranum um að missa viðskiptavini *„á viðkvæmum tíma*" þ.e. ef sjóflutningsverð TVG yrðu hækkuð gagnvart viðskiptavinum. Þann 18. júlí 2012 svaraði einnig deildarstjóri innan TVG tillögu (E)frkvstj-TVG um verðhækkanir. Viðkomandi var deildarstjóri yfir flugflutningum. Setti hann fram verðsamanburð milli TVG og Icelandair og sagði m.a.:

„Þetta er sláandi munur sem við hjá TVG erum hærri. Í fluginu er mest um 100 – 1000kg sendingar, og í þessum stærðum þá erum við 77-79% hærri en samkeppnisaðilinn (sem er líka okkar birgi)".[4514]

8777. Þann 30. ágúst 2012 áttu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna á ný í samskiptum.[4515]

8778. Þann 1. september 2012 hækkuðu TVG flutningsgjöld, uppskipunargjald, öryggisgjald og þjónustugjald.[4516]

8779. Einnig liggja fyrir gögn um samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna sem áttu sér stað í kringum 3. september 2012 og að þeir hafi hist 7. desember 2012, sbr. kafla 13.[4517]

[4508] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.449609.
[4509] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.34.333056.
[4510] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. *„Fwd: verðin fyrir trailerana og leiðréttingar*", dags. 03.07.2012, kl. 23:31. Doc. ID. 0.7.34.295824, sbr. Doc. ID. 0.7.34.295717.
[4511] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.347344.
[4512] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.347313.
[4513] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.347104.
[4514] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.341516.
[4515] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275599. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275600. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275580.
[4516] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.329995.
[4517] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.275168.

8780. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittust 8. desember 2012. Strax í kjölfarið lögðu þessir stjórnendur áherslu á hækkun á verði, sbr. umfjöllun hér að framan.

8781. Í glærum (E)frkvstj-TVG þann 10. desember 2012 var lögð áhersla á að hækka verð:

„TVG-Zimsen / Markmið – Innanlandsdeild
- *Hækka verð – tollafgreiðsla + heimakstur*
- *Lækka afslætti/ stórir aðilar*."[4518]

8782. Samkvæmt þessu var það markmið hjá Eimskip/TVG að hækka verð m.a. á tollafgreiðslu.

8783. Sem fyrr segir funduðu m.a. (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-sala/þj þann 18. desember 2012. Morguninn eftir sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna og (S)starfsm-Jóna með heitinu *„Hækkun frá Eimskip*" og spurði hvort Jónar væru búnir að fá í hendur tilkynningu Eimskips og verðhækkun. (S)frkvstj-Jóna svaraði síðar sama dag og kvaðst ekki hafa fengið tilkynningu í hendur. *„Hef ekkert séð þaðan* ...".[4519] (S)forstö-innfl1 svaraði (S)starfsm-Jóna og spurði:

„Hafið þið hækkað gjaldskránna ykkar eitthvað núna um áramót? Heyrði af hækkun á tollafgreiðslu."[4520]

8784. (S)starfsm-Jóna svaraði og upplýsti að Jónar hefðu hækkað verð fyrir tollskjalagerð. Framsendi hann til (S)forstö-innfl1 innanhústölvupóst frá Jónum, dags. 24. desember 2012, þar sem tilkynnt var: *„Gjaldskrá Tolladeildarinnar hækkar um 4,5% frá 1. janúar n.k*."[4521] Eins og áður segir var fyrir fund Eimskips og Samskipa unnið m.a. að hækkun á tollskjalagerð hjá TVG þann 10. desember 2012, sbr. áðurnefnda glærukynningu (E)frkvstj-TVG frá 10. desember 2012.

8785. Hér að framan var farið yfir hvernig samráð Eimskips og Samskipa gat náð yfir þann hluta starfsemi þeirra sem tók til flutningsmiðlana. Með vísan til hækkana móðurfélaganna náðu TVG og Jónar fram hækkunum gagnvart sínum viðskiptavinum.

8786. Er því lýst að um miðjan janúar 2012 hækkuðu bæði Jónar og TVG verð. Við undirbúning á verðhækkun var innan TVG bent á að verð fyrirtækisins væru þegar of há og var í því samhengi vísað til mun lægra verðs hjá Icelandair. (E)frkvstj-TVG sagði hins vegar að Icelandair væri ekki raunverulegur keppinautur og TVG myndi ekki lækka það *„verðlevel sem við höfum náð*". Er þetta vísbending um að eftir tiltal (E)frkvstj-sala/þj hafi áhersla TVG á hækkun verðs aukist frá því sem áður var.

8787. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna ræddu saman 2. og 4. júlí 2012. Sama dag og seinni samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna áttu sér stað taldi (E)frkvstj-TVG að TVG *„yrði*" að stefna að verðhækkun. Undirmenn (E)frkvstj-TVG höfðu hins vegar áhyggjur að verðhækkun. Vísað var til þess að TVG væri með um 80% hærra verð en Icelandair og hættu á að missa viðskiptavini í sjóflutningum. Hækkun var því frestað en 30. ágúst 2012 hittust (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna. Daginn eftir hækkaði TVG verð.

8788. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hittust 7. desember 2012. Þann 10. desember 2012 tiltók (E)frkvstj-TVG í glærum að það væri markmið hjá TVG að hækka verð og draga úr afslætti. Síðar í desember hækkuðu Jónar verð.

8789. Samkeppnislegt aðhald var þó frekar til staðar á þessum markaði heldur en á markaði fyrir reglubundnar áætlunarsiglingar til og frá Íslandi. Í þessu sambandi skal undirstrika að á markaði fyrir flutningsmiðlanir störfuðu fleiri keppinautar en eingöngu TVG og Jónar og því erfiðara að hafa með sér samráð á slíkum markaði. Þá skal það rifjað upp að í kafla 14.17.8 hafa gögn frá verið rakin sem

[4518] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.273630.
[4519] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.242414.
[4520] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1044915.
[4521] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1044959.

sýna að (S)frkvstj-Jóna var óánægður með lágt verð TVG og greip til aðgerða til þess að stuðla að því að Eimskip myndi sjá til þess að TVG hækkaði verð. Þar er því einnig lýst að samtímagögn sýni að (E)frkvstj-sala/þj, sem (S)frkvstj-Jóna átti í ítrekuðum samskiptum við, gerði á árinu 2010 athugasemdir við lágt verð TVG gagnvart tilteknum viðskiptavini. Sagði (E)frkvstj-sala/þj að þessi verðlagning væri ekki í samræmi við það sem um hefði verið talað.

8790. Vekur athygli að í fyrirliggjandi undirbúningsgögnum Eimskips og Samskipa vegna hækkana á gjaldskrám í áætlunarsiglingum var ekki að greina samskonar ótta um viðbrögð keppinautar við verðhækkun eins kom fram hjá TVG. Ástæða þessa var m.a. sú að viðskiptavinir TVG voru almennt ekki hin mikilvægu fyrirtæki sem samráð Eimskips og Samskipa tók til og þá voru meðal keppinauta TVG fyrirtæki sem tóku ekki þátt í samráðinu. Virt saman endurspegla framanrakin atvik hið samfellda samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

8791. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefa framangreind gögn til kynna að tilraunir (S)frkvstj-Jóna til að fá TVG til hækka verð hafi borið vissan árangur. Verður ekki horft framhjá áherslum (E)frkvstj-TVG á hækkun verðs í kjölfar samskipta (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að aðgerðir sem miðuðu að því að fá TVG til að hækka verð hafi verið liður í samráði Eimskips og Samskipa.

14.54.8. Samantekt

8792. Eimskip hefur viðurkennt að hafa á rannsóknartímabilinu átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Eimskip hefur jafnframt viðurkennt að fyrir hendi var ólögmæt markaðsskipting sem fólst í því að Eimskip og Samskip forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Samráð þetta var til staðar á árinu 2012 en varð umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins, þ.e. árinu 2013.

8793. Á grundvelli þessa samráðs höfðu Eimskip og Samskip ekki áhyggjur af samkeppni hvort frá hinu. Vissa um að helsti keppinauturinn myndi ekki reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við hækkun á verði. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar. Þá ber að horfa til þess að með samskiptum Eimskips og Samskipa á árinu 2012 dró eðli málsins samkvæmt verulega úr æskilegri óvissu og sjálfstæði Samskipa og Eimskips sem keppinauta. Voru þessi samskipti til þess fallin að viðhalda markaðsskiptingunni og til þess að auðvelda undirbúning og framkvæmd hækkunar á verði, auk framkvæmdar á samráðinu í heild sinni. Í samtímagögnum er markaðsaðstæðum á þeim mörkuðum sem Eimskip og Samskip störfuðu á lýst af Eimskip sem *„voða kósý“* á árinu 2012. Eimskip og Samskip gátu hækkað verð *„og menn kyngja því“.* Eins og lýst var hér að framan var kominn upp viss órói í samráðinu að þessu leyti á árinu 2012 en eftir sem áður var það fyrir hendi á þessum tíma.

8794. Gögnin hér að framan sýna samskipti milli æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa sem vörðuðu m.a. sjóflutninga og samráð um leigu og lán á gámum en líkt og rakið er í kafla 18 fólst í ólögmætri gámasamvinnu fyrirtækjanna einnig ólögmæt upplýsingaskipti en upplýsingar um framboð keppinauta á gámum geta falið í sér mjög viðkvæmar samkeppnislegar upplýsingar.

8795. Norður-Ameríku samningur Eimskips og Samskipa og *„neyðarsamkomulagið“* frá 9. desember 2010 fól í sér ólögmætt samráð og var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Hið sama á við um m.a. samstarf Eimskips og Samskipa sem fólst í flutningum Eimskips fyrir Jóna, gámasamstarf fyrirtækjanna og samstarf þeirra í landflutningum. Er þetta viðurkennt í sátt Samkeppniseftirlitsins og Eimskips og var allt þetta samráð í framkvæmd á árinu 2012. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna, þar sem rætt var um framangreinda þætti, fór gegn 10. gr. samkeppnislaga.

8796. Af samtímagögnum verður ráðið að Samskip og Eimskip tóku ákvarðanir um verðhækkanir án þess að óttast viðbrögð hvors annars. Hlutu fyrirtækin mikla gagnrýni viðskiptavina fyrir að hafa ekki hliðsjón af breyttu rekstrarumhverfi og aðstæðum viðskiptavinanna. Þessi gagnrýni hafði engin áhrif.

8797. Við mat á þeim verðhækkunum, sem tóku gildi í upphafi árs 2013, er gagnlegt að hafa hliðsjón af hækkunum á árinu 2012. Rétt er að gefa hér þetta yfirlit yfir verðhækkanir á árunum 2012-2013:

- Eimskip og Samskip hækkuðu bæði þjónustugjöld og sjófrakt í janúar 2012.
- Samskip hækkuðu verð gagnvart Húsasmiðjunni 1. janúar 2012. Húsasmiðjan var einn mikilvægasti viðskiptavinur Samskipa.
- Samskip hækkuðu verð fyrir búslóðaflutninga og ISPS gjald vegna sjóflutninga á milli Íslands og Norður-Ameríku í janúar 2012.
- TVG og Jónar hækkuðu bæði þjónustugjöld og tollafgreiðslugjöld í janúar 2012.
- Jónar hækkuðu verð á akstri lausavöru og heilgáma í janúar 2012.
- Samskip hækkuðu niðurrifsgjöld í erlendum skrifstofum sínum í febrúar 2012.
- Eimskip og Samskip hækkuðu bæði gjaldskrár landflutninga. Eimskip hækkaði í janúar 2012 og Samskip í febrúar 2012.
- Eimskip og Samskip hækkuðu bæði verð fyrir flutning á fiski innanlands í janúar og febrúar 2012.
- Eimskip og Samskip settu bæði sérstakt gjald á flutning tómra fiskikara innanlands á árinu 2012.
- Samskip hækkuðu verð fyrir sjóflutninga á milli Íslands og Asíu í maí 2012.
- Samskip hækkuðu verð í innanlandsflutningum gagnvart Aðföngum í júní 2012.
- Eimskip hækkaði gjaldskrá Evrópuflutninga, Norður-Ameríku flutninga, THC-gjald á Íslandi, gámaleigu, „*terminal charge*", vörugeymslu og akstur á Íslandi í júlí 2012.
- Samskip hækkuðu þjónustugjaldskrá og gjaldskrá sjóflutnings 1. ágúst 2012.
- Samskip hækkuðu gjaldskrá landflutninga innanlands 1. ágúst 2012.
- Samskip hækkuðu verð í ágúst 2012 gagnvart Öskju.
- Samskip skipulögðu verðhækkanir í ágúst gagnvart Húsasmiðjunni, ÍSAM/Mekka, Samkaupum og Nathan & Olsen.
- Vísbendingar eru um að Eimskip og Samskip hafi bæði lækkað eða lagt af afslætti af „*Collection fee*" gjaldi á árinu 2012.
- Eimskip hækkaði gjöld erlendis, sjófrakt, hafnargjöld á Íslandi og þjónustugjöld á Íslandi 1. janúar 2013.
- Eimskip hækkaði gjaldskrá landflutninga 1. janúar 2013.
- Samskip hækkuðu gjöld vegna flutninga á frystigámum til Asíu í janúar 2013.
- Jónar hækkuðu tollafgreiðslugjöld 1. janúar 2013.
- Samskip hækkuðu þjónustugjöld innanlands og erlendis í inn- og útflutningi 1. febrúar 2013.
- Samskip hækkuðu gjaldskrá landflutninga 1. febrúar 2013.

- Samskip lögðu nýtt gjald, svokallað biðgjald, á viðskiptavini frá og með 1. febrúar 2013.
- Samskip hækkuðu gjöld í erlendum höfnum 1. febrúar 2013.

8798. Sem fyrr segir skapaði hið samfellda samráð vissu fyrir því að við verðhækkun myndi helsti keppinauturinn ekki reyna að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum. Með samráði Eimskips og Samskipa voru þannig, líkt og áður greinir, skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við að viðhalda og hækka verð gagnvart viðskiptavinum. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar. Ber að árétta að ítrekuð samskipti milli stjórnenda Eimskips og Samskipa gerðu fyrirtækjunum kleift að ná árangri í að halda uppi verðum og hækka verð gagnvart viðskiptavinum.

8799. Í aðdraganda og við undirbúning Samskipa og Eimskips á gjaldskrárhækkunum í upphafi árs 2013 voru tíð samskipti milli fyrirtækjanna, m.a. milli æðstu stjórnenda þeirra sem höfðu beina aðkomu að verðákvörðunum fyrirtækjanna. Má hér nefna a.m.k. eftirfarandi samskipti:

- Golfhópurinn, sem (E)forstj og (S)forstj eru hluti af, fór saman í veiðiferð 23. – 26. ágúst 2012.
- (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna áttu samskipti 30. ágúst 2012. Einnig liggja fyrir gögn um samskipti þeirra sem áttu sér stað í kringum 3. september 2012.
- Samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 4. september 2012.
- Samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 22. nóvember 2012.
- Samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna 7. desember 2012.
- Samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj 8. desember 2012.
- Samskipti (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv2 18. desember 2012.

8800. Vísast hér til umfjöllunar í ákvörðun þessari um túlkun á 10. gr. samkeppnislaga. Þegar efni þessara samtímagagna er skoðað heildstætt með hliðsjón af öðrum samtímagögnum sem Samkeppniseftirlitið hefur aflað, um undirbúning og framkvæmd verðhækkana, er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samfellt samráð Samskipa og Eimskips og m.a. þau samskipti sem í því fólst hafi gert fyrirtækjunum kleift að hækka gjaldskrár sínar á Íslandi og erlendis í byrjun árs 2013. Í þessu sambandi hefur þýðingu að samtímagögn fyrirtækjanna, við undirbúning og framkvæmd gjaldskrárhækkana í byrjun árs 2013 bera ekki með sér ótta um viðbrögð helsta keppinautarins. Rétt er að rifja þau upp í stuttu máli:

- 1. október 2012 lá fyrir að Samskip ætluðu sér að hækka gjaldskrár á Íslandi og erlendis m.a. þann 1. febrúar 2013.
- 6. desember 2012 skipulagði Eimskip hækkun gjaldskrár á Íslandi í janúar 2013. Á þeim tímapunkti lá ekki fyrir hækkun Eimskips á gjaldskrám erlendis.
- 7. desember 2012 áttu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna samskipti.
- 8. desember 2012 áttu (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv samskipti.

8801. Í kjölfar þessara samskipta æðstu stjórnenda liggja fyrir eftirfarandi samtímagögn frá fyrirtækjunum:

- Að undirlagi (E)frkvstj-alþjsv var verðhækkun Eimskips erlendis ákveðin í kjölfarið og útfærð eftir samskipti við (S)forstj. Dagana 12. og 17. desember 2012 tilkynnti Eimskip viðskiptavinum um hækkun á gjaldskrám Eimskips á Íslandi og erlendis (tók gildi í janúar 2013).

- 18. desember 2012 var haldinn fundur (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölu, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)viðskstj2.

- 19. desember 2012 fjallaði (S)forstö-innfl1 ítrekað um verðhækkun hjá Eimskip, líkt og hann hafði áður gert eftir samskonar fundi með (E)frkvstj-sala/þj o.fl.

- Eimskip hækkaði gjaldskrá í landflutningum 1. janúar 2013.

- 25. janúar 2013 tilkynntu Samskip um hækkun á gjaldskrám á Íslandi og erlendis (tók gildi 1. febrúar 2013).

- Samskip hækkuðu gjaldskrá í landflutningum 1. febrúar 2013.

8802. Í gögnum málsins endurspeglast einnig að mati Samkeppniseftirlitsins hvernig samráðið náði til starfsemi dótturfélaga Eimskips og Samskipa í flutningsmiðlun, TVG og Jóna. Bæði fyrirtækin, líkt og móðurfélögin, hækkuðu verð á gjaldskrám árið 2012. Við verðhækkanir TVG árið 2012 mátti t.d. sjá deildarstjóra flugflutninga hjá TVG telja ómögulegt að framkvæma verðhækkun á tollafgreiðsluverði sökum samkeppni frá Icelandair (ekki samkeppni frá Samskipum eða Jónum). Framkvæmdastjóri TVG, (E)frkvstj-TVG, svaraði því til að ekki ætti að lækka „*verðlevel*" sem TVG hefði náð og ekki væri raunveruleg samkeppni frá Icelandair, þó að „*verðstrategía þeirra*" væri „*sérstök*." Verðhækkunin var síðan framkvæmd hjá TVG með vissu um að Samskip og Jónar hækkuðu einnig verð.

8803. Þá eru fyrirliggjandi líkt og áður greinir mörg samtímagögn frá árinu 2012 sem sýna kvartanir viðskiptavina Eimskips og Samskipa undan miklum og endurteknum verðhækkunum fyrirtækjanna. Má segja að þessi gögn gefi til kynna að kaupendur flutningsþjónustu til og frá Íslandi hafi margir hverjir verið orðnir þreyttir á endurteknum verðhækkunum skipafélaganna á rannsóknartímabilinu sem þeir töldu ekki samræmast almennum verðlagsbreytingum. Sjá má í gögnunum að viðskiptavinir hafi talið uppgefnar hækkunarforsendur fyrirtækjanna ótrúverðugar.

8804. Þrátt fyrir sterk viðbrögð viðskiptavina við verðhækkunum Eimskipa og Samskips árið 2012 er eins og áður segir ekkert í samtímagögnum Eimskips og Samskipa sem bendir til þess að fyrirtækin hafi haft áhyggjur af samkeppnislegum viðbrögðum helsta keppinautarins.

8805. Endurspegla framangreind gögn frá m.a. árinu 2012 hvernig ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips var til þess fallið að raska samkeppni. Á grundvelli hins samfellda samráðs lögðu Eimskip og Samskip upp með verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum, hækkun meðalsjóflutningsverða, lækkun afslátta og fækkun sk. frídaga. Þessar áherslur fyrirtækjanna komu fram t.a.m. í áætlunum Samskipa fyrir árið 2012 og í Vegvísi Eimskips fyrir árið 2012, sbr. kafla 14.38.4.2. Þessar áherslur fyrirtækjanna komu til viðbótar við gjaldskrárhækkanir í upphafi ársins 2012, en bæði fyrirtækin gerðu ráð fyrir og framkvæmdu aftur gjaldskrárhækkanir örfáum mánuðum síðar, í júlí og ágúst 2012. Hvorki í gögnum frá haustinu 2011, þar sem gjaldskrárhækkanir voru ákveðnar, né í undirbúningsgögnum fyrirtækjanna árið 2012 má greina ótta við viðbrögð helsta keppinautarins. Þá óvissu var búið að takmarka verulega eða eyða með samráði fyrirtækjanna. Önnur birtingarmynd samráðsins fólst í því að viðhalda eða hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og Öskju, Húsasmiðjunni, ÍSAM og Nathan & Olsen.

8806. Hafa ber í huga að gjaldskrárhækkanir Samskipa og Eimskips fólu ekki eingöngu í sér almennar einstakar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum heldur leiddu þessar hækkanir til þess að samningar mikilvægra viðskiptavina, sem tóku mið af gjaldskrárbreytingum, hækkuðu einnig. Var samráðið því mun umfangsmeira og alvarlegra fyrir vikið. Þá vekur athygli að sjóflutningsgjaldskrá Eimskips fyrir búslóðir átti ekki að taka breytingum, þ.e. ekki var fyrirhugað að hækka hana sumarið 2012. Hér skal rifjað upp að Eimskip og Samskip áttu frekar í samkeppni um minni sendingar eins og í búslóðaflutningum, meðan markaðsskiptingin tók frekar til mikilvægra viðskiptavina (sem voru þeirra helsta tekjulind). Út frá samanburði á ólíkri nálgun og háttsemi fyrirtækjanna er því framangreind ákvörðun Eimskip, um að hækka ekki verð fyrir sjóflutning á búslóðum, til þess fallin

að renna stoðum undir framangreint mat um samráð fyrirtækjanna um flutninga á öðrum vörum en búslóðum.

8807. Í m.a. mgr. 420 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er mati Samkeppniseftirlitsins á framangreindum atvikum mótmælt. Líkt og rakið er í kafla 26.54 er ekki fallist á þessi sjónarmið fyrirtækisins.

14.55. Samráð um olíugjald (BAF/FAF) 2009-2013

8808. Á mörkuðum fyrir sjóflutninga er algengt að skipafélög krefji viðskiptavini sína um svonefnt olíugjald eða BAF-gjald (e. Bunker Adjustment Factor) í þeim tilgangi að mæta sveiflum í eldsneytiskostnaði. Eldsneytiskostnaður var áður hluti af sjóflutningsgjaldi skipafélaga en vegna örra og mikilla breytinga á eldsneytisverði hófu þau að krefja viðskiptavini sína um BAF-gjald í þeim tilgangi að verja sig fyrir slíkum sveiflum.[4522]

8809. BAF-gjald hefur um alllangt skeið verið hluti af verðlagningu skipafélaga fyrir sjóflutninga, en með sama hætti hefur verið innheimt svonefnt FAF-gjald (e. Fuel Adjustment Factor) í því skyni að mæta sveiflum í eldsneytiskostnaði við landflutninga. Í svörum Samskipa og Eimskips við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga kemur fram að fyrirtækin hafi tekið upp BAF-gjald árið 2003 í þeim tilgangi að jafna sveiflur í eldsneytiskostnaði. Samkvæmt svörum fyrirtækjanna beittu þau nánast sömu aðferðum við ákvörðun um fjárhæð BAF-gjalds á rannsóknartímabilinu en í svörum Eimskips er fullyrt að fyrirtækið hafi innheimt gjaldið *„í samræmi við það sem alþjóðleg sjóflutningsfyrirtæki haf[i] verið að gera*", sbr. umfjöllun um upplýsingagjöf Eimskips í kafla 8.16.6.1 og bréf Eimskips 13. október 2017. Staðhæfingar fyrirtækjanna um ákvörðun BAF-gjalds eru ekki í samræmi við þau samtímagögn sem liggja fyrir. Samtímagögn sýna að gjaldið var mun hærra en erlend skipafélög innheimtu, sbr. kafla 8.16.6, 14.15 og umfjöllun hér síðar um tölvupóst Eimskips frá 2. mars 2010. Almennt veittu Samskip og Eimskip viðskiptavinum sínum ekki nákvæmar upplýsingar um útreikning á gjaldinu og í sumum tilvikum voru þeim veittar villandi upplýsingar, sbr. kafla 8.16.6.3.

8810. Í tengslum við umfjöllun um olíugjald Samskipa og Eimskips er rétt að rifja upp að á síðari hluta ársins 2008 höfðu fyrirtækin með sér ólögmæt upplýsingaskipti og hagnýta samvinnu í andstöðu við 10. gr. samkeppnislaga. Í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins fóru fyrirtækin meðal annars yfir grundvallarþætti í samkeppnisrekstri sínum, skiptust á upplýsingum og mátu framtíðarskipulag og stefnu fyrirtækjanna. Fólu fundir, samskipti og upplýsingaskipti fyrirtækjanna til undirbúnings að slíku samkeppnishamlandi samstarfi í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni, sbr. 10. gr. samkeppnislaga. Samráð Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu fól meðal annars í sér að fyrirtækin forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Af því leiddi að fyrirtækin gátu ákvarðað verð til viðskiptavina sinna, þar á meðal innheimtu á BAF-gjaldi, án ótta um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Í samræmi við það er í samtímagögnum Samskipa ekki unnt að greina neinn ótta um að það að verðákvarðanir fyrirtækisins kunni að leiða til þess að það missi viðskiptavini vegna þess að Eimskip muni bjóða betur. Skipti engu í þessu sambandi þótt framlegð Samskipa af BAF-gjaldi ykist á sama tíma og erlend skipafélög lækkuðu BAF-gjald samhliða lægra eldsneytisverði. Endurspegla samtímagögn Samskipa og Eimskips þá vissu sem ríkti innan herbúða fyrirtækjanna um getu þeirra til að hækka verð til viðskiptavina sinna án þess að það myndi hafa í för með sér að viðskipti töpuðust. Af hálfu Samskipa hafa ekki komið fram trúverðugar skýringar á því hvers vegna stjórnendur fyrirtækisins töldu að fyrirtækið gæti óhikað krafið viðskiptavini sína um hærra verð, þar á meðal BAF-gjald, án hættu á samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips og því að viðskipti töpuðust. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að viðskiptavinir Samskipa kvörtuðu yfir því að ekki væri samræmi

[4522] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.01.2021, mgr. 60.

á milli þróun gjaldsins og þróun eldsneytisverðs. Gerði samráð fyrirtækjanna þeim það kleift að viðhalda eða auka framlegð sína af BAF-gjaldi án tillits til þróunar eldsneytisverðs.

8811. Í eftirfarandi kafla verður vikið að atvikum tengdum þessu á árunum 2009-2013 en fyrst skulu rifjuð upp helstu atvik tengd innheimtu fyrirtækjanna á olíugjaldi.

14.55.1. Upprifjun á atvikum fram til ársins 2009

8812. Í ákvörðun þessari hefur verið fjallað um innheimtu Samskipa og Eimskips á olíugjaldi frá árinu 2006 og út árið 2008, sbr. kafla 5.10, 8.15.7.2, 8.16.6, 10.4.4 og 10.5.1. Í þeirri umfjöllun kemur m.a. fram að eftirfarandi ályktanir verði dregnar af samtímagögnum:

- Að Samskip og Eimskip litu á BAF-gjald sem hluta af tekjuöflun fyrirtækjanna en ekki eingöngu til að draga úr eða koma í veg fyrir þá áhættu sem fylgdi sveiflum í eldsneytisverði, sbr. t.d. tölvupóst (E)forstö-flutnstý 23. nóvember 2007 til (E)forstö-innfl og (E)forstö-útfl (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst) sem bar heitið *„BAF vs olíukostnaður*".

- Að lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips ræddu um innheimtu BAF-gjalds eftir að samráð fyrirtækjanna hófst um mitt ár 2008.

- Að fyrirtækin ræddu og miðluðu upplýsingum sín á milli um BAF-gjald í Norður-Ameríku flutningum á fundi sínum 14. ágúst 2008. Í kjölfar fundarins var BAF-gjald í Norður-Ameríku flutningum Samskipa samræmt við BAF-gjald í Norður-Ameríku flutningum Eimskips, sbr. t.d. tölvupósta (S)forstö-innfl1 19. og 20. ágúst 2008. Með þessu var samkeppni raskað en fyrirtækin innheimtu eftirleiðis sama BAF-gjald í Norður-Ameríku flutningum.

- Að samráð Samskipa og Eimskips gerði þeim meðal annars kleift að hækka verð til viðskiptavina eða koma í veg fyrir að það lækkaði án óttа um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Birtist þetta meðal annars í ákvörðunum fyrirtækjanna um BAF-gjald. Í samræmi við það hækkaði Eimskip álag við útreikning á BAF úr 20% í 40% í Norður-Ameríku flutningum 30. september 2008 og tók síðan upp nýja kostnaðarjöfnu við útreikning á gjaldinu í nóvember sama ár. Sökum þess að fyrirtækin höfðu samræmt BAF-gjald í Norður-Ameríku flutningum hækkaði Samskip í kjölfarið BAF-gjald til viðskiptavina sinna.

- Á fundi 4. desember 2008 ræddu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips áfram innheimtu á BAF-gjaldi af viðskiptavinum sínum, þ.e. að allir viðskiptavinir frá Norður-Ameríku skyldu greiða BAF-gjald, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv, dags. 10. desember 2008. Var það hluti af hinu samfellda samráði að fyrirtækin ræddu um hvort allir viðskiptavinir Eimskips í viðkomandi flutningum greiddu BAF-gjald. Eðli málsins samkvæmt er um að ræða samkeppnislega viðkvæmt málefni og til staðfestingar á því að fyrirtækin miðluðu upplýsingum um stefnu hvors annars í þessum efnum. Samtímagögn sýna að á ofangreindu tímabili unnu Samskip og Eimskip markvisst að því að allir viðskiptavinir fyrirtækjanna yrðu látnir greiða BAF-gjald.

14.55.2. Atvik árið 2009

8813. Samkvæmt framansögðu tók samráð Samskipa og Eimskips m.a. til BAF-gjalds á síðari hluta ársins 2008. Samkvæmt samtímagögnum hélt þessi háttsemi áfram á árinu 2009 og út allt rannsóknartímabilið, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.6 um afhentar upplýsingar Samskipa þar sem kemur fram að á rannsóknartímabilinu hafi fyrirtækið innheimt sama BAF-gjald og Eimskip í Norður-Ameríku flutningum.

8814. Samtímagögn frá upphafi árs 2009 sýna áframhaldandi áherslu á að auka tekjur Samskipa af BAF-gjaldi, sbr. einnig umfjöllun í kafla 10.5 og 10.6, en í því sambandi er rétt að hafa í huga að innflutningur til landsins hafði þá dregist mikið saman. Þann 2. janúar 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl þar sem sagði: *„Sælir – er vert að kanna formúlu á bak við uppreikning á BAF nú þegar magn á flestum leiðum er og hefur minnkað verulega. Ég sé að deep*

sea línurnar eru í slíku þessa dagana – mjög rökrétt og eðlilegt." (S)frkvstj-millilandasv framsendi þennan tölvupóst til (S)forstö-flutnstj með eftirfarandi skilaboðum: „*Vinsamlegast hugleida thetta og raedum svo*", sbr. kafla 10.6.4. Af gögnum Samskipa má sjá að samdráttur í magni þýddi minni framlegð fyrir fyrirtækið af BAF-gjaldi, sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)stjórnarm-fjármstj 28. október 2008 og kafla 10.4.2. Ummæli (S)forstj um að breyta formúlu gjaldsins lutu því að því að finna leiðir til að hækka BAF-gjald fyrir Evrópu flutninga. Eins og nánar verður lýst litu Samskip á gjaldið sem hluta af tekjuöflun fyrirtækisins en ekki eingöngu til að draga úr eða koma í veg fyrir þá áhættu sem fylgdi sveiflum í eldsneytisverði. Hvíldi leynd yfir útreikningi gjaldsins og var útilokað fyrir viðskiptavini fyrirtækisins að nálgast upplýsingar um hann. Hvorki í fyrrgreindum tölvupóstsamskiptum né öðrum samtímagögnum er unnt að greina ótta eða efasemdir hjá stjórnendum Samskipa um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips verði gjaldið hækkað. Samræmist það öðrum samtímagögnum um að fyrirtækin voru búin að draga úr óvissu sín á milli og því enginn ótti til staðar um viðbrögð keppinautarins.

8815. Þann 7. janúar 2009 sendi (S)frkvstj-Safari, framkvæmdastjóri flutningsmiðlunarinnar Safari, tölvupóst til (S)forstj. Safari var dótturfélag Samskipa sem starfaði í Færeyjum, sbr. kafla 10.6.4. Hér ber að hafa í huga að auk Samskipa og Eimskips annaðist keppinauturinn Smyril Blue Water siglingar milli m.a. Íslands og Færeyja. Í tölvupóstinum benti (S)frkvstj-Safari á að Smyril Blue Water hefði ítrekað lækkað olíugjald sitt. Með vísan til þessa lýsti (S)frkvstj-Safari áhyggjum sínum af því að Samskip hefðu ekki gert hið sama:

„Smyril Blue Water has once again decreased the fuel down to 11% and this is the 5th time since September 2008, while Samskip only has decreased their fuel once from 42% to 35%. […].

The customers hear about the highly reduced fuel everywhere, and it annoys them that Samskip doesn´t follow. We absolutely do not need to provoke our customers to use other companies rather than us."[4523]

8816. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-Safari annan tölvupóst til (S)forstj:

„Sorry to keep bothering you, but I really have to.

Right after I sent you the last email yesterday, I received a new price from Samskip. But unfortunately it was a price increase and not a decrease. This time they have increased the freight towards us with 23,5%. […]

It is my opinion that it is a very bad timing, to make a price increase at this moment, because every single businessman is very price conscious these days."[4524]

8817. (S)forstj svaraði tölvupósti (S)frkvstj-Safari tveimur vikum síðar, þ.e. 22. janúar 2009. Taldi hann ekki ástæðu til að hafa áhyggjur af BAF-gjaldi Samskipa og vísaði til gjaldtöku Eimskips í því sambandi:

„BAF

-we do follow the container services more, ie Eimskip, than RoRo, Smyril, and therefore adjust ourselves more to that market. Understand we are more or less in line on the baf with Eimskip."[4525]

8818. Í vinnuhópi stjórnenda Samskipa á Hótel Glymi 15. janúar 2009 voru teknir saman punktar um hvernig auka mætti tekjur fyrirtækisins með því að hækka verð og setja á ný gjöld. Þar kom fram

[4523] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.549053.
[4524] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.550277.
[4525] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.556618.

eftirfarandi um BAF-gjald: *„Endurskoða formúlu við útreikninga á olíugjaldi. Miða við lægra nýtingarhlutfall*".[4526]

8819. Þann 2. apríl 2009 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv, en þar sagði: *„Vildi láta ykkur vita að Eimskip eru farnir að bjóða afslátt af BAF. Þeir eru að bjóða Vífilfell það!!!*", en Vífilfell leitaði á þessum tíma tilboða í flutninga sína frá Evrópu.[4527] (S)forstj svaraði að bragði og sagði: *„ertu á kontor, gætirðu litið á mig*..".[4528] Þegar til kom fól tilboð Eimskips til Vífilfells aftur á móti ekki í sér afslátt af BAF-gjaldi.[4529] Var það í samræmi við samráð fyrirtækjanna um að *„allir*" viðskiptavinir þeirra skyldu greiða BAF-gjald.

8820. Þann 17. september 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv vegna vinnu Samskipa við rekstraráætlun ársins 2010. Í tölvupóstinum segir (S)forstj að *„allir*" eigi að *„greiða BAF og önnur þjónustugjöld*". Við mat á tölvupósti (S)forstj ber að líta fundar lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips 4. desember 2008, en af tölvupósti (S)forstö-innfl1 10. desember 2008 verður ályktað að á fundinum hafi Eimskip veitt Samskipum þær upplýsingar að allir viðskiptavinir greiddu BAF-gjald. Í desember 2008 var verkefnið *„BAF a alla samninga*" á verkefnalista (E)forstj.

8821. Tölvupóstur (S)forstj staðfestir að Samskip viðhöfðu sömu stefnu og Eimskip um að allir viðskiptavinir fyrirtækisins skyldu greiða BAF-gjald. Aðgerðirnar voru til þess fallnar að hækka verð til viðskiptavina fyrirtækjanna og voru hluti af öðrum aðgerðum sem fyrirtækin gripu til á árunum 2008 og 2009 til að hækka verð til viðskiptavina, án ótta við viðbrögð keppinautarins. Endurspeglar þetta umræddan þátt í samráði fyrirtækjanna.

8822. Fjárhæð BAF-gjaldsins vakti ekki aðeins athygli viðskiptavina Samskipa hér á landi heldur kvörtuðu erlendir viðskiptavinir, eins og danska skipafélagið Maersk, jafnframt yfir því. Í þessu sambandi skal rifjað upp að í byrjun nóvember 2008 hafði BAF-gjaldskrá Maersk, sem Samskip skiptu við á siglingaleiðinni milli Evrópu og austurlanda fjær, lækkað mikið. Samskip ákváðu á hinn bóginn að láta viðskiptavini sína ekki njóta þessa heldur kröfðu þá áfram um BAF-gjald samkvæmt þrefalt hærri gjaldskrá. Skömmu síðar benti (S)forstj erlendum stjórnanda hjá Samskipum, (S)frkvstj-MCL, á að huga að verðhækkunum og aukinni gjaldtöku, m.a. á BAF-gjaldi, með hliðsjón af góðum árangri Samskipa hér á landi. Bætti (S)forstj m.a. þessu við um aðstæður á Íslandi: *„I know there is limited competition here and not the same tough market as in europe ...general remark: -as discussed today, can we gain more through BAF/FAF versus the lowered fuel and bunker cost. […]*."

8823. Maersk keypti flutningsþjónustu af Samskipum og Eimskip. Í september og nóvember 2009 átti Maersk í samskiptum við Samskip og kvartaði yfir óeðlilega háu verði beggja fyrirtækja. Af þessu tilefni benti starfsmaður Maersk þeim (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl á að BAF-gjald Samskipa væri *„extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!)*". Í svari (S)forstö-innfl1 við tölvupóstinum kom m.a. fram að Samskip hefðu ekki möguleika á lækkun verðs (*„there is no room for rate reductions to any of our partners or clients*"). Nánar er fjallað um samskipti Samskipa og Eimskips við Maersk í köflum 8.15.7.2 og 8.16.6.

14.55.3. Atvik árið 2010

8824. Sem fyrr segir samræmdu Samskip og Eimskip BAF-gjald í Norður-Ameríku flutningum á árinu 2008. Af samtímagögnum verður ráðið að þessi ólögmæta háttsemi hafi áfram verið við lýði allt til enda rannsóknartímabilsins, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.6 um afhentar upplýsingar Samskipa. Þar kemur

[4526] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Punktar frá fundi Hótel Glym 150109 – hópur 1.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.709803.
[4527] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.735347.
[4528] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.735348.
[4529] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.517153 og 0.7.33.516990.

fram að fyrirtækið hafi á rannsóknartímabilinu innheimt af viðskiptavinum sama BAF-gjald og Eimskip í Norður-Ameríku flutningum.

8825. Verður nú vikið að atvikum árið 2010 en að öðru leyti vísast til umfjöllunar í köflum um atvik þau ári, sbr. kafla 14.17.6 – 14.35.

8826. Í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 kemur fram að BAF-gjald muni breytast *„í samræmi við magn og spá um breytingu á olíuverði árið 2010*". Gert var ráð fyrir töluverðri hækkun á olíuverði í samanburði við árið 2009. Síðan segir í áætluninni: *„Heildartekjur af BAF eru áætlaðar 3.519.967 EUR. Til samanburðar þá er heildar olíukostnaður sem rukkaður er á innflutningsdeild gegnum skiparekstrardeild 2.500.743 EUR og því er framlegð af olíu 1.019.224 EUR.*" Þannig litu Samskip á BAF-gjald sem hluta af tekjuöflun fyrirtækisins en ekki eingöngu til að draga úr eða koma í veg fyrir þá áhættu sem fylgdi sveiflum í eldsneytisverði. Í sömu áætlun má auk þess sjá dreifingu tekna og átti hlutfall BAF-gjalds af heildartekjum fyrirtækisins að aukast á milli áranna 2009 og 2010 (úr 8% í 14%).[4530] Í áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 var gert ráð fyrir að olíuverð myndi hækka um 50% en að tekjur Samskipa af BAF-gjaldi myndu hækka umfram það, eða um 58% milli ára.[4531]

8827. Samtímagögn Samskipa staðfesta að í ársbyrjun 2010 miðaði fyrirtækið áfram við að allir viðskiptavinir þess skyldu greiða BAF-gjald, en vegna gildistíma samninga við einstaka viðskiptavini tók eðli málsins samkvæmt nokkurn tíma að hrinda henni í framkvæmd a.m.k. gagnvart stærstu viðskiptavinunum. Tengslum við vinnu á þessum verðhækkunum sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstö-flutnstj 21. janúar 2010 um BAF-gjald með fylgiskjali yfir viðskiptavini í innflutningi sem ekki greiddu fullt BAF-gjald. Á því yfirliti er að finna stóra viðskiptavini Samskipa sem ýmist greiddu ekki BAF-gjald eða nutu 50% afsláttar af því.[4532]

8828. Samtímagögn Eimskips frá mars 2010 sýna að BAF-gjaldskrá fyrirtækisins var mun hærri en hjá þýskum skipafélögum. Þann 2. mars 2010 sendi (E)frkvstj-Þýskal tölvupóst til (E)frkvstj-TVG og (E)frkvstj-sala/þj, (afrit til (E)frkvstj-alþjsv) þar sem fjallað var um gjaldskrár skipafélaga og samkeppni í flutningum tengdum Þýskalandi. Segir þar m.a. að *„Línan*" (þ.e. Eimskip) sé að verða undir í samkeppni við flutningafyrirtækið SACO, en um það fyrirtæki segir (E)frkvstj-Þýskal: *„Verðin sem þeir geta boðið eru einnig miklu lægri en við getum boðið. Skiptir þá engu hvort um er að ræða sjófrakt, BAF, THC, etc. T.d. er BAF €7 hjá SACO vs €12 pr w/m hjá „Línunni*".[4533] Hér vekur athygli hve miklu munar á BAF-gjaldskrám milli þessara tveggja evrópsku skipafélaga. Vísast í þessu samhengi til umfjöllunar í köflum 8.16.6 og 14.15 þar sem gerð er grein fyrir athugasemdum sem Maersk gerði við BAF-gjaldskrá Samskipa í nóvember 2009. Þar var BAF-gjald Samskipa sagt vera *„extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!)*".

8829. Þann 15. júní 2010 sendi (E)forstö-flutnstý tölvupóst til (E)forstö-innfl, (E)forstö-útfl, (E)forstö-vöruþróun, (E)forstö-fjárh2, (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-skiparekst. Þar var vísað til kynningar frá fundi sama dag en í viðhengi var kynning sem hefur að geyma upplýsingar um þróun BAF-gjalds Eimskips. Á glæru um *„Ákvörðun í okt 2008*" er fjallað um það þegar Eimskip haustið 2008 fiktaði í formúlu fyrir útreikning á BAF-gjaldi og hækkaði gjaldið. Á glærunni er tekið fram að BAF-gjaldskrá endurspegli meðaltal BAF-kostnaðar Eimskips síðastliðins mánaðar að viðbættu 20% álagi.

[4530] Afritað tölvuskjal frá Samskip. *„Innflutningur Rekstraráætlun 2010 [...]*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, síðast vistað 31.12.2009. Bls. 14 og 17.
[4531] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.679375. Bls. 6 og 45.
[4532] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Viðskiptavinir sem borga ekki BAF.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...]
[4533] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.241688.

14.55.4. Atvik árið 2011 og 2012

8830. Eins og áður segir samræmdu Samskip og Eimskip á síðari hluta ársins 2008 BAF-gjald í Norður-Ameríku flutningum. Samkvæmt samtímagögnum var þessi ólögmæta háttsemi fyrirtækjanna áfram við lýði árið 2011 og út rannsóknartímabilið, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.6 um afhentar upplýsingar Samskipa en þar kemur fram að á rannsóknartímabilinu hafi fyrirtækið innheimt sama BAF-gjald og Eimskip í Norður-Ameríku flutningum.

8831. Verður nú vikið að atvikum árið 2011 og út árið 2012 en að öðru leyti vísast til umfjöllunar um önnur atvik á þessum árum í köflum 14.33.16 og áfram.

8832. Samkvæmt áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 var áfram áherslan sú að tryggja að *„allir viðskiptavinir"* myndu greiða fyrir *„alla þjónustuþætti"*, þ. á m. BAF-gjald.[4534] Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn og samfellt samráð við Eimskip um álagningu gjaldsins sem fólst í því, án ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips, að fjölga þeim viðskiptavinum sem greiddu BAF-gjald og lækka afslætti af gjaldinu, sbr. umfjöllun hér að framan.

8833. Almennt birti Eimskip BAF-gjaldskrá fyrirtækisins á heimasíðu sinni. Gekk samráðið út á að þar nálguðust Samskip upplýsingar um BAF-gjald í Norður-Ameríku flutningum. Þetta verklag var þó ekki án undantekninga en í einhverjum tilvikum virðist hafa dregist að birta gjaldskrána hjá Eimskip á heimasíðu fyrirtækisins. Þann 1. mars 2011 sendi (E)verkefnastj verkefnastjóri hjá Eimskip tölvupóst til (S)starfsm verkefnastjóra hjá Samskipum með upplýsingum um BAF-gjald Eimskips fyrir mars 2011. Baðst (E)verkefnastj velvirðingar á hve upplýsingarnar væru sendar seint og tók fram að það væri *„búin að vera fundarsería frá því ég talaði við þig"*. Meðfylgjandi tölvupóstinum var gjaldskrá Eimskips fyrir olíuálag (BAF-gjald) fyrir Evrópuleiðir, Norður-Ameríkuleið, strandflutninga og inn- og útflutning frá Færeyjum ásamt gjaldskrá fyrir svonefnt RET álag á endursendar fiskumbúðir í frystigámum. Gilti gjaldskráin almennt fyrir marsmánuð 2011, en hvað varðar Norður-Ameríkuleið er á yfirlitinu einnig gjaldskrá sem átti að taka gildi frá 1. apríl 2011.

8834. (S)starfsm framsendi tölvupóstinn til (S)forstö-innfl1 með þeim orðum að upplýsingarnar hafi verið *„að detta inn frá Eimskip"*. Daginn eftir sendi (S)starfsm eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1:[4535]

baf

To [redacted]

Hæ [redacted]

Eimskip er búið að setja olíuálagið inn hjá sér núna:) Það er ágætt að geta lagt þeim aðeins lið, haha!

http://eimskip.is/IS/Innflutningur/hagnytar_upplysingar/gjaldskrar/default.html

8835. Samkvæmt fyrirmælum frá (S)forstö-innfl1 innheimtu Samskip og Eimskip sama BAF-gjald vegna Norður-Ameríku flutninga og var fyrirkomulagið þannig að Samskip lagði á sama gjald og Eimskip birti á heimasíðu sinni hverju sinni, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 20. ágúst 2008 og kafla 8.15.7.2.

8836. Framangreind samskipti fyrirtækjanna sýna að í byrjun mars 2011 hafi Eimskip ekki verið búið að birta breytingar á BAF-gjaldi á heimasíðu fyrirtækisins. Samskiptin sýna einnig að fyrirtækin hafi jafnframt, eftir þörfum, átt samskipti um og skipst á upplýsingum um BAF-gjöld, og þá ekki eingöngu vegna Norður-Ameríku flutninga heldur einnig fyrir Evrópuleiðir, strandflutninga og Færeyjar. Í

[4534] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.795514.
[4535] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.859299.

kjölfar upplýsingamiðlunarinnar lagði Samskip í samræmi við samráðið við Eimskip sama BAF-gjald á sína viðskiptavini í Norður-Ameríku flutningum. Í hálfkæringi tilgreindi svo starfsmaður Samskipa, sem tók á móti upplýsingunum frá Eimskip um BAF, að það væri „*ágætt að geta lagt þeim [Eimskip] aðeins lið*", sbr. ummæli (S)starfsm.

8837. Framangreind samtímagögn eru í samræmi við önnur samtímagögn um samráð Samskipa og Eimskips og sátt Eimskips þar sem fyrirtækið viðurkennir meðal annars samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum, sbr. tl. 1.3 í 1. gr. sáttar Eimskips frá 21. júní 2021.

8838. Í september 2011 hækkaði Eimskip álag við útreikning á BAF-gjaldi úr 20% í 21%. Álagið hækkaði síðan mánaðarlega fram til janúar 2012 þegar það var orðið 25%.[4536] Var þessi hækkun í engu samræmi við þróun á heimsmarkaðsverði olíu. Vegna samráðs Samskipa við Eimskip um samræmingu á BAF-gjaldi í Norður-Ameríku flutningum, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.2, hækkaði Samskip einnig BAF-gjald til sinna viðskiptavina.

8839. Í samtímagögnum Eimskips á þessum tíma var hvergi að finna ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, Samskipa.[4537]

8840. Í glærukynningu framkvæmdastjóra fjármálasviðs Eimskips, dags. 30. september 2011, kom fram eftirfarandi um auknar tekjur Eimskips vegna breytinga á formúlu BAF og jákvæð áhrif á EBTIDA afkomu fyrirtækisins 2012: „*Change BAF(Bunker adjustment factor) formula - EUR +570 k*".[4538]

8841. Samtímagögn sýna að önnur lögmál giltu um álagningu Samskipa og Eimskips á BAF-gjaldi á íslenska flutningamarkaðnum en annars staðar. Vísast t.a.m. til þess að 7. október 2011 sendi (S)frkvstj-Færeyj stjórnandi hjá Samskipum í Færeyjum tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-fjárm, (S)frkvstj-innanl og (S)starfsm varðandi fjárhagsáætlun fyrir Færeyjamarkað vegna ársins 2012. Í áætluninni er m.a. fjallað um álagningu BAF-gjalds og sýnir sú umfjöllun að í Færeyjum var álagning á BAF-gjaldi ekki með þeim hætti sem Samskip kusu en aðhald frá keppinautum, öðrum en Eimskip, kom í veg fyrir að fyrirtækin gætu haft meiri ábata af BAF gjaldi í Færeyjum. Í áætluninni segir að BAF sé stöðugt og eigi að vera áfram 40% af flutningsgjaldi („*The BAF is budgeted to remain on 40% calculated from the freight. That is same as it has been for the last months in 2011*"). Framangreind lýsing Samskipa á útreikningi á BAF-gjaldi í Færeyjum er í samræmi við gögn Eimskips en í áðurnefndu skjali sem (E)verkefnastj sendi til (S)starfsm 1. mars 2011 má sjá að BAF-gjald Eimskips í Færeyjum var reiknað sömuleiðis sem hlutfall af sjóflutningi (42%), þ.e. þar höfðu flutningafyrirtækin ekki með sama hætti og hér á landi varið sig gegn sveiflum á olíuverði (með því að færa áhættu yfir á viðskiptavini). Þá segir í áætlun Samskipa að ákjósanlegt væri að festa BAF-gjald við hvern gám ef samkeppnisaðilar myndu gera það sama („*Ideal would be to have it per teu´s if competitors would do the same*").[4539]

8842. Þessi umfjöllun er í samræmi við það sem áður hafði komið fram, svo sem afstöðu (E)frkvstj-alþjsv til tillagna (E)forstö-flutnstý í tölvupósti 18. ágúst 2008 þar sem (E)frkvstj-alþjsv lagði áherslu á að markaðsaðstæður myndu ráða því hvernig BAF-gjald væri lagt á; eitt kerfi væri á Íslandi, annað í Færeyjum og enn annað í Noregi, sbr. kafla 8.15.7.2. Umfjöllunin er einnig í samræmi við það sem Norske Skog benti Samskipum á í tölvupósti 27. október 2008, þ.e. að BAF-gjald á Íslandi væri hærra en á öðrum nálægum mörkuðum, og tölvupóst frá starfsmanni Maersk til (S)forstö-innfl1 17. nóvember 2009 um að BAF-gjald hjá Samskipum væri allt að tuttugufalt hærra en það sem annars staðar gerðist, sbr. kafla 8.15.7.2 og 8.16.6.

[4536] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.10.2017, bls. 12.
[4537] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.183393. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.85092.
[4538] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.832040.
[4539] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*FO Budget 2012.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.916218.

8843. Eins og áður segir skiptu Samskip við skipafélagið Maersk á siglingaleiðinni milli Evrópu og Austurlanda fjær. Maersk hafði, eins og fleiri erlendir viðskiptaaðilar, gert athugasemdir við hátt BAF-gjald hjá Samskipum og Eimskip án þess að þær leiddu til breytinga. Í kjölfar verðfalls á olíu á heimsmarkaði haustið 2008 lækkaði Maersk sitt BAF-gjald mikið eða í um þriðjung af því sem það hafði verið. Á grundvelli samráðs við Eimskip ákváðu Samskip þó að láta viðskiptavini sína ekki njóta þessa heldur halda BAF-gjaldinu óbreyttu.

8844. Gögn frá október 2011 sýna að stjórnendur Samskipa skiptust á ný á skoðunum um BAF-gjaldið hjá Maersk. Þann 20. október 2011 sendi (S)viðskstj tölvupóst til (S)forstö-flutnstj með tilvísun í BAF-gjaldskrá Maersk þar sem sagði: *„Hvernig geta Maersk gefið út BAF verð á siglingaleiðinni til Íslands án þess að sigla hingað?"* (S)forstö-flutnstj svaraði: *„Það er góð spurning, sérstaklega eru þeir að reikna BAF-ið lægra en við..."*. (S)viðskstj svaraði: *„Nákvæmlega, bara fín slett tala, USD 400 á 40ft boxið, meikar ekki alveg sence. Verst er að svo eru kúnnar að rekast á þetta og bera saman"*. (S)forstö-flutnstj svaraði: *„Skil það en punkturinn er að þetta er í raun marklaust þar sem þeir sigla ekki hingað..."* (S)viðskstj svaraði: *„Passar, en menn taka því s.s. eins og hentar, en þetta er bara svo mikið rugl og getur þvælst fyrir, velti því fyrir mér hvaða leyfi þeir hafa til að gefa svona út að því er virðist án mikilla fyrirvara og skýringa en þetta hlýtur þá að vera það BAF sem þeir reikna á prepaid sendingar."*[4540] Af þessu verður a.m.k. ráðið að stjórnendur Samskipa hafi verið ósáttir við að Maersk setti fram í gjaldskrá sinni útreikning á BAF-gjaldi á siglingaleiðinni til og frá Íslandi, þar sem gjaldið væri lægra en hjá Samskipum. Slíkt væri aðeins til þess fallið að rugla viðskiptavini Samskipa í ríminu.

8845. Haustið 2011 vann Eimskip áfram að því að tryggja að allir viðskiptavinir þess greiði fullt BAF-gjald og voru stærri viðskiptavinir ekki undanskildir. Um þetta vísast til fundargerðar vegna fundar innflutningsdeildar Eimskips þann 12. september 2011, en þar segir m.a. undir liðnum *„Samningar í vinnslu eða verð í athugun"*: *„IKEA v/BAF ((E)viðskstj2)"*. Sami liður kemur aftur fyrir í fundargerð frá 26. september sama ár, en undir liðnum *„Helstu áherslur: Meðalsjóflutningsgjöld: lista upp 3-5 samninga sem hægt er að vinna í og laga (Allir)", er nefnt „* Byko: BAF?"*. Í fundargerð 17. október 2011 er aftur nefnt undir sambærilegum dagskrárlið: *„* Byko v/BAF ((E)viðskstj5)"* og undir liðnum *„Samþykktir samningar nýverið"* stendur: *„IKEA: BAF komið inn ((E)viðskstj2)"*.[4541] Fundargerð frá fundi æðstu yfirmanna inn- og útflutnings Eimskips í viku 51 árið 2011 sýnir að Eimskip ætlaði að afnema 50% afslátt af BAF hjá BM Vallá.[4542]

8846. Samkvæmt áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012 var áfram áherslan sú að tryggja að *„allir viðskiptavinir"* myndu greiða öll þjónustugjöld, þ. á m. BAF-gjald, sbr. umfjöllun í kafla 14.38.4. Í kynningu um áætlunina, *„Innflutningsdeild_áætlun_2012"*, sem (S)forstö-innfl1 sendi til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-innanl, í október 2011 kom þetta fram: [4543]

[4540] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.911087.
[4541] Fundargerðir innflutningsdeildar Eimskips 12.09.2011, 26.09.2011 og 17.10.2011. Sjá afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.85092. *„IMP_Fundargerð 2011_Vika 39.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.830779. *„IMP_Fundargerð 2011_Vika 42.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.845310.
[4542] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.102828.
[4543] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.909915.

Áherslur á árinu — Rekstraráætlun 2012

Kostnaður

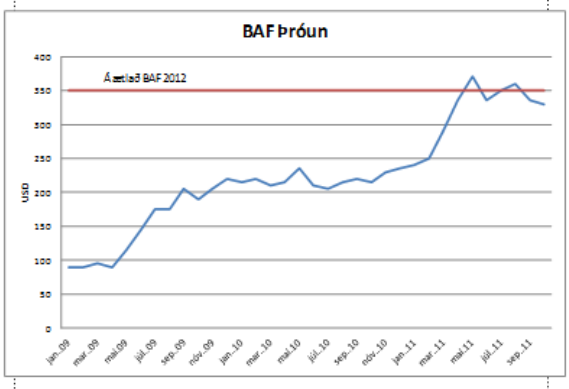
- ✓ Berjast gegn hækkunum í erlendum höfnum
- ✓ Fjölga samstarfsaðilum frá Far East
  - Ná fram lækkunum
- ✓ Lækka feedering kostnað
  - Hamborg og Bremerhaven
  - Noregur
- ✓ Lækka transhipment kostnað

Tekjur

- ✓ Halda öllum viðskiptavinum á sambærilegum verðum
- ✓ Verja BAF gjaldið
- ✓ Innheimta meira feedering
- ✓ Reyna að halda í framlegð af forflutningum

samskip

BAF greining



- ✓ BAF tekjur = 5.260 millj. EUR
  - Aukast um 953 þús EUR miðað við raun + áætlun
  - Aukast um 1.236 þús EUR miðað við grunninn
- ✓ Olíukostnaður = 3.982 millj. EUR
- ✓ Framlegð af olíu = 1.278 þús. EUR
- ✓ BAF áætlað 22% hærra en í grunninum.
- ✓ Hátt BAF hefur jákvæð áhrif á áætlun
  - Neikvæð áhrif á uppgjör ef BAF verður undir áætlun.
- ✓ Ekki varfærnisleg áætlun fyrir HF

samskip

8847. Umrædd glæra, „*BAF greining*“, sýnir með skýrum hætti fjárhagslega þýðingu á BAF-gjalds fyrir afkomu Samskipa. Er áætlað í greiningunni að tekjur af BAF-gjaldinu, sem átti að hafa það markmið

að vera jöfnunargjald til að verjast sveiflum í olíuverði, yrðu mun hærri en olíukostnaður og er talað um jákvæða *„framlegð af olíu“*. Er sagt að BAF sé áætlað 22% hærra en í grunninum og að hátt BAF-gjald hafi jákvæð áhrif á áætlun fyrirtækisins. Sama staða var uppi í áætlun fyrirtækisins fyrir innflutning árið 2010 og 2011, sbr. umfjöllun hér að framan.

8848. Á rannsóknartímabilinu kvörtuðu viðskiptavinir Eimskips og Samskipa stöðugt undan því að fá ekki skýringar á útreikningi fyrirtækjanna á BAF-gjaldi. Í nóvember 2011 freistaði Eimskip þess að undirbúa samræmdar skýringar til viðskiptavina fyrirtækisins. Þann 30. nóvember 2011 sendi (E)verkefnastj tölvupóst til (E)forstö-sölu (afrit til (E)forstö-vöruþróun) um óskir viðskiptavina um að fá skýringar á því hvernig BAF er reiknað. Þar segir:

„Það er að koma upp oftar og oftar að viðskiptavinir óski eftir því að fá útskýringar á því hvernig BAF er reiknað út.

Við höfum ekki gefið þetta upp eins og þú líklega kannast við.

Ég fékk skeyti frá (E)forstö-flutnstý sem hann nýverið sendi til (E)verkstj-alþjsv. Núna var […] að óska eftir því að ég sendi honum einhverjar útskýringar og ég [h]ef verið að fá þessa fyrirspurn einnig frá […], […] og […].

Ert þú því sammála að það sé hægt að senda neðangreinda skýringu , þegar spurt er út í BAF útreikning ?

Viðskiptastjórar hafa einnig verið að fá þessa fyrirspurn og því spurning að ef þetta er í lagi að setja þessa skýringu yfir á IS.“

8849. Með tölvupóstinum framsendi (E)verkefnastj tölvupóst (E)forstö-flutnstý frá 17. nóvember 2011 til tveggja starfsmanna Eimskips, (E)verkstj-alþjsv og (E)starfsm, þar sem eftirfarandi skýring til viðskiptavina er sett fram um útreikning Eimskips á BAF-gjaldi vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku:

„We update the BAF monthly. We base this on available bunker prices from bunkerworld.com. Typically we calculate the BAF on the 26th of the month (say November 26) and use average price from October 26 – November 25 in our calculation.

We do not reveal the actual calculation but in essence the „extra bunker cost“ (above USD 100 per oil ton which is absorbed by Eimskip and effectively included in the seafreight) is being divided between the teus that the vessels carry.

Thus we take into calculation: distance sailed, speed, consumption per day etc.“[4544]

8850. Þann 6. júlí 2012 sendi framkvæmdastjóri fyrirtækisins SET tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og kvartaði yfir gjaldskrárhækkun Eimskips 1. júlí 2012. Í tölvupóstinum sagði viðskiptavinurinn að hækkunin væri *„vægast sagt undarleg þegar litið er til þróunar helstu áhrifaþátta.“* Vísaði viðskiptavinurinn síðan m.a. til þess að olíuverði hafi lækkað, krónan styrkst og *„flutningamagn hefur aukist hjá ykkur og þar með hefur nýting fastafjármuna og innviða væntanlega batnað umtalsvert“*. (E)frkvstj-sala/þj svaraði framangreindum tölvupósti sama dag. Í svari (E)frkvstj-sala/þj kom m.a. fram um BAF-gjaldið: „[o]*líugjald (BAF) hreyfist í takt við olíuverðsbreytingar á markaði*“, sbr. umfjöllun í kafla 14.44.1. Af samtímagögnum og innanhússamskiptum Eimskips má sjá að þessi skýring (E)frkvstj-sala/þj var ekki rétt eða a.m.k. til þess fallin að villa um fyrir viðskiptavininum, enda fyrirliggjandi í gögnunum að Eimskip hafði *„fiktað“* í formúlu BAF-gjaldsins og hækkað reglulega álagið á gjaldinu, sem hafði ekkert með þróun olíuverðs að gera. Hvorki í þessum gögnum né öðrum er að finna

[4544] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.23393.

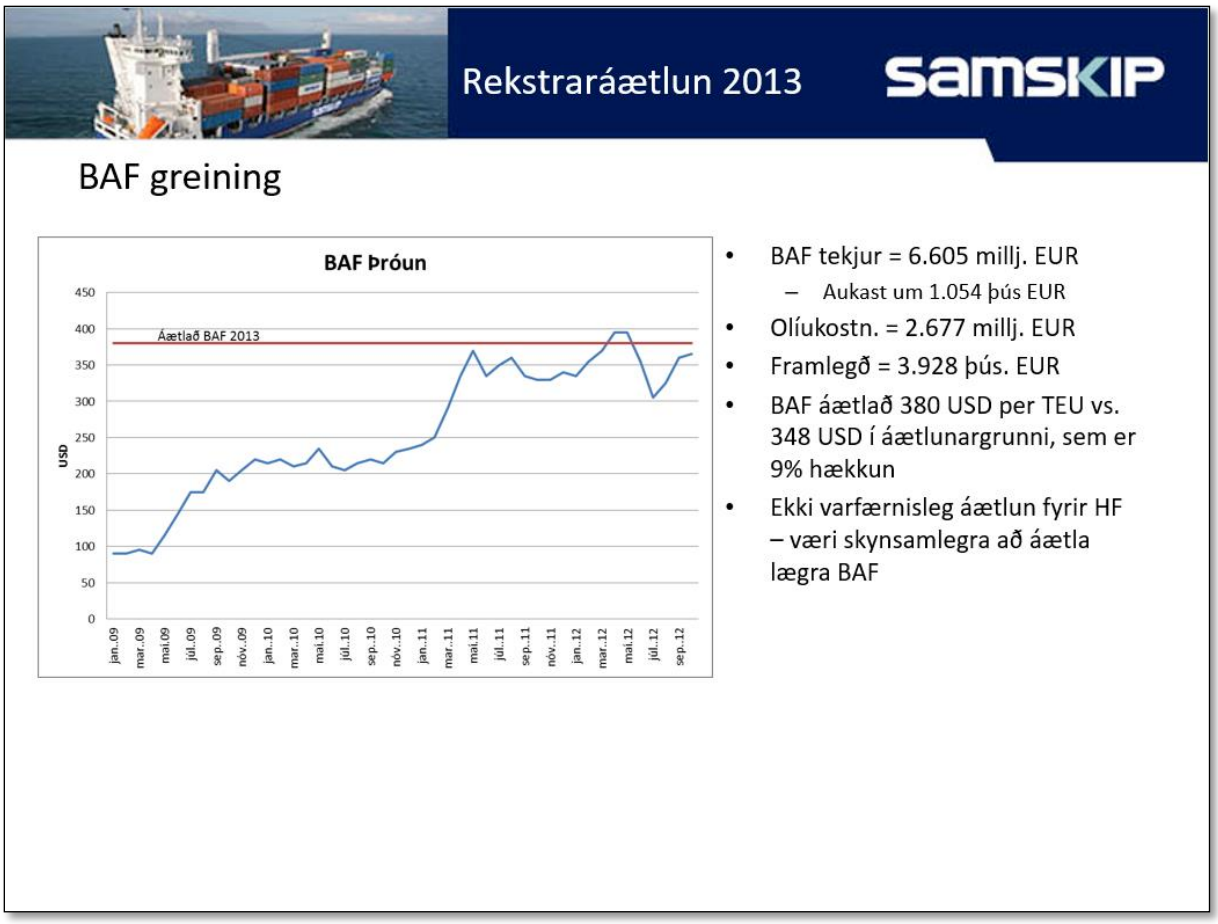
nokkurn ótta um samkeppnisleg viðbrögð frá Samskipum. Endurspeglar þetta samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

14.55.5. Atvik árið 2013

8851. Líkt og fjallað er um í kafla 21 fór að draga úr umfangi samráðs Samskipa við Eimskip undir lok rannsóknartímabilsins, sbr. einnig tölul. 1.3 í 1. gr. í sátt Eimskips 21. júní 2021. Má meðal annars sjá merki þessa í samtímagögnum fyrirtækjanna sem tengjast samráði um álagningu á BAF-gjaldi. Samkvæmt rekstraráætlun Samskipa í innflutningi fyrir árið 2013 var í fyrsta skipti gert ráð fyrir áherslubreytingu hvað varðar þá stefnu fyrirtækjanna að „*allir*" viðskiptavinir þeirra myndu greiða BAF-gjald en fyrir árið 2013 var áherslan að „*flestir*" viðskiptavinir myndu greiða BAF (og önnur gjöld).[4545] Er framangreint til marks um að á þessum tíma hafi dregið úr umfangi samráðsins og óvissa aukist á nýjan leik milli Samskipa og Eimskips. Önnur umfjöllun Samskipa í samtímagögnum frá þessum tíma styður þetta einnig (sbr. t.d. „*merki að sú ró sem verið hefur á innflutningsmarkaði síðustu ár sé ekki lengur til staðar*", sbr. áðurnefndan kafla 14.48).

8852. Þrátt fyrir að samráð Samskipa og Eimskip hafi verið byrjað að fjara út þá sýna gögn málsins að því var ekki lokið árið 2013, sbr. nánari umfjöllun í kafla 21. Í glærukynningu um áðurnefnda rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2013 („*Innflutningsdeild_áætlun_2013.pptx*") var fjallað um tekjur á árinu. Þar kom fram sama áhersla og árin áður, þ.e.: „*Verja BAF og FAF gjaldið*". Þetta sýnir að Samskip gátu treyst því að samráð við Eimskip myndi veita svigrúm til að „*verja*" gjaldtöku af viðskiptavinum vegna olíugjalds. Hvergi í samtímagögnum Samskipa er að finna vísbendingar um að framlegð fyrirtækisins af BAF-gjaldi ætti að nýta sem samkeppnisforskot á Eimskip. Þvert á móti. Þannig átti BAF-gjald viðskiptavina að skila Samskipum auknum tekjum og tæpri fjögurra milljóna evra framlegð árið 2013, sbr. eftirfarandi glæru:[4546]

[4545] Fjallað er nánar um áætlunina í kafla 14.48. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur – Rekstraráætlun 2013*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*Ný útgáfa af kynningu innflutningsdeildar*", dags. 11.10.2012, kl. 15:04. Doc. ID. 0.7.33.1018272. Bls. 13.
[4546] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur_áætlun_2013.pptx*". Glæra 3 og 11. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1018272.



8853. Samtímagögn sýna einnig að árið 2013 var ennþá tregða við að afhenda viðskiptavinum útreikninga á BAF-gjaldi. Vegna fyrirspurnar frá viðskiptavini sendi (E)forstö-flutnstý t.a.m. þann 4. apríl 2013 tölvupóst til forstjóra Eimskips, (E)forstj, með afriti til (E)forstö-alþjsv og (E)frkvstj-skiparekst, um útreikninga á BAF-gjaldi en þar sagði m.a.:

„Sæll

[(E)forstö-alþjsv] sagði mér að þú værir að leita að upplýsingum um BAF útreikninga.

Hér á eftir er þetta svona í grófum dráttum, en <u>við höfum alls ekki viljað senda neina jöfnu á kúnna fyrir þá að skoða enda höfum við stundum verið að breyta þessu eins og til dæmis með því að hækka „buffer"</u>.

Kv.

-[(E)forstö-flutnstý]

Svona var þetta fram í nóv 2008:

- *BAF gjaldskrá var $6 á TEU fyrir hverja $10 sem olíuverð fór yfir $100 á tonn*
- *Miðað var við meðalolíuverð mánuðinn á undan*
- *BAF á N-Ameríku var 40% hærra en BAF á Evrópu*
- *Var 20% hærra frá ??? til september 2008*
- *Þar á undan var notað "utanaðkomandi" BAF á Ameríku*

- *Athugun sýndi að BAF-gjaldskrá endurspeglaði kostnað ekki nægilega vel*

Svo í okt 2008 var þetta ákveðið:

- *BAF gjaldskrá endurspegli meðaltal BAF-kostnaðar Eimskips síðastliðins mánaðar að viðbættu 20% álagi*
- *Kostnaður vegna IFO, MGO og smurolíu*
- *BAF fyrir N-Ameríku sé óháð BAF fyrir Evrópu*
- *(þ.e. reiknað sitt í hvoru lagi)*

Þær forsendur sem eru notaðar hverju sinni eru þessar (þeim er sjaldan breytt nema verðinu):

Olíueyðsla í siglingahring

Lestun[]argeta og nýting skipa

Grunnolíuverð (við tökum á okkur kostnað upp á $100 per tonn)

Olíuverð 30 daga á undan útreikning hverju sinni - hér er miðað við 380 LS olíu í RTM.

Svo er sett álag ofan á reiknaðan BAF-kostnað per teus, því ekki allir borga BAF og sumir borga bara hluta. (Það er þessi buffer sem var hækkaður fyrir rúmu ári)

Þetta er uppfært mánaðarlega fyrir Evrópu og Ameríku.

Í [meðfylgjandi grafi] má sjá þróun á Evrópu síðan í nóv 2008 - ég mæli þó ekki sérstaklega með að dreifa þessu því það má bera þetta saman við olíuverð og sjá að við höfum fiktað í okkar formúlu!".

8854. Við rannsókn málsins hafa ekki fundist gögn sem sýna að (E)forstj forstjóri Eimskips (eða (E)forstö-alþjsv eða (E)frkvstj-skiparekst) hafi svarað eða sett fram einhver viðbrögð við þessari umfjöllun (E)forstö-flutnstý um „*fikt*" á BAF-gjaldi Eimskips. Á hinn bóginn fylgdi (E)forstö-flutnstý eftir tölvupósti sínum daginn eftir og sendi aftur póst til framangreindra stjórnenda og sagði: „ *Í staðinn fyrir að setja fram formúlu (sem mér skilst að Highliner vilji sjá) þá er kannski hægt að setja þetta svona fram, meðalverð og BAF síðustu 12 mánuði. Út frá þessu ætti að vera hægt að sjá hvernig olíuverð hefur áhrif á BAF. Með þeim fyrirvara þó að við getum alltaf breytt formúlunni!*"[4547]

8855. Framangreindir tölvupóstar Eimskips 4. og 5. apríl 2013 eru skýr samtímagögn. Samráðið við Samskip gerði Eimskip það kleift að „*fikta*" í formúlunni sem var notuð til að reikna út BAF-gjaldið án þess að þurfa að óttast viðbrögð Samskipa, enda var BAF-gjald vegna Norður-Ameríku flutninga samræmt milli fyrirtækjanna, sbr. kafla 8.15.7.2.

14.55.6. Samantekt

8856. Heildstætt mat á samtímagögnum Samskipa og Eimskips sýnir að háttsemi fyrirtækjanna í tengslum við álagningu BAF-gjalds var hluti af ólögmætu samráði þeirra. Samráðið gerði fyrirtækjunum kleift að krefja viðskiptamenn sína um BAF-gjald og gera breytingar á því án þess að þau þyrftu að óttast samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Skýrir samráðið hvers vegna gjaldið var óvenjulega hátt hér á landi, stöðuga viðleitni fyrirtækjanna til að hækka það og áherslu fyrirtækjanna á að allir viðskiptamenn þeirra myndu greiða það. Má rekja háttsemi fyrirtækjanna til „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og ólögmætra upplýsingaskipta fyrirtækjanna, þar á meðal um BAF-gjald, á

[4547] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1085341.

fundum lykilstjórnenda, a.m.k. 14. ágúst 2008 og 4. desember 2008. Raskaði þessi háttsemi fyrirtækjanna samkeppni á flutningamarkaði og fór gegn 10. gr. samkeppnislaga.

8857. Tekjur fyrirtækjanna af BAF-gjaldi voru þó nokkur hluti heildartekna þeirra. Til mikils var því að vinna fyrir fyrirtækin. Í ljósi þessa kemur það ekki á óvart að Samskip og Eimskip fylgdust náið með því hve mikið BAF-gjald skilaði til rekstrarins og að hvaða marki tekjur af BAF-gjaldi stóðu undir olíukostnaði. Á rannsóknartímabilinu brýndu æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips það fyrir starfsmönnum fyrirtækjanna að allir viðskiptamenn ættu að greiða BAF-gjald og að lækka ætti afslætti af gjaldinu. Eru öll samtímagögn sama marki brennd, þ.e. að hjá fyrirtækjunum var ekki til staðar ótti um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars í kjölfar aðgerða þeirra sem tengdust þessu.

8858. Samtímagögn sýna að draga tók úr umfangi samráðs Samskipa og Eimskips á árinu 2013, þ. á m. samráðs um álagningu á BAF-gjaldi.

8859. Í sátt Eimskips 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa á rannsóknartímabilinu átt í ólögmætum samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Í sáttinni viðurkennir Eimskip að brot þess hafi falist í aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „*Verkefnið Nýtt upphaf*" skv. glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008. Í þessu fólst samráð við Samskip m.a. um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum, sbr. tl. 1.3. í 1. gr. sáttarinnar. Sátt Eimskips er í samræmi við samtímagögn, þ. á m. sem varða BAF-gjald og innheimtu þess.

8860. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII eru gerðar athugasemdir við þær niðurstöður sem Samkeppniseftirlitið dregur af þeim gögnum sem vísað er til í þessum kafla. Hafnar fyrirtækið því að hafa á rannsóknartímabilinu átt í samráði við Eimskip um álagningu BAF-gjalds. Eins og fjallað er um í kafla 26.55 er ekki unnt að fallast á athugasemdir og sjónarmið fyrirtækisins hvað þetta varðar.

14.56. Samráð um afsláttarkjör

14.56.1. Um hámarks afslátt

8861. Samtímagögn frá árunum 2008–2013 sýna að Samskip og Eimskip leituðust eftir því að halda verði samkvæmt gjaldskrá háu en veita viðskiptavinum sínum í staðinn afslátt af gjaldskrá. Tók samráð fyrirtækjanna á þessum árum meðal annars til afsláttarkjara og hámarks afsláttar. Miðuðu fyrirtækin almennt við að viðskiptavinir fengju að hámarki 50% afslátt af ákveðnum gjöldum samkvæmt gjaldskrá og gilti sá afsláttur einnig um viðskipti á milli fyrirtækjanna sjálfra. Í samtímagögnum má finna þess dæmi að umrætt samkomulag hafi verið áréttað í samskiptum stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna.

8862. Í kafla 8.1. er gerð grein fyrir tölvupóstsamskiptum (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl dagana 10. og 13. júní 2008, en þeir gegndu stöðum forstöðumanna innflutningsdeilda Samskipa og Eimskips. Umfjöllunarefni tölvupóstanna var samkomulag Samskipa og Eimskips sem fólst í því að viðskiptavinir fyrirtækjanna skyldu að hámarki fá 50% afslátt af gámaleigu. Nánar tiltekið segir í tölvupósti (E)forstö-innfl, sem bar yfirskriftina „*Gámaleiga rukkuð á Ístak*":

„Sæll félagi […]
Kannastu við 50% afsláttarhámark á gámaleigu? Er það ekki sanngjörn tillaga?"

8863. Í svarpósti (S)forstö-innfl1 segir meðal annars svo:

„Sæll meistari

Jú ég þekki 50% hámarkið. Ánægjulegt að þið standið fast á þessu hámarki. Þetta er sanngjörn tillaga."[4548]

8864. Á þessum tíma var (S)forstö-innfl1 sem áður segir yfirmaður innflutningsdeildar Samskipa og (E)forstö-innfl yfirmaður innflutningsdeildar Eimskips. Í samskiptunum áréttaði (E)forstö-innfl samkomulagið um 50% afsláttarhámark og lýsti (S)forstö-innfl1 af því tilefni ánægju sinni með að Eimskip hygðist virða það. Með samskiptunum hnykktu stjórnendurnir því á samkomulagi fyrirtækjanna um þann hámarks afslátt sem þau veittu viðskiptavinum sínum.

8865. Þann 7. október 2010 sendi (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóri Jóna, (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóra TVG, tölvupóst þar sem kemur fram að lengi hafi gilt samkomulag milli Samskipa og Eimskips um 50% afslátt af út- og uppskipun á heilgámum. Í tölvupóstinum kveður (S)frkvstj-Jóna Jóna vera að taka inn sendingu í gegnum TVG/CMA og biður (E)frkvstj-TVG því um 50% afslátt í samræmi við samkomulag Samskipa og Eimskips:

„Væri möguleiki að þú endurskoðaðir gjaldskrána á uppskipun sem að Jónar hafa notið hjá TVG. Það hefur lengi verið samkomulag í gildi á milli móðurfyrirtækja okkar að gefin [svo] hefur verið 50% afsláttur af út og uppskipun á heilgámum sambærilegt við það sem að gefið er út á markaðinn almennt."[4549]

8866. Í kafla 14.11 er fjallað um erindi Samskipa sem var sent Samkeppniseftirlitinu skömmu áður en æðstu stjórnendur fyrirtækisins hittu æðstu stjórnendur Eimskips 6. júní 2008. Þar kemur fram að það sé *„nánast óþekkt að fyrirtæki fái afslátt umfram helmingsafslátt af uppskipun*".[4550] Í sama kafla er gerð grein fyrir tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (E)deildstj-TVG 14. desember 2009 þar sem vísað er til þess að það sé *„samkomulag í gangi á milli Eimskips og Samskipa um standard 50% afslátt af uppskipuninni.*"

8867. Af fjölmörgum samtímagögnum fyrirtækjanna frá rannsóknartímabilinu verður ráðið að stjórnendur fyrirtækjanna miðuðu við fyrrgreind afsláttarkjör er þeir gáfu undirmönnum sínum fyrirmæli. Sýna umrædd gögn að þessi takmörkun á afslætti var ekki bundin við gámaleigu heldur tók til fleiri þjónustuþátta, svo sem uppskipunar og landflutninga.

8868. Innan Eimskips var á árinu 2009 brýnt fyrir starfsmönnum að ekki væri heimilt að veita meira en 50% afslátt. Þetta kemur t.d. fram í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips 8. nóvember 2009. Þar er greint frá því að (E)frkvstj-sala/þj hafi komið inn á fundinn og lagt áherslu á að verð Eimskips yrði hækkað og ekki yrði veittur meiri en 50% afsláttur:

„Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL [heilgámar]*, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur.*"[4551]

8869. Í kafla 14.21.4 er fjallað um samningareglur Eimskips 2. febrúar 2010 sem voru hluti af sölustefnu Flytjanda 2010. Þar kemur fram að svokallaðir *„A viðskiptavinir*" Eimskips, sem voru mikilvægustu viðskiptavinir fyrirtækisins, nytu að viðmiði 50% afsláttar en aðrir viðskiptavinir lægri afsláttar. Kom einnig fram að engir viðskiptavinir nytu afsláttar af olíugjaldi, afgreiðslugjaldi, farmtryggingu, gjaldskrárbreytingum eða rúmmálsgjaldi. Aftur á móti væri stykkjavörugjald umsemjanlegt upp að 50% afslætti.

8870. Samtímagögn sýna að innan Samskipa og Eimskips var ítrekað vísað til þessa hámarks á afslætti. Sjá t.d. eftirfarandi gögn frá árinu 2008:

[4548] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.641537 / 0.7.33.643085 / 0.7.33.643106.
[4549] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.399355.
[4550] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.05.2008.
[4551] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Fundargerð Innflutningsdeildar vika 45 2009*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.315416.

- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl 17. desember 2008 segist hann vera með gamlan reikning vegna flutnings þar sem gerðar eru athugasemdir við kostnað við uppskipun. Býðst hann m.a. til þess að gefa Eimskip 50% afslátt af uppskipun.[4552]

- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 3. júlí 2008 til viðskiptavinarins BB kemur fram að hann fái *„50 prósent afslátt af staðsetningargjaldi*."[4553]

- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 1. september 2008 vegna reiknings Stjörnueggs segir eftirfarandi: *„Hér er gámaleigureikningurinn sem liggur á Stjörnuegg. Ég get gefið 50% afslátt, en neðar kemst ég ekki."*[4554]

- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 3. september 2008 kemur fram að hann hafi veitt 50% afslátt til Fram Foods.[4555]

- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)starfsm 14. október 2008 sagði: *„Ég samdi við Ice Auto að þeir fengju 50% afslátt af geymslugjöldunum."*[4556]

8871. Í kafla 14.12 eru jafnframt rakin tilvik sem sýna notkun Samskipa og Eimskips á 50% hámarkinu í lok árs 2008 og á árinu 2009. Vísast til þeirrar umfjöllunar.

- Starfsmaður Samskipa sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hversu mikinn afslátt frá gjaldskrá af gámaleigu honum væri heimilt að veita fyrirtækinu Glóbusi. Í svari (S)forstö-innfl1 21. janúar 2009 segir: *„Þú getur gefið þeim 50% afslátt af leigunni"*[4557]

- Starfsmaður Samskipa í Hollandi sendi tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 23. febrúar 2009. Sagði hann að eftir síðustu verðhækkun væru þjónustugjöld Samskipa í höfnum á Íslandi orðin „óheyrilega" há (*„this is an awful lot*").[4558] (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og sagði: *„We usually give 50% discount from tarrif."*[4559]

- Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til flutningsmiðlunar í Þýskalandi 26. febrúar 2009 segir: *„50% afsláttur af uppskipun gildir fyrir alla kúnna."* Þá kemur fram að viðskiptavinum standi til boða 50% afsláttur af heimakstri á höfuðborgarsvæðinu.[4560]

- Fyrirtækið Icetransport sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 2. október 2009 þar sem það spurðist fyrir um afslátt af þjónustugjöldum Samskipa. (S)forstö-innfl1 svaraði samdægurs og sagði m.a.: *„Það er ekkert mál að setja inn afslátt á ykkur. Ég get boðið ykkur 50% afslátt af uppskipun og heimakstur heilgáma á 25.000 + FAF."*[4561]

8872. Þetta verðsamráð fyrirtækjanna hélt áfram árunum 2011-2013 þegar ítrekað var vísað til 50% afsláttarhámarksins hjá þeim.

8873. Á árinu 2011 eru fjölmörg dæmi um að notast hafi verið við 50% afsláttarhámarkið hjá Samskipum og Eimskip, ýmist vegna uppskipunar/útskipunar, sjóflutninga o.fl. Sjá sem dæmi hér að neðan:

- Þann 26. nóvember 2010 sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)starfsm-viðsk.þj, afrit (E)viðskstj3 og (E)verkefnastj, með heitinu *„Gjaldskrárvinna v IMP OF og THC fyrir heilgáma"*. Í tölvupóstinum óskaði (E)forstö-vöruþróun eftir greiningu á THC fyrir heilgáma í útflutningi frá Íslandi. Þann 3. janúar 2011 sendi (E)forstö-vöruþróun svo aftur tölvupóst og bað um að THC yrði

[4552] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.468715
[4553] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.649257, sbr. einnig Doc. ID. 0.7.33.503707.
[4554] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.664990.
[4555] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.666287 / 0.7.33.666230.
[4556] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.675778.
[4557] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.711643.
[4558] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.725102.
[4559] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.725130.
[4560] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.726891.
[4561] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.773557.

greint og skoðað út frá 30, 40 og 50% afslætti m.v. gámaeiningar. (E)starfsm-viðsk.þj svaraði 13. janúar 2011 og spurði hvort ætti að *„halda Norðurál fyrir utan þetta því þar er alltaf 100% afsláttur? Eða á ég að láta þá sjást í skýrslunum?"*[4562] Sýnir þetta að veittur hámarks afsláttur af THC gjaldi hjá Eimskip nam almennt 50% nema í viðskiptum við Norðurál.

- Þann 25. apríl 2011 sendi (E)starfsm tölvupóst til TVG o.fl. þar sem fram kemur að sending sé að koma frá Efnissölu GE Jóhannssyni sem sé með 50% afslátt á uppskipun samkvæmt samningi.[4563]

- Þann 11. mars 2011 sendi viðskiptastjóri Frjó Quatro ehf. tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og óskaði eftir lækkun á reikningi. (S)forstö-innfl1 áframsendi tölvupóstinn til (S)starfsm og lagði til að gefa 35-50% afslátt af reikningnum.[4564]

- Þann 23. mars 2011 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)starfsm varðandi tilboð í flutninga frá Gent.[4565] Í tölvupóstinum sagði (S)forstö-innfl1: *„Getur þú stillt upp tilboði fyrir JPP í flutning á 40'DC og 40'FR frá Gent til Reykjavíkur*

  Hafðu þetta verð frekar hátt. Sjófraktin ætti að vera ca 1200 EUR, uppskipun með 50% afslætti og annað skv. gjaldskrá."

  Samkvæmt þessu var verðið talið frekar hátt þótt umræddur afsláttur væri innifalinn.

- Þann 20. apríl 2011 sendi (S)starfsm tölvupóst til (S)forstö-útfl, með afriti til (S)forstö-innfl1.[4566] Meðfylgjandi var tilboð í flutning á búslóð. Í tölvupóstinum sagði m.a. eftirfarandi: *„[(S)starfsm] sagði mér að setja 50% afsl. á sjófl., akstur hér og uppskipun í REY, er bún [svo] að því og þá lítur þetta svona út".*

- Þann 4. maí 2011 sendi Norræna húsið tilboðsbeiðni til (S)forstö-innfl1 vegna flutnings frá Belgíu.[4567] Í tölvupóstinum sagði Norræna húsið að þau hefðu *„verið að fá allt að 50% afslátt hjá ykkur, þú ættir að sjá það í kerfinu ykkar*."

- Þann 8. júlí 2011 sendi (E)starfsm tölvupóst til TVG þar sem hún bað um leiðréttingu á verði á sendingu til m.a. S. Guðjónsson hf. þannig að fyrirtækið fengi 50% afslátt af uppskipun.[4568]

- Samkvæmt tölvupósti frá Nortek til (E)frkvstj-TVG 30. september 2011 bauð Eimskip Nortek 50% afslátt af uppskipun á gámum í tilboði í júlí sama ár.[4569]

- Þann 4. október 2011 sendi (E)starfsm tölvupóst til Distica og upplýsti fyrirtækið um afslátt sem það fengi fyrir akstursþjónustu. Samkvæmt tölvupóstinum var afsláttur fyrirtækisins 30% af gjaldskrá í LCL flutningum og 50% af gjaldskrá í FCL flutningum.[4570]

- Þann 9. október 2011 sendi (E)starfsm tölvupóst til TVG þar sem fram kom að fyrirtækið Johan Rönning fengi 50% afslátt af uppskipun á tiltekinni sendingu.[4571]

- Þann 8. nóvember 2011 sendi Global Cargo ehf. tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og óskaði eftir afslætti af reikningi. (S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir og sagði að ekkert væri hægt að gera, en fyrirtækið væri með 50% afslátt af uppskipun á umræddri sendingu.[4572]

[4562] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1136946.
[4563] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.553425.
[4564] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.860774.
[4565] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.863470.
[4566] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.871231.
[4567] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.874060.
[4568] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.541316.
[4569] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.524642.
[4570] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.523070.
[4571] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.516801.
[4572] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.916532.

- Þann 23. desember 2011 sendi (E)starfsm tölvupóst til TVG þar sem kom fram að fyrirtækið Mano væri með 50% afslátt af uppskipun á tiltekinni sendingu.[4573]

8874. Í kafla 14.38.4.2 er því lýst þegar söludeild áætlunarflutninga hjá Eimskip (Liner Sales, LIS) var stofnuð haustið 2011 með samruna innflutnings- og útflutningsdeilda félagsins. Í áætlunum fyrir árið 2012 kom fram að meðal helstu verkefna LIS á árinu 2012 væri að hækka sjóflutningsgjöld og lækka afslátt/hækka verð á upp- og útskipun.

8875. Átti m.a. að taka það til athugunar að lækka 50% afsláttinn í uppskipun niður í 40-45%:

8876. Á árinu 2012 og áfram var enn notast við 50% afsláttarhámarkið af helstu þjónustuliðum. Sem dæmi má nefna tölvupóstsamskipti (S)starfsm og (S)starfsm í mars 2012 þar sem (S)starfsm útskýrir fyrir (S)starfsm að verðskráin sé fráleit en nánast allir fái 50% afslátt.

8877. Á árinu 2012 eru jafnframt fleiri dæmi um 50% afsláttarhámarkið hjá Samskipum og Eimskip:

- Þann 16. janúar 2012 sendi DB Schencker tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og óskaði eftir afslætti á reikningi vegna sendingar sem hafði gleymst. (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag og sagðist geta sett 50% afslátt á reikninginn.[4574]

- Í kafla 14.39.5 í ákvörðun þessari er fjallað um samskipti milli stjórnenda Samskipa og Eimskips 20. janúar 2012 vegna gámasamráðs fyrirtækjanna. Líkt og fram kemur þar óskaði (S)forstö-innfl1 eftir verðtilboði frá (E)frkvstj-sala/þj og síðar (E)forstö-sölu í flutning á tómum fiskikörum frá Bandaríkjunum. Tillaga (S)forstö-innfl1 um að greiða fyrir gámana á 40% verði, þ.e. með 60% afslætti, líkt og Samskip hefðu stundum greitt fyrir tóma gáma, var ekki samþykkt af (E)forstö-sölu, en hann var *„tilbúinn að horfa í gegnum fingur mér með 50%*".[4575]

[4573] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.462649.
[4574] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.939495.
[4575] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.947605.

- Þann 1. febrúar 2012 sendi (S)forstö-fjárreiðu tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hvort einhver afsláttur væri á geymslugjöldum fyrir viðskiptavininn Blóm í eggi. (S)forstö-innfl1 sagði svo ekki vera en það þyrfti að vera. (S)forstö-fjárreiðu spurði þá hversu mikinn afslátt ætti að gefa, og (S)forstö-innfl1 svaraði um hæl að það væri *„helst aldrei meira en 50%"*[4576]

- Þann 27. febrúar 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)starfsm varðandi gámaleigu frá Akureyri. Í tölvupóstinum sagði m.a. eftirfarandi: *„Við ræddum um daginn um gámaleigu sem Akureyri vildi fella niður, en við gáfum 50% afslátt. Nú er ég búinn að fá betri skýringu á málinu og niðurstaðan er sú að við þurfum að fella þetta niður að fullu.*"[4577]

- Þann 29. febrúar 2012 sendu Samskip ((S)forstö-innfl1) tölvupóst til BM Vallár vegna samnings milli fyrirtækjanna. Í tölvupóstinum sagði: *„Takk fyrir góðan fund í gær. Við hugsuðum vel [um] ósk ykkar um meiri afslátt af olíugjaldinu, Við getum því miður ekki farið með afsláttinn í 50%, en getum hins vegar aukið hann í 35%. Það er eins langt og við komumst, en vonandi dugar það til að við getum klárað samning á milli félaganna.*

  Ég er búinn að stilla upp nýjum samningsdrögum með breyttum olíugjalds afslætti og breyttum verðbreytingarákvæðum. Hann er meðfylgjandi.

  Eins og ég sagði þá vona ég að þetta dugi til að við getum gengið frá samkomulagi. Við erum eins og þið hafið vonandi séð mjög spenntir fyrir að fá ykkur í viðskipti og hef ég trú á að samstarfið geti orðið gott á næstu árum þegar landið rís (þ.e. ef það rís einhvern tíman...)"[4578]

- Þann 11. apríl 2012 óskaði tiltekið fyrirtæki, með tölvupósti til (E)sölustj-innanl3, eftir tilboði í flutning á frosnum fiski. (E)sölustj-innanl3 svaraði sama dag og gaf verð og sagðist svo vera tilbúinn að veita 50% afslátt af gjaldskrá.[4579]

- Sem fyrr segir óskaði Global Cargo í nóvember 2011 eftir afslætti af reikningi. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði að ekkert væri hægt að gera, en fyrirtækið væri með 50% afslátt af uppskipun á umræddri sendingu.[4580] Þessi skilaboð voru svo ítrekuð 9. maí 2012 þegar Global Cargo bað aftur um afslátt af sendingu, en (S)forstö-innfl1 svaraði þá um hæl og áréttaði að fyrirtækið væri að fá 50% afslátt á uppskipun, og að annað væri í takti við það sem Samskip væru að rukka fyrir sambærilegar sendingar. Því væri ekki unnt að veita frekari afslátt.[4581]

- Þann 24. maí 2012 sendi (S)frkvstj-Jóna tölvupóst til (S)starfsm og bað hana um að gefa aðila tilboð í gámaflutning, með 50% afslátt af uppskipun.[4582]

- Þann 31. maí 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)starfsm o.fl. og upplýsti um búslóðaflutning vina sinna og sagðist myndu senda upplýsingar um verð síðar („quote"). Þann 4. júní 2012 sagði (S)forstö-innfl1 svo að greiða ætti 2.500 bandaríkjadollara fyrir sjófrakt á þessum flutningi. (S)starfsm spurði þá: *„hvað með BAF og ISPS Origin?*", og (S)forstö-innfl1 svaraði: *„50% afsláttur af BAF og ISPS skv gjaldskrá*".[4583]

- Þann 8. október 2012 sendi (E)starfsm tölvupóst til TVG og upplýsti að Patti ehf. skyldi fá 50% afslátt af uppskipun á tiltekinni sendingu.[4584]

8878. Þann 18. september 2012 áframsendi (E)forstö-sölu tilboðsbeiðni frá tilteknum aðila til (E)viðsktstj og óskaði eftir góðu verði. (E)viðsktstj svaraði daginn eftir og spurði hvað (E)forstö-sölu ætti við með sjóflutningi á allra bestu verðum, ásamt því að stinga upp á eftirfarandi: *„Setjum svo*

[4576] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...]
[4577] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.953571.
[4578] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.954605.
[4579] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.109617.
[4580] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...]
[4581] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.977426.
[4582] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.34.309087.
[4583] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.986802.
[4584] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.313579.

„default" 50% afslátt á uppskipun, nema þú viljir 60%?". (E)forstö-sölu svaraði samdægurs og sagði m.a. eftirfarandi: *„Alls ekki meiri afslátt […]*"[4585]

8879. Þann 10. júlí 2013 sendi STS tölvupóst til (S)frvstj-innfl vegna reiknings fyrir flutning á gámi sem STS fannst hár. Bað STS um að fá *„50% afsl af uppskipun einsog standardinn er*". (S)frvstj-innfl svaraði og sagði reikninginn vera með 50% afslátt af uppskipun.[4586]

8880. Samkvæmt framansögðu miðuðu fyrirtækin áfram við 50% afsláttarhámarkið á árunum 2012 og 2013, sbr. jafnframt neðangreinda tölvupósta:

- Þann 7. júní 2013 sendi (S)viðskstj tölvupóst til (S)forstö-landfl o.fl. til að upplýsa að Landsvirkjun hefði skrifað undir nýjan samning um landflutninga og myndi njóta 50% afsláttar af verðskrá.[4587]
- Þann 28. júní 2013 sendi (E)starfsm tölvupóst til (E)forstö-landfl1 o.fl. og upplýsti að Aðföng væru með *„opinn flokk á flutningsgjaldi 50% afslátt*".[4588]
- Þann 25. ágúst 2013 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)viðskstj2, OS og (S)frvstj-innfl varðandi tilboð til Heklu. Tók hann fram að m.a. ætti að skoða BAF *„miðað við td 50% afslátt*."[4589]
- Þann 30. ágúst 2013 óskaði Landstólpi eftir tilboði í nokkra gáma með tölvupósti til (E)frkvstj-innanl. (E)frkvstj-innanl áframsendi tölvupóstinn til (E)starfsm, og spurði eftir nokkur samskipti hvaða verðtilboð yrði í boði. (E)starfsm sagði að (E)frkvstj-skiparekst hefði *„talað um*" 50% afslátt á þessa gáma.[4590]

14.56.2. Hámarks afslátturinn byggðist á himinháum gjaldskrám fyrirtækjanna

8881. Samkvæmt framansögðu var almennt miðað við að viðskiptavinir Samskipa og Eimskips fengju að hámarki 50% afslátt af nánar tilteknum gjöldum samkvæmt gjaldskrá. Rétt er að hafa í huga hvaða augum fyrirtækin litu á þá verðlagningu sem fólst í gjaldskrám þeirra. Eftirfarandi gögn eru t.d. lýsandi að þessu leyti:

- (E)forstö-útfl sendi 29. október 2009 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-innfl og (E)rekstj-aksturst og fjallaði um olíuálag í gjaldskrá Eimskips. Velti hann því upp gagnvart þessum stjórnendum inn- og útflutnings og landflutninga Eimskips hvort hann og þeir þyrftu ekki að spyrja sig *„hvort rétt sé að innheimta olíuálag á gjaldskrá sem er ekki í takti við raunveruleikan?*"[4591]
- Ítrekað kom fyrir hjá Samskipum að undirmenn spurðu (S)forstö-innfl1 hvort bjóða ætti viðskiptavini Eimskips, sem hafði snúið sér til Samskipa og óskaði eftir tilboði, *„grænlensk verð*". Einnig var spurt hvort setja ætti tiltekinn viðskiptavin Eimskips *„á verðskrá*". Í hinu fyrra fólst spurning um hvort bjóða ætti hagstæð verð með það að markmiði að ná viðskiptunum. Í hinu síðara fólst aftur á móti yfirlýsing um að Samskip hygðust ekki keppa um viðskiptin.
- Í janúar 2011 var hjá innflutningsdeild Eimskips rætt um gjaldskrá væri *„í hærri kantinum*" og ekki í samræmi við raunveruleikann, sbr. kafla 14.33.17.
- Þann 17. febrúar 2011 sendi (E)svæðisstj3 þeim (E)sölustj-innanl2, (E)sölustj-innanl3, (E)forstö-landfl1, (E)sölustj-innanl1 og (E)viðskstj tölvupóst í tilefni af fyrirspurn Múrbúðarinnar um verð á

[4585] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.386147.
[4586] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1097615.
[4587] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.600519.
[4588] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.29759.
[4589] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1104406.
[4590] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.298513.
[4591] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.67093. Í svari […] sagði: *„Alveg sammála, kom líka skýrt fram á fundi með IMP fyrr í haust að akstursgjaldskráin er allt of langt fra raunveruleikanum*".

landflutningum. Upplýsti hann að hafa boðið Múrbúðinni 50% afslátt á sínum tíma og að það væri hámarks afsláttur. Þá sagði einnig:

„Málið er bara það eins og allir vita, að gjaldskráin er komin upp úr öllu valdi. Það liggur við að það sé allt of dýrt að flytja þó að afsláttur sé 50%".[4592]

- Þann 11. maí 2011 áttu (S)starfsm og (S)forstö-innfl1 í tölvupóstsamskiptum. Var (S)forstö-innfl1 greint frá því að tiltekinn viðskiptavinur væri óánægður með verð fyrir akstur á gámi. (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði að þetta fyrirtæki væri í nánast engum viðskiptum við Samskip en stjórnendur Samskipa þekktu forstjóra þess vel. (S)starfsm svaraði og taldi að það væri lítið unnt að koma til móts við þetta fyrirtæki. Það væri ekki með samning við Samskip og því ætti það að greiða fullt verð samkvæmt gjaldskrá. (S)forstö-innfl1 svaraði með þessum hætti:

  „Gjaldskrá er full gróft. Settu aksturinn á 20.000 kr + FAF".

- Þann 9. mars 2012 sendi erlendur starfsmaður Samskipa ((S)starfsm fyrirspurn til (S)starfsm (afrit til (S)forstö-innfl1) varðandi verðlagningu á flutningum til Íslands.[4593] Fannst honum m.a. verðin sem komu upp í rafrænu viðskiptakerfi Samskipa (nefnt Doris) vera alltof há. Tiltók hann verð á m.a. sjófrakt, uppskipun/útskipun (THC) og áframflutningi (On-Carriage) og bað um skýringar. (S)starfsm svaraði og útskýrði að þessi háu verð væru verðin í gjaldskránni (Tariff):

  „The charges you received for oncarriage are the tariff, while the competitive rate is 25.000 ISK.

  The high THC rates [are] *again the tariff but we charge almost every customer 50% off and that is the rate that pops up in Doris.*

  Same with the seafreight rates, the tariff in Doris is absurd so we use the competitive rates.

  Why we set it up like this is something [(S)forstö-innfl1] *knows how to answer :)*"

8882. Samkvæmt framangreindu töldu starfsmenn Eimskips að gjaldskrá fyrirtækisins væri *„úr takt við raunveruleikann*" og komin *„upp úr öllu valdi*" og starfsmenn Samskipa að gjaldskrá fyrirtækisins væri *„absurd*" og *„full gróft*" að bjóða viðskiptavinum þau verð sem kæmu fram í henni. Samkomulag fyrirtækjanna um hámarks afslátt hafði einkum þá þýðingu að út á við virtist sem fyrirtækin kepptu sín á milli í verðum með mjög háum afsláttum. Þá hafði það þau áhrif að viðhalda eða hækka verð í gjaldskrám fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Var það að tvennu leyti til hagsbóta fyrir Samskip og Eimskip. Annars vegar hækkaði verð til þeirra viðskiptavina hverra samningar voru tengdir við almennar hækkanir fyrirtækjanna. Hins vegar greiddu þá þeir viðskiptavinir sem höfðu ekki samning iðulega hærra verð en þeir hefðu annars greitt. Virðist gagnrýni innan fyrirtækjanna á gjaldskrár þeirra í raun hafa byggt á því að þær væru ónothæft vinnutæki ef einhver áhugi væri að reyna að ná til sín tilteknum viðskiptum.

[4592] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc ID. 0.7.33.52696.
[4593] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.957989.

15. SAMANDREGIN NIÐURSTAÐA UM „*FRIÐINN*" 2009-2012

15.1. „*Nýtt upphaf*" verkefninu hrint í framkvæmd

8883. Í köflum 7–11 er gerð grein fyrir tilurð og upphafi „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og þeim aðgerðum sem Samskip og Eimskip gripu til í kjölfar þess að stjórnarformenn og forstjórar fyrirtækjanna funduðu 6. júní 2008. Í „*Nýtt upphaf*" verkefninu fólst að skoða og meta saman hagkvæmni af því að „*auka samstarf*" á milli Samskipa og Eimskips í öllum grundvallarþáttum sem tengdust flutningaþjónustu hér á landi. Tók verkefnið meðal annars til breytinga á siglingakerfum, takmörkunar á flutningsgetu og aukinnar samvinnu í sjó- og landflutningum.

8884. Í kjölfar fyrrgreinds fundar áttu stjórnendur og starfsmenn fyrirtækjanna í samskiptum þar sem þeir ýmist skiptust á upplýsingum eða ræddu hugmyndir í tengslum við þær breytingar sem fyrirtækin gerðu á siglingakerfum sínum og fólu í sér skert framboð á flutningaþjónustu þeirra. Þannig brugðust fyrirtækin við þeim áskorunum sem þau stóðu frammi fyrir með því að eiga í samskiptum og eftir atvikum taka upp samstarf sín á milli í stað þess að ræða áskoranirnar og hvernig bregðast mætti við þeim eingöngu í sínum eigin ranni. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskiptin og það samstarf sem því fylgdi hafi dregið úr sjálfstæði fyrirtækjanna og óvissu þeirra á milli um aðstæður á markaði, þar á meðal um stefnumótandi ráðagerðir hvors annars. Samkvæmt því hafi samskiptin og þær breytingar sem fylgdu í kjölfarið falið í sér samráð í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

8885. Samtímagögn sýna að „*Nýtt upphaf*" verkefninu var hrint í framkvæmd og fylgdi því alvarleg röskun á samkeppni á íslenskum flutningamörkuðum. Í kafla 14 hefur verið gerð grein fyrir samtímagögnum sem sýna að að fyrirtækin drógu úr verðsamkeppni sín á milli og forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að um þetta hafi náðst sameiginlegur skilningur í tengslum við þær breytingar sem fyrirtækin gerðu á siglingakerfum sínum og fólu í sér skert framboð á flutningsþjónustu. Með markaðsskiptingu fyrirtækjanna komst á ástand á flutningamarkaðnum sem fyrirtækin nefndu „*frið*" eða „*ró*" sem gerði þeim kleift að hækka eða halda uppi verði gagnvart viðskiptavinum sínum og taka upp ný gjöld án þess að þau þyrftu að óttast að slíkar aðgerðir kölluðu á samkeppnileg viðbrögð af hálfu keppinautarins.

8886. Voru þessar aðgerðir liður í samfelldu samráði Samskipa og Eimskips sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins.

15.2. Markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini

8887. Samkvæmt c-lið 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga er keppinautum óheimilt að skipta með sér markaðnum eftir t.d. landsvæðum eða viðskiptavinum, sbr. einnig c. lið 2. mgr. 41. gr. a laganna. Fyrir liggur að markaðsskipting er oft til stuðnings öðru samráði eins og verðsamráði og takmörkun á framboði. Einnig getur hún verið meginþátturinn í að halda uppi verði, sérstaklega á mörkuðum þar sem erfitt er að ná saman um eða hafa stjórn á verði.

8888. Skipting markaða eftir viðskiptavinum getur m.a. falist í því að fyrirtæki keppi ekki um *„hefðbundna*" eða mikilvæga viðskiptavini hvers annars. Með því móti á þátttakandi í samráði t.d. auðveldara með að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavini þar sem hann þarf, vegna samráðsins, ekki að óttast að verðhækkun hans leiði til þess að hann missi viðkomandi viðskiptavin úr viðskiptum sökum þess að keppinautur bjóði betur. Ef viðskiptavinur býður út sín kaup á tiltekinni vöru eða þjónustu er algengt að samráðsfyrirtæki tryggi að boð þeirra í viðskiptin leiði ekki til þess að viðskiptavinur sjái sér hag í því að færa umrædd viðskipti frá einu samráðsfyrirtæki til annars. Með þeim hætti sé markaðsskiptingu viðhaldið.

8889. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004 var staðfest sú niðurstaða samkeppnisráðs að fyrir hendi hefði verið *„sameiginlegur skilningur olíufélaganna um að félögin myndu ekki keppa um fasta/samningsbundna viðskiptavini hvers annars.*" Taldi áfrýjunarnefnd að

um hefði verið að ræða samráð um *„skiptingu markaðarins sem að því laut að keppa ekki um samningsbundna viðskiptavini.*" Einnig tók nefndin fram að *„engu breyti um ólögmæti þessa*" þótt olíufélögin hefðu ekki alltaf virt þessa markaðsskiptingu en fyrir lægi að hún hefði verið *„virt öðru hvoru*".

8890. Í umræddum úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála er því lýst að ólögmæt markaðsskipting felist í því þegar keppinautar skipta með sér mörkuðum í tilteknum rekstri eftir landsvæðum. Í flutningastarfsemi getur slík landfræðileg markaðsskipting falist í því að flutningafyrirtæki skipti með sér einstökum flutningaleiðum.

8891. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er sú að Samskip og Eimskip hafi, í kjölfar fundar þeirra 6. júní 2008, náð saman um tilteknar aðgerðir sem hafi m.a. falið í sér ólögmæta markaðsskiptingu. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins staðfestir að á stærstum hluta rannsóknartímabilsins fóru mikilvægir viðskiptavinir ekki á milli fyrirtækjanna, þrátt fyrir að samningar við þá væru lausir. Á tilteknu tímabili kepptu Samskip og Eimskip því ekki um mikilvæga viðskiptavini og gátu hækkað verð, haldið því óbreyttu eða unnið gegn því að það lækkaði. Er þetta ein birtingarmynd þess samráðs sem Eimskip hefur viðurkennt í sátt við Samkeppniseftirlitið 16. júní 2021. Fjöldi samtímagagna, sem eru rakin í kafla 14, endurspegla þetta, þ.e. ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips og það ástand sem hún skapaði. Vísast um þetta til rekstraráætlana fyrirtækjanna, innanhúss- og samskiptagagna innan fyrirtækjanna sem og annarra samtímagagna sem sýna mikla óánægju viðskiptavina.

8892. Markaðsskipting Samskipa og Eimskips fólst einkum í því að fyrirtækin forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars, en viðskipti við þá sköpuðu stærstan hluta tekna fyrirtækjanna og skiptu því miklu máli fyrir þau. Um fámennan hóp viðskiptavina var að ræða. Í tilviki Eimskips voru viðskiptavinir í innflutningi 3252 í árslok 2007 og stöfuðu 60% af tekjunum frá 72 stærstu viðskiptavinunum og 80% frá 200 stærstu viðskiptavinunum. Í tilviki Samskipa voru viðskiptavinir í innflutningi um 1800 í árslok 2007 og stöfuðu 66% af tekjunum frá 38 viðskiptavinum og 77% frá um það bil 70 viðskiptavinum. Í stað þess að keppa um þessa mikilvægu viðskiptavini hvors annars náðu fyrirtækin sem áður segir saman um að sækja frekar í flutningaviðskipti minni og meðalstórra viðskiptavina.

8893. Viðskipti Eimskips og Samskipa við mikilvæga viðskiptavini þeirra grundvölluðust í langflestum tilvikum á svokölluðum heildarflutningssamningum þar sem samið var um bæði innflutning og innanlandsflutning í sama samningi. Samráð fyrirtækjanna um að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini tók því bæði til sjóflutninga og landflutninga.

8894. Líkt og rakið hefur verið voru Samskip og Eimskip nánast einráð á fákeppnismarkaði. Slík markaðsgerð, þar sem viðskipti við tiltölulega fáa en mikilvæga viðskiptavini skipta mestu máli, er kjörin til markaðsskiptingar þar sem ekki er keppt um flutningsviðskipti stærstu viðskiptavina. Er enda mun einfaldara fyrir fyrirtæki að skipta með sér viðskiptum við fáa stóra aðila heldur en að láta slíka skiptingu taka til allra viðskiptavina þar sem fjöldinn getur skipt þúsundum.

8895. Með samráði sínu komu Samskipa og Eimskip upp ástandi á markaðnum sem innan fyrirtækjanna var lýst sem *„friður*" eða *„ró*" á flutningamarkaði. Birtingarmynd þessa var meðal annars sú að bæði Samskip og Eimskip gátu í áætlunum sínum lagt til grundvallar að fyrirtækin myndu áfram, hvort um sig, geta haldið óbreyttum viðskiptum við stærstu og mikilvægustu viðskiptavini sína og að markaðshlutdeild þeirra í flutningum yrði þess vegna í aðalatriðum óbreytt. Þannig óttuðust Samskip ekki að Eimskip myndi sækjast eftir að ná þessum viðskiptum af fyrirtækinu og öfugt. Í samtímagögnum birtist einnig sterkur vilji fyrirtækjanna og nánast vissa fyrir því að þau þurfi ekki að lækka verð þrátt fyrir samdrátt í eftirspurn eftir flutningsþjónustu heldur að þau geti hækkað verð, öndvert við þá þróun sem átti sér stað á erlendum flutningamörkuðum og þrátt fyrir erfiða stöðu margra viðskiptavina sökum kreppu í íslensku efnahagslífi. Samtímagögn sýna að framangreint gekk

eftir. Þannig endurnýjuðu Samskip og Eimskip flutningasamninga við mikilvæga viðskiptavini sína og gátu hækkað verð, haldið því óbreyttu eða unnið gegn því að það lækkaði.

8896. Eins og ráða má af samtímagögnum gerði samráð Samskipa og Eimskips það að verkum að fyrirtækin þurftu ekki að gera ráð fyrir, undirbúa eða óttast samkeppnisleg viðbrögð hvort frá öðru.

8897. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreind markaðsskipting hafi haldist allt til ársloka 2012. Á sama tíma voru jafnframt framkvæmdir aðrir þættir í samráði fyrirtækjanna, svo sem samráð um sjóflutninga, landflutninga, lán og leigu á gámum og skipaafgreiðslu. Vísast nánar til ítarlegrar umfjöllunar um þá þætti samráðsins í köflum 16-19.

15.3. Verðákvarðanir í skjóli samráðs

8898. Undir 10. gr. samkeppnislaga falla aðgerðir sem felast í því að keppinautar hafa samráð um endanlegt verð á vöru eða þjónustu, t.d. ef þeir ná saman um hækkun á verði. Við túlkun á 10. gr. samkeppnislaga ber hins vegar að hafa í huga að keppinautar geta dregið úr verðsamkeppni sér til hagsbóta með margvíslegum hætti. Dómstólar ESB hafa t.d. staðfest þá niðurstöðu framkvæmdastjórnar ESB að regluleg samskipti keppinauta hafi skapað gagnkvæma vissu um verðáform þeirra (*„create a climate of mutual certainty as to their future pricing policies*") og óþarfi hafi því verið fyrir keppinautana að sammælast um einstakar verðbreytingar, sbr. umfjöllun í kafla 4.6.2. Er ákvæðum 10. gr. samkeppnislaga þannig ætlað að taka til hvers konar samráðs milli keppinauta sem getur eða er til þess fallið að draga úr verðsamkeppni. Bann 10. gr. samkeppnislaga tekur því bæði til þess þegar keppinautar beinlínis ná t.d. samkomulagi um að viðhalda eða hækka verð og þegar þeir grípa til annarra ráðstafana sem raskað geta samkeppni, t.d. með því skiptast á upplýsingum um verð og tengd atriði.

8899. Líkt og áður segir getur ólögmæt markaðsskipting einnig verið meginþátturinn í að halda uppi verði, sérstaklega á mörkuðum þar sem erfitt er að ná saman um eða hafa stjórn á verði.

8900. Til þess að samráð af þessum toga, þ.e. ólögmæt markaðsskipting, sé skilvirkt og skili árangri fyrir þátttakendur verða þeir að virða markaðsskiptinguna. Ella er augljóslega hætta á að út brjótist verðsamkeppni um mikilvæga viðskiptavini.

8901. Líkt og að framan greinir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi, í kjölfar fundar 6. júní 2008, náð saman um ólögmæta markaðsskiptingu og að hún hafi verið viðvarandi út á árið 2012. Á sama tímabili átti sér jafnframt stað verðsamráð og upplýsingagjöf um mikilvæg viðskiptamálefni milli fyrirtækjanna.

8902. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafi skapað skilyrði fyrir fyrirtækin til að hækka verð, halda því óbreyttu eða vinna gegn því að það lækkaði. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart mikilvægum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar. Þannig skapaði samráðið ástand þar sem flutningsfyrirtækjunum var kleift að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sínum án þess að þurfa að óttast það að missa viðskipti við þá til keppinautarins. Með þessu voru skapaðar kjöraðstæður til að hækka verð.

8903. Þetta má skýrlega ráða af samtímagögnum sem rakin eru í kafla 14. Virt heildstætt sýna þau ríka áherslu Samskipa og Eimskips á hvers konar verðhækkanir. Hvergi er að greina áhyggjur af því að samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins geri verðhækkun ómögulega eða mjög erfiða þó svo í stöku tilvikum komi fram komi vangaveltur um tímasetningar og hvað eigi að hækka mikið hverju sinni. Sökum m.a. hinnar ólögmætu markaðsskiptingar var í raun ekki þörf á því fyrir Samskip og Eimskip að ná saman um tímasetningu og fjárhæð einstakara verðhækkana og gjaldtöku. Engu að síður gefa gögn málsins til kynna að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna sem lutu að verðhækkunum og upptöku nýrra gjalda.

8904. *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips tók til fleiri þátta en breytinga á siglingakerfum, takmörkunar á flutningsgetu (framboði) og markaðsskiptingar. Eins og fram kemur í köflum 16-19 tók það einnig til samráðs í sjóflutningum til og frá Íslandi, landflutningum, leigu og láni á gámum og skipaafgreiðslu. Kröfðust þessir þættir í samráðinu mikilla samskipta á milli fyrirtækjanna.

8905. Við sönnun á samráði hafa samskipti keppinauta mikla þýðingu, sbr. kafla 4.7.6.2. Hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála bent á að sérstaða samkeppnismála varðandi sönnun og sönnunarmat í samráðsmálum felist einkum í því að hegðun fyrirtækja og starfsmanna þeirra geti, á grundvelli reynslulögmála, ein og sér gefið sterkar vísbendingar um ólögmætt atferli. Í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 29. maí 2006 í máli nr. E-6187/2005, *Sjóvá-Almennar tryggingar hf. gegn Samkeppniseftirlitinu og íslenska ríkinu*, var úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 8/2005 staðfestur. Í dóminum kemur fram að *„samskipti keppinauta hafa mikla þýðingu og getur hegðun þeirra sem slík gefið sterkar vísbendingar um ólögmætt atferli.“*

8906. Dómaframkvæmd gefur til kynna að sú staðreynd, ein og sér, að viðkomandi fyrirtæki eigi fundi eða önnur samskipti getur gefið til kynna að milli þeirra séu tengsl sem ekki séu jafnan milli fyrirtækja sem keppi sín á milli. Ef gögn málsins sýna t.d. að fyrirtæki hiki ekki við hafa samband við keppinaut sinn út af samkeppnislegum málefnum getur það staðfest undirliggjandi samráð á milli þeirra.

8907. Eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli lykilstjórnenda hjá Samskipum og Eimskip. Auk funda (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform1 og (E)forstj 6. júní og 25. júlí 2008 skipta hér miklu endurtekin samskipti annarra lykilstjórnenda fyrirtækjanna, s.s. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S) frkvstj-innanl á árunum 2009-2012. Jafnframt skipta máli samskipti undirmanna þessara stjórnenda.

8908. Skipta má samskiptum fyrirtækjanna annars vegar í bein samskipti, þ.e. fundi, símtöl eða önnur samtöl, og hins vegar tölvupóstsamskipti. Ber að hafa í huga að samtímagögn sem staðfesta aðeins samskipti keppinauta, en ekki efni samskiptanna, geta haft mikið gildi við sönnun á ólögmætu samráði, sbr. umfjöllun í kafla 4.7.6. Í kafla 13 er gerð grein fyrir fjölmörgum beinum samskiptum Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu.

8909. Við mat á háttsemi fyrirtækjanna hafa reglulegir fundir þessara lykilstjórnenda sérstaka þýðingu. Nánar tiltekið var um að ræða fundi framkvæmdastjóra og yfirmanna sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum lykilatriðum í inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna. Um var að ræða stjórnendur sem komu að hvers konar málefnum sem tengdust skiparekstri og siglingaáætlunum, samkeppni í sjóflutningum og landflutningum, auk annarra sem fóru með málefni sem fyrirtækin höfðu samráð um.

8910. Það er jafnframt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að persónulegu tengsl og samskipti milli tiltekinna lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips hafi haft mikla þýðingu. Í þessu sambandi skal áréttað að nokkrir lykilstjórnendur fyrirtækjanna veittu rangar upplýsingar um tengsl sín og samskipti við munnlega upplýsingagjöf fyrirtækjanna í september 2013.

8911. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að mikil og regluleg samskipti stjórnenda fyrirtækjanna hafi verið til þess fallin að styðja við framkvæmd á markaðsskiptingu og auðvelda undirbúning og framkvæmd hækkunar á verði gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum (eða auðvelda að halda verði uppi), auk annarra atriða sem fyrirtækin höfðu samráð um. Í samtölum og á fundum þessara lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, sem sannað er að fóru fram og tóku a.m.k. til framkvæmdar á verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið, höfðu þessir stjórnendur ástæðu, hvata og tækifæri til umræðna um hvers konar atriði sem gátu haft áhrif á verðákvarðanir þessara fyrirtækja sem saman voru með yfirburða markaðshlutdeild á flutningamörkuðum hér á landi. Þá skiptir máli að umræður og aðgerðir sem miðuðu að því að hækka eða halda uppi verði voru í samræmi við bæði markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og aðgerðir til að verja og efla Samskip hf. sem *„cash cow“*. Þar

að auki voru þessi samskipti sem slík til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og minnka æskilega óvissu um fyrirætlanir hvors annars.

8912. Í undirköflum í kafla 14 er gerð grein fyrir atvikum á rannsóknartímabilinu sem sýna að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir verðhækkanir. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna. Þegar horft er á samskiptin og verðaðgerðir fyrirtækjanna í heild sinni dregst upp enn skýrari mynd af hinni ólögmætu háttsemi.

8913. Í þessu máli er ekki komist að þeirri niðurstöðu að fyrirtækin hafi sammælst um hverja og eina verðhækkun fyrir sig, þ.e. á fundum eða í öðrum samskiptum lykilstjórnenda. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í reglubundnum samskiptum fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að því að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Voru samskipti umræddra lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa einnig í eðli sínu til þess fallin að draga úr óvissu og sjálfstæði þessara keppinauta sem samanlagt voru með yfirburða markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi og í landflutningum en sú óvissa er ein af meginforsendum þess að óheft verðsamkeppni geti átt sér stað á markaði.

8914. Ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips tók einnig til samráðs um verð og upplýsingaskipti. Vísast t.d. til umfjöllunar um að ekki verði greitt umfram taxta í kafla 14.13, um álagningu „*E-control*" gjalds í kafla 14.14, um verðsamráð tengt BAF-gjaldi í kafla 14.55, um hámarks afslætti í kafla 14.56 sem og um annað verðsamráð og upplýsingaskipti veturinn 2009 – 2010 í kafla 14.17, veturinn 2010-2011 í kafla 14.33, veturinn 2011-2012 í kafla 14.39 og veturinn 2012-2013 í kafla 14.54.

8915. Hugtök, sem samtímagögn sýna að voru notuð um verðlagningu, markaðsaðgerðir og stöðu Samskipa og Eimskips, eru lýsandi. Rætt var um „*svínsálagningu*" á viðskiptavini og að unnt væri að „*troða*" auknum gjöldum á þá. Hjá Samskipum var spurt hvort tiltekin verðhækkun væri „*of grói*". Innan Eimskips var rætt um að unnt væri að „*mjólka gullkálfinn*" og var þar átt við sjóflutninga Eimskips til og frá Íslandi. Þegar stjórnendur Samskipa á Íslandi fóru á fund yfirmanna sinna hjá Samskip Holding í Hollandi sögðu þeir í samskiptum sín á milli: „*The cash cow has arrived*." Innan Samskipa var vísað til tiltekins gjalds og sagt: „*Það er rúmlega 3000% álagning. er það ekki sanngjarnt*".

8916. Hlutu fyrirtækin mikla gagnrýni frá viðskiptavinum sínum fyrir að hafa ekki hliðsjón af breyttu rekstrarumhverfi og aðstæðum viðskiptavinanna við verðákvarðanir. Fyrirtækin létu aftur á móti þessa gagnrýni sem vind um eyru þjóta og hækkuðu ítrekað verð til viðskiptavina sinna á grundvelli þeirrar vissu sem samráðið skapaði þeim. Rannsóknin hefur leitt í ljós að fjölmörg lýsandi dæmi er að finna í gögnum málsins um þetta. Hér verða aðeins fáein dæmi nefnd:

- Einn stærsti viðskiptavinur Samskipa, Húsasmiðjan, sagði upp flutningasamningi við Samskip sökum óánægju vegna „*mikilla hækkana*". Sama dag og (S)forstj fékk þessi tíðindi taldi hann samt sem áður unnt að hækka verð meira. Unnt væri „*ýta hækkun á sjófrakt út á stóran hluta flórunnar.*" Án samkeppnislegs aðhalds frá Eimskip gátu Samskip síðan endurnýjað samninginn við Húsasmiðjuna og náð fram verðhækkun. Þrátt fyrir uppsögnina treystu Samskip sér í samningaviðræðunum að bjóða Húsasmiðjunni upp á verð sem var það hátt að það „*sjokkeraði*" þennan mikilvæga viðskiptavin og var forsvarsmönnum hans „*verulega brugðið*".

- Innnes var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Var fyrirtækið óánægt með verðhækkanir Eimskips sem það taldi „*út úr korti*". Innnes sneri sér því til Samskipa og óskaði eftir betri kjörum. Innan Samskipa var í þessu sambandi rætt um að Eimskip væri að „*pína verðin upp*" gagnvart Innnes. Á grundvelli samráðsins virtu Samskip markaðsskiptinguna og hækkaði Eimskip verð gagnvart Innnes. Það er afar lýsandi að undirmaður (S)forstö-innfl1 spurði hvort gefa ætti Innnes „*grænlensk*" verð eða „*venjuleg*" verð. Hjá Samskipum voru það nefnd „*grænlensk*" verð þegar bjóða átti samkeppnishæf verð með það að markmiði að ná viðkomandi viðskiptum. (S)forstö-innfl1 lagði aftur á móti fyrir undirmanninn að bjóða „*venjuleg*" verð.

- Annar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, Ölgerðin Egill Skallagrímsson (ÖES), kvartaði yfir *„fáránlegu“* verði hjá Eimskip og setti fram rökstudda gagnrýni á það. Vegna samráðsins hafði þessi gagnrýni ÖES aftur á móti engin áhrif á Eimskip og var framsend innanhúss, m.a. *„til skemmtunar“*.

- Fyrirtækin Heimilistæki, Bræðurnir Ormsson og Flügger kvörtuðu yfir gjaldskrárhækkun Samskipa á árinu 2012 og létu óánægju sína í ljós með m.a. eftirfarandi ummælum:

  - *„Þið hækkið gjaldskránna lon og don, spurning hvort þið getið ekki bara hægrætt meira í rekstrinum, virðist skella öllu út í verðlagið og meira til. […]“*

  - *„Okkur undrar mjög að gripið er til þessara verðhækkana, þegar gengi er að styrkjast svo töluverðu nemur og olíuverð er einnig að lækka. Þessi hækkun er gerð ofan á mjög háa reikninga og er íþyngjandi fyrir innflutningsverð vara, fyrirtæki og neytendur. Það er ekki sjálfgefið að hækka hvenær sem stjórnendum dettur í hug að nú sé rétta tækifærið gegn öllum staðreyndum og rökum. Við mótmælum þessari hækkun og áskiljum okkur allan rétt.“*

  - *„Hvaða kostnaðarhækkanir er verið að tala um? Laun eru ekki að hækka, eldsneyti er ekki að hækka, gengi er að styrkjast o.s.frv.“*

8917. Hjá Samskipum á Íslandi ríkti mikil ánægja með afkomu fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu. Á sama tímabili, eftir hrun bankanna, glímdu mörg íslensk fyrirtæki við mikla rekstrarerfiðleika og almenningur og þjóðabúið í heild sinni börðust við afleiðingar hrunsins. Eftirfarandi samtímagögn eru lýsandi fyrir þetta:

- (S)forstj lýsti því yfir að *„aðgerðir“* sem gripið var til *„á síðari hluta árs 2008“* hefðu fært Samskip á Íslandi á *„beinu brautina, strax á árinu 2009“*

- Í fundargerð Samskipa Holding 7. apríl 2009 var rætt um *„extremely good results from Iceland“* en afkoma flutningastarfsemi í öðrum löndum *„substantially behind“.*

- Í fundargerð Samskipa Holding 5. maí 2009 var rætt um aukningu á EBITDA allrar samstæðunnar. Ástæðan var þessi: *„This is mainly due to continous good results from Iceland.“*

- (S)forstj lýsti því yfir að árið 2010 hafi verið *„frábært ár“* og að hann og lykilstjórnendur ættu bónus skilinn fyrir *„framúrskarandi árangur“*.

- (S)forstj lýsti því yfir að árið 2011 hafi verið *„mjög gott ár“*.

8918. Á árunum 2008-2009 átti Eimskip við mikla fjárhagsörðugleika að etja. Þessir örðugleikar áttu aftur á móti að litlu leyti rót sína að rekja til sjóflutninga Eimskips til og frá Íslandi eða landflutninga hér á landi heldur voru þeir fyrst og fremst til komnir vegna gríðarlegar fjárfestinga félagsins erlendis sem reyndust því ofviða. Eftir fjárhagslega endurskipulagningu í kjölfar nauðasamninga um mitt ár 2009 gat Eimskip fljótlega lýst yfir mikilli ánægju með afkomu sína. Haustið 2012 undirbjó Eimskip skráningu á markað. Samtímagögn sýna að á fundi með greiningardeild banka hafi (S)forstj og fleiri stjórnendur útskýrt að Eimskip geti *„haldið verðskránni stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því.“* Stjórnendur Eimskips hefðu og lýst *„markaðnum hér heima sem voða kósý.“*

8919. Eins og fram kemur í eftirfarandi yfirliti hækkuðu Samskip og Eimskip reglulega verð, meðal annars gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, á árunum 2010-2012. Ekki er um tæmandi talningu að ræða:

- Eimskip og Samskip hækkuðu gjaldskrá í janúar 2010.

- Eimskip hækkaði verð gagnvart Icelandic í mars 2010.

- Samskip hækkuðu verð gagnvart Rúmfatalagernum í mars 2010.

- Samskip hækkuðu verð gagnvart ÍSAM í maí 2010.
- Eimskip hækkaði verð gagnvart Aðföngum í júní 2010.
- Eimskip hækkaði gjaldskrá í júlí 2010.
- Samskip hækkuðu gjaldskrá í ágúst 2010.
- Eimskip hækkaði gagnvart Innnes í september 2010.
- Eimskip hækkaði verð gagnvart CMA í nóvember 2010.
- Samskip hækkuðu verð eða viðhélt verðum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, m.a. Rekkjunni, Garra og Húsasmiðjunni í desember 2010.
- Eimskip hækkaði gjaldskrá í janúar 2011.
- Samskip hækkuðu verð gagnvart Nathan og Olsen í janúar 2011.
- Samskip hækkuðu verð gagnvart ÍSAM í janúar 2011.
- Samskip og Eimskip hækkuðu gjaldskrár í febrúar 2011.
- Samskip hækkuðu verð gagnvart Húsasmiðjunni í febrúar 2011.
- Eimskip hækkaði gjaldskrá í júlí 2011.
- Samskip hækkuðu gjaldskrá í ágúst 2011.
- Eimskip hækkaði verð gagnvart Innnes í september 2011.
- Eimskip hækkaði verð gagnvart ÖES í október 2011.
- Eimskip og Samskip hækkuðu bæði þjónustugjöld og sjófrakt í janúar 2012.
- Samskip hækkuðu verð gagnvart Húsasmiðjunni 1. janúar 2012. Húsasmiðjan var einn mikilvægasti viðskiptavinur Samskipa.
- Samskip hækkuðu verð fyrir búslóðaflutninga og ISPS gjald vegna sjóflutninga á milli Íslands og Norður Ameríku í janúar 2012.
- TVG og Jónar hækkuðu bæði þjónustugjöld og tollafgreiðslugjöld í janúar 2012.
- Jónar Transport hækkuðu verð á akstri lausavöru og heilgáma í janúar 2012.
- Samskip hækkuðu niðurrifsgjöld í erlendum skrifstofum sínum í febrúar 2012.
- Eimskip og Samskip hækkuðu bæði gjaldskrár landflutninga. Eimskip hækkaði í janúar 2012 og Samskip í febrúar 2012.
- Eimskip og Samskip hækkuðu bæði verð fyrir flutning á fiski innanlands í janúar og febrúar 2012.
- Eimskip og Samskip settu bæði sérstakt gjald á flutning tómra fiskikara innanlands á árinu 2012.
- Samskip hækkuðu verð fyrir sjóflutninga á milli Íslands og Asíu í maí 2012.
- Samskip hækkuðu verð í innanlandsflutningum gagnvart Aðföngum í júní 2012.

- Eimskip hækkaði gjaldskrá Evrópuflutninga, Norður-Ameríku flutninga, THC-gjald á Íslandi, gámaleigu, „*terminal charge*", vörugeymslu og akstur á Íslandi í júlí 2012.
- Samskip hækkuðu þjónustugjaldskrá og gjaldskrá sjóflutnings 1. ágúst 2012.
- Samskip hækkuðu gjaldskrá landflutninga innanlands 1. ágúst 2012.
- Samskip hækkuðu verð í ágúst 2012 gagnvart Öskju.
- Samskip skipulögðu verðhækkanir í ágúst gagnvart Húsasmiðjunni, ÍSAM/ Mekka, Samkaupum og Nathan & Olsen.
- Vísbendingar eru um að Eimskip og Samskip hafi bæði lækkað eða lagt af afslætti af „*Collection fee*" gjaldi á árinu 2012.
- Eimskip hækkaði gjöld erlendis, sjófrakt, hafnargjöld á Íslandi og þjónustugjöld á Íslandi 1. janúar 2013.
- Eimskip hækkaði gjaldskrá landflutninga 1. janúar 2013.
- Samskip hækkuðu gjöld vegna flutninga á frystigámum til Asíu í janúar 2013.
- Jónar hækkuðu tollafgreiðslugjöld 1. janúar 2013.
- Samskip hækkuðu þjónustugjöld innanlands og erlendis í inn- og útflutningi 1. febrúar 2013.
- Samskip hækkuðu gjaldskrá landflutninga 1. febrúar 2013.
- Samskip lögðu nýtt gjald, svokallað biðgjald, á viðskiptavini frá og með 1. febrúar 2013.
- Samskip hækkuðu gjöld í erlendum höfnum 1. febrúar 2013.

8920. Þetta ásamt öðrum samtímagögnum sýnir að verðsamkeppni milli Samskipa og Eimskips var afar takmörkuð á megin rannsóknartímabilinu. Áherslan hjá báðum fyrirtækjunum var að hækka verð, auka gjaldtöku, draga úr afsláttum og eftir atvikum vinna gegn verðlækkunum. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að aðgerðir fyrirtækjanna til að hækka eða halda uppi verði voru í eðli sínu í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Þá voru aðgerðir til að hækka eða halda uppi verði afar mikilvægur þáttur í því að stjórnendur Samskipa hf. gætu framfylgt þeim fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH að verja og efla stöðu fyrirtækisins sem „*cash cow*" fyrir Samskip Holding.

8921. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samráð Samskipa og Eimskip gerði fyrirtækjunum kleift að halda uppi eða hækka verð og tók samráðið til álagningar og afsláttarkjara í flutningsþjónustu og miðlunar á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Reglubundin og ítrekuð samskipti fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu var mikilvægur þáttur í því. Þannig er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í þeim samskiptum hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Voru samskipti lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa einnig í eðli sínu til þess fallin að draga úr óvissu og sjálfstæði þessara keppinauta sem samanlagt voru með yfirburða markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi og í landflutningum. Í skjóli „*friðar*" á flutningsmarkaði, sem markaðsskipting Samskipa og Eimskips skapaði, var fyrirtækjunum einnig kleift að ná fram verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum sínum eða halda uppi verði, án þess að þau þyrftu að óttast að slíkar aðgerðir kölluðu á samkeppnileg viðbrögð af hálfu keppinautarins.

8922. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa á rannsóknartímabilinu átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Nánar tiltekið viðurkennir Eimskip að brot þess hafi falist í aðgerðum sem hafi verið gripið til eftir fund þess með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „*Nýtt*

upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008. Í þessu fólst samráð við Samskip m.a. um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum, sbr. tl. 1.3. í 1. gr. sáttarinnar. Er sú viðurkenning í samræmi við samtímagögn.

15.4. Viðurkenning Eimskips

8923. Eimskip hefur viðurkennt í sátt við Samkeppniseftirlitið að hafa átt í *„samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins*". Er viðurkennt að þessi alvarlegu brot Eimskips hafi m.a. falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig *„Nýtt upphaf*" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:

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

8924. Þessi viðurkenning Eimskips á samráði við Samskip er í samræmi við samtímagögn sem rakin eru í kafla 14 hér að framan.

8925. Um þýðingu þessa er nánar fjallað í kafla 4.7.7.

15.5. Gögn um aðstæður á erlendum flutningamörkuðum endurspegla samráðið

8926. Sem áður segir hófst efnahagskreppa hér á landi á árinu 2008 en efnahagsörðugleikar voru víðar. Slíkir erfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hefur bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði.

8927. Samtímagögn Samskipa og Eimskips lýsa því að á erlendum flutningamörkuðum hafi efnahagsörðugleikar leitt til mikillar samkeppni. Reyndu erlend flutningafyrirtæki að bregðast við samdrætti í flutningum með því að lækka verð og keppa af aukinni hörku til að tryggja sér flutninga. Jafnframt þurftu viðskiptavinir flutningafyrirtækjanna að efla kostnaðaraðhald og kröfðust því betri kjara frá þeim. Var í samtímagögnum rætt um *„örvæntingu*" erlendra flutningafyrirtækja.

8928. Á Íslandi var aftur á móti allt önnur staða uppi. Sýna samtímagögn að afar sérstakt ástand var talið vera fyrir hendi á íslenska flutningamarkaðnum, sbr. eftirfarandi útskýringar (S)forstj um aðstæður á Íslandi: *„Weeeeeeeeeeeeeeeeeeeellllllllllllllllllllllllllllll – when it comes to Iceland, things turn odd & special!!!*". Ólíkt aðstæðum á erlendum flutningamörkuðum hækkaði verð á Íslandi ítrekað og er ekki unnt að greina neinn ótta hjá Samskipum og Eimskipi út af samkeppni og kröfum öflugra viðskiptavina um betri kjör.

8929. Samtímagögn Samskipa og Eimskips lýsa til að mynda mun meiri samkeppni í Færeyjum en á Íslandi. Á Íslandi var unnt að leggja til grundvallar að fyrirtækin tvö myndu halda sínum mikilvægustu viðskiptavinum og að unnt væri að hækka verð til þeirra án þess að það kallaði á samkeppnisleg viðbrögð keppinautarins. Töldu Samskip sig þannig geta byggt á því í áætlunum sínum að samkeppni við Eimskip á Íslandi myndi ekki koma í veg fyrir verðhækkun eða leiða til minni markaðshlutdeildar og öfugt. Í Færeyjum væri hins vegar mikil samkeppni og ástand á markaði þar mun óvissara og kvikara. Töldu Samskip að markaðshlutdeild fyrirtækisins í innflutningi til Færeyja myndi minnka umtalsvert vegna mikillar samkeppni og að þar væri ekki óhætt að hækka verð gagnvart mikilvægum

viðskiptavinum. Sökum þessa samkeppnislega aðhalds var t.d. bent á það í áætlun Samskipa í Færeyjum að Faroe Ship gæti ekki hækkað verð vegna ótta um að missa mikilvæga viðskiptavini og var þar lagt til grundvallar að engar verðhækkanir yrðu á árinu 2012.

8930. Sérstaða hins íslenska markaðar birtist jafnframt í umfjöllun (S)forstj frá desember 2009 vegna frystigeymslu Samskipa í Álasundi. Að mati (S)forstj ríkti samkeppni á viðkomandi markaði í Álasundi og voru vísbendingar um að sumir keppinautar Samskipa hygðust lækka verð á árinu 2010. Vegna þessarar óvissu á markaði (S)forstj gat ekki lagt til grundvallar í áætlun sinni að Frigocare í Álasundi gæti hækkað verð á árinu 2010. Slík óvissa var aftur á móti ekki til staðar í áætlunum (S)forstj fyrir sjóflutninga til og frá landinu annars vegar og landflutninga hins vegar.

8931. Endurspeglast samráð Samskipa og Eimskips í vissu stjórnenda fyrirtækjanna fyrir því að unnt væri að hækka verð hér á landi án tillits til umkvartana viðskiptavina fyrirtækjanna.

15.6. Samtímagögn staðfesta ólögmæta markaðsskiptingu

8932. Í samráði Samskipa og Eimskips fólst meðal annars að fyrirtækin forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars og sköpuðu með því svigrúm til að hækka verð, halda því óbreyttu eða vinna gegn því að það lækkaði. Í þessu fólst alvarleg röskun á samkeppni.

8933. Verður hér dregið saman umfjöllun í 14. kafla þar sem gerð er grein fyrir samtímagögnum sem endurspegla framangreint samráð.

8934. Eins og ítrekað hefur komið fram er í þessu máli lagt heildstætt mat á sönnunargögn málsins, sbr. nánari umfjöllun í kafla 4.7. Er í því sambandi ávallt höfð hliðsjón af þeim beinu samskiptum sem áttu sér stað milli Eimskips og Samskipa á umræddu tímabili en um þau og þýðingu þeirra í máli þessu er fjallað í kafla 13.

8935. Áður en lengra er haldið er gagnlegt að rifja upp að í athugasemdum Samskipa er því mótmælt að fyrirtækin hafi ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini annars vegar og að þau hafi ítrekað hækkað verð hins vegar:

- Bæði Eimskip og Samskip hafi breytt háttsemi sinni á sjó- og landflutningamarkaði í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Hafi bæði fyrirtækin *„á þessum viðkvæma tíma kjölfar efnahagskreppunnar ákveðið að reyna að halda þáverandi viðskiptavinum sínum, verja markaðshlutdeild og ná fram verðhækkunum, hvort í sínu lagi*", sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI. Vísast hér einnig til mgr. 723, 752 og 786 í athugasemdunum.

- Eimskip hafi haldið framangreindri stefnu um að hækka verð og keppa ekki við Samskip um mikilvæga viðskiptavini á árunum eftir hrunið. Í umfjöllun um t.d. atvik á árinu 2011 segir: *„Eimskip hélt sig við sína stefnu að einbeita sér að sínum viðskiptavinum, markvisst hækka verð og keppast um viðskipti við litla og meðalstóra viðskiptavini*", sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI.

- Samskip hafi lagt áherslu á að hækka verð og forðast verðsamkeppni við Eimskip, sbr. mgr. 474 og 1397 í athugasemdum Samskipa við AI. Verðhækkanir hafi á þessum tíma verið óhjákvæmilegar, sbr. mgr. 1169 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips eftir að fyrirtækið jók markaðshlutdeild sína í upphafi árs 2009, sbr. mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.

- Markaðsgerðin hafði þau áhrif að *„stórir viðskiptavinir fóru í minna mæli milli fyrirtækjanna en Samkeppniseftirlitið virðist telja eðlilegt*", sbr. mgr. 1167 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Stjórnendur Samskipa og Eimskips hafi gert sér grein fyrir því að verðstríð myndi hafa *„geigvænleg áhrif*" á fyrirtækin. Ljóst sé að rekstur fyrirtækjanna *„á þessum tíma hefði ekki þolað*

verðlækkanir. Þetta eru staðreyndir um aðstæður og eðli markaðarins sem stjórnendur gerðu sér vitanlega grein fyrir. Af þessum sökum er eðlilegt að fyrirtækin hafi veigrað sér við að fara mjög hart fram í sókn í nýja viðskiptavini", sbr. mgr. 1389 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi leitað leiða til að auka framlegð með „*verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavini, sem gæfu af sér hærri framlegð. Samskipum var það fullljóst að félagið myndi tapa í verðstríði við Eimskip, enda hafði Eimskip ótvíræða kostnaðarlega yfirburði og var ráðandi aðili á markaðnum. Samskip neyddust því til að treysta á „ró*" *á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*", sbr. mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi lagt áhersla á að „*verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina*", mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

8936. Samskip taka aftur á móti fram að framangreindur skortur á samkeppni gefi ekki til kynna að ólögmætt samráð hafi ríkt milli fyrirtækisins og Eimskips. Ástæða þess að verð hækkaði og ekki var keppt um mikilvæga viðskiptavini hafi verið markaðsgerðin hér á landi. Eimskip hefur sem áður segir gert sátt við Samkeppniseftirlitið þar sem fyrirtækið viðurkennir að hafa átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip á rannsóknartímabilinu.

8937. Samanburður á gögnum sem urðu til áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst, sem lýsa samkeppni og vilja Samskipa til þess að keppa (glærur (S)frkvstj-innanl frá janúar 2007 og glærur (S)frkvstj-millilandasv maí 2008) við t.d. áætlanir Eimskips og Samskipa fyrir árin 2010-2012 draga einnig skýrt fram samráð fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu.

8938. Eftirfarandi yfirlit yfir samtímagögn frá Samskipum og Eimskipi endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu. Á grundvelli hennar töldu þessi langöflugustu flutningafyrirtæki landsins hvort annað ekki vera keppinaut hins heldur væru það allra smæstu fyrirtækin sem stóðu utan samráðsins, t.d. einyrkjar í landflutningum eða BWS. Rætt var um samvinnu Samskipa og Eimskips frekar en samkeppni. Á grundvelli samráðsins var fyrirtækjunum unnt að leggja til grundvallar að þau ættu ekki á hættu að missa mikilvæga viðskiptavini hvort til hins. Með þessu voru búnar til kjöraðstæður til að hækka verð og leggja á ný gjöld.

15.6.1. Árið 2009

8939. Samtímagögn sýna að á árinu 2009 lögðu bæði fyrirtækin áherslu á að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars og að verð yrði hækkað. Þegar öflugur viðskiptavinur reyndi með fyrirspurn eða útboði að ná fram betri kjörum virtu flutningafyrirtækin markaðsskiptinguna. Í samtímagögnum er hvergi að greina ótta um að höfuðkeppinauturinn muni með samkeppnisaðgerðum reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum eða að mikilvægir viðskiptavinir segi upp viðskiptunum og leiti til keppinautarins.

8940. Eftirfarandi samtímagögn frá Eimskip og Samskipum frá árinu 2009 sýna þetta glögglega, þ.e. að Samskip og Eimskip ætluðu sér ekki keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Endurspegla þessi gögn hina ólögmætu markaðsskiptingu, bæði í innflutningi og landflutningum, á árinu 2009. Ekki er um tæmandi yfirlit að ræða:

- Gögn frá 9. janúar 2009, sem tengjast (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl, sýna t.d. sömu stefnu eða áherslur Samskipa og Eimskips hvað varðar samkeppni í innflutningi. Keppa átti um minni viðskiptavini en láta þá stóru og mikilvægu í friði. Í skjali Eimskips frá 9. janúar 2009 var fjallað um markmið m.a. innflutningsdeildar á árinu 2009. Fyrsta markmiðið fyrir árið 2009 var þetta: „*Viðhalda n.v. markaðshlutdeild*". Sama dag var stefna Samskipa í innflutningi fyrir árið 2009 áréttuð gagnvart undirmönnum í innflutningsdeild. Þar kemur fram að áhersla Samskipa og Jóna væri á viðskipti við minni viðskiptavini.

- Um miðjan febrúar 2009 sagði (S)forstj í tölvupósti að Samskip yrðu stöðugt að hækka verð jafnvel þótt aðstæður væru erfiðar (*„we at the same time have to be pushing rates constantly upwards, even though times are tough.*").

- Í mars 2009 kom fram í gögnum frá (S)forstö-innfl1 að stefna Samskipa gagnvart stærri viðskiptavinum í innflutningi væri þessi; *„ekki sækja, hækka verð*". Með öðrum orðum fólst í þessu að Samskip ætluðu ekki að reyna með samkeppni við Eimskip að ná til sín stærri viðskiptavinum Eimskips heldur skapa frekar grundvöll til að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum.

- Í apríl 2009 gaf (S)forstö-innfl1 þau fyrirmæli til viðskiptastjóra að ekki ætti að *„tala við*" viðskiptavini sem væru 100% hjá Eimskipi og samningsbundnir því fyrirtæki.

- Á verkefnalistum stjórnenda beggja fyrirtækjanna frá árinu 2009 var vísað beint til atriða sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Í dæmaskyni má nefna að hugmyndir undirmanna hjá Samskipum um að veita Eimskip harða samkeppni voru fjarlægðar af (S)frkvstj-millilandasv, lykilstjórnanda hjá Samskipum, sem einnig sat í *„Nýtt upphaf*" vinnuhópnum. Verkefnum sem lutu að verðhækkun og aukinni gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum var hins vegar mætt með velþóknun.

- Gögn landflutninga Eimskips frá m.a. janúar, maí, júní og september 2009 sýna að enginn mikilvægur viðskiptavinur fór á milli Samskipa og Eimskips. Eimskip lagði til grundvallar að halda sínum viðskiptavinum og hækka verð gagnvart þeim. Einnig kom fram vissa um að fyrirtækinu tækist að hækka verð í landflutningum á árinu 2010. Aftur á móti átti að efla stöðu Eimskips með samkeppni á sviðum sem samráðið tók ekki til, þ.e. í vöruhúsaþjónustu og vörudreifingu.

- Í glærukynningu (E)forstö-útfl 14. apríl 2009 var Eimskip ekki talin stafa samkeppnisleg ógn í útflutningi frá Samskipum. Aftur á móti voru samkeppnisyfirvöld nefnd sem ógn.

- Í júní 2009 gaf (S)forstj eftirfarandi fyrirmæli til undirmanna sinna aðspurður um hver *„strategía*" Samskipa ætti að vera:

  „missa ekki neitt, halda öllu sem við höfum

  ekki sækja heldur á ný mið."

- Í skjali frá október 2009, sem tengdist vinnu svonefnds *„kreppuhóps*" innan Samskipa um m.a. samkeppnisstefnu fyrirtækisins, koma fram áhyggjur af því að fyrirtækið sé að koma í veg fyrir hina ólögmætu markaðsskiptingu, þ.e. *„friðinn*". Í hópnum sátu lykilstjórnendur Samskipa og þar komu m.a. fram eftirfarandi spurningar:

  - Hefur Samskip verið að koma í veg fyrir verðhækkanir?

  - Er Samskip sá *„aðili á markaðnum sem ekki er hægt að treysta*"?

  - Er mögulegt að Samskip hafi *„komið í veg fyrir að friður komist á*"?

- Í rekstraráætlun landflutninga Eimskips fyrir árið 2010, frá september 2009, voru talin upp nokkur atriði sem fela í sér megináherslu þessarar deildar Eimskips fyrir árið 2010 (Key business goals). Eitt þessara atriða var: *„Focus on holding current clients and increase revenues from them*."

- Í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010, frá október 2009, kom m.a. fram að nokkur: *„ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009*". Jafnframt kom fram að á árinu 2010 gerði innflutningsdeildin ráð fyrir því að *„halda öllum*" viðskiptavinum sínum og hækka verð.

- Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips kom fram að á fundi 8. nóvember 2009 hafi framkvæmdastjórinn sem bar ábyrgð á sjóflutningum Eimskips, (E)frkvstj-sala/þj, *„lagt línuna*" og

sagt að ekki ætti að lækka verð heldur frekar að „*hífa upp*" verð. Jafnframt kom fram í fundargerðinni að magn „*í skipum mætti vera meira*". Hins vegar átti ekki að reyna að auka flutningsmagn með samkeppnisaðgerðum gagnvart Samskipum heldur átti sem fyrr segir að hækka verð.

- Í glærukynningum (E)frkvstj-innanl frá október, nóvember og desember 2009 og (E)rekstj-aksturst frá 1. desember 2009 var samkeppnisleg ógn í landflutningum ekki talin stafa frá Samskipum heldur frá einyrkjum og gert ráð fyrir því að Eimskip myndi halda sínum mikilvægustu viðskiptavinum og verð yrði hækkað á árinu 2010. Kom þetta fram:

  „*The main threat in the market are individual truck drivers*"

  „*Focus on holding current clients and increase revenue from them.*"

  „*Maintain our current market share.*"

- Í tölvupósti (S)forstj frá 17. nóvember 2009 kemur skýrt fram að markaðsaðgerðir Samskipa eigi að beinast gegn „*minni*" viðskiptavinum.

- Í tölvupóstum (S)forstö-innfl1 frá 17. og 20. nóvember 2009 er m.a. lagt fyrir undirmann að bjóða mikilvægum viðskiptavini Eimskips, Aðföngum, ekki hagstætt verð þar sem slík samkeppni myndi torvelda Eimskip að hækka verð gagnvart Aðföngum og Samskipum að hækka verð gagnvart öðrum mikilvægum innflytjenda á matvörum, Nathan & Olsen. Spurningu um hvort Samskip ætluðu að reyna að ná til sín öðrum mikilvægum viðskiptavini Eimskips, IKEA, svaraði (S)forstö-innfl1 neitandi. Rök hans voru þessi:

  „*Markmiðið hjá innflutningi er að <u>hækka verð á núverandi kúnna</u>, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM.*"

  Töldu Samskip þannig að samkeppni frá Eimskip myndi ekki koma í veg fyrir að fyrirtækið gæti hækkað verð til mikilvægra viðskiptavina sinna. Samtímagögn sýna að þetta voru ekki orðin tóm heldur tókst Samskipum að hrinda þessu í framkvæmd.

- Í glærukynningu (S)forstj 30. nóvember 2009 er lýst röð af almennum verðhækkunum Samskipa á árunum 2008-2009. Jafnframt kemur fram að markaðshlutdeild Samskipa hafi verið stöðug og lagt til grundvallar að hún muni ekki breytast á árinu 2010 þrátt fyrir að verðhækkanir væru áformaðar á því ári. Í Færeyjum var hins vegar áætlað að markaðshlutdeild í innflutningi myndi minnka umtalsvert vegna mikillar samkeppni. Töldu Samskip sig þannig geta byggt á því við áætlun fyrir árið 2010 að samkeppni við Eimskip á Íslandi myndi ekki koma í veg fyrir verðhækkun eða leiða til minni markaðshlutdeildar. Önnur lögmál voru á hinn bóginn talin gilda í Færeyjum; þar ríkti hörð samkeppni. Í samræmi við framangreint var í þessum glærum (S)forstj Eimskip ekki talið vera helsta samkeppnislega ógnin við Samskip á Íslandi.

- Í glærukynningu (S)forstj 17. desember 2009 er lagt til grundvallar að Samskip héldi sömu markaðshlutdeild á öllum flutningamörkuðum hér á landi á árinu 2010 og verð muni hækka.

- Í minnisblaði (E)rekstj-aksturst 20. desember 2009 kemur fram að verð á landflutningum muni hækka á árinu 2010 og huga eigi að samvinnu við keppinauta.

8941. Eftirfarandi atvik tengd tilteknum mikilvægum viðskiptavinum Samskipa og Eimskips eru skýr birtingarmynd hinnar ólögmætu markaðsskiptingar:

- <u>Ölgerðin</u>: Í janúar 2009 unnu Samskip og Eimskip að því að hækka verð í viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini. Taldi Eimskip sig geta náð fram „*mikilli*" verðhækkun gagnvart ÖES í sjóflutningum og setti einnig fram verðtilboð í landflutninga sem ÖES taldi „*fáránlegt*". Sýna samtímagögn að ÖES var óánægt með þessa hækkun og taldi hana í andstöðu við gildandi samning við Eimskip. Þessi gagnrýni ÖES hafði ekki áhrif á samningsvilja Eimskips sem taldi sig

geta „*staðið fast*“ á þessari hækkun. Síðar á árinu ákvað ÖES að bjóða út alla sína flutninga vegna samráðs Samskipa og Eimskips hélt Eimskip hélt viðskiptunum. Hafa ber í huga að áður en aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt árið 2008 hafði Samskip íhugað að bregðast við hugsanlegum samdrætti með því að m.a. ná viðskiptum ÖES frá Eimskip, sbr. umfjöllun um atvik í maí 2008 og „*grænlenska daga*“ hjá Samskipum.

- Vífilfell: Vífilfell sagði upp samningi sínum við Samskip í febrúar 2009 og leitaði eftir tilboðum frá Eimskipi og Samskipum. Framganga og tilboð Eimskips til Vífilfells sýnir eindregið að fyrirtækið hafði ekki áhuga á að bjóða samkeppnishæft verð með það að markmiði að ná Vífilfelli í viðskipti til sín. Með því virti Eimskip markaðsskiptinguna sem fyrirtækið hefur viðurkennt að var til staðar á þessum tíma.

- German Seafrozen Fish: Stór útflytjandi í sjávarútvegi, GSF, og viðskiptavinur Samskipa, óskaði eftir tilboði frá Eimskipi í apríl 2009. Í minnisblaði (E)deildstj-útfl2, sem hann útbjó eftir fund með (E)forstj, var fjallað um hvort Eimskip ætti að sækjast eftir að ná viðskiptum GSF af Samskipum. Í niðurstöðu minnisblaðsins segir m.a.: „*For us to reduce the ratings, would affect the whole market*.“ Sýnir þetta að Eimskip hafi vegið og metið áhrif þess að rjúfa „*friðinn*“ í þessu tilviki. Var niðurstaðan sú að ef GSF yrði boðið lægra verð myndi það fara gegn markaðsskiptingunni og koma af stað verðsamkeppni á markaðnum.

- Promens Tempra: Samtímagögn tengd verðkönnun Promens í júní 2009 endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Það átti ekki að „*dumpa verðum niður*“ og „*ekki rugga bátnum*“ til að tryggja áframhaldandi markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini. Atvikin sýna einnig að með samráðinu sköpuðu fyrirtækin óeðlilegt ástand á markaði sem var til þess fallið að gera þeim kleift að viðhalda eða hækka verð og þar af leiðandi leggja á „*svínsálagningu*“.

- Norðlenska: Samtímagögn í tengslum við útboð Norðlenska í nóvember 2009 endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu. (E)rekstj-aksturst komst að þeirri niðurstöðu í minnisblaði að ókostirnir við að veita Norðlenska samkeppnishæft tilboð væru m.a. þeir að hætta væri á að verðsamkeppni myndi „*hefjast á ný*“ og „*almennt aukinn [svo] samkeppni*“ í landflutningum. Gætu þannig t.d. „*fyrirhugaðar*“ verðhækkanir á fiskflutningum verið í hættu. Atvik sýna að komið var í veg fyrir hættu á því að verðsamkeppni gæti „*hafist á ný*“. Verðhækkanir Eimskips og Samskipa gengu eftir í upphafi árs 2010, þ. á m. verðhækkun á flutningum á fiski.

8942. Aðilar á markaði urðu óhjákvæmilega varir við þennan skort á samkeppni milli Samskipa og Eimskips. Gagn frá 12. nóvember 2009 er dæmi um það. Um er að ræða tölvupóst sem óháður flutningsmiðlari sendi (E)frkvstj-sala/þj vegna áhugaleysis Eimskips á að bjóða mikilvægum viðskiptavini Samskipa samkeppnishæft verð. Í honum sagði m.a.:

„Ef þið hafið ekki áhuga á nýjum kúnnum og viljið vopnahlé við keppinautanna þá er betra að segja svona gömlum hundi eins og mér hvernig málin eru, hreint út. Það sparast mikið við það.“

15.6.2. Árið 2010

8943. Samfellt samráð Samskipa og Eimskips hélt áfram á árinu 2010, þ. á m. áframhaldandi markaðsskipting. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip viðhéldu stefnu sinni um að „*ekki [ætti að] sækja*“, þ.e. ekki gefa samkeppnishæf tilboð heldur hækka verð gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum. Endurspeglast þetta í því að enginn mikilvægur viðskiptavinur fór á milli fyrirtækjanna á árinu 2010. Við mat á markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á árinu 2010 verður að horfa til þess á árinu 2010 var vægi hinna mikilvægu viðskiptavina enn meira en áður fyrir rekstur fyrirtækjanna vegna minni samdráttar í magni hjá stærri viðskiptavinum. Hefði þetta átt að skapa enn meiri hvata fyrir Eimskip og Samskip til að keppa og ná til sín í viðskipti fleiri mikilvægum viðskiptavinum. Það gerðist ekki og markaðsskiptingin hélt. Breytti engu þótt fyrirtækin væru á sama tíma að kvarta yfir ónýttri flutningsgetu í innflutningi til landsins.

8944. Eftirfarandi yfirlit yfir samtímagögn frá Samskipum og Eimskipi endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu á árinu 2010:

- Í glærum (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj vegna fundar hjá Eimskip 8. janúar 2010 kemur fram kjarninn í sölustefnu fyrirtækisins í innflutningi fyrir árið 2010:

  „Almennt ekki lækka verð – frekar hækka" og *„Aðaláhersla lögð á að viðhalda góðu sambandi og fullnægja þörfum núverandi viðskiptavina."*

- Í glærukynningu (S) frkvstj-innanl 26. janúar 2010 var lagt grundvallar að á árinu 2010 yrðu Samskip með óbreytta markaðshlutdeild í landflutningum, það drægi úr samkeppni og verð hækkaði. Sama dag kemur fram í glærukynningu sem (E)frkvstj-innanl tók saman vegna fundar með (E)forstj að markaðssókn Eimskips vegna innanlandssviðs hefði einkum átt að taka til vöruhúsastarfsemi en ekki til landflutninga.

- Skjal (E)forstö-landfl1 frá 2. febrúar 2010 endurspegla markmið Eimskips um að halda uppi verði á landflutningum eða hækka það og á fundi hjá stjórnendum landflutninga Eimskips 5. febrúar 2010 kom fram að árið 2009 hefði verið besta rekstrarár í sögu Eimskips Innanlands og að á árinu 2010 ætti að viðhalda markaðshlutdeild en sækja í minni og meðalstóra viðskiptavini.

- Í tölvupósti sem (S)frkvstj-Jóna fékk frá undirmanni sínum 2. febrúar 2010 var vísað til *„pólitískrar ákvörðunar"* um að reyna ekki að ná tilteknum viðskiptum af Eimskip til að fá *„frið með allt hitt."*

- Í skjali (S)forstö-innfl1 9. febrúar 2010 voru markmið innflutningsdeildar Samskipa m.a. sögð vera að *„Halda öllum núverandi viðskiptavinum innflutningsdeildar í viðskiptum"* og *„Auka hlutdeild Samskipa hjá litlum (D) viðskiptavinum"*.

- Í glærukynningu (S)forstj 9. febrúar 2010 var samkeppnisleg ógn ekki talin stafa frá Eimskip í landflutningum heldur frá einyrkjum. Lagt var og til grundvallar að á næstu árum yrði engin breyting á viðskiptavinum fyrirtækisins og þannig yrði slegin skjaldborg um stærstu viðskiptavini og verð til þeirra. Jafnframt yrði ekki reynt að ná stórum og mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip. Í samanburði var allt annarri stöðu lýst í áætlunum sem tóku til Færeyja, en þar ríkti samkvæmt gögnum málsins mun meiri samkeppni.

- Í mars 2010 svaraði (E)forstö-innfl fyrirspurn (E)frkvstj-sala/þj um töpuð/unnin viðskipti í innflutningi. Í svari sínu vísaði (E)forstö-innfl til yfirlits sem sýndi að lítil eða engin viðskipti hefðu glatast hjá Eimskip og sagði: *„Ekki mikil hreyfing"*.

- Í byrjun maí 2010 gaf (S)forstj þau fyrirmæli til undirmanna sinna að Samskip ættu að vera *„harðari á þessa stóru kúnna"* og *„lyfta verðum enn og frekar upp og við skulum gera það í næstu lotum"*.

- Í glærum (S)frkvstj-millilandasv 8. maí 2010 er hnykkt á þeirri stefnu að hækka verð, ekki síst gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum.

- Þann 19. júlí 2010 greindi (S)forstj undirmönnum frá því að mikilvægur viðskiptavinur (Húsasmiðjan) hefði sagt upp samningi sínum vegna *„mikilla hækkana"* Samskipa. Þrátt fyrir þetta taldi (S)forstj á sama tíma unnt fyrir Samskip að *„ýta hækkun á sjófrakt"* á viðskiptavini.

- Í áætlun (S)forstö-innfl1 september 2010 er því slegið föstu að í innflutningi héldu Samskip öllum sínu mikilvægu viðskiptavinum á árinu 2011, *„áframhaldandi ró"* yrði á markaðnum og Eimskip og Samskip *„haldi að sér hönum* [svo] *og leggi áherslu á að hækka verð"*.

- Í glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj 14. september 2010 er samkeppnisleg ógn ekki talin stafa frá Samskipum í innflutningi. Ógnin stafi hins vegar frá m.a. BWS og *„smærri flutningsmiðlurum"*.

- Í glærum (S)forstö-útfl 19. september 2010 kemur fram að útflutningsdeild Samskipa verði ekki *„mikið var við Eimskip þessa daganna"*. Hins vegar stafi samkeppni frá mjög litlum keppinaut, BWS. Á árinu 2011 verði hlutdeild Samskipa í aðalatriðum sú sama, verð muni verða hækkað og reynt verði að *„sporna við innkomu"* BWS.

- Í áætlun Landflutninga Samskipa frá september 2010 er sagt að á árinu 2011 verði ekki keppt við Eimskip um mikilvæga viðskiptavini (ekki *„dansað við sætu stelpurnar"*).

- Í glærum (E)frkvstj-innanl 23. september 2010 er lýst stefnumörkun landflutninga Eimskips fyrir árin 2011-2013. Þar kemur fram það sama og hjá Samskipum, þ.e. að ekki verði samkeppni milli fyrirtækjanna um mikilvæga viðskiptavini. Eimskip ætli sér hins vegar að auka hlutdeild sína meðal *„smærri fyrirtækja"*.

- Í glærum (E)frkvstj-sala/þj 14. september 2010 er samkeppnisleg ógn ekki talin stafa frá Samskipum og fram kemur að Eimskip sé í sterkri stöðu gagnvart stærri viðskiptavinum sínum í innflutningi.

- Í tölvupósti (E)forstö-innfl 28. september 2010 kannaðist hann ekki við að innflutningsdeild Eimskips hefði tapað neinum viðskiptavini á árinu.

- Í áætlun (E)forstö-innfl frá október 2010 fyrir árið 2011 er, líkt og í áætlun (S)forstö-innfl1, gert ráð fyrir því að áframhaldandi ró verði á markaðnum. Jafnframt felst í áætluninni að Eimskip telji ekki stafa samkeppnislega ógn af Samskipum í innflutningi.

- Í áætlun (E)forstö-landfl1 frá nóvember 2010 fyrir árið 2011 koma fram sömu áherslur og í framangreindum gögnum. Verð hækki á árinu 2011, Eimskip haldi markaðshlutdeild sinni og í landflutningum stafi Eimskip ekki samkeppnisleg ógn af Samskipum.

- Í fundargerð stjórnar Samskipa vegna fundar 25. október 2010 var bókað að *„almennt hafi verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum"*. Þar er einnig gert ráð fyrir áframhaldandi samráði við Eimskip í siglingum til og frá Norður-Ameríku til *„komandi ára"*. Hins vegar er mikil samkeppni sögð ríkja í Færeyjum.

- Samskipti (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 9. nóvember 2010 endurspegla hið ólögmæta samráð. Annars vegar er skýring (S)viðskstj1 um að hann beri ekki ábyrgð á hugmynd um lágt verð til viðskiptavinar Eimskips (Takk hreinlæti) og hins vegar spurning (S)forstö-innfl1 um hvort unnt sé að treysta því að upplýsingar um mögulegt *„grænlenskt"* verð berist ekki til Eimskips.

- Í glærum, sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi stjórn Samskipa Holding 7. desember 2010, var fjallað um starfsemi Samskipa á Íslandi. Eins og í öðrum gögnum frá Samskipum var samkeppnisleg ógn ekki talin stafa frá Eimskip. Í samræmi við þetta lýsa þessi gögn Samskipa 7. desember 2010 *„friði"* og vissu um að geta hækkað verð á sjóflutningum og landflutningum hér á landi.

- Á fundi stjórnar Eimskips 17. desember 2010 var fjallað um aðstæður á flutningamörkuðum. Lagt var mat á hverjar væru mögulegar samkeppnislegar ógnir sem Eimskip stæði frammi fyrir á árunum 2011–2013. Í þessari umfjöllun voru Samskip ekki nefnd sem ógn heldur ætti það frekar við um minni keppinauta eins og t.d. BWS.

8945. Eftirfarandi atvik á árinu 2010 tengd tilteknum mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækjanna endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu:

- J. Rönning: Áður en *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst undirbjuggu Samskip *„herferð"* þar sem m.a. átti að ná þessum samningsbundna viðskiptavini Eimskips í viðskipti við Samskip. Eftir að samráðið hófst voru áform um *„herferð"* lögð til hliðar og Samskip ekki einu sinni tilbúin til að verða við óskum J. Rönning um tilboð og báru fyrir sig að J. Rönning væri samningsbundið Eimskip.

- Rúmfatalagerinn: Atvik tengd viðskiptum Rúmfatalagersins sýna að Samskip þurftu ekki að óttast samkeppni frá Eimskip. Í lok október 2009 sendi Eimskip tilboð til Rúmfatalagersins sem fól í sér mun hærra verð (140%) en fyrirtækið hafði boðið áður þegar samkeppni ríkti á markaðnum, þ.e. áður en samfellt samráð Samskipa og Eimskips hófst. Í byrjun nóvember 2009 sögðu Samskip upp samningi við Rúmfatalagerinn með það að markmiði að hækka verð. Var það í samræmi við almennt markmið innflutningsdeildar Samskipa um að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 17. nóvember 2009. Þrátt fyrir að hafa sagt upp samningi og stefnt að verðhækkun gagnvart Rúmfatalagernum lagði (S)forstö-innfl1 til grundvallar í nóvember 2009 að Samskip myndu ekki missa þennan viðskiptavin til Eimskips heldur halda honum. Í mars 2010 bauð Eimskip síðan Rúmfatalagernum verð sem var 125% hærra en tilboð fyrirtækisins frá 2008, áður en samráðið hófst. Samskip sögðu upp samningi við Rúmfatalagerinn og náðu í kjölfarið fram verðhækkun. Var þetta í samræmi við rekstraráætlanir Samskipa og Eimskips fyrir árið 2010. Halda átti sínu, hækka verð og ekki sækja á nýja viðskiptavini.

- Nathan og Olsen (N&O) og Aðföng: Samtímagögn frá september 2009 til janúar 2011 og varða m.a. N&O endurspegla samfellt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Gögnin frá 2009 sýna að Samskip fóru ekki gegn markaðsskiptingunni með því að *„hræra í“* Aðföngum og hækkuðu í staðinn verð gagnvart N&O í janúar 2010 án þess að þurfa að óttast samkeppnisleg viðbrögð frá Eimskip. Í tölvupóstum (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 í nóvember 2009, vegna beiðni Aðfanga um tilboð, kom efnislega fram að ekkert mætti gera sem myndi hindra Eimskip í að hækka verð gagnvart Aðföngum annars vegar og hindra Samskip í að hækka verð gagnvart N&O hins vegar. Samtímagögn sýna að (S)viðskstj1 skyldi þessi skilaboð enda spurði hann (S)forstö-innfl1 hvort setja ætti Aðföng *„á verðskrá“* þegar það öfluga fyrirtæki bað um tilboð í apríl 2010. Eimskip virti markaðsskiptinguna síðar á árinu 2010 og Samskip gátu í janúar 2011 endurnýjað samninginn við N&O og hækkað verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Var þetta í samræmi við það sem fram kemur í áætlunum (S)forstö-innfl1 frá september 2010 fyrir árið 2011, þ.e. að Samskip og Eimskip myndu ekki keppa um mikilvæga viðskiptavini (*„haldi að sér höndum“*) og þess í stað myndi Samskip hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og N&O, Húsasmiðjunni o.fl. Þá var gert ráð fyrir því að áframhaldandi *„ró“* yrði á markaðnum.

- ÍSAM/Mekka: Atvik tengd ÍSAM/Mekka árið 2010 endurspegla markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips og gerði fyrirtækjunum kleift að viðhalda eða hækka verð. ÍSAM var einn þeirra mikilvægu viðskiptavina sem markmið Samskipa um að *„hækka verð á núverandi kúnna“* tók til, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-landfl frá nóvember 2009. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 5. mars 2010 hefur þýðingu í þessu sambandi. Þessi gögn sýna að Samskip ætluðu að láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips eins og IKEA í friði. Með það til grundvallar gátu Samskip haft það að markmiði að hækka verð gagnvart ÍSAM. Þegar svo fréttist að Eimskip ætlaði sér að hækka verð gagnvart Innnes taldi (S)forstö-innfl1 það *„gott mál að vinna þetta á sama tíma og Ísam“* og átti augljóslega við að það væri til árangurs fallið að Eimskip og Samskip væru á sama tíma að ná fram hækkunum gagnvart tveimur mikilvægum viðskiptavinum í innflutningi á matvöru. Til að tryggja framgang þessa varaði (S)forstö-innfl1 (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv við því að Innnes kynni að snúa sér til Samskipa í von um betri kjör. Samtímagögn sýna að í kjölfarið hófu Samskip aðgerðir til þess að hækka verð gagnvart ÍSAM og 19. apríl 2010 sendi (S)forstj tillögu til ÍSAM um verðhækkun. Fram kom hjá (S)forstö-innfl1 að Samskip væru að bjóða hærra verð en fyrirtækið teldi raunhæft að ná fram (*„slaki“* sagður í verði) en í þessu hafi falist *„leikur“*, þ.e. einhvers konar samningatækni af hálfu Samskipa. ÍSAM var sagt *„væla“* yfir þáttum í tilboði Samskipa en (S)forstj taldi aftur á móti að hann hafi ekki staðið sig nægjanlega vel á samningafundi með ÍSAM. Samskip hefðu gefið of mikið eftir en hann lagði áherslu á að það mætti ekki gerast aftur (*„Við þurfum að vera harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn oog frekar upp – og skulum gera í næstu lotum“*), sbr. tölvupóst hans frá 4. maí 2010. Þegar ÍSAM gerði athugasemd við ákvæði í drögum að samningi sem skuldbatt fyrirtækið til að flytja aðeins með Samskipum var gerð breyting á því. Samskip sáu aftur á móti ekki ástæðu

til að gera tillögu um ákvæði sem myndi gera félaginu kleift að *„bjóða á móti“* ef ÍSAM sneri sér til Eimskips þar sem slíkt gæti stuðlað að samkeppni (gæfi ÍSAM færi á að *„pönkast“* í Samskipum). Samskip gerðu svo nýjan samning við ÍSAM og í honum fólst verðhækkun. Rekstraráætlanir Samskipa og Eimskips fyrir innflutning árið 2010 sýna annars vegar að ekki voru uppi neinar áætlanir hjá Samskipum að reyna með samkeppni að ná Innnes í viðskipti til sín og hins vegar að engar áætlanir voru hjá Eimskipi að reyna með samkeppni að ná ÍSAM í viðskipti til sín. Lögðu bæði fyrirtækin til grundvallar að þau myndu halda þessum mikilvægu viðskiptavinum sínum og að engin samkeppnisleg ógn væri af höfuðkeppinautnum. Þetta gekk eftir í maí 2010. ÍSAM-samstæðan leitaði til Eimskips um tilboð en Eimskip virti markaðsskiptinguna með því að gera í raun engar raunhæfar tilraunir til þess að ná þessum viðskiptum til sín. Þess í stað var í upphafi sett fram tilboð sem *„sjokkerandi“* ÍSAM. Einnig kom það (E)frkvstj-sala/þj ekki *„mikið á óvart“* að ÍSAM/Mekka hafi samið á ný við Samskip. Er lýsandi að undirmenn töldu að það þyrfti að *„hrista upp í“* yfirmanni sínum svo einhverjar líkur væru á því að þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa yrði sýndur áhugi. Með sambærilegum hætti virtu Samskip markaðsskiptinguna þegar Innnes, sem var í viðskiptum við Eimskip, óskaði eftir tilboði frá Samskipum. Viðbrögð Samskipa við beiðni Innnes lýstu áhugaleysi.

- Aðföng: Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að atvik í tengslum við viðskipti Aðfanga endurspegli markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. *„Strategían“* sem (S)forstö-innfl1 boðaði í tölvupósti 22. nóvember 2009 gekk upp. Samskip sóttust ekki eftir viðskiptum við Aðföng. Var innan Samskipa lagt til að *„setja þá á verðskrá“* en niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er sú að það hafi falið í sér skýr skilaboð um að ekki ætti að bjóða Aðföngum samkeppnishæf verð. Niðurstaðan var að Eimskip var gert kleift að hækka verð til þessa umsvifamikla viðskiptavinar. Samskip náðu þannig einnig að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sínum.

- IKEA: Í nóvember 2009 sagði (S)forstö-innfl1 að ekki væri gert ráð fyrir að *„reyna við“* Ikea *„næsta sumar“*. Vísaði hann í kjölfarið til þess að *„Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM.“* Í maí 2010 sagði IKEA upp samningi sínum við Eimskip. Samtímagögn staðfesta að ráðagerð stjórnenda Samskipa, um að *„reyna ekki við“* IKEA, gekk eftir því engar vísbendingar er að finna í gögnum málsins um að Samskip hafi sóst eftir því að ná þessum mikilvægu viðskiptavini til sín. Þannig náði Eimskip að halda viðskiptum IKEA án nokkurs samkeppnislegs þrýstings frá Samskipum sem gerði Eimskip m.a. kleift að innleiða BAF-gjaldi í samninginn sem ekki hafði verið til staðar áður.

- Askja: Viðskiptavinur Samskipa, Askja, leitaði tilboða hjá Eimskipi og mælti forstjóri Eimskips þá fyrir um að beita ætti *„vertu á vappi trykkinu“* gagnvart fyrirtækinu. Samtímagögn sýna að í því fólst að eiga samskipti við viðskiptavini Samskipa sem báðu um betra verð án þess að grípa til neinna ráðstafana eða aðgerða sem raunverulega miðuðu að því að ná þeim viðskiptavinum frá Samskipum. Með því móti væri ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna virt.

- OJK og Europris: Samningur Samskipa við OJK rann út í október 2010. Tilkynnti OJK (S)forstö-innfl1 í lok júlí 2010 að fyrirtækið ætlaði að bjóða út flutninga sína. Þegar (S)forstö-innfl1 vann í september 2010 við áætlun fyrir árið 2011 (*„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2011“*) hafði útboð OJK ekki farið fram. Þrátt fyrir þetta var lagt til grundvallar að Samskip myndu halda þessum viðskiptum. Einnig kom fram í skýrslunni að samningur við N&O myndi losna á árinu 2011 en Samskip myndu halda þeim viðskiptum. Jafnframt kom fram að samningar Eimskips við Aðföng og Innnes myndu losna á árinu 2011. Það átti aftur á móti ekki að efna til samkeppni um þá mikilvægu viðskiptavini heldur aðeins *„smærri“* innflytjendur á matvörum. Áður en Samskip og Eimskip sendu tilboð sín til OJK óskaði viðskiptavinur Eimskips, Europris, eftir tilboði frá Samskipum. Það gerði Europris eftir að Eimskip hafði tilkynnt fyrirtækinu um verðhækkun. Samskipti innan Samskipa varðandi tilboð til Europris endurspegla einnig markaðsskiptingu fyrirtækjanna, þ.e. ef Eimskip hefði farið gegn markaðsskiptingunni með því að taka viðskipti OJK til sín ætlaði (S)forstö-innfl1 að vera *„agressívur“* í tilboðinu til Europris, viðskiptavinar Eimskips.

Þegar niðurstaðan um áframhaldandi markaðsskiptingu lá fyrir sóttist hann ekki eftir þeim viðskiptum.

- Norðurál og Elkem: Stóriðjurnar Norðurál og Elkem voru mikilvægir viðskiptavinir Samskipa og Eimskips í útflutningi. Samningur Samskipa við Elkem gilti til febrúar 2011. Samningur Eimskips við Norðurál gilti til nóvember 2011. Elkem tilkynnti í september 2010 að flutningar fyrirtækisins yrðu boðnir út í byrjun árs 2011. Samtímagögn sýna að Elkem í Hollandi hafði verulegar efasemdir um að Eimskip og Samskip myndu keppa af hörku um flutninga fyrir Elkem á Íslandi. Það reyndist á rökum reist. Ekki er að sjá að Eimskip hafi gert nokkuð sem skapaði tiltrú hjá Elkem í Hollandi. Þvert á móti endurspegla samtímagögn áhugaleysi Eimskips á þessum viðskiptum. Eimskip staðfesta jafnframt í athugasemdum sínum að fyrirtækið hafi ekki haft áhuga á að keppa um flutninga Elkem. Þetta styrkti stöðu Samskipa gagnvart Elkem og í lok árs 2010 kom fram í samskiptum innan Samskipa að líklegt væri að Samskip myndu halda áfram viðskiptunum við Elkem, þyrftu ekki að lækka verð heldur myndu þvert á móti ná fram verðhækkun á síðari hluta gildistíma hins fyrirhugaða samnings. Á sama tíma buðu Samskip ekki *„grænlensk verð*" þegar sóst var eftir tilboði í flutninga á áli frá Norðuráli í lok desember 2010. Samtímagögn sýna nánast örvæntingu hjá tilboðsbeiðanda vegna þess að engin svör bárust frá Samskipum. Endurspegla framangreind gögn tengd Elkem og Norðuráli samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Áætlanir fyrirtækjanna sýna einnig að sökum markaðsskiptingarinnar voru þau haustið og veturinn 2010 örugg um að halda viðskiptum sínum við umræddar stóriðjur þrátt fyrir að samningar rynnu út á árinu 2011. Eimskip greip ekki til ráðstafana gagnvart Elkem sem gátu ógnað friðnum og það gerðu Samskip heldur ekki gagnvart Norðuráli.

15.6.3. Árið 2011

8946. Í samtímagögnum Eimskips og Samskipa, sem varða inn- og útflutning frá Íslandi og landflutninga hér á landi á árinu 2011 og áætlunum fyrir árið 2012 gerðu fyrirtækin áfram ráð fyrir að halda sínum mikilvægustu viðskiptavinum og að reyna ekki með samkeppni að ná slíkum viðskiptavinum hvort af hinu. Þess í stað var áhersla lögð á að hækka verð, auka gjaldtöku og vinna gegn verðlækkunum. Gert var ráð fyrir að aukning í viðskiptum kæmi frá smáum og meðalstórum viðskiptavinum og að samkeppnisleg ógn stafaði ekki frá stóra keppinautnum heldur frá smærri keppinautum eins og einyrkjum og BWS. Endurspegla þessi gögn hið ólögmæta samráð á þessum tíma. Í dæmaskyni má nefna eftirfarandi:

- Í skjali (S)forstö-innfl1 frá 19. september 2011 sem ber heitið *„Markaðsskýrsla Innflutningsdeildar 2012*" var að finna eftirfarandi áherslur:

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

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

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

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

- Til viðbótar almennum og sértækum verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum var á það lögð áhersla hjá innflutningsdeild Samskipa fyrir árið 2012 *„að allir viðskiptavinir greiði fullt verð í erlendum höfnum og enginn afsláttur verður gefinn af collection fee. Auk þessa verður lögð*

áhersla á það að allir viðskiptavinir greiði fyrir alla þjónustuþætti, þ.e. sjóflutning, BAF, uppskipun, öryggisgjald og heimakstur."

- Samkvæmt stefnumörkun (E)forstj 29. október 2011 skyldi verð til viðskiptavina í sjóflutningum til og frá Íslandi hækka á árinu 2012. Samkvæmt „*Vegvísi*" LIS deildar Eimskips fyrir árið 2012 skyldi hækka meðalsjóflutningsgjöld, þjónustugjöld og fækka frídögum í gámaleigu. Þá bæri að taka upp samninga við viðskiptavini og tryggja að hækkanir væru að skila sér. Það ætti að „*lyfta upp verðum*".

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

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

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

8947. Eftirfarandi atvik á árinu 2011 tengd tilteknum mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækjanna sýna að markaðsskiptingu Samskipa og Eimskip var viðhaldið áfram. Birtist það m.a. í þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að enginn mikilvægur viðskiptavinur fór á milli fyrirtækjanna tveggja á árinu 2011.

- Húsasmiðjan: Húsasmiðjan var meðal þeirra mikilvægu viðskiptavina sem markmið (S)forstö-innfl1 um að „*hækka verð á núverandi kúnna*" tók til, sbr. tölvupóst hans til (S)forstö-landfl frá nóvember 2009. Á sama tíma og (S)forstj hóf undirbúning að hækkun gagnvart ÍSAM gerði hann það einnig gagnvart Húsasmiðjunni, sbr. tölvupósta hans 6. apríl 2010. Ljóst er hins vegar að Húsasmiðjan var á þessum tíma mjög ósátt við verð Samskipa og þann 29. júlí 2010 greindi (S)forstj undirmönnum sínum frá því að Húsasmiðjan hefði verið að segja upp flutningasamningi við Samskip þar sem fyrirtækið væri „*óhresst með miklar hækkanir milli ára.*" Á nánast sama tíma sendi (S)forstj annan tölvupóst til undirmanna sinna sem lið í að undirbúa almenna verðhækkun Samskipa. Þrátt fyrir að mikilvægur viðskiptavinur hefði verið að segja upp samningi vegna óánægju með of hátt verð þá taldi (S)forstj að stefna ætti á almenna verðhækkun. Mat hann það svo að það ætti að vera unnt að „*ýta hækkun á sjófrakt út á stóran hluta*" af viðskiptavinum félagsins („*flórunnar*"). Hér ber og að rifja upp tölvupóst (S)forstj 4. maí 2010 þar sem hann sagði nauðsynlegt fyrir Samskip að vera „*harðari á þessa stóru kúnna*" og hækka verð enn frekar. Saman sýnir þetta að Samskip höfðu ekki áhyggjur af samkeppnislegu aðhaldi frá Eimskip. Endurspeglar þetta samráðið á þessum tíma.

- Samtímagögn sýna að Samskip áttu í talsverðum erfiðleikum með að útskýra og rökstyðja þessar hækkanir gagnvart Húsasmiðjunni. Þrátt fyrir þetta sagði í skýrslu (S)forstö-innfl1 frá september 2010 í umfjöllun um innflutning á byggingarvörum: „*Húsasmiðjan er stærsti viðskiptavinur Samskipa í þessum flokki, en þeir sögðu upp flutningasamningi sínum haustið 2010 og er hann því laus í janúar 2011. Gert er ráð fyrir að samningurinn verði endurnýjaður á óbreyttum verðum.*" Eftir að Húsasmiðjan sagði upp samningi sínum við Samskip vegna mikilla verðhækkana sneri hún sér til Eimskips. Á þeim tíma átti Eimskip einnig í viðræðum við annan mikilvægan viðskiptavin Samskipa, N&O. Eimskip sýndi ekki áhuga á viðskiptum við N&O og gaf Húsasmiðjunni í janúar 2011 það hátt verð að fyrirtækið vildi ekki semja við Eimskip. Sökum þessa náðu Samskip fram verðhækkunum gagnvart bæði Húsasmiðjunni og N&O á árinu 2011.

- Innnes: Innnes var á rannsóknartímabilinu mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Innnes var óánægt með þessar hækkanir sem Eimskip hafði náð fram á árinu 2008-2009 og sýna samtímagögn að fyrirtækið leitaði til Samskipa um tilboð í flutninga. Þrátt fyrir óánægju Innnes og tilboðsumleitan fyrirtækisins gerðu Samskip, í áætlunum sínum fyrir árið 2010, ekki ráð fyrir því að sækja á og ná heildarviðskiptum Innnes frá Eimskip. Lítill áhugi Samskipa á viðskiptum við Innnes birtist einnig í framkvæmd. Skipti þar máli að árið 2010 var ÍSAM, annar mikilvægur

viðskiptavinur í innflutningi, með lausan heildarflutningasamning hjá Samskipum. Atvik tengd þessum tveimur mikilvægum viðskiptavinum endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu. Samskip hélt ÍSAM og Eimskip hélt Innnes, og í báðum tilvikum með hækkunum á verðum til viðskiptavinanna.

- Aðgerðarleysi Samskipa gagnvart Innnes kemur fram í samtímagögnum en Samskip töfðu vísvitandi að veita Innnes svör um tilboðsverð, þar til ljóst væri að Eimskip myndi standa við markaðsskiptinguna vegna ÍSAM. Í byrjun árs 2011 gaf æðsti stjórnandi innflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-innfl1, þau fyrirmæli til undirmanna sinna að gefa Innnes ekki samkeppnishæf verð í flutninga (ekki vera „*grænlenskir*" heldur gefa Innnes „*venjuleg verð*"). Þá má sjá Samskip, líkt og árið 2010 gagnvart ÍSAM, bíða og draga að svara tilboðsumleitan Innnes árið 2011, þar sem flutningasamningur Samskipa við Húsasmiðjuna var laus á sama tíma. Líkt og með áðurnefnd atvik árið 2010, þá sótti Eimskip ekki fram um að ná þeim viðskiptum af Samskipum. Á móti gerðu Samskip ekki atlögu að Innnes. Gerði þetta fyrirtækjunum kleift að hækka verð gagnvart báðum þessum mikilvægu viðskiptavinum. Endurspeglar þetta hina ólögmætu markaðsskiptingu.

- Eimskip hélt áfram árið 2011 að vinna að hækkun á verði gagnvart Innnes (hækka verð „*umtalsvert*"). Endurnýjaði Eimskip síðan flutningasamkomulag við Innnes í september 2011 til mars 2013. Í þessum hækkunarfasa Eimskips er ekki að greina ótta eða óvissu um hugsanlegar aðgerðir Samskipa, helsta keppinautar Eimskips. Er það í samræmi við samtímagögn frá Samskipum frá þessum tíma, þ.e. um „*áframhaldandi*" ró á innflutningsmarkaði. Samskip og Eimskip ákváðu að halda að sér höndum og hækka eða halda uppi verðum.

- Í mars 2011 sneri mikilvægur viðskiptavinur Eimskips sér til Jóna og óskaði eftir tilboði. Fram kemur í samskiptum (S)frkvstj-Jóna við undirmann sinn að „*ekkert mál*" sé að gera tilboð í tiltekna þætti. Það sé hins vegar „*erfiðara*" að gera tilboð í innflutning frá Bretlandi sem Eimskip sinni. Var spurt hvort unnt sé „*skipta á bitum*" þannig að viðskiptavinurinn verði bæði hjá Eimskip og Jónum/Samskipum, hvort tilboð til þessa aðila „*styggi*" Eimskip eða það að gefa tilboð væri „*vafasamt upp á friðinn við EIMU*".

- ÖES: Í júlí 2011 leitaði ÖES til Samskipa og óskaði eftir verðtilboði. ÖES var á þeim tíma mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Daginn fyrir fund Samskipa með ÖES funduðu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um „*Ölgerðin – strategy*". Fyrir fundinn vistaði (S)forstö-innfl1 skjal sem innihélt mögulegt verð til ÖES. Í skjalinu má sjá að Samskip gerðu ráð fyrir að bjóða ÖES hærra verð en fyrirtækið var þegar með hjá Eimskipi. Af því má ráða að ekki hafi staðið til að bjóða ÖES samkeppnishæft verð með það að markmiði að ná þeim í viðskipti við Samskip. Markaðsskiptingin var virt enda hafa engin formleg tilboð frá Samskipum til ÖES fundist í gögnum frá þessum tíma. Í september sama ár kom eftirfarandi fram í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2012: „*Ölgerðin er stærsti viðskiptavinur Eimskips í þessum flokk og ekki er gert ráð fyrir að reynt verði að ná í þá í viðskipti*." Í lok árs tókst Eimskip að endurnýja samning sinn við ÖES sem fól í sér verðhækkun frá fyrri samningi. Af þessu má sjá að ÖES sneri sér til Samskipa í leit að betri kjörum vegna óánægju með hækkanir og enn frekari hækkunaráform Eimskips. Samskip héldu aftur á móti friðinn með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES og Eimskip hækkaði verðin gagnvart ÖES. Var þetta liður í samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

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

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

15.6.4. Árið 2012

8948. Samfellt samráð Samskipa og Eimskips hélt áfram á árinu 2012, þ. á m. markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini. Eftirfarandi samtímagagn Samskipa frá október 2012 er lýsandi fyrir þessa niðurstöðu Samkeppnieftirlitsins. Um er að ræða kynningu fyrir stjórn Samskipa Holding á innflutningi til Íslands. Þar segir: *„Samskip has not lost a significant customer to the competition in 2012.*"

8949. Eftirfarandi gögn endurspegla að sama skapi hina ólögmætu markaðsskiptingu á árinu 2012.

- Í tölvupóstssamskiptum á milli (S)forstj og yfirmanns hjá Samskipum í Bretlandi í lok mars og byrjun apríl 2012 útskýrði (S)forstj að vart ríki verðsamkeppni milli Eimskips og Samskipa þegar um væri að ræða flutninga til og frá Íslandi. Hin erlendi yfirmaður sagði m.a. í svari sínu: *„I understand that you are trying to protect high rates that are somewhat cushioned in Iceland by lack of competition […]*."

- Í skjali frá september 2012 var fjallað um áætlun landflutninga Samskipa fyrir árið 2013. Þar kemur fram að samningar við ýmsa mikilvæga viðskiptavini losni á árinu 2013. Svo segir: *„Gert er ráð fyrir í áætlun 2013 að Landflutningar semji við alla ofangreinda viðskiptavini*", þ.e. að landflutningar Samskipa haldi öllum viðkomandi mikilvægu viðskiptavinum.

8950. Samtímagögn sýna að tækifæri sköpuðust fyrir Samskip og Eimskip að ná nokkrum mikilvægum viðskiptavinum frá hvort öðru með samkeppnishæfum tilboðum. Fyrirtækin héldu hins vegar að sér höndum í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu. Eftirfarandi atvik endurspegla þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins:

- Vífilfell: Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að atvik og gögn tengd flutningsviðskiptum Vífilfells á árinu 2012 endurspegli ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Í þessu tilviki virti Eimskip markaðsskiptinguna. Atvik þessi eru einnig í samræmi við áætlanir sem fram komu í markaðsskýrslu Samskipa fyrir árið 2012 sem var undirbúin og skrifuð á haustmánuðum 2011. Þar gerðu Samskip ráð fyrir að halda innflutningsviðskiptum Vífilfells á árinu 2012 en á lægri verðum þó. Samtímagögn sýna að innkoma nýs keppinautar, flutningsmiðlara, á markaðinn á árinu 2010 olli óróa í viðskiptasamböndum Samskipa við einstaka viðskiptavini, þ.á m. Vífilfell. Hafði það að öllum líkindum þau áhrif að Vífilfell náði fram lægri kjörum við endurnýjun samninga í júní 2012. Á sama tíma var ekki gert ráð fyrir að reyna að ná í viðskipti ÖES frá Eimskip sem var á þeim tíma með opinn samning og í samningaviðræðum við Eimskip. Gekk það eftir og Samskip virtu markaðsskiptinguna með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES. Eimskip náði fyrir vikið að undirrita nýjan samning við ÖES í lok desember 2011 sem fól í sér hækkun á verði frá fyrri samningi. Var þetta einnig í samræmi við stefnu Samskipa í sömu markaðsskýrslu þar sem gert var ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi*".

- ÍSAM: Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi náð að endurnýja flutningasamninginn við ÍSAM árið 2012 til ársins 2014 án nokkurs samkeppnislegs aðhalds frá Eimskip. Var það í samræmi við áætlanir Samskipa fyrir árið 2012 um að fyrirtækið myndu halda *„öllum núverandi viðskiptavinum*" á árinu 2012. Endurspegla þessi atvik hina ólögmætu markaðsskiptingu á árinu 2012. Ástæða þess að ÍSAM náði fram lækkun með eftirágreiddum afslætti var að fyrirtækið hafði komist yfir upplýsingar um kjör annars viðskiptavinar Samskipa en ekki vegna samkeppni frá Eimskipi, en Eimskip virðist ekki hafa gert neina tilraun til að nálgast

ÍSAM á þessum tíma. Við mat á framangreindu var einnig horft til gagna sem sýna bein samskipti Samskipa við Eimskips, þ.m.t. á því tímabili sem atvik vegna ÍSAM áttu sér stað.

- Rúmfatalagerinn: Atvik tengd Rúmfatalagernum á árinu 2012 endurspegla ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips. Í áætlun (S)forstö-innfl1 frá september 2011 fyrir árið 2012 kom fram að samningar við ýmsa mikilvæga viðskiptavini myndu losna á árinu 2012, þ.m.t. við Rúmfatalagerinn. Gerði (S)forstö-innfl1 ráð fyrir því að Samskip myndu halda *„öllum núverandi viðskiptavinum"* á árinu 2012. Gekk þetta eftir í tilviki Rúmfatalagersins. Eimskip sýndi þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa lítinn áhuga og Samskip náðu því að halda honum, án samkeppnisaðgerða frá Eimskip. Áframhaldandi *„ró"* var því á markaðnum og í samræmi við það reyndu Samskip að knýja fram verðhækkun gagnvart Rúmfatalagernum. Á því tímabili sem samningaviðræður Samskipa við Rúmfatalagerinn áttu sér stað áttu Samskip einnig í fjölmörgum samskiptum við Eimskip, þ. á m. stjórnendur.

8951. Á fyrri helmingi ársins 2012 kom upp *„taugatitringur"* í samráði Samskipa og Eimskips í kjölfar þess að Eimskip hlaut viðskipti við Bauhaus, sem var þá nýr innflytjandi á íslenska byggingavörumarkaðnum. Að sögn (E)frkvstj-sala/þj leiddu þessi viðskipti Eimskips við Bauhaus til *„rosalegs taugatitrings"*. Vegna þessa ákváðu Samskip að fara á eftir viðskiptum BYKO frá Eimskip en gættu þó að því að taka aðeins hluta af þeim viðskiptum. Stjórnendur Samskipa vissu að standa þurfti *„fast"* á því gagnvart Eimskip að fyrirtækið væri *„bara ad taka um 50 prosent af byko vegna pirrings ut ad bauhaus"*. Sýnir þetta að réttlæta þurfti þessa samkeppni og jafnframt láta koma skýrt fram að í henni fælist aðeins að Samskip myndu annast helming af flutningum BYKO í stað þriðjungs áður. Höfðu Samskip auðsýnilega hag af því að draga sem mest úr umfangi mögulegra gagnaðgerða Eimskips.

8952. Stjórnendur Eimskips urðu *„alveg brjálaðir"* yfir auknum viðskiptum Samskipa við BYKO. Viðbrögð Samskipa við upplýsingum um reiði Eimskips voru tvíþætt. Annars vegar að útskýra fyrir Eimskip að þetta væri út af *„pirringi"* vegna Bauhaus og hins vegar að huga þyrfti að *„bómullarmeðferð"* gagnvart Húsasmiðjunni. Sýnir þetta skýrt fram á annars vegar tilvist hins ólögmæta samráðs og hins vegar að um var að ræða frávik frá því. Fram að þessum atvikum á árinu 2012 eru engin dæmi um það á rannsóknartímabilinu að Samskip hafi hugað að *„bómullarmeðferð"* gagnvart mikilvægum viðskiptavinum vegna ótta við samkeppni frá Eimskip og öfugt.

8953. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að tilfærsla á hluta af BYKO viðskiptum yfir til Samskipa árið 2012 hafi falið í sér *„hefnd"* vegna Bauhaus. Samskip gættu þess aftur á móti að *„hefndin"* tæki aðeins til innflutnings á byggingavörum og hluta af flutningum Eimskips fyrir BYKO. Markaðsskipting Samskipa og Eimskips á árinu 2012 gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavinum hélt áfram, sbr. atvik á árinu 2012 vegna t.d. Öskju og Aðfanga. Af samtímagögnum á seinni hluta 2012 má þó greina merki óróa í hinni ólögmætu markaðsskiptingu. Atvik vegna BYKO og eftirfarandi atvik tengd Búr skal virða í samhengi við þau gögn.

- Búr: Í upphafi árs 2012 leitaði Búr að eigin frumkvæði eftir verðtilboði frá Samskipum sem endaði með því að viðskipti Búrs fóru yfir til Samskipa síðar sama ár. Samtímagögn sýna að Samskip voru í vandræðum með hvernig ætti að bregðast við tilboðsbeiðni Búrs. Forstöðumaður innflutningsdeildar, (S)forstö-innfl1, var spurður hvernig ætti að svara þessari umleitan Búrs og svaraði: *„shit ég veit ekki"*. Sýna þessi viðbrögð (S)forstö-innfl1 að hann hafði áhyggjur af því hvaða áhrif það myndi hafa á samráðið við Eimskip ef Samskip myndu fara á eftir mögulegum viðskiptum Búrs á þessum tímapunkti. Þegar í ljós kom að Búr hafði hug á að færa allt innflutningsmagnið sitt til Samskipa höfðu starfsmenn Samskipa orð á því að þeir væru búnir að *„gera allt vitlaust á markaðnum"* og að (S)forstj væri greinilega *„skít-stressaður"*. Síðan sagði: *„Stundum eru menn skammaðir fyrir að selja of mikið..."* Endurspegla þessi samskipti innan Samskipa hina ólögmætu markaðsskiptingu. Samkeppniseftirlitið telur að frásögn um stress forstjórans hafi lotið að því að áhyggjur væru til staðar um að Samskip færu gegn þeim *„friði"* sem Samskip og Eimskip höfðu náð saman um.

- Askja: Samskipti Samskipa við Öskju í lok árs 2012 og byrjun árs 2013 endurspegla samráð Samskipa og Eimskips. Samtímagögn þessu tengd sýna hvernig Samskip gátu gengið fram gagnvart mikilvægum viðskiptavini, þ.e. með reglubundnum gjaldskrárhækkunum án þess að eiga það á hættu að keppinauturinn myndi nota tækifærið til að reyna að ná viðskiptunum, þrátt fyrir að viðskiptavinurinn hefði komið óánægju sinni á framfæri og verið í miðjum samningaviðræðum um áframhaldandi samningssamband.

- Aðföng: Samningur Eimskips við Aðföng var laus í lok árs 2011. Samskip ákváðu að keppa ekki við Eimskip um þau viðskipti þrátt fyrir að telja sjálf að breytt eignarhald á móðurfélaginu Högum gæti gefið tækifæri til þess. Var það í samræmi við stefnu sem sett var fram í áætlunum Samskipa fyrir árið 2011 en þar kom fram að samningur Eimskips við Aðföng myndi *„opnast á árinu 2011*" en ekki var gert ráð fyrir því að Samskip myndu með samkeppni sækjast eftir þeim viðskiptum. Þess í stað var ákveðið að virða markaðsskiptinguna og eftirfarandi sett fram í rekstraráætlun fyrir árið 2012: *„Samningar Eimskips við Aðföng eru lausir um næstu áramót, en ekki er gert ráð fyrir öðru en þeir samningar verði framlengd*ir."

- Aðföng áttu í samskiptum við Samskip í mars 2012 vegna mögulegra flutningsviðskipta. Haldinn var einn fundur og á meðal æðstu stjórnenda Samskipa var vísað til þess að það væri *„mjög snúin staða*" varðandi Aðföng. Aftur var markaðsskiptingin virt og Samskip áttu ekki frumkvæði að neinum frekari samskiptum við Aðföng í kjölfar þessa eina fundar í mars 2012. Samskip gerðu Aðföngum ekki verðtilboð. Í kjölfarið náði Eimskip að endurnýja landflutninga- og sjóflutningasamninga sína við Aðföng og náði Eimskip fram verðhækkun.

8954. Áætlanir Samskipa og Eimskip fyrir árið 2013 endurspegla framangreint, þ.e. að gert var ráð fyrir að viðhalda markaðsskiptingunni en einnig að óvissa væri um hvort áframhaldandi *„ró*" eða *„friður*" myndi ríkja áfram á markaðnum. Er þetta í samræmi við sátt Samkeppniseftirlitsins og Eimskips þar sem fram kemur m.a. að samráð Samskipa og Eimskips um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum *„var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)*." Hið sama gilti um verðsamráð fyrirtækjanna.

- Í aðalatriðum var gert ráð fyrir því að Samskip myndi halda öllum sínum mikilvægustu viðskiptavinum en að breytingar væru mögulegar á árinu 2013. Vísað var til breyttra aðstæðna í samfélaginu, t.d. kaupmáttaraukningar, meiri innflutnings og að tilteknir *„vöruflokkar muni haga sér á annan hátt vegna aðstæðna í þjóðfélaginu.*" Vísað var til þess að Samskip hafi náð viðskiptum af Eimskip og gera mætti ráð fyrir töluvert mikilli samkeppni á árinu 2013. Þá segir að þegar hún sé skrifuð sjáist *„[…] þess merki að sú ró sem verið hefur á innflutningsmarkaði síðustu ár sé ekki lengur til staðar.*"

- Sökum þessa gerðu Samskip ráð fyrir því að fyrirtækið kynni að þurfa að lækka verð gagnvart núverandi viðskiptavinum til þess að halda þeim og áætluðu Samskip einnig að missa einn ótilgreindan viðskiptavin í byrjun ársins 2013, sem var nefndur hinu tilbúna nafni *„Lúser ehf*." Það sem vekur athygli í þessu sambandi er orsakasambandið sem tilgreint er í umfjölluninni, þ.e. fyrirtækið telur sig mögulega missa þessi tilgreindu viðskipti sökum nýrra viðskipta sem hafi komið til Samskipa á síðustu mánuðum. Miðað við umfjöllunina er þar verið að vísa til viðskipta sem Samskip náðu frá Eimskip á árinu 2012.

8955. Endurspegla þessi gögn samráð fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu, sérstaklega þegar þau eru virt í samanburði við áætlanir fyrri ára. Í rekstraráætlunum fyrir árin 2009–2012 þurfti ekki að setja fyrirvara um *„Lúser ehf.*" enda voru þá engar samskonar *„blikur á lofti*" af samkeppnislegum toga. Þar var heldur ekki gert ráð fyrir lækkandi einingarverðum heldur þvert á móti oft lagt á ráðin um verðhækkanir, enda var á þeim tíma *„ró*" á markaðnum samkvæmt framangreindum gögnum. Staðfestir þessi nýi tónn í stefnumörkun fyrir árið 2013 þann einbeitta vilja sem Samskip og Eimskip höfðu til ólögmæts samráðs allt frá árinu 2008 og árangur þeirra við að viðhalda samráðinu að þessu leyti stærsta hluta rannsóknartímabilsins.

Ákvörðun 33/2023
Bindi 9

9

Kaflar 16-19

16: Samráð í sjóflutningum

17: Samráð í landflutningum

18: Samráð um leigu og lán á gámum

19: Samráð í skipaafgreiðslu

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

16. SAMRÁÐ Í SJÓFLUTNINGUM 1734

16.1. Samráð í sjóflutningum var liður í *„Nýtt upphaf“* verkefninu 1735

16.2. Samskipti lykilstarfsmanna vegna samstarfs í sjóflutningum 1736

16.3. Norður-Ameríku flutningar 1737
16.3.1. Samstarf fyrir árið 2008 1737
16.3.2. Liður í *„Nýtt upphaf“* verkefninu 1739
16.3.3. Samstarf aukið í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið 1742
16.3.4. Undanþága veitt á grundvelli rangra og villandi upplýsinga 1745

16.4. Evrópuflutningar 1747
16.4.1. Samstarf fyrir árið 2008 1747
16.4.2. Liður í *„Nýtt upphaf“* verkefninu 1747

16.5. Annað samstarf í sjóflutningum sem leiddi af *„Nýtt upphaf“* verkefninu 1752

16.6. Samráð í sjóflutningum aukið enn frekar með samstarfi Eimskips og Jóna 1753
16.6.1. Aukið samstarf hefst í nóvember 2009 1753
16.6.2. Kvörtun Jóna 17. september 2018 1758
16.6.3. Niðurstaða 1762

16.7. Endurnýjun samninga um sjóflutninga á árinu 2010 – Norður-Ameríka og Evrópa 1764
16.7.1. Almennt um samskipti vegna samstarfs í sjóflutningum árið 2010 1764
16.7.2. Lykilstjórnendur vinna að áframhaldandi samstarfi fyrirtækjanna í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið 1766
16.7.3. Fundur (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am og atvik í kjölfarið 1776
16.7.4. Samráðið aukið með nýjum samningum um sjóflutninga 1779
16.7.5. Samkeppnisyfirvöld áfram afvegaleidd 1784
16.7.6. Áhersla á áframhaldandi verðhækkanir 1785

16.8. Áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2011 1787

16.9. Áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2012 1794

16.10. Áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2013 1802

16.11. Áframhaldandi samráð í Norður-Ameríku flutningum fram til 2018 1804

16.12. Niðurstaða 1805

17. SAMRÁÐ Í LANDFLUTNINGUM 1810

17.1. Einn liður í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips 1810

17.2. Yfirburðastaða Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði 1812

17.3. Samstarf Samskipa og Eimskips við minni flutningafyrirtæki 1813

17.4. Samráð á flutningaleiðum og í afgreiðslum víðsvegar um landið 1815
17.4.1. Upprifjun 1815

17.4.2. Yfirlit yfir samráðið 1816
17.4.3. Nánar um samstarf á einstökum leiðum og afgreiðslum 1819
17.4.4. Niðurstaða 1822

17.5. Nánar um framkvæmd samráðs í landflutningum 1823
17.5.1. Árin 2008 og 2009 1827
17.5.2. Árin 2010 og 2011 1836
17.5.3. Árin 2012 og 2013 1840
17.5.4. Niðurstaða 1846

17.6. Samráð í landflutningum á fiski 1847
17.6.1. Mikilvægi fiskflutninga 1847
17.6.2. Verðstríð og samkeppni í fiskflutningum áður en *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst 1850
17.6.3. Aukið samstarf í fiskflutningum og verðhækkanir 1851
17.6.4. Miðlun á viðkvæmum upplýsingum 1854
17.6.5. Áhrif Bratthóls á markaðinn fyrir fiskflutning 1858
17.6.6. Um fiskdreifingu 1864

17.7. Niðurstaða 1867

18. SAMRÁÐ UM LEIGU OG LÁN Á GÁMUM 1869

18.1. Yfirlit yfir samráð um leigu og lán á gámum 1869

18.2. Aukið gámasamstarf undirbúið í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið 1871

18.3. Nýr gámasamningur Eimskips og Samskipa 1873

18.4. Ákvæði um gámasamstarf tekið upp í nýjum samningi um sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku 1875

18.5. Skilgreint „verklag“ um gámasamvinnu í útflutningi á áli til Evrópu 1877

18.6. *„Together we make things happen“* 1878

18.7. Óánægja undirmanna hjá Eimskip með stuðninginn við Samskip 1880

18.8. Samningsdrög ganga á milli fyrirtækjanna á tímabilinu 1882

18.9. Um framkvæmdina - samskiptagögn 1887

18.10. Niðurstaða 1897

19. SAMRÁÐ Í SKIPAAFGREIÐSLU 1899

19.1. Atvik fram til júní 2008 1899

19.2. *„Nýtt upphaf“* verkefnið hefst 1901

19.3. Sameiginleg skipaafgreiðsla áfram til skoðunar á árinu 2009 1903

19.4. El Bravo – Engin vandamál hjá Eimskip 1907

19.5. Samningur um skipaafgreiðslu endurnýjaður í júní 2010 1910

19.6. Samráðið í framkvæmd á árunum 2011 - 2013 1911

19.7. Samantekt 1914

16. SAMRÁÐ Í SJÓFLUTNINGUM

8955. Eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hófu fyrirtækin að skoða og meta hagkvæmni þess að *„auka samstarf“* sín á milli í öllum grundvallarþáttum flutningaþjónustu hér á landi (*„Nýtt upphaf“* verkefnið), sbr. kafla 7 - 10. Áður en fyrirtækin lögðu af stað í þessa vegferð höfðu þau um árabil haft með sér ólögmætt samráð sem tók til samstarfs og samnýtingar á siglingakerfum vegna sjóflutninga til og frá Íslandi, sbr. kafla 5.1 og 5.8. Einn þáttur í *„Nýtt upphaf“* verkefninu tók til þess að auka þetta samstarf. Náðu fyrirtækin mikilvægum áfanga í því sambandi er þau breyttu siglingakerfum og takmörkuðu flutningsgetu í þeim á síðari hluta ársins 2008. Samhliða því juku fyrirtækin samstarf sitt í sjóflutningum með samnýtingu siglingakerfa.

8956. Á rannsóknartímabilinu áttu Samskip og Eimskip í víðtæku samstarfi í sjóflutningum til og frá Íslandi og milli hafna hér á landi. Með því takmörkuðu fyrirtækin samkeppni og fór það gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Nánar tiltekið var um að ræða eftirfarandi samstarf:

- Sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.
- Sjóflutninga milli Íslands og annarra hafna vegna flutninga Jóna, helst tengt Bretlandi og Noregi.
- Sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar.
- Sjóflutninga milli Íslands og Færeyja.
- Sjóflutninga á milli Íslands og Evrópu, á grundvelli svonefnds *„neyðarsamkomulags“*.

8957. Á rannsóknartímabilinu voru Samskip og Eimskip samanlagt með 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og að minnsta kosti 95% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda.

8958. Líkt og fram kemur í kafla 11.5 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu, þar sem unnið var eða rætt um einstaka þætti verkefninu, fóru gegn 10. gr. laganna.

8959. Á öllu rannsóknartímabilinu áttu Samskip og Eimskip í reglubundnum og tíðum samskiptum vegna samstarfs fyrirtækjanna í sjóflutningum. Samskiptin tóku hvort tveggja til daglegrar framkvæmdar á samstarfinu sem og samskipta æðstu stjórnenda fyrirtækjanna. Þá notuðu fyrirtækin þennan vettvang til að eiga umræður um hvers konar atriði sem gátu viðhaldið eða styrkt samráðið.

8960. Samhliða fyrrgreindu samstarfi í sjóflutningum áttu Samskip og Eimskip einnig í víðtæku ólögmætu samstarfi um þjónustuþætti sem voru órjúfanlegir hluti af sjóflutningsþjónustu. Þannig áttu fyrirtækin í samstarfi í skipaafgreiðslu í næststærstu flutningahöfn landsins, Mjóeyrarhöfn, um leigu og lán á tómum gámum og um landflutninga, t.a.m. vegna for- og áframflutninga tengdum sjóflutningum. Þessir þættir samráðsins kröfðust tíðra samskipta á milli lykilstjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna. Er þetta rökstutt nánar í köflum 17 – 19.

8961. Samskipti Eimskips og Samskipa drógu úr óvissu og sjálfstæði þeirra sem keppinauta, m.a. varðandi verðlagningu þeirra til viðskiptavina. Þau styrktu framkvæmd samráðsins og það ólögmæta ástand sem er nefnt *„friðurinn“* í samtímagögnum. Í þessum samskiptum fólust skýr skilaboð um að fyrirtækin ætluðu sér að vinna saman en ekki keppa hvort við annað. Umfjöllun í þessum kafla er því nátengd umfjöllun í kafla 14 þar sem fjallað er um þá þætti samráðs Samskipa og Eimskips sem tók til ólögmætrar markaðsskiptingar og verðsamráðs. Ber að virða þessi atvik saman. Til frekari glöggvunar er í þessum kafla vísað til umfjöllunar í köflunum hér á eftir þar sem við á.

8962. Í sátt Eimskips 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa haft ólögmætt samráð við Samskip í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008, meðal annars um sjóflutninga tengda Íslandi þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga. Þá viðurkennir Eimskip að hafa haft ólögmætt samráð við Samskip áður en fundur fyrirtækjanna 6. júní 2008 átti sér stað.

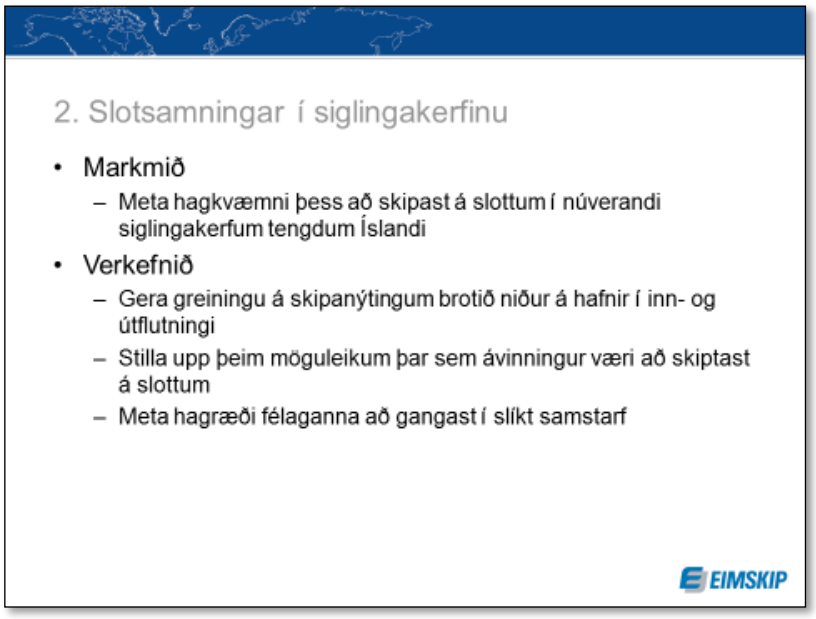
8963. Í málinu liggja fyrir óyggjandi sönnunargögn sem staðfesta samstarf Samskipa og Eimskip í sjóflutningum út rannsóknartímabilið. Af hálfu Samskipa er tilvist samstarfsins þess vegna ekki mótmælt heldur byggt á því að samstarfið sem slíkt hafi verið lögmætt.[4594] Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir og sjónarmið Samskipa, sbr. kafla 27.

8964. Í eftirfarandi kafla verður vikið að þessum þætti í samfelldu samráði Samskipa og Eimskips.

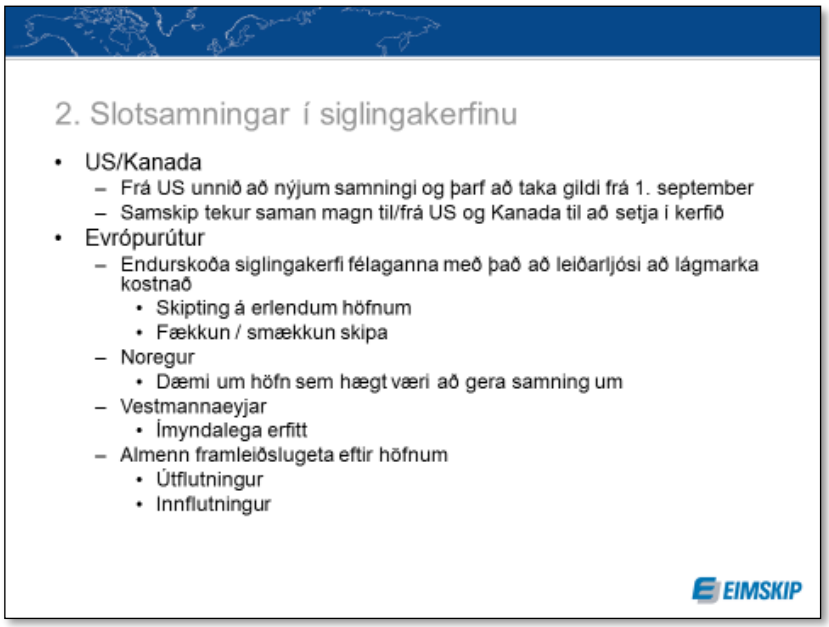
16.1. Samráð í sjóflutningum var liður í *„Nýtt upphaf“* verkefninu

8965. Eins og rakið er í köflum 7.3 – 7.5 í ákvörðun þessari var meginmarkmið þeirra aðgerða sem gripið var til eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008, sbr. *„Nýtt upphaf“* glærukynningu Eimskips 8. og 9. júní 2008, að meta *„hagkvæmni“* tiltekinna verkefna með því að *„auka samstarf“* milli fyrirtækjanna.

8966. Líkt og ítarlega er rakið í kafla 8.2 og áfram og kafla 11.6 og áfram hrintu fyrirtækin samráðinu í framkvæmd strax í kjölfar fundarins, m.a. þeim verkþáttum sem tóku til takmörkunar á framboði, þ.e. flutningsgetu í sjóflutningum, og aukins samráðs í sjóflutningum til og frá Íslandi. Á glærum (E)forstj 9. júní 2008 um *„Nýtt upphaf“* verkefnið segir þetta um samráð Eimskips við Samskip í sjóflutningum tengdum Íslandi:



[4594] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016. Viðauki 5. Afhent gögn frá Eimskip. Afhent 01.12.2016, sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins með athugasemdum 08.03.2017. Afhent gögn Eimskips. Afhent 28.04.2017, mappa 2. Varðandi afhentar tölulegar upplýsingar um gagnkvæma flutninga fyrirtækjanna milli Evrópu og Íslands þá staðreyna þau gagnkvæm viðskipti milli fyrirtækjanna í þessum siglingum, sbr. bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa frá 30.09.2016, d-liður 2. tölul. Afhent gögn frá Samskipum 22.11.2016, viðauki 5, excel-skjalið: *„Flutningar Samskipa fyrir Eimskip og Eimskip fyrir Samskip“*. Afhent gögn frá Eimskip 01.12.2016, fylgiskjal 1, *„Viðskipti við Samskip“*. Eimskip synjaði þá afhendingu upplýsinga um keypt viðskipti af Samskip þar sem ekki hefði verið haldið skipulega utan um þær upplýsingar. Ítrekun og leiðbeining Samkeppniseftirlitsins var send Eimskip með bréfi, dags. 08.03.2017, bls. 2-3. Með bréfi Eimskips frá 28.04.2017 voru afhentar tölulegar upplýsingar um keypt viðskipti Eimskips af Samskipum, sbr. afhent gögn frá Eimskip 28.04.2017. Mappa 2. *„DIJ gögn SE 27.4.2017.xlsx“*.



8967. Samráðið tók þannig til upplýsingaskipta og aukins samstarfs vegna viðkomuhafna hér á landi, Evrópuflutninga og Norður-Ameríku flutninga, sbr. m.a. kafla 11.5, en á þessum tíma áttu fyrirtækin sem áður segir þegar í samráði í sjóflutningum. Samkvæmt glærunum féll undir verkefnið upplýsingaskipti og samvinna fyrirtækjanna um að skoða mun viðameira samráð en fólst í samningnum um Norður-Ameríku flutninga og hinu leynilega *„neyðarsamkomulagi"* frá árinu 2001. Verður nú vikið nánar að þessu.

16.2. Samskipti lykilstarfsmanna vegna samstarfs í sjóflutningum

8968. Í köflum 7.7., 8.15.5, 9.1.1, 11.6.3 og 13 (sbr. t.d. kafla 13.4.1) er fjallað almennt um þýðingu reglubundinna og tíðra samskipta yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu. Vísast til þeirra umfjöllunar.

8969. Á rannsóknartímabilinu áttu Samskip og Eimskip í umfangsmiklum og tíðum samskiptum vegna samstarfs þeirra í sjóflutningum. Fyrir utan samskipti starfsmanna fyrirtækjanna vegna daglegrar framkvæmdar samráðsins liggja fyrir gögn sem sýna að æðstu stjórnendur fyrirtækjanna áttu tíð samskipti vegna þessa eftir að samráð þeirra jókst eftir mitt ár 2008. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í samskiptum fyrirtækjanna í tengslum við Norður-Ameríku samstarfið hafi einnig verið fjallað um aðra þætti í hinum samfellda samráði. Hafi samstarf þetta og samskipti verið nýtt sem vettvangur fyrir umræður um hvers konar atriði sem gátu viðhaldið eða styrkt samráð fyrirtækjanna. Þau hafi jafnframt dregið úr óvissu og samkeppni á markaðnum og skapað traust í hinu samfellda samráði.

8970. Í þessu sambandi hefur þýðingu hvaða lykilstjórnendur sátu fundi fyrirtækjanna sem haldnir voru í tengslum við framkvæmd á samstarfi þeirra í sjóflutningum. Voru þetta næstráðendur fyrirtækjanna (framkvæmdastjórar, þ.e. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl og síðar (E)frkvstj-sala/þj) sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum lykilatriðum í inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna. Einnig sátu yfirmenn innflutningsdeilda fyrirtækjanna fundina, (E)forstö-flutmið og (S)forstö-innfl1, sem tóku einnig ríkan þátt í verðlagsákvörðunum á rannsóknartímabilinu, og eftir atvikum yfirmenn útflutningsdeilda þeirra. Þegar samráð varðandi breytingar á siglingakerfum á árinu 2008 stóð yfir sat framkvæmdastjóri rekstrarsviðs Eimskips ((E)frkvstj-flutnkerf) einnig þessa fundi.

8971. Á rannsóknartímabilinu var þannig um að ræða ítrekaða fundi, símtöl og tölvupósta milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips. Var um að ræða stjórnendur sem komu að hvers konar málefnum sem tengdust samkeppni í sjóflutningum.

8972. Samskip hafa ekki afhent gögn sem sýna dagskrár þessara funda og/eða greina frá því hvað rætt var á þeim. Hafa fyrirtækin þannig ekki lagt fram samtímagögn sem sýna að fulltrúar fyrirtækjanna hafi haldið sig við yfirlýst efni þessara funda og aðeins rætt um Norður-Ameríku samstarfið.

8973. Samtímagögn sýna að samráðið raskaði æskilegri óvissu milli fyrirtækjanna og sjálfstæði þeirra. Samtímagögn sýna að þegar framangreind samskipti áttu sér stað hafi áðurnefndir stjórnendur, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-flutmið, átt samhliða þátt í því að grípa til margvíslegra og umfangsmikilla aðgerða til að hækka verð gagnvart viðskiptavinum. Í þessum aðgerðum Samskipa og Eimskips endurspeglaðist vissa þeirra um að helsti keppinauturinn myndi ekki bregðast við verðhækkun með samkeppnisaðgerðum.

8974. Hér ber að hafa í huga að á sama tíma var fyrir hendi ólögmæt markaðsskipting milli Samskipa og Eimskips, auk m.a. samráðs í landflutningum, um leigu og lán á gámum og um skipaafgreiðslu. Voru fundir stjórnenda Samskipa og Eimskips og önnur samskipti þeirra vettvangur fyrir umræður um hvers konar atriði sem gátu viðhaldið eða styrkt samráð fyrirtækjanna. Dró þetta úr óvissu og samkeppni á markaðnum. Í stað baráttu um mikilvæga viðskiptavini ríkti *„friður*", þ.e. ástand sem skaðaði kjöraðstæður fyrir fyrirtækin til að halda uppi eða hækka verð, með vissu um að helsti keppinauturinn myndi ekki reyna að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum.

8975. Ítreka ber að virða ber umfjöllun í þessum kafla í samhengi við önnur atvik málsins sem áttu sér stað á sama tíma og lýst er í ákvörðun þessari.

8976. Töldu Samskip þannig að samkeppni frá Eimskip myndi ekki koma í veg fyrir að fyrirtækið gæti hækkað verð til mikilvægra viðskiptavina sinna. Samtímagögn sýna að þetta voru ekki orðin tóm heldur tókst Samskipum að hrinda þessu í framkvæmd.

16.3. Norður-Ameríku flutningar

16.3.1. Samstarf fyrir árið 2008

8977. Í upphafi ber að rifja upp að unnt var að flytja farm milli Íslands og Norður-Ameríku með a.m.k. tvennum hætti. Annars vegar með beinum siglingum til og frá Íslandi og hins vegar með siglingum með viðkomu á meginlandi Evrópu, t.d. í Rotterdam, svonefndir *„Trans-Atlantic*" flutningar eða TA flutningar. Samskip buðu á þessum tíma upp á slíka TA flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Var það gert með samstarfi við skipafélög sem sigldu milli Norður-Ameríku og Rotterdam og þaðan með skipum Samskipa milli Íslands og Rotterdam. Gátu Samskip þannig keppt við Eimskip í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku án þess að nýta sér skip Eimskips sem sigldi beint siglingaleiðina milli Íslands og Norður-Ameríku. Víða í gögnum málsins kemur fram að TA flutningar milli Íslands og Norður-Ameríku í gegnum Evrópu voru raunhæfur kostur sem sérstaklega Samskip og að nokkru leyti Eimskip nýttu sér á öllu rannsóknartímabilinu.

8978. Samstarf Samskipa við Eimskip í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku fól nánar tiltekið í sér að Eimskip tók að sér flutninga fyrir Samskip milli Íslands og Norður-Ameríku með svokölluðu *„slot*"-samkomulagi. Í samkomulaginu fólst að Samskip myndu ekki hefja flutninga með eigin skipum á viðkomandi flutningaleið en flytja þess í stað ákveðið hlutfall flutninga sinna með keppinauti sínum.

8979. Í hnotskurn fólst í samstarfi Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríkuflutninga að fyrirtækin sammæltust um að hætta að keppa á umræddri siglingaleið í einum af meginþáttunum sem flutningastarfsemi þeirra samanstendur af, þ.e. í siglingum og rekstri skipa. Með samstarfinu takmörkuðu fyrirtækin það flutningamagn sem samkeppni gat ríkt um í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og skiptu markaðnum þannig á milli farmflytjenda hlutfallslega eftir magni.

8980. Í köflum 4.6.6, 5.1.1, 5.4, 5.8 og 7.5.5.2 er fjallað um umrætt samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum fyrir árið 2008. Þar eru m.a. reifuð gögn sem varpa ljósi á umhverfi og samskipti fyrirtækjanna í aðdraganda rannsóknartímabils málsins og sýna að atvik þessa máls áttu, a.m.k. að hluta til, rót sína að rekja til samstarfs eða samskipta fyrirtækjanna sem voru til staðar fyrir árið 2008.

8981. Upphafið að afskiptum samkeppnisyfirvalda hér á landi af samstarfi Eimskips og Samskipa um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku má rekja aftur til ársins 1997, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997. Í þeirri ákvörðun tóku samkeppnisyfirvöld að eigin frumkvæði til skoðunar samstarfssamning fyrirtækjanna frá 22. janúar 1997, en hann gilti til þriggja ára. Eimskip og Samskip höfðu áður, hvort í sínu lagi, stundað reglubundnar áætlunarsiglingar milli Íslands, Bandaríkjanna og Kanada, en samstarf fyrirtækjanna fólst í því að Samskip fluttu gáma sína með skipum Eimskips en Samskip lögðu af eigin beinar siglingar á þessari siglingaleið.

8982. Andstætt því sem Eimskip og Samskip héldu fram taldi samkeppnisráð að samstarfið fæli í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga þar sem í því fólst skipting markaðar samkvæmt b. lið 10. gr. samkeppnislaga og því um að ræða samstarf sem fór í eðli sínu gegn samkeppnislögum.

8983. Samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var aðilum ekki heimilt að framkvæma samstarf sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga án formlegrar undanþágu frá Samkeppniseftirlitinu. Á grundvelli afhentra upplýsinga frá fyrirtækjunum féllst samkeppnisráð aftur á móti á að forsendur væru til að veita samningi fyrirtækjanna um þetta samstarf tímabundna undanþágu með tilgreindum skilyrðum.

8984. Eimskip áfrýjaði þessari ákvörðun samkeppnisráðs, nr. 26/1997, til áfrýjunarnefndar samkeppnismála þar sem fyrirtækið taldi samstarfið ekki fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Áfrýjunarnefndin tók þó skýra afstöðu gegn þessari kröfu. Með úrskurði í máli nr. 13/1997 staðfesti áfrýjunarnefndin ákvörðun samkeppnisráðs. Í úrskurðinum segir m.a. þetta:

„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, <u>mjög varasamt</u> í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum."

8985. Samkvæmt því staðfesti áfrýjunarnefnd samkeppnismála ákvörðun samkeppnisráðs um að samstarf Samskipa við Eimskip í flutningum til og frá Norður-Ameríku bryti gegn 10. gr. samkeppnislaga. Síðan þá hefur engin breyting orðið á afstöðu samkeppnisyfirvalda til þess að samstarf Eimskips og Samskipa um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku feli í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Var slík niðurstaða jafnframt staðfest í ákvörðun samkeppnisráðs, sbr. ákvörðun nr. 11/2003, og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins, sbr. ákvörðun nr. 46/2009, og nánar hér á eftir.

8986. Samkvæmt framansögðu liggur eftirfarandi fyrir um þetta samstarf fyrirtækjanna fyrir árið 2008:

- <u>2. júlí 1997 - Ákvörðun nr. 26/1997</u>. Samkomulag Samskipa og Eimskips um samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku talið fara gegn 10. gr. samkeppnislaga en forsendur taldar til þess að veita því undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga til <u>1. ágúst 2000</u>.

- 23. júlí 2002 – Samskip og Eimskip undirrituðu samkomulag um samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku.[4595] Þann 25. september sama ár sendu fyrirtækin undanþágubeiðni til Samkeppniseftirlitsins.

- 27. mars 2003 - Ákvörðun nr. 11/2003. Samkomulag Samskipa og Eimskips vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum talið fara gegn 10. gr. samkeppnislaga en forsendur taldar til þess að veita því undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga til 31. ágúst 2004.

- 1. september 2004 – Samskip og Eimskip undirrituðu áframhaldandi samkomulag um samstarf vegna flutninga til og frá Norður Ameríku.[4596] Þann 6. september sama ár sendu fyrirtækin undanþágubeiðni til Samkeppniseftirlitsins. Engin undanþága var veitt. Fyrirtækin héldu samstarfinu áfram þrátt fyrir það.

- Í nóvember 2006 – Samskip og Eimskip gerðu samning vegna samstarfsins sem taka átti gildi 1. janúar 2007. Sá samningur var ekki undirritaður af báðum aðilum.[4597] Ellefta sama mánaðar sóttu fyrirtækin um undanþágu til Samkeppniseftirlitsins fyrir samstarfinu. Fyrirtækin héldu áfram samstarfinu þrátt fyrir að engin undanþága hafi verið veitt.

8987. Samskipum var því ljóst eða mátti vera ljóst að samstarfið við Eimskip vegna sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku færi gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga.

8988. Samstarf Samskipa og Eimskips um Norður-Ameríku flutninga var því ólögmætt þegar undanþága fyrir því samkvæmt ákvörðun nr. 11/2003 féll úr gildi.

16.3.2. Liður í *„Nýtt upphaf“* verkefninu

8989. Þegar Samskip ákváðu að ráðast í *„Nýtt upphaf“* verkefnið höfðu fyrirtækin um árabil, þ.e. frá 1. september 2004, haft með sér ólögmætt samstarf um Norður-Ameríku flutninga.

8990. Í köflum 7.2.1.1, 7.5.5.2. og 7.5.5.3. er lýst atvikum sem áttu sér stað þegar (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips í maí 2008. Þar kemur fram að innan Eimskips hafi komið fram hörð gagnrýni á Norður-Ameríku samstarfið við Samskip. Aftur á móti hafi (E)forstj verið mjög áhugasamur um þetta samstarf. Strax eftir að (E)forstj tók við starfi forstjóra Eimskips hafi hann látið segja upp samningnum við Samskip og lagt ríka áherslu á að koma á samskiptum við Samskip. Skyldu samskipti við Samskip vera *„öll á rekstrarhliðinni“* en sú deild bar ábyrgð á siglingakerfi fyrirtækisins.

8991. Á sama tíma, nánar tiltekið 2. júní 2008, sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Í honum velti hann m.a. upp stöðunni varðandi Norður-Ameríku samning Samskipa og Eimskips:

„-ameríka, segja upp núverandi samning, en svo gott sem ekkert magn er að fara þangað, endurmeta aðra samninga.“

8992. Samkvæmt framburði (S)forstj hjá lögreglu felst í framangreindum tölvupósti að Samskip hafi 2. júní 2008 verið að skoða að auka samkeppni við Eimskip með auknum TA flutningum í gegnum Evrópu. sbr.

[4595] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015, (fskj. 10, Samningar USA).
[4596] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015, (fskj. 10, Samningar USA).
[4597] Samskip afhenti við rannsókn málsins samning við Eimskip vegna samstarfs í Norður-Ameríku siglingum, sbr. afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015, (fskj. 10, Samningar USA). Það skjal er afhent óundirritað með gildistíma frá 01.10.2006 til 31.10.2008. Eimskip á hinn bóginn afhenti Samkeppniseftirlitinu þann 10.01.2018 annað eintak af Norður-Ameríku samningi sem er undirritað af hálfu þess […] en ekki af hálfu Samskipa. Afhent skjal frá Eimskip 10.01.2018, liður 2.2 b). Við rannsókn málsins afhentu fyrirtækin þannig sitthvort eintakið af því sem virðast vera samningsdrög frá árinu 2006. Óljóst er eftir hvaða samningi Samskip og Eimskip unnu eftir, þ.e. samningnum frá árinu 2004 eða óundirrituðum drögum frá árinu 2006. Kemur það ekki að sök í máli þessu, enda tilvist samstarfsins á þessum tíma óumdeilt í málinu. Sjá nánari umfjöllun í kafla 7.5.5.2 í ákvörðun þessari.

kafla 7.2.1.1. Af framangreindu leiðir jafnframt að Norður-Ameríku samningurinn hafði á þessum tíma litla þýðingu fyrir Samskip.

8993. Eins og rakið er í kafla 7.2.2 hittust (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj á fundi nokkrum dögum síðar, þ.e. 6. júní 2008, þar sem ákveðið var að hefja hið ólögmæta *„Nýtt upphaf"* verkefni sem hafði það að markmiði að raska samkeppni, sbr. umfjöllun í kafla 11.

8994. Þann 8. og 9. júní 2008 vistaðu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj hjá sér glærukynningu varðandi *„Verkefnið Nýtt upphaf"*, sbr. kafla 7.3. Samkvæmt þeirri glærukynningu áttu Samskip að draga úr samkeppni við Eimskip með TA flutningum og setja þess í stað flutningsmagn *„í kerfið"*, þ.e. siglingakerfið sem fælist í beinum siglingum Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku og samstarfi um það við Samskip.

8995. Líkt og fram kemur í kafla 7.5.5, sbr. einnig hér að framan, kom eftirfarandi m.a. fram í glærukynningunni um Norður-Ameríku samstarf fyrirtækjanna:

„US/Kanada

- *Frá US unnið að nýjum samningi og þarf að taka gildi frá 1. september*
- *Samskip tekur saman magn til/frá US og Kanada til að setja í kerfið"*

8996. Með þessu var samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum til og frá Norður-Ameríku orðið hluti af því umfangsmikla ólögmæta samráði sem fólst í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Með *„Nýtt upphaf"* verkefninu lögðust því af öll áform um að fyrirtækin hættu hinu ólögmæta samstarfi. Markmið fyrirtækjanna var áframhaldandi og aukin samvinna í sjóflutningum og var þegar í stað gripið til slíkra aðgerða.

8997. Sem áður segir sýna samtímagögn að umfangsmikil samskipti og upplýsingaskipti áttu sér stað í tengslum við samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum á seinni hluta árs 2008. Í kafla 7.7 er sett fram yfirlit yfir samskipti Samskipa og Eimskips eftir 6. júní 2008 og út það ár en líkt og ítarlega hefur verið fjallað um var með *„Nýtt upphaf"* verkefninu ákveðið að setja á fót vinnuhóp sem hafði það hlutverk að *„taka [þau] verkefni áfram"*, þ. á m. um margskonar aukið samstarf fyrirtækjanna í sjó- og landflutningum. Í vinnuhópnum sátu æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips.

8998. Var um að ræða ítrekaða fundi og önnur samtöl milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sem komu að hvers konar málefnum sem tengdust skiparekstri og siglingaáætlunum, samkeppni fyrirtækjanna í sjóflutningum og landflutningum og annarra sem fóru með málefni innan fyrirtækjanna sem heyrðu undir efnisþætti samráðsins. Á sama tíma unnu sömu stjórnendur að verðhækkunum fyrirtækjanna. Um þessi atvik er nánar fjallað í köflum 8 – 11, sbr. sérstaklega kafla 11.21.

8999. Í því samhengi er vert að minna á að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga því, líkt og rökstutt er í kafla 11, hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

9000. Í samræmi við það markmið að auka samstarf fyrirtækjanna setti (E)forstj fram þá hugmynd að Samskip yrðu beðin um að hætta að keppa í flutningum til og frá Norður-Ameríku, þ.e. að Samskip myndu hætta eða draga úr TA flutningum í gegnum Evrópu, og að verð yrði hækkað í beinum flutningum Eimskips, sbr. umfjöllun um tölvupóst (E)forstj 27. júní 2008 í kafla 8.4.

9001. Í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv 7. og 9. júlí 2008 er fjallað um tillögur um aukið samstarf Samskipa og Eimskips vegna siglingakerfa og sjóflutnings sem fólu í sér víðtækt aukið samráð fyrirtækjanna, t.a.m. með því að samræma að verulegu leyti siglingakerfi þeirra og skipta flutningamörkuðum. Var m.a. að finna tillögur varðandi Norður-Ameríku flutninga sem fólust í því að

Eimskip myndi fækka um eitt skip í siglingum á þeirri leið, líkt og raunin varð. Til að tryggja sem besta nýtingu var jafnframt lagt til að innflutningi frá Norður-Ameríku væri stýrt úr eða í TA kerfið eftir atvikum, þ.e. magn TA flutninga átti að ráðast af nýtingu í skipi Eimskips.

9002. Í kjölfarið hófst samskipta- og fundahrina þar sem fyrirtækin ræddu ítrekað um Norður-Ameríkusamstarfið og aðra þætti í hinu samfellda samráði. Í kafla 8.17 eru rakin samtímagögn sem sýna að á fundi Samskipa og Eimskips 6. október 2008 var rætt um verðlagningu á TA flutningum Samskipa, sem að meira eða minna leyti voru í samkeppni við beinar siglingar Eimskips. Líkt og komið hefur fram voru Samskip og Eimskip með 100% markaðshlutdeild í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Af þessu leiðir að öll samskipti milli keppinauta sem taka til atriða sem tengjast samkeppni milli þeirra eru afar varhugaverð í lagalegu tilliti. Eru þau sérstaklega varhugaverð ef viðkomandi fyrirtæki starfa á fákeppnismarkaði. Var þessi umræða og upplýsingamiðlun liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

9003. Stuttu eftir umræddan fund, eða þann 15. október 2008, sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1, afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv, þar sem m.a. kom fram að: *„[…] allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för […]*", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3 í ákvörðun þessari. Þetta sýnir að yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku lýsti því yfir við m.a. (S)forstj að öllum flutningum Samskipa frá Norður-Ameríku hafi verið beint til Eimskips. Þannig var dregið úr þeirri samkeppni sem Samskip gátu veitt Eimskip með TA flutningum og samstarf fyrirtækjanna aukið, í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Þetta var gert þrátt fyrir lítinn ábata Samskipa í Bandaríkjunum en *„hagur heildarinnar*" réð för. Í kjölfarið tilkynnti (S)frkvstj-N-Am *„að um 78-80% af fraktini [svo] er að koma með beinaskipinu [svo] í dag […]*", sbr. áðurnefndan kafla 8.19.3.

9004. Samkvæmt þessu hafði (S)forstj fallið frá þeirri hugmynd, sem hann hafði rætt við (S)frkvstj-millilandasv 2. júní 2008, að auka samkeppni við Eimskip með því að segja upp Norður-Ameríku samningnum og einbeita sér að TA flutningum. Ástæða þessa er sú sama og leiddi til þess að Samskip hættu við *„herferðina*" gegn Eimskip sem var rædd allt fram að fundinum 6. júní 2008.

9005. Samtímagögn sýna að Samskip töldu sig geta veitt Eimskip samkeppni með TA flutningum og gripið til þeirra ef það hentaði hagsmunum fyrirtækisins. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am 17. nóvember 2008 varpar ljósi á það. (S)frkvstj-N-Am hafði spurt (S)forstö-innfl1 hvað væri að frétta af viðræðum við Eimskip vegna nýs samnings um Norður-Ameríku flutninga. (S)forstö-innfl1 greindi frá því að *„þeir* [þ.e. Eimskip] *væru alveg brjálaðir*" yfir erindi sem Samskip hafði sent Samkeppniseftirlitinu í maí 2008. Einnig sagði (S)forstö-innfl1: *„Nú er bara málið að fara á fullu í TAS flutninga.*"[4598] Þessi óánægja Eimskips hafði hins vegar ekki áhrif á framgang samráðsins. Lokið var við nýjan samning milli Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríku flutninga 7. janúar 2009 og hélt annað samráð Samskipa og Eimskips áfram.

9006. Sú staðreynd að umfang flutninga Samskipa með Eimskip til og frá Norður-Ameríku var í magni talið í sögulegu lágmarki eftir mitt ár 2008 er sérlega athyglisverð í ljósi þess hversu mikla áherslu bæði fyrirtækin lögðu á að endurnýja samninginn og eiga um það marga fundi, sem og að ræða verðhækkanir og önnur samskipti vegna framkvæmdar á samráðinu bæði á árinu 2008 og síðar á rannsóknartímabilinu.

9007. Einnig ber að hafa í huga að á þeim tíma sem unnið var að endurnýjun og breytingum á flutningasamningi fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu (t.d. árin 2008, 2010 og 2011) var báðum fyrirtækjunum ljóst að verulega hafði dregið úr vægi flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Auk þess

[4598] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.689533.

bentu sumir stjórnenda Eimskips á að alltof lág framlegð væri af samningnum við Samskip um Norður-Ameríku flutninga og að samningurinn væri fyrirtækinu mjög óhagstæður.

9008. Í skýrslutöku hjá lögreglu, sbr. kafla 7.2.1.1, kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ekki geta útskýrt hvers vegna Eimskip hefði í maí 2008 sagt upp samningi við Samskip um flutninga til og frá Norður-Ameríku samhliða því að *„hefja sem fyrst“* viðræður um nýjan samning. Aðspurður um hvort það hafi verið talið mikilvægt fyrir Eimskip að halda þessu samstarfi áfram kvað (E)frkvstj-alþjsv samstarfið ekki hafa verið mikilvægt.[4599]

9009. Frá viðskiptalegu sjónarmiði virtist áhugi beggja fyrirtækjanna á þessum flutningum vera lítill. Engu að síður var talin þörf á tíðum samskiptum og fundarhöldum vegna endurnýjana og breytinga á honum sem og framkvæmd á samningnum. Í þessu sambandi skal rifjað upp að í samtímagögnum voru fundir sagðir verið langir, sbr. t.d. kafla 14.33.6.2.

9010. Engu breytti þótt undirmenn (E)forstj gagnrýndu þessa samvinnu Eimskips við Samskip. (E)deildstj-útfl1, deildarstjóri útflutnings hjá Eimskip, gagnrýndi á þessum tíma samninginn við yfirmenn sína, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.[4600] Gagnrýndi (E)deildstj-útfl1 bæði lága framlegð Eimskips af samningnum og að Samskip gætu sótt á viðskiptavini Eimskips á þessari siglingaleið (*„gætu farið í alla okkar kúnna […]“*). Þrátt fyrir aðvörunarorð (E)deildstj-útfl1 hélt Eimskip samstarfinu áfram og forðaðist að keppa um mikilvæga viðskiptavini Samskips, m.a. á þessari siglingaleið í samræmi við þá markaðsskiptingu sem fyrirtækin höfðu komið á sín á milli. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Norður-Ameríku samstarfið hafi verið hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu og að Eimskip hafi talið heildarhagsmunum sínum betur borgið með samstarfinu þrátt fyrir þá ágalla sem (E)deildstj-útfl1 benti á.

9011. Í þessu sambandi skal þess getið að (S)forstj varð heldur ekki við ósk undirmanns um að tiltekinni samvinnu við Eimskip yrði hætt eða dregið úr henni, sbr. tölvupósta (S)forstö-innfl1 til (S)forstj haustið 2011 vegna samvinnu Jóna og Eimskips, sem fjallað er um í kafla 16.1 hér á eftir. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru það, líkt og hjá (E)forstj, heildarhagsmunirnir af samráðinu sem réðu ákvörðun (S)forstj.

9012. Er framangreint m.a. til stuðnings því að samskiptin og samvinnan sem leiddi af Norður-Ameríku samstarfinu hafi einkum verið mikilvæg fyrir framgang samráðsins og velgengni *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

9013. Þegar draga fór úr þunga samráðs Samskipa og Eimskips á árinu 2013 var verkefnið *„Samningur við Samskip“* ekki meðal verkefna sem nutu forgangs hjá Eimskip.[4601] Renna samtímagögn frá árinu 2013 stoðum undir dvínandi áhuga lykilstjórnenda fyrirtækjanna á samskiptum vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum.

16.3.3. Samstarf aukið í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið

9014. Nýr samningur um samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum var undirritaður 7. janúar 2009. Samningurinn var undirritaður af (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl og gilti til 31. desember

[4599] Í skýrslutökunni var […] spurður um þýðingu umrædds samstarfs Eimskips við Samskip og fór hann að hlæja þegar það var borið saman við meginþætti í starfsemi félagsins eða eins og […] nefndi "*veltu félagsins, sem var þarna 15.000 manns með, með einhverja tvær billjónar evra í veltu skilurðu í því samhengi.*". Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 71.
[4600] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.450519. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.244662. Meðfylgjandi fyrrgreindum tölvupóstum […] var m.a. umræddur tölvupóstur hans frá 24.05.2008 *„Ameríkuleið“* eða *„USA Reports.pdf“*. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.234294.
[4601] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.330820.

2010.[4602] Í samninginn voru tekin upp ný ákvæði um samstarf fyrirtækjanna varðandi gáma. Í samningnum fólst því ekki aðeins endurnýjun og þar með áframhaldandi ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku heldur aukið gámasamstarf. Samningurinn var því í samræmi við það markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins að auka samstarf Samskipa og Eimskips. Um þetta er ítarlega fjallað í kafla 10.6.2. og kafla 18 en rétt er að útskýra þetta í stuttu máli.

9015. Á seinni hluta ársins 2008 áttu Samskip og Eimskip ítrekuð samskipti m.a. þar sem aukið gámasamstarf vegna Norður-Ameríku samstarfsins var rætt og undirbúið.[4603] Samtímagögn sýna að „*Gámamál í USA*" voru rædd á fundi fyrirtækjanna 6. október 2008 og að í desember 2008 hafi verið rætt um að gámasamstarf fyrirtækjanna tæki hvort tveggja til þess þegar Samskip notaði tóma gáma frá Eimskip og öfugt (frá öllum viðkomuhöfnum í USA og CA) og að aukið gámasamstarf tæki ekki eingöngu til kæli- og frystigáma eins og áður hafði verið ákveðið milli stjórnendanna heldur einnig þurrgáma. Ítarlega er fjallað um þessi samskipti og samningaviðræður Samskipa og Eimskips í kafla 10.6.2.

9016. Í hnotskurn fól þetta aukna samstarf í sér að Eimskip myndi útvega Samskipum tóma gáma fyrir flutningana ef Eimskip hafði slíka gáma til reiðu. Var þetta fyrsti skriflegi samningur fyrirtækjanna um gámamál vegna sjóflutninga milli Norður-Ameríku og Íslands og eitt dæmi af mörgum um afsprengi samráðs fyrirtækjanna sem hófst í kjölfar fundar þeirra 6. júní 2008.

9017. Þannig segir í 6. gr. samningsins að Eimskip (Carrier) skyldi útvega gáma í Reykjavík og viðkomuhöfnum í Bandaríkjunum og Nova Scotia í Kanada undir flutning fyrir Samskip (Shipper) á grundvelli samningsins, ef gámar væru lausir hjá Eimskip á þeim tíma. Í öðrum tilvikum ættu Samskip að nota sína eigin gáma. Ýmis frekari ákvæði voru í samningnum um gámasamstarf. Verðlagsákvæði 5. gr. samningsins voru fjölþættari en áður og var sjófrakt hærri ef Eimskip útvegaði Samskipum gáma.

9018. Sýna gögn málsins að allt að helmingur af gámum sem Samskip notuðu fyrir innflutning frá Norður-Ameríku voru gámar frá Eimskip en afgangurinn eigin gámar Samskipa eða gámar sem Samskip útveguðu frá þriðja aðila.

9019. Þegar samtímagögn eru virt í heild sinni er ljóst að gámasamstarf Samskipa og Eimskips á grundvelli Norður-Ameríku samningsins var hluti af stærra samkomulagi um að fyrirtækin útveguðu hvort öðru gáma óháð flutningaleiðum eða staðsetningu gáma hverju sinni. Var um að ræða víðtækt gámasamstarf að þessu leyti sem var hluti „*Nýtt upphaf*" verkefnisins.

9020. Rétt er að árétta að á fundi Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009 var ekki aðeins undirritaður samningur um áframhaldandi ólögmætt samstarf í Norður-Ameríku flutningum og aukið gámasamstarf heldur var einnig rætt um aðra þætti „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Þessu til stuðnings vísast til þess að 6. janúar 2009, daginn áður en nýr Norður-Ameríku samningur var undirritaður, vísaði (E)frkvstj-skiparekst, í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl, til þess að tveir síðarnefndu væru að „*vinna samning(a) við Samskip,*", sbr. kafla 11.14.1. og 11.19. Þá vísast t.d. til þess að í dagbók (S)forstö-innfl1 þann 4. desember 2008 var bókaður fundur „*Eimskip*" kl. 9:00. Í dagbók (E)frkvstj-flutnkerf var sama dag bókaður fundur með heitinu „*Fundur með S-line*". Var fundarefnið eftirfarandi: „*Fara yfir samninga*".[4604] ". (E)frkvstj-flutnkerf vísaði þannig til samninga fyrirtækjanna í fleirtölu og er það í samræmi við gögn málsins um samskipti og samninga um aukið samstarf fyrirtækjanna á þessum tíma, sbr. t.d. verkefni á verkefnalista sem (S)forstj sendi sér 2. nóvember 2008: „*Eimskip-nýir samningar*". Er þetta því í samræmi við önnur samtímagögn og að umræðuefni fyrirtækjanna á þessum fundum hafi tekið til fleiri verkþátta „*Nýtt upphaf*" verkefnisins en samstarfs í Norður-Ameríku flutningum. Þá er í

[4602] Samninginn er m.a. að finna í afrituðu tölvuskjali frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.477533.
[4603] Sbr. t.d. tölvupóstur […] til […], dags. 05.10.2008, þar sem fundur fyrirtækjanna daginn eftir var undirbúinn. Þar átti m.a. að ræða „*Gámamál í USA*", sbr. einnig tölvupóst […] til […] og […] (afrit til […]), dags. 10. og 11. desember 2008.
[4604] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskip. […]. Doc. ID. 0.7.33.696670.

kafla 11.19.2. gerð grein fyrir því að samhliða endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum átti að skoða samstarf fyrirtækjanna í vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku (og vöruhúsaafslátt).

9021. Í kafla 11.19.2. er jafnframt rakið að Samskip og Eimskip hafi eftir undirritun samningsins haldið samstarfi eða fyrirkomulagi fyrir *„utan samning“*, þ.e. a.m.k. eftirfarandi samstarfi eða fyrirkomulagi:[4605]

- Staðsetning Eimskips á tómum kæli- og frystigámum fyrir Samskip frá Boston til Richmond án endurgjalds. Af upplýsingum frá Samskipum má ráða að í þessu fólst að (S)forstö-innfl1 vildi tryggja að milli fyrirtækjanna væri áframhaldandi sameiginlegur skilningur á því að Eimskip myndi án endurgjalds flytja gáma Samskipa milli hafna í Bandaríkjunum sem tengdust flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. [4606]

- Tekið út úr samningi og haft sér samkomulag milli aðila um greiðslufyrirkomulag, þ.e. að Samskip hf. önnuðust greiðslur til Eimskips fyrir Samskip Inc. samkvæmt Norður-Ameríkusamningnum.

9022. Það samstarf sem fyrirtækin héldu fyrir *„utan samning“* var ekki tilkynnt til samkeppnisyfirvalda þegar þau sóttu um undanþágu fyrir samningnum 26. janúar 2009.

9023. Hér má nefna að í Norður-Ameríku samningi fyrirtækjanna frá desember 2010 var sama háttalagið hjá stjórnendum fyrirtækjanna. Fyrirtækin gerðu þá *„hliðarsamning“* við Norður-Ameríku samning þeirra sem hvorki var afhentur FMC né Samkeppniseftirlitinu, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

9024. Líkt og rakið er í ákvörðun þessari fólst í þessu samstarfi Samskipa og Eimskips um Norður-Ameríkuflutninga reglubundin og umfangsmikil samskipti allt rannsóknartímabilið. Árétta ber að samvinna í Evrópu- og Norður-Ameríku flutningum og samvinna tengd gámum féll beint undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið og er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að endurnýjun fyrirtækjanna á Norður-Ameríkusamningnum í janúar 2009 og samskipti tengd því á seinni hluta árs 2008 og byrjun árs 2009 hafi verið liður í framkvæmd á því verkefni. Þau samskipti eru nánar rakin í köflum 11.18 og 11.19. og vísast til þeirrar umfjöllunar. Þar er varpað ljósi á það að þessa fundi sátu lykilstjórnendur hjá fyrirtækjunum sem m.a. komu að samkeppnislegri stefnumörkun þeirra og tóku ákvarðanir um verðlagningu á viðkomandi þjónustu. Af því er dregin sú ályktun að á þessum fundum hafi Samskip og Eimskip haft tækifæri til að ræða hvers konar málefni sem tengdust flutningastarfsemi og hinu samfellda samráði fyrirtækjanna.

9025. Samskipti Samskipa og Eimskips drógu úr óvissu og sjálfstæði þeirra sem keppinauta m.a. varðandi verðlagningu til viðskiptavina. Styrktu þau framkvæmd samráðsins og til varð á markaðnum það ólögmæta ástand sem nefnt var í samtímagögnum *„friðurinn“*. Í því fólst markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini sem gaf fyrirtækjunum tækifæri á að verjast verðlækkunum og skapaði jafnframt möguleika á verðhækkunum.

9026. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga veittu hvorki Samskip né Eimskip upplýsingar um fundinn 7. janúar 2009.[4607] Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins fannst hvorki fundargerð né minnispunktar sem teknir voru saman á fundinum.

9027. Á meðal gagna málsins eru jafnframt samtímagögn sem sýna reglubundna framkvæmd á samráði Samskipa við Eimskip í sjóflutningunum á árinu 2009. Nefna má hér dæmi um slík samskipti á árinu 2009.

[4605] Tölvupóstsamskipti […] og […], dags. 21. og 28.10.2008 og 05.-06.11.2008; […] og […], dags. 8.-10.12.2008 og tölvupóstur […] til […], afrit til […], […] og […], dags. 30.12.2008, kl. 13:52.
[4606] Mgr. 1102 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 15 – 19. í bréfi Samskipa, dags. 24.02.2023.
[4607] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

- (S)frkvstj-millilandasv sendi tölvupóst 19. mars 2009 til m.a. (S)forstj, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1. Síðar sama dag framsendi hann tölvupóst sinn til (E)frkvstj-EimÍsl.[4608] Í honum gerði hann athugasemdir við þjónustu Eimskips í Norður-Ameríku siglingum.

- Á verkefnalista (E)forstj 24. apríl 2009 var verkefnið *„Re visit the Samskip Contract"* á lista undir liðnum *„Operation"* og átti að koma til vinnslu í maí 2009. Af þessu samtímagagni leiðir að forstjóri Eimskips ætlaði að endurskoða *„samninginn"* við Samskip. Á þessum tíma var í gildi m.a. nýr samningur við Samskip um Norður-Ameríku siglingar og *„neyðarsamkomulagið"*, auk samstarfssamningar um leigu og lán á gámum og vegna samstarfs í landflutningum.

- (E)forstö-innfl sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 6. maí 2009 sem hófst með orðunum *„Sæll félagi"*. Í honum óskaði hann eftir því að Samskip myndu fella niður tiltekin gjöld á Eimskip vegna flutninga fyrir Aðföng. Benti hann m.a. á þetta:

  „Það er ekki nýtt af nálinni að gámar séu fluttir með öðrum okkar en varan hýst af hinum en ég hef aldrei orðið var við að losun eða önnur slík umsýsla væri greidd af okkur eða ykkur sem flutningsaðila

  Heyri frá þér."

  (S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir og kvaðst vera í fríi og myndi skoða þetta í næstu viku. Það gerði hann og sendi (E)forstö-innfl tölvupóst 15. maí 2009 og í honum segir:

  „Við munum bakfæra þetta á ykkur. Þið eigið ekki að greiða þetta."[4609]

- (S)frkvstj-N-Am sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna 23. september 2009. Greindi hann frá því að hann hefði verið að *„hlera Eimskip"* og upplýsti um fyrirhugaðar breytingar á áætlun Eimskips.[4610]

- Þann 20. október 2009 voru (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í tölvupóstsamskiptum vegna flutninga frá Halifax í Kanada (26 gámar). Af samskiptunum má ráða að gámar Samskipa hafi ekki verið bókaðir með skipi Eimskips. Bað (S)forstö-innfl1 (E)forstö-innfl um að hafa samband við sína samstarfsmenn í Kanada *„og togaðu í einhverja spotta"*. (E)forstö-innfl svaraði daginn eftir: *„Ég gaf í gær fyrirskipun til Kanada með copy til [(E)frkvstj-N-Am] um að samþykkja þessa bókun og staðfesta við ykkur. Ég fylgi því eftir er nær dregur."* *(S)forstö-innfl1 svaraði: „Takk kærlega fyrir þetta".*[4611]

- Þann 28. október 2009 sendi (E)forstö-innfl aftur tölvupóst til (S)forstö-innfl1 varðandi samstarf fyrirtækjanna í siglingum.[4612]

16.3.4. Undanþága veitt á grundvelli rangra og villandi upplýsinga

9028. Þann 26. janúar 2009 sendu Samskip og Eimskip erindi til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna þeirrar samvinnu sem fólst í samningnum 7. janúar 2009, sbr. þágildandi 15. gr. laganna. Var því haldið fram að þessi samvinna myndi hafa jákvæð áhrif á samkeppni og gera Samskipum betur kleift að keppa við Eimskip. Var staðhæft að markmið *„umbjóðenda okkar með samningnum er að samkeppni ríki á viðkomandi markaði reglubundinna beinna sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku, til hagsbóta fyrir neytendur*."

[4608] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.580818.
[4609] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.742492. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.535209. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.744728.
[4610] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.437095.
[4611] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.600098.
[4612] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.779843.

9029. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, var samningi Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009 veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga með gildistíma til 31. desember 2010. Fram að þeim tíma var hins vegar engin undanþága í gildi.

9030. Sú undanþága sem veitt var með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009 var aftur á móti veitt á grundvelli ófullnægjandi, rangra eða villandi upplýsinga frá Samskipum og Eimskip, sbr. nánari umfjöllun í kafla 34.

9031. Í undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips voru ekki veittar neinar upplýsingar um samstarf, samvinnu eða gagnkvæm viðskipti fyrirtækjanna sem hafði þá þegar átt sér stað og var enn í framkvæmd er undanþágubeiðnin var send Samkeppniseftirlitinu 26. janúar 2009, sbr. umfjöllun í köflum 5 – 11 og kafla 13. Þá var heldur ekki upplýst að samningur fyrirtækjanna væri einn liður af mörgum í umfangsmiklu samráði þeirra sem hófst um mitt ár 2008, með *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Auk þess var ranglega gefið til kynna að samkeppni ríkti á milli fyrirtækjanna og að markmið samstarfsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda. Enn fremur var haldið frá samkeppnisyfirvöldum mikilvægum upplýsingum til að leggja mat á þau nánu tengsl og samskipti sem höfðu myndast á milli tiltekinna starfsmanna og stjórnenda fyrirtækjanna.

9032. Til viðbótar ber að horfa til þess að í undanþágubeiðninni upplýstu fyrirtækin með röngum og villandi hætti að samningurinn væri efnislega sambærilegur samningnum sem fjallað var um í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003. Segir svo að samningsaðilar *„munu sjálfir sinna áfram öllum öðrum þáttum flutninga en þeim sem samningurinn tekur til*". Átti þessi lýsing í undanþágubeiðninni ekki við rök að styðjast, enda var samstarf fyrirtækjanna langt umfram það gildissvið sem samningurinn afmarkaði og sem var grundvöllur undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga. Þannig áttu fyrirtækin til að mynda samstarf um aðra órjúfanlega þætti flutninga. Í því sambandi vísast meðal annars til samkomulags um leigu og lán á gámum, sbr. umfjöllun í köflum 8.17.1, 8.17.16, 10.6.2 og 17, landflutninga (for- og áframflutninga), sbr. umfjöllun í kafla 18, og skipaafgreiðslu, sbr. kafla 19.

9033. Í undanþágubeiðninni upplýstu fyrirtækin heldur ekki um samstarf og samskipti sem haldið var *„utan samnings*" vegna Norður-Ameríku samstarfsins, þrátt fyrir að þau atriði hefðu bein tengsl við samstarfið og samninginn, sbr. umfjöllun í köflum 10.2, 10.5.1, 10.6.2 og 11.19.2.

9034. Í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnis Eimskips og Samskipa var samstarf í Norður-Ameríku flutningum aukið sem fólst í því að fyrirtækin tóku upp í samninginn 7. janúar 2009 samstarf um notkun á gámum á þessari flutningaleið, sbr. nánar hér á eftir. Fyrirtækin gáfu því rangar upplýsingar í undanþágubeiðninni þegar þau staðhæfðu að samningur fyrirtækjanna væri efnislega sambærilegur fyrri samningi þeirra sem fjallaði hafði verið um í ákvörðun nr. 11/2003.

9035. Þar að auki var það eitt af skilyrðum samkeppnisyfirvalda fyrir veitingu framangreindra undanþága (þ. á m. ákvörðun nr. 46/2009) að Samskip og Eimskip tilkynntu samkeppnisyfirvöldum *„um allar breytingar á verði og viðskiptaskilmálum í flutningum til og frá Norður-Ameríku svo og aðrar breytingar á samkomulagi félaganna eða nýja samninga sem kunna að verða gerðir þeirra á milli*." Engar tilkynningar bárust um t.d. *„neyðarsamkomulagið*" eða viðbót við það eða um aukið samstarf Eimskips við Jóna, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

9036. Samtímagögn sýna að Samskip virtu ekki umrætt skilyrði. Með hliðsjón af umfjöllun um víðtækt samráð Samskipa og Eimskips, þ. á m. nýja samninga, sbr. m.a. kafla 17 og 18 í ákvörðun, er ljóst að að fyrirtækin áttu í samstarfi og gerðu samninga sem var hvorki upplýst um í undanþágubeiðnum þeirra til samkeppnisyfirvalda né tilkynnt um á meðan undanþágur voru í gildi líkt og skilyrði var gert um í forsendum þeirra.

9037. Var þetta til þess fallið að afvegaleiða samkeppnisyfirvöld. Sé tekið mið af þeim gögnum sem hefur verið aflað við rannsókn Samkeppniseftirlitsins er ljóst að samkeppnisyfirvöld höfðu ekki forsendur til að leggja rétt mat á aðstæður á markaði og stöðu skipafélagana og samkeppni þeirra á milli þegar undanþága var veitt vegna samstarfs fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum.

16.4. Evrópuflutningar

16.4.1. Samstarf fyrir árið 2008

9038. Í kafla 5.4 hefur verið fjallað um samstarf Eimskips og Samskipa í Evrópuflutningum, svokallað *„Neyðarsamkomulag*" en þann 30. nóvember 2001 undirrituðu fyrirtækin samkomulag sem þau nefndu *„Trúnaðarmál Neyðarsamkomulag*". Tók samkomulagið til flutninga milli Íslands og Evrópu og milli hafna í Evrópu.

9039. Samkvæmt orðalagi samkomulagsins tók það nánar tiltekið til samstarfs um *„gámaflutninga með skipum félaganna*" sem *„skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutningum á tómum einingum.*" Flutningsgjöldin sem tiltekin voru í samningnum tóku til flutninga *„innan Evrópu og til og frá Íslandi*." Var samningurinn ótímabundinn en unnt að segja honum upp með fjórtán daga fyrirvara.

9040. Samkvæmt orðalagi *„neyðarsamkomulagsins*" tók það til tvenns konar tilvika. Annars vegar þegar strand eða aðrar óviðráðanlegar orsakir kæmu í veg fyrir flutning á fullum gámum og hins vegar gilti samkomulagið almennt um flutninga á tómum gámum. Gildissvið samningsins var á hinn bóginn mun rýmra. Tók samkomulagið ekki aðeins til flutninga vegna óviðráðanlegra orsaka heldur einnig til venjulegra flutninga, þ.e. til almennra sjóflutninga félaganna milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Var flutningsgjald ákveðið fyrir þá flutninga: *„2x fyrir venjulegan flutninga*", *þ.e. tvöfalt „neyðarverð*" og var það handskrifað á samkomulagið. Í þessu sambandi ber að rifja upp að samkomulagið var af framkvæmdastjóra hjá Eimskip nefnt *„samstarfssamningur vegna Evrópu*".

9041. Við upphaf hins ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips í júní 2008 hafði þannig verið í gildi frá árinu 2001 ólögmætur leynilegur samningur milli fyrirtækjanna um Evrópuflutninga. Upplýstu fyrirtækin aldrei samkeppnisyfirvöld um samkomulagið og engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi vegna þessa.

9042. Líkt og rakið hefur verið var á sama tímabili í gildi samkomulag á milli Samskipa og Eimskips um flutninga á sjóleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku. Samkeppnisyfirvöld veittu því samstarfi undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga og gilti hún til 31. ágúst 2004, sbr. framanritað. Á þessum tíma var því til staðar samstarf milli Samskipa og Eimskip bæði í flutningum milli Íslands og og frá Norður-Ameríku, til og frá öðrum Evrópuríkjum og innan hafna í Evrópu.

16.4.2. Liður í *„Nýtt upphaf*" verkefninu

9043. Eins og áður hefur komið fram hófu Samskip og Eimskip aukið samráð eftir fund þeirra 6. júní 2008 og ákváðu að hefja hið ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefni. Einn þáttur í samráði fyrirtækjanna tók til takmörkunar á flutningsgetu og aukins samstarfs í sjóflutningum, þ. á m. milli Íslands og Evrópu.

9044. Líkt og fram kemur í kafla 7.5.5, sbr. einnig hér að framan, var í glærukynningunni vegna *„Nýtt upphaf*" verkefnisins fjallað um siglingakerfi og samstarf í Evrópuflutningum. Þessu tengt áttu Samskip og Eimskip samskipti um að gera sín á milli víðtækan *„almennan slot sharing samning*". Í þessu sambandi unnu fyrirtækin m.a. að því sem þau nefndu *útvíkkað*" neyðarsamkomulag.

9045. Rétt er að rifja upp og vísa til umfjöllunar í kafla 8.19 þar sem fjallað er um atvik í október 2008, m.a. þegar (S)forstj lagði fyrir (S)forstö-innfl1 að ræða við Eimskip um *„almenn slotverð“* og (S)frkvstj-millilandasv lagði til við (E)frkvstj-flutnkerf að Samskip og Eimskip myndu gera víðtækan samstarfssamning í siglingum til og frá Íslandi (*„almennur slot sharing samningur“*) og (E)frkvstj-flutnkerf svaraði með því að lýsa yfir að Eimskip væri tilbúið *„að skoða allt“*.

9046. Vísast hér einnig til umfjöllunar í kafla 9.12.2 um *„útvíkkað neyðarsamkomulag“* en í því fólst aukið samstarf í sjóflutningum, líkt og heiti þess gefur til kynna. Í drögum að hinu útvíkkaða neyðarsamkomulagi, sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008, sagði m.a. að markmið þess væri að *„nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður.“* Samningurinn átti þannig ekki einvörðungu að taka til flutninga sem myndu skapast vegna bilana skipa, strands eða annarra óviðráðanlegra orsaka, heldur einnig til almennra flutninga fyrirtækjanna án skilyrða.

9047. Þann 17. desember 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl. Í honum kom fram að (S)forstö-innfl1 væri *„með gamlan flutningsreikning sem er ógreiddur vegna ágreinings.“* Sagði að þessi ágreiningur tæki til uppskipunar (uppskipunargjald). (S)forstö-innfl1 bætti svo við:*„Ég hef látið gefa 50% afslátt af henni. Þið fáið sendan nýjan reikning“*.[4613]

9048. (E)forstö-innfl svaraði samdægurs og í tölvupósti hans sagði: *„Þessi flutningur er fyrir mína tíð hér en spurning hvort þú manst eftir þessu héðan? En er ekki eðlilegast að notast við neyðarsamkomulagið frá 2001 x 2 og gate/gate eins og venjan hefur verið? Við höfum mér vitanlega ekki innheimt svona upphæðir hjá ykkur fyrir það sem við höfum flutt fyrir ykkur.“*[4614]

9049. Síðar sama dag svaraði (S)forstö-innfl1 tölvupósti (E)forstö-innfl: *„Auðvitað er það eðlilegt. Skoðaði ekki fraktina. Kíkti bara að commentið frá RTJ. Laga fraktina líka.“*.[4615]

9050. Líkt og áður segir vísar *„Neyðarsamkomulagið x 2“* til samvinnu fyrirtækjanna um *„venjulega“* flutninga til og frá Evrópu. Höfðu þau náð saman um verð að því leyti. Umrætt verð var handskrifað á eintakið af samkomulaginu frá 2001, sbr. það sem áður hefur komið fram.

9051. Árétta ber að samvinna í Evrópu- og Norður-Ameríku flutningum og samvinna tengd gámum féll beint undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið og er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að öll samskipti því tengd hafi verið liður í framkvæmd á því verkefni. Þessi samskipti Eimskips og Samskipa drógu jafnframt úr óvissu og sjálfstæði þeirra sem keppinauta m.a. varðandi verðlagningu til viðskiptavina. Styrktu þau framkvæmd samráðsins og til varð á markaðnum það ólögmæta ástand sem nefnt var í samtímagögnum *„friðurinn“*.

9052. Samstarf Samskipa og Eimskip vegna Evrópuflutninga var í gildi allt rannsóknartímabil málsins. Fyrirtækin undirrituðu nýtt *„neyðarsamkomulag“* 9. desember 2010 um leið og þau undirrituðu nýjan samning um samstarf vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Var gildissvið hins nýja evrópusamnings orðað með rýmri hætti en í upphaflegri útgáfu eldra *„neyðarsamkomulagsins“*. Tók samkomulagið nú til flutninga vegna *„verulegrar röskunar á áætlun“* en var ekki lengur samkvæmt orðalagi sínu bundið við flutninga vegna *„óviðráðanlegra orsaka.“* Náði gildissvið samningsins til venjulegra flutninga óháð neyð. Vísast um þetta til umfjöllunar hér á eftir og kafla 5.4.

9053. Samráði Samskipa og Eimskips tengdu Evrópuflutningum var eðli málsins samkvæmt haldið leyndu fyrir samkeppnisyfirvöldum. Fóru Samskip og Eimskip ekki að fyrirmælum í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 um að tilkynna samkeppnisyfirvöldum um *„alla samninga“* *sem* fyrirtækin gerðu sín á milli og

[4613] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.702598.
[4614] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.702806.
[4615] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.702810.

um breytingar á þeim. Sama er að segja um samskonar fyrirmæli sem fram komu í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009. Það var ekki fyrr en Samkeppniseftirlitið bar undir fyrirtækin samtímagögn þeirra með birtingu AI að fyrirtækin greindu frá því að á rannsóknartímabilinu hafi verið í gildi samningur sem tók til venjulegra flutninga. Í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.*" Nánar er fjallað um ranga upplýsingagjöf Samskipa um *„neyðarsamkomulagið*" í kafla 25.1.2 og kafla 23 í ákvörðun þessari um brot gegn 19. gr. samkeppnislaga.

9054. Í athugasemdum Samskipa við AI er staðfest að samningur við Eimskip hafi verið *„í gangi frá árinu 2001*" og það svo endurnýjað árið 2010. Fyrirtækið mótmælir því á hinn bóginn að þessi samningar við Eimskip hafi brotið gegn samkeppnislögum. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.1.

9055. Samstarf Samskipa og Eimskips í Evrópuflutningum var áfram í gildi á árinu 2009 og sýna samtímagögn framkvæmd á grundvelli *„neyðarsamkomulagsins*". Þau gögn staðfesta enn frekar að umrætt samkomulag tók einnig til *„venjulegra flutninga*".

9056. (S)viðskstj, viðskiptastjóri hjá innflutningsdeild Samskipa, sendi 27. maí 2009 tölvupóst til starfsmanns TVG, dótturfélags Eimskips. Í honum sagði:

„[…] í framhaldi af samtali okkar fyrr í dag þá óska ég eftir að þú sýnir okkur skilning og gefir okkur ásættanlegt verð í þessa sendingu - t.d. e-h nálægt „one off" tilboðum hjá ykkur, ég fer ekki fram á meira. Það er alveg ljóst að það gerist bæði hjá ykkur, okkur og Eimskip að það detta inn sendingar - ég veit ekki betur en að það hafi verið fullur skilningur hjá okkur og Eimskip að stilla verðlagningunni í hóf.

Í gildi er samningur milli Samskip og Eimskip um Ameríkuflutninga svo og "neyðarsamningur" sem þú vafalaust getur fengið staðfest hjá „collegum" þínum í Eimskip, þó svo að þetta geti ekki flokkast undir neyðartilvik þá veit ég að á e-h tímapunkti þarft þú/þið að leita á sama hátt til okkar í svipuðum tilfellum - ég trúi því ekki að þú viljir að við notum flöt verðskráverð í málum sem mögulega koma inná okkar borð í framtíðinni, gagnvart ykkur !!

með von um að þú staðfestir leiðréttingu á þessum reikningi."[4616]

9057. (S)viðskstj sendi annan tölvupóst til þessa starfsmanns TVG þann 11. júní 2009 vegna þessa sama máls og í honum segir: *„[…] var Stjórnin búinn að fá erindið inná borð hjá sér og úrskurða ? Vinsamlegast gefðu mér svar a.s.a.p. hvort þið hafið komist að niðurstöðu!"*[4617]

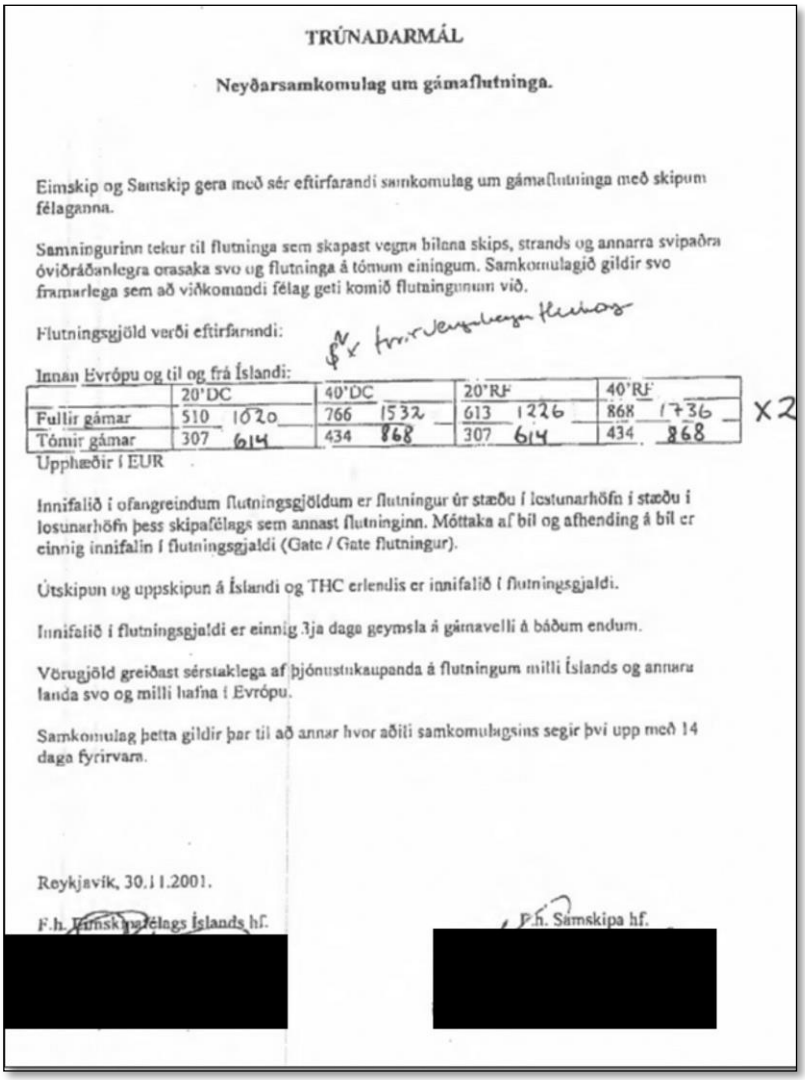
9058. (S)forstö-innfl1 var sent afrit af þessum tölvupóstum undirmanns hans til dótturfélags Eimskips.

9059. Þann 7. ágúst 2009 fékk (E)frkvstj-sala/þj, sem þá hafði nýlega tekið við stöðu framkvæmdastjóra sölu- og þjónustu hjá Eimskip, sent eintak af Norður-Ameríku samningnum frá janúar 2009. Spurði (E)frkvstj-sala/þj samstarfsmann sinn í kjölfarið hvort til væri eintak af samningi við Samskip vegna flutninga til og frá Evrópu: *„[…] eigum við líka á file samstarfssamning við þá vegna Evrópu?*"[4618]

[4616] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.747691.
[4617] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.750596.
[4618] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.261680.

9060. Hann fékk eftirfarandi svar frá samstarfsmanni sínum: *„Ég á ekki formlegan samning vegna Evrópu- hef ekki séð hann ennþá. En hingað til höfum við verið að vinna á svokölluðu Neyðarsamkomulagi og það er hér í viðhengi. Verðin sem eru handskrifuð [til hægri] eru í gildi.“*[4619]

9061. Meðfylgjandi var umrætt neyðarsamkomulag með hinu handskrifaða verði fyrir m.a. hina *„venjulegu“* flutninga.[4620]



TRÚNAÐARMÁL

Neyðarsamkomulag um gámaflutninga.

Eimskip og Samskip gera með sér eftirfarandi samkomulag um gámaflutninga með skipum félaganna.

Samningurinn tekur til flutninga sem skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutninga á tómum einingum. Samkomulagið gildir svo framarlega sem að viðkomandi félag geti komið flutningunum við.

Flutningsgjöld verði eftirfarandi:

Innan Evrópu og til og frá Íslandi:

	20'DC	40'DC	20'RF	40'RF
Fullir gámar	510 1020	766 1532	613 1226	868 1736
Tómir gámar	307 614	434 868	307 614	434 868

X2

Upphæðir í EUR

Innifalið í ofangreindum flutningsgjöldum er flutningur úr stæðu í losunarhöfn í stæðu í losunarhöfn þess skipafélags sem annast flutninginn. Móttaka af bíl og afhending á bíl er einnig innifalin í flutningsgjaldi (Gate / Gate flutningur).

Útskipun og uppskipun á Íslandi og THC erlendis er innifalið í flutningsgjaldi.

Innifalið í flutningsgjaldi er einnig 3ja daga geymsla á gámavelli á báðum endum.

Vörugjöld greiðast sérstaklega af þjónustukaupanda á flutningum milli Íslands og annarra landa svo og milli hafna í Evrópu.

Samkomulag þetta gildir þar til að annar hvor aðili samkomulagsins segir því upp með 14 daga fyrirvara.

Reykjavík, 30.11.2001.

F.h. Eimskipafélags Íslands hf. [redacted]

F.h. Samskipa hf. [redacted]

9062. (E)frkvstj-sala/þj fjallaði aftur um *„neyðarsamkomulagið“* síðar í ágúst 2009. (E)frkvstj-skiparekst sendi tölvupóst til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj 19. ágúst 2009 með heitinu *„Samskip – Contracts“*. Í tölvupósti sínum fjallaði (E)frkvstj-skiparekst um *„neyðasamkomulagið“* og möguleika á *„slott“* samstarfi við Samskip *„utan neyðar.“* Bent (E)frkvstj-skiparekst á að hvað Evrópu varðaði væri í gildi

[4619] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.261750.
[4620] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.261750.

„neyðarsamningur“, en enginn samningur ef annar hvor aðilinn þyrfti að *„slotta“* með hinum frá einstökum höfnum, einhverra hluta vegna, utan neyðar.

9063. Í svari (E)frkvstj-sala/þj lagði hann til að Eimskip hefði frumkvæðið að því að hafa samband við Samskip með það fyrir augum að endurnýja flutningasamkomulag þeirra vegna Evrópuflutninga (*„neyðarsamkomulagið“*). Í tölvupóstinum sagði m.a.: *„Það væri gott og tímabært að endurnýja neyðarsamninginn og athuga vel með að bæta inn möguleikum á raunhæfum verðum þegar ekki er um hrein neyðartilfelli að ræða. Getur gagnast okkur og sparað töluvert t.d. hefðum við getað nýtt okkur þá inn til VES og fengið skip án krana mun ódýrara en Celia ef raunhæfari verð hefðu staðið til boða. Svo er spurning hver reynsla okkar er af USA samningnum hann er eins og (E)frkvstj-skiparekst segir up for review núna í December. Hvernig tökum við þetta áfram?“* [4621] Þá sagði einnig: *„Eðlilegast að við […] nálgumst þá [Samskip] bara spurning hvort það eigi að vera ég* [(E)frkvstj-sala/þj] *og þú* [(E)forstö-innfl] *ég og (E)forstj eða allir (sem er líklega of mikið)“*). Lagði (E)frkvstj-sala/þj þannig til að Eimskip myndi hafa samband við (S)frkvstj-millilandasv eða (S)forstö-innfl1 hjá Samskipum samhliða því að Norður-Ameríku samningur fyrirtækjanna yrði endurskoðaður seinna á árinu 2009.

9064. Í þessu samhengi ber að líta til þess að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóri Jóna, skipulögðu að hittast 16. nóvember 2009.[4622] Við rannsókn málsins hefur ekki fundist fundargerð eða punktar frá fundinum. Umrædd afhent gögn sýna að þeir hafi ráðgert að ræða samstarf Eimskips og dótturfélags Samskipa, Jóna, sem tengdist sjóflutningum til og frá Bretlandi (Immingham).[4623] Er þetta til vitnis um áframhaldandi samvinnu í siglingum.

9065. Þennan sama dag og (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna ætluðu að hittast, 16. nóvember 2009, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl með heitinu *„Gámaleigureikningur“*. Í honum sagði:

9066. *„Getur þú aðstoðað mig með þennan reikning. TVG er að senda okkur gámleigureikning þar sem þeir rukka $41 per dag og 0 frídaga. Eins og þú veist þá er þetta bara móðgun og ég nenni ekki að fara að rífast við* [(E)frkvstj-TVG] *eða* [(S)frkvstj-Jóna] *varðandi þetta. Það koma alltaf bara einhverjir stælar frá þeim. Það verður að vera einhver lína á milli fyrirtækjanna, þ.e. Eimskip/TVG og Samskip/Jónar, varðandi gámaleigufríðindi. Spurningin er bara hvers konar samkomulagið við eigum að vinna eftir. Við erum að vinna eftir ákveðinni línu í USA samningnum. Á það að gilda fyrir aðra gáma líka? Hver er þín skoðun á þessu? Heyri í þér“*.

9067. (E)forstö-innfl svaraði þessum tölvupósti sama dag:

„Þetta er svolítið illviðráðanlegt þar sem um er að ræða gáma sem eru ekki á okkar vegum þ.e. þetta kemur CFR til Íslands frá Rtm en áður með Deep Sea Línu. Eins og þú væntanlega þekkir fellur þetta undir svo kallaða Express gáma hjá okkur og erum við að rukka okkar viðskiptavini um það sama og þú ert rukkaður af TVG fyrir slíka gáma. Mér sýnist þú fá rúma viku í frídaga.

Það er allt annað mál með gáma í okkar eigu eða í langtímaleigu. Þar er sjálfsagt að skoða gagnkvæmt samkomulag um fríðindi og verð.

En ég skal leggjast undir feld og skoða hvort eitthvað er hægt að gera.“[4624]

9068. Daginn eftir sendi (S)forstö-innfl1 á ný tölvupóst til (E)forstö-innfl vegna þessa:

[4621] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.267267.
[4622] Afhent tölvupóstsamskipti frá Eimskip 10.01.2018. […].
[4623] Afhent tölvupóstsamskipti frá Eimskip 10.01.2018. […]. Með þessum samskiptum […] afhenti Eimskip óundirritaðan skriflegan samning. *„Samningur 4618.pdf“*
[4624] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.785266.

„Við vitum að bæði við og þið eruð að borga ca 5-10 USD fyrir þessa gáma á dag. Það er síðan verið að rukka okkur um 42 USD. Eruð þið ekki til í að semja um einhver fríðindi á þessum gámum?"[4625]

9069. Dæmi um framkvæmd á þessu samkomulagi á árinu 2010 er að finna í samskiptum (S)forstö-útfl við undirmenn í mars 2010. Þannig sendi (S)viðskstj4 þann 11. mars 2010 tölvupóst til (S)forstö-útfl og spurði hvort hann væri með *„verð frá Eimskip*" á útflutningi frá Reyðarfirði til Immingham í Bretlandi. Hann þyrfti að senda gám með Eimskip. (S)forstö-útfl svaraði og sagði að í gildi væri samkomulag við Eimskip en hann þekkti ekki verðið.[4626] (S)kostneftirl sendi síðan tölvupóst og gerði grein fyrir því verði sem gilti milli Samskipa og Eimskips. Var það áðurnefnt handskrifað verð sem gilti fyrir *„venjulegan flutning*".[4627]

9070. Framangreint sýnir að af samvinnu fyrirtækjanna í sjóflutningum leiddu margvísleg ólögmæt upplýsingaskipti milli þessara keppinauta. Vísað var til þessa samstarfs í umræðu um verð og rætt um nauðsyn á *„ákveðinni línu*" milli fyrirtækjanna. Var þetta til þess fallið að hafa skaðleg áhrif á samkeppni og var hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna.

16.5. Annað samstarf í sjóflutningum sem leiddi af *„Nýtt upphaf*" verkefninu

9071. Breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu Samskipa og Eimskips á seinni hluta 2008 sköpuðu tiltekin viðfangsefni. Samtímagögn sýna að nauðsynlegt var fyrir Samskip og Eimskip að leysa saman þessi viðfangsefni til að tryggja að hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna myndi skila sem mestum ábata fyrir þau.

9072. Eitt dæmi um slíkt viðfangsefni var að takmörkun Samskipa á flutningsgetu og breyting á siglingaáætlun fól í sér að Samskip fluttu ekki lengur tóma gáma sjóleiðina frá Reykjavík (og Grundartanga) til Reyðarfjarðar. Þetta var þýðingarmikið viðfangsefni þar sem fyrirkomulag Samskipa vegna flutningaþjónustu fyrir Alcoa hafði fram að þessu m.a. byggt að hluta á því nota tæmda innflutningsgáma, sem langflestir komu til Suðvesturlands, til að flytja út ál Alcoa frá Reyðarfirði til aðallega Rotterdam.

9073. Í kafla 9.12.1 er því lýst að leyst var úr þessu með samstarfi Samskipa og Eimskips sem tók m.a. til flutninga Eimskips á tómum gámum Samskipa frá Reykjavík til Grundartanga og gámastýringar. Sökum m.a. þessa gekk upp hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna sem tók til breytingar á siglingakerfum, takmörkunar á flutningsgetu og flutninga fyrir Alcoa. Er lýsandi fyrir samráðið að stjórnandi hjá Eimskip vísaði til Samskipa sem *„félaganna*" og að Eimskip myndu annast þessa flutninga fyrir *„félaganna*" frá Reykjavík til Reyðafjarðar þegar *„á þarf að halda*", sbr. tölvupóstur sem (E)frkvstj-skiparekst sendi m.a. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 20. nóvember 2008. Í þessu fólst að Eimskip myndi vera til staðar fyrir Samskip til að tryggja að þessi þáttur hins ólögmæta samráðs gengi upp.

9074. Í kafla 9.12.1 eru samtímagögn rakin sem sýna að í september 2008 náðu Samskip og Eimskip saman um gagnkvæma flutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar. Gögn frá nóvember 2008 staðfesta jafnframt að Eimskip ætlaði að virða það samkomulagi vegna þessara flutninga á gámum fyrir Samskip og önnur samtímagögn sýna að fram á árið 2013 var það stöðugt viðfangsefni fyrirtækjanna að stýra nýtingu gáma í Mjóeyrarhöfn og var algengt að skortur væri á tómum gámum á Reyðarfirði. Með vísan til þessa er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi gert með sér samning um samstarf í flutningum á tómum eða fullum gámum frá Reykjavík til Mjóeyrarhafnar á Reyðarfirði og var

[4625] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.786326.
[4626] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.958958.
[4627] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.959001.

sá samningur í samræmi við markmið *„Nýtt upphafs“* verkefnisins og hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna um breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

9075. Annað viðfangsefni sem leiddi af takmörkun Eimskips á flutningsgetu og breyting á siglingaáætlun var að fyrirtækið hafði skert flutningsþjónustu milli Íslands og Færeyja og áfram til Bretlands og meginlands Evrópu. Þessu tengt vísast t.d. til umfjöllunar um vilja Samskipa og Eimskips til að auka samstarf sitt með drögum að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi“* í október 2008 og í samskiptum fyrirtækjanna við undirbúning þess, sbr. m.a. kafla 9.4 og 9.12.2.1. Þá vísast til þess að í tölvupóstum (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv frá 16. október 2008, sbr. kafla 9.12.2, fjallaði hann, samhliða tillögu sinni um *„útvíkkað neyðarsamkomulag“*, um að breyta þyrfti verklagi innan Samskipa ef fyrirtækið ætlaði að fara *„flytja meira“* með Eimskip, m.a. frá Reykjavík til Færeyja. Einnig lýsti hann viðræðum við (E)forstö-innfl um flutninga fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Í kafla 9.12.2.2 eru rakin samtímagögn sem sýna að á komst samstarf milli Samskipa og Eimskips um flutninga milli Reykjavíkur og Færeyja og sýna gögnin framkvæmd þess. Vísast hér t.d. til tölvupósts frá 27. október 2008 sem bar heitið *„Flutningar til Færeyja“*, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9.12.2.2.

16.6. Samráð í sjóflutningum aukið enn frekar með samstarfi Eimskips og Jóna

9076. Samfellt ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips var við lýði á árinu 2009 og tók það m.a. til áframhaldandi samstarfs í sjóflutningum.

9077. Fyrirtækin áttu í samstarfi vegna sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku, til og frá Evrópu, milli Íslands og Færeyja og innan hafna á Íslandi (Reykjavík-Reyðarfjörður). Seint á árinu 2009 juku fyrirtækin við samráð sitt í sjóflutningum með samningi milli Eimskips og Jóna, dótturfélags Samskipa. Var það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnis Samskipa og Eimskips. Verður nú vikið að þessu.

16.6.1. Aukið samstarf hefst í nóvember 2009

9078. Líkt og fyrr segir var samráð Samskipa við Eimskip í sjóflutningum aukið á árinu 2009 með samningi milli Eimskips og Jóna (Samskipa).

9079. Flutningsmiðlunin Jónar var alfarið í eigu Samskipa hf. Eru þessi félög hluti af sömu efnahagslegu einingu og því eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga, sbr. kafla 1.1. Bæði Samskip og Jónar hafa upplýst Samkeppniseftirlitið um að Jónar starfi *„í raun sem söludeild móðurfélagsins“*. Hefur og komið fram hjá bæði Jónum og Samskipum að Jónar séu keppinautur Eimskips.[4628]

9080. Fjöldi samtímagagna staðfesta að samkomulag hafi komist á milli Eimskips og Jóna í nóvember 2009 um flutning Eimskips á gámum Jóna til og frá Íslandi. Með því samkomulagi var þannig aukið við það samráð Samskipa og Eimskips sem þegar var fyrir hendi í sjóflutningum á þessum tíma og lýst hefur verið hér að framan.

9081. Við munnlega upplýsingagjöf 17. september 2013 var (E)forstj inntur eftir því hvort starfsmenn Eimskips og Samskipa hefðu átt í samskiptum á síðastliðnum árum. (E)forstj svaraði:

„Nei, ekki, ekki svo ég viti annað en út af til dæmis Ameríkusamningnum og út af samningum frá Bretlandi. Það eru samningar sem að maður veit til að hafi verið sendir hingað[4629] *vegna þess að við höfum verið að reyna að fá ykkur til að setja grænt ljós að við megum gera samning við þá, vegna þess að við vitum stundum ekki hvoru megin við vegginn við eigum að vera, því að ef við gerum ekki samning*

[4628] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2015, bls. 9-10. Bréf Jóna Transport til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.02.2009, bls. 2-4. Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.11.2017, bls. 8 (fyrir árin 2007-2013).
[4629] […] vísar hér til Samkeppniseftirlitsins.

þá gætum við líka verið kærðir fyrir að halda þeim fyrir utan, þannig að það er svolítið óþægilegt stundum að vera að skrifa undir samninga og ég held þeir hafi verið að biðja okkur að skrifa undir samning núna bara í gær eða fyrradag."

9082. Sagði (E)forstj að annars vegar (E)frkvstj-sala/þj og hins vegar (S)forstö-útfl og (S)forstj hefðu átt í samskiptum vegna framangreinds.[4630]

9083. (S)frkvstj-Jóna var framkvæmdastjóri Jóna. Við munnlega upplýsingagjöf 17. september 2013 var (S)frkvstj-Jóna inntur eftir því hvort starfsmenn Samskipa og Eimskips hefðu átt í samskiptum á síðastliðnum árum. (S)frkvstj-Jóna svaraði því til að það hefðu *„örugglega*" verið samskipti út af Ameríkuflutningum og staðfesti síðan að Jónar hefðu keypt þjónustu af Eimskip vegna flutninga við kvikmyndaverkefni til og frá Bretlandi og Bandaríkjunum og vegna almennra flutninga frá Bretlandi.[4631]

9084. Lýsti (S)frkvstj-Jóna því að hann hefði átt í samskiptum við m.a. (E)frkvstj-sala/þj vegna umræddra viðskipta Jóna við Eimskip. Einnig hefði hann átt bæði vinnutengd og persónuleg samskipti við (E)frkvstj-flutnkerf. Enn fremur hefði hann átt í samskiptum við (E)deildstj-TVG hjá TVG.

9085. Samkvæmt framansögðu greindi (E)forstj frá því að samskipti hefðu verið milli Eimskips og Samskipa út af *„samningum frá Bretlandi.*" (S)frkvstj-Jóna greindi frá því að Jónar hefðu átt í samskiptum við Eimskip vegna m.a. *„Ameríkuflutninga*" og *„almennra flutninga frá Bretlandi*".

9086. Gögn málsins gefa til kynna að undirbúningur vegna flutninga frá m.a. Bretlandi hafi hafist eigi síðar en í nóvember 2009. Eins og fyrr greinir voru samskipti milli (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj á þessum tíma. Þetta sést m.a. af tölvupósti sem (E)frkvstj-sala/þj sendi til (E)frkvstj-lögfr (afrit til (E)forstj) 12. nóvember 2009:

„[…] Jónar voru í sambandi við mig og báðu um að fá að taka með okkur 1 gám í viku fram til jóla frá Immingham, ég bað um að fá senda fyrirspurn frá þeim á e-mail til að skoða en útilokaði ekkert í þessu. Vildi bera undir þig hvernig við ættum að standa að þessu ef af yrði, sbr. USA samning."[4632]

9087. (E)frkvstj-lögfr var yfirmaður lögfræðimála hjá Eimskip. Er ljóst að (E)frkvstj-sala/þj vildi fá leiðbeiningar um hvernig ætti að *„standa að*" þessu samstarfi við helsta keppinaut fyrirtækisins. Tilvísun til *„USA samnings*" gefur til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi viljað vita hvort sækja ætti um undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga við samráði. Samskip og Eimskip höfðu í lok janúar 2009 sótt um undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga, sbr. 15. gr. laganna, vegna samkomulags um samvinnu í siglingum til og frá Norður-Ameríku. Samkeppniseftirlitinu barst aldrei undanþágubeiðni frá fyrirtækjunum vegna annars samstarfs þeirra í sjóflutningum.

9088. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna skipulögðu að hittast 16. nóvember 2009. Við rannsókn málsins hefur ekki fundist fundargerð eða punktar frá fundinum en afhent gögn sýna að þeir hafi a.m.k. ráðgert að ræða samstarf Eimskips og Jóna sem tengdist sjóflutningum til og frá Bretlandi (Immingham).[4633] Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að í kjölfar þeirra samskipta (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi komist á samningur um að Eimskip myndi flytja gáma fyrir Jóna. Vísast nánar til tölvupóstsamskipta milli (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna á tímabilinu 12.–16. nóvember 2009.[4634]

[4630] Endurrit af upplýsingagjöf […] hjá Samkeppniseftirlitinu þann 17.09.2013.
[4631] Endurrit af upplýsingagjöf […] hjá Samkeppniseftirlitinu þann 17.09.2013.
[4632] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.318865.
[4633] Afhent tölvupóstsamskipti frá Eimskip 10.01.2018. […] Eimskip afhenti einnig óundirritaðan skriflegan samning. *„Samningur 4618.pdf*"
[4634] Afhentur tölvupóstur frá Eimskip. Afhent 10.01.2018, liður 2-2.a). *„FW 20/40 Feta gámur vikulega frá Immingham fram að jólum.msg*". Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.319407.

9089. Sama dag, 16. nóvember kl. 14:55, lágu fyrir drög að skriflegum samningi milli Eimskips og Jóna. Voru drögin send til (E)frkvstj-sala/þj frá (E)viðskstj. Heiti samningsdraganna er *„Samningur um flutningaþjónustu Innflutningur*". Drögin eru ódagsett en skv. grein 2.2. tók Eimskip að sér sjóflutning fyrir Jóna *„frá föstum viðkomuhöfnum félagsins í Evrópu, Bandaríkjunum og Kanada til Reykjavíkur*."[4635]

9090. Síðar þennan sama dag, nokkrum mínútum fyrir áætlaðan fundartíma (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna, vistaði (E)frkvstj-sala/þj hjá sér ný drög að öðrum samningi með sama heiti og áðurnefnd drög en gildissvið þessa nýja eintaks var þrengra. Þannig tóku þau til sjóflutninga Eimskips fyrir Jóna frá Immingham til Reykjavíkur, sbr. grein 2.2. í samningnum.[4636]

9091. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins afhenti Eimskip samning milli fyrirtækisins og Jóna og ber hann sama heiti og áðurnefnd drög: *„Samningur um flutningaþjónustu Innflutningur*". Í því eintaki frá Eimskip annaðist fyrirtækið fyrir Jóna *„sjóflutning frá föstum viðkomuhöfnum félagsins í Evrópu, Bandaríkjunum og Kanada til Reykjavíkur*", sbr. grein 2.2. í samningnum. Samkvæmt þessum samningi átti Eimskip einnig að sjá um landflutninga fyrir Jóna, sbr. greinar 2.4. og 2.8 en það var ekki svo í þeim drögum sem (E)frkvstj-sala/þj vistaði síðar sama dag, 16. nóvember 2009. Samningurinn sem Eimskip afhenti er ódagsettur en samkvæmt skýringum Eimskips komst þetta samstarf á í kjölfar samskipta (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna í nóvember 2009.[4637] Er það í samræmi við framangreind samtímagögn.

9092. Önnur samtímagögn staðfesta einnig þetta samkomulag Eimskips og Jóna. Líta ber hér til þess sem kemur fram í tölvupósti (E)forstö-innfl 18. nóvember 2009. Fyrir liggur að starfsmaður Eimskips í Bretlandi varð undrandi þegar hann komst að því að Eimskip væri að hefja þetta samstarf við keppinaut sinn. Kom þetta fram í tölvupósti hans: *„What is our position on containers of groupage from Jonar? We know that they are attacking our cargo and have this week lost a major customer to them (Next). Surely we should not be allowing them to take cargo* away [from] *us and then use our schedule.*" (E)forstö-innfl svaraði og útskýrði að búið væri að undirrita samning við Jóna.[4638]

9093. Hér ber og að líta til þess að 2. desember 2009 sendi annar starfsmaður Eimskips í Bretlandi tölvupóst til (E)forstö-innfl og greindi frá því að Samskip hefðu haft samband og óskað eftir flutningi á gámi til Íslands. Spurði hann hvort það væri heimilt að verða við þessu. (E)forstö-innfl heimilaði þennan flutning og tók fram að hugsanlega væri þetta vegna Jóna.[4639]

9094. Þann 12. janúar 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstö-innfl og svaraði honum vegna fyrirspurnar frá skrifstofu Eimskips í Englandi um það hvort samþykkja ætti bókun á flutningi fyrir Jóna frá Immingham og sagði: *„Jú, ég hef ekkert heyrt frá þeim eftir samkomulagið en hleypum þessu í gegn, betra að fá með okkur á þessum verðum en ekki. Ég heyri í (S)frkvstj-Jóna*".[4640] (E)forstö-innfl kom þessu svari samdægurs til viðkomandi starfsmanns og sagði: *„Please accept this booking. Do you know why this is beeing booked with us by Jonar as seems to be two FCL containers. I will check if they want to extend the agreement*."[4641]

[4635] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.320985.
[4636] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.184920.
[4637] Eimskip afhenti upplýsingar þann 19.02.2016 vegna gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23.01.2015. Á minnislykli 2 afhenti Eimskip excel-skjal með heitinu *„Samningar-ARD*". Þar var tiltekinn samningur við Jóna Transport nr. 4618. Samkeppniseftirlitið áréttaði upplýsingaskyldu Eimskips þann 15.12.2017. Afhent skjöl frá Eimskip, dags. 10.01.2018, liður 2-2.a), *„Samningur 4618*" og *„FW 2040 Feta gámur vikulega frá Immingham fram að jólum.msg*". Sjá skýringar í bréfi Eimskips frá sama degi, 10.01.2018, bls. 2.
[4638] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.323623.
[4639] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.626803.
[4640] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.364721.
[4641] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.644166.

9095. Þann 14. janúar 2010 sendi (S)frkvstj-Jóna tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj þar sem fram kemur að Jónar hafi bókað tvo gáma með Eimskip frá Immingham og segir að meira geti komið í framtíðinni og biður um betra verð en fyrir liggi.

9096. Í framhaldi af þessum samskiptum svaraði (S)frkvstj-Jóna (E)frkvstj-sala/þj 18. janúar 2010 og sagði: „*Gætir þú vinsamlega staðfest við þitt fólk í Immingham að samkomulag okkar rúlli áfram*." Svaraði (E)frkvstj-sala/þj samdægurs: „*done*".[4642]

9097. Við rannsókn málsins afhenti Eimskip 191 tilboð til Jóna á tímabilinu 2010 til 2013. Engin tilboð voru gerð á árinu 2009 þrátt fyrir að fyrirliggjandi sé að samstarf hafi verið hafið á þeim tíma. Gefur það til kynna að þessi gagnaafhending sé ekki tæmandi. Í þessum tilboðum sem afhent voru má sjá flutningatilboð Eimskips til Jóna milli Íslands og Færeyja, Bretlands, Bandaríkjanna, Noregs, Þýskalands, Hollands og Kanada, en einnig milli Íslands og S-Afríku, Kína og Brasilíu.[4643]

9098. Varðandi umfang flutninga Eimskips fyrir Jóna má vísa til þess að 24. október 2011 svaraði (S)frkvstj-Jóna tölvupósti frá (E)frkvstj-sala/þj og vildi halda óbreyttum kjörum hjá Eimskip „*þar sem að við* [Jónar] *höfum aukið viðskipti okkar við Eimskip verulega á þessu ári. Magnaukningin er margföld frá fyrra ári*".[4644] Þann 1. ágúst 2012 svaraði (S)frkvstj-Jóna tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj og sagði að það væri gott áframhaldandi samstarf um flutninga frá Bandaríkjunum til Íslands. Sagði hann af þessu tilefni m.a.: „*Við erum að beina öllu á ykkur frá USA […] Töluvert af gámum*".[4645] Þann 22. september 2012 sagði (S)frkvstj-Jóna við (E)viðsktstj í tölvupósti m.a. eftirfarandi um umfangsmikil viðskipti Jóna og Eimskips: „*[…] Jónar hafa beint viðskiptum til Eimskips fyrir tugi millona krona a s.l 2 árum...*"[4646]

9099. Af framangreindu er ljóst að þessir flutningar Eimskips fyrir Jóna voru verulegir og höfðu tilteknir stjórnendur hjá Samskipum áhyggjur af þeim. Í apríl 2011 sendi (S)starfsm (starfsmaður í flutningsstjórnunardeild) tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og var óánægður með að gámar Samskipa væru notaðir án endurgjalds í flutningum Jóna með Eimskip, sbr. eftirfarandi ummæli: „*Þetta pirrar mig smá. Jónar eru að nota okkar gáma og senda með Eimskip. Þeir eru ekkert rukkað fyrir notkunina, frekar en á öðrum gámum*". Einnig sendi (S)starfsm tölvupóst til (S)forstö-innfl1 6. september 2011. Í honum var (S)forstö-innfl1 upplýstur um að Jónar væru „*ekkert að minnka notkunina á dry gámum með Eimskip.*" (S)forstö-innfl1 brást við þessu með því að fá tölur um flutningsmagn Jóna með Eimskip.[4647] Strax í kjölfarið sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna þar sem (S)forstö-innfl1 gerði athugasemdir við umfang flutninga Jóna með Eimskip frá Immingham til Íslands. Sagði (S)forstö-innfl1 m.a.: „*Það lítur út fyrir að þetta sé komið í eitthvað rugl. Kíktu endilega á þetta og verðum svo í sambandi. Það er hagur heildarinnar að flytja sem mest í okkar fastkostnaðarkerfi, en ekki með samkeppnis aðila okkar*"[4648]

9100. Mánuði síðar, þ.e. 5. október 2011, sendi (S)forstö-innfl1 á nýjan leik tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna. Þar sagðist (S)forstö-innfl1 vilja ræða „*stöðuna á markaðnum […] sérstaklega innflutning* [Jóna] *frá Immingham. Mér sýnist ansi mikill hluti hans kominn yfir á Eimskip*".

9101. (S)forstö-innfl1 áframsendi samskiptin við (S)frkvstj-Jóna til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj þann 10. september 2011.[4649] Þar kvartaði hann yfir því við yfirmenn sína að Jónar væru í auknum mæli að flytja með Eimskip frá Immingham. Sagði (S)forstö-innfl1 að það hafi í upphafi verið rætt um að Jónar

[4642] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.425371.
[4643] Afhent skjöl frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, minnislykill 3, „*Tilboð*".
[4644] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.347953.
[4645] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.285292.
[4646] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.269140.
[4647] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.898318.
[4648] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.898773.
[4649] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.899246.

myndu flytja lyf fyrir Actavis með Eimskip vegna eðlis þeirrar vöru, „*en nú er svo komið að þeir* [Jónar] *eru að flytja töluvert stóran hluta af IMM með Eimskip […] augljóslega mun meira en lyf fyrir Actavis*". Kallaði (S)forstö-innfl1 í tölvupóstinum eftir skýrari stefnu yfirstjórnar Samskipa í málinu og sagði skoðun sína vera þá að það ætti „*alveg að loka á þetta*", þ.e. banna ætti Jónum að flytja með Eimskip.

9102. (S)forstö-innfl1 var yfir innflutningsdeild Samskipa og var því falið að gæta hagsmuna hennar. Ekki er að finna í málinu gögn sem gefa til kynna að (S)forstj eða (S)frkvstj-millilandasv hafi farið að þessum tilmælum (S)forstö-innfl1. Þvert á móti sýna afhent gögn Eimskips að þrátt fyrir þessar efasemdir (S)forstö-innfl1 um umfang samstarfs vegna Immingham flutninga hafi Eimskip haldið áfram vöruflutningum fyrir Jóna og umfangið áfram verið verulegt út rannsóknartímabilið, en samkvæmt upplýsingum Samskipa fluttu Eimskip 54,2% af öllum flutningum Jóna frá Immingham á árinu 2012 og 40,5% á árinu 2013.[4650]

9103. Vísað er til tölvupósts (S)forstj til (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-skiparek) 25. október 2011. Þar fjallar hann um „*kerfispælingar - Alcoa*". Ljóst er að flutningar Eimskips fyrir Jóna voru hluti að þessum kerfispælingum forstjóra Samskipa rétt eins og flutningar fyrirtækisins fyrir Alcoa. Af tölvupóstinum má greinilega ráða að (S)forstj hafi haft fulla vitneskju um flutninga Eimskips fyrir Samskip milli Íslands og Bretlands, en vísað er í honum til: „*Uk magn sem fer með EI í dag*".[4651] Til viðbótar þá greindi (S)forstö-innfl1 forstjóra Samskipa frá miklum flutningum Eimskips fyrir Jóna í tölvupóstinum 10. september 2011, sbr. umfjöllun hér að framan.

9104. Við munnlega upplýsingagjöf (S)forstj hjá Samkeppniseftirlitinu var hann inntur eftir samvinnu eða samstarfi Samskipa og Eimskips. (S)forstj upplýsti ekki um flutninga Eimskips fyrir Jóna, hvorki vegna Bretlands eða annarra viðkomu- eða áfangastaða í heiminum.[4652]

9105. Þegar áðurnefndur tölvupóstur (S)forstj 25. október 2011 varðandi „*kerfispælingar - Alcoa*" er skoðaður sést að í umfjöllun hans er vísað til fyrri umræðu stjórnenda Samskipa um skipakerfið (vegna sjóflutninga til og frá Íslandi). Í tölvupóstinum má sjá að (S)forstj setti fram forsendur í þessu sambandi sem gegndu lykilhlutverki í samráði skipafyrirtækjanna, er hófst af fullum þunga sumarið 2008 og stóð þarna enn yfir. Má í því sambandi vísa til þátta eins og flutninga fyrir Alcoa, samstarfs í gámanotkun, flutninga á tómum gámum, innflutnings á grænmeti og „*Uk magn sem fer með EI í dag*". Að mati Samkeppniseftirlitsins rennir tölvupósturinn frekari stoðum undir það mat eftirlitsins að flutningar Eimskips fyrir Jóna (Samskip) hafi verið einn þáttur í framkvæmd samráðs fyrirtækjanna, sbr. nánari umfjöllun hér síðar.

9106. Eins og lýst er í kafla 14.45 kom upp ákveðinn „*taugatitringur*" í samráði Eimskips og Samskipa á síðari hluta ársins 2012. Það hafði hins vegar ekki áhrif á áframhaldandi samvinnu og samskipti Jóna og Eimskips. Þetta sést á tölvupósti sem (S)frkvstj-Jóna sendi til starfsmanns Jóna í Hollandi í lok september 2012, en þar tók hann m.a. þetta fram:

„Eimskip is giving Samskip a hard time in the competition now after Samskip took BUR (fruits and veggies) and BYKO big volume customers.

We [Jónar] *on the other hand are on good talking terms with them through the movie projects and I feel that we can almost ask them to start with 1 * 40 weekly ex Rotterdam.*"[4653]

[4650] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […].
[4651] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1088097.
[4652] Endurrit af upplýsingagjöf […] hjá Samkeppniseftirlitinu þann 10.09.2013.
[4653] Afritaður tölvupóstur Samskipa. Frá […]. „*RE: Strategy*", dags. 28.09.2012, kl. 11:53. Doc. ID. 0.7.34.266649.

9107. Taldi (S)frkvstj-Jóna þannig að í ljósi góðra samskipta væri jafnvel unnt að auka flutningana með Eimskip.

9108. Í 7. gr. áðurnefnds afhents samnings Eimskips og Jóna segir að hann gildi til 31. desember 2009 og framlengdist ekki að gildistímanum loknum. Í svörum Eimskips til Samkeppniseftirlitsins segir hins vegar þetta um gildistímann: *„Þess skal sérstaklega getið að þrátt fyrir gildistíma samningsins, sbr. 7. gr., hafa viðskipti átt sér stað áfram á grundvelli hans.*"[4654]

9109. Ljóst er að samstarf í flutningum milli Eimskips og Jóna átti sér áfram stað a.m.k. til september 2013, sbr. umfjöllun hér að framan og hugsanlega allt til september 2018, sbr. umfjöllun hér á eftir. Upplýsingar sem Samkeppniseftirlitinu bárust frá Jónum 17. september 2018 skipta hér einnig máli og verður nú vikið að þeim.

16.6.2. Kvörtun Jóna 17. september 2018

9110. Þann 17. september 2018 sendu Jónar kvörtun til Samkeppniseftirlitsins þar sem kvartað var yfir ætlaðri misnotkun Eimskips á markaðsráðandi stöðu.[4655]

9111. Í kvörtun Jóna er því haldið fram að Eimskip hafi misnotað markaðsráðandi stöðu sína með því að hafna því að veita Jónum flutningsþjónustu sem væri fyrirtækinu nauðsynleg til að geta starfað með eðlilegum hætti á markaði fyrir flutningsmiðlun. Máli sínu til stuðnings afhentu Jónar tölvupóstsamskipti milli fyrirtækisins og Eimskips dagana 17.–20. ágúst 2018. Þar kemur fram að synjun Eimskips byggi á því að fyrirtækinu hafi borist andmælaskjal frá Samkeppniseftirlitinu og lögmenn þess hafi gefið þau fyrirmæli að svara ekki beiðnum um viðskipti og sinna ekki flutningum fyrir Samskip og félög í eigu Samskipa.

9112. Í kvörtun Jóna segir að félagið hafi nýtt sér *„flutningakerfi Eimskips í flutningsmiðlun frá upphafi reksturs fyrirtækisins*".[4656] Fram kemur í kvörtuninni að samstarfið við Eimskip hafi m.a. tekið til útflutnings til Noregs, Ameríkuflutninga og flutninga milli Bretlands og Íslands. Einnig er samstarfi við Eimskip lýst með eftirfarandi hætti í kvörtun Jóna:

„Enginn formlegur samningur hefur verið á milli Eimskips og Jóna Transport um flutningaþjónustu en Jónar hafa alla tíð getað notað flutningakerfi Eimskips fyrir sína viðskiptavini, þegar það hentar þörfum viðskiptavinanna. Það er forsenda þess að Jónar Transport geti starfað við flutningsmiðlun að fyrirtækið geti boðið upp á hagkvæmustu flutningsleiðina með tilliti til flutningskostnaðar, flutningstíma og tímasetninga flutninga hverju sinni."

9113. Samkvæmt framansögðu er staðhæft að Jónar hafi átt í samstarfi við Eimskip í sjóflutningum *„alla tíð*" þrátt fyrir að enginn formlegur samningur hefði verið fyrir hendi.

9114. Þá er í kvörtun Jóna fjallað sérstaklega um samstarf Eimskips og Jóna vegna reglubundinna flutninga til Noregs. Upplýst er að flutningakerfi Eimskips hafi að þessu leyti reynst *„góður kostur*" fyrir Jóna *„í gegnum árin*".

[4654] Afhent gögn frá Eimskips, dags. 10.01.2018, liður 2-2.a). *„Samningur 4618*". Sjá um skýringar Eimskips í bréfi, dags. 10.01.2018, bls. 2.
[4655] Bréf Jóna til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.09.2018.
[4656] Samkvæmt heimasíðu Jóna var félagið stofnað 1979 og Samskip eignast það árið 2000.

9115. Sem lið í rannsókn á samráði Samskipa og Eimskips óskaði Samkeppniseftirlitið eftir skýringum Samskipa á þessum upplýsingum í kvörtun Jóna. Var það gert með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 10. október 2018.[4657] Í því bréfi sagði m.a. þetta:

„[…].

Í 10. tl. í bréfi Samkeppniseftirlitsins til yðar, dags. 29. janúar 2015, var m.a. óskað eftir afriti af öllum samningum sem Jónar hafa gert við fyrirtæki sem annast sjóflutninga frá árinu 2006 til 29. janúar 2015. Hið sama gilti um t.d. breytingar á gildandi samningum á þessum tímabili. Jafnframt var óskað eftir afriti af öllum samningsdrögum, tillögum og öðrum gögnum sem tengdust mögulegu samstarfi Jóna við m.a. sjóflutningafyrirtæki. Var þessi beiðni um upplýsingar sett fram með stoð í 19. gr. samkeppnislaga.

Með bréfi yðar frá 10. apríl 2015 fylgdu með gögn vegna samskipta Jóna og Eimskips. Í bréfinu voru gefnar þessar skýringar á þeim gögnum:

e) Flutningasamkomulag á milli Jóna Transport og Eimskips vegna flutninga frá Immingham til Íslands
   i. Tölvupóstur dagsettur 15.1.2010. Unnið hefur verið samkvæmt þessu samkomulagi frá dagsetningu póstsins.
   ii. Einnig hafa Jónar fengið nokkur tilboð frá Eimskip á tímabilinu. Þau tilboð eru einnig meðfylgjandi í viðaukanum.

Voru þannig afhent tölvupóstsamskipti frá janúar 2010 milli áðurnefnds [(S)frkvstj-Jóna] *og* [(E)frkvstj-sala/þj] *framkvæmdastjóra sölu- og viðskiptaþjónustu Eimskips. Varða samskiptin flutninga Eimskips fyrir Jóna milli Íslands og Bretlands (IMM) og sagt að í þeim felist samkomulag sem hafi verið í gildi frá janúar 2010.*

Þá afhenti Samskip einnig nítján tilboð Eimskips til Jóna frá árunum 2012 og 2013. Er um að ræða tilboð Eimskips vegna sjóflutninga ýmist milli Íslands og Bretlands (IMM) eða Íslands og Bandaríkjanna (ORF/PWM). Ekki voru afhent frekari gögn eða veittar aðrar skýringar.

2.

Í bréfi Samkeppniseftirlitsins til yðar, dags. í dag, vegna kvörtunar Jóna er fjallað um lýsingu Jóna á samstarfi við Eimskip. Kemur þar fram að sú lýsing sé ekki í samræmi við upplýsingar sem Samkeppniseftirlitinu hafi áður verið gefnar. Er vísað til þessa bréfs hér.[4658]

3.

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

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

[4657] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 10.10.2018.
[4658] Í því bréfi var jafnframt tilkynnt að kvörtun vegna Eimskips yrði ekki tekin til meðferðar.

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

Framangreint gefur til kynna að upplýsingagjöfin frá apríl 2015 hafi ekki verið fullnægjandi."

9116. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 10. október 2018, var óskað eftir upplýsingum frá Samskipum þá staðhæfingu Jóna að félagið hefði *„alla tíð getað notað flutningakerfi Eimskips"* og að Jónar hefðu í *„gegnum árin"* nýtt sér flutninga Eimskips til Noregs.[4659]

9117. Í svari Samskipa/Jóna, dags. 20. nóvember 2018, er lýst atvikum og viðskiptum við Eimskip sem hafi átt sér stað áður en Samskip keyptu Jóna á árinu 2000.[4660] Síðan segir að strax í kjölfar kaupanna hafi Eimskip rift samningnum við Jóna. Fram til nóvember 2009 hafi aðeins verið um einstaka *„ad hoc"* viðskipti að ræða á milli Jóna og Eimskips.

9118. Samkvæmt Jónum urðu aftur á móti talsverðar breytingar á samstarfi við Eimskip í nóvember 2009. Er þessu lýst svo í bréfi Jóna til Samkeppniseftirlitsins frá 20. nóvember 2018:

„Í kjölfarið efnahagshrunsins haustið 2008 var siglingakerfi Samskipa breytt vegna mikils samdráttar í innflutningi. Breytingarnar fólu í sér að horfið var frá fjögurra skipa kerfi og í stað þess var notast við þrjú skip. Með því duttu beinar siglingar til og frá Bretlandi úr leiðarkerfi Samskipa. Umbjóðandi minn reyndi til þrautar að nýta siglingakerfi Samskipa og uppfylla kröfur viðskiptavina sinna, sem kröfðust stysta mögulega flutningstíma sem hægt var frá Bretlandi til Íslands. Flutti hann bæði vörur fyrir ýmsa viðskiptavini, sem var safnað saman í gáma og fyrir Actavis hf., sem var stærsti einstaki viðskiptavinur Jóna og gerði ríkar kröfur um að sendingar þess með lyfjaumbúðir til og frá Bretlandi tækju eins skamman siglingatíma og hægt væri. Með nýju siglingakerfi Samskipa tók flutningstíminn til og frá Immingham hins vegar 10 daga, með viðkomu í ýmsum höfnum í Evrópu. Það fyrirkomulag hentaði viðskiptavinum hans afar illa, sérstaklega Actavis hf., enda skipti hver flutningsdagur miklu máli.

Til þess að halda viðskiptum við Actavis hf. neyddust Jónar til þess að leita eftir flutningi með skipum Eimskips, enda sigldi Eimskip beint á milli Immingham og Reykjavíkur á aðeins fimm dögum. Svo sem sjá má af tölvupóstsamskiptum [(S)frkvstj-Jóna]*, framkvæmdastjóra Jóna og* [(E)frkvstj-sala/þj] *framkvæmdastjóra sölu- og viðskiptasviðs hjá Eimskip, dagana 16.-19. nóvember 2009, var rætt um að Eimskip myndu flytja 20/40 ft safngáma fyrir Jóna frá Bretlandi (Immingham) til Reykjavíkur og verðlagningu vegna þess. Verðin giltu til ársloka 2009.*

Snemma árs 2010 náðist síðan samkomulag milli Jóna og Eimskips um að Jónar gætu áfram nýtt sér þessar siglingar Eimskips. Verðin sem Eimskip bauð upphaflega og voru gjaldfærð fyrir hverja sendingu hækkuðu í samræmi við almennar verðskrárbreytingar á hverju ári og þannig héldu flutningarnir áfram.

Tilvísun til þess að „Jónar hafa alla tíð getað notað flutningakerfi Eimskips" ber að skilja með hliðsjón af framangreindu. Umbjóðandi minn hafi frá árslokum 2009 óskað eftir viðskiptum við Eimskip þar sem siglingakerfi Samskipa uppfyllti ekki þarfir viðskiptavina hans."

9119. Sem fyrr segir er í bréfi Jóna, dags. 17. september 2018, einnig fjallað um samstarf Eimskips og Jóna vegna reglubundinna flutninga til Noregs. Segir að flutningakerfi Eimskips hafi að þessu leyti reynst

[4659] Eins og um aðrar upplýsingabeiðnir til Samskipa var þessari gagnabeiðni beint til Samskipa hf., Landflutninga ehf., Jóna Transport hf. og tengdra félaga.
[4660] Bréf Jóna til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.11.2018.

„góður kostur“ fyrir Jóna *„í gegnum árin“*. Í bréfi Samskipa, dags. 20. nóvember 2018, er þetta útskýrt svo:

„Hvað varðar fullyrðingu þess efnis að umbjóðandi minn hafi „í gegnum árin“ nýtt sér flutninga Eimskips til Noregs, er til þess að líta að Samskip sigla ekki á þá áfangastaði innan Noregs sem viðskiptavinir umbjóðanda míns hafa óskað eftir. Frá því að viðskipti Vaka komu til umbjóðanda míns hefur því verið óskað eftir tilboðum í flutninga þangað. Er það gert til þess að lágmarka flutningstíma og kostnað, þar sem aðrar lausnir, t.a.m. með siglingum Samskipa hafa hingað til ekki fallið að þeirra þörfum.

Framkvæmdin í þessum ad hoc viðskiptum hefur verið sú að þegar viðskiptavinir umbjóðanda míns óska eftir flutningum til/frá þeirra áfangastaða sem Samskip sigla ekki til eða flutningstíminn er ekki ásættanlegur að mati viðskiptavina, er leitað annarra leiða til að uppfylla þarfir viðskiptavinarins. Vegna sterkrar stöðu Eimskips á sjóflutningamarkaði er í raun fáum öðrum aðilum til að dreifa. Sá starfsmaður umbjóðanda míns, sem miðlar sendingu í hvert sinn, óskar eftir tilboði Eimskips í flutning. Þegar tilboð berst bókar starfsmaður umbjóðanda míns sendinguna á næsta mögulega skip. Eimskip staðfestir síðan bókunina og sendir afrit af farmbréfi og reikning sem á við tilboðið.“

9120. Í samhengi við framanritaða umfjöllun um Noregsflutninga er rétt að rifja upp að einn þáttur samráðs Samskipa og Eimskips, sbr. glærukynningu (E)forstj um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* frá 9. júní 2008, var samstarf í sjóflutningum. Í því sambandi átti m.a. að skoða *„skiptingu á erlendum höfnum“* í *„Evrópurútum“* Eimskips og var í því sambandi m.a. tekið þetta fram:

„- Noregur

- *Dæmi um höfn sem hægt væri að gera samning um“*

9121. Þá skulu einnig höfð í huga atvik í tengslum við breytt fyrirkomulag Samskipa í Noregi/Svíþjóð í apríl 2009, og á sama tíma undirbúningur og ummæli stjórnenda Eimskips um að halda Fredrikstad sem viðkomuhöfn Eimskips í Noregi.[4661] Í framhaldinu, í júlí 2009, sendi þjónustustjóri sjóflutningsdeildar Jóna, (S)starfsm, fyrirspurn til starfsmanns Samskipa í Noregi (afrit til (S)frkvstj-Jóna) um hvort það væri eitthvað vandamál að afhenda *„Jonar cargo to Eimskip in Fredrikstad“*.[4662] Umræddur þjónustustjóri Jóna, (S)starfsm, var seinna titlaður einn af tengiliðum Jóna á tilboðum Eimskips til fyrirtækisins sem afhent voru Samkeppniseftirlitinu, sbr. fyrri umfjöllun um þau gögn. Samkvæmt framangreindum gögnum var það Eimskip í Fredrikstad í Noregi sem gerði Jónum tilboð í sjóflutningana.

9122. Í bréfi Samskipa, dags. 20. nóvember 2018, eru eftirfarandi skýringar gefnar á því af hverju fyrirtækið hafði við rannsókn málsins ekki afhent umræddan samning Jóna við Eimskip:

„Í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins kemur fram að Eimskip hafi vegna rannsóknar á meintu samráði félaganna afhent samning milli fyrirtækisins og umbjóðanda míns. Samkvæmt skýringum Eimskips hafi samningurinn komist á í nóvember 2009. Í afhentum gögnum og skýringum Jóna frá 10. apríl 2015 hafi samningurinn hins vegar ekki verið afhentur eða upplýst um tilvist hans. Skýringa sé óskað.

Ástæða þessa er einfaldlega sú að umbjóðandi minn hefur aldrei undirritað skriflegan samning við Eimskip um flutninga til Bretlands, Bandaríkjanna, Noregs eða annarra landa. Sá samningur sem Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu hefur aldrei komið fyrir sjónir umbjóðanda míns áður, hvorki

[4661] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.128248.
[4662] Afritaður tölvupóstur fá Samskipum. Frá […] til […], afrit til […] og […]. *„Jonar cargo to Iceland“*, dags. 01.07.2009, kl. 11:41. Doc. ID. 0.7.34.444915. Starfsmaður Samskipa í Noregi svaraði samdægurs þar sem fram kom m.a. að hann teldi ekki góðan kost að senda Jónar flutninga til Eimskips í Noregi. Það átti eftir að breytast eins og fjallað er um með samningi Eimskips og Jóna stuttu síðar árið 2009, og þá með aðkomu […] og […].

framkvæmdastjórans [(S)frkvstj-Jóna] *né annarra starfsmanna. Umbjóðandi minn bendir á að samningurinn er ódagsettur og óundirritaður. Telur hann augljóst að um einhliða innanhússgjörning Eimskips sé að ræða, þar sem samkomulag við Jóna hafi verið fest niður á staðlað samningsform, til hægðarauka fyrir starfsmenn Eimskips.*

Vegna fyrirspurna Samkeppniseftirlitsins um samninginn sjálfan og einstaka ákvæði hans telur umbjóðandi minn réttast að óskað yrði skýringa frá Eimskipi. Öðruvísi sé ekki hægt að varpa ljósi á forsendur þess að samkomulagið hafi verið sett í form skriflegs samnings. Þá getur Eimskip eitt upplýst um orðalag einstakra ákvæða hans. Einnig væri réttast að Eimskip veitti Samkeppniseftirlitinu nákvæmar upplýsingar um vinnuferla við gerð verðtilboða og samningsgerðar."[4663]

9123. Í sama bréfi Samskipa, dags. 20. nóvember 2018, eru eftirfarandi skýringar veittar á því misræmi í upplýsingagjöf sem að framan hefur verið lýst:

„Samkeppniseftirlitið bendir á að í samningum komi fram að Eimskip skuldbindi sig til að selja umbjóðanda mínum sjóflutninga milli Reykjavíkur, Evrópu, Bandaríkjanna og Kanada, sbr. grein 2.2. í samningnum. Þetta sé víðtækara en upplýsingagjöf Samskipa, þar sem einvörðungu hafi verið upplýst um samstarf við flutninga milli Íslands og Bretlands/Bandaríkjanna. Skýringa sé óskað.

Líkt og áður greinir telur umbjóðandi minn að um einhliða vinnuskjal Eimskips sé að ræða. Textinn virðist vera staðlaður og vísar til allra meginmarkaða og landa, er áætlunarskip Eimskips sigla til. Því beri ekki að draga of víðtækar ályktanir af því hvaða lönd séu tilgreind. Umbjóðandi minn bendir sérstaklega á að í raun eru engar skuldbindingar til staðar samkvæmt samningnum, þar sem í 1. gr. hans er gert ráð fyrir að „flutningsmagn verði u.þ.b. 20 Teus á ári". Augljóst er að það magn er einungis sett inn til málamynda, enda samsvarar það því að fluttur sé minna en einn 40 feta gámur á mánuði.

9124. *Samkeppniseftirlitið hefur vísað til skýrslutöku af* [(S)frkvstj-Jóna]*, framkvæmdastjóra umbjóðanda míns, og talið orka tvímælis að hann hafi ekki minnst á samkomulag um flutninga til Noregs. Því er til að svara að* [(S)frkvstj-Jóna] *átti aldrei í samskiptum við starfsmenn Eimskips vegna þeirra flutninga. Hann er eðli málsins samkvæmt ekki inni í öllum sendingum sem fara í gegnum Jóna og hafði ekki vitneskju um flutningana til Noregs á þessum tíma. Þau samskipti sem hann átti við áðurnefndan* [(E)frkvstj-sala/þj]*, lutu að flutningum frá Bretlandi, líkt og fram kemur í tölvupóstum þeirra frá 15. janúar 2010 og Samkeppniseftirlitið hefur undir höndum. Þá leiddu einstakir flutningar sem umbjóðandi minn fékk vegna kvikmyndaverkefna hér á landi, til þess að nauðsynlegt reyndist að óska eftir tilboðum Eimskips í flutninga til og frá Bandaríkjunum.*"[4664]

9125. Í samningum, sem Eimskip segir að gilt hafi milli fyrirtækisins og Jóna, segir að við undirritun hans falli *„allir eldri samningar úr gildi*". Í bréfi Samskipa, dags. 20. nóvember 2018, er áréttað að Jónar hafi aldrei séð þetta samningsform og að *„engir skriflegir eða munnlegir samningar eru eða hafa verið í gildi á milli félaganna, annar en sá frá 15. janúar 2010.*"

16.6.3. Niðurstaða

9126. Fyrir liggur samkvæmt framansögðu að Eimskip og Jónar (Samskip) hafi aukið samstarf sitt verulega á árinu 2009 en um einstök tilfallandi viðskipti var að ræða áður samkvæmt upplýsingum frá Jónum.

9127. Upplýsingagjöf Eimskips og Samskipa um upphaf samstarfsins ber ekki saman og hefur upplýsingagjöf Samskipa tekið breytingum undir rannsókn málsins. Eimskip segir samstarfið hafa hafist í nóvember 2009 en í bréfi Samskipa, dags. 29. janúar 2015, kemur fram að það hafi hafist um miðjan janúar 2010.

[4663] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.11.2018.
[4664] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.11.2018.

Í bréfi Samskipa, dags. 20. nóvember 2018, kemur hins vegar fram að samstarfið hafi byrjað um miðjan nóvember 2009 en nýtt munnlegt samkomulag hafi verið gert í byrjun árs 2010. Hvað sem þessu ósamræmi um upphaf samstarfsins líður sýna samtímagögn að a.m.k. undirbúningur þessa aukna samstarfs fyrirtækjanna hafi byrjað ekki seinna en í nóvember 2009.

9128. Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu óundirritað eintak af skriflegum samningi við Jóna og byggði á því að hann hafi samkvæmt orðalagi sínu átt að gilda til 31. desember 2009. Upplýsti fyrirtækið að þrátt fyrir það hafi *„viðskipti átt sér stað áfram á grundvelli hans"*. Samskip kveða samstarf fyrirtækjanna hafi byggt á munnlegu samkomulagi. Ekki skiptir máli út frá 10. gr. samkeppnislaga hvort samkomulagið var skriflegt eða munnlegt. Ljóst er að a.m.k. munnlegt samkomulag um samstarf hafi verið komið á eða það undirbúið í nóvember 2009, sbr. framangreindan tölvupóst (E)forstö-innfl frá 18. nóvember 2009.

9129. Hvað varðar gildistíma samstarfsins þá ber Samskipum og Eimskip saman um það að þetta flutningasamstarf milli Jóna og Eimskips hafi verið við lýði út rannsóknartímabilið. Samkvæmt kvörtun Jóna, dags. 17. september 2018, var samvinnan fyrir hendi fram á árið 2018, en Jónar hafi átt í samstarfi við Eimskip í sjóflutningum *„alla tíð"* (félagið var stofnað árið 1979 og Samskip eignuðust það árið 2000).

9130. Umfang samstarfsins virðist af gögnum hafa verið afar víðtækt en undir það féll samstarf um sjóflutninga milli Íslands og fjölda erlendra áfangastaða, sér í lagi á Bretlandi, Noregi og Norður-Ameríku.

9131. Upplýsingar sem Samskip veittu í bréfi, dags. 20. nóvember 2018, þar sem staðhæft er að (S)frkvstj-Jóna hafi *„aldrei"* átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips vegna Noregsflutninga, stangast á við samtímagögn. Vísast hér hins vegar til tölvupósts (S)frkvstj-Jóna til (E)frkvstj-sala/þj 2. nóvember 2010 með heitinu *„FW Eimskip"*. Þar áframsendi hann innanhússpóst hjá Jónum vegna flutnings Eimskips fyrir Jóna frá Reykjavík til Hamborgar. Með þessari áframsendingu sagði (S)frkvstj-Jóna við (E)frkvstj-sala/þj eftirfarandi: *„í framhaldi af samtali okkar, að þá vildi ég heyra í ykkur varðandi Iceco sem og tilfallandi útflutning fyrir Jóna Transport til Noregs og USA"*.

9132. Fyrr í kafla þessum hefur því verið lýst að samvinna Samskipa og Eimskips í sjóflutningum hafi af samkeppnisyfirvöldum verið talin fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samskip og Jónar eru eitt og sama fyrirtækið í skilningi laganna. Um þetta er ekki ágreiningur enda hafa Samskip lýst Jónum sem *„söludeild"* Samskipa sem eigi í samkeppni við Eimskip. Það samstarf sem hér um ræðir var á milli tveggja keppinauta á sviði sjóflutninga til og frá Íslandi þar sem þeir sammæltust um sameinast um tiltekna þætti í starfsemi sinni. Öll samvinna af þessum toga var til þess fallin að draga úr samkeppni milli fyrirtækjanna þar sem hún skapaði hættu að þau færu að taka tillit til hvors annars og dragi úr virkri samkeppni á markaðnum. Hér skiptir máli að fyrirtækin voru með nærri 100% markaðshlutdeild og algjörri yfirburðarstöðu á flutningamarkaðnum. Að framangreindu virtu og gögnum málsins fólst því í umræddu samstarfi Eimskips og Jóna ólögmætt samráð samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Varði samstarfið a.m.k. út rannsóknartímabil málsins.

9133. Fyrirtækin óskuðu ekki eftir undanþágu frá banni 10. gr. laganna vegna þessa samstarfs, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Það er því ekki rétt sem fram kom hjá (E)forstj við munnlega upplýsingagjöf Eimskips 17. september 2013 að *„samningar"* vegna flutninga frá Bretlandi hafi verið *„sendir"* til Samkeppniseftirlitsins, sbr. einnig staðhæfingar í bréfi Samskipa, dags. 20. nóvember 2018, að um munnlega samninga hafi verið að ræða milli Jóna og Eimskips.

9134. Ekki er unnt að fallast á það að auknir flutningar Eimskips fyrir Jóna hafi verið ótengdir öðru samráði Samskipa við Eimskip. Telur Samkeppniseftirlitið að samstarfið hafi verið hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna. Líta ber til þess að í bréfi Samskipa, dags. 20. nóvember 2018, kemur fram að samstarfið við Eimskip hafi komið til vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa haustið 2008. Þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins hefur áður verið lýst í ákvörðun þessari að Samskip og Eimskip hafi haft með sér

samráð varðandi breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningaframboði á árinu 2008. Aukin samvinna Eimskips og Jóna vegna sjóflutninga frá Íslandi tengdist þessu en fyrir liggur að í nóvember 2009 jókst umfang samráðs Samskipa og Eimskips í sjóflutningum þegar Jónar og Eimskip hófu umrætt samstarf.[4665] Hér að framan var lýst áhyggjum (S)forstö-innfl1 í september 2011 af auknum flutningum Eimskips fyrir Jóna og beiðni hans til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um að sú samvinna við Eimskip yrði takmörkuð. (S)forstj varð ekki við því. Í tölvupósti (S)forstj 25. október 2011 var þessi samvinna við Eimskip hluti af „*kerfispælingum*" hans, þ.e. umfjöllun hans um siglingakerfi Samskipa.

9135. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar þetta samstarf og samskipti um flutninga Eimskips fyrir dótturfélag Samskipa samráð fyrirtækjanna sem hófst eftir fund þeirra 6. júní 2008, og miðaði samvinnan að því að láta áætlun fyrirtækjanna um að draga úr flutningsgetu ganga upp í því skyni að geta haldið uppi verði eða hækkað það.

9136. Í þessu samhengi ber einnig að árétta að aukin samnýting Samskipa og Eimskips á flutningakerfum og samvinna í sjóflutningum vegna takmörkunar á flutningsgetu tók ekki aðeins til þessa samstarfs. Má þar vísa til þess að fyrirtækin áttu í samstarfi í sjóflutningi milli Íslands og Færeyjar, þau komu á samstarfi í sjóflutningi milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar, jafnframt því sem fyrirtækin höfðu með sér samráð á grundvelli „*neyðarsamkomulagsins*" frá árinu 2001 og lögðu drög að útvíkkun þess samkomulags. Vísast m.a. til kafla 16 í heild sinni og kafla 18 um samráð vegna leigu og lána á gámum.

16.7. Endurnýjun samninga um sjóflutninga á árinu 2010 – Norður-Ameríka og Evrópa

16.7.1. Almennt um samskipti vegna samstarfs í sjóflutningum árið 2010

9137. Eins og fjallað hefur verið um kallaði samráð Samskipa og Eimskips á tíð og regluleg samskipti fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Þetta tók m.a. til þátta sem vörðuðu samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum. Þar gat verið um að ræða bæði 1) dagleg samskipti við framkvæmd flutninganna eða uppgjörs þeirra, sem og 2) samskipti sem vörðuðu samninginn eða samstarfið sem slíkt. Lykilstjórnendur fyrirtækjanna, sér í lagi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-N-Am, (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstj og (E)forstö-innfl, sem jafnframt báru ábyrgð á samkeppnislegum þáttum eins og verðlagningu og þjónustu og sem höfðu mikil áhrif á hvort og hvernig Samskip og Eimskip kepptu í sjóflutningum, gátu átt aðkomu að hvort tveggja. Í dæmaskyni um það fyrrnefnda árið 2010 má vísa til eftirfarandi gagna:

- Samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips í mars og apríl árið 2010 vegna uppgjörs á eftirágreiddum afslætti í tengslum við samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Er þetta dæmi um framkvæmd á samstarfinu þar sem m.a. (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl áttu aðkomu.[4666]

- Í samskiptum (S)forstö-útfl við undirmenn í mars 2010 var fjallað um þætti sem endurspegla framkvæmd á Evrópusamráðinu við Eimskip og aðkomu stjórnenda að henni. Þannig sendi (S)viðskstj5 11. mars 2010 tölvupóst til (S)forstö-útfl og spurði hvort hann væri með „*verð frá Eimskip*" á útflutningi frá Reyðarfirði til Immingham í Bretlandi. Hann þyrfti að senda gám með Eimskip. (S)forstö-útfl svaraði og sagði að í gildi væri samkomulag við Eimskip en hann þekkti ekki

[4665] Afhent gögn frá Eimskip 10.01.2018, liður 2-2 c). Þar má sjá að Jónar Transport keypti flutninga hjá Eimskip fyrir andvirði 23.949 evrur árið 2007, 29.055 evrur árið 2008 og 23.226 evrur árið 2009. Árið 2010 námu á hinn bóginn flutningstekjur Eimskips vegna Jóna 221.508 evrum, 341.959 evrum árið 2011, 452.561 evrum árið 2012 og 437.431 evrum árið 2013.
[4666] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.955074.

verðið.[4667] (S)kostneftirl sendi síðan tölvupóst og gerði grein fyrir því verði sem gilti milli Eimskips og Samskipa. Var það framangreint handskrifað verð fyrir *„venjulegan flutning*".[4668]

- Í júlí 2010 áttu sér stað samskipti Samskipa og Eimskips vegna þátta sem vörðuðu framkvæmd á gámasamstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Höfðu (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl m.a. aðkomu að þessu.[4669]

- Í ágúst 2010 má sjá samskipti milli (E)forstö-flutnstý og (E)forstö-innfl þar sem fram kemur að Samskip séu að bóka mikla flutninga með Eimskip frá Halifax ((E)forstö-flutnstý man ekki eftir öðru eins magni og kveður það umfram það sem Eimskip sé skuldbundið að gera samkvæmt samningi félaganna). Kom eftirfarandi fram hjá (E)forstö-flutnstý: *„Skipið er klárlega yfirbókað, höfum við áhuga á að hafna vöru frá Samskipum og hvernig myndum við snúa okkur í því?*". (E)forstö-innfl svaraði: *„Að sjálfsögðu ekkert mál að tala við Samskip og spyrja hvort þeir þurfi alla gámana í þessari ferð og vísa til samnings um hámark. Best er að tala við* [(S)forstö-innfl1] *458 8180 eða gsm 858 8180. Ég get gert það en þá er spurningin hvað þurfum við að skilja mikið eftir fyrir þá og er einhver önnur vara sem liggur ekki á?*".[4670]

9138. Áður en vikið er að samskiptum lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips árið 2010 um áframhaldandi samstarf í sjóflutningum og endurnýjun samninga ber að rifja upp eftirfarandi um þætti sem tóku til Evrópuflutninga og Norður-Ameríku flutninga:

- Eimskip og Samskip undirrituðu 30. nóvember 2001 ólögmætt samkomulag sem þau nefndu *„Trúnaðarmál Neyðarsamkomulag*", sbr. kafla 5.4 í ákvörðun þessari. Var samkomulagið ótímabundið og átti samkvæmt orðalagi sínu að taka til *„gámaflutninga með skipum félaganna*" sem *„skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutningum á tómum einingum.*" Samtímagögn sýna hins vegar að þetta leynilega samkomulag var framkvæmt með mun rýmri hætti. Tók samkomulagið ekki aðeins til flutninga vegna óviðráðanlegra orsaka heldur til venjulegra flutninga, þ.e. til almennra sjóflutninga félaganna milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Var handskrifað á samkomulagið það verð sem gilti fyrir *„venjulegan flutning*" og var samkomulagið nefnt af framkvæmdastjóra hjá Eimskip *„samstarfssamningur vegna Evrópu*" sbr. tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-sala/þj við samstarfsmann í ágúst 2009, sbr. umfjöllun hér að framan.

- Eins og fram kemur í kafla 8.19.7 voru umræður milli Eimskips og Samskipa á seinni hluta ársins 2008 um *„uppfært"/"útvíkkað*" neyðarsamkomulag liður í hinu umfangsmikla samráði.

- Líkt og rakið er hér að framan var ólögmætt samráð Samskipa fyrir hendi í Norður-Ameríku flutningum árið 2008, sbr. einnig kafla 5.8. Þann 7. janúar 2009 undirrituðu Samskip og Eimskip samning um áframhaldandi samvinnu og aukið samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Gilti sá samningur til 31. desember 2010. Þrátt fyrir að engin undanþága væri í gildi framkvæmdu fyrirtækin samstarfið, en í desember 2009 var veitt undanþága en hún féll úr gildi 31. desember 2010.

- Í umræddum samningi Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009 kom fram að fyrirtækin hefðu samþykkt að þau myndu skoða í desember 2009 hvort samningurinn þyrfti endurskoðun eða breytingar.[4671]

[4667] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.33.958958.
[4668] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.959001.
[4669] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. *„3 RF45 CAHAL fyrir Samskip*", dags. 06.-07.07.2010. Doc. ID. 0.7.33.711931 / 0.7.33.712166 / 0.7.33.712382. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[4670] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.719045.
[4671] 7. gr. samningsins.

9139. Sumarið 2009, fljótlega eftir að (E)frkvstj-sala/þj hóf störf hjá Eimskip, hafði hann í tölvupósti til (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst fjallað um endurnýjun á neyðarsamkomulagi við Eimskip frá árinu 2001, sbr. umfjöllun hér að framan um tölvupóst (E)frkvstj-sala/þj 19. ágúst 2009. Í samskiptunum má sjá að (E)frkvstj-sala/þj vildi taka *„þetta áfram"* samhliða því að fyrirtækin myndu skoða Norður-Ameríku samning þeirra í desember 2009. Þá má sjá í samskiptum þessara stjórnenda Eimskips vísað til þess að (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 væru fulltrúar Samskipa í samskiptum fyrirtækjanna. Stuttu síðar var samstarf Samskipa og Eimskips aukið í sjóflutningi með samningi Eimskips og Jóna, sbr. hér að framan. Samskipti og samhliða endurskoðun á Norður-Ameríku samningnum og neyðarsamkomulaginu áttu sér á hinn bóginn stað síðar, eða árið 2010.

9140. Þannig áttu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips í tíðum samskiptum um samhliða endurnýjun og aukið samstarf í Norður-Ameríku flutningum og Evrópuflutningum árið 2010. Fólst í þessu fjöldi funda og margvísleg önnur samskipti. Þannig sýna samtímagögn í málinu að ítrekaðir fundir og önnur samskipti hafi verið á milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í október til desember 2010. Skrifað var undir nýjan Norður-Ameríku samning 9. desember 2010. Í honum fólst áframhaldandi samstarf í umræddum flutningum og aukið gámastarf, í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

9141. Hér á eftir, sbr. einnig í kafla 14.33 í ákvörðun þessari, verður greint frá atvikum í tengslum við fundi og önnur samskipti Samskipa og Eimskips vegna endurnýjunar á samningum fyrirtækjanna um flutninga til og frá Norður-Ameríku og í Evrópuflutningum árið 2010.

9142. Umrædd samskipti Samskipa og Eimskips höfðu það að markmiði að viðhalda og auka samstarf fyrirtækjanna í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af þessu leiðir að öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var að eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

9143. Eins og fram kemur í kafla 14.33 sýna samtímagögn að þegar þessi samskipti áttu sér stað, í lok árs 2010 lögðu bæði Samskip og Eimskip mikla áherslu á að hækka verði og náðu fram verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Þessi ítrekuðu samskipti lykilstjórnenda fyrirtækjanna voru til þess fallin að viðhalda samfelldu samráði, sem dró úr æskilegri óvissu á milli fyrirtækjanna um mikilvæg samkeppnismálefni, líkt og verðlagningu, og gerði Samskipum kleift að hækka einnig verð til viðskiptavina. Er það í samræmi við viðurkenningu Eimskips á ólögmætu samráði við Samskip, sbr. 1. gr. í sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

9144. Hér á eftir verður einnig rakið að með endurnýjuðum Norður-Ameríku samningi Samskipa og Eimskips í desember 2010 var komist að samkomulagi um aukið gámasamstarf fyrirtækjanna, í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

9145. Verða nú rakin atvik sem varða endurnýjun á annars vegar Norður-Ameríku samningi Samskipa og Eimskips og hins vegar samningi þeirra um Evrópuflutninga, sk. *„neyðarsamkomulagi"* á síðasta ársfjórungi ársins 2010. Hvað umfjöllun um áherslur og framkvæmd fyrirtækjanna beggja á hækkun verðs og tengd atvik í aðdraganda og í kjölfar þess að umræddir samningar voru undirritaðir vísast til kafla 14.33.

16.7.2. Lykilstjórnendur vinna að áframhaldandi samstarfi fyrirtækjanna í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið

9146. Samtímagögn sýna að Eimskip lagði áherslu á að samningur um Norður-Ameríku flutninga yrði endurnýjaður. Um það vitnar tölvupóstur (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) 5. október 2010. Þar segir: *„það styttist í að samningur okkar um N-*

Ameríkuflutninga renni út en það er nú í árslok. Er ekki rétt að við förum á næstunni yfir hvað tekur við? Fyrir okkar hönd yrðu það ég og [(E)frkvstj-sala/þj] *sem kæmu að þessu. Hvernig líst ykkur á að við tveir kæmum til ykkar n.k. mánudag 11. okt* ?"[4672]

9147. (S)frkvstj-millilandasv svaraði samdægurs og lagði til fund kl. 14. Boðaði (S)frkvstj-millilandasv síðan (S)forstö-innfl1 á fundinn.[4673] (E)forstö-innfl kannaði hjá (E)frkvstj-sala/þj hvort hann mætti staðfesta fund með Samskipum 11. október kl. 14. (E)frkvstj-sala/þj svaraði: *„Yes, hvernig fannst þér fundurinn í gær annars?*".[4674] (E)forstö-innfl svaraði síðan (S)frkvstj-millilandasv (afrit sent til (S)forstö-innfl1): *„Sæll. Sjáumst kl 14:00 á mánudaginn hjá ykkur*".[4675]

9148. Tveimur dögum síðar, 7. október 2010, hittust (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl á fundi hjá SVÞ. Daginn eftir upplýsti (E)forstö-innfl að hann hefði hitt Samskip í þeirri viku, sbr. yfirlit í kafla 13. Þá hittust þeir (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á fundi þann 11. október 2010, eins og til stóð. Var hann bókaður frá kl. 14-15 þann dag. Samtímagögnin sýna að á þessum fundi átti a.m.k. að ræða endurnýjun á Norður-Ameríkusamningnum, sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2010 og tölvupóst (S)forstö-innfl1 til undirmanns 11. október 2010. Einnig áttu fyrirtækin samskipti á fundunum eða í tengslum við þá um aukið gámasamstarf. Endurspeglast það í eftirfarandi tölvupósti sem (E)forstö-innfl sendi 11. október 2010 til (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) um gámanotkun Samskipa frá Norður-Ameríku. Tölvupóstinn sendi hann strax eftir fundinn með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, þ.e. kl. 15:53 11. október 2010, og bar hann heitið *„Gámanotkun Samskipa frá NA*". Var hann til (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý, afrit til (E)frkvstj-sala/þj. (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý voru stjórnendur sem báru m.a. ábyrgð á gámastýringu Eimskips. Í tölvupóstinum kom fram að unnið væri að endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum við Samskip. Bað (E)forstö-innfl þá (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý að taka saman hversu mikið Samskip hefðu verið að nota gáma Eimskips í innflutningi frá Bandaríkjunum. Einnig bað (E)forstö-innfl þá um að leggja mat á tiltekin atriði varðandi mögulegt aukið gámasamstarf við Samskip, m.a. hver ábati Samskipa væri af slíku auknu samstarfi við Eimskip. Í tölvupóstinum sagði nánar tiltekið:

„Samningur okkar við Samskip rennur út um áramót og við erum að skoða endurnýjun.

Getið þið tekið saman hvort og hversu mikið þeir hafa verið að nota okkar gáma frá NA.

Áætlað hag þeirra/kostnað við að nota okkar gáma vs að leigja inn eða taka cabotage gáma og þá einnig í Halifax.

Í dag greiða þeir usd 200 aukalega per þurrgám ef við sköffum gámana. Viljum við auka eða minnka þetta gjald?

Þeir eru nýlega (síðustu 2 ferðir) farnir að bóka hjá okkur 40 ft HC út úr Halifax (væntanlega pappír). 11 í fyrri ferð og 14 í síðustu.

Viljum við bjóða þeim að nota okkar gáma (staðsetja frá RIC) og á hvaða verði þ.e. hvaða þóknun þyrftum við að fá eða hvað er það að kosta þá í dag að taka inn gáma þarna. Eru okkar tómgámar HC í nægu magni? Hafa ber í huga að staðsetja þyrfti gáma þar sem færu þá í næstu ferð á eftir og einnig

[4672] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.830991.
[4673] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.831008. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.831007.
[4674] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.567903.
[4675] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.567920.

að viðskiptavinur þeirra hér heima þyrfti væntanlega að hafa þá amk fram að næstu ferð þ.e. síðasta gámnum yrði ekki skilað fyrr en næsta sending kæmi.

Er frekara samstarf í gámum fýsilegt t.d. gæti verið fýsilegt fyrir okkur að bjóða þeim að nota gáma frá okkur í TA flutninga þeirra (t.d. N&O (Veit ekki hvort það er raunhæft þ.e. að taka tómgámana í RIC)."[4676]

9149. Eftir fund (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 11. október 2010, sem bókaður var til kl. 15, ákváðu stjórnendurnir að hittast að nýju þann 20. október 2010. Að morgni 19. október 2010 ítrekaði (E)forstö-innfl erindið í tölvupósti til (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) og tengdi það við fund Samskipa og Eimskips daginn eftir. Þar sagði: *„Við eigum fund með S á morgun og þurfum því svar í dag varðandi neðangreint erindi* [varðandi aukið gámasamstarf við Samskip]".[4677]

9150. Fyrir fund fyrirtækjanna 20. október 2010 vann (S)forstö-innfl1 sömuleiðis að þáttum sem varðaði aukið gámasamráð fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku. Að morgni 20. október 2010 sendi (S)forstö-innfl1 þannig tölvupóst til (S)starfsm, sem starfaði í flutningsstýringu Samskipa. Heiti póstsins var *„Capotage*[4678] *vs. Eimskips gámar í USA*". Þar minnti (S)forstö-innfl1 (S)starfsm á eftirfarandi verkefni: *„Varst þú búinn að skoða eitthvað hversu mikið við erum að nota Eimskips gáma vs. Capotage í USA*". (S)starfsm svaraði kl. 11:17 þennan dag: *„Æ – sorry steingleymdi því – hvenær er fundurinn? – fer strax í þetta!*"[4679] Eins og fram kemur hér á eftir bað (E)forstö-innfl (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 kl. 13:40 á fyrirhuguðum fundardegi, 20. október 2009, um frestun á fundinum. Næsti fundur fór því fram 2. nóvember 2010.

9151. Af þessum samtímagögnum er ljóst að við upphaf samningaviðræðna fyrirtækjanna voru allir möguleikar opnir varðandi samstarf fyrirtækjanna í Norður Ameríku flutningum og um aukna gámanotkun því tengdu.

9152. Hér ber að árétta að Samskip og Eimskip voru saman með 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samskip buðu upp á þá flutninga annars vegar með TA flutningum og hinsvegar í samstarfi við Eimskip. Gögn málsins sýna að á rannsóknartímabilinu var meirihluti flutninga Samskipa vegna Norður-Ameríku TA flutningar. Restin fór með skipi Eimskips, sbr. töflu í kafla 16.9 hér á eftir. Horft á Norður-Ameríku flutninga einangrað er augljóst að það var afar skaðlegt fyrir samkeppni ef samstarf Samskipa og Eimskips myndi aukast með þeim hætti að það tæki einnig til gámanotkunar vegna TA flutninga Samskipa.

9153. Framangreind samtímagögn frá Samskipum og Eimskip sýna hins vegar að slíkt aukið samstarf var til skoðunar. Var þannig til athugunar að auka samstarf fyrirtækjanna með því að láta umrætt gámasamstarf taka einnig til TA flutninga Samskipa milli Íslands og Norður-Ameríku. Nefndi (E)forstö-innfl í dæmaskyni TA flutninga Samskipa fyrir Nathan & Olsen en sá viðskiptavinur var einn sá mikilvægasti í þessum flutningum Samskipa. Má segja að í samskiptum fyrirtækjanna á þessum tíma hafi í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið allir möguleikar verið opnir varðandi aukið samstarf fyrirtækjanna um gámanotkun.

9154. Dagana 20.-22. október 2010 áttu sér stað tölvupóstsamskipti innan Eimskips um fyrirhugaða endurskoðun á samningi um Norður-Ameríku sem hófust á því að (E)forstö-innfl beindi fyrirspurn til (E)frkvstj-N-Am og (E)forstö-N-Am og óskaði eftir ábendingum frá þeim um mögulegar breytingar á

[4676] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.570443.
[4677] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.574392.
[4678] „*Cabotage*" er gestaflutningaleyfi fyrir farmflytjanda til að starfrækja tímabundið flutningsþjónustu innanlands gegn gjaldi í viðkomandi landi eða svæði. Í tölvupósti […] er þá væntanlega verið að vísa til greiningar á notkun Samskipa á eigin gámum sem eru fluttir milli hafna í Norður-Ameríku vs. notkun Samskipa á Eimskips gámum.
[4679] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.833428.

gildandi samningi. Vísaði hann m.a. til þess að hafa átt fund með Samskipum „*last week*" eða í síðustu viku og að stefnt væri að öðrum fundi eftir viku.[4680]

9155. (E)frkvstj-sala/þj taldi rétt að upplýsa (E)forstj um samningaviðræður við Samskip og framsendi honum sama dag, þ.e. 21. október, framangreinda tölvupósta: *„Blessaður, sjá neðangreint til uppl. En við eigum fund með Samskip út af samningnum í næstu viku, heyrumst fyrir þann fund."* (E)forstj svarar: *„Já förum alveg endilega yfir þessa stöðu."* (E)frkvstj-sala/þj bætir við*: „þóttist vita að þú hefðir skoðanir á þessu enda málið þér náskylt eftir öll árin í US."* Er þetta í samræmi við það sem áður hefur verið rakið um áherslu Eimskips og sérstaklega (E)forstj á að viðhalda samstarfi Eimskips við Samskip í Norður-Ameríku siglingum, sbr. einnig umfjöllun í kafla 7.3.1 um vinnuhóp *„Nýtt upphaf"* verkefnisins en (E)forstj sat í þeim hópi.

9156. Líkt og fyrr segir hafði fundur á milli fyrirtækjanna verið boðaður 20. október 2010. Þeim fundi var hins vegar frestað á fundardeginum og var nýr fundur ákveðinn 2. nóvember 2010.[4681] Boðað var til þess fundar í fundarboði frá (E)forstö-innfl 25. október 2010. Síðar þennan sama dag, 25. október 2010, var haldinn fundur hjá stjórn Samskipa hf. Mættir á stjórnarfundinn voru (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-fjárm, (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjórnarm-S og SH.

9157. Eftir fundinn með Eimskip 11. október 2010 taldi (S)frkvstj-millilandasv afar miklar líkur á áframhaldandi samstarfi fyrirtækjanna í sjóflutningum og treyst hann sér til að gera ráð fyrir að flutningar á skipi Eimskips yrðu óbreyttir og arðbærir. Þetta má ráða af fundargerð vegna framangreinds fundar stjórnar Samskipa hf. 25. október 2010. Í fundargerðinni kemur m.a. þetta fram

„(S)frkvstj-millilandasv kynnti siglingakerfi Samskipa og samkeppnisaðila er sinna þjónustu til Íslands og Færeyja. Helstu niðurstöður um umræður um kerfi eru :

-gert er ráð fyrir að mánaðarleg rúta EI til USA sé arðbær og verði með óbreyttu mynstri til komandi ára".[4682]

9158. Í fundargerðinni kemur einnig fram að stjórnarmenn hafi á sama fundi rætt um að *„rólegt"* væri yfir markaðnum en jafnframt tekið fram að samningar við mikilvæga viðskiptavini Samskipa (t.d. Garra, Húsasmiðjuna og Samkaup) væru að losna. Eins og umfjöllun í kafla 14.33 ber með sér hófu Samskip í kjölfarið vinnu við að hækka verð gagnvart þessum mikilvægum viðskiptavinum í flutningum frá Norður-Ameríku. Á þessum tíma tók (S)forstö-innfl1 í samræmi við þetta til athugunar verðlagningu hjá viðskiptavinum Samskipa. M.a. má ráða af tölvupósti sem hann sendi (S)frkvstj-N-Am (yfirmanni Samskipa í Norður-Ameríku) og viðkomandi viðskiptastjórum í innflutningsdeild 28. október 2010, sbr. kafla 14.33.4.7., að hann hafi talið tök á því að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sínum í þessum flutningum.

9159. Nýr fundur Eimskips og Samskipa var þá ákveðinn nokkrum dögum síðar, þann 2. nóvember 2010. Bæði (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 sátu þann fund.

9160. Fyrr þennan dag hafði (E)forstö-innfl sent tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj vegna fundarins með Samskipum. Í tölvupóstinum tilgreindi (E)forstö-innfl áherslur Eimskips fyrir fundinn. Þar sagði að

[4680] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.578142 / 0.7.33.578188 / 0.7.33.578287 / 0.7.33.578298 / 0.7.33.578627 / 0.7.33.578740 og 0.7.33.578765.
[4681] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.833609. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.90462.
[4682] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.808577.

samningstexti ætti að verða að mestu óbreyttur frá fyrri samningi og miða ætti við 4,6% hækkun á verði. Eimskip myndi útvega Samskipum gáma þegar það væri unnt.[4683]

9161. Þann 4. nóvember 2010, aðeins tveimur dögum eftir umræddan fund fyrirtækjanna boðaði (E)forstö-innfl nýjan fund og var hann haldinn sex dögum síðar, þann 8. nóvember 2010 kl. 11.[4684] (S)frkvstj-millilandasv samþykkti fundarboðið sama dag.[4685]

9162. Sama dag og fyrrgreindur fundur var haldinn, þ.e. 8. nóvember 2010, vistaði (E)frkvstj-sala/þj á heimasvæði sínu skjal þar sem finna má lista yfir verkefni hans þennan mánuðinn. Þar stendur m.a.: *„USA Samskip samningur", „Hækkanir (ISL – ERL)".*

9163. Þann 8. nóvember 2010 funduðu (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Daginn eftir fundinn sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (E)forstö-innfl) þar sem hann setti fram tillögu um 4,6% hækkun á sjófrakt í undirbúningi að nýjum samningi um Norður-Ameríku flutninga. Endurspeglaði sú tillaga umræður sem höfðu átt sér stað á fundi fyrirtækjanna 8. nóvember 2010 (*„langi fundurinn"* eins og (E)frkvstj-sala/þj nefndi hann sbr. umfjöllun hér á eftir).

9164. Líkt og áður hefur komið fram funduðu (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl þann 8. nóvember 2010 og var það *„langur fundur"*, sbr. eftirfarandi tölvupóst (E)frkvstj-sala/þj til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til (E)forstö-innfl) 9. nóvember 2010 um viðræður fyrirtækjanna um nýjan Norður-Ameríku samning þar sem segir m.a:

„Sælir strákar og takk fyrir fundinn langa í gær, Við erum vissulega nær takmarkinu en fyrir fundinn og vonandi er eftirfarandi lausn til þess fallin að loka málinu:

Höldum okkur við að einfalda þetta og taka eitt gjald í stað tveggja mismunandi. Útgangspunkturinn er því 1.980 mv. 40'HC.

	USD
Grunngjald	1.980
4,60%	91,08
Nýtt verð eftir hækkun	2.071
ISPS	42,00
Samtals	2.113
THC með 75% afslætti	154
Heildarverð	2.267
Breyting frá fyrri samning	
Eimskips gámar	2.080
	8,99%

Samskonar útreikningur gildir fyrir aðrar gámastærðir.

1. Jafnframt sættumst við á að afsláttarmagn miðist við 300 teus í stað 400 annars óbreytt

[4683] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91166.
[4684] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.244023.
[4685] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91435.

2. *Gámafrídagar fara úr 40 í 30 enda hagstætt verð eftir það og þar fyrir utan ættu 30 dagar að vera yfirdrifið nóg í lang flestum tilfellum*

3. *Magnákvæði verða óbreytt*

4. *Gildistími 12 mánuðir með 12 mánaða framlengingar option*

Hvernig eruð þið á fimmtudaginn kl. 11.00 til að leggja lokahönd á þetta?".[4686]

9165. Líkt og sjá má fylgdu nánari tillögur Eimskips um skilmála sem og tillaga um nýjan fund til að leggja lokahönd á nýjan samning fyrirtækjanna.[4687]

9166. Í framangreindri tillögu Eimskips fólst 4,6% hækkun á flutningsgjaldi (í töflunni nefnt grunngjald) jafnframt því sem tekin yrðu upp ný gjöld, þ.e. sn. ISPS-gjald[4688] og THC-gjald[4689] (með 75% afslætti). Í heild næmi hækkun í tilviki 40'HC gáma 8,99%.

9167. Til undirbúnings svari við tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj bað (S)forstö-innfl1 (S)starfsm að taka saman upplýsingar um gámanotkun í innflutningi frá Norður-Ameríku, sbr. tölvupóst sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv 9. nóvember 2010.[4690] Síðar sama dag sendi (S)starfsm excel skjalið „*VT – innflutningur USA*".[4691] Þar kemur fram:

Count of Container number	Lease details		
Status date	EIMSKIP	OWN	Grand Total
jan		9	9
feb	1	9	10
mar	2	3	5
apr	2	6	8
maí	5	12	17
jún	6	6	12
júl	4	9	13
ágú	20	4	24
sep	17	3	20
okt	28	9	37
nóv	2	10	12
des		11	11
Grand Total	87	91	178

9168. Endurspeglast í þessu gagni sú gámasamvinna Samskipa og Eimskips sem komst á eftir að samráð fyrirtækjanna var aukið seinni hluta árs 2008, sbr. kafla 8.17.1, 8.17.6, 10.6.2, 11.19.2 og 18.

[4686] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91854.
[4687] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91725.
[4688] ISPS er sérstakt öryggisgjald í höfnum á gáma eða flutninga. Á vefnum www.logisticsglossary.com er ISPS lýst með þessum hætti: *„After 11 September 2001, on the initiative of the United States, a worldwide safety programme was set up to combat terrorist activities within/through ports. To this end, various port authorities made additional investments to implement further safety measures. In order to recover these investments, an ISPS (International Ship & Portfacility Security) allowance applies to each container/shipment.*"
[4689] THC (Terminal Handling Charges) eru gjöld í höfnum fyrir uppskipun og útskipun.
[4690] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.836600.
[4691] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.836637.

9169. Sama dag, þ.e. 9. nóvember 2010, var (S)forstö-innfl1 á ný greint frá framgangi þess verkefnis sem fólst í því að hækka verð til viðskiptavina í Norður-Ameríku flutningum, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.33. Var honum og m.a. undirmanni (S)frkvstj-N-Am ((S)starfsm) sendur þessi tölvupóstur:

„Var að setja inn nýjan samning fyrir Garra. Ný verð gilda í Ameríku BAF innifalið NYC 2.800/3.600 RIC 2.500/3.100 Getið þið leiðrétt sendingarnar í þessari viku."[4692]

9170. (S)starfsm svaraði sama dag: *„Ég skal fæla þessum verðum hjá FMC. Verða virk þann 9, desember. Það tekur 1, mánuð að fá hækkanir í gegn hjá FMC. Ég vil benda á að leiðréttingar á sjófrakt eftirá frá USA eru ólöglegar.*"[4693]

9171. Af samtímagögnum er ljóst að vilji var hjá báðum fyrirtækjum til áframhaldandi samvinnu um þessa flutninga og t.a.m. hvergi að finna að Eimskip hafi óttast samkeppni frá Samskipum t.a.m. með TA flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Engin slík áform voru heldur að finna í gögnum Samskipa, enda hefði það getað sett samfellt samráð fyrirtækjanna í uppnám á þessum tíma. Þvert á móti var unnið að því að auka samvinnuna.

9172. (S)forstö-innfl1 svaraði (E)frkvstj-sala/þj að morgni næsta dags, 10. nóvember 2010. Með vísan til góðs fundar féllst (S)forstö-innfl1 m.a. á tillögu (E)frkvstj-sala/þj um 4,6% hækkun, sbr. eftirfarandi:

„Takk sömuleiðis fyrir góðan fund.

Við erum tilbúnir í að klára þetta á svipaðri nálgun og þú notar við verðútreikningana, þ.e. 4,6%, ISPS og THC með 75% afslætti. Við þurfum hins vegar aðeins að skoða grunngjaldið á mismunandi hátt eftir því um hvaða gámategund er að ræða.

Við tókum saman skiptinguna á milli okkar og ykkar gáma síðustu 12 mánuði. Við tókum reyndar þessa 34 gáma sem hafa komið með pappírnum frá Halifax út úr þeirri skoðun því sá business er ekki lýsandi fyrir okkar flutninga og mun aðeins verða til staðar í fáa mánuði. Þessi skipting gefur vægið í töflunni hér að neðan. Við notuðum síðan þetta vægi til að finna það meðalverð sem við höfum í raun verið að greiða í þessum samningi. Það verð er síðan notað sem grunnverð við útreikningana.

[4692] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.836622.
[4693] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.836629.

	Innflutningur							
		Freight	Vægi gáma	4,60%	ISPS	THC	Total	Hækkun
Shippers own	20'DC	1.370	100%					
Carrier own	20'DC	1.570	0%					
Vegið verð		1.370		1.433	21	77	1.531	6,8%
Shippers own	40'DC	1.820	63%					
Carrier own	40'DC	2.020	37%					
Vegið verð		1.894		1.981	42	154	2.177	9,9%
Shippers own	40'HC	1.880	63%					
Carrier own	40'HC	2.080	37%					
Vegið verð		1.954		2.044	42	154	2.240	9,6%
Shippers own	20'RF	1.440	0%					
Carrier own	20'RF	1.640	0%					
Vegið verð		1.540		1.611	21	77	1.709	6,1%
Shippers own	40'RF	2.090	73%					
Carrier own	40'RF	2.290	27%					
Vegið verð		2.144		2.243	42	154	2.439	8,7%
	Útflutningur							
		Freight	Vægi gáma	4,60%	ISPS	THC	Total	Hækkun
Shippers own	20'RF	1.440	100%					
Carrier own	20'RF	1.640	0%					
Vegið verð		1.440		1.506	21	77	1.604	6,5%
Shippers own	40'RF	2.400	100%					
Carrier own	40'RF	2.600	0%					
Vegið verð		2.400		2.510	42	154	2.706	7,8%

Verðin í Total dálknum er því þau verð sem við erum tilbúnir að loka þessu á.

Við sættumst á að miða afsláttarmagn við 300 TEU.

Við erum ekki tilbúnir að fallast á fækkun gámafrídaga.

Við þurfum að sjá volume commitment í 35 TEU per ferð eins og rætt var um.

Við leggjum til að samningurinn verði til 2ja ára, með möguleika á 12 mánaða framlengingu.

Getið þið stillt upp nýjum samningsdrögum sem við gætum lesið fyrir fund á morgun. Það þarf að bæta inn í samninginn setningu sem tekur á skuldbindingu af ykkar hálfu varðandi gáma. Það er líklega best að setja það inn í Term 6. Okkar tillaga er að fyrsta málsgrein í Term 6 a) breytist í eftirfarandi:

a) Containers. Carrier will provide containers in Reykjavik and port of call in U.S. and Nova Scotia, Canada for transportation under this Contract. Carrier shall release to the shipper the number of containers needed if available at given time, but shall always supply the number needed to fulfill the minimum volume obligation as per term 4 in this contract.

Við erum því miður uppteknir kl 11 á morgun, en lausir á milli 1 og 3. Getið þið komið hingað til okkar á morgun kl 13:00?"[4694]

9173. Ljóst er að fulltrúar fyrirtækjanna ætluðu sér að hittast strax aftur þann 11. nóvember 2010, en (S)frkvstj-millilandasv bætti við eftirfarandi í svari til Eimskips: „*Sælir piltar, eftir allt þá hentar okkur betur að hittast kl. 11:00 eins og þið stunguð upp á – Höldum okkur við þann tíma og afsakið þetta hringl.*"[4695] (E)frkvstj-sala/þj svaraði daginn eftir: „*Sælir, sjáumst kl. 11.00*".

9174. Frekari staðfestingu á fundi fyrirtækjanna þann 11. nóvember 2010 er einnig að finna í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj þann 10. nóvember um „*fundur á morgun*".[4696]

9175. (E)frkvstj-sala/þj áframsendi framangreint svar (S)forstö-innfl1 samstundis til (E)forstj.[4697] Síðar sama dag svaraði (E)forstj tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj með þremur spurningum „*varðandi það sem talað hafði verið áður um*". (E)frkvstj-sala/þj svaraði þeim spurningum skömmu síðar sama dag.[4698] Spurningar (E)forstj eru í bláum lit, en svör (E)frkvstj-sala/þj í rauðum:

Mér datt þetta í hug varðandi það sem talað hafði verið áður um:

1. Að skipta niður á milli Halifax og Richmond/Norfolk þannig að ef magn þeirra í öðru hvoru svæðinu dettur niður þá sé ekki um að ræða að færa megi á milli. Væri erfitt ef öll teus færu frá Norfolk. Slott per höfn. – Búnir að eyða töluverðum tíma í þetta með þeim og hafa þeir alltaf blásið þetta út af borðinu segja ekki eiga að skipta okkur máli hvar þetta sé að koma í skipið magnið í HAL er takmarkað í ekki til lengri tíma (pappírinn).
2. Það var líka talað um að gera samning um Carriers own equipment only sem er algengt í svona viðskiptum og við fáum t.d ekki samninga annars staðar nema nota gáma flutningsaðila. Vatnið streymir út en engin frakt til baka þannig að á sama tíma og þeir leigja gáma frá 3 aðila þá komum við ekki gámum okkar heim. Gagnkvæmur skilningur á því að nota okkar gáma í þetta eingöngu meðan framboð er fyrir hendi, það er líka hugmyndin á bak við að einfalda verðskránna
3. Á Reykjafossi er erfitt að taka of mikið af HC gámum því þá dettur niður eitt lag – við ættum að stjórna því þar sem þetta eru okkar gámar sem við þurfum að koma heim eftir sem áður.

Ræðum síðar,

9176. Svör (E)frkvstj-sala/þj gefa meðal annars til kynna að Samskip og Eimskip hafi á fundum sínum rætt atriði sem tengdust innflutningi Samskipa á pappír frá Norður-Ameríku. Slíkur innflutningur var umtalsverður og sýnir þetta umræðu fyrirtækjanna um mikilvægt samkeppnismálefni. Vísast einnig til þess þegar Samskip, í kjölfar fundar með Eimskip tæpum mánuði fyrr, hækkuðu verð gagnvart

[4694] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.91831.
[4695] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.91854.
[4696] Þar sagði […]: „*ég þarf að troða inn fundi með Eimskip á morgun og mun leggja til við þá að hittast kl. 13:00 þ.e. þegar þið farið yfir Scandinavia kynninguna*."[4696] Ákveðið var að […] kæmist á fundinn með Eimskip en myndi einnig mæta að hluta á nefndan innanhússfund Samskipa. Væntanlega var […] þar að vísa til þess að sama dag var stjórnarfundur eða annar innanhússfundur hjá Samskipum. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.804692.
[4697] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.692025.
[4698] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.692239 og 0.7.33.692245.

mikilvægum viðskiptavini í innflutningi á pappír til Íslands frá Bandaríkjunum, sbr. umfjöllun í kafla 14.33.4.2 og 14.33.4.9.

9177. Viðbrögð (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj sýna einnig áhuga Eimskips á auknu samstarfi við Samskip um gámanotkun og gefa til kynna samráð fyrirtækjanna um það efni, sbr. tilvísun (E)frkvstj-sala/þj til *„gagnkvæms skilnings*" Eimskips og Samskipa.

9178. (E)forstj svaraði (E)frkvstj-sala/þj daginn eftir (11. nóvember 2010): *„O.k en #1 stendur aðeins í mér, það er langt í að við náum 2 skipum á Norfolk svo að ef svo færi að þeir hættu að nota Halifax fyrir pappír Þar sem hann er t.d er keyptur í Evrópu þá geta þeir tvöfaldað magnið frá Richmond/Norfolk og við lendum í vandræðum með okkar eigin cargo. Í dag eru þeir aðeins að flytja 20 teus að meðaltali á mánuði frá Ric.*"[4699]

9179. Þann 11. nóvember 2010 funduðu (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl á ný. Gefa gögn málsins til kynna að ákveðin niðurstaða um verðhækkun á flutningunum og aukna gámasamvinnu hafi náðst á þeim fundi. Má það ráða af eftirfarandi tölvupósti sem (E)frkvstj-sala/þj sendi (E)forstj 15. nóvember 2010 undir fyrirsögninni *„Samningur USA*" en þar upplýsir hann um stöðu Norður-Ameríku samningsins við Samskip: *„Sæll, bara til uppl. Þá kláruðum við þetta með 4,6% + ISPS, 25% af THC. Magn óbreytt 30 teus, okkar gámar notaðir þegar þeir eru til*."[4700]

9180. Þann 19. nóvember 2010 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og (S)starfsm (afrit til (S)forstö-innfl1) og greindi frá því að hann teldi að hækka yrði verð á Norður-Ameríku flutningum hjá Kaupási/Samkaupum og Ísam. Kvaðst hann m.a. miða við *„nýjan samning við EÍ*", þ.e. þá verðhækkun sem Samskip og Eimskip höfðu náð saman um í nýjum Norður-Ameríku samningi.[4701] Í þessu fólst þannig m.a. 4,6% hækkun og ný gjöld en samkvæmt samningnum frá 2009 greiddu Samskip hvorki staðsetningargjald né THC gjald til Eimskips. Í þessu fólst einnig aukin ólögmæt gámasamvinna því ákveðið var (*„gagnkvæmur skilningur*") að Samskip myndu alfarið nota gáma Eimskips þegar þeir væru til staðar. Hér ber og að hafa í huga að nokkrum dögum síðar hittust (E)forstj og yfirmaður Samskipa í Bandaríkjunum, (S)frkvstj-N-Am, á fundi. Þar var m.a. rætt um framangreinda flutninga milli Íslands og Bandaríkjanna. Nánar er vikið að þessu í kafla 14.33.

9181. (S)forstö-innfl1 ýtti á eftir því 16. nóvember 2010 að frágangi samningsins yrði lokið, sbr. tölvupóst hans til (E)frkvstj-sala/þj (afrit til (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv) þar sem segir: *„Sælir. Ætlum við að reyna að klára samninginn í vikunni? Ég fer í tveggja vikna frí á hádegi á föstudag. Það væri best að klára þetta fyrir þann tíma ef hægt er.*" (E)forstö-innfl svarar: *„Sæll. Drögin eru í yfirlestri hjá Sly í USA vegna FMC reglna en ég notaði sama form og síðast þrátt fyrir að við séum búin að breyta. Vonandi get ég sent þetta til ykkar á morgun.*"[4702]

9182. (S)forstö-innfl1 ýtti aftur á eftir málinu tveimur dögum síðar, sbr. tölvupóst hans til (E)forstö-innfl þann 18. nóvember 2010, þar sem segir m.a.: *„Er eitthvað að frétta af þessu. Málið er að ég er að fara í 2 vikna frí á hádegi á morgun og hefði viljað lesa þetta yfir áður en ég fer*." (S)forstö-innfl1 spurði einnig um gáma í Halifax. (E)forstö-innfl svarar: *„Sæll. Er enn ekki kominn með svar að vestan. Meðfylgjandi er draftið eins og það er til yfirlestrar. Skoðaðu þetta og láttu mig vita ef einhverjar athugasemdir. Hef þann fyrirvara að formið kunni að breytast. […]*".[4703]

[4699] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.692294.
[4700] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.694375.
[4701] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.838531.
[4702] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.837873.
[4703] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.838291.

9183. Sama dag svaraði (S)forstö-innfl1 tölvupósti (E)forstö-innfl og segir m.a.: *„Þetta lítur fínt út. Gerði smávægilegar breytingar. Við héldum að þið ætluðuð bara að vera með eina tölu sem innihéldi freight, THC og ISPS, en sé að þið hafið brotið hana upp. Það er í fínu lagi, en ég setti þær tölur inn í textan[n]. Einnig þarf eftirágreiddi afslátturinn að vera tekinn af heildartölunni. Hér er skjalið með okkar breytingum: […]. Við erum klárir að skrifa undir þetta. Ég verð í vinnunni fram að hádegi á morgun, en er síðan farinn í frí fram til 6 des. Eigum við að koma til ykkar og skrifa undir þetta á morgun kl 11:00?*".[4704]

9184. Dagana 16.-18. nóvember 2010 voru áframhaldandi samskipti milli keppinautanna um drög að samningi vegna Norður Ameríku flutninga og var þar rætt um verð og ýmis önnur efnisatriði samningsins. Þar kemur fram hjá (E)frkvstj-sala/þj að það verði reynt að klára samninginn *„með* [(S)frkvstj-millilandasv] *í næstu viku*".[4705]

16.7.3. Fundur (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am og atvik í kjölfarið

9185. Fyrir liggur að (E)frkvstj-sala/þj vistaði eintak af drögum að samningi við Samskip 21. nóvember 2010 og sendi það eintak til (E)forstj og óskaði honum einnig góðrar ferðar en (E)forstj var á leiðinni til Bandaríkjanna a.m.k. til að eiga fund með stjórnendum Samskipa eins og vikið verður að.[4706]

9186. Þann 23. nóvember 2010 sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og sagði að hinkra ætti aðeins með samninginn við Samskip (*„Bíðum aðeins með S samninginn ef við getum […]*"). Daginn eftir sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstj varðandi skipulagningu á fundi (E)forstj með (S)frkvstj-N-Am í Bandaríkjunum. *„Heyrði í [(S)frkvstj-N-Am] og hann getur hitt á ykkur í dag ef það hentar. Ertu til í að hringja í hann þegar þú getur í […] til að mæla ykkur mót.*"

9187. Samkvæmt þessu var (S)forstö-útfl að skipuleggja að forstjóri Eimskips og yfirmaður Samskipa í Bandaríkjunum myndu hittast. Sá fundur fór fram umræddan dag, þ.e. 24. nóvember 2010. Það má sjá af tölvupósti sem (E)forstj sendi (E)frkvstj-sala/þj 25. nóvember 2010 með heitinu: *„Fundur með [(S)frkvstj-N-Am] S line í gær*." Í honum greinir (E)forstj frá fundinum:

„Hann er að kvarta yfir því að við værum ekki að standa okkur í því að útvega gáma í Halifax en á endanum hefði hann hringt í [(E)forstö-innfl] *sem hefði reddað málunum. […] Ástandið er þannig í Halifax að það eru engir gámar til leigu og því stóla þeir á okkur. Hin leiðin þeirra væri að fara út úr Montreal en þessi pappír er að koma frá Halifax svo það yrði dýrara þar sem verðin eru 1500-2000 á box út úr Montreal með tilheyrandi kostnaði við tengingu í Bremerhaven. Skoðum þetta mál.*

Einnig þarf að skoða að við séum ekki að flytja þeirra gáma milli Boston og Norfolk og öfugt þar sem það er ólöglegt og við gætum fengið sektir vegna John Acts."[4707]

9188. Eimskip og Samskip hafa keppt í flutningum á pappír frá Halifax til Íslands.[4708] Sem fyrr sagði höfðu Samskip hækkað verð á flutningi á pappír frá Norður-Ameríku og ræddu (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am m.a. um þann flutning. Ljóst er að í þessum samskiptum hafa viðkvæmar samkeppnisupplýsingar farið

[4704] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.92651.
[4705] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.838402.
[4706] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.700073.
[4707] Væntanlega er hér verið að vísa til *„The Jones Act*" (alríkislög nr. 46 USC s. 883) sem banna erlendum flutningafyrirtækjum svonefnda *„coastwise*" flutninga.
[4708] Sjá t.d. afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.275387. Þar sem […], […]og […] fara yfir mögulega viðskiptavini í Halifax og tekið er fram að Samskip hafi boðið lág verð á flutningum á pappír til Íslands í gegnum Evrópu. Einnig afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.88780. Þar sem […] er að reyna að fá betri verð hjá Eimskip og vill flytja flutningana með pappírinn frá Samskipum.

frá Samskipum til Eimskips. Var þetta hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Nánar er fjallað um atvik sem tengist beint þessum innflutningi í kafla 14.33.

9189. Daginn eftir, þ.e. 24. nóvember 2010, vistaði (E)forstö-innfl hjá sér skjal með heitinu *„Neyðarsamkomulag Eimskip Samskip nov 2010.“* Titill skjalsins er merktur *„TRÚNAÐARMÁL Neyðarsamkomulag um gámaflutninga“*.[4709] Um var að ræða drög að nýju *„neyðarsamkomulagi“* við Samskip. (E)forstö-innfl sendi þau ásamt drögum að nýju Norður-Ameríku samkomulagi við Samskip til (E)frkvstj-sala/þj sama dag. Eins og áður sagði var haldinn fundur (S)frkvstj-N-Am og (E)forstj þennan dag.

9190. Í tölvupóstinum segir (E)forstö-innfl m.a.: *„Einnig er meðfylgjandi uppkast að nýju neyðarsamkomulagi en þarna er textinn að mestu eins og í hinu eldra nema hvað ég setti inn að baf og önnur aukagjöld væru innifalin.“*.[4710] Þennan sama dag fengu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst frá (E)forstö-útfl með heitinu *„Tölfræði S-line“* þar sem má finna viðhengi með ítarlegum upplýsingum um inn- og útflutning Samskipa á árunum 2008-2010.[4711]

9191. Af þessu er ljóst að hér voru lögð drög að nýjum samningi um Evrópuflutninga sem fyrirtækin undirrituðu síðan 9. desember 2010 um leið og þau undirrituðu nýtt samkomulag um samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.

9192. Þessi atburðarás ber með sér að í tíðum samskiptum sínum vegna endurnýjunar á Norður-Ameríku samningi hafi fyrirtækin að þessu sinni, rétt eins og árið 2008, einnig rætt um önnur hagsmunamál og tóku m.a. á ný til umfjöllunar hið leynilega *„neyðarsamkomulag“*. Er það í samræmi við markmið og efni *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

9193. Ekki er ljóst hvenær endurnýjun þessa samkomulags bar fyrst á góma í samskiptum fyrirtækjanna en með hliðsjón af framangreindu er líklegt að það hafi verið rætt milli fyrirtækjanna áður en til þess kom að (E)forstö-innfl hóf að semja drög að uppfærðum samningi. Vísast í því skyni til tölvupóstar (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst 19. ágúst 2009. Í tölvupóstinum sagði (E)frkvstj-sala/þj m.a.: *„Það væri gott og tímabært að endurnýja neyðarsamninginn og athuga vel með að bæta inn möguleikum á raunhæfum verðum þegar ekki er um hrein neyðartilfelli að ræða. […]“*. Þá lagði (E)frkvstj-sala/þj jafnframt til að Eimskip myndi hafa samband við (S)frkvstj-millilandasv eða (S)forstö-innfl1 hjá Samskipum samhliða því að Norður-Ameríku samningur fyrirtækjanna yrði endurskoðaður seinna á árinu 2009.

9194. Þegar haft er í huga að (E)forstö-innfl sendi (E)frkvstj-sala/þj drög að *„neyðarsamkomulaginu“* 24. nóvember 2010 og litið er til efnis tölvupóstar (S)forstö-innfl1 7. desember 2010, sbr. síðar, þar sem vísað er í *„samtal“* (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv, verður að leggja til grundvallar að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj hafi átt fund dagana eftir, líklega 25. nóvember 2010, og að þar hafi (E)frkvstj-sala/þj afhent (S)frkvstj-millilandasv þessi drög að nýju *„neyðarsamkomulagi“*, sbr. einnig kafla 14.33.10.

9195. Hvað sem því líður skal minnt á að *„neyðarsamkomulagið“* var upphaflega gert í nóvember 2001. Haustið 2008 ræddu fyrirtækin um að endurnýja samkomulagið og skiptust á tillögum um að útvíkka það þannig að það næði ekki einungis til eiginlegra neyðartilvika heldur gilti um gagnkvæma flutninga fyrirtækjanna og virtust þau sammála um það efni, án þess að samningsdrögin hafi verið undirrituð. Hafði samkomulagið frá 2001 verið framkvæmt þannig að það tók til *„venjulegra flutninga“*, sbr. tölvupóst

[4709] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.66892.
[4710] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.93043.
[4711] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.282114.

milli (E)forstö-flutnstý og (E)forstö-útfl 21. mars 2007 og eintakið með handskrifuðu verðunum sem (E)frkvstj-sala/þj fékk sent 7. ágúst 2009, sbr. kafla 5.4.1.

9196. Þann 25. nóvember 2010 upplýsti (S)frkvstj-millilandasv (S)frkvstj-N-Am um framgang samningaviðræðna við Eimskip, en í tölvupósti hans segir m.a.: *„Sæll* [(S)frkvstj-N-Am] *sendi þér hér það sem fór síðast frá okkur til Eimskips vegna samningsins. Þau atriði sem enn eru til umræðu eru eftirfarandi: […]*".[4712]

9197. Á sama tíma veltu stjórnendur Samskipa áfram fyrir sér einstökum atriðum í Norður-Ameríku samstarfi sínu við Eimskip, t.a.m. samningsatriðum sem vörðuðu gámasamvinnu og verðlagningu henni tengdri í nýjum samningi, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstö-innfl1 25. nóvember 2010. Var þar m.a. rætt um verðlagningu vegna aukins gámasamstarfs, sem leiddi af sér svokallað *„hliðarskjali*", sbr. nánar hér á eftir.[4713]

9198. (S)frkvstj-N-Am, sem ásamt (S)forstö-útfl hafði átt fund með (E)forstj stuttu áður, sendi tölvupóst til (S)viðskstj2, (S)viðskstj1 og (S)starfsm (afrit sent til (S)forstö-innfl1) þann 30. nóvember 2010 og vildi fara yfir verðlagningu á Norður-Ameríku þjónustu Samskipa og að niðurstaða yrði að liggja fyrir í byrjun janúar (2011).[4714]

9199. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj ræddu saman í síma 7. desember 2010. Þann dag bókaði (S)forstö-innfl1 fund með Eimskip, sbr. nánar hér á eftir. Rétt er að geta þess að daginn áður hafði (S)forstö-innfl1 talið ástæðu til að *„taka stöðuna*" á því hvernig gengið hefði að hækka verð til viðskiptavina Samskipa í Norður-Ameríku flutningum, sbr. umfjöllun í kafla 14.33.12.

9200. Eftir samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj 7. desember 2010 var bókaður fundur kl. 14:30-15:00 í dagbók (S)forstö-innfl1 með heitinu *„USA samningur og neyðarsamkomulag við Eimskip*". Sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl en þar sagði m.a.: *„Við höfum farið í gegnum samninginn eftir samtal* [(E)frkvstj-sala/þj] *og* [(S)frkvstj-millilandasv]*. Ég gerði ekki track changes, en almennt séð eru breytingarnar frá ykkar síðasta drafti þessar: ....."*.

9201. (E)forstö-innfl svaraði síðar sama dag: *„Sé ekki annað í fljótu bragði en að þetta sé komið. Það þarf að skoða hliðarskjalið betur vegna FMC reglna. Veit ekki annað en fimmtudagurinn e.hád sé laus hjá okkur. Hvernig líst ykkur á kl. 15:00?*"[4715]

9202. Klukkan 16:30 sama dag sendi (S)forstö-innfl1 annan aðskilinn tölvupóst til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) með heitinu *„Neyðasamkomulag*". Í honum var fjallað um uppfærslu á hinu leynilega neyðarsamkomulagi fyrirtækjanna en þar sagði:

„Við fórum yfir tillöguna af neyðarsamkomulaginu sem [(E)frkvstj-sala/þj] lét [(S)frkvstj-millilandasv] fá um daginn. Við erum sáttir við þetta svona, en viljum breyta fyrstu setningunni í annarri málsgrein:

Hún yrði svona:"Samningurinn tekur til flutninga sem skapast vegna verulegrar röskunar á áætlun, s.s. vegna bilana skips, veðurs, strands og annara svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutninga á tómum einingum."

Reynum að klára þetta á sama tíma og USA samninginn."[4716]

[4712] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.839115.
[4713] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.839127.
[4714] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.839460.
[4715] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.94282.
[4716] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840428.

9203. (E)forstö-innfl svaraði samdægurs þessum tölvupósti (S)forstö-innfl1 og kvaðst ekki sjá *„annað en að við getum klárað þetta svona á fimmtudaginn* [9. desember 2010].“[4717]

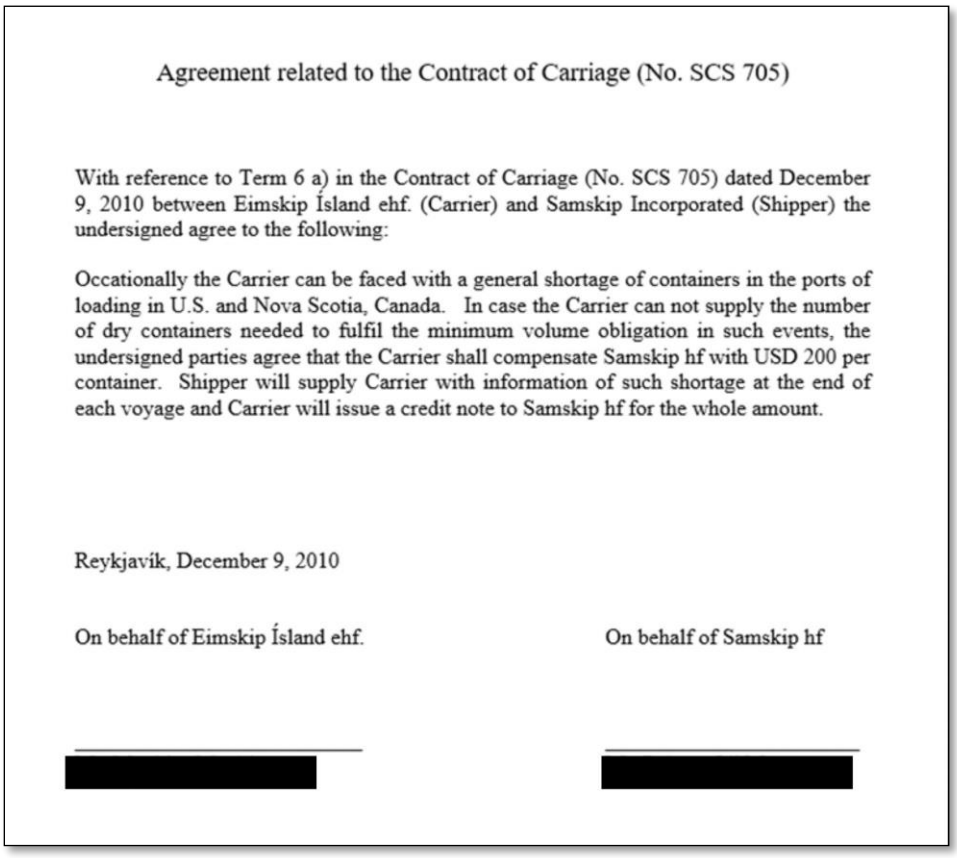
16.7.4. Samráðið aukið með nýjum samningum um sjóflutninga

9204. Sérstaka athygli vekur að Samskip og Eimskip komust að samkomulagi um *„hliðarskjal*“ við Norður-Ameríku samninginn sem fyrirtækin voru sammála um að *„fæla*“ ekki. Þann 8. desember 2010 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl o.fl. um Norður-Ameríku samninginn, en þar segir: *„Sælir. Sjáumst á morgun kl 15.00. Spurning hvort það þurfi nokkuð að fæla þetta hliðarskjal. Við stilltum því upp sem samkomulagi á milli Eimskip Íslandi og Samskip hf., en ekki Samskip Inc*.“. (S)frkvstj-millilandasv bætir við: *„Sælir, já það var einmitt hugmyndin með þessum hliðarsamningi að losna við að fæla hann. Við mætum til ykkar á morgun kl. 15.00*.“[4718]

9205. Ekki verður annað ráðið af þessum samskiptum en að leynd hafi átt að ríkja um *„hliðarskjalið*“ enda átti hvorki að skrá það hjá Federal Maritime Commission (FMC)[4719] né var það afhent Samkeppniseftirlitinu.[4720]

9206. Hliðarskjalið, sem er undirritað 9. desember 2010 af (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv, var svohljóðandi:

[4717] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840472.
[4718] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.94293.
[4719] Federal Maritime Commission (FMC) er bandarísk alríkisstofnun sem annast framkvæmd á sértækum samkeppnisreglum sem gilda í sjóflutningum. Eimskip og Samskipum bar samkvæmt bandarískum lögum að tilkynna samninga félaganna um samstarf í siglingum til og frá Bandaríkjunum til FMC.
[4720] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip/Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.94282 / 0.7.34.94296 / 0.7.34.94286. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.840428 / 0.7.33.840472.



Agreement related to the Contract of Carriage (No. SCS 705)

With reference to Term 6 a) in the Contract of Carriage (No. SCS 705) dated December 9, 2010 between Eimskip Ísland ehf. (Carrier) and Samskip Incorporated (Shipper) the undersigned agree to the following:

Occationally the Carrier can be faced with a general shortage of containers in the ports of loading in U.S. and Nova Scotia, Canada. In case the Carrier can not supply the number of dry containers needed to fulfil the minimum volume obligation in such events, the undersigned parties agree that the Carrier shall compensate Samskip hf with USD 200 per container. Shipper will supply Carrier with information of such shortage at the end of each voyage and Carrier will issue a credit note to Samskip hf for the whole amount.

Reykjavík, December 9, 2010

On behalf of Eimskip Ísland ehf.

On behalf of Samskip hf

[redacted]

[redacted]

9207. Framangreint *„hliðarskjal“* á rót sína að rekja til hins aukna gámasamstarfs sem fólst í endurnýjuðum samningi Samskipa og Eimskips í desember 2010 og *„gagnkvæmur skilningur“* var um á milli fyrirtækjanna. Í hinum endurnýjaða samningi fólst að Samskip skyldu nota gáma Eimskips í meira mæli og þess vegna var ákveðið að setja eitt verð í endurnýjaðan samning, í stað tveggja mismunandi verða líkt og var í eldri samningi fyrirtækjanna, dags. 7. janúar 2009, þ.e. eitt verð fyrir flutning með gámum Eimskips og annað verð flutning með eigin gámum Samskipa. Þar sem *„gagnkvæmur skilningur“* var á meðal fyrirtækjanna um að leitast yrði við að Samskip myndu alfarið nota gáma Eimskips var talið unnt að hafa eitt verð í samningnum. Aftur á móti var ákveðið að útbúa framangreint *„hliðarskjal“*, sem átti ekki að afhenda yfirvöldum, ef upp kæmi tilvik þar sem Eimskip gæti ekki útvegað Samskipum gám/gáma (e. *„Occationally [svo] the Carrier can be faced with a general shortage of containers in the ports of loading in U.S. and Nova Scotia, Canada. In case the Carrier can not supply the number of dry containers needed to fulfil the minimum volume obligation in such events, the undersigned parties agree that the Carrier shall compensate Samskip hf with USD 200 per container.“*).

9208. Þetta var ekki í fyrsta skipti sem Samskip og Eimskip ákváðu að fara *„í kringum“* bandarísk lög við gerð slíkra samninga en í janúar 2009 var ákveðið að halda tilteknum atriðum *„utan samnings“* í sama tilgangi, sbr. kafla 10.6.2. Það var síðan aftur gert með framangreindu *„hliðarskjali“*. Var þetta í anda samráðs fyrirtækjanna.

9209. Þann 9. desember 2010 sendi (E)forstö-innfl síðan tölvupóst til (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv þar sem sagði: *„Meðfylgjandi eru skjölin þrjú sem við ætlum að skrifa undir.*

Sendið mér athugasemdir ef einhverjar." Skjölin þrjú voru síðan tilgreind: „*USA samningur*", „*Agreement for Term 6a4721*" („*hliðarskjalið*") og „*Neyðarsamkomulag*". Umrædd skjöl fylgdu í viðhengi.[4722]

9210. Síðar sama dag hittust (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 á fundi til að undirrita nýjan samning um Norður-Ameríku flutninga, en fundurinn var bókaður í eina klukkustund.[4723] Athygli vekur að fundurinn stóð yfir í klukkustund en samtímagögn bera með sér að samningsdrögin hafi verið endanlega ákveðin.

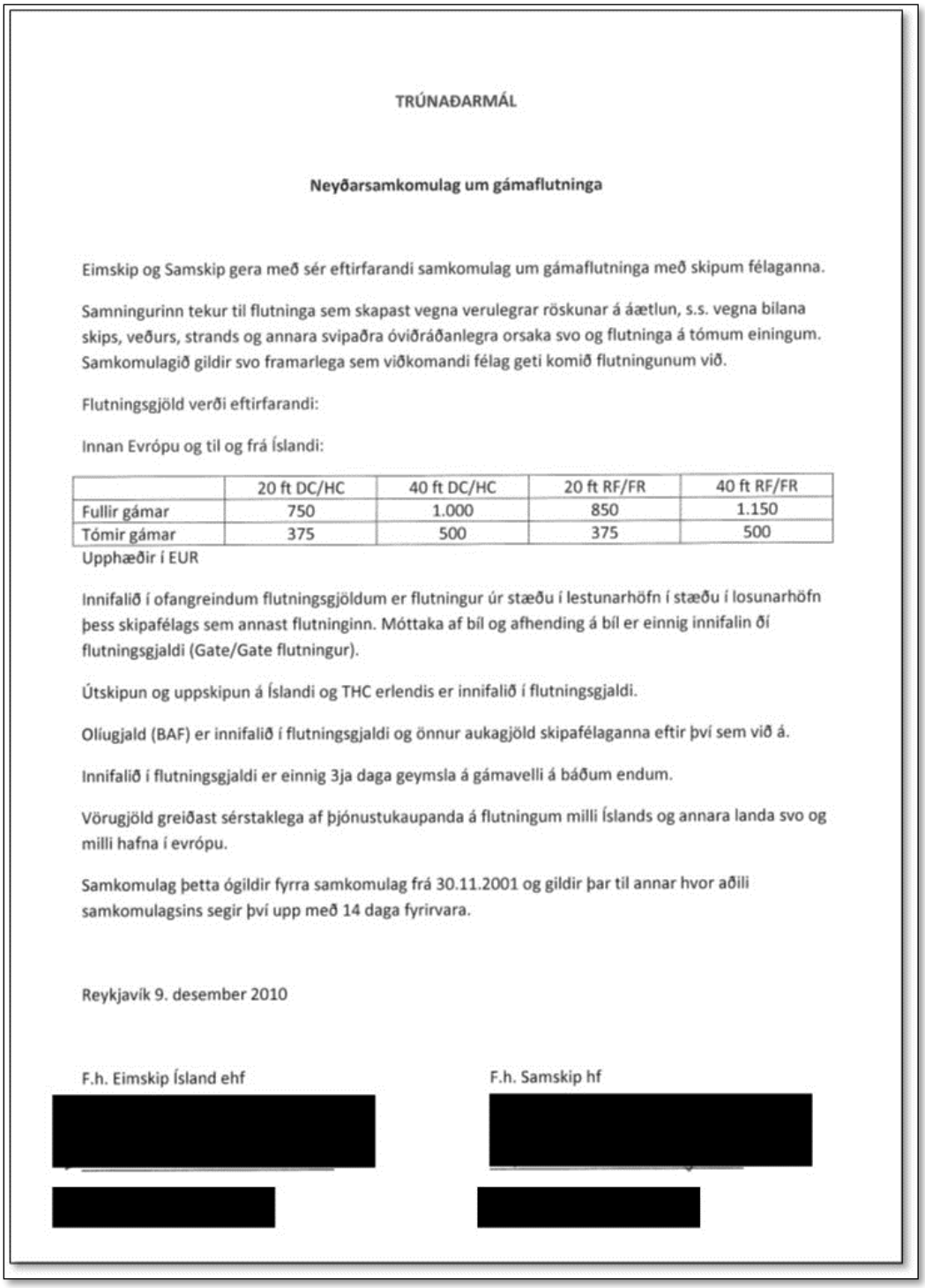
9211. Í Norður-Ameríkusamningi fyrirtækjanna, dags. 9. desember 2010, fólst áframhaldandi samstarf í umræddum sjóflutningum og aukið gámastarf. Var hvort tveggja í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins.

9212. Einnig var samráði fyrirtækjanna um Evrópuflutninga áframhaldið. Þannig var undirritað uppfært leynilegt „*neyðarsamkomulag*" um Evrópuflutninga.[4724] Fyrra samkomulagið tók gildi 1. janúar 2011 og gilti samkvæmt orðalagi sínu til 31. desember 2012 (en var í raun í framkvæmd út árið 2013). Seinna samkomulagið tók gildi strax og var ótímabundið. Var það í framkvæmd út rannsóknartímabilið.

9213. Auk breytinga á verðlagi var gildissvið samningsins orðað með rýmri hætti en í upphaflegri útgáfu eldra „*neyðarsamkomulagsins*". Tók samkomulagið nú til flutninga vegna „*verulegrar röskunar á áætlun*" en var ekki lengur samkvæmt orðalagi sínu bundið við flutninga vegna „*óviðráðanlegra orsaka.*" Áfram tók samkomulagið samkvæmt orðalagi þess til samvinnu á flutningum á tómum gámum.

9214. Nánar tiltekið er samkomulagið frá desember 2010 svohljóðandi:

[4721] Þ.e. hið svonefnda „*hliðarskjal*" með samningi Eimskips og Samskipa um tiltekna grein í USA samningi sem FMC eða aðrir verða ekki upplýst um.
[4722] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.94439.
[4723] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840646.
[4724] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.69472.



TRÚNAÐARMÁL

Neyðarsamkomulag um gámaflutninga

Eimskip og Samskip gera með sér eftirfarandi samkomulag um gámaflutninga með skipum félaganna.

Samningurinn tekur til flutninga sem skapast vegna verulegrar röskunar á áætlun, s.s. vegna bilana skips, veðurs, strands og annara svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutninga á tómum einingum. Samkomulagið gildir svo framarlega sem viðkomandi félag geti komið flutningunum við.

Flutningsgjöld verði eftirfarandi:

Innan Evrópu og til og frá Íslandi:

	20 ft DC/HC	40 ft DC/HC	20 ft RF/FR	40 ft RF/FR
Fullir gámar	750	1.000	850	1.150
Tómir gámar	375	500	375	500

Upphæðir í EUR

Innifalið í ofangreindum flutningsgjöldum er flutningur úr stæðu í lestunarhöfn í stæðu í losunarhöfn þess skipafélags sem annast flutninginn. Móttaka af bíl og afhending á bíl er einnig innifalin öí flutningsgjaldi (Gate/Gate flutningur).

Útskipun og uppskipun á Íslandi og THC erlendis er innifalið í flutningsgjaldi.

Olíugjald (BAF) er innifalið í flutningsgjaldi og önnur aukagjöld skipafélaganna eftir því sem við á.

Innifalið í flutningsgjaldi er einnig 3ja daga geymsla á gámavelli á báðum endum.

Vörugjöld greiðast sérstaklega af þjónustukaupanda á flutningum milli Íslands og annara landa svo og milli hafna í evrópu.

Samkomulag þetta ógildir fyrra samkomulag frá 30.11.2001 og gildir þar til annar hvor aðili samkomulagsins segir því upp með 14 daga fyrirvara.

Reykjavík 9. desember 2010

F.h. Eimskip Ísland ehf

[redacted]

F.h. Samskip hf

[redacted]

9215. Einhver óvissa virðist hafa verið innan Samskipa um verðlagsákvæði í hinu nýja *„neyðarsamkomulagi“*, þ.e. hvort áfram ættu að gilda handrituðu 2x verðin á eldra samkomulaginu frá árinu 2001. Þannig sendi viðskiptastjóri hjá Samskipum fyrirspurn 10. desember 2010 á yfirmann sinn (S)forstö-útfl og spurði:

„Gildir enn að verðin x2 þegar við kaupum frakt af hvort öðru og allt innifalið“. (S)forstö-útfl svaraði samdægurs: *„Spurðu,* [(S)forstö-innfl1]*, hann gerdi thetta*.“[4725]

9216. Sama dag upplýsti (S)frkvstj-millilandasv (S)forstj um nýja *„neyðarsamkomulagið“* með því að senda honum afrit af því.[4726]

9217. Á fundi innflutningsdeildar Eimskips 13. desember 2010 nefndi (E)forstö-innfl hið nýja *„neyðarsamkomulag“*, en í fundargerð segir svo: *„(E)forstö-innfl - Skrifaði undir samning við Samskip - nýtt neyðarsamningsverð. […] Gjaldskrárhækkun rædd - erlendis sem heima*.“[4727] Þá má nefna að eins og áður hefur komið fram hélt (E)frkvstj-sala/þj verkefnalista. Á verkefnalistanum frá febrúar 2010 var á listanum verkefnið: *„USA Samskip samningur“*.[4728] Á verkefnalista frá 14. desember 2010 var búið að strika yfir það verkefni (lokið). Er það í samræmi við framangreind atvik um samkomulag fyrirtækjanna í desember 2010.

9218. Endurnýjun á umræddum samningum Samskipa og Eimskips fól í sér hækkun á verði. Samningur Samskipa og Eimskips vegna samstarfs í Norður-Ameríkuflutningum 9. desember 2010 fól í sér 4,6% hækkun á verði og upptöku á nýju gjaldi, ISPS gjaldi. Í endurnýjuðum samningi Samskipa og Eimskips í desember 2010 fólst einnig aukin ólögmæt gámasamvinna því ákveðið var (*„gagnkvæmur skilningur“*) að Samskip myndu alfarið nota gáma Eimskips í meira mæli, þegar þeir væru til staðar. Leiddi þetta af sér gerð *„hliðarskjals“* sem ekki var *„fælað“* og Samkeppniseftirlitið ekki tilkynnt um. Nýtt *„neyðarsamkomulag“* fól einnig í sér verðhækkun. Um þetta er ítarlega fjallað í kafla 5.4.1.

9219. Líkt og rakið hefur verið áttu sér stað ýmis samskipti á milli fyrirtækjanna í desember 2010 vegna samráðs þeirra í bæði Evrópu- og Norður-Ameríku flutningum. Í kafla 14.33.16. er lýst samskiptum (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl vegna pappírsflutninga frá Norður-Ameríku til Íslands dagana 22. og 29. desember 2010. Vísast nánar til þeirrar umfjöllunar.

9220. Þá vísast til umfjöllunar í kafla 14.33.11 um samskipti viðskiptastjóra hjá Samskipum, (S)viðskstj1, og yfirmanns Eimskips í Bandaríkjunum, (E)forstö-N-Am, sem tengdust starfsemi fyrirtækjanna. Tildrög þessara samskipta voru að starfsmaður Marels (viðskiptavinar Eimskips) hafði samband við m.a. (E)forstö-N-Am og óskaði eftir því að hann myndi sjá um sendingu til Bandaríkjanna. Í samtali þessu var vísað til *„ráðabruggs“* samkeppnisyfirvalda og til þess að Eimskip *„maki krókinn“* með háum flutningsgjöldum. Hér ber að rifja upp samskipti (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-útfl, (S)forstö-útfl og (S)viðskstj3 í nóvember 2009 þar sem m.a. var spurt hvar í *„Öskjuhlíðinni“* fundur fyrirtækjanna ætti að fara fram, sbr. kafla 13.4.1. Í samskiptum (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 í nóvember 2011 var vísað til þess að það væri *„greinilega gott samkomulag á markaðnum í dag“*, sbr. kafla 13.10. og 14.8.2. Sýnir þetta tengsl og samskipti milli mikilvægra starfsmanna Eimskips og Samskipa. Eru þessi gögn einnig ein vísbending af mörgum um að bann samkeppnislaga við samráði keppinauta hafi ekki verið tekið alvarlega hjá Eimskip og Samskipum. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint ein birtingarmynd af samráði Samskipa við Eimskip.

9221. Þá er rétt að geta þess að strax í desember 2010 reyndi á nýja *„neyðarsamkomulagið“*. Sýna gögnin að Samskip hafi farið fram á það við Eimskip að flytja gáma fyrir viðskiptavini Samskipa (m.a. Nathan & Olsen) frá Bretlandi til Íslands. Starfsmaður Samskipa í Bretlandi sneri sér þann 29. desember 2010 til

[4725] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1021331 / 0.7.33.1021339.
[4726] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.817028.
[4727] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð innflutningsdeildar Eimskips 13. desember 2010. Fannst á sameiginlegu tölvudrifi Eimskips. Síðast vistað 17.12.2010.
[4728] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Verkefni […] mars 2010.docx* […] Doc. ID. 0.7.33.186396.

(S)viðskstj1 og benti á að ekki væri komið endanlegt svar frá Eimskip.[4729] (S)viðskstj1 svaraði og sagði að (S)forstö-innfl1 ætli að ræða við (E)forstö-innfl um þessa flutninga frá Bretlandi til Íslands.[4730]

9222. Vegna þessa áttu eftirfarandi samskipti sér stað 29. desember 2010:

29.12 (S)frkvstj-Imming2 greinir frá því í tölvupósti til (S)viðskstj1 að hún hafi verið í sambandi við Eimskip um að Eimskip flytti fyrir Samskip gáma frá Bretlandi til Íslands (fyrir Nathan & Olsen og Ekruna). Hún væri hins vegar ekki búin að fá endanlegt svar.[4731] (S)viðskstj1 svaraði (S)frkvstj-Imming2 og sagði að (S)forstö-innfl1 ætlaði að ræða við (E)forstö-innfl um þessa flutninga.[4732]

29.12: (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (E)forstö-innfl með heitinu *„Flutningar á neyðarsamkomulagi frá IMM*". Þar óskaði hann eftir því að (E)forstö-innfl beitti sér fyrir því að umræddir gámar yrðu fluttir af Eimskip. Var vísað til þess að skip Samskipa hefði lent í seinkunum.[4733]

29.12: (E)forstö-innfl svaraði (S)forstö-innfl1 og greindi frá því að Jónar ættu bókaða gáma með Eimskip og hann vissi einnig af því að (S)frkvstj-Imming2 hefði verið að óska eftir flutningum fyrir Samskip. Skip Eimskips væri yfirbókað en hann ætlaði að skilja eftir gáma til þess að koma gámum Samskipa að. Spurði hann (S)forstö-innfl1 að því hvort Samskip gætu fallist á að Eimskip tæki gámana á *„„commercial" verði, þ.e. verðinu sem Jónar greiða í ljósi aðstæðna.*"[4734]

29.12: (S)forstö-innfl1 svarar (E)forstö-innfl og kvaðst ekki hafa vitað um þessa gáma frá Jónum. Spurði hann (E)forstö-innfl: *„Fer þetta ekki bara á nýja samkomulaginu? Þetta er akkúrat það sem samkomulagið snýst um, er það ekki?*".[4735]

29.12: (S)forstö-innfl1 sendi í kjölfarið tölvupóst til (S)viðskstj1 og (S)frkvstj-Imming2 og greindi frá því að hann hefði talað við (E)forstö-innfl og Eimskip myndi flytja þessa gáma.[4736]

29.12: (E)forstö-innfl svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 og sagði: *„Nei samkomulagið snýst alls ekki um að við skiljum okkar eigin gáma eftir og tökum ykkar með í staðinn. Það er það sem við þurfum að gera með auknum tilkostnaði og hugsanlegum þjónustubresti við okkar eigin viðskiptavini*."[4737]

16.7.5. Samkeppnisyfirvöld áfram afvegaleidd

9223. Þann 23. desember 2010 sendu Eimskip og Samskip Samkeppniseftirlitinu beiðni um undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. laganna, vegna samnings þeirra um samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku sem undirritað var þann 9. desember 2010.[4738] Í undanþágubeiðninni eru fyrri samningar skipafélaganna um samstarf á umræddri siglingaleið raktir en hvorki var fjallað um hið nýja *„neyðarsamkomulag*" né *„hliðarskjalið*", sbr. framanritað, og þá var heldur ekkert minnst á nokkurt það samstarf sem fólst að öðru leyti í samfelldu samráði fyrirtækjanna sem hófst í kjölfar fundar þeirra 6. júní 2008. Ljóst er því að fyrirtækin veittu rangar, villandi og ófullnægjandi upplýsingar í undanþágubeiðninni og afvegaleiddu samkeppnisyfirvöld, sbr. kafla 23 og 34.

[4729] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.843975.
[4730] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.843975.
[4731] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.843975.
[4732] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.843975.
[4733] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.843986.
[4734] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844000.
[4735] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844017.
[4736] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844028.
[4737] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.844034.
[4738] Bréf frá Eimskip og Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.12.2010.

9224. Eins og áður segir var engin undanþága veitt vegna samnings Samskipa og Eimskips frá 9. desember 2010.

9225. Þá ber að halda til haga að Eimskip og Samskip byggðu undanþágubeiðnina á því að forsendur væru hinar sömu og við veitingu fyrri undanþágu, sbr. ákvörðun nr. 46/2009. Líkt og rakið hefur verið er ljóst að við veitingu þeirrar undanþágu var Samkeppniseftirlitið ekki upplýst um samstarf Samskipa og Eimskips í Evrópuflutningum, þ.e. á grunni *„neyðarsamkomulagsins“* eða annað samstarf þeirra á grunni *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Sú undanþága var því veitt á grundvelli rangra forsendna þar sem viðeigandi upplýsingar lágu ekki fyrir í málinu.

9226. Nánar er fjallað um framangreint í kafla 34.

16.7.6. Áhersla á áframhaldandi verðhækkanir

9227. Samfellt samráð Samskipa og Eimskips hélt áfram á árinu 2010. Framangreind atvik frá síðasta ársfjórðungi ársins, vegna áframhaldandi og aukins samráðs í sjóflutningum til og frá Íslandi, eru meðal þess sem horft er til í því sambandi.

9228. Í kafla 14.33 er því lýst að þegar samskipti Samskipa og Eimskips áttu sér stað á síðasta ársfjórðungi ársins 2010 unnu fyrirtækin áfram að því, án nokkurs ótta um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars, að hækka verð eða halda þeim uppi gagnvart viðskiptavinum sínum. Vísast um þetta til kafla 14.33. í ákvörðun þessari. Samhengisins vegna er þó rétt að setja hér fram nokkur dæmi um aðgerðir fyrirtækjanna sem á þessum tíma miðuðu að því að hækka verð eða halda þeim uppi, ekki er um tæmandi talningu að ræða:

- frkvstj-FlyP var einn mikilvægasti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi frá Norður-Ameríku. Lýst var í kafla 14.33.2. að þann 5. október 2010 upplýsti frkvstj-FlyP Samskip um að kaupendur á dagblaðapappír hér á landi legðu mikla áherslu á að verð á flutningi til landsins yrði lækkað. Eimskip og Samskip hittust á fundi 11. október 2010. Telur Samkeppniseftirlitið að miklu skipti að daginn eftir þennan fund með Eimskip, þar sem ætlað samráð í Norður-Ameríku siglingum var m.a. rætt, ákvað Samskip umsvifalaust að hækka verð gagnvart frkvstj-FlyP og fella á sama tíma niður allar mútugreiðslur til hans. frkvstj-FlyP var ósáttur og leitaði tilboða hjá Eimskip.

- Eftir fundinn 11. október 2010 með Samskipum ákvað Eimskip að hækka verð á CMA um 4,6% og leggja áfram á staðsetningargjald.

- Eimskip og Samskip ætluðu að hittast 20. október 2010 en þeim fundi var frestað rétt áður en hann átti að hefjast. Þann 19. október 2010 vildi (S)forstö-innfl1 fá samdægurs upplýsingar um hvort fyrrgreindur frkvstj-FlyP hafi fengið tilboð frá Eimskip. Skýring á þeirri beiðni var fundur Samskipa með Eimskip daginn eftir.

- Eftir fundinn 11. október 2010 með Eimskip var því lýst yfir innan Samskipa að áfram væri *„rólegt“* á markaðnum og gefið til kynna að miklar líkur væru á áframhaldandi samstarfi við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum. Kom þetta jafnframt fram á stjórnarfundi Samskipa 25. október 2010.

- Hér ber að horfa til áherslu (S)forstö-innfl1 28. október 2010 á að hækka verð hjá öðrum viðskiptavinum en frkvstj-FlyP í flutningum frá Norður-Ameríku.

- Eimskip og Samskip hittust aftur á fundi 2. nóvember 2010. Á þeim fundi ræddu fyrirtækin m.a. um staðsetningargjald og áform Eimskips um að hækka verð um 4,6%, í endurnýjuðum samningi um Norður-Ameríku flutninga.

- Daginn eftir fundinn með Eimskip var á ný fjallað um hækkun á verði gagnvart viðskiptavinum Samskipa í Norður-Ameríku flutningum.

- Þann 5. nóvember 2010 sagði Eimskip *„alla"* elta fyrirtækið í 4,6% hækkun.

- Eimskip og Samskip hittust aftur á fundi 8. nóvember 2010 og daginn eftir var á ný fjallað um hækkun á verði gagnvart viðskiptavinum Samskipa í Norður-Ameríku flutningum. Á sama tíma vann Eimskip að verðhækkunum.

- Þann 9. og 10. nóvember 2010 áttu Eimskip og Samskip í tölvupóstsamskiptum þar sem rætt var um hærra verð (4,6% hækkun og ný gjöld) í fyrirhugðum samningi þeirra um Norður-Ameríku flutninga. Ræddi Samskip um flutninga fyrir áðurnefndan viðskiptavin, frkvstj-FlyP, í þessu samhengi.

- Eimskip og Samskip hittust aftur á fundi 11. nóvember 2010. Samið var um hærra verð á flutningum Eimskips fyrir Samskip og um ný gjöld. Nýtt gjald Samskipa var síðar réttlætt gagnvart viðskiptavinum Samskipa með vísan til þess að Eimskip hafi einhliða *„hafið að rukka"* Samskip um það þegar staðreyndin var sú að fyrirtækin höfðu ólögmætt samráð um að leggja það á.

- Þann 19. nóvember 2010 var innan Samskipa unnið að undirbúningi að verðhækkun hjá mikilvægum Norður-Ameríku viðskiptavinum og var í því sambandi vísað til nýs samnings við Eimskip (sem var undirritaður 9. desember 2010). Verðhækkanir voru undirbúnar á svipuðum tíma hjá Eimskip.

- Þann 24. nóvember 2010 ræddu Eimskip og Samskip m.a. um flutninga fyrir fyrrgreindan viðskiptavin, frkvstj-FlyP.

- Þann 12. janúar 2011 kvörtuðu Samskip undan lágu tilboðsverði Eimskips í flutninga fyrir fyrrnefndan viðskiptavin, frkvstj-FlyP, frá Norður-Ameríku og lagði til að fyrirtækin myndu hittast á ný til að ræða þetta samkeppnismálefni. Hittust fyrirtækin m.a. í mars 2011 og ræddu samstarf sitt.

- Eimskip og Samskip hækkuðu bæði verð í upphafi árs 2011. Samskip hækkuðu verð á viðskiptavini í Norður-Ameríku flutningum og lögðu á gjöldin sem ákveðin höfðu verið á fundunum með Eimskip. Einnig gerðu Samskip breytingu á fyrirkomulagi staðsetningargjalds.

9229. Samningur Samskipa og Eimskips vegna samstarfs í Norður-Ameríkuflutningum 9. desember 2010 fól í sér 4,6% hækkun á verði, upptöku á nýju gjaldi, ISPS gjaldi, og aukið gámasamstarf. Í kafla 14.33.17 er því lýst að Samskip og Eimskip hafi hækkað verð í upphafi árs 2011. Var annars vegar um að ræða hækkanir á gjaldskrám og hins vegar hækkanir gagnvart einstaka mikilvægum viðskiptavinum.

9230. Í kjölfar endurnýjunar á Norður-Ameríku samningsins við Eimskip settu Samskip t.a.m. á ISPS-gjald gagnvart viðskiptavinum sínum vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku og felldu staðsetningargjald inn í sjófrakt. Rifja ber upp að Eimskip hóf innheimtu á ISPS-gjaldi í erlendum höfnum 1. mars 2010. Átti sér stað ólögmætt samráð við Samskip í tengslum við það, sbr. kafla 14.16.7. Á árinu 2011 héldu Samskip jafnframt áfram að innheimta fullt THC-gjald af viðskiptavinum þrátt fyrir að Samskip greiddu Eimskip aðeins 25% af gjaldinu frá 2011 en fram að þeim tíma höfðu Samskip innheimt fullt THC gjald af sínum viðskiptavinum þrátt fyrir að greiða ekki slíkt gjald til Eimskipa. Áfram var fullt BAF-gjald innheimt af viðskiptavinum en Samskip greiddu Eimskip hins vegar aðeins 80% af BAF-gjaldi fyrirtækisins. Allt var þetta gert bæði vegna flutninga með skipi Eimskips og vegna TA flutninga.

9231. Sýnir þetta að í aðgerðum Samskipa í upphafi árs 2011 fólst að aukinni gjaldtöku Eimskips var velt yfir á viðskiptavini Samskipa. Staðsetningargjald var fært í sjófrakt og ISPS-gjald tekið upp í gjaldskrá. Var þetta gert óháð því hvort flutt var fyrir viðkomandi með TA flutningum eða með skipi Eimskips. Tók þessi nýja gjaldskrá gildi 15. mars 2011.

9232. Líkt og ítarlega er rakið í kafla 14.33.18 voru samskipti Eimskips og Samskipa á árinu 2010 til þess fallin að gera fyrirtækjunum kleift að viðhalda hinu samfellda ólögmæta samráði fyrirtækjanna sem dró úr æskilegri óvissu milli þeirra. Var þetta til þess fallið að auðvelda undirbúning og framkvæmd verðhækkana.

9233. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreind atvik á árinu 2010 endurspegli samfellt ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

16.8. Áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2011

9234. Samfellt samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum hélt áfram á árinu 2011. Samvinna fyrirtækjanna tók meðal annars til samstarfs þeirra í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku annars vegar og Íslands og annarra Evrópulanda, þar á meðal vegna flutninga Eimskips fyrir Samskip (Jóna), hins vegar.

9235. Eins og árin á undan var eðli og umfang samráðs fyrirtækjanna í sjóflutningum þannig að það kallaði á tíð og reglubundin samskipti fyrirtækjanna við framkvæmd samstarfsins. Tók þetta einnig til samskipta lykilstjórnenda fyrirtækjanna sem báru ábyrgð á mikilvægum samkeppnisþáttum, eins og verðlagningu og þjónustu, hjá fyrirtækjunum.

9236. Hafa ber í huga að á árinu 2011 voru aðrir þættir í samráði Samskipa og Eimskips fyrir hendi, m.a. ólögmætt gámasamstarf og samráð í landflutningum, sbr. kaflar 17 og 18. Af þessu leiddu einnig talsverð samskipti milli fyrirtækjanna.

9237. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum og Evrópuflutningum var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

9238. Á árinu 2011 var einnig fyrir hendi markaðsskipting, sbr. umfjöllun í kafla 14. Fólst hún m.a í því að Samskip og Eimskip forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Á grundvelli þessa og annarra þátta samráðsins var dregið úr óvissu fyrirtækjanna og höfðu þau því ekki sömu áhyggjur af samkeppni sín á milli og ella. Með vissu um að helsti keppinauturinn myndi ekki reyna að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður fyrir verðhækkanir. Átti þetta hvort tveggja við um almennar verðhækkanir og verðlagningu gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum.

9239. Þá ber að horfa til þess að með reglubundnum samskiptum Samskipa og Eimskips dró eðli málsins samkvæmt verulega úr óvissu á markaði og sjálfstæði Eimskips og Samskipa sem keppinauta. Voru samskiptin til þess fallin að viðhalda hinni ólögmætu markaðsskiptingu og auðvelda undirbúning og framkvæmd verðhækkana auk framkvæmdar samráðsins í heild sinni. Samtímagögn sýna að því ástandi sem leiddi af samráði fyrirtækjanna var í samtímagögnum þeirra lýst sem *„friðnum“* (eða sem *„ró“* á markaði).

9240. Í byrjun mars 2011 komu upp atvik tengd gámasamstarfi Samskipa og Eimskips vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku og leiddi það til þess að stjórnendur fyrirtækjanna hittust á fundi 9. mars 2011. Rétt er að rekja það stuttlega hér en nánar er fjallað um þessi atvik í kafla 18.

9241. Samskiptin áttu sér stað milli stjórnenda Samskipa og Eimskip 1.–4. mars 2011 og vörðuðu, líkt og fyrr segir, samstarf fyrirtækjanna vegna notkunar á gámum. Var þetta vegna kvörtunar Samskipa um skort á tómum gámum í Norfolk.

9242. Þann 1. mars 2011 sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til (E)forstö-innfl: „Ég var að heyra það frá skrifstofu okkar í Norfolk að við myndum ekki fá neina gáma fyrir næsta skip sem verður þar eftir mánuð. Þetta hlýtur að vera eitthvað rugl. Getur þú heyrt í þínu fólki í Norfolk varðandi þetta. Þið hljótið að vera með einhverja tóma gáma í USA."

9243. (E)forstö-innfl svaraði samdægurs: *„Fer í málið og læt þig vita*."[4739]

9244. Þann 3. mars 2011 sendi (S)forstö-innfl1 aftur tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj): „Getur þú vinsamlega tékkað á þessu sem fyrst og staðfest við mig að þið munuð skaffa okkur gáma fyrir þessa 32 TEU sem samningurinn kveður á um. Ég þarf að láta skrifstofu okkar í Norfolk vita niðurstöðuna sem fyrst."

9245. (E)forstö-innfl svaraði næsta dag: *„Ég staðfesti að við munum gera það sem við getum til að skaffa þessa gáma sem samningurinn kveður á um*. [(E)frkvstj-N-Am] *í Norfolk fær þau fyrirmæli nú á eftir. Ég á ekki von á öðru en það gangi eftir en staðan er þannig að þeir eru ekki tilbúnir allir til afhendingar í dag. Það eru ákveðnir hnökrar er tengjast færslu á höfn og síðan á eftir að sjá hversu hratt innflutningsgámar verða losaðir í ORF. Ég læt þig vita ef einhvað nýtt kemur upp og þú sömuleiðis*."

9246. (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag: *„Saell. Takk fyrir thetta. Vonum ad thetta gangi allt upp. Verdum I sambandi ef thad koma upp einhverjir hnokrar a thessu*."[4740]

9247. Um líkt leyti áttu sér einnig stað frekari samskipti milli stjórnenda Samskipa og Eimskips vegna samráðsins í Norður-Ameríku flutningum, að þessu sinni vegna kvörtunar Samskipa varðandi útflutning með skipi Eimskips frá Reykjavík til Norður-Ameríku. Virðist sem Eimskip hafi að mati Samskipa ekki uppfyllt skyldur sínar samkvæmt samningnum.

9248. (S)forstö-útfl sendi tölvupóst til (E)forstö-sölud (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) 3. mars 2011: *„Við erum að fá einhver misvísandi skilaboð þessa dagana um að vara okkar (31 teu´s) sem bókuð er í Reykjafoss frá REY í næstu viku komist ekki með. Viltu vinsamlega upplýsa þitt góða starfsfólk um það að ykkar góð[i] kúnní Samskip sé með samning upp á að lágmarki 32 teu´s per ferð*." (E)forstö-sölud svaraði daginn eftir og kvaðst ætla skoða málið og hafa samband við (S)forstö-útfl.[4741]

9249. (S)forstö-útfl sendi á ný 7. mars 2011 orðsendingu til (E)forstö-sölud (afrit til (E)frkvstj-sala/þj): *„Ertu til í að upplýsa [(E)starfsm] hjá þér um þau ákvæði sem eru í okkar samningi varðandi lágmarks gámafjölda sem við eigum rétt á per ferð frá Reykjavík. Þetta er eitthvað að vefjast fyrir honum og hann segist ekki þekkja þennan samning og þessa skuldbindingu sem við erum að vitna í*."[4742]

9250. (E)frkvstj-sala/þj fékk sem áður segir afrit af þessum tölvupóstum (S)forstö-útfl til Eimskips. Brást hann við með því að senda tölvupóst til (S)forstö-útfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)forstö-sölud) og vildi að fyrirtækin myndu ræða framangreint auk gámamála í flutningum til og frá Norður-Ameríku:

„Sæll, var að reyna að ná í [(S)frkvstj-millilandasv] og svo þig til að fara yfir þetta og gámamál á hinum endanum líka. Þið sláið bara á þráðinn þegar þið megið vera að en helst hefði ég viljað setjast aðeins niður með ykkur til að fara yfir."[4743]

[4739] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.34.101767.
[4740] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.102193.
[4741] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1038376.
[4742] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1038827.
[4743] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.520111.

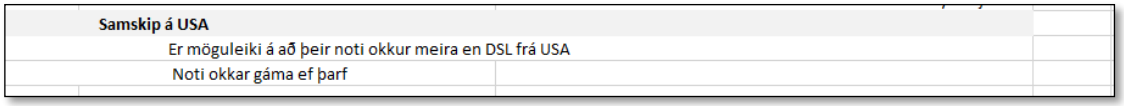
9251. (S)frkvstj-millilandasv svaraði 8. mars 2011 og stakk upp á fundi daginn eftir.[4744] (E)frkvstj-sala/þj samþykkti það og var fundurinn haldinn kl. 10:30 9. mars 2011.[4745] Auk (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv sátu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl fundinn.

9252. Að tillögu (E)frkvstj-sala/þj var haldinn fundur þar sem ræða átti a.m.k. atriði sem tengdust þessari ólögmætu samvinnu fyrirtækjanna. Átti í einu lagi að ræða a.m.k. útflutning Eimskip fyrir Samskip og um gámsamstarf í innflutningi. Ber að virða þetta í samhengi við annað ólögmætt samstarf fyrirtækjanna um leigu og lán á gámum sem lýst er í kafla 18.

9253. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. framangreindur fundur.

9254. Hvað varðar samráð Samskipa og Eimskips og samskipti lykilstjórnenda skal því haldið til haga að golfhópurinn sem (E)forstj og (S)forstj voru félagar í spilaði saman golf 31. ágúst 2011, sbr. yfirlit í kafla 13. (S)forstj og (E)forstj fóru síðan báðir með umræddum golfhópi í skemmtiferð til Danmerkur og stóð þessi ferð yfir frá 2.–5. september 2011. Taldi hópurinn átta manns og var dagskráin þétt. Samkvæmt henni áttu áttamenningarnir að spila golf, snæða saman í hádeginu og á kvöldin og fara saman í skoðunarferðir.

9255. Nokkrum dögum síðar fjallaði (E)forstj um málefni tengd Samskipum og samstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Átti þetta sér stað á fundi hans með (E)frkvstj-skiparekst 9. september 2011. Strax eftir fundinn sendi (E)forstj Excel-skjal til (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-fjárm um helstu verkefni rekstrarsviðsins (*„Operation-Fundur.xlsx“*). Þar kemur m.a. fram eftirfarandi:[4746]



9256. Hér skal rifjað upp að einn þáttur í samráði Samskipa og Eimskips varðaði það að Samskip myndu hætta eða draga úr TA flutningum frá Norður-Ameríku til Íslands, sbr. tölvupóst (E)forstj 27. júní 2008 og umfjöllun í kafla 8.4, og um samvinnu tengdum gámum, sbr. m.a. kafla 18 hér á eftir. Framangreind verkefni á lista (E)forstj sýna að mati Samkeppniseftirlitsins áframhaldandi framkvæmd samráðins og að fyrirtækin ætluðu áfram að vinna saman frekar en keppa við hvort annað. Samskipti milli æðstu stjórnenda fyrirtækjanna á síðasta ársfjórðungi 2011 styðja framangreint, sbr. nánar í kafla 14.39.

9257. Af verkefnalista (E)forstj er jafnframt ljóst að hann vildi láta skoða hvort Samskip myndu vilja nota Eimskip meira en DSL [Deep Sea Lines] frá Bandaríkjunum. Með öðrum orðum þá vildi (E)forstj láta skoða hvort möguleiki væri á að Samskip myndu vilja flytja meira með skipi Eimskips í Norður-Ameríku flutningum í stað þess að flytja með erlendu skipafélagi frá Norður-Ameríku til Rotterdam og þaðan með skipum Samskipa til Íslands. Gengi þetta eftir væru Samskip í raun að draga úr samkeppni milli fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Eimskip hefði með þessu t.a.m. fengið betri nýtingu í sín skip án þess að þurfa að sækja á viðskiptavini Samskipa. Sýnir þetta vilja (E)forstj til að auka enn frekar samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum enda var það meginmarkmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og þeirra aðgerða sem gripið var til í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008.

[4744] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1039012.
[4745] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.860301. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.979955.
[4746] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.817579.

9258. Í kafla 14.39. er samskiptum stjórnenda Samskipa og Eimskips í desember 2011 lýst en á sama tíma áttu sér stað, innan hvors fyrirtækis um sig, umræður og undirbúningur að verðhækkunum á nýju ári, þ.e. í janúar 2012. Þar á meðal er því lýst hvernig áætlanir og ákvarðanir Samskipa um verðhækkanir breyttust eftir samskipti við Eimskip. Ástæða er til að rekja hluta þessara gagna einnig hér að því leyti sem þau snúa að framkvæmd á samstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Að öðru leyti vísast til ítarlegrar umfjöllunar í fyrrnefndum kafla.

9259. Samtímagögn sýna að (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölud, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl hittust á fundi 29. desember 2011 og að (E)frkvstj-sala/þj hafi rætt í síma við annaðhvort (S)forstö-innfl1 eða (S)forstö-útfl.[4747] Er þessum atvikum lýst nánar í kafla 14.39. en rétt er að víkja hér einnig stuttlega að þessu. Þann 29. desember 2011 áttu sér stað eftirfarandi tölvupóstsamskipti:

- Kl. 12:19 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-sölud-flþj, (E)lögfr og (E)forstö-vöruþróun og afrit til (E)frkvstj-lögfr, þar sem sagði: „[(S)forstö-innfl1] *hjá Samskip getur hitt okkur í lok dags í dag, ca. kl.1600 kemst þú þá* [(E)frkvstj-innanl]*?*"

- Kl. 12:20 áframsendi (E)frkvstj-sala/þj þennan tölvupóst aðeins til (E)forstö-flutmið og (E)forstö-sölud með þessum skilaboðum:

  „FYI, látum vita af hækkun í leiðinni, hvað er hún mikil?"

- Kl. 12:40 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj með fyrirsögninni „Fundur: „Sælir. Ég er laus seinni partinn í dag og líka eftir kl. 11:00 á morgun til að hitta ykkur. Hvaða tími hentar ykkur?".

9260. Samkvæmt framansögðu er ljóst að (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-sala/þj höfðu áður átt samskipti um það sem þeir hugðust ræða á fundinum þennan dag.

- Kl. 12:51 svaraði (E)frkvstj-sala/þj tölvupósti (S)forstö-innfl1:

  „Blessaður, kl. 15:00 hjá mér?

  A) Uppgjör á vörugjöldum

  B) Endurskoðunarákvæði í USA samningi"

- Kl. 12:58 framsendi (E)frkvstj-sala/þj svarið til (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-innanl, SHH, NHT, (E)forstö-sölud og (E)forstö-flutmið með þessari skýringu:

  „[(S)forstö-innfl1] kemur semsagt kl. 15.00 byrjum á vörugjöldunum ((E)frkvstj-innanl og SHH) á ekki von á að það taki langan tíma, þá skiptum við (E)forstö-flutmið og eða (E)forstö-sölud inná til að fara yfir lið B)."

9261. Ljóst er að auk (S)forstö-innfl1 sat (S)forstö-útfl fundinn með Eimskip 29. desember 2011.

9262. Sem fyrr sagði kom þetta fram í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj rétt fyrir fundinn með Samskipum: *„FYI, látum vita af hækkun í leiðinni, hvað er hún mikil?*". Átti samkvæmt þessu að ræða við Samskip um fyrirhugaða almenna verðhækkun Eimskips.

[4747] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskip. *„Fundur með Eimskip"*. […] Doc. ID. 0.7.33.934310. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.123343.

9263. Einnig er ljóst að á fundinum sömdu Samskip og Eimskip um verðhækkun á grundvelli samkomulags fyrirtækjanna um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Ljóst er að þessi hækkun var tengd við fyrirhugaða almenna verðhækkun Eimskips sem nánar er fjallað um kafla 14.39. Þetta sést af tölvupóstum sem (E)frkvstj-sala/þj sendi til (E)forstj, (E)forstö-flutmið, (E)forstö-sölud og (E)frkvstj-N-Am strax að afloknum fundinum:

„In accordance with the contract filed last December (SCS 705) there is a window for negotiable adjustment in rates (Term 6J page 6) and we have come to agreement with Samskip that the rates in Term 5 on page 3 both REY/USA and USA/REY will be adjusted upwards with 4,0% as of first vessel in January.

Further ISPS and THC in ports of call in U.S. and Nova Scotia will increase in line with the general increase of 2,5% at the same time."

Pls. file new contract (or adjustment to this one) accordingly.

I also want to emphasize what we discussed on the phone that we do only supply containers to them when available and that is accepted by both parties."[4748]

9264. Þessi tölvupóstur (E)frkvstj-sala/þj sýnir að á fundinum ræddu Samskip og Eimskip einnig um ólögmæta gámasamvinnu fyrirtækjanna og komust að sameiginlegri niðurstöðu.

9265. Þessari umsömdu hækkun á Norður-Ameríkusamningnum var síðan fylgt eftir, sbr. tölvupóst (E)forstö-sölud 30. desember 2011 til m.a. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-flutmið og (E)frkvstj-N-Am, en þar segir: *„Just added, through Sharepoint, the new appendix for Samskip between IS and USA/CA. Valid from today both for East- and Westbound directions."*[4749] Nýi viðaukinn um 4% hækkun á sjóflutningsgjaldi og 2,5% á þjónustugjöldum erlendis var í fylgiskjali.

9266. Rétt er að ítreka að rétt fyrir fundinn með Samskipum 29. desember 2011 sagði (E)frkvstj-sala/þj við (E)forstö-flutmið og (E)forstö-sölud: *„FYI, látum vita af hækkun í leiðinni, hvað er hún mikil?"*. Sem fyrr sagði hafði (E)frkvstj-sala/þj o.fl. innan Eimskips rætt um verðhækkanir dagana fyrir jól. Ljóst er að 28. desember 2011 hafði (E)frkvstj-sala/þj ákveðið að verð skyldi hækkað. Upplýsti hann í tölvupósti til samstarfsmanna 28. desember 2011 að gjaldskrá Eimskips myndi hækka 1. janúar 2012: *„Eins og flest ykkar vita nú þegar hækkum við gjaldskrár okkar þann 1. janúar næstkomandi – meðfylgjandi er bréf sem við sendum út á viðskiptavini okkar í dag og ætti að berast þeim á morgun og föstudag."* Einnig voru í póstinum glærur um forsendur þessarar hækkunar. Tók (E)frkvstj-sala/þj fram að skjöl meðfylgjandi tölvupóstinum væru *„innanhússgögn og ekki ætluð til dreifingar út fyrir okkar hóp."*[4750] Í umræddu bréfi kom eftirfarandi fram:

„1. janúar 2012 munu gjaldskrár Eimskips taka eftirfarandi breytingum, sjóflutningsgjaldskrár hækka um 2,6% og þjónustugjöld á Íslandi um 4,9%".

9267. Þann 2. janúar 2012 fengu Jónar vitneskju um þá hækkun sem fram kom í framangreindu bréfi Eimskips. Þann dag sendi (S)starfsm-Jóna, deildarstjóri hjá Jónum, tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 og sagði:

„Eimskip hefur tilkynnt eftirfarandi hækkun frá 01.01.2012.

Sjóflutningsgjaldskrár hækka um +2,6% og þjónustugjöld á Íslandi hækka um +4,9%"

[4748] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.123343.
[4749] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.123370.
[4750] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.826972.

9268. Meðfylgjandi tölvupóstinum var skannað eintak af umræddu bréfi Eimskips til viðskiptavina.[4751] Í bréfinu kom fram að (E)frkvstj-sala/þj veitti nánari upplýsingar um þessa verðhækkun en sem fyrr segir sat hann framangreindan fund með (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl.

9269. Hér hefur mikla þýðingu hverju (S)forstö-innfl1 svaraði. Í svari (S)forstö-innfl1 til GS sagði einfaldlega: *„Sælir*

Síðan hækkaði gjaldskráin erlendis um 2,5%"[4752]

9270. Í bréfi Eimskips til viðskiptavina var hvergi minnst á þessa 2,5% hækkun sem (S)forstö-innfl1 tiltók. Eimskip hefur upplýst Samkeppniseftirlitið um að gjaldskráin erlendis hafi hækkað um 2,5% á þessum tíma.[4753]

9271. Skömmu síðar sama dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am (afrit (S)forstö-útfl):

„Við [(S)forstö-útfl] hittum Eimskips menn fyrir helgi og ræddum verðhækkanir sem USA samningurinn okkar tekur um áramót. Niðurstaðan varð sú að ISPS og THC í USA/CA hækkar um 2,5% og sjóflutningsverðin hækka um 4%."[4754]

9272. (S)frkvstj-N-Am svaraði samdægurs og sagði m.a. *„Þurfum við þá ekki að hækka okkar Tariff?"*.[4755] (S)forstö-innfl1 svaraði með skýrum hætti daginn eftir:

„Við munum hækka okkar tariff á næstu dögum."[4756]

9273. Eins og fram kemur í kafla 14.39.2. hafði (S)forstö-innfl1 upplýst (S)forstj 17. október 2011 að þjónustugjöld Samskipa erlendis myndu hækka um 4% 1. febrúar 2012 en þjónustugjöld á Íslandi og sjófrakt myndu ekki hækka fyrr en 1. ágúst 2012 og þá um 4%. Nánar er þar rakið að samtímagögn sýna að eftir samskiptin við Eimskip höfðu áform Samskipa um verðbreytingar breyst frá því sem rætt hafði verið um.

9274. Fyrrgreind breyting á áformum Samskipa, eftir samskiptin við Eimskip, sést einnig af tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi þann 11. janúar 2012 til (S)frkvstj-N-Am: *„Við ætlum að senda út tilkynningu um hækkun á gjaldskrám erlendis á morgun. Hún mun hljóma svona:*

Frá og með mánudeginum 16. janúar nk. munu þjónustugjaldskrár Samskipa á Íslandi og erlendis hækka um 4% að jafnaði og gjaldskrá sjóflutnings hækka um 3%. Ofangreindar hækkanir eru til þess að mæta kostnaðarhækkunum í rekstri.

Það er rými til að bæta við gjöldum eða hækka einhver ákveðin gjöld meira en 4%. Hefur þú eitthvað spáð í þetta?"[4757]

9275. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1: *„Ég hækkaði einnig flutningsgjöldin á pers eff.*[4758] *þar sem þjónustugj. eru innifalin og gjöldin eftirfarandi á direct service*[4759] *only, $3828/20ft $4536/40ft.*

[4751] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.935032.
[4752] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.935038.
[4753] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 13.10.2017, liður 6.
[4754] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.935099.
[4755] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.935107.
[4756] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.935210.
[4757] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.938094.
[4758] „Personal effects", búslóð eða aðrar persónulegar eigur einstaklinga.
[4759] Direct service: Hér er átt við flutninga með skipum Eimskips beint milli Íslands og Norður-Ameríku.

Á ég ekki einnig að hækka sambærilega á bílana?

Einnig hækkaði ég ISPS 4%."[4760]

9276. Þann 16. janúar 2012 hækkuðu Samskip þjónustugjöld bæði á Íslandi og erlendis um 4% og sjófrakt fyrir flutninga til og frá Evrópu um 3%.[4761]

9277. Er ljóst að þessi ákvörðun um verðhækkun sem Samskip tóku í kjölfar fundar með Eimskip fól í sér breytingu á fyrri ákvörðun Samskipa, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 17. október 2011. Var hækkunin víðtækari en áður hafði verið ákveðið en Samskip höfðu ekki gert ráð fyrir hækkun á þjónustugjöldum á Íslandi og sjófrakt fyrr en í ágúst 2012.

9278. Þann 26. janúar 2012 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1. Gefur tölvupósturinn til kynna að (S)frkvstj-N-Am hafi viljað ganga úr skugga um hvort það hafi ekki verið búið að ákveða að hækka sjófrakt gagnvart viðskiptavinum Samskipa í flutningum með skipum Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku en framangreind 3% hækkun á sjófrakt tók aðeins til Evrópuflutninga.[4762] Í tölvupóstinum segir:

„Sælir, hvernig var þetta, eigumn [svo] við ekki að hækka flutningsgjöldin með beina um 4%?"

9279. (S)forstö-innfl1 svaraði daginn eftir:

„Já hækkum beina um 4%

Það þarf líka að hækka alla þá viðskiptavini sem eru með filaða samninga á USA um 4%.

Getur þú sent mér yfirlit yfir þá og ég get þá sagt til um það ef einhverjir eigi ekki að hækka."[4763]

9280. Samkvæmt þessu hækkuðu Samskip verð fyrir þá flutninga sem fóru með Norður-Ameríku skipi Eimskips um 4% og sjófrakt í flutningum til og frá Evrópu hækkaði um 3%.

9281. Þess má geta að Samskip höfðu ekki orðið fyrir neinni kostnaðarhækkun á þessari leið en það er sú skýring sem Samskip hafa gefið fyrir breyttri stefnu.

9282. Hafa Samskip ekki útskýrt af hverju fundurinn með Eimskip varðandi Norður-Ameríku samninginn hafi leitt til þess að Samskip ákváðu einnig að að hækka verð fyrir Evrópuflutninga en fyrirtækið hafði eins og áður sagði ekki gert ráð fyrir slíkri hækkun fyrir fundinn með Eimskip.

9283. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf*" verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum var hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. framangreindur fundur Samskipa og Eimskips 29. desember 2011.

9284. Samfellt samráð Samskipa og Eimskip gerði fyrirtækjunum kleift að viðhalda og hækka verð án ótta um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Þetta á einnig við árið 2011. Þegar atvik í árslok 2011 eru virt í samhengi við atvik í janúar 2012 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fundur fyrirtækjanna 29. desember 2011 hafi a.m.k. falið í sér hvatningu eða á annan hátt auðveldað Samskipum að hækka

[4760] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.938660.
[4761] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent þann 10.04.2015, fskj. 4 *„Breytingar á gjaldskrám Samskipa vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi*".
[4762] Nefnt „beina". Vísar til beinna flutninga milli Ísland og Norður-Ameríku. „Óbeinir" flutningar eru TA flutningar og umskipað í Rotterdam.
[4763] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.943083.

einnig verð og þar með gert Eimskip auðveldara fyrir að ná sinni verðhækkun fram. (S)forstö-innfl1 gaf (S)frkvstj-N-Am það skýrlega til kynna þann 3. janúar 2012 að Samskip myndu hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am 11. janúar 2012 dregur þetta allt skýrt fram. Samkvæmt honum tilkynnti (S)forstö-innfl1 að það væri fyrir hendi sérstakt „*rými*" til að hækka þjónustugjöld gagnvart Norður-Ameríku viðskiptavinum. Var það samráðið við Eimskip sem bjó til þetta „*rými*". Endurspeglar þetta hið samfellda samráð sem var við lýði á þessum tíma og hvernig samskiptavettvangur samráðs í sjóflutningum gat verið notaður til að viðhalda eða styrkja samráð fyrirtækjanna.

16.9. Áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2012

9285. Samfellt samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum hélt áfram á árinu 2012. Samvinna fyrirtækjanna tók meðal annars til samstarfs þeirra í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku annars vegar og Íslands og annarra Evrópulanda, þar á meðal vegna flutninga Eimskips fyrir Samskip (Jóna), hins vegar.

9286. Eins og árin á undan var eðli og umfang samráðs fyrirtækjanna í sjóflutningum þannig að það kallaði á tíð og reglubundin samskipti fyrirtækjanna við framkvæmd samstarfsins. Tók þetta einnig til samskipta lykilstjórnenda fyrirtækjanna sem báru ábyrgð á mikilvægum samkeppnisþáttum, eins og verðlagningu og þjónustu, hjá fyrirtækjunum.

9287. Hafa ber í huga að á árinu 2012 voru aðrir þættir í samráði Samskipa og Eimskips fyrir hendi, m.a. ólögmætt gámasamstarf og samráð í landflutningum, sbr. kafla 17 og 18. Af þessu leiddu einnig talsverð samskipti milli fyrirtækjanna.

9288. Í janúar 2012 voru (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölud í samskiptum við (S)forstö-innfl1 vegna flutninga á tómum gámum til Íslands á grunvelli Norður-Ameríku samningsins. (S)forstö-innfl1 sendi 20. janúar 2012 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj: „*Ég var að velta einu fyrir mér varðandi USA samninginn. Skv. honum greiðum við 40% af frakt verðum fyrir tóma gáma. Nú þurfum við að koma nokkrum gámum af tómum körum til baka til Íslands. Munum við ekki fá tómgámaverð á gáma með tómum fiskikörum? Heyri frá þér*." (E)frkvstj-sala/þj svarar að bragði um klukkustund síðar: „*hvað eru þetta margir gámar? Tóm kör frá USA ekki eruð þið að flytja ferskan fisk þangað?*"[4764] Sendi (E)frkvstj-sala/þj afrit af þessum tölvupósti til (E)forstö-sölud.[4765]

9289. Ljóst er af svari (E)frkvstj-sala/þj að með tölvupósti (S)forstö-innfl1 voru Eimskip veittar óvæntar og mikilvægar upplýsingar. Hikaði (E)frkvstj-sala/þj ekki að spyrja keppinaut sinn nánar út í umræddda flutninga og gætti undrunar í spurningu (E)frkvstj-sala/þj um hugsanlegan útflutning Samskipa á ferskum fiski. Sá hann ástæðu til að senda yfirmanni útflutningsdeildar Eimskips ((E)forstö-sölud) afrit af þessum samskiptum. Viðbrögð (S)forstö-innfl1 gefa til kynna að hann hafi séð eftir því að hafa veitt Eimskip þessar upplýsingar. Framsendi hann tölvupóst (E)frkvstj-sala/þj til (S)frkvstj-N-Am og spurði: „*Hvernig svorum vid thessu?*"

9290. (S)frkvstj-N-Am svaraði síðar sama dag: „*Nei mikið rétt hjá [(E)frkvstj-sala/þj], það erum við ekki að gera. Verðum við ekki bara að segja honum að ef hann samþykki að taka þetta í okkar tómu Rf gámum þá megi hann vænta þess að fá einnig eitthvað af þessum körum í dc. gámum á fullu verði, en ef hann gengur ekki að þessu þá verði engvir [svo] flutningar, hvorki á 60% afslætti né fullu gjaldi. Köllum þetta frosinn beitufisk til að leiða hann frá JHS.*"[4766]

[4764] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.941250.
[4765] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.941331.
[4766] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.941403.

9291. (S)forstö-innfl1 svaraði (E)frkvstj-sala/þj 23. janúar 2012: „Mikið rétt, fiskurinn yrði ekki mjög ferskur. Þetta er einhver frosinn beitufiskur. Við þurfum síðan að koma körunum til Íslands. Það er óvíst með magnið, en gæti alveg farið í 2-3 gáma í ferð. Þetta er samt ekkert í hendi í dag".[4767]

9292. (S)frkvstj-N-Am spurði (S)forstö-innfl1 síðar sama dag: „*Hvað sagði* [(E)frkvstj-sala/þj]?"[4768]

9293. Þann 26. janúar 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj ásamt afriti til (E)forstö-sölud og spurði hvort hann hefði náð að skoða framangreinda beiðni um flutning á tómum fiskikörum. (E)forstö-sölud svaraði um hæl og kvaðst ætla að hringja í (S)forstö-innfl1 síðar sama dag.[4769] Gefa gögn málsins til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi falið (E)forstö-sölud að ljúka þessu máli gagnvart Samskipum. Sést það einnig af tölvupóstum sem (E)forstö-sölud og (S)forstö-innfl1 sendu hvor öðrum 30. janúar 2012 og kváðust báðir hafa verið að reyna að hringja í hvorn annan.[4770]

9294. Í byrjun febrúar 2012 áttu sér síðan stað eftirfarandi samskipti milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-sölud varðandi framangreint:

- Tölvupóstur (E)forstö-sölud til (S)forstö-innfl1: „*Já hef aðeins verið að klóra mér í kollinum yfir þessu. Kannski fyrsta lagi hver er að senda kör yfir vitandi það að þau þurfa að fara til baka? Er engin önnur leið en þessi? Þess vegna hef ég ekki komist að annarri niðurstöðu en að þetta séu fullir gámar þar sem ekki er hægt að nýta þá undir annað. Þar af leiðir fullt gjald.*"

- Svar (S)forstö-innfl1: „*Takk fyrir svarið. Þið getið auðvitað ekki nýtt tómu gámana okkar undir neitt annað. Þú sérð örugglega í kerfinu hjá þér að í gegnum árin höfum við annað slagið verið að flytja tóma gáma til baka og þá á 40% verði. Það er alveg rétt hjá þér að það má alveg skilgreina þessa gáma sem fulla, en fyrst það er niðurstaðan þá verður ekkert af þessu. Dæmið gengur ekki upp ef það þarf að greiða fullt gjald fyrir körin. Ekkert mál, en það hefði verið fínt fyrir báða að fá þennan business.*"

- Svar (E)forstö-sölud: „*En hvað þarftu til að þetta gangi upp bara svo ég viti það? Og er enginn leið að færa þetta yfir hafið í öðrum „boxum*"?"

- Svar (S)forstö-innfl1: „*Okkur er nokkuð sama hvaða boxum þetta fer í. Við erum oft að enda með of mikið af reefer gámum í USA/CA. Pælingin var að henda þessum körum í þá. Þetta var að ganga ca upp miðað við tómgámaverðin. Ef þið eruð með einhverja aðra gáma sem þið vilduð nota undir þetta þá gæti það líka verið í lagi. Láttu mig endilega vita ef þú ert með einhverja aðra lausn og hvað hún myndi þá kosta.*"

- Svar (E)forstö-sölud: „*Til hamingju með nýja yfirmanninn, ágætur maður þar á ferð.*[4771] *Svo við klárum þetta mál getum við þá ekki lokað því þannig að þetta fari á 50% verði. Þú nærð ekki að bera 100% kostnað en 40% finnst mér lágt en tilbúinn að horfa í gegnum fingur mér með 50%. Segi því eins og Þórhallur miðill; ertu sáttur svona?*"

- Svar (S)forstö-innfl1: „*Já vonandi er þetta fínn gaur. Þekki hann ekki neitt, en mér líst bara vel á hann. Erum við þá að segja að þessi kafli gildi, nema hvað við séum að tala um 50% í stað 40%.*

[4767] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.941617.
[4768] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.941723.
[4769] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.942746.
[4770] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.944258.
[4771] […] hafði hætt störfum hjá Samskipum og […] hafið störf sem framkvæmdastjóri millilandasviðs.

k) Freight charges for empty containers moving on the routings set forth in Term 5 shall be equal to 40 % of the freight rates for loaded containers moving on those routings. Freight charges for empty containers moving between the U.S. port and the Nova Scotia Canadian port are 40% of the rates applicable for loaded containers from Reykjavik to U.S. and Nova Scotia Canada. Carrier shall use its best efforts to accept all empty containers necessary for Shipper's return cargo, booked and delivered by Shipper in accordance with the requirements in Term 4. In the event that Carrier is fully booked on any sailing, Carrier is not obligated to accept empty containers for shipment on that sailing.

No BAF will be charged for empty containers moving on the above routings but THC and ISPS will be charged as set forth in Term 5.

Þetta ætti að geta gengið svona. Ég keyri málið áfram og læt vita þegar af þessu verður. Þið þurfið þá örugglega að fæla þessi kara verð hjá FMC."

- Svar (E)forstö-sölud: *„Ok flott klárum þetta á 50%, fer yfir það með mínum fulltrúa gagnvart FMC.*"[4772]

9295. (S)forstö-innfl1 sendi síðan tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og upplýsti um niðurstöðuna: *„Hér kemur þetta. Eimu fallast á 50% afslátt og ekkert BAF ....*"[4773]

9296. Samkvæmt framansögðu náðu Samskip og Eimskip saman í febrúar 2012 um breytingu eða ákveðna túlkun á Norður-Ameríku samningnum. Þá er í samskiptunum ekki að finna hik á hlutaðeigandi stjórnendum en framangreind samtímagögn eru talin skýr vísbending um skeytingarleysi stjórnenda Samskipa og Eimskips varðandi þá staðreynd að engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi fyrir samstarfinu. Þá sýna samskiptin skýrlega þau tengsl sem voru á milli ákveðinna lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sökum reglulegra samskipta í langan tíma. Jafnframt staðfesta samskiptin að í samskiptum á milli fyrirtækjanna var rætt um samkeppnislega viðkvæm málefni.

9297. Samskip og Eimskip áttu áfram samskipti og unnu að frekari verðhækkunum vorið og sumarið 2012 og vísast um það efni til kafla 14.44.

9298. Frekari samskipti áttu sér stað milli stjórnenda Eimskips og Samskipa í ágúst og september 2012 og þá um frystigáma í USA. Tengist þetta samráði fyrirtækjanna í gámastýringu, sbr. umfjöllun í kafla 18. (S)forstö-innfl1 sendi t.d. 28. ágúst 2012 tölvupóst til (E)forstö-sölud þar sem sagði: *„Sökum rólegs útflutnings á reefer vöru til USA erum við að lenda í ójafnvægi varðandi reefer gáma í USA. Við höfum hingað til verið með nóg af gámum í Boston og Norfolk til að anna innflutningnum, en það lítur út fyrir að okkar gámar dugi ekki fyrir þá vöru sem bókuð verður í næstu skip. Hvernig er gámastaðan hjá ykkur þarna úti? Verður eitthvað mál að fá 3-5 reefer gáma hjá ykkur per skip næstu 3-4 mánuðina?*"

9299. (E)forstö-sölud svaraði nokkrum mínútum síðar: *„Skoða og kem til baka ...*"[4774]

9300. (S)forstö-innfl1 ítrekaði fyrirspurnina með tölvupósti til (E)forstö-sölud 30. ágúst 2012.[4775] Daginn eftir beindi (S)forstö-innfl1 fyrirspurninni til (E)frkvstj-sala/þj:*„Getur thu nokkud kikt a thetta fyrir mig thar*

[4772] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.947560.
[4773] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.947605.
[4774] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1002471.
[4775] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003096.

sem [(E)forstö-sölud] *er OOO*[4776]*"*.[4777] (E)frkvstj-sala/þj svaraði samdægurs: *„veit sem er að ástæða þess að* [(E)forstö-sölud] *náði ekki að svara þér er að við erum sjálfir nokkuð pressaðir með RF gáma um þessar mundir – við skoðum þetta og náum vonandi að svara þér af eða á, á mánudaginn*."[4778]

9301. (E)forstö-sölud svaraði 3. september 2012: *„Afsakaðu að við höfum ekki svar[að] þér fyrr en nú. Gagnvart RF-gámum þá er staðan þannig núna að við erum í mikilli eftirspurn og höfum því ekki tök á því að verða við ósk þinni gagnvart slíkum einingum. Verðum að skoða þetta skip fyrir skip enda kveður samningurinn okkur á milli ekki á um að við eigum að útvega aðra en þurrgáma."*[4779] *(S)forstö-innfl1 svaraði: „Takk fyrir ad skoda thetta. Lattu mig endilega vita ef thad opnast a thetta. vid munum taka thetta i gegnum Rotterdam thangad til."*[4780] (E)forstö-sölud svaraði og kvaðst myndi láta Samskip vita.[4781]

9302. (S)forstö-innfl1 sendi á ný fyrirspurn til (E)forstö-sölud 12. september 2012: *„Eigið þið einn reefer gám fyrir okkur í Boston fyrir lestun 20. sept?"*[4782] (E)forstö-sölud svaraði daginn eftir: *„Kanna og kem til baka en hræðist neikvætt svar ... læt þig vita."*[4783]

9303. Þann 14. september 2012 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)viðskstj1 (afrit til (S)forstö-innfl1) og tilkynnti um góðar fréttir. Hann hefði verið í sambandi við Eimskip sem myndi útvega Samskipum gám.[4784]

9304. (S)forstö-innfl1 sendi aftur fyrirspurn til (E)forstö-sölud 25. september 2012: *„Nú kemur sama vælið í mér varðandi reefer gámana. Skrifstofa okkar í Norfolk var í sambandi við ykkar fólk varðandi það að fá einn gám í Boston fyrir næsta skip. Ykkar fólk segist eiga gáma en geti ekki látið okkur fá gám nema að það komi fyrirmæli frá Reykjavík. Hvað segir þú um þetta?"*[4785]

9305. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölud og (S)forstö-innfl1 voru lykilstjórnendur hjá Eimskip og Samskipum. Ákváðu þeir verð á sjóflutningum sinna fyrirtækja og komu að hvers konar ákvörðunum sem tengdust aðgerðum fyrirtækjanna á markaði. Framangreind gögn sýna að þessir stjórnendur skiptust á upplýsingum um viðkvæm samkeppnisleg málefni eins og um eftirspurn eftir tiltekinni þjónustu og gámastöðu. Var þetta hluti af samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

9306. Haustið 2012 hófu Samskip undirbúning að verðhækkun ársins 2013. Þann 8. september 2012 spurði (S)rekststj-landfl2 þá (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl hvort hækkanir Samskipa árið 2013 yrðu ekki í takti við hækkanir Samskipa árið 2012 en líkt og rakið er í kafla 14.54 var (S)forstö-innfl1 dagana 30. ágúst 2012 til 25. september 2012 í samskiptum við (E)forstö-sölud og (E)frkvstj-sala/þj en þar er fjallað nánar um verðhækkanir fyrirtækjanna veturinn 2012-2013.

9307. Þann 22. nóvember 2012 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)rekststj-landfl2 og (S)frkvstj-innanl, afrit til (S)forstö-innfl1, þar sem hann velti fyrir sér skipulagi á losun skipa Samskipa í sömu viku. Svo spurði hann:

„voru þið búnir að semja við ET / EÍ ?"

[4776] Samkeppniseftirlitið gerir ráð fyrir að OOO merki „Out of Office".
[4777] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003342.
[4778] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003370.
[4779] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003554.
[4780] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003573.
[4781] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003615.
[4782] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1007717.
[4783] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1008172.
[4784] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1008614.
[4785] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1011851

9308. (S)frkvstj-innanl svaraði að Eimskip ætlaði að „*bjarga*" Samskipum með þetta (sbr: „*Eiman ætlar að bjarga okkur með þetta*"). Er þetta til vitnis um þá samvinnu sem átti sér stað í samráði Samskipa og Eimskips í sjóflutningum.

9309. (S)viðskstj1 svaraði (S)frkvstj-innanl um hæl: „*þið eruð snillingar*".[4786] Athuga ber að þennan sama dag voru einnig samskipti á milli (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl.[4787]

9310. Hinn ólögmæti samningur Samskipa og Eimskips um Norður-Ameríku flutninga frá 9. desember 2010 átti sem áður segir að renna út í árslok 2012. Samtímagögn sýna aftur á móti að hann hafi endurtekið verið framlengdur í reglulegum samskiptum stjórnenda fyrirtækjanna út árið 2013. Verður nú fjallað um þetta.

9311. Þann 4. desember 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og í honum sagði: „*Nú er USA samningurinn okkar að renna út um áramót. Er ekki rétt að hittast fljótlega og ræða þau mál? Heyri frá þér*"[4788] (E)frkvstj-sala/þj svaraði nokkrum dögum seinna og spurði hvenær fyrirtækin ættu að hittast.[4789] Fundur var haldinn 18. desember 2012, sbr. nánari umfjöllun síðar.

9312. Dagana á eftir, þ.e. 5. og 6. desember 2012, ræddu m.a. (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-landfl1 um gjaldskrárhækkanir í landflutningum árið 2013[4790] og (E)frkvstj-sala/þj sendi tölvupóst til (E)forstö-sölud, (E)forstö-flutmið, (E)verkefnastj, (E)forstö-vöruþróun, (E)starfsm og (E)starfsm vegna ákvörðunar um „*að hækka gjaldskrána nú um áramót um 2,9%*", n.t.t. sjófrakt, THC-gjald (gjald fyrir lestun/losun erlendis) og öll önnur gjöld „*á Íslandi*".[4791] Þá upplýsti hann að Flytjandi myndi hækka gjaldskrá um sömu prósentu. Ekki var búið að taka ákvörðun um hækkun Eimskips á gjaldskrám erlendis. Í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv2, sem vistuð var 7. desember 2012, má sjá að Samskip höfðu einnig lagt á ráðin um gjaldskrárhækkanir í landflutningum á árinu 2013.

9313. Samtímagögn gefa til kynna að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi hist sama dag, þ.e. föstudaginn 7. desember 2012. Daginn eftir, 8. desember, hittust síðan aðrir lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa, (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj, í árlegu matarboði (svokallað „*Sinterklaas feest*"). Daginn eftir matarboð (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, eða kl. 22 að kvöldi sunnudagsins 9. desember 2012, sendi (S)forstj tölvupóst á sjálfan sig sem innihélt áherslur fyrir árið 2013 en ein af þessum áherslum var m.a. að: „*[…] hækka verð*". Nokkrum klukkustundum síðar, eða um kl. 8 að mánudagsmorgni 10. desember 2012, sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstö-alþjsv og … með heitinu: „*Verðhækkanir*". Í kjölfar þessara samskipta stjórnenda Samskipa og Eimskips, þ.e. dagana 11.-17. desember 2012, var unnið ötullega innan beggja fyrirtækja að undirbúningi verðhækkana á árinu 2013. Ítarlega er fjallað um þau atvik í kafla 14.54. í ákvörðun þessari.

9314. Þann 11. desember 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2.[4792] Af þessum tölvupósti er ljóst að á þessum tíma unnu Samskip að skoðun á samstarfinu við Eimskip vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Í honum var að finna yfirlit yfir Norður-Ameríku flutninga Samskipa, annars vegar með Eimskip og hins vegar flutninga þar sem Samskip fluttu vöruna frá Norður-Ameríku

[4786] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.920253.
[4787] Sbr. kafla 13.
[4788] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1038318.
[4789] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1039940.
[4790] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.137611. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1018430.
[4791] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.59132. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.146172.
[4792] Sem fyrr segir hætti […] hjá Samskipum á árinu 2012 og […] tók þá við sem framkvæmdastjóri millilandasviðs.

til Rotterdam með erlendum skipafélögum og svo áfram þaðan til Íslands með Samskipum (svokallaðir TA flutningar (stundum nefndir TAS)).[4793] Í tölvupóstinum sagði:

„Hér er smá yfirlit yfir USA flutninga okkar. Hér sést hvernig flutningarnir skiptast á milli Eimskips og TAS."

Eimskip	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Total**
FCL TEU	399	119	286	213	183	1.200
%	33%	10%	24%	18%	15%	100%
% af heild US	31%	14%	24%	24%	19%	
RTM	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Total**
FCL TEU	885	761	914	676	789	4.025
%	22%	19%	23%	17%	20%	100%
% af heild US	69%	86%	76%	76%	81%	

9315. Samskip og Eimskip hittust á fundi 18. desember 2012 kl. 14:00.[4794] Af hálfu Eimskips sátu (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölud fundinn en af hálfu Samskipa (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv2.[4795]

9316. Fyrr þennan dag áttu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl fund saman. Var hann kl. 10:00 og heiti hans *„Undirbúningur fyrir fund með Eimskip"*.[4796] Þetta voru stjórnendur sem höfðu ríka aðkomu að verðákvörðunum beggja fyrirtækjanna en líkt og að framan segir þá var dagana á undan unnið ötullega innan beggja fyrirtækja að undirbúningi verðhækkana á árinu 2013. Um þýðingu þessa vísast til kafla 14.54. Þar er komist að þeirri niðurstöðu að samfellt samráð Samskipa og Eimskips og m.a. þau samskipti sem í því fólst hafi gert fyrirtækjunum kleift að hækka gjaldskrár sínar á Íslandi og erlendis í byrjun árs 2013. Í þessu sambandi hefur þýðingu að í samtímagögnum fyrirtækjanna sem snerta undirbúning og framkvæmd umræddra hækkana er ekki að greina neinn ótta á meðal stjórnenda fyrirtækjanna um hver verði viðbrögð helsta keppinautarins af því tilefni.

9317. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga veittu hvorki Samskip né Eimskip upplýsingar um þennan fund eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á honum.[4797] Slík gögn bárust heldur ekki með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.6.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist fundargerð eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundinum.

9318. Samtímagögn sýna að á fundi fyrirtækjanna 18. desember 2012 átti a.m.k. að ræða endurnýjun á Norður-Ameríkusamningnum, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-sala/þj 4. desember 2012. Eftirfarandi tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 19. desember 2012 sýnir að Eimskip ræddi jafnframt á

[4793] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1040609.
[4794] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1155637.
[4795] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1042009. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1042014. Sjá einnig kafla 14.54.5.
[4796] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1155757.
[4797] Í kafla 23 er fjallað um brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

fundinum um mögulegar breytingar á siglingakerfi sínu. Gefur þetta skýrt til kynna að a.m.k. átti að ræða áframhaldandi ólögmætt samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum á umræddum fundi.

9319. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 18. desember 2012.

9320. Morguninn eftir fundinn með Eimskip, þ.e. 19. desember 2012, sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og fjallaði um fundinn: *„Við áttum fund með Eimskip varðandi USA samninginn í gær. Fínn fundur, en þeir eru að fara fram á 6,4% hækkun á samningsverðum. Taflan hér að neðan sýnir núgildandi verð og tillögu Eimskips. […] Eins og þú sérð þá eru þetta orðin ansi há verð. Við þurfum nú að skoða mjög alvarlega að taka eins mikið og mögulegt er í TAS.*

Hvaða TAS verð erum við með í dag? Getur þú sent mér núgildandi verð fyrir helstu vöruflokka og consol gáma.

Heyrumst síðan betur varðandi þetta.

Annað, er eitthvað sérstakt í orðalagi núgildandi samnings sem þú vildir breyta?“

9321. (S)frkvstj-N-Am svaraði: *„þeir ætla semsé að sigla á Norfolk næsta ár.*

Ég er ekki á skrifstofunni í dag en við erum klárir í “Total TAS”

Ég hef ekki aðgang að S drifinu að heiman þar sem verðin eru en þau verða í lagi. Það eina sem við getum ekki sinnt via APL eru búslóðir og HAZ með consol.

Við fögnum breyttum áherslum í okkar flutningakerfi”

9322. (S)forstö-innfl1 svaraði: *„Þeir ræddu reyndar að þeir væru alvarlega að skoða það að hætta að sigla til Norfolk, en það væri engin ákvörðun komin. Mig grunar að þeir hætti á næsta ári. Þá er enn mikilvægara að vara búinn að ýta öllu yfir á TAS.*

Sendu mér bara TAS verðin þegar þú kemur á skrifstofuna, ekkert stress.

Það er spurning hvort að við hættum ekki bara að taka LCL búslóðir frá USA. Hvað segir þú um það? Er mikið um þær?

Finnum lausn á HAZ cargo. Annað hvort að hafna því eða bóka LCL með Eimskip...

Spáum í þetta.“[4798]

9323. Samkvæmt þessu áttu Samskip *„fínan“* fund með Eimskip þar sem m.a. var rætt um hækkun á verði Eimskips til Samskipa í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku. Jafnframt er ljóst að á fundinum var rætt um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips.

9324. Hér er ástæða til að rifja upp gögn frá árinu 2008, þ.e. þegar *„Nýtt upphaf“* verkefni Eimskips og Samskipa hófst, en þá sýna gögn málsins að (E)forstj hafi viljað auka Norður-Ameríku flutninga Samskipa með Eimskip og biðja keppinautinn um að draga úr samkeppni í Norður-Ameríku siglingum, þ.e. með TA flutningum. Var þetta einn þáttur í því að fyrirtækin myndu horfa til samvinnu í stað

[4798] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1043277.

samkeppni m.a. í sjóflutningum og aukinnar samnýtingu á flutningakerfi hvors annars í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið og í anda *„útvíkkaðs“* neyðarsamkomulags sem gekk á milli fyrirtækjanna í tölvupósti í október 2008, sbr. kafla 7 og 8 í ákvörðun þessari.

9325. Hér má aukinheldur vísa til gagns (E)forstj frá september 2011 þar sem hann setti á verkefnalista að kannaður yrði sá möguleiki að Samskip myndu nota Eimskip meira en TA flutninga frá Norður-Ameríku og Samskip myndu nota gáma frá Eimskip eftir þörfum, sbr. kafla 16.8 hér á undan.

9326. Með hliðsjón af framangreindum atvikum vekur óhjákvæmilega athygli að í áðurnefndum tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am, 19. desember 2012, kunngerði (S)forstö-innfl1 að Samskip ættu að skoða *„alvarlega“* hvort fyrirtækið ætti í framhaldinu að leggja meiri áherslu á að flytja vörur Trans-Atlantic (TA-flutningar) í gegnum Evrópu til Íslands í stað þess að nýta sér flutninga með Eimskip beint milli Íslands og Norður-Ameríku. Samtímagögn sýna að það dró úr flutningum Samskipa með Eimskip á árinu 2013, samhliða því að draga fór úr samráði fyrirtækjanna almennt í öðrum þáttum þess.[4799]

9327. Þrátt fyrir þessi ummæli (S)forstö-innfl1 um TA-flutninga Samskipa frá Norður-Ameríku og minnkandi magn á grundvelli samstarfsins, héldu samskipti og samstarf Eimskips og Samskipa áfram þ. á m. vegna samráðs um sjóflutninga. Samhliða var unnið að framkvæmd verðhækkana hjá báðum fyrirtækjunum. Um það er nánar fjallað í kafla 14.54.

9328. Í kafla 14.54 er fjallað um þessi atvik og komist að þeirri niðurstöðu að samskipti Eimskips og Samskipa á síðari hluta ársins 2012 hafi verið til þess fallin að viðhalda samfelldu samráði fyrirtækjanna sem hafi dregið úr æskilegri óvissu á milli og sjálfstæði þeirra sem keppinauta. Voru samskiptin til þess fallin að viðhalda markaðsskiptingu fyrirtækjanna og auðvelda undirbúning og framkvæmd verðhækkana, auk framkvæmdar á samráðinu í heild sinni.

9329. Þegar umrædd gögn eru skoðuð heildstætt með öðrum gögnum málsins, um undirbúning og framkvæmd verðhækkana frá sama tíma, er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fyrir hendi séu ríkar vísbendingar um samráð sem fólst m.a. í því að hækka gjaldskrár Samskipa og Eimskips á Íslandi og erlendis í byrjun árs 2013. Horft er m.a. til þess að gögn Eimskips og Samskipa, við undirbúning og framkvæmd gjaldskrárhækkana í byrjun árs 2013 bera ekki með sér ótta um viðbrögð helsta keppinautarins.

9330. Í þessu sambandi skal þó einnig hafa í huga að á þessum tíma, í lok árs 2012, tók að gæta nokkurs óróa eða óstöðugleika í samráði Eimskips og Samskipa, í kjölfar taugatitrings milli fyrirtækjanna sem kom í kjölfar þess að Eimskip fékk viðskipti Bauhaus, sbr. nánar í kafla 14.45 og 21. Þá höfðu Samskip tekið ákvörðun um gera breytingar á siglingakerfi sínu í tengslum við það að fyrirtækið myndi missa flutningsviðskipti sín við Alcoa á árinu 2013. Höfðu Samskip þannig tekið ákvörðun um að hverfa frá samráði sínu við Eimskip um takmörkun flutningsgetu sem raungerðist svo í mars 2013. Kann þetta að skýra aukinn áhuga Samskipa á að draga úr samvinnu við Eimskip í sjóflutningum (og nota frekar TA flutninga í sjóflutningi milli Íslands og Norður-Ameríku).

[4799] […] sagði í tölvupósti frá júní 2013 að magn Samskipa með beinu skipi Eimskip sé ekkert orðið sem bendir að mati Samkeppniseftirlitsins til þess að Samskip hafi dregið úr flutningum með Eimskip. Doc. ID. 0.7.33.1096082.

16.10. Áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2013

9331. Þrátt fyrir að dregið hafi úr samráði Samskipa og Eimskips í sjóflutningum á árinu 2013, samhliða því að draga fór úr öðrum þáttum í samráði fyrirtækjanna, héldu fyrirtækin engu að síður áfram samstarfi sínu í sjóflutningum, t.d. til og frá Norður-Ameríku, a.m.k. út árið 2013.[4800]

9332. Þann 28. desember 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölud (afrit (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)forstö-útfl) með heitinu *„USA samningur"*. Í honum sagði: *„Við höfum ekkert heyrt frá ykkur eftir fundinn okkar um USA samninginn. Nú er samningurinn að renna út um áramótin og útséð er með að við gerum ekki nýjan samning á þessu ári. Er þá ekki nauðsynlegt að framlengja núgildandi samning um 1-2 mánuði til að allt sé nú löglegt gangvart FMC þegar næsta skip verður lestað í Norfolk, þ.e. ef verkfallið leysist. Heyrumst svo strax eftir áramót og höldum áfram með samninginn. Hafið það gott yfir áramótin."*[4801] (E)forstö-sölud svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 síðar sama dag og sagði að Eimskip myndi framlengja samning fyrirtækjanna út janúar 2013.[4802] Samskipti áttu sér stað á ný á milli (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölud, (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)forstö-útfl 31. janúar 2013 þar sem sammælst var um að framlengja samningnum út febrúar 2013.[4803]

9333. Samningur fyrirtækjanna var síðan endurtekið framlengdur. Engin undanþága var í gildi samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.

9334. Í samráðinu fólst, sem fyrr, töluverð samskipti milli fyrirtækjanna. Fyrir liggur tölvupóstur 8. apríl 2013 sem (S)forstö-útfl sendi (E)frkvstj-sala/þj og var efni hans: *„USA samningur"*. Í honum kvaðst (S)forstö-útfl hafa tekið að sér að klára þetta mál við Eimskip og spurði hvort (E)frkvstj-sala/þj hafi tíma í vikunni til að hittast og fara yfir þetta. (E)frkvstj-sala/þj svaraði játandi og lagði til að þeir hittust seinni part vikunnar.[4804]

9335. Með bréfi Eimskips, dags. 26. apríl 2013, var Samkeppniseftirlitinu tilkynnt um að verið væri að vinna að endurnýjun samningsins. Þar sem ekki hefði tekist að ljúka við gerð nýs samning hefðu fyrirtækin endurnýjað samninginn, dags. 9. desember 2010, í mánuð í senn. Gildistími samningsins væri til 30. apríl 2013. Óskaði Eimskip eftir leiðbeiningum frá Samkeppniseftirlitinu um það hvort þörf væri á undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislega vegna þess samnings sem gilti til 30. apríl 2013. Þá var í lok bréfsins tekið fram að þegar nýr samningur yrði undirritaður myndi hann verða sendur Samkeppniseftirlitinu og óskað undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga.[4805] Eins og í fyrri erindum fyrirtækjanna veittu fyrirtækin engar upplýsingar um hið nána samstarf sitt, t.d. samkomulag fyrirtækjanna vegna Evrópuflutninga (svokallað *„neyðarsamkomulag"*) eða aðra þætti samráðsins sem höfðu verið til staðar fram að þessu.

9336. Fyrirliggjandi er að framkvæmd samráðs fyrirtækjanna í sjóflutningum hélt áfram og hvorki samningur né undanþágubeiðni var send Samkeppniseftirlitinu.

9337. Þann 15. maí 2013 áttu (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfl í tölvupóstsamskiptum þar sem þeir ákváðu að hittast á fundi 17. maí 2013 til að ræða *„USA samninginn"*.[4806] Í dagbók (S)forstö-útfl var bókaður fundur 17. maí 2013 kl. 14:00-15:00 undir heitinu *„Eimskip USA fundur"*.[4807] Í dagbók (E)frkvstj-sala/þj

[4800] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016. Viðauki 5. Afhent gögn frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. *„Viðskipti við Samskip"*. Sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips með athugasemdum, dags. 08.03.2017. Afhent gögn Eimskips. Afhent 28.04.2017, mappa 2.
[4801] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1044527.
[4802] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.639548.
[4803] Afhent tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […].
[4804] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […].
[4805] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.04.2013.
[4806] Afhent tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […].
[4807] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1175205.

var einnig bókaður fundur 17. maí kl. 14:00-15:00 undir heitinu „*Fundur með* [(S)forstö-útfl] *v/USA*“.[4808] Þann 7. júní 2013 sendi (E)frkvstj-sala/þj samningsdrög af „*USA contract*“ til (S)forstö-útfl „*í framhaldi af fundi*“ þeirra. (E)frkvstj-sala/þj kvaðst svo ætla að heyra í (S)forstö-útfl þegar hann hefði skoðað þetta.[4809]

9338. Þann 20. júní 2013 svaraði (S)forstö-útfl framangreindum tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj og óskaði eftir fundi með honum „*út af þessu máli*“. Þar sagði að ýmislegt hefði breyst og „*þarf að ræða nánar*.“ (E)frkvstj-sala/þj samþykkti það og stakk upp á fundartíma.[4810] Fundur var skráður í dagbók (S)forstö-útfl undir heitinu „*Fundur með Eimskip um USA samning*“ 26. júní 2013 kl. 11-12.[4811] Í dagbók (E)frkvstj-sala/þj var sömuleiðis bókaður fundur undir heitinu „*GK - v/USA*“ 26. júní 2013 kl. 11-12.[4812]

9339. Í kjölfarið áttu sömu menn í tölvupóstsamskiptum vegna nýrra draga af samningnum og ákvörðun á fundartíma til að skrifa undir umræddan samning.[4813] Af gögnum málsins má ráða að í framhaldinu hafi verið bókaður fundur hjá Eimskip 16. september 2013, kl. 15-15:30.[4814]

9340. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 23. október 2013, var fyrrnefndu bréfi Eimskips, dags. 26. apríl 2013, svarað. Í bréfinu er vísað til þess að Samkeppniseftirlitið hafi í eldra máli talið flutningasamning Eimskips og Samskipa fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Einnig er vísað til undirliggjandi rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á háttsemi fyrirtækjanna á mörkuðum fyrir sjó- og landflutninga ásamt flutningsmiðlun og tilkynnt að á meðan ekki liggi fyrir hvort fyrirtækin hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga, líkt og grunur sé um, gæti Samkeppniseftirlitið ekki tekið afstöðu til þess, hvort þörf sé á undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga vegna umrædds samnings.[4815]

9341. Tveimur mánuðum eftir bréf Samkeppniseftirlitsins var sent, þ.e. 13. desember 2013, sagði Eimskip upp Norður-Ameríku samningi sínum við Samskip. Sendu Samskip erindi vegna uppsagnar Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19. desember 2013, þar sem fyrirtækið gerði kröfu um íhlutun Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 2. og 3. mgr. 16. gr. samkeppnislaga.

9342. Af þessu tilefni sendi Samkeppniseftirlitið Eimskip bréf, dags. 20. desember 2013, en afrit af því var sent Samskipum. Í bréfinu er vísað til fyrrnefndra bréfaskipta, dags. 23. apríl, 23. október og 19. desember 2013, og bent á að liðnir væru tæpir sex mánuðir frá því að Eimskip hefði tilkynnt Samkeppniseftirlitinu um það að umræddur samningur hefði verið framlengdur til 30. apríl 2013. Voru því af hálfu Samkeppniseftirlitsins ekki taldar forsendur til að taka afstöðu til undanþágubeiðni um samstarf fyrirtækjanna samkvæmt samningi sem var, samkvæmt bréfi Eimskips, með gildistíma sem væri löngu runninn út. Aftur á móti var sérstaklega bent á að á þeim tíma sem hafi liðið frá síðustu bréfaskiptum hafi Samkeppniseftirlitinu ekki borist nýr samningur fyrirtækjanna eða önnur gögn vegna þessa samstarfs. Eins og áður segir hafði Eimskip þá boðað að unnið hefði verið að samningnum og hann yrði sendur eftirlitinu ásamt formlegri undanþágubeiðni. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins kemur fram að liðnir séu um átta mánuðir síðan Eimskip hafi tilkynnt um framangreint. Samkeppniseftirlitinu hafi þrátt fyrir það ekki borist boðaður samningur fyrirtækjanna og formleg undanþágubeiðni. Forsenda þess að unnt sé að taka afstöðu til beiðni um undanþágu sé að viðkomandi gerningur og rökstutt erindi þar að lútandi séu send Samkeppniseftirlitinu. Er tekið fram að berist Samkeppniseftirlitinu fullbúin og nægjanlega rökstudd beiðni um undanþágu frá Samskipum og Eimskip fyrir samningi (með gildistíma frá 1. janúar

[4808] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.332816.
[4809] Afhentur tölvupóstur frá Samskipum. […].
[4810] Afhent tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […].
[4811] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1179531.
[4812] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.238439.
[4813] Afhent tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […].
[4814] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.760353.
[4815] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 23.10.2013.

2014) eigi síðar en 23. desember sama ár, muni eftirlitið taka það til skoðunar hvort veita eigi tímabundna undanþágu fyrir samstarfinu fyrir áramót.[4816]

9343. Í kjölfar bréfs Samkeppniseftirlitsins, þ.e. 23. desember 2013, sóttu Samskip og Eimskip um undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga fyrir samstarfi um flutninga til og frá Norður-Ameríku.[4817] Á grundvelli þeirra upplýsinga sem þá lágu fyrir veitti Samkeppniseftirlitið undanþágu til þriggja mánaða í senn, síðast til 15. apríl 2015.[4818] Í bréfunum kemur fram að ákvarðanir Samkeppniseftirlitsins feli ekki í sér efnislega afstöðu til þess hvort nauðsynleg skilyrði undanþágu séu fyrir hendi. Líkt og fram kemur í bréfinu eru ákvarðanirnar því með engum hætti bindandi eða hafa með öðrum hætti áhrif á endanlega afstöðu Samkeppniseftirlitsins til mögulegrar undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga. Eins hafði ákvörðun um umrætt samstarf í Norður-Ameríku flutningum ekki áhrif á undirliggjandi rannsókn Samkeppniseftirlitsins á brotum Eimskips og Samskipa á samkeppnislögum eða mögulega niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins í þessu máli.

16.11. Áframhaldandi samráð í Norður-Ameríku flutningum fram til 2018

9344. Þrátt fyrir að engin undanþága hafi verið í gildi eftir 15. apríl 2015 varðandi samstarf Eimskips og Samskipa um sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku er upplýst að fyrirtækin hafi samt sem áður fram haldið háttsemi sinni a.m.k. til júlí 2018. Vísast þar til þess að á grundvelli beiðni lögmanna Eimskips var haldinn fundur í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins 11. júlí 2018. Á fundinum upplýstu lögmennirnir m.a. að Samskip og Eimskip ættu ennþá í samstarfi á flutningaleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku, án undanþáguheimildar. Kunngert var sömuleiðis að þetta samstarf væri af sama meiði og samstarf fyrirtækjanna á þessari leið í gegnum árin og sem fjallað væri um í andmælaskjali eftirlitsins (AI).

9345. Gefur framangreind upplýsingagjöf Eimskips 11. júlí 2018 vísbendingar um áframhaldandi framkvæmd samráðsins.

9346. Í kjölfar fyrrgreinds fundar Eimskips og Samkeppniseftirlitsins, sem Eimskip hafði óskað eftir, sá Samkeppniseftirlitið ástæðu til að senda bréf til fyrirtækisins. Var það sent tveimur dögum eftir fundinn, eða 13. júlí 2018.[4819] Í bréfi eftirlitsins er m.a. leiðbeint um eftirfarandi:

„Samkeppniseftirlitið telur ástæðu til að draga saman hér þær leiðbeiningar sem það veitti Eimskip á fundinum [11. júlí 2018]*:*

- *Rannsóknartímabil andmælaskjalsins nær til og með árinu 2013. Engin rannsókn hefur farið fram á núverandi samstarfi Eimskips við keppinauta og hefur Samkeppniseftirlitið því enga afstöðu tekið til lögmætis slíks samstarfs.*

- *Eimskip verður, eins og önnur fyrirtæki, að gæta þess í starfsemi sinni að bann samkeppnislaga við samráði sé ekki brotið í samskiptum og samstarfi við önnur fyrirtæki. Eimskip ber ábyrgð á því að stöðva þátttöku í ólögmætu samráði, sé það fyrir hendi.*

- *Athygli Eimskips hefur verið vakin á niðurfellingareglum, sbr. m.a. reglur eftirlitsins nr. 890/2005 um niðurfellingu sekta í samráðsmálum. Beiðni um slíka málsmeðferð kom ekki fram á fundinum.*

- *Ákvæði 11. gr. samkeppnislaga geta ekki heimilað ólögmætt samráð keppinauta.*

[4816] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 23.10.2013.
[4817] Bréf Eimskips og Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.12.2013.
[4818] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips og Samskipa, dags. 30.12.2013, 26.03.2014 og 14.08.2014.
[4819] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 13.07.2018.

- *Eldri úrlausnir samkeppnisyfirvalda o.fl. veiti leiðsögn um lögmæti samstarfs t.d. skipafélaga. Eimskip hafi sérfræðinga í samkeppnisrétti í sinni þjónustu.*

- *Telji Eimskip að samstarf við önnur fyrirtæki sé ólögmætt en geti réttlætt undanþágu er félaginu ávallt heimilt að óska eftir slíkri undanþágu. Félaginu er hins vegar ekki heimilt að framkvæma slíkt samstarf nema að fenginni undanþágu Samkeppniseftirlitsins.*

- *Telji Eimskip að tiltekin umfjöllun í andmælaskjali hafi óheppileg áhrif á starfsemi félagsins í dag getur það flýtt fyrir niðurstöðu með því að skila hið fyrsta andmælum við þá umfjöllun.*

Hvorki á framangreindum fundi né í bréfi þessu er tekin afstaða til lögmætis þess samstarfs sem Eimskip hefur upplýst um. Kann slíkt samstarf að vera tekið til rannsóknar síðar."

9347. Framangreint er skýr vísbending um skeytingarleysi Samskipa og Eimskips gagnvart samkeppnislögum. Báðum fyrirtækjunum var ljóst eða þeim hlaut að vera ljóst að slík samvinna milli keppinauta felur í sér brot á samkeppnislögum og er eins og annað ólögmætt samráð ekki heimil nema að fenginni fyrirfram undanþágu samkeppnisyfirvalda, sbr. m.a. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997 og 9/2003.

16.12. Niðurstaða

9348. Hér að framan hefur verið fjallað um samráð Samskipa og Eimskips sem tók til sjóflutninga til og frá Íslandi. Afskipti samkeppnisyfirvalda af samstarfi Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum á rót sína að rekja allt aftur til ársins 1997 og hafa samkeppnisyfirvöld ítrekað staðfest að í því felist ólögmætt samráð sem fer gegn 10. gr. samkeppnislaga þar sem í því felst skipting markaða á milli keppinauta.

9349. Um mitt ár 2008 varð samstarf Samskipa og Eimskips hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu og sýna samtímagögn að áformum um aukið samstarf í sjóflutningum var hrint í framkvæmd.

9350. Hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu tók til umfangsmikils samstarfs í sjóflutningum til og frá Íslandi. Hér að framan hefur verið rakin samvinna fyrirtækjanna vegna:

- Sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.

- Sjóflutninga milli Íslands og annarra hafna vegna flutninga Jóna, helst tengt Bretlandi og Noregi.

- Sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar.

- Sjóflutninga milli Íslands og Færeyja.

- Sjóflutninga á milli Íslands og Evrópu, á grundvelli svonefnds „*neyðarsamkomulags*".

9351. Hefur verið rökstudd sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þetta samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum hafi falið í sér ólögmætt samráð og að sú samvinna sem fólst í því hafi verið hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu sem hófst í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008. Samráð fyrirtækjanna í sjóflutningum var þegar fyrir hendi árið 2008 en jókst með „*Nýtt upphaf*" verkefninu í samræmi við markmið þess. Samstarf Samskipa og Eimskips sem fólst í flutningum Eimskips fyrir Jóna var einnig hluti af þessu samráði og liður í því að auka samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum. Sama gildir um samkomulag fyrirtækjanna um gámanotkun sem fól í sér samstarf um leigu, lán og flutning á gámum en í kjölfar „*Nýtt upphaf*" verkefnisins var þetta samstarf fyrirtækjanna aukið.

9352. Eins og rökstutt er í kafla 11 var samstarf Samskipa og Eimskips hvort tveggja í Norður-Ameríku flutningum og Evrópuflutningum hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var að eða rætt um verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. samvinna og framangreindir fundir Samskipa og Eimskips vegna samstarfs í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku annars vegar og annarra Evrópuríkja hins vegar. Sú samvinna og samstarf sem hefur verið fjallað um í kafla þessu var því liður í *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna og samfelldu samráði þeirra.

9353. Því skal haldið til haga að samvinna Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi sem slík fór gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. ákvarðanir samkeppnisyfirvalda sem raktar hafa verið hér að framan frá árunum 1997-2010, sbr. einnig ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 13/2019 þar sem bent var á að fyrir lægi að *„samstarf skipafélaga um flutninga til og frá Íslandi fer gegn 10. gr. samkeppnislaga“*, sbr. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997 og 9/2003, sbr. einnig umfjöllun í köflum 4 og 5.4.4 í ákvörðun þessari. Hér skiptir máli að fyrirtækin voru með nærri 100% markaðshlutdeild og algjöra yfirburðarstöðu á flutningamarkaðnum. Öll samvinna keppinauta af þessum toga var til þess fallin að draga úr samkeppni milli fyrirtækjanna þar sem hún skapaði hættu að þau færu að taka tillit til hvors annars og dragi úr virkri samkeppni á markaðnum.

9354. Í þessu sambandi er vakin athygli á því að skipafélög sem voru samanlagt með meiri en 30% markaðshlutdeild gátu ekki notið þeirrar undanþágu frá banni við ólögmætu samráði sem fólst í reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009, en henni er nánar lýst í kafla 4.6.7.2. Gátu Samskip og Eimskip því ekki notið slíkrar undanþágu, sbr. b. lið 1. mgr. og 4. mgr. 3. gr. reglugerðarinnar.

9355. Til að samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum bryti ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga varð því að liggja fyrir undanþága Samkeppniseftirlitsins samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Vísast um þetta til m.a. úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2019, *Samskip hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Engin undanþága var á hinn bóginn veitt fyrir samvinnu Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga eða Evrópuflutninga (*„neyðarsamkomulag“*) um langt árabil eða frá 1. september 2004 og til 22. desember 2009 og frá 31. desember 2010 til 30. desember 2013. Þrátt fyrir það héldu fyrirtækin samráði sínu áfram, gegn betri vitund.

9356. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið alvarlega gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. samkeppnislaga með samfelldu samráði við Samskip árin 2008 til 2013 með aðgerðum sem gripið var til eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. einnig *„Nýtt upphaf“* glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008. Í samráðinu við Samskip fólst m.a. samráð um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda og milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. tl. 1.5 og 1.6 í 1. gr. í sáttinni.

9357. Samskip hafa m.a. haldið því fram að samstarf fyrirtækisins við Eimskip í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku hafi verið lögmætt þar sem Samkeppniseftirlitið hafi að fullu verið upplýst um það og veitt undanþágu fyrir því samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga hluta tímabilsins.

9358. Á þetta er ekki unnt að fallast. Samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum, frá árinu 1997 og fram til ársins 2010, og afskipti samkeppnisyfirvalda af því, má draga saman með eftirfarandi hætti:

- 2. júlí 1997 - Ákvörðun nr. 26/1997. Samkomulag Samskipa og Eimskips um samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku talið fara gegn 10. gr. samkeppnislaga en forsendur taldar til þess að veita því undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga til 1. ágúst 2000.

- 23. júlí 2002 – Samskip og Eimskip undirrituðu samkomulag um samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku.[4820] 25. september sama ár sendu fyrirtækin undanþágubeiðni til Samkeppniseftirlitsins.

- 27. mars 2003 - Ákvörðun nr. 11/2003. Samkomulag Samskipa og Eimskips vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum talið fara gegn 10. gr. samkeppnislaga en forsendur taldar til þess að veita því undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga til 31. ágúst 2004.

- 1. september 2004 – Samskip og Eimskip undirrituðu áframhaldandi samkomulag um samstarf vegna flutninga til og frá Norður Ameríku.[4821] Þann 6. september sama ár sendu fyrirtækin undanþágubeiðni til Samkeppniseftirlitsins. Engin undanþága var veitt. Þrátt fyrir það héldu fyrirtækin samstarfinu áfram.

- Nóvember 2006 – Samskip og Eimskip gerðu samning vegna samstarfsins sem taka átti gildi 1. janúar 2007. Sá samningur var ekki undirritaður af báðum aðilum.[4822] 11. janúar 2007 sóttu fyrirtækin um undanþágu til Samkeppniseftirlitsins fyrir samstarfinu. Þrátt fyrir að engin undanþága væri veitt héldu fyrirtækin samstarfinu áfram.

- 7. janúar 2009 - Samskip og Eimskip undirrituðu samkomulag um samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku.[4823] 26. janúar sama ár barst Samkeppniseftirlitinu beiðni frá fyrirtækjunum um undanþágu. Fyrirtækin héldu áfram samstarfinu þrátt fyrir að undanþága væri ekki veitt fyrr en tæpum ellefu mánuðum síðar.

- 22. desember 2009 - Ákvörðun nr. 46/2009. Samkomulagið talið fara gegn 10. gr. samkeppnislaga en forsendur taldar til þess að veita því undanþágu samkvæmt 15. gr. þágildandi samkeppnislaga til 31. desember 2010.

- 9. desember 2010 – Samskip og Eimskip undirrituðu samkomulag um samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku sem gilti til 31. desember 2012.[4824] Beiðni um undanþágu barst Samkeppniseftirlitinu 23 sama mánaðar. Engin undanþága var veitt. Fyrirtækin héldu samstarfinu áfram þrátt fyrir það.

- 30. desember 2013 – Tímabundin undanþága samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga veitt fyrir samstarfinu til 1. apríl 2014 og hún framlengd á þriggja mánaða fresti til 1. apríl 2015.

- 1. apríl 2015 - Eimskip og Samskip upplýstu að fyrirtækin hefðu hætt samstarfi sínu í Norður-Ameríku flutningum.

9359. Af framangreindu liggur fyrir að engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga frá 10. gr. samkeppnislaga var í gildi gagnvart Samskipum og Eimskip frá 1. september 2004 til 22. desember 2009 og frá 31. desember 2010 til 30. desember 2013. Þrátt fyrir það héldu fyrirtækin áfram sama samstarfi í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku frá 1. september 2004 til 22. desember 2009, þegar undanþága var veitt að nýju. Þetta gerðu fyrirtækin þrátt fyrir að samkeppnisyfirvöld hefðu ítrekað

[4820] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015, (fskj. 10, Samningar USA).
[4821] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015, (fskj. 10, Samningar USA).
[4822] Samskip afhenti við rannsókn málsins samning við Eimskip vegna samstarfs í Norður-Ameríku siglingum, sbr. afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015, (fskj. 10, Samningar USA). Það skjal er afhent óundirritað með gildistíma frá 01.10.2006 til 31.10.2008. Eimskip á hinn bóginn afhenti Samkeppniseftirlitinu þann 10.01.2018 annað eintak af Norður-Ameríku samningi sem er undirritað af hálfu þess ([…]) en ekki undirritað af hálfu Samskipa. Afhent skjal frá Eimskip 10.01.2018, liður 2.2 b). Við rannsókn málsins afhentu fyrirtækin þannig sitthvort eintakið af því sem virðast vera samningsdrög frá árinu 2006. Óljóst er eftir hvaða samningi Samskip og Eimskip unnu eftir, þ.e. samningnum frá árinu 2004 eða óundirrituðum drögum frá árinu 2006. Kemur það ekki að sök í máli þessu, enda tilvist samstarfsins á þessum tíma óumdeilt í málinu. Sjá nánari umfjöllun í kafla 7.5.5.2 í ákvörðun þessari.
[4823] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015, (fskj. 10, Samningar USA).
[4824] Afhent tölvuskjal frá Samskipum 10.04.2015, (fskj. 10, Samningar USA).

staðfest að um ólögmætt samstarf væri að ræða sem færi gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þetta var einnig gert þrátt fyrir að það kæmi fram í samningunum að þeir kæmu ekki til framkvæmda (e. *„will not be perfomed"*) nema að fenginni undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.

9360. Þess utan er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að sú undanþága, sem var veitt með ákvörðun nr. 46/2009, hafi verið tekin á grundvelli ófullnægjandi, rangra eða villandi upplýsinga frá Samskipum og Eimskip, sbr. nánari umfjöllun í kafla 34. Í undanþágubeiðni fyrirtækjanna voru engar upplýsingar veittar um samstarf þeirra sem hafði þá þegar átt sér stað fram til janúar 2009 og var enn í framkvæmd þegar undanþágubeiðnin var send Samkeppniseftirlitinu, t.d. í siglingum til og frá Evrópu, sbr. *„neyðarsamkomulagið"*. Þá var ekki upplýst að samningurinn um Norður-Ameríku flutninga hafi aðeins verið einn liður af mörgum í umfangsmiklu samráði fyrirtækjanna sem hófst um mitt ár 2008.

9361. Samtímagögn sýna ítrekuð samskipti á milli æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips allt frá síðari hluta ársins 2008 og fram á árið 2013 en eins og fram hefur komið var samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

9362. Virða ber saman annars vegar gögn um samskipti fyrirtækjanna og hins vegar þær aðgerðir sem ræddar voru og framkvæmdar innan fyrirtækjanna á framangreindu tímabili. Þegar þessi samskipti áttu sér stað sýna samtímagögn að bæði Samskip og Eimskip lögðu mikla áherslu á að hækka verð og náðu fram verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Á sama tíma var fyrir hendi ólögmæt markaðsskipting sem lýsti sér meðal annars í því að Samskip og Eimskip forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars, sbr. umfjöllun í kafla 14. Á grundvelli þessa og samráðsins í heild sinni höfðu Samskip og Eimskip var dregið úr óvissu fyrirtækjanna um markaðsaðgerðir hvors annars. Með vissu um að helsti keppinauturinn myndi ekki reyna að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður fyrir verðhækkanir. Gilti þetta bæði um verðhækkanir gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum og almennar verðhækkanir.

9363. Gögn málsins sýna að Samskip og Eimskip hafi gengið í takti er kom að verðhækkunum og að ákvarðanir um verðhækkanir hafi verið teknar án þess að fyrirtækin hafi óttast viðbrögð hvors annars. Hlutu fyrirtækin mikla gagnrýni viðskiptavina fyrir að hafa ekki hliðsjón af breyttu rekstrarumhverfi og aðstæðum viðskiptavinanna. Þessi gagnrýni hafði engin áhrif á ákvarðanir fyrirtækjanna um verðhækkanirnar.

9364. Þá ber að hafa hugfast að á þessum árum voru aðrir þættir í samráði Samskipa og Eimskips fyrir hendi, m.a. ólögmætt gámasamstarf (kafli 18), samráð í skipaafgreiðslu (sbr. kafla 19) og samráð í landflutningum (kafli 17). Af þessu leiddu einnig talsverð samskipti milli fyrirtækjanna.

9365. Algengt var að í t.d. fundarboðum Samskipa og Eimskips væri aðeins vísað til Norður-Ameríku samstarfsins. Hins vegar sýna samtímagögn að fjallað var um fleiri ótengd málefni sem tengdist flutningastarfsemi fyrirtækjanna á fundunum. Áréttað skal í þessu samhengi að *„neyðarsamkomulagið"* tekur til flutninga milli Íslands og Evrópu. Það hefur því ekkert með beina flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku að gera.

9366. Fundir fyrirtækjanna voru tíðir og sumir *„langir"*. Fundina sátu lykilstjórnendur fyrirtækjanna sem m.a. komu að samkeppnislegri stefnumörkun þeirra og tóku ákvarðanir um verðlagningu. Höfðu Samskip og Eimskip tækifæri á þessum fundum til að ræða hvers konar málefni sem tengdust samfelldu samráði þeirra. Staðfesta gögn málsins að það var gert þótt fyrirtækin hafi leitast við að leyna því.

9367. Til viðbótar ber að líta til þess að í tengslum við og í framhaldi af nefndum fundum áttu sér stað margvísleg önnur samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna. Tíð og reglubundin samskipti um viðkvæm

viðskiptaleg málefni milli keppinauta á markaði eru andstæð markmiði samkeppnislaga en auðvelda á hinn bóginn framkvæmd á ólögmætu samráði. Slík samskipti eru enn varhugaverðari þegar viðkomandi fyrirtæki hafa, eins og Samskip og Eimskip, sameiginlega mikla yfirburði á viðkomandi mörkuðum. Samskipti sem stjórnendur fyrirtækjanna hafa átt á og í tengslum við nefnda fundi, m.a. til undirbúnings samningum um flutninga til og frá Norður-Ameríku og til gerðar „*neyðarsamkomulags*", eru augljóslega af þessum toga.

9368. Í bréfum Samskipa og Eimskips til Samkeppniseftirlitsins hefur verið staðhæft að markmiðið með samvinnu fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum væri *„að samkeppni ríki á viðkomandi markaði reglubundinna beinna sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku, til hagsbóta fyrir neytendur*."[4825] Að mati Samkeppniseftirlitsins eiga þau atvik sem rakin eru í kaflanum hér að framan, sem og í umfjöllun í kafla 14 um markaðsskiptingu og verðsamráð fyrirtækjanna í tengslum við samskipti þeirra á grundvelli Norður-Ameríku samstarfsins, ekkert skylt við samkeppni.

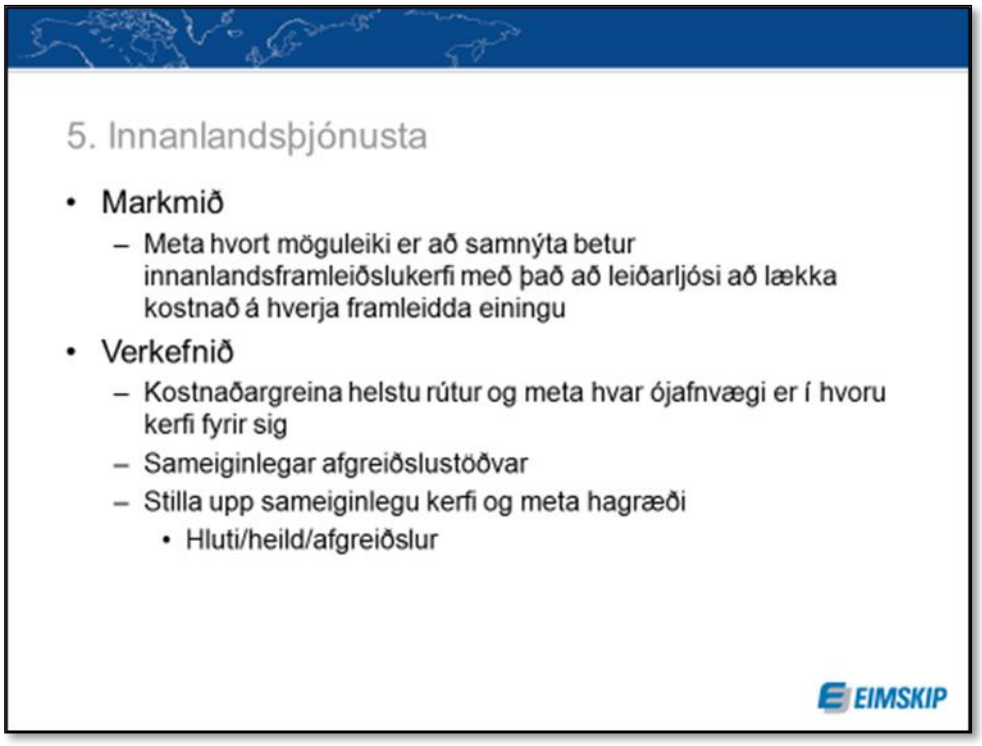
[4825] Bréf frá Eimskip og Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.01.2009 og 23.12.2010.

17. SAMRÁÐ Í LANDFLUTNINGUM

17.1. Einn liður í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips

9369. Áður en fjallað verður um samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum árin 2009 til 2013 er rétt að rifja upp að samráð í landflutningum var einn efnisþátta *„Nýtt upphaf“* verkefnis Samskipa og Eimskips, sbr. nánar í kafla 7.4., 7.5.3. og 11.11. Líkt og þar greinir var markmið Samskipa og Eimskips með verkefninu að meta *„hagkvæmni“* tiltekinna verkefna með því að *„auka samstarf“* milli Samskipa og Eimskips, sbr. glærurnar sem (E)forstj vistaði 9. júní 2008. Á þessum tíma var þegar fyrir hendi ólögmætt samráð milli fyrirtækjanna sem hélt áfram og var aukið eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst og varð hluti af samfellda samráði fyrirtækjanna. Hluti af hinu viðvarandi samráði laut að samstarfi þeirra í landflutningum.

9370. Í *„Nýtt upphaf“* glærum (E)forstj frá 9. júní 2008 sagði eftirfarandi um landflutninga:



9371. Í samræmi við önnur samtímagögn er í glærunni vísað til samstarfs milli Samskipa og Eimskips sem þegar var fyrir hendi. Þannig átti að meta möguleika á því að *„samnýta betur“* landflutningakerfi fyrirtækjanna. Gert var ráð fyrir samvinnu og upplýsingaskiptum um viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Samkvæmt framangreindri glæru átti vinnuhópurinn sem *„Nýtt upphaf“* glærur (E)forstj tiltaka að hafi verið stofnaður til þess að *„kostnaðargreina“* helstu flutningaleiðir og meta *„hvar ójafnvægi er í hvoru kerfi fyrir sig“*. Einnig átti að kanna kosti þess að ganga enn lengra í samstarfi og athuga hvort stilla ætti upp sameiginlegu landflutningakerfi og afgreiðslustöðvum Samskipa og Eimskips. Var þessu verkefni, eins og öðrum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið, hrint í framkvæmd og þar að auki af hálfu lykilstjórnenda fyrirtækjanna að undirlagi (S)forstj og (E)forstj, sbr. kafla 7.5.3.

9372. Til viðbótar áttu yfirmenn landflutninga hjá Samskipum og Eimskip ítrekað fundi og samskipti á árinu 2008 og er það mat Samkeppniseftirlitsins að efni fundanna hafi tengst vinnu við *„Nýtt upphaf“* verkefnið

sem dagsett er í júní 2008. Þeir sem báru ábyrgð á málefnum sem féllu undir landflutningasamráðið á *„Nýtt upphaf“* glærunum, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, hittust t.d. á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 en um frekari samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl er fjallað víða í ákvörðun málsins, sbr. t.d. kafla 8.7, 8.15.3 og 8.16.7. Rifja ber einnig upp að á þessum tíma hafði talsverður árangur náðst í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips, m.a. þeim verkþætti sem tók til samnýtingar flutningakerfa í landflutningum, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.11 um glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 30. september 2008. Í kafla 7.7.2.1 er jafnframt varpað ljósi á ranga upplýsingagjöf (E)frkvstj-innanl fyrir hönd Eimskips þann 10. september 2013 en aðspurður upplýsti hann ekki um samskipti sín við (S)frkvstj-innanl.

9373. Í október 2008 unnu Samskip og Eimskip áfram að framgangi þessa þáttar *„Nýtt upphaf“* verkefnisins um aukið samstarf í landflutningum. Má sjá þetta af tölvupósti lögmannstofunnar Logos til (E)frkvstj-innanl fimmtudaginn 2. október 2008 um *„Nýtt mál“* og var í honum vísað til samtals Logos og (E)frkvstj-innanl deginum á undan.[4826] Samkvæmt afhentu gagni frá Eimskip lagði Logos fram minnisblað til Eimskips ((E)frkvstj-innanl) og Samskipa ((S)frkvstj-innanl) þann 10. október 2008. Fram kemur í inngangi minnisblaðsins að það væri tekið *„saman að beiðni ofangreindra félaga* [Eimskips og Samskipa] *vegna möguleika á samstarfi og/eða sameiningu á starfsemi félaganna á markaði fyrir innanlandsflutninga.“* Um þetta vísast nánar til kafla 8.17.15.

9374. Þann 16. október 2008 var, að beiðni Samskipa og Eimskips, haldinn fundur með Samkeppniseftirlitinu vegna mögulegs samstarfs fyrirtækjanna á landflutningamarkaði. (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, æðstu stjórnendur landflutningadeilda fyrirtækjanna, sátu fundinn fyrir þeirra hönd en gögn málsins sýna að umræddir stjórnendur höfðu ríka aðkomu að framkvæmd samráðs fyrirtækjanna. Um aðdraganda og efni fundarins hefur verið fjallað í kafla 8.19.6 en á fundinum voru í stórum dráttum kynntar hugmyndir fyrirtækjanna að hugsanlegu samstarfi á landflutningamarkaði, annað hvort með stofnun sameiginlegs fyrirtækis eða með samnýtingu kerfa af einhverju tagi. Ljóst er að Samskipum og Eimskip var kunnugt um að samstarf þeirra í landflutningum væri háð veitingu undanþágu frá banni samkeppnislaga við ólögmætu samráði keppinauta. Óskuðu fyrirtækin hins vegar aldrei eftir slíkri undanþágu. Þá var á fundinum hvorki upplýst um *„Nýtt upphaf“* verkefnið né annað samráð Samskipa og Eimskips.

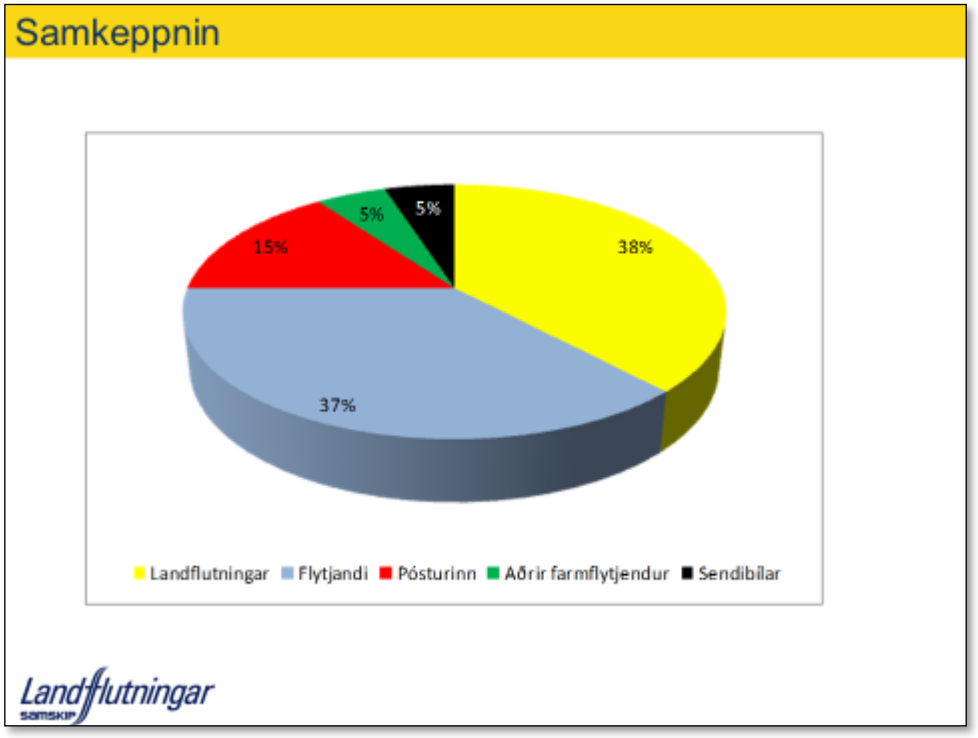
9375. Samskipum var þannig ljóst að samráð fyrirtækjanna í landflutningum væri aðeins heimilt á grundvelli undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislega (eða í formi samþykkts samruna). Þrátt fyrir það hélt samráð fyrirtækjanna áfram án þess að óskað væri eftir undanþágu eins og nánar verður gerð grein fyrir. Í því samhengi má rifja upp fyrirmæli (E)forstj til (E)frkvstj-innanl 10. október 2008 þess efnis að halda skyldi viðræðum við Samskip áfram og glærur frá (E)frkvstj-innanl frá 14. október 2008 þar sem sagði: *„Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu“*, sbr. kafla 7.5.3 og kafla 8.17.15.

9376. Í mgr. 561-563 í athugasemdum Samskipa við AII segir að samstarf Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði tengist ekki *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Hins vegar hafi fyrirtækin átt í afmörkuðum viðskiptum sem hafi ekki farið gegn samkeppnislögum. Þá segja Samskip fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á síðari hluta ársins 2008 ekki hafa tengst *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Samkeppniseftirlitið telur þessar skýringar Samskipa ekki í samræmi við samtímagögn og er fjallað um það nánar í kafla 28.

[4826] Afhentur tölvupóstur frá Eimskip. Fskj. 19 með athugasemdum Eimskips við AI.

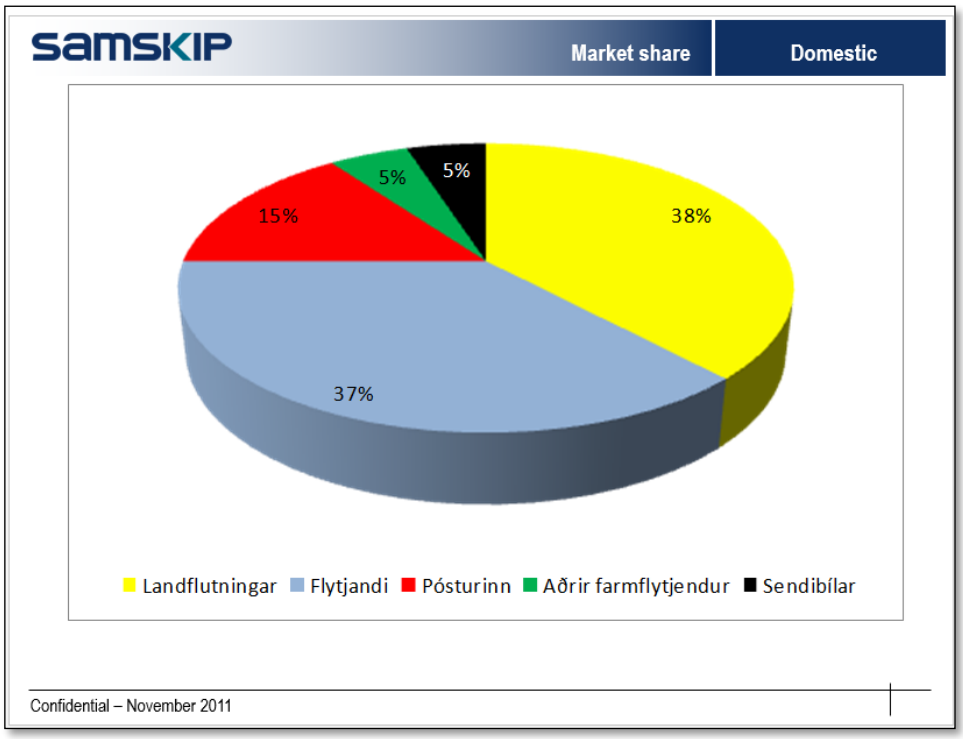
17.2. Yfirburðastaða Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði

9377. Í kafla 3 er gerð grein fyrir markaðshlutdeild á landflutningamörkuðum á rannsóknartímabili málsins. Sýnir sú umfjöllun að Eimskip og Samskip höfðu saman algjöra yfirburði á þessu sviði. Sú umfjöllun og mat eftirlitsins er í samræmi við samtímagögn frá fyrirtækjunum sjálfum. Gagnlegt er til samanburðar að hafa hér hliðsjón af glærum (S)forstj frá febrúar 2010. Kemur þar fram mat Samskipa á stöðu fyrirtækisins og keppinauta í einstökum landshlutum (markaðshlutdeild Samskipa og Eimskips metin milli 75%-97% eftir einstökum landshlutum).[4827] Í annarri glærukynningu sem lögð var fyrir stjórnarfund Samskipa þann 3. janúar 2011 var eftirfarandi glæra sett fram sem sýndi mat Landflutninga á stöðu fyrirtækisins og keppinauta þess á markaðnum á þeim tíma. Var markaðshlutdeild Samskipa áætluð 38% og Eimskips 37%.[4828]



9378. Í glærukynningu (S)frkvstj-innanl frá 6. nóvember 2011 var stöðunni á landflutningamarkaði lýst svo:

[4827] Sbr. glærur 61-65. Sjá nánar um þessar glærur í kafla 14.17.
[4828] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8471.



9379. Samkvæmt þessu mati framkvæmdastjóra landflutninga Samskipa voru Eimskip og Samskip langöflugustu fyrirtækin í landflutningum hér á landi.[4829]

9380. Af innanhúsgögnum Eimskips má jafnframt ráða að fyrirtækið hafi metið markaðshlutdeild Flytjanda vera á bilinu 40-45% á árunum 2009-2012.[4830]

9381. Framangreind gögn styðja niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins á stöðu Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði. Er ljóst að Eimskip og Samskip höfðu mikla yfirburði á markaðnum og að mikil fákeppni ríkti á honum, líkt og á öðrum sviðum vöruflutninga hér á landi. Við slíkar aðstæður er krafa samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og bann við hvers konar samskiptum milli þeirra, sem hafa að markmiði að raska samkeppni eða eru til þess fallin, mjög rík. Varðandi þetta skal sömuleiðis hafa í huga yfirburðastöðu Samskipa og Eimskips gegnum flutninganetin sem þau stjórnuðu með minni landflutningafyrirtækjum. Í ofanálag má segja að bæði Samskip og Eimskip séu og hafi verið lóðrétt samþætt á öllum sviðum vöruflutninga hér á landi.

17.3. Samstarf Samskipa og Eimskips við minni flutningafyrirtæki

9382. Fyrir liggur að auk samstarfs sín á milli áttu Samskip og Eimskip, hvort fyrir sig, einnig í samvinnu við minni landflutningafyrirtæki (hér nefnd samstarfsfyrirtæki). Eftirfarandi má t.d. ráða af bréfum Samskipa og Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá árinu 2010 um skipulag landflutninga og samstarf Samskipa og Eimskips við þessi fyrirtæki.

9383. Segja má að flutningamiðstöðvar annars vegar Eimskips (Flytjanda) og Samskipa (Landflutninga) í Reykjavík hafi verið aðaldreifistöðvar fyrir landflutningakerfin á Íslandi. Almennt er fyrirkomulagið þannig að samstarfsfyrirtækin, sem flytja til og frá Reykjavík, eru með sitt rými eða bás á hvorri stöð.

[4829] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.928572.
[4830] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.429841 Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.34932.

Eftir atvikum koma þau við á hvorri stöð og taka eða losa vörur á stöðvunum og halda svo áfram til þess áfangastaðar á landsbyggðinni sem þau sinna.

9384. Hlutverk samstarfsfyrirtækjanna var tvíþætt:

- Annars vegar að flytja fyrir Samskip og Eimskip (for- og áframflytja) vörur tengdar sjóflutningi til og frá Íslandi. Má þá segja að þessi samstarfsfyrirtæki séu eins konar verktakar sem sinna flutningum til og frá áfangastöðum á landsbyggðinni sem Eimskip og Samskip sinna ekki með eigin bílum (hér eftir nefndir *samstarfsflutningar*).

- Hins vegar eigin flutningar samstarfsfyrirtækjanna, gjarnan fyrir viðskiptavini í heimabyggð. Kunna þetta að vera flutningar sem ekki tengjast sjóflutningum en geta þó gert það (hér eftir nefndir *eigin flutningar*).

9385. Í fyrirliggjandi afhentum samningum Eimskips við samstarfsfyrirtækin segir að þau taki að sér að flytja vörur fyrir Eimskip á milli Reykjavíkur og heimasvæðis viðkomandi á þeim kjörum sem Eimskip semji um við viðskiptavini sína. Hins vegar skuldbindur Eimskip sig til að vera í samráði við flutningsaðilana í tilboðsgerð. Flutningsaðili skal beina flutningum (væntanlega eigin flutningum) inn í flutningakerfi Eimskips eins og kostur er og koma fram f.h. Eimskips gagnvart viðskiptavinum á svæðinu.[4831]

9386. Við sameinaða rannsókn á landflutningamarkaðnum, sbr. kafla 2.3, var óskað upplýsinga um verðlagningu á flutningum hjá samstarfsfyrirtækjunum. Í svari Eimskips sagði að sölustjórar fyrirtækisins sjái um að verðleggja flutning á öllum leiðum en í samstarfi við viðkomandi flutningsaðila. Þegar um stærri samninga væri að ræða þá ákveddu samstarfsaðilarnir alfarið það verð sem þeir vilji bjóða á sinni flutningsleið. Einnig sagði að sölustjórar Eimskips séu oftast þeir sem selji þjónustuna hvort sem Eimskip sé „*tekjuaðili*" eða samstarfsfyrirtækin. Samstarfsfyrirtækin séu alltaf „*tekjuaðilar*" á sinni leið en í staðinn fái Eimskip þóknun í formi stöðvargjalda.

9387. Samkvæmt þessum skýringum hefur fyrirkomulagið verið þannig að sölustjórar Eimskips, ýmist einir eða með samstarfsfyrirtækjunum, verðleggja innanlandsflutningana. Minni landflutningafyrirtækin í flutninganetinu hafa verið „*tekjuaðilar*" og fengið tekjurnar óskiptar að öðru leyti en því að Eimskip hefur fengið þóknun í formi stöðvargjalda. Það má hugsa sér ímyndað dæmi:

- Viðskiptavinur vill semja við Eimskip um flutning erlendis frá til Reykjavíkur en þaðan áfram til annars vegar Akureyrar og hins vegar Hesteyrar. Eimskip býður verð á milli Reykjavíkur og Akureyrar og tekur sjálfstæða verðákvörðun fyrir þann legg enda sinnir fyrirtækið flutningum á leiðinni með eigin flutningabílum. Varðandi Reykjavík-Hesteyri þá sinnir Eimskip ekki flutningum þangað með eigin flutningabílum. Eimskip leitar því til samstarfsfyrirtækis, og fyrirtækin semja um verð fyrir viðskiptavininn eða samstarfsfyrirtækið ákveður verð sem Eimskip þarf að samþykkja. Samstarfsfyrirtækið fær því vitneskju um verð Eimskips til viðskiptavinarins.

9388. Fyrirkomulag af þessum toga er afar viðkvæmt í samkeppnislegu tilliti. Eimskip og samstarfsfyrirtækið eru keppinautar í flutningum innanlands og eiga því hvort fyrir sig að taka sjálfstæða verðákvörðun á því sölustigi sem þau starfa. Út frá samkeppnislegum sjónarmiðum ætti Eimskip að kaupa rými í flutningabíl samstarfsfyrirtækisins. Eimskip myndi því m.ö.o. starfa eins og flutningsmiðlun og myndi ákveða sjálft verð til sinna viðskiptavina og flutningafyrirtækið verðið til Eimskips fyrir flutningarýmið.

[4831] Ljóst er að þetta fyrirkomulag hefur verið lengi í gildi. Sjá t.d. þjónustusamning milli Eimskips og Vörumiðlunar ehf. frá 5.10.2006, sbr. afhent skjal frá Eimskip þann 31.05.2010 (merkt fylgiskjal 43). Sjá einnig afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 23.03.2015, fskj. 6. Þjónustusamningur milli Eimskips og Ragnars og Ásgeirs ehf. frá 01.01.2014.

9389. Við rannsókn málsins lágu ekki fyrir jafn nákvæmar útskýringar á fyrirkomulagi verðlagningar til viðskiptavina Samskipa þegar flutningum var sinnt af samstarfsfyrirtækjum. Vísbendingar eru þó um að sama eða svipað fyrirkomulag hafi verið ríkjandi. Í mgr. 316-322 í athugasemdum Samskipa við AI segir að verðlagning á akstursleiðum hafi verið í höndum samstarfsaðila Samskipa en Samskip séð um innheimtu. Því sé ekki rétt að fyrirkomulag samstarfs Samskipa við minni fyrirtæki sé *„afar viðkvæmt í samkeppnislegu tilliti*". Þá séu Samskip ekki í samkeppni við akstursaðila sem flytja á ákveðnum leiðum þar sem Samskip starfi ekki á sömu akstursleið.

9390. Við rannsókn málsins óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Samskip tilgreindu það samstarf sem fyrirtækið hefði átt í við önnur flutningafyrirtæki á Íslandi auk afrita af þeim samningum sem lægju því til grundvallar. Samskip veittu Samkeppniseftirlitinu upplýsingarnar 31. janúar 2020. Þar á meðal voru samningar við fyrirtækin Ragnar og Ásgeir annars vegar og Vörumiðlun hins vegar.

9391. Í þeim kemur fram að umrædd flutningsfyrirtæki, þ.e. Ragnar og Ásgeir annars vegar og Vörumiðlun hins vegar, ákveði gjöld fyrir þá flutningsþjónustu sem þau veita á þeirri flutningsleið sem samningur tekur til. Þá segir að Samskip annist tilboðsgerð fyrir hönd samstarfsfyrirtækjanna gagnvart viðskiptavinum á höfuðborgarsvæðinu og í tilviki *„stærri flutninga*". Einnig sé samið um að *„ef fleiri en einn afgreiðslukaupi* [innsk. flutningsfyrirtæki] *flytja til sama svæðis skulu Landflutningar setja ákveðnar reglur um verkskiptingu á milli flutningsaðila og þjónustu.*" Loks segir m.a. að Samskip innheimti öll flutningsgjöld frá viðskiptavinum og að samstarfsfyrirtækin skuli veita Samskipum upplýsingar um viðskiptakjör þeirra.

9392. Í þessu fólst að umrædd samstarfsfyrirtæki Samskipa sáu um verðlagningu flutninga sinna nema þegar viðskiptavinurinn var stór eða frá höfuðborgarsvæðinu. Er því ekki rétt að samstarfsfyrirtæki Samskipa hafi alfarið séð sjálf um verðlagningu flutninga fyrir Samskip. Af svörum Samskipa er ljóst að samstarfsfyrirtækin voru skuldbundin til að veita Samskipum upplýsingar um viðskiptakjör viðskiptamanna. Af því leiðir að fyrirtækin hafa deilt sín á milli viðkvæmum upplýsingum í samkeppnislegu tilliti. Loks felst í framangreindu að flytji fleiri en eitt fyrirtæki á sömu flutningsleið skulu Samskip setja *„ákveðnar reglur um verkskiptingu á milli flutningsaðila*". Ekki liggur fyrir hvað felst í þessu síðastnefnda en svo virðist sem Samskip hafi á þessum grundvelli talið sér heimilt að skipta viðskiptum á milli þeirra flutningsfyrirtækja sem störfuðu á viðkomandi leið.

9393. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að það fyrirkomulag sem lýst er hér að framan sé afar viðkvæmt í samkeppnislegu tilliti. Í ákvörðun þessari er aftur á móti ekki tekin afstaða til þess hvort upplýsingaskipti Samskipa við samstarfsfyrirtæki og samstarf um m.a. verðlagningu feli í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Það kann aftur á móti að vera tekið til athugunar síðar, sbr. og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018, *Samruni Vörumiðlunar ehf. og Fitja-Vörumiðlunar ehf.*, en flutningsfyrirtækjum ber sjálfum að leggja mat á hvort lögbundin skilyrði fyrir samstarfi þeirra séu uppfyllt, sbr. 10. og 15. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005, sbr. einnig gr. 5.2 í kafla 35.5 um ákvörðunarorð.

17.4. Samráð á flutningaleiðum og í afgreiðslum víðsvegar um landið

17.4.1. Upprifjun

9394. Líkt og rakið er í kafla 5.11 hófst samstarf Samskipa við Eimskip í landflutningum a.m.k. ekki seinna en í ársbyrjun 2005 þegar Eimskip öðlaðist yfirráð í fyrirtækinu Norðurfrakt. Frá því tímamarki áttu Samskip í ólögmætu samráði við Eimskip í gegnum Norðurfrakt um flutninga á milli Siglufjarðar og Reykjavíkur og Siglufjarðar og Akureyrar auk þess sem Eimskip rak vöruafgreiðslur í nafni Samskipa á Ólafsfirði og Siglufirði. Þegar Eimskip eignaðist Norðurfrakt að fullu í janúar 2007 áttu fyrirtækin í samstarfi um flutninga á milli Reykjavíkur og Akureyrar, Akureyrar og Siglufjarðar, Ólafsfjarðar og Dalvíkur,

Siglufjarðar og Reykjavíkur (fiskflutningar) auk reksturs Eimskips á vöruafgreiðslum fyrir Samskip á Ólafsfirði og Siglufirði. Í janúar 2008 tók Eimskip loks við öllum flutningum til Ólafsfjarðar fyrir Samskip. Þá sýna samtímagögn að fyrirtækin ákváðu sameiginlega það verð sem Eimskip innheimti fyrir flutningaþjónustu hjá viðskiptavinum Samskipa eða í viðskiptum sem félagið aflaði, sbr. eftirfarandi ummæli í samskiptum innan Eimskips: *„Ég er búinn að láta Landflutninga [Samskip] hækka allan fisk frá Siglufirði um 10 %*", sbr. kafla 5.11.4.

9395. Af glærukynningu Eimskips frá 23. febrúar 2006 sést að Eimskip hafði í huga að auka samstarf við Samskip til muna en í kynningunni er m.a. fjallað um umtalsvert samráð við Samskip. Sama ár áttu fyrirtækin í m.a. samningaviðræðum um aukið samstarf í landflutningum, sbr. umfjöllun í kafla 5.11.3. Þar er m.a. fjallað um að *„tvíhliða samningur h[afi] legið hjá Samskip síðan í júní 2006*". Glærukynning (S)frkvstj-innanl frá janúar 2007 og gögn Eimskips frá árinu 2006 staðfesta jafnframt að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækja og sýna gögnin að Samskipum hafi verið gerð grein fyrir því að Eimskip vildi hækka verð á landflutningum. Í kafla 5.11 er jafnframt rakið hvernig samstarf Samskipa við Eimskip á landflutningamarkaði færðist í aukana á árunum 2007 og 2008, og aftur í kjölfar *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem hófst í júní 2008. Af þeim atvikum má ráða að áform fyrirtækjanna frá 2006 um að auka samstarf í landflutningum hafi orðið að veruleika.

9396. Samstarf Samskipa við Eimskip í landflutningum var aukið enn frekar á fyrri hluta ársins 2008. Til viðbótar við þær leiðir sem voru hluti af samstarfi fyrirtækjanna í gegnum Norðurfrakt hófu fyrirtækin samstarf í flutningum á milli Akureyrar og Egilsstaða í febrúar 2008 og Egilsstaða og Seyðisfjarðar, Húsavíkur og Vopnafjarðar og Húsavíkur og Þórshafnar í maí 2008. Því til viðbótar var annað samstarf rætt á milli fyrirtækjanna á fyrri hluta ársins 2008. *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sem hófst í júní 2008, hafði það að markmiði að kanna möguleika á auknu samstarfi Eimskips og Samskipa m.a. í landflutningum. Aukið samstarf varð síðan að veruleika m.a. í september 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.5. Á grundvelli samráðsins miðluðu fyrirtækin viðkvæmum viðskiptaupplýsingum sín á milli.

17.4.2. Yfirlit yfir samráðið

9397. Líkt og vikið er að í kafla 5.11 hóf Samkeppniseftirlitið á árinu 2010 rannsókn á háttsemi fyrirtækja sem starfa á landflutningamarkaði. Í þeirri rannsókn átti meðal annars að taka til skoðunar samstarf Samskipa og Eimskips við minni samstarfsfyrirtæki. Stóð sú rannsókn yfir þegar Samkeppniseftirlitið hóf á árinu 2013 rannsókn á starfsemi Eimskips og Samskipa á m.a. sjóflutningamarkaði.

9398. Við umrædda rannsókn á landflutningamarkaði aflaði Samkeppniseftirlitið gagna og upplýsinga frá Eimskip og Samskipum, sbr. bréf, dags. 29. mars 2010. Fyrirtækin settu fram sjónarmið sín með bréfum, dags. 19. og 28. maí 2010. Í bréfunum var upplýst að fyrirtækin ættu í samstarfi á fjölmörgum flutningaleiðum víðsvegar um landið auk þess sem þau ættu í samstarfi um tilteknar vöruafgreiðslur á landsbyggðinni.

9399. Á grundvelli gagna sem fundist hafa í málinu og upplýsinga frá Samskipum og Eimskip sem veittar voru í fyrrgreindum bréfum til Samkeppniseftirlitsins er ljóst að Samskip og Eimskip áttu í reglubundnu samstarfi á eftirfarandi flutningaleiðum og vöruafgreiðslum á rannsóknartímabilinu:

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

- Flutningaleiðin á milli Húsavíkur og Vopnafjarðar – Eimskip flytur fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Húsavíkur og Þórshafnar – Samskip flytja fyrir Eimskip.
- Flutningaleiðin á milli Akureyrar og Egilsstaða – Samskip flytja fyrir Eimskip og Eimskip flytur fyrir Samskip.
- Flutningaleiðin á milli Reyðarfjarðar og Stöðvarfjarðar/Breiðdalsvíkur – Eimskip flytur fyrir Samskip.[4832]
- Flutningaleiðin á milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar – Samskip flytja fyrir Eimskip.[4833]
- Flutningaleiðin á milli Grímseyjar og Árskógssands – Samskip reka ferjuna Sæfara og flytja fyrir Eimskip.
- Flutningaleiðin á milli Landeyjarhafnar/Þorlákshafnar og Vestmannaeyja – Eimskip rekur Herjólf og flytur fyrir Samskip.
- Samstarf um vöruafgreiðslur var eftirfarandi:
  - Ólafsfjörður: Norðurfrakt annast vöruafgreiðslu fyrir Landflutninga.
  - Siglufjörður: Til 1. júní 2008 annaðist Norðurfrakt vöruafgreiðslu en samdi þá við Fiskmarkaðinn um vöruafgreiðslu. Afgreiðir fyrir bæði Eimskip og Samskip.
  - Djúpivogur: Eimskip afgreiðir vörur fyrir Samskip. Aðeins þjónusta á staðnum.
  - Þórshöfn: Samskip afgreiðir vörur fyrir Eimskip.[4834]
- Þá hafa Eimskip og Samskip upplýst um eftirfarandi samstarf í fiskflutningum:
  - Eimskip flytur fisk fyrir Samskip á milli:
    - Húsavíkur og Reykjavíkur.
    - Siglufjarðar og Reykjavíkur.
  - Samskip flytja fisk fyrir Eimskip á milli:
    - Þórshafnar og Reykjavíkur.
    - Dalvíkur og Reykjavíkur.
- Eimskip og Samskip flytja fisk á milli Austfjarða og Reykjavíkur fyrir hvort annað.

9400. Samskip hafa við rannsókn málsins upplýst að framangreint samstarf fyrirtækisins við Eimskip hafi byggst á munnlegum samningum og að framkvæmd þess hafi verið eftir hentugleika hverju sinni.[4835] Gögn sýna að a.m.k. árin 2006 og 2008 hugðust Eimskip og Samskip gera skriflegt samkomulag um samstarf sitt á landflutningamarkaði. Sjá nánari umfjöllun um þetta í kafla 5.11.3. og 5.11.4. Til viðbótar liggja fyrir í málinu óundirrituð eintök af tveimur skriflegum samningum milli Eimskips og Samskipa frá árinu 2008, um samstarf á einstaka landssvæðum, sbr. umfjöllun hér á eftir. Þá liggur einnig fyrir að

[4832] Samstarfið hófst árið 2010 og stóð a.m.k. út rannsóknartímabilið.
[4833] Samstarfið hófst árið 2010 og stóð a.m.k. út rannsóknartímabilið.
[4834] Í mgr. 568 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að árið 2009 hafi verktaki sem sá um vöruafgreiðslu fyrir Samskip á Þórshöfn hætt rekstri og Samskip tekið yfir rekstur afgreiðslustöðvarinnar. Eimskip hafi á þeim tíma óskað eftir því að Samskip tækju að sér afgreiðsluþjónustu fyrir Eimskip. Sjá einnig bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010.
[4835] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.01.2016.

Eimskip og Samskip gerðu árið 2010 nýja tilraun til að gera skriflegt samkomulag um víðtæka *„gagnkvæma landflutningaþjónustu“* fyrirtækjanna.[4836]

9401. Ekkert af framangreindum drögum hafa fundist eða verið afhent undirrituð eða fullunnin. Eimskip og Samskip sóttu aldrei um undanþágu til Samkeppniseftirlitsins vegna samstarfsins í landflutningum og var undanþága skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga því aldrei veitt vegna samstarfsins. Þrátt fyrir það sýna samtímagögn að samstarf það sem lýst er í samningsdrögum milli Eimskips og Samskipa var í raun og veru fyrir hendi á rannsóknartímabilinu.

9402. Þá hefur rannsókn Samkeppniseftirlitsins leitt í ljós að til viðbótar við framangreinda samninga Eimskips og Samskipa áttu fyrirtækin í samstarfi um gagnkvæma flutninga á mun fleiri flutningaleiðum víðsvegar um landið. Skjal sem var síðast vistað á heimasvæði Eimskips 5. október 2012 og nefnist *„Eimskips samskip verð“* varpar nánara ljósi á það, þ.e. á hvaða áætlunarleiðum samstarf átti sér stað. Í umræddi skjali koma fram upplýsingar um verð sem Samskip og Eimskip höfðu samið um sín á milli vegna umrædds samstarfs á flutningsleiðum um landið allt. Af skjalinu leiðir að Samskip og Eimskip áttu a.m.k. í samstarfi á umræddum áætlunarleiðum á einhverjum tímapunkti á rannsóknartímabilinu:

<u>Eimskip flytur fyrir Samskip</u>

- Húsavík – Reykjavík
- Neskaupstaður – Reykjavík
- Neskaupstaður – Reyðarfjörður
- Þórshöfn – Húsavík
- Reyðarfjörður – Breiðdalsvík
- Breiðdalsvík – Seyðisfjörður
- Höfn – Eskifjörður
- Breiðdalsvík – Reykjavík
- Siglufjörður – Reykjavík
- Akureyri – Reykjavík
- Dalvík – Reykjavík
- Húsavík – Reykjavík
- Þórshöfn – Reykjavík
- Bakkafjörður – Reykjavík
- Austfirðir – Reykjavík
- Djúpivogur – Reykjavík

[4836] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, minnislykill 4 vegna 11. tölul. „*Samstarfsamningur Samskip*“, síðast vistað 22.09.2010. Um mitt ár 2010, þ.e. þann 8. júní 2010, spurði […], að því hvort hafin væri vinna við undanþágubeiðnir til Samkeppniseftirlitsins vegna „landflutningamálsins“ og hvort ekki væri fínt að setja það í gang, væri það þá þegar ekki farið af stað, sbr. afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.545472. Gögn Eimskips sýna einnig að drög að undanþágubeiðni til Samkeppniseftirlitsins var fyrirliggjandi í október 2010. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.29406-000003. Afhentur tölvupóstur frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. […] Hluti samskiptanna voru afhent þar sem […]: *„Ok, Samskip er ekki búið að fá þetta. Ég fer yfir með […] í næstu viku og við gefum comment*“. Sjá aftur tölvupóst frá […] með sama heiti, dags 27.10.2010, og áframsendingu […] til […]: *„Sæll, hvenær hafi þið tíma til að kíkja á þetta? Veit að það eru allir á haus í áætlanagerð þessa dagana*“. Afhentur tölvupóstur frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. […]

- Vestmannaeyjar – Reykjavík
- Húsavík – Akranes
- Siglufjörður – Dalvík
- Akureyri – Dalvík
- Akureyri – Húsavík
- Akureyri – Þórshöfn
- Húsavík – Raufarhöfn
- Húsavík – Þórshöfn

Samskip flytja fyrir Eimskip

- Egilsstaðir – Reykjavík
- Breiðdalsvík – Reykjavík
- Þórshöfn – Reykjavík
- Dalvík – Reykjavík
- Dalvík – Húsavík
- Stöðvarfjörður – Reykjavík
- Djúpivogur – Reykjavík
- Fáskrúðsfjörður – Reykjavík
- Egilsstaðir – Seyðisfjörður
- Þórshöfn – Bakkafjörður
- Þórshöfn - Akureyri

9403. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst af framangreindu Excel-skjali Eimskips að Eimskip og Samskip sömdu um kjör sín á milli um flutninga á viðkomandi leiðum. Það sýnir að samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum var ekki takmarkað við þær flutningaleiðir sem fyrirtækin áttu í reglubundnu samstarfi á og fyrirtækin höfðu upplýst Samkeppniseftirlitið um árið 2010. Hefur rannsókn Samkeppniseftirlitsins leitt í ljós að samstarfið var mun umfangsmeira og tók til mun fleiri leiða en upplýst var í fyrstu. Var samstarfið tilfallandi og óreglubundið og að því er virðist eftir hentugleika hverju sinni. Er slíkt samstarf fyrirtækja óheimilt, enda gerir bannið við samráði í 10. gr. samkeppnislaga ráð fyrir að keppinautar á markaði séu sjálfstæðir. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að samstarf af framangreindum toga er í eðli sínu til þess fallið að takmarka framboð auk þess sem það getur skapað vettvang fyrir frekari ólögmæta samninga og upplýsingaskipti. Skal þessu ólögmæta samstarfi fyrirtækjanna nú lýst nánar.

17.4.3. Nánar um samstarf á einstökum leiðum og afgreiðslum

9404. Líkt og fjallað er um í kafla 5.11 má rekja samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum a.m.k. til ársins 2005. Neðangreint yfirlit sýnir hvernig samstarf fyrirtækjanna var aukið á árunum 2005 til 2013.

Árið 2005[4837]

[4837] Sjá kafla 5.11.2.

- Eimskip öðlaðist yfirráð í Norðurfrakt eftir kaup á 70% eignarhlut í fyrirtækinu. Samrunaaðilar sendu Samkeppniseftirlitinu ekki samrunatilkynningu vegna kaupanna þó þau hafi verið tilkynningarskyld samkvæmt þágildandi samkeppnislögum. Með kaupunum hófst samstarf Eimskips og Samskipa á eftirfarandi flutningaleiðum og afgreiðslum:
    - Reykjavík – Siglufjörður (Eimskip flutti fyrir Samskip)
    - Siglufjörður – Akureyri (Eimskip flutti fyrir Samskip)
    - Ólafsfjörður – Eimskip rak afgreiðslu í nafni Samskipa
    - Siglufjörður – Eimskip rak afgreiðslu í nafni Samskipa[4838]

Árið 2006[4839]

- Janúar: Dótturfélag Eimskips, Norðurfrakt, gerir flutningasamning við Samskip um flutningaþjónustu á milli Reykjavíkur og Siglufjarðar og Reykjavíkur og Hofsóss.
- Febrúar: Í glærukynningu Eimskips kemur fram ríkur vilji til að eiga í ýmiskonar ólögmætu samráði við Samskip í landflutningum.
- Maí: (E)rekstj-aksturst vistar hjá sér drög að samstarfssamningi við Samskip á sviði landflutninga.
- Júní: Eimskip leggja drög að samstarfssamningi Eimskips og Samskipa fyrir Samskip.
- Nóvember: (E)frkvstj-innanl vistar hjá sér drög að samstarfssamningi við Samskip.4840

Árið 2007[4841]

- Janúar: Eimskip eignast Norðurfrakt að fullu. Samstarf Eimskips og Samskipa í gegnum Norðurfrakt verður eftirfarandi:
    - Reykjavík – Akureyri (Samskip fluttu fyrir Eimskip)
    - Akureyri – Siglufjörður (Eimskip flutti fyrir Samskip)
    - Ólafsfjörður – Dalvík (Eimskip flutti fyrir Samskip)
    - Siglufjörður – Reykjavík (fiskflutningar) (Eimskip flutti fyrir Samskip)
    - Ólafsfjörður – Eimskip rak afgreiðslu í nafni Samskipa
    - Siglufjörður – Eimskip rak afgreiðslu í nafni Samskipa[4842]

Árið 2008[4843]

- Janúar: Eimskip tók við öllum flutningum til Ólafsfjarðar fyrir Samskip.

[4838] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2010. Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010.
[4839] Sjá kafla 5.11.3.
[4840] Sjá kafla 8.16.4.
[4841] Sjá kafla 5.11.4.
[4842] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010.
[4843] Sjá kafla 5.11.4.

- Febrúar: Eimskip og Samskip hófu samstarf á eftirfarandi flutningaleiðum og afgreiðslum:
  - Akureyri – Egilsstaðir (Samskip fluttu fyrir Eimskip)
  - Djúpivogur – Eimskip rak afgreiðslu í nafni Samskipa
- Maí: Eimskip og Samskip hófu samstarf á eftirfarandi flutningaleiðum:
  - Egilsstaðir – Seyðisfjörður (Samskip fluttu fyrir Eimskip)
  - Húsavík – Vopnafjörður (Eimskip flutti fyrir Samskip)
  - Húsavík – Þórshöfn (Samskip fluttu fyrir Eimskip)
- Júní: Eimskip lokaði vöruafgreiðslu á Siglufirði. Fiskmarkaður Siglufjarðar tók við rekstri afgreiðslunnar.[4844]
- September: Sendinefnd frá Samskipum kom á fund Eimskips á Reyðarfirði. Fyrirtækin komust í kjölfarið að samkomulagi um samstarf á eftirfarandi flutningaleiðum:
  - Egilsstaðir – Reyðarfjörður– Eskifjörður – Neskaupstaður (Eimskip flutti fyrir Samskip)
  - Egilsstaðir – Seyðisfjörður (Samskip fluttu fyrir Eimskip)[4845]
- Þá liggur fyrir að Eimskip fór að sinna vöruafgreiðslu og móttöku á Þórshöfn fyrir Samskip á árinu 2008.[4846]

Árið 2009[4847]

- Janúar: Samkomulag um samráð í gámaflutningum til og frá Vestfjörðum.
- Maí: Eimskip leggur til aukið samráð á Ísafirði.
- Nóvember: Aukið samstarf við keppinauta lagt til í rekstraráætlun Eimskips Innanlands fyrir árið 2010, þ. á. m. aukið samstarf í afgreiðslu og akstri á svæðin á Vestfjörðum og samnýtingu tækja og búnaðar með öðrum á svæðinu.
- Nóvember: Tillögur um aukið samstarf Eimskips og Samskipa á verkefnalista (E)forstö-landfl1 fyrir árið 2010, þ. á m. að auka samstarf með öðrum á Vestfjörðum í afgreiðslu og akstri og um samnýtingu tækja og búnaðar með það að markmiði að lækka kostnað eða auka tekjur.

Árið 2010

- Janúar: Samskip hófu að afgreiða vörur fyrir Eimskip á Þórshöfn.
- Október: Aukið samstarf Samskipa við Eimskip vegna vöruafgreiðslu á Fáskrúðsfirði.
- Október: (S)rekststj-landfl2 fjallaði um samstarf Eimskips og Samskipa á eftirfarandi flutningsleið, sem var þá í gildi, en ekki er vitað hvenær samstarfið hófst:

[4844] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2010.
[4845] Sjá kafla 8.16.7.
[4846] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010.
[4847] Sjá kafla 17.5.1.

- Reyðarfjörður – Stöðvarfjörður/Breiðdalsvík[4848]

Árið 2011

- Mars: (E)starfsm greindi frá því að Eimskip og Samskip flyttu fisk *„kar á móti kari"* á Vestfjörðum (líklega til Reykjavíkur) og að fyrirtækin skiptu með sér ferðum á sunnudögum.[4849] Ekki er ljóst hvenær samstarfið hófst.

2012[4850]

- Febrúar: Glærukynning af Akstursfundi hjá Eimskip sýnir að greiðslur til Samskipa fóru hækkandi sem sýnir að umfang samráðsins var að aukast.

- September: (S)frkvstj-innanl sendir (S)forstj tölvupóst og vísaði til þess að *„finna flöt á frekari samvinnu við td Flytjanda ef leyfi fengist fyrir því*."

2013[4851]

- Febrúar: Aukið samstarf í gámahífingum.

Annað

- Ekki liggur fyrir hvenær samstarf Eimskips og Samskipa hófst í fiskflutningum á milli Húsavíkur og Reykjavíkur (Eimskip flutti fyrir Samskip), Þórshafnar og Reykjavíkur (Samskip fluttu fyrir Eimskip), Dalvíkur og Reykjavíkur (Samskip fluttu fyrir Eimskip) og Austfjarða og Reykjavíkur (fyrirtækin fluttu hvort fyrir annað). Af bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 28. maí 2010 má þó álykta að samstarfið hafi hafist árið 2008 eða fyrr.[4852]

17.4.4. Niðurstaða

9405. Samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum má a.m.k. rekja til ársins 2005. Í kjölfar *„Nýtt upphaf"* verkefnis Samskipa og Eimskips var samstarfið aukið og náði til fleiri flutningaleiða. *„Nýtt upphaf"* verkefnið markaði einnig upphaf markaðsskiptingar og verðsamráðs í landflutningum sem nánar er fjallað um í kafla 14.

9406. Framkvæmd samráðs Samskipa og Eimskips á samningunum var eftir hentugleika fyrirtækjanna hverju sinni, líkt og sjá má á Excel skjali Eimskips frá árinu 2012. Samstarfið var umfangsmikið og víðfeðmt. Fjárhagslegt umfang þess var mikið, það átti sér stað yfir langt árabil og fór fram á fjölmörgum leiðum víðsvegar um landið.

9407. Að mati Samkeppniseftirlitsins fólst í framangreindum samningum Eimskips og Samskipa takmörkun eða stýring á framleiðslu í skilningi b-liðar 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga og skipting markaða, sbr. c-lið 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga. Samráðinu fylgdu ítrekuð samskipti sem nánar er fjallað um í kafla 13. Þá verður einnig að meta samráð Eimskips og Samskipa að þessu leyti með hliðsjón af verðsamráði og markaðsskiptingu fyrirtækjanna í landflutningum, sbr. umfjöllun í kafla 14.

[4848] Sjá kafla 8.16.7.
[4849] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55986.
[4850] Sjá kafla 17.5.3.
[4851] Sjá kafla 17.5.3.
[4852] Í bréfinu er útlistað hvaða samstarf á milli Eimskips og Samskipa hófst í lok árs 2008 og byrjun árs 2009. Í kjölfarið segir: *„Áður höfðu fyrirtækin átt í viðskiptum með eftirfarandi flutninga á ferskum fiski […]*".

9408. Í athugasemdum Samskipa við andmælaskjöl Samkeppniseftirlitsins er að mestu leyti byggt á því að þeir flutningar sem fyrirtækin hafi sinnt fyrir hvort annað hafi verið „*tilfallandi*", þ.e. litlir að umfangi og ekki reglulegir. Þá er byggt á því að um eðlileg viðskipti á milli tveggja fyrirtækja hafi verið að ræða og að samstarf þeirra hafi frekar aukið samkeppni í stað þess að veikja hana, þ.e. á leiðum þar sem aðeins annað fyrirtækið var með reglubundna flutninga. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á þetta, sbr. kafla 28.

17.5. Nánar um framkvæmd samráðs í landflutningum

9409. Líkt og fjallað hefur verið um í framangreindum köflum er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi átt í ólögmætu samráði á landflutningamarkaði á rannsóknartímabili málsins, þ.e. á tilteknum flutningaleiðum, í vöruafgreiðslu og tengdri starfsemi. Um birtingarmynd markaðsskiptingar og verðsamráðs Samskipa og Eimskips í landflutningum er nánar fjallað í kafla 14.

9410. Gögn málsins sýna m.a. að umfang samráðsins var talsvert með tilliti til heildarveltu viðskipta. Þetta má t.a.m. sjá af upplýsingum sem Eimskip og Samskip hafa afhent Samkeppniseftirlitinu um stærstu viðskiptavini hvors um sig í landflutningum.[4853] Samkvæmt þeim upplýsingum voru Samskip á árunum 2006-2012 á meðal 40 stærstu viðskiptavina Eimskips á landflutningamarkaði, þ. á m. sá 8., 13., 15. og 19. stærsti á árunum 2007-2010.

- 25. stærsti viðskiptavinur Eimskips í landflutningum árið 2006,
- 8. stærsti viðskiptavinur Eimskips í landflutningum árið 2007,
- 15. stærsti viðskiptavinur Eimskips í landflutningum árið 2008,
- 13. stærsti viðskiptavinur Eimskips í landflutningum árið 2009,
- 19. stærsti viðskiptavinur Eimskips í landflutningum árið 2010,
- 38. stærsti viðskiptavinur Eimskips í landflutningum árið 2011 og
- 40. stærsti viðskiptavinur Eimskips í landflutningum árið 2012.
- Samskip var ekki á meðal 50 stærstu viðskiptavina Eimskips í landflutningum árið 2013.[4854]

9411. Eimskip var á hinn bóginn ekki á meðal 50 stærstu viðskiptavina Samskipa í landflutningum á árunum 2006-2007 en var á meðal 40 stærstu viðskiptavina Samskipa á árunum 2008-2013.

- Eimskip var ekki á meðal 50 stærstu viðskiptavina Samskipa í landflutningum árið 2007.
- 36. stærsti viðskiptavinur Samskipa í landflutningum árið 2008,
- 30. stærsti viðskiptavinur Samskipa í landflutningum árið 2009,
- 28. stærsti viðskiptavinur Samskipa í landflutningum árið 2010,

[4853] Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu upplýsingar um 50 stærstu viðskiptavini sína í landflutningum, dags. 19.05.2010 og 23.03.2015. Samskip afhenti upplýsingar um 50 stærstu viðskiptavini sína í landflutningum, dags. 28.05.2010 og 10.04.2015. Sjá hér einnig kafla 23 um niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að Eimskip hafi vísvitandi haldið upplýsingum frá Samkeppniseftirlitinu um umsvif samstarfs fyrirtækisins við Samskip í landflutningum.

[4854] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015. Fylgiskjal 5. Fyrir árin 2006-2009 er notast við upplýsingar um tekjur Eimskips vegna viðskipta við Samskip árin 2006-2009 eins og þær voru settar fram í innanhússsamskiptum hjá Eimskip í tengslum við gagnaafhendingu Eimskips, dags. 19.05.2010. Sjá afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Tekjur-magn 50 stærstu 2004-2009 sent SE.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.13702.

- 30. stærsti viðskiptavinur Samskipa í landflutningum árið 2011,
- 18. stærsti viðskiptavinur Samskipa í landflutningum árið 2012 og
- 29. stærsti viðskiptavinur Samskipa í landflutningum árið 2013.[4855]

9412. Sýna þessar upplýsingar Eimskips og Samskipa fram á viðvarandi og verulegt samráð í landflutningum á rannsóknartímabilinu.

9413. Fjárhagslegt umfang samstarfsins sést jafnframt skýrlega af yfirliti Eimskips yfir svokallaðar sértekjur en tekjur Eimskips sem til komu vegna hvers kyns samstarfs við Samskip, hvort heldur sem var í formi vöruflutninga, gámaflutninga eða vegna ýmis konar þjónustu s.s. gámahífinga eða leigu á lyftara, voru skráðar sem sértekjur. Í gögnum Eimskips er sértekjum á svæðisskrifstofum lýst sem *„flutningstekjur eða aðrar tekjur s.s. löndunarþjónusta, útseld vinna eða önnur innri eða ytri þjónusta*."[4856] Gögn frá Eimskip er varða sértekjur frá Samskipum árin 2009 og 2010 sýna að samstarf fyrirtækjanna náði m.a. til flutninga, afgreiðslu, gámahífinga, leigu á lyftara, gámafærslna og annarrar vinnu og þjónustu.[4857]

9414. Gögn um framkvæmd samráðs Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði sýna jafnframt töluverð bein samskipti á milli starfsmanna fyrirtækjanna, t.a.m. tölvupósta, símtöl og fundarhöld. Hér á eftir verður varpað ljósi á gögn sem sýna fram á og gefa innsýn í framkvæmd samstarfs Eimskips og Samskipa á einstaka leiðum og í afgreiðslu og þjónustu, og hversu mikil bein samskipti og upplýsingaskipti á milli fyrirtækjanna það leiddi af sér.

9415. Rétt er þó að benda á almenna umfjöllun um samskipti og tengsl starfsmanna og stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu í kafla 13. Ber að hafa þessi samskipti í huga þegar gögn málsins eru metin í heild sinni. Er það mikilvægur hluti af sönnunarmati Samkeppniseftirlitsins að horfa til þessara tengsla og reglulegu beinu samskipta milli helstu stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabili málsins, þ. á m. varðandi samráð í landflutningum. Eins og er fjallað um í fyrrnefndum kafla þekktust t.a.m. yfirmenn landflutningadeilda fyrirtækjanna, framkvæmdastjórarnir (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, og áttu samskipti sín á milli á rannsóknartímabilinu.

9416. Eins og fram kom í kafla 2.1 átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa í tengslum við undirbúning markaðsrannsóknar en sá undirbúningur hófst haustið árið 2012. Á þessum fundum var eftirlitið upplýst um að mikil samskipti væru á milli stjórnenda Eimskips og Samskipa. Einn heimildarmaður tilgreindi sérstaklega í því sambandi mikil samskipti milli (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl. Samtímagögn staðfesta þennan framburð. Þá áttu sér stað samskipti á milli (S)forstj og (E)forstö-landfl1 á rannsóknartímabilinu. Hér má aukinheldur vísa til þess að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv hittust reglulega á rannsóknartímabilinu. Einnig eru fyrirliggjandi tengsl og samskipti (S)forstj og (E)forstö-landfl2, sem var forstöðumaður landflutninga Eimskips frá september 2008 til ársloka 2009, þegar síðarnefndi lét af störfum.[4858]

9417. Til viðbótar áttu sér stað tíð og regluleg samskipti á milli tiltekinna undirmanna framangreindra stjórnenda Eimskips og Samskipa vegna samstarfs í landflutningum, þ.e. starfsmanna eða svæðisstjóra fyrirtækjanna á tilteknum svæðum um landið. Í samskiptum þessum var m.a. rætt og samið um þjónustu

[4855] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Fskj. 9 – Liður 9.3 Landflutningar.*xlsx".
[4856] Afritað skjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.156321-000002.
[4857] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.96436-000001. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.47035.
[4858] Sjá nánar í kafla 13.

Eimskips fyrir Samskip eða öfugt, verð og skilmála, rætt um reikninga, eftirkröfur, skipulag þjónustunnar og fleira.

9418. Til viðbótar við aðra umfjöllun um samskipti í tengslum við samráð fyrirtækjanna í landflutningum er í eftirfarandi upptalningu að finna dæmi um samskipti Eimskips og Samskipa vegna samráðs fyrirtækjanna í landflutningum á árunum 2008-2013:

- 16. apríl 2008 spurði (S)rekststj-landfl2[4859] hvort hann mætti kíkja á (E)sölustj-innanl3[4860] *„á morgun til að klára þetta“* og vísaði líklegast til reiknings í viðhengi frá Eimskip til Samskipa vegna fiskflutninga.[4861]

- 26. maí 2008 sendi (S)rekststj-landfl2 tölvupóst til (E)sölustj-fiskfl, (E)rekststj-landfl[4862], (E)sölustj-innanl3 og tveggja starfsmanna Samskipa á Norðurlandi ((S)starfsm og (S)starfsm). Í upphafi tölvupóstsins sagði: *„Samkv. samtali* [(E)sölustj-fiskfl] *og* [(S)starfsm][4863]*“*. Vísaði (S)rekststj-landfl2 til þess að tilteknir reikningar yrðu bakfærðir og/eða lagfærðir *„mv. 4,50 pr kg (samningur) ekkert olíugjald“* og einnig *„mv. 4,20 pr kg, ekkert olíugjald“*.[4864]

- Eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst eða þann 2. júlí 2008 sendi (S)rekststj-landfl2 tölvupóst til (E)sölustj-innanl3 og (E)rekststj-landfl sem bar heitið *„Vopnafjörður Júní 2008“*. Í tölvupóstinum sagði: *„Svona er VPN* [Vopnafjörður] *í Júní. Nú vantar mig bara THO* [Þórshöfn]*“* Í viðhengi var reikningur vegna samstarfs Eimskips og Samskipa á Vopnafirði en niðurstaða reikningsins var; *„EIMU rukkar Samskip **91,641 kr.** án vsk.“* eða 20.364 tonn margfaldað með 4,50, sbr. tilvísun til samnings Eimskips og Samskipa um það verð hér að framan. Reikningurinn var samþykktur af hálfu Eimskips. Meðfylgjandi var einnig yfirlit fylgibréfa frá Samskipum en þar komu fram ítarlegar upplýsingar um hverja sendingu, þ.e. brottfarardagur, sendingarstaður, móttökustaður, nafn viðskiptavinar, samstarfsaðili eða verktaki sem tók að sér aksturinn sem og lýsing á hinu flutta og einingafjöldi. (S)rekststj-landfl2 óskaði síðan eftir yfirliti yfir *„Þórshöfnina“* til og frá júlí 2008.[4865]

- 3. september 2008 sendi (E)starfsm tölvupóst til (E)starfsm þar sem tilkynnt var að Samskip væru búin að skuldajafna reikningi að upphæð kr. [99.967] vegna Ólafsfjarðar.[4866]

- 25. september 2008 sendi Samskip Eimskip reikning vegna hífinga á gámalyftara á Akureyri í júní 2008.[4867]

- 20. október 2008 sendi (S)rekststj-landfl2 tölvupóst til (E)starfsm og spurði hvort þeir hafi ekki verið sammála um að vinna á öðrum verðum. Bað hann (E)starfsm um að laga reikning í viðhengi fyrir 35 gámahífingum á Akureyri. (E)starfsm samþykkti.[4868]

- 10. nóvember 2008 sendi (S)rekststj-landfl2 tölvupóst til (E)starfsm og kvaðst vera með hugmynd vegna *„stöðvargjaldanna á Sigló í REY“*. Bað hann (E)starfsm um að láta heyra í sér við tækifæri.[4869]

[4859] Rekstrarstjóri Landflutninga á svæðisskrifstofu Norðurlands (2006-2012) og forstöðumaður Landflutninga – Samskip (2012-2013).
[4860] Sölustjóri innanlandsflutninga Eimskips á Akureyri.
[4861] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4862] Rekstrarstjóri Eimskips Norðurlands – Akureyri.
[4863] Líklega […], starfsmaður Samskipa, sem fékk afrit af umræddum tölvupósti.
[4864] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4865] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4866] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4867] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4868] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4869] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]

- 19. desember 2008 átti (S)rekststj-landfl2 annars vegar samskipti við (E)starfsm og hins vegar þá (E)sölustj-fiskfl og (E)starfsm vegna bakfærslu á reikningi vegna fiskflutninga. (E)starfsm svaraði og sagði að reikningur vegna flutnings frá Höfn hafi verið vegna flutninga Eimskips fyrir Samskip þar sem Samskip hefðu ekki náð að klára tiltekna flutninga eftir löndun. (E)sölustj-fiskfl staðfesti að flutningur frá Höfn hafi verið fiskur af markaði sem Eimskip hafi tekið fyrir Samskip til Reykjavíkur. (S)rekststj-landfl2 samþykkti þá að greiða hann.[4870]

- 2. desember 2008 sendi (S)rekststj-landfl2 tölvupóst til B(E)starfsm og (E)sölustj-innanl3 vegna Vopnafjarðar í nóvember. Í viðhengi var excel-skjal með heitinu: *„EIMSKIP-Vopnafjörður Nóvember 2008.xls*". Óskaði hann á móti eftir upplýsingum um Þórshöfn við fyrsta tækifæri. Síðan spurði hann: *„Spurning með umbúðarbretti sem hafa farið óskráð frá HUS og THO, verðum við ekki að rukka eitthvað fast pr bretti ? hvað segir þú* [(E)sölustj-innanl3] ?"

- 30. janúar 2009 áttu sér stað samskipti milli bókara Eimskips og Samskipa um afreikninga fyrir Eimskip í desember. Bókari Samskipa svaraði því til að það væri enginn afreikningur fyrir Eimskip vegna desember vegna þess að Eimskip keyrði ekki lengur leiðina Akureyri-Reykjavík.[4871]

- 4. ágúst 2009 hafnaði Eimskip tilteknum reikningi frá Samskipum með þeim formerkjum að umræddir flutningar hefðu ekki verið á vegum Eimskips. (S)rekststj-landfl2 svaraði og sagði: *„Þetta fæ ég frá ykkur? Ég var búin að ræða málið við* [(E)sölustj-innanl3] *amk, jafnvel* [(E)starfsm][4872] *líka. Stendur ekki samkomulagið okkar* [(E)sölustj-innanl3]*?*".[4873]

- 10. febrúar 2010 sendu Samskip svokallaða eftirkröfureikninga til Eimskips. Um var að ræða eftirkröfur vegna flutninga sem Samskip fluttu hluta úr ferð en Eimskip hluta. Í viðhengi voru langir listar yfir viðkomandi eftirkröfur. Í listanum komu fram upplýsingar um nafn viðskiptavinar og upphæð eftirkröfunnar. (E)starfsm sendi á (E)forstö-landfl1 og sagði það ekki rétt að bóka þetta sem kostnað á Siglufjörð heldur ætti þetta að vera flutningur fyrir Samskip. (E)forstö-landfl1 sagði að þetta ætti að bókast á verktakakostnað.[4874]

- 6. júlí 2010 bað (E)starfsm (E)starfsm um að ganga frá og árita reikning frá Samskipum í bókhaldskerfinu. (E)starfsm svaraði því til að hann væri í *„viðræðum við* [(S)rekststj-landfl2] *hjá Samskip*."[4875]

- 23. mars 2010 sendi (S)rekststj-landfl2 tölvupóst til (E)starfsm og spurði: *„Á hvaða verði voru gámahífin hjá okkur?*" Sagðist einnig loksins vera að ganga frá *„þessum Þórshafnarmálum*". (E)starfsm sagði það vera 3500 kr. og (S)rekststj-landfl2 samþykkti.[4876]

- 14. mars 2012 sendi (S)starfsm, verkstjóri Samskipa á Egilsstöðum, tölvupóst til (E)svæðisstj1 og kvaðst vilja semja við Eimskip um gámahíf í Mjóeyrarhöfn þann sama dag. Óskaði hann jafnframt eftir því að Samskip yrðu rukkuð *„v/Blue Water*". (E)svæðisstj1 sendi í kjölfarið upplýsingar um verð.[4877]

[4870] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4871] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[4872] Óþekktur starfsmaður Eimskips.
[4873] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […]
[4874] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […]
[4875] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] sbr. einnig sambærilegan afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […], þar sem hann kvaðst vera í viðræðum við […] hjá Samskipum vegna reiknings, sbr. einnig afritaður tölvupóstur á milli starfsmanns í fjárhagsdeild Samskipa við starfsmann í fjárhagsdeild Eimskips. *„Fw:KR19031708 / Samskip reikn. 3575560 framhald ;)*", dags. 25.11.2010, kl. 14:36, þar sem vísað er til þess að […]hafi talað við […] og þeir fallist á að greiddur yrði ákveðinn reikningur en gefinn afsláttur af þeim næsta. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti á milli fyrirtækjanna […]
[4876] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip.
[4877] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]

- 15. og 16. október 2012 áttu sér stað samskipti á milli Eimskips og Samskipa vegna rangt bókaðra reikninga. Fyrir mistök hafði verið bókaður reikningur fyrir akstur vegna Dalvíkur en að sögn (E)sölustj-innanl3 átti Eimskip ekki að rukka Samskip fyrir akstur frá Dalvík til Reykjavíkur. Eftir leiðréttingu stóð hins vegar eftir reikningur vegna aksturs á Siglufjörð.[4878] 20. nóvember 2012, 31. janúar, 1. mars og 5. mars 2013 var (E)starfsm falið af (E)starfsm að skoða reikninga frá Samskipum og ganga frá þeim. Um var að ræða reikninga fyrir afgreiðslugjald á Þórshöfn, þ.e. aðstöðuleigu og afgreiðslugjald á Þórshöfn fyrir október og desember 2012 og janúar 2013.[4879]

- 27. mars 2013 hafnaði (E)starfsm í tölvupósti til Samskipa reikningi frá fyrirtækinu vegna athugasemda frá (E)starfsm um að ekki væri um rétta upphæð að ræða. (S)rekststj-landfl2 svaraði þann 3. apríl s.á. og sagði *„Umboðslaun samræmd öðrum stöðum á landinu, s.s. DJU og FAS"*. (E)starfsm var falið að skoða reikninginn aftur með vísan til þessa.[4880]

9419. Til viðbótar sýna önnur samtímagögn enn frekar fram á samráðið og umfang þess og framkvæmd. Verða þessi gögn nú rakin nánar.

17.5.1. Árin 2008 og 2009

9420. Í ákvörðun þessari hefur þegar verið fjallað um samskipti í tengslum við framkvæmd samráðs Samskipa og Eimskips í landflutningum frá árinu 2006 og til júní árið 2008, sbr. kafla 5.11. Þá hefur einnig verið fjallað um önnur samskipti sem áttu sér stað um sumarið og haustið 2008 og tengjast landflutningahluta *„Nýtt upphaf"* verkefnis Samskipa og Eimskips, t.a.m. fundi (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl og atvik í tengslum við þegar *„sendinefnd"* Samskipa kom á fund Eimskips í september 2008, sbr. kaflar 8.16.4 og 8.16.7.

9421. Þann 27. ágúst 2008 sendi (E)rekststj-landfl tölvupóst til (S)rekststj-landfl2 vegna samstarfs um flutning á gámum, sbr. einnig umfjöllun í kafla 5.11.4. Í póstinum sagðist (E)rekststj-landfl þurfa að koma *„slatta af tómum RF gámum norður"* og spurði hvort (S)rekststj-landfl2 gæti tekið þá norður fyrir sig *„fyrir lítið"*, það er ef (S)rekststj-landfl2 *„hefur ekkert annað á"*. Samskipti (E)rekststj-landfl og (S)rekststj-landfl2 enduðu með því að (S)starfsm hjá Samskipum sagðist geta tekið fjóra gáma næstu tvo daga. Vísaði (S)rekststj-landfl2 til þess að (S)starfsm, annar starfsmaður Samskipa, myndi hringja í (E)rekststj-landfl. (E)rekststj-landfl svaraði tölvupósti frá (S)starfsm og lét vita að (E)sölustj-fiskfl leysti hann af daginn eftir og léti netfang hans og símanúmer fylgja með.

9422. Líkt og áður hefur komið fram annaðist Eimskip vöruafgreiðslu fyrir Samskip á Siglufirði í gegnum dótturfélag sitt Norðurfrakt, sbr. einnig umfjöllun í kafla 5.11.2. Af gögnum málsins má ráða að í því samstarfi hafi falist samskipti og fundarhöld á milli starfsmanna keppinautanna. Þann 12. september 2008 tilkynnti (E)starfsm t.a.m. (E)rekstj-aksturst að hann ætti fund með (S)rekststj-landfl2 þriðjudaginn 16. september 2008. Kvaðst (E)starfsm hafa sagt við (S)rekststj-landfl2 að stöðvargjöld þyrftu að lækka um 50%. Ef ekki yrði gengið að því myndi Eimskip hætta í viðskiptum við Samskip.[4881] Gögn málsins benda til þess að ekki hafi komið til þess.

9423. Eimskip og Samskip áttu jafnframt í samstarfi í akstri á flutningaleiðinni á milli Akureyrar og Siglufjarðar. Í september 2008 sendi (E)starfsm tölvupóst til (E)rekstj-aksturst og spurði *„Hver, hvað og hvernig"* væri rukkað fyrir flutninga á Siglufjörð fyrir Samskip.[4882] Í svari (E)rekstj-aksturst sagðist hann

[4878] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […]
[4879] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4880] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […]
[4881] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.51989.
[4882] Með tölvupósti […] þann 23. september 2008 er vísað til þess að […] hafi talað um að Eimskip væri að greiða um 500.000 kr. á mánuði til Samskipa vegna flutninga til Siglufjarðar. […] spyr af því tilefni hvort það sé *„virkilega til samningur við*

hafa haldið að Eimskip á Akureyri héldi utan um allan flutning og reikninga til og frá Siglufirði.[4883] (E)starfsm sagði að hún hafi verið að rukka fyrir fiskinn og sértekjur sem Flytjandi ætti á Siglufirði en hún væri að tala um aðra flutninga, vöruflutninga. Varðandi vöruflutninga á milli Reykjavíkur og Siglufjarðar og Akureyrar og Siglufjarðar, þá hafi starfsmenn hjá Fiskmarkaði Siglufjarðar gert það að beiðni (E)rekstj-aksturst. Nokkrum dögum síðar sagði (E)rekstj-aksturst frá því að fiskmarkaðurinn sendi honum tölfræðilegar upplýsingar um magn og tekjur en það hafi aldrei verið rukkað eftir þeim upplýsingum. Þá sagði (E)rekstj-aksturst: *„Samskip sendir bókhaldinu mánaðarlega afreikninga vegna vöruflutninga fyrir Samskip.“*[4884]

9424. Hjá Eimskip voru útbúnar viðskiptaáætlanir á hverju ári fyrir hvern landsfjórðung. Í október 2008 sendi (E)starfsm viðskiptaáætlun ársins 2009 fyrir Norðurland til (E)frkvstj-innanl. (E)frkvstj-innanl áframsendi áætlunina á (E)forstö-landfl2 þann 14. nóvember 2008.[4885] Í nefndri áætlun, sem ber yfirskriftina *„Norðurland 2009“*, komu fram almennar upplýsingar um svæðisskrifstofu Flytjanda á Norðurlandi. Kom m.a. fram að Eimskip hafi náð að hagræða í akstri með Samskipum, *„þ.e.a.s. við sjáum um Vopnafjörð og þeir Þórshöfn.“* Er hér vísað til samráðs Eimskips og Samskipa um samstarf á flutningaleiðunum á milli annars vegar Húsavíkur og Vopnafjarðar, þar sem Eimskip flytji fyrir Samskip, og hins vegar Húsavíkur og Þórshafnar, þar sem Samskip flytji fyrir Eimskip. Af þessari lýsingu Eimskips á samstarfinu í umræddri viðskiptaáætlun má sjá hvernig fyrirtækin skiptu markaðnum á milli sín. Um Siglufjörð og samstarf fyrirtækjanna í vöruafgreiðslu sagði að *„stöðvarkostnaður v/Samskip sé 9,3 mkr. og gámahíf 600 þ. kr*.“[4886]

9425. Þann 23. september 2008 sendi (E)þjstj-Austur sjálfum sér tölvupóst þar sem í viðhengi voru tveir óundirritaðir samstarfssamningar á milli Eimskips og Samskipa.[4887] Annars vegar var um að ræða samstarfssamning Samskipa og Eimskips um flutning Samskipa á vörum fyrir Eimskip frá Egilsstöðum til Seyðisfjarðar og hins vegar samstarfssamningur fyrirtækjanna um flutning Eimskips á vörum fyrir Samskip frá Reyðarfirði til Eskifjarðar og Norðfjarðar. Áttu báðir samningarnir að gilda í eitt ár frá og með 1. október 2008. Báðir þessir samningar voru settir upp vegna samstarfs Eimskips og Samskipa á flutningaleiðum sem fyrirtækin hafa þegar upplýst um en Samkeppniseftirlitið hefur þó ekki fengið afhenta skriflega samninga vegna þess. Ekki hafa fundist frekari gögn eða samskipti um afdrif þessa skriflega samnings en þykir þetta þó benda til þess að áætlanir hafi verið uppi um að formfesta umrætt samstarf frekar á þessum tíma. Í því sambandi skal hafa í huga að á þessum tíma, haustið 2008, var samráð Eimskips og Samskipa hafið af fullum þunga, sbr. kafla 8-9.

9426. Á grundvelli samstarfs Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði má í gögnum málsins finna dæmi um samskipti yfirmanna fyrirtækjanna sem tóku til mikilvægra samkeppnisþátta, s.s. um væntanlegar breytingar á áætlun. Þann 27. október 2008 spurði (S)rekststj-landfl2 þá (E)starfsm og (E)sölustj-innanl3 hvort áætlun frá Reykjavík til Siglufjarðar væri ekki óbreytt þar sem honum hefðu borist fyrirspurnir frá viðskiptavini vegna tafa. Síðan sagði: *„Vinsamlegast leyfið mér að heyra ASAP ef einhverjar breytingar eru á áætlun.“*[4888] (S)rekststj-landfl2 og (E)starfsm voru yfirmenn landflutninga fyrirtækjanna á Akureyri. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna samskiptin þá hættu sem fólst í samstarfi

Samskip upp á hálfa milljón pr.mánuð í stöðvargjöld vegna flutninga til Siglufjarðar??“. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.230209.

[4883] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52084.

[4884] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52086.

[4885] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.270398.

[4886] Þar koma einnig fram upplýsingar af markaðnum, þ. á m. að Samskip hafi hætt löndunarþjónustu (líklega á Akureyri) eftir að tiltekinn frystitogari hafi komið í viðskipti til Eimskips. Um Húsavík segir að hagræðing hafi átt sér stað þegar Alli Geiri hafi komið inn í rekstur Eimskips.

[4887] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Samstarfssamningur Eimskips og Samskips“* og *„Samstarfssamningur Samskip og Eimskip“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […]

[4888] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]

Samskipa og Eimskips í landflutningum, þ.e. að yfirmenn fyrirtækjanna hafi átt í reglubundnum samskiptum um málefni sem almennt er óeðlilegt að keppinautar eigi samskipti um.

9427. Þann 27. janúar 2009, sendi (E)rekstj-aksturst tölvupóst með heitinu *„Gámaflutningar frá Vestfjörðum"* til rekstrarstjóra innanlandssviðs Samskipa, (S)rekststj-landfl1, ásamt afriti til (E)starfsm. Í honum sagði:

„Sæl [(S)rekststj-landfl1]

Við værum tilbúnir að aka gámum fyrir ykkur og öfugt á 190 kr. á km sem er hærra verð en okkar verktaka eru að keyra á í dag.

Láttu okkur vita hvernig þér líst á þetta.

Kv. [(E)rekstj-aksturst]"

9428. (S)rekststj-landfl1 svaraði og sagði: „Ég er að sjálfsögðu að tala um að þú greiðir aðeins fyrir annan legginn? Og ef þig vantar tóman gám á móti þá gætum við tekið hann vestur.". (E)rekstj-aksturst spurði þá hvort þau gætu samið um 220 kr/km fyrir þennan akstur og það gilti um báða aðila. (S)rekststj-landfl1 spurði þá hvernig (E)rekstj-aksturst reiknaði út kílómetrana á milli Ísafjarðar og Reykjavíkur, „eftir mæli?". (E)rekstj-aksturst svaraði því til að það þyrfti alltaf að vera sami kílómetrafjöldinn. (S)rekststj-landfl1 spurði þá: „hvað segir þú um að við förum milliveginn á mínu tilboðin og þínu, 230 kr/km?" (E)rekstj-aksturst samþykkti það.[4889]

9429. Í lok árs 2009 spurði (E)rekstj-aksturst (E)starfsm í tölvupósti hvernig samningurinn væri við Samskip um flutninga á gámum frá Reykjavík til Ísafjarðar. (E)starfsm svaraði og tilkynnti að samningurinn hljóði svo:[4890]

„Gámur frá Ísa fullur af afurðum, og tómur gámur til baka sem Samskip getur notað undir vöru frá Rvk

Ég náði að lenda þessu á 140.000 þú + vsk, gámur framm og til baka."

9430. Af framangreindu er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að Eimskip og Samskip hafi komist að samkomulagi um samráð í gámaflutningum til og frá Vestfjörðum. Samskip upplýstu Samkeppniseftirlitið ekki um umrætt samstarf, hvorki við rannsókn eftirlitsins á landflutningamarkaði sem hófst árið 2010 né við meðferð þessa máls, þrátt fyrir að Samkeppniseftirlitið hafi ítrekað óskað eftir upplýsingum um hvers kyns samstarf á milli Samskipa og Eimskips í landflutningum, sbr. nánari umfjöllun í kafla 23 um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga.

9431. Með vísan til framanritaðs er það mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip, hafi, a.m.k. á árinu 2009, átt í ólögmætu samstarfi vegna flutninga á gámum á milli Ísafjarðar og Reykjavíkur.

9432. Í tölvupósti (E)starfsm til (E)forstö-landfl2 þann 25. febrúar 2009 staðfesti (E)starfsm að Eimskip hafi á þeim tíma ekið vörum fyrir Samskip til Ólafsfjarðar og fyrir það greiddu Samskip 80.000 kr. í stöðvargjöld á mánuði + akstur en í tölvupóstinum fór (E)starfsm nánar yfir fyrirkomulag á akstri Eimskips um Ólafsfjörð.[4891]

[4889] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.56283.
[4890] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.10934.
[4891] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]

9433. Þann 3. apríl 2009 var haldinn stjórnendafundur hjá Eimskip.[4892] Svonefnt markmiðsskjal, sem til vinnslu var í janúar og febrúar 2009, var þar til umræðu og frekari vinnslu. Að loknum fundi og fram í lok maí 2009 fór fram frekari vinna við skjalið og útbúið var skjal sem nefnt var markmiða- og hugmyndaskjal. Fulltrúum mismunandi deilda fyrirtækisins var falið að fylla inn í umrætt skjal, annars vegar hugmyndir og hins vegar markmið.[4893]

9434. (E)frkvstj-innanl fékk senda útgáfu af umræddu skjali þann 25. maí 2009. Í því skjali, undir möppunni „*hugmyndir*", voru skráð „*Stefnumótandi skipulagsverkefni*". Þar var að finna lista af svokölluðum lykilhugmyndum en á þann lista virðast hafa verið settar tilteknar hugmyndir að loknum stjórnendafundi Eimskips þann 3. apríl 2009. Ein þeirra lykilhugmynda var eftirfarandi, skráð í umsjón (E)frkvstj-EimÍsl:

Yfirtökur

• *Sameina vöruafgreiðslur á landinu. 300 millj.*[4894]

9435. Af framangreindu er ljóst að sá verkþáttur „*Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips sem laut að sameiginlegum afgreiðslustöðvum var enn til umfjöllunar á vormánuðum 2009 og það á stjórnendafundi Eimskips. Var hugmyndin skilgreind sem lykilhugmynd sem af orðanna hljóðan gefur henni ákveðið vægi og bendir til þess að vinna hafi átt frekar í framkvæmd samráðsins með Samskipum og auka það.

9436. Líkt og fram hefur komið áttu Samskip og Eimskip samstarfi um vöruafgreiðslu á Djúpavogi (Eimskip afgreiddi fyrir Samskip). Fjallað var um samstarfið í tölvupóstsamskiptum hjá Eimskip í febrúar 2009. Þann 5. febrúar 2009 sendi (E)forstö-landfl2 tölvupóst til (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1. Þar sagði:

„[(E)svæðisstj1] væri ekki rétt að skoða aftur Djúpavog og sjá hvort Siglufjarðar aðferðin gangi þar upp. Sambó[4895] *voru í bandi við mig og þína menn um mögulegt samstarf sem ég var ekki til í nema þá í gegn um 3ja aðila eins og fiskmarkaðinn. Ef Snæbjörn er rétti maðurinn þá að sjálfsögðu sjáum við til þess að hann verði inni í pakkanum."*[4896]

9437. (E)svæðisstj1 svaraði með tölvupósti þann 6. febrúar 2009. Þar sagði hann:

„Við [(E)þjstj-Austur] vorum að ræða þetta í gærmorgun, sem eitt að þeim málum, er við verðum að vinna í á næstu vikum.

Samstarf við Sambó, er ekki komið nóg eftir síðustu kæru frá þeim??

Siglufjarðar lausnin? Er sú afgreiðsla ekki dýrasta afgreiðsla landsins, miðað við tekjur og magn??? Hvað segir mælaborðið um það??

Skoðum þetta með opnum hug, hef á tilfinningunni, að Sambó sé í vandræðum með Djúpavog, KASK hefur séð um aksturinn þanngað, og vill hætta, eða fá hærri greiðslu fyrir aksturinn Höfn – DJU?

Samskipamenn voru búnir að ræða við (E)þjstj-Austur um samstarf, og eru greinilega eitthvað í tímaþröng með málið, vegna KASK.

[4892] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.145668, sbr. einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52672, sbr. einnig „STJÓRNENDAFUNDUR EIMSKIP ÍSLANDS 3.apríl 2009". […]. Doc. ID. 0.7.33.792431.
[4893] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.343740 , sbr. einnig tölvupóst frá […]. Doc. ID. 0.7.33.154738.
[4894] Afhent tölvuskjal frá Eimskip 23.03.2015. „*Markmið EI og hugmyndaskjal 2009Update (2)*". […]
[4895] Samskip.
[4896] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.316759.

Látum þá ekki pressa okkur, byrjum á að ræða við Ægir hjá Fiskmarkaðinum, og þreifa á málinnu."[4897]

9438. (E)frkvstj-innanl svaraði sama dag og segist vera sammála *„tillögum*" um samstarf við Samskip á Djúpavogi.[4898] Tók hann einnig fram að kostnaður Eimskips hafi lækkað um 12 m. kr. þegar samið hafi verið við Fiskmarkaðinn á Siglufirði.

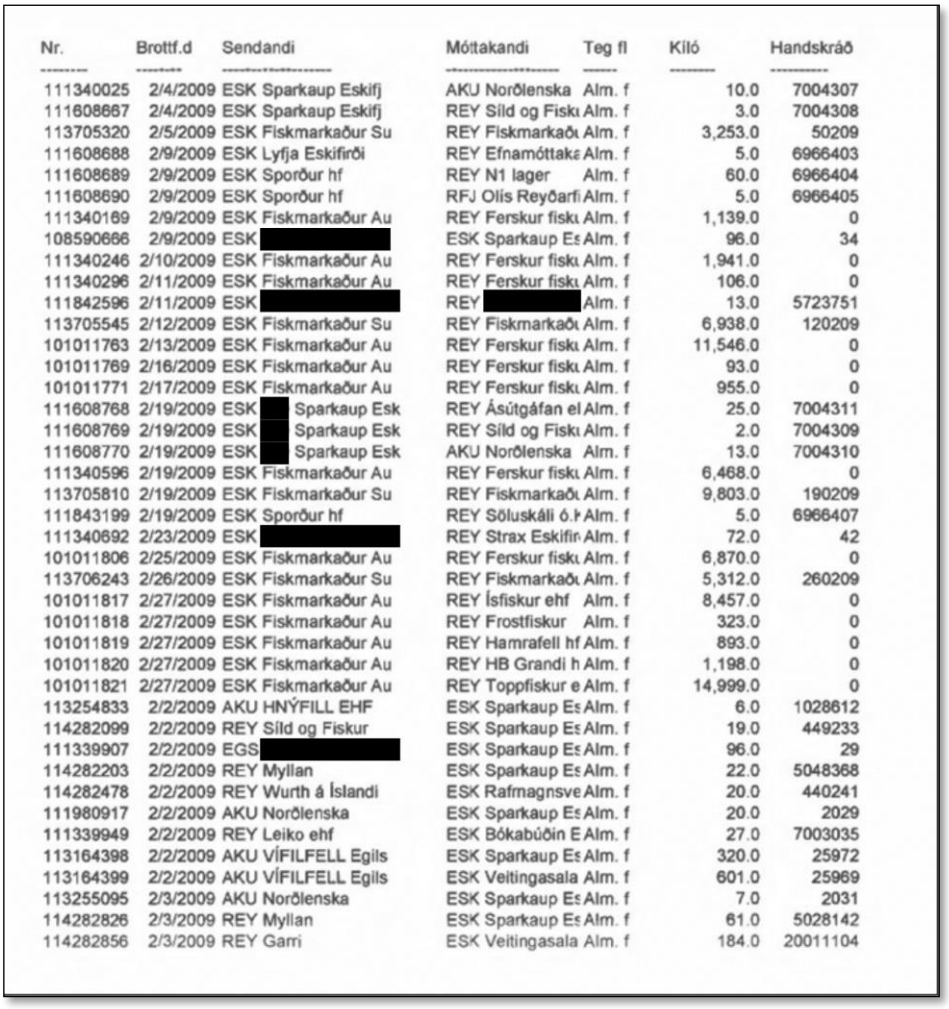
9439. Í lok apríl 2009 sendi stöðvarstjóri Flytjanda á Djúpavogi tölvupóst til (E)forstö-landfl2 og (E)svæðisstj1 og spurði hvað væri að frétta af flutningum fyrir Samskip á Djúpavog sem *„við ræddum um þegar þið komuð austur?*". (E)forstö-landfl2 framsendi póstinn á (E)forstö-útfl sem svaraði síðar sama dag og sagði *„Er í vinnslu og verður væntanlega orðið klárt hvað verður í byrjun júní*."[4899]

9440. Þann 4. maí 2009 sendi (S)rekststj-landfl4, rekstrarstjóri innanlandssviðs Samskipa á Egilsstöðum, tölvupóst til (E)þjstj-Austur. Í viðhengi voru tvö skjöl sem í póstinum sagði að væru yfirlit yfir flutninga í febrúar og mars. Í skjölunum komu fram upplýsingar um viðskiptavini Samskipa og flutt magn vegna flutninga fyrir þá til og frá Eskifirði og Norðfirði. Þakkaði starfsmaður Samskipa (E)þjstj-Austur í leiðinni fyrir samstarfið. Eftirfarandi er sýnishorn af umræddum listum:[4900]

Eskifjörður og Norðfjörður í mars

Nr.	Brottf.d	Sendandi	Mót	Viðtakandi	Teg fl
114301505	3/2/2009 REY	Bananar	ESK	Fjarðaþrif ehf	Alm. f
111340885	3/2/2009 EGS	[redacted]	ESK	Strax Eskifirði	Alm. f
114301661	3/2/2009 REY	Myllan	ESK	[redacted] Sparkaup Eski	Alm. f
114301703	3/2/2009 REY	Heimilistæki eh	ESK	Eskja ehf	Alm. f
113261510	3/2/2009 AKU	Norðlenska	ESK	Strax Eskifirði	Alm. f
113261524	3/2/2009 AKU	VÍFILFELL Egils	ESK	Strax Eskifirði	Alm. f
113261525	3/2/2009 AKU	VÍFILFELL Egils	ESK	Veitingasala Krí	Alm. f
113261539	3/2/2009 AKU	MATUR OG MÖRK E	ESK	Strax Eskifirði	Alm. f
114301859	3/2/2009 REY	Bananar	ESK	Fjarðaþrif ehf	Alm. f
111340941	3/2/2009 REY	Rún Heildv.	ESK	Bókabúðin Eskja	Alm. f
108591306	3/2/2009 REY	Myllan	ESK	Strax Eskifirði	Alm. f
114302218	3/3/2009 REY	Myllan	ESK	Strax Eskifirði	Alm. f
113261724	3/3/2009 AKU	Norðlenska	ESK	Strax Eskifirði	Alm. f
113261884	3/3/2009 AKU	Norðlenska Húsa	ESK	Strax Eskifirði	Alm. f
114302822	3/3/2009 REY	Búr Ávaxta og g	ESK	[redacted] Sparkaup Eski	Alm. f
114302988	3/3/2009 REY	Tengi ehf	ESK	KRÍA VEITINGASAL	Alm. f
113262017	3/4/2009 AKU	Brauðgerð [redacted]	ESK	Strax Eskifirði	Alm. f

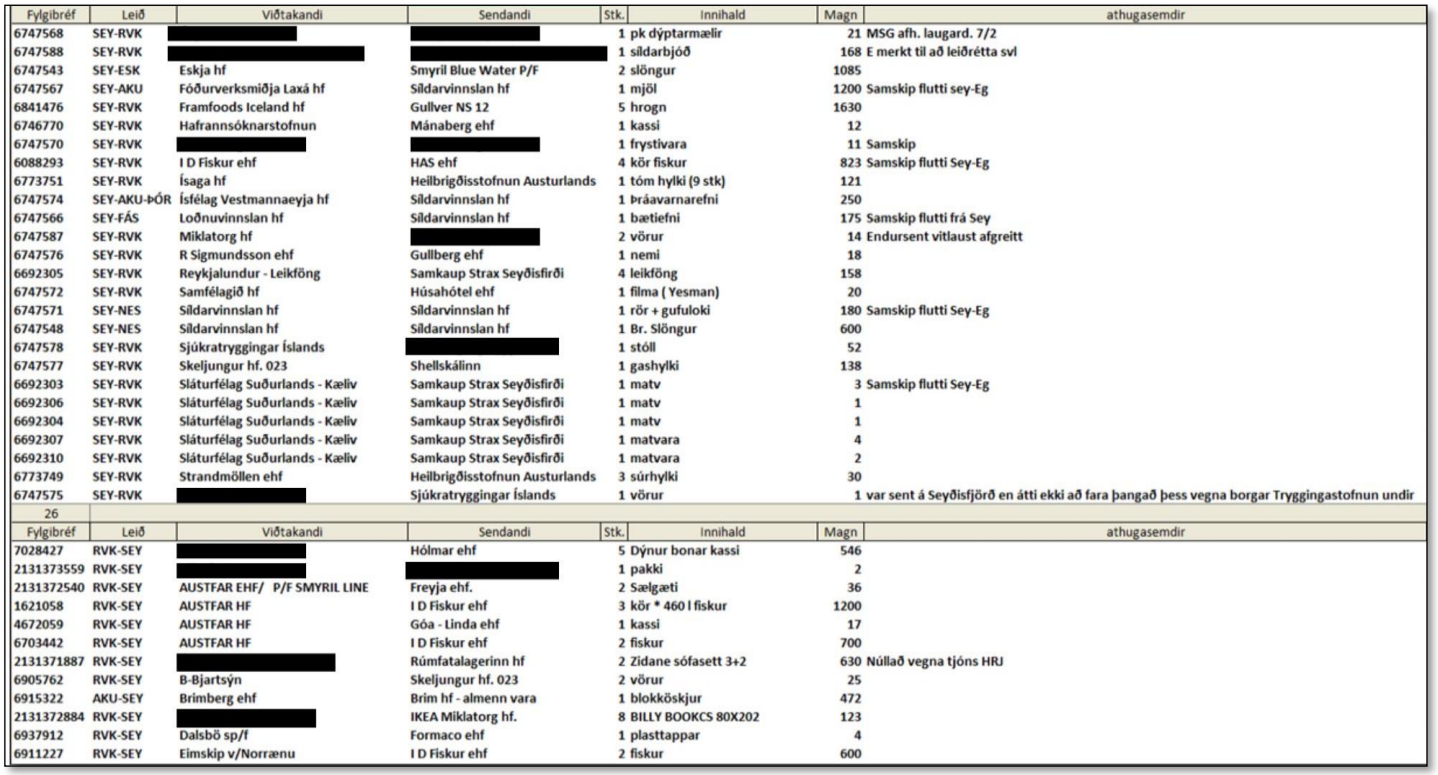
[4897] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.317176.
[4898] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.317274.
[4899] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4900] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]



Nr.	Brottf.d	Sendandi	Móttakandi	Teg fl	Kíló	Handskráð
111340025	2/4/2009	ESK Sparkaup Eskifj	AKU Norðlenska	Alm. f	10.0	7004307
111608667	2/4/2009	ESK Sparkaup Eskifj	REY Síld og Fiski	Alm. f	3.0	7004308
113705320	2/5/2009	ESK Fiskmarkaður Su	REY Fiskmarkaði	Alm. f	3,253.0	50209
111608688	2/9/2009	ESK Lyfja Eskifirði	REY Efnamóttaka	Alm. f	5.0	6966403
111608689	2/9/2009	ESK Sporður hf	REY N1 lager	Alm. f	60.0	6966404
111608690	2/9/2009	ESK Sporður hf	RFJ Olís Reyðarfi	Alm. f	5.0	6966405
111340169	2/9/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Ferskur fiski	Alm. f	1,139.0	0
108590666	2/9/2009	ESK [redacted]	ESK Sparkaup Es	Alm. f	96.0	34
111340246	2/10/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Ferskur fiski	Alm. f	1,941.0	0
111340296	2/11/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Ferskur fiski	Alm. f	106.0	0
111842596	2/11/2009	ESK [redacted]	REY [redacted]	Alm. f	13.0	5723751
113705545	2/12/2009	ESK Fiskmarkaður Su	REY Fiskmarkaði	Alm. f	6,938.0	120209
101011763	2/13/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Ferskur fiski	Alm. f	11,546.0	0
101011769	2/16/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Ferskur fiski	Alm. f	93.0	0
101011771	2/17/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Ferskur fiski	Alm. f	955.0	0
111608768	2/19/2009	ESK [redacted] Sparkaup Esk	REY Ásútgáfan el	Alm. f	25.0	7004311
111608769	2/19/2009	ESK [redacted] Sparkaup Esk	REY Síld og Fiski	Alm. f	2.0	7004309
111608770	2/19/2009	ESK [redacted] Sparkaup Esk	AKU Norðlenska	Alm. f	13.0	7004310
111340596	2/19/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Ferskur fiski	Alm. f	6,468.0	0
113705810	2/19/2009	ESK Fiskmarkaður Su	REY Fiskmarkaði	Alm. f	9,803.0	190209
111843199	2/19/2009	ESK Sporður hf	REY Söluskáli ó.h	Alm. f	5.0	6966407
111340692	2/23/2009	ESK [redacted]	REY Strax Eskifir	Alm. f	72.0	42
101011806	2/25/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Ferskur fiski	Alm. f	6,870.0	0
113706243	2/26/2009	ESK Fiskmarkaður Su	REY Fiskmarkaði	Alm. f	5,312.0	260209
101011817	2/27/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Ísfiskur ehf	Alm. f	8,457.0	0
101011818	2/27/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Frostfiskur	Alm. f	323.0	0
101011819	2/27/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Hamrafell hf	Alm. f	893.0	0
101011820	2/27/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY HB Grandi h	Alm. f	1,198.0	0
101011821	2/27/2009	ESK Fiskmarkaður Au	REY Toppfiskur e	Alm. f	14,999.0	0
113254833	2/2/2009	AKU HNÝFILL EHF	ESK Sparkaup Es	Alm. f	6.0	1028612
114282099	2/2/2009	REY Síld og Fiskur	ESK Sparkaup Es	Alm. f	19.0	449233
111339907	2/2/2009	EGS [redacted]	ESK Sparkaup Es	Alm. f	96.0	29
114282203	2/2/2009	REY Myllan	ESK Sparkaup Es	Alm. f	22.0	5048368
114282478	2/2/2009	REY Wurth á Íslandi	ESK Rafmagnsve	Alm. f	20.0	440241
111980917	2/2/2009	AKU Norðlenska	ESK Sparkaup Es	Alm. f	20.0	2029
111339949	2/2/2009	REY Leiko ehf	ESK Bókabúðin E	Alm. f	27.0	7003035
113164398	2/2/2009	AKU VÍFILFELL Egils	ESK Sparkaup Es	Alm. f	320.0	25972
113164399	2/2/2009	AKU VÍFILFELL Egils	ESK Veitingasala	Alm. f	601.0	25969
113255095	2/3/2009	AKU Norðlenska	ESK Sparkaup Es	Alm. f	7.0	2031
114282826	2/3/2009	REY Myllan	ESK Sparkaup Es	Alm. f	61.0	5028142
114282856	2/3/2009	REY Garri	ESK Veitingasala	Alm. f	184.0	20011104

9441. Á móti sendi Eimskip eftirfarandi lista til Samskipa vegna uppgjörs á akstri til og frá Seyðisfirði fyrir febrúar og mars 2009. Komu þar fram upplýsingar um viðskiptavini Eimskips, flutt magn og andlag flutninganna.[4901]

[4901] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]



Fylgibréf	Leið	Viðtakandi	Sendandi	Stk.	Innihald	Magn	athugasemdir
6747568	SEY-RVK	[redacted]	[redacted]	1	pk dýptarmælir	21	MSG afh. laugard. 7/2
6747588	SEY-RVK	[redacted]	[redacted]	1	síldarbjóð	168	E merkt til að leiðrétta svl
6747543	SEY-ESK	Eskja hf	Smyril Blue Water P/F	2	slöngur	1085	
6747567	SEY-AKU	Fóðurverksmiðja Laxá hf	Síldarvinnslan hf	1	mjöl	1200	Samskip flutti sey-Eg
6841476	SEY-RVK	Framfoods Iceland hf	Gullver NS 12	5	hrogn	1630	
6746770	SEY-RVK	Hafrannsóknarstofnun	Mánaberg ehf	1	kassi	12	
6747570	SEY-RVK	[redacted]	[redacted]	1	frystivara	11	Samskip
6088293	SEY-RVK	I D Fiskur ehf	HAS ehf	4	kör fiskur	823	Samskip flutti Sey-Eg
6773751	SEY-RVK	Ísaga hf	Heilbrigðisstofnun Austurlands	1	tóm hylki (9 stk)	121	
6747574	SEY-AKU-ÞÓR	Ísfélag Vestmannaeyja hf	Síldarvinnslan hf	1	Þráavarnarefni	250	
6747566	SEY-FÁS	Loðnuvinnslan hf	Síldarvinnslan hf	1	bætiefni	175	Samskip flutti frá Sey
6747587	SEY-RVK	Miklatorg hf	[redacted]	2	vörur	14	Endursent vitlaust afgreitt
6747576	SEY-RVK	R Sigmundsson ehf	Gullberg ehf	1	nemi	18	
6692305	SEY-RVK	Reykjalundur - Leikföng	Samkaup Strax Seyðisfirði	4	leikföng	158	
6747572	SEY-RVK	Samfélagið hf	Húsahótel ehf	1	filma (Yesman)	20	
6747571	SEY-NES	Síldarvinnslan hf	Síldarvinnslan hf	1	rör + gufuloki	180	Samskip flutti Sey-Eg
6747548	SEY-NES	Síldarvinnslan hf	Síldarvinnslan hf	1	Br. Slöngur	600	
6747578	SEY-RVK	Sjúkratryggingar Íslands	[redacted]	1	stóll	52	
6747577	SEY-RVK	Skeljungur hf. 023	Shellskálinn	1	gashylki	138	
6692303	SEY-RVK	Sláturfélag Suðurlands - Kæliv	Samkaup Strax Seyðisfirði	1	matv	3	Samskip flutti Sey-Eg
6692306	SEY-RVK	Sláturfélag Suðurlands - Kæliv	Samkaup Strax Seyðisfirði	1	matv	1	
6692304	SEY-RVK	Sláturfélag Suðurlands - Kæliv	Samkaup Strax Seyðisfirði	1	matv	1	
6692307	SEY-RVK	Sláturfélag Suðurlands - Kæliv	Samkaup Strax Seyðisfirði	1	matvara	4	
6692310	SEY-RVK	Sláturfélag Suðurlands - Kæliv	Samkaup Strax Seyðisfirði	1	matvara	2	
6773749	SEY-RVK	Strandmöllen ehf	Heilbrigðisstofnun Austurlands	3	súrhylki	30	
6747575	SEY-RVK	[redacted]	Sjúkratryggingar Íslands	1	vörur	1	var sent á Seyðisfjörð en átti ekki að fara þangað þess vegna borgar Tryggingastofnun undir
26							
Fylgibréf	Leið	Viðtakandi	Sendandi	Stk.	Innihald	Magn	athugasemdir
7028427	RVK-SEY	[redacted]	Hólmar ehf	5	Dýnur bonar kassi	546	
2131373559	RVK-SEY	[redacted]	[redacted]	1	pakki	2	
2131372540	RVK-SEY	AUSTFAR EHF/ P/F SMYRIL LINE	Freyja ehf.	2	Sælgæti	36	
1621058	RVK-SEY	AUSTFAR HF	I D Fiskur ehf	3	kör * 460 l fiskur	1200	
4672059	RVK-SEY	AUSTFAR HF	Góa - Linda ehf	1	kassi	17	
6703442	RVK-SEY	AUSTFAR HF	I D Fiskur ehf	2	fiskur	700	
2131371887	RVK-SEY	[redacted]	Rúmfatalagerinn hf	2	Zidane sófasett 3+2	630	Núllað vegna tjóns HRJ
6905762	RVK-SEY	B-Bjartsýn	Skeljungur hf. 023	2	vörur	25	
6915322	AKU-SEY	Brimberg ehf	Brim hf - almenn vara	1	blokköskjur	472	
2131372884	RVK-SEY	[redacted]	IKEA Miklatorg hf.	8	BILLY BOOKCS 80X202	123	
6937912	RVK-SEY	Dalsbö sp/f	Formaco ehf	1	plasttappar	4	
6911227	RVK-SEY	Eimskip v/Norrænu	I D Fiskur ehf	2	fiskur	600	

9442. Framangreint sýnir framkvæmd á samráði fyrirtækjanna. Sýnir það einnig hversu ítarlegum viðskiptatengdum upplýsingum var miðlað á milli keppinautanna, Eimskips og Samskipa, á grundvelli samráðs á landflutningamarkaði.

9443. Þann 15. maí 2009 sendi (E)sölustj-innanl2 tölvupóst til (E)forstö-landfl2 og (E)frkvstj-innanl sem innihélt minnispunkta um heimsókn hans til starfsstöðvar Eimskips á Ísafirði. Markmið ferðarinnar var að fá betri tilfinningu fyrir starfseminni þar. Það sem m.a. kom fram í máli (E)sölustj-innanl2 var að dreifing og söfnun út frá Ísafirði væri kostnaðarsöm, ekki væri „*glóra*" að fara með stóran bíl langar leiðir að sækja litlar sendingar. Af því tilefni lagði hann til að það hlyti að vera „*hægt að komast að samkomulagi milli félagana að skiptast eitthvað á í þessum ferðum eða minnka þjónustustigið*."[4902] Lagði hann þannig til aukið samráð á milli Eimskips og Samskipa, sbr. einnig samtímagögn sem sýna samkomulag Eimskips og Samskipa um „*kar á móti kari*" á Vestfjörðum.

9444. Gögn frá Eimskip sýna að í maí 2009 ákváðu Eimskip og Samskip í sameiningu að segja upp afgreiðslusamningi við fyrirtækið Austfar á Seyðisfirði. Til vitnis um það er tölvupóstur (E)svæðisstj1 frá 26. maí 2009 til m.a. (E)forstö-landfl2, (E)frkvstj-innanl og (E)þjstj-Austur (afrit til (E)frkvstj-innanl). Tölvupósturinn ber yfirskriftina „*Trúnaðarmál/Seyðisfjörður*" og í honum segir:

> „*Eins og (E)þjstj-Austur sagði þér í síðustu viku, þá kom tillaga frá Samskipsmönnum um að bæði fyrirtækin Eimskip og Samskip segðu upp afgreiðslusamningi við Austfar á SEY, og þjónuðu SEY frá Egilsstöðum, á svipaðan hátt og gert er á Eskifirði.*
>
> *Eftir nokkra umhugsun höfum við (E)þjstj-Austur ákveðið að fara að þessari tillögu, og hef ég þegar tilkynnt framkvæmdarstjóra Austfar, að samningi milli Eimskips og Austfar verði sagt upp með þriggja*

[4902] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.364674.

mánaðar fyrirvara fyrir næstu mánaðarmót, og frá og með 1. sept hætti Austfar að þjóna Eimskip í núverandi mynd á SEY.

Til fróðleiks, gjörningurinn að „spara í rekstri" var fundin upp á Austurlandi."[4903]

9445. (E)forstö-landfl2 svaraði tölvupósti (E)svæðisstj1 samdægurs. Lýsti (E)forstö-landfl2 yfir ánægju með niðurstöðuna. Í tölvupóstinum sagði: *„Gott ad heyra […] [(E)þjstj-Austur] lagdi til þessa hugmynd I sidustu viku raeddi malid vid ss og bok I framhaldi bad eg bok ad stadfesta ykkur ad hann gaeti hjalpad med tolulegar upplysingar Skil ekki comment med uppruna*".[4904]

9446. Framangreindur tölvupóstur (E)svæðisstj1 sem var sendur til helstu stjórnenda landflutninga Eimskips er skýrt samtímagagn. Tölvupósturinn sýnir samkvæmt efni sínu að Eimskip og Samskip höfðu með sér ólögmætt samráð um nefndar aðgerðir á Seyðisfirði. Niðurstöðunni var tekið vel af stjórnanda hjá landflutningum Eimskips.

9447. Eins og fram kemur í tölvupósti (E)svæðisstj1 átti uppsögn Samskipa og Eimskips við Austfar að taka gildi 1. september 2009. Af þessu leiddi verri þjónusta fyrir íbúa og atvinnufyrirtæki á Seyðisfirði. Sökum þessa sendi bæjastjóri Seyðisfjarðar eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-innanl þann 2. september 2009:

„Nú í dag hef ég frétt af því að fyrirtæki ykkar sé búið að loka afgreiðslu ykkar hér á Seyðisfirði. Jafnframt hefur samkeppnisaðili ykkar í flutningum, Samskip lokað sinni afgreiðslu en eins og þú veist þá eru hafa báðir aðilar verið með samning við Austfar um aðstöðu og þjónustu fyrir ykkur.

Þykja okkur þetta slæm tíðindi og eins er furðulegt hvernig er staðið að þessu. Engin formleg tilkynning hefur verið gefin út til bæjarbúa sem hafa verið ykkar viðskiptavinir til margra.

Hér með er óskað eftir frekari upplýsingum um málið og ástæður þess að gripið er til þessara aðgerða. Þá er óskað eftir upplýsingum um það hvernig við eigum að bera okkur að við að senda vörur frá staðnum. Málið verður tekið fyrir á fundi bæjarráðs í dag og væri gott að fá umbeðnar upplýsingar fyrir fundinn."[4905]

9448. (E)frkvstj-innanl svaraði tölvupósti bæjastjórans síðar sama dag. Í svari hans segir:

„Í okkar erfiða rekstrarumhverfi höfum við leitað leiða til að draga úr kostnaði og auka skilvirkni í flutningakerfi okkar. Það er ekki okkar markmið að draga úr þjónustu á landsbyggðinni þó við leitumst við að draga úr kostnaði. Nú sem fyrr ætlum við að bjóða upp á daglegar ferðir á Seyðisfjörð. Eins og þjónustan hefur þróast þá erum við að afhenta beint til mótakenda um 95% af sendingum á svæðið, restin hefur síðan verið keyrð til umboðsmanns okkar Austfars sem móttekur það sem útaf stendur og viðskipta vinir okkar sækja vöruna til þeirra. Þjónustugjöld vegna vöruhafgreiðslu stendur engan veginn undir tekjum af þeim hluta sem farið er með í vöruhús. Markmið okkar er að auka enn frekar heimsendingarþjónustu og sú vara sem ekki verður hægt að taka á móti þann daginn fer til baka með bílnum og til afhendingar daginn eftir. Með þessu teljum við okkur vera að halda í gæðaþjónustu en draga úr kostnaði á sama tíma, sem eins og áður sagði var verulegur. Þessa þjónustuleið höfum við valið okkur víða á landinu nú síðast á Eskifirði.

Hvað samkeppnisaðila okkar varðar <u>þá þekkjum við ekki þeirra forsendur.</u>Með ósk um gott samstarf."[4906]

[4903] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.61191 / 0.7.33.61198.
[4904] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.61198.
[4905] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.413174.
[4906] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.413231.

9449. Ljóst er að svar (E)frkvstj-innanl var ekki talið fullnægjandi því daginn eftir sendi bæjastjórinn honum tölvupóst og meðfylgjandi bréf til Eimskips sem þegar hafði verið póstlagt. Í því var gerð grein fyrir bókun bæjarráðs Seyðisfjarðar. Í henni kemur fram að ráðið harmi *„þá ákvörðun Samskipa og Flytjanda að loka farmstöð landflutninga á Seyðisfirði. Jafnframt lýsir bæjarráð yfir furðu sinni á því hvernig staðið hefur verið að ákvörðunartöku þessari, án nokkurrar kynningar á málinu til íbúa staðarins. Jafnframt felur bæjarráð bæjarstjóra að ræða við flutningsaðilana um það hvernig háttað verður þjónustu við einstaklinga*." Sagði í tölvupósti bæjastjórans að ástæða þess að hann sendi (E)frkvstj-innanl bréfið einnig með tölvupósti væri sú að hann vildi gefa fyrirtækinu tækifæri á að *„bjarga andlitinu sem fyrst*".[4907]

9450. Við blasir samkvæmt framansögðu að ákvörðun Samskipa og Eimskips hafi verið talin hafa slæm áhrif á Seyðisfirði. (E)svæðisstj1 greindi m.a. (E)frkvstj-innanl frá þessu samráði við Samskip og næstráðandi í deild hans ((E)forstö-landfl2) lýsti yfir ánægju vegna þess. (E)frkvstj-innanl fór því vísvitandi með rangt mál þegar hann greindi bæjastjóra Seyðisfjarðar frá því að hann hefði enga vitneskju um *„forsendur*" Samskipa vegna umræddrar uppsagnar á samningi við Austfar.

9451. Í rekstraráætlun Eimskips Innanlands fyrir árið 2010 var gert ráð fyrir auknu samstarfi við keppinauta í innanlandsstarfsemi fyrirtækisins. Sagði m.a. að skoða ætti eftirfarandi þætti:[4908]

- Aukið samstarf við aðra akstursaðila á Norðurlandi.
- Aukið samstarf í afgreiðslu og akstri á svæðin á Vestfjörðum og samnýta tæki og búnað með öðrum á svæðinu.
- Skoða sérstaklega mögulega samlegð með Vörumiðlun varðandi akstur frá Norðurlandi.
- Meta ávinning af frekara samstarfi við aðra akstursaðila á Austfjörðum.

9452. Þann 21. nóvember 2009 vistaði (E)rekstj-aksturst hjá sér verkefnalista varðandi innanlandsflutninga fyrir árið 2010.[4909] Þess ber að geta að umræddur verkefnalisti var tekinn til umfjöllunar á fundum hjá stjórnendum innanlandssviðs, stjórnendum innanlandsflutninga og á sölufundum Flytjanda út árið 2010 og e.a. bætt við hann verkefnum eða felld út verkefni. Á listanum voru m.a. eftirfarandi verkefni sem sneru að samstarfi Eimskips og Samskipa á innanlandsmarkaði:

- Meta ávinning af frekara samstarfi við aðra akstursaðila á Austfjörðum með það að markmiði að auka nýtingu og lækka kostnað.
- Auka samstarf með öðrum á Vestfjörðum í afgreiðslu og akstri um samnýtingu tækja og búnaðar með það að markmiði að lækka kostnað eða auka tekjur.
- Skoða sérstaklega mögulega samlegð með Vörumiðlun varðandi akstur frá Norðurlandi.

9453. Til viðbótar við framangreind gögn, sem lögð eru fram hér í dæmaskyni um framkvæmd samstarfs Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði, skal horft til þess að á árunum 2008 og 2009 voru tíð samskipti á milli stjórnenda og starfsmanna Eimskips og Samskipa. Var um að ræða m.a. samskipti stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna sem komu beint eða óbeint að starfsemi landflutninga, í dæmaskyni má nefna: (E)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)sölustj-innanl2, (E)rekstj-aksturst, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-landfl, (S)forstj og (S)forstö-innfl1.

[4907] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.413788.
[4908] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4909] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.145979.

9454. Í kafla 14 er fjallað um atvik á árinu 2009 sem taka m.a. til markaðsskiptingar og upplýsingaskipta í sjó- og landflutningum. Vísast hér til þeirrar umfjöllunar.

17.5.2. Árin 2010 og 2011

9455. Í málinu er að finna minnisblað frá (S)forstö-landfl sem kallað var „*Samkeppnin - samantekt fyrir (S)frkvstj-innanl*".[4910] Í skjalinu er farið yfir samstarf Eimskips og Samskipa víðs vegar um landið og er ástæða til að vísa a.m.k. til eftirfarandi umfjöllunar:

- „*Eiman sér um Siglufjörð og fljót fyrir báða aðila. Verktaki sér um þetta með ca. 4 starfsmenn*"
- „*Norðausturland: […]*
  - *Daglegar ferðir hjá okkur og Flytjanda – 1 æki frá hvorum*
  - *Við erum þar í samstarfi, við sjáum um Þórshöfn og þeir um Vopnafjörð*"
- „*Austurland: […]*
  - *Samstarf á fjörðunum, við með Seyðisfjörð og Eiman með Neskaupstað*"

9456. Framanritað sýnir hvernig samstarf Samskipa og Eimskips var háttað á umræddum leiðum.

9457. Á árinu 2010 voru haldnir ýmsir fundir og skýrslur gerðar um starfsemi og áætlanir innanlandsflutninga hjá Eimskip. Útbúnar voru sérstakar mánaðarskýrslur í hverjum mánuði þar sem farið var yfir rekstur mánaðarins hjá Flytjanda og áherslur í sölumálum. Farið var yfir þessar skýrslur á mánaðarlegum stjórnendafundum innanlandsflutninga, ásamt því að þær voru felldar inn í glærukynningar á rekstrarfundum innanlandssviðs.[4911] Á þessa fundi voru (E)forstö-landfl1, (E)frkvstj-innanl og svæðisstjórar alla jafna boðaðir. Þann 5. febrúar 2010 var slíkur fundur haldinn hjá stjórnendum landflutninga Eimskips þar sem farið var yfir helstu atriði ársins 2009 og áherslur ársins 2010.[4912]

9458. (E)forstö-landfl1 sendi sjálfum sér tölvupóst aðfararnótt föstudagsins 5. febrúar 2010, fyrir framangreindan fund. Meðfylgjandi var minnisblað þar sem talin voru upp tiltekin verkefni sem sennilega átti að ræða á fundinum. Meðal þeirra var eftirfarandi verkefni:

„*Verktakar – núverandi staða / samkeppni […] Íslandspóstur – aukið samstarf? […] Norðurland – Austfirðir: samvinna með Landflutningum*"[4913]

9459. Á fundinum þann 5. febrúar 2010 var farið yfir glærukynningu þar sem fjallað var um m.a. árið 2009 og helstu áherslur ársins 2010.[4914] Þá var verkefnalisti innanlandsflutninga sem (E)forstö-landfl1 útbjó undir lok 2009 felldur inn í glærurnar. Má því ætla að á umræddum stjórnendafundi hafi verið farið yfir verkefnalista (E)forstö-landfl1 en á honum voru verkefni sem kváðu á um aukið samstarf við keppinauta Eimskips, sbr. einnig kafla 13.21.2.

[4910] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […].
[4911] Sjá t.d. afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.11594. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.12748. Sjá einnig afhent skjöl frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. Glærukynningar rekstrarfunda […] hjá Eimskip. Einnig afhent skjöl frá Eimskip. Afhent 01.11.2016. Fundargerðir sölufunda […].
[4912] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.123665.
[4913] Afritað tölvuskjal frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.11728.
[4914] Á glæru sem fjallaði um áætlun fyrir árið 2010 var m.a. fyrirhugað að hækka gjaldskrá tvisvar (í júní og júlí) um 4%. Á einni glæru var svo framkvæmd s.k. svót greining á starfseminni, en undir ógnanir kom fram "*Nýjir samkeppnisaðilar s.s. Einyrkjar ofl*". Ekki var minnst á aðra keppinauta.

9460. Í apríl 2010 fór fram undirbúningur innan Eimskips við að svara upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins vegna athugunar á landflutningamarkaði, sbr. bréf eftirlitsins, dags. 29. mars 2010. Í upplýsingabeiðninni var m.a. óskað eftir gögnum og upplýsingum um mögulegt samstarf Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði. Vegna upplýsingabeiðninnar fóru m.a. fram eftirtalin samskipti innan Eimskips:

- Þann 19. apríl 2010 sendi (E)starfsm tölvupóst til (E)verkstj-innanl vegna fyrirspurnar þess síðarnefnda um akstur fyrir Samskip á Norðurlandi.[4915] Í svari (E)starfsm sagði eftirfarandi:

  „Við höfum selt Samskip flutningsþjónustu til Siglufjarðar, Ólafsfjarðar og Vopnafjarðar. Við höfum keypt flutningsþjónustu hjá Samskip til Þórshafnar."

- (E)stjformS sendi tölvupóst til (E)starfsm þann 23. apríl 2010 og óskaði eftir ýmsum upplýsingum.[4916] Óskaði hann m.a. eftir skriflegum samningum vegna húsaleigu. Síðan sagði:

  „Skylst [svo] að engir samnignar [svo] séu til við Samskip vegna Ólafsfjarðar, það á án efa eftir að koma okkur í koll".

- Í lok apríl spurði (E)forstö-landfl1 um samning á milli Norðurfraktar og Samskipa varðandi Siglufjörð. (E)starfsm svaraði því til að hann hafi aldrei séð þann samning.[4917]

9461. Þann 6. október 2010 spurði (E)forstö-landfl1 þá (E)starfsm og (E)sölustj-innanl3 hvort þeir hafi eitthvað heyrt af því hvort Samskip ætluðu að keyra sjálf á Siglufjörð. (E)starfsm svaraði tveimur mínútum síðar og sagði *„Ekkert þannig í gangi"*.[4918] Vekur það athygli Samkeppniseftirlitsins hversu fljótt og örugglega (E)starfsm virðist geta svarað umræddri fyrirspurn.

9462. Af gögnum málsins má víða sjá vísað til funda eða samskipta milli starfsstöðva Eimskips og Samskipa í tengslum við framkvæmd samráðs fyrirtækjanna. Sem dæmi um það má nefna að þann 13. október 2010 sendi (S)rekststj-landfl2 tölvupóst til (E)þjstj-Austur þar sem hann kvaðst hafa reynt að ná *„í skottið á þér í dag og gær"*. Biður hann um að heyra í sér þegar hann hafi tök á. Það sem hann sagðist vera að spá í væri eftirfarandi:[4919]

„Fáskrúðsfjörð – umboðsmennska?

Breiðdalsvík og Stöddi – Akstur

Seyðisfjörður – klára það endanlega, búin að leggja til við [B] 30þús kr hækkun á umboðsþóknun okkar gegn .því að ykkar pakkar færu þar í gegn.

Þið þyrftuð þá að útvega henni gsm posa

Heyrumst"

9463. Í mgr. 635 í athugasemdum Samskipa við AII kemur m.a. fram að sjálfstæður umboðsmaður hafi sinnt afgreiðslu fyrir bæði fyrirtækin á Fáskrúðsfirði fram að þessum tíma. Hann hafi hins vegar gefist upp á rekstri og Samskip ráðið hann til vinnu. Umboðsmaðurinn hafi samt sem áður haldið áfram rekstri afgreiðslunnar fyrir hönd Samskipa og sinnt áfram afgreiðslu fyrir Eimskip.

[4915] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4916] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.522744.
[4917] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.13164.
[4918] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.26941.
[4919] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.89284.

9464. Af framangreindu er ljóst að (S)rekstst-landfl2 hafði áhuga á því að hefja samstarf við Eimskip í vöruafgreiðslu á Fáskrúðsfirði og er það í samræmi við upplýsingar sem Eimskip veitti Samkeppniseftirlitinu við rannsókn málsins. Af framangreindu má ráða að (S)rekstst-landfl2 virðist hafa haft áhuga á því að ræða aukið samstarf Samskipa við Eimskip með því að hefja samstarf um vöruafgreiðslu á Fáskrúðsfirði en Eimskip upplýsti um það í svörum við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins vorið 2010 að á þeim tíma hafi tiltekinn þjónustuaðili sinnt vöruafgreiðslu fyrir Eimskip á Fáskrúðsfirði, Stöðvarfirði og Breiðdalsvík út frá Reyðarfirði. Eins og áður segir áttu fyrirtækin einnig í samstarfi vegna flutninga en fyrirliggjandi eru gögn um samstarf fyrirtækjanna vegna flutninga milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðarfjarðar (Samskip flutti fyrir Eimskip) og milli Reyðarfjarðar og Stöðvarfjarðar/Breiðdalsvíkur sem (S)rekstst-landfl2 minntist á í tölvupóstinum. Þá skal einnig rifjað upp að Samskip og Eimskip höfðu með sér samráð í maí 2009 með því að ákveða sameiginlega að segja upp afgreiðslusamningi við fyrirtækið Austfar á Seyðisfirði.

9465. Til frekari skýringar á tilvísun (S)rekstst-landfl2 til Seyðisfjarðar í umræddum tölvupósti segir í athugasemdum Samskipa við AII að umboðsaðili hafi afhent vörur fyrir bæði Samskip og Eimskip á Seyðisfirði. Það verklag hafi komist á hjá umboðsmanni að hann innheimti sendingar Eimskips í gegnum kerfi Samskipa, en (S)rekstst-landfl2 hafi haft frumkvæði um að breyta því fyrirkomulagi. Hafi hann því haft frumkvæði að því að setja upp sérstakan posa frá Eimskip svo að vörur Eimskips yrðu afgreiddar án nokkurrar innkomu í kerfi Samskipa. Til þess að svo yrði hafi þurft að hækka umboðslaun hans um umrædda fjárhæð.

9466. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru skýringar Samskipa varðandi tilvísun (S)rekstst-landfl2 til Seyðisfjarðar trúverðugar upp að vissu marki. Segja Samskip að umboðsaðili hafi afgreitt vörur beggja fyrirtækja en af tölvupóstinum má ráða að svo hafi ekki verið á þessu tímamarki („*gegn. því að ykkar pakkar fari þar í gegn*“). Þó svo að umboðsaðilinn hafi afgreitt fyrir bæði fyrirtæki þá útskýra Samskip ekki sérstaklega hvers vegna Samskip hafi átt í samningaviðræðum við umboðsmann fyrirtækisins á Seyðisfirði um viðskiptamálefni Eimskips né hvers vegna umboðsþóknun Samskipa (ekki Eimskips) ætti að hækka við það að pakkar Eimskips yrðu afgreiddir af umboðsmanninum, líkt og fram kemur í tölvupóstinum.

9467. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspegla framangreind samskipti þá hagnýtu samvinnu og upplýsingaskipti sem fólust í samfelldu samráði Samskipa og Eimskips.

9468. Þá vísaði ÓJ í ummælum sínum til samstarfs fyrirtækjanna í akstri á flutningaleiðinni á milli Reyðarfjarðar og Stöðvarfjarðar/Breiðdalsvíkur þar sem Eimskip flutti fyrir Samskip. Að lokum vísaði hann til Seyðisfjarðar en upplýst hefur verið að Samskip og Eimskip áttu í samstarfi um flutninga til og frá Seyðisfirði, þ.e. um að Samskip flyttu vörur fyrir Eimskip á umræddri leið. Að framan hefur einnig verið sagt frá því að Eimskip og Samskip hafi í maí 2009 ákveðið að segja sameiginlega upp afgreiðslusamningi við fyrirtækið Austfar á Seyðisfirði.

9469. Með hliðsjón af framangreindu ber einnig að líta til þess að Samskip og Eimskip áttu í samstarfi á mörgum flutningaleiðum á Austurlandi, sbr. umfjöllun hér að framan og umfjöllun um atvik sem meðal annarra leiddu til samstarfsins, sbr. kafla 8.16.7. Ber einnig að líta til ummæla (E)svæðisstj1 vegna samstarfs Eimskips og Samskipa á Austurlandi: „*gjörningurinn að „spara í rekstri" var fundin upp á Austurlandi*“, sbr. umfjöllun um tölvupóst hans frá 26. maí 2009.

9470. Áfram héldu samskipti fyrirtækjanna í tengslum við samstarf þeirra á Austurlandi. (E)þjstj-Austur svaraði áðurnefndum tölvupósti (S)rekstst-landfl2 frá 13. október 2010 þann 11. febrúar 2011. Í svari (E)þjstj-Austur sagði eftirfarandi: „*Við verðum að fara að klára fiskflutninginn frá Nesk til RFJ. það er allt árið 2010 og það sem af er þessu ári, og eins flutningarnir á suðurfirði síðan* [(S)rekstst-landfl2] *hætti. Heyri frá þér.*“. (S)rekstst-landfl2 svaraði strax og afsakaði „*þetta með suðurfirðina*“, það hafi verið

misskilningur innanhúss. (S)rekststj-landfl2 sagði jafnframt að varðandi akstur á markaðsfiski frá Norðfirði yfir á Reyðarfjörð eigi seljandinn að borga það eins og hafi verið alla tíð. Hann spyr þó hvernig þessu hafi verið háttað. (E)þjstj-Austur svaraði því til að um væri að ræða fisk sem viðskiptavinir Samskipa kaupi á markaði á Neskaupsstað sem eigi að flytja í Hafnarfjörð en Eimskip taki á Neskaupstað og flytji á Reyðarfjörð. Samskip væri búið að fá þetta greitt frá markaðnum. (E)þjstj-Austur spurði jafnframt hvort ekki hafi borist uppgjör vegna flutninga á Neskaupstað reglulega. (S)rekststj-landfl2 sagði að ekki væri neinn markaður á Neskaupsstað og ætli að heyra í honum eftir helgi varðandi þetta. Þessi samskipti framsendi (E)þjstj-Austur á (E)forstö-landfl1 þann 10. nóvember 2011.[4920]

9471. (S)rekststj-landfl2 sendi tölvupóst til (E)þjstj-Austur 23. júní 2011 og kvaðst hafa heyrt að Eimskip væri að keyra daglega á Suðurfirði en tæki aðeins frakt frá Samskipum þrjá daga í viku. Spurði hann hvernig stæði á því. Með Suðurfjörðum er talið að vísað sé til flutningaleiðarinnar á milli Reyðarfjarðar og Stöðvarfjarðar/Breiðdalsvíkur en samstarf var með fyrirtækjunum á umræddri leið. (E)þjstj-Austur sagði frá því að farin hefði verið aukaferð vegna pressu frá viðskiptavini en annars væri áætlun eins og hefði verið. (S)rekststj-landfl2 spurði þá hvort það væri ekki hægt að grípa með vörur frá Samskipum ef Eimskip væri að *„skjótast*" á litlum bílum. (E)þjstj-Austur kvað það ekkert mál ef pláss leyfði.[4921]

9472. Þrátt fyrir framanritað tilkynnti (S)rekststj-landfl2 til (E)þjstj-Austur þann 21. júlí 2011 að Samskip myndu frá og með þeim tíma keyra sjálf á Stöðvarfjörð og Breiðdalsvík þar sem óánægja væri með þjónustuna. (E)þjstj-Austur svaraði nokkrum dögum síðar og sagði það leitt að heyra. Þá sagði: *„...ekki gott að við þurfum báðir að fara þarna suðureftir með það sem ekkert er*". Kvað hann Eimskip hafa staðið fyllilega við það samkomulag sem gert var, þ.e. að *„fylla upp í lítinn sendibíl á þriðjudag og fimmtudag*."[4922]

9473. Þann 2. nóvember 2011 sendi (E)starfsm, svæðisstjóri Eimskips á Vestfjörðum, verðtilboð í gámaakstur og gámafærslur fyrir Samskip á Ísafirði í tölvupósti til (S)starfsm, rekstrarstjóra sendibíladeildar Samskipa. Endaði tölvupósturinn á eftirfarandi orðum: *„Með von um að þessi verð reynist ykkur hagstæð*."

9474. Viku síðar, þann 9. nóvember 2011, sendi (E)starfsm aftur tölvupóst til sama aðila og þá eingöngu til að spyrja hvað væri að frétta. (S)starfsm svaraði á eftirfarandi máta: *„Allt gott að fréta* [svo] *hér , er að klára samninga við Glanna svo ég er ekki búin að taka neina ákvörðun um þetta okur tilboð Þitt en ert þú ekki hress félagi?*". (E)starfsm svaraði og sagðist vera *„bara góður, verum í sambandi*".[4923]

9475. Samkvæmt framansögðu áttu Eimskip og Samskip ekki aðeins í samstarfi í gámaflutningum og gámafærslum á Vestfjörðum heldur skapaði samstarfið vettvang fyrir starfsmenn fyrirtækjanna til að skiptast á viðskiptatengdum upplýsingum, þ.e. um samskipti þeirra og samningagerð við viðskiptavini. Var þetta hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna.

9476. Til viðbótar við framangreind gögn, sem nefnd eru hér í dæmaskyni um framkvæmd á samstarfi fyrirtækjanna á landflutningamarkaði, skal horft til þess að á árunum 2010 og 2011 áttu sér stað tíð samskipti lykilstjórnenda og starfsmanna Eimskips og Samskipa. Vísast um það til umfjöllunar í kafla 13. Var um að ræða m.a. samskipti stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna sem komu beint eða óbeint að starfsemi landflutninga, í dæmaskyni má nefna: (E)frkvstj-innanl, (E)sölustj-innanl2, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstj og (S)forstö-innfl1.

[4920] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.89279.
[4921] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4922] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]
[4923] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]

9477. Í kafla 14 er fjallað um atvik á árinu 2011 sem taka m.a. til markaðsskiptingar og upplýsingaskipta í sjó- og landflutningum. Vísast hér til þeirrar umfjöllunar og ber að virða hana í samhengi við framangreind gögn.

17.5.3. Árin 2012 og 2013

9478. Í lok febrúar 2012 var haldinn svokallaður Akstursfundur hjá Eimskip. Samkvæmt dagskrá fundarins átti m.a. að ræða samstarf Eimskips við Samskip í landflutningum.[4924] (E)verkstj-innanl fór yfir glærukynningu á fundinum.[4925] Eftirfarandi kom þar fram:

- *„Borguðum Samskip rétt tæpar 14m kr árið 2011 (fer hækkandi)*
- *Rúmlega 1mkr núna í janúar*
- *Kar fyrir kar á Ísafjörð*
- *Eftirlit með öðrum kar fyrir kar samningum?*
  - *Hallar á okkur?*
- *Austurland*
- *Norðausturland*
  - *Fiskmarkaður Þórshafnar*
- *Fiskmarkaður Grímseyjar.*
- *Erum við að rukka allt sem við gerum fyrir þá?*
- *AKU-EGS-AKU, við fyrir þá?*"

9479. Af framangreindu má ráða að í fyrsta lagi virðist umfang samráðs Eimskips og Samskipa hafa verið að aukast á þessum tímapunkti þar sem vísað er til þess að greiðslur til Samskipa fari hækkandi. Þá er þarna í öðru lagi staðfest samstarf fyrirtækjanna á Ísafirði um flutning *„kar fyrir kar*" en jafnframt kemur fram að slíkir *„kar fyrir kar*" samningar séu í gildi annars staðar á landinu. Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu Samkeppniseftirlitið við rannsókn málsins um samstarf um fiskflutning á Vestfjörðum eða *„kar fyrir kar*" samninga annars staðar á landinu að undanskildu því samstarfi sem getið er um í kafla 17.4 hér að framan. Í athugasemdum Samskipa við AII eru þó veittar frekari skýringar um eðli *„kar á móti kari*" samninga Samskipa og Eimskips, sbr. umfjöllun kafla 28.

9480. Frekari staðfestingu á samstarfi Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði er að finna í Excel-skjali sem var vistað á heimasvæði Flytjanda og nefnist *„Eimskip samskip verð*". Um er að ræða yfirlit um verð sem fyrirtækin höfðu samið um sín á milli fyrir samstarf í flutningum og yfirlit yfir greiðslur í samræmi við það.[4926] Skjalið er síðast vistað 5. október 2012. Eftirfarandi er skjámynd af umræddum gögnum. Varpa þau skýru ljósi á ólögmætt samstarf fyrirtækjanna á a.m.k. eftirfarandi áætlunarleiðum:

[4924] Afhent gögn frá Eimskip. […].
[4925] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […].
[4926] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […].

Eimskip flytur fyrir Samskip						
	September	Ágúst	Júlí	Júní	Verð	Samtals
Húsavík	69,485	53,536	20,454	59,482	9.78	1,984,919
Sigló	78,016	160,227	128,056	65,294	9.78	4,220,980
						6,205,899
Verð sem Eimskip rukkar Samskip						
Sap rukkun	Húsavík & Sigló	9,78 kr			Seyðisfjörður	16,50 kr
VM rukkun			verð í VM			
Húsavík - Rvík	6,93 kr					
		Sigló - Rvík	8,16 kr			
Neskaupst - Aku	4,46 kr					
		Aku - Rvík	8,16 kr			
Neskaupst - Reyðafj	3,38 kr					
		Dalvík - Rvík	8,16 kr			
Þórshöfn - Húsavík	6,50 kr					
		Húsavík - Rvík	8,70 kr			
Reyðarfj - Breiðdalsv	4,74 kr					
		Þórshöfn - Rvík	11,20 kr			
Breiðdalsv - Seyðisfj	3,78 kr					
		Bakkafjörður - Rvík	14,30 kr			
Höfn - Eskifjörður	14,50 kr					
		Austfirðir - Rvík	14,30 kr			
Breiðdalsv - Rvík	12,00 kr					
		Djúpivogur - Rvík	12,50 kr			
		Vey - Rvík	1506 kr			
		Húsavík - Akranes	8,70 kr			
		Sigló - Dalvik	3,77 kr			
		Aku - Dalvík	5,60 kr			
		Aku - Húsavík	4,35 kr			
		Aku - Þórshöfn	5,60 kr			
		Húsavík - Raufarhöfn	5,60 kr			
		Húsavík - Þórshöfn	5,60 kr			

Samskip flytur fyrir Eimskip						
	September	Ágúst	Júlí	Júní	Verð	Samtals
Dalvík - Grímsey	55,203	64,143	68,973	132,078		
Þórshöfn	47,049	79,220	148,606	84,612		
verð sem Samskip rukkar Eimskip						
Egilstaðir - Rreykjavík		7,12 kr		6240 kg		
Breiðdalsvík - Reykjavík		12,00 kr		3694 kg		
Þórshöfn - Reykjavík		35,00 kr		48606 kg		
Dalvík - Reykjavík		5,70 kr		33839 kg		
Dalvík - Húsavík		5,10 kr		2593 kg		
Stöðvafjörður - Reykjavík		7,10 kr		7800 kg		
Djúpivogur - Reykjavík		10,10 kr		1119 kg		
Fáskrúðsfjörður - Reykjavík		16,20 kr		326 kg		
Stöðvafjörður - Reykjavík		20,24 kr		5178 kg		
Breiðdalsvík - Reykjavík		36,00 kr		1927 kg		
Djúpivogur - Reykjavík		43,62 kr		180 kg		
Egilstaðir - Seyðisfjörður		3,10 kr				
Þórshöfn - Bakkafjörður		3,10 kr		5255 kg		
Þórshöfn - Reykjavík		11,45 kr		84612 kg		
Dalvík - Reykjavík		16,46 kr		65597 kg		
Dalvík - Reykjavík		6,50 kr		62253 kg		
Þórshöfn - Akureyri		5,70 kr		22859 kg		
Stöðvafjörður - Reykjavík		39,32 kr		850 kg		

9481. Af samtímagögnum má ráða að á seinni hluta árs 2012 hafi verið rætt um að auka enn frekar samstarf Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði. Í tölvupósti (S)frkvstj-innanl til (S)forstj 27. september 2012 vísaði (S)frkvstj-innanl til þess að hann ætti fund með (S)rekststj-landfl2 til að fara yfir tíðni og nýtingu á Austurlandi. Í því fælist að undirbúa skerðingu eða „*finna flöt á frekari samvinnu við td Flytjanda ef leyfi fengist fyrir því*." Var þessi tölvupóstur svar við beiðni (S)forstj um að vinna þyrfti frekar að nokkrum þáttum í landflutningastarfseminni.[4927] Í þeim tölvupósti (S)forstj kom t.a.m. fram að þegar komin væri mynd á þá vinnu, ættu þeir að eiga „*góðan vinnufund með kollegum, kynna vinnuna, sem og komandi áætlanagerð og fá þannig fram aðgerðarlista, bæði inn í áætlanagerð, sem og horft fram á við. Við eigum að skipuleggja ferð á landið, hitta kúnna, samstarfsaðila og kollega*." Þá er vert að minnast á að í tölvupósti (S)forstj var vísað til þess að greina ætti helstu keppinauta með tilliti

[4927] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1048574.

til flota, afkomu og sérhæfingar og í því samhengi eru talin upp eftirfarandi fyrirtæki: *„VM, KASK, RÁ, JM, aðriri* [svo] *?*". Ekki var minnst á þörf á greiningu fyrir Eimskip.

9482. Á fundi landflutninga Eimskips 24. apríl 2012 var fjallað um samstarf við Samskip. Í fundargerð fundarins sagði: *„Austurland*

Samskip er að reyna að kroppa í okkar kúnna. Eru víst að bjóða verð sem eru alveg út í hött. Með þessu er þeir að hrista aðeins upp í okkar samstarfi. Samskip yrðu í vondum málum ef við hættum að þjónusta þá á Djúpavogi. Móðir Jörð fór yfir til Samskipa."[4928]

9483. Með því að bjóða viðskiptavinum Eimskips samkeppnishæf verð voru Samskip að *„hrista upp"* í samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum. Að mati Samkeppniseftirlitsins er bókunin til vitnis um markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips í landflutningum á þessum tíma.

9484. Þann 13. janúar 2012 sendi (S)rekststj-landfl2 tölvupóst til (E)sölustj-innanl3 og (S)starfsm þar sem hann gerði athugasemd við reikning frá Eimskip fyrir *„þessu Siglufjarðar-dæmi"*.[4929] Þar segir einnig eftirfarandi:

„Það er ekki það sem talað var um, samkomulagið var slíkt að við sæjum um Dalvík og þið Siglufjörð. Ég reyndi að tala við þig fyrir jól og þú ætladir að tala aftur við mig milli hátíða. Vinsamlegast bakfærðu reikninginn. ps. í ofanálag er Hofsós inni sem þið takið ekki, tímabilið frá áramótum en þetta hófst snemma seinasta vor (mars-apr)."

9485. (E)sölustj-innanl3 áframsendi póstinn til (E)forstö-landfl1, (E)starfsm og (E)starfsm og brást (E)forstö-landfl1 við með því að spyrja hvort Eimskip væri ekki örugglega að rukka Samskip fyrir Siglufjörð daglega núna. Eimskip sé ekki að fara að gefa neinn afslátt á þessu. (E)starfsm tók undir það.[4930]

9486. Þann 13. mars 2012 sendi (S)rekststj-landfl2 svar við framangreindu. Sagði hann umræddan reikning ekki vera samkvæmt samkomulagi. Tímabilið sem samkomulagið hafi náð yfir væri frá áramótum 2011-2012. (S)rekststj-landfl2 kvaðst enn vera að bíða eftir samþykki á þeirri tillögu sem hann og (S)starfsm hefðu lagt til, þ.e. að Eimskip og Samskip settu upp samning varðandi *„þessa hluti"*.[4931]

9487. Þann 31. maí 2012 lét (E)starfsm, starfsmaður í viðskiptaþjónustu Eimskips, fjárhagsdeild Eimskips vita af því að Samskip væru að vinna upp í umræddan reikning vegna Siglufjarðar og það væri *„samkomulag við* [(E)forstö-landfl1], [(E)sölustj-innanl3] og [(E)starfsm]." Reikningurinn var hár í samanburði við aðra af svipuðu tagi eða 7,6 milljónir kr.[4932] Um miðjan júlí leitaði (E)starfsm eftir upplýsingum um hvernig Samskipum gengi að vinna upp í umræddan reikning og hver héldi utan um það. (E)starfsm kvað það ganga hægt en hann sjálfur, (E)sölustj-innanl3 og (E)starfsm héldu utan um það. Vísaði (E)starfsm til eftirfarandi: *„Niðurstaðan af síðasta fundi okkar á Akureyri við Samskip var að skuldajafna. Hins vegar mun* (E)sölustj-innanl3 *gera nettan kredit reikning til að ná sáttum*."[4933]

9488. Í tölvupóstsamskiptum frá því í júlí 2012 sem fjalla um umræddan reikning kom fram að (E)starfsm og Samskip hefðu á fundi á Akureyri komist að þeirri niðurstöðu að skuldin yrði skuldajöfnuð. Samskip

[4928] Afhent gögn frá Eimskip. Afhent 01.11.2016. „Fundargerð 24 apríl 2012". Titill: „Fundargerð ELT-Sala - Þriðjudagsfundir". Einn fundarmanna er […].
[4929] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.97020.
[4930] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.97020.
[4931] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.103528.
[4932] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.115987.
[4933] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.120270.

myndu vinna fyrir Eimskip upp í umrædda skuld.[4934] Í athugasemdum Samskipa við AII er staðfest að umræddur fundur hafi farið fram, sbr. mgr. 652.

9489. Þann 4. október 2012 neituðu Samskip að greiða umræddan reikning og kröfðust bakfærslu. (S)rekststj-landfl2 sendi sama dag eftirfarandi skýringar til (E)starfsm og fleiri starfsmanna Eimskips:

„Eimksip [svo] *sá um fisk frá Siglufirði, Samskip sá um fisk frá Dalvík. Þegar lagt var af stað var gengið út frá svipuðu magni. Þetta var gert með hagsmuni viðskiptavina að leiðarljósi. Í ljós kom að misræmi var á fluttu magni og eðlilegt þótti að menn gerðu með sér samkomulag um verð pr kg. Þessir hlutir hafa verið á hreinu frá áramótum. Það sem tilheyrir sögunni og enginn rífst um að misræmi var á fluttu magni eftir að hafði verið farið aftur yfir magnið. Sjálfsagt er að flytja það á móti sem um munar en. Það sem kom fram á fundi okkar 11. Maí sl. þar sem viðstaddir voru (E)sölustj-innanl3, (E)svæðisstj2, (E)starfsm og* [(S)starfsm][4935] *Dalvík. Það hefur ekki staðið á okkur að framkvæma þessa flutninga en ekki hefur enn komið ósk um það*."

9490. Samstarf Samskipa og Eimskips birtist með skýrum hætti í framangreindum tölvupósti, þ.e. hvernig Eimskip og Samskip skiptu með sér flutningsleiðum um landið. Samkvæmt framanrituðu byggir (S)rekststj-landfl2 á því að samstarf fyrirtækjanna sé til komið með hagsmuni viðskiptavina þeirra að leiðarljósi. Á þetta er ekki unnt að fallast. Með samráði sínu og skiptingu markaðsins komu Eimskip og Samskip þvert á móti í veg fyrir samkeppni á viðkomandi áætlunarleiðum, neytendum til tjóns.

9491. (E)forstö-landfl1 svaraði framangreindum tölvupósti (S)rekststj-landfl2 þann 8. október 2012. Kvað hann ómögulegt að halda utan um þessa reikninga með þeim hætti sem Samskip óskuðu, þ.e. að Samskip myndu flytja vörur fyrir Eimskip upp í skuldina. Sagði (E)forstö-landfl1 að tekjur Samskipa vegna flutninga fyrir Eimskip væru mun hærri en það sem Eimskip rukkaði Samskip almennt fyrir.[4936] Í framhaldinu spurði (S)rekststj-landfl2 þá (E)forstö-landfl1 og (E)sölustj-innanl3 hvort þeir gætu ekki hist í *„næstu viku*". (E)forstö-landfl1 tók vel í þá hugmynd og lagði til fund fimmtudaginn 18. október 2012. (S)rekststj-landfl2 samþykkti það og sagði einnig: *„Þú kannski sýnir mér fiskihöllina í leiðinni?*". (E)forstö-landfl1 svaraði: *„Flott hittumst þá."*[4937]

9492. Í tengslum við upphaf loðnuvertíðar átti sér stað tiltekin vinna og skipulagning á innanlandssviði Samskipa vegna gámahífinga Eimskips fyrir Samskip. Í tölvupósti sem (S)starfsm sendi (S)forstö-útfl, (S)rekststj-landfl2 o.fl. 19. febrúar 2013 var aukið samstarf við Eimskip einnig liður í þeirri skipulagningu, sbr. eftirfarandi:[4938]

„...hefur einhver gert samkomulag við [(E)svæðisstj1] *hjá Eimskip um allar þær aukafærslur sem af hljótast? Ef svarið er „nei" þarf að ganga í það verk ekki seinna en strax. Í fyrra varð mikið stapp út af því og ég veit fyrir víst að ef ekki verður gengið frá því Í hvelli þá verður sett stopp á okkur. Því vil ég biðja ykkur að ganga frá þessu asap.*"

9493. (S)forstö-útfl svaraði og bað (S)forstö-millilanda eða (S)starfsm um að ganga frá þessu við (E)svæðisstj1 hjá Eimskip. (S)starfsm svaraði og kvaðst vera búinn að tala við verkstjóra og sagði að þetta yrði vonandi ekkert vandamál. (S)rekststj-landfl2 sendi eftirfarandi tölvupóst síðar sama dag:

„Það þarf einhver af millilandasviðinu að staðfesta við [(E)svæðisstj1] *að við borgumn hífingar á gámum. Ég hélt nú einhvern vegin að það væri klárt !*

[4934] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.120460.
[4935] Líklega er um að ræða […].
[4936] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.129098.
[4937] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.129147.
[4938] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1163953.

[(S)forstö-millilanda] *eða* [(S)forstö-útfl]*, getið þið græjað það?*"

9494. (S)forstö-millilanda staðfesti sama kvöld að (S)starfsm hefði verið í sambandi við (E)svæðisstj1 þann dag.[4939]

9495. Af gögnum málsins er ljóst að töluvert var um samskipti og fundarhöld vegna framangreindra flutninga og reikninga.

9496. Í upphafi árs 2013 sendi starfsmaður í innheimtudeild Eimskips fyrirspurn til (E)starfsm vegna framangreindra ógreiddra reikninga frá Samskipum. (E)starfsm kvað málið vera í vinnslu og sagði m.a. í tölvupósti þann 22. febrúar 2013 að hann ætti fund með (S)rekststj-landfl2 *„næstkomandi miðvikudag*". Þann 21. mars s.á. upplýsti (E)starfsm að hann hefði átt fund með (S)rekststj-landfl2 í *„síðustu viku*" og að það yrði annar í *„næstu viku*". Í tölvupósti 8. apríl vísaði (E)starfsm enn á ný til fundar vegna umræddra reikninga sem var haldinn 5. apríl 2013 og að annan fund ætti að halda morguninn eftir, 9. apríl. (E)starfsm upplýsti síðan um þá niðurstöðu, sem væntanlega hefur verið rædd á umræddum fundum, að málið hafi verið klárað þannig að Samskip tækju ákveðinn fiskflutning fyrir Eimskip og Eimskip skuldajafnaði.[4940]

9497. Í júní 2013 sendi (E)forstö-landfl1 tölvupóst til (S)rekststj-landfl2 vegna framangreinds reiknings fyrir fiskflutninga. Að sögn (E)forstö-landfl1 gengi ekkert hjá Samskip að greiða reikninga frá Eimskip *„vegna fiskflutninga á árinu 2012*" og óskaði hann eftir því að skuldajafna þessum reikningi á móti öllum reikningum sem Samskip myndu gefa út vegna innanlandsflutninga. (S)rekststj-landfl2 svaraði sama dag og sagði að það hefði verið komin lending í þessu. Það eina sem yrði skuldajafnað væri gámaakstur og Grímseyjarfiskurinn. Allir aðrir reikningar frá Samskipum skyldu greiddir.[4941]

9498. Í kafla 18 í ákvörðun þessari er fjallað um samráð Eimskips og Samskipa í tengslum við leigu á gámum og gámastýringu. Af gögnum málsins er jafnframt ljóst að fyrirtækin lánuðu og/eða leigðu fiskikör hvort af öðru. Þann 6. júní 2013 tilkynnti (E)starfsm starfsmanni Samskipa með tölvupósti að hann hafi lánað Samskipum 320 kör og spurði hvort hann ætti von á því að fá þau í næstu viku.[4942]

9499. Gögn málsins gefa til kynna að Eimskip og Samskip hafi átt í samstarfi í fiskflutningi á Vestfjörðum, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir. Þann 13. júní 2013 sendi (E)starfsm tölvupóst til starfsmanns Samskipa þar sem hann spurði eftirfarandi spurningar: *„Hvað má ég rukka þig um fyrir flutning á ferskfiski frá Suðureyri til Ísafjarðar?*".[4943] Vísaði svo til þess að það hafi verið 37 kör í síðustu viku og 41 kar í dag.

9500. Í byrjun september 2013 var haldinn rekstrarstjórafundur hjá Landflutningum-Samskipum. (S)forstö-landfl setti saman glærukynningu fyrir fundinn sem hann bar undir (S)forstö-innfl1.[4944] Á einni glærunni kemur fram eftirfarandi:

- *„Samstarfsaðilar*
  - *Efla samskipti og samvinnu við samstarfsaðila og verktaka*
  - *Endurskoða stöðvargjöld samstarfsaðila*"

[4939] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1164208.
[4940] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1084916.
[4941] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.159338.
[4942] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[4943] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[4944] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].

9501. (S)forstö-innfl1 sendi til baka nokkrar tillögur að atriðum sem ætti að taka fyrir á fundinum. Þar á meðal tók (S)forstö-innfl1 af öll tvímæli um hvort Samskip litu á Eimskip og Flytjanda sem *„samstarfsaðila"* í þessum skilningi en í ákvörðun þessari hafa víða verið rakin gögn þar sem fyrirtækin vísa til *„samstarfsaðila"* sinna, þ. á m. til samskipta við slíka samstarfsaðila og hvort auka ætti slíkt samstarf.[4945] Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 sagði m.a.:

- *„Samstarfsaðilar*
  - *Suðurland – eigum við að skipta*
  - *Sunnanverðir vestfirðir – ætlum við að breyta*
  - *Flytjandi – hvað eru þeir að keyra fyrir okkur og við fyrir þá – hvernig gengur*
  - *Nesfrakt – eigum við að nota þá meira – hvað eru þeir að gera fyrir okkur og hvernig gengur*
  - *Fleiri..."*

17.5.4. Niðurstaða

9502. Samkvæmt framansögðu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafa haft með sér samráð á landflutningamarkaði. Gögnin benda til þess að samstarf fyrirtækjanna í landflutningum hafi hafist a.m.k. á árinu 2005 og að það hafi verið samfellt út rannsóknartímabilið. Samstarfið tók aftur á móti á sig alvarlegri mynd með tilkomu *„Nýtt* upphaf" verkefnisins um mitt ár 2008 þegar Eimskip og Samskip lögðu á ráðin um samráð og að auka samstarf sitt í m.a. landflutningum. Ber í þessu samhengi einnig að hafa í huga eftirfarandi umfjöllun um samráð í fiskflutningum.

9503. Sem áður segir hafa Eimskip og Samskip haft mikla yfirburði á landflutningamarkaði hér landi. Við slíkar aðstæður gera samkeppnislög ríka kröfu um sjálfstæði keppinauta og banna þeim að hafa samskipti sem hafa að markmiði eða af þeim leiðir að komið sé í veg fyrir samkeppni, hún sé takmörkuð eða henni raskað.

9504. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi í raun ákveðið að sameinast um tiltekna þætti í starfsemi sinni. Í samráði Eimskips og Samskipa felst að fyrirtækin hafa sammælst um að annað fyrirtækið hætti að sinna akstri á tilteknum áætlunarleiðum og að hitt fyrirtækið flytti vörur þess í stað með því fyrirtæki sem æki umræddа leið á grundvelli umsamins verðs þeirra á milli. Eins og gefur að skilja hafði þetta í för með sér umtalsverð bein samskipti þeirra á milli.

9505. Bann 10. gr. samkeppnislaga tekur m.a. til samninga og samstilltra aðgerða sem áhrif hafa á verð eða önnur viðskiptakjör með beinum eða óbeinum hætti, takmarka eða stýra framleiðslu eða skipta mörkuðum, sbr. a-c liði 2. mgr. ákvæðisins. Öll samvinna af þessum toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta þar sem hún skapar hættu á því að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit hvort til annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði.

9506. Líkt og rakið hefur verið sýna samtímagögn samskipti og fundahöld fyrirtækjanna sem og framkvæmd samráðsins í einstökum tilvikum. Af þessum gögnum verður ráðið að fyrirtækin áttu í tíðum samskiptum um skiplagningu og framkvæmd samráðsins sem bendir til þess að það hafi tekið til hvers konar þátta starfsemi landflutninganna sem starfsmönnum hafi dottið í hug hverju sinni. Með samráði í

[4945] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. Doc. ID. 0.7.33.634298.

landflutningum var líkt og í sjóflutningum stefnt að því að fyrirtækin *„hjálpuðust að"*. Var þetta einkennandi fyrir samráð fyrirtækjanna.

9507. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er því haldið fram að samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum hafi verið lögmætt. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á það, sbr. umfjöllun kafla 28.

17.6. Samráð í landflutningum á fiski

9508. Í maí 2010, í tilefni af athugun Samkeppniseftirlitsins á landflutningamarkaði, upplýstu Eimskip og Samskip að þau ættu í samstarfi í m.a. fiskflutningum. Þannig er óumdeilt að Eimskip og Samskip hafi a.m.k. haft með sér eftirfarandi samstarf í fiskflutningum:

- Eimskip flytur fisk fyrir Samskip á milli:
  - Húsavíkur og Reykjavíkur
  - Siglufjarðar og Reykjavíkur
- Samskip flytja fisk fyrir Eimskip á milli:
  - Þórshafnar og Reykjavíkur
  - Dalvíkur og Reykjavíkur
- Eimskip og Samskip flytja fisk fyrir hvort annað á milli Austfjarða og Reykjavíkur.
- Eimskip og Samskip skipta með sér ferðum á sunnudögum og flytja fyrir hvort annað „kar á móti kari" frá Vestfjörðum.

9509. Líkt og rakið hefur verið var eitt af markmiðum *„Nýtt upphaf"* verkefnisins að auka samstarf Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði, m.a. með því að samnýta betur flutningakerfi þeirra. Í gögnum málsins er að finna áætlanir í þessa veru, þ. á m. um að auka samstarf Eimskips og Samskipa í fiskflutningum. Má leiða að því líkum að slíkar áætlanir eigi rót sína að rekja til annars vegar *„verðstríðsins"* sem fjallað verður um hér á eftir og hins vegar *„Nýtt upphaf"* verkefnisins frá júní 2008. Gögn málsins sýna þó að fyrirtækin hafi átt með sér samstarf í fiskflutningum fyrir árið 2008, sbr. kafla 17.4.3.

9510. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fyrrgreint samstarf Eimskips og Samskipa hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga, en fyrirtækin óskuðu ekki eftir undanþágu fyrir því samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga. Þrátt fyrir að Eimskip og Samskip hafi upplýst Samkeppniseftirlitið um tiltekið samstarf þeirra í fiskflutningum á árinu 2010 liggur nú fyrir að fyrirtækin áttu jafnframt í samstarfi sem þau upplýstu ekki um. Þannig sýna gögn málsins að Eimskip og Samskip áttu í samstarf í fiskflutningum á Vestfjörðum þar sem Eimskip og Samskip fluttu *„kar á móti kari"* og skiptu með sér ferðum á sunnudögum. Þá liggur fyrir að fyrirtækin höfðu með sér samráð á öllum þremur *„meginleiðum"* í fiskflutningum, þ.e. frá Suður- og Austurlandi, Norðurlandi og Vestfjörðum.

17.6.1. Mikilvægi fiskflutninga

9511. Á rannsóknartímabilinu var flutningur á fiski veigamikill þáttur af tekjum Eimskips og Samskipa af landflutningum. Á árunum 2010-2012 nam hlutfall tekna Flytjanda vegna fiskflutninga u.þ.b. 30% af

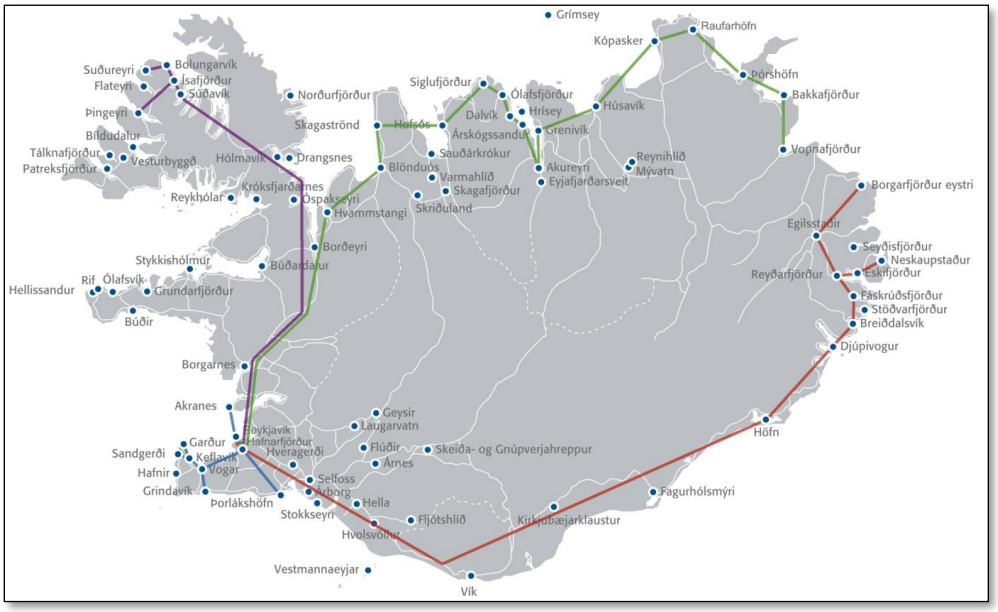
heildartekjum[4946] á meðan hlutfall tekna Landflutninga nam u.þ.b. 10%.[4947] Hlutfallið var mishátt eftir mánuðum og hélst í hendur við sjávarafla og hlutdeild fyrirtækjanna í flutningunum. Auk fiskflutninga frá landsbyggðinni til Reykjavíkur sinntu Eimskip og Lífæð, sem var fiskdreifingarfyrirtæki Samskipa, fiskdreifingu frá fiskmörkuðum til kaupenda á SV-horni landsins.

9512. Flutningar með fisk voru einnig mikilvægir báðum félögum til að tryggja jafnvægi á fluttu magni í ferðum til og frá höfuðborgarsvæðinu og landsbyggðinni. Miklu máli skipti fyrir fyrirtækin að fá flutninga í akstri frá landsbyggðinni til Reykjavíkur, á móti hvers konar vöru sem flutt var með bílunum hina leiðina, þ.e. frá Reykjavík til landsbyggðarinnar. Í skjali frá Samskipum er haft eftir (S)forstö-innfl1 að *„[þ]essir flutningar [séu] grunnurinn í öllum flutningum til Reykjavíkur. Ísland er neysluþjóðfélag og við erum að flytja héðan innflutningsvöru út á land. Til baka flytjum við fyrst og fremst ferskan fisk, frosinn fisk, saltfisk eða skreið.*"[4948] Í glærukynningu (E)rekstj-aksturst 11. mars 2008 var mikilvægi fiskflutninga áréttað hvað þetta varðar, en þar segir m.a. að fiskflutningar frá landsbyggðinni til höfuðborgarsvæðisins séu forsenda viðunandi nýtingar á áætlunarkerfi Eimskips.[4949] Jafnframt segir að markmið Eimskips sé ekki að ná í sem flesta fiskkaupendur, heldur að jafna flæðið í flutningakerfinu og auka nýtingu á akursleiðum. Þá segir að *„gríðarleg samkeppni*" sé um fiskflutninga þar sem *„lítið annað [sé] í boði varðandi flutninga frá landsbyggðinni*".

9513. Þjónustu Eimskips tengdri fiskflutningum er lýst á eftirfarandi hátt af (E)forstö-landfl1 15. febrúar 2010:

> *„**Fiskflutningar – landsbyggð***
>
> *Eimskip Flytjandi býður upp daglegar áætlanaferðir til og frá um 80 áfangastöðum á landinu. Við höfum byggt upp öflugt flutninganet og samræmda þjónustu um allt land í flutningum á ferskum fiski. Eimskip/Flytjandi rekur öflugt flutningakerfi og þjónustunet í fiskflutningum ásamt dreifingu á SV landi. Góð þjónusta og áreiðanlegt dreifingarkerfi tryggir að ferskur fiskur af fiskmörkuðum eða beinum löndunum komist til skila á réttum tíma í réttu ástandi.*

[4946] Í mánaðarskýrslu Eimskips innanlands fyrir mars 2010 segir t.a.m. að 29% tekna Eimskips innanlands sé tilkomið vegna fiskflutninga. Í mánaðarskýrslu Eimskips innanlands fyrir maí 2010 var sama hlutfall 31%. Í mánaðarskýrslu fyrir maí 2011 var hlutfallið 23% og í mánaðarskýrslu fyrir mars 2012 var hlutfallið 36%. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.101831. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.16818. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.107230. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.137577.
[4947] Í markaðsskýrslu Landflutninga-Samskipa frá árinu 2010 segir að vægi fiskflutninga á árinu hafi verið um 10%. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„LAND_Markaðsskýrsla 2011A.pdf*", síðast vistað 23.09.2010, kl. 14:48. Doc. ID. 0.7.33.23798.
[4948] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […].
[4949] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.168704.



Í meginatriðum þá rekur Eimskip Flytjandi þrjár „meginleiðir" í fiskflutningum þ.e. vesturleið, norðurleið og austurleið. Allur fiskur sem er seldur á fiskmörkuðum á tilgreindum leiðum á landinu og er tilbúin til afgreiðslu fyrir kl 17.00 á daginn er kominn í vinnslu fyrir kl: 08:00 um morgunin á áætlanaleiðum Eimskips Flytjanda á SV horninu.

Vörudreifing og Fiskdreifing á SV landinu

Ferkur fiskur sem er keyptur á landsbyggðinn er ekið á fiskmarkaðinn í Hafnarfirði þar sem honum er dreift til viðskiptavina og er komin í hús hjá þeim áður en vinnsla hefst morgunin eftir. Eimskip Flytjandi sér einnig um dreifingu á ferskum fiski sem keyptur er af fiskmörkuðum á SV landi og dreifingu innan svæðisins ásamt almennri dreifingu á aðföngum og annari vörudreifingu innan SV lands þ.e. á milli Höfuðborgarsvæðisins og Árborgar,Suðurnesja og Akraness.

Almenn dreifing á fiski sem keyptur er á fiskmörkuðum og beinum löndunum á suðvestursvæðinu hefst kl: 04:00 og almenn vörudreifing er til kl: 17:00 á daginn."[4950]

9514. Samkvæmt þessu var flutningskeðja sjávarafla sem landað var á Íslandi almennt í þá veru að afli var fluttur frá fiskmörkuðum á landsbyggðinni til fiskmarkaðarins í Hafnarfirði. Þegar fjallað er um „fiskflutninga" í neðangreindri umfjöllun er átt við þennan hluta flutningskeðjunnar, sbr. umfjöllun Eimskips að ofan um „*þrjár meginleiðir*" í fiskflutningum.

9515. Frá fiskmarkaðnum í Hafnarfirði var fiski dreift til kaupenda á SV-horni landsins til frekari vinnslu, sölu eða beint til útflutnings. Gögn málsins sýna að markaðssvæði fiskdreifingar sé höfuðborgarsvæðið, Suðurnes (þ. á m. Keflavíkurflugvöllur) og Þorlákshöfn.[4951] Þegar fjallað er um „fiskdreifingu" í neðangreindri umfjöllun er átt við þennan hluta flutningskeðjunnar.

9516. Í markaðsskýrslu Samskipa fyrir árið 2011, sem unnin var í september 2010, áætluðu Samskip eftirfarandi skiptingu hlutdeildar í fiskflutningum á milli Samskipa og Eimskips:[4952]

[4950] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.95931.
[4951] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8801.
[4952] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.23798.

Atvinnugrein	Landflutningar	Flytjandi		Ath.
Ferskur fiskur á markaði	60%	40%		
Bein viðskipti í ferskum	Grandi	Samherji		
		Brim		
Frosinn fiskur	Iceland Seefood	Samherji/Brim		
Matvörumarkaðurinn	Kaupás	Bónus		Samkaup og Kaupás hafa trúlega
	Samkaup			stærri hlutdeild á landsbyggðinni
Heildsölur / Catering	ÍSAM	Ölgerðin		Framleiðsla ÍSAM á Akureyri
	Garri	Natan / Ekran		
	O.J. Kaaber	Innnes		Innnes stærri en Kaaber
Grænmeti	Búr	Bananar		
		Mata		
Gosdrykkir	Vífilfell	Ölgerðin		Framleiðsla Vífilfells á Akureyri
Sælgæti	Nói Síríus	Góa		
Kjötframleiðendur	Norðlenska	Síld og fiskur		Gæti verið 50/50 í aðkeyptum flutningi
		SS		Landfl. að höfuðborgarsv. - Flytjandi frá höfuðb.
		Matfugl		
Byggingavara	Húsasmiðjan	Byko		Húsasmiðjan hefur stærra sölunet út á landi
Olíufélög	N1	Skeljungur		Landflutningar hafa um 70 - 80% af flutningum
	Olís			N1 og Olís. Þeir eru stærstir út landi
Annað	ÁTVR	IKEA		
	Prómens			

9517. Samkvæmt þessu voru Samskip með 60% hlutdeild og Eimskip með 40%. Á árinu 2011 áætluðu Samskip (Lífæð) að fyrirtækið væri með u.þ.b. 50% markaðshlutdeild í fiskdreifingu til móts við u.þ.b. 50% markaðshlutdeild Eimskips.[4953]

17.6.2. Verðstríð og samkeppni í fiskflutningum áður en *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst

9518. Af innanhúsgögnum Eimskips má ráða að samkeppni í fiskflutningum hafi verið virkari á milli Eimskips og Samskipa áður en þau byrjuðu á *„Nýtt upphaf“* verkefninu um mitt ár 2008. Í glærukynningu frá (E)rekstj-aksturst í mars 2008 sagði m.a. að *„gríðarleg samkeppni“* væri um fiskflutninga[4954] og að vegna mikillar samkeppni væru verð *„alltof lág“* og í sögulegu lágmarki á þessu tímamarki. Var m.a. fjallað um mikla áherslu á sókn í nýja viðskiptavini á þessum markaði, með góðum árangri.

9519. Í umræddri kynningu er jafnframt að finna yfirlit yfir viðskiptavini sem (E)sölustj-fiskfl, þáverandi sölustjóri fiskflutninga hjá Eimskip, hafði aflað frá nóvember 2007 til fundardags. Ljóst er af yfirlitinu að (E)sölustj-fiskfl hafði aflað margra nýrra viðskiptavina á tímabilinu. Þá kemur fram að *„ný viðskipti sem þegar hafa náðst frá nóvember skila Eimskip um 70m tekjum með verulega góðri framlegð miðað við núverandi stöðu […]“*.

9520. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir þessi umfjöllun (E)rekstj-aksturst fram á mikilvægi fiskflutninga fyrir bæði Eimskip og Samskip, með tilliti til aukinna tekna, nýtingar flutningabifreiða og jafnvægis í flutningakerfum fyrirtækjanna. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir umfjöllun kynningarinnar einnig að á þessu tímamarki hafi samkeppni ríkt um flutninga með fisk.

9521. Innanhúsgögn frá Samskipum benda til hins sama:

- Í umfjöllun í glærukynningu (S)frkvstj-innanl um áætlun Samskipa árið 2008 í landflutningum, frá nóvember 2007, var gert ráð fyrir *„ca 20%“* verðlækkunum *„vegna aukinnar samkeppni“*.[4955]

[4953] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8801.
[4954] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.168704.
[4955] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8666.

- Í glærukynningu (S)frkvstj-innanl frá mars 2011 er vísað til þess að árið 2008 hafi Eimskip lækkað verð á fiskdreifingu um 40%, í kjölfar þess að lykilstarfsmaður hjá fiskdreifingu Samskipa hafi hætt störfum og ráðið sig til starfa hjá Eimskip.[4956]

- Í minnisblaði (S)frkvstj-innanl frá 16. apríl 2008 segir t.a.m. að (S)frkvstj-innanl væri „*bjartsýnn með framhaldið í almennum landflutningi*" vegna hækkandi verða, „*nema þegar kemur að ferska en þar erum við hreinlega í verðstríði við keppinautinn*".[4957]

- (S)frkvstj-innanl vísaði einnig síðar til þessa tímabils sem „*verðstríðs*", sbr. tölvupóst hans til (S)forstj 15. maí 2012. Þar sagði að Samskip hafi „*fest*" verð sín í „*ferska*", en með „*ferska*" var átt við ferskan fisk, vegna þess að „*samkeppnin byrjadi ad bjoða þad þegar „stridid" i ferska var sem hæst*".[4958] Verður að telja að (S)frkvstj-innanl hafi verið að vísa til þess þegar samkeppni ríkti í fiskflutningum á milli fyrirtækjanna mánuðina áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst.

9522. Samkvæmt framansögðu ríkti samkeppni, jafnvel verðstríð, á milli Eimskips og Samskipa í a.m.k. fiskflutningum fram á mitt ár 2008, þegar „*Nýtt upphaf*" verkefnið komst á.

17.6.3. Aukið samstarf í fiskflutningum og verðhækkanir

9523. Hér að framan hefur verið varpað ljósi á samkeppni í fiskflutningum fyrir tíma „*Nýtt upphaf*" verkefnisins en líkt og þar kemur fram var á tímabilinu „*gríðarleg samkeppni*" og „*verðstríð*".

9524. Með tilkomu „*Nýtt upphaf*" verkefnisins um mitt árið 2008 var lagt á ráðin um aukið samstarf á milli Eimskips og Samskipa í landflutningum. Tók þá við tímabil þar sem fyrirtækin hækkuðu eða lögðu á ný gjöld á viðskiptavini sína í landflutningum. Birtist það m.a. í hækkun á almennum gjaldskrám fyrirtækjanna auk hækkunar á einstökum samningum. Sama ástand ríkti í flutningum með fisk.

9525. Rétt er að nefna að gjaldskrár vegna fiskflutninga hjá Eimskip og Samskipum voru aðrar en í almennum vöruflutningum innanlands. M.ö.o. giltu almennar verðskrár fyrirtækjanna í landflutningum ekki um flutninga með ferskan fisk. Verðlagning fiskflutninga tók því ekki breytingum á sama hátt og verðlagning á innanlandsflutningum almennt.

9526. Í bréfum Samkeppniseftirlitsins til Eimskips og Samskipa, dags. 19. maí 2010, í tengslum við athugun eftirlitsins á landflutningamarkaði, var m.a. óskað eftir afriti af verðskrám fyrirtækjanna í landflutningum frá árinu 2004 til loka árs 2009, auk lista yfir allar almennar skilmálabreytingar á tímabilinu og upplýsingar um hvenær þær breytingar hefðu verið tilkynntar og hvenær þær hefðu tekið gildi. Hvorugt fyrirtækið upplýsti sérstaklega í svörum sínum um verðlagningu á ferskfiskflutningum og um skilmálabreytingar á tímabilinu.

9527. Frekari rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur nú leitt í ljós miklar verðhækkanir Eimskips og Samskipa í fiskflutningum á rannsóknartímabilinu. Í því sambandi hefur minnisblað (E)rekstj-aksturst frá 14. desember 2009 þýðingu. Í minnisblaðinu, sem varðar atvik sem tengjast útboði Norðlenska árið 2009 og gerð eru frekari skil í kafla 14.8., er m.a. fjallað um ókosti þess ef Eimskip ynni útboðið um flutninga fyrir Norðlenska, sem var á þeim tímapunkti einn stærsti viðskiptavinur Samskipa í landflutningum. Segir að afleiðingar þess gætu orðið eftirfarandi:

[4956] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8801.
[4957] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.9033.
[4958] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1006396.

„Verðsamkeppni getur hafist á ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum t.d. eru fyrirrhugaðar [svo] *hækkanir í fiskflutningum upp á 10% í hættu*".[4959]

9528. Verður nú gerð grein fyrir verðhækkunum Eimskips og Samskipa í fiskflutningum á rannsóknartímabilinu.

9529. Á seinni hluta ársins 2008 hækkaði Eimskip verð fyrir fiskflutninga innanlands um 30%. Þetta má sjá á glærukynningum (E)rekstj-aksturst frá 10. og 17. október 2008.[4960] Í seinni kynningunni segir að *„ígildi olíuálags*" hafi verið bætt við flutningsverð á ferskum fiski frá því í september 2008. Það hafi hækkað flutningsverð um 30% eins og áður segir.[4961] Í skjali sem vistað var á heimasvæði (E)rekstj-aksturst 2. júlí 2008, og ætla má að hafi verið til undirbúnings á þessum verðhækkunum, má sjá verðhækkanir Eimskips á einstökum leiðum eftir að *„ígildi olíuálags*" var bætt við verð:[4962]

Fiskflutningar til Reykjavíkur / Hafnarfjarðar

				Eimskip					Samskip								
Áfangastaður	Tonnaverð gjaldskrá	Fiskverð	Olíuálag	Fiskverð	Hækkun %		Fiskverð	Mismunur			Kostnaður			Tekjur	Framlegð
	án vsk	mínnh.og þj.	10.68%	með olíuálagi			Raunálag olíu	Reiknað álag-raun	Með 20% afslætti á olíugjald	Hækkun í %	Km fjöldi	Kostnaður á km	Samtals báðar leiðir	17 tonn í ferð	
Reykjanesbær, Grindavík, Sandgerði, Garður	8,093	2,500	864	3,364	35%	3,000	2,900	16%	3,191	28%	50	220	22,000	57,193	62%
Akranes	8,617	2,500	920	3,420	37%	3,000	2,900	18%	3,236	29%	50	220	22,000	58,145	62%
Grundarfjörður, Snæfellsbær, Stykkishólmur	13,391		1,430			0									
Patreksfjörður, Tálknafjörður, Bíldudalur	26,948		2,878			0									
Ísafjarðarbær	31,185	9,750	3,331	13,081	34%	11,700	11,310	16%	12,414	27%	515	220	226,600	166,269	-36%
Bolungarvík,Súðavík,Suðureyri,Flateyri,Þingeyri	32,901	9,750	3,514	13,264	36%	11,700	11,310	17%	12,561	29%	530	220	233,200	169,384	-38%
Hólmavík, Drangsnes	16,619	8,750	1,775	10,525	20%	10,500	10,150	4%	10,170	16%	274	220	120,560	122,823	2%
Blönduós, Skagaströnd	15,333	7,750	1,638	9,388	21%	9,300	8,990	4%	9,060	17%	267	220	117,480	103,489	-14%
Sauðárkrókur	17,792	7,750	1,900	9,650	25%	9,300	8,990	7%	9,270	20%	320	220	140,800	107,954	-30%
Siglufjörður, Hofsós	22,578	10,750	2,411	13,161	22%	12,900	12,470	6%	12,679	18%	420	220	184,800	167,643	-10%
Akureyri, Grenivík,Dalvík,Ólafsfjörður	24,706	7,750	2,639	10,389	34%	9,300	8,990	16%	9,861	27%	420	220	184,800	120,507	-53%
Húsavík	28,722	11,750	3,067	14,817	26%	14,100	13,630	9%	14,204	21%	500	220	220,000	195,797	-12%
Kópasker / Mývatn	33,094	13,750	3,534	17,284	26%	16,500	15,950	8%	16,578	21%	579	220	254,760	237,736	-7%
Þórshöfn	37,670	13,750	4,023	17,773	29%	16,500	15,950	11%	16,969	23%	629	220	276,760	246,043	-12%
Raufarhöfn	33,043	13,750	3,529	17,279	26%	16,500	15,950	8%	16,573	21%	634	220	278,960	237,643	-17%
Bakkafjörður,Vopnafjörður	39,511	13,750	4,220	17,970	31%	16,500	15,950	13%	17,126	25%	622	220	273,680	249,386	-10%
Egilsstaðir,Neskaupstaður, Seyðisfjörður,Reyðarfjörður -	34,531	9,750	3,688	13,438	38%	11,700	11,310	19%	12,700	30%	700	220	308,000	172,345	-79%
Eskifjörður,Breiðdalsvík,Stöðvarfjörður, Fáskrúðsfjörður	34,531	9,750	3,688	13,438	38%	11,700	11,310	19%	12,700	30%	700	220	308,000	172,345	-79%
Djúpivogur	27,749	9,750	2,964	12,714	30%	11,700	11,310	12%	12,121	24%	553	220	243,320	160,030	-52%
Höfn, Fagurhólsmýri	25,137	8,750	2,685	11,435	31%	10,500	10,150	13%	10,898	25%	457	220	201,080	138,288	-45%
Árborg, Selfoss, Hveragerði, Þorlákshöfn	8,093	2,500	864	3,364	35%	3,000	2,900	16%	3,191	28%	50	220	22,000	57,193	62%
Vestmannaeyjar	17,393	7,300	1,858	9,158	25%	8,760	8,468	8%	8,786	20%	160	220	70,400	99,579	29%

9530. Samkvæmt yfirlitinu námu verðhækkanir á einstökum leiðum á bilinu 20-38%. Að meðaltali hækkaði verð um 30%. Á svipuðum tíma náði Eimskip fram miklum verðhækkunum í samningum við stærstu einstöku viðskiptavini sína í fiskflutningum. Í svörum Eimskips við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 19. maí 2010, í tengslum við athugun eftirlitsins á landflutningamarkaði árið 2010, var sýnt yfirlit yfir verðþróun á samningum stærstu viðskiptavina Eimskips í landflutningum.

9531. Um þróun samnings Eimskips og Samherja hf. segir í framangreindum svörum Eimskips að fyrirtækið hafi gert samning við Samherja í febrúar 2005 sem hafi tekið almennum gjaldskrárhækkunum. Sá samningur hafi verið endurskoðaður 2006 á *„föstum verðum*" en Samkeppniseftirlitið gerir ráð fyrir að með því sé átt við að verð hafi verið fest, þ.e. þau ekki tekið almennum gjaldskrárhækkunum. Loks hafi

[4959] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.10869.
[4960] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.152402.
[4961] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.148970.
[4962] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.164542.

nýr samningur verið gerður árið 2009 sem hafi falið í sér að meðaltali 37% verðhækkun, sem hafi verið bundin hækkun vísitölu.

9532. Um þróun samnings Eimskips og Brims hf. segir í svörum Eimskips að fyrirtækið hafi gert samning í desember 2004 með föstu verði fyrir fiskflutninga sem hafi verið endurnýjaður árið 2005. Í desember 2008 hafi nýr samningur verið gerður sem hafi falið í sér 50% meðaltals verðhækkun fyrir fiskflutning. Um þróun samnings Eimskips við Vísi hf. segir að verð hafi hækkað 1. janúar 2008 um 25%.

9533. Til viðbótar við þessi þrjú fyrirtæki voru sjö önnur á sama lista yfir 30 stærstu viðskiptavini Eimskips í landflutningum árin 2005-2008. Í svörum Eimskips er varða flest þeirra kemur fram að samið hafi verið um *„föst verð"* fyrir fiskflutninga, en ekki er gerð grein fyrir nákvæmri verðþróun samninganna á tímabilinu.[4963]

9534. Í lok árs 2008 gerðu Samskip ráð fyrir 15-20% verðhækkun á fiskflutningum innanlands. Kemur þetta fram í skýrslu sem (S)forstö-landfl sendi til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-fjárm og (S)frkvstj-innanl 11. nóvember 2008, en þar segir að *„Miðað er við að fiskflutningar verði sambærilegir á milli ára en verð hækki nokkuð, almennt á bilinu 15-20%."*[4964]

9535. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir framangreint breytt samkeppnislegt ástand í fiskflutningum á árinu 2008 eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst. Í stað *„verðstríðs"* eða *„gríðarlegrar samkeppni"* náðu Eimskip og Samskip fram mikilli verðhækkun. Ber að virða þetta í samhengi við samskipti Eimskips og Samskipa og vinnu við *„Nýtt upphaf"* verkefnið frá júní 2008 og út árið 2008, sbr. umfjöllun í köflum 7-9.

9536. Í nóvember 2009 hafði (E)rekstj-aksturst *„Reiknað […] með"* 8% heildarhækkun á fiskflutningum, bæði í landsbyggðarakstri og í fiskdreifingu.[4965] Þessi fyrirhugaða verðhækkun varð að endingu að 11% hækkun í byrjun janúar 2010.[4966] Í fundargerð söludeildar Flytjanda var haft eftir (E)sölustj-fiskfl að hækkunin hefði *„runnið merkilega vel í gegn"*. Þá segir í fundargerðinni að gengið hefði verið frá hækkunum gagnvart stærstu viðskiptavinum Flytjanda; Samherja, Brimi, Vísi og G.P.G. Hækkanir hafi verið á bilinu 7,8-12%.[4967]

9537. Samskip hækkuðu verð á fiskflutningum í ársbyrjun 2010. Tók hækkunin gildi í febrúar 2010 og var að jafnaði um 10%. Því næst hækkaði verð vegna fiskflutninga hjá Samskipum um 4,5% um áramótin 2010/2011.[4968]

9538. Eimskip hækkaði ekki verð á fiskflutningum árið 2011. Í markaðsskýrslu Landflutninga fyrir árið 2012, sem unnin var í september 2011, kemur fram að *„Helsti samkeppnisaðilinn"* hafi farið á markaðinn í byrjun árs 2011 og boðið föst verð til tólf mánaða. Því megi gera ráð fyrir að *„fyrstu mögulegu hækkanir verði í feb/mars 2012"*. Hér skal tekið fram að í ársbyrjun 2011 hætti (E)sölustj-fiskfl, sölustjóri fiskflutninga hjá Flytjanda, störfum hjá Eimskip og stofnaði Bratthól flutningsmiðlun.

9539. Ljóst er að innkoma Bratthóls gerði Eimskip og Samskipum erfitt fyrir að hækka verð á árinu 2011, sbr. kafla 17.6.5 hér á eftir.

[4963] Afhent gögn frá Eimskip. Afhent 19.05.2010. Fylgiskjal nr. 8.
[4964] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.529831.
[4965] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […]. Doc. ID. 0.7.33.165999.
[4966] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.11063.
[4967] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.95500.
[4968] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.23798.

9540. Í mánaðarskýrslu Flytjanda fyrir febrúar 2012 segir að unnið hafi verið að því að hækka verð fyrir fiskflutninga um 11% og að verð á ferskfiskflutningum myndi hækka um 11% frá 1. mars s.á.[4969] Í glærukynningu (E)forstö-landfl1 frá júní 2012 segir að verðhækkanir hafi náðst inn í endurnýjaða samninga um flutning á ferskum fiski og að samningarnir væru verðtryggðir.[4970]

9541. Í markaðsskýrslu Landflutninga fyrir árið 2012, sem unnin var í september 2011, kemur fram að á árinu 2012 væri gert fyrir 7% verðhækkun á flutningum á fiski, sem myndi „*skila um 6% tekjuaukningu á milli ára*".[4971]

9542. Í markaðsskýrslu Landflutninga fyrir árið 2013, sem unnin var í september árið 2012, kemur fram að á árinu 2013 væri gert ráð fyrir 5% verðhækkun á flutningum á fiski gagnvart öðrum en fjórum stærstu viðskiptavinum vegna ferskfiskflutninga, sem taki verðbreytingum í samræmi við vísitölu á fjögurra mánaða fresti.[4972]

9543. Í glærukynningu (E)forstö-landfl1 frá júní 2013 kemur fram að Eimskip hafi hækkað verð á fiskflutningum um 7% gagnvart hluta kaupenda í apríl 2013.[4973]

9544. Til viðbótar við ofangreint lögðu Eimskip og Samskip svokallað karagjald á viðskiptavini sína á sama tímabili, sbr. umfjöllun um atvik tengd því og samráð í kafla 8.16.4. og 14.54.

17.6.4. Miðlun á viðkvæmum upplýsingum

9545. Víða í gögnum málsins má sjá þess dæmi að samskipti og samstarf Eimskips og Samskipa hafi verið til þess fallið að hafa alvarlega röskun á samkeppni í för með sér, t.a.m. í fiskflutningum. Á grundvelli samstarfsins hafa fyrirtækin t.a.m. haft aðgang að eða getað nálgast viðskiptatengdar upplýsingar sem gátu haft umtalsverða samkeppnislega þýðingu.

9546. Dæmi um þetta má sjá í tölvupósti sem (E)sölustj-fiskfl sendi (E)forstö-útfl þann 4. febrúar 2010.[4974] Meðfylgjandi var viðhengi en í tölvupóstinum sagði: „*Er þetta ekki eitthvað sem þið getið notfært ykkur. Þetta er það sem þessir aðilar versluðu á fiskmörkuðum 2009*". Í viðhenginu var listi af viðskiptavinum Samskipa annars vegar og Eimskips hins vegar og upplýsingar um flutt magn hvers viðskiptavinar í kílóum. Eftirfarandi er skjáskot af hluta listans:

[4969] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.137301.
[4970] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.933715.
[4971] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.908857.
[4972] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1048321.
[4973] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.20865.
[4974] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.174168.

				Samskip	
	EIMSKIP-KAUPENDUR:				magn 2009
no.	nafn.	kg		Fylgifiskar	kg
1.	K&G, ehf.	1.415.257		HB GRANDI HF - REYKJAVÍK	3.642.979
2.	Stjörnufiskur	108.142		C TRADE EHF	30.317
4.	Ó.S.Fiskverkun, ehf.	89.515		FISKVINNSLAN ÚTVÍK EHF	788.628
5.	Fylgifiskar, ehf.			ÍSFISKUR EHF	2.335.862
6.	Stakkavík, ehf.	1.604.951		HAFGÆÐI SF	3.321.765
9.	Fiskval, ehf.	709.784		SÆSTEINN EHF	37.358
11.	Nordc Sea, ehf.	609.891		HB GRANDI HF - AKRANESI	636.671
12.	Einhamar Seafood, ehf.	1.548.729		SÆBÆR EHF	57.519
14.	Whitelink Seafood ltd.	3.219.573		FISKKAUP	1.087.631
19.	Iceland Fresh Seafood, ehf.			ICEMAR EHF	581
20.	Iceexport, ehf.	305.007		RAMMI HF	72.552
31.	A-Fiskverkun, ehf.			HAFIÐ-FISKIPRINSINN EHF	205.199
32.	Þróttur, ehf.	1.287.658		FERSKFISKUR EHF	14.260
33.	Fiskbúðin Vík, ehf.	5.342		AFA FISKUR EHF	649.355
34.	Þorsteinn, ehf.	838.846		HAMRAFELL	3.615.532
36.	Nesfiskur, ehf.	3.208.993		HAPPI EHF	133.570
39.	Verslunarfélagið Ábót.			FROSTFISKUR H.F.	8.143.373
41.	Pétursey, ehf.	109.277		HAFNARNES VER HF. - [redacted]	292.227
42.	Stokkhylur, ehf.	1.107.505		GALLERÝ FISKUR	52.926
50.	Artic-Fiskur, ehf.	202.722		G. AND J. JACK LTD	39.836
59.	I.D. Fiskur, ehf.	364.202		SELHÖFÐI EHF	1.556.093
65.	Ný-Fiskur, ehf.	4.842.912		AÐALBJÖRG SF	264.384
66.	Þorbjörn, hf.	12.068		J.B.G. FISKVERKUN EHF	385.930
68.	Von, ehf.			[redacted]	2.730
76.	Marland, ehf.	250.579		HRAÐFRYSTIHÚSIÐ - GUNNVÖR HF	
80.	Atlastaðafiskur.	3.392		FISKBÚÐIN LÆKJARGÖTU	9.908
83.	H.Pétursson, ehf.	2.671.903		HRAÐFRYSTIHÚSIÐ - GUNNVÖR HF	533.583
94.	Fiskv. Péturs og Óla.			SÆGÆÐI EHF	137.059
98.	Fiskbúðin Sundlaugarvegi, sf.	45.600		FISKVERKUN ANTONS PROPPÉ	29.702
103.	Atlandshumar, ehf.	344.233		KLOFNINGUR EHF	31.861
104.	Auðbjörg, hf.	125.975		ÍSVER EHF.	989.654
108.	Sæfold, ehf.			HAFDAL HF	104.166
109.	Ocean Direct, ehf.			FLUGFISKUR HF	491.687
110.	Vignir G. Jónsson, hf.	319.266		FISKVERKUNIN BJÖRG EHF	495.181

9547. (E)forstö-sölud svaraði daginn eftir og virðist þá hafa unnið við listann. Hann sagði að það þyrfti að flokka þetta betur og að því loknu færi Eimskip í markmiðssetningu.[4975] Samkvæmt þessu hafði sölustjóri fiskflutninga hjá Eimskip yfir að ráða nákvæmri sundurliðun á magni af fiski sem Samskip fluttu fyrir sína viðskiptavini. Að sögn Samskipa bárust umræddar upplýsingar frá Fiskmarkaði Suðurnesja, sem hafi haldið utan um flutt magn frá fiskmarkaðnum og innheimt yfir flutninginn, sbr. mgr. 706-707 í athugasemdum Samskipa við AII. Með vísan til þess að um var að ræða upplýsingar um viðskiptavini keppinautar Eimskips og nákvæmar upplýsingar um flutt magn er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að um viðkvæmar viðskiptatengdar upplýsingar hafi verið að ræða.

9548. Líkt og áður hefur komið fram áttu sér stað umtalsverð samskipti á milli fyrirtækjanna vegna fyrirkomulags samstarfs þeirra í landflutningum, þ. á m. vegna fiskflutninga, s.s. vegna greiðslu reikninga, flutningsmagns o.fl. Í tölvupósti (S)rekststj-landfl2 frá október 2010 til starfsmanna í fjárreiðudeildum Eimskips og Samskipa, (E)sölustj-innanl3 o.fl., í tengslum við samskipti um ógreidda reikninga er samstarf fyrirtækjanna í fiskflutningum sett fram á eftirfarandi einfaldan máta:[4976]

„Til að setja máliði [svo] *rétt samhengi.*

Eimksip [svo] *sá um fisk frá Siglufirði, Samskip sá um fisk frá Dalvík. Þegar lagt var af stað var gengið út frá svipuðu magni. Þetta var gert með hagsmuni viðskiptavina að leiðarljósi.*

[4975] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.95763.
[4976] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.128856.

Í ljós kom að misræmi var á fluttu magni og eðlilegt þótti að menn gerðu með sér samkomulag um verð pr kg.

Þessir hlutir hafa verið á hreinu frá áramótum. Það sem tilheyrir sögunni og enginn ríst um að misræmi var á fluttu magni eftir að hafði verið farið aftur yfir magnið. Sjálfsagt er að flytja það á móti sem um munar en . Það kom fram á fundi okkar 11. Mai sl. þar sem viðstaddir voru (E)sölustj-innanl3, (E)svæðisstj2, [(E)starfsm] og [(S)starfsm][4977] Dalvík.

Það hefur ekki staðið á okkur að framkvæma þessa flutninga en ekki hefur enn komið ósk um það."

9549. Í tölvupósti sem (E)sölustj-innanl3 sendi (S)rekststj-landfl2 í desember 2011, ásamt afriti til (E)forstö-landfl1 og (E)starfsm, kom fram að hann hefði yfirfarið fiskflutninga frá mörkuðum á Siglufirði og Dalvík og að niðurstaða hans væri sett fram í meðfylgjandi skjali.[4978] Umrætt skjal var nefnt „Flutningslisti" og innihélt upplýsingar fyrir allt árið 2011. Í tölvupóstinum sagði: *„Skoðaðu þetta og vertu í sambandi ef þú hefur athugasemdir."* Eftirfarandi er skjáskot af hluta listans og gefur mynd af þeim upplýsingum sem þar koma fram en um er að ræða sjö blaðsíður af samsvarandi upplýsingum um viðskiptavini Samskipa og Eimskips:

Samskips Fiskkaupendur frá Siglufirði
Flutningslisti frá 01.01.2011 - 14.12.2010

800007, HB GRANDI HF - REYKJAVÍK		
Kaupandi	Einingar	Nettó
HOFSÓS, ..	40	7,852
SIGLUFJÖRÐUR, HÖFN	67	5,762
Siglufjörður, í húsi	154	12,935
ÓLFJÖRÐUR, HÖFN	12	0
Einingafjöldi 800007, HB GRANDI HF - REYKJAVÍK	273	26,549

800012, EINHAMAR SEAFOOD EHF 01.02		
Kaupandi	Einingar	Nettó
HOFSÓS, ..	69	12,588
SIGLUFJÖRÐUR, HÖFN	216	51,097
Siglufjörður, í húsi	112	13,053
Árskógssandur, Höfn	49	0
ÓLFJÖRÐUR, HÖFN	12	0
Einingafjöldi 800012, EINHAMAR SEAFOOD EHF	458	76,738

800022, FISKVINNSLAN ÚTVÍK EHF		
Kaupandi	Einingar	Nettó
SIGLUFJÖRÐUR, HÖFN	1	3
Siglufjörður, í húsi	1	273
ÓLFJÖRÐUR, HÖFN	1	0
Einingafjöldi 800022, FISKVINNSLAN ÚTVÍK EHF	3	276

800023, ÍSFISKUR EHF		
Kaupandi	Einingar	Nettó
HOFSÓS, ..	73	19,979
SIGLUFJÖRÐUR, FMH	3	892
SIGLUFJÖRÐUR, HÖFN	114	28,717
Siglufjörður, í húsi	113	29,215
Árskógssandur, Höfn	40	0
ÓLFJÖRÐUR, HÖFN	35	0
Einingafjöldi 800023, ÍSFISKUR EHF	378	78,803

800026, HAFGÆÐI SF		
Kaupandi	Einingar	Nettó

Eimskips Fiskaupendur frá Dalvík

800001, K & G EHF.		
Kaupandi	Einingar	Nettó
AKUREYRI, HÚS FMD	1	269
DALVÍK, HÖFN	17	3,520
GRÍMSEY, HÖFN	2	594
Einingafjöldi 800001, K & G EHF.	20	4,383

800002, STJÖRNUFISKUR		
Kaupandi	Einingar	Nettó
AKUREYRI, HÚS FMD	6	384
DALVÍK, HÖFN	3	148
Einingafjöldi 800002, STJÖRNUFISKUR	9	532

800004, Ó. S. FISKVERKUN EHF		
Kaupandi	Einingar	Nettó
DALVÍK, HÖFN	1	206
Einingafjöldi 800004, Ó. S. FISKVERKUN EHF	1	206

800006, STAKKAVÍK EHF		
Kaupandi	Einingar	Nettó
AKUREYRI, HÚS FMD	2	14
DALVÍK, HÖFN	24	4,924
HRÍSEY, HÚS DALVÍK	6	1,282
ÁRSKÓGSANDUR, FMD	4	574
Einingafjöldi 800006, STAKKAVÍK EHF	36	6,794

800009, FISKVAL EHF		
Kaupandi	Einingar	Nettó
AKUREYRI, HÚS FMD	1	269
DALVÍK, HÖFN	38	2,334
ÁRSKÓGSANDUR, FMD	8	651
Einingafjöldi 800009, FISKVAL EHF	47	3,254

800014, WHITELINK SEAFOOD LTD ID#138828		
Kaupandi	Einingar	Nettó
AKUREYRI, HÚS FMD	1	19
DALVÍK, HÖFN	23	1,519

9550. Ljóst er að hér er um að ræða viðkvæmar viðskiptatengdar upplýsingar og að fyrirtækjunum var óheimilt að miðla þeim sín á milli. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að miðlun þeirra hafi verið hluti af samfelldu samráði Eimskips og Samskipa.

[4977] Líklega er um að ræða […].
[4978] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.95040.

9551. Þann 18. mars 2011 varð áframhald á umræðu frá því í febrúar sama ár, sbr. hér að framan. (E)þjstj-Austur sendi þá tölvupóst til (S)rekstst-landfl2 og sagði að Eimskip væri enn að flytja fisk frá Neskaupstað til Eskifjarðar eða Reyðarfjarðar sem Samskip flyttu svo suður. Finna yrði lausn á þessu sem fyrst. Ítrekaði (E)þjstj-Austur þessi skilaboð 24. mars 2011. (S)rekstst-landfl2 kvaðst ætla að svara (E)þjstj-Austur í næstu viku.[4979] Starfmaður Eimskips á Reyðarfirði spurði (E)þjstj-Austur 7. apríl hvort hann væri búinn að heyra frá Samskipum vegna akstursins til Neskaupstaðar og Breiðdalsvíkur/Stöðvarfjarðar. (E)þjstj-Austur neitaði því.[4980] (E)þjstj-Austur sendi svo tölvupóst til (S)rekstst-landfl2 8. apríl 2011 og sagði að það vantaði tölur fyrir flutning til Neskaupstaðar og Suðurfjarða vegna marsmánaðar og minnti á að ekki væri búið að gera upp alla fiskflutninga frá árinu 2010.[4981]

9552. Þann 6. maí 2011 spurði (E)forstö-landfl1 þá (E)þjstj-Austur og (E)starfsm hvort Eimskip ætti ekki eftir að fá greitt frá Samskipum það sem Eimskip flytti fyrir þá frá Neskaupstað. (E)forstö-landfl1 kvaðst hafa heyrt í „[(S)rekstst-landfl2] *á Akureyri*"[4982] og hann hafi komið með þá hugmynd að:

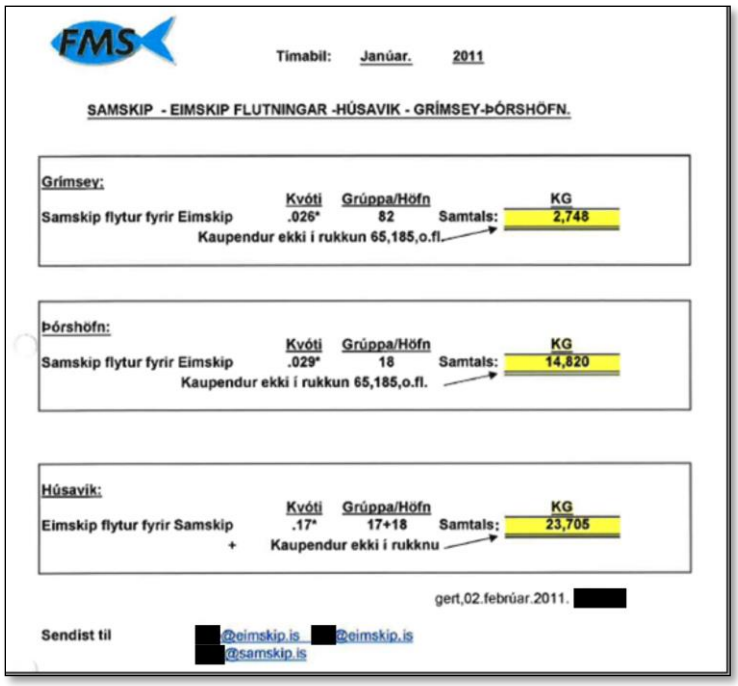
„markaðurinn myndi skipta þessu upp þ.e.að við fengum „sjálfkrafa" Dreifinguna til RFJ.".

9553. (E)þjstj-Austur svaraði sama dag og sagði að ekki væri búið að ljúka við árið 2010. Það væru *„320tonn og ætti að vera X 4,20"* en 4,20 vísar til verðs á tonn. Sagði hann ganga illa að fá (S)rekstst-landfl2 að borðinu til að ræða þetta en (S)rekstst-landfl2 hlyti að semja ef það ætti á annað borð að semja. Sagði hann jafnframt að Samskip hefðu flutt fyrir Eimskip frá Seyðisfirði en það vissi enginn hvað það hefði verið mikið. (E)forstö-landfl1 svaraði stuttu seinna og sagði: *„Ok – var búið að semja um þetta verð. Við skulum klára þetta eftir helgi og senda á* [(S)rekstst-landfl2] *reikning fyrir árið 2010 og annan reikning fyrir jan-apríl 2011."*[4983]

9554. Endurspegla þessi samskipti samstarf Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði og þau nánu samskipti á milli fyrirtækjanna sem af því leiddi.

9555. Þann 14. mars 2012 sendi (E)sölustj-innanl3 tölvupóst til starfsmanns Fiskmarkaðar Suðurnesja ásamt afriti til (E)starfsm og (E)starfsm. Í titlinum sagði *„Skoða"* og í póstinum er vísað til viðhengis og að þetta væri það sem þau hefðu verið að tala um áðan, *„svona kemur í hverjum mánuði"*.[4984] Í viðhengi voru 12 skýrslur, ein fyrir hvern mánuð, að því er virðist frá Fiskmarkaði Suðurnesja. Eftirfarandi er t.d. skýrsla janúarmánaðar en allar höfðu þær að geyma sams konar upplýsingar:

[4979] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[4980] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[4981] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[4982] […].
[4983] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.58995.
[4984] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].



FMS

Tímabil: Janúar. 2011

SAMSKIP - EIMSKIP FLUTNINGAR -HÚSAVIK - GRÍMSEY-ÞÓRSHÖFN.

Grímsey:

	Kvóti	Grúppa/Höfn		KG
Samskip flytur fyrir Eimskip	.026*	82	Samtals:	2,748

Kaupendur ekki í rukkun 65,185,o.fl.

Þórshöfn:

	Kvóti	Grúppa/Höfn		KG
Samskip flytur fyrir Eimskip	.029*	18	Samtals:	14,820

Kaupendur ekki í rukkun 65,185,o.fl.

Húsavík:

	Kvóti	Grúppa/Höfn		KG
Eimskip flytur fyrir Samskip	.17*	17+18	Samtals:	23,705
+	Kaupendur ekki í rukknu			

gert,02.febrúar.2011. [redacted]

Sendist til [redacted]@eimskip.is [redacted]@eimskip.is [redacted]@samskip.is

9556. Samskonar upplýsingar fylgdu tölvupósti starfsmanns Fiskmarkaðs Suðurnesja, til [(S)starfsm] og (E)starfsm, en afrit var sent til (E)forstö-landfl1. Var sá háttur hafður á að hluti af gjaldi vegna fiskflutninga var innheimtur beint af fiskmörkuðum. T.a.m. var Fiskmarkaður Suðurnesja einn stærsti einstaki viðskiptavinur Eimskips í landflutningum, en þar að baki var fjöldi fiskkaupenda.[4985] Í kjölfarið sendu fiskmarkaðir samantekt yfir flutt magn til Samskipa og Eimskips og voru viðskiptin þá gerð upp á milli fyrirtækjanna. Á þennan hátt voru fiskmarkaðirnir milliliðir í samstarfi fyrirtækjanna og gerði þetta Eimskip og Samskipum kleift að öðlast mikilvægar upplýsingar um flutt magn beggja aðila á milli staða. Engar vísbendingar er að finna í samtímagögnum málsins um að fyrirtækin hafi reynt að koma í veg fyrir þessa upplýsingamiðlun. Þá ber að hafa það hugfast að almennt eru upplýsingar varðandi verð og magn taldar viðkvæmustu viðskiptaupplýsingarnar.[4986] Miðlun þessara upplýsinga til viðbótar við ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips dró úr óvissu á milli fyrirtækjanna og var til þess fallin að auka enn frekar á gagnsæi á landflutningamarkaðnum.

9557. Þá var samskonar mynd að finna í tölvupósti sem (E)forstö-landfl1 sendi í apríl 2013. Af póstinum er ljóst að fyrirtækin áttu enn í samstarfi í fiskflutningum á Norðurlandi árið 2013.[4987]

17.6.5. Áhrif Bratthóls á markaðinn fyrir fiskflutning

9558. Líkt og áður hefur komið fram var (E)sölustj-fiskfl sölustjóri fiskflutninga hjá Eimskip á árunum 2002-2011. Gögn málsins benda til þess að (E)sölustj-fiskfl hafi gegnt lykilhlutverki í samstarfi Eimskips við Samskip í fiskflutningum. Sést það t.a.m. á því að (E)sölustj-fiskfl gegndi því hlutverki að samþykkja reikninga frá Samskipum og vera í sambandi við Samskip vegna ágreinings sem kæmi upp.[4988] Í neðangreindu yfirliti (E)forstö-landfl1 frá árinu 2009 má sjá að í hlutverki (E)sölustj-fiskfl hjá Eimskip

[4985] Sjá t.d. afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.92344.
[4986] Sbr. leiðbeiningar framkvæmdastjórnar ESA um lárétt samstarf, mgr. 86-94.
[4987] Afritaður tölvupóstur frá […] Doc. ID. 0.7.34.150391.
[4988] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.34962.

fólst að yfirfara reikninga frá Samskipum, Ragnari og Ásgeiri og Vörumiðlun vegna fiskflutninga. Einnig að yfirfara aðra tilfallandi reikninga vegna fiskflutninga og reikninga frá verktökum vegna fiskdreifingar.

Fiskflutningar og dreifing

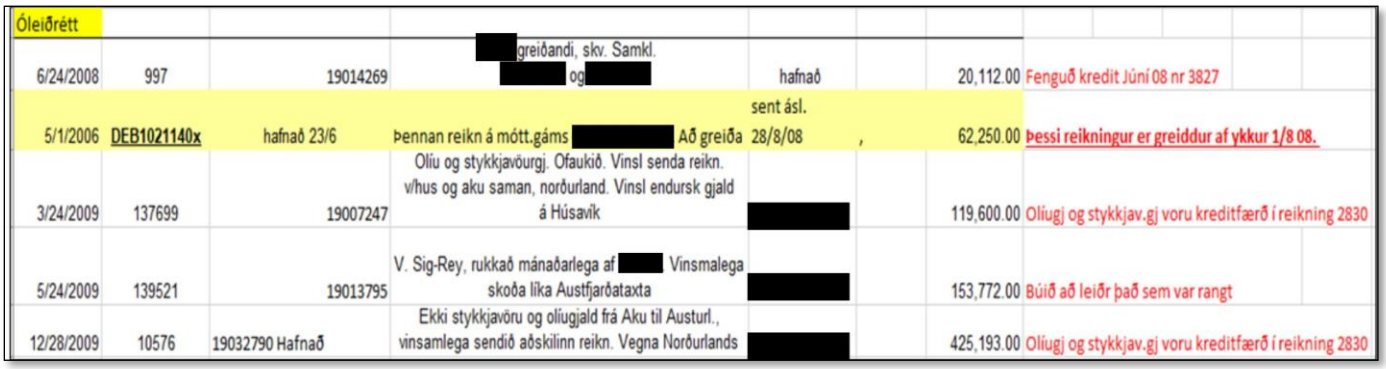
mánaðarleg verkefni [redacted] vegna reikninga og framlegðarútreikninga

1	Tekjur og raunkostnaður vegna fiskdreifingar
	- Heildartekjur fiskdreifingar
	- Heildarkostnaður verktaka og eigin bíla
	- Framlegðarútreikninga fiskflutninga
2	Yfirfara reikninga vegna fiskdreifingar s.s. Vektor-Grundbarð-Vaðvík-Vöruleiðir ofl.
3	Yfirfara reikninga frá Vörumiðlun vegna fiskflutninga
4	Yfirfara reikninga frá Ragnari og Ásgeiri vegna fiskflutninga
5	Yfirfara reikninga frá Samskip
6	Aðra tilfallandi reikninga vegna fiskflutninga

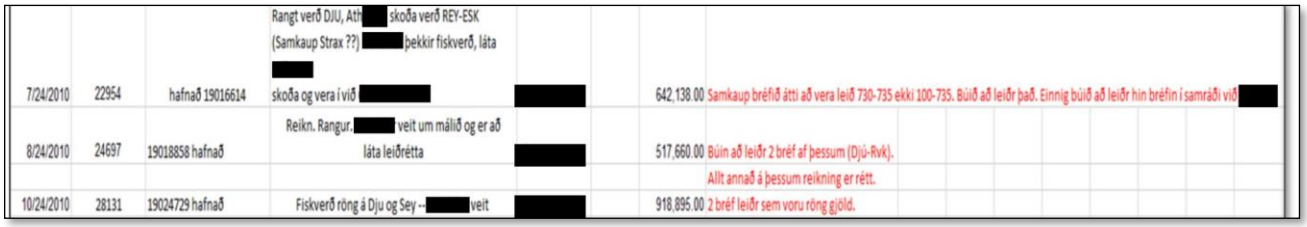
9559. (E)sölustj-fiskfl bjó yfir mikilli vitneskju um samstarf Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði, auk þess að eiga í miklum samskiptum við starfsmenn Samskipa. Þetta má t.a.m. sjá á tölvupóstsamskiptum á milli starfsmanna Eimskips og Samskipa í lok janúar og byrjun febrúar 2011, þ á. m. (E)sölustj-fiskfl og (S)rekststj-landfl2.[4989] Í samskiptunum var rætt um uppgjör reikninga á milli Eimskips og Samskipa vegna landflutninga. Sagðist (E)sölustj-fiskfl m.a. vera búinn að leiðrétta alla reikninga og bætti við að [(S)rekststj-landfl2] á Akureyri *„þekkir málið"*. Meðfylgjandi samskiptunum var eftirfarandi yfirlitsblað en í því kom m.a. fram að (S)rekststj-landfl2 og (E)sölustj-fiskfl hafi átt í fjölmörgum og reglulegum samskiptum vegna fiskflutninga.[4990]

frágengið var greitt 30/12/10					
8/24/2008	130157	hafnað des 19033043	Flytjandi ágúst	[redacted]	282,748
			[redacted] Samskipum biður [redacted] að hafa samband við sig		
5/1/2009	138598	19010968		[redacted]	131,531
6/24/2009	140508	19016323 Hafnað 1012208	röng einingaverð AKU-RFJ, ítrekuð beiðni um fá reikninga fyrir hvert landsvæði	[redacted]	203,534
			Rangur reikn, fiskverð að austan - skv [redacted] Sig - Aku (Samskip ekki greiðandi) Rey - Nor (Samskip ekki greiðandi)		
6/24/2010	21140	Hafnað 19014261		[redacted]	241,257

[4989] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.851461.
[4990] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.851461.



Óleiðrétt						
6/24/2008	997	19014269	[redacted] greiðandi, skv. Samkl. [redacted] og [redacted]	hafnað	20,112.00	Fenguð kredit Júní 08 nr 3827
5/1/2006	DEB1021140x	hafnað 23/6	þennan reikn á mótt.gáms [redacted] Að greiða	sent ásl. 28/8/08 ,	62,250.00	Þessi reikningur er greiddur af ykkur 1/8 08.
3/24/2009	137699	19007247	Olíu og stykkjavörugj. Ofaukið. Vinsl senda reikn. v/hus og aku saman, norðurland. Vinsl endursk gjald á Húsavík	[redacted]	119,600.00	Olíugj og stykkjav.gj voru kreditfærð í reikning 2830
5/24/2009	139521	19013795	V. Sig-Rey, rukkað mánaðarlega af [redacted] Vinsmalega skoða líka Austfjarðataxta	[redacted]	153,772.00	Búið að leiðr það sem var rangt
12/28/2009	10576	19032790 Hafnað	Ekki stykkjavöru og olíugjald frá Aku til Austurl., vinsamlega sendið aðskilinn reikn. Vegna Norðurlands	[redacted]	425,193.00	Olíugj og stykkjav.gj voru kreditfærð í reikning 2830



7/24/2010	22954	hafnað 19016614	Rangt verð DJU, Ath [redacted] skoða verð REY-ESK (Samkaup Strax ??) [redacted] þekkir fiskverð, láta [redacted] skoða og vera í við [redacted]	[redacted]	642,138.00	Samkaup bréfið átti að vera leið 730-735 ekki 100-735. Búið að leiðr það. Einnig búið að leiðr hin bréfin í samráði við [redacted]
8/24/2010	24697	19018858 hafnað	Reikn. Rangur. [redacted] veit um málið og er að láta leiðrétta	[redacted]	517,660.00	Búin að leiðr 2 bréf af þessum (Djú-Rvk). Allt annað á þessum reikning er rétt.
10/24/2010	28131	19024729 hafnað	Fiskverð röng á Dju og Sey -- [redacted] veit	[redacted]	918,895.00	2 bréf leiðr sem voru röng gjöld.

9560. Á yfirlitsblaðinu sést að (E)sölustj-fiskfl og (S)rekststj-landfl2 áttu í nánum samskiptum vegna framkvæmdar á samráði Eimskips og Samskipa í landflutningum. Þar koma fram sjö tilvik þar sem (S)rekststj-landfl2 og (E)sölustj-fiskfl áttu í einhvers konar samskiptum, m.a. um verð á fiskflutningum.

9561. Í janúar 2011 hætti (E)sölustj-fiskfl störfum hjá Eimskip og stofnaði flutningsmiðlunina Bratthól. Samkvæmt fyrirtækjaskrá RSK var fyrirtækið stofnað 21. janúar 2011. Í lok janúar 2011 hafði (E)frkvstj-flutnkerf haft spurnir af því að (E)sölustj-fiskfl hefði boðið sjávarútvegsfyrirtæki flutninga með öðrum flutningsaðilum en Eimskip. (E)sölustj-fiskfl hefði kynnt sig sem *„sjálfstæðan broker*" og ætlaði *„alltaf að bjóða besta verðið*".[4991] Tilkynning um starfslok (E)sölustj-fiskfl var send til starfsmanna Eimskips 1. febrúar 2011.[4992]

9562. Stofnun Bratthóls fól þannig í sér aukna samkeppni og áskorun fyrir Eimskip. Næstu daga eftir þetta fór mikil vinna í það hjá (E)forstö-landfl1 og fleirum að halda í viðskiptavini Eimskips í fiskflutningum. Þann 18. febrúar 2011 tilkynnti (E)forstö-landfl1 að þrír viðskiptavinir væru farnir yfir til keppinauta Eimskips. Af því tilefni spurði starfsmaður Eimskips hvort komið hafi í ljós hvernig dreifingin yrði, þ.e. hvort Eimskip væri að dreifa sjálft eða hvort Eimskip hygðist nota Lífæð, fiskdreifingarfyrirtæki Samskipa. (E)forstö-landfl1 svaraði því til að dreifingin yrði hjá Eimskip, Eimskip ætlaði að hætta að nota Lífæð. Fyrirtækið væri að missa nokkra viðskiptavini en baráttan héldi áfram og Eimskip myndi ná einhverju til baka næstu vikurnar.[4993]

9563. Strax eftir stofnun Bratthóls sótti (E)sölustj-fiskfl á viðskiptavini Eimskips í fiskflutningum. Tölvupóstsamskipti (E)forstö-landfl1, (E)stjform og (E)frkvstj-innanl 8. febrúar 2011 sýna að tvö fyrirtæki höfðu þá samið við Bratthól um fiskflutninga.[4994] Var rætt um að (E)sölustj-fiskfl hefði *„verið ofan í*" öllum viðskiptamönnum Eimskips í fiskflutningum í byrjun febrúar og jafnvel fyrr.[4995]

[4991] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.660835.
[4992] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.50229.
[4993] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52808.
[4994] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.50993.
[4995] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.51140.

9564. Markaðssókn Bratthóls *„hrist[i] upp“* í markaðnum fyrir fiskflutninga. Þetta má t.a.m. sjá af framangreindum tölvupóstum frá starfsmönnum Eimskips, þar sem fjallað er um markaðssókn Bratthóls í viðskiptavini Eimskips í fiskflutningum. Þetta má einnig sjá á glærukynningu (E)forstö-landfl1 frá 29. apríl 2011 en þar segir um þáverandi stöðu í innanlandsflutningum að *„[t]ekjur vegna fiskflutninga [hafi] lækkað í kjölfars aukinnar samkeppni og minnkandi fiskveiða – náum til baka frá og með 1. júní“*.[4996] Hið sama má segja um glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá maí 2011, þar sem segir að samkeppni sé að aukast í ferskfiskflutningum.[4997] Á annarri glærukynningu (E)forstö-landfl1 frá ágúst 2011 segir að fiskflutningar hafi dregist saman á árinu m.a. *„vegna óvæntrar samkeppni“*.[4998]

9565. Í þessu sambandi má einnig benda á skilaboð (E)forstö-landfl1 til (E)stjform í nóvember 2011, þar sem (E)forstö-landfl1 sagði að *„ekki* [hafi] *verið hægt að sækja hækkanir á markaðnum varðandi fiskflutninga“*, eins og staðan væri á markaðnum.[4999] Endurspegla þessi ummæli (E)forstö-landfl1 þau áhrif sem innkoma Bratthóls hafði á samráð Eimskipa og Samskips, en á þessum tíma gerðu til dæmis áætlanir Eimskips ráð fyrir auknum tekjum og hærri gjöldum á viðskiptavini.

9566. Í tölvupósti (E)stjform til (E)forstö-landfl1 og (E)frkvstj-innanl 7. febrúar 2011 var fjallað um markaðssókn og áform (E)sölustj-fiskfl frá 1. febrúar er hann sagði starfi sínu lausu hjá Eimskip. Sagði auk þess að (E)sölustj-fiskfl hefði fengið verð hjá […] og væri að bjóða viðskiptavinum hans verð fyrir þjónustu hans. Þá sagði að (E)sölustj-fiskfl hefði rætt við […] um samstarf á Austurlandi og að Nesfrakt hefði staðið til boða að keyra fyrir (E)sölustj-fiskfl á Dalvík, Siglufirði og Skagaströnd. Er því ljóst að (E)sölustj-fiskfl sótti á viðskiptavini Eimskips og landflutningarnir færðust að einhverju leyti yfir til minni flutningsaðila. Það má t.a.m. sjá á fundargerð söludeildar Flytjanda frá 8. mars 2011 en þar er að finna umfjöllun um yfirlit (E)sölustj-innanl3 yfir landflutningamarkaðinn á Norður- og Austurlandi.[5000] Segir að Eimskip finni mikið fyrir samkeppni frá smáum keppinauti (Nesfrakt). Kemur fram að Nesfrakt sé að *„taka mikið af okkar vörum, þ.e. eru að stela úr okkar samningum leiðum og áhugaverðum flutningum á mjög lágum verðum.“* Taldi Eimskip að þessi smái keppinautur veitti mun meira samkeppnislegt aðhald en langstærsti keppinauturinn, þ.e. Samskip. Áhrif þess má einnig sjá í tölvupóstum (S)rekststj-landfl2 til (S)forstö-útfl, (S)forstj og (S)frkvstj-innanl 12. apríl 2011, þar sem hann lýsir því að *„verðin á AKU og DAL hafa hrunið eftir að Nesfrakt reið inná markaðinn hérna“*.[5001]

9567. Af framangreindu má glögglega sjá hvernig innkoma nýs keppinautar raskaði því skaðlega ástandi sem Eimskip og Samskip höfðu komið á með samráði sínu. Þannig olli innkoma Bratthóls verðlækkunum á markaðnum og kom í veg fyrir áform Eimskips og Samskipa um að hækka gjöld gagnvart viðskiptavinum sínum í skjóli samráðs síns.

9568. Gögn málsins sýna að Bratthóll fór strax að flytja fisk í miklu magni með Samskipum. Má það t.a.m. sjá á glærukynningu (S)frkvstj-innanl frá 3. mars 2011, þar sem fram kemur að frá upphafi samstarfs Samskipa og Bratthóls, sem er miðað við 7. febrúar 2011, hafi orðið aukning á flutningum á ferskum fiski á áætlunarleiðum Samskipa sem næmi um 6.000 tonnum árlega.[5002]

9569. Í mars 2011 gerðu Samskip og Bratthóll með sér samning um flutninga og dreifingu á fiski. Í markaðsskýrslum fyrir árin 2012 og 2013 má sjá að Bratthóll varð fljótlega einn af stærstu viðskiptavinum Samskipa í landflutningum. Á árinu 2011 fluttu Samskip 5.874 frakttonn fyrir Bratthól

[4996] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.708046.
[4997] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.138660.
[4998] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.154455.
[4999] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.805212.
[5000] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55020.
[5001] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.856868.
[5002] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8801.

og 7.408 frakttonn árið 2012. Á árinu 2012 var Bratthóll fjórði stærsti viðskiptavinur Samskipa í landflutningum að teknu tilliti til magns.[5003]

9570. Líkt og áður segir hafði innkoma Bratthóls áhrif á þróun verðs á fiskflutningum. Innkoma Bratthóls haggaði hins vegar ekki ríkjandi ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa í fiskflutningum. Í bréfi Bratthóls til Samskipa, dags. 25. febrúar 2013, þar sem borin var fram tillaga um riftun á samningi Samskipa og Bratthóls frá árinu áður, má greina óánægju Bratthóls gagnvart samstarfi Samskipa og Eimskips í landflutningum.[5004]

9571. Í bréfinu segir að Bratthóll hafi í september 2012 tilkynnt Samskipum að fyrirtækið væri ekki sátt við að fiskur frá Fiskmarkaði Siglufjarðar, sem flytja ætti fyrir viðskiptavini Bratthóls, væri fluttur með Eimskip. Bratthóll hefði því ákveðið að Nesfrakt myndi sjá um flutninga fisks frá Siglufirði á meðan Samskip sinntu þeim ekki. Tölvupóstsamskipti á milli starfsmanns Samskipa á Dalvík og (E)starfsm, sölustjóra Eimskips í fiskflutningum, dags. 15. nóvember 2012, staðfesta til að mynda að Eimskip og Samskip hafi á þeim tíma átt með sér samstarf um flutning fyrir Bratthól frá Siglufirði.[5005] Hér ber að líta til þess að Bratthóll var annars vegar keppinautur Eimskips og Samskipa og hins vegar viðskiptavinur Samskipa í fiskflutningum. Bratthóll var þannig keppinautur í sölu á fiskflutningum en viðskiptavinur þegar fyrirtækið keypti landflutninga fyrir fisk af Samskipum. Samkvæmt þessu tók samráð Eimskips og Samskipa til flutninga fyrir þennan nýja keppinaut.

9572. Til stuðnings því að Eimskip hafi, þrátt fyrir allt, flutt fisk fyrir Bratthól, í gegnum Samskip, má t.d. vísa til neðangreindra samskipta starfsmanna Eimskips. Þann 22. mars 2011 spurði (E)forstö-landfl1 þá (E)starfsm, (E)starfsm, (E)þjstj-Austur, (E)starfsm, (E)svæðisstj, (E)svæðisstj3, (E)sölustj-innanl3 og (E)starfsm, hvernig haldið væri utan um þá fiskflutninga sem Eimskip flytti fyrir *„Samskip/Bratthól"*. Eimskip yrði að ná utan um þessa flutninga fyrir Samskip og tryggja að þeir væru skráðir. Óskaði hann eftir því að hann yrði látinn vita sem allra fyrst hvernig þetta væri á hverju svæði fyrir sig.[5006]

- (E)þjstj-Austur sagði að Eimskip væri með samning við Samskip *„á pr. kar"* en fyrirtækið hefði hins vegar ekki samið við Bratthól *„hér fyrir austan"*.[5007]

- (E)starfsm sagði að sá fiskur sem Eimskip flytti frá Djúpavogi fyrir Samskip væri skráður í VM-kerfið með upplýsingum um karafjölda og vigt. Hann fengi flutningsnótu frá Fiskmarkaðnum sem hann sendi með og héldi eftir afriti.[5008]

- (E)starfsm sagði að á Ísafirði/Vestfjörðum flyttu Eimskip og Samskip kar á móti kari. Hann héldi utan um skráningu og sagði síðan: *„við erum að skipta með okkur ferðum á sunnudögum, allt skráð"*.[5009]

- (E)svæðisstj sagði að á Höfn væru flutningar Eimskips fyrir Samskip (KASK[5010]) skráðir á fylgibréf í VM-kerfinu. KASK (Samskip) staðgreiddu síðan þar sem fyrirtækið væri ekki í reikningsviðskiptum. Tilkynnti hann einnig að ekki hefði verið flutt neitt ennþá fyrir Bratthól.[5011]

9573. Þá gerði (E)sölustj-fiskfl athugasemd við reikning frá Eimskip í tölvupósti til (E)forstö-landfl1, dags. 27. janúar 2012. Sagði (E)sölustj-fiskfl að (E)forstö-landfl1 hefði sagt að reikningurinn ætti að koma frá

[5003] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1048321.
[5004] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1110885.
[5005] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.134265.
[5006] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55996.
[5007] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55988.
[5008] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55983.
[5009] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55986.
[5010] KASK Flutningar ehf.
[5011] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55990.

Samskipum þar sem Eimskip væri að *„flytja þetta fyrir þá ,en ekki fyrir Bratthól*". (S)starfsm hjá Samskipum fékk afrit af póstinum.[5012]

9574. Auk framangreinds er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að það var ætlun Eimskips að eiga ekki bein viðskipti við Bratthól. Verður það nú rakið nánar.

9575. Í tölvupósti (E)forstö-landfl1 til (E)frkvstj-innanl 9. febrúar 2011 kvaðst (E)forstö-landfl1 vona að (E)þjstj-Austur hafi ekki gefið (E)sölustj-fiskfl verð í flutninga á Austurlandi. Hann hafi tekið skýrt fram á fundi með (E)þjstj-Austur að Eimskip gæti það alls ekki.[5013] Af samtímagögnum verður þó ráðið að þrátt fyrir þetta hafi Eimskip áfram flutt fisk fyrir Bratthól, en í gegnum Samskip. Það virðist hins vegar hafa verið erfitt fyrir (E)sölustj-fiskfl /Bratthól að fá verð í flutninga beint frá Eimskip. Var Eimskip þannig viljugt að halda áfram samráði við Samskip að þessu leyti en hafði ekki hug á því að taka upp bein viðskipti við hinn nýja keppinaut. Að mati Samkeppniseftirlitsins er meginástæða þess sú að starfsemi Bratthóls hafði í för með sér samkeppni sem leiddi til lægra verðs fyrir fiskflutninga, sbr. umfjöllun hér að framan. Var það ólíkt því ástandi sem hafði verið við líði á grundvelli samstarfs fyrirtækisins við Samskip, þ.e. ástandi þar sem unnt var að halda uppi verði og bæta við nýjum gjöldum án þess að hafa áhyggjur af viðbrögðum keppinautarins.

9576. Til stuðnings framangreindu má einnig líta til atvika frá maí 2012. Þann 8. maí 2012 sendi (E)sölustj-fiskfl tölvupóst til (E)sölustj-innanl3 þar sem hann óskaði eftir tilboði í flutninga til Vestmannaeyja fyrir Bratthól. Í tölvupósti (E)sölustj-fiskfl sagði:

„Sæll Vinur

Fæ ég verð frá ykkur til eyja eða er staðan óbreytt (þið gefið mér ekki verð í neina flutninga".

9577. (E)sölustj-innanl3 svaraði ekki tilboðsbeiðni Bratthóls fyrr en 22. maí 2012 eða þrettán dögum síðar. Í svari (E)sölustj-innanl3 til (E)sölustj-fiskfl sagðist (E)sölustj-innanl3 hafa farið yfir fyrirspurnina og að hann teldi flutningana ekki henta Eimskip vel. Í kjölfarið lýsti (E)sölustj-fiskfl sig ósammála (E)sölustj-innanl3 og áframsendi samskipti þeirra til (E)forstö-landfl1. Í tölvupósti (E)sölustj-fiskfl til (E)forstö-landfl1 sagði:

„Takk fyrir síðast. Hentar þetta ykkur ekki, eða viltu ekki gefa verð í þetta, væri gott að fá svar af eða á svo ég viti bara hvort flytjandi ætlar að gefa Bratthól tilboð í flutninga almennt".

9578. Frekari samskipti (E)sölustj-fiskfl við (E)forstö-landfl1 og (E)sölustj-innanl3 leiddu til þess að (E)sölustj-innanl3 sendi tilboð til (E)sölustj-fiskfl 24. maí 2012, eða fimmtán dögum eftir að (E)sölustj-fiskfl óskaði eftir tilboði frá Eimskip. Hér er áréttað að um var að ræða einn stærsta viðskiptavin Samskipa í landflutningum.

9579. Þann 1. nóvember 2012 sendi (E)sölustj-fiskfl tölvupóst til (E)forstö-landfl1 og óskaði eftir fundi með Eimskip til að fá tilboð í flutninga fyrir Bratthól. Bókuðu þeir fund miðvikudaginn 7. nóvember 2012. Daginn eftir fundinn sendi (E)sölustj-fiskfl tölvupóst til (E)forstö-landfl1 og spurði hvenær hann gæti átt von á að fá sent verð í flutningana. (E)forstö-landfl1 svaraði ekki póstinum og sendi (E)sölustj-fiskfl því eftirfarandi póst þann 12. nóvember 2012:

„Ertu nokkuð búinn að gleyma mér .ps fljót að fljúga fiskisagan að ég skildi koma í heimsókn til þín, sama dag vissi samskip að ég var að biðja þig um verð(skrítið)".[5014]

[5012] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.99056.
[5013] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.51573.
[5014] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.999572.

9580. Í þessu samhengi skal þess getið að 4. nóvember s.á., þremur dögum eftir að (E)sölustj-fiskfl óskaði eftir verði frá Eimskip og þremur dögum áður en (E)forstö-landfl1 og (E)sölustj-fiskfl hittust á fundi, hittust (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv á fundi fagráðs flutningasviðs SVÞ.[5015] Má ætla að þær upplýsingar um að (E)sölustj-fiskfl hafi haft samband við Eimskip hafi borist á milli fyrirtækjanna á fundi SVÞ. Er í þessu sambandi m.a. horft til eðlis þeirra samskipta sem áður höfðu átt sér stað á milli (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, sbr. t.d. kafla 8.7. og 8.11., sbr. einnig kafla 13. Er þetta til frekari stuðnings því að samráð Eimskips og Samskipa hafi tekið til viðbragða við innkomu Bratthóls á markaðinn.

9581. (E)forstö-landfl1 sendi (E)sölustj-fiskfl tilboð í heildarflutninga 19. nóvember 2012. (E)sölustj-fiskfl svaraði tilboði (E)forstö-landfl1 með tölvupósti daginn eftir. Í svari hans kemur fram að verðið sem Eimskip hafi boðið Bratthóli hafi komið honum *„nokkuð á óvart"* í ljósi þess magns sem um var að ræða og upplýsinga um að Eimskip hefði nýlega samið um talsvert lægri verð við aðila með mun minna magn. Kvaðst (E)sölustj-fiskfl hafa staðið í þeirri trú að verðin frá Eimskip yrðu *„mun betri"* en þau sem boðin væru. Vegna þessa spurði (E)sölustj-fiskfl (E)forstö-landfl1 hvort hann ætti að líta svo á að Eimskip hefði ekki áhuga á að flytja fyrir Bratthól.[5016]

9582. (E)forstö-landfl1 svaraði ekki tölvupósti (E)sölustj-fiskfl fyrr en 23. nóvember 2012, eftir að (E)sölustj-fiskfl hafði ítrekað erindi sitt. Í tölvupósti (E)forstö-landfl1 sagði að Eimskip vildi *„að sjálfsögðu"* flytja fyrir Bratthól. Eimskip hefði hins vegar ekki verið að reyna að sækja ný viðskipti mjög nýlega varðandi fiskflutninga frá landsbyggðinni til Reykjavíkur *„vegna slakrar nýtingar í kerfinu"* en með því átti (E)forstö-landfl1 við að Eimskip hefði lítið magn á móti auknum fiskflutningum.[5017]

9583. Í framhaldinu hittust (E)forstö-landfl1 og (E)sölustj-fiskfl á fundi 29. nóvember 2012 og ræddu tilboð Eimskips. Daginn áður sendi (E)forstö-landfl1 tölvupóst á (E)sölustj-innanl3 og bað hann um að setja upp *„verðtöflu eins og fiskbúðir eru að greiða í dag eftir hækkun samkvæmt flutningavísitölu"*. (E)sölustj-innanl3 sendi til baka drög að samningi Eimskips við Bratthól ásamt afriti af samningi Eimskips við Fiskbúðina Sundlaugavegi og skjali sem innihélt samanburð á verðum beggja aðila.[5018] Það verð sem Bratthóli, eins stærsta viðskiptavinar Samskipa í landflutningum, stóð til boða var u.þ.b. 10-12% lægra en lítil fiskbúð í Reykjavík greiddi Eimskip fyrir fiskflutninga.

9584. Að mati Samkeppniseftirlitsins staðfestir þetta að Eimskip vildi í raun ekki eiga viðskipti við Bratthól en fyrir liggur að Eimskip flutti á sama tímabili fisk fyrir Bratthól í gegnum Samskip. Með tilboðinu kom Eimskip í veg fyrir að verð fyrir fiskflutninga myndi lækka, til hagsbóta fyrir bæði Eimskip og Samskip, en viðskiptavinum þeirra og neytendum til tjóns. Með tilboðinu komst Eimskip einnig hjá því að sækja viðskipti frá einum stærsta viðskiptavini Samskipa. Með þessu komst Eimskip hjá því að hrófla við samráðinu við Eimskip á landflutningamarkaði.

17.6.6. Um fiskdreifingu

9585. Frá upphafi rannsóknartímabilsins og fram í febrúar 2011 dreifðu verktakar fiski fyrir Samskip og Eimskip á höfuðborgarsvæðinu og í nágrenni. Eftir það sá Lífæð um að dreifa fiski fyrir Samskip en fiskdreifing Eimskips var áfram í höndum fyrirtækisins sjálfs (Flytjanda) og verktaka.

9586. Árið 2010, eða ári áður en (E)sölustj-fiskfl hætti störfum hjá Eimskip, hafði (E)forstö-landfl1 áform um aukið samstarf við önnur fyrirtæki í fiskdreifingu. Þetta má sjá á tölvupósti (E)forstö-landfl1 til (E)sölustj-

[5015] Afhent skjal frá Samtökum verslunar og þjónustu. Afhent 21.12.2016. *„Fskj. A-12. Fundargerð fagráðs flutningasviðs SVÞ, dags. 4. nóvember 2011"*.
[5016] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1007641.
[5017] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1008108.
[5018] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.135985.

fiskfl dags. 5. janúar 2010 en þar voru talin upp nokkur verkefni sem þeir höfðu „*talað um undanfarið*" og sneru að mögulegu samstarfi á innanlandsmarkaði en (E)sölustj-fiskfl var, líkt og áður hefur komið fram, sölustjóri fiskflutninga hjá Flytjanda.[5019] Voru verkefnin m.a. eftirfarandi:

„1. Gámaflutningar og samstarf við Vörumiðlun

2. Fiskflutningar og samstarf um dreifingu tala við P.

3. Aukinn sala í fiskdreifingu"

9587. Af gögnum málsins má ráða að framanritað aukið samstarf í fiskdreifingu hafi borið árangur en í minnisblaði sem (E)forstö-landfl1 útbjó þann 24. janúar 2010 og sendi á (E)frkvstj-innanl sagði að kostnaður vegna fiskdreifingar hafi verið að lækka í kjölfar breytinga og aukins samstarfs.[5020] Í upphafi febrúar 2010 bættust jafnframt verkefni á verkefnalista (E)forstö-landfl1 sem sneru að því að auka samstarf í fiskdreifingu.[5021]

9588. Í kjölfar brotthvarfs (E)sölustj-fiskfl frá Eimskip, eða þann 1. febrúar 2011, sendi (S)forstj tölvupóst til (S)stjform-S, stjórnarformanns Samskipa. Í póstinum segir:[5022]

„Landflutningar flytja talsvert magn af ferskum fiski frá landsbyggðinni til Reykjavíkur á áætlanaleiðum okkar - ferskum fiski sem keyrt er inn á fiskmarkað í Hafnarfirði, og dreift þaðan til kaupenda á suðvestur horninu, þe svæði sem teygir sig frá Akranesi, stór-reykjavíkursvæðið, suðurnesin og á suðurlandið (þorlákshöfn).

Þessari þjónustu er sinnt af verktaka og aðrir aðilar sinna magni helsta keppinautar okkar Flytjanda.

Nú hefur skapast tækifæri fyrir okkur að fara í samstarf við núverandi samstarfsaðila okkar, sem og þeim aðila sem dreifir fyrir Flytjanda.

Með því myndum við ná stýringu á auknu magni frá landsbyggðinni, sem er ákaflega áhugavert fyrir okkur, þe að ná auknu magni í fastkostnaðar leiðir okkar.

Við erum sannfærðir um að næðum við að líma þessa aðila réttilega inn í langtíma samstarf með okkur þá myndi þetta allt saman halda vel og vera mjög gott skref fyrir okkur.

Ég fæ að bjalla á þig á morgun og útskýra hugmyndir frekar - hér væri ekki um kaup á fyrirtæki að ræða, heldur myndu þessir brír aðilar (þmt við) leggja inn aksturstæki sín í sameiginlegt félag, sem væri td í þriðjungs eigu hvers aðila, og með því værum við að tengja okkar og þeirra hagsmuni saman til lengri tíma - líma þá inn í áhugavert samstarf fyrir okkur, og þá."

9589. Í tölvupósti sínum reifaði (S)forstj hugmyndir um samstarf í fiskdreifingu. Í kjölfarið var (S)frkvstj-innanl fenginn til að útbúa kynningu vegna mögulegrar fjárfestingar Samskipa í félagi sem stofna ætti í þeim tilgangi að sinna dreifingu á ferskum fiski.[5023] Í kynningu (S)frkvstj-innanl kemur fram að kveikjan að stofnun nýs félags utan um fiskdreifingu hafi verið sú að „*lykilstarfsmaður*" Flytjanda hafi hætt störfum, en þar er átt við (E)sölustj-fiskfl . Þá segir að (E)sölustj-fiskfl hafi óskað eftir samstarfi við Samskip og

[5019] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.35182.
[5020] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.94473.
[5021] Rétt er að nefna að á verkefnalistum sem vistaðir voru í mars, maí og september 2010 var verkefnið sagt í vinnslu og hefði skilað árangri. Það er enn sagt í vinnslu á listum á árinu 2011 og 2013. Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.150779. „Helstu verkefni 2010.xlsx", vistað 30.05.2010, kl. 22:31. Doc. ID. 0.7.33.153562. „Helstu verkefni 2010 […].xlsx", vistað 01.09.2010, kl. 15:06. Doc. ID. 0.7.33.161779. […]. Doc. ID. 0.7.33.146716. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.46882.
[5022] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.832311.
[5023] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.841622.

að hann hafi sagt að viðskiptavinir Eimskips væru tilbúnir að *„elta með viðskiptin*" ef hann gæti tryggt flutninga alls staðar af landinu.

9590. Fyrirtækið Lífæð var í kjölfarið stofnað til að sinna dreifingu á ferskum fiski. Fjórir eigendur voru að fyrirtækinu; Vektor flutningar ehf., sem hafði áður sinnt fiskdreifingu fyrir Eimskip í verktöku, Vörudreifing ehf., sem hafði áður sinnt fiskdreifingu fyrir Samskip í verktöku og Samskip, hver þeirra með 31,66% hlutdeild, auk (E)sölustj-fiskfl með 5% hlutdeild. Markmið Samskipa með stofnun Lífæðar var að *„þétta samstarf L-S við þá tvo verktaka sem hafa mestu reynsluna og mesta traustið á markaðnum*".[5024]

9591. Samkeppniseftirlitinu var ekki tilkynnt um stofnun fyrirtækisins og undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga var ekki leitað.

9592. Á sama tíma veltu stjórnendur Eimskips vöngum yfir nýrri stöðu í fiskflutningum og fiskdreifingu hjá Eimskip, en þeir voru meðvitaðir um stofnun Lífæðar. Af tölvupóstsamskiptum stjórnenda Eimskips að dæma er ljóst að þeir hafi verið ósáttir við þátttöku (E)sölustj-fiskfl í Lífæð. Má ætla að ástæða þess hafi verið sú að með því hafi (E)sölustj-fiskfl , auk þess að ná viðskiptavinum frá Eimskip í fiskflutningum, náð viðskiptavinum frá Flytjanda í fiskdreifingu. Í tölvupósti (E)forstö-landfl1 til (E)frkvstj-innanl sagði t.d. að (E)sölustj-fiskfl hafi reynt að *„draga sig eitthvað út úr þessu dreifingardæmi*" og að hann hafi greinilega séð að hann hafi verið að skemma fyrir *„félögum sínum*" með þátttöku sinni í Lífæð.[5025]

9593. Daginn eftir samskipti (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-landfl1 áttu (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-landfl1 og (E)stjform í tölvupóstsamskiptum um *„næstu skref*" í fiskdreifingu. Í tölvupósti sínum sagðist (E)forstö-landfl1 hafa heyrt í Vektor flutningum. Kom fram að eigandi Vektor flutninga hafi talið sig hafa gert mistök með að hafa (E)sölustj-fiskfl með í Lífæð og að hann vildi finna leiðir til að láta (E)sölustj-fiskfl *„bakka út úr þessu*" og með því móti *„ekki skemma fyrirtækið*".

9594. Í sama tölvupósti lagði (E)forstö-landfl1 til að staðan í fiskdreifingu yrði endurmetin og ekki látin bitna á Vektor flutningum, Vektor flutningar hafi bara viljað *„dreifa fyrir bæði félögin og ná hagræðingu fyrir alla aðila*". Loks sagði (E)forstö-landfl1 að ef (E)sölustj-fiskfl *„bakkar út úr þessu*" og eignarhaldið á Lífæð skýrist, jafnvel með þátttöku Eimskips, þá væri besta niðurstaðan fyrir Eimskip að fiskdreifingin væri á *„einni hendi hjá óháðum aðilum sem við berum fullt traust til*". Vektor flutningar hafi *„þrátt fyrir allt*" reynst Eimskip *„afar vel*".[5026]

9595. Næstu daga virðist (E)forstö-landfl1 hafa kannað hvort framangreint gæti gengið eftir. Þremur dögum síðar, 13. febrúar 2011, sendi (E)forstö-landfl1 annan tölvupóst á (E)frkvstj-innanl og (E)stjform. Skýrari mynd virðist þá hafa verið komin á stöðu fiskdreifingar hjá Eimskip. Í tölvupósti (E)forstö-landfl1 sagði:

„núna [er] *ljóst að Samskip hefur engan áhuga á að skýra aðkomu sína að fiskdreifingunni og (E)sölustj-fiskfl mun ekki gefa eftir sinn hlut. Sem sagt, þeir hafa engan áhuga á að hafa okkur með í þessu. Þessi niðurstaða hentar Samskip og (E)sölustj-fiskfl mjög vel en* [Vektor flutninga] *og* [Vörudreifingu] *frekar illa nema að þau plön sem Samskip með (E)sölustj-fiskfl hafa varðandi áframhaldandi sókn í okkar*

[5024] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.8801. Sjá einnig umfjöllun fundargerðar stjórnarfundar Samskipa hf., dags. 04.03.2011 um stofnun Lífæðar. Þar segir m.a.: *„Jafnframt var farið yfir nýstofnað eignarhaldsfélag L1027 ehf., sem er að fullu í eigu Samskipa og mun fjárfesta 31,66% hlut í nystofnuðu félagi Lífæð ehf. Nýstofnað félag mun koma að auknum krafti inn á innlenda ferskfiskmarkaðinn og markaðssvæði skilgreint sem suð-vesturhorn Íslands.*" Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016. Fundargerð Samskipa hf., dags. 04.03.2011.
[5025] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.51573.
[5026] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.51934.

viðskiptavini – ljóst að þeir munu sækja stíft aukið magn í fiskdreifinguna og ná af okkur mörgum viðskiptavinum."[5027]

9596. Hér er einnig bent á tölvupóst (E)forstö-landfl1 til (E)starfsm 13. febrúar 2011, þar sem (E)forstö-landfl1 gefur (E)starfsm þau fyrirmæli að semja við viðskiptavini á þann hátt að Eimskip komi *„til með að dreifa fiskinum sjálfir, ekki undir merkjum Samskips*".[5028] Þá skal einnig bent á að 18. febrúar 2011 tilkynnti (E)forstö-landfl1 að þrír viðskiptavinir Eimskips væru farnir yfir til keppinauta. Af því tilefni spurði starfsmaður Eimskips hvort komið hafi í ljós hvernig fiskdreifingu yrði háttað, þ.e. hvort Eimskip sinnti fiskdreifingu sjálft eða hvort Eimskip hygðist nota Lífæð Samskipa. (E)forstö-landfl1 svaraði því til að dreifingin yrði hjá Eimskip og að Eimskip ætlaði að hætta að nota Lífæð.

9597. Með hliðsjón af framanrituðu er það mat Samkeppnieftirlitsins að (E)forstö-landfl1, f.h. Eimskips, hafi gert tilraun til að koma á samstarfi við Samskip með beinni aðkomu Eimskips að Lífæð. Gögn málsins sýna einnig að á sama tíma hafi Samskip einnig lagt til annars konar samráðslausn með Eimskip á markaði fyrir fiskdreifingu, þ.e. með samningi við Eimskip þess efnis að Lífæð Samskipa tæki að sér heildarflutningsþjónustu á allri fiskdreifingu Eimskips á suðvestur horni landsins. Samkvæmt samningnum átti Eimskip að skuldbinda sig til að *„beina öllum sínum ferskum fiski til dreifikerfis Lífæðar*". Samningur þessi var útbúinn af (S)frkvstj-innanl og síðast vistaður þann 8. febrúar 2011.[5029]

9598. Samkeppniseftirlitinu er ekki kunnugt um afdrif framanritaðra samningsdraga en af áðurnefndum samskiptum stjórnenda Eimskips þykir líklegt að samningsdrögin hafi ekki verið undirrituð. Ljóst er þó að samningsdrögin voru borin undir og afhent Eimskip því sömu samningsdrög voru af hálfu Eimskips afhent Samkeppniseftirlitinu í kjölfar upplýsingabeiðni eftirlitsins 23. janúar 2015.[5030] Hafa Samskip ekki afhent Samkeppniseftirlitinu umrædd samningsdrög þrátt fyrir að óskað hafi verið eftir því í upplýsingabeiðni eftirlitsins, dags. 29. janúar 2015, sbr. liður 10.

9599. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framanritað bendi til þess að Samskip og Eimskip hafi átt í einhvers konar samstarfi í fiskdreifingu fyrir árið 2011, sbr. tölvupóst (E)forstö-landfl1 frá 18. febrúar 2011. Ekki liggur þó fyrir hve umfangsmikið samstarfið var enda hafa hvorki Samskip né Eimskip veitt upplýsingar um samstarfið. Þá bendir framanritað til þess að Eimskip hafi gert tilraun til og óskað eftir að hafa aðkomu að Lífæð Samskipa en ekki fengið jákvæð viðbrögð frá Samskipum. Það leiddi hins vegar ekki til þess að Eimskip og Samskip hættu samstarfi sínu í fiskflutningum eða öðrum landflutningum. Vilji Samskipa virðist hafa staðið til þess að hefja víðtækt samstarf með Eimskip í fiskdreifingu en með öðrum hætti, þ.e. með gerð samnings um að Lífæð myndi sinna allri fiskdreifingu Eimskips á suðvestur horni Íslands undir merkjum Lífæðar.

17.7. Niðurstaða

9600. Á rannsóknartímabilinu áttu Samskip og Eimskip í umfangsmiklu samráði á landflutningamarkaði. Fólst í þessu gagnkvæmt landflutningasamstarf fyrirtækjanna á fjölmörgum flutningaleiðum víðsvegar um landið auk samstarf um tilteknar vöruafgreiðslur á landsbyggðinni.

9601. Rannsókn málsins hefur leitt í ljós að samstarf fyrirtækjanna í landflutningum hafi hafist a.m.k. á árinu 2005 og að það hafi verið samfellt út rannsóknartímabilið. Samstarfið tók aftur á móti á sig alvarlegri mynd með tilkomu *„Nýtt upphaf*" verkefnisins um mitt ár 2008 þegar Eimskip og Samskip lögðu á ráðin um samráð og að auka samstarf sitt í m.a. landflutningum. Varð samráð Samskipa og Eimskips á

[5027] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52178.
[5028] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52200.
[5029] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Fannst á sameiginlegu drifi Landflutningasviðs. *„samningur*", vistað af […] 08.02.2011, kl. 17:49.
[5030] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. […].

landflutningamarkaði því liður í *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna enda var það tilgreint sem einn verkþáttum í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni.

9602. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi ákveðið að sameinast um tiltekna þætti í starfsemi sinni. Í samráði Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði fólst þannig að fyrirtækin sammæltust um að annað fyrirtækið hætti að sinna akstri á tilteknum áætlunarleiðum og að hitt fyrirtækið flytti vörur þess í stað með því fyrirtæki sem æki umræddra leið á grundvelli umsamins verðs þeirra á milli. Samstarf þetta byggðist á munnlegum samningum en samtímagögn sýna þó að a.m.k. árin 2006 og 2008 hugðust Eimskip og Samskip gera skriflegt samkomulag um samstarf sitt á landflutningamarkaði. Til viðbótar liggja fyrir í málinu óundirrituð eintök af tveimur skriflegum samningum milli Eimskips og Samskipa frá árinu 2008, um samstarf á einstaka landssvæðum. Þá liggur einnig fyrir að Eimskip og Samskip gerðu árið 2010 nýja tilraun til að gera skriflegt samkomulag um víðtæka *„gagnkvæma landflutningaþjónustu“* fyrirtækjanna.

9603. Í þessum samningum og samstarfi Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði fólst takmörkun eða stýring á framleiðslu og skipting markaða í skilningi b og c-liðar 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga. Samráðinu fylgdu ítrekuð samskipti og fundahöld á milli fyrirtækjanna um um skiplagningu og framkvæmd samráðsins. Samtímagögn sýna jafnframt að samráð fyrirtækjanna á landflutningamarkaði leiddi af sér hvers kyns annars konar hagnýtt samstarf, hvort heldur sem var í formi vöruflutninga, gámaflutninga eða vegna ýmis konar þjónustu s.s. gámahífinga eða leigu á lyftara. Með samráði í landflutningum var líkt og í sjóflutningum stefnt að því að fyrirtækin *„hjálpuðust að“.*

9604. Þá verður einnig að meta samráð Eimskips og Samskipa að þessu leyti með hliðsjón af verðsamráði og markaðsskiptingu fyrirtækjanna í landflutningum, sbr. umfjöllun í kafla 14.

18. SAMRÁÐ UM LEIGU OG LÁN Á GÁMUM

9605. Gámar og stýring þeirra innan flutningakerfa er eðli málsins samkvæmt órjúfanlegur og mikilvægur þáttur í starfsemi fyrirtækja sem sinna hvers kyns flutningaþjónustu með gámum á sjó og landi. Þótt mikill samdráttur hafi orðið á innflutningi í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008 fór útflutningur vaxandi með aukinni stóriðjuframleiðslu hér á landi. Af þessu leiddi í hnotskurn að færri lestaðir gámar komu til landsins sem þýddi að þá voru ekki til staðar nægir tómir gámar fyrir útflutning frá landinu. Það þýddi að fyrirséð var að ójöfnuður yrði í inn- og útflutningi hér á landi.

9606. Sá þáttur *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sem snéri að takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfum í október/nóvember 2008 miðaði að því að Samskip og Eimskip sniðu siglingakerfi sín að því að halda vaxandi útflutningi innan kerfanna. Við þetta myndaðist ójöfnuður í inn- og útflutningi þeirra og skortur á gámum fyrir útflutning raungerðist. Tengt samráði Samskipa og Eimskips um takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi hófu fyrirtækin því aukið samráð til að mæta þessum viðfangsefnum í gámastýringu fyrirtækjanna. Í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og hagnýta samvinnu fyrirtækjanna var aukið gámasamstarf einnig tengt samnýtingu á flutningakerfum. Þannig gátu fyrirtækin nýtt saman gámaflæði á ólíkum siglingaleiðum og útvegað hvort öðru tóma gáma milli viðkomuhafna.[5031] Samráðinu fylgdu tíð samskipti á milli fyrirtækjanna.

9607. Samtímagögn sýna að samskipti Samskipa og Eimskip og aukið gámasamstarf tók til eftirfarandi:

- Samstarfs um leigu og lán á gámum (umfjöllunarefni þessa kafla) og
- Samstarfs um gagnkvæma flutninga á gámum fyrir hvort annað þ. á m. um flutning á tómum gámum fyrir hvort annað milli hafna, sbr. kafla 9.12.1 og samning fyrirtækjanna um samstarf vegna flutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar (m.a. flutninga á tómum gámum).

9608. Í ákvörðun þessari er iðulega vísað til þessa samstarfs sem gámasamstarf eða gámasamráð.

9609. Í kafla þessum verður lögð áhersla á að draga saman atvik á rannsóknartímabilinu sem sýna aukið samstarf fyrirtækjanna um leigu/lán á gámum eftir að aukið samráð fyrirtækjanna hófst eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 og *„Nýtt upphaf“* verkefninu var hrint í framkvæmd. Rakin verða samtímagögn sem sýna að samstarf þetta leiddi hvort tveggja til samskipta lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sem og samskipta hjá þeim undirmönnum sem önnuðust gámastýringu í flutningsstýringardeildum fyrirtækjanna frá degi til dags. Óhjákvæmilegt er að umfjöllun kaflans skarist að nokkru leyti við aðra kafla ákvörðunar þar sem gámasamvinna fyrirtækjanna var órjúfanlegur þáttur á flestum sviðum flutningastarfsemi þeirra, s.s. sjó- og landflutningum og einskorðaðist eins og áður segir ekki eingöngu við lán og leigu á búnaðnum sem slíkum.

18.1. Yfirlit yfir samráð um leigu og lán á gámum

9610. Áður en aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt ár 2008 með *„Nýtt upphaf“* verkefni þeirra áttu fyrirtækin þegar í samstarfi um gagnkvæma leigu eða lán á gámum. Í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins var þetta samstarf aukið og var síðan samfellt út a.m.k. júní 2013.

9611. Eins og rakið er í kafla 11.5 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips það að markmiði að raska samkeppni og var ólögmætt. Af þessu leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna sem því tengdust voru ólögmæt. Tók þetta m.a. til aukins samstarfs fyrirtækjanna tengdum gámamálum þeirra og samskipta þar að lútandi.

[5031] Sjá t.d. umfjöllun mgr. 27 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.03.2023.

9612. Í samræmi við framangreint er í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennt að á árunum 2009–2013 hafi fyrirtækið átt í ólögmætu samráði við Samskip *„um gagnkvæma leigu eða lán á gámum*."

9613. Auk þess að vera hluti af víðtækara samráði Samskipa og Eimskips var samkomulag þeirra um leigu og lán á gámum sem slíkt til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti. Með umræddu samstarfi Samskipa og Eimskips fólst að tveir höfuðkeppinautar á sviði sjó- og landflutninga áttu samstarf um þennan þýðingarmikla þátt í starfsemi sinni.

9614. Eimskip og Samskip voru samanlagt með afar mikla markaðshlutdeild og sökum þessa var *„náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni […] mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997. Hvers kyns hagnýt samvinna á milli keppinauta til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni getur því falið í sér brot gegn samráðsbanni samkeppnislaga.[5032] Hnykkt var á þeirri reglu í dómi dómstóls ESB frá 25. mars 2021 og tekið fram að slík samvinna keppinauta feli án efa eða skýrlega í sér (e. „clearly") samráð sem hafi það að markmiði að raska samkeppni.

9615. Gámastýring er einn af meginþáttum í rekstri flutningafyrirtækja. Mikilvægi sjálfstæðis keppinauta og æskilegrar óvissu á markaði er enn meira þar sem fákeppni ríkir, sbr. einnig dóm Hæstaréttar Íslands í máli nr. 42/2019. Hagnýt samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði er því enn varhugaverðari en ella í samkeppnislegu tilliti. Náið samstarf fyrirtækjanna þessu tengdu kallaði á ítrekuð og regluleg samskipti og upplýsingamiðlun á milli fyrirtækjanna um viðkvæm málefni í rekstri þeirra. Var þetta til þess fallið að draga úr sjálfstæði og virkri samkeppni milli fyrirtækjanna.

9616. Árétta ber að það felur í sér ólögmætt samráð samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga þegar fyrirtæki hafa með sér samstarf sem raskar samkeppni, jafnvel þótt það sé gert í þeim tilgangi að *„hagræða*" í rekstri enda er fyrirtækjum óheimilt að koma á samráði um slíkar aðgerðir.

9617. Í kafla 4.6.7 er því lýst að í gildi eru sérreglur á sviði sjóflutninga sem undir vissum kringumstæðum veita samstarfi keppinauta um t.d. leigu og lán á gámum undanþágu frá banni EES/ESB-samkeppnisréttar við samkeppnishamlandi samráði.

9618. Þar er því hins vegar lýst að skipafélög sem eru samanlagt með meiri en 30% markaðshlutdeild geta ekki notið þeirrar undanþágu frá banni við ólögmætu samráði. Líkt og rakið hefur verið var markaðshlutdeild Samskipa og Eimskips í sjóflutningi um 100%, sbr. viðauka I með ákvörðuninni. Gátu Samskip og Eimskip því ekki notið undanþágu frá samráðsbanninu vegna samstarfs sem tók m.a. til *„útvegun gáma, undirvagna og annars búnaðar og/eða leigu, kaupleigu eða kaupsamninga um slíkan tækjabúnað*", sbr. e. lið 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 906/2009 en henni er nánar lýst í kafla 4.6.7.2.2.

9619. Í athugasemdum Samskipa er viðurkennt að það hafi farið gámar á milli fyrirtækisins og Eimskip og viðurkennt að þau hafi átt í tilgreindu samstarfi um gámaleigu og eðlilegum samskiptum því tengdu. Samskip hafna því aftur á móti að þetta hafi verið ólögmætt eða hluti af „*ímynduðu*" samráði fyrirtækjanna.[5033]

[5032] Var þetta orðað svo í dómi dómstóls ESB frá 30.01.2020: *„Further, the Court has also held that agreements whereby competitors deliberately substitute practical cooperation between them for the risks of competition can be characterised as 'restrictions by object' (see, to that effect, judgment of 20 November 2008, Beef Industry Development Society and Barry Brothers, C 209/07, EU:C:2008:643, paragraph 34)*."

[5033] Sjá t.d. mgr. 110 í athugasemd Samskipa við AI og mgr. 471 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII. Ekki er fallist á athugasemdir Samskipa um gámasamráð þess við Eimskip. Nánar er fjallað um þessi sjónarmið fyrirtækisins í kafla 29.

9620. Fyrirtækin upplýstu ekki Samkeppniseftirlitið um þetta samstarf sitt og leituðu ekki eftir undanþágu á grundvelli 15. gr. þágildandi samkeppnislaga. Bann 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins gat því að öllu leyti tekið til þessa samstarfs Samskipa og Eimskips.

9621. Hvorki við upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips til Samkeppniseftirlitsins í september 2013 né síðari upplýsingagjöf fyrirtækjanna samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýstu þau eða afhentu gögn um samstarf sitt í tengslum við leigu/lán á gámum. Fór þetta gegn upplýsingaskyldu fyrirtækjanna og fól í sér brot gegn 19. gr. laganna, sbr. kafla 23.

18.2. Aukið gámasamstarf undirbúið í samræmi við „*Nýtt upphaf*" verkefnið

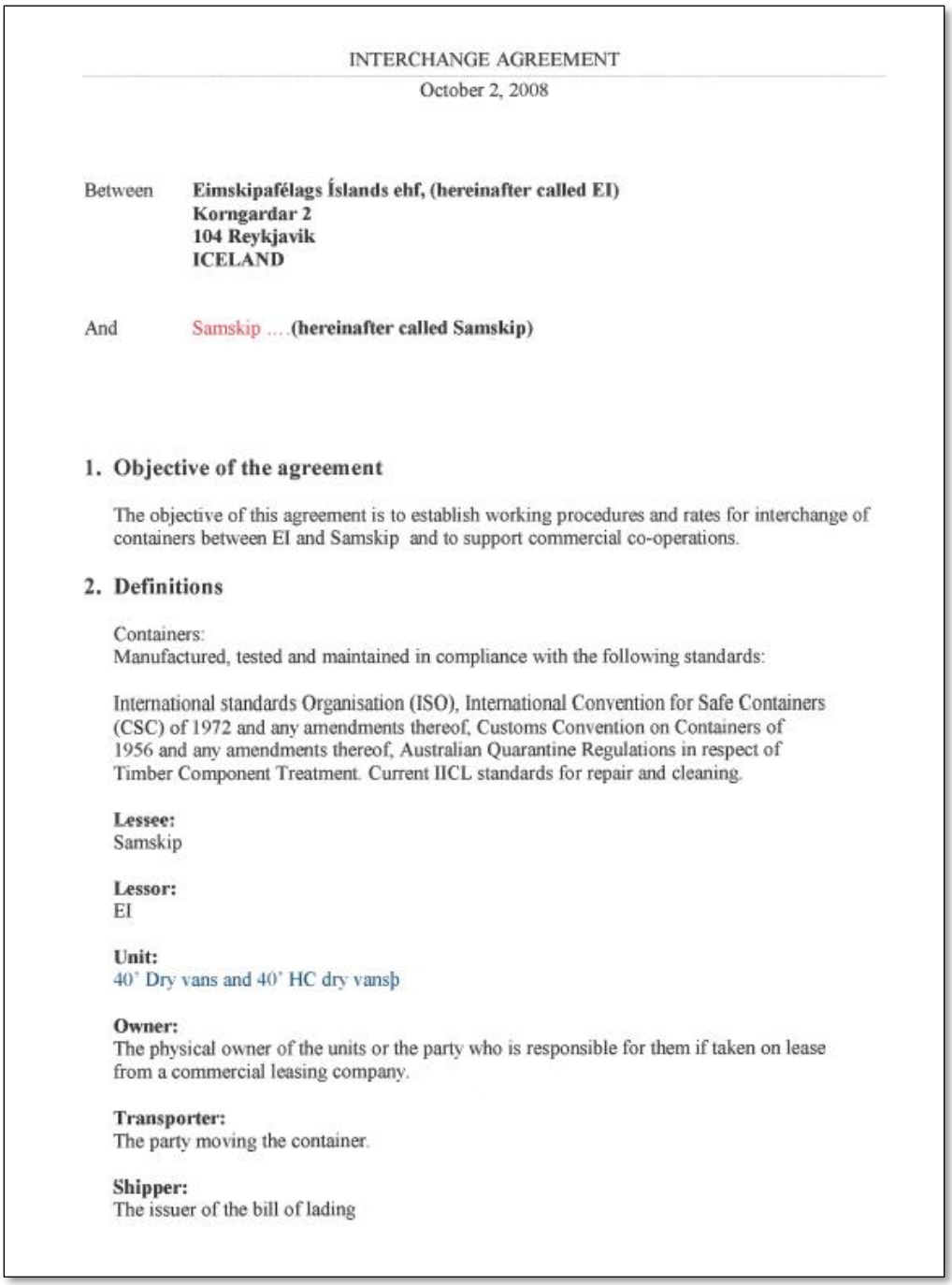
9622. Samtímagögn sýna að samstarf Samskipa og Eimskips vegna leigu eða láns á gámum var hafið að einhverju marki áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008.[5034]

9623. Seinni part ársins 2008, og samhliða samskiptum og undirbúningi fyrirtækjanna tengdum öðrum þáttum samráðsins, sbr. kafla 8-10, unnu Samskip og Eimskip að því að koma á auknu gámasamstarfi milli fyrirtækjanna í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnis um aukið samstarf fyrirtækjanna. Samtímagögn sýna framgang þessu tengdu í októbermánuði 2008.[5035]

9624. Samtímagögn frá miðjum október 2008 sýna að starfsmenn Samskipa og Eimskips sem sáu um gámastýringu fyrirtækjanna vísuðu til þess að fyrirtækin hefðu gert nýtt samkomulag um leigu og lán á gámum.

9625. Þann 2. október 2008 sendi sérfræðingur í flutningsstýringu Eimskips, (E)starfsm-flutnstýr1, drög að gámaleigusamningi milli Eimskips og Samskipa til (E)frkvstj-flutnkerf. Bar hann heitið „*Interchange agreement*" og var dagsettur sama dag (hér nefndur gámaleigusamningur).[5036] Eins og sjá má af eftirfarandi skjámynd af fyrstu síðu samningsins, var markmið hans: „*to establish working procedures and rates for interchange of containers between EI [Eimskip] and Samskip and to support commercial co-operations*."[5037]

[5034] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskips. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. „*Reikn no GAM1026358*", dags. 13.02.2008-14.04.2008. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5035] Sjá um önnur atvik samráðsins eftir mitt ár 2008 og fram á árið 2009 í köflum 7 – 10 í ákvörðun þessari. Hér má einnig benda á afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5036] Þess má geta að sama dag var […] að hlutast til um að Jónar ([…]) (sem […] kallar í tölvupóstsamskiptum: „*our old friends S-Line*") myndu fá að flytja gáma með Eimskip frá Immingham til Reykjavíkur, sbr. kafla 8.16.11 og 8.17.1.
[5037] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Form for Cabotage agreement*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […].



INTERCHANGE AGREEMENT

October 2, 2008

Between **Eimskipafélags Íslands ehf, (hereinafter called EI)**
Korngardar 2
104 Reykjavik
ICELAND

And Samskip ….**(hereinafter called Samskip)**

1. Objective of the agreement

The objective of this agreement is to establish working procedures and rates for interchange of containers between EI and Samskip and to support commercial co-operations.

2. Definitions

Containers:
Manufactured, tested and maintained in compliance with the following standards:

International standards Organisation (ISO), International Convention for Safe Containers (CSC) of 1972 and any amendments thereof, Customs Convention on Containers of 1956 and any amendments thereof, Australian Quarantine Regulations in respect of Timber Component Treatment. Current IICL standards for repair and cleaning.

Lessee:
Samskip

Lessor:
EI

Unit:
40' Dry vans and 40' HC dry vansþ

Owner:
The physical owner of the units or the party who is responsible for them if taken on lease from a commercial leasing company.

Transporter:
The party moving the container.

Shipper:
The issuer of the bill of lading

9626. Af áðurnefndu markmiði og öðru efni samningsins má sjá að hann tók til gagnkvæms samkomulags milli Samskipa og Eimskips um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars.

9627. Áðurnefndur (E)starfsm-flutnstýr1 var á þessum tíma undirmaður (E)frkvstj-flutnkerf í flutningsstýringardeild Eimskips. Horfa verður einnig til þess að þegar (E)frkvstj-flutnkerf fékk áðurgreind drög að gámaleigusamningi Eimskips og Samskipa send til sín vann hann ásamt lykilstjórnendum Samskipa markvisst að samráði tengdu samstarfi í sjó- og landflutningum, þ. á m. vegna takmörkunar á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfum, sbr. kafla 7.7 og kafla 8.8 og

áfram.[5038] Gegndi (E)frkvstj-flutnkerf mikilvægu hlutverki innan Eimskips vegna samráðsins við Samskip en við upphaf samráðs fyrirtækjanna hafði (E)forstj gefið fyrirmæli um að samskipti við Samskip yrðu m.a. sinnt af (E)frkvstj-flutnkerf, sbr. umfjöllun um fundargerð frá fundi framkvæmdastjórnar Eimskips 2. júní 2008, sbr. kafla 7.2.1.1.

9628. Gögn málsins sýna að (E)frkvstj-flutnkerf hafði beina og mikla aðkomu að samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Hann undirbjó og sat reglulega fundi Eimskips og Samskipa árið 2008, m.a. 6. október 2008, sbr. kafla 8.17. Síðastnefndi fundur Eimskips og Samskipa var þannig haldinn fjórum dögum eftir að (E)frkvstj-flutnkerf fékk send til sín áðurnefnd drög að gámaleigusamningi keppinautanna.

9629. Daginn áður en (E)frkvstj-flutnkerf hafði fengið send drögin til sín ræddu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl saman, eða þann 1. október 2008. Sama dag boðaði (E)frkvstj-EimÍsl bæði (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl til fundar með Samskipum.[5039] Í fundarboði (E)frkvstj-EimÍsl vísaði hann til samskipta við (S)frkvstj-millilandasv og sagði: „*Það þarf að klára gámamál við þá* [Samskip] *þ.e.* [út]*færslur á gámagerðum að sögn [(S)frkvstj-millilandasv]*", sbr. kafla 8.17.1. Þessi tilvísan (E)frkvstj-EimÍsl er sett í samhengi við að fjallað er um gámagerðir/tegundir í viðauka A í áðurnefndum gámaleigusamningsdrögum Eimskips og Samskipa dags. 2. október 2008. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 kom fram að meðal umræðuefna á fundinum væri „*Gámamál í USA*", sbr. kafla 8.17.3.

9630. Í kafla 8.17.5 er fjallað ítarlega um atvik í tengslum við fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008. Þessi samskipti vörðuðu hið ólögmæta „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna. Af því leiddi að samskiptin voru ólögmæt, sbr. kafla 11.5. Á þessum fundi var a.m.k. rætt um þann þátt „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem sneri að samstarfi í sjóflutningum. Aukið samstarf keppinautanna í gámamálum, bæði vegna Norður-Ameríku flutninga og Evrópuflutninga, var á meðal umræðuefna á umræddum fundi, sbr. kafla 8.17.

9631. Stuttu síðar má sjá starfsmenn flutningsstýringardeilda Samskipa og Eimskips (sem komu að gámastýringu fyrirtækjanna, (E)starfsm-flutnstýr1 og (S)starfsm) vísa til þess að það væri komið á nýtt samkomulag á milli fyrirtækjanna um gámasamstarf. Verður nú vikið að þessum atvikum.

18.3. Nýr gámasamningur Eimskips og Samskipa

9632. Líkt og kom fram hér að framan eru fyrirliggjandi í máli þessu drög að gámaleigusamningi milli Eimskips og Samskipa en þau fundust í afrituðum gögnum Eimskips frá 2. október 2008. Talið er að þetta gámaleigusamstarf fyrirtækjanna, ásamt öðrum þáttum í samráði fyrirtækjanna í sjóflutningi, hafi verið rætt á fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl fjórum dögum síðar, þ.e. 6. október 2008. Gögn frá fyrirtækjunum sem fylgdu í kjölfarið styðja þetta en rúmri viku eftir fund Eimskips og Samskipa, eða nánar tiltekið 13. október 2008, sendi (S)starfsm, starfsmaður flutningsstjórnunardeildar Samskipa, tölvupóst til (E)starfsm-flutnstýr1 (sami starfsmaður Eimskips og sendi drög að samninginum til (E)frkvstj-flutnkerf 2. október 2008) og (E)fulltr.flutnstý, verkefnastjóra í flutningastýringardeild Eimskips, og spurði hvort Eimskip gæti lánað Samskipum tóma frystigáma í Danmörku. (E)starfsm-flutnstýr1 svaraði (S)starfsm og sagði Eimskip eiga þrjá gáma til að leigja Samskipum og sagði síðan eftirfarandi:

[5038] Sjá sérstaklega kafla 8.15.5 í ákvörðuninni.
[5039] Upphaflega átti fundurinn að byrja kl. 12 en var frestað til kl. 13:15 þann 6. október 2008, sbr. mgr. 1482 í AI. Sjá einnig nýtt fundarboð í afritaðri dagbókarfærslu frá Eimskip. Dagbók […]. „*Samskip*". Fundarmenn […]. Fundartími 06.10.2008, kl. 13:15-14:30.

„Það sem við höfum áhuga á er 30 dagar fríir frá pup og eftir það 25$ pr/dag. Það ætti við ef Eimskip tekur frá Samskip og ef Sam[s]kip tæki frá EIMSKIP."

9633. (S)starfsm svaraði og sagðist ganga að þessu samkomulagi. Viðbrögð (E)starfsm-flutnstýr1 voru þá eftirfarandi: *„Þá á þetta við um future pup á frystigámum, hjá báðum fyrirtækjum*". (S)starfsm svarar: *„Já flott*".[5040]

9634. Strax eftir þessi samskipti keppinautanna eða kl. 11:13 þann 13. október 2008 sendi áðurnefndur (E)starfsm-flutnstýr1 aftur tölvupóst til (S)starfsm en núna einnig til annarra starfsmanna hjá Eimskip. Þar gaf (E)starfsm-flutnstýr1 samstarfsmönnum sínum þau fyrirmæli að Eimskip ætti að leigja Samskipum þrjá frystigáma. Síðan sagði hann: *„Samskip fá þá í 30 daga fría, frá pup, og eftir það 25$ pr/dag. Þannig verður það*." Síðan endaði (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóstinn á að láta (S)starfsm vita af tengiliðaupplýsingum um starfsmann Eimskips í Danmörku *„vegna gáma*".[5041]

9635. Þremur mínútum síðar eða kl. 11:16 þennan dag, 13. október 2008, sendi (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst til fleiri starfsmanna Eimskips. Þar komu fram eftirfarandi fyrirmæli:

„If there are any Samskip reefers that we can use, than its ok by me to use them (If Samskip agrees ofcourse). We´ve a new deal in place which could serve us pretty good".[5042]

9636. Af framangreindu má sjá Eimskip ((E)starfsm-flutnstýr1) vísa til *„nýs*" samnings eða samkomulags við Samskip varðandi samstarf um leigu á frystigámum í október 2008. Er þetta ein birtingarmynd aukins samstarfs fyrirtækjanna með hinu ólögmæta *„Nýtt upphaf*" verkefni.

9637. Samskip hafa í athugasemdum fyrirtækisins staðfest að hafa átt í viðræðum við Eimskip um *„interchange*" samning og staðfest jafnframt tilvist samkomulags um frystigámaflutninga. Samskip á hinn bóginn byggja á því að að slíkir samningur hafi verið nauðsynlegir til að koma á regluverki varðandi meðhöndlun á gámum milli fyrirtækjanna.[5043]

9638. Þrátt fyrir skyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýstu Samskip ekki um framangreind samskipti og samstarf. Fól það í sér brot gegn upplýsingaskyldu fyrirtækisins, sbr. umfjöllun í kafla 23.

9639. Tveimur dögum síðar fékk (S)forstö-innfl1 það verkefni að ræða við Eimskip um *„almenn slotverð*" og (S)frkvstj-millilandasv lagði til við (E)frkvstj-flutnkerf að Samskip og Eimskip myndu gera víðtækan samstarfssamning í siglingum til og frá Íslandi (*„almennur slot sharing samningur*"). (E)frkvstj-flutnkerf svaraði með því að lýsa því yfir að Eimskip væri tilbúið *„að skoða allt*", sbr. kafla 8.19.

9640. Tveimur dögum síðar, þann 17. október 2008, sendi (S)forstj fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm til að fara yfir stöðu mála kl. 15 sama dag. Meðal annars átti þar að ræða *„Siglingakerfi-(S)frkvstj-millilandasv -skipa og gámapælingar*", *„Sölumál/strategíu út á markaðinn*" og *„ebitda sept/okt/nóv*". Klukkan 15:28 þennan dag vistaði (S)frkvstj-millilandasv nýja útgáfa af drögum að hinu *„útvíkkaða neyðarsamkomulagi*" milli Samskipa og Eimskips sem tók til víðtæks almenns slotsamstarfs vegna sjóflutninga til og frá Íslandi. (S)frkvstj-millilandasv sendi þessi drög til (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008, sbr. kafla 8.19.5 og 9.3.

9641. Þann 30. október 2008 átti sér stað símtal milli flutningsstýringardeilda Eimskips og Samskipa, þ.e. þeirra starfsmanna sem sinntu gámastýringu, en þann dag vísaði (E)fulltr.flutnstý í tölvupósti til símtals

[5040] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5041] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5042] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5043] Sjá mgr. mgr. 31 - 33 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022.

síns við (S)starfsm.[5044] Þann 5. nóvember 2008 kemur fram í tölvupósti (E)fulltr.flutnstý til (S)starfsm (afrit til (E)starfsm-flutnstýr1) að fyrirtækin eigi ennþá eftir að undirrita *„interchange agreement, will send you a draft tomorrow*".[5045]

9642. Þann 30. október 2008 vísaði (E)starfsm-flutnstýr1 til áðurnefnds tölvupósts síns frá 13. október 2008 um hinn nýja samning milli Eimskips og Samskipa og tilkynnti að Eimskip hefði náð nýjum samningi við Samskip sem fólst í því að fyrirtækið gæti notað gáma frá Samskipum). Af tölvupóstinum má ráða að upphaflega hafi Eimskip ekki ætlað að leigja gáma frá Samskipum vegna þessara tilgreindu flutninga sem fjallað er um í tölvupóstsamskiptunum. Þetta breyttist með hinum *„nýja*" samningi við Samskip. Þannig svaraði (E)starfsm-flutnstýr1 … og (E)fulltr.flutnstý eftirfarandi í tölvupósti dags. 31. október 2008:

„You´re right; I requested that it would not be used under cargo. However that has changed, we reach a deal with Samskip. So pls use Samskip containers for cargo, as I instructed via email 13okt´08."[5046]

9643. Samkvæmt framangreindu liggur fyrir að í lok október 2008 lá fyrir nýtt samkomulag Samskipa og Eimskips um gámaleigu. Samhliða þessu var áfram unnið að því hjá lykilstjórnendum taka upp gámasamstarf í Norður-Ameríku flutningum. Verður nú vikið að þeim atvikum í næsta kafla.

18.4. Ákvæði um gámasamstarf tekið upp í nýjum samningi um sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku

9644. Viðræður Samskipa og Eimskips um *„gámamál*", sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv frá 5. október 2008, skiluðu enn frekari árangri í byrjun árs 2009 því í endurnýjuðum samningi fyrirtækjanna um samstarf í Norður-Ameríku flutningum var að finna nýtt ákvæði um gámasamstarf sem kvað á um að Eimskip útvegaði Samskipum tóma gáma fyrir flutningana ef Eimskip hafði slíka gáma til reiðu. Var framangreint í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa, sbr. kafla 9.12.5, 10.6, 11.19.2 og 16.

9645. Þannig segir í 6. gr. samningsins, sem undirritaður var 7. janúar 2009, að Eimskip (Carrier) skyldi útvega gáma í Reykjavík og viðkomuhöfnum í Bandaríkjunum og Nova Scotia í Kanada undir flutning fyrir Samskip (Shipper) á grundvelli samningsins, ef gámar væru lausir hjá Eimskip á þeim tíma. Í öðrum tilvikum ættu Samskip að nota sína eigin gáma. Ýmis frekari ákvæði voru í samningnum um gámasamstarf. Verðlagsákvæði 5. gr. samningsins voru fjölþættari en áður og var sjófrakt hærri ef Eimskip útvegaði Samskipum gáma.

9646. Í hnotskurn fól þetta aukna gámasamstarf í sér að Eimskip útvegaði Samskipum tóma gáma fyrir flutningana ef Eimskip hafði slíka gáma til reiðu. Var þetta því fyrsti skriflegi samningur fyrirtækjanna um gámamál vegna sjóflutninga milli Norður-Ameríku og Íslands og eitt dæmi af mörgum um afsprengi samráðs fyrirtækjanna sem hófst seinni hluta ársins 2008.

9647. Gögn málsins sýna að í kjölfar gámasamstarfs fyrirtækjanna notaðist Samskip ýmist við sína eigin gáma eða gáma frá Eimskip. Sýna gögn málsins frá árinu 2010 t.a.m. að um helmingur af gámum sem Samskip notuðu fyrir innflutning frá Norður-Ameríku voru gámar frá Eimskip og afgangurinn eigin gámar Samskipa, sbr. skjal Samskipa *„VT – innflutningur USA*" frá 9. nóvember 2010 sbr. umfjöllun í köflum 14.33.6.2 og 16.

[5044] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5045] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5046] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].

9648. Eins og ítarlega hefur verið rakið í ákvörðun þessari höfðu lykilstjórnendur fyrirtækjanna ((S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl), sem báru ábyrgð á siglingakerfum og sjóflutningum, tíð samskipti sem tengdust verkþáttum *„Nýtt upphaf“* verkefnisins eftir fund fyrirtækjanna í júní 2008. Undirmenn þeirra, starfsmenn fyrirtækjanna, sem unnu í gámastýringu fyrirtækjanna virtust fyrst hafa fengið upplýsingar um nýtt gámasamstarf í Norður-Ameríku flutningum nokkru eftir að samkomulagið var undirritað. Þannig sendi (E)fulltr.flutnstý tölvupóst tæpum mánuði eftir undirritun samningsins til (E)frkvstj-skiparekst (framkvæmastjóra flutningastýringar Eimskips) og (E)forstö-flutnstý (afrit til (E)starfsm-flutnstýr1 og (E)starfsm), þar sem (E)fulltr.flutnstý upplýsti að þeir (væntanlega undirmenn í gámastýringardeild Eimskips) hefðu heyrt orðróm (*„rumour“*) um að Eimskip væri að vinna að nýjum samningi með Samskipum vegna innflutnings frá Bandaríkjunum. Spurði hann hvort það væri rétt að Eimskip ætti að útvega gáma til Samskipa vegna þessara flutninga, og ef svo væri hvaða samningur hafi verið eða yrði gerður um gámakostnaðinn sem félli til.[5047]

9649. (E)frkvstj-skiparekst sendi daginn eftir afrit af Norður-Ameríku samningi Eimskips og Samskipa frá 7. janúar 2009 til (E)fulltr.flutnstý, (E)starfsm-flutnstýr1 og (E)starfsm. Í kjölfarið sendi (E)fulltr.flutnstý athugasemdir til (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf um gámaleiguákvæði samningsins, framkvæmd á gámasamstarfinu og gámaleiguverðið.[5048]

9650. Hvað sem þessu líður er a.m.k. ljóst að í samningi Samskipa og Eimskips vegna flutninga á milli Íslands og Norður-Ameríku, sem undirritaður var 7. janúar 2009, fólst aukið samstarf um gáma. Horft til samtímagagna og þau virt heildstætt er ljóst að gámasamstarf Samskipa og Eimskips á grundvelli Norður-Ameríku samningsins hafi verið einn hluti af stærra samkomulagi um að fyrirtækin myndu almennt hafa með sér hagnýta samvinnu og aðstoða hvort annað með leigu eða lán á gámum ótengt flutningsleið. Sýnir þetta að um var að ræða víðtækt samráð að þessu leyti og hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

9651. Þann 26. janúar 2009 sendu Samskip og Eimskip erindi til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna samningsins frá 7. janúar 2009, sbr. þágildandi 15. gr. laganna. Í þessu erindi til samkeppnisyfirvalda veittu Eimskip og Samskip engar upplýsingar um allt það samstarf og samskipti sem átt hafði sér stað fram til 26. janúar 2009. Nánar er fjallað um þetta í kafla 16.3.4. Þá upplýstu fyrirtækin ekki um það mikilvæga atriði að umræddur samningur hafi verið liður í umfangsmikilli samvinnu fyrirtækjanna á seinni hluta ársins 2008, þ. á m. um gámamál. Ekki var heldur upplýst um samskipti þessu tengdu, um samkomulag tengt gámum frá 13. október 2008 eða um samskipti tengdum alhliða gámaleigusamningi (*„interchange agreement“*). Í erindinu gáfu fyrirtækin jafnframt ranglega til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið samningsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda.

9652. Þá var staðhæft í beiðni fyrirtækjanna að hinn nýi samningur vegna Norður-Ameríku (frá 7. janúar 2009) væri sambærilegur eldri samstarfssamningum þeirra vegna Norður-Ameríku, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003. Þetta var kunngert þótt fyrirtækjunum hafi verið fullljóst að þetta væri ekki rétt, enda samstarfið aukið með því að koma á samvinnu um gáma á umræddri flutningsleið, þar sem fyrirtækin voru keppinautar og með 100% markaðshlutdeild.

9653. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, var samningi Samskipa og Eimskips frá 7. janúar 2009 veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Sú undanþága gilti til 31. desember 2010. Er það niðurstaða

[5047] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5048] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. […] áframsendi athugasemdir hans um samningsinn til […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].

Samkeppniseftirlitsins að sú undanþága hafi verið veitt á grundvelli rangrar, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjafar Eimskips og Samskipa, nánar er fjallað um framangreint í köflum 10.6.2, 11.19.2, 16.3.4 og 23.

9654. Rétt er að geta þess að í Norður-Ameríku samningi sem Eimskip og Samskip undirrituðu 9. desember 2010 ákváðu fyrirtækin að auka enn frekar gámasamstarfið á þessari flutningsleið og hélt samstarfið áfram allt rannsóknartímabilið. Gámasamstarfið varð til þess að auka enn á tíð samskipti fyrirtækjanna vegna framkvæmdar á samningnum. Vísast um þetta til kafla 14.33. Í þessu samhengi skal því haldið til haga að engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var um framangreint Norður-Ameríku samstarf eftir 31. desember 2010.

9655. Hið ólögmæta samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríkuflutningum var samfellt fram á árið 2013, sbr. kafla 16. Tók það sem áður til hvort tveggja samstarfs í flutningum sem slíkum en einnig gámasamstarfs.

18.5. Skilgreint „verklag" um gámasamvinnu í útflutningi á áli til Evrópu

9656. Í kafla 9 er lýst að Samskip og Eimskip hafi í lok október og nóvember 2008 náð að ljúka því markmiði *„Nýtt upphaf"* verkefnisins að endurskoða siglingakerfi fyrirtækjanna með því að takmarka flutningsframboð fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Til að gera þetta mögulegt höfðu fyrirtækin samráð um breytingar á siglingakerfum og áætlunum sínum og áttu samskipti um og leystu úr viðfangsefnum sem upp komu vegna þeirra. Til þess að framangreindar breytingar á siglingakerfum og siglingaáætlun fyrirtækjanna gætu átt sér stað þurfti m.a. að finna lausn á flutningi Samskipa á álframleiðslu Alcoa fyrir Evrópumarkað. Lausnin fólst í því að Eimskip tók að sér hluta flutninganna. Er þessu m.a. lýst þannig í samtímagögnum Samskipa að Eimskip *„sjái um"* þá flutninga sem Samskip sinntu ekki eftir að hafa takmarkað flutningsgetu í nóvember 2008, sbr. kafla 9.11.

9657. Samtímagögn sýna að gámasamstarf Samskipa og Eimskips varðaði einnig þann þátt samráðs fyrirtækjanna sem tengdist flutningum fyrir Alcoa á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam, sbr. kafla 9.12.1 og 11.13.4.1.

9658. Varðandi útflutning Samskipa og Eimskips á áli Alcoa á rannsóknartímabilinu ber að horfa til þess að Samskip hafa upplýst að fyrirtækin hafi verið með *„skilgreint verklag um það hvar gámar Samskipa, sem Eimskip fluttu, enduðu"*, sbr. kafla 9.12.1 og athugasemdir Samskipa við AII, mgr. 502. Fyrirkomulagið hafi verið þannig að Eimskip notaði ekki endilega sína eigin gáma við flutning á áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam. Hafi stærstur hluti af framleiðslu Alcoa verið lestaður í gáma Samskipa. Samkvæmt Samskipum fluttu Eimskip þannig álið *„oft á tíðum"* í gámum í eigu Samskipa til Rotterdam. Allir fluttir gámar lestaðir af áli Alcoa, hvort sem þeir voru í eigu eða fluttir með Samskipum eða Eimskip, enduðu hjá Steinweg, hafnarþjónustuaðila Alcoa, í Rotterdam.

9659. Þetta *„skilgreinda verklag"* er í samræmi við samtímagögn um aukna gámasamvinnu fyrirtækjanna á þessum tíma. Þá er þetta verklag í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins um aukið samstarf og á sér stoð í samtímagögnum sem urðu til í kjölfar fundar (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008, sbr. m.a. skjalið sem (S)forstj fékk sent til sín kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Í því skjali er vísað til ábata bæði Samskipa og Eimskips af því að nota gámasvæði Steinweg í Rotterdam fyrir gáma vegna útflutnings fyrir Alcoa.

9660. Endurspeglar framangreind samvinna Samskipa og Eimskips um gáma vegna útflutnings á áli Alcoa til Evrópu samfellt samráð fyrirtækjanna.

18.6. *„Together we make things happen"*

9661. Líkt og komið hefur fram sýna samtímagögn að gámasamstarfi Samskipa og Eimskips fylgdi töluverð samvinna og samskipti á milli fyrirtækjanna.

9662. Samskip og Eimskip vísuðu m.a. til hjálpsemi á milli keppinautanna tengslum við gámasamstarfið, sbr. samskipti á milli þeirra frá 16. nóvember 2009, þar sem (S)starfsm athugaði með tölvupósti hvort Eimskip gæti leigt Samskipum fimm gáma. Þá svaraði Eimskip ((E)starfsm-flutnstýr1) eftirfarandi:

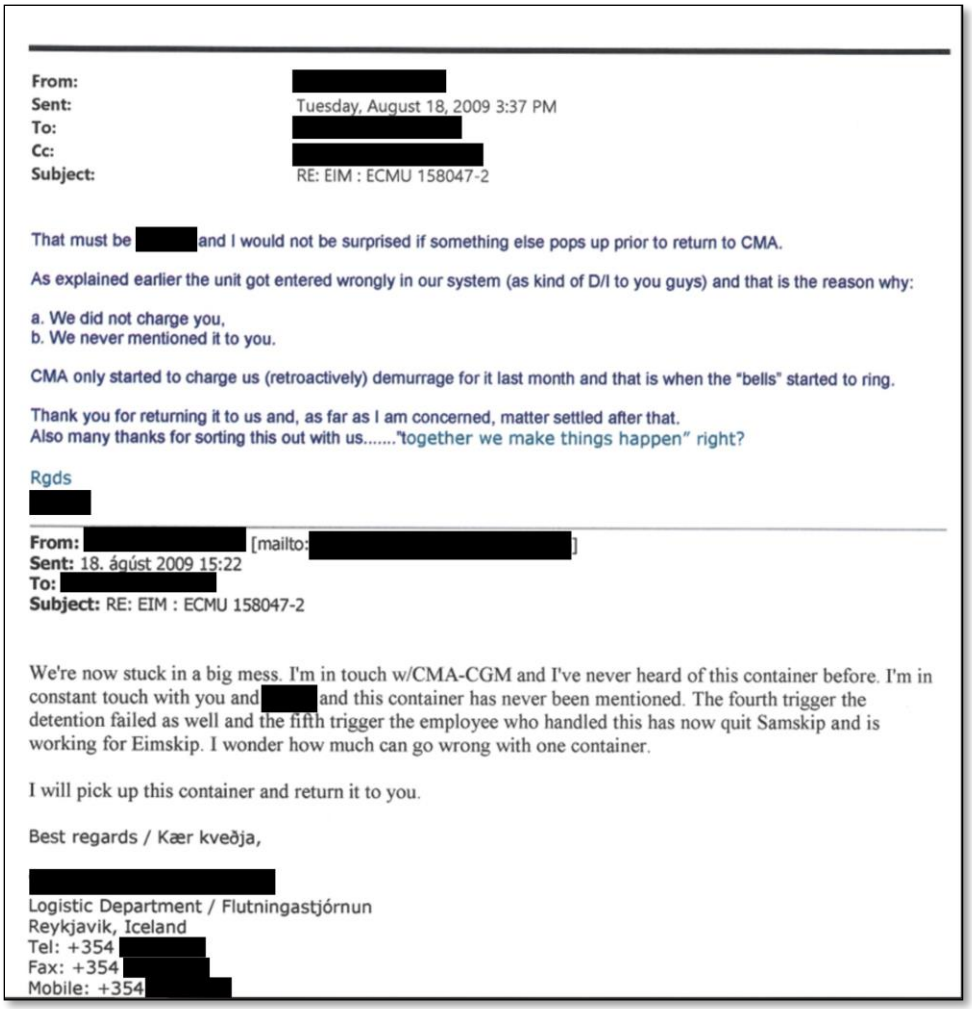
„Vildi að ég gæti hjálpað en ekki að sinni. Við lendum í skorti á morgun".[5049]

9663. Í febrúar 2011 leitaði (S)starfsm til (E)fulltr.flutnstý og (E)starfsm-flutnstýr1 og spurði hvort Eimskip ætti gáma sem fyrirtækið mættu missa (*„It will be paid back next week!"*). (E)fulltr.flutnstý svaraði og tilgreindi að Eimskip skorti gáma og gæti því ekki misst gáma til Samskipa. (S)starfsm spurði þá í kjölfarið hvort Samskip gætu fengið lánað a.m.k. eitt stykki. (E)fulltr.flutnstý svaraði (S)starfsm og sagði m.a.:

„If I [Eimskip] would have enough units I would help you [Samskip], you know that don´t you!?".[5050]

9664. Þá vekur eftirtekt Samkeppniseftirlitsins að í samskiptum starfsmanna flutningsstýringar Eimskips og Samskipa, sem unnu að gámastýringu fyrirtækjanna, má jafnframt sjá starfsmennina vísa til samstarfs keppinautanna með tilvísun til slagorðs Samskipa á þessum tíma: *„together we make things happen"*. Má hér nefna í dæmaskyni eftirfarandi tölvupóstsamskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna í flutningastjórnun, (S)starfsm og (E)fulltr.flutnstý, frá 18. ágúst 2009:[5051]

[5049] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Til viðbótar um samskipti, sjá afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. *„TRLU5874109"*, dags. 15.-22.10.2009. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5050] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5051] Samskiptin eru hluti af lengri samskiptum en þau komu til vegna gáms sem Samskip höfðu verið með á leigu hjá Eimskip en Samskip ekki áttað sig á því. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Til samanburðar um neikvæð viðbrögð Eimskips um gámaflutninga fyrir aðra en Samskip, þ.e. Thor Shipping (gegnum Maersk), sjá afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].



From: [redacted]
Sent: Tuesday, August 18, 2009 3:37 PM
To: [redacted]
Cc: [redacted]
Subject: RE: EIM : ECMU 158047-2

That must be [redacted] and I would not be surprised if something else pops up prior to return to CMA.

As explained earlier the unit got entered wrongly in our system (as kind of D/I to you guys) and that is the reason why:

a. We did not charge you,
b. We never mentioned it to you.

CMA only started to charge us (retroactively) demurrage for it last month and that is when the "bells" started to ring.

Thank you for returning it to us and, as far as I am concerned, matter settled after that.
Also many thanks for sorting this out with us....."together we make things happen" right?

Rgds
[redacted]

From: [redacted] [mailto:[redacted]]
Sent: 18. ágúst 2009 15:22
To: [redacted]
Subject: RE: EIM : ECMU 158047-2

We're now stuck in a big mess. I'm in touch w/CMA-CGM and I've never heard of this container before. I'm in constant touch with you and [redacted] and this container has never been mentioned. The fourth trigger the detention failed as well and the fifth trigger the employee who handled this has now quit Samskip and is working for Eimskip. I wonder how much can go wrong with one container.

I will pick up this container and return it to you.

Best regards / Kær kveðja,

[redacted]
Logistic Department / Flutningastjórnun
Reykjavik, Iceland
Tel: +354 [redacted]
Fax: +354 [redacted]
Mobile: +354 [redacted]

9665. Þá má í þessum samskiptum sjá staðfestingu (S)starfsm á því að Samskip og Eimskip hefðu þarna verið í stöðugu sambandi við framkvæmd á þessu samráði (sbr.: *„I´m in constant touch with you* [(E)fulltr.flutnstý] *og* [(E)starfsm-flutnstýr1].

9666. Í tölvupósti Eimskips frá 1. júní 2010 var aftur, í tengslum við samvinnu keppinautanna í gámaleigu, vísað til slagorðs Samskipa, þá ásamt upphrópunarmerki og broskarli:[5052]

„Together we make things happen! ☺"

9667. Þann 16. febrúar 2011 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli Samskipa og Eimskips vegna leigu Samskipa á gámi frá Eimskip. Í þessum tölvupóstsamskiptum, við framkvæmd samráðsins, vísaði starfsmaður Eimskips enn og aftur til slagorðs Samskipa: *„Together we make things..... hahahaha*".[5053]

9668. Er framangreint til vitnis um tíðni þessara samskipta Samskipa og Eimskips og umfang þessarar samvinnu þeirra. Skapaðist af þessu ákveðin samvinnustemming milli fyrirtækjanna og vísað var til þess í léttum dúr að Samskip og Eimskip ynnu vel saman í samræmi við framangreint slagorð Samskipa. Hins vegar er ljóst að umræddir starfsmenn Eimskips ((E)fulltr.flutnstý og (E)starfsm-flutnstýr1) töldu þessa

[5052] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5053] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].

samvinnu við Samskip síður en svo sjálfgefna og undruðu sig á því að hún væri fyrir hendi, sbr. umfjöllun hér á eftir. Eftir sem áður framkvæmdu þeir hana og áttu í tíðum samskiptum við Samskip.

18.7. Óánægja undirmanna hjá Eimskip með stuðninginn við Samskip

9669. Gögn málsins sýna að samráð Samskipa og Eimskipa um gagnkvæma leigu og lán á gámum gekk svo langt að sumum starfsmönnum Eimskips fannst nóg um stuðninginn við Samskip (*„it is ridiculous to support the competition as we´ve done*").

9670. Við framkvæmd á samráðinu gekk einnig á ýmsu milli þeirra varðandi einstaka þætti í fyrirkomulaginu t.d. þegar gámar sem leigðir voru urðu fyrir tjóni eða einstaka gámaleiguverð var gagnrýnt.

9671. Þrátt fyrir að (E)starfsm-flutnstýr1 hafi haft umsjón með framkvæmd samráðsins við Samskip sýna gögn málsins að hann, ásamt öðrum starfsmönnum Eimskips, settu fram sín á milli neikvæðar athugasemdir um samstarfið við Samskip. Í tölvupóstsamskiptum frá 2. apríl 2009 var t.a.m. vísað til þess að það væri slæm hugmynd að Eimskip lánaði Samskipum búnað. (E)starfsm-flutnstýr1 tók undir þá athugasemd og sagði síðan:

„I can put it on paper what I´m thinking, best word is it „sucks".[5054]

9672. Þrátt fyrir þessi orð vann (E)starfsm-flutnstýr1 beint að samráðinu á sama tíma, var í reglulegum samskiptum við (S)starfsm og áframsendi til (S)starfsm þennan sama dag tiltekið eyðublað til að nota við framkvæmd samráðsins milli fyrirtækjanna.

9673. Hér má líka nefna að í mars 2009 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli (E)fulltr.flutnstý og starfsmanns Eimskips, (E)starfsm, í Bandaríkjunum. Í þeim samskiptum spurði (E)starfsm (E)fulltr.flutnstý m.a. eftirfarandi um flutninga Eimskips fyrir Samskip:

„Can you tell me if Samskip has their own vessel that move between Europe and Iceland or do the[y] ride on our vessels?"

9674. (E)fulltr.flutnstý svaraði þessu: *„As far as I can see they do not have their own vessel but use either ours or DSL via Europe*".[5055]

9675. Viðbrögð (E)starfsm voru: „If they [Samskip] are riding predominately [svo] on our vesssel th[e]n I guess we are just shotting [svo] ourselves in the foot again."

9676. Svar (E)fulltr.flutnstý var eftirfarandi:

„I (and lot of other people with me) fully agree with you that it is ridiculous to support the competition as we´ve done. This is however not in my hands..."[5056]

9677. Sönnunargildi þessa gagns felst fyrst og fremst í því að um er að ræða samtímafrásögn millistjórnanda ((E)fulltr.flutnstý) hjá Eimskip um andstöðu hans (og margra annarra) við að Eimskip væri að styðja Samskip með samstarfi í gámaflutningum.

9678. Þá er sömuleiðis horft til þess að (E)fulltr.flutnstý vísaði til þess að ábyrgðin á þessum stuðningi hafi ekki legið hjá honum. Með hliðsjón af öðrum gögnum málsins er talið að hann hafi þar vísað til þess að

[5054] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5055] Seinna útskýrði […] í tölvupóstinum að […] væri Deep sea Lines.
[5056] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].

stuðningurinn við Samskip hafi verið ákveðinn af yfirmönnum hans hjá Eimskip. Framkvæmdin hafi verið að undirlagi þeirra.

9679. Þrátt fyrir framangreint viðhorf fylgdi (E)fulltr.flutnstý fyrirmælum yfirmanna sinna og átti sem fyrr segir í tíðum og jafnvel gamansömum samskiptum við Samskip.

9680. Þann 2. apríl 2009 setti (E)starfsm aftur fram ummæli í tölvupósti til (E)starfsm-flutnstýr1, afrit til (E)fulltr.flutnstý, um að hann *„still think it is a bad idea to lend Samskip our equipment*".[5057]

9681. (E)fulltr.flutnstý lét áfram óánægju sína í ljós um samninga Eimskips við Samskip, sbr. eftirfarandi ummæli í tölvupósti frá honum 8. apríl 2009 til m.a. (E)forstö-N-Am, (E)frkvstj-N-Am o.fl.:

„We used to be very competitive (both imp/ex) prior to recent agreements with the competition!

So please don´t try to tell me this "deal" is bouncing on container issues [(E)forstö-N-Am]!!

It is precisely as [(E)frkvstj-N-Am] already mentioned here below, and all of these contracts are/were based on import to Iceland prior to the crisis.

I know that Samskip is also not able to return equipment in Minneapolis, […] Since Samskip is using our equipment! […]."[5058]

9682. Athygli vekur að í ummælum (E)fulltr.flutnstý er vísað til samninga við Samskip í fleirtölu.

9683. Samkvæmt fyrrgreindum tölvupósti var það mat (E)fulltr.flutnstý að gámasamráðið við Samskip hefði dregið úr samkeppni og samkeppnishæfni Eimskips.

9684. Þann 21. apríl 2009 setti (E)starfsm-flutnstýr1 fram athugasemdir um reikning frá Samskipum vegna viðgerða á gámum sem Eimskip tók á leigu hjá Samskipum. Af því tilefni sagði (E)starfsm-flutnstýr1 m.a. eftirfarandi í tölvupósti til (S)starfsm, afrit til (S)starfsm: *„Ég hef vilja til að koma til móts við ykkur, til að halda góðu samstarfi, en ég get ekki beygt vinnuferlana þetta mikið [þ.e. verkferla Eimskips vegna viðgerða á leigðum gámum]*".[5059]

9685. Í kjölfar ágreinings Eimskips um viðgerð á gámi leigðum frá Samskipum sendi (E)starfsm-flutnstýr1 í maí 2009 í tölvupósti til (E)svæðisstj1 og (E)skrifststj.Mjóeyrarh, afrit til (E)fulltr.flutnstý, tilkynningu um að Eimskip myndi aldrei aftur taka gáma á leigu hjá Samskipum.[5060]

9686. (E)starfsm-flutnstýr1 áframsendi samskipti sín við Samskip (vegna gámaleigu) til (E)fulltr.flutnstý og (E)starfsm þann 26. maí 2009 og sagði: *„FYI, I feel like we´re getting screwed by any means possible by Samskip*."[5061]

9687. (E)starfsm-flutnstýr1 sendi 29. maí 2009 tölvupóst til bókunardeildar Eimskips og gaf þau fyrirmæli að Samskip mættu ekki fá fleiri gáma *„á USA*", *„loka alveg á þá í a.m.k. 2. vikur*". Engin frekari útskýring fylgdi tölvupóstinum.[5062]

[5057] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5058] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5059] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5060] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5061] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5062] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].

9688. Þann 10. ágúst 2010 lýsti (E)fulltr.flutnstý þeirri skoðun sinni í innanhússamskiptum að Eimskip ætti a.m.k. að hætta að flytja frakt fyrir Samskip frá Bandaríkjunum.[5063]

9689. Þrátt fyrir framangreind ummæli, óánægju starfsmanna og ágreining milli Eimskips og Samskipa um einstaka þætti í fyrirkomulagi gámasamráðsins, sýna gögn málsins að gámasamráð keppinautanna hélt áfram allt til a.m.k. júní 2013.

18.8. Samningsdrög ganga á milli fyrirtækjanna á tímabilinu

9690. Samtímagögn sýna að á rannsóknartímabilinu gerðu Samskip og Eimskip nokkrar tilraunir til að koma munnlegu samkomulagi sínu um leigu og lán á gámum yfir á skriflegt form. Áttu samskipti sér stað milli starfsmanna fyrirtækjanna vegna þessa og gengu skrifleg samningsdrög á milli þeirra. Rétt er að gera grein fyrir þessum samtímagögnum en árétta að sama skapi að bannregla 10. gr. samkeppnislaga tekur hvort heldur til munnlegra eða skriflegra samninga fyrirtækja. Kjarnaatriðið hér er að samskiptin sýna, virt með öðrum gögnum, fram á tilvist samkomulagsins.

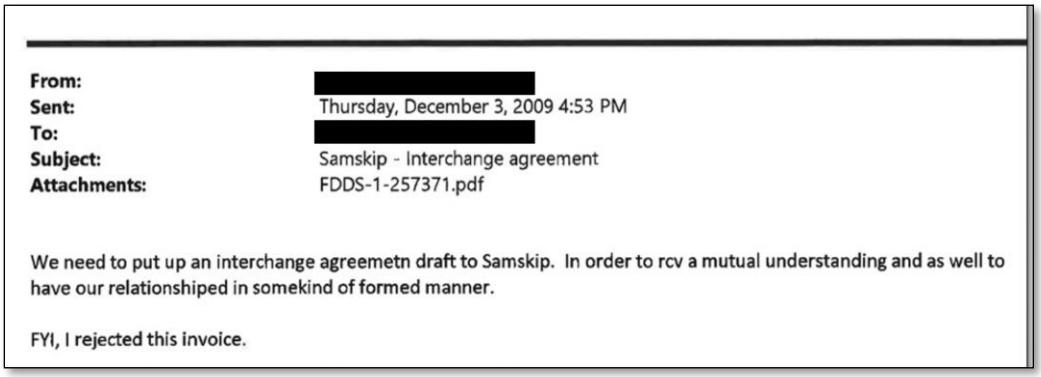
9691. Þann 3. september 2009 vísaði (E)starfsm-flutnstýr1 í innanhússsamskiptum til gámasamstarfsins á milli Samskipa og Eimskips. Ummæli hans sýna að gámasamráðið hafi byggst á munnlegu samkomulagi og samningsverðið hafi verið í formi afsláttar af almennu gámaleiguverði.[5064] Í tölvupóstinum sagði hann nánar tiltekið að það hafi verið *„afsláttur í gangi, en enginn samningur.“* og að *„enginn virðist hafa samning í höndunum“*. Stuttu síðar, í nóvember og desember 2009, áttu sér stað samskipti (S)forstö-innfl1 við annars vegar (E)forstö-innfl og hins vegar (E)deildstj-TVG. Í þeim var vísað til samkomulags *„í gangi á milli Eimskips og Samskipa um standard 50% afslátt af uppskipuninni“* og að það verði að vera *„einhver lína milli fyrirtækjanna“* varðandi verð fyrir leigu á gámum, sbr. kafla 14.12.

9692. Þann 24. nóvember 2009 áframsendi (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst frá Samskipum vegna gámaleigu til samstarfsmanns síns, (E)skrifststj.Norðurl, þar sem (E)starfsm-flutnstýr1 upplýsti að Eimskip hafi leigt fleti[5065] til Samskipa og leiguverðið væri 7$ pr/dag *„og á það að verða rate´ið í samningi við þá* [Samskip] *(sem við eigum eftir að gera)*.[5066]

9693. Þann 3. desember 2009 var ráðgert að gera skriflegan samning milli Eimskips og Samskipa um yfirstandandi gámasamstarf keppinautanna. Þannig sendi (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst með heitinu *„Samskip – Interchange agreement“* til (E)fulltr.flutnstý í gámastýringardeild Eimskips.[5067]

9694. Í áðurnefndum tölvupósti (E)starfsm-flutnstýr1 frá 3. desember 2009 kemur eftirfarandi fram um að koma gagnkvæmum skilningi og samstarfi fyrirtækjanna í formlegri fasa:

[5063] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5064] Ólíkt því sem átti við um gámasamstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5065] Sýnir þetta að samráð Samskipa og Eimskips tók ekki einvörðungu til gáma heldur einnig til leigu og láns á fletum.
[5066] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5067] Fyrrgreindur […] er sami starfsmaður Eimskips og sendi drög að slíkum samningi milli Eimskips og Samskipa til […] 13.10.2008 og sem tilkynnti um „nýjan“ gámaleigusamning við Samskip stuttu síðar, sbr. umfjöllun í mgr. 932-934 hér áður í andmælaskjali þessu.



From: [redacted]
Sent: Thursday, December 3, 2009 4:53 PM
To: [redacted]
Subject: Samskip - Interchange agreement
Attachments: FDDS-1-257371.pdf

We need to put up an interchange agreemetn draft to Samskip. In order to rcv a mutual understanding and as well to have our relationshiped in somekind of formed manner.

FYI, I rejected this invoice.

9695. Í samræmi við framangreind fyrirmæli (E)starfsm-flutnstýr1 kunngerði (E)fulltr.flutnstý í tölvupósti til (E)starfsm-flutnstýr1 (og (E)skrifststj.Norðurl) þann 15. desember 2009 að hann myndi vera í sambandi við Samskip fljótlega í þeim tilgangi að leggja til *„a new interchange agreement set-up. Lets charge them for this one USD 7 per day*".[5068] Var um að ræða svar við tölvupósti frá (E)starfsm-flutnstýr1 þar sem hann sagði m.a. eftirfarandi um Samskip og gámaleiguna:*„We should use this opportunity and finalize the Interchange agreement and play fair.*"

9696. Um miðjan janúar 2010 ákváðu Samskip og Eimskip að hittast til að ganga frá skriflegum gámaleigusamningi, n.t.t. þann 13. janúar 2010 sendi (E)fulltr.flutnstý tölvupóst til (S)starfsm. Heiti hans var *„Interchange agreement*" og í honum sagði:

„As far as we can see there is no real Equipment Interchange in place between Samskip and Eimskip.

[(E)starfsm-flutnstýr1] tells me that there is a lot uncertainty on reasonable charges to each other.

We are of the opinion, in order to avoid further misunderstandings and frustration, that it is time to meet and jointly prepare such an agreement.

What do you say?"[5069]

9697. (S)starfsm svaraði um hæl: *„I totally agree with you. Please suggest time and place*."[5070]

9698. (E)fulltr.flutnstý svaraði daginn eftir og lýsti yfir ánægju með jákvæða afstöðu Samskipa. Lagði hann til að Eimskip myndi senda drög að samningi til Samskipa og að fyrirtækin myndu síðan funda í kjölfarið. (S)starfsm svaraði og samþykkti þessa tillögu.[5071]

9699. (E)fulltr.flutnstý sendi umrædd drög til (S)starfsm þann 1. febrúar 2010. Í þeim er fjallað um skilmála og verð fyrir leigu á gámum.[5072] (S)starfsm svaraði daginn eftir: *„Gefðu okkur nokkra daga að skoða þetta*." (E)fulltr.flutnstý samþykkti það.[5073]

9700. Stuttu áður en (E)fulltr.flutnstý sendi áðurnefnd samningsdrög til (S)starfsm áttu sér stað tölvupóstsamskipti innan Eimskips í kjölfar samskipta vegna reiknings sem Samskip sendu Eimskip um

[5068] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5069] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[5070] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] DOC. ID. 0.7.33.796720.
[5071] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5072] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.799252.
[5073] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.799346.

gámaleigu. Þannig sendi (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (E)frkvstj-skiparekst, (E)fulltr.flutnstý og (E)forstö-flutnstý) 22. janúar 2010 þar sem fram kom eftirfarandi:

„Sæll [(E)forstö-innfl],

Við þurfum að vita eftirfarandi:

- *Þegar við notum Samskip sem flutningsaðila, við erum cnee [móttakandi], hvað erum við að borga þeim í gámaleigu, erum við ábyrgir fyrir að skila gám aftur til Samskipa eða er búið að greiða flutninginn?*
- *Þegar gámar koma í tæmingu í vöruhóteli, cnee [móttakandi] er viðskiptamaður en við geymum vöruna, hver borgar gámaleigu og hver er á að trukka gám til baka til Samskipa (sjá þeir um það eða fellur það á reikning Eimskips?).*

Við erum búnir að borga allt of mikla gámaleigu til Samskipa, þ.e.a.s. óþarfa leigu. Við hefðum í mörgum tilvikum verið búnir að skila gámum fyrr ef við vissum að því að við ættum að skila þeim. Í den borguðum við litla leigu, þetta var gert að sveitamanna sið og Samskip pikkaðu gámana þegar þeir áttu leið framhjá, breyttir tímar og þeir eru mun graðari á gámaleiguna . Við erum komnir með í ferli a.m.k nú mun WHO tilkynna okkur þegar gámar eru tæmdir en við þurfum að vita hver borgar hvað."[5074]

9701. (E)forstö-innfl svaraði fyrirspurnum (E)starfsm-flutnstýr1 samdægurs með eftirgreindum tölvupósti:

„Við erum ekki með neinn samning við Samskip um flutningi og eða gámaleigu. Það hefur verið gegnum tíðina ákveðið tilfelli þar sem gámar eins skipafélags hafa farið með hinu en þá er jú ekkert issue með gámaleigu. Þess vegna erum [við] rukkaðir samkvæmt gjaldskrá þeirra sem er með 7 frídaga frá komu til landsins.

Eins og í þessu tilfelli hér að ofan er um hefðbundinn feril að ræða. Það þýðir að ákveðnir sendendur erlendis sem greiða flutning til landsins ákveða að flytja með Samskipum en með Eimskip sem móttakanda. Við erum þá hefðbundnir viðskiptamenn Samskipa. Við pöntum akstur og greiðum þeim eða sækjum sjálf á okkar kostnað. Það er á okkar ábyrgð að tilkynna gáminn tóman til þeirra og láta þá sækja eða að skila gámnum til þeirra.

Ef við erum ekki viðskiptavinur Samskipa í flutningnum sjálfum þ.e. einhver annar aðili sem er með samning við okkur um hýsingu á vörunni (gámalosun og geymslugjöld etc) þá á ferillinn að vera allt annar. Þá ber viðkomandi viðskiptavinur Samskipa sem skráður móttakandi alla ábyrgð á aksturs- og gámakostnaði og við höfnum alfarið allri gámaleigu sem frá Samskipum kann að koma.

Sama lögmál og hér að ofan gildir báðu megin að mínu mati og því ekki augljóst að það sé okkar hagur að sveitamannasiðurinn sé virkjaður aftur.

Sem sagt bottom line:

Við þurfum að skila þeirra gámum til þeirra eða tilkynna tóman til að komast hjá gámaleigu í þeim tilfellum sem við erum móttakendur (consignee) á sendingum.

Láttu mig vita ef eitthvað er óljóst."[5075]

[5074] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5075] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].

9702. Af þessu má sjá að samskipti fyrirtækjanna vegna gámamála gátu auk hefðbundnar gámaleigu á milli fyrirtækjanna, einnig varðað svokallaðar *„pre-paid“* sendingar eða þegar gámar fóru á milli félaganna þar sem annað þeirra sá um flutning en hitt um hýsingu skv. samningi viðskiptavinar. Sjá má (E)frkvstj-skiparekst vísa til að *„í den“* hafi þetta verið gert af sveitamannasið en það væri ekki hagur Eimskips að það yrði virkjað *„aftur“*.

9703. Áfram héldu fyrirtækin umræðu um að koma samkomulagi um leigu á gámum milli þeirra á skriflegt form. Í júní 2010 áttu sér stað samskipti milli fyrirtækjanna vegna þessa og samningsdrög gengu á milli þeirra. Þannig sendi (E)starfsm-flutnstýr1 eftirfarandi tölvupóst til (S)starfsm 1. júní 2010 kl. 13:56 (afrit til (E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm). Upphaf samskiptanna tengist gámi sem (S)starfsm hugðist fá á leigu hjá Eimskip sem yrði skilað til Eimskips í Rotterdam.

„Við [Eimskip] höfum nákvæmlega ekkert að gera með gáminn í RTM. Það er algjört surplus svæði hjá okkur og þá verður þetta bara auka THC kostnaður fyrir okkur.

Við [Eimskip] erum til í að "vinna með ykkur" [Samskip] en við getum auðvitað ekki samþykkt það sem veldur okkur auka kostnað.

Ef þú ert með aðrar tillögur, þá erum við til í að hlusta á þær. Einnig er óhætt að nefna að við erum ekki með neinn interchange samning unirritaðann ....“.[5076]

9704. (S)starfsm svaraði (E)starfsm-flutnstýr1 strax þremur mínútum síðar og sagði að gáminum yrði skilað í Hamborg (ekki Rotterdam).

9705. Kl. 14:07 þennan dag sendi (E)starfsm-flutnstýr1 þetta svar til (S)starfsm og (S)starfsm og staðfesti að Samskip mættu skila gáminum í Hamborg og sagði svo:

„[(S)starfsm], þá þurfum við að klára Interchange samning.“[5077]

9706. Kl. 14:15 svaraði (S)starfsm og sagðist skila gáminum í Hamborg til Eimskips og sagði eftirfarandi vegna gámaleigusamningsins:

„Samninga pakkinn er eiginlega bara leti af minni eða okkar hálfu. Skulum klára þetta sem fyrst.

Svo að það stoppi ekkert þennan gám - þá væri ágætt að fá frá þér tilboðið.“[5078]

9707. Nokkrum mínútum síðar þann 1. júní 2010 sendi (E)starfsm-flutnstýr1 til (S)starfsm drög að samningi um gámaleigu á milli fyrirtækjanna (afrit til (E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm). Samkvæmt 1. gr. var markmiðið með samningnum *„to establish working procedures and rates for cabotage and/or one-way use of containers“*.[5079]

9708. Strax í kjölfarið áttu sér stað samskipti þar sem Eimskip vísaði, um samvinnu keppinautanna, til slagorðs Samskipa, *„Toghether we make things happen“*, ásamt upphrópunarmerki og broskarli, sbr. umfjöllun hér að framan.[5080]

9709. Rétt er að nefna að árið 2010 unnu Samskip og Eimskip að því að koma öðrum þáttum *"Nýtt upphaf“* verkefnisins í skriflegt form, auk áðurnefnds skriflegs samnings um gámaleigu. Má hér nefna samningsdrög um landflutningasamstarfið, sbr. kafla 17, samning um hafnarsamstarfið á Reyðarfirði,

[5076] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5077] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5078] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5079] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]“.
[5080] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].

sbr. kafla 19 og samninga um samstarf í sjóflutningum (Norður-Ameríka og Evrópa, þ.e. *„neyðarsamkomulagið*"), sbr. kafla 16.[5081]

9710. Gengið var frá endurnýjun á áðurnefndum skriflegum Norður-Ameríku samningi Eimskips og Samskipa í desember 2010. Um þau atvik er nánar fjallað í kafla 14.33 og 16.7. Þar er nánar fjallað um að í endurnýjuðum samningi var ekki aðeins áfram kveðið á um gámaleigusamstarf milli fyrirtækjanna, þ.e. að Eimskip myndi leigja Samskipum gáma í Bandaríkjunum, heldur fólst í endurnýjuðum samningi aukið gámasamstarf.

9711. Með endurnýjuðum samningi fólst að Samskip skyldu nota gáma Eimskips í meira mæli en áður. Samtímagögn sýna um þetta var *„gagnkvæmur skilningur*" á meðal fyrirtækjanna, þ.e. að leitast við að Samskip myndu alfarið nota gáma Eimskips í kjölfar endurnýjunar á samningi þeirra í desember 2010. Á þessum tíma átti Eimskip í erfiðleikum með að útvega Samskipum gáma til leigu í Bandaríkjunum. Vegna þessa gerðu fyrirtækin leynilegan *„hliðarsamning*" við hinn nýja samning í desember 2010 ef upp kæmi tilvik þar sem Eimskip gæti ekki útvegað Samskipum gám/gáma (e. *„Occationally the Carrier can be faced with a general shortage of containers in the ports of loading in U.S. and Nova Scotia, Canada. In case the Carrier can not supply the number of dry containers needed to fulfil the minimum volume obligation in such events, the undersigned parties agree that the Carrier shall compensate Samskip hf with USD 200 per container.*"). Var um að ræða viðauka við gámaleiguákvæði 6 a) í samningnum þar sem Eimskip var gert skylt að greiða gjald til Samskipa hefði það ekki gáma til leigu fyrir Samskip í höfnum í Bandaríkjunum og Kanada, sbr. kafla 16.7.4.

9712. Við undirbúning að gerð þessa samnings í lok nóvember 2010 sendi (E)forstj eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj með heitinu: *„Fundur með* [(S)frkvstj-N-Am] *S line í gær*." Í honum greindi (E)forstj frá fundi sínum með (S)frkvstj-N-Am þar sem sá síðarnefndi sagði að Eimskip hefði *„reddað*" Samskipum um gáma í Bandaríkjunum og Samskip væru að *„stóla*" á Eimskip um gáma:

„Hann er að kvarta yfir því að við værum ekki að standa okkur í því að útvega gáma í Halifax en á endanum hefði hann hringt í [(E)forstö-innfl] sem hefði reddað málunum. […] Ástandið er þannig í Halifax að það eru engir gámar til leigu og því stóla þeir á okkur. Hin leiðin þeirra væri að fara út úr Montreal en þessi pappír er að koma frá Halifax svo það yrði dýrara þar sem verðin eru 1500-2000 á box út úr Montreal með tilheyrandi kostnaði við tengingu í Bremerhaven. Skoðum þetta mál.

Einnig þarf að skoða að við séum ekki að flytja þeirra gáma milli Boston og Norfolk og öfugt þar sem það er ólöglegt og við gætum fengið sektir vegna John Acts."[5082]

9713. Varðandi aðra gámaleigu en þá sem tengdist flutningum milli Norður-Ameríku og Íslands héldu sömuleiðis áfram tíð samskipti milli starfsmanna Samskipa og Eimskips um skrifleg drög að gámaleigusamningi.

9714. Gögn frá febrúar 2011 bera með sér að fyrirtækin höfðu þá, þrátt fyrir tíð samskipti, ekki ennþá undirritað skriflegan gámaleigusamning fyrir samkomulag þeirra tengt leigu eða láni á gámum.[5083] Árétta ber að það breytir þó engu um sönnunarfærslu og mat á ólögmæti samráðsins. Gögn málsins sýna að gámasamráðið milli fyrirtækjanna var samfellt og viðvarandi út rannsóknartímabilið (a.m.k. til júní 2013).

[5081] Aðeins var sótt um undanþágu til Samkeppniseftirlitsins skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga vegna samstarfs í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Þá upplýstu Eimskip og Samskip ekki um aðra þætti í samráði fyrirtækjanna.
[5082] Væntanlega er hér verið að vísa til *„The Jones Act*" (alríkislög nr. 46 USC s. 883) sem banna erlendum flutningafyrirtækjum svonefnda *„coastwise*" flutninga. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Doc.ID. 0.7.33.702196.
[5083] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].

9715. Við rannsókn málsins óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því, með vísan til 19. gr. samkeppnislaga, að Samskip og Eimskip afhentu afrit af öllum samningum sín á milli. Meðal annars áttu fyrirtækin að afhenda afrit af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum um samstarf fyrirtækjanna (munnlegt eða skriflegt).[5084] Hvorki Samskip né Eimskip afhentu Samkeppniseftirlitinu uppkast að gámaleigusamningi milli keppinautanna eða önnur gögn tengd samstarfi þeirra um gámamál. Þá var Samkeppniseftirlitið heldur ekki upplýst um tilvist munnlegs gámasamkomulags milli fyrirtækjanna. Hefur þetta verið til þess fallið að torvelda rannsókn málsins, sbr. nánar umfjöllun í kafla 23 um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga.

18.9. Um framkvæmdina - samskiptagögn

9716. Samstarf Samskipa og Eimskips gat bæði komið til vegna leigu/láns á tómum gámum milli fyrirtækjanna en einnig gat gámaleigan tengst samráði milli fyrirtækjanna í gámaflutningum hvors fyrir hitt og kom þá gámaleiga til viðbótar við flutninginn sem slíkan.

9717. Þá ber að árétta sömuleiðis að gámasamráð Samskipa og Eimskips var ekki bara bundið við sjóflutningsmarkaðinn heldur sýna gögn málsins að fyrirtækin höfðu uppi sömu ólögmætu háttsemina á landflutningamarkaði. Umfjöllun í kafla þessum getur eins og áður segir skarast á við efni annarra kafla í ákvörðun þessari, sbr. einkum kafla 16 og 17.

9718. Gögn bæði frá Samskipum og Eimskip, m.a. frá flutningsstýringardeildum þeirra (fyrrnefndum (E)starfsm-flutnstýr1/(E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm), sýna að samráð fyrirtækjanna var viðvarandi út rannsóknartímabilið (a.m.k. til júní 2013). Ljóst er að gámasamstarf fyrirtækjanna kallaði á tíð samskipti á milli þeirra, hvort sem það var með símtali eða gegnum tölvupóst. Athuga ber að ekki er um tæmandi talningu að ræða um samskipti sem leiddu af gámasamstarfinu.[5085] Þessi gögn eru margskonar og varða t.a.m. beiðni um leigu, afhendingu á leigðum gámum, innheimtu á gámaleigu og e.a. geta þar líka verið rakin gögn um samstarf á flutningi á leigðum gámum.

9719. Verður eftirfarandi umfjöllun að meginstefnu til í tímaröð.

9720. Þann 31. október 2008 áframsendi (E)skrifststj.Mjóeyrarh tölvupóst frá Samskipum til (E)starfsm-flutnstýr1 og sagðist hafa tekið á leigu *„8 fleti hjá Samskip*" sem Eimskip ætti að skila í Rotterdam. (E)starfsm-flutnstýr1 samþykkti leiguna en bætti við að það væri *„dýrt að taka þetta frá Sambó*". Seinna í samskiptunum spurði (S)starfsm, starfsmaður Samskipa, út í skilmála í gámaleigusamstarfi Eimskips og Samskipa. (S)starfsm svaraði (afrit m.a. til (E)starfsm-flutnstýr1) og sagði: *„30 frídaga á þessu og síðan $10 per dag eftir það […]*". (E)starfsm-flutnstýr1 svaraði (S)starfsm: *„Samþykkt*".[5086]

9721. Þann 4. desember 2008 áttu sér stað innanhússamskipti hjá Eimskip vegna gámaleigu og -flutninga hjá Samskipum. Starfsmaður Eimskips velti fyrir sér verðlagningu Samskipa á leigunni. (E)starfsm-flutnstýr1 svaraði og vísaði m.a. til þess að Eimskip yrði að bjóða starfsmanni Samskipa í gámastýringu, (S)starfsm, *„í glas og komast að niðurstöðu*", sbr.:

„Ég skil alveg að þeir [Samskip] standi á sínu, því ef við tökum gám frá þeim [Samskip] þýðir töpuð frakt hjá þeim [Samskipum], sem við endum með að taka, stundum.

[5084] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips 23.01.2015, 11. tölul. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 29.01.2015, 10. tölul.
[5085] Sjá einnig hér yfirlit yfir samskipti í kafla 13.3.2. Sbr. einnig afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5086] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].

Við verðum að bjóða [(S)starfsm] í glas og komast að niðurstöðu, [(E)fulltr.flutnstý] þú ert góður í því .....".[5087]

9722. Í samskiptum Samskipa og Eimskips frá 13. janúar 2009 má sjá fjallað um ólögmæta gámasamvinnu fyrirtækjanna og *„samkomulag"* milli þeirra. Nánar tiltekið sendi (S)viðskstj3 eftirfarandi tölvupóst til (E)forstö-útfl með heitinu *„Gámar í flutningi fyrir Samskip"* (afrit sent til (S)forstö-útfl):

„Það hefur borið við í nokkur skipti uppá síðkastið að þegar EÍ [Eimskip] hefur tekið gáma fyrir Samskip þá hefur farmeigandi vörunnar verið rukkaður af EÍ [Eimskip] í stað þess að EÍ [Eimskip] rukki Samskip fyrir flutning samkvæmt samkomulagi félaganna sín á milli. Þessi skipti koma upp öðru hverju að teknir eru gámar fyrir hvorn annan td vegna ófærðar inn til Eyja og svo framvegis. Okkar sjónarmið hefur alltaf verið að gera þetta ef einhver kostur er gagnvart EÍ [Eimskip] þegar beiðni hefur komið um það þá er ávallt sendur reikningur fyrir því beint á Eí [Eimskip] en ekki þá sem eiga vöruna í gámunum.

Nú er ég með dæmi síðan um jólin þegar Eí [Eimskip] tók fyrir okkur FF gám í Eyjum til UK. EÍ [Eimskip] rukkar fraktina á shipperinn í gámnum og því fæst ekki breytt samkvæmt e-maili sem ég fékk í dag frá Eyjum.

Viltu taka málið upp við þitt fólk því okkur vitandi hefur ekki verið tilkynnt um neinar breytingar hvað þetta varðar til okkar og samkomulag það sem verið hefur því enn í góðu gildi."[5088]

9723. Hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma endurspeglast m.a. í innanhússamskiptum hjá Eimskip frá 23. febrúar 2009. Upphaf samskiptanna á rætur að rekja til þess að Eimskip tilkynnti Samskipum með tölvupósti að það síðarnefnda mætti sækja sex tóma gáma inn á svæði hjá Eimskip. Í innanhússsamskiptum í framhaldinu vísaði starfsmaður Eimskips, (E)starfsm, m.a. til þess verklags að Eimskip taki *„reglulega"* saman gámalista yfir Samskipa-gáma sem séu á Eimskips-svæðinu og Samskip væru síðan upplýst um. Samskip væru líka upplýst um það þegar Eimskip tæmdi Samskipa-gáma af vörum fyrir viðskiptavini vöruhótelsins.[5089]

9724. Gögn um samskipti Samskipa og Eimskips sýna að keppinautarnir leigðu ekki alltaf hvor öðrum gáma þegar eftir því var leitað, enda gámaskortur viðvarandi á Íslandi á þessum tíma. Þann 16. febrúar 2009 sendi (S)starfsm tölvupóst til (E)starfsm-flutnstýr1 og spurði hvort Eimskip mætti missa frystigáma og sagði: *„Bara svona 3-5 gáma, just in case"*. (E)starfsm-flutnstýr1 svaraði að hann ætti þá ekki *„eins og er. Við, eins og þið, vitum ekkert með loðnuna ..."*.[5090]

9725. Þann 24. febrúar 2009 sendi (E)frkvstj-N-Am, framkvæmdastjóri sjóflutninga og gámadeildar hjá Eimskip í Norður Ameríku, tölvupóst til (E)starfsm-flutnstýr1 og (E)fulltr.flutnstý með heitinu *„Samskip using Eimskip RFs EVT"*. Þar tilkynnti (E)frkvstj-N-Am að hann hafi tekið eftir því að Samskip væru að nota Eimskips gáma (units). Spurði (E)frkvstj-N-Am hvort þetta fyrirkomulag væri komið til að vera. Rifjað skal upp að í endurnýjuðum samningi Samskipa og Eimskips um Norður-Ameríku flutninga frá 7. janúar 2009 var gámasamstarf fyrirtækjanna aukið sem fólst í því að Eimskip skyldi útvega Samskipum gáma í Reykjavík og viðkomuhöfnum í Bandaríkjunum og Kanada. Vísast nánar um þetta til kafla 10.6.2 og 16.3.2, sbr. einnig umfjöllun hér að framan. Í samræmi við þetta savaraði (E)starfsm-flutnstýr1 og sagði að líklega hefði gleymst að láta (E)frkvstj-N-Am vita. (E)starfsm-flutnstýr1 sagði síðan:

„Yes, Samskip is moving their cargo in Eimskip containers, it´s a ongoing biz.

[5087] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5088] Afritaður tölvupóstur frá Samskip. […]. Doc. ID. 0.7.33.841158.
[5089] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5090] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].

We´ll give the HC reefers, I´ll instuct only to release HC reefers for Samskip (from REY). […]".[5091]

9726. Þann 3. mars 2009 sendi (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst til bókunardeildar Eimskips með heitinu „*RF* [Frystigámar] *fyrir Samskip til US*" og sagði að það yrði „*víst lítið um RF gáma fyrir Samskip í þessari viku en vildi hafa það á hreinu það verða að vera RF45 gámar sem þeir* [Samskip] *eiga að fá* [frá Eimskip]."[5092]

9727. Þann 5. mars 2009 vildi (E)starfsm-flutnstýr1 tryggja að verkferillinn innan Eimskips, vegna gámasamráðsins með Samskipum, myndi ganga hnökralaust fyrir sig. Vegna þessa sendi hann tölvupóst til samstarfsmanna hjá Eimskip og sagði að það yrði að klára að koma upp verklagi vegna þess að „*[f]lutningar fyrir Samskip eru að aukast*". Þá sýna gögn málsins ágreining hjá starfsmönnum Eimskips um hvort heimilt væri að flytja og færa gáma (ótollafgreiddar vörur) á milli tollasvæða fyrirtækjanna án afhendingarheimildar. Niðurstaða um verklag vegna gámasamráðs lá fyrir 31. mars 2009, sbr. eyðublað sem (E)starfsm-flutnstýr1 sendi til (S)starfsm 2. apríl 2009.[5093]

9728. Þann 19. mars 2009 lýsti (E)starfsm-flutnstýr1 því yfir við (S)starfsm að Eimskip hafi verið að reyna að vinna „*með ykkur* [Samskip] *til að hafa stjórn á þessu flæði […]*".[5094]

9729. Þann 24. mars 2009 sendi (E)starfsm-flutnstýr1 tölvupóst til samstarfsmanns síns hjá Eimskip, og sagði „*Löng fæðing, en þetta kemur*". Meðfylgjandi var kort eða yfirlitsmynd af hafnarsvæði Eimskips í Sundahöfn. Vekur eftirtekt að á yfirlitinu frá (E)starfsm-flutnstýr1 var gert ráð fyrir sérstöku svæði fyrir „*Tómir Samskipa – gámar*" inn á hafnarsvæði Eimskips.[5095] Var þannig samstarf fyrirtækjanna með þeim hætti að það kallaði á sérstakt svæði eða verklag innan hafnarsvæði keppinautarins.

9730. Í tölvupósti (E)svæðisstj3, rekstrarstjóra Eimskips í Vestmannaeyjum, til (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-útfl, 14. maí 2009 kvartaði hann yfir því að Eimskip hefði „*allt of lítið*" af 20 feta IN (einangruðum) gámum fyrir ferskan fisk. Vísaði hann einnig til þess að Eimskip hefði „*stundum fengið lánaða gáma frá Sambó til að geyma í, en samkvæmt lögum er það bannað*".[5096]

9731. Þann 20. október 2009 voru (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í tölvupóstsamskiptum vegna flutninga frá Halifax í Kanada (26 gámar). Af samskiptunum má ráða að gámar Samskipa hafi ekki verið bókaðir með skipi Eimskips. Bað (S)forstö-innfl1 (E)forstö-innfl um að hafa samband við sína samstarfsmenn í Kanada „*og togaðu í einhverja spotta*".

9732. (E)forstö-innfl svaraði daginn eftir: „*Ég gaf í gær fyrirskipun til Kanada með copy til Sly um að samþykkja þessa bókun og staðfesta við ykkur. Ég fylgi því eftir er nær dregur.*" *(S)forstö-innfl1 svaraði: „Takk kærlega fyrir þetta*".[5097]

[5091] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Hér ber að nefna að nokkrum dögum áður eða 18. febrúar 2009 hafði […] í tölvupósti til […] og […], afrit til […], […], […]og […], vísað til samtals við […] „*v/Samskipsflutninga til Ameríku*", að nýr samningur við Samskip myndi kveð a á um að Eimskip útvegaði gáma fyrri þessa flutninga Eimskips fyrir Samskip. Ef hins vegar Eimskip ætti ekki gáma þá bæri Samskip að útvega gámana sjálfir til að flytja með Eimskip til N-Ameríku. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5092] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5093] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Sjá einnig niðurstöður um verklag, afrituð áframhaldandi samskipti milli […] og […], dags. 31.03.2009, kl. 12:29 og 12:50. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*1145948.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóstur frá Eimskip. […]. Viðhengið er með „auto" dagsetningu við útprentun. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5094] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5095] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Svaedid.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […].
[5096] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5097] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.600098.

9733. Í lok árs 2009 spurði (E)rekstj-aksturst (E)starfsm í tölvupósti hvernig samningurinn væri við Samskip um flutninga á gámum frá Reykjavík til Ísafjarðar. (E)starfsm svaraði og tilkynnti að samningurinn hljóði svo:[5098]

„Gámur frá Ísa fullur af afurðum, og tómur gámur til baka sem Samskip getur notað undir vöru frá Rvk

Ég náði að lenda þessu á 140.000 þú + vsk, gámur framm [svo] og til baka."

9734. Samráð um leigu og lán á gámum er einnig talið hafa náð til dótturfélaga fyrirtækjanna, þ.e. Jóna og TVG.[5099] Má þar í dæmaskyni nefna tilvik þegar (S)frkvstj-Jóna sendi tölvupóst þann 8. janúar 2010 til (E)frkvstj-sala/þj með heitinu *„Gámaleiga CPSU 181484-8*". Þar spurðist (S)frkvstj-Jóna fyrir um skoðun á staðsetningu á gámi sem Jónar höfðu leigt frá Eimskip.[5100] Þegar gámurinn fannst stuttu síðar sendi (E)frkvstj-sala/þj strax tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna. Varðandi leigugjaldið sagði (E)frkvstj-sala/þj að það væri ekki hugur hjá honum *„að leggja neitt á þetta*". (S)frkvstj-Jóna svaraði (E)frkvstj-sala/þj og sagði m.a.: *„Ég þakka fyrir að þú leggir ekkert frekar á þetta og það kemur sér vel að við erum að reyna að sleppa á núllinu líka með þetta*".[5101]

9735. Af samskiptum milli Samskipa og Eimskips frá 5. júlí 2010 má ráða að fyrirtækin hafi einnig haft með sér samstarf um eða vegna notkunar á frystigámum í Vogabakka í Sundahöfn og Hafnarfirði.[5102]

9736. (E)forstö-innfl sendi tölvupóst þann 11. október 2010 til (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) um gámanotkun Samskipa frá Norður-Ameríku. Af honum er ljóst að við upphaf samningaviðræðna fyrirtækjanna voru allir möguleikar opnir varðandi samstarf þeirra um gámaleigu. Í tölvupóstinum sagði:

„Samningur okkar við Samskip rennur út um áramót og við erum að skoða endurnýjun.

Getið þið tekið saman hvort og hversu mikið þeir hafa verið að nota okkar gáma frá NA.

Áætlað hag þeirra/kostnað við að nota okkar gáma vs að leigja inn eða taka cabotage gáma og þá einnig í Halifax.

Í dag greiða þeir usd 200 aukalega per þurrgám ef við sköffum gámana. Viljum við auka eða minka þetta gjald?

Þeir eru nýlega (síðustu 2 ferðir) farnir að bóka hjá okkur 40 ft HC út úr Halifax (væntanlega pappír). 11 í fyrri ferð og 14 í síðustu.

Viljum við bjóða þeim að nota okkar gáma (staðsetja frá RIC) og á hvaða verði þ.e. hvaða þóknun þyrftum við að fá eða hvað er það að kosta þá í dag að taka inn gáma þarna. Eru okkar tómgámar HC í nægu magni? Hafa ber í huga að staðsetja þyrfti gáma þar sem færu þá í næstu ferð á eftir og einnig að viðskiptavinur þeirra hér heima þyrfti væntanlega að hafa þá amk fram að næstu ferð þ.e. síðasta gámnum yrði ekki skilað fyrr en næsta sending kæmi.

[5098] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.10934.
[5099] Sjá t.d. afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5100] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].
[5101] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Doc. ID. 0.7.33.367386. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5102] Í samskiptunum er verið að ræða um rafmagnskostnað vegna þessara gáma. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.556890. Sjá einnig Doc. ID. 0.7.33.558458.

Er frekara samstarf í gámum fýsilegt t.d. gæti verið fýsilegt fyrir okkur að bjóða þeim að nota gáma frá okkur í TA flutninga þeirra (t.d. N&O (Veit ekki hvort það er raunhæft þ.e. að taka tómgámana í RIC)."[5103]

9737. Þann 31. janúar 2011 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til undirmanns ((S)starfsm) með heitinu „*Eimskips fundur*". Bað hann (S)starfsm um að hafa samband við starfsmann Eimskips til þess að skipuleggja fund. Vísaði hann til gælunafns starfsmanns Eimskips. Í tölvupóstinum segir: „*Hafðu samband við* [(E)svæðisstj1] *hjá Eimskip á Reyðarfirði á morgun og bókaðu fund með honum kl: 9:00 á miðvikudaginn*."[5104] Í dagbók (S)forstö-útfl var í samræmi við þetta skráður fundur á Reyðarfirði á milli kl. 9 og 12 miðvikudaginn 2. febrúar 2011. Í dagbókinni var heiti fundarins eftirfarandi: „*Gámar og gámaviðgerðir, Alcoa Reyðarfirði.*"[5105] Daginn eftir fundinn átti (S)forstö-útfl fund með (S)frkvstj-millilandasv. Heiti hans í dagbók (S)forstö-útfl var „*Alcoa – næstu skref.*"[5106]

9738. Í byrjun mars 2011 komu upp atvik tengd gámasamstarfi Samskipa og Eimskips vegna flutninga til og frá N-Ameríku og leiddi það til þess að stjórnendur félaganna hittust á fundi 9. mars 2011 til að ræða vanda sem upp var kominn vegna þessa samstarfs félaganna. Samskipti áttu sér stað milli stjórnenda Samskipa og Eimskip 1.– 4. mars 2011 sem vörðuðu ólögmætt samráð félaganna vegna notkunar á gámum. Var þetta vegna kvörtunar Samskipa um skort á tómum gámum í Norfolk.

9739. Þann 1. mars 2011 sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til (E)forstö-innfl: „*Ég var að heyra það frá skrifstofu okkar í Norfolk að við myndum ekki fá neina gáma fyrir næsta skip sem verður þar eftir mánuð. Þetta hlýtur að vera eitthvað rugl. Getur þú heyrt í þínu fólki í Norfolk varðandi þetta. Þið hljótið að vera með einhverja tóma gáma í USA*."

9740. (E)forstö-innfl svaraði samdægurs: „*Fer í málið og læt þig vita*."[5107]

9741. Þann 3. mars 2011 sendi (S)forstö-innfl1 aftur tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj): „*Getur þú vinsamlega tékkað á þessu sem fyrst og staðfest við mig að þið munuð skaffa okkur gáma fyrir þessa 32 TEU sem samningurinn kveður á um. Ég þarf að láta skrifstofu okkar í Norfolk vita niðurstöðuna sem fyrst*."

9742. (E)forstö-innfl svaraði næsta dag: „*Ég staðfesti að við munum gera það sem við getum til að skaffa þessa gáma sem samningurinn kveður á um.* [(E)frkvstj-N-Am] *í Norfolk fær þau fyrirmæli nú á eftir. Ég á ekki von á öðru en það gangi eftir en staðan er þannig að þeir eru ekki tilbúnir allir til afhendingar í dag. Það eru ákveðnir hnökrar er tengjast færslu á höfn og síðan á eftir að sjá hversu hratt innflutningsgámar verða losaðir í ORF. Ég læt þig vita ef einhvað nýtt kemur upp og þú sömuleiðis*."

9743. (S)forstö-innfl1 svaraði sama dag: „*Saell. Takk fyrir thetta. Vonum ad thetta gangi allt upp. Verdum I sambandi ef thad koma upp einhverjir hnokrar a thessu*."[5108]

9744. Um svipað leyti áttu sér einnig stað frekari samskipti milli stjórnenda Samskipa og Eimskips vegna samráðsins í Norður-Ameríku siglingum, að þessu sinni vegna kvörtunar Samskipa um skort á gámum til útflutnings frá Reykjavík til Bandaríkjanna. (S)forstö-útfl sendi tölvupóst þann 3. mars 2011 til (E)forstö-sölud og afrit til (E)frkvstj-sala/þj: „*Við erum að fá einhver misvísandi skilaboð þessa dagana um að vara okkar (31 teu´s) sem bókuð er í Reykjafoss frá REY í næstu viku komist ekki með. Viltu*

[5103] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.570443.
[5104] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[5105] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1030177.
[5106] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1031639.
[5107] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.101767.
[5108] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.34.102193.

vinsamlega upplýsa þitt góða starfsfólk um það að ykkar góð[i] *kúnní Samskip sé með samning upp á að lágmarki 32 teu´s per ferð.*"

9745. (E)forstö-sölud svaraði daginn eftir og kvaðst ætla skoða málið og hafa samband við (S)forstö-útfl.[5109]

9746. (S)forstö-útfl sendi á ný þann 7. mars 2011 orðsendingu til (E)forstö-sölud (afrit til (E)frkvstj-sala/þj): *„Ertu til í að upplýsa* [(E)starfsm] *hjá þér um þau ákvæði sem eru í okkar samningi varðandi lágmarks gámafjölda sem við eigum rétt á per ferð frá Reykjavík. Þetta er eitthvað að vefjast fyrir honum og hann segist ekki þekkja þennan samning og þessa skuldbindingu sem við erum að vitna í.*"[5110]

9747. (E)frkvstj-sala/þj hafði fengið sent afrit af bæði tölvupóstum (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl til Eimskips. Brást hann við með því að senda tölvupóst til (S)forstö-útfl (afrit til (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl og (E)forstö-sölud) og vildi að fyrirtækin myndu ræða gámamál í siglingum bæði til og frá Norður-Ameríku:

„Sæll, var að reyna að ná í [(S)frkvstj-millilandasv] og svo þig til að fara yfir þetta og gámamál á hinum endanum líka. Þið sláið bara á þráðinn þegar þið megið vera að en helst hefði ég viljað setjast aðeins niður með ykkur til að fara yfir."[5111]

9748. (S)frkvstj-millilandasv svaraði 8. mars 2011 og stakk upp á fundi daginn eftir.[5112] (E)frkvstj-sala/þj samþykkti það og var fundurinn haldinn kl. 10:30 þann 9. mars 2011.[5113] Auk (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv sátu (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl fundinn.

9749. Framangreint sýnir hversu umfangsmikið gámasamráð Samskipa og Eimskips var að þessu leyti. Að tillögu (E)frkvstj-sala/þj var haldinn fundur þar sem ræða átti a.m.k. vanda sem upp var kominn í samstarfinu. Átti í einu lagi að ræða a.m.k. um gámsamstarf í bæði inn- og útflutningi.

9750. Samtímagögn frá þessum tíma sýna innanhússamskipti hjá Samskipum um samstarf við Eimskip vegna gáma og flutninga. Þann 12. apríl 2011 áframsendi (S)starfsm tölvupóst frá Jónum til (S)forstö-innfl1 þar sem fram kemur eftirfarandi:

„Þetta pirrar mig smá. Jónar eru að nota okkar gáma og senda með Eimskip. Þeir eru ekkert rukkað fyrir notkunina, frekar en á öðrum gámum" *(S)forstö-innfl1 svaraði (S)starfsm samdægurs og sagðist skoða þetta með Jónum en segir svo „en það getur samt verið ok að senda RF gáma með Eimskip í stað þess að taka þá tóma heim sjálfir*". Daginn eftir var (S)forstö-innfl1 búinn að skoða málið og sendi til (S)viðskstj5 eftirfarandi tölvupóst: *„Kíktu aðeins á þetta. Við [Samskip/Jónar] erum að nota okkar gáma og senda með Eimskip. Þeir [Eimskip] eiga auðvitað að útvega okkur gáma fyrir þetta ef við biðjum um þá, þar sem Jónar eru bara kúnni hjá þeim eins og hver annar.*

Það er hins vega ok að reefer gáma í þetta ef við eigum þá til, því annars færu þeir bara tómir heim með okkar skipum. Vertu samt á verði varðandi þetta, þ.e. ef okkur vantar sjálfum gáma þá ættum við að kalla eftir Eimskipa gámum í þessa flutninga."[5114]

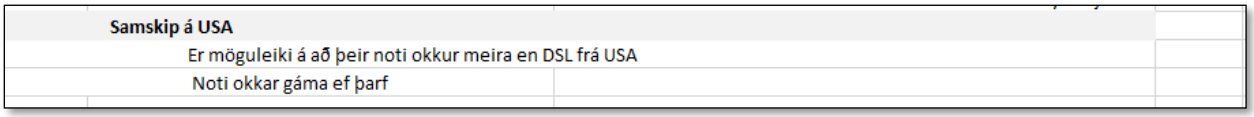
9751. Samtímagögn sýna einnig að gámasamráðið var rúmt að gildissviði og var til staðar óháð því fyrir hvaða viðskiptavin var verið að flytja hverju sinni og á hvaða flutningsleið í heiminum, á landi eða sjó. Má þar

[5109] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1038376.
[5110] Afritaður tölvupóstur frá […]. Doc. ID. 0.7.33.1038827.
[5111] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.520111.
[5112] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1039012.
[5113] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.860301. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.979955.
[5114] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.869018.

til dæmis nefna gámaleigu vegna flutninga fyrir aðra stóriðju en Alcoa, t.a.m. Elkem á Grundartanga.[5115] Þann 27. apríl 2011 var gámaskortur hjá Eimskip vegna flutninga fyrir Norðurál á Grundartanga, og leitaði Eimskip til Samskipa eftir því að fá gáma frá þeim. Af því tilefni sagði (E)starfsm-flutnstýr1 í tölvupósti til (E)deildstj-útfl1: *„Er að ath hjá Samskip, var í bandi við þá í gær en hafa ekki gefið mér svar af eða á*". Stuttu síðar ítrekaði (E)starfsm-flutnstýr1 þetta við (E)deildstj-útfl1 og sagði m.a.: *„Ég er að vinna í því að fá gáma hjá Samskip, verður okkur dýrt. Hann ætlar að svara innan klst. Ég hef verið í ágætu samstarfi við Samskip og vona að það skili sér núna*". Síðar sagði (E)starfsm-flutnstýr1 m.a. eftirfarandi: *„[…] ef við getum fengið lánaða gáma hjá Samskip í vikunni getur það bjargað þessari viku*."[5116]

9752. Af samtímagögnum má ráða að 5. júlí 2011 hafi átt sér stað samskipti milli Eimskips og Samskipa, n.t.t. milli (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1. Forsaga þessa er að (E)frkvstj-sala/þj sendi tölvupóst til (E)forstö-innfl (afrit til (E)forstö-sölud) þennan dag og sagði: *„vegna gámaskorts hjá okkur langar mig að biðja þig að bjóða Samskip að positionera* [staðsetja] *tóma gáma fyrir þá til ORF með skipinu 15/7. Getum tekið eins marga og þeir þurfa*".[5117] (E)forstö-innfl svaraði samdægurs og sagðist hafa talað við (S)forstö-innfl1 sem hafi ætlað að skoða málið af hálfu Samskipa og yrði í sambandi aftur við (E)forstö-innfl. Síðar þennan dag átti (E)forstö-innfl aftur í samskiptum við Samskip. Hann sendi tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og (E)fulltr.flutnstý, þar sem hann sagði að Samskip gætu útvegað Eimskip sex stykki af 40 ft gámum og samskipti ættu að fara í gegnum (S)forstö-flutnstj hjá Samskipum.[5118]

9753. Í september 2011 unnu æðstu stjórnendur Eimskips að þáttum sem féllu undir samráðið við Samskip. Fyrirliggjandi í gögnum (E)forstj er skjal sem hann sendi til framkvæmdastjóra rekstrarsviðs Eimskips, (E)frkvstj-skiparekst. Póstinn sendi (E)forstj í kjölfar fundar þeirra og (E)frkvstj-fjárm þann 9. september 2011. Skjalið ber með sér að á þeim fundi hafi framkvæmd samráðs Samskipa og Eimskips verið rædd. Í skjalinu er þannig fjallað um helstu verkefni Eimskips. Þar kemur m.a. fram eftirfarandi verkefni:[5119]



9754. Af þessu gagni forstjóra Eimskips má sjá að kanna átti möguleika á því að Samskip myndi auka við samráðið með því að flytja meira með beinu skipi Eimskips frá Norður-Ameríku til Íslands (í stað þess að velja TA flutninga). Einnig átti að setja fram gagnvart Samskip að nota gáma Eimskips eftir þörfum. Var þetta í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna, sbr. einnig tölvupóst (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf frá 27. júní 2008 og kafla 8.4. Hér má einnig halda til haga að fjórum dögum fyrir þennan tölvupóst höfðu (E)forstj og (S)forstj farið í helgarferð til Danmerkur með golfhópi sem þeir voru í. Þá sýna gögn málsins tengsl og regluleg samskipti milli (E)forstj, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am, sbr. kafla 13.

9755. Þann 28. ágúst 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-sölud þar sem sagði:

„Sökum rólegs útflutnings á reefer vöru til USA erum við að lenda í ójafnvægi varðandi reefer gáma í USA. Við höfum hingað til verið með nóg af gámum í Boston og Norfolk til að anna innflutningnum, en það lítur út fyrir að okkar gámar dugi ekki fyrir þá vöru sem bókuð verður í næstu skip. Hvernig er

[5115] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5116] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5117] ORF væntanlega stytting fyrir höfnina í Norfolk í Bandaríkjunum.
[5118] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5119] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Operation-Fundur.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […].

gámastaðan hjá ykkur þarna úti? Verður eitthvað mál að fá 3-5 reefer gáma hjá ykkur per skip næstu 3-4 mánuðina?"

9756. (E)forstö-sölud svarar nokkrum mínútum síðar: *„Skoða og kem til baka ...*"[5120]

9757. (S)forstö-innfl1ítrekaði fyrirspurnina með tölvupósti til (E)forstö-sölud þann 30. ágúst 2012.[5121] Daginn eftir beindi ((S)forstö-innfl1fyrirspurninni til (E)frkvstj-sala/þj:*„Getur thu nokkud kikt a thetta fyrir mig thar sem* [(E)forstö-sölud] *er OOO*[5122]".[5123] (E)frkvstj-sala/þj svaraði samdægurs; *„veit sem er að ástæða þess að* [(E)forstö-sölud] *náði ekki að svara þér er að við erum sjálfir nokkuð pressaðir með RF gáma um þessar mundir – við skoðum þetta og náum vonandi að svara þér af eða á, á mánudaginn*."[5124]

9758. (E)forstö-sölud svaraði 3. september 2012: *„Afsakaðu að við höfum ekki svar*[að] *þér fyrr en nú. Gagnvart RF-gámum þá er staðan þannig núna að við erum í mikilli eftirspurn og höfum því ekki tök á því að verða við ósk þinni gagnvart slíkum einingum. Verðum að skoða þetta skip fyrir skip enda kveður samningurinn okkur á milli ekki á um að við eigum að útvega aðra en þurrgáma*."[5125] (S)forstö-innfl1 svaraði: *„Takk fyrir ad skoda thetta. Lattu mig endilega vita ef thad opnast a thetta. vid munum taka thetta i gegnum Rotterdam thangad til*."[5126] (E)forstö-sölud svaraði og kvaðst myndi láta Samskip vita.[5127]

9759. (S)forstö-innfl1 sendi á ný fyrirspurn til (E)forstö-sölud þann 12. september 2012: *„Eigið þið einn reefer gám fyrir okkur í Boston fyrir lestun 20. sept?*"[5128] (E)forstö-sölud svarar daginn eftir: *„Kanna og kem til baka en hræðist neikvætt svar ... læt þig vita*."[5129]

9760. Þann 14. september 2012 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)viðskstj1 (afrit til (S)forstö-innfl1) og tilkynnti um góðar fréttir. Hann hefði verið í sambandi við Eimskip og að þeir muni útvega Samskipum gám.[5130]

9761. (S)forstö-innfl1 sendi aftur fyrirspurn til (E)forstö-sölud þann 25. september 2012: *„Nú kemur sama vælið í mér varðandi reefer gámana. Skrifstofa okkar í Norfolk var í sambandi við ykkar fólk varðandi það að fá einn gám í Boston fyrir næsta skip. Ykkar fólk segist eiga gáma en geti ekki látið okkur fá gám nema að það komi fyrirmæli frá Reykjavík. Hvað segir þú um þetta?*"[5131]

9762. Í byrjun október 2012 var innan Samskipa rætt um að *„skiptast*" á gámum við Eimskip:

Tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am til (S)starfsm (afrit (S)forstö-innfl1): *„Hafa vrið [svo] gerðar einhverar ráðstafanir um að koma á okkur reefergámaum [svo]?"*

Svar (S)starfsm:

„Ég sé þetta mál svona:

- *Nota frystigámana sem fara í útflutningi til USA og CA.*

[5120] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1002471.
[5121] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003096.
[5122] Líklega er átt við *„Out of Office*".
[5123] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003342.
[5124] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003370.
[5125] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003554.
[5126] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003573.
[5127] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003615.
[5128] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1007717.
[5129] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1008172.
[5130] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1008614.
[5131] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1011851.

- *Ef þeir duga ekki þá er bara tvennt í stöðunni:*
  - *Fá gáma frá Eimskip.*
  - *Hafna flutningunum.*

Varðandi þá hugmynd að repo gámum frá ÍSL til ORF, þá erum við að tala um a.m.k. $1500 per unit – þetta verð er áætlað með öllu. Það er alla vegana einingarverðið sem við vorum með við Eimskip – [(S)forstö-innfl1] veit þetta kannski betur.

Nú eru 4x gámar í Halifax, sem ég er búin að spyrja Eimskip hvort þeir vilji skipta á þeim og gámum í Norfolk. Á von á svari frá þeim seinna í dag. Ef þeir hafna þessu, þá legg ég til að þessum gámum verði repo-að niður til Norfolk."

9763. Svar (S)frkvstj-N-Am: *„Við höfum frá því í síðustu viku verið að leita eftir leiðum til að koma Halifax gámunum hingað suðureftir og eru okkar menn í Montreal að skoða það með okkur. Best væri ef Eiman [Eimskip] væri til í að skipta eins og þú segir og þú lætur þá vita síðar í dag."*[5132]

9764. Í samræmi við framangreint sendi (S)starfsm þann 3. október 2012 tölvupóst til (E)starfsm-flutnstýr1 með heitinu *„Frystigámar í Halifax"* og bauð upp á framangreind skipti: *„Við erum með nokkra frystigáma núna í Halifax – vantar ykkur frystigáma þar?"* (E)starfsm-flutnstýr1 svaraði um hæl: *„Ekki að sinni, takk"*.[5133]

9765. (S)starfsm upplýsti (S)forstö-innfl1og (S)frkvstj-N-Am um svar Eimskips:

„Ég fékk nei að sinni frá Eimskip – ég ætla að reyna að þrýsta á þá áfram. Spurning hvort þið getið ýtt á ykkar enda. Þá er ekkert annað í stöðunni en að reyna halda áfram finna repo á þessa gáma frá Halifax – annað með Eimskip eða einhverjum öðrum aðilum. Hvað þarf marga gáma fyrir næsta skip?"[5134]

9766. Sýnir framangreint eðli samráðsins og hversu umfangsmikil samskiptin voru milli Eimskips og Samskipa. (S)starfsm kom að framkvæmd hins gámasamráðsins og átti í ítrekuðum samskiptum við starfsbræður sína hjá Eimskip. (S)starfsm var augljóslega ljóst að þegar var til staðar samstarf og samskipti við Eimskip á öðrum sviðum og sökum þess bað hann (S)forstö-innfl1og (S)frkvstj-N-Am að ýta á framangreint á þeirra *„enda"*. Þegar horft er til þessa og samráðsins í heild sinni, t.d. landflutningum og skipafgreiðslu, sbr. kafla 17 og 19, er ljóst að boðleiðir samráðsins voru fjölbreytilegar.

9767. (S)forstö-innfl1 greip til aðgerða á sínum *„enda"*. Þann 9. október 2012 sendi (S)forstö-innfl1tölvupóst til (E)forstö-sölud: *„Hver er staðan á ykkur í USA. Okkur vantar reefer gáma. Getið þið látið okkur fá nokkra í Norfolk eða Boston. Við erum með 4 í Halifax og getum látið ykkur fá þá í staðin ef ykkur vantar gáma þar eða í St. John. Láttu mig endilega vita sem fyrst ef þetta gengur."*[5135]

9768. (E)forstö-sölud svaraði daginn eftir:

„Þetta er staðan núna:

USA: Mjög þröngt í búi þar og lítið sem ég get gert fyrir þig þar

CA Halifax: Þar á ég nóg og þarf ekki á meiru að halda

[5132] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1014285.
[5133] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1014573.
[5134] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1014573.
[5135] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1017332.

Þannig að eins og er þá get ég ekki orðið við þínum óskum. Höldum <u>þessu samt áfram á þessum nótum</u> því einhvern tíman breytist þessi staða."[5136]

9769. Þann 16. október 2012 leitaði (S)starfsm til Eimskips um mögulega leigu á Maersk gámi af Eimskip. Svaraði (E)fulltr.flutnstý: *„Eimskip has no objections to interchange the unit to Samskip*".[5137] Síðar sama dag leitaði (S)starfsm aftur til Eimskips um gámaleigu en (E)fulltr.flutnstý sagðist ekki geta leigt Samskipum gáma vegna gámaþurrðar hjá Eimskip. Daginn eftir kom í ljós að stærðin á hinum leigða gámi hentaði ekki Samskipum og bauð (S)starfsm þá upp á gámaskipti við Eimskip, sbr.:

„[(E)fulltr.flutnstý] we do have plenty of 40´in Akureyri, that we could swap with you […]".[5138]

9770. Framangreind gögn eru í samræmi við sátt Eimskips frá 16. júní 2021 þar sem fyrirtækið viðurkennir ólögmætt samráð við Samskip eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008. Fólst það m.a. í samráði við Samskip um leigu og lán á gámum. Telur Samkeppniseftirlitið framangreind gögn fela í sér skýra sönnun um tilvist samráðs Eimskips og Samskipa tengt gámasamvinnu af ýmsu tagi. Þá er í málinu fyrirliggjandi verulegur fjöldi annarra samskiptagagna af sama meiði og hér hafa verið nefnd sem dæmi, þ.e. sem sýna að Eimskip og Samskip leituðu til hvors annars eftir lausum gámum og flutningi, eftir þörfum og getu hverju sinni. Sýna þessi gögn að um var að ræða samfellda háttsemi til a.m.k. júní 2013. Ber að hafa þessa umfangsmiklu samvinnu og hin ítrekuðu samskipti sem af henni leiddu til hliðsjónar þegar heildarmat er lagt á samráð Samskipa og Eimskips í máli þessu.[5139]

[5136] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1017822.
[5137] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5138] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5139] Sjá einnig önnur gögn: afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip[…]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti […]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„3015101 hreyfingar nóv-okt08.XLS*", viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Gámadeild_feb.xls*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Gámadeild_feb.xls*", dags. 16.03.2009, kl. 13:55. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. *„TRLU587410 9*", dags. 03.09.2009, kl. 08:21, 09:39, 09:49, 09:52 og 09:56. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]

18.10. Niðurstaða

9771. Einn liður í samráði Samskipa og Eimskips eftir mitt ár 2008 var að auka samstarf fyrirtækjanna í leigu og láni á gámum. Var þetta í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnis fyrirtækjanna.

9772. Með samstarfi um leigu og lán á gámum komu Samskip og Eimskip sér upp hagnýtri samvinnu sem gagnaðist hvoru fyrirtækinu fyrir sig. Í því samhengi skal áréttað að hvers kyns hagnýt samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði er mjög varhugaverð. Samstarfið dró úr óvissu milli keppinautanna og sjálfstæði þeirra enda fylgdu því ítrekuð samskipti og upplýsingaskipti um mikilvæga þætti í starfsemi fyrirtækjanna.

9773. Hvorki Samskip né Eimskip upplýstu Samkeppniseftirlitið um víðtækt samstarf fyrirtækjanna um leigu og lán á gámum. Í kafla 23 er fjallað um þau brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið brot gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar málsins.

9774. Samráð Samskipa og Eimskips um leigu og lán á gámum var samfellt a.m.k. fram í júní 2013. Samstarfið virðist ýmist hafa byggst á skriflegum samningi eða munnlegu. Tók það a.m.k. til eftirfarandi:

- samstarfs um gámaleigu a.m.k. vegna frystigáma
- samstarfs um gámaleigu vegna samstarfs í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku
- gámasamstarfs vegna útflutnings á áli

9775. Í samræmi við framangreint er í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennt að á árunum 2009–2013 hafi fyrirtækið átt í ólögmætu samráði við Samskip „*um gagnkvæma leigu eða lán á gámum*."

9776. Til marks um umfang samstarfsins sýna samtímagögn að fyrirtækin gerðu ítrekaðar tilraunir til að koma munnlegu samkomulagi sínu um leigu á gámum í skriflegt form. Í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins var gámasamstarf Samskipa og Eimskips jafnframt markvisst aukið á

Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur […] til Flytjanda, afrit til […] (áframsending á tölvupósti frá […]). *„Tengiliður hjá Samskip vegna 4 x HC MAERSK gáma*", dags. 26.11.2009, kl. 15:59, sjá áframhaldandi samskipti innan Eimskips um framkvæmd gámaleigunnar frá Samskip, þar sem […]vísar til að Eimskip hafi áður gert þetta „*svona*", afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip[…]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […].

rannsóknartímabilinu. Ber þar helst að nefna aukið gámasamstarf við endurnýjun Norður Ameríku samning fyrirtækjanna í janúar 2009 og aftur í desember 2010. Miðuðu þeir samningar m.a. að því að Samskip myndu nota gáma Eimskips í meira mæli í umræddum flutningum.

9777. Af samráði þessu leiddi eins og áður segir mikil samskipti og samvinna milli Eimskips og Samskipa, annars vegar á milli lykilstjórnenda fyrirtækjanna og hins vegar á milli þeirra starfsmanna sem héldu utan um framkvæmd samstarfsins frá degi til dags. Sýna samtímagögn að þau samskipti leiddu af sér aukin tengsl ogýttu undir hagnýta samvinna og vilja til að veita hvort öðru hjálparhönd. Af hálfu Eimskips var í þessum samskiptum fyrirtækjanna jafnvel vísað til slagorðs Samskipa: *„Toghether we make things happen*".

9778. Gögn málsins sýna að samráðið vakti jafnframt undrun starfsmanna hjá fyrirtækjunum. Í gögnunum kemur meðal annars fram að lægra settum starfsmönnum Eimskips fannst nóg um stuðning fyrirtækisins við helsta keppinautinn og fannst þetta fáránlegt, sbr. tölvupóst (E)fulltr.flutnstý 19. mars 2009: *„[…] it is ridiculous to support the competition as we´ve done"*.

9779. Til viðbótar við gagnkvæma leigu/lán á gámum áttu Samskip og Eimskip í samstarfi við gámastýringu sem laut að því að flytja tóma gáma fyrir hvort annað milli viðkomustaða. Var það samstarf liður í því að leysa úr viðfangsefnum tengdum takmörkunum á flutningsgetu Samskipa í lok árs 2008 og var því í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins, sbr. kafla 9.12.1. Þannig voru fyrir hendi ólögmætir samningar Samskipa og Eimskips um gagnkvæma flutninga á tómum gámum í sjóflutningum til og frá Íslandi og milli hafna hér á landi.

9780. Þá ber að árétta sömuleiðis að samráð Samskipa og Eimskips um gámasamvinnu var ekki bundið við sjóflutningsmarkaðinn heldur sýna gögn málsins að fyrirtækin höfðu uppi sömu ólögmætu háttsemina á landflutningamarkaði.[5140] Með sama hætti og gildir um aðra kafla í þessari ákvörðun ber að virða þau atvik, sem lýst er í þessum kafla, í samhengi við önnur atvik málsins sem áttu sér stað á sama eða svipuðum tíma og fjallað er um í öðrum köflum í ákvörðun þessari.

9781. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er fjallað um samstarf við Eimskip vegna gáma. Þar kemur fram að gámar hafi farið á milli Samskipa og Eimskips en því mótmælt að um hafi verið að ræða ólögmætt samráð eða það tengst *„ímynduðu*" viðtæku samráði fyrirtækjanna. Samskip eins og áður greinir viðurkenna í athugasemdunum að það hafi farið gámar á milli fyrirtækjanna en um hafi verið að ræða fá tilvik og þau samskipti nauðsynleg og eðlileg. Athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þeim hafnað, sbr. kafla 29.

[5140] Nánar er fjallað um samráð Samskipa við Eimskip í landflutningum í kafla 17 í ákvörðun þessari.

19. SAMRÁÐ Í SKIPAAFGREIÐSLU

9782. Samráð Samskipa og Eimskips hófst eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 og tók m.a. til samráðs í skipaafgreiðslu, sbr. glærur (E)forstj um *„Verkefnið Nýtt upphaf"*. Þá var þegar fyrir hendi ólögmætt samstarf að þessu leyti milli Samskipa og Eimskips og verður fyrst vikið að því.

19.1. Atvik fram til júní 2008

9783. Í kafla 5.12 er gerð grein fyrir viðræðum Samskipa og Eimskips á árunum 2003 – 2004 um víðtækt samstarf á sviði skipaafgreiðslu (e. stevedoring) og var rætt um að sameina gámahafnir Samskipa og Eimskips í Sundahöfn. Á árinu 2006 komu upp hugmyndir um samstarf Samskipa og Eimskips um skipaafgreiðslu í Vestmannaeyjum.

9784. Í lok árs 2006 var undirritaður samningur um að Eimskip sæi um alla skipaafgreiðslu fyrir Alcoa í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði, þ.e. lestun og losun á gámaeiningum. Á árinu 2007 samdi Alcoa við Samskip um að annast flutninga á framleiðslu fyrirtækisins til Rotterdam.

9785. Í kafla 5.12 er því einnig lýst að Samskip og Eimskip hefðu frá árinu 2007 haft samstarf í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði þar sem Eimskip sinnti hafnarþjónustu fyrir Samskip (lestun og losun á vörum). Sá Eimskip þannig m.a. um að lesta það ál sem Samskip flyttu fyrir Alcoa til Rotterdam en Eimskip hóf jafnframt að afgreiða skip Samskipa með annan vöruflutning (þ.e. fyrir aðra viðskiptavini Samskipa en Alcoa). Það var fyrst í júlí 2010 sem Eimskip og Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu beiðni um undanþágu frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. 15. gr. þágildandi samkeppnislaga, vegna þessa samstarfs í Reyðarfirði. Fram kom í undanþágubeiðninni að fyrirtækin hefðu komist að *„samkomulagi um lestun og losun á vörum við Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði"* sem fælist í því að Samskip keyptu þjónustu við skipaafgreiðslu af Eimskip. Í undanþágubeiðninni kemur fram að fyrirtækin hafi stefnt að því að klára samkomulagið um Reyðarfjörð í *„nokkurn tíma"*. Var og staðhæft að það hefði verið nauðsynlegt fyrir Eimskip að veita Samskipum þessa þjónustu.

9786. Samkeppniseftirlitið veitti ekki umbeðna undanþágu. Hefur þannig bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga tekið til samstarfs Samskipa og Eimskips í Mjóeyrarhöfn á árunum 2007 – 2013.

9787. Sem fyrr segir hófst samstarf Eimskips og Samskipa í Mjóeyrahöfn á árinu 2007. Fyrir liggur að í framhaldi af útboði hafi verið gerður samningur til fimm ára þess efnis að Eimskip sæi um alla skipaafgreiðslu fyrir Alcoa í Mjóeyrahöfn. Tekið var viðtal við þáverandi forstjóra Eimskips vegna þessa og var það birt í frétt í Morgunblaðinu 6. febrúar 2007. Fréttin bar heitið *„Mjóeyrahöfn á Reyðarfirði mun veita Sundahöfn harða samkeppni."* Þar kom þetta m.a. fram:

> *„Við erum að tífalda umsvif okkar á Austurlandi í skipaafgreiðslu og -þjónustu," sagði […], forstjóri Eimskips, í gær þegar hann og […], forstjóri Alcoa Fjarðaáls, staðfestu einn stærsta skipaafgreiðslusamning sem gerður hefur verið hér á landi. Eimskip tekur að sér að sjá um alla flutningastarfsemi, þjónustu og uppbyggingu henni tengda í stóriðjuhöfn Alcoa Fjarðaáls, Mjóeyrarhöfn, og á athafnasvæði álversins í Reyðarfirði.*
>
> *„Við förum úr 150 þúsund tonnum í eina og hálfa milljón tonna, fjárfestum í aðstöðu og tengjum saman flutningaþjónustu innan Austurlands og við aðra landshluta" segir […]. „Nú verður til öflug höfn sem mun keppa við Sundahöfn í Reykjavík um flutninga. Aðstaðan í Mjóeyrarhöfn mun draga til sín auknar skipakomur og flutningastarfsemi á landi, sem aftur gerir að verkum að hún getur keppt um þjónustu inn- og útflytjenda og viðskiptavinir okkar geta nú valið um að taka vörur í gegnum Reyðarfjörð eða Reykjavík." […]*

Valkostur við Reykjavíkurhafnir

Eimskip horfir nú til þess að skipa upp vörum á Reyðarfirði og dreifa þeim þaðan á Austurland og Norðurland og ásamt því að auka landflutninga á þeim svæðum hefur það áhrif á flutninga landleiðis milli Reykjavíkur og Akureyrar.

Baldur segir að útflutningur allt frá Sauðárkróki til Reyðarfjarðar muni í framtíðinni geta farið í gegnum Mjóeyrarhöfn, en nú fari stór hluti af þeim flutningum út í gegnum Reykjavík. Hið sama gildi um innflutning sem, hann geti allt eins farið í gegnum Mjóeyrarhöfn eins og Reykjavík. „Þarna myndast ákveðið tækifæri fyrir okkur og viðskiptavinina til að nýta aukna þjónustu til að dreifa vörum og fá vörur hraðar á markaði eða úr innflutningi utan úr heimi," segir Baldur og reiknar ekki með að þetta kalli á endurskipulagningu á flutningum á landi, heldur sé fremur um að ræða stóraukna þjónustu landleiðina, aukna valkosti og tækifæri. Eimskip þurfi að stilla saman siglingakerfi sín og flutningakerfi innanlands til að gera þessa nýju möguleika áhugaverða fyrir viðskiptavini í inn- og útflutningi.

[…] Fimm voru valin til að gera tilboð og Eimskip var valið hæfast. Um er að ræða útboð á allri starfsemi í Mjóeyrarhöfn, flutningum innan athafnasvæðis Alcoa Fjarðaáls. Samningurinn felur í sér lestun og losun á um 17.000–20.000 gámaeiningum á ári og verður gámahöfnin í Reyðarfirði önnur stærsta höfn landsins, en um hana munu fara um 1,3 milljónir tonna af vörum á ári. Samkvæmt samningnum mun Eimskip sjá um skipaafgreiðslu fyrir Alcoa Fjarðaál í Reyðarfirði. Um 3.500 tonn verða flutt daglega um höfnina eða um 1,3 milljónir tonna á ári. Til samanburðar má geta þess að um tvær milljónir tonna fara árlega um Reykjavíkurhöfn og 900 þúsund tonn um Grundartangahöfn."[5141]

9788. Framangreint gefur til kynna að hið ólögmæta samstarf Samskipa og Eimskips hafi að þessu leyti tekið til mikilvægrar starfsemi á sviði skipaafgreiðslu og flutninga hér á landi.

9789. Gögn málsins sýna að á árinu 2007 hafi átt sér sér stað ýmis samskipti til undirbúnings og framkvæmdar á umræddri ólögmætri samvinnu Samskipa og Eimskips.

9790. (E)deildstj-útfl1 boðaði t.d. fund 14. júní 2007. Heiti fundarboðsins var „*Updated: Samskip*" og í fundarboðinu kom fram að fundurinn væri „*vegna losunar á Reyðarfirði*".[5142] (E)frkvstj-innanl boðaði fund 31. júlí 2007. Heiti á fundarboðinu var „*Samskip stevedoring*".[5143] Þá vistaði (E)frkvstj-innanl tilboð og drög að samningi við Samskip vegna skipaafgreiðslu á Reyðarfirði haustið 2007. Heiti á einu skjalanna („*Samskip – tilboð 25 júní 2007.xls*") ber með sér að Eimskip hafi sent Samskipum tilboð 25. júní 2007.[5144] (E)deildstj-útfl1 boðaði fund 1. ágúst 2007. Heiti í fundarboðinu var „*Stevedoring – Samskip*".[5145] Skjal frá (E)frkvstj-innanl („*Samskip tilboð RFJ 1 08 2007.xls*") ber með sér að Eimskip hafi afhent Samskipum nýtt tilboð þennan sama dag, þ.e. 1. ágúst 2007.[5146]

9791. Fyrir liggur að (E)frkvstj-innanl vistaði aftur tilboð og drög að samningi milli Eimskips og Samskipa. Voru þau drög dags. 16. október 2007.[5147] Samkvæmt samningsdrögunum átti samningurinn að taka gildi 1. október 2007 og gilda til 31. mars 2012. Þá hittust (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv á fundi 19. október 2007.[5148]

[5141] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1128095/.
[5142] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.191333.
[5143] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.191512.
[5144] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.118892.
[5145] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.191537.
[5146] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.104264.
[5147] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.110812. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.110204.
[5148] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.192022.

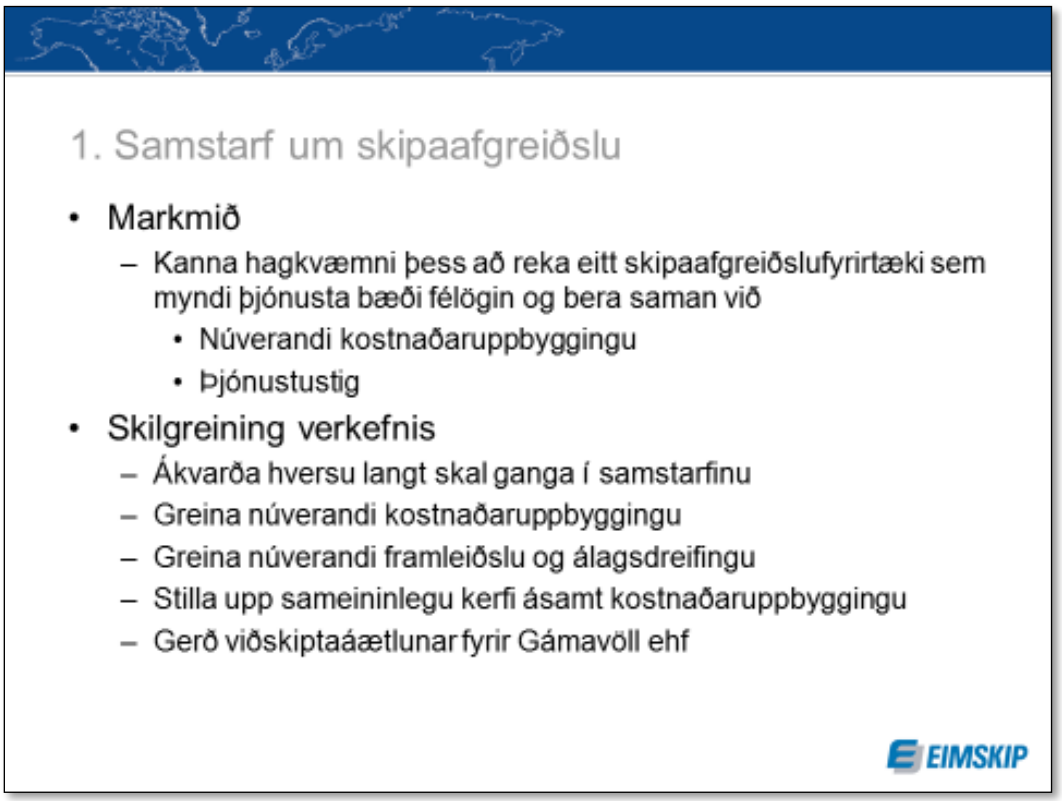
9792. Þann 1. nóvember 2007 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til nokkurra starfsmanna Samskipa. Í tölvupóstinum gaf (S)frkvstj-millilandasv starfsmönnunum fyrirmæli í tengslum við lestunar- og losunarlista sem Samskip afhentu Eimskip á Reyðarfirði. Af tölvupóstinum er ljóst að ólögmætt samstarf Samskipa og Eimskips um hafnarvinnu á Reyðarfirði hafði þá hafist.[5149]

19.2. *„Nýtt upphaf"* verkefnið hefst

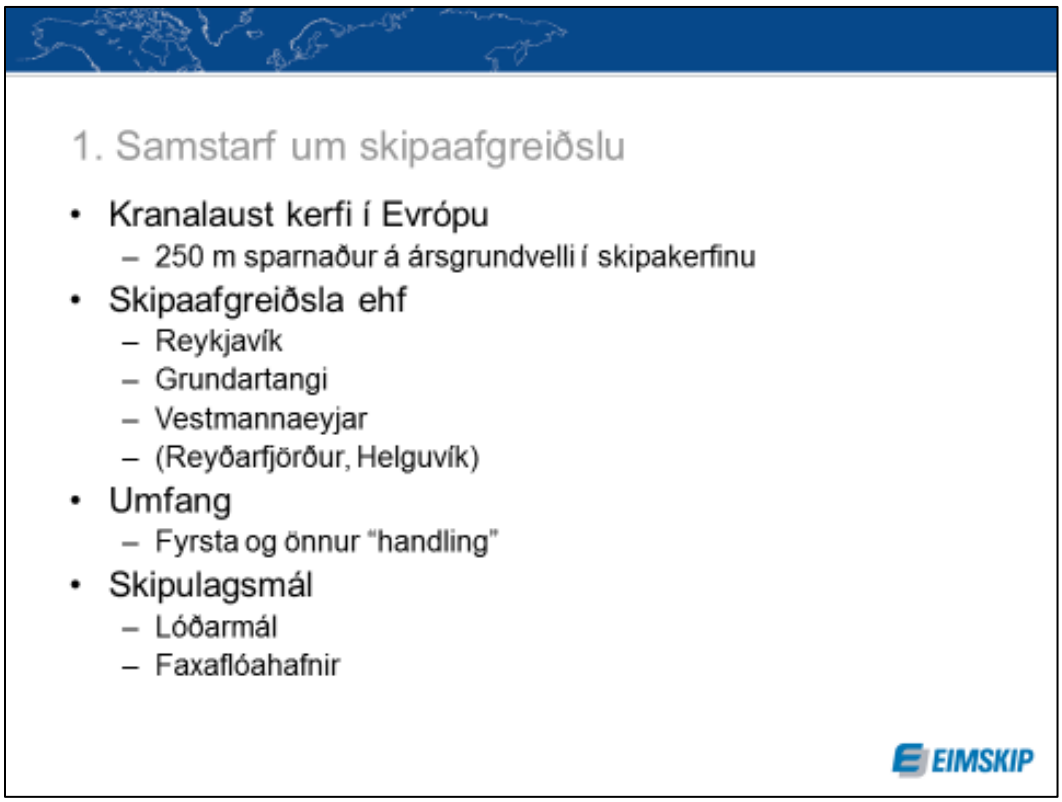
9793. Eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hófu fyrirtækin hið ólögmæta *„Nýtt upphaf"* verkefni þar sem markmiðið var að auka samstarf fyrirtækjanna, sbr. kafla 7 - 10.

9794. Líkt og rakið er í kafla 11.5 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiddi að öll samskipti fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu, þar sem unnið var eða rætt um einstaka þætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu, fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga.

9795. Eins og lýst er í kafla 7 fólst í *„Nýtt upphaf"* verkefninu að kanna átti möguleika á því að *„auka"* samstarf Eimskips og Samskipa. Eins og fram kemur í kafla 7.5.4 tók þetta m.a. til skipaafgreiðslu, þ. á m. skipaafgreiðslu á Reyðarfirði (Mjóeyrarhöfn). Rétt er að rifja upp glærur (E)forstj um *„Nýtt upphaf"* verkefnið frá júní 2008 sem fjölluðu um skipaafgreiðslu:



[5149] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.698759.



9796. Í þeim kafla er lýst framkvæmd á þessum hluta samráðsins og vísast til þess. Jafnframt ber hér að horfa til allra þeirra atvika sem áttu sér stað frá júní 2008 og lýst er í köflum 8 og 9, m.a. umfjöllun um þann þátt í samráðinu sem tengdist flutningum fyrir Alcoa og takmörkun á flutningsframboði. Til viðbótar ber að horfa til eftirfarandi umfjöllunar sem gefur fyllri mynd af þessum atvikum.

9797. Samskip og Eimskip áttu allt rannsóknartímabilið í reglubundnum og tíðum samskiptum vegna samstarfs þeirra. Þau samskipti tóku hvort tveggja til daglegrar framkvæmdar á samstarfinu sem og samskipta æðstu stjórnenda þeirra. Þá notuðu fyrirtækin þennan vettvang til þess að eiga umræður um hvers konar atriði sem gátu viðhaldið eða styrkt samráðið.Í kjölfar þess að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008 vann (E)frkvstj-innanl að nýju að drögum að skriflegum samningi við Samskip vegna þjónustu í Mjóeyrarhöfn.[5150] Samskipti voru milli (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 og í sama mánuði vísaði (S)frkvstj-innanl til samskipta milli hans og (E)frkvstj-innanl. Aftur voru samskipti milli þeirra í september 2008.[5151] Þann 22. október 2008 var fundur (E)frkvstj-innanl, (E)svæðisstj1, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj á Reyðarfirði. Á fundinum greindu Samskip Eimskip frá viðkvæmum upplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins, sbr. og umfjöllun í kafla 9. Hér ber líka að nefna að gögn málsins gefa til kynna tíð samskipti (E)frkvstj-innanl við (S)frkvstj-innanl og aðra stjórnendur Samskipa á rannsóknartímabilinu.[5152]

9798. Árétta ber að samvinna Samskipa og Eimskips varðandi skipaafgreiðslu, féll undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið og er það því niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að öll samskipti því tengd hafi verið liður í framkvæmd á því verkefni og því ólögmæt. Samskipti Eimskips og Samskipa drógu úr óvissu og sjálfstæði þeirra sem keppinauta

[5150] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.218706.
[5151] Sjá kafla 8.7, 8.11 og 8.16.7.
[5152] Sjá yfirlit yfir samskipti í kafla 7.7.1 og 13.3.2.

9799. Vegna samstarfsins varðandi skipaafgreiðslu bjó Eimskip yfir upplýsingum um flutninga Samskipa gegnum Mjóeyrahöfn. Ljóst er að Eimskip nýtti þessar upplýsingar. Þannig má t.d. sjá (E)svæðisstj1 senda (E)frkvstj-skiparekst nákvæmar upplýsingar um flutninga Samskipa fyrir Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 9.11.1. Hafði (E)frkvstj-skiparekst óskað eftir upplýsingunum frá (E)svæðisstj1 í tengslum við undirbúning Eimskips á tilboði til Alcoa. Tengdist tilboðsgerðin samráði Samskipa og Eimskips varðandi takmörkun flutningsframboðs í október/nóvember 2008 og yfirfærslu á hluta viðskipta Alcoa frá Samskipum til Eimskips. Þannig er ljóst að samstarf Eimskips og Samskipa í Mjóeyrarhöfn leiddi til upplýsingamiðlunar milli fyrirtækjanna sem dró úr óvissu milli keppinautanna og auðveldaði þeim að viðhalda samráðinu.

19.3. Sameiginleg skipaafgreiðsla áfram til skoðunar á árinu 2009

9800. Fjallað er um samskipti Samskipa og Eimskips við hafnarstjóra Faxaflóahafna varðandi mögulega sameiginlega skipaafgreiðslu fyrirtækjanna í kjölfar *„Nýtt upphaf“* verkefnisins í kafla 10.7.1, sbr. einnig kafla 11.19.1. Eins og þar kemur fram sendi (E)forstj sjálfum sér verkefnalista á aðfangadegi jóla árið 2008. Á þeim lista voru verkefni sem tengdust samráðinu við Samskip, sbr.

„65. Hugmynd ad terminal fyrirtaeki“

9801. Þessi liður í verkefnalistanum varðaði þannig *„Nýtt upphaf“* verkefnið *„Samstarf um skipafgreiðslu“*. Sendi (E)forstj þennan verkefnalista til (E)frkvstj-alþjsv.[5153]

9802. Samskipti varðandi skipaafgreiðsluverkefnið héldu áfram á árinu 2009.

9803. Haldinn var framkvæmdastjórnarfundur hjá Samskipum 7. janúar 2009, sbr. kafla 10.6.1. Samkvæmt afhentri fundargerð voru mættir (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl ásamt (S)frkvstj-fjárm. Undir dagskrárliðnum *„Áherslur á fyrsta ársfjórðungi 2009/Verk í vinnslu“* var vísað til *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sem varðaði skipaafgreiðslu. Nánar tiltekið sagði þetta í fundagerðinni:

„landkranar, samstarf við EI [Eimskip]“.

9804. Þetta verkefni kemur einnig fram á glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding í París nokkrum dögum síðar eða 12. janúar 2009.

9805. Þann 13. janúar 2009 áttu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv fund með hafnarstjóra Faxaflóahafna.[5154] Af tölvupósti (S)forstj þann 26. janúar 2009 má ráða að (S)forstj hafi rætt um skipaafgreiðsluverkefnið á fundinum og/eða í samtali í kjölfar fundarins en þann dag sendi (S)forstj tölvupóst til hafnarstjórans og ýtti við verkefninu: *„Sælir – þakka fundinn um daginn, vísa í samtal okkar jafnframt, varstu búinn að hugsa frekar um lestunar/losunarpælingar frekar...“*.

9806. Hafnarstjórinn svaraði (S)forstj sama dag: *„Átti prýðis spjall við [(E)frkvstj-EimÍsl]. í dag. Hann er til í að hitta okkur ef þú ert klár. Hann væri á lausu einhvern tíma í næstu viku og því spurning hvort þið tveir væruð til í hafnarkaffi í Hafnarhúsinu. Þá gætum við spjallað saman um málið. Heyri frá þér.“*

9807. Í kjölfarið skipulögðu hafnarstjóri Faxaflóahafna, ásamt (E)frkvstj-EimÍsl og (S)forstj, sameiginlegan fund til að ræða sameiginlega skipaafgreiðslu fyrirtækjanna. Var fundurinn nefndur *„hafnarkaffi í Hafnarhúsinu“* og átti að halda hann 3. febrúar 2009 kl. 14, sbr. tölvupóst aðstoðarmanns (E)frkvstj-

[5153] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.400816. Síðar sama dag sendi […] vinnulistann til […] og sagði: *„Thu baetir a ef eitthvad – fint ad byrja a nyjum lista a nyju ari“*. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.113717.
[5154] Afhent skjal frá Faxaflóahöfnum 29.12.2016. *„Fskj. A. Fundir með hafnarstjóra Faxaflóahafna sf með fulltrúum Eimskips og Samskipa árin 2008-2013“*, bls. 2.

EimÍsl til (S)forstj og hafnarstjórans frá 27. janúar 2009,[5155] sbr. einnig afhent yfirlit frá Faxaflóahöfnum um fundi með Eimskip og Samskipum:[5156]

3.2.2009	Losun og lestun - "stevedoring". Almenn umræða um möguleika sjálfstæðs fyrirtækis í losun og lestun á vörum.	[redacted] hafnarstjóri [redacted] Eimskip [redacted], Samskip

9808. Fyrrgreindan fundardag, 3. febrúar 2009, sendi hafnarstjórinn tölvupóst til (E)frkvstj-EimÍsl og (S)forstj sem bar yfirskriftina „*Steeve Doring*". Þar segir:

„Við [(S)forstj] áttum gott samtal um lífsins gagn og nauðsynjar - en söknuðum vinar í stað! Hvað um það: Meðhangandi eru eilitlar hugleiðingar um verkefnið sem ég sendi ykkur til skoðunar. Það sem fram fór á milli okkar [(S)forstj] var eftirfarandi:

a) Nauðsynlegt er að skoða sérstaklega hvort eitthvað í samkeppnislögum standi í vegi fyrir hugmyndinni. Í því sambandi væri e.t.v. best ef lögfræðingar EÍ og Samskipa töluðu saman og settu upp A4 minnisblað um það sem þarf að skoða og hvernig málið horfir við þeim. Ef [(E)frkvstj-EimÍsl] er sammála þessu þá væri gott ef unnt væri að koma þeim þætti á koppinn.

b) Fram kom að Grundartangi og Vestmannaeyjar gætu legið vel fyrir sem vettvangur "steeve doring" fyrirtækis - en að þróun í Sundahöfn myndi skoðast í ljósi fleiri þátta - enda ljóst að þar er talsvert verkefni framundan áður en unnt verður að skipuleggja sannfærandi aðstöðu sem henti báðum félögunum.

Kjarninn er sem sagt spurning til [(E)frkvstj-EimÍsl] hvort hann sé til í að skoða þennan samkeppnisþátt og með þeirri aðferðafræði sem ég nefni."[5157]

9809. Meðfylgjandi tölvupóstinum var skjal um hugleiðingar varðandi sameiginlegt skipaafgreiðslufyrirtæki.[5158]

9810. Eftir að tölvupósturinn var sendur mætti (E)frkvstj-EimÍsl hins vegar til fundar við hafnarstjórann en ruglingur hafði orðið hjá honum með fundartímann, þ.e. var fundurinn skráður í dagbók (E)frkvstj-EimÍsl kl. 15 en ekki 14. Fóru (E)frkvstj-EimÍsl og hafnarstjórinn yfir málin á þeim fundi, sbr. tölvupóstur hafnarstjórans til (E)frkvstj-EimÍsl og (S)forstj sem hann sendi eftir fundinn.

9811. (E)frkvstj-EimÍsl svaraði tölvupóstinum síðar sama dag og þakkaði fyrir fundinn og minnisblaðið og sagði svo*:. „Við verðum* [í] *sambandi á næstunni varðandi framhaldið.*"[5159]

9812. Í samtímagögnum má einnig sjá að ráðgjafarfyrirtækið Capacent hafi 10. og 11. október 2008 nálgast Eimskip og Samskip með tillögur að fyrirtækin myndu hefja viðræður um sameiginlegt þjónustufyrirtæki um skipaafgreiðslur í Reykjavík. Átti (E)forstj fund með Capacent 14. október 2008 en (S)forstj 18. október sama ár.[5160] Undir lok árs 2008 lýsti (S)forstj yfir áhuga á samstarfinu við Eimskip við starfsmann Capacent en lagði til að viðræður yrðu teknar um málið dagana 6. eða 7. janúar 2009.[5161]

[5155] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.559252 / 0.7.33.559264 / 0.7.33.559435.
[5156] Afhent skjal frá Faxaflóahöfnum. Afhent 29.12.2016. *„Fskj. A. Fundir með hafnarstjóra Faxaflóahafna sf með fulltrúum Eimskips og Samskipa árin 2008-2013*", bls. 2.
[5157] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.562879 / 0.7.33.563186.
[5158] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.562879.
[5159] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.563186.
[5160] Afrituð tölvupóstssamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.356565. Afrituð tölvupóstssamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.513106. Um fund […] og Capacent sjá afrituð tölvupóstssamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.541050.
[5161] Afrituð tölvupóstssamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.545621.

9813. Einnig hélt Capacent áfram að hafa samskipti við forstjóra skipafélaganna í upphafi árs 2009 vegna samstarfs í skipaafgreiðslu í Sundahöfn. Gögn málsins sýna n.t.t. að halda hafi átt viðræðum áfram í febrúar/mars 2009 og að fyrirhugað hafi verið að boða forstjórana tvo, (S)forstj og (E)forstj, á sameiginlegan fund með Capacent. Í tölvupósti starfsmanns Capacent 16. febrúar 2009 til (S)forstj segir m.a.: *„Þetta yrðu bara þú [(S)forstj] og [(E)forstj] og við tveir. Færum í gegnum verkefnið, þátttakendur, hvernig við tæklum hindranir í veginum og hvernig og hvenær við kynnum málin innanhúss hjá báðum."* *Athygli vekur að starfsmaður Capacent leggur til að fundurinn yrði haldinn hjá Capacent „bara eftir lokun til dæmis 17:30?"*. Ekki hafa fundist svör við þessari fundartillögu en (S)forstj sendi sjálfum sér þennan póst daginn eftir. Samtímagögn sýna að hann geri það gjarnan til að minna sig á.[5162]

9814. Þann 13. mars 2009 sendi hafnarstjóri Faxaflóahafna tölvupóst á (S)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl. Gefur hann til kynna að verkefnið hafi enn verið í vinnslu Í tölvupóstinum segir m.a. eftirfarandi:

„2. Varðandi þann fund sem ég átti með ykkur í sitt hvoru lagi um daginn - en átti að vera sameiginlegur - þá var það spurning hvort þið mynduð láta setja á blað hugleiðingar um samkeppnisþáttinn ef stofnað yrði löndunarfyrirtæki. Þætti vænt um ef þið mynduð huga að línu í því þannig að ræða mætti næsta skref við hentugt tækifæri."[5163]

9815. Nokkrum dögum síðar, 18. mars 2009, má af tölvupósti starfsmanns Capacent ráða að bakslag hafi komið í þær viðræður um verkefnið sem hefja átti með milligöngu Capacent. Vitnar starfsmaður Capacent í tölvupósti sínum til (S)forstj til þess að (E)forstj hafi fundist Samskip vera að *„hjóla mjög aggressíft í þeirra [Eimskips] viðskiptavini með undirboð – sparkandi í liggjandi hest – og því geti menn illa sest niður til að ræða svona mögulegt samstarfsverkefni."* Í tölvupósti sínum vitnaði starfsmaður Capacent jafnframt til orða (S)forstj þess efnis að *„svona verkefni [þurfi] að vinnast þegar báðir aðilar upplifa sig í ákveðnu jafnvægi en um leið og menn finna að hallar á sig þá vilja menn ekkert af svona málum vita*." Í svarpósti (S)forstj til starfsmanns Capacent segir m.a.: *„jæja, við sjáum hvort myndist rými til að skoða frekar síðar."*[5164] Samtímagögn sýna að samfellt samráð fyrirtækjanna hélt áfram þrátt fyrir yfirlýsingar forstjóra Eimskips um undirboð Samskipa.

9816. Innan Eimskips virðist þó áfram hafa verið unnið að hugmyndum um aukið samráð í skipaafgreiðslu. Í skjali sem (E)frkvstj-innanl fékk sent þann 25. maí 2009 í tengslum við stjórnendafund hjá Eimskip var verkefnið *„Taka yfir skipaafgreiðslu fyrir Samskip. 200 millj."* á lista yfir *„Stefnumótandi skipulagsverkefni"* í möppunni *„hugmyndir"*. Hugmyndin var á meðal lykilhugmynda í skjalinu og skráð í umsjón (E)frkvstj-EimÍsl. Af þessu má ráða að áætlanir *„Nýtt upphaf"* verkefnisins um skipaafgreiðslu voru enn til umfjöllunar á vormánuðum 2009 og það á stjórnendafundi Eimskips. Var hugmyndin skilgreind sem lykilhugmynd sem af orðanna hljóðan gefur henni ákveðið vægi og bendir til þess að vinna hafi átt frekar í framkvæmd aukins samráðs með Samskipum að þessu leyti.[5165]

9817. Í júní 2009 sendi starfsmaður Capacent tölvupóst til (S)forstj varðandi skipaafgreiðsluverkefnið og spyr hvort það sé ekki tímabært að *„dusta af þessu rykið"* og skoða málið áfram. (S)forstj svaraði: *„Sælir - baráttan er að ganga við erfiðar aðstæður.. Ég teldi ekki rétt enn að hittast og fara yfir málin, gæti þó komið rétt stund á slíkt innan 2-3ja mánaða...* .[5166]

[5162] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.567606.
[5163] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.577948. […] áframsendir þennan póst innan Samskipa m.a. til […]. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.578863.
[5164] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.580588.
[5165] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015. *„Markmið EI og hugmyndaskjal 2009Update (2)"*. Fannst vistað á afhentu heimasvæði […], vistað 15.09.2009, kl. 15:57.
[5166] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.611837.

9818. Samkeppniseftirlitið hefur ekki rekist á neitt í samtímagögnum fyrirtækjanna sem bendir til þess að unnið hafi verið meira í verkefninu sameiginleg skipaafgreiðsla á árinu 2009. Á árinu 2011 má hins vegar sjá, á vettvangi Faxaflóahafna, umræðu um eitt skipaafgreiðslufyrirtæki í Sundahöfn með aðkomu Eimskips og Samskipa.[5167]

9819. Á árinu 2009 voru einnig áframhaldandi viðræður milli Samskipa og Eimskips varðandi skipaafgreiðsluna í Mjóeyrarhöfn. Þann 8. júlí 2009 spurði (E)frkvstj-innanl (E)svæðisstj1 hvort hann ætti afrit af drögum að hafnarvinnusamningi við Samskip. Sagði (E)frkvstj-innanl að Eimskip og Samskip þyrftu að *„ganga frá með formlegum hætti"* og spurði (E)svæðisstj1 hvort hann hafi *„hækkað eitthvað verðin á þá"*.[5168] Daginn eftir sendi (E)frkvstj-innanl annan tölvupóst til (E)svæðisstj1. Meðfylgjandi tölvupóstinum var samanburður á verðum í samningi Eimskips og Samskipa vegna hafnarþjónustunnar frá september 2007 og þeim verðum sem átti að leggja til grundvallar í júlí 2009.[5169]

9820. Tölvupóstur sem (E)frkvstj-innanl sendi til (S)forstö-flutnstj 14. ágúst 2009 er einnig til marks um að umrætt ólögmætt samstarf hafi hafist á árinu 2007 og að áframhaldandi framkvæmd samráðs í Mjóeyrarhöfn hafi byggt á munnlegu samkomulagi Eimskips og Samskipa. Meðfylgjandi áðurnefndum tölvupósti (E)frkvstj-innanl til (S)forstö-flutnstj var skjal sem innihélt tilboð Eimskips dags. 1. ágúst 2007. Í tölvupóstinum segir:

„Það hefur víst farist fyrir hjá okkur að láta stevedoring verðin á Reyðarfirði fylgja verðlagsþróun og þau verið órbeytt [svo] *allan tímann eða frá 2007.*

Á þessu tímabili hafa allar forsendur varðandi verðlag breyst umtalsvert eins og þú þekkir og þarf því að endurskoða verðin. Miðað við verðlagsbreytingar frá okt 2007 til ágúst 2009 hefur Index skv okkar útreikningum hækkað um rúmlega 50%. Við förum því fram á að leiðrétta einingarverð sem þessu nemur og hækka þau um 50% frá og með 1. ágúst s.l.

Meðfylgjandi er ný verðskrá sem gildir frá 1. ágúst 2009.

Ps. Áttaði mig líka á því að við eigum eftir að ganga frá skriflegum þjónustusamningi."[5170]

9821. Í kjölfar þessara samskipta (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj var unnið að gerð skriflegs samnings milli fyrirtækjanna um samstarf í Mjóeyrarhöfn. Unnið var að gerð samningsins 1. september 2009 en sama dag hittust (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj á fundi.[5171] Einnig voru samskipti milli (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv dagana á undan, þ.e. 27. og 28. ágúst 2009. Sömu fyrrnefndu stjórnendur Eimskips og Samskipa hittust aftur þann 11. september 2009.[5172]

[5167] Afhent minnisblað frá Faxaflóahöfnum. Afhent 29.12.2016, efst bls. 2. Er þar vísað til fylgiskjals A-26 *„Skýrslu Sundahöfn: Skipulag og starfsemi"*, dags. 28.02.2011, sjá kafla VI. í skýrslunni, bls. 11-14, þar sem fjallað er um sjálfstætt fyrirtæki í losun og lestun flutningaskipa í Sundahöfn (Stevedoring). Í upphafi kaflans er vísað til samþykktar af fundi stjórnar Faxaflóahafnar frá 11.2.2011, sbr. einnig afhenta stjórnarfundargerð sama dag, fskj. nr. A25. Af þessum gögnum er ráðið og vekur athygli á að stjórn Faxaflóahafna var ekki upplýst um milligöngu Faxaflóahafna ([…]) vegna samskipta Eimskips og Samskipa umræddsþáttar NR-samráðsverkefnisins. Um afgreiðslu stjórnar Faxaflóahafnar er fullyrt í áðurnefndu afhentu minnisblaði frá hafnarstjóranum að framangreint efni skýrslunnar (Stevedoring) hefði verið tekið upp á fundi stjórnar Faxaflóahafnar árið 2011. Hugmyndin hafi ekki þótt *„álitleg og var ekki rædd frekar"*. Engin fundargerð frá þeim stjórnarfundi var aftur á móti afhent Samkeppniseftirlitinu til að staðreyna þá fullyrðingu Faxaflóahafnar, sbr. fylgiskjöl merkt A-25 (fundargerðir stjórnar Faxaflóahafnar frá 12.12.2008-24.08.2012).
[5168] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.388923.
[5169] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.389776.
[5170] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.402538.
[5171] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.196224. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.196296. Í undirrituðum samningi Eimskips og Samskipa um hafnarþjónustuna, sem var afhent Samkeppniseftirlitinu í tengslum við undanþágubeiðni fyrirtækjanna, segir í upphafi: *„This Stevedore Agreement […] is entered into on 1 September 2009"*.
[5172] Sjá yfirlit yfir samskipti í kafla 13.3.2.

9822. Þann 2. september 2009 sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til m.a. (E)svæðisstj1. Kvaðst hann hafa frétt það „*hjá Samskip*" að krani á Mjóeyrahöfn á Reyðarfirði hefði verið bilaður daginn áður.[5173]

9823. Enn var unnið að gerð samningsins 17. og 18. september 2009 en þá áttu sér stað samskipti á milli (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj. Sagðist (S)forstö-flutnstj m.a. þurfa að sjá hve mikið verð Eimskips vegna hafnarvinnunnar hefði hækkað frá október 2007.[5174] (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj hittust á fundi þann 18. september sama ár og voru í tölvupóstsamskiptum 21. september 2009.[5175]

9824. Ekki fór þó svo að fyrirtækin gengju frá skriflegum samningi sín á milli á þessum tíma. Það varð hins vegar að veruleika á árinu 2010.

19.4. El Bravo – Engin vandamál hjá Eimskip

9825. Fram á árið 2010 sinntu Samskip álútflutningi fyrir Alcoa til Rotterdam (á Leið 2) með skipi sem var með krana. Þýddi það að Samskip voru ekki háð Eimskip um lestun á skipinu á Reyðarfirði. Ef Eimskip hefði kosið að hætta að lesta/losa skip Samskipa s.s. vegna flutninga fyrir aðra aðila en Alcoa hefðu Samskip getað lestað/losað það sjálf með krana skipsins. Samskip höfðu hins vegar frá árinu 2007 átt í samstarfi við Eimskip um skipaafgreiðslu á Reyðarfirði eins og að framan greinir.

9826. Gögn málsins sýna að leigusamningur Samskipa á skipinu sem sigldi á Leið 2 rann út í apríl 2010 og Samskip hafi vegna þess hafið leit að öðru skipi. Í glærum (S)forstj frá febrúar 2010 var lagt til grundvallar að skip fyrirtækisins í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi yrðu áfram með krana.[5176] Breyting varð á þessu í apríl 2010 þegar Samskip hófu notkun á kranalausu skipi. Bauðst fyrirtækinu tiltekið skip (El Bravo) á hagstæðu verði en það var hins vegar kranalaust. Þetta þýddi að Samskip yrðu með El Bravo algjörlega háð Eimskip um lestun og losun á Reyðarfirði.

9827. Í apríl 2010 unnu Samskip þannig að því að taka í notkun nýtt skip. Að beiðni (S)forstj sendi (S)forstö-flutnstj honum þann 6. apríl 2010 minnisblað um hið nýja skip, El Bravo.[5177] Í því kemur fram:

> *„El Bravo*[5178]
>
> *Skipið er nú í leigu hjá fyrirtækinu Delphis, NV, í Belgiu sem tók skipið á leigu árið 2006 til 5 ára. […]*
>
> *Samkomulag hefur náðst milli Samskipa og Delphis um leigu á skipinu (með samþykki stjórnar) frá 17/18 april til þriggja mánaða og mögulega framlengingu að vali Samskipa til loka febrúar 2011. Leiguverð fyrstu þrjá mánuði er USD 6000,- og ef framlenging er nýtt að þá yrði leigu verð USD 5250,- allt leigutímabilið.*
>
> *Skipinu er ætlað að þjóna áætlunar siglingum milli Reyðarfjarðar – Kollafjarðar – Rotterdam og Immingham. Það er að þjónusta Alcoa, útfutning* [svo] *á álafurðum, með viðkomu í Kollafirði í Færeyjum. Á Reyðarfirði er skipið lestað og losað með landkrana sem er í eigu Eimskips, en fram að þessu hafa skip á þessari áætlunarleið verið með krana og þeir notaðir svo til eingöngu í Kollafirði. Með tilkomu El*

[5173] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.413168.
[5174] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.422107.
[5175] Fundur fyrirtækjanna fór fram þann 18.09.2009, sbr. afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.422716.
[5176] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.710469.
[5177] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.732545.
[5178] Á eftirfarandi slóð: http://fragtskip.123.is/blog/yearmonth/2010/09/, er að finna færslu frá 16. september 2010 þar sem kemur fram að EL Bravo sé nýjasta skipið í „*íslenska ? leiguskipaflotanum*". Samskip hafi tekið það á leigu: „*El Bravo siglir á áætlunni Reyðarfjörður; Kollafjöður; Rotterdam og Immingham (annarri hverri ferð) ferðin tekur 10 daga og fer skipið 3 ferðir í mánuði aðal flutningurinn er ál frá Reyðaráli, útflutningur á fiski frá Kollafirði og tilfallandi innflutingur til austfjarðar.*"

Bravo sem er kranalaust er ætlunin sú að lesta/losa skipið með „reach stacker" lyftara og þar sem gámamagn er ekki meira en það að það komist á yrstu raðir skipsins á þilfari.

Hugsanlegt er að þörf verði á að fjárfesta í öflugri lyftara, en er nú í Kollafirði til að annast þessa lestun og losun. Ætlunin er að fá reynslu á það á næstu vikum."

9828. Síðar sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)starfsm og (S)stjórnarm-fjármstj og gerði grein fyrir El Bravo: *„Við erum komnir með áhugaverðan valkost fyrir Akrafell/Hvassafell, en þau skip hafa nú verið seld til Tyrklands, og ekki áhugi hjá nýjum eigendum að leigja okkur nema á verðum sem eru að okkar mati talsvert yfir markaði. Við skiluðum Hvassafellinu í febrúar - og munum nú skila Akrafellinu seinnipartinn í apríl. […] Verð er lægra en upphafleg áætlun hafði gert ráð fyrir - og teljum við að um farsæla lausn sé að ræða*."[5179]

9829. Dagana 11. og 12. apríl 2010 sendi (S)forstj tölvupósta sem vörðuðu m.a. Eimskip, skip/siglingakerfi og El Bravo:

- (S)forstj sendi tölvupóst til sjálfs síns þann 11. apríl 2010 sem bar heitið *„skipamál"* og í honum sagði:

  „ath

  […]

  -verður færeyjar vandamál?

  -samningur við Eimskip? aðrar hindranir?"[5180]

- Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og í honum sagði:

  „finnum okkur tíma til að ræða almennt El Bravo, næstu skref og neðangreinda punkta..

  Pilotage:

  -útfæra hvernig við munum vinna að hverri höfn, og stilla upp markmiðum og fara yfir með samstarfsaðila

  Markaðsverð skipa:

  -hvað ætti að vera eðlilegt verð fyrir skip í þessa „trade" mv heimsmarkaðinn

  Vandamál:

  -færeyjar? takmarkar magn? fjárfesting í reach stacker?

  -samningur við Eimskip á RFJ?

  -aðrar hindranir?

  […]"[5181]

[5179] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.732658.
[5180] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.734674.
[5181] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.734867.

9830. (S)frkvstj-millilandasv framsendi framangreindan tölvupóst til (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-skiparek og bað þá um að *„vinna í þessum málum"*. Lagði hann fyrir (S)forstö-flutnstj að annast verkefnið *„Færeyjar og samning við EÍ v/RFJ."*[5182] Líta ber til þess að í ágúst og september 2009 hafði (S)forstö-flutnstj átt í samskiptum við (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1 vegna samráðs fyrirtækjanna varðandi skipaafgreiðslu á Reyðarfirði, sbr. kafla 19.[5183]

9831. Hér er nauðsynlegt að rifja upp eftirfarandi:

- Á árinu 2007 hófu Samskip og Eimskip umrætt samráð í Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði þar sem Eimskip sinnti skipaafgreiðslu/hafnarþjónustu fyrir Samskip.

- Eins og fram kemur í glærukynningu (E)forstj um *„Nýtt upphaf"* verkefnið frá júní 2008 átti m.a. að skoða aukið samstarf í skipaafgreiðslu. Átti m.a. að kanna *„kranalaust kerfi í Evrópu"*, þ.e. að hætta að nota skip með krönum í Evrópusiglingum og átti þessu að fylgja umtalsverður fjárhagslegur ábati. Vísað var einnig m.a. til hafnanna á Grundartanga og á Reyðafirði, sbr. kafla 19.2.

- Í fundargerð vegna fundar framkvæmdastjórnar Samskipa þann 7. janúar 2009 var undir liðnum *„Verk í vinnslu"* eftirfarandi tilgreint; *„landkranar, samstarf við EI* [Eimskip]", sbr. kafla 19.3.

- Í maí 2009 vann Eimskip áfram að hugmyndum um aukið samráð í skipaafgreiðslu, sbr. skjal sem (E)frkvstj-innanl fékk sent í tengslum við stjórnendafund hjá Eimskip, sbr. hér að framan. Þar var verkefnið *„Taka yfir skipaafgreiðslu fyrir Samskip. 200 millj."* á lista yfir *„Stefnumótandi skipulagsverkefni"* í möppunni *„hugmyndir"*. Af þessu má ráða að áætlanir *„Nýtt upphaf"* verkefnisins um skipaafgreiðslu voru enn til umfjöllunar á vormánuðum 2009 á stjórnendafundi Eimskips. Var hugmyndin skilgreind sem lykilhugmynd sem af orðanna hljóðan gefur henni ákveðið vægi og bendir til þess að vinna hafi átt frekar í framkvæmd aukins samráðs með Samskipum að þessu leyti.

9832. Framangreint sýnir að Samskip könnuðu það að taka í notkun nýtt kranalaust skip í siglingum á Leið 2 og var sú ráðstöfun metin hagstæð fyrir fyrirtækið. Þetta þýddi hins vegar að Samskip voru algjörlega háð Eimskip um lestun og losun á Reyðarfirði. Því var rökrétt að (S)forstj hafi velt því fyrir sér hvort einhver *„vandamál"* eða *„hindranir"* gætu komið upp í tengslum við samstarfið við Eimskip á Reyðarfirði.

9833. Samskip hafna framangreindu í athugasemdum við AII. Heldur fyrirtækið því fram að Samskip hafi verið háð Eimskip um lestun og losun jafnvel þótt skip fyrirtækisins hefði verið með krana. Alcoa hafi verið með samning við Eimskip um þjónustu á gámum sem tilheyrðu þeim, og hvað varðar eigin flutninga Samskipa hefði það haft veruleg áhrif á siglingaáætlun Samskipa og þjónustuna við Alcoa, auk þess sem ekki væri talið fýsilegt að Samskip myndi sjá um lestun á þeim gámum með skipskrana á sama tíma og landkrani væri að störfum vegna öryggissjónarmiða.

9834. Líkt og nánar greinir í kafla 30 breytir framangreint ekki mati Samkeppniseftirlitsins á atvikum málsins.

9835. Hafa ber í huga að samstarf Samskipa og Eimskips í Mjóeyrarhöfn fór gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun í kafla 5.12 óháð því hvort Samskipum hafi verið nauðsynlegt að semja við Eimskip eður ei. Væri samstarfið nauðsynlegt gátu fyrirtækin óskað eftir undanþágu fyrir samstarfinu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Þangað til slík undanþága væri fengin var samstarfið því ólögmætt.

9836. Þá hafa Samskip ekki útskýrt af hverju fyrirtækið hafi ekki talið nauðsynlegt að ganga frá skriflegum samningi við Eimskip um hafnarþjónustu fyrr en ákveðið var að taka kranalaust skip í notkun. Jafnframt

[5182] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[5183] […] átti einnig önnur samskipti við stjórnendur hjá Eimskip. Þann 31. október 2008 greindi hann samstarfsmanni sínum frá að hann væri í matarboði með einum af yfirmönnum Eimskips: Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].

hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn sem styðja það að ekki hafi verið hægt að nýta skipskranana til losunar/lestunar á Reyðarfirði. Þrátt fyrir að fyrirtækið hafi talið upp atriði sem það telur mæla gegn því breytir það sem fyrr segir engu um lögmæti samstarfs Samskipa og Eimskips í Mjóeyrarhöfn.

19.5. Samningur um skipaafgreiðslu endurnýjaður í júní 2010

9837. Sem fyrr segir óskaði (S)frkvstj-millilandasv eftir því að (S)forstö-flutnstj myndi snúa sér til Eimskips.

9838. Þann 20. apríl 2010 sendi (S)forstö-flutnstj drög að skriflegum samningi um skipaafgreiðslu í Reyðarfirði í tölvupósti til (E)frkvstj-innanl.[5184] (S)forstö-flutnstj spurði fregna frá (E)frkvstj-innanl í öðrum tölvupósti 10. maí 2010.[5185] (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj áttu í frekari tölvupóstsamskiptum vegna samningsins dagana 21.-25. maí 2010.[5186] (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj hittust á fundi 31. maí 2010 til þess að skrifa undir samning.[5187] Nýr samningur fyrirtækjanna um hafnarvinnu tók gildi 1. júní 2010 og átti að gilda til 31. mars 2012.[5188]

9839. Engin *„vandamál"* eða *„hindranir"* komu upp hjá Eimskip vegna El Bravo enda var þessi breyting hjá Samskipum í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Þetta má sjá af tölvupósti sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj 3. júní 2010. Þar segir:

9840. *„**El Bravo** Búið að skrifa undir samning við EÍ vegna lestunar og losunar El Bravo á Reyðarfirði út samningstíma EÍ sem er til 03.2012 - Erindi til Samkeppnisstofunar vegna þessa samnings fer út í dag en samningurinn gildir nema Samkeppnistofnun felli hann úr gildi sem við reiknum nú alls ekki með."*[5189]

9841. Undanþágubeiðnin barst Samkeppniseftirlitinu í júlí 2010. Hér ber að árétta að Eimskip og Samskipum var ekki veitt undanþága frá banni 10. gr. samkeppnislaga. Þrátt fyrir það héldu Eimskip og Samskip þessu ólögmæta samstarfi áfram. Í kafla 5.12 er fjallað um framangreinda undanþágubeiðni og vísast til þess.

9842. Í framangreindum glærum (E)forstj um *„Nýtt upphaf"* verkefnið var m.a. vísað til þess að Eimskip og Samskip ætluðu að skoða *„kranalaust kerfi"* og að ábati gæti leitt af því. Áframhaldandi samstarf í Reyðarfirði sem leyfði Samskipum notkun á kranalausu skipi var þannig í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Til viðbótar ríkti samráð Samskipa og Eimskips varðandi útflutning á áli fyrir Alcoa sem fólst m.a. í því að Eimskip fluttu út hluta af því áli sem Samskip töldu falla undir samning Samskipa og Alcoa en var umfram flutningsgetu Samskipa eftir að Samskip og Eimskip höfðu takmarkað flutningsframboð á árinu 2008 með samráði sín á milli. Sýna samtímagögn mikla ánægju stjórnenda Eimskips af ábata af þeim flutningum. Eimskip höfðu því umtalsverða hagsmuni af áframhaldandi samráði í Reyðarfirði og flutningum þaðan, sbr. kafla 8, 9 og 14.36. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreindur samningur Eimskips og Samskipa frá 1. júní 2010 hafi verið liður í samráði fyrirtækjanna. Vísast einnig um þessi atvik til umfjöllunar hér á eftir.

9843. Líkt og nánar greinir í kafla 30 mótmæla Samskip því að samstarfið hafi kallað á undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga.

9844. Ekki er unnt að fallast á það. Líkt og rakið er nánar í kafla 5.12 er umfjöllun Samskipa í athugasemdum við AI og AII um undanþágubeiðnina í ósamræmi við efni hennar. Undanþágubeiðnin og viðkomandi

[5184] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.519991.
[5185] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.530099.
[5186] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.539926.
[5187] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.540166.
[5188] Bréf Samskipa og Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.06.2010, sbr. fskj. 1, *„Samningur milli Eimskips Íslands ehf. og Samskipa hf. um hafnarþjónustu, dags. 31.05.2010"*.
[5189] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.752257.

samningur bera með sér að Eimskip og Samskip hafi réttilega talið að þetta samstarf þeirra hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

9845. Ekki er unnt að lögum að bera fyrir sig mögulegar skyldur samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga til stuðnings því að samstarf markaðsráðandi fyrirtækis við keppinaut fari ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 var ekki fallist á það sjónarmið Eimskips að samstarf við Samskip í Norður-Ameríku siglingum hefði ekki farið gegn 10. gr. samkeppnislaga sökum þess að höfnum á slíku samstarfi hefði falið í sér misnotkun á markaðsráðandi stöðu Eimskips.

9846. Vegna samstarfsins hafði Eimskip ítarlegar upplýsingar um alla flutninga Samskipa sem tengdust þessari höfn. Auk þess leiddi samstarfið til tíðra samskipta stjórnenda og starfsmanna Samskipa og Eimskips. Þessi ólögmæta samvinna gerði skipafyrirtækjunum enn auðveldara fyrir að stilla saman aðgerðir fyrirtækjanna sem m.a. vörðuðu þessa höfn og mikilvæga viðskiptavini á Reyðarfirði. Með þessu var óvissu eytt. Dró þannig úr sjálfstæði keppinautanna varðandi Mjóeyrarhöfn og Alcoa, mikilvægan kaupanda á flutningsþjónustu.

19.6. Samráðið í framkvæmd á árunum 2011 - 2013

9847. Samráðið varðandi skipaafgreiðslu á Reyðarfirði hélt áfram á árunum 2011 - 2013.

9848. Í febrúar 2011 sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til Alcoa þar sem hann útskýrði fyrirkomulag hafnarvinnu Eimskips í Mjóeyrarhöfn. Í tölvupóstinum segir:

„1. Allur kostnaður við THC á Mjóeyrarhöfn vegna vinnu okkar varðandi Alcoa gáma í flutningaskipum Samskipa er innifalin [svo] í hafnarvinnusamningi milli Alcoa og Eimskips og Alcoa greiðir Eimskip fyrir þá þjónustu skv. hafnarvinnusamningi.

2. Í þeim tilvikum sem Eimskip flytur vöru út fyrir Alcoa í sínum áætlanaskipum þá er vinna við losun og lestun einnig innifalin í hafnarvinnusamningi og þess vegna rukkar Eimskip ekki Alcoa um THC sérstaklega.

3. Eimskip vinnur lestun og losun fyrir Samskip á þeim gámum sem þeir eru með varðandi inn- og útflutning og tengjast ekki flutningum þeirra fyrir Alcoa. Eimskip rukkar þannig Samskip eingöngu um THC fyrir þá gáma sem er ekki verið að flytja á vegum Alcoa. Samningur er um þessa þjónustu á milli Eimskips og Samskipa.

4. Frá upphafi hefur það verið alveg skýrt hvað við erum að vinna fyrir Alcoa undir hafnarvinnusamningi og hvað við erum að vinna fyrir Samskip sbr. lið 2-3 hér að framan. Tel einnig rétt að fram komi að Samskip komu til okkar á sínum tíma og báðu okkur um að veita þeim þjónustu varðandi þá gáma sem þeir eru með og tengjast ekki flutningum fyrir Alcoa. Vinna okkar fyrir þá hefur allan tíman verið mjög skýrt afmörkuð við þetta.“[5190]

9849. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 16. september 2011 kemur fram að Eimskip sæi um skipaafgreiðslu fyrir Samskip.[5191]

9850. Þann 14. desember 2011 framsendi (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-innanl yfirlit yfir þjónustu sem Eimskip hafði veitt Samskipum í Mjóeyrarhöfn um helgar árið 2011.[5192]

[5190] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.664908.
[5191] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.131654.
[5192] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.819534.

9851. Á fyrsta ársfjórðungi 2012 áttu sér stað tíð samskipti milli Samskipa og Eimskips m.a. varðandi ólögmætt samstarf þeirra vegna skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði.[5193] Samkomulag þeirra um skipaafgreiðslu rann út eins og áður segir 31. mars sama ár.

9852. Strax í janúar 2012 hófu Eimskip undirbúning að hækkun verðs gagnvart Samskipum vegna samstarfsins en þann 13. janúar 2012 sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)svæðisstj1 og meðfylgjandi var excel-skjal sem innihélt þróun verðlagsvísitölu vegna samnings Eimskips og Samskipa um hafnarvinnu.[5194] Síðar þennan dag sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til (S)forstö-flutnstj þar sem sama skjal var meðfylgjandi. Með tölvupóstinum fylgdi einnig annað excel-skjal sem sýndi hvaða áhrif hækkun samningsvísitölunnar hefði á þáverandi umsamið verð á milli Eimskips og Samskipa um hafnarvinnu.[5195] Tveimur dögum áður, þann 11. janúar 2012, sendi (S)forstö-millilanda fundarboð til (S)forstö-flutnstj sem bar heitið *„Samningur við EÍ á RFJ"*.[5196]

9853. Dagana 18. og 19. janúar 2012 áttu (E)frkvstj-innanl, (S)forstö-flutnstj, (E)deildstj-útfl1 og (S)forstö-útfl tölvupóstsamskipti sín á milli vegna fundar þeirra sem var haldinn hjá Eimskip 20. janúar 2012.[5197] Samtímagögn sýna einnig samskipti milli stjórnenda Eimskips og Samskipa í febrúar 2012. Þann 1. febrúar 2012 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til Alcoa í kjölfar fundar Samskipa og Alcoa daginn áður. Á þessum tíma átti Alcoa fundi með bæði Samskipum og Eimskip vegna ofgreiddra hafnargjalda.[5198] Í tölvupóstinum vísaði (S)forstö-útfl til gildandi samnings á milli Eimskips og Samskipa vegna hafnarvinnu. Í tölvupóstinum sagði þetta:

„Jafnframt mun Alcoa tjá Eimskip að þessi innflutnings THC híf kostnaður eigi að greiðast af Samskipum og að þeir skuli senda reikning á Samskip fyrir þessari þjónustu skv. gildandi samningi á milli félagana."[5199]

9854. Þá liggur fyrir að framkvæmdastjórar innanlandssviða Eimskips og Samskipa, (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, hittust á fundi þann 10. febrúar 2012.[5200]

9855. Viku síðar, þann 17. febrúar 2012, hittust (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-útfl. Verður að telja að á þeim fundi hafi a.m.k. verið fjallað um ólögmætt samstarf Eimskips og Samskipa vegna hafnarþjónustu á Reyðarfirði og vegna viðskiptanna við Alcoa.[5201] Sama dag sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj og þakkaði fyrir fundinn. Í tölvupóstinum sendi (S)forstö-útfl yfirlit yfir fjölda gáma sem Samskip höfðu flutt inn fyrir Alcoa á tímabilinu 1. júní 2011 til 31. janúar 2012.[5202] Þá sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)forstj sama dag. Í tölvupóstinum sagði (E)frkvstj-innanl frá þessum fundi Eimskips með Samskipum:

„Við (E)deildstj-útfl1 áttum fund með Samskip í dag vegna THC tvírúkkunar að beiðni Alcoa, þokkalegur fundur og í framhaldi þarf ég að fara yfir ákveðna hluti með Alcoa, hef trú á að þau mál leysist. Ekkert

[5193] Sjá yfirlit yfir samskipti í kafla 13.3.2.
[5194] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.833847.
[5195] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1109703.
[5196] Afritað fundarboð frá Samskipum. […].
[5197] Afhent tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.836664. Sjá einnig afritaða dagbókarfærslu frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.209324.
[5198] Í minnisblaði […] frá 20.01.2012 segir að *„Vegna mistaka hefur ALCOA samið bæði við Eimskip og Samskip um THC vinnu vegna gáma í útflutningi frá Mjóeyrarhöfn (fullir og tómir) með „non-metal export" aukaafurðum til Immingham og Rotterdam.* Í minnisblaðinu leggur […] til þá lausn að Samskip muni greiða Eimskip THC vegna þessa og að Eimskip muni kreditfæra Alcoa fyrir THC vegna sömu gáma. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.837343.
[5199] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1113088.
[5200] Sjá yfirlit yfir samskipti í kafla 13.3.2.
[5201] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.852549. […] og […] samþykktu. Doc. ID. 0.7.33.852748 / 0.7.33.854670.
[5202] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.855360.

kom fram hjá Samskip um að þeir væru að fara að skipta um skip, en þeir eru með samning út 2012 um útflutninginn og vilja framlengja hafnarvinnusamningnum við okkur út árið."[5203]

9856. Fyrrnefndir stjórnendur Eimskips og Samskipa, (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj hittust síðan á nýjan leik þann 24. febrúar 2012.[5204] Sama dag og fundur (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj átti sér stað sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)svæðisstj1 með minnisblaði *„sem farið var yfir með S* [Samskipum] *í morgun.*" Minnisblaðið fjallaði um viðauka við samning um hafnarvinnu milli Eimskips og Samskipa og var þar m.a. gert ráð fyrir framlengingu samningsins til 31. desember sama ár.[5205] Þá kvaðst (S)forstö-útfl hafa verið að ræða við Eimskip *„upp á síðkastið*" í tölvupósti til Alcoa, dags. 27. febrúar 2012.[5206]

9857. Minnisblað (E)frkvstj-innanl um viðauka við og framlengingu á hafnarvinnusamningnum breyttist í meðförum (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-flutnstj í mars 2012. (E)frkvstj-innanl sendi tölvupóst til (E)svæðisstj1 og (E)deildstj-útfl1 28. mars 2012 en meðfylgjandi voru drög að viðauka við samning fyrirtækjanna.[5207] Fulltrúar Samskipa og Eimskips hittust næst á tveimur fundur dagana 29. og 30. mars 2012 þar sem vænta má að efni minnisblaðsins hafi verið til umræðu.[5208]

9858. (E)frkvstj-innanl vistaði aftur skjal hjá sér 30. mars 2012 vegna endurskoðunar á þessum hluta samráðsins með Samskipum.[5209] Sama dag sendi (E)frkvstj-innanl tillögu um breytingar til (S)forstö-flutnstj hjá Samskipum og vísaði til þess sem hefði verið *„rætt í gær*" (29. mars 2012).[5210] (S)forstö-flutnstj svaraði (E)frkvstj-innanl sama dag og bað í svari sínu um breytingu á orðalagi í 2. grein samningsdraganna. Samkvæmt drögunum var greinin svohljóðandi eftir breytingar (S)forstö-flutnstj:

„Í samræmi við það sem fram kemur í undanþágubeiðni sem LOGOS sendi til Samkeppniseftirlitsins 4. júní 2010 er ítrekað að sá samningur sem hér er verið að framlengja mun eftirleiðis ekki gilda fyrir losun/lestun á neinum gámum fyrir ALCOA, enda fellur öll sú vinna undir hafnarvinnusamning sem í gildi er á milli Eimskips og ALCOA."[5211]

9859. Staðfestir þetta að unnið hafi verið, án undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga, eftir ólögmætum skriflegum hafnarvinnusamningi fyrirtækjanna frá 4. júní 2010, bæði hvað varðar hafnarvinnu Eimskips vegna einhverra flutninga Samskipa fyrir Alcoa og vegna annarra flutninga Samskipa.

9860. Gengið var frá framlengingu á samningi fyrirtækjanna á fundi (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-innanl 30. mars 2012. Samningurinn var framlengdur til 31. desember 2012.[5212] Í viðaukanum kom fram að hann væri gerður með fyrirvara um samþykki Samkeppniseftirlitsins á bæði undanþágubeiðninni sem send var eftirlitinu 2010 og undanþágubeiðni sem til stóð að senda eftirlitinu vegna viðaukans. Sýnir framangreint að Samskip og Eimskip voru meðvituð um að þau áttu í samstarfi sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga án þess að vera búin að fá undanþágu skv. þágildandi 15. gr. laganna.

[5203] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.855554.
[5204] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1117758. […] samþykkti fundarboðið. Doc. ID. 0.7.33.858368. […] sendi einnig tölvupóst um að honum myndi seinka. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1118047.
[5205] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.859008.
[5206] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1118217.
[5207] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.885788 /0.7.33.889695 / 0.7.33.890274.
[5208] Í tölvupósti […] til […] dags. 29. mars sagði […] að hann og […] væru að fara að hitta Samskip sama dag kl. 13:00. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.887713. Sama dag var færsla í dagbók […] með heitinu „[…]". Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.211427. Þá sagðist […] ætla að „kíkja" á […] kl. 15:30 þann 30. mars 2012. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.889807.
[5209] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.130492.
[5210] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.889651.
[5211] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.889956. Í svari […] til […] sagði […] breytingu […] vera óþarfa *„þar sem Eimskip er með samning við ALCOA um hafnarvinnuna og öll híf úr/í skip vegna hennar.*"
[5212] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.890575.

9861. Samtímagögn sýna að Eimskip sendi Samskipum reikninga (nefndir „*viðkomureikningar*“ í samskiptum fyrirtækjanna) vegna hafnarvinnu í Mjóeyrarhöfn, a.m.k. frá desember 2008 til 3. júní 2013. Reikningarnir voru sendir með reglulegu millibili. Þetta má sjá á reikningum sem (E)svæðisstj1 sendi reglulega til (S)starfsm, starfsmanns Samskipa í Reyðarfirði, til samþykktar.[5213]

19.7. Samantekt

9862. Samkvæmt framangreindu er ljóst að Samskip og Eimskip áttu í ólögmætu samstarfi um skipaafgreiðslu/hafnarvinnu í Reyðarfirði frá árinu 2007 óslitið til a.m.k. júní 2013, bæði í tengslum við flutninga Samskipa fyrir Alcoa og aðra viðskiptavini fyrirtækisins.

9863. Áttu Samskip og Eimskip því þegar í ólögmætu samstarfi varðandi skipaafgreiðslu á Reyðarfirði er hið ólögmæta „*Nýtt upphaf*“ verkefnið hófst eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008. Markmiðið „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins var að auka samstarf fyrirtækjanna og tók það m.a. til skipaafgreiðslu, þ. á m. skipaafgreiðslu á Reyðarfirði (Mjóeyrarhöfn). Líkt og rakið er í kafla 11.5 hafði „*Nýtt upphaf*“ verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiddi að öll samskipti fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu, þar sem unnið var eða rætt um einstaka þætti í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu þ. á m. samskipti tengd skipaafgreiðslu á Reyðarfirði, fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga.

9864. Samkeppniseftirlitið veitti aldrei undanþágu frá bannreglu 10. gr. samkeppnislaga fyrir samstarfinu. Af framangreindri samantekt er einnig ljóst að samstarfinu fylgdu viðamikil samskipti á milli æðstu stjórnenda fyrirtækjanna í formi funda og tölvupóstsamskipta. Mikilvægt að hafa hugfast að á sama tíma og framangreindir fundir og tölvupóstsamskipti áttu sér stað höfðu fyrirtækin með sér mun víðtækara samráð að öðru leyti.

9865. Þetta ólögmæta samstarf dró úr sjálfstæði Samskipa og Eimskips sem keppinauta um flutninga til og frá Mjóeyrarhöfn. Vegna samstarfsins bjó Eimskip yfir nákvæmum upplýsingum um alla flutninga Samskipa um höfnina, en keppinautum er almennt óheimilt að miðla slíkum upplýsingum sín á milli. Er slík upplýsingamiðlun enn varhugaverðari þegar um er að ræða fákeppnismarkað. Upplýsingarnar auðvelduðu síðan fyrirtækjunum að stilla saman strengi sína þegar þau ákváðu að gera breytingar á siglingakerfum sínum á árinu 2008. Þetta samstarf keppinautanna í Mjóeyrarhöfn fór gegn 10. gr. samkeppnislaga.

9866. Hér skiptir einnig máli að í apríl 2010 gátu Samskip fengið nýtt skip til afnota til að sinna flutningum á Leið 2 (El Bravo). Þetta skip var kranalaust og töldu Samskip leiguverð á því mjög hagstætt. Notkun þess í þessa flutninga myndi því auka hagnað Samskipa. Þar sem skipið var kranalaust yrðu Samskip háð Eimskip við lestun á Reyðarfirði. Sökum þessa velti (S)forstj því upp hvort það yrðu „*vandamál*“ eða „*hindrun*“ tengd Eimskip við að taka El Bravo í notkun. Í ólögmætu samráði geta fyrirtæki ekki gengið að því sem gefnu að keppinauturinn virði það sem ákveðið hefur verið eða haldi áfram samvinnu í „góðri trú“. Undir eðlilegum kringumstæðum bar Eimskip engin skylda til þess að aðstoða Samskip og auðvelda þessum keppinaut að tryggja sér hagkvæmara skip. Þvert á móti hefði Eimskip getað séð samkeppnisleg tækifæri í þessum breytingum hjá Samskipum. Það gerði Eimskip hins vegar ekki og í maí 2010 var gerður skriflegur samningur um skipafgreiðslu á Reyðarfirði. Þannig beitti Eimskip engum „*hindrunum*“ enda höfðu bæði fyrirtækin hag af áframhaldandi samráði vegna m.a. flutninga fyrir Alcoa.

[5213] Sjá t.d. afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*HVA 846.xls*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […]. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Reikningur 1322BAY.xls*“. Viðhengi við afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip.[…] „*M/V BAY 1322*“, dags. 03.06.2013, kl. 11:43.

9867. Samkeppniseftirlitið bendir á að fleiri þættir samráðs Samskipa og Eimskips en hafnarþjónusta sem slík tengdust flutningaþjónustu fyrirtækjanna gegnum Reyðarfjörð á rannsóknartímabilinu. Rétt er að árétta þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að á seinni hluta árs 2008 hafi Samskip og Eimskip með ólögmætu samráði náð því markmiði sínu að takmarka flutningaframboð fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum. Til að gera þetta mögulegt höfðu fyrirtækin samráð í tengslum við breytingar á siglingakerfum og -áætlunum sínum og leystu sameiginlega úr viðfangsefnum sem upp komu. Sem fyrr sagði fólst m.a. í þessu að Eimskip hóf að flytja til Rotterdam hluta af því áli sem að mati Samskipa féll undir flutningasamning Samskipa og Alcoa en var umfram flutningsgetu Samskipa eftir að Samskip og Eimskip höfðu takmarkað flutningsframboð á árinu 2008 með samráði sín á milli. Þetta samráð stóð yfir samfellt fram á árið 2013. Þættir í þessu samráði tengdust sjóflutningum og gámastýringu gegnum Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði, m.a. fyrir Alcoa.[5214]

9868. Í því sambandi skal sömuleiðis bent á niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins vegna samráðs í landflutningum en það samráð er talið hafa átt sér stað m.a. á Austurlandi (þ. á m. á Reyðarfirði og nærsveitum). Varðaði það samráð ekki eingöngu landflutninga sem slíka heldur jafnframt samstarf Samskipa og Eimskips á afgreiðslustöðvum, hvers konar samráð þeirra á milli vegna búnaðar og tækja o.s.frv.

9869. Atvik tengd Reyðarfirði og Mjóeyrarhöfn eru því oft andlag í umfjöllun um samráð fyrirtækjanna, enda voru það sömu starfsmenn og stjórnendur Samskipa og Eimskips sem höfðu aðkomu og sáu um framkvæmd þessara brota (t.d. (E)frkvstj-innanl, (E)svæðisstj1, (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl). Horft er til framangreinds við heildarmat á gögnum málsins.

9870. Með bréfum, dags. annars vegar 23. janúar 2015 til Eimskips, og hins vegar þann 29. janúar 2015 til Samskipa, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir gögnum og upplýsingum frá fyrirtækjunum vegna rannsóknar málsins, sbr. 19. gr. samkeppnislaga. Undir þá upplýsingaskyldu féll m.a. afhending samninga milli þeirra fyrir tímabilið frá 2006 til janúar 2015. Þá var einnig óskað eftir afhendingu afrita af öllum samningsdrögum. Athygli vekur að hvorki Samskip né Eimskip afhentu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar um samvinnuna, fyrrgreind skrifleg samningsdrög eða tilboð frá árinu 2007 eða síðar né þær verðskrár og samningsvísitölur sem fyrirtækin unnu eftir. Var þetta til þess fallið að hamla framgangi rannsóknar Samkeppniseftirlitsins, sbr. nánari umfjöllun í kafla 23 um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga.

9871. Í áðurgreindri beiðni Eimskips og Samskipa til Samkeppniseftirlitsins um undanþágu frá 10. og 12. gr. samkeppnislaga vegna samstarfs í Mjóeyrarhöfn, dags. 4. júní 2010, er tekið fram að vegna skorts á aðstöðu hafi Samskip *„þurft að kaupa þjónustu frá Eimskip vegna lestunar og losunar þjónustu á Reyðarfirði*". Segir jafnframt að Eimskip hafi gert Samskipum verðtilboð í þjónustuna en að fyrirtækin hafi ekki lokið gerð samkomulags fyrr en 31. maí 2010. Því hafi ekki verið forsendur til að sækja um undanþágu vegna samstarfsins fyrr.[5215]

9872. Í undanþágubeiðninni voru ekki veittar upplýsingar um að fyrirtækin hefðu haft samstarf í Mjóeyrarhöfn frá árinu 2007. Þá voru ekki veittar upplýsingar um samstarf fyrirtækjanna að öðru leyti og þar með voru ekki veittar upplýsingar um *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna sem hófst í júní 2008 en einn þáttur þess samráðs tók til samstarfs í skipaafgreiðslu m.a. á Reyðarfirði. Að mati Samkeppniseftirlitsins var því undanþágubeiðnin bæði röng að efni til og gaf villandi upplýsingar um samstarf Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

[5214] Sjá m.a. kafla 11.
[5215] Afrit af undanþágubeiðni frá Eimskip og Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.06.2010. Mál nr. 1006007. Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.540166.

9873. Með sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið þann 16. júní 2021 viðurkenndi fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samfelldu samráði við Samskip á rannsóknartímabilinu. Viðurkenndi Eimskip m.a. að hafa átt í samráði við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda, um gagnkvæma leigu eða lán á gámum og með öðrum aðgerðum sem miðuðu að því að raska samkeppni í flutningsþjónustu, sbr. tl. 1.4 1. gr. sáttarinnar.

9874. Í mgr. 102-107, 603-604, 608-609 og 612-616 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 1494-1517 og 1550-1551 í athugasemdum við AII. er að finna athugasemdir Samskipa við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Sjá einnig mgr. 78-85 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022. Breyta þær athugasemdir ekki framangreindri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins, sbr. nánari umfjöllun í kafla 30.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 10

10

Kafli 20

20: Aðgerðir til að hamla samkeppni í flutningi á fiski, breytingar á siglingakerfum og tengd atvik

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

20. AÐGERÐIR TIL AÐ HAMLA SAMKEPPNI Í FLUTNINGI Á FISKI, BREYTINGAR Á SIGLINGAKERFUM OG TENGD ATVIK 1919

20.1. Aðilar á markaði í aðdraganda *„Nýtt upphaf"* verkefnisins 1919

20.2. Samskip vilja draga úr samkeppni frá BWS í byrjun júní 2008 1924

20.3. *„Nýtt upphaf"* verkefnið – Fiskur og Færeyjar 1925

20.4. Atvik fram til 2010 1926
20.4.1. Atvik tengd Færeyjum og BWS 1926
20.4.1.1. Yfirmenn Samskipa og Eimskips í Færeyjum ræða saman 1927
20.4.1.2. Dregur úr samkeppni milli Samskipa og Eimskips í Færeyjum 1928
20.4.1.3. Áhyggjur af samkeppni frá BWS 1929
20.4.1.4. Viðskiptaleyndarmál Eimskips í skjölum Samskipa – 50/50 skipting 1932
20.4.1.5. Samskip og Eimskip funda með BWS 1939
20.4.1.6. Yfirmenn Samskipa og Eimskips í Færeyjum ræða aftur saman 1947
20.4.1.7. Samkeppni frá BWS heldur áfram 1950
20.4.2. Atvik tengd Green Reefers fram til 2010 1951
20.4.2.1. Undirbúningar að samstarfi við Green Reefers hefst 1951
20.4.2.2. Samstarf við Green Reefers sagt gefa tækifæri til að halda uppi verði 1953
20.4.2.3. Halda uppi eða hækka verð á flutningum á fiski 1957
20.4.3. Atvik tengd Kloosterboer og frystigeymslurekstri fram til 2010 1958
20.4.3.1. Unnið að því að hækka verð gagnvart íslenskum viðskiptavinum 1960
20.4.3.2. Samskip funda með Kloosterboer 1961
20.4.3.3. Verðhækkun í kjölfar samskipta við Kloosterboer 1962
20.4.3.4. Samantekt 1963

20.5. Silver Green stofnað á árinu 2010 1968
20.5.1. Nánar um keppinauta Silver Green og Silver Sea 1970
20.5.2. Eimskip telur að tilkoma Silver Green hafi leitt til hærra verðs 1972
20.5.3. Upplýsingaskylda Samskipa og Eimskips áréttuð 1974
20.5.4. Samantekt 1977

20.6. Önnur atvik á árinu 2010 1978
20.6.1. Kloosterboer 1979
20.6.2. BWS og Færeyjar 1981
20.6.3. Samantekt 1996

20.7. Atvik á árinu 2011 2002
20.7.1. Fundað með Kloosterboer og Smyril Line í janúar 2011 2002
20.7.2. Fundað með BWS og Kloosterboer í janúar og febrúar 2011 2003
20.7.3. Fundað með Kloosterboer og BWS í mars og apríl 2011 2008
20.7.4. Fundað með Silver Green, Kloosterboer og BWS í maí og júní 2011 2011
20.7.5. Fundað með BWS og Smyril Line í september og nóvember 2011 2019
20.7.6. Samantekt 2027

20.8. Útboð Alcoa á árinu 2011 2033
20.8.1. Tilkynnt um útboð Alcoa 2035
20.8.2. Undirbúningur og tilboð Samskipa 2035
20.8.3. Undirbúningur og tilboð Eimskips 2039
20.8.4. Samantekt 2041

20.9. Atvik á árinu 2012 2042
20.9.1. Almennt 2042
20.9.2. Atvik í janúar 2012 2042
20.9.3. Atvik í febrúar 2012 2043
20.9.4. Atvik í mars 2012 2045
20.9.5. Atvik í apríl 2012 2046
20.9.6. Atvik í maí 2012 2047
20.9.7. Atvik í júní og júlí 2012 2049
20.9.8. Atvik í ágúst 2012 2051
20.9.9. Atvik í september 2012 2055
20.9.10. Atvik í október 2012 2066
20.9.11. Atvik í nóvember og desember 2012 2070
20.9.12. Samantekt 2073

20.10. Kloosterboer og Silver Green 2012 - 2013 2075
20.10.1. Silver Green á árunum 2012 og 2013 2075
20.10.2. Hollensk samkeppnisyfirvöld gera húsleit hjá Kloosterboer 2076
20.10.3. Eimskip og Samskip halda áfram að ræða samstarfið og samkeppnina við Kloosterboer 2077
20.10.4. Niðurstaða hollenskra samkeppnisyfirvalda um ólögmætt samráð Samskipa, Eimskips og Kloosterboer 2083
20.10.5. Samantekt 2084

20.11. Breytingar á siglingakerfum á árinu 2013 2085
20.11.1. Þróun siglingakerfa Eimskips og Samskipa fram til ársins 2013 2085
20.11.2. Atvik í janúar 2013 2088
20.11.3. Atvik í febrúar 2013 2092
20.11.4. Atvik í mars 2013 2100
20.11.5. Atvik í apríl – júní 2013 2104
20.11.6. Samantekt 2106

20. AÐGERÐIR TIL AÐ HAMLA SAMKEPPNI Í FLUTNINGI Á FISKI, BREYTINGAR Á SIGLINGAKERFUM OG TENGD ATVIK

9875. Á rannsóknartímabilinu gripu Samskip og Eimskip ítrekað til aðgerða sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni í flutningi á fiski frá Íslandi (útflutningi). Fyrirtækin gripu jafnframt til aðgerða sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni í flutningi til og frá Færeyjum og voru til þess fallnar að raska samkeppni í flutningum til og frá Íslandi, ekki síst í flutningi á fiski. Aðgerðir fyrirtækjanna tengdust breytingum á siglingakerfum þeirra.

9876. Tengt þessu er útboð Alcoa á m.a. flutningum á áli fyrirtækisins frá Reyðarfirði til Evrópu. Fór svo að Alcoa samdi við keppinaut Samskipa og Eimskips sem hóf þessa flutninga á árinu 2013. Hafði þetta mikil áhrif á m.a. siglingakerfi Samskipa. Gögn málsins sýna að frá árinu 2011 hafi Samskip verið farin að huga að mögulegum breytingum á siglingakerfi fyrirtækisins, m.a. vegna flutninga fyrir Alcoa. Var í þessu samhengi vísað til Eimskips, Thorship, BWS og Nednor. Rætt var m.a. hvort skoða ætti samvinnu við bæði Thorship og BWS í siglingum til og frá Íslandi. Vildi (S)forstj m.a. ræða við undirmenn sína um *„Alcoa, Thorship og Smyril pælingar*". Jafnframt vildi (S)forstj fara yfir ýmis málefni sem tengdust skipakosti og siglingakerfi Eimskips.

9877. Rétt er í upphafi að gefa yfirlit yfir atriði sem varða m.a. flutning á fiski, starfsemi í Færeyjum og rifja upp tiltekin atvik sem áttu sér stað áður en *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008.

20.1. Aðilar á markaði í aðdraganda *„Nýtt upphaf*" verkefnisins

9878. Í upphafi rannsóknartímabilsins voru íslenskar sjávarafurðir fluttar með áætlunarskipum Samskipa, Eimskips og með Norrænu á vegum BWS og svo með sérhæfðum frystiskipum. Þá höfðu flutningakerfi Samskipa og Eimskips hér á landi beina tengingu við Færeyjar. Áttu Samskip og Eimskip því í samkeppni hvort við annað sem og önnur fyrirtæki í flutningum frá Íslandi, milli Íslands og Færeyja og milli Færeyja og Danmerkur. Tengt þessu var frysti- og kæligeymsluþjónusta[5216] í erlendum viðkomuhöfnum.

9879. Silver Sea: Í árslok 2002 var sagt frá því opinberlega að Samskip AS,[5217] dótturfélag Samskipa í Noregi, og Silver Sea hefðu verið sameinuð. Höfðu bæði Samskip AS og Silver Sea sérhæft sig í rekstri frystiskipa. Átti eignarhlutur Samskipa í hinu sameinaða fyrirtæki, Silver Sea, að vera 40%. Í frétt Morgunblaðsins 28. desember 2002 var sagt frá þessu: *„Félögin sérhæfa sig í rekstri frystiskipa og verður sameinað félag annað tveggja markaðsleiðandi félaga í Norður-Atlantshafi, í flutningi á frystum fiskafurðum í frystiskipum. […] Helstu útflutningsmarkaðir félagsins eru Noregur, Ísland og Hjaltland og helstu innflutningsmarkaðir eru Rússland, Eystrasaltslönd og meginland Evrópu. „Við erum að efla starfsemi okkar verulega á þessum markaði með sameiningu við Silver Sea, hvort sem um er að ræða á markaðssvæðum okkar á Íslandi, Noregi, Rússlandi eða á öðrum stöðum í Evrópu,*" *segir* [(S)forstj]*, framkvæmdastjóri Sölu og rekstrarsviðs erlendrar starfsemi Samskipa. „Við verðum betur í stakk búnir til að sinna íslenska markaðnum, sem hefur verið að vaxa að undanförnu því vinnsla á uppsjávarfiski í frystingu hefur verið að aukast. Við erum nú með aðgengi að stærri skipaflota, sem mun veita okkur meiri sveigjanleika og getu til að sinna viðskiptavinum okkar betur.*"[5218]

[5216] Hér eftir nefnt í einu lagi frystigeymslur eða frystigeymsluþjónusta.
[5217] Stofnað 1997 og var með skrifstofur í Þrándheimi og Bodø, sbr. bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 8. apríl 2019.
[5218] *„Samskip AS í Noregi og Silver Sea* sameinast". Morgunblaðið, 28.12.2002. Aðgengilegt á slóð: https://timarit.is/page/3460550?iabr=on#page/n13/mode/2up/search/silver%20sea.

9880. Árið 2006 juku Samskip eignarhlut sinn í Silver Sea í 50%. Áttu Samskip fyrirtækið til helminga á móti (S)frkvstj-Silver. (S)forstj var formaður stjórnar Silver Sea en (S)frkvstj-Silver framkvæmdastjóri fyrirtækisins.

9881. Samkvæmt framansögðu önnuðust bæði Samskip og dótturfélagið Silver Sea flutning á fiski frá m.a. Íslandi.

9882. Eimskip-CTG: Árið 2004 eignaðist Eimskip meirihluta hlutafjár í norsku skipafélagi, CTG, sem sérhæfði sig í flutningi á frystum og kældum sjávarafurðum. Eimskip eignaðist síðan allt hlutafé í félaginu ári síðar.[5219] Eimskip-CTG veitti m.a. íslenskum útflytjendum á fiski þjónustu.

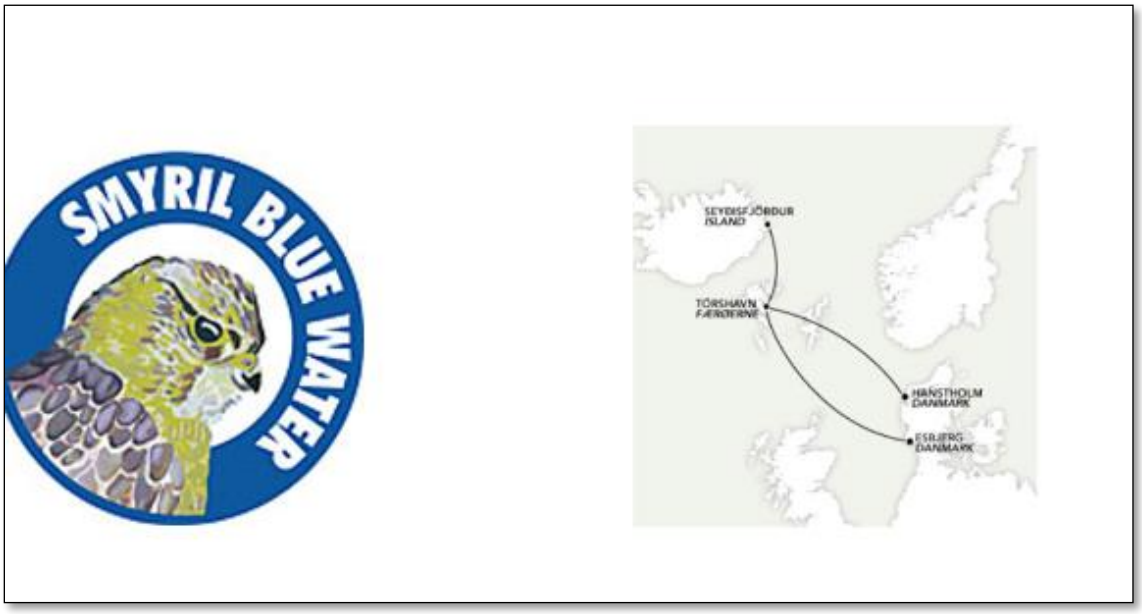
9883. Þannig önnuðust bæði Eimskip og dótturfélagið Eimskip-CTG flutning á fiski frá m.a. Íslandi.

9884. Blue Water Shipping (BWS): BWS var danskt flutningafyrirtæki sem bauð m.a. upp á vöruflutninga milli Íslands, Færeyja og Danmerkur. Í því skyni leigði BWS pláss í ferjunni Norrænu af Smyril Line. Frá árinu 2006 var sú flutningastarfsemi rekin af fyrirtækinu Smyril Blue Water (SBW) sem var alfarið í eigu BWS. Var þetta fyrirkomulag fyrir hendi allt rannsóknartímabilið.[5220] Í ákvörðun þessari er vísað til BWS og SBW í einu lagi sem BWS. Í glæru (S)forstj frá árinu 2010 var siglingakerfi BWS lýst svo:[5221]

[5219] Þann 5. október 2005 var greint frá eftirfarandi á mbl.is: *„Eimskip hefur eignast allt hlutafé í norska flutningafélaginu CTG. Í fréttatilkynningu frá félaginu segir að mikil samlegðaráhrif séu á milli félaganna en CTG sérhæfir sig í flutningum og geymslu á frystum og kældum sjávarafurðum.*" Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1041913/.

[5220] Í fréttatilkynningu, sem birtist á heimasíðu BWS 13. janúar 2015, var greint frá því hvernig háttað var vöruflutningum milli m.a. Íslands og Færeyja með ferjunni Norrænu á rannsóknartímabilinu og nýju fyrirkomulagi á árinu 2015:
„New agreement with Smyril Line
Smyril Line and Blue Water entered into cooperation for the first time in 1999 and have now agreed to go back to their old business model.
The Faroese shipping line, Smyril Line, and Danish transport company, Blue Water Shipping have since 1999 enjoyed a close cooperation covering transport and logistics between the Faroe Islands, Iceland and the rest of the world.
Due to Smyril Line's financial problems, Blue Water became involved in Smyril Line in 2005 through the establishment of a joint venture, the freight company Smyril Blue Water, which was handling the freight on „Norrøna".
In 2006, the company changed ownership to become 100% owned by Blue Water Shipping who made an agreement with Smyril Line to become in charge of the freight capacity on „Norrøna" sailing on the service between Denmark, the Faroes and Iceland.
The economy in Smyril Line is now back on track and the parties have decided to change the agreement with effect from 1. January 2015 meaning that the responsibility for the freight capacity on „Norrøna" returns to Smyril Line. Blue Water Shipping continues as partner and will provide transport and logistics services from and to „Norrøna's" Danish port of call, Hirtshals, and the rest of the world. This means that the parties have basically returned to the old cooperation which was inforce from 1999 to 2005.
In connection with the new agreement, Smyril Line takes over the present Blue Water employees as well as the office and terminal facilities in Torshavn and Seyðisfjörður whereas the two companies will share location in Reykjavik, where part of the Blue Water staff will be transferred to Smyril Line."

[5221] Sbr. glærukynning [(S)forstj] 9. febrúar 2010 í kafla 14.19.

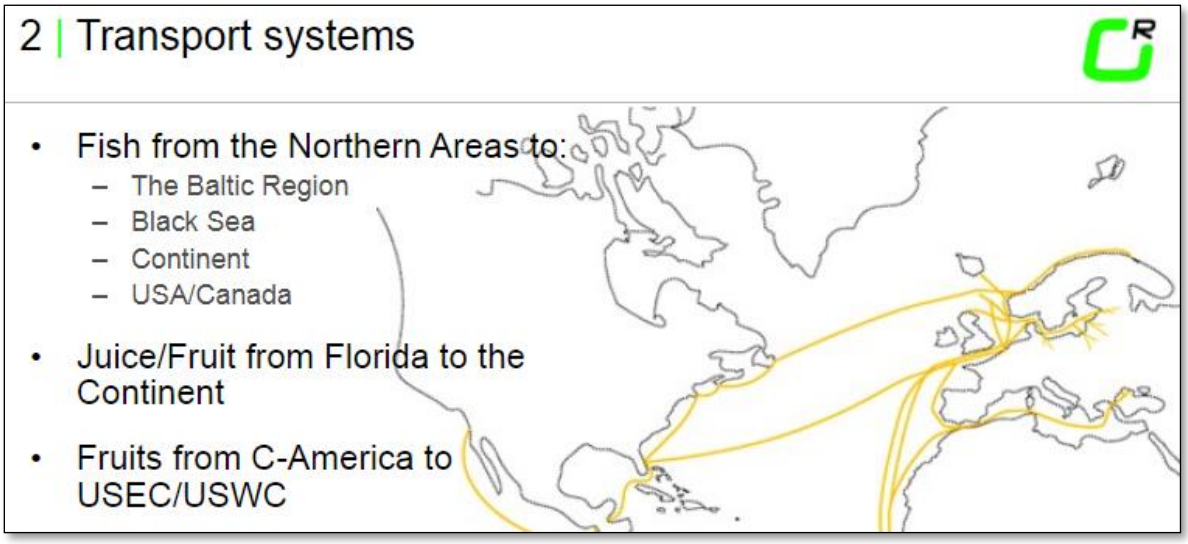


9885. Flutningaþjónusta BWS hér á landi fólst ekki síst í því að annast flutning á fiski í samkeppni við Samskip og Eimskip.[5222]

9886. Á fyrri hluta ársins 2008 samdi BWS við Eimskip um landflutninga til og frá Seyðisfirði.[5223] Á árinu 2012 samdi BWS við Samskip um landflutninga.[5224]

9887. Green Reefers: Í kafla 14.36.7 er gerð grein fyrir norska fyrirtækinu Wilson sem annaðist flutninga fyrir Alcan í Straumsvík á árunum 2008-2011. Wilson átti fyrirtækið Green Reefers sem veitti frystiskipaþjónustu og var keppinautur Eimskips, Eimskips-CTG, Samskipa og Silver Sea í útflutningi á frystum fiski m.a. frá Íslandi.[5225] Í samræmi við þetta lýsti Green Reefers siglingakerfi sínu með eftirfarandi hætti:[5226]

[5222] Hefur fyrirtækið t.d. lagt áherslu á að veita íslenskum útflytjendum á fiski þjónustu. Á heimasíðu BWS segir t.d.: „*Blue Water is also a very strong provider of transport of fish and other chilled products to and from the North Atlantic region. The dedicated staff of our local offices in Greenland and Iceland provide the very best service.*" (bws.net)
[5223] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent 23.05.2015. Samningur milli Eimskips og Smyril Blue Water P/F, dags. 26. mars 2008.
[5224] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. Samningur milli Samskipa og Blue Water Shipping ehf., dags. 15.10.2012.
[5225] Í t.d. skjali frá Samskipum eru bæði Green Reefers og Eimskip talin upp sem keppinautar í frystiflutningum, sbr. kafla 7.5.2. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 13. október 2017 er vísað til Green Reefers sem keppinauts. Til viðbótar má í dæmaskyni nefna umfjöllun á heimasíðu Samherja þar sem lýst er umfangsmiklum flutningum Green Reefer á loðnu. Voru þrjú skip frá Green Reefer notuð til þess: „*Three Norwegian tramp steamers hired by Samherji hf., have in the last few days collected products from Samherji and other collaborating companies, in harbours in the Northern and Eastern part of Iceland for export. The quantity totals just over 8.500 tons of frozen products; almost entirely capelin products. The fourth tramp steamer shipped a few days ago about 2.400 tons of capelin products from Iceland so in a short time this transport totals almost 11.000 tons. The reefer Green Frost arrived in Reyðarfjordur the day before yesterday and is being loaded about 2.300 tons of capelin products.Green Bodö collected products in Thorshöfn and Vopnafjördur last week. The ship was fully loaded in Nordfjördur this morning but it takes around 2.200 tons. Green Selje was being loaded in Akureyri yesterday and that work will finish today. The ship then sails eastbound and will be fully loaded in Nordfjördur with total 3.800 tons*." Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:
www.samherji.is/en/news/getAllItems/1/almost_11.000_tons_of_capelin_products_exported.
[5226] Sjá kynningu á eftirfarandi slóð: www.slideplayer.com/slide/10417381/.



9888. Kloosterboer: Hollenska fyrirtækið Kloosterboer annaðist m.a. sjóflutninga, flutningsmiðlun og rekstur frystigeymslna. Fram til ársins 2005 rak Kloosterboer frystigeymslur í Hollandi (m.a. í Rotterdam og Ijmuiden), Noregi (Álasundi) og Færeyjum (Kollafirði). Lagði Kloosterboer áherslu á að veita útflytjendum sjávarafurða þjónustu í samkeppni við Eimskip og Samskip. Svonefndir Kloosterboerbræður, þeir Kloosterb1 og Kloosterb4, störfuðu hjá fyrirtækinu og áttu í ítrekuðum samskiptum við Eimskip og Samskip (ekki síst þá (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv).

- Á árunum 2002-2004 átti Eimskip (m.a. (E)frkvstj-alþjsv) og Kloosterboer (m.a. Kloosterb1) í ítrekuðum samskiptum. Þessi samskipti miðuðu m.a. að því að draga úr samkeppni milli fyrirtækjanna gagnvart íslenskum útflytjendum sjávarafurða. Var m.a. rætt um skiptingu markaða eftir viðskiptavinum og unnið gegn því að nýir keppinautar gætu hafið samkeppni.[5227]

- Samskip keyptu hluta af starfsemi Kloosterboer árið 2005. Nánar tiltekið var um að ræða fyrrnefndar frystigeymslur fyrir sjávarafurðir í Hollandi, Noregi og Færeyjum. Kaupin tóku einnig til sjávarútvegstengdrar starfsemi fyrirtækjanna, þ.e. Kloosterboer Shipping og Kloosterboer International Forwarding. Í kjölfar kaupanna hóf Kloosterb1 störf hjá Samskipum.

- Eimskip keypti á árinu 2005 meirihluta hlutafjár í Daalimpex í Hollandi en fyrirtækið rak fjórar frystigeymslur og var stærsta frystigeymslufyrirtækið þar í landi. Í tilkynningu Eimskips sagði að þetta myndi styrkja stöðu fyrirtækisins í frysti- og kæliflutningum.[5228]

- Flutningaþjónusta til og frá Íslandi tók til þessarar starfsemi Eimskips og Samskipa í m.a. Hollandi (t.d. geymsla á frystum fiski, m.a. fluttum frá Íslandi og kæling á ferskvöru sem flutt var til Íslands).

- Eftir umrædd kaup á árinu 2005 áttu Eimskip/Daalimpex og Samskip/Kloosterboer í ólögmætu samráði og voru m.a. (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-frystig (sem eins og fyrr segir var þá starfsmaður Samskipa) í samskiptum út af því. Var þetta samráð fyrir hendi þegar *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008.[5229]

[5227] Sjá kafla 5.6.
[5228] *„Eimskip kaupir eitt stærsta frystigeymslufyrirtæki í Evrópu"* Morgunblaðið, dags. 31.08.2005. Sjá slóð: https://www.mbl.is/vidskipti/frettir/2005/08/31/eimskip_kaupir_eitt_staersta_frystigeymslufyrirtaek/.
[5229] Sjá t.d. kafla 5.6.4.

9889. Atvik þessa máls tengjast einnig sjóflutningum Eimskips og Samskipa til og frá Færeyjum og samkeppni við BWS í þeim flutningum. Rétt er að lýsa hér stuttlega starfsemi Eimskips og Samskipa í Færeyjum:

- Á árinu 2004 keypti Eimskip færeyska skipafélagið Faroe Ship (FS) og voru siglingakerfi þeirra sameinuð undir siglingakerfi Eimskips í janúar 2008. Um leið var tekin upp sérstök siglingaleið, Austurleið, með tveimur skipum sem sigldu milli Íslands og meginlands Evrópu með viðkomu í Færeyjum á báðum leiðum.[5230] Þannig tengdist háttsemi og aðgerðir fyrirtækisins í Færeyjum með beinum hætti flutningum til og frá Íslandi. Af hálfu Eimskips hefur komið fram að starfsemi dótturfélagsins Faroe Ship og staða þess á færeyska markaðnum hafi verið mjög áþekk starfsemi og stöðu Eimskips á hinum íslenska flutningamarkaði.[5231]

- Á árinu 2004 efldu Samskip einnig starfsemi sína í Færeyjum og hófu reglubundnar áætlunarsiglingar. Á árinu 2006 keyptu Samskip helmings hlut í færeysku flutningsmiðluninni Safari Transport og voru kaupin sögð liður í miklum uppgangi Samskipa í Færeyjum. Líkt og hjá Eimskip var siglingakerfi Samskipa tengt Íslandi og Færeyjum samþætt. Höfðu Samskip þannig viðkomu í Færeyjum á siglingaleiðinni milli Íslands, Bretlandseyja og meginlands Evrópu.[5232]

9890. Samkvæmt framansögðu voru Samskip og Eimskip keppinautar í áætlunarsiglingum til og frá Færeyjum.

9891. Samskip í Færeyjum voru hluti af Samskipum hf. og heyrði (S)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóri Samskipa í Færeyjum, undir (S)forstj. Hið sama átti við um (S)frkvstj-Færeyj sem tók við af (S)frkvstj-Færeyj í árslok 2010. Starfsemi Eimskips í Færeyjum heyrði undir (E)frkvstj-alþjsv sem var yfirmaður (E)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóra FS.

9892. Sem fyrr sagði bauð BWS upp á vöruflutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum. Var BWS því keppinautur Samskipa og Eimskips bæði á Íslandi og í Færeyjum. Eins og lýst verður hér á eftir var staða BWS mun sterkari í Færeyjum en á Íslandi og BWS þar með öflugri keppinautur á þeim markaði.

9893. Samkvæmt 1. mgr. 3. gr. samkeppnislaga taka lögin til athafna sem hafa eða er ætlað að hafa áhrif hér á landi. Af þessu leiðir að samráð sem er framkvæmt erlendis fellur undir 10. gr. samkeppnislaga ef það hefur eða er ætlað að hafa áhrif hér á landi. Sem fyrr segir voru siglingakerfi Samskipa og Eimskips tengd Íslandi og Færeyjum samþætt. Hið sama gilti um siglingakerfi Smyril Line/BWS. Gat samráð Samskipa og Eimskips því verið til þess fallið að hafa áhrif á samkeppni á bæði Íslandi og Færeyjum.

[5230] Sjá nánar tilkynningu frá Eimskip sem birt var í Morgunblaðinu í ágúst 2004: „*Eimskip og Faroe Ship sameinast*", dags. 18.08.2004. Mbl. Aðgengilegt á slóð: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/813955/.

[5231] Í skráningarlýsingu Eimskips frá október 2012 segir um starfsemi fyrirtækisins í Færeyjum: *„P/F Faroe Ship was founded in 1919 and is the oldest and largest transportation company in the Faroe Islands. The company was acquired by Eimskip in 2004. P/F Faroe Ship has taken a leading position in the Faroese transport market with the import and export demand in the Faroe Islands similar to the one in Iceland. P/F Faroe Ship has a similar set-up as Eimskip Ísland ehf., running stevedoring, terminal operation, warehousing, a chilled and cold storage, trucking and distribution, as well as taking care of Eimskip's agency and related services in the Faroe Islands. Eimskip's vessels are registered with P/F Faroe Ship. Sp/f Fossar, which is a wholly owned subsidiary of P/F Faroe Ship, that operates most of the vessels owned by the Company.*" Aðgengilegt á slóð: https://www.eimskip.com/media/1443/prospectus-eimskipaf%C3%A9lag-%C3%ADslands-hf.pdf.

[5232] Í frétt sem birtist á mbl.is þann 11 apríl 2006 var fjallað um þessi kaup á Safari Transport og starfsemi Samskipa í Færeyjum lýst: *„Haft er eftir* […]*, forstjóra Samskipa, í tilkynningu frá félaginu, að Safari Transport sé leiðandi flutningsmiðlun með sex starfsmenn. Viðskiptin séu liður í því að styrkja enn frekar markaðsstöðu Samskipa í Færeyjum og efla þjónustuna þar almennt. Samskip hófu siglingar að nýju til og frá Færeyjum fyrir um tveimur árum. Segir í tilkynningunni að mikill uppgangur hafi einkennt starfsemina og að stjórnendur Samskipa stefni að því að ná sömu markaðshlutdeild í Færeyjum og á Íslandi. Samskip hafa viðkomu í Færeyjum tvisvar í viku, í Þórshöfn og Klakksvík, á siglingaleiðinni milli Íslands, Bretlandseyja og meginlands Evrópu. Starfsmenn Samskipa í Færeyjum voru níu talsins en verða eftir þessi fyrirhuguðu kaup á Safari Transport orðnir 15.*" https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1076718/.

20.2. Samskip vilja draga úr samkeppni frá BWS í byrjun júní 2008

9894. Skömmu áður en (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform funduðu 6. júní 2008 ráðgerðu Samskip ólögmætt samráð við BWS.

9895. Samtímagögn sýna að 2. júní 2008 sendi (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóri Jóna, tölvupóst til (S)frkvstj-Skand, yfirmanns Skandinavíuskrifstofu Samskipa, þar sem hann spurði hvort (S)frkvstj-Skand hefði hitt nánar tiltekna starfsmenn Icetransport, sem var keppinautur Jóna, í Kaupmannahöfn.

9896. Í svari (S)frkvstj-Skand kom fram að hann hefði síðast hitt Icetransport fyrir um ári síðan. (S)frkvstj-Jóna kvað þá Icetransport hafa greint sér frá því að fyrirtækið ætlaði hugsanlega að hitta (S)frkvstj-Skand á sama tíma og þeir hittu BWS. Spurði (S)frkvstj-Jóna hvort (S)starfsm, yfirmaður á skrifstofu Samskipa í Árósum í Danmörku, hefði sent BWS upplýsingar um verð („*rates*").

9897. (S)frkvstj-Skand framsendi þennan tölvupóst (S)frkvstj-Jóna til (S)starfsm sem svaraði daginn eftir með tölvupósti til (S)frkvstj-Jóna, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Skand. Í tölvupósti (S)starfsm kemur fram að BWS hafi óskað eftir tilboði í flutninga til Íslands fyrir BWS og Icetransport, þ.e. umboðsaðila BWS á Íslandi. Upplýsti hann um fyrirhugaðan fund með BWS þar sem hann kvaðst ætla að semja við BWS um flutningana og gera þar að auki eftirfarandi munnlegan samning við fyrirtækið:

> „*I have a meeting with* […] *@BWS to make the deal. It is my plan to make a verbal agreement with them not to touch our existing clients in Samskip or Jonar Transport- we need to focus on Eimskip clients.*"[5233]

9898. (S)frkvstj-Jóna framsendi þennan tölvupóst til (S)forstj.[5234] Gerði (S)forstj engar athugasemdir við þessi áform (S)starfsm, að gera samning við BWS, keppinaut Samskipa, um að láta viðskiptavini Samskipa og Jóna í friði. Þrátt fyrir að samningur af þeim toga sem (S)starfsm hugðist gera við BWS fæli í sér augljóst og alvarlegt brot á 10. gr. samkeppnislaga sá (S)forstj enga ástæða til að stöðva eða reyna að koma í veg fyrir áform (S)starfsm sem var sem fyrr segir yfirmaður á skrifstofu Samskipa í Árósum. Er það til marks um afstöðu Samskipa til slíkra samninga.

9899. Þann 6. júní 2008 sendi (S)starfsm tölvupóst til BWS með heitinu „*Fw: Island eksport*" (afrit til m.a. (S)forstö-innfl1). Vísaði (S)starfsm til fundar með BWS 4. júní 2008 og staðfesti verðtilboð sem Samskip höfðu gefið á fundinum í samræmi við umræður á honum („*I hereby state the rates - on prepaid terms – according to our agenda in above meeting*"). Kvað (S)starfsm Samskip hlakka til góðs samstarfs við BWS.[5235]

9900. Framangreind samtímagögn sýna að (S)frkvstj-Jóna átti í samskiptum við keppinautinn Icetransport. Jafnframt sýna þessi gögn að Samskip og BWS hittust á fundi 4. júní 2008 og náðu saman um umræddа flutninga til Íslands. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa ekki fundist gögn sem benda til að (S)starfsm hafi hætt við þá ráðagerð að gera munnlegt samkomulag við BWS en það miðaði sem áður segir að því að raska samkeppni. Við rannsóknina hafa heldur ekki fundist nein gögn sem benda til að BWS hafi hafnað gerð slíks samkomulags. Samskip halda því fram að ekkert samkomulag hafi verið gert en leggja ekki fram nein gögn því til stuðnings.[5236] Hvað sem því líður er ljóst að vilji Samskipa stóð til að draga með ólögmætum hætti úr samkeppni frá BWS. Eins og lýst verður gripu Samskip síðan til frekari aðgerða sem höfðu hið sama að markmiði.

[5233] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.636538.
[5234] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.483567.
[5235] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […] til Blue Water Shipping, afrit til m.a. […]. „*Fw: Island eksport*", dags. 06.06.2008, kl. 10:16. Doc. ID. 0.7.33.639471.
[5236] Mgr. 1497 í athugasemdum Samskipa við AI.

9901. Tölvupóstur (S)starfsm frá 2. júní 2008 var sendur áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst og gefur til kynna vilja Samskipa til að eiga samráði við BWS í því skyni að draga úr samkeppni frá fyrirtækinu og keppa fremur við Eimskip. Samræmist þetta þeirri „*herferð*" eða „*markaðssókn*" sem Samskip höfðu til skoðunar að grípa til gagnvart Eimskip allt fram til fundar (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008, sbr. m.a. kafla 6.7.6. Eftir fundinn var aftur á móti hætt við öll slík áform um aukna samkeppni gagnvart Eimskip.

20.3. „*Nýtt upphaf*" verkefnið – Fiskur og Færeyjar

9902. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði „*Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Einn verkþáttur í verkefninu tók til aukins samstarfs fyrirtækjanna í sjóflutningum, sbr. glærukynningu (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv frá 8. og 9. júní 2008. Þar kom fram að skoða ætti sameiginlega siglingakerfi fyrirtækjanna til annarra Evrópuríkja. Var í því sambandi vísað til m.a. „*skiptingar á erlendum höfnum*" og „*fækkun*[ar] */smækkun*[ar] *skipa*". Sem áður segir voru áætlunarsiglingar með viðkomu í Færeyjum hluti af siglingakerfum Samskipa og Eimskips.

9903. Í glærukynningunni vegna „*Nýtt upphaf*" verkefnisins er m.a. fjallað um verkþætti sem varða flutninga tengdum fiski. Er þar lýst mögulegu umfangsmiklu samstarfi milli Samskipa og Eimskips og m.a. vísað til Silver Sea, Eimskip-CTG, nýs sameiginlegs fyrirtækis á sviði frystiskipaþjónustu og nýs sameiginlegs fyrirtækis á sviði frystiflutningsmiðlunar. Jafnframt er vísað til Kloosterboer, Daalimpex, „*heildarkerfi*[s] *í short sea*", frystigeymslna í Noregi og að skoða eigi sameiginlega siglingakerfi Eimskips og Samskipa til annarra Evrópuríkja.

9904. Varðandi Kloosterboer og Daalimpex ber einnig að hafa í huga að samhliða undirbúningi og tilurð „*Nýtt upphaf*" verkefnisins átti eftirfarandi sér stað í júní 2008:

- (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv áttu í samskiptum við Kloosterboerfjölskylduna sem rak enn flutninga- og frystigeymslustarfsemi þrátt fyrir að hafa selt hluta hennar til Samskipa. Í þessum samskiptum var líkt og áður rætt um samkeppnishömlur auk þess sem fjallað var um mögulega yfirtöku Kloosteboerfjölskyldunnar á Daalimpex.
- (S)forstj átti í viðræðum við Kloosteboerfjölskylduna um endurkaup hennar á frystigeymslum Samskipa í Rotterdam og Ijmuiden í Hollandi.[5237]

9905. Eftir að „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst gripu Samskip og Eimskip til margvíslegra aðgerða sem voru til þess fallnar að hafa skaðleg áhrif á samkeppni í þjónustu við útflytjendur á sjávarafurðum og í Færeyjum. Verður hér fyrst vikið að aðgerðum á síðari hluta ársins 2008 og fram til ársins 2010. Í upphafi er gagnlegt að gefa yfirlit yfir það sem samtímagögn sýna:

- Samskip og Eimskip höfðu með sér samstarf um samnýtingu flutningakerfa milli Íslands og Færeyja.
- Rætt var um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í Færeyjum – Ítrekuð samskipti áttu sér stað milli (S)frkvstj-Færeyj og (E)frkvstj-Færeyj, yfirmanna fyrirtækjanna í Færeyjum.
- Samskip og Eimskip áttu í ítrekuðum samskiptum við BWS sem höfðu það m.a. að markmiði að draga úr samkeppni frá þeim keppinaut. Af því var einkum tvenns konar ábati:
    - Dregið væri úr samkeppni í flutningi á fiski frá Íslandi.

[5237] Sjá kafla 7.5.1.

- Dregið væri úr samkeppni í sjóflutningum til og frá Færeyjum.

- Samskip/Silver Sea hófu undirbúning að samstarfi við keppinautinn Green Reefers. Samtímagögnin sýna að (S)forstj taldi slíkt samstarf meðal annars skapa möguleika á því að halda uppi verði á flutningum á frystum fiski. Samtímagögnin sýna einnig ánægju innan Eimskips með að samstarf Samskipa/Silver við Green Reefers hafi dregið úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi.

- (S)forstj var falið það viðbótarverkefni að bera ábyrgð á rekstri kæli- og frystigeymslna Samskipa í m.a. Hollandi gagnvart stjórn Samskipa Holding. Eitt af hans fyrstu verkum í því hlutverki var að stuðla að því að verð á þjónustu gagnvart íslenskum viðskiptavinum (t.d. fiskútflytjendum) yrði hækkað.

9906. Verður nú fjallað nánar um þessi atriði og fyrst vikið að atvikum sem tengjast Færeyjum og BWS.

20.4. Atvik fram til 2010

20.4.1. Atvik tengd Færeyjum og BWS

9907. *„Nýtt upphaf"* verkefnið fól meðal annars í sér samráð Samskipa og Eimskips í tengslum við takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa. Samtímagögn sýna að það tók m.a. til aukins samstarfs fyrirtækjanna vegna Færeyja. Annars vegar um samnýtingu flutningakerfa milli Íslands og Færeyja. Hins vegar athugun á mögulegu auknu samstarfi fyrirtækjanna í Færeyjum.

9908. Með takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingakerfa á seinni hluta árs 2008 misstu bæði Samskip og Eimskip tengingu í siglingaleiðum sínum milli Íslands og Færeyja.[5238] Samtímagögn frá ágúst fram í október 2008 sýna ítrekuð samskipti fyrirtækjanna vegna þessa og samvinnu lykilstjórnenda þeirra vegna samnýtingar flutningakerfa milli Íslands og Færeyja.

9909. Þann 20. október 2008 lýsti (S)forstj því yfir að Samskip væru um það bil að ljúka samningum við m.a. Eimskip, sbr. kafla 9.3. Sama dag sendi (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf drög að hinu *„útvíkkaða neyðarsamkomulagi"* sem var *„almennur slot sharing samningur"* milli fyrirtækjanna, sbr. kafla 9.12.2.1. Ljóst er af samskiptum fyrirtækjanna og efni samningsins að hann tók m.a. til slotsamstarfs Samskipa og Eimskips vegna Færeyja, sbr. kafla 9.12.2.

9910. Samtímagögn sýna að í lok október 2008 hafði slotsamstarfi Samskipa og Eimskips milli Reykjavíkur og Færeyja verið hrint í framkvæmd, sbr. tölvupóstsamskipti 27. og 28. október 2008 og umfjöllun í kafla 9.12.2. Vegna flutninga milli Íslands og Færeyja ber að hafa í huga að árið 2008 og áfram var einnig í gildi milli Samskipa og Eimskips ólögmætur samningur sjóflutninga milli Íslands og Evrópu, þ.e. hið svokallaða *„neyðarsamkomulag"* frá árinu 2001. Sá samningur fyrirtækjanna tók til flutninga tengdum Færeyjum en þessi samningur var síðan í desember 2010 endurnýjaður með víðtækara gildissviði, sbr. kafla 14.33.14.

9911. Hér ber sömuleiðis að hafa í huga að 2. nóvember 2008 sendi (S)forstj sjálfum sér minnislista þar sem stóð á m.a.: *„Eimskip–nýir samningar"*. Þessi tilvísun til samninga í fleirtölu vísaði til margra samninga við Eimskip sem voru þegar komnir á eða í vinnslu í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Samstarf í flutningum vegna Færeyja féll þar undir. Þar að auki ræddi (S)forstj við yfirmann Samskipa í Færeyjum um aukið samstarf við Eimskip. Verður vikið að því í næsta undirkafla.

[5238] Í ágúst 2008 voru viðkomur Austurleiðar Eimskips á Íslandi felldar niður. Það þrengdi að möguleikum Eimskips til að sinna flutningum milli Íslands og Færeyja og áfram til Bretlands og meginlands Evrópu (aðallega flutning á fiski). Í nóvember 2008 felldu Samskip niður viðkomur á Suðvesturlandi á Leið 2. Eftir þessa breytingu voru því engir sjóflutningar á vegum Samskipa frá Suðvesturlandi (Reykjavík) til Færeyja í áætlunarkerfinu.

9912. Hvorki við þá upplýsingagjöf sem átti sér stað á árinu 2013 né þá upplýsingagjöf sem átti sér stað síðar við rannsókn Samkeppniseftirlitsins var upplýst um samskipti eða samstarf vegna flutninga milli Íslands og Færeyja. Þegar teknar voru skýrslur af (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu í maí 2018 voru þeir m.a. spurðir út í samstarf Samskipa og Eimskips vegna flutninga tengdum Færeyjum eftir breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008:

- (S)forstj sagðist ekki þekkja þetta og vísaði til þess sem bar ábyrgð á flutningsstjórnun hjá Samskipum.
- (S)frkvstj-millilandasv, sem bar ábyrgð á siglingakerfi Samskipa árið 2008, tengdi samstarf vegna Færeyja við *„útvíkkað neyðarsamkomulag*" Samskipa og Eimskips en neitaði að tjá sig frekar um það.
- Svör (E)forstj voru óljós í fyrstu en síðar í skýrslunni sagðist hann ekki vita til þess að fyrirtækin hafi haft samstarf vegna flutninga tengdum Færeyjum.
- Í skýrslutöku (E)frkvstj-alþjsv kom fram hjá honum að hann hefði borið ábyrgð á framleiðslukerfi Eimskip á Norður-Atlantshafssviði, þ. á m. þjónustu í Færeyjum. Aðspurður neitaði (E)frkvstj-alþjsv því að Eimskip og Samskip hafi leitað til hvors annars um siglingar eða slotsamninga vegna Færeyja.

9913. Eins og rakið er í kafla 9.12.2.3 eru framangreindar skýringar stjórnendanna um Færeyjar afar ótrúverðugar í ljósi samtímagagna og að teknu tilliti til stöðu stjórnendanna og aðkomu þeirra að samráðinu.

20.4.1.1. Yfirmenn Samskipa og Eimskips í Færeyjum ræða saman

9914. Samtímagögn sýna að (S)forstj ræddi við (S)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóra Samskipa í Færeyjum, um möguleika á auknu samstarfi Samskipa og Eimskips í Færeyjum og að (S)frkvstj-Færeyj átti í kjölfarið í viðræðum við (E)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum.

9915. Þetta kemur fram í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj 24. nóvember 2008 með heitinu *„Eimskip*".[5239] Í tölvupóstinum lýsir (S)frkvstj-Færeyj samskiptum sínum við (E)frkvstj-Færeyj. Kemur fram að (E)frkvstj-Færeyj hafi greint (S)frkvstj-Færeyj frá því að (E)frkvstj-alþjsv hafi upplýst hana um ósk tiltekins banka um kaup á rekstri Eimskips í Færeyjum. (E)frkvstj-Færeyj greindi (S)frkvstj-Færeyj einnig frá því að í viðræðum hennar við stjórnmálamenn hafi hún upplýst að Smyril Line stæði að baki þessari ósk bankans. Ræddu þannig (E)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-Færeyj um málefni sem hefði getað haft mikil áhrif á samkeppni, þ.e. möguleg kaup Smyril Line á Eimskip í Færeyjum.

9916. Í tölvupóstinum vísaði (S)frkvstj-Færeyj einnig til viðræðna við (S)forstj um mögulegt samstarf Samskipa og Eimskips á tveimur fundum, annars vegar fundi á Íslandi (IS) og hins vegar fundi vegna áætlunargerðar. Gögn málsins sýna að (S)forstj og aðrir stjórnendur Samskipa fjölluðu m.a. um áætlanir deilda fyrirtækisins á fundi 13. nóvember 2008, sbr. kafla 10.4.5. Í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj segir:

„We discussed in IS and on our budget meeting, the potentials for synergies by doing more operations together with Eimskip and Safari are there and I have disussed [svo] *this lightly with* [(S)frkvstj-Safari] today."

9917. Sýnir þetta að eftir viðræður við (E)frkvstj-Færeyj sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (S)forstj þar sem hann vísaði til fyrri viðræðna við (S)forstj um mögulegt samstarf Samskipa og Eimskips í Færeyjum. Sagði (S)frkvstj-Færeyj að fyrir hendi væru möguleikar á hagræðingu m.a. með því að Samskip í

[5239] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.575795.

Færeyjum myndu eiga í „aukinni" samvinnu við Eimskip. Kvaðst (S)frkvstj-Færeyj sama dag hafa rætt þetta stuttlega við (S)frkvstj-Safari, framkvæmdastjóra Safari.

9918. Er því ljóst að eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst ræddu (S)forstj og (S)frkvstj-Færeyj um möguleikann á frekara samstarfi við Eimskip. Samtímagögn sýna að í kjölfarið áttu sér stað frekari samskipti milli fyrirtækjanna og að (S)frkvstj-Færeyj upplýsti (S)forstj um að forsendur væru fyrir slíku frekara samstarfi. Þá ber að árétta að í samskiptum Samskipa og Eimskips í m.a. október 2008 var rætt um aukið samstarf fyrirtækjanna vegna flutninga milli Íslands og Færeyja.

9919. Í þessu samhengi ber að hafa í huga tölvupóstana sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-MCL 11. nóvember 2008 þar sem hann taldi að takmörkuð samkeppni (e. *„limited competition"*) hér á landi gæfi færi á verðhækkunum og margskonar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Í raun benti (S)forstj á það sem í ákvörðun þessari hefur verið nefnt íslenska samráðsaðferðin sem fól í sér að bregðast við áskorunum á markaði með samstarfi við keppinauta og verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum. Þessi gögn sýna að (S)forstj hvatti eða studdi (S)frkvstj-MCL til að taka til skoðunar samstarf við keppinauta Samskipa á Írlandi og í Noregi, sbr. kafla 10.4.5. Er þetta í samræmi við framangreindar viðræður (S)forstj við (S)frkvstj-Færeyj um að taka til skoðunar aukið samstarf við Eimskip í Færeyjum.

9920. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru tilvitnuð samskipti yfirmanna Eimskips og Samskipa í Færeyjum ekki í samræmi við kröfur 10. gr. samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta. Engar athugasemdir voru gerðar af hálfu (S)forstj við þessi samskipti (S)frkvstj-Færeyj við Eimskip þrátt fyrir að í þeim væri rætt um atriði sem voru til þess fallin að draga úr óvissu á markaði.

20.4.1.2. <u>Dregur úr samkeppni milli Samskipa og Eimskips í Færeyjum</u>

9921. Í kafla 10.4.5 er lýst áætlunum Samskipa og Eimskips fyrir árið 2009 sem tóku m.a. til innflutnings til Íslands. Í þeim var lagt til grundvallar að Samskip og Eimskip myndu ekki keppa um mikilvæga viðskiptavini heldur einbeita sér að því að hækka verð. Gekk þetta eftir á árunum 2009-2012. Var þetta afleiðing af árangursríku ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips á íslenska flutningamarkaðnum.

9922. Gögn málsins sýna að haustið 2008 höfðu Samskip og Eimskip von um að ná sama árangri í Færeyjum. Hér ber að líta til þess að 3. nóvember 2008 sendi (E)frkvstj-Færeyj til m.a. (E)frkvstj-alþjsv drög að áætlun Eimskips í Færeyjum fyrir árið 2009. Þar kemur fram að í sjóflutningum hafi dregið úr samkeppni við Samskip. Aftur á móti hafi hún aukist verulega við BWS. Markaðurinn í Færeyjum hafi dregist saman en upptalið sem *„ógn"* var hörð samkeppni. Þrátt fyrir þessa ógn frá BWS var í áætlun Eimskips í Færeyjum lagt til grundvallar að halda viðskiptavinum og hækka verð:

„[…] the main focus will be the following:

[…]

Maintain current customers

Increase prices […]"[5240]

9923. Í áætlun Samskipa hf. fyrir árið 2009, sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi með til stjórnar Samskipa Holding 6. desember 2008, var jafnframt ráðgert að fyrirtækið myndi halda sömu markaðshlutdeild í sjóflutningum í Færeyjum:

[5240] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Business plan – Faroe Ship 2009 (revised).doc"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […]. *„Faroe Ship – Business Plan Reviced"*, dags. 03.11.2008, kl. 06:43. Doc. ID. 0.7.33.106692.

„It is anticipated that Samskip will maintain similar market share, both in Iceland and Faroe Island for the coming year."

9924. Samhliða þessu ætluðu Samskip líkt og hjá Eimskip að hækka verð til viðskiptavina.[5241]

9925. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samráð Samskipa og Eimskips í tengslum við *„Nýtt upphaf"* verkefnið og aukið samstarf fyrirtækjanna hafi verið forsenda þess að þau gerðu ráð fyrir óbreyttri markaðshlutdeild og að hækka verð. Af samtímagögnum verður aftur á móti ráðið að vegna aukinnar samkeppni í Færeyjum, ekki síst frá BWS, hafi fyrirtækjunum ekki tekist að koma á sama ástandi þar og hér á landi, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

9926. Að því er snertir Færeyjar hefur Eimskip staðhæft að flutningamarkaðir þar séu mjög líkir flutningamörkuðum hér á landi og að keppinautar fyrirtækisins hafi m.a. verið Samskip, BWS og Fresh Link.[5242]

9927. Hér skiptir verulegu máli að staða BWS í sjóflutningum til og frá Færeyjum var mun sterkari heldur en í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 kemur fram að markaðshlutdeild BWS á íslenska markaðnum sé 1% í bæði inn- og útflutningi, en 3% í útflutningi ef stóriðja sé ekki tekin með. Aftur á móti sé markaðshlutdeild BWS í Færeyjum mun hærri, þ.e. 35% í innflutningi og 20% í útflutningi. Samkvæmt glærunum var markaðshlutdeild Eimskips í Færeyjum 55% í inn- og útflutningi og hlutdeild Samskipa í þessum flutningum 10%, sbr. kafla 14.19. Geta BWS til þess að veita Samskipum og Eimskip samkeppni var því mun meiri í Færeyjum en á Íslandi.

9928. Hér á eftir verður gerð grein fyrir samtímagögnum Samskipa og Eimskips m.a. frá árunum 2009 og 2010 þar sem rætt er um afar harða samkeppni frá BWS. Sökum hennar þurftu Samskip og Eimskip að keppa um mikilvæga viðskiptavini í Færeyjum og gátu vegna þessa ekki hækkað verð með sama hætti og á Íslandi. Höfðu Samskip og Eimskip því mikinn hag af því að draga úr þeirri samkeppni sem BWS veitti fyrirtækjunum í Færeyjum og eiga þannig von til að koma á samskonar *„friði"* þar og ríkti á Íslandi.

9929. Sem fyrr sagði var BWS með afar litla hlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi en þjónusta fyrirtækisins hér á landi fólst ekki síst í því að annast flutning á fiski. Þrátt fyrir þessa litlu hlutdeild BWS voru Samskip og Eimskip óánægð með samkeppni frá BWS í flutningi á fiski frá Íslandi enda var hún til þess fallin að hafa áhrif á möguleika fyrirtækjanna til að hækka verð.

9930. Verður hér á eftir gerð grein fyrir samskiptum Samskipa og Eimskips við BWS sem höfðu það að markmiði að draga úr samkeppni frá BWS, bæði í Færeyjum og á Íslandi. Minni samkeppni frá BWS myndi gera Samskipum og Eimskip auðveldara en ella að ná árangri í *„Nýtt upphaf"* verkefninu.

20.4.1.3. <u>Áhyggjur af samkeppni frá BWS</u>

9931. Í gögnum Samskipa og Eimskips frá árinu 2009 koma ítrekað fram áhyggjur yfir samkeppni frá BWS. Eins og lýst verður töldu Samskip að í Færeyjum væri samkeppni við BWS gríðarmikil sem leiddi til hræðilega (e. *„awful"*) lágs verðs. Þessar áhyggjur tóku einnig til starfsemi BWS hér á landi.

9932. Þann 22. janúar 2009 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstö-útfl , (E)frkvstj-EimÍsl og (E)deildstj-útfl1 með frétt frá Færeyjum um að ferjan Norræna hygðist auka þjónustu sína og hefja

[5241] Sjá nánar kafla 10.5.4.
[5242] Í skráningarlýsingu Eimskips frá október 2012 segir: *„The business environment in the Faroe Islands is very similar to the business environment in Iceland, i.e. the export is mainly seafood products and import is a wide range of commodities. P/F Faroe Ship is the largest containerized liner operating in the Faroe Islands but its main competitors in the Faroe Islands are Smyril Blue Water P/F in trailers, Fresh Link in bulk and Samskip in container freight."*
Aðgengilegt á slóð: https://view.news.eu.nasdaq.com/view?id=b7878ddef2d29716fb026be5c0e33eb83&lang=en.

áætlunarsiglingar til Íslands í febrúar í stað apríl. Þýddi þetta að BWS gat veitt Samskipum og Eimskip aukna samkeppni. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf sagði: *„Aukin samkeppni að austan"*. (E)forstö-útfl svaraði og gaf til kynna að hann áttaði sig ekki á því af hverju BWS vildi auka sókn sína inn á íslenska markaðinn. (E)deildstj-útfl1 svaraði einnig:

„Eitt brot og þeir eru fucked

En við skulum bera virðingu fyrir samkeppni!"[5243]

9933. Ekki er fyllilega ljóst hvað (E)deildstj-útfl1 átti hér við en þessir tölvupóstar Eimskips gefa a.m.k. til kynna áhyggjur Eimskips af samkeppni frá BWS. Hér ber að líta til þess að (E)forstö-útfl var forstöðumaður útflutningsdeildar og (E)deildstj-útfl1 stjórnandi sem kom að flutningi á fiski. Þessi og önnur gögn frá Eimskip gefa til kynna að áhyggjur af samkeppni frá BWI hafi helst tengst flutningum á fiski.

9934. Í þessu samhengi er rétt að hafa í huga að í kafla 14.11.8 er m.a. gerð grein fyrir gögnum frá febrúar og mars 2009 sem sýna samskipti (S)forstj við (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-Safari (framkvæmdastjóra dótturfélags Samskipa í Færeyjum, Safari Transport). Gefa þessi gögn til kynna mun meiri samkeppni í Færeyjum en á Íslandi.

9935. Í gögnum Samskipa frá 1. apríl 2009, sbr. kafla 20.4.1.4 hér á eftir, er fjallað með nákvæmum hætti um Eimskip, m.a. starfsemi Eimskips í Færeyjum, samkeppni Eimskips við BWS og Fresh Link, flutningsgetu, siglingakerfi og skip í þjónustu Eimskips (m.a. skipið Blikur). Við mat á þessu ber fyrst að líta til samtímagagna sem varða atvik í febrúar 2009.

9936. Eins og eftirfarandi gögn Eimskips frá febrúar 2009 sýna er fjallað um sömu atriði innan fyrirtækisins og síðar er fjallað um hjá Samskipum:

- Í glærukynningu Eimskips, dags. 2. febrúar 2009, er fjallað um starfsemi fyrirtækisins í Færeyjum. Er því lýst að samkeppni sé mikil og að fyrir hendi sé *„verðstríð"* við BWS. Flutningur á laxi og öðrum ferskum fiski hafi verið mjög ábatasamur fyrir fyrirtækið. Aftur á móti hafi nýr keppinautur, Fresh Link, hafið starfsemi og markaðshlutdeild og tekjur Eimskips í Færeyjum því verulega lægri en gert hafi verið ráð fyrir í áætlun.[5244]

- Þann 11. febrúar 2009 sendi (E)forstö-viðskþróun, forstöðumaður hjá Eimskip á Íslandi, tölvupóst til starfsmanns Eimskips í Hollandi, (E)frkvstj-Holl. Í honum kemur fram að í Færeyjum skapi hin lága verðlagning BWS vandamál. (E)frkvstj-Holl svaraði og spurði m.a. hvort eitthvað væri að frétta af mögulegri breytingu á siglingakerfi Eimskips.[5245]

- Þann 13. febrúar 2009 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til m.a. (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv og bar hann heitið *„Siglingakerfi næstu mánuði"*.[5246] Í honum sagði: *„Vinsamlegast sjá meðfylgjandi glærur, sem eru unnar í framhaldi af fundi okkar í gær þar sem farið var yfir þá „möguleika" sem við sáum í framhaldi af því að „Blikur" er að renna sitt skeið þann 24/2 nk og þurfum að ákveða með hvaða hætti við þjónustum okkar viðskiptavini í framhaldinu. Þetta var niðurstaða fundarmanna, því hin kerfin eru alls ekki að virka vegna mánudaga hér og í Færeyjum vegna innflutnings, sunnudaga í Immingham vegna útflutnings frá Reykjavík, Vestmannaeyjum og Færeyjum og föstudaga í Aarhus vegna útflutnings frá Færeyjum, en þetta eru flöskuhálsarnir okkar í kerfinu. Gerum ráð fyrir að tjalda*

[5243] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.130553.
[5244] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Faroe Ship situation mapping jan08 v4.ppt"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […]. *„Faro Ship Situation mapping"*, dags. 02.02.2009, kl. 09:12. Doc. ID. 0.7.33.120251.
[5245] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […].
[5246] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.428863.

til 3ja mánaða + 3ja mánaða „option" með ódýrara skip en „Blikur" er í þjónustu við Færeyjar, hvort sem það verður það skip áfram eða minna."

- Í minnisblaði Eimskips, dags. 15. febrúar 2009, er lýst fundi (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv með dótturfélagi Eimskips, Faroe Ship (FS), í byrjun febrúar sama ár og fjallað um skipið Blikur og mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips tengdu Íslandi og Færeyjum.[5247]

- Í tölvupósti (E)deildstj-útfl1 frá 15. febrúar 2009 til (E)frkvstj-alþjsv er fjallað um atriði tengd mögulegri breytingu á siglingakerfinu: *„Hef verið að skoða þessa ferðatíma á suðurleið og fór þá að velta Færeyjar [svo] fyrir mér. Keyrði út skýrslu úr SAP (veit ekki einu sinni hvort sé rétt en amk. eru viðskiptavinir þekktir Færeyingar) og tók þá eftir því að Samskip hefur bókað, á tímabilinu 01.01.2009 – YTD, 291 t/41 Teu! Er þetta rétt?*"[5248] Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur ekki fundist svar (E)frkvstj-alþjsv við spurningu (E)deildstj-útfl1 um flutninga fyrir Samskip.

- Þann 17. febrúar 2009 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til m.a. (E)forstj, (E)forstö-útfl , (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Færeyj og (E)frkvstj-flutnkerf með heitinu *„Soutern Route vs. Eastern route – Change of schedule*". Gerði hann grein fyrir því að breyta ætti siglingakerfinu, m.a. með þeim hætti að skip á Suðurleið á leið frá Íslandi myndu koma við í Færeyjum á leiðinni til Bretlands. Ætti þetta að bæta stöðu Eimskips í flutningi á laxi frá Færeyjum. Einnig yrði gerð breyting á siglingum Blikur. Einnig kom fram að nýting á Blikur væri ekki nægjanlega góð og að verið væri að endursemja um leiguverð á því skipi. Einnig upplýsti (E)frkvstj-skiparekst að verið væri að skoða frekari breytingar á siglingakerfinu.[5249]

- Þann 22. febrúar 2009 var tilkynnt um framangreindar breytingar hjá Eimskip sem m.a. fólust í auknum viðkomum í Færeyjum með Suðurleið og breyttum siglingum skipsins Blikur á Austurleið.[5250]

- (E)deildstj-útfl1 sendi þann 23. febrúar 2009 tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-N-Atlants. Gagnrýndi hann umræddar breytingar á siglingakerfinu og virtist telja að *„hagsmuna Íslands*" hafi ekki verið gætt nægjanlega við þær. Í þessu samhengi fjallaði hann um samkeppni Eimskips við BWS og Fresh Link og taldi varhugavert að gera umræddar breytingar þar sem þær gætu haft slæm áhrif á flutning á fiski frá Vestmannaeyjum. Kvað hann Eimskip eiga á *„hættu að viðskiptamenn í* [Vestmannaeyjum] *færi fiskinn til löndunar á fimmtudegi, fyrir það eitt að geta keppt í markaði* [svo] *þar sem samkeppnin er mun meiri en t.d. á Íslandi, og Eimskip er að bjóða lökustu þjónustuna, jafnvel* [svo] *með nýju kerfi.*" (E)frkvstj-alþjsv svaraði og kvaðst vera ósammála (E)deildstj-útfl1 . Vildi hann að þeir ræddu *„þetta frekar heldur en að segja svona á blað* [svo]."[5251]

- Í tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv frá 24. febrúar 2009 til (E)forstj, (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-flutnkerf greindi hann frá því að hann hefði sagt skipafélaginu RAL frá því að ofangreind breyting á siglingakerfinu væri *„til reynslu*".[5252]

- Í minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv, dags. 24. febrúar 2009, til (E)forstj, (E)forstö-viðskþróun og (E)frkvstj-fjárm fjallaði hann um rekstur FS í Færeyjum. Rifjaði hann upp að eftir að Eimskip keypti FS hefðu siglingakerfi fyrirtækjanna verið samþætt. Einnig segir þetta: *„Breytingar hafa verið gerðar á siglingakerfi Eimskips sem hefur skilað sparnaði til kerfisins, en á móti hefur Faroe Ship tapað tekjum. Í ljósi þess og markaðsaðstæðna þarf að endurskoða núverandi kerfi þar sem fastur*

[5247] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.56510.
[5248] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.122837.
[5249] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.123240.
[5250] Tímaritið Atlantic Review, gefið út 22. febrúar 2009. Aðgengilegt á eftirfarandi vefslóð: www.issuu.com/atlanticairways/docs/ar_2009_01_web.
[5251] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.123742.
[5252] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.123905.

kostnaður er orðinn of há upphæð miðað við umfang félagsins í Færeyjum. Vinna hefur verið sett af stað […].[5253]

9937. Framgreind gögn sýna að Eimskip taldi „*mun meiri*" samkeppni í Færeyjum heldur en á Íslandi og að í Færeyjum stundaði BWS verðstríð. Einnig sýna gögnin að á þessum tíma var rætt um fjölmörg atriði tengd Færeyjum innan Eimskips. Meðal annars var rætt um hvort skila ætti Bliki eða reyna að lækka leiguverðið og halda skipinu áfram í rekstri. Jafnframt kom fram að tiltekin breyting á siglingakerfinu hafi verið gerð „*til reynslu*" og að aðrar breytingar væru til skoðunar. Þá voru áhyggjur af áhrifum breytinga á siglingakerfinu á flutning á fiski frá Íslandi annars vegar og samkeppni frá BWS og Fresh Link hins vegar. Mikilvægt er að hafa framangreint í huga við mat á gögnum Samskipa frá mars 2009 sem nú verður gerð grein fyrir. Einnig er mikilvægt að horfa til samskipta Samskipa og Eimskips á þessum tíma, sbr. kafla 13.

20.4.1.4. <u>Viðskiptaleyndarmál Eimskips í skjölum Samskipa – 50/50 skipting</u>

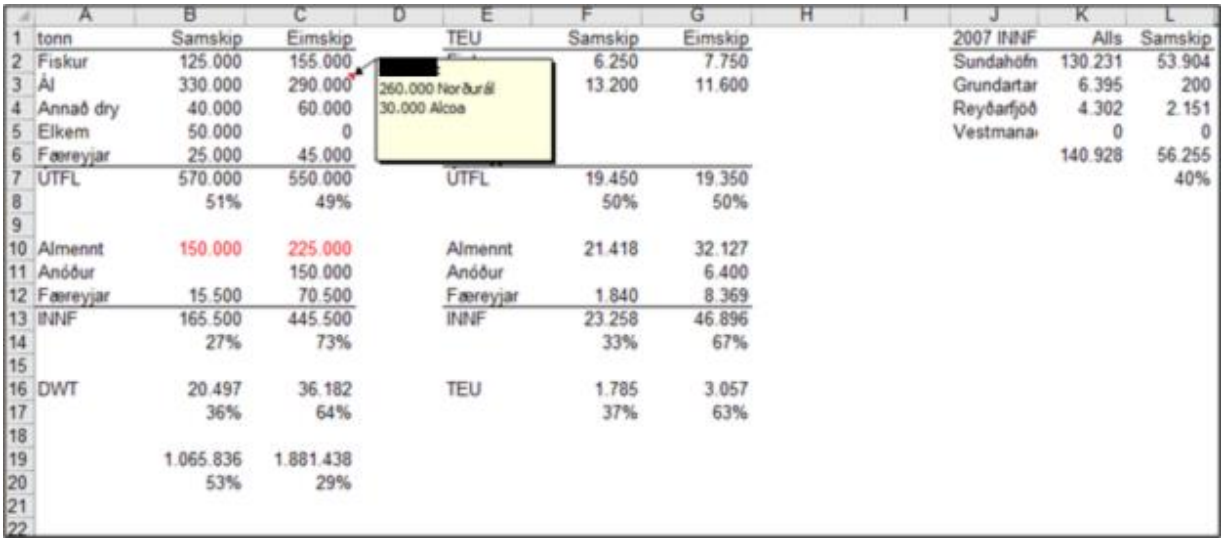
9938. Í kafla 14.36.2 er fjallað um skjal (S)frkvstj-millilandasv frá mars 2009 sem ber heitið „*Markaðsskipting*". Þar voru settar fram upplýsingar um það hvernig markaðurinn í inn- og útflutningi skiptist á milli Eimskips og Samskipa. Kemur þar fram að útflutningur á fiski skiptist nánast jafnt milli fyrirtækjanna, sbr. eftirfarandi töflu, þ.e. Eimskip með 55% hlutdeild og Samskip með 45% hlutdeild:

	A	B	C
1		Samskip	Eimskip
2	Fiskur	125.000	155.000
3	Ál	300.000	270.000
4	Elkem	40.000	0
5	Færeyjar	25.000	45.000
6	ÚTFL tonn	490.000	470.000
7		51%	49%
8			
9	Almennt	150.000	345.000
10	Anóður		
11	Færeyjar		
12	INNF tonn	150.000	345.000
13		30%	70%
14			
15	TEU	1.785	3.057
16		37%	63%
17			
18	DWT	20.497	36.182
19		36%	64%
20			

9939. Þann 18. mars 2009 sendi (S)frkvstj-millilandasv umrætt „*markaðsskiptingar*" skjal til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj. Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv vísaði hann til skjalsins sem „*innlegg*" í fund þeirra daginn eftir.

[5253] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði […]. „[…] *90007.DOC*", vistað 26.02.2009, kl. 17:58. Doc. ID. 0.7.33.41447.

9940. Sama dag og sá fundur var haldinn, 19. mars 2009, uppfærði (S)frkvstj-millilandasv skjalið og fannst það í tölvugögnum (S)frkvstj-millilandasv.[5254] Var um að ræða Excel-skjal sem bar heitið *„Markaðskipting update utfl.xls"*:



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	tonn	Samskip	Eimskip		TEU	Samskip	Eimskip			2007 INNF	Alls	Samskip
2	Fiskur	125.000	155.000			6.250	7.750			Sundahöfn	130.231	53.904
3	Ál	330.000	290.000	[redacted]		13.200	11.600			Grundartar	6.395	200
4	Annað dry	40.000	60.000	260.000 Norðurál						Reyðarfjöð	4.302	2.151
5	Elkem	50.000	0	30.000 Alcoa						Vestmanna	0	0
6	Færeyjar	25.000	45.000								140.928	56.255
7	UTFL	570.000	550.000		UTFL	19.450	19.350					40%
8		51%	49%			50%	50%					
9												
10	Almennt	150.000	225.000		Almennt	21.418	32.127					
11	Anóður		150.000		Anóður		6.400					
12	Færeyjar	15.500	70.500		Færeyjar	1.840	8.369					
13	INNF	165.500	445.500		INNF	23.258	46.896					
14		27%	73%			33%	67%					
15												
16	DWT	20.497	36.182		TEU	1.785	3.057					
17		36%	64%			37%	63%					
18												
19		1.065.836	1.881.438									
20		53%	29%									
21												
22												

9941. Þann 24. mars 2009 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstö-flutnstj. Í honum voru (S)forstö-flutnstj falin verkefni sem tengdust Eimskip (*„þeir"/„samkeppnin"*) og átti hann að skoða atriði sem tengdust m.a. siglingakerfi og skipum Eimskips:

„fyrir fundinn á mánudaginn v/samkeppninnar og sparnaðartækifæra etc. vinsamlegast stilltu upp samanburði á

-magni okkar og þeirra inn og út – ásamt núverandi flutningsgetu

-hagræðingarmöguleikum þeirra í skrefum sbr. fundinn þ.e.

a) Blikur út kostnaðarspörun – töpuð framlegð = net savings

b) Reykjafoss út kostnaðarspörun – töpuð framlegð = net savings

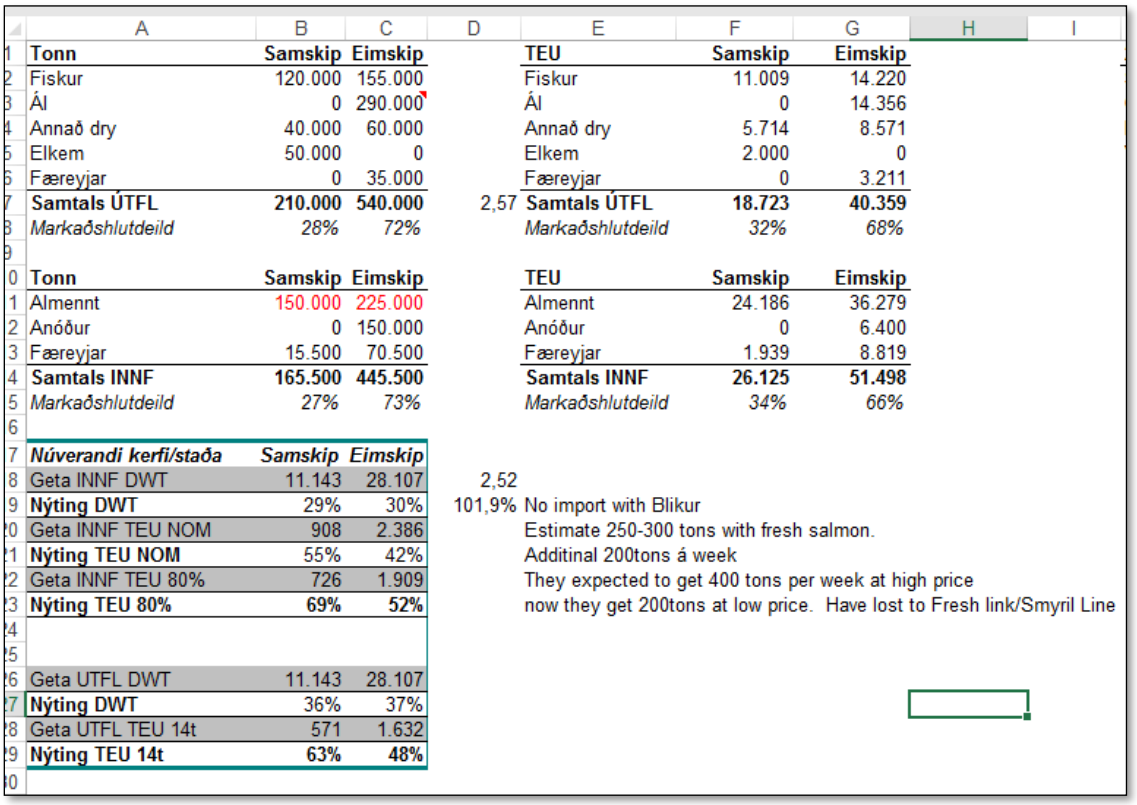
c) Okkar kerfi með þeirra magni v.s. þeirra current kerfi – kostnaðarmunur

ég boða fundinn á mánudaginn."[5255]

9942. Samkvæmt þessu stóð til að halda fund 30. mars 2009. Með tölvupósti 1. apríl 2009, sem ber heitið *„Samanburður Eimskip vs. Samskip"*, sendi (S)forstö-flutnstj fjögur skjöl til (S)frkvstj-millilandasv, ásamt afriti til (S)forstj og (S)forstö-innfl1.[5256] Um var að ræða tvö Excel-skjöl sem fjölluðu um markaðshlutdeild fyrirtækjanna og eitt Excel-skjal sem fjallaði um flutningsgetu þessara keppinauta. Til viðbótar var glærukynning þar sem kjarnaatriði voru dregin saman.

[5254] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Markaðskipting update utfl.xlsx"*, vistað 19.03.2009, kl. 11:56. Doc. ID. 0.7.33.25156.
[5255] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […].
[5256] Afrituð tölvuskjöl frá Samskipum. *„Flutningsgeta 2008.04.xls"*, *„Markaðshlutdeild-0.xls"*, *„Markaðshlutdeild.xls"* og *„Markaðsstaða.ppt"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […]. *„Samanburður Eimskip vs. Samskip"*, dags. 01.04.2009, kl. 10:58. Doc. ID. 0.7.33.586446.

9943. Á síðu í skjali um markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa var búið að bæta inn upplýsingum frá skjalinu 19. mars 2009:



Tonn	Samskip	Eimskip
Fiskur	120.000	155.000
Ál	0	290.000
Annað dry	40.000	60.000
Elkem	50.000	0
Færeyjar	0	35.000
Samtals ÚTFL	**210.000**	**540.000**
Markaðshlutdeild	*28%*	*72%*

TEU	Samskip	Eimskip
Fiskur	11.009	14.220
Ál	0	14.356
Annað dry	5.714	8.571
Elkem	2.000	0
Færeyjar	0	3.211
Samtals ÚTFL	**18.723**	**40.359**
Markaðshlutdeild	*32%*	*68%*

2,57

Tonn	Samskip	Eimskip
Almennt	150.000	225.000
Anóður	0	150.000
Færeyjar	15.500	70.500
Samtals INNF	**165.500**	**445.500**
Markaðshlutdeild	*27%*	*73%*

TEU	Samskip	Eimskip
Almennt	24.186	36.279
Anóður	0	6.400
Færeyjar	1.939	8.819
Samtals INNF	**26.125**	**51.498**
Markaðshlutdeild	*34%*	*66%*

Núverandi kerfi/staða	*Samskip*	*Eimskip*
Geta INNF DWT	11.143	28.107
Nýting DWT	29%	30%
Geta INNF TEU NOM	908	2.386
Nýting TEU NOM	55%	42%
Geta INNF TEU 80%	726	1.909
Nýting TEU 80%	**69%**	**52%**
Geta UTFL DWT	11.143	28.107
Nýting DWT	36%	37%
Geta UTFL TEU 14t	571	1.632
Nýting TEU 14t	**63%**	**48%**

2,52
101,9%

No import with Blikur
Estimate 250-300 tons with fresh salmon.
Additinal 200tons á week
They expected to get 400 tons per week at high price
now they get 200tons at low price. Have lost to Fresh link/Smyril Line

9944. Í glærukynningu (S)forstö-flutnstj kom þetta fram:

Markaðshlutdeild

Tonn	Samskip	Eimskip
Fiskur	125.000	155.000
Ál	330.000	290.000
Annað dry	40.000	60.000
Elkem	50.000	0
Færeyjar	25.000	45.000
Samtals ÚTFL	**570.000**	**550.000**
Markaðshlutdeild	*51%*	*49%*

TEU	Samskip	Eimskip
Fiskur	11.468	14.220
Ál	16.337	14.356
Annað dry	5.714	8.571
Elkem	2.000	0
Færeyjar	2.294	4.128
Samtals ÚTFL	**37.812**	**41.276**
Markaðshlutdeild	*48%*	*52%*

Tonn	Samskip	Eimskip
Almennt	150.000	225.000
Anóður	0	150.000
Færeyjar	15.500	70.500
Samtals INNF	**165.500**	**445.500**
Markaðshlutdeild	*27%*	*73%*

TEU	Samskip	Eimskip
Almennt	24.186	36.279
Anóður	0	6.400
Færeyjar	1.939	8.819
Samtals INNF	**26.125**	**51.498**
Markaðshlutdeild	*34%*	*66%*

samskip

Nýting á kerfi

Núverandi kerfi/staða	*Samskip*	*Eimskip*
Geta INNF DWT	20.731	36.507
Nýting DWT	15%	23%
Geta INNF TEU NOM	1.807	3.084
Nýting TEU NOM	28%	32%
Geta INNF TEU 80%	1.446	2.468
Nýting TEU 80%	35%	40%
Geta UTFL DWT	20.731	36.507
Nýting DWT	53%	29%
Geta UTFL TEU 14t	1.130	2.051
Nýting TEU 14t	64%	39%

samskip

9945. Efni þessara skjala Samskipa varðar m.a. siglingakerfi og flutningsgetu Samskipa og Eimskips og tengist því *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Eins og að framan greinir hafði Eimskip í febrúar 2009 gert tilteknar breytingar á siglingakerfi sínu. Vekur það athygli að í gögnum Samskipa frá 1. apríl 2009 var miðað við að ákveðnar breytingar á siglingakerfinu væru til skoðunar hjá Eimskip. Af hálfu Samskipa hafa ekki fram trúverðugar skýringar á því hvers vegna fyrirtækið bjóð yfir svo nákvæmum upplýsingum á umræddum tíma. Hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn sem sýna opinbera umfjöllun um þessar mögulegu breytingar hjá Eimskip.

9946. Í framangreindum skjölum Samskipa koma fram mjög nákvæmar upplýsingar um stöðu Eimskips á markaðnum og flutningsgetu. Er lagt nákvæmt mat á tap og ábata Eimskips af því að reka eða hætta að reka skipin Blikur og Reykjafoss. Varðandi umfjöllun Samskipa um Blikur ber að líta til þess að fjallað var um umrætt skip á fundi Eimskips og BWS síðar á árinu 2009, sbr. kafla 20.4.1.5, auk þess sem (S)forstj fjallaði um Blikur í umfjöllun um málefni sem falla undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið á árinu 2010, sbr. nánari umfjöllun í kafla 20.6.2.

9947. Neðangreindur texti, sem fram kom á framangreindu skjali um markaðshlutdeild, kom einnig ítrekað fram á öðrum síðum í þessum skjölum Samskipa frá mars 2009:

No import with Blikur
Estimate 250-300 tons with fresh salmon.
Additinal 200tons á week
They expected to get 400 tons per week at high price
now they get 200tons at low price. Have lost to Fresh link/Smyril Line

9948. Í gögnum frá (S)forstö-flutnstj er vísað til þess að enginn innflutningur sé með Blikur. Í framhaldi af því er tekið fram að *„þeir*", þ.e. Eimskip, hafi gert ráð fyrir 400 tonnum á viku á háu verði en séu að fá 200 tonn á lágu verði vegna tapaðra viðskipta til Fresh link/Smyril Line (BWS). Er þessar upplýsingar í samræmi við það sem fram kemur í gögnum Eimskips nokkrum vikum áður. Eru þetta upplýsingar sem án efa teljast viðkvæmar í samkeppnislegu tilliti.

9949. Í þessu sambandi hefur þýðingu að (S)forstö-flutnstj hafði ítrekað átt í samskiptum við Eimskip, sbr. yfirlitið yfir samskipti í kafla 13.3.

9950. Í athugasemdum við AII halda Samskip því fram að fyrirtækinu hafi verið ljóst að Eimskip myndi bregðast við verulegum samdrætti í innflutningi með niðurskurði í flutningakerfinu. Mótmæla Samskip því að hafa fengið framangreindar upplýsingar frá Eimskip. Varðandi upplýsingarnar um 400 tonn o.fl. í framangreindu gagni byggja Samskip á því að fyrirtækið hafi haft *„góða yfirsýn*" yfir það sem var gerast á markaðnum hverju sinni og getað *„áætlað nokkuð nákvæmlega hvert [væri] umfang*" viðkomandi flutninga Eimskips, sbr. mgr. 1626-1629 í athugasemdum við AII. Samskip tiltaka hins vegar engar opinberar upplýsingar sem hafi legið fyrir á þessum tíma um framangreind viðskiptamálefni Eimskips. Þá fæst ekki séð hvernig *„góð yfirsýn*" gat veitt Samskipum upplýsingar um væntingar stjórnenda Eimskips. Er því ekki unnt að fallast á athugasemdir og sjónarmið Samskipa sbr. nánari umfjöllun í kafla 31.4.

9951. Þrátt fyrir að það standi Samskipum nær að útskýra hvaðan upplýsingarnar voru fengnar hefur fyrirtækið ekki komið fram með neinar trúverðugar skýringar í því sambandi, sbr. til hliðsjónar dóm Hæstaréttar Íslands 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019. Þegar gögnin frá Eimskip og beiðni (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstö-flutnstj eru virt með hliðsjón af þeim upplýsingum sem koma fram í skjölum (S)forstö-flutnstj er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að um sé að ræða upplýsingar sem hafi a.m.k. að talsverðu leyti verið fengnar frá Eimskip og Samskip hafi með því að taka við þeim brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

9952. Í málinu liggur fyrir aðgerðarlisti (E)forstj frá 24. apríl 2009 og lýsir hann verkefnum í vinnslu hjá forstjóra Eimskips, sbr. kafla 10.5.2. Þar koma m.a. fram eftirfarandi verkefni:

„Re visit the Samskip Contract"

„Slot agreement with Faroe Islands".[5257]

9953. Samkvæmt þessu ætlaði forstjóri Eimskips að endurskoða *„samninginn*" við Samskip. Á þessum tíma var í gildi samningur við Samskip um Norður-Ameríku flutninga frá janúar 2009 og *„Neyðarsamkomulagið*" auk þess sem fyrirtækin áttu í samstarfi í landflutningum og um gámastýringu. Ekki er fyllilega ljóst hvaða *„samning*" Eimskips við Samskip (E)forstj vildi endurskoða.

9954. Ætla verður að *„slot samningur við Færeyjar*" í lista (E)forstj vísi til samvinnu við helstu keppinautanna á þeim markaði, þ.e. Samskipa og/eða BWS. Sem fyrr sagði hafði (S)forstj beint því til yfirmanns Samskipa í Færeyjum að kanna möguleika á auknu samstarfi við Eimskip og síðar á árinu 2009 hófu Eimskip viðræður við BWS um mögulegt samstarf í m.a. Færeyjum.

9955. Í framangreindum skjölum (S)frkvstj-millilandasv frá mars 2009, sem báru heitið *„Markaðsskipting*" og *„Markaðsskipting update utlf*." kemur frá að útflutningur skiptist nánast jafnt milli Samskipa og Eimskips. Hér ber að horfa til þess að þann 29. maí 2009 sendi rekstrarstjóri Samskipa í Vestmannaeyjum

[5257] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015. *„Tasklisti2*". Heimasvæði […]. Útbúið 05.01.2009, kl. 14:06 og síðast vistað 24.04.2009, kl. 14:14.

tölvupóst til (S)forstö-útfl og (S)viðskstj3 með upplýsingum um magn útflutnings til Immingham. (S)forstö-útfl svaraði honum daginn eftir:

„Miðað við þetta þá erum við smápeð í samanburði við Eimskip? Getur þetta verið rétt, þeir með 57 gáma í næstu viku á Hull og Grimsby og við aðeins með 17 gáma.....

Hvað varð um þetta 50/50 markaðshlutdeild"[5258]

9956. Auk þess að vísa til 50/50 skiptingar milli Samskipa og Eimskips er ljóst af svari (S)forstö-útfl að hann bjó yfir upplýsingum um flutningsmagn Eimskips sem flytja átti viku síðar til Hull og Grimsby. Ekki hafa fundist skýringar á því hvernig (S)forstö-útfl komst yfir þessar upplýsingar frá Eimskip. Í þessu samhengi vísast til niðurstöðu um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips vegna sjóflutninga til og frá Bretlandi, sbr. umfjöllun í kafla 16.

9957. (S)viðskstj3 svaraði tölvupósti (S)forstö-útfl þann 2. júní 2009 og tók hann undir ummæli (S)forstö-útfl um umrædda *„50/50"* skiptingu: *„[…] Við vorum komir í 50/50 í vetur það hef ég staðfest frá UMB á karaleigutölum þeirra*".

9958. (S)forstö-útfl svaraði strax: *„Flott takk fyrir thessar skyringar*".[5259]

9959. Í ágúst 2010 sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til viðskiptastjóra útflutnings. Var hann óánægður með að tilteknir fiskútflytjendur hafi verið að flytja út makríl með BWS og Eimskip. Bað hann viðskiptastjórana að *„bretta upp ermar"* þar sem Samskip verði *„að fá okkar 50% hlutdeild hér*."[5260]

9960. Vísað var einnig til 50/50 skiptingar milli Samskipa og Eimskips í samskiptum Samskipa við viðskiptavini fyrirtækisins. Í ágúst og september 2010 gerði (S)forstö-útfl ítrekaðar athugasemdir við útgerðarfélagið Vísi:

- Í tölvupósti (S)forstö-útfl 25. ágúst 2010 til Vísis sagði: *„Skv. samtali um daginn þá þurfum við að finna leið til þess að 50% af saltfiski ykkar skili sér í Samskipa gáma. Það sem af er ári höfum við flutt fyrir ykkur 910 tonn en ég geri fastlega ráð fyrir því að þið flytjið út í ár í kringum 6000 tonn líkt og síðustu ár. Miðað við þetta þá erum við að vonast eftir um 2000 tonnum fram að áramótum. Hvernig sérðu fyrir þér að best sé að halda utan um það að umrætt magn skili sér til Samskipa?*"[5261]

- Í tölvupósti (S)forstö-útfl frá 6. september 2010 til Vísis var vísað til tölvupóstsins frá 25. ágúst 2010 og þetta tekið fram: *„Hvernig er staðan varðandi neðangreint. Förum við ekki að sjá gáma frá þér? Skv. mínum bókum þá erum við að tala um 5-6 gáma á viku fram að áramótum ef við eigum að ná 50% af saltfiskinum frá ykkur. Láttu mig vita ef þú vilt eitthvað hittast í vikunni til að fara yfir þetta og hvernig best sé að útfæra þetta.*"[5262]

9961. Ekki hafa fundist svör Vísis við framangreindum tölvupóstum (S)forstö-útfl.

9962. Rétt er að geta þess að 50/50 skiptingin kom aftur til umræðu hjá Samskipum í ágúst 2012 en 9. ágúst 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-útfl og lýsti samtali sínu við fráfarandi forstjóra HB Granda: *„Ég ræddi við […] í morgun, hann getur talað svona léttar og meira opið eftir að hann er að hætta hjá HB Granda.*

[5258] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.880748.
[5259] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.881239.
[5260] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.990676
[5261] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.993671.
[5262] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.996485.

Hann fór reglulega í gegnum þróun á flutningum til okkar og annarra og sagði að skipting væri svona 70% okkar megin og 30% annarsstaðar, það ættu að vera straumarnir. […]"

9963. (S)forstö-útfl svaraði framangreindum tölvupósti (S)forstj þann 12. ágúst 2012 með þessum hætti: *„Þetta eiga að vera straumarnir en raunin er meira líkt 50/50 skipting*."[5263]

9964. Í kafla 5.9 er fjallað um gögn sem veita vísbendingu um að ólögmæt markaðsskipting hafi að einhverju leyti verið fyrir hendi á árinu 2007. Þar er t.d. vísað til tölvupósts (S)forstj-frystig til (S)forstj frá 23. maí 2007 þar sem þetta var sagt um tiltekin útflutning á fiski: „

„the maruha business is today shared 50/50 between samskip and eimskip […]"

9965. Varðandi þessar tilvísanir til *„markaðskiptingar*" og helmingaskipta milli Samskipa og Eimskips í útflutningi á fiski ber einnig að hafa í huga umfjöllun í kafla 14 í heild sinni. Í t.d. gagni (E)forstö-útfl frá september 2010 kom fram að útflutningsdeild Eimskips hefði ekki tapað neinum viðskiptavinum til Samskipa. Í gagni (S)forstö-útfl frá sama mánuði kom fram útflutningsdeild Samskipa yrði ekki mikið var við Eimskip á markaðnum. Áhyggjur koma hins vegar fram í báðum þessum gögnum af samkeppni frá BWS í flutningi á fiski. Sagði í gagni (S)forstö-útfl að það þyrfti að *„sporna við innkomu Blue Water á markaðinn*". Eins og lýst er í þessum kafla unnu bæði Samskip og Eimskip að þessu.

9966. Þegar öll framangreind gögn eru virt saman gefa þau til kynna að Samskip og Eimskip hafi leitast við að skipta flutningi á fiski frá Íslandi á milli sín. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitið að það hafi verið liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

9967. Fjallað var um BWS í tölvupósti sem (E)deildstj-útfl1 sendi til (E)frkvstj-skiparekst (afrit (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv) 1. september 2009. Þar er BWS sagt vera *„mjög agressívt*" á markaðnum og taka *„meira og meira*" frá Samskipum.[5264]

9968. Þann 14. september 2009 áttu m.a. (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm fund. Samkvæmt fundargerð var fjallað um BWS á fundinum. Var eftirfarandi bókað: *„Blue Water Smyrill line – status.*"[5265] Gefur þetta a.m.k. til kynna yfirstandandi umræðu sem varðaði þennan keppinaut.

9969. Í lok september 2009 höfðu Eimskip, Samskip og BWS með sér samstarf við upptöku á svonefndu *„E-kontrol*" gjaldi í Danmörku. Var samstarf fyrirtækjanna til þess fallið að leiða til hærra verðs en ella fyrir innflytjendur á vörum til Íslands og Færeyja, sbr. kafla 14.14. Þrátt fyrir þetta sýna samtímagögn að áfram var kvartað yfir of lágu verði BWS í Færeyjum. Jafnframt sýna gögnin að bæði Samskip og Eimskip áttu á svipuðum tíma í viðræðum við BWS um aukið samstarf. Gögnin sýna ennfremur áframhaldandi samskipti milli Eimskips og Samskipa í Færeyjum. Skal þessu lýst nánar.

20.4.1.5. <u>Samskip og Eimskip funda með BWS</u>

9970. Þann 30. september 2009 sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-sala/þj og greindi frá því að fram hefði komið í útvarpinu að Norræna væri komin á vetraráætlun og myndi sigla milli Seyðisfjarðar og Færeyja *„í allan vetur???*" Þetta þýddi að sú samkeppni sem BWS gat veitt Samskipum og Eimskip hér á landi myndi enn aukast, en stjórnendur Eimskips höfðu áður lýst áhyggjum sínum af því að ferjan Norræna hygðist auka þjónustu sína og hefja áætlunarsiglingar í febrúar í stað apríl 2009.

[5263] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.585663.
[5264] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.151245.
[5265] Afritað tölvugagn frá Samskipum. Fundargerð rituð af […], dags. 14.09.2009.

9971. (E)frkvstj-sala/þj framsendi þennan tölvupóst (E)svæðisstj1 frá 30. september 2009 til (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv með þessum orðum: „Sjá neðangreint til uppl. áður var búið að gefa út að þær væru bara til september, veit þeir hafa verið að fá nokkra góða farma m.a. Samherja ofl.

(E)frkvstj-alþjsv þurfum að hitta [frkvstj-BWS] *sem fyrst*

(E)forstj þurfum að hitta […] hjá Samherja sem fyrst."[5266]

9972. Samkvæmt þessu var talin brýn ástæða fyrir æðstu stjórnendur Eimskips að hafa samband við annars vegar frkvstj-BWS, framkvæmdastjóra BWS, og hins vegar mikilvægan fiskútflytjanda þegar fyrir lá að BWS hygðist veita aukna samkeppni hér á landi í m.a. flutningi á fiski.

9973. Í kjölfarið átti Eimskip tvo fundi með BWS 21. október 2009, annars vegar á Kastrup flugvelli í Danmörku og hins vegar á Seyðisfirði. Einnig átti Eimskip fund í Færeyjum með samstarfsaðila BWS, Smyril Line. Þann 22. og 23. október 2009 var undirbúinn fundur (S)forstj með BWS. Rétt er að lýsa þessu nánar.

9974. (E)frkvstj-alþjsv sendi 23. október 2009 minnisblað með tölvupósti til (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-skiparekst. Í minnisblaðinu lýsti hann fundi sínum og (E)frkvstj-sala/þj með BWS á Kastrup. Einnig lýsti (E)frkvstj-alþjsv fundi sem hann og (E)frkvstj-Færeyj héldu í Færeyjum með framkvæmdastjóra Smyril Line. Í tölvupóstinum sagði: *„Kindly keep this confidential, see enclosed memo"*.[5267] Í minnisblaðinu sagði:

„MEMO
22.10.09
(E)FRKVSTJ-ALÞJSV/60-09

Confidential

Smyril – Blue Water

Meeting with [stjórnandi-Smyril] *CEO for Smyril-Line in Faroe Islands*

(E)frkvstj-alþjsv and [(E)frkvstj-Færeyj] *met* [stjórnandi-Smyril] *as he had approached Faroe Ship if we would be interested to take over the operation of Smyril – Blue Water.*

Following came out of the meeting:

Co-operation between [stjórnandi-Smyril] *and* [frkvstj-BWS] *at Blue Water is not working and* [stjórnandi-Smyril] *is working on finding ways to terminate the contract between the companies. He spoke of two possibilities.*

- *If Blue Water will not pay the monthly slot fee they are able to terminate the contract and he knows that BW is losing lot of money on the operation today and is in difficulties.*
- *To discuss with* [frkvstj-BWS] *that he steps out of the contract and become the agent in Denmark – „back to the past" system.*

[Stjórnandi-Smyril] *asked if FS*[5268] *would be willing to look into to take over the operation of Smyril – Blue Water in Faroe Islands including the slot agreement of the ferry. He seems very open for joining forces and finding solution how we could manage this together.*

[5266] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […]. Áframsent […].
[5267] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „[…] *90060.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […]. *„Meeting with Smyril Line and Blue Water*", dags. 23.10.2009, kl. 12:07. Doc. ID. 0.7.33.160852.
[5268] Eimskip í Færeyjum (Faroe Ship).

[Stjórnandi-Smyril] *also stated that the year 2009 will be good for the ferry, profit around DKK 20m. The other side of the coin is that Blue Water is paying very high rate for the slot and* [frkvstj-BWS] *is pressing on reduction.* [Stjórnandi-Smyril] *has decided not to give any reduction and try to force* [frkvstj-BWS] *to step out of the contract.*

It was agreed that [Stjórnandi-Smyril] *would investigate co-operation possibility further with* [(E)frkvstj-Færeyj] *and* [(E)forstö-fjármFæreyj].[5269]

Meeting with Blue Water at the airport in Copenhagen

Participants: [[frkvstj-BWS]] *and* [yfirm-BWS]. *(E)frkvstj-alþjsv and (E)frkvstj-sala/þj participated on Eimskip behalf.* [stjórn-BWS] *attended the meeting as a neutral consultant on Blue Water request.*

[frkvstj-BWS] *went over the history how Blue Water came involved in the ferry. In beginning Blue Water was the agent for Smyril-Line, but the financial result of the ferry was poor and they ended with a high amount of receivables. There was no cash available so the solution was that Blue Water became 50% owner of Smyril-Blue Water. The financial problems continued so gradually Blue Water became 100% owner of Smyril-Blue Water and have invested as well DKK 20 millions in the ferry itself. As* [frkvstj-BWS] *explained one let* [svo] *to another and they became more and more involved as there were no other possibilities.*

Today they are losing money in this operation and that was the base for discussion to see if there is a possibility to co-operate in coming future that would be beneficial for both parties.

[frkvstj-BWS] *explained as well that until end of this year they will pay high fee for the slot in the ferry as a part of the rescue package, but as from 1st of January 2010 they will pay the old slot fee again. This means that instead of paying DKK 54,4 m the price for the slot will be DKK 24,4 m.*

After long discussions back and forth then Blue Water came with following proposal:

- *Eimskip and Blue Water would share the slot of the ferry and Eimskip could then stop using Blikur in the route between FO and DK*
- *Eimskip would take over the agency in Iceland in Seydisfjörður including the employees and sell the ferry services out of Iceland. According (E)deildstj-útfl1 then* [frkvstj-BWS] *offered same to Atlantsskip when (E)deildstj-útfl1 was working there.*
- *frkvstj-BWS was open that Eimskip would take over the slot of the ferry and as well the operation in FO, but Blue Water would continue the distribution in DK. Not sure what he really meant as later on he said that was open for merger and become part owner of Faroe Ship.*

It was agreed that we would investigate above issues and part of that work is to look into the cargo mix in Blikur and evaluate if this is interesting for Eimskip.

Other matters

[5269] Fjármálastjóri Faroe Ship.

- *After discussion with [(E)frkvstj-Færeyj] then she is not sure that to mix the usage of the ferry is the right thing and how the market will act towards that set-up. Will be looked into.*
- *We are having fixed cost in our warehouse in AAR and this will have negative impact on that operation.*
- *We would no longer be in one port in Denmark, which (E)frkvstj-Dk consider to be disadvantage.*
- *We are mixing ro/ro and lo/lo services / either we begin to use reefer trailers or mafies to roll in/out the containers.*
- *The advantage is that we are reducing the tonnage in the market which has over capacity*
- *It is considered vital for the export in Faroe Islands to have direct sailings to Denmark. Eimskip is currently running Blikur on low TC. But on the longer run the TC will increase and feasibility of this operation can be concern. The ferry would secure Faroe Ship services to Denmark.*
- *There is a possibility (question how real) that we could take fully over the cargo capacity, but needs to be explored further what is behind it.*
- *Should we negotiate with Blue Water or Smyril-Line?*
- *Likely is the interest of* [Stjórnandi-Smyril] *based on that BW will pay less for the slot next year (DKK 30M less) which will have a negative impact on the operation of the ferry and move the result into red figures. In my mind he is looking for co-operation with FS with the objective to get higher price for the slot.*

Conclusion
The next steps is to go further into these discussions to have clear views on the possibilities and based on that to decide what we want to do."

9975. Áður en (E)frkvstj-alþjsv átti fund með BWS ræddi hann við stjórnendur FS, dótturfélags Eimskips í Færeyjum. Samkvæmt minnisblaðinu var á þeim fundi rætt um framangreint skip, Blikur. (E)frkvstj-alþjsv greindi FS frá því að endurbætur á skipinu hefðu reynst kostnaðarsamari en áætlað hefði verið og nauðsynlegt væri að velta þeim kostnaði út í verðlagið.

9976. (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj voru fulltrúar Eimskips á fundinum með frkvstj-BWS, fulltrúa BWS, á Kastrup 21. október 2009. Samkvæmt minnisblaðinu ræddu þessir keppinautar um samstarf sín á milli. Við BWS var m.a. rætt um möguleika á því að Eimskip myndi hætta að nota skipið Blikur í samkeppni við BWS og myndi þess í stað nýta sér flutningarými í ferjunni Norrænu. Þá var rætt um að Eimskip myndi taka yfir starfsstöð BWS á Seyðisfirði. Niðurstaða fundarins var að skoða ætti nánar möguleika á þessu samstarfi.

9977. Á umræddum fundi Eimskips og BWS á Kastrup sat einnig danskur maður, stjórn-BWS. Kemur fram í minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv að stjórn-BWS hafi setið fundinn að beiðni BWS. Stjórn-BWS sat í stjórn BWS og kallaði sig síðar „*the middle man*" í samskiptum við Eimskip. Var þar átt við hlutverk hans í því að koma á samstarfi milli Eimskips og BWS. stjórn-BWS var einnig nefndur „*fréttaveitan*" af yfirmönnum Eimskips. Bæði stjórn-BWS og framangreind hugmynd um Blikur koma við sögu síðar. Í þessu sambandi vísast til annars vegar framangreindrar umfjöllunar Samskipa í mars 2009 um Blikur og hins vegar eftirfarandi umfjöllunar (S)forstj á árinu 2010 um þetta sama skip Eimskips í umfjöllun hans um málefni sem falla undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. nánar hér á eftir. Umrætt skip Eimskips var þannig til umfjöllunar hjá bæði BWS og Samskipum.

9978. Á fundi (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Færeyj með Smyril Line var einnig rætt um samstarf. Var rætt um að Eimskip tæki yfir það flutningarými sem BWS hefði á leigu í ferjunni. Þá veitti Smyril Eimskip fjárhagslegar upplýsingar um keppinaut fyrirtækisins, BWS. Að mati (E)frkvstj-alþjsv var einn af kostunum við samstarf Eimskips við BWS eða Smyril Line sá að með því yrði dregið úr flutningsgetu á markaðnum („*reducing the tonnage*") og þar með samkeppni. Var niðurstaða fundarins að skoða nánar möguleika á þessu samstarfi.

9979. Í þessu sambandi ber að líta til tölvupósts (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj 20. október 2009, þ.e. áður en hann fór til fundar við BWS í Danmörku. Í tölvupóstinum greinir (E)frkvstj-sala/þj frá því að hann og (E)frkvstj-alþjsv myndu hitta framkvæmdastjóra BWS daginn eftir. (E)forstj svaraði 21. október 2009 og kvaðst hafa átt í samskiptum við fulltrúa BWS á Íslandi og rætt um mögulegt samstarf við þennan keppinaut Eimskips. Samkvæmt (E)forstj ræddu Eimskip og BWS einnig um viðskiptavin beggja fyrirtækjanna (Marel):

„Hittum þeirra mann [BWS] *á Seyðisfirði í dag:*

Ræddum um að þeir eru með 15-20 gáma í ferð

Fara út á miðvikudögum og eru í DK á laugardögum

Fara með DFDS til Immingham sama dag fyrir 15.000 dk á laugardögum og eru í Imm klukkan 12 að kveldi sunnudags mun seinna en við

Ræddum hvort við gætum tekið þeirra cargo í Færeyjum í Suðurleiðina sem þeir myndu þá droppa af eftir að hafa verið á Seyðsfirði og við sæjum síðan um að koma körum þeirra aftur til Færeyja eða Seyðisfjarðar

Við myndum nota þá frá Seyðisfirði en vandamálið er við erum ekki með neitt mikið magn – kannski 5 – 10 gáma

Við myndum nota þá frá Fæeyjum til DK – kom samt ekki upp

Allt þetta var bara brainstorm

Heyðum líka að marel væri að nota þá til Germany sem er fáranlegt."

9980. (E)frkvstj-sala/þj svaraði: *„Ok, skoðum alla möguleika í stöðunni vel áður en við ákv. e-hv held að það sé meiri pressa á honum en okkur í þessu, einnig spurning um línuna, þ.e. ekki Blue Water heldur Smiril Line?*

Hittir þú ekki Marel í gær eða var það eftir? Þarf að fara yfir þetta með þeim!."

9981. (E)forstj svaraði og upplýsti að Marel hefði ekki getað hitt Eimskip.[5270]

9982. Fyrir liggur samkvæmt framangreindu að (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj bárust upplýsingar um að BWS hygðist auka samkeppni hér á landi með því að sigla *„í allan vetur*" til Íslands. Eftir þetta átti Eimskip tvo fundi með BWS þann 21. október 2009, annars vegar (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj á Kastrup flugvelli og hins vegar (E)forstj á Seyðisfirði. Á báðum þessum fundum ræddu þessir keppinautar um mögulegt samstarf.

9983. Daginn eftir þessa fundi Eimskips með BWS, þ.e. 22. október 2009, var (S)forstj tilkynnt að BWS væri áhugasamt um að eiga samstarf við Samskip. Í tölvupóstinum gerði (S)forstö-umb.erl (S)forstj grein

[5270] Afrituð tölupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.301730.

fyrir samtali sínu við (S)starfsm, starfsmann Samskipa í Hollandi, sem hafði ákveðið að ráða sig til starfa hjá BWS, en þar sagði: *„Er búin að vera að ræða málin við* [(S)starfsm] *sem er að færa sig yfir til Blue Water nú um áramótin.*

[frkvstj-BWS]*, er rekur Blue Water og skilst mér þekkir þig, og* [(S)starfsm] *eru mjög áhugasamir um að skoða alla möguleika á samstarfi í framtíðinni. Blue Water er með margskonar starfsemi og koma víða við, því hugsanlegt að hægt sé að finna einhver tækifæri.*

[(S)frkvstj-MCL] *og* [(S)forstj-frystig] *eru jákvæðir og ætla að funda með* [frkvstj-BWS] *trúlega í nóvember.* [frkvstj-BWS] *og* [(S)starfsm] *hefðu áhuga á að fá þig einnig á þann fund, hefðir þú áhuga á því? Fundurinn verður boðaður í þessari viku.*

Ég veit að [(S)starfsm] *hefur mikinn áhuga á að bjóða upp á alla þá þjónustu er við þurfum í Danmörku fyrir fínan prís...*"[5271]

9984. Daginn eftir lýsti (S)forstj yfir áhuga á að hitta þennan keppinaut.[5272] Átti (S)forstj síðan fund með BWS í kjölfarið.

9985. Samkvæmt framansögðu var (S)forstj greint frá því 22. október 2009 að BWS væri áhugasamt að hefja samstarf við Samskip. Sama dag ritaði (E)frkvstj-alþjsv minnisblað þar sem lýst er fundi hans og (E)frkvstj-sala/þj með BWS þar sem rætt var um mögulegt samstarf milli Eimskips og BWS.

9986. Í dagbók (S)forstj var fundurinn *„Blue Water*" skráður þann 29. október 2009.[5273] Til viðbótar ber að horfa til þess að 9. nóvember 2009 fékk (S)forstj staðfest að fundur yrði með BWS í Danmörku 20. nóvember 2009.[5274]

9987. Áður en fundurinn með BWS var haldinn 20. nóvember 2009 sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (S)forstj, þ.e. 13. nóvember 2009. Þar kvartaði (S)frkvstj-Færeyj yfir mikilli verðsamkeppni frá BWS í Færeyjum:

„We see extreme competition from [BWS]*. Prices awful*".

9988. Jafnframt spurði (S)frkvstj-Færeyj um áform BWS í Færeyjum. (S)forstj svaraði sama dag og greindi (S)frkvstj-Færeyj frá því að hann ætti fund með framkvæmdastjóra BWS í næstu viku og að hann myndi halda (S)frkvstj-Færeyj upplýstum um málið.[5275]

9989. Viðbrögð (S)forstj við upplýsingum um að BWS væri að veita Samskipum harða samkeppni í Færeyjum voru m.a þau að tilkynna undirmanni sínum að hann ætli að eiga fund með þessum keppinauti Samskipa.

9990. Frkvstj-BWS, framkvæmdastjóri BWS, sendi sama dag tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig. Vísaði hann til tveggja funda með Samskipum:

„I am looking forward to our meeting with [(S)forstj] *in our Copenhagen office Friday 20.11*

We will discuss <u>our mutual interest on the North Atlantic</u> - and see if there is any basis for a co-operation.

[5271] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.3.657409.
[5272] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.657508. Í tölvupóstinum sagði: *„mjög áhugavert, ég verð í R'dam nk fimmtudag, spurning hvort við hittumst og ræðum stuttlega þar, gætirðu bókað fund okkar á milli kl 14.00, þínum tíma...*"
[5273] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. *„Blue Water*". […] Doc. ID. 0.7.33.657514.
[5274] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.665342.
[5275] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.669967.

Apart from this I would like to invite you to a meeting in our Esbjerg HQ in order to present our respective activities and examine where we may have opportunities for further co-operation - for instance in connection with European transport, Denmark, shortsea, worldwide reefer, Russia, river transportation etc. I suggest a meeting i week: 51, 1 or 3.

Looking forward to hearing from you".[5276]

9991. Samkvæmt þessu liggur fyrir að á fundinum 20. nóvember 2009 ætluðu (S)forstj og BWS að ræða saman um mögulegt samstarf sem varðaði sjóflutninga til og frá Íslandi og Færeyjum. Síðar átti að halda fund þar sem (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig tækju einnig þátt og rætt yrði um hugsanlegt frekara samstarf milli Samskipa og BWS.

9992. Þann 18. nóvember 2009 sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst til m.a. (S)forstj og kvartaði á ný yfir verðsamkeppni í Færeyjum. Benti hann á lágt verð sem bæði BWS og Eimskip hefðu verið að bjóða stórum innflytjendum á vörum til Færeyja (*„just a price example for the big importers Poul Hansen and Poul Michelsen […]*").

9993. Eftir fundinn með BWS 20. nóvember 2009 svaraði (S)forstj tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj frá 18. nóvember 2009. Gerði (S)forstj það með tölvupósti sem hann sendi 24. nóvember 2009 og í honum sagði þetta:

„We would like you to increase your market share in the Faroes. These are for sure awfully low prices. I assume Poul Hansen is one of the largest accounts in Faroe with steady flows, client that eimskip and Blue Water have been fighting for for years. We should rather in my opinion be focusing on the mid size segment - and offer them sharp/competitive prices...." [5277]

9994. Samkvæmt þessu vildi (S)forstj síður að Samskip í Færeyjum myndu blanda sér í baráttu Eimskips og BWS um stóra viðskiptavini í innflutningi og einbeita sér þess í stað að meðalstórum viðskiptavinum.

9995. (S)forstj greindi frá viðræðunum við BWS í tölvupósti sem hann sendi sama dag til (S)forstö-útfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Færeyj. Sýnir sá tölvupóstur að á fundi Samskipa og BWS 20. nóvember 2009 var rædd sú hugmynd BWS að Samskip og BWS myndu mynda bandalag gegn Eimskip í Færeyjum. (S)forstj féllst ekki á hugmyndina en vildi skoða „*nánari*" samvinnu vegna flutninga til og frá Íslandi.

9996. Við blasir að bandalag Samskipa og BWS gegn Eimskip hefði sett „*Nýtt upphaf*" verkefnið í uppnám og ógnað þeim árangri sem hafði náðst með samráði fyrirtækjanna hér á landi. Hér ber að hafa í huga að í mars 2009 fengu Samskip samskonar tilboð frá danska flutningafyrirtækinu DSV, sbr. kafla 14.16.2. Tók það tilboð til Færeyja en ekki Íslands og fólst í því að DVS og Samskip myndu hefja samstarf og mynda bandalag gegn Eimskip. Líkt og í tilviki BWS hafði (S)forstj ekki áhuga á því að mynda slíkt bandalag enda hefði það án efa haft mjög skaðleg áhrif á þann árangur sem hafði náðst vegna samráðsins við Eimskip.

9997. (S)forstj var aftur á móti reiðubúinn að skoða aukið samstarf við BWS sem myndi draga úr samkeppni frá BWS í bæði Færeyjum og Íslandi. Bað (S)forstj þá (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-Færeyj að láta sig vita ef þeir hefðu hugmyndir um samstarf við BWS.[5278] Þann 26. nóvember 2009

[5276] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.668972. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.669455.
[5277] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.673218.
[5278] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.673210. Í tölvupóstinum segir: *„I had a meeting with [*[…]*] last friday, he is loosing money on Faroe, big time, asking wheather we can co-operate against the competitor eimskip. I do*

svaraði (S)frkvstj-Færeyj tölvupósti (S)forstj varðandi mögulegt samstarf. Jafnframt tilkynnti hann að til stæði að funda með Eimskip í Færeyjum í vikunni.[5279]

9998. Er það lýsandi fyrir eðli tengslanna milli Samskipa og Eimskips að í svari (S)frkvstj-Færeyj við spurningu um möguleika á samstarfi við BWS er einnig vísað til fyrirhugaðs fundar með Eimskip. Ber í þessu samhengi að hafa í huga tölvupóst (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj 24. nóvember 2008 þar sem hann lýsir samskiptum sínum við (E)frkvstj-Færeyj vegna málefna Smyril Line og mögulegu auknu samstarfi milli Samskipa og Eimskips í Færeyjum.

9999. Þann 26. nóvember 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig vegna þess fundar sem hann hafði átt með BWS: *„I had a good meeting with* [frkvstj-BWS] *and* [(S)starfsm] *last week, discussing:*

Smyril Line

-a ropax ferry service between DK and Faroe Island/Iceland east coast on weekly roundtrip. Blue Water „purchased" the cargo space onboard the ferry back few years ago, amount of some 5-6 m Eur a year, an agreement valid till 2014. Due to lower exports / imports, both east coast Iceland and Faroe, they are loosing heavilly on the service, hurting the overall profitability of BWS considerably.

Faroe Island

-we are competing heavilly on Faroe, both operating with fixed weekly slots, they can't pull out, no sense for us to pull out and therefore not feasible for us the [svo] *co-operate.*

Iceland

-will investigate wheather we can co-operate closer on Iceland.

So, basically not that optimistic we can co-operate, but will investigate further possibilities in Iceland and we agreed I would be reverting prior to the meeting you have setup with him in January..."[5280]

10000. Tölvupóstur (S)forstj staðfestir að Samskip og BWS ræddu um samkeppni á milli fyrirtækjanna og að (S)forstj taldi ekki flöt á samstarfi þeirra í Færeyjum. Aftur á móti skyldi kanna möguleika á *„nánari"* samvinnu á Íslandi. Er þessi tölvupóstur (S)forstj í samræmi við samtímagögn Eimskips þar sem rætt er um mikla samkeppni frá BWS í Færeyjum, sbr. t.d. áætlun Eimskips í Færeyjum fyrir árið 2010 sem (E)frkvstj-Færeyj sendi 23. nóvember 2009 til (E)frkvstj-alþjsv. Þar segir að fyrirtækinu stafi ógn af miklu flutningaframboði og samkeppni í sjóflutningum á færeyska markaðnum. [5281] Stafaði sú ógn ekki síst frá BWS.

10001. Þann 1. desember 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín sem innihélt aðeins nafnið á framkvæmdastjóra BWS í fyrirsögn.[5282] Tveimur dögum síðar, þ.e. 3. desember 2009, fékk (S)forstj senda til sín áætlun útflutningsdeildar fyrir árið 2010 þar sem er m.a. gerð grein fyrir samkeppni frá BWS í flutningi á fiski frá Íslandi. Nánar er fjallað um þessa áætlun hér á eftir.

---

not see that since we all operate with fixed capacity, all having additional space, he is stuck on the smiril agreement till i believe 2015. Pls inform if you have any ideas of co-operating with them... […]".

[5279] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.928100.

[5280] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.675296.

[5281] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Faroe Ship bplan 2010 – final version 23nov. 2009.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.168182.

[5282] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.678395.

20.4.1.6. Yfirmenn Samskipa og Eimskips í Færeyjum ræða aftur saman

10002. Eins og lýst er í minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv 22. október 2009 átti Eimskip í viðræðum við bæði BWS og Smyril Line (SL) um mögulegt samstarf. Samskip höfðu einnig hafið viðræður við BWS, sbr. tölvupóst (S)forstj 26. nóvember 2009. Áttu þannig fulltrúar Samskipa og Eimskips í *„Nýtt upphaf"* vinnuhópnum á nánast sama tíma í viðræðum sem miðuðu að því draga úr samkeppni frá BWS, en (S)forstj hafði sem fyrr segir hafnað hugmynd BWS að mynda bandalag gegn Eimskip.

10003. Hér skiptir máli að í desember 2009 hófu Samskip jafnframt viðræður við Smyril Line um plássið sem BWS hafði á leigu í Norrænu, en 8. desember 2009 sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv með heitinu *„Smyril Line and Blue Water"* og í honum sagði: *„We have been approached by* [stjórnandi-Smyril] *from Smyril Line, asking if Samskip is interested to rent the deck of Norröna as from 1st of January.*

This is a bit of surprise. SL[5283] *has also approached Eimskip with same question.*

Facts are following:

- *SL and Blue Water (BW) have an agreement until 2015. BW and SL have an awful cooperation due to the fact that BW looses a lot of money in FO and claims to pay a too high price for the deck of Norröna. There must be some adjustable factors in the agreement as they are now negotiating the agreement for 2010*
- *The contract between SL and BW is via Smyril Blue Water (SBW). If BW is unsatisfied, they „can" declare SBW bankrupt. In 2009 they paid a rent of 7,2 mill € and in 2009 the remt [svo] will be 6,9 mill €. SBW is bankrupt already if BW don´t support it. In 2008 it already had a negative equity.*
- *Eimskip has negotiated with BW for a long time, we have heard, without result. I have a meeting today with FS [Eimskip í Færeyjum] about the stevedoring, and might get some additional info. For sure this is a better potential biz for Eimskip as they could then terminate the sailing of Blikur and do some savings here. If they then agree with Samskip for the stevedoring, they will handle all cargo in FO.*
- *Number of full trucks in the attached spreadsheet seems a bit high. Per week 138 imp/exp incl IS. If all trucks are full this give an average FRT incl BAF of 875-1.012 €/truck.*
- *This is interesting if the salmon switches from US back to Europe.*
- *With the present rates we see on the market, it is lossgiving.*
- *Samskip´s vessels are not fully utilized. Does it then make sense to add the deck of Norröna?*
- *If Samskip should do an agreement with SL, Samskip should take over the biz of SBW in FO. Then there would be a player less, giving reason to increase prices.*

Pls give me you [svo] *comments on this.*[5284]

10004. Samkvæmt þessu hafði (S)frkvstj-Færeyj vitneskju um viðræður Smyril Line við Eimskip og var undrandi yfir því að Smyril Line hefði snúið sér með sömu samstarfshugmyndir til Samskipa. Að mati (S)frkvstj-

[5283] Smyril Line.
[5284] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.681098.

Færeyj væri ábati Eimskips af samstarfi við Smyril Line meiri en Samskipa því Eimskip gæti á grundvelli samstarfsins hætt að nota skipið Bilkur. Hins vegar væri hagur í því fyrir Samskip að losna við samkeppni frá BWS og geta þar með frekar hækkað verð. Þá vekja einnig eftirtekt ummæli (S)frkvstj-Færeyj um fyrirhugaðan fund hans með Eimskip um skipaafgreiðslu síðar sama dag þar sem hugsast gæti að hann fengi frekari upplýsingar um viðræður Eimskips við Smyril Line.

10005. Klukkan 15:20 8. desember 2009 sendi (S)frkvstj-Færeyj annan tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Ber hann með sér að (S)frkvstj-Færeyj hafi fengið frekari upplýsingar um viðræður Eimskips við Smyril Line:

„Just an updated version. Have got some info that Eimskip has offered between 4,3 and 4,6 mill € for the deck of Norröna. Then they would „route" the expensive cargo with Norröna. That was not at all accepted by Smyril Line, so those negotiations are more or less over".[5285]

10006. Hafði (S)frkvstj-Færeyj þannig fengið upplýsingar um hvað Eimskip var reiðubúið að greiða Smyril Line fyrir flutningsrými í ferjunni Norrænu og um viðskiptaleg áform Eimskips ef þessar viðræður hefðu skilað árangri.

10007. Þótt það komi ekki fram í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj hvar hann fékk upplýsingarnar verður að miða við að hann hafi fengið þær frá Eimskip. Er það í samræmi við áður tilvitnaðan tölvupóst hans kl. 11:59 sama dag þar sem hann kvaðst myndi eiga fund með Eimskip síðar um daginn þar sem hugsast gæti að hann fengi frekari upplýsingar um viðræður Smyril Line og Eimskips. Tölvupóstur sem (S)frkvstj-Færeyj sendi 9. desember staðfestir að hann fundaði með Eimskip daginn áður.

10008. Í mgr. 1530 í athugasemdum við AI halda Samskip því fram að gögn málsins bendi ekki til þess að fyrirtækið hafi fengið þessar upplýsingar frá Eimskip. Samskip halda því einnig fram að þessi tölvupóstur (S)frkvstj-Færeyj frá kl. 15:20 þann 8. desember 2009 hafi verið sendur *„áður en hann átti fund með starfsmanni Eimskips af allt öðru tilefni*." Umræddur tölvupóstur er aftur á móti afar skýr um það að (S)frkvstj-Færeyj hafi fengið umræddar viðskiptaupplýsingar í hendur. Þrátt fyrir að það standi Samskipum nær að útskýra hvaðan upplýsingarnar voru fengnar hefur fyrirtækið ekki komið fram með trúverðugar skýringar í því sambandi, sbr. til hliðsjónar dóm Hæstaréttar Íslands 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019. Hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn til stuðnings staðhæfingum sínum um það hvenær umræddur fundur (S)frkvstj-Færeyj með *„starfsmanni frá Eimskip*" fór fram og ekki útskýrt hvaðan þessar upplýsingar um tilboð og áform Eimskips bárust fyrirtækinu. Þegar þetta er virt saman verður að leggja til grundvallar að á fundi (S)frkvstj-Færeyj með Eimskip hafi verið rætt um BWS og Smyril Line. Hafi Eimskip m.a. fjallað um þá hugmynd, sem lýst var í framangreindu minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv frá 23. október 2009, að fyrirtækið tæki yfir flutningarýmið í Norrænu þrátt fyrir að Smyril Line væri samningsbundið BWS. Ljóst er að sú aðgerð hefði haft áhrif á samkeppni bæði í flutningum til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum. Voru því viðræður Eimskips og Samskipa um áform eða hugmyndir Eimskips tengdar flutningarýminu í Norrænu til þess fallnar að hafa áhrif á samkeppni hér á landi, sbr. 3. gr. samkeppnislaga. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þessi upplýsingaskipti hafi dregið úr æskilegri óvissu og því falið í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga.

10009. (S)forstj svaraði tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj, sem sá síðarnefndi sendi kl. 15:20 þann 8. desember 2009, daginn eftir og lýsti yfir miklum áhuga á að skoða málið betur: *„I find it very interesting exploring further and kindly asking* [svo] *you to do so.*

[5285] Síðar sama dag (væntanlega eftir fundinn með […]) sendir […] aftur póst, kl. 15:20, […]. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.681266.

How can you evaluate current cargo flows on all legs, freight revenues and other opportunities. What sort of an agreement would you consider we could achieve with Smyril?

By having access to their capacity/cargoes, we would for sure be boosting our activities - taking our businesses many steps ahead."[5286]

10010. Eftir að (S)forstj lýsti yfir miklum áhuga á að kanna málið nánar átti eftirfarandi sér stað:

- (S)frkvstj-Færeyj svaraði um hæl: *„Hi, very good. I will do an estimate on the SBW´s bussiness. SL is as such „open for everything". That could be a partnership where both SL and Samskip are owners. SL´s problem there is that they „have no money". An other option is that we have a fixed price and the „top" is variable. SL is also open for that. I met with Faroe Ship yesterday and they will come back with at price for handling our vessels. Then we have a benchmark.*"[5287]

- Eftir að hafa framkvæmt umrætt mat sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (S)forstj laugardaginn 12. desember 2009: *„These are the preliminary numbers. I find the import being in line with what our understanding is of the market. [(S)starfsm] will come back on the fwd costs from AAR for the export. I would like you to estimate the prices for the IS [Ísland] cargo.*

  I would estimate an offer of around 40 mill dkk or 5,369 mill € to be „fair" for this bussiness. I doubt they will accept 5 mill €. SL is open for routing Norröna into DKAAR except the 3 months in high season when they call Hanstholm. That would be a very good contribution to our logistics in Aarhus.

  The most likely players for the prc/fwd to from AAR and companies open to go into this biz with Samskip is Blue Water if they are positive on this, and DSV

  SL has suggested a strategy where „they" buy SBW and sell it then to Samskip, if there will be any hick ups with BW according to Samskip.

  SL is in a hurry want has a meeting with SBW on Tuesday. This was new to me until today so we have to reply on Monday. SL will meet SBW in Copenhagen on Tuesday. Maybe we will meet SL there as well?

  Pls call me when you have had time to look into this.

  By the way, I was contacted by a very furious [(E)forstö-fjármFæreyj]*, Finance Director of Faroe Ship. He stated that after we have taken Havnar Timburhandil they will not at all quote Samskip to handle our vessels in Torshavn! Anyway if the quantities K-Pelagic plans and has go in, we will have a much lower thc cost/unit in Kollafjordur.*"[5288]

- (S)forstj sendi annan tölvupóst til (S)frkvstj-Færeyj 14. desember 2009: *„We are certainly most interested reaching an agreement with Smyril. We would stop calling ARN/HEG on the inbound leg, and place all import volumes on Smyril.*

  We would be boosting our market share and activities in Faroe. We dont know the current volumes/revenues, and therefore I would suggest following structure:

  -we agree on a slot prices per container / truck for the first 6 months of co-operation,

[5286] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.681563.
[5287] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.333.681634.
[5288] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.682804.

-thereafter come to terms on a fixed argreement with the whole space on the vessel. Doing this since we dont know the volumes/prices and how BW will be acting."[5289]

10011. Samkvæmt framansögðu staðfesti (S)frkvstj-Færeyj að hann hefði fundað með Eimskip 8. desember 2009. Jafnframt sýna gögnin að eftir að (S)forstj var ljóst að Smyril Line hefði hafnað tilboði Eimskips hafði hann mikinn áhuga á að (S)frkvstj-Færeyj myndi kanna betur forsendur fyrir samstarfi Samskipa og Smyril Line. Ber að hafa í huga að (S)frkvstj-Færeyj hafði í tölvupóstinum frá 8. desember 2009 tekið fram að Eimskip hefði meira ábata en Samskip af samvinnu við Smyril Line . Flutningsgeta Samskipa til og frá Færeyjum væri ekki fullnýtt og því vart skynsamlegt að bæta við flutningsgetu Samskipa með samningi við Smyril Line. Á hinn bóginn myndu Samskip með slíkum samningi losna við samkeppni frá BWS og frekar geta hækkað verð. Í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj frá 12. desember 2009 komu fram hugmyndir um hvernig Samskip geti annast flutninga fyrir m.a. BWS. Í tölvupóstinum bað (S)frkvstj-Færeyj (S)forstj um að leggja mat á verðlagningu flutninga til og frá Íslandi í tengslum við þetta mögulega samstarf við Smyril Line.

10012. Varðandi tilvísun (S)frkvstj-Færeyj í tölvupóstinum frá 12. desember 2009 til (E)forstö-fjármFæreyj (fjármálastjóra Eimskips í Færeyjum) ber að rifja upp að haustið 2008 ræddi (S)forstj ítrekað við (S)frkvstj-Færeyj um möguleika á því að Samskip og Eimskip myndu hafa með sér aukið samstarf í Færeyjum og eftir fund með (E)frkvstj-Færeyj greindi (S)frkvstj-Færeyj (S)forstj frá því þann 24. nóvember 2008 að raunhæft væri að aukið samstarf við Eimskip myndi skila ábata. Tölvupóstur (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv frá 8. desember 2009 sýnir að á fundi (S)frkvstj-Færeyj með Eimskip síðar sama dag átti m.a. að ræða skipaafgreiðslu Eimskips fyrir Samskip (*„have a meeting today with* [Eimskip] *about the stevedoring*"*)*. Í tölvupóstinum frá 12. desember 2009 greindi (S)frkvstj-Færeyj (S)forstj frá frekari samskiptum við Eimskip. Sagði hann frá því að umræddur (E)forstö-fjármFæreyj hefði rætt við hann og lýst mikilli óánægju yfir því að Samskip hefðu náð til sín viðskiptavini og hótað refsingu sem fælist í því að Eimskip myndi ekki gefa Samskipum verð fyrir skipaafgreiðslu í Þórshöfn.

10013. Af þessu tilefni skal tekið fram að þegar fyrirtæki hefur samband við keppinaut sinn í því skyni að *„skamma*" hann fyrir að hafa með samkeppnisaðgerðum náð til sín viðskiptavin felur það oftar en ekki í sér birtingarmynd á markaðsskiptingu fyrirtækja, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004, *Ker o.fl. gegn samkeppnisráði*. Ekkert liggur fyrir um að Eimskip hafi í þessu tilviki beitt Samskipum refsingu og hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna hélt áfram. Vegna stöðu og aðgerða BWS í Færeyjum var mun meiri samkeppni þar en hér á landi. Hvað sem þessu líður sýna framangreind gögn áframhaldandi umræðu um mögulegt samstarf Samskipa og Eimskips í Færeyjum eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst.

20.4.1.7. <u>Samkeppni frá BWS heldur áfram</u>

10014. Í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj frá 12. desember 2009 var greint frá því að Smyril Line og BWS ætluðu að funda 15. desember 2009. Sá samningafundur skilaði árangri. Það sést af tölvupósti sem (S)frkvstj-Færeyj sendi daginn eftir til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv og greindi frá því að Smyril Line og BWS hefðu náð samkomulagi:

„I was just contacted by [stjórnandi-Smyril] *from Smyril Line informing me that they have reached an agreement with SBW. The contract is valid for 2010 and BW will pay 6,3 mill € for the deck of Norröna.*

So the fight must go on."[5290]

[5289] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.683044.
[5290] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.684312.

10015. Samkvæmt þessu var samstarf BWS og Smyril Line framlengt og BWS var áfram í þeirri stöðu að geta keppt við Samskip og Eimskip í sjóflutningum á Íslandi og í Færeyjum. Höfðu þannig nánast samhliða viðræður Samskipa og Eimskips við BWS/Smyril Line ekki skilað árangri og fyrirtækin því ekki komist í þá stöðu að draga úr flutningsgetu og hækka verð í Færeyjum með því að draga úr eða losna við samkeppni frá BWS. Slíkt hefði einnig komið í veg fyrir eða dregið úr þeirri samkeppni sem BWS gat veitt í flutningum til og frá Íslandi. Sökum þessa yrði baráttan við BWS að halda áfram, sbr. framangreind ummæli (S)frkvstj-Færeyj.

20.4.2. Atvik tengd Green Reefers fram til 2010

10016. Hér að framan var fjallað um norska fyrirtækið Wilson sem á árunum 2008-2011 annaðist flutninga fyrir Alcan í Straumsvík. Í eigu Wilson var fyrirtækið Green Reefers sem rak frystiskipaþjónustu og var keppinautur Eimskips, Eimskips-CTG, Samskipa og Silver Sea í flutningi á frystum fiski m.a. frá Íslandi. Starfsemi Green Reefers féll þannig undir þann samkeppnisrekstur sem fjallað var um í glærukynningunni vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

10017. (S)frkvstj-Silver var meðeigandi og framkvæmdastjóri dótturfélags Samskipa, Silver Sea. Þann 8. júlí 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)forstj með heitinu Green Reefer. Greindi (S)frkvstj-Silver frá því að hann hafi rætt við mann sem hafi hætt í stjórn Green Reefers. Hann væri framkvæmdastjóri keppinautar (Seatrade[5291]) og hafi lagt til fund í því skyni að ræða samstarf. Síðan spurði (S)frkvstj-Silver (S)forstj að því hvenær hann myndi hitta *„Mr. E"*.[5292] Verður að líta svo á að *„Mr E"* vísi til Eimskips, sbr. kafla 8.9.5. Eins og rökstutt er í þeim kafla er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að tölvupóstur (S)frkvstj-Silver frá 8. júlí 2008 gefi til kynna að hann hafi vitað að til stæði að Eimskip og Samskip myndu hittast eða hafa samskipti í júlí 2008 vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Skiptir í því samhengi m.a. máli tölvupóstur sem (S)frkvstj-Silver sendi 11. ágúst 2008 til (S)forstj en í honum sagði:

„Eimskip/CTG- any news/developments?".[5293]

10018. Líta ber til þess sem fram kom í *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* glærunum í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni. Þar kemur m.a. fram að skoða eigi að leggja *„saman félögin Eimskip-CTG og Silversea"*. Einnig eigi að skoða það að leggja saman *„spot"* viðskipti á sviði frystiskipaþjónustu og stofna sameiginlegt fyrirtæki Eimskips og Samskipa. Sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-Silver frá 11. ágúst 2008 að hann var farið að lengja eftir fréttum af viðræðum (S)forstj við Eimskip um verkþætti í *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem vörðuðu Silver Sea og frystiskipaþjónustu. Í október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)forstj sem varðaði einn helsta keppinaut Eimskips og Samskipa (og dótturfélaga) í útflutningi á frystum fiski, þ.e. Green Reefers. Einnig spurði (S)frkvstj-Silver um stöðu viðræðna Samskipa við Eimskip. Skal næst vikið að því.

20.4.2.1. Undirbúningar að samstarfi við Green Reefers hefst

10019. Þann 1. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)forstj þar sem kemur fram að Samskip hafi óskað eftir samstarfi við Green Reefers en svar frá þeim keppinauti ekki enn borist. Vegna þessa hvatti (S)frkvstj-Silver (S)forstj til að hringja í framkvæmdastjóra Green Reefers og gera henni grein fyrir því

[5291] Seatreade var öflugt fyrirtæki á sviði frystiflutninga. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 13. október 2017 er greint frá því að Seatrade hafi verið að veita Eimskip og Samskipum samkeppni í flutningi á fiski frá Íslandi.
[5292] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.478114. Tölvupósturinn hljóðar svo: *"I called […] today and asked for his comment. Had a long and friendly talk with him and he seems very keen to do something with us. It sounded like he was frustrated with the […], with […]and the way they were doing things. Also the fact that he represent Seatrade and the way he was treated as a competitor, meaning that he would not participate in any market discussions, strategy etc. There will be elected a new board in August and it will be interesting to see who will be there.*
[…] said that Seatrade was interested in talking further with us and proposed a meeting in August – just after summer. When are you meeting Mr. E in Iceland?"
[5293] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.485253.

að Samskip/Silver Sea hefðu dregið úr samkeppni gagnvart Green Reefers á meðan beðið væri svars en það gæti breyst. Ekki mætti þó stilla þessu upp sem hótun.[5294]

10020. Þrátt fyrir að (S)frkvstj-Silver hefði sagt að ekki mætti stilla þessu upp sem hótun var þessi tillaga auðsýnilega hugsuð sem hótun eða a.m.k. hvatning til þess að stuðla hið fyrsta að jákvæðu svari frá Green Reefers.

10021. Þann 7. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver aftur tölvupóst til (S)forstj þar sem hann innti (S)forstj eftir því hvort hann hefði heyrt eitthvað frekar frá Green Reefers. Einnig bað hann (S)forstj um að hringja og segja sér frá þessu:

„Also – would be nice to hear abt [svo] *situation in Iceland, freight payments, Eimskip, Samskip etc."*[5295]

10022. Líkt og í tölvupóstinum frá 8. júlí 2008 spurði (S)frkvstj-Silver hér (S)forstj aftur um viðræður eða stöðu á samskiptum við keppinauta, þ.e. Green Reefers og Eimskip.

10023. Framangreint sýnir að eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008 spurði (S)frkvstj-Silver ítrekað (S)forstj um samskipti við Eimskip. Þetta gerði hann á sama tíma og reynt var að fá keppinautinn Green Reefers til að taka upp samvinnu við Silver Sea/Samskip og draga með þeim hætti úr samkeppni í starfsemi sem féll undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

10024. Ekki kom til þess að Samskip/Silver Sea hæfu samstarf við Green Reefer á árinu 2009 og ríkti því áfram samkeppni við það fyrirtæki og BWS í flutningi á fiski frá Íslandi, sbr. skýrsla (S)forstö-útfl frá 3. desember 2009 sem lýst verður nánar hér á eftir. Undirbúningur að samstarfi við Green Reefer hélt hins vegar áfram á árinu 2009 og á sama ári áttu bæði Eimskip og Samskip í viðræðum við BWS, sbr. umfjöllun hér að framan.

10025. Á árinu 2009 eignaðist Silver Sea skip sem áður höfðu verið í þjónustu Eimskips-CTG. Sést þetta af tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S þann 23. júlí 2009 með heitinu *„Silver Sea"*. Í honum greindi hann frá umfjöllun fjölmiðla um að tvö skip Eimskips-CTG væru *„komin til okkar"*. Tölvupósturinn hljóðar svo; *„fréttir um að fyrrum Eimskip frystiskip séu komin til okkar, þe Silver Sea, hafa birst á all nokkrum stöðum nú úti og mun morgunblaðið birta neðangreinda frétt um málið á morgun, þe almennt um Silver Sea og nýju skipin."*[5296]

10026. Í fréttinni sem fylgdi þessum tölvupósti (S)forstj sagði m.a.: *„SILVER Sea, norskt skipafélag sem er að helmingshluta í eigu Samskipa, hefur nýlega bætt tveimur frystiskipum í flota sinn sem áður voru í eigu Eimskips í Noregi; Dalfoss og Langfoss. Skipin eru tekin á þurrleigu, með kauprétt, heita skipin nú Silver River og Silver Lake en þau voru í fyrstu smíðuð fyrir Eimskip í Noregi árið 2007. Með skipunum hefur Silver Sea nú yfir 14 sérhæfðum frystiskipum að ráða og er fyrirtækið annað af tveimur leiðandi félögum í flutningum á frystum afurðum í Norður-Atlantshafi. Meginstarfsemin felst í flutningi á frystum fiski frá Noregi, Íslandi, Hjaltlandseyjum og Færeyjum til Eystrasaltsríkjanna, Rússlands og Evrópu. Helstu afurðirnar sem skip Silver Sea flytja eru uppsjávarfiskar eins og síld, makríll, kolmunni og*

[5294] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.507969. Hann hljóðar svo: *„Could you give her a call??*
I think that the msg must be that we have now been waiting on them and they have not reverted. We take this as a sign that they are not so keen. We see that there are some competition lines between us and awaiting their feedback we have been more 'quiet' than usual. We will now pursue our business in the best interest of Silver Sea.
We do not want to make any treat [svo] *like comments, but at the same time 'state' that we will do 'what we feel is right' – kind of…*
We need to discuss if we want to look at Belbek TC – there is also a chance to take 3 penguins on TC for 1-2 years. Hm…… Pls give me a call."

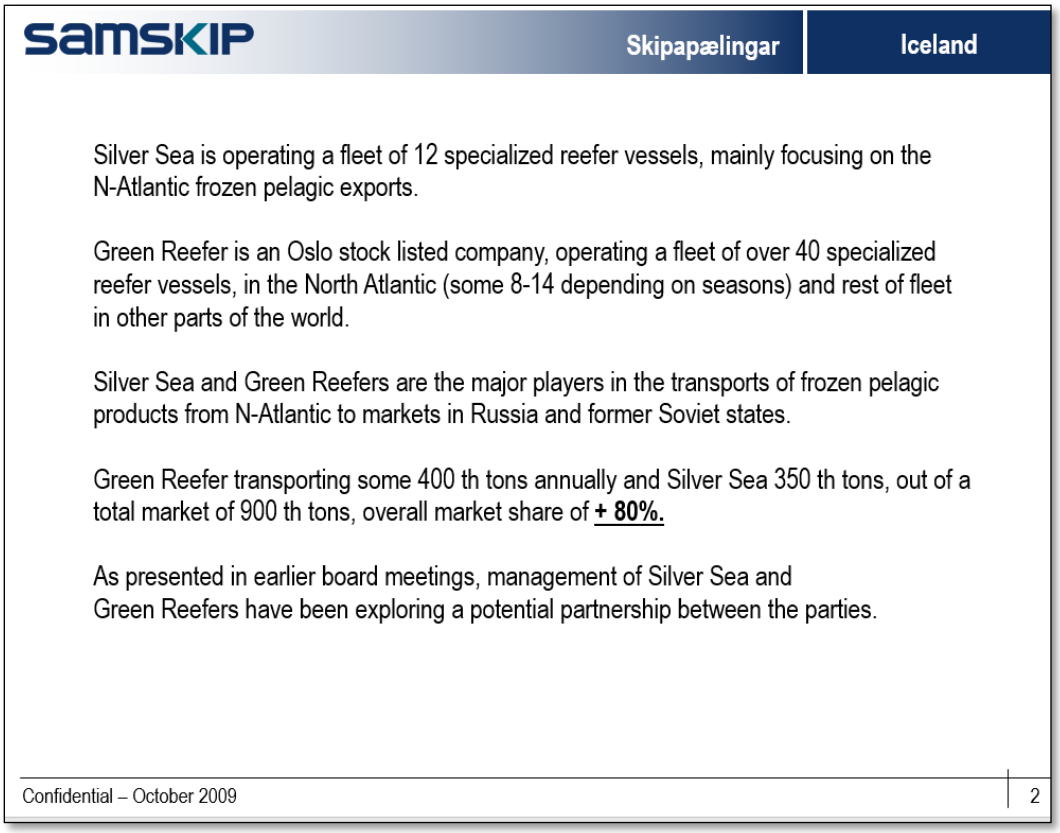
[5295] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.510953.

[5296] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.624653.

loðna." [(S)forstj]*, forstjóri Samskipa hf., sem jafnframt er stjórnarformaður norska félagsins, segir að flutningsmagnið sé gríðarlegt, eða meira en allt það sem Íslendingar flytja út af frystum fiski árlega*."

20.4.2.2. Samstarf við Green Reefers sagt gefa tækifæri til að halda uppi verði

10027. Þann 3. október 2009 fjallaði (S)forstj í glærukynningu um Eimskip-CTG og Green Reefers á stjórnarfundi Samskipa Holding.[5297] Er í glærunum lýst stöðu Silver Sea, Green Reefers og Eimskip-CTG á markaðnum og sagt frá viðræðum við Green Reefers:


SAMSKIP Skipapælingar Iceland

Silver Sea is operating a fleet of 12 specialized reefer vessels, mainly focusing on the N-Atlantic frozen pelagic exports.

Green Reefer is an Oslo stock listed company, operating a fleet of over 40 specialized reefer vessels, in the North Atlantic (some 8-14 depending on seasons) and rest of fleet in other parts of the world.

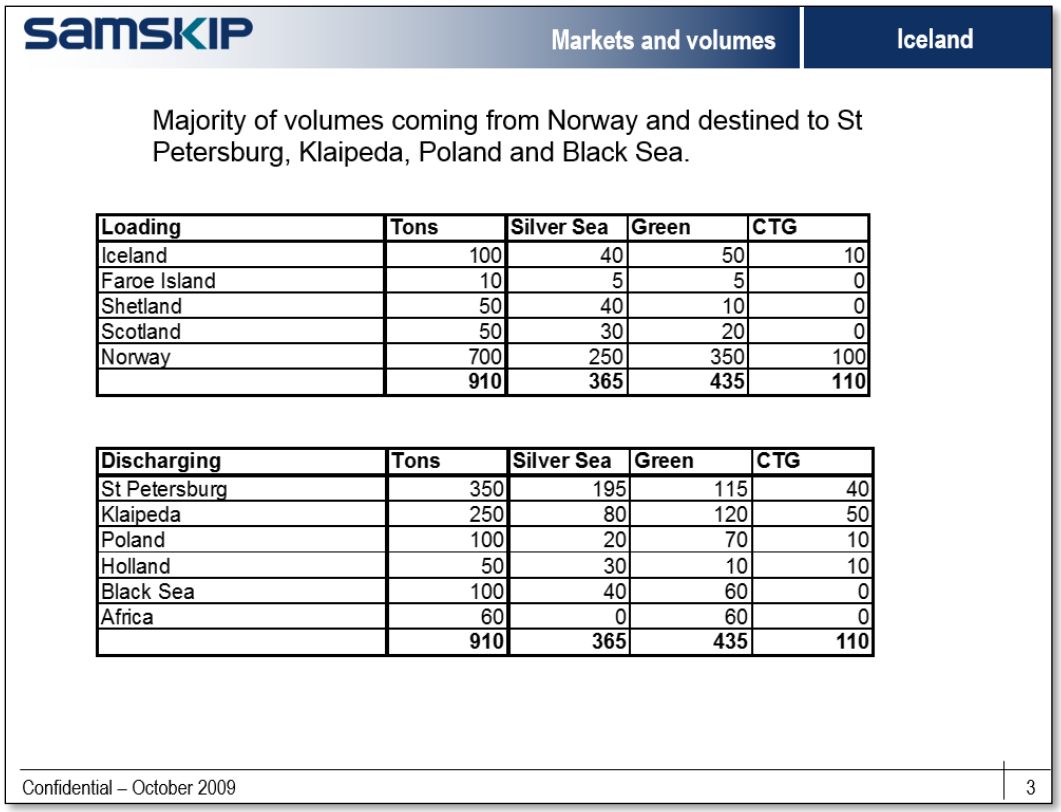
Silver Sea and Green Reefers are the major players in the transports of frozen pelagic products from N-Atlantic to markets in Russia and former Soviet states.

Green Reefer transporting some 400 th tons annually and Silver Sea 350 th tons, out of a total market of 900 th tons, overall market share of **+ 80%.**

As presented in earlier board meetings, management of Silver Sea and Green Reefers have been exploring a potential partnership between the parties.

Confidential – October 2009 2

[5297] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.741215.



SAMSKIP | Markets and volumes | Iceland

Majority of volumes coming from Norway and destined to St Petersburg, Klaipeda, Poland and Black Sea.

Loading	Tons	Silver Sea	Green	CTG
Iceland	100	40	50	10
Faroe Island	10	5	5	0
Shetland	50	40	10	0
Scotland	50	30	20	0
Norway	700	250	350	100
	910	**365**	**435**	**110**

Discharging	Tons	Silver Sea	Green	CTG
St Petersburg	350	195	115	40
Klaipeda	250	80	120	50
Poland	100	20	70	10
Holland	50	30	10	10
Black Sea	100	40	60	0
Africa	60	0	60	0
	910	**365**	**435**	**110**

Confidential – October 2009 | 3

10028. Staðfestir framangreint að Eimskip-CTG, Silver Sea og Green Reefers hafi verið keppinautar í fiskútflutningi frá Íslandi og að saman hafi Silver Sea og Green Reefers verið með afar sterka stöðu. Þá voru Silver Sea og Green Reefers einnig keppinautar í fiskútflutningi frá Færeyjum.

10029. Þá er í glærunum greint frá stöðu og tilgangi viðræðna og áformum aðila:

Negotiations have taken place during the past months and we are about to reach a principal agreement, that includes:

- ✓ A commercial company to be estblished to do all sales / chartering of the fleet of Silver Sea and Green Reefers vessels that are serving the frozen pelagic segment from the N-Atlantic (8-14 vessels).
- ✓ Name of company to be Silver Green As
- ✓ Managing Director to be Tormod Fossmark
- ✓ Ownership to be 51% for Green Reefers As and 49% for Silver Sea As.
  - ✓ Shareholding agreement ensuring equal voting on all major issues.
  - ✓ Four board members, two from each party, chairman lifting double voting on defined issues/decisions.

- ✓ If we decide to go ahead – next step would be to finalize a Letter of Intent.
- ✓ It will take 50 to 80 days to get acceptance from competition authorities in Norway, so expected that the partnership could start as of 1 st of January 2010.

Significant synergies will be achieved by operating the fleet in the N-Atlantic jointly, being:

-operational efficiencies, by calling fewer ports, both at loading ports as well as discharging ports, this leading to less time in ports, less harbour costs and less sailings/bunkering costs.

-stevedoring costs will be reduced in ports in Balitcs and Russia

-we should be able to maintain current rates, during times when rates are in general under pressure

Potential synergies are estimated to reach $3-$5 m per year, were by our stake would be somewere between $500k to $1 m.

Further analysis on potential synergies will be evaluated during the next two weeks.

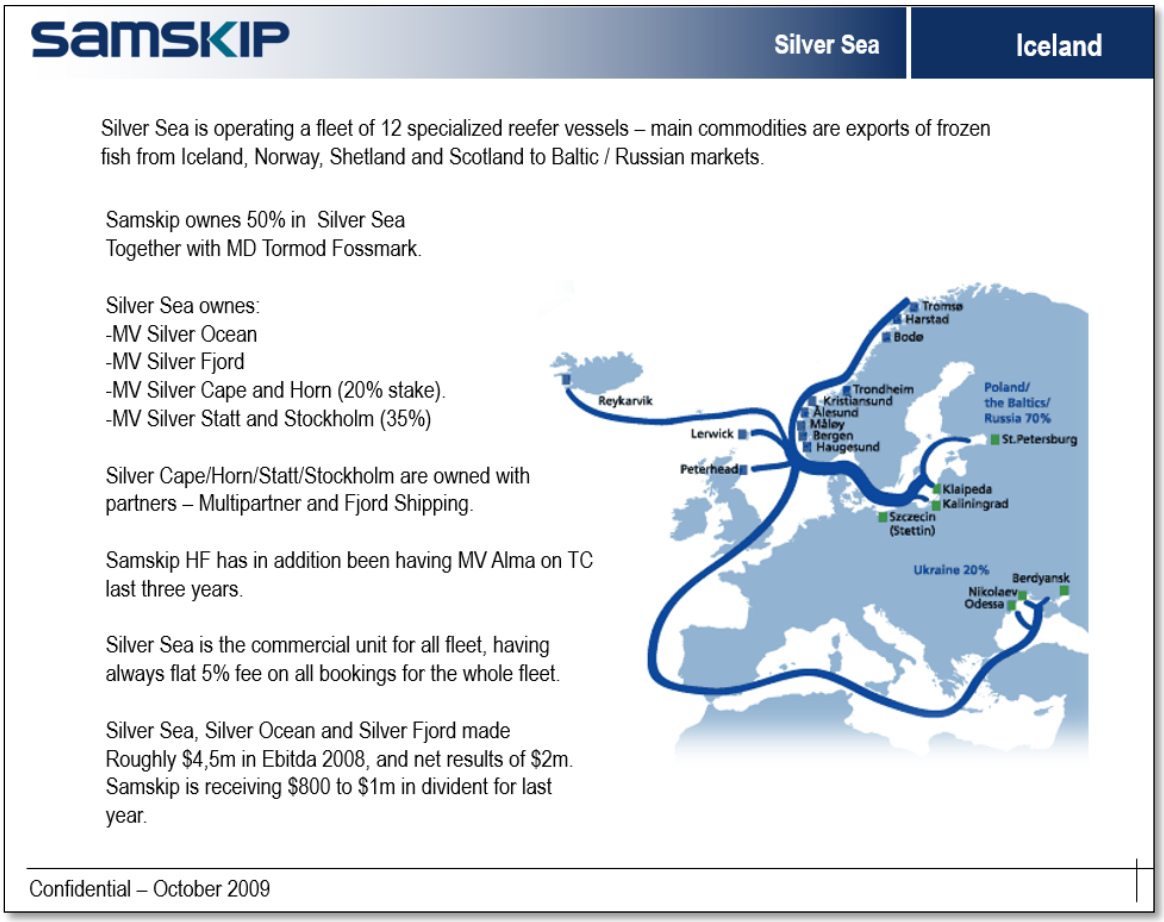
10030. Ekki er útskýrt í glærunum af hverju hafi verið talið nauðsynlegt að bera framangreint undir norsk samkeppnisyfirvöld en ekki samkeppnisyfirvöld hér á landi.

10031. Ljóst er að (S)forstj taldi talsverðan ábata af samvinnu við Green Reefers sem m.a. átti að felast í því að fyrirtækin gætu varist óskum viðskiptavina um lægri verð og haldið verðum uppi;

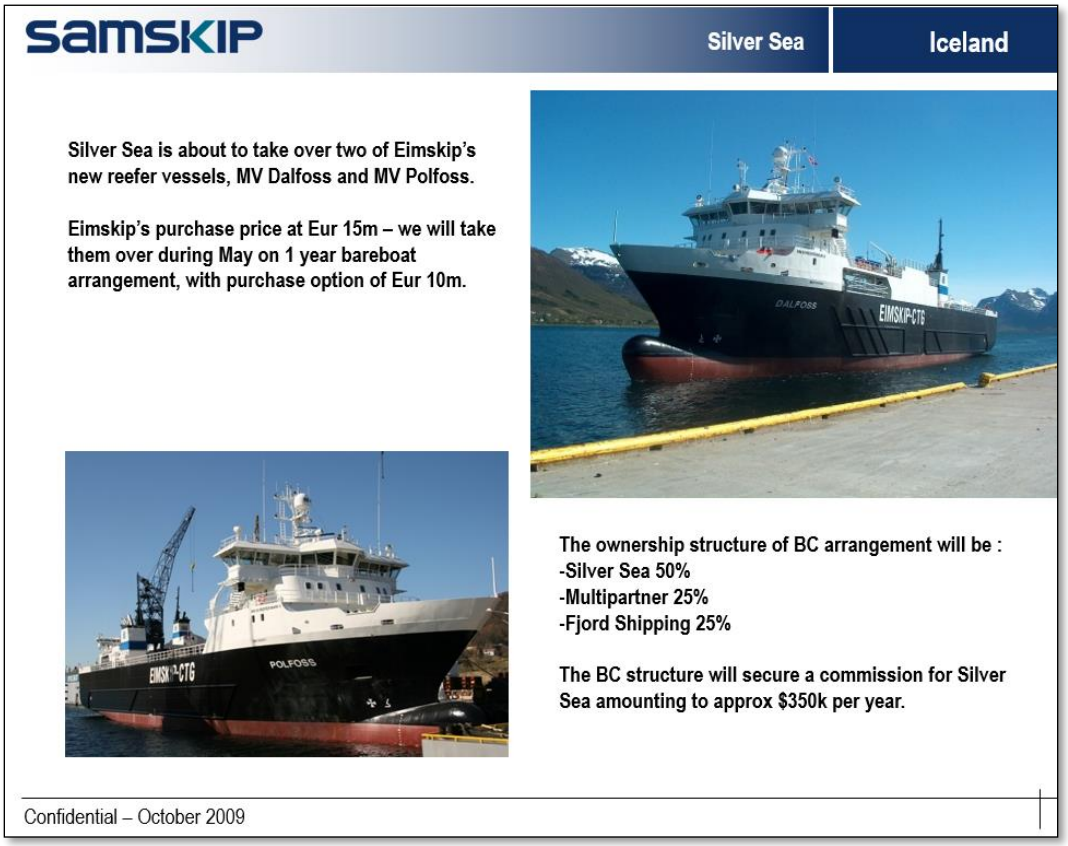
„*we should be able to maintain current rates, during times when rates are in general under pressure*".

10032. Með öðrum orðum myndi draga verulega úr samkeppni með samvinnunni við Green Reefers. Í næsta kafla er gerð grein fyrir áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 sem (S)forstö-útfl sendi (S)forstj 3. desember 2009. Í því skjali er lýst umtalsverðri samkeppni frá frystiskipaútgerðum eins og Green Reefers á árinu 2009. Lagt var hins vegar til grundvallar að á árinu 2010 munu Samskip geta haldið uppi verði á útflutningi á frystum fiski („*Einingarverð mun haldast óbreytt milli ára*")

10033. Í kynningunni var síðan gefið eftirfarandi yfirlit yfir starfsemi Samskipa/Silver Sea m.a. á Íslandi:



10034. Þá var í þessum glærum (S)forstj sagt frá því að til stæði að Silver Sea tæki yfir tvö af frystiskipum Eimskips-CTG. Í framangreindum tölvupósti (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S frá júlí 2009 var sagt að þetta væru skipin Dalfoss og Langfoss. Í eftirfarandi glæru kemur hins vegar fram að þetta hafi verið skipin Polfoss og Dalfoss:



10035. Rétt er að árétta að þessar glærur gefa m.a. til kynna að (S)forstj hafi talið talsverðan ábata felast í þessari fyrirhuguðu samvinnu við Green Reefers. Með henni gætu fyrirtækin m.a. haldið verðum uppi. Með öðrum orðum myndi draga verulega úr samkeppni með samvinnunni við Green Reefers. Verður að telja að þetta hafi haft beina tengingu við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, sbr. og nánar hér á eftir.

20.4.2.3. <u>Halda uppi eða hækka verð á flutningum á fiski</u>

10036. Þann 3. desember 2009 sendi (S)forstö-útfl áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 til m.a. (S)forstj.[5298] Í umfjöllun í áætlun (S)forstö-útfl um útflutning á fiski er lýst meiri samkeppni en kom t.d. fram í áætlunum innflutnings- og landflutningadeilda Samskipa veturinn 2009. Þar er m.a. lýst samkeppni Samskipa við Green Reefers og aðra sem buðu upp á útflutning með frystiskipum (stórflutningaskip). Þar segir m.a.:

„Áframhaldandi samkeppni verður við stórflutningaskip sér í lagi á uppsjávarfiski inn til Frakklands, Hollands og Englands sem samnýta ferðir á leið inn til Eystrasaltsríkjanna. Stórir farmar sem annars færu í gámaskipum Samskipa til Evrópu. Það er ljóst að með tilkomu margra stórra frystigeymslna um landið að margar útgerðir munu á komandi ári skoða nánar hvaða kosti þær hafa varðandi stórflutningaskip. Það verður eitt af okkar megin verkefnum á komandi ári að sanna fyrir okkar stærri viðskiptavinum að fyrsti kostur sé áfram að gámavæða þeirra framleiðslu líkt og gert hefur verið í auknum mæli síðustu misseri. […]

[5298] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Áætlun UTFL 2010.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.679375.

Það er að fara umtalsvert magn með frystiskipum inn í Austursjó aðallega Klaipeda og gerði UTFL tilraun í vor með að bjóða gámaverð þangað og gekk það ágætlega á tímabili þegar nóg var að verkefnum hjá frystiskipum og verð tiltölulega há, en núna seinnipart sumars og haust hefur það ekki gengið þar sem nóg er af frystiskipum og verðin lág."

10037. Þrátt fyrir framangreint segir í áætlun (S)forstö-útfl að „*sjóflutningsverð helstu veruflokka hækkuðu á síðastliðnum 12 mánuðum, bæði við endurnýjun fyrri samninga og eins við öflun nýrra viðskipta.*" Aftur á móti hafi þessi verðhækkun ekki náð til „*ferskfisks sem hefur gefið eftir í verðum sökum mikillar samkeppni í þessum veruflokk*." Til skýringa á þessu er vísað til samkeppni frá BWS og „*undirboða*" frá Eimskip. Einnig segir þetta: „*Áætlanir fyrir árið 2010 gera ráð fyrir að verð í erlendri mynt haldist nær óbreytt á sjávarafurðum en ekki er hægt að gera ráð fyrir að hækkanir á sjófrakt náist fram á meðan samkeppnin er jafn hörð og verið hefur sem og vegna þess ástands sem ríkir í þjóðfélaginu.*" Í útflutningi á ferskum fiski á árinu 2010 var þetta markmiðið hjá útflutningsdeildinni ((S)forstö-útfl): „*Þó gera megi ráð fyrir einhverri aukningu í útflutningi á ferskum fiski næstu ár er ljóst að með óbreyttu ástandi í hagkerfi landsins munu margir aðilar verða illa úti í baráttunni við ýmsa rekstarlega* [svo] *þætti. Keppikefli Samskipa verður því að standa vörð um einingaverðið, sem hefur verið að falla með dyggri undirboðastefnu EÍ, og koma í veg fyrir áframhaldandi lækkanir*."

10038. Samkvæmt framansögðu taldi (S)forstö-útfl að meiri samkeppni ríkti í flutningi á ferskum fiski heldur en í öðrum veruflokkum. Í áætlun (S)forstö-útfl var aftur á móti gert ráð fyrir að verð á flutningum á ferskum fiski myndi hækka á árinu 2010. Í þessu samhengi ber að minnast þess að á þessum tíma stóðu yfir aðgerðir Samskipa og Eimskips um að hækka verð á landflutningum á ferskum fiski og að verð á þeim flutningi hækkaði á árinu 2010, sbr. kafla 14.8. Í áætlun (S)forstö-útfl var og lagt til grundvallar að árinu 2010 muni Samskip geta haldið óbreyttu verði á útflutningi á frystum fiski („*Einingarverð mun haldast óbreytt milli ára*")

10039. Í þessu samhengi er jafnframt vert að rifja upp að fyrr á árinu 2009 höfðu bæði Samskip og Eimskip átt í viðræðum við BWS og héldu þeim áfram í desember 2009 og á árinu 2010. Þá skiluðu viðræður Samskipa og Green Reefer árangri á árinu 2010 með stofnun Silver Green. Er þessu lýst nánar hér á eftir.

10040. Samandregið má sjá, með vísan til þess sem að framan segir og umfjöllunar hér á eftir um atvik síðar á rannsóknartímabilinu, ýmsar aðgerðir Samskipa og Eimskips sem miðuðu m.a. að því að draga úr samkeppni í flutningum á fiski.

20.4.3. Atvik tengd Kloosterboer og frystigeymslurekstri fram til 2010

10041. Eins og fram kemur í kafla 5.6 átti (E)frkvstj-alþjsv á árunum 2002-2004 í ítrekuðum samskiptum við hollenska flutninga- og frystigeymslufyrirtækið Kloosterboer. Miðuðu þessi samskipti m.a. að því draga úr samkeppni milli fyrirtækjanna í þjónustu gagnvart íslenskum útflytjendum á sjávarfangi o.fl. Var m.a. rætt um skiptingu markaða eftir viðskiptavinum og unnið gegn því að nýir keppinautar gætu hafið samkeppni.

10042. Á árinu 2005 keyptu Samskip hluta af starfsemi Kloosterboer og Eimskip eignuðust meirihluta í Daalimpex, einu stærsta frystigeymslufyrirtæki í Hollandi. Áttu þessi fyrirtæki í ólögmætu samráði sem var yfirstandandi á árinu 2008. Í glærum (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv frá júní 2008 um „*Nýtt upphaf*" verkefnið var vísað til bæði Daalimpex og Kloosterboer.

10043. Samhliða undirbúningi og tilurð „*Nýtt upphaf*" verkefnisins áttu (S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í samskiptum við Kloosterboerfjölskylduna. (S)forstj ræddi við Kloosteboerfjölskylduna um endurkaup

hennar á frystigeymslum Samskipa í Rotterdam og Ijmuiden í Hollandi og (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv ræddu við fjölskylduna um mögulega yfirtöku hennar á dótturfélaginu Daalimpex.

10044. Á fyrri hluta ársins 2009 áttu sér stað eftirfarandi breytingar á frystigeymslumarkaði:

- Daalimpex varð gjaldþrota í febrúar 2009 og keypti Kloosterboer fjölskyldufyrirtækið í kjölfarið tilteknar frystigeymslur Daalimpex. Rak Kloosterboer í kjölfarið þá starfsemi í nafni Daalimpex. Var m.a. um að ræða frystigeymslu í Velsen í Hollandi sem veitti fiskútflytjendum frá Íslandi, Noregi og Færeyjum þjónustu.

- Eftir yfirtöku Kloosterboer á Daalimpex átti Eimskip í samstarfi við Kloosterboer/Dalimpex. Nýtti Eimskip sér m.a. frystigeymslur Kloosterboer/Dalimpex (nefnt í einu lagi Kloosterboer hér eftir nema annað sé tekið fram) við útflutning á fiski.

- Samskip seldu Kloosterboerfjölskyldunni frystigeymsluna í Ijmuiden í Hollandi til baka um mitt ár 2009. Samskip litu áfram á Kloosterboer sem keppinaut sinn. [5299]

- Á árinu 2009 breyttu Samskip nafni frystigeymslnanna í Rotterdam og Álasundi. Höfðu þær verið reknar undir nafni Kloosterboer en nýja heitið var Frigocare.

- Í tengslum við þessar breytingar á frystigeymslustarfsemi Samskipa var (S)forstj fengið það viðbótarverkefni að bera ábyrgð á rekstri Frigocare gagnvart stjórn Samskipa Holding.[5300]

- Innan Samskipa var tekið fram að þessar breytingar myndu ekki þýða að samstarfi fyrirtækisins og Kloosterboerfjölskyldunnar myndi ljúka. Í fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 1. september 2009 sagði um þessar breytingar: *„That does not mean that cooperation with Kloosterboer will stop, not at all. That will continue if both parties see interest in that*."[5301] Gekk það eftir og fólst í því samstarfi m.a. ólögmætt samráð, sbr. nánar hér á eftir.

- Tveir einstaklingar í Kloosterboer fjölskyldunni koma hér við sögu, þeir Kloosterb1 og Kloosterb4. Hóf Kloosterb1, sem hafði starfað hjá Samskipum, aftur störf hjá fyrirtæki Kloosterboer fjölskyldunnar í tengslum við breytingu á eignarhaldi á frystigeymslum. Samskipti hans og (E)frkvstj-alþjsv héldu áfram. Kloosterb4 starfaði einnig hjá fjölskyldufyrirtækinu og hafði einnig átt í samskiptum við (E)frkvstj-alþjsv. Átti (S)forstj í reglulegum samskiptum við Kloosterb4, sbr. nánar hér á eftir.

10045. Sem fyrr segir var (S)forstj á árinu 2009 fengið það verkefni að bera ábyrgð rekstri Frigocare gagnvart stjórn Samskipa Holding. Lýsti (S)forstj áherslum sínum að þessu leyti i tölvupósti sem hann sendi samstarfsmönnum 28. október 2009: *„We wish to create as much synergies between our fish related activities in Iceland, Norway and Holland, ie the coldstores and shipping activities - knowhow and clientbase of frigocare, samskip and silver sea.*"[5302]

10046. Vildi (S)forstj þannig m.a. tengja betur saman þjónustu Samskipa á Íslandi við fiskútflytjendur og rekstur Frigocare og Silver Sea. Hefur (S)forstj og sagt að Samskip veiti m.a. íslenskum fiskútflytjendum

---

[5299] Ljóst er að Samskip leit á Kloosterboer fjölskylduna sem bæði keppinaut sinn og samstarfsaðila. Í t.d. tölvupósti […] (framkvæmdastjóri Frigocare) […] var t.d. vísað til Kloosterboer sem keppinauts („*Our competitors (Kloosterboer* ..."). Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.769194.

[5300] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.663571. Þar segir: „*Following the sale of the Ijmuiden and Bayside coldstores to the Kloosterboer family it has been decided to 1) Re-brand the Aalesund and Rotterdam coldstores to Frigocare and 2) To appoint* […] *as overall responsible for the coldstores including the facilities in Iceland and The Faroes.* […] *will in this capacity report directly to the main board of Samskip.*"

[5301] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. Fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna stjórnarfundar 01.09.2009.

[5302] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.659735.

þjónustu *„sem samanstendur m.a. af gámaflutningum, frystigeymslum, flutningum með frystiskipum og togaralöndunarþjónustu ...“*, sbr. kafla 20.5.1.

10047. Á stjórnarfundi Samskipa Holding í byrjun desember 2009 gaf (S)forstj þetta yfirlit yfir starfsemi Samskipa, Frigocare og Silver Sea:[5303]

10048. Er þannig ljóst að Samskip, Frigocare og Silver Sea höfðu þýðingarmiklu hlutverki að gegna í þjónustu við útflutning á sjávarafurðum frá Íslandi. Þá er jafnframt ljóst að miklu skipti fyrir þann útflutning að samkeppni ríkti milli þessara fyrirtækja undir hatti Samskipa við keppinauta eins og Eimskip, Green Reefers, BWS og Kloosterboer.

20.4.3.1. Unnið að því að hækka verð gagnvart íslenskum viðskiptavinum

10049. Á þessum tíma var sem áður segir takmörkuð samkeppni milli Samskipa og Eimskips vegna samráðs fyrirtækjanna. Miðuðu viðræður Samskipa við Green Reefers og BWS meðal annars að því að takmarka samkeppni þegar kom að flutningum á fiskafurðum og þjónustu við útflytjendur sjávarafurða. Hið sama á við um viðræður Samskipa við Kloosterboer, sbr. nánar hér á eftir.

10050. Í þessu samhengi er það lýsandi að eitt af fyrstu verkum (S)forstj, eftir að hann tók ábyrgð á rekstri Frigocare, var að stuðla að því að verð á þjónustu Frigocare gagnvart íslenskum viðskiptavinum, ekki síst íslenskum fiskútflytjendum, yrði hækkað. Þetta kemur fram í tölvupósti hans til (S)frkvstj-Frigo1,

[5303] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip_export_and_coldstores_01122009.ppt“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.677919.

framkvæmdastjóra Frigocare, frá 30. október 2009, sbr. einnig kafla 14.17.3. Í tölvupósti (S)forstj sagði þannig:

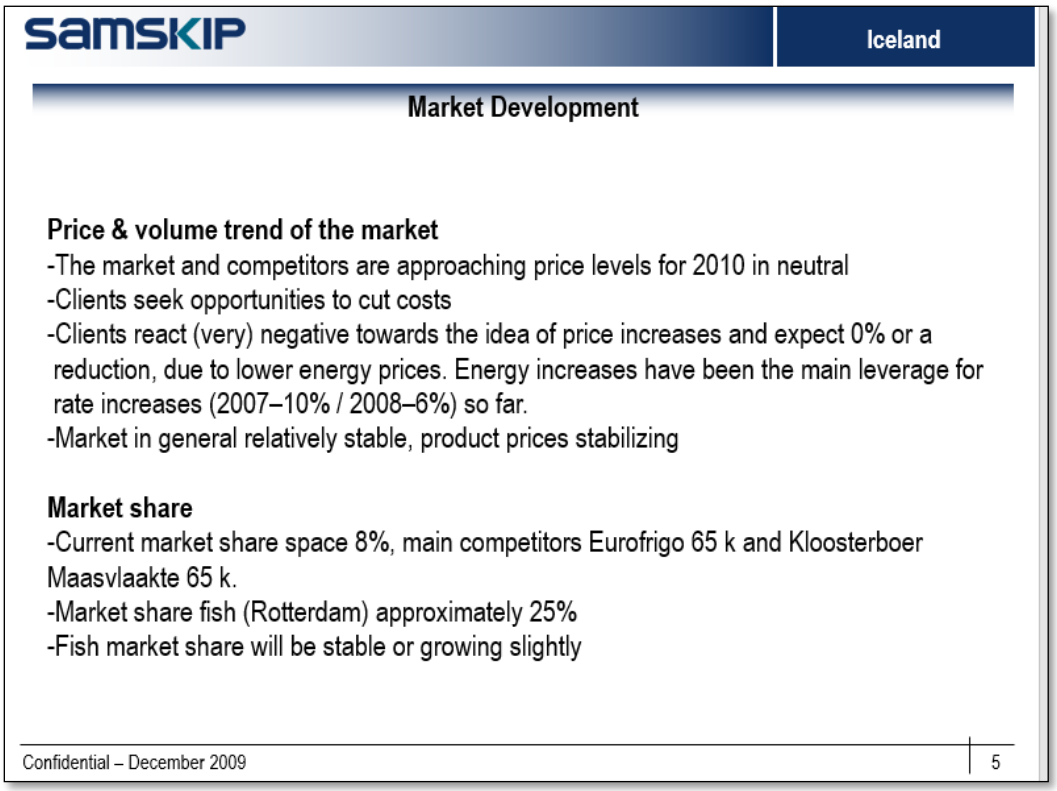
„I would like to assist increasing the rates on the icelandic clients, and suggest you send me a list of proposed rates increases (or unchanged where ever applicable) for next year for all clients.“[5304]

10051. Var þetta í samræmi við þá áherslu sem (S)forstj lagði á þessum tíma á að verð á þjónustu Samskipa á Íslandi hækkaði. Samráðið við Eimskip skapaði skilyrði fyrir þessu, sbr. einnig umfjöllun í kafla 14.

20.4.3.2. Samskip funda með Kloosterboer

10052. Í fyrrgreindum tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-Frigo1 30. október 2009 lýsti hann yfir áhuga á að hitta Kloosterboer (Kloosterb4). Hafði (S)frkvstj-Frigo1 milligöngu um fundinn sem var haldinn 12. nóvember 2009.[5305] Gögnin sýna að (S)forstj og Kloosterb4 hittust einnig í desember 2009, sbr. nánar hér á eftir.

10053. Sem fyrr segir fjallaði (S)forstj um Frigocare í glærukynningu sem hann sendi (S)stjórnarm-fjármstj 30. nóvember 2009 og fór svo yfir á stjórnarfundi Samskipa Holding sem hófst daginn eftir. Einnig kom fram hér að framan að (S)forstj hefði boðist til að hjálpa (S)frkvstj-Frigo1 við að hækka verð gagnvart íslenskum viðskiptavinum. Glærur (S)forstj frá 30. nóvember 2009 sýna hins vegar að það var meiri áskorun að hækka verð í Hollandi en almennt gilti í starfsemi Samskipa og Eimskips á Íslandi. Í glæru um starfsemi Frigocare í Hollandi segir þannig:



[5304] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.661137.
[5305] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.661145.

10054. Væri þannig mjög erfitt að ná fram hækkun á verði og væri uppi krafa hjá viðskiptavinum um verðlækkun þar sem dregið hefði úr orkukostnaði. Í þessu sambandi er vakin athygli á því að orka er stór kostnaðarliður við rekstur á frystigeymslum.

10055. Þann 1. desember 2009 sendi (S)frkvstj-Frigo1 til (S)forstj drög að tölvupósti til viðskiptavina Frigocare þar sem þeim var gerð grein fyrir 2% verðhækkun á árinu 2010.[5306] Sýna gögnin að (S)frkvstj-Frigo1 hafði samband við Kloosterboer því næsta dag sendi hann tölvupóst til (S)forstj og upplýsti að Kloosterboer (Kloosterb4) gæti hitt (S)forstj daginn eftir.[5307] Var (S)forstj staddur í Hollandi í byrjun desember 2009 vegna fundar stjórnar Samskipa Holding.[5308] Sýna gögn málsins að (S)forstj hitti Kloosterb4 í desember 2009. Kemur þetta fram í tölvupósti (S)forstj til Kloosterb4 þann 5. janúar 2010. Í honum þakkaði (S)forstj Kloosterb4 fyrir ánægjulega fundi í bæði nóvember og desember 2009.[5309]

10056. Þann 4. desember 2009 svaraði (S)forstj framangreindum tölvupósti (S)frkvstj-Frigo1 frá 1. desember vegna fyrirhugaðra verðhækkana á árinu 2010. Var hann ánægður með drög (S)frkvstj-Frigo1 að tilkynningu um verðhækkun að öðru leyti en því að honum fannst óþarft að greina viðskiptavinum frá því að orkukostnaður Frigocare hefði minnkað.[5310] Vildi (S)forstj þannig halda upplýsingum um lækkun á orkukostnaði frá viðskiptavinum.[5311] (S)frkvstj-Frigo1 svaraði skömmu síðar sama dag og kvaðst myndu fella niður tilvísun til minni orkukostnaðar í tilkynningunni. Einnig greindi hann (S)forstj frá samskiptum við yfirmann hjá Eimskip og að hafa rætt við hann um viðskiptavini: *„... had lunch with* [(E)frkvstj-Reefer] *(Icelandic) Eimskip and I am trying to get to work with him on some smaller customer of theirs. Looks promising. will keep you posted.*" (S)forstj svaraði sama dag og lýsti ánægju sinni með þetta.[5312]

20.4.3.3. <u>Verðhækkun í kjölfar samskipta við Kloosterboer</u>

10057. Nokkrum dögum seinna eða þann 8. desember 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 og spurði *„hversu mikið*" Kloosterboer væri að hækka verð: *„Hi - what is the competition doing? how much are Kloosterboer increasing their rates in general?*" Gefur þetta ótvírætt til kynna að (S)forstj hafi vitað að vilji Kloosterboer stæði til þess að hækka verð. Ber að hafa hér sterklega í huga samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Frigo1 við Kloosterboer í nóvember og í upphafi desember 2009.

10058. (S)frkvstj-Frigo1 svaraði tölvupósti (S)forstj stuttu síðar: *„Hi, all competitors at neutral, except for Kloosterboer IJmuiden. They have a GRI*[5313] *of 3%. Interesting, since they claimed not to raise rates in any Kloosterboer entity. Apart from the individual raises here and there, all cold stores approach neutral. […] IJmuiden and ourselves are the only ones working with a GRI*."[5314]

10059. Samkvæmt framansögðu áttu Samskip og Kloosterboer í samskiptum og í kjölfarið höfðu bæði Frigocare og Kloosterboer gripið til almennra verðhækkana. Aðrir keppinautar hækkuðu hins vegar ekki verð.

[5306] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.679985.
[5307] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.679011.
[5308] Afritaðar dagbókarfærslur frá Samskipum. […]
[5309] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.691081.
[5310] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.679985.
[5311] Í desember 2009 fjallaði […] í glærukynningu á stjórnarfundi Samskipa Holding um rekstur Frigocare, m.a. þýðingu orkukostnaðar í þeim rekstri. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip_export_and_coldstores_01122009.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.741144.
[5312] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.679969.
[5313] Almenn verðhækkun (GRI: General rate increase).
[5314] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.681082.

10060. Þessi verðhækkun varð (S)forstj tilefni til að framsenda tölvupóst (S)frkvstj-Frigo1 til (S)stjórnarm-fjármstj hjá Samskipum Holding. Gerði hann það með tölvupósti 8. desember 2009 og fylgdu þessi skilaboð:

„Hér er staðfesting, því miður, á andsk... aumingjaskapnum sem í gangi hefur verið, nú eru þeir Kboer bræður í aðstöðu til að hækka verð verulega á Ijmuiden kúnna, og gera myndarlega. Við hefðum alltaf átt að geta búið til slíkt umhverfi."

10061. (S)stjórnarm-fjármstj svaraði sama dag: *„Kemur kannski ekki svo a ovart en lika gott fyrir* [(S)frkvstj-Frigo1] *ad sja tetta. Gefur honum vonandi tiltru og kjark vardandi ad vera grimmari sjalfur i haekkunum sem vid turfum*."[5315]

10062. Samkvæmt þessu var (S)forstj óánægður með að áður en hann tók við ábyrgð á þessum rekstri, hefði verð ekki verið hækkað nægjanlega mikið gagnvart viðskiptavinum. Tölvupóstar hans og (S)stjórnarm-fjármstj gefa til kynna að nú skyldi þetta breytast. Ber að virða samskiptin við Kloosterboer í þessu ljósi. Jafnframt ber að hafa í huga framangreindan vilja (S)forstj til þess að hækka verð gagnvart íslenskum viðskiptavinum Frigocare.

20.4.3.4. Samantekt

10063. Eins og rakið er í kafla 11 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi fyrirtækin ákveðið að ráðast í verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

10064. Með *„Nýtt upphaf"* verkefninu ákváðu Samskip og Eimskip að meta hagræði af því að *„auka samstarf"* í margvíslegri starfsemi fyrirtækjanna á sviði flutninga, sbr. glærukynning sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir um *„Nýtt upphaf"* verkefnið.

10065. Einn verkþáttur í *„Nýtt upphaf"* verkefninu fólst í því að auka samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum. Voru áætlunarsiglingar til/frá Íslandi með viðkomu í Færeyjum hluti af siglingakerfum Samskipa og Eimskips. Í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið kemur m.a. fram að skoða eigi sameiginlega siglingakerfi Samskipa og Eimskips til annarra Evrópuríkja. Jafnframt er fjallað um verkþætti sem vörðuðu flutningaþjónustu tengda fiski. Er lýst mögulegu umfangsmiklu samstarfi milli Samskipa og Eimskips á þessu sviði og m.a. vísað til mögulegs samruna dótturfélaganna Silver Sea og Eimskip-CTG. Einnig er vísað til eftirfarandi: *„Skoða sameiginlega • Kloosterboer, Samskip, Daalimpex"*.

10066. Samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið var stofnaður vinnuhópur til þess að framkvæma þá verkþætti sem féllu undir verkefnið en í honum sátu (S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

10067. Aðgerðir sem höfðu þann tilgang að kanna aukið samstarf og takmörkun á samkeppni í útflutningi á sjávarafurðum voru í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Tók þetta til mögulegrar aukinnar samvinnu Samskipa og Eimskips og umræddra dótturfélaga. Þá voru aðgerðir til að draga úr samkeppni frá keppinautum einnig í samræmi við þetta og til þess fallnar að styðja við þann árangur sem náðst hafði með samráðinu. Framangreind gögn sýna að Samskip og Eimskip töldu helstu keppinauta sína í flutningi á fiski frá Íslandi vera annars vegar BWS og hins vegar frystiskipafélög eins og Green Reefers. Síðastnefnda félagið var einnig keppinautur Silver Sea og Eimskip-CTG í flutningi á frystum fiski frá Íslandi og Noregi. Þá var Kloosterboer keppinautur sem veitti útflytjendum á sjávarafurðum þjónustu.

[5315] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.681164.

10068. Samkeppni frá BWS, Green Reefers og Kloosterboer gerði ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips erfiðara á mörkuðum sem tengdust flutningi á sjávarafurðum. Til viðbótar var BWS öflugur keppinautur Samskipa og Eimskips í inn- og útflutningi frá Færeyjum. Samstarf við BWS, Green Reefers og Kloosterboer var því til þess fallið að draga úr samkeppni annars vegar í flutningi á fiski frá m.a. Íslandi og almennt í sjóflutningum tengdum Íslandi og Færeyjum enda BWS keppinautur Samskipa og Eimskips á báðum þessum markaðssvæðum. Þá var aukin samvinna Samskipa og Eimskips í Færeyjum til þess fallin að raska samkeppni og ber að líta til þess að sjóflutningakerfi fyrirtækjanna vegna siglinga til og frá Íslandi og Færeyjum voru samþætt.

10069. Gögn málsins sýna að eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 var unnið markvisst í verkþáttum sem vörðuðu flutning á sjávarafurðum og flutningastarfsemi í Færeyjum. Í tölvupósti sem (S)frkvstj-Silver, framkvæmdastjóri Silver Sea, sendi (S)forstj 8. júlí 2008 með heiti sem vísaði til Green Reefers spurði hann hvenær (S)forstj ætlaði að hitta Eimskip. Í tölvupósti sem (S)frkvstj-Silver sendi (S)forstj 11. ágúst 2008 spurði hann frétta af Eimskip/CTG: *„Eimskip/CTG- any news/developments*?". Fólst í þessu að (S)frkvstj-Silver óskaði eftir upplýsingum um viðræður (S)forstj við Eimskip um verkþætti í *„Nýtt upphaf*" verkefninu sem vörðuðu Silver Sea og útflutning á frystum fiski. Þá sýna tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Silver 1. og 7. október 2008 eftirfarandi:

- Samskip höfðu snúið sér til Green Reefers og óskað eftir samstarfi en keppinauturinn ekki enn svarað.
- (S)frkvstj-Silver lagði til að (S)forstj myndi hringja í Green Reefers. Vildi hann að þeim skilaboðum yrði komið til Green Reefers að Samskip/Silver Sea hefði dregið úr samkeppni meðan beðið væri svars um samstarf en það gæti breyst. Þrátt fyrir að (S)frkvstj-Silver hefði sagt að ekki mætti stilla þessu upp sem hótun var þetta auðsýnilega hugsað sem hótun eða a.m.k. hvatning til að stuðla að jákvæðu svari frá Green Reefers við beiðni um samstarf.
- (S)frkvstj-Silver óskaði eftir því að (S)forstj greindi honum frá stöðunni varðandi m.a. Eimskip og Samskip á Íslandi.

10070. Framangreind samtímagögn sýna einnig að (S)forstj ræddi á þessum tíma ítrekað við (S)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóra Samskipa í Færeyjum, um möguleika Samskipa í Færeyjum á því að eiga í *„aukinni*" samvinnu við Eimskip (*„doing more operations together with Eimskip*"*).*

10071. Eftir þessar viðræður (S)frkvstj-Færeyj og (S)forstj haustið 2008 sendi (S)frkvstj-Færeyj 24. nóvember 2008 tölvupóst til (S)forstj. Greindi hann frá fundi sínum með (E)frkvstj-Færeyj, framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum, og að þau hefðu rætt málefni sem hefði getað haft mikil áhrif á samkeppni, þ.e. möguleg kaup Smyril Line á Eimskip í Færeyjum. Í tölvupóstinum, sem bar heitið *„Eimskip*", fólst einnig að (S)frkvstj-Færeyj vísaði til fyrri viðræðna við (S)forstj um Eimskip í Færeyjum og sagði (S)frkvstj-Færeyj að fyrir hendi væru möguleikar á hagræðingu með því að Samskip í Færeyjum myndu eiga í *„aukinni*" samvinnu við Eimskip.

10072. Þetta sýnir að eftir ítrekaðar viðræður (S)forstj við (S)frkvstj-Færeyj um hugsanlegt aukið samstarf við Eimskip fundaði sá síðarnefndi með (E)frkvstj-Færeyj og greindi (S)forstj frá því að slíkt samstarf væri raunhæft. Verður að telja að þessar aðgerðir hafi verið liður í framkvæmd á *„Nýtt upphaf*" verkefninu.

10073. Eins og lýst er hér að framan fjölluðu Eimskip og Samskip á árinu 2009 ítrekað um samkeppni við BWS og áttu í samskiptum við þann keppinaut. Komu fram áhyggjur af samkeppni frá BWS bæði í flutningi á fiski frá Íslandi og á flutningamarkaðnum í Færeyjum. (S)frkvstj-Færeyj kvartaði yfir hræðilega (*„awful*") lágu verði BWS og í janúar 2009 höfðu stjórnendur Eimskips áhyggjur af aukinni samkeppni BWS í flutningi á fiski frá Íslandi.

10074. Í samtímagögnum Eimskips frá febrúar 2009 er fjallað um breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins auk sérstakrar umfjöllunar um skipið Blikur. Í gögnunum er lýst áskorunum í samkeppni við BWS og Fresh Link í flutningi á fiski. Ber að virða þessi gögn saman með annars vegar beiðni (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstö-flutnstj frá 24. mars 2009 og hins vegar skjölum (S)forstö-flutnstj frá 1. apríl 2009. Þessi gögn frá Samskipum fjalla um siglingakerfi og flutningsgetu Eimskips og Samskipa en í þeim koma fram nákvæmar upplýsingar um Eimskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins gátu Samskip ekki án samskipta við Eimskip haft þá vitneskju um fyrirtækið sem birtist í gögnum, þar á meðal um mögulega breytingu á siglingakerfi þess. Hefur því umtalsverða þýðingu að í þessum gögnum Samskipa var lagt nákvæmt mat á tap og ábata Eimskips af því að skila skipinu Blikur. Einnig er að finna í gögnum Samskipa lýsingu á samkeppni Eimskips við BWS og Fresh Link sem er í samræmi við umfjöllum í innanhússgögnum Eimskips. Í athugasemdum Samskipa er ekki vísað til opinberrar umfjöllunar á þessum tíma um umrædd innri málefni Eimskips né heldur lögð fram gögn sem sýna að þessa upplýsingar hafi borist frá öðrum en Eimskip.

10075. Með vísan til þessa er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi tekið við mjög viðkvæmum upplýsingum um samkeppnisleg málefni Eimskips. Í þessu sambandi ber að hafa í huga umfjöllun um samráð fyrirtækjanna um siglingakerfi, flutningsframboð o.fl., sem átt hafði sér stað fram til apríl 2009. Einnig ber að hafa í huga þau beinu samskipti sem áttu sér stað á milli Eimskips og Samskipa m.a. á tímabilinu frá janúar til mars 2009, sbr. kafla 13.

10076. Samkvæmt framansögðu endurspegla framangreind gögn ólögmæt skipti á viðkvæmum upplýsingum frá Eimskip til Samskipa. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að áframhaldandi umfjöllun innan Samskipa um m.a. siglingakerfi Eimskips hafi verið liður í framkvæmd *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Er þetta í samræmi við viðurkenningu Eimskips á ólögmætu samráði við Samskip í sátt fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið.

10077. Í apríl 2009 var það á verkefnalista (E)forstj að skoða *„samninginn“* við Samskip og gera *„slot samning við Færeyjar“* sem telja verður að vísi til samstarfs við Samskip og/eða BWS. Haustið 2009 var fjallað aftur um BWS innan Samskipa og Eimskips. Þann 14. september 2009 sátu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þannig fund með heitinu *„Blue Water Smyrill line – status“*. Í lok september 2009 var innan Eimskips rætt um aukna samkeppni frá BWS. Ástæða þessa var umfjöllun í fjölmiðlum sem gaf til kynna aukna getu BWS til að keppa á Íslandi vegna tíðari siglinga Norrænu. Kallaði þetta á viðbrögð (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj og var leitað eftir fundum með annars vegar öflugum útflytjanda á fiski er var í viðskiptum við BWS og hins vegar með BWS.

10078. Í kjölfarið, nánar tiltekið í október 2009, áttu meðlimir *„Nýtt upphaf“* vinnuhópsins ((S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv) samskipti á nánast sama tíma við BWS. Þann 22. október 2009 ritaði (E)frkvstj-alþjsv minnisblað þar sem lýst er fundi hans og (E)frkvstj-sala/þj með BWS á Kastrup flugvellinum deginum á undan þar sem rætt var um mögulegt samstarf milli Eimskips og BWS. Sama dag og (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj hittu BWS í Danmörku átti (E)forstj fund á Seyðisfirði með forsvarsmanni BWS hér á landi. (S)forstj var þann 22. október 2009 greint frá því að BWS væri áhugasamt um að hefja samstarf við Samskip. (S)forstj átti síðan fund með BWS 20. nóvember 2009. Lýsingar (S)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj í samtímagögnum á umræddum samskiptum við BWS sýna þetta:

- Samkvæmt (S)forstj vildi BWS mynda bandalag með Samskipum og starfa saman gegn Eimskip í Færeyjum. Í mars 2009 hafði erlenda flutningafyrirtækið DSV sett fram sambærilega tillögu nema að því leyti að hún tók til þess að mynda bandalag gegn Eimskip á íslenska flutningamarkaðnum, sbr. kafla 14.16.2. Í báðum þessum tilvikum hafnaði (S)forstj því að bindast samtökum gegn Eimskip enda hefði það sett ólögmætt samráð fyrirtækjanna í uppnám. Í tilviki BWS var samvinna í Færeyjum

ekki talin fýsileg m.a. sökum þess að BWS og Samskip voru bæði með vannýtt flutningarými og BWS gat ekki farið út af markaðnum fyrr en 2015 vegna skuldbindinga í samningi við Smyril Line. Taldi (S)forstj raunhæfara að skoða möguleika á *„nánari"* samvinnu við BWS í flutningum til og frá Íslandi. Hér hefur og verulega þýðingu að þegar (S)frkvstj-Færeyj kvartaði 13. nóvember 2009 yfir mikilli verðsamkeppni frá BWS var svar (S)forstj ekki að beina því til (S)frkvstj-Færeyj að keppa við BWS heldur greindi hann frá því að hann ætti fund með BWS í næstu viku.

- Í gögnunum frá Eimskip er ekki tekið fram að BWS hafi viljað mynda bandalag með Eimskip gegn Samskipum. Aftur á móti er ljóst að BWS ræddi sambærilegt samstarf við Eimskip og fyrirtækið gerði við Samskip. Þá var rætt um takmörkun á framboði eða skiptingu markaða. Var í því sambandi m.a. rætt um skip Eimskips, Blikur, og að Eimskip myndi taka yfir starfsemi BWS á Seyðisfirði.

10079. Þegar framangreind atvik eru virt saman gefa þau til kynna að annars vegar samskipti Eimskips við BWS og hins vegar samskipti Samskipa við BWS hafi verið hluti af aðgerðum Eimskips og Samskipa til að takmarka samkeppni á markaðnum í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Var það auðsýnlega hagsmunamál bæði Eimskips og Samskipa að reyna að draga úr samkeppni frá BWS í m.a. flutningi á fiski frá Íslandi. Þetta mat styrkist þegar gögnin frá 2009 eru virt saman með yngri gögnum sem lýst verður í næstu köflum.

10080. Gögnin sýna einnig að á fundi Samskipa og BWS 20. nóvember 2009 ræddu fyrirtækin málefni sem vörðuðu samkeppni milli þeirra í flutningum til og frá Íslandi og Færeyjum. Að mati Samkeppniseftirlitsins brutu Samskip gegn 10. gr. samkeppnislaga með þessum samskiptum við BWS. Í ákvörðun þessari er aftur á móti ekki tekin afstaða til aðgerða BWS.

10081. Auk viðræðna við BWS áttu bæði Eimskip og Samskip í viðræðum við Smyril Line. Þannig var í umræddu minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv frá 22. október 2009 lýst samskiptum hans og (E)frkvstj-Færeyj við Smyril Line. Fjölluðu þau um þá hugmynd Smyril Line að Eimskip myndi taka yfir flutningarýmið í Norrænu þrátt fyrir að Smyril væri samningsbundið BWS. Þá ræddu Samskip og Smyril Line saman 8. nóvember 2009

10082. Viðræður Eimskips og Smyril Line voru augljóslega samkeppnislega mjög viðkvæmar og í bæði tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv og minnisblaði hans var tekið fram að um trúnaðarmál væri að ræða. Gögn málsins gefa hins vegar til kynna að Eimskip hafi upplýst (S)frkvstj-Færeyj um þessar viðræður við Smyril Line. Verður þetta ráðið af tölvupóstunum sem (S)frkvstj-Færeyj sendi (S)forstj 8. desember 2009, þ.e. bæði tölvupóstinum sem hann sendi fyrir fundinn með Eimskip og tölvupóstinum sem hann sendi síðar sama dag en Samkeppniseftirlitið telur ljóst að hann hafi verið sendur eftir fundinn með Eimskip. Þessi upplýsingaskipti voru í samræmi við samskiptin sem átti sér stað á milli fyrirtækjanna í Færeyjum 24. nóvember 2008, sbr. lýsingu (S)frkvstj-Færeyj á samskiptum við (E)frkvstj-Færeyj í tölvupósti hans til (S)forstj frá sama degi.

10083. Er þannig ljóst að samskipti áttu sér stað milli Samskipa og Eimskips í Færeyjum 24. nóvember 2008 og 8. desember 2009. Ber að árétta að deildir/dótturfélög Samskipa og Eimskips í Færeyjum lutu stjórn móðurfélaganna hér á landi og annast starfsemi sem lýtur m.a. að flutningum milli Íslands og Færeyja og jafnvel Englands og meginlands Evrópu. Þá gat umfjöllunarefnið í þessum viðræðum fyrirtækjanna haft bein áhrif á samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi, m.a. sá möguleiki að Eimskip tæki yfir flutningsrými BWS í Norrænu. Brutu Samskip og Eimskip því gegn 10. gr. samkeppnislaga með þessum samskiptum.

10084. Til viðbótar lýsti (S)frkvstj-Færeyj samskiptum við (E)forstö-fjármFæreyj sem var fjármálastjóri dótturfélags Eimskips í Færeyjum. Þetta gerði (S)frkvstj-Færeyj í tölvupósti sem hann sendi (S)forstj 12. desember 2009. Gerði hann (S)forstj grein fyrir því að (E)forstö-fjármFæreyj hefði haft samband við

hann og lýst ónægju með að Samskip hefðu náð tilteknum viðskipavini í viðskipti til sín. Samkeppniseftirlitið áréttar að það er á engan hátt eðlilegt að fyrirtæki hafi samband við keppinaut sinn og „*skammi*" hann fyrir að hafa með samkeppnisaðgerðum náð til sín viðskiptavini. Slík samskipti kunna þvert á móti að vera birtingarmynd á ólögmætu samráði milli fyrirtækja. Gögn sem tengjast þessu gefa einnig til kynna samvinnu milli fyrirtækjanna í skipaafgreiðslu í Færeyjum.

10085. Ljóst er að Samskip höfðu áhuga á því samstarfi við Smyril Line sem lýst er í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj frá 8. desember 2009, þ.e. að Samskip tækju yfir viðskipti BWS í Færeyjum, þar sem það hafði þann kost í för með sér að keppinauti myndi fækka um einn á markaðnum og unnt væri þá að hækka verð. Það samstarf gekk hins vegar ekki eftir þar sem BWS og Smyril Line ákváðu að eiga áfram í samstarfi, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-Færeyj frá 12. desember 2009. Samkvæmt þessu var samstarf BWS og Smyril Line framlengt og BWS var áfram í þeirri stöðu að geta keppt við Samskip og Eimskip í sjóflutningum á Íslandi og í Færeyjum. Sagði (S)frkvstj-Færeyj í umræddum tölvupósti að sökum þessa yrði barátta við BWS að halda áfram.

10086. Þrátt fyrir framangreint áttu (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í áframhaldandi samskiptum við BWS á árinu 2010 og áfram og ræddu áfram um mögulegt samstarf við þennan keppinaut. Verður þessu lýst hér á eftir.

10087. Á árinu 2009 áttu Samskip ekki aðeins í samskiptum við BWS heldur höfðu viðræður einnig átt sér stað við Green Reefers. (S)forstj gerði grein fyrir stöðu þeirra viðræðna á stjórnarfundi Samskipa Holding í október 2009. Kom þar fram að viðræður við Green Reefers hefðu staðið yfir í nokkra mánuði og aðilar væru um það bil að ná saman um meginatriði. Sagði (S)forstj einnig að mikill ábati myndi felast í samstarfi við Green Reefers í flutningi á frystum fiski, m.a. þessi:

„*-we should be able to maintain current rates, during times when rates are in general under pressure*"

10088. Í lok október 2009 beitti (S)forstj sér fyrir frekari verðhækkunum gagnvart m.a. útflytjendum á sjávarafurðum frá Íslandi. Eins og lýst hefur verið var það að eitt af fyrstu verkum (S)forstj, eftir að hann tók ábyrgð á rekstri Frigocare, að stuðla að því að verð á þjónustu Frigocare gagnvart íslenskum viðskiptavinum yrði hækkað, sbr. tölvupóstur hans til (S)frkvstj-Frigo1 frá 30. október 2009. Þá hækkuðu bæði Frigocare og Kloosterboer verð eftir samskipti (S)forstj við Kloosterboer í desember 2009.

10089. Hér ber og horfa til áætlunar útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 sem (S)forstö-útfl sendi (S)forstj þann 3. desember 2009. Í umfjöllun um flutning á sjávarafurðum er lýst meiri samkeppni heldur en kom fram í áætlunum innflutnings- og landflutningadeilda Samskipa veturinn 2009. Hvað varðar útflutning á frystum fiski var vísað til samkeppni frá „*stórflutningaskipum*" en Green Reefers var helsti keppinauturinn á því sviði. Þrátt fyrir þetta lagði (S)forstö-útfl til grundvallar að Samskip gætu haldið uppi verði á flutningi á frystum fiski á árinu 2010. Ber í þessu samhengi að hafa í huga framangreind ummæli (S)forstj frá október 2009 um að Samskip/Silver Sea og Green Reefers væru að ná saman um samstarf og það myndi gefa fyrirtækjunum möguleika á því að halda uppi verði. Í þessu samhengi er rétt að hafa í huga samtímagagn Eimskips 15. nóvember 2010 sem staðfestir að samvinna Samskipa/Silver Sea á árinu 2010 takmarkaði samkeppni og leiddi til hærra verðs fyrir flutning á frystum fiski frá Íslandi (m.a. sagt að samvinnan hafi; „*already increased the market rate and expected to rise further*), sbr. kafla 20.5.2.

10090. Í áætlun (S)forstö-útfl um flutning á ferskum fiski er tiltekin samkeppni við BWS og Eimskip en engu að síður gert ráð fyrir hækkun á verði. Sem fyrr segir héldu Samskip og Eimskip áfram viðræðum við BWS á árinu 2010 sem miðuðu að því að draga úr samkeppni.

10091. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er að finna athugasemdir fyrirtækisins við framangreinda umfjöllun. Þar er því hafnað að Samskip hafi átt í samráði eða hvers kyns ólögmætum samskiptum við Eimskip. Þá hafi aldrei komið til samstarfs af nokkru tagi milli fyrirtækjanna í Færeyjum.

10092. Einnig hafna Samskip því að nokkuð í samskiptum fyrirtækisins við BWS geti talist andstætt 10. gr. samkeppnislaga. Samskip hafna því einnig að tilgangur með samstarfi Silver Sea við Green Reefers hafi verið að draga úr samkeppni.

10093. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir og sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 31.4.

20.5. Silver Green stofnað á árinu 2010

10094. Sem áður segir greindi (S)forstj stjórn Samskipa Holding í október 2009 frá stöðu viðræðna við Green Reefers. Kvað (S)forstj aðila, þ.e. Samskip/Silver Sea og Green Reefers, vera um það bil að ná saman um mikilvæg atriði varðandi samvinnu í flutningi á frystum fiski. Var áfram unnið að þessari samvinnu á árinu 2010. Þann 21. maí 2010 birtist opinberlega umfjöllun um þetta:

„Silver Sea AS, a Norwegian reefer transport company 50% owned by Samskip, and Green Reefers AS have entered into a letter of intent for the establishment of a joint venture company, operating a fleet of 14 smaller-sized reefer vessels, primarily serving Northern European customers.

The JV partners believe that a combined operation will provide a better service for customers, whilst creating significant synergies in form of a more efficient operation, saved bunkers expenses, port calls etc. The relevant competition authorities will be notified of the transaction, and the parties intend to begin operations on July 1st."[5316]

10095. Í tölvupósti (S)forstj 26. maí 2010 útskýrði hann fyrir (S)frkvstj-MCL að Green Reefers væru í eigu Wilson, sbr. kafla 13.36.7.1 . Jafnframt að Samskip væru að hefja nána samvinnu við Green Reefers „í gegnum" Silver Sea:

„ECL is owned by Wilson - they also own Green Reefers whom we are establishing a close partnership via Silver Sea"[5317]

10096. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 15. júní 2010 fékk (S)forstj heimild til ljúka samningum við Green Reefer. Var þessu m.a. lýst svo í fundargerð stjórnar:

„7. Silver Sea/Silver Green - Update

(S)forstj informed the Board about discussions which have been going on for some time between Silver Sea and Green Reefers to merge their sales activity into combined company to be named Silver Green AS.

(S)forstj is seeking Board approval to establish Silver Green AS which will be owned equally by Silver Sea

Purpose of a joint company

Market competition is increasing and margins are being squeeced [svo]

[5316] Aðgengilegt á eftirfarandi vefslóð: www.logistics-scm.com/2010/05/21/silver-sea-and-green-reefers-establish-jv/.
[5317] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.750168.

Cost efficiences will be achieved

Scope of Business

Silver Green AS will transport goods from the following areas:

Norway, Iceland, Faroe Islands, Scotland, Shetland, The European Continent, New Foundland, Mediterranean, Morocco, Baltic Sea and Black Sea

Silver Green AS will enter into time charter agreements with Silver Sea AS and Green Reefers ASA for a group of 14 vessels

The company will charter in additional vessels as required

Shareholding matters:

Shareholding

50% Green Reefers ASA

50% Silver Sea AS

Voting Rights

50% Green Reefers ASA

50% Silver Sea AS

Board of Directors

Green Reefers ASA will have 2 members

Silver Sea AS will have 2 members"[5318]

10097. Þann 2. júní 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til yfirstjórnar, m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl. Greindi hann frá því að Silver Green myndi hefja starfsemi 1. júlí 2010.[5319] (S)forstj settist í stjórn Silver Green og (S)frkvstj-Silver varð framkvæmdastjóri fyrirtækisins.

10098. Samskip hafa afhent afrit af hluthafasamkomulagi Silver Green.[5320] Er það undirritað af yfirm-Green Reefers f.h. Green Reefers og (S)forstj og (S)frkvstj-Silver fyrir hönd Silver Sea. Í 1. gr. segir um markmið samkomulagsins:

„GREEN REEFERS and SILVER SEA are both operators of reefer ships.

The Shareholders believe that there is room for significant synergies if the operations were to be joined. The synergies will mainly come from optimization of sailing schedules to reduce fuel consumption, ballast, port and waiting time, and improved capacity utilization.

Based on the desire of obtaining a better and more cost efficient service and environmentally friendly operation, the Shareholders intend to establish a joint company, to be named Silver Green.

[5318] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 10.3.2017. Fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding þann 15.06.2010.
[5319] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […] til yfirstjórnar Samskipa. „*Sumarið 2010*", dags. 02.06.2010, kl. 17:45. Doc. ID. 0.7.34.411968.
[5320] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.04.2019. Fylgiskjal nr. 5.

The Shareholders wish to establish an improved service for their target customers, and aim to increase and extend the service to i.a. liner services which can also accommodate other cargoes.

Silver Green shall primarily transport seafood products from Northern Europe, including UK and Ireland, and from Newfoundland to the European Continent, Mediterranean, Baltic Sea and Black Sea. Silver Green shall also be able to seek all return cargoes available in these areas, including Morocco."

10099. Um stjórn Silver Green segir í 2. gr.:

„The Board of Directors of the Company (the "Board") shall consist of four (4) members.

The Shareholders shall together appoint a competent board. Each of GREEN REEFERS and SILVER SEA shall have the right to appoint two members to the Board.

As long as GREEN REEFERS holds equal to or more than 50% of the outstanding shares in the Company, GREEN REEFERS shall be entitled to appoint the Chairman of the Board. The other Shareholder shall approve such appointment however an approval shall not be unreasonably withheld. [yfirm-Green Reefers] *will be the Chairman of Silver Green at the time of the commencement of the Company.*

Decisions of the Board shall require that the majority of attending Board members vote in favour of the motion. The chairman of the Board shall not have a casting vote.

The only exemption applies to the decision regarding the change of the Managing Director of Silver Green, which requires unanimous Board decision as long as [(S)frkvstj-Silver] *is the Managing Director, this shall not apply for his successors.*

As long as SILVER SEA holds equal to or more than 50% or the outstanding shares in the Company, SILVER SEA shall have the right to appoint the Managing Director of Silver Green. The other Shareholder shall approve such appointment however an approval shall not be unreasonably withheld. [(S)frkvstj-Silver] *will be the Managing Director of Silver Green at the time of the commencement of the Company.*"

10100. Í 7. gr. er að finna „*Non-competition clause*":

„7.1 During the term of the Agreement

As long as both Shareholders own Shares in the Company, both Shareholders shall act loyally towards the interests of the Company and seek to avoid direct competition with the Company."

10101. Í gr. 7.2 er að finna samkeppnisákvæði sem gilda eftir að hluthafasamkomulagið fellur úr gildi og í gr. 7.3 er að finna sérstök samkeppnisákvæði sem gilda aðeins gagnvart (S)frkvstj-Silver.

10102. Eins og samtímagögn bera með sér var tilgangurinn með stofnun Silver Green að bregðast við aukinni samkeppni og auka framlegð. Taldi (S)forstj sem áður segir að með þessu væri unnt að halda uppi verðum enda þótt þau væru almennt að lækka, sbr. kafla 20.4.2.2. Þá segir í fundargerð frá fundinum 15. júní 2010 varðandi ástæður samstarfsins: „*Market competition is increasing and margins are being squeeced*". Gefa gögn málsins til kynna að síðar hafi átt sér stað samskipti milli Samskipa, Eimskips og Silver Green, sbr. kafla 20.7.4.

20.5.1. Nánar um keppinauta Silver Green og Silver Sea

10103. Við rannsókn málsins óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Samskipum um Silver Sea og Silver Green, sbr. nánar hér á eftir. Hér er þó rétt að líta til þess að í bréfi Samskipa 8. apríl 2019 var athygli Samkeppniseftirlitsins vakin á því að „*starfsemi Silver Sea lýtur að heilfarmaflutningum í*

frystiskipum en ekki gámaflutningum" og að starfsemi Silver Sea og Silver Green hafi frá *„upphafi fyrst og fremst tengst mörkuðum utan Íslands.*" Gaf þetta til kynna að Samskip teldu:

- Að Silver Sea og Silver Green hafi stundað starfsemi sem hafi ekki verið í samkeppni við Samskip og Eimskip.
- Að um hafi verið að ræða samninga eða athafnir sem hafi aðeins verið ætlað að hafa áhrif utan Íslands, sbr. 2. mgr. 3. gr. samkeppnislaga.

10104. Í mgr. 1606 – 1607 í athugasemdum við AII segja Samskip að helstu keppinautar í flutningi á frystum uppsjávarfiski til hafna í Eystrasaltsríkjunum hafi verið Silver Sea, Green Reefers og Eimskip CTG, sem ráku öll frystiskip og buðu upp á heilfarmaþjónustu til þessara landa. Starfsemi þeirra hafi þar af leiðandi ekki verið í beinni samkeppni við Samskip. Samskip hafi ekki haft viðkomu í höfnum framleiðenda og því ekki verið í beinni samkeppni um þessa flutninga frá Íslandi við fyrrnefnd fyrirtæki nema þá mögulega frá Vestmannaeyjum þar sem Samskip hafi haft beina viðkomu. Þetta hafi breyst töluvert eftir að makrílveiðar Íslendinga hófust enda hafi þá miklu magni af frystum makríl verið landað víða um land. En ákveðnir lestunar- og losunarstaðir hafi verið hagkvæmari fyrir frystiskip að sinna en gámaflutningaskip og hafi frystiskip þannig haft töluverða samkeppnisyfirburði gagnvart gámaflutningaskipum Samskipa.

10105. Í mgr. 1609-1610 í athugasemdum við AII segja Samskip að *„í upphafi*" samstarfsins við Green Reefers hafi Silver Sea ekki verið *„í beinni samkeppni við Samskip. Fyrirtækið flutti frystar uppsjávarafurðir, sem voru á þessum tíma ekki fluttar í gámum. Var því um að ræða viðbót við þjónustuframboð Samskipa.*" Segir að mikilvægt sé *„að halda því til haga að meginstarfsemi bæði Silver Sea og Green Reefers er og hefur ávallt verið í Noregi. Er sá markaður eðli málsins samkvæmt umtalsvert stærri en markaðurinn á Íslandi. Eftir að makrílveiðar hófust urðu gámaflutningar samkeppnishæfari gagnvart frystiskipum frá útflutningshöfnum Samskipa, þ.e. Reykjavík og Vestmannaeyjum. Má því segja að fyrst þá, með umræddri þjónustubreytingu, hafi orðið til bein samkeppni á milli félaganna, þ.e. Samskipa, Eimskips og Silver Green*, *líkt og (S)forstö-útfl vísaði til.*"[5321]

10106. Samkvæmt framansögðu virðast Samskip byggja á því að í upphafi samstarfs Samskipa/Silver Sea við Green Reefers (væntanlega þegar Silver Green var stofnað á árinu 2010) hafi frystiskip ekki verið í samkeppni við Samskip og Eimskip í flutningi á frystum fiski frá Íslandi en það hafi breyst þegar makrílveiðar hófust hér við land.

10107. Samkeppniseftirlitið bendir á að veiðar íslenskra skipa á makríl hófust af fullum þunga árið 2008. Á árinu 2007 var makrílafli 36.500 tonn en árið eftir var aflinn rúmlega 112 þúsund tonn og veiddist nær allur í íslenskri fiskveiðilögsögu.[5322] Miðað við þetta og framangreind sjónarmið Samskipa um þýðingu makrílveiða íslenskra skipa var *„bein samkeppni*" fyrir hendi milli Samskipa, Eimskips og frystiskipa a.m.k. frá árinu 2008.

10108. Hvað sem framangreindu líður er ljóst að Silver Sea, Green Reefers og Silver Green höfðu ríka tengingu við íslenska markaðinn og að bæði Eimskip og Samskip litu á frystiskipaútgerðir sem keppinauta í flutningi á frystum fiski frá Íslandi. Er nánar fjallað um þetta í kafla 31.5.

[5321] Samskip vísa til skjals […] frá 3. desember 2009 þar sem lýst er samkeppni Samskipa við Silver Sea, Green Reefers og aðra sem buðu upp á útflutning á fiski með frystiskipum frá Íslandi.
[5322] Sjá bls. 6 í skýrslu starfshóps sjávarútvegsráðherra frá janúar 2019. Aðgengileg hér: https://www.althingi.is/altext/pdf/149/fylgiskjol/s1236-f_I.pdf.

20.5.2. Eimskip telur að tilkoma Silver Green hafi leitt til hærra verðs

10109. Samkvæmt framansögðu voru Samskip/Silver Sea, Eimskip/Eimskip-CTG og Green Reefers keppinautar í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Samskip/Silver Sea og Green Reefers stofnuðu Silver Green og tók það fyrirtæki til starfa 1. júlí 2010. Með þeirri aðgerð hætti samkeppni milli Silver Sea og Green Reefers enda tók Silver Green við markaðsfærslu á þeirri frystiskipaþjónustu sem Silver Sea og Green Reefers höfðu áður sinnt í sitthvoru lagi. Þetta var einnig til þess fallið að hafa skaðleg áhrif á þá samkeppni sem Samskip gátu veitt í útflutningi á frystum fiski enda var Silver Sea dótturfélag Samskipa. Samskip tóku virkan þátt í stofnun Silver Green og (S)forstj settist í stjórn hins nýja félags.

10110. Þá ber að hafa í huga að (S)forstj taldi í október 2009 talsverðan ábata felast í þessari samvinnu við Green Reefers sem m.a. átti að felast í því að fyrirtækin gætu með henni varist óskum viðskiptavina um lægri verð og haldið verði óbreyttu/viðhaldið verði („*we should be able to maintain current rates, during times when rates are in general under pressure*"), sbr. glærukynning (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding 3. október 2009. Með öðrum orðum myndi draga verulega úr samkeppni með stofnun Silver Green. Efnislega kom hið sama fram hjá (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding 15. júní 2010. Eftirfarandi gögn frá Eimskip sýna að þessi væntu áhrif af tilkomu Silver Green gengu eftir.

10111. Í Noregi var talið nauðsynlegt að tilkynna þarlendum samkeppnisyfirvöldum um stofnun Silver Green. Í tölvupósti frá 29. júní 2010 spurði (S)forstj (S)frkvstj-fjárm að því hvort það væri ekki „*vitleysa*" að hafa „*svona hátt hlutafé / eigið fé*" í Silver Green. (S)frkvstj-fjárm svaraði að það væri „*engin þörf á því, en* [(S)frkvstj-Silver] *er harður á þessu, sem og þetta sé tilkynnt inn til samkeppnisyfirvalda […]*".[5323]

10112. Hér á landi beindu hvorki Samskip né aðrir stofnendur Silver Green tilkynningu til Samkeppniseftirlitsins. Þá óskuðu þessir aðilar ekki eftir undanþágu Samkeppniseftirlitsins frá banni 10. gr. samkeppnislaga við samráði keppinauta.

10113. Samkvæmt framansögðu er ljóst að með stofnun Silver Green fólst ólögmætt samráð í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, þ.e. ólögmætt samstarf Samskipa við fyrirtæki sem veitti íslenskum útflytjendum á sjávarafurðum þjónustu (Green Reefers) og við fyrirtæki sem stefndi að slíkri þjónustu (Silver Green).

10114. Tilgangurinn með stofnun Silver Green var ekki síst sá að draga úr samkeppni. Gögn frá Eimskip gefa til kynna að áætlanir (S)forstj þar að lútandi hafi strax haustið 2010 farið að skila árangri. Þannig sendi (E)forstö-útfl þann 28. september 2010 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Hafði (E)frkvstj-sala/þj beðið (E)forstö-útfl um að senda sér hugmyndir um atriði til að fjalla um á framkvæmdastjórnarfundi sem halda átti hjá Eimskip daginn eftir, t.d. það helsta sem væri að gerast á markaðnum. Undir liðnum „*helstu mál*" sagði m.a. eftirfarandi í tölvupósti (E)forstö-útfl :

„*Samherji: Greinilegt á fundi okkar (E)viðskstjmeð* [Samherja] *að sameining Silver og Green er farin að hafa áhrif á RF-markaðinn.*[5324] *Verð munu hækka. Sem dæmi að þá eru þeir búnir að ákveða að taka inn RF-skip til áramóta sem þeir hafa verið með í notkun undan vesturströndum Afríku.* [Samherji] *spurði okkur einnig hvort við gætum ekki leyst fyrir hann málin til Póllands og kannski vestast í Baltic, t.d. Klaipeda?*".[5325]

10115. Eins og lýst er í kafla 14.33.4, 14.33.5 og 14.33.6 hittust stjórnendur Eimskips og Samskipa á fundum 11. október 2010 og 2. og 8. nóvember 2010. Sátu fundina m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj sem m.a. báru ábyrgð á útflutningi fyrirtækjanna gagnvart forstjórum þeirra.

[5323] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.761223.
[5324] Frystiskipamarkaðurinn.
[5325] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.271817.

10116. (E)forstö-útfl heyrði undir (E)frkvstj-sala/þj. Í málinu er að finna skjal (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010. Um er að ræða áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011.[5326] Í skjalinu er gerð grein fyrir þeirri ógn sem útflutningsdeildin stóð frammi fyrir. Þar er ekki minnst á Samskip en samkeppnisleg ógn talin stafa frá:

- BWS
- Thorship
- Frystiskipum

10117. Í umfjöllun um samkeppnislega ógn frá frystiskipum segir þetta í áætlun (E)forstö-útfl :

> **3.2.2. REEFER FORWARDING / REFER VESSELS**
>
> Just like described before there is a continuous threat from refer vessels once they are around Iceland. The main players are:
>
> * Eimskip–CTG: 100% owned by Eimskip but an company operating and competing in this field of the market. Unavoidable the great focus on utilizing their vessels sometimes hits their "mother", Eimskip in Iceland – Container export out of Iceland. That happens once container cargo is "sucked" on board Eimskip-CTG vessels in the name of utilization of the vessel. At the same time Eimskip´s container service is loosing marketshare, cargo, revenues and offering less profit!
> * Silver-Green: This was a major changes in the market in 2010 when Green Refers and Silver Sea joint forces into Silver-Green. Those two companies have constantly been fighting with unacceptable utilization over some part of year. Now they should be in better control. At least affect from their joint forces has already increased the market rate and expected to rise further.
> * Seatrade: Is acting just like Green Refers in the Icelandic market. The only difference is based on the gossip Thor ship will cooperate with Seatrade.

10118. Samkvæmt þessu skjali (E)forstö-útfl ríkti mikil samkeppni á milli Green Reefers og Silver Sea í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Taldi (E)forstö-útfl að með stofnun Silver Green hefðu fyrirtækin, þ.e. Green Refers og Silver Sea, betri „*stjórn*" á markaðnum. Taldi (E)forstö-útfl að þetta hefði þegar haft þau áhrif að verð hefði hækkað og að gert væri ráð fyrir því að það myndi hækka enn frekar gagnvart útflytjendum á frystum fiski frá Íslandi. Er þetta í samræmi við það sem fram kom í framangreindum tölvupósti (E)forstö-útfl til (E)frkvstj-sala/þj 28. september 2010. Er ljóst að sú takmörkun sem af þessu leiddi í samkeppni í flutningi á frystum fiski frá Íslandi var til hagsbóta fyrir bæði Samskip og Eimskip.

10119. Skjal (E)forstö-útfl sýnir jafnframt að Eimskip, líkt og Samskip, taldi frystiskipafélög vera keppinauta sína í flutningi á frosnum fiski frá Íslandi. Jafnframt sýnir þessi umfjöllun að Eimskip-CTG starfaði hér á landi, m.a. í „samkeppni" við móðurfélagið. Í framangreindum samskiptum (S)forstj og (S)frkvstj-Silver var minnst á fyrirtækið Seatrade og hugsanlegar viðræður um samstarf við þann keppinaut. Samkvæmt (E)forstö-útfl hegðaði Seatrade sér með svipuðum hætti á markaðnum og Green Reefers gerði áður en Silver Green var stofnað.

[5326] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.103014.

10120. Þann 23. nóvember 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til Wilson, þ.e. eiganda Green Reefers, og vildi ræða tvö mál á fyrirhuguðum fundi í Bergen í Noregi. Annars vegar um samstarfið á vettvangi Silver Green og hins vegar um fyrirhugað útboð Alcan. Er ljóst að (S)forstj vildi nýta Silver Green tengslin til að ræða Alcan útboðið við keppinautinn Wilson, sbr. umfjöllun í kafla 14.36.7.5.

10121. Sama dag sendi (E)frkvstj-flutnkerf minnisblað til (E)forstö-útfl , *„Núverandi flutningsaðilar á markaðnum*", þar sem fjallað er um keppinauta Eimskips í flutningi á fiski:

„Silver/Green; Eigendur Samskip ásamt [(S)frkvstj-Silver] *hluthafa í Silver Sea eru með 50% og Green 50% í þessu nýja félagi. Þeir eru með 14 frystiskip í þessu samstarfi í stærðinni 1.200 – 5.000 dw sem notuð eru á spotmarkaði Noregur – Ísland – Baltic – UK – Newfoundland. Hafa verið stærstu flutningsaðilarnir á Íslenskamarkaðnum.* [svo]"[5327]

10122. Í minnisblaðinu var jafnframt minnst á Seatrade sem var sagt hafa góða þekkingu á íslenska markaðnum og hafa flutt fyrir Samherja og Icelandic Pelagic. Í minnisblaðinu kom einnig fram að Samherji ætti eitt frystiskip og að Thorship hefði boðið upp á flutninga á frystum fiski í samvinnu við rússnesk fyrirtæki. Síðan segir:

„Hættan hér er sú að þegar Silver og Green Rf's náðu að sameina sitt framboð á markaðnum að framboðið fari í sama farveg með tilkomu „Frystifoss" og þannig kunni verðið að gefa eftir. Stóra spurningin er hvort sömu verðlínu verði náð eða að mönnum takist að halda verðum hærri. Mögulega kann það að vera á meðan nægt magn er til staðar að þá geti menn unað við verðið en um leið og dregur úr magninu (eftirspurn í RF-skipin) þá kunni verðið að falla verulega?".

10123. Í þessu samhengi ber að hafa í huga framangreinda skýrslu (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 (*„Markaðsskýrsla Útflutningsdeildar 2011*"). Í þeirri skýrslu er því lýst að verð á flutningum í útflutningi á m.a. frystum fiski hafi farið hækkandi. Er því samræmi í samtímagögnum Samskipa og Eimskips að þessu leyti.

10124. Framangreind gögn frá Samskipum sýna að tilgangur samstarfsins á vettvangi Silver Green var ekki síst sá að draga úr samkeppni og hækka eða halda uppi verði. Minnisblað (E)frkvstj-flutnkerf staðfestir að það gekk eftir, sbr. einnig framangreinda áætlun (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010. Líkt og áætlun (E)forstö-útfl staðfestir minnisblað (E)frkvstj-flutnkerf þær samkeppnishömlur sem leiddu af stofnun Silver Green. Hafði hún í för með sér hærra verð og óttaðist Eimskip að verð kynni að lækka ef fyrirtækið myndi auka framboð með mögulegu nýju frystiskipi sem (E)frkvstj-flutnkerf nefndi *„Frystifoss*". Taldi (E)frkvstj-flutnkerf mögulegt að þrátt fyrir mögulegt aukið framboð af hálfu Eimskips tækist *„mönnum*" að koma í veg fyrir verðlækkun eða jafnvel hækka verð, a.m.k. meðan ekki drægi verulega úr eftirspurn.

20.5.3. Upplýsingaskylda Samskipa og Eimskips áréttuð

10125. Sem áður segir óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga að Samskip og Eimskip afhentu öll gögn sem tengdust samningum fyrirtækjanna við önnur flutningafyrirtæki. Tók beiðnin til hvers konar draga, tillagna eða hugmynda að samstarfi fyrirtækjanna við önnur flutningafyrirtæki. Þrátt fyrir þetta bárust engin gögn vegna Silver Sea, Silver Green eða Green Reefers. Með bréfum Samkeppniseftirlitsins, dags. 12. og 13. mars 2019, var beiðnin áréttuð.

10126. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa er vísað til glærukynningarinnar um *„Nýtt upphaf*" verkefnið og bent á að í henni væri vísað til Silver Sea og mögulegs samstarfs Eimskips og Samskipa á sviði

[5327] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Núverandi flutningsaðilar á markaðnum*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.426291.

frystiflutninga. Þá er bent á að í *„árslok 2002 var sagt frá því opinberlega að Samskip AS og Silver Sea hefðu verið sameinuð og að eignarhlutur Samskipa í hinu sameinaða félagi yrði 40% og að hið nýja félag myndi bera nafnið Silver Sea. Það fyrirtæki sérhæfði sig í rekstri frystiskipa og veitti m.a. íslenskum útflytjendum þjónustu. Árið 2006 jókst eignarhlutur Samskipa í Silver Sea og varð 50%. Átti Samskip félagið til helminga á móti* [(S)frkvstj-Silver]." Í þessu sambandi er tekið fram að stofnendur Silver Sea hafi ekki snúið sér til samkeppnisyfirvalda hér á landi, hvorki á grundvelli samrunareglna né með beiðni um undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga.

Í bréfinu segir síðan svo: *„Í júlí 2009 var greint frá því að fyrrverandi forstjóri Samskipa hefði verið stjórnarformaður Silver Sea frá upphafi og gerð var grein fyrir miklum viðskiptum þess félags við íslenska útflytjendur. Jafnframt var sagt frá því að Silver Sea hefði bætt við sig skipum sem áður voru í eigu dótturfélags Eimskips, Eimskip-CTG.*

Gögn málsins virðast gefa til kynna að m.a. Samskip hafi talið að samkeppni ríkti milli þeirra sem flyttu út sjávarafurðir frá Íslandi í frystigámum og þeirra sem flyttu út sjávarafurðir í frystiskipum. Samkvæmt þessu má ætla að samkeppni hafi getað ríkt hér á landi milli annars vegar Samskipa hf. og hins vegar Silver Sea.

Þá gefa gögn málsins til kynna að fyrirtækið Green Reefers hafi veitt íslenskum útflytjendum þjónustu og því verið keppinautur bæði Silver Sea og Samskipa hf. Miðað við þetta var Eimskip einnig keppinautur allra framangreindra fyrirtækja. […]

Á árinu 2010 stofnuðu Silver Sea og Green Reefers félagið Silver Green. Lögðu eigendurnir hinu nýja félagi til frystiskip og hóf það starfsemi í júlí 2010. Fyrrverandi forstjóri Samskipa settist í stjórn og greindi opinberlega frá miklum viðskiptum Silver Green við íslenska útflytjendur.

Stofnendur Silver Green sneru sér ekki til Samkeppniseftirlitsins, hvorki á grundvelli samrunareglna né með beiðni um undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga. […]

Í gögnum málsins koma einnig fram vísbendingar um að fundir hafi átt sér stað þar sem fulltrúar Samskipa, Eimskips og Silver Green sátu saman." [5328]

10127. Með vísan til þessa er í bréfinu áréttuð skylda Samskipa til að afhenda eftirlitinu gögn á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Hið sama var gert í hliðstæðu bréfi til Eimskips. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa segir jafnframt:

„Óskað er eftir því að Samskip upplýsi hvort fyrirtækið hafi haft yfirráð í skilningi samkeppnislaga yfir Silver Sea á árunum 2009 til 2013 (bæði meðtalin). Er óskað eftir því að lögð verði fram samtímagögn sem staðfesta eða styðja mat Samskipa, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.

Óskað er eftir því að Samskip lýsi þeirri þjónustu sem Silver Sea veitti útflytjendum hér á landi á árunum 2009 til 2010 (bæði meðtalin). Óskað er eftir því að Samskip útvegi upplýsingar um tekjur Silver Sea af þjónustu við útflytjendur hér á landi á árunum 2009 og 2010, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.

Gagnlegt væri að Samskip settu fram rök fyrir því hvers vegna ekki var tilkynnt um Silver Sea sem samruna til samkeppnisyfirvalda hér á landi né óskað eftir undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga. Samskipum er hins vegar ekki skylt að tjá sig um þetta atriði."

[5328] Sama frásögn kom fram í bréfinu til Eimskips. Þar var hins vegar ekki fjallað um að stofnendur Silver Sea og Silver Green hefðu ekki snúið sér til samkeppnisyfirvalda.

10128. Í svarbréfi Samskipa, dags. 8. apríl 2019, segir að fyrirtækið hafi eignast 40% hlut í Silver Sea á árinu 2002 og eignast 10% til viðbótar á árinu 2005 og átt þá Silver Sea til helminga á móti stofnanda félagsins, (S)frkvstj-Silver. Samskip eigi ekki lengur hlut í Silver Sea. Til svars við spurningu um yfirráð sögðu Samskip:

„Umbjóðandi minn kýs á þessu stigi að láta ekki í ljós skoðun á því hvort Silver Sea AS sé eða hafi verið undir yfirráðum félagsins. Þá áskilur umbjóðandi minn sér jafnframt rétt til að gera á síðari stigum nánari grein fyrir starfsemi félagsins og þeim mörkuðum sem um ræðir, gefist tilefni til þess."

10129. Varðandi mögulega undanþágubeiðni eða samrunatilkynningu segir í svarbréfi Samskipa:

„Þá mun umbjóðandi minn að sama skapi ekki tjá sig á þessu stigi um það hvort efni hafi verið til að skila inn samrunatilkynningu hér á landi eða óska eftir undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga." Þá kváðust Samskip ekki geta veitt upplýsingar um tekjur Silver Sea af þjónustu við útflytjendur hér á landi á árunum 2009 og 2010. Kváðust Samskip hafa leitað til Silver Sea en ekki fengið svör en fyrirtækið muni *„fylgja því eftir og halda Samkeppniseftirlitinu upplýstu.*" Engar upplýsingar hafa hins vegar borist frá Samskipum.

10130. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. mars 2019, var einnig óskað eftir því að *„Samskip upplýsi hvort fyrirtækið hafi haft yfirráð í skilningi samkeppnislaga yfir Silver Green á árunum 2010 til 2013 (bæði meðtalin). Er óskað eftir því að lögð verði fram samtímagögn sem staðfesta mat Samskipa, sbr. 19. gr. samkeppnislaga. […] Gagnlegt væri að Samskip settu fram rök fyrir því hvers vegna ekki var tilkynnt um Silver Green sem samruna til samkeppnisyfirvalda hér á landi né óskað eftir undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga. Samskipum er hins vegar ekki skylt að tjá sig um þetta atriði.*"

10131. Í svarbréfi Samskipa segir að fyrirtækið muni *„að svo stöddu ekki láta í ljós skoðun á því hvort um yfirráð hafi verið að ræða í skilningi samkeppnislaga eða láta í ljós afstöðu til þess hvort tilkynna hafi átt um samrunann hér á landi eða óska undanþágu. Rétt er hins vegar að fram komi að utanumhald um kaupin voru í höndum lögmanna í Noregi*."

10132. Samkeppniseftirlitið óskaði einnig eftir því að Samskip myndu útvega upplýsingar um tekjur Silver Green af þjónustu við útflytjendur hér á landi fram til ársins 2013. Engar upplýsingar bárust.

10133. Í svarbréfi Eimskips, dags. 5. apríl 2019, komu ekki fram neinar upplýsingar eða ný gögn. Þess í stað var staðhæft að fyrri upplýsingagjöf fyrirtækisins hafi verið fullnægjandi.

10134. Í mgr. 1603 í athugasemdum Samskipa við AII segir m.a. þetta um samstarf Silver Sea og Green Reefers og stofnun Silver Green:

„Þar sem bæði fyrirtækin eru norsk og uppistaða viðskipta þeirra var á þessum tíma í Noregi (u.þ.b. 80-90%) var ekki talin nauðsyn á að leita eftir undanþágu jafnframt frá íslenskum samkeppnisyfirvöldum. Þá voru skilyrði um veltu umræddra félaga á Íslandi, sbr. 1.mgr. 17. gr. a. samkeppnislaga, ekki uppfyllt. Var þetta sérstaklega tekið til skoðunar af þeim lögmönnum sem héldu á málinu gagnvart norskum samkeppnisyfirvöldum, en samruninn var tilkynntur til þeirra og fór framkvæmdastjóri Silver Sea með öll samskipti gagnvart þeim."

10135. Í mgr. 1620 í athugasemdum Samskipa við AII segir: *„Samkeppniseftirlitið finnur að því og gerir það tortryggilegt að ekki hafi verið tilkynnt um stofnun Silver Sea eða Silver Green hér á landi á grundvelli samrunareglna. Ástæða þess er hins vegar einföld. Félögin eru skráð í Noregi og starfsemi félaganna nær alfarið tengd þarlendum mörkuðum. Þá liggur fyrir að einungis eitt þeirra fyrirtækja sem tengdust þessum samruna var með veltu hér á landi, þ.e. Samskip. Töldu lögmenn umræddra fyrirtækja því ljóst að einungis þyrfti að tilkynna um samrunann í Noregi og var það gert. Þótt Samkeppniseftirlitið fari fram*

með alls kyns fullyrðingar um skaðleg áhrif samrunans þá er ljóst að samkeppnisyfirvöld í Noregi, þar sem áhrifanna gætti fyrst og fremst, voru annarrar skoðunar."

10136. Með svarbréfi Samskipa voru ekki lögð fram nein samtímagögn um að fyrirtækið hafi lagt mat á hvort samstarf og eignarhlutur fyrirtækisins í Silver Green væri samþýðanlegur íslenskum samkeppnislögum. Eru þannig engin gögn lögð fram sem sýna mat á því hvort það samstarf við Green Reefers, keppinauti Samskipa í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi, sem fólst í stofnun Silver Green hafi verið heimilt samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga eða kallað á undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. laganna.[5329]

20.5.4. Samantekt

10137. Samkvæmt framansögðu liggur fyrir að Samkeppniseftirlitinu var ekki tilkynnt um stofnun Silver Green sem samruna samkvæmt samkeppnislögum. Þá barst Samkeppniseftirlitinu heldur ekki beiðni um undanþágu samkvæmt 15. gr. laganna.

10138. Gögn málsins sýna að Norðmenn sem komu að stofnun Silver Green höfðu skýran vilja til að snúa sér til norskra samkeppnisyfirvalda og var það gert. Ekkert erindi var hins vegar sent til Samkeppniseftirlitsins vegna þessa. Samskip halda því fram að lögmenn umræddra fyrirtækja hafi talið ljóst að einungis hafi þurft að tilkynna um stofnun Silver Green í Noregi en ekki á Íslandi þar sem veltuskilyrði 17. gr. a samkeppnislaga hafi ekki verið uppfyllt. Einnig hafa Samskip ítrekað vísað til þess að meginstarfsemi Silver Sea, Green Reefers og síðan Silver Green hafi verið á mörkuðum utan Íslands.

10139. Sem fyrr segir leggja Samskip ekki fram nein gögn til stuðnings því að tekið hafi verið til skoðunar hvort þörf hafi verið á undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga vegna samstarfsins sem fólst í stofnun og rekstri Silver Green eða hvort um hafi verið að ræða samruna sem bar að tilkynna til Samkeppniseftirlitsins.

10140. Samtímagögnin sýna að (S)forstj var ljóst að samstarfsaðilar Samskipa töldu nauðsynlegt að tilkynna norskum samkeppnisyfirvöldum um stofnun Silver Green. Af samtímagögnum er ljóst að (S)forstj og fleiri stjórnendur Samskipa gerðu sér grein fyrir því að Samskip, Silver Sea og Green Reefers voru keppinautar sem höfðu saman sterka stöðu í flutningi á frystum fiski frá Íslandi, sbr. m.a. framangreinda glærukynningu (S)forstj 3. október 2009 og skjal (S)forstö-útfl 3. desember 2009 þar sem rætt var um *„áframhaldandi samkeppni*" við frystiskipaútgerðir eins og Green Reefers og það væru *„stórir farmar*" að fara með þessum keppinautum sem ella hefðu farið með *„gámaskipum Samskipa til Evrópu*". Sami skilningur ríkti hjá Eimskip, sbr. t.d. minnisblað (E)frkvstj-flutnkerf 23. nóvember 2010 þar sem vísað var til þess að Samskip, Silver Sea og Green Reefers hafi stofnað Silver Green en þetta séu *„stærstu flutningsaðilarnir á íslenskamarkaðnum* [svo]", þ.e. markaðnum fyrir flutning á frystum fiski frá Íslandi. Í samræmi við þetta var í tölvupósti (S)forstj 21. nóvember 2011 lýst sterkri stöðu þessara aðila, sem var nefnt *„gengið*" (*„the gang*"), en það samanstóð meðal annars af Samskipum og Silver Green, í flutningi á frystum fiski og kælivöru frá Íslandi. Þá lýsti (S)forstj því í febrúar 2012 að í heildstæðri og sterkri þjónustu Samskipa við íslensk sjávarútvegsfyrirtæki fælist m.a. starfsemi Silver Green með *„umtalsvert magn af frystri loðnu, síld og makríl frá Íslandi, enda er fjöldi skipa frá Silver Green vikulega í flutningum frá Íslandi á meðan vertíðir standa yfir.*"

10141. Sjónarmið Samskipa um að starfsemi Silver Green hafi haft litla tengingu við íslenskan flutningamarkað eiga ekki við rök að styðjast. Jafnframt sýnir framangreint að samstarf Samskipa við Green Reefers og tilvist Silver Green var til þess fallið að raska samkeppni hér á landi.

[5329] Varðandi brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga vísast til kafla 23.

10142. Hér ber að árétta að samkvæmt glærum (E)forstj um *„Nýtt upphaf“* verkefnið náði samráðið bæði til útflutnings Samskipa og Eimskips með gámaskipum og frystiskipaþjónustu þeirra. Átti m.a. að skoða það að *„leggja saman“* Eimskip-CTG og Silver Sea. Eftir að samráðið hófst átti sér stað samvinna og samskipti milli Samskipa og Eimskips vegna umræddrar frystiskipaþjónustu. Starfsemi Green Reefers féll undir þann samkeppnisrekstur sem fjallað var um í *„Nýtt upphaf“* glærum (E)forstj. Gögn málsins sýna að (S)frkvstj-Silver spurði (S)forstj ítrekað um samskipti við Eimskip. Það gerði hann á sama tíma og reynt var að fá Green Reefers til að taka upp samvinnu við Silver Sea/Samskip og draga með þeim hætti úr samkeppni í starfsemi sem féll undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Fyrir liggur að haustið 2008 tóku Samskip upp viðræður við Green Reefers. Til að liðka fyrir þeim viðræðum var (S)forstj beðinn af (S)frkvstj-Silver um að láta Green Reefers vita að Samskip/Silver Sea hefði dregið úr samkeppni gagnvart fyrirtækinu en það gæti breyst ef viðræður skiluðu ekki árangri.

10143. Þær viðræður skiluðu árangri, sbr. umfjöllun hér að framan. Í framangreindum gögnum (E)forstö-útfl (frá 15. nóvember 2010) og (E)frkvstj-flutnkerf (frá 23. nóvember 2010) er fjallað um árangur Samskipa/Silver Sea og Green Reefer sem fólst í því að draga úr samkeppni og hækka verð með þeirri samvinnu sem fylgdi í kjölfar stofnunar Silver Green. Þessi gögn frá Eimskip sýna að það markmið gekk eftir. Minnisblað (E)frkvstj-flutnkerf gefur það ótvírætt til kynna að Eimskip hafi verið fylgjandi því markmiði að draga úr samkeppni og var rætt um *„hættu“* á því að samkeppni myndi aukast og verð lækka ef Eimskip myndi auka umsvif sín í þessum flutningum. Sem áður segir taldi (E)frkvstj-flutnkerf í minnisblaðinu stóru spurninguna vera hvort *„mönnum takist að halda verðum hærri“* ef Eimskip myndi auka flutningaframboð. Þá ber að hafa í huga það samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafa verið fyrir hendi á þessum tíma og að m.a. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv höfðu ítrekað hist á fundum áður en fyrrgreind skjöl Eimskips urðu til (þ.e. 11. október 2010 og 2. og 8. nóvember 2010). Studdu þessir fundir fyrirtækjanna við áframhaldandi samráð þeirra.

10144. Í mgr. 1603, 10606-615, 1617-1622 og 1653 í athugasemdum Samskipa við AII er að finna athugasemdir Samskipa við framangreinda umfjöllun. Halda Samskip því m.a. fram að starfsemi Silver Sea, Green Reefers og Eimskip CTG hafi ekki verið í beinni samkeppni við Samskip. Þetta hafi þó breyst töluvert eftir að makrílveiðar Íslendinga hófust.

10145. Samskip telja að við stofnun Silver Green hafi ekki verið skylt að leita eftir undanþágu Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga þar sem Silver Sea og Green Reefers hafi verið norsk fyrirtæki og uppistaða viðskipta þeirra á þeim tíma í Noregi. Þá hafi skilyrði um veltu umræddra félaga á Íslandi, sbr. 1. mgr. 17. gr. a samkeppnislaga, ekki verið uppfyllt. Hafi þetta verið tekið sérstaklega til skoðunar af þeim lögmönnum sem hafi gætt hagsmuna fyrirtækjanna gagnvart norskum samkeppnisyfirvöldum.

10146. Samskip hafna því að aðkoma fyrirtækisins að Silver Sea og Silver Green hafi verið andstæð 10. gr. samkeppnislaga auk þess sem rannsókn á ætluðum brotum Samskipa, Silver Sea og Silver Green falli utan þessa máls. Þá hafna Samskip því að tilgangur samstarfs Silver Sea og Green Reefers hafi verið draga úr samkeppni og að hækka verð. Jafnframt hafi stofnun Silver Green ekki verið í þágu Eimskips.

10147. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 31.5.

20.6. Önnur atvik á árinu 2010

10148. Samskipti Samskipa og Eimskips við BWS og Kloosterboer héldu áfram á árinu 2010 og skal nú vikið að atvikum sem tengjast þessu.

20.6.1. Kloosterboer

10149. Á árinu 2009 var (S)forstj sem áður segir fengið það verkefni að bera ábyrgð rekstri Frigocare gagnvart stjórn Samskipa Holding. Sýna gögnin að (S)forstj vildi tengja betur saman þjónustu Samskipa á Íslandi við fiskútflytjendur. Var eitt fyrsta verkefni hans sem yfirmanns Frigocare að beita sér fyrir verðhækkun gagnvart íslenskum viðskiptavinum. (S)forstj átti fund með Kloosterb4 hjá Kloosterboer í nóvember og desember 2009. Frigocare og Kloosterboer hækkuðu verð í desember 2009 en aðrir keppinautar gerðu það ekki. (S)forstj vissi að Kloosterboer ætlaði að hækka verð enda sendi hann (S)frkvstj-Frigo1, framkvæmdastjóra Frigocare, tölvupóst 8. desember 2009 og spurði *„hversu mikið"* Kloosterboer hefði hækkað verð.

10150. Þann 22. janúar 2010 átti (S)forstj í tölvupóstsamskiptum við (S)frkvstj-Rotterdam, framkvæmdastjóra flutningsmiðlunar á frysti- og kælivörum (reefer logistics) hjá Samskipum í Rotterdam. Greindi (S)forstj frá því að hann og (S)frkvstj-Frigo1 ættu fund með Kloosterb4 hjá Kloosterboer 8. febrúar 2010. Spurði (S)forstj (S)frkvstj-Rotterdam að því hvort það væru *„atriði er þú teldir að við eigum að skerpa á í samstarfi almennt við Kboer? heyrði frá (S)stjórnarm-fjármstj vegna KIF"*[5330]

10151. (S)frkvstj-Rotterdam svaraði skömmu síðar: *„ég þarf aðeins að hugsa þetta og velta þessu fyrir mér.*

a) skaðinn er að mestu skeður, KIF sem okkar helsti keppinautur er búinn að taka þá viðskiptavini af okkur sem þeir telja áhugaverða: Granda, Unibond, Mardon ofl.

b) ég er því ekkert viss um að það þjóni hagsmunum okkar að semja einhvern frið við þá núna.

c) fyrst að við gátum ekki treyst þeim til að láta okkar viðskiptavini í friði og afhenda okkur þau verðmæti sem fólust í viðskiptavild sem við borguðum þeim fyrir og var undirritað í samningi- hvers vegna ætti þá að vera að hægt að eiga samstarf við þá núna?

Málið er að (sumir) bræðurnir eru alltaf voða vingjarnlegir og áhugasamir um að eiga "stragetískt" samstarf við okkur en það nær aldrei til fótgönguliðanna: [starfsm-Klooster], [starfsm-Kloosterb], [starfsm-Klooster] *ofl. þeir halda áfram að bjóða grimmt í alla okkar viðskiptavini. Þú mannst nú hverning þetta var með Atlantsskip, þeir lofuðu að hætta að vinna með þeim í fiskútflutningi frá Íslandi en það var aldrei efnt.*

Síðasta tilfellið var svo núna síðast í haust þegar að við ákváðum að vinna með þeim í Harlingen geymslunni þeirra með fisk frá FrigoCare Aalesund til Japan. Þá samþykkti [Kloosterb1] *að þeir myndu láta þessa viðskiptavini í friði ef að við kæmum með allt magnið í geymsluna þeirra í Harlingen. Við áttum sem sagt að fá að flytja þetta til Japan frá Hollandi án þess að þeir væru að elta flutningana. Næstu vikurnar eftir var* [starfsm-Klooster] *í KIF IJmuiden stöðugt að djöflast í Japönsku kaupendunum okkar, bara til þess að lækka verðið... […]*

Ég veit ekki með ykkur, en mér myndi ekki líða vel í „samstarfi" við Kloosterboer, ég held að það sé fullreynt.... En lofaðu mér að ræða þetta aðeins við [(S)frkvstj-Frigo1] *og við skulum svo taka snerru á þessu áður en þessi gluggi lokast."*

10152. (S)forstj svaraði síðar sama dag: *„ok ræðum nánar síðar, ég og* [(S)frkvstj-Frigo1] *eigum fund með* [Kloosterb4] *8 feb þar sem við klárum samning til næstu ára um júsinn og eins gott að nýta það tækifæri til að hreinsa upp önnur mál ef fyrir eru.*

[5330] KIF: Kloosterboer International Forwarding.

við munum alltaf vera í svona love - hate relationship við þá".

10153. (S)frkvstj-Rotterdam svaraði um hæl: *„Jamm - þú veist hvernig þetta er og búið að vera. Ég vil ekkert vera of neikvæður en ég er mikið á varðbergi gagnvart Kloosterboer mafíunni og ég veit að* [(S)frkvstj-Frigo1] *er það líka....*

Við þurfum að átta okkur á því hvernig við notuð [svo] *aðstæðurnar okkur í hag...*"[5331]

10154. Samkvæmt þessu voru Samskip á þessum tíma í samskiptum við bæði Kloosterb1 og Kloosterb4 hjá Kloosterboer. Á vegum Eimskips var (E)frkvstj-alþjsv í samskipum við bæði Kloosterb1 og Kloosterb4.

10155. Framangreind tölvupóstsamskipti (S)frkvstj-Rotterdam og (S)forstj gefa til kynna að fyrir hendi hafi verið samkomulag milli Samskipa og Kloosterboer sem hafi falist í því að láta viðskiptavini (ekki síst fiskútflytjendur) hvors annars „í friði". Er þetta samskonar samkomulag og gilti milli Eimskips og Kloosterboer, sbr. atvik frá desember 2010 og janúar 2011 sem fjallað verður um hér á eftir. Var þetta til þess fallið að auðvelda Samskipum og Eimskip að draga úr samkeppni um útflytjendur á sjávarafurðum m.a. frá Íslandi. Til viðbótar er það mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með því að semja við Kloosterboer um umrædda ólögmæta markaðsskiptingu um að keppa ekki um tiltekna viðskiptavini. Var markaðsskipting einnig mikilvægur hluti af samráði Eimskips og Samskipa sem fólst í því að *„friður*" ríkti um mikilvægustu viðskiptavini fyrirtækjanna.

10156. Jafnframt gefa þessi gögn frá (S)forstj og (S)frkvstj-Rotterdam til kynna að Samskip hafi talið Kloosterboer hafa gengið á bak orða sinna og ekki virt markaðsskiptinguna, m.a. gagnvart mikilvægum íslenskum viðskiptavini, Granda. Þessi varnaðarorð (S)frkvstj-Rotterdam breyttu því ekki að (S)forstj hélt því til streitu að hitta Kloosterb4 og á þeim fundi ætti að nýta tækifærið til að *„hreinsa upp mál*". Hér ber og að líta til tölvupósts sem (S)forstj sendi yfirstjórn Samskipa frá 2. júní 2010. Þar sagði (S)forstj; *„eitthvað segir mér að samstarf við Kloosterboer fari að stir*[ð]*na, en samstarf hefur verið mikið í Rotterdam geymslunni*."[5332] Samstarfið hélt hins vegar áfram og þann 20. júní 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-fjárm og greindi honum frá því að hann ætti símafund með Kloosterboer (Kloosterb4) morguninn eftir.[5333]

10157. Þann 19. ágúst 2010 sendi (S)frkvstj-Frigo1 tölvupóst til (S)forstj. Sagði í honum að hann og Kloosterb4 hefðu ákveðið að fagna samstarfi Samskipa og Kloosterboer og (S)frkvstj-Frigo1 legði til að þeir færu allir saman að skjóta leirdúfur í Rotterdam. Spurði hann hvenær væri von á (S)forstj til Rotterdam.[5334]

10158. Eftir gjaldþrot Daalimpex og yfirtöku Kloosterboer á rekstri þess fyrirtækis á árinu 2009 átti Eimskip í samstarfi við Kloosterboer/Daalimpex (nefnt í einu lagi Kloosterboer), sbr. umfjöllun hér að framan. Fólst í þessu m.a. samstarf sem miðaði að því að Kloosterboer myndi ekki sækjast eftir viðskiptavinum Eimskips í flutningum á sjávarafurðum. Þetta sést m.a. af tölvupóstsamskiptum í september 2010.

10159. Þann 10. september 2010 sendi (E)starfsm tölvupóst til frvkstj-Klooster, framkvæmdastjóra hjá Kloosterboer.[5335] Vildi hann tryggja að sending á fiski til geymslu í Velsen í Hollandi færi með Eimskip. frvkstj-Klooster svaraði að Kloosterboer myndi sjá um þennan sjóflutning án aðkomu Eimskips.[5336] Þessi

[5331] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.698819.
[5332] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.751775.
[5333] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.757848.
[5334] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.772667.
[5335] […] var framkvæmdastjóri Daalimpex sem var eins og fyrr segir komið í eigu Kloosterboer á þessum tíma.
[5336] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. Milli m.a. […]. *„Stuffing: 25 x 40'rq, Eimskip Nederland BV, REF: C-6081*", dags. 10.09.2010, kl. 16:09 og 14:12. Doc. ID. 0.7.33.357124.

tölvupóstsamskipti voru framsend til (E)forstö-alþjsv. Hann framsendi þau til (E)frkvstj-alþjsv þann 16. september 2010 og tók þetta fram:

„Mér sýnist Daalimpex komnir í samkeppni við okkur (Kloosterboer) ... Allir sem heita Kloosterboer í mínum huga eru drullusokkar."[5337]

10160. Hér skal minnt á að í framangreindum tölvupósti (S)frkvstj-Rotterdam til (S)forstj frá janúar 2010 var bæði rætt um að *„friður*" hafi ríkt gagnvart Kloosterboer og um *„Kloosterboer mafíunna*". Voru þannig bæði Samskip og Eimskip uggandi um að Kloosterboer færi á eftir viðskiptavinum í flutningum á sjávarafurðum.

10161. Eins og kom fram hér að framan var það eitt fyrsta verk (S)forstj þegar hann tók við stjórn á Frigocare á árinu 2009 að stuðla að því að verð á þjónustu Frigocare gagnvart íslenskum viðskiptavinum yrði hækkað. Þann 28. desember 2010 sendi hann tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 og minnti hann á að það væri mikilvægt að hækka verð um 2% þann 1. janúar 2011 og spurði hann (S)frkvstj-Frigo1 hvernig framkvæmd á þessu gengi.

10162. Í málinu er að finna glærukynningu frá (E)frkvstj-alþjsv sem ber titilinn *„Eimskip International Monthly Report December 2010.*"[5338] Þar er fjallað um Kloosterboer, BWS og Smyril Line. Lýst er umfjöllun um BWS og Smyril Line í þessu gagni í næsta kafla. Í þessari kynningu (E)frkvstj-alþjsv er fundi Eimskips með Kloosterboer lýst svo:

„Meeting with Kloosterboer

- *Will not go after our customers*
- *Will continue to book with our Reefer Logistic services*
- *Want to strengthen co-operation with Eimskip-CTG*".

10163. Er þetta til frekari stuðnings því mati Samkeppniseftirlitsins að bæði Eimskip og Samskip hafi á sama tíma átt í samskonar samstarfi við Kloosterboer sem miðaði að því að draga úr samkeppni í útflutningi á sjávarafurðum.

20.6.2. BWS og Færeyjar

10164. Hér ber að rifja upp að (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj funduðu með BWS 21. október 2009 og ræddu mögulegt samstarf. Var m.a. rætt um möguleika á því að Eimskip myndi hætta að nota skipið Blikur í samkeppni við BWS og myndi þess í stað nýta sér flutningarými í ferjunni Norrænu. Einnig að Eimskip myndi taka yfir starfsstöð BWS á Seyðisfirði. Daginn eftir þessa fundi Eimskips með BWS, þ.e. 22. október 2009, var (S)forstj tilkynnt að BWS væri áhugasamt um að eiga samstarf við Samskip. Á fundi (S)forstj með BWS 20. nóvember 2009 var rætt um samstarf í Færeyjum og á Íslandi. (S)forstj taldi ekki flöt á samstarfi í Færeyjum. Hins vegar skyldi kanna möguleika á „nánari" samvinnu hvað Ísland áhrærir. Kom þetta fram í tölvupósti (S)forstj 26. nóvember 2009.

10165. Bæði Eimskip og Samskip áttu í viðræðum við Smyril Line um möguleikann á því að taka yfir flutningsplássið sem BWS nýtti í ferjunni Norrænu. Niðurstaðan var hins vegar sú í desember 2009 að samstarf BWS og Smyril Line var framlengt og BWS var áfram í þeirri stöðu að geta keppt við Samskip

[5337] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.357124.
[5338] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] ID. 0.7.33.40289.

og Eimskip í sjóflutningum til og frá Íslandi og Færeyjum. Samskipti m.a. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv við BWS héldu hins vegar áfram.

10166. Eins og fram kemur hér að framan ætluðu (S)forstj, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig að hitta frkvstj-BWS, framkvæmdastjóra BWS, þann 8. janúar 2010 til þess að ræða um frekara samstarf þessara keppinauta. Með tölvupósti frá 29. desember 2009 tilkynnti (S)forstj að hann efaðist um að hann kæmist á fundinn en myndi í byrjun janúar 2010 ræða við frkvstj-BWS.[5339] Var það í samræmi við framangreindan tölvupóst (S)forstj frá 26. nóvember 2009 þar sem hann greindi frá því að hann og framkvæmdastjóri BWS ætluðu að ræða frekar möguleika á samstarfi í flutningum til og frá Íslandi.

10167. Þann 4. janúar 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til frkvstj-BWS. Greindi hann frá því að hann kæmist ekki á fundinn 8. janúar 2010 en myndi hafa samband við frkvstj-BWS á næstu dögum: *„I will not be joining you guys in Esbjerg. I will however contact you in the next coming days, following up on our meeting in december.*"[5340] Skömmu síðar sama dag boðaði (S)forstj (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Færeyj til fundar um BWS.[5341] Er líklegt að þar hafi verið um að ræða innanhússfund til að undirbúa frekari samskipti við BWS.

10168. Samtímagögn staðfesta að fundur Samskipa og BWS var haldinn 8. janúar 2010.[5342] Að sögn Samskipa var þar rætt um mögulegt samstarf sem hafi ekki komist á.[5343] Samtímagögn sýna aftur á móti að (S)forstj hafi aftur haft samband við BWS.

10169. Í janúar 2010 var einnig innan Eimskips rætt um annan fund við BWS. Í málinu er að finna glærukynningu frá þeirri deild sem (E)frkvstj-alþjsv stýrði. Ber kynningin heitið *„Eimskip International January 2010*" og þar kemur eftirfarandi fram:

„• *Meeting with Blue Water Shipping*
  ◦ *Potential slot sharing agreement in Faroe Islands services.*"[5344]

10170. Þann 10. febrúar 2010 átti (E)frkvstj-alþjsv fund með yfirm-BWS frá BWS. Fundurinn var haldinn í Kaupmannahöfn. Ritaði (E)frkvstj-alþjsv minnisblað um það sem fram fór á fundinum sem hann sendi með tölvupósti þann 15. febrúar 2010 til m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-alþjsv og (E)frkvstj-Færeyj.[5345]

10171. Samkvæmt minnisblaðinu var á fundinum m.a. til umræðu samvinna milli Eimskips og BWS í flutningum milli Færeyja og Danmerkur. Er í minnisblaðinu lýst möguleika á því að gera *„slot sharing*" samning sem tæki til flutningarými í ferjunni Norrænu. Einnig var rætt um samkeppni BWS í flutningum til og frá Íslandi og verðlagsmál. Um þetta segir í minnisblaðinu:

„*Icelandic services*

During the winter time the schedule of the ferry is not based on Icelandic calls. On the other hand there is an option in the agreement so [BWS] *is able to have the ferry calling Iceland but for such additional calls they are paying DKK 300.000 per call.* [BWS] *needs to have close to 20 trailers per voyage to hit the breakeven level. Looking at the current Icelandic volume the seafreight is hardly covering this cost.*

[5339] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.688405.
[5340] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.689732.
[5341] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.689740.
[5342] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.692576.
[5343] Mgr. 1638 í athugasemdum Samskipa við AII.
[5344] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.57001.
[5345] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.772751.

[BWS] *advised that the Icelandic market is becoming more important for their operation and volume is increasing. In the beginning Samherji was approx. 80% of their volumes but now they are seeing more customers coming all around Iceland and there is an increase in frozen and salted seafood. The Icelandic market is paying higher freight rates compare to Faroe Islands.*

[BWS] *is willing to take the discussion if Eimskip should take over this Icelandic operation, but it could be noticed during the meeting that* [yfirm-BWS] *himself feels that the right way is that* [BWS] *will continue this operation.*

Other issues

Not long ago [BWS] *implemented variable BAF for customer and did it in such way that they took part of the "old" BAF and added it to the seafreight and now the current BAF is fluting* [svo] *according to bunker price in Denmark. Important to have in mind that they charge the BAF on the door to door leg not only the seafreight.* [BWS] *said this was a good and right move, timing was correct as now they are beginning to gain on the BAF due to recent increase.*

Even [BWS] *is selling door to door rate then they build up the rate structure in such way that they have defined what they need to have as seafreight and then they add the value added services on top of that. Past six months then the competition is becoming so difficult in Faroe Islands that they are subsidising part of the value added services.*

The liner forwarding services in Denmark is part [of] *BWS and the losses then materialize in the Smyrill Blue Water Company that is buying this distribution services.*

It was noticed during the meeting that the strategy of [BWS] *is to maintain with their market share even further rate reduction is needed. This strategy is based on that they are having fixed slot cost and less volume only means higher losses.*

Conclusion

It is interesting to investigate this possibility further but in general there are following three possibilities

* *To continue with Blikur*

* *To stop direct services to Denmark*

* *To have direct services to Denmark through slot sharing agreement with* [BWS]

It was agreed that the next step is to evaluate how many slots FS would be willing to have per voyage and at what rate from FS side. [BWS] *was going to investigate at what rate they are willing to sell the slots.*

It was as well agreed that both parties would look into the chassis matter and how that could be solved in a cheapest way.

To discuss this further then it was decided to have a phone meeting Thursday the 18th of February.

[(E)frkvstj-Færeyj] *kindly decide what FS would be willing to pay per slot based on that there will be margin left for FS and how many before Tuesday 16th of February."*

10172. Hér ber að líta til þess að 12. febrúar 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín til að minna sig á BWS. Heiti tölvupóstsins var nafn framkvæmdastjóra BWS (frkvstj-BWS) og í honum sagði aðeins

„*Færeyjar*“.[5346] Þann 18. febrúar 2010 var símafundur milli (E)frkvstj-alþjsv og yfirm-BWS hjá BWS þar sem áfram var rætt um sömu málefni.[5347]

10173. Samkvæmt framangreindu ræddu Eimskip og BWS um málefni sem voru til þess fallin að hafa umtalsverð áhrif á samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi. Á svipuðum tíma höfðu Samskip og BWS fundað og (S)forstj a.m.k. undirbjó viðræður við BWS um mögulegt samstarf tengt Íslandi. Er þetta samskonar atburðarrás og hafði átt sér stað á árinu 2009.

10174. (S)frkvstj-Skand, yfirmaður Samskipa í Danmörku, sendi tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þann 24. febrúar 2010. Í honum fjallaði hann m.a. um þá samkeppni sem Samskip í Færeyjum stóðu frammi fyrir á þessum tíma:

„*As you know there is a price war going on in the Faroes and* [(S)frkvstj-Færeyj] *is struggling to hold on to his customers, he is constantly asked to lower his prices*.“[5348]

10175. Í samræmi við þennan tölvupóst (S)frkvstj-Skand kemur fram í mánaðarskýrslu Eimskips í Færeyjum fyrir febrúar 2010 að verð í innflutningi hafi verið tölvuvert lægra en áætlað var. Önnur meginástæða þessa sé hörð verðsamkeppni („*pressure on the price is increasing*“).[5349]

10176. Þann 3. mars 2010 átti (S)forstj fund með m.a. (S)frkvstj-Færeyj, (S)frkvstj-Skand og (S)frkvstj-Safari í Kaupmannahöfn. Í dagskrá sem (S)frkvstj-Skand sendi (S)forstj kom fram að á fundinum ætti m.a. að ræða verðstefnu innan Samskipa og gagnvart dótturfélaginu Safari. Einnig átti að ræða samkeppni við BWS og Eimskip í Færeyjum og marka stefnu að því leyti. Eftir að (S)forstj hafði fengið þessa dagskrá í hendur sendi hann þann 1. mars 2010 eftirfarandi töluvpóst til (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-Skand. Bað hann (S)frkvstj-Færeyj um þetta; „ ...*it would be of interest in part nr 1, ie introduction of the Faroe Island market, that you would present to us:*

-size of market import/export

-volumes EI, Smyril Blue Water, Samskip

-swot analysis of the systems of EI, Samskip and BWSmyril

and from there discussing were we are and how we can take the next steps...“[5350]

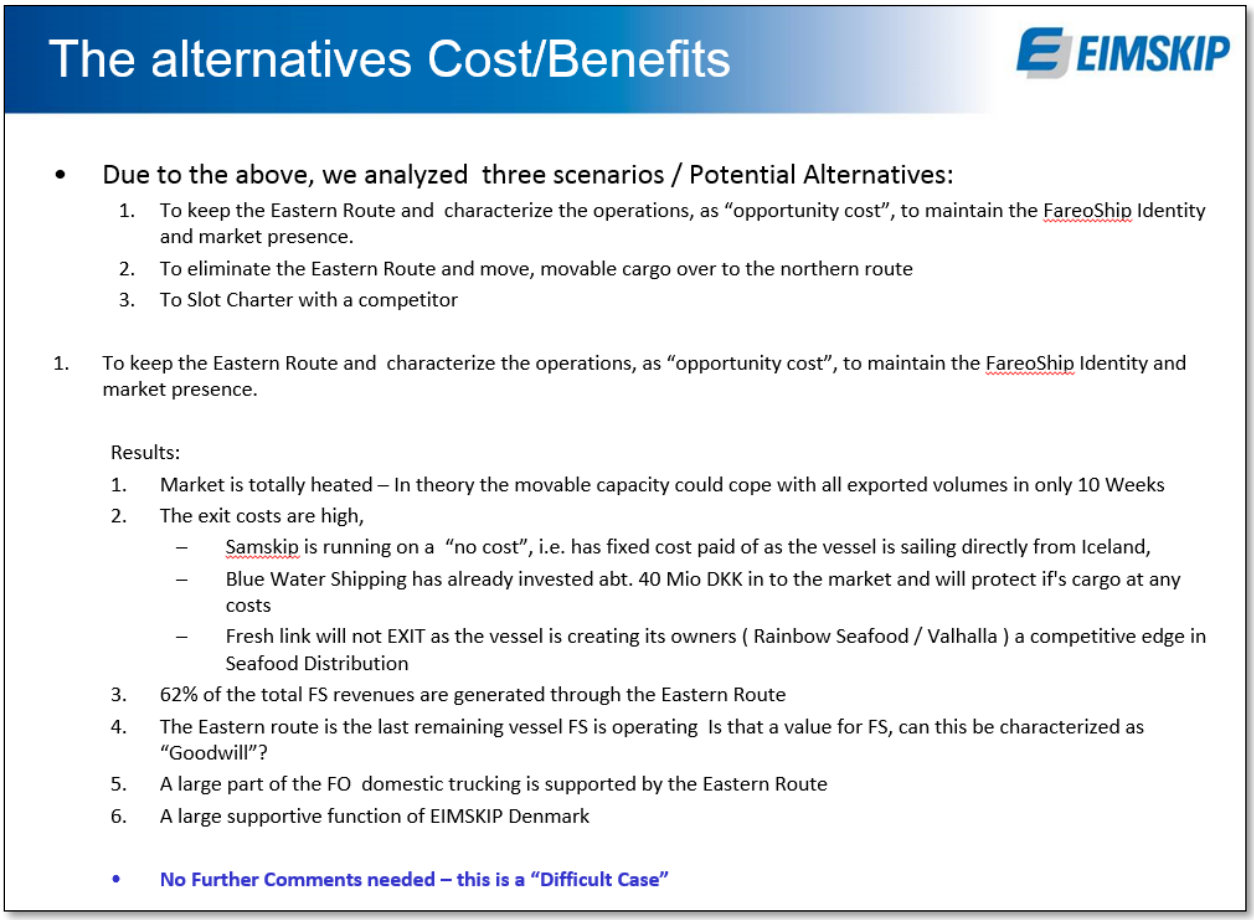
10177. Sem fyrr segir lýsti (S)frkvstj-Færeyj því yfir í árslok 2009 að baráttan yrði að halda áfram eftir að fyrir lá að Smyril Line og BWS hefðu leyst úr ágreiningi sínum og endurnýjað samning sinn. Þessi gögn málsins og eftirfarandi gögn frá haustinu 2010 gefa til kynna að Samskip hafi ákveðið að reyna að efla stöðu sína í Færeyjum með herferð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum BWS, sbr. m.a. tölvupóstur (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Skand 28. september 2010 sem lýst verður hér á eftir.

10178. Þann 7. og 9. mars 2010 áttu (E)frkvstj-alþjsv og yfirm-BWS hjá BWS í tölvupóstsamskiptum þar sem áfram var rætt um að draga úr flutningaframboði. Benti (E)frkvstj-alþjsv á að það myndi koma bæði Eimskip og BWS til góða („*Less tonnage will benefit both*“).[5351]

[5346] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.711855.
[5347] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.246273.
[5348] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.716071.
[5349] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.258151.
[5350] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.718340.
[5351] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.247463.

10179. Í málinu er að finna glærur vegna fundar (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-skiparekst þann 25. mars 2010.[5352] Í þeim er m.a. fjallað um samstarf við BWS og einnig rætt um valkosti varðandi skip Eimskips, Blikur. Eins og fyrr greinir var rætt um Blikur á fundi Eimskips og BWS í október 2009. Einnig var vísað til Blikur í minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv vegna fundarins með BWS þann 10. febrúar 2010. Síðar á árinu 2010 vísaði (S)forstj ítrekað til þessa skips Eimskips, sbr. umfjöllun hér á eftir.

10180. Á glæru þrettán í glærukynningu Eimskips 25. mars 2010 er því lýst að samkeppni í Færeyjum sé mjög mikil. Á glæru sjö og áfram er fjallað um *„Project Blikur"*. Gefa glærurnar til kynna að það skip hafi verið rekið með tapi og er m.a. velt upp þeim möguleika að hætta rekstri þess og taka upp samstarf við *„keppinaut"*:



The alternatives Cost/Benefits

EIMSKIP

- Due to the above, we analyzed three scenarios / Potential Alternatives:
  1. To keep the Eastern Route and characterize the operations, as "opportunity cost", to maintain the FareoShip Identity and market presence.
  2. To eliminate the Eastern Route and move, movable cargo over to the northern route
  3. To Slot Charter with a competitor

1. To keep the Eastern Route and characterize the operations, as "opportunity cost", to maintain the FareoShip Identity and market presence.

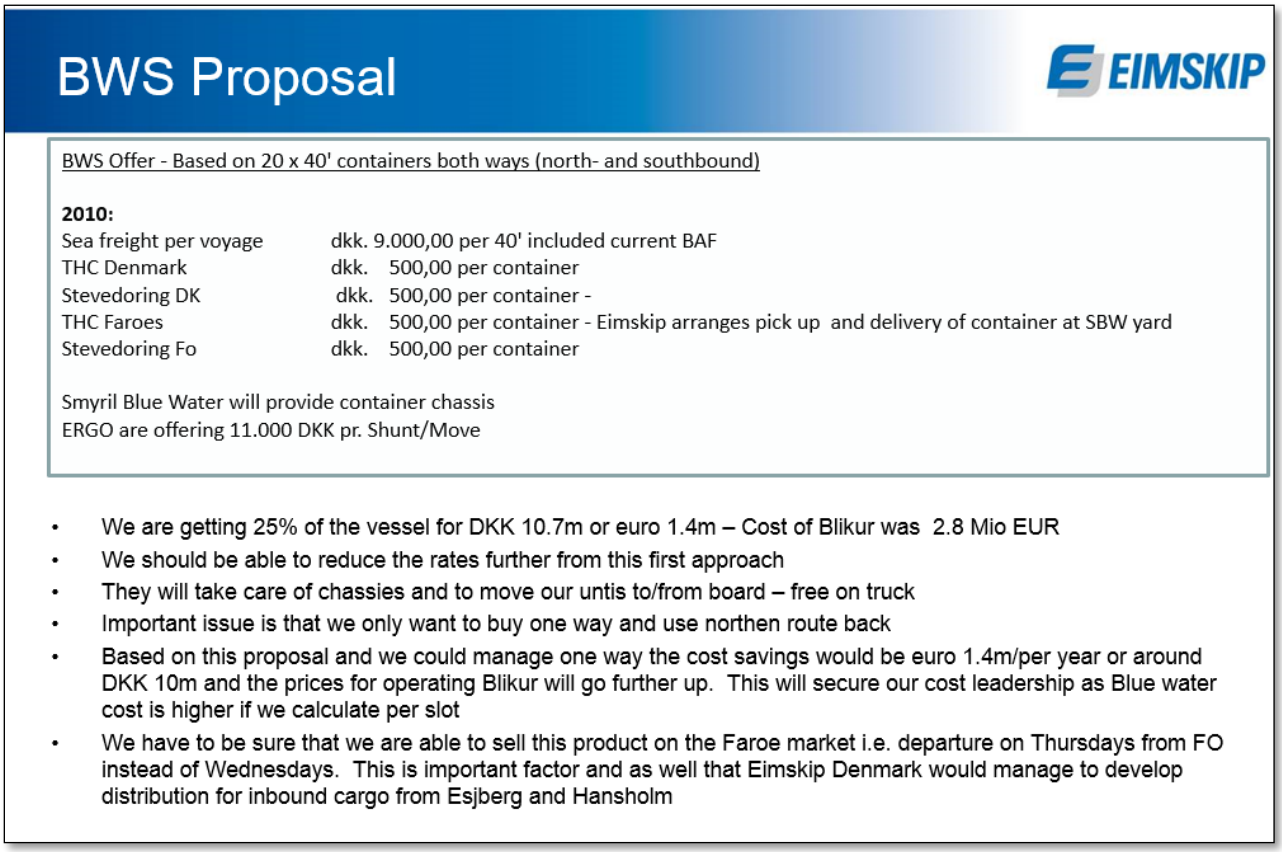
Results:

1. Market is totally heated – In theory the movable capacity could cope with all exported volumes in only 10 Weeks
2. The exit costs are high,
   - Samskip is running on a "no cost", i.e. has fixed cost paid of as the vessel is sailing directly from Iceland,
   - Blue Water Shipping has already invested abt. 40 Mio DKK in to the market and will protect if's cargo at any costs
   - Fresh link will not EXIT as the vessel is creating its owners (Rainbow Seafood / Valhalla) a competitive edge in Seafood Distribution
3. 62% of the total FS revenues are generated through the Eastern Route
4. The Eastern route is the last remaining vessel FS is operating Is that a value for FS, can this be characterized as "Goodwill"?
5. A large part of the FO domestic trucking is supported by the Eastern Route
6. A large supportive function of EIMSKIP Denmark

- **No Further Comments needed – this is a "Difficult Case"**

10181. Á glæru 11 er fjallað um möguleikann á *„Slot charter with a competitor (Blue Water Shipping)"* og á glæru 12 er gerð grein fyrir tilboði BWS að þessu leyti:

[5352] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.52844.



BWS Proposal

EIMSKIP

BWS Offer - Based on 20 x 40' containers both ways (north- and southbound)

2010:

Sea freight per voyage	dkk. 9.000,00 per 40' included current BAF
THC Denmark	dkk. 500,00 per container
Stevedoring DK	dkk. 500,00 per container -
THC Faroes	dkk. 500,00 per container - Eimskip arranges pick up and delivery of container at SBW yard
Stevedoring Fo	dkk. 500,00 per container

Smyril Blue Water will provide container chassis
ERGO are offering 11.000 DKK pr. Shunt/Move

- We are getting 25% of the vessel for DKK 10.7m or euro 1.4m – Cost of Blikur was 2.8 Mio EUR
- We should be able to reduce the rates further from this first approach
- They will take care of chassies and to move our untis to/from board – free on truck
- Important issue is that we only want to buy one way and use northen route back
- Based on this proposal and we could manage one way the cost savings would be euro 1.4m/per year or around DKK 10m and the prices for operating Blikur will go further up. This will secure our cost leadership as Blue water cost is higher if we calculate per slot
- We have to be sure that we are able to sell this product on the Faroe market i.e. departure on Thursdays from FO instead of Wednesdays. This is important factor and as well that Eimskip Denmark would manage to develop distribution for inbound cargo from Esjberg and Hansholm

10182. Þessar glærur Eimskips sýna m.a. áframhaldandi umfjöllun innan fyrirtækisins um samstarf við keppinaut varðandi rekstur Blikur. Staðfesta þær einnig viðræður við BWS og að BWS hafi sett fram tilboð vegna samstarfs í sjóflutningum.

10183. Í mars 2010 var (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv greint frá fundi Samskipa og keppinautarins Fresh Link. Var einnig minnst á mikla samkeppni Eimskips og Fresh Link í Færeyjum: *„[…] hef rætt þessa leið við* [(S)frkvstj-Færeyj] *nokkrum sinnum. Heyrði í honum áðan og hann var að koma af fundi með Fresh Link sem reka skipið (Silver Fjord). Þeir hafa áhuga á einhvers konar samstarfi við Samskip, en ekki var rætt frekar í hvaða formi það var. Þeir mæta mikilli samkeppni við Eimskip (inn á Immingham). Ég veit að* [(E)starfsm] *frá Eimskip Immingham var í Færeyjum í vikunni, veit ekki hverra erinda en það skiptir kannski ekki máli. En ég er að ráðgera ferð til Færeyja strax eftir páska,* [(S)frkvstj-Færeyj] *fer með mig um eyjarnar og við ætlum að funda með Fresh Link og fleirum.*"[5353]

10184. Í gögnum málsins er að finna glærukynningu frá Eimskip með heitinu *„Eimskip þriggja ára plan.*", dagsetta í apríl 2010. Sendi (E)frkvstj-fjárm hana til (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-skiparekst í tölvupósti 23. apríl 2010.[5354] Í glærukynningunni segir að taka þurfi siglingakerfi og skipakost Eimskips til skoðunar. Í því sambandi þurfi að huga að samstarfi við önnur skipafélög, þ.m.t. Smyril Line. Einnig er fjallað um Eimskip í Færeyjum og þetta tilgreint: *„Co-operation with Smyril Line and Blikur evaluation*."

[5353] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.730129.
[5354] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Eimskip þriggja ara plan.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.288991.

10185. Eins og fram kemur í kafla 14.28 hækkuðu Samskip og Eimskip verð sumarið 2010. Eimskip hækkaði sjófrakt um 4,6% í júlí og Samskip sjófrakt um 4% í ágúst 2010. Við undirbúning á þessari hækkun sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst þann 16. júní 2010 til m.a. (E)forstö-vöruþróun og greindi frá því að sjófrakt myndi hækka um 4,6% í byrjun júlí.[5355] (E)forstö-vöruþróun svaraði (og hafði bætt (E)frkvstj-alþjsv við hóp viðtakenda en Faroe Ship heyrði undir hann) og spurði hvort þessi hækkun ætti að taka til flutninga milli Íslands og Færeyja. (E)frkvstj-alþjsv svaraði og sagði að hækkunin ætti að taka til þessara flutninga. (E)forstö-vöruþróun spurði þá hvort hækkunin ætti að taka til innflutnings til Færeyja frá öðrum löndum en Íslandi og til útflutnings frá Færeyjum til annarra landa en Íslands. Svar (E)frkvstj-alþjsv var skýrt. Aðeins átti að hækka verð milli Færeyja og Íslands.[5356]

10186. Ljóst er samkvæmt þessu og öðrum framangreindum gögnum að í Færeyjum leyfði samkeppni ekki hækkun á verði sumarið 2010. Sökum samráðsins sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma giltu önnur lögmál á Íslandi.

10187. (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl hittust vikulega og fóru yfir málefni sem vörðuðu útflutning Eimskips. Fundargerðir vegna funda þeirra sýna að Eimskip hafði áfram áhyggjur af samkeppni frá BWS:

- Í fundargerðum vegna funda í júní 2010 er vísað til þess að BWS sé að undirbúa aukna samkeppni með því að bjóða upp á útflutning á skreið. Var ákveðið að útflutningsdeild skuli hafa samband við viðskiptavini Eimskips í skreiðarútflutningi.[5357]

- Í fundargerðum vegna funda í júlí og ágúst 2010 er greint frá því að BWS hafi verið að heimsækja viðskiptavini Eimskips eins og t.d. Samherja.[5358]

10188. Ásamt því að hafa áhyggjur af samkeppni frá BWS áttu stjórnendur Eimskips í áframhaldandi samskiptum við þann keppinaut. Í ágúst og september 2010 fékk (E)frkvstj-alþjsv á ný í hendur mjög viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar um starfsemi BWS:

- Þann 7. september 2010 framsendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj með skilaboðunum: *„Samkvæmt samtali ekki dreifa nema á (E)forstö-útfl "*. Hinn framsendi tölvupóstur, dags. 26. ágúst 2010, var frá yfirm-BWS hjá BWS. Í honum er að finna nákvæmar upplýsingar um rekstur og afkomu BWS vegna flutninga til og frá Íslandi. Sýna þessi gögn að staða BWS í þessum flutningum hafi verið að styrkjast. Einnig er fjallað um flutninga til og frá Færeyjum og mögulegar breytingar á markaðnum og mat BWS á þeim.[5359]

- Þann 16. september 2010 fékk (E)frkvstj-alþjsv í hendur upplýsingar um aukinn útflutning BWS frá Íslandi. Þann dag sendi (E)starfsm hjá Eimskip í Færeyjum tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv með titlinum *„Cargo from IS with Norröna"*. Þar sagði: *„I talked with the new director of Smyril Line and he told me that the cargo from Iceland was increasing. Now they had 20 and more trailers every week".* (E)frkvstj-alþjsv þakkaði honum fyrir upplýsingarnar og taldi ástæðu til að framsenda þær til m.a. (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj.[5360]

10189. Hér ber að rifja upp glærukynninguna sem (S)forstö-útfl sendi (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 19. september 2010.[5361] Í lýsingu útflutningsdeildar Samskipa á stöðunni á árinu 2010 er greint frá mjög

[5355] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.306588.
[5356] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.306588.
[5357] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð: […] Doc. ID. 0.7.33.98292.
[5358] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð: […] Doc. ID. 0.7.33.101745.
[5359] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.352995.
[5360] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.357084 og 0.7.33.357093.
[5361] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla UTFL 2011 aðalskjal.doc"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783468.

takmarkaðri samkeppni við Eimskip („*ekki mikið varir við Eimskip á markaðnum*“). Þá kemur fram að BWS hafi aukið samkeppni og leitt til „*pressu*“ á að lækka verð „*fyrir austan*“. Einnig er gerð grein fyrir áframhaldandi samkeppni við frystiflutningaskip í útflutningi á fiski. Varðandi útflutning á frystum fiski ber að hafa í huga að Silver Green tók til starfa 1. júlí 2010 og af framangreindu skjali (E)forstö-útfl 15. nóvember 2010 leiðir að áhrifa þessa samstarfs Samskipa/Silver Sea og Green Reefers var farið að gæta þá sem fólst i því að verð hafði hækkað og gert ráð fyrir að það myndi hækka enn frekar.

10190. Í þessum glærum (S)forstö-útfl er einnig fjallað um áherslur útflutningsdeildar Samskipa á árinu 2011. Þar kemur fram að sporna skuli við bæði innkomu BWS inn á íslenska markaðinn og við verðsamkeppni. Síðar á árinu 2010 áttu Samskip fund með BWS og einnig á árinu 2011, sbr. nánar hér á eftir. Eins og fram kom hér að framan hittu bæði Eimskip og Samskip BWS haustið 2009 þegar fréttir bárust af aukinni getu BWS til að keppa hér á landi. Í glærum (S)forstö-útfl kom einnig fram að útflutningsdeild lagði til grundvallar að Samskip myndu halda „*núverandi markaðshlutdeild í öllum vöruflokkum nema bæta við í saltfiski*.“ Einnig átti að tryggja að verð hjá stórum viðskiptavinum myndi ekki lækka á sama tíma og samningar við þá yrðu endurnýjaðir.

10191. Þann 19. september 2010 sendi (S)forstö-útfl skjalið „*Markaðsskýrsla Útflutningsdeildar 2011*“ til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv, sbr. kafla 20.5.1. Þar er fjallað um samkeppni við BWS í útflutningi á fiski: „*Síðustu misseri hefur Blue Water sem bíður upp á flutninga með Smyril Line ferjunni frá Seyðisfirði verið áberandi á markaði. Þeir hafa verið að bjóða lág verð í flutninga frá Austfjörðum til meginlands Evrópu. Ljóst er að til að mæta þessari ógn þá þurfum við að taka þátt í þessu verðstríði sem gæti haft í för með sér lækkun á einingarverðum frá Austurlandi.*“ Í skjalinu er einnig rætt um að BWS sé í „*beinni samkeppni*“ við Eimskip og að BWS hafi staðið fyrir verðstríði. Þá kemur fram að Thorship sé að fara að bjóða „*takmarkað magn af frystigámum á markaðinn*“ og að Samskip þurfi að gera „*allt sem í okkar valdi er til sporna við innkomu þeirra á útflutningsmarkaði.*“

10192. Eins og fram kemur í kafla 14.32.1 sendi (E)forstö-útfl 28. september 2010 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj. Hafði (E)frkvstj-sala/þj beðið (E)forstö-útfl um að senda sér hugmyndir um atriði til að fjalla um á framkvæmdastjórnarfundi hjá Eimskip daginn eftir, t.d. hvort Eimskip hefði tapað einhverjum viðskiptavinum í útflutningi. Um þetta sagði í svari (E)forstö-útfl :

„* *Tapað:*

- *Ekkert hefur tapast umfram það að Smyril Line-Blue Water er að pota eitthvað í okkur. Einnig að ná að leysa þarfir manna inn í Austur Evrópu með trukkakerfi Blue Water*.“[5362]

10193. Sýna framangreind gögn (S)forstö-útfl að almennt ríkti afar takmörkuð samkeppni Samskipa við Eimskip í útflutningi. Það var t.d. ekki talin hætta á verðstríði við Eimskip í flutningum á frystum fiski eða fyrir fyrirtæki í stóriðju. Slík ógn var hins vegar talin stafa frá hinum smáa keppinauti BWS. Áðurnefnd gögn frá (E)forstö-útfl sýna hið sama: Engar áhyggjur af samkeppni frá Samskipum en BWS að „*pota eitthvað*“. Telur Samkeppniseftirlitið þetta m.a. skýra þá áherslu sem bæði Samskip og Eimskip lögðu á samskipti við BWS á þessum tíma. Með því að vinna gegn samkeppni frá BWS var unnt að ná betur fram markmiðum „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins sem tengdust útflutningi á fiski.

10194. Haldinn var stjórnarfundur hjá Eimskip 30. september 2010. Fundargerð sýnir áframhaldandi vangaveltur innan Eimskips um skipið Blikur. Var þar rætt um hvort Eimskip skyldi kaupa skipin Blikur og Reykjafoss (í stað þess að leigja þau).[5363]

[5362] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.271817.
[5363] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. Fundargerð vegna stjórnarfundar Eimskipafélag Íslands hf. 30.09.2010.

10195. Sem fyrr segir átti (S)forstj fund í Kaupmannahöfn 3. mars 2010 með (S)frkvstj-Færeyj, (S)frkvstj-Skand og (S)frkvstj-Safari þar sem ræða átti m.a. samkeppni við BWS í Færeyjum. Hér ber að líta til þess að þann 28. september 2010 sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-Skand. Bar hann heitið *„Price calc SBW target customers"* og í honum var fjallað um mögulegar samkeppnisaðgerðir til þess að ná mikilvægum viðskiptavini BWS (t.d. Eikin) í viðskipti til Samskipa í Færeyjum:

„Pls see a price example here for Eikin. This is with 16 shipments and 35 cbm. LCL/FCL.

The example is typical for Eikin and we must be below the price SBW would charge for this, around 14.000 dkk. The setup (not upset) is with all service charges matching Eimskip and only giving discount on the FRT. But with zero FRT Samskip is too high.

I would like you to come up with an idea you can accept to get these customers as there is a good net contribution to Samskip´s system, but it all goes into service charges.

Await your comments."[5364]

10196. Eftirfarandi tölvupóstsamskipti áttu sér stað í kjölfarið:

- (S)frkvstj-millilandasv svaraði þessum tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj skömmu síðar: *„what was your conclusion on the new tariff structure for the FO business - If not concluded jet [svo]- suggest you finalize a tariff proposal in line with what Eimskip is charging for the FO market and we shall discuss same later this week.*

  the new tariff should then be implemented as beginning of next year or as contracts are being renewed. We need to have this ready this week as this new tariff is an important input for the revenue budgeting for 2011."[5365]

- (S)frkvstj-Færeyj svaraði (S)frkvstj-millilandasv um hæl: *„The conclusion as I understood it was that Samskip should do a similar tariff up-set (!) as Eimskip. What I have sent you here is a calculation for customers with SBW, target customers with the Eimskip tariffs which are close to Samskip´s new tariffs. What I wanted to point out here is that for these SBW customers with many shipments, Samskip doesn´t match the consolidated prices of SBW even with at zero FRT and BAF.*

  Skemman is FCL/FCL and therefore not part of this discussion."[5366]

- (S)frkvstj-Færeyj sendi annan tölvupóst þann 30. september 2010 vegna BWS. Gerði hann grein fyrir því að áhætta væri fólgin í því að breyta kjörum tiltekinna viðskiptavina Samskipa sökum þess að BWS gæti þá ráðist á (*„attack"*) þá viðskiptavini og reynt að ná þeim til sín. Einnig vildi (S)frkvstj-Færeyj fá leiðbeiningu um *„herferðina"* (*„target"*) gegn viðskiptavinum BWS:

  „Going through the HT and Balslev „up-set", Samskip must be very careful in doing any changes yet. These customers are still sensitive, specially towards attacks from SBW with consolidations. Me and [(S)starfsm] *therefore suggest that Samskip keeps present setup for Balslev and HT but can apply the new structure for any other customers.*

[5364] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.786532.
[5365] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.829924.
[5366] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.829933.

I do indeed need your feed-back on the up-set for the target SBW customers before taking next steps. [(S)frkvstj-Skand] *what are the thoughts from your side?*"[5367]

- Í tölvupóstsamskiptum í kjölfarið veltu (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-Skand því síðan fyrir sér hvort unnt væri að gera breytingar á kjörum til þess að auðvelda Samskipum í Færeyjum að ná til sín viðskiptavinum BWS. (S)forstj tjáði sig um þetta: *„Hi - yes, if we are to compete against SBW then I think we need to re-think things over, and cant be stuck in our todays price structure...."*[5368]

- Í þessari umræðu um hagstæð kjör gagnvart viðskiptavinum BWS í Færeyjum bað (S)frkvstj-Skand um viðhorf (S)forstö-innfl1. (S)forstj svaraði hins vegar og sagði að það ætti ekki að blanda verðlagningu á Íslandi í umræður um samkeppni í Færeyjum:

  „Hi - main thing here is that we adjust our pricing toward the competition in each local market we participate in, this has therefore nothing to do with pricing for Iceland service. We are not the market leader in Faroe and can therefore not set prices for the overall market.

  We need to decide weather our main competition is with the containers, ie Faroe Ship, or with SBW, or with the both of them, which I would think the case is. We need to analyse their pricing structure and say how ours should be fitting in. I think we have had our services tarriffs way above the market and I have a very difficult time understanding that, as we have discussed many times."[5369]

10197. Samkvæmt dagbók (S)forstj var hann boðaður á fund af (S)frkvstj-millilandasv til þess að ræða BWS þann 1. október 2010.[5370]

10198. Framangreind gögn staðfesta að á þessum tíma var mun meiri samkeppni í Færeyjum en á Íslandi. Hvað færeyska markaðinn áhrærir var innan Samskipa rætt um *„herferð"* gagnvart BWS til að efla stöðu fyrirtækisins. Jafnframt yrðu Samskip í Færeyjum að fara *„afar varlega"* í það að breyta kjörum viðskiptavina því ella væri hætta á því að BWS myndi nýta tækifærið og bjóða betur. Staðan á Íslandi var allt önnur. Samskip höfðu eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst lagt af öll áform um *„herferð"* gagnvart Eimskip. Samráðið við Eimskip leyfði Samskipum ítrekað að hækka verð án þess að þurfa að óttast að Eimskip myndi með samkeppnisaðgerðum reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins, sbr. kafla 14. Endurspeglast þetta í framangreindum ummælum (S)forstj að ekki ætti að blanda verðlagningu á Íslandi í umræður um samkeppni í Færeyjum.

10199. Á meðal gagna málsins er trúnaðarskýrsla Eimskips frá október 2010 um mögulegar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins.[5371] Rætt er m.a. um siglingaáætlun skipsins Blikur og lagt mat á áhrif þess á nýtingu flutningarýmis Eimskips í út- og innflutningi frá Evrópu ef Blikur færi úr flota Eimskips. Einnig kemur fram að í Færeyjum geri viðskiptavinir skipafélaga meiri kröfur heldur en þeir íslensku og það stafi m.a. af mikilli samkeppni í Færeyjum:

„The demands from the Faroese market are higher than in Iceland, perhaps understandably since they are closer to their markets for both import and export and competition is fierce."

10200. Þann 5. október 2010 sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl (afrit til (S)forstö-flutnstj) með heitinu *„Kerfispælingar – magn o.fl."* Í honum sagði; *„til að ná vel utan um stóru myndina á samkeppninni og til að meta okkar stöðu og tækifæri til lengri tíma vil ég biðja ykkur um*

[5367] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787443.
[5368] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Milli […] Doc. ID. 0.7.33.830462.
[5369] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787757.
[5370] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.787587.
[5371] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Mark VI or similar SR – changes in the sailing system_draft_22_10_10.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.684064.

aðstoð til að ná utan um magn í kerfum keppinautanna hjá okkur sbr. meðfylgjandi skjal – niður á rútur".[5372] Vildi (S)frkvstj-millilandasv að þeir myndu ræða þetta frekar á fundi 7. október 2010. Tók þessi beiðni (S)frkvstj-millilandasv m.a. til Eimskips, BWS, Thorship og Wilson. Í meðfylgjandi skjali sagði m.a. þetta:

„Kerfin Í Norður Atlantshafi:

Eimskip
kostnaðargreining á kerfum
magngreining í kerfum

Skoða specific rútur – magn/kostnaðargreina:
usa
íslandsrútur tvær
blikur"

10201. Átti sem sagt að skoða m.a. Evrópu- og Norður-Ameríku siglingar Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 14.33 og 16, auk skipsins Blikur. Varðandi BWS kom þetta m.a. fram; *„hugsanlegt samstarf*".

10202. Hér ber að rifja upp að (E)frkvstj-alþjsv hitti BWS 10. febrúar 2010 þar sem rætt var um mögulegt samstarf. Í kjölfarið ræddu stjórnendur Eimskips um tillögur BWS í samhengi við m.a. skipið Blikur. Þann 7. september 2010 sendi BWS viðkvæmar upplýsingar til (E)frkvstj-alþjsv um flutninga BWS til og frá Íslandi. (E)frkvstj-alþjsv framsendi þær til (E)frkvstj-sala/þj. (S)frkvstj-millilandasv fjallaði síðan um Eimskip (þ.m.t. skipið Blikur) og BWS í framangreindum tölvupósti frá 5. október 2010. Nokkrum dögum síðar hitti (S)frkvstj-millilandasv (E)frkvstj-sala/þj á fundi.

10203. Sem fyrr segir hittust (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl á fundi 11. október 2010. Annar fundur Samskipa og Eimskips til að ræða þætti sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna var ákveðinn 20. október 2010 en honum var frestað með skömmum fyrirvara síðdegis þann dag.[5373] Að kvöldi 20. október 2010 sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm: *„Við skulum ræða kerfispælingarnar frekar í fyrramálið, en það þarf í raun að meta hverja einingu fyrir sig, þe magngreining/kostnað/nýtingu import/export og hugsanlegt mat á arðsemi einingar.*

Þannig náum við td utan um <u>Eimskip</u> á eftirfarandi máta:

Ameríkurúta

-lista upp siglingaráætlun

-skip, flutngeta, hafnir og þmt kostnað kerfis

-magn til / frá Íslandi sbr hagstofutölum og flokka niður á helstu vöruflokka import/export, sem og viðskiptavini

-meta Nýfundnalandsmagn og hvernig það dreifist yfir árið

-meta fiskinn frá Noregi, via UK, sem og meta annan transatlantic biz via þetta kerfi

[5372] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003561.
[5373] Sjá kafla 14.33.4.1.

-það á að vera hægt að uppreikna tekjur mv vöruflokka og magnið, og þannig næst stóra myndin á rútuna.

Blikur

-lista upp siglingaráætlun

-skip, flutngeta, hafnir og þmt kostnað kerfis

-magn, til og frá og niður á vöruflokka, nýting

-framlegð af rútu

Evrópuskip via Ísland

-skip, flutngeta, hafnir og þmt kostnað kerfis

-greina magn import/export í helstu vöruflokka

-uppreikna gróflega mv okkar einingaverð

-nýting í kerfi

Það er svo mjög áhugavert að bera saman magn sem kemur úr ofangreindu, og magn Samskipa, við það magn sem fer via Faxaflóahafnir og birt er í gögnum hjá [hafnarstjóra Faxaflóahafna] *og félögum - með því að ná vel utan um þetta, þá erum við algjörlega með umhverfið á hreinu.*

Wilson

-þar vitum við nákvæmlega hvað þeir eru að flytja, sem og Thorship, og getum kastað tölum á kostnað við kerfi

-þurfum hér að vera með hugmyndir um hvernig við nýtum þetta grunnkerfi ef við kæmumst í að reka.

Smyrill

-skip, flutngeta [svo]*, hafnir og þmt kostnað kerfis*

-fá lýsingu á flutningsgetu

-fá magn, import/export og gróflega niður á vöruflokka

-tekjur

-leiguverð sem [BWS] *greiðir fyrir plássið og ca framlegð af rekstrinum*

Freshlink
-þekkjum rútu, kostnað og framlegð

-framtíðarrúta

Svo þurfum við að draga saman conclusions um hverja rútu hjá þeim og okkur um hvernig muni þróast.

Það þarf að skipuleggja gagnaöflunina vel, en þetta þarf alls ekki að vera svo mikið sem upp á vantar."[5374]

10204. Sýnir þetta m.a. að eftir fund m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj 11. október 2010 voru Eimskip/Blikur og BWS áfram til umfjöllunar hjá (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj.

10205. Þann 20. október 2010 sendi (S)forstö-útfl glærukynningu til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Bar hún heitið *„Útflutningsdeild áætlun rekstraruppgjör 2011*".[5375] Þar kemur fram að verð á útflutningi verði hækkað 1. janúar 2011 og 1. júlí 2011. Jafnframt verði um að ræða auknar *„BAF tekjur*".

10206. Sem fyrr segir heyrðu Samskip í Færeyjum undir Samskip á Íslandi. Tóku Samskip í Færeyjum einnig saman áætlun fyrir árið 2011. Sú áætlun var send af (S)starfsm þann 15. október 2010 til yfirstjórnar Samskipa á Íslandi.[5376] Í tölvupósti (S)aðstmfrvkstj sagði: *„Hér kemur áætlunin frá Færeyjum*". Meðfylgjandi tölvupóstinum var skjalið *„Budget Faroe Island 2011*". Í kaflanum *„Assumptions for the budget*" segir:

„The market is challenging. Import has decreased to the lowest level in many years passing the 2004 level which „was" the lowest measured in this study. The international financial crises lead to a heavy decrease in investments hitting all consumptions and production with vast power. The FO government maintained the „high" cost level on the „fixed costs" like administration and subsidies, resulting in a high deficit on the public finances. Then all major investments stopped and taxes have increased, leading to even less consumption and private investments. […]

General for the FO import market is, that „no" importer expects 2011 to differ in quantities from 2010.

Samskip has two competitors on the import.

- *Eimskip/Faroes Ship operates 3 vessels to/from FO. DET/GOD call FO on the way from IS to Europe and on the way back to IS. Leaving DK Friday afternoon being in FO Sunday allowing fresh cargo to be on the shelves Monday morning before 10:00. Not to say that Blikur also leaves empty from AAR Friday afternoon to FO, being in FO Sun/Mon. As market leader Eimskip has had serious difficulties to increase prices to its large customers and the market as such. Any general price increase hits only 30% of their customers. The feeling is that there is a general pressure on the FS management in FO to increase prices, but they don´t dear to as they are for [BWS] and Samskip „rubbing" them for customers in the meantime.*

- *[BWS] rents the deck space on Norröna for 48 mill dkk for the year 2010, equal to 6,4 mill €. Not to say [BWS] is in heavy financial difficulties having spent all equity and much more than that. The mother company has guaranteed for its existence until July 2011. Question is if [BWS] will continue to rent the space on Norröna for this vast amount."*

- Síðan er í áætluninni fjallað um mikilvæga viðskiptavini í innflutningi sem voru í viðskiptum við BWS og Eimskip: *„Cargo for direct consumption has decreased a bit, but not „that" much. Especially expensive, luxury goods are less imported. This hits the sales of white goods and furniture's, which are the volume cargo. [BWS] has complained heavily about this as they have the cargo for the big importers of this cargo: 360, Ide Möblar and Vöruhúsið while Skemman is with Eimskip."*

[5374] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.796435.
[5375] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Útflutningsdeild_áætlun rekstraruppgjör 2011.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.795942.
[5376] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Meðfylgjandi tölvupóstinum var skjalið *„Budget Faroe Island 2011*". Doc. ID. 0.7.33.794116.

- Í áætluninni kemur síðan fram að Samskip ætli að auka markaðshlutdeild sína í innflutningi m.a. með því að ná til sín í viðskipti mikilvæga viðskiptavini frá BWS (Ide Möblar og Eikin) og frá Eimskip (Skemman). Er rætt um þessa viðskiptavini keppinautanna sem *„targets."*. Samskip í Færeyjum treystu sér hins vegar ekki til þess að slá því föstu að það myndi takast að ná þessum viðskiptum:

  „Samskip expects to gain Skemman from Eimskip and IDE and Eikin from [BWS] *but it is not budgeted with."*

- Markmið innflutningsdeildar Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2011 voru m.a. þessi:

  „*Increase all market shares to previous levels and beyond*."

  „*Gain more market share with Ide Möblar, Skemman, Eikin a.o.*"

  „*Increase market share beyond the budget*"

  „*Even not in the budget Samskip shall target these customers*[5377] *cargo. Target is 20 teus@week beyond budget*"

10207. Í markmiðum fyrir útflutningsdeild Samskipa í Færeyjum var einnig lögð mikil áhersla á að auka markaðshlutdeild („*Samskip shall gain back market share to [svo] and grow on any possible segment*"). Segir að á árinu 2011 eigi markaðshlutdeildin að vera a.m.k. 12% og hækka í 20% á árunum 2012 og 2013.

10208. Hér ber að rifja upp fundargerð stjórnar Samskipa hf. vegna stjórnarfundar 25. október 2010 og glærukynninguna sem (S)forstj sendi stjórninni 19. nóvember 2010, sbr. kafla og 14.33.4.6 og 14.33.7.2. Þar er annars vegar rætt um að *„almennt sé rólegt"* á íslenska markaðnum en hins vegar að mikil samkeppni sé í Færeyjum. Í Færeyjum sé stefnt að *„ambitious growth in share of market*". Á Íslandi væri lagt til grundvallar að Samskip héldu sínum mikilvægu viðskiptavinum.

10209. Framangreind áætlun Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2011 er þýðingarmikil. Þar kemur fram að innflutningur til Færeyja hafi dregist verulega saman. Eimskip væri „*market leader*" í Færeyjum og móðurfélagið á Íslandi hafi lagt að stjórnendum í Færeyjum að hækka verð. Eimskip í Færeyjum hafi hins vegar átt í erfiðleikum með að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum af ótta við samkeppni frá BWS og Samskipum. Samskip ætluðu sér að auka markaðshlutdeild sína í Færeyjum með herferð gagnvart viðskiptavinum BWS og Eimskips. Vegna óvissu um samkeppnisleg viðbrögð BWS og Eimskips treystu Samskip í Færeyjum sér ekki til að leggja til grundvallar að fyrirtækinu myndi takast að efla stöðu sína með þessum hætti. Var því ekki unnt að slá því föstu í áætluninni („*not budgeted with*") að þetta myndi ganga eftir. Sýnir þetta að samkeppnisaðstæður í Færeyjum voru á þessum tíma verið frábrugðnar þeim sem lýst er í gögnum sem tóku til Íslands.

10210. Í Færeyjum hafði samkeppni þau áhrif að bæði Samskip og Eimskip töldu erfitt og áhættusamt að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum þar. Gögn sem varða Ísland og rakin hafa verið í köflum hér að framan sýna allt aðrar aðstæður þar sem unnt var að slá því föstu í áætlunum að verð myndi hækka og að ekki yrði samkeppni um mikilvæga viðskiptavini. Er því ekki að undra að (S)forstj hafi þótt óþarft að horfa til Íslands í umræðu um samkeppnislega stefnumörkun í Færeyjum, sbr. tölvupóstinn 1. október 2010. Á Íslandi var „*friður*" og „*rólegt*" á markaðnum þrátt fyrir mikla efnahagsörðugleika og samdrátt í eftirspurn. Á Íslandi vildu Samskip t.d. ekki einu sinni gera mikilvægum viðskiptavini Eimskips (J. Rönning) tilboð jafnvel þótt hann óskaði eftir því. Var því borið við að J. Rönning væri samningsbundinn Eimskip, sbr. kafla 14.22. Í Færeyjum var hins vegar rætt um metnaðarfulla herferð gagnvart

[5377] Framangreindir mikilvægir viðskiptavinir BWS og Eimskips.

viðskiptavinum keppinauta og um hættuna á *„árásum*" frá þeim. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar samanburður á þessum gögnum sem varða annars vegar íslenska markaðinn og hins vegar markaðinn í Færeyjum það ástand sem fylgdi samráði Samskipa og Eimskips hér á landi og er til stuðnings öðrum gögnum þar að lútandi.

10211. Fjallað var um siglingakerfi og Eimskip á fundi stjórnar Samskipa hf. þann 25. október 2010, sbr. kafl 14.33.4.6. Í fundargerð er sagt að (S)frkvstj-millilandasv hafi kynnt siglingakerfi Samskipa og *„samkeppnisaðila er sinna þjónustu til Íslands og Færeyja.*" Vísast hér einnig til funda (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl í nóvember og desember 2010, sbr. kafla 14.33.5, 14.33.6, 14.33.7, 14.33.8, 14.33.10 og 14.33.14.

10212. Í fundargerðum vegna vikulegra funda (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl í nóvember og desember 2010 var fjallað um samkeppni frá BWS. Kemur fram að BWS hafi reynt að ná til sín Nastar sem var viðskiptavinur Eimskips í útflutningi á fiski. Var það orðað svo að BWS væri búið að *„rokka og róla þar á bæ ...*" Kemur fram að sem viðbrögð við þessu ætli (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-sala/þj að bjóða Nastar á jólahlaðborð.[5378]

10213. Í kafla 14.36.4 er gerð grein fyrir skjali (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010. Um er að ræða áætlun útflutningsdeildar Eimskips fyrir árið 2011.[5379] Í skjalinu er gerð grein fyrir þeirri ógn sem útflutningsdeildin standi frammi fyrir. Þar er ekki minnst á Samskip en samkeppnisleg ógn talin stafa frá:

- BWS
- Thorship
- Frystiskipum

10214. Um BWS er sagt í þessu skjali (E)forstö-útfl að sá keppinautur sé orðinn *„more agressive and taking the role of former Atlantsskip in a way. But still it´s a ferry from East Coast of Iceland (Seyðisfjörður) with limited capacity. Nevertheless they have succeded in certain commodities especially fresh[5380] to UK and Germany as well as with pelagic fish to E-Europe*".

10215. Þann 17. nóvember 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til m.a. (S)frkvstj-millilandasv og vildi ræða síðar um daginn um Alcan útboðið, Silver Sea og *„skipamál*".[5381]

10216. Skipamál voru einnig til umfjöllunar á fundi stjórnar Eimskips sama dag. Gögnin sýna að á fundinum var rætt um mögulega fækkun skipa í Evrópusiglingum úr fimm í fjögur.[5382] Ef þetta yrði gert myndi Eimskip losa sig við Blikur. Einnig var fjallað um ógnir og samkeppni sem Eimskip standi frammi fyrir á árunum 2011 – 2013. Á Íslandi stafaði samkeppnisleg ógn af BWS og smærri flutningsmiðlurum. Samkvæmt þessu óttaðist Eimskip ekki samkeppni frá Samskipum. Er þetta í samræmi við gögn frá Samskipum frá þessum tíma. Að mati Samkeppniseftirlitsins veita gögn af þessum toga frá báðum fyrirtækjunum mjög ríka vísbendingu um hið ólögmæta samfellda samráð þeirra þegar þau eru virt saman.

[5378] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Fundargerð: […] Doc. ID. 0.7.33.102411.
[5379] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.103014.
[5380] Væntanlega hefur orðið „fish" fallið hér út.
[5381] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.806796.
[5382] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. Fundargerð og fundargögn vegna stjórnarfundar Eimskipafélag Íslands hf. 17.11.2010.

10217. Nýr yfirmaður Samskipa í Færeyjum, (S)frkvstj-Færeyj, sem tók við af (S)frkvstj-Færeyj, hóf störf í árslok 2010. (S)forstj fól honum að eiga fund með BWS og átti sá fundur sér stað í desember 2010.[5383] Fjallað verður nánar um þetta í umfjöllun um atvik á árinu 2011.

10218. Í málinu er að finna glærukynningu frá (E)frkvstj-alþjsv sem ber titilinn *„Eimskip International Monthly Report December 2010.“*[5384] Þar er fjallað um BWS, Smyril Line og Kloosterboer. Er vísað til fundar Eimskips með Smyril Line og að á honum hafi verið rætt um samvinnu Smyril Line og BWS. Jafnframt kemur fram að erfitt sé að ræða um eða gera breytingar á því samstarfi án samþykkis BWS þar sem samningur Smyril og BWS gildi til ársins 2016. Gefur þetta til kynna að Eimskip hafi viljað ræða beint við Smyril Line um flutningasamstarf en Smyril Line bent Eimskip á gildandi samning við BWS. Einnig var í glærum (E)frkvstj-alþjsv vísað til fundar Eimskips með Kloosterboer þar sem fram hafi komið að sá keppinautur myndi láta viðskiptavini Eimskips í friði, sbr. umfjöllun hér að framan.

10219. Í kafla 14.33.13 er gerð grein fyrir glærum sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi stjórn Samskipa Holding þann 7. desember 2010. Þar kemur fram að markaðshlutdeild og hagnaður Samskipa í Færeyjum hafi valdið vonbrigðum. Af glærukynningu sem fjallaði um Samskip hf. í heild sinni, og fylgdi með umræddum tölvupósti (S)stjórnarm-fjármstj til stjórnar Samskipa Holding, verður ráðið að veita ætti samkeppni í Færeyjum og auka þannig verulega hlutdeild Samskipa (*„an ambitious growth in share of market in the Faroe Islands ...*“).

20.6.3. Samantekt

10220. Markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins var m.a. að auka samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum. Var tilgangur þessa m.a. að draga úr samkeppni og skapa skilyrði fyrir hækkun á verði.

10221. Samkeppni frá BWS, Green Reefers eða Kloosterboer gerði ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips erfiðara á mörkuðum sem tengjast útflutningi á sjávarafurðum. Til viðbótar var BWS öflugur keppinautur Samskipa og Eimskips í inn- og útflutningi frá Færeyjum. Samstarf við BWS, Green Reefers og Kloosterboer var því til þess fallið að draga úr samkeppni annars vegar í útflutningi á fiski frá m.a. Íslandi og hins vegar almennt í sjóflutningum tengdum Íslandi og Færeyjum enda BWS keppinautur Samskipa og Eimskips á báðum þessum markaðssvæðum.

10222. Eins og lýst er hér að framan fjölluðu Eimskip og Samskip á árunum 2009 og 2010 ítrekað um samkeppni við BWS og áttu í samskiptum við þann keppinaut. Rétt er að draga saman þá atburðarrás. Eftirfarandi lýsing er ekki tæmandi:

- Í janúar 2009 var innan Eimskips fjallað um aukna samkeppni frá BWS í flutningum til og frá Íslandi.
- Í apríl 2009 var það á verkefnalista (E)forstj að skoða *„samninginn“* við Samskip og gera *„slot samning við Færeyjar“* sem telja verður að vísi til samstarfs við Samskip og/eða BWS.
- Í september 2009 átti sér stað fundur innan Samskipa með heitinu *„Blue Water Smyrill line – status“*. Í sama mánuði var enn á ný innan Eimskips rætt um aukna samkeppni frá BWS. Ástæða þessa var umfjöllun í fjölmiðlum sem gaf til kynna aukna getu BWS til að keppa á Íslandi vegna tíðari siglinga Norrænu. Þegar þetta var ljóst leitaði Eimskip eftir fundum með annars vegar Samherja og hins vegar með BWS.
- Haldnir voru tveir fundir Eimskips með BWS 21. október 2009. Af hálfu Eimskips sátu (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj fundina. Á þeim var m.a. rætt um takmörkun á framboði eða

[5383] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.826529.
[5384] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.40289.

skiptingu markaða. Var í því sambandi m.a. rætt um skip Eimskips, Blikur, og að Eimskip myndi taka yfir starfsemi BWS á Seyðisfirði. Daginn eftir þessa fundi Eimskips með BWS var (S)forstj tilkynnt um áhuga BWS á því að eiga samstarf við Samskip. (S)forstj svaraði og lýsti sig reiðubúinn til slíkra viðræðna. Fyrr á árinu 2009 höfðu Eimskip og Samskip átt í samskiptum á nánast sama tíma við annan erlendan keppinaut (DSV). Kom fram hjá Samskipum að fyrirtækið vildi ekki að DSV næði fótfestu á íslenska markaðnum.

- Átti (S)forstj síðan fundi með BWS, m.a. þann 20. nóvember 2009. Gögn sem tengjast fundunum gefa til kynna að Samskip hafi ekki viljað mynda bandalag með BWS gegn Eimskip í Færeyjum en viljað skoða *„nánari"* samvinnu við BWS vegna flutninga til og frá Íslandi. Hér hefur og verulega þýðingu að þegar (S)frkvstj-Færeyj kvartaði yfir mikilli verðsamkeppni frá BWS var svar (S)forstj ekki að beina því til (S)frkvstj-Færeyj að keppa við BWS heldur greindi hann frá því að hann ætti fund með BWS.

- Þá sýna gögnin að í desember 2009 var aftur haldinn fundur Eimskips og Samskipa í Færeyjum þar sem rætt var um atriði sem tengdust Smyril Line og BWS, þ.e. þá hugmynd að Eimskip tæki yfir flutningsrýmið í ferjunni Norrænu sem BWS hafði yfir að ráða.

- (S)forstj boðaði 4. janúar 2010 til fundar hjá Samskipum til að ræða um BWS. Samskip og BWS hittust á fundi 8. janúar 2010 í Danmörku. (S)forstj sat ekki þann fund en tilkynnti framkvæmdastjóra BWS að hann myndi hafa samband við hann eftir fundinn sem hann og gerði.

- Í gagni frá (E)frkvstj-alþjsv var í janúar 2010 vísað til fundar með BWS.

- Þann 10. febrúar 2010 átti (E)frkvstj-alþjsv fund með BWS. Var rætt um samstarf Eimskips og BWS, samkeppni í flutningum til og frá Íslandi og verðlagsmál.

- Þann 12. febrúar 2010 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín til að minna sig á ótilgreint verkefni tengt BWS.

- Í byrjun mars 2010 fundaði (S)forstj með undirmönnum í Danmörku og ræddi m.a. um samkeppni við BWS.

- Þann 25. mars 2010 fjölluðu (E)forstj og undirmenn hans um mögulegt samstarf við BWS og fjallað var um *„tilboð"* BWS.

- Í apríl 2010 var í gagni frá Eimskip sem sent var m.a. til (E)forstj sagt að Eimskip þyrfti m.a. að leggja mat á mögulegt samstarf við BWS.

- Þann 7. september 2010 framsendi (E)frkvstj-alþjsv til (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst frá stjórnanda hjá BWS. Í honum var að finna viðkvæmar upplýsingar um flutninga BWS til og frá Íslandi. Sagði (E)frkvstj-alþjsv að (E)frkvstj-sala/þj mætti ekki dreifa þessu til neins nema yfirmanns útflutningsdeildar ((E)forstö-útfl). Þann 16. september 2010 bárust (E)frkvstj-alþjsv upplýsingar um að útflutningur BWS frá Íslandi væri að aukast.

- Í gögnum (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 kemur fram að almennt ríkti ekki mikil samkeppni við Eimskip í útflutningi frá Íslandi en þurft hafi að lækka verð vegna samkeppni frá BWS og markmiðið væri að sporna gegn verðsamkeppni og innkomu BWS á íslenska markaðinn.

- (S)frkvstj-millilandasv fjallaði um Eimskip/Blikur og BWS í tölvupósti 5. október 2010. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj hittust á fundi 11. október 2010. Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-

millilandasv frá 20. október 2010 var fjallað m.a. um siglingakerfi og flutningsgetu Eimskips, skipið Blikur og BWS/Smyril Line.

- Í skjali (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010 var samkeppnisleg ógn í útflutningi ekki talin stafa frá Samskipum heldur m.a. BWS. Kemur fram að BWS hafi náð nokkrum árangri í útflutningi á fiski frá Seyðisfirði.

- Í gögnum sem voru til umfjöllunar á fundi stjórnar Eimskips 17. nóvember 2010 var samkeppnisleg ógn í útflutningi ekki talinn stafa frá Samskipum heldur m.a. BWS.

- (S)forstj fól nýjum yfirmanni hjá Samskipum í Færeyjum að funda með BWS og átti sá fundur sér stað í desember 2010. Gögn (E)frkvstj-alþjsv frá desember 2010 sýna að Eimskip átti þá fund með Smyril Line. Á árinu 2011 áttu síðan bæði Eimskip og Samskip í ítrekuðum samskiptum við BWS, sbr. nánar hér á eftir.

10223. Við heildarmat á þessum samtímagögnum ber m.a. að hafa í huga framangreind atvik sem varða aðdraganda og stofnun Silver Green. Eftir að samráð Samskipa og Eimskips hófst sneru Samskip/Silver Sea sér til Green Reefers. Viðræður hófust og þær skiluðu árangri með stofnun Silver Green um mitt ár 2010. Samstarfið hafði það að markmiði að draga úr samkeppni og hækka flutningsgjöld á m.a. útfluttum frystum fiski frá Íslandi. Samkvæmt samtímagögnum Eimskips hafði samstarf Silver Sea og Green Reefers dregið úr samkeppni og fjallaði Eimskip um hina skertu samkeppni sem af þessu leiddi með velþóknun. Sagði Eimskip að eftir stofnun Silver Green hefðu fyrirtækin betra *„tak"* á markaðnum. Taldi Eimskip þetta hafa þegar haft þau áhrif að verð hefði hækkað og að gert væri ráð fyrir því að það myndi hækka enn frekar gagnvart útflytjendum á frystum fiski frá Íslandi. Gefa gögnin til kynna að Eimskip hafi verið fylgjandi þessum aðgerðum og viljað gæta sín á því að gera ekkert sem myndi auka samkeppni á þessu sviði.

10224. Í þessu samhengi ber einnig að hafa í huga að í kafla 14.16.2 er gerð grein fyrir atvikum frá janúar – mars 2009 sem tengdust tilraunum fyrirtækisins DSV til að hefja starfsemi hér á landi í samkeppni við Eimskip og Samskip. Ólögmæt upplýsingaskipti áttu sér stað milli Eimskips og Samskipa í tengslum við þetta og höfnuðu Samskip samstarfi við DSV þar sem fyrirtækið vildi halda DSV frá íslenska markaðnum. Í kafla 14.36.7 er gerð grein fyrir samskiptum Eimskips og Samskipa við Thorship og kvörtunum gagnvart Alcan vegna samkeppni frá Thorship. Við blasir að það þjónaði hagsmunum samráðs Eimskips og Samskipa að DSV hæfi ekki starfsemi hér á landi sem og að fyrirtækin tvö losnuðu við eða veiktu Thorship sem keppinaut. Að sama skapi þjónaði það hagsmunum samráðsins að gera tilraun til þess að fá Thorship til þess að hefja samstarf. Ber að virða þetta í samhengi við framangreind samskipti Eimskips og Samskipa við BWS.

10225. Þegar ofangreint yfirlit sem tengist BWS er virt sýnir það að bæði Eimskip og Samskip brugðust við samkeppni frá BWS með því að eiga samskipti við fyrirtækið sem að mati Samkeppniseftirlitsins miðuðu að því að draga úr samkeppninni. Er það að mati Samkeppniseftirlitsins einkar skýr vísbending um samráð Eimskips og Samskipa að í samtímagögnum æðstu stjórnenda fyrirtækjanna var ein helsta samkeppnisógnin í útflutningi ekki talin vera hinn stóri keppinauturinn heldur hinn smái keppinautur BWS. Eins og fram kemur í kafla 3.1 var markaðshlutdeild BWS innan við 5% á árunum 2008 -2010. Í glærum (S)forstj frá febrúar 2010 kom fram að markaðshlutdeild BWS í inn- og útflutningi frá Íslandi væri 1% en 3% í útflutningi ef stóriðja væri ekki tekin með, sbr. kafla 14.19. Þrátt fyrir þessa litlu hlutdeild sýna samtímagögn að BWS lét finna fyrir sér, ekki síst í útflutningi á fiski og að verð hafi lækkað þess vegna. Þjónaði það hagsmunum samráðsins að gera tilraun til að fá BWS til þess að hefja samstarf.

10226. Framangreind samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip töldu mun meiri samkeppni ríkja í Færeyjum heldur en á Íslandi. Eftir að viðræðulota Eimskips og Samskipa við BWS á árinu 2009 leiddi ekki til

niðurstöðu tóku Samskip upp nýja stefnu í Færeyjum. Hún fólst í því að lækka þar verð og laga það að verði Eimskips. Á þeim grunni átti að fara í herferð og reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum frá BWS, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-millilandasv frá 28. september 2010. Ekki var talið óhætt að hækka verð gagnvart tilteknum viðskiptavinum Samskipa vegna samkeppni frá BWS, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-Færeyj frá 30. september 2010. Í þessari umræðu um stefnumörkun í Færeyjum vildi (S)forstj ekki hafa hliðsjón af verðlagningu á Íslandi enda væru samkeppnisaðstæður ólíkar, sbr. tölvupóst hans frá 1. október 2010. Framangreind áætlun Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2011 staðfestir að samkeppnisaðstæður í Færeyjum voru á þessum tíma verið verulega frábrugðnar þeim sem lýst var í gögnum sem tóku til Íslands. Í Færeyjum hafði samkeppni þau áhrif að bæði Samskip og Eimskip töldu erfitt og áhættusamt að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum þar. Gögn sem varða Ísland og rakin hafa verið í köflum hér að framan sýna allt aðrar aðstæður þar sem unnt var að slá því föstu í áætlunum að verð myndi hækka og að ekki yrði samkeppni um mikilvæga viðskiptavini. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar samanburður á þessum gögnum sem varða annars vegar íslenska markaðinn og hins vegar markaðinn í Færeyjum það ástand sem fylgdi samráði Samskipa og Eimskips hér á landi og er til stuðnings öðrum gögnum þar að lútandi.

10227. Í lok október 2009 beitti (S)forstj sér fyrir verðhækkunum gagnvart m.a. útflytjendum á sjávarafurðum frá Íslandi. Eins og lýst hefur verið var það að eitt af fyrstu verkum (S)forstj, eftir að hann tók ábyrgð á rekstri Frigocare, að stuðla að því að verð á þjónustu Frigocare gagnvart íslenskum viðskiptavinum yrði hækkað. Þá hækkuðu bæði Frigocare og Kloosterboer verð eftir samskipti fyrirtækjanna í desember 2009. Gögn frá árinu 2010 sýna að fyrir hendi hafi verið samkomulag milli Samskipa og Kloosterboer sem hafi falist í því að láta viðskiptavini (ekki síst fiskútflytjendur) hvors annars *„í friði*". Er þetta samskonar samkomulag og gilti milli Eimskips og Kloosterboer, sbr. einnig gögn frá árinu 2010. Var þetta til þess fallið að auðvelda Samskipum og Eimskip að draga úr samkeppni um útflytjendur á sjávarafurðum m.a. frá Íslandi. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með því að semja við Kloosterboer um að keppa ekki um tiltekna viðskiptavini.

10228. Þegar framangreind gögn sem varða aðdraganda og stofnun Silver Green og samskipti við BWS eru virt saman með gögnum sem tengjast Kloosterboer sýna þau að Samskip og Eimskip voru reiðubúin að grípa til ólögmætra aðgerða í því skyni til að draga úr samkeppni í starfsemi sem tengist útflutningi á fiski.

10229. Virt saman vekur umfjöllun í gögnum Eimskips og Samskipa um skip Eimskips Blikur athygli. Rétt er að draga saman þá umfjöllun sem átti sér stað á árunum 2009 – 2010. Samhengisins vegna eru einnig nefnd tvö atvik frá árinu 2011:

- 15.2.2009: (E)frkvstj-flutnkerf og starfsmenn Eimskips í Færeyjum ræða um hvort skila eigi Blikur og fá kranalaust skip i staðinn.

- 17.2.2009: (E)frkvstj-skiparekst greinir frá breytingum á siglingaleið Blikur og að nýting á skipinu sé ekki nægjanlega góð. Verið sé að reyna að endursemja um leiguverð á því.

- 24.3.2009: (S)frkvstj-millilandasv biður (S)forstö-flutnstj að meta *„hagræðingarmöguleika*" Eimskips, m.a. að Eimskip hætti að nota Blikur. Engin gögn liggja fyrir um að opinberlega hafi komið fram að Eimskip væri að íhuga að hætta að nota þetta skip.

- 1.4.2009: Í skjölum (S)forstö-flutnstj kemur fram að Eimskip ætli ekki að nota Blikur fyrir innflutning (*„no imports*") og einnig er greint frá sparnaði Eimskips við að skila Blikur. Engin gögn liggja fyrir um að opinberlega hafi komið fram að Eimskip væri að íhuga að hætta að nota þetta skip.

- 21.9.2009: (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj ræddu við BWS um þann möguleika að Eimskip myndi hætta að nota Blikur og Eimskip og BWS myndu þess í stað nýta saman flutningarýmið í Norrænu.

- 10.2.2010: (E)frkvstj-alþjsv á fund með BWS. Í minnisblaði hans vegna fundarins er lýst mögulegu samstarfi við BWS og vísað er til Blikur.

- 25.3.2010: Glærur vegna fundar m.a. (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj sýna að skipið Blikur hafi verið rekið með tapi og velt upp þeim möguleika að hætta rekstri skipsins og taka upp samstarf við keppinaut. Í því samhengi er gerð grein fyrir *„tillögu"* BWS.

- 23.4.2010: Í glærum sem (E)frkvstj-fjárm sendi m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj var rætt um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips og vísað m.a. til: *„Co-operation with Smyril Line and Blikur evaluation"*.

- Okt. 2010: Í trúnaðarskýrslu Eimskips er rætt um siglingaáætlun Blikur og lagt mat á áhrif á nýtingu flutningarýmis Eimskips í inn- og útflutningi frá Evrópu ef Blikur færi úr flota Eimskips.

- 5.10.2010: (S)frkvstj-millilandasv fjallar um siglingakerfi Eimskips og Blikur.

- 20.10.2010: (S)forstj fjallar í tölvupósti m.a. um siglingakerfi Eimskips. Greinir m.a. (S)frkvstj-millilandasv frá því að meta þurfi hverja einingu hjá Eimskip. Er skipið Blikur tiltekið sérstaklega en ekki minnst á önnur skip Eimskips.

- 17.11.2010: Rætt um siglingakerfi Eimskips á fundi stjórnar fyrirtækisins, m.a. um áhrif þess ef fyrirtækið myndi losa sig við Blikur.

- 18.2.2011: (S)forstö-flutnstj upplýsir (S)frkvstj-millilandasv um samskipti við (E)frkvstj-skiparekst. Þar hafi (E)frkvstj-skiparekst m.a. greint frá breyttri notkun á Blikur og óskað eftir samstarfi við Samskip um tiltekna flutninga.

- 16.3.2011: Í minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv vegna fundar með (E)forstj kemur fram að þann 14. apríl 2011 sé þessi fundur staðfestur: *„Fundur með Blue Water/Blikur".*

10230. Framangreind atvik um samskipti Samskipa og Eimskips við BWS, umræður Eimskips við BWS um Blikur, umræður innan Samskipa um Blikur og tilraunir Eimskips og Samskipa til að draga úr samkeppni með samstarfi við keppinautinn BWS ber að skoða í ljósi annarra atvika málsins. Hér er m.a. vísað til samskipta framkvæmdastjóra Samskipa í Færeyjum ((S)frkvstj-Færeyj) og Eimskips í Færeyjum ((E)frkvstj-Færeyj), sem hófust haustið 2008 og lýst hefur verið hér að framan.

10231. Viðræður Eimskips við BWS um Blikur eru til stuðnings framangreindri umfjöllun um tilraunir til að draga úr samkeppni frá BWS. Eins og fyrr sagði er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að gögnin frá (S)forstö-flutnstj frá 1. apríl 2009, þar sem Samskip settu það fram sem hluta af niðurstöðu sinni um greiningu á skipakerfum hvaða áhrif það hefði á tekjur og gjöld ef Eimskip skilaði skipi sínu, Blikur, endurspegli samráð Eimskips og Samskipa. Að mati Samkeppniseftirlitsins á það sama við um umfjöllun (S)forstj í tölvupósti frá 20. október 2010 um Blikur og samskipti (S)forstö-flutnstj við (E)frkvstj-skiparekst 18. febrúar 2011.

10232. Hvað tölvupóst (S)forstj frá 20. október 2010 áhrærir skal tekið fram að umræður innan Eimskips um rekstur viðkomandi skips og mat á því hvort bæri að halda því í rekstri eru eðli málsins samkvæmt viðkvæmar í samkeppnislegu tilliti. Er þetta umfjöllun af því tagi sem undir eðlilegum kringumstæðum telst vera viðskiptaleyndarmál og upplýsingar þar að lútandi eiga ekkert erindi til keppinauta. Ekki hafa

komið fram trúverðugar skýringar á því að upplýsingar tengdar Blikur hafi borist Samskipum frá öðrum en Eimskip. Hér ber að rifja upp að 11. október 2010 hittust m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj á fundi og ræddu málefni tengd samráði fyrirtækjanna. Ætluðu þeir að hittast aftur 20. október 2010 en þeim fundi var frestað. Umæddur tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv 20. október 2010 varðaði samráðsverkefnið (siglingakerfi og flutningsgeta Eimskips, þ.m.t. sérstaklega skipið Blikur) og einnig var vísað til siglingakerfa Smyril Line/BWS og Wilson (og nefndur sá möguleiki að Samskip gætu *„komist í að reka"* það kerfi). Þann 25. október 2010 upplýsti (S)frkvstj-millilandasv stjórn Samskipa um að Norður-Ameríku siglingar Eimskips væru arðbærar og dagana 2. nóvember, 8. nóvember, 7. desember og 9. desember 2010 ræddu (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv saman á fundum og í síma.

10233. Framangreint sýnir að frá október 2010 til og með desember 2010 áttu umræddir lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa ((S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj) þannig með sér samskipti a.m.k. sjö sinnum (sex fundi og eitt símtal) þar sem verkþættir í *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna voru ræddir. Voru þetta ekki einu beinu samskiptin milli stjórnenda fyrirtækjanna á þessum tíma, sbr. kafla 13.3.2.

10234. Framangreind samskipti Samskipa og Eimskips og önnur umrædd gögn málsins gefa til kynna áframhaldandi samráð Samskipa og Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru samskiptin við BWS í samræmi við meginmarkmið samráðsins sem var að draga úr samkeppni og skapa færi fyrir Samskip og Eimskip að viðhalda eða hækka verð gagnvart viðskiptavinum sínum.

10235. Í mgr. 1669-1671, 1673-1674 og 1676-1677 í athugasemdum Samskipa við AII er að finna athugasemdir Samskipa við umfjöllun um Kloosterboer. Að mati Samskipa eru ætluð brot Samskipa og Kloosterboer ekki til rannsóknar. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið hafi ekki lögsögu í málinu. Að mati Samskipa voru viðskiptin og samskipti þeim tengd jafnframt að öllu leyti í samræmi við samkeppnisreglur. Samskip hafi ekki brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með umræddum viðskiptum og/eða samskiptum. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 31.6.

10236. Í mgr. 1638-1642, 1644-1650- og 1655-1658 í athugasemdum Samskipa við AII er að finna athugasemdir Samskipa við umfjöllun varðandi BWS og Færeyjar. Telja Samskip að þar sem lögmæti aðgerða BWS sé ekki til umfjöllunar í þessu máli eigi það að leiða til þess að ætluð ólögmæt samskipti BWS við Samskip séu heldur ekki til umfjöllunar. Ekki verði lagt mat á lögmæti slíkra samskipta án aðkomu beggja fyrirtækja að málinu.

10237. Þá er því hafnað að Samskip hafi brugðist við samkeppni frá BWS með samskiptum við BWS sem hafi miðað að því að draga úr samkeppni. Samskiptin hafi verið vegna vilja BWS til að koma á samstarfi. Viðræðurnar hafi þó ekki leitt til neins enda hafi Samskip ekki haft áhuga á samstarfi. Hafna Samskip því að hafa brotið 10. gr. samkeppnislaga með viðræðunum. Jafnframt er því hafnað að samskipti Samskipa við BWS hafi með einhverjum hætti tengst ætluðu samráði við Eimskip.

10238. Að lokum hafna Samskip því að greiningar innan fyrirtækisins sem tengdust skipi Eimskips, Blikur, hafi verið tilkomnar vegna miðlunar á upplýsingum frá Eimskip. Samskip hafi ekki átt í samskiptum við Eimskip í tengslum við þær.

10239. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 31.6.

20.7. Atvik á árinu 2011

10240. Á árinu 2010 vísaði (S)forstj ítrekað til Eimskips í tölvupóstum til bæði sjálfs sín og lykilstarfsmanna Samskipa eins og (S)frkvstj-millilandasv. Vísast hér t.d. til tölvupósts (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv þann 20. október 2010 þar sem fjallað var um siglingakerfi Eimskips (og skipið Blikur sem var í þjónustu Eimskips) og siglingakerfi BWS/Smyril Line og Wilson. Endurtók þetta sig á árinu 2011.

10241. Þann 10. janúar 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín. Í honum var að finna tvær tilvísanir til Eimskips. Annars vegar „*Eimskipapæling*" og hins vegar „*Stjórnarfundur – vinna: greina utfl / infl uppgjör betur, rsk 2009, samanburður við Eimskip, kúnnagreiningar, fundargerð, næstu fundir.*"[5385]

10242. Þann 14. janúar 2011 spurði (S)frkvstj-millilandasv (S)forstö-innfl1 að því hvort hann væri búinn að fá einhver viðbrögð frá Eimskip vegna beiðni Samskipa um fund. (S)forstö-innfl1 kvaðst ekki hafa heyrt í þeim. Virðist sá fundur hafa a.m.k. átt að fjalla um óánægju Samskipa með tiltekna verðlækkun Eimskips og þann þátt „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem varðaði Norður-Ameríku siglingar, sbr. kafla 14.33.16.

10243. (S)forstj hafði á árunum 2009 og 2010 átt í samskiptum við BWS þar sem rætt var um mögulegt samstarf annars vegar á Íslandi og hins vegar í Færeyjum. Þegar (S)frkvstj-Færeyj kvartaði yfir mikilli verðsamkeppni frá BWS í Færeyjum svaraði (S)forstj því til að hann ætti fund með BWS, sbr. umfjöllun hér að framan. Í lok árs 2010 hafði nýr yfirmaður Samskipa í Færeyjum, (S)frkvstj-Færeyj, tekið til starfa. Honum var í desember 2010 falið af (S)forstj að setja sig í samband við BWS og var fundur Samskipa og BWS haldinn í sama mánuði. Þann 14. janúar 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Færeyj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) þar sem hann spurði m.a. að því hvort (S)frkvstj-Færeyj hafi rætt „*frekar*" við BWS".[5386]

10244. (S)frkvstj-Færeyj svaraði samdægurs og kvaðst hafa rætt við framkvæmdastjóra BWS í desember 2010. Það hefði hann gert eftir að (S)forstj og hann hefðu rætt saman í Rotterdam. Kvaðst (S)frkvstj-Færeyj hafa ákveðið að hitta BWS í janúar 2011 en ekki hefði enn orðið af því. Upplýsti (S)frkvstj-Færeyj að hann myndi hafa aftur samband við BWS. (S)forstj svaraði 16. janúar 2011. Kvaðst hann afar ánægður með þetta og bað (S)frkvstj-Færeyj um að hafa samband eftir að hann væri búinn að hitta BWS.[5387]

20.7.1. Fundað með Kloosterboer og Smyril Line í janúar 2011

10245. Þann 13. janúar 2011 sendi (E)frkvstj-Holland tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og greindi frá því að hann væri að reyna að ná í Kloosterb1 hjá Kloosterboer. (E)frkvstj-alþjsv svaraði og bað hann um að láta sig vita þegar það tækist.[5388] Nokkrum dögum síðar eða 17. janúar 2011 sagði (E)frkvstj-Holland (E)frkvstj-alþjsv frá því að fundur með Kloosterboer hefði verið ákveðinn þann 21. janúar 2011 í Ijmuiden í Hollandi.[5389] Fyrir þann fund með Kloosterboer eða 18. og 19. janúar 2011 átti (E)frkvstj-alþjsv fund í Færeyjum með dótturfélagi Eimskips. Einnig átti hann fund þar með JuL (sem nýlega hafði hætt sem framkvæmdastjóri Samskipa í Færeyjum) og með Smyril Line. Þetta sést af minnisblaði hans sem bar heitið „*(E)frkvstj-alþjsv travel to Faroe Islands, Sweden and Holland January 2011*". Var það merkt sem trúnaðarmál og sendi (E)frkvstj-alþjsv það til m.a. (E)forstj, (E)forstö-alþjsv og (E)frkvstj-Holland 25. janúar 2011.[5390] Í minnisblaðinu var einnig gerð grein fyrir umræddum fundi (E)frkvstj-alþjsv með Kloosterboer sem haldinn var 21. janúar 2011.

[5385] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.824410.
[5386] Af svari […] og samhenginu verður að telja að […] hafi hér átt við BWS en ekki Smyril Line sem rak ferjuna.
[5387] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.826289.
[5388] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.447622.
[5389] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.448634.
[5390] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.450935.

10246. Í minnisblaðinu lýsti (E)frkvstj-alþjsv fundi með varaformanni stjórnar og forstjóra Smyril Line. Sýnir minnisblaðið að viðkvæm samkeppnisleg málefni voru rædd á fundinum og (E)frkvstj-alþjsv upplýsti um áframhaldandi samskipti við BWS. Í því sagði: *„We felt during the meeting that the increased bunker price is putting pressure on the cash flow. In general the operation of the ferry has been difficult […]*

They advised that the agreement with [BWS] *regarding cargo place is valid until 2016 and only way to give Faroe Ship access to this space is to include* [BWS] *into the discussion and have them involved.*

They also advised that [BWS] *is on variable cost and they have been delivering less volume which is having a negative impact on the ferry revenue.*

Smyril is open that Eimskip/Faroe Ship would become as one of the shareholder to have additional shares capital into the company which seems to be needed […]

We express that we were open to for all discussion and in our mind there is a clear synergy between the cargo interest on the route between FS – Danmark, but until now the discussion with [BWS] *has not been successful and outcome always in more interest for* [BWS]*.* ***We left the initiative for next step with the ferry this time but we have the option to follow up during the annual general meeting***."

10247. Í minnisblaðinu vísaði (E)frkvstj-alþjsv þannig til fyrri samskipta við BWS, sbr. og framangreindar glærur hans frá desember 2010. Eins og áður sagði var stjórn-BWS [5391] m.a. fulltrúi BWS á fundinum með (E)frkvstj-alþjsv á Kastrupflugvelli 21. október 2009. Eimskip átti frumkvæðið að þeim fundi og var hann haldinn eftir að Eimskip barst til eyrna að geta BWS til að keppa hér á landi myndi aukast. Hér ber og að líta til þess að 25. janúar 2011 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstj og greindi frá því að stjórn-BWS hjá BWS myndi koma til Íslands og eiga fund með honum 3. febrúar 2011. Á þeim fundi stæði til að ræða *„Blue Water/ferjan*". Var ákveðið að (E)forstj myndi sitja fundinn.[5392] Sýna samtímagögn að þessi fundur (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj með stjórn-BWS var haldinn á umræddum degi, sbr. nánar hér á eftir.

10248. Í glærukynningu frá febrúar 2011, sem var vistuð hjá (E)frkvstj-alþjsv og bar heitið *„Eimskip International Monthly Report January 2011*" var vísað bæði til Kloosterboer og BWS.[5393] Þar segir:

- Eimskip ((E)frkvstj-alþjsv) muni hitta framkvæmdastjóra BWS (frkvstj-BWS) til að ræða mögulegt samstarf vegna flutninga með Norrænu (*„evaluate if there is an opening with the Ferry*")
- Von sé á Kloosterboer (Kloosterb1) til Íslands og muni Kloosterb1 senda Eimskip *„options to increase the co-operation*".

20.7.2. Fundað með BWS og Kloosterboer í janúar og febrúar 2011

10249. Um miðjan janúar 2011 spurði (S)forstj sem fyrr segir (S)frkvstj-Færeyj, undirmann sinn, að því hvort hann hefði rætt *„frekar*" við BWS. Kvaðst (S)frkvstj-Færeyj hafa rætt við framkvæmdastjóra BWS í desember 2010 og ákveðið að hitta hann í janúar 2011 en ekki hefði enn orðið af því. (S)frkvstj-Færeyj myndi hafa samband við BWS. Það gekk eftir. Í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 8. febrúar 2011, greindi hann frá því að hann hefði ítrekað rætt við framkvæmdastjóra BWS í Færeyjum. Lýsti hann samskiptunum með svofelldum hætti:

[5391] Stjórnarmaður í BWS sem nefndi sig *„the middle man*". Átti hann fyrir hönd BWS í umtalsverðum samskiptum við Eimskip vegna hugsanlegs samstarfs BWS og Eimskips.
[5392] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.451448.
[5393] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Síðast vistað af […] , dags. 28.02.2011, kl. 12:25. Doc. ID. 0.7.33.56771.

„I have talked with [stjórnandi-BWS] *the manager of* [BWS] *in Faroe several times. We discussed the possibility for us to get a price for shipments from FO to AAR. My arguments was that we will use the connection to get frozen cargo in competition with Faroe Ship and a faster way to Baltic and Russia. We will be in contact again and he promised to give me a fair price.*

There could be some possibilities in a closer relation to [BWS] *in Faroe. Are we (Samskip as a group) using or have some agreements with Blue Water?*"

10250. (S)forstj svaraði sama dag. Sagði hann þetta áhugavert en tók fram að ekki væri fyrir hendi samstarfssamningur milli Samskipa og BWS.[5394]

10251. Af tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj verður ráðið að Samskip og BWS ræddu ítrekað um málefni sem voru viðkvæm í samkeppnislegu tilliti, þ.e. möguleikann á því að BWS myndi annast flutninga fyrir Samskip frá Færeyjum til Árósa. Kváðust Samskip með flutningunum hafa í hyggju að keppa við dótturfélag Eimskips, Faroe Ship, um flutninga á frystum afurðum og bjóða upp á hraðari flutninga til Eystrasaltsríkjanna og Rússlands. Við mat á þessum samskiptum fyrirtækjanna verður að hafa í huga að BWS og Samskip voru keppinautar í flutningum til og frá Íslandi, og að flutningar fyrirtækjanna til og frá Íslandi gátu tengst Færeyjum, sbr. kafla 10.7.3.1. Viðræður Samskipa við BWS gátu því hæglega haft áhrif á markaðinn fyrir flutninga hér landi. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með þessum samskiptum brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

10252. Þann 3. febrúar 2011 hittu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj stjórn-BWS, sem sat sem áður segir í stjórn BWS, og ræddu við hann um mögulegt samstarf Eimskips og BWS. Þann 8. febrúar 2011 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og vísaði til fundarins og kvaðst ætla að hafa aftur samband þegar hann væri búinn að ræða við frkvstj-BWS, framkvæmdastjóra BWS. Kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ætla að bíða eftir upplýsingum um fund stjórn-BWS með frkvstj-BWS.[5395] Tveimur dögum síðar sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og lýsti viðræðum sínum við frkvstj-BWS. Bar tölvupósturinn heitið *„The Middle Man*". Í honum kemur fram að stjórn-BWS hafi rætt við frkvstj-BWS um *„the orginal „middle man" objective – and our discussion in Reykjavik together with* [(E)forstj] *...*". Taldi hann forsendur fyrir áframhaldandi viðræðum um samstarf milli Eimskips og BWS. Nefndi stjórn-BWS *„slot charter agreement*" í því samhengi en kvaðst ekki viss um að slíkt samstarf gengi nægjanlega langt og uppfyllti væntingar Eimskips og BWS. Tók hann fram að ræða þyrfti við Smyril Line þar sem samningur milli BWS og Smyril Line væri í gildi til 2016. Lagði stjórn-BWS til að hann, (E)frkvstj-alþjsv og frkvstj-BWS myndu *„meet alone to try to find a frame work for a broader discussion*".[5396]

10253. (E)frkvstj-alþjsv framsendi tölvupóst stjórn-BWS til m.a. (E)frkvstj-Færeyj (framkvæmdastjóra Eimskips í Færeyjum). Sagði (E)frkvstj-alþjsv þetta í sínum tölvupósti: *„Keep this email confidental but what we need to have to evaluate:*

1) Blue Water will always be on the market

2) Can be win/win to share the ferry

3) The ferry owner need to come into this as higher utilization mean more revenue. We can press that we/BW get part of that gain as well.

4) To conclude an agreement then everyone needs feel acceptable

[5394] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.834487.
[5395] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.462395.
[5396] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.463287.

5) Kindly discuss but do not distribute the e-mail and advice what is acceptable for FS[5397]/main agreement terms."[5398]

10254. Samkvæmt þessu var til skoðunar hjá Eimskip að fyrirtækið og BWS myndu *„deila með sér*" flutningaplássi í ferjunni Norrænu. Gætu báðir aðilar hagnast á slíku samstarfi (*„win/win*"), væntanlega m.a. með minni samkeppni, hærra verði og aukinni nýtingu á flutningsrými. Hafði Eimskip áður átt í viðræðum við Smyril Line en verið bent á að samningur Smyril Line við BWS væri í gildi til ársins 2016, sbr. kafla 20.6.2. Í samhengi við þetta og efni tölvupóstsins í heild sinni gefur orðalag (E)frkvstj-alþjsv um að BWS *„will always be on the market*" til kynna að Eimskip hafi talið ljóst að ekki væri unnt að losna við BWS af markaðnum og því væri það heppilegur kostur að hefja samvinnu við þann keppinaut.

10255. Þann 9. febrúar 2011 sendi (S)frkvstj-Frigo2, framkvæmdastjóri Samskipa (Frigocare) í Noregi, tölvupóst til m.a. (S)forstj.[5399] Var í honum greint frá því að Kloosterboer (Kloosterb1 og stjórnandi1-Klooster) kæmu í næstu viku til Noregs til að eiga fundi með Eimskip og myndu einnig funda með Samskipum. Þessi heimsókn Kloosterboer til Noregs var í samræmi við það sem fram kom í framangreindu minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv 25. janúar 2011 og tölvupósti (E)frkvstj-Holland til Kloosterboer 28. janúar 2011, sbr. og svar Kloosterboer. Sýnir framangreint tengingu milli Eimskips-Kloosterboer-Samskipa og áframhaldandi samskipti Eimskips og Samskipa við Kloosterboer.

10256. Þann 14. febrúar 2011 framsendi (E)starfsm-Reefer tölvupósta til (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Holland og (E)forstö-alþjsv þar sem því er lýst að Eimskip hafi snúið sér til Kloosterboer, kvartað yfir verðsamkeppni og óskað eftir því að þessi mál yrðu rædd frekar við Kloosterboer (Kloosterb1 og stjórnandi1-Klooster). Þannig segir t.d. í tölvupósti (E)starfsm-Reefer: *„Kloosterboer & Daalimpex have visted Dolphin Trading in Japan last Month. They have been quoting extremely low rates and Dolphin informed us that he doesn´t want to use our services for the next 6 month´s* [svo]*. We have asked Daalimpex why they are competing us on business which Daalimpex already get´s* [svo] *from Eimskip. I know that you will be visited by* [stjórnandi1-Klooster] *and* [Kloosterb1] *maybe you can ask them the same.*" Einnig var framsendur tölvupóstur til (E)frkvstj-alþjsv o.fl. sem (E)starfsm-Reefer sendi sama dag til Kloosterboer og kvartaði yfir umræddri verðsamkeppni. Sagði hann hana óskiljanlega (*„incomprehensible*") og kallaði eftir skýringum frá Kloosterboer.[5400]

10257. Sama dag, 14. febrúar 2011, sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu *„Smyril*" en ekkert annað kom fram í honum.[5401] Vísaði hann þannig til verkefna eða samskipta sem tengjast BWS og/eða Smyril Line.[5402]

10258. Daginn eftir var haldinn fundur hjá Eimskip. Boðaði (E)forstö-útfl bæði (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-innanl til þess fundar en efni hans var landflutningar fyrir Samskip og BWS. Sagði í fundarboðinu að (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl væru að fara síðar í vikunni í *„yfirreið á N- og Austurlandi*" og það þyrfti að ræða þessi mál.[5403] Gefur fundarefnið þannig til kynna að ræða hafi átt samvinnu í landflutningum við bæði Samskip og BWS. Eins og fram kemur í m.a. kafla 5.11.3 og 17 áttu Eimskip og Samskip á árunum 2010-2011 í samráði í landflutningum bæði á Norðurlandi og Austurlandi. Hvað varðar BWS ber að rifja upp að á árinu 2009 hafði (E)forstj átt fund með BWS á Seyðisfirði og í mars

[5397] Eimskip í Færeyjum (Faroe Ship).
[5398] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.465298.
[5399] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.834865.
[5400] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.465974.
[5401] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.836281.
[5402] Rétt er að rifja upp að dótturfyrirtæki Blue Water Shipping sem rak vöruflutningastarfsemina, sem fólst m.a. í nýtingu á flutningaplássinu í Norrænu, hét Smyril Blue Water. *„Smyril*" getur því annars vegar verið Smyril Blue Water eða ferjuútgerðin Smyril Line.
[5403] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.328.162631.

2008 hafði Eimskip samið við BWS um landflutninga hér á landi, sbr. og framangreind samskipti (E)frkvstj-alþjsv við BWS.

10259. Þann 16. febrúar 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl varðandi BWS. Þar kom fram að (S)forstj hefði átt í viðræðum við ónefndan aðila sem byggi yfir nákvæmum upplýsingum um BWS. Líkt og í gögnum (E)frkvstj-alþjsv frá þessum tíma vildi (S)forstj huga að samstarfi við þennan keppinaut: *„Við heyrum að rekstur ferjunnar gengur svona lala eins og sagt er.*

Ég heyri að þeir eru að flytja 30 gáma/trailers nú þessa vikuna, og að flutningar séu um 20-30 gámar á viku - þetta er því talsvert magn.

Yfir sumarið er magnið að sjálfsögðu minna - en yfir árið tæplega 20 þús tonn.

Ég tel að það væri vert að kanna með kaup á plássinu frá austfjörðum til DK af [BWS] *- á móti myndum við sleppa viðkomu okkar í Kollafirði á útleið og bóka með ferjunni.*

Hvernig metið þið áhrif á þessu."[5404]

10260. Við mat á tölvupósti (S)forstj 16. febrúar 2011 er rétt að rifja upp að í desember 2010 átti (S)frkvstj-Færeyj fund með BWS að beiðni (S)forstj. Jafnframt átti (E)frkvstj-alþjsv fund með Smyril Line, sbr. m.a. glærur (E)frkvstj-alþjsv frá desember 2010. Jafnframt liggur fyrir að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv höfðu átt bein samskipti í desember 2010 sem og m.a. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv. Þá beindi (S)forstj í janúar 2011 því ítrekað til (S)frkvstj-Færeyj að ræða aftur við BWS. (E)forstj og (S)forstö-útfl hittust síðan 2. janúar 2011. Einnig hittu (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv BWS (stjórn-BWS) 3. febrúar 2011. Þann 8. febrúar 2011 upplýsti (S)frkvstj-Færeyj (S)forstj um að hann hefði talað við BWS í nokkur skipti. Þann 10. febrúar 2011 greindi stjórn-BWS hjá BWS (E)frkvstj-alþjsv frá viðræðum við frkvstj-BWS (framkvæmdastjóra BWS) um mögulegt samstarf Eimskips og BWS. Daginn eftir bað (E)frkvstj-alþjsv Eimskip í Færeyjum að hugleiða samstarf við BWS. Þann 14. febrúar 2011 sendi (S)forstj sjálfum sér tölvupóst til að minna sig á verkefni eða samskipti við BWS og/eða Smyril Line. Í tölvupósti (S)forstj 16. febrúar 2011 vísaði hann til samskipta við ótilgreindan aðila og hafði þá fengið upplýsingar um rekstur og flutningamagn BWS. Jafnframt mat hann það svo að vert væri að kanna möguleika á samstarfi við BWS um flutninga á siglingaleiðinni Ísland – Færeyjar – Danmörk.

10261. Sem fyrr segir sátu (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í *„Nýtt upphaf*" vinnuhópnum. Þegar (S)forstj sendi tölvupóstinn 16. febrúar 2011 þar sem kom fram að hann hefði átt í viðræðum við ónefndan aðila sem byggi yfir nákvæmum upplýsingum um BWS hafði (E)frkvstj-alþjsv nýlega átt viðræður við bæði BWS (stjórn-BWS) og Smyril Line. Þá hafði (S)forstj átt í samskiptum við BWS á árinu 2010 og falið (S)frkvstj-Færeyj að eiga í slíkum samskiptum, sem hann og gerði. Verður því að leggja til grundvallar að umfjöllun (S)forstj byggi á áframhaldandi samskiptum við (E)frkvstj-alþjsv og/eða BWS.

10262. Föstudaginn 18. febrúar 2011 hafði (S)frkvstj-Frigo1 samband við (S)forstj og upplýsti að Kloosterboer (Kloosterb4) óskaði eftir að hitta hann. Var fundur ákveðinn 8. mars 2011 í Hollandi.[5405] Nokkrum dögum seinna eða 22. febrúar 2011 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-Holland. Greindi hann (E)frkvstj-Holland frá því að Kloosterboer (Kloosterb1) hefði haft samband við sig vegna þess að Eimskip væri að biðja Daalimpex um lægra verð fyrir flutning á saltfiski. Hefði Kloosterb1 beðið (E)frkvstj-alþjsv um að bíða með þessa beiðni þar til Eimskip og Kloosterboer hefðu rætt heildarsamvinnu sína (*„all over co-operation*") og að von væri á Kloosterb1 til Íslands.[5406]

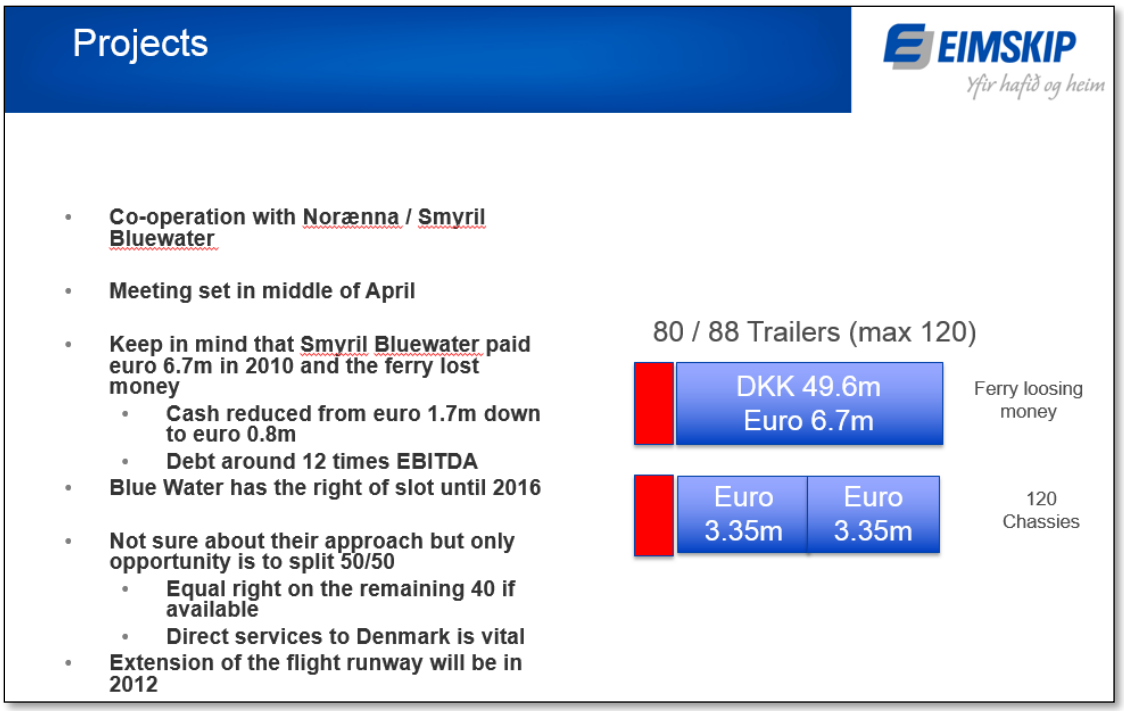
[5404] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1035083.
[5405] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.840189.
[5406] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.471425.

10263. Sama dag sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til BWS (stjórn-BWS) og spurði hvort hann hefði rætt við frkvstj-BWS um tímasetningu fundar milli Eimskips og BWS. stjórn-BWS svaraði daginn eftir. Kvaðst hann hafa rætt við frkvstj-BWS og myndi hringja í (E)frkvstj-alþjsv til að fara yfir það sem frkvstj-BWS hefði sagt. Einnig væri verið að vinna í því að finna tíma fyrir fund Eimskips og BWS.[5407]

10264. Hjá (E)frkvstj-alþjsv fannst glærukynning sem ber heitið *„Eimskip International Monthly Report February 2011"*.[5408] Þar er bæði fjallað um Kloosterboer og BWS. Hvað Kloosterboer áhrærir var vísað til samvinnu og samruna við þann keppinaut:

- *„Kloosterboer*
  - *Merger / co-operation in forwarding in Holland*
  - *Potential co-operation in Alaska"*

10265. Vísað var til BWS undir heitinu „verkefni" (*„projects"*) og tekið fram að fundur sé ákveðinn með þeim keppinauti um miðjan apríl 2011:



10266. Samkvæmt þessu taldi Eimskip að það eina sem kæmi til greina væri að fyrirtækið og BWS myndu skipta til helminga á milli sín flutningarýminu í Norrænu.

10267. Í fundargerð vegna fundar stjórnar Eimskips þann 4. mars 2011 var aftur rætt um vaxandi samkeppni frá BWS í flutningum til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum. Ekki var hins vegar minnst á slíka samkeppnislega ógn frá Samskipum.[5409] Ber að líta til þessa þegar ítrekuð samskipti Eimskips við BWS eru metin.

[5407] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.472420.
[5408] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55921.
[5409] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. Fundargerð stjórnar Eimskips, fundur 04.03.2011.

10268. (E)frkvstj-sala/þj hitti (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 á fundi 9. mars 2011, sbr. kafla 14.37.3.

10269. Gögn (E)frkvstj-sala/þj sýna að hann útbjó reglulega verkefnalista þar sem hann tilgreindi mikilvæg verkefni á hverjum tíma. Fram hefur komið að á árinu 2010 voru á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj verkefni tengd hækkun á verði og samstarfi við Samskip, sbr. umfjöllun í kafla 14.33.14.1. Eftir endurnýjun ólögmætra samninga Eimskips og Samskipa 9. desember 2010 voru verkefni sem lutu að hækkun á verði áfram á verkefnalistum (E)frkvstj-sala/þj árið 2011 („*Hækkanir ISL – ERL*"/ „*Hækkun meðalsjóflutningssverða*"). Í mars 2011 kom aftur inn á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj verkefni tengt Samskipum. Var þá komið inn á þennan lista (E)frkvstj-sala/þj (undir lið sem gaf til kynna aðkomu (E)forstj (tilgreint: „*Verkefni 1-3 (E)forstj*")) eftirfarandi verkefni: „*Samskip inn og út*".[5410] Vísar þetta til inn- og útflutnings Samskipa. Á þessum tíma var fyrir hendi m.a. eftirfarandi ólögmætt samstarf Eimskips og Samskipa sem tengdist beint sjóflutningum:

- Ólögmætt samstarf um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.
- Ólögmætt samstarf um sjóflutninga milli Íslands og Evrópu sem byggði á „*neyðarsamkomulaginu*".
- Ólögmætt samstarf um flutninga sem byggði á samningi milli Jóna, dótturfélags Samskipa, og Eimskips.
- Ólögmætt gámasamstarf.
- Ólögmætt samstarf um flutning á áli fyrir Alcoa.

10270. Á fundinum 9. mars 2011 hitti (E)frkvstj-sala/þj, framkvæmdastjóri inn- og útflutnings hjá Eimskip, (S)frkvstj-millilandasv, framkvæmdastjóra inn- og útflutnings hjá Samskipum sem og þá (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl, sem voru forstöðumenn inn- og útflutningsdeilda Samskipa.

10271. Ekki er ljóst af verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj hvort verkefnið tók til framangreinds ólögmæts samstarfs fyrirtækjanna, samráðs þeirra um breytingar á siglingakerfum, yfirstandandi markaðsskiptingar eða verðsamráðs gagnvart viðskiptavinum í sjóflutningi. Hvað sem því líður er ljóst að um var að ræða þýðingarmikið verkefni, sbr. tenginguna við (E)forstj.

20.7.3. Fundað með Kloosterboer og BWS í mars og apríl 2011

10272. Samtímagögn sýna að (S)forstj átti fund með Kloosterboer (Kloosterb4) í Hollandi þann 8. mars 2011, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-Frigo1 frá 18. febrúar 2011.[5411] Nokkrum dögum síðar, þ.e. 16. mars 2011, átti (E)frkvstj-alþjsv fund með (E)forstj þar sem rætt var um samstarf við bæði Kloosterboer og BWS. Átti m.a. að ræða skipið Blikur við BWS. Tók (E)frkvstj-alþjsv saman minnisblað vegna þessa fundar með (E)forstj er bar heitið „*Fundur með (E)forstj*". Þar kemur m.a. fram:

- „*Fundur með Blue Water/Blikur –*
  - *14 Apríl staðfestur fundur.*"
- „*Samstarf við Kloosterboer*

[5410] Verkefnið hafði fallið út af verkefnalista […] mánuði síðar. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.182199. Afritað tölvuskjal frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.181952. Afritað tölvuskjal frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.188493. Afritað tölvuskjal frá Eimskip[…] Doc. ID. 0.7.33.180922.
[5411] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Milli […], dags. 21.02.2011, kl. 09:02, 22.02.2011, kl. 01:20 og 23.02.2011, kl. 11:24.

- *Sunnudagur 20. Apríl*"[5412]

10273. Sama dag sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til (E)forstj (afrit til (E)frkvstj-alþjsv) og lagði til að hann myndi hitta Kloosterboer (Kloosterb1) á sjávarútvegssýningunni í Boston 20. mars 2011.[5413] Samkvæmt dagbók (E)frkvstj-alþjsv var hann þann dag bókaður í hádegisverð með Kloosterb1 og (E)forstj.[5414]

10274. Stjórn-BWS sendi tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og frkvstj-BWS þann 17. mars 2011 með heitinu „*THE MIDDLE MAN – FIXED*". Þar kemur fram að fundur milli Eimskips og BWS sé staðfestur 14. apríl 2011. Verði hann haldinn á Hilton hótelinu á Kastrup flugvelli.[5415]

10275. Þann 28. mars 2011 sendi (E)forstö-alþjsv glærukynningu til (E)frkvstj-alþjsv með heitinu „[(E)forstj] *Stjórnendafundur*". Vísað var til samvinnu við Kloosterboer og Blikur í henni með eftirfarandi hætti:

„ERL Holland setup – Partnership with Kloosterboer Shipping. […]

Eastern Route Analyzes (Blikur)

- *Present Profitability of the Route*
- *Investment analyzes (Purchase of Blikur)*"[5416]

10276. Þann 31. mars 2011 var eftirfarandi bókað í dagbók (S)forstj: *„Eimskip pælingar – stuttur fundur*". Átti sá fundur að standa frá 14:30 – 15:00.[5417]

10277. Þann 5. apríl 2011 sendi Kloosterboer (stjórnandi1-Klooster) tölvupóst til (E)forstö-alþjsv, sem framsendi hann til (E)frkvstj-alþjsv.[5418] Í tölvupósti stjórnandi1-Klooster var fjallað um samvinnu og samskipti Eimskips og Kloosterboer:

„1) cooperation Eimskip - Kloosterboer

Understood you have had a good conversation with [Kloosterb1] *in Boston.*

[Kloosterb1] *and me had a very good meeting with* [(E)starfsm] *and* [(E)starfsm] *in Sortland.*

I really hope we can continue our good cooperation, in all possible fields

Next possible occasion to meet will be the seafood show in Brussels.

I was talking with [(E)starfsm] *about it, would there be any change* [chance] *to meet with you,* [(E)starfsm] *and some other key Eimskip persons on Monday evening May 2nd?*

Or do you have a full schedule already? It was just an idea"

10278. Samkvæmt þessu vísaði stjórnandi1-Klooster til fundar Kloosterboer með (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í Boston og samskipta Kloosterboer við Eimskip í Noregi. Lagði stjórnandi1-Klooster til að hann og (E)forstö-alþjsv myndu hittast á sjávarútvegsýningunni í Brussel í byrjun maí 2011. Sá fundur var haldinn, sbr. nánar hér á eftir.

[5412] Afritað tölvugagn frá Eimskip. Minnisblað […], dags. 16.03.2011. Doc. ID. 0.7.33.46400.
[5413] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.485484.
[5414] Afritað tölvugagn frá Eimskip. Tölvudagbók […], færsla 20.03.2011. Hádegisverður milli 11:45 – 13:00. Doc ID. 0.7.33.487661.
[5415] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.485798.
[5416] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.493888.
[5417] Afritað tölvugagn frá Samskip. Tölvudagbók […], færsla 31.03.2011. Doc. ID. 0.7.33.852179.
[5418] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.500410.

10279. Þann 14. apríl 2011 var haldinn fundur Eimskips og BSW á Kastrup flugvelli, sbr. umfjöllun hér að framan. Fundinn sátu (E)frkvstj-alþjsv, frkvstj-BWS og stjórn-BWS og á honum var rætt um samstarf þessara keppinauta. Daginn fyrir fundinn hafði stjórn-BWS sent minnisblað til (E)frkvstj-alþjsv og frkvstj-BWS og sett fram hugmyndir um samstarfið sem, að því er virðist, gekk í aðalatriðum út á samnýtingu á því flutningarými sem BWS hafði yfir að ráða í Norrænu.[5419] Í minnisblaðinu var fjallað um nýtingu á flutningarými í Blikur og Norrænu og rætt um áhrif mögulegs samstarfs á bæði flutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum. Kvaðst stjórn-BWS hafa velt fyrir sér leiðum til þess að samstarfið hefði ekki áhrif á samkeppni milli BWS og Eimskips.

10280. Þann 19. apríl 2011 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og frkvstj-BWS og fjallaði um atriði sem rædd höfðu verið á fundinum.[5420] Gefur tölvupósturinn til kynna að rætt hafi verið m.a. um þetta á fundinum:

- Blikur skyldi aðeins sigla hluta af árinu.
- Eimskip og BWS gætu einnig tekið upp samvinnu í landflutningum.
- Mögulegar breytingar á siglingakerfum Eimskips.
- Samkeppni Eimskips við Fresh Link og Samskip.
- Mat bæði Eimskips og BWS á flutningamörkuðum og hvernig þeir myndu þróast.
- Að BWS og Eimskip væru keppinautar og BAF-gjöld þeirra væru því mismunandi. Þetta og hækkandi olíukostnaður gæti dregið úr ábata af samvinnu fyrirtækjanna.
- Farþegaflutningar til Íslands hefðu mikla þýðingu fyrir rekstur Norrænu.
- Siglingakerfi Samskipa sem hefði áþekka markaðslega dekkun og Eimskip.
- BWS myndi fá upplýsingar hjá Smyril Line um heildarflutningsgetu Norrænu.

10281. Samkvæmt framansögðu var á þessum fundi Eimskips og BWS rætt um mjög viðkvæm samkeppnisleg málefni, t.d. mat á markaðnum, mögulegar breytingar á siglingakerfum, BAF-gjald, samkeppni við Samskip og Fresh Link. Voru þessar umræður til þess fallnar að hafa áhrif á samkeppni í flutningum bæði til og frá Íslandi sem og til og frá Færeyjum.

10282. Unnið var frekar að mögulegu samstarfi Eimskips og BWS. Þann 28. apríl 2011 sendi BWS (stjórn-BWS) tillögu að samstarfssamningi (nefndi hana „*production model*“) til (E)frkvstj-alþjsv og frkvstj-BWS. Í henni var lagt til að Eimskip og BWS skiptu með sér til helminga flutningsrými BWS í Norrænu í siglingum milli Færeyja og Danmerkur. Einnig var fjallað um flutninga BWS frá Seyðisfirði og sagt að þeir væru nánast allir til Danmerkur. Voru settar fram tillögur sem tengjast þeim flutningum. Jafnframt kom fram að fyrirhugað samstarf BWS og Eimskips byggði á þeirri forsendu að hömlur yrðu settar á flutninga Eimskips með Blikur og að Eimskip myndi skuldbinda sig til að gera ekki verulegar breytingar á siglingakerfi sínu sem tengdist viðkomum í Færeyjum. Þá var rætt um sameiginlegar BAF greiðslur til Smyril Line o.fl. Tekið var fram að þrátt fyrir samstarfið mættu engar „viðskiptalegar“ (e. commercial) upplýsingar um t.d. verð og viðskiptavini berast milli Eimskips og BWS. Þá lagði stjórn-BWS til að Eimskip og BWS myndu hittast í lok maí 2011 til að ræða þetta frekar og reyna að ljúka samningi um miðjan júní sama ár. (E)frkvstj-alþjsv framsendi þessa tillögu sama dag til (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og

[5419] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.505414.
[5420] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.768181.

(E)frkvstj-skiparekst og sagði að um væri að ræða *„tillaga frá middle man eftir fund okkar í CPH*".[5421] (E)frkvstj-alþjsv sendi annan tölvupóst til (E)forstj vegna þessa sama dag. Sagðist hann ekki hafa heyrt í frkvstj-BWS *„eftir fundinn okkar hvernig hann tekur í þá tillögu okkar sem við ræddum um á fundinum. Hann ætlar að ræða við sína menn um það*." Einnig sagðist (E)frkvstj-alþjsv gera ráð fyrir að frkvstj-BWS yrði á sjávarútvegssýningunni í Brussel og ætlaði (E)frkvstj-alþjsv að ræða við frkvstj-BWS þar.[5422] Gefur þetta til kynna að á fundi Eimskips og BWS hafi verið rædd tiltekin tillaga Eimskips, sem hafi ekki verið fjallað um af hálfu stjórn-BWS, og hafi (E)frkvstj-alþjsv viljað ræða hana sérstaklega við frkvstj-BWS í Brussel.

20.7.4. Fundað með Silver Green, Kloosterboer og BWS í maí og júní 2011

10283. Hin árlega sjávarútvegssýning í Brussel fór fram 3.–5. maí 2011. Bæði (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj ætluðu sér að eiga fund með Kloosterboer og BWS meðan á sýningunni stæði. Þá ætlaði (S)forstj að hitta Silver Green. Í þessu sambandi er rétt að hafa eftirfarandi í huga:

- Þann 8. apríl 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-fjárm og vildi hitta hann sama dag til að ræða m.a. eftirfarandi: *„Stjórnarfundur í R'dam - Silver Sea/Eimskip*".[5423]
- Í dagbók (S)forstj var að finna eftirfarandi færslu þann 13. apríl 2011: *„Eimskip/Silver Green/Stjórnarkynning*". Var þessi fundur bókaður frá kl. 11:00 til 11:45.[5424]
- Þann 26. apríl 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín. Minnti hann sig á að eiga fundi á sjávarútvegssýningunni með m.a. Kloosterboer og Silver Green.[5425]
- Þann 27. apríl sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til Kloosterboer (Kloosterb1) og lagði til að þeir myndu hittast á sjávarútvegssýningunni.[5426] Var fundur ákveðinn 4. maí 2011 kl. 11:50.[5427] Sem fyrr segir ætlaði (E)frkvstj-alþjsv einnig að ræða við framkvæmdastjóra BWS (frkvstj-BWS) á sýningunni.
- Þann 1. maí 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til BWS (frkvstj-BWS) og spurði hvort hann yrði á sjávarútvegssýningunni í Brussel. frkvstj-BWS svaraði að hann kæmi ekki en undirmaður hans (yfirm-BWS) yrði þar.[5428]

10284. Hjá (E)forstö-útfl fannst minnisblað þar sem gerð er grein fyrir viðræðum Eimskips við viðskiptavini og keppinauta sína á sýningunni.[5429] Í minnisblaðinu er fjallað lauslega um samskipti við Kloosterboer en ekkert fjallað um fund (E)frkvstj-alþjsv og Kloosterb1 4. maí 2011.[5430] Aftur á móti er stuttlega lýst fundi með stjórnandi1-Klooster, framkvæmdastjóra hjá Kloosterboer, sem hafði í tölvupósti til (E)forstö-alþjsv óskað eftir fundi í Brussel. Í minnisblaðinu er samskiptum við stjórnandi-Klooster lýst með eftirfarandi hætti:

„[stjórnandi1-Klooster] *old friend and client for may* [many] *years with GRR.*

Will come to Bergen in mai/june to see us +Silvergreen etc."

[5421] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.515553.
[5422] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.515762.
[5423] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.855467.
[5424] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. *„Eimskip / Silver Green / Stjórnarkynning*". […] Doc. ID. 0.7.33.856103.
[5425] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.861550.
[5426] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.515016.
[5427] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.516450.
[5428] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.863217.
[5429] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.102401.
[5430] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.538678.

10285. Samkvæmt minnisblaði (E)forstö-útfl var ákveðið í Brussel að Kloosterboer kæmi til Noregs til að ræða við bæði Eimskip og Silver Green. Styður þetta ásamt öðrum samtímagögnum þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að stofnun Silver Green og samskiptin við Kloosterboer hafi stutt við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

10286. Á fundi stjórnar Eimskips 6. maí 2011 var rætt um breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins, m.a. hvort leggja ætti Blikur. Í glærukynningu, sem farið var yfir á fundinum, segir að ógn sé fyrir hendi í Færeyjum ef aðstæður á markaði fari ekki að lagast.[5431] Aftur á móti er bent á að fyrir hendi séu möguleikar á samstarfi við við BWS/Smyril Line.

10287. Þann 11. maí 2011 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til stjórn-BWS og frkvstj-BWS hjá BWS þar sem kemur fram að þær tillögur sem stjórn-BWS hafi sent 28. apríl 2011 séu í samræmi við umræður milli aðila. Það væru hins vegar nokkur atriði sem Eimskip vildi ræða á næsta fundi. Kvaðst (E)frkvstj-alþjsv vera laus 24. og 25. maí 2011.[5432] stjórn-BWS svaraði tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv daginn eftir. Þar kom fram að BWS væri í aðalatriðum sátt við framkomnar tillögur en ætti eftir að ræða tiltekin atriði, þ.m.t. verð. Kvaðst stjórn-BWS ætla að skoða þessi mál betur og tók þetta fram:

„Will give you a telephone today/tomorrow after your meeting with Mr. S (R)."

10288. (E)frkvstj-alþjsv framsendi þennan tölvupóst stjórn-BWS sama dag til (E)forstj og (E)frkvstj-skiparekst[5433] án þess að skýra hver *„Mr. S"* væri. Af samhenginu er ljóst að fundur (E)frkvstj-alþjsv með umræddum *„MR. S"* tengdist viðræðum Eimskips og BWS um samstarf. Dagbók (E)frkvstj-alþjsv sýnir að hann var á Íslandi fimmtudaginn 12. maí og föstudaginn 13. maí 2011. Þessa daga var aðeins einn fundur skráður í dagbók hans og fæst ekki séð að sá fundur hafi tengingu við þessi atvik. Að sögn Eimskips var um að ræða tilvísun til [frvkstj-Smyril] forstjóra Smyril Line.[5434]

10289. Í dagbók (S)forstj var skráður fundur föstudaginn 13. maí 2011 milli kl. 13:00 – 14:00. Heiti fundarins var [nafn].[5435] Benda eftirfarandi til þess að um væri að ræða fund (S)forstj með starfsm-BWS, sem var framkvæmdastjóri hjá Eimskip en hóf störf hjá BWS á árinu 2010:

- [Nafn] er fornafn starfsm-BWS.[5436] Starfsm-BWS var í sama vinahópi og (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj. Í honum voru m.a menn sem höfðu kynnst þegar þeir bjuggu í Hollandi og störfuðu fyrir Eimskip og Samskip.

- Sunnudaginn 15. maí 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín og minnti sig á mögulegt samstarf við BWS í flutningum til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum (*„Smyrill - fyrir austan og Færeyjar"*). Einnig vísaði hann til Thorship.[5437] Næstu daga þar á eftir fjallaði (S)forstj um siglingakerfi Eimskips/Samskipa og áfram um BWS og Thorship.

- Þann 29. nóvember 2011 átti (S)forstj fund með starfsm-BWS til þess að ræða samstarf BWS og Samskipa, sbr. nánar hér á eftir.

[5431] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016, mappa 6 – 1. hluti. *„Eimskipafélag Íslands hf. 23rd Board Meeting May 6th 2011"*.
[5432] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.521802.
[5433] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.522112.
[5434] Mgr. 849 í athugasemdum Eimskips við AII.
[5435] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […] Fundartími 13.05.2011, kl. 13-14:00. Doc. ID. 0.7.33.1009176.
[5436] Fréttablað BWS, Blue Water Shipping, dags. 04.08.2010. Aðgengilegt á slóð: https://issuu.com/bwmark/docs/news_aug_2010_uk.
[5437] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.868803.

- Samskip segja að (S)forstj hafi hitt starfsm-BWS í tengslum við áðurgreindar viðræður við BWS um hugsanlegt samstarf.[5438]

10290. Sem áður segir velti (S)forstj fyrir sér mögulegu samstarfi Samskipa við Thorship þegar útboð Alcan fór fram á árinu 2010, en sama ár kvörtuðu (S)forstj og (E)frkvstj-skiparekst yfir því við Alcan að Thorship veitti þeim samkeppni, sbr. kafla 14.36.7.4. Þau gögn sem nú verða rakin gefa til kynna að (S)forstj hafi hugað að samstarfi við Thorship í tengslum við útboð Aloca í október 2011 auk þess sem (S)forstj hafi skoðað mögulegt samstarf við BWS í samhengi við hugsanlegar breytingar á siglingakerfi sem áframhaldandi viðskipti við Alcoa gætu kallað á. Einnig fjallaði (S)forstj í þessu samhengi um siglingakerfi og skipastól Eimskips.

10291. Sem fyrr segir vísaði (S)forstj til BWS og Thorship í tölvupósti sínum 15. maí 2011. Í tölvupóstum (S)forstj 16. og 18. maí 2011 vísaði hann áfram í BWS og Thorship. Einnig vísaði hann til Eimskips, mögulegs tilboðs í útboði Alcoa á sjóflutningum (sem tilkynnt var um í október 2011) og til Nednor (fyrirtækið sem varð hlutskarpast í útboði Alcan á árinu 2010). Nánar tiltekið kemur þetta fram í þessum gögnum (S)forstj:

- Þann 16. maí 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm. [5439] Í honum sagði: „Nú er stutt í sumarið, stjórnarfundur mánudag í næstu viku, og margt að ígrunda.

  *„**Skipa/kerfispælingar:***
  [(S)frkvstj-millilandasv] - *varðandi skipa/kerfispælingar er við ræddum, punktar hér:*

  Smyrill - er vert að ígrunda aðkomu að kerfi?
  Alcoa - mv þær forsendur sem við höfum í dag, hvernig myndum við bjóða í flutninga
  Thorship - er vert að skoða?

  Skipakerfi Arn / Heg:
  Nýsmíði
  Vega skip
  Arnarfell/Helgafell
  Sibum Trader skip
  kranalaus skip, ný/notuð
  Stilla upp valkostum og útreikninga (hef fengið excel uppstillingu sem (S)stjórnarm-fjármstj/(S)frkvstj-MCL notuðu við kaupin á hinum skipunum)

  Kranapælingar
  […]

  Stjórnarfundur í næstu viku:
  Kynning á apríl uppgjöri - hefbundin framsetning
  Silver Green og Silver Sea uppgjör 2009-2010 og budget 2011
  Skipa/kerfispælingar:
  -alcoa versus thorship kerfi
  -kranalaust eða ekki

[5438] Mgr. 1703 í athugasemdum Samskipa við AII.
[5439] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.868863.

-arn/heg skip, busniess case um hvern kost, þe: nýsmíði, Vega skip, Arn/Heg, Sibum Trader, aðrir kostir?"[5440]

- Þann 17. maí 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm þar sem sagði m.a.: „Eigum við að ná fundi vegna: Alcoa, Thorship og Smyril pælinga nú í dag eftir 15:30?".[5441]

- Um kvöldið 18. maí 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv) og spurði hvort hann væri „búinn að stilla upp kynningu á alcoa versus thorship? þeas 4ra skipa kerfi á reykjavik, via Thorship eða alcoa."[5442]

- Þann 18. maí 2011 sendi (S)forstj aftur tölvupóst til (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv).[5443] Vildi hann ræða daginn eftir um breytingar á siglingakerfum og setti fram eftirfarandi til undirbúnings þeim umræðum: *„[…] spáum aðeins í hugsanlegar breytingar á siglingakerfum og áhrifavalda:*

  gerum ráð fyrir:

  -að helguvík fari af stað eins og gert var ráð fyrir

  -alcoa laus samningur lok árs 2012

  -skip <u>nednor</u> sinni alcan

  -<u>hvernig verða breytingar á skipaflota EI</u>

  -mun <u>norræna</u> halda áfram vikulegri tíðni á neskaupsstað

  <u>Eimskip</u>

  -brúarfoss/selfoss orðin 20 ára gömul og komið að endurnýjun - hvaða stærð er líklegt að þeir fari í

  -dettifoss/goðafoss orðin 16 ára gömul - það kemur einnig að breytingum þar innan næstu 5 ára væntanlega

  -hver ætli sé áætluð umframgeta í innflutningi/útflutningi hjá þeim mv núverandi flota / kerfi

  -norðurál helguvík eru væntanlega áhugaverðir flutningar inn í kerfi þeirra - miðað við ganginn á framkvæmdum þá verður uppbyggingin í áföngum, og því útflutningur ekki svo gríðar mikill fyrstu misserin

  Nednor

  -mv skipin sem þeir munu nota í flutninga - hver verður þeirra umframflutningsgeta til landsins ?

  Alcoa

[5440] Í tölvupóstinum var einnig fjallað um kvartanir Samskipa yfir Eimskip til Samkeppniseftirlitsins og mögulegt skaðabótamál gegn Eimskip, sbr. nánari umfjöllun síðar.
[5441] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.869741.
[5442] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.870796.
[5443] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.870808.

Ræðum nánar á morgun."

10292. Að mati Samkeppniseftirlitsins var framangreind umfjöllun (S)forstj í maí 2011 í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Samstarf við smærri keppinauta, eins og BWS og Thorship, var til þess fallið að draga úr samkeppni og auðvelda Samskipum að ná árangri í tengslum við samráð fyrirtækisins við Eimskip.

10293. Í málinu er að finna glærur frá deild (E)frkvstj-alþjsv (Eimskip International) frá maí 2011.[5444] Fjallar ein þeirra um „*Blikur vs Slot Sharing on Smyril*". Kemur fram að þetta verkefni sé aðeins í bið („*bit on hold and things needs to be sorted out*").

10294. Þann 29. maí 2011 sendi Kloosterboer (Kloosterb4) tölvupóst til (S)forstj. Kvaðst hann hafa ætlað að hitta (S)forstj í Brussel en ekki komist.[5445] Vísaði hann til þess að þeir hefðu áður rætt um að Kloosterboer keypti Frigocare. Kloosterboer væri enn áhugasamt ef kjörin væru ásættanleg. Aftur á móti væri Kloosteboer mjög ánægt með núverandi samstarf við Samskip og vildi efla það. Spurði hann (S)forstj hvenær hann kæmi næst til Rotterdam.[5446] (S)forstj svaraði nokkrum dögum síðar. Vísaði hann til fundar með Kloosterboer í mars 2011 og áréttaði að Samskip hefðu ekki hug á því að selja Frigocare. Samskip væru aftur á móti mjög áhugasöm um frekari samvinnu við Kloosterboer.[5447]

10295. Áhugi á frekara samstarfi kom einnig fram í tölvupósti Kloosterboer (Kloosterb1) til (E)frkvstj-alþjsv 31. maí 2011 en þeir höfðu eins og fyrr segir fundað á sýningunni í Brussel fyrr í mánuðinum. Í tölvupóstinum vísað Kloosterb1 til útflutnings frá Íslandi og áréttaði hugmynd um aukið samstarf (svonefnt „*agency agreement*"): „*Quite a few Eimskip/CTG vessels those weeks! Nice and hope you will get some extra business from Iceland as well later this year.*

[(E)frkvstj-alþjsv], *we discussed the possibility you (Sortland) would have no objection to appoint Reefer Agencies as your agent. You would do us a great favor as else we would have to shut down the office*."

10296. (E)frkvstj-alþjsv svaraði sama dag og kvaðst ætla að skoða þetta frekar. Lagði hann til að þóknun sem Kloosterboer bauð fyrir umrædda þjónustu yrði lækkuð.[5448] Frekari samskipti og umræða átti sér stað um þetta og skal hér gerð grein fyrir þeim atvikum:

- Þann 3. júní 2011 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-Holl og (E)starfsm-Reefer (afrit til (E)forstö-alþjsv og (E)frkvstj-Holland) og gerði grein fyrir samtali við Kloosterb1 um „*agency*" samvinnu.[5449]

- Þann 4. júlí 2011 sendi Kloosterb1 tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og sagði*: „Do you have any news/progress om [svo] the agency matter? Yuo [svo] have quite number of vessels calling in so would be nice to get your business. Ice Bird is calling Ijmuiden (mackerel from Iceland) and DPA is agent ....*"[5450]

- Þann 12. júlí 2011 sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-Holland og (E)starfsm-Reefer. Greindi hann frá því að honum hefði verið falið af (E)frkvstj-alþjsv að ganga frá „*agency*" samningi við Kloosterboer.

[5444] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.60772.
[5445] Ekki er ljóst samkvæmt gögnum málsins hvort […] hitti […] sem var á sýningunni og átti fund með Eimskip.
[5446] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.874534.
[5447] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.876585.
[5448] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.538678.
[5449] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.549024.
[5450] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.552658.

- Síðar í sama mánuði kom upp óánægja hjá Eimskip vegna samkeppni frá Kloosterboer í tengslum við flutning á makríl. Þannig sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og (E)starfsm-Reefer 21. júlí 2011 og skýrði hvers vegna hann væri ekki búinn að ganga frá *„agency"* samningnum við Kloosterboer:

  „I was going to take care of this. As Kloosterboer Forwarding is fucking with our clients, I am not so sure if this is the right move. We could however use this for our advantage."

- (E)starfsm-Reefer svaraði sama dag með þessum hætti: *„As discussed with [(E)frkvstj-alþjsv]. I will call [Kloosterb1] to set up a face 2 face meeting about the agency and when talking about the same open with an open mind discussions about forwarding of the mackerel."*[5451] Eftir að hafa ráðfært sig við (E)frkvstj-alþjsv ætlaði (E)starfsm-Reefer þannig að funda með Kloosterb1 og ræða við hann um samkeppni milli Eimskips og Kloosterboer í flutningi á markríl og tengja það við beiðni Kloosterboer um að *„agency"* samningur yrði gerður.

- Nokkrum dögum seinna eða 26. júlí 2011 sendi (E)starfsm-Reefer tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og bað um uppplýsingar til þess að nálgast Kloosterb1.[5452] Ljóst er að í kjölfarið átti hann samtal við Kloosterb1. Reifaði hann það samtal í tölvupósti sem hann sendi sama dag.[5453] Ljóst er af honum að ræddur var möguleiki á framangreindum *„agency"* samningi milli Eimskips og Kloosterboer. Jafnframt var rætt um samkeppni milli Eimskips og Kloosterboer, sbr. m.a. markrílflutningar frá Íslandi:

  „As per conversation with (E)frkvstj-alþjsv and myself last week I set up a meeting with [Kloosterb1] *yesterday to discuss various matters. The topics discussed were; […]*

  b) Ocean Freight Forwarding

  [Kloosterb1] *was very open to develop further cooperation instead of killing each other's margins. We talked about the cooperation in which we work together on the each other's strengths. CTG with their vessels and KB with their coldstore facilities and a jointly forwarding.*

  We agreed that it is not helping both companies to fight for the same cargo and the same commodities. In order to try to cooperate I will meet his forwarding unit at Ijmuiden (Mr. [IB]*) within the next 2 weeks. By informal talks we should be able to settle for higher margins and get more business. […]*

  [Kloosterb1] *was very clear and told me that he personally will make sure that this cooperation will work, so it looks promising. Nevertheless time will tell if we can cooperate. By moving the agency the first step is taken as Eimskip/CTG is showing good intentions."*

10297. Eimskip og Kloosterboer höfðu keppt í útflutningi á m.a. makríl frá Íslandi. Af tölvupósti (E)starfsm-Reefer er ljóst að Eimskip sneri sér til Kloosterboer með það að markmiði að draga úr þessari samkeppni. Benti Eimskip þessum samkeppnisaðila sínum m.a. á að í stað samkeppni gæti *„óformlegt samtal"* milli fyrirtækjanna leitt til hærri framlegðar hjá fyrirtækjunum. Féllst Kloosterboer á þessar tillögur Eimskips.

10298. Bæði Eimskip og Samskip höfðu fjallað um málefni sem tengdust BWS fyrr á árinu 2011. Sú umfjöllun hélt áfram og áttu frekari samskipti sér stað milli Eimskips og BWS. Þann 30. maí 2011 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og greindi honum frá því að eftir símtal þeirra hefði hann óskað eftir

[5451] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.557406.
[5452] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.558167.
[5453] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.558217.

því að BWS og Smyril Line myndu hittast. Eftir það myndu mál vonandi skýrast varðandi verð/kostnað vegna *„slotta*".[5454]

10299. Á fundi stjórnar Eimskips þann 1. júní 2011 var fjallað um mögulegt samstarf við BWS.[5455] Glærur (E)forstj af fundinum[5456] sýna að engin vandkvæði voru á því að hækka verð á Íslandi á meðan mikil samkeppni ríkti í Færeyjum þar sem BWS var helsti keppinautur Eimskips, sbr. m.a. skjöl (S)frkvstj-Færeyj frá 20. september og 7. október 2011 sem lýst verður hér á eftir. Var samkeppnisleg ógn því talin vera fyrir hendi á færeyska markaðnum. Samkvæmt glærum (E)forstj átti að skoða nýjar aðferðir eða leiðir í samskiptum/samvinnu við BWS til að auka tekjur og draga úr kostnaði. Í þessu skyni átti að hefja samvinnu við BWS sem myndi bæta hag Eimskips í Færeyjum.

10300. Í gögnum frá Eimskip var aftur á móti ekki talin þörf á nýbreytni að þessu leyti gagnvart Samskipum enda gátu fyrirtækin á grundvelli samráðs hækkað verð hér á landi. Framangreindur munur á aðstæðum á Íslandi og í Færeyjum endurspeglar ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

10301. Þann 7. júní 2011 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og upplýsti að fundur BWS og Smyril Line yrði haldinn daginn eftir. (E)frkvstj-alþjsv svaraði og kvaðst vonast til að sá fundur myndi gera málið skýrara (e. *clear up things*).[5457]

10302. Þann 22. júní 2011 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til frkvstj-BWS og stjórn-BWS hjá BWS. Í honum bað (E)frkvstj-alþjsv BSW um að hraða athugun á mögulegu samstarfi fyrirtækjanna þar sem Eimskip þyrfti að fara ákveða hvort fyrirtækið myndi skila Blikur. Fjallaði (E)frkvstj-alþjsv um hugsanlegar valmöguleika eða aðgerðir Eimskips þessu tengdu.[5458] Stjórn-BWS svaraði tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv þann 27. júní 2011 (afrit til frkvstj-BWS): *„Time is indeed running. I believe the overall understanding is in place between Blue Water and Eimskip. It is of course clear that somehow SML*[5459] *has „smelled" money.*

I understand that the meeting in Esbjerg was indeed profiled as „slow progress" - although obviously neither you nor I were present - as the process dictated. I can only suggest that you extend the T/C for Blikur for the shortest period possible – plus options – no more I can say to that! And since you obviously get contacts indirectly and directly from SML persons, then at least the delay should be used positively also from your side to send the signal "back", that presently it was difficult for you to see how the economy should be of benefit to Eimskip, and you have therefore extended the Blikur.

In any negotiation (SBW and SML) it takes 2 tango - and that your suggestion to SML would be to show the correct degree of flexibility if they want any package put together to the benefit of all 3 parties!

And then radio silence until there is something to say."

[5454] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.537526.
[5455] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. Fundargerð stjórnar Eimskips, fundargerð vegna fundar 01.06.2011.
[5456] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016, mappa 6 – 1. hluti. *„Eimskipafélag Íslands hf. 24th Board Meeting June 1 2011*". Sjá dagskrárlið 5 í fundargerð frá stjórnarfundinum. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016, mappa 6 – 1. hluti. *„Minutes of the meeting of the board of directors of Eimskipafélag Íslands hf.*" 01.06.2011. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Board_Meeting_2011 06 01 Final.pptx*". Glæra 32. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. Frá […] til […] og […] . *„Board_Meeting_2011 06 01 Final.pptx*", dags. 01.06.2011, kl. 14:30. Doc. ID. 0.7.33.784350.
[5457] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.541672.
[5458] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.546802.
[5459] Smyril Line.

10303. Kvaðst stjórn-BWS vera á leið til Íslands í júlí og lagði til að hann og (E)frkvstj-alþjsv myndu hittast 18. eða 19. júlí 2011.[5460] (E)frkvstj-alþjsv svaraði hvorki né mótmælti framangreindri lýsingu stjórn-BWS á stöðu viðræðna milli Eimskips og BWS.

10304. Í þessum samskiptum Eimskips og BWS fólst m.a. að Eimskip veitti BWS sem var keppinautur fyrirtækisins upplýsingar um áform sín varðandi mikilvægan þátt í rekstri sínum, þ.e. leigu á skipi. Svör BWS gefa og til kynna að á þessum tíma hafi legið fyrir óformlegt samkomulag milli Eimskips og BWS um að hafa með sér samvinnu í flutningum. Var þetta samvinna sem var til þess fallin að hafa áhrif á flutningamörkuðum hér á landi.

10305. Tveimur dögum seinna, þ.e. 29. júní 2011, sendi (S)forstj póst til sjálfs sín. Minnti hann sig m.a. á samskipti eða verkefni sem varðaði BWS.[5461]

10306. Þann 1. júlí 2011 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til stjórn-BWS og gerði grein fyrir breytingum á siglingakerfi Eimskips á Norður-Atlantshafi. Í þeim fælist að skip sem hefðu viðkomu í Færeyjum myndu fá aukið hlutverk í siglingakerfi Eimskips. (E)frkvstj-alþjsv hefði greint frá þessum möguleika á fundinum með BWS í Danmörku. Kvað hann þessa breytingu ekki útiloka samstarf BWS og Eimskips þótt hún gerði það aðeins flóknara. Kvaðst (E)frkvstj-alþjsv hlakka til að hitta stjórn-BWS síðar í júlí.[5462] Sá fundur var haldinn 19. júlí 2011. Þann dag sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstj og sagði honum frá því að hann ætti von á BWS (stjórn-BWS) í *„spjall og farið yfir stöðu mála er snýr að verkefninu okkar.“*[5463]

10307. Þann 2. ágúst 2011 sendi (S)forstj enn á ný póst til sjálfs sín til að minna sig m.a. á samskipti eða verkefni sem varðaði BWS.[5464]

10308. Þann 19. ágúst 2011 sendi Kloosterboer (Kloosterb1) tölvupóst til (E)starfsm-Reefer (afrit til (E)frkvstj-alþjsv) og kvartaði yfir því að Eimskip væri að undirbúa það að bjóða tilteknu fyrirtæki lágt verð í sjóflutninga til Íslands. (E)starfsm-Reefer svaraði og sá ástæðu til þess að réttlæta þessar aðgerðir Eimskips: *„As you know, Aviko, has been in direct contact with Eimskip for shipments to Iceland. They have visited our office recently on their request to discuss same. During this visit they invited Eimskip to offer o/freight for other destinations. This to bring you the full picture.“* Einnig kvaðst (E)starfsm-Reefer vona að Kloosterboer sýndi þessum aðgerðum Eimskips skilning (*„Hope you understand now what happened“*).[5465] Endurspegla þessi samskipti eðli „samstarfs“ Eimskips og Kloosterboer á þessum tíma.

10309. Þann 23. ágúst 2011 sendi Kloosterboer tölvupóst til (E)starfsm (afrit til (E)starfsm-Reefer) og óskaði eftir tilboði í flutninga á makríl frá Íslandi til frystigeymslna Kloosterboer í Ijmuiden, Velsen og Harlingen í Hollandi.[5466] Í kjölfarið áttu sér stað ítrekuð tölvupóstsamskipti milli Eimskips og Kloosterboer og þann 9. september 2011 sendi (E)starfsm-Reefer tölvupóst til (E)forstö-alþjsv og greindi honum frá því að Kloosterb1 gæti hitt hann 26. september 2011. (E)forstö-alþjsv svaraði og lýsti ánægju með þetta og sendi bæði Kloosterb1 og (E)frkvstj-alþjsv afrit af þessum samskiptum.[5467]

[5460] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.548484.
[5461] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.883525.
[5462] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.552334.
[5463] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.556521.
[5464] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.891327. Hann sendi sér aftur minnislistann 9. ágúst 2011, sbr. afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […]til […]. "*mál í vinnslu*", dags. 09.08.2011, kl. 10:58. Doc. ID. 0.7.33.893563.
[5465] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.566959.
[5466] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.587523.
[5467] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.587523.

10310. Í glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv með heitinu *„Monthly Report August 2011 (6).pptx*" fyrir Eimskip International voru tilgreind *„Active Projects*". Var eitt verkefnanna *„Co-operation with Kloosterboer*".[5468] Þá áttu (E)starfsm-Reefer og (E)forstö-alþjsv fund með Kloosterb1 26. september 2011.[5469]

10311. Þann 2. – 5. september 2011 fóru (E)forstj og (S)forstj saman í skemmtiferð til Danmerkur, sbr. kafla 13. Meðan á ferð (S)forstj og (E)forstj stóð eða þann 4. september 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín til að minna sig m.a. á fund eða verkefni sem varðaði bæði BWS og Alcoa.[5470] (S)forstj minnti sig aftur á verkefni eða fund vegna BWS og Alcoa þann 7. september 2011.[5471]

20.7.5. Fundað með BWS og Smyril Line í september og nóvember 2011

10312. Þann 12. september 2011 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Greindi stjórn-BWS frá því að fundur yrði haldinn hjá BWS í viku 38 (19.–25. september 2011) þar sem rætt yrði um stöðu á mögulegu samstarfi við Eimskip. (E)frkvstj-alþjsv svaraði samdægurs og lagði til að þeir myndu ræða saman eftir umræddan fund hjá BWS.[5472]

10313. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Greindi hann frá viðræðum við bæði BWS og Smyril Line. Þar hefði komið fram að bæði fyrirtækin væru áhugasöm um að eiga samstarf við Samskip.[5473] Í þessu samhengi ber að líta til markaðsskýrslu (S)forstö-útfl frá september 2011, sbr. kafla 20.6.2. Þar er áfram rætt um samkeppnislega ógn frá BWS í flutningi á fiski frá Íslandi. BWS bjóði nú upp á þjónustu frá Reykjavík, hafi staðið fyrir *„verðstríði*", sé í *„beinni samkeppni*" við Eimskip á tilteknu dreifisvæði og hafi einnig áhrif á flutninga Samskipa varðandi verð. Einnig kemur fram að Thorship sé að fara að bjóða *„takmarkað magn af frystigámum á markaðinn*" og að Samskip þurfi að gera *„allt sem í okkar valdi er til sporna við innkomu þeirra á útflutningsmarkaði.*"

10314. Fjallað var um áætlun Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2012 dagana 20. september og 7. október 2011. Þann 20. september 2011 sendi (S)frkvstj-Færeyj glærukynningu til m.a. (S)forstj þar sem fjallað er um áætlun innflutningsdeildar Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2012:[5474]

- ✓ *„Competition will be just as intense as in 2011*
  - *Faroe Ship is strong*
  - *New equity to [BWS]*
- ✓ *Prices will be the same as in 2011*"

10315. Í kafla 14.39 er gerð grein fyrir verðhækkun Samskipa á Íslandi á árinu 2012. (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóst til (S)frkvstj-Færeyj 11. janúar 2012 um þessa gjaldskrárhækkun Samskipa. Í tölvupósti sínum spurði (S)forstö-innfl1 einnig hvort Eimskip í Færeyjum hefði hækkað verð og hvort Samskip í Færeyjum hygðust hækka verð. Í svari (S)frkvstj-Færeyj kom eftirfarandi fram:

„We try our best to keep prices as they are and if possible to increase. If we increase our tariffs on THC, documentations and so on, we need to decrease freight prices because our total price is as high as we can get. We have been fighting for not loosing Havnar Timburhandil this year to Faroe Ship and it was

[5468] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.48106.
[5469] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.587523. Sjá einnig afritaður tölvupóstur frá Eimskip […] Doc. ID. 0.7.33.603252. Þar vísaði […] til *„our pleasant meeting yesterday*".
[5470] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.903189.
[5471] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.905214.
[5472] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.588831.
[5473] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.906661.
[5474] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.909728.

very close this time. But I think we should look at the possibilities to increase some of the charges to smaller customers and customers without contract."[5475]

10316. Samkvæmt þessu treysti yfirmaður Samskipa í Færeyjum sér ekki til verðhækkana, sér í lagi ekki gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, á sama tíma og Samskip og Eimskip hækkuðu gjaldskrár sínar á Íslandi án ótta við viðbrögð hvors annars. Eins og áður hefur komið fram er ekki að sjá sambærilegan ótta á Íslandi í samtímagögnum Eimskips og Samskipa og átti við um Færeyjar. Endurspeglar það hversu mikið fyrirtækin höfðu dregið úr óvissu með samráði sín á milli hér á landi.

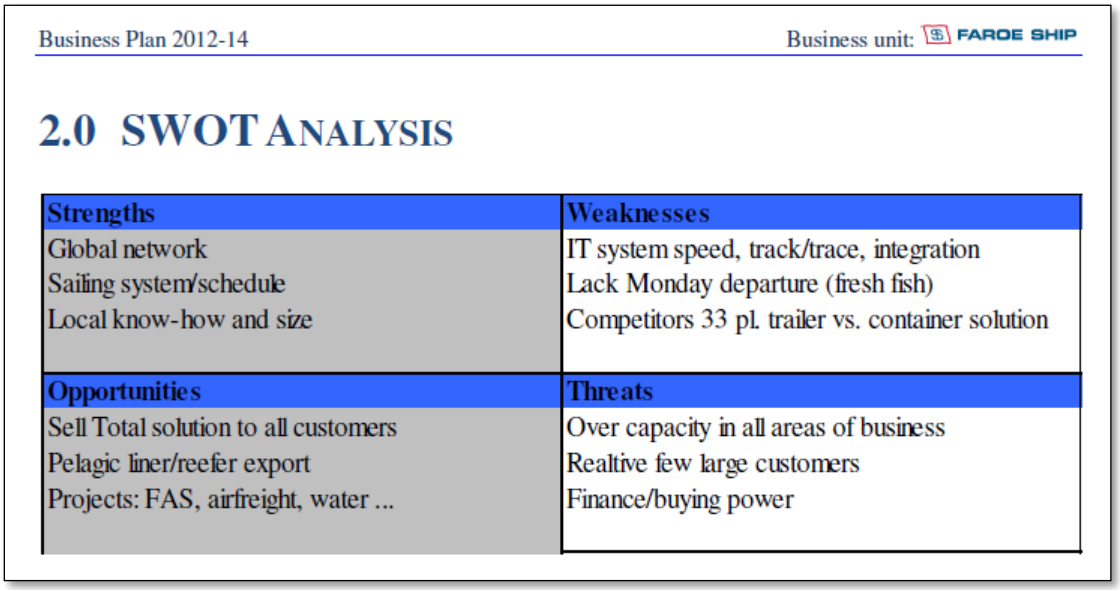
10317. Þann 7. október 2011 sendi (S)frkvstj-Færeyj áætlun Samskipa í Færeyjum fyrir árið 2012 til m.a. (S)forstj.[5476] Þar er lýst mikilli samkeppni í Færeyjum. Er líkt og í áætluninni fyrir árið 2011 gerð grein fyrir því að Eimskip eigi mjög erfitt með að hækka verð, bæði almennt og gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Eimskip á Íslandi þrýsti á stjórnendur dótturfyrirtækisins í Færeyjum að hækka verð en þeir þori því ekki sökum samkeppni frá BWS og Samskipum.

10318. Í áætluninni er einnig fjallað um álagningu BAF-gjalds og sýnir sú umfjöllun allt aðrar aðstæður í Færeyjum en á Íslandi, sbr. kafla 14.55.4. Vísast til þeirrar umfjöllunar sem sýnir að gögn málsins beri með sér að BAF-gjald í Færeyjum væri lægra og stöðugra en á Íslandi. Felur þetta í sér nánari vísbendingu um hvernig BAF-gjald var ákvarðað þar. Í stuttri umfjöllun um BAF-gjald í áætluninni segir að BAF-gjald sé stöðugt og eigi að vera áfram 40% af flutningsgjaldi („*The BAF is budgeted to remain on 40% calculated from the freight. That is same as it has been for the last months in 2011*"). BAF-gjald í Færeyjum var því ákvarðað með öðrum hætti en á Íslandi (hér á landi var það innheimt fyrir hvern gám miðað við formúlur sem fyrirtækin settu saman og tengdu síðan við þróun á heimsmarkaðsverði á olíu). Þá segir að ákjósanlegt væri að festa BAF-gjald við hvern gám ef samkeppnisaðilar myndu gera það sama („*Ideal would be to have it per teu´s if competitors would do the same*").

10319. Þessi umfjöllun staðfestir það sem áður hefur komið fram m.a. í gagnrýni (E)frkvstj-alþjsv á tillögur undirmanns hans ((E)forstö-flutnstý) í tölvupósti innan Eimskips þann 15. ágúst 2008, en þar leggur (E)frkvstj-alþjsv áherslu á að markaðsaðstæður ráði því hvernig BAF-gjald verði lagt á; eitt kerfi sé á Íslandi og annað í Færeyjum. Umfjöllunin er einnig í samræmi við það sem Norske skog benti Samskipum á í tölvupósti þann 27. október 2008 að BAF-gjald á Íslandi væri hærra en á öðrum nálægum mörkuðum og tölvupóst frá […] hjá Maersk til (S)forstö-innfl1 17. nóvember 2009 um að BAF-gjald hjá Samskipum væri allt að tuttugufalt hærra en það sem annars staðar gerðist.

10320. Í viðskiptaáætlun Faroe Ship (unnin í september 2011) fyrir árin 2012-2014 segir að það sé of mikið flutningaframboð á öllum sviðum, offramboðið sé sérstaklega mikið í inn- og útflutningi og tiltölulega fáir stórir viðskiptavinir.[5477] Þá sé samkeppnin afar grimm eða mikil í Færeyjum („*Faroe Ship has a fierce competition in all areas of business*"):

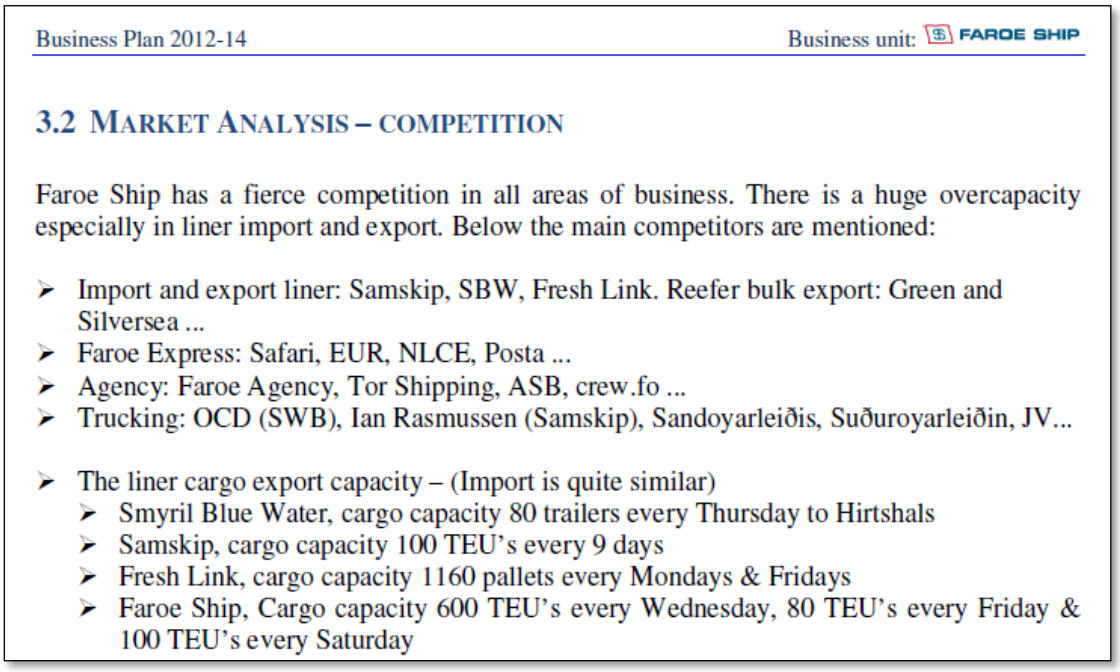
[5475] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.938323.
[5476] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*FO Budget 2012.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.916218.
[5477] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Business Plan (v1) Faroe Ship 26. sep. 2011.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] „*Business plan 2012/projects*", dags. 27.09.2011, kl. 13:28. Doc. ID. 0.7.33.603831.



Business Plan 2012-14 Business unit: FAROE SHIP

2.0 SWOT ANALYSIS

Strengths	Weaknesses
Global network	IT system speed, track/trace, integration
Sailing system/schedule	Lack Monday departure (fresh fish)
Local know-how and size	Competitors 33 pl. trailer vs. container solution
Opportunities	**Threats**
Sell Total solution to all customers	Over capacity in all areas of business
Pelagic liner/reefer export	Realtive few large customers
Projects: FAS, airfreight, water ...	Finance/buying power



Business Plan 2012-14 Business unit: FAROE SHIP

3.2 MARKET ANALYSIS – COMPETITION

Faroe Ship has a fierce competition in all areas of business. There is a huge overcapacity especially in liner import and export. Below the main competitors are mentioned:

- Import and export liner: Samskip, SBW, Fresh Link. Reefer bulk export: Green and Silversea ...
- Faroe Express: Safari, EUR, NLCE, Posta ...
- Agency: Faroe Agency, Tor Shipping, ASB, crew.fo ...
- Trucking: OCD (SWB), Ian Rasmussen (Samskip), Sandoyarleiðis, Suðuroyarleiðin, JV...

- The liner cargo export capacity – (Import is quite similar)
  - Smyril Blue Water, cargo capacity 80 trailers every Thursday to Hirtshals
  - Samskip, cargo capacity 100 TEU's every 9 days
  - Fresh Link, cargo capacity 1160 pallets every Mondays & Fridays
  - Faroe Ship, Cargo capacity 600 TEU's every Wednesday, 80 TEU's every Friday & 100 TEU's every Saturday

10321. Samkvæmt þessu ríkti mikil samkeppni milli Eimskips, BWS og Samskipa í Færeyjum. Er þetta í samræmi við ofangreinda áætlun (S)frkvstj-Færeyj og önnur samtímagögn Eimskips og Samskipa. Lýsa þessi gögn allt öðrum samkeppnisaðstæðum í Færeyjum en á Íslandi.

10322. Þann 27. september 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-fjárm þar sem fram kom að það væri afar gott ef þeir gætu farið og heimsótt Færeyjar, margt væri að ígrunda, m.a. BWS og Fresh Link. Stakk hann upp á að þeir færu 10.-11. október 2011.[5478]

[5478] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.912363.

10323. Þann 28. september 2011 sendi stjórn-BWS á ný tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Í honum kom fram að Smyril Line væri að auka hlutafé sitt vegna erfiðleika. Álitamál væri hvaða áhrif þetta hefði á stjórn Smyril Line. Bæði Eimskip og BWS yrðu að fá þetta á hreint áður en lengra yrði haldið.[5479] Nokkrum dögum seinna framsendi (E)stjform2, stjórnarformaður Eimskips, tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv sem hann hafði sent til BWS (stjórn-BWS). Í tölvupósti (E)stjform2 til stjórn-BWS sagði: *„I am aware of the status of the project „middle man". We do appreciate very much your efforts in this respect and it is very unfortunate, perhaps more for SL*[5480] *and BW than us, that we have not been able to reach a conclusion. I have also seen that SL has got a new capital injection which should secure ongoing operations for some time. It is said that a cat has 9 lives but I think SL has even more! I agree with your evaluation of the SL operations that it will not be able to continue - and perhaps never has - as commercial enterprice but rather as a public service.*

In the meantime we have been able to rationalize a little, with changes in sailing schedule and reduced capacity. But we are open for further discussion about any ideas which might improve the situation, which of course has to be beneficial for all parties. I think the next step has to be based on a joint approach by SL and BW.

But we will continue to monitor the situation through our contacts here and in the Faroes and, as said before, are greatful for your efforts."[5481]

10324. Í glærukynningu (S)forstö-útfl frá 6. október 2011 var fjallað um áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012. Lögð var mikil áhersla á að hækka verð (eða halda verði óbreyttu hjá stórum viðskiptavinum eins og Alcoa). Einnig átti að halda *„núverandi markaðshlutdeild í öllum vöruflokkum nema bæta við í skreið. Ná í skreiðarflutninga.*" Um BWS sagði: *„Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn, verðsamkeppni.*"[5482]

10325. Þann 10. október 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín. Í honum minnti hann sig á samskipti eða verkefni sem tengdust tveimur keppinautum, annars vegar BWS og hins vegar Thorship.[5483] Ekki liggur fyrir hvort tilvísun til BWS tengdist því verkefni (S)forstö-útfl að vinna gegn samkeppni frá BWS, samstarfi í flutningum eða fyrirhuguðu útboði Alcoa, sbr. nánar hér á eftir.

10326. Þann 20. október 2011 sendi stjórn-BWS tölvupóst til frkvstj-BWS og spurði hvort nokkuð nýtt væri að frétta um fund BWS með Smyril Line. Frkvstj-BWS svaraði stjórn-BWS sama dag um að það væri hluhafafundur daginn eftir og eftir það myndu þeir heyra hvað hefði gerst. Framsendi stjórn-BWS þessi innanhústölvupóstsamskipti BWS til (E)frkvstj-alþjsv sama dag.[5484]

10327. Þann 23. október 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín. Þar á minnislista var nafn umrædds framkvæmdastjóra BWS (frkvstj-BWS).[5485] Í mgr. 1714 í athugasemdum Samskipa við AII segir að á þessum tíma hafi Samskip verið að reyna að koma á samstarfi við BWS með það að markmiði að stytta flutningstíma frá Færeyjum. (S)forstj hafi m.a. átt símtal við frkvstj-BWS vegna þess.

10328. Þann 23. október 2011 tilkynnti Alcoa um útboð á m.a. útflutningi á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam. Fjallað er um atvik sem því tengjast í kafla 20.8.

[5479] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.604629.
[5480] Smyril Line.
[5481] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.606669.
[5482] Sjá kafla 14.38.4.1.
[5483] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.917463.
[5484] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.622168.
[5485] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.922774.

10329. Þann 2. nóvember 2011 sendi (S)forstj tölvupóst á (S)frkvstj-SIL1 þar sem hann fjallaði um „ástar-haturs" samband Samskipa við Kloosterboer:

„On kloosterboer - that is and will be a complicated love and hate relation - many angles to it. They are f.e. a very important client to our coldstore in R'dam. We are also able to serve this brillant concept of shipping capelin/macerel from norway to asia via either a) frigocare r'dam (when we need volumes in order to fill up coldstore or b). kloosterboer coldstore in velsen / ijmuiden. If we get to aggressive on them, they will just go stronger on norway themselves - so there are many side on this one."[5486]

10330. Þann 10. nóvember 2011 sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)forstj.[5487] Lýsti hann yfir áhyggjum af samstarfi Samskipa við Kloosterboer. Sagði (S)frkvstj-MCL að Kloosterboer væri keppinautur Samskipa á ýmsum sviðum og það skaðaði samkeppnisstöðu Samskipa í áframflutningum þegar Frigocare nýtti sér frystigeymslur Kloosterboer þegar frystigeymslur Frigocare væru fullar. Í slíkum tilvikum krefðist Kloosterboer þess að annast áframflutning á viðkomandi vöru Samskipum til tjóns. Taldi (S)frkvstj-MCL Kloosterboer beita „*dirty tactics*" og tók þetta fram:

„My clear view is that we should be as little involved in business with Kloosterboer as possible. I would like to understand why we keep doing that thus strenghtening a competitor who is really targeting us."

10331. Þann 20. nóvember 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með fyrirsögninni „*Faereyjar – danmork, smyrill!*". Ekkert fleira stóð í tölvupóstinum.[5488]

10332. Þann 23. nóvember 2011 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Þar kom fram að þann 14. nóvember 2011 hefði átt sér stað fundur á milli BWS og Smyril Line. Á honum hafi verið ákveðið að samstarf þessara fyrirtækja myndi halda áfram á árinu 2012. Ágreiningur hafi hins vegar verið um ýmis önnur atriði. Smyril Line hafi t.d. lagt til að fyrirtækið myndi snúa sér til Eimskips og að þríhliða viðræður Smyril Line, BWS og Eimskips myndu hefjast. BWS hafi ekki fallist á þetta en Smyril Line hefði upplýst að fyrirtækið hafi átt tvo „kaffifundi" með Eimskip. Ekki hafi verið ákveðinn nýr fundur en stjórn-BWS myndi halda (E)frkvstj-alþjsv upplýstum.[5489]

10333. Þann 24. nóvember 2011 var eftirfarandi fundur bókaður í dagbók (S)forstj: „*Samanburður við Eimskip – Aðferðarfræði*".[5490]

10334. Þann 29. nóvember 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-útfl. Greindi hann frá fyrirhuguðum fundi með BWS næsta morgun:

„Við eigum fund með Blue Water í fyrramálið, þeir sem verða eru [starfsm-BWS]*, ráðgjafi BW á Íslandi, og* […]*, sem er framkvæmdastjóri innan BW ábyrgur fyrir Smyril Blue Water þjónustunni.*

Smyril Blue Water er flutningsþjónustan í Smyril, tengingar milli Færeyjar/Íslands og Danmörku.

Við skulum ganga opnir til leiks og láta þá koma með tillögur að samstarfi, en það helsta væri í mínum huga:

1. *Samskip taki yfir allt cargo pláss (bæði Færeyjar/Ísland) í Smyril - Blue Water sér um sölu og haulage í Danmorku og meginlandinu*
2. *Samskip taki yfir allt pláss til/frá Íslandi, þegar viðkoma er*

[5486] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.927273.
[5487] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.931752.
[5488] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.937263.
[5489] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.646860.
[5490] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.937846.

Með óbreytt Arn/Heg kerfi næstu tvö árin, þá getur verið hagræði í því fyrir okkur að sleppa viðkomu í Færeyjum á heimleið og nýta Smyril kerfi - þannig færi meira magn með Smyril og ætti að stuðla að bættri afkomu. Jafnframt ættum við að geta náð meiri þunga á sölu á kerfi í útflutningi frá Íslandi, td deep sea uppsjávarfiskur þegar mikill gangur er í þeirri framleiðslu.

Sjáum hvað þeir hafa að segja – fundum í bláa herbeginu"

10335. (S)forstö-útfl svaraði: *„Hið besta mál. Verður fróðlegt að heyra hvernig þeir sjá hugsanlegt samstarf geta þróast*."[5491]

10336. Eins og ráðgert var hittu (S)forstj og (S)forstö-útfl BWS daginn eftir. Í dagbók (S)forstj var fundur með BWS bókaður frá 10:00 - 14:00.[5492] Samkvæmt dagbók (S)forstö-útfl átti hann að hitta BWS milli 10:00 og 11:00.[5493]

10337. Þann 2. desember 2011 sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst á (S)forstj og (S)frkvstj-fjárm: *„It is announced in the newspaper to day that SBW has got new name and board. The new name is P/F North Atlantic Freight Service and* [Smyril] *(former director Smyril Line) and* [frvkstj-Smyril] *(director Smyril Line) is replaced by* […] *(DK) and* [frkvstj-BWS] *as chairman. This is a reorganization of operation where Blue Water has gone from 6 divisions to 3 and all activity related to Faroe is now included in Blue Water except the vessel (Norrøna) which is operated in P/F North Atlantic Freight Service*."[5494]

10338. SE hjá Silver Green sendi 2. desember 2011 gögn til stjórnarmanna, þ.m.t. (S)forstj, vegna stjórnarfundar 6. desember 2011.[5495] Meðal gagna var glærukynning sem fjallaði um áætlun Silver Green fyrir árið 2011. Er þar gerð grein fyrir styrkleika og veikleika fyrirtækisins. Einn af veikleikum Silver Green var sagður þessi:

„Board/Shareholders – conflicts and conflicts of interest (Board Members/Shareholders are also competitors..)"

10339. Eins og fram hefur komið sat (S)forstj í stjórn Silver Green og áttu Samskip hlut í fyrirtækinu í gegnum Silver Sea. Green Reefers áttu helming í fyrirtækinu og var fulltrúi þess fyrirtækis formaður stjórnar. Er framangreind glæra staðfesting á því að Samskip/Silver Sea og Green Reefers voru keppinautar og að það samstarf sem fólst í stofnun og rekstri Silver Green var samstarf keppinauta í m.a. útflutningi á fiski frá Íslandi. Sú staðreynd að eigendur og fulltrúar þeirra sætu saman í stjórn skapaði hættu á hagsmunaárekstrum sem í glærukynningunni var talið fela í sér veikleika hjá Silver Green.

10340. (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj og starfsm-BWS hittust í kvöldverðarboði á heimili (E)frkvstj-alþjsv 3. desember 2011.[5496] Nokkrum dögum seinna eða 9. desember 2011 sendi (E)forstj eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst:

„Gott að vera á tánum – <u>einhverjir</u> eru nú að pissa utan í Blue Water og þeirra þjónustu á austfjröðum [svo] *og Færeyjum heyri ég og gera ráð fyrir að missa álið,*".[5497]

[5491] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.942263.
[5492] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. „Smyril Blue Water". Fundartími 11.30.2011, kl. 10:00-14:00. Sjá einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Milli […]. *„fundur með BWS"*, dags. 29.11.2011, kl. 15:03 og 17:22. Doc. ID. 0.7.33.942106. Þar staðfestir […] komu á fundinn.
[5493] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. *„Blue water fundur*". Fundartími 11.30.2011, kl. 10:00-11:00.
[5494] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.943879.
[5495] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.943961.
[5496] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum/Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.935776.
[5497] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.874824.

10341. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að (E)forstj var í þessum tölvupósti að vísa til Samskipa. Sem fyrr segir átti (S)forstj fund með BWS 30. nóvember 2011 þar sem rætt var um samstarf eða yfirtöku Samskipa á flutningum BWS til og frá Seyðisfirði. Auk þessa höfðu Samskip nýlega sent Alcoa tilboð. Að mati Samkeppniseftirlitsins er líklegt að þessi umfjöllun (E)forstj byggi á samskiptum við Samskip. Standa rök til þess að (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj hafi rætt þetta 3. desember 2011 enda voru þeir meðlimir í *„Nýtt upphaf"* vinnuhópnum og um er að ræða málefni sem féll undir verksvið hans.

10342. Þann 18. desember 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til yfirstjórnar Samskipa varðandi fyrirhugaðan fund daginn eftir. Kom fram að hann vildi m.a. ræða BWS, Silver Green, Færeyjar, Thorship og Alcan.[5498]

10343. Þann 20. desember 2011 sendi (S)forstj glærukynninguna *„19_desember_Budget 2012"* til yfirstjórnar Samskipa.[5499] Þar kom fram að verð á landflutningum og sjóflutningi yrði hækkað tvívegis á árinu 2012. Jafnframt kom það fram að stefnt væri m.a. að eftirfarandi á árinu 2012 hjá Samskipum:

- *„Halda verðum uppi – priceleader".*
- *Kaupa slott/samstarf við BWS.*
- *Klára samninga við Alcoa.*

10344. Í glærunum var einnig gerð grein fyrir sterkri stöðu Samskipa/Silver Green í útflutningi og geymslu á frystum fiski frá m.a. Íslandi:

[5498] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.951116.
[5499] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.952685.

10345. Þann 22. desember 2011 sendi (S)frkvstj-Frigo1 tölvupóst til (S)forstj með heitinu „*Kloosterboer*": „*am curious to learn if you have already been in contact with* [Kloosterb4] *re the termination of office rental agreement. He is in the office today and maybe some time tomorrow and a day or two next week, after that he will go on a 3 months holiday... […]*".[5500]

10346. Þann 29. desember 2011, hittu (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 m.a. (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-innanl á fundi hjá Eimskip. Eins og lýst er í kafla 14.39 tengdist sá fundur samráði Samskipa og Eimskips.

10347. Sama dag, þ.e. 29. desember 2011, sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj og (S)frkvstj-Jóna með heitinu „*Smyril Blue Water*". Í honum er lýst mögulegu samkomulagi við BWS (SBW):

„Við gætum komist að samkomulagi við SBW á neðangreindum grunni:

-Samskip hætti viðkomu á útleið í Færeyjum, en noti þess í stað þjónustu SBW, og vinni hörðum höndum að því að ná í frekari viðskipti í útflutningi, ss togaralandanir, sem við höfum ekki lagt mikið upp úr eftir að Parlevliet urðu sterkir hjá okkur og við fórum í eitt skip á 10 daga routation. [svo]

-SBW hætti siglingum til/frá Íslandi yfir vetrarmánuðina

-Samskip nái sem mestu af því magni sem SBW eru með í dag, en helsta leiðin til að ná því, ma ca 5-8 gáma á viku fyrir Samherja, væri að vera með cargo vél á laugardegi frá Íslandi til Frankfurt, til að koma ca 15 tonnum ferskum fiski

-Samskip myndi selja þjónustu Smyril frá Íslandi yfir sumarið, þe frá apríl og út september, þe 6 mánuði.

[5500] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.953595.

[(S)frkvstj-Jóna]-*væri einhvern innflutning að fá í svona þjónustu, þe flug frá Frankfurt á laugardegi til landsins? væri hægt að gera þetta í samstarfi við Bláfugl eða Icelandair?*"

10348. (S)frkvstj-Jóna svaraði og kvaðst lítast vel á þetta. Hann væri með „*flugverkefni*" í skoðun sem hann myndi kynna fyrir þeim.[5501]

10349. Samkvæmt framangreindu taldi (S)forstj að unnt væri ná samkomulagi við BWS sem samkvæmt efni sínu hefði haft skaðleg áhrif á samkeppni bæði hér á landi og í Færeyjum. Af þessu hefði í raun leitt að BWS hefði hætt að keppa í m.a. flutningi á fiski frá Íslandi og dregið hefði úr þeirri samkeppni sem Samskip gátu veitt í Færeyjum.

20.7.6. Samantekt

10350. Á grundvelli „*Nýtt upphaf*" verkefnisins höfðu Samskip og Eimskip með sér samráð um skipulag siglingakerfa sinna og flutninga, þar á meðal á áli og fiski. Var tilgangur þessa fyrst og fremst að draga úr samkeppni og skapa skilyrði fyrir því að hækka eða halda uppi verði. Í „*Nýtt upphaf*" vinnuhópnum sátu (S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

10351. BWS og Kloosterboer voru keppinautar Eimskips og Samskipa í þjónustu við m.a. fiskútflytjendur frá Íslandi.

10352. Við mat á framangreindum atvikum ber að horfa til allra þeirra beinu samskipta sem áttu sér stað milli Samskipa og Eimskips á árinu 2011 og eru tilgreind í kafla 13.

10353. Hvað BWS áhrærir kom það skýrt og ítrekað fram hjá bæði Samskipum og Eimskip á árinu 2011 að samkeppnisleg ógn stafaði frá BWS, ekki síst í flutningi á fiski frá Íslandi og í flutningi til Færeyja. Sama kemur fram í gögnum Samskipa og Eimskips frá árunum 2009 og 2010. Var það beinlínis stefna hjá Samskipum að vinna gegn verðsamkeppni með því að „*[s]porna við innkomu Blue Water inn á markaðinn*", sbr. glærukynningu (S)forstö-útfl frá 6. október 2011. Í áætlunum söludeildar áætlunarflutninga Eimskips (LIS) fyrir árið 2012 var rætt um að aukin ógn („*increased threat*") stafaði frá BWS og að BWS væri „*more agressive*" í flutningi á fiski frá Íslandi, sbr. kafla 20.6.2. Í glærukynningu LIS deildar Eimskips (Vegvísir 2012) frá hausti 2011 kemur fram að það hafi verið eitt meginmarkmið LIS á árinu 2012 að hækka verð í m.a. útflutningi og var spurt hvernig unnt væri að verjast samkeppni frá BWS, sbr. kafla 14.38.4.2.

10354. Þegar litið er til samtímagagna Samskipa og Eimskips sem varða sjóflutning til og frá Íslandi (og landflutninga hér á landi) á árinu 2011 og áætlanir fyrir árið 2012 dregst í aðalatriðum upp sama mynd og fyrir árin þar á undan. Fyrirtækin gerðu ráð fyrir að halda sínum mikilvægustu viðskiptavinum og að reyna ekki með samkeppni að ná slíkum viðskiptavinum hvort af öðru. Þess í stað lögðu þau áherslu á að hækka verð, auka gjaldtöku og vinna gegn verðlækkunum. Samkeppnisleg ógn stafaði ekki frá stóra keppinautnum heldur frá smærri keppinautum eins og BWS (og einyrkjum í landflutningum). Framangreint er í samræmi við samskonar gögn frá árunum á undan og er þetta til vitnis um hið ólögmæta samráð á þessum tíma. Til viðbótar ber að líta til þess að samanburður á gögnum sem varða annars vegar íslenska markaðinn og hins vegar markaðinn í Færeyjum sýnir gjörólíkar aðstæður. Gögnin frá Færeyjum sýna það sem fyrirtækin töldu vera grimma samkeppni um m.a. mikilvægustu viðskiptavinina. Sökum þessa samkeppnislega aðhalds var t.d. bent á það í áætlun Samskipa í Færeyjum að Faroe Ship gæti ekki hækkað verð vegna ótta um að missa mikilvæga viðskiptavini og var þar lagt til grundvallar að engar verðhækkanir yrðu á árinu 2012.

[5501] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1105867.

10355. Hvað Kloosterboer áhrærir höfðu bæði Samskip og Eimskip gripið til aðgerða til þess að reyna að draga úr samkeppni frá þeim keppinaut. Vísast hér til fyrrnefndra gagna frá árunum 2010 og 2011 sem gefa til kynna að annars vegar Eimskip og hins vegar Samskip hefðu náð samkomulagi við Kloosterboer um að keppa ekki um viðskiptavini hvors annars.

10356. Það var þannig áfram sameiginlegt hagsmunamál hjá bæði Eimskip og Samskipum að draga úr samkeppni frá BWS og Kloosterboer til þess að gera fyrirtækjunum auðveldara en ella að hækka verð eða vinna gegn lækkun á verði. Í þessu ljósi ber m.a. að virða áframhaldandi nánast samhliða samskipti Eimskips (ekki síst af hálfu (E)frkvstj-alþjsv) og Samskipa (ekki síst af hálfu (S)forstj) við BWS og Kloosterboer. Hið sama á við um nánast samhliða umfjöllun innan beggja fyrirtækjanna þar sem vísað var til verkefna eða viðræðna sem tengdust BWS (og eftir atvikum Kloosteboer). Draga má áðurnefnd atvik á árinu 2011 saman með eftirfarandi hætti.

- 14.1 hvatti (S)forstj (S)frkvstj-Færeyj til að ræða við BWS.
- 21.1 hitti (E)frkvstj-alþjsv Kloosterboer.
- 25.1 vísaði (E)frkvstj-alþjsv til samskipta við BWS.
- 3.2 hittu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj BWS.
- 8.2 kom fram að (S)frkvstj-Færeyj væri búinn að ræða „oft" við BWS (þessar viðræður hefðu átt sér stað á tímabilinu 15/1 – 7/2 2011).
- 14.2 vísaði (S)forstj til BWS og/eða Smyril-Line.
- 16.2 vísaði (S)forstj til nákvæmra upplýsinga um BWS sem annað hvort komu frá (E)frkvstj-alþjsv eða BWS.
- Kloosterboer hitti bæði Eimskip og Samskip í áttundu viku 2011 (13.2 – 19.2 2011).
- 8.3 hitti (S)forstj Kloosterboer.
- 16.3 funduðu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj og ræddu um samstarf við Kloosterboer og BWS.
- 20.3 hittu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj Kloosterboer.
- 14.4 hitti (E)frkvstj-alþjsv BWS.
- Bæði (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj skipulögðu að hitta BWS og Kloosterboer á sjávarútvegssýningunni í Brussel sem stóð frá 3.5 – 5.5 2011.
- 12.5 hitti (E)frkvstj-alþjsv Smyril Line.
- 13/5 hitti (S)forstj BWS.
- 15.5 vísaði (S)forstj til BWS.
- 16.5 vísaði (S)forstj til BWS.
- 17.5 vísaði (S)forstj til BWS.
- Í glærum deildar (E)frkvstj-alþjsv frá maí 2011 er vísað til viðræðna um samstarf við BWS.

- 29.5 áttu sér stað samskipti milli (S)forstj og Kloosterboer.
- 30.5 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og BWS.
- 31.5 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og Kloosterboer.
- 7.6 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og BWS.
- 22.6 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og BWS.
- 27.6 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og BWS.
- 29.6 vísaði (S)forstj til BWS.
- 4.7 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og Kloosterboer.
- 19.7 hitti (E)frkvstj-alþjsv BWS.
- 26.7 vísaði (E)starfsm-Reefer til þess að hann hefði í samráði við (E)frkvstj-alþjsv rætt við Kloosterboer.
- 2.8 vísaði (S)forstj til BWS.
- 19.8 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv, (E)starfsm-Reefer og Kloosterboer.
- 2.9 vísaði (S)forstj til BWS.
- 7.9 vísaði (S)forstj til BWS.
- 10.9 vísaði (S)forstj til BWS.
- 12.9 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og BWS.
- 13.9 greindi (S)frkvstj-Færeyj (S)forstj frá viðræðum við bæði BWS og Smyril Line.
- 26.9 funduðu (E)starfsm-Reefer og (E)forstö-alþjsv með Kloosterboer.
- 27.9 vísaði (S)forstj til BWS.
- 28.9 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og BWS.
- 3.10 upplýsti (E)stjform2 (E)frkvstj-alþjsv um samskipti við BWS.
- 10.10 vísaði (S)forstj til BWS.
- 20.10 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og BWS.
- 23.10 vísaði (S)forstj til BWS og símtal við BWS.
- 29.10 vísaði (E)forstj til BWS.
- 2.11 ræddu (S)forstj og (S)frkvstj-SIL1 um Kloosterboer.
- 9.11 vísaði (E)forstj til BWS.
- 12.11 vísaði (S)forstj til BWS.

- 18.11 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og BWS.
- 20.11 vísaði (S)forstj til BWS og/eða Smyril-Line.
- 23.11 áttu sér stað samskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og BWS.
- 30.11 hittu (S)forstj og (S)forstö-útfl BWS.
- 3.12 vísaði (E)forstj til BWS.
- 18.12 vísaði (S)forstj til BWS.
- 20.12 vísaði (S)forstj til BWS.
- 22.12 spyr (S)frkvstj-Frigo1 (S)forstj um samskipti við Kloosterboer.
- 29.12 vísaði (S)forstj til BWS.

10357. Sýnir þetta að bæði Eimskip og Samskip hafi margítrekað átt í samskiptum við BWS á árinu 2011 og innan fyrirtækjanna var á svipuðum tíma fjallað um mögulegt samstarf við þennan keppinaut. Hið sama á við um Kloosterboer en í tilviki þess keppinautar var umfangið minna. Sem fyrr segir er það mat Samkeppniseftirlitsins að um hafi verið að ræða aðgerðir sem hafi verið liður í takmörkun fyrirtækjanna á samkeppni á markaðnum í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

10358. Rétt er að árétta að í janúar 2010 fjallaði (S)frkvstj-Rotterdam um Kloosterboer í tölvupósti til (S)forstj. Var sá tölvupóstur svar við spurningu (S)forstj um hvort ætti að *„skerpa á“* samstarfi við Kloosterboer. Vísaði (S)frkvstj-Rotterdam til þess að Kloosterboer væri skæður keppinautur og hefði m.a. náð sjávarútvegsfyrirtækinu Granda í viðskipti til sín. Sýnir umfjöllun (S)frkvstj-Rotterdam að „friður“ hafi verið saminn við Kloosterboer en sá keppinautur hefði ekki að öllu leyti virt hann. Vildi hann vera á varðbergi gagnvart Kloosterboer *„mafíunni“*. Þetta stöðvaði ekki (S)forstj. Hann vildi þess í stað hitta Kloosterboer og *„hreinsa upp“* mál. Í september 2010 nefndi (E)forstö-alþjsv Kloosterboer *„drullusokka“* sökum þess að fyrirtækið hefði veitt Eimskip samkeppni. Þann 21. janúar 2011 hitti (E)frkvstj-alþjsv Kloosterboer og var tilgangur þess fundar að bersýnilega að hnykkja á „friðnum“. Samkvæmt (E)frkvstj-alþjsv hefði Kloosterboer á fundinum staðfest að fyrirtækið myndi *„continue to respect Eimskip customers“* og jafnframt hefðu Eimskip og Kloosteboer ákveðið að skoða möguleika á því að vinna nánar saman. Í maí 2011 ræddu síðan bæði (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv við Kloosterboer um aukna samvinnu.

10359. Þrátt fyrir framangreint voru Samskip og Eimskip áfram óánægð með samkeppni frá Kloosterboer. Í febrúar 2011 sneri Eimskips sér ítrekað til Kloosterboer og kvartaði yfir verðsamkeppni. Hið sama gerði Eimskip í júlí 2011 og ræddu Kloosterboer og Eimskip um að með „óformlegu spjalli“ þessara keppinauta væri unnt að halda uppi verði og auka framlegð. Í ágúst 2011 sneri Kloosterber sér til Eimskips og kvartaði yfir verðsamkeppni í flutningum til Íslands. Eimskip svaraði og sá ástæðu til að réttlæta þessa samkeppni. Í nóvember 2011 sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)forstj og kvartaði yfir *„dirty tactics“* af hálfu Kloosterboer og kvaðst (S)frkvstj-MCL ekki skilja af hverju Samskip ættu í viðskiptum við Kloosterboer og væru þar með að styrkja þennan keppinaut sem hefði beitt sér gegn Samskipum.

10360. Sem fyrr segir gefa samtímagögn til kynna að bæði Samskip og Eimskip hafi náð samkomulagi við Kloosterboer um að keppa ekki um viðskiptavini hvors annars. Í mgr. 1740 í athugasemdum við AII hafna Samskip því að fyrirtækið hafi náð slíku samkomulagi. Telur fyrirtækið að ekkert í gögnunum málsins bendi til þess. Það er engu að síður niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin hafi gert slíkt samkomulag og að það hafi verið hluti af viðleitni Samskipa til að takmarka samkeppni í samræmi við

samráð Eimskips og Samskipa. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að með þessum aðgerðum hafi Samskip brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Eins og áður hefur komið fram er í ákvörðun þessari ekki tekin afstaða til lögmætis aðgerða Kloosterboer.

10361. Eins og lýst var hér að framan sneru Samskip/Silver Sea sér til Green Reefers eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst. Viðræður hófust og skiluðu þær árangri með stofnun Silver Green um mitt ár 2010. Að mati Samkeppniseftirlitsins leikur ekki vafi á því Green Reefers hafði verið keppinautur bæði Samskipa og Eimskips í flutningi á fiski frá Íslandi og að eftir stofnun Silver Green hafi það fyrirtæki annast flutning á fiski frá Íslandi og því verið keppinautur Eimskips og Samskipa. Þessu til stuðnings vísast t.d. til glærukynningar Silver Green frá 2. desember 2011 þar sem kemur fram að það væri veikleiki hjá fyrirtækinu að fulltrúar keppinauta sætu í stjórn þess ((S)forstj sat í stjórninni) og til glærukynningar (S)forstj frá 20. desember 2011 þar sem m.a. kemur fram að einn helsti markaður Silver Green væri Ísland. Að mati Samkeppniseftirlitsins hafði stofnun Silver Green og samstarfið innan fyrirtækisins að markmiði að draga úr samkeppni og hækka flutningsgjöld á m.a. fluttum frystum fiski frá Íslandi. Samkvæmt samtímagögnum Eimskips frá árinu 2010 leiddi samstarfið til takmörkunar á samkeppni og fjallaði Eimskip með velþóknun um hina skertu samkeppni, m.a. í flutningi á fiski frá Íslandi, sem af þessu leiddi. Einnig sagði Eimskip að tilkoma Silver Green hefði þegar haft þau áhrif að verð hefði hækkað og að gert væri ráð fyrir því að það myndi hækka enn frekar gagnvart útflytjendum á frystum fiski frá Íslandi. Gefa gögnin til kynna að Eimskip hafi verið fylgjandi þessum aðgerðum og viljað gæta sín á því að gera ekkert sem myndi auka samkeppni á þessu sviði. Var það í samræmi við samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

10362. Þá ber hér að horfa til tengingar á milli Silver Green – Kloosterboer – Eimskips og Samskipa. Á fundi (E)frkvstj-alþjsv með Kloosterboer 21. janúar 2011 var rætt um að aukin samvinna Eimskips og Kloosterboer gæti falist í því að Kloosterboer myndi minnka flutninga með Silver Green og nýta sér þjónustu Eimskip-CTG meira en áður. Í apríl 2011 átti (S)forstj tvo fundi þar sem átti að ræða um *„Eimskip/Silver Green"* og *„Silver Sea/Eimskip"*. Í minnisblaði Eimskips frá maí 2011 var því lýst að Kloosterboer myndi koma til Noregs síðar í maí eða júní 2011 til þess að hitta bæði Eimskip og Silver Green.

10363. Þegar horft er frekar til samskipta Eimskips og Samskipa við BWS ber að virða framangreinda atburðarrás á árinu 2011 í samhengi við hliðstæða atburðarás sem átti sér stað á árunum 2009-2010. Saman gefa öll þessi gögn til kynna að bæði Eimskip og Samskip hafi brugðist við aukinni samkeppni frá BWS með því að eiga samskipti við fyrirtækið sem að mati Samkeppniseftirlitsins miðuðu að því að draga úr samkeppni. Er það skýr vísbending um ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa að í samtímagögnum æðstu stjórnenda fyrirtækjanna var ein helsta samkeppnisógnin í útflutningi ekki talin vera hinn stóri keppinauturinn heldur hinn smái keppinautur BWS. Hlutdeild BWS í flutningi frá Íslandi var óveruleg. Þrátt fyrir það sýna gögnin að m.a. á árinu 2011 hafi BWS látið finna fyrir sér, ekki síst í flutningi á fiski og að verð hafi lækkað þess vegna. Í Færeyjum var staða BWS mun sterkari og var fyrirtækið t.d. næst stærsti keppinauturinn á eftir Eimskip í innflutningi til Færeyja. Í Færeyjum hafði ríkt mikil samkeppni og var innan Eimskips rætt um verðstríð. Þjónaði það hagsmunum samráðs Eimskips og Samskipa að gera tilraun til þess að fá BWS til þess að hefja samstarf.

10364. Að mati Samkeppniseftirlitsins var þannig tilgangur nánast samhliða samskipta Eimskips og Samskipa við BWS (og nánast samhliða umfjöllunar um BWS innan Eimskips og Samskipa) að draga úr samkeppni frá þeim keppinauti. Það hafi m.a. átt að gera með því að taka upp samstarf við BWS í flutningum til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum.

10365. Hér skiptir einnig umtalsverðu máli að samráð um siglingakerfi féll undir *„Nýtt upphaf"* verkefnið og með því að taka upp flutningasamstarf við BWS gátu Eimskip og Samskip náð fram tvenns konar ábata.

Annars vegar að draga úr samkeppni á Íslandi og í Færeyjum og hins vegar að hagnast á mögulegum sparnaði og betri nýtingu á flutningsgetu upp að vissu marki. Ber hér að rifja upp að á árunum 2009 - 2010 ræddi (E)frkvstj-alþjsv við BWS um samstarf í flutningum og var skipið Blikur sérstaklega rætt. (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj fjölluðu innan Samskipa um það skip og siglingakerfi Eimskips, sbr. yfirlit í kafla 20.6.3. Á árinu 2011 ræddu síðan bæði (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv áfram við BWS um möguleika á samstarfi á siglingaleiðinni Ísland – Færeyjar – Danmörk. Þann 16. febrúar 2011 fjallaði (S)forstj um samstarf við BWS og gerði grein fyrir viðkvæmum upplýsingum sem vörðuðu þann keppinaut. Telur Samkeppniseftirlitið að þær upplýsingar hafi stafað frá (E)frkvstj-alþjsv eða BWS. Í glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv *„Eimskip International Monthly Report February 20*11" var fjallað um mögulega samvinnu við BWS. Í mars 2011 hittust (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl og (E)frkvstj-sala/þj á fundi og á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj í þessum mánuði kom inn nýtt verkefni (með aðkomu (E)forstj) sem hét *„Samskip inn og út*", þ.e. verkefni sem varðaði innflutning og útflutning Samskipa. Í maí 2011 skipulögðu bæði (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj að hitta BWS á sjávarútvegssýningunni í Brussels.

10366. Alcoa bauð út flutninga sína í október 2011 og fjallaði (S)forstj dagana 15. – 23. maí 2011 um mögulegt útboð Aloca, skipakerfi og flutningsgetu Eimskips, mögulega samvinnu við BWS og Thorship (ræddi hann m.a. um *„alcoa versus Thorship kerfi*"). Í glærum (E)frkvstj-alþjsv frá maí 2011 var rætt um að verkefnið *„Blikur vs Slot Sharing on Smyril*" væri aðeins í bið. Í júní 2011 upplýsti (E)frkvstj-alþjsv BWS um áform Eimskips varðandi leigu á Blikur. Nokkrum dögum seinna minnti (S)forstj sig sjálfan á verkefni eða samskipti við BWS og (E)frkvstj-alþjsv upplýsti BWS um breytingar á siglingakerfi Eimskips. Þann 19. júlí 2011 hitti (E)frkvstj-alþjsv BWS og þann 2. ágúst 2011 minnti (S)forstj sig á verkefni eða samskipti við BWS. Í byrjun september 2011 fóru (E)forstj og (S)forstj saman í skemmtiferð til Danmerkur. Meðan á ferðinni stóð og í kjölfar hennar minnti (S)forstj sig á verkefni eða samskipti sem tengdust BWS, Alcoa og Thorship. Þann 12. september lét BWS (E)frkvstj-alþjsv vita af fyrirhuguðum fundi BWS með Smyril Line og (E)frkvstj-alþjsv lagði til fund Eimskips og BWS. Daginn eftir var (S)forstj greint frá því að bæði BWS og Smyril Line væru áhugasöm um samstarf við Samskip. Í nóvember 2011 fjallaði (S)forstj um siglingakerfi Eimskips og mögulega samvinnu við BWS og Thorship í tengslum við útboð Alcoa. Í sama mánuði átti (E)frkvstj-alþjsv samskipti við BWS og í þeim samskiptum greindi BWS frá viðræðum við Smyril Line og að Smyril Line hefði upplýst BWS um samskipti við Eimskip. Í lok nóvember 2011 fundaði (S)forstj með BWS þar sem ræða átti m.a. að Samskip tækju yfir alla flutninga BWS til og frá Íslandi. Þann 3. desember 2011 hittust (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj í samkvæmi á heimili (E)frkvstj-alþjsv og nokkrum dögum seinna fjallaði (E)forstj um að Samskip leituðu eftir samvinnu við BWS og að Samskip gerðu ráð fyrir því að missa viðskiptin við Alcoa. Í lok desember 2011 lýsti (S)forstj því yfir að unnt væri að komast að samkomulagi við BWS m.a. um að sá keppinautur myndi hætta flutningum til og frá Íslandi yfir vetrartímann og Samskip myndu selja þjónustu BWS á Íslandi yfir sumartímann.

10367. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að umrædd gögn endurspegli tilraunir Samskipa og Eimskips til að fá keppinaut til samstarfs. Framangreind samskipti Eimskips og Samskipa og samskipti Eimskips og Samskipa við BWS á árinu 2011 ber að virða í samhengi við samskonar samskipti á árunum 2009 og 2010. Hið sama gildir um t.d. umfjöllun innan Samskipa um siglingakerfi Eimskips, Blikur og BWS. Aðkoma og aðgerðir m.a. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafa hér umtalsverða þýðingu enda féllu umræddar aðgerðir þeirra undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið en þeir voru meðlimir í vinnuhóp verkefnisins.

10368. Í mgr. 1579, 1678-1682, 1684-1695, 1697-1700, 1702-1706, 1710-1714, 1724-1725, 1728-1730 og 1733-1743 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram sjónarmið fyrirtækisins við umfjöllun um atvik á árinu 2011.

10369. Þar kemur m.a. fram að Samskip hafna því að nokkuð samráð hafi verið til staðar milli Samskipa og Eimskips. Að mati Samskipa séu fullyrðingar um markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins að öllu leyti rangar.

Fyrir liggi að ekkert verkefni af þessum toga hafi nokkurn tímann verið til. Einnig hafna Samskip því (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj hafi verið saman í vinnuhóp.

10370. Að mati Samskipa lýtur rannsókn þessa máls eingöngu að ætluðu samráði Samskipa og Eimskips. Meint samráð við önnur fyrirtæki sé ekki hluti rannsóknarinnar. Þá efist Samskip um lögsögu Samkeppniseftirlitsins varðandi atvik tengd BWS, Kloosterboer og Silver Green.

10371. Þá telja Samskip að samskipti Eimskips við BWS og Kloosterboer séu Samskipum óviðkomandi. Málefni fyrirtækjanna hafi aldrei verið rædd milli Samskipa og Eimskips. Að mati Samskipa sé engin tenging á milli funda Eimskips með BWS, Silver Green og Kloosterboer annars vegar og funda Samskipa með sömu fyrirtækjum hins vegar.

10372. Hafna Samskip að fyrirtækið hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samskiptum við BWS eða Kloosterboer eða með stofnun Silver Green.

10373. Samskip benda á að eðlilegt sé að umrót verði á markaði með innkomu nýs keppinautar. Stjórnendur Samskipa hafi haft áhyggjur vegna innkomu BWS og eðlilegt að ráðist sé í ýmsar löglegar aðgerðir til að verja stöðu fyrirtækisins. Samskip hafi aldrei átt í samskiptum við Eimskip vegna BWS og fyrirtækin ekki gripið til neinna sameiginlegra aðgerða til að hamla innkomu BWS á markaðinn. Þá hafi BWS átt frumkvæði að hugmyndum um samstarf. Hugmyndir, hugleiðingar eða viðræður um hugsanleg kaup eða samstarf kalli hins vegar hvorki á samrunatilkynningu né beiðni um undanþágu frá 10. gr. samkeppnislag

10374. Jafnframt hafna Samskip því að fyrirtækið hafi náð samkomulagi við Kloosterboer um að keppa ekki um viðskiptavini. Auk þess hafna Samskip því að markmiðið með stofnun Silver Green hafi verið að draga úr samkeppni og hækka flutningsgjöld í samræmi við markmið meints samráðs.

10375. Að lokum hafna Samskip því að fyrirtækinu hafi borist viðkvæmar upplýsingar frá Eimskip.

10376. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun um sjónarmið fyrirtækisins í 31.7.

20.8. Útboð Alcoa á árinu 2011

10377. Í október 2011 ákvað Alcoa að bjóða út m.a. flutninga á áli frá Reyðarfirði. Verður fjallað um atvik sem þessu tengjast í þessum kafla.

10378. Í kafla 6.5 er lýst viðskiptasamningum Alcoa við Samskip og Eimskip á rannsóknartímabilinu. Um er að ræða eftirfarandi samninga:

- Samningur Alcoa við Samskip um flutning (í gámum) á framleiðsluvöru álversins í Reyðarfirði til Evrópu sem gerður var 10. október 2007 og gilti til 31. desember 2012.
- Samningur Alcoa við Eimskip um flutning á rafskautum frá Noregi og skautleifum og skautryki til Noregs með gildistíma frá 3. september 2007 til 2. september 2012.
- Samningur um að Eimskip annaðist alla skipaafgreiðslu fyrir Alcoa i Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði, undirritaður með gildistíma frá 1. apríl 2007 til 31. mars 2012.
- Samningur Alcoa við Eimskip um landflutninga á Íslandi. Upphaflegur gildistími frá 1. desember 2007 til 1. desember 2009, en í kjölfar breytinga 8. apríl 2009 var gildistími framlengdur til 31. desember 2011.

10379. Í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið að hafa framið alvarleg brot á 10. gr. samkeppnislaga sem m.a. hafi falist í *„eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:*

1.1 Samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)."

10380. Í samræmi við framangreinda viðurkenningu Eimskips er í kafla 9 gerð grein fyrir samtímagögnum sem lýsa því að í október og nóvember 2008 hafi Samskip og Eimskip, með ólögmætu samráði, náð því markmiði sínu að takmarka flutningsgetu fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum. Til að gera þetta mögulegt höfðu fyrirtækin samráð í tengslum við breytingar á siglingakerfum og leystu sameiginlega úr áskorunum sem upp komu vegna þeirra, þ. á m. í tengslum við flutninga fyrir Alcoa. Áskoranir varðandi flutninga fyrir Alcoa voru leystar með því að Eimskip tók að sér að flytja reglulega hluta af útflutningi Alcoa á áli til Rotterdam, þ.e. þann hluta sem var umfram flutningsgetu Samskipa í kjölfar breytinga á siglingakerfi fyrirtækisins. Voru þetta flutningar sem að mati Samskipa féllu undir samning fyrirtækisins við Alcoa. Samtímagögnin sýna að Samskip litu svo á að þessi samningur tæki til *„alls"* útflutnings á áli Alcoa frá Reyðarfirði til Evrópu.

10381. Flutningar Eimskips á hluta af þeim flutningi sem féll undir samning Samskipa og Alcoa var sem áður sagði hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Sýna samtímagögn framkvæmd á þessum hluta samráðs Samskipa og Eimskips á árunum 2009-2011, sbr. kafla 14.36. Kom m.a. fram hjá stjórnendum Eimskips mikil ánægja með þetta fyrirkomulag, sbr. umfjöllun í kafla 9.36.3. Var hugtakið *„alsæla"* m.a. notað af stjórnendum Eimskips.

10382. Eins og fram kemur í kafla 9.7 féllst Alcoa á það 24. nóvember 2008 að gera breytingu á samningi sínum við Samskip sem fólst einkum í því að verð hækkaði verulega (131%) auk þess sem þjónustuframboð var skert með því að Samskip tóku úr rekstri annað af tveimur skipum fyrirtækisins á Leið 2. Er rökstutt að samráðið við Eimskip gerði Samskipum kleift að draga úr þjónustu annars vegar og að hækka verð verulega gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini hins vegar.

10383. Við framangreinda breytingu á samningnum í nóvember 2008 kom það skýrt fram af hálfu Alcoa að fyrirtækið liti á breytinguna sem tímabundna og áskildi sér rétt til að semja um lægra verð þegar aðstæður breyttust.[5502]

10384. Samtímagögn sýna aftur á móti að á gildistíma samningsins gátu Samskip bæði haldið hinni *„verulegu verðhækkun"* og látið hjá líða að bæta þjónustu sína þrátt fyrir umkvartanir Alcoa. Vísast um þetta t.d. til markaðsskýrslu (S)forstö-útfl 19. september 2010, söluskýrslu starfsmanns Samskipa vegna fundar með Alcoa 20. október 2010 og markaðsskýrslu (S)forstö-útfl 19. september 2011 fyrir árið 2012.[5503] Höfnuðu Samskip öllum óskum Alcoa um breytingar og var fyrirkomulagið óbreytt út samningstímann. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það samfellt samráð Samskipa og Eimskips sem leyfði Samskipum framangreint, sbr. kafla 9.9 og 9.11.

10385. Var Alcoa þannig óánægt með verð í samningnum sínum við Samskip og kemur því ekki á óvart að fyrirtækið hafi í október 2011 ákveðið að bjóða út þá flutninga, sbr. nánar hér á eftir.

[5502] Gögnin sýna að gagnvart Alcoa vísuðu Samskip m.a. til efnahagshrunsins og samdráttar í innflutningi til stuðnings breytingunni í október 2008.
[5503] Sbr. kafla 14.32.2, 14.36.4, 14.36.3 og 14.36.8.

10386. Ljóst er að bæði Samskip og Eimskip höfðu mikinn hag af áframhaldandi flutningaþjónustu fyrir Alcoa.

10387. Samningurinn við Alcoa hafði grundvallarþýðingu fyrir siglingakerfi og sjóflutninga Samskipa til og frá Íslandi sem og afkomu fyrirtækisins. Með þeirri breytingu sem var gerð á samningnum í nóvember 2008 var í raun tryggt að afkastageta skips fyrirtækisins á Leið 2 væri að jafnaði fullnýtt. Sökum framangreinds tengdist umræða innan Samskipa um Alcoa iðulega umræðu um siglingakerfi Samskipa og mögulegum breytingum á því.

10388. Gögn málsins gefa til kynna að í maí 2011 hafi Samskip verið farin að huga að mögulegum breytingum á siglingakerfi fyrirtækisins, m.a. vegna flutninga fyrir Alcoa. Vísast hér til tölvupósta (S)forstj frá 15., 16., 18. og 23. maí 2011.[5504] Í þeim var fjallað um siglingakerfi Samskipa í tengslum við flutninga fyrir Alcoa. Einnig var í þessu samhengi vísað til Eimskips, Thorship, BWS og Nednor. Rætt var m.a. hvort skoða ætti samvinnu við bæði Thorship og BWS í siglingum til og frá Íslandi. Vildi (S)forstj m.a. ræða við undirmenn sína um *„Alcoa, Thorship og Smyril pælingar*". Jafnframt vildi (S)forstj fara yfir ýmis málefni sem tengdust skipakosti og siglingakerfi Eimskips.

10389. Af markaðsskýrslu útflutningsdeildar Samskipa 19. september 2010 fyrir árið 2011 má ráða að Samskipum hafi verið ljóst að fyrirtækið þyrfti að fara í tveggja skipa kerfi á Leið 2 ætlaði það að ná að endurnýja samninginn við Alcoa eftir árið 2012.[5505] Þannig segir í skýrslunni: *„Vinna verður hafin við að framlengja samninga við Alcoa gegn því að taka aftur upp tveggja skipa kerfi. Þetta mun verða okkar útspil þegar kemur að því að endurnýja flutningssamninginn og tryggja áfram þessa flutninga hjá Samskipum.*"

20.8.1. Tilkynnt um útboð Alcoa

10390. Sem fyrr segir ákvað Alcoa að fara í útboð með m.a. flutninga á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam. Tilkynnti Alcoa um útboðið 23. október 2011.

10391. Boðað útboð Alcoa í október 2011 tók til allrar flutningaþjónustu álvers Alcoa á Reyðarfirði (þ.m.t. flutningur á rafskautum frá Mosjoen í Noregi til Reyðarfjarðar) ásamt flutningum fyrir álver Alcoa í Noregi.

10392. Útboðið var í tveimur áföngum og var tilboðsfrestur í þeim fyrri til 18. nóvember 2011. Á grundvelli tilboða í fyrri áfanga ætlaði Alcoa að velja fáeina flutningsaðila til þátttöku í síðari áfanga, sem ráðgert var að stæði yfir frá janúar til apríl 2012. Ákvörðun um samning var ráðgerð í maí-júní 2012.

10393. Bæði Samskipum og Eimskip var boðið að taka þátt í útboðinu.[5506] Almennt var gert ráð fyrir að flutningar hæfust 1. janúar 2013.[5507]

20.8.2. Undirbúningur og tilboð Samskipa

10394. Samskip lögðu mikla vinnu í undirbúning á tilboði í flutninga Alcoa. Af samtímagögnum er ljóst að undirbúningur fyrirtækisins beindist að því að fyrirtækið næði að endurnýja samning um flutning á áli

[5504] Kafla 20.7.4.
[5505] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði […]. *„Markaðsskýrsla UTFL 2012*", vistað 19.09.2011, kl. 13:56. Doc. ID. 0.7.33.6597.
[5506] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá Alcoa til […]. *„FW: Alcoa Terminal Tender for 2013-2018*", dags. 23.10.2011, kl. 08:47. Í viðhengi var útboðið í skjalinu: *„Request for Quotation „Alcoa Nordic Supply Chain". Alcoa EUROPE. Sea Freight Tender*". Doc. ID. 0.7.33.11087551. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá […] hjá Alcoa til […] og […]. „FW: Alcoa Sea Freight Tender", dags. 24.10.2011. Í viðhengi var útboðið í skjalinu: *„Request for Quotation „Alcoa Nordic Supply Chain". Alcoa EUROPE. Sea Freight Tender*".
[5507] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá Alcoa til […]. „FW: Alcoa Sea Freight Tender", dags. 24.11.2011, kl. 11:48. Útboðsskráin er í viðhengi við tölvupóstinn.

Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam og UK en ekki að öðrum þáttum útboðsins. Voru viðskiptin við Alcoa mjög verðmæt fyrir Samskip enda Alcoa langstærsti viðskiptavinur Samskipa í útflutningi.

10395. Vinna innan Samskipa varðandi siglingakerfi fyrirtækisins hélt áfram eftir að Alcoa bauð fyrirtækinu að taka þátt í útboðinu. Þann 23. október 2011 sendi (S)forstj tölvupóst á sjálfan sig og minnti sig á *„Alcoa paeling"*.[5508] Þann 25. október 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-skiparek) varðandi *„Kerfispælingar – Alcoa"*.[5509] Í honum sagði: *„Það sem við ræddum um er að stilla upp:*

a) Rútu as per spec frá Alcoa, einvörðungu dedicated þjónusta fyrir Alcoa, gámalausn. Passa upp á að nota „rétta" stærð af skipum fyrir tilgreint magn, sem og rútan keyrð á economical máta.

b) Samskipa concept

Rúta eins og við ræddum um

Taka inn í:

-grænmeti

-Uk magn sem fer með EI í dag

-tómir út frá Rey, notaðir að hluta undir ál, og því þarf minni stokk til er nú er

-aukið magn til/frá Færeyjum vegna betri þjónstu

-aukið magn frá austfjörðum

-R'dam import vara lestuð í þetta kerfi

-ekki frekari aukakostnaður vegna aukins innflutningsmagns á komandi árum

Við hönnum gáma concept fyrir þá, sem er óbreytt því sem er í dag, þe ábyrgða á stokk etc.

Bera svo saman kostnað við A kerfi fyrir þá, sem og kerfi B.

Ígrunda jafnframt vel hvernig Eimskip gæti teiknað upp rútu fyrir svona magn með teknu tilliti til þeirra núverandi kerfis."

10396. Í þessum tölvupósti setti (S)forstj þannig fram vangaveltur um aukna flutninga Samskipa í fjögurra skipa kerfi. Setti (S)forstj fram forsendur í þessu sambandi sem m.a. gegndu lykilhlutverki í ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa, sem þarna stóð yfir og hófst af fullum þunga haustið 2008.

10397. Með innflutningi frá Bretlandi sem fór með Eimskip *„í dag"* vísaði (S)forstj til flutninganna sem Eimskip annaðist fyrir Jóna eftir að Samskip drógu úr flutningsgetu sinni í kjölfar samráðsins á árinu 2008, sbr. kafla 16.6. *„Grænmeti"* var innflutningurinn fyrir Búr sem, eins og áður hefur komið fram, fluttist til Eimskips í kjölfar samráðs fyrirtækjanna á árinu 2008. Var (S)forstj auðsýnilega að velta því m.a. fyrir sér að Samskip myndu fá til baka flutninga sem færðust til Eimskips eftir haustið 2008.

[5508] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […] til sjálfs síns, dags. 23.10.2011, kl. 23:12. Doc. ID. 0.7.33.922774.
[5509] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1088097.

10398. Þann 2. og 3. nóvember 2011 sendi (S)forstj tölvupósta til (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj vegna útboðs Alcoa:

- Bað hann (S)forstö-flutnstj að vinna áfram í *„skjalinu"* varðandi forsendur Eimskip og Samskipa.[5510]
- Upplýsti hann (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl um að (S)forstö-flutnstj væri búinn *„að stilla upp í excel skjalið mikla, forsendum varðandi Alcoa og stækkun á kerfi, […]"* Bað hann þá um að fara yfir tekjuforsendur í skjali (S)forstö-flutnstj. [5511]

10399. Sama kvöld sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)forstö-flutnstj) þar sem fylgdi með í viðhengi ítarlegt Excel-skjal með útreikningum Samskipa varðandi útboð Alcoa.[5512]

10400. Þann 9. nóvember 2011 sendi (S)forstö-flutnstj exelskjal til (S)forstj. Bar það heitið *„Flutningsgeta 2011.11"*.[5513] Í því var m.a. fjallað um flutninga Eimskips og Samskipa fyrir Alcoa á Reyðarfirði með þessum hætti:

Eimskip				tons
Evrópa	X	GOD/DET	BRU/SEL	BLI
Fiskur	150.000	40.000	110.000	
Þurrvara	70.000	40.000	30.000	
Ál - Norðurál	260.000	260.000	0	0
Ál - Alcoa	30.000	30.000	0	0
Anóður	0	0	0	
Anode Buts	27.000	27.000	0	
Færeyjar	87.500	22.500	40.000	25.000
Total	624.500	419.500	180.000	25.000
pr. voyage	12.010	8.067	3.462	481

Samskip	tons					
	X	ARN/HEG	ELB	M	ARN/HEG	ELB
Fiskur	115.000	115.000	0	0	0	0
Þurrvara	15.000	15.000	0	161.700	156.500	5.200
Elkem	70.000	70.000	0	0	0	0
Ál - Alcoa	310.000	0	310.000	0	0	0
Anóður	0	0	0	0	0	0
Anode Buts	30.000	0	30.000	0	0	0
Færeyjar	8.000	0	8.000	15.000	15.000	0
Total	548.000	200.000	348.000	176.700	171.500	5.200
pr. voyage		3.846	8.700		3.298	130

10401. Af hálfu Samskipa var litið svo á að fyrirtækið ætti tilkall til að annast alla flutninga áli Aloca sem flutt var í gámum frá Reyðarfirði til Rotterdam. Tilvísun í þessu skjali (S)forstö-flutnstj til flutninga Eimskips

[5510] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1090364.
[5511] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá […] Doc. ID. 0.7.33.927866.
[5512] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Meðfylgjandi var skjalið *„Alcoa Tender 2011-raun magn skv. reynslu 3.11.2011.xlxs"*. Doc. ID. 0.7.33.1091000.
[5513] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.931541.

á áli Aloca vísar til flutninga Eimskips sem stofnað var til eftir að „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008.

10402. Þann 16. nóvember 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl og vísaði til fundar þeirra um Alcoa deginum á undan. Bað hann þá um þetta: *„getið thid sent a mig kynningu fra thvi I gaer, infl/utfl prospects paelingar.*

Mjög mikilvaegt ad verda sammala um kostnad Alcoa I dag, en vid segjum a sidu eitt ad tekjur okkar 2011 stefna I 10,5m, svo rukkar EI ca 1m og gamakostnadur 1, samtals ca 12,5. A sidu current cost structure *fyrir Alcoa kemur ca 11m – misraemi her? Hvernig verdum vid sammala um kostnad Alcoa 2011, tharf reyndar ad horfa a thc odrum augum? Afhverju eru thc tekjur svona breytilegar milli ara infl utfl?*"

10403. Vísaði (S)forstj þarna aftur til flutninga Eimskips fyrir Alcoa sem stofnað var til eftir að samráð Samskipa og Eimskips hófst á miðju ári 2008.

10404. Síðar sama dag sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)forstj (afrit til (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl). Hafði (S)forstö-flutnstj eftir Alcoa að ef Samskip væru með eitt skip myndi Alcoa einnig flytja með öðrum.[5514]

10405. Þann 17. nóvember 2011 var málið sett á dagskrá stjórnarfundar Samskipa Holding. Kvöldið fyrir fundinn sendi (S)forstj tölvupóst til (S)stjform-S þar sem málefni fundarins voru reifuð og m.a. dregin saman undirbúningsvinna stjórnenda Samskipa vegna þátttöku í útboði. Vísaði (S)forstj til þess hvernig flutningum Samskipa fyrir Alcoa væri háttað og benti á að að Eimskip flytji árlega 30-40 þúsund tonn af áli Alcoa til Evrópu og að þetta *„fyrirkomulag gengur alveg bærilega […]*".[5515]

10406. Að kvöldi 16. nóvember 2011 sendi (S)forstj einnig tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-S og SH afrit til (S)stjórnarm-fjármstj og (S)frkvstj-MCL, með kynningu um útboð Alcoa sem yrði á dagskrá stjórnarfunar Samskipa Holding daginn eftir. Var þar sett fram tillaga (S)forstj um það með hvaða hætti Samskip ættu að bjóða í flutninga fyrir Alcoa.[5516]

10407. Í fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 17. nóvember 2011 var þetta bókað um útboð Alcoa: *„(S)forstj gave the Board detailed presentation (see enclosed presentation) about upcoming Alcoa tender but offers has to be made no later than 19 November.*

Current agreement between Samskip and Alcoa wil formally expire by end of year 2013.

(S)forstj informed the Board that Alcoa are indicating they would like to have 2 vessels instead of 1 vessel today. There are however some cost complications with that as with current low import volumes such 2 vessels system will always be more expensive than 1 vessel system.

Futhermore for Samskip to be able to go back to 4 vessel system in Iceland Alcoa volume is very important base for that which needs to be taken into consideration.

[5514] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1094151.
[5515] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.935179.
[5516] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.935572.

After some discussions the Board approved that (S)forstj would offer 2 options to Alcoa which would include 1 vessel system for the first 2 years and then move into 2 vessel system and also 2 vessel system from the beginning."[5517]

10408. Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-S og SH, afrit til (S)stjórnarm-fjármstj, um útboð Alcoa. Kynning (S)forstj á tilboði Samskipa til Alcoa var í viðhengi.[5518]

10409. Samskip sendu tilboð sitt til Alcoa þann 18. nóvember 2011.[5519] Fyrirtækið bauð tvö tilboð í flutninga á áli frá Reyðarfirði til hafna í Evrópu. Í aðaltilboði, þ.e. þjónusta með tveimur skipum, bauð fyrirtækið einnig í kafla IV í útboðinu (flutningar á rafskautum frá Mosjoen til Reyðafjarðar.

10410. Í frávikstilboði sem Samskip gerðu (og vonuðust eftir að Alcoa tæki) var gert ráð fyrir einu skipi en sá flutningur sem væri umfram flutningsgetu þessa eina skips yrði fluttur af öðru skipi (væntanlega skipi í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi). Í gögnum Samskipa er ekki sérstaklega fjallað um með hvaða hætti þetta yrði gert.

10411. Staðreyndin var sú að miðað við gildandi skipakost höfðu Samskip enga vannýtta afkastagetu til að sinna þessu verkefni fyrir Alcoa. Draga má ályktun af gögnunum að Samskip hafi séð fyrir sér áþekka lausn og nýtt hafði verið til þessa, þ.e. að Eimskip tækju að sér að annast áfram slíka viðbótarþörf á flutningum, þ.e. að Eimskip myndi halda áfram þeim flutningi á áli Alcoa sem komist höfðu á í tengslum við hið ólögmæta samráð. Í gögnum Samskipa kemur skýrt fram að Samskipum hafi verið kunnugt um að Eimskip hefðu slíka flutningsgetu auk þess sem engir aðrir flutningsaðilar buðu upp á áætlunarflutninga milli Reyðarfjarðar og Rotterdam. Í þessu sambandi er rétt að benda á tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj 8. desember 2011 þar sem sagði: [...]*Það kom okkur á óvart að hann* [starfsmaður Alcoa] *spurði ekki hvort við værum tilbúnir til að leggja einungis til línuskipin á móti „dedicated" skipi frá öðrum aðila.* [...]"[5520]

10412. Í aðaltilboði Samskipa áfram gert ráð fyrir því að tilteknir flutningar Eimskips myndu flytjast til Samskipa í breyttu siglingakerfi, sbr. flutningurinn fyrir Jóna og flutningurinn fyrir Búr („*grænmeti*") sem var á þessum tíma hjá Eimskip, sbr. kynningin sem (S)forstj stjórn Samskipa Holding 18. nóvember 2011. Ljóst er af framangreindum gögnum að Samskip töldu mikilvægt að fá þessa flutninga aftur ef fyrirtækið hygðist fjölga aftur í tvö skip í flutningum fyrir Alcoa á Leið 2, ella hefði ekki verið gerð sérstök grein fyrir þessum flutningum í kynningu fyrir stjórn Samskipa Holding.

20.8.3. Undirbúningur og tilboð Eimskips

10413. Af gögnum Eimskips er ljóst að viðskiptin við Alcoa voru mjög mikilvæg og ábatasöm fyrir Eimskip. Auk þess að hafa samninga við Alcoa um flutninga milli Mosjoen og Reyðarfjarðar, um landflutninga á Íslandi og skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði, naut fyrirtækið góðs af því fyrirkomulagi sem komst á í tengslum við samráð við Samskip varðandi takmörkun á flutningsgetu frá árinu 2008, þ.e. að Eimskip tók að sér útflutning á því áli Alcoa til Rotterdam sem flutningsgeta Samskipa náði ekki að mæta. Um ábata og ánægju Eimskips af samráðinu vitna m.a. ýmis samskipti milli stjórnenda Eimskips, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.36.3.

[5517] Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 10.03.2017. „*Minutes. Board Meeting of Samskip of Samskip Holding BV*", 17th November 2011.
[5518] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.936203.
[5519] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1095127.
[5520] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.657454.

10414. Þann 25. október 2011 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj o.fl. og sagði Alcoa í Evrópu hafa ákveðið að bjóða út alla flutninga til og frá Íslandi og Noregi í einu lagi en að bjóðendur gætu valið um einn eða fleiri leggi af flutningum. Lýsir hann síðan útboðinu, en varðandi flutninga fyrir Alcoa á Reyðarfirði tekur hann fram að honum þyki skrítið að samningur um þá flutninga eigi að gilda frá 1. janúar 2013. (E)forstj er sammála þessu og svarar (E)frkvstj-skiparekst á þennan veg: *„Er ekkert að senda þetta á alla. Já það er skrítið að þeir segi ykkur **ekki** að verið sé að vinna í þessu á sama tíma og við höfum reynt í 3 mánuði að koma á fundi! Skil ekki alveg þetta samband okkar við […]*[5521] *og þennan […]*[5522] *þegar þeir síðan kemur bara af fjöllum ofan með „Tender out of the blue"*.

- *Það er talað um Janúar 2013 í öllum samningum ekki bara sumum það er svo sem ágætt en þeir framlengdu við SAM til hvaða tíma*
- *Ekkert minnst á terminal sem þýðir að við gætum þá focuserað á hann á fundinum og reynt að semja um það við local mennina því það er það eina sem þeir hafa eitthvað að segja með*
- *BBC verkefnið*[5523] *er þarna inni svo ég sé ekki hvernig það verður púllað út og stýrt frá Canada – You tell me?*
- *Annað höfum við svo sem ekki verið að flytja fyrir þá og snýr meira að súrálsflutningum og flutningum SAM [Samskipa] nema sem viðkemur ovefrow [overflow] svo spurningin er hvar pössum við inn í þennan hluta?*

NCL? Tell me more".

10415. (E)frkvstj-skiparekst svaraði (E)forstj skömmu síðar. Í svari hans segir m.a.: *„Já, eins og ég var að segja þá eigum við að leggja áherslu á „terminalinn" á fimmtudaginn […]*

Við pössum að sjálfsögðu inn í álið frá Reyðarfirði til Rotterdam frá og með 1/1 2013, ásamt anóðuflutningunum áfram og gerum atlögu að því og til að ná álinu þurfum við að finna okkur meðspilara eins og þetta er sett upp hjá þeim.

NCL er North – Sea Container Lines sem var á sínum tíma að hluta til í eigu Elkem, svo og Alcoa og þeir gerðu atlögu að anóðunum fyrir 4 árum síðan, en fengu ekki. Þeir hafa hins vegar verið „exclusive" í mörg ár til og frá Mosjoen til og frá Moerdijk og hafa byggt upp „third party cargo" á löngum tíma og þannig sé ég okkur ekki eyða neinum tíma í það dæmi heldur einbeita okkur að hinum tveimur línunum."

10416. (E)frkvstj-skiparekst bætti við sama dag: *„Heyrði í* [starfsmanni Aloca] *Hann bað mig að skila því til þín að hann hafi einungis séð þetta útboð sjálfur seinnipartinn á föstudaginn og veit hreinlega ekki hvað er í gangi og hafði velt fyrir sér hvort hann hafi misst af einhverjum fundi. […]"* (E)forstj leggur orð í belg um sama efni þann 28. október 2011: *„Ég held að það sé nokkuð ljóst að við erum ekki með Mojsen að ári. Hvað segir þú um það. Hvaða áhrif hefur það á okkar áætlanir 2013?"* (E)frkvstj-skiparekst er ekki sammála og bregst því við síðar sama dag með m.a. þessari athugasemd: *„Hvernig getur þú komist að þeirri niðurstöðu í dag og við megum ekki hugsa svona. Veltan er ca. USD 7,2 mio per ár og EBITDA er ca. USD 1,7 mio (USD 800.000 frá skipi og USD 900.000 frá gámunum)"*.[5524]

10417. Samkvæmt framansögðu kom fram hjá (E)forstj að Eimskip annaðist útflutning á áli Alcoa til Rotterdam sem Samskip gátu ekki sinnt („overflow"). Vísaði þannig (E)forstj, líkt og í gögnum (S)forstj/(S)forstö-

[5521] Starfsmaður Alcoa.
[5522] Starfsmaður Alcoa.
[5523] Hér er átt við flutninga fyrir Alcoa Fjarðaál á rafskautum frá Mosjoen til Reyðarfjarðar og til baka á skautleifum og skautryki til Mosjoen, en skipið sem Eimskip notaði í þá flutninga hét BBC.
[5524] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.851471.

flutnstj frá þessum tíma, til flutninga Eimskips fyrir Alcoa sem stofnað var til eftir að samráð Samskipa og Eimskips hófst á miðju ári 2008.

10418. Þrátt fyrir að stjórnendur Eimskips hafi talið upplýsingagjöf Alcoa í aðdraganda útboðsins vera ábótavant, ríkti í fyrstu bjartsýni um áframhaldandi flutninga fyrir Alcoa.

10419. Eimskip sendi tilboð sitt til Alcoa þann 18. nóvember 2011.[5525]

10420. Eftir að Eimskip og Samskip sendu frá sér tilboð hófst langur ferill áður en niðurstaða í útboðinu yrði ráðin. Annars vegar vann Alcoa að mati á tilboðum og hins vegar var margvísleg viðleitni Eimskips og Samskipa til að vinna að framgangi tilboða sinna. Verðum þessum og fleiri atvikum á árinu 2012 lýst í næsta kafla.

20.8.4. Samantekt

10421. Markmið samráðs Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 var m.a. að auka samstarf fyrirtækjanna í flutningum, skipulagi siglingakerfa og útflutningi á m.a. áli. Var tilgangur þessa m.a. að draga úr samkeppni og skapa skilyrði fyrir því að hækka eða halda uppi verði.

10422. Í kafla 8 og 9 er því lýst að nóvember 2008 höfðu Samskip og Eimskip, með ólögmætu samráði, náð því markmiði sínu að takmarka flutningsgetu fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum. Til að gera þetta mögulegt höfðu fyrirtækin samráð varðandi breytingar á siglingakerfum og leystu sameiginlega úr áskorunum sem upp komu vegna þeirra. Áskorunin varðandi flutninga fyrir Alcoa var leyst með því að Eimskip fór að flytja hluta af útflutningi Alcoa á áli til Rotterdam. Voru þetta flutningar sem að mati Samskipa féllu undir þágildandi samning fyrirtækisins við Alcoa. Sýna gögn málsins framkvæmd á þessum hluta samráðs Eimskips og Samskipa á árunum 2009-2011. Kom m.a. fram hjá stjórnendum Eimskips mikil ánægja með þetta.

10423. Samskip náðu, með breytingunum á samningnum við Aloca í nóvember 2008, fram verulegri verðhækkun (131%) ásamt því að draga úr þjónustu gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Það kom skýrt fram af hálfu Alcoa við þessa breytingu á samningnum í nóvember 2008 að Alcoa liti á breytinguna sem tímabundna og áskildi sér rétt til að semja um lægra verð þegar aðstæður breyttust. Samskip höfnuðu óskum Alcoa um m.a. betri kjör. Samningur Samskipa við Aloca gilti til ársloka 2012. Gögn málsins sýna að Samskip hafi á gildistíma samningsins bæði getað haldið hinni „*verulegu verðhækkun*" á flutningum fyrir Alcoa og ekki þurft að bæta þjónustuna við þennan mikilvæga viðskiptavin þrátt fyrir ítrekaðar óskir Alcoa þar um. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að samráðið við Eimskip hafi gert Samskipum kleift að verjast kröfum Alcoa um betri kjör og þjónustu.

10424. Alcoa bauð út flutninga sína í október 2011. Alcoa vildi því með útboðinu ná fram betri kjörum í aukinni þjónustu í m.a. útflutningi á áli frá Reyðarfirði til Evrópu. Gögn vegna undirbúnings á tilboði til Alcoa staðfesta að framangreint samráð var enn fyrir hendi á árinu 2011. Er þannig bæði í gögnum frá Eimskip og Samskipum vísað til þessara flutninga Eimskips á áli Alcoa til Rotterdam, sbr. t.d. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj frá 25. október 2011 og Excel-skjalið sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj 9. nóvember 2011. Þá telur Samkeppniseftirlitið það þýðingarmikið í þessu sambandi að í tilboði sínu frá nóvember 2011 héldu Samskip þeim möguleika opnum að áfram yrði samráð milli Samskipa og Eimskips um þessa flutninga fyrir Alcoa.

10425. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að framangreind gögn endurspegli hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Sem fyrr segir er i gögnum Samskipa

[5525] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.863739.

og Eimskips frá árinu 2011 vegna undirbúnings á tilboði til Alcoa vísað til flutninga Eimskips á áli Alcoa til Rotterdam. Staðfesta þessi gögn að samráð tengt viðskiptum við Aloca var enn fyrir hendi á árinu 2011. Við rannsókn málsins hafa hins vegar ekki fundist gögn sem sýna að Samskip og Eimskip hafi haft samráð um efni þeirra tilboða sem send voru Alcoa í nóvember 2011.

10426. Í mgr. 1715-1723, 1731, 1736 og 1773 í athugasemdum Samskipa við AII er að finna sjónarmið fyrirtækisins varðandi umfjöllum um atvik tengd útboði Alcoa. Hafna Samskip því m.a. að nokkuð samráðs hafi verið milli Samskipa og Eimskips, m.a. varðandi flutninga fyrir Alcoa. Þá segja Samskip að flutningar Eimskips fyrir Alcoa hafi verið á allra vitorði og upplýsingar um flutningsgetu Eimskips öllum flutningsaðilum ljós. Staðfesta Samskip jafnframt að í frávikstilboði fyrirtækisins hafi ekki verið gert ráð fyrir að Samskip myndu flytja allt flutningsmagn Alcoa.

10427. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að Samskip hafi ekki átt í samráði við Eimskip m.a. varðandi flutninga fyrir Alcoa er hófust á árinu 2008 þrátt fyrir að fyrirliggjandi samtímagögn bendi ekki til þess að fyrirtækin hafi átt í samráði í tengslum við útboð Alcoa er hófst á árinu 2011. Vísar Samkeppniseftirlitið að öðru leyti til umfjöllunar um sjónarmið Samskipa í kafla 31.8.

20.9. Atvik á árinu 2012

10428. Í þessum kafla er fjallað um atvik sem tengjast útflutningi á áli og fiski og hugsanlegar breytingar á siglingakerfum Samskipa og Eimskips á árinu 2012.

20.9.1. Almennt

10429. Á árinu 2012 unnu Samskip og Eimskip áfram að framgangi þeirra tilboða sem fyrirtækin höfðu gert í flutninga fyrir Alcoa. Leituðust fyrirtækin eftir því að endurnýja samninga sína við Alcoa en án árangurs, sbr. nánar hér á eftir.

10430. Á árinu 2012 áttu Samskip og Eimskip í tíðum samskiptum m.a. varðandi hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði en gildandi samkomulag þeirra rann út 31. mars sama ár, sbr. kafla 19.

10431. Þegar Samskipum varð ljóst að litlar líkur væru á að fyrirtækinu tækist að framlengja samning sinn við Alcoa fóru stjórnendur fyrirtækisins að huga að breytingum á siglingarkerfi þess. Þær tillögur sem fram komu fólust m.a. í því að skoða áfram samninga við keppinauta fyrirtækisins um skipti eða kaup á flutningarými („*slot sharing*"). Áttu bæði Samskip og Eimskip í tíðum samskiptum við BWS/Smyril varðandi samkomulag um „*slot sharing*" í ferjunni Norrænu.

20.9.2. Atvik í janúar 2012

10432. Þann 5. janúar 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs síns þar sem hann minnti sig á umræðuefni við (S)stjform-S. Var þar að finna lista yfir atriði, m.a. „*Smyril Blue water*".[5526]

10433. Samtímagögn Eimskips sýna að á þessum tíma áttu sér stað viðræður milli Samskipa og BWS varðandi mögulegt „*slot sharing*" en 9. janúar 2012 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv þar sem hann upplýsti um næsta fund BWS og Smyril. Jafnframt staðfesti hann að viðræður hefðu átt sér stað við Samskip: „*It is correct that they* [BWS] *have had a meeting with Samskip. They exchanged views on the Faroe Islands (and Iceland), but no further than that. But it was the Blue Water impression that Samskip would try to present a plan seen from Samskip's point of view during January – have no idea – yet – what that means. But it seems like there will be some news to tell you when we meet in Reykjavik .*" (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstinn til (E)forstj, (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-

[5526] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.957407.

sala/þj, (E)frkvstj-fjárm og (E)frkvstj-innanl[5527] sem og til (E)frkvstj-Færeyj.[5528] Sýnir þetta m.a. að í samskiptum Eimskips og BWS var fjallað um mögulega samvinnu BWS við Samskip.

10434. Strax í janúar 2012 fóru Samskip og Eimskip að huga að endurnýjun samningsins um hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn. Áttu (E)frkvstj-innanl, (S)forstö-flutnstj, (E)deildstj-útfl1 og (S)forstö-útfl tölvupóstsamskipti sín á milli vegna þess auk þess sem aðilar hittust á fundi 20. janúar 2012, sbr. kafla 30.

10435. Þann 20. janúar 2012 sendi (S)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (S)forstj og spurði hvort það hefðu verið einhver samskipti við BWS. (S)forstj svaraði tölvupóstinum 23. janúar 2012 og lýsti tillögum sem hann hefði sett fram gagnvart BWS:

„[…] I then proposed to [BWS] *following structure :*
-they would stop calling Iceland over winter time
-we would direct our exports into their service from Faroe Island
-we would still of course route our faroe import volumes through Arnarfell/Helgafell route

we have been going back and forth on this one the last weeks - I doubt we will reach an agreement.

We are however working full force on Alcoa extension - that might be our great opportunity to scale up the system. […]"[5529]

10436. Samkvæmt framansögðu reyndu Samskip að fá keppinaut fyrirtækisins, þ.e. BWS, til að hætta viðkomu sinni á Íslandi. Var þessi tillaga Samskipa í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Þannig var samstarf við smærri keppinauta, eins og BWS, til þess fallið að draga úr samkeppni og auðvelda Samskipum og Eimskip að hækka verð eða koma í veg fyrir að það lækkaði.

10437. Þann 27. janúar 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj og lagði til að þeirýttu enn og aftur við Alcoa. Taldi hann vert að reyna að bjóða þeim tvö skip frá áramótum og svo lækkandi verð. Taldi hann *„vert*" að aðhafast áður en Alcoa færi í formlegar viðræður við aðra aðila.[5530] Á þessum tímapunkti virðist Samskipum hafa verið ljóst að Alcoa myndi ekki fallast á frávikstilboðið, þ.e. eitt skip árið 2013 og tvö skip frá 2014. Þar með var ljóst að yfirstandandi samráð við Eimskip varðandi flutninga fyrir Alcoa myndi að óbreyttu renna sitt skeið í árslok 2012.

10438. Þann 30. janúar 2012 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-innanl. Fram kom að starfsm-BWS (BWS) væri að funda með BWS í Danmörku en hann vissi ekki hvort *„hinir*" væru með á fundinum.[5531] Í ljósi þess að (E)frkvstj-alþjsv hafði nýlega áframsent tölvupóst varðandi viðræður BWS og Samskipa má ætla að þarna hafi (E)frkvstj-alþjsv verið að vísa til Samskipa.

20.9.3. Atvik í febrúar 2012

10439. Í febrúar 2012 áttu stjórnendur Samskipa og Eimskips samskipti varðandi samvinnuna í Mjóeyrarhöfn. Þá vísaði (S)forstö-útfl í samskiptum sínum við Alcoa til gildandi samnings á milli Samskipa og Eimskips vegna hafnarvinnu, sbr. kafla 30.6.

[5527] Afritaður tölvupóstur frá Eimskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.831579.
[5528] Afritaður tölvupóstur frá Eimskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.683574.
[5529] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.965099.
[5530] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.967687.
[5531] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.701972.

10440. (E)frkvstj-alþjsv var í áframhaldandi samskiptum við BWS/Smyril varðandi „*slot sharing agreement*" í febrúar 2012.

10441. Þann 9. febrúar 2012 voru stjórn-BWS og (E)frkvstj-alþjsv í tölvupóstsamskiptum. Þar kom m.a. fram að BWS og Smyril væru að funda og að stjórn-BWS hefði fengið símtal frá framkvæmdastjóra BWS (frkvstj-BWS).[5532] Síðar sama dag sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til frkvstj-BWS. Staðfesti (E)frkvstj-alþjsv að Eimskip hefði áhuga á að skoða samstarf svo lengi sem það hefði viðskiptalega þýðingu fyrir fyrirtækið. Jafnframt kvað hann nauðsynlegt fyrir BWS og Smyril að komast að samkomulagi sín á milli áður en lengra yrði haldið.

10442. Frkvstj-BWS svaraði tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv um kvöldið: „*As you know we would like to find a solution - which could be workable for all parties. During our meeting today in Copenhagen with Smyril Line* [frvkstj-Smyril] *mentioned that you on a phone conversation with him during the last couple of weeks had mentioned that you are willing to discuss 50% of a slot charter amounting to in total 60/70 mio incl baf - without Iceland - based on 40 trailers. This surprised us a lot - and therefore I phoned you today during our meeting. Last time we discussed the subject you wanted min 50% of the capacity - and we mentioned 55 mio incl baf and Iceland as slotcharter. In your opinion this was far too expensive. I think you mentioned that you could charter 2 small lo/lo vessels at such costs. Therefore could you pls confirm that you are willing to discuss slotcharter in the level of dkk 60/70 mio incl baf excl Iceland in order to clarify that* [frvkstj-Smyril] *has not misunderstood anything.*"[5533]

10443. (E)frkvstj-alþjsv svaraði frkvstj-BWS daginn eftir: „*1) During my conversation with* [frvkstj-Smyril] *I said to him that I didn't feel it right to discuss this matter with him while our discussion have not come to an end, or we agreeing on something else. 2) You are correct that* [frvkstj-Smyril] *mention amount slot DKK 50m + BAF between 10 to 12m, don't recall that we spoke about with/without Iceland. I told him if we would go into discussion, yes 50% of the capacity would be our interest, but to comment on the rate for the slot, I didn't say yes or no as we need to calculate all cost involved, which is complicated and time consuming.[…]*" (E)frkvstj-alþjsv framsendi tölvupóstinn til (E)frkvstj-Færeyj.[5534] Frkvstj-BWS svaraði tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv 12. febrúar 2012: „*Tks your mail. I also refer to our phone conversation from Friday afternoon. We discussed possibilities of co-operation - as I pointed out again we would really like to establish joint co-operation. But you made clear that even based on 50% of of the capacity and a slotcharter of dkk 55 mio (including baf and Iceland) you are not interested in discussing any co-operation this year - not lest due to your present sailing schedule. You would like to take it up again beginning next year. You do not have to reply - unless you disagree with above. We will keep in touch.*" (E)frkvstj-alþjsv svaraði frkvstj-BWS þann 13. febrúar 2012: „*I can agree with you that to do something in the year 2012, could be difficult unless we would find an economical solution on our Norway call. On the other hand I feel it is right that when you have finalize your negoation with Smyril Line that we use the year 2012 to see if we can find an acceptable solution between us.*"[5535]

10444. Eftir þessi tölvupóstsamskipti virðist hafa orðið hlé á viðræðum Eimskips við BWS/Smyril þangað til í september 2012. Samningaviðræður voru hins vegar í gangi milli BWS og Smyril og var Eimskip upplýst um framgang þeirra m.a. af stjórn-BWS, sbr. nánar hér á eftir.

[5532] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.712901.
[5533] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.713958.
[5534] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.714127.
[5535] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.715844.

10445. Samskip voru einnig að hugsa um samstarf við BWS í febrúar 2012 en þann 13. febrúar 2012 áttu (S)frkvstj-millilandasv2, (S)forstj, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-útfl bókaðan fund undir heitinu „*Blue water – Smyrill: stutt spjall*".[5536]

10446. Þann 14. febrúar 2012 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og sagði að hann teldi enga niðurstöðu hafa orðið á fundi BWS og Smyril í Kaupmannahöfn."[5537] Þremur dögum seinna sendi stjórn-BWS aftur tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og greindi m.a. frá viðræðum við Samskip og vísaði til þess að (E)frkvstj-alþjsv hefði sagt honum frá „stöðunni vegna álversins" hjá Samskipum. Vísar það að öllum líkindum til yfirstandi útboðs Alcoa: „*They have not come to any conclusions neither short term for the rest of this year nor indeed on the topic of Eimskip. […] You had heard, that I asked and got confirmed that they have talked to Samskip, but they do not really get any answers out of them, because of the circumstances with the aluminium smelter, you told me about. Whether this is an option anyway I do not know. We have a meeting in the BW Foundation in a not too distant future where I will try to discuss the status again. I will revert when there is something to say – hopefully you will do the same if you are approached again by Smyril, […] We could of course – the middle man and you – play another game, but need to be coordinated on that first. Let us assume that they were asked about a price commencing 1st of January, 2013 – or 1st February or 1st of March, 2013 – whatever fits in with your vessel deliveries, 50% of the slot – i.e. the BW slot + extra available space, what would the price be + BAF (excluding Iceland) in 2013, 2014 and 2015. Space based on the 50% to be divided on all sailings accordingly – summer and winter. As you know the summer space is lower than the winter space. The Iceland volumes and the Iceland calls in freight terms is a BW question. There is of course another scenario, where there is no freight on Iceland from BW, but that does not in fact help Smyril, and therefore the above suggestion – if we want to test this – is much easier to deal with. If you want to have access Iceland/Faroes also with 50%, then I do not personally mind that – we just have to remember that the volume carried Iceland via the Faroes to Hirtshals obviously reduces the freight space available either way Thorshavn/Hirtshals and vice versa. The above suggestion is basically to look at the chicken and egg situation, if we want to see what the price of the egg is, then obviously this will give an indication about the Smyril thoughts, done on a private and confidential basis, not a negotiation, simply an indication of what they are prepared to do. I will give you a ring this week or next week – for a verbal discussion […].*" (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstinn til (E)frkvstj-sala/þj[5538] og (E)frkvstj-skiparekst[5539] þann 22. febrúar 2012.

10447. Þann 17. febrúar 2012 hittust (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-útfl. Verður að telja að á þeim fundi hafi a.m.k. verið fjallað um samráð Eimskips og Samskipa vegna hafnarþjónustu á Reyðarfirði og vegna viðskiptanna við Alcoa. Vildu Samskip framlengja hafnarvinnusamninginn við Eimskip út árið 2012.

10448. (E)frkvstj-innanl, (E)deildstj-útfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj hittust aftur 24. febrúar 2012 til að ræða a.m.k samstarf í Mjóeyrarhöfn.[5540] Sama dag vistaði (E)frkvstj-innanl hjá sér minnisblað sem fjallaði um viðauka við samning um hafnarvinnu milli Eimskips og Samskipa. Í minnisblaðinu er gert ráð fyrir framlengingu samningsins til 31. desember sama ár, sbr. kafla 30.6.

20.9.4. Atvik í mars 2012

10449. Í mars 2012 (S)forstj var enn að velta fyrir sér samstarfi við BWS. Þann 8. mars 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2: „*Ræðum endilega* [BWS] *í fyrramálið - þurfum að koma okkar*

[5536] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.543684.
[5537] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.716691.
[5538] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.722329.
[5539] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.722335.
[5540] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1117758. […] samþykkti fundarboðið. Doc. ID. 0.7.33.858368. […] sendi einnig tölvupóst um að honum myndi seinka. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1118047.

afstöðu til þeirra nú á komandi dögum, það eru svona nokkrir vinklar á þessu eins og við ræddum."[5541] Er þetta í samræmi við það fram kom í tölvupósti stjórn-BWS til (E)frkvstj-alþjsv þann 14. febrúar 2012.

10450. Eimskip sendi endurskoðað tilboð til Alcoa 21. mars 2012.[5542] Í endurskoðuðu tilboði varðandi útflutning á áli til Rotterdam og Bretlands bauð Eimskip nokkra kosti, þ.e. a) tvö skip, b) eitt skip + áætlunarsiglingar, c) blandaða lausn gámaflutninga og „bulk"-flutninga (stórflutningar) með viðkomu í Immingham og d) blandaða lausn gámaflutninga og „bulk"-flutninga án viðkomu í Immingham. Eimskip bauð einnig í flutning á annóðum frá Mosjoen í Noregi til Reyðarfjarðar. Sama dag sendu Samskip endurskoðað tilboð til Alcoa. Um var að ræða tilboð í flutninga á áli til Rotterdam og Bretlands.[5543]

10451. Fulltrúar Samskipa og Eimskips hittust á tveimur fundum dagana 29. og 30. mars 2012 til að ræða hafnarsamvinnuna, en gengið var frá framlengingu á samningi fyrirtækjanna um skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn á fundi (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-innanl 30. mars 2012. Var samningurinn framlengdur til 31. desember 2012 sbr. kafla 30.6.

20.9.5. Atvik í apríl 2012

10452. Þann 2. apríl 2012 sendi starfsmaður BWS tölvupóst til starfsmanns Faroe Ship og óskaði eftir verði í vikulegan flutning á fiski frá Íslandi. Starfsmaður Faro Ship framsendi tölvupóstinn til (E)forstö-alþjsv. (E)forstö-alþjsv svaraði tölvupóstinum (einnig til (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstö-sölud). Sagðist (E)forstö-alþjsv ekki vilja eiga samstarf við BWS þar sem þeir væru að lækka verð verulega („*dumping rates*") á Íslandi.[5544]

10453. Daginn eftir sendi (E)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og (E)frkvstj-Dk (afrit til (E)frkvstj-alþjsv) þar sem hún ræddi m.a. samkeppnina við BWS. Í lok tölvupóstsins sagði: „*However we have more that* [svo] *our hands full in FO* [Færeyjum] *with challenges, with competition, over capacity issue, low prices etc. … so back to FO work …:-).*"[5545] Af framangreindu er ljóst að Eimskip var ósátt við samkeppnina frá BWS m.a. vegna þess að BWS væri að lækka verð á Íslandi. Ber að hafa þetta í huga þegar ítrekuð samskipti (E)frkvstj-alþjsv við BWS eru virt. Staðfestir þetta að Eimskip áttu í samskiptum þar sem rætt var um viðkvæm samkeppnisleg málefni og mögulegt samstarf við keppinaut fyrirtækisins og Samskipa í flutningum til og frá Íslandi. Samskip höfðu einnig átt í viðræðum við BWS og reynt að koma því í kring að BWS hætti flutningum til og frá Íslandi. Hefði það m.a. komið í veg fyrir samkeppni frá BWS í flutningi á fiski frá Íslandi.

10454. Á sama tíma og Eimskip og Samskip unnu að framgangi tilboða sinna í sjóflutninga Alcoa var Eimskip að vinna að endurskoðun á samningi um skipaafgreiðslu við Alcoa í Mjóeyrarhöfn. Leitaðist Eimskip við að tryggja endurnýjun á samningi sínum um það efni. Í því sambandi var Eimskip efins um þá leið sem Alcoa hallaðist að, þ.e. að flytja ál sem lausavöru (í „bulk"), sbr. m.a. kynning sem (E)frkvstj-innanl tók saman fyrir fund með Alcoa í apríl 2012.[5546] Við undirbúning fyrir fund með Alcoa um skiptust stjórnendur Eimskips á skoðunum og komu fram sterkar efasemdir um að Alcoa væri á réttri braut með þá lausn sem stefnt væri að, en hún tengdist eðlilega einnig sjóflutningnum. Af sama tilefni sendi (E)frkvstj-innanl minnisblað til Alcoa 12. apríl 2011, „*Alcoa bulk handling 2012 – issues open for discussion*", þar sem dregnir voru fram ókostir sem Eimskip taldi vera á „bulk handling".[5547] Hafði Eimskip mjög miklar

[5541] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.549880.
[5542] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá […] til Alcoa. „*Alcoa – Revised offer from Eimskip dated 21st March 2012*", dags. 21.3.2012, kl. 17:50.
[5543] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Doc. ID. 0.7.33.989522.
[5544] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Doc. ID. 0.7.33.750748.
[5545] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […]Doc. ID. 0.7.33.752686.
[5546] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.895341.
[5547] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.935066.

efasemdir um ágæti þeirra flutningalausna sem útboð Alcoa fól í sér, sbr. m.a. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj 12. apríl 2012.[5548]

10455. Þann 20. apríl 2012 sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-Færeyj. Þar kom fram að (E)forstj væri að koma til Færeyja. Ætlaði (E)forstj að hitta framkvæmdastjóra Smyril og óskaði hann því eftir *„uptate"* frá starfsmönnum Faro Ship. (E)frkvstj-Færeyj svaraði (E)forstj sama dag:

„In brief, we have been talking to the Smyril Line people many time the last years - and we continue to talk at in one way or another as the fact is that the[re] *is a total overcapacity on the Faroese market. The fact is also that today Smyril Line gets around 50 mio. dkk per year in slot for 50 trailer spaces from* [BWS]*. The CEO/management of SL had claim that they want/need approx. 65 Mio. dkk for up to 83 trailer spaces and are willing to look into at 50/50 slot sharing agreement between* [BWS] *and Eimskip/Faroe Ship and wants us to pay approx. 33. Mio. (50% of 65 mio. dkk) […] As mentioned we have be*[en] *talking and talking - and somehow our feeling is that all matters between Smyril Line and and* [svo] [BWS] *must be solved before approaching us - until further we have never been assured that they are. Encl. the are some highlights from some previous presentations regarding this matter."*[5549]

10456. Meðfylgjandi var glærukynning þar sem lýst er ábata Eimskips af tiltekinni útfærslu af samvinnu við BWS. Sá ábati fólst m.a. í því að BWS myndi ekki lengur geta boðið upp á flutninga til og frá Íslandi (*„Excluding the* [BWS] *space from the Icelandic market"*) og gera Eimskip kleift að hækka verð. (E)frkvstj-Færeyj sendi (E)forstj tölvupóst aftur sama dag með nánari upplýsingum.[5550]

10457. Voru þannig á sama tíma til umfjöllunar hjá Samskipum og Eimskip aðgerðir sem miðuðu að því að BWS myndi hætta að keppa í sjóflutningum til og frá Íslandi.

10458. Þann 30. apríl 2012 voru tölvupóssamskipti milli (E)frkvstj-Færeyj og (E)forstj (afrit til (E)frkvstj-alþjsv) varðandi fyrirhugaða heimsókn (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj til Færeyja 7.-9. maí 2012. Fram kom að (E)frkvstj-Færeyj hefði komið á fundi með frvkstj-Smyril, […] og […] frá Smyril Line.[5551]

10459. Af framangreindum glærum (E)frkvstj-Færeyj er ljóst að við mat sitt á kostum þess að gera samning við BWS leit Eimskip m.a. til þess að samningurinn myndi hafa áhrif á það magn sem BWS gat boðið viðskiptavinum sínum, sbr. *„Redutction of the* [BWS] *space"* og raunar útilokað BWS frá íslenska markaðnum, sbr. *„Excluding the SBW space from the Icelandic market"*. Þá taldi Eimskip að samningur við BWS gerði fyrirtækinu kleift að hækka verð. Í þessu sambandi er vert að hafa í huga að Eimskip krafðist þess lengi vel í viðræðum sínum við BWS að fá a.m.k. 50% af því plássi sem BWS hafði til umráða í Norrænu, sbr. tölvupóstsamskipti í september 2012 sem fjallað er um í kafla 20.9.9. Sjá einnig tölvupóst frá yfirm-BWS til (E)frkvstj-alþjsv (afrit til frkvstj-BWS og stjórn-BWS) frá árinu 2010 þar sem skýrt kemur fram það markmið að takmarka flutningsgetu (*„reduce capacity"*) með því að Eimskip hætti að nota Blikur og deili Norrænu með BWS.[5552]

20.9.6. Atvik í maí 2012

10460. Þann 8. maí 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín. Voru m.a. eftirfarandi atriði á listanum: Thorship, Alcoa og Eimskip.[5553]

[5548] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.935753.
[5549] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.938934.
[5550] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.938957.
[5551] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.767557.
[5552] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.247463.
[5553] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003133.

10461. Átti (S)forstj fund með framkvæmdastjóra Thorship (frkvstj-Thorship) tveimur dögum síðar.[5554] Í mgr. 1751 í athugasemdum Samskipa við AII er staðhæft að þessi fundur (S)forstj með Thorship hafi tengst *„áhuga Samskipa á hugsanlegum kaupum á Thorship. [Hafi] ekkert frekar [orðið] úr þessum vangaveltum. Það [sé] ekki rétt að á umræddum fundi hafi verið rætt um yfirstandandi útboð Alcoa*." Af hálfu Samskipa hafa aftur á móti ekki verið lögð fram nein gögn þessu til stuðnings, t.d. tölvupóstar eða minnisblöð, sem sýna að Samskip hafi haft til skoðunar á þessum tíma að kaupa Thorship. Engin slík gögn hafa heldur fundist við rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Eru skýringar Samskipa því afar ótrúverðugar.

10462. Hér er rétt að rifja upp eftirfarandi atvik frá árinu 2010 en á því ári bauð Alcan í Straumsvík út flutninga sína.

- Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 20. janúar 2010 var vísað til mögulegs samstarfs við Thorship og Eimskip, sbr. kafla 14.19.

- Forstöðurmaður útflutningsdeildar Eimskips, (E)forstö-útfl , átti fund með Thorship 29. janúar 2010. Átti (E)forstö-útfl frumkvæði að fundinum en ekki kemur fram hvert efni fundarins var, sbr. kafla 14.36.7.2. (E)forstö-útfl bar ábyrgð á útflutningi Eimskips á áli og fiski.

- Í mars 2010 höfðu Jónar áhyggjur af samkeppni frá Thorship og fram kom í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna að (S)forstj *„vilji nálgast Thorship og ræða málin við þá"*, sbr. kafla 14.36.7.2.

- Í tölvupósti (S)forstj til m.a. (S)frkvstj-millilandasv 3. september 2010 fjallaði hann Alcan, Wilson og Thorship. Nefndi hann *„mögulegt samstarf sem við gætum komið á með Thorship, en það er Alcan sem endurleigir Thorship pláss í skipunum*", sbr. kafla 14.36.7.2.

- Samtímagögn sýna að (S)forstj og frkvstj-Thorship, framkvæmdastjóri Thorship, ræddu saman í síma 15. september 2010 og ákváðu að hittast morguninn eftir. Telur Samkeppniseftirlitið að (S)forstj hafi á fundinum 16. september 2010 a.m.k. viljað ræða flutninga Thorship með álskipum Wilson til Straumsvíkur og fyrirhugað útboð Alcan, sbr. kafla 14.36.7.3.

10463. Hér á eftir verður gerð grein fyrir tölvupósti (S)forstj 27. ágúst 2012. Í umræðu um Alcoa flutninga og skipakerfi vísaði (S)forstj til mögulegs samstarfs við Thorship. Hið sama kom fram í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv2 frá 4. september 2012.

10464. Sem fyrr sagði leggja Samskip ekki fram nein gögn til stuðnings því að Samskip hafi haft til skoðunar í maí 2012 að kaupa Thorship. Þegar allt framangreint er virt saman er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að (S)forstj hafi á fundinum með Thorship 10. maí 2012 rætt við þennan keppinaut Samskipa um mögulegt samstarf í tengslum við útboð Alcoa.

10465. Þann 9. maí 2012 sendi stjórn-BWS hjá BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Þar kom m.a. fram að enn væri ágreiningur milli BWS og Smyril og að stjórn-BWS myndi eiga fund með frkvstj-BWS varðandi mögulegt „slot sharing" samkomulag Eimskips við BWS þann 22. maí 2012.[5555] Daginn eftir sendi (E)frkvstj-Færeyj tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv: *„Found an "old" email/your memo about SBW Feb. 2010 – the situation has change a little but not much – roughly: SBW get more cargo from IS and more salmon from FO and SBW is paying more for the slot to SL today …*

Our options are also more or less the same:

[5554] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1003814.
[5555] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.772184.

- *To continue with Electron*[5556]
- *To stop direct services to Denmark (and ship as much as possible through N.*[5557] *and S.*[5558] *route)*
- *To have direct services to Denmark through slot sharing agreement with SBW*
- *New: take over control of deck together with SL through purchase of shares from "Framtaksgrunnurin" / purchase of control*"

10466. Aftan við tölvupóstinn mátti finna tölvupóst frá febrúar 2010 með heitinu „*Meeting with Blue Water*". Meðfylgjandi var auk þess minnisblað (E)frkvstj-alþjsv 11. febrúar 2010 með fyrirsögninni „*Meeting with Blue Water Shipping the 10th of Febuary*". Eins og lýst er í kafla 20.6.2 greinir minnisblaðið frá viðræðum Eimskips og BWS um möguleika á því að gera „*slot sharing*" samning sem tæki til flutningarýmis í ferjunni Norrænu. Einnig var rætt um samkeppni BWS í flutningum til og frá Íslandi og verðlagsmál (BAF-gjald). Eins og umrætt minnisblað (E)frkvstj-alþjsv ber skýrlega með sér tók Eimskip þátt í umræðum við keppinaut um afar viðkvæm samkeppnisleg málefni sem vörðuðu m.a. samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi.

10467. Sama dag sendi (E)frkvstj-Færeyj símanúmerið hjá frvkstj-Smyril hjá Smyril Line til (E)frkvstj-alþjsv.[5559] Virðist (E)frkvstj-alþjsv hafa hitt frvkstj-Smyril í kjölfarið því þann 13. maí 2012 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til stjórn-BWS hjá BWS og sagðist hafa átt góða fundi í Færeyjum og að niðurstaða yrði að komast í deilu BWS og Smyril Line til að unnt væri að koma á samstarfi Eimskips og BWS. Vonaðist hann til þess að þetta myndi skýrast bráðlega.[5560]

10468. Þann 23. maí 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til yfirstjórnar með heitinu „*Framkvæmdastjórafundur 23.5*". Þar voru m.a. eftirfarandi atriði nefnd: Alcoa og skipamálefni, Færeyjar og BWS.[5561]

10469. Sama dag sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv þar sem fram kom m.a. að Smyril og BWS ætluðu að funda þann 31. maí 2012. (E)frkvstj-alþjsv áframsendi póstinn strax til (E)forstj.[5562]

20.9.7. Atvik í júní og júlí 2012

10470. Þann 4. júní 2012 var haldinn stjórnarfundur hjá Eimskip. Í fundargerð kemur m.a. fram að endurskoðun á hafnarsamningi við Alcoa sé í gangi.[5563] Þann 11. júní 2012 vistaði (E)frkvstj-alþjsv glærukynningu með fyrirsögninni „*Faroe Ferry Cost Benefit*".[5564]

10471. Þann 3. júlí 2012 var haldinn fundur í stjórn Samskipa Holding. Í fundargerð kemur fram að óljóst sé hvernig mál standa varðandi útboð Alcoa á flutningum en fyrirtækið hafi gefið í skyn að Samskip fái nánari upplýsingar um plön fyrirtækisins í lok vikunnar.[5565]

10472. (E)frkvstj-alþjsv og stjórn-BWS hjá BWS hittust 5. júlí 2012.[5566] Eftir fundinn sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstj. Lýsti hann stöðunni í viðræðum Smyril og BWS. Jafnframt segir: „*Hann ræddi um*

[5556] Electron var heiti skipsins sem Eimskip / Faroe Ship ráku á þessum tíma á Austurleið.
[5557] Norðurleið Eimskips.
[5558] Suðurleið Eimskips.
[5559] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.773420.
[5560] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.774197.
[5561] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1012255.
[5562] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.779330.
[5563] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 01.12.2016. Fundargerð stjórnar Eimskips, dags. 04.06.2012, kl. 16:00. Fylgigagn við fundargerð frá stjórnarfundi.
[5564] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.55638.
[5565] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent þann 10.03.2017. „*2012-04 Minutes Samskip Holding Board Meeting 3 July 2012*".
[5566] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.802874.

hvort við værum þá opnir fyrir að flytja þessa vöru í staðin í gámum, þangað til að menn sýndu meiri samningalipurð og [þríhliða] *viðræðu*[r] *myndu eiga sér stað þegar menn settust aftur* [að] *borðum. Þetta er bara einn möguleiki sem hann opnaði á, en ekki þannig að þetta sé sú leið sem farin er, en ræðum þetta betur. Getur haft áhrif hvernig við förum í fundinn 1. ágúst*"[5567] Vísaði (E)frkvstj-alþjsv þar að líkindum til fyrirhugaðs fundar Eimskips með Smyril Line, sbr. nánar hér á eftir.

10473. Þann 9. júlí 2012 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv þar sem fram kom að (E)frkvstj-alþjsv myndi funda með BWS í sömu viku vegna fyrirhugaðs samstarfs fyrirtækjanna.[5568]

10474. Þann 11. júlí 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm með heitinu „*Framkvæmdastjórafundur á morgun*". Á listanum yfir fundarefni voru m.a. Alcoa og skipapælingar og Austfirðir (L-S, KASK, BWS).[5569] Síðar sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 og sagði að BWS vildi hitta þá á fundi daginn eftir.[5570]

10475. Samkvæmt framansögðu voru skipulagðir fundir bæði hjá Samskipum og Eimskip með BWS umrædda viku í júlí 2012. Sýnir þetta áframhaldandi samhliða samskipti fyrirtækjanna við þennan keppinaut.

10476. Af samtímagögnum verður ráðið að Samskip voru einnig í samskiptum við aðra keppinauta sína en Eimskip og BWS á þessum tíma. Þann 12. júlí 2012 sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)forstj með heitinu „*Alcoa*". Sagðist hann hafa talað við forstjóra Wilson sem hefði spurt hvort Samskip væru að bjóða í Alcoa. Sagðist (S)frkvstj-MCL hafa sagt með óskýrum hætti („*vaguely*") að Samskip væru að hugsa um það. Hafi forstjóri Wilson svarað því að þeir væru ekki að bjóða í Alcoa. Aftur á móti væri Nednor að bjóða. (S)forstj sendi sama dag tölvupóst til (S)frkvstj-MCL. Þar kom fram að „þeir", þ.e. Wilson, hefðu upplýst (S)forstj um það frá byrjun að þeir væru ekki að bjóða í íslenska hlutann. Nednor væri enn inni en það væri erfitt að segja hvað Alcoa myndi gera.[5571] Sýnir þetta að Samskip ræddu við þennan keppinaut sinn um Alcoa útboðið. Í kafla 14.36.7.5 og 14.36.7.6 er lýst samskiptum Samskipa við Wilson í tenglsum við útboð Alcan á árinu 2010.

10477. Þann 16. júlí 2012 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Óskaði hann m.a. eftir upplýsingum um stöðuna í „*ferjumálum*" og vísaði í því sambandi til þess að Eimskip væri búið að festa skip til ársloka. (E)frkvstj-alþjsv svaraði (E)frkvstj-skiparekst: „*Þeir voru að bóka sig hingað ferjumenn 1. ágúst til að ræða málin, hef beðið þá um dagsskrá til að sjá hvað þeir vilja ræða, en liggur ekki alveg fyrir. Ljóst er þó að* [þeir vilja] *ræða samstarf. […] Hitti* [stjórn-BWS] *þegar hann var hér í heimsókn […] Spurði hvort við gætum gert við þá slott samning, short term ef út í það færi. Veit ekki hvað snýr upp eða niður í þessu og hverju skal trúa. (E)forstö-alþjsv er ekki búinn með report en er að klára að vinna það þessa dagana og dreifi á þig þegar ég fæ hana í hendur. Þetta er staðan nú, og erfitt að segja hver eru næstu skref, en ljóst er að ekkert gerist hratt í þessu.*"[5572]

10478. Þann 26. júlí 2012 sendi frvkstj-Smyril hjá Smyril Line tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv varðandi dagskrá fyrirhugaðs fundar 1. ágúst 2012: „*The bullets points should be seen as a preliminary agenda and as a general description of the concept as we see for us in this new setup we agree upon. Thus we have a clear picture and understanding of what shall be incorporated into a letter of intent and further into a contractual basis.*

- *The objective is that all cargo to and from FO / IS, which is best suited to carry as RORO, is transported by Norrøna. This must therefore mean that it is only the best-paying cargo which is*

[5567] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.974322.
[5568] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.803851.
[5569] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] ID. 0.7.33.580013.
[5570] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.580019.
[5571] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1026484.
[5572] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.805662.

transported by Norrøna and this can be supplemented with other goods to the extent it is needed and space on each of departure.

- *SML will only offer cargo capacity of freight forwarders ([BWS], Eimskip, Samskip etc.) […]*
- *A BAF structure will be established which reflects the increase in oil prices and which is market conformed. […]*
- *Full-year sailing (current schedules) - between Hirtshals and Torshavn.*
    - *A final clarification on whether there will be al[l] year service to Iceland or not, is to be found in the negotiation between the parties. In this connection it should be mentioned that SML are not forwarders, but we want a guarantee of payment for winter voyage to Iceland.*"[5573]

10479. Frvkstj-Smyril og (E)frkvstj-alþjsv áttu í frekari tölvupóstsamskiptum varðandi fyrirhugaðan fund þann 31. júlí 2012. Þar kom m.a. fram að […] og […] frá Smyril myndu mæta með frvkstj-Smyril á fundinn.[5574]

20.9.8. Atvik í ágúst 2012

10480. Þann 1. ágúst 2012 fundaði Eimskip með Smyril Line. Fyrir fundinn sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst: *„[…] mér finnst dagskráin sem þeir senda í gær vera einhver hugmyndafræði sem byggir á því að selja pláss fyrir vörur eins og farþegaflutninga og kæmi ekki á óvart í hugaskotum þeirra sé bara að setja þjónustuna á netið menn bóka bara eins og þeir séu að fara í flug. Okkar nálgun verður bara að segja að þessi nálgun gangi ekki upp og kenna þeim meira á hvernig markaðurinn er, því mér skilst á* [(E)frkvstj-Færeyj] *að þeir hafi takmarkaða þekkingu á honum. Þetta verður enginn samningafundur á þessu stigi þar sem farið verður í einhver verð.*"[5575]

10481. Eftir fundinn vistaði (E)frkvstj-alþjsv minnisblað. Þar kemur fram að samstarf BWS og Smyril Line gangi ekki vel og Eimskip standi til boða að taka yfir flutningarýmið í Norrænu sem BWS hafi á leigu.[5576]

10482. Þann 7. ágúst 2012 sendi (E)forstj tölvupóst til sjálfs sín. Þar var listi yfir m.a. eftirfarandi atriði: Breytingar í Færeyjum og Smyrill Line.[5577] (S)forstj sendi sama dag tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 með heitinu „*Alcoa*":

„Vísa í fund áðan, finnst mikilvægt að:

4ra skipa kerfi
-[…]
Vaxa inn í 4ra skipa kerfi, án Alcoa
*-fullmóta leið inn í 4ra skipa kerfi, þe væntanlega sweep í tvö mánuði á næsta ári og svo 2*500 teu frá apríl 2014, vantar amk inn í útflutninginn, en (S)forstö-umb.erl ætti að hafa skýra mynd af Kratus/GMR, sem og hina ýmsu aðra bita sem verið er að pæla í hér og þar um landið, vera með „view" á potential þar.*
-hvað gerum við Færeyjar útfluting á næsta ári, sem og austfirði ?
-er vert að skoða Smyril? Fresh Link ? hvernig viljum við taka þessar pælingar áfram, við þurfum væntanlega að láta heyra í okkur mjög fljótt varðandi Smyril, föllum á tíma annars.

[5573] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.810968.
[5574] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.812558.
[5575] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.812814.
[5576] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.40456.
[5577] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.982095.

Við þurfum að ná mjög vel utan um ofangreint."[5578]

10483. Ljóst er Smyril í þessum tölvupósti vísaði til BWS. Sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu „*Greida festing / blue water*". Ekkert fleira stóð í tölvupóstinum.[5579] Einnig sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH þar sem hann lagði til að þeir hittu keppinautana Wilson og Nednor[5580] en Nednor var samkvæmt tölvupósti (S)forstj 12. júlí 2012 í samkeppni við Samskip í yfirstandandi útboði Alcoa. Eins og áður sagði höfðu Samskip átt í samskiptum við Wilson í útboði Alcan sem lauk snemma á árinu 2011.

10484. Í mgr. 1753 í athugasemdum við AII staðfesta Samskip að fyrirtækið hafi verið að skoða samstarf við Wilson í tengslum við útboð Alcoa og jafnframt segir að Nednor hafi verið helsti keppinautur Wilson.

10485. Þann 8. ágúst 2012 sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til (S)forstö-flutnstj. Meðfylgandi voru drög að kynningu sem hét „*Sailing system development Aug12*".[5581] Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 með heitinu „*smyril*": „*Sælir* – [yfirm-BWS]/[starfsm-BWS] *munu koma tillögum til okkar nk mánudag.*"[5582] Ætlaði BWS sem sagt að koma tillögum til Samskipa.

10486. Þann 14. ágúst 2012 sendi BWS (starfsm-BWS) tölvupóst til (S)forstj (afrit til yfirm-BWS hjá BWS) með heitinu „*Ferry slots etc*". Þar var að finna tillögu BWS til Samskipa: „*As discussed last Thursday, then BWS would come up with a rate proposal, which can be a base for further talks/cooperation.*

Rate scenario to/ from Faroe Islands:

EURO per FEU	South No units	North No units	Weeks	Price/unit Torshavn/Hirtshals	BAF	Total/unit
1) 51 weeks	20	20	51	750	200	950
2) 38 weeks	20	20	38	600	200	800
All rates in EURO per 40' excl. THC both ends. Samskip to supply mafies/chassis						

Above calculations based on Samskip paying for 20 slots per voy north and 20 slots southbound.

Iceland: BWS is open for suggestions regarding the Iceland sailings.

There are several ways to structure the N-Atlantic sailing's, in order to make the necessary capacity adjustment and build network which is profitable and both parties can benefit from it.

A) Samskip buys fixed number of slots to/from Faroe Islands from BWS and terminate current calls to FO

[5578] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.584432.
[5579] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1030386.
[5580] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1030268.
[5581] Afritað tölvuskjal frá Samskip. „*Sailing system development Aug12.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.584606.
[5582] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.584876.

B) (A) + Samskip buys all the slots to/from Iceland and BWS act as a air/sea freight forwarder in Iceland

C) (A) + the winter sailings to Iceland terminated and new route to/from UK implemented

In all options then BWS will be on the receiving end in Hirthsals and distribute all trailers

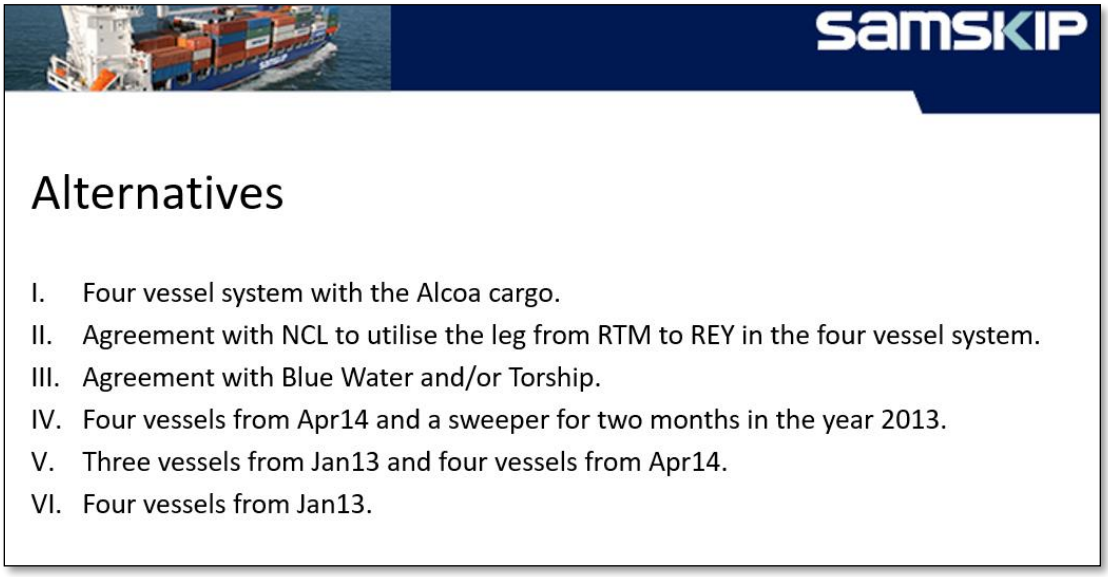
Looking forward to your feedback"

10487. (S)forstj áframsendi tölvupóstinn strax til (S)frkvstj-millilandasv2: *„Sælir – ræðum þetta vel og spáum í."*[5583] (S)forstj svaraði síðan tölvupósti starfsm-BWS og sagðist ætla að skoða tillöguna og koma til baka.[5584] Komu þarna aftur fram tillögur sem hefðu getað eytt eða dregið verulega úr þeirri samkeppni sem BWS veitti í sjóflutningum til og frá Íslandi.

10488. Þann 20. ágúst 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu *„Mál í vinnslu*". Meðal atriða á listanum voru: BWS / Smyril – Fresh Link.[5585] Sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-MCL varðandi bónuskerfi. Þar kom fram að ástæða þess að dregist hefði að fá niðurstöðu í málið væri að þeir vissu ekki um útkomuna varðandi Alcoa, sem muni klárlega hafa stórkostleg áhrif á siglingakerfi Samskipa. Annað hvort þurfi Samskip að hanna kerfi fyrir Alcoa með nóg af getu til Íslands eða fyrirtækið verði að vaxa í fjögra skipa kerfi sem taki lengri tíma. Þetta séu tvær gjörólíkar leiðir með sínum kostum og göllum. Að lokum kom fram að (S)forstj væri ekki bjartsýnn varðandi Alcoa.[5586]

10489. Þann 27. ágúst 2012 vistaði (S)frkvstj-millilandasv2 kynningu með nafninu *„Sailing system development Aug 12 […]*". Er þar m.a. að finna ummæli sem benda til þess að Samskip telji ólíklegt að fyrirtækinu muni takast að endurnýja flutningasamninginn við Alcoa.[5587] Þar voru m.a. eftirfarandi glærur:

[5583] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.586001.
[5584] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.586126.
[5585] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1033572.
[5586] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1033427.
[5587] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.9870.



10490. Var þarna á ný vísað til mögulegs samstarf við keppinautanna BWS, Thorship og NCL.

10491. Sama kvöld sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til (S)forstj og (S)forstö-flutnstj: *„Bráðabirgða niðurstaða er að ef við fáum ekki Alcoa flutningana þá sé best að vera með 3ja skipa kerfi á næsta ári og síðan 4 skip frá apríl 2014. Þetta þarf þó að skoða betur en ég tel að það sé mikilvægt fyrir okkur að halda einhverri þjónustu frá RFJ og FO á næsta ári*." Meðfylgjandi voru skjölin *„Cost comparisson AF*

1.8.2012-ný rate […].xlsx" og „*Sailing system development Aug 12 […].pptx*".[5588] (S)forstj svaraði tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv2 síðar sama kvöld: „*Var að tala við* [starfsm-BWS hjá BWS] *varðandi Smyril, þeir eru að falla á tíma. Ein leið í þessu öllu saman gæti verið að : -kaupa uppistöðu af plássi Smyrils, þe frá Danmörku til Færeyja og sleppa viðkomu í Færeyjum hjá okkur, sem og frá Seyðisfirði og Færeyjum út. Jafnframt myndum við kaupa pláss frá Alcan/Thorship til Reykjavíkur, þetta gæti verið lausn sem gæti virkað næstu árin, og margt kæmi heim og saman með þessari lausn. Þurfum að vinna vel með þessar pælingar, en gæti ég bjallað á þig í fyrramálið til að ræða þessa kosti frekar […]*"[5589]

10492. Síðar sama kvöld sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu „*fundur (S)stjform-S*". Var þar m.a. getið um kerfispælingar. Undir liðnum „*Almennt markmið*" var m.a. tilgreint: „*4 skipa kerfi, Thorship/Smyril/Fresh Link*".[5590]

10493. Í lok ágúst 2012 tilkynnti Alcoa Samskipum og Eimskip um mat sitt á tilboðum í útboði fyrirtækisins. Þann 28. ágúst 2012 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj o.fl.: „[starfsm-Alcoa]*, hjá Alcoa, var að tilkynna okkur þær neikvæðu fréttir, að þeir ætluðu að gera samning við NedNor um sína flutninga til næstu ára, frá og með næstu áramótum […]*"[5591] Daginn eftir sendi starfsm-Alcoa tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv2 þar sem vísað var til símtals daginn áður og niðurstaðan tilkynnt.[5592]

20.9.9. Atvik í september 2012

10494. Eftir framangreindar fréttir frá Alcoa fóru stjórnendur Samskipa að huga enn frekar að mögulegum siglingakerfisbreytingum, en þann 4. september 2012 sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-skiparek) með heitinu „*Siglingakerfispælingar*": „*Erum að velta nokkrum valkostum fyrir okkur eins og t.d. að semja við Blue Water og Thorship. Erum einnig að velta fyrir okkur 3ja skipa kerfi þar sem skipi yrði bætt inná ½ mánaða rútu sem þjónaði IMP til Rey og EXP frá Rfj og FO. Það skemmtilega við þessa rútu er að slakinn er mikill. Við gætum t.d. farið norðurfyrir til AKU og þaðan Rfj og einnig til Hjaltlandseyja.*"[5593]

10495. Sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-fjárm og BMÁ. Meðfylgjandi var skjalið „*Framhald stefnumótunnar 2012.ppt*".[5594] Á glæru merkt „*Auka viðskipti og efla viðskiptatryggð*" voru m.a. eftirtalir liðir:

- „*Auka viðskipti – veltu, Alcoa, stefnum á 4 skipa kerfi for better or worse – klára samninga við Alcoa*"
- „*Smyril kaupa slott – samstarf við Bluewater bætir mögulega stöðu í Færeyjum*"

10496. Sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2: „*Það eru mjög mikilvæg mál sem ræða þarf á stjórnarfundi og kynningar þurfa að vera klárar fyrir föstudag, en það eru m.a.:*

„*-siglingakerfi, næstu skref*
-vessel operation

Varðandi siglingakerfin, þá þurfum við að geta :

[5588] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Sailing system development Aug 12 [(S)frkvstj-millilandasv2].pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1035045.
[5589] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.590440.
[5590] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1035085.
[5591] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.822684.
[5592] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.590864.
[5593] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.592684.
[5594] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Framhald stefnumótunar 2012.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1038082.

-lýst því kerfi sem Nednor eru að bjóða og metið, bæði a). Hvaða slaki er í áætlun til að hafa viðkomu í noregi og reykjavík, og b). Hvað þetta kerfi er ca hagkvæmara en okkar

-p/l fyrir Alcoa kerfið sem við buðum og náðum ekki

-sweep up og inn í 4ra skipa kerfi 2014

-biweekly frá næsta ári og 4ra skipa kerfi

-smyril útfærsla, hvað er vert að bjóða ?

-norðurleið sem þú minntist á og gæti virkað sem algjör snilld..

-Thorship, Freshlink og allir hinir

Við þurfum að vera með skýra mynd á þessum valkostum, okkar conclusions, til að geta tekið ákvarðandi á stjórnarfundi með næstu skref. […]

Hvernig meturðu stöðu á þessum málum ?"[5595]

10497. (S)frkvstj-millilandasv2 svaraði tölvupósti (S)forstj sama kvöld. Þar kom m.a. fram að verið væri að vinna í hugmyndum varðandi siglingakerfið og staðan á einstökum verkefnum. Þar sagði einnig: *„JUMPING TO CONCLUSION ÞÁ SÝNIST MÉR 3JA SKIPA KERFI MEÐ MÖGULEIKA Á AKU VIÐKOMU SEM SPENNANDI KOST OG AÐ NOKKRUM FORSENDUM GEFNUM SÝST VERRI KOSTUR EN ALCOA. ÞAÐ SEM ER SPENNANDI Í ÞESSU ER MÖGULEIKI Á AUKNUM ÚTFLUTNINGI SEM VIÐ HEFÐUM TRAUÐLA MÖGULEIKA Á MEÐ ALCOA-MAGNIÐ. […]*"[5596]

10498. Hér virðist hafa verið lagður grunnur að því siglingakerfi sem Samskip áttu eftir að undirbúa frekar undir heitinu „*Project Costa*" og tilkynnt var opinberlega um í mars 2013, sbr. nánar síðar.

10499. Þann 6. september 2012 sendi stjórn-BWS hjá BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Þar sagði m.a. að mögulega ættu Eimskip og BWS að hætta að horfa til Smyril Line og þess í stað huga að eigin skipi sem fyrirtækin myndu deila með sér flutningarýminu.[5597]

10500. Stjórnendur Samskipa virðast einnig hafa ákveðið að skoða enn betur mögulega samvinnu við BWS þegar þeir töldu ljóst að fyrirtækið hefði misst Alcoa samninginn, en 6. september 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til starfsm-BWS (BWS) (afrit til yfirm-BWS og (S)frkvstj-millilandasv2) varðandi tillöguna frá 14. ágúst 2012: *„We have discussed things and are open to explore further the possibilty Samskip taking over the Iceland part. The question then rises at what price? I suggest we approach that in fair manners – basing the pricing somewhat on the rates you have been able to achieve the past year or so. We are then as well open to purchase equ*[iv]*alent to 20 units a week, import/export, between Faroe and Danmark. The pricing here also needs to be on fair grounds. How do we take things from here guys.*" starfsm-BWS svaraði tölvupósti (S)forstj sama dag og sagðist ætla að ræða við yfirm-BWS og láta (S)forstj svo vita.[5598]

10501. Samkvæmt þessu settu Samskip á ný fram hugmynd sem miðaði m.a. að því BWS myndi hætta að keppa í sjóflutningum til og frá Ísland. Eins og áður sagði hafði hið sama verið ítrekað rætt í samskiptum (E)frkvstj-alþjsv við BWS.

[5595] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.592851.
[5596] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.592899.
[5597] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.827756.
[5598] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1038900.

10502. Sama dag, 6. september 2012, sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)starfsm (afrit til (S)frkvstj-millilandasv2). Meðfylgjandi var glærukynning með heitinu *„Siglingarkerfi og samkeppnisaðilar sept 2012.pptx*". Var þar m.a. að finna yfirlit yfir siglingarkerfi Eimskips, BWS, Nednor – Thorship, IceNor, Samskip – *„current system*" og *„future 4 vessels system*".[5599]

10503. Þann 7. september 2012 svaraði starfsm-BWS tölvupósti (S)forstj varðandi mögulegt framangreint samstarf BWS og Samskipa. Lagði hann til fund í Kaupmannahöfn til að ná niðurstöðu. (S)forstj svaraði sama dag og sagðist ætla að hringja í starfsm-BWS um helgina.[5600] Síðar sama dag sendi yfirm-BWS (BWS) tölvupóst til (S)forstj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv2 og starfsm-BWS): *„Thank you for your mail yesterday confirming you are open to explore further cooperation between Samskip and Blue Water Shipping. Could you pls. clarify what you mean by „taking over the Iceland part"? Do you see Samskip taking over Blue Water Shipping's ro/ro activity in Iceland or more in respect of freight capacity/slots on „NORRØNA"? I read your mail as you are interested in buying 20 slots import to Faroes and 20 slots export from Faroes. Is that correct? Looking forward hearing from you again and hopefully a meeting can be arranged next week in order to proceed with the negotiations. […]*".[5601] Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 og sagði að þeir þyrftu á fundi daginn eftir að ræða m.a. hvort ætti að láta reyna á BWS *„lausn*".[5602]

10504. Þann 9. september 2012 sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til (E)forstj. Í honum var velt upp möguleikum hjá Eimskip, m.a. að taka yfir í heild eða hluta þá flutninga sem BWS hafa annast með ferjunni Norrænu.[5603] Voru á ný uppi samskonar hugmyndir hjá Eimskip og Samskipum.

10505. Sama dag áttu (S)forstj og (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)frkvstj-millilandasv2) í tölvupóstsamskiptum varðandi glærukynningu um siglingarkerfi Samskipa.[5604] Um kvöldið sendi (S)forstj kynningu um *„the sailing system for Iceland and Faroe Island*" til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-S og SH (afrit til (S)frkvstj-MCL og (S)stjórnarm-fjármstj). [5605] Var þar m.a. fjallað um Aloca og framangreindar hugmyndir um samstarf við BWS:

[5599] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Siglingakerfi og samkeppnisaðilar sept 2012.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.593869.
[5600] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1039386.
[5601] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.594346.
[5602] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1039958.
[5603] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.996111.
[5604] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.594772.
[5605] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Sailing system Iceland september 2012.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1040355.

Alternatives

I. Four vessel system with the Alcoa cargo – *no longer an alternative*
II. Agreement with IceNor to utilize the leg from RTM to REY in the four vessel system.
III. Agreement with Smyril to service Eastern part of Iceland and the Faroe Islands and Thorship to service import from RTM.
IV. Four vessels from April 2014 and a sweeper for two months in the year 2013.
V. Three vessels from January 2013 and four vessels from April 2014.
VI. Four vessels from January 2013.

III. Contracting Capacity

- Apart from Samskip and Eimskip, there are currently two smaller players providing container slots to and from Iceland.
- Following an agreement with Alcan Iceland, Nednor has contracted Thorship to sell slots from RTM to REY. Capacity is in excess of 100 TEU pr week.
  - It has not been looked at if Samskip can secure some capacity with Thorship.
- Smyril Blue Water is offering ro/ro capacity to/from Seydisfjordur and the Faroe Islands from/to Denmark. Capacity is 130 trailer units, including passenger vehicles.
  - Following discussions with Smyril Blue Water, Samskip can get 40 teu pr voy northbound and 40 teu pr voy southbound for approximately $ 2.8m.
  - Smyril Blue Water has indicated some room for improvement in rates.
  - Smyril plans to cease it´s weekly call to Seydisfjordur, from November 2012 through March 2013.

10506. Samkvæmt framansögðu höfðu stjórnendur á þessum tíma afskrifað framlengingu á samningnum við Alcoa en veltu áfram upp möguleikum á samstarfi við keppinautana BWS og Nednor/Thorship.

10507. Þann 12. september 2012 var haldinn stjórnarfundur hjá Samskipum Holding. Undir liðnum *„Alcoa Agreement – Update and Impact*" í drögum að fundargerð var fjallað um nýjustu upplýsingar varðandi Alcoa og fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Samskipa. Þar kom fram að það væri til skoðunar að gera samning við BWS/Smyril um að þjónusta Austurland og Færeyjar og samning við Thorship um að þjónusta innflutning frá Rotterdam.[5606]

10508. Um miðjan september 2012 var til skoðunar hjá bæði Eimskip og Samskipum að hitta BWS á fundi í Kaupmannahöfn í þessum sama mánuði.

10509. Hér ber að líta til þess að þann 10. september 2012 sendi starfsm-BWS tölvupóst til (S)forstj: *„Heyrði ekkert frá þér. Er þetta off eða.... […] þarf að vita hvort þessi fundur í CPH gengur upp eða ekki.*" (S)forstj áframsendi tölvupóstinn til (S)frkvstj-millilandasv2: *„Eigum vid ad hitta þa a fimmtudag og lata reyna a verdin? klara dk mal i leidinni..*". (S)frkvstj-millilandasv2 svaraði tölvupósti (S)forstj sama dag og sagðist geta komið til Kaupmannahafnar en spurning væri hvort þörf væri á því.[5607] Í mgr. 1761 í athugasemdum Samskipa við AII er staðhæft að ekki hafi orðið af þessum fundi.[5608]

10510. Tveim dögum síðar sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til frkvstj-BWS, framkvæmdastjóra BWS, með heitinu *„Smyril Line*" til að ýta við „slot sharing" verkefninu: *„I was in Faroe Islands and met* [frvkstj-Smyril] *during my stay. He advised that your discussions are not leading to any conclusion and we are*

[5606] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Minutes Samskip Board Meeting 12 September 2012.docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1059180.
[5607] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.595457.
[5608] Mgr. 1761 í athugasemdum Samskipa við AII.

still on same place as 1 ½ year ago. Based on the situation I would like to suggest following to see if we can move things forward:

1) To have a joint meeting i.e. Smyril Line, Blue Water and Eimskip to find out if we could move things forward three of us

2) Eimskip is still interested to explore the slot sharing possibility out of Faroe Islands and we can be flexible in the number of slot

3) I would like to propose that we would give such approach a short period, and suggest a meeting in Copenhagen Wednesday the 19th of September. If the outcome of the meeting is showing a positive development we shouldn't give us more time to come to a conclusion than end of September.

Kindly advice [frkvstj-BWS] *if you agree with this approach and if you are able to meet in Copenhagen the 19th of September.*"[5609]

10511. Frkvstj-BWS sendi tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv daginn eftir: „*As you know the negotiations have been stopped twice - one of the main reasons being the fact that we have insisted on minimum 50% of the slots in order to make our business workable - and this you would not accept. If you are more flexible on this point now, this can change the situation. But in stead of arranging a new meeting we would prefer to come up with our proposal in writing - and if you agree to this procedure we will mail you our proposal Monday/latest Tuesday? If istill* [svo] *interesting for both parties we can arrange a telephone meeting. But* [(E)frkvstj-alþjsv] *- I still feel that we have to come to an agreement together - before we can sit together with Smyril. Please revert.*"[5610] frkvstj-BWS sendi á ný tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv stuttu síðar: „*The below text with number of slots can be misunderstood. Correct wording: You insisted on more than 50% of the slots - that this we could not accept*."[5611]

10512. (E)frkvstj-alþjsv sendi tölvupóst til frkvstj-BWS 14. september 2012: „*In our mind the most important is to find a solution on the slot between us based on various reasons that we discussed last time. Yes I can confirm we are flexible on the number of slots, and this shouldn't stop us to find a solution. I also have some idees that I feel can be part of solving things, which can help us to find an agreement between us. Regarding your proposal of approach I don't have any comment on your suggestion, only thing is that we need to give us a short time to see if there is a ground between us. It would be very good to have your proposal from you as soon as you can and as well I will be travelling via CPH on next Tuesday and have opportunity to meet if you feel it will help. But lets begin with your proposal and we take it from there.*" (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstinn til (E)frkvstj-Færeyj og (E)forstö-alþjsv.[5612] Sama dag sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv: „*spoke to* [frkvstj-BWS] *yesterday pm have not talked money, only flexibility on slot numbers, recommended to work constructively as 'last chance' lets see proposal […] this time with your info from* [frvkstj-Smyril] *on money, i cannot relate to contract as i sit in harwich and my file in office, but mutual frame space/ money and time between you then 'chicken' to be served to smyril if they do not like then too bad […]*". (E)frkvstj-alþjsv svaraði tölvupósti stjórn-BWS sama dag: „*First step is to wait for Blue Water proposal and decide on next steps after that.*"[5613]

10513. Frvkstj-Smyril hjá Smyril Line sendi tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og frkvstj-BWS sama dag. Lýsti hann yfir ánægju með að Eimskip og BWS virtust áttu sig á að þörf væri á málamiðlum hjá báðum fyrirtækjunum til að þoka viðræðum áfram. Aftur á móti kvað hann það ekki hlutverk Smyril Line að koma að því hvernig Eimskip og BWS myndu skipta með sér flutningsgetu. Eftir sem áður geti Smyril

[5609] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.830436.
[5610] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.831673.
[5611] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.831674.
[5612] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.831775.
[5613] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.831889.

Line aðstoðað við draga úr flutningsgetu í m.a. flutningum til og frá Íslandi: *„We want to point out that we have a slot charter agreement with* [BWS] *and we assume that a potential agreement between the parties will be within the framework of this agreement. Otherwise it is of course not our role to engage us in the debate on the split of the capacity since this is alone up to you to agree upon. We feel that our party in this is facilitating and try to ensure a progress and somehow transparency in the agreement and negotiations. And at the same time we can with our presence, ensuring that we upfront can discuss adaptations of the slot capacity and possible amendments to the payment structure. Thus, we can be helpful in achieving the necessary consolidation of the cargo capacity to and from the Faroe Islands / Iceland, and in this manner ensuring that we have a common understanding of the problem of rising oil prices and the challenges thereof that we al have. It is given that a reasonable agreement between the parties, will result in reducing both costs and risks and will be a win-win for all parties. Hopefully it possible to meet in Copenhagen on Wednesday 19th of September, we are in any case ready.*"[5614]

10514. Frkvstj-BWS sendi tölvuppóst til frvkstj-Smyril (afrit til m.a. (E)frkvstj-alþjsv) sama dag: *„I just want to add a few comments. Compared with earlier meetings with Eimskip there will actually be no changes from our side. We will again negotiate in an open, friendly and honest way. Earlier Eimskip has insisted on more than 50% of the slots which we have refused because it would spoil the fundament of our operation and business. Now Eimskip will apparently be more flexible on this point which of course will make certain things easier. We are starting up new negotiations with Eimskip. […]*"[5615]

10515. Sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 með heitinu *„Kerfispælingar – næstu skref*". Kom þar m.a. fram að það væri *„áhugi að láta reyna frekar á*" mögulegt samstarf Samskipa við BWS og Thorship.[5616]

10516. Þann 17. september 2012 hafði Alcoa samband við (E)frkvstj-skiparekst og óskaði eftir afstöðu Eimskips til framlengingar á gildandi flutningasamningi og tilboði Eimskips í flutninga Alcoa þar sem upp hafði komið vandamál tengd nýja kerfinu sem NedNor var að bjóða. (E)frkvstj-skiparekst upplýsti (E)forstj um þetta. (E)forstj svaraði tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst: *„Skripalrikur* [svo] - *nu kaupum vid skip til verksins – hringdu*".[5617]

10517. Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S með heitinu *„Siglingakerfi*": Í honum sagði: *„Alcoa menn eru eitthvað að ígrunda málin frekar, tala um hvort við gætum framlengt samning inn á nýtt ár, 3 eða 6 mánuði, og eða hugsanlega rætt frekar samning til komandi ára.*

Við erum í Hollandi vegna Samskipa fundar, og munum væntanlega hitta [M][5618] *á fimmtudag / föstudag. Við höfum verið að skoða möguleika á skipi norður fyrir, og sú mynd er að koma heim og saman, þetta er mjög áhugaverður vinkill – […] – erum svona búnir að hlera menn og komnir með mynd af magni. Eimskip ættu mjög erfitt með að snúa skipum norður fyrir, með álið í stóru skipunum og mjög stíf áætlun, og suðurleiðin hönnuð fyrir Vestmannaeyjar og express frá Rotterdam til Reykjavíkur.*

Við sendum frá okkur kynningu á pælingunum nú á föstudag, erum þá einnig búnir að ræða við [M]*, við erum á því að þetta sé málið, byrja á einu skipi og vaxa í tvö á þessari rútu, þe REY-ISA-AKU-RFJ til Færeyja / RTM og til baka til REY, ef ekki koma upp nýir vinklar á Alcoa.*"[5619]

[5614] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.832081.
[5615] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.832291.
[5616] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.597755.
[5617] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1000237.
[5618] […] hjá Alcoa.
[5619] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1045057.

10518. Sama dag átti starfsm-BWS hjá BWS í tölvupóstsamskiptum við (S)rekststj-landfl2 varðandi verð BWS hjá landflutningum Samskipa. Starfsm-BWS áframsendi tölvupóstsamskiptin til (S)forstj: *„Blessadur Ertu ekki til í að halda aftur að þínum mönnum þangað til við fáum á hreint hvort við náum saman eða ekki varðandi siglingarnar*". (S)forstj svaraði sama dag: *„Eg roa guttana, hvenær eigum við að klára málin????*" starfsm-BWS svaraði (S)forstj sama dag: *„Við erum til hvenær sem er, þið þurfið að koma með útspil. Ég heyrði í* [(S)starfsm][5620] *í gær og hann gat ekkert kommenterað.*"[5621]

10519. Sama dag og starfsm-BWS hjá BWS átti í tölvupóstsamskiptum við (S)forstj um m.a. samstarf í sjóflutningum átti (E)frkvstj-alþjsv í samskonar samskiptum við yfirm-BWS, annan stjórnanda hjá BWS. yfirm-BWS sendi þannig þennan dag tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv (afrit til frkvstj-BWS framkvæmdastjóra BWS): *„Referring to your mail correspondence with* [frkvstj-BWS] *12th/14th September, I would like to comment on this. You mention in your mail that Eimskip is flexible on the number of slots you require on board Norrøna. That is of course a good start. We have made our calculations based on a split of 63 slots for BWS and 20 slots for Eimskip. However, I am not sure how many spaces you require as a minimum? A consequence of the cooperation on the slot on board Norrøna should be that you take out your charter vessel from the Faroes. […] Based on 20 units north and 20 units south we can offer the following rates per 40' container Hirtshals/Torshavn and vice versa: Sea freight Hirtshals/Torshavn or Torshavn/Hirtshals: EUR 1.015,00 per 40' container incl. BAF - based on current BAF from SML. The above rates are excluded rental of chassis/mafies, stevedoring, THC, harbour dues. We hope the above is of interest to you and could base a good foundation for the coming negotiations If you have any questions/remarks, please do not hesitate to contact the undersigned.*" (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstinn til (E)frkvstj-skiparekst daginn eftir. *„Þetta þýðir um euro 2m þ.e. 20 p*[l]*áss í hvora átt, sem er í raun kostnðarverð miðað við DKK 64m. Held áfram að púsla þessu saman.*"[5622]

10520. Samkvæmt framangreindu var það enn til skoðunar hjá Eimskip og BWS að í samstarfi fyrirtækjanna myndi felast að Eimskip drægi úr flutningaframboði í Færeyjum.

10521. Þann 19. september 2012 sendi stjórn-BWS hjá BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv: *„might be an idea if you phone me now before* [yfirm-BWS] *BW does, he is author of suggestion,.....*"[5623] Sama dag áttu (E)frkvstj-alþjsv og yfirm-BWS í tölvupóstsamskiptum (afrit til frkvstj-BWS) þar sem niðurstaðan varð að heyrast daginn eftir.[5624]

10522. Þann 19. september 2012 féllst Eimskip á beiðni Alcoa um að framlengja gildandi samning um flutning á rafskautum o.fl. milli Mosjoen og Reyðarfjarðar til loka mars 2013 sem og á að framlengja tilboði í nýjan samning um flutning á sömu leið um þrjár vikur, en bætti auk þess við endurskoðuðu tilboði um útflutning á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam. Sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst þess efnis til Alcoa. starfsm-Alcoa svaraði (E)frkvstj-skiparekst og sagði að Alcoa myndi skoða tillögurnar. Svar starfsm-Alcoa var framsent til (E)forstj (afrit til (E)frkvstj-fjárm og (E)deildstj-útfl1).[5625]

10523. Þann 22. september 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S varðandi Alcoa og stöðuna á siglningakerfispælingunum: *„Við áttum fund með starfsm-Alcoa í gær.*

Þeir hafa tekið þá ákvörðun að fara ekki af stað í kerfisbreytingar með skipin sem IceNor voru að bjóða þeim, það var ekki að koma okkur á óvart.

[5620] Hér var líklega verið að vísa í […] frekar en […].
[5621] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1044866.
[5622] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.834393.
[5623] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.834909.
[5624] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.835167.
[5625] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1001496.

Þeir hallast helst á það að bjóða út flutningana aftur, þó þannig að boðið verði stricktly í V kerfið.

Hann spurði hvort við :

1-værum tilbúnir að framlengja núverandi kerfi í 3 mánuði (þeir eru komnir í mikla tímapressu)

2-tilboðið í tvö skipin á usd 24 pr tonn væri enn í boði fyrir þá

3-hvort við værum tilbúnir að skoða með þeim að hanna V-kerfi

Við svöruðum því til að við værum mjög áhugasamir að skoða liði 2 og 3 með þeim, og þó þannig settur væri tímarammi og menn vinni í því að ná hlutum saman, hann kom til baka síðar í gærkvöldi og sagði að þeir vilji bjóða út V-kerfið. Við ræðum frekar við hann á mánudag og vinnum frekar með, heyrum í [TS][5626] *og reynum að ýta við hlutum eins og við mögulega getum.*

Ef við gefum okkur að Alcoa fari annað, þá stendur okkur þó concrete möguleiki, að fara í eitt skip ca 500 teu skip í jan 2013 og tvö frá ca apríl 2014. Við myndum halda útflutning að austan og frá Færeyjum, og hefðum getu til að sinna öllum innflutningi á næsta ári. […] Svo er norður vinkillinn mjög áhugaverður, þe að sigla REY-ISA-AKU-RFJ-KOL-RTM-REY. […]

Ég sendi hér kynningu sem er í vinnslu, en það er okkar mat að þetta sé greiðfær leið fyrir okkur til að vaxa í 4ra skipa kerfi.

Við fáum concrete línur frá Alcoa á fyrstu dögum í næstu viku skildi maður telja."[5627]

10524. Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 varðandi Alcoa: *„Þeir vilja komast í V-kerfið fremur öllu sagði hann* [starfsm-Alcoa] *á föstudag.*

Við ættum að bjóða þeim kerfi með þessum skipum, og án viðkomu í REY. Þau eru rétt um 10,5 dwt sem þýðir að það er takmörkuð umfram geta. Við ættum að reyna að ná þessu saman, ættum alltaf að geta tryggt okkur 10% framlegð eða svo, það gæfi okkur mikið að geta haldið utan um þetta kerfi til lengri tíma, hér á Íslandi og Noregi.

Við færum svo jafnframt í 3ja og 4 skipið og norður fyrir, þau myndu sjá um útflutninginn á fiskinum frá færeyjum, hugsanlega gæti V-rútan séð um fiskinn að austan einnig, og þá gætum við sleppt þeirri viðkomu og verið með tíma til að taka SAU og Bíldudal frekar?? eða Klakksvík og Kollafjord... […]
Eiga skilaboð okkur að vera eitthvað á þessa leið:

Við viljum ganga til viðræðna við þá um a). Þá lausn sem við buðum sbr útboði b). Hanna V-kerfi fyrir þá, eða með þeim. Við erum tilbúnir að vinna þetta allt saman open book. Við erum með magn til/frá Íslandi, sem og umtalsvert magn northbound til Noregs frá RTM, allt getur þetta stuðlað að lægri overall kostnaði fyrir Alcoa, þe að annað magn sé að greiða niður heildar kerfis kostnað. Við teljum okkur vera með réttu skipin núna í V-kerfið. Við erum réttur partner, við erum jafnframt tilbúnir nú í að fjárfesta í skipum, en með því náum við bæði að „læsa" inn lág kaupverð á skipum, sem endurspeglast í verðum til Alcoa, sem og náum þá að tryggja föst verð til lengri tíma, dregur úr óvissu. Okkur líst alls ekkert á að IceNor fari að reka kerfið tímabundið á meðan þeir fara í útboð, miklu betri lausn að við förum í að skoða lausnir með þeim og ef þurfi að framlengja núverandi, þá sé það ekkert mál. Það mætti jafnframt koma fram stutt í þessum pósti að við skoðuðum V-kerfi á sínum tíma, en bæði restrictions í Mosjoen sem og upplýsingar frá Reyðarfirði gáfu til kynna að það væri hvorki fýsilegt né nokkur áhugi á. Ef þetta [er] *kerfið sem Aloca vilji fara í þá höfum við lausnirnar.*"[5628]

[5626] […]hjá Alcoa.
[5627] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1046460.
[5628] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.600128.

10525. Sama kvöld sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 með heitinu „*Kerfispælingar*". Lagði (S)forstj þar m.a. áherslu á trúnað um kerfispælingarnar og lagði því til að rekstaráætlunin sem verið var að vinna í yrði ekki uppfærð: „*Ræðum næstu skref. Við heyrum væntanlega á næstu dögum frá Alcoa hvernig þeir munu spila úr málum, og alls líklegt að þeir geri á þeim nótum sem* [M] *ræddi við þig í símann. Við þurfum að ræða hvernig við höldum áfram með áætlanagerðina, sem og kerfispælingar, ma ef við förum í norðurleið um áramót - við þurfum einhvernveginn að geta haft hluti þannig að enginn tali um, þetta verður að vera controlled alla leið, því gæti verið vert að gera ekkert í áætluninni - ræðum.*"[5629]

10526. Sama kvöld sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til Alcoa (afrit til (S)forstj) eins og rætt hafði verið um. Í lok tölvupóstsins sagði: „*Since receiving your formal notification that Samskip would not be awarded the deal, we have been working on modifications in our systems that are to be in effect after the New Year when our contract comes to an end. We are progressing well there, and as we see it today, it would not fit our plans to extend current service for three months, and thus postponing our plans until the end of first quarter 2013.*"[5630]

10527. Þann 25. september 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 með heitinu „*Costa kosta*": „*Mér finnst myndin vera að skýrast vel – stóru málin sem gjöra þarf væntanlega:*

-[…]
-hver verða viðbrögð EI, og möguleikar þeirra til að bregðast við

[…]

-hvenær á að tilkynna? hvernig á að meðhöndla budget?

-hver yrði afkoma án stækkunar á kerfi 2013 og 2014, hvað myndum við gera ef við „fengjum ekki" að stækka kerfið, þeas hvernig myndum við leysa Færeyjar og Austurland ? hvernig myndum við vaxa héðan? er kannski hægt að ályktа sem svo að hægt væri að semja við Smyril, taka íslandsplássið, með afkomu upp á núlli, og flytja frá Færeyjum á núlli – allt í góðum gír, en værum í raun að styðja samkeppnina, og værum ekki að færa okkur skref áfram í uppbyggingu á kerfum og þróun á félagi? -Alcoa, eigum við ekki að ályktа þar, þangað til við heyrum frekar, að þeir ætli í V-kerfi, sem ekki verður notað fyrir aðrar vörur (og hafnir en RFJ) en Alcoa – við getum hugsanlega náð þeim samningi eftir útboð, en það verði dedicated þjónusta, þar sem við getum í besta falli „grætt" á þjónustunni og hugsanlega sinnt [RFJ] *útflutningsmagni, en ekki öðru, í því kerfi ? því ekki kerfisleg uppbygging fyrir okkur, og Costa verkefni óháð í raun V-kerfinu.*

Við eigum að koma þessari kynningu og þar með línum í þetta verkefni, frá okkur á morgun, þannig að við getum einbeitt okkur að biznessnum, en það sem mér finnst vanta upp á kynningu er :

-mat á mögulegum svörum Eimskips, ma geta þeir breytt siglingaáætlun?
-eigum við von á að EI taki yfir hluta pláss Smyrils?
-Alcoa kerfi? okkar mat sbr ofangreint?
-hvað ef við stækkum ekki kerfið, hvað gerum við? P/L áhrif? ég var beðinn að svara þessu af stjórn.."[5631]

10528. Samkvæmt þessu var áfram til skoðunar hjá Samskipum að semja við BWS og taka yfir „*íslandsplássið*", þ.e. flutningarýmið sem BWS hafði yfir að ráða í ferjunni Norrænu til að bjóða upp á flutninga til og frá

[5629] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1046801.
[5630] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1046826.
[5631] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.601348.

Íslandi. Umfjöllun (S)forstj sýnir einnig að honum var ljóst að möguleiki var á því að BWS myndi semja við Eimskip („*eigum við von á að EI taki yfir hluta pláss Smyrils?*"). Aftur á móti var (S)forstj á þessum tíma ekki ljóst hver yrðu viðbrögð Eimskips við mögulegri breytingu Samskipa á siglingakerfinu.

10529. Sama dag, 25. september 2012, sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv þar sem finna mátti fjárhagsupplýsingar um rekstur BWS.[5632] Daginn eftir sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og kvaðst hafa eintök af samningum BWS og Smyril. Veitti stjórn-BWS (E)frkvstj-alþjsv nánari upplýsingar um skilmála samninganna. Í lok tölvupóstsins sagði: „*I can only conclude whatever is the basic slot charter cost to Blue Water – including Iceland – then there is an additional BAF, but whatever it is I do not know precisely.*"[5633] Stuttu síðar sendi stjórn-BWS annan tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Sagðist stjórn-BWS hafa sent tillögur sínar til yfirm-BWS og frkvstj-BWS. Taldi hann rétt að koma á fundi.[5634] Sama dag áttu (E)frkvstj-alþjsv, yfirm-BWS og frkvstj-BWS í tölvupóstsamskiptum varðandi mögulegan fundartíma.[5635]

10530. Þann 27. september 2012 áttu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)forstö-flutnstj bókaðan fund undir heitinu „*Skipakerfispælingar*". Í fundarboðinu sagði: „*Klárum kynningu endanlega og köllum eftir samþykki til að taka lengra. Það sem þarf að koma fram er ma: Eimskip – hvernig bregðast þeir við? Ef við aukum ekki afkastagetu - hvað gerum við þá? leigjum pláss hjá Smyril ? Thorship? […]*"[5636] Sama kvöld sendi (S)forstj tölvupóst til (S)stjórnarm-fjármstj. Meðfylgjandi var glærukynning með heitinu „*Costa 27.9.2012.pptx*".[5637] Síðar sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og (S)stjórnarm-fjármstj með heitinu „*Vessel system for Iceland / Faroe Island*". Fór hann yfir stöðuna varðandi Alcoa. Í lok tölvupóstsins sagði: „*Anyway, sending here our ideas on how to develope the sailing system for Iceland and Faroe. Proposing to operate three vessels as of new year 2013 now, and four vessels as of april 2014. There are plenty risks here – what will Eimskip do? how tough will the competition be? how will the volume develope..*" Meðfylgjandi var kynning með heitinu „*Costa project sept 2012*".[5638]

10531. Sama dag sendi (E)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu „*Honey to do list*". Var þar að finna lista yfir fjölmörg verkefni (E)forstj, þar á meðal var verkefnið „*Smyrill*"[5639]

10532. Þann 28. september 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S, (S)stjórnarm-S og SH, (S)frkvstj-MCL og (S)stjórnarm-fjármstj. Þar sagði m.a.: „*Enclosed sending proposal on a potential expansion of the sailing system between Iceland/Faroe and ports in continental Europe. We are proposing to operate ARN/HEG on the current sailing route, expanding the system by one vessel in January 2013, and then grow into four vessel system as of april 2014.*" Þá var farið yfir stöðuna varðandi Alcoa.[5640] Sama dag sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til stjórn-BWS. Þar kom m.a. fram að (E)frkvstj-alþjsv ætlaði að hitta yfirm-BWS hjá BWS þann 8. október 2012 en frkvstj-BWS kæmist ekki. Markmiðið væri að skýra ramman („*clearify the frame*").[5641]

10533. Samtímagögn sýna að við undirbúning á breytingum á siglingakerfum á árunum 2012-2013 lagði (S)forstj ítrekað áherslu á að gæta þyrfti leyndar um upplýsingar. Velti hann jafnframt ítrekað fyrir sér hvernig Eimskip myndi bregðast við breytingunum og hvaða áhrif þær myndu hafa á samkeppnina. Siglingakerfisbreytingarnar á árinu 2008 voru með allt öðrum brag. Þá gerðu stjórnendur Samskipa m.a.

[5632] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.838420.
[5633] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.838532.
[5634] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.838541.
[5635] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.839014. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.839010. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.844084.
[5636] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1048528.
[5637] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1049166.
[5638] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1049286.
[5639] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1005565.
[5640] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. F[…] Doc. ID. 0.7.33.1049346.
[5641] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.840078.

áætlanir um samstarf við Eimskip og að fyrirtækin skiptu á milli sín flutningum fyrir stóra viðskiptavini. Ekki kom þá fram viðlíka ótti um leka á upplýsingum milli fyrirtækjanna eða óvissa um viðbrögð Eimskips. Samanburður á aðdraganda breytinga á siglingakerfi Samskipa á árinu 2013 og 2008 leiðir því að mati Samkeppniseftirlitsins til frekari staðfestingar á hinu ólögmæta samráði sem átti sér stað milli Samskipa og Eimskips á árinu 2008.

20.9.10. Atvik í október 2012

10534. Þann 3. og 4. október 2012 héldu áfram tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-alþjsv og yfirm-BWS hjá BWS (afrit til frkvstj-BWS og […]) varðandi fyrirhugaðan fund Eimskips og BWS 8. október 2012.[5642]

10535. Þann 5. október 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-S og SH (afrit til (S)frkvstj-millilandasv2) varðandi „*Project Costa*". Meðfylgjandi var glærukynning með heitinu „*Costa 4.10.2012.pptx*" þar sem stillt var upp samanburði á þremur kostum auk þess sem fjallað var um siglingaleiðir Eimskips og möguleg viðbrögð fyrirtækisins. Í glærukynningunni var jafnframt fjallað um mögulegt samstarf Samskipa við BWS og Thorship.[5643]

10536. Þann 7. október 2012 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til stjórn-BWS og upplýsti um áform varðandi fundinn daginn eftir með BWS. Kom m.a. fram að (E)frkvstj-alþjsv ráðgerði að fara í gegnum rammann eins og þeir hefðu rætt og hvort það væri sameiginlegur grundvöllur og skilningur. stjórn-BWS svaraði tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv sama dag: „*[…] but* [frkvstj-BWS]*, chairman advised, they got my input about transparency, period, joint eimskip/BW approach as objective if frame agreement there also pointed out that the icelandic cost thors/Seydis and back to be deducted from lumpsum i got full agreement, but the addendums, and the "buts and ifs" and varied charges very diff to translate into money. but true that extra volume equals extra payment hope you get something out of it. […]*"[5644] stjórn-BWS sendi tölvupóst á (E)frkvstj-alþjsv nokkrum dögum síðar og þakkaði honumfyrir „uppbyggilega" tillögu og kvaðst upplýsa framkvæmdastjóra BWS um hana.[5645]

10537. Þann 9. október 2012 sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til Alcoa (afrit til (S)forstj): „*As per our phone conversation yesterday - we are willing to extend current services for 8 weeks. Subject to, of course, that we will be able to fix a vessel for this service. Further to that, we discussed briefly about Samskip offering you weekly service out of Reydarfjordur of containerized cargo for annual volume of up to 100 thousand tons. I would like you to keep this confidential for the moment, but we are considering a service that would enable us to offer you weekly service at a competitive price. I do not know if this is something that fits your plans but I think that this could ensure a smooth transition for you into the V-shape system. This is something we could offer you for a year or even longer period – for both exports to Immingham and Rotterdam.*"[5646]

10538. Haldinn var fundur hjá stjórn Samskipa hf. 10. október 2012. Samkvæmt fundargerð voru m.a. ræddar hugmyndir um þróun á siglingakerfi fyrirtækisins eftir að samningur við Alcoa rynni sitt skeið:

> „***3. Siglingakerfi***
>
> [(S)frkvstj-millilandasv2] *kynnti hugmyndir varðandi þróun á siglingakerfum félagsins, eftir að samningur við Alcoa rennur sitt skeið nú um komandi áramót, sjá meðfylgjandi kynningu. Hugmyndin er að þróa núverandi kerfi þannig að viðhaldið er viðkomu á Reyðarfirði, Kollafirði og Rotterdam, en*

[5642] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.844084.
[5643] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Costa 04.10.2012.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.604791.
[5644] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.845295.
[5645] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.845997.
[5646] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1052639.

jafnframt bætt við eftirfarandi höfnum, á 14 daga hringferð: Reykjavík, Bíldudalur, Ísafjörður, Akureyri og Immingham. Með því er verið að auka flutningsgetu til Reykjavíkur, sem mikil þörf er fyrir, en jafnframt hægt að bjóða upp á beinar siglingar frá Bíldudal, Ísafirði og Akureyri til Evrópu. Kynnti [(S)frkvstj-millilandasv2] *áform um aukna markaðshlutdeild í útflutningi á fiski í tengslum við þessar breytingar á siglingakerfum.*"[5647]

10539. Daginn eftir sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj. Meðfylgjandi var kynning á „*Sailing system and vessel operation*". Þar var m.a. að finna eftirfarandi glærur undir liðnum „*competition*" þar sem fjallað var um mögulegt samstarf BWS við Samskip og Eimskip og mögulegt samstarf Samskipa við Thorship.[5648]

[5647] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 6. Fundargerð stjórnarfundar Samskipa hf. 10.10.2012.
[5648] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Kynning fyrir stjórn okt2012.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Glærur 23 og 24. Doc. ID. 0.7.33.1017854.

10540. Í framangreindum glærum kemur fram af hálfu Samskipa að fyrirtækið telji að Smyril Line muni ávalt bjóða upp á siglingar til Íslands á ferðamannatímabilinu, sbr. „*We foresee this service will always be provided to the Icelandic market*". Jafnframt höfðu Samskip upplýsingar um að Eimskip myndi hugsanlega tryggja sér plássið sem BWS hafði yfir að ráða í Norrænu og hætta Austurleið. Er þetta í samræmi við framangreinda tölvupóst (S)forstj frá 25. september 2012 og staðfestir að Samskipum var á þessum tíma ljóst að möguleiki var á því að BWS myndi semja við Eimskip sem hefði þau áhrif að BWS myndi hætta að keppa í sjóflutningum til og frá Íslandi. Glærurnar staðfesta einnig viðræður Samskipa við BWS um að taka yfir sama flutningarými en það væri þó ekki sérlega spennandi kostur fyrir fyrirtækið. Fyrir Samskip virðist aðalatriðið því hafa verið að losna við BWS af markaðnum. Er framangreint til stuðnings þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að samhliða viðræður annars vegar Eimskips og hins vegar Samskipa við BWS hafi verið hluti af aðgerðum hvors fyrirtækis um sig til að takmarka samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi.

10541. Þann 21. október 2012 sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til Alcoa (afrit til (S)forstj og (S)forstö-útfl) og staðfesti að Samskip væru reiðubúin að framlengja flutningaþjónustu fyrir Alcoa um tvo mánuði.[5649]

10542. Þann 22. október 2012 sendi stjórn-BWS hjá BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Fram kom að […], frkvstj-BWS og yfirm-BWS hjá BWS færu til Færeyja þann dag. Jafnframt sagði: „*They hope to be able to sort out the main obstacles so that they can get on with the conversations with you – and then all together hopefully find a solution. They will let me know how they do up there, […]. Will keep you posted.*"[5650]

10543. Þann 23. október 2012 sendi (S)frkvstj-millilandasv2 tölvupóst til Alcoa (afrit til (S)forstj og (S)forstö-útfl): „*As per our conversation, Samskip is asking for USD 3 per ton increase for the two months*

[5649] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1057490.
[5650] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.853399.

extension. […] If, however, Alcoa can confirm that Samskip will move the SPL, dross and bath for at least a year, starting in March 2013, we can swallow the cost increases we will incur in Jan and Feb and have rates unchanged. I suggest the following: 1. Alcoa confirms extenstion, so that we can fix the vessel before 10 AM CET tomorrow, with USD 3 per ton increase in rates. 2. Alcoa and Samskip use the month of November to detail a one year deal for the SPL, dross and bath. If that succeeds, Samskip will waive the USD 3 per ton increase for the two months extension. […], I hope this helps in meeting your requirements."[5651]

10544. Sama dag sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til starfsm-BWS hjá BWS varðandi fyrirhugaða veislu starfsm-BWS, (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj o.fl. í desember undir heitinu „*SINTERKLAAS FEEST*", sbr. kafla 13. starfsm-BWS svaraði tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv sama dag: „*Blessadur Takk fyrir þetta, fékk ekki fyrra mailið. Hvað er að frétta annars? Ætlar þú að taka plássið frá FO?*" Spurði starfsm-BWS þannig hvort Eimskip ætlaði að taka viðkomandi flutningspláss sem BWS hafði yfir að ráða.

10545. Sama dag sendi starfsm-BWS tölvupóst til (S)forstj, (E)frkvstj-alþjsv o.fl. varðandi „*SINTERKLAAS FEEST*" veisluna.[5652] Sama kvöld sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 með heitinu „*smyril*": „*Mig grunar að bw og smyril séu að ganga til samninga, eða þeir semji við annan aðila, ég heyrði í* [starfsm-BWS] *í dag sem ekki veit hvað er í gangi.*"[5653]

10546. Daginn eftir svaraði (E)frkvstj-alþjsv tölvupósti starfsm-BWS til sín: „*Sæll, Í raun er staðan óbreytt, ferjan og BWS vilja klára sín mál áður en þeir fara að hugsa eitthvað annað. Erfitt að meta hvenær því líkur.*"[5654]

10547. Þann 24. október 2012 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Sagðist hann hafa fengið tölvupóst frá frkvstj-BWS. Síðan sagði: „*meeting went well in good athmosphere, although items still to be solved. i understand they meet you coph this day's pm, as they cannot get further with smyril without agreement made with you hopefully you all agree frame! […]*". (E)frkvstj-alþjsv svaraði tölvupósti stjórn-BWS sama dag. Sagðist hann vera á leiðinni til Kaupmannahafnar og Færeyja. Jafnframt sagðist hann hafa nýlokið samtali við frkvstj-BWS. Ætlaði hann að hringja í stjórn-BWS.[5655]

10548. Þann 29. október 2012 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv: „*Got a message back from* [frkvstj-BWS] *[…]. Agreement in broad terms between BW and Eimskip. Progress with Smyril […] So good idea that you were willing to fly up to the Faroes. So what is next step?*". (E)frkvstj-alþjsv svaraði tölvupósti stjórn-BWS sama dag: „*Like you said what is the next step in my mind 1) We need to agree on the new arrangement to move forward and fi*[n]*alize 2) The old matter needs to have its own timeline not depending on 1) 3) This we need to decide asap to be able to finalize and plan before our deadline which is end of this year 4) Will take round to see w*[h]*ere we are*".[5656] Sama dag sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til frkvstj-BWS hjá BWS og Smyril Lines: „*First of all thank you for a good and constructive meeting regarding slot sharing. To move things forward we need clarify following 1) During our meeting we discuss matters going forward and the "old" matters will have another time plan and shouldn't be mixed 2) Regarding moving things forward I found that we had find the way 3) The only outstanding were these 5 empties which is less tha*[n] *1% of the total agreement. How will we going to move on here 4) I need to get confirmation asap that we have a green light to move forward, before that I have difficulties to activate workgroups here in-house. Kindly give me your confirmation about 3) and that we are on same track to move things forward. My plan was to have start all this analyzes work, with a*

[5651] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1058635.
[5652] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.854468.
[5653] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.613032.
[5654] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.854706.
[5655] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.854991.
[5656] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.857942.

workteam inhouse which is needed before I leave to Asia on Friday."[5657] Frkvstj-BWS sendi tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv sama kvöld: *„In a constructive way we agreed the basis for a co-operation between Eimskip and Blue Water. To Smyril we gave our absolute best proposal for the future charter.* […] *promised to write some lines - and we hope Smyril will agree - so that we can continue planning the future co-operation among the three parties.*" (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstsamskiptin til (E)forstj.[5658]

10549. Þann 30. október 2012 sendi frvkstj-Smyril hjá Smyril Line tölvupóst til frkvstj-BWS og (E)frkvstj-alþjsv: *„Thanks for a good meeting and although this ended somewhat suddenly and perhaps without a proper conclusion, I have a strong feeling that the composed model, is a path that we all can live with and surely benefit from. With the expressions you both have given in the below mails, I am quite sure that we have a comprehensive and common understanding and that we now must strive to finish the job. With regard to the so-called old cases and empty units, I´am referring to* […] *mail to* [frkvstj-BWS] *earliar today, that we believe that these are not likely to be a showstopper, with respect to the above future cooperation. I therefore suggest that the parties internally find out how and how quickly we can move forward and thus begin to work on the contractual basis. Time passes very quickly and if we are to have a chance to be ready by the 1st of January 2013 - I would suggest that we draw up a timetable for the completion of the Agreement to be no later than Friday 30th November 2012.*" (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstinn til (E)forstj: *„FYI (E)forstö-alþjsv er á full að undirbúa en ekki búið að sjá í gegnum allt hjá PRO til að við getum klárað þetta á þessu nótum. Er í greiningu núna hjá þeim*".[5659]

10550. Sama kvöld sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)frkvstj-fjárm: *„Ég sé að Costa verkefnið okkar geri ráð fyrir að við byrjum jan 2013, er erum nú búnir að ná samingum við Alcoa um framlengingu, sem þýðir að við leggjum til að við byrjum mars 2013 með Costa ... Það væri ágætt að metin yrðu áhrifin af þeirri breytingu, og glærum breytt.[…]*".[5660]

20.9.11. Atvik í nóvember og desember 2012

10551. Þann 5. nóvember 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu *„Steingrímur taka bw yfir*". Ekkert fleira var í tölvupóstinum.[5661] Var þar líklega verið að vísa í starfsm-BWS hjá BWS og mögulega yfirtöku Samskipa á plássi BWS í Norrænu.

10552. (E)frkvstj-alþjsv átti í tölvupóstsamskiptum við BWS á tímabilinu 1. – 10. nóvember 2012 til undirbúnings samstarfi fyrirtækjanna.[5662] Gerði (E)frkvstj-alþjsv (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-skiparekst grein fyrir þessu og sagði: *„Nú liggur fyrir að mál geta gengið upp með slot charter milli Færeyja og Danmerkur. Þurfum að geta svarað með framleiðsluna strax í næstu viku hvort allt gangi ekki upp. […]*" (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstinn til (E)forstj.[5663] Þá áframsendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst BWS frá deginum áður til (E)frkvstj-Færeyj og (E)frkvstj-Dk (afrit til (E)forstö-alþjsv): *„Dear both Confidental info but see the status*".[5664]

10553. (E)frkvstj-alþjsv átti í frekari samskiptum við BWS síðar í nóvember 2012 þar sem samstarf var undirbúið og m.a. rætt um hafnarvinnukostnað. Voru t.d. (E)frkvstj-alþjsv og yfirm-BWS hjá BWS í samskiptum daganna 21. til 23. nóvember 2012 varðandi kostnað og framkvæmdaratriði. Jafnframt var það

[5657] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.858080.
[5658] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1019467.
[5659] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1019575.
[5660] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.616019.
[5661] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1064389.
[5662] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.860437. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.863953.
[5663] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1022446.
[5664] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.863910.

niðurstaðan að (E)frkvstj-alþjsv myndi koma með fyrstu drög að „*slot sharing*" samningi. (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstanna til (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý: „*FYI allt að mjakast*".[5665]

10554. Aðilar ræddu um að hittast á fundi. Jafnframt var áfram rætt um hafnarvinnukostnaðinn og stöðuna í viðræðum BWS og Smyril. Fram kom m.a. að lögmenn væru að undirbúa nýja útgáfu á samningnum milli Smyrils og BWS. Þá óskaði yfirm-BWS eftir að (E)frkvstj-alþjsv sendi honum fyrstu drög að samningi.[5666] (E)frkvstj-alþjsv sendi tölvupóst til yfirm-BWS (afrit til frkvstj-BWS og (E)forstö-alþjsv) þann 28. nóvember 2012 m.a. varðandi dagskrá fyrirhugaðs fundar þann 5. og 6. desember 2012. Þá sagði (E)frkvstj-alþjsv að Eimskip væri að vinna drög að samningi með það að markmiði að þau yrðu tilbúin fyrir fundinn. yfirm-BWS sendi tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv (afrit til frkvstj-BWS og (E)forstö-alþjsv) daginn eftir og lagði til að fundurinn yrði haldinn í höfuðstöðvum BWS. Gerði hann ráð fyrir sérstökum fundi til að ræða framkvæmdaratriði og öðrum til að ræða samninginn.[5667] (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstinn til (E)frkvstj-Færeyj.[5668] Þann 30. nóvember 2012 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstö-alþjsv. Óskaði hann eftir að þeir sendu honum helstu atriði sem þeir vildu sjá í „*Slot/ Vessel Sharing Agreement*" þar sem hann væri að gera uppkast að samningi til að senda til lögmanns. Þá nefndi (E)frkvstj-skiparekst tiltekin atriði sem hann þyrfti að fá frá (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstö-alþjsv.[5669]

10555. Þann 4. desember 2012 áttu yfirm-BWS og (E)frkvstj-alþjsv í tölvupóstsamskiptum varðandi fyrirhugaðan fund.[5670] Sama dag sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Sagðist stjórn-BWS hafa heyrt í frkvstj-BWS og allt góðar fréttir. Ætlaði hann að koma síðar með frekari upplýsingar. (E)frkvstj-alþjsv svaraði tölvupósti stjórn-BWS sama dag. Þar kom fram að allt gengi samkvæmt áætlun.[5671] (E)frkvstj-alþjsv o.fl. funduðu svo með BWS í Esbjerg eins og til stóð.

10556. Þann 8. desember 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 með heitinu „*Costa*". Meðfylgjandi var glærukynning með heitinu „*Project Costa status 31th oct 2012.pptx*".[5672]

10557. Sama kvöld sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-fjárm (afrit (E)frkvstj-alþjsv) með heitinu „*Confidential – Projects for 2013 to be presented to the board on Dec 11th 2012*". Var þar að finna skrá (E)forstj yfir verkefni helstu stjórnenda Eimskips á árinu 2013. Meðal atriða undir „*Operation – (E)frkvstj-skiparekst*" var verkefnið „*Ocean freight contracts with Alcoa The biggest threat to Eimskip and Samskip if goes away*" og undir „*International – (E)frkvstj-alþjsv*" var verkefnið „*Smyril line Contract for 25 trailers*".[5673]

10558. Sama kvöld hittust starfsm-BWS, (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj o.fl. heima hjá starfsm-BWS í svokallaðri „*SINTERKLAAS FEEST*".[5674]

10559. Siglingakerfi voru rædd á ný á stjórnarfundi Samskipa þann 11. desember 2012, sbr. eftirfarandi bókun í fundargerð: „*[(S)forstj] upplýsti um stöðu mála varðandi þróun á siglingakerfi eftir að samstarfi við Alcoa lýkur, sem verður í lok febrúar mánaðar 2013. Eins og áður hefur verið kynnt, þá er hugmyndin*

[5665] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.870645. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.870650. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.870851. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.872432. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.871299.
[5666] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.873706. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.875522.
[5667] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.875522.
[5668] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.876025.
[5669] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.876447.
[5670] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.877937.
[5671] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.878071.
[5672] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.634041.
[5673] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.879805.
[5674] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.854468.

að reka 3ja skipa kerfi fyrst um sinn, þeas ARN/HEG á núverandi rútu, og þriðja skipið á rútu milli Reykjavíkur, Bíldudals, Ísafjarðar, Akureyri, Reyðarfjarðar, Kollafjarðar, Immingham og Rotterdam, og þaðan til Reykjavíkur. Þegar innflutningur fer vaxandi, að bæta þá við fjórða skipinu, í apríl 2014. Í áætlun fyrir árið 2013 er búið að gera ráð fyrir þriðja skipinu, frá og með 1 mars 2013.[…]"

10560. Sama dag var haldinn fundur hjá stjórn Eimskips. Í gögnum tengdum fundinum um fjárhagsáætlun 2013 kemur m.a. fram að ætlunin væri að hætta rekstri skipsins Tetuan í Færeyjum og kaupa slott í Smyril Line. Þá kom fram að Eimskip myndi halda hafnarþjónustu fyrir Alcoa en væntanlega missa önnur viðskipti við Alcoa.[5675]

10561. Þann 13. desember 2012 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Sagðist hann hafa fengið mjög hvetjandi tölvupóst frá frkvstj-BWS og yfirm-BWS. Jafnframt sagði: *„things finally seems to be going towards a conclusion and a start early in 2013. […] No doubt you will get the last bits in order. Obviously important in the application to the Competition Authorities – which I understand will take place now – that competition is maintained absolutely, the regularity to the benefit of the customers maintained – the alternative is worse – and it is a good feature in the agreement that the possibility exists to buy extra slots if required, so that there is an absolute lock-up position*"[5676] Þann 17. desember 2012 sendi (E)frkvstj-alþjsv svar til stjórn-BWS og sagði m.a. að til stæði að tilkynna um samninginn við BWS til samkeppnisyfirvalda í Færeyjum."[5677]

10562. Þann 19. desember 2012 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Þar komu m.a. fram upplýsingar um stöðuna varðandi samkomulag Smyril og BWS. (E)frkvstj-alþjsv svaraði stjórn-BWS sama dag: *„[…] nothing new in the process as far as I know. I know that the ferry got the contract like* [yfirm-BWS] *told me. I also have heard that the ferry was not always happy with the wording in the contract […]. If the reviewed contract has been sen*[t] *to BWS I don't know. The concern in this process is following: 1) Such wording to and from can take short time and also long time, lets hope the first one, but in my mind we are already in the X-mas and likley not to be finalized until early Jan 2) Faroe Ship need to see the contract after that, and likley with come comments, but hopefully not time consuming 3) After this we need to file this to competition authorities in FO, like you said hopefully doesn't take too long time, […] 4) After getting green light Faroe Ship can begin to commit in equipments etc that is needed, and we know some of these issues have waiting time. Hopefully this doesn't take too long time, so far it is two weeks since I was in Esbjerg, and the contract has not made one round yet between parties but lets hope that this will take shorter time after that.*"[5678]

10563. Þann 27. desember 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín. Þar á lista voru m.a. *„Alcan rúta löglegt setið, Skoða thorship*" og *„Smyrill stækkar..*".[5679] Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-MCL varðandi mögulegt samstarf við Thorship/IceNor: *„The joint venture of NedNor and Thorship, named IceNor, will take over the Alcoa contract as of 1st of March 2013. They will operate four 10,500 dwt vessels, on a route from Mosjoen in Norway to Rotterdam, from there to Reydarfjordur, and from there back to Rotterdam and thereafter back to Mosjoen, the roundtrip taking one month. Vessels are loaded with Alcoa cargoes as follows: Full vessels ex Mosjoen – annual volumes 400k tons, 200k to be discharged in Rotterdam and other 200k to be discharged in Reydarfjordur. So there will be some space from Rotterdam to Reydarfjordur, since no other cargo will be loaded in Rotterdam to Reydarfjordur.*

[5675] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 01.12.2016. Fundargerð stjórnar Eimskips, dags. 11.12.2012, kl. 09:00. Fylgigagn við fundargerð frá stjórnarfundi.
[5676] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.882347.
[5677] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.883494.
[5678] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.885814.
[5679] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1088246.

Full vessels es Reydarfjordur – annual volums close to 400k, all discharged in Rotterdam. There is therefore an empty leg from Rotterdam to Mosjoen. I met with the MD of Thorship/IceNor – he claims they will be calling ports on the way north from R'dam to Mosjen, having plenty space north bound, some limited space southbound. He mentioned they plan to call three ports beside Mosjoen. This might be of interest for the volumes you currently move with ECL? We might as well be able to do some interesting deals with him, ie move the Reydarfjordur – UK volumes on the Costa route we plan to operate, in turn he moving for us every other week ex Reydarfjordur to Rotterdam, so there might be interesting opportunities here. We will meet him again early Jan – learning more about their plans."[5680]

20.9.12. Samantekt

10564. Árétta ber að við heildarmat á framangreindum atvikum á árinu 2012 ber að horfa til allra þeirra beinu samskipta sem áttu sér stað milli Eimskips og Samskipa á því ári og tilgreind eru í yfirlitinu í kafla 13. Við mat á atvikum sem tengjast sérstaklega BWS ber að horfa til þess að starfsm-BWS hjá BWS (fyrrum stjórnandi hjá Eimskip) tilheyrði sama vinahópi og (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv en þeir síðarnefndu sátu í *„Nýtt upphaf"* vinnuhópnum.

10565. Markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins var m.a. að auka samstarf Eimskips og Samskipa í flutningum, skipulagi siglingakerfa og útflutningi á m.a. áli og fiski. Var tilgangur þessa m.a. að draga úr samkeppni og skapa skilyrði fyrir að hækka eða halda uppi verði.

10566. Í mgr. 1744-1754, 1757, 1759-1762, 1764-1768 og 1770-1779 í athugasemdum Samskipa við AII er að finna sjónarmið fyrirtækisins varðandi umfjöllum um atvik á árinu 2012. Samskip hafna því að fyrirtækið hafi átt í samráði við Eimskip.

10567. Að mati Samskipa voru viðræður Eimskips við BWS óviðkomandi Samskipum. Telja Samskip ljóst að efnisatriði viðræðnanna hafi ekki verið í þágu Samskipa. Stjórnendur Samskipa hafi einnig horft til BWS varðandi samstarf. Viðræðurnar hafi þó aldrei komist á neinn rekspöl. Hvort fyrirtækið fyrir sig hafi sýnilega verið að velta upp samstarfsmöguleikum við BWS til að styrkja eigin stöðu. Þá hafi samskipti Samskipa við BWS verið lögmæt þar sem báðum fyrirtækjum hafi verið heimilt að kanna hvort flötur væri á viðskiptum. Það hafi ekki gengið eftir.

10568. Ekki er unnt að fallast á þetta. BWS var sem áður segir keppinautur Eimskips og Samskipa í m.a. sjóflutningum til og frá Íslandi. Í samtímagögnum Samskipa og Eimskip kemur skýrt og ítrekað fram að samkeppnisleg ógn stafi frá BWS, ekki síst í útflutningi á fiski frá Íslandi og í innflutningi til Færeyja. Ber hér m.a. að rifja upp að það var beinlínis stefna hjá Samskipum að vinna gegn verðsamkeppni með því að *„[s]porna við innkomu Blue Water inn á markaðinn"*, sbr. glærukynning (S)forstö-útfl 6. október 2011. Í áætlunum söludeildar áætlunarflutninga Eimskips (LIS) fyrir árið 2012 var rætt um að aukin ógn (*„increased threat"*) stafaði frá BWS og að BWS væri *„more agressive"* í útflutningi á fiski frá Íslandi, sbr. umfjöllun hér að framan. Í glærukynningu LIS deildar Eimskips (Vegvísir 2012) frá haustinu 2011 kemur fram að það hafi verið eitt meginmarkmið LIS á árinu 2012 að hækka verð í m.a. útflutningi og var spurt hvernig unnt væri að verjast samkeppni frá BWS. Í tölvupósti (E)forstö-alþjsv 2. apríl 2012 kom fram að Eimskip væri ósátt við að BWS væri að lækka verð umtalsvert (*„dumping rates"*) í útflutningi á fiski frá Íslandi.

10569. Samkvæmt framansögðu var það sameiginlegt hagsmunamál Samskipa og Eimskips að draga úr samkeppni frá BWS til að gera fyrirtækjunum auðveldara en ella að hækka verð eða vinna gegn lækkun á verði. Í þessu ljósi ber m.a. að virða áframhaldandi og nánast samhliða samskipti Eimskips, einkum af hálfu (E)frkvstj-alþjsv, og Samskipa, einkum af hálfu (S)forstj, við BWS á árinu 2012. Hið sama á við

[5680] Afritaður tölvupóstur frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1088996.

um nánast samhliða umfjöllun innan fyrirtækjanna þar sem vísað var til verkefna eða viðræðna sem tengdust BWS. Ber að virða þetta í samhengi við gögnin frá árunum á undan sem sýna hið sama.

10570. Í viðræðum Samskipa og Eimskips við BWS var rætt um atriði sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni. Samskip lagði til við BWS að yfir vetrartímann myndi fyrirtækið hætta að bjóða upp á sjóflutninga til og frá Íslandi og að fyrirtækin myndu hafa samvinnu um útflutning frá Íslandi og Færeyjum með því að nýta sameiginlega flutningarými BWS frá Færeyjum, sbr. tölvupóst (S)forstj 20. janúar 2012. Eimskip ræddi við BWS um að takmarka flutningaframboð, m.a. með því að Eimskip myndi hætta nota skipið Blikur. Slíkt hefði verið til þess fallið að raska samkeppni bæði á Íslandi og í Færeyjum enda siglingakerfi þessara fyrirtækja samþætt báðum þessum mörkuðum, sbr. m.a. tölvupóst stjórn-BWS hjá BWS frá 17. febrúar 2012. Í samræmi við þetta kom fram í glærum Eimskips frá apríl 2012 að einn kostur við samstarf við BWS væri að útiloka flutningsgetu þessa keppinautar frá íslenska markaðnum.

10571. Er framangreint til stuðnings því að samhliða viðræður annars vegar Eimskips og hins vegar Samskipa við BWS hafi verið hluti af aðgerðum hvors fyrirtækis fyrir sig til að takmarka samkeppni á markaðnum í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og auðvelda þar með fyrirtækjunum að ná árangri í samráðinu.

10572. Thorship og IceNor voru einnig keppinautar Samskipa. Voru Samskip ítrekað með til skoðunar samstarf við þessa keppinauta á árinu 2012, þ.e. að kaupa hluta af flutningaplássi þeirra. Ljóst er að afleiðing af slíku samstarfi hefði orðið takmörkun á flutningaframboði til og frá Íslandi.

10573. Samskip hafna því að óljósar hugmyndir innan fyrirtækisins um möguleg viðskipti við Thorship eða IceNor hafi haft það að markmiði að raska samkeppni. Aðeins hafi verið um að ræða hugmyndir á upphafsstigi sem ekkert hafi orðið úr. Hugleiðingar, hugmyndir og viðræður falli ekki undir 10. gr. samkeppnislaga.

10574. Á þetta er ekki unnt að fallast. Samstarf við smærri keppinauta eins og BWS, Thorship og IceNor var til þess fallið að draga úr samkeppni og auðvelda þar með Samskipum og Eimskip að ná árangri í því samráði sem fólst í *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

10575. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samskiptum sínum við BWS. Fyrirtækin voru keppinautar í flutningum til og frá Íslandi. Með vísan til þess sem fram kemur hér að framan er ljóst að fyrirtækin ræddu um viðkvæm samkeppnisleg málefni. Voru þessar viðræður til þess fallnar að raska samkeppni m.a. í flutningum til og frá Íslandi. Ekki er í ákvörðun þessari tekin afstaða til aðgerða BWS.

10576. Framangreind gögn gefa hins vegar til kynna að þegar Samskip hófu undirbúning að breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins síðari hluta ársins 2012 megi merkja greinilegan mun á þeirri aðferðafræði sem notuð var þá og þeirri sem áður hafði verið notuð í tengslum við breytingar á siglingarkerfi fyrirtækisins á árinu 2008, en sú síðarnefnda var undirbúin m.a. í leynilegu samstarfi við Eimskip og var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna.

10577. Fjallað verður einnig um breytingar á siglingakerfum hjá Samskipum í umfjöllun um atvik á árinu 2013. Rétt er hins vegar að taka hér fram að samtímagögn sýna að við undirbúning á breytingum á siglingakerfum á árunum 2012-2013 lagði (S)forstj ítrekað áherslu á að gæta þyrfti leyndar um upplýsingar. Velti hann jafnframt ítrekað fyrir sér hvernig Eimskip myndi bregðast við breytingunum og hvaða áhrif þær myndu hafa á samkeppnina. Siglingakerfisbreytingarnar á árinu 2008 voru með öðrum brag. Þá gerðu stjórnendur Samskipa m.a. áætlanir um samstarf við Eimskip og að fyrirtækin skiptu á milli sín flutningum fyrir stóra viðskiptavini. Ekki kom þá fram viðlíka ótti um leka á upplýsingum milli

fyrirtækjanna eða óvissa um viðbrögð Eimskips. Samanburður á aðdraganda breytinga á siglingakerfi á árunum 2008 og 2013 er því til enn frekari staðfestingar á hinu ólögmæta samráði sem átti sér stað milli Samskipa og Eimskips á árinu 2008. Atvik á seinni hluta ársins 2012 og á árinu 2013 gefa hins vegar til kynna að þá hafi dregið úr þunga samráðs fyrirtækjanna, sbr. nánari umfjöllun í kafla 21. Er þetta í samræmi við viðurkenningu Eimskips í sáttinni við Samkeppniseftirlitið.

10578. Á árinu 2012 unnu Samskip og Eimskip áfram að framgangi tilboða fyrirtækjanna í flutninga fyrir Alcoa. Leituðust bæði fyrirtækin við að tryggja að þeim tækist að endurnýja samninga sína við Alcoa en án árangurs, sbr. nánar hér á eftir. Samráð Eimskips og Samskip sem tengdist hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði og flutningum fyrir Alcoa hélt hins vegar áfram út árið 2012.

10579. Á árinu 2012 áttu sér þannig stað tíð samskipti milli Eimskips og Samskipa m.a. varðandi samráð þeirra vegna hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði og lutu þau samskipti m.a. að endurnýjun á samkomulagi þeirra þar að lútandi.

10580. Í kafla 8 og 9 er fjallað um samráð Samskipa og Eimskips varðandi takmörkun á flutningsgetu á árinu 2008. Mikil samskipti voru milli stjórnenda Eimskips og Samskipa á þessum tíma. Undirbjó Eimskip það að annast hluta af útflutningi Samskipa á áli fyrir Alcoa, þ.e. flutninga sem að mati Samskipa féllu undir samning fyrirtækisins og Alcoa frá 2007, og gerði Alcoa tilboð um það efni. Var þetta hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Umfjöllun í kafla 14.36.3 sýnir að þetta samráð hafi komist til framkvæmda og Eimskip annast flutninga fyrir Alcoa sem samkvæmt framansögðu tilheyrðu Samskipum. Átti þessi flutningur Eimskips sér stað þangað til samningur Samskipa við Alcoa féll úr gildi á árinu 2013.

10581. Að öðru leyti vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar um sjónarmið Samskipa varðandi atvik á árinu 2012 í kafla 31.9.

20.10. Kloosterboer og Silver Green 2012 - 2013

10582. Í þessum kafla verður fjallað í tímaröð um atvik sem tengjast Silver Green og Kloosterboer á árunum 2012 og 2013.

10583. Við mat á atvikum í þessum kafla ber að hafa í huga samráð fyrirtækjanna við Kloosterboer og vegna Silver Green árin á undan auk annars samráðs sem átti sér stað á árunum 2012 og 2013. Vísast hér til umfjöllunar í ákvörðun þessari um annað samráð Samskipa og Eimskips á árunum 2012 og 2013.

10584. Einnig ber að hafa hliðsjón af þeim beinu samskiptum sem Samskip og Eimskip áttu í á þessum árum, sbr. kafla 13.

20.10.1. Silver Green á árunum 2012 og 2013

10585. Í kafla 20.4 hér að framan er lýst aðdraganda og stofnun Silver Green. Eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips hófst sneru Samskip/Silver Sea sér til Green Reefers. Viðræður um samstarf hófust og þær skiluðu árangri með stofnun Silver Green um mitt ár 2010, en það fyrirtæki var í jafnri eigu Silver Sea (Samskipa) og Green Reefers.

10586. Að mati Samkeppniseftirlitsins hafði það samstarf að markmiði að draga úr samkeppni og hækka flutningsgjöld á m.a. útfluttum frystum fiski frá Íslandi. Samkvæmt samtímagögnum Eimskips leiddi samstarf Silver Sea og Green Reefers til takmörkunar á samkeppni og var innan Eimskips fjallað með velþóknun um hina skertu samkeppni sem af samstarfinu leiddi. Sagði Eimskip að eftir stofnun Silver Green hefðu fyrirtækin betra *„tak*" á markaðnum. Einnig sagði Eimskip að þetta hefði þegar haft þau áhrif að verð hefði hækkað og að gert væri ráð fyrir því að það myndi hækka enn frekar gagnvart

útflytjendum á frystum fiski frá Íslandi. Gefa gögnin til kynna að Eimskip hafi verið fylgjandi þessum aðgerðum Samskipa og viljað gæta sín á því að gera ekkert sem myndi auka samkeppni á þessu sviði.

10587. Gögn málsins sýna að starfsemi Silver Green var með óbreyttu sniði út rannsóknartímabilið og lengur. Breytingar urðu hins vegar á árinu 2016:

„Silver Sea Is Back! […]

The company Silver Sea AS was established in 2000. The company is a leading owner and operator of reefer vessels for transportation of frozen fish mainly within Europe.

In 2010 Silver Sea joined forces with Green Reefers and established a joint venture named Silver Green AS.

In 2016 Samskip replaced Green as 50% owner in the joint venture and we are now pleased to announce a new and enhanced cooperation to further develop our business in a strengthened Silver Sea."[5681]

10588. Í þessu máli er engin afstaða tekin til aðgerða Green Reefers. Það er aftur á móti niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með þeim aðgerðum sem fólust í stofnun Silver Green og síðan með aðild að rekstri þess fyrirtækis út rannsóknartímabilið. Sem fyrr segir er það einnig niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þessar aðgerðir Samskipa hafi verið í samræmi eða til stuðnings við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips, þ.e. að takmarka samkeppni á markaðnum með samstarfi við keppinaut.

20.10.2. Hollensk samkeppnisyfirvöld gera húsleit hjá Kloosterboer

10589. Í upphafi árs 2012 fór (E)frkvstj-alþjsv o.fl. að huga að endurnýjun á samningi Eimskips við Kloosterboer en 3. janúar 2012 sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv þar sem fram kom að samningurinn við Kloosterboer rynni út í mars.[5682]

10590. Þann 6. janúar 2012 sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv. Meðfylgjandi var gærukynning.[5683] Þar kom m.a. fram að verið væri að vinna í nýjum samningi við Kloosterboer. Einnig kom fram að Blankendaal kæligeymslan væri möguleiki ef ætlunin væri að færa aðstöðuna en það gæti skapað *„high turbulence between KLO and Eimskip*".

10591. Föstudagskvöldið 20. janúar 2012 sendi (S)frkvstj-Frigo1 tölvupóst til (S)forstj með heitinu *„Kloosterboer raided by authorities*":

„Heard confidentially that kloosterboer ijmuiden en vlissingen have been raided yesterday by the dutch competition authority. Large amounts of files seized apperantly in the daalimpex purchase, seems to have been a not so clean deal..... […]".

10592. (S)stjórnarm-fjármstj sendi tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og (S)forstj fyrir hádegi á laugardeginum og lagði til að þeir myndu heyrast á símafundi þann dag.[5684] Má telja líklegt að ætlunin hafi verið að ræða húsleitina hjá Kloosterboer.

[5681] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: http://www.silversea.no/contentpg.aspx?zone=13&MenuNode=634909191879005738.
[5682] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.676889.
[5683] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Corporate kynning alþjóðasvið.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.682379.
[5684] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.964886.

10593. (S)forstj svaraði tölvupósti (S)frkvstj-Frigo1 þann 22. janúar 2012. Bað hann (S)frkvstj-Frigo1 um að láta sig vita ef hann heyrði meira um þetta.[5685] Þann 25. janúar 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og lagði til símafund með (S)frkvstj-SIL1, (S)frkvstj-Frigo2 og (S)frkvstj-Frigo1 til að ræða Kloosterboer og önnur tengd atriði.[5686]

10594. Í kjölfar húsleitarinnar hjá Kloosterboer komu fram áhyggjur hjá Samskipum af samstarfinu við Kloosterboer en 30. janúar 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo2 og (S)frkvstj-Frigo1: „*I hear from both of you that* [(S)frkvstj-SIL1] *is concerned about the co-operation with Kloosterboer. I think it is important that we map up the different activities we co-operate with them, being:*

-Kboer storing at our Frigocare coldstore, [(S)frkvstj-Frigo1] *what is their annual turnover at Frigo R'dam?*
-Kboer rents office facilities from us, [(S)frkvstj-Frigo1] *what is the annual rent and length of agreement?*
-we ship volumes from Norway to Velsen and Ijmuiden – [(S)frkvstj-Frigo2] *what were the volumes last year? just approx volumes/vessels - and what do you expect for this year? Is it better to co-operate and being able to ship volumes through Velsen/Ijmuiden than finding other alternatives like Bremerhaven? will they just hit us harder if we do so?*
-how many containers were shipped ex Holland from Norway last year? how many did KIF control versus Samskip Icepak? rough figures - and what to expect for this year.

When received above from you guys - I will summarize in an e-mail and send to you for varification and then we send over to [(S)frkvstj-MCL] *and* [(S)frkvstj-SIL1] *and discuss further with them.*"[5687]

10595. Þrátt fyrir framangreindar áhyggjur af samstarfinu við Kloosterboer varð niðurstaðan sú að betra væri fyrir Samskip að halda samstarfinu áfram. Þann 31. janúar 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo2 (afrit til (S)frkvstj-Frigo1) þar sem sagði m.a.: „*When having received the figures from* [(S)frkvstj-Frigo1] *- I will list up the partnership on Frigocare R'dam and the fact that partnership with Kloosterboer will always be a love and hate relationship, and even more to the hate.... and then explain that we can not easily produce our important cargo flows from norway to asia, unless we have them, and by being able to produce these volumes, it strengthens our postion in Norway and our abilities to produce good services/results in Norway, it is the same for Holland, ie if we need volumes in R'dam, we can route vessels to there, and we can even pick a vessel or two, that have suitable cargoes for R'dam for storage, if at a given time, in season, we are looking for that. It then by the end of the day gives Samskip Icepak as well sizable package, ie these 649 containers.*"[5688]

20.10.3. Eimskip og Samskip halda áfram að ræða samstarfið og samkeppnina við Kloosterboer

10596. Þann 8. febrúar 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-MCL varðandi Kloosterboer: „*We co-operate / compete with Kloosterboer in the different markets, a love and hate relationship, and more to the hate... […] We were not able to achieve these volumes, unless this partnership with Kloosterboer is maintained - they would otherwise always go directly into the Norwegian market, with stronger approach than done today, since they anyway receive good portion of the volumes through our channels. Samskip Icepak is getting the greatest part of the forwarding volumes, ie 649 out of 849. […] Kloosterboer group are then also important clients of Frigocare Rotterdam – […] They as well rent office space from us and pay annually 100k for the office.*"[5689] Þá ætlaði (S)forstj að ræða við (S)frkvstj-MCL um Kloosterboer

[5685] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.964974.
[5686] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.966346.
[5687] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.968850.
[5688] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.969422.
[5689] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.972880.

þann 10. febrúar 2012.[5690] Samstarfið til Kloosterboer var einnig áfram til umræðu innan Samskipa í mars 2012.[5691]

10597. Kloosterboer (Daalimpex) virðist hafa brotið samkomulagið við Eimskip um að láta viðskipti varðandi Noreg, Ísland og Færeyjar í friði en þann 2. apríl 2012 áframsendi (E)starfsm-Reefer tölvupóst milli Icelandic og Kloosterboer, m.a. varðandi mögulegan flutning með Kloosterboer, til (E)forstö-alþjsv, (E)frkvstj-Holland og (E)frkvstj-alþjsv: *„Pls see below. We received this email from Icelandic NO who bought capelin from Norway Pelagic. Despite what DPX* [Daalimpex] *promised, to leave NO/IS/FO alone for Eimskip, they are selling their service by promising discount when Kloosterboer Int Forwarding (KIF) is arranging the bookings to FE to minimize the loss for DPX???*"[5692]

10598. (E)starfsm-Reefer virðist hafa gripið strax til aðgerða gagnvart Kloosterboer því daginn eftir átti (E)starfsm-Reefer fund með stjórnandi1-Klooster hjá Kloosterboer þar sem m.a. var rætt um nýjan samning, samkeppnina og samstarfið. Eftir fundinn sendi (E)starfsm-Reefer tölvupóst til (E)frkvstj-Holland, (E)forstö-alþjsv, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-ContainNo: *„Just met* [Kloosterboer] *here in the office. We discussed following: 1.* [stjórnandi1-Klooster] *announcing his trip to Iceland to visit the mackerel shippers who shipped their mackerel to Holland in side-door vessel last year. I strongly suggested him to contact EIM REY/(E)forstö-alþjsv as this can affect our liner operation, our core business! 2. Icelandic Norway/Modolf Sjoset capelin ex Norway. (see attached e-mail correspondence) DPX informed us that it was never their intention to by-pass Eimskip on the on-carriage of capelin ex Harlingen. We explained them that nevertheless them saying it was not intentional they did hurt our relation with Icelandic NO. […] Secondly, by promising discount when using their daughter company KIF they are NOT neutral and their daughter company will charge the extra costs to the producer so one way or the producer is paying. This is just another example how* [Kloosterboer] *is difficult to "control". 3. Liner contract for handling the Eimskip-Ctg vessels. […] May I suggest that everybody goes over this contract and we arrange a telephone conversation to discuss this new contract and options and formulate our point of view with regards to this contract and possible future cooperation?*"[5693]

10599. Þann 12. apríl 2012 sendi (E)starfsm-Reefer tölvupóst til stjórnandi1-Klooster og stjórnandi2-Klooster hjá Kloosterboer varðandi nýjan samning. Vísaði hann þar til fundarins þann 3. apríl 2012 auk þess sem vísað var til *„(gentlemen) agreements*" milli Eimskips og Kloosterboer. Vildi (E)starfsm-Reefer geta endurmetið samvinnuna í árslok 2013 með hliðsjón af því hvort báðir aðilar hefðu staðið við „heiðursmanna samkomulagið". Tölvupósturinn var áframsendur til (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-alþjsv, (E)frkvstj-ContainNo og (E)frkvstj-Holland.[5694] Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að með umræddu samkomulagi sé átt við samkomulag um að láta viðskiptavini hvors annars í friði.

10600. Samkeppnin og samstarfið við Klooserboer var einnig til umræðu hjá Samskipum í apríl 2012.[5695] (E)frkvstj-alþjsv átti fund með Kloosterboer (Kloosterb1) á sjávarútvegssýningunni í Brussel í lok apríl 2012.[5696] Þann 14. maí 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu *„ýmis mál*". Þar á lista var *„Kloosterboer approach*".[5697]

10601. Óánægja Eimskips með samkeppni frá Kloosterboer hélt áfram en 24. maí 2012 sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til Kloosterb1 varðandi samninginn við Daalimpex. Þar nýtti hann tækifærið og sagði m.a. *„As*

[5690] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.973647.
[5691] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Minutes from Board meeting 14th of March 2012 Signed.pdf*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.987471. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.985728.
[5692] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.750934.
[5693] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.751949.
[5694] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.757027.
[5695] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1000598.
[5696] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.782379.
[5697] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1005482.

far as the general business goes, then I am personally annoyed about the cross sales of Kloosteboer, were your people are constantly promoting other functions of the klosteborer group, e.g. Coldstorage > Freight forwarding, this is direct competition with Eimskip. In my opinion, vertical sales are without a doubt an management order. I personally witnessed this in Brussels and must admit that I was very disappointed, especially when this took place after our short meeting. You might say one thing, but it is quite clear that your people have one agenda." Kloosterb1 sendi tölvupóst til (E)forstö-alþjsv sama dag og kvaðst ekki vita hvað (E)forstö-alþjsv væri að vísa til og lagði til það þeir myndu ræða saman í síma. (E)forstö-alþjsv áframsendi tölvupóstsamskiptin til (E)frkvstj-alþjsv.[5698]

10602. Þann 18. júní 2012 sendi (E)starfsm-Reefer tölvupóst til stjórnandi1-Klooster hjá Kloosterboer (afrit til stjórnandi2-Klooster, Kloosterb1 og (E)forstö-alþjsv) með athugasemdum við samningsdrög frá 25. maí 2012. Þann 20. júní 2012 sendi stjórnandi2-Klooster tölvupóst til (E)starfsm-Reefer og stjórnandi1-Klooster (afrit til Kloosterb1, (E)forstö-alþjsv og (E)frkvstj-alþjsv). Lagði hann til að Eimskip og Kloosterboer ættu að auka enn frekar samstarf sitt („*further integrate our services*") og vísaði m.a. til framangreinds fundar (E)frkvstj-alþjsv og Kloosterb1 í Brussel. (E)frkvstj-alþjsv sendi tölvupóst til (E)starfsm-Reefer og (E)forstö-alþjsv sama dag varðandi útspil Kloosterboer. Þar kom fram að hann ætlaði að hringja til Kloosterb1. Lagði hann til ákveðið útspil af hálfu Eimskips. (E)starfsm-Reefer sendi tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstö-alþjsv (afrit (E)frkvstj-Holland) sama dag. Taldi hann rétt að þeir færðu sig yfir til Blankendaal. Þetta myndi þó skapa einhvern óróa („*turbulence*") eins og þeir vissu.[5699]

10603. Eimskip virðist þó ekki hafa snúið sér til Blankendaal því 1. júlí 2012 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til Kloosterb1 (afrit (E)forstö-alþjsv, stjórnandi2-Klooster, (E)starfsm-Reefer og stjórnandi1-Klooster): *„Thanks for our phone conversation last Friday. I want to confirm following based on our conversation: […] 2) Contract valid for 18 months (31st of December 2013) with option 2 years and 2 years or have it running, after the 18 months period. Both options are based on 6 months notice period 3) During pelagic seasons in Iceland, Faroe Islands or Norway it is important that Eimskip are having competitive rates and also we are offering same/lower as Daalimpex is offering. Eimskip is promoting Daalimpex services in these markets and therefor important to have special rates during such seasons. This is something that Daalimpex and Eimskip needs co-ordinated each time.*"[5700]

10604. Kloosterboer deildu húsnæði með Samskipum/Frigocare. Þann 10. júlí 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og (S)frkvstj-SIL1: *„[…] we are about to start discussing with* [Kloosterb4] *re office and coldstorage rental agreement through Frigocare Rotterdam, the agreement coming to an end next year. If they proceed with Coolport project I expect they will no longer be located with their office at our coldstore. I dont know if they will focus on fish there, they have overcapacity for fish in their various coldstores througout Holland, but if so, that will be a tough direct competition with us. They continue to be our challanging* [svo] *competitor – and at the same time we cooperate through Ijmuiden/Velsen and Rotterdam.*"[5701]

10605. Þann 18. júlí 2012 sendi (E)starfsm-Reefer tölvupóst til stjórnandi2-Klooster (afrit til (E)frkvstj-alþjsv, (E)forstö-alþjsv, Kloosterb1 og stjórnandi1-Klooster) með undirrituðum samningi. Þar kom einnig fram að (E)starfsm-Reefer ætlaði að reyna að hitta stjórnandi1-Klooster fljótlega *„to discuss and create more business through our mutual product systems.*"[5702]

[5698] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.781248.
[5699] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.795122.
[5700] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.800935.
[5701] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1025713.
[5702] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.807089. Meðfylgjandi var skjalið „*Scan001.pdf*".

10606. Þann 14. ágúst 2012 sendi (S)frkvstj-Frigo2 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-Frigo1 þar sem (S)frkvstj-Frigo2 m.a. kvartaði yfir því að Samskip væru að nýta frystigeymslur Kloosterboer. Sagði m.a.: *„As we are working now, we give our competitors all information and know how on our way of working.*"[5703] Þann 22. ágúst 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 og (S)frkvstj-Frigo2 (afrit til (S)frkvstj-fjárm). Átti (S)frkvstj-Frigo1 að ræða við Kloosterb4 varðandi framlengingu á samstarfinu við Kloosterboer í Rotterdam. Taldi (S)forstj að meta þyrfti vandlega hvort framlengja ætti samstarfinu við Kloosterboer eða slíta því.[5704] Þann 25. ágúst 2012 sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)frkvstj-SIL1 og (S)forstj varðandi mögulega nýja kæligeymslu Kloosterboer o.fl. í höfninni í Rotterdam.

10607. (S)forstj sendi tölvupóst til (S)frkvstj-MCL og (S)frkvstj-SIL1 (afrit til (S)starfsm) þann 27. ágúst 2012: *„We will talk to* [Kloosterb4] *and challange him further on where they are with regards to this project, and how they see the project, will this be a threat and competition to Frigocare Rotterdam etc do they want to stop the partnership with us, or are they wishing, as they have been stating upto now, to conclude a 4-5 year agreement on the storage and office rent in Frigocare. Will come back when learning more.*"[5705] Sama dag sendi (S)frkvstj-Frigo1 tölvupóst til (S)forstj og bað hann um að hringja þar sem hann hefði rætt ítarlega við Kloosterb4."[5706]

10608. Þann 30. ágúst 2012 sendi (S)frkvstj-Frigo1 tölvupóst til (S)forstj. Þar kom m.a. þetta fram: „[Kloosterb4] *also indicated that he would like to prolong the current office rental contract and the rental agreement for chamber number one. Have indicated we are willing to think about this, but that we would also like to see some form of communication concerning do's and don'ts between Kloosterboer and Frigocare/Samskip-Icepak, before we would enter in such an agreement. […] Personally I would like to see at least Kloosterboer Forwarding leave the office. Traditionally Rotterdam cold storage is dominated by Forwarders/NVOCC and having a competitor (with a bad rep) in our own building does not help Frigocare as such and does possible damage to Samskip Icepak. […] The downside of this is that we might go into tougher competition with Kloosterboer, although we are not free from that now. Agreed with* [Kloosterb4] *to talk again in a few weeks.*" [5707] Í tölvupóstinum var vísað til *„do's and don'ts between Kloosterboer and Frigocare/Samskip-Icepak*". Verður að telja líklegt að þarna sé átt við samkomulag milli fyrirtækjanna um að láta viðskiptavini hvors annars í friði. Voru þannig í gildi á árinu 2012 (líkt og árin á undan) samskonar samningar um markaðsskiptingu að þessu leyti milli annars vegar Samskipa og Kloosterboer og hins vegar Eimskips og Kloosterboer.

10609. Þann 11. september 2012 áframsendi HB Grandi tölvupóstsamskipti sín við Kloosterboer til Frigocare. Um var að ræða tilboð Kloosterboer í flutninga fyrir HB Granda (sem Samskip höfðu líka boðið í). (S)frkvstj-Frigo1 áframsendi tölvupóstsamskiptin til (S)forstj: *„Please see below. This is exactly the reason why I suggested to remove KIF from the building…. I feel this to be very intrusive towards the talks with Kloosterboer concerning our coorporation and given the deliberate messaging and childish display of our colleague and the position Kloosterboer has as tenant I see this as not constructive at all and underlining the problems we've had before with KIF.*"[5708] Verður að telja að (S)frkvstj-Frigo1 hafi verið ósáttur við tilboð Kloosterboer í flutninga HB Granda þar sem það samræmdist ekki samstarfi fyrirtækjanna.

10610. Í kjölfar samkeppninnar frá Kloosterboer fór Samskip, líkt og Eimskip, að hugsa um viðskipti við fyrirtækið Blaankendal en þann 18. september sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 (afrit til

[5703] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1032096.
[5704] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1034046.
[5705] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1034904.
[5706] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1035004.
[5707] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]Doc. ID. 0.7.33.1035916.
[5708] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1041294.

(S)frkvstj-Frigo2) varðandi fyrirhugaðan fund í Hollandi þar sem sagði m.a. *„Would be good to discuss blaankendal and kloosterboer,"*.[5709]

10611. Þann 24. september 2012 sendi (S)frkvstj-Frigo2 tölvupóst til stjórnandi1-Klooster (afrit til BL og (S)frkvstj-Frigo1) þar sem fram kom að þeir væru einnig að nota Blankendaal, m.a. vegna þess að sumir viðskiptavinir vildu ekki vinna með Kloosterboer, en þeir hefðu ekki í hyggju að hætta að nota Kloosterboer. (S)frkvstj-Frigo1 áframsendi tölvupóstinn til (S)forstj sama dag.[5710] Tveimur dögum seinna sendi (S)frkvstj-Frigo2 tölvupóst til (S)forstj. Fram kemur að (S)frkvstj-Frigo2 sé að vinna með Blankendaal og Kloosterboer og þeir séu að skipta flutningunum eins og (S)frkvstj-Frigo2 vilji það. Þeir hafi allir samþykkt það og þetta sé *„on track"*. (S)forstj svarar tölvupóstinum: *„Very good. I think the main challange here is to play it a bit diplomatic and somewhat being able to have things in such way that things are in good as long as we do it „my way" (or actually your way).... you control the cargoes, but do it is smart / diplomatic manners.... The tougher we play, the tougher Kloosteboer will play against us – a certain balance/dancing is needed..."*.[5711]

10612. Þann 5. október 2012 sendi (S)frkvstj-Frigo2 tölvupóst til (S)forstj og lýsti yfir áhyggjum af mögulegri samkeppni frá Silver Green. (S)forstj sendi tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo2 sama dag. Taldi hann upplýsingarnar varðandi stöðuna hjá Silver Green ekki góðar fréttir. Jafnframt spurði hann hvernig samstarfið/samskiptin við Kloosterboer og Blaankendal gengju. (S)frkvstj-Frigo2 sendi tölvupóst til (S)forstj þar sem sagði m.a.: *„We are working with Daalimpex and Blankendaal and they are acting like idiots, still ok for us. We are not involved in the fight…we use booth…"*[5712]

10613. Þann 9. október 2012 sendi (S)frkvstj-Frigo1 tölvupóst til Kloosterb4 (afrit til (S)forstj) þar sem hann óskaði eftir upplýsingum um mögulega framlengingu á samstarfinu í Rotterdam. Óskaði hann m.a. eftir upplýsingum um *„what would be the idea behind this cooperation from your perspective."* Þá óskaði hann eftir nánari upplýsingum um skilmála samkomulagsins sem Kloosterb4 hefði í huga. Kloosterb4 sendi tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 (afrit til (S)forstj) þann 15. október 2012. Fram kom að Kloosterb4 væri opinn fyrir langtíma samkomulagi (3-5 ár). Jafnframt kom fram að þeir væru a.m.k. til í sama skrifstofurými og kæligeymslurými. Sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til Kloosterb4 og (S)frkvstj-Frigo1 og lagði til símafund til að ræða nánar.[5713] Var í kjölfarið ákveðinn símafundur milli Kloosterb4, (S)forstj og (S)frkvstj-Frigo1 þann 19. október 2012.[5714]

10614. Þann 16. október 2012 sendi (S)frkvstj-Frigo1 tölvupóst til (S)forstj: *„With regards to my email yesterday on* [Kloosterb1] *comments here in the office, the problems* [(S)frkvstj-Frigo2] *has with Daalimpex/Kloosterboer at the moment and my problem concerning a ridiculous claim with KIF, I feel we should also include our comments/concerns about this to* [Kloosterb4]. *I sense a growing frustration between the two companies, which could lead us into a negative spiral. […]"*.[5715] Þannig virðist sem vaxandi óánægju hafi gætt innan Samskipa með samstarfið/samkeppnina við Kloosterboer.

10615. Þann 22. október 2012 áttu (S)frkvstj-Frigo1, (S)forstj og Kloosterb4 bókaðan símafund til að ræða samstarfið við Kloosterboer.[5716] Þann 31. október 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo2 og spurði m.a. hvort það væru einhverjar fréttir af samstarfinu við *„Blaankendal/Kloosterboer"*. (S)frkvstj-

[5709] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1045302.
[5710] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1047144.
[5711] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1048360.
[5712] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1051864.
[5713] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.1054777.
[5714] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1055023. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. *„símafundur með kloosterboer"*. […] Doc. ID. 0.7.33.1054996.
[5715] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1055194.
[5716] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. *„Telephone conference kloosterboer / frigocare coorporation"*. […] Doc. ID. 0.7.33.1057505.

Frigo2 svaraði (S)forstj sama dag. Þar kom fram að verið væri að nota bæði Blankendaal og Kloosterboer.[5717]

10616. Þann 1. nóvember 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1. Vísaði hann til símafundar deginum áður. Í tölvupóstinum kom m.a. fram að þeir þyrftu meðal annars að meta framtíðarsamstarfið við Kloosterboer og hvernig samvinnan ætti að vera við þá.[5718] Þann 7. nóvember 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH um m.a. Samskip Icepak. Þar kom fram að *„aukið og bætt samstarf við samstarfsaðila, ss Silver Green, Kloosterboer, aðrar einingar innan Samskipa og fleiri félaga*" væru meðal ástæða fyrir betri árangri í starfsemi Frigocare Hollandi og Noregi.[5719] Með öðrum orðum hafði samvinna við þessa keppinauta bætt afkomu Samskipa.

10617. Þann 14. nóvember 2012 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1. Lagði hann til að þeir ræddu m.a. samstarfið við Kloosterboer á fundi daginn eftir.[5720] Þann 27. nóvember 2012 sendi Kloosterb4 tölvupóst til (S)forstj (afrit til (S)frkvstj-Frigo1) varðandi samstarf fyrirtækjanna. Var í kjölfarið ákveðinn fundur í Rotterdam þann 13. desember 2012.[5721] Þann 13. desember voru (S)forstj og (S)frkvstj-Frigo1 í Rotterdam.[5722] Er líklegt að þeir hafi þá átt fund með Kloosterb4 eins og um hafði verið rætt.

10618. (S)frkvstj-Frigo1 hafði sent tölvupóst til (S)forstj og óskað eftir 2-3 40 feta gámum fyrir Kloosterboer sem áframsendi tölvupóstinn til (S)forstö-flutnstj. Þann 14. desember svaraði (S)forstö-flutnstj tölvupósti (S)frkvstj-Frigo1: *„I will check the status. The equipment we are selling is in rather bad state... We do not like to sell reefers which we are using in our trade and are you willing to assist our former partners (current competitors)...*" (S)frkvstj-Frigo1 sendi tölvupóst til (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)forstj) sama dag: *„Yes I am willing to do so, simply because it buys us some time/goodwill whilst we think a bit longer on our future co-operation with Kloosterboer.*"[5723]

10619. Stjórnendur Samskipa héldu áfram að velta fyrir sér samkeppninni og samstarfinu við Kloosterboer á árinu 2013. Þann 22. febrúar 2013 sendi Kloosterboer tölvupóst um *„New logistic opportunities for veterinary products at Maasvlakte Rotterdam*". (S)frkvstj-Frigo1 áframsendi tölvupóstinn til (S)forstj og (S)frkvstj-Frigo2 sama dag: *„FYI, the below email is sent by Kloosterboer to several of our clients… Surely we need to stay firm on our own beliefs and reconsider our alliance with them…*".[5724] Þremur dögum seinna sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 með tillögu að dagskrá næsta stjórnarfundar. Átti þar m.a. að ræða *„Co-operation Kloosterboer*".[5725]

10620. Í apríl 2013 voru (S)forstj og (S)frkvstj-Frigo1 enn að velta fyrir sér samstarfinu við Kloosterboer og hvaða strategíu ætti að nota.[5726]

10621. Þann 25. júní 2013 sendi (S)frkvstj-Frigo1 tölvupóst til (S)forstj: *„Could you please make time in your next visit (week 28) for me and for meeting Kloosterboer, people are getting quite impatient there, we need to do something*."[5727] Daginn eftir áframsendi (S)frkvstj-Frigo1 tölvupóst til (S)forstj sem hafði að geyma skype samtal milli (S)starfsm og (S)starfsm en þar kom fram að starfsm-Kloosterb frá

[5717] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1062377.
[5718] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1062577.
[5719] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1064945.
[5720] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1067103.
[5721] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1075212.
[5722] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1084308.
[5723] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1084738.
[5724] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1110140.
[5725] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1110797.
[5726] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1124717. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1125859.
[5727] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1137659.

Kloosterboer hafi verið að falast eftir flutningum tiltekins viðskiptavinar. Sagði eftirfarandi í tölvupósti (S)frkvstj-Frigo1: *„We need to take a decision soon…."*[5728]

10622. Í september 2013 ákváðu svo stjórnendur Samskipa að segja upp samningum við Kloosterboer. Þann 2. september 2013 áttu (S)frkvstj-Frigo1 og (S)forstj fund með Kloosterb3. Daginn eftir áttu (S)frkvstj-Frigo1 og (S)forstj í tölvupóstsamskiptum. Þar sagði m.a.: *„As discussed yesterday, we will cancel all current arrangements with Kloosterboer, prior to starting new talks with them on the operational side for frozen storage."* Þann 4. september 2013 sendi (S)stjórnarm-fjármstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 og (S)forstj. Meðfylgjandi var tilkynning um *„Cancellation of office rent for Kloosterboer in Rotterdam – 4 September 2013"* sem átti að póstleggja sama dag.[5729]

10623. Frá og með þessum tímapunkti ætluðu Samskip sér að slíta á tengslin við Kloosterboer, a.m.k. að mestu.

10624. Uppsögn samninganna virðist hafa komið Kloosterboer á óvart en þann 12. september 2013 sendi Kloosterb4 tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 og (S)forstj: *„Received today your registered letter in which you announce to cancel the contract for the office and storage room as per april 2014. I am very surprised after our meeting last week. Besides the normal talks and NMA*[5730] *investigation you mentioned the problem of a lack of storage in -18c and that* [(S)frkvstj-Frigo1] *and I would talk about a solution to use room 1 for -18c jointly. Also you would refer to the Coolport project. You both didn't mention a cancellation of the contract at all. I was under the impression that we had a good and open relationship and would have expected to discuss such an important issue in a meeting face to face. Obvious the impression of a good relationship seems to be wrong and you can imagine I am dissappointed in your behaviour; not in your decision."*

10625. Í kjölfarið áttu sér stað frekari samskipti milli Samskipa og Kloosterboer þar sem rætt var um möguleika á áframhaldandi samstarfi. Samkeppniseftirlitið hefur hins vegar ekki upplýsingar um hver niðurstaðan varð af þeim viðræðum um framtíðar samvinnu Samskipa við Kloosterboer.

20.10.4. Niðurstaða hollenskra samkeppnisyfirvalda um ólögmætt samráð Samskipa, Eimskips og Kloosterboer

10626. Eins og lýst er í kafla 7.5.1 komust hollensk samkeppnisyfirvöld í mars 2016 að þeirri niðurstöðu að m.a. Eimskip, Samskip og Kloosterboer hefðu átt í samráði á hollenska frystigeymslumarkaðnum á árunum 2006 - 2009.

10627. Í fréttatilkynningu hollenska eftirlitsins frá 23. mars 2016 segir um þetta:

„The Netherlands Authority for Consumers and Markets (ACM) has imposed fines, totaling almost EUR 12.5 million, in three cases on four companies in the cold storage industry (freezing and refrigerated storage). Five executives each received personal fines, the highest of which was EUR 144,000. Between 2006 and 2009, the companies involved were holding merger talks, but, in those talks, they made arrangements about prices, exchanged competition-sensitive information, and shared customers among each other. As a result thereof, competition in the cold-storage market has been seriously impeded.

Chris Fonteijn, Chairman of the Board of ACM, adds: „These companies made illegal agreements, and thus distorted competition. Competition is necessary for producing competitive prices, better quality, and innovation in markets. Cartels are simply not allowed. One company fully cooperated with the

[5728] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1137956.
[5729] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Meðfylgjandi var skjalið *„Cancellation of office rent for Kloosterboer in Rotterdam - 4 September 2013.pdf"*. Doc. ID. 0.7.33.1151144.
[5730] Hollensk samkeppnisyfirvöld.

investigation, and will therefore see its fine reduced. During the investigations into the cold-storage market, two other companies also made promises to improve their behavior. With the fines and these promises, we wish to promote competition in this particular market."

Fine reduction in exchange for cooperation with investigation

The companies involved, Eimskip, Kloosbeheer[5731]*, Samskip and Van Bon (now H&S Coldstores) have each been imposed fines between EUR 450,000 euro and EUR 9.6 million. These four companies are a vital link in our economy in the port and transportation sector.*

Kloosbeheer has admitted to its mistakes, and has cooperated with ACM's investigation since the dawn raid. Because of this increased level of cooperation, its fine has been reduced by 10 percent. In the period under investigation, Kloosbeheer was holding merger talks. Kloosbeheer has admitted that it had been 'too open too soon,' and that competition rules can also be violated when exchanging information during merger talks. ACM has observed that Kloosbeheer has implemented structural changes to its corporate culture and structure in order to prevent violations in the future.

Frequent contact between competitors

Between 2006 and 2009, the companies that have been fined distorted competition in various ways. Anticompetitive arrangements have been discovered in various emails. Competition-sensitive information was frequently exchanged. For example, the managers informed each other about the price for food storage. They also told each other the current utilization rates of their storage facilities, and thus whether or not they were looking for jobs. Sometimes they made arrangements about who would get which customer or about what price increase would be passed on. Also, arrangements were made about bids to potential clients, which meant that it was clear in advance who would get the job."[5732]

10628. Fyrir liggur að Eimskip áfrýjaði ekki niðurstöðu hollenskra samkeppnisyfirvalda.

10629. Samskip skaut hins vegar þessari ákvörðun til dómstóla. Þann 12. apríl 2018 felldi héraðsdómurinn í Rotterdam sekt Samskipa niður sökum formannmarka. Taldi dómstóllinn að frestur til að leggja á sekt samkvæmt hollenskum lögum hafi verið runninn út þegar sektin var lögð á. Hollenska samkeppniseftirlitið áfrýjaði þeim dómi. Þann 14. janúar 2020 felldi áfrýjunardómstóll dóm héraðsdóms úr gildi og vísaði málinu til nýrrar efnismeðferðar hjá honum. Í júlí 2022 staðfesti héraðsdómur niðurstöðu hollenska samkeppniseftirlitsins um þátttöku Samskipa í þessu ólögmæta samráði og að álögð sekt hafi verið hæfileg í ljósi þess að brot Samskipa voru alvarleg, sbr. kafla 7.5.1.

20.10.5. Samantekt

10630. Af þeim samtímagögnum sem að framan er lýst verður ráðið að á árinu 2012 áttu sér stað samskipti á milli Samskipa og Kloosterboer þar sem hnykkt var á því samkomulagi sem fyrirtækin höfðu gert sín á milli um að Kloosterboer myndi ekki reyna að ná viðskiptavinum Samskipa í viðskipti til sín. Af gögnunum verður jafnframt ráðið að hliðstætt samkomulag hafi gilt milli Eimskips og Kloosterboer. Þrátt fyrir að hollensk samkeppnisyfirvöld hafi tekið starfsemi Kloosterboer til rannsóknar í kjölfar húsleitar hjá fyrirtækinu í ársbyrjun 2012 leituðu Samskip og Eimskip áfram eftir því að Kloosterboer virti þá markaðsskiptingu sem fyrirtækin töldu sig hafa gert samkomulag um.

10631. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi í samskiptum sínum við Kloosterboer á árunum 2012 og 2013 meðal annars reynt að draga úr samkeppni í flutningi á

[5731] Eignarhaldsfélag Kloosterboerfjölskyldunnar.
[5732] Sjá kafla 7.5.1.

sjávarafurðum frá Íslandi. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa við Kloosterboer hafi ekki samræmst 10. gr. samkeppnislaga. Sem fyrr segir er í ákvörðun þessari ekki tekin afstaða til lögmætis aðgerða Kloosterboer.

10632. Sem fyrr segir voru einnig fyrir hendi brot vegna Silver Green á árunum 2012 og 2013.

10633. Í mgr. 1803-1806, 1808-1813 í athugasemdum Samskipa við AII er að finna sjónarmið fyrirtækisins varðandi umfjöllum um atvik tengd Kloosterboer og Silver Green á árunum 2012-2013.

10634. Að mati Samskipa er eingöngu ætlað samráð fyrirtækisins og Eimskips til rannsóknar í þessu máli. Telja Samskip ekki forsendur til að komast að niðurstöðu varðandi ætluð brot þeirra fyrirtækja sem komu að stofnun Silver Green. Þá hafi Samkeppniseftirlitið ekki lögsögu í máli sem lúti að ætluðum brotum Samskipa, Silver Sea og Silver Green.

10635. Að mati Samskipa voru viðskiptin við Kloosterboer ekki andstæð samkeppnislögum. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið hafi ekki lögsögu í máli sem lúti að ætluðum brotum Frigocare eða Kloosterboer. Þá telja Samskip að rannsóknin geti ekki beinst að ætluðu samráði við Kloosterboer þar sem fyrirtækið sé ekki aðili að málinu.

10636. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint sbr. umfjöllun í kafla 31.10 þar sem fjallað er um sjónarmið Samskipa.

20.11. Breytingar á siglingakerfum á árinu 2013

10637. Áður en gerð verður frekari grein fyrir atvikum tengd flutningi á áli og fiski og breytingum á siglingakerfum á árinu 2013 er gagnlegt að rifja upp helstu breytingar sem Samskip og Eimskip höfðu gert á siglingakerfum sínum til og frá Íslandi fram til ársins 2013.

20.11.1. Þróun siglingakerfa Eimskips og Samskipa fram til ársins 2013

10638. Í kafla 6.2 er gerð grein fyrir siglingakerfum fyrirtækjanna við upphaf rannsóknartímabilsins. Í köflum 8 og 9 er síðan lýst þeim umfangsmiklu breytingum sem fyrirtækin gerðu á siglingakerfum sínum í kjölfar *„Nýtt upphaf"* verkefnisins í júní 2008.

10639. Í ársbyrjun 2008 annaðist Eimskip gámaflutninga á áætlunarleiðum til og frá Íslandi á eftirtöldum fjórum leiðum:

Norðurleið. 2 skip. Siglingaleið: Grundartangi, Reykjavík, Þórshöfn (FO), Rotterdam (NL), Hamborg (DE), Aarhus (DK), Þórshöfn (FO) og Reykjavík.

Suðurleið. 2 skip. Siglingaleið: Straumsvík[5733], Reykjavík, Vestmannaeyjar, Immingham (GB), Rotterdam (NL), Immingham (GB) og Reykjavík.

Austurleið. 2 skip. Siglingaleið: Reykjavík, Reyðarfjörður, Þórshöfn (FO), Immingham (GB), Aarhus (DK), Gautaborg (SE), Fredrikstad (NO), Þórshöfn (FO) og Reykjavík.

Ameríkuleið. 2 skip. Siglingaleið: Reykjavík, Argentia (CA), Halifax (CA), Everett (US), Richmond (US), Argentia (CA), (St. Anthony (CA)) og Reykjavík.[5734]

10640. Á sama tíma önnuðust Samskip gámaflutninga á áætlunarleiðum til og frá Íslandi á tveimur leiðum:

[5733] Viðkomum í Straumsvík hætt í júní 2008.
[5734] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 01.12.2016, 28.04.2017 og 08.05.2017.

Leið 1. 2 skip. Siglingaleið (vikulegar viðkomur): Reykjavík, Grundartangi[5735], Reykjavík, Vestmannaeyjar, Immingham (GB), Roterdam (NL), Cuxhaven (DE), Varberg (SE), Aarhus (DK), Kollafjörður (FO) og Reykjavík.

Leið 2. 2 skip. Siglingaleið (vikulegar viðkomur): Reykjavík, Grundartangi, Reykjavík, Reyðarfjörður, Kollafjörður (FO), Immingham (GB), Rotterdam (NL) og Reykjavík.[5736]

10641. Hjá Eimskip fólust breytingarnar m.a. í því að í ágúst 2008 var viðkomum á Íslandi á Austurleið hætt og flutningsgeta til og frá Íslandi þannig dregin saman um tvö skip.[5737] Á sama tíma voru nokkrar breytingar gerðar á viðkomum á Norður- og Suðurleið sem fólu m.a. í sér að Norðurleið hafði viðkomu á Reyðarfirði á útleið og sinnti þá m.a. útflutningi á áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam, að því marki sem Samskip náðu ekki að mæta flutningsþörf álversins. Í nóvember 2008 var flutningsgeta á Ameríkuleið einnig dregin saman með því að taka úr rekstri annað af tveimur skipum á þeirri leið.

10642. Hjá Samskipum fólust breytingarnar í því að í október 2008 ákvað fyrirtækið að fækka skipum á Leið 2 úr tveimur í eitt. Siglingaleiðin var auk þess einfölduð með því að skipið hætti viðkomum á SV-landi. Skipið var því í raun helgað flutningum fyrir Alcoa og sigldi á 10,5 daga fresti (í stað vikufresti tveggja skipa áður) frá Reyðarfirði til Færeyja, Bretlands og Hollands.

10643. Framangreindar breytingar á síðari hluta ársins 2008 voru í samræmi við meginmarkmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins um aukið samstarf Samskipa og Eimskips. Fyrirtækin drógu þá verulega úr framboði á sjóflutningum og höfðu samráð í tengslum við breytingar sem þau gerðu á siglingakerfum sínum og samnýtingu þeirra. Þá höfðu fyrirtækin með sér samráð um að forðast að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars og í því skyni að bregðast við þeim áskorunum sem minni siglingakerfi höfðu í för með sér. Á þessum grundvelli gátu fyrirtækin bæði varist verðlækkunum og skapað möguleika og aðstæður til verðhækkana á sjóflutningum til og frá Íslandi ásamt því að taka upp nýja tekjuliði þeim tengdum, eins og raunin varð á.

10644. Á árinu 2009 gerði Eimskip minni háttar breytingar á siglingakerfi sínu varðandi viðkomur á Suðurleið og Norðurleið, en flutningsgeta þess var aftur á móti óbreytt. Engar breytingar voru gerðar á árinu 2010.

10645. Á Ameríkuleið Eimskips var viðkomu í Richmond hætt í febrúar 2011 en þess í stað siglt til Norfolk. Þýðingarmesta breytingin það árið fólst þó í því að í júní var einu skipi bætt við á Ameríkuleið og sigldu þá tvö skip á þeirri leið. Annað skipið sigldi frá Norfolk og um fleiri hafnir á austurströnd Norður-Ameríku með viðkomu í Reykjavík og síðan til Sortland í Norður-Noregi. Auk þess voru gerðar nokkrar breytingar á viðkomuhöfnum á Suðurleið, Norðurleið og Austurleið Eimskips.

10646. Á árinu 2012 voru ýmsar breytingar í undirbúningi eða til skoðunar hjá Eimskip, en engar breytingar þó gerðar á siglingakerfi fyrirtækisins það árið. Það var ekki fyrr en í mars 2013 að umtalsverðar breytingar voru gerðar, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

10647. Eftir þá miklu breytingu sem Samskip gerðu á siglingakerfi sínu í lok október 2008, með því að taka úr rekstri annað af tveimur skipum á Leið 2, fella brott viðkomu á þeirri siglingaleið á SV-landi og sigla á 10,5 daga fresti frá Reyðarfirði til Rotterdam í stað vikulega áður gerðu Samskip aðeins óverulegar breytingar á siglingakerfi sínu til og frá Íslandi á árunum 2009-2012.[5738] Eins og áður hefur komið fram

[5735] Á árunum 2007-2008 var það misjafnt hvort skip af Leið 1 eða Leið 2 færi á Grundartanga.
[5736] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.11.2016. Í apríl 2008 var skipum sem sigldu á þessari leið skipt út fyrir stærri skip.
[5737] Austurleið Eimskips var tekin upp í ársbyrjun 2008 með tveimur skipum sem sigldu milli Íslands, Færeyja, Bretlands, Danmerkur, Svíþjóðar og Noregs. Í ágúst 2008 var rekstri annars skipsins hætt, en hitt skipið sigldi ekki lengur til Íslands heldur aðeins milli Færeyja, Bretlands og Danmerkur. Gagnvart Íslandi var flutningsgeta því minnkuð um tvö skip.
[5738] Meðal annars voru gerðar breytingar á skipakosti á álrútu (Leið 2), án þess að breyting væri gerð á leiðakerfi.

var þó í framhaldi af útboði Alcoa á flutningaviðskiptum, sem efnt var til haustið 2011, unnið að því á vegum Samskipa að endurmeta siglingakerfi fyrirtækisins í ljósi breyttra aðstæðna. Flutningasamningur Samskipa við Alcoa var þó framlengdur til mars 2013 og komu breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins því ekki til framkvæmda fyrr en í þeim mánuði, sbr. nánar hér á eftir.

10648. Það er fullkomlega eðlilegt og sjálfsagt að flutningsaðilar lagi rekstur sinn og uppbyggingu að aðstæðum á hverjum tíma og aðlagi t.d. áætlunar- og siglingakerfi sín með þeim hætti sem hvert fyrirtæki telur hagkvæmast á hverjum tíma. Er þetta sambærilegt við það að framleiðslufyrirtæki lagar húsnæði, vélar og búnað að stöðu eftirspurnar og framboðs á hverjum tíma. Slíkt varðar ekki við samkeppnislög svo fremi að virtar séu kröfur laganna um að hvert fyrirtæki undirbúi og geri slíkar breytingar á sínum eigin rekstrarlegu forsendum, sjálfstætt og án allra samskipta við keppinauta.

10649. Í mars 2013 gerðu Samskip og Eimskip breytingar siglingakerfum sínum en ytri aðstæður fyrirtækjanna voru að breytast á árunum 2011-2013. Eftir afar mikinn efnahagssamdrátt á árunum 2009-2010 tóku aðstæður í íslenskum þjóðarbúskap að snúast til hins betra á árinu 2011. Þótt efnahagsbatinn væri fyrst í stað sveiflukenndur og óviss, dró hratt úr verðbólgu frá árinu 2011, aukið jafnvægi færðist í utanríkisviðskipti og á árinu 2012 bentu a.m.k. langtímahorfur til batnandi efnahags og vaxandi innflutnings.[5739] Eftir því sem leið á árið 2012 jukust þó líkur á því að aðstæður Samskipa og Eimskips myndu breytast til hins verra að því leyti að við blasti að bæði fyrirtækin myndu á árinu 2013 tapa þeim umfangsmiklu flutningaviðskiptum sem þau höfðu haft við Alcoa. Með því að annað óskylt fyrirtæki tæki yfir þau viðskipti má segja að umfram flutningsgeta hafi, að óbreyttum skipaflota, skapast einkum í útflutningi hjá báðum fyrirtækjum. Þá má hafa í huga að Eimskip hafi á þessum tíma samið um smíði á tveimur nýjum skipum og þurfti fyrirtækið því að horfa til þess að leiðakerfi þess hentaði stækkandi skipaflota.

10650. Annað sem áhrif gat haft á siglingakerfi Samskipa og Eimskips voru áform sem ríkisstjórnin hafði haft í undirbúningi allt frá árinu 2010 um að beita sér fyrir því að strandsiglingar yrðu hafnar á ný. Sýna samtímagögn að bæði Eimskip og Samskip hafi verið mótfallin því frumkvæði og hafi m.a. á vettvangi hagsmunasamtaka sem fyrirtækin eru aðilar að samræmt afstöðu sína um þetta efni.[5740] Á hinn bóginn skapaðist vaxandi þrýstingur frá viðskiptavinum á landsbyggðinni, ekki síst útflytjendum, um að skipafélögin sinntu betur þörf þeirra fyrir flutninga og sigldu ekki t.d. framhjá Ísafirði eða Akureyri án þess að hafa þar viðkomu, sbr. nánar hér á eftir. Varð niðurstaða beggja fyrirtækja að aðlaga siglingakerfi sín með þeim hætti að taka m.a. upp strandsiglingar í tengslum við flutningaleiðir til Evrópu og Ameríku.

10651. Eftir áralöng samskipti við BWS og eftir atvikum Smyril Line taldi Eimskip í árslok 2012 mögulegt að ná samkomulagi við BWS um að taka yfir hluta af plássi BWS í Norrænu. Óleyst mál lutu þá einkum að kostnaði við hafnarvinnu auk þess sem Eimskip taldi þörf á að bíða eftir niðurstöðu færeyskra samkeppnisyfirvalda. Höfðu Samskip verið í samskiptum við BWS/Smyril um hið sama.

10652. Voru þessar ráðagerðir Samskipa og Eimskips samofnar vangaveltum þeirra um breytingar á siglingakerfum sínum. Var hvati fyrirtækjanna fyrir þess konar samkomulagi möguleikinn á að takmarka flutningsgetu á markaðnum og draga úr samkeppni í m.a. útflutningi á fiski frá Íslandi.

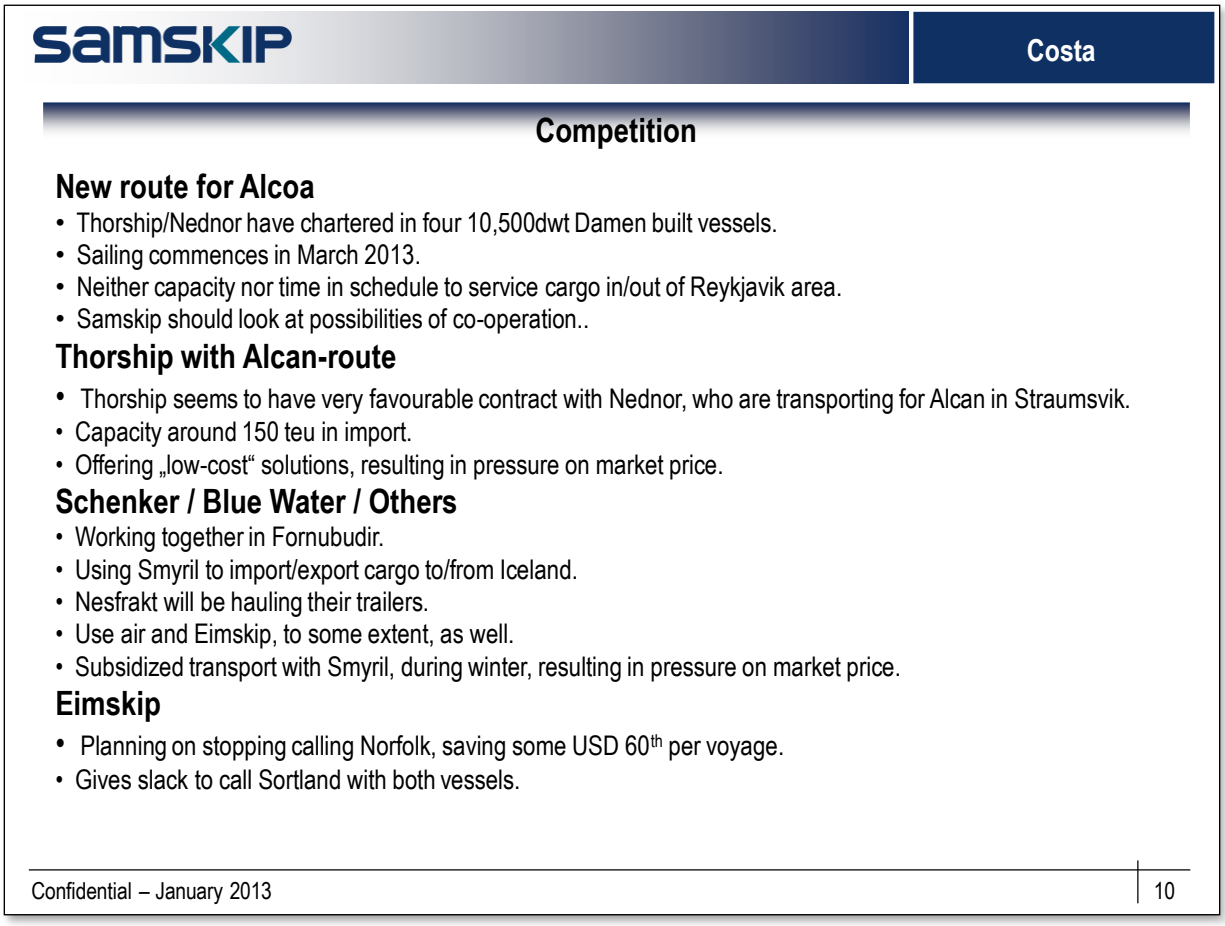
[5739] Sjá t.d. skýrslur Seðlabanka Íslands um peningamál á árunum 2011-2013 og þjóðhagsspár Hagstofu Íslands á sama tíma.

[5740] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.177984. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. Frá starfsmanni SVÞ til m.a. […] Doc. ID. 0.7.33.786363. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flutningatengd* verkefni framtíðarinar (2).docx". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. Frá […] til forráðamanna SVÞ. „RE: *Punktar frá fundinum",* dags. 15.02.2013, kl. 23:29. Doc. ID. 0.7.33.1060632. Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] ID. 0.7.33.913337. Bréf SVÞ til innanríkisráðuneytisins, dags. 22.2.2012, er í fylgiskjali með tölvupóstinum. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.628090.

10653. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samkomulag við BWS hafi verið hluti af þeirri viðleitni fyrirtækjanna að takmarka samkeppni á markaðnum en það samræmdist markmiði *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Héldu samskipti fyrirtækjanna við BWS/Smyril áfram á árinu 2013 en breytingar á siglingakerfi Samskipa í mars 2013 leiddu til þess að áform Eimskips breyttust, sbr. nánar hér á eftir.

20.11.2. Atvik í janúar 2013

10654. Á stjórnarfundi Samskipa hf. 3. janúar 2013 var rætt um siglingakerfi með svipuðum hætti og áður.[5741] Meðal gagna frá fundinum er glærukynning um *„Project Costa"*. Þar var fjallað um fyrirhugaða breytingu Samskipa á siglingakerfi sínu. Var þar að finna upplýsingar um þau skip sem Samskip töldu koma til álita til að þjóna nýrri áætlunarleið er kæmi í stað Leiðar 2. Þá var þar að finna eftirfarandi glæru um það hvernig Samskip mæti samkeppni og stöðu helstu keppinauta á þessum tíma. Einnig var vísað til mögulegs samstarfs við Thorship:


SAMSKIP

Costa

Competition

New route for Alcoa
- Thorship/Nednor have chartered in four 10,500dwt Damen built vessels.
- Sailing commences in March 2013.
- Neither capacity nor time in schedule to service cargo in/out of Reykjavik area.
- Samskip should look at possibilities of co-operation..

Thorship with Alcan-route
- Thorship seems to have very favourable contract with Nednor, who are transporting for Alcan in Straumsvik.
- Capacity around 150 teu in import.
- Offering „low-cost" solutions, resulting in pressure on market price.

Schenker / Blue Water / Others
- Working together in Fornubudir.
- Using Smyril to import/export cargo to/from Iceland.
- Nesfrakt will be hauling their trailers.
- Use air and Eimskip, to some extent, as well.
- Subsidized transport with Smyril, during winter, resulting in pressure on market price.

Eimskip
- Planning on stopping calling Norfolk, saving some USD 60th per voyage.
- Gives slack to call Sortland with both vessels.

Confidential – January 2013 | 10

10655. Í byrjun janúar 2013 skiptust stjórnendur Eimskips áfram á upplýsingum og skoðunum um málefni Alcoa. Gætti þar mikillar gremju í garð stjórnenda Alcoa og ótta um að engu verði breytt um áform Alcoa um að semja við nýjan aðila um flutningamál sín. Meðal annars kvaðst (E)forstj hafa sent stjórnanda hjá Alcoa fyrirspurn um það hvort Alcoa ætlaði ekki að fara að svara sér. (E)frkvstj-skiparekst kvaðst einnig hafa án árangurs reynt að ná í sama mann. (E)frkvstj-innanl upplýsti (E)forstj um stöðuna varðandi hafnarvinnu, en um það efni tók (E)forstj þetta fram: *„Okkur liggur ekkert á (E)frkvstj-innanl*

[5741] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 6. Fundargerð stjórnar Samskipa 03.01.2013.

– höfum í mörgu öðru að snúast en þessum samningaviðræðum ! Fádæma ókurteisi og "very un professional" vinnubrögð þeir[r]*a eru þeim til skammar – öll okkar fjárfesting fer fyrir lítið. Þeir hafa ekki enn svarað mér neinu og ég er á því að þessar græjur okkar eigi heima annars staðar.*"[5742]

10656. Þann 10. janúar 2013 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu „*Nokkur mal*". Á listanum var m.a. að finna „*Blue water*".[5743] Daginn eftir sendi (S)forstj tölvupóst til starfsm-BWS hjá BWS og vísaði til samtals við starfsm-BWS hjá sama fyrirtæki: „*Understand from* [starfsm-BWS] *that you are here next week. We were not able to conclude on a partnership during last year. We might be interested purchasing slots to/from Iceland – the rates offered last year too high. Is it an idea to meet during your visit next week here in Iceland?*" [5744] starfsm-BWS sendi tölvupóst til (S)forstj þann 14. janúar 2013: „*Sorry for not comming back to you earlier but guess you have spoken to* [starfsm-BWS]*? Are you available for a meeting on Friday morning?*" Var í kjölfarið ákveðið að halda fund föstudaginn 18. janúar 2013, kl. 10.[5745] (S)frkvstj-millilandasv2 var einnig boðaður á fundinn.[5746] Samningur við BWS um kaup Samskipa á flutningarými í Norrænu var því aftur kominn á dagskrá Samskipa.

10657. Þann 15. janúar 2013 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)forstj varðandi stöðuna á samningnum við BWS/Smyril: „*Fórum til Helsingborgar til að fara yfir Fredrikstad - Helsingborgarmál. Yfirferð á texta á samningi er að mestu lokið en tók 8 klst í gær. Enn eru útistandandi mál sem ferjan og BWS verða að klára og fundurinn endaði ekki vinsamlega á milli þeirra í gær […]. BWS kemur til baka eftir 2 daga á opin mál […]*". (E)forstj sendi tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv stuttu síðar: „*Ok Shaum Hvad setur*".[5747]

10658. Fyrir liggur að BWS eða Smyril sendu (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst sem þeim hafði borist frá lögmanni. Þann 16. janúar 2013 sendi þannig lögmaður tölvupóst til […] og yfirm-BWS (afrit til frvkstj-Smyril (Smyril)) með heitinu „*Slot Charter Party*" varðandi nýjan samning Smyril og BWS. […] sendi tölvupóst til lögmannsins og yfirm-BWS (afrit til frvkstj-Smyril) þann 18. janúar 2013. Þessi póstur var sendur til (E)frkvstj-alþjsv því hann áframsendi þessi tölvupóstsamskipti til stjórn-BWS hjá BWS sama dag: „*With ref. to our phone conversation.*"[5748]

10659. Þann 16. janúar 2013 áttu (S)frkvstj-millilandasv2, (S)forstj, (S)forstö-innfl1 , (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj fund undir heitinu „*Costa – Frá öllum hliðum*".[5749] Í fundarboðinu sagði: „*Nú eru 49 dagar (7 vikur) þangað til Costa skipið kemur til RTM til þess að lesta innflutningsvöru til Íslands. Það styttist því óðfluga í að við hættum að flytja fyrir Alcoa og snúum Costa-rútuna í gang. Það er í mörg horn að líta fyrir þann tíma. Setjumst og ræðum frá öllum hliðum, svo sem:*

- Síðast viðkoma El Toro á RFJ - flagga við skipseigandann og ná sem mest af gámum frá RFJ í síðustu ferðinni.
- Eimskip - væntanleg viðbrögð
- Viðskiptavinir - hverja ætlum við að nálgast og þá hvenær?
- Möguleikar á komandi loðnuvertíð.
- Færeyjar.
- Mun aukinn bílainnflutningur fyrir jól og mikill sykurinnflutningur um þessar mundir hafa áhrif á magn í innflutningi í vor.
- […]
- Innflutningur - Innflutningur beint á strönd hjá núverandi viðskiptavinum og viðskiptavinum

[5742] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1041138.
[5743] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1093048.
[5744] […] svaraði þar tölvupósti frá […] til […] , dags. 07.09.2012, sbr. kafla 20.9.9.
[5745] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1094546.
[5746] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […] „*Blue Water – kaffispjall* […] Doc. ID. 0.7.33.1094541.
[5747] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1045081.
[5748] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.899952.
[5749] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1094741.

Eimskips.
- Strandflutningur - Möguleikar / Verðlagning / etc.
- Landflutningar - ræða almennt tækifæri.
- Viðkomuhafnir - ræða við hafnarstjórnir og aðstaða á gámavöllum.
- Leikjafræðin - ræða magnið, viðskiptavinina, verðlagningu og það hvernig við og samkeppnin fótum okkur í breyttu mynstri.
- Other."

10660. Tölvupóstsamskipti BWS og Smyril við fyrrnefndan lögmann voru aftur áframsend til (E)frkvstj-alþjsv. Þann 23. janúar 2013 sendi lögmaðurinn tölvupóst til […] (afrit frvkstj-Smyril) með heitinu „*VS: Slot Charter Party*" varðandi nýjan samning Smyril og BWS. Þessi póstur barst (E)frkvstj-alþjsv, því daginn eftir sendi hann […] athugasemdir um efni mögulegs „slot" samnings Eimskips, BWS og Smyril Line. (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstsamskiptin til stjórn-BWS hjá BWS.[5750]

10661. Þann 27. janúar 2013 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu „*stjórnarfundur – ýmis mál*". Á listanum var m.a. að finna: „*smyril og blue water þróun*" og „*thorship ath fjármögnun*".[5751]

10662. Síðla árs 2012 og í upphafi 2013 voru til skoðunar hjá Eimskip hugsanlegar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Tengdust þær einkum siglingaleiðinni milli Norður-Ameríku, Íslands og Norður-Noregs (Sortland). Þann 28. janúar 2013 sendi (E)forstö-flutnstý tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst og (E)starfsm um „*3 skip usa-ströndina*". (E)frkvstj-skiparekst sendi þessar upplýsingar áfram til (E)forstj daginn eftir: „[(E)forstö-flutnstý] *og* [(E)starfsm] *hafa verið að skoða möguleika á því að setja inn 3ja skipið á USA/CAN þannig að það skip og REY[5752] geti farið á ströndina hálfsmánaðarlega og SKO[5753] verði áfram á Sortland. Meðfylgjandi er "draft" að slíkri áætlun.*"

10663. (E)forstj svaraði sama dag: „*Ok, gott mál þetta er það sem við töluðum um. Við töluðum líka um að skoða aðra kosti og vera* [svo] *saman*

Var að skoða þetta og spyr mig eins og devils advocat:

1. *Hvaða gagn er fyrir okkur af meiri afkastagetu á USA/CAN umfram þessi tvö skip sem við höfum – eins og staðan er í dag – gæti komið síðar*
2. *Hvaða business kemur til með að nota okkur í mánaðarlegum ferðum um landið*

Hvernig væri að fara þessa leið til samanburðar:

1. *REY-ISA-AKU-ESK-FAE-UK/SCO-REK eða eitthvað svipað*
2. *Hvað yrði hringferðartíminn?*
3. *Gætum þá náð ferkum* [svo] *fiski í tengingu við Færeyjar og ferjuna og BRU/SEL og önnur skip okkar með tengingu í Faereyjum*
4. *Etc etc*"

10664. (E)forstj bætti þó við síðar sama dag: „*Ok sorry guys – to*[o] *many e-mails to look at - my bad - ég sé það núna að tvö skip eru að fara landið, en sjáum hinn kostinn líka, hin halda sér og aðeins LITLI færi hringinn með annarskonar rútu um Evrópu svo við höfum valkosti til að moða úr*."[5754] Þann 29. janúar 2013 sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-fjárm og afrit til annarra í framkvæmdastjórn Eimskips með

[5750] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.904371.
[5751] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum […] Doc. ID. 0.7.33.1098398.
[5752] Vísar væntanlega til skipsins Reykjafoss.
[5753] Vísar væntanlega til skipsins Skógafoss.
[5754] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1053347 / 0.7.33.1053296.

verkefnalista fyrir árið 2013 (fyrsti ársfjórðungur) í viðhengi. Efst á verkefnalista (E)frkvstj-skiparekst var að finna þessi tvö verkefni:

- *„Nýtt: REY-ISA-AKU-RFJ-THO-(RTM)-IMM-REY"*[5755]
- *3ja skip á Ameríku með standsiglingum".*[5756]

10665. Sama dag sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-fjárm með heitinu *„Stærstu verkefnin"*. Á listanum var m.a. að finna: *„Smyrill"*.[5757] Sama dag sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu *„ýmis mál"*. Á listanum var m.a. að finna: *„smyril og blue water þróun"* og *„thorship ath fjármögnun"*.[5758]

10666. Í lok janúar 2013 varð það opinbert að Alcoa hefði samið við nýjan aðila um sjóflutningamál sín. Þar með varð ljóst að bæði Eimskip og Samskip höfðu tapað flutningasamningum sínum við Alcoa. Í samráði Eimskips og Samskipa fólst að Eimskip fluttu hluta af áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam sem að mati Samskipa og Eimskips féll undir samning Samskipa og Alcoa. Með þessari breytingu lögðust einnig af þessir flutningar Eimskips auk þess sem Eimskip tapaði flutningum á rafskautum, skautleifum og ryki milli Mosjoen í Noregi og Reyðarfjarðar. Þann 31. janúar 2013 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj og fleiri stjórnenda Eimskips um þetta efni: *„Eftirfarandi er frétt, sem er mjög afbökuð og þétt af rangfærslum, sem tekin er af bloggsíðu […], en* [(E)forstö-markaðs] *benti mér á hana og MBL er á eftir honum með spurningar. […]*

Um er að ræða að við missum 220.000 tonn á ársgrundvelli (183.000 tonn í 10 mánuði 2013) og heildartekjur um USD 8,2 MIO á ársgrundvelli (USD 6,8 MIO í 10 mánuði 2013), en þessar tekjutölur eru settar fram í trúnaði og einungis til að við metum hvort ástæða sé til að tilkynna þetta sérstaklega og þá hvernig, því samningurinn er trúnaðarmál á milli Alcoa og Eimskips. Mig minnir að við höfum nefnt að þessi samningur væri laus frá síðustu áramótum í útboðslýsingunni.

Þegar [(E)forstö-markaðs] *fer að svara þessu þá minni ég okkur á eftirfarandi punkta:*

Samskip hefur verið með flutningasamninginn við Alcoa um ál- og gjallflutningana (380.000 – 400.000 tonn á ársgrundvelli) frá Reyðarfirði til Rotterdam og Immingham, því sá samningur var við Samskip (ca. 380.000 – 400.000 tonn á ársgrundvelli) […]

Flutningasamningur okkar við Alcoa er hins vegar um rafskautaflutninga frá Mosjoen, Noregi til Reyðarfjarðar og skautleifar og ryk frá Reyðarfirði til Mosjoen. Þessir flutningar hafa verið framkvæmdir með svokölluðu „dedicated" skipi, sem hefur ekki komið áætlunarkerfi Eimskips neitt við.

Þurfum líka að koma því að að ThorShip er einungis umboðsmaður fyrir þau skip sem koma til með að þjónusta þessa flutninga og fyrirtækið sem er að fá flutningasamningana fyrir Alcoa hetir Cargow BV […]

Hvað varðar „þessa arðvænu flutninga" þurfum við að velta fyrir okkur og líka með þessa 40% lækkun sem Rio Tinto/Alcan hefur náð hér á markaðnum í innflutningi, en þeir selja flutningsrými til ThorShip."[5759]

10667. Þessi tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst staðfestir að Eimskip leit svo á að allur útflutningur Alcoa á áli frá Reyðarfirði til Evrópu félli undir samning Samskipa við Alcoa. Sem fyrr segir fólst í samráði Eimskips og Samskipa að Eimskip fluttu hluta af því áli Alcoa til Rotterdam sem féll undir samning Samskipa og Alcoa

[5755] Á verkefnalistanum er þetta verkefni skráð með rauðu letri, e.t.v. vegna þess að því hafi verið bætt á listann.
[5756] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Verkefni ársins 2013-C - 1st quarter.xlsx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1053611.
[5757] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1053614.
[5758] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1101650.
[5759] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1054217.

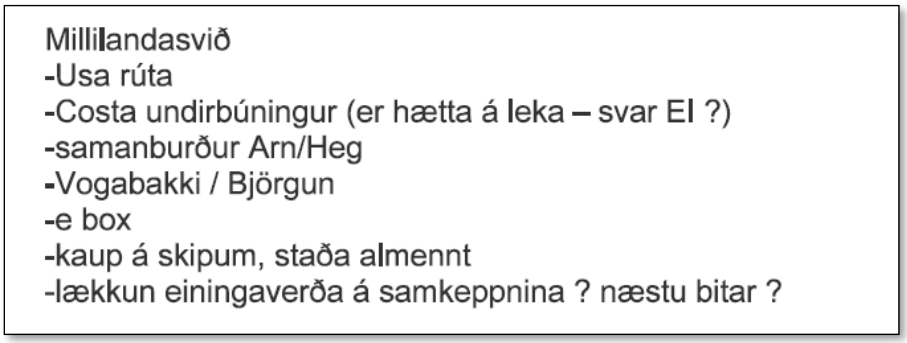
að mati bæði Samskipa og Eimskips. Átti þetta sér stað þar til samningur Samskipa við Alcoa rann sitt skeið á enda í mars 2013.

20.11.3. Atvik í febrúar 2013

10668. Þann 1. febrúar 2013 endursendi (S)forstj sér tölvupóstinn frá 29. janúar 2013 um Smyril/Blue Water og Thorship.[5760]

10669. Þann 7. febrúar 2013 sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj (afrit til (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-flutnstý, (E)deildstj-útfl1 og (E)starfsm) með tillögu að nýrri siglingaleið (*„AKU - THO - SCH - AKU á vikuhring"*). Þar sagði í byrjun: *„Vísa til okkar fundar um daginn vegna skips á milli Færeyja og Scrabster"*, en síðan fylgdi stutt minnisblað með hugmynd að nánari útfærslu á þessari flutningaleið. (E)forstj svaraði sama dag og sagði að þetta yrði skoðað þegar hann kæmi til landsins.[5761] Sama dag sendi […] tölvupóst til lögmannsins fyrrnefnda (afrit til frkvstj-BWS, yfirm-BWS, […] og (E)frkvstj-alþjsv) varðandi nýjan samning Smyril og Blue Water.[5762] (E)frkvstj-alþjsv áframsendi tölvupóstinn til (E)frkvstj-skiparekst, (E)forstö-alþjsv og (E)forstö-flutnstý daginn eftir og taldi viðræður ganga erfiðlega.[5763]

10670. Þann 10. febrúar 2013 sendi (S)forstj sjálfum sér tölvupóst til að minna sig á *„ýmis mál"*. Þar á meðal var þessi kafli um *„Millilandasvið"*:[5764]


Millilandasvið
-Usa rúta
-Costa undirbúningur (er hætta á leka – svar EI ?)
-samanburður Arn/Heg
-Vogabakki / Björgun
-e box
-kaup á skipum, staða almennt
-lækkun einingaverða á samkeppnina ? næstu bitar ?

10671. Eins og sjá má víkur (S)forstj hér m.a. að þáttum er varða siglingakerfi Samskipa (þ.e. *„Costa undirbúningur"* og *„Usa rúta"*). Í því sambandi er talað um *„hættu á leka"* og svar eða viðbrögð EI, þ.e. Eimskips.

10672. Örðugt er að ráða í merkingu þessa gagns, m.a. vegna þess að Samskip hafa ekki veitt Samkeppniseftirlitinu neinar upplýsingar um samskipti sín við Eimskip á þessum tíma. Þá hafa Eimskip og Samskip engar fundargerðir eða aðrar skriflegar upplýsingar getað veitt um fjölmarga fundi og tíð samskipti vegna samstarfs fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum og margvísleg önnur samskipti fyrirtækjanna. Forstjórar fyrirtækjanna, (E)forstj og (S)forstj, kannast ekki við að þeir, eða aðrir stjórnendur fyrirtækjanna, hafi átt í neinum samskiptum, ef undan eru skilin tilvik sem vörðuðu ekki viðskipti fyrirtækjanna, sbr. nánar m.a. í kafla 13. Það vekur þó athygli að (S)forstj veltir fyrir sér *„hættu á leka"* væntanlega varðandi upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar Samskipa á siglingakerfi sínu og nefna Eimskip í því sambandi. Gagnlegt er að bera þessa stöðu saman við aðstæður á árinu 2008, þegar bæði fyrirtækin unnu mjög kappsamlega að undirbúningi á umfangsmiklum breytingum á siglingakerfum

[5760] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1102794.
[5761] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1056563.
[5762] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.913536.
[5763] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.914114.
[5764] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1105540.

sínum, áttu mikil samskipti og skiptust á upplýsingum og tilboðum varðandi samstarf. Þar kom hvergi fram ótti (S)forstj um upplýsingaleka til Eimskips. Þvert á móti verður ráðið af samtímagögnum frá þeim tíma að fyrirtækin hafi skipst á upplýsingum um hinar fyrirhugaðar breytingar áður en ákvarðanir um þær voru teknar eða gerðar opinberar. Var þetta hluti af samráði fyrirtækjanna á þeim tíma.

10673. Í þessu gagni (S)forstj er einnig varpað fram spurningu um lækkun einingaverða *„á samkeppnina"* og *„næstu bitar"*. Með þessu átti (S)forstj væntanlega við hvort lækka ætti verð í því skyni að ná viðskiptum frá Eimskip. Er þetta í samræmi við önnur gögn frá árinu 2013 sem gefa til kynna að dregið hafi úr samráðinu, sbr. kafla 21.

10674. Samkvæmt framansögðu er ljóst að Samskip höfðu undir lok árs 2012 gert sér grein fyrir því að fyrirtækinu tækist ekki að endurnýja samning sinn við Alcoa um flutning á framleiðslu álversins til Rotterdam og myndu því tapa þeim viðskiptum. Þá voru einnig komnar fram tillögur hjá Samskipum um breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins sem fólu í sér að halda óbreyttri áætlun á Leið 1 með rekstri tveggja skipa, leggja af Leið 2 með flutninga frá Reyðarfirði um Færeyjar til Immingham og Rotterdam (þ.e. einkum flutningar fyrir Alcoa), en þróa þess í stað nýja flutningaleið með smærra skipi sem byggði á strandflutningum innanlands ásamt viðkomu í Færeyjum, Bretlandi og Hollandi (Rotterdam). Velti (S)forstj því fyrir sér hvort Samskip ættu að lækka verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum.

10675. Á þessum sama tíma var á vegum Eimskips unnið að undirbúningi þess að færa aðalviðkomuhöfn fyrirtækisins í Bandaríkjunum frá Norfolk í Virginia til Portland í Maine. Var markmiðið með breytingunni einkum að stytta siglingatíma til og frá Bandaríkjunum og skapa færi á þjónustu í áætlunarflutningum á tveggja vikna fresti, sbr. fréttatilkynningu frá 11. febrúar 2013 undir fyrirsögninni "*Portland, Maine will replace Norfolk, Virginia as a port of call*", þar sem Eimskip tilkynnti um þessi áform, en þar sagði m.a.: *„Eimskip has decided to add Portland, Maine as a port of call in the end of March 2013, replacing the port in Norfolk, Virginia. The main objective of this change is to shorten transit time between North-America and Europe and to offer biweekly port calls. In 2011 Eimskip added a new route to its sailing system to connect North-America to the North of Norway. The market has embraced this new shipping route that has opened new markets for Eimskip customers in the North Atlantic."*[5765] Í fréttatilkynningu Eimskips mánuði síðar kom fram að framangreind breyting á viðkomuhöfnum í Bandaríkjunum myndi koma til framkvæmda í lok mars 2013.[5766]

10676. Varðandi breytingar Eimskips á siglingum til Bandaríkjanna skal minnt á að Samskip voru ekki með beinar siglingar til og frá Norður-Ameríku heldur keyptu slíka flutninga af Eimskip og endurseldu til viðskiptavina sinna. Var þetta hluti af ólögmætu samstarfi fyrirtækjanna. Auk þess buðu Samskip svonefnda TA („Transatlantic") flutninga, þ.e. flutninga milli Íslands og Rotterdam með eigin skipum og þaðan til/frá Norður-Ameríku með öðrum skipafélögum.

10677. Þann 15. febrúar 2013 sendi (E)forstj tölvupóst til tveggja forráðamanna Samtaka verslunar- og þjónustu (SVÞ) með minnispunktum í fylgiskjali um "*Flutningatengd verkefni framtíðarinar.docx*", sem (E)forstj hafði tekið saman í framhaldi af fundi sem hann hafði átt með sömu aðilum. Minnisblaðið var í punktaformi í 14 köflum. Í kafla 4 var fjallað um strandflutninga og sagði þar:

„a. Strandflutningar er eitthvað sem hefur ekki verið arðvænlegt og var hætt árið 2004

b. Ljóst er að ekki er hægt að láta þetta standa undir sér nema með miklum ríkisstyrkjum.

[5765] Fréttatilkynning Eimskips frá 11. febrúar 2013, aðgengileg á slóð: https://www.eimskip.com/about-eimskip/news/general-news/portland-maine-will-replace-norfolk-virginia-as-a-port-of-call/.
[5766] Fréttatilkynning Eimskips frá 11. mars 2013, aðgengileg á slóð: https://www.eimskip.com/about-eimskip/news/general-news/eimskip-in-portland-press/.

c. *Skoða þarf hvort þetta sé heimilt gagnvart Evrópusamþykktum og fara þarf aftur í gegnum þær vitlausu forsendur sem liggja að baki því að ákveðið var að fara í þetta eftir 8 ára hlé. Markaðurinn verður að ráða hér.*"[5767]

10678. Ljóst er samkvæmt framansögðu að Eimskip taldi það ekki skynsamlegan eða arðvænlegan kost að taka á ný upp strandsiglingar, a.m.k. ekki með þeim hætti sem ríkisstjórnin á þessum tíma beitti sér fyrir og lagðist fyrirtækið því gegn því. Sama átti við um Samskip, sbr. m.a. upplýsingar að framan um samstarf Eimskips og Samskipa á vettvangi SVÞ um þetta mál og umsögn SVÞ frá 24. febrúar 2012 um tillögu starfshóps innanríkisráðherra um strandsiglingar.

10679. Á hinn bóginn bárust a.m.k. Eimskip á sama tíma beiðnir og áskoranir frá viðskiptavinum á landsbyggðinni um að sinna betur þjónustu við þá í sjóflutningum. Þann 18. febrúar 2013 fékk (E)forstj t.d. sendan tölvupóst frá forsvarsmanni Hraðfrystihússins Gunnvarar á Vestfjörðum þar sem sagði: „*Sæll* [(E)forstj], *hér fyrir vestan er nokkur kurr í gangi vegna þess að menn hafa orðið þess varir að hér hefur skip frá ykkur farið hjá, væntanlega á leið frá Noregi til Ameríku með viðkomu í Reykjavík. Á sama tíma er verið að aka suður með fjölda gáma í veg fyrir skipið sem fara á til Ameríku, allir vita jú kostnaðinn við landflutningana og telja að þarna sé verið að sólunda fé. Er þetta eitthvað sem á við rök að styðjast?*" (E)forstj framsendi póstinn til (E)forstö-sölud og sagði: „*Hringdu*".[5768]

10680. Sama dag framsendi (E)forstö-sölud til (E)forstj gögn þar sem hann í samskiptum við aðra stjórnendur Eimskips vísar til beiðni Vestfirðinga um bætta þjónustu og varpar fram þeirri spurningu hvað það myndi kosta Eimskip ef Skógarfoss hefði viðkomu á Ísafirði. Þar sagði m.a.: „*Þurfum helst að fara vestur og fara yfir málin með þessum aðilum ... náði í* […] *og en ekki í* […], *á eftir að heyra í honum á eftir. Það var þungt hljóðið í* […]*[…] og sagði m.a. að ef við viljum fá fiskinn frá þeim þurfum við einfaldlega að koma við þarna. Sem fyrsta skref held ég að það væri gott að fara til þeirra og fara yfir málin. Veit einnig af kurr í þeim hjá Gunnvöru*." Í tölvupósti (E)forstö-sölud til (E)forstö-markaðs, þar sem framangreindum upplýsingum var miðlað, sagði m.a.: „*Mátt hringja í mig þegar þú sérð þetta. Þarf að koma þér inn í málið en það varðar óskir (líklega frekar kröfur) Vestfirðinga um viðkom*[u] *okkar á Vestfjörðum […]*".[5769]

10681. Samningur Eimskips við Alcoa um hafnarvinnu var endurnýjaður þann 20. febrúar 2013, samanber tölvupóst (E)frkvstj-innanl til (E)forstj um það efni. (E)forstj svaraði: „*Gott mál – varnarsigur*".[5770]

10682. Þann 21. febrúar 2013 birtu Samskip fréttatilkynningu um að fyrirtækið myndi frá 18. mars 2013 hefja strandsiglingar á nýrri siglingaleið. Var fyrirsögn fréttatilkynningarinnar svohljóðandi: „*Samskip brjóta blað í sjóflutningum af landsbyggðinni: Siglt frá Vestfjörðum og Norðurlandi beint til Bretlands og meginlandsins*". Í tilkynningunni sagði m.a. að flutningaskip á vegum fyrirtækisins muni fara frá Reykjavík til Ísafjarðar, Akureyrar og Reyðarfjarðar og þaðan til Immingham og Rotterdam með viðkomu í Kollafirði í Færeyjum. Frá Rotterdam sigli skipið á ný til Reykjavíkur. Segir að Samskip hafi fundið fyrir mikilli þörf á beinum siglingum frá Vestfjörðum, Norðurlandi og Austfjörðum inn á hafnir í Bretlandi og meginlandi Evrópu. Er því lýst að nýja siglingaleiðin bjóði upp á nýja og afar áhugaverða kosti fyrir íslenska og erlenda viðskiptavini Samskipa. Undir fyrirsögninni „*Umhverfisvæn breyting sem hagræðir, sparar og hlífir vegakerfinu*" segir í lokin: „*Með þessari breytingu munu útflytjendur og innflytjendur á landsbyggðinni sjá fram á hagræði og fjárhagslegan sparnað með því að komast í beint samband við*

[5767] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Flutningatengd verkefni framtíðarinar (2).docx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. Frá […] til forráðamanna SVÞ. „*RE: Punktar frá fundinum*", dags. 15.02.2013, kl. 23:29. Doc. ID. 0.7.33.1060632.
[5768] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.441471.
[5769] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.441456.
[5770] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1050711.

mikilvægustu markaðssvæði sín í Evrópu. Nýja siglingaleiðin mun draga úr landflutningum. Dýr olía sparast, álagið á vegakerfið minnkar og breytingin því afar jákvæð og umhverfi[svæn].“[5771]

10683. Viðbrögð Eimskips við boðaðri breytingu Samskipa á siglingakerfi sínu benda ekki til þess að fyrirtækin hafi að þessu sinni haft samráð í þessu efni. Voru viðbrögð stjórnenda Eimskips sérlega hröð, bent var á skyndileg tímabundin úrræði og mikið kapp lagt á þróun breytinga á siglingakerfi sem voru nokkuð ólíkar þeim leiðum sem áður höfðu verið í fremur hægfara skoðun hjá forráðamönnum fyrirtækisins.

10684. Er verulegur munur á þessari atburðarrás á árinu 2013 og atvikum á síðari hluta ársins 2008 þegar Samskip og Eimskip breyttu siglingakerfum og drógu úr flutningsgetu. Er það til enn frekari staðfestingar á því ólögmæta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að átti sér stað í tengslum við þessar breytingar á árinu 2008. Skal nú vikið nánar að þessum atvikum á árinu 2013.

10685. Samtímagögn sýna að Samskip töldu að viðskiptavinir hefðu tekið vel í þessar breytingar á siglingakerfinu. (S)forstj sendi þannig þann 23. febrúar 2013 tölvupóst til (S)stjórnarm-fjármstj: *„Móttökur við Costa hafa verið mjög góðar, mikill hugur í framleiðendum á vestfjörðum og norðurlandi, en nú er að sjá hvernig samkeppnin bregst við.“* (S)stjórnarm-fjármstj sendi tölvupóst til (S)forstj sama dag: *„Flott Munu Eimskip ekki sækja stíft að fá Alcoa flutninga bæði á Íslandi og Noregi og tengja það saman við þeirra kerfi eins og hægt er á báðum stöðum og svara okkur líka þannig? Er örugglega búið að semja við* […] *í lágmark 1 ár? Er eitthvað vitað um framhald?*“[5772] Eftirfarandi gögn frá Eimskip sýna áhyggjur fyrirtækisins af þessari breytingu Samskipa og talið hafi verið nauðsynlegt að bregðast hratt við.

10686. Síðdegis þann 21. febrúar 2013 sendi (E)forstö-landfl1 tölvupóst til m.a. (E)forstö-sölud og (E)frkvstj-sala/þj með tilvísun í framangreinda fréttatilkynningu Samskipa. (E)frkvstj-sala/þj áframsendi póstinn skömmu síðar til (E)forstj með þessari athugasemd: *„Þá varð það opinbert!“* (E)forstj brást við um hálfri klukkustund síðar og spurði: *„Eigum við ekki að senda reykjafoss a isafjord nuna“*. (E)frkvstj-sala/þj svaraði sama kvöld: *„Skilst að hann sé í viðgerð hér fram á laugardag eftir að hafa fengið á sig brot á leiðinni til landsins […] Við ætlum að byrja á að mappa upp þessar hafnir og það magn sem verður í uppnámi á þessum svæðum. Þurfum svo að meta í framhaldinu hvernig við bregðumst við - spurning um að hittast jafnvel aðeins á laugardag þegar þið eruð komnir heim?“* (E)forstj, sem staddur var erlendis, svaraði skömmu eftir miðnætti sama kvöld: *„Eg kem heim a thridjudag“*.[5773]

10687. Strax eftir að tilkynning Samskipa birtist unnu stjórnendur Eimskips hratt að tillögum um breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins. Snéru þær fyrst í stað einkum að því að stilla upp og reikna afbrigði af siglingaleiðinni milli Norður-Ameríku, Íslands og Norður-Noregs, þar sem *„komið yrði við“* á höfnum á landsbyggðinni e.t.v. á tveggja vikna fresti, enda var þá einnig unnið að því á vegum Eimskips að reyna að ná samningum við BWS/Smyril um samstarf í flutningum. Að morgni 22. febrúar 2013 sendi (E)forstö-flutnstý tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst með upplýsingum um áætlaðan kostnað af viðkomu skips á Ameríkuleið á Vestfjörðum. Þessar upplýsingar áframsendi (E)frkvstj-skiparekst síðan til (E)forstj sama dag með m.a. þessum skýringum: *„Sjá hér að neðan frá (E)forstö-flutnstý og (E)starfsm. Því til viðbótar, ef við bjóðum SKO[5774], á móti REY[5775], til að koma við á ISA, sem kostar okkur ekki mikla peninga, þá erum við að ákveða að fara alltaf norður fyrir frá Sortland til Reykjavíkur, þó að veðurútlit sé slæmt á*

[5771] Fréttatilkynning frá Samskipum 21. febrúar 2013, aðgengileg á slóð: https://www.samskip.is/news/samskip-brjota-blad-i-sjoflutningum-af-landsbyggdinni-siglt-fra-vestfjordum-og-nordurlandi-beint-til-bretlands-og-meginlandsin/.
[5772] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1110272.
[5773] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1063008.
[5774] Skip Eimskips, Skógafoss.
[5775] Skip Eimskips, Reykjafoss.

þeirri leið, eins og hefur verið lengst af vetrar, utan síðustu 2 mánuði og við munum koma til með að riðla eitthvað áætlun skipsins, á einhverju stigi."[5776]

10688. Aðrir stjórnendur Eimskips unnu á sama tíma einnig að tillögum eða hugmyndum um sama efni. Sama dag sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölud, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-fjárm með hugmyndum sínum og (E)forstj um breytingar á siglingakerfi, en þar sagði m.a.: *„Sælir, hugmynd að breytingum*

Þar til 1. september er lagt upp með að nægjanlegt sé að SKO fari bara til Sortland. Á leiðinni til baka verða viðkomur á AKU og Isafirði og Reykjavík á leið sinni til USA. Erum að sigla inní vorið og gerum því ráð fyrir að veður fari batnandi norðanmegin.

Varðandi Reykjafoss og þann slaka sem myndast vegna Portland, þá mætti bæta við eftir að skipið kemur til Reykjavíkur, Ísafjörð, Akureyri, Reyðjarfjörður þannig að við höfum tengimöguleika við Norðurleið á Reyðarfirði og með Suðurleið í Reykjavík. Með þessu erum við ½ mánaðarlega á Ísafirði/Akureyri fyrir landsbyggðina.

Ef samningur klárast við SL þá þurfum við ekki að fara með aukaskipið til AKU heldur bara VES/náum við einnig REK á viku(ferskum fiski) - Færeyjar - Schrapster.

Hugsunin er að það eru um 20 til 25 gámar af fersku í VES á föstudögum og við værum að sækja í þann fisk og, bæta við meira af ferskum í Færeyjum og dreifa á þriðjudegi í gegnum Skotland

Kveðja [(E)forstj] *og* [(E)frkvstj-alþjsv]".[5777]

10689. Fleiri stjórnendur Eimskip létu sig einnig varða tillögur um þetta efni, sbr. m.a. athugasemdir og breytingartillögur sem (E)forstö-sölud og (E)forstö-alþjsv sendu við framangreindar hugmyndir (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj.[5778] Þá vekur orðalag í tölvupósti (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv athygli: *„Ef samningur klárast við SL*" (þ.e. Smyril Line) en það felur í sér staðfestingu á því að á þessum tíma unnu Eimskip enn að því að ná samningi við BWS/Smyril um samstarf í flutningum, sbr. nánari umfjöllun síðar í þessum kafla. (E)frkvstj-innanl brást sömuleiðis við tillögum (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj með þessari athugasemd: *„Á hvaða vikudögum yrðum við á AKU og ISA ? Mér finnst skipta mjög miklu máli að við bregðumst strax við með lausn fyrir okkar viðskiptavini á móti þessu sem hinir eru að gera.*"[5779]

10690. (E)frkvstj-innanl sá ennfremur tilefni til að setja fram aðrar tillögur, sbr. sérstakar tillögur sem hann setti fram skömmu síðar sama dag um siglingaáætlun og strandflutninga í tölvupósti til (E)forstj, en þar sagði: *„Ég var að tala við (E)forstö-landfl1 áðan, en við höfum miklar áhyggjur af uppkominni stöðu og langar til að taka þátt í því að koma með hugmyndir að lausnum sem gætu styrkt okkar stöðu. Það er mjög mikilvægt fyrir okkur að bregðast hratt við og koma með góðar lausnir á móti þessu dæmi þeirra.*

Til að ná því þurfum við að gera betur en þeir eru að bjóða, helstu markmið í því væru.

1. *Vikuleg þjónusta í staðinn fyrir á 2ja vikna fresti og þar með gerum við betur en hinir.*
2. *Tenging á útflutningi frá ISA (norðanverðir Vestfirðir) og AKU (Norðurland) + etv. Aðrar hafnir eins og HUS+ SAU inn á RTM og IMM.*
3. *Ef þetta næði fram að ganga gætum við náð fram hagræðingu á Vestfjörðum, bætt nýting í landflutningakerfinu og svo þarf að skoða hvaða áhrif svona lausn hefur á flutningakerfi Flytjanda varðandi Norðurlandið.*

[5776] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.448084.
[5777] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.448090.
[5778] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.923292.
[5779] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.448892.

4. *Við eigum gámalyftara á ISA, AKU, DAL og HUS + að vera með góðan terminal á RFJ þ.a. ef við tökum upp skipakomur kranaskipa á þær hafnir þá er það einfalt í operation á sama tíma og okkar keppinautar þurfa að tækja sig upp á þessum svæðum.*

Í tengslum við verkefni okkar um strandsiglingar fyrir nokkru síðan var m.a. skoðað að hafa „lítið gámaskip" kannski 250-350 TEU á vikulegum pendúl frá ISA (þri) til AKU + norðurland aðrir staðir til RFJ(fim/fös) í veg fyrir Norðurleiðina og þar með er komin tenging til RTM en þarf að skoða tengingu við IMM. Ýmislegt í þessu sem þarf að skoða betur, en ég held að þetta sé einn af þeim valkostum sem við ættum að skoða.

(E)forstö-landfl1 ætlar að skoða þetta frekar um helgina með (E)forstö-flutnstý, það er svo sem ekkert nýtt í þessu annað en vilji til að leysa hlutina og koma fram með hugmyndir til að styrkja okkar stöðu. Það væri gaman að heyra hvernig þér líst á þessar hugmyndir."

10691. (E)forstj, sem var enn staddur erlendis, sendi sunnudaginn 24. febrúar 2013 þetta svar: *„Skulum skoða þegar ég kem heim."*[5780] Nokkrum mínútum síðar sendi (E)forstj hins vegar tölvupóst með tillögum um breytt siglingakerfi til (E)forstö-markaðs (afrit til (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-fjárm) undir fyrirsögninni: *„Þurfum að hugsa?"*, en meðfylgjandi var skjalið *„Breytt Siglingakerfi.docx"*.[5781] Fyrirsögn skjalsins er *„Fjórar meginbreytingar gerðar á Siglingakerfi Eimskipafélags"*. Er þar m.a. lagt til að Eimskip hefji strandsiglingar í tengslum við upptöku fyrirtækisins á viðkomu í Portland í Maine í USA og gildandi siglingaleiðum yfir Norður-Atlantshafið frá Sortland í Noregi, um Ísland og til Norður-Ameríku. Þá muni Eimskip hefja siglingar frá Færeyjum með ferskan fisk á markað á meginlandi Evrópu í samstarfi við BWS/Smyril Line. *„Að lokum mun Eimskip setja af stað nýja línu sem mun sigla fjórhyrninginn frá Reykjavík til Vestmannaeyja til Færeyja og þaðan til Skotlands og aftur til Reykjavíkur […]"*. Í tölvupósti (E)forstj segir m.a.: *„Þetta er mín hugsun sem gengur mjög langt en þetta þarf að hugsast hratt. Ég er að hugsa um að nýta það sem við höfum á að skipa en (E)frkvstj-innanl talar um eitt sér skip"*. (E)forstj lýsir síðan tillögum (E)frkvstj-innanl í 4 töluliðum. Í lokin segir: *„Í tengslum við verkefni okkar um strandsiglingar fyrir nokkru síðan var m.a. skoðað að hafa „lítið gámaskip" kannski **250-350 TEU á** vikulegum pendúl frá ISA(þri) til AKU + norðurland aðrir staðir til RFJ(fim/fös) í veg fyrir Norðurleiðina og þar með er komin tenging til RTM en þarf að skoða tengingu við IMM. Ýmislegt í þessu sem þarf að skoða betur, en ég held að þetta sé einn af þeim valkostum sem við ættum að skoða."*

10692. (E)forstö-alþjsv vann áfram að skoðun á fyrirhugaðri breytingu á siglingakerfum Samskipa. Í tölvupóst hans til (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj um *„Samskip – New route"* að kvöldi 25. febrúar 2013 sagði m.a.: *„Þar sem umræðuefnið á fundinum á morgun verður væntanlega hin nýja rúta Sline þá tók ég hringinn svona saman, mér til upplýsinga, þ.e.a.s. á miðað við það sem þeir gáfu út, þ.e.a.s. Mánudagar frá Reykjavík."* Fylgdu síðan frekari skýringar og mat (E)forstö-alþjsv á tímaáætlun á nýrri siglingaleið Samskipa. Skömmu síðar tilkynnti (E)forstö-alþjsv um innsláttarvillu og um miðnætti sendi hann leiðrétta áætlun sína um nýja siglingaleið Samskipa þar sem m.a. komu fram þessar skýringar: *„Þetta lítur samt sem áður „Scary" út. Getur ekki verið að þeir ætli sér frá Reykjavík á Mánudögum – sem þýðir bein samkeppni við ferska fiskinn […]"*[5782]

10693. Þann 26. febrúar 2013 sendi (E)forstö-flutnstý tölvupóst til (E)starfsm og (E)frkvstj-skiparekst um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips. Þar sagði m.a.: *„Aðeins um fundinn áðan. Við (E)starfsm fórum og sátum með (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-innanl, (E)forstj (að hluta til), (E)forstö-landfl1 , (E)verkstj-alþjsv og (E)forstö-alþjsv.*

[5780] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1063673.
[5781] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1063699.
[5782] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.925298.

Farið yfir ýmsa möguleika með að bæta við skipi. T.d. þessa:

a) *Eitt skip AKU-RFJ-THO-SCR-AKU*
b) *Eitt skip ÍSA-AKU-RFJ-THO-ÍSA*
c) *Eitt skip RFJ-THO-Grangemouth-RFJ*
d) *"Matcha" S-Line með 1 skipi sem er á 2 vikna rútu á móti þeirra skipi, siglir sömu leið. (Þeir fara aðra vikuna og við hina vikuna)*
e) *Þriðja Ameríkuskipið. Gæti farið eitthvað á strönd á móti Reykjafossi.*

Auk þess einhverjar útfærslur á því að núverandi Ameríkuleið taki ÍSA+AKU "í leiðinni". Flest kerfi sem hafa verið rædd, alls konar útfærslur, hafa mjög stóra galla. Erum að verja hluta af okkar vöru en ekki alla.

Auk þess þetta:

1) *Það er verið að tala um að auka T/A cargo frá Evrópu. Miðað við núverandi plön (að taka Tetuan út) þá gengur það engan veginn. Það var niðurstaða okkar eftir fundi með stýrimönnum og Skipó að Norðurleiðin yrði fullnýtt frá Færeyjum til AAR og gæti ekki verið að bæta í sig cargo í IMP eða EXP. Svo við gætum þurft að halda Tetuan* [Austurleið] *inni?*
2) *Það gæti þurft að stækka Ameríkuleiðina?* [(E)forstj] *að tala um að nýju skipin færu þangað og kletturinn í SAT sprengdur fyrir maí 2014.*
3) *Það er að reynast mjög dýrt að leysa FRK eftir að Tetuan dettur út.*
4) *Það er eindreginn vilji til að bjóða a.m.k. jafngóða þjónustu og Samskip.*
5) *Vikuleg mánudagsbrottför frá Færeyjum til Immingham/Scrabster er allt að 3 millj EUR virði.*
6) *Það er alltaf hunderfitt að láta Ameríkuleiðina líka vera strandferðaskip.*

Hvernig passar þetta allt saman?

Það fæddist sú hugmynd að í stað þess að halda Tetuan og bæta við einu skipi á strönd við IS eða á Argentia þá hendum við út Tetuan og setjum inn 2 skip á 2 vikna rútu. Svona einhvern veginn er kerfið sem við settum upp beinagrind að og ætlum að stilla upp fyrir fund kl 14 á morgun. Hugmyndin og útfærslan hér að vera langbestir og flottastir alls staðar. Svara þessum leik hjá S-Line einfaldlega með skák og mát.

1) *Ný „Austurleið" sem siglir nákvæmlega sömu rútu og S-Line er að setja upp núna. Nema hvað dagsetningar eru aðrar – fer frá Færeyjum á mánudag kl 20:00 á útleið. 2 skip á 2 vikna rútu. Þurfa að ganga allavega 13 sml?*
2) *Suðurleiðarskipin verða áfram BRU og SEL.*
3) *Nýbyggingar fara á Ameríku til að auka flutningsgetu þar.*

Það er spurning hver er besta útfærslan á Suðurleið og Norðurleið hérna. Ég myndi segja að Austurleið ætti að koma við í IMM á heimleið til að taka tóma RF og import. Suðurleið getur þá farið beint frá RTM til IS.

Norðurleið: REY-THO-RTM-FRK-HEL-AAR-THO-REY-GRT (Á að vera góður slaki í þessu. Ofurhraðleið til RTM í útflutningi.)

Suðurleið: REY-VES-THO-IMM-HAM-RTM-REY-GRT (Hér er feikna slaki á milli HAM og RTM)

Austurleið: REY-ISA-AKU-RFJ-THO-IMM-RTM-IMM-REY (Getur verið þröngt nema skipið gangi 13-14 sml? Ef þetta er of þröngt þá tekur Suðurleið IMM á heimleið í staðinn)

Skítabixið í þessu er að það er erfitt að sjá annað en að öll skipin fari til RTM?? Austurleið verður að vera með tengingu frá landsbyggðinni þangað. Álið verður að skiptast á milli hinna."[5783]

10694. Að kvöldi sama dags sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til (E)forstj um siglingakerfi þar sem sagði m.a.:

„Smá summering frá því í dag:

- *(E)frkvstj-innanl sagði að í fyrsta skipti kæmi Sline [Samskip] upp með betra kerfi en við*
- *Sline Kerfið hefði skelfileg áhrif á innanlandskerfi okkar, gætu boðið 50% aflátt af öllum forflutningi*
- *Sline Kerfið væri í raun head on á móti ferskfisk (suðurleið) vegna vöru sem kæmi að norðan*
- *Sline væri í fyrsta skipti að tengja austfirði beint við UK*
- *(E)forstö-landfl1 vildi meina það að við þyrftum að koma með sambærilega vöru, og eða betri vöru til þess að skáka þessari þróunn*
- *Þýddi ekkert að keyra vörunni frá AKU, menn vildu sjá skipin liggja við höfn."*

10695. Gerði (E)forstö-alþjsv síðan ítarlega grein fyrir umræðum stjórnenda Eimskips um ýmsa möguleika til þess að bregðast við aðgerðum Samskipa. Fylgdi síðan tímaáætlun með drögum að nýrri siglingaleið sem (E)forstö-alþjsv nefndi Nýja Austurleið („*Eimskip – The New Eastern*") sem sigla átti þessa leið: Reykjavík, Ísafjörður, Akureyri, Reyðarfjörður, Færeyjar, Grangemouth, HAMBURG, Reykjavík.[5784]

10696. Þann 27. febrúar 2013 sendi (E)forstö-flutnstý tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-innanl, (E)forstö-landfl1 , (E)forstö-sölud, (E)verkstj-alþjsv, (E)forstö-alþjsv og (E)starfsm (afrit til (E)forstj) með kynningu á mögulegum breytingum á siglingakerfum. Þar sagði m.a.: *„Í viðhengi er kynningin sem við fórum yfir áðan. Líka uppfærð kynning með „Option H" þar sem Austurleið fer á Aberdeen og Hamborg. Suðurleið óbreytt. Það hefur óveruleg áhrif á kostnað."*[5785] Á glærukynningunni var gerð grein fyrir siglingakerfi Eimskips og nýju kerfi Samskipa og ræddir valkostir Eimskips.

10697. Samkvæmt framansögðu töldu stjórnendur Eimskips að boðaðar breytingar Samskipa á siglingakerfi fyrirtækisins fælu í sér ögrun og samkeppnislegt forskot Samskipa einkum í útflutningi frá höfnum á landsbyggðinni og að nauðsynlegt væri fyrir Eimskip að bregðast við þeim. Hjá Eimskip væru siglingaleiðir til Evrópu þegar mjög vel nýttar og að þurft gæti að auka afkastagetu þar með skipum sem voru í smíðum. Á Ameríkuleið væri fullri nýtingu náð í vestur átt. Þá væru áætlanir um að fella niður Austurleið en kaupa þess í stað flutningarými á ferjunni Norrænu með samkomulagi við BWS/Smyril.

10698. Þann 27. febrúar 2013 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2, (S)forstö-útfl, (S)rekststj-landfl1 og (S)rekststj-landfl2: *„Costa er vel tekið af viðskiptavinum heyrum við – enn býðum* [svo] *við eftir viðbrögðum frá samkeppninni.*

Við eigum að nýta tímann, fram að þeim tíma er viðbrögð frá samkeppni kemur fram, vel í að ganga frá samningum. […]

[5783] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.926267.
[5784] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1064839.
[5785] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. *„Sailing Schedules Feb 2013.ppt"* og *„Option H.ppt"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.45179.

Vinsamlega spáið vel í spilin útfrá þessu – ég tel að við séum í kjörstöðu til að ganga frá hlutum áður en EI koma fram, hvað svo sem þeir geri, momentið er nú."[5786]

10699. (S)forstö-útfl tók undir framanritað og sagði að „*nú væri lag*". Samskip yrðu „*á næstu dögum að fá menn að borðinu og skrifa undir bindandi samninga við okkur. Hef listað upp stóru myndina og ábyrgðaraðila, núna látum við hendur standa fram úr ermum.*"[5787]

20.11.4. Atvik í mars 2013

10700. Þann 1. mars 2013 birtist frétt í Morgunblaðinu um að ríkisstjórnin hefði ákveðið að hefja útboð á strandsiglingum. Þar sagði m.a.: „*Ríkisstjórnin samþykkti fyrir sitt leyti í morgun tillögu innanríkisráherra um að hefja útboð fyrir strandsiglingar og var innanríkisráðherra og fjármálaráherra falin framkvæmd útboðsins þannig að strandsiglingar gætu hafist síðar á þessu ári.*

Um er að ræða tilraunaverkefni til sex ára þar sem siglt yrði vikulega á allt að sjö hafnir og er gert ráð fyrir að fastbinda fjórar hafnir sérstaklega í útboðinu, Reykjavík, Ísafjörð, Akureyri og Reyðarfjörð. Fleiri hafnir kæmu að sjálfsögðu til greina sem fastir viðkomustaðir en aðrar hafnir eftir atvikum. […]

Samskip hafa þegar ákveðið að hefja strandsiglingar við Ísland. Í frétt frá Samskip segir að sjóflutningar til og frá Íslandi með nýrri siglingarleið hefjist 18. mars næstkomandi. „Flutningaskip á vegum félagsins fer þá frá Reykjavík til Ísafjarðar, Akureyrar og Reyðarfjarðar og þaðan til Immingham í Bretlandi og Rotterdam í Hollandi með viðkomu í Kollafirði í Færeyjum. Frá Rotterdam heldur skipið heim á leið, kemur til Reykjavíkur sunnudaginn 31. mars og leggur af stað í nýja hringferð daginn eftir, 1. apríl. Viðkomustöðum verður hugsanlega fjölgað í framtíðinni," segir í fréttinni."[5788]

10701. Sama dag sendi (E)forstö-alþjsv tölvupóst til (E)forstj með samantekt sem tengdist mögulegum breytingum á siglingakerfi Eimskips. Í framhaldi af því skiptust (E)forstj og (E)forstö-alþjsv á tillögum um fund stjórnenda Eimskips um sama efni.[5789] Samkvæmt dagbók (E)forstj funduðu hann, (E)forstö-alþjsv og fleiri þann 2. mars 2013, en fundarboðið var „*Breytingar Siglingakerfi*".[5790] Að kvöldi 2. mars 2013 skiptust (E)forstö-alþjsv og (E)forstj áfram á upplýsingum um „*Fundur á Mánudag*" (væntanlega 4. mars 2013) um glærukynningu sem (E)forstö-alþjsv var að vinna í, en fram kom að (E)forstö-markaðs væri áhyggjufullur yfir að kynna þyrfti málið sem fyrst. Kvaðst (E)forstö-alþjsv reiðubúinn að fara yfir kynninguna á fundi daginn eftir (þ.e. sunnudag 3. mars) og ljúka þeim undirbúningi. (E)forstj kvaðst einnig vilja að a.m.k. (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj tækju þátt í þeim fundi og ræddu ýmsar hugmyndir sem hann væri með um markaðsmál.[5791]

10702. Í framhaldi af framangreindu sendi (E)forstj eftir miðnætti sunnudaginn 3. mars 2013 tölvupóst til (E)forstö-markaðs, (E)forstö-alþjsv og (E)frkvstj-alþjsv með drögum að fréttatilkynningu og markaðsundirbúningi. Í viðhengi var skjalið „*Breytt Siglingakerfi2.docx*", sem var uppfærsla á skjali sem (E)forstj hafði sent (E)forstö-markaðs, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-fjárm þann 24. febrúar 2013. Var skjal þetta ítarlegra en það fyrra og með meiri áherslu á viðkomur Ameríku- og Noregsskipa á Ísafirði og Akureyri ásamt sérstökum kafla um „[ný] *leið Strandleiðin sem koma mun við á a.m.k. Ísafirði, Akureyri og Reyðarfirði ásamt mögulegum viðkomum á Bíldudal, Hvammstanga, Húsavík og Eskifirði*". Var í framangreindum drögum gert ráð fyrir að fyrsta ferð Eimskips á Strandleið yrði frá Reykjavík 15. mars 2013. Nýja strandleiðin myndi auk þess gera flutninga fersks fisks frá Þórshöfn í Færeyjum til

[5786] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.658510.
[5787] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.659238.
[5788] „*Hefja útboð á* strandsiglingum", dags. 01.03.2013, kl. 12:45. Morgunblaðið. Aðgengileg á slóð: https://www.mbl.is/frettir/innlent/2013/03/01/hefja_utbod_a_strandsiglingum/.
[5789] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1066618.
[5790] Afrituð dagbókarfærsla frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.20208/ 0.7.33.230145.
[5791] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1067271.

Bretlands alla mánudaga mögulega. Ólíkt því sem fram kom í fyrri drögum að fréttatilkynningu um breytt siglingakerfi var ekki minnst á samstarf Eimskips við BWS/Smyril um flutning á ferskum fiski frá Færeyjum til meginlands Evrópu. Í skjalinu var auk þess að finna drög að kynningaráætlun Eimskips á breyttu siglingakerfi í 28 töluliðum.[5792]

10703. Eimskip kynnti síðan þann 6. mars 2013 breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Í fréttatilkynningu fyrirtækisins sagði m.a.: „***Eimskip kynnir umfangsmiklar breytingar á siglingakerfi félagsins***

Vikulegar strandsiglingar með beinni tengingu við Bretland og meginland Evrópu og styttri siglingatími til og frá Bandaríkjunum

- *Vikulegar strandsiglingar með beinni tengingu við Bretland og meginland Evrópu*
- *Aukin ferðatíðni og styttri siglingatími til og frá Bandaríkjunum*
- *Þjónusta tvisvar í viku fyrir ferskan fisk frá Íslandi og Færeyjum*
- *Aukin þjónusta við olíuiðnaðinn með siglingum til og frá Skotlandi*
- *Ný þjónusta fyrir uppsjávarfisk með beinum siglingum inná Eystrasalt*

Eimskip hefur verið með í undirbúningi breytingar á siglingakerfi félagsins sem miða að því að útvíkka kerfið á Norður-Atlantshafi, fjölga viðkomuhöfnum og bæta við einu gámaskipi í flotann. Breytingar á viðkomuhöfnum í Bandaríkjunum gera það mögulegt að ráðast nú í frekari breytingar. Frá og með 26. mars 2013 mun Eimskip hefja viðkomur í Portland, Maine á austurströnd Bandaríkjanna í stað þess að sigla á Everett og Norfolk í Virgina, en með þeirri ráðstöfun styttist hringferðartími skipanna. Þann 14. mars n.k. fer Brúarfoss frá Reykjavík í sína fyrstu strandsiglingu norður fyrir Ísland með tengingu við Færeyjar, Bretland og meginland Evrópu.

Helstu breytingar á siglingakerfinu eru þessar:

- ***Ný vikuleg strandsiglingaleið*** *sem tengir Ísland við Færeyjar, Bretland (Skotland) og meginland Evrópu. Skip félagsins munu koma vikulega við í Reykjavík, á Ísafirði, Akureyri og Reyðarfirði, sömu höfnum og innanríkisráðuneytið fyrirhugar að bjóða út sem fastar viðkomuhafnir í útboði á strandsiglingum. Mögulegt er að koma við í fleiri höfnum ef þörf er á. Eimskip er með skrifstofu og hafnaraðstöðu á framangreindum stöðum svo félagið er vel í stakk búið til að sinna þessum breytingum á siglingakerfinu.*

  Brúarfoss mun leggja af stað í sína fyrstu ferð samkvæmt vikulegri áætlun þann 14. mars frá Reykjavík. Breyting þessi gerir útflytjendum af landsbyggðinni kleift að flytja ferskan fisk beint á fimmtudagsmarkað í Bretlandi og Frakklandi og frosinn fisk til dreifingar á meginland Evrópu og víðar.

- ***Aukin ferðatíðni og styttri siglingartími til og frá Bandaríkjunum****, auk þess sem Ameríkuskip félagsins á leið vestur eiga þess kost að hafa viðkomu m.a. á Akureyri og Ísafirði á leið sinni frá Noregi. Með þessu skapast beinn aðgangur að hráefnisöflun í Noregi og Rússlandi fyrir fiskvinnslur á Íslandi.*

- ***Ný þjónusta fyrir ferskan fisk frá Færeyjum****, því með vikulegum siglingum á nýrri siglingaleið með viðkomu í Færeyjum á hverjum mánudegi gefst Færeyingum kostur á að flytja ferskan fisk í gámum til dreifingar á Bretlandseyjum á miðvikudegi. Auk viðkomu í Þórshöfn verður komið við í Vágur á Suðurey þar sem mikill vöxtur hefur verið í vinnslu á uppsjávarfiski.*

[5792] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] „*Drög að Fréttatilkynningu og markaðsundirbúningi*“, dags. 03.03.2013, kl. 01:25. Í viðhengi var skjalið „*Breytt Siglingakerfi2.docx*“.

- ***Þjónusta félagsins við vaxandi olíuiðnað á Norðurslóðum eflist*** *[…]*

- ***Bein tenging inná Eystrasalt með viðkomu í Póllandi****. Eimskip opnaði fyrr í mánuðinum skrifstofu í Gdynia í Póllandi sem lið í þessum breytingum.*"[5793]

10704. Samkvæmt framansögðu voru breytingar á siglingakerfi Eimskips í mars 2013 mjög umfangsmiklar og fólu m.a. í sér nýja vikulega strandsiglingaleið (rauð leið) sem um leið tengdi Ísland við Færeyjar, Bretland og meginland Evrópu, aukna ferðatíðni og styttri siglingatíma til og frá Bandaríkjunum og tengingu á Norðurleið (blá leið) inn á Eystrasalt með viðkomu í Póllandi.[5794] Á móti aukinni þjónustu í sjóflutningum til og frá Færeyjum sem nefnd er í framangreindri fréttatilkynningu Eimskips er þó rétt að geta þess að með umræddri breytingu á siglingakerfi Eimskips var Austurleið felld niður, en á þeirri siglingaleið voru áður flutningar milli Færeyja og hafna í Skandinavíu.[5795]

10705. Að kvöldi 6. mars 2013 sendi (E)stjform2 stjórnarformaður Eimskips tölvupóst til (E)forstj um fréttatilkynninguna þar sem sagði m.a.: *„Fréttatilkynning var góð. Vona að tekist hafi að loka öllum opnum málum*." Með tölvupóstinum framsendi (E)stjform2 tölvupóst sem hann hafði sent fyrr sama daga til tveggja stjórnarmanna Eimskips, en þar sagði: *„Sjá hjálagt fréttatilkynningu vegna breytinga á siglingakerfi. Breytingar hjá samkeppnisaðila hafa flýtt fyrir þessu, sem var þegar í undirbúningi.*"[5796]

10706. Af þessu og öðrum atvikum tengdum viðbrögðum stjórnenda Eimskips verður ráðið að tilkynning Samskipa um áformaða breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins kom forráðamönnum Eimskips á óvart og hvatti Eimskip til að bregðast hratt við.

10707. Í kjölfar þess að Eimskip kynnti breytingar á siglingakerfinu sínu leituðust stjórnendur fyrirtækisins við að meta viðbrögð viðskiptavina og var það mat þeirra að þau hefðu almennt verið mjög jákvæð. (E)frkvstj-innanl vísaði í því sambandi til viðræðna við fulltrúa fyrirtækisins á landsbyggðinni og (E)frkvstj-alþjsv vitnaði um jákvæða kynningu og hagfelld viðbrögð í Færeyjum. (E)frkvstj-alþjsv bætti raunar þessu við í lokin: *„Ræddi við ferjuna og skýrði okkar niðurstöðu, en opnaði á þann möguleika að kaupa 10 slott, þeir tóku ekki illa í það, en mun fylgja því eftir á morgunn*". (E)frkvstj-sala/þj sagði: *„[…] sama hér almennt mjög jákvæðar viðtökur, líka hjá framlínudeildum […]*". (E)forstj gladdist sömuleiðis og sagði einfaldlega: *„Frábært*".[5797] Ætla má að með orðalaginu *„ræddi við ferjuna*" hafi (E)frkvstj-alþjsv verið að vísa til þess að framangreindar breytingar á siglingakerfi Eimskips leiddu til þess að fyrirtækið sá ekki lengur sama hag og áður af samráði við BWS/Smyril. (E)frkvstj-alþjsv *„opnaði þó á*" þann möguleika að fyrirtækin gætu áfram viðhaft samráð, þrátt fyrir umræddar ákvörðun um siglingakerfi, með því að bjóðast til að kaupa 10 slott.

10708. Í framhaldi af tilkynningum Samskipa og Eimskips um að fyrirtækin áformuðu bæði að hefja strandsiglingar á ný tilkynnti ríkisstjórnin að ákveðið hefði verið að fresta útboði á strandsiglingum, sbr. frétt í Morgunblaðinu 8. mars 2013 en þar var vísað í frétt á vef innanríkisráðuneytisins. [5798]

[5793] Fréttatilkynning Eimskips um umfangsmiklar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Í fréttasafni á vef fyrirtækisins er fréttin dagsett 6. janúar 2013. Af öðrum gögnum málsins er ljóst að hún var birt 6. mars 2013, https://www.eimskip.is/um-eimskip/frettasafn/frettir/eimskip-kynnir-umfangsmiklar-breytingar-a-siglingakerfi-felagsins/. Sjá einnig frétt á mbl.is, *„Eimskip breytir siglingakerfi*", dags. 06.03.2013, kl. 18:24. Aðgengileg á slóð: https://www.mbl.is/vidskipti/frettir/2013/03/06/eimskip_breytir_siglingakerfi/.

[5794] Viðkomu í Póllandi var þó hætt í september 2013.

[5795] Minnt er á það sem áður hefur komið fram að Austurleið var tekin upp í upphafi árs 2008 með flutningum á tveimur skipum milli Íslands (Reykjavík og Reyðarfjörður), Færeyja, Bretlands og þriggja hafna í Skandinavíu, en með niðurskurði á siglingakerfi Eimskips í ágúst 2008 var annað skipið tekið úr rekstri en hitt skipið sigldi ekki til Íslands heldur aðeins til Færeyja.

[5796] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1069384.

[5797] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1070107.

[5798] *„Fresta útboði á strandsiglingum*". Morgunblaðið, dags. 08.03.2013, kl. 10:10. Aðgengilegt á slóð https://www.mbl.is/frettir/innlent/2013/03/08/fresta_utbodi_a_strandsiglingum/.

10709. Mikið kynningar- og markaðsátak fylgdi breytingum á siglingakerfum og upptöku strandsiglinga hjá Eimskip og Samskipum, bæði fréttatilkynningar, greinar í blöðum, auglýsingar og kynningar meðal viðskiptavina og áhrifamanna. Hélt (E)forstj m.a. ræðu við móttöku á Ísafirði 15. mars 2013 þar sem hann lýsti nýjungum í siglingakerfi fyrirtækisins m.a. sem *„mestu breyting*[ar] *sem gerðar hafa verið á skipakerfi félagsins í marga áratugi og um leið kynna strandsiglingar að nýju […]*".[5799]

10710. (E)frkvstj-alþjsv sendi tilkynninguna um breytta siglingaráætlun Eimskips til stjórn-BWS hjá BWS 20. mars 2013. stjórn-BWS svaraði (E)frkvstj-alþjsv sama dag: *„thanks. you are widening the net must be a reason for the coastal service otherwise abandoned some years ago for both yiu Nd samskip. i cannot - obviously - see if changes will affect our much beloved discussion point around the Faroe islands?*" (E)frkvstj-alþjsv svaraði stjórn-BWS sama dag: *„I am still waiting for a progress in that matter, realy not sure where it stands but trying to monitore. Last news they were trying to setup meeting in Esbjerg. Yes of course as time goes on, things changes. <u>But likely we don't need the slot number as in beginning</u>, but have discussed a small reduction of number instead.*"[5800] Þann 20. mars 2013 sendi stjórn-BWS annan tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv: *„[…] As to the Blue Water situation I checked in some other connections with the Blue Water lawyer* [[…]]. *He reported some progress, but how that exactly relates to settling the outstanding questions in percentage terms, is difficult to say. I do not know whether you have heard anything from* [frvkstj-Smyril] – *[…] Maybe during this week or next week we could have a brief telephone conversation.*" (E)frkvstj-alþjsv svaraði stjórn-BWS stuttu síðar og lagði til að þeir yrðu í sambandi.[5801]

10711. Þann 21. mars 2013 sendi (S)forstj tölvupóst til sjálfs sín með heitinu *„pælingar varðadni færeyarj*": *„Við erum að koma okkur fyrir, munum hafa tíma í aðra viðkomu – teikna upp magn og viðkomur, þe :*

Freshlink
Smyril
Eimskip
Samskip

Summera heildarmyndina

Hvað myndi hann gera ef hann hefði rými á tvær viðkomur, þe kolla og eina sitthvora vikuna? hvernig myndi magn þróast...

Margar spurningar....

Undirbúa góðan fund á mánudag...."[5802]

10712. Stuttu síðar sendi (S)forstj annan tölvupóst til sjálfs síns og velti þessu m.a. fyrir sér : *„Hvað mun smyrill auka hlut með síðustu EI breytingum?*"[5803] Tveimur dögum síðar sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-millilandasv2. Þar sagði m.a.: *„I guess the cease of the Faroe – Danmark service of Eimskip will lead to stronger position of Smyril Blue water in the market – <u>hopefully leading to them dropping out of Iceland</u> as of next winter, ie during winter time.*" (S)frkvstj-Færeyj sendi tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv2 sama dag þar sem sagði m.a.: *„Yes, hopefully Blue Water will drop*

[5799] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Ræða strandsiglingar*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1073469.
[5800] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.944186.
[5801] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.944413.
[5802] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1117921.
[5803] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1117924.

out the Icelandic service, but could there be any connections between Eimskip and Blue Water about this as they take out the direct connections to DK?"

10713. (S)forstj sendi tölvupóst til (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-millilandasv2 daginn eftir, þar sem sagði m.a.: *„I know Eimskip and Smyril were talking for months, don't know the outcome.*"[5804] Staðfestir þetta að (S)forstj hafði fulla vitneskjum um þær viðræður sem (E)frkvstj-alþjsv átti við BWS og Smyril.

20.11.5. Atvik í apríl – júní 2013

10714. Þann 1. apríl 2013 sendi stjórn-BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv: *„have agreed to speak with* […] *on the telephone the 4th of April. There has been some exchange of drafts between [frvkstj-Smyril]/Smyril's lawyer and […]. I do not quite understand why you want to reduce the 20 units per sailing – you started much higher, ended at 20 because that would be acceptable in the total picture – not quite sure you are helping the process along. Will listen to […] Thursday after Easter.*"[5805]

10715. Þann 7. apríl 2013 sendi (E)forstj tölvupóst til (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-sala/þj (afrit til (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-innanl) með heitinu *„Verkefni 2013 UPDATE*". Á meðfylgjandi Excel-skjali var listi yfir verkefni m.a.: *„Smyrill samstarf*".[5806]

10716. Þann 9. apríl 2013 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)frkvstj-Færeyj með heitinu *„Blue Water – Smyril*": „[…] *contacted me informing that Blue Water are still in discussions with Smyril – they need to reduce their volume commitment in order to be able to operate the business on break even. I guess Eimskip were speaking to Smyril – but after having changed their system, they are not showing interest in capacity on Smyril. According to* […] *there is another party approaching Smyril interested in some of Smyrils capacity, this is confidential, as we have to keep between ourselves, this is Posta / […] .... Are we interested in fixed commitments on Smyril ?*" (S)frkvstj-Færeyj sendi tölvpóst til (S)frkvstj-millilandasv2 (afrit til (S)forstj) sama dag: *„I am in Klaksvík at the Fish Fair. I think we should disscuess what terms we will get.*"[5807]

10717. Ljóst er að breytingar á siglingarkerfi Samskipa og Eimskips höfðu samkeppnisleg áhrif á markaðnum. Þannig var t.d. eftirfarandi bókað í fundargerð sjóflutningsdeildar hjá Eimskip (LIS) þann 10. apríl 2013:

„Búið að vera svolítið styr á markaðnum. Nýja siglingaáætlunin ruglar hann talsvert, breytir landslaginu. (E)forstö-sölud bað alla um að vera vakandi fyrir því að loka sem allra fyrst opnum samningum."[5808]

10718. Þann 14. apríl 2013 sendi yfirm-BWS hjá BWS tölvupóst til (S)forstj með heitinu *„Rates on Norrøna*": *„Refering to our telephone conversations last week re. slots onboard M/F NORRØNA. We are pleased to hear that you could be interested in taking over 15 slots from Torshavn to Hirtshals and 15 slots from Hirtshals to Torshavn. We can offer you a rate of euro 750,00 per unit. The rate is excluded BAF, THC, harbour dues and customsdocumentation. Samskip to supply mafies/chassis if containers to be used. As mentioned on the phone last week we are under a certain time pressure so a quick feed back would be very much appreciatet* [svo]*. Looking forward hearing from you again*" (S)forstj áframsendi tölvupóstinn til (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)frkvstj-Færeyj daginn eftir: *„Pls study and revert with your thoughts.*

[5804] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.665803.
[5805] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.952780.
[5806] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Verkefni ársins 2Q 2013 – 06 04 2013.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.957750.
[5807] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.671208.
[5808] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „LIS fundur_2013_Vika 15". Fannst á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 04.11.2013, kl. 15:12.

I'm sure we can negotiate further down, but not a whole lot." (S)frkvstj-Færeyj sendi tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv2 sama dag:

„It looks like an very interesting opportunities at first glance but I have tried to set up advantages and disadvantages and it seems that it would be a big challenge to make this profitable but there are some costs that we don't know at this moment.

1. It has been very good for the operations in FO that we don't have fixed slot costs but only charged per used slot. The fixed slot cost is SBW's big headache. A fixed external cost for us of 2x15x750=22.500€ per week is very much. (In summertime Norrøna is sailing two times per week to DK.) Our slot costs are per 40ft for FARI € 508 and for FARU € 534 incl container cost and BAF.

2. The challenge will be in operating two systems, we need to acquire/rent equipment for example trucks or mafies/chassis if we are going to use containers. We will also have external cost for THC. Do you know what rates they will charge for THC in both ends and do they have lifting equipment in Hirshals? Our local cost for handling on the terminal is 177 € per container in 2013.

3. Now Eimskip has changed their sailing schedule <u>we will compete directly against SBW for their export customer</u> if we get this opportunity. SBW will not let this happened?

4. On import side we could use this as an increase of capacity but this is only a problem part of the year and we have tried to increase capacity by using Pioneer Bay.

If we should succeed in getting customer from Eimskip into a system where we buy slot from SBW, the two of us need to [have] *very good cooperation with the same intentions. I think it could be interesting to see how far we could go with this discussions and discuss the possibilities to attract customer from Eimskip.*" (S)forstj sendi framangreindan tölvupóst til (S)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-millilandasv2 þann 17. apríl 2013: „[(S)frkvstj-Færeyj] - *how do you recommend we proceed ?*"[5809]

10719. Þann 6. maí 2013 sendi (E)frkvstj-Færeyj tölvupóst til frkvstj-BWS hjá BWS, (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj og þakkaði fyrir síðast. Meðfylgjandi var mynd af frkvstj-BWS, (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj. frkvstj-BWS svaraði tölvupósti (E)frkvstj-Færeyj (afrit til (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj) sama kvöld: *„Good evening Great to be together with good friends.*"[5810] Var myndin líklega tekin á sjávarútvegssýningunni í Brussel, en (E)forstj hafði hitt frkvstj-BWS þar 24. apríl 2013.[5811] Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir framangreint hversu náin samskipti voru milli keppinautanna Eimskips og BWS.

10720. Þann 22. maí 2013 sendi stjórn-BWS hjá BWS tölvupóst til (E)frkvstj-alþjsv: *„The BW Foundation had Board meeting/AGM in Esbjerg last Friday. I had some minutes to discuss with* [frkvstj-BWS] *the Smyril situation. Everything basically is OK now as far as the contract is concerned – the big problem is the gap you left behind. Whether the volume is 20 as originally intended, or slightly less – the problem is that Smyril would then not have this revenue – and that is where the situation is. […]„*. (E)frkvstj-alþjsv svaraði stjórn-BWS sama dag og þakkaði fyrir upplýsingarnar.[5812]

10721. Þann 21.-24. júní 2013 voru stjórn-BWS og (E)frkvstj-alþjsv í tölvupóstsamskiptum varðandi mögulegan hitting sem ekki varð af en eftirfarandi kom m.a. fram hjá stjórn-BWS: *„have got last update from* [frkvstj-BWS]".[5813]

[5809] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.674115.
[5810] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1102675.
[5811] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1097533.
[5812] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.982925.
[5813] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.86927.

20.11.6. Samantekt

10722. *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafði það meginmarkmið að bæta hag Samskipa og Eimskips með því að *„auka samstarf“* á milli fyrirtækjanna. Við þær aðstæður sem voru í efnahagslífi hér á landi síðla árs 2008, þar sem mjög mikill samdráttur blasti við í innflutningi á sama tíma og vöxtur var að sumu leyti í útflutningi, ákváðu bæði fyrirtækin að takmarka verulega framboð á þjónustu í sjóflutningum til og frá Íslandi. Höfðu fyrirtækin samráð varðandi breytingar og samnýtingu á siglingakerfum sínum og brugðust sameiginlega við til að ráða bót á áskorunum sem fylgdu minni siglingakerfum, eins og nánar er lýst í kafla 7, 8 og 9.

10723. Í júní 2011 ákvað Eimskip að fjölga skipum á Ameríkuleið úr einu í tvö með þeim hætti að annað skipið sigldi frá Norfolk um hafnir á austurströnd Norður-Ameríku með viðkomu á Íslandi og síðan til Sortland í Norður-Noregi.[5814] Aðrar breytingar sem fyrirtækin gerðu á siglingakerfum sínum á árunum 2009-2012 voru fremur minni háttar og höfðu óveruleg áhrif á framboð.

10724. Aðdragandi þeirra breytinga sem Samskip og Eimskip gerðu á siglingakerfum sínum í mars 2013 var fjölþættur. Ytri aðstæður fóru batnandi með bættum þjóðarhag, en á móti blasti við undir lok árs 2012 að bæði fyrirtækin myndu á árinu 2013 tapa þeim umfangsmiklu flutningaviðskiptum sem þau höfðu við Alcoa og þannig skapast umfram afkastageta í útflutningi.

10725. Annað sem gat haft áhrif á siglingakerfi Samskipa og Eimskips voru áform stjórnvalda um að beita sér fyrir því að strandsiglingar yrðu hafnar á ný, en bæði fyrirtækin voru mótfallin því. Á hinn bóginn skapaðist vaxandi þrýstingur frá viðskiptavinum á landsbyggðinni, ekki síst útflytjendum, um að skipafélögin sinntu betur þörfum þeirra fyrir flutninga.

10726. Á árunum 2012 og 2013 áttu Samskip og Eimskip í miklum samskiptum, sbr. yfirlit í kafla 13, sem og ólögmætu samstarfi á mörgum sviðum. Jafnframt áttu Samskip og Eimskip í miklum samskiptum við færeyska keppinauta sína, BWS og Smyril, um mögulegt samstarf sem miðaði einkum að því að draga úr samkeppni um flutninga einkum á siglingaleiðinni milli Austfjarða, Færeyja og Danmerkur. Tillögur um umrætt samstarf voru þess eðlis að þær gátu haft áhrif á siglingakerfi fyrirtækjanna. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að með samskiptum Samskipa við færeyska keppinauta sína hafi fyrirtækið brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þá er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samhliða samskipti Eimskips og Samskipa við færeyska keppinauta sína hafi verið hluti af viðleitni þeirra til að takmarka samkeppni á markaðnum í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

10727. Af samtímagögnum um aðdraganda að breytingum á siglingakerfum Samskipa og Eimskips í mars 2013 verður aftur á móti ekki ráðið að fyrirtækin hafi, líkt og þau gerðu á árinu 2008, haft samstarf eða samráð í tengslum við þær. Svo virðist sem Samskip hafi nokkru fyrr en Eimskip áttað sig á því að fyrirtækið myndi ekki ná að endurnýja mikilvægan flutningasamning við Alcoa. Samskip hófu því strax á árinu 2012 að að velta fyrir sér breytingum á siglingakerfi fyrirtækisins eftir að samningur við Alcoa rynni sitt skeið. Komu þá fljótlega fram tillögur sem fólu í sér að halda óbreyttri áætlun á Leið 1 (með tveimur skipum), leggja af Leið 2 (Alcoa flutningar frá Reyðarfirði til Rotterdam), en þess í stað þróa nýja flutningaleið með smærra skipi sem byggði á strandflutningum innanlands ásamt viðkomu í Færeyjum, Bretlandi og Hollandi.

10728. Hjá Eimskip voru síðla árs 2012 og í upphafi 2013 ýmsar hugmyndir til skoðunar um breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Þær tengdust þó í fyrstu ekki nýrri siglingaleið heldur einkum breytingum á siglingaleiðinni milli Norður-Ameríku, Íslands og Norður-Noregs (Sortland) sem og þeim aukna *„slaka“* á siglingaáætlun sem flutningur á viðkomuhöfn frá Norfolk í Bandaríkjunum norður til Portland gaf færi á.

[5814] Sem fyrr sigldu skip Samskipa ekki til Norður-Ameríku, en fyrirtækið bauð viðskiptavinum sínum flutninga á þeirri leið ýmist með því að kaupa þá af Eimskip á grundvelli samnings fyrirtækjanna um það efni eða með því að flytja vörur með öðrum skipafélögum til meginlands Evrópu og þaðan til Íslands (sn. Trans-Atlantic flutningar).

Var það mat Eimskips að nýta mætti hann til að fjölga viðkomum Ameríkuskipa á Ísafirði og/eða Akureyri, eftir því sem færi gæfist á. Þá gerði Eimskip sér lengi vel vonir um að fyrirtækinu tækist að tryggja sér áframhaldandi og helst víðtækari flutningaviðskipti við Alcoa. Tilboð sem Eimskip gerði Alcoa í nóvember 2011 var tvívegis uppfært, síðast í september 2012, þar sem m.a. var gert ráð fyrir þeim möguleika að fyrirtækið tæki einnig að sér flutningaviðskipti fyrir álver Alcoa í Noregi. Meðal annars í þessu skyni lagði Eimskip drög að því að tryggja sér stærri skipaflota. Vonir Eimskips um þessi viðskipti við Alcoa fóru þó dvínandi undir lok árs 2012 og kom því ekki til breytinga á skipaflota fyrirtækisins vegna þeirra.

10729. Af samtímagögnum verður ráðið að tilkynning Samskipa 21. febrúar 2013 um að fyrirtækið hygðist hefja strandsiglingar á nýrri siglingaleið 18. mars 2013 hafi komið Eimskip á óvart og hvatt fyrirtækið til að bregðast hratt við. Tóku stjórnendur Eimskips í framhaldi af henni að vinna hratt að endurskoðun á siglingakerfi fyrirtækisins og kanna ýmsa kosti sem áður höfðu ekki verið til skoðunar. Niðurstaðan varð sú að Eimskip tilkynnti um umfangsmiklar breytingar á siglingakerfi sínu 6. mars 2013 sem fólu m.a. í sér að vikulegar strandsiglingar yrðu hafnar á nýrri leið, með tengingu við Bretland og meginland Evrópu, 15. mars 2013 eða þremur dögum áður en Samskip höfðu boðað að nýtt kerfi fyrirtækisins kæmist í framkvæmd.

10730. Gögn málsins gefa því til kynna að með umræddum breytingum á siglingakerfum sínum í mars 2013 og upptöku strandsiglinga hafi Eimskip og Samskip keppt um að koma þessum veigamiklu breytingum í framkvæmd. Engin merki eru um það að upplýsingum um undirbúning þeirra hafi verið *„lekið“* milli fyrirtækjanna. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að háttsemi fyrirtækjanna í tengslum við breytingarnar hafi einkennst af eðlilegri og virkri samkeppni á markaði, ólíkt því sem var með þær breytingar sem fyrirtækin gerðu á siglingakerfum sínum á árinu 2008, þar sem fyrirtækin höfðu samráð sem miðaði að því að hrinda í framkvæmd markmiðum *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

10731. Í mgr. 1780-1788, 1791-1802 í athugasemdum Samskipa við AII er að finna sjónarmið fyrirtækisins varðandi umfjöllum um atvik tengdum breytingum á siglingakerfum Samskipa og Eimskips á árinu 2013.

10732. Samskip hafna því að fyrirtækið hafi átt samskipti eða haft samráð við Eimskip í tengslum við breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins á árinu 2008. Þá hafna Samskip samanburði Samkeppniseftirlitsins á aðstæðum á árunum 2008 og 2013.

10733. Að því er snertir samskiptin við BWS kveðast Samskip hafa átt í samskiptum varðandi möguleg viðskipti fyrirtækjanna. Tekið hafi verið til skoðunar innan Samskipa hvort það þjónaði hagsmunum fyrirtækisins að eiga í viðskiptum við BWS. Jafnframt halda Samskip því fram að viðræður fyrirtækisins við BWS hafi hvorki haft það að markmiði að raska samkeppni né hafi þær leitt til samkeppnisröskunar í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

10734. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa. Vísar Samkeppniseftirlitið í því sambandi til umfjöllunar sinnar um sjónarmið Samskipa í kafla 31.11.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 11

11

Kaflar 21-23

21: Dregur úr umfangi samráðs

22: Brot gegn EES-samningnum

23: Brot gegn 19. gr. samkeppnislaga

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

21. DREGUR ÚR UMFANGI SAMRÁÐS 2110

21.1. Batnandi efnahagshorfur á Íslandi 2110

21.2. Breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga 2112

21.3. Dró úr samráðinu á milli Samskipa og Eimskips 2115
21.3.1. Samskip hefja *„sókn"* gegn Eimskip í upphafi árs 2013 2116
21.3.2. „Grænlenskir veiðidagar" 2123
21.3.3. Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014 2124
21.3.3.1. *„Barátta í verðum"* og *„Mjög hörð samkeppni"* 2124
21.3.3.2. Breyttar áherslur vegna samráðs í sjóflutningum 2131

21.4. Samskip setur í *„Sóknargírinn"* á landflutningamarkaði 2133

21.5. Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013 2133

21.6. Rúmfatalagerinn 2013 2137

21.7. Innnes 2013 2138
21.7.1. Fjögurra ára *„friður"* ríkti um Innnes 2138
21.7.2. Samskip gera atlögu að því að ná Innnes í viðskipti af Eimskip árið 2013 2139
21.7.3. Niðurstaða 2142

21.8. OJK 2013 2144

21.9. Ölgerðin 2013 2146

21.10. IKEA 2013 2148

21.11. Áframhaldandi samráð 2151
21.11.1. Samskip vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013 2151
21.11.2. Samráð í sjóflutningum 2154
21.11.3. Samráð í landflutningum 2155
21.11.4. Samráð um leigu og lán á gámum 2155
21.11.5. Verðsamráð í formi afsláttarkjara 2155
21.11.6. Samráð í skipaafgreiðslu 2156

21.12. Niðurstaða 2156

22. BROT Á EES-SAMNINGNUM 2158

23. BROT GEGN 19. GR. SAMKEPPNISLAGA O.FL. 2161

23.1. Lagaumhverfi um upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins 2161

23.2. Yfirlit yfir upplýsingaskyldu og upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips 2163

23.3. Samkeppniseftirlitið afvegaleitt á brotatímabilinu 2164
23.3.1. Atvik á árunum 2008 og 2009 2164
23.3.1.1. Kvartanir Samskipa í maí og ágúst 2008 2164
23.3.1.2. Fundur Samskipa og Eimskips hjá Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 2167
23.3.1.3. Upplýsingagjöf Eimskips og TVG í desember 2008 og febrúar 2009 2169

23.3.1.4. Undanþágubeiðni vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum í janúar 2009 ... 2170
23.3.1.5. Upplýsingagjöf Samskipa í mars 2009 og Eimskips í apríl sama ár ... 2171
23.3.1.6. Upplýsingagjöf Samskipa í nóvember 2009 ... 2171
23.3.2. Atvik á árunum 2010 – 2012 ... 2172
23.3.2.1. Upplýsingagjöf Eimskips í janúar 2010 og kvörtun 14. júlí 2010 ... 2172
23.3.2.2. Upplýsingagjöf vegna rannsóknar á landflutningamarkaði ... 2173
23.3.2.3. Undanþágubeiðni vegna skipaafgreiðslu í júní 2010 ... 2176
23.3.2.4. Undanþágubeiðni vegna Norður-Ameríku flutninga í desember 2010 ... 2176
23.3.2.5. Kvartanir Samskipa í maí 2011 ... 2177
23.3.3. Atvik á árinu 2013 ... 2179
23.3.3.1. Kvörtun Samskipa í júlí 2013 ... 2179
23.3.3.2. Undanþágubeiðni vegna Norður-Ameríku flutninga í desember 2013 ... 2180
23.3.4. Niðurstaða ... 2180

23.4. Brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga við rannsókn málsins ... 2181
23.4.1. Munnleg upplýsingagjöf Samskipa í tengslum við húsleit ... 2182
23.4.1.1. Upplýsingum um samskipti við Eimskip leynt ... 2183
23.4.2. Brot Samskipa vegna upplýsingabeiðna ... 2190
23.4.2.1. Upplýsingabeiðni til Samskipa, dags. 29. janúar 2015 og ítrekanir á beiðni, dags. 23. mars 2015, 25. nóvember 2015, 18. október 2017 og 13. mars 2019 ... 2191
23.4.2.2. Upplýsingabeiðni til Samskipa, dags. 30. september 2016, og ítrekanir á beiðni, dags. 28. október 2016, 6. desember 2016, 2. febrúar 2017 o.fl. ... 2196
23.4.2.3. Niðurstaða ... 2197

23.5. Eimskip vanrækti upplýsingaskyldu sína samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga ... 2198

23.6. Niðurstaða um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga ... 2199

21. DREGUR ÚR UMFANGI SAMRÁÐS

21.1. Batnandi efnahagshorfur á Íslandi

10735. Í ákvörðun þessari er lýst aðdraganda, upphafi og framkvæmd samráðs Samskipa og Eimskips á árunum 2008-2013. Á árinu 2008 hafi alþjóðlegar efnahagshorfur farið hratt versnandi og almennt dregið úr viðskiptum og innflutningi. Á sama tíma hafi traust á milli fjármálafyrirtækja farið hratt þverrandi og haft þær afleiðingar að einkaaðilar hafi átt erfitt með að sækja nýtt lánsfjármagn eða endurfjármagna eldri lán. Fjárhagsstaða skuldsettra fyrirtækja, líkt og Samskipa og Eimskips, hafi því verið erfið.

10736. Í þessu sambandi er bent á að á flutningamörkuðum hafi framangreint ástand almennt leitt til aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningaþjónustu, til dæmis í Bretlandi, Írlandi og Svíþjóð, líkt og fram komi í fundargerðum stjórnar Samskipa Holding, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 14.40.[5815] Hér á landi hafi aftur á móti átt sér stað þveröfug þróun. Þrátt fyrir afleitar markaðsaðstæður og horfur um fordæmalítinn samdrátt í innflutningi hafi Samskip og Eimskip á þessum tíma hækkað verð umtalsvert. Eins og nánar er gerð grein fyrir í ákvörðuninni er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að rekja megi ástæðu þessa til samráðs fyrirtækjanna sem hafi gert þeim kleift að hækka verð eða halda því óbreyttu. Af samtímagögnum fyrirtækjanna verði ráðið að þau hafi með samráði sín á milli í raun *„kippt úr sambandi*" lögmálum virkrar samkeppni.

10737. Eftir mikinn samdrátt jókst uppgangur í íslensku efnahagslífi á árunum 2012-2013. Atvinnulífið tók við sér með tilheyrandi kaupmáttaraukningu og auknum innflutningi. Á árinu 2012 jókst einkaneysla hér á landi um 2,4% og innflutningur um 4,7%.[5816] Þá sagði eftirfarandi í riti Seðlabanka Íslands um fjármálastöðugleika í maí 2013:

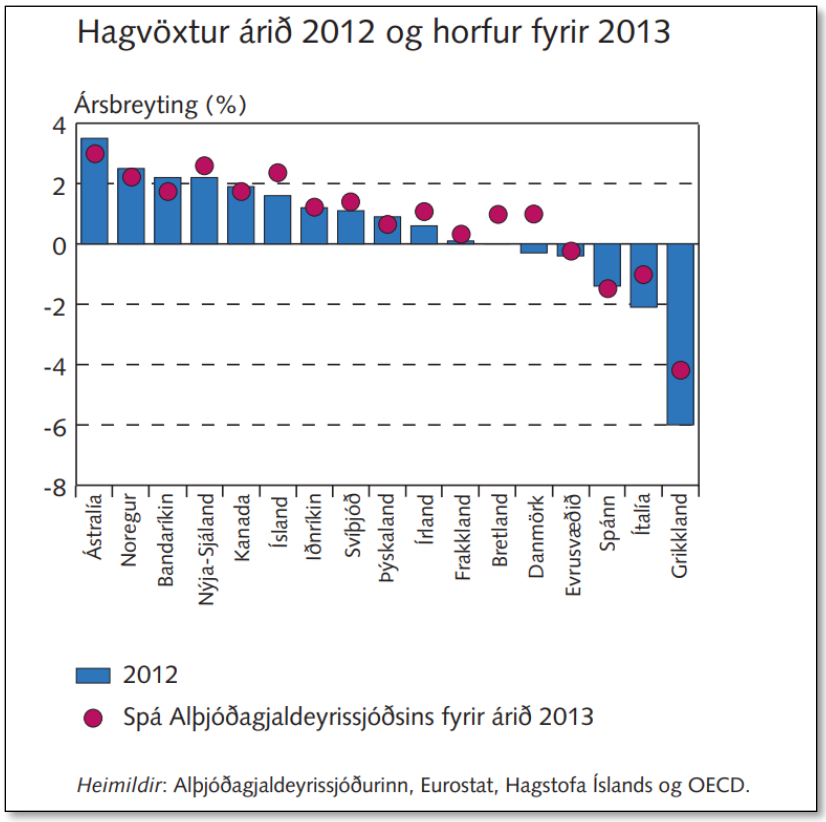
„Efnahagsbatinn hefur haldið áfram þótt hann hafi verið hægari á síðari hluta síðasta árs og það sem af eru þessu ári. Kaupmáttur ráðstöfunartekna er meiri um þessar mundir og atvinnuástand betra en um líkt leyti í fyrra. Þá hefur verðbólga lækkað töluvert. Á sama tíma hafa skuldir fyrirtækja og heimila haldið áfram að lækka og endurskipulagningu þeirra á vegum fjármálastofnana miðað áfram."[5817]

10738. Þá var búist við því að efnahagshorfur færu almennt batnandi í löndunum í kringum Ísland og sérstaklega hér á landi á seinni hluta ársins 2013, sbr. t.a.m. eftirfarandi mat Alþjóðagjaldeyrissjóðsins á hagvexti í aðildarríkjum árið 2012 og horfum fyrir árið 2013:

[5815] Samskipasamstæðan starfaði á ýmsum erlendum flutningamörkuðum og ítarlegar fundargerðir Samskipa Holding veita því ákveðna vísbendingu um almennar aðstæður á viðkomandi erlendum mörkuðum (og á Íslandi). Þá getur enginn vafi leikið á því að sá gríðarlegi samdráttur sem varð í milliríkjaviðskiptum í kjölfar fjármálakreppunnar haustið 2008 leiddi almennt til mikillar verðlækkunar á sjóflutningsgjöldum. Til stuðnings þessu má horfa til UNCTAD (Ráðstefna Sameinuðu þjóðanna um viðskipti og þróun). *„Review of Maritime Transport 2009*" (Skýrsla sem hefur verið gefin út árlega frá 1968). *„The Review of Maritime Transport is a recurrent publication prepaired by the UNCTAD secretariat since 1968 with the aim of fostering transparency of maritime markets and analysing relevant developments.*". Þessi skýrsla tekur til tímabilsins janúar 2008 til júní 2009. Í reifun á helstu niðurstöðum skýrslunnar (executive summary) segir: *„As a consequence of falling demand and increased supply, freight rates have fallen from their 2008 highs. The beginning of 2008 saw a continuation of the buoyant trend experienced in the preceding year in all sectors. However, by the start of the third quarter of 2008 things had taken a turn for the worse, as the global financial crisis began to affect demand. Trade volumes in the bulk cargo and liner sectors sustained dramatic declines, which continued for the remainder of the year and well into 2009.*" Aðgengilegt á slóð: http://unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf.

[5816] Sjá Hagtíðindi Hagstofu Íslands frá 6. september 2013: *„Landsframleiðsla jókst að raungildi um 1,4% á árinu 2012 og er það annað árið í röð sem landsframleiðsla eykst, en hún jókst um 2,7% árið 2011, eftir mikinn samdrátt tvö ár þar áður. Þjóðarútgjöld á árinu 2012 jukust nokkru meira en nam vexti landsframleiðslu, eða um 1,6%. Einkaneysla jókst um 2,4% og fjárfesting um 5% en samneysla dróst saman um 1,2%. Útflutningur jókst um 3,8% og innflutningur nokkru meira, eða um 4,7%. Þrátt fyrir þessa þróun varð verulegur afgangur af vöru- og þjónustuviðskiptum á árinu 2012, eða 104 milljarðar króna*." Aðgengilegt á slóð: https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/thjodhagsreikningar/14-hagvoxtur-arid-2012/.

[5817] Sjá rit Seðlabanka Íslands, *„Fjármálastöðugleiki"*, útgáfa 1, 2013. Aðgengilegt á slóð: https://www.sedlabanki.is/library/Skraarsafn/Fjarmalastodugleiki/FS/2013/FS_2013_1.pdf.



10739. Þrátt fyrir að efnahagsbati þjóðarinnar hafi fyrst í stað verið sveiflukenndur og hægari en vonir stóðu til í lok árs 2012 gerðu spár ráð fyrir því að hagvöxtur hér á landi myndi aukast nokkuð mikið á síðari hluta ársins 2013. Af riti Seðlabanka Íslands um fjármálastöðugleika í upphafi árs 2014 má ráða að þær spár hafi gengið eftir. Þar segir m.a. eftirfarandi: [5818]

„Nokkuð vel hefur gengið í efnahagslífi Íslendinga undanfarin misseri. Hagvöxtur á síðasta ári var góður og einn sá mesti meðal þróaðra ríkja."

10740. Að mati Samkeppniseftirlitsins skapaði efnahagsbatinn hér á landi hvata fyrir Samskip og Eimskip til að auka við flutningamagn í siglingakerfum fyrirtækjanna og hverfa frá því kerfi sem þau höfðu með samráði sett upp vegna þeirra erfiðleika sem steðjuðu að á árinu 2008. Forsendur fyrir ólögmætri markaðsskiptingu um viðskipti við stóra viðskiptavini voru af sömu ástæðu ekki til staðar með sama hætti og áður.

10741. Þegar gögn Samskipa og Eimskips, sem urðu til við annars vegar undirbúning áætlana fyrir árið 2013 og hins vegar á árinu 2013 eru skoðuð má greina að það hafi verið teikn á lofti í íslensku efnahagslífi með batnandi efnahagshorfum og spám um vaxandi innflutning til Íslands. Hafa þessi gögn verið rakin nánar hér að framan. Þá gerðist það sömuleiðis árið 2013 að Samskip og Eimskip misstu flutningaviðskipti við mikilvægan viðskiptavin, Alcoa. Með því fór umtalsvert flutningsmagn úr siglingakerfum fyrirtækjanna, sér í lagi Samskipa. Um þau atvik er fjallað í kafla 20.8 og er þar nánar fjallað um afleiðingar þessa fyrir þáverandi siglingakerfi fyrirtækjanna, sérstaklega Samskipa. Eftir missi Alcoa úr viðskiptum sátu Samskip uppi með nánast tómt skip á Leið 2 þar sem það hafði nær eingöngu

[5818] Sjá rit Seðlabanka Íslands, *„Fjármálastöðugleiki"*, útgáfa 1, 2014. Aðgengilegt á slóð: https://www.sedlabanki.is/library/Skraarsafn/Fjarmalastodugleiki/FS/2014/Heildarskjal_2014_1.pdf.

verið notað fyrir flutninga Alcoa. Af þessum sökum kom það til skoðunar innan Samskipa hvort breyta þyrfti siglingakerfinu sem aftur myndi leiða til meira framboðs af flutningsrými á innflutningsmarkaði.

10742. Ætla má að framangreindar ytri breytingar á síðari hluta ársins 2012 og á árinu 2013 hafi skipt miklu um að draga fór úr þeim þáttum samráðsins sem fyrirtækin höfðu náð saman um í *„Nýtt upphaf“* verkefninu og fólu í sér takmörkun á flutningsframboði og skiptingu markaðarins eftir stærri viðskiptavinum. Verður nú vikið að þessum atvikum. Þess ber að geta að í sátt Samkeppniseftirlitsins við Eimskip hefur fyrirtækið viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum en það samráð hafi orðið umfangsminna á árinu 2013.

10743. Í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að efnahagsbati hafi verið hvati fyrir Samskip og Eimskip til að hverfa frá ætluðu samráði. Efnahagsbatanum á árunum 2012-2013 hafi hins vegar fylgt ný tækifæri og aukinn innflutningur. Þá er því einnig hafnað að *„umfangsmikið flutningsmagn“* hafi farið úr siglingakerfum Samskipa við brotthvarf Alcoa. Svokölluð *„álrúta“*, þ.e. skip sem sinnti flutningum fyrir Alcoa, hafi ekki nýst til að sinna almennum innflutningi fyrir viðskiptavini Samskipa og því hafi sú staðreynd að fyrirtækið missti viðskipti við Alcoa engin áhrif haft á almennan inn- og útflutning fyrirtækisins. Aftur á móti hafi það skapað svigrúm til að sækjast eftir nýjum viðskiptum og leitt til ákvörðunar um að auka vikulega flutningsgetu frá Reykjavík árið 2013.

10744. Fjallað er um þessar athugasemdir Samskipa í köflum 31 og 32.

10745. Í þessu sambandi skal tekið fram að það hefur ekki úrslitaáhrif hvað olli því að órói fór að myndast í ólögmætri markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á seinni hluta ársins 2012 sem varð þess síðan valdandi að það dró verulega úr henni á árinu 2013.

10746. Líkt og fjallað er um í kafla 4.8 er ólögmætt samráð í eðli sínu samstarf milli fyrirtækja um að reyna að hagnast meira með því að vinna saman heldur en að keppa sín á milli. Slíkt samstarf getur hins vegar verið viðkvæmt og brothætt þar sem þátttakendur geta haft hvata til að *„svindla/svíkja“* og fara gegn því sem ákveðið hefur verið í samráðinu. Með því móti gæti viðkomandi fyrirtæki hagnast enn meira en ella. Sökum þessa er í samkeppnisrétti rætt um takmarkað *„traust“* milli samráðsfyrirtækja. Líkt og fjallað er um í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 vegna ólögmæts samráðs olíufélaganna, sbr. og dóma Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í málum nr. 272, 277 og 278/2015, er vilji til að hagnast ein meginástæðan fyrir þátttöku í samráði. Hagsmunir viðkomandi fyrirtækja fara hins vegar ekki alltaf saman og hagsmunir viðkomandi fyrirtækja breytast frá einum tíma til annars.

21.2. Breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga

10747. Í kafla 20.11 er því lýst að í mars 2013, eftir níu ára hlé, hafi Samskip og Eimskip hafið strandsiglingar á ný, á nýjum siglingaleiðum sem tengdust Evrópu. Voru þessar breytingar fyrirtækjanna á siglingakerfum tilkynntar með nokkurra daga millibili.

10748. Á þessum tíma misstu bæði Samskip og Eimskip samning við einn stærsta útflytjanda landsins, Alcoa Fjarðarál, en líkt og rakið hefur verið í ákvörðun þessari höfðu fyrirtækin með sér samráð í tengslum við þau viðskipti allt þar til að Alcoa hóf á árinu 2013 viðskipti við annað flutningafyrirtæki. Samskip hafa upplýst Samkeppniseftirlitið um að fyrirtækið hafi af þeim sökum þurft að ráðast í breytingar á siglingakerfi sínu, þ.e. til að sinna áfram útflutningi frá Reyðarfirði og Færeyjum ásamt *„þeirri aukningu sem orðið hafði á innflutningi frá árinu 2009*.“ Samkvæmt upplýsingum frá Samskipum leiddi missir

umræddra álflutninga til 25% samdráttar í innflutningsgetu Samskipa á milli áranna 2012 og 2013. Á sama tímabili dróst útflutningsgeta Samskipa saman um 33%.[5819]

10749. Í glærukynningu fyrir stjórn Samskipa í október 2012 kom t.a.m. fram að þáverandi siglingakerfi væri *„up to it's limits in capacity and schedule*." Var svo komið að annað hvort þyrfti að mæta álagspunktum (e. *Peak capacity*) með því að minnka magn eða bæta við framboðið(e. *Peak capacity needs to be cut down or serviced by additional tonnage).* Sagði að inn- og útflutningsmarkaðir myndu halda áfram að vaxa sem að óbreyttu myndi valda því að markaðshlutdeild Samskipa minnkaði. Ef Samskip myndu ekki bregðast við myndi Eimskip geta með samkeppnisaðgerðum tekið það aukna magn sem byðist. Þá kom fram að undir þessum kringumstæðum myndi *„Competition […] be given room to grow and prosper*". Afleiðingar þessa til lengri tíma yrði minnkandi arðsemi og samkeppnishæfni.[5820]

10750. Samtímagögn sýna að Samskip hófu formlega vinnu við breytingar á siglingakerfi sínu á haustmánuðum 2012.[5821] Áætlanir gerðu ráð fyrir að innleiða þriggja skipa kerfi á árinu 2013 og fjögurra skipa kerfi á árinu 2014 og voru undirliggjandi markmið þau að auka markaðshlutdeild fyrirtækisins í útflutningi um 20% með viðkomu á Ísafirði og Akureyri á árinu 2013 og um 20% til viðbótar á árinu 2014. Jafnframt átti að kanna betur möguleika á beinum innflutningi til þessara staða á Íslandi, eða *„Further indentify direct import to the coast of Iceland.*" Farið var yfir þessar áætlanir á stjórnarfundi Samskipa í janúar 2013. [5822]

10751. Til samanburðar má minna á það sem fram hefur komið að í áætlunum Samskipa fyrir árin 2009-2012 var algengast að fyrirtækið gerði ráð fyrir óbreyttri markaðshlutdeild frá árinu áður, þ.e. að halda öllum þáverandi viðskiptavinum, ekki sækja fram eða ógna *„friðinum*", en hækka verð, sbr. kafla 14.10, 14.32 og 14.48. Var þetta birtingarmynd á samfelldu samráði og ólögmætri markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

10752. Samtímagögn benda því til þess að Samskip hafi gert ráð fyrir því að fara í sókn og auka markaðshlutdeild sína í kjölfar breytinga á siglingakerfinu og aukins framboðs. Hafa Samskip m.a. upplýst Samkeppniseftirlitið um að fyrirtækið hafi talið að með umræddum breytingum myndi samkeppnisstaða Samskipa batna.[5823]

10753. Af gögnunum má jafnframt ráða að viðskiptavinir fyrirtækjanna á landsbyggðinni hafi að einhverju marki kallað eftir breytingum af þessu tagi, þ.e. viðkomu á höfnum á

10754. Þann 21. febrúar 2013 birtu Samskip fréttatilkynningu um að fyrirtækið myndi frá 18. mars 2013 hefja strandsiglingar á nýrri siglingaleið. Tilkynnt var að flutningaskip á vegum fyrirtækisins myndi fara frá Reykjavík til Ísafjarðar, Akureyrar og Reyðarfjarðar og þaðan til Immingham í Bretlandi og Rotterdam í Hollandi með viðkomu í Kollafirði í Færeyjum, sbr. nánari umfjöllun um breytingu á siglingakerfum í kafla 20.11.3.

10755. Samtímagögn Samskipa frá lokum árs 2012 og upphafi árs 2013 sem og viðbrögð Eimskips benda til þess að ekki hafi verið um samráð við Eimskip að ræða við siglingakerfisbreytingarnar í þetta sinn, öfugt

[5819] Kvörtun Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.07.2013.
[5820] Afhent skjal frá Samskipum. *„Kynning fyrir stjórn okt2012 2.pptx*". Afhent 22.11.2016. Viðauki 6, Fundargerðir Samskipa hf.
[5821] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1007407. Sjá einnig áframhaldandi skipulagsvinnu í desember 2012 og janúar 2013, sbr. afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Costa Board Presentation jan13 Final*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1090146. Sbr. einnig afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1100261.
[5822] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.9627.
[5823] Kvörtun Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.07.2013.

við innleiðingu á slíkum breytingum á árinu 2008 en í köflum 8-9 er mat Samkeppniseftirlitsins rakið um samráð Samskipa við Eimskip í tengslum við þær breytingar.

10756. Hið sama á við um samtímagögn Eimskips. Ráða má af viðbrögðum Eimskips við tilkynningu Samskipa um fyrirhugaðar breytingar að ekki hafi verið um samráð að ræða en breytingar á siglingakerfi Eimskips höfðu aðeins verið til lauslegrar skoðunar í upphafi árs 2013, þ.e. með innleiðingu á þriðja skipinu.[5824] Á sama tíma undirbjó Eimskip hins vegar að hefja flutninga frá Portland (í Maine) í USA á siglingaleiðinni til Íslands og N.-Noregs (Sortland). Var þá til skoðunar að auka viðkomur t.d. á Ísafirði og Akureyri, án þess að um fastar strandsiglingar á vikufresti yrði að ræða, eins og síðar varð.[5825]

10757. Í kjölfar fréttatilkynningar Samskipa þann 21. febrúar 2013 brást Eimskip mjög hratt við og hófu stjórnendur fyrirtækisins strax daginn eftir vinnu við að greina stöðuna, þróa með auknum hraða endurmat á siglingakerfi fyrirtækisins og undirbúa viðbrögð þess við útspili Samskipa. Hélt þessi vinna áfram næstu daga og fram í byrjun mars, eins og lýst hefur verið í kafla 20.11.[5826] Varð niðurstaðan sú að Eimskip tilkynnti áform sín um nýja siglingaáætlun 6. mars 2013 og komst hún til framkvæmda 15. mars, eða þremur dögum áður en nýtt siglingakerfi Samskipa átti að taka gildi.

10758. Í fréttatilkynningu Eimskips voru helstu breytingar sagðar vera þær að tekin yrði í notkun ný vikuleg strandsiglingaleið sem myndi tengja Ísland við Færeyjar, Bretland (Skotland) og meginland Evrópu og að skip fyrirtækisins myndu koma vikulega við í Reykjavík, á Ísafirði, Akureyri og Reyðarfirði. Þá var tilkynnt að Eimskip myndi frá og með 26. mars 2013 hefja viðkomur í Portland, Maine, á austur-strönd Bandaríkjanna og með því stytta siglingatíma til og frá Bandaríkjunum. Þá myndu Ameríkuskip fyrirtækisins á leið vestur um haf eiga þess kost að hafa viðkomu m.a. á Akureyri og Ísafirði á leið sinni frá Noregi.

10759. Ljóst er að viðbrögð Eimskips urðu meiri en Samskip gerðu ráð fyrir. Þetta má m.a. sjá í fundagerð vegna fundar Samskipa Holding 4. apríl 2013. Þar segir:

> *„(S)forstj informed the Board that introduction of Samskip additional vessel Pioneer Bay to Iceland has been well received. Eimskip reaction has probably been more than expected but it is difficult to see how this will work for them with all the extra cost associated with introducing 1-2 new vessels. In (S)forstj view it is clear that Samskip will always be awarded some new volume on the coast which means that Eimskip will lose some volume in return for higher cost while at the same time Samskip needs another vessel for capacity reasons and will have new and more volume*."

10760. Er þessum atvikum lýst nánar í kafla 20.11.

10761. Samskip byggja á því í athugasemdum sínum við AII að fyrirtækið hafi verið knúið til að breyta siglingakerfi fyrirtækisins árið 2008 þegar innflutningur til landsins hrundi. Á árunum eftir hrun hafi síðan ekki verið forsendur til að bæta við skipaflotann, að sögn Samskipa hafi það verið *„útilokað*" allt fram á árið 2012. Samskip halda því þó fram að eftir sem áður hafi fyrirtækið *„verið vakandi fyrir tækifærum til slíkra breytinga*".[5827]

10762. Ekki er unnt að fallast á það með Samskipum að fyrirtækið hafi á rannsóknartímabilinu *„verið vakandi fyrir tækifærum*" til að bæta við skipaflota sinn. Þvert á móti sýna atvik í málinu að Samskip reyndu ekki

[5824] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.908754.
[5825] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„CEO article for Eimskip* PA". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1059989. Í drögunum segir m.a.: *„The port call will open new markets for the area, not only on imports but also for exports of US products to Newfoundland, Greenland, Iceland, Faroe Islands and Northern Norway and other Scandinavian countries, UK and base ports in Europe*."
[5826] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.448892, sbr. einnig afritaðir tölvupóstar milli […] Doc. ID. 0.7.33.923292.
[5827] Sjá mgr. 1823-1824 í athugasemdum Samskipa við AII.

með samkeppnisaðgerðum að ná í stóra viðskiptavini af Eimskip, þrátt fyrir að tækifæri hafi gefist til þess. Eftirfarandi eru dæmi um það:

- Atvik sem tengjast ÖES á árunum 2009 og 2011 sbr. kafla 14.5 og 14.37.7.
- Atvik sem tengjast IKEA á árunum 2009-2010 sbr. kafla 14.9.4 og 14.29.
- Atvik sem tengjast Aðföngum árin 2009-2011, sbr. kafla 14.9.4, 14.27 og 14.37.6.
- Atvik sem tengjast J. Rönning á árinu 2010, sbr. kafla 14.22.
- Atvik tengd MS á árinu 2011, sbr. kafla 14.37.4.
- Atvik tengd ÖES á árinu 2011, sbr. kafla 14.37.7.
- Atvik tengd Aðföngum á árinu 2012, sbr. kafla 14.49.
- Atvik tengd Innnes á árinu 2012, sbr. kafla 14.53.

10763. Þá bera áætlanir og áherslur Samskipa á árunum 2009-2012 það ekki með sér að stefnt hafi verið að því að leita að tækifærum til að auka markaðshlutdeild til að stækka siglingakerfið. Í kafla 32 eru m.a. sett fram dæmi um ýmis gögn sem sýna fram á það og fjallað nánar um þessi sjónarmið Samskipa.

10764. Áður hefur verið sagt frá því að síðla árs 2012 hafi komið fram merki um að hrikta hafi tekið í stoðum samráðs Samskipa við Eimskip. Vísast til kafla 14.45 um upphaf og afleiðingar þess „*taugatitrings*". Verður atburðarrásin frá þeim tíma og fram að húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013 nú rakin í eftirfarandi umfjöllun.

21.3. Dró úr samráðinu á milli Samskipa og Eimskips

10765. Í köflum 14.45 og 14.48 er fjallað um það að á árinu 2012 hafi komið upp „*taugatitringur*" í samráði Samskipa og Eimskips. Gögn málsins sem og skýrsla (E)frkvstj-sala/þj við húsleit Samkeppniseftirlitsins sýna að umræddur titringur hafi komið upp þegar Eimskip náði til sín flutningsviðskiptum Bauhaus en fyrirtækið opnaði byggingavöruverslun hér á landi árið 2012. Í kjölfar þess tóku Samskip hluta af viðskiptum Norvik (BYKO) af Eimskip.

10766. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglaðist framkvæmd samráðsins að hluta til í umræddum atvikum á árinu 2012. Samtímagögn og atvik á síðustu mánuðum ársins fela í sér vísbendingar um að sá titringur sem kom upp í tengslum við flutningsviðskipti byggingavörufyrirtækjanna hafi í raun falið í sér „*hefndaraðgerðir*" innan samráðsins eða a.m.k bundnar við byggingavörumarkaðinn fyrst um sinn. Þrátt fyrir „*pirring*" hjá Samskipum um mitt ár 2012, sem varð til þess að fyrirtækið tók hluta af viðskiptum BYKO af Eimskip, sýna samtímagögn að samráðið, sem fólst m.a. í markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini, hélt áfram þó svo vissulega megi sjá í samtímagögnum frá síðustu mánuðum ársins aukna óvissu og óróa myndast gagnvart markaðsskiptingunni.

10767. Hér að framan hefur það verið rakið hvernig tiltekin ytri áhrif og breytingar síðla árs 2012 og á árinu 2013 stuðluðu að því að draga fór úr ákveðnum þáttum samráðsins, sérstaklega hinni ólögmætu markaðsskiptingu. Með breytingum á siglingakerfum Samskipa og Eimskips á árinu 2013 dró þannig úr þeim þætti samráðsins sem sneri að takmörkun flutningsframboðs. Undir lok árs 2012, og einkum á árinu 2013, fór jafnframt að draga úr samráði um mikilvæga viðskiptavini sem um leið leiddi til þess að óvissa jókst á markaðnum og ekki var lengur unnt að leggja til grundvallar með sama hætti og áður að t.d. bæði fyrirtækin myndu viðhalda eða hækka verð.

10768. Endurspeglast þetta að einhverju leyti í áætlunum fyrirtækjanna fyrir árið 2013, sem útbúnar voru haustið 2012. Um þær er fjallað nánar í kafla 14.48. Mikilvægt er þó að rifja upp að í markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012 var lagt er lagt til grundvallar að árinu 2012 myndu Samskip halda öllum viðskiptavinum sínum í innflutningi. Einnig segir í skýrslunni: *„Áherslan í sölu árið 2012 ræðst að miklu leiti eftir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði. Gert er ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi"*. Þetta gekk eftir á árinu 2012. Samskip og Eimskip hækkuðu verð og í glærum frá 1. október 2012, sem kynntar voru stjórn Samskipa, sagði: *„Samskip has not lost a significant customer to the competition in 2012*".

10769. Ljóst er að haustið 2012 ríkti ekki sama vissa og áður um að *„ró"* eða *„friður"* myndi ríkja áfram á markaðnum, sbr. umfjöllun í köflum 14.45, 14.46 og 14.48 um atvik tengd Bauhaus, BYKO, Búr og áætlanagerð fyrirtækjanna fyrir árið 2013. Þannig sýna samtímagögn tengd áætlunargerð fyrir árið 2013 að Samskip töldu mögulegt að þurfa að lækka verð á árinu 2013 til þess að halda mikilvægum viðskiptavinum. Í eftirfarandi umfjöllun verður sýnt fram á að þetta gekk eftir og samkeppni jókst talsvert á árinu 2013. Er þetta í samræmi við sátt Samkeppniseftirlitsins og Eimskips þar sem fram kemur m.a. að samráð Samskipa og Eimskips um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum *„var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)*." Hið sama gilti um verðsamráð fyrirtækjanna.

10770. Verður í þessum kafla fjallað um atvik á árinu 2013 sem gefa til kynna að dregið hafi úr þeim *„friði"* eða *„ró"* sem hafði ríkt á milli Samskipa og Eimskips á árunum áður. Þetta þýðir ekki að samráðinu hafi að öllu leyti lokið á árinu 2013 heldur leiddu ýmsar aðstæður til þess að það dró úr umfangi þess. Hafa ber þannig í huga að framkvæmd annarra þátta í samráði Samskipa við Eimskip hélt áfram a.m.k. út árið 2013, sbr. umfjöllun hér síðar.

21.3.1. Samskip hefja *„sókn"* gegn Eimskip í upphafi árs 2013

10771. Fyrirliggjandi gögn málsins sýna að í lok árs 2012 og í upphafi árs 2013 hafi innan Samskipa hafist undirbúningsvinna fyrir söluherferð eða *„sókn"* í viðskiptavini Eimskips. Líkt og ítarlega hefur verið rakið í ákvörðun þessari var ekki lögð áhersla á slíka þætti starfseminnar eftir að samráð fyrirtækjanna hófst í júní 2008 og *„friður"* komst á milli þeirra. Samráðið gerði Samskipum þvert á móti kleift að hafa ekki áhyggjur af samkeppnisaðgerðum frá Eimskip og var á þeim grunni unnt að leggja til grundvallar við áætlunargerð að markaðshlutdeild héldist óbreytt, halda ætti mikilvægum viðskiptavinum og samtímis viðhalda eða hækka verð.

10772. Eftirfarandi gögn sýna ekki aðeins fram á að á þessum tíma, í upphafi árs 2013, hafi ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips um mikilvæga viðskiptavini byrjað að fjara út heldur sýna þau einnig mjög skýrlega fram á það ólögmæta og skaðlega ástand sem samráðið skapaði á meðan *„friðurinn"* ríkti, þ.e. þegar fyrirtækin höfðu að mati Samkeppniseftirlitsins vissu fyrir því að ekki yrði sóst eftir viðskiptum við þeirra stærstu viðskiptavini, hvors um sig. Ber að hafa þetta í huga og er gagnlegt að gera nánari samanburð á samtímagögnum í máli þessu.

10773. Af tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)viðskstj2 í lok nóvember 2012 er ljóst að hefja átti átak í skipulagningu á sölustarfi í inn- og útflutningsdeildum Samskipa.[5828] Í tölvupóstinum sagði (S)forstj t.a.m. að hann teldi vert að *„við strúktúrerum sölustýringu á markvissari máta"* og að gerðar yrðu mánaðarlegar skýrslur sem myndu m.a. innihalda svokallaða *„Plus/minus lista"*, Funnel lista fyrir Samskip og samkeppnina og "*Nýtt/tapað*" lista.[5829] Svo sagði (S)forstj:

[5828] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.626658.
[5829] Funnel listi er hugtak sem sést notað í gögnum Samskipa. Var um að ræða lista yfir mögulega viðskiptavini sem átti að gera ásókn í að taka frá Eimskip.

„Við höfum unnið með ofangreint í gegnum árin, og hefur slaknað á, en það svo gott sem allt til staðar og um að gera að koma í skilgreindan farveg, þá er hluti ma af strúktúr að vera með samningslengd á kúnnum samkeppninnar og mat á magni á funne listum, sem eru updated mánaðarlega."

10774. Framangreind ummæli (S)forstj benda að mati Samkeppniseftirlitsins til þess að Samskip hafi ekki lagt áherslu á samkeppnislegar aðgerðir (sölustýringu eða sölustarf) á þessum tíma, þ.e. á árunum 2008-2012, enda fyrirtækið í samráði með Eimskip um m.a. að halda *„frið"* á markaðnum og því ekki þörf á samskonar sölustarfi af þessu tagi. Sú ákvörðun forsvarsmanna Samskipa að endurvekja framanritað sölustarf er til vitnis um að á þessum tíma hafi fyrirtækin undirbúið sig undir að samkeppni myndi senn koma í stað samráðs. Skýr samtímagögn Samskipa frá árinu 2013 renna frekari stoðum undir þetta.

10775. Sunnudagskvöldið 9. desember 2012 sendi (S)forstj sjálfum sér eftirfarandi minnislista undir yfirskriftinni *„Áherslur 2013"*:[5830]

„[…]

VM, na i nýtt magn

Millilandasvið-na i thad magn sen við vorum með, nýja bita, færeyjar, grænmeti.. Grunnur að frsmtið, annað óhjákvæmilegt, undirbúa olíu slóðir etc

Samkeppni a markaði

Frysti skip, marka sporin, vöxtur i noregi hvitfiskur"

10776. Að mati Samkeppniseftirlitsins má af framanrituðum áherslupunktum (S)forstj fyrir árið 2013 greina breytingu á stefnu Samskipa á markaði fyrir það ár. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru þessi atriði í takt við þá þróun sem átti sér stað á markaðnum á þessum tíma, þ.e. aukin áhersla á að *„ná í nýtt magn"* og *„nýja bita"* og að gert sé ráð fyrir *„Samkeppni á markaði"*.

10777. Þann 17. janúar 2013 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-Jóna þar sem hann sagðist eiga fund með *„strákunum"* sínum daginn eftir til að *„leggja línurnar með það hvaða viðskiptavini Eimskips við viljum herja á."* Með *„strákunum"* átti (S)forstö-innfl1 væntanlega við viðskiptastjóra hjá Samskipum. (S)forstö-innfl1 kvaðst vera með lista yfir 300 viðskiptavini sem hann ætlaði að fara yfir með viðskiptastjórunum en vildi fara yfir hann með (S)frkvstj-Jóna til að *„koma í veg fyrir árekstra"*.[5831]

10778. Á dagskrá framangreinds vinnufundar (S)forstö-innfl1 með viðskiptastjórum 18. janúar 2013 var m.a. eftirfarandi liður: *„Viðskiptavinir samkeppnisaðila"* ásamt liðnum *„Sóknartækifæri í USA LCL"*.[5832]

10779. Nokkrum dögum síðar spurði (S)viðskstj, einn þeirra viðskiptastjóra sem viðstaddur var nefndan fund, hvar hann gæti fundið *„listann yfir þau fyrirtæki sem við ætluðum að kíkja á?"* (S)forstö-innfl1 sagði að hann ætti eftir að *„vinna hann aðeins og fá formlegt samþykki fyrir þessari herferð okkar."* Sagði (S)forstö-innfl1 að það kæmi á næstu dögum og þá myndi hann senda listann og *„við keyrum á þetta."*[5833]

[5830] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1082967.
[5831] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1049730. Hér má geta þess að 5. desember 2012 lagði […] til við […] að hann myndi bóka mánaðarlega fundi þar sem þeir tveir myndu fara yfir *„stöðuna"*. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1038683. Á fundunum átti að fara yfir eftirfarandi atriði:
„1. Förum í gegnum viðskiptavina listann, hvernig gengur, hver er samningsstaða þeirra, hverja þarf að heimsækja o.s.frv.
2. Ræðum önnur verkefni og ábyrgðarsvið
3. Almennt um starfið og önnur mál"
[5832] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.12934.
[5833] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1051919.

10780. (S)forstj boðaði síðan þá (S)viðskstj2, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 á fund þann 25. janúar 2013 og sagðist vilja fara yfir eftirfarandi þætti:[5834]

„Magn árið 2012 versus 2011, niður á vöruflokka

Magn árið 2012 versus áætlun 2012, niður á vöruflokka

+/- listi fyrir árið 2012 (taka sérstaklega út tapaðir og nýir viðskiptavinir)

Staða á samningum stærstu viðskiptavina - top 30 kúnnum infl/utfl

Staða á samningum stærstu viðskiptavina hjá EI / öðrum

Markaðshlutdeild - staða á vinnu með hagstofunni„

Útlit og horfur með magn í janúar."

10781. Gera má ráð fyrir að rætt hafi verið á fundinum um umræddan lista yfir þau fyrirtæki sem Samskip höfðu í hyggju að sækja á og ná frá Eimskip, sbr. umræðupunktinn *„Staða á samningum stærstu viðskiptavina hjá EI / öðrum*".

10782. Þennan sama dag, 25. janúar 2013, sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með heitinu *„kúnnar*". Þar tiltók hann að umræðuefni á fundi þeirra á næstkomandi mánudegi yrði m.a. stórir viðskiptavinir Eimskips eins og *„Ikea*".[5835]

10783. Næsta mánudag, 28. janúar 2013, fyrir fund (S)forstj og (S)forstö-innfl1, sendi sá síðarnefndi þeim fyrrnefnda tölvupóst með gögnum varðandi fundinn. Í viðhengi var skjal þar sem m.a. voru tilteknir allra stærstu viðskiptavinir Eimskips í innflutningi (A-viðskiptavinir). Einnig var þar *„Target listi*" þar sem tilteknir voru stórir viðskiptavinir Eimskips sem átti að sækja á og þeim skipt niður á viðskiptastjóra Samskipa.[5836]

10784. Eins og ítarlega hefur verið rakið í ákvörðun þessari fólst samráð Samskipa og Eimskips m.a. í því að forðast að keppa um stóra og mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Samráðið tók hins vegar mun síður til viðskipta minni og meðalstórra viðskiptavina. Sjá má í þessu skjali Samskipa að önnur áhersla var komin í starfsemi fyrirtækisins.

10785. Önnur gögn staðfesta framangreind atvik. Tveimur vikum síðar eða þann 7. febrúar 2013 boðaði (S)forstö-innfl1 viðskiptastjóra á fund undir yfirskriftinni:

„Markaðurinn – sókn gegn Eimskip".[5837]

10786. Áfram hélt þessi samkeppnislega stefnumörkun innan Samskipa. Þann 12. febrúar 2013 átti (S)forstj fund með (S)forstö-innfl1 og (S)starfsm þar sem ræða átti *„mánaðarlegt report varðandi innflutning*" o.fl. Sagði (S)forstj í tölvupósti sínum til (S)forstö-innfl1 og (S)forstj að skýrsla þessi ætti að vera tilbúin fimmta hvers mánaðar og innihalda m.a. eftirfarandi upplýsingar:[5838]

[5834] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1053062.
[5835] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1097695.
[5836] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1053789.
[5837] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1057909.
[5838] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1059416.

„75 stærstu viðskiptavinir einingar – tekjur/magn/einingaverð – versus áætlun (eða raun sl ári) (passi á eina blaðsíðu), bæði mánuður og YTD.

+/- listi, sama og ofan, bæði mánuður og YTD

Tapað / nýtt – listi yfir raunverulega nýjan viðskiptavin eða tapaðan (+/- sýnir breytingar, en þær geta verið af öðrum ástæðum en þeim að við náðum í, eða töpuðum viðskiptum – eðlismunur hér á)

Magn per vöruflokk, ytd og mánuður

Viðskiptavinir per vöruflokk – 25 stærstu per vöruflokk, og svo aðrir, og svo heild

Markaðshlutdeild – ræðum frekar..

Það sem ég myndi jafnframt vilja að kæmi með, er eftirfarandi:

Skipting viðskiptavina niður á viðskiptastjóra – A/B/C skipting

Staða á samningum – 50 eða 100 stærstu viðskiptavina

Viðskiptavinir samkeppninnar – tekjur/magn/expire

Target listi

Ræðum vel nú á eftir.....“[5839]

10787. Þann 25. febrúar 2013 var fyrirhugaður framkvæmdastjórafundur hjá Samskipum. Á meðal punkta sem (S)forstö-innfl1 lagði til að ræddir yrðu á fundinum var „*Sölustarf í innflutningi – target listi*“.[5840] Gögn málsins sýna að sá dagskrárliður fór á endanlega dagskrá fundarins.[5841]

10788. Á heimasvæði (S)forstö-innfl1 fannst jafnframt skjalið „*Target í innflutningi 2013*“.[5842] Hann sendi það m.a. til (S)forstj, (S)starfsm og afrit til (S)frkvstj-fjárm 22. febrúar 2013, líklega í tilefni af umræddum framkvæmdastjórafundi sem fyrirhugaður var þremur dögum síðar, ásamt eftirfarandi skilaboðum:

„*Hér er listinn. Þetta er skipt upp í target A og target B*.“

[5839] „*Target listi*“ var listi yfir viðskiptavini sem átti að sækja á og gera tilraun til að ná í viðskipti.
[5840] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1064298.
[5841] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.657654.
[5842] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1065443.

Viðsk.stj.	Forgangur	Fyrirtæki		Viðsk.stj.	Forgangur	Fyrirtæki
[redacted]	A	Bakkus		[redacted]	B	Arctic Trucks
	A	Bernhard			B	Axis Húsgögn
	A	BL ehf			B	Baader Ísland ehf
	A	Bruggsmiðjan			B	Dressmann
	A	Eðal Katla			B	EG Skrifstofuvörur
	A	ELKO			B	Freyja ehf
	A	Ferro Zink / Sandblástur Málmhúðun			B	Fríhöfnin
	A	Guðmundur Arason			B	Globus
	A	Hampiðjan			B	Gluggar og garðhús
	A	Hvítlist / Sappi			B	Gluggasmiðjan ehf
	A	Ikea			B	H Hauksson
	A	INNNES EHF.			B	Harðviðarval / Egill Árnason
	A	John Lindsey			B	Héðinn
	A	Lífland			B	Innréttingar og tæki
	A	Logaland			B	Johan Rönning
	A	Mata			B	Kaffitár
	A	Norske Skog			B	Lúmex
	A	Rafha			B	Pfaff-Borgarljós
	A	Samhentir VGÍ ehf			B	PON PÉTUR O.NIKULÁSSON (PON)
	A	Skorri			B	R Sigmundsson
	A	Sláturfélag Suðurlands			B	RB Rúm
	A	Smith og Norland			B	Varma og vélaverk
	A	Verkfæralagerinn			B	Vélar og verkfæri
	A	Ömmubakstur			B	Vörukaup ehf
	A	Örninn Hjól			B	Þ ÞORGRÍMSSON OG CO EHF

10789. Samkeppniseftirlitið telur ljóst að framanritaður listi sé sá sem (S)forstö-innfl1 vísaði til, þann 5. desember 2012, að væri í vinnslu og þyrfti samþykki fyrir. Tólf af þeim fimmtíu fyrirtækjum sem tiltekin eru á listanum voru á árinu 2012 á meðal fimmtíu stærstu viðskiptavina Eimskips. Þar af voru fimm þeirra á meðal tuttugu stærstu viðskiptavina Eimskips.[5843]

10790. Samkeppniseftirlitið vekur athygli á því að slíkir *„Target listar"* (þar sem fjallað var um að herja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips) hafa ekki fundist í gögnum Samskipa frá þeim tíma þegar samráðið og markaðsskiptingin stóð sem hæst, þ.e. frá því *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst um mitt ár 2008 og til loka árs 2012. Ber hér að hafa í huga að hugmyndir um *„herferð"* gegn Eimskip höfðu síðast komið fram hjá Samskipum í maí 2008 en ekkert varð af þeirri herferð enda hófst *„Nýtt upphaf"* verkefnið í júní 2008.

10791. (S)forstj sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1, (S)viðskstj2 og (S)starfsm þann 6. mars 2013 í tilefni af gerð innflutningsskýrslu fyrir febrúarmánuð. Setti hann fram nokkrar tillögur og athugsemdir, þ.á.m. eftirfarandi:

„Viðskiptavinir samkeppninnar – bls 10

-þetta listi þarf að vera til staðar í innfl/útfl/L-S, þarf ekki að vera hluti af mánaðarlegri skýrslu, en þó vert að hafa <u>þegar við erum að koma okkur af stað</u>

[5843] Sbr. afhentan lista yfir 50 stærstu viðskiptavini Eimskips. Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 23.03.2015. *„Fskj. 5. 50 stærstu"*.

-þessi listi þarf að vera mun lengri, þe fjölda kúnna, sem og innifela áætlaðar frakttekjur og magn og ábyrgðaraðila frá okkur“ [5844]

10792. Orðalagið „*en þó vert að hafa þegar við erum að koma okkur af stað*“ gefur að mati Samkeppniseftirlitsins ótvírætt til kynna að Samskip hafi verið að hefja herferð eða sókn á markaði og að slík sókn hafi þá ekki átt sér stað um langt skeið. Samræmist þetta niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samráð Samskipa og Eimskips að þessu leyti fram til byrjunar árs 2013.

10793. Samkvæmt fundargerð frá fundi framkvæmdastjóra Samskipa þann 15. mars 2013 var rætt um sóknaraðgerðir Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Kom m.a. fram:

„*Markaðurinn, þar er stríð*“.

10794. Undir liðnum verk í vinnslu stóð m.a.: „*[…] eigum við að kæra Eimskip*?“. Síðar segir „*Ákveðið að kæra, (S)frkvstj-fjárm tekur málið*“.[5845]

10795. Í fundargerð frá fundi framkvæmdastjóra Samskipa (mættir voru m.a. (S)forstj og (S)forstö-innfl1) 25. mars 2013 kemur eftirfarandi fram sem rennir frekari stoðum undir að „*friðurinn*“ milli Eimskips og Samskipa væri byrjaður að fjara út á þessum tíma:

„*Farið yfir heildarkynningu á febrúaruppgjöri. Endurnýjun á samningum, verð eru lægri og tilboð eru lægri, beiðnir um að taka upp samninga sem eru í gangi. Verð eru niður á við. […]*“

10796. Á sama fundi var samkvæmt fundargerðinni rætt um innflutning á bílum til Íslands. Sú umfjöllun endurspeglar að mati Samkeppniseftirlitsins það sama, þ.e. að „*friðurinn*“ við Eimskip væri byrjaður að fjara út, sbr.:

„***Bílamarkaðurinn***

Verðum að taka einhvern. Hekla er út árið, allt upp í loft þar, Hvað með Brimborg? Ameríkan hefur minnkað, Danmörk og Rotterdam mest. […] í Bernhard erfiður, (S)forstö-innfl1 tekur fund með honum. BL ekki en eftir ár, einnig Suzuki og Benni. Toyota um næstu áramót, ýta á þá til að fara í útboð, unnið frá Brussel. Brimborg mesti sénsinn, búið að leysa lóðarmál fyrir norðan, þau stóðu í honum. Tekur 1 ár að ná svona viðskiptum, skipta ekki svo glatt.
[…]

Ameríka-Noregur-markaður

[…], AB þarf að ná utan um joc-lista. Þarf að ýta við (S)frkvstj-N-Am varðandi LCL magnið, mikið framundan í Ameríku. Þurfum að gera eitthvað úr þessu, setup aðra hverja viku, senda á kúnnana með […]? Listarnir geta nýst í þetta. Það þarf að endurskoða setup í Ameríku, auka hvatann, hann er ekki til staðar í dag. Hann á að berja á línunum og fá lægri verð. Ræða við [(S)starfsm], hvaða tækifæri sjá þeir? Flyer, kynningarefni til að fara með til kúnna, senda til þeirra og fara svo í heimsókn? (S)forstj/(S)viðskstj2 tala við (S)forstö-umb.erl.“[5846]

10797. Slíkar lýsingar á samkeppnisaðgerðum er almennt ekki að finna í samtímagögnum Samskipa þegar samráðið stóð sem hæst. Samræmist það niðurstöðu um samráðsbrot Samskipa. Leggja skal áherslu á að hér er um sömu stjórnendur að ræða hjá Samskipum og höfðu ríka aðkomu að samráði við Eimskip ((S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-N-Am).

[5844] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.660915.
[5845] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8. Fundargerðir framkvæmdastj.funda 2013. „*Vika 11*“.
[5846] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8. Fundargerðir framkvæmdastj.funda 2013. „*Vika 12*“.

10798. Á fundi hjá framkvæmdastjórum Samskipa ((S)forstj, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-fjárm og (S)viðskstj2) 8. apríl 2014 var samkvæmt fundargerð rætt um „[á]*herslur í sölumálum í innf*". Þar má finna allt aðrar áherslur gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Eimskips en höfðu verið uppi samkvæmt samtímagögnum Samskipa og Eimskips frá *„friðartímabilinu*":

„IKEA í útboð, (S)forstö-innfl1 á fund hjá Ölgerðinni á morgun, förum út á markaðinn, plan með heimsóknir. Eftirfylgni í næstu viku." [5847]

10799. Í tengslum við gerð söluskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir maí 2013 sendi (S)forstö-innfl2 til (S)viðskstj2 og (S)starfsm, í júní 2013, Excel-skjal þar sem m.a. var að finna eftirfarandi *„Target lista*" fyrir innflutning.[5848]

Target listi innflutningur, A og B		
A-B Nýtt		
Ikea	[redacted]	opið í haust.
INNNES EHF.		vinnur áfram í
BL ehf		haust
Ölgerðin		verðkönnun í haust
Aðföng		
Toyota		Útboð - stýrt frá brussel
Rönning		
Bernhard		
Verkfæralagerinn		í vinnslu
Sport Direct		Er að klárast
Lífland		
Bílanaust		

10800. Á framangreindum lista er að finna sex af tuttugu stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi á árinu 2012 ásamt tveimur öðrum sem voru á lista yfir fimmtíu stærstu viðskiptavini Eimskips árið 2012. Í gögnum málsins er sem áður segir ekki að finna lista af þessu tagi frá þeim tíma sem samráð Eimskips og Samskipa stóð sem hæst. Ekkert í gögnum málsins bendir til þess að Eimskip og Samskip hafi haft fyrirætlanir sem þessar um að sækjast eftir viðskiptum við stærstu viðskiptavini hvors annars í þessum mæli á þeim tíma sem hin ólögmæta markaðsskipting var við líði. Bendir þetta til að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafi verið byrjuð að fjara út á þessum tíma, þ.e. í lok árs 2012 og í upphafi árs 2013, sbr. þó umfjöllun um atvik tengd Öskju hér síðar.

10801. Samskip hafa mótmælt framangreindri umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í athugasemdum sínum. Halda Samskip því fram að fyrirtækið hafi byrjað að herja á nýja viðskiptavini í kjölfar stækkunar á flutningakerfi Samskipa, sem kom til framkvæmda í mars 2013. Stækkun kerfisins hafi krafist þess að ná þurfti magni upp í ónýtta flutningsgetu. Jafnframt telja Samskip það rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að þær greiningar og flokkanir sem gerðar voru á viðskiptavinum hafi ekki átt sér stað á öllu rannsóknartímabilinu, m.a. á viðskiptavinum Eimskips. Samskip vísar þó ekki til neinna gagna í því sambandi. Loks benda Samskip á það að flutningsgetan hafi verið minni á árunum 2008–2012 hafi gert það að verkum að minna svigrúm hefði verið til að taka yfir mjög stóra viðskiptavini. Þá hafi Eimskip verið með umtalsvert meiri flutningsgetu og verðstríð á þessum viðkvæma tíma í rekstri Samskipa hefði

[5847] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8. Fundargerðir framkvæmdastj.funda 2013. *„Vika_15*".
[5848] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„tapað+nýtt+-+áherslur+-+innfl.apríl.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.687138.

getað haft alvarlegar afleiðingar. Það sé ástæðan fyrir því að áhersla Samskipa á tímabilinu hafi verið að „*halda sjó*".

10802. Ekki er unnt að fallast á þetta en um þessi sjónarmið Samskipa og fleiri er fjallað í kafla 32.

21.3.2. „Grænlenskir veiðidagar"

10803. Um miðjan maí 2013 sendi (S)forstö-landfl tölvupóst til (S)forstö-innfl1 vegna viðskipta Olís við Samskip. Í póstinum sagði:[5849]

„Ég settist niður með […] í Olís eftir golfkennsluna. Hann sagði mér að Eimskipamenn væru að hringja í hann reglulega og minna hann á að það styttist í að samningar losni og þeir geti boðið honum ódýrari flutninga. Satt eða logið skal ósagt látið en við ræddum um að setjast niður fljótlega til þess að ræða framhald á samstarfi. Hann sagðist þurfa að komast undan þessum símhringingum. Olís þarf því að fara inn á short listann okkar og lokast fyrir grænlensku veiðidagana."

10804. (S)forstö-innfl1 tók undir framanritað og sagði að það væri „*Ekki spurning. Þurfum að loka þessu.*" Kvaðst (S)forstö-innfl1 vilja „*loka*" N1 áður en Samskip færu í Olís og sagðist ætla að hitta N1 eftir tæpa viku. [5850]

10805. Að mati Samkeppniseftirlitsins má telja ljóst að (S)forstö-landfl hafi með tilvísun til „*grænlenskra veiðidaga*" verið að vísa til skipulagðrar herferðar eða sóknar gagnvart viðskiptavinum Eimskips sem fjallað hefur verið um hér að framan. Til upprifjunar hafa Samskip vísað til „*grænlenskra verða*" þegar gefa á viðskiptavinum samkeppnishæf verð miðað við verð Eimskips eða lægri verð en ella. Fyrir tíma „*Nýtt upphaf*" verkefnisins var t.a.m. rætt um „*grænlenska daga*" og „*herferð*" þegar til stóð að bjóða mikilvægum viðskiptavinum Eimskips lág verð með það að markmiði að ná þeim í viðskipti, sbr. kafla 6.7.6.1. Vísast einnig til umfjöllunar í kafla 14.35.3 um atvik tengdum Innnes þar þetta hugtak er notað í þessu samhengi.

10806. Í samhengi við framanritað er rétt að geta þess að í janúar 2013 óskaði Sláturfélag Suðurlands (SS) eftir tilboði frá Samskipum í flutninga sína, inn- og útflutning ásamt landflutningum, en SS var á framangreindum „*Target lista*" (S)forstö-innfl1, sbr. umfjöllun hér að framan. Viðbrögð (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til (S)viðskstj2, (S)viðskstj1, (S)forstö-útfl og (S)rekststj-landfl2 voru eftirfarandi: [5851]

„Við skulum fara á fullt í að stilla upp skörpum verðum í þetta.

(S)viðskstj1 þú tekur grænlendinginn í innflutningi

(S)starfsm þú útnefnir einhvern snilling í útflutningi

(S)viðskstj2 fer stillir upp landflutninga pakkanum.

Vinnum í þessu út vikuna og stefnum á að senda eitthvað frá okkur strax eftir helgi."

10807. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta eitt dæmi þess að samanburður á háttsemi Eimskips og Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum á annars vegar árunum 2008-2012 og hins vegar á árinu 2013 endurspegli skýrlega hina ólögmætu markaðsskiptinguna á fyrra tímabilinu.

[5849] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.591072.
[5850] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.592543.
[5851] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1053678.

21.3.3. Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014

21.3.3.1. *„Barátta í verðum“ og „Mjög hörð samkeppni“*

10808. Í upphafi árs 2013 fór að gæta meiri óvissu hjá Eimskip um verðhegðun Samskipa á flutningamarkaðnum, samanborið við lýsingar og ummæli í gögnum frá þeim tíma er samráð fyrirtækjanna stóð sem hæst, sbr. t.a.m. fundargerðir af fundum (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölud og LIS-deildarinnar árin á undan. Líkt og rakið hefur verið víða í kafla 14 mátti þar sjá endurtekin fyrirmæli og áherslur um að viðhalda og hækka verð gagnvart viðskiptavinum án þess að gera þyrfti ráð fyrir viðbrögðum frá helsta keppinautnum.

10809. Af minnislista (S)forstj sem hann sendi sjálfum sér 10. febrúar 2013 má ráða að á þessum tíma hafi orðið vart við lægri einingaverð á markaðnum og Samskip haft í hyggju að undirbúa sókn í *„næstu bita“*, sbr. umfjöllun um sókn gegn Eimskip hér að framan. Var það m.a. sett fram í samhengi við breytingar á skipakerfi fyrirtækisins. Nánar tiltekið sagði m.a.:

„Millilandasvið

-Usa rúta

-Costa undirbúningur (er hætta á leka – svar EI ?)

-samanburður Arn/Heg

-Vogabakki / Björgun

-e box

-kaup á skipum, staða almennt

-lækkun einingaverða á samkeppnina ? næstu bitar ?

Samkeppniseftirlit“[5852]

10810. Á fundi LIS-deildar Eimskips níu dögum síðar, 19. febrúar 2013, var rætt um helstu mál þeirrar viku. Samkvæmt fundargerð af fundinum var m.a. rætt um eftirfarandi:

„Hvernig stöndum við gagnvart keppinautum í verðum og lausnum m.v. nýjar forsendur?“[5853]

10811. Með hliðsjón af öðrum gögnum málsins telur Samkeppniseftirlitsið að með *„nýjum forsendum“* sé vísað til breytinga á siglingakerfi Samskipa og þess að dregið hafði úr samráði við Samskip um mikilvæga viðskiptavini. Þar með hafði óvissa aukist á markaðnum og nauðsynlegt fyrir Eimskip að endurmeta verðstefnu sína og þjónustu gagnvart viðskiptavinum.

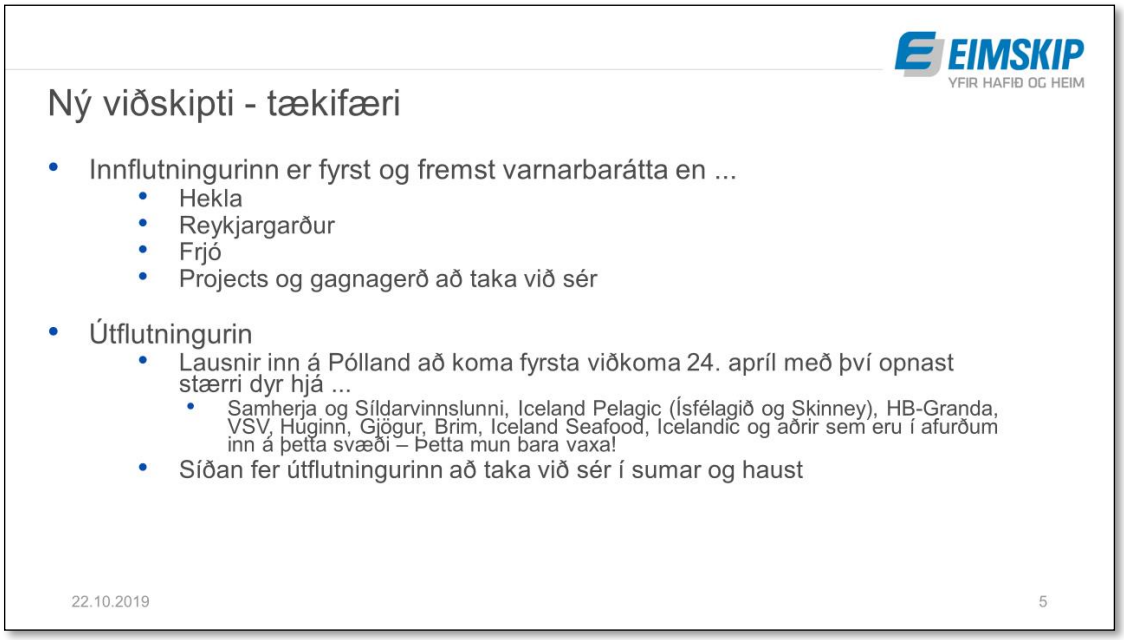
10812. Í glærukynningu sem (E)forstö-sölud sendi (E)frkvstj-sala/þj 26. febrúar 2013 er jafnframt ljóst að aukin samkeppni var hafin á flutningamarkaði, sbr. eftirfarandi umfjöllun:

- *„Töpuð / Unnið*

[5852] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1105540.
[5853] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„LIS fundur_2013_Vika 8“*. Vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa, dags. 20.02.2013, kl. 13:17.

- *Ekki mikil hreyfing en mikil varnarbarátt [svo] og því barátta í verðum*
- *Mjög hörð samkeppni*" [5854]

10813. Í stöðuskýrslu Eimskips, sem fannst í tölvugögnum (E)frkvstj-sala/þj, fyrir fyrstu þrjá mánuði ársins, sem uppfærð var í apríl 2013, má greina sterkar vísbendingar um að í upphafi árs 2013 hafi dregið úr þeim þætti samráðs Samskipa við Eimskip sem tók til markaðsskiptingar um mikilvæga viðskiptavini. Eftirfarandi er glæra úr kynningunni en þar er vísað til þess að innflutningurinn sé „*varnarbarátta*":

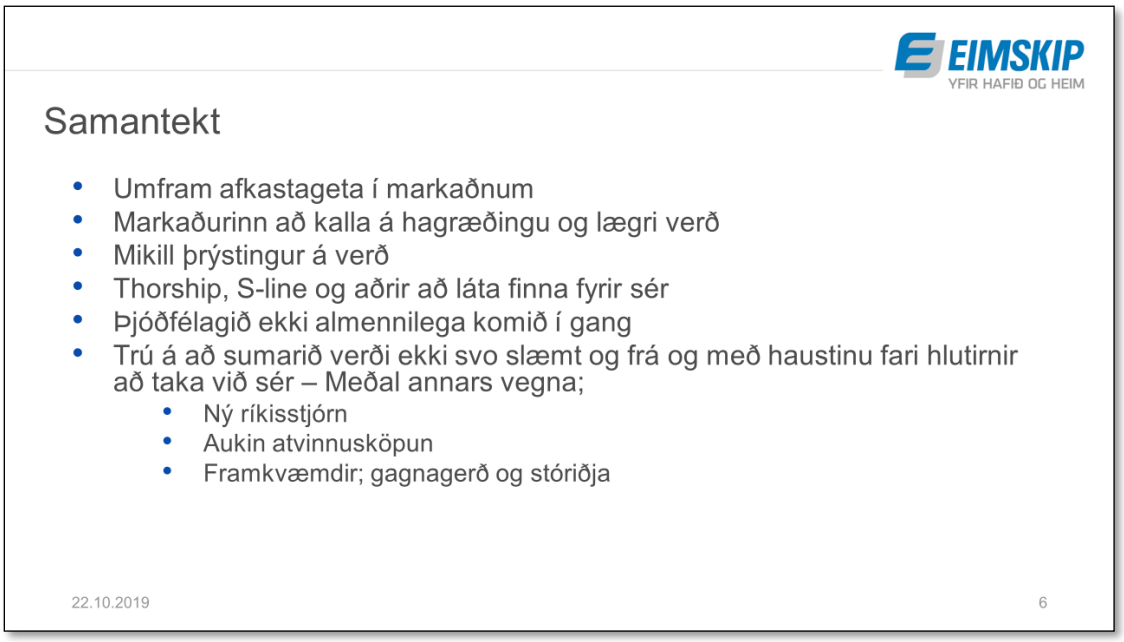


10814. Á annarri glæru í þessari kynningu Eimskips sagði jafnframt eftirfarandi:

„*Thorship, S-line og aðrir að láta finna fyrir sér, ferjan* [BWS] *með aukningu í IMP sem þeir voru eingöngu í að takmörkuðu leiti í fyrra.*"

10815. Í samantekt glærukynningarinnar kemur auk þess fram að mikill þrýstingur sé á verð, sbr. eftirfarandi glæru: [5855]

[5854] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*[…]*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.451349.
[5855] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.189302.



10816. Samkvæmt glærunni leiddi aukið flutningsframboð til aukinnar samkeppni. Sem fyrr segir leiddi þetta m.a. til þess að það dró úr þunga samráðsins. Er það jafnframt í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið þar sem Eimskip viðurkennir að hafa átti í samráði við Samskip sem fólst í markaðsskiptingu eftir stærri viðskiptavinum en að það hefði orðið umfangsminna á árinu 2013.

10817. Í uppfærðri stöðuskýrslu (E)frkvstj-sala/þj fyrir sama tímabil, sem uppfærð var í júní, kom eftirfarandi jafnframt fram: *„Almennt séð er árið að byrja illa tengist m.a. Kosningum , slæmu veðurfari og aukinni samkeppni*".[5856]

10818. Á glæru nr. 2 (um útflutning) kom m.a. fram:

„Strandflutningur S-line hefur verið að stríða okkur".

10819. Þann 3. maí 2013 var haldinn framkvæmdastjórafundur hjá Samskipum. Á fundinn voru mættir þeir (S)forstj, (S)viðskstj2, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-fjárm. Í fundargerð kemur eftirfarandi m.a. fram:[5857]

„Samkeppnin
Eimskip eru aggressífir, (S)viðskstj2 fór yfir drög að kvörtun til samkeppniseftirlits, þurfum að senda rauntölur fyrir Sundahöfn. Það er til 2-3ja ára ákvörðun um að þeir séu markaðsráðandi. Tökum samstæðuna, ekki bara Eimskip Ísland. Tökum saman tölur um hafnarkostnað o.fl. Pössum upp á það sem við setjum sem trúnaðarmál svo þeir fái ekki aðgang að öllum gögnum. Samkeppni að aukast á agency markaðnum, á líka við um herskip, verð lækka hratt. Megum ekki missa hlutdeild á þessum markaði, tökum verðlækkunum frekar, en missum þetta ekki."

10820. Á fundi framkvæmdastjóra Samskipa (mættir: (S)forstj, (S)forstö-innfl1, (S)viðskstj2 og (S)frkvstj-fjárm) 10. maí 2013 var samkvæmt fundargerð rætt um samráð Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku

[5856] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„SCS stöðuskýrsla uppfærð jan-mars(jun) 2013.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.150364.
[5857] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8. Fundargerðir framkvæmdastj.funda 2013. *„Vika 18*".

flutningum. Umræðan er í samræmi við önnur samtímagögn Samskipa frá þessum tíma, þ.e. „sóknargír" og samkeppni gagnvart Eimskip, sbr. umræðu um flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku:

- ***USA markaður***

  Búa til lista, hver er markaðurinn? [(S)forstö-innfl2] *setur* [(S)frkvstj-N-Am] *í málið, fáum markaðsgreiningu. (S)viðskstj2 kemur verkefni í gang, hafa skýran tímaramma.*
  […]

- ***USA markaður***

  - *samningur við EI [Eimskip], (S)viðskstj2*
  - *Markaðsgreining og aðgerðarplan, (S)viðskstj2/(S)forstö-innfl2*
  - *Noregur Ameríka, (S)starfsm*"[5858]

10821. Á fundi framkvæmdastjóra Samskipa (mættir voru (S)forstj, (S)forstö-innfl1, (S)viðskstj2 og (S)frkvstj-fjárm) 10. júní 2013 var samkvæmt fundargerð m.a. rætt um stöðuna á markaði:

„IS [Ísland], Steinullarverksmiðjan, Grandi, Innnes, náum við að sinna okkar og búa til nýtt? Húsasmiðjan og pappírinn, 6% hvor um sig. Eimskip vill pappírinn. Hampiðjan, góð verð, en það má fara neðar en það. Þurfum að kvitta fyrir í grófvörunni og klára Lífland. Landflutningar eru ekki samkeppnishæfir í heimakstri. Höfum sömu staðla og hinir, en þeir gera betur. Þjónustustaðlarnir okkar, sendibílarnir og gámagrindurnar ekki nægilega gott, þurfum að laga þetta. (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-landfl reikna út hvað þarf til að koma þessu í stand. Búnaður orðinn ljótur og gamall. Lögum þetta. Vörumiðlun á tæki og hefur lánað okkur. Við verðum að standa okkur, hinir eru með samkeppnisforskot, við þurfum betri stýringu á öllu batteríinu, þarf að endurskoða þau mál."[5859]

10822. Á fundi framkvæmdastjóra Samskipa (mættir voru (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-fjárm) 19. júní 2013 var samkvæmt fundargerð m.a. rætt um uppgjör Samskipa fyrir maímánuð:

„[…] Innflutningur 2% yfir í maí í teus og 1% yfir í tonnum, útfl 17% undir í teus og 15% undir í tonnum. 16% drop í einingaverðum í innf.

Einingaverð áhyggjuefni, það sem þarf að gera er: 1) greina kúnnaflóru, skoðun á henni, breytingar, 2) skoða einingaverð niður á vöruflokka eða kúnna, heildin en taka sér bíla og JT, janúar til maí, sjófrakt, thc."[5860]

10823. Á fundi framkvæmdastjóra Samskipa (mættir voru (S)forstj, (S)forstö-innfl1, (S)viðskstj2 og (S)frkvstj-fjárm) 1. júlí 2013 var samkvæmt fundargerð rætt um verðstefnu Samskipa. Þar kom eftirfarandi fram: *„Þurfum að vanda okkur og gera vel*."[5861] Svo sagði jafnframt: *„BAF hefur skilað meiru, en fellur hratt*".[5862]

10824. Í fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar sem haldinn var 11. júlí 2013 sagði jafnframt að það væri áframhaldandi pressa á verð í innflutningi (e. *There continues to be pressure on prices, in all import segments*)[5863], sbr. einnig eftirfarandi úr fundargerð af stjórnarfundi Samskipa Holding 7.

[5858] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8. Fundargerðir framkvæmdastj.funda 2013. „*Vika 19*".
[5859] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8. Fundargerðir framkvæmdastj.funda 2013. „*Vika_24*".
[5860] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8. Fundargerðir framkvæmdastj.funda 2013. „*Vika_25*".
[5861] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016, viðauki 8. Fundargerðir framkvæmdastj.funda 2013. „*Vika_27*".
[5862] BAF er olíugjald. Fjallað er um atvik því tengdu og samráð Eimskips og Samskipa í kafla 14.55.
[5863] Afhent tölvuskjal frá Samskip Holding. Afhent þann 10.03.2017. „*Minutes Samskip Holding Board Meeting 11 July 2013*".

nóvember s.á.: *„Presentation also included overview for Eimskip and the competition with Eimskip which has probably not been harder for many years now."*[5864]

10825. Að mati Samkeppniseftirlitsins bendir framanritað til þess að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafi verið að renna sitt skeið. Ber að virða þessi gögn frá 2013 í samhengi við umfjöllun í samtímagögnum um aðstæður á mörkuðum á árunum á undan. Virt saman draga þessi gögn skýrt fram samráðið að þessu leyti fram til ársins 2013.

10826. Framangreint endurspeglast líka í fundargerðum LIS-deildar Eimskips (inn- og útflutningsdeild) frá árinu 2013. Eins og áður segir var t.a.m. til umræðu á fundi þann 10. apríl 2013 að það væri *„Búið að vera svolítið styr á markaðnum."* Sagði að nýja siglingaáætlunin *„ruglar hann talsvert, breytir landslaginu."* Fram kom að (E)forstö-sölud hefði beðið alla um að vera *„vakandi fyrir því að loka sem allra fyrst opnum samningum."*[5865] Af fundargerð LIS-deildar í lok maí 2013 sagði jafnframt að mikið rót væri á útflutningsmarkaðnum.[5866]

10827. Þá sagði eftirfarandi í fundargerð af LIS fundi innan Eimskips 27. ágúst 2013:[5867]

„Aukin afkastageta í flutningum, samkeppni hörð. Ekki mikil bjartsýni hjá einstaka IMP viðskiptavinum."

10828. Af fundargerðum LIS deildar síðar á árinu 2013 má ráða að Eimskip hafi sótt í viðskipti stærri viðskiptavina Samskipa, sem ekki hafði þekkst árin á undan. Sem dæmi má nefna að í fundargerðum frá 21. júlí, 22. ágúst og 27. ágúst ásamt 9. október 2013 kemur fram að verið væri að vinna í stórum verkefnum, s.s. *„Toyota, Lífland, IKEA, Ölgerðin, **Hekla** og Suzuki"* en á þeim tíma var Hekla einn stærsti viðskiptavinur Samskipa í innflutningi.[5868] Enda sagði í fundargerð af LIS fundi Eimskips 5. nóvember 2013 að tiltekinn viðskiptastjóri væri að *„vinna í nokkrum félögum sem ekki hafa verið að flytja hjá EI"*.[5869]

10829. Fleiri gögn frá fyrirtækjunum á tímabilinu benda til hins sama. Í tölvupóstsamskiptum innan beggja fyrirtækjanna má t.a.m. sjá vísbendingar um *„óróa"* í samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

10830. Þann 26. júlí 2013 sendi (E)viðskstj (viðskiptastjóri) tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj (afrit til (E)forstö-flutnmið) með heitinu *„verðlagsmál á tækjum og bílum"*.[5870] Á þessum tíma voru (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-flutnmið í orlofi en (E)viðskstj taldi rétt að upplýsa þá um atvik á markaði:

„Get ekki orða bundist þar sem ég hef séð þvílík lág verð á vélar og tæki,

Dæmi : Unimog 4500 kg 40,0 m3 EUR 320,00 veit um mörg önnur dæmi , lágt baf

T.d gámaflutning erum að alla vega ég að bjóða einstaklingum EUR 700 til 750 á 20 ft gám

---

[5864] Afhent tölvuskjal frá Samskip Holding. Afhent þann 10.03.2017. *„Minutes Samskip Holding Board Meeting 7 November 2013"*.
[5865] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS fundur_2013_Vika 15"*. Fannst á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 04.11.2013, kl. 21:44.
[5866] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS fundur_2013_Vika 22"*. Fannst á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 28.05.2013, kl. 16:31.
[5867] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS fundur_2013_Vika 35"*. Fannst á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 28.08.2013, kl. 10:39.
[5868] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS fundur_2013_Vika 34"*. Fannst á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 22.08.2013, kl. 09:27. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS fundur_2013_Vika 35"*. Fannst á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 28.08.2013, kl. 10:39. Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.11.2016. *„LIS fundur_2013_Vika 41"*
[5869] Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 01.11.2016. *„LIS fundur_2013_Vika 45"*.
[5870] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] *„Verlagsmál á tækum og bílum"*, dags. 26.07.-07.08.2013. Doc. ID. 0.7.33.257397 / 0.7.33.142643.

Nokkrar spurningar

A. Þurfum við að fara svona langt niður? Erum við ekki bara að keppa við Samskip .

B. Thorship er ekki að taka svona flutning er það? Eru þeir bara ekki í gámum?

C. Hver er framlegð af svona löguðu?

D. Kannski hefur þetta þróast svona undanfarið og engum dottið í hug að reyna að hífa þessi verð upp.

Setja á verkefnalistann þinn. Er hann ekki að verða ansi stuttur?

Við verðum að vera á tánum eins og bóndinn sem á mikið af beljum hugsa vel um þær, þvo spenana fyrir hverja mjólkun annars kemur bara mjólk sem skilar ekki miklum arði."

10831. (E)frkvstj-sala/þj svaraði þann 7. ágúst 2013:

„Takk [(E)viðskstj] fyrir þetta, ég er algjörlega sammála en samkeppnin í þessu hefur verið hörð en að sjálfsögðu eigum við alltaf að vera að reyna að hámarka það sem við getum verið að fá fyrir flutninginn! Ferjan hefur líka verið að bjóða í svona flutninga en þá þarf líka að koma tækjunum suður sem kostar líka slatta. Við (E)forstö-sölud setjum þetta á verkefnalistann."

10832. Framangreind gögn gefa tvennt til kynna. Annars vegar eru þau vísbending um hina takmörkuðu samkeppni sem hafði verið milli Eimskips og Samskipa. Sökum hennar var (E)viðskstj mjög undrandi yfir lágu verði og verðsamkeppni (*„Erum við ekki bara að keppa við Samskip"*). Hins vegar er þetta vísbending um *„óróa*" í samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Engu er líkara en að (E)viðskstj fyndist ákveðið stjórnleysi ríkja á markaðnum.

10833. Á árinu 2013 sendi (S)forstj tvo tölvupósta þar sem hann fjallaði m.a. um afkomu Samskipa. Í þeim sagði eftirfarandi:

- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S, sem sendur var 2. apríl 2013, segir (S)forstj að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið *„afburða góð*" á árinu 2010. Einnig segir að *„afkoma var einnig góð árið 2011 – hinsvegar finnst mér afkoma 2012 ekki hafa verið nægjanlega góða, og mér finnst áætlun fyrir 2013 ekki vera að sýna nógu góðar tölur*."[5871] Tölvupóstur þessi tengdist hvatakerfi fyrir stjórnendur. Minnt er á umfjöllun í kafla 14.37.5 um kaupaukakerfi fyrir forstjóra Samskipa sem var nátengt framkvæmd samráðsins.

- Þann 9. september 2013 sendi (S)forstj tölvupóst til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna. Varðaði hann áætlanagerð fyrir árið 2014:

  „Við erum að leggja af stað í áætlanagerð fyrir komandi ár – 2014.

  Við höfum séð afkomu félagsins fara niður á liðnum árum - árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig, en síðan hefur afkoma sigið niður, á árinu 2012 og nú á árinu 2013.

  Á sama tíma hefur vöxtur ekki verið í takt við væntingar- og það er fátt sem segir að árið 2014 verði líflegra en árin 2010-2013.

  Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins.

[5871] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1119489.

Markaður mun vaxa lítið á árinu 2014- og verð eru og verða áfram undir pressu.

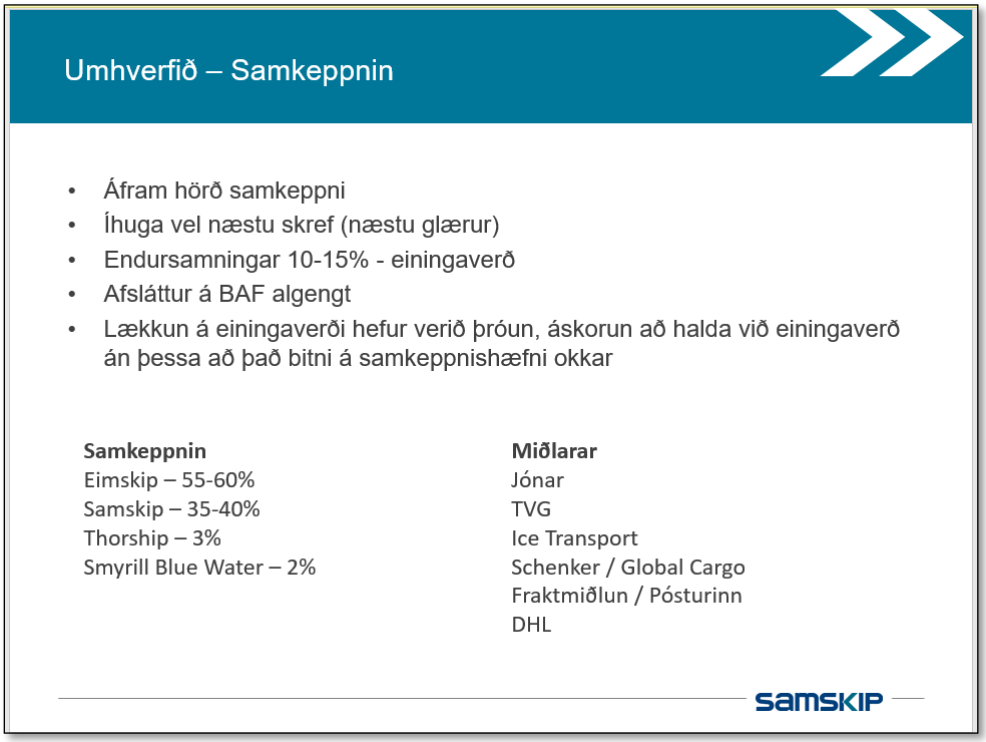
Helsta leiðin til að bæta afkomu verður því fengin með því að ná sigrum á kostnaðarhliðinni.

Það þarf að fara ígrundað í gegnum kostnaðarhliðina nú samhliða áætlanagerð – bæði direct operating expences sem og indirect.

Það er afar mikilvægt að þið komið þessum skilaboðum til ykkar stjórnenda – við þurfum að fá kollega með okkur í lið – það þarf að gera betur, hugsa hlutina upp á nýtt, við getum ekki bara tekið á móti frekari kostnaðarhækkunum, lægri einingaverðum og séð afkomuna fara niður ár eftir ár – það er ekki ásættanlegt."[5872]

10834. Á verkefnalista (E)forstj fyrir þriðja ársfjórðung 2013 voru tekin saman helstu verkefni hverrar deildar Eimskips (skipt niður á framkvæmdastjóra). Þar má sjá verkefni sem að mati Samkeppniseftirlitsins eru í samræmi við önnur gögn um breytta hegðun Eimskips á markaði á árinu 2013, sbr. t.d. verkefnin: „*Sölu og markaðsátak*"; „*Markaðsástak í Portland USA*"; „*Áætlun um ný viðskipti v.s. Töpuð á Q3-4*" og og „*Söluátak í strandsiglingum*". Samkvæmt skjalinu hafði (E)frkvstj-sala/þj lokið verkefninu „*Samkeppnisumhverfið*" í febrúar sama ár.[5873]

10835. Þann 21. ágúst 2013 lágu fyrir drög að glærukynningu hjá Samskipum vegna áætlunargerðar fyrir árið 2014 í innflutningi („*Magn- og tekjuáætlun Innflutningur*"). Í þeirri kynningu var m.a. fjallað um samkeppnina og áherslur í sölu á árinu 2014:[5874]



[5872] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1152719.
[5873] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Verkefni ársins 2013-3rd quarter.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.330820.
[5874] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Áætlun 2014 - innflutningur 1 draft..potx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.708626.

10836. Til marks um það sem að framan er rakið, og mat eftirlitsins þess efnis að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafi á árinu 2013 byrjað að fjara út, þá vísast jafnframt til stjórnarfundar hjá Samskipum hf. 7. nóvember 2013. Í fundargerð kemur fram að á fundinum hafi verið rætt um uppgjör Samskipa frá janúar til september 2013 en (S)forstj sá um kynningu á þessum dagskrárlið á fundinum. Í fundargerðinni kemur nánar tiltekið m.a. fram að *„þrýstingur"* hafi verið á *„verð frá viðskiptavinum sem er að hafa veruleg áhrif á afkomu félagsins"*.

10837. Segir jafnframt í fundargerðinni að *„Landflutningar hafa verið að berjast í bökkum […]"*. *„Búist er við að uppgjörið verði verulega undir áætlun ársins".* Til samanburðar má vísa til umfjöllunar í kafla 12.2.5.2, þar sem fjallað er um gögn sem renna stoðum undir það að þegar samráðið stóð sem hæst hafi forstjórar fyrirtækjanna verið mjög ánægðir með afkomuna.[5875]

10838. Í athugasemdum sínum vegna framangreinds ítreka Samskip fyrri sjónarmið sín þess efnis að aukin samkeppni á þessum tíma hafi komið til í kjölfar umframgetu í flutningum sem skýrist af stækkun skipakerfisins. Sú aukna samkeppni sem vísað er til í framangreindum gögnum er því ekki, að sögn Samskipa, tilkomin vegna þess að dregið hafi úr samráði á milli fyrirtækjanna enda hefði slíkt samráð ekki verið til staðar að sögn Samskipa. Líkt og fyrr segir er fjallað um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 32.

21.3.3.2. Breyttar áherslur vegna samráðs í sjóflutningum

10839. Á rannsóknartímabilinu var til staðar samstarf á milli Samskipa og Eimskips um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku annars vegar og Íslands og hafna í Evrópu hins vegar, svokallað *„Neyðarsamkomulag"*. Sem áður segir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að umrætt samstarf hafi falið í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningnum. Þá hefur Eimskip viðurkennt, í undirritaðri sátt við Samkeppniseftirlitið, að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip á umræddu tímabili, um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku annars vegar og Íslands og annarra Evrópulanda hins vegar þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga. Þetta samráð í sjóflutningum varði a.m.k. til ársloka árið 2013.[5876]

10840. Á þessu tímabili var einnig í framkvæmd samstarf um lán og leigu á gámum og hið leynilega *„neyðarsamkomulag"* vegna Evrópuflutninga auk samkomulags varðandi sjóflutning Eimskips fyrir Jóna. Eins og fram hefur komið var Samkeppniseftirlitið aldrei upplýst um þetta samstarf fyrirtækjanna og engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga í gildi vegna þessa. Þá sýna fyrirliggjandi gögn að árið 2018 hafi fyrirtækin enn haldið áfram framkvæmd á samráði í sjóflutningum.

10841. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009 var samningur Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum talinn fara gegn 10. gr. samkeppnislaga en taldar forsendur til að veita undanþágu fyrir honum til 31. desember 2010. Sú undanþága var hins vegar veitt á röngum forsendum, sbr. umfjöllun í kafla 16.3.4 og kafla 34.

10842. Eftir að framangreind undanþága rann út, þ.e. frá byrjun árs 2011, og fram til loka árs 2013, var engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga í gildi vegna samstarfs Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku.

10843. Líkt og rakið er í kafla 16.10 rann samningur fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga út 31. desember 2012. Samtímagögn sýna að Eimskip og Samskip framlengdu munnlegt samkomulag sitt um

[5875] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 22.11.2016. Viðauki 6. *„Fundargerð Samskip hf 7 Nóvember 2013"*.
[5876] Upplýsingar liggja fyrir sem gefa vísbendingu um að samráð Eimskips og Samskipa í sjóflutningum hafi jafnvel varað lengur, sbr. kafla um flutninga Eimskips fyrir Samskip (Jóna) í kafla 16.6. Sjá einnig kafla um upplýsingar frá Eimskip á fundi hjá Samkeppniseftirlitinu þann 11. júlí 2018, sbr. kafla 16.11.

flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku í nokkur skipti á árinu 2013, þar til þau gerðu skriflegt samkomulag í desember 2013, sbr. umfjöllun í kafla 16.10.

10844. Á árinu 2013 dró úr ólögmætri markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips og *„órói“* eða samkeppni byrjaði að myndast á flutningamarkaðinum. Samtímagögn tengd samstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum á árinu 2013 gefa þennan *„óróa“* jafnframt til kynna. Verður nú vikið að þessu.

10845. Líkt og rakið er í kafla 16.1 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum hafi verið liður í *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Þá er fjallað um það í kafla 7.2.1 og 16.3.2 að þegar (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips á árinu 2008 hafi hann verið mjög áhugasamur um þetta samstarf við Samskip og lagt ríka áherslu á að koma á samskiptum við Samskip. Lét hann án tafar setja í forgang að koma á samskiptum við Samskip og endurnýja samkomulag vegna Norður-Ameríku flutninga. Samkvæmt hans fyrirmælum skyldi (E)frkvstj-alþjsv koma að samningaviðræðum við Samskip en (E)frkvstj-alþjsv hafði rík tengsl við (S)forstj. Þá voru fyrirmæli (E)forstj þau að verkefnið skyldi unnið á *„rekstrarhliðinni“* hjá Eimskip, sem er að mati Samkeppniseftirlitsins forsenda fyrir undirbúningi að takmörkun flutningaframboðs í október 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins tryggði sú áhersla m.a. upphaf og áframhaldandi framgang samráðsins með Samskipum. Eftir þetta var síðan mikil áhersla lögð á að viðhalda m.a. samráðinu í sjóflutningum og eiga bein samskipti um hagsmunamál fyrirtækjanna. Í september 2008 lýsti yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku því t.d. yfir við m.a. (S)forstj að öllum flutningum Samskipa frá Norður-Ameríku hafi verið beint til Eimskips og samkvæmt því hafi verið dregið úr þeirri samkeppni sem Samskip gátu veitt Eimskip með TA flutningum milli Íslands og Bandaríkjanna með viðkomu í Rotterdam. Þetta var gert þrátt fyrir lítinn ábata Samskipa í Bandaríkjunum en *„hagur heildarinnar“* hafi ráðið för.

10846. Í samtímagögnum má þannig sjá hversu mikla áherslu bæði Eimskip og Samskip lögðu á að viðhalda samningi vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku á rannsóknartímabilinu með tilheyrandi samskiptum og fundasetu í tengslum við endurnýjanir á samningum, verðhækkanir og fleiri þætti í tengslum við framkvæmd á samráðinu.

10847. Í þessu sambandi verður að hafa í huga hverjir sátu umrædda fundi sem voru haldnir í tengslum við framkvæmd á samstarfi fyrirtækjanna í sjóflutningum. Voru þetta næstráðendur fyrirtækjanna (framkvæmdastjórar, þ.e. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl og síðar (E)frkvstj-sala/þj) sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum lykilatriðum í inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna. (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1, sem voru yfirmenn innflutningsdeilda fyrirtækjanna, sátu jafnframt fundina en þeir tóku ríkan þátt í ákvörðunum fyrirtækjanna um verðbreytingar á rannsóknartímabilinu. Þegar samráð varðandi breytingar á siglingakerfum stóð yfir sat framkvæmdastjóri rekstrarsviðs Eimskipa ((E)frkvstj-flutnkerf) einnig fundina. Á rannsóknartímabilinu var þannig um að ræða ítrekaða fundi milli lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa. Var um að ræða stjórnendur sem komu að hvers konar málefnum sem tengdust samkeppni í sjóflutningum. Á sama tíma var fyrir hendi markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini, auk m.a. samráðs í landflutningum og ólögmæts gámasamstarfs. Samtímagögn sýna að fundir stjórnenda Samskipa og Eimskips og önnur samskipti þeirra hafi verið nýttir sem vettvangur fyrir umræður um hvers konar atriði sem gátu viðhaldið eða styrkt samráð fyrirtækjanna. Dró þetta úr óvissu og samkeppni á markaðnum. Í stað baráttu um mikilvæga viðskiptavini ríkti *„friður“*.

10848. Samtímagögn sýna breyttar áherslur hjá Eimskip og Samskipum við framkvæmd á samráðinu í Norður-Ameríku flutningum á árinu 2013. Má þessu til stuðnings vísa til þess að samningur við Samskip var með minnsta mögulega forgang á verkefnalista (E)forstj fyrir árið 2013. Fer það þvert gegn hinum mikla forgangi sem (E)forstj lagði á samráðið við Samskip við upphaf *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og áfram út rannsóknartímabilið. Í því sambandi má einnig vísa til verkefnalista (E)forstj fyrir árið 2011 þar sem eitt

af verkefnum Eimskips fyrir árið 2011 var að kanna hvort Samskip gætu ekki flutt meira með Eimskip frá Norður-Ameríku og athuga hvort Samskip gætu frekar notað gáma frá Eimskip í flutningunum, sbr. kafla 16.8. Allt var þetta að mati Samkeppniseftirlitsins í anda hins samfellda samráðs, þ.e. fyrirtækin áttu í hagnýtri samvinnu og óvissu var eytt.

10849. Endurspeglast þessar áherslubreytingar gagnvart samstarfinu í sjóflutningum einnig í samtímagögnum Samskipa frá árinu 2013. Samkvæmt fundargerðum frá framkvæmdastjórnarfundum Samskipa árið 2013 var t.a.m. rætt um að Eimskip væri að *„tefja"* það að semja um Norður-Ameríku flutningana og Eimskip væri ekki að sýna vilja til að *„klára þetta"*. Gögn sem sýna sambærileg viðbrögð hjá fyrirtækjunum á árunum 2008-2012 hafa ekki fundist við rannsókn málsins. Á árunum 2008-2012 var áhersla fyrirtækjanna þvert á móti, eins og áður greinir, lögð á endurnýjun samkomulaganna í sjóflutningi og tíð bein samskipti.

10850. Þessi gögn styðja þá ályktun Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips í tengslum við samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum hafi verið nýtt til þess að viðhalda áframhaldandi samráði og trausti fyrirtækjanna á því. Áherslubreytingar Eimskips í tengslum við Norður-Ameríku samstarfið á árinu 2013, á sama tíma og hrikta fór í stoðum annarra þátta samráðsins, styður þetta. Þegar fjara fór undan markaðsskiptingunni var ekki talin sama þörf á því að viðhalda hinu reglubundna samstarfi í sjóflutningum með tilheyrandi fundahöldum og samskiptum.

21.4. Samskip setur í *„Sóknargírinn"* á landflutningamarkaði

10851. Af innanhúsgögnum Landflutninga Samskipa frá árinu 2013 má ráða að markaðsskipting á landflutningamarkaði hafi þá einnig byrjað að dragast saman.

10852. Þannig vistaði (S)forstö-landfl t.d. hjá sér skjalið *„Sóknargírinn"* 10. maí 2013, þar sem sett er fram sýn rekstrarstjóra á rekstur og umhverfi Landflutninga til næstu 2-3 ára. Hann sendi skjalið jafnframt til (S)forstö-innfl1 sama dag og vísaði til þess að um væri að ræða punkta frá vinnufundum og vinna þyrfti úr þeim *„sýn, stefnu og markmið"*.[5877] Er um að ræða punkta frá vinnufundi fyrirtækisins sem (S)forstö-landfl áframsendi til (S)forstö-innfl1.[5878] Í skjalinu kveður við nýjan tón sem ekki er að finna í gögnum frá þeim tíma sem *„friður"* ríkti á markaðnum. Er m.a. rætt um að:

„Svara Eimskip með því að sækja <u>með ákafa</u> á lykilviðskiptavini þeirra".

10853. Eru þar nefnd fyrirtækin ÖES, BYKO, Kaupás, Innnes, SS og Bauhaus.

10854. Þá segir í glærukynningu fyrir stjórn Samskipa í júní 2013 að Flytjandi sé að *„reyna að drepa"* Landflutninga. Þá er fjallað um markmið Landflutninga fyrir næstu ár, og endar það á *„framtíðin og sæta stelpan"*. Út frá eldri markaðsskýrslum má ætla að hér hafi markaðsskiptingin að þessu leyti verið að líða undir lok, en áður hafði ekki átt að *„dansa við sætu stelpurnar á ballinu"*, sbr. umfjöllun um markaðsskýrslu fyrir árið 2011 hér að framan.

21.5. Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013

10855. Í kafla 14.45 hefur verið fjallað um *„taugatitringinn"* sem kom upp í samráði Samskipa og Eimskips í kjölfar innkomu Bauhaus á markaðinn en Eimskip og Bauhaus undirrituðu flutningasamning 15. desember 2011, að undangengnu útboði. Komu þessi atvik af stað atburðarás í tengslum við innflutning á byggingavörum til Íslands sem að hluta til hafa verið rakin í kafla 14.45, þ.e. þegar Samskip tóku hluta

[5877] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc ID. 0.7.33.1084627.
[5878] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Sóknargírinn"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.589378.

af viðskiptum Byko frá Eimskip, vegna *„pirrings“* út af Bauhaus. Þar segir frá því að í því tilviki hafi verið um að ræða svokallaða *„hefnd“* af hálfu Samskipa og hafi tilfærsla á viðskiptum Byko þannig í raun verið hluti af framkvæmd samráðsins. Samskip gættu þess að *„hefndin“* tæki aðeins til innflutnings á byggingavörum og aðeins til hluta af flutningum Eimskips fyrir Byko. Markaðsskipting Samskipa og Eimskips á árinu 2012 gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavinum hélt hins vegar áfram, sbr. umfjöllun um atvik á árinu 2012 vegna t.d. Öskju og Aðfanga. Í þeirri umfjöllun má hins vegar greina merki þess að nefndur taugatitringur hafi á þeim tímapunkti verið byrjaður að skapa óróa í hinni ólögmætu markaðsskiptingu.

10856. Í kjölfar þessa sóttist Eimskip eftir viðskiptum Húsasmiðjunnar, sem var þá mjög mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Hér skiptir og máli að á árinu 2013 var, líkt og áður hefur verið rakið, byrjað að draga úr markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa.

10857. Verða nú atvik tengd viðskiptum Húsasmiðjunnar rakin nánar. Samhengisins vegna er tilefni til að rekja fyrst tiltekin gögn frá seinni hluta árs 2012 sem tengjast viðskiptum Bauhaus og BYKO. Við eftirfarandi umfjöllun ber að hafa í huga að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum“*, sbr. liður 1.2 í 1. gr. sáttarinnar.

10858. Í ágúst og september 2012 vann Eimskip að svokallaðri afurða- og völuflokkagreiningu.[5879] Varðandi tækifæri í flokknum byggingarvara sagði í skjali Eimskips:

„Húsasmiðjan er það fyrirtæki sem við horfum mest til, þeir opna snemma á næsta ári og verður það klárlega okkar markmið að ná samning við þá, sérstaklega þar sem Byko samdi við Samskip.“

10859. Í þessu skjali Eimskips er síðan sagt*: „Næstu skref eru að nálgast Húsasmiðjuna, tók þetta upp við (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj á fundi, spurning hvor*[t] *(E)forstj hafi sambandi við […] forstjóra Húsamiðjun*[n]*ar“*.[5880]

10860. Í október 2013 átti innflutningssamningur Samskipa við Húsasmiðjuna að renna út en var þó uppsegjanlegur 1. mars 2013. Líkt og áður hefur komið fram var áhersla lögð á það í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013 að mikilvægt væri að halda þeim viðskiptavini ásamt öðrum mikilvægum viðskiptavinum sem voru með lausa samninga í upphafi árs 2013.[5881]

10861. Samskip hófu undirbúning á verðtilboði til Húsasmiðjunnar í byrjun nóvember 2012 að loknum fundi (S)forstj með forstjóra Húsasmiðjunnar í lok október. Þann 13. nóvember 2012 fór (S)forstj yfir það í tölvupósti hvað Samskip hefðu boðið Húsasmiðjunni. Sagði m.a.: *„Við kynntum fyrir þeim verðbreytingar, gegn framlengingu á samningi til október 2015, verð taki gildi frá 1 okt 2012.“*

10862. Svar (S)forstö-innfl1 við framanrituðu er til marks um að samráð hafi enn verið við líði á þessum tíma, þ.e. síðustu mánuði ársins 2012. Þar sagði*: „[…] Við þurfum að láta líta út fyrir að við viljum lækka forflutningsverði, þó svo að við ætlum ekki að gera það. Stefnum á fund með honum helst á morgun* [(S) frkvstj-innanl]*, varðandi landflutninginn þá fóru þeir fram á einhverja lækkun þar. Ætli það sé ekki best að þú hittir* [Húsasmiðjuna] *og farir yfir með honum að það sé ekkert svigrúm til lækkunar. Það*

[5879] Afrituð tölvuskjöl frá Eimskip. […] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.378771.
[5880] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Afurðagreining – Byggingavara.docx“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.378771-000010.
[5881] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur – Rekstraráætlun 2013.doc“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1018272.

væri best ef þú næðir að hitta hann á morgun eða hinn til að slá þessar væntingar um lækkun strax út af borðinu."[5882]

10863. Samkvæmt kynningu frá fundi Húsasmiðjunnar með Samskipum kynntu Samskip 7-11% lækkun sem tilboð í nýjan samning.[5883] Þeir (S) frkvstj-innanl og (S)forstö-innfl1 áttu síðan í frekari samskiptum um landflutningahluta Húsasmiðjunnar og sagði (S)forstö-innfl1: „*Við þurfum að ýta þessum væntingum um að fá lækkun í landflutningum út af borðinu sem fyrst*." (S) frkvstj-innanl svaraði: *„Skil hins vegar ekki af hverju það ætti að vera einhverjar væntingar um lækkun, hver gaf þær?*"[5884]

10864. Þann 15. október 2012 hafði forstjóri Húsasmiðjunnar samband við (E)forstj og óskaði eftir fundi til að ræða flutningamál. Ákveðinn var fundur 22. október 2012 sem frestaðist til 31. október s.á.[5885] Á svipuðum tíma, 17. október, bókaði (S)viðskstj2 fund með (S)forstj og (S)forstö-innfl1 til að fara yfir stöðuna á markaðnum þar sem Samskip hefðu verið að missa Ormsson og *„Húsasmiðjan lítur ekkert sérstaklega út í augnablikinu*".[5886] (S)forstj átti síðan fund með forstjóra Húsasmiðjunnar 29. október 2012.[5887]

10865. Þann 8. nóvember 2012 setti (S)forstö-innfl1 fram eftirfarandi tillögu að *„uppleggi*" fyrir Húsasmiðjuna í tölvupósti til (S)forstj: *„Uppleggið er lækkun á FOB – Door verðum á Húsasmiðjuna uppá 10-15%. Það mun skila þeim ca 15 milljónum í lækkun á 12 mánuðum. Það er í raun þeirra gulrót. Ég held að við þurfum að lækka um þetta mikið til þess að þeir íhugi það að framlengja við okkur.*"[5888] Síðar sama dag sendi hann kynningu fyrir fund með Húsasmiðjunni og sagði m.a.: *„Þetta er hressileg lækkun, en ég tel að við þurfum að fara í eitthvað svona til að gera þá áhugasama um endurnýjun.*"[5889] Hann sendi hins vegar uppfærða kynningu til (S)forstj daginn eftir og hafði þá hækkað verðið þannig að sparnaður Húsasmiðjunnar fór úr 16,5 m.kr. í 14 m.kr.[5890]

10866. Þann 29. janúar 2013 spurði (S)forstj (S)forstö-innfl1 hver næstu skref væru með Húsasmiðjuna. (S)forstö-innfl1 sagði að fyrirhugaður væri fundur með þeim daginn eftir til að ræða möguleika á hagræðingu í landflutningum.[5891]

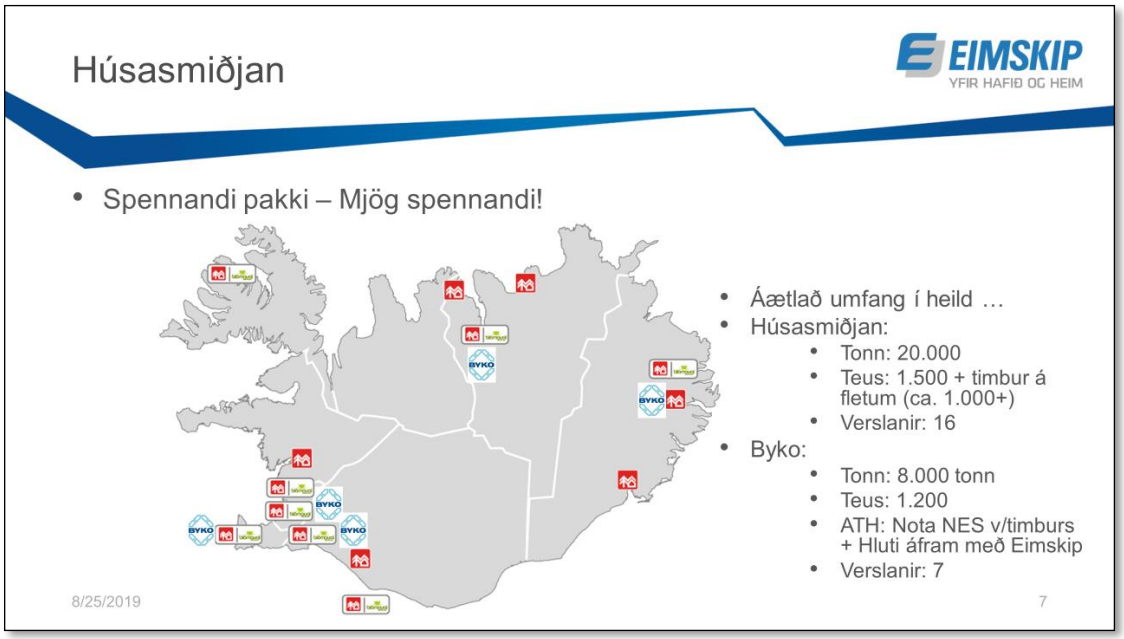
10867. Á sama tíma, þ.e. 31. janúar 2013, bað forstjóri Húsasmiðjunnar (E)forstj um fund kl. 14 daginn eftir. (E)forstj kvaðst aðeins laus kl. 9 um morguninn og forstjóri Húsamiðjunnar staðfesti mætingu þá.[5892]

10868. Þann 3. febrúar 2013 sendi (E)forstj forstjóra Húsasmiðjunnar lista yfir þær framkvæmdir eða verkefni sem Eimskip væri nýbúið að klára eða væru að fara af stað. Tölvupósturinn var merktur *„Trúnaðarmál*". Sagði að þeir yrðu í bandi þegar *„þú ert klár*". Forstjóri Húsasmiðjunnar þakkaði fyrir listann og sagði að þeir myndu *„skoða/fylgjast grannt með þessu*". Sendi hann einnig minnisblað sem innihélt verðtillögur vegna landflutninga og kvaðst vilja hitta (E)forstj fljótt í næstu viku á eftir.[5893]

[5882] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.622095.
[5883] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Kynning fyrir Húsasmiðjunar 7-11-2012 vs2.*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1031951.
[5884] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1034087.
[5885] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1015392, sbr. einnig tölvupóstsamskipti milli […] *„fundur*", dags. 22.10.2012. Doc. ID. 0.7.33.1019543.
[5886] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1055950.
[5887] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.615397.
[5888] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1030315.
[5889] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.619712.
[5890] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.619866.
[5891] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1054774.
[5892] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1054413.
[5893] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1055532.

10869. Þann 12. febrúar 2013 óskaði forstjóri Húsasmiðjunnar eftir fundi með (E)forstj til að ákveða næstu skref.[5894] Sama dag spurði (S)forstj (S)forstö-innfl1 hver staðan væri með Húsasmiðjuna. (S)forstö-innfl1 sagði fyrirtækið ennþá vilja lækkun á landflutningaverðum en hann hafi hafnað því og að tilboð Samskipa stæði enn. Kvaðst hann telja að Húsasmiðjan myndi ekki ganga að þessu en það væri ekkert formlegt og sagði að það yrði sterkur leikur ef (S)forstj myndi heyra í forstjóra Húsasmiðjunnar.[5895]

10870. Þann 14. febrúar 2013 sendi (E)forstö-sölud til (E)frkvstj-sala/þj skjal þar sem á einni glæru var fjallað um Húsasmiðjuna og þar stóð „*Spennandi pakki – Mjög spennandi!*", sbr. eftirfarandi: [5896]



10871. Atvik urðu síðan þau að Eimskip náði innflutningsviðskiptum Húsasmiðjunnar af Samskipum en samningur var undirritaður 26. mars 2013.[5897]

10872. Athygli vekur að það verð sem Eimskip bauð Húsasmiðjunni árið 2013, var miklu lægra en það verð sem Eimskip bauð Húsasmiðjunni árið 2011 þegar Eimskip virti hina ólögmætu markaðsskiptingu, sbr. umfjöllun í kafla 14.34.

10873. Eftirfarandi er verðtilboð Eimskips í evrum fyrir sjóflutninga (án viðbótargjalda) frá Evrópu til Íslands árið 2011 og verð fyrir sama flutning í samningi fyrirtækisins við Húsasmiðjuna frá 2013.[5898]

[5894] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1057945.
[5895] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1060055.
[5896] Afritað skjal frá Eimskip. […] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.451349.
[5897] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, fskj. 5, „*Eimskip Samningar G-L*". Í afhentri söluskýrslu Eimskips segir 2.04.2013: „*[…] met* [[…]] *to sign new two year contract with Húsasmiðjuna. They have already informed Samskip that they will not sign new contract with them. Notes is six months but Húsa will start soon to send VIA Eimskip. Eimskips CIO and Húsasmiðjan's CIO will formally sign the contract in week 16.* [[…]] *has reqested that […]and him should go and visit theirs supplier in mai. He will be sending me plan which I shall take further here at Eimskip.*" Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 28.04.217. Mappa 4, „*Sales_Legal – söluskýrslur_25 stærstu_5_f*", lína nr. 298 í skjalinu.
[5898] Verður ekki annað séð en að um hafi verið að ræða 50% afslátt af BAF-gjaldi í tilboð Eimskips 2011 og að sami afsláttur hafi verið samkvæmt samningnum frá 2013.

Tafla 6: Verðtilboð Eimskips í evrum fyrir sjóflutninga árið 2011 og verð fyrir sama flutning í samningi fyrirtækisins við Húsasmiðjuna árið 2013.

EUR	20 feta	40 feta	m^3	tonn	Lágmarksverð
2011	380	580/750	33	45	120
2013	266	416	22	39	90
Munur %	-30%	-28/45%	-33%	-13%	-25%

10874. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að verðlagningin 2013 sé birtingarmynd þess að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafi verið farin að fjara út.

21.6. Rúmfatalagerinn 2013

10875. Rúmfatalagerinn var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í innflutningi til Íslands. Fjallað er um atvik tengd Rúmfatalagernum og ólögmæta markaðsskiptingu árið 2010 í kafla 14.23. Líkt og þar kemur fram endurnýjuðu Samskip samning sinn við Rúmfatalagerinn 3. apríl 2012. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru þau atvik liður í samráði Samskipa og Eimskips.

10876. Gögn frá árinu 2013 gefa til kynna aukna samkeppni milli Eimskips og Samskipa um viðskipti tengd innflutningi Rúmfatalagersins til Íslands. Séu viðbrögð Eimskips við neðangreindri verðfyrirspurn Rúmfatalagersins á árinu 2013 borin saman við viðbrögð Eimskips á árunum 2010 og 2012 má að mati Samkeppniseftirlitsins greina að dregið hafi úr framkvæmd hinnar ólögmætu markaðsskiptingar á árinu 2013. Verður það nú útskýrt nánar.

10877. Rúmfatalagerinn hafði óskað eftir flutningstilboði frá Eimskip 12. mars 2012, sbr. kafla 14.43, en Rúmfatalagerinn var þá einn af mikilvægum viðskiptavinum Samskipa. (E)frkvstj-sala/þj svaraði ekki fyrr en rúmri viku síðar. Rúmfatalagerinn óskaði þá eftir því að (E)frkvstj-sala/þj myndi hafa samband í byrjun apríl til að finna fundartíma. (E)frkvstj-sala/þj hafði hins vegar ekki samband fyrr en 19. apríl 2012 en þá hafði Rúmfatalagerinn þegar samið við Samskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins þykja þessi viðbrögð (E)frkvstj-sala/þj ekki lýsa eindregnum áhuga Eimskips á að ná þessum mikilvæga viðskiptavini í viðskipti frá Samskipum heldur bera vott um að hagsmunir Eimskips af því að viðhalda markaðsskiptingu við Samskip hafi skipt þar meira máli.

10878. Þann 7. júní 2013 sendi Rúmfatalagerinn á ný tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og óskaði eftir tilboði í flutning á gámum frá Árósum til Akureyrar[5899] og sendi Eimskip tilboð strax 10. júní 2013.[5900] Daginn eftir sendi Rúmfatalagerinn tölvupóst á (E)frkvstj-sala/þj þar sem sagði:

„Það er eins og þið hafið hringt í Samskip :-) Verðin eru nánast eins!! En væntanlega er það vegna umskipunarinnar í Reykjavík hjá ykkur báðum. Hélt að þið mynduð fara beint frá Aarhus til Akureyrar.“[5901]

10879. Sama dag sendi Eimskip nýtt tilboð til Rúmfatalagersins.[5902] Tók Rúmfatalagerinn tilboðinu með tölvupósti þann 13. júní 2013. [5903] (E)frkvstj-sala/þj áframsendi tölvupóstinn innanhúss með skilaboðunum:

[5899] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.603707.
[5900] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.606316.
[5901] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.608870.
[5902] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.609398.
[5903] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.120626.

„Til uppl. endilega vakta þetta vel á öllum endum, leyfum þeim að kynnast því hvað framúrskarandi þjónusta er:-)."[5904]

10880. Samskip voru allt annað en hrifin af þessari ákvörðun Rúmfatalagersins og töldu þetta brot á samningi fyrirtækjanna.[5905]

10881. Samtímagögn benda til þess að flutningar Eimskips fyrir Rúmfatalagerinn hafi hugsanlega verið meiri á árinu 2013 en þessir einu flutningar frá Árósum til Akureyrar því afhentar veltutölur frá Eimskip sýna að tekjur fyrirtækisins vegna flutninga fyrir Rúmfatalagerinn hafi verið nokkru hærri á árinu 2013 en árin á undan (frá 2006).[5906]

10882. Rétt er að taka fram að Samskip afhentu Samkeppniseftirlitinu ekki upplýsingar um útboð eða tilboðsbeiðnir Rúmfatalagersins eins og Samkeppniseftirlitið óskaði eftir með vísan til 19. gr. samkeppnislaga 29. janúar 2015. Þá var heldur ekki afhentur umbeðinn samningur Samskipa við Rúmfatalagerinn frá 3. apríl 2013. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 23 um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga.

10883. Með vísan til framanritaðs gefa viðbrögð (E)frkvstj-sala/þj við verðfyrirspurn Rúmfatalagersins í upphafi árs 2013 til kynna þá viðkvæmu stöðu sem markaðsskipting Samskipa og Eimskips var í á þessum tíma. Snögg viðbrögð (E)frkvstj-sala/þj við fyrirspurn Rúmfatalagersins í þetta skiptið eru töluvert önnur en viðbrögð hans við beiðni Rúmfatalagersins um tilboð í alla flutninga fyrirtækisins snemma á árinu 2012. Er þetta enn önnur staðfesting á samráði Samskipa og Eimskips á árunum 2009-2012 og vísbending um breytta hegðun fyrirtækjanna á markaðnum árið 2013 í samanburði við gögn frá þeim tíma þegar samráð þeirra stóð sem hæst.

21.7. Innnes 2013

10884. Innnes var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru atvik vegna Innness á rannsóknartímabilinu lýsandi dæmi um eðli og framkvæmd ólögmætrar markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips. Þannig telur Samkeppniseftirlitið gögn málsins sýna að markaðsskiptingin var virt í tengslum við Innnes í a.m.k. fjögur ár og á sama tíma var um endurteknar verðhækkanir Eimskips að ræða gagnvart þessum viðskiptavini, án þess að óttast samkeppnisleg viðbrögð frá Samskipum. Gögn Samskipa sýna á sama tíma að fyrirtækið virti markaðsskiptinguna, m.a. með aðgerðar- og áhugaleysi gagnvart viðskiptavininum. Á móti þurftu Samskip ekki að óttast að Eimskip reyndi með samkeppni að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins.

10885. Í samræmi við önnur gögn málsins átti sér stað kúvending hjá Samskipum í apríl 2013 þegar fyrirtækið reyndi með samkeppni að ná til sín þessum mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Renna þessi samtímagögn frá árinu 2013 frekari stoðum undir markaðsskiptingu árin á undan. Sú *„ró*" sem hafði um árabil ríkt á milli Samskipa og Eimskips var byrjuð að fjara út. Áður en vikið verður að atvikum frá árinu 2013 sem varða Innnes þykir nauðsynlegt að rifja stuttlega upp atvik vegna Innness á *„friðartímabilinu*"*.*

21.7.1. Fjögurra ára *„friður*" ríkti um Innnes

10886. Fjallað er um atvik vegna Innnes í kafla 14.5.1 og 14.6. Eins og þar kemur fram gerði Eimskip viðauka við flutningasamning Innnes árið 2008 sem fól í sér verðhækkanir. Gögn sýna óánægju Innnes með þessar hækkanir og rann samningur þess við Eimskip út árið 2009. Eins og fram kemur í fyrrnefndum

[5904] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.120646.
[5905] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1093816.
[5906] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, minnislykill 4, *„Ýmis gögn*". *„Viðskiptasagan_*". Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*", *„2009*".

kafla 14.6 birtist að mati Samkeppniseftirlitsins aðgerðarleysi Samskipa gagnvart Innnes skýrlega í gögnum málsins.

10887. Í byrjun árs 2011 var flutningasamkomulag Eimskips og Innnes laust. Atvik árið 2011 sýna síðan áframhaldandi markaðsskiptingu vegna Innnes og áfram hélt Eimskip að vinna að hækkun á verði gagnvart fyrirtækinu (hækka verð *„umtalsvert"*), sbr. kafla 14.35. Við þær hækkanir er í samtímagögnum ekki að greina neinn ótta eða óvissu um hugsanlegar aðgerðir Samskipa gagnvart Innnes.

10888. Ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip skapaði þannig kjöraðstæður fyrir Eimskip til að hækka verð gagnvart Innnes. Var þetta í samræmi við gögn frá Samskipum frá árinu 2011 sem lýstu *„áframhaldandi ró"* á innflutningsmarkaði. Skipafyrirtækin héldu að sér höndum og héldu uppi eða hækkuðu verð. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er því að framangreind atvik frá árinu 2008 til og með 2011 séu til vitnis um samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

21.7.2. Samskip gera atlögu að því að ná Innnes í viðskipti af Eimskip árið 2013

10889. Flutningasamkomulag sem Eimskip gerði við Innnes á grundvelli ólögmætrar markaðsskiptingar gilti til 31. mars 2013 en samkvæmt ákvæðum þess framlengdist það ótímabundið en var með þriggja mánaða uppsagnarfresti eftir það.[5907]

10890. Þann 3. apríl 2013 sendi (E)forstö-sölud tölvupóst til Innnes:

„Í framhaldi af samtali okkar, m.a. um hafnfirsk málefni, að þá vil ég lýsa yfir ánægju minni með að vera búinn að ná lendingu í Ameríku með ykkar. Eitthvað sem var okkur mjög mikilvægt. Í því samhengi hefði ég talið rétt að fá frekari reynslu á þá flutninga til að sjá hvernig þeir eru að flæða og gera sig. Gagnvart samningnum sjálfum að þá raunar rann hann út 31. mars síðastliðinn en framlengist um þrjá mánuði í senn skv. ákvæði samningsins. En að framansögðu hefði ég talið rétt og vil óska eftir að hann framlengist um 12 mánuði og við tækjum svo stöðuna að þeim tíma liðnum. Með þessari nálgun tel ég að við næðum að festa flutningamálin í USA enn betur í sessi og síðar gætum við sest að samningaborðum. Vona að þetta falli vel að þér og þú hafir sambærilega sýn á málið – Fengi að vera í sambandi við þig öðru hvoru megin við helgina þegar þú hefur farið yfir málið þín megin."[5908]

10891. Daginn eftir sagði (E)frkvstj-sala/þj í tölvupósti til (E)viðskstj3 að þau skyldu halda Innnes *„þétt að okkur, þeir eru klárlega líklegt target hjá fleirum eftir hræringar á síðustu vikum.*"[5909] Varðandi tilvísun (E)frkvstj-sala/þj til *„hræringa"* síðustu vikur telur Samkeppniseftirlitið að þar sé hann að vísa til aukinnar samkeppni sem m.a. stafaði af auknu flutningaframboði Samskipa. Var (E)frkvstj-sala/þj með þessu að gefa til kynna að dregið hefði úr hinni ólögmætu markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini og Samskip gætu því gert atlögu að því að sækja viðskipti við Innnes frá Eimskip.

10892. Framanritað er í samræmi við fundargerð söludeildar áætlunarflutninga (LIS) hjá Eimskip frá 10. apríl 2013 (vika 15) en þar segir: *„Búið að vera svolítið styr á markaðnum. Nýja siglingaáætlunin ruglar hann talsvert, breytir landslaginu. (E)forstö-sölud bað alla um að vera vakandi fyrir því að loka sem allra fyrst opnum samningum.*" Einnig kom fram í fundargerðinni að Innnes væri í vinnslu.[5910]

[5907] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, fskj. 5, Samningar G-K. *„Samningur um flutningaþjónustu Innflutningur"*, dags. 26.09.2011.
[5908] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.502196.
[5909] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.510640.
[5910] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„LIS fundur_2013_Vika 15.pdf"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.521345.

10893. Í samanburði við samtímagögn frá Eimskip vegna samningssambands fyrirtækisins við Innnes á árunum 2008 til 2012, má á árinu 2013 sjá merki um ótta Eimskips við viðbrögð Samskipa vegna opins samnings hjá Innnesi. Í því samhengi ber einnig að líta til tíðra samskipta Eimskips og Samskipa þegar atvik tengd Innnesi áttu sér stað á árunum 2008 til 2012. Það rennir stoðum undir samráð Samskipa og Eimskips um viðskipti við þennan umfangsmikla viðskiptavin og er í samræmi við önnur gögn málsins sem gefa vísbendingu um að á þessum tímapunkti árið 2013 hafi verið byrjað að hrikta í stoðum samráðins.

10894. Þann 3. maí 2013 áttu sér stað umræður á milli (E)starfsm, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölud um hvort Eimskip ætti að skipta um þjónustuaðila á kaffikaupum og leigu á kaffivélum fyrir starfsmenn en kaffiviðskipti Eimskips höfðu verið við Innnes. Í því samhengi vísaði (E)forstö-sölud til þess að Eimskip væri með Innnes á *„viðkvæmu stigi*", verið væri að reyna að framlengja samningnum *„eftir erfiða tilfærslu til Portland í USA„* [5911]

10895. Þann 15. maí 2013 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þar sem hann spurði um eftirfarandi: *„[…] – hver er þín skoðun varðandi Innnes, eigum við að hjóla eftir þeim?*".[5912] Síðar sama dag sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til (S)forstö-innfl2: *„Sæll pælingar v Innnes nálgun*". Meðfylgjandi var skjal sem sýndi verð N&O, ÍSAM og Innness.[5913]

10896. Daginn eftir, 16. maí 2013, sendi (S)viðskstj1 aftur tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með fyrirsögninni *„innnes pælingar – samandregið*" þar sem sagði: *„Erum að m.v. Isam verð (c.a. 6 - 7% hærri) en vs N&O=28 – 40% hærri.*" (S)forstö-innfl1 svaraði síðar sama dag: *„Líst vel á þetta*".[5914]

10897. Samskip og Innnes hittust á fundi 24. maí 2013 þar sem Samskip kynntu tillögu að samningsverðum.[5915]

10898. Þann 6. júní 2013 tilkynnti Innnes að búið væri að fara yfir tilboð Samskipa og ákveðið að halda áfram viðskiptum við Eimskip.

10899. (S)viðskstj1 framsendi tölvupóstinn til (S)forstö-innfl1, (S)forstö-innfl2 og (S)viðskstj2 með skilaboðunum: *„Sælir, skv. þessu erum við „out" úr Innnes – annað hvort eru þeir búnir að tryggja sig eða við skutum „vel" yfir markið.*" *(S)viðskstj2 svaraði: „Ég held að við verðum að þreifa aðeins meira á þeim. Þ.e. hvort það hafi verið mikill munur og kannski aðallega þurfum við að komast að hve mikið þurftu Eimskip að lækka sig. Það hins vegar kemur mér á óvart hve ferlið var stutt og snubbótt.*" (S)viðskstj1 svaraði daginn eftir: *„Sammála með snubbótt ferli, mér finnst [Innnes] vera frekar afdráttarlaus í að loka á aðra innkomu núna en spurning hvernig taktík við spilum – ég hef ekki svarað honum en þyrftum að gera það helst í dag.*"[5916]

10900. Í samanburði við atburðarás árin 2009 til 2011 vegna atvika tengdum Innnesi þá má greina meiri áhuga hjá Samskipum í að ná viðskiptunum af Eimskip á árinu 2013. Þetta má t.d. ráða af tölvupósti sem (S)viðskstj1 sendi 7. júní 2013 til Innnes:

„Sælir, algerlega heiðarleg viðbrögð af minnar hálfu þá er ég verulega svekktur af þið viljið ekki skoða málin betur sérstaklega í ljósi þess að þið eruð aðeins að bera saman „rúmlega toppinn af ísjakanum" þ.e. verðin sem þið fáið frá okkur og berið saman við Eimskip er c.a. 30-40% af

[5911] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.551986.
[5912] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1085870.
[5913] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Innnes magn v. verðkönnun maí 2013.xlsx". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […]
[5914] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.680404.
[5915] Afritaður tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.680400. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.681451.
[5916] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.686709, sbr. einnig áframsendingu […] á tölvupóstsamskiptunum til […]. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.686640.

heildarflutningskostnaðinum og þar með aðeins hluti af myndinni. Ég er sannfærður um að þegar þið eruð með heildarmyndina lítur dæmið vel út gagnvart ykkur.

Ég ítreka bara að áhuginn er mikill af okkar hálfu og ef hann er gagnkvæmur hjá ykkur þá leyfið mér að bjóð EXW á 3 stórum birgjum þá eru þið komnir með raunverulega samanburðarhæf verð.

Ef þið viljið hinsvegar vera áfram hjá Eimskip þá er tíma allra betur varið, að sinni, með þessari niðurstöðu en við erum að sjálfsögðu alltaf til í að skoða flöt á samstarfi við ykkur síðar.

Ég skila kveðjum til minna manna ☺".[5917]

10901. Innnes svaraði tölvupóstinum daginn eftir og sagði m.a. að þeim hafi ekki fundist rétt að fara lengra með viðræðurnar þar sem verðtilboð Samskipa í sjófraktina hafi ekki verið „*samanburðarhæft*".[5918]

10902. Um miðjan júní 2013 héldu hins vegar viðræður áfram á milli Samskipa og Innnes vegna mögulegs tilboðs í forfrakt og sjófrakt fyrir stóra birgja Innness.[5919] Í þeirri vinnu bað (S)viðskstj1 starfsmenn í erlendum skrifstofum Samskipa að finna „*absolute best possible solution and lowest possible rate for us to quote. […]*"[5920] þar sem Samskip væru að reyna að ná í „*part af Innnes business*". Að fengnum verðum að utan spurði (S)viðskstj1:

„*thx do you think this is competitive rate compared to Eimskip? we have only „one chance" to get this customer (for some time at least)*".[5921]

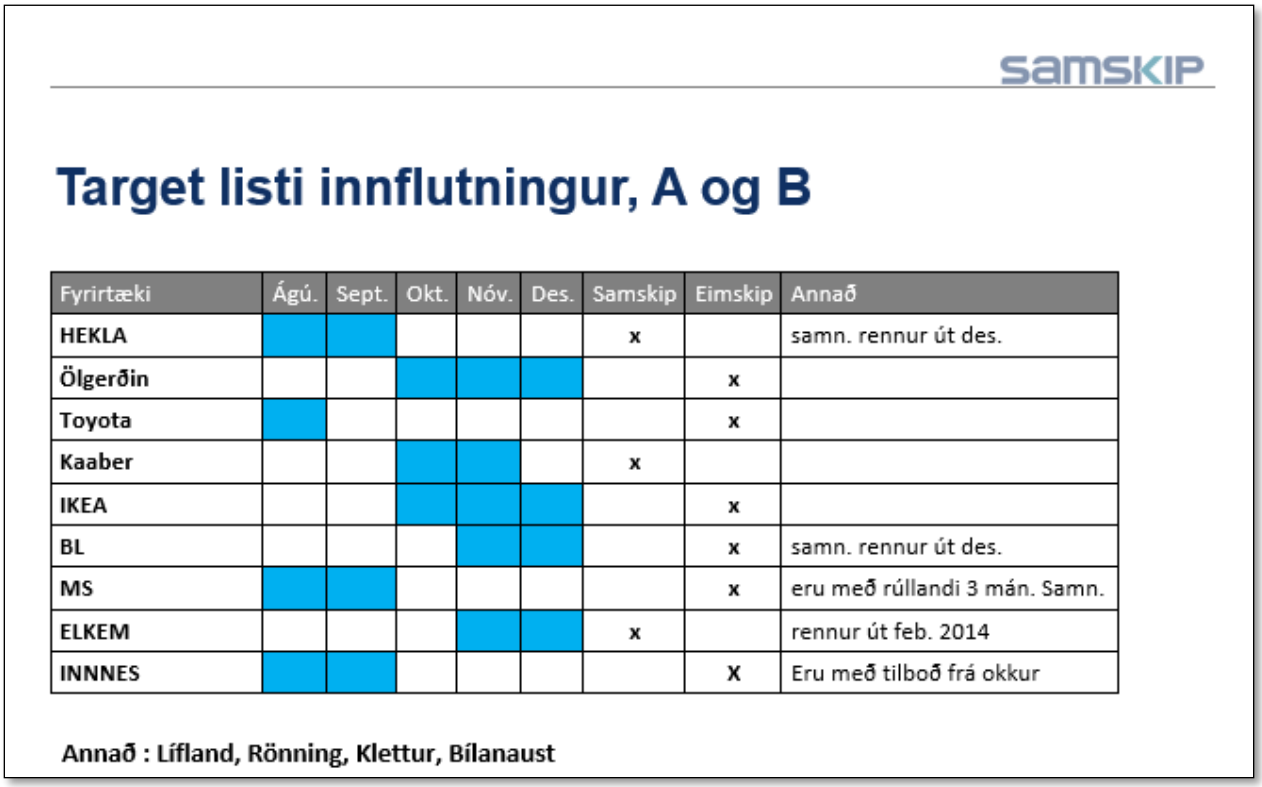
10903. Þann 28. júní 2013 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst til Innnes með verðum.[5922]

10904. Þann 5. júlí 2013 hækkaði Eimskip gjaldskrá sem hafði áhrif á samningsverð gagnvart Innnes. Innnes kvartaði og krafðist skýringa frá Eimskip á hækkuninni.[5923]

10905. Þann 2. september 2013 tók Innnes aftur upp þráðinn við Samskip og bað um fund vegna mögulegra viðskipta.[5924]

10906. Þann 4. september 2013 fékk (S)forstj senda til sín söluskýrslu inn- og útflutnings Samskipa vegna ágústmánaðar á undan. [5925] Í áætluninni er Innnes tilgreint á „Target lista fyrir innflutning, A og B", sbr. eftirfarandi skjáskot, en Target listi er listi yfir þá viðskiptavini Eimskips sem Samskip ætluðu að gera atlögu að til að ná heildarflutningasamningi frá Eimskip. Með A viðskiptavinum var átt við stóra viðskiptavina, þ.e. ekki litla og meðalstóra viðskiptavini líkt og áður hafði verið sölustefna Samskipa, sbr. t.d. kafla 14.1.1.

[5917] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[5918] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[5919] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[5920] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[5921] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[5922] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.713918.
[5923] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.131793.
[5924] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.713876.
[5925] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„soluskyrsla_fyrir_agust_2013.docx*.", bls. 11. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.715192. Sjá einnig afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„agust estm – tapað nytt.xlsx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1151237.



SAMSKIP

Target listi innflutningur, A og B

Fyrirtæki	Ágú.	Sept.	Okt.	Nóv.	Des.	Samskip	Eimskip	Annað
HEKLA						x		samn. rennur út des.
Ölgerðin							x	
Toyota							x	
Kaaber						x		
IKEA							x	
BL							x	samn. rennur út des.
MS							x	eru með rúllandi 3 mán. Samn.
ELKEM						x		rennur út feb. 2014
INNNES							X	Eru með tilboð frá okkur

Annað : Lífland, Rönning, Klettur, Bílanaust

10907. Samkvæmt afhentu yfirliti Samskipa yfir ný og glötuð viðskipti hélt Eimskip hins vegar heildarflutningasamningi sínum við Innnes á árinu 2013.[5926]

10908. Með vísan til 19. gr. samkeppnislaga óskaði Samkeppniseftirlitið eftir afhendingu á upplýsingum um útboð/tilboðsumleitan stærstu viðskiptavina Eimskips og Samskipa árin 2006–2013. Eimskip afhenti 19. febrúar 2016 yfirlit yfir útboð/tilboðsumleitan í kjölfar ítrekunar Samkeppniseftirlitsins á upplýsingaskyldu Eimskips.[5927] Á yfirlitinu er ekki að finna upplýsingar um Innnes. Var þetta til þess fallið að tefja rannsókn málsins. Á umbeðnu yfirliti Samskipa sem félagið afhenti um útboð/tilboðsbeiðnir voru veittar upplýsingar um tilboðsbeiðni Innnes árið 2008. Á yfirlitinu eru ekki upplýsingar um aðrar tilboðsumleitanir Innness eftir árið 2008. Samskip veittu ekki skýringar vegna þessa. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 23 um brot Eimskips og Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga

21.7.3. Niðurstaða

10909. Innnes var á rannsóknartímabilinu mikilvægur viðskiptavinur Eimskips sem hafði annast flutninga fyrir fyrirtækið frá árinu 2005. Eftir að samráðið hófst árið 2008 gerði Eimskip viðauka við flutningasamkomulagið við Innnes sem fól í sér verðhækkanir ásamt því að gildistími samkomulagsins var framlengdur út árið 2009.

10910. Innnes var óánægt með þessar hækkanir Eimskips og sýna gögn málsins að fyrirtækið leitaði til Samskipa um tilboð í flutninga. Samningur Eimskips og Innnes rann sem áður segir út í lok árs 2009. Þrátt fyrir óánægju Innnes og tilboðsumleitan fyrirtækisins gerðu Samskip, í áætlunum sínum fyrir árið 2010, ekki ráð fyrir því að sækja á og ná heildarviðskiptum Innness frá Eimskip. Lítill áhugi Samskipa á viðskiptum við Innnes birtist einnig í framkvæmd. Skipti þar máli að árið 2010 var ÍSAM, annar

[5926] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. Yfirlit yfir misst/fengin viðskipti.
[5927] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent þann 19.02.2016 (minnislykill 4, ýmis gögn). „*Útboð*".

mikilvægur viðskiptavinur í innflutningi, með lausan heildarflutningasamning hjá Samskipum. Atvik málsins sýna að skipafyrirtækin virtu ólögmæta markaðsskiptingu sína að þessu leyti, þ.e. Samskip héldu ÍSAM og Eimskip hélt Innnesi, og í báðum tilvikum með hækkunum á verðum gagnvart viðskiptavinunum. Fela þessi atvik í sér enn frekari staðfestingu á ólögmætri markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Nánar er fjallað um þetta í kafla 14.26.

10911. Aðgerðarleysi Samskipa gagnvart Innnesi birtist skýrlega í samskiptagögnum Samskipa, þar sem fyrirtækið vísvitandi tafði það að veita Innnesi svör um tilboðsverð, þar til ljóst væri að Eimskip myndi standa við hina ólögmætu markaðsskiptingu vegna ÍSAM (t.d. (S)forstö-innfl1: *„biðum aðeins með að svara v.isam*").

10912. Flutningasamningur Eimskips og Innness var ennþá laus í byrjun árs 2011. Atvik á árinu 2011 sýna áframhaldandi markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips, en þá gaf yfirmaður innflutningsdeildar Samskipa ((S)forstö-innfl1) þau fyrirmæli til undirmanna sinna að gefa Innnes ekki samkeppnishæf verð í flutninga (ekki vera *„grænlenskir*" heldur gefa Innnes *„venjuleg verð*"). Þá liggur fyrir að Samskip, líkt og árið 2010, biðu og drógu að svara tilboðsumleitan Innness, þar sem flutningasamningur Samskipa við Húsasmiðjuna var laus á sama tíma. Líkt og með áðurnefnd atvik árið 2010, þá virti Eimskip hina ólögmætu markaðsskiptingu og sótti ekki fram til að ná Húsasmiðjunni af Samskipum. Í samræmi við markaðsskiptinguna gerðu Samskip á móti ekki atlögu að Innnes. *„Friðurinn*" hélst og hækkuðu skipafyrirtækin verð gagnvart báðum þessum mikilvægu viðskiptavinum. Samskip héldu því árið 2011 uppteknum hætti og reyndu ekki með samkeppnisaðgerðum að ná Innnesi til sín í viðskipti. Skapaði það kjöraðstæður fyrir Eimskip til að hækka verð gagnvart Innnesi.

10913. Eimskip hélt áfram árið 2011 að vinna að hækkun á verðum gagnvart Innnesi (hækka verð *„umtalsvert*"). Endurnýjaði Eimskip síðan flutningasamkomulag við Innnes í september 2011 sem gilda átti til mars 2013. Í þessum hækkunarfasa Eimskips er ekki að greina ótta eða óvissu um hugsanlegar aðgerðir Samskipa, helsta keppinautar Eimskips. Er það í samræmi við samtímagögn frá Samskipum frá þessum tíma, þ.e. um *„áframhaldandi*" ró á innflutningsmarkaði. Skipafyrirtækin ákváðu að halda að sér höndum og hækka eða halda uppi verðum.

10914. Hinni ólögmætu markaðsskiptingu var fram haldið árin 2012 og 2013. Á þessum tíma var flutningasamkomulag Samskipa við Nathan & Olsen einnig laust. Í samræmi við samráðið héldu Samskip viðskiptum Nathan & Olsen. Að sama skapi gerðu Samskip ekki harða atlögu að því að ná heildarflutningaviðskiptum Innness frá Eimskip. *„Friðurinn*" hélt.

10915. Við sönnunarmat í málinu er Samkeppniseftirlitinu unnt að bera saman samtímagögn Eimskips frá árunum 2009 til 2012 annars vegar og samtímagögn fyrirtækisins þegar líða fór á árið 2013 hins vegar. Líkt og rakið hefur verið hafa við rannsókn málsins komið í ljós vísbendingar um að á árinu 2013 hafi dregið úr markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

10916. Að því er snertir atvik tengd Innnesi liggja fyrir gögn sem hafa að geyma ummæli stjórnenda Eimskips frá árinu 2013, þar sem greina má raunverulegan ótta og óvissu um mögulegar aðgerðir Samskipa gagnvart Innnesi (t.d. (E)frkvstj-sala/þj: *„Höldum þeim* [Innnes] *þétt að okkur, þeir eru klárlega líklegt target hjá fleirum eftir hræringar á síðustu vikum*"). Slíkum áhyggjum eða ótta var aftur á móti ekki fyrir að fara árin áður, þ.e. árin 2008-2011 þegar Samskip og Eimskip höfðu með ólögmætu samráði eytt óvissu sín á milli. Þvert á móti taldi Eimskip þá óhætt að fara fram á töluverða hækkun á verðum Innnes í samningaviðræðum árið 2011, sbr. umfjöllun í kafla 14.35.

10917. Samskip gera athugasemdir við framangreinda umfjöllun Samkeppniseftirlitsins en um þær er nánar fjallað í kafla 26.35 í viðauka. Þar er t.a.m. gerð athugasemd við það að Samkeppniseftirlitið skuli ekki

hafa talið tilboð Samskipa til Innnes í þessu tilviki til marks um markaðsskiptingu þar sem það hafi sýnilega verið of hátt og ekki „*samanburðarhæft*" eins og því var lýst af hálfu Innness.

10918. Líkt og nánar er fjallað um í kafla 26.35 er ekki unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Líta verður heildstætt á þau gögn sem tengjast þessum atvikum. Í fyrsta lagi taldi Eimskip samkeppnislega ógn stafa frá Samskipum þegar samningar Innness voru lausir á árinu 2013. Að mati Samkeppniseftirlitsins má ekki greina slíkar áhyggjur eða viðbrögð í gögnum málsins fyrri á rannsóknartímabilinu þegar samningar við stóra viðskiptavini fyrirtækjanna voru lausir. Í öðru lagi ákvað Eimskip vegna þessara áhyggja að bjóða Innnesi lágt verð enda væru málefni Innnes á „*viðkvæmu stigi*". Samskip virðast einnig hafa gert ráð fyrir því að Eimskip myndi bjóða Innnesi lægra verð. Í þriðja lagi voru stjórnendur Samskipa verulega ósáttir við þessa niðurstöðu og reyndu sitt ýtrasta til að halda áfram samskiptum við Innnes og bjóða fyrirtækinu enn hagstæðari verð, sbr. ummæli (S)viðskstj1 þegar hann bað starfsmenn í erlendum skrifstofum Samskipa að finna „*absolute best possible solution and lowest possible rate for us to quote. […]*"[5928] þar sem Samskip væru að reyna að ná í „*part af Innnes business*". Innnes var síðan sett á Target lista Samskipa í september 2013.

10919. Með hliðsjón af öllu framangreindu renna atvik tengd Innnesi stoðum undir samfellda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips frá seinni hluta ársins 2008 fram á árið 2013. Í því sambandi er við sönnun einnig horft til tíðra og beinna samskipta milli Eimskips og Samskipa á þessu tímabili.

21.8. OJK 2013

10920. OJK var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa á rannsóknartímabilinu. Í kafla 14.31 er fjallað um atvik frá árinu 2010 tengd OJK og komist að þeirri niðurstöðu að þau hafi verið til marks um samráð Samskipa við Eimskip á þeim tíma. Eins og rakið er í þeirri umfjöllun framlengdu Samskip þá flutningasamning við OJK 5. október 2010 og gilti hann til 31. janúar 2013. Þegar sá samningur losnaði í árslok 2012 voru atvik vegna OJK aftur hluti af hinni ólögmætu markaðsskiptingu, en Samskip héldu í árslok 2012 og byrjun árs 2013 viðskiptum OJK, Garra og N&O. Á sama tíma hélt Eimskip á móti viðskiptum Aðfanga og Innness. Vísast um framangreind atvik árið 2012 til umfjöllunar í kafla 14.50, 14.53 og 14.53.[5929]

10921. Áðurnefndur flutningasamningur Samskipa og OJK frá árslokum 2012 (13. nóvember 2012) gilti til 30. nóvember 2013. Til samanburðar á áðurnefndum atvikum vegna OJK árin 2010-2012 skal horft til atvika vegna þessa sama viðskiptavinar þegar áðurnefndur flutningasamningur hans hjá Samskipum var laus í nóvember 2013.

10922. Hér að framan hafa atvik og gögn frá fyrstu mánuðum ársins 2013 verið rakin og hvernig þau að mati Samkeppniseftirlitsins benda til þess að dregið hafi úr samráði milli Samskipa og Eimskips um mikilvæga viðskiptavini, sem hafði þá í meginatriðum ríkt á árunum á undan. Eftirgreind gögn vegna OJK frá seinni hluta ársins 2013 eru í samræmi við framangreint mat og undirstrika að sama skapi framkvæmd samráðs Samskipa og Eimskips árin á undan.

10923. Í aðdraganda þess að flutningasamningur OJK var laus hjá Samskipum í nóvember 2013, eða þann 4. september 2013, sendi (E)viðskstj2 tölvupóst til (E)forstö-sölud þar sem hann taldi upp nokkra nýja viðskiptavini sem hann ætlaði að „*vinna í*".[5930] Sagði hann nánar tiltekið eftirfarandi:

[5928] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[5929] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […]
[5930] Afritað tölvupóstsamskipti frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.156915.

„Hér að neðan kemur fimma frá mér, sem að sjálfsögðu mun verða lifandi og taka breytingum til samræmis við ný tækifæri og nýjar hugmyndir sem að munu skapast í vetur. Vona að þetta verði tía í lok vetrar ☺

Varðandi nýja viðskiptavini þá ætla ég að vinna m.a. í neðangreindum fyrirtækjum:

Fastus ehf. – er nú þegar í vinnslu

Rolf Johansen og Co ehf., bæði flutningur vöruhýsing. Þurfum að leggja okkur hart fram hér.

Plastco ehf. – Flottur viðskiptavinur sem að leynir verulega á sér í magni.

O Johnson & Kaaber – kominn tími til að leggja til atlögu við þá.

Kjarnavörur - samningur að losna í september

Arka ehf. – ná þeim tilbaka frá Thorship. Hef verið að halda þeim við efnið."

10924. Eins og áður segir er talið að Eimskip hafi, í samræmi við ólögmæta markaðsskiptingu við Samskip, ekki reynt að sækjast eftir viðskiptum Samskipa við OJK á árunum 2010 til 2012. Í áðurnefndum ummælum (E)viðskstj2, viðskiptastjóra Eimskips, má sjá að hann lagði það til við yfirmann sinn að nú væri „*kominn tími til*" að sækjast eftir viðskiptasamningi við OJK.

10925. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar þessi afstaða (E)viðskstj2 það ástand sem samráð Samskipa og Eimskips hafði á samkeppni milli fyrirtækjanna. Vegna samráðsins hafði ekki áður verið „*réttur tími*" til að sækjast eftir viðskiptasamningi OJK. Í september 2013 þótti hins vegar kominn tími til að draga úr samráði við Samskip og hefja að þessu leyti samkeppni á ný. Það gekk eftir, þ.e. Eimskip gerði atlögu að og náði samningi um sjóflutningsviðskipti OJK (Evrópuflutningi) frá Samskipum.

10926. Þann 8. september 2013 sendi (S)forstö-innfl2 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og minnti hann á að „*vinir okkar í kaaber eru að renna út á samning nú haust*."[5931]

10927. Samkeppniseftirlitið framkvæmdi húsleitir vegna rannsókna þessa máls í starfsstöðvum Eimskips og Samskipa tveimur dögum síðar, 10. september 2013.

10928. Í afhentum gögnum Eimskips má síðan sjá að 13. desember 2013 sendi OJK tölvupóst til Eimskips og Samskipa, þar sem tilkynnt var um og afhent gögn vegna lokaðs útboðs fyrirtækisins á sjóflutningum frá Evrópu til Íslands.[5932] Þetta staðfesta afhent gögn frá Samskipum einnig.[5933] Tilboðsfrestur vegna OJK var til 18. desember 2013.

10929. Samkvæmt afhentum útboðslista Eimskips er OJK sagt „*unnið*" á árinu 2013. OJK er einnig á lista Samskipa yfir útboð (desember 2013).[5934] Er það í samræmi við afhent yfirlit Samskipa þar sem fram kemur að Samskip hafi tapað viðskiptum OJK yfir til Eimskips í desember 2013.[5935]

10930. Af þessum afhentu gögnum má því sjá að Eimskip sótti og náði viðskiptum OJK frá Samskipum. Er það í samræmi við áðurnefnd ummæli (E)viðskstj2 í tölvupósti frá september 2013 um að það væri „*kominn tími til að leggja til atlögu við þá* [OJK]" og önnur gögn málsins sem sýna að samráð Samskipa og Eimskips um markaðsskiptingu mikilvægra viðskiptavina hafi tekið að fjara út á árinu 2013.

[5931] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.716962.
[5932] Afhentur tölvupóstur frá Eimskip. Afhentur 19.02.2016. „*Sjóflutningar frá Evrópu. Útboð / Könnun*", minnislykill 4 Samkeppnin og fl. Ýmis gögn.
[5933] Meðal afhentra gagna Eimskips fannst án skýringa samningsdrög merkt „*Ó Johnson og Kaaber ehf – samnngur 2013*". Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. Minnislykill 4 Samkeppnin og fl. Ýmis gögn.
[5934] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, fskj. 8. „*O.Johnson & Kaaber – útboð des 2013*".
[5935] Meðal afhentra gagna Eimskips fannst án skýringa samningsdrög merkt „*Ó Johnson og Kaaber ehf – samnngur 2013*". Afhent tölvuskjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. Minnislykill 4 Samkeppnin og fl. Ýmis gögn.

21.9. Ölgerðin 2013

10931. Líkt og áður hefur komið fram var ÖES um árabil mikilvægur viðskiptavinur Eimskips í inn- og útflutningi sem og í landflutningum. Í kafla 14.3.5 er rökstutt að ólögmætt samráð hafi átt sér stað milli Samskipa og Eimskip í tengslum við útboð ÖES í október 2009. Gilti sá samningur Eimskips við ÖES til 30. nóvember 2011 en eftir það skildi hann framlengjast ótímabundið með þriggja mánaða uppsagnarfresti.[5936]

10932. Í kafla 14.37.7 er svo fjallað um atburðarás í tengslum við viðskipti ÖES á árinu 2011. ÖES sneri sér þá til Samskipa vegna óánægju með hækkunaráform Eimskips en Samskip virtu hins vegar markaðsskiptinguna með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES. ÖES skrifaði því undir nýjan samning við Eimskip 20. desember 2011 sem fól í sér hækkanir á þjónustugjöldum Eimskips. Gilti sá samningur til loka árs 2013.

10933. Eins og fram kemur í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins endurspegluðu framangreind atvik á árunum 2009 og 2011 markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Samanburður þessara atvika við atvik tengd ÖES á árinu 2013, þegar markaðsskipting fyrirtækjanna byrjaði að fjara út, rennir jafnframt enn styrkari stoðum undir mat eftirlitsins um samráð. Verður nú vikið að þessum samanburði.

10934. Þann 13. febrúar 2013 sendi framkvæmdastjóri hjá ÖES tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og óskaði honum til hamingju með nýja starfið en hann hafði þá nýverið tekið við framkvæmdastjórastöðu á innanlandssviði Samskipa. Sagði hann jafnframt að ÖES og Samskip þyrftu að taka fund með vorinu því samningur ÖES við Flytjanda (Eimskip) væri að renna út í desember sama ár. (S)forstö-innfl1 tók mjög vel í það og spurði hvort bæði landflutninga – og innflutningssamningur ÖES við Eimskip væri að renna út um haustið. Sagði hann einnig eftirfarandi:

„*Það er klárlega titringur á markaðnum þ.a. það gæti verið snjallt hjá ykkur að skoða flutningamálin vel. Tökum spjall um þessi mál fljótlega.*"

10935. Í apríl sama ár hafði (S)forstö-innfl1 síðan frumkvæði að því að óska eftir fundi með ÖES til að ræða „*flutningamál og fleira*". Fundur var ákveðinn 9. apríl 2013.[5937]

10936. Varðandi landflutninga þá ber hér að undirstrika að ÖES var hluti af „*sóknargír*" Samskipa í maí 2013 og talinn einn af lykilviðskiptavinum Eimskips sem Samskip ætluðu að sækja á „*með ákafa*", sbr. umfjöllun hér að framan.[5938]

10937. Í fundargerð af fundi LIS-deildar Eimskips (inn- og útflutningur) 21. júlí 2013 kom m.a. fram undir „*Helstu mál*": „*Stærri verkefni í gangi : Toyota, Lífland, IKEA, Ölgerðin, Hekla og Suzuki*".[5939] Viku síðar var þetta aftur umræðuefni á fundi deildarinnar. Á þeim fundi var sömuleiðis rætt um aukna afkastagetu „*í flutningum, samkeppni hörð*".[5940]

10938. Þann 21. ágúst 2013 lágu fyrir drög að glærukynningu hjá Samskipum vegna áætlunargerðar fyrir árið 2014 í innflutningi („*Magn- og tekjuáætlun Innflutningur*"). Í þeirri kynningu er m.a. fjallað um

[5936] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, minnislykill 2. Samningur við ÖES, dags. 5.11.2009.
[5937] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli Ölgerðarinnar og […]. „*Til hamingju með nýja starfið*", dags. 02.04.2013. Doc ID. 0.7.33.1075985.
[5938] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Sóknargírinn*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.589378.
[5939] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*LIS fundur_2013_Vika 34*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 22.08.2013, kl. 09:27.
[5940] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*LIS fundur_2013_Vika 35*". Vistað á tölvudrifi Eimskips, dags. 28.08.2013, kl. 10:39.

samkeppnina og áherslur í sölu árið 2014. Má þar m.a. sjá umfjöllun um sókn á mikilvæga viðskiptavini Eimskips, þar á meðal ÖES, þar sem stendur „*Nýtt*“, 4000 gámar „*allt eða ekkert*“.[5941]

10939. Í lok ágúst 2013 upplýsti ÖES (S)forstö-innfl1 um að Samskip fengju send gögn í næstu viku fyrir inn- og útflutning ásamt landflutningum. (S)forstö-innfl1 framsendi tölvupóstinn til (S)forstö-landfl og tók fram að það þyrfti að reyna að „*loka*“ Vífilfelli fljótlega.[5942]

10940. Útboðsgögn bárust frá ÖES 4. september 2013 og átti að skila inn tilboðum 4. október sama ár. (S)forstö-innfl1 áframsendi tölvupóstinn til (S)forstö-landfl og sagði:

„*Lokum Vífilfell áður en við skilum þessu inn*“[5943]

10941. Í söluskýrslu Samskipa fyrir inn- og útflutning sem (S)starfsm sendi til (S)forstj og (S)forstö-innfl1 sama dag, 4. september 2013, var ÖES á „*Target lista*“ Samskipa yfir stóra viðskiptavini Eimskips sem Samskip ráðgerðu að herja á frá október til desember 2013, sbr. umfjöllun hér að framan.[5944]

10942. Þann 4. september 2013 fékk Eimskip, líkt og Samskip, útboðsgögn frá ÖES (sem tóku bæði til sjó- og landflutninga). Sama dag áframsendi (E)forstö-landfl1 verðkönnunina frá ÖES til (E)sölustj-innanl3 og sagði af því tilefni: „*Hérna koma upplýsingar frá Ölgerðinni vegna verðkönnunar. Við þurfum að klára Olís áður en við sendum þetta frá okkur*.“

10943. Samkvæmt afhentum gögnum Samskipa skilaði fyrirtækið tilboði til ÖES og er það dagsett í september 2013.[5945]

10944. Húsleitir Samkeppniseftirlitsins voru framkvæmdar á starfsstöðvum Eimskips og Samskipa 10. september 2013.

10945. Samkvæmt afhentum gögnum Eimskips skrifaði fyrirtækið undir samning við ÖES þann 3. desember 2013.[5946]

10946. Að mati Samkeppniseftirlitsins varpar framanritað skýru ljósi á samráð Samskipa og Eimskips um viðskipti ÖES frá árinu 2009 og fram á árið 2013. Þegar markaðsskipting fyrirtækjanna fór að fjara út á árinu 2013 voru viðbrögð (S)forstö-innfl1 og Samskipa gagnvart væntanlegum lausum samningi ÖES við Eimskip önnur en þegar samningur ÖES við Eimskip var laus á árunum 2009 og 2011.

10947. Í athugasemdum Samskipa byggir fyrirtækið á því að aðstæður varðandi ÖES hafi ekki að neinu leyti verið aðrar á árinu 2013 en fyrr á rannsóknartímabilinu. Vísa Samskip til þess að gríðarlega mikil vinna hafi verið lögð í það innan Samskipa að greina útboðsgögn frá ÖES fyrr á tímabilinu, eiga samskipti við fyrirtækið og freista þess að bjóða samkeppnishæf verð.

10948. Í kafla 26.6.2 í viðauka er fjallað um sjónarmið Samskipa um útboð ÖES á árinu 2009. Vísast einnig til umfjöllunar í kafla 32 um framangreind atvik tengd ÖES á árinu 2013.

[5941] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Áætlun 2014 - innflutningur 1 draft..potx*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.708626.
[5942] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1105363.
[5943] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1106692, sbr. eftirfarandi: „*Þeir voru ekki með BAF áður en ég kom því inn í samninginn hjá þeim síðast og þá var krafa frá Inter IKEA að það væri í EUR og væri fast í amk. 1 ár*.“
[5944] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*soluskyrsla_fyrir_agust_2013.docx*.“, bls. 11. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.715192.
[5945] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. Fskj. 8. „*Ölgerðin verðkönnun á flutningum 2013. Tilboð Samskipa í flutninga Ölgerðarinnar 2013*“.
[5946] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. Fskj. 5. „*Eimskip samningar S-Ö*“.

21.10. IKEA 2013

10949. Í kafla 14.29 kemur fram að samningur Eimskips við IKEA hafi verið laus sumarið 2010 en fyrirtækið var þá mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Viðbrögð Samskipa við þeim fregnum endurspegla samráð Samskipa og Eimskips en aðspurður hvort Samskip ætluðu sér að ná í IKEA svaraði (S)forstö-innfl1 því að svo væri ekki þar sem markmiðið *„hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM.*"

10950. Vekur framangreint athygli í ljósi þess að í október 2007, áður en samráðið hófst, gaf sami stjórnandi Samskipa, (S)forstö-innfl1, þau fyrirmæli að taka *„grænlendinginn á Ikea*" en líkt og áður hefur komið fram þýddi það að bjóða mjög samkeppnishæf verð. Gaf hann m.a. þau fyrirmæli að veita 60% afslátt af uppskipunargjaldi og sagði *„Nú tökum við þetta!!!*".[5947] Rennir þetta enn styrkari stoðum undir það að háttsemi Samskipa sumarið 2010 hafi verið liður í ólögmætri markaðsskiptingu fyrirtækjanna.

10951. Eimskip náði þar með að halda viðskiptum IKEA árið 2010 án nokkurs samkeppnislegs þrýstings frá Samskipum sem gerði Eimskip m.a. kleift að innleiða BAF-gjald inn í samninginn sem ekki hafði verið kveðið á um í fyrri samningi.[5948]

10952. Samningur IKEA var laus á ný um mitt ár 2013. Líkt og rakið hefur verið var á þeim tíma kominn órói í ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Gögn sem tengjast opnum samningi IKEA haustið 2013 veita sterkar vísbendingar í þá veru og styrkja í raun enn frekar þá ályktun Samkeppniseftirlitsins að um markaðsskiptingu hafi verið að ræða sumarið 2010, sbr. framanritað.

10953. Strax í upphafi árs 2013 hófst *„sókn*" Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Eimskips, sbr. umfjöllun hér að framan. IKEA var meðal þeirra fyrirtækja sem fyrirtækið hugðist sækja á. Hér má t.d. nefna að 25. janúar 2013 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með heitinu *„kúnnar*". Þar tiltók hann að umræðuefni á fundi þeirra mánudeginum eftir yrði m.a.:

„Ikea".[5949]

10954. Næsta mánudag, 28. janúar 2013, fyrir fund (S)forstj og (S)forstö-innfl1, sendi sá síðarnefndi þeim fyrrnefnda tölvupóst með gögnum fyrir fundinn. Í viðhengi var skjal þar sem m.a. voru listaðir upp allra stærstu viðskiptavinir Eimskips í innflutningi (A-viðskiptavinir). Á meðal viðskiptavina á umræddum *„Target lista*", þ.e. lista yfir viðskiptavini Eimskips sem Samskip ætluðu að sækja á, var *„Ikea*".[5950]

10955. Þann 6. september 2013 sendi IKEA formlega beiðni um tilboð í innflutning til Eimskips og Samskipa. Tilboðsbeiðnin barst á netfang (E)viðskstj2 fyrir hönd Eimskips og hann framsendi póstinn stuttu síðar til (E)frkvstj-sala/þj og síðan upplýsingar um það verð sem IKEA var með hjá Eimskip á þeim tíma. Þar sagði m.a.:

„Sjóflutningur á 20' er EUR 465 og BAF EUR 120 og sjóflutningur á 40' er EUR 490 og BAF á EUR 240.

Þeir voru ekki með BAF áður en ég kom því inn í samninginn hjá þeim síðast og þá var krafa frá Inter IKEA að það væri í EUR og væri fast í amk. 1 ár." [5951]

[5947] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.505156.
[5948] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc ID. 0.7.33.300893.
[5949] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1097695.
[5950] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1053789.
[5951] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.300893.

10956. Nokkrum dögum síðar sendi (E)viðskstj2 tillögu að nýjum verðum fyrir IKEA til (E)frkvstj-sala/þj.[5952] Setti hann upp eftirfarandi töflu til samanburðar við þau verð sem voru þegar í gildi.

		USD	123,891			
		EUR	163,176			
Evrópa			**20'**	**40'**	cbm	tonn
		BAF	120	240	18	39
		SECI	25	47	1,7	3,1
		Uppsk.	64.182	110.428	2.257	4.443
		Heimakstur	39.819			
20 FT	Í dag					
	IKEA	**Tillaga**	**EUR**			
Sjófl	75.877	73.429	465	450		
BAF	19.581	19.581				
UPP	15.870	15.870				
SECI	4.079	4.079				
AFG	2.021	2.021				
AKST	11.000	11.000				
BAT	6.021	6.021				
	134.449	**132.001**	-1,82%			
	RVK					
40 FT						
	IKEA	**Tillaga**	**EUR**			
Sjófl	79.956	73.429	490	450		
BAF	39.162	39.162				
UPP	26.450	26.450				
SECI	7.669	7.669				
AFG	2.021	2.021				
AKST	11.000	11.000				
BAT	6.021	6.021				
	172.279	**165.752**	-3,79%			

10957. Af framangreindu má ráða að gildandi verð í samningi Eimskips við IKEA hafi verið 465 evrur fyrir 20 ft gám og 490 evrur fyrir 40 ft gám, auk annarra tilgreindra gjaldaliða en líkt og áður segir náði Eimskip að bæta BAF-gjaldi inn í samninginn árið 2010.

10958. Síðar sama kvöld sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstj í tilefni framanritaðs. Í tölvupóstinum sagði: *„FYI, við klárum þetta en það er greinilegur þrýstingur á verðin.“*[5953] (E)forstj svaraði morguninn eftir með orðunum:

„<u>það er allt í uppnámi verðlega séð</u>“[5954]

10959. Í september 2013 undirbjuggu Samskip einnig verðtilboð til IKEA en rétt er að rifja það upp að IKEA var meðal þeirra viðskiptavina Eimskips sem voru á *„Target lista“* Samskipa á árinu 2013, sbr. umfjöllun hér að framan.

[5952] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.303198. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Viðhengi við framanritaðan tölvupóst. *„Miklatorg ehf samningur 2013.xls“*. Doc. ID. 0.7.33.303198-000001.
[5953] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.351833.
[5954] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. […] Doc. ID. 0.7.33.301488.

10960. Þann 20. september 2013 sendi (S)starfsm tölvupóst til (S)forstö-innfl1 þar sem hann bar saman mögulegt verðtilboð við verðtilboð Samskipa frá árinu 2007 en líkt og fyrr segir gáfu Samskip IKEA svokölluð *„grænlensk"* verð árið 2007. (S)forstö-innfl1 hafði reyndar óskað eftir upplýsingum um verð sem Samskip buðu IKEA árið 2010 en líkt og komið hefur fram tóku Samskip þá ákvörðun, á grundvelli samráðsins, að sækjast ekki eftir viðskiptum IKEA þá.[5955] Þar af leiðandi var ekki til staðar verðtilboð frá árinu 2010 til að bera saman við. Útskýrir það þá staðreynd að 20. september 2013 gat (S)starfsm eingöngu borið nýja verðtillögu Samskipa saman við verðtilboð Samskipa frá árinu 2007. Samanburðurinn leit svona út:

Hér er grófur samanburður á tilboði 2007 og núna, auðvitað allt annað gengi osfrv.

Ikea 2013	Sjófrakt	BAF	Repo	Uppskipun	ISPS	Afgr.gj.	Akstur	FAF	Samtals
20ft	€ 280152,50	20.000	€ 53,4	3.077	12.000	-	107.905		
40ft	€ 3803050	30.000	€ 53,4	3.077	12.000	-	152.861		

Ikea 2007	Sjófrakt	BAF	Repo	Uppskipun	ISPS	Afgr.gj.	Akstur	FAF	Samtals
20ft	€ 49000	32.560	€ 53,4	3.077	-	123.809			
40ft	€ 69000	49.320	€ 53,4	3.077	-	173.021			

10961. Af þessu má ráða að Samskip hafi í september 2013 ákveðið að bjóða IKEA mjög samkeppnishæf verð. Sést það einna helst á samanburði við það verð sem IKEA var þegar með hjá Eimskip og hvað Eimskip virtist tilbúið að bjóða í nýjan samning. Til nánari skýringar var verðtillaga Samskipa enn tæplega 8% lægri fyrir 40 feta gám heldur en ný tillaga Eimskips og 18% lægri fyrir 20 feta gám, þrátt fyrir að ný verðtillaga Eimskips gerði ráð fyrir tæplega 2-4% lækkun á heildarflutningsverði IKEA.

10962. Líkt og áður hefur komið fram framkvæmdi Samkeppniseftirlitið húsleitir í starfsstöðvum Eimskips og Samskipa 10. september 2013. Ekki liggja því fyrir haldlögð eða afrituð gögn frá fyrirtækjunum eftir þá aðgerð.

10963. Samkvæmt afhentum gögnum frá Eimskip og Samskipum er ljóst að Samskip sömdu að lokum við IKEA í október 2013 og tókst því með samkeppnishæfum verðum að ná viðskiptum af Eimskip við þennan mikilvæga viðskiptavin, en eins og fyrr sagði höfðu Samskip ekki fyrir því sumarið 2010 að bjóða í viðskipti við IKEA þar sem markmiðið var þá *„að hækka verð á núverandi kúnna"*.[5956]

10964. Veitir framangreint að mati Samkeppniseftirlitsins sterkar vísbendingar um annars vegar ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á árunum 2008-2012 og hins vegar að hún hafi verið að líða undir lok á þessum tíma, þ.e. á árinu 2013, enda hafði húsleit Samkeppniseftirlitsins þegar farið fram þegar þessi atvik áttu sér stað. Styrkir þetta einnig það mat Samkeppniseftirlitsins að atvik tengd lausum samningi IKEA á árinu 2010 hafi verið hluti af samráði fyrirtækjanna.

10965. Samskip byggja í athugasemdum sínum á því að stjórnendur IKEA hafi aldrei sýnt því raunverulegan áhuga að skipta um flutningsaðila en fyrirtækið hafi allt rannsóknartímabilið verið viðskiptavinur

[5955] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1110222.
[5956] Afhent tölvuskjöl frá Eimskip. Afhent 19.02.2016. Minnislykill 4_Samn.keppin._og_fl. Ýmis gögn. *„Útboð.xlsx"*. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „LIS fundur_2013_Vika 15". Fannst á sameiginlegu drifi Eimskips, síðast vistað 04.11.2013, kl. 15:12. Sjá einnig afhenta töflu á bls. 19 í svarbréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2015. Í skýringum Samskipa um töfluna kemur fram sá fyrirvari á bls. 18 í bréfinu að *„[u]tanumhald um misst og fengin viðskipti [hafi] ekki verið með skipulögðum hætti hjá Samskipum frá árinu 2006 til ársins 2013."* Afhent tafla sé *„besta tilraun Samskipa til að sýna misst og fengin viðskipti á þessum árum."* Listinn sé þ.a.l. ekki tæmandi og gæti því verið að við vinnslu töflunnar hafi einhver fyrirtæki fallið milli skips og bryggju eða að tímasetningar séu ónákvæmar. Samkeppniseftirlitið bendir á að við rannsókn málsins hafa ekki komið fram upplýsingar eða gögn sem leiða til þess að sönnunargildi töflunnar sem slíkrar sé dregið í efa. Það athugist að ekki er ávallt fylgt tímaröð í framsetningu á töflunni.

Eimskips. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa. Rétt er að rifja upp að Samskip tóku vísvitandi þá ákvörðun árið 2010 að reyna ekki að ná IKEA í viðskipti þrátt fyrir að hafa vitað að IKEA ætlaði að segja upp samningi sínum við Eimskip. Ástæða þessa var alls ekki sú að IKEA hefði sýnt Samskipum áhugaleysi heldur kemur skýrt fram í tölvupósti frá (S)forstö-innfl1 að markmiðið hjá innflutningsdeild Samskipa á þessum tíma væri aðeins að „*hækka verð á núverandi kúnna*", sbr. kafla 14.9.4 í ákvörðun. Það var því algjört aðgerðar- og áhugaleysi Samskipa og tryggð fyrirtækisins við hina ólögmætu markaðsskiptingu sem olli því að IKEA fékk ekki einu sinni tækifæri til að íhuga að skipta um flutningsaðila á rannsóknartímabilinu. Ekki er unnt að fallast á það með Samskipum, án nokkurra framlagðra gagna, að skýringin hafi verið meint áhugaleysi af hálfu IKEA.

10966. Nánar er fjallað um frekari athugasemdir Samskipa um atvik tengd IKEA í kafla 32.

21.11. Áframhaldandi samráð

10967. Hér að framan hefur því verið lýst hvernig dró úr ólögmætu samráði milli Samskipa og Eimskips árið 2013. Þannig drógu fyrirtækin árið 2013 m.a. úr áralangri markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini.

10968. Hér að framan hefur því svo verið lýst hvernig umræddur órói breyttist í samkeppni þegar Eimskip og Samskip skipulögðu sókn á markaði. Í umfjölluninni voru tekin dæmi um atvik þar sem fyrirtækin gerðu atlögu að mikilvægum viðskiptavinum hvors annars. Þrátt fyrir að órói hafi komið upp í þessum þætti samráðsins árið 2013, skal því haldið til haga að samráð fyrirtækjanna hélt áfram a.m.k. út rannsóknartímabilið. Verður þetta nú dregið saman.

21.11.1. Samskip vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013

10969. Í kafla 13 er gerð grein fyrir samskiptum Samskipa við Eimskip á árunum 2009-2013. Þar er því m.a. lýst að (S)forstö-útfl og (E)frkvstj-sala/þj hafi skipulagt fund í apríl 2013 og að í júlí hefði (E)forstö-N-Am, starfsmaður Eimskips í Bandaríkjunum, sent tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og beðið um símanúmer (S)forstö-útfl því hann væri staddur í Bandaríkjunum og (E)forstö-N-Am ætlaði að hitta hann. Þann 5. september átti sér stað símtal milli (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna og þann 7. september milli (E)forstj og (S)forstö-útfl.

10970. Þann 10. september 2013 framkvæmdi Samkeppniseftirlitið húsleitir á starfsstöðvum Eimskips og Samskipa. Aðgerðir hófust samtímis klukkan 09:00. Fyrirliggjandi er að stuttu eftir að húsleit var hafin hjá Samskipum, eða kl. 09:14:33, hringdi (S)forstj til (E)frkvstj-sala/þj.[5957] Símtalið stóð yfir í eina og hálfa mínútu. Hringdi (S)forstj ekki úr farsíma sínum heldur úr borðsíma.

10971. (E)frkvstj-sala/þj upplýsti um umrætt símtal við munnlega upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu þennan sama dag, 10. september 2013. Nánar tiltekið upplýsti (E)frkvstj-sala/þj um símtalið þegar hann var spurður út í samskipti við stjórnendur og starfsmenn Samskipa. Þá upplýsti hann að félögin hefðu fyrir húsleit verið í samningalotu vegna áframhaldandi samstarfs þeirra í Norður-Ameríku siglingum. Í upplýsingagjöf (E)frkvstj-sala/þj segir:

> (E)frkvstj-sala/þj: Já, og við erum búin að vera í núna örugglega einhverja mánuði on and off sko með þann samning sko í gangi. Það er svolítið hjákátlegt sko, mér finnst bara rétt að það komi fram að hérna ég sendi mail á [(S)forstö-útfl] út af þessu í, hvort það hafi ekki bara verið í gær sko hvort við ættum ekki að klára þetta af því við gátum það ekki í síðustu viku þá var ég upptekinn og eitthvað og hérna það er allt til. Hann svaraði að hann kæmist ekki í þessari viku og hérna ég er að fara út í fyrramálið og kemst ekki, ég meina þetta er allt að

[5957] Afrituð símagögn úr haldlögðum farsíma […]

fara að dragast sko. Og svo bara for the record af því ég meina það er ekkert að fela í því, þá hérna var ég á fundi í morgun með [(E)forstö-alþjsv] í flutningsmiðlunardeildinni, þá hringir síminn hjá mér, númer sem ég þekki ekki þannig að ég segi [(E)forstö-alþjsv] hinkraðu aðeins, venjulega er bara, kemur nafnið yfirleitt á þeim sem hringir, þetta var bara óskráð númer eða sem sagt ekki, ég þekkti það bara ekki, en ég svara og belive it or not, þetta er stjarnfræðilega ekki hægt, ég er búinn að hugsa þetta síðan, þá var þetta [(S)forstj] í Samskipum og ég segi já sæll og, nei ég segi bara já halló, þetta er [(S)forstj], ég alveg ha? [(S)forstj], og ég var svona svolítið, það tók mig smá tíma að átta mig, og já, já ókei, ertu að spá í Ameríkusamninginn eða eitthvað svona segi ég, og já, ég segi já ég er eiginlega bókaður mjög mikið í dag, ég átti mikið af fundum í dag og hérna það er þá ekki fyrr en í lok dags, varstu að spá í að skrifa undir af því að [(S)forstö-útfl] komst ekki, eitthvað svona segi ég, já eitthvað, og þá hringir borðsíminn minn og ég er með hann hérna og já bíddu, og þá er hringt á skiptiborðinu niðri sem sagt og hérna ég alveg já ég er í hinum símanum og geturðu tekið skilaboð? Nei, það er eiginlega að Samkeppniseftirlitið er hérna niðri. Og ég alveg bara, that was quick sko, þetta var eiginlega of fáránlegt til að vera satt sko. Ef þið mynduð velja mínútu næstu fimm árin sko til að Samkeppniseftirlitið og [(S)forstj] myndu þú veist, þetta er eiginlega of asnalegt til að vera satt, en þetta er alveg satt. Þið náttúrlega getið skoðað símfælana mína sko 5 ár aftur í tímann og þetta er í fyrsta skipti sem að ég tala við [(S)forstj] í síma, þannig að mér finnst bara eðlilegt að það komi strax fram. Af því að þið eruð með símann hvort eð er og sjáið þetta númerið og farið þá að velta vöngum, ég, mér finnst það, þú veist þetta er eiginlega eins og í bíómynd sko, mér finnst það svo asnalegt.

SE: En hérna, það er komið þá til skila. En hérna, við erum að tala um svona samskipti hérna, hefur þú sjálfur eitthvað verið í samskiptum við starfsmenn Samskipa?

(E)frkvstj-sala/þj: Nei, ekki nema eins og ég segi, út af þessum Ameríkusamning.

SE: Og þá er það hvað helst, [(S)forstö-útfl] þá?

(E)frkvstj-sala/þj: Já, í þessari lotu þá hefur það verið eingöngu [(S)forstö-útfl]. Síðast var [(S)forstö-innfl1] með honum.

10972. Í skýrslu (S)forstj á vettvangi húsleitar hjá Samskipum upplýsti hann ekki um umrætt símtal hans við (E)frkvstj-sala/þj fyrr um morguninn. Í skýrslunni sagði (S)forstj aðspurður að starfsmenn Samskipa á millilandasviði hefðu séð um samskipti við Eimskip vegna Norður-Ameríku samstarfsins. Hann upplýsti ekki um að hann hefði átt slík samskipti við Eimskip. Aðspurður staðhæfði (S)forstj að hann hefði ekki átt vinnutengd samskipti (þ. á m. símtöl) við starfsmenn Eimskips. Nánar tiltekið var upplýsingagjöf (S)forstj þessi:

SE: Hérna, þá spyr ég þig hvort að hérna, hafa starfsmenn Samskipa og Eimskips átt í samskiptum á síðastliðnum árum? […]

(S)forstj: Ég bara þekki ekki til þess hérna, ég veit þó til af sko samsiglingum eða samningi sem að við höfum haft við hérna, sem við höfum haft við Eimskip sem er hérna samningur um hérna flutninga til og frá Ameríku.

SE: Veistu hvaða aðilar þá sem eru í þessum samskiptum?

(S)forstj: Sem að eru, væru í því hjá okkur?

SE: Já.

(S)forstj: Það eru þá þeir sem eru á millilandasviðinu.

SE: Hver er það, [(S)viðskstj2] eða?

(S)forstj: Já, meðal annars já.

SE: Einhverjir aðrir sem að koma þar til greina?

(S)forstj: Ekki hérna, ekki svona sem kemur í eða núna sko.

[…]

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

(S)forstj: Ég myndi hérna ekki segja sko símtöl eða vinnutengt lengi, en hérna maður sko, þetta er lítið land og á frænkur og frænda hér og þar sko, en ekkert vinnutengt.[5958]

10973. Í m.a. kafla 13 er lýst tengslum og samskiptum stjórnenda Samskipa og Eimskips. Tengsl og samskipti milli m.a. (S)forstj, (S)forstö-útfl, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv gerðu fyrirtækjunum án efa auðveldara að koma á og viðhalda hinu samfellda ólögmæta samráði. Þar kemur einnig fram það mat að hið mikla ósamræmi milli annars vegar upplýsingagjafar (S)forstj og (E)forstj til Samkeppniseftirlitsins og hins vegar samskipta í leik og starfi milli þeirra (og annarra lykilstarfsmanna félaganna) gefi eindregið til kynna að forstjórunum hafi verið ljóst að samskipti þeirra voru ekki í samræmi við bann samkeppnislaga við samráði keppinauta.

10974. Þessi samskipti voru til staðar á árinu 2013 og það vekur óneitanlega athygli að ein af fyrstu viðbrögðum (S)forstj við húsleit Samkeppniseftirlitsins voru að komast í borðsíma og hringja til eins af æðstu stjórnendum keppinautarins. Árétta ber að (S)forstj var inntur eftir samskiptum hans við starfsmenn Eimskips. Gaf (S)forstj þá vísvitandi rangar upplýsingar en hann greindi ekki frá umræddu símtali og samskiptum við (E)frkvstj-sala/þj, aðeins nokkrum klukkustundum eftir að símtalið átti sér stað. Í skýrslu sinni gaf (S)forstj einnig rangar upplýsingar um m.a. samskipti við (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

10975. Lýsing (E)frkvstj-sala/þj á símtalinu við (S)forstj er óljós. Af henni má álykta að hann þekki vel til bæði (S)forstj og (S)forstö-útfl, sbr. tilvísanir til gælunafna þeirra, að hann hafi átt í umtalsverðum samskiptum við Samskip, sbr. tilvísun til samningalotu, og langt sé síðan hann hafi rætt við (S)forstj í síma. Af lýsingunni verður aftur á móti ekki ráðið hvað (S)forstj sagði við (E)frkvstj-sala/þj. Skýringar í skýrslu (E)frkvstj-sala/þj um að símtalið hafi tengst Norður-Ameríku samstarfi fyrirtækjanna, eru ekki trúverðugar, enda gefa gögn málsins ekki til kynna að (S)forstj hafi séð um samskipti við Eimskip vegna Norður-Ameríku samstarfsins. Gögn málsins sýna að árið 2013 önnuðust m.a. (E)forstö-sölud og (E)frkvstj-sala/þj þessi samskipti f.h. Eimskips en (S)forstö-útfl fyrir hönd Samskipa. [5959]

10976. Með hliðsjón af framansögðu og að teknu tilliti til annarra samtímagagna eru engar aðrar trúverðugar skýringar á þessu símtali en að Samskip hafi ætlað að vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins. Í

[5958] Endurrit af skýrslu […]10.09.2013, bls. 5-6, sjá einnig neðst á bls. 8.

[5959] Framkomnar skýringar í skýrslu […], þ.e. um að símtalið hafi tengst N-Ameríku samstarfi fyrirtækjanna, eru ekki trúverðugar, enda ljóst, bæði af samtímagögnum og áðurnefndum tilvitnunum í skýrslur hans og […], að sá síðarnefndi hafði áður ekki verið sá starfsmaður Samskipa sem hafði séð um samskipti við Eimskip vegna N-Ameríku samstarfsins. Að samningsundirbúningi og undirritun N-Ameríku samstarfs árið 2013 komu […] f.h. Eimskips en […] f.h. Samskipa. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskips. Milli framangreindra starfsmanna. *„EIMSKIP / Samningur, Norður Ameríka*", dags. 19.08.-09.09.2008. Doc. ID. 0.7.34.760385. Þar má sjá að ráðgert var að hópurinn myndi hittast og skrifa undir 16.09.2013. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli […] *„Eimskip /Samningur, Norður Ameríka*", dags. 27.06.2013–12.08.2013. Sjá sérstaklega tölvupósta 27.07.2013, kl. 15:58 við […] og tölvupóst milli Eimskipsstarfsmannanna þann 29.07.2013, kl. 15:35 en þar er vísað til áframhaldandi samskipta við […] Doc. ID. 0.7.33.143936. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli […] *„EIMSKIP / Samningur, Norður Ameríka*", dags. 27.06.-26.08.2013, kl. 15:34. Doc. ID. 0.7.33.150852. Sjá einnig afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli […] *„EIMSKIP / Samningur, Norður Ameríka*", dags. 16.09.2013, kl. 13:54. Doc. ID. 0.7.34.12458. Þykir líka rétt að árétta að skrifað var undir umræddan samning Eimskips og Samskipa í desember 2013, n.tt. 23.12.2013, sbr. afhentan samning frá Samskipum 10.04.2015, fskj. 10. […] skrifaði ekki undir samninginn f.h. Samskipa heldur fyrrgreindur […]

því sambandi er m.a. horft til þess að (S)forstj hafði ríka aðkomu að þeim brotum, sem höfðu staðið yfir með Eimskip, í mikilli leynd, samfellt um árabil.

21.11.2. Samráð í sjóflutningum

10977. Í kafla 16 í skjali þessu er fjallað um þann þátt í samráði Samskipa og Eimskips sem tók til sjóflutninga.

10978. Rifja ber stuttlega upp að þegar ráðist var í *„Nýtt upphaf"* verkefni Samskipa og Eimskips í byrjun júní 2008 var fyrir hendi tvenns konar ólögmætt samráð milli Samskipa og Eimskips í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Annars vegar samráð í siglingum til og frá Norður-Ameríku og hins vegar það samráð sem tók til siglinga til og frá Evrópu og nefnt var *„Neyðarsamkomulag"*.

10979. Í kjölfar þess að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst um mitt árið 2008 var samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum aukið. Tengdist sú aukning ekki síst því að fyrirtækin leystu saman viðfangsefni sem komu til í kjölfar þess að þau áttu samráð um takmörkun flutningsgetu í sjóflutningum í haustið 2008.

10980. Eins og fram hefur komið leiddi af þessu flutningssamstarfi fyrirtækjanna mikil samskipti milli stjórnenda og starfsmanna þeirra. Fyrir utan samskipti starfsmanna fyrirtækjanna vegna daglegrar framkvæmdar samráðsins liggja fyrir gögn sem sýna að æðstu stjórnendur fyrirtækjanna áttu tíð samskipti vegna þessa. Þessi samskipti voru viðvarandi, a.m.k. alveg fram að húsleitum Samkeppniseftirlitsins á starfstöðvum Eimskips og Samskipa í september 2013.

10981. Þótt dregið hafi úr samráði Samskipa og Eimskips á árinu 2013 leiddi það ekki til þess að fyrirtækin létu af háttsemi sinni í sjóflutningum. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip héldu áfram að eiga í samskiptum enda hafa Samskip upplýst að fyrirtækin hafi framlengt samning sinn munnlega út árið 2013, þangað til gerður var nýr skriflegur samningur í desember 2013. Fyrir liggur tölvupóstur frá 8. apríl 2013 sem (S)forstö-útfl sendi (E)frkvstj-sala/þj og var efni hans: *„USA samningur"*. (S)forstö-útfl kveðst hafa tekið að sér að klára þetta mál við Eimskip og spurði hvort (E)frkvstj-sala/þj hefði tíma í vikunni til að hittast og fara yfir þetta. (E)frkvstj-sala/þj svaraði játandi og lagði til að þeir hittust seinni part vikunnar.[5960] Fyrir liggur einnig fundarboð (S)forstö-útfl til sjálfs sín 25. júní 2013 kl. 11-12 hjá *„þeim"*. *„Fundur með Eimskip um USA samning"*.[5961]

10982. Líkt og rakið er í kafla 16 eru fyrirliggjandi í gögnum málsins upplýsingar sem staðreyna tilvist samráðs Samskipa og Eimskips í sjóflutningum, sbr. afhentar tölulegar upplýsingar fyrirtækjanna um gagnkvæm flutningsviðskipti þeirra á milli. Eru því til staðar að mati eftirlitsins óyggjandi sönnunargögn um að samráðið hafi verið til staðar a.m.k. út árið 2013. Þá eru einnig fyrirliggjandi upplýsingar um áframhaldandi samráð Samskipa og Eimskips á einstaka flutningaleiðum a.m.k. til ársins 2018, sbr. kafla 16.11:

- Samkvæmt fyrirliggjandi erindi Jóna, dags. 17. september 2018, var samráð í sjóflutningum milli fyrirtækisins og Eimskips ennþá fyrir hendi fram á árið 2018.

- Samkvæmt upplýsingum Eimskips á fundi 11. júlí 2018 áttu Eimskip og Samskip ennþá í samstarfi á flutningaleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku, án undanþáguheimildar frá samkeppnisyfirvöldum. Kunngert var sömuleiðis á fundinum að þetta samstarf væri af sama meiði og samstarf fyrirtækjanna á þessari leið í gegnum árin sem fjallað hafi verið um í frummati Samkeppniseftirlitsins, sbr. einnig umfjöllun í ákvörðun þessari.

[5960] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.1170855.
[5961] Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1179531.

10983. Þá ber að líta til þess að með undirritun sáttar við Samkeppniseftirlitið hefur Eimskip viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um m.a. sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda og um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga en í sáttinni er rannsóknartímabilið tilgreint árin 2008-2013.

21.11.3. Samráð í landflutningum

10984. Í kafla 17 er fjallað um samráð Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði. Segir frá því að gögn málsins bentu til þess að samstarf fyrirtækjanna í landflutningum hefði hafist a.m.k. á árinu 2005 og það hefði verið samfellt út a.m.k. árið 2013. Samráðið tók hins vegar á sig alvarlegri mynd fyrir tilstilli *„Nýtt upphaf“* verkefnisins um mitt ár 2008 þegar Samskip og Eimskip lögðu á ráðin um að auka samstarf sitt í m.a. landflutningum.

10985. Í samráði Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði fólst að fyrirtækin sammæltust m.a. um að annað þeirra hætti að sinna akstri á tilteknum áætlunarleiðum og að hitt flytti þess í stað með því fyrirtæki sem æki umræddа leið á grundvelli umsamins verðs þeirra á milli. Þessu fylgdu umtalsverð bein samskipti á milli fyrirtækjanna.

10986. Þá hefur Eimskip, með sátt við Samkeppniseftirlitið, viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um m.a. landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum en í sáttinni er rannsóknartímabilið tilgreint árin 2008-2013.

10987. Það er því að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að órói í samráði Samskipa og Eimskips árið 2013 leiddi ekki til þess að fyrirtækin létu af samráði í landflutningum. Vísast nánar til umfjöllunar um þessi atvik í kafla 17.

21.11.4. Samráð um leigu og lán á gámum

10988. Í kafla 18 hefur verið fjallað um ólögmætt samstarf Samskipa og Eimskips um leigu og lán á gámum.

10989. Samráð Samskipa og Eimskips um takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi laut m.a. að því að sníða flutningakerfin utan um vaxandi útflutning frá Íslandi á meðan minnkandi innflutningur leiddi af sér ójöfnuð í flutningakerfum. Þessum fyrirsjáanlega viðfangsefni í gámastýringu mættu fyrirtækin saman m.a. með auknu samstarfi um leigu/láni á gámum. Með þessari samvinnu var stuðlað að því að markmiðið um takmörkun á flutningsframboði gæti gengið eftir með raunhæfum hætti.

10990. Samstarf Samskipa og Eimskips tengt leigu og láni á gámum átti sér ekki aðeins stað á sjóflutningsmarkaði heldur einnig á landflutningamarkaði og er í kafla 18 komist því að það hafi verið samfellt út rannsóknartímabilið eða a.m.k. til júní 2013. Órói í samráði Samskipa og Eimskips árið 2013 leiddi því ekki til þess að fyrirtækin létu af þessari háttsemi.

21.11.5. Verðsamráð í formi afsláttarkjara

10991. Í kafla 14.56 er fjallað um samráð Samskipa og Eimskips sem fólst m.a. í takmörkun á afslætti til viðskiptavina á árunum 2009-2013. Samfellt samráð Samskipa og Eimskips gerði þeim kleift að halda háu verði samkvæmt gjaldskrá en veita viðskiptavinum sínum í staðinn afslátt af henni. Tók samráð fyrirtækjanna á þessum árum meðal annars til afsláttarkjara og hámarksafsláttar. Miðuðu fyrirtækin almennt við að viðskiptavinir fengju að hámarki 50% afslátt af ákveðnum gjöldum samkvæmt gjaldskrá og gilti sá afsláttur einnig um viðskipti á milli fyrirtækjanna sjálfra.

10992. Var samráð þetta viðvarandi allt rannsóknartímabilið, frá 2008 út árið 2013.

21.11.6. Samráð í skipaafgreiðslu

10993. Í kafla 19 er komist að þeirri niðurstöðu að Samskip og Eimskip hafi átt í samráði um skipaafgreiðslu í Reyðarfirði frá árinu 2007 óslitið til a.m.k. júní 2013. Er því lýst nánar að umræddu samstarfi hefðu fylgt viðamikil samskipti á milli æðstu stjórnenda fyrirtækjanna í formi funda og tölvupósta.

21.12. Niðurstaða

10994. Í framangreindri umfjöllun var atvikum á árinu 2013 gerð skil. Í kafla 14.45 og 14.48 segir m.a. frá samtímagögnum sem gefa til kynna að á seinni hluta ársins 2012 hafi komið upp órói í samfelldu samráði Samskipa og Eimskips sem hafi leitt til þess að á árinu 2013 hafi fjarað undan markaðsskiptingu fyrirtækjanna og samkeppni farið að brjótast út á ný á milli þeirra. Eftir sem áður hafi þættir í hinu samfellda samráði verið fyrir hendi út rannsóknartímabilið.

10995. Í upphafi þessa kafla er gerð grein fyrir því hvernig tiltekin ytri áhrif og breytingar urðu þess valdandi að það vatnaði undan samráði Samskipa og Eimskip og hrikta fór í stoðum þess. Í því sambandi er greint frá batnandi efnahagshorfum hér á landi og að spár um aukinn innflutning hafi átt þátt í því að draga fór úr þeim þætti samráðsins sem sneri að takmörkun á flutningaframboði og markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini. Urðu aðstæður til þess að fyrirtækin sáu sér hag í því að grípa til samkeppnisaðgerða í stað þess að viðhalda hinni ólögmætu markaðsskiptingu.

10996. Í þessu sambandi hafði það jafnframt þýðingu að á þessum tíma misstu Samskip og Eimskip flutningsviðskipti sín við Alcoa. Brotthvarf þess mikilvæga viðskiptavinar varð til þess að verulegt flutningsmagn hvarf úr kerfum fyrirtækjanna, einkum Samskipa. Skildi brotthvarf Alcoa eftir sig skarð í tekjum fyrirtækjanna og að óbreyttum skipaflota vannýtta afkastagetu þeirra. Sýna samtímagögn að þetta hafi verið ein meginástæða þess að Samskip hófu vinnu við umfangsmiklar breytingar á siglingakerfi sínu, þ.e. í því skyni að ná inn frekara útflutningsmagni. Breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna fólu í sér að fyrirtækin höfðu viðkomu í höfnum á landsbyggðinni og fóru að stunda nokkurs konar strandsiglingar, í þeim tilgangi að ná sjávarafurðum og öðrum vörum til útflutnings í stað þess þeirra flutninga sem töpuðust við brotthvarf Alcoa.

10997. Samtímagögn staðfesta að Samskip hugðist fara í sókn og auka markaðshlutdeild sína í kjölfar breytinga á siglingakerfi sínu á árinu 2013. Af samtímagögnum fyrirtækjanna má ráða að samkeppni á milli þeirra hafi harðnað eftir breytingarnar. Í þessu sambandi er gerð grein fyrir samtímagögnum sem sýna að samkeppni um mikilvæga viðskiptavini tók að lifna við eftir nokkurra ára „*frið*" á milli fyrirtækjanna.

10998. Samskip hófu þannig undirbúning að markaðsherferð eða „*sókn*" gegn Eimskip og ljóst að herja átti á nokkra af mikilvægustu viðskiptavinum Eimskips. Var sókn þessi m.a. kennd við „*grænlenska veiðidaga*". Líkt og rakið hefur verið í ákvörðun þessari hafa ekki fundist nein gögn af svipuðum toga frá þeim tíma sem markaðsskipting var í gildi á milli fyrirtækjanna.

10999. Í kaflanum var gerð grein fyrir atlögu Samskipa á vormánuðum 2013 í þeim tilgangi að ná viðskiptum Innnes, eins mikilvægasta viðskiptavinar Eimskips. Í samtímagögnum má greina raunverulegan ótta af hálfu Eimskips um að missa viðskipti Innness til Samskipa á árinu 2013. Slíkum ótta eða áhyggjum var aftur á móti ekki fyrir að fara á árunum 2008-2012 þegar aðgerðarleysi Samskipa var algjört, markaðsskiptingin virt og Eimskip fékk ekki aðeins að halda Innnesi heldur einnig svigrúm til að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

11000. Eimskip gerði í kjölfarið atlögu að OJK sem þá var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Líkt og rakið er var að mati Eimskips „*kominn tími til*" að sækjast eftir viðskiptasamningi við OJK og urðu atvik þau að Eimskip og OJK undirrituðu flutningasamkomulag í desember 2013.

11001. Í kaflanum er gerð grein fyrir fleiri atvikum af þessu tagi, sbr. meðal annars umfjöllun um Húsasmiðjuna, Rúmfatalagerinn, Ölgerðina og IKEA.

11002. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er að að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafi verið við líði fram til loka árs 2012 en að hrikta hafi farið í stoðum samráðsins á síðari hluta ársins og áfram á árinu 2013. Þetta hafi haft í för með sér breytingar á háttsemi og aðgerðum skipafélaganna gagnvart mikilvægum viðskiptavinum.

11003. Þrátt fyrir að dregið hafi úr markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips árinu 2013 er ekki unnt að slá því föstu að hún hafi þá verið liðin undir lok. Í því sambandi skal bent á að gildistími flutningasamninganna sem voru gerðir á grundvelli markaðsskiptingarinnar var í sumum tilvikum á síðari hluta ársins 2013. Þannig var flutningasamningur IKEA við Eimskip með gildistíma til loka ágústmánaðar 2013 og flutningasamningur OJK við Samskip með gildistíma til loka nóvember 2013.

11004. Þá er mikilvægt að halda því til haga að aðrir þættir hins samfellda samráðs héldu áfram þrátt fyrir fyrrgreindan óróa í samráðinu. Er því lýst í öðrum köflum ákvörðunarinnar en nánar tiltekið hélt eftirfarandi samráð Samskipa og Eimskips áfram a.m.k. út árið 2013:

- Samráð í sjóflutningum.
- Samráð í landflutningum.
- Samráð um leigu og lán á gámum.
- Verðsamráð, a.m.k. í formi afsláttarkjara.
- Samráð í hafnarþjónustu.

22. BROT Á EES-SAMNINGNUM

11005. Samkvæmt 1. mgr. 21. gr. samkeppnislaga skal Samkeppniseftirlitið beita 53. gr. EES-samningsins eftir því sem kveðið er á um í lögunum.[5962] Nánar er mælt fyrir um þetta í m.a. 26. gr. laganna en þar segir m.a:

„Ef Samkeppniseftirlitið, áfrýjunarnefnd samkeppnismála eða dómstólar beita ákvæðum laga þessara vegna samninga fyrirtækja, ákvarðana samtaka fyrirtækja eða samstilltra aðgerða í skilningi 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins, sem gætu haft áhrif á viðskipti milli aðila að EES-samningnum, skulu þau einnig beita 53. gr. EES-samningsins að því er varðar slíka samninga, ákvarðanir eða samstilltar aðgerðir."

11006. Í 53. gr. EES-samningsins er lagt bann við samkeppnishamlandi samráði fyrirtækja og samtaka þeirra sem getur haft áhrif á viðskipti milli aðila að samningnum. Efnisákvæði 53. gr. EES-samningsins er fyllilega sambærilegt við ákvæði 10. og 12. gr. samkeppnislaga enda sækja samkeppnislögin að þessu leyti fyrirmynd sína til EES/ESB-samkeppnisréttar.

11007. Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) hefur gefið út *Leiðbeiningar um hugtakið áhrif á viðskipti eins og það er notað í 53. gr. og 54. gr. EES-samningsins.*[5963] Þar eru settar fram meginreglur sem mótaðar hafa verið í réttarframkvæmd við túlkun á hugtakinu um áhrif á viðskipti og er þeim ætlað að veita leiðsögn við beitingu hugtaksins. Þar segir m.a. að hafa beri í huga eftirfarandi þrjú atriði þegar skilyrðinu um *„áhrif á viðskipti*" er beitt:

- Hugtakið *„viðskipti milli samningsaðila"*
- Orðalagið *„geta haft áhrif"*
- Hvort um merkjanleg áhrif er að ræða

11008. Í Hæstaréttarmálinu nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf. og gagnsök*, sem lauk með dómi Hæstaréttar 7. janúar 2021, lagði ESA fram skriflegar athugasemdir[5964] í samræmi við 2. mgr. 28. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005, sbr. 3. mgr. 15. II. kafla bókunar 4 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól. Er þar fjallað um að þegar kannað er hvort áhrif á viðskipti séu til staðar sé grunnskilyrðið *„að unnt sé að sjá fyrir með nægilegum líkum, samkvæmt ákveðnum hlutlægum laga- eða málsatvikaviðmiðum, að samningurinn eða aðgerðin geti haft áhrif, bein eða óbein, raunveruleg eða hugsanleg, á mynstur viðskipta milli EES-ríkjanna*."[5965] Það eru því þessi þrjú ofangreind atriði sem þarf að skoða við þetta mat.

11009. Í fyrsta lagi, þá er merking orðsins *„viðskipti*" í þessu samhengi víðtæk og tekur til hvers kyns atvinnustarfsemi sem nær til fleiri en eins ríkis sem og aðstæðna þar sem samningur eða aðgerðir hafa áhrif á samkeppnisaðstæður. Með samkeppnisaðstæðum er átt við samkeppnisskilyrði á markaði.[5966] Þannig geti aðgerðir fyrirtækja haft áhrif á viðskipti í skilningi ákvæðisins án tillits til þess hvort þær í raun raski samkeppni eða hafi áhrif á viðskiptamenn í öðrum EES-ríkjum.[5967] Þarf því ekki að sýna fram

[5962] Sjá hér dóm Hæstaréttar 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf. og gagnsök.
[5963] Sjá EES viðbætir við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 59, 30. nóvember 2006.
[5964] Aðgengilegt á slóð:
https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/gopro/Amicus%20curiae%20observations.pdf.
[5965] Sjá hér t.d. mgr. 75 í dómi EFTA dómstólsins frá 19. apríl 2016 í máli nr. E-14/15 Holship Norge AS v Norsk Transportarbeiderforbund, sjá einnig mgr. 48 og 49 í dómi dómstóls ESB frá 25. október 2001 í máli nr. C-475/99, Ambulanz Glöckner, EU:C:2001:577. Sjá einnig dóm Hæstaréttar 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf. og gagnsök.
[5966] Sjá skriflegar athugasemdir ESA, mgr. 11.
[5967] Sjá leiðbeiningarreglur ESA, mgr. 16.

á að aðgerðin hafi dregið úr eða takmarkað viðskipti milli EES-ríkja.[5968] Í 22. mgr. leiðbeininga ESA segir jafnframt að beiting skilyrðisins um áhrif á viðskipti sé óháð því hvernig viðkomandi landfræðilegir markaðir eru skilgreindir og viðskipti milli EES-ríkjanna geta orðið fyrir áhrifum þótt viðkomandi markaður taki aðeins til eins lands eða einstakra hluta þess.

11010. Í öðru lagi, verður viðkomandi samningur eða háttsemi að *„geta haft áhrif*" á viðskipti. Til að lögsaga EES-réttar verði virk er ekki þörf að sýna fram á raunveruleg áhrif heldur nægir að aðgerðin sem um ræðir sé til þess fallin að hafa áhrif á viðskipti milli EES-ríkja. Var framangreint m.a. staðfest í fyrrgreindum dómi Hæstaréttar nr. 42/2019 *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf. og gagnsök*. Ekki þarf að sýna fram á ásetning til að hafa áhrif á viðskipti á milli EES-ríkja.[5969]

11011. Í þriðja lagi, þurfa áhrifin að vera *„merkjanleg*". Matið á því byggist venjulega á mismunandi þáttum, s.s. eðli samnings eða aðgerðar, eðli umræddrar vöru sem og stöðu og mikilvægi hlutaðeigandi fyrirtækja.[5970] Mat á stöðu fyrirtækja og söluumsvifum þeirra er mikilvægur þáttur í því mati.[5971]

11012. Bæði dómstóll ESB og EFTA dómstóllinn hafa staðfest að þó svo samningur eða háttsemi sé aðeins bundin við eitt ríki eða hluta þess þá geti viðskipti milli EES-ríkja orðið fyrir merkjanlegum áhrifum.[5972] Var þetta einnig staðfest í áðurnefndum dómi Hæstaréttar í máli nr. 42/2019.

11013. Þá kemur eftirfarandi fram í 78. mgr. fyrrgreindra leiðbeiningareglna ESA:

„Láréttir samningar um ólögmætt samráð, sem taka til eins EES-ríkis í heild, geta venjulega haft áhrif á viðskipti milli EES-ríkjanna. Dómstólar Evrópubandalaganna hafa komist að þeirri niðurstöðu í ýmsum málum að samningar, sem taka til eins aðildarríkis EB í heild, hafi samkvæmt eðli sínu þau áhrif að styrkja skiptingu markaðarins eftir ríkjum með því að hindra þann efnahagslega samruna sem EB-sáttmálanum er ætlað að leiða til."[5973]

11014. Í kafla 3, er fjallað um niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um hverjir séu hinir skilgreindu markaðir þessa máls. Í málinu eru skilgreindir eftirtaldir þrír markaðir:

- Markaður fyrir áætlunarflutninga á sjó til og frá Íslandi. Af eðli sjóflutningsmarkaðar, þar sem m.a. um er að ræða reglubundnar áætlunarsiglingar með vörur á milli Íslands og annarra Evrópuríkja, leiðir að sá markaður telst vera verulegur hluti af Evrópska efnahagssvæðinu og óhjákvæmilegt að líta svo á að aðgerðir á þeim markaði hafi áhrif á viðskipti á milli EES-ríkja.[5974]

- Markaður fyrir landflutninga á Íslandi. Í þessari ákvörðun er lagt til grundvallar að reglubundnir áætlunarflutningar á milli áfangastaða innanlands séu sérstakir markaðir út frá eftirspurnarstaðgöngu en einnig bent á að rök séu fyrir því að líta á markaðinn út frá framboðshlið þar sem landið allt er sérstakur markaður. Er þannig um að ræða markað sem nær til *„eins EES-ríkis í heild*."

[5968] Sjá hér 57. mgr. í dómi undirréttar ESB frá 6. apríl 1995 í máli nr. T-141/89, Tréfileurope, EU:T:1995:62. Sbr. einnig 1024 mgr. í ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA frá 29. júní 2020 í máli nr. 71480 frá 29 júní 2020, Telenor.
[5969] Sjá leiðbeiningarreglur ESA, mgr. 25-26.
[5970] Sjá leiðbeiningareglur ESA, mgr. 28.
[5971] Sjá leiðbeiningareglur ESA, mgr. 31.
[5972] Sjá hér t.d. 76 mgr. í dómi EFTA dómstólsins frá 19. apríl 2016 í máli nr. E-14/15 Holship Norge AS v Norsk Transportarbeiderforbund: *„However, an agreement or an abuse of a dominant position confined to the territory of an EEA State, or to part of that territory, is capable of appreciably affecting trade between EEA States.*". Sbr. einnig 49. mgr. í dómi dómstóls ESB frá 16. júlí 2015 í máli nr. C-172/14, ING Pensii. Sjá einnig skriflegar athugasemdir ESA, mgr. 25.
[5973] Sjá hér t.d. 94. mgr. í dómi dómstóls ESB frá 11. júlí 2013 í máli nr. C-439/11, Ziegler gegn framkvæmdastjórninni og leiðbeiningareglur ESA, mgr. 78. Undirstrikun Samkeppniseftirlitsins.
[5974] Sbr. Leiðbeiningareglur ESA, mgr. 29-30.

- Markaður fyrir flutningsmiðlun, þ.e. innlendur markaður fyrir alhliða flutningsmiðlun sem nær yfir landið allt. Er þannig um að ræða markað sem nær til „*eins EES-ríkis í heild*."

11015. Líkt og áður segir er við mat á því hvort viðskipti milli EES-ríkja geti orðið fyrir áhrifum mikilvægt að líta á stöðu fyrirtækja og umsvif þeirra á markaði.[5975] Mál þetta tekur til fyrirtækis sem ásamt sínum helsta keppinaut, Eimskip, var í yfirburðarstöðu á skilgreindum mörkuðum málsins á rannsóknartímabilinu. Í raun má segja að hafi Samskip ásamt sínum helsta keppinaut, Eimskip, verið nánast einráð á m.a. markaði fyrir áætlunarsiglingar til og frá Íslandi. Líkt og rakið er hér að framan er það mat Samkeppniseftirlitsins að umræddur markaður hafi verið afar viðkvæmur í samkeppnislegu tilliti. Það er því mat eftirlitsins að háttsemin hafi verið til þess fallin að hafa skaðleg áhrif á samkeppni, t.a.m. með því að hindra núverandi og mögulega keppinauta frá öðrum EES-ríkjum í því að ná fótfestu á íslenska markaðnum. Í ljósi þessa og með hliðsjón af atvikum þessa máls er það mat Samkeppniseftirlitsins að brot þessa máls hafi verið til þess fallin að hafa áhrif á viðskipti milli EES-ríkja í skilningi 53. gr. EES-samningsins. Með hliðsjón af öllu framangreindu, og skyldu skv. 21. gr. samkeppnislaga, skal beita ákvæði 53. gr. EES-samningsins í málinu samhliða 10. gr. samkeppnislaga.

11016. Í ákvörðun þessari er komist að þeirri niðurstöðu að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Með vísan til sama rökstuðnings er það einnig mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 53. gr. EES-samningsins.

[5975] Sbr. Leiðbeiningareglur ESA, mgr. 31.

23. BROT GEGN 19. GR. SAMKEPPNISLAGA O.FL.

11017. Eftir ítarlega rannsókn Samkeppniseftirlitsins er í ákvörðun þessari gerð grein fyrir því rökstudda mati eftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér alvarlegt samráð á rannsóknartímabilinu. Eftir rannsókn á samtímagögnum fyrirtækjanna er það jafnframt mat eftirlitsins að Samskip hafi í framlögðum erindum sínum og afhentum upplýsingum og gögnum við rannsókn þessa máls ekki greint satt og rétt frá atvikum á megin rannsóknartímabili málsins og haldið eftir gögnum og upplýsingum sem þeim hafi lögum samkvæmt borið að afhenda. Verður þetta nú rakið nánar. Í upphafi er þó rétt að gera grein fyrir lagalegum skyldum Samskipa til upplýsingagjafar til Samkeppniseftirlitsins.

23.1. Lagaumhverfi um upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins

11018. Meginhlutverk samkeppnisyfirvalda samkvæmt samkeppnislögum er að efla virka samkeppni í viðskiptum og vinna að hagkvæmri nýtingu framleiðsluþátta. Skal það m.a. gert með því að vinna gegn skaðlegri fákeppni og samkeppnishömlum, sbr. b. lið 1. mgr. 1. gr. samkeppnislaga. Til þess að rækja þetta hlutverk sitt er Samkeppniseftirlitinu nauðsynlegt að geta aflað upplýsinga og gagna frá fyrirtækjum á markaði, opinberum aðilum og öðrum mögulegum haghöfum. Afar mikilvægt er að samkeppnisyfirvöld hafi greiðan aðgang að hvers kyns upplýsingum sem geri þeim kleift að leggja rétt mat á aðstæður og háttsemi fyrirtækja á markaði.

11019. Eftirlit með því að fyrirtæki fari að ákvæðum samkeppnislaga er þ.a.l. háð því að samkeppnisyfirvöld geti aflað upplýsinga um aðstæður og hegðun fyrirtækja á markaði.[5976] Af þessum sökum er, til viðbótar við heimild Samkeppniseftirlitsins til að framkvæma húsleitir í 20. gr. samkeppnislaga, í 19. gr. laganna mælt fyrir um heimildir samkeppnisyfirvalda til að krefja fyrirtæki um allar þær upplýsingar sem nauðsynlegar þykja við athugun einstakra mála. Í ákvæðinu er tekið fram að upplýsinga sé unnt að *„krefjast munnlega eða skriflega.*" Þá er í 2. mgr. 19. gr. kveðið á um að Samkeppniseftirlitið geti með sömu skilyrðum og í 1. mgr. krafist þess að fá gögn afhent til athugunar. Þá skal afhenda Samkeppniseftirlitinu upplýsingar og gögn innan hæfilegs frests sem eftirlitið setur, sbr. 1. og 2. mgr. 19. gr. samkeppnislaga.

11020. Ákvæði samkeppnislaga leggja ríkar skyldur á alla þá sem afhenda Samkeppniseftirlitinu gögn eða veita eftirlitinu upplýsingar, sbr. 19. gr. og 41. gr. b laganna. Refsivert er t.d. að falsa gögn sem hafa þýðingu fyrir rannsókn eða veita Samkeppniseftirlitinu rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar.

11021. Á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga er fyrirtækjum þannig skylt að veita Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar. Í því felst að óheimilt er að afvegaleiða Samkeppniseftirlitið með staðhæfingum sem eru tvíræðar eða beinlínis rangar, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.[5977] Aftur á móti er fyrirsvarsmönnum fyrirtækja ekki skylt *„að tjá sig um spurningar og upplýsingar sem fela í sér huglægt mat um það hvort brotið hafi verið gegn samkeppnislögum*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004, *Ker o.fl. gegn samkeppnisráði*.

[5976] Sjá í þessu sambandi úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2011.
[5977] Sams konar sjónarmið eru lögð til grundvallar í EES/ESB-samkeppnisrétti. Í mgr. 21 í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 25.11.1981 í máli nr. IV/29.895-Telos segir: *„Any statement is incorrect which gives a distorted picture of the true facts asked for, and which departs significantly from reality on major points. Where a statement is thus false or so incomplete that the reply taken in its entirety is likely to mislead the Commission about the true facts, it constitutes incorrect information within the meaning of Article 15 (1) (b).*"

11022. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2016, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu,* segir:

„Eins og fram kemur í úrskurði áfrýjunarnefndar Samkeppnismála í málinu nr. 1/2012 ber að túlka 19. grein samkeppnislaga þannig að skylt sé að afhenda þau gögn sem beðið er um, veita réttar upplýsingar og leyna ekki upplýsingum sem falla undir gagnabeiðnir samkeppnisyfirvalda.

Að sama skapi verður málsaðili að hafa svigrúm til að túlka staðreyndir og gögn í málflutningi sínum án þess að það varði þeim refsikenndu viðurlögum sem sektir eru. Engin hlutlægnisskylda hvílir þannig á þeim sem ver hendur sínar túlkun á efni gagna eða í málflutningi um lagatriði."

11023. Eins og orðalag 19. gr. samkeppnislaga ber með sér er fyrirtækjum skylt að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar eða gögn. Hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála þannig tekið fram að beiðni samkeppnisyfirvalda samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga feli í sér *„skyldu fyrir móttakanda hennar að verða við henni nema annað sé skýrt tekið fram. Kemur það raunar fram í lagagreininni að umbeðnar upplýsingar skuli gefnar og umbeðin gögn skuli afhent innan hæfilegs frests …*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Af dómi Hæstaréttar nr. 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, leiðir skýrlega að þegar Samkeppniseftirlitið óskar eftir upplýsingum eða gögnum skv. 19. gr. samkeppnislaga hvílir sú skylda á viðkomandi fyrirtæki að upplýsa um öll nauðsynleg atriði innan þess frests sem gefinn er. Í dómi Hæstaréttar er áréttað að þagnarréttur lögaðila nýtur ekki sérstakrar verndar 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu hvað varðar skyldu til að afhenda samkeppnisyfirvöldum gögn sem viðkomandi býr yfir.[5978]

11024. Brot á skyldu fyrirtækja skv. 19. gr. samkeppnislaga til að veita upplýsingar og afhenda gögn getur varðað viðkomandi fyrirtæki stjórnvaldssektum eða dagsektum, sbr. i. lið 1. mgr. 37. og 38. gr. laganna. Þá getur ófullnægjandi, röng eða villandi upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga varðað viðkomandi fyrirtæki og/eða einstaklinga refsingu og hið sama gildir ef gögn eru eyðilögð eða þeim komið undan, sbr. 41. gr. b laganna. Er ákvæðum þessum ætlað að tryggja fullnægjandi og skilvirka upplýsingagjöf fyrirtækja. Af þessu má sjá að brot gegn skyldu 19. gr. laganna getur varðað bæði stjórnvaldssektum og refsingu. Samkvæmt 2. mgr. 42. gr. samkeppnislaga metur Samkeppniseftirlitið, með tilliti til grófleika brots og réttarvörslusjónarmiða, hvort sá hluti málsins sem varðar refsiábyrgð skuli kærður til lögreglu.

11025. Á hinn bóginn ber hér að árétta að upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins fer ekki öll fram á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Eðli málsins samkvæmt getur hver sem er beint erindi til eftirlitsins. Til þess að Samkeppniseftirlitið geti sinnt hlutverki sínu samkvæmt samkeppnislögum skulu upplýsingar sem veittar eru eftirlitinu vera réttar og fullnægjandi. Í þessu sambandi ber að vísa til þess að hver sá sem gefur Samkeppniseftirlitinu *„að öðru leyti*", en við upplýsingagjöf skv. 19. gr., rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar skal sæta sektum eða fangelsi allt að tveimur árum, sbr. 2. málsl. 2. mgr. 41. gr. b. samkeppnislaga. Þessi málsl. tekur því til rangrar upplýsingagjafar í erindum til

[5978] Í dómi héraðsdóms Reykjavíkur, sem staðfestur var með dómi Hæstaréttar, segir að: *„Fyrirspurnir gagnstefnanda byggjast á 19. gr. samkeppnislaga. Sú skylda hvíldi á aðalstefnanda að upplýsa um öll nauðsynleg atriði innan þess frests sem gefinn var*." Í dómi Hæstaréttar segir um 19. gr.: *„Eins og rakið er í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála og í hinum áfrýjaða dómi var stefnda ekki ljós tilvist samkomulagsins við fyrri rannsókn málsins og því var honum ókleift að krefjast þess að áfrýjandi afhenti það. Umrætt skjal hafði hins vegar grundvallarþýðingu til útskýringar fyrir málið. Verður sú rökrétta krafa leidd af 1. mgr. 19. gr. samkeppnislaga að áfrýjanda hafi verið skylt að afhenda stefnda samkomulagið þegar stefndi innti hann eftir skýringum á verðlagningu hrámjólkur til Kaupfélags Skagfirðinga svf. Jafnframt er hafnað þeirri málsástæðu áfrýjanda að með slíkri skýringu á 19. gr. laganna sé með ólögmætum hætti lögð á hann frumkvæðisskylda eða hlutlæg refsiábyrgð sem fari í bága við 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994. Í því sambandi skal áréttað að þagnarréttur lögaðila nýtur ekki sérstakrar verndar framangreinds ákvæðis hvað varðar skyldu til að leggja fram gögn sem þegar eru til við rannsókn samkeppnisyfirvalda, sbr. til hliðsjónar dóm undirréttar Evrópudómstólsins 14. mars 2014 í máli T-297/11, Buzzi Unicem SpA gegn framkvæmdastjórninni*."

Samkeppniseftirlitsins, sbr. einnig XV. kafla almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Geta bæði lögaðilar og einstaklingar borið refsiábyrgð, sbr. einnig 3. mgr. ákvæðisins.[5979]

11026. Varðandi rétta og fullnægjandi upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins ber einnig að horfa til þess að erindi lögaðila eða einstaklings, þar sem farið er fram á aðgerðir Samkeppniseftirlitsins á grundvelli samkeppnislaga, skal vera í samræmi við ákvæði og viðauka reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins, sbr. breytingarreglur nr. 924/2007.

11027. Samkvæmt 3. tl. viðauka reglnanna skal í formlegu erindi til Samkeppniseftirlitsins veita *„allar tiltækar upplýsingar um samninga, atvik, aðstæður eða aðgerðir þeirra aðila sem kvörtunin lýtur að*". Samkvæmt 4. tl. viðaukans skal eftirfarandi fylgja með erindinu:

„afrit af öllum gögnum sem viðkomandi býr yfir og tengjast þeim atvikum sem erindið fjallar um. Slík gögn geta t.d. verið bréf, tölvupóstur, samningar, dreifibréf, fundargerðir, minnispunktar vegna funda eða símtala, yfirlit yfir verðþróun og önnur gögn eða hagtölur sem sýnt geta þróun á viðkomandi markaði o.s.frv. […]"

23.2. Yfirlit yfir upplýsingaskyldu og upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips

11028. Við rannsókn þessa máls, sem hófst líkt og áður segir í september 2013, hefur Samkeppniseftirlitið aflað gagna og upplýsinga frá Samskipum og Eimskip á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Var gagna og upplýsinga einnig aflað við rannsókn á landflutningamarkaði árið 2010 en eins og áður hefur komið fram var sú rannsókn sameinuð máli þessu.

11029. Líkt og rakið verður hér á eftir brutu Samskip gegn skyldu samkvæmt 19. gr. laganna til að veita upplýsingar og afhenda gögn í þágu rannsóknar þessa máls. Varða þessi brot fyrirtækisins sektum samkvæmt i. lið 1. mgr. 37. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun um viðurlög í kafla 35 í ákvörðun þessari. Þá braut Samskip einnig gegn sama lagaákvæði með því að upplýsa ekki um mikilvæg atriðið og gögn við þá rannsókn sem hófst árið 2010. Líkt rakið verður síðar er Samskipum þó í ákvörðun þessari ekki gerð stjórnvaldsekt vegna þeirra brota.

11030. Að mati Samkeppniseftirlitsins er nauðsynlegt að setja eftirfarandi umfjöllun Samkeppniseftirlitsins, um brot gegn 19. gr. samkeppnislaga í máli þessu, í samhengi við það að á megin rannsóknartímabili þessa máls (árin 2008-2013) bárust Samkeppniseftirlitinu formleg erindi frá Samskipum og Eimskip. Þar voru fyrirtækin ýmist að kvarta undan meintum brotum hvors annars gegn 11. gr. samkeppnislaga eða sameiginlega að óska eftir undanþágu samkvæmt 15. gr. laganna. Bar fyrirtækjunum í þessum erindum til Samkeppniseftirlitsins að veita allar tiltækar upplýsingar og tryggja að þær væru réttar og fullnægjandi, sbr. framangreinda umfjöllun og 2. málsl. 2. mgr. 41. gr. b. samkeppnislaga. Rannsókn á samtímagögnum fyrirtækjanna sýnir að þau hafi í framlögðum erindum sínum frá brotatímabilinu haldið frá Samkeppniseftirlitinu gögnum og upplýsingum sem þeim bar lögum samkvæmt að afhenda eða upplýsa um og gáfu þannig ekki rétta mynd af aðstæðum á markaðnum og samskiptum fyrirtækjanna. Var þessi háttsemi þeirra til þess fallin að leyna samráðinu og villa um fyrir samkeppnisyfirvöldum.

11031. Í kafla 4.8 er því lýst að þekkt sé í samkeppnisrétti að þeir sem taka þátt í ólögmætu samráði reyna með ýmsu móti að halda því leyndu og beita jafnvel blekkingum í því skyni. Er þekkt að samráðsaðilar sjái sér hag í því að reyna að slá ryki í augu samkeppnisyfirvalda á meðan á samráði stendur með því að senda yfirvöldum innistæðulausar kvartanir og láta þannig líta svo út að á markaðnum ríki hatrömm

[5979] Áður var kveðið á um refsiábyrgð í 2. mgr. 42. gr. þágildandi samkeppnislaga nr. 8/1993 en þar sagði að sá sem gefi aðilum sem annast framkvæmd laganna rangar skýrslur skuli sæta refsingu skv. XV. kafla almennra hegningarlaga. Í skýrslu Ríkisendurskoðunar frá júlí 2022 er fjallað um að Samkeppniseftirlitið fylgi því eftir af festu ef fyrirtæki afhenda rangar eða villandi upplýsingar, bls. 12-13.

samkeppni.[5980] Þá sýnir lagaframkvæmd að samráðsfyrirtæki beita ýmsum aðferðum til að vinna gegn *„svindli"* og skapa aga í samráðinu. Dæmi um slíkt er að viðkomandi samráðsfyrirtæki sé í því skyni hótað kæru til yfirvalda.[5981] Í einu samráðsmáli lá t.d. fyrir að samráðsfyrirtæki var hótað, af öðrum þátttakendum í samráðinu, að það yrði kært til yfirvalda fyrir ólögmætt undirboð ef það drægi ekki úr framboði á tiltekinni vöru.[5982]

11032. Samfellt samráð Samskipa og Eimskip hélt áfram þótt umsagnir, erindi og kvartanir væru send til Samkeppniseftirlitsins, og á engum tímapunkti sáu Samskip eða Eimskip tilefni til að að leiðrétta fyrri erindi sín og leggja fram mikilvægar upplýsingar.

11033. Með sátt Eimskips viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins, sbr. 2. gr. sáttarinnar. Með sátt við Eimskip var málinu lokið gagnvart fyrirtækinu. Í eftirfarandi umfjöllun er samhengisins vegna engu að síður nauðsynlegt að rekja einstök atvik sem varða upplýsingagjöf og brot Eimskips, en fyrirtækin voru samstíga í því að haga upplýsingagjöf, og skort á henni, þannig að Samkeppniseftirlitinu var gert erfitt fyrir við rannsóknina og langan tíma tók að að fá rétta mynd á málið.

11034. Skal nú vikið að framangreindu, sbr. einnig kafla 2.5 í ákvörðun þessari.

23.3. Samkeppniseftirlitið afvegaleitt á brotatímabilinu

11035. Líkt og áður segir bárust Samkeppniseftirlitinu á megin rannsóknartímabili þessa máls, árin 2008-2013, formleg erindi frá Samskipum og Eimskip. Þar voru fyrirtækin ýmist að kvarta undan meintum brotum hvors annars gegn 11. gr. samkeppnislaga eða sameiginlega að óska eftir undanþágu samkvæmt 15. gr. laganna. Þá aflaði Samkeppniseftirlitið gagna og upplýsinga frá Samskipum og Eimskip á rannsóknartímabilinu á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga vegna áðurnefndrar rannsóknar á landflutningamarkaði. Rannsókn á samtímagögnum fyrirtækjanna sýnir að þau hafi í erindum sínum og í svörum við gagnabeiðnum árið 2010 haldið frá Samkeppniseftirlitinu gögnum og upplýsingum sem þeim bar lögum samkvæmt að afhenda eða upplýsa um. Með þessu drógu Samskip og Eimskip upp ranga og villandi mynd af aðstæðum á markaðnum og samskiptum fyrirtækjanna. Telur Samkeppniseftirlitið að fyrirtækin hafi með háttsemi sinni á vítaverðan hátt afvegaleitt eftirlitið.

11036. Eftirfarandi umfjöllun er að meginstefnu til í tímaröð.

23.3.1. Atvik á árunum 2008 og 2009

23.3.1.1. <u>Kvartanir Samskipa í maí og ágúst 2008</u>

11037. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007, *Misnotkun HF. Eimskipafélags Íslands á markaðsráðandi stöðu sinni,* var komist að þeirri niðurstöðu að Eimskip hefði misnotað markaðsráðandi stöðu sína með aðgerðum á árunum 2001 – 2002 sem beindust gegn Samskipum. Var sú niðurstaða í aðalatriðum staðfest af áfrýjunarnefnd samkeppnismála í úrskurði frá 13. mars 2008 í máli nr. 3/2008. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins í þessu eldra máli hófst eftir að kvörtun barst frá Samskipum, sbr. einnig umfjöllun í kafla 5.3 í ákvörðun þessari.

[5980] Sjá t.d. Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1063: *„In view of the blatant illegality of their behaviour and the severe penalties incurred if they are discoverd, cartels generally deploy considerable effort to avoid detection. Concealment measures of all types can be found in cartel decisions."* Sjá einnig, Fighting Cartels – why and how?, Konkurrensverket, 2001.

[5981] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1071-1072: *„Threats, Boycotts and Coordinated Attacts on Competitors. […] Measures to „convince" companies to cooperate may even take the form of (threats to take) initiatives aimed at having their behaviour sanctioned by public authorities."*

[5982] Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 07.06.2000 í máli nr. 36.545, Amino Acids, mgr. 88 og 330.

11038. Samskip sendu tvær kvartanir til Samkeppniseftirlitsins áður en aukið samráð fyrirtækjanna hófst í byrjun júní 2008:

(i) Í fyrri kvörtun Samskipa, dags. 7. maí 2008, var því haldið fram að Eimskip hefði eftir árið 2002 haldið áfram samskonar brotum gegn 11. gr. samkeppnislaga og fjallað var um í áðurnefndum úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008.[5983] Voru taldir upp viðskiptavinir sem staðhæft var að Eimskip hefðu náð af Samskipum með ólögmætum sértækum verðlækkunum og undirboðum á árunum 2007 og 2008.

(ii) Í kvörtun Samskipa, dags. 16. maí 2008, var því haldið fram að flutningasamkomulag Atlantsskipa og Eimskips hafi brotið gegn 10. og 11. gr. samkeppnislaga en eins og lýst er í kafla 6.7.4 skrifuðu Atlantsskip og Eimskip undir flutningasamkomulag þann 27. apríl 2008 og átti það að taka gildi 15. maí 2008 og gilda í þrjú ár. Tók það til flutninga Eimskips fyrir Atlantsskip milli Íslands og Evrópu.[5984]

11039. Þrátt fyrir að aukið samráð Samskipa og Eimskips hafi ekki verið hafið þegar kvartanir Samskipa voru sendar Samkeppniseftirlitinu þá áttu Samskip og Eimskip á þeim tímapunkti þegar í samráði (sem var síðan aukið eftir mitt ár 2008) að mati Samkeppniseftirlitsins. Gögn málsins gefa til kynna að frá 30. nóvember 2001 hafi verið í gildi leynilegur og ólögmætur samráðssamningur milli Samskipa og Eimskips sem varðaði áætlunarsiglingar til og frá öðrum Evrópuríkjum („*Neyðarsamkomulagið*"). Jafnframt var fyrir hendi ólögmætt samráð í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku. Þá benda gögnin til þess að Samskip og Eimskip hafi að einhverju marki skipt með sér markaðnum í sjóflutningum. Um þetta er m.a. fjallað í samtímagagni frá 21. ágúst 2007 sem hollensk samkeppnisyfirvöld létu Samkeppniseftirlitinu í té. Einnig átti sér stað ólögmætt samráð milli fyrirtækjanna í landflutningum. Þá var fyrir hendi ólögmætt samráð milli fyrirtækjanna fram til ársins 2008 í rekstri frystivörugeymslna (Daalimpex og Kloosterboer).[5985]

11040. Til viðbótar skal þess getið að frá janúar til maí 2008 lögðu Samskip ítrekaða áherslu á að grípa til aðgerða til að mæta samdrætti á flutningamarkaði m.a. með samvinnu við Eimskip í flutningum. Samtímagögn Samskipa frá þessum tíma sýna að stjórnendur og aðaleigandi (S)aðaleig-stjform-SH unnu að því að skoða og ræða aukna „slot" samninga við Eimskip og samnýtingu flutningakerfa fyrirtækjanna, sbr. kafla 6.7.2, 6.7.3 og 6.7.5.

11041. Þá skal því haldið til haga að sama dag og kvörtun Samskipa var dagsett, 7. maí 2008, hélt (S)forstj kynningu á stjórnarfundi Samskipa Holding í Rotterdam. Orðalag í kynningunni gefur til kynna að forráðamenn Samskipa hafi átt eða ætlað að eiga samskipti við Eimskip (þar stóð m.a. „*Eimskip, will be explored further*"), sbr. áðurnefndan kafla 6.7.5.

11042. Í kvörtun Samskipa frá 16. maí 2008, þar sem kvartað var undan samstarfi Eimskips og Atlantsskips, létu Samskip hjá líða að gefa upplýsingar um að Samskip höfðu gert ítrekaðar tilraunir vorið 2008 til að taka upp samskonar samstarf við Atlantsskip, sbr. kafla 6.7.4. Á þessum tíma íhuguðu Samskip að fara í „*herferð*" gegn Eimskip en samtímagögn sýna að Samskip völdu að mæta fyrirhuguðum samdrætti í innflutningi með samráði í stað samkeppni og „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008, sbr. kafla 6.7.6. og 6.8.

11043. Í áðurnefndum kvörtunum Samskipa frá 7. og 16. maí 2008 var ekki vikið að framangreindu og þannig ekki veittar upplýsingar um mikilvæg atriði sem höfðu þýðingu fyrir þau atvik sem erindin fjölluðu um. Þá var með erindunum teiknuð upp mynd af samkeppnisaðstæðum á markaðnum sem ekki voru í

[5983] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.05.2008.
[5984] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.05.2008.
[5985] Um samráð og önnur tilvik fram til 2008 vísast til kafla 5 í ákvörðun þessari.

samræmi við það sem var að gerast á sama tíma. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru upplýsingar sem Samskip veittu til þess fallin að leyna samráðinu við Eimskip og afvegaleiða Samkeppniseftirlitið.

11044. Þann 25. ágúst 2008 barst Samkeppniseftirlitinu viðbót við framangreinda kvörtun Samskipa frá 7. maí 2008. Líkt og í fyrri kvörtun Samskipa frá 7. maí var því haldið fram að Eimskip hefði ekki enn látið af ólögmætri háttsemi sinni í kjölfar áðurnefnds úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 3/2008 og væri *„allt til dagsins í dag"* að gera *„atlögu"* að viðskiptamönnum Samskipa.[5986]

11045. Eins og ítarlega er rökstutt í ákvörðun þessari var aukið samráð fyrirtækjanna hafið þegar viðbótarkvörtun Samskipa var send yfirvöldum 25. ágúst 2008. Við mat á upplýsingagjöf Samskipa í erindinu frá 25. ágúst 2008 verður að horfa til atvika sem áttu sér stað stuttu áður en Samskip veittu upplýsingarnar í erindinu, sbr. kafla 7 – 8.16 í ákvörðun þessari. Hér verða nokkur mikilvæg atvik rakin:

- (E)forstj varð forstjóri Eimskips 20. maí 2008. Gögn málsins sýna að æðstu stjórnendur Samskipa hafi litið svo á að með nýjum forstjóra Eimskips myndi fylgja *„meiri mýkt"*. Aðeins nokkrum dögum eftir að (E)forstj tók til starfa sem forstjóri Eimskips var haldinn leynilegur fundur æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips, þ.e. 6. júní 2008. Auk (E)forstj sátu fundinn (E)stjform1, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj. Á fundinum var ákveðið að hefja það sem í samtímagögnum er nefnt *„Verkefnið Nýtt upphaf"*. Þannig vistuðu (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í tölvugögnum sínum skömmu síðar glærukynninguna: *„Nýtt upphaf Júní 2008 Trúnaðarmál"*..

- Samkvæmt glærukynningunni *„Nýtt upphaf"* og öðrum gögnum málsins vann *„vinnuhópur"* hjá Samskipum og Eimskip að framkvæmd verkefnisins árið 2008. Í vinnuhópnum sátu æðstu stjórnendur fyrirtækjanna (S)forstj, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Einnig er talið að (S)frkvstj-millilandasv hafi setið í þessum hóp.

- Strax í kjölfar áðurnefnds fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 gripu fyrirtækin til ýmissa aðgerða og framkvæmdar á *„Nýtt upphaf"* verkefninu, sbr. t.d. tölvupósta frá (S)forstj frá 10. og 11. júní 2008.

- Hér má bæta við að gögn málsins gefa til kynna að Eimskip hafi í júní árið 2008 veitt Samskipum viðkvæmar upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á viðskiptastefnu sinni.

- Framkvæmd verðsamráðs í formi hámarks afslátta var til umfjöllunar og framkvæmdar hjá stjórnendum Samskipa og Eimskips 13. júní 2008.

- 4. júlí 2008 hittust (S) frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips í landflutningum, á fundi á kaffihúsinu Mokka. Gögn málsins renna stoðum undir það að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hafi verið rætt á þeim fundi.

- Dagana 7. til 9. júlí 2008 vann (S)frkvstj-millilandasv að minnisblöðum með umfangsmiklum tillögum um verulega aukið samstarf við Eimskip í sjóflutningum og siglingakerfum fyrirtækjanna.

- Þann 14. júlí 2008 greindi (E)frkvstj-flutnkerf (E)forstj frá því að hann hafi átt í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv (í vikunni 7. – 13. júlí 2008, líklega þann 9. júlí 2008). Sama dag var á stjórnarfundi Samskipa Holding fjallað um aukið samstarf við Eimskip. Einnig var greint frá því að frekari samskipti stæðu til milli fyrirtækjanna.

- Annar mikilvægur fundur Samskipa og Eimskips fór fram 25. júlí 2008 og tengdist hann samráði fyrirtækjanna. Fundinn sátu (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj og (E)stjform1. Gögn í aðdraganda

[5986] Bréf Samskipa, dags. 07.05.2008, bls. 2, sbr. bls. 1 í bréfi Samskipa, dags. 25.08.2008.

fundarins eru talin sýna að Samskip hafi búið yfir viðkvæmum trúnaðarupplýsingum um breytingar Eimskips á siglingakerfi þess. Til undirbúnings fyrir þann fund unnu Samskip jafnframt að undirbúningsgögnum um takmörkun flutningsframboðs og samstillingu fyrirtækjanna í flutningakerfum þeirra. Ein af þeim tillögum sem þar er að finna kom til framkvæmda í október 2008. Í kjölfar fundarins náðist áfangi í samráði fyrirtækjanna þegar Eimskip takmarkaði í ágúst 2008 flutningaframboð í sjóflutningum til og frá Íslandi.

- (E)forstj og (S)forstj áttu samskipti 6. ágúst 2008.

- Hálfum mánuði eftir áðurnefndan fund Samskipa og Eimskips, n.t.t. þann 14. ágúst 2008, fór fram annar fundur fyrirtækjanna. Mættir á þann fund voru samkvæmt gögnum málsins lykilstjórnendur beggja fyrirtækjanna: (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl.

- Þann 22. ágúst 2008 var fyrirhugaður fundur Samskipa og Eimskips. Boðaðir voru sömu lykilstjórnendur og áður: (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl. Þremur dögum síðar sendu Samskip inn áðurnefnda viðbótarkvörtun til Samkeppniseftirlitsins (25. ágúst 2008). Tíu dögum síðar héldu framangreindir lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips fund sín á milli um atriði sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

11046. Í erindi Samskipa var ekki upplýst um tilvist framangreinds eða annarra þeirra atvika sem áttu sér stað á árinu 2008 og fjallað er um í ákvörðun þessari. Var hér um að ræða ítrekuð samskipti æðstu stjórnenda fyrirtækjanna um samstarf í grundvallarþáttum í starfsemi þeirra, og verður að telja upplýsingar um þetta hefðu haft grundvallarþýðingu við mat Samkeppniseftirlitsins á erindi Samskipa. Mátti þetta samstarf fyrirtækjanna, sem átti sér stað á sama tíma og erindið var sent, með engu móti ráða af erindinu. Þvert á móti stilltu Samskip með því upp villandi mynd af samkeppnisaðstæðum á markaðnum. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru upplýsingar sem Samskip veittu í erindi þess 25. ágúst 2008 til þess fallnar að leyna samráðinu við Eimskip og afvegaleiða Samkeppniseftirlitið. Atriði sem tengjast þagnarrétti fyrirtækja koma hér ekki við sögu enda sendu Samskip Samkeppniseftirlitinu framangreind erindi af fúsum og frjálsum vilja.

23.3.1.2. <u>Fundur Samskipa og Eimskips hjá Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008</u>

11047. Samskip og Eimskip komu á fund Samkeppniseftirlitsins þann 16. október 2008 vegna mögulegs samstarfs Samskipa og Eimskips í innanlandsflutningum en um fundinn er fjallað ítarlega í kafla 8.19.6.[5987] Vísast til þeirrar umfjöllunar hér. Nauðsynlegt þykir þó að árétta eftirfarandi vegna umfjöllunar hér um markvissa leynd fyrirtækjanna um víðtækt samráð þeirra og ranga, villandi eða ófullnægjandi upplýsingagjöf af þeirra hálfu.

11048. Í köflum 7 til 10 í ákvörðun þessari eru rakin helstu atvik eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 út árið 2008 og vísast til þeirra atvika hér. Til viðbótar skulu rakin áframhaldandi atvik árið 2008 í ljósi þess að þau áttu sér stað í aðdraganda umræddsfundar fyrirtækjanna hjá Samkeppniseftirlitinu þann 16. október 2008:

- Eins og lýst er hér að framan fór þann 5. september 2008 fram fundur Samskipa og Eimskips. Eins og á fyrri fundum fyrirtækjanna vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sátu fundinn lykilstjórnendur fyrirtækjanna: (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og

[5987] Þá ber að árétta hér að það er rangt hjá Samskipum að fjallað hafi verið sérstaklega um mögulega samvinnu Eimskips og Samskipa á Austurlandi á fundinum með Samkeppniseftirlitinu þann 16.10.2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.19.6.

(E)forstö-innfl. Með hliðsjón af samtímagögnum fyrirtækjanna varðaði fundurinn hið ólögmæta *„Nýtt upphaf“* verkefni.

- Þremur dögum síðar, 8. september 2008, kynnti (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding í Rotterdam framgang samráðsins við Eimskip, þ. á m. tengt takmörkun flutningaframboðs og samnýtingu flutningakerfa.

- Sama dag, 8. september 2008, áttu Eimskip og Samskip samskipti varðandi skipulag á samráði í landflutningum. Drög að flutningasamkomulagi lágu þá fyrir. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna.

- Þann 9. september 2008 var haldinn fundur Samskipa og Eimskips um aukið samráð í landflutningum á Austurlandi (*„sendinefnd“* Samskipa mætti á fund Eimskips). Sama dag áttu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv samskipti og einnig voru samskipti milli (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 þennan dag. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna.

- Á fundi framkvæmdastjóra Eimskips, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-fjárh1, þann 15. september 2008 var fjallað um atriði sem tengdust samráðinu við Samskipa, þ. á m. vegna sjóflutninga.

- Þann 16. september 2008 náðu Samskip og Eimskip saman um samning um skiptingu landflutningamarkaða eftir landsvæðum. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna.

- Þann 17. september 2008 hittust (S) frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips í landflutningum, á fundi í Smáralindinni. Varðaði fundurinn hið ólögmæta *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips. Önnur drög að flutningasamkomulagi í landflutningum liggja fyrir frá þessum degi.

- Á glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 30. september 2008 stóð m.a.: *„Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu.“* Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna.

- Á milli þess sem Samskip og Eimskip hittust reglulega til þess að ræða mikilvæga þætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, svo sem slotsamninga í siglingakerfinu og landflutningasamráð, unnu stjórnendur Eimskips, sem þátt tóku í þeim viðræðum, ötullega að því að bera saman siglingaáætlanir fyrirtækjanna og leggja á ráðin um útfærslu frekara samráðs og samþættingar á því sviði. Samhliða var unnið markvisst að verulegum verðhækkunum.

- (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv ræddu saman 1. október 2008. Tengdist þetta *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

- Þann 6. október 2008 var haldinn fundur Samskipa og Eimskips um atriði sem féllu undir hið ólögmæta *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna. Fundinn sátu (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl.

- Í glærukynningu Eimskips ((E)frkvstj-innanl, merkt 14. október 2008) var samvinna við Samskip ein af áherslum Eimskips fyrir árið 2009.

- Þann 15. október 2008, daginn fyrir fund fyrirtækjanna hjá Samkeppniseftirlitinu, voru umræður á milli lykilstjórnenda fyrirtækjanna um aukið samstarf í sjóflutningum og greinir Eimskip Samskipum frá því að félagið sé tilbúið að *„skoða allt“*. Í kjölfarið fór á milli fyrirtækjanna skjal með víðtækum *„slot sharing“* samningi, sem fyrirtækin nefndu *„útvíkkað neyðarsamkomulag“*.

11049. Fundur Samskipa og Eimskips fór sem fyrr segir fram hjá Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 að beiðni fyrirtækjanna. Líkt og fram kemur í í kafla 8.19.6 gerðu hvorki Samskip né Eimskip Samkeppniseftirlitinu grein fyrir samskiptum, auknu samstarfi eða „*Nýtt upphaf*" verkefninu á fundinum, hvorki í heild né að hluta. Ekki var heldur greint frá samkomulaginu sem náðist í kjölfar þess að „*sendinefnd*" frá Samskipum kom á fund Eimskips þann 9. september 2008. Ekki var upplýst um framangreind samningsdrög frá 8. eða 17. september 2008. Þá var á fundinum heldur ekki upplýst um samráð í landflutningum sem talið er að hafi hafist í ársbyrjun 2005, sbr. kafla 5.11. Í þessu sambandi skal því haldið til haga að (E)frkvstj-innanl og (S) frkvstj-innanl sátu fundinn 16. október 2008 fyrir hönd fyrirtækjanna. Gögn málsins sýna að umræddir lykilstjórnendur höfðu ríka aðkomu að framkvæmd „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og öðru samráði á þessum tíma, sbr. t.d. kafla 8.7, 8.11, 8.15.3, 8.16.4, og 8.16.7.

11050. Með hliðsjón af öllu framangreindu var að mati Samkeppniseftirlitsins mikilvægum upplýsingum haldið frá Samkeppniseftirlitinu á fundinum og telur eftirlitið sig hafa verið blekkt varðandi yfirstandandi ólögmætt samstarf fyrirtækjanna og samskipti stjórnendanna.

23.3.1.3. Upplýsingagjöf Eimskips og TVG í desember 2008 og febrúar 2009

11051. Líkt og áður greinir sendu Samskip kvartanir til Samkeppniseftirlitsins 7. maí og 25. ágúst 2008 þar sem kvartað var undan meintum brotum Eimskips gegn 11. gr. samkeppnislaga. Í þessum erindum var því haldið fram af hálfu Samskipa að Eimskip hefði ekki látið af ólögmætri háttsemi sinni í kjölfar úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 3/2008 og væri „*allt til dagsins í dag*" að gera „*atlögu*" að viðskiptavinum Samskipa.

11052. Samkeppniseftirlitið sendi umrædd erindi Samskipa til umsagnar til TVG og Eimskips og bárust umsagnirnar 8. desember 2008 og 2. febrúar 2009.[5988] Samhengisins vegna er ástæða til að víkja að þeirri upplýsingagjöf.

11053. Í umsögnum fyrirtækjanna var ásökunum Samskipa á hendur Eimskip og TVG hafnað. Á hinn bóginn var í hvorugum þessara umsagna upplýst um hluta eða heild af framangreindri atburðarrás árið 2008 eða aðra þætti í yfirstandandi samráði félaganna. Í umsögn Eimskips var t.a.m. aukinheldur, þvert gegn því sem samtímagögn fyrirtækjanna sýna, fullyrt að „*samkeppni [sé] mjög virk á markaðnum […]*".[5989] Slík staðhæfing Eimskips samræmist ekki því sem átti sér stað á sama tíma í samskiptum Eimskips og Samskipa, sbr. fyrrgreind umfjöllun og sátt Eimskips frá 16. júní 2021 þar sem fyrirtækið viðurkennir að hafa á þessum tíma átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip. Er hér einnig til þess að líta að 20. október 2008, fjórum dögum eftir fund Samskipa og Eimskips með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008, lýsti (S)forstj því yfir að Samskip væru að ljúka samningum við m.a. Eimskip. Tveimur dögum síðar, 22. október 2008, var fundur Eimskips, Samskipa og Alcoa á Reyðarfirði þar sem náðist stór áfangi í „*Nýtt upphaf*" verkefninu þegar Samskip í kjölfarið, líkt og Eimskip gerði í ágúst 2008, breyttu skipa- og siglingakerfinu og drógu úr flutningaframboði í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Með þessu var lagður frekari grunnur að árangursríku samráði Samskipa og Eimskips sem stóð yfir og var viðhaldið fram á árið 2013.

11054. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að upplýsingar í umsögnum TVG 8. desember 2008 og Eimskips 2. febrúar 2009 hafi verið til þess fallnar að viðhalda áfram leynd um samvinnu og samskipti Samskipa og Eimskips.

[5988] Bréf TVG til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.12.2008. Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.02.2009.
[5989] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.02.2009, bls. 11.

23.3.1.4. Undanþágubeiðni vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum í janúar 2009

11055. Gögn málsins sýna að undir lok árs 2008 hafi Samskip og Eimskip lokið við þann hluta „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Ritað var undir samning þess efnis 7. janúar 2009. Ólíkt öðrum þáttum í í samráði þeirra sendu fyrirtækin Samkeppniseftirlitinu af þessu tilefni beiðni um undanþágu samkvæmt 15. gr. laganna. Undanþágubeiðnin barst eftirlitinu 26. janúar 2009. Í henni var mikilvægum upplýsingum haldið frá samkeppnisyfirvöldum. Verður nú vikið að þessu.[5990]

11056. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 10.6.1 og 10.6.2. Í undanþágubeiðni fyrirtækisins var á því byggt að samningurinn fæli í sér að samningsaðilar „*munu sjálfir sinna áfram öllum öðrum þáttum flutninga en þeim sem samningurinn tekur til*". Þá var því haldið fram að samvinna fyrirtækjanna myndi hafa jákvæð áhrif á samkeppni. Var því einnig haldið fram að undanþágan myndi gera Samskipum betur kleift að keppa við Eimskip og var staðhæft að markmið „*umbjóðenda okkar með samningnum er að samkeppni ríki á viðkomandi markaði reglubundinna beina sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku, til hagsbóta fyrir neytendur.*"

11057. Lýsing Samskipa og Eimskips í undanþágubeiðni fyrirtækjanna á eðli samstarfsins og markmiðum þess er í ósamræmi við samtímagögn. Þannig voru engar upplýsingar veittar um samvinnu og samskipti fyrirtækjanna sem hafði átt sér stað fram til janúar 2009 og var enn í framkvæmd þegar undanþágubeiðnin var send Samkeppniseftirlitinu. Fyrirtækin upplýstu t.d. ekki um að samningurinn um Norður-Ameríku flutninga væri aðeins einn liður af mörgum í umfangsmiklu samráði þeirra og greindu í engu frá „*Nýtt upphaf*" verkefninu eða einstaka þáttum þess.

11058. Fyrirtækin upplýstu auk þess ekki um samstarf eða samskipti sem haldið var „*utan samnings*" þrátt fyrir að þau atriði hefðu bein tengsl við samstarfið og samninginn. Þannig sýna samtímagögn að á seinni hluta árs 2008, í aðdraganda að endurnýjun Norður-Ameríku samningsins sem undirritaður var 7. janúar 2009, unnu Samskip og Eimskip að því að halda samstarfi eða fyrirkomulagi þess fyrir „*utan samning*". Voru þetta þættir eins og samstarf í vöruhúsaþjónustu í Bandaríkjunum, vöruhúsaafslætti o.fl.

11059. Þá vísast einnig til umfjöllunar í kafla 8.19.2 þar sem sagt er frá því að gögn málsins sýni að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl höfðu á fundi sínum 6. október 2008 ákveðið að fara „*í kringum*" samkeppnisreglur FMC í Bandaríkjunum við endurnýjun á Norður-Ameríku samning fyrirtækjanna. (S)frkvstj-millilandasv sagði eftirfarandi í tölvupósti frá 16. október 2008: „*eins og við ræddum á fundinum þá munu þeir* [Eimskip] *flytja gámana „free of charge" þ.e. ekki rukka okkur* [Samskip] *sérstaklega fyrir það og komast þannig í kringum málið.*" Önnur gögn málsins gefa einnig til kynna að Samskip og Eimskip hafi haft með sér samráð til þess að fara gegn bandarískum samkeppnisreglum og beita FMC blekkingum. Fyrirtækin ræddu einnig um „*munnlegt samkomulag*" sem var ekki upplýst um í undanþágubeiðninni til Samkeppniseftirlitsins.

11060. Rannsókn þessa máls hefur einnig leitt í ljós að í samningi Samskipa og Eimskips um Norður-Ameríku flutninga frá 7. janúar 2009 fólst aukið gámasamstarf.[5991] Vísast til þess að á seinni hluta árs 2008 áttu Samskip og Eimskip ítrekuð samskipti þar sem aukið gámasamstarf var rætt og undirbúið (m.a. vegna Norður-Ameríku). Var þetta t.a.m. rætt á fundi fyrirtækjanna 6. október 2008. Á sama tíma tóku fyrirtækin upp samráð um lán og leigu á gámum á öðrum siglingaleiðum, sbr. kafla 8.17.1 og 8.17.6. Gámasamstarf á grundvelli Norður-Ameríku samningsins var þannig einn hluti af stærra samkomulagi

[5990] Bréf frá Samskipum og Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.01.2009.
[5991] Sýna samtímagögn frá nóvember árið 2010 t.d. að allt að helmingur af gámum sem Samskip notuðu fyrir innflutning frá Norður-Ameríku voru gámar frá Eimskip og afgangurinn voru eigin gámar Samskipa. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.836637, sbr. kafla 14.33.6.2.

eða sameiginlegum skilningi um að fyrirtækin myndu aðstoða hvort annað með gáma óháð flutningaleiðum eða staðsetningu gáma hverju sinni, sbr. kafla 18.

11061. Í svörum Samskipa, dags. 14. janúar 2016, við fyrstu upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til fyrirtækisins, sem dagsett var 29. janúar 2015, kemur fram að lykilstarfsmenn Samskipa hafi ekki kannast við að hafa átt nein samskipti við Eimskip sem gæfu tilefni til að ætla að hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Jafnframt segir að *„félögin hafa átt gagnkvæm viðskipti bæði í sjóflutningum og landflutningum til allnokkurra ára. Samkeppniseftirlitið hefur áður verið upplýst um þessi viðskipti í öllum meginatriðum.*" Með því var vísað til samstarfssamnings Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga. Að framangreindu virtu getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að það hafi verið upplýst um viðskipti Samskipa og Eimskips *„í öllum meginatriðum*", líkt og er staðhæft í bréfi Samskipa frá 14. janúar 2016. Skiptu framangreindar upplýsingar augljóslega máli við afgreiðslu erindis fyrirtækjanna og með því að halda þeim frá var samráði fyrirtækjanna leynt og samkeppnisyfirvöld afvegaleidd.

11062. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, var samningi Samskipa og Eimskips frá 7. janúar 2009 veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga og gilti undanþágan til 31. desember 2010. Sú undanþága var veitt á grundvelli rangrar eða ófullnægjandi upplýsingagjafar Samskipa og Eimskips.

11063. Því skal haldið til haga að engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi fyrir ólögmætu samstarfi Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum frá 31. ágúst 2004 fram til 31. desember 2010. Þrátt fyrir það framkvæmdu fyrirtækið samstarfið.

23.3.1.5. <u>Upplýsingagjöf Samskipa í mars 2009 og Eimskips í apríl sama ár</u>

11064. Við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins á áðurnefndum kvörtunum Samskipa frá 7. maí og 25. ágúst 2008 lögðu Samskip þann 2. mars 2009 fram sjónarmið um áðurnefnda umsögn Eimskips frá 2. febrúar 2009.[5992] Í sjónarmiðum Samskipa var áfram haldið frá eftirlitinu nauðsynlegum upplýsingum um samvinnu og samskipti við Eimskip. Sömu sögu er að segja um sjónarmið Samskipa í bréfi dags. 6. apríl 2009 um áðurnefnda umsögn TVG frá nóvember 2009.[5993]

11065. Samkeppniseftirlitið sendi Eimskip athugasemdir Samskipa frá 2. mars 2009 til umsagnar. Þann 2. apríl sama ár barst umsögn frá Eimskip þar sem kvörtunum Samskipa var hafnað.[5994] Var áfram haldið frá Samkeppniseftirlitinu nauðsynlegum upplýsingum um samráð fyrirtækjanna, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021 þar sem viðurkennt er að fyrirtækið hafi á þessum tíma átt í alvarlegum ólögmætu samráði við Samskip.

23.3.1.6. <u>Upplýsingagjöf Samskipa í nóvember 2009</u>

11066. Þann 18. nóvember 2009 bárust frá Samskipum athugasemdir um fyrrgreind sjónarmið Eimskips frá 2. febrúar 2009.[5995] Á þessum tíma, í nóvember 2009, var sá þáttur samráðs Samskipa og Eimskips sem kenndur er við *„frið*" eða *„ró*" yfirstandandi, sbr. kafla 12 og 14 og vísast til þess sem þar greinir. Í athugasemdum Samskipa voru ekki veittar upplýsingar um atvik þessu tengd, hvorki að hluta né heild, né var bætt úr fyrri upplýsingagjöf fyrirtækisins og þannig gætt að því að samráðið við Eimskip færi leynt.

[5992] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.03.2009.
[5993] Bréf TVG til Samkeppniseftirlitsins, dags. 06.04.2009.
[5994] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.04.2009.
[5995] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 18.11.2009.

23.3.2. Atvik á árunum 2010 – 2012

23.3.2.1. Upplýsingagjöf Eimskips í janúar 2010 og kvörtun 14. júlí 2010

11067. Þann 18. janúar 2010 bárust Samkeppniseftirlitinu viðbótarsjónarmið frá Eimskip vegna áðurnefndra kvartana Samskipa frá 7. maí og 25. ágúst 2008.[5996]

11068. Þann 14. júlí 2010 barst Samkeppniseftirlitinu nýtt erindi frá Eimskip. Um var að ræða kvörtun *„vegna samkeppnishamlandi aðgerða Samskipa*". Þar kvartaði Eimskip yfir ætlaðri misnotkun Samskipa á markaðsráðandi stöðu sbr. 11. gr. samkeppnislaga.[5997]

11069. Framanrituð bréf Eimskips, frá janúar og júlí 2010, eru að mestu leyti efnislega sambærileg og verður því fjallað um upplýsingagjöf í þeim saman í þessum kafla. Í báðum bréfunum var því þannig haldið fram að Samskip væru í markaðsráðandi stöðu samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga og Samskip hefðu brotið gegn fyrrnefndu ákvæði með háttsemi sinni gagnvart viðskiptavinum. Samhengisins vegna er nauðsynlegt að víkja að þessari upplýsingagjöf Eimskips.

11070. Í bréfi Eimskips frá 18. janúar 2010 var því m.a. haldið fram að Samskip viðhefðu *„ítrekuð undirboð*" gagnvart viðskiptavinum Eimskips. Í bréfi Eimskips 14. júlí 2010 voru sömu sjónarmið rakin um meinta misnotkun Samskipa og í því sambandi vísað til *„óeðlilegra aðgerða Samskipa á undanförnum árum*". Þá var því haldið fram að Samskip hefðu sýnt af sér háttsemi sem hefði *„þann tilgang að skaða samkeppni*". Staðhæft var í kvörtun Eimskips að kvörtun *„Samskipa til Samkeppniseftirlitsins á síðasta ári hefði aðeins það markmið að hindra samkeppni*" frá Eimskip. Skoraði Eimskip á Samkeppniseftirlitið að grípa til aðgerða til að tryggja *„sanngjarna*" og *„viðunandi*" samkeppni og samkeppnisskilyrði á sjóflutningamarkaði. Í kvörtun Eimskips frá 14. júlí 2010 var Samkeppniseftirlitið beðið um að tryggja viðunandi eða sanngjarna samkeppni á sjóflutningamarkaði og þannig ranglega gefið til kynna að tilteknar einhliða aðgerðir Samskipa væru megin samkeppnisvandamálið á markaðnum.

11071. Hvorki í bréfi Eimskips þann 18. janúar 2010 né kvörtun félagsins 14. júlí 2010 var vikið að *„Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips. Hafði samráð Samskipa og Eimskips þá staðið yfir í langan tíma, eða a.m.k. frá júní 2008. Hafa skal í huga að í samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma fólst m.a. markaðsskipting eftir stórum og mikilvægum viðskiptavinum, sbr. umfjöllun í kafla 14.

11072. Í stað þess að veita réttar upplýsingar staðhæfði fyrirtækið í erindinu frá júlí 2010 að *„undanfarin ár*" hefðu Samskip sótt af miklum móð á viðskiptavini Eimskips með ólögmætum hætti, með lágum verðum eða lækkað verð til sinna eigin viðskiptavina. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna bæði viðurkenning Eimskips á brotum og samtímagögn að þessi upplýsingagjöf Eimskips til stjórnvaldsins var í aðalatriðum röng.

11073. Varðandi upplýsingagjöf Eimskips í erindum þess í janúar og júlí árið 2010 má hér líka nefna að í afrituðum gögnum Eimskips frá 14. apríl 2009 voru samkeppnisyfirvöld talin upp sem ógn en ekki Samskip. Frá maí 2009 fóru fram sérstakar aðgerðir hjá lykilstjórnendum Samskipa til að tryggja að undirmenn myndu láta *„samningsbundna*" viðskiptavini Eimskips í friði. Eins og áður er vikið að í ákvörðun þessari var sérstakur *„kreppuhópur*" starfræktur frá október 2009 innan Samskipa og var eitt af verkefnum hans m.a. að tryggja *„friðinn*" við Eimskip. Algjört ósamræmi er milli þessa og upplýsingagjöf Eimskips sem laut að því að Samskip væru með miklum samkeppnisaðgerðum að herja á viðskiptavini Eimskips með undirboðum. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þessi upplýsingagjöf Eimskips til þess fallin að leyna samráði fyrirtækjanna og afvegaleiða samkeppnisyfirvöld.

[5996] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 18.01.2010.
[5997] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.07.2010.

23.3.2.2. Upplýsingagjöf vegna rannsóknar á landflutningamarkaði

11074. Framangreindar kvartanir Samskipa og Eimskips tóku til ætlaðra brota í sjóflutningum. Samkeppniseftirlitinu bárust hins vegar ábendingar frá minni keppinautum í landflutningum um ætluð brot Samskipa og Eimskips í landflutningaþjónustu. Ákvað Samkeppniseftirlitið að eigin frumkvæði að hefja athugun m.a. á því hvort Samskip og Eimskip hefðu brotið gegn 10. og/eða 11. gr. samkeppnislaga í starfsemi sinni á landflutningamörkuðum.[5998]

11075. Með bréfum, dags. 29. mars 2010, til bæði Samskipa og Eimskips, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum skv. 19. gr. samkeppnislaga frá Samskipum og Eimskip vegna þessarar athugunar eftirlitsins. Í bréfinu kom m.a. fram að athugun Samkeppniseftirlitsins myndi m.a. fela í sér *„[m]at á því hvort Samskip, Eimskip og önnur fyrirtæki hafi með samningum eða samstilltum aðgerðum hafst eitthvað að sem lýtur að eða hefur það að markmiði að koma í veg fyrir samkeppni, sbr. 10. gr. samkeppnislaga.*"

11076. Meðal þess sem Samskip var beðið að upplýsa um var hvernig samstarfi þess við Eimskip og önnur landflutningsfyrirtæki væri háttað, forsendur að baki samstarfi og afriti af öllum samningum þessu tengdum. Þá var beðið um afhent yrðu afrit af öllum bréfum, símbréfum og tölvupóstum sem fyrirtækið hefði fengið m.a. frá Eimskip á árunum 2007 til 2009 og Samskip hefðu sent Eimskip á sama tímabili. Enn fremur var óskað eftir að Eimskip afhenti upplýsingar um 50 stærstu viðskiptavini félagsins í landflutningum á árunum 2004–2009, auk upplýsinga um sundurliðaðar tekjur og flutningsmagn vegna þessara viðskiptavina. Eimskip var beðið um samskonar upplýsingar.

11077. Á sama tíma og Samkeppniseftirlitið óskaði upplýsinga og gagna frá Samskipum og Eimskip með bréfum til fyrirtækjanna sýna samtímagögn að samfellt samráð fyrirtækjanna var við lýði t.a.m í landflutningum ásamt fleiri sviðum sem féllu undir samráð þeirra á þessum tíma. Um þau atvik upplýstu fyrirtækin ekki í svörum við fyrirspurnum Samkeppniseftirlitsins sem bárust með bréfum 19. maí 2010 frá Eimskip og 28. maí 2010 frá Samskipum.[5999]

11078. Svo sem rakið er í kafla 23.1 felst í skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn skv. 19. gr. samkeppnislaga að upplýsa skal um öll nauðsynleg atriði sem hafa þýðingu fyrir rannsókn máls og afhenda öll gögn sem sá sem upplýsingabeiðni er beint að hefur í fórum sínum. Þá er skylt að upplýsingar sem samkeppnisyfirvöldum eru veittar við munnlega og skriflega upplýsingaöflun skv. 19. gr. séu réttar. Í því felst að óheimilt er að veita rangar eða tvíræðar upplýsingar sem draga upp ranga mynd af atvikum er þýðingu hafa við athugun Samkeppniseftirlitsins.

11079. Við upplýsingaöflun í þessu máli, sbr. bréf Samskipa dags. 14. janúar 2016, hafa Samskip haldið því fram að fyrirtækið hafi upplýst Samkeppniseftirlitið um samstarf sitt við Eimskip í landflutningum *„í öllum meginatriðum*" á árinu 2010. Í því sambandi hafa Samskip vísað til fyrrnefnds bréfs þess frá 28. maí 2010. Þá hélt Eimskip sambærilegu fram í bréfi dags. 13. október 2016 og vísaði þar til bréfs Eimskips frá 19. maí 2010.

11080. Samkeppniseftirlitsins getur ekki fallist á að Samskip hafi í fyrrgreindu bréfi upplýst Samkeppniseftirlitið um samstarf sitt við Eimskip í landflutningum *„í öllum meginatriðum*". Verður þetta nú rakið nánar. Vikið verður að upplýsingagjöf Eimskips að því marki sem það hefur þýðingu í þessu samhengi.

[5998] Samanber umfjöllun í kafla 2.3 var athugun Samkeppniseftirlitsins á landflutningamarkaði sameinuð þessari rannsókn.
[5999] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2010. Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010.

23.3.2.2.1. Samskip

11081. Við mat á því hvort upplýsingagjöf Samskipa í bréfi þess til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28. maí 2010, hafi samrýmst 19. gr. samkeppnislaga er til eftirfarandi að líta en hér ekki um tæmandi yfirlit að ræða:

- Samskip hvorki greindu frá né afhentu gögn frá árinu 2006 sem sýna að það ár hefðu Samskip og Eimskip undirbúið samráð í landflutningum. Samskip upplýstu heldur ekki um að fyrirætlanir frá árinu 2006 um samstarf á milli fyrirtækjanna urðu að veruleika.[6000]

- Samskip greindu ekki frá eða afhentu gögn er vörðuðu *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem hófst í júní 2008, en aukið samráð í landflutningum var einn þáttur í því samráði. Samskip veittu rangar upplýsingar um samstarf við Eimskip í landflutningum með því að staðhæfa að samráð við Eimskip hafi hafist í lok árs 2008 og í upphafi árs 2009 og að það hafi aðeins falið í sér *„viðskipti á afmörkuðum og óhagkvæmum áfangastöðum"*. Samráð Samskipa og Eimskips frá árinu 2005 og *„Nýtt upphaf"* verkefnið, sem hófst árið 2008, var mun víðtækara en Samskip lýstu.[6001]

- Samskip upplýstu ekki um samkomulagið við Eimskip sem náðist í kjölfar þess að *„sendinefnd"* frá Samskipum kom á fund Eimskips þann 9. september 2008 og þeim atvikum sem fjallað er um í köflum 8.16.4 og 8.16.7.

- Samskip upplýstu ekki um samráð við Eimskip um flutninga á gámum á milli Reykjavíkur og Ísafjarðar frá árinu 2009.[6002]

- Samskip upplýstu ekki um að Eimskip væri á meðal 50 stærstu viðskiptavina Samskipa í landflutningum árin 2008 og 2009. Um þetta var loks upplýst er Samskip afhentu upplýsingar um umfang viðskipta við Eimskip í bréfi til Samkeppniseftirlitsins fimm árum síðar vegna rannsóknar á máli þessu, sbr. bréf, dags. 10. apríl 2015.

11082. Að framangreindu virtu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi við upplýsingagjöfina brotið gegn skyldu 19. gr. laganna með því að upplýsa ekki um mikilvæg atriði og afhenda ekki gögn í fórum þess sem höfðu grundvallarþýðingu fyrir athugun Samkeppniseftirlitsins.

23.3.2.2.2. Eimskip

11083. Að mati Samkeppniseftirlitsins var upplýsingagjöf Eimskips í bréfi, dags. 19. maí 2010, sams konar annmörkum háð og í tilviki bréfs Samskipa frá 28. maí 2010. Má í því sambandi vísa til eftirfarandi dæma, en ekki er um tæmandi yfirlit að ræða:

- Eimskip hvorki greindi frá né afhenti gögn frá árinu 2006 sem sýna að það ár hefðu Samskip og Eimskip undirbúið samráð í landflutningum. Eimskip upplýsti heldur ekki um að fyrirætlanir frá árinu 2006 um samstarf á milli fyrirtækjanna urðu að veruleika.[6003]

- Eimskip hvorki greindi frá né afhenti gögn er vörðuðu *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem hófst í júní 2008, en aukið samráð í landflutningum var einn þáttur í því samráði.[6004] Eimskip hélt því þvert á móti fram við upplýsingagjöf 19. maí 2010 að *„eðlileg samkeppni"* væri á milli fyrirtækisins og Samskipa á tilteknum flutningaleiðum hér á landi. Eimskip upplýsti ekki um samkomulagið við Samskip sem

[6000] Sjá kafla 5.11 og 17.
[6001] Sjá kafla 7.5.3.
[6002] Sjá kafla 17.
[6003] Sjá kafla 5.11 og 17.
[6004] Sjá kafla 7.5.3.

náðist í kjölfar þess að „*sendinefnd*" frá Samskipum kom á fund Eimskips þann 9. september 2008 og þeim atvikum sem fjallað er um í köflum 8.16.4 og 8.16.7.

- Lýsing Eimskips í bréfi fyrirtækisins 19. maí 2010 um samskipti við Samskip var röng. Hélt Eimskip því fram að samskipti á milli Samskipa og Eimskips, vegna þjónustu sem fyrirtækin keyptu hvort af öðru, væru aðallega á milli „*afgreiðslumanna*" á viðkomandi afgreiðslum. Eimskip hélt því einnig ranglega fram að samskiptin hafi aðeins varðað tímasetningar á flutningum og áætlunarferðum á tilgreindum leiðum. Fullyrt er í upplýsingagjöf Eimskips að: „*Önnur samskipti eru ekki á milli fyrirtækjanna*".[6005] Líkt og rakið er í þessari ákvörðun sýna gögn málsins að samskipti milli Samskipa og Eimskips voru mun víðtækari og fyrir hendi ítrekuð samskipti æðstu stjórnenda fyrirtækjanna sem vörðuðu flesta þætti í starfsemi þeirra.[6006]

- Eimskip upplýsti hvorki um samráð á milli Samskipa og Eimskips um flutninga á gámum á milli Reykjavíkur og Ísafjarðar frá árinu 2009 né um að Eimskip hefði annast flutning á vörum fyrir Samskip á milli Reykjavíkur og Siglufjarðar. Eimskip upplýsti aðeins um flutninga á fiski fyrir Samskip á þessari leið.[6007]

11084. Með hliðsjón af því sem að framan er rakið er það mat Samkeppniseftirlitsins að upplýsingagjöf Eimskips hafi verið til þess fallin að leyna samráði þess við Samskip, afvegaleiða Samkeppniseftirlitið og tefja og torvelda rannsókn málsins.

23.3.2.2.3. Niðurstaða

11085. Upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins 29. mars 2010 til Samskipa byggði á 19. gr. samkeppnislaga. Sú skylda hvíldi því á Samskipum að upplýsa um öll nauðsynleg atriði sem hefðu þýðingu fyrir rannsókn máls og afhenda öll gögn sem Samskip höfðu undir höndum. Þá hvíldi sú skylda á Samskip að veita réttar upplýsingar. Óheimilt var því Samskipum að veita rangar eða tvíræðar upplýsingar sem dregið gætu upp ranga eða villandi mynd af atvikum er þýðingu höfðu við athugun Samkeppniseftirlitsins.

11086. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi við upplýsingagjöf 28. maí 2010 haldið frá Samkeppniseftirlitinu gögnum og upplýsingum sem fyrirtækinu bar að afhenda eða upplýsa um. Með þessu drógu Samskip upp ranga og villandi mynd af aðstæðum á markaðnum og samskiptum þess við Eimskip og brutu gegn 19. gr. samkeppnislaga.

11087. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefði fullnægjandi upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips í tengslum við upplýsingabeiðnir Samkeppniseftirlitsins vegna rannsóknar þess á landflutningamarkaði gert eftirlitinu kleift að leggja rétt mat á aðstæður og háttsemi fyrirtækja á markaði þegar á árinu 2010.

11088. Þá ber hér einnig að hafa í huga að Samskip höfðu við meðferð þessa máls ítrekuð tilefni og getu til að leggja fram réttar upplýsingar og gögn. Það gerði fyrirtækið á hinn bóginn ekki. Þvert á móti var leynd um samráð Samskipa og Eimskips viðhaldið.

11089. Þrátt fyrir niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga við upplýsingagjöf á árinu 2010 verður Samskipum, vegna þess tíma sem er liðinn frá broti, ekki gerð sérstök stjórnvaldssekt vegna brotsins.

[6005] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2010, bls. 38.
[6006] Sbr. kafla 7.7, 8.7, 8.16.4, 8.16.7, 9.1.1 og 13.4.2.
[6007] Sjá kafla 17.

23.3.2.3. Undanþágubeiðni vegna skipaafgreiðslu í júní 2010

11090. Þann 4. júní 2010 óskuðu Samskip og Eimskip eftir undanþágu frá bannreglu 10. gr. samkeppnislaga vegna samvinnu fyrirtækjanna í skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði.[6008]

11091. Í bréfi fyrirtækjanna frá 4. júní 2010 er lýst aðstæðum við höfnina við Mjóeyri og því sem lýst er sem nýlega yfirstöðnum samningaviðræðum félaganna um þjónustu Eimskips vegna lestunar og losunar fyrir Samskip og að samningur hafi náðst 31. maí 2010. Í beiðninni kemur ekki fram hvenær samstarf fyrirtækjanna hófst í raun en líkt og fjallað er m.a. um í kafla 5.12 og 19 í ákvörðun þessari hefur rannsókn Samkeppniseftirlitsins leitt í ljós að Samskip og Eimskip áttu með sér samráð vegna skipaafgreiðslu og hafnarvinnu í Mjóeyrarhöfn óslitið frá því í október/nóvember 2007 og a.m.k. fram til júní 2013. Ekki var veitt undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga fyrir samstarfinu.

11092. Þá er þess að gæta að samstarf í skipaafgreiðslu var einn þáttur „*Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips.[6009] Í beiðni Samskipa og Eimskips frá 4. júní 2010 voru hins vegar ekki veittar upplýsingar um „*Nýtt upphaf*" verkefnið eða samstarf fyrirtækjanna að öðru leyti. Augljóslega hafa slíkar upplýsingar þýðingu við mat á því hvort veita eigi undanþágu frá bannreglu 10. gr. samkeppnislaga.

11093. Þá kom fram í beiðninni að ekki væri gert ráð fyrir samskiptum æðstu yfirmanna eða lykilstjórnenda þeirra vegna hafnarþjónustusamstarfsins í Mjóeyrarhöfn. Settu fyrirtækin þetta fram sem eina af röksemdunum fyrir því að skilyrði þágildandi 15. gr. samkeppnislaga væru uppfyllt. Gögn málsins sýna á hinn bóginn að lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa höfðu átt og áttu eftir að eiga í ítrekuðum samskiptum, m.a. vegna samráðsins sem tengdist Mjóeyrarhöfn, breytinga á siglingakerfum o.fl., sbr. t.d. samskipti fyrirtækjanna 22. október 2008.[6010]

11094. Hér skal haft í huga undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips vegna samstarfs í skipaafgreiðslu kom í kjölfar þess að fyrirtækin voru tekin til rannsóknar um mitt árið 2010 vegna landflutningastarfsemi þeirra, og verður að meta hana í því samhengi. Samstarf í skipaafgreiðslu var einn þáttur samráðs Samskipa og Eimskips sem var „sýnilegur" út á við, þ.e. samstarf sem í eðli sínu var ekki unnt að fara leynt með, öfugt við t.d. markaðsskiptingu sem fyrirtækin gátu með auðveldari hætti haldið leyndu.

11095. Að mati Samkeppniseftirlitsins var sá háttur sem hafður var á upplýsingagjöf í erindinu til þess fallinn að draga athygli Samkeppniseftirlitsins frá víðtæku og langvarandi samráði Samskipa og Eimskips.

23.3.2.4. Undanþágubeiðni vegna Norður-Ameríku flutninga í desember 2010

11096. Þann 23. desember 2010 sendu Samskip og Eimskip bréf til Samkeppniseftirlitsins.[6011] Í bréfinu var gerð grein fyrir því að nýr samningur um Norður-Ameríku siglingar hefði verið undirritaður. Gilti samningurinn frá 1. janúar 2011 til 31. desember 2012. Í bréfinu var óskað eftir undanþágu frá bannreglu 10. gr. samkeppnislaga vegna þessa samnings.

11097. Í bréfi Samskipa og Eimskips eru færð almenn rök fyrir veitingu undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga vegna samstarfsins og það sagt til hagsbóta fyrir íslenska neytendur að fleiri en einn aðili geti boðið upp á reglubundna beina sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Í umfjöllun bréfsins um skilyrði einstakra töluliða þágildandi 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga segir meðal annars að Samskip og Eimskip teldu „*engan vafa leika á*" að hinn endurnýjaði samningur veitti neytendum sanngjarna hlutdeild í ávinningi sem af samningnum hlytist. Þá segir að „*neytendur eru í þessu tilviki*

[6008] Bréf Eimskips og Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.06.2010.
[6009] Sjá kafla 7.5.4 og 10.7.1.
[6010] Sjá t.d. kafla 9.4 og 13.4.2.
[6011] Bréf Samskipa og Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23. desember 2010.

kaupendur flutningsþjónustu. Hagur þeirra er augljóslega sá að sem flestir aðilar stundi virka samkeppni á þeim markaði farmflutninga með skipum á milli Íslands og Norður-Ameríku. Slíkt leiðir til lækkunar verðs, bættrar dreifingar og þjónustu, hagkvæmrar nýtingar framleiðsluþátta, o.s.frv."

11098. Með þessu gáfu Samskip og Eimskips til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið samningsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda. Líkt og sjá má af umfjöllun í þessari ákvörðun um „*Nýtt upphaf*" verkefnið var markmið þess hið gagnstæða, þ.e. að takmarka samkeppni og hækka verð en frá því verkefni var ekki greint.

11099. Í undanþágubeiðni sinni byggðu Samskip og Eimskip í reynd á því að forsendur væru hinar sömu og við veitingu fyrri undanþágu, sbr. ákvörðun nr. 46/2009. Líkt og rakið er fyrr í kafla þessum er hins vegar ljóst að við veitingu þeirrar undanþágu var Samkeppniseftirlitið ekki upplýst um samstarf skipafélaganna á grunni neyðarsamkomulagsins eða á grunni „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og að samningurinn um Norður-Ameríku flutninga væri aðeins einn liður af mörgum í því verkefni. Undanþága (nr. 46/2009) var því ekki veitt á grundvelli fullnægjandi upplýsingagjafar.

11100. Þá sýna gögn málsins að til viðbótar við að endurnýja sjóflutningssamning vegna Norður-Ameríku endurnýjuðu Samskip og Eimskip í desember árið 2010 samhliða „*Neyðarsamkomulagið*", leynilegt samkomulag síðan 30. nóvember 2001, vegna Evrópuflutninga. Undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips frá 23. desember 2010 tók þó eingöngu til þess fyrrnefnda. Líkt og fram kemur í umfjöllun í köflum 4.6.6, 4.6.7 og 5.4, sbr. kafla 16, mátti Samskipum og Eimskip vera ljóst að samvinna félaganna af þeim toga sem fólst í „*neyðarsamkomulaginu*" gat farið gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. m.a. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997. Félögin sóttu hins vegar ekki um undanþágu vegna þessarar samvinnu og veittu engar upplýsingar um það í tengslum við þá beiðni er laut að Norður-Ameríku flutningum. Það var fyrst við rannsókn þessa máls sem Samkeppniseftirlitið varð áskynja um þessa samvinnu fyrirtækjanna

11101. Í undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips, dags. 23. desember 2010, voru auk þess ekki veittar upplýsingar um leynisamning sem fyrirtækin sín á milli nefndu „*hliðarskjal*" við Norður-Ameríku samning þeirra. „*Hliðarskjalið*" útbjuggu fyrirtækin til þess að „*losna við að fæla*" samninginn til bandarískra samkeppnisyfirvalda, FMC[6012].[6013]

11102. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að í fyrrgreindu erindi Samskipa og Eimskips vegna beiðni um undanþágu frá bannreglu 10. gr. samkeppnislaga hafi ekki verið upplýst um atriði sem verulegu máli gátu skipt við afgreiðslu á erindis fyrirtækjanna og áframhaldandi leynd haldið gagnvart samkeppnisyfirvöldum um samráð fyrirtækjanna.

23.3.2.5. <u>Kvartanir Samskipa í maí 2011</u>

11103. Þann 6. maí 2011 barst Samkeppniseftirlitinu kvörtun frá Samskipum, dags. 4. maí sama ár. Í erindinu kvartaði Samskip yfir meintum brotum Eimskips gegn 11. gr. samkeppnislaga sem fælust í ólögmætum undirboðum og sérstækum verðlækkunum Eimskips. Kom m.a. fram að „*[t]ilgangur Eimskips var einfaldlega sá að ná viðskiptum af Samskipum og/eða lækka framlegð Samskipa af viðskiptunum*."

11104. Þann 18. maí 2011 barst Samkeppniseftirlitinu önnur kvörtun frá Samskipum. Í kvörtuninni var ekki kvartað undan tiltekinni háttsemi eða sérstök tilvik nefnd sem hugsanleg brot gegn samkeppnislögum. Eingöngu var óskað eftir rannsókn Samkeppniseftirlitsins á kjörum sem Eimskip væri að bjóða viðskiptavinum til að athuga hvort jafnræðis væri gætt, með vísan 11. gr. samkeppnislaga.

[6012] Federal Maritime Commission (FMC) eftirlit með sértækum samkeppnisreglum sem gilda í sjóflutningum.
[6013] Sbr. kafla 14.33.12 og 14.33.14.1.

11105. Með bréfi, dags. 13. desember 2011, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir frekari upplýsingum frá Samskipum, einkum vegna erindis Samskipa frá 7. maí 2008.[6014] Barst svarbréf Samskipa 4. janúar 2012.

11106. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 10. ágúst 2012, var Samskipum kynnt ákvörðun Samkeppniseftirlitsins um að aðhafast ekki vegna erindis Samskipa frá 7. maí 2008 og viðbótarerinda Samskipa frá 4. og 18. maí 2011.

11107. Í erindum Samskipa voru tilgreind einstök tilvik þar sem Samskip taldi Eimskip hafa brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga sem fælust í ólögmætum undirboðum og sérstækum verðlækkunum Eimskips. Þau tilvik sem eru nefnd voru ekki lýsandi fyrir það ástand sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips og ríkti á þessum tíma á þeim mörkuðum sem erindi Samskipa vörðuðu. Verða hér tvö dæmi rakin en að öðru leyti er vísað um þetta í kafla 14 í ákvörðuninni.

11108. Í kvörtuninni 4. maí 2011 viku Samskip t.a.m. að ætluðu broti Eimskips gegn 11. gr. samkeppnislaga vegna atvika sem tengdust fyrirtækinu Öskju. Samkeppniseftirlitið hefur í ákvörðun þessari fjallað um samtímagögn Samskipa og Eimskips vegna Öskju. Vísast um það m.a. til kafla 14.30. Ljóst er að samtímagögn styðja ekki upplýsingar Samskipa í erindinu. Af gögnum verður þannig ráðið að Samskip reyndu að knýja fram mikla verðhækkun gagnvart Öskju er samningur fyrirtækjanna var laus haustið 2010. Askja brást við með því að hafa samband við Eimskip til þess að fá betra verð vegna innflutnings á bílum og hafði jafnframt samband við Samskip og hafði *„nokkur komment á hækkanirnar"* og vildu fara yfir þær með Samskipum. Í framhaldinu hitti Askja (E)forstj á fundi í september 2010. Af því tilefni mælti (E)forstj fyrir um það við (E)frkvstj-sala/þj að *„vertu á vappi trykkið"* yrði notað gagnvart Öskju. Engin gögn hafa fundist sem sýna að Eimskip hafi gripið til frekari ráðstafana sem miðuðu að því að ná viðskiptum Öskju frá Samskipum, s.s. undirbúning að tilboði. Stuttu síðar endurnýjuðu Samskip flutningasamkomulag sitt við Öskju. Umrædd gögn og atvik tengd Öskju endurspegla að hin ólögmæta markaðsskipting vart virt.

11109. Um atvik tengd Abitibi/Flypaper (frkvstj-FlyP) er fjallað í kafla 14.33. Í erindi sínu létu Samskip hjá líða að upplýsa og afhenda gögn um samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í kjölfar tilboðs Eimskips til Abitibi/Flypaper. Fyrir liggur í samtímagögnum að stjórnendur Samskipa kvörtuðu við stjórnendur Eimskips undan lágu verði Eimskips í flutninga frá Norður-Ameríku fyrir viðskiptavininn og lögðu til að fulltrúar fyrirtækjanna hittust til að ræða þetta samkeppnismálefni (tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 12. janúar 2011).[6015] Samskip létu í erindi sínu einnig hjá líða að upplýsa um að stuttu áður eða í október 2010, höfðu Samskip hækkað verð til Abitibi/Flypaper á pappírsflutningum frá Bandaríkjunum og höfðu síðast hækkað verðið stuttu áður eða í júní 2010, sbr. kafla 14.33.4.2. Samskip boðuðu umrædda tafarlausa hækkun gagnvart Abitibi/Flypaper með tölvupósti 12. október 2010, daginn eftir fund lykilstjórnenda fyrirtækjanna, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, 11. október 2010, sbr. kafla 14.33.4. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint skýr birtingarmynd á samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma en Samskip kusu að segja ekki frá þessum atvikum í erindi sínu.

11110. Á sama tíma og Samskip kvörtuðu til Samkeppniseftirlitsins má finna í skjölum stjórnenda fyrirtækisins lýsingar á því að það væri ríkjandi *„ró"* milli Samskipa og Eimskips um mikilvæga viðskiptavini í

[6014] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 13.12.2011 í máli nr. 0805007. Sjá kafla hér að framar um kvörtun Samskipa 07.05.2008 og viðbótarkvörtun frá 25.08.2008.
[6015] Sbr. kafla 14.33.16.

innflutningi.[6016] Jafnframt áttu á sama tímabili sér stað tíð samskipti milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips.[6017]

11111. Að mati Samkeppniseftirlitsins er sú mynd sem teiknuð var upp af markaðsumhverfi Samskipa í kvörtunum fyrirtækisins til Samkeppniseftirlitsins ekki í neinu samræmi við aðgerðir og lýsingar í samtímagögnum Samskipa. Samtímagögn sýna þvert á móti að ólögmætt samráð hafi verið yfirstandandi á þessum tíma en ekki meint misnotkun Eimskips á markaðsráðandi stöðu sinni. Þá sýna gögn málsins um *„friðinn"* að það var hvorki markmið Eimskips né Samskipa á friðartímabilinu að *„ná viðskiptum"* hvort af öðru. Þessi samtímagögn eru í samræmi við að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið samráð við Samskip og í því hafi m.a. falist markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini eftir mitt ár 2008. Samkvæmt öllu framansögðu er það mat Samkeppniseftirlitsins að upplýsingar Samskipa hafi verið til þess fallnar að afvegaleiða Samkeppniseftirlitið og viðhalda áframhaldandi leynd um víðtækt samráð Samskipa og Eimskips.

23.3.3. Atvik á árinu 2013

23.3.3.1. Kvörtun Samskipa í júlí 2013

11112. Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu kvörtun 3. júlí 2013 þar sem þess var óskað að tekið yrði til skoðunar hvort Eimskip hafi misnotað markaðsráðandi stöðu sína með breytingum á siglingakerfi sínu sem tilkynntar hefðu verið í upphafi ársins. Héldu Samskip því fram að Eimskip hafi á þessum tíma haft nægilegt rými til staðar til að sinna öllum *„Íslandsflutningum"* Eimskips og raunar að auki öllum innflutningi Samskipa. Samskip byggðu því á því að Eimskip hafi farið í umræddar breytingar *„til höfuðs"* nýrri leið Samskipa sem jafnframt var kynnt á sama tíma og hafi ekki byggst á kostnaðarlegum forsendum. Þannig hafi Eimskip misnotað markaðsráðandi stöðu sínu og nýtt sér fjárhagslegan styrkleika sinn til að mæta samkeppni frá Samskipum með ólögmætum hætti. Í erindi Samskipa segir að félögin séu í *„samkeppni um flutninga verðandi alla þá sem á annað borð þurfa á flutningaþjónustu á sjó að halda á áætlunarleiðum milli hafna Íslands og Evrópu*." Þá eru í erindi Samskipa raktar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins í nóvember 2008. Líkt og fjallað hefur verið um í 7 – 9 er það mat Samkeppniseftirlitsins að samráð Samskipa og Eimskips eftir mitt ár 2008 tekið til breytinganna á siglingakerfi Samskipa í nóvember 2008.

11113. Í erindinu er í engu vikið að fyrra samráði fyrirtækjanna tengdum siglingakerfum félaganna og því samfellda samráði sem í hartnær fjögur ár á undan hafði átt sér stað milli þeirra.

11114. Líkt og rakið er í kafla 21 má í samtímagögnum greina merki þess í lok árs 2012 að óróa hafi farið að gæta í hinni ólögmætu markaðsskiptingu og Samskip og Eimskip hafi dregið úr umfangi hennar á árinu 2013. Efnahagsbati á Íslandi og breytingar á siglingakerfum félaganna í upphafi árs 2013 höfðu þar áhrif. Samráð fyrirtækjanna var þó ekki liðið undir lok en á þeim tíma sem erindi Samskipa var sent Samkeppniseftirlitinu, í júlí 2013, átti sér enn stað samráð fyrirtækjanna í sjóflutningum m.a. á grundvelli samnings um Norður-Ameríku flutninga og samráð fyrirtækjanna á landflutningamarkaði. Þá var verðsamráð fyrirtækjanna sem m.a. fólst í takmörkun á afslætti til viðskiptavina viðvarandi a.m.k. út árið 2013.

[6016] Í markaðsskýrslu Samskipa fyrir árið 2011 (sem var gerð árið 2010) og markaðsskýrslu Samskipa sem var gerð árið 2011 (fyrir árið 2012) kom fram að það hefði verið *„ró"* á innflutningsmarkaði og bæði Samskip og Eimskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð, sbr. kafla 14.32 og 14.38.4. Í dæmaskyni má einnig vísa til gagns […] frá 19. nóvember 2010, þar sem fram kemur *„Almennt hefur verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum […]"*, sbr. kafla 14.33.4.6 og 14.33.7. Þessar lýsingar Samskipa og ráðagerðir í samtímagögnum eru í samræmi við gögn málsins sem sýna framkvæmd ætlaðs samráðs milli Eimskips og Samskipa.
[6017] Sjá kafla 13.3.2 og áfram.

11115. Að mati Samkeppniseftirlitsins héldu Samskip mikilvægum upplýsingum frá samkeppnisyfirvöldum sem nauðsynlegt verður að telja að eftirlitið hafi þurft að búa yfir til að leggja mat á erindið og forgangsröðun verkefna skv. 3. mgr. 8. gr. samkeppnislaga.

23.3.3.2. Undanþágubeiðni vegna Norður-Ameríku flutninga í desember 2013

11116. Með bréfi, dags. 23. desember 2013, óskuðu Samskip og Eimskip eftir undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga vegna samnings Samskipa og Eimskips um beina sjóflutninga á milli Íslands og Norður-Ameríku. Samningurinn átti að taka gildi 1. janúar 2014 og gilda til 31. desember 2014.

11117. Þegar undanþágubeiðnin barst Samkeppniseftirlitinu var rannsókn eftirlitsins á samráði fyrirtækjanna á frumstigi. Enn var unnið að því að yfirfara þau gögn sem haldlögð höfðu verið í húsleitum sem gerðar voru í september sama ár.

11118. Í undanþágubeiðninni er forsögu og málsatvikum lýst. Er þar m.a. fjallað um samstarf Samskipa og Eimskips um flutninga á milli Íslands og Norður-Ameríku og undanþágubeiðnir þeim tengdum árin 1993-2013. Í þeirri umfjöllun var ekki gerð grein fyrir samráði fyrirtækjanna m.a. á sviði sjóflutninga og landflutninga á árunum 2008-2013.

11119. Líkt og í fyrri undanþágubeiðnum Samskipa og Eimskips tengdum Norður-Ameríku samningum fyrirtækjanna voru í bréfi fyrirtækjanna gefnar almennar röksemdir fyrir veitingu undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga. Kom til að mynda fram að fyrirtækin hafi talið mikilvægt *„í ljósi núverandi aðstæðna í íslensku þjóðlífi að tryggja að samkeppni haldist á markaðnum*" og að samningurinn væri til hagsbóta fyrir íslenska neytendur. Þá voru færð rök fyrir því að undanþága myndi fyrirsjáanlega hafa jákvæð áhrif á samkeppni á markaðnum og samnýtingu framleiðsluþátta í samræmi við markmið samkeppnislaga.

11120. Í bréfi fyrirtækjanna var einnig rökstutt að hvaða leyti samningurinn uppfyllti, að mati þeirra, skilyrði stafliða þágildandi 1. mgr. 15. gr. samkeppnislaga. Kom þar fram meðal annars að Samskip yrðu samkeppnishæfari vegna samningsins sem myndi *„vafalaust*" leiða til betri þjónustu við neytendur og samræmast markmiði samkeppnislaga vel. Þá sagði að Samskip og Eimskip töldu *„engan vafa*" leika á því að hinn endurnýjaði samningur myndi skila sér í auknum ávinningi til neytenda.

11121. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að við úrlausn erindis fyrirtækjanna hafi skipt máli að upplýst væri um samráð fyrirtækjanna á árunum 2008-2013, þ. á m. *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Þá skiptir einnig máli, við mat á upplýsingagjöf fyrirtækjanna, að rannsókn Samkeppniseftirlitsins var á frumstigi og voru upplýsingar sem þar voru settar fram til þess fallnar að villa fyrir rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

23.3.4. Niðurstaða

11122. Hér að framan hafa verið rakin kvartanir og önnur erindi Samskipa og Eimskips sem send voru Samkeppniseftirlitinu á megin rannsóknartímabili þessa máls, frá árinu 2008 til ársins 2013. Í umræddum erindum fyrirtækjanna eru settar fram margvíslegar upplýsingar og sjónarmið fyrirtækjanna um meint brot hvors annars á samkeppnislögum, samkeppnisaðstæður á þeim mörkuðum sem fyrirtækin starfa á o.fl. Í kvörtunum og erindum var dregin upp sú mynd að virk samkeppni ríkti á markaðnum og á milli fyrirtækjanna. Líkt og rakið hefur verið í þessari ákvörðun áttu Samskipa og Eimskips hins vegar á sama tíma, þ.e. um mitt ár 2008 til ársins 2013, með sér ólögmætt samfellt samráð.

11123. Ljóst er að kvartanir og önnur innsend erindi Samskipa og Eimskips breyttu engu um það að fyrirtækin viðhéldu samráði sínu samfellt allt fram á árið 2013. Þar að auki gefa samtímagögn til kynna að

fyrirtækin hafi beitt hótunum um kæru til samkeppnisyfirvalda til að skapa aga í samráðinu.[6018] Verður að hafa þetta í huga við mat á þeim kvörtunum sem Samskip og Eimskip sendu Samkeppniseftirlitinu og fjallað hefur verið um hér að framan.

11124. Líkt og rakið hefur verið héldu Samskip í kvörtunum og öðrum erindum sem send voru Samkeppniseftirlitinu á megin rannsóknartímabili málsins frá samkeppnisyfirvöldum upplýsingum sem miklu skiptu fyrir afgreiðslu erindanna og drógu ekki upp rétta mynd af samkeppnisaðstæðum á markaðnum og samskiptum Samskipa og Eimskips. Með því að upplýsa ekki í erindum þess um raunverulega stöðu á markaði og um samstarf fyrirtækjanna voru Samkeppniseftirlitinu ekki veittar mikilvægar og nauðsynlegar upplýsingar til að leggja rétt mat á erindin, samkeppnisaðstæður á markaðnum og samskipti Samskipa og Eimskips. Með því var Samkeppniseftirlitið afvegaleitt á brotatímabilinu.

11125. Þá er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með upplýsingagjöf sinni 28. maí 2010, vegna rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á landflutningamarkaði, haldið frá Samkeppniseftirlitinu gögnum og upplýsingum sem fyrirtækinu bar að afhenda eða upplýsa um og brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga. Með því komu Samskip í veg fyrir að Samkeppniseftirlitið gæti lagt rétt mat á aðstæður og háttsemi fyrirtækja á markaði þegar á árinu 2010. Líkt fyrr segir er í ákvörðun þessari verður þó ekki lögð sérstök stjórnvaldsekt á Samskip vegna brotsins.

23.4. Brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga við rannsókn málsins

11126. Það mál sem hér er til umfjöllunar er afar umfangsmikið og rannsóknartímabilið langt. Það gagnamagn sem liggur til grundvallar í málinu er án fordæma hjá Samkeppniseftirlitinu. Það verklag sem Samkeppniseftirlitið hefur viðhaft við öflun upplýsinga og gagna í þágu rannsóknar málsins hefur frá upphafi tekið mið af því að upplýsa málsatvik á eins skilvirkan máta og svo fljótt sem unnt er.[6019] Það er Samkeppniseftirlitsins að meta hvaða upplýsingar kunni að hafa þýðingu fyrir rannsókn þess.[6020]

11127. Grundvallarforsenda skilvirkrar rannsóknar máls sem þessa er að fyrirtæki afhendi umbeðnar upplýsingar og gögn sem þau sannarlega búa yfir þegar um þær er beðið og jafnframt að fyrirtækin afhendi upplýsingar í samræmi við fyrirmæli Samkeppniseftirlitsins, enda tilgangur fyrirmælanna að gæta þess að upplýsingar berist á skipulegan máta í þágu skilvirkrar rannsóknar máls. Í þessu tilliti er eðli máls samkvæmt mikilvægt að fyrirtæki veiti Samkeppniseftirlitinu ekki rangar, villandi og ófullnægjandi upplýsingar við meðferð máls.

11128. Rík skylda hvílir á fyrirtækjum sem sæta rannsókn eftirlitsins að afhenda gögn og veita réttar og fullnægjandi upplýsingar, sbr. 19. gr. og 41. gr. b samkeppnislaga. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga er skylt að upplýsa um öll nauðsynleg atriði sem hafa þýðingu fyrir rannsókn máls og afhenda öll gögn sem sá sem upplýsingabeiðni er beint að hefur í fórum sínum. Þá ber aðilum að tryggja að upplýsingar sem Samkeppnisyfirvöldum eru veittar, hvort sem er við munnlega eða skriflega upplýsingaöflun samkvæmt 19. gr. séu réttar. Í því felst að óheimilt er að afvegaleiða Samkeppniseftirlitið með staðhæfingum sem eru tvíræðar eða beinlínis rangar, sbr. úrskurð

[6018] Sbr. t.d. fundargerð frá fundi stjórnenda Flytjanda: *„Væri bylting að fá karagjald inn, Samskip hafa gefið það út að þeir eru að rukka þetta og munu kæra okkur ef við eltum ekki*", sbr. kafla 14.54.1. Sjá hér til hliðsjónar umfjöllun í kafla 4.8. Þar segir frá því að þekkt sé í samráðsmálum sem þessum að aðilar í samráði refsi eða hefni sín ef annar samráðsaðili svindlar á samráðinu. Sjá einnig úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 2/2011 og 4/2012.
[6019] Ítarlega umfjöllun um málsmeðferð og rannsókn má finna í viðauka II við ákvörðunina.
[6020] Sjá hér til samanburðar dóm undirréttar ESB frá 22.03.2012 í málum nr. T-458/09 og T-171/10, Slovak Telekom gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 43: *„[…] given its broad powers of investigation and assessment, it is for the Commission to decide whether particular items of information which it requests from the undertakings concerned are necessary (see, to that effect, Case 155/79 AM & S Europe v Commission [1982] ECR 1575, paragraph 17; Orkem v Commission, paragraph 41 above, paragraph 16; Case C-94/00 Roquette Fréres [2002] ECR I-9011, paragraph 78; and Case T-340/04 France Télecom v Commission [2007] ECR II-573, paragraph 148)*."

áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Þannig er óheimilt að haga upplýsingagjöf með þeim hætti að dregin sé upp röng mynd af atvikum er þýðingu hafa fyrir rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

11129. Líkt og rakið verður hér á eftir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn skyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga til að veita upplýsingar og afhenda gögn í þágu rannsóknar þessa máls. Var þetta til þess fallið að tefja framgang rannsóknarinnar. Telur Samkeppniseftirlitið ótvírætt að það hefði flýtt fyrir rannsókn málsins til muna ef réttar og fullnægjandi upplýsingar hefðu legið fyrir frá upphafi.

11130. Líkt og áður segir viðurkennir Eimskip í sátt frá 16. júní 2021 að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins, sbr. 2. gr. sáttarinnar. Með sáttinni var málinu gagnvart Eimskip lokið. Brot Eimskips líkt og Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga töfðu rannsókn málsins. Í eftirfarandi umfjöllun er samhengisins vegna gerð grein fyrir helstu brotum Eimskips. Er þetta óhjákvæmilegt enda voru bæði fyrirtækin, sem sættu rannsókninni, frá upphafi rannsóknar svo að segja samstíga í því að leitast við að spilla fyrir athugun samkeppnisyfirvalda á starfsemi þeirra.

11131. Verður nú vikið nánar að framangreindu.

23.4.1. Munnleg upplýsingagjöf Samskipa í tengslum við húsleit

11132. Eins og lýst var í kafla 2.1 átti Samkeppniseftirlitið í aðdraganda þessarar rannsóknar fundi með bæði viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa. Þar kom m.a. fram að mikil samskipti væru milli stjórnenda Eimskips og Samskipa. Að framkomnum ábendingum þessara heimildarmanna um ætlað samráð Eimskips og Samskipa framkvæmdi Samkeppniseftirlitið, á grundvelli úrskurða Héraðsdóms Reykjavíkur, húsleitir á starfsstöðvum fyrirtækjanna 10. september 2013.

11133. Í ljósi áðurnefndra ábendinga taldi Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt í húsleitunum að óska eftir því að fulltrúar Eimskips og Samskipa veittu munnlegar upplýsingar eða bentu á gögn m.a. um samstarf og samskipti og tengsl milli fyrirtækjanna, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.

11134. Samkeppniseftirlitið getur samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga krafist þess að fyrirtæki veiti upplýsingar með munnlegum hætti. Eðli málsins samkvæmt eru það stjórnendur eða aðrir starfsmenn sem veita upplýsingar með þessum hætti. Bera bæði viðkomandi einstaklingur og fyrirtækið ábyrgð á því að réttar og fullnægjandi upplýsingar séu veittar við slíka upplýsingagjöf. Þegar fyrri húsleit Samkeppniseftirlitsins fór fram þann 10. september 2013 voru teknar munnlegar skýrslur af fimm stjórnendum Samskipa. Skýrslugjöf eins stjórnenda Samskipa fór fram þann 17. september 2013 þar sem viðkomandi var staddur erlendis þegar húsleit fór fram. Að sama skapi fóru fram þessa daga í september 2013 munnlegar skýrslugjafir af sex stjórnendum Eimskips.

11135. Í upphafi munnlegrar upplýsingagjafar var stjórnendum kynnt að Samkeppniseftirlitið hefði hafið rannsókn á ætluðum brotum Samskipa og Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga. Stjórnendunum voru jafnframt kynnt ákvæði 19. gr. og 41. b og 42. gr. samkeppnislaga, en í því sambandi kom m.a. fram að samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga væri skylt að veita Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar um staðreyndir og að óheimilt væri að afvegaleiða samkeppnisyfirvöld með tvíræðum og röngum staðhæfingum. Tekið var fram að aðilum væri ekki skylt að veita upplýsingar sem fælu í sér huglægt mat á því hvort brot á samkeppnislögum hafi átt sér stað. Þá var vísað til þess að rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar gætu varðað stjórnvaldssektum eða refsingu sem og umrædda einstaklinga persónulega refsingu. Var þeim einstaklingum sem veittu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar við

skýrslugjöf gert að staðfesta að viðkomandi væri upplýstur um framangreint með undirritun sinni.[6021] Upplýsingaviðtöl þessi voru hljóðrituð og eru endurrit af hljóðupptökum meðal gagna þessa máls. Lögmenn fyrirtækjanna voru viðstaddir þessar upplýsingagjafir Samskipa og Eimskips.

11136. Að mati Samkeppniseftirlitsins brutu Samskip við munnlega upplýsingagjöf tengslum við húsleitir, gegn skyldu sinni til að veita upplýsingar um þýðingarmikil atriði í tengslum við samstarf og samskipti milli fyrirtækjanna.

11137. Gögn málsins sýna að hlutaðeigandi stjórnendur, sem veittu munnlega upplýsingagjöf tengslum við húsleitir í september 2013, höfðu vitneskju um samstarf og samskipti fyrirtækjanna strax í upphafi rannsóknarinnar. Í stað þess að upplýsa um það, eins og skylda var til samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, eða benda á gögn var mikilvægum upplýsingum haldið frá rannsókn málsins. Með rangri, villandi eða ófullnægjandi upplýsingagjöf var leitast við að afvegaleiða Samkeppniseftirlitið og unnið gegn skilvirkri rannsókn málsins. Brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga hófust þannig strax á fyrstu stigum rannsóknar þessa máls.

11138. Samkeppniseftirlitið bendir á að Samskip fengu ríkt ráðrúm og tækifæri til að rýna eigin gögn í kjölfar húsleitanna og þá leiðrétta ranga upplýsingargjöf um samskipti fyrirtækjanna. Það var ekki gert.

23.4.1.1. Upplýsingum um samskipti við Eimskip leynt

23.4.1.1.1. Upplýsingagjöf - Forstjóri Samskipa

11139. Við munnlega upplýsingagjöf Samskipa í tengslum við húsleitir Samkeppniseftirlitsins 10. september 2013 var (S)forstj beðinn um að veita m.a. eftirfarandi upplýsingar:

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

11140. (S)forstj svaraði en veitti ekki upplýsingar eða benti á gögn um samskipti við (E)forstj.[6022]

11141. Síðar við upplýsingagjöfina var (S)forstj aftur spurður og var þá sérstaklega beðinn um að veita upplýsingar um hvort hann hafi *„ekkert verið í neinum samskiptum við (E)forstj, forstjóra Eimskipa?"*[6023]

11142. Veitti (S)forstj þá þær upplýsingar að fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs (og í Bandaríkjunum fyrir *„mörgum mörgum árum"*) hefði hann ekki átt nein vinnutengd eða persónuleg samskipti við (E)forstj.

11143. Samkvæmt gögnum málsins hafði (S)forstj átt samskipti við (E)forstj sem að hann lét hjá líða að upplýsa um. Má þar nefna samskipti hans við (E)forstj sem áttu sér stað kringum og eftir mitt ár 2008 og áfram á rannsóknartímabilinu, t.d. fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með (E)forstj og (E)stjform1 6. júní 2008, sbr. umfjöllun í kafla 7.2. Þá veitti (S)forstj heldur ekki upplýsingar eða benti á gögn um fámennan golfhóp sem hann og (E)forstj voru virkir meðlimir í á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 7.1.1 og 13.5.1. Verða hér rakin önnur dæmi um samskipti forstjóranna sem (S)forstj upplýsti ekki um við munnlega skýrslugjöf:

- Forstjórar fyrirtækjanna áttu í ítrekuðum samskiptum á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 7.1.1, 7.7.1, 13.3.2 og 13.5, sbr. einnig umfjöllun í köflum 7.3.6.1.1 og 7.3.6.1.2.

[6021] Undirritaðar yfirlýsingar Samskipa og Eimskips, dags. 10.09.2013 og 17.09.2013.
[6022] Endurrit af upplýsingagjöf Samskipa ([…]) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.09.2013, bls. 6 og áfram.
[6023] Endurrit af upplýsingagjöf Samskipa ([…]) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.09.2013, bls. 10 – 11.

- Samtímagögn (S)forstj sýna að þegar (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips í maí 2008, taldi (S)forstj sig þekkja (E)forstj vel og vita að breytingar myndu fylgja forstjóratíð hans („*I know [(E)forstj] well through the year...*" og „*mýktin að verða meiri, og dregur úr hörkunni*"), sbr. umfjöllun í kafla 7.1.1.

- Eins og áður segir hittust (S)forstj og (E)forstj ásamt stjórnarformönnum sínum um mitt ár 2008, föstudaginn 6. júní 2008. Sunnudaginn 8. júní 2008 útbjó (E)frkvstj-alþjsv glærukynninguna um „*Verkefnið Nýtt upphaf*" þar sem fram kom að hann, (S)forstj og (E)forstj hefðu verið skipaðir í vinnuhóp til framkvæma það verkefni. Upplýsti (S)forstj ekki um setu í vinnuhópnum. Sjá umfjöllun í kafla 7.2 – 7.4 og 7.7.2. Samtímagögn Samskipa sýna ríka aðkomu (S)forstj að því að hrinda í framkvæmd verkþáttum sem féllu undir verkefnið, sbr. umfjöllun um tölvupóst (S)forstj 10. og 11. júní 2008, sbr. kafla 7.3.2 og 8.2.3.

- Við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 gat (S)forstj staðfest samskipti við (E)forstj og að fundur hans og (S)aðaleig-stjform-SH með (E)stjform1 og (E)forstj um mitt ár hefði farið fram.[6024] Þótt (S)forstj hafi sagst aðspurður ekki muna hvernig fundurinn hafi komið til þá er ljóst af frumburðinum að (S)forstj mundi vel eftir tilvist samskiptanna og gat gert einhverja grein fyrir efnistökum á fundinum. Lýsti (S)forstj fundinum sem „*kaffifundi*". Fyrir (S)forstj voru lögð gögn Samskipa dagana fyrir fundinn.[6025] Neitaði (S)forstj því að gögnin hefðu verið til umræðu á fundinum en sagði að gögnin hefðu verið „*bara almennur undirbúningur fyrir hérna nákvæmlega bara kaffispjall sko.*"

- Lengi framan af skýrslutöku hjá lögreglu hélt (S)forstj því fram að umræðuefni fundarins hefði aðeins varðað möguleg eignaviðskipti Samskipa og Eimskips. Sá framburður (S)forstj breyttist eftir að glærukynning Eimskips um „*Nýtt upphaf*" verkefnið var lögð fyrir hann. Aðspurður um verkefnin fimm sem koma fram í kynningunni og hvort þau hefðu tengst „*kaffispjallinu*" á fundinum 6. júní 2008 sagði (S)forstj: „*Ég held að þetta hafi verið viðrað, ég held að þetta hafi verið viðrað en að það hafi ekki verið […] en að það hafi ekki verið, en að það hafi ekki verið neinn framgangur um eitt eða neitt.*" Um þetta sagði (S)forstj síðar við skýrslutöku lögreglu: „*[…] þetta hafi verið að þetta hafi verið hérna rætt yfir kaffispjalli að það væri nú hægt að hérna skoða eitthvað af þessum þáttum […]*". Sagði (S)forstj jafnframt að þetta hefði verið kaffispjall, „*sem að menn hafa svo farið og hérna unnið frekar heima í húsi […]*".

11144. Ljóst er af framangreindu að við munnlega upplýsingagjöf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 10. september 2013 hafi (S)forstj búið yfir upplýsingum um ítrekuð samskipti hans við forstjóra Eimskips sem að hann upplýsti ekki um, þrátt fyrir skyldu Samskipa samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga til að veita upplýsingarnar.

11145. Samhengisins vegna skal því haldið til haga hér að í munnlegri upplýsingagjöf forstjóra Eimskips, (E)forstj, til Samkeppniseftirlitsins 17. september 2013 sagði hann, líkt og (S)forstj, í veigamiklum atriðum ekki rétt frá samskiptum forstjóranna tveggja á rannsóknartímabili málsins, sbr. kafla 7.1.1, 7.7.1, 7.3.6.2, 7.7.2.1, 13.2 og 13.5. Kvaðst þá (E)forstj, fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs, engin samskipti hafa haft við (S)forstj. Hann hafi „*engan áhuga á að umgangast*" (S)forstj, það „*andi köldu*" milli þeirra og það séu „*engin samskipti á milli okkar, það er svona hatur meira heldur en eitthvað*

[6024] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu.
[6025] Sjá kafla 6.7.2 og 7.2.1. Sjá einnig tölvupóst […] til […] 04.06.2008, endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 101 – 102, tölvupóst […] til […] 5.06.2008 og endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 85 – 86. Sbr. einnig fundargerð framkvæmdastjórnarfundar Samskipa 21.05.2008, endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 101, fundargerð framkvæmdastjóra Samskipa 28.05.2008 og endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 101 og 103 (þar ranglega dagsett 21.05.2008).

annað sko". Til viðbótar tók (E)forstj fram að honum *„liði illa í návist*" starfsmanna Samskipa og hann færi *„ekki í veiðiferð ef að þeir eru*".[6026]

11146. Hið mikla ósamræmi milli annars vegar upplýsingagjafar (S)forstj og (E)forstj og hins vegar samskipta þeirra í leik og starfi og annarra lykilstarfsmanna fyrirtækjanna gefur eindregið til kynna að forstjórunum hafi verið ljóst að þessi samskipti væru ekki í samræmi við kröfur samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og bannákvæði laganna gegn samkeppnishamlandi samráði og lögðu þeir sig því báðir fram við munnlega upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins að leyna samskiptum fyrirtækjanna og hylma yfir samráð þeirra.

11147. Í munnlegri upplýsingagjöf Samskipa upplýsti (S)forstj til viðbótar við framangreint ekki um upplýsingar um símtal sitt við (E)frkvstj-sala/þj en símtalið átti sér stað nokkrum klukkustundum áður þennan sama dag, þ.e. skömmu eftir að húsleitir hófust hjá Samskipum og Eimskip eða kl. 09:14:33 þann 10. september 2013 (húsleitir hófust kl. 9:00). Þrátt fyrir að vera spurður um samskipti sem hann persónulega ætti við starfsmenn Eimskips. Símtal (S)forstj til (E)frkvstj-sala/þj stóð yfir í eina og hálfa mínútu. Voru það þannig ein af fyrstu viðbrögðum (S)forstj við húsleit Samkeppniseftirlitsins þennan dag að komast í borðsíma og hringja til eins af æðstu stjórnendum Eimskips. Samkeppniseftirlitið telur að (S)forstj hafi með símtalinu verið að vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins, sbr. nánari umfjöllun í kafla 13.13.

11148. Þrátt fyrir upplýsingaskyldu Samskipa veitti (S)forstj auk framangreinds ekki upplýsingar um samskipti og tengsl við (E)forstö-landfl1 eða benti á gögn, en þeir voru í vinahópi nokkurra manna sem hittust reglulega yfir rannsóknartímabilið, sbr. kafla 13.4.2.

11149. Einnig upplýsti (S)forstj ekki um tengsl eða samskipti við (E)forstö-landfl2 , sem var forstöðumaður landflutninga Eimskips frá september 2008 til ársloka 2009, þegar hann lét af störfum hjá Eimskip. Þá var (E)forstö-landfl2 hluti af vinahópi (S)forstj (og (E)frkvstj-alþjsv) sem hittist reglulega í matarboðum á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 13.6.

11150. Í upplýsingagjöf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins veitti (S)forstj ekki upplýsingar eða benti á gögn um samskipti við hans framkvæmdastjóra Eimskips í Þýskalandi, (E)frkvstj-Þýskal, sbr. kafla 13.3.2 og 13.9.

11151. Stöðu sinnar vegna hafði (S)forstj ríkar skyldur til að upplýsa um samskipti við Eimskip. Var um að ræða nauðsynlegar upplýsingar sem að var með ásetningi haldið leyndum. Í stað þess að veita réttar upplýsingar eða benda á gögn þá færði hann fram rangar eða villandi upplýsingar um samskipti sín við Eimskip, sér í lagi við (E)forstj. Þessi leynd var liður í því að hylma yfir ólögmætt samráð fyrirtækjanna sem stóð að hluta til ennþá yfir þegar húsleitirnar fóru fram og hafði staðið yfir frá miðju árinu 2008.

11152. Með framangreindu gerðust Samskip sek um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf um samskipti og samstarf við Eimskip og brutu þar með gegn 19. gr. samkeppnislaga.

23.4.1.1.2. <u>Upplýsingagjöf - Forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa</u>

11153. Við munnlega upplýsingagjöf (S)forstö-innfl1 10. september 2013 var óskað eftirfarandi upplýsinga um samskipti við Eimskip:[6027]

[6026] Endurrit af upplýsingagjöf Eimskips ([…]) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.09.2013.
[6027] Á rannsóknartímabilinu var […] forstöðumaður innflutningsdeildar hjá Samskipum til ársins 2012 en varð þá framkvæmdastjóri innanlandssviðs fyrirtækisins.

11154. *„Hefur þú átt samskipti við starfsmenn Eimskips, bæði einka- og vinnutengt, sem sagt einhver símtöl, fundir eða einhver önnur tilefni?“*[6028]

11155. Svaraði (S)forstö-innfl1 en veitti engar upplýsingar eða benti á gögn um ítrekuð samskipti hans hjá Samskipum við starfsmenn eða stjórnendur Eimskip, s.s. eins og umfangsmikil og ítrekuð samskipti hans hjá Samskipum við starfsbróður sinn hjá Eimskip, (E)forstö-innfl.

11156. Um samskipti (S)forstö-innfl1 við Eimskip á rannsóknartímabilinu vísast til yfirlita í köflum 7.7.1 og 13.3.2 m.a. um aðkomu hans að samskiptum við stjórnendur Eimskip vegna hins ólögmæta *„Nýtt upphaf“* verkefnis. Má hér í dæmaskyni vísa til eftirfarandi gagna og atvika málsins:

- (S)forstö-innfl1 hafði aðkomu að og átti samskipti við starfsmenn Eimskips vegna þess þáttar samráðs fyrirtækjanna sem tók til samkomulags um afsláttarkjör og *„afsláttarhámark“*, sbr. tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl dags. 10. og 13. júní 2008, sbr. einnig nánari umfjöllun í köflum 8.1, 14.12 og 14.56.

- (S)forstö-innfl1 átti ítrekuð samskipti við starfsmenn og stjórnendur hjá Eimskip á rannsóknartímabilinu vegna Evrópusamráðs fyrirtækjanna, sbr. t.d. tölvupósta (S)forstö-innfl1 frá 27. og 31. mars 2008 og tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 við (E)forstö-innfl frá 17. desember 2008 og umfjöllun í köflum 5.4 og 8.19.

- (S)forstö-innfl1 hafði ríka aðkomu að samskiptum, auknu samstarfi og aðgerðum Samskipa og Eimskips eftir að samráð fyrirtækjanna var aukið 2008. Má þar til dæmis nefna að 15. október 2008 fór fram fundur hjá lykilstjórnendum Samskipa ((S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl, (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-skiparek). Á fundinum var (S)forstö-innfl1 falið það verkefni að ræða við Eimskip um umfangsmikið aukið samstarf í sjóflutningum (almenn slotverð í bæði inn og útflutningi). Fyrir liggur að (S)forstö-innfl1 átti síðar sama dag í samskiptum við (E)forstö-innfl. Sama dag bað (S)frkvstj-millilandasv (S)forstö-innfl1 að breyta *„neyðarsamkomulaginu“* frá 2001 í *„slot sharing“* samning og senda honum. Í tölvupóstum (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv frá 16. október 2008 fjallaði hann um tillögu sína um *„útvíkkað neyðarsamkomulag“* og að breyta þyrfti verklagi innan Samskipa ef fyrirtækið ætlaði að fara *„flytja meira“* með Eimskip, m.a. frá Reykjavík til Færeyja og lýsti viðræðum við (E)forstö-innfl. Þennan dag sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvort Eimskip væri búið að *„kíkja á flutninginn frá Reykjavík til Færeyja“* og ræddu þeir saman í kjölfarið. Um þetta er nánar vísað til kafla 8.19 og 9.12.2.

- Í tölvupóstsamskiptum á milli (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 5. nóvember 2008 var vísað til viðræðna fyrirtækjanna um hið *„útvíkkaða neyðarsamkomulag“*, sbr. kafla 10.2.

- Á síðasta ársfjórðungi ársins 2010 tók (S)forstö-innfl1 þátt í a.m.k. fimm fundum með Eimskip ((E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj) þar sem rædd voru atriði sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna, þ. á m. endurnýjun á hinu svokallaða *„neyðarsamkomulagi“* frá árinu 2001. Þann 9. desember 2010 skrifuðu fyrirtækin undir nýtt *„neyðarsamkomulag“*. Í tölvupósti (S)forstö-útfl til undirmanns daginn eftir kom þannig fram að það hafi verið (S)forstö-innfl1 sem hafi gert þetta nýja samkomulag við Eimskip, sbr. tölvupóst viðskiptastjóra hjá Samskipum 10. desember 2010, sbr. kafla 14.33.

11157. Ljóst er af framangreindu að við munnlega upplýsingagjöf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 10. september 2013 hafi (S)forstö-innfl1 búið yfir upplýsingum um ítrekuð samskipti hans við stjórnendur

[6028] Endurrit af upplýsingagjöf Samskipa ([…]) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.09.2013, bls. 8 – 11.

hjá Eimskip sem að hann upplýsti ekki um, þrátt fyrir skyldu Samskipa samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga til að veita upplýsingarnar.

11158. Til viðbótar framangreindu veitti (S)forstö-innfl1 ekki upplýsingar eða benti á gögn um samskipti hans við framkvæmdastjóra Eimskips í Þýskalandi, (E)frkvstj-Þýskal. Um samskipti þeirra vísast til kafla 13.3.2 og 13.9. Rétt er að benda á að út- og innflutningur skipafyrirtækjanna til og frá Íslandi gegnum Þýskaland var mikilvægur þáttur í sjóflutningastarfsemi fyrirtækjanna. (E)frkvstj-Þýskal hóf störf í Þýskalandi í byrjun september 2009. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá þessum tíma greindi hann (S) frkvstj-innanl frá því að hann hefði hitt (E)frkvstj-Þýskal *„um helgina"* og það væri *„ekki slæmt"* fyrir Samskip að hafa (E)frkvstj-Þýskal í Þýskalandi. Liggur fyrir að (S)forstö-innfl1 og (E)frkvstj-Þýskal hittust í Hamborg í mars 2012.

11159. Við upplýsingagjöfina veitti (S)forstö-innfl1 aftur á móti upplýsingar um samskipti hans við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2. Um samskipti við þessa starfsmenn Eimskips kunngerði (S)forstö-innfl1 að hann hafi verið í sambandi við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2 á síðustu árum, þeir væru *„góðir félagar"* hans síðan þeir störfuðu allir saman hjá Eimskip. Símanúmer þeirra væru *„örugglega"* í símanum hans. Er þessi framburður í samræmi við fyrirliggjandi sönnunargögn málsins. Aðspurður gerði (S)forstö-innfl1 á hinn bóginn lítið úr tíðni samskiptanna og sagði að það væru *„örugglega tvö ár allavega, meira myndi ég halda"* frá síðustu samskiptum hans við (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2. Gögn málsins sýna að ítrekuð samskipti voru milli (S)forstö-innfl1, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2, sbr. umfjöllun í kafla 13.10.

11160. Með framangreindu gerðust Samskip sek um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf um samskipti og samstarf við Eimskip og brutu þar með gegn 19. gr. samkeppnislaga.

23.4.1.1.3. Önnur villandi eða ófullnægjandi upplýsingagjöf Samskipa

11161. Við munnlega upplýsingagjöf (S)forstö-útfl, forstöðumanns útflutningsdeildar Samskipa, 10. september 2013 var óskað eftir að hann veitti upplýsingar eða benti á gögn um samskipti hans *„við starfsmenn Eimskips"* og þar væri verið að vísa bæði *„til einka- og vinnutengt, eða sem sagt símtöl, fundir eða önnur tilefni þar sem að þið hafið hist?"*

11162. (S)forstö-útfl svaraði en upplýsingagjöf miðaði að því að samskipti við Eimskip hefðu einskorðast við samstarf vegna Norður-Ameríku flutninga.[6029] Var þetta villandi. Samtímagögn og síðari upplýsingagjöf Samskipa við rannsókn málsins sýna þannig að (S)forstö-útfl bjó yfir vitneskju um að samskipti Samskipa og Eimskips tóku til mun fleiri þátta í starfsemi fyrirtækjanna en (S)forstö-útfl hafði aðkomu að samskiptum Samskipa og Eimskips varðandi sjóflutninga, landflutninga, gáma og skipaafgreiðslusamstarf, sbr. umfjöllun í kafla 13.4.1 og 13.4.2. Lét (S)forstö-útfl hjá líða að greina frá samskiptum sínum við starfsmenn Eimskips vegna þessa. Má í dæmaskyni vísa til funda (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj með (E)frkvstj-innanl 20. janúar og 17. febrúar 2012. Þá fundaði m.a. (S)forstö-útfl með (E)svæðisstj1 2. febrúar 2011. (E)forstö-N-Am og (S)forstö-útfl skipulögðu að hittast og fá sér hádegismat 26. júlí 2013. Einnig vísast til fundar (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv með (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1 22. október 2008, sbr. kafla 9.4.

11163. Jafnframt veitti (S)forstö-útfl ekki upplýsingar eða benti á gögn um samskipti hans við framkvæmdastjóra Eimskips í Þýskalandi, (E)frkvstj-Þýskal. Í lok september 2009 áttu (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-útfl í samskiptum og (E)frkvstj-Þýskal bauð (S)forstö-útfl gistingu í húsakynnum sínum í

[6029] Endurrit af munnlegri upplýsingagjöf Samskipa ([…]) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.09.2013, bls. 5 og áfram.

Hamborg. Gögn málsins sýna að (S)forstö-útfl og (E)frkvstj-Þýskal hittust í maí 2010 og aftur í nóvember sama ár. Vísast um þetta til kafla 13.3.2 og 13.9 í ákvörðun þessari.

11164. Við upplýsingagjöfina upplýsti (S)forstö-útfl auk þess ekki um símtal við (E)forstj 7. september 2013, þrátt fyrir að það hafi átt sér stað skömmu fyrir skýrslugjöf, en símtalið stóð yfir í tæplega tuttugu mínútur.

11165. Þrátt fyrir að við munnlega upplýsingagjöf væri óskað eftir upplýsingum um vitneskju viðmælanda um samskipti starfsmanna Samskipa við Eimskip voru hvorki veittar upplýsingar eða bent á gögn um samskipti í tengslum við árleg golfmót fyrirtækjanna, sbr. kafla 13.11, en m.a. (S)forstj og (S)forstö-útfl höfðu vitneskju og aðkomu að mótunum. Þá voru ekki veittar upplýsingar eða bent á gögn um samskipti lykilstjórnenda á árlegum sjávarútvegssýningum, ýmist í Boston, Brussel, á Íslandi og annars staðar, en fyrirtækin litu á þetta sem vettvang til að eiga bein samskipti sín á milli, sbr. kafla 13.12.[6030]

11166. Með framangreindu gerðust Samskip sek um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf um samskipti og samstarf við Eimskip og brutu þar með gegn 19. gr. samkeppnislaga.

11167. Í stað þess að veita upplýsingar eða benda á gögn um fjölþætt samstarf við Eimskip var nauðsynlegum upplýsingum haldið leyndum og ekki bent á gögn sem hefðu þýðingu fyrir rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Verða hér nokkur dæmi rakin:

- Við munnlega upplýsingagjöf Samskipa veitti fyrirtækið ekki upplýsingar eða benti á gögn er vörðuðu verulega aukið samstarf í sjóflutningum Eimskips við Jóna frá enda árs 2009 og a.m.k. út rannsóknartímabilið. Fyrir liggur að þetta aukna samstarf kom til vegna breytinga á siglingakerfi Samskipa og takmörkunar á flutningsgetu haustið 2008. Vísast um þau atvik og samráð fyrirtækjanna því tengdu til umfjöllunar í köflum 9.12.4, 11.14.5 og 16. Með hliðsjón af gögnum málsins, stöðu (S)forstj og umfangi samstarfsins er ljóst að (S)forstj hafði fulla vitneskju um þessa umfangsmiklu samvinnu fyrirtækjanna í sjóflutningum til og frá Íslandi, sbr. tölvupóst hans til (S)forstö-flutnstj (afrit til (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-skiparek) frá 25. október 2011 en þar fjallaði hann um „*kerfispælingar*" og nefndi í því sambandi „*UK magn sem fer með EI í dag*", sbr. kafla 16.

- Að sama skapi veitti (S)forstö-innfl1 ekki upplýsingar um samstarfið við Eimskip eða benti á gögn um það. Af gögnum málsins má sjá að (S)forstö-innfl1 hafði vitneskju um samstarfið og hafði á tímabili áhyggjur af umfangi þess, sbr. tölvupósta hans til (S)frkvstj-Jóna frá 7. september 2011 og 5. október 2011, sbr. einnig tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv frá 10. september 2011 þar sem hann fjallaði um umfang samstarfsins við Eimskip, sbr. kafla 16.

- (S)frkvstj-Jóna var framkvæmdastjóri Jóna. Við munnlega upplýsingagjöf 17. september 2013 upplýsti hann ekki um samskipti vegna sjóflutninga Eimskips fyrir Samskip (Jóna) milli Íslands og annarra viðkomuhafna en í Bandaríkjunum og Bretlandi.[6031] Hann veitti því ekki upplýsingar eða benti á gögn um að Eimskip sinnti flutningum til mun fleiri viðkomuhafna í heiminum. Vegna stöðu (S)frkvstj-Jóna sem framkvæmdastjóra Jóna og ríkrar aðkomu hans að samstarfinu, ásamt tíðum samskiptum við (E)frkvstj-sala/þj vissi (S)frkvstj-Jóna eða hlaut að vita að samskiptin væru umfangsmeiri en hann gaf til kynna. Í dæmaskyni má benda á að þann 22. september 2012 sagði (S)frkvstj-Jóna við starfsmann Eimskips að Jónar hafi „*beint viðskiptum til Eimskips fyrir tugi millona krona a s.l 2 árum*", sbr. kafla 9.12.4.

[6030] Endurrit munnleg upplýsingagjöf Samskipa ([…]) til Samkeppniseftirlitsins dags. 10.09.2013, bls. 5 og áfram. Endurrit munnleg upplýsingagjöf Samskipa ([…]) til Samkeppniseftirlitsins dags. 10.09.2013, bls. 5 og áfram.
[6031] Endurrit af munnlegri upplýsingagjöf Samskipa ([…]) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.09.2013, bls. 7.

- Samskip veittu ekki upplýsingar um samstarf né bentu á gögn er vörðuðu það sem fyrirtækin nefndu *„Neyðarsamkomulag*". Hvorki var upplýst um tilvist samningsins, samskipti fyrirtækjanna sem þessu tengdust né að samstarfið tæki til venjulegra flutninga milli Íslands og Evrópu. Gögn málsins sýna að þetta samkomulag hafi verið í gildi frá árinu 2001 og út rannsóknartímabilið. Tók þetta til sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópuríkja og innan hafna í Evrópu. Varðaði samkomulagið bæði flutninga á lestuðum og tómum gámum. Þá voru ekki veittar upplýsingar um endurnýjun samkomulagsins með samningi frá 9. desember 2010. Nánar er fjallað um samkomulagið í köflum 5.4 og 8.19, 9.12.2 og 11.14.2 og 11.14.3. (S)forstö-innfl1 bjó t.a.m. yfir upplýsingum um þessa samvinnu fyrirtækjanna og átti í ítrekuðum samskiptum sem tengdist samkomulaginu og framkvæmd þess, sbr. umfjöllun hér að framan. Vegna stöðu (S)forstj sem forstjóra má ætla að forstjórinn hafi vitað eða mátt vita um samkomulagið.

- Þá renna gögn málsins stoðum undir framangreint, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj frá 10. desember 2010 með heitið *„Fw: Neyðarsamkomulag við Eimskip*", sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.33.14.1. Slík vitneskja á sér sömuleiðis stoð í framburði (S)forstj í skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018. Þar voru samningarnir frá árinu 2001 og 2010 bornir undir hann og staðfesti (S)forstj tilvist samkomulagsins.[6032] Gögn málsins sýna einnig vitneskju (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-Jóna um *„Neyðarsamkomulag*" Samskipa og Eimskips.[6033]

11168. Með framangreindu gerðust Samskip sek um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf um samskipti og samstarf við Eimskip og brutu þar með gegn 19. gr. samkeppnislaga.

23.4.1.1.4. Niðurstaða

11169. Samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga getur Samkeppniseftirlitið krafið einstök fyrirtæki, fyrirtækjahópa og samtök fyrirtækja, sem lög þessi taka til, um allar upplýsingar sem nauðsynlegar þykja við athugun einstakra mála. Upplýsinga getur Samkeppniseftirlitið krafist bæði munnlega og skriflega.

11170. Við munnlega upplýsingagjöf 10. og 17. september 2013, í kjölfar húsleita, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að stjórnendur Samskipa veittu upplýsingar eða bentu á gögn um tilvist samskipta milli stjórnenda Samskipa og Eimskips. Áður en munnleg upplýsingagjöf fór fram var upplýsingagjafa kynnt rannsóknin og lagaskylda til veita Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar um staðreyndir.

11171. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi gerst sek um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf um samskipti og samstarf við Eimskip við munnlega upplýsingagjöf framangreinda daga. Með vanrækslu sinni braut Samskip gegn 19. gr. samkeppnislaga. Brot Samskipa torvelduðu og töfðu rannsókn málsins þar sem þýðingarmiklum upplýsingum var haldið frá rannsókninni á fyrstu stigum hennar.

11172. Að mati Samkeppniseftirlitsins lúta alvarlegustu brot Samskipa að því að veita ekki upplýsingar eða benda á gögn sem tengjast samskiptum og samstarfi við Eimskip sem hafði verið samfellt frá miðju árinu 2008. Látið var t.a.m. hjá líða að veita upplýsingar eða að benda á gögn um aðkomu forstjóra fyrirtækisins, (S)forstj, að framkvæmd samráðsins sem hófst strax í kjölfar fundar hans og (S)aðaleig-stjform-SH með (E)forstj og (E)stjform1 þann 6. júní 2008. Þá var hann tilgreindur í vinnuhópi með

[6032] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 58 – 64.
[6033] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.34.391064. Þar fjallaði […] um flutning Eimskips fyrir Jóna á gámi með tóbaki frá Rotterdam til Íslands og spurði hvort það hefði verið skynsamlegra *„að láta Samskip bóka þennan gám með ykkur ef að við getum kallað þetta "neyðartilvik" í samningi skipafélaganna*." Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1021331 / 0.7.33.1021339.

(E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv á glærukynningu „*Nýtt upphaf*" sem fannst í gögnum fyrrnefndra stjórnenda fáum dögum síðar.

11173. Stöðu sinnar vegna hafði (S)forstj ríkar skyldur til að upplýsa um samskipti við Eimskip. Af gögnum málsins er ljóst að (S)forstj bjó sannarlega yfir upplýsingum í september 2013 um samskipti hans og (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip. (S)forstj gat ekki dulist mikilvægi þessara upplýsinga þegar upplýsingaskyldu var beint að honum. Í stað þess að veita réttar upplýsingar eða benda á gögn við upplýsingagjöf við upphaf rannsóknar Samkeppniseftirlitsins þá færði hann fram rangar eða villandi upplýsingar um samskipti sín við Eimskip, sér í lagi við (E)forstj. Var um að ræða upplýsingar sem höfðu grundvallarþýðingu fyrir rannsókn málsins en var haldið leyndum.

11174. Líkt og fram kemur í niðurstöðu í dómi Hæstaréttar Íslands frá 4. mars 2021 í máli 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, þá nýtur þagnarréttur lögaðila ekki sérstakrar verndar skv. 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994, hvað varðar skyldu til að afhenda fyrirliggjandi gögn eða veita samkeppnisyfirvöldum upplýsingar um t.d. hvort fundir eða önnur samskipti hafi átt sér stað.[6034]

11175. Með háttsemi sinni flæktu Samskip rannsókn málsins verulega og komu í veg fyrir að samkeppnisyfirvöldum væri í upphafi gert kleift að afmarka rannsókn frekar í tíma og efni.

11176. Hér skal haft í huga að Samskip fengu ríkt tækifæri og ráðrúm, í kjölfar upplýsingagjafarinnar í september 2013, til að rýna eigin gögn og koma fram af sjálfsdáðum og leiðrétta rangar upplýsingar eða benda eftirlitinu á að skort hafi á fyrri upplýsingagjöf fyrirtækisins um samskipti og samstarf við Eimskip. Þetta gerðu Samskip á hinn bóginn ekki. Þvert á móti héldu Samskip áfram að leyna og veita samkeppnisyfirvöldum ófullnægjandi upplýsingar.

23.4.2. Brot Samskipa vegna upplýsingabeiðna

11177. Líkt og áður greinir hvílir rík skylda á fyrirtækum sem sæta rannsókn Samkeppniseftirlitsins að afhenda gögn og veita réttar og fullnægjandi upplýsingar. Er fyrirtækum þannig skylt, á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga að *„afhenda þau gögn sem beðið er um, veita réttar upplýsingar og leyna ekki upplýsingum sem falla undir gagnabeiðnir samkeppnisyfirvalda*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2016, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

11178. Þegar Samkeppniseftirlitið óskar eftir upplýsingum eða gögnum skv. 19. gr. samkeppnislaga hvílir sú skylda á viðkomandi fyrirtæki að *„upplýsa um öll nauðsynleg atriði innan þess frests sem gefinn var*", sbr. dóm Héraðsdóms Reykjavíkur frá 29. maí 2018, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

11179. Af þessu leiðir að fyrirtæki sem gagnabeiðni beinist að skal taka saman þær upplýsingar og þau gögn sem beðið er um og afhenda samkeppnisyfirvöldum.[6035] Er þannig á ábyrgð þess fyrirtækis sem upplýsingabeiðni beinist að að uppfylla þær skyldur sem á það eru lagðar í 19. gr. samkeppnislaga, þar á meðal að gera það sem í valdi þess stendur til að finna gögn sem að það hefur undir höndum og kanna

[6034] Í dómi Hæstaréttar er í þessu sambandi vísað til hliðsjónar til dóms undirréttar Evrópudómstólsins frá 14.03.2014 í máli T-297/11, Buzzi Unicem SpA gegn framkvæmdastjórninni.

[6035] Eins og greinir m.a. í athugasemdum við frumvarp það sem varð að lögum nr. 52/2007 er horft til EES/ESB samkeppnisréttar við túlkun á 19. gr. samkeppnislaga. Í þeim rétti hefur lengi legið fyrir að fyrirtækjum er skylt að útbúa eða taka saman upplýsingar. Sjá t.d. álit Darmon aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 18. maí 1989 í máli nr. C-374/87, *Orkem gegn framkvæmdastjórninni*, mgr. 55: *„In the first place it is clear that the Commission may only require an undertaking to produce information of which it is already in possession, even though, if necessary, it may have to marshal the information concerned*." Sjá einnig Kerse & Kahn, EU Antitrust Procedure, sjöunda útgáfa 2012, bls. 116: *„Requests may also require undertakings to collate information and create fresh documents for the purpose of responding to the requests.*"

til þrautar hvort fyrirtækið eða starfsmenn þess búi yfir gögnum og upplýsingum sem varða það atriði sem um er spurt.

11180. Í áðurgreindu máli Mjólkursamsölunnar var um það að ræða að Mjólkursamsalan lagði fyrst fram svokallað framlegðar- og verkaskiptasamkomulag við Kaupfélag Skagfirðinga við meðferð kæru á ákvörðun Samkeppniseftirlitsins hjá áfrýjunarnefnd Samkeppnismála. Framlagning skjalsins leiddi til þess að áfrýjunarnefnd felldi ákvörðun Samkeppniseftirlitsins úr gildi þar sem að frekari rannsóknar væri þörf að því er varðaði umrætt samkomulag. Þegar ný ákvörðun Samkeppniseftirlitsins var tekin var m.a. lögð á Mjólkursamsöluna sekt fyrir að vanrækja upplýsingaskyldu sína samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, með því að afhenda ekki skjalið við fyrri rannsókn eftirlitsins. Um þetta segir í dómi Hæstaréttar í máli 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*: *„Umrætt skjal hafði […] grundvallarþýðingu til útskýringar fyrir málið. Verður sú rökrétta krafa leidd af 1. mgr. 19. gr. samkeppnislaga að áfrýjanda hafi verið skylt að afhenda stefnda samkomulagið þegar stefndi innti hann eftir skýringum á verðlagningu hrámjólkur til Kaupfélags Skagfirðinga svf*."

11181. Vegna rannsóknar máls þessa sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum upplýsingabeiðni 29. janúar 2015. Bárust svör Samskipa 10. apríl 2015. Skoðun leiddi í ljós að aðeins hluti gagna var afhentur og upplýsingagjöfin væri ófullnægjandi að öðru leyti. Það sama átti við síðari svör Samskipa en Samkeppniseftirlitið þurfti ítrekað að óska eftir fullnægjandi svörum, sbr. umfjöllun hér á eftir.

11182. Í þágu rannsóknar málsins og með vísan til 19. gr. samkeppnislaga óskaði Samkeppniseftirlitið með annarri upplýsingabeiðni 30. september 2016 eftir því að Samskip afhentu nánar tilgreind gögn og upplýsingar. Umbeðnar upplýsingar voru afhentar að hluta frá Samskipum og Samskipum Holding 2. og 22. nóvember 2016. Á sama hátt og í tilviki upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins þurfti Samkeppniseftirlitið ítrekað að óska eftir að gögn væru afhent og veittar væru fullnægjandi upplýsingar.

11183. Líkt og rakið verður hér á eftir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með alvarlegum hætti vanrækt upplýsingaskyldu sína samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga með rangri, villandi eða ófullnægjandi upplýsingagjöf í svörum við þeirri upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins sem beint að var fyrirtækinu með bréfi dags. 29. janúar 2015 og með því að afhenda ekki gögn sem Samskip bjó yfir og höfðu þýðingu fyrir rannsókn málsins.

23.4.2.1. <u>Upplýsingabeiðni til Samskipa, dags. 29. janúar 2015 og ítrekanir á beiðni, dags. 23. mars 2015, 25. nóvember 2015, 18. október 2017 og 13. mars 2019</u>

11184. Með bréfi, dags. 29. janúar 2015, sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Samskipa. Í beiðninni var óskað eftir eftirfarandi upplýsingum og gögnum:

- Skipurit Samskipa fyrir tímabilið frá og með árinu 2006 til dagsetningar bréfsins (1. töluliður).
- Starfsmannalisti fyrir tímabilið frá og með árinu 2006 til dagsetningar bréfsins (2. töluliður).
- Leiðakerfi reglubundinna áætlunarsiglinga og landflutninga frá og með árinu 2006 til dagsetningar bréfsins (3. töluliður).
- Breytingar á verð- eða gjaldskrá Samskipa frá og með árinu 2006 til dagsetningar bréfsins (4. töluliður).
- Sjónarmið um skilgreiningu markaða, markaðshlutdeild og keppinauta (5. töluliður).

- Upplýsingar og gögn vegna samskipta tiltekinna tíu starfsmanna/stjórnarmanna við fyrrverandi eða þáverandi starfsmenn eða stjórnarmenn Samskipa frá og með árinu 2006 til dagsetningar bréfsins (6. töluliður).

- Gögn um samskipti annarra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips (7. töluliður).

- Upplýsingar um 25 stærstu viðskiptavini Samskipa árin 2006-2013 eftir vöruflokkum, lista yfir viðskiptastjóra viðskiptavinanna á sama tímabili og samninga, útboð/tilboðsbeiðnir, tilboð, viðskiptasögu viðskiptavinanna auk upplýsinga um þau fyrirtæki sem annað hvort hættu viðskiptum við Samskip eða komu í viðskipti til Samskipa á tímabilinu (8. töluliður).

- Lista yfir 50 stærstu viðskiptavini Samskipa í reglubundnum áætlunarflutningum til og frá Íslandi, landflutningum, flutningsmiðlun og vöruhúsaþjónustu árin 2006-2013 (9. töluliður).

- Afritum af öllum samningum sem Samskip hafði gert við önnur flutningafyrirtæki, ásamt afriti af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi við önnur flutningafyrirtæki (10. töluliður).[6036]

11185. Frestur til að veita umbeðnar upplýsingar var veittur til 30. mars 2015 og mælt fyrir um framsetningu afhendingar. Með bréfi 23. mars 2015 var frestur framlengdur til 10. apríl sama ár og barst hluti svara Samskipa þann dag. Svör Samskipa voru ófullnægjandi og þurfti Samkeppniseftirlitið margoft að ítreka beiðnina, einkum vegna tölulíða 6, 7, 9 og 10 er lutu að afhendingu gagna og upplýsinga um samskipti starfsmanna Samskipa við keppinauta, um stærstu viðskiptavini Samskipa og samninga þess við önnur flutningafyrirtæki, sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins dags. 23. mars 2015, dags. 25. nóvember 2015, dags. 18. október 2017 og síðast dags. 13. mars 2019.

11186. Afar erfiðlega gekk að fá fram svör Samskipa hvað snertir gögn og upplýsingar um samskipti þess við Eimskip og þurfti ítrekað að óska eftir að bætt væri úr upplýsingagjöf og gagnaafhendingu. Af hálfu Samskipa var því lýst yfir um mikilvæg atriði að ekki væri mögulegt að veita upplýsingar. Þegar upplýsingar voru veittar voru upplýsingar almennar og óljósar og ekki í samræmi við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Í mörgum tilvikum voru veittar upplýsingar villandi og rangar og mikilvægum atriðum sleppt. Verður þessu nú nánar lýst.

11187. Í 6.-7. tölulið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins var eins og áður segir óskað eftir upplýsingum og gögnum vegna samskipta tíu þáverandi eða fyrrverandi starfsmanna hjá Samskipum við þáverandi eða fyrrverandi starfsmenn eða stjórnarmenn hjá Eimskip frá og með árinu 2006. Nánar tiltekið var óskað upplýsinga um slík samskipti (S)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl, (S)forstö-landfl, (S) frkvstj-innanl, (S)forstj-fyrrv og (S)forstö-söluinnanl. Var ítarlega útskýrt í bréfi Samkeppniseftirlitsins hvað átt væri við með „*samskiptum*" og „*gögnum*". Þá var einnig óskað eftir afhendingu gagna sem sömu starfsmenn hefðu hugsanlega fengið í hendur um samskipti annarra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips fyrir sama tímabil.

- Í svörum Samskipa frá 10. apríl 2015 sagði að fyrirtækið héldi ekki „*með skipulögðum hætti […] utan um samskipti starfsmanna Samskipa, hvort sem þau eru formleg eða óformleg.*" Þá sagði m.a. að það væri ekki á forræði Samskipa að afla þeirra, að ógerlegt væri að afla upplýsinganna og að Samkeppniseftirlitið hafi þegar lagt hald á gögnin. Í stað þess að afhenda upplýsingarnar með þeim hætti sem skýrlega var beðið um afhentu Samskip afrit af heildarsafni tölvupóstsamskipta fjögurra

[6036] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 29.01.2015.

tilgreindra starfsmanna við þrjú lén sem tengjast Eimskip. Önnur gögn og yfirlit upplýsinga samkvæmt þessum tölulið beiðninnar voru ekki afhent Samkeppniseftirlitinu.

- Eftir ítrekun á upplýsingaskyldu ásamt leiðbeiningum frá Samkeppniseftirlitinu, dags. 25. nóvember 2015, afhenti Samskip með bréfi frá 14. janúar 2016, tilteknar upplýsingar um samskipti starfsmanna við Eimskip. Upplýsingarnar voru þó enn af skornum skammti, almennar og óljósar. Eftir ítrekun Samkeppniseftirlitins, dags. 18. október 2017, upplýsti félagið í bréfi frá 24. nóvember 2017, að lykilstarfsmenn þess hafi kannað sín gögn og rifjað upp hugsanleg samskipti við Eimskip.

- Í svörum Samskipa frá 10. apríl 2015 voru gefnar þær skýringar á því að ekki væri hægt að afhenda gögn um samskipti (S)aðaleig-stjform-SH, stjórnarmanns Samskipa hf. og þáverandi stjórnarmanns Samskipa Holding BV, að (S)aðaleig-stjform-SH væri ekki með netfang hjá Samskipum. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur hins vegar leitt annað í ljós. Í gögnum málsins má t.d. sjá að innan Samskipa var notast við netfangið […]@samskip.is á boðslista fyrir sjávarútvegssýningu í Brussel.[6037] Þá sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst frá netfanginu […]@samskip.is til (S)forstj í tengslum við fund sem þeir sóttu báðir þann 3. apríl 2008.[6038] Einnig benti (S)forstj viðskiptavini, sem óskaði eftir netfangi (S)aðaleig-stjform-SH, að senda honum tölvupóst á netfangið […]@samskip.is.[6039] Að mati Samkeppniseftirlitsins eru skýringar Samskipa á því að tölvupóstar (S)aðaleig-stjform-SH hafi ekki fundist, ótrúverðugar. Líkt og greinir í ákvörðun þessari hefur rannsókn Samkeppniseftirlitsins leitt í ljós að (S)aðaleig-stjform-SH átti ríka aðkomu að samráði fyrirtækjanna, ekki síst því að koma á samskiptum lykilstjórnenda á árinu 2008. Var því sérlega ámælisvert af Samskipum í þessu tilliti að veita eftirlitinu rangar upplýsingar og afhenda ekki umbeðin gögn.

- Í svörum Samskipa 10. apríl 2015 voru ekki veittar upplýsingar um fund æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips þann 6. júní 2008. Eftir ítrekun Samkeppniseftirlitsins á upplýsingaskyldu Samskipa var í bréfi Samskipa 14. janúar 2016 var hins vegar skýrt frá því að (S)forstj *„[minnist] þess að hafa átt fund með forsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008*". Að beiðni Samkeppniseftirlitsins veittu Samskip eins og áður segir aðeins nánari upplýsingar um fundinn í bréfi 24. nóvember 2017, eða rúmum fjórum árum eftir að Samkeppniseftirlitið óskaði fyrst eftir upplýsingunum í munnlegri upplýsingagjöf 10. september 2013, og tæpum þremur árum eftir að skriflegri upplýsingabeiðni var beint að fyrirtækinu og óskað eftir upplýsingum um samskipti starfsmanna Samskipa við Eimskip. Í því bréfi komu fram upplýsingar sem sagðar voru frá (S)forstj um hverjir sátu fundinn. Þá lýstu Samskip því að tilefni fundarins hafi verið að ræða hugsanleg kaup Samskipa á hlut Eimskips í finnska gámaflutningafyrirtækinu Containerships og frystigeymslufyrirtækinu Daalimpex í Hollandi og að fundurinn hafi ekki leitt til frekari fundarhalda eða viðræðna um hugsanleg kaup. Þá var tekið fram að Samskipum væri ekki kunnugt um að til væru nokkur fundargögn enda hafi þessar þreifingar ekki leitt til neins.

- Í svörum Samskipa 14. janúar 2016 var skýrt frá því að (S)forstö-landfl minntist samskipta við stjórnendur Eimskips á Austurlandi í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009, sem tengdust staðbundnum flutningum á Austurlandi. Eftir ítrekun Samkeppniseftirlitsins á upplýsingaskyldu veittu Samskip nánari upplýsingar um þessi samskipti í bréfi 24. nóvember 2017. Kom þar fram upplýsingar sem sagðar eru frá (S)forstö-landfl um fund sem hann hafi setið á starfstöð Eimskips á Eskifirði vegna samninga við Eimskip um flutninga milli Reyðarfjarðar og Norðfjarðar. Í bréfinu veittu Samskip engar frekari upplýsingar um þessi samskipti eða þann fund er vísað var til. Af gögnum má þó ráða að „*sendinefnd*" frá Samskipum hafi komið á fund yfirmanns Eimskips á Austurlandi þann 9. september

[6037] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.6221.
[6038] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.450545.
[6039] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.596241.

2008 og hvernig Samskip og Eimskip náðu samkomulagi um ólögmæta markaðsskiptingu í kjölfar fundarins.[6040]

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

- Í svörum Samskipa veittu Samskip til viðbótar engar upplýsingar eða bentu á gögn um fjölmarga aðra fundi sem lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips áttu á rannsóknartímabilinu,[6041] sbr. til að mynda 23./24. júní 2008[6042], 25. júní 2008[6043], 4. júlí 2008[6044], 25. júlí 2008[6045], 14. ágúst 2008[6046], 5. september 2008[6047], 17. september 2008[6048], 6. október 2008[6049], 22. október 2008, 4. og 23. desember 2008,[6050] 11. október 2010[6051], 2. nóvember 2010[6052], 11. nóvember 2010[6053], 24. nóvember 2010[6054], 9. desember 2010[6055], 11. mars 2011[6056], 29. desember 2011[6057], 20. janúar 2012[6058], 18. desember 2012[6059] og 17. maí 2013[6060].[6061]

11188. Að mati Samkeppniseftirlitsins var upplýsingagjöf Samskipa vegna töluliða 6. og 7. í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins verulega áfátt og ekki í samræmi við þær skyldur sem á fyrirtækinu hvíldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Vann háttsemi Samskipa gegn skilvirkri rannsókn málsins og tafði hana.[6062]

11189. Í 10. tölulið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 29. janúar 2015 var óskað eftir afritum af samningum, samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum um samstarf á milli annars vegar Samskipa og hins vegar annarra flutningsfyrirtækja. Samkeppniseftirlitið féllst 23. mars 2015 á að takmarka upplýsingabeiðnina við samstarf Samskipa við Eimskip. Þann 10. apríl 2015 afhenti Samskip tiltekin gögn hvað þetta varðar. Þar sem að afhending gagna og skýringa voru ófullnægjandi að mati Samkeppniseftirlitsins var beiðnin ítrekuð með bréfi dags. 25. nóvember 2015. Viðbótasvör Samskipa bárust 30. nóvember 2015 og 14. janúar 2016. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. mars 2019, var enn á ný nauðsynlegt, í ljósi þess sem fram hefði komið við rannsókn málsins, að kalla eftir gögnum sem kynnu að vera fyrir hendi. Svar Samskipa barst 8. apríl 2019. Við upplýsingagjöfina lét Samskip hjá líða að upplýsa um atriði og gögn sem höfðu grundvallarþýðingu fyrir rannsókn málsins og Samskipum bar skylda til að afhenda. Hér má nefna:

[6040] Sjá kafla 8.16.4, 8.16.7, 11.11.2 og 11.11.4.
[6041] Til dæmis: […]
[6042] Sjá kafla 8.2.3.
[6043] Sjá kafla 8.2.4.
[6044] Sjá kafla 8.7.
[6045] Sjá kafla 8.13.
[6046] Sjá kafla 8.15.6.
[6047] Sjá kafla 8.16.2.
[6048] Sjá kafla 8.16.7.
[6049] Sjá kafla 8.17.5.
[6050] Sjá kafla 10.5.1 og 10.5.2.
[6051] Sjá kafla 14.33.4.
[6052] Sjá kafla 14.33.5.
[6053] Sjá kafla 14.33.7.
[6054] Sjá kafla 14.33.9.
[6055] Sjá kafla 14.33.14.
[6056] Sjá kafla 14.37.3.
[6057] Sjá kafla 14.39.3.
[6058] Sjá kafla 13.3.2.
[6059] Sjá kafla 14.54.5.
[6060] Sbr. kafla 16.10.
[6061] Sbr. einnig t.d. viðræður Samskipa við Eimskip í október 2008 um flutninga fyrir Búr, sbr. athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 962 – 963, sbr. kafla 9.12.3.
[6062] Sjá einnig umfjöllun í köflum 7.1.6, 7.3.6, 7.3.8, 7.7.2, 7.7.3, 8.15.5, 13.2 og 13.5.

- Samskip veittu ekki upplýsingar um „*Nýtt upphaf*" glærukynninguna eða efni hennar að hluta eða heild.

- Samskip veittu ekki upplýsingar eða afhentu gögn þar sem fjallað var um samstarf við Eimskips, t.d. minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv 7. og 9. júlí 2008 þar sem fjallað var um víðtækt aukið samstarf við í sjóflutningum til og frá Íslandi, sbr. kafla 8.9.2. Þá veitti fyrirtækið ekki upplýsingar um eða afhenti gögn þar sem fjallað var um samstarf við Eimskip vegna siglingakerfisbreytinga, sbr. glærukynningu (S)forstj frá 14. júlí 2008 („*Cooperation with Eimskip*") og umfjöllun í kafla 8.10.1. Hér má líka vísa til gagna sem fjölluðu um aukið samstarf fyrirtækjanna, sbr. gögnin sem (S)forstj fékk send til sín kvöldið fyrir fund Samskipa með Eimskip, sbr. umfjöllun um atvik 24. júlí 2008 í kafla 8.13.

- Samskip upplýstu ekki um eða afhentu gögn vegna samskipta við Eimskip t.d. 15. og 16. október 2008 eða afhentu gögn sem tengdust þeim, s.s. uppkast fyrir „*almennan slot sharing samning*" milli fyrirtækjanna, sbr. kafla 8.19.

- Í ákvörðun þessari er fjallað um samráð Samskipa og Eimskips um leigu og lán á gámum sem var aukið eftir að samráð þeirra hófst seinni part ársins 2008, sbr. kafla 8.17.1, 8.17.16, 12.1.5 og 18. Samskip afhentu hvorki drög að gámaleigusamningi á milli fyrirtækjanna né önnur gögn sem tengdust samstarfi og samskiptum þeirra um gáma. Þá var Samkeppniseftirlitið ekki upplýst um tilvist munnlegs gámaleigusamkomulags fyrirtækjanna.[6063]

- Í svari Samskipa 10. apríl 2015 kom fram að samstarf Jóna og Eimskip hafi hafist í janúar 2010. Samkvæmt upplýsingum í bréfi Jóna til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17. september 2018, mátti á hinn bóginn ráða að samningssambandið hefði staðið yfir mun lengur. Í erindi Jóna kom fram að Jónar hafi „*í gegnum árin*" nýtt sér flutninga Eimskips til Noregs og að „*Jónar hafa alla tíð getað notað flutningakerfi Eimskips*" þrátt fyrir að „*enginn formlegur samningur*" hafi verið á milli Eimskips og Jóna.

- Samskip vöktu hvorki athygli á né veittu upplýsingar um samstarfsáform Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði frá árinu 2006, eða að samstarfsáformin hafi orðið að veruleika, sbr. kafla 5.11.

- Í kafla 17 er fjallað um samráð Samskipa og Eimskips í gámaflutningum til og frá Vestfjörðum. Samskip upplýstu Samkeppniseftirlitið ekki um umrætt samstarf, hvorki við rannsókn eftirlitsins á landflutningamarkaði á árinu 2010 né við meðferð þessa máls. Samskip upplýstu Samkeppniseftirlitið ekki um samstarf við Eimskip í fiskflutningum á Vestfjörðum, en fyrirtækin skiptu með sér ferðum á sunnudögum og fluttu annars „*kar á móti kari*" fyrir hvort annað.

- Samskip afhentu hvorki afrit af samningsdrögum Lífæðar við Eimskip né upplýstu um að samningaviðræður milli Lífæðar og Eimskips vegna fiskdreifingar á SV-horni landsins hefðu átt sér stað, sbr. kafla 17.

- Í kafla 5.12 og 19 er fjallað um samstarf Samskipa og Eimskips í Mjóeyrarhöfn og þ.m.t. samninga milli Samskipa og Eimskips um veitingu þjónustu í höfninni frá árinu 2007. Samskip upplýstu Samkeppniseftirlitið ekki um þessa samvinnu fyrirtækjanna né afhentu skrifleg samningsdrög eða tilboð frá árinu 2007 eða þær verðskrár og samningsvísitölur sem fyrirtækin unnu eftir.

[6063] Sjá mgr. 110 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 479 og áfram í athugasemdum við AII þar sem Samskip fjallar um það þegar gámar fóru á milli fyrirtækisins og Eimskips og nýtt samkomulag í október 2008.

- Samskip veittu engar upplýsingar um atvik tengd Silver Green, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.36.7.6. og var ekki úr því bætt fyrr en með bréfi Samskipa, dags. 8. apríl 2019, eftir sérstaka ítrekun Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. mars 2019.[6064]

11190. Að mati Samkeppniseftirlitsins var upplýsingagjöf Samskipa vegna töluliðar 10. í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins verulega áfátt og ekki í samræmi við þær skyldur sem á fyrirtækinu hvíldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Vann háttsemi Samskipa gegn skilvirkri rannsókn málsins og tafði hana.

23.4.2.2. Upplýsingabeiðni til Samskipa, dags. 30. september 2016, og ítrekanir á beiðni, dags. 28. október 2016, 6. desember 2016, 2. febrúar 2017 o.fl.

11191. Með bréfi, dags. 30. október 2016, sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Samskipa. Í beiðninni var óskað eftir eftirfarandi upplýsingum og gögnum:

- Heildaryfirliti yfir siglingakerfi á heimsvísu þar sem tilgreindar yrðu áætlunarleiðir, hafnir sem stöðvað væri í, skip sem sinntu flutningum, flutningsgeta og tíðni siglinga. Þá var óskað eftir lýsingu á breytingum sem gerðar hefðu verið á siglingakerfinu á tilteknu tímabili.
- Flutningsmagni, flutningsgetu og nýtingu í sjóflutningum til og frá Íslandi.
- Upplýsingum um tekjur og magn í landflutningakerfi.
- Afritum af tilgreindum fundargerðum m.a. Samskip Holding, og söluskýrslum á tilteknu tímabili.
- Ársreikningum annars vegar Samskipa Holding og hins vegar Samskipa og upplýsingum um fjárhagslega stöðu.

11192. Með bréfi Samskipa, dags. 25. október 2016, var beiðninni að hluta til synjað með vísan til þess að það væri ekki á forræði Samskipa að afla gagna frá móðurfélaginu Samskipum Holding. Viðbótarfrests var óskað til að svara beiðninni að öðru leyti. Með bréfi 28. sama mánaðar hafnaði Samkeppniseftirlitið lögmæti neitunar Samskipa og áréttaði upplýsingaskyldu fyrirtækisins. Var fyrirtækinu veittur viðbótarfrestur til að afhenda umbeðnar upplýsingar og gögn. Samskip og Samskip Holding afhentu upplýsingarnar að hluta með bréfum, dags. 2. og 22. nóvember 2016.

11193. Í bréfi til Samskipa Holding, dags. 6. desember 2016, ítrekaði Samkeppniseftirlitið að afhentar yrðu upplýsingar og gögn sem enn vantaði og var þeirra getið í 10. töluliðum. Skyldu upplýsingar og gögn afhent eigi síðar en 18. janúar 2017. Barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá Samskipum Holding, dags. 23. desember 2016, þar sem fram kom að fyrirtækið teldi upplýsingabeiðnina óhóflega umfangsmikla. Umbeðin gögn bárust ekki innan þess frests sem fyrirtækinu hafði verið settur. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa 2. febrúar 2017 var upplýsingabeiðnin ítrekuð á ný og var móðurfélaginu sent afrit af því bréfi og vakin athygli að Samkeppniseftirlitið hefði til skoðunar að leggja á fyrirtækið dagsektir bærust gögn ekki fyrir 16. febrúar 2017. Að beiðni fyrirtækisins veitti Samkeppniseftirlið fyrirtækinu viðbótarfrest til að afhenda gögnin. Barst loks svar frá Samskipum Holding 10. mars 2017.

11194. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins 18. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir tilgreindum útskýringum á innsendum gögnum og frekari sundurliðun afhentra tölulegra upplýsinga. Að auki var kallað eftir því að Samskip veittu nákvæmari upplýsingar en áður um ýmis atriði. Barst svar Samskipa 24. nóvember 2017. Þann 28. nóvember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa þar sem vakin

[6064] Sjá kafla 8.36 og 20.5.3.

var athygli á verulegu misræmi í svörum og gögnum um flutt magn og tekjur af flutningum.[6065] Óskað var eftir útskýringum og viðeigandi leiðréttingum auk þess sem Samskipum var boðið að koma til fundar hjá Samkeppniseftirlitinu vegna þessa.

11195. Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu bréf, dags. 1. desember 2017, þar sem upplýst var að fyrir mistök hefðu magn- og tekjutölur verið tvítaldar að hluta í gögnum sem afhent voru þann 24. nóvember.[6066] Meðfylgjandi bréfinu var leiðrétt skjal. Skýringar voru einnig lagðar fram á misræmi í gögnum að öðru leyti. Þann 5. desember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið tölvupóst til Samskipa þar sem við skoðun gagnanna hafði komið í ljós að tilteknar upplýsingar vantaði eða sundurliðun var ekki með þeim hætti sem óskað hafði verið eftir.[6067] Frekari gögn og skýringar bárust frá Samskipum 13. desember sama ár.[6068]

11196. Þann 18. desember 2017 var haldinn fundur með Samskipum í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins. Á fundinum var upplýsingaskylda fyrirtækisins ítrekuð og óskað eftir tilteknum upplýsingum sem Samskip skuldbundu sig til að afhenda sem fyrst. Svör við fyrirspurnum Samkeppniseftirlitsins bárust þann 19. desember 2017. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru svörin ekki fullnægjandi og voru því sendar frekari óskir um skýringar til Samskipa 21. desember 2017.[6069] Svör bárust frá Samskipum þann 2. janúar 2018.[6070]

11197. Til þess að rækja það hlutverk sem Samkeppniseftirlitinu er falið í samkeppnislögum er afar mikilvægt að samkeppnisyfirvöld hafi greiðan aðgang að hvers kyns upplýsingum sem geri þeim kleift að leggja rétt mat á aðstæður og háttsemi fyrirtækja á markaði. Eins og ráðið verður af 19. gr. samkeppnislaga er fyrirtækjum skylt að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar eða gögn og *„skulu þær gefnar innann hæfilegs frests sem stofnunin setur"*. Hefur Hæstiréttur hnykkt á að sú skylda leiði af 19. gr. samkeppnislaga að upplýst sé um öll nauðsynleg atriði innan þess frests sem gefinn er, sbr. dóm Hæstaréttar nr. 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

11198. Hvað varðar þær upplýsingar og gögn sem gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 30. október 2016 tók til er ljóst að Samskip drógu það verulega og á vítaverðan hátt að afhenda umbeðnar upplýsingar. Af þessum sökum þurfti Samkeppniseftirlitið í fjölmörg skipti að ítreka upplýsingabeiðnina og minna á þá skyldu sem hvílir á fyrirtækjum samkvæmt 19. gr. laganna. Varð þessi háttsemi Samskipa til þess að tefja og torvelda rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

23.4.2.3. Niðurstaða

11199. Vegna rannsóknar máls þessa sendi Samkeppniseftirlitið líkt og áður greinir Samskipum upplýsingabeiðnir og óskaði eftir að Samskip veittu nánar tilgreindar upplýsingar og afhentu gögn. Líkt og rakið hefur verið gekk afar erfiðlega að fá fram svör Samskipa, einkum hvað snerti mikilvæg gögn og upplýsingar um samstarf og samskipti fyrirtækisins og starfsmanna þess við Eimskip og starfsmenn þess. Þurfti Samkeppniseftirlitið ítrekað að óska eftir að bætt væri úr upplýsingagjöf og að gögn sem Samskip byggju yfir væru afhent. Þegar upplýsingar voru veittar af hálfu Samskipa voru þær almennar og óljósar og látið hjá líða að upplýsa um mikilvæg atriði.

11200. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með alvarlegum hætti vanrækt upplýsingaskyldu sína samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga með rangri, villandi eða ófullnægjandi

[6065] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 28.11.2017.
[6066] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 1.12.2017.
[6067] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 5.12.2017.
[6068] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.12.2017.
[6069] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.12.2017. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 21.12.2017.
[6070] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 2.01.2018.

upplýsingagjöf í svörum við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 29. janúar 2015, og við bréfum þar sem beiðnin var ítrekuð, og með því að afhenda ekki umbeðin gögn sem Samskip bjuggu yfir og höfðu þýðingu fyrir rannsókn málsins. Var háttsemi Samskipa til þess fallin að leyna samráði þess við Samskip og afvegaleiða Samkeppniseftirlitið.

11201. Þá er ljóst að framferði Samskipa við upplýsingagjöf vegna upplýsingabeiðna Samkeppniseftirlitsins dags. 29. janúar 2015 og dags. 30. október 2016 tafði og torveldaði rannsókn málsins verulega.

23.5. Eimskip vanrækti upplýsingaskyldu sína samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga

11202. Með sátt Eimskips frá 16. júní 2021 hefur Eimskip viðurkennt að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins, sbr. 2. gr. sáttarinnar. Með sátt við Eimskip var málinu lokið gagnvart fyrirtækinu. Í eftirfarandi umfjöllun verða engu að síður rakin einstök atvik sem varða upplýsingagjöf og brot Eimskips en Eimskip og Samskip voru svo að segja samstíga í því að haga upplýsingagjöf þannig að samráði fyrirtækjanna væri leynt.

11203. Við munnlega upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga dagana 10. og 17. september 2013 voru starfsmenn og stjórnendur Eimskips m.a. spurðir um samskipti við starfsmenn Samskipa. Þær upplýsingar sem voru veittar voru rangar og ófullnægjandi um þýðingarmikil atriði.

- Upplýsingar sem komu fram við munnlega upplýsingagjöf helstu stjórnenda Eimskips voru ekki í samræmi við samtímagögn. Þannig kom í ljós alvarlegt ósamræmi milli munnlegra upplýsinga (E)forstj og samtímagagna um samskipti og tengsl hans við starfsmenn Samskipa, einkum við (S)forstj, (S)forstö-útfl og (S)aðaleig-stjform-SH. Það sama á við um munnlega upplýsingagjöf (E)frkvstj-innanl, einkum um samskipti hans við (S) frkvstj-innanl, og upplýsingagjöf (E)frkvstj-alþjsv um tengsl hans við (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Við skýrslugjöf til Samkeppniseftirlitsins kvaðst (E)frkvstj-TVG, framkvæmdastjóri TVG Zimsen, ekki hafa átt nein samskipti átt við Samskip eftir að hann hætti störfum hjá fyrirtækinu. Gögn sýna hins vegar að (S)forstj og (E)frkvstj-TVG hittust á rannsóknartímabilinu utan vinnu.

- Ekki var greint frá samskiptum við Samskip eða bent á gögn sem vörðuðu undirbúning fyrirtækjanna á samráði í landflutningum árið 2006 (sem var síðan aukið með *„Nýtt upphaf“* verkefninu árið 2008).

- Hvorki var greint frá fundi Samskipa og Eimskips þann 6. júní 2008 né *„Nýtt upphaf“* verkefninu sem hófst í kjölfar umrædds fundar.

- Ekki var greint frá samskiptum við Samskip eða bent á gögn sem vörðuðu *„Neyðarsamkomulagið“*.

- Veittar voru rangar og ófullnægjandi upplýsingar varðandi aukið samstarf í sjóflutningum Eimskips fyrir Samskip (Jóna Transport) frá lokum september 2009 og a.m.k. út rannsóknartímabilið.

11204. Vanræksla Eimskips á að veita Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar við munnlega skýrslugjöf var til þess fallin að afvegaleiða eftirlitið og vinna gegn skilvirkri rannsókn þess á málinu. Þá hafði Eimskip ríkt ráðrúm og tækifæri til að rýna eigin gögn í kjölfar húsleitanna og þá leiðrétta ranga upplýsingargjöf um samskipti fyrirtækjanna. Það var ekki gert.

11205. Við rannsókn málsins sendi Samkeppniseftirlitið Eimskip ítarlegar upplýsingabeiðnir á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga, sbr. bréf, dags. 23. janúar 2015, 30. september 2016 og 15. desember 2017. Afar erfiðlega gekk að fá fram svör Eimskips, einkum hvað snertir gögn og upplýsingar um samskipti og samstarf þess við Samskip og þurfti Samkeppniseftirlitið ítrekað að óska eftir að bætt væri úr upplýsingagjöf og afhendingu gagna. Þegar upplýsingar voru veittar voru þær almennar og óljósar og

ekki í samræmi við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Í mörgum tilvikum voru veittar upplýsingar villandi og rangar og mikilvægum atriðum sleppt. Með háttsemi Eimskips var samráði þess við Samskip leynt og unnið gegn skilvirkri rannsókn málsins. Verða hér nefnd dæmi:

- Upplýsingagjöf Eimskips um samskipti starfsmanna Eimskips við Samskip var ófullnægjandi og hirðulaus. Ekki var upplýst um mikilvæg samskipti, t.a.m. veittu Eimskip fyrst upplýsingar um fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og efni hans eftir að Samkeppniseftirlitið hafði borið upplýsingar, sem Samskip höfðu veitt eftirlitinu, undir Eimskip.

- Upplýsingar og gögn um tilboð og samninga við viðskiptavini voru ófullnægjandi.

- Gagnaafhending varðandi samninga og samstarf eða hugmyndir að samstarfi við önnur flutningafyrirtæki var verulega ábótavant. T.a.m. var glærukynningin *„Nýtt upphaf*" ekki afhent þrátt fyrir að óskað væri eftir því að Eimskip myndi afhenda alla samninga við Samskip, ásamt m.a. afritum af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi (þ. á m. í formi glærukynninga). Hið sama á við um önnur undirbúningsgögn að viðamiklu samstarfi sem ekki var upplýst um og fjallað er um í ákvörðun þessari.

- Ekki voru afhentar fundargerðir og ársreikningar Eimskip Holding BV og afhending annarra umbeðinna fundargerða og söluskýrslna hirðulaus.

- Eimskip greindi hvorki frá né benti á gögn sem vörðuðu undirbúning og framkvæmd Eimskips og Samskipa á samráði fyrirtækjanna í landflutningum.

- Eimskip greindi ekki frá samskiptum við Samskip né benti á gögn er vörðuðu það sem félögin kölluðu *„Neyðarsamkomulagið*" (einnig í gögnum Eimskips nefnt Evrópusamningur) en gögn málsins sýna að þetta samkomulag var í gildi frá árinu 2001 og út rannsóknartímabilið. Eimskip upplýsti heldur ekki um samskipti við Samskip í október 2008 vegna svokallaðs *„útvíkkaðs neyðarsamkomulags*" sem fólst í því að útvíkka. Til viðbótar upplýsti Eimskip ekki um samskipti við Samskip vegna endurnýjunar *„Neyðarsamkomulagsins*" í desember 2010.

- Eimskip veitti rangar og ófullnægjandi upplýsingar er vörðuðu aukið samstarf í sjóflutningum Eimskips fyrir Samskip (Jóna Transport) frá lok september 2009 og a.m.k. út rannsóknartímabilið.

11206. Vanræksla Eimskips á upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga var í alvarleg og til þess fallin að leyna samráði fyrirtækjanna, afvegaleiða Samkeppniseftirlitið og tefja og torvelda rannsókn málsins.

23.6. Niðurstaða um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga

11207. Til þess að rækja hlutverk sitt er Samkeppniseftirlitinu nauðsynlegt að geta aflað upplýsinga og gagna frá fyrirtækjum á markaði, opinberum aðilum og öðrum mögulegum haghöfum. Er afar mikilvægt að samkeppnisyfirvöld hafi greiðan aðgang að hvers kyns upplýsingum svo þau geti lagt rétt mat á aðstæður og háttsemi fyrirtækja á markaði. Í samræmi við það er Samkeppniseftirlitinu fengnar víðtækar heimildir að lögum til að afla upplýsinga frá hverjum þeim sem hefur yfir þeim að ráða.

11208. Í 19. gr. samkeppnislaga mælt fyrir um heimild Samkeppniseftirlitsins til að krefja fyrirtæki um allar þær upplýsingar sem nauðsynlegar þykja við athugun einstakra mála. Beiðni samkeppnisyfirvalda samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga felur í sér *„skyldu fyrir móttakanda hennar að verða við henni nema annað sé skýrt tekið fram",* sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Í skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn í 19. gr. samkeppnislaga felst að upplýsa skal um öll nauðsynleg atriði sem hafa þýðingu fyrir rannsókn máls og afhenda öll gögn sem fyrirtæki sem upplýsingabeiðni er beint að hefur í fórum sínum. Þá er skylt að upplýsingar sem Samkeppnisyfirvöldum eru veittar við munnlega og

skriflega upplýsingaöflun samkvæmt 19. gr. séu réttar. Af því leiðir að óheimilt er að veita rangar eða tvíræðar upplýsingar sem draga upp ranga eða villandi mynd af atvikum er þýðingu hafa við athugun Samkeppniseftirlitsins.

11209. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að við rannsókn þessa máls hafi Samskip brotið gegn skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Felst brot Samskipa í rangri, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf um samskipti og samstarf við Eimskip við munnlega upplýsingagjöf starfsmanna fyrirtækisins 10. og 17. september 2013, í tengslum við húsleitir Samkeppniseftirlitsins hjá fyrirtækinu. Með þessu var þýðingarmiklum upplýsingum haldið frá rannsókninni frá fyrstu stigum hennar.

11210. Enn fremur felst brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga í rangri, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf Samskipa í svörum við upplýsingabeiðni sem upphaflega var beint að fyrirtækinu með bréfi dags. 29. janúar 2015 og með því að afhenda ekki umbeðin gögn sem Samskip bjó yfir og höfðu þýðingu fyrir rannsókn málsins. Líkt og lýst hefur verið að framan gekk afar erfiðlega að fá fram svör Samskipa, einkum hvað snertir mikilvæg gögn og upplýsingar um samskipti fyrirtækisins og starfsmanna þess við Eimskip og starfsmenn þess. Þurfti Samkeppniseftirlitið ítrekað að óska eftir að bætt væri úr upplýsingagjöf og að gögn sem Samskip byggju yfir væru afhent. Þegar upplýsingar voru veittar af hálfu Samskipa voru þær óljósar og mikilvægum atriðum sleppt.

11211. Brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. laganna eru að mati Samkeppniseftirlitsins umfangsmikil og alvarleg. Með háttseminni var umfangi samráðs Samskipa við Eimskip leynt og unnu brot Samskipa mjög gegn skilvirki rannsókn málsins.

11212. Varða framangreind brot Samskipa stjórnvaldssektum skv. i-lið 1. mgr. 37. gr. sömu laga, sbr. kafla 35.3.

11213. Þá verður ekki litið fram hjá brotum Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga vegna eldri rannsóknar, og kvörtunum og öðrum erindum Samskipa, og Eimskips, sem send voru Samkeppniseftirlitinu á megin rannsóknartímabili þessa máls, frá árinu 2008 til ársins 2013, þar sem settar voru fram margvíslegar upplýsingar og sjónarmið fyrirtækjanna um meint brot hvors annars á samkeppnislögum, samkeppnisaðstæður á þeim mörkuðum sem fyrirtækin starfa á o.fl. Líkt og rakið hefur verið í þessari ákvörðun áttu Samskipa og Eimskips hins vegar á sama tímabili með sér ólögmætt samfellt samráð. Í erindum fyrirtækjanna var í engu getið um samráð þeirra eða atvikum því tengdum né um ítrekuð samskipti þeirra á milli. Þannig var ekki eingöngu mikilvægum upplýsingum haldið frá Samkeppniseftirlitinu, sem höfðu þýðingu fyrir afgreiðslu erinda, heldur dregin upp röng mynd af samkeppnisaðstæðum á markaðnum og samskiptum Samskipa og Eimskips. Með þessu var Samkeppnieftirlitið afvegaleitt á brotatímabilinu og samráði fyrirtækjanna haldið leyndu svo árum skiptir.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 12

12

Kaflar 24-25

24: Sjónarmið Samskipa um málsmeðferð og lagatúlkun

25: Sjónarmið Samskipa um efni málsins (I)

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

24. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM MÁLSMEÐFERÐ OG LAGATÚLKUN . 2206

24.1 Um tvö andmælaskjöl 2206

24.2 Um málshraða 2209
24.2.1 Lagasjónamið 2209
24.2.2 Engar óréttlætanlegar tafir 2212
24.2.2.1 Rannsókn hófst ekki 2010 2213
24.2.2.2 Afar umfangsmikið mál og samfelld rannsókn 2213
24.2.2.3 Ágreiningsmál höfðu áhrif á málshraða 2214
24.2.2.4 Sakamálið hefur þýðingu 2215
24.2.2.5 Eimskip og Samskip töfðu meðferð málsins 2215
24.2.2.6 Upplýsingaöflun samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga var nauðsynleg 2218

24.3 Um ólögmæta rannsókn 2219
24.3.1 Rannsókn í samræmi við lög 2220
24.3.2 Þagnarréttur ekki brotinn 2222
24.3.3 Vanhæfi starfsmanna ekki fyrir hendi 2225
24.3.4 Úrskurður Landsréttar 30. janúar 2020 2226

24.4 Um húsleit 2226
24.4.1 Úrskurður Landsréttar 30. janúar 2020 2227

24.5 Um sátt Eimskips 2227
24.5.1 Um sátt í „blönduðum málum" 2228
24.5.2 Um gildi viðurkenningar á brotum í samráðsmálum 2232

24.6 Um aðra gagnrýni í bréfum frá 13. janúar og 19. maí 2021 og 13. júní og 31. ágúst 2022 og 24. mars 2023. 2239
24.6.1 Bréfið frá 13. janúar 2021 2239
24.6.2 Bréfið frá 19. maí 2021 2240
24.6.3 Bréfið frá 13. júní 2022 2242
24.6.4 Bréfið frá 31. ágúst 2022 2243
24.6.5 Bréfið frá 24. mars 2023 2244
24.6.6 Mat Samkeppniseftirlitsins 2244
24.6.6.1 Umfjöllun í fjölmiðlum í október 2014 2244
24.6.6.2 Um þagnarrétt sakborninga 2245
24.6.6.3 Um að rannsóknin hafi styrkt stöðu Eimskips 2249
24.6.6.4 Um ætlaða hlutlægni og skort rannsókn og ætlað brot á andmælarétti 2250

24.7 Um sjálfstæði keppinauta 2257

24.8 Um samninga og samstilltar aðgerðir 2258

24.9 Um hegðun keppinauta á fákeppnismörkuðum 2259

24.10 Um markmiðsbrot í skilningi 10. gr. samkeppnislaga 2261

24.11 Um sönnun í samráðsmálum 2264

25. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM ATVIK Á ÁRINU 2008 2270

25.1. Um *„neyðarsamkomulagið“*..... 2270
25.1.1. Haldið leyndu á rannsóknartímabilinu..... 2270
25.1.2. Ekki veittar upplýsingar við rannsókn þessa máls 2271
25.1.3. Um efni og framkvæmd *„neyðarsamkomulagsins“* 2272
25.1.3.1. Nánar um *„ad hoc“* flutninga 2274
25.1.3.2. Um atvik í mars 2007..... 2276
25.1.3.3. Um atvik í mars 2008..... 2276
25.1.3.4. Um atvik í desember 2008..... 2277
25.1.4. Um umfang flutninga vegna *„neyðarsamkomulagsins“* 2278
25.1.5. Um lögmæti *„neyðarsamkomulagsins“* 2280

25.2. Um BAF til júní 2008 2283

25.3. Landflutningar til júní 2008..... 2284
25.3.1. Um Norðurfrakt..... 2284
25.3.2. Um atvik á árinu 2006 2285
25.3.3. Um atvik á árinu 2007 og til júní 2008 2287

25.4. Um aðdraganda aukins samráðs 2288
25.4.1. Um siglingakerfi, viðskiptavini og þjónustu Samskipa og Eimskips 2288
25.4.2. Um efnahagsástandið á fyrri hluta ársins 2008..... 2291
25.4.3. Um mögulega frekari samvinnu við Eimskip..... 2292
25.4.4. Um *„the Cash Cow“* 2293
25.4.5. Um hvort [(S)forstj] hafði áhyggjur af fjárhagsstöðu ÓÓ eða Samskipa hf. 2295
25.4.6. Um samskipti [(S)frkvstj-millilandasv] og [(E)frkvstj-skiparekst] 2. apríl 2008..... 2297
25.4.7. Um *„[(S)frkvstj-millilandasv] stúdíu“* og gögn sem send voru [(S)aðaleig-stjform-SH] 10. apríl 2008 2298
25.4.8. Um bónusgreiðslur til [(S)forstj]..... 2300
25.4.9. Um tölvupóst [(S)forstj] frá 18. apríl 2008 2302
25.4.10. Um samvinnu við Atlantsskip 2302
25.4.11. Um skýrslu [(S)aðaleig-stjform-SH] um Eimskip 2303
25.4.12. *„Herferð“* eða samvinna?..... 2304

25.5. Um fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og aðdraganda hans 2313
25.5.1. Um fjárhagserfiðleika Eimskips..... 2313
25.5.2. Um áherslu [(E)forstj] á málefni tengd Samskipum á fyrstu dögum sem forstjóri Eimskips 2315
25.5.3. Um ástæðu þess að Eimskip vildi hefja *„sem fyrst“* viðræður við Samskip..... 2318
25.5.4. Um að Samskip hafi ekki 4. - 5. júní 2008 verið að undirbúa fundinn með Eimskip 6. júní 2008 2329
25.5.5. Um ástæðu þess að fundinum 6. júní 2008 var haldið leyndum til janúar 2016 2334
25.5.6. Um að [(S)aðaleig-stjform-SH] hafi komið fram fyrir hönd Kaupþings banka á fundinum 6. júní 2008 2338
25.5.7. Um að á fundinum 6. júní 2008 hafi aðeins verið rætt um mögulega eignasölu og að engar frekari viðræður hafi átt sér stað..... 2340

25.6. Um glærukynninguna *„Verkefnið Nýtt upphaf“* 2343
25.6.1. Um að glærukynningin sé frá árinu 2007..... 2343
25.6.2. Um eðli og efni glærukynningarinnar 2345
25.6.3. Um framburð [(E)frkvstj-alþjsv] hjá lögreglu 2346
25.6.4. Um tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 og samskipti í kjölfar hans..... 2351
25.6.4.1. Um framburð [(E)frkvstj-alþjsv] og [(S)forstj] hjá lögreglu..... 2355

25.7. Um verkefnalista [(E)forstj] og [(E)frkvstj-alþjsv]..... 2357

25.8. Um *„Revised budget“* og *„Nýtt upphaf“* verkefnið 2359
25.8.1. Um einstaka verkþætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins 2361

25.9. Um bónus til forstjóra Samskipa 2361

25.10. Um að (S)forstj hafi fengið trúnaðarupplýsingar frá Eimskip 2362

25.11. Um verðsamráð í júní 2008 2363

25.12. Samskipti milli stjórnenda siglingakerfa Samskipa og Eimskips 2366

25.13. Unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu o.fl. 2368

25.14. Um að (E)forstj hafi veitt upplýsingar um áform Eimskips 2371

25.15. Um samskipti annars vegar (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-alþjsv og hins vegar (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain 2373

25.16. Um þá hugmynd (E)forstj að Samskip dragi stórlega úr samkeppni 2377

25.17. Samskipti (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv 2. júlí 2008 2380

25.18. Um samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í júlí 2008 2381

25.19. Um samráðstillögur Samskipa og önnur atvik til 21. júlí 2008 2385
25.19.1. Um skjöl [(S)frkvstj-millilandasv] frá 7. og 8. júlí 2008 2385
25.19.2. Um önnur atvik á tímabilinu 7. júlí til 14. júlí 2008 2389
25.19.3. Um stjórnarfund Samskipa Holding 14. júlí 2008 2392
25.19.4. Um önnur atvik á tímabilinu 14. – 21. júlí 2008 2394

25.20. Um fund Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008 og tengd atvik 2395
25.20.1. Um hvort fundurinn hafi verið haldinn og mögulegt tilefni hans 2395
25.20.2. Um gögnin sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 2400
25.20.2.1. Um hvort Eimskip hafi veitt Samskipum trúnaðarupplýsingar 2400
25.20.2.2. Um samráðstillögur Samskipa 2402
25.20.2.3. Um hvað Eimskip og Samskip ræddu á fundinum 25. júlí 2008 2403
25.20.3. Um önnur atvik frá 22. júlí til 31. júlí 2008 2404

25.21. Um breytingu Eimskips á siglingakerfi sínu 2405

25.22. Um samskipti og verðhækkanir atvik í ágúst og september 2008 2407
25.22.1. Um samskiptin 6. ágúst 2008 2412
25.22.2. Um atvik 11. – 13. ágúst 2008 2412
25.22.3. Um fund Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008 2413
25.22.4. Aðgerðir tengdar álagningu olíugjalda í kjölfar fundarins 14. ágúst 2008 2415
25.22.5. Um umfjöllun í Hollandi um samráð Samskipa og Eimskips 2421
25.22.6. Um fyrirhugaðan fund Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008 2422
25.22.7. Um verðhækkun Samskipa 1. september 2008 o.fl. 2428

25.23. Um frekari viðræður fyrirtækjanna og önnur atvik fram til 6. október 2008 2432
25.23.1. Um samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv 2432
25.23.2. Um aðkomu og skjöl (S)frkvstj-millilandasv 2433
25.23.3. Um fund fyrirtækjanna 5. september 2008 o.fl. 2439
25.23.4. Um fund stjórnar Samskipa Holding 8. september 2008 2442

25.23.5. Um samráð í landflutningum 8. og 9. september 2008 og karagjöld 2445
25.23.6. Fundur framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 o.fl. 2451
25.23.7. Um fund (E)frkvstj-innanl og (S) frkvstj-innanl í Smáralind 17. september 2008 og atvik í kjölfarið 2453
25.23.8. Um markaðsskiptingu á Austurlandi 2455
25.23.9. Um glærur Samskipa frá 22. september 2008 2456
25.23.10. Um áhyggjur Jóna af of háu verði 2458
25.23.11. Um atvik 24. september - 6. október 2008 2459

25.24. Um fund Samskipa og Eimskips 6. október og önnur atvik til 20. október 2008. 2461
25.24.1. Um fundinn 6. október 2008 2461
25.24.2. Um *„massive increases"* Samskipa 2472
25.24.3. Um upplýsingar frá *„litlum fugli"* 2472
25.24.4. Um könnun á auknu samstarfi í landflutningum 2473
25.24.5. Um gámasamstarf o.fl. 2474
25.24.6. Um samskipti innan Samskipa og Eimskips 13. október 2008 2475
25.24.7. Um verðhækkun Eimskips á sjóflutningum 2476
25.24.8. Um samskipti vegna bandarískra samkeppnisreglna 2477
25.24.9. Um aukna Norður-Ameríku flutninga Eimskips fyrir Samskip 2477
25.24.10. Um viðræður um slotverð/slotsamninga/útvíkkað neyðarsamkomulag 2479
25.24.11. Um fund með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 2487

25.25. Um *„samsæriskenningar"* Samkeppniseftirlitsins 2490

25.26. Um ytri aðstæður, gjaldfærni, samdrátt í innflutningi o.fl. 2497

25.27. Um breytingar á siglingakerfi í lok október 2008 og tengsl við flutningaþjónustu fyrir Alcoa 2511

25.28. Um það að Samskip hafi talið sig eiga tilkall til þess að sinna öllum gámaútflutningi á áli Alcoa til annarra Evrópulanda 2516

25.29. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip 2518

25.30. Um atvik 22. – 24. október 2008 2519
25.30.1. Um samskipti Samskipa og Eimskips þann 22. október 2008 2519
25.30.2. Eimskip fjallar um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa"* 22. – 24. október 2008 2529
25.30.3. Um tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008 2531
25.30.4. Um aðgerðir vegna útflutnings á áli Alcoa til Evrópu 2537
25.30.5. Um samspil aukins samráðs og ólögmæts samráðs í skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn 2540

***25.31.* Um að Eimskip hafi verið að *„lesa í aðstæður"* 2542**

25.32. Um samskipti vegna leiguskips Samskipa 2545

25.33. Um viðauka Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008 2548

25.34. Um upplýsingar frá Alcoa 2553

25.35. Um tímalínu Samskipa vegna viðræðna við Alcoa og breytinga á siglingakerfi .. 2555

25.36. Um *„alsælu"* Eimskips 2561
25.36.1. Atvik tengd Alcoa í nóvember – desember 2008 2561
25.36.2. Atvik tengd Alcoa árin 2009 – 2013 2565

25.37. Um annað samráð varðandi takmörkun á flutningsgetu 2569
25.37.1. Um samskipti og slotsamning/útvíkkað neyðarsamkomulag 2569
25.37.2. Um slotsamstarf vegna flutninga á gámum til Reyðarfjarðar 2572
25.37.3. Um hraðflutninga frá Rotterdam til Reykjavíkur 2576

25.38. Um breytingu Eimskips á siglingakerfi vegna Norður-Ameríku 2578

25.39. Um atvik frá 20. október 2008 – Verðhækkanir, Norður-Ameríka o.fl. 2579
25.39.1. Um atvik frá 20. október til desember 2008 2580
25.39.2. Um atvik í desember 2008 og janúar 2009 2594
25.39.3. Um samstarf í skipaafgreiðslu 2608
25.39.4. Um samstarf í *„Short sea þjónustu*" og *„Frystigeymslurekstur*" 2610
25.39.5. Um atvik tengd Færeyjum 2611

24. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM MÁLSMEÐFERÐ OG LAGATÚLKUN

11214. Við meðferð þessa máls hafa Samskip gert ýmsar athugasemdir við rannsókn og málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins, sbr. m.a. kafla 2.22. Einnig hafa Samskip gagnrýnt túlkun eftirlitsins á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. kafla 4.

11215. Eins og rökstutt verður í þessum kafla telur Samkeppniseftirlitið að gagnrýni Samskipa að þessu leyti eigi ekki rétt á sér.

24.1 Um tvö andmælaskjöl

11216. AI var sent Eimskip og Samskipum þann 6. júní 2018 þar sem frummat Samkeppniseftirlitsins um tiltekin atvik málsins var sett fram. Að beiðni fyrirtækjanna var ítrekað framlengdur frestur þeirra til að setja fram sjónarmið sín og eftir atvikum leggja fram ný gögn.

11217. Í AI voru Eimskip og Samskip upplýst um að til stæði að rita annað andmælaskjal til viðbótar AI.

11218. Í bréfi Samskipa frá 16. júlí 2018 var gerð athugasemd við að birt yrðu tvö andmælaskjöl í málinu og staðhæft að erfitt, eða ógerlegt væri að setja fram athugasemdir við andmælaskjal áður en rannsókn málsins væri lokið af hálfu Samkeppniseftirlitsins.

11219. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 4. september 2018, var vísað til fundar sem haldinn hafi verið 20. júní 2018 og áréttað að það gæti *„flýtt meðferð málsins ef fyrirtækið myndi hið allra fyrsta senda Samkeppniseftirlitinu gögn eða sjónarmið sem að mati þess væru til þess fallin að hafa áhrif á mat eftirlitsins á mikilvægum þáttum málsins. Bréfið frá 16. júlí sl. gefur hins vegar til kynna að Samskip hyggist ekki nýta sér þetta úrræði.*" Kom einnig fram í bréfinu að Samkeppniseftirlitið teldi bæði málefnalegt og heimilt að birt yrðu tvö andmælaskjöl í málinu. Það væri einnig ívilnandi fyrir aðila þess þar sem það gæfi þeim færi á að tjá sig fyrr en ella um þá þætti málsins sem lengst væru komnir í rannsókn. Tók Samkeppniseftirlitið fram að það fengi ekki séð hvers vegna Samskip teldu sér ekki fært að tjá sig um efni AI áður en fyrirtækið fengi það seinna í hendur. Eins og greint væri frá í AI myndu Samskip við birtingu seinna andmælaskjalsins fá tækifæri til að tjá sig um málið í heild sinni. Var hins vegar bent á að það væri á ábyrgð málsaðila að taka afstöðu til þess hvort og þá hvernig hann nýtti andmælarétt sinn, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 272/2015, *Skeljungur hf. gegn Samkeppniseftirlitinu og íslenska ríkinu*.

11220. Samskip tilkynntu Samkeppniseftirlitinu, með bréfi dags. 6. september 2018, að fyrirtækið ætlaði ekki tjá sig sérstaklega um AI. Það hygðist setja fram sjónarmið sín í heild sinni þegar AII lægi fyrir. Þá kom fram að Samskip væru ósammála því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið gæti fjallað sjálfstætt um þau atvik sem fjallað væri um í AI, og væru enn til rannsóknar hjá eftirlitinu og ætlað væri að fjalla um í AII.

11221. Athugasemdir Samskipa við AI bárust 12. júní 2020 og athugasemdir við AII 19. júní 2020. Ekki er í þeim að finna frekari gagnrýni á það verklag að birta tvö andmælaskjöl í málinu.

11222. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallast á það með Samskipum að óheimilt eða óheppilegt sé að fleiri en eitt andmælaskjal hafi verið birt í þessu máli.

11223. Kjarni andmælaréttar samkvæmt 13. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 felst í því að aðili máls geti kynnt sér gögn málsins og tjáð sig um efni þess áður en stjórnvald tekur ákvörðun í því. Stjórnsýslulög leggja hins vegar ekki þá skyldu á stjórnvöld að gefa út andmælaskjöl. Samkeppniseftirlitið hefur hins ákveðið að gefa út andmælaskjöl í því skyni að stuðla að vönduðum rannsóknum og tryggja enn betur

andmælarétt aðila máls, sbr. 17. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins. Birting andmælaskjals er því ívilnandi fyrir aðila máls enda tryggir hún *„að nokkru leyti rýmri réttindi en beinlínis verða leidd af 13. gr. stjórnsýslulaga.*"[6071] Liggur og fyrir að með birtingu andmælaskjals og aðgangi að gögnum í tengslum við þá birtingu er réttur aðila samkvæmt stjórnsýslulögum *„virtur í hvívetna*", sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014 *Samkeppniseftirlitið gegn Langasjó ehf., Síld og Fiski ehf. og Matfugli ehf*.

11224. Ákvæði 17. gr. reglna nr. 880/2005 felur ekki í sér bann við því að birt séu fleiri en eitt andmælaskjal í einu og sama máli. Slíkt bann væri heldur ekki í samræmi við markmið umræddsákvæðis og 13. gr. stjórnsýslulaga.[6072] Undir vissum kringumstæðum getur verið málefnalegt og gagnlegt að gefa út fleiri en eitt andmælaskjal svo fremi sem tryggt sé að aðili máls geti á endanum tjáð sig um málið í heild sinni áður en ákvörðun er tekin.

11225. Í mgr. 7-12 í AI var útskýrt af hverju Samkeppniseftirlitið teldi skynsamlegt að birta fleiri en eitt andmælaskjal í málinu:

„Eins og andmælaskjal þetta ber með sér er fyrirhugað að gefa aðilum máls færi á að koma í tveimur áföngum á framfæri athugasemdum og andmælum við rannsóknina og frummat Samkeppniseftirlitsins. Er í þessu sambandi m.a. horft til þess að hvoru tveggja Eimskip og Samskip hafa við málsmeðferðina óskað eftir nánari upplýsingum við rannsóknina, en þetta verklag styður við upplýsinga- og andmælarétt þeirra fyrirtækja sem til rannsóknar eru. Í umfangsmiklum samráðsmálum er bæði heimilt og gagnlegt að gefa út fleiri en eitt andmælaskjal, sbr. það mál sem lauk með dómum Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í m.a. máli nr. 277/2015, Olíuverslun Íslands hf. gegn Samkeppniseftirlitinu.

Í þessu andmælaskjali (andmælaskjal I) er lýst frummati Samkeppniseftirlitsins á þeim atvikum málsins þar sem rannsóknin er lengst komin. Eru þetta m.a. framangreind atvik á árinu 2008 og atvik á tímabilinu 2009 til og með 2013 sem að frummati Samkeppniseftirlitsins styðja m.a. við það að umrædd markaðsskipting hafi verið fyrir hendi. Jafnframt er í andmælaskjalinu lýst umgjörð rannsóknarinnar og málsmeðferð hingað til.

Telur Samkeppniseftirlitið því rétt að veita Eimskip og Samskipum færi á því að koma að skriflegum athugasemdum vegna þessara atvika. Að mati eftirlitsins er unnt að fjalla á þessu stigi sjálfstætt um þessi atvik málsins. Miðað við umfang og eðli málsins telur Samkeppniseftirlitið að þetta verklag horfi til einföldunar og stuðli að skjótari málsmeðferð, sbr. 9. og 10. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993. Er þetta andmælaskjal (andmælaskjal I) því sent félögunum og gefst þeim hér með færi á að tjáð sig um það og eftir atvikum koma að frekari gögnum.

Jafnframt er stefnt að því að félögunum verði eins fljótt og unnt er sent viðbótar andmælaskjal (andmælaskjal II). Verður í því fjallað nánar um atvik sem áttu sér stað eftir árið 2008, ekki síst á tímabilinu 2010 til og með 2013. Einnig verður í því fjallað um hugsanleg viðurlög vegna hins ætlaða samfellda samráðs og þörf á mögulegum fyrirmælum skv. 16. gr. samkeppnislaga. Jafnframt verður í því lagt frummat á hvort Eimskip og Samskip hafi með háttsemi sinni við rannsókn málsins gerst sek um brot á 19. gr. samkeppnislaga, sbr. 41. gr. b. laganna."

11226. Var Samskipum og Eimskip þannig boðið að tjá sig um AI og jafnframt tekið skýrt fram í mgr. 12 í AI að Eimskip og Samskipum yrði aftur gefinn kostur á að tjá sig um AI, og þá einnig um málið í heild sinni,

[6071] Eiríkur Jónsson, Friðrik Ársælsson og Kristín Benediktsdóttir, Opinbert markaðseftirlit, 2012, bls. 221.
[6072] Til hliðsjónar má líta hér til EES/ESB-samkeppnisréttar. Er það viðurkennt sjónarmið í þeim rétti að unnt er að gefa út fleiri en eitt andmælaskjal í sama málinu, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

eftir að AII hefði verið birt félögunum. Gætu fyrirtækin þá, eftir atvikum, komið að frekari sjónarmiðum vegna efnisatriða AI.

11227. Eðli málsins samkvæmt þekkja Samskip vel viðkomandi starfsemi og aðkomu fyrirtækisins að þeim atvikum sem lýst var í AI. Telur Samkeppniseftirlitið Samskip hafi verið í stöðu til að lýsa sjónarmiðum sínum og afstöðu til mikilvægra þátta málsins, t.d. varðandi hið umfangsmikla *„Nýtt upphaf*" verkefni sem hófst í júní 2008. Þessum atvikum var lýst með nákvæmum hætti í AI og réttur skilningur á þeim hafði m.a. þýðingu fyrir mat á ætluðum brotum út allt rannsóknartímabilið. Í því samhengi má árétta að fyrirtækin héldu upplýsingum um þessi samskipti og samráðsverkefni frá Samkeppniseftirlitinu framan af rannsókn málsins, sbr. m.a. kafla 23. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefði það flýtt fyrir rannsókn málsins ef Samskip (og Eimskip) hefðu nýtt sér tækifærið sem gafst með birtingu AI og tjáð sig um þau atvik sem þar er fjallað um.

11228. Í þessu sambandi er jafnframt vakin athygli á því að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á brotum fyrirtækjanna er umfangsmesta rannsókn sem samkeppnisyfirvöld hér á landi hafa ráðist í fram til þessa. Þannig er málið mjög flókið og tafsamt í rannsókn, en gagnamagn í málinu er án fordæma. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefur gagnaafhending og upplýsingagjöf Eimskips og Samskipa verið ófullnægjandi og tafið málið. Tilgangur Samkeppniseftirlitsins með útgáfu AI var því eins og fyrr segir að hraða meðferð málsins eins og unnt væri.

11229. Þetta verklag Samkeppniseftirlitsins var einnig ívilnandi fyrir Eimskip og Samskip að því leyti að það gaf fyrirtækjunum fyrr en ella skýrt yfirlit yfir frummat Samkeppniseftirlitsins á mikilvægum þáttum málsins og þeim gefið færi á að tjá sig fyrr en ella um þá þætti þess og gæta þannig hagsmuna sinna.

11230. Rétt er hafa hér í huga að í bréfi Eimskips, dags. 29. mars 2019, eru gerðar athugasemdir við fullyrðingu Samkeppniseftirlitsins um *„að það sé viðurkennt sjónarmið í EES/ESB samkeppnisrétti að unnt sé að gefa út fleiri en eitt andmælaskjal í sama málinu*", og hún sögð villandi.

11231. Samkeppniseftirlitið áréttar að það er viðurkennt sjónarmið í EES/ESB-samkeppnisrétti að unnt sé að birta fleiri en eitt andmælaskjal í sama máli. Hér má t.d. nefna ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA frá 29. júní 2020 en með henni var lögð sekt á Telenor vegna misnotkunar á markaðsráðandi stöðu.[6073] Í dæmaskyni má einnig nefna nýlegt mál gegn Mastercard og Visa, þar sem framkvæmdastjórn ESB hafði gefið út þrjú andmælaskjöl.[6074] Hafa dómstólar ESB ekki gert athugasemdir við að birt séu fleiri en eitt andmælaskjal í sama máli.[6075]

11232. Með vísan til framangreinds er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að umrætt verklag hafi verið ívilnandi fyrir Samskip og í samræmi við lög og reglur.

[6073] Ákvörðun nr. 71480. Fyrra andmælaskjalið var birt 1. febrúar 2016 og hið síðara 24. júní 2019. Sjá: https://www.eftasurv.int/competition/competition-cases/telenor.

[6074] Sjá mál framkvæmdastjórnar ESB í máli AT. 39398, dags. 29. apríl 2019. Fyrsta andmælaskjalið var birt málsaðilum þann 6. apríl 2009, annað andmælaskjal var birt þann 31. júlí 2012 og þriðja andmælaskjal var birt þann 3. ágúst 2017. Fjölmörg dæmi er að finna í evrópskum samkeppnisrétti þar sem málsaðilum hefur verið sent fleiri en eitt andmælaskjal.

[6075] Í dómi undirréttar ESB frá 20. mars 2002 í máli nr. T-23/99, LR af 1998 A/S gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2002:75, var því haldið fram að framkvæmdastjórnin hefði brotið gegn andmælarétti með því að senda viðkomandi fyrirtæki frekari gögn og umfjöllun um ætluð brot eftir útgáfu andmælaskjals. Dómstóllinn féllst ekki á þetta og benti m.a. að viðkomandi fyrirtæki hefði haft tækifæri til að tjá sig um þessi bréf frá framkvæmdastjórninni áður en hún tók ákvörðun, sbr. mgr. 186 – 195 í dómnum. (dómnum ekki áfrýjað). Í dómi undirréttar ESB frá 30. september 2003 í sameinuðum málum nr. m.a. T-191/98, Atlantic Container Line o.fl. gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2003:245, var tekin afstaða til þess sjónarmiðs viðkomandi fyrirtækja að framkvæmdastjórninni hafi verið óheimilt að ráðast í viðamikla gagnaöflun eftir útgáfu andmælaskjals. Dómstóllinn féllst ekki á að um brot á andmælarétti hefði verið að ræða. Framkvæmdastjórnin hefði fulla heimild til að rannsaka mál frekar eftir útgáfu andmælaskjals, sbr. mgr. 94 -117. (dómnum ekki áfrýjað). Er það því viðurkennt sjónarmið í EES/ESB-samkeppnisrétti að unnt er að gefa út fleiri en eitt andmælaskjal í sama málinu. Í t.d. fréttatilkynningu framkvæmdastjórnar ESB frá 19. júlí 2018 þar sem greint er frá að fyrirtækinu Qualcomm hafi verið sent nýtt andmælaskjal en hið fyrra hafi verið sent fyrirtækinu á árinu 2015. (MEX/18/4605).

24.2 Um málshraða

11233. Í mgr. 1708 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að meðferð málsins hafi ekki verið í samræmi við kröfur 9. gr. stjórnsýslulaga um málshraða. Þá er því mótmælt að kærur til áfrýjunarnefndar, umboðsmanns Alþingis og dómstóla hafi réttlætt tafir á meðferð málsins. Í mgr. 35 – 40 í athugasemdum Samskipa frá 31. ágúst 2020 eru einnig gerðar athugasemdir við málshraða og bent á Samskip hefðu verið til rannsóknar í tíu ár. Er meðferð málsins sögð vera í andstöðu við 6. gr. MSE og 70. gr. stjórnarskrárinnar og þetta eigi að leiða til þess að mögulegar sektir á Samskip verði felldar niður eða lækkaðar verulega. Einnig eru gerðar athugasemdir við málshraða í bréfi Samskipa frá 19. maí 2021.

11234. Samskip kveða Samkeppniseftirlitið hafa *„skipt rannsókn málsins upp í mismunandi þætti, meðal annars með mismunandi málsnúmerum, ítrekuðum kröfum um afhendingu gagna og með útgáfu tveggja andmælaskjala, er sérstaklega mikilvægt að meta málsmeðferðina heildstætt, þegar komist er að því hvort hún hafi tekið óþarflega langan tíma*." Til stuðnings því að rannsóknin hafi tekið of langan tíma er því einnig haldið fram að Samkeppniseftirlitið hafi *„beint fjölda umfangsmikilla og víðtækra upplýsingabeiðna til Samskipa sem oft á tíðum voru vægast sagt óljósar og gengu lengra en heimildir stofnunarinnar kveða á um. Hafa þessar óhóflegu beiðnir farið langt út fyrir það sem eðlilegt getur talist og málefnalegt*." Samskip hafi samt sem áður leitast við að svara eftir fremsta megni og veita upplýsingar og afhenda gögn. Mótmæla Samskip því að hafa vanrækt upplýsingaskyldu sína.

24.2.1 Lagasjónamið

11235. Að mati Samkeppniseftirlitsins verður að hafa í huga að í 9. gr. stjórnsýslulaga er mælt fyrir um að ákvarðanir skuli teknar svo fljótt sem unnt er. Með þessu er stefnt að því að ekki verði um *„óréttlættan drátt*" á afgreiðslu máls að ræða.[6076] Um er að ræða vísireglu sem felur það í sér að meta verður hverju sinni heildstætt hvort málsmeðferð hafi tekið óeðlilega langan tíma. Ber þá að horfa til *„umfangs og eðlis málsins*", sbr. dóm Hæstaréttar Íslands í máli nr. 188/2010, *Hagar hf. gegn Samkeppniseftirlitinu og íslenska ríkinu.*[6077] Í EES/ESB-samkeppnisrétti er einnig metið með hliðsjón af atvikum hverju sinni hvort málsmeðferð hafi tekið óeðlilega langan tíma.[6078] Getur t.d. sú staðreynd, ein og sér, að mál teljist flókið réttlætt málsmeðferðartíma sem við fyrstu sýn virðist óhóflega langur.[6079]

[6076] Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 151.

[6077] Til samanburðar þá fer það einnig eftir atvikum hverju sinni hvað telst vera eðlilegur málshraði í sakamálum. Við það mat verður að horfa til þess að markmið rannsóknar er að upplýsa mál svo *„unnt sé að taka ákvörðun um saksókn á eins traustum grundvelli og kostur er. Þess vegna verður áherslan á málshraða að víkja fyrir því sjónarmiði að leiða beri hið sanna í ljós. Þar af leiðandi telst það ekki óhæfilegur dráttur á rannsókn þótt það hafi tekið nokkurn tíma að rannsaka mál til hlítar ef það er umfangsmikið og sakarefnið flókið úrlausnar*." Sjá Eiríkur Tómasson, *Sakamálaréttarfar Rannsókn Þvingunarráðstafanir,* 2012, bls. 63.

[6078] Sjá t.d. mgr. 192 í dómi dómstóls ESB frá 15. október 2002 í sameinuðum málum nr. m.a. C-238/99, Limburgse Vinyl Maatschappij o.fl. gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2002:582: 192: *„It should be observed in that respect that the reasonableness of a period cannot be assessed by reference to a precise maximum limit determined in an abstract manner but, rather, must be appraised in the light of the specific circumstances of each case*."

[6079] Sjá mgr. 276 í dómi EFTA-dómstólsins frá 18. apríl 2012 í máli E-15/10, P*osten Norge gegn Eftirlitsstofnun EFTA.* Sjá einnig mgr. 208 í dómi undirréttar ESB 9. september 2015 í máli nr. T-91/13, *LG Electronics gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2019:609: *„The reasonableness of a period is to be appraised in the light of the circumstances specific to each case and, in particular, the importance of the case for the person concerned, its complexity and the conduct of the applicant and of the competent authorities. That list of criteria is not exhaustive and the assessment of the reasonableness of a period does not require a systematic examination of the circumstances of the case in the light of each of them, where the duration of the proceedings appears justified in the light of one of them. Thus, the complexity of the case may be deemed to justify a duration which is prima facie too long (see, to that effect, Joined Cases C-403/04 P and C-405/04 P Sumitomo Metal Industries and Nippon Steel v Commission [2007] ECR I-729, paragraphs 116 to 117 and the case-law cited*)."

11236. Er þekkt að samkeppnismál geta verið mjög flókin og umfangsmikil og tekið langan tíma bæði hjá stjórnvöldum og dómstólum.[6080] Þó rannsókn og málsmeðferð taki langan tíma hefur það enga þýðingu að lögum svo fremi sem málsmeðferð hafi verið í eðlilegu horfi.[6081]

11237. Óréttlættar tafir eiga sér t.d. stað þegar ekkert hefur verið unnið í máli í langan tíma eða dregst úr hömlu að leita umsagna.[6082] Stjórnvöld bera hins vegar ekki ábyrgð á töfum sem verða af völdum aðila máls, t.d. ef aðili dregur að afhenda umbeðin gögn eða tekur sér langan tíma til að koma athugasemdum sínum á framfæri.[6083]

11238. Við mat á því hvort málshraði teljist eðlilegur getur háttsemi þess sem til rannsóknar er skipt máli. Þegar fyrirtæki fer t.a.m. ekki að fyrirmælum 19. gr. samkeppnislaga og afhendir ekki fullnægjandi gögn eða upplýsingar geta leitt af því tafir á meðferð mála. Hið sama á við ef fyrirtæki veitir beinlínis rangar upplýsingar. Við mat á málshraða Samkeppniseftirlitsins hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála horft til þegar *„upplýsingar og skýringar frá áfrýjanda sjálfum* [voru] *til þess fallnar að flækja málið og tefja meðferð þess*...", sbr. úrskurð í máli nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu.*

11239. Til hliðsjónar má benda á að Mannréttindadómstóll Evrópu hefur við úrlausn um það hvort brotið hafi verið gegn rétti manns til að fá leyst úr máli sínu innan hæfilegs tíma, sbr. 6. gr. MSE, talið að skoða þurfi atvik hvers og eins máls og að engin almenn regla gildi um hámarkslengd í því sambandi.[6084] Þættir sem skipta hér máli eru m.a. umfang og eðli málsins, gagnamagn og hvort þeir sem til rannsóknar eru hafi með aðgerðum sínum valdið töfum.[6085] Einnig *„skiptir auðvitað máli hvort um ágreining er að ræða, um lagaatriði eða sönnunaratriði ellegar hvort tveggja*".[6086] Ef sá sem rannsókn sætir hefur verið sviptur frelsi sínu eru gerðar strangari kröfur en ella um málshraða.[6087]

11240. Ef hins vegar óréttlætanlegar tafir eiga sér stað leiðir það ekki óhjákvæmilega til þess að mál ónýtist. Þannig var bent á eftirfarandi í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012:

> *„Í íslenskum rétti hefur það ekki verið talið leiða eitt sér til ógildingar á stjórnsýsluákvörðun þótt lögbundnir frestir hafi ekki verið virtir og óhæfilegur dráttur hafi orðið á ákvörðunum samkvæmt reglum 9. gr. stjórnsýslulaga.*"[6088]

11241. Til hliðsjónar má líta til dómframkvæmdar í EES/ESB-samkeppnisrétti. Þar hefur því verið slegið föstu að óhóflegur dráttur á málsmeðferð geti aðeins haft áhrif á gildi ákvörðunar ef sýnt þykir að hann hafði skaðleg áhrif á möguleika fyrirtækis til að verja sig.[6089] Í t.d. dómi undirréttar ESB 15. júlí 2015 í Akzo

---

[6080] Sjá Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 151. Með vísan til niðurstöðu dómstóla í svonefndu grænmetissamráðsmáli er bent á að það sé *„oft fyrirsjáanlegt að afgreiðsla umfangsmikils máls muni óhjákvæmilega taka nokkurn tíma*." Sjá einnig málin sem vörðuðu ólögmætt samráð olíufélaganna og enduðu með dómum Hæstaréttar Íslands 4. febrúar 2016. Einnig má nefna sem dæmi ákvörðun ESA frá 29. júní 2020 (mál nr. 71480) þar sem 112 milljónir evra sekt var lögð á Telenor vegna misnotkunar á markaðsráðandi stöðu. Málið hófst með húsleit ESA í desember 2012.

[6081] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB frá 15. júlí 2015 í máli nr. T-413/10 og T-414/10, Socritel og Companhia Previdente gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2015:500. Viðkomandi fyrirtæki benti á að málið hefði tekið átta ár hjá framkvæmdastjórninni og það fæli í sér óréttlætanlegan drátt. Dómstóllinn féllst ekki á það og benti á að málið hefði verið mjög flókið og rannsókn framkvæmdastjórnarinnar vönduð og samfelld, sbr. mgr. 156 og áfram.

[6082] Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 154.

[6083] Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 155.

[6084] Sjá Harris, O'Boyle & Warbrick, Law of the European Convention on Human Rights, þriðja útgáfa 2014, bls. 440: *„The reasonableness of the length of the proceedings in both criminal and non-criminal cases depends on the particular circumstances of the case. There is no absolute time limit.*"

[6085] Sjá dóm yfirdeildar Mannréttindadómstólsins í máli Frydlender gegn Frakklandi (2000), EHRR 1152, mgr. 43. Sjá einnig Harris, O'Boyle & Warbrick, bls. 440-441.

[6086] Sjá Björg Thorarensen (ritstjóri), Mannréttindasáttmáli Evrópu, önnur útgáfa 2017 bls. 219.

[6087] Jacobs, White & Ovey, The European Convention on Human Rights, sjöunda útgáfa, 2017, bls. 305.

[6088] Sjá einnig; Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 154. Sagt að óréttlátar tafir geti m.a. *„bakað hinu opinbera bótaábyrgð að uppfylltum öðrum bótaskilyrðum. Slíkar tafir valda hins vegar sjaldnast ógildingu ákvörðunar*."

[6089] Sjá t.d. mgr. 227 í dómi undirréttar ESB 18. júní 2008 í máli nr. T-410/03, Hoechst gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2008:211: „[…] *it must be borne in mind that the fact that a reasonable time is exceeded, even on the assumption that*

Nobel-málinu var ekki ágreiningur um að umtalsverðar óréttlætanlegar tafir hefðu átt sér stað í málsmeðferð framkvæmdastjórnar ESB við rannsókn á broti gegn samkeppnisreglum.[6090] Undirrétturinn benti hins vegar á að því hefði verið slegið föstu í dómaframkvæmd að viðkomandi fyrirtæki verði að sýna fram á það að drátturinn hafi raunverulega takmarkað rétt þess til að halda uppi vörnum í málinu. Þannig verði fyrirtækið að sýna fram á það með nákvæmum hætti hvaða áhrif drátturinn hefði haft að þessu leyti.[6091] Þar sem umrætt fyrirtæki hafði aðeins byggt á órökstuddum staðhæfingum til stuðnings kröfu sinni hafnaði dómstóllinn því að fella ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar úr gildi. Dómstóllinn taldi hins vegar rétt að lækka álagða sekt um 1% vegna óréttlætanlegra tafa sem höfðu átt sér stað í málsmeðferð framkvæmdastjórnarinnar.[6092] Óréttlætanlegar tafir leiddu einnig til lækkunar á sekt í dómi EFTA-dómstólsins í Posten Norge-málinu.[6093] Í Lundbeck málinu lækkaði framkvæmdastjórn ESB sekt um 10% vegna tafa á málsmeðferð. Það mál hafði hafist á árinu 2003 en ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar var tekin á árinu 2013.[6094]

11242. Fræðimenn hafa hins vegar bent á að dómstóll ESB hafi talið í nýlegri málum að ekki beri að lækka sekt vegna óréttlætanlegra tafa heldur geti viðkomandi fyrirtæki gætt hagsmuna sinna með höfðun bótamáls.[6095] Dæmi um þetta er dómur undirréttar ESB frá 18. nóvember 2020. Í málinu lá fyrir að samkeppnismál hófst hjá framkvæmdastjórn ESB í júlí 2010 og lauk með ákvörðun í október 2017 þar sem lagðar voru stjórnvaldssektir. Krafðist fyrirtækið að ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar yrði felld úr gildi óhóflegs dráttur á málsmeðferð. Undirrétturinn féllst ekki á það. Jafnvel þótt fallist yrði á það með fyrirtækinu að um óréttlætanlega töf hafi verið að ræða hefði fyrirtækið ekki sýnt fram á að drátturinn hefði takmarkað rétt þess til að halda uppi vörnum í málinu.[6096] Til viðbótar krafðist fyrirtækið

---

it is established, does not necessarily constitute a ground for annulment of the Decision. For the purposes of the application of the competition rules, the fact of exceeding a reasonable time can constitute a ground for annulment only in the case of a decision finding infringements, provided that it has been established that the breach of that principle adversely affected the rights of defence of the undertakings concerned. Other than in that specific case, failure to observe the duty to deal with the matter within a reasonable time has no effect on the validity of the administrative procedure under Regulation No 17 (Limburgse Vinyl Maatschappij and Others v Commission, paragraph 152 above, paragraph 122; Case T-62/99 Sodima v Commission [2001] ECR II-655, paragraph 94; and Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied and Technische Unie v Commission, paragraph 216 above, paragraph 74; see also, to that effect, Case C-105/04 P Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elktrotechnisch Gebied v Commission [2006] ECR I-8725, paragraphs 42 to 44)."

[6090] Dómur undirréttar ESB frá 15. júlí 2015 í máli nr. T-47/10, Akzo Nobel gegn framkvæmdastjórninni.

[6091] Sjá mgr. 303-305: *„303. Furthermore, it must be recalled that, even if it is found that the Commission failed to act within a reasonable time, this may only constitute a ground for annulment of a decision finding infringements of competition rules where it has been proved that the Commission's failure has adversely affected the ability of the undertakings concerned to defend themselves (see judgment of 16 December 2003 in Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied and Technische Unie v Commission, T-5/00 and T-6/00, ECR, EU:T:2003:342, paragraph 74 and the case-law cited).*

304. Finally it must be recalled that the burden of proving a breach of the rights of the defence by virtue of the fact that an undertaking experienced difficulties in defending itself against the Commission's allegations as a consequence of the excessive duration of the administrative procedure is borne by that undertaking (see judgment of 31 March 2009 in ArcelorMittal Luxembourg and Others v Commission, T-405/06, ECR, EU:T:2009:90, paragraph 167 and the case-law cited).

305. It is thus for the undertaking concerned to demonstrate to the requisite legal standard that it experienced difficulties in defending itself, which were the consequence of the duration of the administrative procedure, indicating the specific objections found by the Commission in the decision which might have been refuted (see, to that effect, judgment in Technische Unie v Commission, cited in paragraph 301 above, EU:C:2006:593, paragraphs 61 and 64)"

[6092] Sjá mgr. 330 í dómnum. Dómur undirréttarins var staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 27.04.2017 í máli nr. C-516/15.

[6093] Dómur EFTA-dómstólsins frá 18.04.2012 í máli E-15/10, *Posten Norge gegn Eftirlitsstofnun EFTA*. Rúmlega átta ár liðu frá því að kvörtun barst og þangað til ESA tók ákvörðun og lagði sekt á Posten Norge vegna brota á samkeppnisreglum. Dómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu að óréttlætanlegur dráttur hefði átt sér stað í málsmeðferð ESA og það ætti að leiða til 20% lægri sekt en ESA hafði talið hæfilega.

[6094] Sjá mgr. 842 í dómi undirréttar ESB frá 08.09.2016 í máli nr. T-472/13, *Lundbeck gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2016:449.

[6095] Sjá Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 1165: Fjallað um eldri dóma þar sem sekt var lækkuð lítillega vegna óréttlætanlegra tafa. Síðan segir *„More recently, however, the Court of Justice has clarified that a claim for damages is the appropriate remedy for unreasonable delay and that the approach of reducing the fine is not to be followed.*"

[6096] Sjá mgr. 357 – 362 í dómi undirréttar ESB frá 18.11.2020 í máli nr. T-814/17, Lietuvos geležinkeliai gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2020:545.

að lækka bæri álagða sekt (27,9 milljónir evra) verulega vegna óhóflegs málsmeðferðartíma. Undirrétturinn féllst ekki á það og vísaði til dómaframkvæmdar dómstóls ESB, sbr. mgr. 379-380 í dómnum.[6097] EFTA-dómstóllinn telur hins vegar enn að unnt sé að lækka sekt vegna óréttlætanlegra tafa, sbr. dóm dómstólsins frá 5. maí 2022 í máli nr. E-12/20, *Telenor gegn Eftirlitssstofnum EFTA*.[6098]

11243. Hér ber og að hafa huga að reglur EES-réttar um málshraða eru í meginatriðum svipaðar og þær sem gilda í íslenskum stjórnsýslurétti.[6099]

11244. Geta ber þess að samkvæmt ákvæði 4. mgr. 9. gr. stjórnsýslulaga er málsaðila heimilt að beina kæru til þess stjórnvalds, sem ákvörðun í máli verður kærð til, ef hann telur afgreiðslu hafa dregist óhæfilega, sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2011, *Inter gegn Samkeppniseftirlitinu*. Hvorki Samskip né Eimskip hafa í þessu máli beint slíkri kæru til áfrýjunarnefndar.

24.2.2 Engar óréttlætanlegar tafir

11245. Í ljósi framangreinds verða Samskip að sýna fram á að um óréttlætanlegar tafir hafi verið að ræða. Til viðbótar getur skipt verulegu máli ef Samskip sýna fram á að töfin hafi raunverulega takmarkað rétt fyrirtækisins til að halda uppi vörnum í málinu. Samskip hafa hins vegar ekki sýnt fram á þessi atriði. Gagnrýni fyrirtækisins á málshraða Samkeppniseftirlitsins byggir þess í stað á eftirfarandi:

- Málsmeðferðartímanum sem slíkum, þ.e. málið hafi verið til rannsóknar í áratug. Ekki er hins vegar rökstutt með hvaða hætti þetta hafi komið í veg fyrir að fyrirtækin hafi getað nýtt sér rétt sinn samkvæmt stjórnsýslulögum.

- Kærur til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, umboðsmanns Alþingis geti ekki réttlætt tafir á meðferð máls. Ekki eru hins vegar sett fram rök til stuðnings því að horfa beri framhjá rekstri kærumála við mat á því hvort málsmeðferðartími hafi verið eðlilegur.

- Ekkert hafi verið aðhafst í rannsókn Samkeppniseftirlitsins nema að beina fjölda upplýsingabeiðna til Eimskips og Samskipa. Beðið hafi verið um upplýsingar sem eftirlitið hafi þegar búið yfir og til viðbótar hafi upplýsingabeiðnir þess verið óljósar og gengið lengra en lög leyfðu. Þessar staðhæfingar Samskipa eru hins vegar ekki rökstuddar eða skýrðar með tilteknum dæmum.

[6097] *„379. As regards the applicant's request for a substantial reduction in the fine imposed on it on account of the excessive length of the administrative procedure, it is sufficient to point out, in order to reject it, that the Court of Justice has already held that, although an infringement by the Commission of the reasonable-time principle could justify the annulment of a decision taken by it following an administrative procedure based on Article 101 or 102 TFEU inasmuch as it also entailed an infringement of the rights of defence of the undertaking concerned, such an infringement of the reasonable-time principle, if established, could not lead to a reduction of the fine imposed (see judgment of 26 January 2017, Villeroy & Boch v Commission, C-644/13 P, EU:C:2017:59, paragraph 79 and the case-law cited).*
380. It has also been held that a claim for damages brought against the European Union pursuant to Article 268 TFEU and the second paragraph of Article 340 TFEU constituted an effective remedy of general application for asserting and penalising such a breach, since such a claim could cover all the situations in which a reasonable period of time has been exceeded in proceedings (see, to that effect, judgment of 26 November 2013, Groupe Gascogne v Commission, C-58/12 P, EU:C:2013:770, paragraph 82)."

[6098] Í þessu máli hófst rannsókn ESA á misnotkun Telenor á markaðsráðandi stöðu á árinu 2012. Á árinu 2020 tók ESA ákvörðun og lagði sekt á Telenor vegna brota á 54. gr. EES-samningsins. Eins og fram kemur í mgr. 354 og áfram í dómnum krafðist Telenor að sekt yrði lækkuð vegna þess að málsmeðferðin hefði tekið of langan tíma. Í mgr. 357-358 taldi dómstóllinn að heimilt væri að lækka sekt ef sýnt er fram á að óréttlætanlegar tafir hafi verið á málsmeðferð ESA. Slíkur galli hafi hins vegar ekki verið á málsmeðferð ESA og var sektin því ekki lækkuð. Í fréttatilkynningu dómstólsins var sú niðurstaða reifuð svo: *„Að því er varðaði lengd málsmeðferðarinnar, taldi EFTA-dómstóllinn að ekki hefði verið óhæfilegur dráttur eða nokkurt aðgerðarleysi í tengslum við málsmeðferðina hjá ESA. Þó svo að ítarleg rannsókn ESA hefði óhjákvæmilega leitt til þess að málsmeðferðin varð lengri, taldi EFTA-dómstóllinn að tímalengdin væri eðlileg í ljósi umfangs og flækjustigs málsins og til að tryggja andmælarétt Telenor.*" Fréttatilkynning 01/2022.

[6099] Sjá Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 160.

11246. Framangreind sjónarmið Samskipa eru því ekki þess eðlis að þau geti haggað gildi þessarar ákvörðunar. Til viðbótar getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þá gagnrýni sem Samskip hafa sett fram á málshraða eftirlitsins. Verður þetta rökstutt hér á eftir.

24.2.2.1 Rannsókn hófst ekki 2010

11247. Hér ber fyrst að líta til þess að ekki er rétt hjá Samskipum að rannsókn þessa máls hafi hafist á árinu 2010. Hið rétta er að rannsóknin hófst með húsleit í september 2013 og tók hún til hvers konar flutningastarfsemi Eimskips og Samskipa, þ.m.t. sjóflutninga, flutningsmiðlunar og landflutninga.

11248. Taka ber hins vegar fram að á árinu 2010 hafði Samkeppniseftirlitið hafið rannsókn á fyrirtækjum sem starfa á landflutningamarkaði. Tók sú rannsókn m.a. til þess hvort 10. gr. samkeppnislaga hefðu verið brotin í samstarfi annars vegar Eimskips við smærri flutningafyrirtæki innan landflutninganets fyrirtækisins og hins vegar í samstarfi Samskipa við smærri fyrirtæki innan landflutninganets fyrirtækisins. Einnig tók rannsóknin til þess hvort Eimskip og Samskip hefðu brotið 10. gr. laganna með samstarfi sín á milli á landflutningamarkaði.

11249. Þessari rannsókn var ekki lokið er hin umfangsmikla rannsókn á starfsemi Eimskips og Samskipa á m.a. sjóflutningamarkaði hófst á árinu 2013. Þegar sú rannsóknin hófst var hluti hinnar eldri rannsóknar á landflutningamarkaði sameinaður við hina umfangsmeiri rannsókn sem þá var að hefjast. Samkeppniseftirlitið tilkynnti Eimskip og Samskipum um þetta í september 2013. Var fyrirtækjunum greint frá því að framkomnar vísbendingar frá viðskiptavinum og keppinautum (sem urðu tilefni húsleitar) settu rannsóknina á landflutningamarkaði í *„nýtt og umfangsmeira ljós*" og hefði Samkeppniseftirlitið ákveðið að sameina hina eldri rannsókn á ætluðu samráði Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði við hina umfangsmeiri rannsókn sem þá var að hefjast. Vegna forgangsröðunar á verkefnum Samkeppniseftirlitsins var ákveðið að fella niður þann þátt rannsóknarinnar frá 2010 sem varðaði aðgerðir smærri landflutningafyrirtækja.

11250. Hér skiptir og máli að fyrir liggur að í landflutningarannsókninni sem hófst árið 2010 héldu Eimskip og Samskip mikilvægum gögnum um samráð fyrirtækjanna frá Samkeppniseftirlitinu, sbr. kafla 23. Samkeppnisyfirvöld geta ekki borið ábyrgð á töfum sem helgast af slíkum ástæðum.[6100]

24.2.2.2 Afar umfangsmikið mál og samfelld rannsókn

11251. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur verið samfelld, ítarleg og vönduð. Vísast til kafla 2 hér að framan þar sem gefið er yfirlit yfir málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins í þessu máli. Einnig vísast til kafla viðauka II þar sem þessu er lýst með ítarlegri hætti. Jafnframt vísast til efnis beggja andmælaskjalanna í heild sinni og til gagna málsins að öðru leyti.

11252. Framangreint sýnir að málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur verið samfelld frá upphafi. Af þessu verður einnig á skýran hátt ráðið að enginn óréttlætanlegur dráttur hefur orðið á rannsókn eftirlitsins. Sökum þessa hafa Samskip ekki sýnt fram á með rökstuddum hætti að Samkeppniseftirlitið hafi sýnt af sér aðgerðaleysi við rannsókn málsins eða að óeðlilegar tafir hafi átt sér stað við meðferð þess sem eftirlitið ber ábyrgð á.

11253. Það gagnamagn sem liggur til grundvallar rannsókn málsins er án fordæma hjá Samkeppniseftirlitinu. Athugun eftirlitsins á þeim rafrænum gögnum sem afrit voru tekin af hefur verið mjög tímafrek. Samtals voru afrituð tæplega 16 milljón rafræn skjöl hjá Eimskip. Umfang afritaðra gagna hjá Samskipum er litlu

[6100] Sjá Kerse & Khan, EU Antitrust Procedure, sjötta útgáfa 2012, bls. 462 „[…] *the Commission cannot of course be accused of delay for the period before the infringement came to its attention. Morover, the Commission will not accept that, because it may have known some of what was going on, is must have known all the facts*."

minna. Hleypur fjöldi þeirra starfsmanna á tugum þar sem skoða hefur þurft hjá rafræn skjöl. Til viðbótar kemur rannsókn á gögnum sem nauðsynlegt var að afla í þágu rannsóknar málsins. Er um að ræða eina umfangsmestu rannsókn sem hefur verið framkvæmd hér á landi en hún tekur til öflugra alþjóðlegra fyrirtækja og varðar mikilvæga markaði.

11254. Að mati Samkeppniseftirlitsins leikur enginn vafi á því að málið er mjög umfangsmikið og flókið auk þess sem rannsóknartímabilið er langt. Óhjákvæmilegt er að vönduð rannsókn slíkra mála taki umtalsverðan tíma.

11255. Í þessu sambandi hefur úrskurður Landsréttar í máli nr. 862/2019 jafnframt þýðingu. Í því máli krafðist Eimskip þess að Samkeppniseftirlitið myndi eyða afritum af gögnum sem það aflaði í húsleitum hjá fyrirtækinu í þessu máli. Til stuðnings þessu byggði Eimskip m.a. á því að málshraðareglan hefði verið brotin með alvarlegum hætti. Landsréttur féllst ekki á þetta:

„Stjórnsýslumálið á hendur varnaraðilum hefur tekið langan tíma. Af fyrirliggjandi gögnum er hins vegar ljóst að það er mjög umfangsmikið og það dregur að lokum þess, en fyrir Landsrétt lagði sóknaraðili andmælaskjal II í málinu frá 13. desember síðastliðnum, sem telur 1168 blaðsíður. Varnaraðilar hafa engin rök fært fyrir því að afrit hinna haldlögðu gagna hafi ekki þýðingu við þá rannsókn sem eftir stendur og við úrlausn stjórnsýslumálsins. Þá hafa þeir ekki tilgreint nein tiltekin gögn sem krafist er eyðingu afrita af heldur tekur krafan til allra haldlagðra gagna, sem ljóst er að eru mjög umfangsmikil."

11256. Úrskurður Landsréttar var kveðinn upp 30. janúar 2020. Hvorki fyrir né eftir það tímamark hefur átt sér stað óréttlætanlegur dráttur á rannsókn þessa máls. Áréttar Samkeppniseftirlitið að málsmeðferð þess hefur verið í eðlilegum farvegi með hliðsjón af umfangi og eðli málsins.

24.2.2.3 Ágreiningsmál höfðu áhrif á málshraða

11257. Við mat á málshraðanum ber jafnframt að líta til þess að Eimskip og Samskip létu reyna á tiltekna þætti málsins hjá áfrýjunarnefnd samkeppnismála, umboðsmanni Alþingis og dómstólum.

11258. Fyrir áfrýjunarnefnd samkeppnismála var um að ræða mál nr. 7/2013, 8/2013, 2/2014, 6/2014, 3/2015, 4/2015, 2/2019, 3/2019 og 1/2021. Í þessum málum reyndi m.a. á reglur samkeppnisréttarins um vernd heimildarmanna og uppljóstrara. Jafnframt vógust á upplýsingaréttur aðila stjórnsýslumáls á grundvelli stjórnsýslulaga annars vegar og rannsóknarhagsmunir í sakamáli, sbr. 1. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga, hins vegar. Reyndi þar í fyrsta sinn á tiltekna mikilvæga þætti við beitingu þessara reglna.

11259. Eimskip beindi kvörtun til umboðsmanns Alþingis, sbr. bréf umboðsmanns frá 13. október 2015, sbr. kafla 2.8.

11260. Jafnframt gerðu Eimskip og Samskip kröfur fyrir héraðsdómi vegna rannsóknar málsins á grundvelli 102. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála:

- Leyst var úr kröfu Samskipa með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur 16. júlí 2014 í máli nr. R-190/2014. Í mgr. 1708 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að Samkeppniseftirlitið hafi *„ranglega haldið fram að Samskip hafi höfðað mál gegn Samkeppniseftirlitinu fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur, en að öllum líkindum er hér átt við Eimskip.*" Er Samkeppniseftirlitinu ekki ljóst af hverju Samskip halla hér réttu máli.

- Leyst var úr kröfu Eimskips með annars vegar úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur 10. október 2019, sbr. úrskurð Landsréttar 24. október 2019 í máli nr. 675/2019, og hins vegar úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur 18. desember 2019, sbr. úrskurð Landsréttar 30. janúar 2020 í máli nr. 862/2019.

11261. Þá höfðaði Eimskip 20. nóvember 2020 einkamál gegn Samkeppniseftirlitinu þar sem það krafðist þess meðal annars að viðurkennt yrði að rannsókn Samkeppniseftirlitsins væri ólögmæt og að Samkeppniseftirlitinu yrði gert að hætta henni. Með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur 30. apríl 2020 í máli nr. E-6878/2019 var málið fellt niður og Eimskip gert að greiða Samkeppniseftirlitinu málskostnað.

11262. Samskip skutu úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2021 til dómstóla. Með dómi 18. nóvember 2022 var úrskurður áfrýjunarnefndar felldur úr gildi. Samkeppniseftirlitið áfrýjaði dómi Héraðsdóms Reykjavíkur til Landsréttar.

11263. Rekstur þessara mála hafði eðli málsins samkvæmt áhrif á málshraða Samkeppniseftirlitsins við rannsókn á brotum Eimskips og Samskipa. Er því ekki unnt að fallast að það með Samskipum að ekki eigi að horfa til reksturs slíkra mála þegar mat er lagt á hvort óréttlætanlegar tafir hafi átt sér stað í málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins.[6101]

24.2.2.4 Sakamálið hefur þýðingu

11264. Við mat á málshraða hefur einnig þýðingu að Samkeppniseftirlitinu er falið það hlutverk að meta hvort kæra beri m.a. stjórnendur fyrirtækja til lögreglu vegna þátttöku í ólögmætu samráði, sbr. 42. gr. samkeppnislaga.

11265. Mál þetta er þess eðlis að grunur leikur á því að einstaklingar hafi framið alvarleg ætluð brot á samkeppnislögum. Hefur eftirlitið því sent kærur til lögreglu. Sökum þessa hefur Samkeppniseftirlitið þurft að rannsaka og leggja frummat á háttsemi viðkomandi einstaklinga áður en kæra er eftir atvikum send til lögreglu.

11266. Málsmeðferð og rannsókn sem tengist 42. gr. samkeppnislaga kemur til viðbótar málsmeðferð og rannsókn á ætluðum brotum Eimskips og Samskipa og hefur því óhjákvæmilega áhrif á málshraðann í stjórnsýslumálinu gagnvart umræddum fyrirtækjum.

24.2.2.5 Eimskip og Samskip töfðu meðferð málsins

11267. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að Eimskip og Samskip hafa með háttsemi sinni tafið framgang þessarar rannsóknar umtalsvert.

11268. Fyrir liggur að í skýrslutökum í tengslum við húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013 veittu stjórnendur Eimskips og Samskipa fyrir hönd fyrirtækjanna rangar upplýsingar um þýðingarmikil samskipti og samstarf fyrirtækjanna og æðstu stjórnenda. Voru t.d. ekki veittar upplýsingar um afar mikilvægan fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 en þann fund sátu forstjóri og stjórnarformaður Eimskips og forstjóri og aðaleigandi Samskipa.

11269. Fram til ársins 2016 veittu hvorki Eimskip né Samskip upplýsingar eða afhentu gögn um fundinn í tilefni af beiðnum Samkeppniseftirlitsins á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Það var ekki fyrr en á árinu 2016 sem Samskip upplýstu í fyrsta skipti um fundinn en Eimskip gerði ekki grein fyrir fundinum fyrr en í kjölfar þess að upplýsingagjöf Samskipa var borin undir fyrirtækið. Til viðbótar skal því haldið til haga að í skýrslutökum stjórnendanna var einnig haldið frá upplýsingum um a.m.k. 12 aðra fundi fyrirtækjanna árið 2008, þ. á m. um fund þeirra í Rotterdam 23. og/eða 24. júní 2008 og fund vinnuhóps fyrirtækjanna í húsakynnum Samskipa sem átti sér stað seinni hluta árs 2008.

[6101] Sjá hér til hliðsjónar mgr. 300 og áfram í dómi undirréttar ESB frá 15.07.2015 í máli nr. T-47/10, *Akzo Nobel gegn framkvæmdastjórninni*, EU:t:2015:506. Rekstur samkeppnismáls hafði dregist um sex ár vegna ágreinings og málareksturs milli viðkomandi fyrirtækis og framkvæmdastjórnarinnar. Dómstóllinn féllst ekki á með fyrirtækinu að um hafi verið að ræða óréttlætanlegan drátt sem ætti að leiða til ógildingar ákvörðunar framkvæmdastjórnarinnar.

11270. Á grundvelli beiðna Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar, dags. 23. og 29. janúar 2015, sbr. 19. gr. samkeppnislaga, bar fyrirtækjunum að afhenda eða taka saman upplýsingar um alla samninga, hugmyndir að samningum eða tillögur að samstarfi milli þeirra (liður 10 og 11). Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu um *„Nýtt upphaf"* verkefni þeirra sem hófst í kringum mitt ár 2008. Glærukynning Eimskips um *„Nýtt upphaf"* var heldur ekki afhent af þessu tilefni.

11271. Þá er ljóst að svör Eimskips og Samskipa við upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga hafi verið ófullnægjandi um mikilvæg atriði. Þá hefur afhending upplýsinga og gagna frá Eimskip verið í ósamræmi við upplýsingabeiðnir, hún óskipulögð og hirðuleysis gætt af þeirra hálfu.

11272. Hafa bæði Eimskip og Samskip ítrekað vanrækt að afhenda Samkeppniseftirlitinu upplýsingar á rannsóknartímabilinu. Þessi vanræksla hefur meðal annars birst í því að umbeðnar upplýsingar hafa ýmist ekki verið afhentar, afhentar seint, afhentar án skýringa eða ekki afhentar í samræmi við fyrirmæli Samkeppniseftirlitsins. Þá hefur upplýsingagjöf Eimskips og Samskipa að mati eftirlitsins ekki eingöngu verið ófullnægjandi heldur eru fyrirliggjandi tilvik þar sem upplýsingagjöfin var röng og/eða villandi varðandi mikilvæg atriði málsins.

11273. Með framangreindu var brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 19. gr. laganna með því *„að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins*." Um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga vísast nánar til kafla 23.

11274. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefði rannsókn málsins miðað mun hraðar ef Eimskip og Samskip hefðu strax í upphafi rannsóknarinnar, haustið 2013, veitt fullnægjandi, ítarlegar og nákvæmar upplýsingar í samræmi við skyldu sína samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Það er mat eftirlitsins að með háttsemi sinni hafi Eimskip og Samskip tafið meðferð málsins. Svör Eimskips við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 bárust Samkeppniseftirlitinu t.a.m. ekki fyrr en 19. febrúar 2016 eða rúmu ári eftir að beiðnin var fyrst borin upp. Þær upplýsingar sem Eimskip hafði veitt fram að því voru aðeins hluti þeirra upplýsinga sem óskað var eftir auk þess sem afhendingin var að mörgu leyti ófullnægjandi, sbr. umfjöllun í viðauka II, sbr. einnig kafla 23. Upplýsingaskylda Eimskips var margítrekuð af hálfu Samkeppniseftirlitsins á árinu 2015 og allt fram í mars 2019.[6102] Hið sama má segja um Samskip en svör Samskipa við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins 29. janúar 2015 bárust eftirlitinu 14. janúar 2016 eða tæplega ári eftir að beiðnin var borin upp. Þessi beiðni Samkeppniseftirlitsins var margítrekuð.[6103]

11275. Til viðbótar hafa við meðferð málsins komið upp ýmis tilvik þar sem Eimskip og Samskip veittu upplýsingar sem innihéldu misræmi eða voru í ósamræmi við aðrar upplýsingar sem fyrirtækin höfðu veitt á fyrri stigum málsins.

11276. Þá ber almennt að líta til áhrifa ítrekaðra beiðna Eimskips og Samskipa um aukna fresti við að veita upplýsingar og afhenda gögn í samræmi við beiðnir Samkeppniseftirlitsins skv. 19. gr. samkeppnislaga.

11277. Allt framangreint tafði málið og vann beinlínis gegn skilvirkri rannsókn þess. Blasir við að mati Samkeppniseftirlitsins að rannsókn málsins hefði gengið mun hraðar fyrir sig ef Eimskip og Samskip hefðu frá upphafi veitt sannar, nákvæmar og ítarlegar upplýsingar og brugðist að öðru leyti við með vönduðum og málefnalegum hætti við beiðni Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar og gögn. Leggur 19.

[6102] Hér er sérstaklega átt við liði 7, 8, 9 og 11 í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til Eimskips dags. 23. 01.2015, sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19.02.2015, 22.10.2015, 04.12.2015, 13.09.2017 og 13.03.2019.
[6103] Samkeppniseftirlitið ítrekaði upplýsingaskyldu Samskipa samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga vegna upplýsingabeiðni eftirlitsins til Samskipa frá 29.01.2015, sérstaklega vegna töluliða 6, 7, 9 og 10 með bréfum til Samskipa 1) dags. 23.03.2015, 2) dags. 25.11.2015, 3) dags. 18.10.2017 og 4) dags. 13.03.2019.

gr. samkeppnislaga slíka skyldu á fyrirtæki sem sæta rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Í þessu samhengi má benda á að dómstólar ESB hafa ítrekað tekið fram að það leiði af sambærilegri upplýsingaskyldu í EES/ESB-samkeppnisrétti[6104] að fyrirtæki verði að afhenda gögn og veita allar nauðsynlegar upplýsingar[6105] um staðreyndir, jafnvel þó þær upplýsingar (eða gögn) séu notaðar gegn því í undirliggjandi rannsókn.[6106] Jafnframt felist í upplýsingaskyldunni að fyrirtæki sem til rannsóknar er má ekki víkja sér undan rannsókn heldur ber þvert á móti að veita virka aðstoð við að upplýsa málið.[6107] Hér skiptir og máli að í samkeppnisrétti er litið svo á að það hvíli á fyrirtækjum almenn aðgæsluskylda varðandi eigin gögn og upplýsingar til að tryggja m.a. skilvirkni rannsókna samkeppnisyfirvalda, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.[6108] Sem fyrr segir fóru Eimskip og Samskip ekki að kröfum samkeppnisréttarins að þessu leyti.

11278. Auk framangreinds verður að horfa til háttsemi Eimskips og Samskipa eftir að fyrirtækin fengu AI í hendur.

11279. Í kafla 24.1 hér að framan er fjallað um ástæður þess að Samkeppniseftirlitið birti tvö andmælaskjöl í málinu. Var það ekki síst gert til þess að reyna að hraða rannsókn og meðferð þessa máls. Eimskip og Samskip fengu AI í hendur 6. júní 2018 og óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því fyrirtækin myndu skila athugasemdum við það eigi síðar en 7. september sama ár.

11280. Eimskip kvaðst fyrst ætla að tjá sig sérstaklega um AI og bað um aukinn frest sem Samkeppniseftirlitið veitti. Eimskip skipti hins vegar um skoðun og kvaðst ekki tjá sig um AI fyrr en eftir að hafa fengið AII í hendur. Athugasemdir Eimskip við AI bárust Samkeppniseftirlitinu ekki fyrr en 16. mars 2020.

11281. Samskip neituðu því ávallt að tjá sig um AI áður en fyrirtækið fengi AII í hendur. Bárust athugasemdir Samskipa við AI 12. júní 2020.

11282. Þann 13. desember 2019 sendi Samkeppniseftirlitið AII til Eimskips og Samskipa. Var fyrirtækjunum veittur frestur til 1. apríl 2019 til að koma á framfæri athugasemdum. Fyrirtækin fór fram á frekari frest og athugasemdir Eimskips við AII bárust 15. júní 2020 og athugasemdir Samskipa 19. sama mánaðar.

[6104] Eins og sjá má m.a. í athugasemdum við frumvarp sem varð að lögum nr. 52/2007 er horft til EES-/ESB-samkeppnisréttar við túlkun á 19. gr. samkeppnislaga.

[6105] Upplýsingaskylda takmarkast hins vegar við að fyrirtæki þurfi ekki að tjá sig um spurningar og upplýsingar sem fela í sér huglægt mat um það hvort brotið hafi verið gegn samkeppnislögum, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004, Ker o.fl. gegn samkeppnisráði.

[6106] Sjá t.d. mgr. 41 í dómi undirréttar ESB frá 22.03.2012 í málum nr. T-458/09 og T-171/10, *Slovak Telekom gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2012:145: „[…] *the Commission is entitled to compel undertakings to provide all necessary information concerning such facts as may be known to them and to disclose to the Commission, if necessary, such documents relating thereto as are in their possession, even if the latter may be used to establish the existence of anti-competitive conduct ...; Case 374/87 Orkem and Commission [1989] ECR 3283, paragraphs 34 and 35; Joined Cases C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P and C-219/00 P Aalborg Portland and Others v Commission [2004] ECR I-123, paragraph 61; Case C-301/04 P Commission v SGL Carbon [2006] ECR I-5915, paragraph 41; and Case T-446/05 Amann & Söhne and Cousin Filterie v Commission [2010] ECR II-1255, paragraph 327).*"

[6107] Sjá t.d. mgr. 40 í dómi dómstóls ESB 29.06.2006 í máli nr. C-301/04, *framkvæmdastjórnin gegn SGL Carbon*, EU:C:2006:432: „[…] *it is important to note that, in paragraph 27 of the judgment in Orkem v Commission, the Court pointed out that Regulation No 17 does not give an undertaking which is being investigated under that regulation any right to evade the investigation and that, on the contrary, the undertaking in question is subject to an obligation to cooperate actively, which implies that it must make available to the Commission all information relating to the subject-matter of the investigation.*"

[6108] Sjá dóm undirréttar ESB frá 16. júní 2011 í máli nr. T-240/07, *Heineken gegn framkvæmdastjórninni*, mgr. 301: *„Moreover, by virtue of a general duty of care attaching to any undertaking or association of undertakings, the applicants are required to ensure the proper maintenance of records in their books or files of information enabling details of their activities to be retrieved, in order, in particular, to make the necessary evidence available in the event of legal or administrative proceedings. When the applicants received requests for information from the Commission under Article 11 of Council Regulation No 17 …, it was a* fortiori incumbent on them to act with greater diligence and to take all appropriate measures in order to preserve such evidence as might reasonably be available to them (see, to that effect, *Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied and Technische Unie* v *Commission*, cited in paragraph 245 above, paragraph 87)."

Samskip tóku sér einhliða viðbótarfrest og sendu Samkeppniseftirlitinu einnig athugasemdir 31. ágúst 2020.

11283. Samkeppniseftirlitið hafði vonast til að athugasemdir Eimskips og Samskipa við AI myndu hraða meðferð málsins þar sem athugasemdir þeirra um mikilvæga þætti málsins myndu þá berast fyrr en ella. Fyrirtækin voru hins vegar ekki samvinnufús að þessu leyti og breytti engu þó Samkeppniseftirlitið beindi ítrekað til þeirra tilmælum að senda því sem fyrst athugasemdir sínar. Fyrirtækjum er hins vegar ekki skylt að tjá sig um andmælaskjöl Samkeppniseftirlitsins og því ekki unnt að knýja þau til þess að tjá sig.

11284. Ljóst er samkvæmt framansögðu að háttsemi Eimskips og Samskipa hefur haft talsverð áhrif á málshraða í þessu máli.

24.2.2.6 Upplýsingaöflun samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga var nauðsynleg

11285. Til stuðnings því að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins hafi tekið óhóflegan tíma halda Samskip því fram að eftirlitið hafi beint *„fjölda umfangsmikilla og víðtækra upplýsingabeiðna til Samskipa sem oft á tíðum voru vægast sagt óljósar og gengu lengra en heimildir stofnunarinnar kveða á um. Hafa þessar óhóflegu beiðnir farið langt út fyrir það sem eðlilegt getur talist og málefnalegt*."

11286. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta.

11287. Hér ber að líta til þess að samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga getur Samkeppniseftirlitið krafið fyrirtæki um *„allar upplýsingar*" og öll gögn sem *„nauðsynleg*" þykja við athugun einstakra mála. Í ákvæðinu felst þannig skylda fyrir fyrirtæki til annars vegar að afhenda fyrirliggjandi gögn og hins vegar að veita allar upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið telur nauðsynlegt að afla. Það er ekki hið grunaða fyrirtæki heldur Samkeppniseftirlitið sem metur þörfina fyrir viðkomandi upplýsingar.[6109]

11288. Fyrirtæki geta ekki því hafnað að taka saman tilteknar upplýsingar á þeim grunni einum að Samkeppniseftirlitið hafi aflað gagna í húsleit enda veita 19. og 20. gr. samkeppnislaga, hvor um sig, sjálfstæða heimild til upplýsingaöflunar. Er lagt til grundvallar í samkeppnisrétti að það sé bæði heimilt og nauðsynlegt að samkeppnisyfirvöld geti kallað eftir skýringum og gögnum þótt áður hafi verið framkvæmd húsleit.[6110] Í flóknum og umfangsmiklum málum er þetta liður í vandaðri rannsókn sem miðar m.a. að því að tryggja það að samkeppnisyfirvöld búi yfir öllum nauðsynlegum gögnum og skýringum til að rétt mat verði lagt á einstök atvik málsins. Má einnig benda á að við húsleit hjá Eimskip

[6109] Sjá hér til samanburðar mgr. 43 í dóm undirréttar ESB frá 22.03.2012 í málum nr. T-458/09 og T-171/10, Slovak Telekom gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2012:145: *„*[…] *given its broad powers of investigation and assessment, it is for the Commission to decide whether particular items of information which it requests from the undertakings concerned are necessary (see, to that effect, Case 155/79 AM & S Europe v Commission [1982] ECR 1575, paragraph 17; Orkem v Commission, paragraph 41 above, paragraph 15; Case C-94/00 Roquette Frères [2002] ECR I-9011, paragraph 78; and Case T-340/04 France Télécom v Commission [2007] ECR II-573, paragraph 148).*"

[6110] Sjá til samanburðar mgr. 64 í dómi undirréttar ESB frá 12.07.2007 í máli nr. T-266/03, CB gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2007:223. Í Orkem málinu hafði framkvæmdastjórnin framkvæmt húsleit og krafðist síðar að viðkomandi fyrirtæki myndi afhenda gögn. Fyrirtækið neitaði því m.a. með vísan til þess að framkvæmdastjórnin byggi þegar yfir viðkomandi gögnum. Í mgr. 57 í áliti Darmon aðallögsögumanns við dómstól ESB í málinu (álit 18.05.1989 í máli nr. C-374/87, Orkem gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:1989:207) var ekki fallist á þetta sjónarmið fyrirtækisins: *„Finally, I must confess that I have found nothing, either in Regulation No 17 or in the decisions of the Court, to indicate that the Commission's prior exercise of its investigative powers under Article 14 limits, in the same case, the scope of the power to request information under Article 11. I have re-read the judgments cited by counsel for CdF Chimie at the hearing but have not found the slightest support for the contention that, after an investigation, a request for information may only seek clarification of the information already obtained.* " Dómstóllinn komst að sömu niðurstöðu, sbr. mgr. 13-17 í dómi frá 18. október 1989, EU:C:1989:387. Benti hann m.a. á að heimild til húsleitar og heimild til að krefja um afhendingu gagna og upplýsinga væru sjálfstæðar heimildir og sú staðreynd að húsleit hefði farið fram takmarkaði á engan hátt beitingu heimildarinnar til að krefja um afhendingu gagna og upplýsinga. Jafnvel þótt framkvæmdastjórnin byggi yfir upplýsingum um brot gæti hún með réttu þurft á frekari upplýsingum að halda: *„Even if it already has evidence, or indeed proof, of the existence of an infringement, the Commission may legitimately take the view that it is necessary to request further information to enable it better to define the scope of the infringement, to determine its duration or to identify the circle of undertakings involved.*" Sjá hér einnig Kerse & Kahn, EU Antitrust Procedure, sjötta útgáfa 2012, bls. 117.

og Samskipum árin 2013 og 2014 voru ekki öll gögn fyrirtækjanna afrituð. Þetta stýrðist m.a. af afmörkun afritunar en einnig mótmælum fyrirtækjanna þegar húsleit fór fram.

11289. Til viðbótar því sem áður hefur verið rakið er framangreind gagnrýni Samskipa ekki rökstudd. Fyrirtækið sýnir þannig ekki fram á nein tilvik þar sem Samkeppniseftirlitið hafi beitt 19. gr. samkeppnislaga með ólögmætum hætti. Hér ber og að horfa til þess að fyrirtæki geta látið reyna á það fyrir áfrýjunarnefnd samkeppnismála ef þau telja að Samkeppniseftirlitið hafi beint til þeirra ólögmætri kröfu um veitingu upplýsinga og afhendingu gagna, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar í máli nr. 17/1997, *Samband íslenskra viðskiptabanka, Samband íslenskra sparisjóða og aðilar sem standa að RÁS-þjónustu banka og sparisjóða gegn Samkeppnisstofnun*. Hvorki Eimskip né Samskip beindu kærum til áfrýjunarnefndar vegna þeirra krafna um gögn og upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið beindi til fyrirtækjanna á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga.

11290. Staðhæfingar Samskipa um upplýsingaöflun og rannsókn Samkeppniseftirlitsins eiga því ekki við rök að styðjast.

24.3 Um ólögmæta rannsókn

11291. Í mgr. 25 – 34 í athugasemdum Samskipa frá 31. ágúst 2020 er byggt á því að rannsókn Samkeppniseftirlitsins sé ólögmæt. Til stuðnings þessu vísa Samskip til þess að Samkeppniseftirlitið hafi kært starfsmenn Samskipa til embættis sérstaks saksóknara (nú embætti héraðssaksóknara) 21. mars 2014, fyrir ætluð brot gegn samkeppnislögum. Segir að frá þeim tíma hafi „*héraðssaksóknari ekki aflað nokkurra gagna í málinu að eigin frumkvæði, ef frá eru taldar skýrslutökur í maí og júní 2018.* [Gefi] *þetta skýrt til kynna að engin sjálfstæð rannsókn hefur farið fram á máli starfsmanna Samskipa í öll þessi ár. Rannsóknin* [hafi] *þvert á móti verið í höndum starfsmanna Samkeppniseftirlitsins, sem* [hafi] *óspart nýtt valdbeitingarúrræði 19. gr. samkeppnislaga gegn Samskipum, í þágu sakamálarannsóknar á hendur starfsmönnum þess. Gögn málsins* [beri] *jafnframt með sér að starfsmenn Samkeppniseftirlitsins* [hafi borið] *hitann og þungann við fyrrgreindar skýrslutökur héraðssaksóknara af stjórnendum Samskipa. Samkvæmt þessu* [hafi] *sömu starfsmenn stofnunarinnar* [annast] *í reynd bæði rannsókn stjórnsýslumálsins samhliða lögreglurannsókninni. án lögregluvalds.* [Hafi] *starfsmenn stofnunarinnar með þessu* [farið] *langt út fyrir hlutverk sitt samkvæmt samkeppnislögum.*"

11292. Til viðbótar benda Samskip á að „*frá því að Samkeppniseftirlitið [hafi kært] tiltekna starfsmenn Samskipa til embættis sérstaks saksóknara [hafi] stofnuninni samkvæmt lögum [borið] að rannsaka ekki starfsmennina frekar, enda sú rannsókn að lögum á forræði héraðssaksóknara. Hins vegar [sé] ljóst að Samkeppniseftirlitið [hafi] ekki látið af rannsókn sinni á hendur starfsmönnum Samskipa og meðal annars bæði þvingað og reynt að þvinga félagið til að afhenda gögn og áréttað heimildir sínar til að beita refsikenndum viðurlögum, svo sem álagningu sekta, til að knýja á um efndir í þeim efnum. Gögn sem aflað [hafi] verið með þeim hætti [hafi] svo verið áframsend héraðssaksóknara og notuð áfram í rannsókn gegn starfsmönnum félaganna. Slík meðferð á valdi [feli] í sér skýrt brot á bæði samkeppnislögum og réttinum til réttlátrar málsmeðferðar sem varinn [sé] af 70. gr. stjórnarskrárinnar og 1. mgr. 6. gr. Mannréttindasáttmála Evrópu, sem lögfestur var með lögum nr. 62/1994. [Vísist] um þetta jafnframt til dóms Hæstaréttar 16. mars 2007 í máli nr. 92/2007*."

11293. Að mati Samskipa er meðferð Samkeppniseftirlitsins á málinu með þeim hætti að ástæða sé til að draga óhlutdrægni starfsmanna Samkeppniseftirlitsins í efa, sbr. 6. tölul. 1. mgr. 3. gr. stjórnsýslulaga.

11294. Samskip byggja einnig á að Samkeppniseftirlitið hafi brotið gegn þagnarrétti starfsmanna fyrirtækisins. Er þetta rökstutt svo í athugasemdum Samskipa: „*þrátt fyrir að hafa kært tiltekna starfsmenn Samskipa til embætti sérstaks saksóknara árið 2014 hélt Samkeppniseftirlitið áfram að rannsaka umrædda starfsmenn af fullum þunga líkt og áður er rakið. Þannig sendi stofnunin frekari gagnabeiðnir til Samskipa*

og krafðist þess að fyrirtækið hlutaðist til um að safna saman upplýsingum frá starfsmönnunum um öll samskipti þeirra við starfsmenn Eimskips að viðlögðum refsikenndum viðurlögum. Samkeppniseftirlitið krafðist m.ö.o. þess að Samskip myndu hlutast til um að hinir kærðu starfsmenn felldu á sig sök, væri slík sök til staðar. Samskip vissu hins vegar á þessum tíma ekki hverjir af starfsmönnum þess hefðu verið kærðir til embættis sérstaks saksóknara, enda kom það fyrst í ljós á vormánuðum 2018.

Samkvæmt 2. mgr. 42. gr. a. samkeppnislaga er óheimilt að nota upplýsingar sem fyrirsvarsmaður fyrirtækis hefur veitt Samkeppniseftirlitinu sem sönnunargagn gegn honum í sakamáli samkvæmt 41. gr. a. Tilgangur ákvæðisins er að tryggja að við samhliða rannsókn Samkeppniseftirlitsins og lögreglu yrði rétturinn til að fella ekki á sig sök að fullu virtur. Líkt og framangreind umfjöllun ber með sér krafðist Samkeppniseftirlitið þess beinlínis að tilteknir starfsmenn felldu mögulega á sig sök að viðlögðum viðurlögum auk þess sem gögn sem aflað var með þessum hætti voru send til rannsóknar hjá embætti sérstaks saksóknara. Felur umrædd háttsemi í sér skýrt brot gegn stjórnarskrárvörðum rétti þessara einstaklinga til að varpa ekki á sig sök og er andstæð fyrrgreindu ákvæði 42. gr. a. samkeppnislaga."

11295. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Verður það nú rökstutt nánar.

24.3.1 Rannsókn í samræmi við lög

11296. Framangreind umfjöllun Samskipa virðist m.a. reist á því að Samkeppniseftirlitinu sé ekki heimilt að rannsaka samskipti starfsmanna Samskipa og Eimskips eftir að þeir hafa verið kærðir til lögreglu. Af þessu tilefni er rétt að gera grein fyrir þeim lagareglum sem gilda um rannsókn brota gegn samkeppnislögum eftir þær breytingar sem voru gerðar á lögunum með lögum nr. 52/2007.

11297. Eins og fram kemur í kafla 2.6 var Samkeppniseftirlitinu með lögum nr. 52/2007 fengið sérstakt hlutverk hvað varðar rannsóknir á refsiverðum brotum á samkeppnislögum. Auk reksturs stjórnsýslumála gagnvart fyrirtækjum hefur Samkeppniseftirlitið þannig lögmælt verkefni innan refsivörslukerfisins. Í þessu felst að samráðsbrot einstaklinga sæta aðeins rannsókn lögreglu að undangenginni kæru Samkeppniseftirlitsins.

11298. Samkeppniseftirlitið taldi óhjákvæmilegt að beina kæru til lögreglu, sbr. 42. gr. samkeppnislaga. Var það gert með bréfi dags. 21. mars 2014. Voru kærðir tilteknir einstaklingar sem gegnt hafa störfum fyrir Eimskip og Samskip. Frá þeim tíma sem kærunni var beint til lögreglu hafa því verið til meðferðar tvö mál sem varða brot á samkeppnislögum á flutningamarkaði. Annars vegar rannsókn Samkeppniseftirlitsins á því hvort viðkomandi fyrirtæki hafi brotið samkeppnislög og hins vegar rannsókn lögreglu á ætluðum brotum starfsmanna fyrirtækjanna.

11299. Þær breytingar sem voru gerðar með lögum nr. 52/2007 felast einkum í því að samhliða getur átt sér stað annars vegar rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðum brotum fyrirtækja og hins vegar rannsókn lögreglu á ætluðum brotum einstaklinga, sbr. um slíka aðstöðu dóm Hæstaréttar 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015, *Ákæruvaldið gegn X o.fl*. Ólíkt því sem ætla mætti af umfjöllun Samskipa gera lögin ráð fyrir því að Samkeppniseftirlitið annars vegar og lögregla og ákæruvald hins vegar hafi með sér samstarf við rannsókn samkeppnislagabrota. Þannig er gert ráð fyrir því að gögn og upplýsingar geti farið óhindrað á milli þessara aðila og að þeir geti tekið þátt í rannsóknaraðgerðum hvors annars, sbr. 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga.

11300. Þær breytingar sem voru gerðar á samkeppnislögum með lögum nr. 52/2007 byggðust á tillögum nefndar forsætisráðherra um viðurlög við efnahagsbrotum. Í skýrslu nefndarinnar 12. október 2006 var lagt til að Samkeppniseftirlitið og lögregla hefðu með sér samstarf og markmið þess sagt *„að tryggja samfellu í rannsókninni og að þekking sem báðir rannsóknaraðilar* [byggju] *yfir* [væri] *að fullu nýtt.*" Talið var að með slíku samstarfi væri *„eðlilegur framgangur rannsóknar […] tryggður*". Með því myndi sú

þekking og reynsla sem rannsóknaraðilar byggju yfir (Samkeppniseftirlitið af sérsviði sínu og lögregla af rannsókn sakamála) nýtast *„til hins ítrasta til að upplýsa mál og beita viðeigandi viðurlögum.*" Í skýrslunni er sérstaklega tekið fram að í samstarfinu geti falist að Samkeppniseftirlitið geti þátt í yfirheyrslum lögreglu og lögregla tekið þátt í upplýsingaöflun Samkeppniseftirlitsins.

11301. Í almennum athugasemdum við frumvarpið sem varð að lögum nr. 52/2007 segir m.a. þetta: *„Nefnd um viðurlög við efnahagsbrotum lagði til að gerðar yrðu breytingar á refsiákvæði samkeppnislaga sem miðuðu að því að einungis lægju refsingar við þeim brotum á efnisreglum samkeppnislaga sem mestum skaða gætu valdið. Í ljósi þess að ólögmætt samráð keppinauta um verð og önnur viðkvæm viðskiptaleg málefni, sbr. 10. og 12. gr. samkeppnislaga, er ótvírætt til þess fallið að hafa í för með sér verulegan efnahagslegan skaða bæði fyrir neytendur og atvinnulífið þykir eðlilegt að refsing liggi við slíku samráði. Sömu rök eru fyrir því að þyngja refsingu við ólögmætu samráði. […]*

[…] er talið rétt að öll mál er varða brot fyrirtækja á samkeppnismálum séu ákveðin á grundvelli sjónarmiða stjórnsýsluréttar og fái prófun sem stjórnsýslumál og að refsiábyrgð fyrirtækja verði afnumin. Refsiábyrgð vegna ólögmæts samráðs mun því aðeins hvíla á einstaklingum sem þátt taka í samráði fyrirtækja. […]

Í ljósi framangreinds er lagt til í frumvarpi þessu að mál er varða ábyrgð fyrirtækja á brotum gegn samkeppnislögum verði rannsökuð hjá Samkeppniseftirlitinu og ákvörðun tekin í málinu þar. Mál er varða ábyrgð einstaklinga verði hins vegar rannsökuð af lögreglu sem eftir atvikum gefur út ákæru vegna málsins. Þannig er tryggt að ekki verði um endurtekna málsmeðferð við álagningu viðurlaga vegna sömu háttsemi að ræða. Líta ber einnig til þess að í lögfræðiáliti sem birt er sem viðauki við skýrslu nefndar um viðurlög við efnahagsbrotum er sérstaklega bent á að hafi fyrirtæki hlotið refsikennd viðurlög komi 1. mgr. 4. gr. viðauka 7 við mannréttindasáttmála Evrópu ekki í veg fyrir það að einstaklingur þurfi síðar að þola málsmeðferð eða refsingu vegna sömu atvika og lágu til grundvallar í máli fyrirtækisins. Þetta þýðir að fyrirhuguð verkaskipting milli lögreglu og Samkeppniseftirlitsins telst vera í samræmi við mannréttindasáttmála Evrópu.

Einnig er lagt til að nokkrum ákvæðum verði bætt við samkeppnislögin til að stuðla að samvinnu lögreglu og samkeppnisyfirvalda við rannsókn á þeim brotum sem geta bæði varðað stjórnvaldssektum á fyrirtæki og refsiábyrgð einstaklinga, sbr. 5. gr. frumvarpsins."

11302. Í athugasemdum við 5. gr. frumvarps þess sem varð að lögum nr. 52/2007 segir meðal annars svo:

„Í 5. gr. frumvarpsins er lagt til að í 42. gr. samkeppnislaga verði sett ákvæði um verklag við rannsókn mála sem beinast bæði gegn einstaklingum og fyrirtækjum og um samskipti milli samkeppnisyfirvalda og lögreglu og ákæruvalds. Eru breytingarnar í samræmi við það markmið frumvarpsins að samhæfa hið almenna viðurlagakerfi og viðurlagakerfi eftirlitsstofnana í þeim tilvikum þar sem refsing og stjórnsýsluviðurlög eru bæði lögbundin sem viðurlög við broti, þannig að ekki komi til þess að mál sama aðila verði rannsakað á sama tíma bæði hjá eftirlitsstjórnvaldi og lögreglu. […]

Í 5. mgr. er að finna heimild fyrir Samkeppniseftirlitið til að láta lögreglu og ákæruvaldi í té upplýsingar og gögn sem stofnunin hefur aflað og tengjast brotum sem bæði geta varðað stjórnvaldssektum á fyrirtæki og refsiábyrgð einstaklinga. Þá er í málsgreininni heimild fyrir stofnunina til að taka þátt í aðgerðum lögreglu sem varða rannsókn þeirra brota sem bæði geta varðað stjórnvaldssektum og refsingu."

11303. Af framansögðu leiðir jafnframt að kæra samkvæmt 42. gr. samkeppnislaga hindrar ekki að Samkeppniseftirlitið geti krafist þess að fyrirtæki veiti því gögn og upplýsingar á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Eðli málsins samkvæmt geta slík gögn og upplýsingar stafað frá einstaklingum sem

hafa verið kærðir til lögreglu. Samkvæmt framansögðu er haldlaus sú málsástæða Samskipa að rannsóknaraðferðir Samkeppniseftirlitsins samræmdust ekki samkeppnislögum.

24.3.2 Þagnarréttur ekki brotinn

11304. Í tengslum við framangreinda umfjöllun Samskipa verður að hafa í huga að grundvallarréttindi einstaklinga og fyrirtækja eru ekki hin sömu. Njóta einstaklingar t.d. mun ríkari þagnarréttar en fyrirtæki. Hugað var að þessu við undirbúning frumvarps þess sem varð að lögum nr. 52/2007. Í almennum athugasemdum við frumvarpið segir meðal annars svo:

„Mannréttindadómstóll Evrópu hefur í dómum sínum talið að það sé þáttur í réttlátri málsmeðferð skv. 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu að einstaklingi sem sakaður er um refsiverða háttsemi í skilningi þess ákvæðis sé óskylt að tjá sig eða láta í té upplýsingar sem leitt geta til sakfellingar hans. […]

Sérstök sjónarmið eiga við í þessu sambandi um rekstur mála fyrir samkeppnisyfirvöldum. Ákvarðanir Samkeppniseftirlitsins taka aðeins til fyrirtækja og einstaklingar geta ekki sætt viðurlögum af hálfu eftirlitsins í slíkum stjórnsýslumálum. Mannréttindadómstóll Evrópu hefur ekki tekið afstöðu til þess hvort rétturinn til að fella ekki á sig sök taki til fyrirtækja og annarra lögaðila. Öll mál dómstólsins að þessu leyti hafa varðað einstaklinga sem hugsanlega áttu yfir höfði sér fangelsisvist eða aðra refsingu. Taldi nefnd um viðurlög við efnahagsbrotum ekki sjálfgefið að rétturinn til að fella ekki á sig sök tæki til fyrirtækja eða gilti eftir atvikum með sama hætti gagnvart einstaklingum og fyrirtækjum. Á hinn bóginn bæri að horfa til þess að bæði í íslenskum rétti og EES/EB-samkeppnisrétti giltu ákveðnar takmarkanir á upplýsingaskyldu fyrirtækja. Sú takmörkun fælist í því að fyrirtækjum væri ekki skylt að svara spurningum sem fælu í sér viðurkenningu á því að brot á samkeppnisreglum hefði verið framið. Þannig reyndi á gagnaöflunarheimildir samkeppnisyfirvalda skv. 39. gr. eldri samkeppnislaga og réttinn til að fella ekki á sig sök í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004: Ker hf., Olíuverzlun Íslands hf., Skeljungur hf. og Bensínorkan ehf. gegn samkeppnisráði. Í því máli taldi áfrýjunarnefndin að fyrirsvarsmönnum viðkomandi fyrirtækja hefði verið skylt að afhenda öll gögn sem um hefði verið beðið og gefa skýrslur um málsatvik nema að því leyti sem „svör við spurningum gátu falið í sér huglægt mat samkvæmt framansögðu en ekki aðeins skýringu eða fyllingu á þeim gögnum sem þegar lágu fyrir". Í EES/EB-samkeppnisrétti er takmörkun á upplýsingaskyldu fyrirtækja sögð byggjast á grundvallarreglum um réttláta málsmeðferð og réttinum til að halda uppi vörnum. Þessi réttindi fyrirtækja sem viðurkennd hafa verið í samkeppnisrétti eru mun þrengri en þau sem felast í rétti einstaklinga til að fella ekki á sig sök, eins og hann hefur verið skilgreindur af Mannréttindadómstóli Evrópu.

Í ljósi framangreinds þótti nefndinni ekki ástæða til að ákvæði um þagnarrétt tæki til annarra en einstaklinga. Eru því ekki lagðar til breytingar á samkeppnislögum varðandi stöðu fyrirtækja að þessu leyti. Í frumvarpinu er hins vegar mælt fyrir um að ekki sé heimilt að nota upplýsingar sem fyrirsvarsmaður fyrirtækis hefur veitt Samkeppniseftirlitinu sem sönnunargagn í opinberu máli sem höfðað er gegn honum vegna brota sem tilgreind eru í 41. gr. a samkeppnislaga. Er þetta gert til þess að skerpa á þagnarrétti viðkomandi einstaklings í refsimáli sem kynni að vera höfðað gegn honum. Þetta ákvæði hefur hins vegar einnig þá þýðingu að fyrirsvarsmaður fyrirtækis getur ekki neitað að veita Samkeppniseftirlitinu upplýsingar til notkunar í stjórnsýslumáli gegn viðkomandi fyrirtæki á þeim grundvelli að slíkar upplýsingar yrðu síðar notaðar gegn honum persónulega í refsimáli."

11305. Í ljósi framangreinds var lögfest sú regla að ekki væri *„heimilt að nota upplýsingar sem fyrirsvarsmaður fyrirtækis hefur veitt Samkeppniseftirlitinu sem sönnunargagn í sakamáli sem höfðað er gegn honum vegna brota sem tilgreind eru í 41. gr. a*.", sbr. 2. mgr. 42. gr. a. samkeppnislaga. Í athugasemdum við þetta ákvæði frumvarpsins segir að lagt sé til að lögfest verði regla um að upplýsingar sem

fyrirsvarsmenn fyrirtækja veittu Samkeppniseftirlitinu án atbeina lögreglu sé ekki unnt að nota gegn þeim persónulega í sakamáli.

11306. Frá því að lög nr. 52/2007 tóku gildi hefur ekkert komið fram í réttarframkvæmd sem haggar framangreindum forsendum. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í máli nr. 278/2015, *Ker hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, var þannig vísað til þess að „*lögaðili* [eigi] *ekki að öllu leyti sama rétt og einstaklingur, sem borinn er sökum um refsiverða háttsemi, til að neita að tjá sig eða leggja fram gögn sem eru til þess fallin að varpa sök á hann.*" Í dómi Hæstaréttar frá 4. mars 2021 í máli nr. 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu og íslenska ríkinu*, kemur fram að þagnarréttur lögaðila njóti ekki sérstakrar verndar 6. gr. MSE „*hvað varðar skyldu til að leggja fram gögn sem þegar eru til við rannsókn samkeppnisyfirvalda, sbr. til hliðsjónar dóm undirréttar Evrópudómstólsins 14. mars 2014 í máli T-297/11, Buzzi Unicem SpA gegn framkvæmdastjórninni*".

11307. Framangreint þýðir að fyrirtæki sem sætir rannsókn Samkeppniseftirlitsins er samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga skylt að veita allar umbeðnar upplýsingar og afhenda öll umbeðin gögn nema svar við spurningu feli í sér viðurkenningu fyrirtækisins á broti. Þýðir þetta nánar tiltekið eftirfarandi:

- Fyrirtækjum ber samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga að afhenda Samkeppniseftirlitinu öll fyrirliggjandi gögn sem tengjast ætluðum brotum og það hefur óskað eftir að fá afhent.
- Fyrirtækjum ber samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga að veita upplýsingar um allar staðreyndir sem tengjast ætluðum brotum, þar með talið hvort fundir eða önnur samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna.
- Fyrirtækjum er hins vegar ekki skylt að svara spurningum ef svarið felur í sér játningu á broti eða huglægt mat á því hvort brot hefði verið framið.[6111]

11308. Af þessu leiðir að fyrirtæki er óheimilt að skýla sér á bakvið þann þagnarrétt sem starfsmaður fyrirtækis nýtur eða kann að njóta við rannsókn lögreglu.[6112] Ef upplýsingagjöf fyrirtækis samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga er með þeim hætti að nafngreindur starfsmaður þess veiti upplýsingarnar er óheimilt að nota þær sem sönnunargagn í sakamáli sem höfðað er gegnum honum persónulega. Með þessum hætti er þagnarréttur einstaklinga verndaður með mjög ríkum hætti en að sama skapi tryggt að lögaðilar geti ekki starfað í skjóli réttinda sem aðeins einstaklingar eiga að njóta.

[6111] Í dómi undirréttar ESB í Mannesmanröhren-Werke málinu reyndi á þetta. Framkvæmdastjórnin var með til rannsóknar hvort ólögmætt samráð hefði átt sér stað á tilteknum fundum keppinauta. Lét fyrirtæki reyna á gagnaöflun framkvæmdastjórnarinnar. Dómstóllinn taldi að framkvæmdastjórninni hafi verið heimilt að krefjast afrita af öllum fyrirliggjandi gögnum sem tengdust fundunum (t.d. fundarboð, minnisblöð og fundargerðir). Jafnframt hafi henni verið heimilt að krefjast þess að fyrirtækin svöruðu spurningum um staðreyndir („*factual questions*") sem tengdust fundunum, t.d. um hvaða starfsmenn hefðu setið fundina. Hins vegar hafi fyrirtækjunum ekki verið skylt að svara spurningum framkvæmdastjórnarinnar um hver hafi verið tilgangur („*purpose*") þessara funda. Slíkt svar gæti falið í sér huglægt mat og viðurkenningu á broti. Dómur í máli nr. T-112/98, [2001], ECR II-729.

[6112] Nefna má í þessu samhengi að æðstu dómstólar ýmissa ríkja hafi komist að þeirri niðurstöðu að fyrirtæki geti ekki notið þagnarréttar enda sé sá réttur í eðli sínu ætlað að vernda vilja og virðingu mannsins. Sjá t.d. dóm Hæstaréttar Bandaríkjanna frá 1988 í máli Braswell v United States (487 U.S. 99). Sjá einnig dóm Hæstaréttar Þýskalands frá 26.02.1997 (1 BvR 2172/96). Í dómi Hæstaréttar Bretlands benti Denning lávarður á að fjarstæða væri að fyrirtæki gætu notið þagnarréttar: *"… in these courts, as in the United States, the privilege is not available to a corporation. It has no body to be kicked or soul to be damned. The public interest lies much more in making corporations disclose their misdeeds than in giving them this shield of privilege."* (British Steel v Granada Television ((27) 1981 AC 1096). Í dómi Hæstaréttar Ástralíu var heldur ekki fallist á þagnarrétt fyrirtækja: *„Ultimately, it is clear that the rationales for the availability of the privilege against self-incrimination to natural persons, both historical and modern, do not support the extension of the privilege to artificial legal entities such as corporations. The privilege in its modern form is in the nature of a human right, designed to protect individuals from oppressive methods of obtaining evidence of their guilt for use against them. In respect of natural persons, a fair state-individual balance requires such protection; however, in respect of corporations, the privilege is not required to maintain an appropriate state-individual balance.*" (Environment Protection Authority v Caltex Refining Co Pty Ltd [1993] HCA 74; (1993) 178 CLR 477)

11309. Samkeppniseftirlitinu er heimilt að senda lögreglu öll gögn og upplýsingar sem það hefur aflað við rannsókn á ætluðu samráði tiltekinna fyrirtækja, sbr. 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Unnt er að nota þessi gögn og upplýsingar gegn viðkomandi starfsmönnum í sakamáli sem höfðað er gegn þeim persónulega, ef frá eru taldar framangreindar upplýsingar sem nafngreindur starfsmaður hefur veitt fyrir hönd viðkomandi fyrirtækis, sbr. 2. mgr. 42. gr. a. samkeppnislaga.

11310. Af sjálfu leiðir að rannsókn Samkeppniseftirlitsins tekur til mögulegra samskipta stjórnenda og starfsmanna Eimskips og Samskipa. Í beiðni Samkeppniseftirlitsins sem Samskip vísa til[6113] var:

- Í fyrsta lagi óskað eftir afritum af fyrirliggjandi gögnum um samskipti nánar tiltekinna starfsmanna Samskipa við starfsmenn og stjórnarmenn Eimskips.
- Í öðru lagi óskað eftir að veittar yrðu upplýsingar um slík samskipti ef ekki væru til gögn um þau, en í því sambandi var eingöngu óskað eftir hlutrænum upplýsingum.[6114]
- Í þriðja lagi var óskað eftir afritum af þeim gögnum sem áðurnefndir starfsmenn hefðu fengið í hendur um samskipti starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips.

11311. Hið sama kom fram, að breyttu breytanda, í beiðni sem send var Eimskip 23. janúar 2015.

11312. Samkvæmt þessu tóku beiðnir Samkeppniseftirlitsins annars vegar til fyrirliggjandi gagna og hins vegar til svara við spurningum um staðreyndir. Í öllum þessum tilvikum var því um að ræða gögn sem Eimskip og Samskipum var skylt að afhenda eða upplýsingar sem fyrirtækjunum bar að veita á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga og því ekki brotið gegn rétti þeirra.

11313. Upplýsingagjöf og gagnaafhending Samskipa var ekki í samræmi við þær kröfur sem fram komu í bréfi Samkeppniseftirlitsins 29. janúar 2015.

11314. Til að stuðla að því að upplýsingagjöf Samskipa væri í samræmi við lög sendi Samkeppniseftirlitið bréf til fyrirtækisins 25. nóvember 2015 þar sem vísað var til þess að Samskip hefðu ekki orðið við kröfu um afhendingu á viðkomandi gögnum og upplýsingum. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var óskað eftir því að fyrirtækið myndi afhenda yfirlýsingar viðkomandi starfsmanna um hvort þeir hefðu átt í samskiptum við keppinauta eða hefðu haft vitneskju um samskipti af einhverju tagi við keppinauta. Tilgangur þessa var að reyna að vinna gegn því að Samskip kæmu sér undan að afhenda fyrirliggjandi gögn eða upplýsingar um framangreind staðreyndarleg atriði. Var beiðnin í samræmi við 19. gr. samkeppnislaga.

11315. Í þessu sambandi skal áréttað að kæra til lögreglu samkvæmt 42. gr. samkeppnislaga hefur ekki þau réttaráhrif að 19. gr. laganna sé með því *„kippt úr sambandi"*, eins og Samskip virðast gera ráð fyrir. Um það vísast einnig til markmiðs laga nr. 52/2007, sbr. framangreinda umfjöllun um samspil rannsóknar lögreglu og rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.

11316. Sem fyrr segir byggja Samskip á því að upplýsingaöflun Samkeppniseftirlitsins hefði falið í sér að fyrirtækið þyrfti að hlutast til um að þeir einstaklingar sem Samkeppniseftirlitið kærði til lögreglu felldu á sig sök. Þær upplýsingar sem Samkeppniseftirlitinu hefðu verið veittar á þessum grundvelli hefðu síðan verið sendar lögreglu þrátt fyrir að samkvæmt 2. mgr. 42. gr. a. samkeppnislaga væri ekki heimilt að

[6113] Þ.e. bréf Samkeppniseftirlitsins frá 29.01.2015.
[6114] Í beiðni Samkeppniseftirlitsins var nánar tiltekið óskað eftir upplýsingum um hvort „tilgreindir starfsmenn Eimskips hafi átt samskipti við starfsmenn eða stjórnarmenn Samskipa og/eða tengdra félaga, sem ekki koma fram í fyrirliggjandi gögnum, er óskað eftir því að tilgreint verði milli hverra þau samskipti áttu sér stað og dagsetningu þeirra. Eftir atvikum verði fundarstaður eða samskiptamáti tilgreindur ásamt því tekur upplýsingaskylda þessi til þess hverjir hafi tekið þátt í eða verið viðstaddir þessi samskipti."

nota upplýsingar sem fyrirsvarsmaður fyrirtækis veitti Samkeppniseftirlitinu sem sönnunargagn í sakamáli sem höfðað væri gegn honum. Telja Samskip framangreindar rannsóknaraðferðir brjóta gegn rétti þessara einstaklinga samkvæmt samkeppnislögum, stjórnarskrá og mannréttindasáttmála Evrópu.

11317. Brot Samskipa gegn samkeppnislögum og EES-samningnum eru ekki til rannsóknar hjá lögreglu. Ekki fæst séð að í ákvörðun um brot Samskipa sé ástæða til að taka til úrlausnar ætlaða annmarka á rannsókn sakamálsins. Hvað sem því líður verður ekki séð að upplýsingaöflun og eftirfarandi gagnaafhending til lögreglu fari gegn 2. mgr. 42. gr. samkeppnislaga.

11318. Samkeppniseftirlitinu er á grundvelli 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga heimilt að senda lögreglu öll gögn og upplýsingar sem eftirlitið hefur aflað við rannsókn á samráði Eimskips og Samskipa. Heimildin er óháð því hvort umrædd rannsóknargögn hafi verið afrituð á starfsstöð fyrirtækja, sbr. 20. gr. laganna, eða þeirra verið aflað frá fyrirtækjum á grundvelli 19. gr. laganna.

11319. Sem fyrr segir heimilar 19. gr. samkeppnislaga Samkeppniseftirlitinu að afla gagna frá fyrirtækjum sem hafa að geyma upplýsingar sem falla undir 2. mgr. 42. gr. a. laganna. Samkvæmt 5. mgr. 42. gr. laganna er Samkeppniseftirlitinu heimilt að láta lögreglu í té slík gögn enda þótt ekki sé heimilt að nota þau sem sönnunargögn í sakamáli sem síðar kynni að vera höfðað gegn starfsmanni sem veitt hefði upplýsingarnar.[6115] Það á því ekki við rök að styðjast að rannsóknaraðferðir Samkeppniseftirlitsins stríði gegn samkeppnislögum, stjórnarskrá og mannréttindasáttmála Evrópu.

24.3.3 Vanhæfi starfsmanna ekki fyrir hendi

11320. Sem fyrr segir halda Samskip því fram að starfsmenn Samkeppniseftirlitsins hafi með ólögmætum hætti tekið þátt í rannsókn lögreglu. Annars vegar með því að annast lögreglurannsókn án lögregluvalds og hins vegar með því að þvinga Samskip til þess að afhenda gögn sem síðan hafi verið send lögreglu. Af þessu leiði að starfsmenn Samkeppniseftirlitsins teljist vanhæfir til meðferðar þessa máls.

11321. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

11322. Við mat á því hvort starfsmaður sé vanhæfur til meðferðar máls er ekki nóg að málsaðili telji starfsmann fjandsamlegan sér heldur verða að liggja fyrir hlutræn atriði þannig að draga megi óhlutdrægni starfsmanns með réttu í efa. Af framansögðu leiðir að samstarf Samkeppniseftirlitsins og lögreglu samkvæmt 2. málsl. 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga getur sem slíkt ekki valdið vanhæfi né verður þátttaka viðkomandi starfsmanns í skýrslutöku lögreglu talin fela í sér slík hlutræn atriði sem renni stoðum undir óvild starfsmannsins.

11323. Að gefnu tilefni skal áréttað að Samkeppniseftirlitið hefur annast rannsókn á brotum Eimskips og Samskipa en ekki þeirra einstaklinga sem hafa verið kærðir til lögreglu. Í slíkri rannsókn felst að rannsaka hvort samráð hafi átt sér stað og í hverju það hafi falist. Slíkri rannsókn verður hins vegar ekki komið

[6115] Í fræðilegri umræðu um samhliða rannsóknir samkeppnisyfirvalda og lögreglu (e. concurrent proceedings) er gerður greinarmunur á tvenns konar notkun á upplýsingum sem aflað er frá einstaklingi með þvingun í stjórnsýslumáli. Annars vegar að þær séu lagðar fram og notaðar sem sönnunargagn gegn honum í sakamáli og hins vegar að þær séu lagðar fram og notaðar af lögreglu til að öðlast vitneskju um viðkomandi mál. Hið fyrra sé óheimilt en hið seinna heimilt: *„The privilege against self-incrimination should not be an obstacle to the functioning of concurrent proceedings.* […] *Any unfairness or prejudice may be avoided by making evidence obtained in proceedings where the privilege is not available inadmissible in criminal proceedings. In the same way, sharing of information and evidence across the spectrum of civil, administrative, and criminal proceedings is a key factor in the efficiency of the system as a whole. The privilege against self-incrimination should never be used to stop information being disclosed by one person to another for the purposes of civil, administrative, or criminal proceedings. Limitations on admissibility are a more effecient solution, to the extent that sharing of information and evidence overrides the privilege against self- incrimination. These principles are consistent with the jurisprudence of the European Court of Human Rights and the recent evolution of English Law.*" Sjá Nazzini, Concurrent Proceedings in Competition Law, 2004, bls. 125 – 126.

við nema með því að rannsaka gjörðir starfsmanna fyrirtækjanna. Í því felst ekki að Samkeppniseftirlitið hafi tekið sér lögregluvald þannig að valdi vanhæfi þess.

11324. Engin stoð er fyrir því að starfsmenn Samkeppniseftirlitsins hafi fyrst og fremst rannsakað málið með tilliti til sektar einstaklinga. Í AI og AII var með rökstuddum hætti gerð grein fyrir því frummati Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hefðu brotið 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins. Í þessum skjölum er ekki fjallað um frummat sem beinist að sök einstaklinga. Hið sama gildir um þessa ákvörðun.

24.3.4 Úrskurður Landsréttar 30. janúar 2020

11325. Sem fyrr segir gerði Eimskip á grundvelli 102. gr. laga um meðferð sakamála kröfu um að rannsókn Samkeppniseftirlitsins yrði lýst ólögmæt og að henni skyldu hætt. Í málinu krafðist Eimskip þess jafnframt að aflétt yrði haldi á nánar tilteknum gögnum og að gögnum sem Samkeppniseftirlitið afritaði við húsleit hjá Eimskip yrði eytt. Til stuðnings þessu byggði Eimskip að hluta til á sömu sjónarmiðum og Samskip hafa sett fram um ólögmæti rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.

11326. Í úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur frá 18. desember 2019 kemur fram að Eimskip hafi *„engin haldbær rök fært fyrir því aflétta skuli haldi vegna þess að starfsmaður* [Samkeppniseftirlitsins] *hafi jafnframt komið að lögreglurannsókn*." Í úrskurði Landsréttar 30. janúar 2020 segir um þetta:

> *„Þá hafa* [Eimskip] *ekki fært haldbær rök fyrir því að vanhæfi hafi verið fyrir hendi af hálfu* [Samkeppniseftirlitsins] *sem leiði til þess að taka beri kröfu þeirra til greina, en 42. gr. samkeppnislaga fjallar um samstarf Samkeppniseftirlitsins og lögreglu og mælir meðal annars fyrir um heimild þessara aðila til að taka þátt í aðgerðum hvor annars. Önnur sjónarmið sem varnaraðilar hafa fært fram í málinu geta ekki heldur leitt til þess að fallist verði á kröfu þeirra.*"

11327. Af öllu framansögðu má ljóst vera að staðhæfingar Samskipa um vanhæfi og brot á grundvallarréttindum geta enga þýðingu haft í máli þessu.

24.4 Um húsleit

11328. Í mgr. 31 í athugasemdum Samskipa frá 31. ágúst 2020 er byggt á því að Samkeppniseftirlitið hefði veitt héraðsdómi rangar upplýsingar þegar það krafðist þess að því yrði heimilað að gera húsleit hjá fyrirtækinu í júní 2014. Sökum þessa hafi húsleitin og haldlagning gagna verið ólögmæt. Í þessu sambandi er staðhæft að í kröfu Samkeppniseftirlitsins til héraðsdóms *„um heimild til síðari húsleitar, sem aflað var eftir kæru Samkeppniseftirlitsins til embættis sérstaks saksóknara,* [hafi komið] *fram að rannsóknin beindist að fyrirtækjum en ekki einstaklingum. Í kröfunni* [hafi einnig komið] *fram að unnið væri með lögreglu eftir „sameiginlegri rannsóknar- og aðgerðaráætlun eftirlitsins og lögreglu", þrátt fyrir að engin rannsókn væri hafin hjá embætti sérstaks saksóknara og því enginn til þess bær að semja slíka áætlun af hálfu embættisins. Umrædd fullyrðing* [hafi því verið] *röng og ósönn sem* [hafi leitt] *til þess að húsleitin og haldlagning á gögnum Samskipa* [hafi verið] *ólögmæt*."

11329. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessa lýsingu Samskipa.

11330. Samkeppniseftirlitið og lögregla töldu nauðsynlegt að hafa með sér samvinnu og samstarf við rannsókn á ætluðu samráði Eimskips og Samskipa og þátttöku stjórnenda í því, sbr. 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Var útbúin sameiginleg rannsóknar- og aðgerðaráætlun, sem áfrýjunarnefnd samkeppnismála fjallaði um í úrskurði sínum í máli nr. 3/2019. Staðhæfingar Samskipa um annað eru úr lausu lofti gripnar.

11331. Engum blekkingum var því beitt gagnvart Héraðsdómi Reykjavíkur.

24.4.1 Úrskurður Landsréttar 30. janúar 2020

11332. Sem fyrr segir gerði Eimskip á grundvelli 102. gr. laga um meðferð sakamála kröfu um að rannsókn málsins yrði hætt og gögnum sem eftirlitið afritaði við húsleit yrði eytt. Til stuðnings þessu byggði Eimskip að hluta til á samskonar sjónarmiðum og Samskip um ólögmæti húsleita Samkeppniseftirlitsins. Dómstólar féllust ekki á þetta.

11333. Í úrskurði Landsréttar 30. janúar 2020 í máli nr. 862/2019 kemur fram að heimild Samkeppniseftirlitsins samkvæmt úrskurðum héraðsdóms á árunum 2013 og 2014 hafi tekið til leitar og haldlagningar á munum og gögnum í húsnæði og starfsstöðvum Eimskips og til að taka afrit gagna, sem geymd væru á tölvutæku formi. Einnig hafi Samkeppniseftirlitið haft heimild til að leita og afrita tölvutæk gögn Eimskips sem kynnu að vera geymd á tölvutæki formi hjá Símanum hf. Í úrskurðinum segir síðan: *„Ekkert liggi fyrir um að leitin, haldlagningin og rannsókn gagnanna hafi verið í ósamræmi við úrskurðina og* [Eimskip geti] *ekki nú leitað eftir sérstakri úrlausn dómstóla um lögmæti þeirra*."

11334. Í úrskurði Landsréttar kemur einnig fram að önnur sjónarmið sem Eimskip hafði fært fram í málinu gætu ekki leitt til þess að fallist yrði á kröfu þess.

24.5 Um sátt Eimskips

11335. Í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 er fjallað um sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Kveða Samskip sáttina engu breyta um afstöðu fyrirtækisins til málsins og athugasemdir þess við AI og AII standa óhaggaðar.

11336. Telja Samskip ljóst að ákvörðun Eimskips um að ljúka málinu með sátt hafi fyrst og síðast verið *„taktísk rekstrarleg ákvörðun sem byggð var á mati á því hvað þjónaði hagsmunum félagsins og hluthafa, fjárhagslega og rekstrarlega og með tilliti til afleiðinga sem ákvörðunin myndi.*" Í þessu sambandi benda Samskip á að horfa verði til þess *„að verulegar breytingar hafa orðið undanfarin ár á eignarhaldi og stjórnendateymi Eimskips. Félagið [sé]skráð á markaði og ljóst af þeim sökum að áralöng málaferli við eftirlitsstofnanir [séu] óæskileg. Ákvörðun félagsins um að loka málinu [sé] skiljanleg enda [hafi] henni verið lýst í fjölmiðlum sem snilldarbragði.*" Kveðast Samskip taka undir það mat enda hafi ákvörðunin nú þegar orðið til þess að styrkja stöðu félagsins. Þannig hafi markaðsvirði félagsins *„aukist gríðarlega frá því að tilkynnt var um sáttina eða margfalda þá sektarfjárhæð sem greidd var*."

11337. Til viðbótar benda Samskip á að fjárhagslegir yfirburðir Eimskips séu slíkir að áhrif sektarinnar á afkomu félagsins séu lítil sem engin. Á sama tíma hafi *„félagið hins vegar [komið] höggi á helsta keppinaut sinn, Samskip, bæði með því að varpa rangri sök á félagið og tryggja það að fjárhæð sektar í endanlegri ákvörðun verði slík að hún laski það verulega til framtíðar.*" Með því hafi Eimskip stuðlað að enn auknum yfirburðum félagsins á flutningamörkuðum. Þá sé ljóst að það þjóni hagsmunum Eimskips að tryggja, svo sem gert hafi verið í sátt við Samkeppniseftirlitið, *„að félagið geti hafnað hvers kyns viðskiptum við Samskip og stuðlað að því að önnur flutningafyrirtæki og þjónustufyrirtæki í flutningastarfsemi hætti viðskiptum við Samskip.*"

11338. Einnig segja Samskip að sú staða sem uppi sé í málinu sé *„til marks um þá hættu sem [sé] því samfara að fyrirtæki geti stigið fram og keypt sig frá málum með alvarlegum afleiðingum fyrir keppinauta.*" Kveða Samskip ljóst *„að enginn þeirra fyrrverandi eða núverandi starfsmanna Eimskips sem þekkja af eigin raun til atvika málsins hafi komið að þessari ákvörðun né kannist þeir við lýsingar í andmælaskjali Samkeppniseftirlitsins*. *Athugasemdir Eimskips við andmælaskjalið endurspegl[i] þetta glöggt enda [verði] að ætla að þær hafi verið unnar með aðkomu einstaklinga sem þekktu til atvikanna*."

11339. Um sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins er fjallað í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2021. Í málinu héldu Samskip því fram að í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins fælist að eftirlitið teldi *„sannað að Samskip og Eimskip hafi átt í „alvarlegu" samráði"*. Í þessu sambandi vísuðu Samskip til réttar fyrirtækisins til þess að teljast saklaust af ásökunum Samkeppniseftirlitsins þar til málið hafi verið til lykta leitt með ákvörðun. Áfrýjunarnefndin hafi ekki tekið afstöðu til þessa sjónarmiðs þar sem hún hafi vísað kæru Samskipa frá nefndinni.[6116]

11340. Í kafla 4.7.7 er fjallað almennt um gildi viðurkenningar fyrirtækis á þátttöku í ólögmætu samráði. Sökum athugasemda og sjónarmiða Samskipa er ástæða til að fara nánar yfir heimild Samkeppniseftirlitsins til að ljúka málum með sátt og svonefnd *„blönduð mál"* þar sem eitt eða fleiri fyrirtæki viðurkennir brot í sátt en önnur fyrirtæki sem einnig sæta rannsókn gera það ekki. Jafnframt er ástæða til að líta til þýðingu viðurkenningar á samráðsbrotum í sátt.

24.5.1 Um sátt í „blönduðum málum"

11341. Í 1. mgr. 17. gr. f samkeppnislaga felst skýr heimild fyrir Samkeppniseftirlitið til að ljúka rannsókn á ætluðum brotum fyrirtækis með því að gera sátt í stað þess að taka hefðbundna stjórnvaldsákvörðun. Heimildin er ekki bundin við að aðrir aðilar máls samþykki að málinu sé lokið með sátt, sbr. m.a. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2013, *Nova ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Heimildin er heldur ekki háð því skilyrði að önnur fyrirtæki sem eru til rannsóknar í sama máli geri einnig sátt og viðurkenni brot, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014, *Samkeppniseftirlitið gegn Langasjó* ehf. *o.fl.*, og dóm Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf. og gagnsök*.

11342. Í samkeppnisrétti er því þekkt að gerð sá sátt við þá þátttakendur samráðs sem viðurkenna brot á meðan fjallað sé um þátt annarra í hefðbundinni stjórnvaldsákvörðun. Þegar sumir þátttakendur í samráði ákveða að sætta mál en aðrir ekki er um að ræða svonefnd blönduð mál (e. *„hybrid settlements"* eða e. *„hybrid cases"*). Þegar svo háttar til í EES/ESB-samkeppnisrétti tekur framkvæmdastjórn ESB tvær ákvarðanir. Annars vegar ákvörðun sem byggir á sátt sem er gerð við fyrirtæki og hins vegar ákvörðun sem er beint að því fyrirtæki eða fyrirtækjum sem hafa ekki gert sátt. Að jafnaði tekur framkvæmdastjórnin sáttarákvörðun fyrst og hefðbundna ákvörðun síðar (e. *„staggered hybrid cases"*).

11343. Vísast um framangreint t.d. til ákvarðana framkvæmdastjórnarinnar í svonefndu *Pometon*-máli, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir, en þar var sáttarákvörðun framkvæmdastjórnarinnar tekin 2. apríl 2014 en hefðbundin ákvörðun 25. maí 2016. Vísast jafnframt til rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á samráði um smásöluverð á kjötvörum milli kjötvinnslufyrirtækja og Haga. Í málinu sem endaði með dómi Hæstaréttar í máli nr. 112/2014 lá fyrir að Samkeppniseftirlitið hafði haft til rannsóknar ólögmætt samráð Haga við ýmis kjötvinnslufyrirtæki. Hagar viðurkenndu í sátt að hafa átt í ólögmætu samráði við öll kjötvinnslufyrirtækin. Flest kjötvinnslufyrirtækin viðurkenndu brot í kjölfarið. Var fjallað um þetta í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 33/2010. Dótturfélög Langasjávar, Matfugl og Síld og fiskur, viðurkenndu hins vegar ekki brot og var komist að niðurstöðu um brot þessara fyrirtækja í hefðbundinni ákvörðun Samkeppniseftirlitsins, sbr. ákvörðun nr. 36/2011. Áfrýjunarnefnd staðfesti ákvörðun 36/2011 og Hæstiréttur staðfesti úrskurð áfrýjunarnefndar.

11344. Hafa fyrirtæki, sem ekki hafa viðurkennt brot í sátt, látið reyna á ýmsa þætti í blönduðum málum:

- **Timab-málið**: Fyrirtæki sem höfðu haft með sér ólögmætt samráð gerðu sátt við framkvæmdastjórnina þar sem þau viðurkenndu samráðið og féllust á að greiða um það bil 175 milljónir evra í

[6116] Samskip skutu úrskurði áfrýjunarnefndar til dómstóla. Með dómi 18.11.2022 var úrskurður áfrýjunarnefndar felldur úr gildi og komist að þeirri niðurstöðu að Samskip eigi lögvarða hagsmuni af því að fá efnisúrlausn áfrýjunarnefndar í málinu. Samkeppniseftirlitið áfrýjaði dómi Héraðsdóms Reykjavíkur til Landsréttar.

sektir. Var sáttarákvörðun framkvæmdastjórnarinnar tekin 20. júlí 2010. Sáttaviðræðum eins fyrirtækisins, Timab/CFPR (Timab) lauk aftur á móti ekki með sátt.

Í sáttaviðræðunum við Timab greindi framkvæmdastjórnin frá því að í sættu máli yrði sekt fyrirtækisins að hámarki á tilteknu bili, að teknu tilliti til verulegrar lækkunar fyrirtækisins vegna samvinnu. Í þessu fólst m.a. að fyrirtækið myndi viðurkenna að tímalengd brotsins væri 26 ár. Timab sleit í kjölfarið sáttaviðræðunum og framkvæmdastjórnin tók 20. júlí 2010 hefðbundna ákvörðun gagnvart fyrirtækinu, þ.e. á sama degi og sáttarákvörðunin var tekin. Í ákvörðuninni var ekki talið sannað að tímalengd brots Timab hefði verið 26 ár heldur lagt til grundvallar að brot fyrirtækisins hefði staðið yfir í 11 ár. Þrátt fyrir það var sekt á fyrirtækið verulega hærri en sú sem nefnd hafði verið af framkvæmdastjórninni í sáttaviðræðunum.[6117]

Dómur undirréttar ESB frá 20. maí 2015 í máli nr. T-456/10

Timab skaut ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar til undirréttar ESB þar sem fyrirtækið byggði á því að margvíslegir annmarkar hefðu verið á ákvörðuninni. Þannig hefði framkvæmdastjórnin refsað fyrirtækinu fyrir að gera ekki sátt og hefði verið brotið gegn m.a. réttmætum væntingum fyrirtækisins, rétti þess til að verja sig, rétti til að fella ekki á sig sök og jafnræðisreglunni.[6118] Lagði fyrirtækið m.a. fram töflu sem sýndi hlutfall sekta hinna brotlegu fyrirtækja af veltu þeirra og taldi þetta sýna að sektin hefði verið óeðlilega há í samanburði við aðra þátttakendur í brotinu.[6119] Undirrétturinn hafnaði þessum málsástæðum fyrirtækisins.

Í dómi undirréttarins felst að ekkert er athugavert við að sama máli ljúki annars vegar með sáttarákvörðun og hins vegar með hefðbundinni ákvörðun. Í því sambandi er lögð áhersla á að fyrirtækjum sé í sjálfsvald sett hvort þau eigi í samvinnu við framkvæmdastjórnina eða ekki, sbr. m.a. mgr. 75-76 og 119-120.

Í dómi undirréttarins er vísað til dómaframkvæmdar um að heimilt sé að lækka sekt vegna samvinnu við framkvæmdastjórnina.[6120] Ekki sé því óeðlilegt að sekt hafi verið hærri en sú sem miðað var við í sáttaviðræðunum, m.a. í ljósi þess að Timab/CFPR sleit þeim og dró til baka viðurkenningu á broti.[6121] Því hafi Timab/CFPR ekki getað haft lögmætar væntingar til þess að sekt í ósættu máli yrði ekki hærri en sekt í sættu máli.[6122]

Dómur dómstóls ESB í máli nr. C-411/15 frá 12. janúar 2017

Timab skaut dómi undirréttarins til dómstóls ESB. Var það fyrsta blandaða málið (e. „hybrid case") sem dómstóll ESB leysti úr. Með dómi dómstólsins var dómur undirréttarins staðfestur og tekið m.a. fram að fyrirtækinu hefði ekki verið refsað fyrir að gera ekki sátt við framkvæmdastjórnina.

- **Pometon málið**: Í málinu reyndi í fyrsta skipti á lögmæti blandaðra mála þar sem sáttarákvörðun er tekin fyrst og hefðbundin ákvörðun síðar (e. „*staggered hybrid cases*").

  Framkvæmdastjórn ESB hafði til rannsóknar samráð fimm fyrirtækja. Öll hófu þau sáttaviðræður við framkvæmdastjórnina sem leiddi til sáttarkvörðunar gagnvart fjórum þeirra 2. apríl 2014. Fyrirtækin játuðu að hafa tekið þátt í ólögmætu samráði og greiddu samtals rúmlega 30 milljónir evra í sektir.

[6117] Sjá m.a. 79. mgr. í dómi undirréttar ESB í máli nr. T-456/10.
[6118] Sjá 44.-54. mgr. og 142. mgr. í dóminum.
[6119] Sjá 146.-147. mgr. í dóminum.
[6120] Sjá mgr. 92 í dóminum.
[6121] Sjá. mgr. 95 í dóminum.
[6122] Sjá mgr. 123-124 í dóminum.

Fimmta fyrirtækið, Pometon, ákvað að hætta sáttaviðræðum. Af þeim sökum tók framkvæmdastjórnin hefðbundna ákvörðun gagnvart Pometon 25. maí 2016 þar sem var komist að þeirri niðurstöðu að fyrirtækið hefði átt í ólögmætu samráði við fyrirtækin sem sættu málið. Með vísan til þessa var Pometon gert að greiða rúmlega 6 milljónir evra í sekt.

Dómur undirréttar ESB frá 28. mars 2019 í máli nr. T-433/16

Pometon skaut ákvörðuninni til undirréttar ESB. Hélt fyrirtækið því fram að brotið hafi verið gegn grundvallarréttindum þess þar sem fjallað hafi verið þátttöku þess í samráðinu í sáttarákvörðuninni 2. apríl 2014.[6123]

Í 63. mgr. og áfram í dómi undirréttarins er því hafnað að brotið hafi verið gegn réttindum Pometon. Var m.a. bent á að hvergi í sáttarákvörðuninni hefði því verið slegið föstu að Pometon hefði gerst brotlegt. Þá hefði tilvísun til Pometon í sáttarákvörðuninni ekki verið umfram það sem nauðsynlegt var. Vísaði dómstóllinn m.a. dóms MDE í máli Karman gegn Þýskalandi til stuðnings því að það hefði ekki brotið gegn grundvallaréttindum Pometon þótt fjallað hefði verið um fyrirtækið í sáttarákvörðun framkvæmdastjórnarinnar.[6124]

Dómur dómstóls ESB í máli nr. C-440/19 frá 18. mars 2021,

Dómstóll ESB féllst heldur ekki á kröfu Pometon um ógildingu á ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar. Líkt og undirrétturinn vísaði dómstóll ESB m.a. til dóms MDE í máli Karaman gegn Þýskalandi. Af honum og eigin dómaframkvæmd dró dómstóllinn þessa ályktun:

„64. In the light of paragraphs 59 to 61 of the present judgment, the case-law relating to the presumption of innocence, set out in paragraphs 62 and 63 of the present judgment, is relevant, mutatis mutandis, where the Commission adopts, in relation to one and the same cartel, two decisions which have different addressees following two separate procedures, namely, first, a decision taken following a settlement procedure and addressed to the undertakings which have entered into a settlement agreement and, second, a decision taken at the end of an ordinary procedure and addressed to the other undertakings having participated in the cartel.

65. In such a case, described as a 'hybrid' procedure, which leads to the adoption of successive decisions, it may be objectively necessary for the Commission to address, in the decision terminating the settlement procedure, certain facts and behaviour concerning participants in the alleged cartel which are the subject of the standard procedure. In the light of the case-law cited in paragraphs 62 and 63 of the present judgment, it is nevertheless for the Commission to ensure, in the decision concluding the settlement procedure, to preserve the presumption of innocence of undertakings which have refused to enter into a settlement and which are the subject of an ordinary procedure."

Í framhaldinu tók dómstóllinn til skoðunar hvort framkvæmdastjórnin hefði gengið lengra en nauðsynlegt var í umfjöllun um Pometon í sáttarákvörðunni og komst að sömu niðurstöðu og undirrétturinn

[6123] Byggði fyrirtækið m.a. á þessu: *„The first plea alleged breach of the principle of impartiality of the procedure, of the principle of the presumption of innocence and of the rights of the defence, in that, in the settlement decision, the Commission attributed specific conduct to the appellant, thus predetermining the accusations subsequently made against it in the contested decision.*"

[6124] Mgr. 73: *„The ECtHR's decision in the case giving rise to the judgment of 27 February 2014, Karaman v. Germany* […] *does not support the applicant's contention that the Commission, pursuant to its duty of impartiality and the principle of the presumption of innocence, as they apply to administrative proceedings to establish an infringement of Article 101 TFEU, should not have mentioned some of its conduct."*

11345. Í yngri málum hafa dómstólar ESB lagt niðurstöðuna í Pometon málinu til grundvallar. Í dómi undirréttar ESB frá 2. febrúar 2022 í máli nr. T-799/17, *Scania AB o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*, var hafnað því sjónarmiði að málsmeðferð í „*blönduðum málum*" færi í eðli sínu m.a. gegn rétti fyrirtækis, sem ekki gerir sátt og viðurkennir brot, til þess að teljast saklaust meðan á rannsókn stendur.[6125] Í dómi dómstóls ESB frá 12. janúar 2023 í máli nr. C-883/19, *HSBC Holdings plc o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*, var komist að þeirri niðurstöðu að umfjöllun um fyrirtæki, sem ekki viðurkenndi brot, í sáttaákvörðun hafi ekki verið umfram það sem nauðsynlegt var og því hefði ekki verið brotið gegn grundvallarréttindum þess.[6126]

11346. Sem fyrr segir hafa dómstólar ESB vísað í þessu samhengi til dóms MDE frá 27. febrúar 2014 í máli Karaman gegn Þýskalandi. Það mál varðaði ætluð brot þýska ríkisins gegn 6. gr. MSE gagnvart einstaklingi sem sakaður var um refsivert brot. Karaman og samverkamenn hans voru grunaðir um fjársvik. Samverkamennirnir tóku ákvörðun um að veita upplýsingar um brotið og var ákveðið í mars 2008 að fjallað yrði um þátt þeirra í sérstöku máli og um þátt Karaman í öðru máli. Samverkamennirnir voru sakfelldir í september 2008 með dómi efnahagsbrotadeildar héraðsdómstólsins í Frankfurt. Dómurinn byggði m.a. á játningum samverkamannanna og í þeim kom fram að Karaman hefði gegnt aðalhlutverki í brotinu. Þetta kom fram í dómnum og var Karaman nafngreindur. Í kjölfarið kom fram í fjölmiðlum að Karaman væri „höfuðpaurinn" („*führender Kopf*") í fjársvikamálinu. Byggði Karaman á því að brotið hefði verið gegn rétti hans til að teljast saklaus uns sekt er sönnuð. Þýski stjórnlagadómstóllinn vísaði kæru frá þar sem umfjöllun í framangreindum dómi væri ekki bindandi gagnvart Karaman. MDE féllst ekki á að 6. gr. MSE hefði verið brotin.

11347. Í mgr. 64-65 í dómnum kemur fram að í flóknum refsimálum geti verið heimilt að fjalla um þátt viðkomandi einstaklinga í mismunandi dómsmálum. Í máli sem beinist að hluta sakborninga geti verið nauðsynlegt að fjalla um aðkomu annarra sakborninga sem ekki séu ekki aðilar að málinu. Það verði hins vegar að gera með þeim hætti að ekki sé í raun komist að niðurstöðu um sekt viðkomandi. Eins og rökstutt er í mgr. 66 – 71 taldi MDE ekki farið út fyrir leyfileg mörk í dómi héraðsdómstólsins í Frankfurt.[6127]

11348. Í því máli sem hér um ræðir hafði Eimskip frumkvæði að því að gengið var til sáttaviðræðna. Þær viðræður skiluðu árangri og var sátt gerð með heimild í 1. mgr. 17. gr. f samkeppnislaga. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2021 segir að ekki sé *„ágreiningur um að Samkeppniseftirlitinu hafi verið heimilt að ljúka rannsókn málsins gagnvart Eimskip með samningi í formi sáttar sem er bindandi fyrir aðila sáttarinnar. Þá er heldur ekki ágreiningur um það að Eimskip hafi viðurkennt alvarleg brot á samkeppnislögum og EES-samningnum með samfelldu samráði við áfrýjanda,*

[6125] Reifað m.a. svo í fréttatilkynningu dómstólsins: *„As regards the legality of the 'hybrid' procedure followed by the Commission, the General Court begins by observing that, contrary to what Scania submitted, the Commission's decision to follow such a procedure, does not, in itself, entail an infringement of the presumption of innocence, the rights of the defence or the duty of impartiality. The provisions governing the settlement procedure do not preclude the Commission from being able to follow such a procedure in the context of the application of Article 101 TFEU. Furthermore, under the case-law, in such procedures, the Commission is entitled, initially, to adopt a settlement decision and then go on to adopt a decision following the standard procedure, provided that it ensures observance of the abovementioned principles and rights*."

[6126] Sjá mgr. 217 og áfram.

[6127] Dómurinn í Karaman málinu varðar það svið þar sem gerðar eru ríkustu kröfur skv. 6. gr. MSE, þ.e. refsimál gagnvart einstaklingum. Í dómi MSE frá 14.02.2019, SA-Capital gegn Finnlandi, var fjallað um þær kröfur sem gerðar eru skv. 6. gr. MSE þegar stjórnvaldssekt er lögð á fyrirtæki vegna brota á samkeppnisreglum. SA-Capital taldi að 6. gr. MSE hefði verið brotin þar sem í samkeppnismálinu gagnvart því hefði verið beitt vægari sönnunarkröfum en gilda í refsimálum, með því að snúa sönnunarbyrðinni við og með því að byggja sakfellingu á yfirlýsingum eða framburði aðila um það sem þeim hefði verið tjáð um málsatvik (e. *„hearsay evidence*"). Með þessu hefði m.a. verið farið gegn reglunni um sakleysi uns sekt sé sönnuð. Mannréttindadómstóllinn féllst ekki á að 6. gr. MSE hefði verið brotin. Benti dómstóllinn m.a. á að við beitingu 6. gr. MSE í málinu yrði að horfa til eðlis samkeppnismála, mikilvægis samkeppnisreglna og þýðingu þess að sektir í slíkum málum væru ekki lagðar á einstaklinga heldur fyrirtæki, sbr. m.a. mgr. 78 í dómnum.

sem fólst í samskiptum og samstarfi við áfrýjanda, og með því að hafa ekki veitt Samkeppniseftirlitinu nauðsynlegar upplýsingar og aðgang að gögnum."[6128]

11349. Í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins felst aðeins viðurkenning Eimskips á brotum á 10. og 19. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins. Hvergi kemur fram í sáttinni að Samskip hafi brotið gegn samkeppnislögum eða EES-samningnum. Í sáttinni og í opinberri umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um sáttina er ekki vísað til Samskipa umfram það sem nauðsynlegt var. Jafnframt tók Samkeppniseftirlitið þetta fram í fréttatilkynningu:

> *„**Þáttur Samskipa enn til rannsóknar***
>
> *Með undirritun sáttarinnar er rannsókn Samkeppniseftirlitsins á Eimskip lokið. Ætluð brot Samskipa eru hins vegar enn til rannsóknar hjá Samkeppniseftirlitinu.* […]
>
> *Sem fyrr segir eru ætluð brot Samskipa enn til rannsóknar hjá Samkeppniseftirlinu."*[6129]

11350. Eins og þessi ákvörðun ber með sér hafa Samskip sett fram afar ítarlegar athugasemdir og sjónarmið til stuðnings því að fyrirtækið hafi ekki gerst brotlegt. Jafnframt hefur Samkeppniseftirlitið tekið rökstudda afstöðu til athugasemda og sjónarmiða Samskipa.

11351. Samkvæmt öllu framansögðu var sáttin við Eimskip í samræmi við samkeppnislög og réttinda Samskipa var gætt í samræmi við það sem lög áskilja.

24.5.2 Um gildi viðurkenningar á brotum í samráðsmálum

11352. Í athugasemdum Samskipa er reynt að gera sáttina við Eimskip tortryggilega. Er gefið til kynna að fyrirtækið hafi játað brot sem það hafi ekki framið. Gerð sáttarinnar hafi verið „*snilldarbragð*" sem hafi bætt stöðu fyrirtækisins og hluthafa þess en veikt stöðu Samskipa.

11353. Af þessu tilefni skal tekið fram að í kjölfar þess að upplýst er um ólögmætt samráð er vel þekkt að þau fyrirtæki sem eftir sitja reyni að draga úr gildi viðurkenningar þess fyrirtækis sem hefur stigið fram og gert sátt við samkeppnisyfirvöld. Þannig sýnir dómaframkvæmd að algengt er að viðkomandi fyrirtæki hafi uppi áþekk sjónarmið og Samskip í þessu máli, svo sem að viðurkenning á broti hafi aðeins verið viðskiptaleg ákvörðun og að þeir starfsmenn sem þekki atvikin hafi ekki komið að viðurkenningunni. Hefur þetta til dæmis komið upp í málum þar sem fyrirtæki hefur viðurkennt brot og fengið sekt fellda niður eða lækkaða.

11354. Í tengslum við þetta er gagnlegt að reifa umfjöllun fræðimanna og niðurstöðu dómsmála sem þessu tengjast:

- **Dómur dómstóls ESB frá 25. janúar 2007 í sameinuðum málum nr. C-404/04, *Sumitomo Metal Industries o.fl. gegn framkvæmdastjórninni:*** Í samráðsmáli viðurkenndi forstjóri fyrirtækisins Mannesman („Mr Becher") þátttöku þess í ólögmætu samráði, en forstjórinn var ekki starfsmaður Mannesman þegar brotin áttu sér stað. Í ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar var stuðst við viðurkenningu fyrirtækisins við sönnun á samráðinu og staðfesti undirréttur ESB niðurstöðu

[6128] Með dómi Héraðsdóms Reykjavíkur 18.11.2022 var úrskurður nefndarinnar felldur úr gildi. Ólíkt áfrýjunarnefndinni taldi dómurinn að Samskipum hafi verið heimilt að láta reyna á 3. mgr. 3. gr. sáttar Eimskips og Samkeppniseftirlitsins fyrir nefndinni. Samkeppniseftirlitið hefur áfrýjað til Landsréttar.
[6129] Fréttatilkynning Samkeppniseftirlitsins frá 16. júní 2021: samkeppni.is/utgafa/frettir/rannsokn-samkeppniseftirlitsins-a-brotum-eimskips-lokid-med-satt.

hennar. Annar þátttakandi í samráðinu, Sumitomo, taldi undirréttinn ekki hafa tekið nægjanlegt tillit til þess að forstjórinn tók til starfa eftir að brotin áttu sér stað. Dómstóll ESB féllst ekki á þetta:

„101. As regards the probative value ascribed to Mr Becher's statements, Sumitomo's argument that the Court of First Instance ought to have characterised the probative force of those statements differently owing to the fact that Mr Becher had no direct knowledge of the alleged infringement merits examination by the Court.

103. At paragraph 297 of the judgment under appeal, the Court of First Instance stated that '[w]here, as in the present case as far as Mannesmann is concerned, a person not having direct knowledge of the relevant circumstances makes a statement as a representative of a company, admitting the existence of an infringement by it and by other undertakings, that person [necessarily] relies on information provided by his company and, in particular, by employees thereof with direct knowledge of the practices in question. … statements running counter to the author's own interests must, in principle, be regarded as probative and it is therefore appropriate to give considerable weight to Mr Becher's statement in this case'.

104. It follows from that paragraph that the Court of First Instance did indeed take into account, in its appraisal of the probative value of Mr Becher's statements, the fact that he had no direct knowledge of the infringement in question. Furthermore, the reasoning developed by the Court of First Instance in that paragraph is not vitiated by any breach of the rules on the burden of proof and the taking of evidence. As the Advocate General observed at point 119 of his Opinion, a statement made by a person acting in the capacity of a representative of a company and admitting the existence of an infringement by that company entails considerable legal and economic risks, which makes it extremely unlikely that such a statement will be made unless the person making it had information provided by employees of the company who themselves have direct knowledge of the facts complained of. In those circumstances, the fact that the representative of the company did not himself have direct knowledge of the facts does not affect the probative value which the Court of First Instance was able to attribute to such a statement."

- **Fernando Castillo de la Torre, *Evidence, Proof and Judicial Review in Cartel Cases,* European Competition Law Annual, 2009, bls. 51-54:** Höfundur bendir á að langflest samráðsmál framkvæmdastjórnar ESB hefjist á grundvelli þess að einn þátttakandi samráðsins ákveði að leysa frá skjóðunni og óski eftir því að fá sekt sína fellda niður gegn því að veita upplýsingar um brotið. Framkvæmdastjórnin hafi talið sér heimilt að nota upplýsingar/viðurkenningu slíks fyrirtækis til þess að sanna brot annarra þátttakenda í samráðinu. Sökum þessa hafi í mörgum málum fyrir dómstólum ESB reynt á gildi og þýðingu slíkra viðurkenninga. Dómstólar ESB hafi almennt talið slíkar viðurkenningar hafa mikið sönnunargildi. Höfundur fjallar um dóma dómstóla ESB (og álit aðallögsögumanna) sem þessu tengjast og dregur eftirfarandi ályktanir af þeim:

  - Engar grundvallarreglur eða annað mælir gegn því að upplýsingar frá einu fyrirtæki séu notaðar við sönnun á broti annarra samráðsfyrirtækja. Önnur regla myndi gera samkeppnisyfirvöldum mjög erfitt að sanna brot.

  - Mögulegt er að reisa sönnun um samráð einungis á grundvelli einnar eftir á staðhæfingar fyrirtækis (*e. „single ex post statement*") ef sönnunargildi hennar er mikið.

  - Það dregur ekki sjálfkrafa úr gildi upplýsinga eða yfirlýsingar frá fyrirtæki þótt fyrirsvarsmaður þess hafi ekki komið að brotinu eða hafi ekki beina vitneskju um það. Í tilteknum dómum hafa yfirlýsingar slíkra fyrirsvarsmanna haft ríkara gildi heldur en yfirlýsingar viðkomandi starfsmanna (sem ekki voru gefnar í nafni fyrirtækisins). Ástæður þess eru eftirfarandi:

- Fyrirsvarsmanni fyrirtækis er skylt að gæta hagsmuna þess og ólíklegt að hann viðurkenni brot þess án þess að hafa lagt mat á afleiðingar þess.

- Ef ekkert í gögnum málsins gefur til kynna að fyrirsvarsmaðurinn hafi vanrækt að huga að framangreindu hefur yfirlýsing hans fyrir hönd fyrirtækisins mikið gildi.

  - Sönnunargildi upplýsinga sem ganga gegn hagsmunum þess aðila sem þær veitir er almennt mjög mikið. Það byggir á þeirri ályktun að enginn myndi játa brot að óþörfu sökum þeirra afleiðinga sem því fylgir. Ef brot er viðurkennt eftir að fyrirtæki hefur haft tækifæri til að leggja mat á öll atvik (*e. „mature reflection*") hefur viðurkenningin sérstaklega mikið gildi.

- **Dómur breska breska áfrýjunardómstólsins í samkeppnismálum (CAT (Competition Appeal Tribunal)) frá 20. desember 2012 í máli nr. 1188/1/1/11, Tesco gegn breska samkeppniseftirlitinu (OFT):** Að Tesco undanskildu gerðu allir þátttakendur í samkeppnisbroti sátt við OFT og viðurkenndu brotið. Í dómi CAT var fjallað um margvísleg sjónarmið Tesco um gildi viðurkenninga á brotum í sátt við OFT. Fyrirtækið hélt því m.a. fram að viðurkenning á brotum í sáttum við OFT gætu enga þýðingu haft því þær fælu aðeins í sér viðskiptalega ákvörðun viðkomandi fyrirtækis sem mögulega væri aðeins tekin í því skyni að tryggja lægri sekt en ella.[6130] CAT tók fram að það kynni vel að vera að viðskiptalegar forsendur hefðu að hluta til leitt til þess að viðkomandi fyrirtæki hefðu kosið að viðurkenna brot. Það dragi hins vegar ekki úr gildi viðurkenningar ef fyrir liggi að fyrirtækin hafi ekki verið beitt þrýstingi eða blekkingum til að sætta málið og viðurkenna brot.[6131] CAT benti einnig á dóm breska stjórnsýsludómstólsins í máli sem varðaði viðurkenningu fyrirtækis á samkeppnisbroti í sátt. Í því máli hafði stjórnsýsludómstóllinn sagt að það að gera sátt við samkeppnisyfirvöld væri augljóslega viðskiptaleg ákvörðun. Það væri hins vegar viðskiptaleg ákvörðun sem hefði sönnunargildi og hefði í för með sér verulegar lagalegar afleiðingar fyrir viðkomandi fyrirtæki. Kvaðst CAT vera sammála þessu og benti m.a. á að viðurkenning á alvarlegu samkeppnisbroti gæti skaðað ímynd og orðstír viðkomandi fyrirtækis.[6132] Þá féllst CAT ekki á að það

[6130] Mgr. 99-100 í dómnum. Þar segir m.a.: *„Counsel for Tesco argued that these „corporate admissions" were in truth no more than commercial decisions by the admitting parties, and may even have been taken without knowing the true extent of their liability. It is impossible to know, it was said, whether the ERAs* [sáttirnar] *were entered into because the admitting parties considered the allegations of infringement justified or simply in order to take advantage of the very significant reductions in penalties offered by the OFT.*"

[6131] *„101. We accept that the decisions to admit liability for the infringements alleged in the SO* [andmælaskjalinu]*, and ultimately found in the Decision may well have been in part commercially motivated. We do not assume, nor is it in our view necessary to assume, that the admitting parties necessarily investigated and verified all of the allegations made by the OFT. Our approach to the evidential value of the ERAs* [sáttirnar] *does not depend on what the admitting parties did or did not do. It is not unreasonable to suppose that it was in the admitting parties' interests to investigate and verify the allegations made against them to the extent they considered that to be appropriate. To establish the liability of the admitting parties, it was sufficient that, absent duress or any misrepresentation, the admitting parties entered into the ERAs, thereby agreeing to fulfil the obligations set out therein.*"

[6132] Mgr. 101- 102. Þar er m.a. vísað til dóms Cranston dómara við stjórnsýsludómstólinn: „101. *[…] Our attention was drawn to the judgment of Cranston J in R (on the application of Crest Nicholson plc) v OFT [2009] EWHC 1875 (Admin), where the learned judge was required to consider the status of a 'fast track offer' made by the OFT in the context of the Construction Bid-rigging case. The rationale behind the 'fast track offers' made in Crest Nicholson (see paragraphs 8-16 of Cranston J's judgment) was similar, but not identical, to that of the ERAs offered by the OFT in the present case. Cranston J held at paragraph 69 that a response to the fast track offer was "obviously a commercial decision. However, it involved asking parties to admit liability for serious infringements of the Competition Act 1998. Infringement proceedings under the Competition Act 1998 are of a quasi-criminal nature ..." Cranston J continued at paragraph 70 that "[a]cceptance of the offer would have had evidential value" and, at* paragraph 71, that *"[a]cceptance was a commercial decision, but a commercial decision with significant legal consequences.*

102. We respectfully agree with the learned judge's reasoning and treatment of the fast track offers, and consider that a similar approach should be taken to the ERAs entered into in this case. It is neither necessary nor desirable for us now to go behind the ERAs to ascertain the reasons for which each admitting party entered into those agreements. Each company that enters into an ERA must consider for itself whether to admit liability for an alleged infringement of the 1998 Act and, in reaching that decision, it will, no doubt, take account of such factors as it considers appropriate. We consider that a very real factor that would have weighed against entering into the ERAs, a factor also recognised by Cranston J in Crest Nicholson at paragraph 68, was the possibility of reputational harm resulting from the admission. In our judgement, in a competitive consumer market such as the retail cheese market, a retailer admitting liability for entering into an anti-competitive concerted practice would risk reputational harm. Each retailer, and indeed each supplier, that entered into an ERA must be taken to

dragi almennt úr gildi sáttanna þó þær séu ekki undirritaðar af þeim starfsmönnum sem komu að brotunum enda væri um að ræða brot fyrirtækja. Það sé fullnægjandi að sátt sé undirrituð af fyrirsvarsmanni sem geti skuldbundið fyrirtækið.[6133]

Þrátt fyrir framangreint taldi CAT að í þessu tiltekna máli gætu sáttirnar litla þýðingu haft til sönnunar á broti Tesco. Hér skiptir máli að ekki var um að ræða hefðbundið samráð milli keppinauta þar sem ólögmætið ræðst af því hvort tiltekin samskipti áttu sér stað á milli þeirra. Í málinu var um ræða það sem nefnt hefur verið A—B—C upplýsingaskipti (eða „hub & spoke" samráð). Er um að ræða blöndu af lóðréttu og láréttu samráði og í því felst, í sinni einföldustu mynd, að t.d. smásali (A) kemur upplýsingum um t.d. vilja til verðhækkunar til heildsala/framleiðanda (B) og B kemur þeim upplýsingum til keppinautar A, (C). Engin bein samskipti milli A og C eiga sér því stað. Til þess að þetta geti falið í sér brot skv. breskum rétti þarf ekki aðeins að sanna að upplýsingarnar hafi farið frá A til C í gegnum B heldur þarf einnig að sanna huglæga afstöðu (e. the mental element/state of mind).[6134] Í málum af þessum toga sé því nauðsynlegt að viðurkenning á broti taki bæði til hegðunar og huglægrar afstöðu svo hún hafi gildi gagnvart því fyrirtæki sem ekki viðurkennir brot.[6135] Þrátt fyrir að OFT hefði getað stuðst við sáttir til að sanna brot Tesco hafi sáttirnar sem lágu fyrir í málinu ekki verið fullnægjandi sökum efnis þeirra til að sýna m.a. fram á huglæga afstöðu.[6136]

- **Dómur dómstóls ESB 19. desember 2013 í sameinuðum málum nr. m.a. C-239/11, *Siemens o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*:** Í málinu hafði fyrirtækið ABB viðurkennt samráð og veitt samkeppnisyfirvöldum upplýsingar. ABB var því ekki sektað. Framkvæmdastjórnin lagði hins vegar

---

have weighed this in the balance with such other factors as it considered relevant, and decided nonetheless to admit liability and co-operate with the OFT. That decision must, and in our judgement does, have legal consequences."

[6133] *„104. Counsel for Tesco further submitted that the ERAs could have no probative value on this appeal because they were not signed by any of the individual employees of the admitting parties who were said to have been directly involved with the Infringements. In our judgement, that submission is misconceived. As noted 40 above, the Chapter I prohibition is addressed to undertakings and the relevant undertakings here were the corporate retailers and their suppliers, not the employees through which they acted. The companies entered into the ERAs, thereby accepting their liability for the alleged infringements and that is sufficient (see Twigger, cited at paragraph 90 above).*"

[6134] Lýst svo í mgr. 57-58: *„…a retailer, supplier and another retailer may be properly regarded as parties to a concerted practice, having as its object the restriction of competition, in circumstances where:*
(a) retailer A discloses to supplier B its future pricing intentions;
(b) A may be taken to intend that B will make use of that information to influence market conditions by passing that information to other retailers (of whom C is, or may be, one);
(c) B does, in fact, pass that information to C;
(d) C may be taken to know the circumstances in which the information was disclosed by A to B; and (e) C does, in fact, use the information in determining its own future pricing intentions.
Thus, each of the 'A to B' and the 'B to C' communications comprises a conduct element and a mental element. There are, of course, two conduct elements necessary to establish an infringement: first, the transmission by one retailer of its future pricing intentions to a common supplier; and, secondly, the onward transmission by that supplier to, and receipt by, the competing retailer. Each conduct element must be accompanied by the requisite state of mind on the part of the relevant retailer." Í mgr. 67 er nánari grein gerð fyrir því hvað felst í hinni huglægu afstöðu: *„… if (i) retailer A discloses to supplier B its future pricing intentions in circumstances where A may be taken to intend that B will make use of that information to influence market conditions by passing that information to other retailers (of whom C is or may be one), (ii) B does, in fact, pass that information to C in circumstances where C may be taken to know the circumstances in which the information was disclosed by A to B and (iii) C does, in fact, use the information in determining its own future pricing intentions, then A, B and C are all to be regarded as parties to a concerted practice having as its object the restriction or distortion of competition." (emphasis added)*
Establishing the state of mind of retailer A (and retailer C, of course) is a question of fact. A person's state of mind must be assessed by reference to all the circumstances."

[6135] Mgr. 109: *„In the context of the alleged hub-and-spokes communications, the conduct and state of mind of an admitting party, or parties, will necessarily play a part in establishing the infringement, or infringements, found in respect of a non-admitting party. …*"

[6136] Mgr. 111: *„The burden of proof lies with the OFT. The OFT is, therefore, required to prove its case as to an admitting party's conduct or state of mind by adducing evidence of those matters. Such evidence must then be evaluated and a judgment made as to its probative value applying the normal civil standard, namely the balance of probabilities. Whilst the evidence which the OFT relies on can include the ERAs, in light of the factors set out in the preceding paragraph, the ERAs have little or no probative value on this appeal, given their formalistic nature. The bare existence of the ERAs cannot be used as a means of short-circuiting the need for an assessment of all the relevant facts and circumstances in order to establish an admitting party's conduct and state of mind (if they are put in issue by Tesco) in relation to the events said to comprise the 2002 and 2003 Cheese Initiatives.*". (Undirstrikun SE).

samtals 750 milljóna evra sekt á aðra þátttakendur samráðsins (þar af tæplega 400 milljónir evra sekt á Siemens). Fyrir dómstólum ESB gerðu fyrirtækin margskonar athugasemdir við að framkvæmdastjórnin hefði stuðst við viðurkenningu ABB á brotinu til að sanna brot hinna fyrirtækjanna. Í því sambandi var meðal annars vísað til ákvæða mannréttindasáttmála Evrópu. Í dómi undirréttar ESB í málinu var ekki fallist á þetta. Kom skýrt fram að í samkeppnisrétti sé unnt að nota viðurkenningu á broti gegn öðrum þátttakendum í viðkomandi samráði:

„50. As regards the type of evidence which can be relied on to establish an infringement of Article 81 EC and Article 53 of the EEA Agreement, it should be observed that the prevailing principle of Community law is the unfettered evaluation of evidence (Case T-50/00 Dalmine v Commission [2004] ECR II-2395, paragraph 72). In particular, no provision or any general principle of Community law prohibits the Commission from relying, as against an undertaking, on statements made by other incriminated undertakings. If that were not the case, the burden of proving conduct contrary to Article 81 EC and Article 82 EC, which is borne by the Commission, would be unsustainable and incompatible with the task of supervising the proper application of those provisions which is entrusted to it by the EC Treaty (JFE Engineering and Others v Commission, paragraph 49 above, paragraph 192)."[6137]

Dómstóll ESB féllst heldur ekki á þessa gagnrýni og staðfesti niðurstöðu um brot og sekt viðkomandi fyrirtækja. Mat dómstólsins sem hér skiptir máli kemur m.a. fram í mgr. 128-142 í dóminum þar sem fjallað er um þá gagnrýni að niðurstaða framkvæmdastjórnarinnar um ólögmæta markaðsskiptingu (það samráð nefnt „*the common understanding*") hafi byggst á viðurkenningu ABB. Í dóminum er meðal annars bent á að slík viðurkenning feli í sér umtalsverða lagalega og fjárhagslega áhættu, þar á meðal hættu á því að skaðabótakröfum verði beint gegn viðkomandi fyrirtæki:

„139. In so far as concerns the specific acknowledgement by ABB of its participation in the common understanding, such acknowledgement was clearly likely to run counter to the interests of that company, since it constitutes evidence which may be used against it by the Commission as a party which participated in the infringement, as is apparent from paragraph 108 of the judgment in Mitsubishi Electric v Commission.

140. More generally, the Court has already had the opportunity to point out that a statement made by a person acting in the capacity of a representative of a company and admitting the existence of an infringement by that company entails considerable legal and economic risks (Sumitomo Metal Industries and Nippon Steel v Commission, paragraph 103).

141. Among those risks is that of actions for damages being brought before the national courts, in the context of which the Commission's establishment of a company's infringement may be invoked."

- **Dómur undirréttar ESB 14. mars 2013 í máli nr. T-588/08, *Dole Food Company gegn framkvæmdastjórninni*:** Málið hófst eftir að Chiquita sneri sér til framkvæmdastjórnar ESB og játaði þátttöku í samráði á bananamarkaði ásamt því að veita framkvæmdastjórninni upplýsingar um samráðið. Af þessum sökum var sekt Chiquita felld niður. Dole var þátttakandi í samráðinu og lagði framkvæmdastjórnin 45,6 milljóna evra sekt á fyrirtækið. Fyrir undirrétti ESB hélt Dole því fram að niðurstaða um brot væri alfarið reist á framlagi Chiquita og það fyrirtæki skorti allan trúverðugleika. Viðskiptalegir hagsmunir Chiquita hefðu ráðið för (87. mgr.). Með þessu hefði Chiquita verið fært að framkvæma tiltekin mikilvæg viðskipti (90. mgr.[6138]) auk þess að sleppa við sekt (94. mgr.).

[6137] Dómur undirréttar ESB í máli nr. T-/110/07, Siemens gegn framkvæmdastjórninni. Fjallað var um áfrýjun annarra þátttakanda í samráðinu í málum nr. T-113/07 og T-133/07. Málin voru sameinuð fyrir dómstóli ESB.

[6138] Hélt Dole því fram í mgr. 90 að með því að játa brot og fá sekt niðurfellda hafi Chiquita getað eytt óvissu gagnvart lánadrottnum sem kom í veg fyrir mikilvæga yfirtöku á öðru fyrirtæki: *„In the first place, as regards the personal interest that Chiquita had in classifying the conduct in issue as an infringement, the applicants state that Chiquita's submission, on*

Undirréttur ESB féllst ekki á þetta. Í dómi undirréttarins er bent á að niðurstaða um brot Dole hafi ekki alfarið verið reist á viðurkenningu Chiquita heldur hafi hún einnig stuðst við samtímagögn eins og tölvupósta og upplýsingar um símasamskipti. Jafnvel þótt fyrirtæki hafi viðskiptalegra hagsmuna að gæta yrði það ekki þegar af þeirri ástæðu talið ótrúverðugt (91. og 92. mgr.). Þá hefði viðurkenning á broti allt eins getað ógnað umræddum viðskiptum (93. mgr.) og með henni hefði Chiquita skapað hættu á því að viðskiptavinir myndu höfða skaðabótamál vegna tjóns sem þeir hefðu orðið fyrir vegna samráðsins (94. mgr.). Var kröfum Dole því hafnað.[6139]

- **Dómur dómstóls ESB 28. janúar 2017 í máli nr. C-613/13, *Framkvæmdastjórnin gegn Keramag Keramische Werke o.fl.*:** Undirréttur ESB felldi úr gildi hluta af ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB um ólögmætt samráð fyrirtækja. Eins og fram kemur í 24. mgr. o.áfr. í dómi dómstóls ESB taldi framkvæmdastjórnin að undirrétturinn hefði lagt rangt sönnunarmat til grundvallar. Hefði undirrétturinn ranglega horft framhjá tiltekinni viðurkenningu á broti og ekki virt sönnunargögnin heildstætt.

  Dómstóll ESB taldi að undirrétturinn hefði í samræmi við dómaframkvæmd réttilega lagt til grundvallar að viðurkenning eins þátttakanda í samráði á broti nægði ekki, ein og sér, til að sakfella aðra þátttakendur samráðsins gegn mótmælum þeirra. Undir slíkum kringumstæðum yrði sakfelling að vera studd öðrum gögnum sem styddu við viðurkenninguna. Styrkur slíkra gagna gæti hins vegar verið minni ef viðurkenningin væri trúverðug (28.-29. mgr.). Taldi dómstóll ESB að undirrétturinn hefði beitt sönnunarreglum með röngum hætti þegar hann horfði ekki til viðurkenningar á broti við heildarmat á sönnunargögnum málsins (36. mgr. o.áfr.). Með vísan til þessa felldi dómstóll ESB dóm undirréttarins að hluta úr gildi og vísaði málinu til nýrrar meðferðar að því leyti hjá honum. Í kjölfarið komst undirrétturinn að þeirri niðurstöðu að viðkomandi brot væri sannað þegar horft væri heildstætt á sönnunargögnin í málinu, sbr. dóma undirréttar ESB 3. júlí 2018 í málum nr. T-379/10 og T-381/10. Þeim dómum var ekki áfrýjað.

- **Fernando Castillo de la Torre & Eric Gippini Fournier, Evidence, *Proof and Judicial Review in EU Competition Law*, 2017, bls. 191-192:** Með vísan til dómaframkvæmdar dómstóla ESB benda höfundar á að yfirlýsingar sem séu andstæðar hagsmunum viðkomandi fyrirtækja séu mjög áreiðanlegar. Þannig sé ólíklegt að fyrirtæki viðurkenni brot nema svo sé raunin. Í þessu sambandi skipti máli hvort viðkomandi fyrirtæki hafi gefist tækifæri til að leggja mat á hagsmuni sína. Að þessu leyti sé staða fyrirtækja ólík stöðu einstaklinga því fyrirtæki hafi leitað ráða hjá lögfræðingum og vandlega íhugað efni yfirlýsingarinnar.

  „(a) Statements going against the interest of the person providing them are highly reliable

  Higher probative value is normally attributed to evidence which goes against the interest of the person providing it. This has been confirmed on a number of occasions […] This is based upon the assumption that no one would admit having broken the law if they believed that they had not done so, given the adverse consequences that might follow such an admission.

  One related element in this evidentiary matrix is whether the person or company providing the information has been given time to evaluate where the interest lie. EU Courts will give weight to the fact that evidence has been provided after mature reflection, which renders such pieces of evidence

8 April 2005, of an application for immunity on the basis of the Leniency Notice was linked with the acquisition, announced six weeks earlier, of the 'Fresh Express' business from the Performance Food group. In the applicants' submission, Chiquita could not finalise its acquisition of the 'Fresh Express' business, which was of considerable strategic importance for Chiquita, without removing the concerns expressed by the banks financing the operation, following the review of Chiquita's operations, and it was only on 28 June 2005, after obtaining conditional immunity on 3 May 2005, that Chiquita announced the completion of the acquisition."

[6139] Dómur undirréttarins staðfestur með dómi dómstóls ESB 19. mars 2015 í máli nr. C-286/13.

more credible. On this point, there is an important difference between the situation of the undertaking, and the situation of the individual. When a company prepares a statement, it has duly consulted its own lawyers, and the statement is normally provided after reflection and deliberation. The opposite is very rare. As regards individuals, the situation may be different."

- **Luis Ortiz Blanco, EU Competition Procedure, fjórða útgáfa 2021, bls. 358-359**: Sagt að í mörgum málum í ESB-samkeppnisrétti hafi þátttakendur í samráði reynt að draga úr þýðingu framlags fyrirtækja sem hafi fengið niðurfellingu eða lækkun á sekt eftir samvinnu við framkvæmdastjórnina. Byggt hafi verið á því að viðurkenning eða upplýsingar frá slíkum fyrirtækjum geti lítið gildi haft þar sem um sé að ræða aðila sem hafi hag af því að valda keppinautum sínum tjóni og hvata til að gera sem minnst úr eigin þátttöku í samráðinu. Er bent á að ávallt verði að leggja mat á gildi sönnunargagna en dómstólar ESB hafi talið að yfirlýsingar fyrirtækja sem feli í sér viðurkenningu á alvarlegu broti hafi meira gildi en yfirlýsingar sem gera það ekki („*Leniency statements which are of a self-incriminatory character and lead in principle to an to an increase of gravity of the infringement committed by the applicant will bear a higher evidentiary value that statements which do not contain the same degree of self-incrimination*.").

11355. Framangreind umfjöllun dómstóla og fræðimanna sýnir m.a. að í EES/ESB-samkeppnisrétti er almennt litið á að yfirlýsingar eða viðurkenningar sem eru andstæðar hagsmunum viðkomandi fyrirtækja séu mjög áreiðanlegar. Á það enn frekar við ef fyrirsvarsmaður fyrirtækis viðurkennir brot sem leiðir til þess að fyrirtækið þarf að greiða stjórnvaldssekt og viðurkenningin skapar því hættu á að skaðabótakröfum verði beint gegn því. Auk þess eru yfirlýsingarnar þýðingarmeiri ef viðkomandi fyrirtæki hefur gefið sér tíma til ígrundunar á sínum hagsmunum og fengið ráðleggingar frá lögfræðingum vegna þess.

11356. Í samræmi við framangreint hefur Hæstiréttur Íslands horft til viðurkenningar annarra þátttakanda í samráði þegar fjallað hefur verið um mál fyrirtækja sem ekki gerðu sátt við Samkeppniseftirlitið. Í dómi réttarins frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014 var þannig við mat á brotum dótturfélaga Langasjávar horft til viðurkenningar gagnaðilans (Hagar hf.) á þátttöku í ólögmætu samráði.[6140]

11357. Hið sama var gert í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf. og gagnsök*. Í málinu höfðu Byko og Norvik haldið því fram að sátt Samkeppniseftirlitsins við gömlu Húsasmiðjuna (Holtavegur 10 ehf.) gæti enga þýðingu haft. Bentu Byko og Norvik á að Holtavegur 10 ehf. væri eignarhaldsfélag í eigu Landsbanka Íslands hf. sem hefði verið „*eigandi kennitölunnar*" eftir að rekstur Húsasmiðjunnar hefði verið seldur eftir að samkeppnisbrotin voru framin. Holtavegur 10 ehf. hefði engan rekstur haft með höndum utan að halda utan um tilteknar fullnustueignir og ljóst væri að „*viðskiptalegar forsendur hafi búið að baki þeirri ákvörðun að félagið undirritaði sátt í málinu en ekki mat á lögmæti viðkomandi háttsemi*." Útilokað væri að „*eitthvert mat hafi verið lagt á þá háttsemi sem fyrirtækinu hafi verið gefin að sök, hvað þá lögfræðileg greining á ætluðu ólögmæti þeirrar háttsemi. Ekki verði annað ráðið en að Holtavegur 10 ehf. hafi ekki haft gögn málsins undir höndum við undirritun sáttarinnar*."

11358. Við mat á brotum Byko taldi Hæstiréttur hins vegar að horfa mætti til þess sem fram kom í sáttinni og vísaði m.a. til framangreinds dóms dómstóls ESB í Siemens málinu:

[6140] Í dóminum segir: „„*Eins og áður greinir eru í ákvörðun áfrýjanda 7. nóvember 2011 rakin ítarlega tölvupóstsamskipti starfsmanna Haga hf. annars vegar og starfsmanna stefndu Síldar og fisks ehf. og Matfugls ehf. hins vegar sem áttu sér stað á árunum 2006 til 2008. Fallist er á þá niðurstöðu áfrýjanda, sem staðfest var af áfrýjunarnefnd samkeppnismála og viðurkennd hafði verið af Högum hf. með sátt þess félags við áfrýjanda 23. september 2010, að með þessum samskiptum hafi verið samið á óformlegan hátt á milli þeirra, er að þeim komu hverju sinni, um smásöluverð í verslunum Bónuss eða afslátt af verðunum sem hafði það að markmiði að draga úr virkri samkeppni og varð að auki til þess að úr henni dró í raun. Fór slíkt lóðrétt samráð gegn 10. gr. samkeppnislaga.*" (undirstrikun SE).

„Framangreind ályktun fær stoð í þeirri sátt sem Húsasmiðjan ehf. gerði við aðaláfrýjandann Samkeppniseftirlitið, þótt við mat á þýðingu hennar verði að taka nokkurt tillit til þeirra aðstæðna sem uppi voru hjá Húsasmiðjunni ehf. þegar hún var gerð. Við mat á sönnun á atvikum í máli þessu þykir mega horfa til þess sem fram kemur í sáttinni, sbr. dóm Hæstaréttar 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014. Í sáttinni viðurkennir Húsasmiðjan ehf. að hafa á rannsóknartímabilinu brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins með hinum reglubundnu, yfirleitt vikulegu, samskiptum við gagnáfrýjandann Byko ehf. um verð, birgðastöðu og fleira í því skyni að hækka verð og vinna gegn verðlækkun á grófvörum. Evrópudómstóllinn hefur slegið því föstu að það fari ekki gegn grundvallarréttindum aðila máls að styðjast við viðurkenningu eins aðila við mat á sönnun um brot annars að samráði, sbr. til hliðsjónar dóm 19. desember 2013 í sameinuðum málum C-239/11 P, Siemens o.fl. gegn framkvæmdastjórninni."

11359. Í þessu máli eru engin atriði sem með réttu geta dregið úr gildi viðurkenningar Eimskips á brotum í þessu máli.

11360. Eimskip er í dag sama fyrirtækið og stundaði flutningastarfsemi á m.a. árunum 2008 – 2013. Áður en Eimskip gerði sátt við Samkeppniseftirlitið hafði fyrirtækið fengið í hendur ítarleg andmælaskjöl og þau gögn sem liggja að baki þeim ályktunum sem þar komu fram. Hafði Eimskip því mjög gott ráðrúm til að kynna sér frummat Samkeppniseftirlitsins áður en það ákvað að eigin frumkvæði að falast eftir sáttaviðræðum við eftirlitið. Í þeim viðræðum naut fyrirtækið aðstoðar þeirrar lögmannstofu sem gætt hefur hagsmuna fyrirtækisins allt frá að rannsókn hófst í september 2013. Sáttin var undirrituð af forstjóra Eimskips eftir að stjórn fyrirtækisins hafði veitt samþykki sitt. Í sáttinni eru viðurkennd með skýrum hætti alvarleg brot Eimskips sem stóðu yfir í langan tíma. Er viðurkenning Eimskips í samræmi við samtímagögn, sbr. ítarlegan rökstuðning í þessari ákvörðun.

24.6 Um aðra gagnrýni í bréfum frá 13. janúar og 19. maí 2021 og 13. júní og 31. ágúst 2022 og 24. mars 2023.

11361. Í bréfum Samskipa frá 13. janúar 2021, 19. maí 2021, 13. júní 2022 og 31. ágúst 2022 eru gerðar ýmsar athugasemdir við málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Í bréfinu frá 13. júní 2022 var vikið að sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins en þegar hefur verið fjallað um sjónarmið Samskipa sem tengjast henni. Í þessum kafla verður vikið að annarri gagnrýni Samskipa sem kemur fram í umræddum bréfum.

24.6.1 Bréfið frá 13. janúar 2021

11362. Þann 23. nóvember 2020 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips og Samskipa. Var athygli fyrirtækjanna vakin á því að eftirlitinu hefði borist endurrit af skýrslum sem teknar voru hjá lögreglu af sakborningum í sakamálinu sem er rannsakað vegna aðkomu einstaklinga að ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa. Í bréfinu er rökstutt að efni endurritanna styðji það heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi gerst sek um alvarleg samráðsbrot. Voru endurritin ásamt öðrum gögnum afhent fyrirtækjunum og þeim boðið að tjá sig um þau og efni bréfs Samkeppniseftirlitsins.

11363. Sjónarmið Samskipa vegna þessa bárust með bréfi 13. janúar 2021. Auk athugasemda um efnislega umfjöllun Samkeppniseftirlitsins kemur þetta fram í bréfinu:

„Af hálfu Samkeppniseftirlitsins er sem fyrr segir vísað til þess að stofnunin muni horfa til skýringa sem sakborningar gáfu hjá lögreglu eða ef þeir hafi neitað að tjá sig eða kveðjast ekki þekkja gögn sem stafa frá þeim sjálfum eða falla undir ábyrgðarsvið þeirra hjá Samskipum eða Eimskipi. Um þessa makalausu framsetningu er það að segja að það er lögbundinn, og raunar stjórnarskrárbundinn, réttur einstaklinga

að tjá sig ekki um einstök atvik ef þeir eru yfirheyrðir sem sakborningar. Kjósi einstaklingar að nýta þann rétt er ljóst að það verður ekki notað gegn umbjóðanda mínum við sönnunarmat í stjórnsýslumálinu."

24.6.2 Bréfið frá 19. maí 2021

11364. Þann 19. maí 2021 sendu Samskip bréf til stjórnar Samkeppniseftirlitsins. Afrit af bréfinu var sent til ráðherra samkeppnismála. Í bréfinu er vísað til rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á ætluðum samráðbrotum Samskipa og Eimskips. Er sagt að stjórninni beri að fylgjast með starfsemi Samkeppniseftirlitsins og að bera eigi meiriháttar ákvarðanir eftirlitsins undir stjórn til samþykktar eða synjunar. Með vísan til þessa og verulegra meinbuga á málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins vilji Samskip koma tilteknum athugasemdum á framfæri. Meðfylgjandi bréfinu var samantekt á athugasemdum Samskipa við AI og AII. Einnig fylgdi með framangreint bréf Samskipa frá 13. janúar 2021.

11365. Í bréfinu er fjallað um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og gerðar fjölmargar athugasemdir við hana. Einnig er bent á umfjöllun í fjölmiðlum í október 2014 um kæru eftirlitsins til embætti sérstaks saksóknara: „*Umfjöllun í Kastljósi Ríkisútvarpsins var sýnilega byggð á kæru Samkeppniseftirlitsins, sem fréttamenn höfðu með einhverjum hætti komist yfir. Umfjöllunin var eðli málsins samkvæmt einstaklega skaðleg fyrir umbjóðanda minn. Félagið hafði enga hugmynd um tilefni kærunnar eða rannsóknar Samkeppniseftirlitsins og því ekki í nokkurri stöðu til að bera hönd fyrir höfuð sér. Þar sem ljóst var að miðlun umræddra trúnaðargagna var refsiverð fyrir þann sem í hlut átti beindi umbjóðandi minn kæru til lögreglu vegna málsins 24. október 2014. Virtist ljóst að lekann var annaðhvort að rekja til Samkeppniseftirlitsins eða embættis sérstaks saksóknara.*

Mikill seinagangur einkenndi rannsókn lekamálsins en málið var að endingu fellt niður í byrjun árs 2018. Ríkissaksóknari lagði fyrir lögreglustjórann á höfuðborgarsvæðinu að taka málið að nýju til rannsóknar með ákvörðun sem dagsett er 5. apríl 2018. Taldi ríkissaksóknari að rannsókn málsins, sem einkum beindist að tilteknum starfsmanni Samkeppniseftirlitsins, hefði verið ófullnægjandi. Í kjölfarið voru teknar skýrslur af þremur starfsmönnum stofnunarinnar. Frásagnir þeirra, sem lutu m.a. að því að fjöldi einstaklinga hafi haft aðgang að umræddum upplýsingum, virðast hafa verið lagðar til grundvallar ákvörðun um að fella málið niður að nýju. Ríkissaksóknari féllst á þá ákvörðun 27. september 2018 með þeim rökstuðningi að frekari yfirheyrslur væru ekki líklegar til að leiða í ljós hver hefði afhent upplýsingarnar til fjölmiðla."

11366. Gera Samskip jafnframt margvíslegar athugasemdir við efni AI og AII og segja að fyrirtækið hafi lagt mikla vinnu í að svara tilhæfulausum ásökunum Samkeppniseftirlitsins um alvarleg samráðsbrot þess. Hafi Samskip sent eftirlitinu 900 bls. athugasemdir við AI og AII, auk 60 bls. samantektar um andmælin og stuttar athugasemdir við málsmeðferð og ætluð brot gegn upplýsingaskyldu. Er síðan vísað til bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 og sagt að það hafi falið í sér viðbrögð við athugasemdum Samskipa við AI og AII: „*Samkeppniseftirlitið brást við athugasemdum umbjóðanda míns með bréfi dagsettu 23. nóvember sl. Með bréfinu, sem var 34 bls. með 204 neðanmálsgreinum, fylgdi á fimmta tug nýrra skjala. Af bréfinu er ljóst að Samkeppniseftirlitið hyggst ekki hvika frá fyrri afstöðu. Virðist þar einu gilda þótt rakalausar ályktanir stofnunarinnar hafi verið hraktar með gögnum og staðreyndum úr gögnum málsins og rekstri Samskipa. Stofnunin brá hins vegar á það ráð að freista þess að nýta skýrslur sakborninga hjá lögreglu til að styðja við fyrri ályktanir. Þetta hyggst stofnunin í fyrsta lagi gera með því að virða það umbjóðanda mínum í óhag ef sakborningar hafa nýtt stjórnarskrárvarinn rétt sinn til að tjá sig ekki hjá lögreglu eða ef þeir hafa eftir atvikum ekki treyst sér til að tjá sig um áratugagömul gögn eða samskipti. Þessi nýstárlega aðferðafræði við sönnunarmat í stjórnsýslumáli er væntanlega án fordæma. Ljóst er að það verður ekki notað gegn umbjóðanda mínum með neinum hætti í stjórnsýslumálinu ef einstaklingar kjósa að nýta umrædd grundvallarréttindi við meðferð sakamálsins. Þetta vefst hins vegar ekki fyrir Samkeppniseftirlitinu.*

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

11367. Í bréfinu er síðan reifuð efnisleg sjónarmið sem Samskip hafa sett fram við AI og AII. Lokaorð bréfsins hljóða svo: „*Eins og ráða má af framangreindu og ítarlegum athugasemdum við andmælaskjal þá er það að mati umbjóðanda míns mikið áhyggjuefni hvernig á málinu hefur verið haldið af hálfu Samkeppniseftirlitsins. Rannsókn stofnunarinnar á starfsemi umbjóðanda míns hefur staðið samfellt yfir frá árinu 2010. Afraksturinn er yfir 2000 blaðsíðna skjal þar sem settar eru fram margþættar ályktanir og kenningar sem eiga hvorki stoð í skjallegum gögnum málsins né raunverulegum atvikum í rekstri Samskipa. Af hálfu umbjóðanda míns hefur gríðarleg vinna verið sett í að svara andmælaskjalinu og leiðrétta rangfærslur stofnunarinnar. Af bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 verður hins vegar ráðið að stofnunin hyggist ekki víkja af þeirri vegferð sem hún er á, sem er í brýnni andstöðu við gögn málsins og staðreyndir.*

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

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

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

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

24.6.3 Bréfið frá 13. júní 2022

11368. Þann 4. maí 2022 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf vegna rannsóknar málsins. Þar kom fram að við áframhaldandi rannsókn málsins hefur eftirlitið m.a. haft til athugunar þær athugasemdir sem Samskip hafa sett fram um það frummat sem fram kemur í AI og AII ásamt viðbótarsjónarmiðum sem bárust m.a. 13. janúar 2021. Hafi áframhaldandi athugun eftirlitsins kallað á frekari skoðun þeirra gagna sem hafa verið afhent eða aflað hefur verið við rannsókn málsins. Var Samskipum veittur aðgangur að viðbótargögnum sem að mati Samkeppniseftirlitsins upplýstu nánar um atvik eða styddu heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samfellt samráð Samskipa og Eimskips. Jafnframt var Samskipum gefið færi á tjá sig um gögnin og um efni bréfs Samkeppniseftirlitsins.

11369. Sjónarmið Samskipa (42 bls.) við bréfinu bárust þann 13. júní 2022. Í upphafi bréfsins segir þetta: *„Í eftirfarandi umfjöllun verður vikið að efni umræddra skjala og ætlaðri þýðingu þeirra í málinu, eftir því sem unnt er. Sá annmarki er hins vegar á framsetningu SE að í bréfi stofnunarinnar er einungis sett fram almenn fullyrðing eða ályktun um að gögnin styðji við frummat í andmælaskjölum. Engin tilraun er gerð til að fjalla um einstök skjöl eða gera grein fyrir því hvernig þau teljast styðja við tilteknar ályktanir í andmælaskjölum eða atvik sem þar eru rakin. Þessi framsetning gerir það að verkum að umbjóðanda okkar er nær ómögulegt að koma á framfæri andmælum við þessi nýju gögn eða þær ályktanir sem stofnunin kann að draga af þeim. Umbjóðandi okkar telur þessa framsetningu SE ekki samrýmast þeim skyldum sem á stofnuninni hvíla skv. 10. og 13. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993. Umbjóðandi okkar áskilur sér af þessum sökum rétt til að koma á framfæri ítarlegri athugasemdum á síðari stigum.*

Umbjóðandi okkar hefur eftir sem áður farið yfir gögnin í heild sinni og kynnt sér innihald þeirra. Sú yfirferð leiðir ekki annað í ljós en að í heild sinni sé um að ræða eðlileg samskipti og vinnulag innan hvors fyrirtækis fyrir sig og samskipti og samningaviðræður við viðskiptavini fyrirtækjanna. Í gögnunum er að mati umbjóðanda okkar hvorki að finna nýjar upplýsingar né nokkuð annað sem styrkt gæti þær kenningar sem settar eru fram í andmælaskjölum SE (hér eftir „AI" og „AII"). Þvert á móti eru flest þessara gagna bein sönnunargögn um hið gagnstæða og þá samkeppni sem sannarlega ríkti á milli félaganna jafnt á rannsóknartímabilinu sem utan þess.

Samskip hafa skilað afar ítarlegum athugasemdum við frumniðurstöður SE þar sem kenningar og ályktanir eru hraktar og færðar fram skýringar á gögnum sem eru, ólíkt kenningum SE, í samræmi við raunveruleg atvik og ákvarðanir í rekstri félagsins. Umbjóðandi okkar hefur áður lýst yfir vonbrigðum með vinnulag stofnunarinnar og augljósan skort á hlutlægri yfirferð yfir gögn málsins. Þá voru það mikil vonbrigði fyrir umbjóðanda okkar að sjá af bréfi SE frá 23. nóvember 2020 að stofnunin hygðist virða skýringar og röksemdir umbjóðanda okkar og Eimskips að vettugi. Í tilvitnuðu bréfi mátti sjá enn langsóttari skýringar og tilvísanir en áður. Um þetta efni vísast til ítarlegrar umfjöllunar í bréfi umbjóðanda okkar frá 13. janúar 2021. Bréf stofnunarinnar frá 4. maí sl. er sama marki brennt enda fær umbjóðandi okkar ekki með nokkru móti skilið hvernig stofnunin telur sig geta byggt samráðskenningar á umræddum gögnum eða talið þau styrkja fyrri ályktanir."

11370. Í bréfinu eru síðan gerðar athugasemdir við sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins en fjallað var um þær athugasemdir í kafla 24.5.

11371. Síðan setja Samskip í bréfinu fram ítarlegar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í bréfinu frá 4. maí 2022 og mótmæla því að viðkomandi gögn styðji niðurstöðu um ólögmætt samráð fyrirtækisins við Eimskip.

24.6.4 Bréfið frá 31. ágúst 2022

11372. Þann 18. júlí 2022 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf vegna rannsóknar málsins. Í bréfinu er vísað til staðhæfinga í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 um að fyrirtækið hafi ekki getað nýtt sér andmælarétt sinn. Er í bréfinu rökstutt að í málinu hafi andmælaréttur Samskipa verið virtur til hins ýtrasta. Sökum sjónarmiða í umræddu bréfi Samskipa hafi Samkeppniseftirlitið hins vegar ákveðið, umfram skyldu, að fjalla nánar um tiltekin atvik og gögn sem lýst var í bréfi eftirlitsins frá 4. maí 2022. Auk þessa voru fimm ný gögn kynnt fyrir Samskipum. Var Samskipum gefið færi á að tjá sig um þetta.

11373. Sjónarmið Samskipa bárust þann 31. ágúst 2022. Í bréfinu er áfram byggt á því að umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 hafi verið með þeim hætti að Samskip hafi ekki getað nýtt sér andmælarétt sinn. Segja Samskip að á Samkeppniseftirlitinu hvíli skylda til að gera grein fyrir upplýsingum og gögnum sem hafa þýðingu fyrir mat á staðreyndum málsins eða sönnun um það hverjar þær eru. Hafi eftirlitið ekki uppfyllt þessa skyldu með bréfinu frá 4. maí 2022. Fjalla Samskip síðan um réttmætis-, rannsóknar- og andmælareglu stjórnsýsluréttarins. Bent er m.a. á að stjórnvöld þurfi ávallt að byggja matskenndar ákvarðanir á málefnalegum sjónarmiðum og sjá til þess að hið sanna og rétta komi í ljós. Því tilfinnanlegri eða meira íþyngjandi sem stjórnvaldsákvörðun er þeim mun strangari kröfur verði að gera til stjórnvalds um að það gangi úr skugga um sannleiksgildi þeirra gagna sem ákvörðun er reist á. Af reglunum leiði einnig að stjórnvöldum sé óheimilt að grípa til mats- og sönnunarreglna í tilvikum þar sem staðreyndir máls eru ekki nægilega vel upplýstar. Síðan segir:

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

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

Samkeppniseftirlitið hefur við meðferð þess máls margsinnis farið rangt með efni skjala, rangtúlkað skjöl, tekið ummæli eða skjöl úr réttu samhengi og sett fram kenningar og ályktanir sem eiga ekki stoð í gögnum máls og eru í andstöðu við réttmætar skýringar og athugasemdir málsaðila. Þá notast stofnunin við þá aðferðafræði að setja eigin ályktanir fram sem staðreyndir í málinu, endurtaka þær í sífellu og setja þær að auki í samhengi við önnur alls ótengd atvik eða gögn. Þessi aðferðafræði hefur leitt til þess að umbjóðandi minn er endurtekið borinn röngum sökum. Frummat Samkeppniseftirlitsins, m.a. um alla þætti hins ímyndaða NR-samráðsverkefnis, er einfaldlega efnislega rangt.

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

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

11374. Í kjölfarið fjalla Samskip með ítarlegum hætti um efni bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 18. júlí 2022. Kemur m.a. fram að það bréf, líkt og önnur bréf eftirlitsins sem rituð hafi verið eftir birtingu AI og AII beri þess merki að eftirlitið hyggist virða skýringar Samskipa að vettugi. Kenningar Samkeppniseftirlitsins verði *„sífellt langsóttari og virðist sem andmælaréttur umbjóðanda míns sé einungis að formi til en án innihalds.*"

24.6.5 Bréfið frá 24. mars 2023

11375. Þann 14. mars 2023 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf vegna rannsóknar málsins. Var Samskipum með bréfinu veittur aðgangur að tilteknum gögnum og gefið færi á tjá sig um þau og um efni bréfs Samkeppniseftirlitsins.

11376. Sjónarmið Samskipa bárust þann 24. mars 2023. Í bréfinu er byggt á því að umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 14. mars 2023 hafi verið með þeim hætti að Samskip hafi ekki getað nýtt sér andmælarétt sinn. Síðan setja Samskip fram ítarlegar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í umræddu bréfi.

24.6.6 Mat Samkeppniseftirlitsins

11377. Samkvæmt framansögðu er í ofangreindum bréfum Samskipa gerðar margvíslegar athugasemdir við málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins, auk annarra atriði sem tengjast málinu. Verður nú vikið að þessum sjónarmiðum Samskipa.

24.6.6.1 Umfjöllun í fjölmiðlum í október 2014

11378. Samskip vísa til umfjöllunar í október 2014 í Kastljósi Ríkisútvarpsins um kæru eftirlitsins til embætti sérstaks saksóknara og rannsókn *„lekamálsins*" hjá lögreglu. Sökum þessa telur Samkeppniseftirlitið rétt að taka eftirfarandi fram.

11379. Hinn 14. október 2014 var framangreind kæra til umfjöllunar í Kastljósi. Sökum þeirrar umfjöllunar birti Samkeppniseftirlitið daginn eftir fréttatilkynningu og í henni sagði m.a: *„Samkeppniseftirlitið mun ekki*

verða við beiðnum fjölmiðla um aðgang að gögnum málsins. Jafnframt er eftirlitið ekki reiðubúið að staðfesta þá umfjöllun sem fram kom í Kastljósi í gærkvöldi. Þá skal sérstaklega tekið fram að rannsókn málsins er ekki komin á það stig að unnt sé að slá neinu föstu um niðurstöður hennar. Rannsókninni miðar vel en mikil vinna er óunnin við greiningu gagna og vísbendinga."[6141]

11380. Eintök af kæru Samkeppniseftirlitsins lágu á þessum tímapunkti fyrir hjá eftirlitinu sjálfu, áfrýjunarnefnd samkeppnismála og embætti sérstaks saksóknara.

11381. Þann 17. október 2014 fór Samkeppniseftirlitið fram á það við ríkissaksóknara að fram færi opinber rannsókn á því hvaðan og hvernig trúnaðarupplýsingum um efni kæru Samkeppniseftirlitsins til embætti sérstaks saksóknara hafi verið miðlað til óviðkomandi aðila. Sama dag birti eftirlitið eftirfarandi frétt:

„Samkeppniseftirlitið hefur í dag beint erindi til ríkissaksóknara þar sem farið er fram á opinbera rannsókn á því hvaðan og hvernig trúnaðarupplýsingum um efni kæru Samkeppniseftirlitsins til embættis sérstaks saksóknara hafi verið miðlað til óviðkomandi aðila. Um er að ræða kæru um ætluð brot tiltekinna starfsmanna tveggja fyrirtækja á samkeppnislögum. Er þetta gert í tilefni af umfjöllun Kastljóss um málið nú í vikunni.

Samkeppniseftirlitið lítur framangreinda miðlun upplýsinga mjög alvarlegum augum. Hefur ríkissaksóknara verið greint frá þeim aðgerðum sem gripið hefur verið til innan Samkeppniseftirlitsins til þess að ganga úr skugga um hvort upplýsingarnar hafi borist þaðan og jafnframt auðvelda rannsókn málsins."[6142]

11382. Eimskip sendi kæru til lögreglu 23. október 2014 og Samskip daginn eftir.

11383. Í kjölfarið hóf lögreglan á höfuðborgarsvæðinu rannsókn en sú rannsókn leiddi ekki til niðurstöðu um hver hafi miðlað umræddum gögnum til Kastljóss. Eins og Samskip benda á lauk því máli endanlega með ákvörðun ríkissaksóknara frá 27. september 2018.

24.6.6.2 Um þagnarrétt sakborninga

11384. Samskip gera athugasemd við að Samkeppniseftirlitið horfi til skýringa sem sakborningar gáfu hjá lögreglu eða ef þeir hafi neitað að tjá sig eða kveðast ekki þekkja gögn sem stafa frá þeim sjálfum eða falla undir ábyrgðarsvið þeirra hjá Samskipum eða Eimskip. Segja Samskip að það sé *„lögbundinn, og raunar stjórnarskrárbundinn, réttur einstaklinga að tjá sig ekki um einstök atvik ef þeir eru yfirheyrðir sem sakborningar. Kjósi einstaklingar að nýta þann rétt er ljóst að það verður ekki notað gegn umbjóðanda mínum við sönnunarmat í stjórnsýslumálinu*."

11385. Eins og fram kemur í kafla 2.6 var Samkeppniseftirlitinu með lögum nr. 52/2007 fengið sérstakt hlutverk hvað varðar rannsóknir á refsiverðum brotum á samkeppnislögum. Auk reksturs stjórnsýslumála gagnvart fyrirtækjum hefur Samkeppniseftirlitið þannig lögmælt verkefni innan refsivörslukerfisins. Í þessu felst að samráðsbrot einstaklinga sæta aðeins rannsókn lögreglu að undangenginni kæru Samkeppniseftirlitsins.

11386. Samkeppniseftirlitið taldi óhjákvæmilegt að beina kæru til lögreglu, sbr. 42. gr. samkeppnislaga. Var það gert með bréfi dags. 21. mars 2014. Voru kærðir tilteknir einstaklingar sem gegnt hafa störfum fyrir Eimskip og Samskip. Frá þeim tíma sem kærunni var beint til lögreglu hafa því verið til meðferðar tvö mál sem varða brot á samkeppnislögum á flutningamarkaði. Annars vegar rannsókn

[6141] *„Vegna rannsóknar á skipafélögum*". Samkeppniseftirlitið, 15.10.2014. Aðgengilegt á slóð: https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/nr/2412.
[6142] https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/nr/2413.

Samkeppniseftirlitsins á því hvort viðkomandi fyrirtæki hafi brotið samkeppnislög og hins vegar rannsókn lögreglu á ætluðum brotum starfsmanna þeirra.

24.6.6.2.1 Samspil stjórnsýslumálsins og sakamálsins

11387. Í samkeppnislögum er þannig gert ráð fyrir að slíkar samhliða rannsóknir lögreglu og samkeppnisyfirvalda geti átt sér stað, sbr. til hliðsjónar dóm Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015. Í lögunum er lagt til grundvallar að Samkeppniseftirlitið annars vegar og lögregla og ákæruvald hins vegar hafi með sér samvinnu við rannsókn slíkra mála. Þannig er gert ráð fyrir að gögn og upplýsingar geti almennt óhindrað farið á milli þessara aðila og Samkeppniseftirlitinu veitt skýr heimild til að taka þátt í rannsóknaraðgerðum lögreglu og öfugt, sbr. 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga.

11388. Eins og lýst er ítarlega í kafla 24.3 voru framangreind ákvæði tekin upp í samkeppnislög með lögum nr. 52/2007. Með þeim breytingarlögum voru jafnframt gerðar verulegar breytingar á viðurlagakafla samkeppnislaga í samræmi við tillögur nefndar forsætisráðherra um viðurlög við efnahagsbrotum.

11389. Samkvæmt almennum athugasemdum við frumvarpið sem varð að lögum nr. 52/2007 var tilgangur þessara breytinga m.a. að *„stuðla að samvinnu lögreglu og samkeppnisyfirvalda við rannsókn á þeim brotum sem geta bæði varðað stjórnvaldssektum á fyrirtæki og refsiábyrgð einstaklinga, sbr. 5. gr. frumvarpsins.*" Í athugasemdum við 5. gr. í frumvarpinu segir að þar sé lagt til *„að í 42. gr. samkeppnislaga verði sett ákvæði um verklag við rannsókn mála sem beinast bæði gegn einstaklingum og fyrirtækjum og um samskipti milli samkeppnisyfirvalda og lögreglu og ákæruvalds. Eru breytingarnar í samræmi við það markmið frumvarpsins að samhæfa hið almenna viðurlagakerfi og viðurlagakerfi eftirlitsstofnana í þeim tilvikum þar sem refsing og stjórnsýsluviðurlög eru bæði lögbundin sem viðurlög við broti […]*." Jafnframt kemur fram í frumvarpinu að í 5. gr. sé að finna heimild fyrir Samkeppniseftirlitið til að láta lögreglu í té upplýsingar og gögn sem tengjast brotum sem bæði geta varðað stjórnvaldssektum á fyrirtæki og refsiábyrgð einstaklinga. Einnig sé mælt fyrir um heimild fyrir eftirlitið til að taka þátt í aðgerðum lögreglu sem varða rannsókn þeirra brota sem bæði geta varðað stjórnvaldssektum og refsingu. Segir síðan að í *„6. mgr. greinarinnar er kveðið á um að lögreglu og ákæruvaldi sé heimilt að afhenda Samkeppniseftirlitinu upplýsingar og gögn sem aflað hefur verið og tengjast brotum sem bæði geta varðað stjórnvaldssektum á fyrirtæki og refsiábyrgð einstaklinga. Þá er gert ráð fyrir að lögreglu sé heimilt að taka þátt í aðgerðum Samkeppniseftirlits sem varða rannsókn brota sem bæði geta varðað stjórnvaldssektum og refsingu*."

11390. Samkvæmt þessu er það bæði í samræmi við markmið laga nr. 52/2007 og skýr ákvæði samkeppnislaga annars vegar að samvinna eigi sér stað milli Samkeppniseftirlitsins og varnaraðila og hins vegar að unnt sé að nota gögn sem verða til í sakamálinu í stjórnsýslumálinu og öfugt.

24.6.6.2.2 Ólík réttindi einstaklinga og fyrirtækja

11391. Hér skiptir einnig máli að grundvallarréttindi einstaklinga og fyrirtækja eru ekki hin sömu. Eins og lýst er í kafla 24.3 var hugað að þessu þegar lög nr. 52/2007 voru sett. Í almennum athugasemdum við frumvarp sem varð að þeim lögum er fjallað annars vegar um þagnarrétt einstaklinga sem sakaðir eru um refsiverða háttsemi og hins vegar takmarkanir á upplýsingaskyldu fyrirtækja sem sæta rannsókn samkeppnisyfirvalda í stjórnsýslumáli. Segir að *„réttindi fyrirtækja sem viðurkennd hafa verið í samkeppnisrétti eru mun þrengri en þau sem felast í rétti einstaklinga til að fella ekki á sig sök, eins og hann hefur verið skilgreindur af Mannréttindadómstóli Evrópu*." Jafnframt segir að sökum þessa sé ekki ástæða til að ákvæði um þagnarrétt taki til annarra en einstaklinga. Einnig segir að í frumvarpinu sé mælt fyrir um að ekki sé heimilt að nota upplýsingar sem fyrirsvarsmaður fyrirtækis hafi veitt Samkeppniseftirlitinu sem sönnunargagn í sakamáli sem höfðað er gegn honum vegna samkeppnisbrota.

Sé þetta gert til þess að skerpa á þagnarrétti viðkomandi einstaklings í refsimáli sem kynni að vera höfðað gegn honum. Til viðbótar hafi þetta ákvæði *„einnig þá þýðingu að fyrirsvarsmaður fyrirtækis getur ekki neitað að veita Samkeppniseftirlitinu upplýsingar til notkunar í stjórnsýslumáli gegn viðkomandi fyrirtæki á þeim grundvelli að slíkar upplýsingar yrðu síðar notaðar gegn honum persónulega í refsimáli.*" Í ljósi framangreinds var lögfest sú regla að ekki sé *„heimilt að nota upplýsingar sem fyrirsvarsmaður fyrirtækis hefur veitt Samkeppniseftirlitinu sem sönnunargagn í sakamáli sem höfðað er gegn honum vegna brota sem tilgreind eru í 41. gr. a.*", sbr. 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga.

11392. Frá því að lög nr. 52/2007 tóku gildi hefur ekkert komið fram í réttarframkvæmd sem haggar framangreindum forsendum, sbr. nánari umfjöllun í kafla 24.3.

11393. Framangreint þýðir að fyrirtæki sem sætir rannsókn Samkeppniseftirlitsins er skylt skv. 19. gr. samkeppnislaga að veita allar umbeðnar upplýsingar og afhenda öll umbeðinn gögn nema svar við spurningu feli í sér viðurkenningu þess á broti. Er fyrirtækinu óheimilt að skýla sér á bak við þann þagnarrétt sem starfsmaður fyrirtækis nýtur eða kann að njóta í rannsókn lögreglu. Ef upplýsingagjöf fyrirtækis skv. 19. gr. samkeppnislaga er með þeim hætti að nafngreindur starfsmaður þess veitir upplýsingarnar er óheimilt að nota þær sem sönnunargagn í sakamáli sem höfðað er gegnum honum persónulega. Með þessum hætti er þagnarréttur einstaklinga verndaður með ríkum hætti en að sama skapi tryggt að lögaðilar geti ekki starfað í skjóli réttinda sem aðeins menn eiga að njóta.

11394. Samkeppniseftirlitinu er heimilt að senda lögreglu öll gögn og upplýsingar sem það hefur aflað við rannsókn á ætluðu samráði tiltekinna fyrirtækja, sbr. 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Unnt er að nota þessi gögn og upplýsingar gegn viðkomandi starfsmönnum í sakamáli sem höfðað er gegn honum persónulega, ef frá eru taldar upplýsingar sem nafngreindur starfsmaður hefur veitt fyrir hönd viðkomandi fyrirtækis, sbr. 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga.

11395. Samkvæmt 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga er lögreglu og ákæruvaldi *„heimilt að láta Samkeppniseftirlitinu í té upplýsingar og gögn sem þau hafa aflað og tengjast þeim brotum sem falla undir 2. mgr.*", þ.e. ætluðum brotum einstaklinga sem starfað hafa hjá fyrirtækjum sem sæta rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Sem fyrr segir er mælt fyrir um tiltekna takmörkun í 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga um notkun í sakamálinu á upplýsingum sem verða til í stjórnsýslumálinu. Engin slík takmörkun gildir hins vegar um notkun í stjórnsýslumálinu á upplýsingum sem verða til í sakamálinu. Ástæða þessa er sú að einstaklingar, sem hafa réttarstöðu sakbornings í sakamáli, njóta mun ríkari þagnarréttar en fyrirtæki sem sæta rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

11396. Samkeppniseftirlitinu er því heimilt að taka við endurritum af skýrslutökum yfir sakborningum í sakamálinu og styðjast við þau við mat á því hvort viðkomandi fyrirtæki hafi brotið gegn samkeppnislögum. Er augljóst að slík gögn geta haft þýðingu í stjórnsýslumálinu enda að jafnaði rík tengsl milli sakarefnisins í saka- og stjórnsýslumálinu. Er þetta fyrirkomulag í samræmi við bæði markmið laga nr. 52/2007 og skýra heimild í 42. gr. samkeppnislaga.

11397. Samskip leggja áherslu á þagnarrétt viðkomandi sakborninga og staðhæfa að kjósi *„einstaklingar að nýta þann rétt er ljóst að það verður ekki notað gegn umbjóðanda mínum við sönnunarmat í stjórnsýslumálinu*.".

11398. Í tengslum við þetta er athygli vakin á því að samkvæmt 2. mgr. 64. gr. laga um meðferð sakamála er sakborningi er *„óskylt að svara spurningum varðandi refsiverða hegðun sem honum er gefin að sök. Ber þeim sem skýrslu tekur að benda sakborningi ótvírætt á þennan rétt hans.*" Sakborningur kann hins vegar að taka áhættu ef hann neitar að tjá sig. Í umfjöllun um 2. mgr. 64. gr. laga um meðferð sakamála og 6. gr. MSE segir þetta um þá aðstöðu sem getur komið upp þegar sakborningur nýtir sér framangreindan rétt og neitar að tjá sig:

„Með því kann sakborningurinn hins vegar að fella á sig sök, sem aftur getur stuðlað að því að því, ásamt öðru sem í ljós er leitt við rannsókn málsins og meðferð þess fyrir dómi, að hann verði að lokum sakfelldur. Það að draga þvílíka ályktun af þögn sakaðs manns hefur ekki verið talið brjóta í bága við fyrrgreind fyrirmæli um réttláta málsmeðferð."[6143]

11399. Í umfjöllun um þagnarrétt einstaklinga skv. 6. gr. MSE hefur einnig verið bent á að hann er ekki ótakmarkaður. Kjarni þessar réttar sé að einstaklingur sé ekki beittur *„óeðlilegri þvingun*" til þess að tjá sig um sakargiftir.[6144] Það telst hins vegar ekki vera *„óeðlileg þvingun*" ef þögn sakbornings er túlkuð honum í óhag í sakamáli ef réttindi hans eru tryggð. [6145] Það á m.a. við ef sakborningur hefur notið aðstoðar lögmanns þegar skýrsla var tekin af honum.

11400. Sem áður segir njóta fyrirtæki ekki þess þagnarréttar sem einstaklingar njóta og þar að auki er þagnarréttur einstaklinga ekki ótakmarkaður. Í stjórnsýslumáli gagnvart fyrirtækjum tekur Samkeppniseftirlitið þess utan ekki afstöðu til sektar einstaklinga. Þá felst í setningu laga nr. 52/2007 það mat löggjafans að fyrirtæki eigi ekki geta nýtt sér réttindi sem aðeins menn eiga að njóta. Þar að auki er í sakamáli heimilt að skýra þögn sakbornings honum í óhag.

11401. Engin grundvallarréttindi mæla því gegn því að Samkeppniseftirlitið hafi hliðsjón af skýrslum sakborninga sem afhentar eru eftirlitinu með heimild í 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga.

24.6.6.2.3 Skýrslutökur í maí 2018

11402. Í maí 2018 tók Samkeppniseftirlitið þátt í skýrslutöku lögreglu yfir sakborningum og vitnum í sakamálinu, sbr. 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Veitti eftirlitið einnig aðstoð við undirbúning þessara rannsóknaraðgerða lögreglu. Voru skýrslur teknar m.a. af (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Voru lögmenn viðkomandi einstaklinga viðstaddir skýrslutökurnar.

11403. Þann 23. nóvember 2020 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips og Samskipa (34 bls.). Var athygli fyrirtækjanna vakin á því að eftirlitinu hefði borist endurrit af skýrslum sem teknar voru hjá lögreglu af umræddum sakborningum í sakamálinu sem er rannsakað vegna aðkomu einstaklinga að ætluðu ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa. Var vísað til þess að þessi gögn hefðu borist eftirlitinu með heimild í 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Þá segir í bréfinu:

„Þessir sakborningar koma við sögu í ætluðum brotum Eimskips og Samskipa á samkeppnislögum. Horft er til þess að þegar skýrslutökur hjá lögreglu fóru fram í maí 2018 höfðu Al, All eða fylgigögn þeirra ekki verið birt Eimskip eða Samskip og allir sakborningar voru á þeim tíma starfandi hjá fyrirtækjunum. Mun Samkeppniseftirlitið hafa hliðsjón af framburðum viðkomandi sakborninga þegar heildarmat er lagt á m.a. samtímagögn málsins og skýringar Eimskips og Samskipa sem fram koma í athugasemdum við Al og All. Þannig mun Samkeppniseftirlitið m.a. horfa til skýringa sakborninga á gögnum málsins og til þess ef þeir hafa neitað að tjá sig eða kveðjast ekki þekkja gögn sem stafa frá þeim sjálfum eða falla undir ábyrgðarsvið viðkomandi hjá Samskipum eða Eimskip.

[6143] Eiríkur Tómasson, Sakamálaréttarfar. Rannsókn – Þvingunarráðstafanir, 2012 bls. 104. Sjá hér einnig Björg Thorarensen (ritstjóri), Mannréttindasáttmáli Evrópu, önnur útgáfa 2017 bls. 210: *„Þess má geta að í máli John Murray gegn Bretlandi varð það niðurstaða Mannréttindadómstólsins að réttur sakaðs manns til að neita að tjá sig um sakargiftir leiði ekki til þess að óheimilt sé að skýra þögn sakbornings honum í óhag*."

[6144] Harris, O'Boyle & Warbrick, Law of the European Convention on Human Rights, þriðja útgáfa 2017 bls. 422: *„Freedom from self-incrimination is not absolute; what is prohibited is „improper compulsion*".

[6145] Harris, O'Boyle & Warbrick, Law of the European Convention on Human Rights, þriðja útgáfa 2017 bls. 423: *„Compulsion is „improper" if the „very essence of the right" not to incriminate oneself is destroyed. This test was articulated in Murray (John) v UK. There the Court held that the possibility of drawing adverse inferences from the failure of a suspect or an accused to answer questions, either before or at his or her trial for criminal offence, does not amount to „improper compulsion", destroying the „very essence of the right", provided that proper safeguards are in place".*

Umrædd endurrit eru því hluti gagna þessa máls og eru afrit af þeim meðfylgjandi þessu bréfi."

11404. Í bréfinu er einnig rökstutt að efni endurritanna styðji það heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi gerst sek um alvarleg samráðsbrot. Voru endurritin ásamt öðrum gögnum (samtals um 1000 bls.) afhent fyrirtækjunum og þeim boðið að tjá sig um þau og efni bréfs Samkeppniseftirlitsins.

11405. Með bréfi Samskipa 13. janúar 2021 voru gerðar margvíslegar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í bréfinu frá 23. nóvember 2020.

11406. Í samræmi við ákvæði 42. gr. samkeppnislaga fékk Samkeppniseftirlitið þannig í hendur mikilvæg gögn frá lögreglu. Þau gögn voru með réttum hætti gerð hluti af stjórnsýslumálinu og gætt að réttindum Samskipa skv. stjórnsýslulögum. Fengu Samskip þannig aðgang að þessum gögnum og nýttu sér tækifæri til að tjá sig um þau og frumályktanir Samkeppniseftirlitsins.

11407. Hér ber einnig að hafa í huga sönnunarfærslan er frjáls í samkeppnismálum.[6146] Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 10/2011, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, sagði þannig: *„Hér á landi gildir reglan um frjálst mat sönnunargagna. Verður sönnunargögnum því almennt ekki hafnað fyrirfram en við endanlega ákvörðun kemur hins vegar til álita hvort og að hvaða marki sönnunargögn verði notuð.*" Vísast hér einnig til úrskurðar nefndarinnar í máli 4/2013, *Valitor hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, sbr. jafnframt dóm Hæstaréttar Íslands frá 28. apríl 2016 í máli nr. 419/2015.

11408. Með vísan til alls framangreinds er það bæði heimilt og málefnalegt að Samkeppniseftirlitið, við heildarsönnunarmat í máli þessu, hafi hliðsjón af því sem fram kom í umræddum skýrslutökum. Tekur þetta án efa til skýringa (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv á gögnum málsins og til þess ef þeir hafa neitað að tjá sig eða kveðast ekki þekkja gögn sem stafa frá þeim sjálfum eða falla undir ábyrgðarsvið viðkomandi hjá Samskipum eða Eimskip.

24.6.6.3 Um að rannsóknin hafi styrkt stöðu Eimskips

11409. Í bréfi Samskipa frá 19. maí 2021 er staðhæft að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa hafi gert það að verkum að Eimskip hafi óáreitt getað aukið yfirburði sína. Eftirlitið hafi heimilað Eimskip að hefja umfangsmikið samstarf við Royal Arctic Line um flutninga til og frá Íslandi. Á sama hafi Samkeppniseftirlitið ekki sinnt endurteknum kvörtunum Samskipa yfir háttsemi Eimskips. Þá hafi Eimskip, fyrir tilstuðlan eftirlitsins getað synjað Samskipum um hvers kyns viðskipti og þannig styrkt stöðu sína á markaði enn frekar. Tjón af rannsókn Samkeppniseftirlitsins sé því margþætt og þá ekki síst fyrir samkeppni á viðkomandi mörkuðum.

11410. Samkeppniseftirlitið bendir á að með sáttinni frá 16. júní 2021 viðurkenndi Eimskip langvarandi og alvarlegt ólögmætt samráð við Samskip á rannsóknartímabili þessa máls. Í þessari ákvörðun er með rökstuddum hætti komist að þeirri niðurstöðu að Samskip hafi á sama tímabili átt í langvarandi og alvarlegu ólögmætu samráði við Eimskip. Fullt tilefni var því fyrir rannsókn Samkeppniseftirlitsins og er hún í samræmi við lögmælt hlutverk þess. Almennar staðhæfingar Samskipa um að rannsókn á þessu alvarlega samkeppnisbroti hafi valdið fyrirtækinu tjóni geta enga þýðingu haft.

11411. Í ákvörðun Samkeppnisráðs nr. 13/2019 var til meðferðar beiðni Eimskips og Royal Arctic Line um undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga vegna samnings um samnýtingu á plássi í áætlunarskipum. Fyrirtækin gerðu sátt við Samkeppniseftirlitið og féllust á skilyrði til að tryggja að samstarf þeirra uppfyllti skilyrði 15. gr. laganna. Í ljósi þessa veitti Samkeppniseftirlitið undanþágu frá

[6146] Sjá til hliðsjónar Stefán Már Stefánsson, Um sönnun í sakamálum, 2007, bls. 9: *„Sönnunarfærslan er frjáls að íslenskum rétti og styður meginregluna um frjálst mat sönnunargagna.*"

banni 10. gr. laganna. Samskip kærðu ákvörðun nr. 13/2019 til áfrýjunarnefndar samkeppnismála og gerðu við hana fjölmargar athugasemdir. Var m.a. byggt á því að ákvörðunin hefði með ólögmætum hætti styrkt stöðu Eimskips á markaði og raskað samkeppni. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála féllst ekki á sjónarmið Samskipa og staðfesti ákvörðun eftirlitsins, sbr. úrskurð nefndarinnar í máli nr. 1/2019. Samskip kusu að una þeim úrskurði. Ljóst er að Samskip geta því ekki vísað til umrædds máls til stuðnings því, að því er virðist, að Samkeppniseftirlitið hafi hyglað Eimskip.

11412. Aðilar sem telja að Samkeppniseftirlitið hafi ekki sinnt kvörtunum þeirra með lögmætum hætti geta látið reyna á rétt sinn fyrir áfrýjunarnefnd samkeppnismála, sbr. t.d. úrskurð í máli nr. 1/2022, *Samtök ferðaþjónustunnar gegn Samkeppniseftirlitinu*. Þá er í umræddu bréfi Samskipa ekki rökstutt hvaða erindi fyrirtækisins hafi ekki fengið málefnalega afgreiðslu Samkeppniseftirlitsins. Er því ekki ástæða til að fjalla frekar um framangreind sjónarmið Samskipa.

24.6.6.4 Um ætlaða hlutlægni og skort rannsókn og ætlað brot á andmælarétti

11413. Í framangreindum bréfum Samskipa frá árunum 2021 og 2022 er Samkeppniseftirlitið sagt hafa brotið gegn hlutlægnisskyldu, rannsóknarreglunni og ekki virt andmælarétt Samskipa. Þessu til stuðnings virðast Samskip í aðalatriðum byggja á eftirfarandi:

- Í AI og AII séu settar fram tilhæfulausar ásakanir. Byggi þær á langsóttum ályktunum sem eigi sér enga stoð í gögnum málsins og horft sé framhjá gögnum sem falla ekki að þessum röngu ályktunum. Þá sé rangt farið með efni skjala og „*sömu röngu ályktanirnar eru síðan endurteknar í sífellu og settar í samhengi við ótengd atvik*".

- Samskip hafi sett gríðarlega vinnu í að svara ásökunum í AI og AII og sent Samkeppniseftirlitinu 900 bls. athugasemdir. Í þessum athugasemdum hafi verið settar fram málefnalegar skýringar og „*rakalausar ályktanir*" eftirlitsins hraktar.

- Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 hafi verið Samskipum mikil vonbrigði. Það sýni skort á hlutlægni hjá eftirlitinu og að það ætli að virða skýringar Samskipa að vettugi. Í því bréfi séu framburðir (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv fyrir lögreglu rangfærðir, rangtúlkaðir og slitnir úr samhengi til að styðja hinar röngu kenningar sem settar voru fram í AI og AII. Hvergi örli á vilja Samkeppniseftirlitsins til að leita sannleikans.

- Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 sýni áfram skort á hlutlægni við rannsókn málsins og að eftirlitið ætli að horfa framhjá skýringum Samskipa. Þar að auki sé umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um viðbótargögn gölluð. Aðeins sé sett fram almenn fullyrðing um að gögnin styðji við frummat í andmælaskjölum. Engin tilraun sé gerð til að fjalla um einstök skjöl eða gera grein fyrir því hvernig þau styðji við tilteknar ályktanir í andmælaskjölum eða atvik sem þar eru rakin. Þessi framsetning geri Samskipum nær ómögulegt að koma á framfæri andmælum við þessi nýju gögn eða þær ályktanir sem stofnunin kann að draga af þeim.

- Bréf Samkeppniseftirlitins frá 18. júlí 2022 staðfesti að málefnalegum og eðlilegum skýringum Samskipa sé vikið til hliðar án frekari rannsóknar. Þess í stað séu sömu kenningar og ályktanir áréttaðar með illskiljanlegum tilvísunum til nýrra gagna. Sé þetta í ósamræmi við ríkar skyldur Samkeppniseftirlitsins í þessu máli um að ganga úr skugga um sannleiksgildi þeirra gagna sem ákvörðun sé reist á. Þá sé eftirlitinu óheimilt að grípa til mats- og sönnunarreglna í tilvikum þar sem staðreyndir máls séu ekki nægilega vel upplýstar. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 18. júlí 20022 breyti engu um að brotið hafi verið gegn andmælarétti Samskipa með bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022.

11414. Eins og rökstutt verður getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

11415. Samkvæmt 10. gr. stjórnsýslulaga skal stjórnvald sjá til þess að mál sé nægjanlega upplýst áður en ákvörðun er tekin í því. Ber stjórnvöldum að sjá til þess að nauðsynlegar og réttar upplýsingar liggi fyrir í viðkomandi máli svo unnt sé að taka efnislega rétta ákvörðun. Efnisreglur í viðkomandi stjórnsýslumáli stýra því hvaða upplýsinga þarf að afla.[6147] Áður en *„stjórnvaldi er heimilt að beita sönnunarreglum verður það að hafa rannsakað málið með þeim úrræðum sem lögmæt eru.*"[6148] Í kafla 4.7 í ákvörðun þessari er lýst þeim reglum sem gilda um sönnun í samráðsmálum í samkeppnisrétti.

11416. Í máli þessu er ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips til rannsóknar. Kjarninn við rannsókn á slíku broti er að leiða í ljós hvort átti hafi sér stað bein eða óbein samskipti milli viðkomandi keppinauta um málefni sem falla undir 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins.

11417. Fram að birtingu AI í þessu máli nýtti Samkeppniseftirlitið þau rannsóknarúrræði sem samkeppnislög heimila:

- Húsleit skv. 20. gr. samkeppnislaga framkvæmd hjá Samskipum og Eimskip í september 2013 þar sem gögn voru haldlögð eða afrituð.
- Í tengslum við húsleitina var heimild 19. gr. samkeppnislaga beitt og óskað eftir munnlegri upplýsingagjöf forstjóra fyrirtækjanna og annarra lykilstjórnenda.
- Önnur húsleit framkvæmd hjá fyrirtækjunum í júní 2014.
- Með bréfum frá janúar 2015 var með vísan til 19. gr. samkeppnislaga óskað eftir margvíslegum upplýsingum og gögnum frá Samskipum og Eimskip.
- Viðbrögð Samskipa og Eimskips við bréfunum frá janúar 2015 og frekari upplýsingaöflun og rannsókn Samkeppniseftirlitsins er lýst í köflum 2 og viðauka II.

11418. Við munnlega upplýsingagjöf stjórnenda Samskipa og Eimskips í september 2013 spurði Samkeppniseftirlitið um samskipti milli fyrirtækjanna. Í bréfunum til Samskipa og Eimskips beindi Samkeppniseftirlitið á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga fyrirmælum til fyrirtækjanna um að veita upplýsingar um alla fundi tilgreindra stjórnenda fyrirtækjanna. Einnig bar Samskipum og Eimskip að leggja fram öll samtímagögn sem tengdust slíkum samskiptum fyrirtækjanna. Ef gögn væru ekki fyrirliggjandi áttu fyrirtækin að taka saman upplýsingar um samskiptin, milli hverra þau hefðu verið og dagsetningu (e.a. fundarstað, samskiptamáta og hverjir hefðu tekið þátt).

11419. Þegar fyrirtæki svara upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins skv. 19. gr. samkeppnislaga er þeim skylt að *„afhenda þau gögn sem beðið er um, veita réttar upplýsingar og leyna ekki upplýsingum sem falla undir gagnabeiðnir samkeppnisyfirvalda*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2016, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Varðar það viðurlögum að veita rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar, sbr. einnig dóm Hæstaréttar Íslands frá 4. mars 2021 í máli nr. 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf.*

[6147] Sjá um þessi atriði Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 162-163.
[6148] Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 181. Í ritinu er einnig vísað til álits umboðsmanns í máli nr. 2080/1997: *„Almennt er talið, að stjórnvald geti ekki fullnægt skyldu sinni til að rannsaka mál, áður en það tekur ákvörðun í því, með því að beita sönnunarreglum eða matsreglum. Þetta er í samræmi við það, að rannsóknarreglunni er ætlað að tryggja að efnislega rétt ákvörðun verði tekin í máli. Hafi stjórnvald hins vegar reynt til þrautar að afla upplýsinga, sem skýrt gætu mál, en án árangurs. getur verið heimilt að leysa úr málinu á grundvelli mats-eða sönnunarreglna.*"

11420. Til að stuðla að skilvirkri og fullnægjandi upplýsingagjöf var athygli Samskipa og Eimskips ítrekað vakin á skyldum fyrirtækjanna skv. 19. gr. samkeppnislaga, sbr. og IX. kafli laganna.

11421. Hér ber að hafa í huga að Samskip hafa kvartað yfir því að Samkeppniseftirlitið hafi gengið of langt við rannsókn málsins. Eftirlitið hafi þannig *„beint fjölda umfangsmikilla og víðtækra upplýsingabeiðna til Samskipa sem oft á tíðum voru vægast sagt óljósar og gengu lengra en heimildir stofnunarinnar kveða á um. Hafa þessar óhóflegu beiðnir farið langt út fyrir það sem eðlilegt getur talist og málefnalegt*." Þessi gagnrýni Samskipa á ekki við rök að styðjast en er til staðfestingar á því að rannsókn eftirlitsins var umfangsmikil og ítarleg.

11422. Við rannsókn málsins leitaðist Samkeppniseftirlitið þannig eftir því að afla allra gagna og upplýsinga um samskipti Samskipa og Eimskips og önnur mikilvæg atriði innan þeirra marka sem ákvæði samkeppnislaga heimila. Hefur eftirlitið þannig *„rannsakað málið með þeim úrræðum sem lögmæt eru*" í því skyni að taka efnislega rétta ákvörðun í málinu. Ekki er því um það að ræða að Samkeppniseftirlitið hafi í þessu máli sparað *„sér ómak við rannsóknir með því að grípa til sönnunarreglna áður en slík rannsókn er unnin*".[6149] Hér ber einnig að horfa til þess að dómstólar ESB hafa ítrekað bent á að þar sem bann við samráði og viðurlög við því séu þekkt fari þessi brot venjulega fram með leynd og gögnum sé haldið í lágmarki.[6150] Sönnunargögn sem samkeppnisyfirvöld afli séu yfirleitt stuttorð og brotakennd. Sökum þessa verði í flestum tilvikum að byggja ályktun um tilvist samkeppnishamlandi aðgerða eða samnings á ýmsum tilviljunum (e. *„coincidences*") og vísbendingum (e. *„indicia*") sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring er á þessum atriðum.[6151] Jafnvel þótt gögn finnist sem sýni fram á ólögmæt samskipti milli fyrirtækja sé oft nauðsynlegt að beita ályktunum um einstök atvik málsins.[6152] Saman þýðir þetta að annars vegar skuli sönnunargögn virt með heildstæðum hætti og hins vegar geti málsatvik talist sönnuð á grundvelli ályktana.[6153] Nánar er fjallað um sönnunarsjónarmið í samkeppnisrétti í kafla 4.7.

11423. Hér ber og að horfa til þess að upplýsingagjöf og gagnaafhending Samskipa og Eimskips í þessu máli fór gegn skyldum fyrirtækjanna skv. 19. gr. samkeppnislaga. Í sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins viðurkennir fyrirtækið að *„hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt*

[6149] Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 181.

[6150] Fræðimenn hafa bent á það sama. Sjá t.d. Whish & Bailey, Competition Law, tíunda útgáfa 2021, bls. 542: *„Firms that participate in cartels are usually fully aware of the unlawfulness of their conduct. They often go to great lengths to suppress evidence of their illegal activity.*"

[6151] Sjá hér t.d. dóm dómstóls ESB frá 01.07.2010 í máli nr. C-407/08, Knauf Gips gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2010:389. Orðað svo í mgr. 37 í dómi undirréttar ESB frá 11. júlí 2019: *„It is also necessary to take account of the fact that anticompetitive activities take place clandestinely, that the evidence discovered by the Commission is normally only fragmentary and sparse, and, accordingly, in most cases, the existence of an anticompetitive practice or agreement must be inferred from a number of coincidences and indicia which, taken together, may, in the absence of another plausible explanation, constitute evidence of an infringement of the competition rules (see, to that effect, judgments of 7 January 2004, Aalborg Portland and Others v Commission, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P and C-219/00 P, paragraphs 55 to 57; of 6 December 2012, Commission v Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, paragraphs 70 to 72; and of 27 June 2012, Coats Holdings v Commission, T-439/07, EU:T:2012:320, paragraph 42).*" Mál nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórnni, EU:T:2019:498.

[6152] Í dómi dómstóls ESB frá 07.01.2004 í sameinuðum málum nr. m.a. C-205/00, EU:C:2002:333, Aalborg Portland gegn framkvæmdastjórninni, segir: *„Since the prohibition on participating in anti-competitive agreements and the penalties which offenders may incur are well known, it is normal for the activities which those practices and those agreements entail to take place in a clandestine fashion, for meetings to be held in secret, most frequently in a non-member country, and for the associated documentation to be reduced to a minimum.*
Even if the Commission discovers evidence explicitly showing unlawful contact between traders, such as the minutes of a meeting, it will normally be only fragmentary and sparse, so that it is often necessary to reconstitute certain details by deduction.
In most cases, the existence of an anti-compeititve practice or agreement must be inferred from a number of coincidence and indicia which, taken together, may, in the absence of another plausible explanation, constitute evidence of an infringement of the competition rules".

[6153] Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1236: *„The Court not only takes a holistic view of the evidence but also allows for certain facts to be established by deduction.*"

nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins." Fjallað er um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga í kafla 23.

11424. Í þessum brotum á 19. gr. samkeppnislaga fólst m.a. að forstjórar Samskipa og Eimskips veittu rangar upplýsingar um m.a. samskipti fyrirtækjanna í munnlegri upplýsingagjöf í september 2013. Brot fyrirtækjanna gegn 19. gr. samkeppnislaga héldu áfram eftir því sem rannsókninni vatt fram. Veittu Samskip og Eimskip þannig ítrekað rangar, villandi og ófullnægjandi upplýsingar vegna upplýsingabeiðna Samkeppniseftirlitsins við rannsókn málsins. Svör fyrirtækjanna við upplýsingabeiðnum skv. 19. gr. laganna voru ófullnægjandi, óskipulögð og hirðulaus varðandi mikilvæg atriði. Voru ýmist ekki veittar upplýsingar um þýðingarmikil atvik sem áttu sér stað á rannsóknartímabilinu, veittar rangar eða villandi upplýsingar eða gögn um atvik málsins og upplýsingar eða gögn afhent í ósamræmi við skýrar beiðnir Samkeppniseftirlitsins. Þurfti Samkeppniseftirlitið að þessum sökum að ítreka upplýsingabeiðnir sínar og minna á þá skyldu sem hvílir á fyrirtækjum samkvæmt 19. gr. laganna.

11425. Skýrt dæmi um framangreint er að Samskip og Eimskip veittu ekki upplýsingar um afar mikilvægan fund í málinu, þ.e. fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008:

- Hvorki (S)forstj né (E)forstj veittu upplýsingar um fundinn 6. júní 2008 við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013. Í skýrslugjöf þeirra fólst að þeir hefðu ekki haft nein samskipti um málefni fyrirtækjanna sem þeir stýrðu eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips í maí 2008.
    - Til viðbótar skal því haldið til haga að í munnlegri upplýsingagjöf stjórnenda Samskipa og Eimskips var einnig haldið frá upplýsingum um a.m.k. 12 aðra fundi fyrirtækjanna árið 2008.
- Sem fyrr segir óskaði óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því í janúar 2015 að Eimskip og Samskip myndu afhenda möguleg fyrirliggjandi gögn og upplýsingar um samskipti milli tiltekinna starfsmanna fyrirtækjanna, þ.m.t. (S)forstj og (E)forstj. Hefðu átt sér stað samskipti, sem ekki kæmu fram í fyrirliggjandi gögnum hjá fyrirtækjunum, óskaði eftirlitið eftir upplýsingum um tímasetningu slíkra samskipta og milli hverra þau samskipti hefðu verið.
    - Í svörum Eimskips frá 23. maí 2015, 23. október 2015, 20. nóvember 2015 og 19. febrúar 2016 voru ekki veittar upplýsingar um fundinn 6. júní 2008.
    - Í svörum Samskipa frá 9. mars og 10. apríl 2015 voru ekki veittar upplýsingar um umræddan fund.
- Í svörum Samskipa 14. janúar 2016 voru veittar óljósar upplýsingar um fund (S)forstj með Eimskip á *„vormánuðum 2008*". Lýsingar Samskipa á fundinum voru í í ósamræmi við samtímagögn og framburð (S)forstj í skýrslutöku hjá lögreglu, sbr. m.a. kafla 7.3.6.

11426. Eftir yfirferð á samtímagögnum, og svörum Samskipa og Eimskips við upplýsingabeiðnum skv. 19. gr. samkeppnislaga, birti Samkeppniseftirlitið fyrirtækjunum andmælaskjöl, AI og AII. Í andmælaskjali skal *„helstu atvikum málsins lýst og greint frá grundvelli þess í aðalatriðum að tilteknar aðstæður eða háttsemi kunni að fara gegn ákvæðum samkeppnislaga eða ákvörðunum teknum á grundvelli þeirra eða kunni að hafa skaðleg áhrif á samkeppni. Ekki er nauðsynlegt að í andmælaskjali Samkeppniseftirlitsins komi fram tæmandi lýsing á atvikum málsins eða sjónarmiðum Samkeppniseftirlitsins*", sbr. 17. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins. Eins og fram kemur í 2. mgr. 17. gr. reglna nr. 880/2005 er andmælaskjal ritað annars vegar í því skyni að stuðla að því að málið sé að fullu upplýst áður en ákvörðun er tekin og hins vegar í því skyni að auðvelda aðila að nýta sér andmælarétt sinn.

11427. Kjarni andmælaréttar samkvæmt 13. gr. stjórnsýslulaga felst í því að aðili máls geti kynnt sér gögn málsins og tjáð sig um efni þess áður en stjórnvald tekur ákvörðun í því. Stjórnsýslulög leggja hins vegar ekki þá skyldu á stjórnvöld að gefa út andmælaskjöl. Samkeppniseftirlitið hefur hins ákveðið að gefa út andmælaskjöl í því skyni að stuðla að vönduðum rannsóknum og tryggja enn betur andmælarétt aðila máls. Birting andmælaskjals er því ívilnandi fyrir aðila máls enda tryggir hún *„að nokkru leyti rýmri réttindi en beinlínis verða leidd af 13. gr. stjórnsýslulaga.*"[6154] Liggur og fyrir að með birtingu andmælaskjals og aðgangi að gögnum í tengslum við þá birtingu er réttur aðila samkvæmt stjórnsýslulögum *„virtur í hvívetna*", sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014 *Samkeppniseftirlitið gegn Langasjó ehf., Síld og Fiski ehf. og Matfugli ehf*.

11428. Hér ber og og líta til þess að rannsóknarreglan *„tengist náið andmælareglunni sem fram kemur í 13. gr. stjórnsýslulaga þar sem mál verða í mörgum tilvikum ekki nægjanlega upplýst nema aðila hafi verið gefin kostur á að kynna sér gögn málsins og koma að frekari upplýsingum um málsatvik.*" Er tilgangur Samkeppniseftirlitsins með birtingu andmælaskjals sem fyrr segir m.a. sá að vanda eins og unnt er rannsóknir í samkeppnismálum.

11429. Umfjöllun í AI og AII er mjög ítarleg og er þar með rökstuddum hætti gerð grein fyrir frummati Samkeppniseftirlitsins í hverju ætluð samráðsbrot Samskipa og Eimskips voru talin felast. Fengu Samskip í hendur gögn sem ályktanir í AI og AII byggjast á. Var Samskipum þannig veitt tækifæri til þess að tjá sig um alla meginþætti og höfðu tækifæri til að benda Samkeppniseftirlitinu á mögulegan misskilning eða leiðrétt upplýsingar eða leggja fram ný gögn.

11430. Í kjölfarið settu Samskip fram ítarlegar athugasemdir við í umfjöllun í AI og AII. Eins og fyrirtækið hefur bent á voru athugasemdir fyrirtækisins samtals um 900 bls., auk 60 bls. samantektar um efni athugasemdanna og sérstakra athugasemda við málsmeðferð og ætluð brot gegn 19. gr. samkeppnislaga.

11431. Í þessari ákvörðun er með rökstuddum hætti tekin afstaða til athugasemda Samskipa við AI og AII. Telur Samkeppniseftirlitið einsýnt að rannsókn og meðferð málsins hafi að þessu leyti verið vönduð og fullnægjandi.

11432. Sem fyrr segir gagnrýna Samskip umfjöllunina í AI og AII. Þar séu settar fram tilhæfulausar ásakanir sem byggi á langsóttum ályktunum sem eigi sér enga stoð í gögnum málsins og jafnframt sé horft fram hjá gögnum sem falla ekki að þessum röngu ályktunum. Að mati Samkeppniseftirlitsins byggir þessi gagnrýni Samskipa á misskilningi á eðli og tilgangi andmælaskjala í samkeppnisrétti. Sem fyrr segir er andmælaskjal ritað í því skyni að stuðla að því að málið sé að fullu upplýst áður en ákvörðun er tekin og í því skyni að auðvelda aðila að nýta sér andmælarétt sinn. Útgáfa andmælaskjals er þannig liður í meðferð máls og er skjalið því í eðli sínu undirbúningsgagn sem ekki felur í sér stjórnvaldsákvörðun.[6155] Af þessu leiðir að umfjöllun og ályktanir í andmælaskjali eru ekki endanlegar á fyrsta stjórnsýslustigi og geta breyst ef athugasemdir aðila gefa tilefni til þess. Í ljósi þessa stenst það ekki hjá Samskipum að gagnrýna AI og AII með vísan til m.a. hlutlægnisskyldu og rannsóknarreglu stjórnsýslulaga. Viðkomandi ákvæði stjórnsýslulaga taka ekki til undirbúningsgagna heldur miða að því stjórnvaldsákvörðun í viðkomandi máli byggi á fullnægjandi rannsókn og að hún sé, ef við á, rökstudd með fullnægjandi hætti,

[6154] Eiríkur Jónsson, Friðrik Ársælsson og Kristín Benediktsdóttir, Opinbert markaðseftirlit, 2012, bls. 221.
[6155] Í EES/ESB-samkeppnisrétti gilda áþekk sjónarmið um andmælaskjöl (e. statement of objections). Sjá t.d. dóm dómstóls ESB í máli nr. C-204/00P Aalborg Portland v Commission [2004] 4 CMLR 13: *„Regulation No 17 provides that the parties are to be sent a statement of objections which must set forth clearly all the essential facts upon which the Commission is relying at that stage of the procedure. However, that may be done summarily and the decision is not necessarily required to be a replica of the Commission's statement of objections […] since the statement of objections is a preparatory document containing assessments of fact and of law which are purely provisional in nature […] For that reason, the Commission may, and even must, take into account the factors emerging from the administrative procedure in order, inter alia, to abandon such objections as have been shown to be unfounded*."

sbr. V. kafla stjórnsýslulaga. Ritun AI og AII í þessu máli og skoðun á athugasemdum Samskipa er augljóslega liður í meðferð málsins og er ætlað að tryggja að ákvörðun Samkeppniseftirlitsins í málinu uppfylli kröfur stjórnsýslulaga.

11433. Ekki er heldur unnt að fallast á gagnrýni Samskipa á bréf Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020. Í samræmi við ákvæði 42. gr. samkeppnislaga fékk Samkeppniseftirlitið í hendur mikilvæg gögn frá lögreglu. Með bréfinu voru gögnin gerð hluti af gögnum stjórnsýslumálsins og gætt að réttindum Samskipa samkvæmt stjórnsýslulögum. Rökstuddi Samkeppniseftirlitið það frummat sitt að efni gagnanna styddi það heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hefðu gerst sek um alvarleg samráðsbrot. Með bréfi Samskipa 13. janúar 2021 voru gerðar margvíslegar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í bréfinu.

11434. Framangreint bréf var liður í rannsókn málsins og Samskip geta ekki með réttu gagnrýnt efnistök í því með vísan til reglna og sjónarmiða sem gilda um efni stjórnvaldsákvarðana. Eins og ákvörðun þessi ber með sér hefur Samkeppniseftirlitið tekið afstöðu til þeirra sjónarmið sem Samskip settu fram í bréfinu frá 13. janúar 2021.

11435. Hvað bréf Samkeppniseftirlitsins 4. maí 2022 áhrærir ber að hafa í huga að milli rannsóknarreglunnar og andmælareglunnar ríkir „*ákveðin gagnvirkni*" sem felst m.a. í því að sjónarmið málsaðila geta leitt til þess að rétt sé að rannsaka ákveðna þætti máls nánar.[6156] Í bréfinu er Samskipum greint frá því Samkeppniseftirlitið hafi haft til athugunar þær athugasemdir sem fyrirtækið hafi sett fram í málinu. Hafi sú rannsókn kallað á frekari skoðun þeirra gagna sem hafi verið afhent eða aflað hafi verið við rannsókn málsins. Fylgdu með bréfinu viðbótargögn og var í því rökstutt frummat eftirlitsins á þýðingu þeirra. Var Samskipum boðið að tjá sig um gögnin og efni bréfsins.[6157]

11436. Umrætt bréf var einnig liður í rannsókn málsins og því tilgangslaust hjá Samskipum að gagnrýna efnistök í því með vísan til reglna og sjónarmiða sem gilda um efni stjórnvaldsákvarðana. Eins og ákvörðun þessi ber með sér hefur Samkeppniseftirlitið tekið afstöðu til þeirra sjónarmið sem Samskip hafa sett fram um viðkomandi gögn og umfjöllun í bréfinu frá 4. maí 2022.

11437. Sömu sjónarmið eiga við um gagnrýni Samskipa á umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 18. júlí 2022.

11438. Í gagnrýni Samskipa á umrædd bréf Samkeppniseftirlitsins kemur ítrekað fram að þau beri með sér að eftirlitið hafi virt að vettugi sjónarmið og skýringar fyrirtækisins við AI og AII. Hér ber að líta til þess að fram að töku ákvörðunar hvílir engin skylda á Samkeppniseftirlitinu að gera grein fyrir afstöðu sinni til sjónarmiða sem Samskip hafa sett fram undir rekstri málsins. Samkeppniseftirlitinu var því t.d. ekki skylt að rökstyðja í umræddum bréfum af hverju sjónarmið Samskipa hefðu á þeim tímapunkti í málsmeðferðinni ekki leitt til þess að að eftirlitið felldi niður rannsóknina. Framangreind bréf eru sem fyrr segir liður í rannsókn málsins og í ákvörðun þessari er með rökstuddum hætti fjallað um sjónarmið Samskipa.

[6156] Páll Hreinsson, Málsmeðferð stjórnvalda, 2019, bls. 165.

[6157] Hér má til hliðsjónar horfa til framkvæmdar í EES/ESB-samkeppnisrétti. Í dómi undirréttar ESB frá 20.03.2002 í máli nr. T-23/99, LR af 1998 A/S gegn framkvæmdastjórninni, var því haldið fram að framkvæmdastjórnin hefði brotið gegn andmælarétti með því að senda viðkomandi fyrirtæki frekari gögn og umfjöllun um ætluð brot eftir útgáfu andmælaskjals. Dómstóllinn féllst ekki á þetta og benti m.a. að viðkomandi fyrirtæki hefði haft tækifæri til að tjá sig um þessi bréf frá framkvæmdastjórninni áður en hún tók ákvörðun, sbr. mgr. 186 – 195 í dómnum. (dómnum ekki áfrýjað). Í dómi undirréttar ESB frá 30. september 2003 í sameinuðum málum nr. m.a. T-191/98, Atlantic Container Line o.fl. gegn framkvæmdastjórninni, var tekin afstaða til þess sjónarmiðs viðkomandi fyrirtækja að framkvæmdastjórninni hafi verið óheimilt að ráðast í viðamikla gagnaöflun eftir útgáfu andmælaskjals. Dómstóllinn féllst ekki á að um brot á andmælarétti hefði verið að ræða. Framkvæmdastjórnin hefði fulla heimild til að rannsaka mál frekar eftir útgáfu andmælaskjals, sbr. mgr. 94 -117.

11439. Samskip byggja einnig á að umfjöllun í bréfinu Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 sé í ósamræmi við andmælaregluna. Aðeins sé sett fram almenn fullyrðing um að gögnin styðji við frummat í andmælaskjölum. Engin tilraun sé gerð til að fjalla um einstök skjöl eða gera grein fyrir því hvernig þau teljast styðja við tilteknar ályktanir í andmælaskjölum eða atvik sem þar eru rakin. Ekki er unnt að fallast á þetta.

11440. Samkvæmt 13. gr. laganna skal aðili máls eiga þess kost að tjá sig um efni máls áður en stjórnvald tekur ákvörðun í því. Til þess að aðili máls *„geti neytt andmælaréttar* [þarf] *hann að hafa vitneskju um að málið sé til meðferðar hjá stjórnvöldum, eiga greiðan aðgang að málsgögnum og kost á að tala máli sínu.*“[6158] Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 17-18/2003, *Icelandair ehf. og Iceland Express ehf. gegn samkeppnisráði*, er bent á að í 13. gr. stjórnsýslulaga *„felist að aðili eigi rétt til aðgangs að gögnum málsins og þeim upplýsingum sem fram hafa komið, þar með talinni kröfugerð ef um það er að ræða. Í réttinum felst einnig að svo sé um hnúta búið að aðili eigi þess kost að kynna sjónarmið sín nægjanlega. Andmælarétturinn nær hins vegar almennt ekki til röksemda sem hugsanlegt er að stjórnvöld noti við töku ákvörðunar eða til þess að aðili skuli fyrirfram fá vísbendingar um hvernig stjórnvöld munu túlka lög eða eldri ákvarðanir í niðurstöðum sínum*.“

11441. Sem fyrr segir var í AI og AII gerð ítarleg grein fyrir frummati Samkeppniseftirlitsins á ætluðum brotum fyrirtækisins. Hafa Samskip jafnframt fengið aðgang að öllum gögnum sem vísað er til í andmælaskjölunum og tiltekin eru á gagnalistum með þeim. Jafnframt gátu Samskip tjáð sig um bréf eftirlitsins frá 23. nóvember 2020.

11442. Samskip hafa frá upphafi málsins notið ráðgjafar reyndra lögmanna með sérþekkingu á samkeppnisrétti. Sendu þessir lögmenn Samkeppniseftirlitinu ítarlegar athugasemdir Samskipa við AI, AII og bréfið frá 23. nóvember 2020, en athugasemdirnar eru samtals yfir þúsund blaðsíður.

11443. Þær athugasemdir sem Samskip hafa sett fram sýna að fyrirtækið og ráðgjafar þess hafa kynnt sér ítarlega frummat Samkeppniseftirlitsins á hinum ætluðum brotum og talið sér fært að setja fram margvísleg sjónarmið enda varðar málið markaði sem Samskip starfa á og byggir á gögnum sem eftir atvikum stafa frá fyrirtækinu sjálfu eða varða málefni flutningamarkaða sem fyrirtækið er fært um að skilja til fulls.

11444. Þá skiptir hér máli að formlegar sáttaviðræður hófust að beiðni Samskipa 6. júlí 2021, sbr. yfirlýsingu sama dag og fund Samskipa með Samkeppniseftirlitinu 28. júní 2021. Sáttaviðræðurnar fóru fram á fundum 6., 8., 13. og 20. júlí 2021 þar sem fjallað var ítarlega um efni þessa máls og ætluð brot Samskipa. Viðræðunum lauk án niðurstöðu en þessar viðræður við Samkeppniseftirlitið voru til þess fallnar að auka enn skilning Samskipa á málinu.

11445. Samkvæmt framansögðu er Samskipum gjörkunnugt um efni málsins. Hefur fyrirtækið haft greiðan aðgang að gögnum þess og ítrekað verið boðið að tjá sig um það. Í samræmi við það hafa Samskip sett fram ítarlegar athugasemdir við frummat Samkeppniseftirlitsins, en athugasemdirnar bera með sér að Samskip velkjast ekki í vafa um í hverju hin ætluðu brot voru talin felast þótt fyrirtækið hafi hafnað frummati eftirlitsins.

11446. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 voru Samskipum sem áður segir kynnt ný gögn sem talin voru styðja frummat um ætluð brot fyrirtækisins. Í bréfinu er tekið fram að við áframhaldandi rannsókn málsins hafi Samkeppniseftirlitið haft til athugunar athugasemdir Samskipa við frummatið. Hafi sú rannsókn kallað á frekari skoðun þeirra gagna sem hafi þegar verið afhent eða verið aflað við rannsókn málsins. Með vísan til þessa er bent á að þau gögn sem fylgi bréfinu séu talin styðja frummat

[6158] Páll Hreinsson, Stjórnsýsluréttur – Málsmeðferð, 2013, bls. 570.

Samkeppniseftirlitsins á ætluðum brotum fyrirtækisins. Eru gögnin tilgreind í bréfinu og vísað til þeirra málsgreina í AI og AII sem þau er talin tengjast og lýst mögulegri þýðingu þeirra. Í bréfinu er því að finna skýra tilvísun til viðeigandi umfjöllunar um atvik og frummat Samkeppniseftirlitsins í AI og AII. Fæst ekki séð að framsetning í tilvitnuðu bréfi Samkeppniseftirlitsins hafi verið með þeim hætti að andmælaréttur Samskipa sé takmarkaður vegna þessa.

11447. Samskipum var veittur frestur til 31. maí 2022 til að tjá sig um viðbótargögnin og efni bréfsins frá 4. maí 2022. Að beiðni Samskipa var fyrirtækinu veittur viðbótarfrestur og bárust athugasemdir fyrirtækisins 13. júní 2022. Þrátt fyrir staðhæfingar í bréfi Samskipa 13. júní 2022 um að umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 hafi verið með þeim hætti að *„nær ómögulegt að koma á framfæri andmælum*" setti fyrirtækið fram ítarlegar athugasemdir en bréf Samskipa var 42 bls.

11448. Þegar framangreint er virt saman má ljóst vera að ekki var brotið gegn andmælarétti Samskipa.

11449. Hefur andmælaréttar fyrirtækisins verið gætt til hins ýtrasta og fyrirtækið haft tækifæri til að tjá sig um hún nýju gögn.

11450. Til viðbótar ber að horfa til þess að þann 18. júlí 2022 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf vegna rannsóknar málsins. Í bréfinu var vísað til framangreindra staðhæfinga um að fyrirtækið hafi ekki getað nýtt sér andmælarétt sinn. Er í bréfinu rökstutt að í málinu hafi andmælaréttur Samskipa verið virtur til hins ýtrasta. Sökum sjónarmiða í umræddu bréfi Samskipa hafi Samkeppniseftirlitið hins vegar ákveðið, umfram skyldu, að fjalla nánar um tiltekin atvik og gögn sem lýst var í bréfi eftirlitsins frá 4. maí 2022. Var Samskipum gefið færi að tjá sig m.a. um þetta og sendu Samskip Samkeppniseftirlitinu 18 bls. athugasemdir 31. ágúst 2022.

11451. Þrátt fyrir staðhæfingar í bréfi Samskipa 24. mars 2023 um að umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 14. mars 2023 að hafi verið með þeim hætti að *„nær ómögulegt [hafi verið] að koma á framfæri andmælum*" setti fyrirtækið fram ítarlegar athugasemdir.

11452. Með vísan til þessa alls er ekki unnt að fallast á framangreinda gagnrýni Samskipa á rannsókn Samkeppniseftirlitsins og málsmeðferð að öðru leyti.

24.7 Um sjálfstæði keppinauta

11453. Í mgr. 168 – 170 í athugasemdum Samskipa við AI er er fjallað um sjálfstæði keppinauta og 10. gr. samkeppnislaga. Vísa Samskip til mgr. 61 í leiðbeinandi reglum ESA um gildi 53. gr. EES-samningsins gagnvart láréttum samstarfsamningum. Telja Samskip mikilvægt að fyrirtæki geti tekið mið af háttsemi keppinauta þegar þau taki viðskiptaákvarðanir. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga banni fyrirtækjum ekki að fylgjast grannt með hegðun keppinauta sinna. Það felist í eðli virkrar samkeppni að fyrirtæki geti brugðist við aðgerðum keppinauta sinna. Túlkun Samkeppniseftirlitsins á 10. gr. samkeppnislaga fari langt út fyrir eðlileg og heimil mörk. Ekki er unnt að fallast á þetta.

11454. Í ákvörðun þessari er samráðsbann 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins túlkað í samræmi við þá réttarframkvæmd sem er lýst í kafla 4 hér að framan. Eins og þar kemur fram er virk samkeppni á markaði háð því að keppinautar séu sjálfstæðir og búi við æskilega óvissu. Af þeim sökum er í samkeppnisrétti lagt bann við hvers konar samskiptum keppinauta sem ógnað geta þessum grunnstoðum og þar með virkri samkeppni. Er þetta bann sérstaklega þýðingarmikið þegar viðkomandi fyrirtæki starfa á fákeppnismörkuðum.

11455. Í banni 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga við samstilltum aðgerðum felst nánar tiltekið bann við því að fyrirtæki hafi með sér samstarf eða samskipti í stað þess að taka áhættu í samkeppni. Þannig ber að

túlka bannið með hliðsjón af „*grunnhugmyndinni*" um sjálfstæði keppinauta, sbr. t.d. mgr. 60 í framangreindum leiðbeiningum ESA. Ólíkt því sem Samskip virðast leggja til grundvallar er fyrirtækjum ekki óheimilt að fylgjast með eða laga sig að aðgerðum keppinauta heldur bannar ákvæðið „*hvers kyns bein og óbein samskipti keppinauta*" sem raskað geta samkeppni, sbr. mgr. 61 í umræddum leiðbeiningum. Það er á þessum grundvelli sem tiltekin samskipti Samskipa við Eimskip eru talin ólögmæt. Ekki er því um það að ræða að einhliða aðgerðir Samskipa sem fela í sér viðbrögð við aðgerðum Eimskips séu talin ólögmæt.

11456. Í þessu sambandi hefur þýðingu að mismikið gagnsæi ríkir á mörkuðum og það ræðst af aðstæðum og atvikum hverju sinni hvort gagnsæi á markaði eykur eða dregur úr samkeppni. Aftur á móti getur það verið mjög skaðlegt fyrir samkeppni ef keppinautar skapa „*tilbúið gagnsæi*", þ.e. skapa eða auka gagnsæi með samskiptum sínum.[6159] Vísast um þetta til kafla IV.4 í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 11/2015, *Brot Byko ehf. á 10. gr. samkeppnislaga*. Á fákeppnismörkuðum geta upplýsingaviðskipti því falið í sér alvarleg samráðsbrot, svo sem ef keppinautar skiptast á eða taka við viðskiptalegum upplýsingum sem draga úr óvissu þeirra, sbr. kafla 4.6.3.2 hér að framan.

11457. Ólíkt því sem Samskip staðhæfa byggir túlkun Samkeppniseftirlitsins þess vegna á langri réttarframkvæmd.

24.8 Um samninga og samstilltar aðgerðir

11458. Samskip fjalla um samninga og samstilltar aðgerðir í mgr. 182 – 185 í athugasemdum við AI. Með vísan til mgr. 30 -35 í dómi undirréttar ESB frá 3. desember 2003 í máli nr. T-208/01, *Volkswagen gegn framkvæmdastjórninni*, staðhæfa Samskip að bann 10. gr. samkeppnislaga taki ekki „*til einhliða aðgerða fyrirtækja heldur einungis til þess þegar tvö eða fleiri fyrirtæki gera með sér samning eða eiga í einhverskonar samkeppnishamlandi samstarfi. Þannig þurfa einhverjar aðgerðir að hafa átt sér stað og nauðsynlegt að lagður hafi verið grunnur að líkum aðgerðum til að koma samhæfingunni til framkvæmda*."

11459. Af þessu tilefni skal áréttað að niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um að Samskip hafi átt í ólögmætum samskiptum við Eimskip er reist á heildarmati á gögnum málsins þar sem m.a. eru dregnar ályktanir af umræðum og aðgerðum innan beggja fyrirtækjanna. Ekki er því um það að ræða að eftirlitið telji einhliða aðgerðir Samskipa ólögmætar.

11460. Framangreindur dómur varðaði ágreining um hvort komist hefði á ólögmætur lóðréttur samningur milli Volkswagen og endurseljenda á bifreiðum. Málið varðaði því ekki túlkun á banninu við samstilltum aðgerðum milli keppinauta.

11461. Fyrir liggur að öll samskipti eru mun viðkvæmari í samkeppnislegu tilliti þegar um að ræða keppinauta (eða mögulega keppinauta) en þegar viðkomandi fyrirtæki starfa á mismunandi sölustigum.[6160] Minna þarf því til að koma til að samstarf eða samskipti keppinauta teljist vera ólögmæt. Vísast hér til mgr. 72

[6159] Hér er átt við að á mörkuðum getur verið ákveðið „*náttúrulegt*" gagnsæi, sem er mismikið eftir eðli viðkomandi markaðar. Með því að skapa „*tilbúið gagnsæi*" (e. „*artificially increased transparency*") eru viðkomandi fyrirtæki með upplýsingagjöf eða öðrum samskiptum sín á milli að auka gagnsæi og breyta hinu „*náttúrulega*" ástandi viðkomandi markaðar.

[6160] Sjá mgr. 43 í dómi dómstóls ESB frá 14.03.2013 í máli nr. C-32/11, *Allianz Hungaria*, EU:C:2013:160: „[…] *vertical agreements are, by their nature, often less damaging to competition than horizontal agreements* […]. Sjá einnig mgr. 21 í dómi dómstóls ESB frá 26.11.2015 í máli nr. C-345/14, Maxima Latvija, EU:C:2015:784: *„In the present case, it is apparent from the documents submitted to the Court that Maxima Latvija is not in a competitive situation with the shopping centres with which it has concluded the agreements at issue in the main proceedings. Although the Court has already held that a fact of that nature in no way precludes an agreement from containing a restriction of competition 'by object' (see, inter alia, judgment in Allianz Hungária Biztosító and Others, C-32/11, EU:C:2013:160, paragraph 43 and the case-law cited), it must, however, be stated that the agreements at issue in the main proceedings are not among the agreements which it is accepted may be considered, by their very nature, to be harmful to the proper functioning of competition.*"

í dómi dómstóls ESB frá 10. febrúar 2011 í máli nr. C-260/09, *Activision Blizzard Germany gegn framkvæmdastjórninni***:**

„It is indeed true that factors which, in the context of a horizontal relationship, can sometimes suggest the existence of an anti-competitive agreement between competitors may prove inadequate for the purposes of establishing the existence of such an agreement in the framework of a vertical relationship between a manufacturer and a distributor, given that, in such a relationship, a certain measure of contact is lawful. […]"[6161]

11462. Um skilyrði þess að fyrirtæki gerist sek um ólögmætar samstilltar aðgerðir vísast til kafla 4.2.3. Í réttarframkvæmd hefur ekki verið miðað við að slíkar aðgerðir séu bundnar við að sýnt sé fram á þau atriði sem Samskip tiltaka í mgr. 185 í athugasemdum sínum. Þannig eru samstilltar aðgerðir ekki það sama og samningur. Ber m.a. að hafa í huga að það er ekki skilyrði að lögum að samskipti milli fyrirtækja hafi falið í sér skipulagt samstarf eða að þau hafi verið yfirgripsmikil í tíma eða að umfangi. Í *T-Mobile* málinu höfðu upplýsingaskipti átt sér stað milli keppinauta á einum fundi. Fyrir dómstóli ESB hélt viðkomandi fyrirtæki því fram að það hefði ekki gerst sekt um ólögmætt samráð þar sem aðeins hefði verið um einn fund að ræða. Dómstóllinn féllst ekki á þetta. Þessar löglíkur eru því einnig fyrir hendi þótt keppinautar hafi aðeins átt í viðræðum á einum fundi.[6162]

24.9 Um hegðun keppinauta á fákeppnismörkuðum

11463. Í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samkeppni á fákeppnismörkuðum, sbr. mgr. 186 – 194. Kemur fram að á fákeppnismörkuðum þurfi fyrirtæki sífellt að hafa í huga hver viðbrögð keppinauta á markaði verði við tiltekinni markaðshegðun. Geti lík hegðun fyrirtækja á fákeppnismarkaði ekki fallið undir 10. gr. samkeppnislaga. Eitt *„helsta vandkvæði á fákeppnismörkuðum hefur almennt verið talið felast í tilhneigingu keppinauta til samhliða hegðunar sem leiðir af svokölluðu „þöglu samráði" (e. „paralel* [svo] *conduct arising from tacit collusion")*.

11464. Segja Samskip að til að um sé að ræða *„þögult samráð*" þurfi eftirfarandi að vera fyrir hendi: 1) aðilar á fákeppnismarkaði geti aðlagað hegðun sína að hegðun keppinauta sinna 2) aðilar á fákeppnismarkaði geti haft eftirlit með háttsermi keppinauta sinna til að fletta ofan af mögulegum frávikum 3) fyrir hendi þurfi að vera raunveruleg ógn um refsiaðgerðir gegn þeim keppinautum sem ákveði að víkjast undan sameiginlegum skilningi aðilanna. Tilgreina Samskip að í evrópskri réttarframkvæmd hafi reynt á það hvort ákvæði 101. gr. SSESB nái til þöguls samráðs þ.e. hvort þögult samráð geti falið í sér samskipti milli tveggja eða fleiri fyrirtækja í skilningi ákvæðisins, eða hvort einungis sé um að ræða einhliða aðgerð, sem falli utan gildissviðs ákvæðisins.

11465. Vísa Samskip til máls C-40/73, *Suiker Unie*, þar sem dómstóll ESB hafi slegið því föstu að ákvæði 101. gr. SSESB kæmi ekki í veg fyrir að fyrirtæki aðlöguðu sig með skynsamlegum hætti að háttsemi keppinauta sinna, bæði háttsemi sem væri viðhöfð og háttsemi sem gert væri ráð fyrir. Dómurinn hafi ítrekað þessa afstöðu í síðari dómum, sbr. t.d. mál C-172/80, *Züchner*,- mál C-238/05, *Asnef-Equifax* og mál C-382/12, *Mastercard*. Eins hafi framkvæmdastjórn Evrópusambandsins fallist á lögmæti samhliða hegðunar á grundvelli fyrrnefndra dóma.

11466. Með vísan til dóms dómstóls ESB frá 31. mars 1993 í svonefndu *Woop Pulp*-máli byggir fyrirtækið á því að samhliða hegðun keppinauta geti ekki falið í sér sönnun um samráð nema samráð sé eina mögulega

[6161] EU:C:2011:62.
[6162] Dómur dómstóls ESB frá 04.06.2009 í máli nr. C-8/08, *T-Mobile*, EU:C:2009:343, mgr. 62: *„*[…] *in so far as the undertaking participating in the concerted action remains active on the market in question, there is a presumption of a causal connection between the concerted practice and the conduct of the undertaking on that market, even if the concerted action is the result of a meeting held by the participating undertakings on a single occasion.*"

skýringin á slíkri hegðun. Draga Samskip þessa ályktun: *„Af þessu leiðir að samkeppnisyfirvöldum ber í hverju máli að meta sérstaklega hvort hin samhliða hegðun eigi sér aðrar skýringar með hliðsjón af eðli vörunnar, stærð og fjölda fyrirtækja og umfangs á viðkomandi markaði*." Segja Samskip að í máli T-442/08, CISAC, hafi undirréttur ESB ógilt ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar með vísan til þess að stofnuninni hefði ekki tekist að færa fram viðeigandi sönnur fyrir ólögmætu samráði enda hafi aðrar skýringar réttlætt samhliða hegðun sem ekki hafi tekist að hrekja.

11467. Samkvæmt framangreindu sé ljóst að mati Samskipa að samhliða hegðun keppinauta leiði ein og sér ekki til þess að samstilltar aðgerðir hafi verið viðhafðar. Fyrirtækjum á fákeppnismörkuðum sé þannig heimilt að aðlaga sig með skynsamlegum hætti að háttsemi keppinauta sinna. Það hvíli á samkeppnisyfirvöldum að sanna tilvist þess að samstillt aðgerð tveggja eða fleiri fyrirtækja hafi verið fyrir hendi, þegar einungis sé byggt á samhliða hegðun fyrirtækja. Þannig sé ekki nægilegt fyrir samkeppnisyfirvöld að vísa einungis til þess að hegðun fyrirtækjanna hafi verið samhliða, heldur ber þeim að líta til annarra hugsanlegra skýringa. Það sé því samkeppnisyfirvalda, ekki fyrirtækjanna sjálfra, að hrekja aðrar skýringar og gera grein fyrir af hverju þær eiga ekki við. Samkvæmt þessu hvíli sönnunarbyrðin á samkeppnisyfirvöldum hvað framangreint varðar, ekki síst þegar engum beinum sönnunargögnum sé til að dreifa.

11468. Samkeppniseftirlitið áréttar að aðalatriðið er hvort ólögmæt samskipti eða samstarf hefur átt sér stað milli keppinauta eða ekki. Sönnun á m.a. samskiptum keppinauta getur bæði byggst á beinum og óbeinum sönnunargögnum. Er þannig unnt að byggja ályktun um tilvist ólögmæts samráðs á ýmsum tilviljunum (e. *„coincidences*") og vísbendingum (e. *„indicia*") sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring er á þessum atriðum, sbr. umfjöllun í kafla 4.7.

11469. Rétt er að árétta að dómstóll ESB hefur talið að samhliða hegðun geti falið í sér sterka sönnun (e. *strong evidence*) á ólögmætu samráði ef hún leiðir til samkeppnisaðstæðna á markaði sem eru ekki í samræmi við hið eðlilega ástand hans, sbr. kafla 4.7.6.6. Hins vegar er hugsanlegt að t.d. fákeppnisaðstæður en ekki samráð geti skýrt samhliða hegðun keppinauta. Skiptir þá miklu hvort sönnun er alfarið reist á hinni samhliða hegðun eða ekki.

11470. Ef samkeppnisyfirvöld byggja ásakanir sínar um samráð einungis á samhliða hegðun viðkomandi keppinauta geta fyrirtæki hnekkt ásökunum með því að sýna fram á að hegðunin geti stafað af öðru en samráði, t.d. vegna einhliða viðbragða sem keppinautar geti gripið til á gagnsæjum fákeppnismarkaði. Ef sönnun er hins vegar ekki (eða ekki alfarið) reist á samhliða hegðun fyrirtækja heldur á gögnum (t.d. samtímagögnum sem sýna samskipti milli keppinauta) eiga önnur sjónarmið við. Þá dugar ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að sýna fram á að hegðun geti stafað af öðru en samráði heldur verða þau einnig að sýna fram á að viðkomandi gögn séu ekki traust eða af þeim séu ekki dregnar réttar ályktanir.[6163] Vísast um þetta til kafla 4.7.6.7.

11471. Eins og ítarlega hefur verið rökstutt hér að framan telur Samkeppniseftirlitið að fyrir liggi í þessu máli sterk sönnun um ólögmæt samskipti Samskipa við Eimskip. Þá ber að hafa í huga að samráð fyrirtækjanna var víðtækt og háttsemi þeirra tók einnig til ólögmæts samstarfs þeirra eins og vegna gáma, landflutninga og sjóflutninga.

11472. Í mgr. 212 í athugasemdum Samskipa við AI segir að Samkeppniseftirlitið telji að þegar *„samkeppnisyfirvöld byggja ásakanir sínar um samráð einungis á samhliða hegðun geti fyrirtæki hnekkt þeim með því að sýna fram á að hegðunin geti stafað af öðru en samráði.*" Halda Samskip því fram að

[6163] Sjá Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 126. Bent á að ef gögn gefi samráð til kynna sé engin þörf á að taka til athugunar hvort önnur atvik eða aðstæður (t.d. fákeppnishegðun) en samráð skýri hegðun viðkomandi fyrirtækja.

þetta sé ekki í samræmi við dómaframkvæmd dómstóla ESB og vísa m.a. til mgr. 727 í dómi undirréttarins í máli nr. T-305/94.

11473. Fjallað er um þann dóm í kafla 4.7.6.7. Í mgr. 724 – 728 í dómnum kemur fram með skýrum hætti framangreindur greinarmunur á sönnun eftir því hvort stuðst er alfarið við samhliða hegðun eða ekki. Samkeppniseftirlitinu er því ekki ljóst að hvaða leyti Samskip telja eftirlitið misskilja dómaframkvæmdina.

11474. Í mgr. 213 í athugasemdum Samskipa við AI segir að ef *„sönnun er ekki reist á samhliða hegðun fyrirtækja heldur á gögnum eigi önnur sjónarmið við. Þá dugi ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að sýna fram á að viðkomandi gögn séu ekki traust eða af þeim hafi ekki verið dregnar réttar ályktanir, sbr. dóm Almenna dómstólsins í máli T-216/13 Telefonica v Commission.*"

11475. Ekki er fyllilega ljóst hvað Samskip eiga hér við. Reglan í samkeppnisrétti er sem fyrr segir sú að ef sönnun er ekki (eða ekki alfarið) reist á samhliða hegðun fyrirtækja heldur á gögnum dugar ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að sýna fram á að hegðun geti stafað af öðru en samráði heldur verða þau einnig að sýna fram á að viðkomandi gögn séu ekki traust eða af þeim séu ekki dregnar réttar ályktanir, sbr. kafla 4.7.6.7.

11476. Samskip gera athugasemd við að Samkeppniseftirlitið vísi einungis til mgr. 125 í dómi undirréttar ESB frá 28. júní 2016 í máli nr. T-216/13. Að mati Samskipa sé í því sambandi einnig mikilvægt að hafa í huga það sem komi í framhaldi af tilvitnaðri málsgrein dómsins (mgr. 126 – 128 í dóminum).

11477. Fjallað er um þennan dóm í kafla 4.7.6.7. Í mgr. 125 í tilvitnuðum dómi er hnykkt á því að gerður sé greinarmunur á sönnun ef hún byggist annars vegar á gögnum og hins vegar á samhliða hegðun fyrirtækja. Í áframhaldandi umfjöllun dómsins er ekkert sem breytir framangreindri mgr. 125 og þessum greinarmuni sem gerður er. Í mgr. 126 – 128 í dóminum er fjallað m.a. sönnunarmat og -byrði sem horft er til í máli þessu og er ítarlega fjallað um í köflum 4.7.1 – 4.7.4.

24.10 Um markmiðsbrot í skilningi 10. gr. samkeppnislaga

11478. Samskip leggja áherslu á stranga túlkun á markmiðsbrotum í samkeppnisrétti, sbr. mgr. 174-175 í athugasemdum við AI. Vísað er til þess að dómstóll ESB hafi í dómi í *CB*-málinu[6164] talið að undirrétturinn hefði ranglega komist að þeirri niðurstöðu að ekki bæri að túlka með ströngum hætti samninga sem hefðu það að markmiði að raska samkeppni. Segja Samskip að samkvæmt dómnum geti aðeins samningar sem leiði til *„nægilega alvarlegs samkeppnisskaða*" haft að markmiði að raska samkeppni. Samskip virðast einnig byggja á því að EFTA-dómstóllinn geri strangari kröfur að þessu leyti en dómstóll ESB. Segir Samskip að í mgr. 61 í dómi EFTA dómstólsins í máli nr. E-3/16, *Ski Taxi geng Noregi*, hafi EFTA-dómstóllinn bætt við því skilyrði að *„einungis þeir samningar sem auðvelt er að bera kennsl á í ljósi fyrri reynslu og hagfræðilegra sjónarmiða, gætu talist hafa að markmiði að raska samkeppni*." Vísa Samskip í þessu sambandi einnig til álits Wahl aðallögsögumanns við dómstól ESB í *CB*-málinu.

11479. Í mgr. 177 og áfram reifa Samskip þær kröfur sem fyrirtækið telur gilda um hvort samráð hafi samkeppnishamlandi áhrif. Rannsaka þurfi raunverulega samkeppni milli viðkomandi fyrirtækja og hugsanlegrar samkeppni sem gæti skapast. Í þessu skyni verði að framkvæma vandaða markaðsgreiningu. Samkeppniseftirlitið hafi ekki rökstutt að samstarf Eimskips og Samskipa hafi *„í eðli sínu falið í sér nægilegan samkeppnisskaða*" og þar að auki ekki rannsakað hvort samstarf fyrirtækjanna hafi haft samkeppnishamlandi áhrif á markaðnum.

[6164] Mál nr. C-67/13, Groupement des cartes bancaires (CB) gegn framkvæmdastjórninni.

11480. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að það túlki 10. gr. samkeppnislaga með röngum hætti. Sem áður segir túlkar Samkeppniseftirlitið ákvæðið með hliðsjón af þeirri réttarframkvæmd sem hefur verið slegið fastri í réttarframkvæmd hér á landi og í EES/ESB-samkeppnisrétti, sbr. umfjöllun í kafla 4.4.

11481. Hvað varðar framangreinda dóma vekur Samkeppniseftirlitið athygli á því að í 52. mgr. dómsins *í Ski Taxi*-málinu hafnaði EFTA-dómstóllinn röksemdum hinna brotlegu fyrirtækja að dómstóll ESB hefði í *CB*-málinu gert auknar kröfur við mat á því hvort háttsemi hefði það að markmiði að raska samkeppni í samanburði við það sem sami dómstóll hefði gert í eldri málum.

11482. Í þessu sambandi má jafnframt líta til dóms Hæstaréttar Danmerkur 27. nóvember 2019 í máli nr. 191/2018, *Konkurrencerådet gegn Eurostar Danmark og GVCO*. Þar lá fyrir að danska samkeppnisráðið hafði komist að þeirri niðurstöðu að tiltekin samvinna fyrirtækja hefði haft það að markmiði að raska samkeppni í skilningi dansks samkeppnisréttar og ESB-samkeppnisréttar. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála staðfesti niðurstöðu samkeppnisráðsins. Fyrir sjó- og verslunardómi héldu fyrirtækin því fram að áfrýjunarnefndin hefði lagt rangt mat á það hvort samráðið hefði haft að markmiði að raska samkeppni. Því til stuðnings vísuðu fyrirtækin, líkt og Samskip, til dóms EFTA-dómstólsins í *Ski Taxi*-málinu og til álits Wahl aðallögsögumanns við dómstól ESB í *CB*-málinu.[6165] Sjó- og verslunardómur féllst á það að samkeppnisyfirvöld hefðu ranglega komist að þeirri niðurstöðu að samráðið hefði haft að markmiði að raska samkeppni og ógilti úrskurð áfrýjunarnefndarinnar. Hæstiréttur Danmerkur sneri hins vegar við dómi sjó- og verslunardómsins og taldi ekki þörf á að leita eftir leiðbeiningu dómstóls ESB. Taldi Hæstiréttur að samráð fyrirtækjanna hefði haft það að markmiði að raska samkeppni. Í því sambandi tók rétturinn fram að til að samráð teldist hafa það að markmiði að raska samkeppni þyrfti að meta hlutlægt séð hvort það gæti í eðli sínu raskað samkeppni (*d. „objektivt bedømt rummer et sådant potentiale af konkurrenceskadelige virkninger*"). Aftur á móti væri ekki þörf á að sýna fram á áhrif samráðsins á samkeppni:

„Højesteret finder – ligesom Konkurrenceankenævnet – at der for at anse et forhold for i sig selv at have konkurrencebegrænsning til formål skal være fornøden sikkerhed for, at tiltaget efter sin karakter i den givne markedsmæssige sammenhæng objektivt bedømt rummer et sådant potentiale af konkurrenceskadelige virkninger, at det ikke er fornødent at påvise faktisk indtrådte skadevirkninger."

11483. Ekki er heldur unnt að fallast á það með Samskipum að dómur EFTA-dómstólsins í *Ski Taxi*-málinu feli í sér aukna kröfur eða nýja túlkun á banninu í 10. gr. samkeppnislaga. Í þessu sambandi hefur þýðingu að í dómi Hæstaréttar Íslands 1. júní 2017 í máli nr. 298/2017, *Byko ehf. og Norvik hf. gegn Samkeppniseftirlitinu og íslenska ríkinu*, var því hafnað að í umræddum dómi EFTA-dómstólsins væri lýst annarri afstöðu til þess hvenær samráð hafi það að markmiði að raska samkeppni heldur en lagt hefði verið til grundvallar í dómi Hæstaréttar í máli nr. 360/2015. Í fræðilegri umræðu hefur því einnig verið hafnað að í dómi EFTA-dómstólsins í *Ski Taxi*-málinu komi eitthvað fram sem bendi til þess að EFTA-dómstóllinn telji að túlka beri samkeppnisreglur EES-samningsins með öðrum hætti en samkeppnisreglur ESB-réttar.[6166]

11484. Samkeppniseftirlitið áréttar að því hefur verið slegið föstu í dómaframkvæmd að þegar samstarf fyrirtækja hefur það „*að markmiði*" að raska samkeppni sé um brot að ræða við það eitt að tiltekin

[6165] Sjá meðal annars bls. 258 -259 í dómi Sjó- og verslunardómsins 27.08.2018 í málum nr. U-2-16 og U-3-16.
[6166] Ólafur Jóhannes Einarsson, *Beiting 53. og 54. gr. EES-samningsins á Íslandi og túlkun samkeppnislaga í ljósi EES-réttar*, Úlfljótur, 3. tbl. 72. árg. 2019, bls. 453: Að mati höfundar kemur ekkert fram í dómi EFTA-dómstólsins í *Ski Taxi*-málinu sem bendir til þess að EFTA-dómstóllinn telji að túlka beri samkeppnisreglur EES-samningsins með öðrum hætti en samkeppnisreglur ESB-réttar. Í þessu sambandi vísar höfundar til úrskurða norsku áfrýjunarnefndarinnar í samkeppnismálum í málum nr. 2018/112 og 2018/113 og tekur fram að þar hafi verið komist að þeirri niðurstöðu að *„ekki væri rétt að túlka ummæli EFTA-dómstólsins þannig að ætlun hans hafi verið að víkja frá einsleitni í túlkun á því hvaða samningar teljist hafa skerðingu á samkeppni að markmiði sínu*."

háttsemi eigi sér stað. Þarf þá ekki að taka til athugunar áhrif samráðsins á samkeppni, þ.e. hvort það hafi raskað samkeppni, sbr. m.a. dóm Hæstaréttar í máli nr. 42/2019. Í dómi dómstóls ESB í Dole málinu var útskýrt að ástæða þessarar reglu væri sú að ákveðin samvinna eða samskipti milli fyrirtækja væru í eðli sínu það skaðleg að ekki væri þörf að taka það til athugunar í hverju máli fyrir sig hvort þau hefðu raskað eða verið líkleg til þess að raska samkeppni.[6167] Þetta ætti t.d. við um verðsamráð keppinauta.[6168] Í dómi sínum staðfesti dómstóllinn að upplýsingaskipti milli keppinauta gætu haft að markmiði að raska samkeppni.[6169] Því hefur einnig verið slegið föstu að t.d. markaðsskipting keppinauta og samráð keppinauta um að stýra framleiðslu eða draga úr framboði hefði það að markmiði að raska samkeppni.[6170] Hið sama á við samráð þar sem keppinautar hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni.[6171]

11485. Framangreindar tegundir samráðs eru flestar tilgreindar í 10. gr. samkeppnislaga (og 53. gr. EES og 101. gr. TFEU). Í áliti Trstenjak aðallögsögumanns við dómstóls ESB frá 4. september 2008 í máli nr. C-209/07, *írska samkeppniseftirlitið gegn Beef Industry Development Society* (BIDS), segir að samráði sem hafi það að markmiði að raska samkeppni megi skipta upp í tvær tegundir. Annars vegar samráð sem „*augljóslega*" hafi það að markmiði að raska samkeppni (e. „*obvious restrictions of competition*"*)* og samráð þar sem við fyrstu sýn væri ekki augljóst að það hafi að markmiði að raska samkeppni (e. „*not-so-obvious restrictions of competition*").[6172] Samkvæmt aðallögsögumanninum væru hinar augljósu samkeppnishömlur m.a. það samráð keppinauta sem tilgreint væri í 101. gr. TFEU, t.d. verðsamráð og markaðsskipting. Samráð sem hefði það að markmiði að raska samkeppni væri hins vegar ekki tæmandi talið í 101. gr. TFEU.[6173]

11486. Þessi túlkun aðallögsögumannsins var staðfest í dómi dómstóls ESB í málinu en BIDS hafði hins vegar í málinu lagt áherslu á að markmiðsbrot bæri að túlka þröngt og gæti aðeins tekið til lárétts verðsamráðs, markaðsskiptingar og takmörkunar á framboði.[6174] Sama túlkun hefur síðan verið lögð til grundvallar í yngri málum dómstólsins. Í t.d. dómi dómstóls ESB frá september 2017 var samráð lyfjafyrirtækja um að miðla villandi upplýsingum um tiltekið lyf talið hafa að markmiði að raska samkeppni.[6175]

11487. Í samræmi við framangreint eru í mgr. 90 í dómi EFTA-dómstólsins í *Ski Taxi*-málinu tilgreindar tilteknar tegundir af samráði sem, í eðli sínu, eru það skaðlegar að þær teljast hafa að markmiði að raska samkeppni, t.d. verðsamráð, markaðsskipting eða samráð um að draga úr framboði.

[6167] Sjá mgr. 112 – 114 í dómi dómstóls ESB frá 19.03.2015 í máli nr. C-286/13, *Dole Food Company gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:2015:184.
[6168] Sjá mgr. 115.
[6169] Sjá mgr. 119 – 135.
[6170] Sjá t.d. Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 174-175.
[6171] Mgr. 83 í dómi dómstóls ESB frá 30.01.2020 í máli nr. C-307/18, Generics (UK), EU:C.2020:52.
[6172] Samkvæmt mgr. 47 í álitinu er hér átt við samkeppnishömlur þar sem kemur í ljós við nánari athugun á eðli eða inntaki viðkomandi samráðs, í því lagalega og efnahagslega umhverfi þar sem það á sér stað, að það hafi í reynd að markmiði að raska samkeppni í framangreindum skilningi og er þá engin þörf á að leggja mat á áhrif þess.
[6173] Sjá mgr. 48 – 49 í álitinu.
[6174] Dómur dómstóls ESB frá 20.11.2008 í máli nr. C-209/07, EUC:2008:643:
„22. BIDS argues, in addition, that the concept of infringement by object should be interpreted narrowly. Only agreements as to horizontal price-fixing, or to limit output or share markets, agreements whose anti-competitive effects are so obvious as not to require an economic analysis come within that category. The BIDS arrangements cannot be assimilated to that type of agreement or to other forms of complex cartels. BIDS maintains that an agreement on the reduction of excess capacity in a sector cannot be assimilated to an agreement to 'limit production' within the meaning of Article 81(1)(b) EC. That concept must be understood as referring to a limitation of total market output rather than a limitation of the output of certain operators who voluntarily withdraw from the market, without causing a lowering of output.
23. However, as the Advocate General pointed out in point 48 of her Opinion, the types of agreements covered by Article 81(1)(a) to (e) EC do not constitute an exhaustive list of prohibited collusion."
[6175] Dómur dómstóls ESB frá 23. janúar 2018 í máli nr. C-179/16, Hoffman-La Roche og Novartis gegn Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, EU:C:2018:25.

11488. Í ákvörðun þessari hefur verið rökstutt að samráð Samskipa við Eimskip hafi haft það að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins. Þá tiltaka Samskip í framangreindri umfjöllun engin dæmi um ranga beitingu eftirlitsins á 10. gr. samkeppnislaga. Til viðbótar er ekki þörf á því að fjalla um sjónarmið sem Samskip telji gilda um hvort samráð hafi samkeppnishamlandi áhrif enda er í málinu sem fyrr segir lagt til grundvallar að um markmiðsbrot hafi verið að ræða.

24.11 Um sönnun í samráðsmálum

11489. Í málinu geti stjórnvaldssekt vegna brota á samkeppnislögum talist vera refsing í skilningi 6. gr. MSE. Af þessu leiði að „almennt sé talið varasamt að byggja áfellisdóma vegna brota á samkeppnislögum eingöngu á óbeinni sönnun þegar stjórnvaldssektir liggja við broti." Í mgr. 199 segja Samskip að þótt *„ályktanir um tilvist samkeppnishamlandi aðgerða eða samnings verði í mörgum tilvikum vissulega einungis byggð á tilviljunum (e. coincidences) og vísbendingum (e. indicia) sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring er á atriðunum*, [beri] *að hafa í huga að á samkeppnisyfirvöldum* [hvíli] *sönnunarbyrðin um að engin slík skýring sé fyrir hendi.*" Í mgr. 198 segir Samskip hins vegar að hafi samkeppnisyfirvöld gert það *„nægilega líklegt*" að brot hafi átt sér stað „[hvíli] *það á hinu meinta brotlega fyrirtæki að sýna fram á að atvik hafi verið öðrum hætti*."

11490. Af þessu tilefni vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar í kafla 4.7 þar sem fjallað er um þær reglur sem gilda um sönnun í samráðsmálum og er beitt í málinu.

11491. Eins og þar kemur fram ber Samkeppniseftirlitið sönnunarbyrðina um að brot hafi verið framið. Í réttarframkvæmd hefur sönnunarbyrðinni aftur á móti í vissum tilvikum verið snúið við. Þegar sönnunargögn benda til þess að samráð hafi átt sér stað nægir ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að benda á atvik sem geta dregið úr sönnunargildi slíkra gagna heldur verða þau hvort tveggja að sanna viðkomandi atvik og sýna fram á að það dragi úr gildi viðkomandi sönnunargagns. Þannig nægir ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að byggja á staðhæfingum í umrædda veru. Í réttarframkvæmd hefur til dæmis verið lagt til grundvallar að þegar sönnunargögn benda til þess að samráð hafi átt sér stað á fundi teljist slíkt samráð sannað nema viðkomandi fyrirtæki sýni fram á að umræðuefni á fundinum hafi verið lögmætt. Vísast nánar um þetta til kafla 4.7.3.

11492. Af framangreindu leiðir að bendi heildarmat til þess að samráð hafi átt sér stað hvílir það á viðkomandi fyrirtækjum að sýna fram á annað. Nefna má sem dæmi tvo dóma dómstóls ESB í sama samráðsmáli:

- Framkvæmdastjórn ESB taldi sannað að fyrirtækið Lafarge hefði tekið þátt í ólögmætu samráði með BPB og Knauf á tilteknu tímabili. Til stuðnings þessu vísaði framkvæmdastjórnin til yfirlýsinga sem BPB hafði gefið við málsmeðferðina og að samtímagögn sýndu að BPB hefði búið yfir upplýsingum um markaðshlutdeild Lafarge. Undirréttur ESB staðfesti þessa niðurstöðu þar sem Lafarge hafði ekki sett fram gögn eða skýringu til stuðnings því að þrátt fyrir framangreint hefði samráð ekki átt sér stað. Fyrir dómstóli ESB hélt Lafarge því fram að undirrétturinn hefði með ólögmætum hætti lagt sönnunarbyrðina á fyrirtækið og brotið gegn reglunni um sakleysi uns sekt er sönnuð og reglunni um að allan vafa um sekt viðkomandi beri að skýra honum í hag.[6176] Dómstóll ESB féllst ekki á þetta, sbr. mgr. 29 -30. Áréttaði dómstóllinn framangreinda reglu um að sönnunarbyrðin um að tiltekin gögn sýndu í raun ekki fram á samráð gæti hvílt á viðkomandi fyrirtæki. Benti dómstóllinn síðan á þetta:

  „31. It is clear […] *that the General Court considered that the Commission had established to the requisite legal standard that BPB had informed Lafarge, at the latest at the end of August 1992, of the agreement between BPB and Knauf on the exchange of information and that, on that occasion,*

[6176] Mgr. 26-27 í dómi dómstóls ESB frá 17. júní 2010 í máli nr. C-413/08, Lafarge gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2010.

Lafarge had adhered to that agreement. To reach that conclusion the General Court relied, first, on a number of statements by BPB […] *and, second, on the fact that Lafarge's market share on the main European markets was described in terms of absolute value and as a percentage in tables held by BPB since 1991 […]*

32. Therefore, by stating […] *that Lafarge had confined itself to emphasising the lack of detail in BPB's statements without however providing the exact date or circumstances which led it to engage in such an exchange of information, the General Court decided, applying the Court's case-law* […] *that the evidence presented by the Commission was of such a kind as to require the other party to provide an explanation or justification, failing which it was permissible to conclude that the Commission had satisfied its obligations as regards the burden of proof. The General Court thus confined itself to stating that Lafarge had failed to adduce evidence in support of its allegation that its adherence to the agreement to exchange information was necessarily later than June 1993, and even at the start of 1994.*

33. It follows that the General Court did not infringe the rules on the burden of proof.

34. Since the complaints alleging breach of the presumption of innocence and of the in dubio pro reo principle are based on the alleged reversal of the burden of proof, they must also be rejected."

- Undirréttur ESB staðfesti þá niðurstöðu framkvæmdastjórnar ESB að tilteknir stjórnendur Knauf hefðu verið fulltrúar fyrirtækisins í samráðinu. Fyrir dómstóli ESB hélt Knauf því fram að engin sönnunargögn styddu þetta og brotið hefði verið gegn reglunni um að virða skuli vafa sakborningi í hag. Dómstóll ESB féllst ekki á þetta. Undirrétturinn hefði einfaldlega talið gögnin gefa þetta til kynna og Knauf hefði ekki lagt fram nein gögn sem sýndu fram á annað.[6177] Eðlilegt væri að sönnunarbyrðin snerist við með þessum hætti.[6178]

11493. Þá ber að árétta að það er skýr regla í samkeppnisrétti að virða skuli sönnunargögn með heildstæðum hætti en ekki hvert gagn einangrað fyrir sig. Í dómaframkvæmd hefur og ítrekað komið fram að sönnunargögn sem samkeppnisyfirvöld afli í samráðsmálum séu yfirleitt stuttorð og brotakennd. Sökum þessa verði í flestum tilvikum að byggja ályktun um tilvist samkeppnishamlandi aðgerða eða samnings á ýmsum tilviljunum og vísbendingum sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring er á þessum atriðum. Nánar er fjallað um þetta í kafla 4.7.4.

11494. Samskip vísa einnig til 6. gr. MSE og til dóms MDE frá 27. september 2011 í Menarini málinu. Sökum þessa telur Samkeppniseftirlitið rétt að horfa til dóms Mannréttindadómstóls Evrópu frá 14. febrúar 2019, *SA-Capital gegn Finnlandi*.

11495. Mál þetta varðaði dóm æðsta stjórnsýsludómstóls Finnlands þar sem sekt var lögð á fyrirtæki fyrir þátttöku í ólögmætu samráði. Eins og lýst er í mgr. 10 og áfram í dómi MDE er forsaga málsins sú að

[6177] Sjá mgr. 79 í dómi dómstóls ESB frá 01.07.2010 í máli nr. C-407/08, Knauf Gips gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2010:389: „*The allegation that the General Court infringed the in dubio pro reo principle in holding, in paragraph 346 of the judgment under appeal, that there was no evidence that Mr B and Mr C did not represent the Knauf Group in connection with the infringement cannot be accepted. In fact, in paragraph 346, the General Court simply held that the evidence submitted to it indicated that Mr B and Mr C played a representational role for that group in connection with the infringement and that no evidence had been produced before it to establish that such was not the case*."

[6178] *„80. In that regard, according to the Court's case-law, it is for the party or the authority alleging an infringement of the competition rules to prove the existence thereof and it is for the undertaking or association of undertakings invoking the benefit of a defence against a finding of an infringement to demonstrate that the conditions for applying such defence are satisfied, so that the authority will then have to resort to other evidence. Thus, although according to those principles the legal burden of proof is borne either by the Commission or by the undertaking or association concerned, the factual evidence on which a party relies may be of such a kind as to require the other party to provide an explanation or justification, failing which it is permissible to conclude that the burden of proof has been discharged (see Aalborg Portland and Others v Commission, paragraphs 78 and 79).*"

markaðsdómstóllinn í Finnlandi féllst á það með finnska samkeppniseftirlitinu að fyrirtæki hefðu haft með sér ólögmætt samráð á malbikunarmarkaði. Hins vegar taldi markaðsdómstóllinn ósannað að samráðið hefði verið jafn alvarlegt og umfangsmikið og byggt var á að hálfu finnska eftirlitsins. Var lögð sekt á fyrirtækin sem samtals nam 19,4 milljónum evra.

11496. Finnska samkeppniseftirlitið áfrýjaði dóminum til æðsta stjórnsýsludómstóls Finnlands. Taldi eftirlitið að markaðsdómstóllinn hefði beitt sönnunarreglum í samkeppnisrétti með röngum hætti og krafðist þess að sekt fyrirtækjanna yrði hækkuð. Æðsti stjórnsýsludómstóllinn féllst á það með finnska samkeppniseftirlitinu að markaðsdómstóllinn hefði gert of strangar sönnunarkröfur. Þrátt fyrir að ekki lægju fyrir bein sönnunargögn taldi stjórnsýsludómstóllinn tiltekin brot sönnuð. Var þetta gert annars vegar á grundvelli heildarmats og hins vegar á grundvelli þess að samráðsfyrirtækjunum hefði ekki tekist sönnun um annað.[6179] Mun fleiri brot töldust því sönnuð og var sekt fyrirtækjanna hækkuð í 82,5 milljónir evra.

11497. Eitt af samráðsfyrirtækjunum taldi að niðurstaða æðsta stjórnsýsludómstólsins bryti gegn rétti fyrirtækisins samkvæmt 6. gr. MSE og kærði til MDE. Taldi fyrirtækið að stjórnsýsludómstóllinn hefði brotið gegn 6. gr. MSE með því að byggja niðurstöðu sína m.a. á yfirlýsingum eða framburði aðila um það sem þeim hefði verið tjáð um málsatvik (e. *„hearsay evidence*"). Einnig hefði stjórnsýsludómstóllinn ranglega lagt til grundvallar vægari sönnunarkröfur en gilda í refsimálum[6180] og snúið sönnunarbyrðinni við.[6181] Með þessu hefði m.a. verið farið gegn reglunni um sakleysi uns sekt sé sönnuð. MDE féllst hins vegar ekki á 6. gr. MSE hefði verið brotin.

11498. Í dómi sínum benti MDE á að við beitingu 6. gr. MSE í málinu yrði m.a. að horfa til eðlis samkeppnismála, mikilvægi samkeppnisreglna og þýðingu þess að sektir í slíkum málum væru ekki lagðar á einstaklinga heldur fyrirtæki:

„78. The Court emphasises that the fairness of the proceedings should be assessed as a whole, by taking into account the specific nature and circumstances of the case, and that the question whether the rights of defence, in particular, have been ensured in a manner consonant with Article 6 must be considered in the light of all the relevant elements in the case. In this context, the Court acknowledges that cases concerning restrictions of competition typically involve complex and often wide-ranging economic matters and related factual issues, which means that the relevant elements of evidence will also be multifaceted. The Court is also aware of the strong public interest involved in the effective enforcement of competition law. Moreover, it is mindful of the fact that as a rule, the financial penalties applicable in this field are not imposed on natural persons but on corporate entities, quantified on the basis of the

[6179] Lýst svo í mgr. 25 í dómi MDE: *„On the basis of the evidence before it, the Supreme Administrative Court found that a single nationwide cartel had existed between 1994 and 2002 in respect of central and local government as well as private sector asphalt contracts. It found that the Competition Authority had presented extensive evidence of the existence of the cartel, by means of witness statements, documents, telephone recordings and other evidence. Although the evidence provided by the Competition Authority had not covered all incidents in the asphalt markets during the period covered by its application, either geographically or in terms of time, it had nevertheless permitted the court to get an overall picture of the functioning of the asphalt markets during the period in question. The evidence had excluded the possibility that the established facts were a matter of similar practices which had coincided accidentally. Taking into account what is generally known about the functioning of cartels on the basis of earlier experience and research, the most credible explanation for the similarity between the events which had occurred in different regions and the observations made by the witnesses was that the asphalt companies had agreed about the territorial allocation of the asphalt markets in the whole of Finland, as well as about the measures for implementing the agreed allocation in practice. In its final conclusion, the court stated that the Competition Authority had adduced extensive evidence of the existence of a cartel, while the defendants had not been able to refute the credibility or reliability of that evidence, nor the conclusions which the Competition Authority had drawn from it*."

[6180] Taldi fyrirtækið að stjórnsýsludómstóllinn hefði gert minni sönnunarkröfur en felast í viðmiðinu um sönnun *„beyond reasonable doupt*".

[6181] Benti fyrirtækið m.a. á þetta: *„The applicant company asserted that the Government had admitted in their observations that the applicant company should have proved its innocence in relation to the alleged infringements in order to be acquitted. A reversed burden of proof had thus been applied, and it had clearly violated the presumption of innocence under Article 6 § 2 of the Convention*."

harmful effects of the anti-competitive conduct and taking into account the business turnover of the entities found to be in breach of competition rules.“

11499. Í dómi MDE voru síðan reifaðar forsendurnar í dómi æðsta stjórnsýsludómstólsins. Þar kemur fram að stjórnsýsludómstóllinn hefði talið að beita yrði þeim sönnunarsjónarmiðum sem dómstólar ESB hefðu lagt til grundvallar í samráðsmálum. Þar kæmi fram að sökum eðlis þeirra mála væri heimilt að byggja sönnum á óbeinum sönnunargögnum og ályktunum sem dregnar væru af ýmis konar gögnum, þ.m.t. umræddum *„hearsay evidence*". Þá væri mikilvægt að sönnunargögn væru virt með heildstæðum hætti. Eftir atvikum væri heimilt að snúa sönnunarbyrðinni við og ekki ætti að leggja sönnunarkröfur refsiréttar til grundvallar. Taldi MDE að með þessu hefði ekki verið brotið gegn ákvæðum mannréttindasáttmálans. Um sönnun benti MDE m.a. á þetta:

„84. Furthermore, the Court is also mindful of the fact that given the nature and purpose of competition law, proceedings for its enforcement depend on a variety of evidence that must be considered and assessed together, whereupon the role of evidence taken from witnesses may vary. […]"

11500. Einnig tók MDE fram að ekki væri heimilt í refsimálum að byggja sakfellingu alfarið á þögn sakbornings. Hins vegar gætu atvik verið með þeim hætti að þau kölluðu á skýringu sakbornings og unnt væri að hafa hliðsjón af skorti á skýringum þegar lagt væri mat á sönnunarfærslu ákæruvaldsins, sbr. mgr. 108. Gerði MDE ekki athugasemdir við að sönnunarbyrðinni hefði verið snúið við með þeim hætti sem gert var í dómi stjórnsýsludómstólsins. Þá hefði stjórnsýsludómstóllinn útskýrt þær sönnunarkröfur sem hann lagði til grundvallar og væru þær ekki óeðlilegar. Vísast um þetta til mgr. 109 -110 í dómi MDE.

11501. Í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 42/2019 var vísað til þessa dóms MDE til stuðnings því að ríkir almannahagsmunir séu bundnir við skilvirka framkvæmd samkeppnisreglna og að í samkeppnisrétti gildi sérstakar sönnunarreglur sem eru ekki jafn strangar og í sakamálum.

11502. Í umræddu Menarini máli var það niðurstaða MDE að það færi ekki gegn 6. gr. MSE ef stjórnvald rannsaki og leggi sekt á fyrirtæki fyrir brot á samkeppnislögum ef unnt væri að bera þá niðurstöðu undir dómstóla sem hafi fulla heimild til að endurskoða sektarákvörðun stjórnvaldsins. Það er unnt í íslenskum rétti, sbr. m.a. dóm Hæstaréttar Íslands í máli nr. 42/2019.

11503. Ekki er því unnt að fallast á að sönnunarsjónarmið sem beitt er í þessu máli séu andstæð 6. gr. MSE. Hið sama á við um meðferð málsins að öðru leyti.

11504. Hvað varðar framangreind sjónarmið Samskipa um óbeina sönnun þá eru þau ekki í samræmi við framangreindan dóm MDE í máli *SA-Capital gegn Finnlandi*. Til viðbótar má líta til þess að í mgr. 37 í dómi dómstóls ESB frá 21. janúar 2016 í máli nr. C-74/14, *Eturas*, segir að undirstöðureglan um skilvirkni krefjist þess að unnt sé að sanna brot á samkeppnisreglum með óbeinni sönnun.[6182] Í dómi undirréttar ESB frá 29. júní 2012 í máli nr. T-370/09, *GDF Suez gegn framkvæmdastjórninni*, hélt fyrirtæki því fram að framkvæmdastjórnin hefði ranglega talið það hafa tekið þátt í ólögmætu samráði. Til stuðnings þessu benti fyrirtækið á að engin bein sönnunargögn sýndu fram á þátttöku þess í brotinu. Með vísan til dómframkvæmdar dómstóls ESB féllst undirrétturinn ekki á þetta:

„221. In the present case, first, the applicant's allegation that no 'direct evidence' of the concerted practice in question was adduced must be rejected as ineffective. In fact, since the activities which anti-competitive practices and agreements entail take place in a clandestine fashion, meetings are held in secret and the associated documentation is reduced to a minimum (Aalborg Portland and Others v Commission, paragraph 215 above, paragraph 55), the Commission cannot be required

[6182] „[…] *the principle of effectiveness requires that an infringement of EU competition law may be proven not only by direct evidence, but also through indicia, provided that they are objective and consistent.*"

necessarily to rely on direct evidence of those practices and agreements. It is apparent moreover from the case-law cited in paragraph 220 above that, in most cases, the existence of an anti-competitive practice or agreement must be inferred from a number of coincidences and indicia which, taken together, may, in the absence of another plausible explanation, constitute evidence of an infringement of the competition rules."

11505. Í mgr. 203 -204 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um mgr. 231 í dómi undirréttar ESB í máli nr. T-133/07. Er dregin sú almenna ályktun af þeim dómi að „*samkeppnisyfirvöldum beri í öllu falli að sýna fram á tilvist samkomulags (e. existence of a mutual agreement, meeting of minds*")."

11506. Ekki er unnt að fallast á þetta sjónarmið Samskipa.

11507. Samkeppniseftirlitið bendir á að gera verður greinarmun á annars vegar samráði milli fyrirtækja og hins vegar einhliða aðgerðum þeirra. Hið fyrra fellur undir 10. gr. samkeppnislaga og hið seinna ekki. Er engin skylda að lögum að greina á milli þess hvort aðgerð eða háttsemi fyrirtækja feli í sér samning eða samstilltar aðgerðir. Það er fullnægjandi að sýnt sé fram á að keppinautar hafi haft með sér bein eða óbein samskipti sem annað hvort hafi haft að markmiði að raska samkeppni eða það leiddi af þeim, sbr. kafla 4.2.2.[6183] Ef það liggur fyrir að um ólögmætar samstilltar aðgerðir hafi verið að ræða þarf ekki til viðbótar að sýna að háttsemin hafi einnig falið í sér samning í skilningi samkeppnisréttarins. Sökum þessa tekur samheitið samráð bæði til samninga og samstillta aðgerða og enginn greinarmunur gerður á því hvort ólögmæt samskipti fyrirtækja séu í formi samnings eða samstilltra aðgerða, sbr. 4. mgr. 41. gr. a samkeppnislaga.

11508. Ljóst er því að engin almenn skylda hvílir á samkeppnisyfirvöldum að sanna að samráð hafi verið í formi samnings enda dugar að um samstilltar aðgerðir hafi verið að ræða. Ef hins vegar samkeppnisyfirvöld byggja á því í ákvörðun sinni að um samning hafi verið verða þau að sanna það. Þannig háttaði til í framangreindum dómi.

11509. Í mgr. 208 – 209 í athugasemdum Samskipa við AI virðist byggt á því að Samkeppniseftirlitið geri of mikið úr þýðingu samskipta keppinauta. Samskipti ein og sér þurfi ekki að vera ólögmæt og keppinautar geti átt í lögmætum viðskiptum sem ekki geti farið fram án samskipta viðkomandi starfsmanna.

11510. Samkeppniseftirlitið vísar til þess sem fram kemur í kafla 4.7.6.2. Kjarni málsins er að „*samskipti keppinauta hafa mikla þýðingu og getur hegðun þeirra sem slík gefið sterkar vísbendingar um ólögmætt atferli*", sbr. dóm Héraðsdóms Reykjavíkur frá 29. maí 2006 í máli nr. E-6187/2005. Þá samskipti keppinauta einkar varhugaverð ef viðkomandi fyrirtæki starfa á fákeppnismarkaði, sbr. kafla 4.6.3.2.

11511. Þá ber að líta til þess að lögmæt tilefni til samskipta útiloka ekki að ólögmætt samráð hafi átt sér stað. Í dómi undirréttar ESB frá 16. júní 2015 í máli nr. T-655/11, *FSL gegn framkvæmdastjórninni*, lá fyrir að starfsmenn keppinauta höfðu snætt hádegisverð saman. Viðkomandi fyrirtæki hélt því fram að engin bein sönnunargögn sýndu fram á að ólögmætt samráð hefði átt sér stað á þeim fundi og að fyrirtækin

[6183] Þetta hefur lengi legið fyrir. Hér má t.d. benda á að í dómi dómstóls ESB frá 08.07.1999 í máli nr. C-49/92, Framkvæmdastjórnin gegn Anic Partecipazioni, EU:C:1999:356, reyndi á það sjónarmið fyrirtækis að skylt væri að skilgreina hvort samráð hefði annað hvort falið í sér samning eða samstilltar aðgerðir. Dómstóllinn féllst ekki á þetta: *„108. The list in Article 85(1) of the Treaty is intended to apply to all collusion between undertakings, whatever the form it takes. There is continuity between the cases listed. The only essential thing is the distinction between independent conduct, which is allowed, and collusion, which is not, regardless of any distinction between types of collusion. Anic's argument would break down the unity and generality of the prohibited phenomenon and would remove from the ambit of the prohibition, without any reason, certain types of collusion which are no less dangerous than others. […]*" Sjá einnig Bellamy & Child, European Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 120: *„It is not legally necessary to distinguish between agreements and concerted practices in order for Article 101(1) to apply*."

hefðu haft fjölmargar lögmætar ástæður til að hittast, sbr. mgr. 219. Undirrétturinn féllst ekki á að samráðið væri ósannað. Benti rétturinn á þetta:

„220. That argument must be rejected without it being necessary to examine whether Mr C1 and Mr P1 had legitimate reasons to meet. It suffices to note that, although such legitimate reasons could indeed provide an alternative explanation for their meeting, they would in no way diminish the collusive nature — if established — of their contacts in other respects. As the Commission noted in recital 147 of the contested decision, the assertion that there were contacts between competitors which were allegedly legitimate in no way rules out the possibility that collusive contacts also took place. The Court of Justice has already stated that an agreement may be regarded as having a restrictive object even if it does not have the restriction of competition as its sole aim but also pursues other legitimate objectives (see Case C-551/03 P General Motors v Commission [2006] ECR I-3173, paragraph 64 and the case-law cited). As the Commission rightly states, in order to call into question the findings made in the contested decision, it is not enough for the applicants merely to show that the contacts also served a legitimate objective; they must show that the contacts only served such an objective."[6184]

11512. Samkeppniseftirlitið áréttar að aðalatriðið er hvort samskipti hafa átt sér stað milli keppinauta eða ekki. Sönnun á samskiptum keppinauta getur bæði byggst á beinum og óbeinum sönnunargögnum. Er þannig unnt að byggja ályktun um tilvist ólögmæts samráðs á ýmsum tilviljunum (e. „*coincidences*") og vísbendingum (e. „*indicia*") sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring er á þessum atriðum, sbr. m.a. kafla 4.7.4.

[6184] Dómur undirréttarins staðfestur með dómi dómstóls ESB 27.04.2017 í máli nr. EU:C:2017:308.

25. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM ATVIK Á ÁRINU 2008

25.1. Um *„neyðarsamkomulagið“*

11513. Í kafla 5.4 hér að framan var gerð grein fyrir því að þann 30. nóvember 2001 undirrituðu Eimskip og Samskip það sem þau nefndu *„Trúnaðarmál Neyðarsamkomulag“*. Það átti að taka til *„gámaflutninga með skipum félaganna“* sem *„skapast vegna bilana skips, strands og annarra svipaðra óviðráðanlega orsaka.“* Gögn málsins sýna hins vegar að gildissvið samningsins var mun víðtækara. Tók samningurinn ekki aðeins til flutninga vegna óviðráðanlegra orsaka heldur einnig til venjulegra flutninga milli Evrópu og Íslands, þ.e. til almennra flutninga félaganna. Nýr samningur var gerður 2010 og gilti hann út rannsóknartímabilið. Héldu Eimskip og Samskip þessum samningum leyndum.

11514. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samningar Samskipa og Eimskips í Evrópusiglingum fram á árið 2008 hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Fyrirtækin héldu áfram þessu broti samhliða auknu ólögmætu samráði Samskip við Eimskip sem hófst um mitt ár 2008.

11515. Samskip mótmæla þessu og byggja m.a. á því að um fullkomlega eðlilega og lögmæta samninga hafi verið að ræða.

25.1.1. Haldið leyndu á rannsóknartímabilinu

11516. Í mgr. 253 í athugasemdum við AI gagnrýna Samskip að Samkeppniseftirlitið hafi vísað til þess að samningurinn hafi verið *„leynilegur“*. Þetta eigi sér ekki neina stoð í gögnum málsins og þessari lýsingu sé ætlað að skapa neikvæð hughrif um samninginn. Samningurinn var skriflegur og ef ætlun fyrirtækjanna hefði verið að leyna með einhverjum hætti þessum viðskiptum hefði verið *„hægur leikur að hafa öll samskipti munnleg*.“

11517. Við mat á sjónarmiðum Samskipa ber fyrst að hafa í huga hvað fram kom við skýrslutöku (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Þessir æðstu stjórnendur fyrirtækjanna annað hvort kváðust ekkert vita (eða muna) um samstarf við helsta keppinautinn í Evrópusiglingum sem sannanlega var fyrir hendi þegar þeir stýrðu fyrirtækjum sínum eða neituðu að tjá sig um viðkomandi samtímagögn, sbr. kafla 5.4.3. Er þetta ekki til stuðnings því sjónarmiði að um hafi verið að ræða eðlilegt og lögmætt samstarf.

11518. Í mgr. 20 – 26 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 13. janúar 2021 kemur fram að Samkeppniseftirlitið fari með *„rangfærslur“* um framburði fyrrnefndra stjórnenda þegar því er haldið fram af hálfu eftirlitsins að hlutaeigendur hefðu annað hvort ekki vitað af þessum viðskiptum í Evrópusiglingum eða stjórnendurnir ekki viljað tjá sig um samtímagögnin í skýrslutökunni. Með vísan til þess sem fram kemur í kafla 5.4.3 er ekki unnt að fallast á þetta sjónarmið Samskipa.

11519. Samningurinn sem um ræðir var kirfilega tilgreindur sem *„**TRÚNAÐARMÁL**“* og voru samkeppnisyfirvöld aldrei upplýst um hann þegar þau sóttu ítrekað um undanþágu vegna samstarfs í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Í þeim erindum voru fyrirtæki, sem samanlagt voru í yfirburðastöðu á sjóflutningum til og frá Íslandi, að biðja um heimild til að vinna saman á mikilvægri siglingaleið. Blasir við að fyrirtækjunum var rétt og skylt að skýra samkeppnisyfirvöldum frá því að þau ættu einnig í samvinnu varðandi mikilvægustu siglingaleiðirnar, þ.e. milli Íslands og annarra Evrópuríkja.

11520. Til viðbótar skiptir miklu að á hluta rannsóknartímabilsins giltu skýr fyrirmæli gagnvart Samskipum og Eimskip um að tilkynna samkeppnisyfirvöldum *„um alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli svo og breytingar á þeim“*, sbr. ákvarðanir nr. 11/2003 og 46/2009. Fóru fyrirtækin ekki að þessu. Voru t.d. fyrirmæli ákvörðunar nr. 46/2009 í gildi þegar Eimskip og Samskip gerðu nýtt

„neyðarsamkomulag“ 9. desember 2010. Fóru fyrirtækin ekki að þeim fyrirmælum og var þessu samstarfi þeirra áfram haldið leyndu.

11521. Samkeppniseftirlitið getur því ekki fallist á að það hafi verið gagnrýnisvert að lýsa framangreindu samráði Samskipa við Eimskip í flutningum til og frá Evrópu sem leynilegu.

25.1.2. Ekki veittar upplýsingar við rannsókn þessa máls

11522. Í mgr. 255 í athugasemdum Samskipa við AI er fundið að því að Samkeppniseftirlitið hafi gert athugasemd við að fyrirtækið hafi ekki afhent eftirlitinu eintak af *„neyðarsamkomulaginu“* frá 2001 með handskrifuðu viðbótinni um *„venjulega flutninga“* sem hafi víkkað út gildissvið samkomulagsins. Mótmæla Samskip því að þetta sé til vitnis um að fyrirtækið hafi viljað leyna gögnum. Kveða Samskip fyrirtækið hafa gert sitt besta til að afhenda gögn en í þessu tilviki hafi umrætt skjal ekki verið *„til hjá Samskipum“*. Það hafi því verið ómögulegt fyrir Samskip að afhenda Samkeppniseftirlitinu eintak með handskrifuðum verðum fyrir *„venjulega flutninga“*.

11523. Samkeppniseftirlitið rifjar hér upp að það tók skýrslur af stjórnendum Eimskips og Samskipa í september 2013 (m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj, (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-útfl). Voru stjórnendurnir spurðir m.a. um samstarf Eimskips og Samskipa. Enginn upplýsti um neyðarsamninga Eimskips og Samskipa. Hvorki var upplýst um tilvist samninganna, samskipti fyrirtækjanna sem þessu tengdust eða að samstarfið tæki til venjulegra flutninga milli Íslands og Evrópu.

11524. Samkeppniseftirlitið tekur einnig fram að það beindi, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, fyrirmælum til Eimskips og Samskipa um að afhenda eða veita upplýsingar um alla samninga sem fyrirtækin hefðu gert við önnur flutningafyrirtæki (þ. á m. við hvort annað). Tók þetta bæði til skriflegra og munnlegra samninga. Jafnframt skyldi afhenda drög að skriflegum samningum. Samkvæmt þessu bar fyrirtækjunum að upplýsa um að á rannsóknartímabili þessa máls hefðu gilt samningar milli þeirra um gagnkvæma *„venjulega flutninga“* og *„neyðarflutninga“* innan Evrópu og milli Íslands og annarra Evrópuríkja eða hafna á Íslandi.

11525. Í tengslum við framangreinda upplýsingabeiðni eftirlitsins afhenti Eimskip hins vegar hvorki né veitti á annan hátt upplýsingar um umrædda samninga. Eimskip afhenti heldur ekki drög að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi“* sem fyrirtækið fékk sent frá (S)frkvstj-millilandasv þann 20. október 2008.[6185] Við munnlega upplýsingagjöf í september 2013 veittu stjórnendur Eimskips ekki upplýsingar um framangreint. (E)forstj tiltók hins vegar ranglega fram að óskað hefði verið eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga vegna Evrópuflutninga Eimskips fyrir Jóna.

11526. Samskip hins vegar afhentu Samkeppniseftirlitinu eintök af samningunum frá 2001 og 2010. Ekki var hins vegar afhent eintak með handskrifuðu viðbótinni um *„venjulega flutninga“*. Samskip greindu heldur ekki frá því að umræddir samningar tækju til *„venjulegra flutninga“*. Þá afhentu Samskip ekki framangreind drög að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi“*. Eins og fram kom hér að framan veittu stjórnendur Samskipa ekki upplýsingar um framangreint við munnlega upplýsingagjöf stjórnenda í september 2013.

11527. Hvorki Samskip né Eimskip veittu fullnægjandi upplýsingar um umfang og tilefni framangreindra flutninga, sbr. nánar hér á eftir, sbr. einnig kafla 23.

11528. Ekki er fullnægjandi að vísa til þess að fyrirtækið hafi ekki búið yfir eintaki af samningnum frá 2001 með hinni handskrifuðu breytingu á gildissviði samningsins. Eðli málsins samkvæmt var Samskipum kunnugt

[6185] Sjá kafla 8.19.3 og 9.3.

um efni þessa breytta samnings sem stjórnendur Eimskips nefndu „*Samskip_Evrópa*“. Tölvupóstar starfsmanna Eimskips frá 21. mars 2007 vísa til samskipta við Samskip um verðlagningu á „*venjulegum*“ flutningum (flutningar ef „*ekki neyð*“).[6186] Í tölvupósti (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1, dags. 17. desember 2008, var spurt hvort ekki ætti að styðjast við „*neyðarsamkomulagið frá 2001 x 2*“ eins og „*venjan hefur verið?*“ (S)forstö-innfl1 svaraði og sagði að „*auðvitað*“ væri það eðlilegt að hafa hliðsjón af þessu.[6187] Þrátt fyrir að hafa þannig verið fullkunnugt um efni viðkomandi samninga við Eimskip fóru Samskip ekki að fyrirmælum 19. gr. samkeppnislaga. Þá blasir þessi vitneskja Samskipa við ef horft er til mgr. 10 í bréfi fyrirtækisins frá 13. janúar 2021 (eftir útgáfu AI og AII), þar sem Samskipa segir að það sé „*óumdeilt*“ að fyrirtækin hefðu átt í samskiptum vegna samningsins.

11529. Athugasemdir Samskipa breyta því ekki þeirri niðurstöðu að fyrirtækin hafi haldið framangreindri samvinnu að mestu leyndri við rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

25.1.3. Um efni og framkvæmd „*neyðarsamkomulagsins*“

11530. Sem fyrr segir veittu Eimskip og Samskip ekki upplýsingar um samvinnu um „*venjulega flutninga*“ milli Íslands og annarra Evrópuríkja þegar Samkeppniseftirlitið óskaði eftir gögnum og upplýsingum á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga.

11531. Í AI fjallaði Samkeppniseftirlitið um eintak af „*neyðarsamkomulaginu*“ frá nóvember 2001 þar sem handskrifað var „x2 *fyrir venjulega flutninga*“. Gerði Samkeppniseftirlitið grein fyrir öðrum samtímagögnum frá Eimskip og Samskipum sem einnig sýndu að á rannsóknartímabilinu hafi verið í gildi samningar milli fyrirtækjanna um venjulega flutninga milli Íslands og annarra Evrópuríkja.

11532. Eftir að Samskip höfðu fengið AI og AII í hendur tjáði fyrirtækið sig í fyrsta sinn um gildissvið þessara samninga. Í mgr. 237 – 257 og 617 - 622 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um „*neyðarsamkomulögin*“ sem voru í gildi frá 30. nóvember 2001 og út rannsóknartímabil málsins. Kveða Samskip þessa samninga hafa tekið til eftirfarandi flutninga:

- „*flutninga vegna óviðráðanlegra atvika, s.s. skipabilana og strands*“,
- „*ad hoc*“ flutninga.

11533. Til skýringar á „*ad hoc*“ flutningum vísa Samskip til þess að upp geti komið tilvik þar sem flutningar sem hafi átt að bókast með „*öðru flutningafyrirtækinu [hafi] fyrir mistök sendanda eða umboðsmanns í erlendri höfn [verið] bókaðir með hinu*.“ Nauðsynlegt væri fyrir viðkomandi fyrirtæki að leysa úr þessu. Kveðast Samskip hafa leyst úr þessu á „*ad hoc*“ grundvelli gagnvart Eimskip.

11534. Sem fyrr segir var á eintaki af samningnum frá nóvember 2001 handskrifað „*x2 fyrir venjulega flutninga*“. Staðhæfa Samskip að þetta sé aðeins tilvísun til „*gildandi vinnureglu*“ fyrir slíka „*ad hoc*“ flutninga. Hafi þessi „*vinnuregla [verið] notuð þegar kom að því að semja um gjaldtöku fyrir slíka flutninga*“. Samskip mótmæla því að „*2x fyrir venjulega flutninga*“ þýði að „*í gildi hafi verið einhvers konar samningur milli félaganna um alla almenna flutninga*“. Aðeins raunverulegir neyðarflutningar hafi verið framkvæmdir á grundvelli samningsins en „*aðrir flutningar, til að mynda þeir sem lentu fyrir mistök sendanda (eða umboðsaðila hjá röngu flutningafyrirtæki*“ hafi verið leystir á „*ad hoc*“ grundvelli. Þá halda Samskip því fram að sú staðreynd að einstakir starfsmenn „*kunni að hafa stuðst við verð úr fyrrnefndu neyðarsamkomulagi*“ til þess að semja um slíka „*ad hoc*“ flutninga geti það ekki talist „*útvíkkun*“ á neyðarsamkomulaginu. Vísa Samskip og til þess að enginn almennur flutningasamningur hafi verið í gildi milli fyrirtækjanna til og frá Evrópu og „*af þeim sökum [geti] ekki talist óeðlilegt að starfsmenn hafi*

[6186] Kafli 5.4.1.
[6187] Kafli 5.4.1.

gripið til einingaverða í neyðarsamkomulaginu sem einhverskonar viðmiðs þegar semja þurfti um þessi sértæku en sjaldgæfu tilvik."

11535. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

11536. Samskip láta þess ógetið að samkvæmt upprunalegu útgáfu samningsins frá 2001 tók hann ekki aðeins til neyðarflutninga á fullum gámum heldur einnig til venjulegra flutninga á tómum gámum. Gildissvið upprunalegu útgáfu samningsins var því rýmra en fyrirtækin halda fram. Gildissviðið var síðan rýmkað enn frekar með framangreindum handskrifuðum breytingum.

11537. Skýringar Samskipa á orðunum *„2x fyrir venjulega flutninga*" eru ekki í samræmi við samtímagögn og eru ótrúverðugar. Gögnin sem rakin eru í kafla 5.4.1 sýna að hinum handskrifuðu breytingum sem gerðar voru á samningnum var ætlað að rýmka gildissvið hans og láta það einnig taka til venjulegra flutninga á fullum gámum milli Íslands og Evrópu. Hið breytta eintak ber þetta skýrlega með sér. Orðalagið *„venjulegir flutningar*" veldur ekki vafa og skrifað var á samninginn hvert verðið fyrir hina venjulegu flutninga á fullum gámum ætti að vera. Var það fyrst þrefalt *„neyðarverð*" og síðan tvöfalt. Voru þetta verðin sem giltu *„ef ekki* [var] *neyð*", sbr. ummæli í tölvupósti (E)forstö-flutnstý frá 21. mars 2007 en fjallað er um hann í kafla 5.4.1. Ólíkt því sem Samskip staðhæfa sýna gögnin að litið var á þetta sem almennan samning milli Eimskips og Samskipa um flutninga til og frá Evrópu. Þess vegna var spurningu starfsmanns Eimskips í mars 2007 svarað játandi þegar hann spurði hvort til væri samningur milli Eimskips og Samskipa *„varðandi Evrópu*". Árið áður hafði stjórnandi hjá Eimskip vistað samkomulagið með hinum handskrifuðu breytingum sem *„Samskip_Evrópa*". Eru þessu öllu nánar lýst í kafla 5.4.1.

11538. Að auki ber að líta til þess að samningar fyrirtækja sem falla undir bannreglu 10. gr. samkeppnislega geta hvort heldur verið skriflegir eða munnlegir, sbr. kafla 4.2. Við mat á lögmæti samninga og aðgerða samkvæmt lagaákvæðinu skiptir því ekki máli hvort umrædd útvíkkun neyðarsamningsins var munnleg eða skrifleg. Ekki skiptir heldur máli hvort samráð byggist á formlegu ákvæði í skriflegum samningi eða munnlegri *„vinnureglu*" milli keppinauta.

11539. Byggja skýringar Samskipa á því að *„neyðarsamkomulagið*" hefði verið ótengt samstarfi með Eimskip vegna *„venjulegra*" flutninga. Skýringar Samskipa, um að neyðarsamkomulagið hefði eingöngu eða *„nær alfarið*" átt við um flutninga af óviðráðanlegum orsökum[6188] eru í ósamræmi við samtímagögn fyrirtækisins og það ósamræmi er ekki skýrt af hálfu fyrirtækisins. Þannig er eins og áður greinir beinlínis í samtímagögnum fyrirtækjanna vísað til og notast við *„neyðarsamkomulagið*" vegna venjulegra flutninga utan neyðar.

11540. Þótt það hafi ekki úrslitaáhrif við mat á lögmæti samninganna þá ber að nefna að gögn málsins gefa til kynna að framkvæmd fyrirtækjanna á samningunum hafi verið nokkuð frjálsleg að því leyti að stjórnendur virðast eftir hentugleika hafa metið hvað væri *„óviðráðanleg orsök*" og hvað *„venjulegir flutningar*" (og þá innheimta hvort af hinu e.a. einfalt eða tvöfalt neyðarverð fyrir flutninga). Í samtímagögnum má sjá Eimskip árið 2007 vísa til þess að það væri ekki *„óviðráðanleg orsök*" í skilningi samningsins ef annað fyrirtækjanna myndi *„ákveða að sleppa úr höfn*". Í öðrum samtímagögnum frá árinu 2009 og skýringum Samskipa má aftur á móti sjá að fyrirtækin framkvæmdu samninginn ekki með þeim hætti.[6189] Þessi mismunur endurspeglast einnig í innanhússamskiptum Eimskips frá mars 2007, þar

[6188] Mgr. 73 og 622 í athugasemdum Samskipa við AI.

[6189] Í tölvupósti [...] frá janúar 2009 sagði hann aðspurður við [...] um flutning Eimskips fyrir Samskip: *„Þetta er innflutningur frá Aarhus, þegar Helgafellið sleppti DK.* […]". Í mgr. 78 í athugasemdum Samskipa kemur fram að þessi flutningar hafi grundvallast á neyðarsamkomulagi fyrirtækjanna frá árinu 2001. Engin gögn eru lögð fram af hálfu Samskipa en fyrirtækið staðhæfir að innheimt hafi verið samkvæmt neyðarsamkomulaginu (m.ö.o. einfalt neyðarverð). Þarna virðast Eimskip og Samskip því miða við að um hafi verið að ræða „neyð" þegar Samskip ákváðu að sleppa viðkomu í höfn í Danmörku. Er þetta ekki í samræmi við samtímagagn frá 5. mars árið 2007 þar sem [...] segir um neyðarsamninginn: *„Þetta er ekki*

sem starfsmenn Eimskips fjölluðu um „*venjulega flutninga*" en Samskip í bréfi þess frá 13. janúar 2021 setja fram þær skýringar að þar hafi verið um að ræða „*óviðráðanlegar orsakir*".[6190] Eins og áður segir hefur framangreint þó ekki úrslitaáhrif við mat á lögmæti samninga fyrirtækjanna.

11541. Af öllu framangreindu virtu er haldlaus sú athugasemd Samskipa að enginn almennur flutningasamningur hafi verið á milli fyrirtækjanna vegna Evrópuflutninga og einingaverð hefðu verið ótengd neyðarsamkomulaginu og fyrirtækin samið um flutninga og einingaverð í hverju tilviki.

25.1.3.1. Nánar um „*ad hoc*" flutninga

11542. Eins og áður greinir byggja Samskip m.a. á því að samningurinn við Eimskip, um tvöfalt neyðarverð fyrir „*venjulega flutninga*" hafi eingöngu átt við þegar flutningar hafi verið bókaðir „*óvart*" með hinu flutningafyrirtækinu, svonefndir „*ad hoc*" flutningar. Flutningar á grundvelli neyðarsamkomulagsins hafi eingöngu verið hreint neyðarúrræði og annað hafi verið flutningur á „*ábyrgð*" viðkomandi flutningsaðila sem hafi „*óvart*" lent hjá hinum flutningsaðilanum fyrir „*mistök sendanda eða umboðsmanns í erlendri höfn*".[6191] Árétta ber að í báðum framangreindum tilvikum, þ.e. vegna neyðar eða venjulegra flutninga, var verklagið þannig að Eimskip bókaði flutninginn hjá Samskipum og var í kerfum Samskipa skráður sem sendandi farmsins.[6192]

11543. Umrædd „*ad hoc*" skýring frá Samskipum kom aldrei fram við rannsókn málsins en fyrirtækið setti ekki fram þessa skýringu þegar óskað var eftir upplýsingum og gögnum um tilefni sjóflutninga keppinautanna fyrir hvorn annan. Þvert á móti staðhæfði Samskip að það væru engar upplýsingar til um þetta í flutningakerfum Samskipa.[6193]

11544. (S)frkvstj-millilandasv var framkvæmdastjóri millilandasviðs hjá Samskipum frá 2006 til september 2011 og heyrðu siglingar m.a. milli Íslands og Evrópu undir hans ábyrgðarsvið gagnvart forstjóra. Við skýrslutöku hjá lögreglu var fjallað um neyðarsamkomulagið og samstarf Eimskips og Samskipa vegna Evrópusiglinga. Í framburði (S)frkvstj-millilandasv kom ekkert fram sem er í samræmi við skýringu Samskipa um „*ad-hoc* flutninga", sem hefðu „*óvart*" lent hjá hinum flutningaaðilanum. [6194] Fyrrnefndar staðhæfingar Samskipa um „*ad-hoc*" flutninga, sem hefðu „*óvart*" lent hjá hinum flutningaaðilanum, komu heldur ekki fram í skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu. (S)forstj var forstjóri Samskipa frá árinu 2005 til 2014.[6195]

11545. Þá komu heldur ekki fram neinar „*ad-hoc*" skýringar í skýrslugjöf (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu.[6196] Báðir höfðu starfað í áratugi hjá fyrirtækinu. (E)forstj hóf störf 1990 hjá Eimskip og var forstjóri frá árinu 2008. (E)frkvstj-alþjsv hafði starfað hjá Eimskip frá 1993 og var framkvæmdastjóri alþjóðasviðs fyrirtækisins frá árinu 2008.

11546. Verður að leggja til grundvallar að þessir æðstu stjórnendur Eimskips og Samskipa hefðu átt að þekkja það verklag sem Samskip lýsa í athugasemdum. Skýrslur þeirra hjá lögreglu draga úr trúverðugleika síðartilkominna skýringa Samskipa á umræddu samstarfi í siglingum til og frá Evrópu.

---

nauðarsamningur heldur aðgerð sem þeir ákveða að gera þ.e. sleppa úr höfn sem er ekki óviðráðanleg orsök." Sjá nánari umfjöllun um gagnið í kafla 5.4.1 í ákvörðun þessari.

[6190] Sjá umfjöllun um samskipti Eimskips frá mars 2007 í kafla 5.4.1 í ákvörðun þessari. Sjá bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 13.01.2020, mgr. 12.

[6191] Mgr. 240 í athugasemdum Samskipa við AI.

[6192] Sjá mgr. 14 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 13.01.2021.

[6193] Bréf Samskipa 24.11.2017.

[6194] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 43 – 44.

[6195] Endirrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 56 – 64.

[6196] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 90 – 101 og endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 82 – 99.

11547. Hvað sem framangreindu líður er rétt að víkja að þeim sjónarmiðum sem Samskip setja fram um *„ad hoc“* flutninga. Benda Samskip í mgr. 240 í athugasemdum við AI á tiltekin atvik málsins sem fyrirtækið telur að sýni fram á að aðeins hafi verið um ræða *„ad hoc“* flutninga. Skal hér vikið að þessum gögnum:

- Tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 17. desember 2008, sbr. kafla 5.4.1. Í þessum samskiptum fyrirtækjanna var m.a. fjallað um tiltekinn flutning Samskipa fyrir Eimskip frá Árósum til Reykjavíkur.

  Samkeppniseftirlitið telur ljóst að hér hafi ekki verið um að ræða flutning sem lenti *„óvart“* hjá Samskipum fyrir *„mistök sendanda eða umboðsmanns í erlendri höfn.“* Þvert á móti var í samskiptunum vísað til neyðarsamkomulagsins og innheimt 2x neyðarverð (sem var verð fyrirtækjanna fyrir *„venjulega flutninga“* milli Íslands og Evrópu). Vísaði (E)forstö-innfl í þessu sambandi einnig til flutninga Eimskips og Samskipa hvort fyrir annað (*„Við höfum mér vitanlega ekki innheimt svona upphæðir hjá ykkur fyrir það sem við* [Eimskip] *höfum flutt fyrir ykkur* [Samskip]“.

  Við þetta má bæta að í viðhengi við tölvupóstsamskipti stjórnendanna var reikningur vegna flutningsins. Samkvæmt honum var sendandi gámanna tilgreindur *„Eimskip Denmark“* með heimilisfang í Árósum og greiðandi var *„Eimskip ehf.“* á Íslandi. Eimskip var þannig skráð í gögnum málsins sem sendandi en ekki þriðji aðili eins og Samskip halda fram.[6197]

- Tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 6. og 15. maí 2009 vegna flutninga Samskipa á vörum fyrir Aðföng til Íslands, sbr. kafla 16.3.3.

  Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi gögn renni stoðum undir skýringar Samskipa. Hvergi var vísað til þess í samskiptunum eða má af þeim ráða að um hafi verið að ræða flutninga sem hafi lent *„óvart“* hjá hinum flutningsaðilanum fyrir *„mistök sendanda eða umboðsmanns í erlendri höfn*. Í samskiptunum fólst að (E)forstö-innfl óskaði eftir að Samskip myndu fella niður tiltekin gjöld lögð á Eimskip (fyrir vöruhýsingu Eimskips) vegna flutninga Samskipa fyrir Eimskip. Til stuðnings þessu vísaði (E)forstö-innfl til þess að það væri *„ekki nýtt af nálinni að gámar* [væru] *fluttir með öðrum okkar* […]“.

- Tölvupóstsamskipti Samskipa og TVG 27. maí 2009. Tóku þessi samskipti til innheimtu TVG vegna flutninga fyrir Samskip, sbr. kafla 16.4.2.

  Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi gögn renni stoðum undir skýringar Samskipa. Hvergi var vísað til þess í samskiptunum eða má af þeim ráða að um hafi verið að ræða flutninga sem hafi lent *„óvart“* hjá hinum flutningsaðilanum fyrir *„mistök sendanda eða umboðsmanns í erlendri höfn*. Þvert á móti vísuðu Samskip í samskiptunum til þess að Eimskip og Samskip væru með samning um flutninga fyrir hvort annað án þess að um neyð væri að ræða og samningsverð væru þar ákveðin í *„neyðarsamningi“* (Samskip tilgreina *„neyðarsamningur“* innan gæsalappa og segir að við þessi tilefni hefðu ekki verið notuð *„flöt verðskrárverð“*).

- Tölvupóstsamskipti innan Eimskips 7. ágúst 2009, sbr. kafla 5.4.1 og 16.4.2.

  Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi gögn renni stoðum undir skýringar Samskipa. Vörðuðu þessi samskipti m.a. fyrirspurn (E)frkvstj-sala/þj um *„samstarfssamning“* við Samskip vegna Evrópusiglinga og fékk hann eftirfarandi svör frá samstarfsmanni sínum: *„Ég á ekki formlegan*

[6197] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„20080104092324267.pdf“*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Frá [...] til [...]. *„RE: Leiðrétting á gamalli sendingu“*, dags. 17.12.2008, kl. 16:30. Sbr. einnig viðhengi með afrituðum tölvupóstsamskiptum frá Samskipum. Frá [...] til [...], afrit sent til [...]. *„Hafnað/Samskip reikn 2917093,2927820, 2872518“*, dags. 20.12.2006, kl. 10:49. Sbr. einnig viðhengi og áframhaldandi samskipti sama dags. kl. 11:42 og þann 02.03.2007 ([...] einnig afrit). Doc. ID. 0.7.33.220542.

samning vegna Evrópu – hef ekki séð hann ennþá. En hingað til höfum við verið að vinna á svokölluðu Neyðarsamkomulagi og það er hér í viðhengi. Verðin sem eru handskrifuð [til hægri] eru í gildi." Í samskiptunum var hvergi vísað til, eða má af þeim ráða, að starfsmaðurinn hafi þar eingöngu verið að vísa til flutninga sem hefðu lent „*óvart*" hjá hinum flutningsaðilanum fyrir „*mistök sendanda eða umboðsmanns í erlendri höfn*. Þvert á móti var (E)frkvstj-sala/þj að spyrja um samskonar almennan samstarfssamning og í gildi var milli fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga.

11548. Með hliðsjón af framangreindu fellst Samkeppniseftirlitið ekki á skýringar Samskipa og „*ad-hoc*" flutninga og „*vinnureglu*" tengda þeim. Samkeppniseftirlitið bendir auk þess á að ljóslega hafi framkvæmd umræddsamnings Eimskips og Samskipa snúist um að flytja gáma með vörum fyrir þriðja aðila (ásamt flutningi á tómum einingum félaganna hvors fyrir annað). Er ljóst að í gildi var leynilegur samningur Eimskips og Samskipa sem tók m.a. til almennra flutninga í Evrópusiglingum.

25.1.3.2. Um atvik í mars 2007

11549. Í mgr. 12 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er fjallað um atvik sem áttu sér stað í mars 2007, sbr. umfjöllun í kafla 5.4.1. Vísað er til fyrirspurnar Samskipa 5. mars 2007 til Eimskips vegna sjóflutninga frá Þórshöfn í Færeyjum til Rotterdam. Kveða Samskip fyrirspurnina hafa átt rætur að rekja til þess að fyrirtækið hafi haft „*hug á því að sleppa viðkomu í Færeyjum til að rétta af áætlun skips Samskipa vegna tafa*". Ef það hefði orðið af þessum flutningum hefðu þeir að mati Samskipa fallið undir „*neyðarsamkomulagið*" þar sem um „*óviðráðanlegar orsakir*" hafi verið að ræða en verkfall starfsmanna dráttarbáta í Rotterdam hafi sett siglingaráætlun Samskipa úr skorðum. Segja Samskip að í umræddum tölvupóstsamskiptum megi síðan sjá umræðu meðal starfsmanna Eimskips þar sem þeirri skoðun er lýst að flutningarnir myndu ekki falla undir neyðarsamkomulagið og innheimta bæri hærra gjald („*tvöfalt „neyðarverð*""). Segja Samskip að ekki megi með nokkru móta sjá að skiptar skoðanir starfsmanna fyrirtækjanna um þetta efni skipti máli við úrlausn málsins. „*Viðskiptin* [hafi] *verið lögmæt hvort sem þau féllu beint undir margnefnt samkomulag eða ekki*." Þá hafi ekki orðið af þessum flutningum og þegar og af þeirri ástæðu væri ekkert tilefni til að gera þessi samskipti að umtalsefni.

11550. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

11551. Óhjákvæmilegt er að rifja upp að Samskip sjálf veittu þær upplýsingar á grundvelli 19 gr. samkeppnislaga að það hefði, á rannsóknartímabilinu, ekki haldið utan um þau flutningsgjöld sem Eimskip innheimti hjá fyrirtækinu vegna Evrópusiglinga. Þá afhentu Samskip ekki upplýsingar um tilefni umræddra flutninga. Sú skýring var sett fram af hálfu Samskipa að fyrirtækið hefði ekki „*haldið utan um það með skipulögðum hætti*". Miðað við þær skýringar dregur Samkeppniseftirlitið óhjákvæmilega í efa áreiðanleika þeirrar órökstuddu fullyrðingar að ekki hafi orðið af umræddum flutningum í mars 2007.

11552. Hvað sem líður framangreindu ósamræmi hjá Samskipum þá hefur það ekki þýðingu í þessu sambandi hvort það hafi orðið af flutningunum. Umrædd samskipti frá mars 2007 eru skýr samtímagögn, þar sem starfsmenn fyrirtækjanna fjalla um framkvæmd hins ólögmæta samnings milli keppinautanna. Er þetta eitt gagn af fjölda mörgum öðrum gögnum til að upplýsa um þennan þátt samráðs fyrirtækjanna.

11553. Samkeppniseftirlitið tekur þó undir með Samskipum að það hafi ekki úrslitaþýðingu við mat á lögmæti skv. 10. gr. samkeppnislaga þótt starfsmenn fyrirtækjanna hafi haft misjafnar skoðanir á því hvort einstakir flutningar féllu undir samninginn eða viðbótina við hann um tvöfalt neyðarverð fyrir „*venjulega flutninga*".

25.1.3.3. Um atvik í mars 2008

11554. Samskip fjalla í athugasemdum sínum við AI um atvik sem áttu sér stað í mars 2008, sbr. kafla 5.4.1.

11555. Í mgr. 619 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti innan fyrirtækisins í mars 2008. Segir fyrirtækið að um sé að ræða dæmigert tilvik þar sem reyndi á umræddan samning um neyðarflutninga. Líkt og *„leiðir af samskiptunum kom upp óvænt aðstaða varðandi skipið Hvassafell (bilun) sem gerði það að verkum að það gat ekki siglt til Rotterdam og Immingham fyrr en viku síðar en áætlað var*." Þetta hafi kallað á *„brýnar ráðstafanir til að bjarga ferskvörum með stuttan líftíma, annars vegar grænmeti fyrir BÚR og hins vegar ferskum fiski frá Vestmannaeyjum. Vegna eðlis varanna gat flutningurinn ekki beðið í viku*." Vísa Samskip síðan til yfirlits yfir gagnkvæma flutninga Eimskips og Samskipa og segja að ekkert hafi orðið úr þessum flutningum.

11556. Hér er rétt að líta til þess að Eimskip lýsti þessu tilviki með öðrum hætti en Samskip. Segir fyrirtækið þetta *„varða flutninga til Íslands frá höfnum í Rotterdam og Immingham*" og um hafi verið að ræða *„venjuleg viðskipti*" sem hafi verið lögmæt, sbr. mgr. 692 í athugasemdum Eimskips við AI.

11557. Ljóst er því að Eimskip og Samskipum ber ekki saman um þetta tilvik. Samskip halda því fram að þetta hafi verið neyðartilvik sem stafað hafi af bilun í skipi. Hins vegar hafi þessir flutningar ekki farið fram. Eimskip byggir hins vegar á því að flutningarnir hafi farið fram en þeir hafi falið í sér lögmæt venjuleg viðskipti.

11558. Samskip leggja ekki fram nein gögn sem styðja framangreinda lýsingu á atvikum í mars 2008 og lýsing fyrirtækisins er ekki í samræmi við samtímagögn. Þau gögn sýna framkvæmd þessa hluta samráðs fyrirtækjanna og fyrirkomulaginu sem fyrirtækin komu upp með samskiptum stjórnenda þeirra.

11559. Vegna áðurnefndra athugasemda Samskipa sem tengjast þessum gögnum frá mars 2008 þykir rétt að benda á að gögn málsins sýna að ferð skips Samskipa (Hvassafells) til Íslands hafi tafist um nokkra daga vegna veðurs. Skýring Samskipa um að skipið hafi bilað er því ekki í samræmi við samtímagögn . Þá er ekki minnst á útflutning á fiski í þessum umræðum innan Samskipa um innflutning frá Immingham og Rotterdam. Þá var í samskiptunum fjallað um aðra valkosti en innflutning með Eimskip. Starfsmaður Samskipa í Rotterdam spurði hvort flytja ætti gáma Búrs til Íslands með Arnarfelli í stað Hvassafells og (S)viðskstj1 lýsti því að innflutningur Búrs á vinberjum myndi fara með Hvassafelli. Samskip staðhæfa annars vegar að umræddir flutningar hafi ekki þolað viku bið og hins vegar að ekkert hefði orðið af þessum flutningum með Eimskip. Þetta er ekki útskýrt nánar, hvorki í athugasemdum Samskipa né í bréfi fyrirtækisins frá 13. janúar 2021,[6198] eða þá að fyrirtækið hafi lagt fram gögn sem styðja fullyrðingar þess. Samkeppniseftirlitið telur því að skýringar Samskipa á þessum atvikum séu ekki trúverðugar. Burtséð frá því þá telur Samkeppniseftirlitið það hafið yfir allan vafa að umrædd samskiptagögn hafi tengst framkvæmd og samskiptum fyrirtækjanna vegna samráðs í sjóflutningum til og frá Evrópu (horft bæði til viðfangsefnis samskiptanna og þess að fyrirkomulag Evrópusamnings þeirra gerði ráð fyrir að samskipti færu í gegnum forstöðumenn (hér (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl)).

25.1.3.4. <u>Um atvik í desember 2008</u>

11560. Í mgr. 14 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl frá 17. desember 2008. Í umræddum samskiptum fjölluðu stjórnendur fyrirtækjanna um leiðréttingu á reikningi frá árinu 2005 vegna Evrópuflutninga Samskipa fyrir Eimskip. Ákváðu stjórnendurnir að breyta verði reikningsins og miða við 2x neyðarverð *„eins og venjan* [hefði] *verið*", sbr. kafla 5.4.1.

11561. Í fyrrnefndri mgr. 14 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er staðfest að það hafi verið Eimskip sem bókaði umræddan flutning hjá Samskipum árið 2005 og að Eimskip hafi verið skráð sem sendandi

[6198] Sjá mgr. 13 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 13.01.2021.

vörunnar. Við rannsókn málsins höfðu Samskip á hinn bóginn áður haldið því fram að þessir flutningar hefðu „*óvart*" lent hjá Samskipum, sbr. umfjöllun hér að framan.[6199]

11562. Hvað sem framangreindu ósamræmi líður þá má sjá í áðurnefndri mgr. 14 að Samskip byggja á því að samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl frá desember 2008 sýni að flutningar fyrirtækjanna af þessum „*toga*" hafi verið „*afar fátíðir*". Þannig byggja Samskip á því að reikningurinn frá árinu 2005 hafi verið á hærri verðum en þeim sem fyrirtækin hafi komið sér saman um skv. „*neyðarsamkomulaginu*". Þetta sýni að mati Samskipa að engin almenn vitneskja hafi verið til staðar um hver kjörin skyldu vera í viðskiptunum. Hafi þannig skipt máli hvaða starfsmenn hafi komið að viðskiptunum hverju sinni.

11563. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

11564. Líkt gögn málsins sýna þá fól neyðarsamningurinn og viðbót hans (2x neyðarverð fyrir „*venjulega flutninga*") í sér að fyrirtækin unnu eftir fyrirfram ákveðnum verðum og fyrirkomulagi sem fól í sér aðkomu yfirmanna sjóflutningsdeilda, sbr. umfjöllun í kafla 5.4.1. Umrædd samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl frá desember 2008 sýna bæði framangreind atriði, enda voru umræddir stjórnendur þar að leiðrétta reikning sem hafði ekki verið innheimtur í samræmi við fyrirliggjandi ólögmætt samkomulag fyrirtækjanna. Ólíkt því sem Samskip byggja á eru umrædd samskipti í samræmi við önnur fyrirliggjandi gögn sem sýna að í gildi var samningur milli Eimskips og Samskipa um flutninga milli Íslands og Evrópu, og hvernig fyrirtækin notuðu tvöfalt neyðarverð fyrir „*venjulega flutninga*".

11565. Þá er það einnig haldlaust hjá Samskipum að umrædd samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl frá desember 2008 sýni að fáir flutningar hafi átt sér stað á grundvelli neyðarsamkomulagsins. Samskiptin sýna þvert á móti fram á hið gagnstæða, enda vísaði (E)forstö-innfl í samskiptunum til 2x-neyðarsamkomulagsverðsins „*eins og venjan hefur verið*".

25.1.4. Um umfang flutninga vegna „*neyðarsamkomulagsins*"

11566. Við rannsókn málsins óskaði Samkeppniseftirlitið ekki aðeins eftir afritum af samningum milli Eimskips og Samskipa heldur upplýsingum um flutninga fyrirtækjanna fyrir hvort annað. Var með heimild í 19. gr. samkeppnislaga óskað eftir því að Eimskip og Samskip veittu upplýsingar um flutt magn og flutningsgjöld vegna sjóflutninga fyrirtækjanna fyrir hvort annað á tímabilinu frá árinu 2007 til og með ársins 2013 milli Íslands og annarra Evrópuríkja.[6200] Einnig var óskað eftir upplýsingum um tilefni flutninga fyrirtækjanna fyrir hvort annað.

11567. Eimskip veitti upplýsingar um Evrópuflutninga fyrir Samskip. Eimskip á hinn bóginn synjaði um afhendingu upplýsinga um flutninga Samskipa fyrir Eimskip. Var það gert með vísan til þess að fyrirtækið hefði ekki haldið „*skipulega utan*" um þær upplýsingar. Eftir ítrekun Samkeppniseftirlitsins kvaðst Eimskip „*í kjölfar mikillar vinnu,* [hafa] *tekið saman upplýsingar um slík viðskipti*", en tók fram að þar sem ekki væri haldið utan um viðskiptin með skipulegum hætti þá væri útilokað að slá því föstu að um „*tæmandi upplýsingar*" væri að ræða.[6201] Eimskip veitti ekki upplýsingar um tilefni umræddra Evrópuflutninga.

11568. Samskip veittu upplýsingar um flutt magn og flutningsgjöld vegna flutninga fyrir Eimskip milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Einnig voru afhentar upplýsingar um flutt magn Eimskips fyrir Samskip til og frá Evrópu. Aftur á móti kváðu Samskip erfitt að nálgast upplýsingar um þau flutningsgjöld sem Eimskip hafi

[6199] Mgr. 239 – 240 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6200] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips og Samskipa frá 30.09.2016, d-liður 2. tölul.
[6201] Afhent gögn frá Eimskip 01.12.2016, fylgiskjal 1 „*Viðskipti við Samskip*". Eftir ítrekun Samkeppniseftirlitsins sem var send Eimskip með bréfi dags. 08.03.2017, bls. 2-3. Með bréfi Eimskips frá 28.04.2017 voru afhentar tölulegar upplýsingar um keypt viðskipti Eimskips af Samskipum, sbr. afhent gögn frá Eimskip 28.04.2017. Mappa 2. „*DIJ gögn SE 27.4.2017.xlsx*".

innheimt hjá Samskipum fyrir sendingar frá Evrópu. Vegna þessa voru ekki afhent flutningsgjöld fyrir flutninga Eimskips fyrir Samskip. Samskip afhentu ekki upplýsingar um tilefni umræddra flutninga þar sem ekki hafi verið *„haldið utan um það með skipulögðum hætti*".[6202] Í *„viðleitni*" við að verða við upplýsingabeiðninni hafi Samskip leitað í pósthólfum *„nokkurra*" starfsmanna og þá hafi ein skýring fundist. Þannig hafi Eimskip í janúar 2011 flutt tvo gáma fyrir Samskip til Íslands frá Immingham vegna seinkunar skips.

11569. Í AI kom fram það mat Samkeppniseftirlitsins að afhentum upplýsingum Eimskips og Samskipa bæri illa saman. Þannig sýndu upplýsingar Eimskips meiri flutninga heldur en afhentar upplýsingar frá Samskipum. Var um að ræða allnokkur frávik.[6203]

11570. Samskip hafa ekki útskýrt þennan mismun í athugasemdum fyrirtækisins.

11571. Í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að gagnkvæmir flutningar Eimskips og Samskipa vegna Evrópusiglinga hafi verið umfangsminni en fram kom í framangreindri upplýsingagjöf fyrirtækisins skv. 19. gr. samkeppnislaga. Setja Samskip fram nýjar upplýsingar í mgr. 77 og áfram í athugasemdum við AI.

11572. Séu þessar upplýsingar Samskipa í athugasemdum við AI lagðar til grundvallar er óútskýrður munur í afhentum upplýsingum Samskipa samanborið við Eimskip orðinn mun meiri. Telur Samkeppniseftirlitið að þessi óútskýrði munur sé til þess fallinn að draga úr trúverðugleika afhentra tölulegra upplýsinga um framkvæmd þessa þáttar samráðsins.

11573. Hér ber og að hafa í huga þann lagalega mun sem er annars vegar á svörum fyrirtækis við gagnaöflunarbréfi skv. 19. gr. samkeppnislaga og hins vegar á staðhæfingum og málsástæðum í athugasemdum þess við andmælaskjal. Í fyrra tilvikinu hvílir skylda á viðkomandi fyrirtæki að veita réttar og fullnægjandi upplýsingar og gögn, sbr. einnig 42. gr. a samkeppnislaga. Í síðara tilvikinu hvílir slík skylda aftur á móti ekki á fyrirtækinu. Hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála bent á að á fyrirtæki hvíli engin *„hlutlægniskyld[a] gagnvart samkeppnisyfirvöldum þegar kemur að því að túlka efni gagna eða í málflutningi um lagaákvæði og túlkun þeirra*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

11574. Þessi greinarmunur birtist meðal annars í því að það varðar fyrirtækir viðurlögum ef það fer ekki að fyrirmælum samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga og veitir t.d. rangar eða ófullnægjandi upplýsingar. Það gildir aftur á móti ekki þegar fyrirtæki setur fram staðhæfingar í athugasemdum við andmælaskjal.

11575. Eins og fram hefur komið staðhæfðu Samskip við rannsókn málsins, undir upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, að fyrirtækið gæti ekki afhent upplýsingar um tilefni Evrópuflutninga þess og Eimskips. Á hinn bóginn var eftir birtingu AI og AII, staðhæft í athugasemdum Samskipa að í *„örfáum tilvikum*" hafi verið um að ræða flutninga *„sem ekki verða með beinum hætti raktir til óviðráðanlegra*

[6202] Afhent gögn frá Samskipum 22.11.2016, viðauki 5, excel-skjalið: *„Flutningar Samskipa fyrir Eimskip og Eimskip fyrir Samskip*". Samskip afhentu þó upplýsingar um eitt tilvik. Um það segir í svarbréfinu *„Janúar 2011, 3 TEU – Um var að ræða flutningaf rá Immingham. Ástæðan var sú að vegna mikillar seinkunar á helgafelli skipi Samskipa þá var tekin ákvörðun um að sigla ekki til Immingham. Vegna þessa hafði Samskip samband við Eimskip um að flytja tvo gáma*." Engin gögn voru að baki þessara upplýsinga. Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins frá 22.11.2016, bls. 7.

[6203] Eimskip afhenti upplýsingar skipt niður á Evrópuleiðir (N-bound og S-bound) en Samskip greindu ekki á milli þess í hvora átt væri siglt (inn- og útflutningur). Upplýsingar Eimskips fyrir hvora leið voru því lagðar saman. Í því tilfelli þar sem Samskip urðu ekki við afhendingu upplýsinga um flutningsgjöld var gerður samanburður á afhentum upplýsingum fyrirtækisins og Eimskips í magni (TEUS). Annars var samanburður í fjárhæðum (ISK). Samkvæmt afhentum upplýsingum Eimskips um flutninga vegna Evrópu flutti fyrirtækið fyrir Samskip 155 TEU á tímabilinu árin 2008-2013. Á hinn bóginn afhentu Samskip upplýsingar um að þessir flutningar hefðu verið 115 TEUS tímabilið árin 2008-2013 (leiðréttar tölur Samskipa 67 TEUS sbr. mgr. 242 í athugasemdum Samskipa 12.06.2020). Einnig bar fyrirtækjunum ekki saman afhentar tölur um flutninga Eimskips með Samskipum vegna Evrópu. Í heild sýndu upplýsingar Eimskipa um flutninga á árunum 2009-2013 hærri fjárhæðir en upplýsingar Samskipa (Samskip afhentu ekki upplýsingar vegna ársins 2008).

orsaka".[6204] Slíkar staðhæfingar eru ekki trúverðugar að mati Samkeppniseftirlitsins. Til viðbótar dregur það úr áreiðanleika staðhæfinga Samskipa um *„neyðarsamkomulögin*" að fyrirtækið afhenti engin gögn til staðfestingar því yfirliti sem birt er í mgr. 78 – 81 í athugasemdum við AI. Þá ber að horfa til þess að með hliðsjón af fyrirliggjandi samtímagögnum er umrætt yfirlit Samskipa ekki tæmandi. Engar skýringar eru settar fram af hálfu fyrirtækisins vegna þess.[6205]

11576. Samkeppniseftirlitið tekur einnig fram að horfa verði á samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi með heildstæðum hætti. Samkvæmt afhentum gögnum Eimskips voru Samskip á öllu tímabilinu frá 2007 til og með 2013 meðal fimmtíu stærstu kaupenda á sjóflutningum af Eimskip vegna innflutnings (frá Norður-Ameríku og Evrópu samanlagt). Árin 2009 og 2010 voru Samskip einnig meðal stærstu kaupenda í útflutningi hjá Eimskip (til Norður-Ameríku og Evrópu).[6206] Í mgr. 16 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er sagt að framangreint gefi kolranga mynd af Evrópusamtarfi Eimskips og Samskipa. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það.

11577. Samkeppniseftirlitið áréttar að Eimskip afhenti við rannsókn málsins upplýsingar um Evrópuflutninga fyrir og með Samskipum á árunum 2007 til 2013. Samkvæmt þessum upplýsingum má ráða að 5% af flutningum Eimskips fyrir Samskip á tímabilinu tengdust Evrópusiglingum en 95% Norður-Ameríku.[6207] Í þeim samanburði er því ekki hægt að fallast á sjónarmið Samskipa um að Evrópusamstarf við Eimskip hafi tekið til *„örfárra tilvika*".

11578. Til viðbótar ber að horfa til aukinna Evrópuflutninga sem Eimskip hóf að sinna fyrir dótturfyrirtæki Samskipa, Jóna.

11579. Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 13. janúar 2021 vísar fyrirtækið til fyrri skýringa þess sem snúa að því að að fáir flutningar hafi verið framkvæmdir á grundvelli samkomulags þess og Eimskips.[6208] Að því virtu telur Samskip ekkert athugavert við að æðstu stjórnendur Eimskips og Samskipa ((E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv) hafi í skýrslutöku hjá lögreglu verið lítt eða ekki meðvitaðir um *„tilfallandi viðskipti fyrirtækjanna*" í Evrópusiglingum. Líkt og hér að framan var rakið er ekki fallist á þessar skýringar Samskipa. Fyrir utan stöðu umræddra stjórnenda innan fyrirtækjanna þá bendir Samkeppniseftirlitið á að samtímagögn sýna að a.m.k. (E)frkvstj-alþjsv og (S)frkvstj-millilandasv höfðu aðkomu að framkvæmd hins ólögmæta samkomulags á gildistíma þess, sbr. áðurnefnd samskipti (E)frkvstj-alþjsv frá 5. mars 2007 annars vegar og tölvupóstsamskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf frá október 2008 hins vegar.[6209]

25.1.5. Um lögmæti *„neyðarsamkomulagsins*"

11580. Samskip byggja á því að samningar við Eimskip um neyðarflutninga hafi ekki brotið gegn samkeppnislögum. Slíkir samningar þekkist um allan heim og markmið þeirra sé að koma í veg fyrir að viðskiptavinur verði fyrir óþarfa raski og forðast óþarfa tjón þegar óviðráðanleg atvik eigi sér stað. Þá leggja Samskip einnig áherslu á lítið umfang flutninga á grundvelli samninganna. Segir fyrirtækið að með tilliti til heildarsjóflutninga hafi þessir flutningar verið *„tilfallandi*" og *„vart mælanlegir*".[6210] Telja Samskip að augljóst sé að *„slíkir tilfallandi flutningar flokkist ekki undir samstarf eða samvinnu á milli*

[6204] Bréf Samskipa 13.01.2021, mgr. 9.
[6205] Á afhentu yfirliti Samskipa er ekki skýrt af hverju sjóflutningar sbr. gagn vegna samskipta [...] 1.-23. september 2008 sem fjallað er um í kafla 8.16.9 eru ekki á yfirliti yfir flutt magn Samskipa fyrir Eimskip, sbr. einnig t.a.m gagn um flutning Eimskips fyrir Samskip sbr. samskipti [...] við erlendan starfsmann Eimskips 2. nóvember 2008 sem fjallað er um í kafla 8.16.11. Sjá hér einnig í dæmaskyni afrituð tölvupóstsamskipti frá Eimskip. Milli starfsmanna Eimskips, m.a. [...]. *„Samskip reikn. 00150877*", dags. 3.-7.10.2008. Doc. ID. 0.7.33.112069.
[6206] Afhent excel-skjöl frá Eimskip 01.12.2016. *„B liður – 1-Innflutningur*" og *„B liður – 2-Útflutningur*".
[6207] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins 1.12.2016.
[6208] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 13.01.2021, mgr. 19.
[6209] Sbr. m.a. samskipti [...] sem fjallað er um í kafla 9.3.
[6210] Mgr. 81 í athugasemdum Samskipa við AI. Mgr. 688 í athugasemdum Eimskips við AI dags. 16.03.2020.

félaganna og eru ekki til þess fallnir að hafa áhrif á eða takmarka samkeppni." Sökum þessa litla umfangs sé ljóst að engin „*slot*" samningur í skilningi reglugerðar framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 hafi verið gerður milli Eimskips og Samskipa. Aðeins sé um „*slot*" samninga að ræða þegar þeir feli í sér „*varanlegt samstarf*" um nýtingu flutningarýmis. Sökum hins litla umfangs séu fullyrðingar um að „*neyðarsamkomulagið*" hafi verið einhverskonar „*yfirvarp yfir viðvarandi samráð um samnýtingu á flutningsgetu og hafi verið samkeppnishamlandi*" rangar og órökstuddar.[6211] Þá segja Samskip það „*áhugavert*" að Samkeppniseftirlitið hafi á árinu 2019 heimilað Eimskip og Royal Artic Lines (RAL) víðtækt samstarf sem umrædd reglugerð taki til. Eimskip og RAL séu í yfirburðastöðu og markaðshlutdeild fyrirtækjanna mun meiri en 30%. Því skjóti skökku við að Samkeppniseftirlitið haldi því fram að tilfallandi neyðarflutningar skipafélaga, sem teljist í prómilli að umfangi, fari gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þessir flutningar séu fremur jákvæðir í þjóðfélagslegu tilliti.

11581. Kemur fram í mgr. 18 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 að Samkeppniseftirlitið hafi ekki gert tilraun til að færa rök fyrir því að „*óveruleg og tilfallandi viðskipti skipafélaganna á grundvelli neyðarsamkomulagsins geti talist hafa röskun á samkeppni að markmiði eða haft slík áhrif*".

11582. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

11583. Sem fyrr segir byggja Samskip á því að umrætt samstarf við Eimskip hafi verið lögmætt þar sem það hafi aðeins tekið til eðlilegra neyðarflutninga á viðskiptalegum grunni. Eins og framangreind umfjöllun um samtímagögn sýnir er þetta ekki rétt lýsing á samráði fyrirtækjanna að þessu leyti. Tók það bæði til venjulegra flutninga og neyðarflutninga milli Íslands og annarra Evrópuríkja.

11584. Við mat á sjónarmiðum Samskipa ber einnig að hafa í huga hvað fram kom við skýrslutöku (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Þessir æðstu stjórnendur fyrirtækjanna annað hvort kváðust ekkert vita (eða muna) um ástæðu þess að samkomulag um neyðarflutninga tók til venjulegra flutninga eða neituðu að tjá sig um viðkomandi samtímagögn. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst aldrei hafa vitað að neyðarsamningurinn væri notaður vegna venjulegra flutninga. Þætti honum „*óeðlilegt*" að styðjast við neyðarsamninginn þegar neyð væri ekki fyrir hendi og samskipti fyrirtækjanna komu honum „*á óvart*". Vísast um þetta til kafla 5.4.3. Er þessi framburður ekki til stuðnings því sjónarmiði að um hafi verið að ræða eðlilegt og lögmætt samstarf.

11585. Samskip staðhæfa að flutningar samkvæmt umræddum samningum hafi verið óverulegir og sjaldgæfir og þess vegna geti ekki verið um brot að ræða. Virðast Samskip í raun byggja á því að hér gildi einskonar minniháttarregla sem feli í sér að háttsemi fyrirtækja sem ella hefði farið gegn 10. gr. samkeppnislaga geri það ekki ef tíðni eða umfang, byggt á fyrirliggjandi samningi, sé lítið.

11586. Enga slíka minniháttarreglu er að finna í samkeppnislögum. Minniháttarreglan í 13. gr. samkeppnislaga vísar ekki til umfangs eða tíðni samstarfs keppinauta heldur til samanlagðrar markaðshlutdeildar þeirra. Samráð keppinauta sem ella félli undir bann 10. gr. samkeppnislaga gerir það ekki þegar þeir hafa samanlagt ekki meira en 5% markaðshlutdeild, sbr. 13. gr. samkeppnislaga. Byggir þetta á því mati að samstarf svo smárra keppinauta geti ekki valdið samkeppnislegu tjóni. Allt öðru máli gegnir þegar tveir keppinautar sem hafa samanlagt hátt í 100% markaðshlutdeild hafa með sér samstarf. Sökum þessa var bent á í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 að samstarf í Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku flutningum væri „*mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum.*"

[6211] Mgr. 244 og 248 í athugasemdum Samskipa við AI. Sjá hér líka sambærileg sjónarmið í mgr. 50 og 51 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2022.

11587. Eins og áður segir liggur fyrir í máli þessu að umræddir Evrópusamningar Eimskips og Samskipa hafi verið í framkvæmd á öllu rannsóknartímabilinu. Þetta samstarf var talið það mikilvægt að ítrekað áttu sér samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna út af því og efni samninganna tók breytingum frá einum tíma til annars. Gat samráð þetta varðað verulega viðskiptalega hagsmuni og verið til þess fallið að draga úr samkeppni. Mikilvægt er að hafa í huga að á sama tíma framkvæmdu félögin aðra þætti samráðsins, eins og samráð á landflutningamarkaði, markaðsskiptingu og verðsamráð.

11588. Ljóst er því að þessi háttsemi Samskipa og Eimskips fól ekki í sér að um hafi verið að ræða röð af einskiptis viðskiptum samkvæmt gildandi verðskrá á hverjum tíma. Þvert á móti var háttsemin sú að fyrirtækin gerðu og störfuðu eftir leynilegum samningi á fyrirfram ákveðnum verðum, ræddu útvíkkun hans í október árið 2008 og endurnýjuðu síðan samninginn í desember 2010.

11589. Með þessum samningum útbjuggu fyrirtækin viðvarandi fyrirkomulag og störfuðu samfellt eftir því út rannsóknartímabilið. Með þessu höfðu keppinautarnir minnkað óvissu á markaði og dregið úr samkeppnishvötum. Í þessu fyrirkomulagi fólst einnig að stjórnendur inn- og útflutnings hjá fyrirtækjunum komu að framkvæmd þessara samninga og höfðu samskipti sín á milli hverju sinni.[6212] Athuga ber að þar var um að ræða sömu stjórnendur og þá sem höfðu aðkomu að öðrum þáttum samráðs fyrirtækjanna.[6213] Ber að árétta að krafa 10. gr. samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta er sérstaklega brýn á mörkuðum þar sem fákeppni ríkir, sbr. kafla 4.1 og 4.6.3.2.

11590. Fyrirliggjandi eru samtímagögn sem sýna framangreint, sbr. umfjöllun um gögn í kafla 5.4 í ákvörðun þessari. Framangreind atvik frá mars 2008 eru t.a.m. dæmi um þetta.[6214] Þau sýna að það hentaði hagsmunum Samskipa að láta reyna á flutninga með Eimskip samkvæmt „*neyðarsamkomulaginu*" út af töf á skipi fyrirtækisins. Sýna þessi atvik tilvist samningsins á þessum tíma og af því leiddu samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna sem starfa á fákeppnismarkaði. Þá er á engan hátt sjálfgefið að tafir eða álíka tilvik kalli á samvinnu keppinauta. Fyrirtæki keppa ekki aðeins í verði heldur einnig í því að veita sem besta þjónustu. Ef fyrirtæki vita að þau þurfi að öllu leyti að standa á eigin fótum ef tafir eða önnur þjónustuskerðing á sér stað skapar það viðvarandi hvata til þess að tryggja eins og unnt er að slíkt gerist ekki til að tapa ekki viðskiptum. Samvinna milli keppinauta, sem saman hafa næstum 100% markaðshlutdeild, dregur hins vegar úr þessum hvata, sem dregur þá úr óvissu milli keppinautanna og er því skaðleg virkri samkeppni.

11591. Framangreint þýðir óhjákvæmilega að staðhæfingar Samskipa um að flutningar samkvæmt umræddum samningum hafi verið óverulegir og sjaldgæfir geta hér engu breytt um lögmæti þessa samráðs í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

11592. Ekki er unnt að fallast á framangreinda túlkun Samskipa á reglugerð nr. 906/2009. Hvergi kemur fram í reglugerðinni að sú samvinna skipafélaga sem hún taki til þurfi að uppfylla skilyrði um tiltekið lágmarksumfang. Þvert á móti tekur hún til allrar þeirrar samvinnu skipafélagasamtaka skv. 2. gr. sem fellur undir 3. gr. reglugerðarinnar án tillits til umfangs. Byggir þetta á því að samvinna skipafélagasamstaka getur verið „*mjög mismunandi*", sbr. 3. tl. aðfaraorða reglugerðarinnar. Er því lýst þar að um geti verið að ræða allt frá samvinnu sem kalli á miklar fjárfestingar „*til samninga um sveigjanleg skipti á rými á gámum*". Þá kemur fram í 2. mgr. 1. gr. reglugerðarinnar að hún taki til áætlunarflutninga þó þeir séu „*stopulir*". Getur enginn vafi leikið á því að umræddir samningar Samskipa við Eimskip fólu m.a. í sér það sem tilgreint er í b. lið 1. mgr. 3. gr. reglugerðarinnar. Þá kemur hvergi fram í reglugerðinni að samstarfið verði að vera „*varanlegt*". Hvað sem því líður er ljóst að samstarf

[6212] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]: „*Re: Neyðarsamkomulag*", dags. 16.10.2008, kl. 23:26.
[6213] [...].
[6214] Sbr. einnig umfjöllun hér að framan um atvik frá desember 2008 vegna neyðarsamningsins, þ.e. þegar Samskip ákvað að sleppa því að skip þess kæmi að höfn í Danmörku og flytja þess í stað gáma þaðan til Íslands með Eimskip.

Samskipa við Eimskip á grundvelli samkomulagsins varði í mörg ár og var því breytt og það endurnýjað. Var því um að ræða áralanga og samfellda samvinnu að þessu leyti. Var þetta því auðsýnilega ekki einskiptis einhliða „*slot*" flutningur sem ekki fellur undir reglugerðina.[6215]

11593. Tilvísun Samskipa til samvinnu RAL og Eimskips getur engu breytt um lögmæti umræddra samninga Samskipa og Eimskips.

11594. Samkeppniseftirlitið bendir á að RAL var mögulegur keppinautur Eimskips í flutningum til og frá Íslandi. Í samningi RAL og Eimskips fólst samvinna í flutningum til og frá Íslandi og fyrirtækin töldu réttilega að samningur þeirra færi gegn 10. gr. samkeppnislaga og óskuðu eftir undanþágu skv. þágildandi 15. gr. laganna. Samkeppniseftirlitið veitti undanþáguna en setti skilyrði til að stuðla að því að RAL gæti veitt Eimskip og Samskipum samkeppni, sbr. ákvörðun nr. 13/2019 og úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2019. Ólíkt RAL hafa Samskip lengi verið starfandi á íslenska sjóflutningsmarkaðnum og var fyrirtækið t.d. með 30-35% markaðshlutdeild (miðað við tonn) í innflutningi til Íslands á árunum 2014-2017, sbr. ákvörðun nr. 13/2019. Samanlagt hafa Samskip og Eimskip verið með 90-100% flutninga til og frá öðrum Evrópuríkjum. Hvað varðar möguleg samkeppnisleg áhrif er því að engu leyti unnt að líkja saman samvinnu annars vegar Eimskips og Samskipa og hins vegar RAL og Eimskips. Þar að auki gafst tækifæri til að setja samvinnu RAL og Eimskips skilyrði þar sem fyrirtækin sneru sér til Samkeppniseftirlitsins. Samskip (og Eimskip) kusu hins vegar að upplýsa ekki um samvinnu sína og óska ekki eftir undanþágu vegna hennar. Í slíku máli hefði mögulega komið til athugunar hvort unnt hefði verið að setja skilyrði til að tryggja samkeppni og hagsmuni viðskiptavina ef fyrirtækin hefðu sýnt fram á málefnaleg rök fyrir samvinnu. Þetta gerðu fyrirtækin ekki og bann 10. gr. samkeppnislaga gilti því fullum fetum gagnvart samvinnu þeirra í sjóflutningum. Í samræmi við þetta er í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennt að þessi samvinna við Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

25.2. Um BAF til júní 2008

11595. Í kafla 5.10 er fjallað um tölvupóst (E)starfsm (starfsmanns Eimskips í Færeyjum) til stjórnenda Eimskips á Íslandi.

11596. Í mgr. 307 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að tölvupósturinn sýni fram á samráð við Eimskip. Tilvísun (E)starfsm til keppinauta sé „*ekki síst ætluð Smyril Line, sem var helsti keppinautur Eimskips á markaðnum*." Þá sé „*eðlilegur skilningur*" á þessum samskiptum innan Eimskips að verið sé að vísa til þess að BAF hafi breyst á „*svipuðum tímapunkti hjá markaðsaðilum, hvort sem það var mánaðarlega eða oftar eða sjaldnar*." Ekkert í þessum samskiptum sanni samráð. Þvert á móti sýni tölvupósturinn að (E)starfsm hafi enga þekkingu haft á því hvernig Samskip reiknuðu BAF í Færeyjum. Þá geti Samskip enga ábyrgð borið á á vangaveltum þessa starfsmanns Eimskips um samskipti við keppinauta um álagningu BAF.

11597. Samkeppniseftirlitið áréttar að Samskip voru helsti keppinautur Eimskips í Færeyjum og í tölvupósti (E)starfsm er vísað til Samskipa. Gefur tölvupósturinn til kynna að félögin hafi haft ólögmætt samráð í Færeyjum um álagningu BAF. Var það til þess fallið að hafa áhrif á m.a. þá viðskiptavini félaganna sem fluttu vörur á milli Íslands og Færeyja. Hvorki Eimskip né Samskip ráku eða voru aðilar að samsiglingakerfi í skilningi reglugerðar nr. 4056/86, sbr. umfjöllun hér að framan.

[6215] Sjá hér Ortiz Blanco & Van Houtte, EU Reglulation and Competition Law in the Transport Sector, önnur útgáfa 2017, bls. 295. Eftirfarandi var sagt að það félli ekki undir skilgreiningu reglugerðar 906/2009 á skipafélagasamtökum: „*On the other hand, a single non-reciprocal slot charter arrangement without any other form of cooperation is not caught by this definition*."

11598. Orðalagið ber með sér að (E)starfsm setti fram þá hugmynd við stjórnendur Eimskips að reynt yrði að sannfæra keppinauta um að nota sömu aðferð (formúlu) við að ákveða BAF sem myndi leiða til þess að auðveldara eða skilvirkara yrði að leggja þetta gjald á viðskiptavini. Ber einnig að virða þetta í samhengi við önnur gögn málsins sem gefa til kynna samráð Eimskips og Samskipa um álagningu BAF, sbr. frekari umfjöllun í þessum kafla og kafla 14.55.

25.3. Landflutningar til júní 2008

25.3.1. Um Norðurfrakt

11599. Í kafla 5.11.2 er lýst því mati Samkeppniseftirlitsins að í samstarfi Samskipa og Norðurfraktar/Eimskips hefði falist ólögmætt samráð um m.a. verð fyrir flutningaþjónustu frá þeim tíma sem Eimskip náði yfirráðum yfir Norðurfrakt (í ársbyrjun 2005) fram til 1. júní 2008.

11600. Í sjónarmiðum Samskipa segir að fyrirtækinu hafi ekki verið kunnugt um samband Norðurfraktar við Eimskip og aðdragandann að því að Eimskip eignaðist meirihluta í Norðurfrakt, og síðar allt hlutafé í félaginu, fyrr en í byrjun árs 2007, sbr. mgr. 323 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI. Samskipti sem kynnu að hafa verið á milli starfsmanna Samskipa og Norðurfraktar verði að skoða í því ljósi. Samskip hafi ekki getað gert ráð fyrir öðru en að Norðurfrakt væri sjálfstæður akstursaðili þangað til tilkynnt hafi verið um kaup Eimskips á Norðurfrakt 29. janúar 2007. Eimskip hafi hins vegar eðli málsins samkvæmt vitað allt um stöðu mála. Þá segja Samskip ekki rétt að Eimskip hafi gert flutningasamning við Samskip 24. janúar 2006 um flutningaþjónustu milli Reykjavíkur og Siglufjarðar annars vegar og Reykjavíkur og Hofsóss hins vegar. Samningurinn hafi verið á milli Norðurfraktar og Samskipa og verið hefðbundinn samstarfssamningur sjálfstæðs akstursaðila við Samskip sem hafi ekki falið í sér ólögmætt samráð. Aðkoma Eimskips að félaginu hafi engin verið á þeim tíma.

11601. Samkeppniseftirlitið telur það enga þýðingu hafa hvort Norðurfrakt hafi verið rekin sjálfstætt frá því Eimskip eignaðist meirihluta í félaginu og þar til Eimskip eignaðist félagið fullu í janúar 2007. Norðurfrakt varð dótturfélag Eimskips á árinu 2005 og átti Eimskip á milli 51,7 og 70% í félaginu til ársins 2007. Ekki hafa komið fram nein gögn í málinu sem sýna að aðrir eigendur hafi búið yfir einhverjum sérstökum réttindum umfram það sem leiddi af eignarhlut þeirra. Í skilningi samkeppnisréttar öðlaðist Eimskip því yfirráð yfir Norðurfrakt árið 2005 og bar frá því tímamarki ábyrgð á að Norðurfrakt starfaði í samræmi við samkeppnislög. Einnig skiptir máli að eftir að Eimskip eignaðist alfarið Norðurfrakt hélt fyrirtækið áfram ólögmætu samráði við Samskip í þeirri flutningastarfsemi sem Norðurfrakt hafði sinnt. Þá hafa atvik er varða samráð Samskipa við Eimskip í gegnum Norðurfrakt frá árinu 2005 þýðingu í máli þessu þar sem þau varpa m.a. ljósi á umhverfi og samskipti fyrirtækjanna í aðdraganda megin rannsóknartímabilsins.

11602. Þá hafa sjónarmið Samskipa um að fyrirtækið hafi ekki haft vitneskju um eignarhald Eimskips á Norðurfrakt enga þýðingu í málinu. Skortur á vitneskju fyrirtækis um eignarhald á viðsemjanda, sem er jafnframt keppinautur á sama sölustigi, getur ekki réttmætt samning þeirra á milli sem brýtur gegn 10. gr. samkeppnislaga. Hvað sem því líður er að mati Samkeppniseftirlitsins ótrúverðugt að Samskip hafi ekki vitað af eignarhaldi Eimskips í Norðurfrakt. Til að mynda kom fram í glærum Samskipa, sem (S)frkvstj-innanl vistaði hjá sér í janúar 2007, að Samskipum væri kunnugt um kaup Eimskips á minni flutningafyrirtækjum, sbr. kafla 5.11.4. Þess utan komu upplýsingar um eignarhald Eimskips í Norðurfrakt fram í ársreikningi Norðurfraktar fyrir reikningsárið 2005 og voru þær því aðgengilegar Samskipum. Loks var samningur Samskipa við Norðurfrakt ósamþýðanlegur 10. gr. samkeppnislaga, óháð eignarhaldi Eimskips í félaginu, enda um að ræða samning um skiptingu markaða eftir landsvæðum.

25.3.2. Um atvik á árinu 2006

11603. Í kafla 5.11.3 er fjallað um glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 23. febrúar 2006 og bent á að í henni komi m.a. fram ríkur vilji Eimskips til þess að til að eiga í ýmiskonar ólögmætu samráði við Samskip í landflutningum. Í kaflanum er einnig gerð grein fyrir öðrum glærukynningum og gögnum sem Samkeppniseftirlitið telur að sýni fram á ólögmætt samráð Samskipa við Eimskip í landflutningum á þessum tíma.

11604. Í mgr. 333 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI segir að um hafi verið að ræða innanhússkynningu Eimskips og að Samskipum hafi verið ókunnugt um efni og tilvist kynningarinnar. Segja Samskip að í kynningu (E)frkvstj-innanl hafi komið fram að samkeppni hafi verið mjög hörð og hafi leitt til lækkandi flutningsgjalda. Af þessum sökum sé að finna lýsingar á margþættum verkefnum til að bregðast við því. Þá benda Samskip einnig á að engin samskipti hafi verið á milli fyrirtækjanna um það sem fram komi í glærukynningunni enda alls kyns hugmyndir kynntar þar um verkefni sem hvorki hafi komið á borð Samskipa né komist til framkvæmda. Þannig hafi hvorki verið samið um vöru- og skipaafgreiðsluþjónustu í Vestmannaeyjum né vöruafgreiðsluþjónustu á Suðurlandi, Austurlandi eða annarsstaðar á landinu. Loks hafi ekki verið stofnað félag með Samskipum o.fl. um rekstur vöru- og skipaafgreiðslna á landsvísu. Samskip telja að hafa verði í huga að ákvæði 10. gr. samkeppnislaga leggi ekki bann við einhliða hugleiðingum af þessum toga. Jafnvel þótt Eimskip hefði varpað fram þessum hugmyndum til Samskipa, þá hefði það eitt og sér ekki verið brot gegn tilvitnuðu ákvæði. Segir að keppinautum sé heimilt að ræða hugmyndir um samstarf, samruna, kaup á einstaka rekstrareiningum o.s.fv., svo fremi sem gætt sé í framhaldi að nauðsynlegum tilkynningum til Samkeppniseftirlitsins.

11605. Um glærukynningar Eimskips frá 18. júní 2006, 1. nóvember 2006 og 21. nóvember 2006 segja Samskip, í athugasemdum við AI, að hinar fyrstu tvær kynningarnar séu einhliða skjöl Eimskips sem engin vitneskja hafi verið um hjá Samskipum.[6216] Um síðastnefndu kynninguna (þar sem fram kemur að *„tvíhliða samningur hefur legið hjá Samskip síðan í júní 2006* “) segja Samskip að engin slík gögn frá árinu 2006 hafi fundist hjá fyrirtækinu[6217] og því óljóst til hvaða gagna sé vísað til. Þá reki starfsmenn fyrirtækisins ekki minni til samskipta við Eimskip um þetta efni á árinu 2006. Samskip geti ekki fallist á að viðræður hafi átt sér stað á milli Eimskips og Samskipa um þetta efni.

11606. Um glærukynningu þá sem (S)frkvstj-innanl vistaði 18. janúar 2007 segja Samskip að (S)frkvstj-innanl geti ekki verið höfundur kynningarinnar þar sem hún sé frá september 2006 en (S)frkvstj-innanl hefði hafið störf í ársbyrjun 2007.[6218] Í glærukynningunni kemur fram að Samskip kjósi að starfa með staðbundnum flutningafyrirtækjum í stað þess að keppa við þau. Samskip benda á að samstarf fyrirtækisins við minni flutningafyrirtæki hafi verið við lýði í áratugi og sé ekki á meðal rannsóknarefna þessa máls. Þá séu engin efni til að ætla að sýn viðkomandi yfirmanns hjá Samskipum, sem ályktaði í kynningunni að verðstríði Eimskips og Samskipa myndi linna, hafi byggst á upplýsingum eða samskiptum við Eimskip, hvað þá að kynningin sé vísbending eða sönnun samráðs.

11607. Samkvæmt framansögðu byggja Samskip á því að glærukynning (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2006 lýsi aðeins vangaveltum innan Eimskips. Engin samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna vegna hugmyndanna sem þar komi fram og þær hafi ekki verið framkvæmdar. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta.

[6216] Mgr. 342-344 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6217] Samskip staðfesta hins vegar að fyrirtækið hafi búið yfir drögum að samningi við Eimskip um landflutninga sem dagsett voru 17.09.2008. Um þau atvik er fjallað í kafla. 8.16.4 og 8.16.7, sbr. einnig kafla 23.
[6218] Mgr. 345-326 í athugasemdum Samskipa við AI.

11608. Samtímagögn Eimskips og Samskipa sem lýst er í kafla 5.11.3 eru skýr og rituð af yfirmönnum fyrirtækjanna. Er í samkeppnisrétti lagt til grundvallar að slík gögn séu mjög áreiðanleg, sbr. kafla 4.7.6.1. Draga má þessi gögn hér saman:

- Glærukynning (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2006 sem lýsir tillögum að samvinnu við Samskip.
- Skjal (E)rekstj-aksturst frá apríl 2006 sem vísar til samvinnu við Samskip.
- Í maí 2006 vista bæði (E)rekstj-aksturst og (E)frkvstj-innanl drög að samstarfsamningi við Samskip og eru drögin á rafrænu bréfsefni Samskipa.
- Glærukynning (E)frkvstj-innanl sem sýnir að drög af samstarfsamningi hafi verið afhent Samskipum í júní 2006, sbr. kynningu frá 21. nóvember 2006
- Skjal (E)frkvstj-innanl frá júní 2006 þar sem gerð samnings við Samskip er hluti af *„aðgerðaplani*" hans og (E)rekstj-aksturst á tímabilinu júlí-september 2006.
- Glærukynning Samskipa *„Market Report September 2006*" (sem (S)frkvstj-innanl vistaði í janúar 2007). Þar er vísað til þess annars vegar að Eimskip hafi ríkan vilja til þess að hækka verð og hins vegar að fyrirtækið hafi upplýst um slakan árangur í landflutningum.
    - Þessar upplýsingar eru í samræmi við það sem fram kom í gögnum (E)frkvstj-innanl og (E)rekstj-aksturst á þessum tíma, þ.e. óánægju með afkomu af landflutningum og skýr vilji til að hækka verð.
- Glærukynning (E)rekstj-aksturst frá 16. nóvember 2006 þar sem fram kemur að hann og (E)frkvstj-innanl beri ábyrgð á eftirfarandi verkefni: *„Tvíhliða samningur við Samskip ásamt tilheyrandi tilhliðrun í stýringu.*"
- Framangreind glærukynning (E)frkvstj-innanl frá 21. nóvember 2006 þar sem segir:

  „Samstarf við aðra flutningsaðila –

  tvíhliða samningur hefur legið hjá Samskip síðan í júní 2006 – regluleg eftirfylgni af hálfu Eimskips – 75 mkr hagræðing fyrir Eimskip"

11609. Þá skiptir og miklu máli að eftir árið 2006 réðust Eimskip og Samskip í samvinnu sem tilgreind var í gögnum Eimskips. Má vísa hér t.d. til tölvupósts (E)rekststj-landfl til (E)rekstj-aksturst 5. desember 2007, tölvupósta milli (S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl 28. janúar og 26. maí 2008. Er fjallað um þessi gögn í kafla 5.11.4.

11610. Saman sýna þessi gögn að samskipti hafi átt sér stað milli Eimskips og Samskipa á árinu 2006 vegna landflutninga. Í þeim hefur a.m.k. verið fjallað um mögulegt aukið samstarf á því sviði og Eimskip veitt Samskipum upplýsingar um afkomu í landflutningum og lýst yfir skýrum vilja til að hækka verð.

11611. Samkvæmt þessu er ekki unnt að fallast á að Samskipum hafi ekki verið kunnugt um framangreind samstarfsáform eða að hér hafi aðeins verið um að ræða *„einhliða hugmyndir*" Eimskips.

11612. Sem fyrr segir benda Samskip á að (S)frkvstj-innanl geti ekki verið höfundur framangreindrar glærukynningar. Samkeppniseftirlitið tekur fram að (S)frkvstj-innanl hóf störf sem framkvæmdastjóri landflutninga hjá Samskipum í ársbyrjun 2007. Sá hann ástæðu til þess að vista umræddda glærukynningu 18. janúar 2007. Kynningin ber með sér að hafa verið tekin saman fyrir yfirstjórn Samskipa og orðalag hennar er skýrt varðandi það að Eimskip hafi upplýst um slakan árangur í

landflutningum og gefið til kynna ríkan vilja til þess að hækka verð. Þegar kynningin er virt saman með framangreindum samtímagögnum Eimskips telst ólögmæt samráð fyrirtækjanna án efa sannað.

11613. Hvað sjónarmið Samskipa um efni glærukynningar Eimskips frá febrúar 2006 varðar er rétt að gögn málsins sýna að einhverju leyti harða samkeppni í landflutningum á árinu 2006. Kemur skýrt fram í gögnum Eimskips að þessu hafi fyrirtækið viljað breyta og umrædd glærukynning Eimskips sýnir að Eimskip kom því viðhorfi skýrt á framfæri við Samskip. Ekki er á því byggt í ákvörðun þessari að öll þau áform sem komu fram í glærukynningu (E)frkvstj-innanl hafi orðið að veruleika. Hins vegar sýna framangreind gögn að vinna hélt áfram hjá báðum fyrirtækjunum við undirbúning að auknu samstarfi á landflutningamarkaði.

11614. Í 5.11.4 er síðan rakið hvernig ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði færðist í aukana á árunum 2007 og 2008, og aftur í kjölfar „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem hófst í júní 2008, sbr. kafla 7 og áfram. Af þeim atvikum má a.m.k. ráða að áform fyrirtækjanna frá 2006 um að auka samstarf í landflutningum hafi orðið að veruleika.

25.3.3. Um atvik á árinu 2007 og til júní 2008

11615. Í kafla 5.11.4 er fjallað um gögn sem Samkeppniseftirlitið telur sýna fram á ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa í landflutningum frá árinu 2007 og til júní 2008 þegar „*Nýtt upphaf*" samráðsverkefnið hófst.

11616. Í mgr. 325 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI segir að eftir yfirtöku Eimskips á Norðurfrakt í janúar 2007 hafi Samskip orðið háð Eimskip til að geta haldið áfram að bjóða upp á flutninga til Siglufjarðar og Hofsóss.[6219] Þar sem yfirtakan hafi verið skyndileg og án fyrirvara hefði það tekið Samskip nokkurn tíma að bregðast við og færa umrædda flutninga yfir í eigið flutningakerfi. Viðskiptasambandið á milli félaganna hafi því ekki breyst fyrr en Samskip hafi hafið eigin rekstur á umræddri flutningaleið. Sama hafi átt við um afgreiðslu Norðurfraktar fyrir Samskip á Siglufirði og Ólafsfirði enda hefðu Samskip að öðrum kosti þurft að draga sig út af þeim mörkuðum og látið Eimskip þá eftir að fullu. Segir einnig að Samskipum hafi verið nauðugur einn sá kostur að bjóða tímabundið upp á þjónustu sína í óbreyttu flutningakerfi þrátt fyrir yfirtöku Eimskips. Hinn kosturinn hafi verið að hætta samstundis að bjóða upp á þjónustuna, með þeim afleiðingum að Eimskip hefði verið eitt starfandi á umræddum leiðum. Ákvörðun Samskipa um að halda viðskiptunum við Eimskip tímabundið áfram hafi verið nauðsynleg til að tryggja samfellu í þjónustu við viðskiptavini Samskipa og viðhalda þannig samkeppni á umræddum leiðum.

11617. Samkeppniseftirlitið telur að þessi lýsing Samskipa sé ekki í samræmi við samtímagögn. Þegar Eimskip eignaðist Norðurfrakt að fullu í janúar 2007 höfðu þegar átt sér stað viðræður milli Eimskips og Samskipa um aukið samráð í landflutningum og Eimskip greint Samskipum frá vilja til að hækka verð. Þá skiptir miklu máli að Eimskip og Samskip réðust í tiltekna samvinnu sem tilgreind var í gögnum Eimskips frá árinu 2006.

11618. Samskip fjalla í athugasemdum við AI um framangreindan tölvupóst (E)rekststj-landfl til m.a. (E)frkvstj-innanl frá 26. janúar 2007.[6220] Fyrirtækið segir að ráða megi af tölvupóstinum að (E)rekststj-landfl hafi lekið upplýsingum um verðlagningu Samskipa á Siglufirði til Eimskips án vitundar eða heimildar frá Samskipum. Þá segja Samskip að í tölvupósti (S)starfsm til (E)frkvstj-innanl frá 8. júní 2007 hafi (S)starfsm einfaldlega verið að benda nýjum eigendum Norðurfraktar (Eimskip) á misræmi sem gætti í verðlagningu þeirra á umræddum flutningsleiðum og þeirri mismunun á milli viðskiptavina sem hefði falist í því hvort varan væri afgreidd í gegnum Eimskip eða Samskip.

[6219] Mgr. 325 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI.
[6220] Mgr. 330 í athugasemdum Samskipa við AI.

11619. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á sjónarmið Samskipa um framangreindan tölvupóst (E)rekststj-landfl og um tölvupóst (S)starfsm til (E)frkvstj-innanl frá 8. júní 2007. Rétt er að (S)starfsm hafði farið þess á leit við (E)frkvstj-innanl í síðari tölvupóstinum að verð Eimskips til Samskipa yrðu lækkuð en tölvupóstarnir eru engu að síður sönnun þess að Samskip hækkaði verð á flutningum á ferskum fiski um 10% eftir samskipti við Eimskip. Þar að auki upplýstu Samskip (E)rekststj-landfl sérstaklega um verðhækkun á Vestfjörðum. Þá skiptir hér máli að framangreind gögn frá árinu 2006 sýna að Eimskip hafði gefið Samskipum til kynna ríkan vilja til að hækka verð í landflutningum.

11620. Í athugasemdum Samskipa við AI færir fyrirtækið fram frekari sjónarmið í tengslum við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um áframhaldandi samráð félaganna fyrri hluta ársins 2008. Í þeim segir m.a. að Samskip hafi upplýst Samkeppniseftirlitið um samstarf fyrirtækjanna, að samstarfið hafi ekki verið samkeppnishamlandi, heldur beinlínis *„í þágu samkeppninnar*", að viðskiptin hafi verið bundin við óhagkvæma áfangastaði og að viðskiptin hafi verið lítil að umfangi. Eins og fjallað er um í kafla 28 fellst Samkeppniseftirlitið ekki á þessi sjónarmið Samskipa.

25.4. Um aðdraganda aukins samráðs

25.4.1. Um siglingakerfi, viðskiptavini og þjónustu Samskipa og Eimskips

11621. Í mgr. 367 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI segir að Samkeppniseftirlitið byggi á því að flutningaþjónusta fyrirtækjanna hafi verið sambærileg og virðist sú ályktun byggja á glærukynningu frá Samskipum. Samskip mótmæla þessari ályktun. Þá segir að því fari fjarri að þjónusta fyrirtækjanna hafi verið álitin sambærileg af aðilum á markaðnum og sé fullyrðing Samkeppniseftirlitsins því í megin atriðum röng, sbr. mgr. 381. Þá segja Samskip að það sé villandi að segja að Eimskip og Samskip hafi samanlagt haft hátt í 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi. Eimskip hafi haft 70-75% markaðshlutdeild og Samskip 30% ef flutningar fyrir stóriðju voru ekki taldir með, sbr. mgr. 374-375 í athugasemdum fyrirtækisins. Vísast hér einnig til sambærilegra sjónarmiða Samskipa í samantektum fyrirtækisins, sbr. mgr. 25 – 32 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 59 – 67 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31. ágúst 2020.

11622. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

11623. Í kafla 6.2.1 er vísað til samtímagagns frá Samskipum. Um er að ræða glærukynningu frá september 2006 sem fannst hjá lykilstjórnendum fyrirtækisins ((S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl). Ber þessi kynning með sér að hafa verið tekin saman fyrir yfirstjórn Samskipa og er orðalag og umfjöllunar hennar skýr varðandi siglingakerfi fyrirtækisins. Kemur þar fram það mat Samskipa að fyrirtækið geti boðið siglingakerfi (e. *sailing system*) sem sé að fullu sambærilegt kerfi Eimskips. Ekkert hefur komið fram af hálfu Samskipa nú sem sýnir að þetta mat fyrirtækisins hafi byggst á misskilningi eða röngum forsendum. Samkeppniseftirlitið vísar hér einnig til mgr. 442 í athugasemdum Samskipa við AI en þar er fjallað um aðstæður í upphafi árs 2008. Samskip höfðu þá lagt grunninn að þáverandi siglingakerfi árum saman. Kerfið hafi verið *„stórt, með mikla flutningsgetu*" og hafi falið í sér *„stórt skref fyrir félagið í samkeppni við Eimskip*". Ekki getur því staðist að mat Samkeppniseftirlitsins á siglingakerfi Samskipa á þessum tíma sé rangt.

11624. Til viðbótar telur Samkeppniseftirlitið að flutningaþjónusta Samskipa og Eimskips hafi verið sambærileg á rannsóknartímabilinu eftir að Samskip fóru úr fjögurra skipa kerfi í þriggja skipa kerfi veturinn 2008, sbr. m.a. hér á eftir.

11625. Mál þetta snýst um samráð Samskipa og Eimskips. Sökum þessa er það að mati Samkeppniseftirlitsins í alla staða eðlilegt að horfa til samanlagðrar markaðshlutdeildar fyrirtækjanna. Gefur samanlögð markaðshlutdeild m.a. til kynna þann samfélagslega skaða sem getur leitt af samráði þessara

keppinauta. Þá hefur því verið slegið föstu í samkeppnisrétti að sérstaklega strangar kröfur gilda um samskipti keppinauta á mörkuðum þar sem fákeppni ríkir, sbr. m.a. kafla 4.6.3.2. Sjóflutningsmarkaðurinn var sérstaklega viðkvæmur í samkeppnislegu tilliti á Íslandi á árinu 2008. Eimskip og Samskip voru sem fyrr segir samanlagt með yfirburða markaðshlutdeild og helsti keppinautur þeirra, Atlantsskip, hætti rekstri skipa um mitt ár 2008 (og hætti síðan allri starfsemi á árinu 2009).

11626. Í mgr. 377-380 í athugasemdum við AI mótmæla Samskip því að veigamikill þáttur í samráðinu við Eimskip hafi verið samstilling á siglingakerfum árið 2008 sem hafi falið í sér samstilltar aðgerðir með það að markmiði að draga úr framboði, lækka kostnað og skapa skilyrði til þess að viðhalda eða hækka verð. Þá segir að Samskip hafi gripið til aðgerða án samráðs við Eimskip til þess að bjarga rekstrinum í kjölfar áhrifa efnahagshrunsins og minnkandi heildarinnflutnings til landsins. Því hafi þurft að draga úr flutningsgetu og draga úr kostnaði án þess að tapa markaðshlutdeild. Veigamikill þáttur í því hafi verið að endursemja við Alcoa. Vegna þessa hafi Samskip tapað viðskiptavinum og markaðshlutdeild.

11627. Samkeppniseftirlitið aflaði gagna frá sjóflutningsfyrirtækjum um flutning til og frá Íslandi á tímabilinu, sbr. töflur í viðauka I. Þar kemur fram að heildar innflutningur minnkaði um tæp 20% milli áranna 2007 og 2008 og rúmlega 40% milli áranna 2007 og 2009 og farið síðan hægt vaxandi. Hins vegar hélst heildarútflutningur nokkuð stöðugur eftir að hafa aukist árið 2008 með innkomu Alcoa. Ljóst er að Eimskip stóð frammi fyrir sömu aðstæðum og Samskip. Eins og fram kemur í ákvörðun þessari þá sýna gögn málsins, heildstætt metin, að fyrirtækin höfðu með sér ólögmætar samstilltar aðgerðir við breytingar á skipakerfum fyrirtækjanna á árinu 2008 við lausn þess vanda sem minnkandi innflutningur leiddi af sér en útflutningur fór lítillega vaxandi.

11628. Í mgr. 387 í athugasemdum Samskipa við AI segir að það sé ekki rétta ályktun að flutningsgeta í siglingakerfi Samskipa í október til desember 2007 hafi verið fullnýtt og aukaskip fengin. Nýtingin í útflutningi hafi aðeins verið um 42% á umræddu tímabili.

11629. Samkeppniseftirlitið áréttar að samkvæmt gögnum sem bárust frá Samskipum með tölvupósti, dags. 2. janúar 2018, um fjölda fluttra gáma (TEU, tómir gámar meðtaldir) til og frá Íslandi og um raunhæfa flutningsgetu (TEU) verði ekki annað séð en að nýtingin í kerfinu frá Íslandi hafi verið um og yfir 100% þessa mánuði og þar með fullnýtt og aukaskip notuð. Er þetta í samræmi við það sem fram kemur í tölvupósti frá (S)forstj til starfsmanns Kaupþing banka, dags. 8. janúar 2009, með texta og töflu yfir flutningsgetu, magntölur og nýtingartölur fyrir árin 2006 til 2009 (líklega áætlun fyrir 2009). Þar kemur fram að nýtingin í flutningsgetu til landsins árið 2007 hafi verið 102,3% og frá landinu 98,8%. Í texta segir m.a. *„Tölur eru aðeins villandi árin 2006 og 2007, þar sem fram kemur að nýting er yfir 100%, en ástæða fyrir því er að við nýttum einnig flutningsgetu annarra skipa hjá okkur fyrir innflutning til að anna öllu magni, var það þó í litlu mæli, en heilt á litið var afkastageta á þessum árum fullnýtt.*"[6221]

11630. Í mgr. 390-392 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um þýðingu stóra viðskiptavina. Segir fyrirtækið að það sé mjög mikilvægt í rekstrinum að reyna að tryggja rétta samsetningu viðskiptamannahópsins bæði út frá nýtingu á flutningsrými og tekjum. Brotthvarf eins stórs viðskiptavinar geti haft umtalsverð áhrif á afkomu til skemmri tíma þar sem það taki lengri tíma að fylla í vannýtta flutningsgetu sem myndist við það. Mikill fjöldi stórra viðskiptavina geti því aukið áhættu í rekstrinum auk þess að draga úr framlegð.

11631. Ekkert í þessum athugasemdum Samskipa breytir þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að fáir en stórir viðskiptavinir voru þýðingarmestir fyrir rekstur fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu. Voru þessu

[6221] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...] til starfsmanns Kaupþings banka. *"Re: Samskip – verðmat"*, dags. 8. janúar 2009, kl. 10:05. Doc. ID. 0.7.33.549958.

fáu viðskiptavinir helsta tekjulind beggja fyrirtækjanna. Staðhæfingar Samskipa um annað eru í ósamræmi við samtímagögn, sbr. umfjöllun í kafla 6.3 í ákvörðun þessari.

11632. Til viðbótar fær Samkeppniseftirlitið ekki betur séð en í athugasemdunum lýsi Samskip einmitt þeim aðstæðum sem fyrirtækin sköpuðu á megin rannsóknartímabilinu. Markmið Samskipa og Eimskips var m.a. að verja þetta ástand og „*rugga*" ekki bátnum með því að reyna að sækja stóra viðskiptavini frá hvoru öðru og skapa þar með góð skilyrði til að verjast verðlækkun, viðhalda eða hækka verð. Til að stuðla að þessu höfðu Samskip og Eimskip með sér ólögmætt samráð um m.a. að keppa ekki um stóru viðskiptavinina. Var þetta raunhæf leið til að ná árangri í samráði til hagsbóta fyrir samráðsfyrirtækin en til tjóns fyrir viðskiptavini og almenning.

11633. Í mgr. 393 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að viðskiptavinir fyrirtækjanna hafi talið þjónustu þeirra sambærilega. Þannig hafi Eimskip notið yfirburða um framboðna þjónustu, áreiðanleika, flutningstíma og flutningstíðni. Eftir að Samskip hafi farið úr fjögurra skipa kerfi hafi þjónustan ekki lengur verið „*sambærileg*" þjónustu Eimskips. Hafi starfsemi fyrirtækjanna í eðli sínu verið „*mjög ólík*. Er einnig vísað til þess að Samskip hafi ekki getað keppt í þjónustu en hafi þess í stað keppt í verði gagnvart Eimskip. Verð hafi verið „*lykilbreyta*" í samkeppni milli Eimskips og Samskipa. Sjá hér m.a. mgr. 361 og 393 – 400 í athugasemdum fyrirtækisins.

11634. Samkeppniseftirlitið áréttar að ályktun um að þjónusta Eimskips og Samskipa hafi þótt sambærileg byggir á samtímagögnum og hefur ekkert komið fram af hálfu Samskipa sem breytir því mati.

11635. Þá felst í framangreindum sjónarmiðum Samskipa staðfesting á því sem fram kemur í samtímagögnunum sem lýst er í kafla 6.4. Verð á flutningaþjónustu skipti miklu máli og Samskip gátu keppt við Eimskip með því að bjóða lægra verð. Sú staðreynd að afar mikilvægir viðskiptavinir Eimskips óskuðu eftir tilboðum frá Samskipum sýnir að flutningaþjónusta Samskipa hafi verið álitin nægjanlega góð og að hagstæð kjör hafi verið afar þýðingarmikil fyrir viðskiptavini, ekki síst í efnahagsörðugleikunum eftir bankahrunið í október 2008. Skýrt dæmi um framangreint er þegar Ölgerð Egils Skallagrímssonar (sem var einn stærsti viðskiptavinur Eimskips) óskaði á árinu 2009 eftir tilboði frá bæði Eimskip og Samskipum, sbr. umfjöllun í kafla 14.3.

11636. Sýnir framangreint útboð Ölgerðarinnar að þrátt fyrir að Samskip hefðu í október 2008 fækkað skipum var þjónusta Samskipa enn álitin sambærileg þjónustu Eimskips. Ella hefðu mikilvægir viðskiptavinar sem háðir voru inniflutningi ekki leitað tilboða hjá Samskipum. Önnur dæmi um að mikilvægir viðskiptavinir Eimskips óskuðu eftir tilboðum frá Samskipum eru fyrirtækin Innnes og J. Rönning á árinu 2010, sbr. kafla 14.22 og 14.35.

11637. Önnur atriði í málinu sýna einnig að þjónusta Eimskips og Samskipa var álitin sambærileg:

- Rannsókn þessa máls hófst eftir að Samkeppniseftirlitið hafði á árinu 2012 átt marga fundi með bæði viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa. Ekki kom þar fram að viðskiptavinir teldu þjónustu Eimskips og Samskipa ósambærilega. Þvert á móti upplýstu mikilvægir viðskiptavinir Eimskips að þeir hefðu reynt að fá tilboð frá Samskipum en fyrirtækið ekki haft áhuga á viðskiptunum. Enginn heimildarmanna kunngerði að það hafi skipt máli í þessu sambandi að Samskip breyttu skipakerfi sínu í október 2008.

- Við kynningu á breytingu á skipakerfinu í október 2008 vildi (S)frkvstj-millilandasv (framkvæmdastjóri millilandasviðs) að skýrt væri tekið fram í fréttatilkynningu að ekki væri um að ræða skerðingu á þjónustu Samskipa.[6222]

- Í febrúar 2009 flutti mikilvægur viðskiptavinur (Nathan & Olsen) sig frá Eimskip til Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 14.5. Eðli málsins samkvæmt taldi þessi viðskiptavinur því Samskip bjóða upp á sambærilega þjónustu og Eimskip.

- Sem fyrr segir sýna gögn málsins að mikilvægir viðskiptavinir Eimskips leituðu eftir tilboðum frá Samskipum. Hvergi kemur fram í samtímagögnum stjórnenda Samskipa að fyrirtækið væri ófært um að veita samskonar þjónustu og Eimskip. Hafa Samskip heldur ekki lagt fram gögn þar að lútandi.

- Opinberar yfirlýsingar Samskipa á rannsóknartímabilinu sýna að fyrirtækið taldi sig veita afar öfluga flutningaþjónustu. Sem dæmi má nefna að á heimasíðu Samskipa var í apríl 2010 fjallað um fyrirtækið og þjónustu þess og tilgreint að það byði upp á *„heildarþjónustu“* í flutningum m.a. á Íslandi: *„Samskip eru alþjóðlegt félag sem býður flutninga og tengda þjónustu á sjó, landi og lofti.* […] *Samskip eru orðin eitt stærsta gámaflutningafyrirtæki Evrópu og býður félagið upp á heildarþjónustu á Íslandi og í Færeyjum, fjölþjónustu um alla Evrópu og frysti- og framhaldsflutninga um allan heim.* […] *flutningsnet Samskipa orðið það stærsta sinnar tegundar í Evrópu og viðamikil þjónusta í boði um alla álfuna. Tími, kostnaður og áfangastaður skipta höfuðmáli þegar kemur að vali á flutningsmáta. Fjölþátta gámaflutningsþjónusta Samskipa felur í sér margvíslega flutningsmáta á sjó og landi.* […] *Samskip hafa fest sig verulega í sessi á frystaflutningsmarkaðinum. Félagið býður heildarþjónustu á þessu sviði, þ.e. sjóflutninga, flugflutninga, landflutninga, lestur og losun og geymslu afurða í frystivörumiðstöðvum sem og skjalagerð*.“.[6223]

- Hvergi í athugasemdum Eimskips er því haldið fram að flutningaþjónusta Samskipa hafi frá október 2008 ekki verið sambærileg þjónustu Eimskips. Þvert móti er vísað til þess að Eimskip og *„Samskip sigldu á svipuðum siglingaleiðum og stærð skipa þeirra var sambærileg“*, sbr. mgr. 811 í athugasemdum Eimskips við AI.

25.4.2. Um efnahagsástandið á fyrri hluta ársins 2008

11638. Samskip leggja til grundvallar að hinar *„fordæmalausu aðstæður“* hér á landi hafi verið við lýði allt árið 2008 og þær þannig komnar fram vel fyrir hrunið í október 2008.[6224]

11639. Þessu til stuðnings benda Samskip á að sala á nýjum bifreiðum hafi nánast stöðvast á fyrstu mánuðum ársins 2008 og hafi verið ágæt vísbending um efnahagshorfurnar, sbr. mgr. 348 í athugasemdum Samskipa við AI.

11640. Samkeppniseftirlitið tekur fram að óumdeilt er að uppi voru afar miklir efnahagslegir erfiðleikar í kjölfar hrunsins í október 2008. Hið sama á ekki við um ástandið á fyrri hluta ársins 2008. Á það má benda að í janúar 2008 bætti Eimskip við nýrri siglingaleið með tvö skip, Austurleið, sem er ekki til stuðnings því að fyrirtækið hafi séð fram á minnkandi flutninga til og frá landinu á þeim tíma, sbr. kafla 6.2.2.

11641. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 6.7.1.1 um efnahagsástandið á fyrri hluta ársins 2008. Efnahagshorfur höfðu vissulega versnað en ekki stenst hjá Samskipum að líkja ástandinu þá við það sem

---

[6222] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] *„Re: siglingaáætlun“*, dags. 30.10.2008, kl. 12:58. Doc. ID 0.7.33.523250.
[6223] Fskj. nr. 1 og 2 með bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins dags. 14.07.2010. *„Um Samskip“*, samskip.is, 09.05.2010. Aðgengilegt á slóð:
http://web.archive.org/web/20100706182337/http://www.samskip.is/samskip/um_samskip/.
[6224] Sjá hjá mgr. 10, 33, 358, 458, 474, 477, 560, 596, 668, 694, 700 og 784 í athugasemdum Samskipa við AI. Sjá og mgr. 169 og 715-716 í athugasemdir Eimskips við AI.

tók við eftir október 2008. Þá eru það ýkjur hjá Samskipum að segja að sala á nýjum bifreiðum hafi nánast stöðvast á fyrri hluta ársins 2008.[6225]

11642. Þótt Samskip hafi talið sig þurft að grípa til aðgerða vegna versnandi efnahagsaðstæðna, þá máttu þær aðgerðir ekki fara gegn 10. gr. samkeppnislaga.

11643. Þar að auki er þekkt í samkeppnisrétti að fyrirtæki geta ekki vísað til ástands á markaði til stuðnings því að samráð, sem jafnan telst hafa að markmiði að raska samkeppni, hafi í raun verið lögmætt. Ber og að hafa í huga að einnig er þekkt í samkeppnisrétti að stofnað sé til ólögmæts samráðs sem viðbrögð við breytingum á markaði, t.d. vegna samdráttar í eftirspurn eða skyndilegrar hækkunar á tilteknum kostnaði. [6226] Þannig áskilur 10. gr. samkeppnislaga að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir, einnig þegar um er að ræða hagræðingaraðgerðir. Því var ekki að heilsa í tilviki Samskipa og Eimskips.

25.4.3. Um mögulega frekari samvinnu við Eimskip

11644. Í tölvupósti sem (S)frkvstj-millilandasv sendi m.a. (S)forstj 7. febrúar 2008 var fjallað um aðgerðir *„til hugleiðingar ef innflutningur dregst verulega saman*." Ein þessara aðgerða var samráð við m.a. Eimskip í formi slot-samninga og/eða samnýtingar á flutningakerfi, sbr. kafla 6.7.2. Í mgr. 435 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að í þessum tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv hefði falist hugmynd um að eiga í samráði við Eimskip til að bregðast við breytingum á markaði. Hugleiðingar (S)frkvstj-millilandasv hafi eingöngu lotið að því að tryggja samkeppnishæfni fyrirtækisins ef til þess kæmi að draga þyrfti úr flutningsgetu og flutningstíðni. Samningur við Eimskip hefði vissulega verið möguleiki en til þess hafi ekki komið. Er bent á að *„ef innflutningur myndi dragast umtalsvert saman væri staðan sú*" þá myndi flutningsgeta ráðast af útflutningi en ekki innflutningi. Fækka þyrfti skipum úr fjórum í þrjú eða tvö. Síðan segir: *„Fyrir lá að slíkar breytingar myndu tiltekin viðskipti sem Samskip sinntu, einkum frá Rotterdam og Immingham, komast í uppnám, nema Samskip gætu með einhverju móti komið til móts við þarfir viðskiptavina sinna með kaupum á þjónustu frá þriðja aðila, þ.e. með sk. „slotsamningum*". Samningar við Eimskip hefðu þannig komið til álita en til þess hefði ekki komið, né hefði verið efnt til viðræðna við Eimskip um slíka samninga.[6227]

11645. Af þessu tilefni skal tekið fram að samtímagögn sýna með skýrum hætti að á þessum tíma var til skoðunar hjá Samskipum að ganga til samstarfs við Eimskip, sbr. t.d. framangreindan tölvupóst frá 7. febrúar 2008 og glærukynningu frá fundi stjórnar Samskipa hf. 4. apríl 2008. Hið sama kom fram í framburði (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu.[6228] Framangreind skýring Samskipa í athugasemdum við AI sömuleiðis staðfestir þetta.

11646. Ekki er unnt að fallast á þá staðhæfingu Samskipa að ekkert hafi orðið úr þessum hugmyndum um samráð við Eimskip. Gögn um fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefnið og framvinda þess í kjölfarið er í engu samræmi við fullyrðingar Samskipa um að aldrei hefði verið stofnað til viðræðna við Eimskip. Meta verður þessi atvik máls, er varða undirbúning hjá Samskipum á fyrri hluta árs 2008, heildstætt með öðrum samtíma- og samskiptagögnum sem sýna ólögmætar samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna sem hófust (að þessu leyti) a.m.k eftir mitt ár 2008 og áfram, sbr. kafla 4.7.4

[6225] Samkvæmt opinberum upplýsingum var samdráttur í sölu bifreiða á tímabilinu janúar – maí 2008 miðað við sama tímabil árið 2007 en rangt að lýsa því sem salan hafi nánast stöðvast (árið 2007 voru það 2300 bifreiðar en árið 2008 voru seldar 1363 bifreiðar á sama tímabili). https://bifreidatolur.samgongustofa.is/eldri-manadartolur.html.

[6226] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1055-1056. Í dómi undirréttar ESB frá 16.09.2013 í máli nr. T-412/2010, Roca gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013, hélt fyrirtæki því fram að framkvæmdastjórnin hefði við álagningu sektar vegna þátttöku í ólögmætu samráði ranglega ekki tekið tillit til mikilla efnahagsörðugleika (e. *economic crisis*). Undirrétturinn féllst ekki þetta og benti á að ólögmætt samráð kæmi oft til vegna erfiðleika á markaði. Væri framkvæmdastjórninni því ekki skylt að horfa til slíkra erfiðleika, sbr. mgr. 163 í dómnum.

[6227] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 428 – 438.

[6228] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 80.

þar sem með vísan til dómaframkvæmdar er bent á að það sé skýr regla í samkeppnisrétti að virða skuli sönnunargögn með heildstæðum hætti og ekki virða hvert gagn einangrað fyrir sig.

11647. Í mgr. 436 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstj frá 17. mars 2008. Í þeim tölvupósti ræddi (S)forstj um *„stúdíu"* sem ætti að halda *„innan mjög lítils hóps."* Segja Samskip að vinna að *„stúdíu"* og vangaveltur um viðamiklar breytingar á þjónustustigi Samskipa eigi sér *„eðlilegar skýringar"* en slík vinna hafi *„alla tíð"* átt sér stað innan hóps fárra stjórnenda. Engin rök séu til þess að gera það tortryggilegt af hálfu Samkeppniseftirlitsins.

11648. Samkeppniseftirlitið minnir á að við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (S)forstj hvorki þekkja þessa *„stúdíu"* né vita hverjir hafi átt sæti í hinum litla hópi. (S)forstj gat þó fullyrt að enginn frá Eimskip hafi verið meðlimur í hópnum. Þrátt fyrir að umrætt verkefni hafi í samtímagögnum (S)forstj verið kennt við (S)frkvstj-millilandasv (*„[…] stúdía"*) gat (S)frkvstj-millilandasv við skýrslutöku hjá lögreglu heldur ekki upplýst hverjir hafi verið í umræddum hópi.

11649. Samkeppniseftirlitið telur ekki trúverðugt að þessir æðstu stjórnendur Samskipa, sem höfðu ríka aðkomu að þessu verkefni, muni ekki eða hafi ekki vitað hverjir hafi átt sæti í umræddum hópi. Styður þetta ekki þá staðhæfingu Samskipa að þetta verkefni hafi að öllu leyti átt sér eðlilegar skýringar.

11650. Hafi slík umræða eða vinna alla tíð átt sér stað innan hóps fárra stjórnenda Samskipa stingur í stúf að (S)forstj skuli í tölvupóstinum til yfirmanns flutningsstjórnunardeildar fyrirtækisins ((S)forstö-flutnstj) hafa þurft að árétta svo rækilega að þessi vinna skyldi fara mjög leynt. Þessi skýru fyrirmæli, ásamt öðrum gögnum, benda til þess að vinna við umrædda *„stúdíu"* hafi farið óvenju leynt.

11651. Samkeppniseftirlitið getur því ekki fallist á það með Samskipum að þarna hafi verið að um að ræða *„hefðbundinn"* feril hjá fyrirtækinu sem hafi *„alla tíð"* átt sér stað. Hér ber að rifja upp að fjárhagsstaða (S)aðaleig-stjform-SH var á þessum tíma afar viðkvæm. (S)forstj hefur upplýst lögreglu um að á þessum tíma hafi *„menn"* haft *„verulegar áhyggjur"* og til skoðunar hafi verið hjá Samskipum að ráðast í aukið samstarf við Eimskip.

11652. Í mgr. 438 í athugasemdum Samskipa við AI segir að hugleiðingar stjórnenda Samskipa í mars 2008 um samstarf við Eimskip hafi einungis verið hluti þeirra möguleika sem komið hafi til greina til að styrkja rekstur fyrirtækisins á erfiðum tímum, sbr. einnig mgr. 434 í athugasemdum Samskipa. Fyrir liggi að ekkert hafi orðið af neins konar samstarfi fyrirtækjanna umfram það sem Samkeppniseftirlitið hafi verið upplýst um. Þá hafi stjórnendum Samskipa einnig verið heimilt að velta upp möguleika á samstarfi við Eimskip og kanna hvort vilji væri til samstarfs af hálfu Eimskips. Engar slíkar viðræður hafi hins vegar átt sér stað, sbr. einnig mgr. 435 í athugasemdum fyrirtækisins.

11653. Ekki er unnt að fallast á framangreinda afstöðu Samskipa. Bæði samtímagögn og skýrslugjöf (S)forstj hjá lögreglu sýna ítrekuð samskipti milli Samskipa og Eimskips, sbr. ekki síst fundina sem haldnir voru 6. júní, 25. júlí, og 6. og 20. október 2008. Ítarleg umfjöllun í ákvörðun þessari sýnir frekara ólögmæt samráð í kjölfar þeirra viðræðna.

25.4.4. Um *„the Cash Cow"*

11654. Í mgr. 439 og áfram í athugasemdum Samskipa er fjallað um fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH á fundi hjá Samskipum Holding 18. mars 2008. Samkvæmt fundargerð lýsti (S)aðaleig-stjform-SH Samskipum hf. sem *„Cash Cow"* fyrir Samskipasamstæðuna og að þá stöðu yrði að verja. Halda Samskip því fram að (S)aðaleig-stjform-SH hafi þarna verið að vísa til *„þekktrar skilgreiningar í markaðsfræðum („Boston Consulting Group Growth Share Matrix")".* Samkvæmt þeim fræðum flokkist fyrirtæki *„á mörkuðum með litla vaxtamöguleika annaðhvort sem „dogs" eða „cash Cow"*. Hafi (S)aðaleig-stjform-SH átt við að

Samskip hf. þyrfti að verja markaðsstöðu sína á Íslandi. Þar sem sá markaður hafi haft litla vaxtamöguleika hafi Samskipum hf. verið *„ómögulegt að breyta eðli markaðarins*" en fyrirtækið hins vegar getað haft *„áhrif á hlutdeild sína með aðgerðum sínum*" og þar með hvort það væri talið *„Cash Cow*" eða *„dog*".

11655. Samkeppniseftirlitinu er ekki fyllilega ljóst hvað Samskip eiga við með framangreindu. Sjóflutningamarkaðir eru í eðli sínu sveiflukenndir og stækka því eða minnka eftir hagsveiflunni. Góðæri auka umsvif verulega og því er ekki rétt að flutningamarkaðir geti ekki vaxið. Ef eftirspurn dregst hins vegar saman í hagkerfinu minnkar t.d. innflutningur. Undir eðlilegum kringumstæðum lækka þá skipafélög verð til að reyna auka eftirspurn og sækja meira magn.[6229] Það gerðist hér á landi á árinu 2003.[6230] Líkt og fram kemur í eldra erindi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins er „[l]*ykilatriði í samkeppni* […] *einmitt að vegna samkeppnislegs þrýstings frá keppinautum þá á verðlagning að lækka en ekki hækka*."[6231] Samskip voru því ávallt í þeirri stöðu að geta með samkeppni stuðlað að því að auka eða verja markaðshlutdeild sína. Ef Samskip eiga við að þetta sé að hafa *„áhrif á hlutdeild sína með aðgerðum sínum*" getur Samkeppniseftirlitið fallist á það.

11656. Þá fæst ekki séð að umfjöllun Samskipa um markaðsfræði sé rétt. Hugtakið *„cash cow*" hefur verið skilgreint svo: *„A cash cow is one of the four categories (quadrants) in the growth-share, BCG matrix that represents a product, product line, or company with a large market share within a mature industry.*

A cash cow is also a reference to a business, product, or asset that, once acquired and paid off, will produce consistent cash flows over its lifespan."[6232]

11657. Dæmi um *„cash cow*" er sagt vera þetta: *„For example, the iPhone is Apple's (AAPL) cash cow. Its return on assets is far greater than its market growth rate; as a result, Apple can invest the excess cash generated by the iPhone into other projects or products.*"

11658. Samkvæmt þessu vísar *„cash cow*" í fyrrgreindum BCG markaðsfræðum t.d. til þess að um sé að ræða fyrirtæki innan samstæðu sem skilar af sér góðu og stöðugu fjárstreymi til samstæðunnar til lengri eða langs tíma, jafnvel án mikilla fjárfestingaþarfar. Getur þá samstæðan (eða eigandi hennar) nýtt sér það fjármagn til annarra verkefna.

11659. Augljóst er af samhenginu í fundargerðinni um fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH að hann leit á Samskip á Íslandi sem *„cash cow*" og að það bæri með öllum ráðum að verja hana (sbr. m.a. ummæli um slæmt gengi hinna einingana í samstæðunni, þ.e. MCL og Logistics). Var því sérstaklega mikilvægt að verja þær eignir sem gátu skilað góðu fjárstreymi. Í þessu sambandi er einnig vísað til framburðar (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu en af henni má leiða að tilvísun (S)aðaleig-stjform-SH til *„cash cow*" hafi

---

[6229] Sjá t.d.; Sameinuðu þjóðirnar, ECLAC (Economic Commission for Latin America and the Caribbean), Briefing note, 5. apríl 2017 „The shipping cycle in the international container market". Þar segir: *„Fluctuations in the shipping cycle are closely linked to those of the business cycle, where decreases or shrinkage in aggregate demand will mean lower demand for transport services* […] *Conversely, when aggregate demand increases during a cycle of economic expansion, it cannot be met immediately because the shipping companies are already managing existing demand. This phenomenon is reflected in the rise of freight prices* […]
An economy in crises causes the production, consumption and, consequently, the transport needs, to fall. Taking this time into account as the beginning of shipping cycle, freight rates, industry revenues and profits fall. […]
Following the traditional shipping cycle approach, after the crisis started in mid-2008, jointly with a drop on production, consumption and transport needs, freight rates, industry revenues and profits fall." Sjá;
cepal.org/en/notes/shipping-cycle-international-container-market-which-will-be-actual-shipping-cycle-future

[6230] Sbr. viðtal við þáverandi forstjóra Samskipa í september 2003. Var haft eftir honum að *„að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári*." Aðgengilegt á slóð: mbl.is/greinasafn/grein/749956/?item_num=3&searchid=d17999e378e145df51fbaf3bc95a16e98be5f221

[6231] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, 02.02.2009, bls. 7.

[6232] https://www.investopedia.com/terms/c/cashcow.asp.

vísað til góðrar afkomu Samskipa hf.: „[…] *held að afkoma af starfsemi félagsins fram eftir uppgangstímum Íslendinga 2004-2007, hafi verið bara góð*“.[6233]

11660. Í kafla 6.7.3 er gerð grein fyrir tilkynningu sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi helstu stjórnendum Samskipa þann 25. mars 2008. Hún sýnir að (S)aðaleig-stjform-SH vildi ekki aðeins verja þessa stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*“ heldur efla hana. Var þannig lagt fyrir (S)forstj að skila met EBITDA framlegð. Voru (S)aðaleig-stjform-SH og fjárfestingarfélög hans í miklum erfiðleikum á þessum tíma. Í þessu samhengi var það til árangurs fallið að vera á markaði þar sem friður ríkti og keppinautar héldu sinni markaðshlutdeild og gátu í skjóli þess haldið uppi og/eða hækkað verð.

11661. Hér má sömuleiðis benda á að samtímagögn sýna að (S)aðaleig-stjform-SH hafi á sama tíma, með loforði um tugmilljóna bónusgreiðslu, hvatt (S)forstj til að beita sér fyrir að vernda stöðu og arðsemi Samskipa með m.a. ólögmætu samráði við Eimskip.

11662. Með því samráði sem Eimskip og Samskip hófu í júní 2008 var lagður traustur grunnur að því að vernda stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*“ fyrir Samskip Holding. Ber að árétta að gögnin sýna að á árunum á eftir ríkti afar mikil ánægja með gott gengi Samskipa hf. á sama tíma og skipafélög og önnur flutningafyrirtæki erlendis áttu í miklum erfiðleikum.

25.4.5. Um hvort [(S)forstj] hafði áhyggjur af fjárhagsstöðu ÓÓ eða Samskipa hf.

11663. Í kafla 6.7.1.3 er fjallað um fjárhagslega erfiðleika fjárfestingarfélaga (S)aðaleig-stjform-SH á fyrri hluta ársins 2008. Í kafla 6.7.2 er dregin sú ályktun af framburði (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu að á þessum tíma hafi hann haft miklar áhyggjur af þessari stöðu (S)aðaleig-stjform-SH.

11664. Í mgr. 32 – 40 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er mótmælt umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um fjárhagslegar aðstæður (S)aðaleig-stjform-SH á fyrrihluta ársins 2008 og tilvísun til skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis um aðdraganda og orsakir falls íslensku bankanna 2008 og dóms Hæstaréttar Íslands í máli nr. 145/2014. Í aðalatriðum mótmæla Samskip því að fjárhagslegir erfiðleikar (S)aðaleig-stjform-SH tengdir fjármögnum hans á eignarhlut í Kaupþing banka hafi haft áhrif á eða tengst samráði við Eimskip.

11665. Þessu til stuðnings er því haldið fram að Samkeppniseftirlitið hafi rangtúlkað framburð (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu. Samskip segja að það sé rangt að (S)forstj hafi vísað til fjárhagserfiðleika (S)aðaleig-stjform-SH þegar hann var spurður um gögn frá fyrri hluta ársins 2008. Spyrja Samskip hvers vegna „*í ósköpunum ætti (S)forstj að vera vísa til fjárhagslegra erfiðleika (S)aðaleig-stjform-SH þegar hann er spurður út í atvik í rekstri Samskipa við yfirheyrslur hjá lögreglu? Fjárhagsstaða (S)aðaleig-stjform-SH var einfaldlega ekki til umfjöllunar í þeirri skýrslu, auk þess sem ekki verður séð hvers vegna (S)forstj ætti að vilja eða geta tjáð sig um fjármál (S)aðaleig-stjform-SH.*“ Samkvæmt Samskipum hafi (S)forstj verið að ræða um Samskip hf. en ekki (S)aðaleig-stjform-SH. Segja Samskip að þó rekstur Samskipa hf. hafi verið „*þokkalegur*“ í janúar og febrúar 2008 hafi verið blikur á lofti. Þegar Samskip hafi séð að í óefni stefndi hafi stjórnendur þurft að grípa til gríðarlega umfangsmikilla breytinga til að forða Samskipum hf. frá gjaldþroti. Sökum þessa hafi framburður (S)forstj þar sem „*hann lýsti sýn sinni á rekstur Samskipa á árinu 2008*“ verið fullkomlega réttur.

11666. Verður þessi umfjöllun Samskipa ekki skilin öðruvísi en að byggt sé á því að Samskip hf. á Íslandi hafi í mars/apríl 2008 staðið frammi fyrir „*yfirvofandi gjaldþroti*“. Samskip hf. hefðu verið að „*róa lífróður*“ og aðgerðir stjórnenda miðað því að bjarga fyrirtækinu frá falli.[6234]

[6233] Endurrit skýrsla […] hjá lögreglu, bls. 65.
[6234] Mgr. 35, 36 og 53 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 13.01.2021.

11667. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa.

11668. Af þessu tilefni skal tekið fram að umrædd ummæli (S)forstj eru ekki svar við spurningu um rekstur Samskipa hf. á árinu 2008 í heild sinni heldur var hann spurður um tiltekin gögn frá mars og apríl 2008. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj þannig spurður um framangreind fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH frá 18. mars 2008 um að vernda stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow"* fyrir samstæðu Samskipa Holding. Í svari (S)forstj kom m.a. fram að *„menn hafi verið hræddir að* […] *fyrirtækið væri að fara á hausinn* […]". Jafnframt var (S)forstj spurður um glærukynningu sem hann hafði farið yfir á fundi stjórnar Samskipa hf. 4. apríl 2008 þar sem vísað var til samstarfs við Eimskip og hækkunar á verði, sbr. kafla 6.7.3.2. Var (S)forstj spurður um hvort þetta tengdist fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH um að verja Samskip hf. sem *„cash cow"*. Í svörum (S)forstj kom fram að *„menn höfðu áhyggjur af stöðunni, miklar áhyggjur af stöðunni og voru bara að hugsa um hvernig hérna, hvernig er hægt að teikna framtíðar fyrirkomulag á rekstrinum og allt það."*

11669. Samkvæmt þessu var (S)forstj spurður um málefni sem tengdust (S)aðaleig-stjform-SH. Var hann þannig ekki aðeins spurður um *„atvik í rekstri Samskipa"*. Þá ber að hafa í huga að (S)forstj mátti á þessum tíma vera ljóst við hvaða fjárhagsörðugleika (S)aðaleig-stjform-SH glímdi enda sat (S)forstj á þessum tíma í stjórn tveggja fjárfestingafélaga í eigu (S)aðaleig-stjform-SH, þ.e. Kjalars og Eglu. Samkeppniseftirlitið horfir einnig til þess að í samtímagögnum málsins er ekki vísað til hættu á yfirvofandi gjaldþroti Samskipa hf.[6235] Þvert á móti sýna samtímagögnin góða afkomu og rekstur hjá Samskipum hf. á fyrri hluta ársins 2008. Nefna má dæmi um slík samtímagögn sem stafa frá fyrirtækinu sjálfu:

- Á fundi Samskipa Holding 18. mars 2008 sagði (S)aðaleig-stjform-SH þetta um rekstur Samskipa hf.: *„Business has been doing very well lately* […]", sbr. kafla 6.7.3.
- Í tilkynningu (S)aðaleig-stjform-SH frá 25. mars 2008 til lykilstjórnenda var sagt að Samskip hf. væru mjög ábatasamt fyrirtæki og afkoma þess í janúar og febrúar 2008 hefði verið mjög góð, sbr. kafla 6.7.3..
- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa hf. 4. apríl 2008 kemur fram að (S)forstj hafi kynnt uppgjör fyrir tímabilið janúar – febrúar 2008 og lýst því að tekjur og framlegð af rekstri Samskipa hf. hefðu verið umtalsvert betri en áætlanir hefðu gert ráð fyrir. Velta hefði verið 23% yfir áætlun og EBITDA framlegð 140 milljónum kr. hærri en lagt hefði verið til grundvallar í áætlun, sbr. kafla 6.7.3.2.
- Í glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding 7. maí 2008 var lýst góðri stöðu Samskipa hf. á þeim tíma: *„Import volumes in April are strong and revenues will be well above budget as during last months. We estimate the period May through July to be busy […]"*, sbr. kafla 6.7.5.
- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa hf. 13. maí 2008 kemur fram að (S)forstj hafi gert grein fyrir því að tekjur Samskipa hf. á fyrsta ársfjórðungi væru 22% yfir áætlun og EBITDA framlegð 273 mkr. sem væri 140 mkr. betri afkoma en áætlað hefði verið fyrir tímabilið, sbr. kafla 6.7.6.

11670. Hér er einnig rétt að hafa í huga að Samskip hafa ekki við rannsókn málsins áður byggt á því að Samskip hf. hafi staðið á barmi gjaldþrots í mars/apríl 2008. Í athugasemdum Samskipa við AI fjallaði fyrirtækið

[6235] Sjá t.d. eftirfarandi gögn:
- Fundargerð frá fundi stjórnar Samskipa hf. 18. janúar 2008, sbr. kafla 6.7.2.
- Tölvupóstur [...] 7. febrúar 2008, sbr. kafla 6.7.2.
- Fundargerð frá fundi stjórnar Samskipa hf. 11. febrúar 2008, sbr. kafla 6.7.2.
- Fundargerð frá fundi stjórnar Samskipa hf. 4. apríl 2008, sbr. kafla 6.7.3.2.
- Fundargerð frá fundi stjórnar Samskipa Holding 7. maí 2008, sbr. kafla 6.7.5.
- Minnisblöð [...] frá 7. og 9. júlí 2008, sbr. kafla 8.9.2 og 8.9.5.3.

um atvik á fyrri hluta árs 2008, versnandi efnahagsaðstæður og erfiðar aðstæður á flutningamarkaði. Aftur á móti var þar hvergi vísað til þess að gjaldþrot hafi vofað yfir Samskipum hf. á Íslandi á fyrri hluta árs 2008.[6236] Samskip hafa við rannsókn málsins vísað til slíkra gjaldþrotaskýringa vegna verðhækkana Samskipa í september 2008. Í athugasemdum Samskipa í mgr. 765 og 837 við AI kemur þannig fram að fyrirtækinu hafi verið nauðugur einn sá kostur, í september 2008, að ráðast í verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum, ella hafi verið „*augljóst*" að fyrirtækið hefði farið í „*þrot á örskömmum tíma*". Að sama skapi kemur fram í mgr. 912 í athugasemdum Samskipa að ef fyrirtækið hefði lækkað verð þá hefði fyrirtækið „*siglt hraðbyri í þrot*". Í engu þessara tilvika eru vísað til gagna eða lögð fram gögn til stuðnings þessum fullyrðingum um yfirvofandi falli fyrirtækisins. Bendir þetta til þess að Samskip grípi til þessara skýringa eftir hentugleika enda eru þessar staðhæfingar Samskipa um gjaldþrot í engu samræmi við samtímagögn fyrirtækisins eða ársreikninga félagsins vegna starfsemi þess hér á landi, sbr. umfjöllun í kafla 12.2.5.2 og 33.1.6.

11671. Framangreind gögn sýna að í mars og apríl 2008 hafi rekstur Samskipa hf. á Íslandi gengið vel og er því eins og fyrr sagði hvergi að finna í samtímagögnum ótta við að Samskip hf. stefndi í þrot. Þann 15. apríl 2008 birti fjármálaráðuneytið fréttatilkynningu og var þar fjallað um framvindu og horfur helstu þátta efnahagsmála á árunum 2008-2010. Kom fram í fjölmiðlum að „*bjartsýni*" ríkti í fjármálaráðuneytinu.[6237] Taka Samskip sjálf fram að í mars 2008 vissi ekki „*nokkur maður hvað koma skyldi*", sbr. mgr. 34 í bréfinu frá 13. janúar 2021. Umfjöllun í skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis sýnir hins vegar að á þessum tíma áttu fjárfestingarfélög í eigu (S)aðaleig-stjform-SH í miklum erfiðleikum sökum veðkalls Citibank, sbr. m.a. umfjöllun skýrslunnar um fund lánanefndar Kaupþings 18. mars 2008.

11672. Af þessum staðreyndum leiðir að ekki er unnt að draga aðra ályktun af framangreindum framburði (S)forstj hjá lögreglu en að áhyggjur þær sem hann lýsti hafi ekki varðað Samskip hf. á Íslandi heldur þrönga stöðu aðaleiganda Samskipa og fjárhagslegar áskoranir móðurfélagsins vegna kröfu og viðræðna við helsta lánveitanda móðurfélagsins, Fortis bank, sbr. mgr. 48 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2022.

11673. Sem fyrr segir gera Samskip í bréfi fyrirtækisins 13. janúar 2020 athugasemd við tilvísun Samkeppniseftirlitsins til skýrslu rannsóknarnefndar Alþingis og dóms Hæstaréttar Íslands í máli nr. 145/2014. Samkeppniseftirlitið bendir á að í athugasemdum Samskipa við AI var gagnrýnt að eftirlitið hefði ekki horft nægjanlega til efnahagsástandsins á árinu 2008. Vísuðu Samskip til þess að það hefði orðið efnahagshrun haustið 2008 en „*sú staðreynd virðist ekki hafa mikla þýðingu hjá Samkeppniseftirlitinu*." Samkeppniseftirlitið tók aðstæður á árinu 2008 til frekari athugunar og greindi Samskipum frá frummati sínu í bréfi frá 23. nóvember 2020. Eins og rökstutt er í kafla 6.7 og áfram hafa atvik sem varða stöðu og aðgerðir (S)aðaleig-stjform-SH á fyrrihluta ársins 2008 mikla þýðingu þegar heildarmat er lagt á undirbúning Samskipa fyrir fundinn með Eimskip 6. júní 2008.

25.4.6. Um samskipti [(S)frkvstj-millilandasv] og [(E)frkvstj-skiparekst] 2. apríl 2008

11674. Í mgr. 461 – 462 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um „*ætluð*" samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst í byrjun apríl 2008. Samskip benda á að þessi samskipti hafi varðað útboð Ríkiskaupa sem náði til til smíði og reksturs nýrrar ferju til Vestmannaeyja. Útboðið hafi verið tvískipt. Í fyrri umferð skyldi meta hæfi bjóðenda til að leysa verkefnið. Þeir bjóðendur sem komust í gegnum fyrri umferð fengu að bjóða í verkið. Þessi samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst hafi ekki verið ólögmæt þar sem Eimskip hafi ekki verið aðili að útboðinu þegar þau áttu sér stað. Segja Samskip að fyrirtækinu hafi á þessum tíma verið orðið „*löngu ljóst*" að Eimskip ætlaði sér ekki að skila inn tilboði enda hefði Eimskip ekki verið á „*dreifingarlista í annarri umferð útboðsins*". (S)frkvstj-millilandasv hafi í

[6236] Sbr. t.d. umfjöllun í mgr. 358 í athugasemdunum við AI.
[6237] *Bjartsýni í fjármálaráðuneytinu*", 15.04.2008. Viðskiptablaðið. Aðgengilegt á slóð: vb.is/frettir/bjartsyni-i-fjarmalarauneytinu/19036t.

samtali sínu við (E)frkvstj-skiparekst aðeins verið að hneykslast á kostnaðaráætlun hins opinbera. Ummæli hans hafi því ekki getað haft neina samkeppnislega þýðingu.

11675. Ekki er unnt að fallast á það með Samskipum að óljóst eða ósannað væri að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst hefðu átt í samskiptum í byrjun apríl 2008. Tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst frá 2. apríl 2008 til annarra stjórnenda Eimskips er afar skýr um að (E)frkvstj-skiparekst hafi rætt við (S)frkvstj-millilandasv. Engin gögn hafa fundist eða verið lögð fram sem sýna að (E)frkvstj-skiparekst hafi ekki farið með rétt mál í tölvupóstinum.

11676. Samkeppniseftirlitið minnir á að (S)frkvstj-millilandasv vann á þessum tíma að mögulegu auknu samráði Samskipa við Eimskip. Horfði (S)frkvstj-millilandasv m.a. til siglingakerfa fyrirtækjanna en siglingakerfi Samskipa heyrði undir ábyrgðarsvið hans sem framkvæmdastjóri millilandasviðs. (E)frkvstj-skiparekst var á þessum tíma framkvæmdastjóra flutningsstýringar Eimskips og undir hann féllu því málefni sem tengdust framangreindri vinnu (S)frkvstj-millilandasv. (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv höfðu áður unnið saman hjá Eimskip og (E)frkvstj-skiparekst verið yfirmaður (S)frkvstj-millilandasv.

11677. Samkeppniseftirlitið áréttar einnig að Samskipum og Eimskip bar skv. 19. gr. samkeppnislaga að veita við rannsókn málsins upplýsingar um öll samskipti fyrirtækjanna. Veittu þau engar upplýsingar um þessar viðræður (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst. Í athugasemdum Samskipa við AI eru heldur engar skýringar settar fram af hálfu Samskipa um aðdraganda eða tilefni viðræðna þessara stjórnenda hjá fyrirtækjunum.

11678. Lýsing Samskipa á atvikum tengdum umræddu útboði er ekki fyllilega rétt. Í greinargerð siglingamálastjóra frá maí 2008 er atvikum vegna þessa útboðs lýst. Þar segir: *„Eftir opnun forvals í desember 2007 voru fjórir valdir til að bjóða í verkið: Nýsir, Eimskipafélagið, Samskip og Vinnslustöðin og Vestmannaeyjabær (V&V;) í nafni óstofnaðs hlutafélags. Í byrjun janúar voru bjóðendum afhent útboðsgögn og opnun ákveðin í apríl. Einnig var þarfa- og rekstrarlýsing sett á Netið og öllum frjálst að koma með ábendingar um hluti sem betur máttu fara og reynt að taka tillit til þeirra eins og kostur var. Í byrjun apríl skiluðu Samskip og V&V; tilboðum í verkið en Nýsir og Eimskipafélagið féllu frá þátttöku.*“ [6238]

11679. Samkvæmt þessu höfðu bæði Samskip og Eimskip komist í gegnum fyrri umferð útboðsins. Þegar samskipti (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv áttu sér stað 2. apríl 2008 var fresturinn til að bjóða í verkið ekki liðinn og tölvupóstur (E)rekststj-innanl til (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-skiparekst sýnir að fyrirtækið var að afla sér upplýsinga um hvenær fresturinn myndi renna út. Eimskip var því á þessum tímapunkti a.m.k. mögulegur keppinautur Samskipa í þessu útboði. Ekki lá heldur skýrt fyrir þegar samskiptin áttu sér stað að Eimskip myndi ekki bjóða í reksturinn. Lýsing (E)frkvstj-skiparekst í tölvupósti sínum á vangaveltum (S)frkvstj-millilandasv þar að lútandi gefa þetta skýrt til kynna. Ekki kemur fram í tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst að hann hafi greint (S)frkvstj-millilandasv frá því að Eimskip væri fyrir löngu búið að missa áhuga á þessu útboði. Tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst sýnir síðan með glöggum hætti að (S)frkvstj-millilandasv veitti Eimskip upplýsingar um verð í fyrirhuguðu tilboði Samskipa. Með þessu var farið gegn banni 10. gr. samkeppnislaga.

25.4.7. Um *„[(S)frkvstj-millilandasv] stúdíu*“ og gögn sem send voru [(S)aðaleig-stjform-SH] 10. apríl 2008

11680. Í mgr. 441 – 446 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um verkefni sem (S)frkvstj-millilandasv vann að og kennd voru við hann („[...] *stúdía*“) og önnur gögn sem tengjast m.a. fundi stjórnar Samskipa

[6238] Greinargerð [...] siglingamálastjóra sem birtist í Morgunblaðinu 31.05.2008. Aðgengileg hér: https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1218495/.

hf. 4. apríl 2008 og samskiptum (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 7. - 10. apríl 2008. Varðandi tilvísun til Eimskips í gögnunum benda Samskip á að fyrirtækið geri reglulega samanburð á flutningsgetu og áætluðum rekstrarkostnaði eigin flutningakerfis og helstu keppinauta. Byggi slík umfjöllun á þekkingu stjórnenda Samskipa og opinberum upplýsingum. Umfjöllun um mögulega samvinnu við Eimskip skýrist annars vegar af því að í upphafi árs 2008 hafi Samskip verið búin að byggja stórt og öflugt fjögurra skipa siglingakerfi og hins vegar að á sama tíma *„fóru að koma brestir í efnahagskerfi Íslands*". Varð Samskipum ljóst að hugsanlega væri siglingakerfi fyrirtækisins of stórt. Hafi verið fullkomlega eðlilegt að *„stjórnendur Samskipa hafi velt upp öllum möguleikum ef allt færi á versta veg.*" Slíkar umræður væru hins vegar viðkvæmar og því eðlilegt að þær væru á fárra vitorði. Telja Samskip að það hefði verið óábyrgt af stjórnendum fyrirtækisins að vinna ekki á þessum tíma greiningar og nauðsynlegt hafi verið að *„skoða allar hugmyndir innan löglegra marka. Ýmsar hugmyndir* [hafi verið] *teknar til skoðunar en engar viðræður* [hafi átt] *sér stað við Eimskip, helsta keppinaut Samskipa, um frekara samstarf. Staðreyndin er hins vegar sú, líkt og gögn málsins bera með sér, að aldrei kom til þess að hugmyndir Samskipa um mögulega samnýtingu flutningskerfa væru ræddar við Eimskip. Ef til þess hefði komið er ljóst að þess sæjust merki í gögnum málsins*." Þá sé ljóst að aldrei hefði komið til samnýtingar á flutningakerfum Eimskips og Samskipa án þess að leitað yrði samþykkis frá Samkeppniseftirlitinu. Í mgr. 447 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að tölvupóstsamskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj 7. og 8. apríl 2008 gefi ekki til kynna að þeir hafi rætt um samstarf við Eimskip.

11681. Í mgr. 42 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er fjallað um tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH 10. apríl 2008. Með honum fylgdi *„stúdía*" sem (S)frkvstj-millilandasv hafði sent (S)forstj kvöldið áður. Í henni var fjallað m.a. um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips. Halda Samskip því fram að þetta hafi verið hluti af eðlilegum og nauðsynlegum greiningum hjá fyrirtæki á samkeppnismarkaði. Þetta hafi ekki verið unnið í neinu samráði við Eimskip og þessi greiningarvinna Samskipa væri til marks um eðlilega samkeppni á markaði.

11682. Í mgr. 43 í umræddu bréfi Samskipa er fjallað um annan tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)aðaleig-stjform-SH 10. apríl 2008. Bar sá tölvupóstur heiti dótturfélags Eimskips (Eimskip-CTG) og meðfylgjandi honum var glærukynning um þetta félag Eimskips. Kveða Samskip að um hafi verið um að ræða *„upplýsingagjöf (S)forstj til eiganda félagsins um siglingakerfi Eimskips í Noregi*." Þetta hafi verið *„einfaldlega samkeppnisgreining sem er afar mikilvægt tæki í samkeppni á markaði*". Ekkert gefi til kynna samráð við Eimskip.

11683. Í mgr. 44 í umræddu bréfi Samskipa er fjallað um annan tölvupóst til viðbótar frá 10. apríl 2008. Þar var um að ræða tölvupóst (S)forstj-frystig til (S)aðaleig-stjform-SH. Í honum var fjallað um frystigeymslurekstur Eimskips í Hollandi, Bretlandi og Norður-Ameríku. Þar að auki staðfesti (S)forstj-frystig í tölvupóstinum að hann myndi verða við beiðni (S)aðaleig-stjform-SH um að taka saman minnisblað um dótturfélag Eimskips sem rak frystigeymslur í Hollandi (Daalimpex). Samskip staðhæfa að þetta sé í *„fullkomnu samræmi við það sem komið* [hafi] *fram af hálfu Samskipa um áhuga Samskipa á hugsanlegum kaupum á fyrirtækinu. Slík möguleg kaup* [hafi verið] *umræðuefni á fundi forsvarsmanna félaganna 6. júní 2008, auk félagsins Containerships.*"

11684. Athugasemdir Samskipa gefa ekki fyllilega rétta lýsingu á ástandinu í upphafi árs 2008. Samskip voru ekki á þeim tíma að taka í notkun nýtt og öflugra siglingakerfi. Það hafði fyrirtækið gert á árinu 2006 og var þess vegna komin um tveggja ára reynsla af því. Efnahagsástandið hafði versnað en ekki í líkingu við það sem gerðist í október 2008 og efnahagskreppuna í kjölfarið. Staðan hjá Samskipum hf. var afar góð á fyrri hluta ársins 2008, sbr. ummæli (S)aðaleig-stjform-SH 18. og 25. mars 2008 sem lýst er í kafla 6.7.3. Á stjórnarfundi Samskipa hf. 4. apríl 2008 greindi (S)forstj frá því að velta hafi verið 23% yfir áætlun og EBITA framlegð 140 milljónum kr. hærri en lagt hafði verið til grundvallar í áætlun. Hins vegar liggur fyrir að fjárfestingarfélög tengd (S)aðaleig-stjform-SH voru komin í fjárhagsleg vandræði.

11685. Samkeppniseftirlitið bendir hér einnig á að í kafla 6.7.3 er komist að þeirri niðurstöðu að í apríl 2008 hafi verið til skoðunar hjá Samskipum að auka samstarf við Eimskip. Er þetta staðfest í framangreindum sjónarmiðum Samskipa. Er þannig óumdeilt að fyrir fund stjórnar Samskipa hf. 4. apríl 2008 voru tekin saman gögn sem fjölluðu um Eimskip og mögulegt samstarf við þann keppinauta. Jafnframt er óumdeilt að slíkt samstarf var verið rætt á fundi stjórnar Samskipa hf. Þá er og þýðingarmikið að þann 10. apríl 2008 sendu (S)forstj og (S)forstj-frystig upplýsingar og gögn til (S)aðaleig-stjform-SH sem vörðuðu m.a. siglingakerfi Eimskips og dótturfélög Eimskips. Í þessu samhengi er nauðsynlegt að líta til þess að fyrir liggur að 18. apríl 2008 hafði (S)aðaleig-stjform-SH þegar látið starfsmann Eglu skoða Eimskip og nánari skoðun átti að fara fram í kjölfarið, sbr. tölvupóst (S)starfsm til (S)stjform-S („*Eimskip Analysis – (S)aðaleig-stjform-SH has asked me to do a more detailed analysis of Eimskip which I will do over the next two weeks*"). Þann 12. maí 2008 var (S)starfsm búinn að taka saman fyrir (S)aðaleig-stjform-SH ítarlega greiningu um samvinnu við Eimskip. Kom þar m.a. fram að mikill ábati fælist í samstarfi við Eimskip í sjóflutningum til og frá Íslandi. Þar var einnig fjallað um samvinnu dótturfélags Samskipa (Silver sea) við Eimskip-CTG og að stjórnandi hjá Samskipum á Íslandi ((S)frkvstj-Rotterdam) ynni að því að bæta samskiptin við Eimskip að þessu leyti. Einnig var í þessari skýrslu vikið að dótturfélagi Eimskips í Hollandi, Daalimpex, sbr. kafla 6.7.5. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj funduðu með Eimskip föstudaginn 6. júní 2008 og sunnudaginn 8. júní 2008 var útibúin glærukynning hjá Eimskip sem lýsti samráðsverkefninu „*Nýtt upphaf*" og tók það samkvæmt glærunum m.a. til sjóflutninga til og frá Íslandi, Eimskip-CTG og Silver Sea og Daalimpex og frystigeymslureksturs Samskipa.

11686. Heildarmat á gögnum málsins sýnir þannig að tölvupóstarnir sem (S)forstj og (S)forstj-frystig sendu (S)aðaleig-stjform-SH 10. apríl 2008 tengdust undirbúningi á samráði við Eimskip. Voru þessi gögn þannig ekki hluti af eðlilegri samkeppnisgreiningu Samskipa.

11687. Hvað varðar tölvupóst (S)forstj-frystig sérstaklega þá fjallaði hann ekki um möguleg kaup Samskipa á Daalimpex. Hér ber að hafa í huga að á fundi stjórnenda Samskipa Holding 18. mars 2008 ræddi (S)aðaleig-stjform-SH um mögulega sölu á frystigeymslurekstri Samskipa í m.a. Hollandi. Sagði (S)aðaleig-stjform-SH slíka sölu ekki vera tímabæra. Fyrst þyrfti að bæta og ná tökum á stöðunni og skoða síðan mögulega sölu á frystigeymslurekstri („*let´s improve and get things first under control and then consider next steps. Such as spinning of the Coldstore.*"). Þegar þetta er virt og horft til erfiðrar stöðu fjárfestingarfélaga (S)aðaleig-stjform-SH á þessum tíma er órökrétt að (S)aðaleig-stjform-SH hafi á þessum tíma verið að velta fyrir sér kaupum á m.a. Daalimpex. Þvert á móti sýna samtímagögnin að til stóð að auka samráð Eimskips og Samskipa í frystigeymslurekstri, sbr. t.d. framangreindar glærur Eimskips frá 8. júní 2008 og tölvupóstinn sem (S)forstj sendi m.a. (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008, sbr. m.a. kafla 7.3.2.

11688. Ólíkt því sem Samskip halda fram sýna gögn málsins að samskipti áttu sér stað við Eimskip í lok mars og byrjun apríl 2008 og að fyrirtækin höfðu með sér ólögmætt samráð á sama tíma og framangreind atburðarrás og undirbúningur um aukið samstarf fyrirtækjanna átti sér stað, sbr. kafla 6.7.3.1. Hvað sem þessum samskiptum líður er ljóst að innan Samskipa stóð yfir undirbúningur að því sem eftir fundinn með Eimskip 6. júní 2008 varð að „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna.

25.4.8. Um bónusgreiðslur til [(S)forstj]

11689. Þegar virt eru saman m.a. fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH í mars 2008 um að vernda stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*", samskipti (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH í apríl 2008 og nýr ráðningarsamningur við (S)forstj 1. júlí 2008 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að (S)aðaleig-stjform-SH hafi hvatt (S)forstj til samráðs við Eimskip með loforði um bónusgreiðslu (viðauki við samning, nefndur „*Bónus skema*" í gögnum Samskipa). Í mgr. 448-451 í athugasemdum Samskipa við AI er þessu mótmælt. Því til stuðnings vísa Samskipa til þess að í byrjun árs 2008 hafi árangurstengd greiðsla til (S)forstj vegna

áranna 2005 – 2007 verið óuppgerð. Þá hafi láðst að ganga frá skriflegum starfssamningi við (S)forstj. Það hefði því verið ákveðið að (S)forstj myndi setja fram tillögu um markmiðasetningu fyrir árið 2008 sem hægt væri að leggja fyrir stjórn og gæti hún þá legið til grundvallar uppgjöri á þessari árangurstengdu greiðslu. Segir að í tillögu (S)forstj hafi verið leitast við að setja upp mælikvarða á árangur sem væri þannig að í lok árs yrði ekki ágreiningur um það hvort (S)forstj hefði uppfyllt ákvæði samningsins vegna markmiða sem komu fram í honum. Af þeim sökum voru þau markmið sem sett voru ekki ítarlega skilgreind. Um hafi verið að ræða formsatriði til uppgjörs á áður umsömdum bónusgreiðslum.

11690. Við skýrslutöku hjá lögreglu var (S)forstj spurður um umræddan viðauka við starfssamninginn með loforði um bónusgreiðslu. (S)forstj svaraði því ýmist að hann myndi ekki, hann ætlaði að bíða með að svara eða kannaðist ekki við þetta. Aðspurður mundi (S)forstj heldur ekki hvort hann hefði fengið bónusinn greiddan en gat þó sagt frá því að hann teldi sig hafa þegið bónusa eða aðrar árangurstengdar greiðslur í „*nokkur skipti*“.[6239] Stuttu síðar sagði (S)forstj aðspurður um gerð á nýjum samningi við hann vorið 2008:

> (S)forstj Sko efnislega breyttist samningurinn ekki neitt, þetta var bara verið að hérna, þetta var bara verið að, við getum orðað það kannski, hreinskrifa samninginn.
>
> HS Já.
>
> (S)forstj Þannig að hann breyttist ekkert efnislega samningurinn að því er ég best man.
>
> HS Frá eldri samningi?
>
> (S)forstj Já.
>
> HS En voru þessir mælikvarðar líka í eldri samningi, manstu það?
>
> (S)forstj Nei, ekki í þessu, ég held ekki, það voru allskonar hérna ee, sko einhverjir samningar á, á fyrri árum um að hérna, sem voru með mismunandi lagi held ég.
>
> HS Mhm.
>
> (S)forstj Ég er svo gamall í þessu að ég er búinn að vera í þessu félagi í 23 ár. Þannig að það er eitt og annað sem að hérna kemur, kemur, kemur fyrir.[6240]

11691. Samkeppniseftirlitið bendir á að (S)forstj kom hér ekki fram með neina skýringu sem er í samræmi við þá sem Samskip setja nú fram í athugasemdum þess um loforð um bónusgreiðslu. Dregur þetta úr trúverðugleika skýringa Samskipa.

11692. Til viðbótar telur Samkeppniseftirlitið ekki trúverðugt að markmiðasetning fyrir árið 2008 hafi átt að liggja til grundvallar árangurstengdri greiðslu vegna áranna 2005-2007. Í þessari skýringu Samskipa eru greinilega þverstæður. Markmiðin áttu annars vegar að vera skýr, þ.e. með þeim hætti að ekki yrði ágreiningur um hvort þeim hafi verið náð, og hins vegar að vera ekki ítarlega skilgreind þar sem um formsatriði væri að ræða. Þetta fer illa saman.

11693. Varðandi þau tölvupóstsamskipti sem Samskip vísa til í mgr. 451 í athugasemdum við AI (frá 2. og 10. janúar 2008), þá eru þau samskipti ekki lögð fram af hálfu fyrirtækisins. Líklega er þar um að ræða tölvupósta (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH sem sendir voru þessa áðurnefnda daga í upphafi árs

[6239] Endurrit skýrsla [...] hjá lögreglu, bls. 4-6, sjá einnig bls. 143 neðarlega þar sem [...] segist aðspurður ekki muna hvort hann hafi fengið bónusgreiðslur.
[6240] Endurrit skýrsla [...] hjá lögreglu, bls. 7-8.

2008.[6241] Samkvæmt Samskipum áttu framangreindir tölvupóstar sem (S)forstj sendir (S)aðaleig-stjform-SH að sýna að markmiðasetningin sem gerð var í apríl 2008 tengdist uppgjöri á eldri árangurstengdum greiðslum vegna áranna 2005 til 2007.

11694. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Í þessum tölvupóstum gengur (S)forstj vissulega eftir því að gengið sé frá starfssamningi við hann en hvergi er þar fyrir að fara tilvísun, hvorki beinni né óbeinni, til þeirrar markmiðasetningar sem var sett í apríl sama ár. Hvað þá að í tölvupóstum (S)forstj sé vísað til þess að gera ætti slíkt til málamynda vegna ógreiddra fyrri árangurstengdra greiðslna til handa (S)forstj. Þessi tilvísun Samskipa til tölvupósta (S)forstj getur því ekki átt við rök að styðjast.

11695. Samskip horfa einnig framhjá því sem lýst er í kafla 7.6.1. Efni ráðningarsamnings (S)forstj frá 1. júlí 2008 er í engu samræmi við framangreindar staðhæfingar Samskipa.

11696. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að markmiðasetningin vegna ársins 2008 hafi verið fyrir það ár og byggð á væntingum aðila um árangur af aðgerðum og háttsemi á markaði það ár, eins og lýst verður í þessari ákvörðun. Er það óbreytt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að (S)aðaleig-stjform-SH hafi hvatt (S)forstj til samráðs við Eimskip með loforði um tugmilljóna króna bónusgreiðslu.

25.4.9. Um tölvupóst [(S)forstj] frá 18. apríl 2008

11697. Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 18. apríl 2008 koma m.a. fram eftirfarandi ummæli (S)forstj: *„Siglingakerfi -tækifæri á markaði, Eimskip/Atlantsskip"*. Um þetta er fjallað nánar í kafla 6.7.3.5. Í mgr. 453 er í athugasemdum Samskipa við AI á því byggt að *„tækifæri á markaði"* í framangreindum ummælum (S)forstj vísi til söluátaks Samskipa sem fékk vinnuheitið *„Grænlenskir dagar"*. Það hafi beinst sérstaklega að viðskiptavinum Eimskips og Atlantsskipa enda hafi Samskip séð tækifæri í því að herja á viðskiptavini Atlantsskipa sem væru komnir í fangið á Eimskip.

11698. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Er þessi eftiráskýring Samskipa í ósamræmi við samtímagögn fyrirtækisins. Eimskip og Atlantsskip höfðu ekki náð saman 18. apríl 2008. Samningur fyrirtækjanna var undirritaður 27. apríl 2008 og tók gildi 15. maí 2008.

11699. Ekki fæst því séð á hvaða grunni Samskip staðhæfa að þann 18. apríl 2008 hafi viðskiptavinir Atlantsskipa verið komnir í fangið á Eimskip. Það virðist fyrst vera 29. apríl 2008 sem (S)frkvstj-millilandasv fær staðfestingu á samstarfssamningi Eimskips og Atlantsskipa, sbr. kafla 6.7.4. Þar að auki koma fyrstu merki *„Grænlenskra daga"* fram tæpum mánuði síðar eða 13. maí 2008, sbr. kafla 6.7.6. Ljós er því að þessi skýring Samskipa er haldlaus. Til viðbótar má nefna að við skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu gaf hann enga slíku skýringu þegar hann var inntur eftir hvað fælist í þessum ummælum hans.[6242]

25.4.10. Um samvinnu við Atlantsskip

11700. Í mgr. 456 – 460 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um atvik í mars og apríl 2008 sem varða viðræður Samskipa við Atlantsskip og viðræður og síðan samvinnu Eimskips við Atlantsskip. Kveða Samskip mögulega sameiningu við Atlantsskip aðeins hafa verið eina af mörgum hugmyndum sem hafi verið ræddar innan Samskipa *„vegna þeirra fordæmalausu tíma sem þá voru uppi."* Þá er því mótmælt í athugasemdunum að brotthvarf Atlantsskipa hafi skapað frekari skilyrði fyrir ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Í því sambandi vísa Samskip til kvörtunar til Samkeppniseftirlitsins vegna

[6241] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„Fundur í dag"*, dags. 02.01.2008 kl. 20:54. Doc. ID. 0.7.33.420796. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. Án heitis, dags. 10.01.2008, kl. 11:35. Doc. ID. 0.7.33.42349. Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. Frá [...]. *„RE: Fundur í dag"*, dags. 10.01.2008, kl. 16:47. Doc. ID. 0.7.33.423625.
[6242] Endurrit skýrsla [...] hjá lögreglu, bls. 90-91.

samninga Atlantsskipa við Eimskip frá 16. maí 2008. Samkeppniseftirlitið hafi ekkert gert í málinu og horfi því einkennilega við að nú sé því haldið fram að umrædd atburðarás hafi lagt grunn að ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Þreifingar Samskipa við Atlantsskip hafi í alla staði verið eðlilegur þáttur í starfsemi fyrirtækisins. Ef samningar hefðu tekist hefði staða Samskipa styrkst í samkeppni við Eimskip.

11701. Í tilefni af athugasemdum Samskipa skal í upphafi tekið fram að hér á landi ríktu ekki *„fordæmalausir tímar"* í efnahagslegu tilliti í mars og apríl 2008.

11702. Eins og fram kemur í samtímagögnum hafði brotthvarf Atlantsskipa sem sjálfstæðs flutningsaðila áhrif á samkeppnisaðstæður á markaðnum. Í minnisblaði Eimskips frá 7. apríl 2008 kom fram að við þetta myndi *„samkeppnisumhverfið í gámaflutningum […] róast* […]" og síðar á árinu lýsti Eimskip því að tvíkeppni ríkti á markaðnum eftir að Atlantsskip hafi hætt skiparekstri. (S)forstj taldi í tölvupósti 26. mars 2008 að einn af kostunum við samstarf við Atlantsskip væri að *„losa út keppinaut"*.

11703. Fyrir liggur að auðveldara er að stunda ólögmætt samráð á fákeppnismörkuðum en á mörkuðum þar sem starfa margir keppinautar.[6243] Það á enn frekar við ef um tvíkeppni er að ræða. Getur ekki leikið vafi á því að sú staðreynd að það fækkaði um einn keppinaut í sjóflutningum gerði Eimskip og Samskipum auðveldara fyrir að stunda árangursríkt ólögmætt samráð.

11704. Sú staðhæfing að samkeppni hefði aukist ef Atlantsskip hefðu samið við Samskip í stað Eimskips er ekki í samræmi við samtímagögn. Þau sýna að áhersla Samskipa hafi verið annars vegar að hækka verð og hins vegar að kanna möguleika á samvinnu við Eimskip og Atlantsskip. Þar að auki var ábatinn sem (S)forstj taldi leiða af samstarfi við Atlantsskip ekki síst fólginn í því að þá myndi draga úr samkeppni. Kvörtun Samskipa í maí 2008 var sett fram vegna óánægju fyrirtækisins með að Eimskip hefðu haft betur og náð Atlantsskipum til sín. Getur það hér í engu breytt.

25.4.11. Um skýrslu [(S)aðaleig-stjform-SH] um Eimskip

11705. Í kafla 6.7.5 er fjallað um skýrslu sem (S)aðaleig-stjform-SH lét taka saman um Eimskip og Egla vann fyrir hann. Sendi starfsmaður Eglu ((S)starfsm) þessa skýrslu til (S)stjform-S 12. maí 2008. Í mgr. 45 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er fjallað um skýrsluna. Kveða Samskip skýrsluna *„alfarið"* hafa lotið að *„greiningu (S)starfsm á mögulegum fjárfestingartækifærum. Eins og margsinnis hefur komið fram þá mat (S)aðaleig-stjform-SH það svo að tækifæri kynnu að vera á að kaupa tilteknar eignir Eimskipa erlendis sökum þess að félagið var knúið til eignasölu vegna erfiðrar fjárhagsstöðu. Um það snerist fundurinn 6. júní 2008."* Hlutverk (S)starfsm hafi verið að koma auga á kauptækifæri sem þessi og hafi hann unnið fjölda greininga fyrir (S)aðaleig-stjform-SH. Þetta blasi að mati Samskipa við og *„forkastanlegt að Samkeppniseftirlitið reyni að tengja slíka fjárfestingargreiningu við eigin ímyndanir um samráð milli Eimskips og Samskipa*."

11706. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

11707. Framangreind sjónarmið Samskipa eru í engu samræmi við efni þessarar skýrslu og önnur samtímagögn. Skýrslan fjallar ekki um möguleg kaup Samskipa á eignum Eimskips. Hún fjallar um mögulegan ábata af samráði Eimskips og Samskipa. Hún fjallar ekki heldur einungis um erlenda starfsemi Eimskips og Samskipa. Þvert á móti kemur fram það mat í skýrslunni að mesti ábatinn væri fólginn í samráði Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi. Þá eru skýr tengsl á milli efnis skýrslunnar og *„Nýtt upphaf"* glærukynningarinnar sem vistuð var af framkvæmdastjóra hjá Eimskip sunnudaginn 8. júní 2008

[6243] Sjá t.d. Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1054: *„Collusion is made easier in oligopolistic markets."*

og af nýjum forstjóra Eimskips daginn eftir. Framangreind gagnrýni Samskipa á umfjöllun Samkeppniseftirlitsins er því ekki á rökum reist.

11708. Í mgr. 46-47 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er fjallað um tölvupóst sem (S)forstj sendi 9. maí 2008 til (S)frkvstj-millilandasv. Í tölvupóstinum var að að finna upplýsingar um verð og magn á flutningum Eimskips fyrir Alcan (álverið í Straumsvík). Halda Samskip því fram að Samkeppniseftirlitið hafi gefið til kynna að í þessu tilviki hafi fyrirtækið fengið viðkvæmar upplýsingar frá Eimskip. Eftirlitið láti þess ógetið að þetta séu upplýsingar sem Samskip hafi fengið frá Alcan í desember 2007. Hefði Samkeppniseftirlitið enn á ný reynt að draga upp ranga og villandi mynd af atvikum málsins.

11709. Af þessu tilefni skal tekið fram að Samkeppniseftirlitið hefur ekki haldið því fram að Samskip hafi fengið umræddar upplýsingar frá Eimskip. Ástæða þess að tölvupóstur (S)forstj frá 9. maí 2008 er nefndur í kafla 6.7.5 er að hann varpar ljósi á undirbúning Samskipa fyrir hugsanlegt samráð við Eimskip. Eins og fram kom í kafla 6.7.5 sendi framangreindur (S)starfsm tölvupóst til (S)forstj 22. apríl 2008 og bað um upplýsingar um m.a. rekstur Eimskips á Íslandi. (S)starfsm sendi annan tölvupóst 1. maí 2008. Var hann til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjform-S. Í honum bað hann um frekari upplýsingar um Eimskip á Íslandi. (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv umræddar upplýsingar um Eimskip 9. maí 2008. Í skýrslunni sem (S)starfsm sendi (S)stjform-S 12. maí 2008 er vitnað til upplýsinga og mats (S)frkvstj-millilandasv á ábata af samráði við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi.

11710. Hér ber og að líta til þess að Samskip tilgreina ekki í bréfinu frá 13. janúar 2021 ástæðu þess að (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv 9. maí 2008 upplýsingar um Eimskip sem fyrirtækið kveðst hafa fengið frá Alcan í desember 2007. Samkeppniseftirlitið áréttar því það mat sitt að tölvupóstur (S)forstj frá 9. maí 2008 hafi tengst þeirri vinnu sem (S)aðaleig-stjform-SH hafði sett á stað og miðaði að því að kanna ábatann af tilteknu samráði við Eimskip.

25.4.12. *„Herferð“* eða samvinna?

11711. Í mgr. 465 - 468 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um *„herferð“* gegn Eimskip og Atlantsskipum sem hafi verið til umræðu innan Samskipa um miðjan maí 2008, sbr. og umfjöllun í kafla 6.7.6. Það sé rangt að þetta hafi falið í sér breytingu á stefnumörkun Samskipa um að vinna með þessum keppinautum og hækka verð. Þess í stað hafi verið um að ræða viðbrögð Samskipa við fréttum af samstarfi þessara keppinauta sem hafi verið eðlileg og til marks um heilbrigða samkeppni. Einnig hafi það verið bæði réttur og skylda Samskipa að veita markaðsráðandi fyrirtæki aðhald, m.a. með því að leita til eftirlitsaðila ef litið hafi út fyrir fyrir að keppinautur færi ekki að lögum. Samskip hafi metið það svo að aðgerða væri þörf og að ný tækifæri hafi falist í því að höfða til viðskiptavina Atlantsskipa. Ekki fáist séð hvernig sókn Samskipa á þennan hóp viðskiptavina geti talist kúvending frá þeirri stefnu að verja stöðu fyrirtækisins.

11712. Í mgr. 469 í athugasemdum Samskipa er vísað til glærukynningar sem (S)forstj hélt á fundi stjórnar Samskipa Holding 7. maí 2008. Þar kemur m.a. fram að skoða eigi Eimskip frekar. Segja Samskip að Samkeppniseftirlitið dragi þá ályktun af þessu gagni að fyrirtækið hafi á þessum tíma ekki verið búið að gera upp við sig hvort það ætlaði að fara í samstarf við Eimskip eða fara í sókn á markaðnum. Þetta sé rangt hjá Samkeppniseftirlitinu enda komi fram í gögnum frá 13. og 14. maí 2008 að Samskip hafi ætlað sér að *„sækja sterkt“*. Samkeppniseftirlitið hafi með þessu gerst sekt um rökleysu og hentistefnu.

11713. Samkeppniseftirlitið gerir engar athugasemdir við að Samskip hafi haft það til skoðunar um miðjan maí 2008 að efla samkeppni og að sækja að viðskiptavinum Eimskips og Atlantsskipa.

11714. Hér ber hins vegar að rifja upp að fyrr á árinu 2008 töldu Samskip sig standa frammi fyrir *„ógn“* sem fælist í verðstríði við Eimskip um mikilvæga viðskiptavini, sbr. kafla 6.7.2. Þá ber að árétta að ákveðið hafði verið á fundum hjá stjórn Samskipa hf. og hjá Samskipum Holding fyrr á árinu 2008 að verja og

efla afkomu Samskipa hf. Þær aðgerðir sem til skoðunar voru í því skyni miðuðu m.a. að því að hækka verð og að stórauknu samstarfi við Eimskip, sbr. t.d. það mat í skýrslunni (sem Egla vann fyrir (S)aðaleig-stjform-SH) að samstarf Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi gæti skilað allt 7 milljónum evra (um 840 milljónir kr. á verðlagi þess tíma) í ábata. Með þessu myndi ekki lengur stafa „*ógn*" frá Eimskip heldur þess í stað ábatasamt samstarf.

11715. Áhersla Samskipa í maí 2008 á verðsamkeppni við Eimskip var þannig mjög ólík þeim hugmyndum sem áður höfðu komið fram um að verja afkomu Samskipa hf. Hörð samkeppni af hálfu Samskipa þar sem gerð yrði tilraun til að ná frá Eimskip afar mikilvægum viðskiptavinum eins og t.d. Byko og Ölgerðinni felur eðli málsins samkvæmt í sér aðra nálgun en umfangsmikið samstarf við Eimskip. Því hefur hér talsverða þýðingu að í „*target lista*" Samskipa frá miðjum maí 2008 var að finna Byko og Ölgerðina og fleiri mikilvæga viðskiptavini Eimskips.

11716. Í kafla 6.7.5 er lýst gögnum vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 7. maí 2008. Í glærukynningu sem (S)forstj fór yfir á fundinum var spurt (með mikilli áherslu („*what to do!!!!!!!*")) hvernig bregðast ætti við fyrirhugaðri umframflutningsgetu í innflutningi sem (S)forstj taldi að væri von á. Nefndi (S)forstj að annars vegar væri unnt að viðhalda sömu flutningsgetu og auka markaðshlutdeild og hins vegar að draga úr flutningsgetu. Í þessu samhengi var eftirfarandi tekið fram: „*Eimskip, will be explored further…*"[6244] Þann 12. maí 2008 fékk (S)stjform-S (sem sat í stjórn Samskipa hf. á þessum tíma) senda skýrslu Eglu sem unnin var fyrir (S)aðaleig-stjform-SH. Í skýrslunni var fjallað um stóraukið samstarf Samskipa við Eimskip, sbr. kafla 6.7.5. Fyrstu merki um undirbúning „*Grænlenskra daga*" og „*herferðar*" gegn Eimskip og Atlantsskipum er að finna í gögnum sem (S)forstö-innfl1 vistaði 13. maí 2008, sbr. kafla 6.7.6.1. Þann 14. maí 2008 setti (S)forstj fram „*rannsóknarspurningar*" sem tóku m.a. til samstarfs við Eimskip, sbr. kafla 6.7.6.2. Sama dag tók (S)forstj fram að það þyrfti að „*sækja sterkt*" til þess að auka flutningsmagn. Þann 28. maí 2008 spurðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv sig á fundi hvað væri „*til ráða*" og ætluðu að skoða betur mögulega markaðssókn, sbr. kafla 6.7.6.2

11717. Undirstrikar allt þetta ótvírætt hvernig tvær ólíkar aðgerðir hjá Samskipum voru til skoðunar á sama tíma gagnvart helsta keppinauti fyrirtækisins, Eimskip. Jafnframt sýna þessi samtímagögn það skýrt að Samskip hafi í maí 2008 ekki verið búin að gera upp við sig hvort beita ætti því sem nefna má samkeppnisleiðinni eða samvinnuleiðinni til að verja stöðu Samskipa hf.

11718. Ekki er því unnt að fallast á það með Samskipum að Samkeppniseftirlitið hafi gerst sekt um rökleysu og hentistefnu í túlkun á framangreindum samtímagögnum fyrirtækisins.

11719. Kjarni málsins er hins vegar að viljinn til „*herferðar*" gagnvart mikilvægum viðskiptavinum og að halda „*grænlenska daga*" hvarf eftir fund stjórnenda Eimskips og Samskipa 6. júní 2008. Slíkur vilji sást síðan aftur á árinu 2013 þegar dró úr ólögmætu samráði fyrirtækjanna, sbr. kafla 21. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar í kafla 6.7.6.

11720. Í mgr. 470 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að það sé rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að ekkert hafi orðið úr sóknarherferð fyrirtækisins gegn Eimskip sem kennd hafi verið við „*grænlenska daga*". Ekki hafi verið hætt við herferð gegn Eimskip. Samskip vísa til gagna því til stuðnings sem eiga að sýna hvaða árangri umrædd herferð hafi skilað fyrirtækinu á árunum 2007-2013. Um væri að ræða „*target lista*" yfir 72 viðskiptavini Eimskips og Atlantsskipa sem Samskip áttu að hafa unnið eftir í söluátakinu „*Grænlenskir dagar*". Segir í mgr. 1213 athugasemdunum Samskipa við AII að tilvísun til grænlenskra daga hafi verið tilvísun til mikilla undirboða Samskipa í viðskiptavini Eimskips. Segir einnig að Samskip hafi „*unnið markvisst*" í því að fá umrædda viðskiptavini í viðskipti á rannsóknartímabilinu.

[6244] Rauður áherslulitur í gagninu sjálfu.

11721. Af þessu tilefni skal tekið fram að Samskipta hafa ekki lagt fram nein gögn sem sýna fram á að söluátakið hafi náð fram að ganga og að Samskip hafi „*unnið markvisst*" í að fá viðskiptavini af „*target listanum*" í viðskipti. Er ekkert komið fram sem styður staðhæfingar fyrirtækisins þar um.

11722. Aftur á móti tiltaka Samskip í athugasemdunum dæmi um viðskiptavini sem fyrirtækið hafi náð til sín af framangreindum „*target lista*" á tímabilinu 2007 – 2013. Auk þeirra fullyrðir Samskip að fyrirtækið hafi náð fjölda annarra viðskiptavina en tapað að sama skapi einhverjum á tímabilinu. Að sögn Samskipa sýna þessar tilfæringar á viðskiptum stórra viðskiptavina glöggt samkeppni milli fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu.

11723. Af þessu tilefni skal tekið fram að eingöngu er um að ræða lista með nöfnum viðskiptavina ásamt upplýsingum um flutt magn fyrir þá. Aftur á móti hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn til stuðnings þessu eða um það hvernig tilfærslan bar að. Samskip hafa því ekki sýnt fram á að umrædd viðskipti hafi færst yfir til fyrirtækisins frá Eimskip á grundvelli samkeppnisaðgerða eða söluátaks fyrirtækisins.

11724. Hvað sem þessu líður er ljóst að fullyrðingar Samskipa um að fyrirtækið hafi staðið fyrir „*herferð*" gegn Eimskip („*grænlenska daga*"), og að sú sókn hafi staðið allt rannsóknartímabilið, er í ósamræmi við samtímagögn í málinu.

11725. Í fyrsta lagi sýna samtímagögn að áhersla Samskipa var ekki lögð á að ná í mikilvæga viðskiptavini frá Eimskip. Þvert á móti var áhersla lögð á að viðhalda „*friði*" á markaðnum og viðhalda og hækka verð í skjóli hans. Samtímagögn sýna að mikilvægir viðskiptavinir fóru ekki á milli Eimskips og Samskipa, allt fram á árið 2013 þegar það fór að draga úr hinu ólögmæta samráði. Skýr dæmi eru um að Samskip hafi tekið meðvitaðar ákvarðanir um að láta stóra viðskiptavini Eimskips í friði, jafnvel þó svo þeir hefðu nálgast Samskip að fyrra bragði. Um þetta er fjallað með ítarlegum hætti víða í þessari ákvörðun. Í dæmaskyni má nefna eftirfarandi:

- Fyrir upphaf rannsóknarinnar bárust Samkeppniseftirlitinu ábendingar frá mikilvægum viðskiptavinum um að Eimskip og Samskip hefðu, eftir efnahagshrunið, ekki gert tilraunir til þess að ná viðskipavinum frá hvort öðru og að tilboðsumleitan viðskiptavinar um viðskipti hefði ekki verið svarað.[6245]

- Í samtímagögnum Samskipa er ítrekað vísað til þess að ekki ætti að sækja á viðskiptavini Eimskips, aðstæðum lýst með vísan til þess að á markaðnum væri „*friður*" og „*ró*" og ekki ætti að „*rugga bátnum*". Í samtímagögnum Samskipa er beinlínis sagt: „*ekki sækja, hækka verð*" og „*ekki sækja heldur á ný mið*".[6246]

- Í maí 2009 fóru Samskip í átak sem sneri að því að efla samskipti við stærstu viðskiptavini sína. Skýr fyrirmæli voru gefin um að ræða ekki við viðskiptavini sem væru samningsbundnir Eimskip.[6247]

- Á árinu 2009 var að störfum hjá Samskipum svonefndur „*kreppuhópur*". Í hópnum sátu lykilstjórnendur Samskipa og höfðu þeir áhyggjur af því að félagið væri ekki að virða „*friðinn*" við Eimskip.[6248]

[6245] Sbr. kafla 12.2.4.1.
[6246] Sjá t.d. kafla 14.2, kafla 14.21.3 um að það hafi verið „*pólitísk ákvörðun á sínum tíma að láta þeim þetta eftir hjá TVG til að fá frið með allt hitt*." og kafla 14.37.2. Í áætlun [...] frá september 2010 er því slegið föstu að í innflutningi héldu Samskip öllum sínu mikilvægu viðskiptavinum á árinu 2011, „*áframhaldandi ró*" yrði á markaðnum og Eimskip og Samskip „*haldi að sér hönum* [svo] *og leggi áherslu á að hækka verð*". Í fundargerð stjórnar Samskipa vegna fundar 25. október 2010 var bókað að „*almennt hafi verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum*".
[6247] Sbr. kafla 14.2.
[6248] Sbr. kafla 14.9.2.

- Gögn málsins sýna að Samskip létu stóra viðskiptavini Eimskips í friði. Dæmi um þetta eru eftirfarandi tilvik (þ. á m. stóra viðskiptavini Eimskips sem voru á „*target lista*" grænlensku daganna í maí 2008):
  - Atvik tengd útboði ÖES í október 2009.[6249]
  - Ekki gert ráð fyrir að reyna að ná IKEA í viðskipti þegar samningar félagsins við Eimskip voru lausir sumarið 2010.[6250]
  - Atvik tengd viðskiptum J. Rönning ehf. í janúar 2010.[6251]
  - Ákvörðun Samskipa um að setja Aðföng „*á gjaldskrá*" í maí 2010.[6252]
  - Fyrirmæli innan Samskipa í upphafi ársins 2011 um að ekki ætti að gefa „*grænlensk verð*" til Innnes sem þá var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Innnes var mikilvægur viðskiptavinur Eimskip og var það á umræddum „*target lista*" í maí 2008.[6253]
  - Atvik tengd viðskiptum MS í mars 2011[6254]
  - Atvik tengd viðskiptum ÖES á haustmánuðum 2011.[6255]
  - Atvik tengd viðskiptum Icelandic í nóvember 2012.[6256]
- Yfirlitsmynd sem Samskip afhenti við rannsókn málsins um „*Misst/fengin viðskipti*" 25 stærstu viðskiptavina Samskipa. Yfirlitið, sem afhent var eftir upplýsingabeiðni eftirlitsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, sýnir að enginn þeirra viðskiptavina sem færðust milli fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu, var á meðal stærstu og mikilvægustu viðskiptavina Eimskips og Samskipa á umræddu tímabili.[6257]
- Í áætlunum og öðrum gögnum Samskipa frá rannsóknartímabilinu var lagt til grundvallar að fyrirtækið yrði með óbreytta markaðshlutdeild. Aldrei var gert ráð fyrir möguleika á aukningu í markaðshlutdeild á grundvelli „*herferðar*" og „*grænlenskra daga*" gagnvart viðskiptavinum Eimskips.[6258]
- Samtímagögn sýna einnig að á rannsóknartímabilinu var mikil áhersla lögð á að viðhalda eða hækka verð, bæði almennar gjaldskrár og gagnvart einstökum viðskiptavinum, sbr. umfjöllun í kafla 11.21 og 15.3, sbr. einnig kafla 33.1 í ákvörðun þessari. Ekki fæst séð hvernig það samræmist fullyrðingum Samskipa um að markaðsherferð gagnvart viðskiptavinum keppinautarins hefði verið við líði á rannsóknartímabilinu.

11726. Í öðru lagi bendir Samkeppniseftirlitið á að fullyrðingar Samskipa, um að markaðssóknin „*grænlenskir dagar*" hafi verið við líði út rannsóknartímabilið, stangast á við annan málatilbúnað í athugasemdum fyrirtækisins við AI og AII. Þannig staðhæfa Samskip í athugasemdunum að áherslan á meginþorra

[6249] Mgr. Sbr. kafla 14.3.
[6250] Sbr. kafla 14.9.4 og 14.29.
[6251] Sbr. kafla 14.22.
[6252] Sbr. kafla 14.27.
[6253] Sbr. kafla 14.35.
[6254] Sbr. kafla 14.37.4.
[6255] Sbr. kafla 14.37.7.
[6256] Sbr. kafla 14.51.
[6257] Sbr. kafla 12.2.4.3.
[6258] Í glærukynningu [...] frá 17. desember 2009 er lagt til grundvallar að Samskip héldu sömu markaðshlutdeild á öllum flutningamörkuðum hér á landi á árinu 2010 og verð myndi hækka. Í glærukynningu [...] frá 26. janúar 2010 var lagt grundvallar að á árinu 2010 yrðu Samskip með óbreytta markaðshlutdeild í landflutningum. Í glærukynningu [...] frá 30. nóvember 2009 er lýst röð af almennum verðhækkunum Samskipa á árunum 2008-2009. Jafnframt kemur fram að markaðshlutdeild Samskipa hafi verið stöðug og lagt til grundvallar að hún myndi ekki breytast á árinu 2010.

rannsóknartímabilsins hefði verið sú að verja viðskiptavini Samskipa, reyna að hækka verð og sækja í minni viðskiptavini. Í athugasemdum Eimskips við AI og AII er að einnig að finna umfjöllun þar sem í aðalatriðum er dregin upp sama mynd af ástandinu á íslenska flutningamarkaðnum á rannsóknartímabilinu, þ.e. að ekki hafi verið keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað ítrekað. Nefna ber dæmi um þetta:

- Bæði Eimskip og Samskip hafi breytt háttsemi sinni á sjó- og landflutningamarkaði í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Hafi bæði fyrirtækin *„á þessum viðkvæma tíma í kjölfar efnahagskreppunnar ákveðið að reyna að halda þáverandi viðskiptavinum sínum, verja markaðshlutdeild og ná fram verðhækkunum, hvort í sínu lagi*", sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI. Vísast hér einnig til mgr. 723, 752 og 786 í athugasemdunum.

- Eimskip hafi haldið framangreindri stefnu um að hækka verð og keppa ekki við Samskip um mikilvæga viðskiptavini á árunum eftir hrunið. Í umfjöllun um t.d. atvik á árinu 2011 segir: *„Eimskip hélt sig við sína stefnu að einbeita sér að sínum viðskiptavinum, markvisst hækka verð og keppast um viðskipti við litla og meðalstóra viðskiptavini*", sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI.

- Samskip hafi lagt áherslu á að hækka verð og forðast verðsamkeppni/verðstríð við Eimskip, sbr. mgr. 474 og 1397 í athugasemdum Samskipa við AI. Verðhækkanir hafi á þessum tíma verið óhjákvæmilegar, sbr. mgr. 1169 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Í mgr. 941 – 943 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að vegna óvissu sem hafi ríkt á íslenskum flutningamarkaði hafi ekki verið forgangsatriði hjá Samskipum að endursemja við viðskiptavini né ráðast í markaðssókn heldur að grípa til hagræðingar og forðast gjaldþrot. Verðstríð við Eimskip hefði leitt til gjaldþrots á örskammri stundu. Í mgr. 1380 í athugasemdum Samskipa við AI segir: *„Samskipum var heimilt að setja sér markmið um að „halda öllu" og reyna að verja eigin stöðu frekar en að leggja áherslu á að sækja ný viðskipti*."

- Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips eftir að fyrirtækið jók markaðshlutdeild sína í upphafi árs 2009, sbr. mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.

- Markaðsgerðin hafði haft þau áhrif að *„stórir viðskiptavinir fóru í minna mæli milli fyrirtækjanna en Samkeppniseftirlitið virðist telja eðlilegt*", sbr. mgr. 1167 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Stjórnendur Samskipa og Eimskips hafi gert sér grein fyrir því að verðstríð myndi hafa *„geigvænleg áhrif*" á fyrirtækin. Ljóst sé að rekstur fyrirtækjanna *„á þessum tíma hefði ekki þolað verðlækkanir. Þetta eru staðreyndir um aðstæður og eðli markaðarins sem stjórnendur gerðu sér vitanlega grein fyrir. Af þessum sökum er eðlilegt að fyrirtækin hafi veigrað sér við að fara mjög hart fram í sókn í nýja viðskiptavini",* sbr. mgr. 1389 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi leitað leiða til að auka framlegð með *„verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavini, sem gæfu af sér hærri framlegð. Samskipum var það fullljóst að félagið myndi tapa í verðstríði við Eimskip, enda hafði Eimskip ótvíræða kostnaðarlega yfirburði og var ráðandi aðili á markaðnum. Samskip neyddust því til að treysta á "ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*", sbr. mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi lagt áhersla á að *„verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina*", mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

11727. Ekki fæst sé hvernig þessi stefna Samskipa, sem fyrirtækið viðurkennir í athugasemdum sínum við AI og AII að hafa viðhaft, samræmist því að vera á sama tíma í söluátaki, svokallaðri herferð eða

„grænlenskum dögum", sem hafi falist í því að vinna markvisst að því að ná í ný viðskipti frá Eimskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins dregur þetta ósamræmi verulega úr trúverðugleika þessara sjónarmiða Samskipa.

11728. Í þriðja lagi kemur þannig fram í framangreindum athugasemdum Eimskips við AI að það væri mat fyrirtækisins að Samskip hefðu viðhaft sömu stefnu og Eimskip, þ.e. að halda þáverandi viðskiptavinum sínum og ná fram verðhækkunum. Það er því ljóst að þessi sýn Eimskips á stefnu Samskipa á markaði gagnvart viðskiptavinum Eimskips er í andstöðu við staðhæfingu Samskipa að fyrirtækið hafi viðhaft *„grænlenska daga*" gegn Eimskip á rannsóknartímabilinu með tilheyrandi sókn á mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Þar að auki er viðurkennt í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið að ólögmætt samráð við Samskip hafi m.a. falist í *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013)*".

11729. Í mgr. 470 í athugasemdum Samskipa er vísað til fyrirliggjandi *„target lista*" frá „grænlenskum dögum" í maí 2008.[6259] Segja Samskip að um sé að ræða lista yfir 72 viðskiptavini Eimskips og Atlantsskipa sem Samskip *„unnu markvisst í að fá til sín í viðskipti*." Í athugasemdunum eru síðan nefnd nokkur dæmi um viðskiptavini sem Samskip eru sögð hafa náð til sín af listanum. Eins og áður segir eru engin gögn lögð fram af hálfu fyrirtækisins. Þegar betur er að gáð á þessi framsetning Samskipa ekki við rök að styðjast. Verður það nú útskýrt nánar.

11730. Fyrst ber að rifja upp að á fyrri hluta 2008 voru æðstu stjórnendur Samskipa að hugleiða bæði „samvinnu- og samkeppnisleiðina". Í maí 2008 hafði ekki verið tekin endanleg afstaða til þess hvor leiðin skyldi farin. Eins og fram kemur í ákvörðun þessari ákváðu Samskip að velja það sem nefna má samvinnuleiðina en við þá ákvörðun hafði ráðning nýs forstjóra Eimskips mikla þýðingu.[6260] Vísast um þetta m.a. til umfjöllunar hér að framan sem og til umfjöllunar í ákvörðun um ráðningu nýs forstjóra Eimskips og atvik í kjölfar þess, þ.e. um samráðsverkefnið og fyrstu daga þess.

11731. Af þessari ástæðu vegur að mati Samkeppniseftirlitsins ekki þungt í málatilbúnaði Samskipa að vísa til flutninga á viðskiptavinum til Samskipa sem áttu sér stað fyrir eða á sama tíma og „samvinnu- og samkeppnisleiðin" voru báðar til umræðu hjá Samskipum. Á þetta við um viðskipti Áltaks ehf. og Frjó ehf. sem áttu sér stað í júní 2008.

11732. Í kafla 21 í ákvörðun þessari er gerð grein fyrir því hvernig fjara fór undan samráðinu á árinu 2013. Þegar af þeirri ástæðu er það ekki til stuðnings þessum málatilbúnaði Samskipa að benda á viðskiptavini sem fluttu viðskipti sín til Samskipa á árinu 2013. Á það við um viðskipti Lýsis hf.

11733. Líkt og rakið hefur verið í kafla 14 og víðar í ákvörðun þessari tóku samstilltar aðgerðir Eimskips og Samskipa í formi markaðsskiptingar til flutningsviðskipta stórra og mikilvægra viðskiptavina. Þannig stoðar ekki fyrir Samskip að vísa til samkeppni eða flutnings á viðskiptum lítilla og meðalstórra fyrirtækja á milli Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu. Á það a.m.k. við um viðskipti Ólafs Gíslasonar ehf., Þaktaks, Yggdrasils og Voot.[6261]

11734. Samkeppniseftirlitið getur heldur ekki fallist á það með Samskipum að tilfærsla Top Toy til Samskipa sýni fram á að hún hafi átt sér stað fyrir tilstilli eða á grundvelli *„grænlenskra daga*" hjá Samskipum, enda hafa engin gögn verið lögð fram sem sýna fram á það. Samkeppniseftirlitið bendir á að Top Toy var ekki stór og mikilvægur viðskiptavinur Eimskips þegar flutningsviðskipti þess fóru yfir til Samskipa í júní 2009 þó svo viðskiptavinurinn hafi síðar orðið nokkuð stór hjá Samskipum.[6262] Kemur þetta jafnframt

[6259] Sbr. skjal [...] 13. maí 2008 sem fjallað er um í kafla 6.7.6.1.
[6260] Sjá umfjöllun í kafla 6.7.6.
[6261] Afhent gagn Samskipa 10.04.2015, liður 9.1 50 stærstu viðskiptavinir, *„Innflutningur Heildarlisti*".
[6262] Afhent gögn frá Eimskip. Afhent 01.11.2016. *„Viðskiptasagan_Þróun Net Value öll ft. í 15 flokkum ´06-´13-Innflutningur*".

heim og saman við þá staðreynd að flutningar Top Toy fóru í gegnum flutningsmiðlunardeild Eimskips, TVG, en gögn málsins sýna að oft fóru viðskipti minni viðskiptavina í gegnum flutningsmiðlunina. Innanhúsgögn Eimskips sýna einnig að innflutningsdeild Eimskips leit ekki svo á að um mikilvægan viðskiptavin væri að ræða enda vissi innflutningsdeild fyrirtækisins ekki af flutningi þessara viðskipta til Samskipa fyrr en mörgum mánuðum síðar eða í nóvember 2009.[6263]

11735. Varðandi „*verulega*" aukningu á flutningum fyrir Innnes á árinu 2009 þá benda gögn málsins ekki til þess að um verulega flutninga hafi verið að ræða en Samskip leggja ekki fram nein gögn þessu til stuðnings. Þannig kemur fram í afhentum gögnum að Innnes hafi greitt Samskipum um 13,1 milljón kr. fyrir flutninga sína árið 2009. Á sama tíma námu innflutningsviðskipti félagsins við Eimskip 143,9 milljónum kr.[6264] Þá ber að hafa í huga mjög takmarkaðan áhuga Samskipa á viðskiptum Innnes á árunum 2010-2011 eins og rakið er í kafla 14.35. Þannig vildi (S)forstö-innfl1 t.d. ekki að (S)viðskstj1 byði Innnes „*grænlensk verð*" í tiltekna flutninga fyrirtækisins í janúar 2011. Benda gögn málsins því ekki til þess að Samskip hafi markvisst verið að reyna að ná í viðskipti Innnes á „friðartímabilinu". Aftur á móti fór fyrirtækið að sýna Innnes meiri áhuga á árinu 2013 þegar friðurinn við Eimskip var úti, sbr. kafla 21. Í þessu ljósi er það ótrúverðugt hjá Samskipum að segja að sókn eða „grænlenskir dagar" hafi verið stundaðir gagnvart Innnes, þvert á móti neitaði yfirmaður innflutningsdeildar undirmanni sínum að veita þessum mikilvæga viðskiptavini „*grænlensk verð*".

11736. Í mgr. 471 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til tilfærslu á viðskiptum Nathan & Olsen frá Eimskip til Samskipa í mars 2009. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það með Samskip að þessi atvik sýni að fyrirtækið hafi allt rannsóknartímabilið verið í herferð gegn Eimskips. Vísast um þessi atvik í kafla 14.5 í ákvörðun þessari.

11737. Í mgr. 472 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að atvik tengd flutningi Bræðranna Ormsson frá Eimskip til Samskipa í maí 2011 sýni glöggt þá samkeppni sem ríkti á markaðnum á þeim tíma.

11738. Upplýst er að flutningsviðskipti Bræðranna Ormsson færðust frá Eimskip til Samskipa haustið 2011. Á hinn bóginn getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á það með Samskip að það hafi verið vegna herferðar eða „*grænlensku daganna*" sem fundust í gögnum Samskipa í maí 2008. Þannig sýna samtímagögn í málinu að það hafi ekki verið á grundvelli markaðsherferðar Samskipa eða „*grænlenskra daga*" sem þessi viðskiptavinur kom til Samskipa. Skal það nú rakið nánar.

- Í fyrsta lagi skal á það bent að Bræðurnir Ormsson voru á „*target lista*" (S)forstö-innfl1 í október 2008 en á þeim tíma var fyrirtækið viðskiptavinur Eimskips.[6265] Um miðjan nóvember 2009 áttu Samskip fund með Bræðrunum Ormsson. Af því tilefni sendi (S)forstö-innfl1 eftirfarandi tölvupóst til (S)viðskstj4: „*Förum vel yfir verðin áður en þú sýnir þeim eitthvað. Þurfum að fara varlega í það hvaða verð við sýnum á markaðnum.*"[6266] Með hliðsjón af heildarmati Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins þykir ljóst að hér hafi (S)forstö-innfl1 haft það í fyrirrúmi að gæta að „*friðinum*" við Eimskip, þ.e. að Samskip hafi þurft að „*fara varlega*" þegar kæmi að því að gefa verð því of lág verð myndu setja „*friðinn*" við Eimskip í uppnám. Að minnsta kosti bera þessi skilaboð (S)forstö-innfl1 það ekki með sér að vinna hafi átt markvisst að því að nýta þetta tækifæri í nóvember 2009 til að ná viðskiptum Ormsson yfir til Samskipa. Í þessu sambandi skal bent á að (S)forstö-innfl1 var höfundur

[6263] Fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 23.11.2009: Þar segir eftirfarandi m.a.: „*Hitti Toysrus í Danmörku, þau hafa flutt alla flutninga frá TVG til Samskip. Á tímabili fluttu þau ekkert inn en undanfarið hafa verið að koma 3-5 gámar á viku. Hefði verið gott fyrir okkur að vita að þeir væru að hugsa sér til hreyfings*".
[6264] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „*Liður 8.1 Stærstu viðskiptavinur 2006-2013*". Afhent gögn frá Eimskip. Afhent 01.11.2016. „*Viðskiptasagan_þróun Net Value öll ft. í 15 flokkum ´06-´13-Innflutningur*".
[6265] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði [...]. „*Target okt 2008.xls*", vistað 13.10.2008, kl. 16:31. Doc. ID. 0.7.33.13195.
[6266] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. „*Notification about: Fundur með [...]*", dags. 10.11.2009, kl. 13:21. Doc. ID. 0.7.33.783330.

rekstraráætlana og markaðsskýrslna innflutnings Samskipa þar sem ítrekað var vísað til „*ró*" og „*friðar*" á markaðnum.

- Það var svo í lok mars 2010 sem (S)forstj átti í tölvupóstsamskiptum við fjármálastjóra Ormsson í tengslum við afmælisboð sitt. Í tölvupósti (S)forstj sagði m.a. „*ég fer svo að banka upp á og sækja fraktir hjá ykkur.... verðum í bandi*.." Svaraði fjármálastjóri Ormsson: „[…] *Þú mátt endilega skoða fraktina, það er rólegt yfir „samkeppnisaðilanum" hinu megin við Klepp*." (S)forstj svaraði: „*ég læt heyra frá mér við tækifæri*....".[6267]

- Ekki fæst séð af gögnum málsins að Samskip hafi í kjölfar þessara samskipta, annars vegar í nóvember 2009 og hins vegar í mars 2010, haft nokkurn áhuga á að sækjast eftir viðskiptum Bræðranna Ormsson frá Eimskip, þrátt fyrir að viðskiptavinurinn hafi sjálfur tekið vel í slíkar viðræður.

- Atvik verða síðan þau að á vormánuðum 2011 var Ormsson með lausan samning hjá Eimskip.[6268] Engin gögn hafa fundist sem sýna að Samskip hafi af því tilefni farið í að „*vinna markvisst*" að því að ná fyrirtækinu í viðskipti. Ekkert bendir til þess að nokkurs konar söluátak hafi verið í gangi hjá Samskipum á þessum tíma. Þvert á móti sýna samtímagögn að „*friður*" hafi ríkt á markaðnum sem átt hafi rót sína að rekja til samstilltra aðgerða Eimskips og Samskipa.[6269]

- Ormsson óskaði síðan að eigin frumkvæði eftir því að flytja viðskipti sín yfir til Samskipa í apríl 2011. Fjármálastjóri Ormsson óskaði eftir fundi með (S)forstj í þeim tilgangi að ræða þann möguleika. (S)forstj svaraði tveimur dögum síðar og sagðist lítast vel á það. [6270] Áframsendi (S)forstj tölvupóstinn frá Ormsson til (S)forstö-innfl1 þann 26. apríl 2011, þ.e. sex dögum eftir að hann barst, með skilaboðunum: „*Sælir-ræðum.*"[6271] Samskip hélt síðan fund með Ormsson 28. apríl 2011.[6272] (S)forstj var í samskiptum við Ormsson 29. apríl og átti síðan fund með félaginu 5. maí 2011.[6273] Það var ekki Samskip sem fylgdi eftir þessu fundi heldur óskaði Ormsson í þrígang eftir viðbrögðum frá Samskipum með tölvupóstum 11. maí, 20. Maí og 23. maí. Á endanum var ákveðinn fundur þann 30. maí 2011.[6274]

[6267] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] og Ormsson. „*Afmælisboð*", dags. 19.03.2010-22.03.2010. Doc. ID. 0.7.33.727526.

[6268] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði [...]. „*Fundargerð [...] vika 9-2010.docx*", vistað 03. 03.2011, kl. 09:26. Doc. ID. 0.7.33.192200.

[6269] [...] sendi tölvupóst til [...] 18. október 2011 með heitinu „*Markaðsskýrsla*". Meðfylgjandi var skjalið „Innflutningur markaðsskýrsla 2012". Í markaðsskýrslu Samskipa fyrir innflutning árið 2012 segir undir „Forsendur magnáætlunar": „*Gert var ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og tveir nýjir viðskiptaivnir vorur áætlaðir inn, en það voru Bræðurnir Ormson og eitt bifreiðaumboð*. Undir „*Áherslur í sölu*" segir*: Áherslan í sölu árið 2012 ræðst að miklu leiti efir því hvort að áframhaldandi ró haldist á innflutningsmarkaði. Gert er ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi. Reynt verður að auka markaðshlutdeild Samskipa lítillega, m.a. með því að ná einu bifreiðaumboði og Bræðrunum Ormson í viðskipti. Áhersla verður lögð á að ná í meira magn frá þeim viðskiptavinum sem flytja með báðum aðilum auk þess sem mikil áhersla verður lögð á það að ná í sem mest af nýjum viðskiptum sem koma inn á markaðinn*". Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur markaðsskýrsla 2012.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Frá [...]. „*Markaðsskýrsla*", dags. 18.10.2011, kl. 14:28. Doc. ID. 0.7.33.910324.

[6270] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli Ormsson og [...]. „*Flutningamál Bræðranna Ormsson*", dags. 20.04.2011-22.04.2011. Doc. ID. 0.7.33.860567.

[6271] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá Ormsson til [...]. „*Flutningamál Bræðranna Ormsson*", dags. 20.04.2011, kl. 15:54, 26.04.2011, kl. 08:38. Doc. ID. 0.7.33.860685.

[6272] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] og Ormsson. „*RE: Flutningamál Bræðranna Ormsson*", dags. 26.04.211, kl. 16:21 og 16:25. Doc. ID. 0.7.33.861143. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók [...]. „*Flutningamál Br. Ormsson*". Frá Ormsson til [...]. Fundarboð sent 26.04.2011, kl. 16:27. Fundartími 28.04.2011, kl. 14:00. Doc. ID. 0.7.33.861150

[6273] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] og Ormsson. „*Re: flutningar Br. Ormsson*", dags. 26.04.2011, kl. 14:44, 14:48 og 14:51. Doc. ID. 0.7.33.863007. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók [...]. „*Br. Ormsson*". Frá Ormsson til [...]. Fundarboð sent 29.04.2011, kl. 16:20. Fundartími 05.05.2011, kl. 14:00. Doc. ID. 0.7.33.863126.

[6274] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá Ormsson til [...]. „*Ormsson*", dags. 11.05.2011, kl. 22:50. Doc. ID. 0.7.33.867283. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum milli [...] og Ormsson. „*Re: Ormsson*", dags. 12.05.2011, kl. 09:22. Doc. ID. 0.7.33.867470. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá Ormsson til [...]. „*Ertu enn að sigla?*", dags. 20.05.2011, kl. 11:23. Doc. ID. 0.7.33.871473. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli Ormsson og [...]. „*Getum við hist 30. maí kl. 11?*", dags. 23.05.2011, kl. 19:09 og 20:39. Doc. ID. 0.7.33.872582.

Það var ekki fyrr en sá fundur hafði verið staðfestur og Ormsson ítrekað búið að óska eftir verðtilboði og viðbrögðum frá Samskipum, sem (S)forstj áframsendi tölvupóst frá Ormsson til (S)forstö-innfl1 og bað hann um að *„ígrunda vel*" hvað Samskip gætu boðið þeim og bað hann um að sitja fundinn þann 30. maí 2011. Ekki er að sjá að (S)forstö-innfl1 hafi haft neina aðkomu að málinu fyrir þann tíma.

- (S)forstö-innfl1 útbjó tilboð til Ormsson sem virðist hafa verið sent í byrjun júní 2011.[6275] Af gögnum málsins má ráða að Ormsson hafi tafið málið yfir sumarmánuðina en undir lok júlí tilkynnti Ormsson að allar líkur væru á því að fyrirtækið kæmi í viðskipti til Samskipa.[6276] Samningur fyrirtækisins við Samskip var síðan undirritaður í lok september 2011.[6277]

- Líkt og Samskip benda á flutti Ormsson viðskipti sín aftur til Eimskips ári síðar. Telja Samskip það vera til marks um samkeppni fyrirtækjanna. Af gögnum málsins er hins vegar ljóst að ástæður þessa eru þær að mikil óánægja var hjá Ormsson með þjónustu Samskipa, m.a. vegna seinkana á skipum, hárra forflutningsverða, skorts á svörum Samskipa við beiðnum Ormsson um tilboð í landflutninga og gjaldskrárhækkana Samskipa í júlí 2012.[6278]

- Í kjölfar gjaldskrárhækkunar Samskipa í júlí 2012 sendi Ormsson eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 o.fl.: *„… Okkur undrar mjög að gripið er til þessara verðhækkana, þegar gengi er að styrkjast svo töluverðu nemur og olíuverð er einnig að lækka. Þessi hækkun er gerð ofan á mjög háa reikninga og er íþyngjandi fyrir innflutningsverð vara, fyrirtæki og neytendur. Það er ekki sjálfgefið að hækka hvenær sem stjórnendum dettur í hug að nú sé rétta tækifærið gegn öllum staðreyndum og rökum. Við mótmælum þessari hækkun og áskiljum okkur allan rétt*."[6279]

- Í október 2012 ákvað Ormsson að óska eftir verðtilboðum frá Samskipum og Eimskip. Þá virðast nýir eigendur hafa tekið við eftir gjaldþrot fyrirtækisins.[6280] Samskip skiluðu inn verðtilboði eftir að

[6275] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði [...]. *„Tilboð Samskipa til Ormsson – mai 2011.docx*", vistað 30.05.2011, kl. 09:43. Doc. ID. 0.7.33.15682.
[6276] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...]. *„Ormsson*", dags. 30.05.2011, kl. 11:32 og 11:38. Doc. ID. 0.7.33.874808. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...]. *„Án heitis*", dags. 06.06.2011, kl. 16:57 og 17:11. Doc. ID. 0.7.33.881951. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] og Ormsson, síðar einnig til [...]. *„RE: Getum við hist 30. maí kl. 11?*", dags. 15.06.2011, kl. 16:02, 16:06 og 16:09. Doc. ID. 0.7.33.879042. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„Án heitis*", dags. 29.06.2011, kl. 23:30 og 30.06.2011, kl. 11:00. Doc. ID. 0.7.33.883525 og 0.7.33.883703. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„Ýmis mál í vinnslu*", dags. 01.07.2011, kl. 13:35. Doc. ID. 0.7.33.884246. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„mál*", dags. 04.07,2011, kl. 16:15. Doc. ID. 0.7.33.884812. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„xx*", dags. 05.07.2011, kl. 11:22 og 06.07.2011, kl. 15:34. Doc. ID. 0.7.33.884990 og 0.7.33.885466. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„mál í vinnslu*", dags. 11.07.2011, kl. 17:09 og 12.07.2011, kl. 11:34. Doc. ID. 0.7.33.886430 og 0.7.33.886660. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„xx*", dags. 13.07.2011, kl. 16:42. Doc. ID. 0.7.33.887153. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...] og Ormsson. *„RE: Getum við hist 30. maí kl. 11?*", dags. 19.07.2011, kl. 09:39, 09:57, 10:00 og 10:07. Doc. ID. 0.7.33.888533
[6277] Afritað tölvuskjal frá Samskipum Heimasvæði [...]. *„Ormson Samningur 2011-2013.doc*", vistað 23.09.2011, kl. 10:38. Doc. ID. 0.7.33.15680. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli Ormsson og [...]. *„Samningur frágenginn*", dags. 23.09.2011, kl. 13:38 og 13:53. Doc. ID. 0.7.33.910965
[6278] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli [...]. *„Br Ormsson*", dags. 23.01.2013, kl. 16:23 og 17:24. Doc. ID. 0.7.33.941916.
[6279] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Frá [...] til Ormsson, áframsent til m.a. [...] og Félags atvinnurekenda. *„Verðhækkun í ágúst*", dags. 27.07.2012, kl. 12:15 og 31.07.2012, kl. 11:25. Doc. ID. 0.7.33.996657.
[6280] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. Heimasvæði [...]. *„SCS August 2012.pptx*", vistað 28.09.2012, kl. 14:56, Doc. ID. 0.7.33.188122. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá Ormsson til [...]. *„Símtal til Þín …*", dags. 02.10.2912. Doc. ID. 0.7.33.1014276.

Ormsson hafði tvisvar ítrekað beiðni sína.[6281] Skemmst er frá því að segja að Eimskip skilaði inn hagstæðara tilboði og því ákvað Ormsson að flytja viðskipti sín frá Samskipum til Eimskips.[6282]

- Enn og aftur var þessi tilflutningur á viðskiptum Ormsson ekki gerður fyrir tilstilli markaðsherferðar eða sóknar keppinautanna á viðskiptavini hvors annars. Eimskip náði ekki Ormsson í viðskipti með því að vinna markvisst að því að ná í nýja viðskiptavini. Staðreyndin er sú að Ormsson var óánægt með þjónustuna hjá Samskipum og ofbauð gjaldskrárhækkanir fyrirtækisins.

- Gögn málsins sýna jafnframt að þessi tilflutningur Ormsson kom Samskipum mjög á óvart þar sem hann fór þvert á þann frið sem var við lýði á markaðnum. Í glærukynningu innflutningsdeildar vegna áætlunar ársins 2013 stóð m.a.: *„Meiri læti á markaði en áætlað var – Ormson,* […]".[6283]

11739. Í ljósi framangreindrar atburðarrásar getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á það með Samskipum að Ormsson hafi flutt viðskipta milli félaganna vegna markaðsherferðar eða söluátaks Samskipa. Gögnin sýna skýrlega að Samskip var ekki í söluátaki á þessum tíma og að ekki var unnið markvisst að því að ná nýjum viðskiptavinum í viðskipti. Tilflutningur á viðskiptum Ormsson frá Eimskip til Samskipa haustið 2011 er því alls ekki til marks um það að söluátak Samskipa, sem undirbúið hafði verið vorið 2008 og kennt við *„grænlenska daga*", hafi náð fram að ganga og verið í gildi áfram allt rannsóknartímabilið. Þvert á móti má sjá af gögnum málsins að Samskip gerðu á þessum tíma ráð fyrir *„áframhaldandi ró*" á flutningamarkaði.

25.5. Um fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og aðdraganda hans

11740. Í kafla 7.2 og áfram er fjallað um fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform1 og (E)forstj þann 6. júní 2008 og aðdraganda hans. Einnig er fjallað um *„Nýtt upphaf*" glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj vistuðu 8. og 9. júní 2008 og tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008. Þessi og fjölmörg önnur gögn sýna að mati Samkeppniseftirlitsins að á umræddum fundi hafi Eimskip og Samskip ákveðið að hefja umfangsmikið samráðsverkefni.

11741. Í athugasemdum við AI mótmæla Samskip þessu.

11742. Samskip byggja á því að um *„hugarfóstur*" Samkeppniseftirlitsins sé að ræða. Rétt sé að Eimskip og Samskip hafi fundað 6. júní 2008 en allar ályktanir eftirlitsins um fundinn séu *„alrangar*", sbr. einnig bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins 13. janúar 2021. Setja Samskip fram margvísleg sjónarmið þessu til stuðnings.

11743. Eins og nánar verður rökstutt getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á athugasemdir Samskipa sem þessu tengjast.

25.5.1. Um fjárhagserfiðleika Eimskips

11744. Í mgr. 524 í athugasemdum Samskipa við AI segir að á fyrri hluta ársins 2008 hafi fjárhagsstaða Eimskips verið orðin mjög slæm. Það sé rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að sú staða hafi skapað *„aukinn hvata*" til

[6281] Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Frá Ormsson til […]. *„flutningar Ormsson*", dags. 04.10.2012, kl. 09:46 og 08.10.2012, kl. 10:20 og 15:43. Doc. ID. 0.7.33.1016590. Afritaður tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli Ormsson og […]. *„Get ég fengið að hitta á þig ?",* dags. 08.10.2012, kl. 11:17 og 11:19. Doc. ID. 0.7.33.1016499. Afrituð dagbókarfærsla frá Samskipum. Dagbók […]. „Ormson Andrés". Fundarboð sent 08.19.2012, kl. 12:20. Fundartími 08.10.2012, kl. 13:30. Doc. ID. 0.7.33.1016518. Afrituð tölvupóstsamskipti frá Samskipum. Milli Ormsson og […]. *„FW: flutningar Ormsson*", dags. 09.10.2912, kl. 16:43 og 17:08. Doc. ID. 0.7.33.1017303.

[6282] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá Ormsson til m.a. […]. *„Emerio ehf kt. 530509-0390*", dags. 12.10.2010, kl. 13:53.

[6283] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningsdeild_áætlun_2013.pptx*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. Frá […]. *„Ný útgáfa af kynningu innflutningsdeildar*", dags. 11.10.2012, kl. 15:04. Doc. ID. 0.7.33.1018272.

ólögmæts samráðs milli Samskipa og Eimskips. Samskip hafi talið þessa erfiðleika fela í sér tækifæri til kaupa einhverjar þeirra eigna sem Eimskip hafði keypt árin á undan. Rétt sé að fundur hafi verið haldinn með Eimskip 6. júní 2008 en ályktanir Samkeppniseftirlitsins um efni fundarins séu ekki réttar.

11745. Ekki er unnt að fallast á þessi sjónarmið Samskipa.

11746. Rétt er fyrst að taka fram að áföll, breytingar eða erfiðleikar geta aukið samkeppni á markaði, t.d. ef flutningafyrirtæki bregðast við samdrætti í eftirspurn með því að lækka verð. Þó að slíkir erfiðleikar geti aukið samkeppni sýna rannsóknir að þeir leiða oft til þess að keppinautar hafi með sér afar skaðlegt samráð (e. „*hard core cartel*").[6284] Er þannig í samkeppnisrétti þekkt að stofnað sé til ólögmæts samráðs keppinauta sem viðbrögð við áföllum, breytingum eða erfiðleikum á markaði.[6285]

11747. Í kafla 6.7.1 hér að framan var fjallað um efnahagsástandið hér á landi á fyrri hluta ársins 2008. Þar er jafnframt fjallað um fjárhagsvandræði Eimskips og þá erfiðleika sem (S)aðaleig-stjform-SH stóð frammi fyrir m.a. sökum veðkalls Citibank. Þar kemur einnig fram að Samskip töldu að draga myndi umtalsvert úr innflutningi til Íslands og að (S)aðaleig-stjform-SH gaf fyrirmæli um að vernda og efla stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir Samskip Holding. Í köflunum þar á eftir er lýst undirbúningi Samskipa 2008 að stórauknu samstarfi við Eimskip og að sú vinna og tillögur Samskipa endurspeglist í „*Nýtt upphaf*" glærunum sem (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj vistuðu eftir fundinn 6. júní 2008, þ.e. 8. og 9. júní 2008.

11748. Í kafla 6.7.2 og áfram er síðan rökstutt það mat Samkeppniseftirlitsins að umræddir erfiðleikar Eimskips og aðaleiganda Samskipa hafi skapað hvata til að auka samráð milli fyrirtækjanna. Ráðning nýs forstjóra Eimskips hafi hér einnig skipt máli vegna góðra tengsla hans við stjórnendur Samskipa. Saman hafi þessi atriði leitt til þess að Eimskip og Samskip hafi 6. júní 2008 ákveðið að kanna ábatann af auknu samráði fyrirtækjanna og það verkefni verið nánar kortlagt í umræddum glærum (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj.

11749. Unnt er að fallast á með Samskipum að erfiðleikar Eimskips á þessum tíma hafi skapað tækifæri fyrir Samskip. Þau tækifæri fólust hins vegar ekki aðeins í möguleikanum á því að kaupa eignir af Eimskip heldur einnig í því að styrkja stöðu Samskipa á markaðnum með samkeppnisaðgerðum.

11750. Hér ber að líta til þess að samtímagögn sína að rekstur Samskipa hf. gekk mjög vel á fyrrihluta ársins 2008, sbr. t.d. kafla 6.7.3 og kafla 33.1.6. Samskip vissu að helsti keppinautur fyrirtækisins stóð tæpt og því augljóslega kjörið tækifæri að efla stöðu á markaði með því að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Sýna gögnin að þetta var til athugunar hjá stjórnendum Samskipa. Frá miðjum maí 2008 og allt fram að fundinum 6. júní 2008 var rætt innan Samskipa að hefja mikla markaðssókn og samkeppni við Eimskip (nefnt „*Herferðin*"/„*Grænlenskir dagar*"), sbr. umfjöllun í kafla kafla 6.7.6 og

---

[6284] Sjá t.d. Andreas Stephan, Price Fixing in Crisis: Implications of an Economic Downturn for Cartels and Enforcement, World Competition, vol. 35 (2012), bls. 511-528: „*The rigorous enforcement of cartel laws during a downturn has the potential to speed up an economy's recovery by preventing artificial price hikes. Economic downturns can break up existing cartels, but empirically many collusive agreements are borne out of economic crisis. Recession may also distort normative perceptions of price fixing and force firms previously colluding tacitly, to form a hard core cartel.*"

[6285] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1055-1056. Í dómi undirréttar ESB frá 16. september 2013 í máli nr. T-412/2010, Roca gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013, hélt fyrirtæki því fram að framkvæmdastjórnin hefði við álagningu sektar vegna þátttöku í ólögmætu samráði ranglega ekki tekið tillit til mikilla efnahagsörðugleika (e. *economic crisis*). Undirrétturinn féllst ekki þetta og benti á að ólögmætt samráð kæmi oft til vegna erfiðleika á markaði. Væri framkvæmdastjórninni því ekki skylt að horfa til slíkra erfiðleika, sbr. mgr. 163 í dómnum. Sjá einnig hér umfjöllun í skýrslu Samkeppniseftirlitsins frá árinu 2011, „*Samkeppni eftir hrun*", bls. 8. Í skýrslunni er m.a. fjallað um vanda atvinnulífsins og samkeppninnar eftir hrun. Þar segir m.a. að sú hætta sé „*fyrir hendi að tekjusamdráttur og fjárhagserfiðleikar geri það freistandi fyrir mörg fyrirtæki í sterkri stöðu á fákeppnismörkuðum að nýta sér þá stöðu til að hækka verð. Jafnvel geta fyrirtæki freistast til að misnota markaðsráðandi stöðu sína eða stunda ólögmætt samráð í þessum tilgangi. Afleiðingin er sú að almenningur og þjóðarbúið verða fyrir tjóni m.a. vegna aukinnar verðbólgu sem af þessu leiðir og lakari lífskjara*."

tölvupóst sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj kl. 22:57 þann 5. júní 2008 sem fjallað er um í kafla 7.2.1.2.

11751. Ekkert varð hins vegar af þessari sókn Samskipa. Af gögnum málsins verður ráðið að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj hafi á endanum metið stöðuna þannig að hagsmunum Samskipa væri betur borgið með því að stuðla að „*ró*" á markaði, niðurskurði á flutningsgetu og með því að halda uppi eða hækka verð. Þannig væri „*cash cow*" hlutverk Samskipa á Íslandi innan samstæðunnar best varið. Í þessu sambandi má vísa til þess að í athugasemdum Samskipa kemur fram að fyrirtækið hafi neyðst til „*að treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*" við Eimskip, sbr. mgr. 1393 í athugasemdum við AI. Augljóst er að þessi „*ró*" þjónaði einnig hagsmunum Eimskips. Sökum þessa var það niðurstaða Samskipa og Eimskips á fundinum 6. júní 2008 að hefja aðgerðir sem miðuðu að auknu samstarfi fyrirtækjanna. Eftir fyrrgreindan fund æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa urðu kaflaskil í hegðun fyrirtækjanna á markaðnum og var því ástandi síðan viðhaldið í rúm fjögur ár. Er þetta í samræmi við viðurkenningu Eimskips á samráðsbrotum í þeirri sátt sem fyrirtækið gerði við Samkeppniseftirlitið.

25.5.2. Um áherslu [(E)forstj] á málefni tengd Samskipum á fyrstu dögum sem forstjóri Eimskips

11752. Þann 20. maí 2008 var tilkynnt um ráðningu (E)forstj sem forstjóra Eimskips og hóf hann störf daginn eftir. Í kafla 7.1 er lýst viðbrögðum (S)forstj við ráðningu (E)forstj og í kafla 7.2.1 er nánar fjallað um atvik frá 20. maí til 6. júní 2008. Er þar m.a. lýst áherslu (E)forstj á annars vegar málefni sem tengjast Samskipum og hins vegar vilja hans til að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að málefnum tengd Samskipum. Einnig er þar lýst uppsögn Eimskips 30. maí 2008 á Norður-Ameríku samningi og ríkum vilja Eimskips til að hefja sem fyrst viðræður við Samskip.

11753. Í mgr. 634-635 í athugasemdum Samskipa við AI segir að Samkeppniseftirlitið telji að (E)forstj hafi verið „*mjög umhugað um að hefja viðræður við Samskip og falið (E)frkvstj-alþjsv það verkefni. Í umfjöllun stofnunarinnar er ýjað að því að það hafi verið vegna þess að (E)frkvstj-alþjsv þekkti (S)forstj og þeir hafi báðir verið skipaðir í vinnuhópinn svokallaða*". Segja Samskip einnig að tengsl (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj hafi verið „*mjög takmörkuð og tengdust eingöngu einkalífi þeirra, einkum eiginkonum. (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj áttu ekki í neinum vinnutengdum samskiptum og N-Ameríku flutningar voru aldrei á borði (S)forstj. Það er með öllu óviðeigandi og ómálefnalegt að vísa með þessum hætti í persónuleg málefni eins og jólaboð, sem hafa ekkert með úrlausn þessa máls að gera. Þá verður enn og aftur að árétta að (S)forstj sat ekki í neinum vinnuhópi, vissi ekki af neinum slíkum hópi og hafði ekki hugmynd um glærukynningar (E)forstj eða þær hugleiðingar sem þar eru settar fram*."[6286]

11754. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

11755. Hvað áhrærir framangreindar staðhæfingar Samskipa um „*Nýtt upphaf*" glærukynninguna frá 8. og 9. júní 2008 ber að árétta að hún sýnir, virt m.a. með fundinum 6. júní 2008 og aðgerðum og samskiptum Samskipa og Eimskips frá og með 10. júní 2008, að bæði Samskip og Eimskip þekktu og ræddu þau samráðsverkefni sem lýst er í glærukynningunni. Til viðbótar staðfesti (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu að verkefnin á glærukynningunni hefðu verið „*viðruð*" á fundi hans og (S)aðaleig-stjform-SH með (E)stjform1 og (E)forstj 6. júní 2008. Fyrir liggur að þann 10. júní 2008 vísaði (S)forstj í tölvupósti til þess að Eimskip vildi samstarf við Samskip og skipulagði að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta erlenda stjórnendur hjá Samskipum, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig, til að ræða við þá um tiltekna þætti sem fram komu í „*Nýtt upphaf*" glærukynningunni. (E)frkvstj-alþjsv staðfesti hjá lögreglu að hafa fundað með (S)frkvstj-MCL og tölvupóstar sýna að (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig skipulögðu þann 27. júní 2008 að ræða saman um miðjan júlí 2008. (E)frkvstj-alþjsv greindi frá því hjá lögreglu að hann hefði að beiðni (E)forstj mætt með honum á fund hjá Samskipum þar sem umrædd verkefni hefðu verið rædd. Fulltrúar

[6286] Sambærileg sjónarmið Samskipa koma fram í mgr. 585 í athugasemdum Samskipa við AI.

Samskipa á fundinum hefðu verið (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj. Allt framangreint er einnig til vitnis um að „*vinnuhópurinn*" hafi verið að störfum. Vísast nánar um þessi atriði til kafla 7.3.

11756. Framangreint sýnir að það er rangt hjá Samskipum að (S)forstj hafi ekkert vitað um tilvist og efni samráðsverkefnisins sem fjallað er um í „*Nýtt upphaf*" glærukynningunni. Þá er það einnig rangt að Norður-Ameríku samstarfið við Eimskip hafi aldrei verið á „*borði (S)forstj*". Hér vísast til stöðu hans sem forstjóra félagsins og jafnframt má vísa til eftirfarandi gagna frá byrjun júní 2008:

- Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 2. júní 2008 kemur fram að (S)forstj vilji segja upp Norður-Ameríku samningnum við Eimskip, sbr. kafla 7.2.1.1.
- Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 4. júní 2008 veltir (S)forstj því upp hvort taka eigi upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum til og frá Evrópu og var fyrir hendi í Norður-Amríku flutningunum, sbr. kafla 7.2.1.1.
- Í „*Nýtt upphaf*" glærunum segir um Norður-Ameríku samstarfið: „*Samskip tekur saman magn til/frá US til að setja í kerfið*", sbr. kafla 7.5.5.3. Sem fyrr sagði hefur (S)forstj staðfest að hafa rætt efni þessarar glærukynningar við Eimskip.

11757. Ljóst er að (E)forstj fól ekki (E)frkvstj-alþjsv að koma að málefnum Samskipa þar sem hann hafi þurft á aðstoð og þekkingu (E)frkvstj-alþjsv að halda á fyrstu dögum hans í starfi sem forstjóri vegna málefna sem tengjast flutningum Eimskips fyrir Samskip til og frá Norður-Ameríku. Áður en (E)forstj hóf í maí 2008 störf sem forstjóri hafði hann starfað 18 ár hjá Eimskip og þar af verið framkvæmdastjóri Eimskips í Norður-Ameríku frá árinu 2000. Verður því að ætla að í maí og júní 2008 hafi (E)forstj haft góða þekkingu á flutningum til og frá Norður-Ameríku fyrir Samskip.

11758. Afhent skipurit Eimskips sýnir að á þessum tíma var (E)frkvstj-alþjsv framkvæmdastjóri Norður-Atlantshafssviðs.[6287] Þá ber að líta til þess að við skýrslutöku hjá lögreglu benti (E)frkvstj-alþjsv á að Norður-Ameríku flutningar hefðu ekki heyrt undir starfs- og ábyrgðarsvið hans. Hann hafi borið ábyrgð á starfseminni í Evrópu. (E)frkvstj-EimÍsl hefði á þessum tíma borið ábyrgð á Norður-Ameríku flutningum hjá Eimskip. Kvaðst (E)frkvstj-alþjsv ekki geta útskýrt af hverju (E)forstj hefði lagt áherslu á að hann kæmi að vinnu tengdri Norður-Ameríku samstarfi við Samskip. Sagði (E)frkvstj-alþjsv að það hefði hugsanlega tengst aðkomu hans á árinu 2006 að gerð Norður-Ameríku samnings við Samskip. Við skýrslutöku hjá lögreglu útskýrði (E)forstj hins vegar ekki aðkomu (E)frkvstj-alþjsv með vísan til samningaviðræðna við Samskip á árinu 2006. Þess í stað sagði (E)forstj að hann hefði verið búinn að vera mjög stutt í starfi og (E)frkvstj-alþjsv væri mjög „*vandvirkur maður*" sem hann hefði viljað fá í verkið. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl hefðu haldið utan um þetta. Þeir hefðu hins vegar verið fyrrverandi starfsmenn Samskipa sem (E)forstj hefði síður viljað að kæmu að þessum samskiptum við Samskip, sbr. kafla 7.2.1.1. Á þetta er hins vegar ekki minnst í sjónarmiðum Eimskips í athugasemdum við andmælaskjöl í málinu.

11759. Samkvæmt þessu ber (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj ekki saman um ástæður þess að (E)forstj vildi í lok maí og byrjun júní 2008 eindregið fá (E)frkvstj-alþjsv til að koma að vinnu tengdri Samskipum. (E)frkvstj-alþjsv kvaðst ekki vita af hverju hann hefði verið beðinn um að koma að verkefni sem heyrði ekki undir starf hans en setti fram ágiskun sem er ekki í samræmi við framburð (E)forstj. (E)frkvstj-alþjsv vísar ekki til þess að (E)forstj hafi ekki viljað að (E)frkvstj-EimÍsl (forstjóri Eimskips á Íslandi[6288]

[6287] Afhent gagn frá Eimskip. Afhent 23.03.2015, fskj. 1. Skipurit merkt febrúar 2008. Í afhentu skipuriti frá ágúst sama ár er [...] áfram stjórnandi Norður-Atlantshafssviðs hjá Eimskip en þá með titilinn „*forstjóri*".
[6288] Á þessum tíma voru tveir forstjórar hjá Eimskip. [...] yfir samstæðunni allri og [...] yfir Eimskip á Íslandi. [...] heyrði undir [...].

sem bar ábyrgð gagnvart (E)forstj á öllum þáttum sem tengdust flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku) og (E)forstö-innfl (forstöðumaður innflutningsdeildar) kæmu að samskiptum við Samskip vegna þess að þeir væru fyrrverandi starfsmenn þessa keppinautar. Verður að ætla að það hafi a.m.k. verið minnisstætt ef nýr forstjóri Eimskips hefði strax á fyrstu dögum í starfi haft slíkt vantraust á lykilstjórnendum hjá fyrirtækinu. Þar að auki er framburður (E)forstj ekki í samræmi við samtímagögn. Á tímabilinu ágúst 2008 til janúar 2009 sátu m.a. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl ítrekað fundi með stjórnendum Samskipa, sbr. m.a. yfirlitið sem fram kemur í kafla 7.7.1. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl ræddu á þessum fundum við Samskip *„Nýtt upphaf“* samráðsverkefni sem féllu undir verksvið þeirra á þessum fundum. (E)frkvstj-alþjsv ræddi almennt við Samskip um *„Nýtt upphaf“* verkefnið, sbr. fund hans og (E)forstj með stjórnendum Samskipa sem haldinn var í höfuðstöðvum Samskipa í Kjalarvogi. Jafnframt átti (E)frkvstj-alþjsv í samskiptum við þá stjórnendur Samskipa sem stýrðu samskonar deildum eða einingum og hann og féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið, sbr. t.d. fund hans og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam 23. júní 2008 þar sem rætt var um samstarf í „short sea“ siglingum.

11760. Tengsl og samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj eru ekki ætluð heldur staðreynd. Þá er það hvorki óviðeigandi né ómálefnalegt að horfa til samskipta og tengsla þessara mikilvægu stjórnenda hjá Eimskip og Samskipum.

11761. Samkeppniseftirlitið vísar hér til kafla 7.1.1. Þar er því lýst að áður en húsleit fór fram í september 2013 hafði Samkeppniseftirlitið átt fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa. Á þessum fundum komu fram ríkar vísbendingar um ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa. Var Samkeppniseftirlitið upplýst um að mikil samskipti væru milli stjórnenda Eimskips og Samskipa og tilgreindi einn heimildarmannanna mikil samskipti milli (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Sökum þessa var tekin skýrsla af m.a. (S)forstj þegar húsleitin fór fram.

11762. Óhjákvæmilegt er að horfa til þess að við þessa skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu sagði (S)forstj ósatt um samskipti Eimskips og Samskipa og um tíð samskipti sín við (E)forstj. Þau og önnur ósannindi (S)forstj gefa til kynna að hann hafi viljað leyna samskiptum við Eimskip. Hefur þetta óhjákvæmilega áhrif á trúverðugleika fullyrðinga Samskipa og (S)forstj um að hann hafi aldrei átt í neinum vinnutengdum samskiptum við (E)frkvstj-alþjsv.

11763. Í mgr. 287 – 289 í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að (S)forstj hafi í um fimm ár starfað fyrir Samskip erlendis og lengst af búið í Rotterdam og þar var *„lítið íslendingasamfélag, einkum samansett af einstaklingum sem stunduðu þar nám og starfsfólki flutningafélaganna. (S)forstj átti heima í sömu götu og (E)frkvstj-alþjsv og var töluverður samgangur á milli fjölskyldna þeirra, m.a. þar sem börn þeirra gengu í sama skóla*.“

11764. Ljóst er að þessi samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj héldu áfram eftir að þeir fluttust aftur til Íslands. Þeir og eiginkonur þeirra og fjögur önnur hjón hittust reglulega á rannsóknartímabili þessa máls. (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj greindu frá þessum samskiptum í skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu.

11765. Ef framburður (E)forstj hjá lögreglu er lagður til grundvallar sem trúverðugur þá er ljóst að hann taldi þessi samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj mjög varasöm. Sagði (E)forstj þannig við skýrslutökuna: *„ég hef sagt við* [(E)frkvstj-alþjsv] *að ég myndi ekki líða það ef að það væri eitthvað, eitthvað, einhverjar sko, einhverjar, einhverjir starfsmenn að koma saman sem að, sem að hafa unnið í Rotterdam*. […]“ Einnig kvaðst (E)forstj hafa sagt við (E)frkvstj-alþjsv að það *„liti ekkert vel út“* að hann væri að hitta (S)forstj í matarboðum. (E)forstj viðurkenndi hins vegar að hafa ekki gert sömu kröfur til sjálfs sín þegar hann var spurður um ítrekuð samskipti hans við annan stjórnanda hjá Samskipum, (S)forstö-útfl.

11766. Í athugasemdum Samskipa er staðhæft að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi aldrei rætt málefni Eimskips og Samskipa þegar þeir hittust. Það er ekki í samræmi við samtímagögn.

11767. Í kafla 5.9 er gerð grein fyrir tölvupóstum sem (E)frkvstj-alþjsv sendi í mars 2003. Voru þeir til m.a. forstjóra Eimskips og sýna þeir fram á ítrekuð samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj. Í þeim samskiptum veitti (S)forstj upplýsingar um áform Samskipa sem (E)frkvstj-alþjsv miðlaði áfram til yfirboðara sinna. Fólu þessi samskipti í sér brot Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga. Er þetta ekki í samræmi við staðhæfingar (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv um að þeir hafi ekki átt í neinum samskiptum sem tengdust störfum þeirra fyrir Eimskip og Samskip.

11768. Kjarni málsins er að samtímagögn sýna skýrlega samskipti og samstarf Eimskips og Samskipa m.a. með virkri þátttöku (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj:

- (E)forstj lagði í lok maí og byrjun júní 2008 mikla áherslu á að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að málefnum tengdum Samskipum.
- (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform1 hittust föstudaginn 6. júní 2008. Sunnudaginn 8. júní 2008 tók (E)frkvstj-alþjsv saman *„Nýtt upphaf"* glærurnar þar sem m.a. kom fram að hann og (S)forstj væru í vinnuhópi sem átti að taka verkefnin sem lýst er í glærunum áfram.
- 10. júní 2008 greindi (S)forstj erlendum stjórnendum Samskipa frá því að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta þá til að ræða hluta þess sem fram kom í *„Nýtt upphaf"* glærunum. (E)frkvstj-alþjsv átti í kjölfarið í samskiptum við umrædda erlenda stjórnendur.
- *„Nýtt upphaf"* verkefnið kom fram á verkefnalistum bæði (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj.
- (E)frkvstj-alþjsv fór með (E)forstj í höfuðstöðvar Samskipa og ræddi *„Nýtt upphaf"* samráðsverkefnið við m.a. (S)forstj.

11769. Til viðbótar skal benda á að gögn málsins sýna að (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj nýttu tækifærið til að ræða viðskiptatengd málefni þegar þeir áttu í samskiptum utan vinnutíma, sbr. kafla 13.6 og 14.54.4 varðandi samskipti tengd árlegu jólaboði nefnt *„Sinterklass feest"*.

11770. Ljóst er því að framangreind gagnrýni Samskipa á því ekki við rök að styðjast.

25.5.3. Um ástæðu þess að Eimskip vildi hefja *„sem fyrst"* viðræður við Samskip

11771. Í kafla 7.2.1.1 er m.a. lýst óánægju undirmanna (E)forstj í lok maí 2008 með Norður-Ameríku samninginn við Samskip, uppsögn Eimskips 30. maí 2008 á þeim samningi, ríkum vilja Eimskips til að hefja sem fyrst viðræður við Samskip um nýjan samning og ákvörðun Eimskips 2. júní 2008 um að helstu sérfræðingar fyrirtækisins í siglingakerfum ættu að koma að þeim viðræðum við Samskip. Einnig er fjallað um vilja (S)forstj 2. júní 2008 til að segja upp umræddum samningi við Eimskip. Verður nú vikið að sjónarmiðum Samskipa sem tengjast þessu.

11772. Í mgr. 623 og 624 í athugasemdum Samskipa við AI segir að Norður-Ameríku samstarfið hafi gert fyrirtækinu kleift að keppa við Eimskip. Í mgr. 625 segir að Samskip hafi átt tvo valkosti varðandi flutninga til og frá Norður-Ameríku. Annars vegar að semja við Eimskip um flutningana og hins vegar að flytja gáma með erlendum skipafélögum frá Norður-Ameríku til Evrópu og þaðan með skipum Samskipa til Íslands (svonefnd *„Trans Atlantic leið"* (TAS eða TA flutningar). Síðarnefndi kosturinn hafi verið einkar óheppilegur *„fyrir þær sakir að flutningstími er að jafnaði tvöfalt lengri en flutningstími frá viðkomuhöfnum í beinum siglingum í gegnum flutningakerfi Eimskips. TAS lausnin hentaði því ekki þeim*

viðskiptavinum sem fluttu inn dagvörur og voru háðir stuttum flutningstíma."[6289] Í þessu sambandi er tekið fram að hátt hlutfall af heildarinnflutningi Samskipa frá N-Ameríku hafi verið flutningur á dagvörum. Sökum þessa hafi samningur Samskipa við Eimskip verið mikilvæg forsenda fyrir virkri samkeppni á viðkomandi flutningamörkuðum.

11773. Í mgr. 629-631 í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að gögn málsins sýni að Eimskip hafi á árunum 2007 og 2008 viljað hækka verulega verð á Norður-Ameríku flutningum fyrir Samskip. Samkeppniseftirlitið vísi til draga (E)frkvstj-lögfr að bréfi til Samskipa, dags. 15. febrúar 2008, og teldi mikilvægt að í þeim kæmi fram að Norður-Ameríku samningurinn væri ógildur og kynni að fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samskip fái ekki séð hvaða vægi þessi drög eigi að hafa enda óumdeilt að ekki hafi verið í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga á þessum tíma. Samt segja Samskip að þessi drög sýni *„glöggt þá stöðu sem Samskip voru í og hafa ávallt verið á umræddum markaði. Eimskip hefur í hendi sér hvort samið er, um hversu mikið magn, hvernig forgangi á farmi er háttað og síðast en ekki síst er félagið í aðstöðu til að hækka verð í flutningunum nánast að vild. Samningsstaða Samskipa er og hefur engin verið enda ekki öðrum kostum til að dreifa í beinum flutningum.*"

11774. Í mgr. 632 – 633 segja Samskip m.a. að fyrirtækið telji að Eimskip *„beri í reynd skylda, sem einokunaraðila á siglingaleiðinni, að eiga viðskipti við alla aðila, einnig keppinauta. Með því að neita Samskipum um flutning á leiðinni væri félagið að öllum líkindum að misnota markaðsráðandi stöðu sína enda ljóst að slík synjun er hvort tveggja í senn ómálefnaleg og til þess fallin að skaða samkeppni á markaði, viðhalda einokunarstöðu Eimskips*." Staðhæfa Samskip að Eimskip væri að þessu leyti sömu skoðunar og vísa því til stuðnings til ummæla (E)forstj við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013.

11775. Í mgr. 636 segja Samskip að þrátt fyrir deildar meiningar innan Eimskips um samninginn við Samskip hefði honum verið sagt upp 30. maí 2008 og óskað eftir viðræðum. Samkeppniseftirlitið telji þetta tortryggilegt og setji þetta í samhengi við fundinn 6. júní 2008. Samskip benda á að eftirlitið horfi framhjá því að gögnin sýni að markmið Eimskips hafi verið að ná fram betri samning með betra verði. Þá er bent á að þessir flutningar Eimskips hafi staðið yfir lengi og *„nákvæmlega ekkert óeðlilegt við að viðræður færu fram um áframhald þeirra viðskipta*". Það hefði verið mjög óeðlilegt ef viðskiptunum hefði verið sagt upp án nokkurra viðræðna.

11776. Í mgr. 637 er vísað til þess að (S)frkvstj-millilandasv hafi í tölvupósti frá 2. júní 2008 gert athugasemdir við að Eimskip væri að bjóða viðskiptavini Samskipa (Flypaper) lægra verð á innflutningi frá Norður-Ameríku en Samskip gátu boðið á grundvelli samstarfssamningsins við Eimskip. Hafi (S)frkvstj-millilandasv fagnað uppsögn Eimskips á samningnum þar sem þá gæfist tækifæri til að semja um lægra verð.

11777. Í mgr. 638 fjalla Samskip um tölvupóst (S)forstj frá 2. júní 2008. Segir að Samkeppniseftirlitið dragi þá ályktun af tölvupóstinum að ekki hafi verið mikill áhugi innan Samskipa til áframhaldandi samstarfs við Eimskip um Norður-Ameríku flutninga. Samskip byggja á því að þessi tölvupóstur staðfesti *„fyrst og fremst að á umræddum tímapunkti* [hafi] *flutningar frá N-Ameríku til Íslands* [verið] *takmarkaðir enda* [hafi] *gengisþróun* [verið] *mjög óhagstæð.*" Vísa Samskip til framangreinds tölvupósts (S)frkvstj-millilandasv frá 2. júní 2008 og segja að samkvæmt mati (S)frkvstj-millilandasv hafi Norður-Ameríku samstarfið verið *„mikilvægt til þess að tryggja virka samkeppni og endurspeglast sú afstaða m.a. í því að samningnum var aldrei sagt upp af hálfu Samskipa. Eimskip* [hafi] *hins vegar* [sætt] *lagi og* [sagt] *upp samningnum með það að markmiði að ná samningum á nýju hærra verði.*"

[6289] Segja Samskip að sömu sjónarmið hafi gilt um útflutning frá Íslandi til N-Ameríku, sbr. nmgr. 81 í athugasemdum við AI.

11778. Í mgr. 636 staðhæfa Samskip að Norður-Ameríku samstarfið hafi ekki komið til umfjöllunar á fundinum með Eimskip 6. júní 2008. Jafnframt vísa Samskip til þess að á fundi hjá Eimskip 2. júní 2008 hafi verið ákveðið að *„samskipti við Samskip verði „öll á rekstrarhliðinni" og í höndum (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý.*" Segja Samskip að þetta fari *„þvert á kenningar um að þetta málefni hafi verið til umræðu á fundi forstjóra og stjórnarformanna félaganna".* Í mgr. 639 benda Samskip á að Samkeppniseftirlitið telji það hafa sérstaka þýðingu að (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv hafi átt í samskiptum vegna Norður-Ameríku samningsins þar sem *„undir þá hafi heyrt siglingakerfi félaganna. Þetta gefur að mati Samkeppniseftirlitsins til kynna að umrædd samskipti hafi ekki einungis átt að fjalla um viðskiptalegar forsendur samningsins. Innan Eimskips heyrði rekstur siglingakerfa vissulega undir (E)frkvstj-flutnkerf. Sambærilegri stöðu hjá Samskipum gegndi hins vegar (S)forstö-flutnstj en ekki (S)frkvstj-millilandasv.*" Samskip mótmæla því að í samskiptum við Eimskip sem tengst hefðu Norður-Ameríku samstarfinu hafi verið rætt um siglingakerfi fyrirtækjanna. Engin merki þessa megi finna í gögnum málsins og slík samskipti hafi aldrei átt sér stað.

11779. Í mgr. 640 – 644 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til tölvupósts (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 4. júní 2008. Staðhæfa Samskip að ekkert orsakasamhengi hafi verið á milli uppsagnar Eimskips á Norður-Ameríkusamningnum og endurskoðunar Samskipa á rekstraráætlun fyrirtækisins (*„revised budget*").

11780. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á framangreind sjónarmið Samskipa um skýringar tengdar uppsögn Eimskips á Norður-Ameríku samningi þess og Samskipa þann 30. maí 2008.

11781. Samkeppniseftirlitið bendir hér á að aðalatriðið hér er hvort uppsögn Eimskips á Norður-Ameríku samningnum 30. maí 2008 og mikil áhersla fyrirtækisins á að hefja sem fyrst viðræður við Samskip hafi verið eðlilegur þáttur í löngu og áframhaldandi samstarfi fyrirtækjanna eða undanfari og undirbúningur að mögulegu auknu samráði þeirra.

11782. Eins og rökstutt er í kafla 7.2.1.1 telur Samkeppniseftirlitið að heildarmat á gögnum málsins sýni að framangreint hafi verið liður í undirbúningi að auknu samráði. Sökum sjónarmiða Samskipa er rétt er að árétta hér nokkur mikilvæg atriði.

11783. Hér ber fyrst að draga saman hvernig Eimskip og Samskip hafa lýst samningssambandi sínu vegna Norður Ameríku samstarfsins í maí og júní 2008:

- Í málinu hefur Eimskip sagt að nýr samningur milli Eimskips og Samskipa hafi tekið gildi *„þann 1. nóvember 2006 og gilti hann til 30. nóvember 2008 og var uppsegjanlegur með fjögurra mánaða fyrirvara*". Hafi Eimskip sagt upp þessum samningi þann 30. maí 2008.[6290]

- Í mgr. 84 í athugasemdum Samskipa við AI segir: „Þann 30. apríl[6291] 2008 sögðu Eimskip upp samningi félaganna sem undirritaður var 1. október 2006 og átti að renna út 31. október 2008. Eimskip óskaði eftir viðræðum um nýjan samning."

11784. Framangreint gefur til kynna að Eimskip hafi þann 30. maí 2008 sagt upp samningi sem gerður hefði verið árið 2006 og verið formlega í gildi milli Samskipa og Eimskips þegar honum var sagt upp. Þetta er hins vegar ekki í samræmi við samtímagögn. Hér ber að horfa til eftirfarandi:

- Á árinu 2004 gerðu Eimskip og Samskip samning vegna samstarfs í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Samkvæmt orðalagi sínu átti samningurinn að taka gildi 1. september 2004 og gilda til 31. ágúst 2006. Var starfað eftir honum þrátt fyrir að undanþága skv. 15. gr. samkeppnislaga væri ekki

[6290] Kom þetta fram í mgr. 596 í athugasemdum Eimskips við AI.
[6291] Hér er að öllum líkindum um að ræða ritvillu hjá Samskipum. Þessi uppsögn átti sér stað 30. maí 2008.

veitt. Var það gert þrátt fyrir að fram kæmi í samningnum að hann kæmi ekki til framkvæmda (e. *„will not be perfomed*") nema að fenginni undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga. Er þessi samningur nefndur hér þar sem stjórnendur Eimskips töldu á árinu 2008 að unnið væri eftir þessum samningi en ekki neðangreindum samningi frá árinu 2006, sbr. nánar hér á eftir.

- Á árinu 2006 gerðu fyrirtækin nýjan Norður-Ameríku samning. Samkvæmt orðalagi hans átti sá samningur að taka gildi 1. nóvember 2006 og gilda til 30. nóvember 2008. Ólíkt því sem Samskip segja var sá samningur ekki undirritaður af fyrirtækinu. Fyrirliggjandi er að Norður-Ameríku samstarfið hélt áfram þrátt fyrir að undanþága skv. 15. gr. samkeppnislaga væri ekki veitt. Var það aftur gert þrátt fyrir að fram kæmi í samningnum að hann kæmi ekki til framkvæmda nema að fenginni undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga.

- Í skjali (E)forstö-útfl (forstöðumanns útflutningsdeildar) frá 17. júlí 2007, sem hann sendi (E)forstj og fleiri starfsmönnum hjá Eimskip, var fjallað um Norður Ameríku samstarfið við Samskip. Þar segir: *„Samskip contract; Not to be extended in fact terminated from August 1st 2007.*" Kemur einnig fram að það muni styrkja samkeppnisstöðu Eimskips að hætta þessu samstarfi við Samskip.

- Í fundargerð Eimskips frá 3. janúar 2008 segir: *„(E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl fara ofan í samninginn við Samskip sem er útrunninn en unnið er eftir þar sem Samkeppnisstofnun hefur ekki enn eftir eitt ár gefið út hvort samningurinn er í lagi til að vinna eftir, samningurinn var gerður seint árs 2006*." (E)frkvstj-lögfr var framkvæmdastjóri lögfræðisviðs og (E)forstö-innfl forstöðumaður innflutningsdeildar.

- Í fundargerð Eimskips 8. janúar 2008 er sagt að Samskip skuldi Eimskip tugi milljóna kr. og að Samskip hafi *„hafnað reikningum að upph. 41 millj. vegna rangra reikninga*." Voru þessi vanskil Samskipa vegna Norður Ameríku samstarfsins.

- Ljóst er að (E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl sneru sér til (E)frkvstj-alþjsv til að fá upplýsingar um framangreint samstarf við Samskip. Sendi (E)frkvstj-alþjsv þann 10. janúar 2008 tölvupóst til (E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl og útskýrði stöðuna vegna Norður-Ameríku samstarfsins við Samskip. Þar kemur m.a. fram:

  - Samningurinn við Samskip frá 2004 rann út í október 2006.

    - (E)forstö-innfl svaraði og leiðrétti þetta. Samningurinn hafi runnið út 31. ágúst 2006.

  - Gerður hafi verið nýr samningur við Samskip en *„hann ekki tekin í virkni*".

    - Með þessu átti (E)frkvstj-alþjsv við að samningurinn frá 2006, sem Samskip undirrituðu ekki, hafi ekki komist til framkvæmda.

  - *„Nýr samningur gerir ráð fyrir að byrjað verði að innheimta olíuálag og flutningsverð lækkuð á móti en einhverra hluta vegna var byrjað að innheimta þetta olíuálag frá nóv 2006, en það segir ekkert um það í gamla samningnum að ekki megi innheimta olíuálag*."

  - *„Samskip hefur ekki greitt reikninga síðan þá og segir reikninga ranga, skuld hlaupi á tugum milljóna króna*".

- Eins og áður sagði hafði (E)frkvstj-lögfr, ásamt (E)forstö-innfl, fengið það verkefni að skoða Norður-Ameríku samstarfið við Samskip. Eftir að hafa fengið framangreindar upplýsingar frá (E)frkvstj-alþjsv vistaði (E)frkvstj-lögfr þann 7. febrúar 2008 drög að bréfi til Samskipa. Þar kemur fram:

- Samningurinn við Samskip frá 2004 tók aldrei gildi þar sem *„gildistaka hans var háð því að samkeppnisyfirvöld veittu honum undanþágu. Sú undanþága var aldrei veitt og tók samningurinn því í raun ekki gildi. Aðilar störfuðu hins vegar, og starfa raunar enn, eftir honum […]*"

- Samningurinn við Samskip frá nóvember 2006 hafi heldur ekki tekið gildi þar sem Samkeppniseftirlitið veitti ekki undanþágu. Eimskip og Samskip hafi *„aldrei starfað*" eftir þessum samningi og hann hafi ekki verið tilkynntur til bandarískra samkeppnisyfirvalda. Þessi samningur frá 2008 hafi *„því ekki þýðingu*".

- Eimskip telji *„ekki lengur unnt að starfa samkvæmt samningi frá árinu 2004 um flutninga fyrir Samskip hf. á milli Íslands og Norður-Ameríku*." Jafnframt telji Eimskip *„afar erfitt að starfa eftir ógildum samningum sem kunna að brjóta í bága við samkeppnislög*."

- Þar sem viðurlög við brotum á samkeppnislögum fari sífellt hækkandi fái Eimskip *„ekki séð að skynsamlegt sé að halda samstarfinu áfram við þær kringumstæður. Varlegast er að félögin takmarki samstarf sitt eftir því sem framast er unnt og að viðskipti þeirra fari fram á grundvelli almennra skilmála og viðskiptakjara. Hf. Eimskipafélag Íslands telur því nauðsynlegt að taka samstarf aðila til gagngerrar endurskoðunar með það að stefnumiði að draga sem mest úr því. Er óskað eftir því að samningaviðræður þess efnis hefjist hið fyrsta*."

- Í fundargerð Eimskips 12. febrúar 2008 sagði: *„(E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl fara saman yfir samningamál við Samskip. Útistandandi er enn skuld á Samskip við okkur á u.þ.b. 50 millj. (E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl ljúka þessu máli núna*."

- Í fundargerð Eimskip frá 26. febrúar 2008 sagði: *„(E)forstö-innfl er búinn að hitta Samskip vegna innheimtu. Þeir munu greiða okkur útistandandi greiðslur í vikunni. Greiðslan núna er útistandandi skuld uþb. 50 millj. Ekki er búið að lenda málum vegna framhaldandi flutninga þ.e. samningamálum*."

11785. Samkvæmt framansögðu er ljóst að þegar (E)forstj hóf störf í lok maí 2008 var helstu stjórnendum Eimskips ljóst að Norður-Ameríku samstarf við Samskip byggði á ógildum samningi og að ekki hefði verið aflað undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga. Í fundargerð Eimskips frá 3. janúar 2008 var miðað við að hinn ógildi samningur sem unnið var eftir væri samningurinn frá árinu 2006. Tölvupóstur (E)frkvstj-alþjsv frá 10. janúar og bréf (E)frkvstj-lögfr frá 7. febrúar 2008 sýna hins vegar að Eimskip teldi að aldrei hafi verið unnið eftir samningnum frá 2006 heldur væri enn unnið eftir samningnum frá 2004 sem skv. orðalagi hans féll úr gildi 31. ágúst 2006.

11786. Ljóst er að í maí og byrjun júní 2008 var viðskiptaleg þýðing Norður Ameríku samstarfsins ekki mikil og (S)forstj og sumir stjórnendur hjá Eimskip höfðu lítinn áhuga á þessu samstarfi sem slíku. Þetta sýna eftirfarandi gögn:

- (E)deildstj-útfl2 setti, í tölvupósti til (E)forstö-útfl 20. maí 2008, fram harða gagnrýni á Norður-Ameríku flutninga fyrir Samskip. Flutningsmagnið væri nánast ekkert og Eimskip væri að *„gelda sig*" í Evrópuflutningum út af þessu samstarfi við Samskip. Þessir flutningar fyrir Samskip væru ekki forsvaranlegir viðskiptalega séð og hömluðu Eimskip í samkeppni. (E)forstö-útfl tók undir þessa gagnrýni og sendi (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-alþjsv afrit af umfjöllun hans og (E)deildstj-útfl2 um þetta. (E)deildstj-útfl2 ítrekaði gagnrýni sína í tölvupóstum sem hann sendi (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-alþjsv þann 24. maí 2008.

- Í tölvupósti sem (S)forstj sendi til (S)frkvstj-millilandasv 2. júní 2008 vildi hann hætta við Norður Ameríku samstarfið við Eimskip þar sem *„svo gott sem ekkert magn er að fara þangað.*" (S)forstj var spurður um þetta hjá lögreglu og framburður hans gefur til kynna að Samskip hafi þann 2. júní 2008

verið að skoða að auka samkeppni við Eimskip með því að hætta samstarfinu en auka þess í stað TA flutninga í gegnum Evrópu. Hér ber að líta til þess að TA flutningar Samskipa voru á árinu 2008 um 70% af heildarflutningum fyrirtækisins til og frá Norður Ameríku. Það sem eftir stóð var flutt með Eimskip. Kemur þetta fram í töflu Samskipa frá desember 2012, sbr. kafla 16.9.

- Framangreind samtímagögn sýna að hinir ólögmætu Norður-Ameríku flutningar Eimskips fyrir Samskip voru á þessum tíma óverulegir, sbr. mgr. 615 í athugasemdum Eimskips við AI og mgr. 638 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Lítið vægi Norður-Ameríku samstarfsins sem slíks á þessum tíma var staðfest með skýrum hætti í framburði (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu.

11787. Eimskip átti í mjög miklum fjárhagslegum erfiðleikum þegar (E)forstj hóf störf sem forstjóri. Hann þurfti því strax að glíma við afar erfið og knýjandi verkefni til að forða fyrirtækinu frá gjaldþroti. Samkvæmt framansögðu liggur einnig fyrir að Norður-Ameríku samstarfið við Samskip var á þessum tíma ekki mikilvægt fyrir Eimskip. Þetta samstarf var þó yfirstandandi og grundvallaðist á ógildum og ólögmætum samningi frá árinu 2004. Þegar Eimskip sendi uppsögn til Samskipa vorið 2008 hafði stjórnendum Eimskips verið ljóst í marga mánuði að starfað væri eftir ógildum samningi en það kallaði ekki á skjót viðbrögð af þeirra hálfu. Á þeim tíma starfaði (E)forstj sem æðsti stjórnandi Eimskips í Norður-Ameríku. Aldrei sá (E)forstj á þeim tíma ástæðu til þess að þrýsta á sína yfirmenn að samningi við Samskip yrði sagt upp. Ekkert í samtímagögnum málsins sýnir heldur fram á að brýn atriði, tengd samstarfinu sem slíku eða erfiðleikum Eimskips, hafi kallað á að eitt fyrsta verk (E)forstj í starfi væri að segja upp Norður-Ameríku samningnum og hefja tafarlaust viðræður við Samskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins er það ekki rökrétt, í ljósi rekstrar- og efnahagslegrar stöðu Eimskips á þessum tíma, að (E)forstj legði svona mikla áherslu á að helstu stjórnendur Eimskips eyddu tíma og kröftum í að endurnýja samninginn um flutninga fyrir Samskip milli Íslands og Norður-Ameríku með hliðsjón af litlu vægi þessa þáttar í heildarsamhenginu. Er þá einnig horft til samtímagana um afstöðu þeirra stjórnenda Eimskips sem gerst þekktu umfang og afkomu af samstarfinu. Þessi áhersla (E)forstj bendir frekar til þess að hann hafi viljað stofna til vettvangs fyrir frekara samráð Eimskips og Samskipa. Er þetta í samræmi við sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins þar sem Eimskip viðurkennir að alvarlegt samráð fyrirtækjanna hafi hafist eftir fund þeirra.

11788. Samtímagögnin sýna, þrátt fyrir framangreint, áhuga (E)forstj á samstarfi við Samskip strax eftir að hann tók við sem forstjóri. Jafnframt skiptir miklu hvaða stjórnendur Eimskips voru valdir til að hefja „*sem fyrst*" viðræður við Samskip:

- Þann 23. maí 2008 vildi (E)forstj ræða um Norður-Ameríku samstarfið. Spurði (E)frkvstj-lögfr hvort ætti ekki að kalla til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl. (E)forstö-innfl hafði sem áður segir haft samstarfið við Samskip til skoðunar og fundað með Samskipum í febrúar 2008. (E)frkvstj-EimÍsl bar sem forstjóri Eimskips á Íslandi ábyrgð á þessu máli gagnvart (E)forstj. (E)forstj vildi hins vegar ekki kalla til (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl, aðeins (E)frkvstj-alþjsv. Rúmum tveimur vikum síðar voru (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj báðir komnir í vinnuhóp með Samskipum, sbr. glærukynningu um „*Nýtt upphaf*" verkefnið.

- Þann 27. maí 2008 sendi (E)frkvstj-EimÍsl til (E)forstj framangreindar fundargerðir Eimskips frá janúar og febrúar 2008 sem sýna að Eimskip átti á þessum tíma í samstarfi við Samskip á grundvelli ógilds samnings og að Samskip hefðu fallist á að greiða 50 mkr. eftir að hafa hitt (E)forstö-innfl. Tók (E)frkvstj-EimÍsl fram í tölvupóstinum að samningurinn við Samskip væri í „*eftirfylgni*" hjá (E)frkvstj-lögfr og (E)forstö-innfl.

- Þann 30. maí 2008 sendi Eimskip bréf til Samskipa þar sem sagt var upp „samningi félagsins við Samskip hf. um flutninga til og frá Bandaríkjunum. Er samningnum hér með sagt upp með fjögurra mánaða fyrirvara. Með vísan til þess mun samningurinn falla niður frá og með 1. október 2008.

  Þrátt fyrir framangreinda uppsögn óskar umbjóðandi okkar eftir því að félögin hefji sem fyrst viðræður um áframhaldandi samstarf um flutninga til og frá Bandaríkjunum."

- Ekki kom þannig fram í bréfinu hvaða samningi var verið að segja upp, þ.e. ógilda samningnum frá 2004 eða ógilda samningnum frá 2006. Báðir þeir samningar voru með fjögurra mánaða uppsagnarfresti.

- Gögnin sýna að m.a. eftirfarandi stjórnendur Eimskips komu að þessari uppsögn: (E)forstj, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-lögfr og (E)frkvstj-alþjsv. Allt voru þetta stjórnendur sem vissu fullvel að enginn gildur og lögmætur samningur hefði verið fyrir hendi gagnvart Samskipum. Engin samtímagögn hafa fundist sem sýna einhver málefnaleg rök fyrir því að Eimskip stóð að þessari uppsögn líkt og formlegur samningur væri í gildi. Engin slík rök hafa heldur komið fram af hálfu Samskipa heldur byggir fyrirtækið ranglega á því í athugasemdum við AI að samningurinn frá 2006 hafi verið í gildi á þessum tíma.

- Eins og áður sagði hafði (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-lögfr verið falið að fara yfir Norður-Ameríku samstarfið við Samskip í janúar og febrúar 2008 og (E)forstö-innfl fundað með Samskipum vegna þessa. Jafnframt hafði (E)frkvstj-EimÍsl tekið fram 27. maí 2008 í tölvupósti til (E)forstj að (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-lögfr væru enn að sinna þessu verkefni. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (E)forstj að Norður-Ameríku samstarfið hafi heyrt undir (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl. Þrátt fyrir þetta allt var bókað í fundargerð Eimskips 2. júní 2008 að æðstu stjórnendur Eimskips á sviði siglingakerfa ((E)frkvstj-flutnkerf og næstráðendur hans (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý) ættu að annast *„samskipti og samningaviðræður*" við Samskip. Jafnframt var tekið fram að samskipti við Samskip yrðu nú *„öll á rekstrarhliðinni*" sem gefur ótvírætt til kynna breytingu að þessu leyti og að samskiptin ættu að tengjast siglingakerfum. Ef aðeins hefði átt að ræða áframhaldandi flutninga Eimskips fyrir Samskip í Norður-Ameríku skipum Eimskips er óútskýrt af hverju þurfti að gera á þessum tímapunkti þá breytingu að fela sérfræðingum á sviði siglingakerfa ábyrgð á þessum samskiptum við Samskip. Miklu skiptir að mati Samkeppniseftirlitsins að í sömu fundargerð kemur fram að (E)frkvstj-flutnkerf hafi á þessum tíma unnið að því að endurskoða siglingakerfi Eimskips í siglingum milli Íslands og annarra Evrópuríkja.

- Eins og áður segir staðhæfa Samskipa í mgr. 640-644 í athugasemdum við AI að ekkert orsakasamhengi sé milli tölvupósts (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 4. júní 2008, um endurskoðun rekstraráætlunar fyrirtækisins (*„revised budget*"), og uppsagnar Eimskips á Norður-Ameríku samningnum. Þetta er ekki í samræmi við gögn málsins. Fyrirmæli (S)forstj í tölvupóstinum koma fram nokkrum dögum eftir uppsögn Eimskips og fjallar um skoðun á atriðum sem varða m.a. alvarlegt samráð með keppinautinum (*„skera capacitet af markadi*"). Nánar tiltekið beinir (S)forstj þeim fyrirmælum til (S)frkvstj-millilandasv, vegna *„revised budet*", að taka saman *„summering*[u]" á *„fyrri umræðu*" m.a. um mögulega breytingu á siglingakerfi Eimskips (sem sannanlega var til skoðunar hjá (E)frkvstj-flutnkerf, sbr. fundargerðina frá 2. júní 2008). Átti (S)frkvstj-millilandasv jafnframt að taka saman fyrri umræðu um hugleiðingar hvort unnt væri að draga úr flutningsgetu (ekki bara hjá Samskipum heldur á *„markaði*") eða með því að taka upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda og fyrir hendi var varðandi Norður-Ameríku. Samskonar hugmyndir koma síðan fram í *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni.

- Það er rangt hjá Samskipum að ekki hafi verið fjallað um Norður-Ameríku samstarfið á fundi (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform1 6. júní 2008. Það samstarf var hluti af því

sem fjallað var um í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni, sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, á glærunum með fyrirsögninni *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*. Átti samkvæmt glærunum að kanna hagkvæmni þess að *„skiptast á slottum í núverandi siglingakerfum tengdum Íslandi“*. Tók þetta bæði til flutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda og flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Varðandi Norður-Ameríku var vísað til þess að unnið væri að *„nýjum samningi“* og Samskip ættu að taka saman *„magn til/frá US og Kanada til að setja í kerfið“*. Með þessu var átt við að Samskip ættu að draga úr TA flutningum og auka flutninga með skipum Eimskips sem sigldu beint milli Íslands og Norður-Ameríku. Eins og rökstutt er ítarlega í kafla 7.3 og áfram endurspeglar *„Nýtt upphaf“* glærukynningin það sem var ákveðið og rætt á fundinum 6. júní 2008.

- (S)frkvstj-millilandasv var, eins og (E)frkvstj-flutnkerf, framkvæmdastjóri sem bar ábyrgð á siglingakerfum. Eftir 6. júní 2008 áttu (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv í ítrekuðum samskiptum sín á milli. Þeir ræddu a.m.k. saman í annarri viku í júlí 2008 og síðan frá miðjum ágúst 2008 og fram í byrjun janúar 2009 hittust þeir reglulega fundum. Aðrir lykilstarfsmenn sátu þá fundi, þ.e. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1. Önnur samskipti en framangreindir fundir áttu sér stað á milli þessara stjórnenda eftir 6. júní 2008. Vísast hér m.a. til yfirlitsins um fundi og samtöl á árinu 2008 sem fram kemur í kafla 7.7.1.

- Samskip staðhæfa að í þessum samskiptum m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv hafi aðeins verið rætt um viðskiptaleg málefni sem tengdust nýjum Norður-Ameríku samningi sem hafi á endanum verið undirritaður í ársbyrjun 2009. Það er ekki í samræmi við gögn málsins. Hér ber í fyrsta lagi að hafa í huga að hvorki Samskip né Eimskip hafa látið Samkeppniseftirlitinu í té fundargerðir eða önnur samtímagögn sem styðja framangreint. Þá hafa slík gögn ekki komið fram við rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Þvert á móti verður ráðið af samtímagögnum að á þessum fundum og í öðrum samskiptum Eimskips og Samskipa hafi fyrirtækin haft með sér ólögmætt samráð um m.a. breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Var þetta í samræmi við þá stefnumörkun sem kom fram m.a. á fundinum 6. júní 2008. Um þetta vísast í heild sinni til kafla 7 og 8.

11789. Virt saman gefa gögn málsins eindregið til kynna að aðgerðir sem tengdust uppsögn Eimskips á ógildum Norður-Ameríku samningi hafi miðað að því að skapa vettvang fyrir þá stjórnendur sem báru ábyrgð á sjóflutningum til að ræða samráð fyrirtækjanna. Þetta gekk eftir. Einnig tóku þátt í þessum umfangsmiklu og beinu samskiptum þeir (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 sem báru ábyrgð á innflutningsdeildum fyrirtækjanna. Við þetta varð til vettvangur fyrir samstilltar aðgerðir við breytingu á siglingakerfum og í markaðsaðgerðum gagnvart viðskiptavinum. Alltaf væri unnt að bera því við að á slíkum fundum hefðu aðeins verið til umræðu innbyrðis *„viðskiptaleg atriði“* sem tengdust nýjum Norður-Ameríku samningi sem yrði kynntur Samkeppniseftirlitinu og bandarískum samkeppnisyfirvöldum þegar hann lægi fyrir. Eftir að Eimskip og Samskip náðu saman þann 6. júní 2008 um að kanna ábata af því að *„auka samstarf“* fyrirtækjanna var framangreindur vettvangur nýttur í því skyni. Þessi vettvangur kom því til viðbótar við samstarf og samskipti annarra stjórnenda og stjórnarformanna fyrirtækjanna vegna samráðsverkefnisins árið 2008, þ.e. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (S)forstj-frystig, (S)frkvstj-MCL, (S)frkvstj-innanl, (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (E)stjform1 og (E)frkvstj-innanl.

11790. Framangreind sjónarmið Samskipa geta ekki breytt þessu.

11791. Hér ber að líta til þess, sem áður sagði, að við skýrslutöku hjá lögreglu kvaðst (E)frkvstj-alþjsv annars vegar ekki geta skýrt af hverju (E)forstj hefði á fyrstu dögum í starfi lagt áherslu á málefni tengd Samskipum og hins vegar kvaðst (E)frkvstj-alþjsv heldur ekki geta skýrt af hverju ógilda samningnum við Samskip var sagt upp 30. maí 2008. Svör (E)forstj hjá lögreglu við sömu spurningum voru óskýr og ótrúverðug. Af þeim verður helst ráðið að hann hafi verið mótfallinn Norður-Ameríku samstarfinu við Samskip og viljað segja samningnum upp í þeirri von að Samkeppniseftirlitið myndi ekki heimila þetta

samstarf á ný. Það hefði verið *„frábært“* ef Samkeppniseftirlitið hefði sagt við Eimskip að fyrirtækið mætti ekki flytja fyrir Samskip. Enga stoð er að finna fyrir þessari skýringu (E)forstj í samtímagögnum málsins. Þá er þessi skýring (E)forstj í ósamræmi við framangreind sjónarmið Eimskips um að eini tilgangurinn með þessari uppsögn hafi verið að leiðrétta eldri kjör og ná fram hærra verði gagnvart Samskipum.

11792. Eins og áður kom fram sagði (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu annars vegar að Norður-Ameríku samstarfið við Samskip hefði í lok maí og byrjun júní 2008 heyrt undir (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl en hins vegar hefði hann ekki viljað að þeir kæmu að samskiptum við Samskip þar sem þeir hefðu áður starfað hjá því fyrirtæki. Fyrra atriðið er í samræmi framburð (E)frkvstj-alþjsv og samtímagögn fram til 2. júní 2008 þegar (E)frkvstj-flutnkerf var falið að leiða samskiptin við Samskip. Eins og rökstutt var er seinna atriðið um vantraust á (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl ekki trúverðugt. Til viðbótar ber að horfa til þess að (E)frkvstj-flutnkerf var einnig fyrrum starfsmaður Samskipa og er því ekki innbyrðis samræmi í framburði (E)forstj að þessu leyti. Þar að auki sýna gögnin að það voru allir þessir þrír fyrrverandi starfsmenn Samskipa ((E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl) sem áttu í hinum reglubundu viðræðum við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1. Þá má geta þess að (S)forstö-innfl1 var fyrrum starfsmaður Eimskips.

11793. Samskip segja í mgr. 639 í athugasemdum við AI það rétt að rekstur siglingakerfa Eimskips hafi heyrt undir (E)frkvstj-flutnkerf. Hins vegar hafi það verið (S)forstö-flutnstj en ekki (S)frkvstj-millilandasv sem hafi gengt sambærilegri stöðu innan Samskipa. Með þessu virðast Samskip gera tilraun til að draga úr þýðingu ítrekaðra samskipta (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv. Þá halda Samskip því fram að sú ákvörðun Eimskips 2. júní 2008 að *„samskipti við Samskip verði „öll á rekstrarhliðinni“ og í höndum (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý“* fari *„þvert á kenningar um að þetta málefni hafi verið til umræðu á fundi forstjóra og stjórnarformanna félaganna“.*

11794. Framangreind athugasemd Samskipa er í ósamræmi við athugasemdir fyrirtækisins í mgr. 21 í bréfi fyrirtækisins 31. ágúst 2022. Þar er því haldið fram að (S)forstö-flutnstj hafi ekki verið í stöðu eða borið ábyrgð á siglingakerfi Samskipa. Þar setur Samskip þetta fram vegna samskipta (S)forstö-flutnstj 19. og 20. júní 2008 við (E)frkvstj-flutnkerf (sem bar ábyrgð á siglingakerfi Eimskips). Umfjöllun Samskipa um ábyrgð og stöður tengdum siglingakerfi fyrirtækisins virðist því vera framsett í athugasemdunum eftir hentisemi hverju sinni. Hvað sem því líður þá eru gögn málsins skýr og skal nú vikið að því.

11795. Samskip afhentu við rannsókn málsins skipurit fyrirtækisins m.a. frá árinu 2008. Samkvæmt skipuritinu var (S)frkvstj-millilandasv framkvæmdastjóri millilandasviðs og undir hann heyrði flutningsstjórnunardeild. (S)forstö-flutnstj veitti flutningsstjórnunardeildinni forstöðu samkvæmt skipuritinu og var hann undirmaður (S)frkvstj-millilandasv. Þetta skipulag var fyrir hendi á árinu 2008.[6292] Óumdeilanlega var (S)frkvstj-millilandasv því lykilstjórnandi skipakerfis Samskipa á umræddum tíma, líkt og (E)frkvstj-flutnkerf hjá Eimskip. Samkeppniseftirlitið bendir til viðbótar á að þann 27. október 2005 greindu Samskip frá skipulagsbreytingum. (S)frkvstj-millilandasv sem verið hafði framkvæmdastjóri rekstrarsviðs tók við nýju starfi sem framkvæmdastjóri millilandasviðs og varð jafnframt staðgengill forstjóra. Nýju skipulagi var lýst svo: *„Í nýju skipuriti er starfseminni skipt upp í tvö afkomusvið, auk Jonar Transport, sem rekið verður áfram í óbreyttri mynd. Eru afkomusviðin Millilandasvið og Innanlandssvið. Millilandasvið sér um flutninga til og frá Íslandi, en Innanlandssvið sér um Landflutninga-Samskip og Vörumiðstöð. Stoðsviðin er tvö, Fjármálasvið og Upplýsingasvið.“*[6293]

[6292] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, fskj.1. Skipurit frá árinu 2008, merkt *„Apr 2008“*, *„Jul 2008“* og *„Nóv 2008“*.
[6293] [...] *staðgengill forstjóra Samskipa”*. Viðskiptablaðið, 06.09.2010. [...]

11796. Undir (S)frkvstj-millilandasv, sem framkvæmdastjóra millilandasviðs, heyrði þannig siglingakerfið og aðrir þættir sem tengdust sjóflutningum Samskipa til og frá Íslandi. Undir (S)frkvstj-millilandasv heyrðu einnig forstöðumenn, þ.m.t. (S)forstö-flutnstj sem var eins og áður sagði forstöðumaður flutningsstjórnunardeildar og féll siglingakerfið undir þá deild. (E)frkvstj-flutnkerf var eins og (S)frkvstj-millilandasv framkvæmdastjóri og undir hann heyrðu einnig næstráðendur sem fóru með málefni tengd siglingakerfum, sbr. (E)frkvstj-skiparekst og (E)forstö-flutnstý. Sú staðreynd að (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv áttu í framangreindum samskiptum dregur ekki úr þýðingu þeirra heldur þvert á móti. Þar að auki kom (S)forstö-flutnstj að aðgerðum sem tengdust samráðinu við Eimskip. Vísast hér til samráðsskjala sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip 25. júlí 2008.

11797. Ekki verður séð hvert hlutverk (S)frkvstj-millilandasv, sem yfirmanns skipakerfis Samskipa, var ætlað að vera í þessum samningaviðræðum. Verður viðvera hans á þessum vettvangi ekki skilin með öðrum hætti en til að vera þátttakandi í undirbúningi að öðrum samræmdum aðgerð og breytingum á skipakerfum beggja fyrirtækjanna. Það hlutverk (S)frkvstj-millilandasv, líkt og (E)frkvstj-flutnkerf, var í samræmi við að samskiptin áttu að vera *„öll á rekstrarhliðinni"* , sbr. fyrirmæli (E)forstj.

11798. Ekki hafa fundist gögn sem sýna nákvæmlega hvaða dag var ákveðið að (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform1 og (E)forstj myndu hittast 6. júní 2008, en Eimskip og Samskip hafa ekki upplýst um þennan þátt málsins, hvorki við rannsókn þess né í athugasemdum fyrirtækjanna. Hvað sem þessu líður liggur fyrir að fundurinn var ákveðinn eftir að (E)forstj tók til starfa 21. maí 2008. Fundur af þessum toga á sér ekki stað án undirbúnings, sbr. m.a. tölvupóst (S)forstj 4. júní 2008 og þá staðreynd að *„Nýtt upphaf"* er dagsett 5. júní 2008 á verkefnalista (E)forstj. Sú ákvörðun að (E)frkvstj-flutnkerf og undirmenn hans kæmu að viðræðum við Samskip var liður í þessum undirbúningi. Ef (E)stjform1 og (S)aðaleig-stjform-SH næðu saman á fundinum 6. júní 2008 var kominn vettvangur fyrir Eimskip og Samskip til að hafa samráð um breytingar á siglingakerfum með það að markmiði að draga úr flutningsgetu. Þar sem fundurinn 6. júní 2008 var árangursríkur gekk þetta eftir og (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv áttu í ítrekuðum samskiptum. Með sama hætti áttu aðrir stjórnendur hjá Eimskip og Samskipum, sem báru ábyrgð á öðrum þáttum í samráðsverkefninu, einnig í samskiptum eftir 6. júní 2008. Framkvæmdastjórar landflutninga ((S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl) hittust ítrekað. Framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð á *„short sea"* siglingum ((S)frkvstj-MCL, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain) hittust jafnframt og ræddu samráðsverkefnið. Einnig áttu framkvæmdastjórar í frystigeymslurekstri ((S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv) í samskiptum. Með sama hætti áttu aðkomu að þessum samskiptum forstöðumenn innflutningsdeilda (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 sem báru ábyrgð á samskiptum við viðskiptavini fyrirtækjanna í innflutningi.

11799. Fyrir fundinn 6. júní 2008 var hins vegar ekkert fast í hendi. Var þannig ekki vitað hvort niðurstaða fundarins yrði ákvörðun um að *„meta hagkvæmni eftirfarandi verkefna með því að auka samstarf á milli Samskip og Eimskip"*, sbr. *„Nýtt upphaf"* glærukynninguna. Sökum þessa var rökrétt að fram að fundinum væru Samskip einnig að skoða að auka samkeppni með *„herferð"* gagnvart Eimskip og hætta Norður-Ameríku samstarfinu, sbr. m.a. tölvupóst (S)forstj frá 2. júní 2008.

11800. Til stuðnings því að framangreindur tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 2. júní 2008 sýni ekki fram á litla þýðingu Norður-Ameríku samstarfs og að Samskip hafi ekki á þeim tímapunkti verið áhugalítil um það samstarf vísa Samskip, í athugasemdum við AI, til tölvupósts (S)frkvstj-millilandasv frá sama degi. Í þeim tölvupósti hafi (S)frkvstj-millilandasv fagnað uppsögn Eimskips á Norður-Ameríku samningnum. Ástæða þessa hafi verið sú að Eimskip hafi verið að bjóða viðskiptavini Samskipa lægra verð en Samskip gátu boðið og (S)frkvstj-millilandasv taldi uppsögnina gefa Samskipum tækifæri á að semja um lægra verð við Eimskip. Segja Samskip í athugasemdum sínum að tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv sýni mikilvægi Norður-Ameríku samstarfsins til þess að tryggja virka samkeppni.

11801. Samkeppniseftirlitið bendir á að tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj var sendur kl. 08:52 að morgni 2. júní 2008. Tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv var hins vegar sendur kl. 19:02 sama dag. Tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv breytti því augljóslega ekki því mati (S)forstj sem birtist í tölvupósti hans, þ.e. að til álita kæmi að hætta Norður-Ameríku samstarfinu þar sem *„gott sem ekkert magn er að fara þangað* […]". Hins vegar er almennt séð ljóst að (S)frkvstj-millilandasv taldi á þessum tíma að aukinn samkeppni gegn Eimskip gæti verið skynsamleg fyrir Samskip, sbr. umfjöllun hans í tölvupósti til (S)forstj 5. júní 2008 um ábata af *„herferð*" gegn Eimskip. Eftir fundinn 6. júní breyttust hins vegar viðhorf (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Norður-Ameríku samstarfið varð hluti af *„Nýtt upphaf*" og öll áform um að bæta stöðu Samskipa með *„herferð*" gegn Eimskip voru lögð til hliðar.

11802. Í umfjöllun um uppsögnina 30. maí 2008 og viðræður um nýjan samning í kjölfarið leggja Samskip mikla áherslu á að þetta samstarf hafi verið þýðingarmikið fyrir Samskip. Er því haldið fram að þetta samstarf hafi gert fyrirtækinu kleift að keppa við Eimskip. TA flutningar hafi ekki dugað út af lengri flutningstíma. Hátt hlutfall af innflutningi frá Norður-Ameríku til Íslands hafi verið dagvörur. Sá innflutningur hafi verið háður stuttum flutningstíma og TA flutningar því ekki hentað. Segja Samskip að sömu sjónarmið hafi átt við um útflutning til Norður-Ameríku.

11803. Samkeppniseftirlitið fær ekki séð að framangreint komi heim og saman við samtímagögn. Hér ber að hafa í huga að samkvæmt gögnum Samskipa voru TA flutningar fyrirtækisins á árinu 2008 um 70% af heildarflutningum fyrirtækisins til og frá Norður-Ameríku[6294] og tölvupóstur (S)forstj frá 2. júní 2008 gefur til kynna að hann hafi talið raunhæft að hætta með öllu Norður-Ameríku samstarfinu við Eimskip og snúa sér alfarið að TA flutningum. Það er í samræmi við gögn frá desember 2012. Á þeim tíma voru Samskip óánægð með að Eimskip vildi hækka verð á Norður-Ameríku flutningum fyrir Samskip. Sem viðbrögð við þessu var það skoðað *„mjög alvarlega*" hjá (S)forstö-innfl1 að Samskip myndu færa sig alfarið yfir í TA flutninga og framkvæmdastjóri Samskipa í Norður-Ameríku kvaðst vera klár í *„total*" TA flutninga, sbr. kafla 16.9. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að endanleg afstaða (S)forstj hafi frekar mótast af því viðhorfi að áframhaldandi samningaviðræður við Eimskip myndi skapa vettvang fyrir víðtækara samstarfi og samráð líkt og hjá (E)forstj.

11804. Athugasemdum Samskipa við framangreind atvik frá desember 2012 ber ekki saman við athugasemdir um atvikin á árinu 2008 hvað þýðingu TA áhrærir. Í mgr. 437 í athugasemdum við AII segir að ljóst sé að *„TAS flutningar Samskipa hafa ávallt verið félaginu mikilvægir í samkeppni við Eimskip* […]" Í mgr. 442 í athugasemdunum kemur fram að Samskip geti veitt Eimskip samkeppnislegt aðhald með TA flutningum á öllum vörum nema á búslóðum og hættulegum varningi. Í umfjöllun um atvikin 2008 sögðu Samskip hins vegar að það væru hinir mikilvægu flutningar á dagvörum sem háðir væru flutningum með beinum áætlunarflutningum Eimskips, sbr. mgr. 625 í athugasemdum við AI.

11805. Framangreint misræmi dregur því úr trúverðugleika skýringa Samskipa á framangreindum atvikum á árinu 2008.

11806. Í umfjöllun um uppsögnina 30. maí 2008 og viðræður um nýjan samning í kjölfarið benda Samskip á ætlaða skyldu Eimskips til að annast flutninga fyrir Samskip milli Íslands og Norður-Ameríku. Segja Samskip að Eimskip hafi verið *„einokunaraðili*" á umræddri siglingaleið og ef Eimskip hefði neitað Samskipum um flutning á leiðinni væri Eimskip *„að öllum líkindum að misnota markaðsráðandi stöðu sína enda ljóst að slík synjun er hvort tveggja í senn ómálefnaleg og til þess fallinn að skaða samkeppni á markaði, viðhalda einokunarstöðu Eimskips*."

11807. Samkeppniseftirlitið bendir á að hvorki Samskip né Eimskip hafa lagt fram samtímagögn sem sýna að uppsögnin 30. maí 2008, viðræður á árinu 2008 og nýr samningur í janúar 2009, hafi tengst ætluðum

[6294] Sjá kafla 16.9.

skyldum Eimskips skv. 11. gr. samkeppnislaga. Samkeppniseftirlitið hefur heldur ekki við rannsókn sína fundið slík gögn. Verður að telja að ef slík ætluð skylda hefði haft þýðingu að þessu leyti hefði verið fjallað um það af stjórnendum fyrirtækjanna á þessum tíma. Þá ber að líta til þess að þegar Eimskip og Samskip óskuðu eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga kom það ekki fram af hálfu fyrirtækjanna að nýr Norður-Ameríku samningur byggði m.a. á því að Eimskip hafi verið skylt að ganga til samninga við Samskip.

11808. Þá gætir hér aftur ósamræmi í málatilbúnaði Samskipa. Annars vegar segja Samskip að Eimskip hafi verið í einokunarstöðu og á fyrirtækinu hafi þar með hvílt skyldur samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga. Hins vegar segja Samskip að Eimskip hafi verið í þeirri stöðu að geta hækkað verð gagnvart Samskipum *„nánast að vild“*, þ.e. að 11. gr. samkeppnislaga hafi ekki komið í veg fyrir ólögmætt okur Eimskips eða „de facto“ neitun á flutningum með óhóflegri verðlagningu. Þá er ekki samræmi í því að halda því fram að Eimskip hafi vegna umræddrar einokunarstöðu haft tangarhald á Samskipum og að halda því á sama tíma fram að Norður-Ameríku flutningar Eimskips fyrir Samskip hafi haft takmarkaða þýðingu fyrir Samskip.

25.5.4. Um að Samskip hafi ekki 4. - 5. júní 2008 verið að undirbúa fundinn með Eimskip 6. júní 2008

11809. Í mgr. 21 í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 og bls. 4 í bréfi Samskipa 31. ágúst sama ár eru gerðar athugasemdir við gögn sem sýna að (S)forstj hafi verið erlendis dagana fyrir fundinn 6. júní 2008 þ.e. 3. og 4. júní 2008. Segja Samskip gögnin án *„sjáanlegrar tengingar við samráðskenningar stofnunarinnar“*. Segja Samskip engan ágreining um að (S)forstj hafi verið staddur á Íslandi 6. júní 2008 og hann hafi sótt fundinn með Eimskip. Samskip hafi á fyrri stigum rannsóknar fjallað ítarlega um þetta á fyrri stigum og Samskip hafi *„af fyrra bragði“* upplýst að fundurinn hafi farið fram þann 6. júní 2008.

11810. Þessar athugasemdir Samskipa víkja ekki til hliðar gildi þess að upplýsa í máli sem þessu um atvik máls í aðdraganda fundarins 6. júní 2008.

11811. Gögnin sem um ræðir sýna að (S)forstj var staddur erlendis 3. og 4. júní 2008 en hafði í aðdraganda hans og undirbúningi verið aftur kominn til Íslands þann 5. júní 2008.[6295] Á þeim degi liggja fyrir fjölmörg samtímagögn sem sýna undirbúning fundarins og ríka aðkomu (S)forstj að þeim undirbúningi. Á þessum tíma kom *„Nýtt upphaf“* verkefnið sömuleiðis inn á verkefnalista (E)forstj. Í því sambandi skal einnig lögð áhersla á að við upphaf rannsóknar málsins upplýstu Samskip, þrátt fyrir upplýsingaskyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga, ekki um samskiptin við Eimskip. Þegar fyrirtækið loksins, rúmum tveimur árum síðar, afhenti Samkeppniseftirlitinu upplýsingar þá voru þær ekki nákvæmar t.a.m. um tímasetningar. Þvert á skýringar Samskipa nú afhenti fyrirtækið aldrei upplýsingar um tímasetningu fundarins. Eingöngu var af hálfu fyrirtækisins vísað til fundar með fyrirsvarsmönnum Eimskips á *„vormánuðum 2008“*.[6296] Við nánari rannsókn Samkeppniseftirlitsins á afrituðum gögnum hafa því „vormánuðir“ 2008 verið kortlagðir frekar og ítarlega. Framangreind samtímagögn frá aðdraganda fundarins 6. júní 2008 og viðvera (S)forstj erlendis og hér á landi hafa hefur þýðingu í og eru til þess fallin að upplýsa um atvik máls. Þá er rétt að geta þess að Samskip sjálf tilgreina annars staðar í athugasemdunum ef hlutaðeigandi var staddur erlendis, sbr. umfjöllun í næstu málsgrein um viðveru (S)aðaleig-stjform-SH erlendis á þessum tíma.

11812. Í mgr. 549-550 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti innan Samskipa 5. júní 2008, þ.e. daginn fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform1. Halda Samskip því fram að þau gögn sýni að stjórnendur Samskipa hafi verið *„önnum kafnir við að taka saman gögn fyrir áætlaðan stjórnarfund þann 6. júní 2008.“* Einnig segja Samskip að það verði að árétta að um stjórnarfund Samskipa hf. hafi verið að ræða. (S)aðaleig-stjform-SH hafi búið erlendis á þessum tíma

[6295] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa 04.05.2022, mgr. 11 og dags. 18.07.2022, mgr. 16.
[6296] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 14.01.2016.

„og því var reynt að skipuleggja slíka stjórnarfundi þegar (S)aðaleig-stjform-SH var á Íslandi." Áætlaður stjórnarfundur Samskipa hf. 6. júní 2008 og fundur með Eimskip sama dag voru samkvæmt Samskipum alls ótengdir fundir. Vinna Samskipa 5. júní 2008 hafi aðeins tengst stjórnarfundinum og samskipti (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH um kvöldið 5. júní sýni glöggt að *„viðfangsefni fundarins með (E)forstj var Containerships* […] *en endurskoðun áætlunar Samskipa hafði að sjálfsögðu ekkert með þann fund að gera.*"

11813. Í mgr. 551 staðhæfa Samskip að stjórnarfundinum 6. júní 2008 hafi síðan verið frestað og slíkt hafi ekki verið óvenjulegt. Í mgr. 553 segja Samskip að fundargerðir Samskipa hf. staðfesti að enginn stjórnarfundur hafi verið haldin 6. júní 2008. Einnig segja Samskip ljóst að *„enginn „óformlegur fundur" var haldinn þann dag, andstætt fullyrðingum Samkeppniseftirlitsins.*"

11814. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á þessi sjónarmið Samskipa.

11815. Samkeppniseftirlitið bendir á að í kafla 7.2.1.2 er ítarlega fjallað um atvik sem áttu sér stað 5. júní 2008. Sökum framangreindra sjónarmiða Samskipa er rétt að árétta nokkur atriði.

11816. Þar kemur fram að (E)forstj átti þann dag fund kl. 13:30 með (E)frkvstj-alþjsv. Fundarefnið var ekki tilgreint í dagbók (E)forstj en eftirfarandi kom fram á verkefnalista (E)forstj:

104	June 5th	Nýtt Upphaf

11817. Sunnudaginn 8. júní 2008 vistaði (E)frkvstj-alþjsv glærukynningu um *„Nýtt upphaf"* og (E)forstj daginn eftir. Eins og lýst er í kafla 7.3 og áfram lýsir sú glærukynning yfirgripsmiklu samráðsverkefni Eimskips og Samskipa.

11818. Gögnin sýna að a.m.k. kl. 17:06 þann 5. júní 2008 hafi legið fyrir að fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform1 yrði kl. 12:00 daginn eftir og stjórnarfundur Samskipa hf. var bókaður kl. 14:00.

11819. Gögnin sýna einnig að kl. 17:46 og 19:58 þann 5. júní 2008 var rekið á eftir vinnu undirmanna (S)forstj við að útbúa gögn með vísan til þess að þau væru til *„kynningar fyrir stjórnarfund á hádegi á morgun"*. Síðar um kvöldið, kl. 23:34, sagði (S)forstj í tölvupósti: *„ég er bókaður á fund sem ég get ekki breytt kl. 12-14 og þá tekur stjórnarfundur við"*.

11820. Er rökstutt það mat Samkeppniseftirlitsins að hinn ranga tilvísun til stjórnarfundar í hádeginu hafi verið gerð til að þess að tryggja að undirmenn (S)forstj vissu ekki að vinna þeirra tengdist fundinum með Eimskip í hinu sama hádegi. Stoð fyrir þessu er einnig að finna í mgr. 551 í athugasemdum Samskipa við AI þar sem fram kemur að stjórnendur *„innan Samskipa höfðu almennt enga vitneskju um títtnefndan fund þann 6. júní 2008, að undanskildum (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH*."

11821. Í samræmi við framangreindan tölvupóst (S)forstj frá kl. 23:34 þann 5. júní 2008 var bókaður í dagbók hans stjórnarfundur kl. 14:00. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj voru einnig bókaðir á þann fund. Í kafla 7.2.2 er það rökstutt að haldinn hafi verið óformlegur stjórnarfundur kl. 14:00 til þess að ræða um fundinn með Eimskip. Í samræmi við það var engin fundargerð rituð.

11822. Í mgr. 551 í athugasemdum við AI staðhæfa Samskip að stjórnarfundinum 6. júní 2008 hafi verið frestað. Í mgr. 772 í athugasemdum við AI halda Samskip því hins vegar fram að 6. júní 2008 hafi verið haldinn stjórnarfundur.[6297] Ekki er því ljóst hvert viðhorf Samskipa er að þessu leyti.

11823. Þá ber að horfa til þess að Samskip leggja ekki fram nein gögn til stuðnings þeirri staðhæfingu að fundurinn kl. 14:00 þann 6. júní 2008 hafi ekki verið haldinn, t.d. tölvupósta þar sem fundurinn hafi verið afboðaður. Samkeppniseftirlitið hefur heldur ekki fundið nein gögn sem sýna slíka afboðun. Hér ber og að líta til þess að (S)aðaleig-stjform-SH var kominn til landsins og var staddur á skrifstofu Kjalars kl. 12:00 þann 6. júní 2008. Þar var fyrir forstjóri Samskipa hf. og (S)stjform-S sem sat í stjórn bæði Samskipa hf. og Samskipa Holding, auk þess að vera framkvæmdastjóri Kjalars. Miðað við framangreind sjónarmið Samskipa um að reynt hafi verið að skipuleggja *„stjórnarfundi þegar (S)aðaleig-stjform-SH var á Íslandi*" verður að telja að eitthvað óvenjulegt og minnistætt hafi komið upp ef þurft hefði að fella niður fundinn kl. 14:00 þennan sama dag. Ber og að árétta að um miðnætti kvöldið áður var (S)forstj viss um að stjórnarfundur tæki við strax eftir fundinn með Eimskip.

11824. Jafnframt skiptir hér máli að aðrir í stjórn Samskipa hf., þ.e. framangreindur (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj fjármálastjóri Samskipa Holding, voru upplýstir um að aukið samráð við Eimskip væri í undirbúningi. (S)stjform-S hafði kl. 22:52 þann 5. júní 2008 sent tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH vegna fundarins með Eimskip daginn eftir. (E)frkvstj-alþjsv upplýsti við skýrslutöku hjá lögreglu að hann og (E)forstj hefðu setið fund með (S)stjórnarm-fjármstj, (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv til að ræða *„Nýtt upphaf*" samstarfsverkefnið, sbr. kafla 7.3.6.2.3. Þessu til stuðnings vísast einnig til umfjöllunar í kafla 6.7 sem sýnir m.a. að umræða um aukið samstarf við Eimskip átti sér stað á vettvangi stjórna Samskipa hf. og Samskipa Holding. Er því rökrétt að (S)aðaleig-stjform-SH hafi viljað ræða fundinn með Eimskip við aðra í stjórn Samskipa hf.

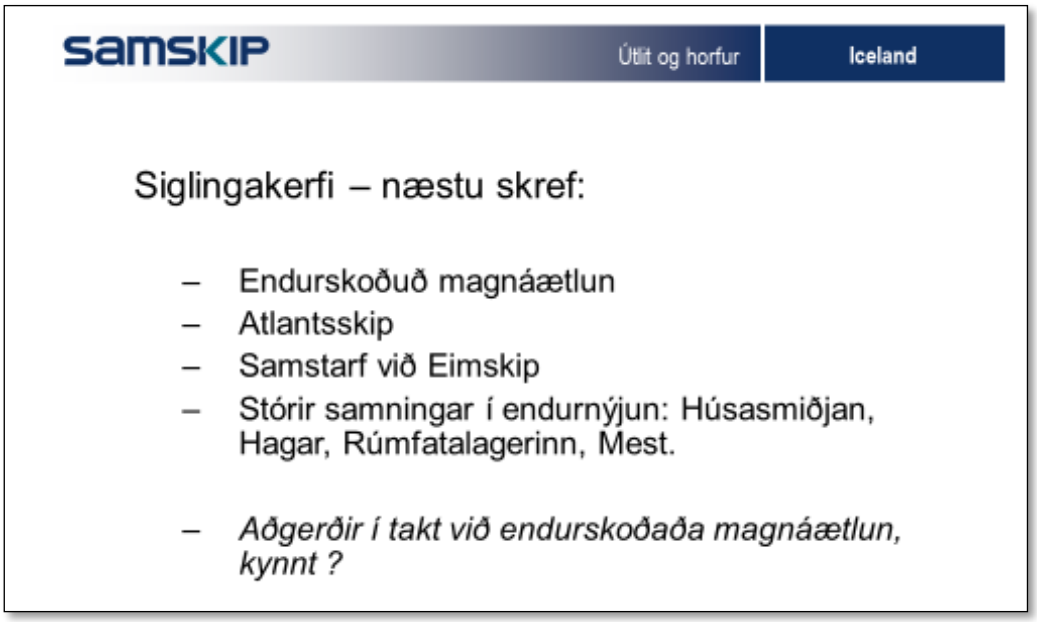
11825. Til viðbótar vegna þess sjónarmiðs Samskipa um að reynt hafi verið að skipuleggja *„stjórnarfundi þegar (S)aðaleig-stjform-SH var á Íslandi*" þá liggur fyrir samkvæmt afhentum fundargerðum stjórnar Samskipa hf. að (S)aðaleig-stjform-SH var fjarverandi á öllum formlegum stjórnarfundum á árinu 2008. (S)aðaleig-stjform-SH kom til landsins 6. júní 2008 sérstaklega til þess að hitta Eimskip. sbr. tölvupóst sem hann sendi (S)stjform-S kl. 19:44 þann 5. júní 2008: *„ég kem til Íslands á morgun vegna fundar kl. 12:00 að Suðurlandsbraut*".[6298] Þar sem (S)aðaleig-stjform-SH var staddur í sama húsi og m.a. (S)forstj og (S)stjform-S er afar ólíklegt að hann hafi ekki átt með þeim umræddan óformlega fund sem bókaður var kl. 14:00 þennan sama dag.

11826. Samskip vísa sem fyrr segir til samskipta (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj um Containerships. Samkeppniseftirlitið minnir á að (S)aðaleig-stjform-SH sendi kl. 22:33 þann 5. júní 2008 tölvupóst til (S)forstj. Meðfylgjandi var skýrsla Eglu, félags í eigu (S)aðaleig-stjform-SH, um Containerships. Ólíkt því sem Samskip byggja á staðfestir þetta ekki að á fundinum með Eimskip næsta dag hafi aðeins verið rætt um möguleg kaup Samskipa á Containerships. Skýrslan sjálf fjallar um samstarf Samskipa við þetta dótturfélag Eimskips í „short sea" siglingum. Kemur fram í skýrslunni að á grundvelli slíks samstarfs væri unnt að fækka skipum og annað hvort dótturfélag Eimskips eða Samskip myndu reka þau skip sem eftir yrðu. Staðhæfingar Samskipa eru því í ósamræmi við efni þessa skýra samtímagagns. Þá skiptir hér einnig miklu máli að þessi skýrsla (S)aðaleig-stjform-SH um samstarf við Containerships var hluti af víðtækari skýrslugerð Eglu fyrir (S)aðaleig-stjform-SH um ábata af samráði við Eimskip. Vísast hér til hinnar ítarlegu skýrslu frá 12. maí 2008 þar sem m.a. kemur fram að mesti ábatinn af samráði við Eimskip felist í samstarfi í siglingum til og frá Íslandi, sbr. kafla 6.7.5. Hið sama kom fram í tölvupósti sem (S)forstj sendi að kvöldi 10. júní 2008, til (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL, erlendra stjórnenda

[6297] Í mgr. 772 vísa Samskip til stjórnarfundar 6. júní 2009. Augljóst er hins vegar af samhenginu að ártalið 2009 sé misritað og vísað sé í raun til 6. júní 2008.
[6298] Sbr. kafla 7.2.1.2.

Samskipa, til að upplýsa þá um niðurstöðu fundarins með Eimskip 6. júní 2008, að Eimskip hefði áhuga á samstarfi við Samskip í „short-sea" siglingum og frystigeymslurekstri. Jafnframt hefur einnig verulega þýðingu að þessar samstarfshugmyndir í skýrslunum sem (S)aðaleig-stjform-SH lét vinna endurspeglast í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði sunnudaginn 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Það er því í engu samræmi við samtímagögn að undirbúningur Samskipa dagana 4. – 5. júní hafi eingöngu komið til vegna stjórnarfundar Samskipa 6. júní 2008.

11827. Þá horfa Samskip framhjá þeim atvikum sem eiga sér stað á sama eða svipuðum tíma hjá fyrirtækinu sjálfu og Eimskip. Eins og lýst er í kafla 6.7.3.2 kom þetta fram í glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa hf. 4. apríl 2008:



11828. Til frekari staðfestingar má rifja upp mikilvæg atvik. Á fundi Samskipa Holding 7. maí 2008 var m.a. rætt um að gera breytingar á siglingakerfinu með því að draga úr flutningsgetu í siglingum til og frá Íslandi. Í þessu samhengi segir í glærukynningu (S)forstj á fundinum að *„Eimskip, will be explored further…."*[6299], sbr. kafla 6.7.5. Framangreind skýrsla (S)aðaleig-stjform-SH frá 12. maí 2008 lýsir miklum ábata af því að Eimskip og Samskip hafi með sér samráð um að breyta siglingakerfum, draga úr flutningsgetu og gera „slot samninga" vegna flutninga til og frá Íslandi. (E)forstj lét þann 30. maí 2008 segja upp *„útrunnum"/„ógildum"*[6300] Norður-Ameríku samningi við Samskip. Með þessu var skapaður vettvang til að eiga reglulegar viðræður við Samskip og var yfirmanni siglingakerfa, (E)frkvstj-flutnkerf, falið að koma að þeim viðræðum við Samskip, sbr. kafla 7.2.1.1. Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 4. júní 2008 var rætt um Eimskip með þessum hætti: *„breytingar a kerfi keppinauta* […] *skera capacitet af markadi eda nyta a betri mata, th.e. med slot samningum milli okkar og keppinauta, svipað og US samstarf"*, sbr. kafla 7.2.1.1. Þann 5. júní 2008 var verkefnið *„Nýtt upphaf"* dagsett á verkefnalista (E)forstj. Um kvöldið 5. júní 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH skýrslu um samstarf við Eimskip í *„short sea"* siglingum. *„Nýtt Upphaf"* glærukynningin, sem Eimskip vistaði 8. og 9. júní 2008, fjallar m.a. þetta samstarf Eimskips og Samskipa: *„Samstarf í „Short sea" þjónustu"* og *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* sem tengist Íslandi og *„Fækkun/smækkun skipa"*. Telur Samkeppniseftirlitið að það hafi dregið rökréttar og eðlilegar ályktanir af m.a. þessum gögnum. Ótvírætt er að þessi gögn og atburðarás

[6299] Rauður áherslulitur í frumgagni.
[6300] Sjá hér umfjöllun í kafla 7.5.5.2 um gögn stjórnenda Eimskips frá janúar og febrúar 2008.

öll sýna fram á að aukið ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips var til umræðu á fundinum 6. júní 2008.

11829. Sem fyrr segir sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv 4. júní 2008 með fyrirmælum varðandi *„revised budget"* og samantekt á fyrri umræðu um samstarf við Eimskip. Þar ræðir (S)forstj m.a. um mögulega breytingu á siglingakerfi Eimskips. Átti (S)frkvstj-millilandasv jafnframt að taka saman fyrri umræðu um hugleiðingar hvort unnt væri að draga úr flutningsgetu (ekki bara hjá Samskipum heldur á *„markaði"*) eða með því að taka upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda og fyrir hendi var varðandi Norður-Ameríku.

11830. Í mgr. 548 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um þennan tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv. Er því haldið fram að tölvupósturinn hafi verið hluti af því að leggja lokahönd á *„revised budget"* glærukynninguna. Í henni hafi verið miðað við að óbreytt siglingakerfi Samskipa væri hagfelldast fyrir fyrirtækið. Til að undirbyggja *„það mat lagði (S)forstj til í umræddum tölvupósti að teknar yrðu saman aðrar hugmyndir sem ræddar höfðu verið innan félagsins, þ.m.t. hvort hægt væri að gera „slot-samninga" við keppinauta. Þær hugleiðingar komust aldrei af því stigi, þ.e. aldrei kom til viðræðna við Eimskip um slíkt samstarf, hvað þá að félögin hafi átt í slíku samstarfi."*

11831. Í mgr. 640 – 644 í athugasemdum Samskipa við AI er einnig fjallað um framangreindan tölvupóst (S)forstj. Þar segir að ekkert orsakasamhengi sé á milli uppsagnar Eimskips á Norður-Ameríkusamningnum og vinnu Samskipa við *„revised budget"*. Í starfsemi fyrirtækisins hafi bæði verið mikilvægt og eðlilegt að greina þjónustuframboð og kerfi samkeppnisaðila og bera saman við eigin kerfi og þjónustu og fara yfir helstu tækifæri til að auka samkeppnishæfni sína. Ef Eimskip drægi úr umsvifum í flutningakerfi sínu gæti það skapað tækifæri fyrir Samskip og öfugt. Þannig hafi tilneyddur niðurskurður Samskipa haustið 2008 komið Eimskip mjög til góða og styrkt stöðu þess í kjölfarið. Þá segir að í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv 4. júní 2008 hafi (S)forstj óskað eftir rökum og útreikningum sem styddu við þá sýn stjórnenda Samskipa á þessum tíma að hagkvæmast og skynsamlegast væri að halda áfram með óbreytt fjögurra skipa kerfi. Einnig að settar væru fram hugleiðingar um að *„theoretically"* væri hægt að draga úr flutningsgetu með samnýtingu kerfa ef farið yrði í samstarf við Eimskip á sambærilegum grunni og í Norður-Ameríkuflutningum. Til þess hafi hins vegar ekki komið að leitað hafi verið eftir samningum við Eimskip um samnýtingu flutningakerfa, hvað þá að til slíks samstarfs hafi komið.

11832. Samkeppniseftirlitið vísar hér fyrst til umfjöllunar hér að framan um sjónarmið Eimskips og Samskipa vegna uppsagnar Eimskips á Norður-Ameríku samningnum þann 30. maí 2008.

11833. Samkeppniseftirlitið bendir síðan á að gögn málsins sýna að fram til 6. júní 2008 var það skoðað hjá (S)forstj og undirmönnum hans hvort væri heppilegra fyrir Samskip annars vegar að halda óbreyttu siglingakerfi og mæta fyrirhugðum samdrætti í innflutningi með því að sækja meira magn með samkeppni við Eimskip og Atlantsskip eða hins vegar að breyta siglingakerfinu, draga úr flutningsgetu og taka upp samstarf við Eimskip. Báðir valkostirnir birtast með skýrum hætti í framangreindri glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding 7. maí 2008. Um miðjan maí voru (S)forstj og undirmenn hans í sóknarhug, sbr. umfjöllun um *„Herferð"* og *„Grænlenska daga"* í kafla 6.7.6. Á sama tíma var í áðurnefndri skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH frá 12. maí 2008 sýnt fram á mikinn ábata af samráði við Eimskip um að draga úr flutningsgetu og taka upp „slot" samstarf. Báðir þessir valkostir koma fram í umræddum tölvupósti (S)forstj frá 4. júní 2008. Samkeppniseftirlitið telur að 4. og 5. júní 2008 hafi (S)frkvstj-millilandasv ekki vitað af fyrirhugðum fundi með Eimskip. Sést þetta m.a. af umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv um ábata af samkeppni við Eimskip og Atlantsskip í tölvupósti sem hann sendi (S)forstj kl. 22:57 þann 5. júní 2008[6301], sbr. einnig mgr. 551 í athugasemdum Samskipa við

[6301] Sbr. kafla 7.2.1.1.

AI.[6302] Þetta breyttist eftir 6. júní 2008 og (S)frkvstj-millilandasv tók t.d. saman þann 7. júlí 2008 minnisblað sem lýsir tillögum til Eimskips um stórfellt samráð í siglingum til og frá Íslandi, sbr. kafla 8.9.4.

11834. Ólíkt því sem Samskip staðhæfa í athugasemdum við AI telur Samkeppniseftirlitið ljóst að Eimskip og Samskip hafi á fundinum 6. júní 2008 rætt m.a. um slotsamninga og það endurspeglist í *„Nýtt upphaf*" glærum Eimskips. Þessi umræða milli fyrirtækjanna hélt áfram. Telur Samkeppniseftirlitið að heildarmat á samtímagögnum sýni að þessi og aðrir þættir *„Nýs upphafs*" hafi verið ræddir á fundi vinnuhóps samráðsverkefnisins í höfuðstöðvum Samskipa, í viðræðum fyrirtækjanna 7. – 11. júlí 2008 og á fundi þeirra í húsnæði Kjalars þann 25. júlí 2008, sbr. umfjöllun í köflum 7 og 8.

11835. Til viðbótar horfa Samskip framhjá skýrum samtímagögnum sem sýna ótvírætt umræðu við Eimskip um þetta samráðsmálefni. Í kafla 8.19.3 er gerð grein fyrir tölvupósti (S)forstj frá 15. október 2008 þar sem hann fól (S)forstö-innfl1 að ræða við Eimskip *„um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl*." Sama dag sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem sagði; *„við leggjum til að við gerum almennan slot sharing samning á milli félaganna sem gera báðum aðilum mögulegt að bóka skip hvors annars á fyrirfram umsömdum verðum*". Auk þess má vísa til atvika 9. júlí 2008 þegar fyrir lágu víðtækar samráðstillögur í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, um sameiginlegar aðgerðir Eimskips og Samskipa tengdar siglingakerfum fyrirtækjanna, en gögn málsins gefa til kynna að Eimskip og Samskip hafi á þeim tíma rætt þær hugmyndir sem þar koma fram, m.a. umfangsmiklar takmarkanir á flutningamarkaðnum, ólögmæta markaðsskiptingu o.fl., sbr. kafla 8.9.7. Einnig er hægt að benda á hin ólögmæta slotsamning Eimskips og Samskipa frá september 2008, vegna samstarfs í siglingum til Reyðarfjarðar, sbr. kafla 9.12.1.

11836. Staðhæfing Samskipa í mgr. 548 í athugasemdum við AI um að *„aldrei kom til viðræðna við Eimskip*" um „slot" samstarf er því röng. Dregur þetta úr trúverðugleika umfjöllunar Samskipa um þessi málefni.

11837. Í samræmi við *„Nýtt upphaf*" glærukynninguna og tölvupóst (S)forstj frá 4. júní 2008 (þar sem m.a. sagði: *„skera capacitet af markaði*") takmörkuðu bæði Eimskip og Samskip flutningsgetu á markaðnum. Það er því rangt hjá Samskipum að áform um slíka takmörkun hafi ekki gengið eftir.

25.5.5. Um ástæðu þess að fundinum 6. júní 2008 var haldið leyndum til janúar 2016

11838. Óumdeilt er í málinu að (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform1 og (E)forstj hittust á fundi kl. 12:00 þann 6. júní 2008. Fundurinn var haldinn í húsakynnum fyrirtækis (S)aðaleig-stjform-SH, Kjalars, sem var með aðsetur að Suðurlandsbraut 18.

11839. Einnig liggur fyrir í málinu að Samkeppniseftirlitinu voru ekki veittar upplýsingar um þennan fund þegar skýrslur voru teknar af stjórnendum Eimskips og Samskipa í tengslum við húsleitir í september 2013. Í janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að Eimskip og Samskip myndu veita upplýsingar um samskipti m.a. (S)forstj og (E)forstj. Ári síðar veittu Samskip fyrst óljósar upplýsingar um fund (S)forstj með Eimskip. [6303] Eimskip veitti ekki upplýsingar um þessi samskipti fyrr en upplýsingar í áðurnefndu bréfi Samskipa, frá 14. janúar 2016, voru bornar undir fyrirtækið.

11840. Í mgr. 570 í athugasemdum Samskipa segir að Samkeppniseftirlitið geri það tortryggilegt að (S)forstj hafi við skýrslugjöf í september 2013 ekki upplýst um fundinn. Segja Samskip að það sé afar ósanngjarnt

---

[6302] Þar segir: *„Stjórnendur innan Samskipa höfðu almennt enga vitneskju um títtnefndan fund þann 6. júní 2008, að undanskildum [...]*".

[6303] Var þessu lýst svo í bréfi Samskipa frá 14. janúar 2016: *„[...], fyrrverandi forstjóri félagsins, minnist þess að hafa átt fund með forsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008. Verulega hafði hallað undan rekstri Eimskips á þessum tíma og var áhugi af hálfu Samskips að kanna hvort tækifæri væri til að kaupa á eignum Eimskips erlendis. Þessar þreifingar leiddu ekki til neinna viðskipta félaganna tveggja.*"

því spurningar Samkeppniseftirlitsins hafi verið almennar og svör (S)forstj að sama skapi almenns eðlis. *„Um var að ræða skýrslugjöf sem var án undirbúnings eða nokkurs fyrirvara og alveg ljóst að enginn maður gæti við slíkar aðstæður gert tæmandi grein fyrir öllum atvikum mörg ár aftur í tímann, án þess að fá ráðrúm til að rifja upp og skoða dagbækur og tölvupósta*."

11841. Þá taka Samskip fram í sömu málsgrein að þessi fundur hafi ekki verið (S)forstj *„sérstaklega minnistæður enda um að ræða einn fund af mörg hundruð eða þúsundum funda sem hann hafði átt á þeim rúmu fimm árum sem liðin voru frá fundinum*." Þegar (S)forstj hafi síðar rifjað upp samskipti við Eimskip hafi hann þá munað eftir fundinum og hann hafi þá *„að sjálfsögðu"* upplýst um hann. Sambærileg sjónarmið koma fram í mgr. 132 – 133 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 13. janúar 2021.

11842. Í mgr. 571 í athugasemdum Samskipa við AI er það sagt rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að leynd hafi verið yfir samskiptum fyrirtækjanna varðandi fundinn 6. júní 2008.

11843. Í kafla 7.1 er ítarlega fjallað um þær upplýsingar sem (S)forstj og (E)forstj gáfu við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 og hjá lögreglu í maí 2018. Sú umfjöllun sýnir að framangreind sjónarmið Samskipa eiga ekki við rök að styðjast. Rétt er að árétta hér nokkur atriði sem þar koma fram.

11844. Við skýrslutökuna í september 2013 veittu (S)forstj og (E)forstj ekki aðeins rangar upplýsingar sem varða fundinn 6. júní 2008 heldur veittu þeir ekki upplýsingar um fund Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008. Einnig veittu hvorki (S)forstj né (E)forstj upplýsingar um fund sem þeir áttu ásamt (E)frkvstj-alþjsv, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa á árinu 2008. Til viðbótar veittu hvorki þeir né aðrir stjórnendur fyrirtækjanna upplýsingar um önnur mikilvæg samskipti fyrirtækjanna sem lýst hefur verið í ákvörðun þessari. (S)forstj og (E)forstj voru spurðir um samskipti sín bæði í leik og starfi. (S)forstj og (E)forstj greindu ekki frá reglulegum samskiptum sínum sem meðlimir fámenns hóps sem á árunum 2010 – 2013 spilaði golf, veiddi og ferðaðist saman. Sögðu (S)forstj og (E)forstj t.d. ekki frá því að þeir og sex aðrir fóru saman í skemmtiferð til Danmerkur daganna 2. til 5. september 2011 og upplýstu ekki að þeir hefðu veitt saman í Selá 23. til 26. ágúst 2012. Ekki greindu (S)forstj og (E)forstj heldur frá árlegu golfmóti Eimskips og Samskipa á árunum 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 og 2013. Voru þetta viðburðir sem (S)forstj og (E)forstj tóku eftir atvikum þátt í og gögn málsins sýna að þeir studdu þessi samskipti starfsmanna fyrirtækjanna ár hvert.

11845. Framangreind umfjöllun í kafla kafla 7.1 sýnir einnig að (E)forstj reyndi beinlínis að villa um fyrir Samkeppniseftirlitinu í september 2013 með því að nota orðin *„hatur"* og að það *„andi köldu"* þegar hann var spurður um samskipti við (S)forstj bæði í leik og starfi. Sagði (E)forstj einnig að honum *„liði illa"* í návist starfsmanna Samskipa og að hann myndi aldrei fara í veiðiferð ef einhver frá Samskipum væri viðstaddur. (S)forstj staðhæfði aðspurður að hann hefði *„undanfarin mörg ár"* hvorki átt vinnutengd samskipti né persónuleg samskipti við (E)forstj.

11846. Varðandi framburð (E)forstj er rétt að hafa einnig eftirfarandi í huga:

- (E)forstj var erlendis þegar skýrslutaka annarra stjórnenda hjá Eimskip fór fram 10. september 2013. Hann var því vel kunnugur rannsókn Samkeppniseftirlitsins og hafði haft tækifæri til að undirbúa sig þegar skýrsla var tekin af honum 17. september 2013. Sýnir skýrslutakan að það hafði (E)forstj gert með því a.m.k. að ræða við (E)frkvstj-fjárm um hvaða upplýsingar hann hefði veitt Samkeppniseftirlitinu um samskipti (E)forstj við (S)forstj.[6304] (E)forstj gaf því rangar upplýsingar um samskipti við Samskip að athuguðu máli.

[6304] Í endurriti af skýrslu [...] hjá Samkeppniseftirlitinu þann 17.09.2008 kemur fram að borið var undir [...] að [...] hefði greint frá því [...] og [...] þekktust og ættu í samskiptum bæði í vinnu og í einkalífi. [...] svaraði: *„Frá mínum, frá mínum*

- Mótsagnir er að finna í framburði (E)forstj: Aðspurður 17. september 2013 um hvort hann hefði átt samskipti við (S)aðaleig-stjform-SH svaraði (E)forstj: *„Nei, Guð minn góður"*. Aðspurður um fundinn 6. júní 2008 við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 gaf (E)forstj hins vegar skýrt til kynna að það hafi verið mjög eftirminnilegur atburður: (*„Ég var bara starstruck að sitja á móti* [(S)aðaleig-stjform-SH] *og af því að, þess vegna man ég alveg eftir þessu"*).

- Sem fyrr segir kvaðst (E)forstj í september 2013 líða illa í návist starfsmanna Samskipa og ætti þar enga vini eða kunningja. Aðspurður af Samkeppniseftirlitinu um samskipti við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa, (S)forstö-útfl, kvaðst (E)forstj vart þekkja hann og að (S)forstö-útfl og hann hefðu ekki átt í tölvupóstsamskiptum. Við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018 fullyrti (E)forstj að hann hefði ekki liðið það ef einhverjir í hans stjórnendateymi hefðu verið í vinskapi við stjórnendur hjá Samskipum. Aðspurður af lögreglu um samskipti við (S)forstö-útfl sagði (E)forstj að eiginkonur þeirra hefðu verið vinkonur. Hann hefði mætt í fertugsafmæli eiginkonu (S)forstö-útfl og þótt það *„óþægilegt"*. Á milli hans og (S)forstö-útfl hafi ekki verið neinn *„kunningsskapur"*. Framburður (E)forstj breyttist hins vegar verulega þegar borin voru undir hann tölvupóstsamskipti milli hans og (S)forstö-útfl. Sagði hann þá (S)forstö-útfl vera vin sinn og bann hans um vinskap milli stjórnenda Eimskips og Samskipa hafi ekki átt við um hann og (S)forstö-útfl.

11847. Er framangreint því enn frekari til stuðnings að (E)forstj hafi viljað leyna samskiptum sínum við stjórnendur hjá Samskipum. Þetta sýnir einnig að framburður (E)forstj, bæði í skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu og hjá lögreglu, var afar óstöðugur, mikið misræmi var í framburði hans og er frásögn hans um samskipti við Samskip ótrúverðug.

11848. Sem fyrr segir vísa Samskip til þess að (S)forstj hafi frá júní 2008 og til september 2013 átt þúsundi funda og þess vegna hafi fundurinn 6. júní 2008 ekki verið (S)forstj *„sérstaklega minnisstæður"*. Vísar Samkeppniseftirlitið hér í heild sinni til umfjöllunar í köflunum hér að framan um:

- Undirbúning (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH á fyrri hluta ársins 2008 að auknu samstarfi við Eimskip.

- Atvikin og gögnin frá ráðningu (E)forstj og fram að fundinum 6. júní 2008.

- Tölvupóst (S)forstj til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH 10. júní 2008 um að koma á öðrum fundi með Eimskip.

- Að (S)aðaleig-stjform-SH hafi 1. júlí 2008 hvatt (S)forstj til að beita sér í samráðinu við Eimskip með loforði um bónusgreiðslu.

- Tillögur til Eimskips um stórfellt samráð sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj 8. júlí 2008.

- Umfjöllun (S)forstj um samráð við Eimskip á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008.

- Samráðsgögnin sem (S)forstj fékk send um kvöldið 24. júlí 2008 og fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008 á sama stað og fundurinn 6. júní 2008 var haldinn.

---

mönnum, nei, ég held að [...] *hafi sagt sko að við höfum, við þekkjumst í gegnum viðskiptaráð eða eitthvað svoleiðis, ég er ekki í nokkrum samskiptum við hann og hérna, ég ætla bara að láta vera að segja skoðun mína á honum og* [...]."

- Framburð (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu um fund hans og (E)forstj með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa seinni hluta árs 2008. Aðspurður kvaðst (E)frkvstj-alþjsv aldrei áður hafa komið inn í húsakynni Samskipa.

11849. Fjölmörg önnur tengd atvik ættu einnig að vera (S)forstj minnisstæð þótt þau séu ekki tiltekin hér. Kjarni málsins er að fundurinn 6. júní 2008 var ekki einangrað atvik heldur liður í atburðarrás og aðgerðum sem miðuðu að auknu ólögmætu samráði umræddra keppinauta. Samkeppniseftirlitið telur ekki trúverðugt að framangreint hafi ekki verið (S)forstj minnisstætt. Jafnvel þótt horft væri einangrað á fundinn 6. júní 2008 er ekki trúverðugt að (S)forstj hafi ekki þótt það merkilegt eða óvenjulegt að hafa verið boðaður af aðaleiganda Samskipa á fund í fundarherbergi Kjalars til að ræða við stjórnarformann og nýjan forstjóra aðalkeppinautar Samskipa.

11850. Samskip geta því ekki með réttu haldið því fram að Samkeppniseftirlitið geri ósanngjarnar kröfur til minnis fyrrum forstjóra með því að gera athugasemd við að hann hafi ekki í september 2013 munað eftir umræddum fundi í júní 2008. Umfjöllunin hér að framan og í kafla 7.1 sýnir ótvírætt að bæði (S)forstj og (E)forstj reyndu að leyna samskiptum sínum og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu.

11851. Þá er heldur ekki um það að ræða að (S)forstj og (E)forstj hafi brugðist við t.d. síðar á árinu 2013 eða á árinu 2014, eftir að hafa haft tóm (frekara tóm í tilviki (E)forstj) til að rýna sín gögn og rifja upp samskipti sín og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu, og upplýst Samkeppniseftirlitið um samskipti og eftir atvikum leiðrétt rangfærslur sínar við skýrslugjöf í september 2013. Þvert á móti hélt umrædd leynd áfram.

11852. Í janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, eftir upplýsingum frá Eimskip og Samskipum um m.a. samskipti (E)forstj og (S)forstj. Í þessu fólst að fyrirtækjunum var skylt að taka til fyrirliggjandi gögn eða upplýsa um hvort og hvenær (E)forstj og (S)forstj höfðu fundað eða átt í öðrum samskiptum. Með þessu gafst þá annað tækifæri til að leiðrétta það sem áður hafði komið fram, m.a. af hálfu (E)forstj og (S)forstj. Það var ekki gert.

11853. Í svörum Samskipa frá 9. mars og 10. apríl 2015 voru ekki veittar upplýsingar um fundinn 6. júní 2008, heldur ekki um fund (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008 og ekki um fund (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj með Eimskip í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Hið sama gildir um önnur mikilvæg samskipti í málinu.[6305] Eins og áður segir var það ekki fyrr en 14. janúar 2016 sem Samskip veittu upplýsingar um fund (S)forstj með ótilgreindum *„fyrirsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008*". Reyndust upplýsingarnar afar takmarkaðar og taldi Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt að spyrja Samskip nánar um þetta. Svaraði fyrirtækið fyrirspurn Samkeppniseftirlitsins þann 24. nóvember 2017. Veittu Samskip þá heldur nánari upplýsingar um fundinn en veittu þó ekki upplýsingar um fundinn þann 25. júlí 2008 sem (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH áttu með Eimskip eða um önnur mikilvæg samskipti við Eimskip. Eins og rökstutt var í kafla 7.3.6 veittu Samskip ekki réttar upplýsingar um það sem fram fór á fundinum 6. júní 2008, sbr. einnig umfjöllun hér á eftir.

11854. Í svörum Eimskips frá 23. maí 2015, 23. október 2015, 20. nóvember 2015 og 19. febrúar 2016 var ekki upplýst um fundinn 6. júní 2008 og heldur ekki um fundinn með Samskipum 25. júlí 2008. Hið sama gildir um önnur mikilvæg samskipti í málinu. Það var ekki fyrr en Samkeppniseftirlitið bar upplýsingarnar frá Samskipum undir Eimskip að fyrirtækið veitti tilteknar upplýsingar um fundinn, sbr. bréf Eimskips frá

[6305] T.d. fund stjórnenda á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 og fund stjórnenda Eimskips og Samskipa í Rotterdam 23. júní 2008.

13. október 2017. Eins og rökstutt var í kafla 7.3.6 veitti Eimskip ekki réttar upplýsingar um það sem fram fór á fundinum, sbr. einnig umfjöllun hér á eftir.

11855. Samkeppniseftirlitið ítrekar að mikil leynd ríkti um umræddan fund og fundarefni. Er það í raun staðfest af hálfu Samskipa, sbr. mgr. 551 í athugasemdum Samskipa um AI þar sem segir að innan Samskipa hafi einungis (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH haft vitneskju um fundinn með stjórnarformanni og forstjóra Eimskips 6. júní 2008.

11856. Loks ber að geta þess að stuttu eftir að húsleit Samkeppniseftirlitsins hófst á starfsstöð Samskipa þann 13. september 2013, eða kl. 09:14:33, hringdi (S)forstj til (E)frkvstj-sala/þj. Símtalið stóð yfir í eina og hálfa mínútu. Aðspurður við skýrslugjöf sama dag, um samskipti sín við starfsmenn Eimskips, greindi (S)forstj ekki frá símtalinu. Samkeppniseftirlitið telur að (S)forstj hafi með símtalinu verið að vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins, sbr. umfjöllun í kafla 13.13. Hafa ber þessi fyrstu viðbrögð (S)forstj við húsleitinni í huga vegna framangreindrar leyndarhyggju stjórnenda fyrirtækjanna um samskipti þeirra á milli.

25.5.6. Um að [(S)aðaleig-stjform-SH] hafi komið fram fyrir hönd Kaupþings banka á fundinum 6. júní 2008

11857. Í bréfi Eimskips frá 13. október 2017 er því haldið fram að (S)aðaleig-stjform-SH hafi átt frumkvæði að fundinum föstudaginn 6. júní 2008. Eimskip hafi fengið ósk um fund með *„(S)aðaleig-stjform-SH fjárfesti*" og að (E)forstj og (E)stjform1 hafi tengt fundinn við beiðni Eimskips um lánafyrirgreiðslu hjá Kaupþing banka. (E)forstj og (E)stjform1 *„mættu til fundns í þeirri trú að* [(S)aðaleig-stjform-SH] *kæmi þar fram fyrir hönd Kaupþings banka, hvar hann var stór eigandi og hafði sterka stöðu gagnvart stjórnendum bankans.*" Einnig segir að Eimskip hafi stuttu áður átt fund með Kaupþing þar sem bankinn hafi hafnað ósk Eimskips *„um að fá að fresta greiðslu á kröfum sem stóðu í 2,5- 3,0 milljörðum íslenskra króna.*"

11858. Í mgr. 569 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til þeirrar skýringar Eimskips að (E)forstj og (E)stjform1 hafi talið að *„(S)aðaleig-stjform-SH kæmi til fundarins sem fulltrúi Kaupþings banka*" og sagt að fulltrúar Eimskips *„gátu ekki vitað með vissu hvert fundarefnið yrði og fullkomlega eðlilegt að þeir hafi haft einhverja aðra sýn á aðkomu (S)aðaleig-stjform-SH á fundinum. Samskip fá engan veginn skilið hvers vegna þetta er talið vera ótrúverðug skýring. Það getur einfaldlega engu máli skipt hver upplifun Eimskips var í aðdraganda fundarins og slík upplifun verður hvorki sönnuð né afsönnuð. Hún reyndist röng enda mætti (S)aðaleig-stjform-SH ekki til fundarins sem fulltrúi Kaupþings. En upplifunin stendur hins vegar, hvort sem Samkeppniseftirlitinu líkar það betur eða verr*."

11859. Samkeppniseftirlitið bendir á að frásögn Eimskips í bréfinu frá október 2017 miðaði að því að draga upp þá mynd að (S)aðaleig-stjform-SH *„fjárfestir*" hefði komið fram fyrir hönd Kaupþings eða verið að nýta sér þá aðstöðu sem leiddi annars vegar af tengslum hans við Kaupþing og hins vegar að Eimskip hafi á þessum tíma sökum fjárhagserfiðleika verið að óska eftir því við Kaupþing að fresta greiðslu á háu láni. Þegar Eimskip hafi á fundinum 6. júní 2008 sagt að eignir fyrirtækisins yrðu settar í formlegt söluferli hafi (S)aðaleig-stjform-SH orðið mjög reiður og *„strax eftir helgina*" hafi Kaupþing lagt fram fjárnáms- og kyrrsetningarbeiðni á hendur Eimskip vegna vanskila á umræddu láni. Var með þessu látið í veðri vaka að (S)aðaleig-stjform-SH/Kaupþing hefði þannig refsað Eimskip fyrir að vilja ekki eiga í einkaviðræðum við (S)aðaleig-stjform-SH um sölu á eignum. Hvergi segir í bréfinu frá 13. október 2017 að (E)forstj og (E)stjform1 hafi áttað sig á því á fundinum 6. júní 2008 að (S)aðaleig-stjform-SH hafi á honum ekki komið fram fyrir hönd Kaupþings. Þvert á móti er sagt að (E)stjform1 og (E)forstj hafi meðan á fundinum stóð talið *„að þeir þyrftu að hlusta á* [(S)aðaleig-stjform-SH] *þar sem þeir tengdu þennan fund við fund þeirra við Kaupþing banka.*" Í bréfinu var fundurinn sagður hafa staðið yfir í 5-10 mínútur

og gert lítið úr þætti (S)forstj á fundinum. Var sagt í bréfinu að (S)forstj hafi *„yfirgefið fundinn strax í upphafi og áður haft sig lítið í frammi.“*

11860. Telur Samkeppniseftirlitið að þessari röngu lýsingu hafi verið ætlað að draga sem mest úr tengslum fundarins við starfsemi Eimskips og Samskipa sem keppinauta á markaði.

11861. Eimskip veitti í bréfinu frá október 2017 ekki upplýsingar um *„Nýtt upphaf“* glærukynninguna, ekki um fund (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með Samskipum 23. júní 2008, ekki um annan fund fyrirtækisins með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj 25. júlí 2008. Ekki var heldur upplýst um fund (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í höfuðstöðvum Samskipa árið 2008. Hefðu þær upplýsingar enda fallið illa að hinni röngu frásögn í bréfinu sem miðaði að því að sýna fram á reiði (S)aðaleig-stjform-SH yfir viðbrögðum Eimskips og hefndaraðgerðum í kjölfar fundarins.

11862. Þegar hins vegar kom í ljós að frásögn Eimskips í bréfinu frá 13. október 2017 stóðst ekki tók umfjöllun Eimskips breytingum. Í athugasemdum við AI tók Eimskip í fyrsta skipti fram að (E)forstj og (E)stjform1 hefðu á fundinum áttað sig á því að *„tilfinning“* þeirra fyrir fundinn um að (S)aðaleig-stjform-SH kæmi fram fyrir hönd Kauphings hafi *„ekki reynst rétt þegar á fundinn var komið, enda snerist hann um tilraunir (S)aðaleig-stjform-SH og Samskipa til að komast yfir eignir* [Eimskips]“, sbr. mgr. 183 í athugasemdum við AI.

11863. Ber hér að nefna að við skýrslutöku (E)forstj hjá lögreglu bar hann því við að Samskip hefðu verið að *„þvælast“* fyrir Eimskip með því að hafa samband við banka *„varðandi hvort þeir gætu komist inn í þessar eignir“*. Varðandi þennan framburð (E)forstj þá vísar Samkeppniseftirlitið til þess að hvorki við skýrslutöku (S)forstj né (S)frkvstj-millilandasv hafi komið fram að Samskip hefðu leitað til lánardrottna Eimskips um möguleg kaup á eignum. Í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021, mgr. 87 – 88, koma fram hugleiðingar tengdar framangreindum framburði (E)forstj og telur fyrirtækið að það skorti á hlutlægni í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv hafi aldrei verið spurðir um framangreint við skýrslutöku lögreglu. Vegna þessa bendir Samkeppniseftirlitið á að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv fjölluðu við skýrslutökuna um ætlaðan áhuga Samskipa á að kaupa eignir af Eimskip á þessum tíma, án þess þó að minnast á bankana í því sambandi. Það er því málefnalegt af hálfu Samkeppniseftirlitsins að vísa til þess að umræddir æðstu stjórnendur Samskipa á þessum tíma, upplýstu aldrei við skýrslutöku um nokkuð það sem styður umræddan framburð (E)forstj.

11864. Í áðurnefndu bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 heldur fyrirtækið því fram að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv hafi ekki vitað af því að *„fulltrúar Samskipa“* hefðu leitað til bankanna á þessum tíma varðandi eignir Eimskips. Ef rétt væri, þá væri þetta til *„marks um mjög harða samkeppni milli fyrirtækjanna“*, sbr. mgr. 87 í áðurnefndu bréfi Samskipa. Segja Samskip síðan þetta: *„Líklegra er að eigendur hefðu átt í samskiptum sem þessum, hafi þau á annað borð átt sér stað“*, sbr. mgr. 88 í áðurnefndu bréfi Samskipa.

11865. Samkeppniseftirlitið telur að með vísan Samskipa í *„eigendur“* sé átt við (S)aðaleig-stjform-SH, sem er aðaleigandi Samskipa. Það vekur því óneitanlega eftirtekt að Samskip leggja ekki fram nein gögn eða upplýsingar til stuðnings framangreindum hugleiðingum um hugsanlega umleitan eigenda Samskipa til bankanna vegna Eimskips. Mætti ætla að Samskip væru í kjörstöðu til að leggja fram þess háttar upplýsingar ef vangaveltur fyrirtækisins væru réttar. Í þessu sambandi skal áréttað að framburður (E)forstj, um að Samskip hefðu gegnum bankana reynt að kaupa eignir Eimskips, á sér enga stoð í samtímagögnum málsins. Hvorki í gögnum Eimskips né Samskipa. Í þessu ljósi verður að telja framangreindar vangaveltur Samskipa haldlausar með öllu. Þess skal sömuleiðis getið, að jafnvel þó að (S)aðaleig-stjform-SH hefði leitað til lánardrottna Eimskips á þessum tíma, þá víkur það ekki skýrum samtímagögnum til hliðar, sem sýna samráðsverkefni Eimskips og Samskipa á sama tíma. Var það

verkefni Eimskips og Samskipa sett af stað og unnið að því með ríkri aðkomu og að undirlagi umrædds aðaleiganda og stjórnarformanns, (S)aðaleig-stjform-SH.

25.5.7. Um að á fundinum 6. júní 2008 hafi aðeins verið rætt um mögulega eignasölu og að engar frekari viðræður hafi átt sér stað

11866. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá 13. október 2017 hélt fyrirtækið því fram að á fundinum hafi (S)aðaleig-stjform-SH rætt um kaup Samskipa á frystigeymslum Eimskips í Evrópu og Norður-Ameríku. Í bréfinu segir einnig:

> „[(E)forstj] *vill taka það fram að þetta er í eina skiptið sem hann hefur verið í návígi við* [(S)aðaleig-stjform-SH] *eða í nokkrum samskiptum við viðkomandi. Síðan þá hafa hvorki* [(E)stjform1] *né* [(E)forstj] *átt í neinum samskiptum við* [(S)aðaleig-stjform-SH].

11867. Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 24. nóvember 2017 kemur fram að Samskip hafi haft frumkvæði að fundinum og (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj hafi verið áhugasamir um að kanna kaup á eignarhluta Eimskips í Containerships og á Daalimpex. Umræður á fundinum hafi verið á *„mjög almennum nótum*" um þessi mögulegu viðskipti. Staðhæfðu Samskip einnig í bréfinu að fundurinn hafi *„ekki*" leitt *„til frekari fundarhalda eða viðræðna um hugsanleg viðskipti*".

11868. Í mgr. 8 í athugasemdum Samskipa við AI segir að fyrirtækið hafi orðið þess áskynja að Eimskip stæði höllum fæti og markmiðið með fundinum hefði verið að kanna hvort vilji stæði til þess innan Eimskips að selja Samskipum Containerships og Daalimpex.[6306] Engin önnur málefni hafi verið rædd á fundinum. Fundurinn hafi verið stuttur og árangurslaus. Í mgr. 568 og 569 í athugasemdum Samskipa við AI segir að fundurinn 6. júní 2008 hafi verið óformlegur, ekki boðað til hans með dagskrá og engin gögn afhent eða kynnt á fundinum. Þetta hefðu verið óformlegar þreifingar af hálfu Samskipa um afmarkað efni. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins um annað væru rangar. Í mgr. 658 í athugasemdum Samskipa við AI er aftur staðhæft að *„engar viðræður* [hafi átt] *sér stað um möguleg kaup eða samstarf milli félaganna*" eftir fundinn 6. júní 2008.

11869. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

11870. Samkeppniseftirlitið bendir hér fyrst á að rangar staðhæfingar er m.a. að finna í bréfi Eimskips frá 13. október 2017 og bréfi Samskipa 24. nóvember 2017.

11871. Fyrir liggur að (S)forstj skipulagði þann 10. júní 2008 að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain myndu hitta (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-alþjsv myndi einnig hitta (S)forstj-frystig. (S)frkvstj-MCL var yfirmaður þeirrar starfsemi hjá Samskipum sem féll undir „short sea" samráðið í *„Nýtt upphaf*" glærunum og (S)forstj-frystig var yfirmaður þeirrar starfsemi sem féll undir frystigeymslu samráðið í sömu glærum. (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL funduðu 23. júní 2008 og (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig áttu í tölvupóstsamskiptum 27. júní 2008 og ákváðu að ræða saman um miðjan júlí 2008.

11872. Aðrir stjórnendur Eimskips og Samskipa áttu um svipað leyti einnig samskipti um samstarfsverkefni fyrirtækjanna. Þeir sem báru ábyrgð á málefnum sem féllu undir landflutningasamráðið á *„Nýtt upphaf*" glærunum, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, hittust á kaffihúsinu Mokka þann 4. júlí 2008, sbr. kafla 8.7. Í samræmi við það sem bókað var í fundargerð stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008

[6306] Í mgr. 19 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 13.06.2022 voru sjónarmið Samskipa áréttuð um fundinn 6. júní 2008 og tilgreint að þar hafi *„einungis verið kannaður flötur á kaupum Samskipa á tilteknum eignum Eimskips erlendis*".

hittu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj aftur Eimskip á skrifstofu Kjalars 25. júlí 2008. Vísast nánar um þetta til kafla 8.10.1 og 8.13.

11873. Er þannig ljóst að Eimskip og Samskip sögðu ósatt í umræddum bréfum og er óþarft að rekja hér fleiri dæmi um samskipti Eimskips og Samskipa sem tengjast fundinum 6. júní 2008.

11874. Til viðbótar bar Eimskip og Samskipum ekki saman í umræddum bréfum frá árinu 2017 um hvað hafi verið rætt á fundinum. Samskip segja að (S)aðaleig-stjform-SH hefði viljað ræða um kaup á Containerships og á frystigeymslustarfsemi Eimskips í Hollandi, Daalimpex. Eimskip minntist ekki á Containerships en segir að (S)aðaleig-stjform-SH hafi viljað ræða um kaup á frystigeymslum Eimskips í Evrópu og Norður-Ameríku. Gaf Eimskip þannig til kynna að Samskip hafi ekki aðeins viljað ræða um kaup á frystigeymslum hollenska dótturfélagsins Daalimpex heldur einnig á fjölmörgum frystigeymslum sem dótturfélögin Versacold og Innovate ráku m.a. í Norður-Ameríku og Bretlandi. Þá er framburður (E)forstj í ósamræmi við framangreint. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (E)forstj að á fundinum hafi auk frystigeymslna og Containerships verið rætt um skip Eimskips í Noregi og fleira. Eimskip og Samskip hafi hins vegar ekki tilgreint að eignir Eimskips í Noregi hafi komið til umræðu. Til viðbótar ber að líta til þess að við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (E)frkvstj-alþjsv að Eimskip og Samskip hafi rætt um Daalimpex (ekki aðrar frystigeymslur Eimskips), Containerships og þrjú frystiskip í eigu dótturfélags Eimskips í Noregi, Eimskip-CTG. Þetta hafi hins vegar ekki verið á fundinum 6. júní 2008 í húsakynnum Kjalars heldur á öðrum fundi sem haldinn hafi verið í höfuðstöðvum Samskipa. Vísast um þetta til kafla 7.3.6 og 7.3.7.

11875. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á þá fjárhagserfiðleika sem (S)aðaleig-stjform-SH og fyrirtæki honum tengd stóðu frammi fyrir á þessum tíma árið 2008, sbr. kafla 6.7.1.3. Hér ber og að hafa í huga að á fundi stjórnenda Samskipa Holding 18. mars 2008 ræddi (S)aðaleig-stjform-SH um mögulega sölu á frystigeymslurekstri Samskipa í m.a. Hollandi. Sagði (S)aðaleig-stjform-SH slíka sölu ekki vera tímabæra. Fyrst þyrfti að bæta og ná tökum á stöðunni og skoða síðan mögulega sölu á frystigeymslurekstri (*„let´s improve and get things first under control and then consider next steps. Such as spinning of the Coldstore.*), sbr. kafla 6.7.3. Þá ber að rifja upp að kvöldið fyrir fundinn 6. júní 2008 sendi einn helsti samstarfsmaður (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S, tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og varaði hann við að kaupa eignir af Eimskip. Þegar þetta er virt og horft er til erfiðrar stöðu fjárfestingarfélaga (S)aðaleig-stjform-SH á þessum tíma er órökétt að (S)aðaleig-stjform-SH hafi á þessum tíma eingöngu verið að velta fyrir sér kaupum á erlendum eignum Eimskips. Þvert á móti sýna samtímagögnin sömuleiðis að staðið hafi til að auka samráð Eimskips og Samskipa, sbr. t.d. skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip frá maí 2008, *„Nýtt upphaf*" glærur Eimskips frá 8. júní 2008 og tölvupósturinn sem (S)forstj sendi m.a. (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008, sbr. m.a. kafla 6.7.5 og 7.3.1.

11876. Hér ber einnig að árétta að við skýrslutöku hjá lögreglu hélt (E)forstj því fram að á fundinum 6. júní 2008 hafi verið rætt um skip Eimskips í Noregi. (E)frkvstj-alþjsv sagði hjá lögreglu að Samskip og Eimskip hefðu einnig rætt um möguleg kaup Samskipa á þremur frystiskipum í eigu dótturfélags Eimskips, Eimskip-CTG. Þetta hafi verið á öðrum fundi en fundinum 6. júní 2008, þ.e. fundi sem (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj áttu með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa í Kjalarvogi. Samskip og Eimskip hafa aldrei upplýst um þann fund eða greint frá því að rætt hefði verið um skip Eimskips-CTG. Nánar verður fjallað um framburð (E)frkvstj-alþjsv hér á eftir en framangreint ósamræmi dregur úr trúverðugleika staðhæfinga Samskipa þess efnis að viðræður fyrirtækjanna hafi aðeins tekið til mögulegrar eignasölu.

11877. Samkeppniseftirlitið áréttar að Eimskip og Samskip hafa lýst yfir að ekki séu til fundargerðir eða önnur samtímagögn sem lýsi því sem rætt hafi verið á fundinum 6. júní 2008. Gildir hið sama um fund Eimskips

og Samskipa 25. júlí 2008 og aðra fundi stjórnenda fyrirtækjanna á t.d. árinu 2008. Þá skiptir og máli að Eimskip og Samskip hafa sagt ósatt um tilvist fundarins og efni hans og atvik honum tengd. Saman leiðir þetta óhjákvæmilega til þeirrar niðurstöðu að fyrirtækin hafi viljað leyna fundunum og því sem rætt var á þeim.

11878. Heildarmat á samtímagögnum málsins gefur ótvírætt til kynna að á fundinum hafi Eimskip og Samskip ákveðið að kanna kosti þess að auka ólögmætt samráð fyrirtækjanna. Þetta heildarmat er rökstutt í kafla 7 og áfram og vísast til þess. Sjónarmið Samskipa sem hingað til hefur verið fjallað um geta ekki breytt þessu. Hið sama gildir um sjónarmið Samskipa sem fjallað verður um hér á eftir. Í sátt Eimskips er hins vegar viðurkennt að eftir fundinn 6. júní 2008 hafi fyrirtækið hafið alvarlegt ólögmætt samráð við Samskip.

11879. Auk samtímagagna málsins liggur fyrir að við skýrslutöku hjá lögreglu hafi (S)forstj staðfest að á fundinum 6. júní 2008 hafi atriðin sem fram kæmu í glærukynningunni *„Nýtt upphaf“* verið *„viðruð“* í *„kaffispjalli“*. Hann hafi talið að fundurinn hafi varað í klukkustund, sbr. kafla 7.3.6.1.1. (E)frkvstj-alþjsv sagði við skýrslutöku hjá lögreglu að atriði sem kæmu fram á *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni hafi auk þess verið rædd á fundi sem hann og (E)forstj hafi átt með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa seinni part árs 2008, sbr. kafla 7.3.6.2.3.

11880. Í mgr. 64 – 69 og 77 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 13. janúar 2021 er á því byggt að fyrrnefnd svör (S)forstj hjá lögreglu, um umræðuefni fundarins 6. júní 2008, væru af Samkeppniseftirlitinu *„slitin úr samhengi og efni framburðar hans gjörbreytt“*. Um væri að ræða alvarlegar rangfærslur Samkeppniseftirlitsins. Við skýrslugjöfina hafi (S)forstj ítrekað tiltekið að tilefni fundarins og fundarefni hafi eingöngu verið áhugi Samskipa á eignum Eimskips í frystigeymslurekstri og fyrirtækinu Containerships.

11881. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á athugasemdir Samskipa um að rangt sé haft eftir um framburð (S)forstj eða að orð hans séu slitin úr samhengi.

11882. Í áðurnefndu bréfi Samskipa vísar fyrirtækið aðeins til hluta þess framburðar (S)forstj sem hér skiptir máli. Við skýrslutöku hjá lögreglu var *„Nýtt upphaf“* glærukynningin borin undir (S)forstj og hann spurður um þau fimm verkefni sem eru talin upp í kynningunni. Svaraði (S)forstj m.a. með þessum hætti;

> *„*[…] *þetta hafi verið að þetta hafi verið hérna rætt yfir kaffispjalli að það væri nú hægt að hérna skoða eitthvað af þessum þáttum* […]*“.*

11883. (S)forstj hafði við skýrslutökuna vísað til fundarins sem *„kaffispjalls“* eða *„kaffifundar“*. Jafnframt var þetta orðað svo af (S)forstj að umrædd verkefni hafi verið *„viðruð“* á fundinum 6. júní 2008. Einnig sagði (S)forstj að eftir fundinn hafi þetta gerst:

> *„*[…] *menn hafa svo farið og hérna unnið frekar heima í húsi* […]*“.*

11884. Það er því engum vafa undirorpið að í framangreindum framburði (S)forstj fólst að á fundinum 6. júní 2008 hafi *„Nýtt upphaf“* verkefnin verið rædd og skoðuð nánar eftir fundinn. Er þetta í samræmi við samtímagögn.

11885. Með hliðsjón af framangreindu fellst Samkeppniseftirlitið ekki á að það rangtúlki það sem fram kom í framburði (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu. Breytir engu þótt (S)forstj haldi því ítrekað fram í skýrslutökunni að ekkert af þessum *„Nýtt upphaf“* verkefnum hafi komið til framkvæmda. Samtímagögn sýna að samráðsverkefninu var hrint í framkvæmd og það hafi leitt til niðurstöðu.

11886. Í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er í mgr. 96 – 97 m.a. fjallað um umræðuefni fundarins 6. júní 2008. Vísa Samskip m.a. til tölvupósts (S)forstj til (S)forstö-innfl1 frá 15. október 2008 þar sem fram kom m.a. eftirfarandi: „2. *Slot verð EI – (S)forstö-innfl1 ræði við EI um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl*". Segja Samskip að af þessum tölvupósti (S)forstj megi m.a. sjá „*glögglega*" að fyrirtækin hafi ekki á þessum tímapunkti átt í neinum viðræðum um slotsamninga. Þetta sé „*áhugavert sökum þess að kenningar stofnunarinnar virðast ganga út á að slíkur slot-samnningur hafi verið hluti af umræðuefni á fundi félaganna 6. júní 2008*".

11887. Af þessu tilefni er athyglin vakin á því að Samskip víkja ekkert að því að frá 6. júní 2008 til 15. október sama ár eru fjölmörg samtímagögn sem sýna að Eimskip og Samskip hafi unnið að „*Nýtt upphaf*" verkefninu, m.a. þeim þætti verkefnisins sem tók til þess að meta sameiginlega siglingakerfi fyrirtækjanna, þ. á m. gerð slotsamninga milli keppinautanna, sbr. í dæmaskyni: „*Nýtt upphaf*" glærukynningu (E)forstj frá 9. júní 2008, minnisblöð Samskipa ((S)frkvstj-millilandasv) frá 7. og 9. júlí 2008 og fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 14. júlí 2008. Þannig var fyrrnefndur tölvupóstur (S)forstj og fyrirmæli hans til (S)forstö-innfl1 einmitt hluti af því að samráðsverkefni Eimskips og Samskipa var „*tekið*" áfram í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008, en (S)forstj sat í vinnuhópi „*Nýtt upphaf*" verkefnisins.

25.6. Um glærukynninguna „*Verkefnið Nýtt upphaf*"

11888. Í m.a. kafla 7.3 er fjallað um glærukynninguna „*Verkefnið Nýtt upphaf*" sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði sunnudaginn 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Er rökstutt að þetta gagn sé m.a. til stuðnings því að Eimskip og Samskip hafi á fundinum 6. júní 2008 ákveðið að skoða kosti þess að auka samráð fyrirtækjanna.

11889. Samskip mótmæla þessu og hafa sett fram fjölmörg sjónarmið sem tengjast bæði tilurð og efni þessa gagns.

25.6.1. Um að glærukynningin sé frá árinu 2007

11890. Í mgr. 9 í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að „*Nýtt upphaf*" glærukynningin lýsi m.a. hugmyndum sem fram hafi komið í innanhúskynningu (E)frkvstj-innanl á árinu 2006. Við nánari skoðun á kynningunni komi fram að „*hún hafi verið búin til (e. „created") 10. september 2007 af* [(E)starfsm], *forstöðumanni hjá Eimskipi, tæpum níu mánuðum áður en fundurinn 6. júní 2008 fór fram og áður en (E)forstj tók við sem forstjóri. Þetta vekur sérstaka athygli Samskipa og virðist sem þessi staðreynd hafi á einhvern óskiljanlegan hátt farið alfarið framhjá Samkeppniseftirlitinu. Einnig er Samskipum ekki ljóst hvernig Samkeppniseftirlitið telur þá staðreynd falla saman við samráðskenningu stofnunarinnar.*" Í mgr. 12 halda Samskip því fram að það sé tilviljun að (E)forstj hafi vistað umrædda glærukynningu svo skömmu eftir fundinn 6. júní 2008. Hér ber og að líta til að við skýrslutöku hjá lögreglu hélt (E)forstj því fram að um væri að ræða skjal frá árinu 2007 sem stafaði frá forvera hans, (E)forstj-fyrrv.[6307]

11891. Ekki er unnt að fallast á framangreind sjónarmið.

11892. Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjsv að við gerð glærukynningarinnar, sem hann vistaði 8. júní 2008, hafi verið notast við „*staðlað*" útlit hjá Eimskip, sbr. kafla 7.3.6.2.3. Við blasir því að þegar (E)frkvstj-alþjsv hóf vinnu 8. júní 2008 við gerð kynningarinnar hafi hann notast við eintak af staðlaðri glærukynningu Eimskips sem upphaflega hafi verið búið til 10. september 2007.

[6307] Sjá hér einnig sambærileg sjónarmið Samskipa í bréfi dags. 24.03.2023, mgr. 4 – 5.

11893. Gögn málsins sýna þetta með skýrum hætti. Tilurð þessa skjals var ítarlega rakin í kafla 7.3. Þar kemur fram að skjalið hafi verið vistað í tölvugögnum (E)frkvstj-alþjsv þann 8. júní 2008, fyrst kl. 14:59 undir heitinu *„verkefni samstarf.ppt“* og síðast undir heitinu *„verkefni hagkvæmni.ppt“* kl. 20:10 (e. *„last modified“).* Daginn eftir, kl. 09:59, vistaði (E)forstj þessa kynningu undir nýju heiti, þ.e. *„verkefnið nytt upphaf“*. Þessar staðreyndir liggja fyrir í málinu og ekkert hefur komið fram af hálfu Samskipa sem haggar þeim.

11894. Þá ber efni kynningarinnar með sér að hún er ekki frá september 2007. Upphafsglæran er dagsett í júní 2008:

11895. Sem fyrr segir vistaði (E)frkvstj-alþjsv þessa glærukynningu 8. júní 2008 og (E)forstj morguninn eftir. Nafn þeirra beggja kemur fram í glærukynningunni og þeir og (S)forstj áttu samkvæmt kynningunni að bera ábyrgð á þeim verkefnum sem koma fram í henni. Óútskýrt er hjá Samskipum af hverju kynningin er dagsett í júní 2008 og af hverju nafn (E)forstj kemur fram í henni ef hún var raunverulega búinn til mörgum mánuðum áður en (E)forstj tók við sem forstjóri í lok maí 2008.

11896. Til viðbótar lýsir glærukynningin atvikum sem átt höfðu sér stað í lok maí 2008, þ.e. nokkrum dögum áður en kynningin var tekin saman. Eimskip hafði þann 30. maí 2008 sagt upp Norður-Ameríku samningnum við Samskip og óskað eftir tafarlausum viðræðum um nýjan samning, sbr. kafla 7.2.1.1. Í samræmi við þetta kemur fram í kynningunni: *„Frá US unnið að nýjum samningi og þarf að taka gildi frá 1. september“*. Þá var á verkefnalista (E)forstj verkefnið *„Nýtt upphaf“* skráð í vinnslu frá júní til og með nóvember 2008, sbr. nánar hér á eftir.

11897. Í vitnisburði (E)forstj-fyrrv hjá lögreglu neitaði hann því að glærukynningin hefði orðið til í forstjóratíð hans. (E)forstj-fyrrv hætti sem forstjóri Eimskips í febrúar 2008 og benti hann einnig á að væri *„mjög skrítið að ég væri að setja af stað vinnuhóp um Nýtt upphaf sko, í júní 2008* […]“, sbr. kafla 7.3.6.2.2.

11898. Í glærukynningunni kemur fram að *„ákveðið“* hafi verið að stofna vinnuhóp. Forstjóri Samskipa var samkvæmt glærukynningunni í þeim vinnuhópi. Hins vegar var (E)forstj, en ekki (E)forstj-fyrrv, annar fulltrúi Eimskips í hópnum. Í umfjöllun sinni útskýra Samskip ekki, miðað við þá staðhæfingu fyrirtækisins að um sé að ræða gagn frá árinu 2007, hvaða rök hafi staðið til þess að þáverandi forstjóri, (E)forstj-fyrrv, hefði skipað (E)forstj í vinnuhópinn í stað þess að sitja þar sjálfur með starfsbróðir sínum hjá Samskipum. Slík rök eru enda vart til staðar. Ber að líta til þess að þangað til (E)forstj flutti til Íslands í maí 2008 til að taka við sem forstjóri starfaði hann sem framkvæmdastjóri Eimskips í Bandaríkjunum. Langflest verkefnanna í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni féllu ekki undir starfsvið (E)forstj hjá Eimskip áður en hann tók við sem forstjóri. Er því afar langsótt að halda því fram að (E)forstj-fyrrv hefði skipað (E)forstj í umræddan starfshóp í september 2007.

11899. Sem fyrr sagði útbjó (E)forstj verkefnalista eftir að hann tók við sem forstjóri. Verkefnið „*Nýtt upphaf*“ kom fram á þeim lista (E)forstj og var það upphaflega dagsett 5. júní 2008. (E)forstj uppfærði verkefnalistann reglulega og fylgdist með stöðu verkefna á honum. Gögnin sýna einnig hvernig verkefnalisti (E)forstj sýndi framgang verkefnisins „*Nýtt upphaf*“ seinni hluta árs 2008, þ.e. með litabreytingu frá rauðum yfir í gulan. Vísast um þetta til kafla 7.3.4.

11900. Til viðbótar vísast til framburðar (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu. Mundi (E)frkvstj-alþjsv ekki eftir að hafa útbúið skjalið en af framburði hans má sjá að hann tengdi glærukynninguna við samskipti hans við Samskip, nánar tiltekið tengdi hann kynninguna við fund sem hann átti með Samskipum síðari hluta ársins 2008 í höfuðstöðvum Samskipa (ásamt (E)forstj, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj), sbr. kafla 7.3.6.2.3. Kom jafnframt fram hjá (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutökuna að „*Nýtt upphaf*“ glærukynningin og samskipti Eimskips og Samskipa í kjölfarið hefðu verið „*afsprengi*“ af þessum fundi.

11901. Framangreint sýnir ótvírætt að umrædd glærukynning var ekki samin á árinu 2007 og að hún lýsi ekki hugmyndum (E)forstj-fyrrv sem hafi óvart ratað inn á verkefnalista (E)forstj. Staðhæfingar þess efnis eiga ekki við rök að styðjast.

11902. Vegna tilvísunar Samskipa til (E)frkvstj-innanl ber að líta til þess að í kafla 5.11.3 er fjallað um glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 23. febrúar 2006. Í henni eru settar fram ýmsar hugmyndir um samráð Eimskips og Samskipa í landflutningum. Þessa kynningu sendi (E)frkvstj-innanl til forstöðumanns landflutninga hjá Eimskip, (E)forstö-landfl1, þann 1. febrúar 2010 og tók fram; „[…] *margt af þessu kláruðum við en annað en í umræðunni*“. Í skjali (E)frkvstj-innanl frá 2006 kemur t.d. fram sú hugmynd að Eimskip og Samskip leggi af samkeppni í landflutningum og sameini þess í stað „*innanlandsflutningskerfi beggja aðila inn í eitt félag*“. Í „*Nýtt upphaf*“ glærukynningunni frá júní 2008 segir í landflutningahlutanum að verkefnið sé m.a. að „*stilla upp sameiginlegu kerfi og meta hagræði*“.

11903. Sú staðreynd að samskonar hugmynd komi fram í báðum þessum skjölum er ekki til stuðnings því að „*Nýtt upphaf*“ kynningin hafi verið búin til fyrir árið 2008. Hún sýnir einfaldlega að þessa eldri hugmynd ætluðu Eimskip og Samskip að skoða af fullri alvöru eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. og framangreindan tölvupóst (E)frkvstj-innanl frá 1. febrúar 2010.

25.6.2. Um eðli og efni glærukynningarinnar

11904. Sem fyrr segir halda Samskip því fram að það sé „*tilviljun*“ að (E)forstj hafi vistað kynninguna 9. júní 2008 og að sú aðgerð (E)forstj tengist ekki fundinum með Eimskip 6. júní sama ár. Í mgr. 555 í athugasemdum við AI byggja Samskip á því að um hafi verið að ræða innanhúskynningu Eimskips. Staðhæfa Samskip að fyrirtækið hafi aldrei séð þessa glærukynningu áður og að „*(S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv sáu glærukynninguna í fyrsta skipti við skýrslutöku hjá lögreglu í maí 2018*“. Samskip halda einnig þessu fram:

> „*Þá liggur fyrir að efni umræddrar kynningar var ekki rætt á fundinum 6. júní 2008, né var það rætt milli fyrirtækjanna á nokkrum öðrum tímapunkti.*“

11905. Í mgr. 557 í athugasemdum við AI segja Samskip að fyrirtækinu hafi hvorki verið kunnugt um stofnun „*vinnuhóps*“ né um tilvist „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins. Hvorki (S)forstj né aðrir stjórnendur Samskipa hafi komið „*að neinni vinnu tengdu þessu ætlaða verkefni að öðru leyti en að koma að tengslum milli aðila sem höfðu með sér rekstur frystigeymslna og flutninga innan Evrópu* [svo]. *Var það eina viðfangsefni*

margnefnds fundar og sjá má að (S)forstj tók að sér að koma á samskiptum vegna þess í framhaldi fundarins 6. júní 2008 […]".[6308]

11906. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

11907. Samkeppniseftirlitið bendir hér á að samtímagögn eru skýr og sýna annars vegar að *„Nýtt upphaf"* glærukynningin tengist með beinum hætti fundinum 6. júní 2008 og að strax í vikunni þar á eftir hófst vinna hjá Eimskip og Samskipum við verkefni sem lýst er í kynningunni. Vísast um þetta til kafla 7.3 og áfram. Vegna sjónarmiða Samskipa er rétt að hnykkja á nokkrum atriðum sem þessu tengjast.

11908. Samskip bera fyrir sig að það sé tilviljun að (E)forstj hafi vistað umræddar glærur næsta virka dag eftir fundinn 6. júní 2008. Samskip láta hins vegar hjá líða að minnast á þátt (E)frkvstj-alþjsv sem var í góðum tengslum við (S)forstj. Gögn málsins sýna að strax eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri lagði hann áherslu á málefni tengd Samskipum og aðkomu (E)frkvstj-alþjsv að þeim, sbr. kafla 7.2.1.1. Í framburði (E)forstj hjá lögreglu kemur fram að (E)frkvstj-alþjsv hafi verið lykilstarfsmaður og mikilvægt hafi verið fyrir sig að njóta aðstoðar hans á fyrstu dögum sínum. Í mgr. 619 í athugasemdum Eimskips við AI segir að (E)frkvstj-alþjsv hafi aðstoðað (E)forstj í *„mörgum málum"* á þessum tíma. Fundur (E)forstj og (E)stjform1 með Samskipum hófst kl. 12:00 föstudaginn 6. júní 2008 og sunnudaginn 8. júní 2008 vann (E)frkvstj-alþjsv að gerð umræddrar glærukynningar og vistaði hana tvívegis þennan dag með mismunandi heitum. Þegar (E)forstj vistaði kynninguna kl. 09:59 morguninn eftir var það undir heitinu *„verkefnið nytt upphaf"*. (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj voru samkvæmt þessari glærukynningu skipaðir í vinnuhóp til að *„taka áfram"* verkefnin sem glærukynningin lýsir. Með vísan til þess er ekki unnt með nokkru móti að fallast á það með Samskipum að það sé *„tilviljun"* að *„Nýtt upphaf"* glærukynningin hafi orðið til svo skömmu eftir fund (S)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH, (E)forstj og (E)stjform1 6. júní 2008. Fleira kemur hér hins vegar til, sbr. umfjöllun hér á eftir um m.a. tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 og fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip 25. júlí 2008.

11909. Til viðbótar ber hér að árétta að við skýrslutöku hjá lögreglu kom fram hjá (S)forstj að *„Nýtt upphaf"* verkefnin hefðu verið rædd á fundinum 6. júní 2008. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (S)frkvstj-millilandasv að það gæti vel verið að hann hefði heyrt af verkefni hjá Eimskip með heitinu *„Nýtt upphaf"* en hann kvaðst aldrei hafa séð umrædda glærukynningu, sbr. kafla 7.3.6.2.5.

11910. Sökum staðhæfinga Samskipa um *„tilviljun"* á tímasetningu vistunar glærukynningarinnar *„Nýtt upphaf"* hjá (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj svo skömmu eftir fundinn, má sömuleiðis vísa til þess að í framburði (S)forstj hjá lögreglu sagði hann um fundinn 6. júní 2008 að *„menn hafa svo farið og hérna unnið frekar heima í húsi* […]". Bæði *„Nýtt upphaf"* glærukynningin og önnur gögn málsins, sem urðu til í kjölfar fundarins, eru í samræmi við þennan framburð þáverandi forstjóra Samskipa. Eftir fundinn hófu fyrirtækin að hrinda samráðsverkefni þeirra í framkvæmd.

25.6.3. Um framburð [(E)frkvstj-alþjsv] hjá lögreglu

11911. Í mgr. 70 – 75 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 13. janúar 2021 er fjallað um framburð (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu vegna áðurnefnds fundar hans, (E)forstj, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa seinni hluta árs 2008. Kemur fram að starfsmenn Samskipa reki ekki minni til þess að umræddur fundur hefði verið haldinn. Þá hefði ekkert orðið af kaupum Samskipa á eignum Eimskips og fundarefnið því ekki eftirminnilegt. Samskip

[6308] Í mgr. 634 – 635 í athugasemdum Samskipa við AI og í mgr. 28 í bréfi Samskipa dags. 31.08.2022 gerir fyrirtækið sambærilegar athugasemdir um tilvísan Samkeppniseftirlitsins til *„vinnuhóps"* *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Sjá einnig mgr. 20 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2022.

gætu hins vegar ekki útilokað að fundurinn hefði átt sér stað en þá hafi sá fundur, eins og fundurinn 6. júní 2008, aðeins varðað möguleg kaup Samskipa á eignum Eimskips.

11912. Samkeppniseftirlitið áréttar hér að Samskipum og Eimskip bar skv. 19. gr. samkeppnislaga að veita við rannsókn málsins upplýsingar um öll samskipti fyrirtækjanna. Veittu þau engar upplýsingar um áðurnefndan fund (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj árið 2008.

11913. Líkt og rakið er í kafla 7.3.7 er framburður (E)frkvstj-alþjsv, um að framangreindur fundur hafi verið haldinn, talinn trúverðugur. Hvorki Samskip, né (E)forstj eða (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu, hafa neitað því að fundurinn hafi átt sér stað. Borið er hins vegar við minnisleysi hvað þetta varðar.

11914. Samkeppniseftirlitið bendir á að það er óljóst til hvaða „*starfsmanna*" Samskip vísa til í fyrrnefndu bréfi sem sagðir eru ekki reka minni til fundarins. Líkt og fjallað er um í kafla 25.5 hér að framan liggja fyrir fjölmargar ástæður fyrir því að ekki er trúverðugt að umræddir þáverandi æðstu stjórnendur Samskipa reki ekki minni til funda með æðstu stjórnendum keppinautarins. Mætti ætla að slíkir fundir hefðu varla verið tíðir í höfuðstöðvum fyrirtækisins á Íslandi.

11915. Þrátt fyrir að engir starfsmenn Samskipa muni eftir fundinum, þá telja Samskip sér samt sem áður fært í bréfinu frá 13. janúar 2021 að stafhæfa hvert hafi verið umræðuefni fundarins. Er þetta að mati Samkeppniseftirlitsins því ekki trúverðugt og engin gögn eru lögð fram af hálfu Samskipa hvað þetta varðar.

11916. Í þessu sambandi ber að hafa í huga að (E)frkvstj-alþjsv tilgreindi við skýrslutökuna nöfn allra fundarmanna og taldi sig geta lýst nokkuð nákvæmlega staðháttum fundarstaðarins í höfuðstöðvum Samskipa:

> (E)frkvstj-alþjsv Já, fundarherbergið, þetta er eina skiptið sem ég hef farið í þetta hús, maður labbar einhvern veginn upp stiga.
>
> HS Ókei.
>
> (E)frkvstj-alþjsv Og, ef ég man þetta rétt sko, þetta eru tíu ár síðan, þá held ég fundarherbergið hafi verið á vinstri hönd.[6309]

11917. Í mgr. 71 í áðurnefndu bréfi Samskipa kemur fram að af framburði (E)frkvstj-alþjsv í skýrslutökunni sé fyllilega ljóst að hann tengdi umræddan fund alfarið við sölu Eimskips á eignum á umræddum tíma og þrýsting af hálfu Kaupþings að hitta Samskip. Þrátt fyrir þetta þá sjái Samkeppniseftirlitið ástæðu til að „*véfengja framburðinn með því að leggja áherslu á að (E)frkvstj-alþjsv hafi í einu tilviki sagt að umræðuefni fundarins hafi „einkum" verið eignarsala*". Þessi „*tilraun*" Samkeppniseftirlitsins sé „*tilefnislaus og gagnrýnisverð*". Í mgr. 75 í fyrrnefndu bréfi Samskipa kemur jafnframt fram að (E)frkvstj-alþjsv hafi við skýrslutökuna hjá lögreglu ekki tengt verkefnin á „*Nýtt upphaf*" glærukynningunni „*á nokkrum tímapunkti við fundahöld með Samskipum*". Það sé „*fráleit framsetning*" Samkeppniseftirlitsins að telja að framburður (E)frkvstj-alþjsv styðji að viðræður hafi átt sér stað milli Eimskips og Samskipa um „*Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. mgr. 78 í bréfinu. Fyllilega sé ljóst að umræðuefni fundarins í höfuðstöðvum Samskipa hafi eingöngu snúið að sölu á fyrirtækjunum Daalimpex og Containerships.

11918. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

[6309] Endurrit skýrslutöku [...], bls. 199.

11919. Við skýrslutöku hjá lögreglu sagði (E)frkvstj-alþjsv í upphafi þetta um fund hans og (E)forstj með Samskipum;

„þessi fundur var, var einkum um eignasölu." [6310]

11920. Að sögn (E)frkvstj-alþjsv hefðu Samskip á fundinum lýst áhuga á að kaupa eftirfarandi eignir;

- *„fyrsta lagi sala á þremur skipum í Noregi sem að voru í, í uppnámi hjá Nordea banka*."[6311] Vísaði (E)frkvstj-alþjsv þarna til frystiskipa í eigu dótturfélags Eimskips, Eimskip-CTG.
- *„annað sem þeir impruðu á líka var, var hérna áhugi á að ee, kaupa okkar hlut í Containership*"[6312]
- *„og þriðja var frystigeymslur sem við áttum í, í Hollandi*." [6313] Átti (E)frkvstj-alþjsv hér við frystigeymslur sem voru í eigu dótturfélagsins Daalimpex.

11921. Samkvæmt (E)frkvstj-alþjsv var ástæða fundarins sú að Eimskip hefði á þessum tíma verið að *„friðþægja alla til að sýna fram á að við værum að gera allt til að reyna að bjarga félaginu og halda lánastofnunum góðu. Þannig að þessi fundur átti sér stað*." Hins vegar hafi (E)frkvstj-alþjsv ekki haft áhuga á að selja Samskipum neinar eignir.[6314]

11922. Samkeppniseftirlitið áréttar að (E)frkvstj-alþjsv hafði sagt að á fundinum með Samskipum hefði, auk Containerships og Daalimpex, verið rætt um sölu á frystiskipum Eimskips-CTG. Samskip og Eimskip hefðu hins vegar aldrei sagt að eignir Eimskips-CTG hafi verið til umræðu milli fyrirtækjanna. Er hér ástæða til að rifja upp misræmi í frásögnum um hvaða eignir Eimskips hefði verið fjallað í viðræðum fyrirtækjanna:

- Í bréfi Eimskips frá 13. október 2017 er sagt að Samskip hafi viljað kaupa *„sérstaklega frystigeymslur félagsins, en félagið var þá með frystigeymslur í Bretlandi, Hollandi, Kanada og Bandaríkjunum."* Af mgr. 180 – 193 í athugasemdum Eimskips við AI verður ekki dregin önnur ályktun en að fyrirtækið byggi á því að á fundinum 6. júní 2008 hafi aðeins verið rætt um möguleg kaup Samskipa á frystigeymslum Eimskips. Eimskip virðist hins vegar vísa til viðræðna við Samskip um Containerships í tengslum við umfjöllun um fundinn 25. júlí 2008, sbr. mgr. 197 í athugasemdum fyrirtækisins við AI.
- Samskip hafa sagt að viðræðurnar hafi snúist um möguleg kaup á frystigeymslum Eimskips í Hollandi (Daalimpex) og eignarhluta Eimskips í Containerships, sbr. bréf Samskipa frá 24. nóvember 2017, athugasemdir við AI og bréfið frá 13. janúar 2021.
- (E)frkvstj-alþjsv heldur því fram að rætt hefði verið um kaup Samskipa á Daalimpex (þ.e. aðeins frystigeymslur í Hollandi en ekki í Bretlandi, Kanada og Bandaríkjunum), á eignarhlutanum í Containerships og á þremur frystiskipum Eimskips-CTG.

11923. Sem fyrr segir dregur framangreint ósamræmi úr trúverðugleika staðhæfinga Samskipa um að viðræður fyrirtækjanna hefðu aðeins tekið til mögulegrar eignasölu.

[6310] Endurrit skýrslutöku [...], bls. 37.
[6311] Endurrit skýrslutöku [...], bls. 34.
[6312] Endurrit skýrslutöku [...], bls. 34.
[6313] Endurrit skýrslutöku [...], bls. 34.
[6314] Endurrit skýrslutöku [...], bls. 34.

11924. (E)frkvstj-alþjsv hafði þannig í framburði sínum upplýst um fund hjá Samskipum sem hafi „*einkum*“ tekið til mögulegra kaupa Samskipa á umræddum eignum Eimskips. Fundurinn hafi aðeins verið haldinn til að „*friðþægja*“ lánardrottna og (E)frkvstj-alþjsv hefði engan áhuga haft á að selja Samskipum neinar eignir.

11925. Á þessum tímapunkti við skýrslutökuna var ekki búið að bera undir (E)frkvstj-alþjsv mikilvæg gögn eins og (1) „*Nýtt upphaf*“ glærukynninguna, sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, (2) tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 þar sem (S)forstj annars vegar vísaði til áhuga Eimskips á samstarfi við Samskip um frystigeymslurekstur og „short sea“ siglingar (*„Eimskip are interested to seek for opportunites to co-operate with us on our short sea and coldstore business.“*) og hins vegar skipulagði (S)forstj fundi (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-alþjsv með (S)forstj-frystig, (3) fundargerð Samskipa Holding frá 14. júlí 2008 þar sem vísað var til jákvæðs fundar með Eimskip vegna samstarfs við Containerships, dótturfélag Eimskips sem stundaði „short sea“ siglingar (*„Meeting has taken place with Containerships to explore the possibility to cooperate with them. Meeting was positive and both parties agreed to explore further.*“) og (4) tölvupóst (S)frkvstj-MCL frá 24. júlí 2008 til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj þar sem (S)frkvstj-MCL vísaði til viðræðna við (E)frkvstj-Contain.

11926. Breyttist framburður (E)frkvstj-alþjsv þegar framangreind gögn voru borin undir hann. Þegar „*Nýtt upphaf*“ glærukynningin var lögð fyrir (E)frkvstj-alþjsv sagði hann að hún væri „*afsprengi*“ umræddsfundar með Samskipum.[6315] Þá tók (E)frkvstj-alþjsv það sérstaklega fram að á fundinum með Samskipum hafi verið rætt um samstarf í skipaafgreiðslu með því að það yrði bara eitt „*sameiginlegt skipaafgreiðslu fyrirtæki*“ á Íslandi sem myndi annast slíka þjónustu.[6316] Er þetta í samræmi við það sem kemur fram í glærukynningunni en samkvæmt henni átti að kanna „*hagkvæmni þess að reka eitt skipaafgreiðslufyrirtæki sem myndi þjónusta bæði félögin*“. Þegar (E)frkvstj-alþjsv var bent á að fram kæmi í glærukynningunni að markmiðið væri að kanna aukið samstarf milli Eimskips og Samskipa vísaði hann til þess sem rætt hafi verið á fundi hans og (E)forstj með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj:

> HS ... það sem stendur á þessum glærum að markmiðið er að auka sko, að auka samstarf Eimskips og Samskips, svo koma þessar kynn....fyrir ...
>
> (E)frkvstj-alþjsv Ég skil, já, já.
>
> HS ... og svo erum við með þessi gögn ...
>
> (E)frkvstj-alþjsv Já.
>
> HS ... þar sem eru dótturfyrirtækin allavega …
>
> (E)frkvstj-alþjsv En það sjáið að það sem snýr að, snýr að Daalimpex, þá er, þá er annars vegar sko það sem kemur fram, eins og ég er búinn að segja við ykkur, á þessum fundi ...
>
> HS Mhm.
>
> (E)frkvstj-alþjsv ... að við ræddum um Containerships, við ræddum um Daalimpex og svo við ræddum þessi frystiskip skiljið þið ... og, og hérna ef þú segir: *Nýtt upphaf* og þetta er í raun og veru hluti af því að, að þessari eignarsölu sem þessi samskipti verða.“

11927. Tilvísun (E)frkvstj-alþjsv til „*frystiskipa*“ á við starfsemi dótturfélaga Eimskips og Samskipa, Eimskip-CTG og Silver Sea. Í „*Nýtt upphaf*“ glærukynningunni kemur fram að skoða ætti að sameina þessi

[6315] Endurrit skýrslutöku [...], bls. 129 – 130.
[6316] Endurrit skýrslutöku [...], bls. 132-133, 135 og 142.

dótturfélög. Aðspurður um þetta sagði (E)frkvstj-alþjsv: *„Já, það er, þetta er einhver hugmynd en þessi, í dag rekum við bara þetta og þeir eru með, með sitt. þannig að það er ekkert svoleiðis*."[6317]

11928. Þegar önnur framangreind gögn voru borinn undir (E)frkvstj-alþjsv upplýsti hann um fund sinn og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam í júní 2008 og um frekari samskipti (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL, sbr. nánar hér á eftir.

11929. Með vísan til framangreinds getur Samkeppniseftirlitið með engu móti fallist á að það hafi dregið rangar ályktanir af framburði (E)frkvstj-alþjsv eða lýst honum með villandi hætti.

11930. Samskip gera einnig athugasemd við að Samkeppniseftirlitið álykti að umræddur fundur Eimskips og Samskipa í höfuðstöðvum Samskipa hafi verið fundur þeirra stjórnenda fyrirtækjanna sem höfðu verið skipaðir í *„vinnuhóp*" samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. mgr. 80 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021.

11931. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á framangreint. Á umræddum fundi sátu samkvæmt framburði (E)frkvstj-alþjsv, hann ásamt (E)forstj, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj. Samkvæmt glærukynningu Eimskips var ákveðið að *„vinnuhopurinn*" ætti að *„taka*" verkefnin *„áfram*" sem koma fram í kynningunni. Í vinnuhópi sem fyrirtækin sjálf höfðu skipað, sátu fyrrgreindir fundarmenn: (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj (og *„nn*"). Í ákvörðun þessari hafa verið færð fyrir því rík rök, með vísan til fjölmargra samtímagagna, að *„nn*" vísi til (S)frkvstj-millilandasv. Er það líka stutt í framburði (E)forstj sem sagði *„nn*" vísa til fulltrúa Samskipa. Gefa gögn málsins þannig til kynna að (S)frkvstj-millilandasv hafi átt ríka aðkomu að samráðsverkefninu eftir mitt ár 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8 og áfram.

11932. Í mgr. 80 í bréfi Samskipa 13. janúar 2021 er einnig á því byggt að það geti ekki gengið upp að vinnuhópur *„Nýtt upphaf*" hafi fundað, sökum þess að á fundinum hafi einnig setið (S)stjórnarm-fjármstj. Um þetta segja Samskip m.a. í bréfinu: *„Hafi (S)stjórnarm-fjármstj verið á umræddum fundi þá er hin augljósa ástæða sú að viðræður félaganna lutu að eignarkaupum, eignum sem voru á erlendri grundu og féllu ekki undir íslenska félagið. Þótt fátt sé hætt að koma á óvart í þessu máli þá er hreint út sagt stórkostlegt, en að sama skapi grafalvarlegt, að sjá til þessarar „sönnunarfærslu*" *Sameppniseftirlitsins*."

11933. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

11934. Framburður (E)frkvstj-alþjsv gefur og til kynna að (S)stjórnarm-fjármstj hafi tengst störfum vinnuhópsins, mögulega sem hluti hans eða sem fulltrúi *„bakhjarlanna*", sbr. umfjöllun í kafla 7.3.1 og 7.3.6.5. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á með Samskipum að þátttaka (S)stjórnarm-fjármstj á fundinum renni stoðum undir það að þar hafi eingöngu verið til umræðu hugsanleg eignaviðskipti fyrirtækjanna á erlendum eignum. (S)stjórnarm-fjármstj var líkt og áður greinir fjármálastjóri Samskipa Holding en sat jafnframt í stjórn Samskipa hf. á þessum tíma. Á vettvangi stjórnar Samskipa og Samskipa Holding, á fundum sem (S)stjórnarm-fjármstj jafnvel undirbjó og tók þátt í á árinu 2008, var ítrekað rætt um samstarf Samskipa við Eimskip, sbr. umfjöllun í köflum 7 og 8. Það að (S)stjórnarm-fjármstj hafi tekið þátt í umræddum fundi stjórnendanna í höfuðstöðvum fyrirtækisins rennir því þvert á móti frekari stoðum undir framburð (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu, þ.e. að á fundinum þar hefði einnig verið rædd atriði um aukið samstarf fyrirtækjanna sem fram koma í *„Nýtt upphaf*" glærukynningu Eimskips. Varðandi sjónarmið um erlend afskipti (S)stjórnarm-fjármstj, þá skal áréttað að samkvæmt afhentum gögnum Samskipa var stjórnarmaðurinn (S)stjórnarm-fjármstj sá eini í stjórninni sem þá hafði starfsstöð

[6317] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 197.

í höfuðstöðvum Samskipa hérlendis. Þá hafa Samskip ekki afhent nein gögn sem sýna aðkomu (S)stjórnarm-fjármstj að skoðun á kaupum Samskipa á erlendum eignum Eimskips á þessum tíma.

11935. Hvað sem *„vinnuhópi“* samráðsverkefnis Eimskips og Samskipa líður er a.m.k. óumdeilt að á þeim fundi sem (E)frkvstj-alþjsv lýsti hjá lögreglu voru samankomnir helstu stjórnendur fyrirtækjanna. Þar fóru fram viðræður um viðskiptaleg málefni fyrirtækjanna en engin fundargerð eða annað hefur verið afhent frá fundinum. Við skýrslutökuna kom í ljós að (E)frkvstj-alþjsv tengdi glærukynninguna *„Nýtt upphaf“* við þennan fund stjórnendanna. Glærukynningin fannst vistuð í fartölvu (E)frkvstj-alþjsv tveimur sólarhringum eftir fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008. Framburður hans er talinn trúverðugri en áðurnefnd sjónarmið Samskipa um umræðuefni fundarins, fundar sem umræddir stjórnendur fyrirtækisins rekur ekki einu sinni minni til að hafa setið.

25.6.4. Um tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 og samskipti í kjölfar hans

11936. Í mgr. kafla 7.3.2 er fjallað um tölvupóst sem (S)forstj sendi til (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH þann 10. júní 2008. Fjallað er um þann tölvupóst í mgr. 565 og 566 í athugasemdum Samskipa við AI. Halda Samskip því fram að markmið (S)forstj með tölvupóstinum hafi *„einungis“* verið að upplýsa *„erlenda stjórnendur um hugsanlegan áhuga Eimskips á að selja Samskipum annars vegar hlut félagsins í Containership og hins vegar frystigeymslurekstur Daalimpex*. *Vegna þessa hafi (S)forstj talið rétt að koma upp tengingu milli (E)frkvstj-alþjsv og stjórnenda Samskipa erlendis.“* Ályktun Samkeppniseftirlitsins um að þessi samskipti séu skýr vísbending um að samráðsverkefni Eimskips og Samskipa hafi án tafar verið hrint í framkvæmd sé ekki rétt. Segja Samskip einnig að tölvupóstur (S)forstj staðfesti *„lýsingar Samskipa á inntaki fundarins þann 6. júní 2008. Eins og áður greinir þá leiddu umræddar þreifingar ekki til neinnar niðurstöðu og þar af leiðandi ekki til neinna samskipta við samkeppnisyfirvöld á viðkomandi markaðssvæðum. Ekki var um ólögmæt samskipti að ræða og sannanlega ekki um að ræða eitthvert upphaf að allsherjarsamráði milli Eimskips og Samskipa“.*[6318]

11937. Ekki er ljóst af mgr. 565 og 566 hvort Samskip byggja á því að ekkert hafi orðið af fundum (E)frkvstj-alþjsv með (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig í kjölfar umræddrar tölvupósts (S)forstj. Skýrt kemur hins vegar fram í mgr. 658 í athugasemdum við AI að Samskip byggja á því að engin slík samskipti hafi átt sér stað en þar segir:

> *„*[…] *kemur fram að (S)forstj hafi í tölvupósti þann 10. júní 2008 vísað til samskipta við Eimskip vegna atriða sem fram koma í „NR glærum“. Árétta ber að (E)frkvstj-alþjsv hitti hvorki (S)forstj-frystig né (S)frkvstj-MCL á fundi og engar viðræður áttu sér stað um möguleg kaup eða samstarf milli félaganna á þessum mörkuðum að öðru leyti* […]*“.*

11938. Ekki er unnt að fallast á þessi sjónarmið Samskipa.

11939. Samkeppniseftirlitið bendir hér fyrst á að ekki er samræmi í sjónarmiðum fyrirtækjanna. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. október 2017, var staðhæft að fundurinn föstudaginn 6. júní 2008 hafi staðið *„í um 5-10 mínútur og virtist vekja mikla gremju hjá* [(S)aðaleig-stjform-SH] *sem var stuttur í spuna í kveðjunni.“* Hin stutti fundartími og gremja (S)aðaleig-stjform-SH hafi stafað af því að Eimskip vildi ekki ræða við Samskip um sölu á frystigeymslum heldur hafi tilkynnt á fundinum að þessar eignir yrðu settar í *„formlegt söluferli“*. Var í bréfinu látið í veðri vaka að (S)aðaleig-stjform-SH/Kaupþing banki hafi refsað Eimskip fyrir þetta með því að grípa til innheimtuaðgerða *„strax eftir helgina.“* Í bréfi

[6318] Sbr. sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 586 í athugasemdum við AI.

Samskipa 24. nóvember 2017 kom einnig fram að fundurinn hafi verið stuttur og árangurslaus og *„ekki“* leitt *„til frekari fundarhalda eða viðræðna um hugsanleg viðskipti“*.[6319]

11940. Miðað við þessa frásögn í bréfunum frá 13. október og 24. nóvember 2017 er óútskýrt hjá Samskipum hvaða atvik eða forsendur leiddu til þess að (S)forstj sendi þann 10. júní 2008 tölvupóst í því skyni að upplýsa (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig *„um hugsanlegan áhuga Eimskips á að selja Samskipum annars vegar hlut félagsins í Containership og hins vegar frystigeymslurekstur Daalimpex“*, sbr. mgr. 566 í athugasemdum Samskipa við AI. Til viðbótar var (S)forstj svo viss um jákvætt viðhorf Eimskips að hann skipulagði fundi (E)frkvstj-alþjsv, framkvæmdastjóra hjá Eimskip sem ekki var á fundinum 6. júní 2008, með (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig. Þetta er í engu samræmi við ætlaða mikla gremju aðaleiganda Samskipa á stuttum árangurslausum fundi nokkrum dögum áður.

11941. Framangreint misræmi dregur úr trúverðugleika framangreinda sjónarmiða Samskipa í athugasemdum við AI.

11942. Í þessu sambandi er þýðingarmikið að hafa í huga að við mat á sönnun í samráðsmálum ber að virða sönnunargögn heildstætt, sbr. kafla 4.7.4. Við mat á atvikum í júní og júlí 2008 ber m.a. að virða eftirfarandi saman; (1) fund Eimskips og Samskipa föstudaginn 6. júní 2008, (2) *„Nýtt upphaf“* glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði sunnudaginn 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, (3) framangreindan tölvupóst sem (S)forstj sendi þriðjudaginn 10. júní 2008, (4) framburð (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu um fund hans og (E)frkvstj-Contain með (S)frkvstj-MCL 23 - 24. júní 2008, (5) tölvupóstsamskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv 27. júní 2008, (6) minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, (7) fundargerð Samskipa Holding 14. júlí 2008 og (8) gögnin frá 21. – 24. júlí 2008 sem lýsa aðdraganda fundar (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform1 25. júlí 2008.

11943. Saman sýna framangreind gögn að staðhæfingar Samskipa fá ekki staðist. Það er t.d. rangt hjá Samskipum að engar viðræður hafi átt sér stað við Eimskip um umrædd málefni.

11944. Hér ber einnig að rifja upp að fremst í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni segir:

„Ákveðið hefur verið að meta hagkvæmni eftirfarandi verkefna með því að auka samstarf á milli Samskip og Eimskip“.

11945. Verkefnin eru síðan talin upp, þ. á m.:

„3. Samstarf í frystigeymslurekstri, einkum í Hollandi

4. Samstarf í "short sea" þjónustu“.

11946. Í lok þessarar upphafsglæru segir síðan:

„● Til þess að taka þessi verkefni áfram hefur verið ákveðið að stofna til vinnuhóps

–[(S)forstj], *nn,* [(E)forstj] *og* [(E)frkvstj-alþjsv] *auk bakhjarla verkefnisins“*

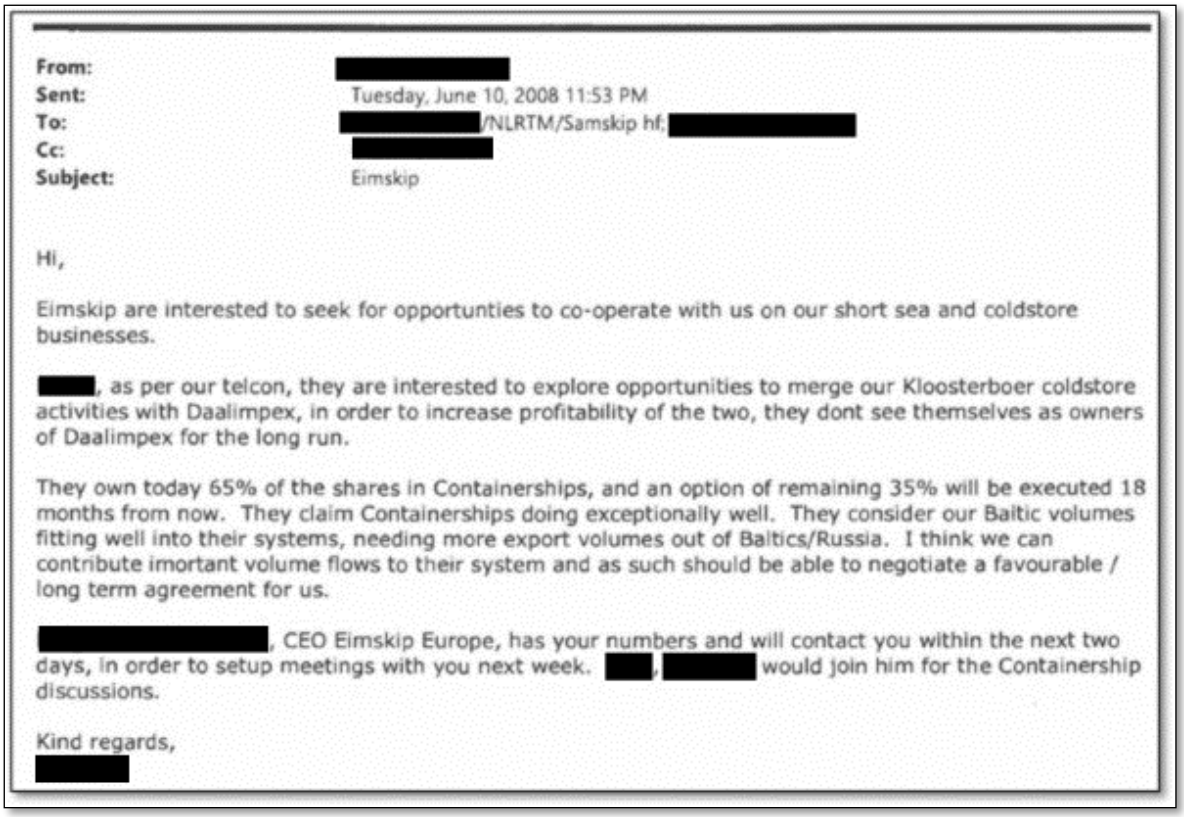
11947. Í kynningunni er síðan að finna nánari lýsing á einstökum verkefnum.

[6319] Í þessum bréfum fyrirtækjanna er, eins og fyrr sagði, ekki samræmi um hvaða eignir Eimskips voru til umræðu á fundinum. Eimskip segir að rætt hafi verið um frystigeymslur í Evrópu (Hollandi og Bretlandi) og í Norður-Ameríku. Samskip segir að rætt hafi verið frystigeymslur Eimskips í Hollandi (Daalimpex) og skipafélagið Containerships.

11948. Tvær glærur eru um frystigeymslurekstur og segir þar m.a. um markmið þessa undirverkefnis í *„Nýtt upphaf“*: *„Bæði félögin reka frystigeymslur í Hollandi og meta þarf hagkvæmni þess að þessi rekstur yrði samþættur að einhverju eða öllu leyti“*. Segir einnig að kanna þurfi *„hvar og hvernig mögulegt samstarf gæti verið.“*

11949. Tvær glærur eru sömuleiðis um mögulegt samstarf í „short sea“ þjónustu og segir þar m.a. um markmið þessa undirverkefnis: *„Hvort og hvernig væri hægt að samþætta rekstur Containership og Samskip í „short sea“*. Skoða átti möguleika á að samþætta siglingakerfi og *„á því að skiptast á slottum“*.

11950. Sökum sjónarmiða Samskipa er rétt að birta umræddan tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 hér í heild sinni:



From: [redacted]
Sent: Tuesday, June 10, 2008 11:53 PM
To: [redacted]/NLRTM/Samskip hf; [redacted]
Cc: [redacted]
Subject: Eimskip

Hi,

Eimskip are interested to seek for opportunties to co-operate with us on our short sea and coldstore businesses.

[redacted], as per our telcon, they are interested to explore opportunities to merge our Kloosterboer coldstore activities with Daalimpex, in order to increase profitability of the two, they dont see themselves as owners of Daalimpex for the long run.

They own today 65% of the shares in Containerships, and an option of remaining 35% will be executed 18 months from now. They claim Containerships doing exceptionally well. They consider our Baltic volumes fitting well into their systems, needing more export volumes out of Baltics/Russia. I think we can contribute imortant volume flows to their system and as such should be able to negotiate a favourable / long term agreement for us.

[redacted], CEO Eimskip Europe, has your numbers and will contact you within the next two days, in order to setup meetings with you next week. [redacted], [redacted] would join him for the Containership discussions.

Kind regards,
[redacted]

11951. Heiti tölvupóstsins er þannig einfaldlega *„Eimskip“*. Fyrsta málsgreinin í tölvupóstinum er í fullu samræmi við það sem fram kemur í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni: Mögulegt samstarf Eimskips og Samskipa í „short sea“ siglingum og í frystigeymslustarfsemi (*„coldstore business“*). Þá er það einnig í fullu samræmi við kynninguna að einn meðlimur *„vinnuhópsins“*, (S)forstj, skipulagði í þessum tölvupósti að annar meðlimur hópsins, (E)frkvstj-alþjsv, myndi hitta þá stjórnendur sem stýrðu „short sea“ og frystigeymslustarfsemi Samskipa.

11952. Tölvupóstur (S)forstj er þannig alveg skýr um það mat hans að Eimskip hafi lýst áhuga á samstarfi við Samskip á styttri siglingaleiðum og í rekstri frystigeymslna. Er þessi lýsing í tölvupósti (S)forstj á áhuga Eimskips nákvæmlega í samræmi við það sem kemur fram í *„Nýtt upphaf“* glærum (E)forstj um margvísleg samstarfsverkefni Eimskips og Samskipa. Hvergi er talað um það að Samskip kaupi eignir af Eimskip, eins og Samskip hafa ranglega fullyrt. Í tölvupósti (S)forstj er talað um að Eimskip hafi áhuga á að kanna möguleika á að sameina frystigeymslur Kloosterboer og Daalimpex og sjái sig ekki sem eiganda að Daalimpex til lengdar, en ekkert í sjálfu sér fyrirfram gefið um að Eimskip vilji selja

Samskipum umrædda eign. Kemur heldur ekkert fram um vilja til viðræðna um slík viðskipti. Varðandi Containerships er heldur ekkert talað um áhuga Eimskips á að selja Samskipum eign sína heldur að flutningsmagn Samskipa um Eystrasaltið muni falla vel að rekstri Containerships og að möguleiki sé á að gera hagstæðan samning um það efni til lengri tíma. Eimskip sé áhugasamt um þetta og muni (E)frkvstj-alþjsv hafa samband við (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL á næstu tveimur dögum til að koma á fundum. Það gekk eftir. (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain funduðu með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam 23. júní 2008 og (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig áttu í tölvupóstsamskiptum 27. júní 2008 og ákváðu að ræða saman um miðjan júlí 2008. Vísast um þetta m.a. kafla 8.2.

11953. Hér ber einnig að hafa í huga tölvupóstinn sem (S)forstj-frystig sendi (S)forstj 10. júní 2008. Í honum vísaði (S)forstj-frystig til símafundar fyrr um daginn og spurði (S)forstj hver ættu að vera næstu skref vegna fundar hans með með (E)frkvstj-alþjsv. (S)forstj var beðin um að útskýra þennan tölvupóst við skýrslutöku hjá lögreglu. Í framburði (S)forstj kom fram að *„það má vel vera að ég hafi sagt hérna að það hafi verið, væri áhugavert fyrir okkur að hérna samstarf þarna milli þessara geymslna*", sbr. kafla 7.3.6.3.1.

11954. Í þessu samhengi ber einnig að horfa til þess að stjórnendur Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á annarri starfsemi sem féll undir *„Nýtt upphaf*" verkefnin áttu einnig í samskiptum á þessum tíma, sbr. fund framkvæmdastjóra landflutninga, (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 og viðræður framkvæmdastjóra sem báru ábyrgð á siglingakerfum, (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv, í viku 28 í júlí 2008, sbr. kafla 8.7 og 8.9.7.

11955. Í mgr. 25 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 eru gerðar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um fundarboð ritara (S)forstj 11. júní 2008 til (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv (heiti fundarboðsins var *„Innflutningur -jan-apríl 2008*"). Kemur fram í umfjöllun Samskipa að af fundarboðsins sé ljóst að til hafi staðið að fara yfir innflutningstölur fyrstu mánuði ársins líkt og sé gert reglubundið innan fyrirtækisins. Fundurinn hafi verið boðaður 26. sama mánaðar en fram komi fundarboðinu að þá hafi (S)frkvstj-millilandasv verið í fríi. Vísa Samskip til þess að fundarboðið sé ekki að finna í dagbók (S)forstö-innfl1 og segja að allar líkur séu á því að fundurinn hafi ekki farið fram á þessum tíma *„væntanlega vegna fjarveru (S)frkvstj-millilandasv*". Hafna Samskip því að fundarefni hafi tengingar við *„ætlaðar samráðskenningar*".

11956. Framangreindar athugasemdir Samskipa um fundarboðið 11. júní 2008 breyta því ekki að horfa verður til þessa gagns við heildstætt mat á gögnum í máli þessu. Árétta ber að *„Nýtt upphaf*" verkefnið tók beinlínis til þess að fyrirtækin myndu taka saman og miðla á milli upplýsingum, sbr. einnig framburð (S)forstj um að fundurinn 6. júní 2008 hefði verið *„kaffispjall*" *„sem að menn hafa svo farið og hérna unnið frekar heima í húsi […]*".[6320] Gögnin sýna að Eimskip (að undirlagi (E)forstj, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) var sömuleiðis að taka saman sambærilegar upplýsingar aftur í tímann, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 8.2.1.

11957. Rétt er hjá Samskipum að af heiti fundarboðsins 11. júní 2008 megi ætla að fundurinn hafi átt að varða innflutning fyrstu mánuði ársins 2008. Jafnvel þó að um hafi verið að ræða reglubundna yfirferð þá sýnir gagnið að ritari (S)forstj sendi fundarboðið á sama tíma og (S)forstj hrinti *„Nýtt upphaf*" verkefninu í framkvæmd meðal stjórnenda Samskipa, sbr. umfjöllun hér að framan. Áætluð tímasetning fundarins skiptir þar einnig máli. Þannig boðaði ritari (S)forstj til fundarins í lok júní eða stuttu áður en fyrirtækin hittist á nýjan leik til að fara yfir þann verkþátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem a.m.k. tengdist sjóflutningum, sbr. umfjöllun um atvik í byrjun júlí 2008 í kafla 8.9.5 Samskonar vinna stóð yfir innan Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 8.2, 8.4 og 8.5. Athugasemdir Samskipa sem lúta að því að fundurinn

[6320] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 107.

komi ekki fram í dagbók (S)forstö-innfl1 þann 26. júní 2008 breyta ekki framangreindu mati á samtímagögnum, enda fékk (S)forstö-innfl1 sannarlega fundarboðið 11. júní 2008. Þá er fyrirliggjandi að á þessum tíma var (S)frkvstj-millilandasv að koma til baka úr fríi (a.m.k. eftir helgina) en hann vann á þessum tíma að þessum sama verkþætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, þ.e. sjóflutningi, sbr. umfjöllun í köflum 8.5-8.9 Sjónarmiðum Samskipa um fundarboðið sem var sent þann 11. júní 2008 er því hafnað.

25.6.4.1. Um framburð [(E)frkvstj-alþjsv] og [(S)forstj] hjá lögreglu

11958. Í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er fjallað um framburð (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu. Eins og áður sagði greindi (E)frkvstj-alþjsv lögreglu frá því að í kjölfar tölvupósts (S)forstj frá 10. júní 2008 hefðu hann og (E)frkvstj-Contain átt fund með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam.

11959. Í mgr. 76 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 segir að (E)frkvstj-alþjsv vísi til umrædds fundar í Rotterdam. Samskip hafi *„enga vitneskju um það hvort eða þá hvenær slíkur fundur á að hafa farið fram. Hins vegar liggur fyrir að í kjölfar fundarins 6. júní 2008 reyndi (S)forstj að hafa milligöngu um fund milli (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig og/eða (S)frkvstj-MCL til að fylgja eftir umræðum um hugsanleg kaup á Daalimpex og Containerships. Það er því hugsanlegt, og í alla staði eðlilegt, að einhver samskipti hafi átt sér stað um það efni milli umræddra aðila*.“ Í mgr. 85 í bréfi Samskipa er sagt að framburður (E)frkvstj-alþjsv gefi skýrt til kynna að á fundinum í Rotterdam hafi aðeins verið rætt um möguleg kaup Samskipa á Containerships. Hvergi komi fram af hálfu (E)frkvstj-alþjsv að rætt hafi verið um *„samstarf“* Eimskips og Samskipa. Í mgr. 89 í bréfi Samskipa er því haldið fram að engin tenging sé á milli annars vegar *„Nýtt upphaf“* samráðsverkefnisins og hins vegar tölvupósts (S)forstj 10. júní 2008 og fundar (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL í Rotterdam í júní 2008. Á fundi Eimskips og Samskipa 6. júní 2008 hafi eingöngu verið rætt um áhuga Samskipa á tilteknum erlendum eignum Eimskips. (S)forstj hafi með fyrrnefndum tölvupósti 10. júní 2008 haft milligöngu um að tengja saman stjórnendur félaganna sem hafi með þessar rekstrareiningar að gera. Ekkert *„Nýtt upphaf“* verkefni hafi verið milli fyrirtækjanna og þeim hafi verið heimilt að eiga þessi samskipti um hugsanleg kaup, sem ekkert varð úr.

11960. Af þessu tilefni skal tekið fram að ekki er samræmi í athugasemdum Samskipa. Í bréfi fyrirtækisins frá 24. nóvember 2017 var fullyrt án nokkurs fyrirvara að fundurinn 6. júní 2008 hefði *„ekki“* leitt *„til frekari fundarhalda eða viðræðna um hugsanleg viðskipti“*. Hnykkt var á þessu í mgr. 658 í athugasemdum Samskipa við AI og staðhæft *„að (E)frkvstj-alþjsv hitti hvorki (S)forstj-frystig né (S)frkvstj-MCL á fundi og engar viðræður áttu sér stað um möguleg kaup eða samstarf milli félaganna á þessum mörkuðum að öðru leyti* […]“.

11961. Áður en Samskip vissu um framangreindan framburð (E)frkvstj-alþjsv taldi fyrirtækið sig þannig hafa fulla vitneskju til að geta fullyrt að tölvupóstur (S)forstj frá 10. júní 2008 hafi ekki leitt til neinna viðræðna við Eimskip. Eftir að Samskip fengu framburð (E)frkvstj-alþjsv í hendur kvaðst fyrirtækið hins vegar ekki vita hvort fundurinn hefði verið haldinn eða ekki. Kveða Samskip hugsanlegt að fundurinn hafi verið haldinn og hafi hann verið haldinn þá hafi þau samskipti við Eimskip verið lögmæt þar sem aðeins hafi verið rætt um möguleg kaup á Containerships.

11962. Líkt og í athugasemdum við AI horfa Samskip í bréfinu frá 13. janúar 2021 framhjá skýrum samtímagögnum. Í umræddum tölvupósti (S)forstj frá 10. júní 2008 er ekki rætt um eignakaup heldur áhuga Eimskips á samstarfi í „short sea“ siglingum og frystigeymslurekstri. Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 var vísað til *„jákvæðs“* fundar með Eimskip varðandi mögulegt samstarf í „short sea“ siglingum. Þegar af þessum ástæðum eru athugasemdir Samskipa ekki trúverðugar.

11963. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 7.3 og áfram sem sýnir ótvírætt að tölvupóstur (S)forstj frá 10. júní 2008 og fundurinn í Rotterdam hafi tengst *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Ekkert hefur komið fram í sjónarmiðum Samskipa sem getur breytt þeirri niðurstöðu. Þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að hafa haft rangt eftir (E)frkvstj-alþjsv. Þegar tölvupóstur (S)forstj frá 10. júní 2008 var borin undir (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu sagði hann að Eimskip hefði verið að *„skoða alla möguleika“* þ.m.t. sölu á Containerships. Þar til viðbótar upplýsti (E)frkvstj-alþjsv um að (E)frkvstj-Contain og hann hefðu fundað með (S)frkvstj-MCL í kjölfar tölvupósts (S)forstj.[6321] Útskýrði (E)frkvstj-alþjsv að á fundinum hefði bæði verið rætt um samstarf Eimskips og Samskipa í „short sea“ siglingum og möguleg kaup Samskipa á Containerships:

> HS Mhm en þarna [(E)frkvstj-Contain] ...
>
> (E)frkvstj-alþjsv [(E)frkvstj-Contain], já.
>
> HS Já, sem var þarna, það var sem sagt Containership?
>
> (E)frkvstj-alþjsv Hann var framkvæmdastjóri Containerships í Finnlandi.
>
> HS Einmitt, akkúrat, já. Þannig að það varðar þann legg?
>
> (E)frkvstj-alþjsv Það er short sea sem var að ræða ég man nú ekki allt en ein... það voru einhver hérna [óskýrt] mál í Rússlandi og eitthvað fleira sem þeir voru að ræða sín á milli, ég ...
>
> HS Hverjir segirðu, [(E)frkvstj-Contain] og?
>
> (E)frkvstj-alþjsv Svo ég með mann sem heitir, hann heitir, það var eitthvað annað nafn þarna frá Samskip sem heitir, sem sá um short sea-ið hjá Samskip.
>
> HS Já, þannig að voru bara líka umræður, hvað segirðu, eitthvað með Rússlandi?
>
> (E)frkvstj-alþjsv Nja, skilurðu, þeir sigla Finnland, Rússland, Pólland, Bretland.
>
> HS Já.
>
> (E)frkvstj-alþjsv Og þetta er bara eins og öll short sea eru, menn eru að slá sig saman og sundur þarna og, og þetta voru slíkar hugleiðingar ...
>
> HS Já, bara short sea.
>
> (E)frkvstj-alþjsv ... og, og áhuga að skoða kaup á fyrirtækinu en það var ekkert úr því eins og ég hef sagt.[6322]

11964. Einnig sagði (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu að framangreindur tölvupóstur (S)forstj frá 10. júní 2008 kæmi *„væntanlega sem afsprengi af fundinum.“*[6323] Vísaði (E)frkvstj-alþjsv þar til fundarins sem hann og (E)forstj áttu með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í árinu 2008 í höfuðstöðvum Samskipa hf. í Reykjavík.

11965. Samkvæmt framansögðu er framburður (E)frkvstj-alþjsv í samræmi við samtímagögn að því leyti að hann staðfestir að á fundinum í Rotterdam hefðu Eimskip og Samskip rætt um samstarf í „short sea“ siglingum. Þá tengir (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 (og þar með fundinn í Rotterdam) við framangreindan fund hans og (E)forstj með Samskipum. Hefur (E)frkvstj-alþjsv upplýst að þeim fundi hafi verið rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnin, sbr. umfjöllun hér að framan. Ekkert hald er því í athugasemdum Samskipa að þessu leyti.

[6321] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 174 – 175 og 189, 191.
[6322] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 178 – 179.
[6323] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 186.

11966. Framangreindur tölvupóstur (S)forstj 10. júní 2008 var borinn undir hann við skýrslutöku hjá lögreglu. Spurður að því hvort með tölvupóstinum væri hann að vinna að verkefni sem fram kæmi í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni svaraði (S)forstj: *„Já, það virðist vera“*, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.3.6.3.1. Virtist (S)forstj því líta svo á að umræddur tölvupóstur hans til (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH tengdist *„Nýju upphafi“*. Í mgr. 84 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er gerð athugasemd við framangreint og því haldið fram að með áðurgreindum framburði hafi (S)forstj *„einungis verið að ræða um efni tölvupóstsins* [10. júní 2008] *en staðfesti ekki á neinum tímapunkti að hann hafi verið að vinna að verkefninu „Nýtt upphaf“ eða að hann hafi yfir höfuð heyrt af því verkefni“*. (S)forstj hafi staðfest að með þessu hafi hann verið að *„vinna að hugsanlegum kaupum á umræddum eignum* [Daalimpex og Containerships]“.

11967. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á þessi sjónarmið Samskipa. Efnislega lúta áðurnefndar athugasemdir Samskipa ekki að því sem niðurstaða Samkeppniseftirlitsins byggir á að þessu leyti. Í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins kemur ekki fram að (S)forstj hafi við skýrslutöku sagst hafa séð *„Nýtt upphaf“* glærukynninguna sem slíka. Við skýrslutökuna var (S)forstj spurður af lögreglu hvort hann væri með tölvupóstinum 10. júní 2008 að *„fylgja á eftir þessum lið hérna, bls., glæru 9/15, þessa daga daginn eftir að þetta er vistað* [„Nýtt upphaf“ glærukynning (E)forstj frá 9. júní 2008]“ og síðan spurði lögregla (S)forstj aftur: *„En þetta sem þú ert að gera, er það ekki að vinna að þessu?“*. (S)forstj svaraði eins og áður segir: *„Já, það virðist vera“*. (S)forstj sem sagt játaði því að tölvupóstur hans 10. júní 2008 virtist tengjast verkefni sem fram kemur á glærukynningunni *„Nýtt upphaf“*, sem var vistuð í tölvugögnum (E)forstj degi áður en (S)forstj sendi tölvupóstinn með fyrirmælum vegna Eimskips. Af framburði (S)forstj verður ekki ráðið að hann hafi eingöngu gengist við því að tölvupóstur hans 10. júní 2008 varðaði hugsanleg kaup Samskipa á *„Daalimpex og Containerships“*. Umrætt *„Nýtt upphaf“* verkefni (glæra 9/15) sem vísað var til af lögreglu í skýrslutökunni varðar t.d. ekki Containerships („short sea“ siglingar), heldur skoðun á mismunandi samlegð á milli Eimskips og Samskipa í frystigeymslurekstri og þætti sem þar átti að „[s]*koða „sameiginlega“*, sbr. umfjöllun hér á eftir.

25.7. Um verkefnalista [(E)forstj] og [(E)frkvstj-alþjsv]

11968. Hér að framan var því lýst að á verkefnalistum (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi verið að finna verkefnið *„Nýtt upphaf“*. Eins og áður segir hefur (E)forstj haldið fram að að glærukynningin með sama nafni hafi stafað frá (E)forstj-fyrrv, forvera hans.

11969. Í mgr. 542 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til þess að verkefnið *„Nýtt upphaf“* hafi verið að finna á verkefnalista (E)forstj. Segir síðan að þegar horft sé til *„kenninga Samkeppniseftirlitsins að umrætt verkefni, glærur Eimskips, séu yfirlit yfir eitthvert umfangsmesta samráðs Íslandssögunnar þá vekur það eftirtekt að verkefnið er aftast á lista hjá (E)forstj eða nr. 104. Á listanum má sjá ýmis verkefni sem verða að teljast heldur ómerkilegri en ætlað allsherjarsamráð við helsta keppinautinn*.“ Þá segir að það sé umhugsunarefni að forstjóri Eimskips hafi sett ætlað samráð á verkefnalista og útbúið glærur um verkefni, *„Nýtt upphaf“*, sem fæli í sér alvarlegt brot ef því væri hrint í framkvæmd án samþykkis samkeppnisyfirvalda. Ef ætlun þeirra hafi verið að fara á svig við reglur samkeppnislaga verði að ætla að þeir hefðu gert það með mikilli leynd. Á sama lista og ofar séu *„Uppsögn Samskipssamnings“* og *„Samkeppnismál: Dómurinn og uppsögn Samskip USA“*. Sé þetta athyglisvert í ljósi kenninga Samkeppniseftirlitsins um að fyrirtækin hafi á þessum tíma verið að undirbúa mikla samvinnu á flestum sviðum rekstrarins.

11970. Í mgr. 99 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er einnig fjallað um verkefnalista (E)forstj og *„Nýtt upphaf“*. Þar kemur m.a. fram að þessi verkefnalistar komi Samskipum ekki við og þeir hafi aldrei komið *„inn á borð hjá Samskipum“*. Fullyrðingar Samkeppniseftirlitsins um að unnið hafi verið að þessu verkefni séu *„algjörlega úr lausu lofti gripnar og ekki í neinum tengslum við raunveruleg atvik málsins*.“

11971. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á framangreind sjónarmið.

11972. Samkeppniseftirlitið áréttar að samráðsverkefnið „*Nýtt upphaf*“ og samnefnd glærukynning varð til eftir að (E)forstj tók við sem forstjóri Eimskips. Ekkert er hæft í þeim sjónarmiðum að verkefnið stafi frá forvera (E)forstj. Um þetta vísast til umfjöllunar hér að framan.

11973. Samskip fjalla ekki um þá staðreynd að verkefnið „*Nýtt upphaf*“ hafi komið fyrir á verkefnalista sem verkefni sem ekki aðeins (E)forstj heldur einnig (E)frkvstj-alþjsv beri ábyrgð á. Samkeppniseftirlitið telur það mikilvægt og í samræmi við að þeir hefðu komið að gerð samnefndrar glærukynningar og verið samkvæmt henni skipaðir, ásamt (S)forstj, í vinnuhóp til að framkvæma umrætt samráðsverkefni.

11974. Í kafla 7.3.4 er fjallað um verkefnalista (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Sýna gögnin að (E)forstj notaðist við verkefnalista í störfum sínum og sjá má að hann uppfærði listana reglulega og fylgdist með framgangi verkefna á listunum.[6324] Verkefnið „*Nýtt upphaf*“ var fyrst dagsett 5. júní 2008 á verkefnalista (E)forstj og var þar nr. 104. Einnig var til staðar sérstakur verkefnalisti yfir verkefnið „*Þórshamar*“. (E)frkvstj-alþjsv sendi 16. júní 2008 þann verkefnalista til (E)forstj og var „*Nýtt upphaf*“ nr. 27 á honum og fram kom á listanum að bæði (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv báru ábyrgð á því verkefni. Gögnin sýna einnig að litabreytingar á verkefnalistanum sýndu framgang „*Nýs upphafs*“ verkefnisins, sbr. t.d. framangreindan verkefnalista frá 16. júní og frá 30. september 2008. Slík vinnsla með verkefnið staðfestir vitaskuld tilvist þess og dregur enn skýrar fram að ekki hafi verið um að ræða eldra verkefni frá (E)forstj-fyrrv sem hafi slæðist inn á verkefnalista (E)forstj. Hefði svo verið, hefði verkefnið „*Nýtt upphaf*“ einnig slæðst inn á verkefnalista (E)frkvstj-alþjsv og litabreytingar sömuleiðis slæðst inn á síðari verkefnalista sem gerðir voru vikum og mánuðum síðar.

11975. Við skýrslutöku hjá lögreglu staðfesti (E)forstj að hann hefði í störfum sínum stuðst við umrædda verkefnalista. Bæði (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv lýstu því yfir hjá lögreglu að öll verkefnin á listunum hefðu verið mikilvæg. Jafnframt bar þeim saman um að verkefnið „*Þórshamar*“ hafi verið sérstaklega mikilvægt og að öll undirverkefnin á listanum hafi borið að klára. Þetta hafi verið „*need to do*“ listi. Greindi (E)frkvstj-alþjsv frá því að það verkefni hafi fengið umrætt heiti sökum þess að um hefði verið að ræða „*viðkvæmt verkefni*“. Upplýsti (E)frkvstj-alþjsv einnig að númer verkefnanna á listunum endurspegluðu ekki mikilvægi þeirra. Hins vegar ber að líta til þess að framburður (E)forstj um notkun og verklag hans við verkefnalista breyttist þegar „*Nýtt upphaf*“ glærukynningin var borin undir hann. Vísast nánar um þetta til kafla 7.3.6.4.

11976. Hér ber og að horfa til þess að „*Nýtt upphaf*“ verkefnið varð að forsendu fyrir umbun í bónussamningi (E)forstj frá október 2008. Gögnin sýna einnig að (E)forstj kom sjálfur að gerð bónussamningsins og skrifaði undir, sbr. umfjöllun um verkefnið „*Þórshamar*“ og þróun þess og tengsl við ráðningarsamning (E)forstj í kafla 7.6.2.

11977. Samkvæmt öllu framansögðu er með engu móti unnt að fallast á sjónarmið Samskipa um óverulega þýðingu þess að verkefnið „*Nýtt upphaf*“ hafi verið að finna á verkefnalista stjórnenda Eimskips.

11978. Eins og rökstutt var hér að framan hvíldi mikil leynd yfir innihaldi verkefnisins „*Nýtt upphaf*“ hjá Eimskip. Staðhæfingar Samskipa um annað samræmast ekki samtímagögnum. Sú staðreynd að á lista (E)forstj var að finna verkefni sem tengdist uppsögn Eimskips á ógildum Norður-Ameríku samningi við Samskip er ekki í mótsögn við samráð Eimskips og Samskipa. Eins og rökstutt hefur verið telur Samkeppniseftirlitið að uppsögn Eimskips þann 30. maí 2008 á umræddum samningi og tengdar aðgerðir hafi verið gerðar til að skapa vettvang fyrir m.a. yfirmenn siglingakerfa Samskipa og Eimskips til að

[6324] Í tölvupósti (E)forstj til [...] frá 29.5.2008 var verkefnalistinn sendur í viðhengi og þar segir (E)forstj: „*Thurfum að fara lengra með planið okkar í aðgerðalista. Ræðum saman síðar í dag.*“ Sjá kafla 7.2.1.1. Sbr. einnig kafla 7.2. í heild.

hittast og skipuleggja samráð fyrirtækjanna, en bæði fyrirtækin litu augljóslega svo á að þar sem þau hefðu áður sótt um undanþágu til samkeppnisyfirvalda vegna þess samnings, væri stjórnendum þeirra heimilt að halda marga og langa fundi undir formerkjum þess samnings. Ekki væri heldur þörf á að leyna þessum samskiptum fyrirtækjanna. Engar fundargerðir liggja fyrir um þessa fundi, en gögn málsins staðfesta með skýrum hætti að þar var iðulega rætt um ýmis önnur hagsmunamál fyrirtækjanna sem einnig féllu undir samráðsverkefni þeirra, sbr. nánar í kafla 16, sbr. einnig umfjöllun í kafla 27.1.

11979. Engu breytir um heildarmat á gögnum málsins og sönnunargildi verkefnalista (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv þótt Samskip hafi ekki haft aðkomu að verkefnalistunum.

25.8. Um „*Revised budget*" og „*Nýtt upphaf*" verkefnið

11980. Í mgr. 545 í athugasemdum Samskipa við AI segir að Samkeppniseftirlitið telji gögn málsins gefa til kynna að „*samráðsverkefnið sem Eimskip nefndi „Nýtt upphaf" hafi, hvað mikilvæga þætti áhrærir, í aðalatriðum verið samskonar verkefni og og það sem Samskip nefndu „Revised budget*". Segja Samskip að þessar ályktanir eftirlitsins séu „*fjarstæðukenndar og hafna Samskip því alfarið að aðgerðir sem lutu að endurskoðun á rekstraráætlun félagsins, og er vísað til sem „Revised budget" í innanhússamskiptum hjá Samskipum, hafi verið hluti af einhverskonar meiriháttar ólöglegu samráði við Eimskip*." Í mgr. 546 – 547 segja Samskip að eðlilegt sé að rekstraráætlanir séu endurskoðaðar ef forsendur þeirra breytist verulega. Á þessum tíma hafi slík vinna farið fram og tekin saman gögn fyrir áætlaðan stjórnarfund 6. júní 2008. Sé það rangt að „*Revised budget*" hjá Samskipum hafi verið samskonar verkefni og „*Nýtt upphaf*" hjá Eimskip. Sú vinna hafi eingöngu varðað stjórnarfund Samskipa hf. en ekki fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með (E)forstj og (E)stjform1.

11981. Samskip fjalla einnig um að Samkeppniseftirlitið hafi í AI til einföldunar nefnt „*Nýtt upphaf*" og „*Revised budget*" saman „*NR verkefnið*". Segja Samskip að eftirlitið „*spyrðir saman upphafsstafi þessara ólíku og ótengdu verkefna í heitið „NR verkefnið" sem stofnunin heldur fram að hafi myndað gruninn að allsherjar- og alltumlykjandi samráði milli fyrirtækjanna. Þessu er alfarið hafnað af hálfu Samskipa*", sbr. mgr. 11 í athugasemdum við AI. Um þetta er einnig fjallað í mgr. 564 og í þeirri mgr. segir einnig að það sé rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að „*ætlað samráðsverkefni hafi einnig verið kallað „New beginning" innan Samskipa*".

11982. Í mgr. 549 fjalla Samskip um tölvupóst (S)forstj frá 4. júní 2008 um „*Revised budget*" og segja umfjöllun í honum ekkert tengjast „*Nýju upphafi*". Í mgr. 559 – 563 mótmæla Samskip því að sú vinna sem hafi staðið yfir vegna endurskoðunar á rekstraráætlun á árinu 2008, og vísað sé til sem „*Revised budget*" hafi haft nokkurn annan tilgang en sem slíkan í ljósi fordæmalausra aðstæðna í rekstrarumhverfi félagsins á þeim tíma og hafi enga tengingu við hugleiðingar Eimskips í „*Nýtt upphaf*" glærukynningunni. Komi það fram í ályktun Samkeppniseftirlitsins að um hafi verið að ræða heildarendurskoðun á viðskiptaáætlun félagsins sem hafi verið víðtækara verkefni en „*Nýtt upphaf*". Þá segir að tillögur stjórnenda Samskipa um að halda áfram með óbreytt siglingakerfi hreki vangaveltur Samkeppniseftirlitsins um að áform hafi verið um að gera „slot" samninga við Eimskip enda væru þeir með öllu óþarfir í óbreyttu siglingakerfi. Ljóst væri að endurskoðunin hafi hafist snemma á árinu 2008 og að með engu móti hafi verið sýnt fram á hvenær þetta eðlilega endurskoðunarferli á rekstraráætlun félagsins hafi breyst í umfangsmikið samráðsferli við helsta keppinaut félagsins.

11983. Samkeppniseftirlitið tekur hér fram að í AI og AII var umrætt samráðsverkefni Eimskips og Samskipa af Samkeppniseftirlitinu nefnt „NR" samráðsverkefnið/verkefnið („*Nýtt upphaf*"/„*Revised budget*"). Var þetta aðeins gert til einföldunar og gögn málsins gefa ekki til kynna að Eimskip eða Samskip hafi notað þessa skammstöfun. Í mgr. 909 – 912 í AI var t.d. bent á það að „*Revised budget*" tæki til „*heildarendurskoðunar á viðskiptaáætlun*" Samskipa og væri þannig „*víðtækara verkefni en „Nýtt upphaf" hjá Eimskip.*" Hins vegar væri „*Nýtt upphaf*" hvað „*mikilvæga þætti áhrærir, samskonar verkefni*

og það sem Samskip nefndu „Revised budget““. Voru nefnd ýmis dæmi þessu til stuðnings. Einnig kom fram að *„innan Samskipa hafi einnig verið vísað til samráðsverkefnis Eimskips og Samskipa sem „New beginning“ („Nýtt upphaf“)*“. Í mgr. 912 í AI sagði: *„Hvað varðar ætlað samráð milli Eimskips og Samskipa vísa heitin (eða verkefnin) „Nýtt upphaf“/„New beginning“/„Revised budget“ til eins og sama samráðsverkefnis þessara keppinauta. Verður verkefnið hér eftir til einföldunar í einu lagi nefnt „NR“ samráðsverkefnið/verkefnið nema annað sé tekið fram*.“

11984. Í athugasemdum Samskipa er því haldið fram að ekkert *„NR samráðsverkefni“* hafi verið fyrir hendi. Eins og áður sagði var þessi skammstöfun aðeins notuð til einföldunar. Í því skyni að ágreiningur í þessu máli snúist ekki um aukaatriði er framangreint verkefni Eimskips og Samskipa í ákvörðun þessari í aðalatriðum nefnt *„Nýtt upphaf“* verkefnið, sbr. kafla 7.4.

11985. Eins og leiðir m.a. af mgr. 909 – 912 í AI er ljóst að *„Revised budget“* verkefnið tók til fleiri þátta en *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Mikil skörun var aftur á móti á milli þeirra atriða sem *„Nýtt upphaf“* tók til og þeirra atriða sem tengdust *„Revised budget“*.

11986. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það með Samskipum að fyrirtækið hafi aldrei notað hugtakið *„New beginning“* um umrætt samráðsverkefni. Samkeppniseftirlitið vísar hér til kafla 8.13. Þar er lýst skipulagningu á fundi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip 25. júlí 2008. Sýna samtímagögn m.a. að kvöldið fyrir fundinn hefði undirmaður (S)frkvstj-millilandasv sent (S)forstj skjöl þar sem fram komu trúnaðarupplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips og umfjöllun og samráðstillögur í samræmi við það sem lagt var upp með í glærunum *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* (*„Fækkun / smækkun skipa“*) í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni. Eins og fundurinn, sem hafði verið haldinn hjá fyrirtækjunum 6. júní 2008, var fundurinn 25. júlí 2008 haldinn að Suðurlandsbraut 18, á skrifstofu fjárfestingafélags (S)aðaleig-stjform-SH þar sem (S)stjform-S, stjórnarmaður í Samskipum hf. og Samskipum Holding, var framkvæmdastjóri. Sama morgun og fundurinn var haldinn var þessi fundur bókaður í dagbók (S)stjform-S: *„Fundur með* [(S)aðaleig-stjform-SH] *vegna New Beginning“*. Getur enginn vafi leikið á því að (S)stjform-S ætlaði að ræða *„Nýtt upphaf“* samráðsverkefnið við (S)aðaleig-stjform-SH. Þetta verður enn skýrara þegar t.d. er horft til þess að um kvöldið 5. júní 2008 hafði umræddur (S)stjform-S sent tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH þar sem (S)stjform-S vísaði til fundarins með Eimskip daginn eftir.

11987. Samkeppniseftirlitið áréttar að það eru sterk líkindi með ákveðnum verkefnum í *„Nýtt upphaf“* og þeim atriðum sem fram koma í *„Revised budget“* gögnum Samskipa. Hér má t.d. horfa til annars vegar umfjöllunar í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 4. júní 2008, um að *„skera capacitet af markaði eda nyta a betri mata, th.e. med slotsamning*[i]“ við Eimskip, og hins vegar til þess sem fram kemur í glærunum *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni.[6325] Þar er fjallað um nákvæmlega sömu atriði og í tölvupósti (S)forstj tveimur dögum fyrr. Sama samhljóm við þennan hluta glærukynningarinnar er að finna í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, gögnum vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 og í gögnum sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn 25. júlí 2008. Þegar af þessari ástæðu er ekki unnt að fallast á það með Eimskip og Samskipum að *„Nýtt upphaf“* og *„Revised budget“* lýsi alls ótengdum verkefnum. Til viðbótar bendir Samkeppniseftirlitið á að umfjöllunin í kafla 7.3 og áfram um atvik eftir 6. júní 2008 sýni einnig hvernig tímasetningar umræðu og vinnu innan beggja fyrirtækjanna um verkþætti sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið féllu saman.

[6325] Vísast hér einnig til umfjöllunar hér að framan í kafla 25.5.4 um sjónarmið Samskipa um þennan tölvupóst [...] frá 4.06.2008.

25.8.1. Um einstaka verkþætti „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins

11988. Í mgr. 581 – 648 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um einstaka verkþætti „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins, þ.e. samráð í frystigeymslurekstri, „*short sea*“ siglingum, landflutningum, skipaafgreiðslu og sjóflutningum. Einnig gerir fyrirtækið athugasemdir við ályktanir eftirlitsins tengdu því að Samskip og Eimskip hafi lagt á ráðin um að auka samstarf sitt og ekkert hafi orðið af „*hugleiðingum félaganna*“ um slíkt.

11989. Ekki er fallist á athugasemdir Samskipa. Varðandi þann verkþátt „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í sjóflutningum þá eru athugasemdir Samskipa ekki í samræmi við samtímagögn. Hér vísast einnig til umfjöllunar um sambærileg sjónarmið Samskipa í köflum 25.1.3, 25.5.3, 25.12, 25.37 og 27. Ljóst er að aukið samráð fyrirtækjanna sem hófst eftir fund þeirra 6. júní 2008 tók til sjóflutninga milli Íslands og Evrópu, milli Íslands og Norður-Ameríku og milli hafna á Íslandi, sbr. t.d. kafla 7.5.5 og 16.

11990. Einn verkþáttur „*Nýtt upphaf*“ verkefnis fyrirtækjanna tók til aukins samstarfs í svokölluðum „*short sea*“ flutningum og frystigeymslurekstri. Athugasemdir Samskipa víkja ekki til hliðar skýrum samtímagögnum um að samráð fyrirtækjanna hafi tekið til þessa þáttar í starfsemi þeirra. Vísast einnig til umfjöllunar um sambærileg sjónarmið Samskipa í köflum 25.6.4, 25.15, 25.22.5 og 25.39.4. Ljóst er að aukið samráð fyrirtækjanna sem hófst eftir fund þeirra 6. júní 2008 tók til „*short sea*“ flutninga og frystigeymslureksturs, sbr. kafla t.d. 7.5.1, 7.5.2 og 10.7.2.

11991. Samtímagögn sýna jafnframt að „*Nýtt upphaf*“ verkefni fyrirtækjanna tók til landflutninga. Fjallað erum sambærileg sjónarmið Samskipa t.d. í köflum 25.18, 25.23.5, 25.23.7, 25.24.4, 25.24.11 og 28. Ljóst er að aukið samráð fyrirtækjanna sem hófst eftir fund þeirra 6. júní 2008 tók til landflutninga, sbr. t.d. kafla 7.5.3 og 17.

11992. Skipaafgreiðsla var einn verkþáttur „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins og samtímagögn sýna að fyrirtækin unnu að auknu samstarfi á þeim þætti eftir mitt ár 2008 og fram á árið 2009. Athugasemdum Samskipa er því hafnað, sbr. umfjöllum t.d. í köflum 25.39.3 og 30, sbr. umfjöllun í köflum 7.5.4 og 19.

11993. Varðandi athugasemdir Samskipa, sbr. mgr. 645 – 648 í athugasemdum við AI, um að samstarf fyrirtækjanna hafi ekki verið aukið eftir mitt ár 2008 og samtímagögn innihaldi einungis hugleiðingar um aukið samstarf þá er þeim sjónarmiðum ítarlega svarað hér á eftir, sbr. t.a.m. kafla 25.25 og áfram.

25.9. Um bónus til forstjóra Samskipa

11994. Í mgr. 574 og 575 í athugasemdum Samskipa við AI er það sagður „*rakalaus þvættingur*“ að (S)forstj hafi verið hvattur til samráðs við Eimskip með loforði um bónusgreiðslur í tengslum við samning hans um launaauka í samhengi við samráð við Eimskip og að hann hafi viljað tryggja sér persónulega ábata af samráðinu. Þá spyrja Samskip hvaða mögulega tilefni geti verið til þess að setja hvatasamning við forstjóra, sem sé alþekkt stjórnunartæki í öllum rekstri, í slíkt samhengi.

11995. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta.

11996. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 7.6.1. Fyrir liggur að í viðaukanum „*Bónus skema*“ við starfssamning (S)forstj frá 1. júlí 2008 var mælt fyrir um bónus til hans ef hann næði tilteknum árangri í starfi. Einn mælikvarðinn af sex var eftirfarandi:

Kerfi / markaður	-kynna í ágúst tillögur að breytingum á kerfum, og þeim aðgerðum sem gripið verði til vegna breytinga á ytra umhverfi.	-kynnt í ágúst, framkvæmt í framhaldi, sbr kynningu. -hefur áhrif á aðgerðir á markaði.

11997. Markmiðið sem hér er lýst felur í sér að kynna átti í ágúst árið 2008 tillögur að breytingum á kerfum og þeim aðgerðum sem grípa átti til vegna breytinga á ytra umhverfi. Þessar tillögur áttu síðan að koma til framkvæmda í framhaldinu og hefði það áhrif á aðgerðir á markaði. Með hliðsjón af tímasetningu samningsins og þessu verkefni um aðgerðir á markaði og síðan þeim verkefnum sem fyrirtækin sammæltust um að grípa til m.a. í samráðsverkefninu kemur fram skýr tenging við væntan bónus til handa (S)forstj. Að hafa *„áhrif á aðgerðir á markaði*" verður að setja í samhengi við fyrirhugaðar aðgerðir sem fólust í að draga úr flutningsgetu í samstarfi við Eimskip og koma á friði á flutningamarkaði hér á landi. Eins og lýst hefur verið auðveldaði þessi háttsemi fyrirtækjunum að halda uppi eða hækka verð og leggja á ný gjöld vegna flutninga til og frá landinu og innanlands. Er þeirri háttsemi nánar lýst í kafla 7.6.1 í ákvörðun þessari.

11998. Hvatasamningur við forstjóra, eins og Samskip kalla það, var einmitt til þess fallinn að ýta undir áhættu. Að mati Samkeppniseftirlitsins þarf það ekki að koma á óvart að (S)forstj, þá sem forstjóri Samskipa, hefði metið nokkra persónulega áhættu í því að stofna til ólögmæts samráðs við helsta keppinautinn og þess vegna krafist sérstakrar umbunar gengi samráðið eftir. Er það fullkomlega rökrétt að tengja saman kröfu um bónusgreiðslu við slíka persónulega áhættu. Af gögnum málsins verður ekki annað séð en að þetta hafi gengið eftir og að (S)forstj hafi fengið sína umbun í samræmi við árangur. Eins og lýst er í ákvörðuninni voru æðstu stjórnendur Samskipa ánægðir með rekstur félagsins á þessum erfiðu tímum á Íslandi. Forsenda þessa árangurs var m.a. samráð og samstilltar aðgerðir með Eimskip á íslenskum flutningamarkaði.

25.10. Um að (S)forstj hafi fengið trúnaðarupplýsingar frá Eimskip

11999. Í kafla 7.3.5 er fjallað um tölvupóst sem (S)forstj-frystig sendi til (S)forstj 10. júní 2008 og svar (S)forstj daginn eftir. Í mgr. 576-577 í athugasemdum Samskipa við AI segir að (S)forstj hafi eftir fundinn 6. júní 2008 talið að Eimskip væri áhugasamt um að selja frystigeymslurekstur sinn ásamt Containerships. Í athugasemdunum segir meðal annars svo: *„Engar viðræður voru hins vegar milli Samskipa og Eimskips í framhaldi fundarins og á endanum kom í ljós að Eimskip virtist frekar ætla að láta einingar sínar fara í þrot en að selja þær til Samskipa.*" Síðan segir að (S)forstj hafi dregið þá ályktun á þessum tíma að Eimskip hafi viljað losa sig við umræddar einingar og einbeita sér að kjarnasiglingakerfi sínu og *„reefer forwarding*". Tölvupóstur (S)forstj til (S)forstj-frystig hafi einfaldlega byggt á mati hans á aðstæðum á þeim tíma en ekki á upplýsingum frá Eimskip. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins um að viðkvæmar upplýsingar hafi borist frá Eimskip séu haldlausar.

12000. Af þessu tilefni skal tekið fram að skýringar Samskipa á þeim aðgerðum sem (S)forstj greip til í kjölfar fundarins 6. júní 2008 eru ekki í samræmi við það sem kemur fram í bréfum Eimskips og Samskipa 13. október og 24. nóvember 2017. Lýsingarnar í bréfunum, ef réttar eru, leiða skýrlega til þeirrar niðurstöðu að (S)forstj hafi 10. og 11. júní 2008 ekki haft neinar forsendur til að ætla að Eimskip hefði áhuga á að selja Samskipum Daalimpex og Containerships. Vísast nánar um þetta til kafla 25.6.4 hér að framan.

12001. Samskip útskýra ekki þetta misræmi.

12002. Í framangreindum tölvupósti til (S)forstj 10. júní 2008 vísaði (S)forstj-frystig til símafundar fyrr um daginn og spurði (S)forstj hver ættu að vera næstu skref vegna fundar hans með með (E)frkvstj-alþjsv. (S)forstj var beðinn um að útskýra þennan tölvupóst við skýrslutöku hjá lögreglu. Í framburði (S)forstj

kom fram að *„það má vel vera að ég hafi sagt hérna að það hafi verið, væri áhugavert fyrir okkur að hérna samstarf þarna milli þessara geymslna*."[6326] Kvað (S)forstj mögulegan fund (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv ekki hafa átt að taka til eignakaupa heldur til samstarfs Eimskips og Samskipa á frystigeymslumarkaði. Er það í samræmi við *„Nýtt upphaf"* glærukynninguna og tölvupóstinn sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH 10. júní 2008.

12003. Samkeppniseftirlitið vísar hér einnig til umfjöllunar í kafla 7.3.5 um umræddan tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)forstj-frystig 11. júní 2008 og tengd atvik. Þegar horft er til þeirra samtímagagna sem þar er lýst telur Samkeppniseftirlitið það sannað að upplýsingar sem (S)forstj kom á framfæri við (S)forstj-frystig hafi borist Samskipum frá Eimskip. Horfa verður hér m.a. til umfjöllunar um efni fundarins frá 6. júní 2008 sem lýst er í áðurnefndum tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)aðaleig-stjform-SH 10. júní 2008, enda tengjast þessir tveir tölvupóstar. Heiti hins fyrri er *„Eimskip"* og hins síðari *„Re: Eimskip"*. Þá ber að hafa í huga að verkefnið *„Nýtt upphaf"* var hluti af stærra verkefni sem nefnt var *„Þórshamar"*. Í glærukynningu um *„Þórshamar"* sem (E)frkvstj-alþjsv sendi (E)forstj 16. júní 2008 er að finna umfjöllun um breytta áherslu Eimskips og er sú umfjöllun í samræmi við það sem fram kom í tölvupósti (S)forstj til (S)forstj-frystig þann 11. júní 2008. Glærukynningin um *„Þórshamar"* var eðlilega merkt sem trúnaðarmál og (E)frkvstj-alþjsv upplýsti hjá lögreglu að *„Þórshamar"* hafi verið *„viðkvæmt verkefni"*. Enginn vafi getur leikið á því að upplýsingar sem Eimskip skilgreindi sem trúnaðarmál 16. júní 2008 voru það einnig 11. júní 2008.

12004. Samskip leggja ekki fram samtímagögn sem sýna að (S)forstj hafi fengið umræddar upplýsingar frá öðrum en Eimskip. Þá er að finna rangfærslur í umfjöllun Samskipa um þessi atvik í júní 2008, t.d. um að engar viðræður hefðu átt sér stað við Eimskip eftir fundinn 6. júní 2008. Þá er sem fyrr segir óútskýrt hjá Samskipum hvernig (S)forstj gat talið Eimskip *„áhugasamt"* um að selja viðkomandi eignir til Samskipa þegar frásögn fyrirtækisins og Eimskips í bréfunum frá október og nóvember 2017 er höfð í huga. Sú skýring Samskipa að tölvupósturinn frá 11. júní 2008 endurspegli aðeins ályktanir (S)forstj af fyrirliggjandi aðstæðum á þessum tíma er því haldlaus.

25.11. Um verðsamráð í júní 2008

12005. Í mgr. 578 – 580 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að tölvupóstar milli (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1, frá 10. – 13. júní 2008, gefi það til kynna að átt hafi sér stað ólögmæt takmörkun á samkeppni sem hafi falist í 50% hámarksafslætti fyrir gámaleigu til viðskiptavina félaganna. Þessi samskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hafi tengst reikningi *„fyrir gámaleigu vegna flutninga fyrir Ístak frá Bandaríkjunum. Gámurinn* [hafi verið] *fluttur með Eimskipi í samræmi við samkomulag félaganna um flutninga til og frá Bandaríkjunum. Eimskip* [hafi innheimt] *gámaleigu af Samskipum samkvæmt gjaldskrá Eimskips*." (S)forstö-innfl1 hafi haft samband við (E)forstö-innfl, *„fyrrverandi yfirmann sinn hjá Eimskip og óskaði eftir hagstæðari kjörum á gámaleigu en (S)forstö-innfl1 vann áður sem viðskiptastjóri hjá Eimskip. (S)forstö-innfl1 þekkti þar af leiðandi þá vinnureglu sem (E)forstö-innfl viðhafði innanhúss um afslætti af gámaleigu.*" Samskiptin hafi lotið að verðlagningu í lögmætum viðskiptum milli fyrirtækjanna en ekki að verðsamráði af nokkrum toga. Til viðbótar benda Samskip á að fyrirtækið hafi veitt hærri afslátt en 50% og staðhæfa þetta: *„Umrædd vinnuregla um 50% hámarksafslátt var aftur á móti ekki við lýði hjá Samskipum andstætt því sem haldið er fram í andmælaskjalinu*."

12006. Í mgr. 659 í athugasemdum Samskipa við AI kemur hins vegar fram önnur lýsing á tilefni þessara samskipta (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 þar sem miðað er við að Samskip en ekki Eimskip hafi flutt

[6326] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 113.

fleti fyrir Ístak. Fleti (einnig nefnt gámafleti) er ákveðin tegund af opnum gámi. Nánar tiltekið segir þetta í mgr. 659:

„Líkt og samskiptin bera með sér áttu þau upptök sín að rekja til mistaka Ístaks, sem var á þessum tíma í viðskiptum við Samskip. Ístak hlóð tilteknar vörur á rangt fleti í eigu Eimskips sem leiddi til þess að fletið fór í kjölfarið á flakk. Vegna þessara mistaka bað (S)forstö-innfl1 (E)forstö-innfl um að fella niður leigugreiðslu sem Eimskip hafði ranglega rukkað Ístak um. Eins taldi (S)forstö-innfl1 rétt að Eimskip myndi rukka Samskip um sanngjarnt verð enda bæru Samskip ábyrgð á því að fletið hafi ekki skilað sér aftur til Eimskips, en ekki Ístak. Umrædd samskipti sneru þannig alfarið að því að fá þetta leiðrétt gagnvart viðskiptavini Samskipa, Ístaks, og semja um þóknun við Eimskip vegna þessa. Ekkert tilefni er til að gera þessi samskipti tortryggileg, hvað þá að tengja þau við eitthvert NR verkefni."

12007. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

12008. Þótt þætti Eimskips sé lokið skiptir máli hér að horfa til þess hvernig Eimskip lýsti umræddum atvikum. Í mgr. 626-631 í athugasemdum Eimskips við AII var því haldið fram að Ístak hafi ekki verið viðskiptavinur Samskipa heldur Eimskips og mistökin hafi falist í því að Samskip hafi annast flutninginn en ekki Eimskip. Segir Eimskip þannig að samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl hafi verið *„tilkomin þar sem vörur Ístaks, viðskiptavinar Eimskips, höfðu fyrir mistök verið sendar með Samskipum. Þar sem Ístak hafði engan samning við Samskip krafði Samskip um fullt gjald fyrir flutninginn skv. gjaldskrá. Yfir því var Ístak eðli málsins samkvæmt ósátt og vildi að umsaminn afsláttur sinn við Eimskip gilti um flutninginn þar sem mistök höfðu ráðið því að vörurnar voru sendar með Samskip í stað Eimskips*."

12009. Samkeppniseftirlitið bendir hér á að samkvæmt framansögðu lýsa Samskip og Eimskip framangreindu tilviki með ólíkum hætti. Um er að ræða þrjár útgáfur hjá fyrirtækjunum:

- Samskip segja fyrst að þetta hafi tengst flutningi á gámi fyrir Ístak frá Bandaríkjunum til Íslands. Gámurinn hafi verið fluttur með Eimskip á grundvelli samstarfsins í Norður-Ameríku flutningum og Eimskip hafi innheimt gámaleigu af Samskipum skv. gjaldskrá sinni.

- Síðan segja Samskip að Ístak hafi ranglega notað fleti Eimskips. Samskip hafi flutt fletið og gert mistök sem leitt hafi til þess að fletið hafi farið á flakk. Sökum þessa hafi Samskip beðið Eimskip um að fella niður leigugreiðslu sem Eimskip hafi ranglega rukkað Ístak um.

- Eimskip segja hins vegar að fyrir mistök hafi Samskip flutt vörur fyrir viðskiptavin sinn, Ístak, og Samskip krafið Ístak um fullt gjald sem Ístak hafi verið ósátt við og viljað að umsaminn afsláttur við Eimskip gilti um þennan flutning.

12010. Fjallað er um þessi samskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 í kafla 8.1. Sökum framangreinds misræmis í frásögnum Eimskips og Samskipa er rétt að rifja upp hvernig (S)forstö-innfl1 lýsti þessu atviki í tölvupóstinum frá 10. júní 2008 til (E)forstö-innfl:

„Nú þarf ég að biðja þig um smá greiða. Málið er að Ístak hlóð vöru á fleti ykkar og sendi síðan með okkur til IMM.[6327] *Fletið var síðan tæmt á athafnasvæði okkar í IMM og þá hefðum við átt að skila fletinu. Okkar fólk í IMM gerði hins vegar mistök sem leiddu til þess að fletið fór á flakk í okkar kerfi. Á meðan hélduð þið áfram að rukka Ístak um gámaleigu. Þeir áttu auðvitað enga sök á þessu og það á að rukka okkur um þetta. Hér að neðan er yfirlit yfir þá leigu sem Ístak var rukkað. Getur þú vinsamlegast látið fella þetta niður á Ístak og rukkað okkur um þetta í staðinn.*"

[6327] Immingham í Bretlandi.

12011. Samkvæmt þessu var (1) vara Ístaks sett í fleti[6328] Eimskips, (2) fletið var flutt með Samskipum, (3) sökum mistaka Samskipa var fletinu ekki skilað til Eimskips eftir tæmingu þess, (4) Ístak greiddi leigu af fletinu til Eimskips og (5) þar sem Eimskip fékk ekki fletið, vegna mistaka Samskipa, hélt Eimskip áfram að rukka Ístak fyrir leigu á því (í tölvupósti (S)forstö-innfl1 er vísað til 14 reikninga Eimskips til Ístaks vegna þessa).

12012. Ekki skiptir hér hins vegar meginmáli hvort það hafi verið Samskip eða Eimskip sem fluttu viðkomandi fleti fyrir Ístak. Aðalatriðið er að tölvupóstur (S)forstö-innfl1 sýnir skýrlega að samskipti hans við (E)forstö-innfl tóku til verðlagningar Eimskips á tiltekinni þjónustu gagnvart viðskiptavini, þ.e. gámleigunni sem Eimskip hafði krafið Ístak um. Jafnframt skiptir miklu máli að tölvupóstsamskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hafa breiðari skírskotun varðandi verðlagningu beggja fyrirtækjanna.

12013. Umræddir tölvupóstar (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 frá 13. júní 2008 eru skýrir um að fyrirtækin hafi þekkt 50% hámarksafslátt á gámaleigu og lýsti (S)forstö-innfl1 ánægju sinni með að Eimskip *„standi fast á þessu hámarki*". Hafi Eimskip og Samskip ekki haft sameiginlegan skilning um hámark afsláttar var varla ástæða fyrir (E)forstö-innfl að spyrja (S)forstö-innfl1 um hvort hann kannaðist við 50% afsláttarhámark heldur hefði (E)forstö-innfl fremur átt að tiltaka veittan afslátt. Hafi (S)forstö-innfl1 einungis verið að leita bestu kjara hjá Eimskip hefði hann vart lýst yfir ánægju með að (E)forstö-innfl veitti ekki meira en 50% afslátt þ.e. til viðskiptavina.

12014. Ekkert í þessum samskiptum gefur til kynna að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl hafi verið að ræða *„vinnureglu Eimskips*" sem (S)forstö-innfl1 hafi þekkt frá því að hafa starfað fyrir Eimskip. Ef svo hefði verið hefði (S)forstö-innfl1 væntanlega vísað til vinnureglunnar í tölvupóstinum 10. júní 2008 þegar hann bað (E)forstö-innfl um *„greiða*". Þá hefði (E)forstö-innfl væntanlega ekki spurt fyrrum undirmann sinn hvort hann *„kannaðist við*" 50% hámarkið heldur gengið út frá því að (S)forstö-innfl1 væri enn minnisstæð þessi vinnuregla. Ef þetta var tilvísun til vinnureglu Eimskips þá er óútskýrt af hverju (S)forstö-innfl1 lýsti yfir ánægju með að Eimskip stæði fast á þessu afsláttarhámarki.

12015. Tölvupóstar (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 eru skýrir og sýna að þessi samskipti tóku til verðlagningar gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna. Í þessum samskiptum Eimskips og Samskipa var hnykkt á verðsamráði milli fyrirtækjanna sem fólst í takmörkun á afslætti þeirra til viðskiptavina. Eins og lýst er í kafla 8.1 og kafla 14.56 styðja önnur samtímagögn að umrætt verðsamráð hafi verið fyrir hendi á rannsóknartímabili þessa máls. Sýna þau að þessi takmörkun á afslætti tók ekki aðeins til gámaleigu heldur einnig til annarra þátta í starfsemi fyrirtækjanna eins og t.d. uppskipunar og landflutninga.

12016. Gögnin sem fjallað er um í framangreindum köflum sýna skýrt að það er ekki rétt hjá Samskipum að regla um 50% hámarksafslátt hafi ekki verið við lýði hjá fyrirtækinu.

12017. Engu breytir þótt Samskip fullyrði að veittur hafi verið hærri afsláttur en 50%. Eftir sem áður eru samtímagögnin skýr um að hið ólögmæta samráð miðaði að því afsláttur yrði ekki hærri en 50%. Dómaframkvæmd sýnir að engu breytir um ólögmæti verðsamráðs þótt þátttakendur fari ekki alltaf eftir því sem ákveðið er í samráðinu, sbr. umfjöllun í kafla 4.8.

12018. Jafnvel þótt fallist væri á að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl hafi aðeins verið að ræða *„vinnureglu Eimskips*" sem (S)forstö-innfl1 hafi þekkt frá fyrra starfi fólu þessi samskipti samt sem áður í sér ólögmætt samráð. (S)forstö-innfl1 tók við starfi forstöðumanns innflutningsdeildar Samskipa 1. desember 2006. (E)forstö-innfl var forstöðumaður innflutningsdeildar Eimskips. Komu þessir stjórnendur að öllum þáttum í verðlagningu fyrirtækja sinna á innflutningi og tengdri þjónustu. Miðað við þessa túlkun á samskiptunum fékk (S)forstö-innfl1 vissu fyrir því í júní 2008 að afsláttarstefna Eimskips væri

[6328] Einnig nefnt gámafleti (e. flat rack container) sem er ákveðin tegund af opnum gámum.

að þessu leyti óbreytt frá því að hann starfaði hjá Eimskip á árinu 2006. Eru það í eðli sínu viðkvæmar samkeppnislegar upplýsingar og felur það í sér alvarlegt brot á 10. gr. samkeppnislaga ef keppinautar með samanlagt hátt í 100% markaðshlutdeild miðla slíkum upplýsingum á milli sín.

25.12. Samskipti milli stjórnenda siglingakerfa Samskipa og Eimskips

12019. Í kafla 8.2.2 er fjallað um samskipti (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf 19. og 20. júní 2008 um flutninga á gámum til Vestmannaeyja. Þannig voru yfirmenn Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á flutningsstjórnun og siglingakerfum fyrirtækjanna, eða starfsmenn á þeirra vegum, í samskiptum, samhliða því að unnið var að framgangi verkþátta í *„Nýtt upphaf*" verkefninu, m.a. um flutninga tengdum viðkomuhöfninni í Vestmannaeyjum. Er í því sambandi horft til annarra gagna sem m.a. fjalla um aukið samstarf vegna Vestmannaeyja, sbr. glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008.

12020. Í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 og 31. ágúst 2022 koma fram athugasemdir fyrirtækisins vegna þessara samskipta (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf vegna Vestmannaeyja dags. 19. og 20. júní 2008. [6329] Staðhæfa Samskip að samskipti (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf varði flutninga á tómum gámum til Vestmannaeyja. Segja Samskip það rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að (S)forstö-flutnstj hafi borið ábyrgð á siglingakerfi Samskipa. (S)forstö-flutnstj hafi verið forstöðumaður flutningastjórnunar sem hafi borið ábyrgð á gámaflota Samskipa ásamt lestun og losun skipa. Ábyrgð og umsjón með siglingakerfinu hafi ekki verið í hans höndum. Í þessu tilviki hafi verið um að ræða *„tilfallandi flutning á tómum gámum milli hafna á Íslandi*". Þeir flutningar hafi verið *„fullkomlega lögmætir*" og gefi *„vitanlega ekki nokkurt tilefni til ályktana eða kenninga um ólögmætt samráð á milli félaganna um flutninga til eða frá Vestmannaeyjum*". Ekkert samkomulag hafi verið til staðar milli fyrirtækjanna um flutninga til eða frá Vestmannaeyjum.

12021. Vegna framangreindra athugasemda Samskipa um að ábyrgð og umsjón siglingakerfa hafi ekki legið hjá (S)forstö-flutnstj ber að árétta að í mgr. 639 í athugasemdum Samskipa við AI segja Samskip að (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf hafi gengt sambærilegum stöðum, þ.e. að rekstur siglingakerfa hafi heyrt (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf. Það er því ljóst að fyrir hendi er innbyrðis ósamræmi innan athugasemda Samskipa sjálfs.

12022. Hvað sem þessu ósamræmi líður hjá Samskipum þá ber að árétta að fyrirliggjandi er skipurit fyrirtækisins fyrir árið 2008. Skipuritið afhenti Samskip við rannsókn málsins skv. 19. gr. samkeppnislaga. Á því má sjá að (S)forstö-flutnstj veitti flutningsstjórnunardeildinni forstöðu og var hann undirmaður (S)frkvstj-millilandasv, sem var framkvæmdastjóri millilandasviðs.[6330] Staða og ábyrgð (S)forstö-flutnstj tók til stýringar og reksturs á öllum skipa- og gámaflota Samskipa og siglingakerfi Samskipa. Samtímagögn sem stafa frá (S)forstö-flutnstj staðreyna einnig að staða hans og ábyrgð varðaði siglingakerfi Samskipa, sbr. t.d. gögnin sem (S)forstö-flutnstj sendi, í fjarveru (S)frkvstj-millilandasv, til (S)forstj að kvöldi 24. júlí 2008, þar sem finna má mismunandi útfærslur á breytingum á siglingakerfi Samskipa (*„Flutningsgeta 2008 07a.xls*" og *„Siglingakerfi – hagræðing.xls.*"). Daginn eftir fór fram fundur (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 8.13.

12023. Samkeppniseftirlitið getur því ekki fallist á að það með Samskipum að eftirlitið hafi ranglega fjallað um stöðu og ábyrgð (S)forstö-flutnstj hjá Samskipum og aðkomu hans og ábyrgð á siglingakerfi fyrirtækisins.

[6329] Sjá hér einnig mgr. 24 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2022, sbr. einnig mgr. 6 og áfram í bréfi Samskipa 24.03.2023.
[6330] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 10.04.2015, fskj.1. Skipurit frá árinu 2008, merkt *„Apr 2008*" og *„Jul 2008*". [...] lét af störfum hjá Samskipum í lok október 2008.

12024. Það liggur því fyrir að þegar (S)frkvstj-millilandasv var í fríi í lok júní 2008, áttu (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf í samskiptum, en þeir báðir báru ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna. (S)forstö-flutnstj var því staðgengill fyrir (S)frkvstj-millilandasv og undir undir þá heyrðu rekstur siglingakerfi Samskipa á þessum tíma.

12025. Til þess að leiðrétta mögulegan misskilning í athugasemdum Samskipa skal þess getið að annar starfsmaður, (S)forstö-skiparek, var forstöðumaður skiparekstrardeildar Samskipa árið 2008, sbr. fyrrnefnt skipurit fyrirtækisins. (S)forstö-skiparek heyrði líkt og (S)forstö-flutnstj einnig undir (S)frkvstj-millilandasv á millilandasviði Samskipa. Skiparekstrardeildin bar ábyrgð á rekstri skipa Samskipa og viðhaldi á þeim, t.d. sá deildin um að útvega varahluti í skipin, mannafla, tryggingar o.s.frv. Ólíkt (S)forstö-flutnstj bar (S)forstö-skiparek ekki ábyrgð á siglingakerfi eða -áætlun Samskipa sem slíku.

12026. Önnur sjónarmið Samskipa um umrædd samskipti (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf dags. 19. og 20. júní 2008 eru ekki í samræmi við samtímagögn, sbr. t.d. tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstö-flutnstý dags. 8. júlí 2008 sem tengdust flutningunum. Þar kom m.a. fram hjá (E)frkvstj-flutnkerf að það hefði ekki verið samið sérstaklega um þennan flutning heldur væri um að ræða *„samningverðið* [svo] *sem við* [Eimskip] *erum með við þá* [Samskip]" . Vísast hér til umfjöllunar í kafla 8.2.2. Þá sýnir gagnið að stjórnendur fyrirtækjanna, sem báru ábyrgð á siglingakerfum þeirra, voru í samskiptum á þessum tíma sem a.m.k. vörðuðu flutninga tengdum Vestmannaeyjum. Sjóflutningar til og frá Vestmannaeyjum, og sú viðkomuhöfn, var eitt af andlögum *„Nýtt upphaf*" verkefnis fyrirtækjanna sem hófst þarna skömmu áður, sbr. glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Gögnin sýna að fyrirtækin skoðuðu aukið samráð um þá viðkomuhöfn og samnýtingu flutningakerfa vegna þeirra flutninga, þ. á m. vegna Vestamannaeyja, sbr. umfjöllun um atvik í júlí 2008 í köflum 8.5, 8.7.-8.9.

12027. Í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2022 gerir Samskip athugasemdir við að fyrrnefnd samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj frá 19. og 20. júní 2008 séu sett í samhengi við minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008. Segja Samskipa að tilvísun til minnisblaða (S)frkvstj-millilandasv hafi hér *„ekki nokkra þýðingu enda eru þær hugleiðingar sem þar er að finna án nokkrar teningar við þá flutninga á tómum gámum*" sem vísað sé til í tölvupósti (S)forstö-flutnstj til (E)frkvstj-flutnkerf. Verið sé að *„afbaka sannleikann, allt í þeim tilgangi að reyna að koma stoðum undir fyrirframmótaðar samráðskenningar*". Benda Samskip einnig á að í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv sé vísað til samstarfs Samskipa og Eimskips vegna flutninga frá Vestmannaeyjum til Evrópu með gerð hugsanlegs slotsamnings milli fyrirtækjanna. Í samskiptum (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf hafi verið um að ræða tilfallandi flutning á tómum gámum frá Reykjavík til Vestamanneyja.

12028. Ekki er fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

12029. Samtímagögn eru skýr um að einn verkþáttur *„Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips tók til aukin samstarfs í sjóflutningum og endurskoðunar á siglingakerfum. Markmið þessa var að meta hagkvæmni þess að skiptast á slottum í núverandi siglingakerfum *„tengdum Íslandi*" þar sem átti að greina skipanýtingu brotið niður á hafnir í inn- og útflutningi og meta hagræði fyrirtækjanna að ganga í aukið slottsamstarf, sbr. um glærukynningu Eimskips um *„Verkefnið Nýtt upphaf*" í kafla 7.5.5.3. Vestmannaeyjar voru tilgreind sem ein af viðkomuhöfnum sem féll undir þennan verkþátt, sbr. glæru 7 í glærukynningu Eimskips.

12030. Tölvupóstur (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf er eitt gagn af mörgum samtímagögnum sem horft er til í máli þessu. Eins og ítrekað hefur komið fram var (S)forstö-flutnstj forstöðumaður flutningastýringardeildar Samskipa. (E)frkvstj-flutnkerf gegndi sambærilegri stöðu hjá Eimskip. Þegar (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj áttu í samskiptum, og í kjölfar þeirra, unnu stjórnendur fyrirtækjanna, sem báru ábyrgð á siglingakerfum, að söfnun og greiningu gagna sem tengdust siglingakerfum fyrirtækjanna í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Samtímagögn sýna að

sú vinna tók m.a. til flutninga tengdum Vestmannaeyjum og er það í samræmi við áðurnefnda glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf“* verkefnið, sbr. kafla 8.9.1.

12031. Samskip og Eimskip voru með samninga sín á milli um flutninga til og frá Vestmannaeyjum.[6331] Engin undanþága var í gildi um þessa samninga samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga. Gögnin sýna einnig vinnu og greiningu á því að annað fyrirtækið myndi hreinlega hætta flutningum frá Vestmannaeyjum og gera slotsamning við hitt um þá flutninga.

12032. Samskipti (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008 sýna samskipti fyrirtækjanna daginn áður og pósturinn varðar flutning Samskipa á tómum gámum fyrir Eimskip *„til“* Vestmannaeyja. Afrit af tölvupóstinum fór til (S)forstö-útfl, sem var forstöðumaður útflutnings og því líklegt að flutningarnir hafi tengst gámastýringu Eimskips vegna útflutnings frá Vestmannaeyjum. Á hinn bóginn breytir það engu fyrir þýðingu gagnsins í samráðmáli sem þessu þótt (S)frkvstj-millilandasv, í minnisblöðunum frá 7. og 9. júlí 2008,[6332] hafi síðan lagt til aukið samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum *„frá“* Vestmannaeyjum. Þessi gögn, ásamt öðrum gögnum tengdum Vestmannaeyjum, eru af sama meiði, þ.e. fyrirtækin áttu samskipti um flutninga og unnu að greiningu samkvæmt *„Nýtt upphaf“* verkefninu fyrir þessa viðkomuhöfn og aukið samstarf tengdu henni, sbr. nánari umfjöllun í köflum 8.2.2, 8.5, 8.8 og 8.9

25.13. Unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu o.fl.

12033. Í mgr. 22 – 23 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 gerir fyrirtækið athugasemdir um gögn sem sýna tölvupóstsamskipti innan Eimskips dagana 19. – 20. júní 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.2.1. Byggja Samskip á því að skjöl Eimskips hafi enga tengingu við Samskip og ekkert í skjölunum sem stutt geti verið við kenningar um samráð fyrirtækjanna. Skjölin séu í *„alla staði eðlileg“*. Samskip vísa t.a.m. í þessu sambandi til þess verkefni og samskipti af þessum toga séu framkvæmd reglubundið á ári hverju í starfsemi skipafélaga. Þá er einnig vísað til þess að um sé að ræða kynningu á starfsemi í Noregi 20. júní 2008. Gögnin gefi ekki tilefni til að ætla að fyrirtækin tvö hafi átt í ólögmætum samskiptum. Samskip hafi *„aldrei tekið ákvarðanir um eigið siglingakerfi í samráði eða eða samstarfi við Eimskip“*.[6333] Ályktanir Samkeppniseftirlitsins séu hvort tveggja í senn rangar og tilefnislausar.

12034. Þessar athugasemdir Samskipa hrekja ekki að horfa verður til þess í máli þessu að nokkrum dögum eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, og að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst, var innan Eimskips af lykilstjórnendum ((E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf sem voru síðan í samskiptum við lykilstjórnendur Samskipa) sett af stað og unnin umfangsmikil vinna í upplýsingaöflun og greiningu á sjóflutningum og siglingakerfi fyrirtækisins. Tók þessi vinna tímanlega og efnislega til nákvæmlega sömu þátta sem féllu undir þann verkþátt fyrirtækjanna sem tók til sjóflutninga og siglingakerfa, sbr. glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008. Árétta ber að *„Nýtt upphaf“* verkefnið tók einnig beinlínis til þess að fyrirtækin myndu taka saman og miðla á milli upplýsingum, sbr. einnig framburð (S)forstj um eftir fundinn 6. júní 2008 hafi *„menn“* svo *„farið og hérna unnið frekar heima í húsi* […]“.[6334]

12035. Staðhæfingar Samskipa um að gögn Eimskips 19. og 20. júní 2008 varði þætti sem eru framkvæmdir á ári hverju í starfsemi skipafélaga eru ótrúverðugar og fara gegn auk þess gegn því sem fram kemur í samskiptunum sem sjálfum. Þann 19. júní 2008 vísaði (E)forstö-flutnstý t.a.m. til þess í tölvupósti til

[6331] Sjá umfjöllun í kafla 8.2.2 um tölvupóst [...] frá 08.07.2008. Sjá einnig umfjöllun í kafla 5.4 um hið svokallaða *„neyðarsamkomulag“* Samskipa og Eimskips frá árinu 2001 sem tók til samstarfs í flutningum milli Íslands og Evrópu (þ. á m. frá Vestmannaeyjum til Evrópu).
[6332] Sjá einnig umfjöllun hér á eftir um sjónarmið Samskipa um minnisblöð [...] 7. og 9. júlí 2008.
[6333] Í mgr. 21 koma fram sambærileg sjónarmið hjá Samskipum um gögn Eimskips 15.-16.07.2008 og með vísan til umfjöllunar hér er þeim athugasemdum hafnað.
[6334] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 107.

(E)frkvstj-flutnkerf að (E)frkvstj-EimÍsl væri *„alltaf að biðja um meiri og meiri statistík*". Þá er fullyrðing Samskipa um að um hafi verið að ræða kynningu í Noregi 20. júní 2008 haldlaus og á sér enga stoð í öðrum samtímagögnum.

12036. Jafnvel þó að um hafi verið að ræða verkefni sem skipafyrirtæki taka saman *„á ári hverju*", þá breytir það ekki því að gögnin sýna að gögnin voru tekin saman, greind og vinnan var umfangsmikil. Þar skiptir og máli aðkoma (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf að þessari vinnu og umrædd gögn sýna það. Er þannig ljóst að tíu dögum eftir að (E)forstj vistaði hjá sér *„Nýtt upphaf*" glærukynninguna (hafði þá stuttu áður vistað *„Nýtt upphaf*" verkefnið á verkefnalista sinn), þá voru undirmenn hans (m.a. (E)frkvstj-flutnkerf sem hafði fengið það verkefni að vera í samskiptum við Samskip sbr. kafla 7.2.1.1 og 8.12) að taka saman upplýsingar og greiningar í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna.

12037. Þvert á athugasemdir Samskipa styðja umrædd gögn Eimskips frá 19. og 20. júní 2008 því framgang verkefnisins hjá fyrirtækinu og samskipti fyrirtækjanna, sbr. einnig t.a.m. minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008 um verulega aukið samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum og tengdu siglingakerfi. (S)frkvstj-millilandasv tók minnisblöðin saman þegar hann kom úr sumarfríi mánaðarmótin júní/júlí 2008 (tíu dögum eftir vinnu (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf Eimskips megin) og átti (S)frkvstj-millilandasv samskipti við (E)frkvstj-flutnkerf á þeim tíma, sbr. kafla 8.9.5. Þá er fyrirliggjandi að (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj hittust seinni hluta árs 2008 í húsakynnum Samskipa og ræddu um verkþætti sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sbr. framburð (E)frkvstj-alþjsv um fundinn í skýrslutöku hjá lögreglu.[6335]

12038. Vegna umfjöllunar Samskipa um inntak og efni gagna frá Eimskip þá verður ekki horft framhjá því að Eimskip hefur með sátt 16. júní 2021 viðurkennt alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði og samskiptum við Samskipa þ. á m. tengslum við sjóflutninga og breytingu siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

12039. Þá vekur óhjákvæmilega athygli að í athugasemdum Samskipa telur fyrirtækið sig stuttu síðar í athugasemdum ekki geta tjáð sig um önnur gögn sem stafa frá Eimskip, sbr. umfjöllun fyrirtækisins í mgr. 25, 37, 39 og 47 í bréfinu dags. 13. júní 2022. Ekki er skýrt af hálfu Samskipa hvað veldur því að fyrirtækið telur sig geta gert athugasemdir og skýrt sum gögn frá Eimskip en önnur ekki. Í því samhengi skal bent á að gögn þau sem Samskip segjast ekki geta tjáð sig um urðu til þremur og fjórum dögum síðar en áðurnefnd gögn Eimskips 19. og 20. júní 2008. Jafnframt varða þau sama efni og stafa frá sömu lykilsstjórnendum Eimskips. Sjá um þetta tölvupóst frá (E)frkvstj-EimÍsl til (E)frkvstj-flutnkerf *„Fundur um Siglingakerfi á fimmtudag*", dags. 23. júní 2008 og dagbókarfærsla úr dagbók (E)frkvstj-innanl með heitinu *„Siglingakerfi*", boðaður 24. júní 2008, sbr. umfjöllun um þessi gögn frá Eimskip í kafla 8.4. Er framangreint misræmi í athugasemdunum til þess fallið að draga úr trúverðugleika skýringa Samskipa um gögn Eimskips frá 19. og 20. júní 2008.

12040. Í mgr. 26 í bréfi Samskipa 13. júní 2022 er áfram fjallað um gögn sem stafa frá Eimskip, nánar tiltekið samskipti 27. og 28. júní 2008 vegna áframhaldandi vinnu og fundar (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf um siglingakerfi Eimskips. Byggja Samskip á því að þessi samskipti hafi enga tengingu við Samskip og ekkert gefi til kynna samskipti fyrirtækjanna um þetta efni. Fyrirtækin hafi hvorki átt í samráði né samskiptum um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna árið 2008 eða á öðrum tímum.[6336]

[6335] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 33 – 41, 50 og 129 og áfram.

[6336] Í mgr. 28 í bréfi fyrirtækisins dags. 13. júní 2022 koma fram sambærileg sjónarmið Samskipa um önnur tölvupóstsamskipti Eimskips sem tengdust greiningu og söfnun upplýsinga um inn- og útflutning til viðkomuhafna sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið (heiti pósta Eimskips: *„Greininga* [svo] *fyrir allar hafnir IS og EU fyrir Eimskiop [svo] liner*" og *„VANTAR GREININGU / Flutningar sl 12 mán*", sbr. umfjöllun um gögnin í kafla 8.9.1.

12041. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Þótt í umræddum samskiptum sé ekki minnst á Samskip sem slíkt þá hefur efni, tímasetning og aðkoma (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf sönnunargildi í máli þessu, sbr. umfjöllun um sönnunarkröfur í samkeppnisrétti í kafla 4.7. Í tölvupósti (E)frkvstj-EimÍsl frá 27. júní 2008 fullvissaði hann (E)forstj um að áfram yrði unnið að þeirri athugun sem (E)forstj hafði óskað eftir, þ.e. breytingu á siglingakerfinu, sbr. umfjöllun í kafla 8.4. Daginn eftir, laugardaginn 28. júní 2008, var ráðgert að halda fund innanhúss hjá Eimskip mánudaginn 30. júní 2008. Samskiptin sýna hins vegar að (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl voru í veiðiferð frá laugardeginum 28. júní 2008 fram til síðdegis á mánudeginum 30. júní 2008. Fundurinn frestaðist því til þriðjudagsins 1. júlí 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.4. Gögnin sýna að greiningarvinnu Eimskips og söfnun upplýsinga tengdu sjóflutningum og viðkomuhöfnum í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið átti að vera lokið og var lokið þann 3. júlí 2008, sbr. kafla 8.9.1. Vegna umfjöllunar um þessa atburðarrás skal árétta það sem fyrr segir að á þessum tíma var (S)frkvstj-millilandasv að koma úr fríi og fljótlega lá þá fyrir hjá honum ítarlegt minnisblað með tillögum að víðtæku samráði Samskipa og Eimskips, sbr. minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008 sem lýst er í kafla 8.9.

12042. Hvað áhrærir staðhæfingu Samskipa, í mgr. 26 í bréfinu 13. júní 2022, um að það hafi ekki verið fyrir hendi samráð eða samskipti við Eimskip tengdu breytingum á siglingakerfi árið 2008, þá er það í ósamræmi við gögn málsins sbr. umfjöllun í köflum 8 – 11. Þá eru staðhæfingarnar einnig í ósamræmi við fyrri skýringar fyrirtækisins við rannsókn málsins. Þannig segir í athugasemdum Samskipa við AI að fyrirtækið hafi verið í samskiptum við Eimskip um samstarf sem samtímagögn sýna að tengdust breytingu á siglingakerfi Samskipa, þ.e. samskipti við Eimskip m.a. vegna *„útvíkkaðs neyðarsamkomulags*" og samstarfs tengslum við flutninga á grænmeti milli Rotterdam og Reykjavíkur (BÚR), sjá mgr. 959 – 963, 995 og 1005 í athugasemdum Samskipa við AI. Sjá einnig í dæmaskyni um samskipti fyrirtækjanna um breytingu á siglingakerfi Samskipa þann 22. október 2008, sbr. umfjöllun kafla 9.4.

12043. Í mgr. 15 og 20 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 setur fyrirtækið fram athugasemdir um samskiptagögn frá Eimskip í byrjun júlí 2008. Nánar tiltekið er um að ræða:

- Annars vegar tölvupóst (E)forstö-útfl til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl 1. júlí 2008 með heitið *„Vestmannaeyjar*" ásamt viðhengi með tekjum Eimskips vegna flutningum tengdum Vestmannaeyjum *(*(E)forstö-útfl: *„Heilt yfir tel ég þetta meira en menn hafa verið að gera sér grein fyrir í umræðunni")* og

- Hins vegar áframhaldandi samskipti þessu tengdu milli (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj 9. júlí 2008 ((E)frkvstj-flutnkerf: *„Hérna eru tekjunar varðandi Vestmannaeyjar á átta mánaðar tímabili sjá viðhengi mér væri mjög illa við að láta þetta eftir")*

12044. Fram kemur hjá Samskipum að fyrirtækinu sé ekki ljóst hvernig samskiptin tengist því eða ætluðu samráði. Samskip víkja þó að orðum (E)frkvstj-flutnkerf *„að láta þetta eftir*" og segjast vilja taka fram að fyrirtækið hafi ekki átt í neinum viðræðum við Eimskip um flutninga til eða frá Vestmannaeyjum. Væntanlega hafi verið um að ræða *„greiningarvinnu innan Eimskips á arðbærni einstakra flutningaleiða og þá hvort efni væru til að breyta eða eftir atvikum hætta flutningum*." Fyrir liggi að engin breyting hafi orðið á þessum flutningum Eimskips.

12045. Réttilega beinast ummæli (E)frkvstj-flutnkerf frá 9. júlí 2008 að skoðun hans á því að Eimskip myndu hætta flutningum frá Vestmannaeyjum. Að öðru leyti er ekki hægt að fallist á sjónarmið Samskipa enda þau ekki í samræmi við samtímagögn og ummæli (E)frkvstj-flutnkerf skýr um *„að láta eftir*" vísi til þess að með þessu myndu flutningar Eimskip færast til Samskipa.

12046. Fjallað er um umrædd gögn Eimskips í kafla 8.5 og 8.9.5 og vísast til þeirrar umfjöllunar. Í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008 unnu bæði fyrirtækin að söfnun upplýsinga og greiningu í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Einn þessara anga tók til breytinga á siglingakerfum og samsiglinga vegna Vestmannaeyja. Á sama degi og (E)frkvstj-flutnkerf lét umrædd ummæli falla um Vestmannaeyjar lá fyrir lokaútgáfa af minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv um víðtækt aukið samstarf fyrirtækjanna tengdu sjóflutningum og siglingakerfum. Í því samtímagagni Samskipa var nákvæmlega að finna það sem (E)frkvstj-flutnkerf vísaði til í samskiptum við (E)forstj (sem sat í vinnuhópi *„Nýtt upphaf“* verkefnisins), þ.e. afstaða (E)frkvstj-flutnkerf til þess ef Eimskip myndi hætta siglingum frá Vestmannaeyjum og gera slotsamning við Samskip um þá flutninga. (E)frkvstj-flutnkerf var mjög illa við að láta flutninga eftir til Samskipa. Vikuna 7. – 13. júlí 2008 ræddu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf um a.m.k. tillögurnar úr minnisblaðinu. Upplýsingaöflun og greining Eimskips átti að vera tilbúin 3. júlí 2008 og þann dag bókaði ritari (E)forstj (E)frkvstj-flutnkerf á fund með (E)forstj þann 7. júlí 2008 þar sem *„Nýtt upphaf“* verkefnið var rætt. Vísast um þetta til kafla 8.9.4 og 8.9.7. Horfa verður til þessara samtímagagna fyrirtækjanna. Ekkert í athugasemdum Samskipa breytir því mati á gögnunum. Engin gögn Eimskips staðfesta almennar staðhæfingar Samskipa sem lúta að því að Eimskip hafi á eigin spýtur verið að meta að hætta flutningum frá Vestmannaeyjum. Þvert á móti sýna gögn annað. Með samráði fyrirtækjanna hafði óvissu verið eytt og umrædd gögn hluti af fleiri gögnum sem horft er til og sem sýna hvernig samkeppni var raskað með því að fyrirtækin voru ekki með sjálfstæðum hætti að vinna að og taka ákvarðanir í starfsemi þeirra.[6337]

12047. Við mat á ólögmæti háttsemi Samskipa sem fólst í ólögmætu hagnýtri samvinnu og upplýsingaskiptum við Eimskips, breytir engu þótt fyrirtækin hafi síðan í samráði sínu valið aðra leið en að auka samstarf sitt vegna flutninga tengdum Vestmannaeyjum. Í því sambandi skal halda til haga að samtímagögn sýna að fyrirtækin voru þegar með samkomulag um flutninga til Vestmannaeyja, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstö-flutnstý daginn áður, 8. júlí 2008 og umfjöllun í kafla 8.2.2. Vegna útflutnings frá Vestmannaeyjum til Evrópu þá var áfram fyrir hendi ólögmætt samkomulag milli fyrirtækjanna um þá flutninga, hið svokallaða *„neyðarsamkomulag“*, sbr. kafla 5.4.

25.14. Um að (E)forstj hafi veitt upplýsingar um áform Eimskips

12048. Í kafla 8.3 er fjallað tölvupóst (S)starfsm til (S)forstj frá 25. júní 2008. Í tölvupóstinum var (S)forstj greint frá samræðum (E)forstj og (S)starfsm. Samkvæmt (S)starfsm höfðu hann og (E)forstj rætt *„mikið um flutningana og hann lá ekki á skoðun sinni frekar en vanalega“.* Einnig hafði (E)forstj greint (S)starfsm frá þessu; *„talaði um að fækka niður í eitt skip á USA og sennilega taka fljótlega eitt skip út á Evrópu osfrv.“*

12049. Í mgr. 488 - 489 í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að (S)starfsm og (E)forstj hafi þekkst þar sem *„þeir hafi áður starfað saman hjá Eimskipi“*. Er tölvupóstur (S)starfsm skýrður svo að hann og (E)forstj hafi hist fyrir tilviljun í frítíma og (S)starfsm sagt (S)forstj *„frá þessari uppákomu í framhjáhlaupi af þeirri ástæðu einni að honum þótti merkilegt hversu fjálglega (E)forstj tjáði sig. Þótt ummæli (E)forstj kunni að hafa verið óheppileg þá er ljóst að af hálfu (S)starfsm og (S)forstj var þessu tekið sem almennu blaðri frá manni sem hafði varla komið sér fyrir í forstjórastólnum.“* Mótmæla Samskip því að þessi samskipti við Eimskip hafi falið í sér brot á samkeppnislögum. Í mgr. 659 segja Samskip að (S)starfsm hafi aðeins verið að lýsa fyrir (S)forstj óformlegu spjalli við (E)forstj og þar hafi ekki komið fram *„upplýsingar um viðkvæm trúnaðarmál í rekstri“*. Í mgr. 673 árétta Samskip að (S)starfsm hafi hitt (E)forstj fyrir tilviljun og samræður þeirra hafi ekki verið hluti af ætlaðri samráðsatburðarás. Samskipti þeirra hafi ekki falið í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta.

[6337] Með vísan til sjónarmiða sem hér eru rakin er sjónarmiðum Samskipa um fund [...] og [...] 07.07.2008 hafnað, sbr. mgr. 29 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 13.06.2022.

12050. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

12051. Í kafla 8.3 er fjallað um skýringar sem (S)forstj og (E)forstj gáfu á framangreindu við skýrslutöku hjá lögreglu. Kvaðst (S)forstj við skýrslutöku í maí 2018 ekki muna eftir ofangreindu tilviki en taldi þó að samskipti (S)starfsm við (E)forstj hafi ekki vera eðlileg. Í júní 2020 staðhæfðu Samskip hins vegar í athugasemdum við AI að (S)forstj og (S)starfsm hefðu tekið þessum upplýsingum frá (E)forstj sem *„almennu blaðri“* frá óreyndum forstjóra Eimskips. Samskip staðhæfa að (E)forstj og (S)starfsm hefðu þekkst en (E)forstj hélt því ítrekað fram hann að vissi ekki hver (S)starfsm væri. Af framburði (E)forstj má ráða að hann teldi að efni tölvupóstsins hafi falið í sér tilbúning hjá (S)starfsm sem settur hefði verið fram til þess að hækka í áliti hjá forstjóra Samskipa.

12052. Ekki er því samræmi í skýringum sem gefnar hafa verið á viðræðum (S)starfsm og (E)forstj og efni tölvupósts (S)starfsm til (S)forstj.

12053. Sú staðhæfing Samskipa að í viðræðum (E)forstj við (S)starfsm hafi ekki komið fram upplýsingar um *„viðkvæm trúnaðarmál í rekstri“* er órökstudd.

12054. Vegna þessa skal tekið fram að í júní 2008 stóð yfir endurskoðun á siglingakerfi Eimskips, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 7.2.1.1 og 7.3 um fundargerðina frá 2. júní 2008. Þá var samráð um breytingar á siglingakerfum hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Í glærukynningu (E)forstj frá 9. júní 2008 kemur fram á glærunum sem báru yfirskriftina *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* að til stæði að endurskoða siglingakerfi fyrirtækjanna, m.a. með fækkun skipa í flutningum til og frá Íslandi.

12055. Upplýsingar um mögulegar breytingar á siglingakerfi stærsta keppinautarins á viðkomandi sjóflutningamarkaði eru án efa mikilvægar viðskiptaupplýsingar í skilningi samkeppnisréttarins. Engu breytir um ólögmæti miðlunar á slíkum upplýsingum þótt þær ákvarðanir sem hafa verið teknar eða til stendur að taka breytist, þ.e. að fyrirtæki veitti keppinauti sínum ekki réttar upplýsingar. Þá ber og að hafa í huga að þrátt fyrir að upplýsingar teljist ekki mikilvægar í framangreindum skilningi getur verið um brot að ræða ef þær gefa viðkomandi keppinautum færi á að skilja viðkomandi markað betur en ella enda sé með því unnið gegn æskilegri óvissu á markaðnum.

12056. Það hefur ekki áhrif á mat á ólögmæti upplýsingamiðlunar (E)forstj, samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, hvort og hvernig fyrirtækið nákvæmlega útfærði breytingu skipakerfis þess í kjölfarið. Brotið er fullframið við miðlun upplýsinganna.

12057. Þó má undirstrika hér að í kjölfar þessarar upplýsingamiðlunar (E)forstj til Samskipa, eða í fyrstu viku ágústmánaðar árið 2008, framkvæmdi Eimskip breytingu á skipakerfi fyrirtækisins. Sú breyting var í samræmi við það sem (E)forstj hafði miðlað með ólögmætum hætti til Samskipa. Þannig urðu atvik þau að á flutningaleiðinni milli Íslands og Evrópu var fækkað um eitt skip. Í desember 2008 fækkaði Eimskip jafnframt um eitt skip í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.[6338]

12058. Samkeppniseftirlitið vísar hér einnig til umfjöllunar í kafla 8.3 þar sem rökstutt er að með þessum samskiptum Eimskips við Samskip hafi verið dregið úr óvissu um mikilvæga samkeppnisþætti og hafi samskiptin, ein og sér, verið ólögmæt. Þá er einnig bent á að þessi samskipti staðfesti það mat (S)forstj að meiri *„mýkt“* og minni *„harka“* myndi fylgja forstjóratíð (E)forstj. Samskiptin eru jafnframt til stuðnings því að aukið samráð Eimskips og Samskipa hefði hafist eftir fundinn 6. júní 2008.

[6338] Sjá kafla 8.14. Líkt og greinir þar var innan Eimskips talað um að breytt hafi verið úr sex skipakerfi í fimm skipakerfi. Var það í samræmi við hina ólögmætu upplýsingamiðlun [...].

25.15. Um samskipti annars vegar (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-alþjsv og hins vegar (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain

12059. Hér að framan var fjallað um tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 til (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig (afrit til (S)aðaleig-stjform-SH) þar sem hann skipulagði annars vegar að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta (S)forstj-frystig og hins vegar að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain myndu hitta (S)frkvstj-MCL. Gögnin sýna að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain funduðu með (S)frkvstj-MCL í Rotterdam 23. – 24. júní 2008.

12060. Gögn málsins sýna einnig að (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig áttu í tölvupóstsamskiptum 27. júní 2008 og um mánaðamótin ágúst/september 2008. (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL áttu jafnframt í frekari viðræðum eftir fundinn í Rotterdam. Verður nú vikið að sjónarmiðum Samskipa sem þessu tengjast.

12061. Í mgr. 659 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig þann 27. júní 2008. Segja Samskip að þessi samskipti hafi varðað tilraun (S)forstj-frystig til að *„hitta (E)frkvstj-alþjsv á fundi vegna mögulegra kaupa á tilteknum eignum Eimskips, þ.e. frystigeymslurekstri í Hollandi, sem rætt var um á fundi stjórnarformanna þann 6. júní 2008. Sem fyrr segir komust þessar viðræður aldrei á neinn rekspöl og ekki varð úr kaupum.*"

12062. (S)frkvstj-MCL sendi tölvupóst til (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 24. júlí 2008 þar sem hann annars vegar vísaði til símtals við (E)frkvstj-Contain þennan sama dag og hins vegar til samskipta (S)forstj við Eimskip. Jafnframt bað hann (S)aðaleig-stjform-SH að hringja í sig fyrir fundinn með Eimskip, en sá fundur var haldinn daginn eftir. Samskip fjalla um þennan tölvupóst í mgr. 734 í athugasemdum við AI. Fjallað verður um þau sjónarmið Samskipa í tengslum við umfjöllun hér á eftir um fund Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008. Hér er hins vegar rétt að hafa í huga að Samskip kjósa í mgr. 734 að minnast ekki á framangreint símtal (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL enda er það í ósamræmi við þá röngu staðhæfingu fyrirtækisins að engin samskipti hafi átt sér stað við (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain eftir tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008.

12063. Í mgr. 841 í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að tölvupóstsamskiptum (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv á tímabilinu 28. ágúst – 1. september 2008. Samkvæmt Samskipum *„vörðuðu samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig möguleg kaup Samskipa á Containerships, sbr. fund stjórnarmannanna þann 6. júní 2008, en (S)forstj hafði falið (S)forstj-frystig að hafa samband við (E)frkvstj-alþjsv vegna þessa. Líkt og gögn málsins gefa til kynna höfðu (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig ekki enn náð að hittast vegna málsins í september. Samskipum er ekki kunnugt um að þeir hafi hist síðar. Árétta ber að ekkert varð úr fyrrgreindum kaupum Samskipa og ekki nokkurt tilefni til að tengja þessi samskipti við ætlað samráð félaganna*."

12064. Við mat á sjónarmiðum Samskipa er í þessu tilviki rétt að horfa til umfjöllunar Eimskips í athugasemdum við AI um framangreind atvik. Í mgr. 427 í athugasemdum Eimskips við AI er fjallað um framangreind samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig. Segir Eimskip að í samskiptunum 27. júní 2008 hafi (S)forstj-frystig reynt að hafa samband við þann starfsmann hjá Eimskip sem sá um *„söluferlið*" á Daalimpex en ekki hafi orðið úr þeirra fundi. Innan Eimskips hafi verið *„lítill áhugi á því að selja Daalimpex til helsta keppinautarins og því tekið fálega í erindi Samskipa. Þó þótti ekki rétt að gefa þeim endanlegt afsvar enda var* [Eimskip] *ekki í stöðu til að hætta við söluna ef enginn annar kaupandi fyndist.*" Segir Eimskip að þetta skýri tölvupósta sem (S)forstj-frystig sendi til (E)frkvstj-alþjsv *„en af þeim sést að (S)forstj-frystig reynir ítrekað að fá (E)frkvstj-alþjsv til fundar en aldrei verður af þeim fundi*."

12065. Eimskip vísa síðan til framangreindra tölvupóstsamskipta (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig á tímabilinu 28. ágúst – 1. september 2008 og segja að þau sýni að ekkert hefði orðið úr fundi milli þeirra.

Á þeim tíma hafi enda „*engin ástæða*" verið fyrir Eimskip að hitta Samskip þar sem fyrirtækið hafi verið í viðræðum við aðra mögulega kaupendur á Daalimpex. Segir Eimskip að það sæti furðu að Samkeppniseftirlitið hafi ekki vikið að þessu í umfjöllun um samskiptin 27. júní 2008 „*og þannig látið líta út að fundur hafi átt sér stað á milli þessara einstaklinga þegar gögn málsins sýna einmitt hið gagnstæða.*"

12066. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreindar athugasemdir.

12067. Samkeppniseftirlitið áréttar að ekki er samræmi í þeim skýringum sem Samskip og Eimskip hafa sett fram við rannsókn þessa máls. Um er að ræða a.m.k. þessar útgáfur:

- Engar viðræður áttu sér stað eftir fundinn 6. júní 2008:
    - Í bréfi Eimskips frá 13. október 2017 er staðhæft að fundur Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hefði aðeins tekið 5-10 mínútur og (S)aðaleig-stjform-SH hafi orðið mjög reiður þar sem (E)stjform1 og (E)forstj hafi tilkynnt honum á fundinum að Eimskip hefði ekki áhuga á einkaviðræðum við hann um sölu á eignum heldur að „*eignir úr samstæðunni yrðu settar í formlegt söluferli.*"
    - Í bréfi Samskipa frá 24. nóvember 2017 kemur einnig fram að fundurinn hafi verið stuttur og árangurslaus. Í bréfinu staðhæfa Samskip að fundurinn hafi „*ekki*" leitt „*til frekari fundarhalda eða viðræðna um hugsanleg viðskipti*".
    - Í samræmi við þessar frásagnir veittu hvorki Eimskip né Samskip upplýsingar um frekari viðræður eða aðgerðir tengdar fundi fyrirtækjanna 6. júní 2008, t.d. ekki um að (S)forstj hafi skipulagt fundi (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain með erlendum stjórnendum Samskipa, fund (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL í Rotterdam 23. og 24. júní 2008 eða að (S)aðaleig-stjform-SH og (E)stjform1 hafi aftur fundað 25. júlí 2008.
- Frekari viðræður skipulagðar eftir fundinn 6. júní 2008:
    - Miðað við framangreindar lýsingar í bréfum Eimskips og Samskipa frá 2017 fæst ekki séð að nokkurt tilefni hafi verið fyrir fyrirtækin að ræða aftur saman um möguleg kaup Samskipa á eignum Eimskips.
    - Samtímagögnin eru hins vegar ekki í samræmi við lýsingar fyrirtækjanna og sýna þvert á móti mikinn áhuga á frekari samskiptum milli fyrirtækjanna. Eins og áður sagði fann Samkeppniseftirlitið við rannsókn sína tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 þar sem hann skipulagði fundi m.a. (E)frkvstj-alþjsv með (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig. Fullyrðir (S)forstj í tölvupóstinum til (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL að (E)frkvstj-alþjsv hafi símanúmer þeirra og muni hafa samband innan tveggja daga. (E)frkvstj-alþjsv sat ekki fund fyrirtækjanna 6. júní 2008. Því hefur (S)forstj að þessu virtu veitt (E)forstj upplýsingar um símanúmer (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL á fundinum eða (S)forstj verið í beinu sambandi við (E)frkvstj-alþjsv eftir fundinn.
    - Eimskip og Samskipum varð ljóst að Samkeppniseftirlitið bjó yfir þessum tölvupósti (S)forstj frá 10. júní 2008 þegar fyrirtækin fengu AI í hendur 6. júní 2018.
    - Þessi tölvupóstur (S)forstj var útskýrður af Samskipum á þann veg að (S)forstj hefði sent tölvupóstinn til að upplýsa (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig um „*hugsanlegan áhuga Eimskips á að selja Samskipum annars vegar hlut félagsins í Containership og hins vegar frystigeymslurekstur Daalimpex. Vegna þessa taldi (S)forstj rétt að koma upp tengingu milli (E)frkvstj-alþjsv og stjórnenda Samskipa erlendis*", sbr. mgr. 566 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Eftir að Eimskip fékk AI til umsagnar sagði fyrirtækið tölvupóst (S)forstj 10. júní 2008 staðfesta að Samskip hafi á þessum tíma viljað *„ásælast“* erlendar eignir fyrirtækisins, sbr. mgr. 191 í athugasemdum við AI.

- Ekki er hins vegar útskýrt hjá fyrirtækjunum á hvaða grunni (S)forstj var svo viss um jákvætt viðhorf Eimskips til eignasölu að hann skipulagði 10. júní 2008 fundi (E)frkvstj-alþjsv með (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig einum virkum degi eftir fundinn 6. júní 2008 sem, samkvæmt bréfum fyrirtækjanna frá 2017, var ekki aðeins mjög stuttur og árangurslaus heldur höfðu neikvæð viðbrögð Eimskips reitt (S)aðaleig-stjform-SH til reiði og leitt til hefndaraðgerða af hálfu Kaupþings banka. Framangreindar staðreyndir draga stórlega úr trúverðugleika skýringa Eimskips og Samskipa. Meira kemur hins vegar til.

- Viðræður eða ekki viðræður eftir fundinn 6. júní 2008?

  - Ekki er fyllilega ljóst hvort Samskip byggja á því í athugasemdum við AI að framangreind skipulagning (S)forstj hafi skilað árangri, þ.e. að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain hafi rætt við (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-alþjsv við (S)forstj-frystig.

  - Í mgr. 658 í athugasemdum Samskipa er staðhæft að engar viðræður hafi átt sér stað við Eimskip eftir að (S)forstj sendi tölvupóstinn 10. júní 2008: *„Árétta ber að (E)frkvstj-alþjsv hitti hvorki (S)forstj-frystig né (S)frkvstj-MCL á fundi og engar viðræður áttu sér stað um möguleg kaup eða samstarf milli félaganna á þessum mörkuðum að öðru leyti.“*

  - Í mgr. 458 í athugasemdum við AI staðhæfðu Eimskip hins vegar að (E)frkvstj-alþjsv hefði fundað með (S)frkvstj-MCL.

  - Sem fyrr segir staðfesti (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu að hann og (E)frkvstj-Contain hefðu fundað með (S)frkvstj-MCL 23. – 24. júní 2008 í Rotterdam. Eftir að Samskip fengu framburð (E)frkvstj-alþjsv í hendur sagði fyrirtækið að *„hugsanlegt“* væri að þessi fundur hefði átt sér stað. (S)forstj hafi eftir fundinn 6. júní 2008 *„reynt“* að hafa *„milligöngu um fund milli (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig og/eða (S)frkvstj-MCL til að fylgja eftir umræðum um hugsanleg kaup á Daalimpex og Containership“*. Það væri bæði hugsanlegt og *„eðlilegt að einhver samskipti hafi átt sér stað um það efni milli umræddra aðila“*, sbr. mgr. 76 í bréfi fyrirtækisins frá 13. janúar 2021.

  - Í mgr. 659 í athugasemdum við AI segja Samskip að viðræður (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig hafi aldrei komist á *„neinn rekspöl“*. Gefur það til kynna að þær hafi hafist en ekki komist á skrið eða skilað árangri. Er það í ósamræmi við það sem segir í mgr. 658 í athugasemdum Samskipa.

  - Í mgr. 458 í athugasemdum Eimskips við AI er hins vegar sagt að (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig hafi ekki fundað.

- Ræddu (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv um Daalimpex eða Containerships?

  - Í mgr. 427 í athugasemdum Eimskips við AI er sagt að samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv í ágúst/september 2008 hafi varðað möguleg kaup Samskipa á Daalimpex.

  - Í mgr. 841 í athugasemdum Samskipa við AI er hins vegar sagt að samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv í ágúst/september 2008 hafi varðað möguleg kaup Samskipa á Containerships.

12068. Samskip draga einnig upp þá röngu mynd að samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv hafi öll verið að frumkvæði (S)forstj-frystig. Er þessu væntanlega ætlað að styðja við þá skýringu fyrirtækjanna að samskiptin hafi aðeins varðað áhuga Samskipa á að eignast viðkomandi eignir Eimskips.

12069. Af framangreindu má sjá að alvarlegt misræmi og óstöðugleiki hefur verið í upplýsingagjöf og skýringum Eimskips og Samskipa um samskipti fyrirtækjanna í kjölfar fundar 6. júní 2008.

12070. Hvað sem líður framangreindu ósamræmi í skýringum fyrirtækjanna þá er kjarni málsins þessi: Tölvupóstur (S)forstj frá 10. júní 2008 til (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig (afrit til (S)aðaleig-stjform-SH) fjallaði samkvæmt skýru orðalagi ekki um áhuga Samskipa á að kaupa eignir af Eimskip heldur um áhuga Eimskips á samstarfi við Samskip (*„Eimskip are interested to seek for opportunites to co-operate with us*“) í „short sea“ og frystigeymslurekstri. (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig var sagt að (E)frkvstj-alþjsv hefði símanúmer þeirra og myndi hafa samband innan tveggja daga til að skipuleggja fundi. (E)frkvstj-alþjsv (og (E)frkvstj-Contain) voru í Rotterdam 23. og 24. júní 2008 og funduðu þá með (S)frkvstj-MCL. (S)forstj-frystig sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst 27. júní 2008. Kemur fram í tölvupóstinum að (E)frkvstj-alþjsv hafi hringt í farsíma (S)forstj-frystig í vikunni þar á undan en ekki náð tali af honum. (S)forstj-frystig hafi brugðist við þessu með því að hringja í (E)frkvstj-alþjsv og skilja eftir skilaboð í talhólfi (E)frkvstj-alþjsv. Stakk (S)forstj-frystig upp á því að þeir myndu hittast í vikunni á eftir. (E)frkvstj-alþjsv svaraði sama dag. Kvaðst hann vera í orlofi fram í miðjan júlí en myndi hafa samband eftir það. Til þess að (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH vissu hvar þessi samskipti við Eimskip stæðu sendi (S)forstj-frystig þeim þann 30. júní 2008 afrit af framangreindum tölvupóstum milli hans og (E)frkvstj-alþjsv.

12071. Ekki liggja fyrir gögn um það hvort (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig ræddu saman eftir miðjan júlí 2008 en fyrir liggur að (E)frkvstj-alþjsv hafði aftur frumkvæði að samskiptum við (S)forstj-frystig í lok ágúst 2008. Sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst þann 28. ágúst 2008 sem hljóðaði svo:

„*Dear* [(S)forstj-frystig],

I am in Rotterdam next Wednesday and booked until around 16:00 hrs. and then I have flight later that evening. If you are available then I see two possibilities to meet in RTM or Schipol before I go. Kindly advise if possible.“

12072. (S)forstj-frystig svaraði og kvaðst vera upptekinn umræddan dag og spurði (E)frkvstj-alþjsv hvenær hann yrði næst í Hollandi. (E)frkvstj-alþjsv svaraði og sagði að hann yrði í Rotterdam um mánaðamótin september/október 2008 og lagði til að þeir myndu hittast þá. (S)forstj-frystig lýsti sig reiðubúinn til þess. Ekki hafa fundist gögn sem sýna hvort þessi fundur fór fram eða hvort samskipti þeirri hafi farið fram með öðrum máta, t.d. símtali.

12073. Framangreint sýnir að það er rangt hjá Samskipum að allt frumkvæði af þessum samskiptum hefði komið frá (S)forstj-frystig. Í samræmi við lýsingu (S)forstj í tölvupóstinum frá 10. júní 2008 um áhuga Eimskips á samstarfi við Samskip var það (E)frkvstj-alþjsv sem hafði fyrst samband við (S)forstj-frystig í júní 2008 og það var (E)frkvstj-alþjsv sem lagði til að hann og (S)forstj-frystig myndu ræða saman um miðjan júlí 2008. Jafnframt var það (E)frkvstj-alþjsv sem hafði frumkvæði að samskiptunum við (S)forstj-frystig í ágúst/september 2008 og stakk upp á fundi. Er hin raunverulega atburðarrás einnig í ósamræmi við þá skýringu að (E)frkvstj-alþjsv hafi tekið *„fálega*“ í beiðni (S)forstj-frystig um viðræður og að Eimskip hafi á þessum tíma haft *„lítinn áhuga*“ eða *„enga ástæðu*“ til ræða við Samskip um frystigeymslur.

12074. Miðað við fyrirliggjandi samtímagögn höfðu (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig síðast átt í tölvupóstsamskiptum 27. júní 2008. (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig voru starfsmenn keppinauta og ekki kunningjar eða vinir. Hér hefur því þýðingu að í tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv til (S)forstj-frystig frá 28. ágúst 2008 er ekki að finna neina upprifjun á samskiptum þeirra frá 27. júní 2008 eða umfjöllun um fundarefnið. Af samskiptunum má sjá að það hafi verið gengið beint til verks og reynt að ná saman fundi. Upprifjun eða umfjöllun um fundarefnið er heldur ekki að finna í svari (S)forstj-frystig sem sýnir að hann

vissi einnig fullvel hvert væri erindi (E)frkvstj-alþjsv. Gefur þetta m.a. til kynna að þeir hafi mögulega rætt saman í síma eftir að (E)frkvstj-alþjsv kom úr orlofi um miðjan júlí 2008. Þá sat (S)forstj-frystig fund stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 en á þeim stjórnarfundi var rætt um samstarf við Eimskip. Þá kunna (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig að hafa fengið í millitíðinni fregnir af frekari samskiptum Eimskips og Samskipa. Í þessu samhengi ber að hafa í huga skilaboðin sem (S)aðaleig-stjform-SH sendi (S)forstj 22. júlí 2008. Þar spurði (S)aðaleig-stjform-SH hvort fundurinn með Eimskip 25. júlí 2008 væri ekki staðfestur og að (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL biðu eftir „*update vegna þess fundar*". sbr. kafla 8.13.

12075. Hvað sem framangreindu líður er það mat Samkeppniseftirlitsins að ekkert í sjónarmiðum Samskipa geti breytt þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að tölvupóstur (S)forstj frá 10. júní 2008 og samskipti stjórnenda fyrirtækjanna í kjölfarið sýndu að „*Nýtt upphaf*" verkefninu hafi verið hrint í framkvæmd á öðrum virkum degi eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform1 og (E)forstj 6. júní 2008.

25.16. Um þá hugmynd (E)forstj að Samskip dragi stórlega úr samkeppni

12076. Í málinu liggur fyrir að (E)forstj fundaði með (S)frkvstj-N-Am, framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku, 25. júní 2008. Í kjölfarið setti (E)forstj fram þá hugmynd í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf, dags. 27. júní 2008, að biðja Samskip um að draga stórlega úr samkeppni við Eimskip í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Einnig nefndi (E)forstj að hækka þyrfti verð á þessum flutningum.

12077. Í mgr. 674 í athugasemdum Samskipa við AI segir að þegar (S)frkvstj-N-Am hefði kynnst (E)forstj á sínum tíma í Bandaríkjunum hefði (E)forstj verið í sambærilegri stöðu og (S)frkvstj-N-Am og hafi (E)forstj þar af leiðandi borið ábyrgð á Norður-Ameríku samningnum fyrir hönd Eimskips. Í mgr. 659 segja Samskip að (S)frkvstj-N-Am hafi í júní 2008 verið yfirstjórnandi Samskipa í Bandaríkjunum og „*var þar af leiðandi ábyrgur fyrir N-Ameríkusamningnum. Tilvitnuð samskipti hans við (E)forstj frá 25. júní 2008 lutu að framkvæmd á því samkomulagi*."

12078. Í mgr. 676 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um framangreindan tölvupóst (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf frá 27. júní 2008. Að mati Samskipa gefi umræddur tölvupóstur ágæta mynd af stöðu Eimskips á umræddum markaði og yfirburðum fyrirtækisins gagnvart Samskipum. Árétta Samskip að það hafi verið „*eitt af markmiðum Eimskips með uppsögn N-Ameríkusamningsins 30. maí 2008 að nota markaðsstyrk sinn til að hækka verð, innleiða BAF og þvinga Samskip til þess að hætta að bjóða viðskiptavinum sínum upp á TAS lausnina og flytja allar vörur sínar frá N-Ameríku með skipum Eimskips. Niðurstaða samningaviðræðnanna leiddu til þess að Eimskip náði fram tveimur af þessum þremur markmiðum sínum, nánar tiltekið að hækka verð og innleiða BAF. Hækkun flutningsgjalda á Ameríkuleið var andstæð hagsmunum Samskipa, sem viðsemjanda Eimskips, en í þágu þessa markaðsráðandi fyrirtækis. Félögin áttu ekki í neinum ólögmætum samskiptum um samræmingu á verðlagningu á þjónustu á leiðinni, aldrei nokkurn tímann, en Samskip þurftu að sjálfsögðu að semja um það gjald sem greitt var fyrir þjónustu Eimskips*."

12079. Í mgr. 677 segja Samskip að tilvísun (E)forstj, í tölvupóstinum 27. júní 2008, til þess að reyna ætti að fá Samskip til að hætta Evrópuflutningum ætti við um framangreinda TA flutninga. Það sé „*í sjálfu sér eðlilegt, ekki síst við þáverandi markaðsaðstæður, að Eimskip hafi viljað fá meira magn frá Samskipum og að samkeppni í gegnum TAS flutninga yrði lögð af. Samskip geta ekki stýrt þessum hugleiðingum Eimskips eða öðrum tilraunum félagsins til að auka enn við yfirburði sína á markaði. Hins vegar tókst félaginu ekki að þvinga Samskip til að hætta að bjóða upp á TAS lausnina. Með því að endurnýja umræddan samning við Eimskip, auk þess að viðhalda á sama tíma TAS lausninni, tókst Samskipum að tryggja áfram virka samkeppni í flutningum á viðkomandi markaði*."

12080. Einnig er sagt í mgr. 677 að umræddur fundur „*(E)forstj og (S)frkvstj-N-Am tengdist á engan hátt samningaviðræðum félaganna vegna endurnýjunar á N-Ameríkusamningnum. Eins og gögn málsins bera með sér tók (S)frkvstj-N-Am engan þátt í samningaviðræðum félaganna um endurnýjun samningsins*."

12081. Í mgr. 678 segja Samskip að það sé „*út af fyrir sig rétt hjá Samkeppniseftirlitinu að á „eðlilegum samkeppnismarkaði" væri ólíklegt að forstjóri fyrirtækis teldi hugmynd af þessum toga líklega til árangurs. Markaður fyrir flutninga til og frá N-Ameríku er hins vegar ekki venjulegur fyrir þær sakir að Eimskip er í einstakri yfirburðastöðu. Það er hins vegar fjarstæðukennt að tengja þessar hugmyndir við hið ímyndaða NR verkefni, eða umræddan fund hans með (S)frkvstj-N-Am, enda liggur fyrir að þessar hugmyndir (E)forstj gengu ekki eftir. Samskip vita ekki til þess að slíkum hugmyndum hafi nokkurn tímann verið hreyft í samningaviðræðum um N-Ameríkusamninginn, enda ljóst að Samskip hefðu aldrei tekið slíkt í mál. Samskip geta ekki borið ábyrgð á hugleiðingum innanhúss hjá Eimskipi, auk þess sem Eimskipi er fullkomlega heimilt að velta þessum hugmyndum fyrir sér*."

12082. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á framangreind sjónarmið Samskipa.

12083. Í upphafi er rétt að benda á að innbyrðis ósamræmi er í framangreindum staðhæfingum Samskipa:

- Í mgr. 676 í athugasemdunum árétta Samskip að það hafi verið „*eitt af markmiðum Eimskips með uppsögn N-Ameríkusamningsins 30. maí 2008 að nota markaðsstyrk sinn til að hækka verð, innleiða BAF og þvinga Samskip til þess að hætta að bjóða viðskiptavinum sínum upp á TAS lausnina og flytja allar vörur sínar frá N-Ameríku með skipum Eimskips. Niðurstaða samningaviðræðnanna leiddu til þess að Eimskip náði fram tveimur af þessum þremur markmiðum sínum, nánar tiltekið að hækka verð og innleiða BAF*."

- Í mgr. 678 í athugasemdunum segja Samskip hins vegar að fyrir liggi „*að þessar hugmyndir (E)forstj gengu ekki eftir. Samskip vita ekki til þess að slíkum hugmyndum hafi nokkurn tímann verið hreyft í samningaviðræðum um N-Ameríkusamninginn, enda ljóst að Samskip hefðu aldrei tekið slíkt í mál. Samskip geta ekki borið ábyrgð á hugleiðingum innanhúss hjá Eimskipi,[…].*"

12084. Þannig virðast Samskip annars vegar viðurkenna að það hafi verið rætt í samskiptum fyrirtækjanna að Samskip myndu hætta eða minnka TA flutninga frá Norður-Ameríku og beina þess í stað flutningum í kerfi Eimskips. Hins vegar halda Samskip því fram að fyrirtækið viti ekki til þess að þetta málefni hafi verið rætt. Dregur það mjög úr trúverðugleika sjónarmiða Samskipa. Í ljósi þess að í mgr. 1100 í athugasemdum Samskipa við AI segir: „*Þá má sjá að Eimskip freistaði þess að setja þrýsting á Samskip um að draga úr eða hætta TAS flutningum […]*" gengur Samkeppniseftirlitið út frá því að Samskip hafi staðfest það að fyrirtækin ræddu framangreint málefni í viðræðum sínum hvort sem það málefni hafi verið rætt í viðræðum um endurnýjun á Norður-Ameríku samningi fyrirtækjanna eða öðrum viðræðum þeirra á þessum tíma.

12085. Þá bendir Samkeppniseftirlitið á að við gagnaöflun í máli þessu veittu hvorki Eimskip né Samskip upplýsingar um fund (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008. Þá fylgdu heldur engin gögn, hvorki samtímagögn né önnur gögn, með athugasemdum Samskipa við AI, sem staðfesta þá frásögn fyrirtækisins að á fundinum hafi þessir stjórnendur aðeins rætt um hina ótilgreindu „*framkvæmd*" á Norður-Ameríku samstarfinu en ekki rætt um uppsögn Eimskips 30. maí 2008 og viðræður um nýjan samning fyrirtækjanna. Ekki voru heldur lögð fram nein gögn sem styðja þá staðhæfingu Samskipa að ekkert hafi verið rætt á fundinum sem tengdist framangreindri umfjöllun (E)forstj í tölvupósti hans tveimur dögum eftir fundinn með (S)frkvstj-N-Am, 27. júní 2008.

12086. Samkeppniseftirlitið byggir ekki á því að (S)frkvstj-N-Am hafi verið falið hlutverk í viðræðum Eimskips og Samskipa eftir 6. júní 2008, sem fyrirtækin staðhæfa að hafi aðeins tekið til Norður-Ameríku

samstarfsins. Þeir sem leiddu þær viðræður voru framkvæmdastjórarnir sem báru ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna, (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf.

12087. Eins og Samskip benda á var (S)frkvstj-N-Am hins vegar *„ábyrgur fyrir N-Ameríkusamningnum*" og (E)forstj hafði borið sömu ábyrgð hjá Eimskip þar til að hann tók við aukinni ábyrgð þegar hann varð forstjóri 20. maí 2008. Þá sýnir framangreind umfjöllun að á fyrstu dögum (E)forstj sem forstjóra Eimskips hafi hann haft áhuga á málefnum sem tengdust Samskipum. Samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið sat (E)forstj í *„vinnuhópnum*" og eitt hlutverk þess hóps var að kanna möguleika á að auka samstarf Eimskips og Samskipa m.a. í Norður-Ameríku flutningum til og frá Íslandi. Gögn málsins sýna að aðrir meðlimir *„vinnuhópsins*" ræddu á þessum tíma við aðra stjórnendur sem báru ábyrgð á rekstareiningum sem féllu undir aðra þætti í *„Nýtt upphaf*" verkefninu, sbr. m.a. samskipti (E)frkvstj-alþjsv við (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig. Er því rökrétt að (E)forstj hafi rætt það *„Nýtt upphaf*" verkefni sem hann þekkti manna best á þessum tíma, þ.e. Norður-Ameríku flutninga, við þann stjórnanda hjá Samskipum sem var *„ábyrgur fyrir N-Ameríkusamningnum*" hjá fyrirtækinu.

12088. Tímasetningar skipta hér einnig máli. Í *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni, sem (E)forstj vistaði 9. júní 2008, kom fram að unnið væri að nýjum Norður-Ameríku samningi sem þyrfti að taka gildi 1. september 2008 og að Samskip myndu taka *„saman magn til/frá US og Kanada til að setja í kerfið*", þ.e. Samskip drægi úr TA flutningum og færi það flutningamagn til Eimskips. Eftir að (E)forstj hafði fundað með (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008 var hins vegar meiri kraftur eða ákefð í umfjöllun (E)forstj um þetta samráð við Samskip í tölvupósti hans til (E)frkvstj-flutnkerf frá 27. júní 2008. Rétt er að rifja upp hvað kom fram í umræddum tölvupósti (E)forstj:

„Aðrar spurningar:

[…]

3. Semja um meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum.

4. Stilla upp drögum að nýjum samning við Samskip fyrir 15 júli.

5. Hækkun á flutningsgjöldum á Ameríkuleið

6. Breyta verðlagningu og fara yfir verðskrá"

12089. Samkvæmt þessu átti að hraða gerð nýs Norður-Ameríku samnings við Samskip meira en áður hafði verið ákveðið og ekki biðja Samskip um að draga úr TA flutningum heldur einfaldlega hætta þeim. Til viðbótar vildi (E)forstj hækka verð á þessum flutningum gagnvart viðskiptavinum og *„fara yfir verðskrá*". Við rannsókn málsins hafa ekki komið fram nein gögn sem gefa til kynna að þessi áherslubreyting (E)forstj hafi verið ótengd viðræðum hans við (S)frkvstj-N-Am tveimur dögum fyrr. Er líklegasta skýringin sú að viðræður (E)forstj við (S)frkvstj-N-Am hafi gefið honum von um að raunhæft gæti verið að herða á samráði Eimskips og Samskipa að þessu leyti. Tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am frá 15. október 2008 styður þetta, sbr. nánar hér á eftir.

12090. Lykilatriði hér er að (E)forstj beindi þessum tölvupósti til undirmanns síns, (E)frkvstj-flutnkerf, sem hafði verið falið að eiga í reglubundnum samskiptum við Samskip. Eftir þennan tölvupóst ræddi (E)frkvstj-flutnkerf við (S)frkvstj-millilandasv í annarri viku júlí 2008 og hitti hann á fundum frá ágúst 2008 – janúar 2009.

12091. Ljóst er af framangreindu að (E)forstj lagði mikla áherslu á að Samskip hætti TA flutningum og settu sína flutninga til og frá Norður-Ameríku í skip Eimskips. Kemur það skýrt fram í umræddum tölvupósti hans til (E)frkvstj-flutnkerf þann 27. júní 2008. Vitað er að á þessum tíma og fram í júlí 2008 áttu sér

stað samskipti m.a. á milli (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv. Í því sambandi vekur sérstaka athygli það sem fram kemur í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv frá sama tíma, dags. 7. júlí og 9. júlí 2008, varðandi Norður-Ameríkuflutninga. Um þá segir í minnisblöðunum:

*„**USA** Vegna samdráttar í innflutningi frá Norður-Ameríku er hægt að ná fram kostnaðarhagræðingu í heildarflutningakerfinu til og frá Íslandi með því að Eimskip dragi úr tíðni og flutningsgetu á USA/CA og sinni svæðinu með einu skipi á 21 daga tíðni. Til að tryggja besta nýtingu á þessari rútu væri öðrum innflutningi frá USA stýrt úr/í TAS kerfið eftir atvikum.*

Samskip gætu flutt pappírsflutninga frá CA inn í kerfi Eimskips til að bæta nýtingu kerfisins með því að Eimskip færi á móti magn frá sér inn í kerfi Samskipa frá Evrópu."

12092. Hér kemur skýrt fram að Samskip hafi ekki aðeins rætt um mögulega hagræðingu í eigin kerfi heldur var lögð áherslu á hagræðingu í bæði flutningakerfi Eimskips og Samskipa og fyrirkomulag um besta nýtingu kerfanna. Er hér lýst því markmiði að fullnýta skip Eimskips á þessari leið og stýra umframflutningaþörf með TA flutningum. Fellur þetta mjög að fyrirmælum (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf í umræddum tölvupósti frá 27. júní 2008 og einu af markmiðum sem fram komu í verkefninu *„Nýtt upphaf*".

12093. Þá sýna samtímagögn að Samskip breyttu fyrirkomulagi í Norður-Ameríku flutningum sínum. Þetta kemur skýrt fram í tölvupósti sem (S)frkvstj-N-Am sendi þann 15. október 2008 til (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv). Þar segir:

„[…] *allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för, en Samskip Inc*[6339]*, fær sáralítið fyrir þá afgreiðslu.*"[6340]

12094. Í þessum tölvupósti framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku felst að fyrirtækið hafi á þessum tíma gert þá breytingu að draga úr TA flutningum í samkeppni við Eimskip og beint þess í stað Norður-Ameríku flutningum til Eimskips. Er þetta í samræmi við glærukynninguna um *„Nýtt upphaf*" verkefnið, tölvupóst (E)forstj frá 27. júní 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. júlí og 9. júlí 2008

12095. Samtímagögn sýna að það var ríkur vilji stjórnenda Eimskips og Samskipa að kanna sameiginlega möguleika á því að draga úr eða hætta samkeppni í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Var þetta einnig þáttur í sameiginlegri skoðun fyrirtækjanna um að takmarka flutningsgetu og gerð slotsamninga vegna sjóflutninga milli Íslands og Evrópu. Fyrirtækin áttu síðan tíð samskipti árið 2008 m.a. vegna þessa hluta samráðsverkefnisins. Að þeim viðræðum komu helstu ábyrgðarmenn siglingakerfa fyrirtækjanna og forstöðumenn innflutningsdeilda. Var það vettvangur þar sem auðvelt var að skipuleggja hagræðingu með samræmingu á siglingakerfum fyrirtækjanna og nýtingu þeirra ásamt því að samræma markaðsaðgerðir og markaðsskiptingu í samræmi við breytt siglingakerfi. Að mati Samkeppniseftirlitsins var þátttaka þessara stjórnenda í viðræðunum óeðlileg og ófagleg ef eingöngu hefði verið rætt um verðlagningu og önnur kjör vegna gámaflutninga Eimskips fyrir Samskip á þessari leið. Þátttaka þeirra er skýr vísbending um víðtækara verkefni og tilgang vettvangsins.

25.17. Samskipti (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv 2. júlí 2008

12096. Í kafla 8.6 er fjallað um tölvupóst sem (E)frkvstj-skiparekst sendi (E)frkvstj-flutnkerf 2. júlí 2008 (afrit til (E)frkvstj-EimÍsl). Í tölvupóstinum lýsti (E)frkvstj-skiparekst því sem fram kom í samtali hans við (S)frkvstj-millilandasv þennan sama dag.

[6339] Samskip í Bandaríkjunum.
[6340] Sjá kafla 6.9.3.

12097. Í mgr. 659 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreint. Segir að af tölvupóstinum megi ráða að (E)frkvstj-skiparekst hafi átt í óformlegu spjalli við (S)frkvstj-millilandasv eftir fund hjá Samtökum atvinnulífsins. Upplýsingarnar sem „*(E)frkvstj-skiparekst dregur saman um útlit og horfur í innflutningi eru almenns eðlis og augljós sannindi fyrir þá sem störfuðu á umræddum markaði á þessum tíma. Þannig var ekki um mikilvægar viðskiptaupplýsingar að ræða.*" Í mgr. 681 segja Samskip að þessi samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst hafi ekki tengst hinu ætlaða samráðsverkefni. Um hafi verið að ræða „*kurteisisspjall*" (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-skiparekst og áréttað að upplýsingarnar, sem (S)frkvstj-millilandasv veitti og (E)frkvstj-skiparekst reifaði í tölvupóstinum, hafi verið almenns eðlis og á vitorði allra þeirra sem störfuðu á viðkomandi markaði á þessum tíma. Telji Samskip það „*fráleitt*" að slíkt óformlegt spjall í kjölfar fundar hjá umræddum samtökum „*hafi falið Í sér ólögmætt samráð, hvað þá að það tengist einhverjum stórkostlegum áformum um allsherjarsamráð félaganna.*"

12098. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

12099. Við skýrslutöku hjá lögreglu setti (S)frkvstj-millilandasv fram áþekk sjónarmið og koma fram í framangreindum mgr. í athugasemdum Samskipa við AI. Til svars við þeim vísast hér til kafla 8.6.

25.18. Um samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í júlí 2008

12100. Í kafla 8.7 er því lýst að framkvæmdastjórar landflutninga hjá Eimskip og Samskipum, (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, hafi hist á fundi 4. júlí 2008 sem haldinn hafi verið á kaffihúsinu Mokka. Í kafla 8.11 er fjallað um frekari samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 17. júlí 2008.

12101. Í mgr. 591 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI kemur m.a. fram að fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 hafi tengst umfjöllun innan SVÞ um kvörtun vegna hegðunar Íslandspósts á markaði. Á fundinum hafi „*einnig verið rætt hversu mikil áhrif versnandi efnahagsástandi hefði á landflutninga félaganna og reifaðar hugmyndir í því sambandi*. […]. *Fyrir liggur hins vegar að (S)frkvstj-innanl átti fund með fulltrúum Eimskips og Samkeppniseftirlitsins í október 2008 þar sem þær hugmyndir voru bornar undir stofnunina.*"

12102. Í mgr. 659 er fundinum lýst svo af Samskipum: „*Þegar hafa verið veittar skýringar á þeim fundi varðandi hugmyndir um samstarf sem borið var undir Samkeppniseftirlitið og ekki var framkvæmt með þeim hætti. Áréttað er að ástæða umræddsfundar var einnig sú að á þessum tíma áttu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl báðir sæti í fagnefnd flutningasviðs Samtaka verslunar og þjónustu (SVÞ). Líkt og gögn málsins gefa til kynna voru bæði Eimskip og Samskip á þeirri skoðun að það væri heppilegra ef erindi til Samkeppniseftirlitsins og Póst- og fjarskiptastofnunar vegna ætlaðrar ólögmætrar háttsemi Íslandspósts, um niðurgreiðslu á samkeppnisþjónustu í gegnum sérleyfisrekstur, væru reknar af hálfu flutningasviðs SVÞ enda varðaði málið heildarhagsmuni aðilanna innan flutningasviðs SVÞ. Umræddur fundur á kaffihúsinu Mokka tengdist undirbúningi málsins. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hittust svo aftur stuttu síðar á formlegum fundi með […] forsvarsmanni flutningasviðs SVÞ, þann 12. ágúst 2008. Báðir þessi fundir tengdust þannig aðkomu SVÞ að erindi vegna fyrrnefndrar háttsemi Íslandspósts. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hittust svo á einum fundi til viðbótar þann 17. september s.á. en málefnið hafði ekki komist á dagskrá hjá fagnefnd flutningasviðs SVÞ þann 9. september. Reyndar höfðu ákveðnir erfiðleikar sprottið upp vegna aðkomu SVÞ að málinu þar sem Íslandspóstur átti aðild að SVÞ og forsvarsmönnum samtakanna þótti varhugavert að beita sér gegn fyrirtæki sem ætti aðild að samtökunum*."[6341]

[6341] Sjá einnig sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 506 í athugasemdum við AI.

12103. Í mgr. 686 í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að á fundinum 4. júlí 2008 hafi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl fjallað um *„hugleiðingar um samstarf í landflutningum sem bornar voru undir Samkeppniseftirlitið og ekki var framkvæmt*." Einnig segir að það hafi verið eðlilegt að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hefðu átt í þessum samskiptum til að undirbúa fund sinn með SVÞ þar sem ræða átti um viðbrögð við ætlaðri ólögmætri háttsemi Íslandspósts. Til viðbótar teldu Samskip eðlilegt að aðildarfélög flutningasviðs SVÞ stæðu saman að slíkri kvörtun enda varðaði slík ólögmæt háttsemi hagsmuni allra flutningsaðila á markaði fyrir landflutninga. Þá er því mótmælt að (S)frkvstj-innanl hafi átt í samskiptum við Eimskip í tengslum við vinnu við *„revised budget*" innan Samskipa.

12104. Í mgr. 34 í bréfi Samskipa 13. júní 2022 kemur m.a. fram að það sé enginn ágreiningur í máli þessu um það að Samskip og Eimskip hafi rætt saman um hugsamlegt samstarf í landflutningum.

12105. Í mgr. 687-689 í athugasemdum Samskipa við AI segir að það sé ósanngjarnt af hálfu Samkeppniseftirlitsins að gera athugasemdir við að Samskip hafi ekki veitt upplýsingar um fundinn 4. júlí 2008 í svörum við upplýsingabeiðni eftirlitsins. Það *„sé útilokað fyrir Samskip að færa fram tæmandi upplýsingar um hvers kyns samskipti tiltekinna starfsmanna, í þessu tilviki starfsmanns sem hafði hætt störfum mörgum árum áður en gagnaöflunarbeiðni stofnunarinnar leit dagsins ljós. Samskip urðu í þessum efnum að reiða sig fyrst og fremst á minni einstakra starfsmanna, sem eðli málsins samkvæmt getur aldrei verið nákvæmt um margra ára gömul atvik, hvað þá þegar fyrirspurnir varða fyrrverandi starfsmenn. Þá áttu Samskip engan möguleika á að færa fram gögn um öll möguleg og ómöguleg samskipti. […] Þá klikkir stofnunin út með því að taka fram að „engar upplýsingar eða göfn [svo] haf[i] verið lögð fram sem sýna að á fundinum hafi verið rætt um málefni ótengd samkeppni milli Eimskips og Samskipa". Þessi nálgun er með hreinum ólíkindum. Í þessu tilviki er reyndar sem betur fer hægt að sýna fram á það að fundirnir voru af tilefni sem laut ekki að samkeppni milli félaganna, sbr. framangreint. Almennt er hins vegar ómögulegt eða illmögulegt að sanna að eitthvað hafi ekki verið rætt eða gert. Virðist sem stofnunin telji að löglíkur séu fyrir því að hvers kyns samskipti eða athafnir fyrirtækja feli í sér ólögmætt samráð. Í því sambandi er rétt að taka fram að ekkert í gögnum málsins styður þá ályktun stofnunarinnar að telja líklegast að boðað hafi verið til fundarins á Mokka „til að ræða a.m.k.* [Nýtt upphaf] *verkefnið sem tengist landflutningum þessara keppinauta". Stofnunin viðurkennir að vísu að líklega hafi málefni Íslandspósts einnig verið rædd. Gögn málsins benda hins vegar eindregið til að það hafi verið eina tilefnið. Þá telur stofnunin nauðsynlegt að lýsa því þannig að ræða hafi átt „viðbrögð við samkeppni frá Íslandspósti" þegar gögn málsins eru afar skýr um það að tilefnið voru áhyggjur af ólögmætri niðurgreiðslu á samkeppnishluta rekstrar Íslandspósts með ágóða af starfsemi sem er innan einkaréttar, sem mjög eðlilegt er að flutningafyrirtæki hugi að og gæti réttar síns í þeim efnum. Kemur þetta mjög skýrt fram í fundargerðum Eimskips um þetta* efni […]. *Er þetta einstaklega villandi og ómálefnaleg framsetning.*"

12106. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

12107. Samkeppniseftirlitið tekur fyrst fram að það óskaði eftir, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, upplýsingum um m.a. fundi eða samtöl stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu. Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu um framangreindan fund framkvæmdastjóranna á kaffihúsinu Mokka. Engin gögn voru því heldur afhent sem veittu upplýsingar um hvað rætt hefði verið í þessum samskiptum (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl.

12108. Rétt er að líta hér til þess hvernig Eimskip lýstu þessum fundi í athugasemdum við AI. Í mgr. 353-358 í athugasemdum Eimskips við AI er staðfest að fundurinn á Mokka hefði farið fram. Síðan segir að tilgangur þessa fundar hafi verið tvíþættur: *„Annars vegar að ræða mögulega hagsmunagæslu gagnvart opinbera fyrirtækinu Íslandspósti, sem* [Eimskip] *taldi vera að misnota aðstöðu sína með því að nýta tekjur í skjóli einkaréttar til samkeppni á almennum markaði.*" Síðan segir að hinn tilgangur fundarins

hafi verið að ræða möguleika á því að Samskip og Eimskip myndu gera *„með sér tvíhliða samkomulag á landflutningamarkaði. Slík hugmynd hafði áður komið upp á árinu 2006, og var þá af hálfu* [Eimskips] *borin undir utanaðkomandi lögfræðiráðgjafa félagsins sem unnu drög að slíkum samningi. Var ráðgjöf þeirra sú að slíkt myndi þurfa undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga og lá alltaf fyrir að það yrði gert ef af yrði, enda sérstaklega tekið fram í gr. 5.1 samningsins að hann taki ekki gildi nema með samþykki Samkeppniseftirlitsins.*"

12109. Á rannsóknartímabili þessa máls voru Samskip og Eimskip samanlagt í afar sterkri stöðu í bæði landflutningum og sjóflutningum, sbr. kafla 3. Er um að ræða fákeppnismarkaði og eru slíkir markaðir *„sérstaklega viðkvæmir fyrir hvers konar samstarfi keppinauta þar sem auðveldara er að viðhafa samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu og því enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina*", sbr. dóm Hæstaréttar Íslands í máli nr. 42/2019. (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl voru framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í landflutningum Eimskips og Samskipa. Samskipti milli þessara framkvæmdastjóra um málefni sem tengjast landflutningum eru því mjög viðkvæm í samkeppnislegu tilliti. Er á engan hátt ósanngjarnt að gerð sé sú krafa til Samskipa og Eimskips að fyrirtækin geti gert grein fyrir því ef stjórnendur fyrirtækjanna hafa hist og eftir atvikum lagt fram gögn sem sýna hvað rætt hefði verið í slíkum samskiptum.

12110. Eins og fram kemur í dómi Hæstaréttar í máli nr. 42/2019 verður að beita þeim *„sönnunarsjónarmiðum sem EFTA-dómstóllinn og Evrópudómstóllinn hafa lagt til grundvallar í samráðsmálum um ætluð brot fyrirtækja á samkeppnislögum*." Í m.a. kafla 4.7.3 er fjallað um dómaframkvæmd dómstóla ESB. Sú framkvæmd sýnir að ef engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundi keppinauta getur það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt hafi verið á honum. Undir slíkum kringumstæðum getur sönnunarbyrðin snúist við. Hafa dómstólar ESB komist að þeirri niðurstöðu að ef fyrirtæki sýni ekki fram á að umræðuefni á fundi þeirra hafi verið lögmæt geti samráðsbrot talist sannað. Ekki er því unnt að fallast á það með Samskipum að Samkeppniseftirlitið leggi ómálefnaleg eða ólögmæt sjónarmið til grundvallar.

12111. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á að það er ekki samræmi í sjónarmiðum Samskipa. Annars vegar segja Samskip að *„eina tilefni*" fundarins á Mokka hafi verið að ræða ætlaða ólögmæta samkeppni af hálfu Íslandspóst og hins vegar segir fyrirtækið að á fundinum hafi einnig verið rætt mögulegt samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum. Á síðari stigum rannsóknar segja Samskip að það sé „[e]*nginn ágreiningur*" um það í málinu að fyrirtækin ræddu saman hugsanlegt samstarf í landflutningum.[6342] Þá er ekki unnt að fallast á það með Samskipum að fundurinn hafi verið *„af tilefni sem laut ekki að samkeppni milli félaganna.*" Mögulegt samstarf þessara keppinauta í landflutningum tengist augljósa samkeppni þeirra. Hið sama á við um umræður um viðbrögð við ætlaðri ólögmætri háttsemi keppinautar (Íslandspóstur). Þar sem (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl voru báðir í fagnefnd SVÞ verður ekki séð að nauðsyn hafi verið á því að þeir hefðu samráð um erindi fyrirtækjanna til SVÞ vegna háttsemi Íslandspósts.

12112. Eins og að framan greinir staðfesta bæði Eimskip og Samskip að á fundunum 4. júlí 2008 hafi verið rætt um mögulegt samstarf í landflutningum. Samskip segja að umræða um samstarf á fundinum hafi einnig verið um *„hversu mikil áhrif versnandi efnahagsástandi hefði á landflutninga félaganna og reifaðar hugmyndir í því sambandi*" á árinu 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins verður þetta ekki skilið með öðrum hætti en að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi deilt mikilvægum viðskiptalegum upplýsingum um rekstur á landflutningamarkaði á fundinum og rætt ítarlega um mögulegar lausnir á vandanum. Samskip halda því fram að hugmyndirnar sem ræddar hefðu verið á fundinum hafi verið

[6342] Mgr. 34 í bréfi Samskipa 13.06.2022.

bornar undir Samkeppniseftirlitið á fundi 16. október 2008. Segja Samskip að þessar viðræður við Eimskip hafi verið lögmætar og alls ótengdar hinu *„ímyndaða“* samráðsverkefni.[6343]

12113. Samkeppniseftirlitið minnir á að fram til 6. júní 2008 höfðu Eimskip og Samskip átt í ólögmætu samráði í landflutningum, sbr. kafla 5.11. Í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir kom fram að Eimskip og Samskip hafi ákveðið að kanna ábatann af mögulegu auknu samráði í m.a. landflutningum. Í glærunni sem bar heitið *„Innanlandsþjónusta“* í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni kom fram að Eimskip og Samskip ætluðu að meta hvort *„möguleiki er að samnýta betur“* landflutningakerfi fyrirtækjanna. Samkvæmt athugasemdum bæði Samskipa og Eimskips ræddu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl þetta efni á fundinum á Mokka, þ.e. mögulegt aukið samstarf fyrirtækjanna í landflutningum. Ólíkt því sem Samskip halda fram voru þessar viðræður hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Ber í þessu samhengi að hafa í huga framangreinda glærukynningu og m.a. eftirfarandi önnur samtímagögn:

- Fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl var föstudaginn 4. júlí 2008. Mánudaginn 7. júlí 2008 vistaði undirmaður (S)frkvstj-innanl, (S)forstö-landfl, tiltekið skjal. Í því var vísað til samstarfs við Eimskip í landflutningum og fjallað um hækkun á verði í þeim flutningum, sbr. kafla 8.9.2.

- Þann 8. júlí 2008 hóf (E)frkvstj-innanl undirbúning að verðhækkun á landflutningum, sbr. kafla 8.9.5.2. Sama dag fjallaði (S)forstj í tölvupósti til (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv um verðhækkun á landflutningum, sbr. kafla 8.9.5.2.

- Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 24. júlí 2008 var vísað til aukins samstarfs við Samskip í landflutningum, sbr. kafla 8.13.

- Í gögnum Eimskips frá 8. september 2008 var greint frá viðræðum við Samskip um samstarf í landflutningum og Samskip m.a. sögð vera opin *„fyrir auknu samstarfi á norður- og austurlandi“*, sbr. kafla 8.16.4.

- Í gögnum Eimskips kemur fram að *„sendinefnd“* frá Samskipum hafi komið á fund Eimskips þann 9. september 2008 til þess að ræða um aukið samráð í landflutningum, sbr. kafla 8.16.4.

- Gögnin sýna að þann 16. september 2008 hafi (E)frkvstj-innanl verið greint frá því að Samskip og Eimskip væru að ná samkomulagi um samvinnu í landflutningum á Austurlandi, sbr. kafla 8.16.7.

- Gögnin sýna fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í verslunarmiðstöðinni Smáralind 17. september 2008, sbr. kafla 8.16.7.

- Gögnin sýna að daginn eftir fundinn með (S)frkvstj-innanl í Smáralind, 18. september 2008, hafi (E)frkvstj-innanl sent tölvupósta til yfirmanna Eimskips á landsbyggðinni og beðið þá m.a. um tillögur til að auka samvinnu við Samskip í landflutningum, sbr. kafla 8.16.7.

12114. Þá ber að hafa í huga að eftir 6. júní 2008 áttu stjórnendur Eimskips og Samskipa, sem báru ábyrgð á annarri starfsemi en landflutningum sem jafnframt féll undir samráðsverkefnið, einnig í samskiptum. Vísast hér t.d. til fundar (S)frkvstj-MCL, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain 23. júní 2008 og samskipta (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf í júlí 2008.

12115. Samkeppniseftirlitið áréttar að heildarmat á framangreindum gögnum gefur ótvírætt til kynna að fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 hafi verið hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

[6343] Sambærileg sjónarmið Samskipa koma fram í mgr. 34 í bréfi fyrirtækisins dags. 13.06.2022.

12116. Ekki er unnt að fallast á að viðræður Samskipa og Eimskips um Íslandspóst hafi verið lögmætar. Keppinautum er óheimilt að hafa með sér samráð sem miðar að því að hindra eða draga úr starfsemi keppinauta þeirra á markaði, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Engu breytir þótt viðkomandi fyrirtæki telji starfsemi keppinautar á einhvern hátt óeðlilega eða ólögmæta og óski saman eftir því að hagsmunasamtök þeirra beiti sér í málinu, sbr. m.a. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 17/2004 og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 27/2010. Þaðan af síður hefur það þýðingu í þessu samhengi að viðkomandi fyrirtæki, sem keppinautarnir vilja beita sér gegn, sé opinbert fyrirtæki.

25.19. Um samráðstillögur Samskipa og önnur atvik til 21. júlí 2008

25.19.1. Um skjöl [(S)frkvstj-millilandasv] frá 7. og 8. júlí 2008

12117. Í kafla 8.9.2 er lýst skjölum (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008, annars vegar Excel-skjalinu *„Flutningsgeta 2008.07.xls“* og hins vegar minnisblaðinu *„Siglingakerfi 2008.07“*. Einnig er greint frá því að (S)frkvstj-millilandasv hafi sent nýja útgáfu af fyrrnefndu minnisblaði til (S)forstj þann 8. júlí 2008. Var það eintak dagsett 9. júlí 2008, sbr. kafla 8.9.5.3.

12118. Í mgr. 700 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um framangreint Excel-skjal (S)frkvstj-millilandasv sem *„hafði að geyma nákvæmar upplýsingar um bæði skip Samskipa, Eimskips og Atlantsskipa/Nesskipa og flutningsgetu þeirra á tilteknu tímabili. Þá hafi í skjalinu verið að finna hugmynd að tiltekinni útgáfu af siglingakerfi skipafélaganna. Samskip benda á að um er að ræða vinnuskjal sem sýnir flutningsgetu keppinauta félagsins á markaðnum á mismunandi tímapunktum, auk þess sem skjalið innihaldi flipa með ófullgerðum töflum og útreikningum. Á þessum tíma var verið að móta hugmyndir og leiðir til hagræðingar um hvernig hægt væri að halda uppi þjónustustigi til viðskiptavina við fordæmalausar aðstæður í íslensku efnahagslífi. Hvorki (S)frkvstj-millilandasv né (S)forstj höfðu vitneskju um glærukynningu (E)forstj eða að Eimskip væri að endurmeta eigið siglingakerfi. Slík vinna var hins vegar í reynd sjálfgefin vegna þeirra miklu sviptinga sem áttu sér stað á mörkuðum. Ítrekað er að Eimskip hafði misst stóran spón úr aski sínum með því að einn stærsti viðskipavinur þess, Alcoa, fór í viðskipti við Samskip. Á sama tíma var verulegur samdráttur í innflutningi. Það þarf ekki spámann til að sjá fyrir áhrif þessa á flutningskerfi Eimskips. Það skal enn áréttað að vinna við þessa greiningu fór ekki fram í neinni samvinnu eða samráði við Eimskip. Þá vísast til fyrri umfjöllunar í inngangi hér að framan um aðgengi Samskipa að þessum upplýsingum.“*

12119. Í mgr. 701-704 í athugasemdum Samskipa er fjallað um framangreint minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 sem vistað var með heitinu *„MEMO 2008.07.09.doc“*. Sagt er að í minnisblaðinu *„viðraði (S)frkvstj-millilandasv ýmsar hugmyndir um mögulegar hagræðingar í skipaflutningum og möguleika um samstarfsfleti við Eimskip á ákveðnum siglingaleiðum. Líkt og fram kemur í skjalinu sjálfu gekk (S)frkvstj-millilandasv út frá því að slíkt samstarf þyrfti að vera í samræmi við lög og reglur og hljóta samþykki Samkeppniseftirlitsins, ef til þessa kæmi. Athygli er vakin á því að í skjalinu var ekki einungis verið að greina flutningsgetu Eimskips og Samskipa heldur allra fyrirtækja á markaðnum. Var þetta eðlilegur og nauðsynlegur þáttur í greiningu á aðstæðum til að unnt væri að taka upplýsta ákvörðun um næstu stig í rekstri félagsins.“*

12120. Mótmæla Samskip því að skjalið sé til vitnis um samráð við Eimskip. Jafnframt mótmælir fyrirtækið því að skjalið gefi sterka vísbendingu um að *„vinnuhópurinn“* samkvæmt *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni hafi verið að störfum. Segja Samskip að skjalið hafi *„að geyma ófullbúið innanhúsgagn („drög að minnisblaði“) sem var unnið af (S)frkvstj-millilandasv að beiðni (S)forstj. Skjalið var aldrei afhent Eimskipi og efni þess aldrei rætt við stjórnendur félagsins. Í drögunum var dregin upp eins konar fræðileg sviðsmynd af hagkvæmasta heildarflutningakerfi fyrir íslenskt samfélag. Eins og áður segir kemur beinlínis fram í minnisblaðinu að allar vangaveltur hafi verið settar fram með fyrirvara um að þær þyrftu að uppfylla tilskilin lagaskilyrði og hljóta samþykki Samkeppniseftirlitsins.“*

12121. Leggja Samskip áherslu á að ekkert sem fram komi í skjalinu hafi komið til framkvæmda. Segir fyrirtækið að þannig hafi 1) ekkert orðið af þeirri heildarhugmynd sem lýst sé í skjalinu; 2) suðurleið Eimskips hafi ekki verið lögð niður; 3) félögin hafi áfram sinnt hvort í sínu lagi áfram flutningum til og frá Vestmannaeyjum, Grundartanga og Austfjörðum; 4) enginn *„slot-samningur"* hafi verið gerður milli félaganna vegna flutninga frá Rotterdam, Immingham eða Noregi; og 5) TA lausnin hafi áfram verið notuð vegna flutninga Samskipa á pappír frá Kanada. Að mati Samskipa sé það alvarlegt mál að Samkeppniseftirlitið skuli endurtekið freista þess að halla réttu máli, auk þess að setja fram rangar eða villandi fullyrðingar án þess að til þess sé nokkurt tilefni í gögnum málsins.[6344]

12122. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

12123. Samkeppniseftirlitið bendir hér fyrst á að Samskip segja að minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 hafi verið *„ófullbúið innanhúsgagn"* eða *„drög að minnisblaði"* þar sem aðeins hafi verið dregin upp *„fræðileg sviðsmynd"* af hagkvæmasta heildarflutningakerfi fyrir íslenskt samfélag.

12124. Hér ber að hafa í huga að gögnin sýna að (S)frkvstj-millilandasv prentaði út minnisblaðið rétt fyrir hádegi 7. júlí 2008. Stjórnarfundur Samskipa hf. hófst kl. 13:00 sama dag. Gögnin sýna einnig að (S)forstj fjallaði á stjórnarfundinum um atriði sem fram komu í skjölum (S)frkvstj-millilandasv sem hann vistaði og prentaði út að morgni sama dags. Sýnir þetta að þessi vinna og skjöl (S)frkvstj-millilandasv tengdust stjórnarfundinum sem haldinn var sama dag. Jafnframt dregur þetta fram mikilvægi þessarar vinnu sem (S)frkvstj-millilandasv vann fyrir forstjóra sinn.

12125. Þá skiptir hér máli að svör (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj við spurningum lögreglu um minnisblaðið voru ekki þess eðlis að þau gefi til kynna að skjalið hafi verið tekið saman í lögmætum tilgangi. Neitaði (S)frkvstj-millilandasv t.d. að tjá sig um af hverju hann væri að fjalla um siglingakerfi Eimskips og um það hvort Eimskip hafi vitað af þessari vinnu hans. Einnig neitaði (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig um aðrar spurningar um efni minnisblaðsins. (S)forstj vildi ekki tjá sig um efni minnisblaðs (S)frkvstj-millilandasv og kvaðst aldrei hafa séð það skjal áður. Vildi (S)forstj heldur ekki tjá sig um þann framburð (S)frkvstj-millilandasv að (S)forstj hafi væntanlega beðið (S)frkvstj-millilandasv að taka minnisblaðið saman. Vísast nánar um þetta til kafla 8.9.2. Þá ber að árétta að Samkeppniseftirlitið beindi fyrirmælum skv. 19. gr. samkeppnislaga til Samskipa um að afhenda afrit að öllum *„tillögum eða hugmyndum að samstarfi"* milli Samskipa og Eimskips. Samskip afhentu ekki eða greindu frá framangreindum skjölum (S)frkvstj-millilandasv. Gefur það til kynna að fyrirtækið hafi viljað halda þessum gögnum leyndum.

12126. Samskip fjalla ekki um það í athugasemdum sínum að þann 8. júlí 2008 útbjó (S)frkvstj-millilandasv nýja útgáfu af minnisblaðinu. Þá útgáfu vistaði (S)frkvstj-millilandasv undir heitinu *„MEMO 2008.07.09"*. Þessi útgáfa var ekki lengur dagsett 7. júlí 2008 heldur var hún dagsett 9. júlí 2008, þ.e. að þegar (S)frkvstj-millilandasv vistaði þessa nýju útgáfu 8. júlí 2008 dagsetti hann hana daginn eftir. Eins og lýst er í kafla kafla 8.9.5.3 hafði (S)frkvstj-millilandasv unnið frekar í minnisblaðinu og m.a. stytt umfjöllun í því. Að öðru leyti var skjalið efnislega eins og í því voru áfram *„viðraðar"* tillögur um stórfellt samráð Samskipa við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi.

12127. (S)frkvstj-millilandasv sendi þessa nýju útgáfu af minnisblaðinu til (S)forstj kl. 14:23 þann 8. júlí 2008 í tölvupósti. Sá tölvupóstur bar heitið *„Siglingakerfi"* og eftirfarandi kom fram í honum:

„Er þetta ekki ca. svona?"

12128. Var minnisblaðið þá augljóslega komið i endanlegt horf að mati (S)frkvstj-millilandasv og ekki hefur fundist skriflegt svar (S)forstj við tölvupóstinum þar sem hann t.d. leiðréttir umfjöllun (S)frkvstj-

[6344] Sjá einnig sambærileg sjónarmið Samskipa um minnisblöð [...] bls. 5 í bréfi Samskipa dags. 31.08.2022.

millilandasv, gagnrýnir hann fyrir setja fram tillögur um umfangsmikið samráð við Eimskip eða spyr af hverju minnisblaðið sé dagsett fram í tímann. Samskip hafa heldur ekki lagt fram gögn sem tengjast þessu með athugasemdum við AI.

12129. Þegar af þeirri ástæðu að (S)frkvstj-millilandasv sendi ofangreinda nýja útgáfu af minnisblaðinu til (S)forstj 8. júlí 2008, sem Samskip kjósa að fjalla ekki um, eru sjónarmið fyrirtækisins um að minnisblaðið frá 7. júlí 2008 sé *„ófullbúið innanhúsgagn"* haldlaus. Til viðbótar endurspeglar sú staðreynd, að eftir stjórnarfund Samskipa hf. 7. júlí 2008 bar (S)frkvstj-millilandasv endurskoðaða útgáfu af minnisblaðinu undir (S)forstj, mikilvæga og áframhaldandi vinnu þessara æðstu stjórnenda Samskipa við gerð samráðstillagna gagnvart Eimskip.

12130. Þar að auki ber að rifja upp hér að sama dag og nýtt minnisblað (S)frkvstj-millilandasv var dagsett, 9. júlí 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (E)forstj sem varðaði eina af þeim tillögum sem fram komu í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, þ.e. að Eimskip hætti að sigla til og frá Vestmannaeyjum. Eins og rökstutt er í kafla 8.9.5 telur Samkeppniseftirlitið að þessi gögn og önnur sem tilgreind eru í umræddum kafla gefi til kynna að Eimskip og Samskip hafi í viku 28 á árinu 2008 rætt saman um tillögurnar sem fram komu í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv.

12131. Hér ber einnig að horfa nánar til efnis umræddra minnisblaða Samskipa. Er ljóst að báðar útgáfurnar af minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv eru í samræmi við *„Nýtt upphaf"* glærukynninguna. Þegar þannig eru virt saman markmið og þeir verkþættir í glærukynningunni sem lúta að skipakerfum og umrædd skjöl frá (S)frkvstj-millilandasv sjást augljós líkindi og tengingar. Má þar m.a. nefna markmið og verkþættina úr *„Nýtt upphaf"*, um að *„Meta hagkvæmni þess að skiptast á slottum í núverandi siglingakerfum tengdum Íslandi"* og að gera ætti *„greiningu á skipanýtingum"*, og að *„Endurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað"* með m.a. *„Fækkun / smækkun skipa"*. Allt eru þetta forsendur og markmið í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að þessi skjöl sýna að yfirstandandi var vinna innan Samskipa sem féll að þeim markmiðum sem lýst er í *„Nýtt upphaf"* og skiptir þá ekki máli þó að endanleg útfærsla hafi verið önnur en fram kemur í skjalinu frá (S)frkvstj-millilandasv. Sem dæmi má nefna að Suðurleið hjá Eimskip var ekki lögð niður en það gerðist með Austurleið hvað varðar tengingu við Ísland. Þá er rétt að benda á að í forsendum og aðgerðum sem (S)frkvstj-millilandasv lýsti örlar hvergi á vilja eða hugmyndum um virka samkeppni og að sækja aukið flutningsmagn. Sóknarhugurinn hjá Samskipum sem hafði að einhverju leyti verið til staðar fyrir leynifund fyrirtækjanna 6. júní 2008 var með öllu horfinn. Samvinnuleiðin svokallaða hafði tekið við.

12132. Samskip staðhæfa að hvorki *„(S)frkvstj-millilandasv né (S)forstj höfðu vitneskju um glærukynningu (E)forstj eða að Eimskip væri að endurmeta eigið siglingakerfi"*. Þetta er í ósamræmi við samtímagögn og framburð (S)forstj hjá lögreglu. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 7.3 og áfram. Einnig vísast til umfjöllunar hér að framan um sjónarmið Samskipa um fundinn 6. júní 2008, umrædda glærukynningu og tengd atriði. Þá vísast hér einnig til umfjöllunar um skjölin sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Sýna þau gögn að Samskip bjó yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaða breytingu á siglingakerfi Eimskips, sbr. kafla 8.13.1.

12133. Samskip skýra umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv í skjölunum frá 7. júlí 2008 m.a. með vísan til *„fordæmalausa aðstæðna í íslensku efnahagslífi"*. Ekki er ljóst hvað Samskip eiga hér við. Efnahagshrunið var ekki hafið í júlí 2008 og reyndar hafði Seðlabanki Íslands þann 4. júlí 2008 greint frá jákvæðu áliti Alþjóða gjaldeyrissjóðsins á íslensku efnahagslífi, sbr. kafla 6.7.1.1. Eftir sem áður fóru efnahagshorfur versnandi sumarið 2008 en Samskip geta ekki með réttu útskýrt þessi gögn (S)frkvstj-millilandasv með vísan til fordæmalausa aðstæðna í íslensku efnahagslífi.

12134. Samskip útskýra einnig umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv með vísan til þess að Eimskip hafi „*misst stóran spón úr aski sínum með því að einn stærsti viðskipavinur þess, Alcoa, fór í viðskipti við Samskip.*" Samkeppniseftirlitinu er heldur ekki ljóst hvað Samskip eiga við hér.

12135. Alcoa Fjarðarál hóf framleiðslu hér á landi á árinu 2007. Alcoa bauð út flutninga sína og í október 2007 samdi fyrirtækið við Samskip um að annast flutninga á framleiðslu fyrirtækisins til Evrópu næstu fimm árin. Í nóvember 2007 undirrituðu Alcoa og Eimskip samning til fimm ára um innflutning á rafskautum frá Mosjøen í Noregi. Ekki er því um það að ræða að Eimskip hafi verið að missa flutninga fyrir Alcoa til Samskipa. Framangreind skýring Samskipa á umfjöllun byggir því á rangfærslum.

12136. Samskip vekja athygli á því að í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 „*var ekki einungis verið að greina flutningsgetu Eimskips og Samskipa heldur allra fyrirtækja á markaðnum*".

12137. Samkeppniseftirlitið bendir á að í bæði eldri og yngri útgáfunni af minnisblaðinu eru aðeins „*viðraðar*" hugmyndir sem tengjast samráði Eimskips og Samskipa. Engar hugmyndir tengjast Atlantsskipum eða Nesskipum. Bera minnisblöðin ótvírætt með sér að þau lutu að samráði Eimskips og Samskipa enda voru þau, sem fyrr sagði, í beinum tengslum við umfjöllunina í „*Nýtt upphaf*" glærunum.

12138. Jafnframt vísast til umfjöllunar um áætlanir Samskipa um hugsanlegar breytingar á siglingakerfi sumarið og haustið 2008, sbr. kaflar 8 og 9. Sýna gögnin að æðstu stjórnendur Samskipa unnu ötullega að áætlunum um breytingar á siglingakerfum þar sem fyrirtækið fjallaði ekki aðeins um eigin siglingakerfi heldur gerði einnig áætlanir um breytingar á siglingakerfum Eimskips í áætlunarflutningum til og frá Íslandi. Samskip fjalla þannig jafnt um siglingakerfi Eimskips og gera áætlanir um breytingar á því kerfi og voru útbúnar tillögur þar um til Eimskips. Þá voru gerðar ýmsar tillögur um að Samskip og Eimskip skiptu með sér viðskiptum við stóra viðskiptavini. Á sama tíma unnu Eimskip að hliðstæðum tillögum um samdrátt í siglingakerfi sínu, fundir voru haldnir milli fyrirtækjanna og (E)forstj bað undirmann sinn að semja við Samskip um minna magn í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku um hafnir í Evrópu (þ.e. draga úr TA flutningum) gegn áframhaldandi auknu samstarfi um beina flutninga til og frá Norður-Ameríku. Tillögur Samskipa voru ekki í formi einhvers konar tilviljanakenndra hugdetta, eins og ráða má af athugasemdum Samskipa, heldur tillögur sem hlutu mjög ítarlega og ítrekaða umfjöllun og skoðun meðal æðstu stjórnenda fyrirtækisins og voru kynntar fyrir stjórn þess. Var kappsamlega unnið að þessum tillögum dagana fyrir og kvöldið áður en stjórnarformenn og forstjórar fyrirtækjanna hittust þann 25. júlí 2008 og síðan á ný strax eftir þann fund. Í tillögunum segir að m.a. „*þurfi aðilar að ná saman um útfærslu sem … er trúverðug gagnvart viðskiptavinum, yfirvöldum og almenningi*", sbr. nánar í kafla 8.10.1. Með hliðsjón af þessu og öðrum gögnum málsins er það mat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi m.a. á umræddum fundi 25. júlí 2008 rætt um þessar tillögur og brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði m.a. um breytingar á siglingakerfum, sbr. m.a. kafla 8.13.4.

12139. Samskip leggja áherslu á að í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 hafi skýrlega komið fram að samráðshugmyndir þær sem minnisblaðið lýsi væru háðar því að Samkeppniseftirlitið myndi veita undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga.

12140. Samkeppniseftirlitið áréttar að minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv lýsa hugmyndum sem voru til skoðunar í því skyni að ná fram þeim markmiðum sem lýst er í „*Nýtt upphaf*" glærukynningunni. Hugmyndirnar í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv voru þess eðlis að hefðu þær verið framkvæmdar hefði það ekki farið framhjá neinum að Eimskip og Samskip hefðu tekið upp mjög viðamikið samstarf í sjóflutningum. Enda þótt Eimskip og Samskip hafi haldið ólögmætu samráði sínu leyndu fyrir samkeppnisyfirvöldum er ljóst að þegar fyrirhugað samráð þeirra tók á sig slíka áþreifanlega og auðsýnilega mynd gátu fyrirtækin ekki farið í grafgötur um nauðsyn þess að óska eftir undanþágu frá banni samkeppnislaga við ólögmætu samráði keppinauta. Sökum þessa er rætt um undanþágur frá samkeppnislögum í minnisblöðum

(S)frkvstj-millilandasv. Á endanum tók hins vegar ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa að þessu leyti annað form og héldu fyrirtækin þeirri samvinnu leyndri.

25.19.2. Um önnur atvik á tímabilinu 7. júlí til 14. júlí 2008

12141. Í mgr. 698 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til þess að (S)forstö-landfl hefði þann 7. júlí 2008 *„vistað Excel-skjal, með heitinu „hagræðing sumar 2008", en (S)frkvstj-innanl, sem var yfirmaður (S)forstö-landfl, hafi vistað sama skjalið daginn eftir. í skjalinu hafi m.a. verið að finna upplýsingar um aðgerðir í landflutningum og umfjöllun um verðhækkanir og álagningu þjónustugjaida. Um var að ræða skjal sem var eðlilegur þáttur í endurskoðun rekstraráætlunar. Um viðskipti Samskipa og Eimskips í landflutningum hefur áður verið fjallað og verður vikið að nánar hér síðar. Vegna tilvísunar til fundar (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 þá hefur tilefni þess fundar verið skýrt, með vísan til gagna, og fyllilega ljóst að sá fundur hafði ekkert með vinnu Samskips við endurskoðun rekstraráætlunar félagsins að gera*."

12142. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa. Vísast hér til umfjöllunar hér að framan um sjónarmið Eimskips og Samskipa um fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl föstudaginn 4. júlí 2008.

12143. Í mgr. 705 - 706 í athugasemdum Samskipa við AI segir að Samkeppniseftirlitið telji að samráðið við Eimskip hafi komið til umræðu á stjórnarfundi Samskipa hf. 7. júlí 2008. Þessu til stuðnings sé vísað til tiltekinnar glæru í glærukynningu (S)forstj. Á umræddri glæru er að finna nokkur atriði sem (S)forstj taldi að skoða þyrfti sérstaklega í kjölfar fundarins, þ. á m. endurmat á siglingakerfi fyrirtækisins og fyrirhugaðar verðhækkanir þess. Segja Samskip að ekkert *„í tilvitnuðum glærum bendir til samráðs Samskipa og Eimskips af nokkrum toga og vegna þess gefur augaleið að ekki er að finna umræður um það í fundargerðinni frá umræddum stjórnarfundi. Í glærunni er einfaldlega vísað í endurmat á siglingakerfi félagsins og hreint út sagt furðulegt að stofnunin geti hrapað að ályktunum af þessum toga. Í fundargerð frá fundi stjórnar er gerð grein fyrir „revised budget" og eins og vera ber þá er þar að finna útlistanir á helstu breytingum frá fyrri áætlunum, áhrifum á framlegð á hverju sviði rekstrarins fyrir sig, gengisáhrifum, magnbreytingum og öllum öðrum þáttum sem eðlilegt og nauðsynlegt er að stjórnendur félagsins fari reglubundið yfir, ekki síst við þessar aðstæður. Allt í þessari vinnu og þessum gögnum er fullkomlega eðlilegt og hefðbundið í rekstrinum*." Þá segja Samskip að umfjöllun um flutningsgetu keppinauta Samskipa í umræddum glærum sé hluti af eðlilegri samkeppnisgreiningu Samskipa og eigi ekkert skylt við ólögmætt samráð.

12144. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

12145. Í fyrstu ber að benda á að fjallað hafði verið um samstarf við Eimskip á vettvangi stjórnar Samskipa hf. nokkru fyrr árið 2008, þ.e. 11. febrúar 2008 og 4. apríl sama ár, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.2 og áfram. Allir stjórnarmenn Samskipa hf. ((S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjform-S), ásamt (S)forstj, höfðu ríka aðkomu að *„Nýtt upphaf"* verkefninu með Eimskip sem hófst strax eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008.

12146. Samkeppniseftirlitið ítrekar og bendir á hin augljósu tengsl sem eru á milli þeirra markmiða og verkþátta í *„Nýtt upphaf"* verkefninu og markmiða og forsendna í fyrrnefndum skjölum (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008. Hið sama á við um framangreinda glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundinum sama dag en glærukynningin byggði m.a. á umræddum skjölum (S)frkvstj-millilandasv. Eins og fyrr segir horfa Samskip framhjá því að daginn eftir stjórnarfundinn 7. júlí 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv (S)forstj nýja og endurskoðaða útgáfu af minnisblaði sínu og var sú útgáfa dagsett 9. júlí 2008. Telur Samkeppniseftirlitið að í kjölfarið hafi efni minnisblaðsins verið rætt við Eimskip. Skiptir ekki síst máli í því samhengi tilvísun til viðræðna við Eimskip á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008.

12147. Allt framangreint er því einnig til stuðnings að endurskoðun á rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2008 hafi verið unnin á þessum tíma undir áhrifum af samstilltum forsendum með fyrirmynd í verkþáttum sem lýst er í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni.

12148. Í mgr. 710 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um tölvupóst sem (S)frkvstj-Silver (framkvæmdastjóri Silver Sea, dótturfélags Samskipa í Noregi) sendi (S)forstj þann 8. júlí 2008. Segja Samskip að tölvupósturinn sé *„settur í samhengi við áætlanir (E)forstj í fyrrnefndri glærukynningu frá 9. júní 2008. Samkeppniseftirlitið telur jafnframt að í tölvupóstinum hafi (S)frkvstj-Silver spurt hvenær (S)forstj ætlaði að funda með Eimskip. Þessum ályktunum er hafnað af hálfu Samskipa. Með „Eimskip“ á (S)frkvstj-Silver við [...], sem var staddur á Íslandi og til stóð að hann myndi funda með (S)forstj. Ekkert varð hins vegar af fundinum, en Samskip áttu síðar í samstarfi við [...] við stofnun Silver Green árið 2010*.“

12149. Samskip fjalla einnig um þennan tölvupóst (S)frkvstj-Silver til (S)forstj frá 8. júlí 2008 í mgr. 711. Þar er að finna eftirfarandi umfjöllun: *„Líkt og ítrekað hefur komið fram var stjórnendum innan Samskipa ókunnugt um hugleiðingar (E)forstj sem fram koma m.a. í umræddri glærukynningu. (S)forstj hafði áður rætt við (S)frkvstj-Silver um rekstrarhremmingar Eimskips, sem voru flestum ljósar á umræddum tíma. Bæði (S)forstj og (S)frkvstj-Silver töldu líklegt að hremmingar Eimskips myndu skapa tækifæri fyrir hlutdeildarfélagið Silver Sea, sem Samskip áttu 50% hlut í. Félagið starfaði á norska flutningamarkaðnum en Samskip störfuðu ekki á þeim markaði. (S)frkvstj-Silver vonaðist eftir því að (S)forstj myndi fara á fund með forsvarsmönnum Eimskips til þess að kanna vilja þeirra til þess að selja eignir til Silver Sea. Ekkert varð af slíkum samningum milli Samskipa og Eimskips.*“

12150. Samkvæmt framansögðu halda Samskip því fram að (S)frkvstj-Silver hafi í tölvupóstinum 8. júlí 2008 vísað til Eimskips en í raun átt við Kristian Eidisvik. Er þetta ekki útskýrt nánar. Hið rétta er að í umræddum tölvupósti spurði (S)frkvstj-Silver (S)forstj að þessu: *„When are you meeting Mr. E in Iceland?“* Í kafla 8.9.5.1 er rökstutt að þessi tölvupóstur (S)frkvstj-Silver gefi til kynna að hann hafi vitað að til stæði að (S)forstj myndi hitta Eimskip.

12151. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á að ekki er samræmi í framangreindum sjónarmiðum Samskipa. Í mgr. 710 er því haldið fram að (S)frkvstj-Silver hafi í tölvupóstinum 8. júlí 2008 ekki í raun vísað til Eimskips en hið öndverða kemur fram í mgr. 711.

12152. Þar að auki leggja Samskip ekki fram nein gögn til stuðnings þessum tveimur skýringum á tölvupósti (S)frkvstj-Silver. Engin gögn eru þannig lögð fram sem sýna að (S)frkvstj-Silver hafi í raun í tölvupóstinum verið að vísa til Kristian Eidisvik en ekki til Eimskips. Ekki eru heldur lögð fram gögn sem gefa til kynna að (S)forstj hafi á þessum tíma viljað eða talið raunhæft að eiga fund með Eimskip í því skyni að kanna kaup á eignum Eimskips sem tengdust starfsemi Silver Sea. Í því samhengi ber enn á ný að hafa í huga hvernig Eimskip og Samskip lýstu fundinum 6. júní 2008. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. október 2017, var staðhæft að fundurinn föstudaginn 6. júní 2008 hefði verið afar stuttur, endað með mikilli gremju (S)aðaleig-stjform-SH og leitt til hefndaraðgerða *„strax eftir helgi“*. Í bréfi Samskipa 24. nóvember 2017 var sagt að fundurinn hefði verið árangurslaus og hefði fundurinn *„ekki“* leitt *„til frekari fundarhalda eða viðræðna um hugsanleg viðskipti“*. Miðað við þetta er óútskýrt hjá Samskipum á hvaða grunni (S)forstj og (S)frkvstj-Silver höfðu talið raunhæft 8. júlí 2008 að hefja á ný viðræður við Eimskip um kaup á eignum.

12153. Sem fyrr segir er rökstutt í kafla 8.9.5 að áðurnefndur tölvupóstur (S)frkvstj-Silver frá 8. júlí 2008 gefi til kynna að hann hafi vitað að til stæði að Eimskip og Samskip myndu hittast eða hafa samskipti í júlí 2008 vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Ekkert í framangreindum sjónarmiðum Samskipa er til þess fallið að hnekkja þessu rökstudda mati eftirlitsins.

12154. Í mgr. 712 – 715 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl 8. júlí 2008. Fjallaði tölvupóstur (S)forstj um hækkun á verði, mögulega breytingu á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Komu einnig fram vangaveltur um áhrif aðgerða gagnvart Alcoa og mögulega verðhækkun gagnvart þeim viðskiptavini. Segja Samskip að fyrirtækinu hafi verið *„orðið ljóst á þessum tíma að engin forsenda var fyrir því að halda áfram flutningum fyrir Alcoa með óbreyttum hætti. Vegna þessa var þegar í upphafi árs velt upp ýmsum möguleikum til að bregðast við samdrætti í innflutningi enda sýndu útreikningar félagsins neikvæða framlegð á flutningum fyrir Alcoa í óbreyttu flutningakerfi. Stjórnendur Samskipa töldu félagið í raun betur sett án flutninga fyrir Alcoa yfir höfuð í stað þess að halda flutningunum áfram í óbreyttri mynd.*" Þær sviðsmyndir sem Samskip hefðu reifað á þessum tíma hafi falið í sér bæði eðlilegar og nauðsynlegar *„hugleiðingar*" við þær aðstæður sem uppi voru og Samkeppniseftirlitið dragi *„kolrangar*" ályktanir af þessu.

12155. Einnig fjalla Samskip um fund hjá Eimskip 11. júlí 2008 þar sem rætt var um breytingar á siglingakerfi Eimskips og um tölvupóst (S)forstö-útfl til (S)starfsm frá sama degi. Í þeim tölvupósti var fjallað um verðhækkun gagnvart Alcoa og um mögulegt samstarf við Eimskip vegna flutninga Samskipa fyrir Alcoa. Halda Samskip því fram að ekkert orsakasamhengi sé á milli fundar Eimskips annars vegar og tölvupósts (S)forstö-útfl hins vegar og ekkert í gögnum málsins gefi til kynna samráð vegna Alcoa. Segja Samskip að Samkeppniseftirlitið telji *„ofangreint benda til þess að Samskip hafi sett fram tillögu um að fækka skipum og að „Eimskip taki að sér hluta af flutningum Samskipa á áli fyrir Alcoa til Evrópu*". *Alcoa voru með flutningasamninga bæði við Eimskip og Samskip. í þeim samningum var að finna ákvæði um flutninga á lágmarksmagni. Þá hafði Alcoa fullt frelsi til þess að haga flutningum sínum á þann hátt sem þeim þóknaðist enda greiddi félagið svokallað „dead freight*" *ef umsamið lágmarksmagn myndi ekki nást, líkt og endurspeglast í gögnum málsins og vikið verður að í eftirfarandi umfjöllun*."

12156. Samkeppniseftirlitið tekur fyrst fram að ekki ber að horfa til framangreinda gagna frá 8. og 11. júlí 2008 með einangruðum hætti. Eru þessi gögn hluti af atburðarrás sem hófst eftir fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008. Ber þannig að virða gögnin frá 8. og 11. júlí 2008 með t.d. minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, og með gögnunum sem (S)forstj fékk í hendur um kvöldið 24. júlí 2004, þ.e. deginum áður en Eimskip og Samskip hittust aftur á fundi í húsakynnum Kjalars á Suðurlandsbraut 18 í Reykjavík. Í þeim gögnum var fjallað um mögulegt samráð milli Eimskips og Samskipa um flutninga fyrir Alcoa. Þetta samstarf vegna Alcoa var m.a. sökum erfiðleika við að takmarka flutningsgetu og gera breytingar á siglingakerfum vegna mismunandi aðstæðna (misvægis) í annars vegar innflutningi og hins vegar útflutningi, sbr. nánari umfjöllun í kafla 6.5 og 9.2 og áfram.

12157. Þá ber að líta til þess að í tölvupósti (S)forstö-útfl var ekki fjallað um *„fullt frelsi*" Alcoa til að *„haga flutningum sínum á þann hátt sem þeim þóknaðist*" heldur að Eimskip tæki að sér hluta af flutningum Samskipa fyrir Alcoa og hvaða áhrif það hefði á gámanotkun Samskipa. Þar að auki kemur fram annað mat á flutningasamningi Samskipa við Alcoa í samtímagögnum málsins. Í framangreindu minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 er ekki rætt um *„fullt frelsi*" Alcoa heldur að Samskip hefðu unnið útboð Alcoa um *„alla flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins til Evrópu.*" Sökum þess að Samskip töldu sig eiga rétt á öllum Evrópuflutningum Aloca urðu stjórnendur Samskipa *„æfir*" þegar til stóð í mars 2008 að Eimskip myndi flytja 150-200 gáma með áli fyrir Alcoa til Rotterdam, sbr. kafla 9.2.1. Eftir að samráðsverkefnið hófst ríkti hins vegar engin reiði hjá Samskipum þegar Eimskip fór að flytja hluta af áli Alcoa til Evrópu enda sýna gögn málsins að það var hluti af samráði fyrirtækjanna og hagsmunamál beggja, sbr. sbr. m.a. kafla 9.11.5.

25.19.3. Um stjórnarfund Samskipa Holding 14. júlí 2008

12158. Í mgr. 716 í athugasemdum Samskipa við AI er sagt að Samkeppniseftirlitið teldi að fjallað hefði verið m.a. um samvinnu við Eimskip í „short sea" siglingum við Containerships á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008. Mótmæla Samskip þessu. Segir fyrirtækið að í fundargerð vegna umræddsstjórnarfundar sé aðeins *„vísað til áhuga Samskipa á tilteknum erlendum eignum Eimskips, sbr. umræður um það efni á fundi félaganna 6. júní sama ár. Áhugi Samskipa á þessum eignum var áfram til staðar og í gögnum má sjá tilvísanir til þess."*

12159. Í mgr. 717 segja Samskip að þá sé *„vísað til þess að samkvæmt fundargerð fyrrnefndrar* [svo] *stjórnarfundar hafi á fundinum einnig verið fjallað um „slot-samninga" við Eimskip. Umræðuna um mögulega slotsamninga ber að skoða í ljósi þess að innan Samskipa var verið að skoða hugmyndir um hvernig félagið gæti áfram haldið uppi samkeppnishæfu þjónustustigi samhliða niðurskurði vegna þeirra aðstæðna sem uppi voru á þessum tíma. Er þetta í samræmi við þá hugmyndavinnu sem hafði verið í gangi innan félagsins til margra mánaða og var í stöðugri endurskoðun. Í fundargerðinni er sá augljósi fyrirvari áréttaður að slíkt samstarf myndi vera háð samþykki samkeppnisyfirvalda* […]" Ekkert hafi hins vegar orðið af slíku samstarfi við Eimskip. Þá segja Samskip vert að hafa í huga að *„ef kenningar Samkeppniseftirlitsins væru nú réttar um að á þessum tíma hafi verið í gangi þaulskipulagt og umfangsmikið ólögmætt samstarf milli félaganna tveggja, hversu líklegt er það þá að gögn af þessum toga hefðu verið unnin og vistuð hjá félaginu og rædd og bókuð með þessum hætti á stjórnarfundi móðurfélagsins? Allt sýnir þetta að um var að ræða eðlilega umræðu innan félagsins, hugmyndavinnu sem var nauðsynleg en kom aldrei til framkvæmdar, ekki frekar en svo margt annað sem kom til skoðunar á þessum tíma*."

12160. Í mgr. 718 – 721 fjalla Samskip m.a. um glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundinum 14. júlí 2008 en í þeirri kynningu var til umfjöllunar mögulegt samstarf við Eimskip í flutningum til og frá Íslandi. Segja Samskip að slíkt samstarf milli fyrirtækjanna hafi einungis getað komið til greina ef báðir aðilar væru sáttir með samstarfið þannig að á hvorugt fyrirtækið hallaði. Gögn málsins frá stjórnarfundi Samskipa varpi einungis ljósi á þær vangaveltur sem hafi verið fyrir hendi innan Samskipa um helstu möguleika til að hagræða í rekstri fyrirtækisins. Þörf á undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga hafi verið stjórnendum Samskipa ljós. Ályktun Samkeppniseftirlitsins um að heildarmat á gögnum málsins gefi til kynna að fyrirtækin hafi stillt saman strengi til að bregðast við samdrætti sé röng. Þá sé enginn fótur fyrir þeirri fullyrðingu að umræða innan fyrirtækjanna, ekki milli þeirra, um nauðsynlegar verðhækkanir séu *„augljóslega"* hluti af heildarsamráði.

12161. Umfjöllun Samskipa um fundargerðina vegna umræddsstjórnarfundar 14. júlí 2008 er ekki trúverðug. Hér ber enn á ný að rifja upp hvernig Eimskip og Samskip lýstu lyktum fundarins 6. júní 2008 í bréfum fyrirtækjanna frá október og nóvember 2017. Sú skýring Samskipa í mgr. 716, þess efnis að umfjöllunin í fundargerðinni vegna fundarins 14. júlí 2008 lýsi aðeins viðræðum við Eimskip um möguleg kaup á Containerships, er í engu samræmi við umfjöllun fyrirtækjanna í bréfunum til Samkeppniseftirlitsins frá 2017.

12162. Umrædd skýring Samskipa er einnig í ósamræmi við það sem fram kemur í fundargerðinni sjálfri. Þar er ekki vísað til samskipta við Eimskip um kaup á eignum heldur til samskipta við Eimskip um mögulegt samstarf Samskipa við dótturfélag Eimskips, Containerships (*„explore the possibility to cooperate with them"*).

12163. Hér ber og að hafa í huga að við skýrslutöku hjá lögreglu lýstu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv umfjöllun í gögnunum vegna stjórnarfundarins 14. júlí 2008 um mögulegt samstarf við Eimskip ekki með sama hætti og gert er í athugasemdum Samskipa við AI. Kom ekki fram í framburði þeirra að einungis hafi verið um að ræða eðlilega og nauðsynlega hugmyndavinnu innan Samskipa. Ber hér að árétta að

(S)forstj sat umræddan stjórnarfund Samskipa Holding og hélt þar glærukynningu þar sem hann fór yfir hugmyndir sem fólu í sér stórfellt samráð við Eimskip og féllu undir þau verkefni sem lýst er í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni. Þrátt fyrir þetta kvaðst (S)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu ýmist ekki þekkja eða ekki vilja tjá sig um viðkomandi gögn sem fjölluðu um samstarf og samskipti við Eimskip. (S)frkvstj-millilandasv neitaði að tjá sig um það hvort minnisblöð hans, dags. 7. og 9. júlí 2008, tengdust umfjöllun um Eimskip á stjórnarfundi Samskipa Holding.

12164. Eins og áður segir kusu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv að tjá sig ekki um framangreind gögn en Samkeppniseftirlitið setur það í samhengi við að umrædd gögn gefi til kynna að á áðurnefndum stjórnarfundi hafi verið lagt á ráðin um að Samskip á Íslandi gengi til aukins samstarfs við Eimskip um aðgerðir m.a. á flutningamarkaði á Íslandi. Sama á við um samstarf milli tengdra félaga í *„short sea“* siglingum í Evrópu. Áréttíng Samskipa um nauðsyn þess að mögulegt samstarf fyrirtækjanna ætti að gagnast þeim báðum er til marks um lítinn áhuga á hagsmunum viðskiptavina sem almennt er best gætt með virkri samkeppni. Þessi áréttíng er til marks um það viðhorf Samskipa að lausnin vegna minnkandi innflutnings yrði að gæta hagsmuna beggja fyrirtækjanna. Að mati Samkeppniseftirlitsins benda gögn málsins til þess að á þessum stjórnarfundi Samskipa Holding hafi sú stefna verið áréttuð að stuðla að samstilltum aðgerðum með Eimskip og vernda þannig Samskip á Íslandi sem *„Cash Cow“* samstæðunnar.

12165. Ekki er því unnt að fallast á það með Samskipum að umræðurnar á stjórnarfundinum um mögulegt samstarf fyrirtækjanna hafi aðeins falið í sér innri vangaveltur Samskipa sem aldrei hafi verið ræddar milli fyrirtækjanna. Þýðing gagnanna vegna þessa stjórnarfundar (fundargerðin og glærukynning (S)forstj) er m.a. sú að þau gefa eftirfarandi skýrt til kynna:

- Staðfesta að Eimskip og Samskip hafi rætt saman um: *„Samstarf í „short sea“ þjónustu“*, sbr. *„Nýtt upphaf“* glærukynningin. Leggja verður til grundvallar að hinn jákvæði fundur um þennan þátt samráðsverkefnisins, sem vísað er til í fundargerðinni, hafi verið fundur (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL í Rotterdam 23. júní 2008. Ekki er þó loku fyrir það skotið að aðrir fundir Eimskips og Samskipa hafi átt sér stað á þessum tíma.

- Staðfesta að Eimskip og Samskip hafi rætt saman um: *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*, sbr. *„Nýtt upphaf“* glærukynninguna. Höfðu Eimskip og Samskip átt í samskiptum um það málefni í vikunni á undan, líklegast 9. júlí 2008.

- Sýna fram á að frekari viðræður um *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafi verið fyrirhugaðar í júlí 2008. Það gekk eftir, sbr. samtal (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain 24. júlí og fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip þann 25. júlí 2008.

12166. Tillögur og undirbúningur að ólögmætu samráði fyrirtækja eru jafnan þess eðlis að þær eru gerðar með leynd og allt gert til að halda slíkri launung. Að því marki sem um slíkt samstarf er fjallað í stjórn öflugra fyrirtækja, sem þekkja ákvæði samkeppnislaga, er rökrétt að umfjöllun og bókun sé jafnan með almennum hætti sem ekki sé talið geta varðað við 10. gr. samkeppnislaga. Sérstakrar varúðar er eðlilega gætt þegar umfjöllun um samstarf fyrirtækisins við annað fyrirtæki á sama markaði er færð til bókar t.d. á stjórnarfundum, enda augljóst að slík atriði eru líkleg til að koma til skoðunar hjá samkeppnisyfirvöldum. Að bókað hafi verið í fundargerðir stjórnar Samskipa, Samskipa Holding eða Eimskips að samstarf og samningar við hitt fyrirtækið á markaðnum skyldu vera innan ramma laga felur í sér eðlilega varfærni við ritun formlegra fundagerða. Slíkt felur þó með engum hætti í sér staðfestingu á því að viðkomandi fyrirtæki hafi ekki haft með sér leynilegt samráð.

12167. Við mat á athugasemdum Samskipa er einnig nauðsynlegt að hafa í huga stöðu þessara fyrirtækja á markaðnum. Eins og fram kemur í kafla 3 höfðu Eimskip og Samskip samanlagt mikla yfirburði á nánast

öllum íslenskum flutningamörkuðum. Á þetta við um sjóflutninga til og frá landinu, landflutninga og flutningsmiðlun en segja má að bæði fyrirtækin séu samþætt á öllum þessum sviðum vöruflutninga. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að mikil fákeppni hafi ríkt á þessum flutningamörkuðum. Af því leiðir, eins og rökstutt er nánar í kafla 4, að krafa samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og bann við hvers konar samskiptum milli þeirra, sem hafa að markmiði að raska samkeppni eða eru til þess fallin, er mjög rík. Með vísan til umfjöllunar í ákvörðun þessari um samstarf og samskipti fyrirtækjanna og til gagna málsins almennt verður með engu móti ráðið að Samskip eða Eimskip hafi gert sér far um að virða þessa kröfu. Þvert á móti hafa fyrirtækin átt í stöðugum og langvarandi samskiptum og skipulagt víðtækt leynilegt samráð á flestum sviðum rekstrar. Fyrirtæki í slíkri stöðu sem standa þannig að málum færa að sjálfsögðu ekki til bókar í fundargerðir viðræður um samstarf við keppinauta með þeim hætti að koma á sig sök um lögbrot heldur er látið koma fram að slíkt samstarf skuli fara fram innan marka laganna. Stjórnendur fyrirtækjanna vita auðvitað að allt eins er líklegt að fundargerðir og slík gögn gætu síðar komið til skoðunar hjá yfirvöldum. Bæði Samskip og Eimskip þekktu vel til samkeppnislaga og nutu auk þess ráðgjafar lögmanna með sérþekkingu á samkeppnisrétti. Það kemur því alls ekki á óvart, þegar samskipti við helsta keppinautinn eru á annað borð færð til bókar í fundargerð, að slíkt sé gert með varfærni og tekið fram að allt skuli uppfylla kröfur laganna. Sem fyrr segir felst í þessu engin sönnun um að þeim kröfum hafi í reynd verið fylgt í framkvæmd. Þá ber að hafa í huga að brot gegn 10. gr. samkeppnislaga á sér stað óháð því hvort um er að kenna gáleysi eða ásetningi hinna brotlegu fyrirtækja. Saknæmisstig ræður því ekki úrslitum.

25.19.4. Um önnur atvik á tímabilinu 14. – 21. júlí 2008

12168. Í mgr. 723 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 15. júlí 2008. Í fundagerðinni kemur fram að (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý hafi farið yfir tillögur að nýju siglingakerfi Eimskips. Segja Samskip að í tillögu Eimskips hafi aðallega falist að breyta *„Austurleið*" og hætta viðkomu á Íslandi. Í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 hafi hins vegar verið bent á að hagkvæmast væri ef Eimskip myndi leggja niður *„Suðurleið*". Segja Samskip að samkvæmt þessu sé sú ályktun ótæk að tillögur fyrirtækjanna hafi verið samskonar. Sé þetta til marks um að fyrirtækin hafi ekki átt í neinum samskiptum um hugsanlegar breytingar á siglingakerfum.

12169. Samkeppniseftirlitið áréttar að á glærunum með yfirskriftinni *„Slotsamningar í siglingakerfinu*" í *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni voru sett fram almenn markmið. Eimskip og Samskip ætluðu að endurskoða siglingakerfi fyrirtækjanna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað með m.a. fækkun/smækkun skipa og að meta hagkvæmni þess að skiptast á *„slottum*".

12170. Ljóst er að unnt var að ná fram framangreindu markmiði með ýmsum breytingum á siglingakerfum og tengdu samráði Eimskips og Samskipa. Eins og lýst var fólst í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, m.a. sú tillaga að Eimskip myndi leggja af Suðurleið og af þessu myndi m.a. leiða að Eimskip hætti að sigla til og frá Vestamanneyjum en gerði þess í stað slotsamning við Samskip. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj, dags. 9. júlí 2008, varaði hann (E)forstj eindregið við því að *„láta eftir*" tekjur Eimskips af flutningaþjónustu vegna Vestamannaeyja. Eins og rökstutt er í kafla 8.9.5 gefur þetta til kynna að ræða hafi átt tillögur Samskipa og (E)frkvstj-flutnkerf hafi viljað brýna fyrir (E)forstj að það þjónaði ekki hagsmunum Eimskips að fallast á að gera breytingar á siglingakerfinu sem fælu í sér að Eimskip hætti Vestmannaeyjasiglingum og gerði þess í stað slotsamning við Samskip. Eins og áður sagði kynnti (E)frkvstj-flutnkerf síðan tillögur 15. júlí 2008 sem ekki fólu í sér slíkar breytingar sem hann hafði varað við. Þannig fólu bæði tillögur (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf í sér leiðir sem voru hluti af samráðsverkefni fyrirtækjanna, þ.e. fækkun/smækkun skipa og slotsamningar.

12171. Hvað sem framangreindu líður hefur Samkeppniseftirlitið ekki byggt á því á málinu að um miðjan júlí 2008 hafi legið fyrir sameiginleg niðurstaða Eimskips og Samskipa um breytingar á siglingarkerfum og

takmörkun á flutningsgetu. Ýmsar hugmyndir voru til skoðunar hjá fyrirtækjunum sem sést glögglega af gögnunum sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008.

12172. Jafnframt hefur það ekki úrslitaþýðingu hvaða breytingar fyrirtækin gerðu á siglingakerfunum. Það sem hefur þýðingu eru samstilltar aðgerðir þeirra sem höfðu það að markmiði að eyða óvissu gagnvart keppinautum sem stuðlaði að skertri samkeppni. Hálfum mánuði síðar breytti Eimskip siglingakerfi sínu eða 1. ágúst 2008. Sú breyting leiddi til minnkandi flutningsgetu til og frá Íslandi. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 var rætt um tillögur í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí s.á. Þar var eins og fyrr sagði m.a. lagt til að Eimskip legði niður Suðurleið og skiptust á *„slottum"* í þessu skyni. Í tillögu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý 15. júlí 2008 var hins vegar lagt til að Austurleið hætti viðkomu á Íslandi. Markmið beggja tillaganna var að draga úr flutningsgetu til hagsbóta fyrir bæði fyrirtækin. Gekk það eftir eins og áður segir.

25.20. Um fund Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008 og tengd atvik

12173. Í kafla 8.13 er rökstutt að Eimskip og Samskip hafi fundað 25. júlí 2008. Eins og fundurinn 6. júní 2008 var fundurinn 25. júlí haldinn hjá Kjalari, fjárfestingarfélagi (S)aðaleig-stjform-SH.

12174. Í athugasemdum við AI virðast Samskip ekki staðfesta að þessi fundur hafi farið fram en telja sig samt sem áður vita hvað hafi verið rætt á honum.

12175. Verður nú vikið nánar að sjónarmiðum Samskipa.

25.20.1. Um hvort fundurinn hafi verið haldinn og mögulegt tilefni hans

12176. Í mgr. 729 í athugasemdum við AI segja Samskip að *„hvorki (S)forstj né (S)aðaleig-stjform-SH muna eftir að hafa hitt (E)stjform1 og (E)forstj á fundi 25. júlí 2008. Hins vegar eru þessi samskipti í samræmi við það sem bókað var á fundi stjórnar Samskipa Holding um að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj myndu kanna frekar áhuga Eimskips á að selja erlendar eignir, einkum Containership. Má m.a. sjá það af tilvísun í umræddum samskiptum til þess að (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig bíði eftur niðurstöðum þessara þreifinga. Samskip geta ekki fullyrt hvort fundurinn fór fram eða ekki en fyrir liggur að ekkert varð af viðræðum um kaup á umræddum eignum eða einhvers konar samstarf á þeim vettvangi*."

12177. Í mgr. 734 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um tölvupóst sem (S)frkvstj-MCL sendi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj þann 24. júlí 2008. Segja Samskip að af tölvupóstinum sé dregin sú ályktun að (S)frkvstj-MCL hafi haft vitneskju um ætlaðan fund (S)aðaleig-stjform-SH og Eimskips 25. júlí 2008 og ætluð samskipti (S)forstj við Eimskip. *„Vísast um þetta til áður framkominna skýringar* [svo] *á þessum samskiptum. Samskip telja að tilgreind samskipti sýni svart á hvítu um hvað samskipti félaganna á þessum tíma, sem og á fundi félaganna 6. júní 2008, snerust. Ekkert var athugavert við þau samskipti eða þann áhuga sem Samskip höfðu á að kaupa umræddar eignir og freista þess þannig að nýta sér erfiða stöðu Eimskips á umræddum tíma. Þau snerust hins vegar ekki á neinum tímapunkti um þá fjölmörgu þætti í rekstri félaganna sem voru í stöðugri skoðun og vinnslu hjá hvoru félagi um sig á þessum tíma."* Þá hafi þessi samskipti alls ekki lotið að ímynduðu *„Nýtt upphaf"* verkefni.

12178. Í mgr. 101 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 fjallar fyrirtækið einnig um umræddan tölvupóst (S)frkvstj-MCL frá 24. júlí 2008. Þar segja Samskip að tölvupóstinum hafi verið ætlað að fylgja eftir bókun stjórnar Samskipa Holding frá 14. júlí 2008. (S)frkvstj-MCL hafi verið að *„ýta á eftir málinu í tölvupóstsamskiptum við (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH. Virðist ljóst að tilraun hafi verið gerð til að ná öðrum fundi með fulltrúum Eimskips vegna Containerships. Samskip telja hins vegar fyllilega ljóst að af slíkum fundi hafi ekki orðið enda minnist enginn slíks fundar."* Tilraun til að ná saman slíkum fundi

hafi hins vegar verið eðlileg og í samræmi við það sem á undan hefði gengið. Hafi fundurinn verið haldinn hafi hann verið lögmætur því það sé ekki ólögmætt að ræða um mögulega eignasölu.

12179. Í mgr. 101 í bréfi Samskipa er einnig sagt að Samskip hafi *„aldrei dregið dul" á samskipti* við Eimskip um möguleg eignakaup. Jafnframt hafi *„framsetning félagsins um þetta efni að öllu leyti sannleikanum samkvæm*".

12180. Í mgr. 744 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til þess að (S)stjform-S hefði bókað fund í dagbók sinni kl. 10:30, 25. júlí 2008 með heitinu: *„Fundur með* (S)aðaleig-stjform-SH *vegna New beginning".* Segja Samskip að Samkeppniseftirlitið telji blasa við af þessu að þar sé verið að vísa í hið ímyndaða *„Nýtt upphaf*" verkefni. Fullyrða Samskip að (S)stjform-S hafi ekki fyrir birtingu AI , frekar en aðrir starfsmenn eða stjórnendur Samskipa, nokkru sinni heyrt af verkefni með heitinu *„Nýtt upphaf*" og hafði ekki heldur hugmynd um hugleiðingar á glærum sem (E)forstj virðist hafa útbúið. Tilvitnað fundarheiti (S)stjform-S vísaði til hugmynda sem (S)aðaleig-stjform-SH vildi ræða við (S)stjform-S. Um hafi verið að ræða tvö mjög stór verkefni sem (S)aðaleig-stjform-SH vildi ráðast í með Kaupþingi. Verkefnin hafi (S)aðaleig-stjform-SH vilja ráðast í persónulega en með það að markmiði að styrkja eiginfjárstöðu Kjalars. Í samræmi við þetta þá sat fjármálastjóri Kjalars, fundinn ásamt (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S en enginn stjórnenda Samskipa. Er þetta áréttað í mgr. 105 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021.

12181. Í mgr. 745 segja Samskip það rétt að (S)stjform-S hafi setið stjórnarfundi þar sem rætt hafi verið um samstarf Samskipa við Eimskip. Ekkert í þeirri umræðu gefi hins vegar ólögmætt samráð til kynna. Bókun í fundagerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 sé staðfesting á því að samskiptin við Eimskip hafi ekki lotið að ímynduðu *„Nýtt upphaf*" verkefni heldur *„vildu Samskip kanna möguleika á að styrkja eigin rekstur í samkeppni við Eimskip, sem var verulega laskað á þessum tíma*".

12182. Í mgr. 746-748 í athugasemdum Samskipa við AI er einnig gagnrýnt að Samkeppniseftirlitið leggi til grundvallar að fundurinn 25. júlí 2008 hafi verið haldinn. Þessu til stuðnings staðhæfa Samskip að ekki sé til að dreifa neinum gögnum sem staðfesti að fundurinn hafi farið fram. Segja Samskip að Samkeppniseftirlitið gangi lengra og segi *„að sá fundur hafi verið haldinn „með mikilli leynd". Þetta* [sé] *merkileg staðhæfing í ljósi þess að ekkert liggur fyrir um hvort fundur var yfir höfuð haldinn en sýnir huglæga afstöðu stofnunarinnar og hversu langt hún telur eðlilegt að ganga í ályktunum og fullyrðingum.*"

12183. Í mgr. 103 – 104 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 kemur fram að m.a. (S)forstj og (E)forstj myndu ekki eftir að hafa setið umræddan fund 25. júlí 2008. Engin ástæða væri til þess að draga þetta í efa enda hefði *„komið fram hjá þeim báðum að félögin áttu í samskiptum á þessum tíma um eignir Eimskips. Engin rök standi til þess að neita tilvist þessa fundar, ef hann hefði átt sér stað.*" Þá segja Samskip að engar tilvísanir sé að finna í gögnum málsins sem bendi til þess að fundurinn hafi farið fram. Í því sambandi er bent á að þetta *„málefni fór alls ekki leynt innan Samskipa, sbr. áðurnefnda bókun stjórnar Samskipa Holding frá 14. júlí 2008 og fjölmörg tölvupóstsamskipti*".

12184. Þá segir einnig að ekki sé ástæða til að draga framburði (S)forstj og (E)forstj við skýrslutöku hjá lögreglu í efa. Framburðir (S)forstj og (E)forstj *„um að þeir minnist ekki þessa fundar eru ekki ótrúveðugir heldur einfaldlega réttir*. *Ályktun um ótrúverðuleika* [sé] *hugarsmíði Samkeppniseftirlitsins sem sýnilega er reist á órökstuddum og fullkomlega röngum kenningum um að félögin hafi á þessum tíma staðið í viðræðum um víðtækt samráð.*"

12185. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið.

12186. Samkvæmt framansögðu halda Samskip því fram að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj muni ekki eftir því hvort þeir hafi fundað með (E)forstj og (E)stjform1 25. júlí 2008. Geta Samskip því ekki fullyrt hvort fundurinn hafi farið fram eða ekki en fyrirtækið fjallar síðan um hvað mögulega hafi farið fram á fundinum.

12187. Til stuðnings því að fundurinn 25. júlí 2008 hafi ekki verið haldinn staðhæfa Samskip að fyrirtækið hafi *„aldrei dregið dul"* á samskipti við Eimskip um möguleg eignakaup. Jafnframt hafi fyrirtækið ávallt sagt Samkeppniseftirlitinu satt um þetta málefni. Virðast Samskip byggja á því að ef fundurinn hafi verið haldinn hefði fyrirtækið upplýst eftirlitið um hann og þar sem Samskip hafi ekki gert það feli það í sér veigamikil rök fyrir því að fundurinn hafi ekki verið haldinn. Til viðbótar segja Samskip að til séu *„fjölmörg tölvupóstsamskipti"* um hin mögulegu eignakaup af Eimskip og telja að í þeim sé ekki að finna neinar tilvísanir til umræðds fundar.

12188. Þessar staðhæfingar Samskipa eru ekki réttar. Samkeppniseftirlitið hefur, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, ítrekað óskað eftir upplýsingum frá Samskipum. Þegar Samskip svöruðu upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins var fyrirtækinu skylt að *„afhenda þau gögn sem beðið er um, veita réttar upplýsingar og leyna ekki upplýsingum sem falla undir gagnabeiðnir samkeppnisyfirvalda"*, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2016, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*

12189. Samskip hafa hins vegar frá fyrsta degi þessarar rannsóknar reynt að leyna samskiptum við Eimskip, sbr. kafla 7.1.1 þar sem lýst er upplýsingagjöf (S)forstj til Samkeppniseftirlitsins í september 2013. Einnig ber að líta til þess hvernig Samskip urðu við beiðni Samkeppniseftirlitsins frá janúar 2015 um upplýsingar um samskipti við Eimskip, sbr. kafla 7.3.6.1. Samskip veittu loks upplýsingar í 14. janúar 2016 um einn fund (S)forstj á *„vormánuðum 2008"* þar sem Samskip hafi verið að kanna *„hvort tækifæri væri til kaupa á eignum Eimskips erlendis."* Ekki var minnst á að (S)aðaleig-stjform-SH hafi einnig setið fundinn. Í bréfi Samskipa 24. nóvember 2017 var fyrst tekið fram að (S)aðaleig-stjform-SH hafi setið fundinn og að fulltrúar Eimskips hafi verið (E)stjform1 og (E)forstj. Í því bréfi var með afar skýrum en röngum hætti sagt að fundurinn 6. júní 2008 hafi verið árangurslaus. Sökum þessa hafi fundurinn ekki leitt til frekari viðræðna við Eimskip. Þar sem fundurinn hafi verið árangurslaus sögðu Samskip að ekki væru til nein gögn sem honum tengdust. Fylgdu þannig ekki *„fjölmörg tölvupóstsamskipti"* með bréfi Samskipa sem gátu varpað ljósi á atvik málsins.

12190. Eftir að Samskip fengu AI í hendur og sáu að Samkeppniseftirlitið bjó yfir samtímagögnum, sem sýndu að lýsingin í bréfum Samskipa frá janúar 2016 og nóvember 2017 var ekki rétt, breytist frásögn fyrirtækisins. Er nú dregin upp sú ranga mynd að Samskip hafi ávallt sagt satt frá fundinum 6. júní 2008 og þeim atvikum sem gerðust eftir hann og sögð eru tengjast mögulegum kaupum á eignum Eimskips.

12191. Þegar framangreint er virt er ljóst að umfjöllun Samskipa er að þessu leyti afar ótrúverðug. Hefur því enga þýðingu í málinu þótt Samskip staðhæfi að stjórnendur fyrirtækisins minnist þess ekki hvort fundurinn 25. júlí 2008 hafi farið fram eða ekki.

12192. Þá er ekki rétt að samtímagögn sýni ekki að umræddur fundur hafi verið haldinn. Eins og fram kemur í kafla 8.13 byggir Samkeppniseftirlitið m.a. á eftirfarandi samtímagögnum til stuðnings því að Eimskip og Samskip hafi fundað 25. júlí 2008:

- Bókun í fundargerð stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 um að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætluðu að funda með Eimskip.

- Tölvupóstsamskipti innan Samskipa 21. júlí 2008 þar sem aðstoðarmaður (S)aðaleig-stjform-SH bað (S)forstj um færa fundinn sem átti að halda 23. júlí til 25. júlí 2008 og staðfesting frá (S)aðaleig-stjform-SH að hann geti mætt á fund hvenær sem væri þann 25. júlí 2008.

- Skilaboð (S)aðaleig-stjform-SH til (S)forstj 22. júlí 2008 um:

  - Hvort fundurinn með (E)stjform1 25. júlí 2008 sé ekki staðfestur.

  - Að (S)frkvstj-MCL og (S)starfsm biðu eftir „*update*" vegna þessa fyrirhugaðs fundar með (E)stjform1.

- Tölvupóstur sem (S)frkvstj-MCL sendi (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 24. júlí 2008 þar sem (S)frkvstj-MCL bað (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig áður en hann fundaði með Eimskip.

- Tölvupóstur (S)forstj 24. júlí 2008 til starfsmanns Kjalars þar sem (S)forstj greindi frá því að hann yrði á fundi á skrifstofu Kjalars frá kl. 08:30 morguninn eftir. Hafði starfsmaðurinn sent tölvupóst fyrr sama dag um að (S)forstj þyrfti að undirrita ótilgreind skjöl.

- Dagbók (S)forstj sýnir að hann átti bókaðan fund sem bar heitið „[(S)aðaleig-stjform-SH]" milli klukkan 08:30 – 10:00 þann 25. júlí 2008.

- Dagbók (S)stjform-S sýnir að hann átti þennan sama morgun (kl. 10:30 – 12:00) bókaðan eftirfarandi fund: „*Fundur með* [(S)aðaleig-stjform-SH]*vegna New Beginning*"

12193. Ekkert í sjónarmiðum Samskipa haggar því mati Samkeppniseftirlitsins að framangreind gögn frá m.a. 22. – 24. júlí 2008 sýni að Samskip áttu bókaðan fund með Eimskip 25. júlí 2008. Þvert á móti fallast Samskip á að gögn málsins sýni að (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig hafi vitað að til stæði að funda með Eimskip.

12194. Samkvæmt dagbók (S)forstj átti hann bókaðan fund sem bar heitið „[(S)aðaleig-stjform-SH]" klukkan 08:30 – 10:00 þann 25. júlí 2008 og lýsti (S)forstj því yfir kl. 15:09 deginum á undan við starfsmann Kjalars að hann yrði á þessum fundi og gæti því í leiðinni undirritað viðkomandi skjöl. Hefði þessum fundi skyndilega verið aflýst væri afar líklegt að það hefði komið fram í gögnum málsins. Slík gögn hafa ekki fundist við rannsókn málsins og Samskip hafa ekki lagt slík gögn fram.

12195. Ekkert hefur komið fram af hálfu Samskipa sem getur breytt þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að fundurinn samkvæmt dagbók (S)forstj milli klukkan 08:30 – 10:00 þann 25. júlí 2008 hafi verið fundurinn með Eimskip sem samtímagögnin frá 22. – 24. júlí 2008 vísa til. Þannig hafa t.d. Samskip ekki lagt fram gögn sem sýni að enginn fulltrúi Eimskips hafi verið viðstaddur þennan fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj. Einnig verður að geta þess að Eimskip lögðu í málsmeðferðinni fram að undirritun sáttar ekki fram gögn sem sýni að útilokað hafi verið að (E)stjform1 eða (E)forstj hafi setið umræddan fund. Virðist umfjöllun Samskipa helst ganga út á það að sýna fram á að ekkert ólögmætt samráð hafi átt sér stað á þessum fundi.

12196. Þó engin ummerki finnist um fundinn 25. júlí 2008 í tölvupósthólfi (E)forstj dregur það ekki úr gildi þeirra samtímagagna sem liggja fyrir í málinu og gefa til kynna að fundurinn hafi átt sér stað. Er í þessu sambandi sömuleiðis vísað til umfjöllunar í kafla 5.13, um áform Eimskips um notkun og vistun tölvupósta til að hamla rannsóknum samkeppnisyfirvalda.

12197. Sem fyrr segir halda Samskip því fram að fundur (S)stjform-S og (S)aðaleig-stjform-SH kl. 10:30 þann 25. júlí 2008 til að ræða „*New beginning*" hafi verið ótengdur samráðsverkefninu. Til stuðnings þessu er annars vegar staðhæft að (S)aðaleig-stjform-SH hafi viljað ræða við (S)stjform-S um stór verkefni sem

hann vildi ráðast í með Kaupþingi til að styrkja fjárhagsstöðu Kjalars og hins vegar að fundinn hafi einnig setið fjármálastjóri Kjalars en enginn stjórnandi Samskipa.

12198. Í tilefni af þessum skýringum Samskipa telur Samkeppniseftirlitið að leggja verði hér til grundvallar að hafi slík „*stór*" og mikilvæg verkefni verið til skoðunar hjá (S)aðaleig-stjform-SH og Kjalari hefðu orðið til einhver gögn þar um sem a.m.k. eitthvert frummat væri lagt á umfang og eðli þeirra. Samskip leggja hins vegar ekki fram nein gögn til stuðnings því að „*New beginning*" vísi til mögulegra samstarfsverkefna (S)aðaleig-stjform-SH og Kaupþings. Engin slík gögn hafa fundist við rannsókn málsins.

12199. Sú staðhæfing Samskipa að aðeins (S)stjform-S og fjármálastjóri Kjalars hafi setið fundinn með (S)aðaleig-stjform-SH útilokar á engan hátt að „*New beginning*" vísi til samráðsverkefnisins sem lýst er í „*Nýtt upphaf*" glærukynningunni. (S)stjform-S var framkvæmdastjóri Kjalars og sat ásamt (S)aðaleig-stjform-SH bæði í stjórn Samskipa Holding og Samskipa hf. (S)stjform-S sat fund Samskipa hf. þann 4. apríl 2008 þar sem rætt var um samstarf við Eimskip, sbr. kafla 6.7.3.2. Dótturfélag Kjalars, Egla, vann skýrslu fyrir (S)aðaleig-stjform-SH sem sýndi mikinn ábata af samráði við Eimskip. Sú skýrsla var send til (S)stjform-S 12. maí 2008, sbr. kafla 6.7.5. Þegar tilkynnt var um ráðningu (E)forstj 20. maí 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)stjform-S og (S)aðaleig-stjform-SH þar sem (S)forstj lýsti því yfir að draga myndi úr „*hörkunni*" í samskiptum Eimskips og Samskipa og að „*mýktin [yrði] meiri*", sbr. kafla 7.1. Um kvöldið 5. júní 2008 sendi (S)stjform-S tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH sem sýndi að hann vissi um fund (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip daginn eftir, sbr. kafla 7.2.1.2. Það kemur ekki á óvart enda var fundurinn haldinn á skrifstofu Kjalars. Strax eftir fundinn með Eimskip 6. júní 2008 hittust m.a. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S á óbókuðum stjórnarfundi Samskipa hf. og telur Samkeppniseftirlitið að á honum hafi fundurinn með Eimskip verið ræddur, sbr. kafla 7.2.2. Efni „*Nýtt upphaf*" glærukynningarinnar, sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, er í samræmi við framangreinda skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH sem (S)stjform-S fékk í hendur 12. maí 2008, sbr. kafla 7.3. Á stjórnarfundi Samskipa hf. 7. júlí 2008 og Samskipa Holding 14. júlí 2008 var rætt um samstarf við Eimskip í samræmi við „*Nýtt upphaf*" glærukynninguna, sbr. kafla 8.9.5 og 8.10.1. Á stjórnarfundinum 14. júlí 2008 kom einnig fram að (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH ætluðu að funda með Eimskip. (S)stjform-S sat umrædda stjórnarfundi.

12200. Það er því óbreytt mat Samkeppniseftirlitsins að með „*New beginning*" hafi (S)stjform-S vísað til verkefnisins sem lýst er í „*Nýtt upphaf*" glærukynningunni. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S hafi þann 25. júlí 2008 viðhaldið sama verklagi og þeir viðhöfðu 6. júní 2008, þ.e. rætt saman um verkefnið eftir að fundinum með Eimskip lauk.

12201. Sem fyrr segir fallast Samskip á að gögnin frá 22. – 24. júlí 2008 sýni að (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig hafi vitað að til stæði að funda með Eimskip. Þetta telja Samskip vera til stuðnings því að fundurinn 25. júlí 2008 hafi aðeins falið í sér framhald af umræðu á fundinum 6. júní 2008 sem staðhæft er að hafi eingöngu fjallað um möguleg kaup Samskipa á tilteknum eignum Eimskips.

12202. Hér ber að rifja upp að samkvæmt bréfum Eimskips og Samskipa frá október og nóvember 2017 var fundurinn 6. júní 2008 ekki aðeins mjög stuttur og árangurslaus heldur reittu neikvæð viðbrögð Eimskips (S)aðaleig-stjform-SH til reiði og leiddu til hefndaraðgerða af hálfu Kaupþings banka. Þá hafa fyrirtækin staðhæft að engar frekari viðræður hafi átt sér stað eftir 6. júní 2008 um möguleg kaup Samskipa á eignum Eimskips.

12203. Óútskýrt er hjá Samskipum hvernig lýsingin í bréfunum frá 2017 kemur heim og saman við framangreinda skýringu fyrirtækisins, í athugasemdum við AI, um að tilvísun (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig til fundar með Eimskip endurspegli áframhaldandi umræður milli fyrirtækjanna um mögulega eignasölu. Sú skýring er þar að auki í ósamræmi við samtímagögn og þar með röng. Eins og umfjöllun hér að framan sýnir skýrt miðuðust samskipti Samskipa við Eimskip að því að kanna ábatann af auknu

samstarfi fyrirtækjanna. Þá eru áðurnefndar staðhæfingar Samskipa um að fyrirtækið hafi ekki reynt að draga dul á samskipti fyrirtækjanna með vísan til framangreinds rangar og haldlausar.

25.20.2. Um gögnin sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip

12204. Eins og lýst er í kafla 8.13.1 sendi (S)forstö-flutnstj tvö skjöl til (S)forstj kl. 19:05 þann 24. júlí 2008. Annars vegar var um að ræða skjalið *„Flutningsgeta 2008 07a.xls*" og hins vegar skjalið *„Siglingakerfi – hagræðing.xls.*"

12205. Samkeppniseftirlitið telur að bæði skjölin sýni m.a. að Eimskip hafi verið búið að veita Samskipum trúnaðarupplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Í seinna skjalinu komu fram samráðstillögur Samskipa til Eimskips.

12206. Samskip mótmæla þessu.

25.20.2.1. Um hvort Eimskip hafi veitt Samskipum trúnaðarupplýsingar

12207. Í mgr. 738-739 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að Eimskip hafi veitt Samskipum upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips. Sagt er að þó Eimskip hafi ekki verið búið að tilkynna opinberlega um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfinu geti slíkar upplýsingar borist keppinautum t.d. frá skipamiðlurum og frá stórum viðskiptavinum sem Eimskip hafi ráðfært sig við áður en breyting hafi verið gerð. Þá hafi umræddar breytingar hjá Eimskip blasað við öllum sem hafi verið kunnugir flutningamarkaðnum á þessum tíma. Umrædd Austurleið Eimskips hafi stjórnendum Samskipa þótt óskiljanleg frá upphafi.

12208. Af þessu tilefni er athygli vakin á því að upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips voru ekki orðnar opinberar að kvöldi 24. júlí 2008. Skýringar Samskipa á því að fyrirtækið hafi þennan dag búið yfir umræddum upplýsingum eru þessar:

- Eimskip kynni að hafa greint mikilvægum viðskiptavini frá fyrirhugðum breytingum og sá hafi upplýst Samskip um þær.
- Upplýsingarnar kynnu að hafa komið frá skipamiðlara.
- Samskip segja að fyrirhugaðar breytingar Eimskips hafi blasað við öllum sem hefðu verið kunnugir flutningamarkaðnum.

12209. Samskip leggja aftur á móti ekki fram nein gögn um að framangreindar upplýsingar hafi borist til fyrirtækisins frá mikilvægum viðskiptavini Eimskips. Ekki er heldur tilgreint um hvaða viðskiptavin sé að ræða. Í málsmeðferðinni fram að undirritun sáttar lagði Eimskip heldur ekki fram gögn sem sýna að upplýsingarnar hafi borist Samskipum frá viðskiptavini Eimskips.

12210. Samskip leggja heldur ekki fram gögn sem sýna að upplýsingarnar hafi borist frá skipamiðlara.

12211. Með athugasemdum við AI lagði Eimskip fram tölvupóst sem fyrirtækið sendi kl. 14:21 þann 24. júlí 2008 til þýsks skipamiðlara (fylgiskjal 39). Þar kemur fram að Eimskip muni breyta siglingakerfi sínu um miðjan ágúst 2008. Ekki kemur fram í hverju breytingarnar myndu felast. Jafnframt kemur fram að Eimskip myndi skila skipinu Lómur þann 15. ágúst 2008. Þá segir að Eimskip hafi áhuga á að semja um nýtt leiguverð fyrir skipið Blikur. Þegar tölvupósturinn var sendur var í gildi sumartími í Þýskalandi og klukkan því 16:21 þegar skipamiðlarinn fékk tölvupóstinn í hendur. Virtust Eimskip byggja á því að þýski skipamiðlarinn hafi í kjölfarið strax komið framangreindum upplýsingum til Samskipa sem síðan hafi birst í skjölunum sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kl. 19:05 sama dag.

12212. Þessi skýring Eimskips, sem fyrirtækið byggði á fram að gerð sáttar, var hvorki trúverðug né í samræmi við samtímagögnin. Fyrir það fyrsta var enga lýsingu á breytingu á siglingakerfinu að finna í tölvupóstinum til skipamiðlarans. Nákvæma lýsingu á fyrirhuguðu breyttu siglingakerfi Eimskips var hins vegar að finna í umræddu skjali Samskipa. Þar að auki hafa Samskip, sem fyrr segir, ekki lagt fram gögn sem sýna að fyrirtækinu hafi borist upplýsingar frá umræddum skipamiðlara um breytingar Eimskips.

12213. Með öðrum orðum bjuggu Samskip í síðasta lagi 24. júlí 2008 yfir afar mikilvægum upplýsingum um framtíðaráform helsta keppinautar síns. Þessi greining Samskipa á nýju siglingakerfi Eimskips sýnir að fimm skipa kerfið sem Eimskip kom á tók til siglinga milli Íslands, Færeyja og annarra Evrópulanda með breyttri Austurleið. Annar hluti skjalsins lýsir fjögurra skipa kerfi Eimskips sem var það siglingakerfi sem fyrirtækið kom á til þess að sinna flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda, án Austurleiðar. Er þessi greining Samskipa nákvæm lýsinga á því siglingakerfi sem Eimskip tók upp í ágúst 2008 (í viku 32). Sem dæmi um nákvæmni upplýsinganna er að skjalið sýnir viðkomuhafnir Austurleiðar með Blikur eins og Eimskip gerir, sem er mikil breyting frá fyrri leið. Það er ekki trúverðugt að upplýsingar sem gáfu færi á slíkri greiningu hafi komið frá skipamiðlara eða viðskiptavini Eimskips.

12214. Þá er ljóst að Samskip bjuggu einnig yfir upplýsingum um að Eimskip hygðist jafnframt gera breytingu á öðrum siglingaleiðum. Þannig gerði (S)forstö-flutnstj ráð fyrir því í skjali sínu með heitinu *„Siglingakerfi – hagræðing*" að Eimskip gæti flutt hluta af áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam *„fyrir Samskip*" þrátt fyrir að Eimskip byði ekki upp á siglingar á þeirri leið. Þegar Eimskip felldi niður viðkomu Austurleiðar á Íslandi í ágúst 2008 var hins vegar um leið gerð sú breyting á leið Norðurleiðar að skip á þeirri leið komu framvegis við á Reyðarfirði á leið sinni til Rotterdam. Þannig bjuggu Samskip bæði yfir upplýsingum um að Eimskip ætlaði að gera breytingu á Austurleið m.a. með því að leggja Lóm og jafnframt að Eimskip myndi gera breytingu á öðrum siglingarleiðum fyrirtækisins þannig að það yrði viðkoma á Reyðarfirði á leið til Rotterdam.

12215. Til viðbótar framangreindu hefur Samkeppniseftirlitið ekki fundið gögn sem styðja staðhæfingar Eimskips og Samskipa um að upplýsingarnar hafi borist Samskipum frá viðskiptavini Eimskips eða skipamiðlara/eiganda skips. Þar að auki hefur Samkeppniseftirlitið í rannsókn sinni ekki rekist á gögn sem styðja að almennt hafi Eimskip eða Samskip rætt fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfum sínum *„við a.m.k. stærstu viðskiptavini sína*", eins og segir í athugasemdum Eimskips. Samkeppniseftirlitið hefur þvert á móti rekist á dæmi um hið gagnstæða.

12216. Þá er tímasetning umrædds skjals frá (S)forstö-flutnstj til (S)forstj og nákvæmni slík að upplýsingar frá skipamiðlurum, viðskiptavinum eða almenn vitneskja væru alls ekki líklegar til að skýra tengslin við breytinguna hjá Eimskip í ágúst 2008.

12217. Þá ber að líta til þess að ákvörðun Eimskips lá ekki endanlega fyrir á þeim tímapunkti þegar Samskip höfðu upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips. Umrædd ákvörðun Eimskips um breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins var kynnt opinberlega þann 31. júlí 2008, en á innanhúsfundi starfsmanna daginn áður. Að mati Samkeppniseftirlitsins leikur enginn vafi á því að umræddan dag, 24. júlí 2008, voru upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips ekki orðnar opinberar heldur voru þær þá þvert á móti trúnaðarmál. Ákvörðun um breytingu á siglingakerfi skipafélags lýtur að mikilvægu viðskiptalegu málefni sem jafnan er farið með sem trúnaðarmál. Gögn Eimskips um þetta efni staðfesta þetta.[6345] Er því með öllu óeðlilegt og óútskýrt að Samskip sem helsti keppinautur Eimskips hafi haft slíkar upplýsingar á umræddum tímapunkti.

[6345] Þann 21. júlí 2008 sendi [...] tölvupóst til [...] (framkvæmdastjóra dótturfélags Eimskips í Færeyjum, Faroe Ship) og gerði grein fyrir fyrirhuguðum breytingum á siglingakerfi Eimskips en bað [...] að fara með upplýsingar um þetta sem trúnaðarmál. Sjá einnig aðra tölvupósta [..] um þetta efni frá 23., 25. og 30. júlí 2008, sbr. kafla 8.13.1.

12218. Í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips fólst að skoða ábata af auknu samstarfi fyrirtækjanna, sbr. glærurnar með yfirskriftinni *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni. Samkeppniseftirlitið telur að Eimskip og Samskip hafi rætt þennan þátt verkefnisins í viku 28 árið 2008 (líklegast 9. júlí 2008) og í tölvupósti (S)frkvstj-MCL til (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH frá 24. júlí 2008 var vísað til samskipta (S)forstj við Eimskip. Að þessu virtu og með hliðsjón af öðrum gögnum er það óbreytt mat Samkeppniseftirlitsins að upplýsingar um þessa breytingu hafi borist Samskipum frá Eimskip. Vísast hér einnig til 1. gr. sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið.

25.20.2.2. <u>Um samráðstillögur Samskipa</u>

12219. Í mgr. 740 í athugasemdum Samskipa við AI segir að í skjalinu *„Siglingakerfi – hagræðing.xls“*, sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kl. 19:05 þann 24. júlí 2008, sé að finna *„einhverskonar kostnaðargreiningu (e. „cost/benefit“) á mismunandi útfærslum á siglingakerfum með tilliti til mögulegra „slot-samninga“ milli félaganna*.“ Einungis hafi verið um að ræða *„hugmyndir innan Samskipa um mögulegt samstarf milli félaganna í hagræðingarskyni. Umrætt skjal er augljóslega ófullgert vinnuskjal enda vantar tölur í ýmsa reiti ásamt ákveðnum liðum í útreikningum. Í skjalinu eru dregnar upp mismunandi sviðsmyndir í því skyni að lesandinn átti sig á stærðargráðum í mögulegri kostnaðarhagræðingu með gagnkvæmum „slot-samningum" milli félaganna. Skjalið hefur að geyma eðlilegar vangaveltur í samkeppnisumhverfi. Árétta ber að sviðsmyndin sem teiknuð var upp í skjalinu af kerfi Eimskips varð ekki að veruleika. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins um tilgreind skjöl og að þau séu til marks um samráð félaganna um siglingakerfi standast því ekki nokkra skoðun. Samskip áttu ekki í neinum samskiptum við Eimskip um breytingar á kerfum og aldrei kom til samstarfs eða samvinnu milli félaganna um það efni.*“

12220. Samkeppniseftirlitið áréttar að (S)forstö-flutnstj sendi umrætt skjal til forstjóra síns að kvöldi 24. júlí 2008. (S)frkvstj-millilandasv, sem var næsti yfirmaður (S)forstö-flutnstj, vistaði skjalið daginn eftir. Sýnir það skjal að (S)frkvstj-millilandasv hafði unnið í þeim tillögum sem komu fram í útgáfunni sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj. Forstöðumaður innflutningsdeildar, (S)forstö-innfl1, vistaði einnig framangreint skjal 25. júlí 2008. Gefur þetta til kynna að ekki hafi verið um að ræða *„ófullgert vinnuskjal“* sem hafi haft litla þýðingu heldur þvert á móti að um mikilvægt skjal hafi verið að ræða.

12221. Samkeppniseftirlitið minnir á að með bréfi 29. janúar 2015 var, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, farið fram á það að Samskip myndu afhenda *„afrit af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi“* milli Eimskips og Samskipa. Var tekið fram að þessi upplýsingaskylda tæki til *„allra gagna sem fjalla um slík drög eða samstarfstillögur, -hugmyndir eða -viðræðna, t.d. tölvupóstar, minnisblöð, glærukynningar o.s.frv.“* Framangreint skjal (S)forstö-flutnstj, sem lýsir mögulegu samstarfi við Eimskip, féll undir þessa upplýsingabeiðni en Samskip afhentu það ekki. Eins og nefnt var hér að framan afhentu Samskip ekki heldur minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Hið sama gildir um glærukynninguna sem (S)forstj kynnti á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008.

12222. Að mati Samkeppniseftirlitsins bendir þetta til þess að Samskip hafi viljað leyna og halda þessum gögnum frá rannsókn málsins. Til viðbótar ber að líta til þess að við skýrslutöku hjá lögreglu lýstu hvorki (S)forstj né (S)frkvstj-millilandasv umræddu skjali með þeim hætti að það hafi aðeins falið í sér *„eðlilegar vangaveltur í samkeppnisumhverfi“*. (S)forstj kvaðst ekki þekkja viðkomandi skjal. (S)frkvstj-millilandasv kvaðst ekki geta útskýrt umfjöllun í skjalinu um samstarf við Eimskip. Auk þess kvaðst (S)frkvstj-millilandasv ekki vilja *„fabúlera“* neitt um þá umfjöllun.

12223. Samkeppniseftirlitið bendir á að í umræddu skjali er fjallað um nokkrar hugmyndir um útfærslur að breytingum á siglingakerfi Samskipa og tiltekið samráð við Eimskip og metin áhrif af breytingunum á hag fyrirtækjanna beggja. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að slíkar vangaveltur séu eðlilegar í samkeppnisumhverfi, þvert á móti vinnur slíkt gegn virkri samkeppni. Mat á áhrifum af slíku samstarfi

fyrirtækjanna er hins vegar skiljanlegt með hliðsjón af því að stjórnendur þeirra funduðu daginn eftir þar sem gögn málsins benda til að þessir möguleikar hafi verið ræddir. Efni þessara tveggja skjala og tímasetning styður þá ályktun. Er og efni skjals (S)forstö-flutnstj, líkt og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí og glærukynning (S)forstj frá 14. júlí 2008, í samræmi við „*Nýtt upphaf*" glærukynninguna sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.

12224. Rétt er að benda sérstaklega á að í þessu skjali (S)forstö-flutnstj var gert ráð fyrir að ávinningur Eimskips fælist m.a. í því að fyrirtækið hefði tekjur af „*álflutningi fyrir Samskip*". Ljóst er að skjalinu að um var að ræða flutninga á áli fyrir Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam. Á þessum tíma voru Eimskip hins vegar ekki með siglingar milli Reyðafjarðar og Rottedam og hefði fyrirtækið því ekki getað sinn þessum flutningum í óbreyttu kerfi. Það breyttist hins vegar í ágúst þegar Eimskip gerði þær breytingar á siglingakerfi sínu sem vísað er til í framangreindu skjali (S)forstö-flutnstj „*Flutningsgeta 2008 07a.xls*". Þ.e. þegar Eimskip felldi niður viðkomu Austurleiðar á Íslandi var um leið gerð sú breyting á leið Norðurleiðar að skip á þeirri leið komu framvegis við á Reyðarfirði á leið sinni til Rotterdam.

12225. Því er ljóst að (S)forstö-flutnstj gat ekki gert ráð fyrir framangreindum útfærslum Samskipa á flutningsgetu sinni án þess að vita að Eimskip kæmi til með að gera framangreindar breytingar á siglingakerfi sínu. Upplýsingar um þær breytingar lágu hins vegar ekki fyrir opinberlega á þessum tímapunkti eins og að framan er getið. Telur Samkeppniseftirlitið þetta styrki enn frekar þá niðurstöðu eftirlitsins að Samskip hafi fengið upplýsingar frá Eimskip um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins áður en þær voru gerðar opinberar.

25.20.2.3. <u>Um hvað Eimskip og Samskip ræddu á fundinum 25. júlí 2008</u>

12226. Í mgr. 748-749 í athugasemdum við AI árétta Samskip að (S)forstj myndi „*ekki eftir að hafa setið fund á þessum tíma. Eftir upprifjun minntist hann fundarins í júní vegna eigna Eimskips erlendis en gat ekki tímasett hann. Eðli málsins samkvæmt gátu Samskip ekki upplýst um þennan ætlaða fund í upplýsingagjöf til stofnunarinnar enda minnist enginn þessa tiltekna fundar. Enn ber að árétta að fjölmörg ár eru liðin frá atvikum. Hafi fundur verið haldinn á þessum tíma virðist augljóst af gögnum að efni hans hefur verið í samræmi við það sem tilgreint var í fundargerð Samskipa Holding 14. júlí. Þar sem ekkert varð af frekari viðræðum um þau viðskipti er eðlilegt að fundarhöld um þetta efni séu ekki ofarlega í minnum manna*."

12227. Segja Samskip einnig að Samkeppniseftirlitið bæti „*síðan enn í og telur skipta máli að „engar upplýsingar eða gögn" hafi verði lögð fram sem sýni að á fundinum 25. júlí 2008 hafi „verið rætt um málefni ótengd Eimskipi og Samskipum". Samskip átta sig ekki á því hvernig félagið á að geta sýnt fram á að það, umfram áðurgreindar ályktanir félagsins af gögnum málsins, hvað hafi verið rætt á fundi sem enginn man eftir og með öllu er óljóst hvort var haldinn yfir höfuð. Er þessi tilraun stofnunarinnar til sönnunarfærslu vægast sagt athyglisverð*."

12228. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið.

12229. Samkeppniseftirlitið áréttar að hvorki Eimskip né Samskip veittu við rannsókn þessa máls upplýsingar um fundinn 25. júlí 2008. Var það hvorki gert við upplýsingagjöf hjá Samkeppniseftirlitinu í september 2013 né í skriflegum svörum fyrirtækjanna þegar eftirlitið óskaði með heimild í 19. gr. samkeppnislaga eftir gögnum og upplýsingum. Ekki dugar fyrir Samskip að halda því fram að stjórnendur hafi ekki munað eftir þessum fundi. Fyrirtækið hefði ekki þurft að reiða sig á minni stjórnenda enda ítrekað vitnað til þessa fundar með Eimskip í samtímagögnum málsins. Kusu Samskip að greina ekki frá þessu.

12230. Af þessu leiðir að Eimskip og Samskip hafa engin gögn lagt fram sem sýna hvað hafi verið rætt á umræddum fundi. Til viðbótar þessu afhentu Samskip ekki skjölin sem (S)forstj fékk kvöldið fyrir fundinn og lýsa tillögum um samráð Eimskips og Samskipa.

12231. Eins og fram kemur í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 42/2019 verður að beita þeim *„sönnunarsjónarmiðum sem EFTA-dómstóllinn og Evrópudómstóllinn hafa lagt til grundvallar í samráðsmálum um ætluð brot fyrirtækja á samkeppnislögum*." Í kafla 4.7 er fjallað um dómaframkvæmd dómstóla ESB. Sú framkvæmd sýnir að séu engar fundargerðir eða önnur gögn til sem sýna umræðuefni á fundi keppinauta geti það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt hafi verið á honum. Undir slíkum kringumstæðum getur sönnunarbyrðin snúist við. Hafa dómstólar ESB komist að þeirri niðurstöðu að ef fyrirtæki sýni ekki fram á að umræðuefnin á fundi þeirra hafi verið lögmæt geti samráðsbrot talist sannað.

12232. Þegar framangreint er virt og horft er til samtímagagna málsins og viðurkenningar Eimskips er það óbreytt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fundur Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 hafi verið hluti af hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna og að á fundinum hafi verið rætt um málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Vísast nánar um þetta til kafla 8.13.

25.20.3. Um önnur atvik frá 22. júlí til 31. júlí 2008

12233. Í mgr. 730 og 731 í athugasemdum fjalla Samskip um gögn frá 22. júlí 2008 sem sýna að (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hafi rætt saman og undirbúið fund Eimskips og Samskipa. (S)forstö-innfl1 hafi greint (S)frkvstj-millilandasv frá þessu og í kjölfarið hafi (S)frkvstj-millilandasv bókað fund 24. júlí 2008 með heitinu *„USA-Eimu*. Þá hafi (S)forstj þann 22. júlí 2008 sent fundarboð til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj og boðaði fund kl. 10 þann 25. júlí 2008: *„Siglingakerfi-framhaldsfundur*", þ.e. strax á eftir fundinum með Eimskip.

12234. Samskip halda því fram að þessir fundir hafi ekkert haft að gera með fyrirhugaðan fund stjórnarformanna fyrirtækjanna. Annar fundurinn, *„USA-Eimu*" hafi tengst fundi með Eimskip um Norður-Ameríku samstarfið, sem hafi verið í alla staði eðlilegt og lögmætt, og hinn fundurinn, *„Siglingakerfi-framhaldsfundur*", hafi varðað endurskoðun á siglingakerfi Samskipa vegna fyrirhugaðrar breytingar.

12235. Samkeppniseftirlitið bendir á að flutningar til og frá Norður-Ameríku og breytingar á siglingakerfum hafi fallið undir verkþætti í verkefninu sem lýst er *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni. Umfjöllun í m.a. kafla 8 sýnir að eftir fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli fyrirtækjanna sem tengdust *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Jafnframt sýna gögnin að Eimskip og Samskip unnu samhliða hvort fyrir sig í atriðum sem féllu undir verkefnið. Atvikin 22. – 25. júlí 2008 fela í sér áframhald á þeirri atburðarás.

12236. Eins og ítrekað hefur komið fram sendi (S)forstö-flutnstj skjöl til (S)forstj um kvöldið 24. júlí 2008. Þar komu fram hugmyndir eða tillögur um samráð við Eimskip í tengslum við breytingar á siglingakerfum. Þetta ber að virða saman með fundi (S)forstj milli 8:30 – 10:00 með Eimskip og fundunum tveimur sem haldnir voru strax í kjölfarið: Annars vegar *„New beginning*" fundi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S og hins vegar fundi (S)forstj um siglingakerfi með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj. Þá ber að horfa til þess að fundurinn sem (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 skipulögðu 22. júlí 2008 var haldinn 14. ágúst 2008. Auk (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 sátu (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv fundinn. Var þetta þannig fundur yfirmanna siglingakerfa og innflutningsdeilda hjá Eimskip og Samskipum. Eins og rökstutt er í kafla 8.15.6 var sá fundur hluti af ólögmætu samráði Samskipa við Eimskip. Í ljósi þessa alls er ekki unnt að fallast á framangreind sjónarmið Samskipa.

12237. Í mgr. 733 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 24. júlí 2008. Í henni er vísað til aukins samstarfs Eimskips og Samskipa í landflutningum. Segja Samskip að á þessum tíma *„voru ákveðnar hugmyndir fyrir hendi um hagræðingaraðgerðir og gagnkvæma flutninga í innanlandskerfum félaganna sem m.a. voru kynntar Samkeppniseftirlitinu á fundi með (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl*."

12238. Samkeppniseftirlitið bendir á að á glærunni sem bar heitið *„Innanlandsþjónusta*" í *„Nýtt upphaf*" glærukynningunni kom fram að Eimskip og Samskip ætluðu að meta hvort *„möguleiki er að samnýta betur*" landflutningakerfi fyrirtækjanna. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hittust á fundi á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 og í framangreindum glærum (E)frkvstj-innanl var fjallað um aukið samstarf við Samskip í anda samráðsverkefnisins. Er þetta til stuðnings framgangi *„Nýtt upphaf*" verkefnisins á þessum tíma. (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl funduðu með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008. Er fjallað um þann fund í kafla 8.19.6.

12239. Í mgr. 742 og 743 í athugasemdum Samskipa er fjallað um tölvupóst sem (S)forstj sendi til (S)frkvstj-millilandasv kl. 07:35 þann 25. júlí 2008, þ.e. tæplega klukkustund áður en fundurinn með Eimskip hófst. Samskip segja alrangt að þessi tölvupóstur hafi með nokkrum hætti tengst fundinum með Eimskip. Það hafi tekið fyrirtækið mörg ár að geta boðið upp á fjögurra skipa siglingakerfi og hugleiðingar um niðurskurð á því hafi verið mjög viðkvæmt mál. Ósk (S)forstj um trúnað væri eðlileg vegna mögulegra áhrifa á starfsfólk og viðskiptavini.

12240. Samkeppniseftirlitið hafnar þessu sjónarmiði Samskipa. Þegar gögn málsins eru virt heildstætt þá er innihald þeirra og tímasetningar með þeim hætti að ekki verður dregin önnur ályktun en um hafi verið að ræða undirbúning fyrir ólögmætan fund stjórnenda fyrirtækjanna 25. júlí 2008. Benda gögnin til þess að með umræddum upplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips og þeirri greiningu sem gerð var innan Samskipa hafi (S)forstj haft traustari grunn til að taka ákvarðanir um aðgerðir Samskipa. Þannig var óvissu um mögulegar aðgerðir helsta keppinautar að mestum hluta eytt.

12241. Þá ber að horfa til þess að Samkeppniseftirlitið hefur ekki haldið því fram að á fundi Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008 hafi fyrirtækin komist að nákvæmri og endanlegri niðurstöðu um breytingar á siglingakerfi Samskipa, en þær breytingar voru ekki gerðar fyrr en í lok október 2008. Samskip áttu m.a. eftir að semja um breytingu á flutningasamningi við Alcoa áður en mögulegt yrði að taka slíka ákvörðun. Gögn málsins benda hins vegar til þess að á nefndum fundi og í samskiptum sem fylgdu þar á eftir hafi fyrirtækin rætt áfram um meginatriði sem varða siglingakerfi þeirra, viðskipti við stærri viðskiptavini sem þeim tengdust og hvernig ávinningur af *„hagræðingu*" skiptist milli fyrirtækjanna, sbr. einnig nánar í kafla 9.

25.21. Um breytingu Eimskips á siglingakerfi sínu

12242. Þann 30. júlí 2008 var breytt siglingakerfi Eimskips kynnt fyrir starfsmönnum fyrirtækisins. Í mgr. 754 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst sem (E)forstj sendi daginn eftir. Í tölvupóstinum leggur (E)forstj til að Eimskip birti frétt þar sem gerð verði grein fyrir því að fyrirtækið hefði samið við Samskip og Atlantsskip um Norður-Ameríku flutninga. Engin slík frétt var hins vegar birt. Segja Samskip að enn á ný tengi Samkeppniseftirlitið Norður-Ameríku samstarfið ranglega við hið *„ímyndaða*" *„Nýtt upphaf*" verkefni. Þetta samstarf fyrirtækjanna ætti rætur að *„rekja til ársins 1993 og fráleitt að ætla að viðræður um framhald þeirra viðskipta á árinu 2008 hafi skyndilega á árinu 2008 tengst stórkostlegum áætlunum um samráð. Þetta er rangt og rakalaust.*" Þá setji Samkeppniseftirlitið fram *„makalausa ályktun*" í tilefni að samskiptum innan Eimskips þar sem rætt hafi verið um að tilkynna þann 31. júlí 2008 um samning við Samskip um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Fallið hefði verið frá þeirri tilkynningu *„en Samkeppniseftirlitið telur einu mögulegu skýringuna á þessari umræðu vera þá að (E)forstj hafi talið ætlaðan fund með Samskipum 25. júlí svo árangursríkan að ástæða væri til að birta*

þessa frétt. Þessi stórkostlega ályktun á enga stoð í gögnum málsins en á einungis rætur að rekja til hugarheims starfsmanna stofnunarinnar. Þá er vert að minna á að ekkert liggur fyrir um að tilgreindur fundur hafi verið haldinn eða að (E)forstj hafi þá verið á slíkum fundi. Þessi ályktun er hreint út sagt fjarstæðukennd."

12243. Samkeppniseftirlitið ítrekar að samkvæmt „*Nýtt upphaf*" glærukynningunni átti að meta ábata „*með því að auka samstarf*" Eimskips og Samskipa í flutningum til og frá Íslandi. Tók þetta m.a. til Norður-Ameríku samstarfsins og áttu Samskip að taka „*saman magn til/frá US og Kanada til að setja í kerfið*". Átti samkvæmt þessu að kanna ábata af því að Samskip myndu draga úr TA flutningum í samkeppni við Eimskip og flytja meira með Eimskip. (E)forstj vildi í tölvupósti frá 27. júní 2008 ganga lengra og ekki biðja Samskip um að draga úr TA flutningum heldur einfaldlega hætta þeim. Ólíkt því sem Samskip staðhæfa þá sýna samtímagögn að Norður-Ameríku samstarfið var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu.

12244. Í júlí 2008 var (E)forstj forstjóri Eimskips og hafði árin þar á undan verið framkvæmdastjóri Eimskips í Norður-Ameríku. (E)forstj þekkti því vel alla þætti sem tengdust Norður-Ameríku samstarfinu og verður að ætla að hann hefði ekki sett framangreinda tillögu um birtingu á frétt nema að vel athuguðu máli. Þess ber að geta að við rannsókn málsins setti Eimskip ekki fram skýringar á því hvers vegna (E)forstj velti því fyrir sér 31. júlí 2008 að birta fréttatilkynningu um nýjan Norður-Ameríku samning við Samskip. Við skýrslutöku hjá lögreglu gaf (E)forstj þá skýringu á þessu að mögulega hafi hann á þessum tíma fengið „*upplýsingar um að það sé verið að klára þessa samninga og ég er að spyrja er eitthvað nýtt um Ameríku og þá fæ ég þetta, þessar upplýsingar úr businessnum.*" Engin samtímagögn styðja hins vegar þessa frásögn (E)forstj. Ekki hafa fundist tölvupóstar eða önnur gögn þar sem undirmenn (E)forstj tilkynntu honum að lokadrög að samningi við Samskip lægju fyrir. Samskip setja ekki fram sjónarmið sem skýra framangreindan tölvupóst (E)forstj heldur láta duga að gagnrýna ályktun Samkeppniseftirlitsins.

12245. Með hliðsjón af framangreindu er það óbreytt mat Samkeppniseftirlitsins að ætla verði að (E)forstj hafi metið fund Eimskips með (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH þann 25. júlí 2008 það árangursríkan að tilefni væri til að birta jákvæða frétt um að Eimskip væri að semja við Samskip. Enga aðra skýringu er að finna í samtímagögnum málsins eða í sjónarmiðum Samskipa.

12246. Í mgr. 755 – 760 í athugasemdum Samskipa við AI viðurkennir fyrirtækið að ýmsar hugmyndir hafi verið ræddar innan Samskipa um möguleika á hagræðingu í rekstri m.a. með slotsamningum við Eimskip en til þess hafi ekki komið. Þá sé því hafnað að aðgerðir fyrirtækisins í október 2008 hafi verið sambærilegar aðgerðum Eimskips og að þær hafi tengst þeim breytingum sem Eimskip hafi gert á sínu siglingakerfi. Aðgerðir sem Samskip hafi gripið til hafi verið bein afleiðing af samkomulagi við Alcoa um áframhaldandi flutninga fyrir fyrirtækið. Þær hafi hvorki falið í sér aukna möguleika á samnýtingu skipakerfa né takmörkun á samkeppni og alls ótengdar því sem fram komi á „*Nýtt upphaf*" glærukynningu (E)forstj. Því séu ályktanir um að fyrirtækin hafi samhæft eða samnýtt flutningakerfin haldlausar.

12247. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta.

12248. Þegar litið er til umfjöllunar í köflum 8 og 9 um samtímagögn frá árinu 2008 er að mati Samkeppniseftirlitsins augljóst að aðgerðir Eimskips og Samskipa hafi verið sambærilegar. Bæði fyrirtækin skáru verulega niður flutningsgetu sína og breyttur samningur Samskipa við Alcoa, með umtalsverðri hækkun á verði fyrir flutningana, var hluti af þeirri lausn sem fyrirtækin bæði leituðu eftir, sbr. og markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins um aukið samstarf fyrirtækjanna.

12249. Þá eru áðurnefndar fullyrðingar Samskipa um að að ekki hafi komið til aukinna slotsamninga milli Eimskips og Samskipa í andstöðu við samtímagögn. Þau gögn sýna að fyrirtækin leituðu til hvors annars og ræddu saman útfærslur til að mæta breytingum í íslenskum efnahagslífi. Þessi ítrekuðu samskipti

(m.a. lykilstjórnenda) eru sérstaklega varhugaverð á fákeppnismarkaði. Háttsemi fyrirtækjanna dró úr óvissu milli keppinautanna og takmarkaði samkeppni á flutningamarkaðnum í andstöðu við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Með þessum ólögmætu aðgerðum fyrirtækjanna komu þau sér að endingu saman um að „hjálpast að" með „slot"-samstarfi. Má þar í dæmaskyni nefna aukið gámasamráð, samning um samstarf í sjóflutningum Eimskips fyrir Samskip milli Reykjavíkurhafnar og Færeyja og sjóflutninga tengda Reyðarfirði.

12250. Við framkvæmd samráðsins hafði þetta m.a. í för með sér að Samskip umbáru það, og gerðu í raun ráð fyrir, að Eimskip tæki að sér flutninga til Evrópu fyrir Alcoa þegar breytt siglingakerfi réð ekki við að anna þörf Alcoa fyrir útflutning. Með þeim hætti samnýttu Eimskip og Samskip siglingakerfi sín þeim báðum til hagsbóta. Til þess þurfti ekki formlega samninga milli fyrirtækjanna en þess í stað voru viðhafðar samstilltar aðgerðir sem takmörkuðu samkeppni. Sjá nánar um þetta atriði og fleiri tengd samráði fyrirtækjanna í kafla 9 og 25.25 og áfram.

12251. Til stuðnings ályktun Samkeppniseftirlitsins um ummæli (E)forstj í tölvupósti hans 27. júlí 2008, fund fyrirtækjanna 25. júlí 2008 og glærukynninguna *„Nýtt upphaf"* vísast einnig til þess að með sátt við Eimskip þann 16. júní 2021 viðurkenndi Eimskip að fyrirtækið hefði átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem farið hefði gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 3. mgr. í inngangi sáttarinnar, sbr. einnig 1. gr. sáttarinnar þar sem viðurkennd voru alvarleg brot með aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig *„Nýtt upphaf"* glærukynninguna frá 9. júní 2008. Í því fólst m.a. samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi, sbr. 1. tölul. fyrrnefndrar 1. gr. sáttarinnar.

25.22. Um samskipti og verðhækkanir atvik í ágúst og september 2008

12252. Í kafla 8.15 er m.a. lýst undirbúningi Samskipa og Eimskips í lok júlí og ágúst 2008 að verðhækkunum. Í mgr. 761 í athugasemdum Samskipa við AI er það sagt rangt að tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-vöruh og (S)frkvstj-innanl, dags. 31. júlí 2008, hafi lotið að gjaldskrá félagsins til viðskiptavina. Tölvupósturinn hafi varðað hækkanir vegna innanhússgjaldskrár vöruhúsadeildar fyrirtækisins sem hafi verið í krónum en beintengd evru. Þessi *„innanhússgjaldskrá"* hafi hækkað mikið vegna veikingar íslensku krónunnar gagnvart evru.

12253. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Í tölvupóstinum 31. júlí 2008, sendum kl. 10:35 þennan dag, með heitinu *„Re: gjaldskrárbreyting agust2008"*, óskaði (S)forstö-innfl1 eftir nánari upplýsingum um tilkynnta hækkun frá vöruhúsadeild vegna þess að hann taldi sig þurfa að vera tilbúinn með tillögu að gjaldskrárhækkun gagnvart viðskiptavinum strax vikuna á eftir. Greinilegt er að kostnaður vegna vöruhúsastarfsemi Samskipa var einn af kostnaðarþáttum sem (S)forstö-innfl1 taldi sig þurfa að taka tillit til við hækkunina til viðskiptavina. Sú gjaldskrá sem (S)forstö-innfl1 var að vinna að, m.a. LCL THC[6346], sagði hann að þyrfti að hækka um 40-50%. LCL THC var gjald sem viðskiptavinir Samskipa greiddu. Tölvupósturinn varðar greinilega gjaldskrárhækkun gagnvart viðskiptavinum sbr. heiti hans og efni og ummæli (S)forstö-innfl1 um að *„setja þetta út á markaðinn 15. ágúst"*. Umræddur tölvupóstur (S)forstö-innfl1 ásamt öðrum gögnum málsins sýnir framkvæmd og hækkunaraðgerðir Samskipa og samráðið við Eimskip m.a. auðveldaði og skapaði kjörskilyrði fyrir verðhækkanir á þessum tíma, sbr. nánari umfjöllun í kafla 11.21. Vísan Samskipa til kostnaðarhækkana vegna veikingar krónunnar leiðir ekki til þess að fyrirtækjum á Íslandi sé heimilt raska eða útiloka samkeppni á markaði í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Í athugasemdum sínum grípur fyrirtækið ítrekað til sambærilegra skýringa en Samkeppniseftirlitið fjallar ítarlega um þær athugasemdir í kafla 33.1.5 í

[6346] LCL THC er gjald sem viðskiptavinir Samskipa greiddu vegna vörumeðhöndlunar í höfnum á Íslandi og Evrópu á safngámum / lausavöruflutningum.

ákvörðuninni. Vísast til þeirrar umfjöllunar. Áðurnefnd athugasemd Samskipa, um hækkun *„innanhússgjaldskrár"* fyrirtækisins, á því ekki við rök að styðjast.

12254. Í mgr. 762 – 763 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um hinn tölvupóstinn sem (S)forstö-innfl1 sendi 31. júlí 2008, kl. 13:57, sem varðaði *„mikla"* hækkun á olíugjaldi (BAF) gagnvart viðskiptavinum. (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóstinn til undirmanna sinna í innflutningsdeild Samskipa. Halda Samskip því fram í athugasemdunum að (S)forstö-innfl1 hafi með þessu vísað til þess að BAF-gjald hafi tengst heimsmarkaðsverði á olíu og það hafi hækkað mikið frá byrjun árs 2007 til ágúst 2008.

12255. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á þessa skýringu á ummælum (S)forstö-innfl1 í umræddum tölvupósti.

12256. Í athugasemdum Samskipa er vísað til þróunar á heimsmarkaðsverði á olíu á 18 mánaða tímabili og er þeirri þróun á því tímabili ætlað að réttlæta umrædd ummæli (S)forstö-innfl1 um *„miklar"* hækkanir á BAF í ágúst 2008. Þessi skýring er haldlaus. Samkvæmt afhentum upplýsingum Samskipa breytti fyrirtækið BAF-olíugjaldinu mánaðarlega.[6347] Það dugar því ekki fyrir Samskip að vísa til breytinga á allt öðru tímabili (frá upphafi árs 2007). Ekki er trúverðugt að viðskiptavinir hefðu farið að spyrja út í annað tímabil en það sem var undir í tilkynningunni um hækkunina 1. ágúst 2008.

12257. Til viðbótar ber að hafa í huga að með tölvupósti (S)forstö-innfl1, 31. júlí 2008, var hann að svara tölvupósti frá (S)forstö-flutnstj þennan sama dag, þar sem fram kom tafla um að Samskip væru að hækka BAF 1. ágúst í 380 USD á gám (per FCL teu). Samkvæmt afhentum upplýsingum Samskipa var BAF-gjald Samskipa í júlí á hvern gám 310 USD.[6348] Eins og áður segir höfðu Samskip við rannsókn málsins, undir skyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, upplýst að BAF-gjald myndi breytast í takt við þróun á *„meðalverði á svartolíu í Rotterdam í líðandi mánuði"*.[6349] Í júlí árið 2008 hækkaði svartolía (IFO380) um 17%.[6350] Hækkun Samskipa 1. ágúst 2008, sem (S)forstö-innfl1 fjallaði um í tölvupóstinum 31. júlí 2008 sem *„mikla"* og þyrfti að *„réttlæta"* fyrir viðskiptavinum, nam á hinn bóginn 23% (úr 310 í 380 USD). Hækkun Samskipa var því umfram hækkun á svartolíuverði eins og Samskip kveðast hafa miðað við. Að mati Samkeppniseftirlitsins var (S)forstö-innfl1 að vísa til þessarar umframhækkunar þegar hann sagðist búa yfir gögnum til að *„styðja"* þessa *„miklu"* hækkun á BAF-gjaldinu gagnvart viðskiptavinum: *„Látið mig vita ef þið þurfið þau til að <u>réttlæta</u> þetta gagnvart viðskiptavinum okkar"*.

12258. Þá ber að bæta því við að þegar (S)forstö-innfl1 sendi umræddan tölvupóst, 31. júlí 2008, höfðu Eimskip og Samskip með samráði komið upp ástandi á markaðnum, þar sem fyrirtækin unnu markvisst að því m.a. að innleiða BAF-gjald á viðskiptavini sem ekki höfðu greitt þetta gjald áður. Þannig var unnið að því hjá Samskipum að setja BAF-gjald á kaupendur að umfangsmikilli flutningsþjónustu, sem hefðu átt að hafa ríkan kaupendastyrk, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 11.10. Þessar aðgerðir fyrirtækjanna áttu sér stað án nokkurs ótta um viðbrögð keppinautarins. Tveimur vikum síðar, eða þann 14. ágúst 2008, sat (S)forstö-innfl1 fund með Eimskip ((E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl) þar sem samráðsverkefnið var rætt. Þar áttu sér einnig stað samskipti um BAF álagningu. Dagana 19. og 20. ágúst 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til undirmanns sín þar sem sjá mátti að hann bjó yfir upplýsingum um fyrirhugaða verðhækkun Eimskips á olíugjaldi (BAF USA). Gaf (S)forstö-innfl1 einnig þau fyrirmæli að það ætti að hækka olíugjald Samskipa strax. Jafnframt gaf (S)forstö-innfl1 tilmæli sem fólu í sér að til frambúðar yrði BAF gjald Samskipa og Eimskips að fullu samræmt vegna Norður-Ameríku flutninga, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.2. Aðeins hálfum mánuði síðar, 1. september 2008, sagði (S)forstö-innfl1 m.a. eftirfarandi við undirmenn sína um innheimtu Samskipa á olíuálagi í landflutningum hér á landi: *„það er einnig markmiðið að <u>troða</u> FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka*

[6347] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 24.11.2017, liður d) 6.2 um BAF.
[6348] Afhent gögn frá Samskipum, afhent 24.11.2017, viðauki 6, *„BAF 2007-2013"*.
[6349] Bréf Samskipa 24.11.2017, bls. 6.
[6350] Þróun svartolíu (IFO380) er birt opinberlega, sjá www.bunkerworld.com.

aksturinn. Farið endilega með það að markmiði inn á fundina." Fjallað er nánar um innheimtu Eimskips og Samskipa á BAF-gjaldi og samráð fyrirtækjanna í kafla 14.55. Þá verður óhjákvæmilega að setja framangreint í samhengi við verðhækkanir Eimskips á sama tíma og fordæmalausar og verulegar verðhækkanir Samskipa stuttu síðar, þ.e. 1. september 2008.

12259. Í mgr. 764 – 766 í athugasemdum Samskipa við AI er það sagt tilviljun að unnið hafi verið að verðhækkunum á svipuðum tíma hjá fyrirtækjunum og ekki tengt samskiptum eða samráði þar um. Breyttar ytri aðstæður hafi legið til grundvallar. Þá segir að það geti vissulega verið rétt að almenn samkeppnislögmál leiði til þess að varhugavert geti verið að fyrirtæki hækki verulega verð þegar eftirspurn dragist saman. Slíkt geti vissulega átt við á fullkomnum samkeppnismarkaði á eðlilegum tímum. Hér beri aftur á móti að hafa í huga að um sé að ræða örmarkað þar sem ytri aðstæður breyttust mikið. Ef Samskip hefðu ekki m.a. gripið til verðhækkana og aðhaldsaðgerða til að lækka kostnað hefði fyrirtækið farið í þrot á skömmum tíma. Raunar hafi það farið svo að Eimskip hafi orðið tæknilega gjaldþrota. Telja Samskip að skilningur Samkeppniseftirlitsins á rekstri fyrirtækjanna og aðstæðum á þessum tíma sé lítill sem enginn. Ekki er unnt að fallast á þetta.

12260. Ef eftirspurn dregst saman í hagkerfinu minnkar t.d. innflutningur. Þetta skapar hvata fyrir skipafélög til að lækka verð með það fyrir augum að reyna að auka eftirspurn og sækja meira magn. Þetta gerðist hér á landi á árinu 2003 en þá greindu Samskip frá því að *„samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári*", sbr. umfjöllun í kafla 33. Fyrir tilstuðlan ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskip gerðist þetta ekki á síðari hluta ársins 2008.

12261. Samkeppniseftirlitið hefur ekki haldið því fram í málinu að breyttar ytri aðstæður ættu eingöngu að leiða af sér verðlækkun fyrir flutninga. Aftur á móti eru rök fyrir því að ef verð hækki, jafnvel á fákeppnismarkaði, þá haldi annar aðili á markaðnum aftur af verðhækkun, hafi verð óbreytt eða jafnvel lækki verð, sem geti gefið færi á auknum viðskiptum. Það er samkeppnishvetjandi háttsemi. Það á líka við um flutningamarkað á Íslandi sem annars staðar og á við jafnvel þó að hér á landi búi fyrirtæki við gengisáhættu í starfsemi sinni vegna þróunar íslensku krónunnar gagnvart öðrum gjaldmiðlun. Þessi afstaða bendir ekki til skilningsleysis á aðstæðum og rekstri fyrirtækjanna eins og Samskip halda fram, sbr. einnig lýsingar Eimskips á samkeppnisaðstæðum á rannsóknartímabilinu, í bréfi fyrirtækisins frá febrúar 2009 til Samkeppniseftirlitsins: „[l]*ykilatriði í samkeppni er einmitt að vegna samkeppnislegs þrýstings frá keppinautum þá á verðlagning að lækka en ekki að hækka*.".[6351] Gögn þessa máls, virt í heild sinni, sýna að Eimskip og Samskip voru ekki í óvissu um viðbrögð hvors annars við verðhækkun á þessu tímabili. Ástæða þessa var hið ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

12262. Hér er rétt að rifja upp að gögn málsins sýna að í febrúar 2008 voru (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv farnir að velta fyrir sér samstarfi við Eimskip (samnýta kerfi, skala niður flutningsgetu) til lausnar á fyrirséðum samdrætti í innflutningi, sbr. kafla 6.7.2. Hélt slík umræða áfram meðal æðstu stjórnenda og stjórnarmanna Samskipa fram á vorið 2008. Í þessu sambandi bendir Samkeppniseftirlitið á að stjórnendum og stjórnarmönnum Samskipa var vel ljós erfið fjárhagsstaða Eimskips á árinu 2008, sbr. m.a. skýringar fyrirtækisins á viðræðum við Eimskip á fundinum 6. júní 2008. Voru upplýsingar um erfiðleika Eimskips einnig opinberar á þeim tíma. Við slíkar aðstæður voru efni til þess að Samskip, með aðhaldi í verðlagningu eða með lækkun verðs, hafi getað sótt aukin viðskipti og aukið markaðshlutdeild sína, í t.d. innflutningi, þar sem flutningsgeta siglingakerfisins var til staðar. Með því móti hefði fyrirtækið geta aflað aukinna tekna upp í fastan kostnað. Gögn málsins sýna að í maí 2008 hafi stjórnendur Samskipa hf. sýnt vilja til þessa og undirbúið *„herferð*" gegn Eimskip, sbr. kafla 6.7.6. Tölvupóstur sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj kl. 22:57 þann 5. júní 2008 sýnir að aukin samkeppni með

[6351] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, 02.02.2009, bls. 7.

markaðssókn var talin vel raunhæfur kostur til að vinna gegn fyrirhuguðum samdrætti í innflutningi, sbr. umfjöllun í kafla 7.2.1.2. Eftir fund stjórnenda Eimskips og Samskipa 6. júní 2008, hvarf eða minnkaði stórlega sá vilji enda höfðu Eimskip og Samskip ákveðið að kanna ábata af því að auka samráð sitt. Eftir 6. júní 2008 fólust aðgerðir Samskipa m.a. í að auka samstarf við Eimskip, hækka verð gagnvart viðskiptavinum og undirbúa takmörkun á flutningsgetu. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi haft forsendur til sóknar þegar um og eftir mitt ár 2008. Samráðið við Eimskip kom hins vegar í veg fyrir þá samkeppni.

12263. Eins og fram hefur komið sýna gögn málsins að umræða og vinna innan framkvæmdastjórnar Samskipa í byrjun árs 2008 snerist m.a. um samstarf við keppinauta og að hækka verð umfram það sem gert var ráð fyrir í rekstraráætlun fyrir árið 2008. Fór sú umræða einnig fram á stjórnarfundum Samskipa hf. á þessum tíma.

12264. Til stuðnings þessu er vísað til umræðu og umfjöllunar á stjórnarfundi Samskipa hf. þann 4. apríl 2008. Í fundargerð þess fundar segir m.a. um fundarefnið *„3. Árið 2008*": *„*[(S)forstj] *kynnti að magn yrði áfram yfir áætlun í mars, og væntanlega yrði komandi mánuðir í takt við áætlun, en verulega muni draga úr umsvifum þegar líður á haustið vegna versnandi aðstæðna í íslensku atvinnulífi.*" Þá segir einnig í fundargerðinni: *„Siglingakerfi og kostnaðaruppbygging kerfis var kynnt og umræður áttu sér stað um kerfið, ljóst er að umframafkastageta verður fyrir innflutning þegar innflutningur dregst saman á haustmánuðum. Reifaðar voru hugmyndir um hvernig hægt væri að bregðast við samdrætti í kerfi, ss með samstarfi við keppinauta.*" Í fundargerðinni var boðuð frekari kynning og umræða um endurgerða magnáætlun á næsta stjórnarfundi og að í millitíðinni yrði unnið frekar með hugmyndir varðandi siglingakerfið og til hvaða aðgerða yrði gripið. Þess skal getið að stjórnarmenn í Samskipum hf., (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S, voru einnig stjórnarmenn í móðurfélaginu Samskipum Holding og þriðji stjórnarmaðurinn (S)stjórnarm-fjármstj sat stjórnarfundi móðurfélagsins, sem (S)forstj gerði oftast á þessum tíma.

12265. Gekk það eftir. Á stjórnarfundi Samskipa hf. 13. maí 2008 var bókað í fundargerð um uppgjör janúar – febrúar 2008: *„(S)forstj kynnti uppgjör fyrir tímabilið janúar – mars 2008. Eru tekjur 20% yfir áætlun í marsmánuði og 22% yfir fyrir fyrsta ársfjórðung. Er helsta skýring fyrir auknum tekjum veiking íkr, sem og auknum innflutningi. Magn umtalsvert yfir í innflutningi, undir í útflutningi, vegna minni álflutninga. Ebidta framlegð fyrir mars mánuð var á áætlun, 130 mkr, og er 273 mkr YTD, sem er 140 mkr betri afkoma en áætlað var fyrir tímabilið. YTD framlegð af innflutningi er 183 mkr yfir áætlun, 26 mkr yfir í útflutningi,* [….]." Um millilandaflutninga var bókað: *„(S)forstj kynnti uppgjör millilandasviðs, en afkoma af sviði hefur verið góð fyrstu 3. mánuði og útlit fyrir að apríl verði einnig yfir áætlun. Magn fram á daginn í dag er enn yfir áætlun og er gert ráð fyrir ágætum flutningum út júlí mánuð, en verulega fari að draga úr flutningum þá. Kynnt var revised magnáætlun, sem gerir ráð fyrir um 20% samdrætti á haustmánuðum.*" Síðan er bókað: „[(S)forstj] *mun kynna á næsta stjórnarfundi revised budget fyrir tímabil júlí – desember, sem og hvaða aðgerðir á markaði og í rekstri félagsins gripið verði til, þegar magn fer minnkandi í lok sumars*."

12266. Í fundargerð frá stjórnarfundi Samskipa hf. frá 1. september 2008 er m.a. eftirfarandi bókað um „Revised Budget": *„Í ljósi verulegs magnsamdráttar á sumarmánuðum var unnin ný endurmetin áætlun fyrir tímabilið ágúst-desember. Er gert ráð fyrir að magn dragist saman um 30% á tímabilinu í innflutningi, sem myndi að öllu jafna hafa veruleg áhrif á afkomu félags. Gripið hefur verið til margvíslegra aðgerða, ma:*

-umtalsverðar hækkanir frá 1 september, áhrif um 400 mkr á ársgrundvelli

-veruleg hækkun á Alcoa, áhrif um 200 mkr á ársgrundvelli

-draga úr flutningsgetu með breytingu á skipakerfi, áhrif 300 mkr á ársgrundvelli."

12267. Almennur innflutningur til Íslands fór að dragast saman í ágúst 2008.[6352] Með hliðsjón af því var eðlilegt að fyrirtæki eins og Samskip og Eimskip þyrftu að endurskoða sínar rekstraráætlanir með tilliti til þess og bar þeim að gera það á eigin forsendum. Með hliðsjón m.a. af fundargerðum frá stjórnarfundum Samskipa hf., sem raktar eru hér að framan, er það mat Samkeppniseftirlitsins að rekstrarleg afkoma Samskipa af sjóflutningum til og frá landinu eftir fyrsta ársfjórðung 2008, og með tilliti til mjög erfiðrar fjárhagsstöðu Eimskips og fyrirséðs samdráttar í innflutningi, hafi gefið fyrirtækinu tilefni til að sækja aukna markaðshlutdeild t.d. í innflutningi og nýta þannig betur flutningsgetu sína er líða fór á árið. Slík háttsemi hefði sýnt samkeppni á markaði. Með þeim hætti hefði Samskip brugðist við breyttum aðstæðum og mögulega styrkt stöðu sína á markaði. Það gerðu Samskip hins vegar ekki. Eins og fundargerð frá stjórnarfundi Samskipa 1. september 2008 ber með sér hrinti fyrirtækið af stað aðgerðum sem fólust í umtalsverðum verðhækkunum og áframhaldandi undirbúningi á takmörkun á flutningsgetu í siglingakerfinu. Var þetta hluti af hinu ólögmæta samráði Eimskips og Samskipa. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að sú háttsemi hafi farið gegn hagsmunum annarra fyrirtækja, en Eimskips og Samskipa, og almennings í landinu og verið til þess fallin að draga úr samkeppnishæfni á íslenskum flutningamarkaði. Undirstrika skal að þegar hér er komið sögu í samráði fyrirtækjanna, þann 1. september 2008, voru stóru íslensku viðskiptabankarnir enn starfræktir.

12268. Eins og fram hefur komið var á vormánuðum 2008 opinbert að Eimskip átti í verulegum fjárhagsvanda m.a. vegna mikilla fjárfestinga og kaupa á erlendum félögum í rekstri kæli- og frystigeymsla og veittum ábyrgðum, t.d. tengt XL Leisure Group í Englandi. Var stjórnendum Samskipa þetta vel ljóst, sbr. m.a. skýringu þeirra á áhuga Samskipa að kaupa tilteknar erlendar eignir Eimskips og umfjöllun í mgr. 765 í athugasemdum Samskipa við AI. Af þessu leiddi augljóslega að æðstu stjórnendur Eimskips réru lífróður í von um að bjarga fyrirtækinu úr þessum erfiðleikum. Var sú varnarbarátta aðallega um erlenda starfsemi fyrirtækisins og því verður að telja að meðan á þeirri baráttu stóð hafi stjórnendur Eimskips talið æskilegt að sem mestur friður væri um rekstur fyrirtækisins sem tengdist Íslandi og þar með talið um flutninga til og frá landinu. Auðvelda leiðin til þess að bregðast við minnkandi flutningsmagni var með samvinnu og samstarfi við helsta keppinautinn.

12269. Jafnframt skipta hér máli kröfur Fortis banka, helsta lánveitanda Samskipa Holding. Gögn málsins sýna að a.m.k. frá mars 2008 hafði móðurfélag Samskipa hf. átt í viðræðum við bankann um lausnir vegna fjárhagsstöðu móðurfélagsins. Samkvæmt fundargerð frá stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 átti afkoma Samskipa hf. að standa undir bróðurpartinum af aðgerðum Samskipa Holding gagnvart Fortis. Í ágústmánuði 2008 tók lánanefnd Fortis fyrir málefni Samskipa Holding. Gögn málsins sýna að það hafi verið mikill þrýstingur á stjórnendur Samskipa hf. um að afkoma fyrirtækisins væri góð þrátt fyrir miklar áskoranir í ytra umhverfi hér á landi. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að úr þessum jarðvegi hafi verkefnið *„Nýtt upphaf*" sprottið.

12270. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefa samtímagögnin til kynna að stjórnendur Eimskips og Samskipa hafa talið það best þjóna hagsmunum fyrirtækjanna að stuðla að ró og friði á markaðnum með því m.a. að draga úr flutningsgetu, keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini á Íslandi og hækka verð og taka upp nýja tekjuliði. Gekk þetta eftir.[6353]

12271. Í mgr. 769 – 771 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um gögn frá 5. ágúst 2008 vegna fyrirhugaðra hækkana á verði og breytinga á siglingakerfum. Eru verðhækkanir sagðar hafa verið nauðsynlegar vegna kostnaðarhækkana og að þar sem keppinautar hafi verið í svipaðir stöðu hafi

[6352] Sjá mgr. 377 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6353] Með vísan til umfjöllunar hér að framan er einnig hafnað sambærilegum sjónarmiðum Samskipa í mgr. 36 – 37 í bréfi fyrirtækisins dags. 13.06.2022.

Samskipum verið kleift að ráðast í slíkar aðgerðir enda fyrirséð að engar forsendur voru til annars hjá t.d. Eimskip en að hækka verð. Þá hafna Samskip þeirri ályktun að umræða innan fyrirtækisins um mismunandi útfærslu á breyttu siglingakerfi lúti að samráði við Eimskip og takmörkun á framboði og markaðsskiptingu.

12272. Markmið og tilgangur aukins samráðs eftir mitt ár 2008 var m.a. að draga úr flutningsgetu Eimskips og Samskipa sem var til þess fallið að auðvelda markaðsskiptingu og verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum. Gögn málsins benda ekki til þess að stjórnendur Samskipa hafi leitt hugann að því að halda aftur af verðhækkunum og sækja aukin viðskipti í kjölfar þess að keppinautur hækkaði verð. Eins og Samskipa lýsa hér var engin óvissa um viðbrögð keppinautar ef fyrirtækið hafði frumkvæði að hækkun verðskrár.

25.22.1. Um samskiptin 6. ágúst 2008

12273. Í mgr. 772-773 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að gögn málsins gefi til kynna samskipti (E)forstj og (S)forstj 6. ágúst 2008.

12274. Eins og rökstutt er í kafla 8.15.1 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á sjónarmið Samskipa.

25.22.2. Um atvik 11. – 13. ágúst 2008

12275. Í mgr. 777 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst sem framkvæmdastjóri Silver Sea, (S)frkvstj-Silver, sendi (S)forstj 11. ágúst 2008. Spurði (S)frkvstj-Silver í tölvupóstinum að þessu: *„Eimskip/CTG- any news/developments?"* Samskip mótmæla því að einhvers konar tenging sé á milli þessara samskipta (S)forstj og (S)frkvstj-Silver og samráðsverkefnisins. Eingöngu hafi verið um að ræða forvitni (S)frkvstj-Silver um *„stöðu samkeppnisaðila Silver Sea á norska flutningamarkaðnum"*.

12276. Silver Sea og (S)frkvstj-Silver höfðu aðsetur í Noregi. Hið sama gilti um dótturfélag Eimskips, Eimskip-CTG. Leggja verður til grundvallar að (S)frkvstj-Silver hafi þekkt norska flutningamarkaðinn all vel. Er óútskýrt hjá Samskipum af hverju (S)frkvstj-Silver hafi þurft að snúa sér til (S)forstj til að afla almennra upplýsinga um keppinauta sem störfuðu í Noregi. Eins og umfjöllun í kafla 8.15.2 sýnir vissi (S)frkvstj-Silver að (S)forstj átti í samskiptum við stjórnendur Eimskips vegna eins af verkþáttunum í samráðsverkefninu. Samkvæmt glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið átti m.a. að kanna samstarf eða samruna Silver Sea og Eimskips-CTG. Hin rökrétta skýring á fyrirspurn (S)frkvstj-Silver er að hann hafi verið farið að lengja eftir fréttum vegna málefnis sem miklu máli skipti fyrir það fyrirtæki sem hann stýrði, þ.e. hvort viðræður Eimskips og Samskipa hefðu að þessu leyti skilað einhverri niðurstöðu eða árangri.

12277. Í mgr. 778 – 781 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að gögn frá 13. ágúst 2008 hafi tengst fundi Samskipa með Eimskip 14. ágúst 2008. Er því hafnað að umræða um breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins m.a. á framkvæmdastjórnarfundi Samskipa hafi einhver tengsl við fund Samskipa og Eimskips. Þá er því mótmælt að aðgerðir samkvæmt verkefnalista (S)frkvstj-millilandasv hafi tengst fundi Samskipa og Eimskips daginn eftir, 14. ágúst 2008. Einnig er því mótmælt að skjölin sem (S)frkvstj-millilandasv vann í fram yfir miðnætti kvöldið fyrir fund hans og (S)forstö-innfl1 með Eimskip 14. ágúst 2008 hafi tenginu við þann fund. Jafnframt er á því byggt að tölvupóstur (S)forstö-flutnstj til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þennan dag hafi falið í sér eðlilegar vangaveltur stjórnenda um viðbrögð við þeim aðstæðum sem voru uppi í rekstri félagsins.[6354]

[6354] Sjá einnig sjónarmið Samskipa í mgr. 37 í bréfi fyrirtækisins dags. 13.06.2022.

12278. Í fundargerð Eimskips 13. ágúst 2008 sé greint frá því að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi farið saman á fund hjá Samtökum verslunar og þjónustu (SVÞ) vegna óánægju með samkeppni frá Íslandspósti. Samskip halda því fram að þessi samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi ekkert að gera með samráðsverkefnið.

12279. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

12280. Að mati Samkeppniseftirlitsins verður að virða gögn málsins, tímasetningar og samskipti heildstætt í stað þess að slíta þau úr samhengi líkt og gert er í athugasemdum Samskipa. Árétta má hér nokkur mikilvæg atriði: (1) Fundur Eimskips og Samskipa 6. júní 2008, (2) glærukynningin um *„Nýtt upphaf verkefnið“* sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir, (3) gögnin frá júní 2008 sem sýna að hafist var handa við að framkvæma verkefnin sem koma fram í glærukynningunni, (4) samráðstillögurnar í skjali (S)frkvstj-millilandasv dags. 9. júlí 2008, (5) samskipti Eimskips og Samskipa í viku 28 á árinu 2008, (6) umfjöllun um samráð við Eimskip á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008, (7) samskipti Eimskips og Samskipa 24. júlí 2008, (8) tillögurnar sem (S)forstj fékk sendar frá undirmanni (S)frkvstj-millilandasv um kvöldið 24. júlí 2008, (9) fundur Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 og (10) samskipti Eimskips og Samskipa 6. ágúst 2008. Þessi atriði ber að virða saman með gögnunum frá 13. ágúst 2008. Gefur þetta saman ótvírætt til kynna undirbúning (S)frkvstj-millilandasv fyrir fund með m.a. (E)frkvstj-flutnkerf daginn eftir.

12281. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf báru ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna sem þeir störfuðu hjá. Þeir funduðu því til að ræða *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna sem tengdust siglingum til og frá Íslandi. (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl báru ábyrgð á landflutningum fyrirtækjanna sem þeir störfuðu hjá. Þeir funduðu því til að ræða *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna sem tengdust landflutningum á Íslandi, sbr. t.d. fund þeirra á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 og í verslunarmiðstöðinni Smáralind 17. september sama ár. Ólögmætar samstilltar aðgerðir Samskipa og Eimskips til þess að vinna gegn samkeppni frá Íslandspósti voru í samræmi við það markmið samráðsins að draga úr samkeppni á landflutningamarkaði.

12282. Samkvæmt framansögðu liggur fyrir að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl áttu ítrekuð samskipti á þessum tíma. Jafnframt liggur fyrir að nokkrir helstu stjórnenda Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um flutningamál. Þannig var til staðar vettvangur fyrir ólögmætar samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna þar sem þau gátu rætt saman og skipst á upplýsingum og gripu til aðgerða í því skyni að ná markmiðum samráðsins, meðal annars um samdrátt í flutningsgetu, markaðsskiptingu og verðhækkunum.

25.22.3. Um fund Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008

12283. Í mgr. 782 – 785 í athugasemdum Samskipa við AI segir að ekkert í samskiptum Eimskips og Samskipa gefi til kynna að tengsl hafi verið á milli fundar fyrirtækjanna 14. ágúst 2008 og fundar og vinnu innan Samskipa um *„millilandakerfi“* daginn eftir. Gögn málsins styðji *„alfarið þá fullyrðingu að fundurinn hafi lotið að endursamningum vegna N-Ameríkusamningsins, sem hann og gerði.“* Þá er þeirri ályktun mótmælt, sem rangri og órökréttri, að ótryggt efnahagsástand hafi ekki haft nein áhrif á afstöðu (S)forstj um að leggja bæri kapp á margvíslegar verðhækkanir. Jafnframt er því mótmælt að ólögmætt samráð við Eimskip hafi skapað grunninn fyrir þessi áform. Hið ótrygga ástand hafi einmitt haft áhrif á þá afstöðu (S)forstj til að auka tekjur fyrirtækisins og lækka kostnað. Þá er áréttað að fundarhöld og umræðuefni sem (S)forstj boðaði með tölvupóstum 19. ágúst 2008 hafi ekkert haft að gera með fyrirhugaðan fund Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008.

12284. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

12285. Rétt er að árétta að við rannsókn málsins beindi eftirlitið fyrirmælum á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga til Samskipa og Eimskips um að veita upplýsingar um samskipti tilgreindra stjórnenda m.a. á árinu 2008 (þ. á m. umræddra (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 sem hittust 14. ágúst 2008). Einnig bar Eimskip og Samskipum að leggja fram öll samtímagögn sem tengdust mögulegum samskiptum fyrirtækjanna. Ber í þessu sambandi og að hafa í huga að það varðar viðurlögum ef fyrirtæki skýra rangt frá eða fara ekki að öðru leyti að fyrirmælum sem sett eru með heimild í 19. gr. laganna.

12286. Í svörum sínum við upplýsingabeiðni skv. 19. gr. laganna veittu Samskip og Eimskip engar upplýsingar um fundinn 14. ágúst 2008. Engin gögn voru heldur afhent sem honum tengdust. Í þessu samhengi skiptir máli að þetta voru ekki tilviljunarkennd samskipti almennra starfsmanna heldur formlegur fundur næstráðenda hjá Samskipum og Eimskip. Þarna hittust og ræddu saman tveir framkvæmdastjórar, tveir forstöðumenn og til viðbótar sat forstjóri Eimskips á Íslandi hluta fundarins. Þegar horft er til þessara þátttakenda á fundinum og höfð hliðsjón af því að Samskip og Eimskip voru á þessum tíma samanlagt með hátt í 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi hlaut fyrirtækjunum að vera ljóst að þessi samskipti væru, sem slík og hvað sem öðru líður, afar viðkvæm í samkeppnislegu tilliti. Þá skiptir máli að þetta var ekki eini fundur stjórnenda Samskipa og Eimskips. Gögn málsins sýna að fyrirtækin höfðu frá miðju ári 2008 átt í samskiptum, sbr. t.d. fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, samskipti 19. júní 2008, samskipti í viku 28 og fund 25. júlí 2008. Eftir fundinn 14. ágúst 2008 áttu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 eftir að hittast ítrekað út árið 2008.

12287. Ef þessi fundur Samskipa með Eimskip var lögmætur, eins og Samskip halda fram í athugasemdum við AI, myndi það auka trúverðugleika þeirrar staðhæfingar ef fyrirtækið hefði upplýst um hann og aðra fundi sömu stjórnenda. Hið sama á við ef fyrirtækið hefði lagt fram gögn sem sýna að gripið hefði verið til ráðstafana til að tryggja að á fundunum væri ekki rætt um samkeppni fyrirtækjanna og að jafnframt hefði verið gripið til ráðstafana svo unnt væri, eftir atvikum, að sýna síðar fram á að umræður á fundunum hefðu verið samþýðanlegar 10. gr. samkeppnislaga. Samskip gerðu hins vegar ekkert af þessu.

12288. Þegar Samskip fengu AI í hendur varð þeim ljóst að Samkeppniseftirlitið hafði komist að því að þau hefðu fundað með Eimskip þann 14. ágúst 2008. Svör fyrirtækisins við AI bera með sér að þeim hafi verið fullkunnugt um þennan fund og þau staðhæfa að engar umræður hafi farið fram á honum sem feli í sér ólögmætt samráð. Samskip leggja hins vegar ekki fram nein gögn til stuðnings staðhæfingum sínum. Fullyrðingar í athugasemdum við andmælaskjal hafa ekki sömu þýðingu og þegar fyrirtæki veitir upplýsingar samkvæmt lagaskyldu 19. gr. samkeppnislaga. Í seinna tilvikinu er skylt að segja satt og rétt frá en sama skylda gildir ekki þegar fyrirtæki hafa uppi varnir sínar.

12289. Ef sannað er að keppinautar hafa hist en engin gögn finnast sem gefa til kynna hvað rætt var á viðkomandi fundi er það vísbending um að fyrirtæki vilji leyna því sem fram fór á honum, sbr. kafla 4.7.3 og 4.7.6.4. Þetta á enn frekar við þegar fyrirtæki fara ekki að lagaskyldu til að veita upplýsingar og greina samkeppnisyfirvöldum ekki frá því að fundur hafi farið fram.

12290. Með hliðsjón af þeim gögnum sem liggja fyrir í málinu er það mat Samkeppniseftirlitsins að rætt hafi verið um Norður-Ameríku samstarfið á fundinum enda var það hluti af þeim þætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sem fjallaði um samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Jafnframt telur Samkeppniseftirlitið að á fundinum hafi verið rætt um önnur málefni sem tengdust samráði fyrirtækjanna. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt*

upphaf" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur fyrirtækjanna 14. ágúst 2008.

12291. Á þessum tíma voru umræður innan Samskipa um aðgerðir varðandi siglingakerfi mjög í samræmi við verkefnaþætti í glærukynningunni um „*Nýtt upphaf*" verkefnið og með tengsl við breytingar Eimskips á sínu siglingakerfi sem tóku gildi í ágúst 2008. Var þessi umræða að mótast samhliða fundarhöldum fyrirtækjanna. Er því rökrétt að álykta að umræður fyrirtækjanna á fundinum 14. ágúst 2008 hafi haft þýðingu varðandi vinnu Samskipa að siglingakerfinu daginn eftir. Ber að árétta að á fundinum 14. ágúst 2008 sátu framkvæmdastjórar Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna og gögnin sýna að höfðu beina aðkomu að þessum ólögmætu aðgerðum fyrirtækjanna.

12292. Það er því mat Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins að á fundinum 14. ágúst 2008 hafi Samskip og Eimskip rætt um aukið ólögmætt samráð, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.3 og kafla 11.

25.22.4. Aðgerðir tengdar álagningu olíugjalda í kjölfar fundarins 14. ágúst 2008

12293. Í mgr. 786 í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips 13. ágúst 2008 þar sem fram koma áform um verðhækkanir og innleiðingu BAF-gjalds gagnvart mikilvægum viðskiptavinum í innflutningi. Af hálfu Samskipa er bent á að í fundargerðinni sé m.a. rætt um áform Eimskips um að hækka verð til N&O sem hafi um áratugaskeið verið tryggur viðskiptavinur fyrirtækisins. Vísa Samskip til þess að í kjölfarið hafi N&O á hinn bóginn samið um heildarflutninga við Samskip. Sé þetta til staðfestingar á virkri samkeppni milli fyrirtækjanna ólíkt því sem Samkeppniseftirlitið haldi fram.

12294. Í mgr. 787 í athugasemdum Samskipa við AI er m.a. gerð athugasemd við að dragi megi þá ályktun af fundargerð 13. ágúst 2008 að hún sýni engan ótta hjá Eimskipi um viðbrögð Samskipa við verðhækkunum og innleiðingu BAF-gjalds á viðskiptavini. Af hálfu Samskipa er staðhæft að ekkert í fundargerðinni gefi Samkeppniseftirlitinu tilefni til að draga slíka ályktun og að um „*einhverja huglæga afstöðu stofnunarinnar [sé] að ræða*".

12295. Af þessu tilefni er vakin athygli á því að ekki er fullt samræmi í athugasemdum Samskipa. Annars vegar er því haldið fram, líkt og hér að framan,[6355] að virk samkeppni hafi verið milli Samskipa og Eimskips, en hins vegar að Samskip hafi forðast verðstríð, treyst á „*ró*" milli fyrirtækjanna, lagt áhersla á aukna framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sókn á minni viðskiptavini.[6356]

12296. Óháð þessu misræmi í athugasemdunum er ekki unnt að fallast á athugasemdir Samskipa. Í fundargerðinni er sem áður segir fjallað verðhækkanir Eimskips og innleiðingu á BAF-gjaldi, meðal annars gagnvart viðskiptavinum sem hefðu að öðru jöfnu átt að hafa umtalsverðan kaupendastyrk. Að mati Samkeppniseftirlits styður fundargerðin auk fleiri samtímagagna að fyrirtækin höfðu með samráði sín á milli dregið úr óvissu og óttа um viðbrögð hvors annars við verðhækkunum. Er fundargerðin í samræmi við önnur samtímagögn þar sem hvergi er að greina ótta meðal stjórnenda fyrirtækjanna um viðbrögð helsta keppinautarins við verðhækkunum. Þrátt fyrir að N&O hafi löngu síðar ákveðið að flytja viðskipti sín frá Eimskip til Samskipa átti sú tilfærsla sér ekki stað á grundvelli virkrar samkeppni fyrirtækjanna líkt og fjallað er nánar um í kafla 14.5.

12297. Í mgr. 788 í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að samskiptum Múrbúðarinnar og Eimskips í ágúst 2008 vegna hækkunar Eimskips á BAF-gjaldi. Í skýringum Samskipa segir að ósætti viðskiptavina eigi ekki að koma á óvart enda séu þeir „*sjaldnast ánægðir með hækkanir*". Ekki fæst séð þýðing þessarar athugasemdar Samskipa fyrir mat á háttsemi fyrirtækisins. Umrædd gögn eru hluti af heildstæðu mati Samkeppniseftirlitsins, en fleiri gögn hafa að geyma sambærilegar frásagnir viðskiptavina um hækkun á

[6355] Sbr. t.d. mgr. 743 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6356] Mgr. 1201, 1389 og 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

BAF-gjaldi á sama tíma og heimsmarkaðsverð á olíu lækkaði. Í samskiptum Eimskips og Múrbúðarinnar koma jafnframt fram önnur atriði sem ber að horfa til, eins og staðhæfing (E)forstö-innfl í svörum til Múrbúðarinnar 15. ágúst 2008 um að útreikningur Eimskips á BAF-gjaldi væri *„algjörlega fræðilegur*". Samkvæmt skýrum samtímagögnum var það rangt, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.2.

12298. Sem fyrr segir kölluðu fleiri viðskiptavinir eftir skýringum á aukinni álagningu á BAF-gjald þar sem þeir töldu hana í andstöðu við þróun olíuverðs á heimsmarkaði, sbr. t.d. samskipti Aðfanga og Eimskips dagana 3.–27. október 2008 og umfjöllun í kafla 8.16.6.3. Ekki er að sjá að Samskip geri athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um þau samskipti.

12299. Í mgr. 788 – 790 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (E)frkvstj-alþjsv 18. ágúst 2008 þar sem fram koma umvandanir (E)frkvstj-alþjsv gagnvart undirmanni sínum varðandi BAF gjald í Færeyjum annars vegar og á Íslandi hins vegar. Segja Samskip m.a. að samskiptin sýni ekki að fyrirtækið og Eimskip hafi ekki átt samráði um þessa gjaldtöku frekar en aðra.

12300. Skoða verður tölvupóst (E)frkvstj-alþjsv í samhengi við fund lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008. Líkt og fjallað er um í tengslum við tölvupósta (S)forstö-innfl1 dags. 19. og 20. ágúst 2008, sbr. kafla 8.15.7.2, er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að olíugjald hafi verið rædd á fundinum og að á honum hafi fyrirtækin með ólögmætum hætti miðlað sín á milli upplýsingum um gjaldið og fyrirhugaða hækkun á því og víðtækari beitingu þess. Einnig sýna þessi gögn að fyrirtækin samræmdu BAF-gjald sitt í Norður-Ameríku flutningum. Af orðum (E)frkvstj-alþjsv í tölvupóstinum má ráða að á hverju markaðssvæði þá samræmdi svonefnd *„samkeppni*" *„kerfi*" sín við álagningu á BAF-gjaldi og að til væri sérstakt „Íslandskerfi" sem væri ekki unnt að innleiða á öðru svæði í öðru samkeppnisumhverfi. Í þessu sambandi ber jafnframt að hafa í huga umfjöllun um frásagnir erlendra skipafélaga og viðskiptavina af óvenju háu olíugjaldi hér á landi, sbr. kafla 8.16.6.3.

12301. Samráð fyrirtækjanna í tengslum við álagningu á BAF-gjaldi er í samræmi við sátt Eimskips, dags. 16. júní 2021, þar sem fyrirtækið viðurkennir alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með aðgerðum í kjölfar fundar með Samskipum 6. júní 2008, en þær fólust meðal annars í samráði *„við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum*."

12302. Viðbrögð (E)frkvstj-alþjsv í tölvupóstinum vekja óneitanlega athygli í ljósi upplýsingagjafar Samskipa við rannsókn málsins þar sem var staðhæft að *„fyrirkomulag*" við álagningu BAF-gjalds á Íslandi væri hið sama *„og í hinum alþjóðlega flutningaheimi, þ.e. að innheimt [væri] sérstakt olíuálag (BAF)*".[6357] Þótt BAF-gjald sé ekki samræmt á heimsvísu geta samtímagögn sem fjalla um samanburð á BAF-gjaldi veitt ákveðnar vísbendingar. Í þessu samhengi má hafa í huga að stærsta skipafélag heims, Maersk, kvartaði á árinu 2009 við Samskip og Eimskip yfir óheyrilega háu flutningsverði til Íslands. Í því sambandi var BAF-gjald Samskipa sagt vera *„extremely high and […] not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!).*", sbr. kafla 8.15.7.2. Tölvupóstur (E)frkvstj-alþjsv er í samræmi við önnur samtímagögn fyrirtækjanna sem sýna frásagnir af því að BAF-gjald á Íslandi hafi verið óvenju hátt.

12303. Með hliðsjón af framangreindu er ekki fallist á athugasemd Samskipa um tölvupóst (E)frkvstj-alþjsv 18. ágúst 2008.

12304. Tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-alþjsv og undirmannsins vörðuðu álagningu BAF í Færeyjum og hefði mátt ætla að aðstæður t.d. um siglingaleiðir, stærð skipa og markaðssvæði væru áþekkar því sem tíðkast hér á landi. Kemur þetta raunar beinlínis fram í athugasemdum Eimskips í mgr. 830 þar sem segir m.a.:

[6357] Mgr. 60 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 13.01.2021.

„Hafði (E)frkvstj-alþjsv eðli máls samkvæmt áhyggjur af stöðu Faroe Ship í samkeppninni ef olíugjald skv. markaðsaðstæðum hér á landi yrði rukkað í viðskiptum [Eimskip] *og Faroe Ship*." Það væri m.ö.o. mikil ósvinna að ætla að Faroe Ship þyrfti að greiða Eimskip sama olíugjald og tíðkaðist að rukka viðskiptavini Eimskips á Íslandi.

12305. Í mgr. 791 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstö-innfl1 19. ágúst 2008 þar sem hann fjallar um fyrirhugaða hækkun Eimskips á BAF-gjaldi. Af hálfu Samskipa er því mótmælt að tölvupósturinn gefi til kynna samráð við Eimskip: *„Samkeppniseftirlitið telur umræddan tölvupóst gefa til kynna að (S)forstö-innfl1 hafi búið yfir nákvæmum upplýsingum um fyrirhugaða hækkun Eimskips á BAF, bæði hvað varðar fjárhæð og tímasetningu. Þetta er rétt enda voru upplýsingarnar aðgengilegur öllum þar að lútandi á heimasíðu Eimskips andstætt því sem Samkeppniseftirlitið heldur fram. Umræddur tölvupóstur laut að BAF varðandi innflutning frá Bandaríkjunum. Samskip innheimtu sama BAF og Eimskip á „Ameríkuleiðinni" fyrir þær vörur sem fluttar voru með skipum Eimskips samkvæmt N-Ameríkusamningi félaganna. Árétta ber að BAF gjaldskrá beggja félaga var opinber og reglulega uppfærð á heimasíðum félaganna."* Þá vísa Samskip í mgr. 792 til fundar (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl 14. ágúst 2008 og segja að hann hafi *„ekkert með BAF upplýsingar að gera enda varðaði fundurinn endurnýjun á N-Ameríkusamningi félaganna líkt og áður segir. Sú ályktun að (S)forstö-innfl1 hafi fengið upplýsingar um BAF Eimskips á fundinum er því ekki rétt og ályktun stofnunarinnar um ólögmætt samráð með öllu haldlaus*."

12306. Athugasemdir Samskipa um að fyrirtækið hafi nálgast upplýsingar um BAF-gjald Eimskips á heimasíðu fyrirtækisins eru ekki í samræmi við samtímagögn. Í fyrsta lagi er sérstaklega tekið fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 að þær upplýsingar sem hann sendir undirmönnum sínum um nýtt BAF-gjald Eimskips fyrir 20 feta gáma væri ekki að finna á heimasíðu Eimskips. Kvað hann Eimskip *„núna [vera] að rukka 353 USD per TEU og hækka í 461 USD per TEU 28. águst. Við erum hins vegar að rukka 338 USD per TEU. Við skulum setja BAF-ið strax í 461 USD per TEU. Þið getið séð aðrar tölur á heimasíðu Eimskips*." Þannig vísaði (S)forstö-innfl1 ekki til þess að upplýsingarnar um fyrirhugaða hækkun væri að finna á heimasíðu Eimskips heldur gat þess að þar væri að finna *„aðrar tölur*" (annað BAF USA en 20 feta gámi).[6358] Ef upplýsingar um áform Eimskips (um hækkun á BAF USA á 20 feta gámi) hefðu verið birtar á heimasíðu fyrirtækisins hefði vart verið ástæða fyrir (S)forstö-innfl1 að tiltaka þær í tölvupóstinum. Í öðru lagi hefur Eimskip ekki haldið því fram að upplýsingar um þessa fyrirhuguðu hækkun hafi verið að finna á heimasíðu fyrirtækisins 19. ágúst 2008. Þannig segir í mgr. 831 – 833 í athugasemdum Eimskips við AI að fyrirtækið hafa tilkynnt FMC í Bandaríkjunum um þessa hækkun með mánaðarfyrirvara. Eftir það hafi upplýsingar um hana verið *„aðgengilegar viðskiptavinum þar í landi og þar með opinberar upplýsingar."* Þá virtust Eimskip byggja á því í athugasemdunum að fyrirtækið hafi veitt Samskipum þessar upplýsingar á fundinum 14. ágúst 2008. Í samræmi við það viðurkenndi fyrirtækið líkt og áður segir að hafa haft samráð við Samskip um álagningu gjalda og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum, sbr. tölul. 1.3 í 1. gr. sáttar fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið.

12307. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv sátu fund með (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl 14. ágúst 2008, sbr. umfjöllun að framan. Samkvæmt samtímagögnum var fundurinn haldinn í húsakynnum Eimskips og var ráðgert að hann hæfist kl. 13.00. Klukkan 13:02 vistaði (E)forstö-innfl hjá sér Excel-skjal með upplýsingum um BAF Eimskips. Í því skjali koma meðal annars fram upplýsingar um umrædda áforaða hækkun Eimskips sem var fyrirhugað að tæki gildi 28. ágúst 2008 (353 USD í 461 USD), sbr. kafla 8.15.7.2. Það var síðan þremur virkum dögum seinna sem (S)forstö-

[6358] Olíugjald (BAF) fyrirtækjanna miðaðist við hvert TEU, þ.e. 20 feta gám, og BAF fyrir 40 feta gám var því tvöfalt hærra en fyrir 20 feta gám. Einnig lagðist BAF á lausavöruflutninga (tonn og m3). Í almennu tali starfsmanna fyrirtækjanna um BAF verð var rætt um BAF per TEU.

innfl1 sendi framangreindan tölvupóst til undirmanna sinna um fyrirhugaða hækkun Eimskips ásamt fyrirmælum um að hækka *„strax“* BAF-gjald Samskipa.

12308. Samkvæmt samtímagögnum Eimskips fengu viðskiptavinir fyrirtækisins fyrst tilkynningu um hækkunina 29. ágúst 2008, sbr. tölvupóst (E)viðskstj til (E)viðskstj1 28. ágúst 2008 og viðhengi með honum, *„Olíugjaldabreytingar“*, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.2.

12309. Í þessu sambandi er jafnframt vakin athygli á því að daginn eftir, þ.e. 20. ágúst 2008, sendi (S)forstö-innfl1 aftur tölvupóst til undirmanns síns þar sem hann gaf fyrirmæli um að eftirleiðis skyldu Samskip *„uppfæra BAF Samskipa í samræmi við BAF Eimskips“* og samtímis ætti að uppfæra þetta verð fyrirtækjanna á *„heimasíðu“* þeirra (gert mánaðarlega). Er þetta í samræmi við það sem kemur fram í öðrum samtímagögnum. Vísast hér einnig til tölvupósts (S)forstö-flutnstj 4. desember 2008 þar sem segir: *„Varðandi USA þá tökum við BAF beint frá Eimskip, þ.e. sama BAF og þeir eru með á USA“*. Í bréfi Samskipa 24. nóvember 2017 kemur fram, vegna upplýsingaöflunar samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, að BAF gjald Samskipa í Norður-Ameríku flutningum hafi alfarið ráðist af því gjaldi sem tilgreint var af hálfu Eimskips á hverjum tíma.

12310. Í mgr. 37 í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022, er fjallað um gjaldskrá Samskipa þar sem meðal annars er að kveðið á um BAF-gjald fyrir Norður-Ameríku flutninga *„frá 20. ágúst 2008“*. Gjaldskráin sýnir að BAF-gjald Samskipa vegna Norður-Ameríku flutninga hækkaði *„strax“* í samræmi við fyrirmæli sem (S)forstö-innfl1 gaf daginn áður, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.2. Sú staðhæfing sem fram kemur í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022, um að gjaldskráin hafi tekið breytingum *„í samræmi við breytingar á heimsmarkaðsverði á olíu“* á þess vegna ekki við rök að styðjast. Eftir fund fyrirtækjanna 14. ágúst 2008 var BAF-gjald Samskipa vegna Norður-Ameríku flutninga að fullu samræmt við BAF-gjald Eimskips.

12311. Í mgr. 791 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að Samskip hafi innheimt *„sama BAF og Eimskip á „Ameríkuleiðinni““* fyrir þær vörur sem fluttar voru með skipum Eimskips samkvæmt N-Ameríkusamningi félaganna“ á meðan í mgr. 795 í athugasemdunum segir að á þessum tíma hafi Samskip ekki greitt Eimskipi BAF-gjald vegna flutninga með skipum fyrirtækisins vegna Norður-Ameríku flutninga. Óútskýrt er hvers vegna Samskip voru á þessum tíma með *„sama BAF og Eimskip á „Ameríkuleiðinni““* ef þeir greiddu ekki gjaldið til Eimskips.

12312. Með vísan til framangreinds og þess sem fram kemur í kafla 8.15.6 er það áfram niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að (S)forstö-innfl1 hafi fengið umræddar upplýsingar frá Eimskipi og það sé líklegast að það hafi gerst á fundi hans og (S)frkvstj-millilandasv með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl 14. ágúst 2008. Eins og tölvupóstur (S)forstö-innfl1 sýnir voru upplýsingarnar nýttar til að mæla fyrir um tafarlausa verðhækkun að þessu leyti hjá Samskipum. Er þetta eitt samtímagagnið af fjölmörgum um samráð fyrirtækjanna á þessum tíma og til marks um að samkeppni á markaðnum var raskað. Önnur gögn um samskipti fyrirtækjanna vegna *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sýna að fyrirtækin voru einbeitt í því að hækka verð gagnvart viðskiptavinum sínum bæði almennt en einnig var um að ræða sértækar verðhækkanir gagnvart öflugum viðskiptavinum, m.a. í fisk- og álflutningi. Á þessum tíma voru innleiddir nýir tekjuliðir og aðgerðir sem fólust í auknum tekjum, til að mynda með þeirri stefndu að *„allir“* viðskiptavinir skyldu greiða BAF-gjald. Í þessum samtímagögnum er sem áður segir ekki unnt að greina neinn ótta á meðal stjórnenda fyrirtækjanna um viðbrögð helsta keppinautarins við slíkum hækkunum og álögum.

12313. Jafnvel þótt fallist sé á það með Samskipum að upplýsingar um hina fyrirhuguðu hækkun Eimskips á BAF-gjald í Norður-Ameríku flutningum hafi verið opinberar á þeim tíma er (S)forstö-innfl1 gaf fyrirmælin þá ber að meta þau í samhengi við önnur samtímagögn. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að upplýsingaskipti geta haft það að markmiði að raska samkeppni þótt þau taki ekki til endanlegs söluverðs eða varði upplýsingar sem unnt er að nálgast með öðrum hætti, sbr. meðal annars dóm Hæstaréttar 7.

janúar 2021 í máli 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf.*, og dóm Evrópudómstólsins 19. mars 2015 í málinu nr. C-286/13 P, *Dole Food Company gegn framkvæmastjórninni*, sbr. einnig umfjöllun í kafla 4 hér að framan. Þannig gaf (S)forstö-innfl1 fyrirmælin skömmu eftir fund sinn með lykilstjórnendum Eimskips og endurspeglar tölvupóstur hans þær verðhækkunaraðgerðir sem voru undirbúnar og gripið til á þessum tíma hjá Eimskipi og Samskipum. Er tölvupósturinn í samræmi við önnur samtímagögn um verðsamráð fyrirtækjanna á þessum tíma en nánar er fjallað um atvik tengd því í kafla 8.15.7.

12314. Í mgr. 793 í athugasemdum Samskipa við AI mótmæla Samskip því að verkefnalisti (S)forstö-landfl 18. ágúst 2008 sé lýsandi um það ástand sem ætlað samráð við Eimskip hafi leitt af sér. Verkefnalisti (S)forstö-landfl hafi endurspeglaði verkefni stjórnanda hjá Landflutningum sem hafi meðal annars lotið að því að hækka tekjur og lækka kostnað, sem hafi verið mikilvægt við þær erfiðu aðstæður sem ríktu á þessum tíma. Kveða Samskip ályktanir Samkeppniseftirlitsins um að verkefnalistinn lýsi samráði eða samstarfi fyrirtækisins við Eimskip vera fráleitar. Einnig byggja Samskip á því að (S)forstö-landfl hafi verið ráðinn til fyrirtækisins um níu mánuðum áður, og helstu verkefni hans hafi varðað það að snúa við áralöngum taprekstri Landflutninga. Einu samskiptin sem (S)forstö-landfl átti við Eimskip vörðuðu gagnkvæm viðskipti á milli Samskipa og Eimskips á afmörkuðum svæðum. Í verkefnalista (S)forstö-landfl hafi ekki verið að finna tilvísun til Eimskips sem mögulega mætti skilja sem svo að um einhvers konar framkvæmd á samráði hafi verið að ræða. Ekki sé ljóst hvernig verkefnalistar eigi að líta út eða hvernig þeir ættu að líta út án þess að teljast sem hluti af einhverju *„allsherjarsamsæri*". Sé framsetning Samkeppniseftirlitsins með öllu tilefnislaus.

12315. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Um er að ræða skýrt samtímagagn þar sem fjallað er um atriði sem samtímagögn sýna að féllu undir samráð fyrirtækjanna á þessum tíma, s.s. álagning olíugjalds á viðskiptamenn, og tilboð til Eimskips vegna þess verkþáttar *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til samstarfs í sjóflutningum, sbr. verkefni á umræddum verkefnalista (S)forstö-landfl: *„Sjóflutningur*": *„Tilboð til Eimskipa*", sbr. kafla 8.15.7.2.

12316. Þá ber að meta það atriði á verkefnalista (S)forstö-landfl sem laut að innleiðingu olíugjalds (FAF) á viðskiptavini með hliðsjón af því að stuttu síðar kom fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra innflutnings að það væri markmið Samskipa að *„troða FAF á alla núna á sama tíma*" og að Samskip væru að hækka aksturinn, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 1. september 2008 og í kafla 8.15.10. Í þessum samtímagögnum er sem áður segir ekki unnt að greina neinn ótta á meðal stjórnenda fyrirtækjanna um viðbrögð helsta keppinautarins við slíkum hækkunum og álögum.

12317. Af hálfu Samskipa er bent á að (S)forstö-landfl hafði verið í samskiptum við Eimskip vegna samstarfs fyrirtækjanna í landflutningi. Þótt það sé rétt verður að hafa í huga að yfirmaður (S)forstö-landfl, (S)frkvstj-innanl, fundaði með (E)frkvstj-innanl 4. júlí, 11. ágúst og 17. september 2008 þar sem samráð fyrirtækjanna var rætt, sbr. kafla 8.7, 8.15.3 og 8.16.7. Undirmenn þeirra, þ.á m. (S)forstö-landfl, ræddu ítrekað um aukið samráð í landflutningum, sbr. samtal (S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl 8. september 2008, fund (E)svæðisstj1, (E)þjstj-Austur, (S)forstö-landfl og (S)rekststj-landfl3 9. september 2008 og samskipti (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 í kjölfarið sem leiddu til samkomulags um markaðsskiptingu á Austurlandi sem (E)svæðisstj1 tilkynnti (E)frkvstj-innanl um 16. september 2008. Um þetta vísast til umfjöllunar í kafla 8.16.7. Einn verkþáttur *„Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips tók til aukins samstarfs í landflutningum, sbr. kafla 7.5.3 og kafla 17.

12318. Samskip tilgreina einnig í athugasemdunum að (S)forstö-landfl hafði verið í samskiptum við Eimskip vegna samstarfs fyrirtækjanna í landflutningi. Það er rétt. Til viðbótar skal hafa í huga og meta heildstætt að yfirmaður (S)forstö-landfl, (S)frkvstj-innanl, fundaði með (E)frkvstj-innanl 4. júlí, 11. ágúst og 17. september 2008 þar sem samráð fyrirtækjanna var rætt, sbr. kafla 8.7, 8.15.3 og 8.16.7. Undirmenn

þeirra, þ. á m. (S)forstö-landfl, ræddu ítrekað um aukið samráð í landflutningum, sbr. samtal (S)rekststj-landfl2 og (E)rekststj-landfl 8. september 2008, fund (E)svæðisstj1, (E)þjstj-Austur, (S)forstö-landfl og (S)rekststj-landfl3 9. september 2008 og samskipti (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 í kjölfarið sem leiddu til samkomulags um markaðsskiptingu á Austurlandi sem (E)svæðisstj1 tilkynnti (E)frkvstj-innanl um 16. september 2008. Um þetta vísast til umfjöllunar í kafla 8.16.7. Einn verkþáttur *„Nýtt upphaf“* verkefnis Samskipa og Eimskips tók til aukins samstarfs í landflutningum, sbr. kafla 7.5.3 og kafla 17.

12319. Með hliðsjón af framangreindu er ekki unnt að fallast á það með Samskipum að ekki eigi að horfa til verkefnalista (S)forstö-landfl 18. ágúst 2008.

12320. Í mgr. 795 í athugasemdum Samskipa við AI er að finna sjónarmið fyrirtækisins sem tengjast því að Samskip fengu 20% afslátt af BAF-gjaldi hjá Eimskipi vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum (með samningi fyrirtækjanna 7. janúar 2009). Fram kemur í athugasemdum Samskipa að eitt helsta hitamál við endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi fyrirtækjanna hafi snúið að að innleiðingu Eimskips á BAF-gjaldi gagnvart Samskipum, enda hafi Samskip ekki greitt BAF-gjald samkvæmt eldri samningnum fyrirtækjanna. Líkt og við aðra viðskiptavini sína hafi Eimskip samið um afslátt af BAF-gjaldi við Samskip. Hafi niðurstaða þeirra samningaviðræðna verið að Samskip skyldu greiða BAF-gjald með 20% afslætti gegn því að flutningsgjöldin myndu lækka á móti. Þetta hafi ekki verið hluti af ætluðu samráði fyrirtækjanna.

12321. Athugasemdir Samskipa hagga ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að háttsemi fyrirtækisins hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun í kafla 10.4. Við mat á umræddu samkomulagi ber að hafa í huga að Samskip höfðu innheimt Norður-Ameríku BAF-gjald *„í samræmi“* við BAF-gjald Eimskips frá því (S)forstö-innfl1 gaf fyrirmæli þess efnis 19. ágúst 2008, í kjölfar fundar með lykilstjórnendum Eimskips nokkrum dögum áður, 14. ágúst 2008.

12322. Þrátt fyrir að Samskip hafi fengið 20% afslátt af gjaldi Eimskips, eftir að Samskip hófu að greiða BAF-gjald til Eimskips, nýttu Samskip ekki afsláttinn til þess að sækja viðskipti frá Eimskipi eða lækka BAF-gjald á þessari siglingaleið. Þess í stað innheimtu Samskip áfram sama BAF-gjald og Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninganna, sbr. tölvupóst (S)forstö-flutnstj til (S)starfsm 4. desember 2008 og tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj2 11. desember 2008. Þá skiptir máli að Samskip innheimtu einnig sama BAF-gjald og Eimskip vegna TA-flutninga. Er þetta í samræmi við önnur gögn málsins um samráð fyrirtækjanna á þessum tíma þar sem óvissu hafði verið eytt og samkeppni raskað á markaðnum.

12323. Í mgr. 796 – 797 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst sem fyrirtækið fékk frá Norske skog þann 27. október 2008. Þar benti Norske skog Samskipum á að BAF gjald á Íslandi væri hærra en á öðrum mörkuðum. Þetta vekji athygli Samkeppniseftirlitsins með hliðsjón af fullyrðingum Eimskips við rannsókn málsins um að *„BAF hefði verið rukkað í samræmi við það sem alþjóðleg sjóflutningafyrirtæki gerðu“*. Samskip segjast vilja árétta að verðlagning á BAF og öðrum gjöldum sé *„frábrugðin frá einum markaði til annars.“* Íslenski flutningamarkaðurinn hafi ekki skorið sig úr hvað þetta varðar. Hvort BAF gjald hafi verið hærra eða lægra almennt hér á landi en á öðrum mörkuðum sé vitanlega ekki nokkur sönnun þess að fyrirtækin hafi átt í samráði um álagningu BAF. Olíukostnaður hafi verið hærri í flutningum hér á landi en víðast á alþjóðlegum mörkuðum sökum þess að siglingaleiðir hafi verið langar en gámar fáir. BAF hafi ekki verið *„fasti“* heldur umsemjanlegt og það megi sjá í viðkomandi gagni.

12324. Af þessu tilefni skal áréttað að samráð Samskipa og Eimskips hafði það að markmiði að raska samkeppni. Um brot gegn 10. gr. samkeppnislaga er því að ræða alveg án tillits til þess hvort samráðið raskar samkeppni í raun eða hefur áhrif á til að mynda verð, sbr. umfjöllun í kafla 4.4. Tölvupóstur Norske skog varðar frásögn kaupanda á flutningsþjónustu hér á landi um að BAF-gjald á Íslandi sé hærra en á öðrum mörkuðum. Ekkert bendir til þess að Samkeppniseftirlitið hafi dregið rangar ályktanir af tölvupóstinum.

12325. Samskip leggja ekki fram gögn að baki staðhæfingu sinni um að olíukostnaður hafi verið hærri hér en annars staðar. Samtímagögn sýna að fleiri þættir en siglingalengd og fjöldi gáma hafa þýðingu við mat á olíukostnaði við sjóflutninga, s.s. siglingahraði, gerð skips og nýting skipa, sbr. kafla 10.4.4. Vísast hér einnig til umfjöllunar um að Samskip og Eimskip tókst ekki að koma á sama samráði í Færeyjum og hér á landi, þ. á m. við álagningu á BAF-gjaldi, sbr. m.a. kafla 14.10.4, sbr. einnig kafla 14.10.2, 14.11.8, 14.17.4, 14.32.3, 14.38.4.3 og kafla 20.

12326. Skýringar Samskipa um að BAF-gjald hafi verið hærra hér á landi en annars staðar vegna hærri olíukostnaðar eru ekki í samræmi við samtímagögn um að við álagningu á gjaldinu hafi fyrirtækið ekki endilega horft á olíukostnaðinn sem slíkan heldur að gjaldið myndi skila fyrirtækjunum sem mestri framlegð (tekjur umfram olíukostnað), sbr. t.d. umfjöllun um áætlun Samskipa í innflutningi fyrir árið 2010 í kafla 14.55.

12327. Með hliðsjón af framangreindu er ekki fallist á með Samskipum að dregnar hafi verið rangar ályktanir af frásögn um BAF gjald hér á landi í tölvupósti Norske Skog til Samskipa dags. 27. október 2008.

25.22.5. Um umfjöllun í Hollandi um samráð Samskipa og Eimskips

12328. Í mgr. 798 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)frkvstj-frystig frá 21. ágúst 2008. Mótmæla Samskip því að tölvupósturinn sé til vitnis um samráð Eimskips og Samskipa. Segja Samskip að í *„tölvupóstinum segir m.a.: „Þeir hafa reynt að vinna saman við Eimskip (gámaskip) og skipta markaðnum á milli sín, en þeir gripu IKEA pakkann fyrir aftan bakið á þeim, og þess vegna gaus* [(S)aðaleig-stjform-SH] *hærri en geysir. Samskiptum við Eimskip var hætt". Samkeppniseftirlitið telur að þar sem engin tilfærsla hafi orðið á sjóflutningsviðskiptum við IKEA/Miklatorg á Íslandi á þessum tíma hafi í tölvupóstinum verið vísað til flutninga fyrir IKEA í Evrópu. Samskip telja ljóst að þarna sé umræddur (S)frkvstj-frystig að vísa til samkeppni við Eimskip um flutninga fyrir IKEA í Evrópu. Því er alfarið hafnað að eitthvert samráð hafi verið við Eimskip um þá flutninga, enda er þarna vísað til þess að Samskip hafi misst þessi viðskipti til Eimskips. Þá er til þess að líta að (S)frkvstj-frystig tjáir sig þarna við bræður sína um málefni sem hann þekkir ekkert, en á þessum tíma vann hann að því að véla til sín frystigeymslurekstur Samskipa með sviksamlegri háttsemi.*"

12329. Í mgr. 799 gera Samskip athugasemd við að Samkeppniseftirlitið vísi til ákvörðunar hollenskra samkeppnisyfirvalda frá árinu 2016. Samskip árétta um hafi verið að ræða háttsemi sem var á ábyrgð Kloosterboer bræðra og hafi verið hvort tveggja í senn án vitneskju stjórnenda Samskipa og andstæð hagsmunum fyrirtækisins en í þágu Kloosterboer fjölskyldunnar. Samskip hafi beint bótakröfum að Kloosterboer vegna þessa og séu málaferli yfirvofandi. Þá sé ljóst að umrædd atvik, og tilgreind starfsemi, sé utan rannsóknarefnis og rannsóknartímabils þessa máls og án nokkurrar tengingar við samráðsverkefnið.[6359]

12330. Í mgr. 800 í athugasemdum við AI árétta Samskip að tölvupóstur (S)forstj til (S)forstj-frystig frá 10. júní 2008 hafi verið *„vegna áhuga Samskipa á Containership*." Tilvísun til þess að samskiptin hafi verið hluti af meintu samráðsverkefni sé fullkomlega tilhæfulaus enda ekki um samráð af neinum toga að ræða. Samskipum sé fullkomlega heimilt að kanna kaup á eignum. Þrátt fyrir að Samskip hafi fylgt þessu eftir um nokkurn tíma þá hafi ekki verið áhugi fyrir hendi hjá Eimskip og aldrei orðið af viðræðum eða kaupum. Ekkert í þessum samskiptum gefi minnsta tilefni til umfjöllunar út frá reglum samkeppnislaga.

12331. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

[6359] Sjá hér einnig mgr. 583 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI.

12332. Umrædd ákvörðun hollenskra samkeppnisyfirvalda fjallar um samráðsbrot sem áttu sér stað í starfsemi Eimskips og Samskipa. Um var m.a. að ræða starfsemi og þjónustu í samstæðu Samskipa sem m.a. var seld hér á landi (t.d. við útflutning á fiski). Það er því fyllilega málefnalegt að Samkeppniseftirlitið vísi til ákvörðunarinnar og er það í samræmi við 3. gr. samkeppnislaga.

12333. Samkvæmt ákvörðun hollenska samkeppniseftirlitsins átti ólögmæt samráð Samskipa, Eimskips og Kloosterboer sér stað á árunum 2006 – 2009. Meginbrotatímabil þessa máls, er árin 2008 til 2013, en ljóst er að Samskip höfðu haft samráð við Eimskip löngu fyrir þann tíma, sbr. umfjöllun í kafla 5. Það er því rangt hjá Samskipum að hin ólögmæta háttsemi, sem fjallað er um í ákvörðun hollenskra yfirvalda, hafi gerst á öðrum tíma en atvik þessa máls.

12334. Þar að auki lýsa Samskip tölvupósti (S)frkvstj-frystig ekki með réttum hætti og draga af honum rangar ályktanir. Í tölvupóstinum reifar (S)frkvstj-frystig það sem fram kom í samtali hans við einn helsta stjórnanda hjá Samskipa samstæðunni, þ.e. (S)forstj-frystig. Hann ásamt (S)frkvstj-MCL og (S)forstj voru forstjórar yfir rekstrarfélögum Samskipa Holding á þessum tíma, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3. Sátu þeir þrír stjórnarfundi Samskipa Holding og höfðu án efa allir góða yfirsýn yfir alla starfsemi samstæðunnar. Þá er ljóst að (S)forstj-frystig kom að samráðinu við Eimskip, sbr. t.d. umfjöllun í kafla 7.3.2, 8.2.3, 8.13 og 8.16.1.

12335. Sú staðhæfing Samskipa að (S)frkvstj-frystig hafi í tölvupóstinum verið að fjalla um *„málefni sem hann þekkir ekkert“* á ekki við rök að styðjast. Fyrir liggur að (S)frkvstj-frystig var á árinu 2008 starfsmaður Samskipa. Jafnframt liggur fyrir að í ákvörðun hollenska samkeppniseftirlitsins frá mars 2016 var lögð sekt á Samskip, Eimskip og eignarhaldsfélag Kloosterboer fjölskyldunnar (Kloosbeheer) vegna ólögmæts samráðs á árunum 2006 – 2009. Jafnframt kemur fram að Kloosbeheer hafi játað þátttöku í samráðinu, unnið með hollenskum samkeppnisyfirvöldum og sökum þessa hafi sekt fyrirtækisins verið lægri en ella. Samskip láta þess ógetið að í tölvupósti (S)frkvstj-frystig var vísað til samskipta hans við framkvæmdastjóra frystigeymslufyrirtækis Eimskips í Hollandi (Daalimpex) ásamt því að hann hafi lagt til að (S)forstj-frystig myndi hitta framkvæmdastjóra Daalimpex. Var þetta í samræmi við það verkefni *„Nýtt upphaf“* glærukynningarinnar að kanna ábata af auknu samráði í frystigeymslurekstri.

12336. Samskip lýsa tölvupósti (S)forstj til (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL (afrit til (S)aðaleig-stjform-SH) frá 10. júní 2008 með röngum hætti. Sá tölvupóstur fjallaði ekki um möguleg kaup Samskipa á eignum Eimskips. Í tölvupóstinum greindi (S)forstj frá vilja Eimskips til samstarfs við Samskip í frystigeymslurekstri og í „short sea“ siglingum (*„Eimskip are interested to seek for opportunites to co-operate with us on our short sea and coldstore business.*“). Endurspeglar þetta það sem fram kemur í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf verkefnið“* sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Eins og Samskipum ætti að vera kunnugt heyrðu málefni sem tengdust „short sea“ siglingum ekki undir (S)forstj-frystig heldur (S)frkvstj-MCL. Frystigeymslureksturinn heyrði hins vegar undir (S)forstj-frystig. Sökum þessa skipulagði (S)forstj að (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain (framkvæmdastjóri „short sea“ fyrirtækis Eimskips (Containerships)) myndu funda með (S)frkvstj-MCL og að (E)frkvstj-alþjsv myndi hitta (S)forstj-frystig til ræða um samstarfið á frystigeymslumarkaðnum. Umfjöllun í mgr. 800 í athugasemdum Samskipa er því ekki einu sinni í samræmi við skipurit Samskipasamstæðunnar á þessum tíma.

25.22.6. Um fyrirhugaðan fund Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008

12337. Í mgr. 801 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um fundargerð Eimskips frá 19. ágúst 2008. Í henni kemur fram að verðhækkun Eimskips á landflutningum hafi *„farið vel í gegn“*. Mótmæla Samskip því að þetta gefi til kynna að Samskip hafi ekki nýtt sér hækkun Eimskips til að auka hlutdeild sína í landflutningum. Segja Samskip að ekkert *„liggur fyrir um það hvaða hreyfingar voru á viðskiptavinum á umræddum tíma eða hvort flutningsgeta Samskipa var vannýtt. Þá liggur fyrir í gögnum málsins að*

afkoma af landflutningum var mjög léleg og tap af rekstrinum. Aðgerðir Samskipa á þessum tíma lutu að kostnaðaraðhaldi og verðhækkunum til að reksturinn gæti staðið undir sér."

12338. Framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við gögn málsins og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið telur að draga megi af þeim.

12339. Skal nú gerð nánari grein fyrir því.

12340. Eftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 8.15 þar sem vísað er til gagna sem sýna samskipti Samskipa við Eimskip í ágúst 2008 og aðgerðir fyrirtækjanna í því skyni að hækka verð. Ber og að hafa í huga m.a. samskipti framkvæmdastjóra landflutninga fyrirtækjanna í júlí 2008. Er ljóst að samráð Samskipa við Eimskip á þessum tíma varðaði m.a. almennar verðhækkanir og sértækar, sbr. t.d. samráð um afsláttarkjör í júní 2008 og atvik í ágúst 2008 við framkvæmd á samráði vegna innheimtu á BAF, sbr. umfjöllun hér að framan. Þetta endurspeglast í samtímagögnum. Þannig litu Samskip ekki á samkeppni sem valkost og reyndu ekki að ná í aukin viðskipti með því að bjóða betur en Eimskip í kjölfar verðhækkunar síðarnefnda fyrirtækisins á landflutningum í ágúst 2008. Þvert á móti tilkynntu Samskip um verðhækkun á landflutningum 27. ágúst 2008. Ólíkt því sem Samskip gefa til kynna geta flutningsaðilar mætt samdrætti í magni með því að afla sér aukinna viðskipta á grundvelli samkeppnisaðgerða. Þá leggja Samskip engin gögn fram sem sýna að fyrirtækið hafi reynt að ná viðskiptavinum frá Eimskip eða samtímagögn um að nýta ætti verðhækkanir Eimskips sem „forgjöf" í samkeppni á markaði. Samskip leggja heldur ekki fram gögn sem sýna að fyrirtækinu hafi verið ófært að auka flutt magn vegna skorts á flutningsgetu. Þvert á móti staðfesta Samskip að á þessum tíma hafi áherslan í landflutningum ekki verið samkeppni við helsta keppinautinn heldur aðgerðir til að hækka verð. Ljóst er að mati Samkeppniseftirlitsins að það var samráðið við Eimskip sem leyfði Samskipum þessa háttsemi og stefnumörkun.

12341. Í mgr. 802 – 805 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að samskipti stjórnenda Samskipa 19. - 24. ágúst 2008 hafi varðað endurskoðun á rekstraráætlun og nauðsynlegum breytingum á siglingakerfi, ef samningar við Alcoa tækjust, og hafi ekkert haft með „*ímyndað*" samráðsverkefni að gera né fyrirhugaðan fund Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008. Segja Samskip að það hafi verið ljóst að auk verulegs niðurskurðar á kostnaði hafi þurft að hækka verð umtalsvert. Telja Samskip að í ljósi framsetningar Samkeppniseftirlitsins megi ætla að verðhækkanir fyrirtækja bendi samstundis til samráðs enda eigi samkeppni að leiða til lægra verðs. Ætti stofnunin að vita betur enda þurfi tekjur að standa undir kostnaði og gott betur. Að mati Samskipa sé óskiljanlegt að umrædd samskipti og eðlilegar rekstrarákvarðanir af þessum toga séu gerð tortryggilegar. Karagjald vegna flutnings á tómum fiskikörum til Íslands hafi m.a. verið komið á til þess að mæta kostnaði við flutninginn. Eimskip hafi ekki innheimt slíkt gjald og Samskip hafi því þurft að falla frá gjaldtökunni. Á fákeppnismarkaði sem þessum þá sé það einfaldlega svo að stundum fylgi keppinauturinn og stundum ekki og álagning gjalda og ákvarðanir um gjaldskrár séu í stöðugri endurskoðun út frá aðstæðum hverju sinni og viðbrögðum markaðarins. Því sé fjarstæðukennt að um hafi verið að ræða samráð fyrirtækjanna um verðlagningu og upptöku gjalda.

12342. Samkeppniseftirlitið áréttar að við breyttar ytri aðstæður í rekstri, til hins verra, er ekki sjálfgefið að keppinautar bregðist eingöngu við með verðhækkun og jafnvel skertri þjónustu. Við slíkar aðstæður eru aðrir möguleikar eins og t.d. aðhald í verðhækkun ef keppinautur hækkar verð og sókn í aukin viðskipti og aukna markaðshlutdeild. Samkeppniseftirlitið tekur undir það að þó um fákeppnismarkað sé að ræða sé ekki sjálfgefið að keppinautur fylgi með ef annar á markaðnum hækkar verð. Hins vegar brugðust Samskip ekki þannig við verðhækkun Eimskips. Þvert á móti sýna samtímagögn ekki minnsta efa hjá stjórnendum Samskipa um að taka upp ný gjöld og keyra í gegn verulegar verðhækkanir á flutningamarkaðnum. Var það í anda fyrirmæla (S)aðaleig-stjform-SH frá mars 2008 um að vernda skyldi

Samskip á Íslandi sem *„cash cow*" samstæðunnar. Þessar aðgerðir Samskipa voru skipalagðar af stjórnendum Samskipa sem áttu í ítrekuðum samskiptum við Eimskip á þessum tíma og sátu m.a. í *„vinnuhóp*" samráðsverkefnisins með Eimskip. Hinar umfangsmiklu verðhækkanir Samskipa tóku gildi 1. september 2008 en hafa ber í huga að á þeim tíma hafði efnahagshrunið ekki orðið hér á landi með falli viðskiptabankanna þriggja. Ekki verður séð af gögnum málsins frá þessum tíma sumarið og haustið 2008 að aðrir möguleikar, sem voru tiltækir, hafi verið ræddir milli stjórnenda Samskipa ef frá er talin umræða um *„herferð*"/*„Grænlenska daga*" og hugmyndir (S)frkvstj-millilandasv um sókn dagana fyrir fund stjórnenda Eimskips og Samskipa 6. júní 2008. Samskip hafa heldur ekki lagt fram slík samtímagögn. Þvert á móti má í athugasemdum Samskipa sjá fyrirtækið vísa til þess að það hafi neyðst til *„að treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*" við Eimskip, sbr. mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

12343. Hvað háttsemi fyrirtækjanna á umræddum flutningsmarkaði áhrærir vísast einnig til bréfs Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá árinu 2009 þar sem segir: „[l]*ykilatriði í samkeppni* […] *einmitt að vegna samkeppnislegs þrýstings frá keppinautum þá á verðlagning að lækka en ekki hækka*."[6360]

12344. Samkeppniseftirlitið ítrekar að gögn málsins eru metin heildstætt í samkeppnisrétti og því er óhjákvæmilegt að vísa til þess að á sama eða svipuðum tíma og verðhækkanir voru skipulagðar eða framkvæmdar, áttu stjórnendur Samskipa og Eimskips í ítrekuðum samskiptum, og í framkvæmd voru aðrir þættir samráðsins, m.a. í landflutningum með auknum tvíhliða flutningasamningum og samráði um breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu, svo dæmi séu nefnd. Vísast um þetta m.a. til kafla 11.21.

12345. Eins og áður segir neita Samskip að hafa átt í samráði við Eimskip m.a. með vísan til þess að aðgerðir fyrirtækisins hafi lotið að *„kostnaðaraðhaldi og verðhækkunum til að reksturinn gæti staðið undir sér.*" Vegna þessara sjónarmiða Samskipa sem voru m.a. tengd rekstrarstöðu fyrirtækisins lögðu Samskip ekki fram nein gögn. Samkeppniseftirlitið telur þó tilefni til þess að undirstrika að fjárhagsstaða fyrirtækis getur ekki undir neinum kringumstæðum réttlætt ólögmætt samráð keppinauta samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga.

12346. Samkeppniseftirlitið hafnar því að sjónarmið Samskipa um rekstrarstöðu fyrirtækisins hafi hér þýðingu. Vísast hér til sambærilegra sjónarmiða Samskipa um meinta ógjaldfærnistöðu fyrirtækisins í kafla 25.25 og áfram. Varðandi afkomu reksturs Samskipa á Íslandi vísast sömuleiðis til umfjöllunar í köflum 12.2.5.2 og 33.1.6 um ársreikninga fyrirtækisins og samtímagögn.

12347. Það felur í sér ólögmætt samráð samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga þegar fyrirtæki hafa með sér samstarf í þeim tilgangi að takmarka flutningsgetu sína, jafnvel þótt það sé gert í þeim tilgangi að *„hagræða*" í rekstri enda er fyrirtækjum óheimilt að hafa með sér samráð um slíkar aðgerðir. Þannig áskilur 10. gr. samkeppnislaga að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir, jafnframt þegar um er að ræða hagræðingaraðgerðir. Því var ekki að heilsa í tilviki Samskipa og Eimskips. Samkeppniseftirlitið bendir auk þess á að hinar ólögmætu aðgerðir og samningar Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu vörðuðu báðar „hliðar" á rekstrarreikningi fyrirtækjanna, þ.e. bæði tekjur og kostnað. Samráð fyrirtækjanna var þannig einnig til þess fallið að gera þeim kleift að hækka verð og hindra lækkanir á söluverði.

12348. Varðandi verðhækkanir Samskipa og Eimskips er í gögnum málsins hvergi að finna ótta um viðbrögð keppinautarins. Jafnvel þótt Samskip hafi réttilega metið tilefni til hækkunar á verði til viðskiptavina, þá átti samkeppni að veita fyrirtækinu aðhald. Gögn málsins sýna að þetta var ekki til staðar, ólíkt t.d. fyrir og eftir rannsóknartímabilið þegar samtímagögn sýna aðra hegðun fyrirtækjanna. Með samskiptum og

[6360] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, 02.02.2009, bls. 7.

aðgerðum fyrirtækjanna var þannig á rannsóknartímabilinu komið í veg fyrir „*samkeppnislegan þrýsting*" á markaðnum, sbr. skýringar í áðurnefndu bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá febrúar 2009.

12349. Eins og fjölmörg gögn málsins sýna snerist aukið samráð Samskipa með Eimskip einnig um að fyrirtækin mættu áskorunum saman með atriðum sem hafa áhrif á kostnað, t.d. með gámasamráði, samnýtingu flutningakerfa og takmörkun á flutningsgetu, sbr. umfjöllun í köflum 8-10 og kafla 18.

12350. Varðandi skýringu Samskipa um „*kostnaðaraðhald*" ber hér að rifja upp umfjöllun í kafla 14.11.4 um atvik árið 2010. Þar er m.a. rakið hvernig aðgerðir Samskipa lutu að því að viðskiptavinir væru ekki látnir njóta kostnaðarhagræðis í rekstri Samskipa. Í þessu sambandi skal jafnframt bent á að í athugasemdum Samskipa er einnig byggt á almennri vísan til þess að hlutverk stjórnenda í rekstri fyrirtækja sé „*að hámarka arðsemi af rekstrinum*".[6361] Þetta er rétt, en Samkeppniseftirlitið ítrekar að þetta hlutverk stjórnenda og starfsmanna í fyrirtækjarekstri skal vera innt af hendi í samræmi við lög. Svo var ekki í máli Samskipa og Eimskips.

12351. Hvað áðurnefnd sjónarmið Samskipa um karagjald varðar þá vísar Samkeppniseftirlitið til ítarlegrar umfjöllunar um sömu sjónarmið Samskipa um gjaldið í kafla hér á eftir.

12352. Í mgr. 806-807 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til tölvupóstsamskipta á milli (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl vegna fyrirhugaðs fundar á milli fyrirtækjanna þann 22. ágúst 2008. Eins og fram kemur í fundarboðinu sjálfu var tilefni fundarins að ræða um endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi fyrirtækjanna. Segja Samskip að árétta beri að viðræður um endurnýjun á samningnum komu til vegna einhliða uppsagnar Eimskips á eldri samningnum þann 30. maí 2008. Hafi verið mikilvægt fyrir Samskip að geta boðið viðskiptavinum sínum upp á beina þjónustu til og frá Norður-Ameríku. Segja Samskip að „*fjöldi funda*" á löngu tímabili sé til vitnis um að talsvert hafi borið á milli fyrirtækjanna enda hafi Eimskip einsett sér það markmið að hækka verð verulega og/eða útiloka Samskip frá umræddum markaði á meðan Samskip hugðist hins vegar ná fram hagstæðari kjörum í nýjum samningi. Þetta sjáist af fjölmörgum gögnum málsins, m.a. tilvitnuðum samskiptum (E)forstö-innfl og (E)forstj þar sem (E)forstö-innfl lýsir samskiptunum svo: „*Það er stál í stál varðandi hækkun sem við ætlum að ná í gegn og fara þeir fram á lækkun á verðum.*" Segja Samskip að þetta samtímagagn sýni glöggt hvernig samskiptum fyrirtækjanna var háttað þar sem hagsmunir fyrirtækjanna í samningum um þessi viðskipti voru andstæðir. Þá sé þetta einnig til marks um að þessir fundir hafi einungis snúist um þessi viðskipti fyrirtækjanna en ekki annað „*enda er mikið magn gagna í málinu um þessi samskipti félaganna og ekkert sem bendir til þess að þau hafi snúist um eitthvað annað en efni samningsins.*" Mótmæla Samskip því að þessir fundir hafi með nokkru móti tengst samráðsverkefninu. Er staðhæft að það hafi „*aldrei komið til álita*" að ræða önnur málefni við Eimskip á þessum fundum en Norður-Ameríku samstarfið. Endurteknar órökstuddar ávirðingar Samkeppniseftirlitsins séu „*án nokkurrar stoðar í gögnum málsins eða raunverulegum atvikum málsins*."

12353. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið.

12354. Það er rétt hjá Samskipum að viðkomandi stjórnendur fyrirtækjanna áttu með sér „*fjölda funda*". Þá segja Samskip að það sé „*mikið magn gagna í málinu um þessi samskipti félaganna*". Jafnframt telja Samskip sig búa yfir fullnægjandi upplýsingum um þessa fundi til að geta staðhæft að það hafi „*aldrei komið til álita*" að ræða önnur málefni en Norður-Ameríku samstarfið.

12355. Í ljósi þessa áréttar Samkeppniseftirlitið það sem fram kom í kafla 25.21.3. Hefur þýðingu í málinu að Samskip og Eimskip veittu við rannsókn málsins engar upplýsingar um alla þessa fundi fyrirtækjanna.

[6361] Mgr. 912 í athugasemdum Samskipa við AI.

Þaðan af síður lögðu fyrirtækin fram samtímagögn sem sýna að þau hafi gripið til ráðstafana til að tryggja að á fundunum væri ekki rætt um samkeppni fyrirtækjanna. Þá hafa fyrirtækin ekki lagt fram gögn um að gripið hafi verið til ráðstafana svo unnt væri að sýna fram á að umræða á fundunum hafi verið samþýðanleg 10. gr. samkeppnislaga. Viðkomandi stjórnendum Samskipa og Eimskips þekktu þær takmarkanir sem samkeppnislöggjöfin setti fyrirtækjunum þegar kom að samskiptum um viðkvæm rekstrarleg málefni. Það kemur þess vegna ekki á óvart að flest gögn sem tengjast fundunum varði efnisatriði og umræðu um samning fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga en samninginn átti eftir atvikum að leggja fyrir samkeppnisyfirvöld. Það er því eðlilegt að leynd hafi hvílt yfir þeirri umræðu, samskiptum, gögnum og ákvörðunum sem teknar voru um aðrar aðgerðir en lutu að sjálfum samningnum. Ber að virða staðhæfingar í mgr. 806-807 í athugasemdum Samskipa við AI í þessu ljósi.

12356. Í framangreindri umfjöllun koma Samskip sér hjá því að fjalla um skýr samtímagögn sem eru fyrirtækinu óhagstæð. Rétt er að minna á nokkur mikilvæg atriði:

- Í skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH, sem Egla vann fyrir hann, og send var (S)stjform-S 12. maí 2008, kom fram að mikill ábati fælist í auknu samstarfi Samskipa og Eimskips m.a. í sjóflutningum til og frá Íslandi og „*short sea*" flutningum.

- Þegar (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips 20. maí 2008 stóð fyrirtækið frammi fyrir afar miklum fjárhagslegum erfiðleikum. Þrátt fyrir að Norður-Ameríku samstarfið við Samskip hefði lítið vægi í aðgerðum sem (E)forstj þurfti að grípa til í því skyni að bjarga Eimskip frá falli sýna gögnin að (E)forstj lagði á fyrstu dögum í starfi áherslu á málefni tengd Samskipum.

- Eimskip sagði 30. maí 2008 með formlegum hætti upp Norður-Ameríku samningi, samningi sem stjórnendur fyrirtækisins vissu að var bæði ógildur og ólögmætur þar sem engin undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga var í gildi, og fóru fram á tafarlausar viðræður við Samskip um nýjan samning. Með þessu var búinn til samskiptavettvangur fyrirtækjanna og eins og Samskip sjálf benda á voru í kjölfarið haldnir fjölmargir fundir stjórnenda Samskipa og Eimskips.

- Þann 2. júní 2008 var gerð sú breyting hjá Eimskip að framkvæmdastjóra sem bar ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækisins, (E)frkvstj-flutnkerf, var falið að annast viðræður við Samskip og bókað í fundargerð hjá Eimskip að samskipti *„við Samskip verða öll á rekstrarhliðinni.*" Þetta sýnir áherslu á málefni tengd siglingakerfum í fyrirhugðum viðræðum við Samskip. Samskip ráku hins vegar engin skip í siglingum til og frá Norður-Ameríku og engin þörf á aðkomu (E)frkvstj-flutnkerf að viðræðum við Samskip ef efni þeirra var einungis kjör á flutningum fyrir Samskip til og frá Norður-Ameríku. Gögnin frá 2. júní 2008 sýna að á þessum tíma vann (E)frkvstj-flutnkerf að breytingum á siglingakerfi Eimskips í siglingum til og frá öðrum Evrópulöndum. Gefur þetta sterka vísbendingu að fyrirhugað hafi verið að ræða við Samskip um breytingar á Evrópu-siglingakerfum fyrirtækjanna.

- Þann 4. júní 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Bað hann (S)frkvstj-millilandasv um að útbúa kynningu þar sem fjallað væri um mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips. Jafnframt átti (S)frkvstj-millilandasv að setja fram hugleiðingar um takmörkun á flutningsgetu, ekki bara flutningsgetu Samskipa heldur einnig flutningsgetu Eimskips *(„skera capacitet af markadi*") eða um betri nýtingu á flutningsgetu með því að taka upp samskonar samvinnu við Eimskip í sjóflutningum til og frá Evrópu og fyrir hendi var í Norður-Ameríku flutningum. (S)frkvstj-millilandasv, var æðsti yfirmaður millilandasiglinga Samskipa og staðgengill forstjóra. Hann átti eftir að sitja alla umrædda fundi með Eimskip á m.a. árinu 2008.

- Í glærukynningu Eimskips um „*Nýtt upphaf*" verkefnið, sem varð til helgina eftir fund Eimskips og Samskipa föstudaginn 6. júní 2008, kom fram að meta ætti hagkvæmni þess að Eimskip og Samskip myndu „*skiptast á slottum í núverandi siglingakerfum tengdum Íslandi*." Tók þetta bæði til

„*US/Kanada*“ og „*Evrópurútur*“. Varðandi hið fyrra átti að ljúka gerð nýs samnings fyrir 1. september 2008 og að Samskip myndu draga úr TA flutningum og flytja meira með Eimskip. Varðandi hið síðara átti að „*endurskoða siglingakerfi félaganna*“ og skoða m.a. að draga sameiginlega úr flutningsgetu á markaðnum („*Fækkun/smækkun skipa*“). Allt var þetta í samræmi við skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH frá maí 2008 um samstarf við Eimskip, gögn Eimskips frá 2. júní 2008 og tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 4. júní 2008.

- (E)forstj hitti (S)frkvstj-N-Am, yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku, 25. júní 2008 og 27. júní 2008 beindi hann þessu til framkvæmdastjórans ((E)frkvstj-flutnkerf) sem annast átti viðræðurnar við Samskip: „*Semja um meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum*“. Jafnframt hvort ekki ætti að hækka verð í þessum beinum flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Í svari (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj, 3. júlí 2008, vísaði hann til samskipta við Samskip, líklegast (S)frkvstj-millilandasv.

- Samráðstillögur (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, eru í fullu samræmi við verkefni Samskipa og Eimskips sem fjallað er um í „*Nýtt upphaf*“ glærukynningunni sem fannst hjá Eimskip. Þar kemur m.a. fram að Samskip beini auknum Norður-Ameríku flutningum til Eimskips gegn því að Eimskip beini hluta Evrópuflutninga sinna til Samskipa.

- Tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj 20. júní 2008 sýna samskipti um flutninga vegna Vestmannaeyja daginn áður. Í glærukynningunni um „*Nýtt upphaf verkefnið*“ voru Vestmannaeyjar nefndar sem dæmi um höfn sem samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum gæti tekið til. Í umræddu skjali (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, var m.a. lagt til að Eimskip myndi hætta að sigla til Vestamanneyja en nýta þess í stað skip Samskipa. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj 9. júlí 2008 kom fram að honum væri mjög illa við að Eimskip myndu láta eftir tekjur af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum. Dregur Samkeppniseftirlitið þá ályktun að Samskip og Eimskip hafi rætt tillögurnar í skjali (S)frkvstj-millilandasv þennan sama dag, 9. júlí 2008.

- Í glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 og í skjölunum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 var áfram fjallað um samráð Samskipa og Eimskips í siglingum til og frá Íslandi.

- Þann 13. ágúst 2008 fjölluðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um aðgerðir vegna breytinga á siglingakerfinu, sbr. m.a. verkefnalistann sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði en þar kemur þetta m.a. fram: „*Grundartangi/RFJ*“. Í því samhengi verður að hafa í huga að í skjalinu sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 komu fram hugmyndir um að Samskip myndu hætta að sigla til Grundartanga og nýta sér skip Eimskips í staðinn. Jafnframt myndu Eimskip hætta að sigla til Reyðarfjarðar (RFJ) og nýta sér skip Samskipa í staðinn.

- (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv o.fl. funduðu þann 14. ágúst 2008.

- Samskip og Eimskip funduðu aftur 5. september, 6. október, 22. október, 4. og 23. desember 2008. Á þessum fundum var fjallað áfram um samráð Samskipa og Eimskips í siglingum til og frá Íslandi. Rætt var m.a. um flutninga Samskipa fyrir Eimskip milli Reyðarfjarðar og Færeyja, „*almennan slot sharing samning*“ og „*útvíkkað neyðarsamkomulag*“ í flutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda. Þá gerðu fyrirtækin slotsamning vegna sjóflutninga tengdum Reyðarfirði, sbr. tölvupósta (E)frkvstj-skiparekst frá 12. og 20. nóvember 2008.

12357. Í málinu liggja fyrir upplýsingar um samskipti Samskipa og Eimskips á þessum tíma, en meðal annars funduðu nokkrir helstu stjórnenda fyrirtækjanna ítrekað um flutningamál. Þannig var til staðar vettvangur fyrir ólögmætar samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna þar sem þau gátu rætt saman og skipst á

upplýsingum og gripu til aðgerða í því skyni að ná markmiðum samráðsins, meðal annars um samdrátt í flutningsgetu og verðhækkunum.

12358. Samkvæmt framansögðu eru lýsingar Samskipa á eðli samskiptanna við Eimskip ekki í samræmi við gögn málsins. Gagnrýni Samskipa á umfjöllun Samkeppniseftirlitsins á þess vegna ekki við rök að styðjast.

12359. Ólögmætt samráð keppinauta hefur jafnan þann tilgang að viðkomandi fyrirtæki hagnist meira en ef samkeppni ríkir á milli þeirra. Það er því rökrétt að í umræðum um útfærslu á tilteknu samráði reyni keppinautar að gæta sinna hagsmuna sinna eftir föngum. Samtímagögnin sýna að til álita kom að Samskip myndu draga úr TA flutningum og flytja meira með Eimskip til og frá Norður-Ameríku. Samskip höfðu hag að því að greiða Eimskip sem minnst fyrir þá flutninga og öfugt hjá Eimskip. Það er því ekki í ósamræmi við samráð fyrirtækjanna að í ágúst 2008 hafi verið *„stál í stál varðandi hækkun sem við ætlum að ná í gegn og fara þeir fram á lækkun á verðum*", sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til (E)forstj frá 25. ágúst 2008. Samkeppniseftirlitið áréttar sömuleiðis að jafnvel þótt fyrirtækin hafi ekki komið sér saman um slotverð þá voru fjöldi funda haldnir þar sem sátu næstráðandi stjórnendur fyrirtækjanna í siglingakerfum og sjóflutningi. Fyrsta uppkast að nýjum samningi fór til að mynda ekki að ganga milli fyrirtækjanna fyrr en löngu eftir að ítrekuð samskipti hófust og voru viðvarandi, eða í lok október 2008, sbr. kafla 10. Dregur það verulega úr staðhæfingum um að samskipti hafi einvörðungu varðað ágreining um verð og fyrirkomulag vegna áframhaldandi samstarfs í Norður-Ameríku flutningum.

12360. Í mgr. 808 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupósta (E)forstj frá 23. og 25. ágúst 2008. Í þeim fjallaði (E)forstj um viðræður Eimskips og Samskipa um nýjan Norður-Ameríku samning. Segja Samskip að Samkeppniseftirlitið telji *„að skýrsla (E)forstj við húsleit 2013 sé í andstöðu við þessi gögn. Þótt það sé ekki Samskipa að tjá sig um þetta efni þá verður ekki hjá því komist að taka fram að þessi framsetning stofnunarinnar, þar sem endurtekið er reynt að gera skýrslugjafa ótrúverðuga, er einstaklinga* [svo] *villandi og ósanngjörn. Þegar (E)forstj var spurður að því hvort hann hefði komið að „samskiptum við Samskip" vegna N-Ameríku samningsins þá svaraði hann með almennum hætti á þá leið að reyndi „að halda sig frá þessu*" en það sé „*alltaf eitthvað sem óvart dettur inn*" og hann þurfi að *taka á. Efnislega var hann að reyna að útskýra að hann, sem forstjóri fyrirtækisins væri ekki mikið í beinum samskiptum við viðskiptavini og reyndi að forðast það, þótt frá því væru undantekningar. Tilvitnuð samskipti (E)forstö-innfl og (E)forstj þar sem (E)forstj leitar upplýsinga um stöðu viðræðna við Samskip eru einfaldlega alls ekki í andstöðu við þessu svör. Það þarf einbeittan ásetning til að túlka þessi gögn með þeim hætti að það sé ósamræmi milli gagnanna og skýrslu (E)forstj*."

12361. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta sjónarmið Samskipa.

12362. Eins og rökstutt er í kafla 8.15.9 er framburður (E)forstj hjá Samkeppniseftirlitinu og hjá lögreglu ekki í samræmi við samtímagögn. Það er alls ekki rétt að (E)forstj hafi reynt að halda sig frá málefnum sem tengdust Norður-Ameríku samstarfi við Samskip. Hann þvert á móti lagði áherslu á þau. Tölvupóstar (E)forstj frá 23. og 25. ágúst 2008 fjalla alls ekki um eitthvað sem *„óvart datt inn*" heldur tengist áherslu hans á að draga úr samkeppni við Samskip og hækka verð. Vísast nánar um þetta til kafla 8.15.9.

25.22.7. Um verðhækkun Samskipa 1. september 2008 o.fl.

12363. Í mgr. 809 í athugasemdum við AI telja Samskip að samskipti (S)forstj og (S)forstö-útfl þann 24. ágúst 2008 um karagjald og óvissu (S)forstö-útfl um að fyrirtækið komist upp með þá hækkun hafi verið til marks um mikla samkeppni á flutningamarkaði. (S)forstö-útfl hafi óttast að verðhækkunin myndi fæla viðskiptavini frá fyrirtækinu, sem á endanum hafi orðið raunin og gjaldið hafi því verið lagt af m.a. af þeim sökum. Í mgr. 814 er fjallað um tölvupóst sem (S)forstö-útfl sendi (E)forstö-útfl þann 28. ágúst 2008. Er staðhæft að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi ekki rætt um fyrirhugaða hækkun Samskipa á

karagjaldinu. Segja Samskip að með tölvupóstinum *„var (S)forstö-útfl einungis að fylgja eftir ítrekuðum tilraunum til þess að ná í (E)forstö-útfl í tengslum við flutninga á framleiðsluvörum Elkem til Bandaríkjanna. Eimskip hafði neitað að flytja tiltekna gáma Samskipa með vörum Elkem á grundvelli N-Ameríkusamnings félaganna en Eimskip hafði þá nýlega sagt upp samningi félaganna. Þar sem (S)forstö-útfl bárust engin viðbrögð frá (E)forstö-útfl, hvorki í gegnum síma né með tölvupósti, bað (S)forstö-útfl (E)forstö-útfl að hringja í sig*."

12364. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

12365. Þegar fyrirtæki svara beiðni Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga ber þeim að afhenda öll fyrirliggjandi gögn sem tengjast beiðninni og veita réttar upplýsingar. Þessi skylda gildir ekki þegar fyrirtæki nýta sér andmælarétt sinn. Það hefur hins vegar áhrif á trúverðugleika andmælanna þegar fyrirtæki fjalla aðeins um viðkomandi atvik þegar skyldan til að segja satt og rétt frá á ekki við.

12366. Samskip halda því fram að framangreind samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl tengst neitun Eimskips á að flytja fyrir Samskip gáma með vörum Elkem til Norður-Ameríku. Í mgr. 884 í athugasemdum Samskipa við AI er hins vegar staðhæft að þessi samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi verið *„persónuleg eðlis og alls ótengd rannsóknarefnum þessa máls*." Er því ekki innbyrðis samræmi í umfjöllun Samskipa um þessi samskipti (S)forstö-útfl við starfsbróður sinn hjá Eimskip. Dregur þetta úr trúverðugleika umfjöllunar Samskipa.

12367. Í mgr. 814 fullyrða Samskip að (S)forstö-útfl hafi verið búinn að reyna að ná í (E)forstö-útfl áður en hann sendi tölvupóstinn 28. ágúst 2008. Samskip leggja hins vegar ekki fram gögn, hvorki tölvupóst né önnur samtímagögn sem styðja lýsingu fyrirtækisins á tilefni samskipta (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl. Þá ber að líta til þess að Samskip og Eimskip funduðu bæði fyrir og eftir þessi samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl, m.a. 14. ágúst 2008 og 5. september 2008

12368. Byggja Samskip í raun á því að síendurtekin samskipti helstu stjórnenda fyrirtækjanna, hér (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl, hafi enga þýðingu og varði með engu móti ákvarðanir fyrirtækjanna um verðhækkanir og breytingar á gjaldskrám. Það viðhorf Samskipa fær ekki staðist. Gögn málsins sýna að (S)forstö-útfl óttaðist að Samskip kæmist ekki upp með verulega hækkun gagnvart fiskútflytjendum (karagjald). Rúmlega tveimur klukkustundum eftir að (S)forstj bað hann um að taka saman hvað hækkun á útflutningi myndi skila Samskipum sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til (E)forstö-útfl og bað hann um að hringja í sig. (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl ræddu saman og í tölvupósti (E)forstö-útfl til (E)deildstj-útfl2 8. september 2008 ræddi hann um viðhorf m.a. (S)forstö-útfl til þessarar gjaldtöku. Telur Samkeppniseftirlitið að samskiptin hafi stutt við eða leitt til þess að Samskip treystu sér til að leggja á umrætt gjald 10. september 2008. Þá ber að líta til þess að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið að hafa haft ólögmætt samráð við Samskip um m.a. álagningu gjalda og um miðlun mikilvægra verð- og viðskiptaupplýsinga.

12369. Á mörkuðum þar sem fyrirtæki hafa með sér samráð um að hækka verð getur sú staða komið upp að fyrirtæki misbjóði viðskiptavinum sínum með miklum verðhækkunum. Getur þetta leitt til þess að í einhverjum tilvikum séu samráðsfyrirtæki gerð afturreka með hækkunina. Það hefur hins vegar engin áhrif á tilvist samráðsins eða dregur úr alvarleika þess, ekki síst ef viðkomandi fyrirtæki halda samráðinu áfram. Gögnin frá Samskipum sýna einbeittan vilja til þess að hækka verð og taka upp nýja tekjuliði. Samráðið við Eimskip leyfði Samskipum að leggja þessa stefnu almennt til grundvallar.

12370. Í mgr. 811 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að tölvupóstur (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 frá 27. ágúst 2008 hafi tengingu við samráðsverkefnið. Í þessu tilviki hafi (E)forstö-innfl aðeins snúið sér til (S)forstö-innfl1 til að aðstoða kunningja sinn út af ætluðum röngum reikningi Samskipa.

Ályktanir Samkeppniseftirlitsins um annað séu staðlausir stafir. Í tengslum við verðhækkanir 1. september 2008 segir í mgr. 812-813 í athugasemdum Samskipa að til þess að tryggja áframhaldandi rekstrargrundvöll Samskipa og virka samkeppni á íslenskum flutningamarkaði hafi stjórnendum fyrirtækisins verið ljóst að nauðsynlegt væri að auka tekjur og draga úr kostnaði.[6362] Sökum þess hafi aðgerðir til að auka tekjur verið sífellt meira aðkallandi og umfangsmeiri líkt og gögn málsins gefi til kynna. Því sé hafnað að (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hafi átt í samskiptum um verðbreytingar fyrirtækjanna.

12371. Samkeppniseftirlitið rifjar upp að í tölvupósti (E)forstö-innfl 26. ágúst 2008 til (E)forstj, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl lýsti hann því yfir að hann ætlaði að ræða við (S)forstö-innfl1 *„fyrir fundinn*", þ.e. fyrir fundinn með Samskipum sem haldinn var 5. september 2008. Var það út af málefni sem féll undir *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefnið. Í tölvupósti (E)forstö-innfl 27. ágúst 2008 til (S)forstö-innfl1 er vísað til þess að þeir hafi rætt saman fyrr um daginn. Þegar af þessari ástæðu hefur tölvupósturinn þýðingu þar sem hann gefur sterklega til kynna að (E)forstö-innfl hafi framkvæmt það sem hann tiltók í tölvupóstinum deginum á undan til yfirmanna sinna. Þá verður að hafa í huga að sama dag og (S)forstö-innfl1 ræddi við (E)forstö-innfl var hann að leggja lokahönd á undirbúning fyrir verðhækkun á þjónustu innflutningsdeildar. Það að (E)forstö-innfl hafi snúið sér til (S)forstö-innfl1, og fengið jákvæð viðbrögð (S)forstö-innfl1, staðfestir góð tengsl milli þessara stjórnenda hjá Eimskip og Samskipum og fyrrverandi samstarfsfélaga. Önnur gögn staðfesta einnig þessi tengsl, sbr. kafla 8.1.

12372. Þegar keppinautar eru samanlagt með nánast 100% markaðshlutdeild hafa tengsl og ítrekuð samskipti milli stjórnenda sem koma að verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum óhjákvæmilega verulega þýðingu. Skapar þetta mikla nálægð milli fyrirtækjanna og færi á milliliðalausum og beinum samskiptum. Til viðbótar þessum samskiptum (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl ber að hafa í huga að Samskip áttu á þessum tíma í ólögmætu samráði við Eimskip á flutningamarkaðnum, þ.e. samráði sem gerði fyrirtækjunum kleift, án ótta um viðbrögð hvors annars, að grípa til verulegra verðhækkana gagnvart viðskiptavinum. Um þetta vísast til umfjöllunar í köflum 6 – 8.

12373. Samkeppniseftirlitið getur ekki verið sammála því sjónarmiði Samskipa að eina leiðin til þess að tryggja virka samkeppni hafi verið að auka tekjur með því að hækka verð. Hér skal áréttað að einn af möguleikunum var að halda aftur af verðhækkun og reyna með samkeppnisaðgerðum að sækjast eftir auknum viðskiptum. Samráð Samskipa og Eimskips kom hins vegar í veg fyrir slíkt samkeppnislegt aðhald. Skiptir hér máli að síendurtekin samskipti voru á milli stjórnenda fyrirtækjanna, m.a. þeirra sem báru ábyrgð á mikilvægum ákvörðunum fyrirtækjanna og stefnumörkun á markaði og sem voru auk þess í beinum samskiptum við viðskiptavini í inn- og útflutningi. Varð með þessu til vettvangur til að samræma aðgerðir og framkvæmd verðbreytinga gagnvart viðskiptavinum. Verður ekki litið fram hjá hinum umfangsmiklu og tíðu samskiptum fyrirtækjanna við mat á háttsemi þeirra, sbr. umfjöllun í kafla 7 og áfram.

12374. Í mgr. 816 – 819 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti (S)forstö-umb.erl við stjórnendur Samskipa erlendis vegna verðhækkana fyrirtækisins erlendis sem tóku gildi 1. september 2008. Segja Samskip að Samkeppniseftirlitið dragi þá ályktun af svari (S)forstö-umb.erl við fyrirspurn (S)frkvstj-Holland að stjórnendur Samskipa á Íslandi hafi talið ljóst að Eimskip myndi ekki bregðast við umræddri hækkun með því að bjóða betri kjör í því skyni að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Samskipa og telji þetta vísbendingu um ólögmætt samráð fyrirtækjanna. Jafnframt sé lögð áhersla á að verðhækkanirnar hafi ekki tekið til þátta þar sem Eimskip hafi ekki verið keppinautur þ.e. í for- og framhaldsflutningum í Evrópu. Þá segir að þjónustugjöld erlendis séu hluti af samningsverði viðskiptavina Samskipa á hverjum tíma og taki annað hvort breytingum samkvæmt verðskrá eða vísitölubreytingum.

[6362] Sjá hér einnig sambærileg sjónarmið Samskipa í lok mgr. 37 í bréfi þess 13.06.2022.

Engin almenn gjaldskrá hafi verið til fyrir for- og framhaldsflutninga. Verð fyrir slíka flutninga taki mið af markaðsverði á hverjum tíma (svokölluð *„spot*" verð) og séu ekki fest í samningum til lengri tíma nema í undantekningartilfellum. Þetta sé andstætt því sem gerist um sjóflutningsverð. Af þessum sökum hafi ekki komið til álita að hækka verð á for- og framhaldsflutningum samhliða almennum gjaldskrárhækkunum enda breytist verð fyrir fyrrnefnda flutninga mun oftar í samræmi við markaðsþróun á hverjum tíma. Ályktun Samkeppniseftirlitsins í sambandi við umræddar verðhækkanir sé hafnað sem röngum.

12375. Framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við gögn málsins og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið telur að draga megi af þeim.

12376. Skal nú gerð nánari grein fyrir því.

12377. Af gögnum málsins er ljóst að skýringar Samskipa á fyrirkomulagi og framkvæmd verðbreytinga fyrir for- og framhaldsflutninga stenst ekki. Sú staðhæfing að engin almenn gjaldskrá hafi verið til um for- og framhaldsflutninga erlendis og að verð hafi ákvarðast eftir „spot"-verði hverju sinni á ekki við rök að styðjast. Þannig eru fyrirliggjandi gögn sem sýna að innan fyrirtækisins var notast við innanhúss *„[v]erðskrár (og verðstefn[u])*" sem tóku til m.a. framlegðar af for- og framhaldsflutningi, sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)forstö-innfl1 17. september 2009 (afrit sent til m.a. (S)frkvstj-millilandasv). Skýrt kemur fram í fyrrnefndum tölvupósti (S)frkvstj-Holland frá 28. ágúst 2008 að hann spurði: *„Will this* [verðhækkanir Samskipa] *also be applicable for on- and pre-carriage?*" og (S)forstö-umb.erl svaraði: *„For pre/onc we can not increase our margin, we would loose that biz...*" Við blasir að þessi samskipti hefðu ekki komið til ef skýring Samskipa væri rétt. Það er greinilegt af þessum samskiptum að það eru Samskip sem stýra eigin verðlagningu fyrir þessa flutninga en ekki eingöngu *„spot*" verð á markaðnum, sbr. einnig áðurnefndan tölvupóst (S)forstj til (S)forstö-innfl1 frá 17. september 2009. Með sama hætti gefur framkvæmdin til kynna að hvorugt fyrirtækjanna, Eimskip fyrr í ágúst og Samskip á þessum tíma, höfðu áhyggjur af eða voru í óvissu um viðbrögð hvors annars við umræddum verðhækkunum. Það er greinilegt af viðbrögðum (S)forstö-umb.erl við athugasemdum (S)frkvstj-Holland að stjórnendur Samskipa töldu sig getað komið verðhækkununum í gegn m.a. í skjóli hækkana Eimskips í ágúst og í vissu þess að Eimskip myndi ekki sækja í viðskiptavini Samskipa. Af gögnum málsins verður heldur ekki séð að Samskip hafi reynt að bregðast við verðhækkun Eimskips fyrr í ágúst með því að sækja í viðskiptavini Eimskips. Var þetta birtingarmynd af hinu ólögmæta samráði.

12378. Í mgr. 821 og 822 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að allar hækkanir sem mælt hafi verið fyrir um í tölvupósti (S)forstö-innfl1 1. september 2008, hvort heldur er afnám afslátta eða beinar hækkanir, séu erfiðar og nánast sjálfgefið að þær sæti andmælum. Stjórnendur Samskipa hafi einfaldlega viljað að gengið væri í það verk af ákveðni enda um að ræða bráðnauðsynlegar aðgerðir í rekstri fyrirtækisins. Ekkert í þessum samskiptum gefi minnsta tilefni til að ætla að fyrirtækin hafi verið í einhvers konar samstarfi um þessar hækkanir. Einhver ætlaður skortur á tilvísunum til viðbragða keppinauta sé hvorki vísbending eða sönnun um samráð.

12379. Samkeppniseftirlitið áréttar að meta ber umrædd samtímagögn með heilstæðum hætti en ekki einangrað, sbr. einnig sjónarmið Samskipa sjálfs í mgr. 959 í athugasemdum við AI þar sem fyrirtækið áréttar mikilvægi þess í þessu máli að *„virða einstök gögn í samhengi við önnur gögn málsins*".

12380. Umrædd fyrirmæli (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra eru augljóst dæmi um markmið og tilgang fyrirtækjanna til að ná fram verðhækkunum á flestum sviðum vöruflutninga á Íslandi og beita til þess öllum tiltækum ráðum. Jafnvel var það eitt af markmiðunum að *„troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn.*" Skýrar getur það varla verið. Endurspeglast í þessum skýru og afdráttarlausu fyrirmælum (S)forstö-innfl1 að stjórnendur Samskipa voru ekki í neinni óvissu um

viðbrögð Eimskipa eða höfðu áhyggjur af þeim. Er það í samræmi við samráðið sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

25.23. Um frekari viðræður fyrirtækjanna og önnur atvik fram til 6. október 2008

12381. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa dags. 4. maí 2022 var fyrirtækinu afhent viðbótargögn, þ. á m. sem stafa frá Eimskip og varða atvik frá 4. september 2008 og áfram sem varða samráð fyrirtækjanna og samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, m.a. 5., 8.-9. og 17. september 2008 og 1., 6. og 22. október 2008, sbr. mgr. 15 í bréfi eftirlitsins og mgr. 20 í bréfi til Samskipa dags. 18. júlí 2022. Þessi gögn sýna samhliða vinnu hlutaðeigandi lykilstjórnenda Eimskips að samráðinu innan Eimskips meðan hlutaðeigendur áttu í ítrekuðum samskiptum við stjórnendur Samskipa tengdu samráðinu, sbr. umfjöllun í köflum 8.15-8.19 og köflum 9-11.

12382. Í mgr. 42 og 47 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022, sbr. mgr. 27 – 28 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2022,[6363] er ýmist á því byggt af hálfu fyrirtækisins að um sé að ræða gögn sem stafa frá Eimskip sem Samskipum sé *„eðli málsins samkvæmt"* ómögulegt að tjá sig um en einnig kemur þar fram að Samskip telji ekki ljóst hvaða ályktanir Samkeppniseftirlitið dragi af gögnunum eða hvernig það tengist *„kenningum"* um samráð. Þrátt fyrir þetta sér fyrirtækið sér þó fært að tjá sig um einstaka gagn og leggja fram mótmæli og vísa til þess að fundir eða samskipti snúi að eðlilegri vinnu innan Eimskips og gefi ekkert tilefni til að ályktа um samráð. Hvað sem þessu líður þá er ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa um gögn Eimskips. Samkeppniseftirlitið bendir á að í samræmi við sönnunarsjónarmið í samkeppnisrétti er lagt heildarmat á gögn málsins. Ítarlega er rökstutt í ákvörðun þessari þýðing þess að Eimskip og Samskip fjölluðu samhliða um verkþætti *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, verðhækkanir og regluleg samskipti stjórnenda fyrirtækjanna áttu sér stað.[6364]

25.23.1. Um samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv

12383. Í mgr. 841 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að tölvupóstsamskiptum (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv á tímabilinu 28. ágúst – 1. september 2008. Samkvæmt Samskipum *„vörðuðu samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig möguleg kaup Samskipa á Containerships, sbr. fund stjórnarmannanna þann 6. júní 2008, en (S)forstj hafði falið (S)forstj-frystig að hafa samband við (E)frkvstj-alþjsv vegna þessa. Líkt og gögn málsins gefa til kynna höfðu (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig ekki enn náð að hittast vegna málsins í september. Samskipum er ekki kunnugt um að þeir hafi hist síðar. Árétta ber að ekkert varð úr fyrrgreindum kaupum Samskipa og ekki nokkurt tilefni til að tengja þessi samskipti við ætlað samráð félaganna."* Í athugasemdum sínum gefa Samskip til kynna að þessi samskipti hefðu verið að frumkvæði (S)forstj-frystig.

12384. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

12385. Framangreind atvik eru nátengd tölvupósti (S)forstj frá 10. júní 2008 og samskiptum (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig síðar í júní sama ár. Fjallað er um sjónarmið Eimskips og Samskipa vegna þessa í einu lagi í kafla 25.12 og vísast hér til þeirrar umfjöllunar.

12386. Hér er þó rétt að taka fram að í mgr. 427 í athugasemdum Eimskips við AI segir að samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv í ágúst/september 2008 hafi varðað möguleg kaup Samskipa á Daalimpex. Í mgr. 841 í athugasemdum Samskipa við AI segir hins vegar að samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv í ágúst/september 2008 hafi varðað möguleg kaup Samskipa á Containerships. Ber fyrirtækjunum því ekki saman hvert hafi verið ætlað tilefni samskiptanna. Þá er í kafla 25.12 rökstutt að Samskip dragi

[6363] Bls. 6 í bréfi Samskipa dags. 31.08.2022 en bréfið er ekki með málsgreinanúmerum.
[6364] Sjá hér einnig umfjöllun í mgr. 4 – 10 í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa 18. júlí 2022.

einnig upp þá röngu mynd að samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv hafi öll verið að frumkvæði (S)forstj-frystig. Er þessu væntanlega ætlað að styðja við þá skýringu að samskiptin hafi aðeins varðað áhuga Samskipa á að eignast viðkomandi eignir Eimskips. Sú skýring er ekki rétt enda voru samskiptin hluti af framkvæmd á „*Nýtt upphaf*" samráðsverkefninu.

12387. Samskip halda því einnig fram að samskipti (E)frkvstj-alþjsv og AK (einn Kloosterboer bræðra) í ágúst 2008 hafi verið ótengd Samskipum. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Vísast hér til kafla 7.5.1 þar sem fram kemur að samhliða samskipti Eimskips, Samskipa og Kloosterboer fjölskyldunnar voru í samræmi og í tengslum við „*Nýtt upphaf*" samráðsverkefnið.

25.23.2. Um aðkomu og skjöl (S)frkvstj-millilandasv

12388. Í mgr. 845 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að samskipti milli Eimskips og Samskipa í september 2008 hafi tengst öðru en endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi. Þá er því mótmælt að (S)frkvstj-millilandasv hafi gengt sérstöku hlutverki í kjölfar fundar Eimskips og Samskipa 6. júní 2008. Gerð er athugasemd við að minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 sé rifjað upp og tengt við fund Eimskips og Samskipa sem á endanum var haldinn 5. september 2008. Staðhæft er að samskipti (S)frkvstj-millilandasv við Eimskip hafi aðeins lotið að endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi fyrirtækjanna og „*neyðarsamkomulaginu*" í samræmi við stöðu hans innan fyrirtækisins. Minnisblað frá (S)frkvstj-millilandasv frá 7. Júlí 2008 hafi verið ófullgerð drög og hafi ekki falið í sér tillögur til keppinauta eða komið fyrir sjónir þeirra. Aldrei hafi komið til samstarfs af þessum toga og hugmyndirnar í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv hafi aldrei verið ræddar á fundum fyrirtækjanna um Norður-Ameríku.

12389. Af gögnum málsins frá 2008 er ljóst að mati Samkeppniseftirlitsins að (S)frkvstj-millilandasv hafi verið einn af virkustu stjórnendum Samskipa á fundum með Eimskip og innan Samskipa í umræðu, undirbúningi og vinnslu og framkvæmd breytinga á siglingakerfi fyrirtækisins í október 2008. Hafi fundir umræddra stjórnenda fyrirtækjanna einungis varðað samstarf í vöruflutningum Eimskips fyrir Samskip milli Íslands og Norður-Ameríku er óútskýrt hjá Samskipum hvaða þörf var á því að (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv sætu alla þá fundi. (E)frkvstj-EimÍsl var forstjóri Eimskips á Íslandi og (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf voru framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð á skipa- eða siglingakerfum Samskipa og Eimskips. Undirmenn þeirra, (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl, voru hins vegar forstöðumenn hvers hlutverk var að vera í forsvari fyrir þann flutning sem umræðurnar eru sagðar hafa snúist um. Hafa Samskip ekki rökstutt þátttöku yfirmanna (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í þessum viðræðum.

12390. Ber að hafa í huga að þegar upp kom ágreiningur um framkvæmd Norður-Ameríku samstarfsins í upphafi árs 2008 fór (E)forstö-innfl einn á fund Samskipa, sbr. fundargerð Eimskips frá 26. febrúar 2008 sem fjallað er um í kafla 7.5.5.2. Þá ber að árétta hið takmarkaða efnahagslega vægi sem Norður-Ameríku flutningar Eimskips fyrir Samskip höfðu á þessum tíma. Þrátt fyrir þetta sátu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv „*fjölda funda*" saman. Þetta ásamt m.a. efni glærukynningarinnar um „*Nýtt upphaf*"-verkefnið gefur eindregið til kynna að umræður hafi verið víðtækari og varðað einnig m.a. siglingakerfi fyrirtækjanna. Eins og rökstutt er m.a. í kafla 7.2.1.1 sagði Eimskip upp Norður-Ameríku samningnum 30. maí 2008 og var ný „samninganefnd" Eimskips (sem (E)frkvstj-flutnkerf fór fyrir) liður í skapa vettvang þar sem yfirmenn siglingakerfa fyrirtækjanna og forstöðumenn innflutningsdeilda gætu viðhaft samráð.

12391. Umfjöllun Samskipa um minnisblað (S)frkvstj-millilandasv er ekki í samræmi við gögn málsins. Eins fram kemur í kafla 25.18.1 kveða Samskip minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008 hafa verið „*ófullbúið innanhúsgagn*" eða „*drög að minnisblaði*" þar sem aðeins hafi verið dregin upp „*fræðileg sviðsmynd*" af hagkvæmasta heildarflutningakerfi fyrir íslenskt samfélag.

12392. Hér ber að hafa í huga að gögnin sýna að (S)frkvstj-millilandasv prentaði út minnisblaðið rétt fyrir hádegi 7. júlí 2008. Stjórnarfundur Samskipa hf. hófst kl. 13:00 sama dag. Gögnin sýna einnig að (S)forstj fjallaði á stjórnarfundinum um atriði sem fram komu í skjölum (S)frkvstj-millilandasv sem hann vistaði og prentaði út að morgni sama dags. Þá skiptir hér máli að svör (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj við spurningum lögreglu um minnisblaðið voru ekki þess eðlis að þau gefi til kynna að skjalið hafi verið tekið saman í lögmætum tilgangi, sbr. umfjöllun í kafla 8.9.2. Þá ber að árétta að Samkeppniseftirlitið beindi fyrirmælum skv. 19. gr. samkeppnislaga til Samskipa um að afhenda afrit að öllum *„tillögum eða hugmyndum að samstarfi"* milli annars vegar Samskipa og hins vegar Eimskips. Samskip afhentu ekki eða greindu frá framangreindum skjölum (S)frkvstj-millilandasv. Gefur það til kynna að fyrirtækið hafi viljað halda þessum gögnum leyndum.

12393. Samskip fjalla ekki um það í athugasemdum sínum að þann 8. júlí 2008 útbjó (S)frkvstj-millilandasv nýja útgáfu af minnisblaðinu. Þá útgáfu vistaði (S)frkvstj-millilandasv undir heitinu *„MEMO 2008.07.09"*. Þessi útgáfa var ekki lengur dagsett 7. júlí 2008 heldur var hún dagsett 9. júlí 2008, þ.e. að þegar (S)frkvstj-millilandasv vistaði þessa nýju útgáfu 8. júlí 2008 dagsetti hann hana daginn eftir. Eins og lýst er í kafla kafla 8.9.5.3 hafði (S)frkvstj-millilandasv unnið frekar í minnisblaðinu og m.a. stytt umfjöllun í því. Að öðru leyti var skjalið efnislega eins og í því voru áfram *„viðræðar"* tillögur um stórfellt samráð Samskipa og Eimskips í siglingum til og frá Íslandi. (S)frkvstj-millilandasv sendi þessa nýju útgáfu af minnisblaðinu til (S)forstj kl. 14:23 þann 8. júlí 2008 í tölvupósti. Sá tölvupóstur bar heitið *„Siglingakerfi"* og eftirfarandi kom fram í honum: *„Er þetta ekki ca. svona?"* Var minnisblaðið þá augljóslega komið i endanlegt horf að mati (S)frkvstj-millilandasv og ekki hefur fundist skriflegt svar (S)forstj við tölvupóstinum þar sem hann t.d. leiðréttir umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv, gagnrýnir hann fyrir setja fram tillögur um umfangsmikið samráð við Eimskip eða spyr af hverju minnisblaðið sé dagsett fram í tímann. Bendir þetta til þess að (S)forstj hafi verið sammála niðurstöðu og framsetningu (S)frkvstj-millilandasv í minnisblaðinu. Eins og rökstutt er í kafla 8.9.5.4 telur Samkeppniseftirlitið að Samskip og Eimskip hafi þann 9. júlí 2008 rætt tillögurnar sem fram komu í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dagsett sama dag.

12394. (S)frkvstj-millilandasv vann báðar útgáfur af minnisblaði sínu í samráði við (S)forstj. Þar koma fram skýrar tillögur að útfærslu á samræmdum aðgerðum Samskipa og Eimskips til hagræðingar og breytinga á siglingakerfum fyrirtækjanna. Þá fjallaði (S)forstj um samráðstillögur sem komu fram í minnisblaðinu á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 og jafnframt ber að líta til skjalanna sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008. Það er því ekki trúverðugt að þessi vinna tveggja helstu stjórnenda Samskipa, forstjóra og framkvæmdastjóra, hafi verið ófullgerð drög eingöngu til að upplýsa innanhúss við greiningu á markaðnum. Sú skýring samræmist ekki gögnum málsins.

12395. Í mgr. 851 í athugasemdum Samskipa við AI er áréttað að minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008, auk skjala (S)frkvstj-millilandasv frá 13. ágúst og 28. ágúst 2008 tengist ekki á nokkurn hátt fundi Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008 og fundi fyrirtækjanna sem fyrirhugaður var 1. september 2008.

12396. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

12397. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fundi fyrirtækjanna 14. ágúst og 5. september árið 2008. Þar af leiðandi afhentu fyrirtækin ekki gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundunum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa ekki fundist fundargerðir eða minnispunktar sem hafa verið teknir saman um efni fundanna.

12398. Gögn málsins sýna að (S)frkvstj-millilandasv vann, fyrir og eftir fundi Samskipa með Eimskip (þ. á m. 14. ágúst og 5. september 2008), skipulega að undirbúningi á endurskoðun siglingakerfa þar sem m.a.

gert var ráð fyrir samráði Samskipa við Eimskip, með samræmingu siglingakerfa (slotsamningum), takmörkun flutningsgetu og áform um ólögmæta markaðsskiptingu viðskiptavina. Öll þessi gögn bera með sér að innan fyrirtækisins hafi ekki verið til staðar ótti um viðbrögð keppinautarins við slíkum aðgerðum. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru fundir Samskipa og Eimskips vettvangur til að viðhalda og framkvæma aukið samráð fyrirtækjanna, þ. á m. umræddir fundir 14. ágúst 2008 og 5. september 2008. Samtímagögn sýna jafnframt mikil samskipti fyrirtækjanna á þessum tíma, sbr. kafla 7.7.1. Má þar í dæmaskyni nefna fundi æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa í húsakynnum Kjalars að Suðurlandsbraut, 6. júní og 25. júlí 2008 og fund *„vinnuhópsins"* í húsakynnum Samskipa. Í þessu sambandi skal auk þess árétta samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf í 28. viku ársins 2008.

12399. Samkvæmt íslenskum og EES/ESB samkeppnisrétti skal leggja mat á sönnunargögn með heildstæðum hætti, sbr. umfjöllun í kafla 4.7 í ákvörðun þessari. Með hliðsjón af því ber að horfa til þess að gögn málsins sýna að samhliða því að lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa áttu reglulega í samskiptum, undir yfirskrift Norður-Ameríkusiglinga, unnu fyrirtækin að öðrum þáttum í víðtæku samráði þeirra, eins og auknu samstarfi í „short sea" siglingum, kæli- og frystigeymslu, skipaafgreiðslu og landflutningum. Í dæmaskyni má nefna að þegar (S)frkvstj-millilandasv fundaði með lykilstjórnendum Eimskips og vann í skjölum í byrjun september 2008, sem m.a. gerðu ráð fyrir auknu samstarfi við Eimskip í sjóflutningum, þá unnu Eimskip og Samskip að auknu samstarfi á landflutningum, sbr. t.d. atvik vegna fundar *„sendinefndar"* Samskipa hjá Eimskip 8. september 2008, sbr. umfjöllun um markaðsskiptingu á Austurlandi í kafla 8.16.7. Í samræmi við áðurnefndar sönnunarreglur samkeppnisréttar ber að horfa á þessi gögn heildstætt.

12400. Varðandi áðurgreinda athugasemd Samskipa, um vistun á skjali í neðanmálsgrein 980 í AI, þá er þar um að ræða tvö skjöl en ekki eitt eins og Samskipa fullyrða. (S)frkvstj-millilandasv vistaði þannig tvö skjöl á heimasvæði sínu. Það fyrra, „[…] *Siglingakerfið*" þann 12. ágúst kl. 19:07 (7:07 PM) og það seinna, uppfært eintak rétt eftir miðnætti, nánar tiltekið þann 13. ágúst 2008 kl. 00:13: *„[…] Siglingakerfið uppf*". Voru skjölin vistuð á heimasvæði (S)frkvstj-millilandasv undir möppunni *„Magnpælingar 2008"*. Hefur það enga þýðingu þótt skjölin hafi verið síðast uppfærð af undirmanni hans, (S)forstö-flutnstj sem heiti skjalanna vísa til, enda liggur fyrir að (S)forstö-flutnstj kom, að undirlagi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj, að undirbúningi og gerð skjala er vörðuðu hið ólögmæta samráð Samskipa við Eimskip á árinu 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.13.1.

12401. Í mgr. 852 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að skjal sem (S)frkvstj-millilandasv vann 28. ágúst 2008 hafi ekki varðað fund fyrirtækjanna sem hafi verið frestað til 5. september 2008. Unnið hafi verið samfellt að endurskoðun á siglingakerfi Samskipa frá ársbyrjun 2008. Vinna (S)frkvstj-millilandasv að því sama dag og fundað hafi verið um endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi gefi ekkert tilefni til að ályktа um tengsl þar á milli.

12402. Með hliðsjón af gögnum málsins er þessi skýring Samskipa ekki trúverðug. Í umræddu skjali (S)frkvstj-millilandasv frá 28. ágúst 2008 var gerð grein fyrir tekjum Samskipa sem tengjast svokölluðum *„jaðarhöfnum"*. Þar var jafnframt fjallað um fimm útfærslur af breytingum á siglingakerfum og áhrif þeirra á jaðarhafnirnar. Er þar um að ræða hafnir og flutninga sem í megin atriðum eru þær sömu og (S)frkvstj-millilandasv fjallar um í samráðstillögunum í minnisblöðunum, dags. 7. og 9. júlí 2008. Eins og fyrr segir voru þar settar fram tillögur um hagræðingu í siglingakerfum Samskipa og Eimskips og framkvæmd þeirra. Er í skjali (S)frkvstj-millilandasv frá 28. ágúst 2008 lagt mat á áhrif þess að breyta siglingakerfi Samskipa í nokkrum útfærslum fyrir árin 2009 og 2010. Bendir þessi vinna, innihald og tímasetning sterklega til þess að vera undirbúningur fyrir fund fyrirtækjanna sem var fyrst áætlaður tveimur virkum dögum síðar, 1. september en var frestað til 4. september 2008 (og svo aftur til 5. september 2008).

12403. Fyrirhugaður fundur Eimskips og Samskipa átti að fara fram 4. september 2008 frá kl. 14 til 15.

12404. Fyrir liggur að (S)forstj boðaði (S)frkvstj-millilandasv á fund 4. september 2008 kl. 09:30 til að ræða „*skipakerfi*" en (S)frkvstj-millilandasv vistaði skömmu seinna (kl. 09:58) glærukynningu sem bar heitið „*Siglingakerfi Samskipa*". Gögn málsins sýna að einum klukkutíma síðar hafði (S)frkvstj-millilandasv sent (E)forstö-innfl tilkynningu um að hann kæmist ekki á fyrirhugaðan fund fyrirtækjanna eftir hádegið þann dag. Um hálftíma síðar sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa og setti fram beiðni um fund vegna verðhækkunaraðgerða gagnvart þeim viðskiptavini. Þremur mínútum eftir að (S)frkvstj-millilandasv sendi fundarboð til Alcoa, eða kl. 11:39 sendi hann fundarboð til (S)forstö-innfl1 með nýjum fundartíma fyrir fund Samskipa og Eimskips og hafði (S)frkvstj-millilandasv þá fært fundartímann til næsta dags, 5. september frá kl. 8:30 til 9:30.

12405. Í glærukynningu sem vistuð var hjá (S)frkvstj-millilandasv 4. september 2008 kom fram á glæru um töpuð/ný viðskipti að það væru „*all nokkur tækifæri til sóknar á síðari hluta ársins*". Á næstu glæru kom fram að „[s]*tóra spurningin hvað skal gera með: BYKO, Danól/Ölgerðin, Innes og Nathan&Olsen*". Þetta voru allt stórir viðskiptavinir Eimskips. Þessari stóru spurningu var svarað eftir fund Samskipa og Eimskips 5. september 2008. Samskip ætluðu ekki að nota „*tækifæri til sóknar*" gagnvart Eimskip. Þetta sýnir glærukynning sem (S)frkvstj-millilandasv sendi til (S)forstj daginn eftir fundinn með Eimskip („*Siglingakerfi Samskipa – aðlögun að minnkandi innflutningsmagni*), 6. september 2008. Hún rennir einnig stoðum undir framkvæmd samráðsins með Eimskip, en þar var stillt upp fimm útfærslum á breytingum á skipakerfum Samskipa. Í öllum útfærslunum utan einni var gert ráð fyrir samstarfi við Eimskip eða áformum um ólögmæta markaðsskiptingu viðskiptavina. Þar að auki kom í kynningunni ekki fram neinn ótti eða áhyggjur af samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips við hugsanlegum breytingum Samskipa. Ekki var minnst einu orði á „*tækifæri*" til sóknar gegn Eimskip sbr. eins og gert hafði verið á glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv daginn áður en hann hitti Eimskip, sbr. einnig umfjöllun um áralanga ólögmæta markaðsskiptingu í kjölfarið og sem stóð yfir fram á árið 2013, sbr. m.a. kafla 14.

12406. Í mgr. 853 – 855 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um áðurnefnda glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv sem bar titilinn „*Siglingakerfi Samskipa*" og (S)frkvstj-millilandasv vistaði 4. september 2008. Er því mótmælt að þessi kynning gefi til kynna að Samskip og Eimskip hafi ákveðið að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Í kynningunni sé gerð grein fyrir ýmsum þáttum í tengslum við siglingakerfi Samskipa. Fyrir liggi að markaðsaðgerðir Samskipa hafi leitt til þess að nokkrir stórir viðskiptavinir Eimskips hafi flutt viðskipti sín til Samskipa, auk fjölda minni fyrirtækja. Einnig sé að finna greiningu á flutningakerfum keppinauta ásamt kostnaðarmati og sviðsmyndum af mögulegum breytingum á siglingakerfi Samskipa. Að mati Samskipa sé eðlilegt að fyrirtæki taki til skoðunar væntanlegar aðgerðir keppinauta sinna við ákvörðun á breytingum á eigin rekstri. Ekkert í gögnum málsins bendi til samráðs fyrirtækjanna um siglingakerfi eða viðskiptavini.

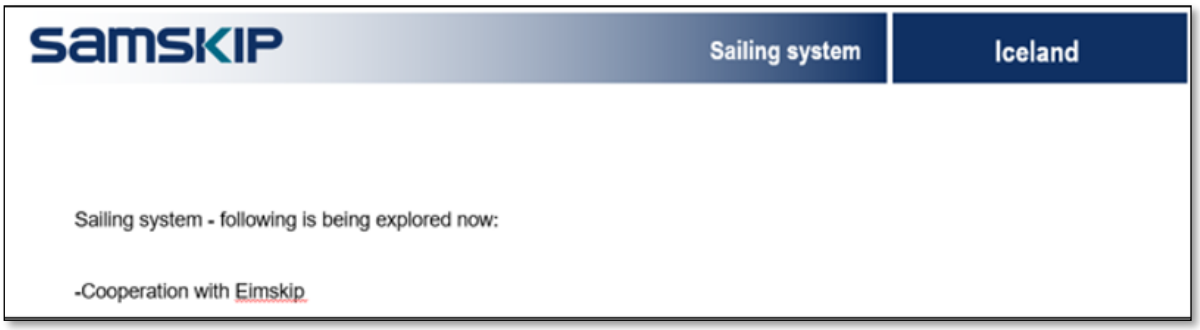
12407. Í mgr. 856 – 858 í athugasemdum Samskipa við AI er bent á að gögn málsins beri með sér að lengi hafi verið til skoðunar hjá fyrirtækinu að halda óbreyttu kerfi sem hafi verið óskastaðan. Endanleg ákvörðun hafi hins vegar verið tekin út frá því hvað hafi verið talið hagkvæmast fyrir fyrirtækið við þær aðstæður sem uppi hafi verið. Aðgerðir hafi verið margþættar og hafi lotið m.a. að sókn í tiltekna viðskiptavini Eimskips. Eimskip hafi verið á þessum tíma með mikla umframgetu til flutninga rétt eins og Samskip. Ef Samskip hefðu ákveðið að draga ekki úr flutningsgetu heldur freista þess að ná umfangsmiklum viðskiptum af Eimskip þá séu allar líkur á að fyrirtækið hefði í framhaldinu farið í þrot. Verð hafi verið lág og kostnaður hafi aukist gríðarlega í krónum talið. Því hafi verið ljóst að vandamálið hefði ekki verið leyst með því að undirbjóða Eimskip. Með hliðsjón af stöðu Eimskips og háttsemi þess á fyrri árum hefði Samskip ekki getað þegjandi og hljóðalaust náð í þau viðskipti frá Eimskip sem til hafi þurft. Þessar ákvarðanir Samskipa hafi verið teknar af vel yfirlögðu ráði og án nokkurs samráðs við Eimskip. Vel megi vera að Samkeppniseftirlitið telji að hagsmunir neytandans liggi ávallt í því að fyrirtæki berist á

banaspjótum en hagsmunir fyrirtækjanna liggi sjaldnast þar. Fyrir liggi að stórir viðskiptaaðilar hafi flutt sig á milli fyrirtækjanna á tímabilinu auk þess sem unnið hafi verið að því hjá Samskipum að sækja ný og aukin viðskipti líkt og *„target listinn"* í glæru 4 í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 4. september 2008 gefur til kynna. Tilvísun í *„stóru spurninguna"* í glæru 4 í kynningu (S)frkvstj-millilandasv hafi lotið að því hvernig fyrirtækið myndi nálgast þá aðila sem taldir voru upp í glærukynningunni, þ.e. hvað verð og kjör yrðu boðin.

12408. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

12409. Samkeppniseftirlitið vísar fyrst til umfjöllunar í kafla 8.15.5 um regluleg samskipti og fundi Eimskips og Samskipa árið 2008. Samkeppniseftirlitið bendir hér einnig á að umrædd glærukynning (S)frkvstj-millilandasv frá 4. september 2008 er ný útgáfa af því skjali sem hann vistaði hjá sér 28. ágúst 2008 og fyrr er nefnt. Í áætlun um magnþróun til ársins 2009 gera Samskip ekki ráð fyrir því að sækja aukin viðskipti hjá stórum viðskiptavinum Eimskips. Í glæru 4 kemur þó fram að *„stóra spurningin"* sé hvað eigi að gera með m.a. Byko. Það fyrirtæki var á þeim tíma mikilvægur viðskiptavinur Eimskips en Samskip önnuðust þó hluta af flutningum Byko (um 30%). Daginn eftir að (S)frkvstj-millilandasv vistaði þessa glærukynning sat hann fund með lykilstjórnendum Eimskips. Daginn þar á eftir, 6. september 2008, útbjó (S)frkvstj-millilandasv nýja glærukynningu. Þar var spurningunni um Byko svarað. Lagt var þar m.a. til að Samskip hættu að sigla til Grundartanga og að flutningar Samskipa fyrir Elkem á Grundartanga myndu færast til Eimskips. Á móti fengju Samskip öll viðskiptin við Byko: (*„Gert er ráð fyrir því að Samskipum takist að loka samningum við BYKO um heildarflutninga og flutningar Elkem færist til keppinauta.).*

12410. Til viðbótar má nefna að í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv, daginn eftir fund með Eimskip, 6. september 2008, var í fjórum af fimm breytingartillögum kynningarinnar gert ráð fyrir samstarfi við Eimskip t.a.m. með gerð slotsamninga í sjóflutningum. Þar var um að ræða tilvísun til aukins samstarfs við Eimskips en á stjórnarfundi Samskipa Holding tveimur dögum síðar, 8. september 2008, var greint frá samstarfi við Eimskip vegna breytinga á siglingakerfum.



12411. Með engu móti er því unnt að fallast á með Samskipum að *„ekkert"* í gögnum málsins bendi til samráðs Eimskips og Samskipa um siglingakerfi eða viðskiptavini.

12412. Samkeppniseftirlitið áréttar að í þessu máli beri að skoða og meta gögn heildstætt og í samhengi. Þegar það er gert kemur fram nokkuð skýrt mynstur í háttsemi fyrirtækjanna. Áður hefur verið nefnt að fyrirtækin bjuggu að mörgu leyti við ólíkar aðstæður.

12413. Eimskip átti í miklum og vaxandi fjárhagslegum erfiðleikum vegna erlendra fjárfestinga og reksturs og til ábyrgða sem fyrirtækið hafði undirgengist. Verður ekki annað sagt en að verulega hafi skort á markvissa stjórnun og stefnumörkun hjá fyrirtækinu. Bjartsýni um markaðsaðstæður í lok árs 2007 leiddi m.a. til aukningar á flutningsgetu í byrjun árs 2008 sem reyndist ekki raunhæf. Á þessu varð aftur á

móti breyting með ráðningu nýs forstjóra Eimskips vorið 2008. Með nýjum forstjóra hófst fjárhagsleg endurskipulagning sem aðallega fólst í tilraunum til viðamikillar sölu á erlendum eignum og að losa fyrirtækið undan ábyrgð vegna XL Group í Englandi. Var unnið að því að endurskilgreina stefnu og markmið fyrirtækisins og færa nær starfsemi þess á heimamarkaði sem var flutningastarfsemi á Norður-Atlantshafi. Við þessa umfangsmiklu og nauðsynlegu endurskipulagningu var æskilegt að hafa sem mestan frið á íslenska flutningamarkaðnum.

12414. Aðstæður Samskipa hf. voru með nokkuð öðrum hætti í byrjun árs 2008. Fyrirtækið stóð vel og hafði í október 2007 gert samning um útflutninga á allri álframleiðslu Alcoa sem flutt yrði með gámum til Evrópu. Virðist þessi samningur hafa grundvallast á bjartsýni um áframhaldandi mikinn innflutning til Íslands. Þótt rekstur Samskipa hf. gengi vel breyttist fjárhagslega staða (S)aðaleig-stjform-SH og fjárfestingarfélaga honum tengdum til hins verra á fyrri hluta ársins 2008. Vegna lækkandi eignaverðs og skorts á lánsfjármagni reyndi mjög á getu (S)aðaleig-stjform-SH og félaga honum tengdum til að endurfjármagna þau lán sem höfðu verið veitt félögunum. Lýsti það sér meðal annars í því að Kaupþing banki hf., hvar félag í eigu (S)aðaleig-stjform-SH var stór hluthafi, fjármagnaði sjálfur veðköll sem lánveitandi félagsins, Citibank, beindi að því. Á sama tíma stóð Samskip Holding BV í samningaviðræðum við einn lánveitenda sinna, Fortis, um skilmála á láni bankans til félagsins.

12415. Samskipa tóku að velta fyrir sér mögulegum aðgerðum til að viðhalda annars ágætum rekstri í flutningastarfsemi sem tengdist Íslandi. Hverfðust þessar hugmyndir og umfjöllun innan fyrirtækisins mjög um mögulegt samstarf við Eimskip í flutningum. Breyting varð á þeirri umræðu meðal stjórnenda Samskipa hf. í maí 2008, að því er virðist vegna samstarfssamnings milli Eimskips og Atlantsskipa. Vakna þá hugmyndir um að bregðast við breytingum með sókn á markaði til að auka flutningamagn í siglingakerfinu. Við ráðningu nýs forstjóra hjá Eimskip breyttist afstaða stjórnenda Samskipa hf. aftur og færðist frá samkeppni í átt að samstarfi við helsta keppinaut fyrirtækisins. Stjórnendum Samskipa var ljóst að fjárhagsstaða Eimskips var á þessum tíma mjög alvarleg og að fyrirtækið væri í raun tæknilega gjaldþrota. Við þessar aðstæður höfðu Samskip tækifæri til að bregðast við með sókn á markaðnum. Það gerði fyrirtækið aftur á móti ekki heldur ákvað í samráði við Eimskip að draga úr flutningsgetu og hagræðingu og verulegri hækkun á verðskrám. Eimskip gerði það sama enda féll það mjög vel að hagsmunum þess eins og staða fyrirtækisins var komin. Allt þetta hafði verið undirbúið vel innan Samskipa, sbr. t.d. skýrslurnar sem (S)aðaleig-stjform-SH lét Eglu útbúa.

12416. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta sá jarðvegur sem vinna fyrirtækjanna spratt úr. Haldinn var fundur milli stjórnenda þeirra 6. júní 2008 og í framhaldinu hafi (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj vistað glærukynninguna *„Nýtt upphaf“* 8. og 9. júní 2008 og sambærileg vinna hjá (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv sem mótast m.a. í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Þessi skjöl, sem unnin eru af æðstu stjórnendum beggja fyrirtækjanna, lýsa hugmyndum og tillögum um mjög viðamikið samstarf um m.a. samnýtingu á siglingakerfum fyrirtækjanna.

12417. Skýringum Samskipa þess efnis að fyrirtækið hefði farið í þrot hefði það ekki takmarkað flutningsgetu verulega og hækkað verð er hafnað sem haldlausum. Fjallað er um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 12.2.5.2 og kafla 33.1.6.

12418. Eins og lýst hefur verið hækkuðu Samskip og Eimskip verðskrár sínar verulega 11. ágúst og 1. september 2008 eftir miklar umræður og greiningar innan fyrirtækjanna. Þá hefur það komið fram að fyrirhugaður var fundur stjórnenda Samskipa og Eimskips 1. september en honum síðan verið frestað af (S)frkvstj-millilandasv til 5. september 2008. Fram til 4. september 2008 vann (S)frkvstj-millilandasv að ítarlegri greiningu á siglingakerfum og ýmsum sviðsmyndum sem tengdust breytingum á siglingakerfi Samskipa m.a. á grundvelli hugmynda/tillagna sem hann setti fram, í samráði við (S)forstj, í minnisblöðunum dags. 7. og 9. júlí 2008, þar sem víðtækt samráð við Eimskip var kynnt. Það vekur athygli að (S)forstj

boðaði framkvæmdastjóra og forstöðumenn tiltekinna deilda til fundar að morgni 4. september 2008 og framkvæmdastjórnina til annars langs fundar síðar um daginn um *„Revised Budget*". Tímasetning á þessum fundi og vinnu (S)frkvstj-millilandasv í skjölum sem tengdust siglingakerfi fyrirtækisins og viðskiptavinum, m.a. stórum viðskiptavinum Eimskips, benda eindregið til að umræddir fundir hafi m.a. verið til undirbúnings fundi með stjórnendum Eimskips daginn eftir. A.m.k. er ljóst að þessi reglulegu samskipti fyrirtækjanna voru vettvangur til að viðhalda og tryggja framvindu á samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

12419. Ekkert í sjónarmiðum Samskipa getur breytt framangreindum staðreyndum málsins og mati Samkeppniseftirlitsins.

25.23.3. Um fund fyrirtækjanna 5. september 2008 o.fl.

12420. Eins og áður hefur verið gerð grein fyrir upplýstu Samskip ekki Samkeppniseftirlitið um fund fyrirtækisins með Eimskip 5. september 2008. Í mgr. 860 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI segir að fyrirtækið hafi upplýst Samkeppniseftirlitið um tilvist Norður-Ameríku samningsins og gert grein fyrir samskiptum við Eimskip í tengslum við framkvæmd og endurnýjun samkomulagsins. Þá hafi Samskip afhent alla tölvupósta sem tengdust samskiptum við Eimskip. Annað hafi Samskip ekki getað gert *„enda hvergi haldið sérstaklega utan um þessa fundi, eða aðra viðskiptafundi*." Á fundinum með Eimskip hafi einungis verið rætt um endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi fyrirtækjanna en hvorki um málefni tengd Alcoa né siglingakerfi fyrirtækjanna. Samkeppniseftirlitið dragi ranga ályktun af tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst frá 5. september 2008. Hann lýsi virkri samkeppni enda hafi (E)frkvstj-skiparekst í honum fagnað að Samskip þyrftu að greiða hærra verð fyrir þjónustu Steinweg sem hefði slæm áhrif á flutninga Samskipa á áli Aloca til Rotterdam. Eimskip hafi verið ánægt þar sem þetta hafi getað skapað tækifæri fyrir Eimskip að ná til sín þessum álflutningum sem Samskip önnuðust fyrir Alcoa. Þá sé það alrangt að umræða um viðskipti við Alcoa hafi verið þáttur í hinu *„ímyndaða*" samráði. Flutningar fyrir Alcoa hafi verið mikil áskorun fyrir Samskip við þær aðstæður sem hafi skapast og lausn á þeim þætti hafi á endanum skipt miklu fyrir Samskip. Sú lausn hafi verið unnin í samstarfi við Alcoa og án samráðs við Eimskip. Í skjali, sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv sama dag og fundurinn með Eimskip var haldinn, var vísað til flutninga fyrir Alcoa og samvinnu við Eimskip í sjóflutningum (*„Allt á slot samningum með EI, nema Alcoa farið*"). Segja Samskip þetta með öllu ótengt fundinum með Eimskip. Hið sama gildi um glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008. Umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv um áhrif breytinga á siglingakerfum á EBTIDA Eimskips og hugmyndir að flutningar Samskipa fyrir Elkem fari til Eimskips og flutningar Eimskips fyrir Byko fari til Samskipa séu einungis hluti af eðlilegri skoðun Samskipa á mismunandi sviðsmyndum til að bregðast við breytingum á markaði sem af myndi leiða m.a. ójafnvægi milli innflutnings og útflutnings. Engin samvinna við Eimskip hefði átt sér stað nema að fenginni heimild Samkeppniseftirlitsins.

12421. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

12422. Áréttað er að hvorki Samskip né Eimskip upplýstu Samkeppniseftirlitið um fund (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl þann 5. september 2008. Afhentu fyrirtækin engin gögn og veittu engar upplýsingar um hvað rætt hafi verið á honum. Það gerðu fyrirtækin ekki heldur vegna fundar sömu stjórnenda 14. ágúst 2008. Líkt og með þann fund tjá Samskip sig um fundinn 5. september 2008 þegar bann samkeppnislaga við veitingu villandi upplýsinga gildir ekki, þ.e. í athugasemdum við andmælaskjal. Dregur þetta úr trúverðugleika athugasemda Samskipa og vísast hér einnig til umfjöllunar í kafla 25.21.3 um sjónarmið fyrirtækisins vegna fundarins 14. ágúst 2008.

12423. Athugasemdir Samskipa fela annars vegar í sér mótmæli fyrirtækisins við því hvað hafi verið rætt á fundinum með Eimskip en í því sambandi vísar fyrirtækið ekki til neinna gagna enda viðurkennt af þess

hálfu að það hafi ekki „*haldið sérstaklega utan um*" það sem fram hafi farið á fundinum. Hins vegar er um að ræða málflutning Samskipa um að engin tengsl séu á milli umfjöllunar í skjölum stjórnenda fyrirtækisins um samráð við Eimskip og funda stjórnendanna með fulltrúum Eimskips.[6365]

12424. Eins og rökstutt er í ákvörðun þessari verður að leggja til grundvallar að rætt hafi verið um Norður-Ameríku samstarfið á fundinum enda var það hluti af þeim þætti „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem fjallaði um samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Jafnframt telur Samkeppniseftirlitið að á fundinum hafi verið rætt um önnur málefni sem tengdust samráði fyrirtækjanna. Gögn málsins sýna að fundirnir voru vettvangur til að viðhalda og hrinda samráði fyrirtækjanna í framkvæmd. Í þessu sambandi skal líka hafa í huga að fyrirtækin áttu í fjölmörgum öðrum samskiptum seinni hluta árs 2008, sbr. kafla 7.7.1.

12425. Vísast hér einnig í einu lagi til þess sem fram kemur í kafla 8.16. Heildarmat á þeim samtímagögnum sem þar eru tilgreind gefur ótvírætt til kynna að á fundinum 5. september 2008 hafi Samskip og Eimskip rætt um mögulega útfærslu á breytingu á siglingakerfum fyrirtækjanna í samræmi við þá stefnumörkun sem fram kemur í „*Nýtt upphaf*" glærukynningunni. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði „*Nýtt upphaf*" verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur fyrirtækjanna 5. september 2008.

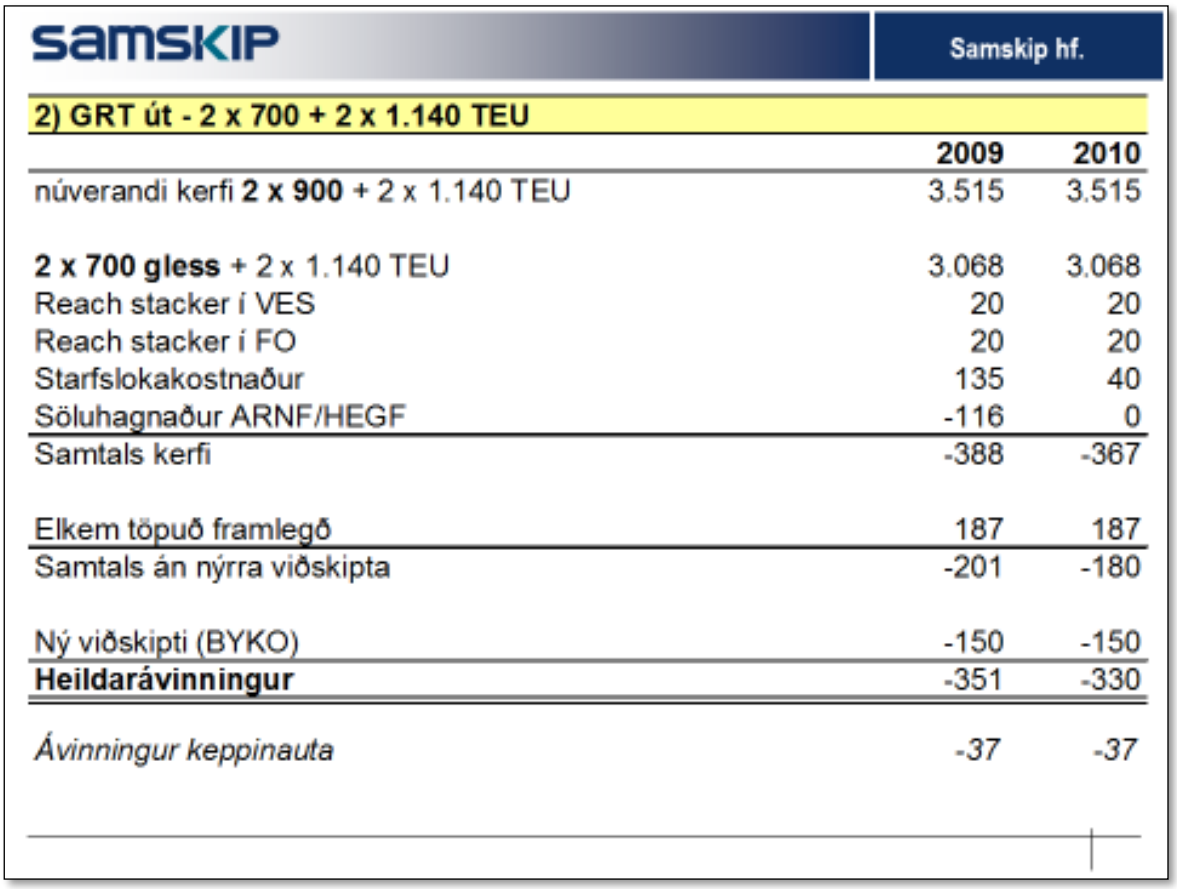
12426. Þá horfa Samskip framhjá því að nokkrum dögum eftir fundinn með Eimskip kom eftirfarandi fram í glærukynningu (S)forstj: „*Sailing system – following is being explored now: -Cooperation with Eimskip*", sbr. umfjöllun hér að framan um undirbúning (S)forstj vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 8. september 2008. Samkvæmt gögnum forstjóra Samskipa var verið að skoða samstarf við Eimskip vegna siglingakerfa Samskipa.

12427. Þegar framangreind gögn (S)frkvstj-millilandasv frá september 2008 eru skoðuð með hliðsjón af þeim útfærslum sem þar koma fram annars vegar og tímasetningu gagnanna og fundarins milli stjórnenda fyrirtækjanna hins vegar verður að telja ótvírætt að fyrirtækin hafi lagt drög að ólögmætri skiptingu á viðskiptavinum til að leysa þann vanda sem þau stóðu frammi fyrir. Með slíkum tilfærslum gátu Samskip undirbúið breytingu á siglingakerfi sínu og sniðið það að breyttum forsendum. Um leið þjónaði það hagsmunum Eimskips. Samskip völdu síðar aðra útfærslu en með sama markmið og tilgang, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9. Athygli vekur að í þessum samtímagögnum er ekki að finna neinn ótta um viðbrögð keppinautarins enda eyddu fyrirtækin allri óvissu í þeim efnum með samráðinu.

12428. Ekki er unnt að draga þá ályktun af tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst frá 5. september 2008 að hann lýsi ánægju Eimskips yfir því að eiga möguleika að ná til sín flutningum Samskipa fyrir Alcoa og þar með virkri samkeppni. Þvert á móti styður umfjöllun (E)frkvstj-skiparekst að samráð hafi verið til staðar, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 8.16.2 og 8.16.3. Virða ber þennan tölvupóst heildstætt og í samhengi við önnur samtímagögn. Í samráðstillögunum, sem fram komu á minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008, var vísað til flutninga fyrir Alcoa. Þessar tillögur ræddu Eimskip og Samskip 9. júlí 2008. Í skjölunum sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 var fjallað um samvinnu Samskipa með Eimskip um flutninganna sem féllu undir samning Samskipa við Alcoa. Í þessu samhengi var vísað til hafnarþjónustufyrirtækis Alcoa í Rotterdam (Steinweg). Sama dag og Samskip og Eimskip funduðu (5. september 2008) vann (S)forstj í skjali þar sem vísað er til Alcoa og samvinnu við Eimskip. Þennan sama dag sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst og vísaði til Alcoa flutninga Samskipa og til upplýsinga sem Eimskip hafði fengið frá Steinweg og umræðu um flutninga Eimskips fyrir Alcoa á fundi með (E)frkvstj-flutnkerf fyrr þennan morgun. Þann 6. september 2008 fjallaði (S)frkvstj-millilandasv um áhrif breytinga siglingakerfa á EBITDA Eimskips og Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.2.3. Útfærsla þar sem Samskip drægi úr flutningsgetu en héldi viðskiptunum við Alcoa var talin

[6365] Sjá sömu sjónarmið Samskipa í mgr. 40 í bréfi fyrirtækisins dags. 13.06.2022.

heppilegust. Í þeirri útfærslu var lagt til að Samskip og Eimskip myndu skiptast á stórum viðskiptavinum (flutningar fyrir Elkem færu til Eimskips og flutningar til Byko færu alfarið til Samskipa):



SAMSKIP	Samskip hf.	
2) GRT út - 2 x 700 + 2 x 1.140 TEU		
	2009	**2010**
núverandi kerfi **2 x 900** + 2 x 1.140 TEU	3.515	3.515
2 x 700 gless + 2 x 1.140 TEU	3.068	3.068
Reach stacker í VES	20	20
Reach stacker í FO	20	20
Starfslokakostnaður	135	40
Söluhagnaður ARNF/HEGF	-116	0
Samtals kerfi	-388	-367
Elkem töpuð framlegð	187	187
Samtals án nýrra viðskipta	-201	-180
Ný viðskipti (BYKO)	-150	-150
Heildarávinningur	-351	-330
Ávinningur keppinauta	*-37*	*-37*

12429. Með hliðsjón af gögnum málsins má ætla að einn af lykilstjórnendum Samskipa, (S)frkvstj-millilandasv, hafi ekki sett fram slíkar útfærslur um skiptingu viðskiptavina nema af því æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips áttu í ítrekuðum samskiptum og tengsl og traust ríkti á milli þeirra.

12430. Í öðrum útfærslum í kynningu (S)frkvstj-millilandasv var gert ráð fyrir auknu samstarfi við Eimskip. Þann 8. september 2008 var Samskipum Holding gerð grein fyrir samvinnu við Eimskip varðandi siglingakerfi. Þann 10. og 15. september 2008 var fjallað um Alcoa flutninga Samskipa hjá þeim stjórnendum Eimskips sem setið höfðu fundinn með m.a. (S)frkvstj-millilandasv 5. september 2008, þ.e. (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl. Óþarft er að rekja hér fleiri mikilvæg gögn frá m.a. október 2008. Aðalatriðið hér er að Samskip og Eimskip náðu með samráði saman um lausn vegna flutninga fyrir Alcoa. Tryggði hún m.a. að Samskip gátu dregið úr flutningsgetu og hækkað verð verulega gagnvart Aloca og Eimskip fengi til sín hluta af flutningum Samskipa fyrir Alcoa. Voru stjórnendur Eimskips afar ánægðir með þetta og voru notuð orð eins og *„alsæla“* og *„snilld“* til að lýsa þessu, sbr. m.a. kafla 9.11. Að sama skapi sýna samtímagögn mikla ánægju stjórnenda Samskipa með hvernig til tókst, sbr. ummæli (S)forstj um aðgerðirnar: *„þær færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins“* og fundargerð stjórnarfundar Samskipa Holding 5. maí 2009 þar sem fram kom *„Group EBITDA is […] slightly better than budget. This is mainly due to to extremely good results from Iceland* […]“, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 12.2.5.2.

12431. Með hliðsjón af framangreindu er staðhæfing Samskipa, um að aðgerðir sumarið og haustið 2008 vegna siglingakerfis og Alcoa hafi verið *„án samráðs“* við Eimskip, ekki í samræmi við samtímagögn og

viðurkenningu Eimskips í sáttinni. Í samkeppnislegu tilliti, jafnvel á fákeppnismarkaði eins og flutningamarkaði, telur Samkeppniseftirlitið auk þess ótrúverðugt að þessu áralanga fyrirkomulag hafi verið komið upp og viðhaldið án samskipta og samstarfs á milli Samskipa og Eimskip. Eins og fram hefur komið í þessu máli gekk Samskip, með samráði við Eimskip, hins vegar lengra en heimilt er og brutu gegn samkeppnislögum með háttsemi sinni til tjóns fyrir viðskiptavini fyrirtækjanna. Samkeppniseftirlitið bendir á að flutningastarfsemi Eimskips á Íslandi gekk vel, þótt fyrir hendi væru fjárhagserfiðleikar vegna erlendu starfsemi fyrirtækisins og það væru krefjandi áskoranir í ytra umhverfi hér á landi eftir fjármálahrunið haustið 2008. Með vaxandi útflutningi Alcoa á áli frá Íslandi var Alcoa mikilvægur kaupandi flutningsþjónustu. Eimskip bjó yfir þekkingu og áralangri reynslu af útflutningi á áli fyrir aðra stóriðju hér á landi. Samkvæmt upplýsingum Eimskips var auk heldur „*mikið*" ónýtt flutningsrými í skipum fyrirtækisins frá Íslandi.[6366] Alla jafna hefðu framangreindar aðstæður hjá Eimskip átt að setja samkeppnislegan þrýsting á Samskip. Skýringar Samskipa um að fyrirkomulag fyrirtækisins og Eimskips, sem var viðvarandi í yfir fjögur ár, hafi gerst án ólögmætra samstilltra aðgerða (þ.m.t. samskipta) og samninga við Eimskips eru því taldar ótrúverðugar.

12432. Í mgr. 67 í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 er vikið að tölvupósti (E)forstö-vöruþróun til (E)starfsm-innfl og (E)forstö-innfl dags. 9. september 2008 í tengslum við undirbúning Eimskips á verðhækkun. Þar segir að samskiptin séu í alla staði eðlileg og beri með sér greiningar helsta samkeppnisaðila fyrirtækisins á athöfnum keppinautar með í huga hvort bregðast þyrfti við. Hafi það verið til marks um virka samkeppni en ekki hið gagnstæða. Þá sýni samskiptin glöggt að starfsmenn Eimskips hafi ekki vitað af fyrirætlunum Samskipa um hækkanirnar en sýnilega frétt af þeim síðar. Samskiptin séu skýr um að ekkert samráð hafi verið milli fyrirtækjanna um verðbreytingar enda hafi fyrirtækin aldrei átt í neinu slíku samstarfi. Í mgr. 68 í áðurnefndu bréfi Samskipa er fjallað um svar (E)forstö-innfl við tölvupósti (E)forstö-vöruþróun sem innihélt samanburð á verðum Samskipa og Eimskips. Athugasemdir Samskipa eru þar í sömu átt. Segir að greiningar sem þessar væru óþarfar í tilvikum er samráð væri til staðar. Í málsgreininni er einnig fjallað um fleiri útgáfur af sömu kynningu á samanburði verða Samskipa og Eimskips.

12433. Vegna þessara athugasemda Samskipa vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar í kafla 8.16.2.4 í ákvörðun þessari. Þvert á skýringar Samskipa eru umrædd gögn í samræmi við önnur samtímagögn sem endurspegla yfirstandandi samráð fyrirtækjanna á þessum tíma þar sem enginn ótti var um að halda uppi og hækka verð til viðskiptavina. Hér vísast einnig til sáttar Eimskips frá 16. júní 2021 þar sem fyrirtækið viðurkennir að samráð við Samskip og það hafi m.a. falist í samráði um álagningu gjalda og afsláttarkjara í flutningsþjónustu, sbr. tl. 1.3. í 1. gr. sáttarinnar.

25.23.4. Um fund stjórnar Samskipa Holding 8. september 2008

12434. Í mgr. 871 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að (S)forstj hafi gert stjórn Samskipa Holding grein fyrir framgangi hins „*ímyndaða*" „*Nýtt upphaf*" verkefni á stjórnarfundi 8. september 2008. Segja Samskip að mati Samkeppniseftirlitsins „*bendir tilvísun til samstarfs við Eimskip (e. „cooperation with Eimskip") á glæru nr. 27 í umræddri kynningu til samráðs milli félaganna. Þessu er hafnað af hálfu Samskipa sem röngu. Umræddur punktur á glærunni vísar til fyrrnefndra möguleika um slot-samninga við Eimskip samkvæmt sviðsmyndum 5 og 6. Ber efni glærunnar þetta augljóslega með sér en þar er einnig gerð grein fyrir öðrum sviðsmyndum sem væru til skoðunar. Er þetta í samræmi við önnur gögn um sama efni í málinu.*" Þá sé rangt að Samskip hafi valið að keppa ekki við Eimskip. Samskip hafi heldur ekki komist að sameiginlegum skilningi með Eimskip um að sækjast ekki eftir viðskiptavinum hvors annars. Ástæða niðurfellingu á glæru 27 í glærukynningu (S)forstj hafi verið sú að innan Samskipa hafi í byrjun september verið komist að þeirri niðurstöðu að sviðsmyndir 5 og 6 væru

[6366] Mgr. 544 í athugasemdum Eimskips við AI.

ekki skynsamlegir kostir. Þá væri það rangt að gert hefði verið ráð fyrir samstarfi við Eimskip en hið rétta væri að samstarf um flutningakerfi hefði verið velt upp sem möguleika innanhúss hjá Samskipum. Einnig sé rangt að gert hafi verið ráð fyrir markaðsskiptingu með Eimskip, það hafi aldrei komið til álita. Að ekki hafi verið fjallað um ætlað „*Nýtt upphaf*" verkefnið í fundargerð eigi sér þá skýringu að um það hafi aldrei verið rætt innan Samskipa eða á vettvangi stjórnar Samskipa Holding.

12435. Í mgr. 875 – 878 í athugasemdum Samskipa er því jafnframt hafnað að fyrirtækin hafi samræmt siglingakerfi sín að verulegu leyti, skipt með sér mörkuðum og takmarkað flutningsgetu. Ekkert gefi tilefni til slíkra ályktana. Aðgerða hafi verið þörf og gögn málsins sýni að fyrirtækin hafi dregið úr flutningsgetu sinni á sínum eigin forsendum en ekki á grundvelli samráðs eða samvinnu.

12436. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

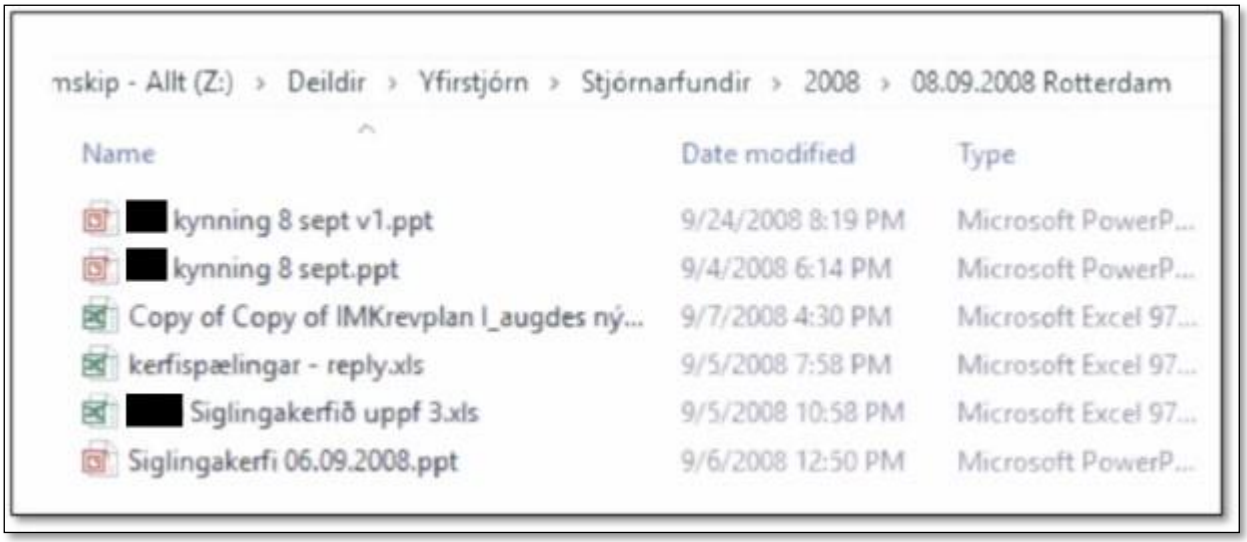
12437. Árétta ber að Samskip staðfesta að „*Cooperation with Eimskips*" á glæru 27 í kynningu (S)forstj vísi til skoðunar á mögulegu auknu samstarfi við Eimskip sem birtist á glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 6. september 2008, sbr. mgr. 872 í athugasemdum Samskipa („*Umræddur punktur á glærunni vísar til fyrrnefndra möguleika um slot-samninga við Eimskip samkvæmt sviðsmyndum 5 og 6* [sem komu fram á glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 6. september 2008]").

12438. Renna þessar skýringar Samskipa stoðum undir samtímagögn um að á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008 hafi (S)forstj gert grein fyrir að til skoðunar væri aukið samstarf við Eimskip vegna siglingakerfis og takmörkunar flutningsgetu.

12439. Samskip byggja hins vegar á því að ástæða niðurfellingu á glæru 27 í glærukynningu (S)forstj hafi verið sú að innan Samskipa hafi „*í byrjun*" september verið komist að þeirri niðurstöðu að sviðsmyndir 5 og 6 væru ekki skynsamlegir kostir. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið.

12440. Gögn málsins sýna að ástæða þess að umrædd glæra nr. 27 hefði verið felld niður í „*(S)forstj kynning 8 sept*" hafi verið sú að (S)forstj var með sérstaka kynningu frá (S)frkvstj-millilandasv, „*Siglingakerfi 06.09.2008*", sbr. umfjöllun í kafla 8.16.2.3 og 8.16.3. Í þeirri kynningu og undirliggjandi gögnum sem (S)frkvstj-millilandasv vísaði til í tölvupóstinum til (S)forstj 6. september 2008 var fjallað um aðgerðir Samskipa og samstarf við Eimskip vegna þess þáttar samráðsverkefnisins sem tók til endurskoðunar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu, sbr. glærukynningu Eimskips um „*Nýtt upphaf*" verkefnið.

12441. Í afrituðum tölvugögnum Samskipa hefur við rannsókn málsins einnig fundist sérstök mappa sem samkvæmt heiti hennar var tileinkuð fundi stjórnar Samskipa Holding 8. september 2008. Þar höfðu þessi gögn Samskipa sömuleiðis verið vistuð, ásamt báðum útgáfum af glærukynningu (S)forstj (einnig með glæru 27 þar sem stóð „*Cooperation with Eimskip*") Þetta styrkir önnur samtímagögn um að (S)forstj hafi á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008 m.a. gert greint fyrir að aukið samstarf við Eimskip væri til skoðunar vegna takmörkun á flutningsgetu, sbr. skjámynd af tölvudrifi Samskipa af möppunni „*Stjórnarfundir/2008/08.09.2008 Rotterdam*":



12442. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ótrúverðugt hjá Samskipum, m.t.t. gagna málsins og samskipta fyrirtækjanna, að byggja á því að fyrirtækið hafi í byrjun september 2008 aðeins verið að velta upp möguleikum að samstarfi við Eimskip „*innanhúss*". Þá breytir engu um mat á ólögmæti háttsemi Samskipa og Eimskips skv. 10. gr. samkeppnislaga þótt Samskip hafi í byrjun september verið búin að komast að niðurstöðu að sviðsmyndir 5 og 6 í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 6. september 2008 væru ekki skynsamlegur kostur (takmörkun á flutningsgetu Samskipa með slotsamningum við Eimskip). Glærukynning (S)frkvstj-millilandasv „*Siglingakerfi 06.09.2008*", sem kynnt var á stjórnarfundi Samskipa Holding tveimur dögum síðar, hafði verið útbúin daginn eftir fund (S)frkvstj-millilandasv með lykilstjórnendum Eimskips sem m.a. báru ábyrgð á siglingakerfi Eimskips. Sú skýring Samskipa, að í byrjun september 2008 hafi verið búið að útiloka sviðsmyndir 5 og 6 í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv, rennir þannig þvert á móti stoðum undir það að Samskip hafi rætt þessa kosti á fundinum með Eimskip 5. september 2008. Annað hvort á þeim fundi eða fundi stjórnar Samskipa Holding 8. september hafi valmöguleikar 5) og 6) í samráðinu verið útilokaðir.

12443. Mikilvægt er að hafa í huga að önnur sviðsmynd í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv fjallaði um samstarf við Eimskip vegna takmörkunar á flutningsgetu Samskipa, sbr. leið 3, svokölluð „*Alcoa min*". Samkvæmt glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv fól sú leið í sér að Samskip myndu takmarka flutningsgetu en halda hluta af álflutningi Alcoa inn í kerfi fyrirtækisins. Skip Samskipa væri þá „*fullnýtt*" frá landinu vegna Alcoa en „*umframmagn*" færi með Eimskip. Þessi gögn ásamt öðrum skýrum samtímagögnum sýna framgang samráðsins á þessum tíma, sbr. til dæmis fundargerð Eimskips nokkrum dögum seinna, 15. september 2008, þar sem rætt var um „*áhuga*" að „*tryggja*" Eimskip aukna aðkomu að flutningum fyrir Alcoa til Evrópu, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.5.2. Það var síðan sambærileg útfærsla sem var farin í október 2008 þ.e. Samskip takmarkaði flutningsgetu og Eimskip sinnti umframflutningum fyrir Samskip á áli fyrir Alcoa. Þótt Samskip og Eimskip hafi í byrjun september 2008 e.t.v. verið búin að útiloka valkosti 5) og 6) í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008, sýna samtímagögn að valkostur 3) í kynningunni, „*Alcoa min*", var til skoðunar hjá fyrirtækjunum.

12444. Af hálfu Samskipa hafa ekki verið gefnar skýringar á því hvers vegna í samtímagögnum fyrirtækisins frá byrjun september 2008 er ekki að greina neinn ótta eða vangaveltur um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips við aðgerðunum. Þvert á móti endurspegla gögnin að Samskip áttu í ítrekuðum samskiptum við Eimskip sem höfðu það markmið að draga úr óvissu og takmarka samkeppni á þeim mörkuðum sem fyrirtækin störfuðu á.

12445. Í athugasemdunum byggja Samskip á því að samstarf fyrirtækisins við Eimskip, vegna siglingakerfisbreytinganna, hafi ekki verið hluti af samráði fyrirtækjanna. Um þetta hefur þegar verið fjallað. Vísast hér til skýrra samtímagagna sbr. umfjöllun í kafla 8 og 9. Má hér í dæmaskyni vísa til eftirfarandi samtímagagna:

- Fundargerð framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008, þar var m.a. rætt um hugsanlega aðkomu Eimskips að álflutningum fyrir Alcoa til Evrópu (flutningar sem féllu undir samning Samskipa og Alcoa). Jafnframt var á sama fundi tekin ákvörðun um að skoða hvort að hægt væri *„að senda ferskan fisk með Samskip til Færeyja þar sem að honum er siglt áfram til Immingham*". Á sama fundi var lagt á ráðin um aðgerðir Eimskips vegna verðsamráðs tengdu olíugjaldi (BAF),

- Tölvupósts (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv frá 5. október 2008, um umræðuefni fundar fyrirtækjanna daginn eftir,

- Rekstraráætlunar Eimskips frá 11. október 2008 en þar stóð vegna Alcoa: *„Samskip ? hluti til Eimskips*",

- Tölvupóstsamskipta og gagna frá 15. – 20. október 2008 um almennan slot sharing samning Eimskips og Samskipa (*„útvíkkað neyðarsamkomulag*"),

- Tölvupósts (S)forstj til (S)frkvstj-MCL 20. október 2008, um að Samskip væru að ljúka samningum við Eimskip og

- Slotsamnings fyrirtækjanna vegna siglinga tengdum Reyðarfirði, sbr. tölvupósta (E)frkvstj-skiparekst frá 12. og 20. nóvember 2008 (þar var tilgreindur samningur fyrirtækjanna og þar sagði (E)frkvstj-skiparekst m.a.: *„Það vita allir núna verðin sem í gangi eru á milli félaganna og tökum gáma fyrir „félagana" ef á þarf að halda og ef við erum með pláss, miðað við þessi verð og skilmála*").

12446. Varðandi þá staðhæfingu Samskipa að aldrei hafi verið rætt um samráðið á vettvangi stjórnar Samskipa Holding vísast til umfjöllunar um stjórnarfund Samskipa Holding 14. júlí 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.10.1. Kemur skýrlega fram í fundargerð frá þeim fundi að samráðsverkefnið var til umfjöllunar á fundinum og greint m.a. frá fyrirhuguðum fundi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip. Þá sýna gögnin að (S)forstj hafi 8. september 2008 gert stjórn Samskipa Holding grein fyrir að aukið samstarf við Eimskip væri til skoðunar við endurskoðun siglingakerfis Samskipa.

12447. Heildstætt mat á gögnum málsins, þar á meðal um ítarlega skoðun stjórnenda Samskipa á mismunandi útfærslum á breyttu siglingakerfi í aðdraganda og í tengslum við fundi þeirra með stjórnendum Eimskipa, sýna að fyrirtækin höfðu með sér ólögmætar samstilltar aðgerðir sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga í aðdraganda þess að Samskip breytti siglingakerfi sínu. Í stað þess að bregðast við breyttum ytri aðstæðum, aðallega magnminnkun í innflutningi og hækkandi kostnaði, á eigin forsendum var flutningsgetan takmörkuð á grundvelli samráðs við Eimskip og *„friði*" sem birtist í því að fyrirtækin reyndu ekki að ná í mikilvæga viðskiptavini hvors annars heldur hækkuðu verð. Þessu ólögmæta ástandi var síðan viðhaldið í um fjögur ár eða til ársins 2013.

25.23.5. Um samráð í landflutningum 8. og 9. september 2008 og karagjöld

12448. Í mgr. 879 og 880 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst milli stjórnenda Eimskips 8. september 2008 (þar sem (E)rekststj-landfl gerir grein fyrir samskiptum við (S)rekststj-landfl2 um mögulegt samstarf) og glærukynningu Eimskips um tillögur að víðtæku samráði við Samskip frá árinu 2006 og drög að flutningasamningi Samskipa og Eimskips frá árinu 2008. Þar segir að drög að flutningasamkomulagi í landflutningum milli Eimskips og Samskipa frá september 2008 eigi uppruna sinn að rekja til ársins 2006. Fyrrum framkvæmdastjóri landflutninga hjá Samskipum hafi samið drögin árið

2006. Þau hafi verið samin með það að leiðarljósi að gera fyrirtækjunum kleift að viðhalda sem hæsta mögulega þjónustustigi við viðskiptavini í leiðarkerfum sínum á landsbyggðinni. Hugmyndin hafi gengið út á mögulega tilfallandi vöruflutninga milli Eimskips og Samskipa á grundvelli fyrirframákveðinna afsláttarkjara frá gjaldskrá, í þeim tilvikum þegar flutningarými þeirra væri fullnýtt og ekki kæmi til greina að stofna til sérferðar vegna þeirra. Árétta Samskip að ekkert hafi orðið úr þessu samkomulagi fyrirtækjanna.

12449. Í mgr. 542-544 í athugasemdum Samskipa við AII fjalla Samskip um sama efni. Í umfjöllun Samskipa er ítrekað að Samskip telji ályktanir Samkeppniseftirlitsins um skjölin í öllum meginatriðum rangar. Engar vísbendingar séu um að gagnkvæm viðskipti fyrirtækjanna hefðu verið ólögmæt eða af þeim leitt samkeppnisröskun. Sama gildi um samskipti í tengslum við viðskiptin. Samskip segja að glærukynning Eimskips frá árinu 2006 og samningsdrög frá árinu 2008 hafi verið einhliða innanhússgögn og hafi ekki sýnt annað en hugleiðingar Eimskips um viðskipti sem aldrei hafi verið kynnt Samskipum né hrint í framkvæmd. Þá stangist ályktun Samkeppniseftirlitsins um að Samskip hafi séð drögin á við ummæli starfsmanns Eimskips. Þá sé óskiljanlegt hvernig Samskip teljist aðili að samráði sem það hefði ekki vitað af enda krefðist það almennt séð þátttöku a.m.k. tveggja fyrirtækja.

12450. Samkeppniseftirlitið telur framangreind sjónarmið Samskipa um hvatir að baki uppruna samningsdraga Eimskips og Samskipa frá árinu 2006 ótrúverðug enda eru sjónarmiðin hvorki studd gögnum né eiga sér stoð í gögnum málsins. Jafnvel þó hvatir fyrirtækjanna hafi verið líkt og Samskip lýsa er ljóst að samstarf það sem samningsdrögin fjalla um var bannað samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga. Þá er ljóst að samstarf fyrirtækjanna í landflutningum hófst a.m.k. árið 2005 og var aukið á árunum 2006-2007 líkt og lýst er í kafla 5.11. Er því rangt hjá Samskipum að ekkert hafi orðið af hugmyndum fyrirtækjanna um samstarf árið 2006.

12451. Þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á sjónarmið Samskipa um að umrædd gögn hafi verið einhliða innanhúsgögn Eimskips og aldrei verið kynnt Samskipum. Eru sjónarmið Samskipa einnig í ósamræmi við staðhæfingu fyrirtækisins sjálfs um að samningsdrögin hafi verið samin af þáverandi yfirmanni landflutninga hjá Samskipum árið 2006, sbr. umfjöllun í áðurnefndri mgr. 880 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig umfjöllun í kafla 8.16.4.

12452. Þá vekur það athygli að Samskip álíti það samstarf sem var andlag samningsdraga Eimskips frá árunum 2006 og 2008 fela í sér samráð tveggja fyrirtækja á meðan samstarf fyrirtækjanna í landflutningum á rannsóknartímabilinu hafa falið í sér lögmæt viðskipti. Að mati Samkeppniseftirlitsins er sá eini munur á samningsdrögunum og raunverulegu samstarfi Samskipa og Eimskips sá að samningsdrögin voru skrifleg en um samstarfið sjálft var ekki gerður skriflegur samningur. Þessi greinarmunur hefur aftur á móti ekki þýðingu við mat á því hvort samstarf keppinauta sé andstætt 10. gr. samkeppnislaga.

12453. Í mgr. 881-882 í athugasemdum Samskipa er tekið fram að önnur samningsdrög Eimskips og Samskipa, frá september 2008, hafi aldrei orðið að samningi. Upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins á árinu 2010 hafi ekki tekið til þess að drög væru afhent og ljóst að innan Samskipa hafi ekki verið haldið kerfisbundið utan um drög að samningum. Þá hafi Samskip gert skilmerkilega grein fyrir viðskiptum fyrirtækisins við Eimskip í landflutningum í svörum við upplýsingabeiðninni.

12454. Segja Samskip að á árinu 2008 hafi svipaðar hugmyndir verið viðraðar og voru m.a. ræddar á fundi (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008. Eftir þreifingar á milli fyrirtækjanna hafi ekkert orðið af þessum áformum. Árétta Samskip þó að Eimskip og Samskip hafi átt og eigi enn í tilfallandi gagnkvæmum viðskiptum á áætlanaleiðum sínum í landflutningum. Þannig hafi viðskipti á eftirfarandi flutningaleiðum verið fyrir hendi á milli fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu:

- Samskip sinntu flutningum fyrir Eimskip milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar.

- Eimskip sinnti flutningum fyrir Samskip milli Reyðarfjarðar og Neskaupsstaðar.
- Samskip sinntu vöruafgreiðslu og móttöku á Þórshöfn fyrir Eimskip.
- Eimskip sinnti vöruafgreiðslu og móttöku á Djúpavogi fyrir Samskip.
- Flutningar milli Húsavíkur og Þórshafnar sem Samskip sinntu annars vegar og Húsavíkur og Vopnafjarðar sem Eimskip sinnti hins vegar.

12455. Samkeppniseftirlitið bendir á að þrátt fyrir að samningsdrög Eimskips og Samskipa frá september 2008 hafi ekki verið undirrituð áttu fyrirtækin í samráði um flutninga og tengda þjónustu á fjölmörgum flutningaleiðum á rannsóknartímabilinu, sbr. umfjöllun í kafla 17.

12456. Sem áður segir tekur 10. gr. samkeppnislaga hvort tveggja til munnlegra og skriflegra samninga. Ábending Samskipa um að fyrirtækin hafi ekki skrifað undir samningsdrög vegna landflutninga hefur því ekkert vægi. Sú staðreynd að Samskip og Eimskip gerðu tilraunir til að semja skriflega um samstarfið hefur aftur á móti sönnunargildi í málinu. Horfa ber til þessa við heildarmat á gögnum málsins t.a.m varðandi atvik samráðsins á þeim tíma þegar fyrirtækin unnu að því að auka samstarf sitt en einnig um tilvist og efni samráðs fyrirtækjanna í landflutningastarfsemi hér á landi.

12457. Þá hafa hvorki Samskip né Eimskip við rannsóknir eftirlitsins veitt réttar upplýsingar um samstarf sitt í landflutningum. Fór það gegn skyldum Samskipa annars vegar og Eimskips hins vegar samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun í kafla 23 um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga og 2. gr. sáttar við Eimskip frá 16. júní 2021.

12458. Í kjölfar þess að „*sendinefnd*" Samskipa kom á fund Eimskips á Reyðarfirði 9. september 2008 var samráð fyrirtækjanna í landflutningum aukið með því að fyrirtækin komust að samkomulagi um aukið samstarf í flutningum á nýjum leiðum, þ.e. á milli Reyðarfjarðar, Eskifjarðar, Neskaupsstaðar og Egilsstaða annars vegar (Eimskip flutti fyrir Samskip) og Egilsstaða og Seyðisfjarðar hins vegar (Samskip fluttu fyrir Eimskip). Er því rangt hjá Samskipum að ekkert hafi orðið af „*áformum*" fyrirtækjanna á þessum tíma. Þá sýna gögn málsins að samkomulag fyrirtækjanna um samstarf á framangreindum leiðum var gert í september 2008, u.þ.b. mánuði áður en (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl áttu fund með Samkeppniseftirlitinu. Samkeppniseftirlitinu var ekki gerð grein fyrir samkomulaginu á fundinum.

12459. Loks bendir Samkeppniseftirlitið á að samráð Eimskips og Samskipa var mun víðtækara en Samskip gefa til kynna í sjónarmiðum fyrirtækisins. Um þetta vísast til kafla 17.4, þar sem fjallað er um til hvaða flutningsleiða og þjónustu samráð Eimskips og Samskipa í landflutningum náði.

12460. Í mgr. 883 í athugasemdum Samskipa við AI segir að tilgangur fundar Eimskips og Samskipa 9. september 2008 hafi verið að skoða möguleika á gagnkvæmum viðskiptum, einkum á Austurlandi og á milli Norður- og Austurlands. Segir að samskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 sama dag hafi lotið alfarið að flutningum til og frá N-Ameríku og að (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hafi ekki komið að neinum ákvörðunum sem tengdust innanlandsflutningum. Segja Samskip ályktun Samkeppniseftirlitsins um að samskipti þeirra séu til marks um nána samvinnu milli fyrirtækjanna haldlausa.

12461. Tölvupóstar (E)rekststj-landfl og (E)svæðisstj1 frá 8. september sýna að tilgangur fundar Eimskips og Samskipa á Reyðarfirði 9. september 2008 hafi verið að kanna aukið samstarf fyrirtækjanna á Norður- og Austurlandi. Einnig átti að ræða „*fleiri*" málefni, sbr. tölvupóst (E)svæðisstj1. Er ljóst að fyrirtækin náðu samkomulagi um samstarf á tilteknum leiðum á því landsvæði eins og fram hefur komið. Þótt (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl hafi ekki setið umræddan fund á Reyðarfirði þá eru fyrirliggjandi samtímagögn sem sýna samskipti þeirra sama dag um annan þátt samráðsins. Er því málefnalegt fyrir Samkeppniseftirlitið að draga þá ályktun að samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl séu til vitnis um

samráð fyrirtækjanna að öðru leyti á þessum tíma. Í þessu sambandi skal einnig áréttað að forstöðumaður Samskipa í landflutningum, (S)forstö-landfl, sem var einn af *„sendinefnd“* Samskipa á fundinum með Eimskip 9. september 2008, vann á þessum tíma að gerð tilboðs Samskipa til Eimskips í *„sjóflutningi“*, sbr. verkefnalista (S)forstö-landfl dags. 18. ágúst 2008, sbr. umfjöllun 18.15.7.2. Með öðrum orðum var forstöðumaður Samskipa í landflutningum að sýsla með þann þátt samráðsins sem tók til sjóflutninga áður en fundurinn fór fram, en í þeim deildum fyrirtækjanna voru umræddir (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl yfirmenn. Er þetta til marks um að aðkoma og framkvæmd samráðs Samskipa við Eimskip gat allt eins skarast á milli deilda fyrirtækjanna og stjórnenda þeirra.

12462. Í mgr. 887 í athugasemdum Samskipa segir að fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv á vettvangi SVÞ og fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á Mokka 4. júlí 2008 séu án samhengis við framangreind atvik. Sundurlaus *„upptalning á gögnum eða samskiptum“* styðji ekki *„með neinum hætti stórkostlegar kenningar um hið ímyndaða“* samráðsverkefni.

12463. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Heildstætt mat er lagt á þau sönnunargögn sem liggja fyrir í málinu í samræmi við sjónarmið samkeppnisréttar sbr. umfjöllun í kafla 4.7. Líkt og fjallað er um í kafla 8.7 tengdist fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 hinu ólögmæta samráði Eimskips og Samskipa. Þá hafa samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv um flutningamál á fundi hagsmunagæslusamtaka þýðingu við mat á framangreindum atvikum en gögn málsins sýna að báðir aðilar höfðu ríka aðkomu að ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Hvað vettvang hagsmunagæslusamtaka varðar má nefna að í málinu liggur fyrir tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst til (E)frkvstj-flutnkerf (afrit til (E)frkvstj-EimÍsl), dags. 2. júlí 2008 þar sem sjá má frásögn hans frá því þegar (S)frkvstj-millilandasv, í kjölfar fundar þeirra á vegum Samtaka atvinnulífsins sama dag, miðlað til hans upplýsingum úr starfsemi Samskipa. Um var að ræða ólögmæta miðlun á viðkvæmum viðskiptalegum upplýsingum sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 8.6. Sýnir þetta sönnunargagn hvernig vettvangur hagsmunagæslusamtaka eða samskipti keppinauta tengslum við þann vettvang gat verið nýttur af fyrirtækjunum í ólögmætum tilgangi.

12464. Í mgr. 884-885 í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að karagjaldi sem fyrirtækið tilkynnti um 8. september 2008. Segja Samskip að gjaldið hafi tekið til flutninga *„á tómum fiskikörum frá Evrópu til Íslands“* sem áður hafi verið gjaldfrjáls. Segja Samskip að fyrirtækið hafi talið rétt að hefja gjaldtöku fyrir umrædda þjónustu á þessum tíma vegna bágrar fjárhagsstöðu en (S)forstö-útfl hafi þó velt fyrir sér viðbrögðum markaðarins við umræddu gjaldi. Slíkar vangaveltur verða að teljast eðlilegar þegar ný gjaldtaka er tekin upp vegna þjónustu sem áður var gjaldfrjáls. Benda Samskip einnig á þetta: *„Líkt og áður hefur komið fram var tilvitnað símtal milli (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl persónulegs eðlis og alls ótengt rannsóknarefnum þessa máls.“* Þá segja Samskip að samskipti innan Eimskips vegna þessarar gjaldtöku Samskipa feli aðeins í sér *„vangaveltur stjórnenda Eimskips um það hvort fylgja ætti þessu fordæmi Samskipa á markaðnum. Þar á meðal má sjá að lagt er mat á það hvort mögulegt sé að hækka tekjur félagsins með því að hækka gjöld, án þess þó að eiga á hættu að tapa viðskiptum. Einnig eru vangaveltur um að fara ekki þessa leið en sækja þess í stað aukin viðskipti frá Samskipum. Ekkert í þessum samskiptum gefur tilefni til ályktana um samráð félaganna heldur eru þau þvert á móti staðfesting að ekkert slíkt samráð var til staðar. Þessar aðstæður eru einfaldlega lýsandi fyrir fákeppnismarkað og þá valkosti sem keppinautar standa frammi fyrir þegar það er metið hvernig rétt er að bregðast við aðgerðum keppinauta. Þá eru þessi samskipti einmitt sönnun þess að ekkert samráð var til staðar, ella hefðu þessar vangaveltur augljóslega verið óþarfar. Samskiptin sýna það svart á hvítu að innan Eimskips var engin vitneskja um þessar aðgerðir Samskipa og ljóst að ekki var um samstilltar aðgerðir félaganna að ræða. Þá er augljóst að Samskip fá augljóslega engu um það ráðið hvernig starfsmenn Eimskips ræða sín á milli um möguleg viðbrögð við útspili Samskipa á markaði. Samskip fá ekki skilið hvernig Samkeppniseftirlitinu tekst eftir sem áður að rangtúlka þessi samskipti. Félagið á ekki að þurfa að sitja undir ásökunum og dylgjum af þessum toga á grundvelli fráleitrar túlkunar á*

innanhússsamskiptum hjá Eimskipi." Lýsa Samskip því einnig að fyrirtækið hafi fallið frá gjaldtökunni vegna viðbragða markaðarins. Það sé í fullkomnu ósamræmi við *„fjarstæðukenndar kenningar Samkeppniseftirlitsins um samráð félaganna um verðlagningu og upptöku gjalda.*" Þá taka Samskip fram að Eimskip hafi ekki innleitt sambærilegt gjald og Samskip því þurft að falla frá gjaldtökunni til þess að missa ekki viðskipti til Eimskips.

12465. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreind sjónarmið Samskipa hreki niðurstöðu um að Samskip og Eimskip hafi gerst brotleg við 10. gr. samkeppnislaga við verðhækkunaraðgerðir eftir mitt ár 2008, þ.á m. við álagningu karagjalds. Má einnig benda á að í mgr. 44 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022, er vísað til fyrirliggjandi gjaldskrár Samskipa vegna útflutnings á ferskum fiski. Segja Samskip að þar megi sjá karagjaldið („*Tube repos*") bætast við gjaldskrá Samskipa árið 2009. Skýringar Samskipa stangast því á en eins og áður segir staðhæfir fyrirtækið í athugasemdunum það hafi fallið frá gjaldtöku á karagjaldi í útflutningi.

12466. Í fyrrnefndri mgr. 884 segja Samskip að karagjaldið hafi tekið til flutninga *„á tómum fiskikörum frá Evrópu til Íslands*". Samskip staðhæfa að Eimskip hafi ekki innleitt karagjald. Samkeppniseftirlitið bendir á að sú fullyrðing Samskipa er ekki í samræmi við samtímagögn. Eftirfarandi samtímagögn sýna að í september 2008 hafði Eimskip þá þegar innheimt af viðskiptavinum sérstakt karagjald, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.4:

- Samkvæmt fundargerð Eimskips frá 9. september 2008 lagði (E)deildstj-útfl2 til á fundinum að *„taka upp karagjald á alla gáma okkar, en einungis hefur verið innheimt fyrir 40 feta RF gáma fram að þessu*."
- Í tölvupósti (E)deildstj-útfl2 til (E)forstö-útfl frá sama degi er fjallað um tekjur Eimskips af karagjaldi á árinu 2007 og fyrstu sex mánuði ársins 2008.

12467. Gögn frá Eimskip sýna jafnframt að 9. september 2008 ákváðu stjórnendur Eimskips að innleiða karagjald á fleiri tegundir gáma. Seint að kvöldi 9. september 2008 sendi (E)deildstj-útfl2 tölvupóst til yfirmanna sinna í útflutningsdeild Eimskips, (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)forstö-útfl). Heiti póstsins var *„Karagjald á 20FT gáma*". Tölvupósturinn og efni hans var augljóslega eftirfylgni frá fundi Eimskips fyrr þennan dag þar sem hafði verið tekin ákvörðun um innleiðingu karagjalds á alla gáma hjá Eimskip. Í tölvupósti (E)deildstj-útfl2 til (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-útfl sagði nánar tiltekið: *„Samkvæmt fyrirmælum – framkvæmum þetta í vikunni*." Með tölvupóstinum áframsendi (E)deildstj-útfl2 tölvupóst sem hann hafði sent nokkrum mínútum fyrr til (E)viðskstj1 og (E)deildstj-útfl3. Þar komu fram eftirfarandi tilmæli (E)deildstj-útfl2: *„Nú ætlum við að innleiða karagjald á 20FT gáma, alla gáma, einnig 20FT IN gáma (sama gjald og er á 20FT RF gám)* […] *(E)viðskstj1 vins. útbúa tilkynningu þess efnis á viðskiptamenn, í samráði við mig*".

12468. Er framangreint í samræmi við ályktanir um tengsl álagningar gjaldsins við samráð Samskipa og Eimskips. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins er viðurkennt að hið ólögmæta samráð við Samskip hafi tekið til álagningar gjalda.

12469. Samkeppniseftirlitið áréttar að ósamræmi er í lýsingu Samskipa á samskiptum (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl. Í mgr. 814 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi rætt neitun Eimskips á að flytja fyrir Samskip gáma með vörum Elkem til Norður-Ameríku. Í mgr. 884 í athugasemdum Samskipa við AI er hins vegar staðhæft að þessi samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl hafi verið persónuleg eðlis og hafi ekki tengst flutningastarfsemi Eimskips og Samskipa.

12470. Dregur framangreint óneitanlega úr trúverðugleika umfjöllunar Samskipa.

12471. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á með Samskipum að atvik tengd álagningu karagjalds á árinu 2008 megi rekja til fákeppni og sýni að ekkert samráð hafi verið milli Eimskips og Samskipa.[6367] Karagjaldið fól í sér mikla verðhækkun og var (S)forstö-útfl óviss hvort Samskip kæmust upp með þessa hækkun. Hætti hann við fyrri áætlun um að tilkynna um gjaldið í viku 35 og byrja að innheimta það 1. september 2008. (S)forstö-útfl bað (E)forstö-útfl um að hringja í sig og óumdeilt er í málinu að þeir ræddu saman. Eftir þetta tilkynntu Samskip um gjaldið þann 8. september 2008. Sama dag vísaði (E)forstö-útfl til sinna „*heimilda*" og taldi sig vita að það væri „*togstreita*" innan Samskipa um þetta gjald en að (S)forstö-útfl vilji að það verði lagt á. Fyrir liggur að daginn eftir, 9. september 2008, var bókað í fundargerð hjá Eimskip að ákveðið hafi verið að taka upp samskonar karagjald og Samskip og því hrint í framkvæmd strax sama kvöld að tilkynna um þetta til viðskiptavina. Þegar framangreind gögn málsins eru virt í samhengi er það óbreytt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að beiðni (S)forstö-útfl um símtal við (E)forstö-útfl hafi verið liður í því að búa í haginn fyrir þessa verðhækkun Samskipa og að samskipti hafi átt sér stað milli fyrirtækjanna vegna a.m.k. karagjaldsins. Á grundvelli þessara samskipta hafi fyrirtækin sammælst um þetta gjald.

12472. Samskip hófu líkt og áður greinir að innheimta karagjald 10. september 2008. Í mgr. 894 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til fundargerðar Eimskips frá 16. september 2008. Segja Samskip að Eimskip hafi fallið frá því að setja á karagjald vegna allra gáma að því er virðist vegna viðbragða markaðarins við karagjaldi Samskipa. Umrædd samskipti innan Eimskips sýni að fyrirtækin hafi ekki átt í samráði um álagningu þessa gjalds frekar en álagningu annarra gjalda. Eftir að áðurgreind tölvupóstsamskipti Eimskips að kvöldi 9. september 2008 (frá (E)deildstj-útfl2 til (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-EimÍsl, um framkvæmd á álagningu gjaldsins) voru afhent Samskipum segir fyrirtækið að Eimskip virðist hafa lagt á karagjald *„að forminu til en ekki innheimt það af viðskiptavinum sínum."* Fyrri fullyrðing Samskipa við rannsókn málsins, um að Eimskip hafi ekki innleitt karagjald, standi því óhögguð.[6368]

12473. Vegna þessara sjónarmiða Samskipa, um innheimtu Eimskips á gjaldinu, skal bent á að Eimskip innheimti þá þegar karagjald af 40 feta gámum. Af samtímagögnum er ekki ljóst hvort eða hvenær Eimskips hóf aukna álagningu karagjalds. Rétt er að taka fram að líkt og fjallað er um í ákvörðun þessari hélt Eimskip áfram að skoða upptöku karagjalds á 20 feta gáma eða hækkun karagjalds Eimskips, a.m.k. til 13. nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.6. Þá tilkynnti Eimskip um verðhækkanir 18. nóvember 2008. Þær verðhækkanir tóku m.a. til útflutnings á fiski, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.7. Af því tilefni tók Eimskip einnig upp nýtt gjald fyrir tollskjalagerð í útflutningi vegna tómra fiskikara til Íslands. Innheimta hófst 1. desember 2008, sbr. tölvupóst (E)forstö-vöruþróun til (E)forstö-útfl þann 20. nóvember 2008.

12474. Hvað sem framangreindu líður um aukna innheimtu gjaldsins hjá Eimskip í útflutningi er kjarnaatriðið það í samráðsmáli sem þessu að samtímagögn Eimskips renna stoðum undir að samráð átti sér stað milli Samskipa og Eimskips um álagningu karagjalds á þessum tíma. Um brot er að ræða þótt ekki liggi fyrir að samráð hafi í raun raskað samkeppni.

12475. Eins og áður segir er því jafnframt haldið fram í athugasemdum Samskipa að fyrirtækið hafi hætt að innheimta kjaragjaldið af viðskiptavinum.[6369] Af hálfu fyrirtækisins hafa engin gögn verið lögð fram um þetta. Þetta er auk þess í ósamræmi við seinni sjónarmið fyrirtækisins við rannsókn málsins en í mgr. 43 og 44. í bréfi þess dags. 13. júní 2022 er því ekki mótmælt að afhentar gjaldskrár Samskipa vegna útflutnings á ferskum fiski sýni að karagjald („*Tube repos*") var komið inn á gjaldskrá Samskipa árið 2009 (og var þar a.m.k. til ársins 2012). Í þessu sambandi skal benda á að í áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 kemur t.a.m. fram að Samskip hafi tekið upp karagjald árið 2008 og að áætlað

[6367] Sjá sömu sjónarmið Samskipa um fákeppni og álagningu karagjalds í mgr. 44 í bréfi fyrirtækisins dags. 13.06.2022.
[6368] Mgr. 43 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2022.
[6369] Sbr. einnig sömu sjónarmið Samskipa í mgr. 44 í bréfi fyrirtækisins dags. 13.06.2022.

sé að það muni skila fyrirtækinu tekjum að upphæð 40 milljónir króna árið 2009, sbr. kafla 8.16.7. Þar var því engan bilbug að finna á meðal stjórnenda Samskipa um að karagjaldið skyldi áfram innheimt af fiskútflytjendum.

12476. Samkeppniseftirlitið bendir á að það er þekkt að fyrirtæki sem hafa með sér ólögmæta samninga og samstilltar aðgerðir á markaði komist ekki upp með allar þætti samráðsins. Getur þar m.a. skipt máli tímasetning aðgerðanna, hvort fyrirtækin séu samstíga þar, og hvort viðskiptavinum misbjóði háttsemin sem leiði til þess að dregið sé í land. Gögn málsins sýna að bæði Samskip og Eimskip höfðu, á sama tíma, gripu til aðgerða og innleiddu nýtt karagjald. Vísast hér einnig til umfjöllunar um samskipti (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl. Það að samráðsfyrirtæki nái ekki að framkvæma allt sem þau ræða um eða ráðgera breytir engu um ólögmæti samskipta þeirra. Ljóst er að Eimskip hélt áfram álagningu gjaldsins vegna endursendra fiskikara í frystigámum. Hér vísast einnig til þess að Eimskip hóf í nóvember 2008 að innheimta nýtt gjald fyrir tollskjalagerð í útflutningi vegna tómra fiskikara til baka til Íslands. Var þetta hluti af víðtækum verðhækkunum Eimskips (m.a. verðhækkunum í útflutningi á fiski) sem tilkynnt var um 18. nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.7.

12477. Í mgr. 43. í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 er því mótmælt að ný gjaldtaka Eimskips vegna tómra kara við tollskjalagerð tengist sakarefni málsins eða karagjaldi. Samskip hafi ekki tekið upp nýtt gjald vegna kara í tollskjalagerð. Ekki er fallist á að þessi sjónarmið og niðurstaða Samkeppniseftirlitsins stendur óhögguð. Í því sambandi skal hafa í huga að samráð fyrirtækjanna tók einnig til álagningar á karagjaldi í landflutningum, sbr. kafla 10.4.6. Þar kölluðu Samskip gjaldið *„skráningargjald“*, sbr. glærukynning (S)starfsm frá 27. nóvember 2009. Fær það engu breytt þó gjald fyrirtækjanna hafi e.t.v. borið önnur heiti en ráðgert var í upphafi af fyrirtækjunum eða hækkunum komið gegnum aðra gjaldaliði í verðskrám.

25.23.6. Fundur framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 o.fl.

12478. Í mgr. 888 – 893 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að tölvupóstar (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl frá 10. og 11. september 2008 hafi tengingu við hið *„ímyndaða“* samráðsverkefni eða gefi til kynna að Eimskip og Samskip hafi á fundum sínum rætt um flutninga fyrir Alcoa. Hið sama eigi við um fundargerð vegna fundar m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008. Þá er flutningum Eimskips og Samskipa fyrir Alcoa lýst svo í athugasemdum Samskipa: *„Í samkomulagi Samskipa við Alcoa um flutninga var Samskipum tryggðir flutningar sem námu að lágmarki 200 þúsund tonnum af framleiðsluvörum Alcoa á hverju ári. Heildarframleiðsla Alcoa nam aftur á móti um 350 þúsund tonnum á ári. Fljótlega eftir að rekstur álversins hófst á Reyðarfirði varð Samskipum ljóst að stjórnendur Alcoa lögðu mikla áherslu á að minnka birgðastöðu félagins til muna í lok hvers árfjórðungs. Af þessum sökum kom það reglulega fyrir að Alcoa flutti framleiðsluvörur sínar jafnframt með Eimskipi þrátt fyrir að flutningasamningur Samskipa væri mun hagstæðari fyrir Alcoa en flutningasamningur félagsins við Eimskip. Átti þetta einkum við í lok hvers ársfjórðungs þar sem Alcoa nýtti þá þjónustu Eimskips, auk þess að fullnýta flutningsgetu Samskipa. Samskip hafði engin samningsbundin úrræði til að sporna við þessu svo lengi sem félaginu voru tryggðar tekjur sem samsvöruðu flutningum að lágmarki 200 þúsund tonnum á ári. Ljóst er að félögin áttu ekki í nokkru samráði um þessa flutninga Eimskips.*“

12479. Framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við gögn málsins og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið telur að draga megi af þeim.

12480. Skal nú gerð nánari grein fyrir því.

12481. Framangreindar staðhæfingar og ályktanir Samskipa eru í engu samræmi við gögn Eimskips frá 10., 11. og 15. september 2008 þegar efni þeirra er virt í samhengi við önnur samtímagögn sem reifuð eru í kafla

8.17.5. Sýna þau saman að umfjöllun m.a. (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl um annars vegar mögulega hlutdeild í flutningum Samskipa á áli fyrir Alcoa til Evrópu og hins vegar mögulega flutninga Samskipa á ferskum fiski frá Reyðarfirði til Færeyja í veg fyrir skip Eimskips á leið til Immingham var hluti af útfærslu og framkvæmd á ólögmætu samráði fyrirtækjanna sem tengdist siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Breyting á siglingaáætlun og takmörkunin á flutningsgetu Eimskips í ágúst 2008 hafði þau áhrif að möguleikar Eimskips á því að flytja ferskan fisk með fullnægjandi til hætti til Bretlands voru verulega skertir. Með þessu gat Eimskip ekki veitt öflugum útgerðum fullnægjandi þjónustu, sbr. áhyggjur þær sem komu fram í tölvupósti (E)svæðisstj3 til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl 9. september 2008. Á þessum tíma unnu Samskip að breytingu á siglingakerfi sínu og takmörkun flutningsgetu. Gat þetta sett álútflutning Samskipa fyrir Alcoa frá Reyðarfirði í uppnám. Í fundargerð af fundi framkvæmdastjóra Eimskips frá 15. september 2008 voru settar fram hugmyndir um aðgerðir sem leystu þessi viðfangsefni beggja fyrirtækjanna:

- Samskip flytti ferskan fisk til Færeyja fyrir Eimskip sem gerði Eimskip kleift að koma honum nægjanlega tímanlega á markaði í Bretlandi (áður en Samskip fækkuðu um eitt skip í viku 44 2008)

- og Eimskip annaðist hluta af flutningum á áli Alcoa til Rotterdam og gerði með því Samskipum kleift að draga úr flutningsgetu sinni og sinna áfram flutningum fyrir Alcoa (eftir að Samskip fækkuðu um eitt skip).

12482. Ber síðan að horfa til þessara gagna Eimskips frá 10. – 15. september 2008 með hliðsjón af samskiptum og aðgerðum Eimskips og Samskipa í kjölfarið. Eru dæmi um þetta tilgreind í kafla 8.17.5. Vísast til hans og umfjöllunar í köflunum þar strax á eftir. Um var að ræða framkvæmd samráðs fyrirtækjanna sem fólst m.a. í því að óvissu á markaðnum hafði verið minnkuð eða eytt með ólögmætum hætti. Útfærslan lá síðan fyrir stuttu síðar eða í október 2008, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 9.11. Ekkert í áðurnefndum sjónarmiðum Samskipa getur haggað eða breytt þeim ályktunum sem draga verður þegar heildarmat er lagt á þessi samtímagögn.

12483. Samkeppniseftirlitið bendir á að túlkun Samskipa á eðli samningsins við Alcoa er ekki í samræmi við það sem aðstoðarforstjórinn og framkvæmdastjórinn sem bar ábyrgð á þessum flutningum, (S)frkvstj-millilandasv, lagði til grundvallar í minnisblöðum sínum frá 7. og 9. júlí 2008. Þar var „*útfærsla*" á samráði við Eimskip sett fram hliðsjón af m.a. eftirfarandi staðreynd:

„Sú útfærsla sem hér er viðruð er gerð með hliðsjón af ofangreindum þáttum og eftirfarandi staðreyndum:

- *Samskip unnu útboð/verðkönnun Alcoa um alla flutninga á framleiðsluvörum fyrirtækisins til Evrópu*."

12484. Ekkert hefur komið fram í samtímagögnum málsins sem gefur til kynna að (S)frkvstj-millilandasv hafi misskilið samning Samskipa við Alcoa. Nánar er fjallað um Alcoa samninginn að þessu leyti í kafla 9.2.1 og hvernig samningurinn sjálfur og önnur fyrirliggjandi gögn sýna að Samskip áttu að annast allan flutninga Alcoa á áli í gámum til Evrópu. Samningur Samskipa við Alcoa frá október 2007 var þannig ekki takmarkaður við að Samskip myndu flytja 200 þús. tonn á ári. Hið rétt er að Alcoa skuldbatt sig til að flytja allt ál til Evrópu með Samskipum og lágmarksmagn sem samningurinn tryggði var 200 þús. tonn á ári, sbr. 3. gr. samningsins:

„AF[6370] anticipates that its smelter facility at full capacity will be a maximum of 340,000 MT per annum. AF will ship with Samskip all volume of cargo on a port basis to Rotterdam or other Continental European

[6370] Aloca Fjarðarál.

or East Coast UK port as mutually agreed by the parties. AF will use its best efforts to transport an estimated minimum of 200,000 MT per annum with Samskip."

12485. Fram kom í mgr. 533 og áfram í athugasemdum Eimskips við AI að haustið 2008 var „*mikið var um ónýtt rými í skipum* [Eimskips] *frá Íslandi.*" Þetta leiddi hins vegar ekki til þess að Eimskip gripi til samkeppnisaðgerða þegar Samskip takmörkuðu flutningsgetu sína gagnvart Alcoa og hækkuðu jafnframt verð verulega gagnvart þeim stóra viðskiptavini. Þvert á móti gerði Eimskip Samskipum þetta kleift með því taka að sér þá flutninga fyrir Alcoa sem Samskip gátu ekki lengur sinnt. Segir Eimskip í athugasemdum að það hafi verið „*nokkurs konar*" „*varaleið*" *fyrir álflutninga*" Alcoa. Þessi aðstoð eða samvinna var í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" samráðsverkefnisins um aukið samstarf fyrirtækjanna, sbr. einnig sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið.

12486. Við mat á aðgerðum fyrirtækjanna sem sneru að takmörkun flutningsgetu og breytingu siglingakerfa verður jafnframt að horfa til annarra þátta í samráði þeirra, t.d. aukins gámasamráðs, samráðs í innanlandsflutningum og ólögmætrar markaðsskiptingar viðskiptavina.

25.23.7. Um fund (E)frkvstj-innanl og (S) frkvstj-innanl í Smáralind 17. september 2008 og atvik í kjölfarið

12487. Umfjöllun um athugasemdir Samskipa um samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í júlí 2008 má finna í kafla 25.18 hér að framan, sbr. mgr. 593, 659 og 686 – 689 í athugasemdum Samskipa. Vísast hér til þeirrar umfjöllunar.

12488. Varðandi fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 17. september 2008 skal tekið fram að Samkeppniseftirlitið óskaði, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, eftir upplýsingum um m.a. fundi eða samtöl stjórnenda Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu. Hvorki Samskip né Eimskip upplýstu um fund framkvæmdastjóranna í Smáralind 17. september 2008. Engin gögn voru heldur afhent um hvað rætt hefði verið í þessum samskiptum (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl.

12489. Í mgr. 895 í athugasemdum Samskipa við AI segir m.a. að Samkeppniseftirlitið „*fullyrði að yfirmenn landflutninga félaganna hafi hist á fundi í Smáralindinni.*" Í mgr. 506 í athugasemdum Samskipa við AI kemur m.a. fram að (S)frkvstj-innanl reki ekki minni til að hafa hitt (E)frkvstj-innanl á fundi í Smáralindinni. Þannig kemur ekki skýrt fram í sjónarmiðum Samskipa hvort fyrirtækið staðfesti að þessi umræddi fundur hafi átt sér stað eður ei.

12490. Vegna þessarar óskýru umfjöllunar Samskipa um tilvist fundarins 17. september 2008 skal tekið fram að óyggjandi upplýsingar liggja fyrir um að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi hist þennan dag. Bæði er það sannreynt í samtímagögnum en jafnframt staðfest í athugasemdum Eimskips, sbr. mgr. 358 og 359 í athugasemdum Eimskips við AI. Um þetta vísast til umfjöllunar í kafla 8.16.7 í ákvörðun þessari.

12491. Í áðurnefndri mgr. 895 í athugasemdum Samskipa við AI gerir fyrirtækið einnig athugasemd við það að umræddur fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 17. september 2008 sé settur í samhengi við drög Eimskips og Samskipa um samning um gagnkvæm viðskipti í landflutningum dagsett sama dag. Þessi athugasemd Samskipa er heldur ekki í samræmi við athugasemdir Eimskips. Í mgr. 358 í athugasemdum Eimskips við AI kemur þannig fram að á fundinum í Smáralind 17. september 2008 hafi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl rætt um mögulegan tvíhliða flutningasamning milli Eimskips og Samskipa. Jafnframt hafi verið rætt um hvort möguleikar væru á „*annars konar samstarfi, s.s. rekstri sameiginlegra vöruafgreiðslna.*"

12492. Í mgr. 895 í athugasemdum Samskipa er einnig fjallað um fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl á Mokka þann 4. júlí 2008. Kveður fyrirtækið þann fund ekki hafa tengst samningsdrögum fyrirtækjanna

frá 17. september 2008. Af þessu tilefni skal tekið fram að í mgr. 506 í athugasemdum Samskipa við AI segir fyrirtækið að á umræddum fundi 4. júlí 2008 hafi (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl rætt um *„möguleika á samstarfi milli félaganna í innanlandsflutningum*". Þetta kemur líka fram í skýringum Eimskips um fundinn 4. júlí 2008, sbr. mgr. 353 í athugasemdum Eimskips við AI. Þar kemur fram að þar hafi m.a. verið rætt um *„möguleikann á því að félögin gerðu með sér tvíhliða samkomulag á landflutningamarkaði*". Drög að landflutningasamkomulagi frá 17. september 2008 tengist því fundi stjórnendanna 4. júlí 2008 og umræðu þar um aukið samráð í landflutningum. Hér vísast sömuleiðis til afhents tölvupósts Eimskips frá 3. júlí 2008 *„Tvíhliða flutningasamningur í landflutningur*". Um er að ræða afhentan tölvupóst frá Eimskip þar sem (E)frkvstj-innanl 3. júlí 2008, daginn fyrir fund hans 4. júlí 2008, sendi tölvupóst til lögmanns fyrirtækisins og sagðist ekki finna eintak hjá sér og bað lögmanninn að senda til sín drög að *„tvíhliða flutningasamningi*" sem unnið hefði verið að árið 2006, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.7. Að mati Samkeppniseftirlitins er því augljós tenging á milli þessara framangreindra funda (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 14. júlí og 17. september 2008 og uppkasts af skriflegum samningi og þess síðan að fyrirtækin komu á ólögmætri markaðsskiptingu og juku við samráð sitt í landflutningum árið 2008. Renna framangreind gögn stoðum undir framgang og vinnslu samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma, sbr. einnig glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 24. júlí 2008 (þar sem segir m.a.: *„Flytja vörur í gámum á Austurland, nota S og E 2 ferðir pr viku – tvíhliða flutningasamningur*") og umræðuefni á fundi *„sendinefndarinnar*" frá Samskipum með Eimskip 9. september sama ár. Skýringar Samskipa þar sem það er fullyrt að fundurinn 4. júlí 2008 tengist *„að engu leyti*" drögum að flutningasamkomulagi 17. september 2008 fá því ekki staðist.

12493. Í athugasemdum Samskipa lætur fyrirtækið þess ógetið að í samskiptum fyrirtækjanna bauðst Eimskip jafnframt til að flytja fyrir Samskip sjóleiðina frá Reykjavík til Reyðarfjarðar.

12494. Hvað sem framangreindu líður þá kemur fram í athugasemdum Samskipa staðfesting þess að það voru samskipti milli fyrirtækjanna um samstarf í landflutningum og að samskipti hefðu verið milli (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í aðdraganda fundar með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008, sbr. umfjöllun í mgr. 895 í athugasemdum Samskipa við AI.

12495. Í mgr. 896 í athugasemdum Samskipa við AI segir að fyrir fyrirtækinu hafi vakað að tryggja áframhaldandi þjónustustig og að aðilum hafi verið ljóst að ef ráðast ætti í umfangsmikið samstarf yrði það háð undanþágu Samkeppniseftirlitsins. Árétta Samskip að aðilar hafi ávallt gengið út frá því að samningurinn þyrfti samþykki Samkeppniseftirlitsins fyrir undanþágu og að hann gæti ekki tekið gildi fyrr en að fengnu slíku samþykki. Ekki hafi orðið af samstarfinu, en fyrirtækin í framhaldinu átt í *„takmörkuðum viðskiptum sem gerðu félögunum kleift að viðhalda þjónustustigi og samkeppni í umræddum flutningum*."

12496. Þá ber að geta þess að í athugasemdum Eimskips við AI í mgr. 358 og áfram kemur fram að engin þróun hafi orðið á mögulegum tvíhliða flutningasamningi fyrr en fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl var haldinn 17. september 2008. Tilgangur fundarins hafi verið að ræða drög að flutningasamkomulagi sem sjá megi á því að (E)frkvstj-innanl hafi sent sjálfum sér drögin með tölvupósti 9. september 2008. Annars konar samstarf, svo sem rekstur sameiginlegra vöruafgreiðslna, hafi líka verið rætt á fundinum.

12497. Skulu hér nefnd gögn sem tengjast því þegar *„sendinefnd*" Samskipa kom á fund Eimskips á Reyðarfirði, samningsdrög sem til urðu í kjölfarið, tölvupóst (E)svæðisstj1 til m.a. (E)frkvstj-innanl frá 16. september 2008 þar sem tilkynnt var um samkomulag um markaðsskiptingu á Austurlandi og tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-innanl og (E)starfsm frá 18. september 2008 um landflutninga Eimskips fyrir Samskip, sbr. umfjöllun í köflum 8.16.4 og 8.16.7. Er því ljóst að fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl 17. september 2008 hafði þann tilgang að ræða samningsdrög fyrirtækjanna og annað samstarf þeirra á

milli. Var það í samræmi við markmið samráðsverkefnis Samskipa og Eimskips um að „*auka*" samstarf fyrirtækjanna í landflutningum.

12498. Líkt og fjallað er um í kafla 8.16.7 var fleira rætt á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í Smáralind 17. september 2008. Á fundinum var þannig einnig rætt um samningstilboð Samskipa til Eimskips um sjóflutninga til Reyðarfjarðar frá Reykjavík. Verður nú vikið að skýringum Samskipa um framangreint.

12499. Í mgr. 902-903 í athugasemdum Samskipa við AI er því ekki hafnað að tilboðið sem (S)frkvstj-innanl sendi með tölvupósti til (E)frkvstj-innanl 18. september 2008 hafi verið rætt á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl deginum áður. Kemur fram hjá Samskipum m.a. að tölvupóstur (S)frkvstj-innanl hafi innihaldið verðtilboð Samskipa í sjóflutninga á 20 og 40 feta gámum innanlands frá Reykjavík til Reyðarfjarðar.

12500. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

12501. Þess ber að geta að skýringar Samskipa á umræðuefni fundarins 17. september 2008 eru í ósamræmi við skýringar Eimskips við rannsókn málsins en þar kemur m.a. fram að (E)frkvstj-innanl hafi óskað eftir tilboði Samskipa í flutning á gámum frá Reykjavík til Reyðarfjarðar á fundi þeirra 17. september 2008.[6371]

12502. Með siglingakerfisbreytingu Eimskips og takmörkun á flutningsgetu í ágúst 2008 hætti Eimskip að sigla með Austurleið til og frá Íslandi. Með sama hætti hafði viðkoma Norðurleiðar á Reyðarfirði það í för með sér að skapa aðstæður fyrir Eimskip og Samskip til að samnýta siglingaleiðirnar og flutningakerfi. Af gögnum málsins er ljóst að áðurnefnt samningstilboð Samskipa til Eimskips, um sjóflutninga frá Reykjavík til Reyðarfjarðar, varðaði þessa samnýtingu á flutningakerfum fyrirtækjanna. Var það í samræmi við samráð þeirra á þessum tíma. Í þessu sambandi skal áréttað að verðtilboð Samskipa 18. september 2008 varð síðar að samningi milli fyrirtækjanna um samstarf tengt flutningum til og frá Reyðarfirði, sbr. tölvupósta (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-skiparekst frá 12. og 20. nóvember 2008 ((E)frkvstj-skiparekst sagði þar m.a.:*„Það vita allir núna verðin sem í gangi eru á milli félaganna og við tökum gáma fyrir „félagana" ef á þarf að halda og ef við erum með pláss, miðað við þessi verð og skilmála*"). Nánar er fjallað um þau atvik í kafla 9.12.

12503. Samkeppniseftirlitið áréttar að heildarmat á fyrirliggjandi gögnum gefur ótvírætt til kynna að fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 17. september 2008 og samningstilboð um sjóflutninga tengt Reyðarfirði 18. september 2008 hafi verið hluti af ólögmætu samráði Samskipa við Eimskip.

25.23.8. Um markaðsskiptingu á Austurlandi

12504. Í athugasemdum Samskipa segir, líkt og áður greinir, að fyrirtækin hafi í framhaldi fundar með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 átt í *„takmörkuðum viðskiptum sem gerðu félögunum kleift að viðhalda þjónustustigi og samkeppni í umræddum flutningum*."[6372] Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta.

12505. Samtímagögn um aðdragandann að samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum á Austurlandi sýna að samstarfið hafði tengsl við samráðsverkefni Eimskips og Samskipa, en eitt markmiða þess var að *„auka samstarf*" fyrirtækjanna í landflutningum og einnig að í samstarfinu hafi falist markaðsskipting eftir leiðum. Kom t.a.m. fram í áðurnefndum tölvupósti (E)svæðisstj1 frá 16. september 2008, hvar hann tilkynnti um nýtt samkomulag Eimskips og Samskipa, að *„(E)þjstj-Austur og* [(S)rekststj-landfl3] *hjá*

[6371] Mgr. 359 í athugasemdum Eimskips við AI.
[6372] Hið sama kemur fram í mgr. 426 í athugasemdum Samskipa við AI.

Samskipum eru búnir að koma sér saman um að Eimskip sjái um akstur REF-ESK-NES og Samskip um SEY." Gefur tölvupósturinn til kynna að í samkomulaginu fólst markaðsskipting eftir leiðum.

12506. Þá tekur Samkeppniseftirlitið fram að gögn málsins benda ekki til þess að Samskip hafi eitt starfrækt flutninga á flutningaleiðinni á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar né að Eimskip hafi eitt starfrækt flutninga á flutningaleiðinni á milli Reyðarfjarðar og Neskaupstaðar. Gögn málsins sýna að því fyrirkomulagi hafi verið komið á með ólögmæti samkomulagi Eimskips og Samskipa frá 16. september 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.7.

12507. Engin undanþága skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi vegna þessa samstarf Samskipa og Eimskips og skiptingu markaða. Var framangreind háttsemi fyrirtækjanna til þess fallin að raska með ólögmætum hætti samkeppni á landflutningamarkaði, þ. á m. á framangreindum flutningaleiðum sem fyrirtækin skiptu á milli sín.

12508. Samkeppniseftirlitið bendir auk þess á að ekki er nægilegt að bera fyrir sig að hið ólögmæta samstarf Samskipa við Eimskip hafi verið til þess fallið að auka samkeppni. Engin gögn staðfesta þetta. Þvert á móti eru fyrirliggjandi gögn í málinu um ítrekuð samskipti m.a. stjórnenda fyrirtækjanna um viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar og sem gengu mun lengra en framkvæmd einstaka flutnings hjá svæðisdeildum fyrirtækjanna hér á landi. Jafnvel þó svo hafi verið var samkomulagið þess eðlis að vera háð undanþágu Samkeppniseftirlitsins, sbr. 15. gr. þágildandi samkeppnislaga, þar sem samkeppnisleg áhrif samkomulagsins yrðu tekin til skoðunar.

25.23.9. Um glærur Samskipa frá 22. september 2008

12509. Í mgr. 905-908 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um glærukynningar fyrirtækisins frá 22. september 2008. Mótmæla Samskip því að í þeim komi fram hugmyndir um samráð Eimskips og Samskipa eða að þær endurspegli hið „*ímyndaða*" samráðsverkefni. Kemur m.a. fram að tilvísunin á glæru nr. 13 í glærukynningunni „*Stöðufundur m (S)stjform-S 22 sept 2008*" til „*samkeppnin??*" sé til marks um að ekkert samráð hafi verið um þessa þætti heldur að óvissu hafi gætt um viðbrögð Eimskips við þeim breytingum sem Samskip hafi þurft að ráðast í. Túlkun Samkeppniseftirlitsins um að tilvísunin sé til marks um tortryggni og óvissu þar sem endanlegar lyktir samráðsverkefnisins hafi ekki legið fyrir á þessum tíma fari þvert á umrædd gögn og skilning sem eðlilegt sé að leggja í þau gögn. Túlkunin sé tilhæfulaus og röng.

12510. Framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við gögn málsins og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið telur að draga megi af þeim.

12511. Skal nú gerð nánari grein fyrir því.

12512. Samkeppniseftirlitið vísar hér til umfjöllunar um samtímagögnin í kafla 8.16.9. Á umræddri glæru (S)forstj sem Samskip vísa til (þar sem stóð „*Samkeppnin ??*") var fjallað um Ísland og „*Stóru myndina*", þ.e. aðgerðir Samskipa sem undirbúið var að innleiða til viðbótar við verulegar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum sem tóku gildi stuttu áður hjá fyrirtækinu, þ.e. þann 1. september 2008.

12513. Eins og fyrir liggur vann (S)forstj á þessum tíma að umræddri „*stóru mynd*" en í því sambandi má í gögnum málsins sjá (S)forstj vísa til þess að afkoma Samskipa 2008, 2009 og 2010 skyldi ekki vera „*fjarri*" góðri afkomu Samskipa árin 2006 og 2007, sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 30. ágúst 2008. Í þessu sambandi vísast einnig til þess að fyrirliggjandi eru í málinu samtímagögn frá (S)forstj sem sýna að þessi „*stóra mynd*" forstjórans tók m.a. til þátta sem tóku til samráðsins sem var í gangi með Eimskip á þessum tíma, sbr. tölvupóst (S)forstj til yfirstjórnar Samskipa, „*revised*", frá 1. september 2008 sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.15.11.

12514. Umrædda spurningu á glæru (S)forstj („*Samkeppnin ??*“) ber að mati Samkeppniseftirlitsins að skoða með öðrum samtímagögnum sem urðu til fyrir og eftir 22. september 2008. Um þetta vísast til umfjöllunar um fjölmörg samtímagögn um samráð fyrirtækjanna frá miðju ári 2008, sbr. umfjöllun í kafla 7 og áfram. Sú staðhæfing Samskipa að framangreind ummæli á glæru (S)forstj séu til marks um að ekkert samráð hafi verið til staðar fær því ekki staðist.

12515. Á þessum tímapunkti, þ.e. 22. september 2008, lá ekki fyrir hvernig Samskip myndu fara með þann þátt samráðsins sem tók til sjóflutninga, þ.e. hvernig fyrirtækið kæmi til með að breyta siglingakerfi sínu, sbr. verkefni fyrirtækjanna á glærum númer 6 og 7 um siglingakerfin og slotsamninga í *„Nýtt upphaf*“ glærukynningu Eimskips frá júní 2008. Endanleg útfærsla Samskipa og Eimskips á siglingakerfi íslenska markaðarins kom síðar, nánar tiltekið í október 2008, sbr. kafla 9. Því ástandi ásamt ólögmætri markaðsskiptingu mikilvægra viðskiptavina var síðan viðhaldið í rúm fjögur ár.

12516. Jafnframt verður að hafa í huga að umrædd glærukynning (S)forstj tengdist stöðufundi hans með (S)stjform-S 22. september 2008. Í undirbúningi fyrir fundinn fékk (S)forstj send gögn um *„skipapælingar*“ þar sem m.a. var fjallað var um útfærslur á breytingum og hver yrði *„ávinningur keppinauta af þeim*“, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.9.

12517. Samkeppniseftirlitið áréttar að (S)stjform-S var stjórnarformaður Samskipa hf. Hann sat einnig í stjórn Samskipa Holding. Í þessu sambandi skal hafa í huga að (S)stjform-S hafði þegar komið að ákvörðunum og umræðum um samráð með Eimskip árið 2008, sbr. fundargerð frá stjórnarfundi Samskipa hf. 4. apríl 2008, tölvupóst til (S)stjform-S 12. maí 2008 þar sem meðfylgjandi var skýrsla (S)aðaleig-stjform-SH um samráð við Eimskip, fundargerð frá fundi stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008, tölvupóstur (S)stjform-S til (S)aðaleig-stjform-SH 22. júlí 2008 vegna fundar um *„New Beginning*“ (25. júlí 2008) og fundargerð frá fundi Samskipa Holding 8. september 2008. Gögn málsins gefa vísbendingu um að (S)stjform-S (og reyndar einnig (S)stjórnarm-fjármstj) hafi á þessum tíma haft eftirfylgni með störfum (S)forstj og Samskipum með stöðufundum með (S)forstj, þar sem tekin var staðan á framgangi aðgerða hjá Samskipum, sbr. áðurnefndan tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv 30. ágúst 2008, þar sem (S)forstj fjallar um aðgerðir Samskipa og það að afkoma fyrirtækisins árin 2008, 2009 og 2010 skyldi ekki vera *„fjarri*“ góðri afkomu áranna 2006 og 2007. Þremur dögum fyrir stöðufund (S)forstj með (S)stjform-S sendi hann tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Efni hans var *„Eimskips*“ og í honum sagði (S)forstj aðeins: *„Sælir-þú kannski bjallar við tækifæri*“. Er framangreint einnig í samræmi við fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH á stjórnarfundi Samskipa Holding 18. mars 2008, um að vernda skyldi Samskip á Íslandi sem *„Cash Cow*“ samstæðunnar.

12518. Einnig ber að setja framangreind atvik í samhengi við björgunaraðgerðir Samskipa Holding vegna krafna frá helsta lánveitanda samstæðunnar, hollenska bankans Fortis. Fyrirliggjandi er í máli þessu að Samskip Holding hafði átt í viðræðum við Fortis frá mars 2008, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3. Samkvæmt gögnum málsins laut stór þáttur í aðgerðum Samskipa vegna Fortis að því að tryggja hámarks afkomu samstæðunnar árið 2008. Samskip hf. á Íslandi áttu að standa undir næstum allri afkomu samstæðunnar, sbr. fundargerð frá stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.10.1. Auk ríkra tengsla (S)stjform-S við Samskip var hann á þessum tíma einnig framkvæmdastjóri Kjalars, fjárfestingarfélags (S)aðaleig-stjform-SH. Kjalar átti stóran eignarhlut í Kaupþing banka á þessum tíma. Kaupþing banki stóð eins og áður segir frammi fyrir miklum fjárhagslegum áskorunum undir lok september 2008 og október 2008, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 8.16.11.

12519. Jafnvel þó að á stöðufundi (S)forstj og (S)stjform-S 22. september 2008 hafi verið uppi álitaefni um samkeppni (sbr. ummæli á glæru (S)forstj um *„Samkeppnin??*“), þá sýna samtímagögn, sem urðu til eftir fundinn, ótvírætt hvaða leið var áfram valin hjá Samskipum og Eimskip, þ.e. áfram var valið samráð

í stað samkeppni. Um þetta vísast til umfjöllunar um atvik í október til desember 2008 og „*frið*" fyrirtækjanna frá árinu 2009 til ársins 2013.

25.23.10. Um áhyggjur Jóna af of háu verði

12520. Í mgr. 910 – 911 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)starfsm hjá Jónum 16. september 2008 til (S)frkvstj-Jóna og tölvupóst (S)frkvstj-Jóna til (S)forstö-innfl1 sama dag. Segja Samskip að óánægja (S)starfsm og (S)frkvstj-Jóna með verðlagningu Samskipa skýrist af hagsmunum Jóna. Hagsmunir (S)frkvstj-Jóna hafi verið lægri flutningsgjöld sem myndi bæta afkomu hans fyrirtækis. Samskiptin séu einungis til vitnis um heilbrigðar innanhúsviðræður um verðlagningu milli fyrirtækja innan sömu samstæðu. Séu slíkar viðræður milli Jóna og innflutningsdeildar Samskipa algengar.

12521. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta.

12522. Málið snýr ekki að verðlagningu milli Jóna og Samskipa heldur því verði sem viðskiptavinum var ætlað að greiða og breytinga á því. Verðhækkun Samskipa endar hjá viðskiptavinum hvort heldur þeir semja við Jóna eða innflutningsdeild Samskipa. Jónar eru í þessu tilfelli framlenging á sölukerfi Samskipa og sýna þessir tölvupóstar að stjórnandi og starfsmenn Jóna höfðu miklar áhyggjur af þróun mála og verðhækkunum Samskipa. En eins og áður er lýst virtust stjórnendur Samskipa ekki hafa áhyggjur af viðbrögðum Eimskips. Óvissa var ekki um hvort Eimskip færi í hækkanir, frekar hverjar þær yrðu, sbr. kafla 8.16.9. Í skilningi starfsmanna Jóna var þetta *„pólitísk ákvörðun*". Var verðhækkunum haldið til streitu.

12523. Þá segja Samskip að af tölvupósti (S)frkvstj-Jóna dragi Samkeppniseftirlitið þá ályktun að hann hafi búið yfir vitneskju um að helsti keppinauturinn, TVG, biði eftir því að móðurfélagið (Eimskip) legði línuna og hækkaði verð. Halda Samskip því fram að Jónar hefðu verið virkir þátttakendur á sjóflutningsmarkaði og meðvitaðir um þær hreyfingar sem ættu sér stað vegna samtala og heimsókna til viðskiptavina. Rætt hefði verið um verð og gildistíma samninga og vilja viðskiptavina til að opna fyrir viðræður um tilboð í flutninga. Í gegnum árin taki flestir samningar breytingum vegna endurskoðunar á gjaldskrám skipafélaganna sem hafi átt sér stað með óreglulegu millibili. Við breytingar á gjaldskrá mynduðust oft tækifæri til að komast í ný viðskipti. Túlkun á sértækum hækkunum hafi verið reist á samtali við viðskiptavini fyrirtækisins en ekki samskiptum við TVG eða Eimskip.

12524. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta og bendir á að Samskip tilgreina ekki hvaða viðskiptavinur hafi veitt (S)frkvstj-Jóna umræddar upplýsingar eða leggja fram gögn sem staðfesta frásögn fyrirtækisins.

12525. Í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna segir m.a. *„ATLU og TVG bíða eftir að EIMU gangi fram með almennar hækkanir en útlitið er frekar að þeir ætli í sértækar hækkanir.*" Samskip segja að þessar upplýsingar hafi borist frá viðskiptavinum. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ekki trúverðugt að viðskiptavinir sem Jónar hafi verið að ræða við hafi upplýst um þetta eða hafi haft hagsmuni af því. Það er ekki trúverðugt að viðskiptavinir sem hafi talið verð Jóna of hátt hafi „huggað" sölumenn fyrirtækisins með því að upplýsa þá um að keppinautur hefði í hyggju að hækka sitt verð.

12526. Skilja verður athugasemdir (S)frkvstj-Jóna þannig að hann kvarti yfir almennri hækkun hjá Samskipum og að hann vilji frekar geta boðið sértæk verð. Upplýsingar hans um fyrirhugaðar aðgerðir Eimskips eru því líklegri að hafa borist frá Eimskip eða TVG. Umræddir tölvupóstar gefa ekki í skyn að þessi breyting á gjaldskrá Samskipa, sem fól í sér hækkun, hafi verið líkleg til að afla nýrra viðskipta, líkt og Samskip í mgr. 911 fullyrða að eigi sér *„oft*" stað við breytingar á gjaldskrám en þar kemur fram: *„Í gegnum árin taka flestir samningar* [viðskiptavina] *breytingum vegna endurskoðunar á gjaldskrám skipafélaganna* […]. *Við breytingar á gjaldskrám myndast oft tækifæri til að komast í ný viðskipti*".

12527. Þá verður ekki séð af gögnum málsins að Samskip hafi í tengslum við verðhækkanir Eimskips með skipulögðum hætti lækkað eða ekki hækkað verð til að ná í aukin viðskipti þrátt fyrir að flutningsrými væri til staðar. Þvert á móti var það markmið fyrirtækisins að hækka verð, sbr. fjölmörg samtímagögn í málinu og viðurkenningu Samskipa í mgr. 912 í athugasemdum við AI. Að minnsta kosti í tíu tilvikum á brotatímabilinu hækkaði Eimskip gjaldskrár fyrirtækisins. Samskip notaði aftur á móti ekki „*tækifærið*" til að sækja á og ná í ný viðskipti hjá mikilvægum viðskiptavinum Eimskips.

12528. Í mgr. 764 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að í gegnum árin hafi skipafélögin almennt hækkað gjaldskrár sínar reglulega og á sama tíma, í byrjun árs og svo í lok sumars. Nú staðhæfa Samskip aftur á móti að í gegnum árin hafi slíkt átt sér stað óreglulega. Er þannig ósamræmi í skýringum félagsins.

12529. Í mgr. 912 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að Samkeppniseftirlitið vísi til þess að Samskip hefðu ekki sætt lagi og lækkað verð til að afla aukinna viðskipta. Samskip benda á að það sé ekki svo í þessum rekstri frekar en öðrum að starfsemin gangi einvörðungu út á að lækka verð og auka umfang viðskipta. Ef leiðin, sem Samkeppniseftirlitið telji sýnilega rétta, hefði verið farin, hefði fyrirtækið siglt hraðbyri í þrot. Markmið Samskipa hafi verið að hækka verð, aðlaga siglingakerfi að gjörbreyttu landslagi í inn- og útflutningi og hámarka arðsemi af rekstrinum. Ekkert af þessu hafi verið óeðlilegt eða ólöglegt.[6373]

12530. Samkeppniseftirlitið getur ekki tekið undir þá alhæfingu að aðrar aðgerðir, við aðstæður á þessum tíma, hafi ekki verið færar fyrir Samskip. Hvað sem því líður skiptir öllu máli hvernig að aðgerðum er staðið óháð því hvaða aðgerðir verða fyrir valinu. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga áskilur að hver og einn keppinautur taki sjálfstæða ákvörðun um þær aðgerðir sem varða starfsemi hans á viðkomandi markaði. Metin heildstætt gefa gögn málsins aftur á móti ótvírætt til kynna að Samskip hafi á þessum tíma, með ýmsum samskiptum við Eimskip, viðhaft samstilltar aðgerðir um breytingar á siglingakerfum fyrirtækisins en breytingarnar voru forsenda fyrir verðhækkunum og skiptingu markaða.

12531. Um framangreinda gjaldþrotaskýringu Samskipa er vísað til umfjöllunar í kafla 33.1.6 en skýringin er hvorki í samræmi við stöðu fyrirtækisins samkvæmt ársreikningum Samskipa á Íslandi né í samræmi við samtímagögn frá þessum tíma um EBITDA afkomu fyrirtækisins og markmið (S)forstj um góða afkomu Samskipa á Íslandi þrátt fyrir snúið ytra umhverfi. Hvergi í þeim gögnum var vísað til yfirvofandi gjaldþrots Samskipa hér á landi. Þá vísast einnig til samtímagagna um góða afkomu fyrirtækisins strax í byrjun árs 2009 og ásetning stjórnenda um að vinna gegn því að kostnaðarhagræði væri notað til að keppa um og lækka verð til viðskiptavina, sbr. umfjöllun í kafla 12.2.5.2.

25.23.11. Um atvik 24. september - 6. október 2008

12532. Í mgr. 915 og 916 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til bókunar í fundargerð frá fundi framkvæmdastjórnar Samskipa hf. 24. september 2008. Þar komi fram að erfiðleikar Eimskips hjálpi til við verðhækkanir en að enn hafi verið óvissa hvað Eimskip geri í hækkunum. Segja Samskip að þessi bókun sé til marks um virka samkeppni á markaðnum og gefi skýrt til kynna að ekkert samráð hafi verið milli fyrirtækjanna. Eimskip hafi alla tíð verið ráðandi á markaðnum og verðleiðandi. Ákvarðanir Samskipa hafi tekið eðli málsins samkvæmt mið af ákvörðunum og viðbrögðum þessa leiðandi aðila á markaði.

12533. Samkeppniseftirlitið getur ekki tekið undir framangreint. Nánar er fjallað um skýringar Samskipa um verðleiðtoga í kafla 33.3.3. Varðandi umrædda bókun frá fundi framkvæmdastjóra Samskipa þann 24. september 2008, þá er hún að mati Samkeppniseftirlitsins til marks um að hér hafi Samskip verið leiðandi í verðhækkunum en að óvissu hafi gætt, ekki um hvort Eimskip myndi hækka verð, heldur hvað Eimskip

[6373] Sjá einnig sambærileg sjónarmið í mgr. 36 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2022.

myndi hækka mikið. Orðalagið gefur til kynna vissu stjórnenda Samskipa um að Eimskip muni ekki bregðast við hækkunum Samskipa með sókn heldur aðeins óvissa um umfang hækkana Eimskips.

12534. Tilvísun Samskipa um að Eimskip hafi verið verðleiðandi er með engum hætti í samræmi við samtímagögn. Gögn málsins sýna að við hækkun Samskipa 1. september 2008 hafði fyrirtækið ekki áhyggjur af viðbrögðum Eimskips enda stóð samráð fyrirtækjanna þá yfir. Í gagni frá Eimskip frá nóvember 2008 kemur fram að verð Samskipa í innflutningi hafi verið 29 – 58% hærri en verð Eimskips. Í sömu kynningu má sjá að verð gat verið frá 9 til 26% hærra hjá Samskipum (á uppskipun og tilteknum þjónustugjöldum) en hjá Eimskip. Sömu sögu var að segja um gjaldtöku vegna aksturs, en fram kemur í kynningunni að verð Samskipa sé 12 – 21% hærra en verð Eimskips.[6374] Til viðbótar hjálpuðu erfiðleikar Eimskips Samskipum við að koma fram verðhækkun þar sem inn- og útflytjendur höfðu áhyggjur af fjárhagslegri stöðu Eimskips og rekstrarhæfi fyrirtækisins. Samskip nýttu sér ekki þessa stöðu til að efla samkeppni og sækja aukin viðskipti heldur til þess að hækka verð gagnvart sínum viðskiptavinum. Samskip voru þess viss að Eimskip myndi ekki bregðast við með því að sækja á að ná viðskiptum frá Samskipum vegna verðhækkana þess síðarnefnda. Eimskip hækkaði síðan verðskrár í upphafi árs 2009, sbr. umfjöllun um þann þátt samráðs Eimskips og Samskipa í kafla 10.6 og 11.21. Reglubundin samskipti milli yfirmanna fyrirtækjanna, sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum, höfðu án efa mikla þýðingu við að draga úr allri óvissu um aðgerðir fyrirtækjanna á markaði.

12535. Umfjöllun Samskipa í mgr. 915 – 916 í athugasemdum við AI um fundargerð frá fundi Samskipa 24. september 2008 er auk þess ekki í samræmi við umfjöllun fyrirtækisins í mgr. 911. Þar staðhæfa Samskip að „[í] *gegnum árin taka flestir samningar* [viðskiptavina] *breytingum vegna endurskoðunar á gjaldskrám skipafélaganna* […]. *Við breytingar á gjaldskrám myndast oft tækifæri til að komast í ný viðskipti*“). Bókun lykilstjórnenda Samskipa á Íslandi 24. september 2008 var sett fram tuttugu og fjórum dögum eftir gríðarlegar hækkanir á verðskrám Samskipa. Í fundargerðinni er ekki að merkja ótta um að Eimskip fái þá „*tækifæri til að komast í ný viðskipti*“ hjá Samskipum. Þvert á móti laut bókun stjórnenda Samskipa eingöngu að því hvað Eimskip myndi gera í hækkunum. Það fór enda þannig að Eimskip hækkaði verð og notaði ekki tækifærið til að sækja ný viðskipti hjá viðskiptavinum Samskipa.

12536. Í mgr. 917 í athugasemdum Samskipa við AI segir að í samskiptum (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj 28. september 2008 hafi komið fram að „*stóru málin*“ innan Samskipa á þessum tíma hafi verið verðhækkanir, skipamál (skipakerfið), samningur við Alcoa og endurnýjun samninga við stærstu viðskiptavini tengt flutningum á fiski. Ekkert í þessum samskiptum gefi minnsta tilefni til tortryggni eða ályktana um samráð Samskipa og Eimskips.

12537. Ekki er unnt að fallast á þetta.

12538. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að á þessum tíma hafi komist endanleg mynd á aðgerðir Samskipa. Þannig voru verðhækkanir komnar til framkvæmda. Verður ekki séð að Samskip hafi reynt að sækja aukin viðskipti frá viðskiptavinum Eimskips og í vinnslu var að endursemja við Alcoa og að sníða siglingakerfið að breyttum aðstæðum m.a. með því að Eimskip kæmi í auknum mæli að útflutningi fyrir Alcoa. Með hinu breytta siglingakerfi voru því ekki lengur fyrir hendi sömu möguleikar og áður til að sækja stóra viðskiptavini frá Eimskip. Með þessu var skapað ástand sem stuðlaði að auknum „*friði*“ á markaðnum. Þetta tókst og viðhéldu Samskip þessu ólögmæta ástandi með Eimskip í um fjögur ár á flutningamarkaðnum. Voru allar þessar aðgerðir Samskipa og Eimskips og í samræmi við tilgang og markmið „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins til hagsbóta fyrir bæði fyrirtækin.

[6374] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Gjaldskrárhækkun_nóv_2008.ppt*.“ Glærur 10, 12 og 13. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. Frá [...]. „*FW: Gjaldskrárbreytingar – Glærur og skjöl*“, dags. 15.06.2010, kl. 17:15. Doc. ID. 0.7.33.501234.

25.24. Um fund Samskipa og Eimskips 6. október og önnur atvik til 20. október 2008

25.24.1. Um fundinn 6. október 2008

12539. Í mgr. 923 – 928 í athugasemdum Samskipa við AI segir að samskipti á fundi stjórnenda fyrirtækjanna 6. október 2008 hafi hvorki tengst vinnu Samskipa við breytingar á siglingakerfinu né viðskiptum við Alcoa eða skiptingu á stórum viðskiptavinum milli fyrirtækjanna. Fundurinn hafi varðað samning fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga og þá einkum gámamál, sbr. tölvupóst frá (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv þann 5. október 2008, efni *„Gámar í USA og fl.“* Eimskip hafi átt í vandræðum með að tryggja Samskipum nægilegt magn af þurrgámum.[6375] Með vísan til tölvupósts (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. október 2008 til (S)frkvstj-millilandasv, draga Samskip þá ályktun í mgr. 927 að (E)frkvstj-flutnkerf hafi einnig lagt fram beiðni um verðtilboð í flutninga á gámum milli Reyðarfjarðar og Færeyja. Telja Samskip beiðni Eimskips *„að öllum líkindum skýrast af breytingum á siglingakerfum Eimskips þar sem svokölluð „Austurfjarðarrúta“ hætti viðkomu sini á Bretlandi og sett þar með flutninga Eimskips á ferskfiski til Bretlands í uppnám.“* Um þetta segja Samskip: *„Að öllum líkindum var hugmyndin að tengja flutninga frá Austfjörðum til Færeyjar með flutningum með Samskipum þar sem félagið gæti umlestað ferskan fisk og ferjað þaðan til Bretlands*.“ Segja Samskip að ekki hafi orðið af umræddum flutningum fyrir Eimskip.

12540. Í mgr. 929 í athugasemdum Samskipa við AI byggir fyrirtækið á því að það sé ómögulegt fyrir fyrirtækið að upplýsa um öll fundahöld á árunum 2008-2013. Það hafi legið fyrir frá upphafi að fyrirtækin hafi átt í viðskiptum um flutninga til og frá Norður-Ameríku og að þau hefðu *„að sjálfsögðu“* átt í samskiptum vegna þessa. Hjá Samskipum kemur fram að *„[a]lla jafna voru engin sérstök fundargögn tengd slíkum fundum, nema þá samskipti í tölvupóstum og undirbúningur innanhúss hjá hvoru félagi fyrir sig*.“ Engar fundargerðir hefðu verið haldnar á þessum fundum, *„ekki frekar en almennt á fundum með viðskiptavinum“*. Þá segja Samskip að Samkeppniseftirlitið hefði haft *„öll gögn undir höndum sem tengjast þessum samskiptum“*. Samskip gætu ekki borið ábyrgð á að Samkeppniseftirlitið skuli endurtekið ætla þessum samskiptum allt annað innihald en raunin hafi verið. Ályktanir stofnunarinnar um að hinir ýmsu þættir samráðsverkefnisins, sem séu *„hugarfóstur“* hennar, hafi verið ræddir í samskiptum fyrirtækjanna vegna Norður–Ameríku flutninganna eigi sér enga stoð í gögnum málsins. Um tilhæfulausar ályktanir sé að ræða.

12541. Líkt og áður greinir mótmæla Samskip því að stjórnendur fyrirtækjanna hafi á fundinum 6. október 2008 rætt um atriði sem tengdust vinnu Samskipa við breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins, viðskiptum við Alcoa eða skiptingu á stórum viðskiptavinum milli fyrirtækjanna, sbr. einnig umfjöllun í mgr. 923 – 928 og mgr. 946 – 947 í athugasemdum Samskipa við AI. Í mgr. 29 og 30 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2022, sbr. einnig mgr. 49 í bréfi fyrirtækisins dags. 13. júní 2022, er fjallað um fyrirliggjandi innanhússgögn Samskipa m.a. vegna flutningsþjónustu fyrir Alcoa í aðdraganda og í kjölfar fundar með Eimskip 6. október 2008, sbr. kafla 8.17.5. Segja Samskipa að um hafi verið að ræða tvö aðskilin mál í rekstri Samskipa. Annars vegar viðræður við Alcoa og hins vegar viðræður Samskipa við Eimskip vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum. Það fyrra hafi verið án samráðs og án nokkurra samskipta við Eimskip. Samningar við Eimskip hafi ekki getað komist á án samskipta á milli fyrirtækjanna. Þau samskipti hafi verið nauðsynleg og fullkomlega lögmætur þáttur í viðskiptunum. Það sé *„einstaklega ómaklegt af Samkeppniseftirlitinu að ætla félögunum að nota þessi lögmætu viðskipti sem einhvers konar yfirvarp fyrir alls kyns ólögmætt samráð“*. Það sé rangt og vitanlega ekkert í gögnum málsins sem styðji þær *„fjarstæðukenndu kenningar stofnunarinnar“*.

12542. Ekki er fallist á framangreindar athugasemdir Samskipa.

[6375] Sbr. einnig sömu sjónarmið Samskipa í mgr. 46 í bréfi fyrirtækisins dags. 13.06.2022.

12543. Í upphafi skal áréttað að Samkeppniseftirlitið beindi á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga fyrirmælum til Samskipa og Eimskips um að veita upplýsingar um alla fundi tilgreindra stjórnenda fyrirtækjanna, þ. á m. þeirra sem sátu umræddan fund, m.a. á árinu 2008. Einnig bar Samskipum og Eimskip að leggja fram öll samtímagögn sem tengdust slíkum samskiptum fyrirtækjanna. Ef gögn væru ekki fyrirliggjandi áttu fyrirtækin að taka saman upplýsingar um samskiptin, milli hverra þau hefðu verið og dagsetningu (e.a. fundarstað, samskiptamáta og hverjir hefðu tekið þátt). Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að það varðar viðurlögum ef fyrirtæki segja ósatt eða fara ekki að öðru leyti að fyrirmælum sem sett eru með heimild í 19. gr. samkeppnislaga.

12544. Þegar Samskip fengu AI í hendur varð fyrirtækinu ljóst að Samkeppniseftirlitið hefði komist að því að stjórnendur þeirra hefðu fundað þann 6. október 2008. Svör Samskipa við AI bera með sér að fyrirtækinu hafi verið fullkunnugt um þennan fund og umræður á honum. Staðhæfir fyrirtækið að engar umræður hafi farið fram á fundinum sem feli í sér ólögmætt samráð við Eimskip. Samskip leggja hins vegar ekki fram nein gögn til stuðnings staðhæfingum sínum. Eins og áður hefur verið bent á hafa staðhæfingar og mótmæli í athugasemdum við andmælaskjal Samkeppniseftirlitsins ekki sömu þýðingu og upplýsingar sem fyrirtæki veitir á grundvelli lagaskyldu 19. gr. samkeppnislaga. Í seinna tilvikinu er skylt að segja satt og rétt frá en sama skylda gildir ekki þegar fyrirtæki gerir athugasemdir við ályktanir í andmælaskjali Samkeppniseftirlitsins. Staðhæfingar Samskipa í athugasemdum við AI hafa því takmarkað gildi.

12545. Ef sannað er að keppinautar hafa hist en ekki finnast gögn um hvað hafi verið rætt á fundinum er það talið fela í sér vísbendingu um að fyrirtæki vilji leyna því sem þar fór fram, sbr. kafla 4.7.3 og 4.7.6.4. Þetta á enn frekar við þegar fyrirtæki fara ekki að lagaskyldu til að veita upplýsingar og greina samkeppnisyfirvöldum ekki frá því að fundur hafi verið haldinn.

12546. Samskip afhentu heldur ekki gögn vegna funda sömu stjórnenda 14. ágúst og 5. september 2008. Líkt og með þá fundi tjáir fyrirtækið sig um fundinn 6. október 2008 þegar bann samkeppnislaga við veitingu villandi upplýsinga gilti ekki, þ.e. í athugasemdum við andmælaskjal. Dregur þetta úr trúverðugleika málflutnings Samskipa og vísast hér einnig til umfjöllunar í kafla 25.22.3 um sjónarmið Samskipa vegna fundarins 14. ágúst 2008 og um sjónarmið fyrirtækisins vegna fundarins 5. september 2008 í kafla 25.23.2.

12547. Vegna framangreinds áréttar Samkeppniseftirlitið að hvorki Samskip né Eimskip afhentu gögn eða veittu upplýsingar um fundinn 6. október 2008. Í þessu samhengi skiptir talsverðu máli að þetta voru ekki tilviljunarkennd samskipti almennra starfsmanna heldur formlegur fundur næstráðenda hjá Samskipum og Eimskip. Þarna hittust og ræddu saman tveir framkvæmdastjórar, tveir forstöðumenn og til viðbótar sat forstjóri Eimskips á Íslandi fundinn. Þegar horft er til þessara þátttakenda á fundinum og höfð hliðsjón að því að Samskip og Eimskip voru á þessum tíma samanlagt með hátt í 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi hlaut fyrirtækjunum að vera ljóst að þessi samskipti væru, sem slík og hvað sem öðru líður, afar viðkvæm í samkeppnislegu tilliti. Þá skiptir máli að þetta var ekki eini fundur þessara stjórnenda fyrirtækjanna. Sömu stjórnendur hittust ítrekað á árinu 2008. Aðrir stjórnendur hittust einnig til að vinna að framgangi samráðsins árið 2008.

12548. Ef þessi fundur Eimskips og Samskipa hefði að öllu leyti verið lögmætur, eins og Samskip halda fram, myndi það til muna auka trúverðugleika staðhæfinga fyrirtækisins ef fyrirtækin hefðu við rannsókn málsins upplýst Samkeppniseftirlitið um þennan og aðra fundi eða um samskipti milli sömu stjórnenda. Hið sama á við ef Samskip hefðu lagt fram gögn sem sýndu að gripið hefði verið til ráðstafana til að tryggja að á fundunum hefði ekki verið rætt um samkeppni fyrirtækjanna og að jafnframt hefði verið gripið til ráðstafana svo unnt hefði verið, eftir atvikum, að sýna síðar fram á að umræða á fundunum hefði verið samþýðanleg 10. gr. samkeppnislaga. Samskip gerðu hins vegar ekkert af þessu.

12549. Í athugasemdum Samskipa er sem áður segir vísað til þess að Samkeppniseftirlitið hafi *„undir höndum“* öll gögn sem tengist fundi fyrirtækjanna 6. október 2008. Við rannsókn málsins hefur Samkeppniseftirlitið yfirfarið fyrirliggjandi gögn sem tengjast fundinum, þ.e. gögn sem sýna samskipti, tölvupósta og undirbúningsgögn stjórnendanna fyrir og eftir fundinn. Heildstætt mat á þessum gögnum, sbr. umfjöllun í kafla 4.7.4 hér að framan, gefur tilefni til að álykta að á fundinum hafi verið rætt um Norður-Ameríku samstarfið og gámasamráð. Gögnin sýna jafnframt að á fundinum hafi verið rætt um önnur málefni sem tengdust samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Telur Samkeppniseftirlitið ljóst að þessi fundur hafi verið liður í framkvæmd á *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur fyrirtækjanna 6. október 2008.

12550. Ekkert hald er þess vegna í staðhæfingum Samskipa um að niðurstaða Samkeppniseftirlitsins sé órökstudd, alröng og byggð á *„hugarfóstri“* eftirlitsins. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 8 í ákvörðuninni sbr. einnig upptalningu gagna í dæmaskyni síðar í kafla þessum.

12551. Í mgr. 929 í athugasemdum Samskipa líkir fyrirtækið fundum þess með Eimskip við almenna fundi sem fyrirtækið á með *„viðskiptavinum“* sínum og kveðst fyrirtækið ekki eiga gögn um slíka fundi. Gefa Samskip þannig til kynna að Eimskip hafi verið eins og hver annar viðskiptavinur fyrirtækisins. Þessar skýringar fyrirtækisins eru ófullnægjandi sérstaklega í ljósi þeirra sönnunarreglna sem gilda um brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Eimskip var helsti keppinautur Samskipa á flutningamarkaði hérlendis og fyrirtækin samanlögð næstum einráð. Við slíkar fákeppnisaðstæður eru samskipti keppinauta sérstaklega varhugaverð. Vísast um þetta m.a. til dóms Hæstaréttar í máli nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf*. og umfjöllun í kafla 4.7.6.2 í ákvörðun þessari. Eimskip var því ekki eins og hver annar viðskiptavinur Samskipa. Að mati Samkeppniseftirlitsins staðfesta skýringar Samskipa í raun það skeytingarleysi sem stjórnendur fyrirtækisins sýndu gagnvart kröfum samkeppnislaga þegar kemur að samstarfi og samskiptum keppinauta.

12552. Með *„Nýtt upphaf“* verkefninu höfðu Samskip og Eimskip ákveðið að hafa með sér hagnýta samvinnu og unnu að skiptast á upplýsingum um grundvallarþætti í samkeppnisrekstri fyrirtækjanna og mátu saman framtíðarskipulag og stefnu fyrirtækjanna. Í *„Nýtt upphaf“* verkefninu fólst því sameiginleg ákvörðun keppinauta um að kanna ábata af skýrum samkeppnishömlum. Segir fyrr segir fela allir fundir eða upplýsingaskipti til undirbúnings að slíku samkeppnishamlandi samstarfi í sér ólögmætar samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

12553. Samskip byggja á því eins og áður segir að á fundi stjórnenda 6. október 2008 hafi nánast eingöngu verið rætt um gámamálefni vegna Norður-Ameríku samstarfsins. Segja Samskip að í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv frá 5. október 2008 hefði verið lögð fram beiðni um verðtilboð í flutninga á gámum milli Reykjavíkur og Færeyja og *„líklegt“* að það hefði tengst skipakerfisbreytingu Eimskips þegar *„Austurfjarðarrúta“* hætti viðkomu á Bretlandi sem setti flutninga Eimskips með ferskfisk til Bretlands í uppnám. Af athugasemdum Samskipa má aftur á móti leiða að fyrirtækið byggi á því að framangreint samstarf vegna Evrópusiglinga hafi ekki komið til umræðu á fundi fyrirtækjanna, heldur hefði þar eingöngu verið rætt um samstarf vegna Norður-Ameríku siglinga. Umræddur tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. október 2008 hafi eingöngu verið einföld beiðni frá Samskipum til Eimskips um verðtilboð í flutning og sjónarmið Samskipa þannig sett fram að það samstarf hafi ekki komið til umræðu á fundinum.

12554. Framangreindar athugasemdir Samskipa um samskipti við Eimskip 6. október 2008 eru ekki í samræmi við samtímagögn, skýringar Eimskips og viðurkenningu á brotum í sátt fyrirtækisins dags. 21. júní 2021.

12555. Í málinu liggja þannig fyrir gögn frá því fyrir og eftir umræddan fund Eimskips og Samskipa. Séu þau metin heildstætt er talið að fyrirtækin hafi ekki eingöngu rætt Norður-Ameríkusamstarf og samstarf í sjóflutningum milli Reyðarfjarðar og Færeyja, heldur einnig aðra þætti *„Nýtt upphaf“* verkefnisins sem tengdust *„fækkun“* skipa í siglingum milli Íslands og Evrópu, gámasamráð og flutningsþjónustu fyrir Alcoa. Hvað framangreint varðar vísast til ítarlegrar umfjöllunar um gögn málsins í kafla 8.17. Má hér í dæmaskyni nefna eftirfarandi gögn og atvik framangreindu til stuðnings:

- Samráð Eimskips og Samskipa um að breyta siglingakerfum og draga úr flutningsgetu sem átt hafði sér stað fram til október 2008, sbr. umfjöllun í köflum 6 – 8 í ákvörðun þessari.

- Fyrirséður skortur Samskipa á tómum gámum til útflutnings frá Íslandi.

- Tölvupóstur (E)frkvstj-EimÍsl til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf frá 1. október 2008 þar sem lýst er samtali við (S)frkvstj-millilandasv um gáma og boðað til fundar með honum mánudaginn 6. október 2008.

- Sending (E)starfsm-flutnstýr1 til (E)frkvstj-flutnkerf daginn eftir, 2. október 2008, á drögum að gagnkvæmum samningi milli Eimskips og Samskipa um gáma.

- Einni klukkustund fyrir fund Samskipa með Eimskip 6. október 2008 vistaði (S)frkvstj-millilandasv skjöl þar sem unnið var að siglingakerfisbreytingum Samskipa og áhrif breytinga á siglingakerfi á tekjur af flutningum vegna Evrópu, þ.e. fyrir Alcoa á Reyðarfirði og Elkem á Grundartanga. Sýnir þetta að (S)frkvstj-millilandasv undirbjó sig með samskonar hætti fyrir þennan fund með Eimskip og hann hafði gert fyrir fundi fyrirtækjanna í júlí, ágúst og september 2008. (S)frkvstj-millilandasv hafði yfir umsjón og ríka aðkomu að takmörkun flutningsgetu Samskipa og breytingu á siglingakerfinu árið 2008. (S)frkvstj-millilandasv hafði frá fyrri hluta árs 2008 unnið að *„stúdíu“* um breytingu á siglingakerfi Samskipa þar sem m.a. samstarf við Eimskip var til skoðunar. Á seinni hluta árs fjallaði hann um og mat víðtækt samráð við Eimskip, sbr. minnisblöð hans dags. 7. og 9. júlí 2008. (S)frkvstj-millilandasv sat alla fundina með Eimskip árið 2008, m.a. áðurnefndan fund 6. október 2008. Þar voru samankomnir allir næstæðstu yfirmenn fyrirtækjanna beggja og yfirmenn sem báru ábyrgð á sömu þáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Hvergi í fyrirliggjandi gögnum frá þessum tíma má greina ótta hjá Samskipum um viðbrögð Eimskip við aðgerðum þeirra og öfugt. Hafa hér líka þýðingu önnur skjöl málsins, t.d. gögn Samskipa frá 24. júlí 2008 þar sem m.a. var fjallað um takmörkun á flutningsgetu Samskipa og (S)frkvstj-millilandasv vann með eftir fund fyrirtækjanna 6. október 2008, þ.e. þar sem gert var ráð fyrir takmörkun á flutningsgetu Samskipa sem fælist í að hluti af útflutningi Samskipa á áli fyrir Alcoa myndi færast yfir *„til“* Eimskips með því fyrirkomulagi að Eimskip sinnti flutningum á *„umframmagni“* *„fyrir“* Samskip á álútflutningi Alcoa til Evrópu. Þetta var síðan það fyrirkomulag sem Samskip og Eimskip komu upp í kjölfar þess að í lok október 2008 tilkynnti Samskip um breytingu á siglingakerfi sínu, þar sem skipum var fækkað og flutningsgeta takmörkuð verulega. Þessu fyrirkomulagi viðhéldu Eimskip og Samskip í rúm fjögur ár.

- Eftir fund fyrirtækjanna, þ.e. að kvöldi 6. október 2008, vann (S)frkvstj-millilandasv áfram í skjölum sem tengdust framangreindu.

- Hið sama gerði hann daginn eftir, 7. október 2008. Í þeim gögnum má sjá að (S)frkvstj-millilandasv gerði ráð fyrir halda hluta viðskipta Alcoa inni í siglingakerfi Samskipa. Í sama gagni var einnig velt upp þeim valkosti að flutningar Eimskips fyrir Ölgerðina færðust til Samskipa og flutningar Samskipa fyrir Elkem færðust til Eimskips.

- Þann 8. október 2008 sendi Alcoa tölvupóst til Samskipa og hafnaði kröfu fyrirtækisins um verðhækkun á samningi þeirra frá október 2007 (sem hafði m.a. komið fram á fundi Samskipa og Alcoa 15. september 2008). Strax í kjölfar synjunar Alcoa undirbjuggu (S)forstj og (S)frkvstj-

millilandasv samt aðgerðir gagnvart Alcoa. Í kringum 10. október 2008 lögðu Samskip fram tillögu til Alcoa um takmörkun á flutningsgetu og verulega verðhækkun.

- Þann 11. október 2008 má sjá í samtímagögnum Eimskips fyrirtækið setja fram að það væru spennandi tímar framundan og að hluti af viðskiptum Alcoa við Samskip færi *„til"* Eimskips (*„Samskip? hluti til Eimskip"*).

- Samskipti (E)starfsm-flutnstýr1 og (S)starfsm 13. október 2008, samskipti (E)fulltr.flutnstý og (S)starfsm 30. október og 5. nóvember 2008 og innanhúss tölvupóstar Eimskips á þessu tímabili sem lýsa nýjum áfanga í gámasamstarfi Eimskips og Samskipa.

- Viðvarandi umfangsmikið gámasamráð Eimskips og Samskipa eftir framangreind atvik og út rannsóknartímabilið.

- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv, afrit til (E)forstö-innfl 14. október 2008 ((E)frkvstj-flutnkerf spurði hvort (S)frkvstj-millilandasv hefði verið búinn að *„skoða þetta eitthvað hvað varðar Færeyjar"*).

- Tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 15. október 2008. Rætt um fund þeirra fyrr þennan dag og verkskiptingu, m.a.: *„Slotverð EI* [Eimskip] *-(S)forstö-innfl1 ræði við EI um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl."*.

- Tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1, afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 15. október 2008. Þar kom m.a. fram: *„*[…] *allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för, Samskip INc, fær sáralitið fyrir þá afgreiðslu."*

- Tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 15.-20. október 2008 og tengd gögn vegna almenns „slot sharing" samnings milli fyrirtækjanna. Þar kom m.a. fram hjá (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu"*.

- Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl 16. október 2008 þar sem kom fram: *„Varstu búinn að kíkja á flutninginn frá Reykjavík til Færeyja"*.

- Í tölvupósti (S)forstj frá 20. október 2008 lýsti hann því yfir að Samskip væru að ljúka samningum við m.a. Eimskip.

- Tölvupóstur (E)frkvstj-innanl í kjölfar fundar með Samskipum á Reyðarfirði, sendur að kvöldi 22. október 2008. Af tölvupóstinum má m.a. sjá að Samskip miðluðu til Eimskips trúnaðarupplýsingum á fundinum um óbirta fyrirhugaða breytingu Samskipa á siglingakerfi og siglingaáætlun.

- Með ólögmætum samstilltum aðgerðum með Eimskip takmörkuðu Samskip flutningsgetu í lok október 2008. Hluti af Alcoa viðskiptum Samskipa fór *„til"* Eimskips. Samskip náðu m.a. fram verulegri verðhækkun gagnvart Alcoa. Í gögnum Eimskips frá t.d. árunum 2009 og 2010 kom fram mikil ánægja með flutninga á áli fyrir Alcoa til Rotterdam. Voru notuð orð eins og *„alsæla"* og *„snilld"* til að lýsa þessu. Í skjali (E)forstö-útfl frá 15. nóvember 2010 kemur fram að þessi útflutningur á áli Alcoa til Evrópu hafi verið nr. 14 á lista yfir stærstu viðskiptavini Eimskips í útflutningi. Hvergi kemur fram að stjórnendur Samskipa hafi orðið *„æfir"* yfir þessum flutningum sem féllu undir samkomulag Samskipa við Alcoa enda voru þeir hluti af sameiginlegri niðurstöðu sem Eimskip og Samskip náðu saman um með ólögmætum samstilltum aðgerðum og samningum þeirra. Að sama skapi má sjá mikla ánægju stjórnenda Samskipa með hvernig til tókst, sbr. ummæli (S)forstj um aðgerðirnar: *„þær færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins"* og

fundargerð stjórnarfundar Samskipa Holding 5. maí 2009 þar sem fram kom *„Group EBITDA is […] slightly better than budget. This is mainly due to to extremely good results from Iceland* […]".

- Slotsamningur Eimskips og Samskipa vegna sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)starfsm, *„Reykjavík – Mjóeyri*", dags. 12. nóvember 2008. Einnig tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)skrifststj.Mjóeyrarh, afrit til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-innanl frá 20. nóvember 2008,*„RE: Reykjavík – Mjóeyrir*": *„Það vita allir núna verðin sem í gangi eru á milli félaganna og við tökum gáma fyrir „félagana" ef á þarf að halda og ef við erum með pláss, miðað við þessi verð og skilmála*".

12556. Hafa verður í huga að í áðurnefndum tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 kemur skýrt fram að (E)frkvstj-flutnkerf setti fram a.m.k. þessi fundarefni frá Eimskip fyrir fundinn með Samskipum 6. október 2008:

„Tvö mál fyrir fundinn á morgun."

1) Gámamál í USA

Við getum aðeins boðið ykkur 40'Dc standard á Cabotage samning á eftirfarandi kjörum

- Free days: 45 days after container is picked up from Eimskip depot Richmond

- Rental: 8,0 USD pr/diem, after free days.

- Redelivered cleaned into Eimskip depot Reykjavik

2) Ísland – Færeyjar

Hvað verð getur þú boðið okkur í flutning á 20 – 40' gámum RFJ – Færeyjar ???"

12557. Er þetta að mati Samkeppniseftirlitins skýr staðfesting á því að á þessum fundi hafi verið ráðgert að ræða fleiri málefni en þann þátt *„Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til samstarfs vegna Norður-Ameríku flutninga og gámamála. Þá ber að rifja upp að á þessum tíma höfðu t.a.m. (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv verið í samskiptum símleiðis vegna fundarins, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.1.

12558. Skýr samtímagögn sýna að áðurnefndur liður tvö (*„Ísland – Færeyjar*") í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv tengdist siglingakerfisbreytingum Eimskips, takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingaáætlana. Þannig hefði Austurleið Eimskips verið lögð niður og þar með missti Eimskip tengingu fyrir útflutning á fiski frá Austurlandi til Immingham í Bretlandi. Þessi samvinna fyrirtækjanna fól í sér að Samskip myndu flytja fyrir Eimskip fiskinn til Færeyja og Eimskip kæmi vörunni þaðan til Immingham. Hér þarf að hafa í huga t.d. þessi fyrrnefndu gögn málsins:

- Á fundi framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 var ákveðið að *„skoða hvort að hægt sé að senda ferskan fisk með Samskip til Færeyja þar sem að honum er siglt áfram til Immingham*." Áðurnefndir (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl sátu þennan fund. Fjórum dögum síðar sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Efni tölvupóstsins var *„Eimskip*" og þar kom fram *„Sælir-þú kannski bjallar við tækifæri*". (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH höfðu átt samskipti við æðstu stjórnendur Eimskips a.m.k. 6. júní og 25. júlí 2008.

- Fjórum dögum eftir fund sömu stjórnenda, þ.e. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl, 14. ágúst 2008, voru Samskip með á verkefnalista að gera tilboð til Eimskips í sjóflutninga, sbr. verkefnalista (S)forstö-landfl frá 18. ágúst 2008.

12559. Hér skal líka rifjað upp að Eimskip hafði með skipakerfisbreytingu sinni í ágúst 2008 misst tengingu frá Austfjörðum til Immingham en Bretland var mikilvægur markaður fyrir útflutningi á fiski frá Austfjörðum og Norðurlandi. Framangreint samstarf Samskipa og Eimskips var því liður í að leysa það vandamál. Samráð Eimskips og Samskipa tóku til samnýtingar á flutningakerfum á sjó og á landi. Í þessu sambandi skiptir máli að Samskip áttu í ólögmætu samráði við Eimskip á rannsóknartímabilinu um gagnkvæma landflutninga milli Austfjarða og Reykjavíkur. Þannig var um að ræða samráð um samnýtingu flutningakerfa á bæði sjó og landi. Samvinna af þeim toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta, sérstaklega í tilviki sem þessu þar sem fákeppni ríkti á markaðnum. *„Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit til hvors annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði*", sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997 og úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1993 vegna ólögmæts samstarfs Eimskips og Samskipa vegna Norður-Ameríku flutninga, sbr. nánari umfjöllun í kafla 5.1.

12560. Í samræmi við þessi samtímagögn kemur fram í mgr. 547 í athugasemdum Eimskips við AI að á fundi Samskipa og Eimskips 6. október 2008 hefði verið rætt um samstarf í sjóflutningum frá Reyðarfirði til Færeyja. Er þannig staðfest í athugasemdum Eimskips að fyrirtækin hafi ekki eingöngu rætt samstarf í áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku á fundinum. Skýringar Samskipa eru í ósamræmi við þetta.

12561. Líkt og áður greinir staðhæfa Samskip síðan að ekkert hafi orðið af samstarfi við Eimskip vegna sjóflutninga frá Reyðarfirði til Færeyja. Samskip vísa ekki til eða leggja fram gögn þessu til stuðnings. Vegna þessa bendir Samkeppniseftirlitið á að háttsemi Samskipa fól í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga án tillits til þess hvort samstarf við Eimskip hafi komist til framkvæmda, sbr. umfjöllun í 4 kafla. Má þó undirstrika að samstarf í sjóflutningum frá Íslandi til Færeyja var m.a. einn þáttur *„Nýtt upphaf*" verkefnisins og átti það samstarf t.a.m. að falla undir *„almennan slot sharing*" samning sem fyrrnefndir (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv unnu að nokkrum dögum eftir fund þeirra í októbermánuði 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.19 og 9. Þá er fyrirliggjandi að í gildi var ólögmætur samningur fyrirtækjanna sem tók til *„venjulegra flutninga*" milli Íslands og Evrópu, sbr. umfjöllun í köflum 5.4 og 7.5.5.1 um hið svokallaða *„neyðarsamkomulag*". Í málinu liggja fyrir gögn sem sýna að á grundvelli þessa ólögmæta samnings hafi fyrirtækin átt með sér samstarf í sjóflutningum milli Íslands og Evrópu, t.d. vegna sjóflutninga tengdum hlutaðeigandi viðkomuhöfnum fyrirtækjanna, þ.e. Færeyjum/Immingham, sbr. tölvupóst milli starfsmanna Eimskips 12. mars 2007, tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og samstarfsmanna 27. og 28. mars 2008 og tölvupóstsamskipti milli starfsmanna Eimskips dags. 3. – 7. október 2008, sbr. einnig nýtt *„neyðarsamkomulag*" Eimskips og Samskipa frá desember 2010, sbr. umfjöllun í 16.7. Með hliðsjón af framangreindu stoðar ekki fyrir Samskip að byggja á því að samstarf fyrirtækisins og Eimskips vegna flutninga frá Reyðarfirði til Færeyja hafi ekki komist á.

12562. Eins og áður segir staðhæfa Samskip að á fundinum 6. október 2008 hafi fyrirtækið og Eimskip *„einkum*" rætt gámamálefni þar sem Eimskip hafi verið í *„ákveðnum vandræðum með að tryggja Samskipum nægjanlegt magn af þurrgámum í Bandaríkjunum og Kanada á þessum tíma vegna viðvarandi skorts á þeim*". Samskip rökstyðja hins vegar ekki frekar hvað fólst í vandræðum Eimskips við að útvega næga gáma fyrir Samskip *„á þessum tíma*". Þá er í þessu samhengi vísað til þess að *„samningar félaganna um þá* [Norður-Ameríku flutninga] *innihéldu ákvæði um gámanotkun.*"

12563. Þessi sjónarmið Samskipa hagga ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að samskipti þess og Eimskips 6. október 2008 hafi verið liður í *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna og verið ólögmæt. Þá eru þessar skýringar Samskipa hvorki í samræmi við samtímagögn né eigin sjónarmið sem fram koma á öðrum stað í athugasemdum fyrirtækisins.

12564. Í mgr. 478 í athugasemdum Samskipa við AII er þvert á móti byggt á því að gámasamstarf fyrirtækjanna í tengslum við Norður-Ameríku flutninga hafi fyrst hafist með endurnýjuðum samningi fyrirtækjanna þann 7. janúar 2009. Fyrir þann tíma hefðu Samskip í grunninn og að meginstefnu notað sína eigin gáma í umræddum flutningum. Samskip virðast því ýmist halda því fram að gámasamstarf hafi verið fyrir hendi á þessum tíma (6. október 2008) eða þá að gámasamstarf hafi fyrst komist á og verið sett inn í samning fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku þann 7. janúar 2009.[6376] Hið rétta er að ekkert ákvæði um gámasamstarf eða gámanotkun á milli Eimskips og Samskipa var að finna í fyrri samningum þeirra um Norður-Ameríku flutningar. Þetta ósamræmi hjá Samskipum er til þess fallið að gera athugasemdir fyrirtækisins ótrúverðugar, sbr. kafla 18.

12565. Hvað sem framangreindu ósamræmi líður bendir Samkeppniseftirlitið á að fyrir liggur að ákvæði um gámasamstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum kom fyrst inn í samning fyrirtækjanna þann 7. janúar 2009, sbr. umfjöllun í kafla 10.6.2 og 16.3.3. Í fyrirliggjandi samtímagögnum er ekkert sem styður að Eimskip hafi, þegar fundurinn fór fram 6. október 2008, verið í vandræðum með að útvega nægja þurrgáma fyrir Samskip, enda átti Eimskip ekki, skv. þágildandi samningi, ekki að útvega Samskipum gáma. Mun líklegri skýring á tilvísun í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 til *„Gámamál*[a] *í USA*" er sú að á fundinum 6. október 2008 hafi átt að ræða um aukið gámasamstarf með endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum í upphafi árs 2009. Var það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins.

12566. Atvik í kjölfar fundarins staðfesta aukið gámasamstarf. Má þar í dæmaskyni vísa til tölvupósts (E)forstö-innfl til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl 14. október 2008, *„Samskip samningur*". Þar sagði (E)forstö-innfl að hann teldi að náðst hefði samkomulag á milli Samskipa og Eimskips. Eitt af því sem (E)forstö-innfl taldi upp og sagði breytingu frá eldri samningi fyrirtækjanna var gámasamstarfið, sbr.: *„Eimskip útvegar standard 40ft þurrgáma í Richmond hverju sinni og aðra gáma aðeins eftir atvikum ef hægt er. Gámaleiga reiknast ekki á þessa þurrgáma 45 dögum eftir komu skips til Íslands eftir það USD 4,0 gám per dag."* Að sama skapi kom eftirfarandi fram hjá (E)forstö-innfl *„Eimskip mun flytja ef með þarf 5-7 tóma 40 ft HC gáma frá Íslandi til Richmond fyrir Samskip. Eimskip er heimilt að nota þá gáma undir útflutning*".[6377] Þetta sýnir að fyrirtækin unnu að því að taka upp gagnkvæmt gámasamstarf, þ.e. Eimskip gæti notað gáma frá Samskipum fyrir sína flutninga. Í þessum tölvupósti frá forstöðumanni innflutningsdeildar Eimskips er ekkert sem gefur til kynna það hefðu verið yfirstandandi á þeim tíma *„ákveðin vandræði*" hjá Eimskip með að útvega þurrgáma fyrir Samskip í Bandaríkjunum og Kanada.

12567. Þá ber að hafa í huga að gámasamstarf Samskipa og Eimskips var eitt af fleiri umræðuefnum á fundi fyrirtækjanna 6. október 2008. Útfærsla gámasamstarfs eins og útvegun þurrgáma fyrir Samskip gat fallið þar undir. Á hinn bóginn er ekki fallist á það með Samskipum að meginumræðuefni fundarins 6. október 2008, sem var bókaður í eina og hálfa klukkustund, hafi aðallega (*„einkum*") snúist um vandræði Eimskips við að tryggja nægja gáma fyrir Samskip *„á þessum tíma*", þ.e. í byrjun október 2008, þegar ekkert ákvæði um gámanotkun var að finna í þágildandi Norður-Ameríku samningi fyrirtækjanna og Samskip sjálf byggt á því að á þeim tíma hafi fyrirtækin í grunninn og að meginstefnu eingöngu notað sína eigin gáma. Auk gámasamstarfs áttu fyrirtækin samskipti á fundinum um fleiri verkþættir *„Nýtt upphaf*" verkefnisins, s.s. eins og Alcoa og aukið samstarf í Evrópuflutningum, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.

12568. Hvað áhrærir athugasemdir Samskipa um að viðræður við Eimskip annars vegar og Alcoa hins vegar hafi verið tvö aðskild mál í rekstri Samskipa þá eru þau sjónarmið ekki í samræmi við samtímagögn. Hér að framan hafa verið rakin samtímagögn er stafa bæði frá Samskip og Eimskips þ. á m. frá lykilstjórnendum sem áttu í ítrekuðum ólögmætum samskiptum, en þau sýna þvert á móti að einn þáttur samráðs fyrirtækjanna, þ. á m. á fundi fyrirtækjanna 6. október 2008, tók til breytinga á siglingakerfum og

[6376] Mgr. 477 og 482 – 483 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6377] Sjá umfjöllun í kafla 8.17.10.

takmörkunar á flutningsgetu og samstarfs fyrirtækjanna vegna flutningsþjónustu fyrir Alcoa á áli til Evrópu vegna þeirra breytinga. Ítarlega er fjallað um sambærileg sjónarmið Samskipa tengdum atvikum vegna Alcoa í kafla 25.25 og áfram.

12569. Þá dugar ekki heldur fyrir Samskip að byggja á því að fundarboðið fyrir fundinn 6. október 2008 hafi haft heitið „*Samskip USA*" og fyrirtækin því eingöngu átt átt í samskiptum um þann verkþátt „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Samtímagögn eru skýr um að fyrirtækin ræddu fleiri þætti „*Nýtt upphaf*" verkefnisins á fundinum, sbr. m.a. framangreint. Samskipti þessara tveggja keppinauta á fákeppnismarkaði fólu enn fremur í sér skýr skilaboð fyrirtækjanna til hvors annars um að þau hefðu ríkan ríkan vilja til að „snúa bökum saman" og mæta þeim áskorunum sem þau stóðu frammi fyrir með samráði en ekki samkeppni.

12570. Hafa ber í huga að með „*Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa, sem hófst um mitt árið 2008, var ákveðið að endurskoða siglingakerfi fyrirtækjanna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað með því að meta hagkvæmni þess að skiptast á „*slottum*" og „*fækkun/smækkun skipa*", sbr. „*Nýtt upphaf*" glærukynningu Eimskips frá júní 2008. Bera gögn málsins með sér að á fyrri fundum Eimskips og Samskipa, t.d. 14. ágúst og 5. september 2008, hafi Eimskip og Samskip ekki aðeins rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið sem varðar siglingar til og frá Norður-Ameríku heldur einnig m.a. um Evrópusiglingakerfin. Samskonar atburðarás átti sér stað í tengslum við fundinn 6. október 2008.

12571. Þegar erfiðleikar dundu yfir íslenska fjármálakerfið í lok september og október 2008 færðist meiri þungi í framgang á samráði fyrirtækjanna. Fyrirtækin höfðu því þá þegar komið upp þessu ólögmæta ástandi á flutningamarkaðnum, þegar stjórnendur fyrirtækjanna hittust hinn örlagaríka dag 6. október 2008. Samskiptin héldu áfram eftir fundinn 6. október 2008 og stuttu síðar sagði (E)frkvstj-flutnkerf, sem sat fundinn, eftirfarandi um samstarf fyrirtækjanna í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv, sem jafnframt sat fundinn: „*Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu.*"

12572. Í mgr. 930 er í athugasemdum Samskipa fjallað um glærukynningu sem (E)forstö-innfl fékk senda til sín frá samstarfsmanni snemma morguns 6. október 2008. Þar var fjallað um landflutninga og kom fram meðal annars eftirfarandi: „*Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu*". Segja Samskip í athugasemdunum að viðræður og viðskipti fyrirtækisins og Eimskips í landflutningum hafi ekki tengst með neinum hætti umræddum Norður-Ameríkusamningi og Samskip teldu því óljóst samhengi tilvísunar Samkeppniseftirlitsins til þessa gagns (E)forstö-innfl.

12573. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á þessa umfjöllun Samskipa. Umrædd glærukynning er skýrt samtímagagn. Samskip fullyrða að fyrirtækið ætti ekki fundargerð frá fundinum með Eimskip og vísar í því sambandi m.a. til þess að Samkeppniseftirlitið hafi undir höndum undirbúningsgögn hjá hvoru fyrirtæki fyrir sig fyrir fundi þeirra, sbr. umfjöllun Samskipa í mgr. 929 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Í áðurnefndri glærukynningu Eimskips, sem vistuð var í tölvugögnum (E)forstö-innfl, er fjallað um samráð Eimskips og Samskipa í landflutningum og samnýtingu fyrirtækjanna á flutningakerfum á landi. (E)forstö-innfl sat fund Eimskips og Samskipa þennan dag og 11 mínútum fyrir fundinn vistaði hann glærukynninguna (sem hann fékk senda til sín fyrr um morguninn). Að morgni 6. október 2008 óskaði (E)forstö-innfl eftir því við (S)forstö-innfl1 að fresta fundinum til kl. 13:15. Fram að þeim tíma var (E)forstö-innfl að vinna að og vistaði glærukynningu um umrædda samvinnu með Samskipum um landflutninga. Það ásamt öðru gefur til kynna að þessi vinna hafi haft þýðingu fyrir fundinn með Eimskip stuttu síðar.

12574. Hvað þennan undirbúning (E)forstö-innfl varðar þá tengjast land- og sjóflutningar við flutningsstýringu flutningafyrirtækja, eðli málsins samkvæmt, enda getur verið um að ræða for- og áframflutninga innanlands áður en vara er flutt frá höfn sjóleiðina til og frá landinu. Í dæmaskyni má vísa til þess sem

fjallað var um hér að framan þ.e. hvernig Samskip og Eimskip lögðu á ráðin um og samnýttu flutningakerfi tengd flutningum til og frá Austfjörðum (ýmist með landflutningum eða sjóflutningum).

12575. Það er því fyrirsláttur hjá Samskipum að bera fyrir sig skilningsleysi samkeppnisyfirvalda og halda því fram að framangreind glærukynning hafi ekkert með Norður-Ameríku sjóflutninga að gera, enda ljóst af gögnum málsins að Eimskip og Samskip ræddu á fundinum um samnýtingu á kerfum á öðrum flutningaleiðum en milli Íslands og Norður-Ameríku. Fyrrnefnd umfjöllun í glærukynningu og tímasetning aðkomu (E)forstö-innfl að henni hefur því með öðrum gögnum fullt sönnunargildi um umræðuefni á umræddum fundi fyrirtækjanna um aukið víðtækt samráð. Samkeppniseftirlitið telur því umrædda glærukynningu tengjast undirbúningi (E)forstö-innfl fyrir fundinn. Samkeppniseftirlitið áréttar að gögn málsins sýna að m.a. (S)frkvstj-millilandasv vann að verkefnum og undirbjó sig með sambærilegum hætti fyrir fundi Samskipa með Eimskip á seinni hluta ársins 2008. Líkt og áður segir voru þau verkefni (S)frkvstj-millilandasv í beinum tengslum við tiltekna verkþætti í samráðsverkefninu og lutu með beinum hætti einnig að hagsmunum Eimskips.

12576. Í mgr. 931 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að Samkeppniseftirlitið leitist við að tengja vinnu innan Samskipa sem lotið hefði að breytingum á siglingakerfi við fundi með Eimskip vegna Norður-Ameríku samstarfs fyrirtækjanna. Þær staðhæfingar séu einungis reistar á því að á svipuðum tíma og þessir fundir hafi verið haldnir hafi farið fram greiningarvinna innan Samskipa á siglingakerfinu, áhrifum verðbreytinga o.s.frv. Augljóst verði að telja að ef svo væri að fundir vegna sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku hafi verið einhvers konar yfirvarp fyrir *„hið stórkostlega tilbúna“* samráð við Eimskip þá mætti sjá þess merki í gögnum. Segja Samskip að gögn málsins séu mjög skýr um að fyrirtækin hafi ekki gert nokkra tilraun til að fela samskipti vegna þessa fundar, hvorki innanhúss né í samskiptum milli fyrirtækjanna. Tenging eða ályktun Samkeppniseftirlitsins sé tilhæfulaus og eigi sér enga stoð í gögnum málsins.

12577. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa. Samtímagögn sýna sem áður segir ítrekuð og regluleg samskipti Samskipa og Eimskips allt frá fundi stjórnenda þeirra 6. júní 2008.

12578. Þá er það rangt hjá Samskipum að fyrirtækin hafi ekki leynt samskiptunum. Um þetta vísast t.d. til funda fyrirtækjanna 6. júní 2008, 25. júlí 2008 og fundar fyrirtækjanna um samráðsverkefnið í húsakynnum Samskipa seinni hluta árs 2008, sbr. framburð (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu. Þá er ljóst að fyrirtækið hélt upplýsingum um ítrekuð samskipti við Eimskip frá Samkeppniseftirlitinu þegar því bar á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga að afhenda gögn eða taka saman upplýsingar um samskipti fyrirtækjanna, þ. á m. var ekki upplýst um sex fundi æðstu stjórnenda þeirra; (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl. Um þau brot fyrirtækisins er fjallað í kafla 23.

12579. Eins og áður hefur komið fram héldu hvorki Samskip né Eimskip fundargerðir um þessa fundi. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI. Ef sannað er að keppinautar hafa hist en engin gögn finnast sem gefa til kynna hvað rætt var á viðkomandi fundi er það vísbending um að fyrirtæki vilji leyna því sem fram fór á honum, sbr. kafla 4.7.3 og 4.7.6.4. Þetta á enn frekar við þegar fyrirtæki fara ekki að lagaskyldu til að veita upplýsingar og greina samkeppnisyfirvöldum ekki frá því að fundur hafi farið fram. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa ekki fundist fundargerðir eða minnispunktar sem hafa verið teknir saman um efni fundanna. Þá fékk Samkeppniseftirlitið engar upplýsingar um aðgerðir fyrirtækjanna, jafnvel þótt þau ættu fund með eftirlitinu 16. október 2008 vegna mögulegs samstarfs í landflutningum. Gögnin sýna ótvírætt að á þeim tíma höfðu fyrirtækin þegar haft verulegt samráð sín á milli. Það er því einfaldlega ekki rétt að Samskip hafi ekki gert *„tilraun“* til að leyna samskiptum sínum við Eimskip.

12580. Þá dugar það ekki hjá Samskipum að segja að á sama tíma og samskiptin við Eimskip áttu sér stað hafi fyrirtækið unnið að greiningarvinnu sem hafi verið alls ótengd samskiptunum við Eimskip. Ólíkt því sem Samskip halda fram í mgr. 931 í athugasemdum við AI þá sýna gögn málsins að fyrirtækin áttu í samskiptum og nýttu m.a. fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl árið 2008 sem vettvang til að fjalla um aðgerðir sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Heildstætt mat á samtímagögnum staðfestir að Eimskip og Samskip unnu saman að því að mæta samdrætti og hækka verð gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna árið 2008, sbr. kafla 11. Tók *„Nýtt upphaf*" verkefnið til flestra þátta í starfsemi fyrirtækjanna, þ.e. sjó- og landflutninga, „short sea", frysti- og kæligeymslna erlendis og skipaafgreiðslu. Aðrir stjórnendur áttu samskipti og sáu um framgang á öðrum þáttum samráðsverkefnisins, eins og t.d. (E)frkvstj-innanl, (E)svæðisstj1, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-alþjsv, (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig, svo dæmi séu nefnd.

12581. Auk fjölda gagna frá árinu 2008 sýna fjölmörg gögn að fyrirtækin héldu samráðinu sem lagður var grunnur að á seinni hluta ársins 2008 í fjögur ár til viðbótar með m.a. markaðsskiptingu mikilvægra viðskiptavina og verðhækkunum. Í þessu sambandi skal áréttað að þegar fyrirtækin áttu umrædd samskipti á árinu 2008 var yfirstandandi samstarf þeirra í sjóflutningi milli Íslands og Norður-Ameríku ólögmætt þar sem það fór gegn bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga.

12582. Samkvæmt glærum Eimskips um *„Nýtt upphaf*" verkefnið áttu Samskip að draga úr TA samkeppni við Eimskip og taka saman flutningsmagn til að setja *„í kerfið*", þ.e. siglingakerfið sem fælist í beinum siglingum Eimskips milli Íslands og Norður-Ameríku. Var þetta hluti af samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Þessu tengdu var í áðurnefndum tölvupósti (E)forstö-innfl til (E)frkvstj-flutnkerf 9. október 2008 (þremur dögum eftir fundinn með Samskipum) því velt upp að fá *„commitment*" frá Samskipum um lágmarks flutningsmagn.

12583. Í m.a. mgr. 933 í athugasemdum Samskipa er því mótmælt að framangreint sýni fram á brot á samkeppnislögum. Ekki hafi verið um það að ræða að Samskip myndu hætta TA-flutningum og flytja eingöngu með Eimskip milli Íslands og Norður-Ameríku.

12584. Ekki er unnt að fallast á þetta.

12585. Eins og áður hefur komið fram sneri einn þáttur samráðsins að samnýtingu á flutningakerfum fyrirtækjanna, þeim báðum til hagsbóta. Þetta tók m.a. til gámastýringar og flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Fyrrnefnd ummæli (E)forstö-innfl í tölvupósti hans 9. október 2008 (þremur dögum eftir fund hans með stjórnendum Samskipa) eru skoðuð heildstætt með öðrum gögnum málsins, sbr. umfjöllun í kafla 8 í ákvörðuninni. Rifja ber upp áðurnefnda glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf*" verkefnið og tölvupóst (E)forstj til (E)frkvstj-flutnkerf frá 27. júní 2008, sem var sendur tveimur dögum eftir að hann og (S)frkvstj-N-Am, framkvæmdastjóri Samskipa í Norður Ameríku hittust. Í tölvupóstinum fjallaði (E)forstj um möguleika á því að semja um *„meira magn við Samskip og biðja þá að hætta Evrópu flutningum.* [svokallaðir TA flutningar]." Í tölvupósti (E)forstj frá 27. júní 2008 fólst að Samskip yrðu beðin um að hætta að keppa með því að bjóða upp á TA flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Hér verður líka að rifja upp að nokkrum dögum eftir sendingu tölvupósts (E)forstö-innfl eða þann 15. október 2008 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til (S)forstö-innfl1, afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv, þar kom m.a. fram: „[…] *allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för* […]", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3.

12586. Samkeppniseftirlitið bendir á að eldri samningar Eimskips og Samskipa um samstarf í Norður–Ameríku flutningum höfðu kveðið á um lágmarks gámaeiningaflutninga Samskipa með Eimskip á ári. Þetta hefur ekki áhrif á ályktun Samkeppniseftirlitsins um tölvupóst (E)forstö-innfl 9. október 2008. Atburðarásin 2008 sneri að öðru og meira en því, enda fól samráð Samskipa og Eimskips seinni hluta árs 2008 í sér

að halda við þessu samstarfi og meta saman meiri samnýtingu á kerfunum á þessari siglingaleið, sbr. áðurnefnd ummæli (E)forstj um að Samskip myndu hætta TA-flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og „*stefna*" sinni frakt á Eimskip. Þá sýna samtímagögn að áður en aukið samráð hófst höfðu fyrirtækin talið, hvort um sig, hafa lítinn ábata af þessu samstarfi yfir höfuð. Í þessu sambandi verður einnig að meta þennan lið samráðsins árið 2008 (um samráð vegna Norður-Ameríku flutninga) m.t.t. gagna sem sýna að fyrirtækin hefðu unnið að takmörkun á flutningsgetu og samnýtingu flutningakerfa vegna Evrópu og vegna landflutninga hér á landi. Jafnvel þótt þessi angi samráðsins (Norður-Ameríku flutningar) hefði í framkvæmd orðið þannig að Samskip flyttu áfram milli Íslands og Norður-Ameríku með hinum svokölluðu TA-flutningum, er ljóst að fyrirtækið hefði þrátt fyrir allt beint flutningum til Eimskips þessa flutningaleið allt rannsóknartímabil þessa máls.

25.24.2. Um „*massive increases*" Samskipa

12587. Í mgr. 938 – 943 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstj frá 7. október 2008 til yfirmanna Samskipa hf. erlendis. Greindi (S)forstj þar frá m.a. miklum verðhækkunum Samskipa („*massive increases*"). Segja Samskip að verðhækkanir fyrirtækisins á árinu 2008 hafi verið „*umtalsverðar og meiri en árin á undan*" og vísa m.a. til mikilla kostnaðarhækkana og falls íslensku krónunnar. Segja Samskip að óvissa hafi ríkt á íslenskum flutningamarkaði, þ. á m. hjá Samskipum um m.a. skuldastöðu, eignarhald og rekstrarhæfi. Það hafi ekki verið forgangsatriði hjá Samskipum að endursemja við viðskiptavini né ráðast í markaðssókn heldur að grípa til hagræðingar og forðast gjaldþrot. Fyrirtækið hafi gert það á eigin forsendum og án samráðs við Eimskip. Verðstríð við Eimskip hefði leitt til gjaldþrots á örskammri stundu.

12588. Samkeppniseftirlitið tekur undir með Samskipum að verðhækkanir fyrirtækisins haustið 2008 voru umtalsverðar og án fordæma í samanburði við fyrri verðhækkanir á markaðnum. Samkeppniseftirlitið getur að öðru leyti ekki fallist á sjónarmið Samskipa, sbr. nánari umfjöllun í kafla 33.1. Ekkert í umfjöllun Samskipa haggar niðurstöðu um samráð Samskipa og Eimskips þegar heildstætt mat er lagt á gögn þessa máls, þar á meðal tölvupóst (S)forstj 7. október 2008 um „*massive increases*".

25.24.3. Um upplýsingar frá „*litlum fugli*"

12589. Í mgr. 944 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst sem (S)frkvstj-Jóna sendi (S)forstj þann 9. október 2008. Greindi (S)frkvstj-Jóna frá upplýsingum sem „*lítill fugl*" hafi veitt honum. Halda Samskip því fram að upplýsingar í tölvupóstinum hafi ekki komið frá Eimskip heldur hafi verið „*fengnar í gegnum viðskiptavini Eimskips sem einnig voru í viðskiptum við Jóna Transport en slík upplýsingaöflun sé algeng hjá fyrirtækjum sem starfa á fákeppnismörkuðum*." Þá er einnig fjallað um tölvupóst sem (S)frkvstj-N-Am sendi til (S)forstö-útfl 10. október 2008 og sagt að það væri ekkert athugavert við það að (S)frkvstj-N-Am hafi spurt að því hvað væri að frétta m.a. innan Eimskips.

12590. Samkeppniseftirlitið tekur hér fyrst fram að Samskip leggja ekki fram gögn sem gefa til kynna að upplýsingarnar í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna hafi komið frá viðskiptavini Jóna. Til viðbótar veita Samskip ekki upplýsingar um heiti þessa viðskiptavinar heldur fullyrða aðeins að ótilgreindur viðskiptavinur hafi veitt þessar upplýsingar. Upplýsingarnar í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna voru án efa mjög mikilvægar fyrir Samskip.

12591. Óútskýrt er hjá Samskipum að ef heimildamaðurinn hafi verið viðskiptavinur af hverju (S)frkvstj-Jóna hafi ekki nefnt hann á nafn í tölvupóstinum í stað þess að nota dulnefni („*lítill fugl*"). Heiti viðskiptavinar Jóna/Samskipa gat ekki verið trúnaðarmál gagnvart forstjóra Samskipa og vitneskja um það gat gefið honum betri tök á að meta áreiðanleika þessara upplýsinga. Notkun (S)frkvstj-Jóna á dulnefni bendir því eindregið til þess að heimildarmaðurinn hafi ekki verið viðskiptavinur. Þá eru upplýsingarnar þess eðlis að afar ósennilegt er að þær hafi komið frá viðskiptavini. Ekki fæst séð að viðskiptavinur hafi vitað að ef

„bílaflutningurinn væri dreginn frá að þá hefðu Eimu einungis verið 7% undir í magni í innfl. september milli ára" og treyst sér til að staðhæfa að Eimskip ættu ekki í vandræðum með *„bunkeringu*", að fyrirtækið væri ekki að fara í þrot á næstu dögum og að Landsbankinn hafi veitt *„vilyrði um gott veður*" þar sem reksturinn gengi það vel. Var þetta á sama tíma og áhyggjufullir viðskiptavinir Eimskips höfðu snúið sér til Samskipa sökum opinberrar umfjöllunar um fjárhagserfiðleika Eimskips, sbr. kafla 8.18. Þá ber að líta til gagna sem sýna samskipti (S)frkvstj-Jóna við Eimskip og dótturfélagið TVG, sbr. umfjöllun í kafla 28.33.3. Rifja má hér t.d. þetta upp:

- Tengsl (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-flutnkerf, sbr. umfjöllun í kafla 13. Nokkrum dögum fyrr höfðu þeir verið í samskiptum vegna samráðs fyrirtækjanna í siglingum milli Evrópu og Íslands, sbr. umfjöllun um atvik 2. október 2008 sbr. umfjöllun í kafla 8.16.11. Í innanhússpósti (E)frkvstj-flutnkerf má sjá hann vegna þessa vísa til *„our old friends S-Line*".

- (S)frkvstj-Jóna sendi þann 24. júní 2009 tölvupóst til (S)forstj og gerði honum grein fyrir samskiptum við (E)frkvstj-EimÍsl: *„heyrði af (E)frkvstj-EimÍsl á óformlegum fundi á grænum velli með hvítan bolta í dag. Segist sáttur við balance í flutningakerfi þeirra... heildarsamdráttur í inn og útflutningi hjá EI sé 25% og að Eimu hafi dregið flutningsgetuna niður um 28%!! Segist lítið hitta á* [(E)forstj] *sem að sé á kafi í fjármálunum.... vildi ekki kommentera á framtíðina né samstarf þeirra*..."[6378]

12592. Af framansögðu leiðir að sjónarmið Samskipa geta ekki breytt þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að starfsmaður Eimskips hafi miðlað upplýsingunum til (S)frkvstj-Jóna.

12593. Í kafla 7.1.3 er gerð grein fyrir tengslum og samskiptum (E)forstj við bæði (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am. Sýna gögnin t.d. ítrekuð samskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl og að (S)forstö-útfl hafi annast skipulagningu á fundi (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am, sbr. einnig mgr. 14.33.8. Þegar þetta er haft í huga er sú staðreynd að yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am, hafi spurt (S)forstö-útfl að því hvað væri að *„frétta innan ... Eimskips*" til vitnis um hin sterku tengsl sem voru á milli þessara keppinauta og (S)frkvstj-N-Am hefði talið eðlilegt að (S)forstö-útfl gæti búið yfir upplýsingum um keppinautinn.

25.24.4. Um könnun á auknu samstarfi í landflutningum

12594. Í mgr. 945 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupósta (E)frkvstj-innanl, (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl frá 10. október 2008. Þar segja Samskip að leitað hafi verið til Logos lögmannsþjónustu *„um lögmæti þess að stofna félag með Samskipum sem tæki yfir vöruafgreiðslustarfsemi, innansvæðisdreifingu á landsbyggðinni og flutninga til og frá Reykjavík*." Síðan segir: *„Eftir því sem best er vitað komust þessar hugmyndir Eimskips aldrei á viðræðustig milli félaganna*".

12595. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á þessi sjónarmið Samskipa. Skýrlega sést af gögnum málsins að Samskip og Eimskip unnu að þessum þætti samráðsverkefnisins á þessum tíma, sbr. minnisblað Logos lögmannsþjónustu frá sama degi, 10. október 2008, og fund fyrirtækjanna hjá Samkeppniseftirlitinu sex dögum síðar, 16. október 2008. Í minnisblaði Logos kemur fram að minnisblaðið hafi verið útbúið að beiðni Eimskips og Samskipa. Sjá hér einnig umfjöllun í mgr. 62 – 64 í athugasemdum Samskipa við AI.

12596. Það stoðar því ekki fyrir Samskip að halda því fram að framangreint hafi aðeins falið í sér hugmyndir og til vinnslu hjá Eimskip eða að þetta hafi *„aldrei*" komist á *„viðræðustig*" milli fyrirtækjanna. Er það ekki í samræmi við gögn málsins.

[6378] Sjá kafla 14.6.

12597. Í mgr. 945 í athugasemdum Samskipa kemur einnig fram að tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-innanl, (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl frá 10. október 2008 sýni að hjá báðum fyrirtækjum hafi verið *„þekking á samkeppnisreglum og að ekki væri unnt að ráðast í samstarf af þessum toga án aðkomu lögmanna og Samkeppniseftirlitsins. Hugleiðingar sem þessar, og ráðgjöf um það efni, eru ekki andstæðar 10. gr. samkeppnislaga. Þessar hugmyndir komust aldrei til framkvæmda*".

12598. Af gögnum málsins og fyrri fordæmum verður vissulega að gera ráð fyrir að Samskip og Eimskip hafi haft þekkingu á ákvæðum samkeppnislaga og að fyrirtækin hafi gert sér grein fyrir að þeim væri óheimilt að eiga með sér samstarf á flutningamarkaði sem raskaði samkeppni. Gögn málsins sýna að þá þegar 10. október 2008 höfðu fyrirtækin átt í ítrekuð samskiptum þar sem samkeppni hafði verið raskað og þau búin að hefja aukið ólögmætt samráð, m.a. á landflutningamarkaði. Þótt ráðagerð Samskipa og Eimskips um eitt sameiginlegt landflutningafélag hafi ekki gengið eftir í október 2008, héldu fyrirtækin áfram samskiptum og framkvæmd samráðsins á landi og sjó. Sú þekking sem Samskip vísa til að fyrirtækin hafi haft á samkeppnisreglum undirstrikar grófleika brota og skeytingarleysi stjórnenda þeirra gagnvart þeim reglunum.

25.24.5. Um gámasamstarf o.fl.

12599. Í mgr. 54 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 og mgr. 31 – 33 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 setur fyrirtækið fram athugasemdir um tölvupóstsamskipti Eimskips milli (E)frkvstj-flutnkerf og (E)starfsm-flutnstýr1 dags. 10. og 20. október 2008, þar sem (E)frkvstj-flutnkerf óskaði eftir að tekið yrði saman skjal með upplýsingum um *„gámastokk*" í höfnum Eimskips, sbr. kafla 8.17.14. Segja Samskip Samkeppniseftirlitið setja framangreint í samhengi við fund fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríkusamningsins (6. október 2008) og samskipti Samskipa og Eimskips vegna gerð samnings um gámasamstarf, svokallaðs *„Interchange Agreement*", sbr. bréf eftirlitsins til Samskipa dags. 18. júlí 2022. Byggja Samskip á því að samskiptin og umbeðið gámaskjal (E)frkvstj-flutnkerf hafi einfaldlega átt að sýna hvar gámar fyrirtækisins væru staðsettir víðsvegar um heiminn. Þetta sé í *„alla staði eðlilegt og nauðsynlegt í rekstri skipafélags til að félagið hafi yfirsýn yfir það hvar gámar félagsins eru staðsettir hverju sinni.*" Hafna Samskip því að samskiptin og skjalið varði viðræður Samskipa og Eimskips um flutninga til og frá Norður-Ameríku eða þetta tengist viðræðum sem *„félögin áttu um svokallaðan „Interchange Agreement*"".

12600. Ekki er fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

12601. Athygli vekur að Samskip ýmist byggja á því að fyrirtækið geti ekki tjáð sig um innanhússamskipti sem stafa frá Eimskip, sbr. t.d. umfjöllun fyrirtækisins í mgr. 25, 37, 39 og 47 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022, en í öðrum tilvikum treystir fyrirtækið sér til og setur fram skýringar um innihald einstaka samskipta Eimskips og byggir á því hvað sé *„eðlilegt*" og *„nauðsynlegt*" í rekstri skipafélags. Hvað sem þessu ósamræmi líður í skýringum Samskipa þá er ekkert í órökstuddum staðhæfingum Samskipa sem breytir þýðingu umræddra gagna í málinu, aðkomu (E)frkvstj-flutnkerf að þeim, tímasetningu samskiptanna og efni þeirra.

12602. Á þessum tíma var (E)frkvstj-flutnkerf í tíðum ólögmætum samskiptum við Samskip (sér í lagi (S)frkvstj-millilandasv) og sagði Eimskip tilbúið *„að skoða allt*" með Samskipum, sbr. umfjöllun í kafla 8.19. Einn þáttur (af mörgum í *„Nýtt upphaf*" verkefninu) tók til samstarfs í gámamálum (bæði í Evrópu og Norður-Ameríku), sbr. kafla 18 og 9.12.

12603. Jafnvel þó svo þetta hafi verið *„eðlileg*" vinna hjá (E)frkvstj-flutnkerf þá verða þau atvik ekki slitin úr samhengi við önnur gögn málsins. (E)frkvstj-flutnkerf, í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið, vann á þessum tíma að auknu samráði við Samskip, þ. á m. vegna sjóflutninga og gáma. Í *„Nýtt upphaf*" verkefninu fólst að fyrirtækin myndu taka saman upplýsingar og greina þær. Það var beinlínis

tilgreint sem hluti af verkefninu, sbr. glærukynningu Eimskips dags. 8. og 9. júní 2008 og umfjöllun í köflum 7.3 og 7.5.

12604. Samkvæmt gagninu er upphaf umleitan (E)frkvstj-flutnkerf átta dögum eftir að umræddur (E)starfsm-flutnstýr1 sendi til (E)frkvstj-flutnkerf drög að gámaleigusamningi milli Samskipa og Eimskips („*Interchange Agreement*"). Af markmiði og öðru efni samningsins má sjá að hann tók til gagnkvæms samkomulags milli Eimskips og Samskipa um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars. Fjórum dögum eftir fund (E)frkvstj-flutnkerf með Samskipum ((S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1) þann 6. október 2008, þar sem gögn málsins sýna að fyrirtækin ræddu um gámasamstarf sbr. kafla 8.17, sbr. einnig athugasemdir Samskipa í mgr. 477 í athugasemdum við AII, var (E)frkvstj-flutnkerf þannig að vinna í því að fá yfirsýn og upplýsingar um gámastokka Eimskips um heim allan og tengdist það að mati Samkeppniseftirlitsins samráði við Eimskip og vinnu við að koma á gagnkvæmu samstarfi um leigu og lán á gámum. Þá verður að horfa til þess að í tölvupósti (E)starfsm-flutnstýr1 13. október 2008 til samstarfsmanna var vísað til nýs gámasamnings við Samskip með eftirfarandi hætti: *„We´ve a new deal in place which could serve us pretty good*", sbr. kafla 8.17.16.

12605. Í sátt Eimskips viðurkennir fyrirtækið að hafa á rannsóknartímabilinu brotið alvarlega gegn 10. gr. samkeppnislaga, m.a. með samráði við Samskip *„um gagnkvæma leigu eða lán á gámum*", sbr. tölul. 1.5 í 1. gr. sáttarinnar frá 16. júní 2021. Er sú viðurkenning í samræmi við samtímagögn.

12606. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins, um að setja framangreinda vinnu (E)frkvstj-flutnkerf 10. og 20. október 2008, tengda gámastokkum í höfnum Eimskips í samhengi við samráð fyrirtækjanna á þessum tíma, stendur því óhögguð. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar um athugasemdir Samskipa um gámaleigusamning fyrirtækjanna, „*Interchange Agreement*", í kafla 27 og 29.

12607. Í mgr. 946-947 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að fyrirtækið hafi rætt um viðskipti við Alcoa á fundum með Eimskip 5. september og 6. október 2008. Gögn málsins gefi til kynna að Eimskip hafi séð tækifæri til að afla sér aukinna viðskipta við Alcoa vegna þeirra vandræða sem Samskip stóðu frammi fyrir. Ekkert samráð hafi því átt sér stað við Eimskip.

12608. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta og vísar til fyrri og síðari umfjöllunar um þessi atriði, sbr. einnig sátt við Eimskip 16. júní 2021.

25.24.6. Um samskipti innan Samskipa og Eimskips 13. október 2008

12609. Í mgr. 949 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að fundarboð og samskipti innan Samskipa 13. október 2008 um Alcoa, breytingu á siglingakerfi og nýtt Norður-Ameríku samkomulag hafi allt verið *„eðlilegir þættir í rekstri félagsins á umræddum tíma og vandséð hvers vegna Samkeppniseftirlitið telur ástæðu til þess að rekja þessi samskipti.*"

12610. Samkeppniseftirlitið bendir á að ekki er lagt mat á þessi gögn með einangruðum hætti. Í samræmi við sönnunarsjónarmið í samkeppnisrétti er lagt heildarmat á gögn málsins. Er í ákvörðun þessari ítrekað og ítarlega rökstutt þýðing þess að Eimskip og Samskip fjölluðu nánast samhliða um m.a. breytingar á siglingakerfinu og viðskipti við Alcoa og tengslin við *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefnið og regluleg samskipti stjórnenda fyrirtækjanna. Í samræmi við þetta kemur fram í mgr. 959 í athugasemdum Samskipa við AI að mikilvægt sé að virða einstök gögn í samhengi við önnur gögn málsins.

12611. Í mgr. 950 – 952 í athugasemdum Samskipa er fjallað um tölvupóst sem (E)forstö-flutnstý sendi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-skiparekst 13. október 2008. Meðfylgjandi

glærukynning bar heitið „*Flutningsgeta*" þar sem m.a. var fjallað um siglingakerfi Eimskips og Samskipa. Segja Samskipi m.a. að ályktanir um samráð fyrirtækjanna séu haldlausar og fari gegn gögnum málsins.

12612. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Fyrirliggjandi er að á sama tíma og Samskip unnu ákaft að aðgerðum til að takmarka flutningsgetu fengu yfirmenn hjá Eimskip, sem báru ábyrgð á siglingakerfi Eimskips, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-skiparekst, senda til sín frá undirmanni sínum skjal sem fjallaði m.a. um flutningsgetu á markaðnum á Íslandi. Þetta voru sömu stjórnendur Eimskips ((E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf) sem höfðu átt og áttu næstu daga eftir að vera í ítrekuðum samskiptum við m.a. (S)frkvstj-millilandasv um samráðsverkefnið og slotsamninga og þar sem (E)frkvstj-flutnkerf kunngerði við Samskip að Eimskip væri tilbúið „*að skoða allt*" með Samskipum, sbr. umfjöllun hér síðar.

25.24.7. Um verðhækkun Eimskips á sjóflutningum

12613. Í mgr. 953 og 954 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um glærukynningu Eimskips frá 13. október 2008, en í henni er fjallað um verðhækkun Eimskips sem átti að taka gildi 1. nóvember 2008. Segja Samskip að það sé fráleit ályktun að einu skýringuna á hækkuninni sé að rekja til samráðs fyrirtækjanna. Eigi það sér enga stoð í gögnum málsins. Hvað varðar orðanotkun um framkvæmd verðhækkana, þ.e. að „*toga*" út hækkanir eða „*troða*" þeim upp á viðskiptavini séu einfaldlega til marks um að hækkanir mælist aldrei vel fyrir hjá kaupendum vöru og þjónustu. Þetta gefi ekki minnsta tilefni til að ályktа um að fyrirtækin hafi talið sig geta hækkað verð án tillits til aðgerða keppinauta.

12614. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta.

12615. Gögn málsins bera augljóslega með sér að hvorugt fyrirtækið, Samskip eða Eimskip, virtust hafa nokkrar áhyggjur eða vera í óvissu um viðbrögð hvors annars við verðhækkunum á þessum tíma. Það virðist hafa verið einbeittur vilji þeirra beggja að draga úr flutningsgetu og að keppa ekki um stóra viðskiptavini heldur frekar að auka tekjur með verðhækkunum og nýjum tekjuliðum. Gögn sýna að þessi háttsemi gekk eftir og bar árangur. Er þetta birtingarmynd á hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna sem stóð yfir á þessum tíma.

12616. Hafa ber í huga að Eimskip byrjaði strax morguninn eftir fund með Samskipum 6. október 2008 að undirbúa hækkunaraðgerðirnar. Nánar tiltekið klukkan 09:45 þann 7 . október 2008 hittust (E)forstö-innfl, (E)forstö-útfl, (E)forstö-vöruþróun og (E)starfsm-innfl á fundi þar sem fjallað var um „*möguleika á verðbreytingum*, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.7. Eins og áður segir sat (E)forstö-innfl fundinn með Samskipum 6. október 2008. Sama morgunn vann (E)forstö-útfl að þeim aðgerðum Eimskips er vörðuðu innleiðingu olíuálags (BAF) á alla viðskiptavini, sbr. umfjöllun í kafla 8.18. Á sama tíma unnu Samskip að frekari verðhækkunum, t.a.m. gagnvart Alcoa. Komu þessar verðhækkunaraðgerðir í október og nóvember 2008 til viðbótar við víðtækar verðhækkunaraðgerðir Samskipa og Eimskips sem áttu sér stað sumarið og í september árið 2008, sbr. umfjöllun um samfellt samráð fyrirtækjanna sem m.a. skapaði kjörskilyrði fyrir verðhækkunum, sbr. kafla 11.21.

12617. Í mgr. 955 – 956 í athugasemdum Samskipa við AI er gerð athugasemd við að Samkeppniseftirlitið fjalli um að (S)forstö-innfl1 hafi 14. október 2008 sent (S)forstj lista yfir m.a. stærstu viðskiptavini Eimskips. Það hafi verið fullkomlega eðlilegt og enga tengingu haft við samskipti við Eimskip á þessum tíma þar sem þau samskipti hafi aðeins tekið til Norður-Ameríku samningsins.

12618. Samkeppniseftirlitið vísar hér til umfjöllunar um atvik frá og með 20. október 2008 varðandi þá þætti samráðsins sem tóku til breytinga á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu, sbr. kafla 9. Hefur óhjákvæmilega þýðingu í því samhengi að (S)forstj og (S)forstö-innfl1 voru að fara yfir mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Í því fólst ákveðið stöðumat og greining sem féll vel að þeim viðræðum sem áttu

sér stað milli stjórnenda fyrirtækjanna á þessum tíma. Engar áætlanir voru á þessum tíma uppi hjá Samskipum að fara í *„herferð"* og ná stórum viðskiptavinum frá Eimskip. Slíkar áætlanir um samkeppnisaðgerðir voru lagðar til hliðar með auknu samráði fyrirtækjanna sem hófst í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008, sbr. t.d. glærukynningar (S)frkvstj-millilandasv frá 4. og 6. september 2008. Þeirra varð hins vegar vart aftur á árinu 2013 þegar dró úr hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa.

25.24.8. Um samskipti vegna bandarískra samkeppnisreglna

12619. Í mgr. 957 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti (E)forstö-innfl við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 14. október 2008 og samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 í kjölfarið. Segja Samskip að samskiptin hafi lotið að reglum Federal Maritime Commission (FMC) og hvernig Eimskip geti hagað flutningum fyrir Samskip án þess að fara á svig við FMC reglurnar. Samkeppniseftirlitið fullyrði ranglega að fyrirtækin hafi *„ákveðið að fara í kringum umræddar reglur. Af því tilefni er rétt að taka fram að það er ekki á forræði Samkeppniseftirlitsins að greina eða framfylgja umræddum reglum*." Þessari umfjöllun eftirlitsins sé mótmælt og virðist henni *„einungis vera ætlað að bregða enn og aftur upp mynd svika og óheiðarleika*".

12620. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

12621. Í ákvörðun þessari eru ekki beitt bandarískum samkeppnisreglum heldur lagt mat á hvort sú háttsemi lýst hefur verið brjóti gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Hvað sem því líður er ljóst að samstarf Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku flutningum féll einnig undir hinar sértæku samkeppnisreglur sem FMC hefur eftirlit með. Er það bæði heimilt og málefnalegt að horfa til samtímagagna þar sem fyrirtæki meta hvort háttsemi þeirra fari gegn erlendum samkeppnisreglum. Í málinu sem endaði með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 lá fyrir tölvupóstur stjórnenda Eimskips þar sem þeir töldu tiltekna háttsemi fara gegn FMC reglunum. Í úrskurðinum var þetta tekið fram: *„Tölvupóstur þessi, sem er merktur sem trúnaðarmál, gefur til kynna að starfsmönnum Eimskips var kunnugt um að umrædd afsláttarkjör færu gegn bandarískum samkeppnisreglum. Þeim mátti því jafnframt vera ljóst að þetta gæti farið í bága við íslensk samkeppnislög.*"

12622. Við heildarmat í máli þessu er því eðlilegt að hafa hliðsjón af samtímagögnum sem gefa til kynna samráð Eimskips og Samskipa um að fara ekki að FMC reglunum varðandi samstarf sem féll bæði undir íslenskan og bandarískan samkeppnisrétt. Fyrirtækin ræddu um *„munnlegt samkomulag*" og aðgerðir til að komast í *„kringum*" FMC reglurnar, sbr. kafla 8.15.5, 8.19.2 og 10.5.1. Jafnframt er rétt að hafa hliðsjón af því að Samskip og Eimskip beittu blekkingum bæði gagnvart FMC og Samkeppniseftirlitinu. Var útbúið sérstakt *„hliðarskjal*"/"*hliðarsamningur*", þ.e. samningur sem fór gegn FMC reglunum og var því ekki tilkynntur til FMC.

12623. Kom þetta t.d. skýrt fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl o.fl. frá 8. desember 2010 um Norður-Ameríku samninginn, en þar segir: *„Sælir. Sjáumst á morgun kl 15.00. <u>Spurning hvort það þurfi nokkuð að fæla þetta hliðarskjal.</u> Við stilltum því upp sem samkomulagi á milli Einskip Íslandi og Samskip hf., en ekki Samskip Inc*.". (S)frkvstj-millilandasv bætti við: *„Sælir, já það var einmitt hugmyndin með þessum hliðarsamningi að <u>losna við að fæla hann</u>. Við mætum til ykkar á morgun kl. 15.00*", sbr. kafla 16.7.4.

25.24.9. Um aukna Norður-Ameríku flutninga Eimskips fyrir Samskip

12624. Í mgr. 966 – 972 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1, (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 15. október 2008. Í þeim tölvupósti kom fram að Samskip hafi *„stefnt allri frakt á Eimskip*". Fólst í þessu orðalagi að Samskip hafi í stað TA flutninga nýtt sér skip

Eimskips sem voru í beinum siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Segja Samskip að Samkeppniseftirlitið dragi þá ályktun að Samskip hafi ákveðið að nýta ekki TA lausnina í samkeppni við Eimskip heldur sett meira í *"kerfi"* Eimskips. Þetta hafi verið gert þrátt fyrir lítinn ábata Samskipa í Bandaríkjunum en *"hagur heildarinnar"* hafi ráðið för. Telja Samskip að í þessu sambandi verði að rifja upp *„að Eimskip sagði upp N-Ameríkusamningi félaganna 30. maí 2008 með það að markmiði að ná fram verulegri hækkun og veikja þar með möguleika Samskipa á að veita þeim virka samkeppni. Í fyrrnefndum tölvupósti vísaði (S)frkvstj-N-Am til „hags heildarinnar" en með því átti hann augljóslega við heildarhagsmuni Samskipasamstæðunnar, þ.e. samanlagða hagsmuni Samskipa hf. og Samskip Inc. Tillögur hans sneru að innbyrðis tekjuskiptingu á milli þessara félaga og snertu með engu móti verðlagningu til viðskiptavina. Vegna tilvísunar til þess að „allri frakt" hafi verið stefnt á Eimskip á þessum tíma og Samskip hafi ekki nýtt sér TAS flutninga þá er ljóst að enginn fótur er fyrir þeirri fullyrðingu. Hlutfall TAS flutninga af heildarflutningum Samskipa til og frá N-Ameríku fór aldrei niður fyrir 50% en sveiflaðist frá 59% og upp í 85% á rannsóknartímabilinu.* […] *Þess ber að geta að framlegð Samskipa Inc. í N-Ameríkuflutningum var hærri með TAS flutningum en beinum flutningum með skipum Eimskips. Skrifstofa Samskipa í Bandaríkjunum, Samskip Inc., fékk þóknun fyrir umsjón með flutningum til og frá N-ameríku í formi gjalds á hverja flutningseiningu (TEU). Það gjald var hætta* [svo] *í TAS flutningum en í beinum flutningum með Eimskipi. Með þessu var búinn til hvati fyrir Samskip Inc. að flytja sem mest með TAS leiðinni og leita sem hagstæðustu flutningsverða hjá erlendu skipafélögunum (Deep Sea Lines). Þannig var einnig stuðlað að því að sem minnst yrði lagt inn í fastkostnaðarkerfi keppinautarins, Eimskips. Tilvísun (S)forstö-innfl1 í tölvupóstinum til (S)frkvstj-N-Am um „hvernig við skiptum kökunni" vísaði til þessa. Tölvupóstsamskiptin vörðuðu því ekki hagsmuni Eimskips líkt og Samkeppniseftirlitið heldur fram."*

12625. Þá halda Samskip því fram að umræddur tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am tengist ekki tölvupósti (E)deildstj-útfl2 frá 20. maí 2008. Eimskip hafi viljað hækka verð á flutningum fyrir Samskip og Samskip reynt að verja eigin hagsmuni og hagsmuni viðskiptavina. Þá segja Samskip að *„tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am frá 17. nóvember 2008 staðfestir að eina vopn Samskipa vegna hótana Eimskips um að endursemja ekki um N-Ameríkuflutninga var að bjóða viðskiptavinum sínum upp á TAS lausnina. Sú lausn var því í raun eina „samningsvopn" Samskipa í viðræðunum við Eimskip. Hins vegar hefur alla tíð legið fyrir að TAS flutningar henta ekki öllum viðskiptavinum vegna lengri flutningstíma. Af þeim sökum hefur verið mikilvægt fyrir Samskip að hafa jafnframt möguleika á beinum flutningum með Eimskipi, enda eykur sá möguleiki samkeppnishæfni Samskipa í flutningum á leiðinni. Í þessu sambandi má geta þess að markaðshlutdeild Samskipa í útflutningi til N-Ameríku minnkaði mikið þegar Eimskip sagði upp samningi árið 2015 og viðskipti félaganna lögðust af. Fram að því höfðu Samskip verið með að meðaltali 14% markaðshlutdeild í útflutningi en hún hrundi niður í 5% að meðaltali í kjölfarið*." Sömu sjónarmið Samskipa koma fram í mgr. 1068 í athugasemdum fyrirtækisins við AI.

12626. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

12627. Hér ber fyrst að líta til þess að í sjónarmiðum Samskipa fellst að (S)frkvstj-N-Am hafi í tölvupósti sínum frá 15. október 2008 farið rangt með þegar hann staðhæfði að *„allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip*". Eins og fram kemur í mgr. 659 í athugasemdum Samskipa við AI var (S)frkvstj-N-Am framkvæmdastjóri Samskipa í Bandaríkjunum og *„var þar af leiðandi ábyrgur fyrir N-Ameríkusamningnum."* Bar (S)frkvstj-N-Am þannig ábyrgð á Norður-Ameríku flutningastarfsemi Samskipa og tók það bæði til TA-flutninga og flutninga með Eimskip. Verður því að leggja til grundvallar að (S)frkvstj-N-Am hafi á þessum tíma búið yfir fullri vitneskju um alla þætti Norður-Ameríku flutninga Samskipa. Þá ber að líta til að tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am var til forstöðumanns innflutningsdeildar ((S)forstö-innfl1), framkvæmdastjórans sem bar ábyrgð á innflutningi og siglingakerfi Samskipa ((S)frkvstj-millilandasv) og forstjóra Samskipa ((S)forstj). Hafi (S)frkvstj-N-Am sett fram staðlausa stafi um þessa flutninga til og frá Íslandi er óhjákvæmilegt annað en að þessir æðstu stjórnendur Samskipa

á Íslandi hefðu andmælt honum eða a.m.k. kallað eftir skýringum. Það gerðu þeir ekki. Þvert á móti fólst í svari (S)forstö-innfl1 að hann lagði framangreinda yfirlýsingu (S)frkvstj-N-Am til grundvallar og vildi skoða hvernig skipta ætti „*kökunni*" þegar m.a. nýr Norður-Ameríku samningur lægi fyrir.

12628. Einnig má geta ríkra tengsla og reglulegra samskipta (S)frkvstj-N-Am og (E)forstj á rannsóknartímabilinu. Við skýrslutöku af (E)forstj hjá lögreglu kom fram að samskipti hans við (S)frkvstj-N-Am hafi verið vegna Norður-Ameríku samstarfs fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 7.1.3. Fyrirliggjandi er að þeir hittust 25. júní 2008. Fleiri fundir áttu sér stað á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 13.

12629. Samkeppniseftirlitið minnir á að samtímagögn frá maí og byrjun júní 2008 sýna Norður-Ameríku samstarf Eimskips og Samskipa var umdeilt og hafði takmarkaða rekstrarlega þýðingu. (E)deildstj-útfl2 gagnrýndi það harðlega í tölvupósti frá 20. maí 2008. Flutningsmagnið væri nánast ekkert og Eimskip væri að „*gelda sig*" í Evrópuflutningum út af þessu samstarfi við Samskip. Þessir flutningar fyrir Samskip væru ekki forsvaranlegir viðskiptalega séð og hömluðu Eimskip í samkeppni. (S)forstj íhugaði 2. júní 2008 að hætta samstarfinu og auka samkeppni við Eimskip með því að nota alfarið TA lausnina. Var það þannig talið raunhæfur kostur. Það er í samræmi við gögn frá desember 2012. Á þeim tíma voru Samskip óánægð með að Eimskip vildi hækka verð á Norður-Ameríku flutningum fyrir Samskip. Sem viðbrögð við þessu var það skoðað „*mjög alvarlega*" hjá (S)forstö-innfl1 að Samskip myndu færa sig alfarið yfir í TA flutninga og (S)frkvstj-N-Am kvaðst vera klár í „*total*" TA-flutninga, sbr. kafla 16.9. Þá ber að hafa í huga að ekki er samræmi í umfjöllun Samskipa um þá vöruflokka sem sagðir voru háðir beinum flutningi með Eimskip. Í mgr. 442 í athugasemdum við AII kemur fram að Samskip geti veitt Eimskip samkeppnislegt aðhald með TA-flutningum á öllum vörum nema á búslóðum og hættulegum varningi. Í mgr. 625 í athugasemdum við AI sögðu Samskip hins vegar að það væru hinir mikilvægu flutningar á dagvörum sem háðir væru flutningum með beinum áætlunarflutningum Eimskips.

12630. Aðalatriðið hér er hins vegar að Norður-Ameríku samstarfið varð eftir 6. júní 2008 hluti af „*Nýtt upphaf*" samráðsverkefninu þar sem m.a. var til skoðunar að Samskip myndu auka flutninga sína með Eimskip. Vísast hér m.a. til samtímagagnanna sem reifuð eru í kafla 19. Framangreindur tölvupóstur er í samræmi við þau gögn og markmið samráðsverkefnisins og ekkert í framangreindum sjónarmiðum Samskipa haggar því.

12631. Samkeppniseftirlitið bendir á að uppgefnar tölur í töflu Samskipa í mgr. 968 í athugasemdum við AI, um hlutfall TA-flutninga af heildar Norður-Ameríku flutningum Samskipa, er í ósamræmi við samtímagögn fyrirtækisins, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv2 11. desember 2012 og umfjöllun í kafla 16.9. Samskip útskýra ekki þennan mismun. Þriðja útgáfan af hlutfallinu birtist síðan í afhentum upplýsingum Samskipa.[6379] Tekur framangreint ósamræmi Samskipa til allra áranna þ.e. 2008 – 2013.

12632. Samskip hafa ekki sett fram skýringu um framangreint ósamræmi milli afhentra upplýsinga annars vegar og fyrirliggjandi samtímagagns hins vegar. Hvað sem þessu líður er bæði taflan og samtímagögn um flutningana í samræmi við tölvupóst (S)frkvstj-N-Am 15. október 2008 og samráðsverkefnið, þ.e. Samskip áttu áfram í samstarfi við Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga allt rannsóknartímabil þessa máls.

25.24.10. Um viðræður um slotverð/slotsamninga/útvíkkað neyðarsamkomulag

12633. Í mgr. 959 – 963 í athugasemdum Samskipa við AI er m.a. fjallað um tölvupóst sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl þann 15. október 2008. Í honum var vísað til

[6379] Afhentar upplýsingar Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 02.01.2018.

niðurstöðu fundar þessara stjórnenda og verkskiptingu milli þeirra í kjölfarið. Voru verkefni stjórnendanna talin upp í sjö töluliðum.

12634. Samkvæmt tölulið 1 í tölvupóstinum var (S)forstö-innfl1 falið að kanna *„hvort/hvernig að hægt að rúta eftir að R'dam express rúta breytist*". Samkvæmt tölulið 2 í tölvupóstinum var (S)forstö-innfl1 falið að ræða við Eimskip um *„almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl.*"

12635. Segja Samskip að tölvupóstur (S)forstj staðfesti að engar viðræður hefðu því farið fram á milli Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Er því jafnframt mótmælt að með viðræðum (S)forstö-innfl1 við Eimskip um almennt *„slotverð*" hafi verið átt við verðlagningu á flutningum á öllum siglingaleiðum fyrirtækjanna. Á þessum tíma hafi legið fyrir að Samskip hugðust fækka skipum úr fjórum í þrjú í samræmi við breytingar á samkomulagi við Alcoa. Breytingarnar hafi leitt til að ýmis viðskipti við aðra hafi verið í uppnámi m.a. við BÚR um flutninga á grænmeti frá Rotterdam til Íslands. Viðræður (S)forstö-innfl1 við Eimskip hafi verið til að verja þessi viðskipti en engar slíkar viðræður hafi farið fram á milli fyrirtækjanna á þessum tíma. Framangreindar aðgerðir hafi falið í sér sértæk viðbrögð Samskipa við óvenjulegar aðstæður sem hafi miðað að því að tryggja áfram virka samkeppni á íslenskum flutningamarkaði.

12636. Í mgr. 964 og 965 í athugasemdunum við AI árétta Samskip að *„samskipti um almennan slot-samning á milli félaganna í Evrópu hafi hafist með áðurnefndum tölvupósti frá (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. október 2008*." Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf frá 14. október 2008 sem hann sendi til ítrekunar staðfesti að engin frekari samskipti hafi átt sér stað um málið andstætt því sem Samkeppniseftirlitið haldi fram. Í kjölfar tölvupóstsins hafi Samskip sett upp drög að *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*". Segja Samskip að í þessu sambandi sé mikilvægt að hafa eftirfarandi staðreyndir í huga:

- Samkomulagið hafi verið háð fyrirvara um samþykki Samkeppniseftirlitsins.
- Samkomulaginu hafi verið ætlað að taka til óvenjulegra aðstæðna.
- Samkomulaginu hafi verið unnt að segja upp með stuttum fyrirvara.
- Umrædd drög hafi ekki verið samþykkt og aldrei komið til framkvæmda.
- Samkomulaginu hafi verið ætlað að tryggja áframhaldandi virka samkeppni á tilteknum flutningaleiðum.

12637. Þá telji Samskip að beiðni (E)frkvstj-flutnkerf, sem hafi verið borin upp 5. október 2008, hafi lotið að flutningsþörfum viðskiptavina Eimskips frá Austfjörðum til Færeyja. Þessi beiðni hafi verið til komin vegna breytinga Eimskips á siglingakerfinu sem hafi leitt til þess að Eimskip gat ekki boðið beinar tengingar á milli Austfjarða og Bretlands.

12638. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

12639. Sökum framangreindrar staðhæfinga Samskipa að *„samskipti um almennan slot-samning á milli félaganna í Evrópu hafi hafist með áðurnefndum tölvupósti frá (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. október 2008*" er óhjákvæmilegt að rifja upp nokkur mikilvæg atriði sem fram koma í samtímagögnum málsins. Ber að virða saman m.a. eftirfarandi atriði sem fjalla um breytingar á siglingakerfum og slotsamninga/slotsamvinnu Eimskips og Samskipa sem því tengjast:

- Umræður innan Samskipa fram til 6. júní 2008 um m.a. slotsamvinnu við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi. Nefna má dæmi:
  - Í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj 7. febrúar 2008 sagði:

„Aðgerðir til hugleiðingar ef innflutningur dregst verulega saman:

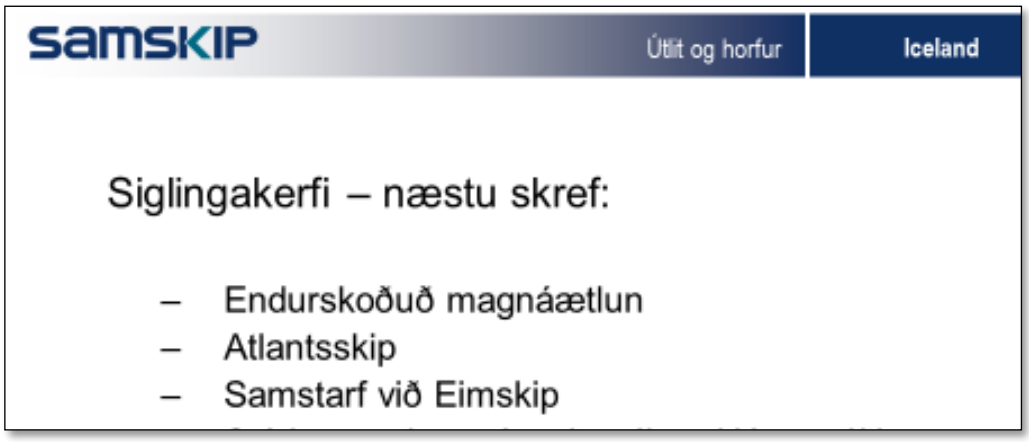
„a) Endursemja við Alcoa – verður ekki auðvelt

[…]

c) „Slot" samningar við keppinauta-samnýta kerfi.

d) Draga saman á útflutningshliðinni og minnka skala niður flutningsgetu"[6380]

- Í glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa hf. 4. apríl 2008 kom m.a. eftirfarandi fram:[6381]



- Í glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holiding 7. maí 2008 kom m.a. þetta fram:[6382]

- Í skýrslu (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip, sem Egla vann fyrir hann, og send var (S)stjform-S 12. maí 2008 var fjallað um ábata af margskonar samráði við Eimskip.[6383] Var mesti ábatinn talinn felast í slotsamvinnu við Eimskip í sjóflutningum til og frá Íslandi:

[6380] Sjá kafla 6.7.2.
[6381] Sjá kafla 6.7.3.2.
[6382] Sjá kafla 6.7.5.
[6383] Sjá kafla 6.7.5.

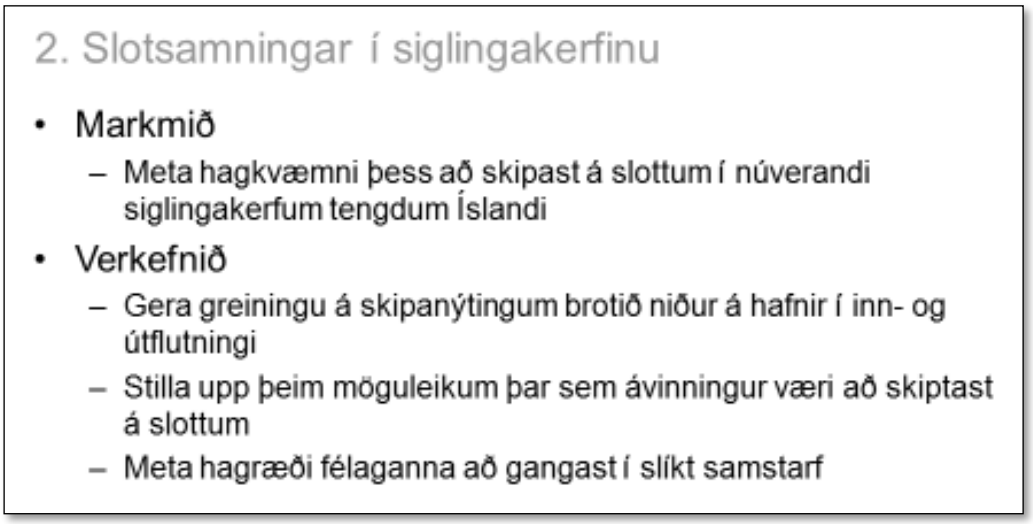
Route	Action	Saving € mn
ScanBalt	Slotsharing	1 - 2 mn
Norway		
Faroes	Takeover	1 - 2 mn
Iceland	Slot sharing	6 - 7 mn
UK		
China	Takeover of shipping activity	0 - 0,5 mn
CTG	Little synergy.	
Daalimpex		

- Í tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-millilandasv 4. júní 2008 vísaði hann til fyrri umræðna og bað hann í kynningu að setja fram *„vangaveltur“* um breytingar á siglingakerfi Eimskips. Einnig bað hann (S)frkvstj-millilandasv að skoða m.a. möguleika á slotsamningum milli Eimskips og Samskipa í siglingum milli Íslands og annarra Evrópulanda:

  „–hugleidingar um hvort theoretically haegt a skera capacitet af markadi eda nyta a betri mata, th.e. med slot samningum milli okkar og keppinauta, svipað og US samstarf.“[6384]

12640. Umræður innan Samskipa eftir 6. júní 2008 um m.a. slotsamvinnu við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi. Nefna má dæmi:

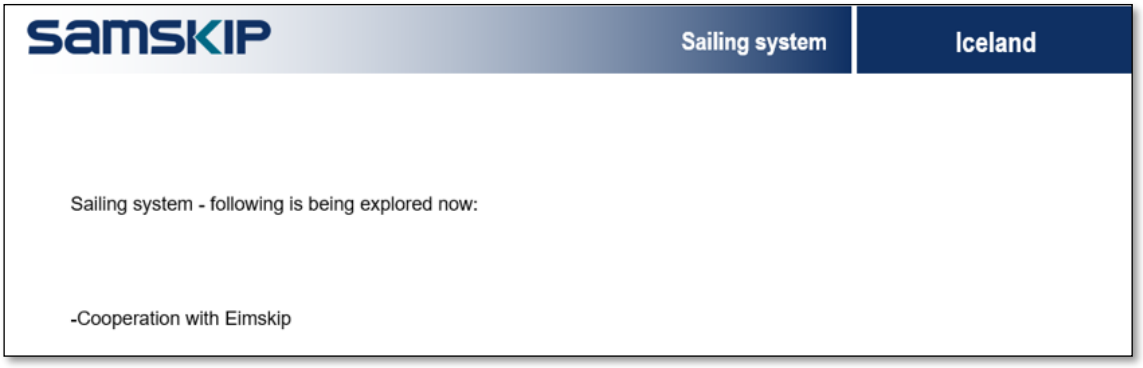
- Í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði sunnudaginn 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir sagði m.a. þetta um slotsamvinnu fyrirtækjanna:[6385]



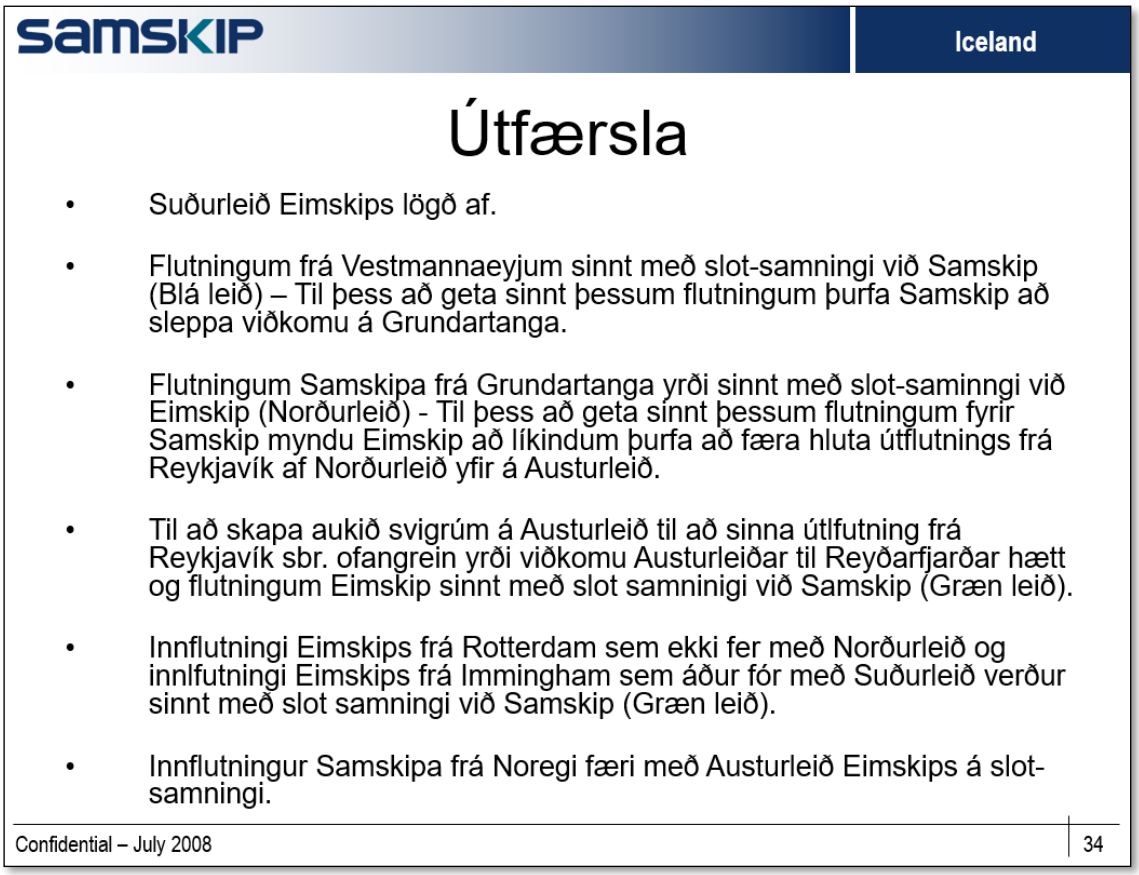
[6384] Sjá kafla 7.2.1.1.
[6385] Sjá kafla 7.5.5.

- Í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, var lögð til margskonar slotsamvinna milli Eimskips og Samskipa í siglingum milli Íslands og annarra Evrópulanda.[6386] Í þessum tillögum fólst m.a. að Eimskip myndi hætta að sigla til Vestamanneyja og gera þess í stað slotsamning við Samskip. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj, dags. 9. júlí 2008 eins og minnsiblað (S)frkvstj-millilandasv, lagðist (E)frkvstj-flutnkerf eindregið gegn því að Eimskip myndu gefa eftir tekjur tengdar Vestamannaeyjum. Telur Samkeppniseftirlitið að Eimskip og Samskip hafi rætt þetta í viku 28 á árinu 2008, líklegast hafi það verið gert 9. júlí 2008.[6387]

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 14. júlí 2008 var rætt um mögulega slotsamvinnu við Eimskip. Jafnframt kom fram að til stæði að (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH myndu ræða við Eimskip.[6388] Í glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundinum var rætt um samvinnu við Eimskip varðandi siglingakerfi og fjallað um tillögurnar um slotsamstarf sem fram höfðu komið í framangreindu minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv:



[6386] Sjá kafla 8.9.5.3.
[6387] Sjá kafla 8.9.5.3.
[6388] Sjá kafla 8.10.1.



- Í samræmi við bókunina á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008 áttu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj fund með Eimskip 25. júlí 2008. Kvöldið fyrir fundinn fékk (S)forstj send gögn sem sýna að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips. Í gögnunum er einnig fjallað um breytingar á siglingakerfi Samskipa og margvíslega mögulega slotsamvinnu við Eimskip í tengslum við það. Var þessi mögulega samvinna til umfjöllunar á fundi Eimskips og Samskipa.[6389]

- (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 funduðu 14. ágúst 2008. Heildarmat á gögnum málsins leiðir til þeirrar niðurstöðu að á fundinum hafi Eimskip og Samskip rætt um aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Hafi þessi fundur verið liður í framkvæmd á verkefninu *„Slotsamningar í siglingakerfinu“* í *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni. Hafi verið rætt um nýjan Norður-Ameríku samning og önnur atriði sem féllu undir verkefnið *„Slotsamningar í siglingakerfinu“*.[6390]

- Fjórum dögum eftir fund framangreindra stjórnenda var á verkefnalista Samskipa (18. ágúst 2008) m.a. eftirfarandi verkefni:

  - *„Sjóflutningur*

    - *Tilboð til Eimskipa“*[6391]

[6389] Sjá kafla 8.13.1.
[6390] Sjá kafla 8.15.6.
[6391] Sjá kafla 8.15.7.2.

- (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 funduðu 5. september 2008. Heildarmat á gögnum málsins leiðir til þeirrar niðurstöðu að á fundinum hafi Eimskip og Samskip rætt um aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Hafi þessi fundur verið liður í framkvæmd á verkþættinum *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni. Skiptir t.d. máli í því samhengi að í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv daginn eftir fundinn var fjallað um breytingu á siglingakerfi Samskipa sem m.a. byggðist á því Samskip myndu fá viðskipti Byko við Eimskip og viðskipti Samskipa við Elkem færðust til Eimskips. Einnig var í glærunum gert ráð fyrir *„hagstæðum slot samningum"* við Eimskip.[6392]

- (S)forstj gerði 8. september 2008 stjórn Samskipa Holding aftur grein fyrir breytingum á siglingakerfi og samstarfi við Eimskip sökum þess.[6393]

- Á fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og ETM 15. september 2008 var rætt um slotsamstarf við Samskip. Á fundinum var ákveðið að skoða það að senda ferskan fisk með Samskipum til Færeyja. Einnig kom fram að Eimskip ætti von á að fá til sín hluta af flutningum Samskipa fyrir Alcoa.[6394]

- Þann 19. september 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Efni hans var *„Eimskip"*. Þar kom fram *„Sælir-þú kannski bjallar við tækifæri"*. (S)forstj sat í vinnuhópi *„Nýtt upphaf"* verkefnisins og (S)aðaleig-stjform-SH talinn *„bakhjarl"* verkefnisins.[6395]

12641. Af framansögðu má ljóst vera að ekkert er hæft í staðhæfingum Samskipa að viðræður um slotsamvinnu við Eimskip hafi ekki hafist fyrr enn í október 2008.

12642. Þá ber að líta til þess að (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 funduðu aftur 6. október 2008. Heildarmat á gögnum málsins leiðir til þeirrar niðurstöðu að á þeim fundi hafi Eimskip og Samskip rætt um aukið ólögmætt samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi. Hafi þessi fundur verið liður í framkvæmd á verkefninu *„Slotsamningar í siglingakerfinu"* í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf"* verkefnið. Var á þessum fundi rætt m.a. um slotsamvinnu í siglingum milli Íslands og Færeyja og um aukið gámasamráð.[6396]

12643. Samkeppniseftirlitið áréttar að framangreind samskipti stjórnenda fyrirtækjanna, í tengslum við viðbrögð þeirra við samdrætti í innflutningi á árinu 2008, sýni ljóslega hvernig hagsmunamat fyrirtækjanna hafi verið. Fram í október 2008 hafi verið sterkur vilji stjórnenda fyrirtækjanna til að leita lausna saman á markaðnum og samstarfs í flutningaþjónustu til og frá Íslandi jafnt og innanlands. Á það við um sjóflutninga bæði milli Íslands og N-Ameríku og Íslands og Evrópu. Tölvupóstur frá (E)frkvstj-flutnkerf frá 5. október 2008 ber þess glöggt vitni að þessi atriði voru rædd milli stjórnenda fyrirtækjanna og var þetta liður í framkvæmd á *„Nýtt upphaf"* verkefninu sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Skiptir í því sambandi ekki mála hvort og þá í hvað miklum mæli gengið var frá formlegu samkomulagi eða samningum. Eins og lýst hefur verið í ákvörðun þessari brugðust fyrirtækin við breyttum aðstæðum með miklum samdrætti í flutningsgetu, skiptingu stærri viðskiptavina og verulegum verðhækkunum.

12644. Þá bendir Samkeppniseftirlitið á að á fundi yfirstjórnar Samskipa þann 15. október 2008 voru viðræður við Eimskip um almennt slotverð nefndar til sögunnar, bæði í inn- og útflutningi. (S)forstö-innfl1 var falið það verk að eiga viðræður við Eimskip. Af tölvupósti (S)forstj er ljóst að þær viðræður tengdust

[6392] Sjá kafla 8.16.2.3.
[6393] Sjá kafla 8.16.3.
[6394] Sjá kafla 8.16.5.2.
[6395] Sjá kafla 8.16.9.
[6396] Sjá kafla 8.17.

fyrirhuguðum breytingum Samskipa á siglingakerfinu og er það staðfest í athugasemdum Samskipa. Voru þetta áframhaldandi viðræður fyrirtækjanna um aukið samstarf í sjóflutningum m.a. vegna takmörkunar á flutningsgetu, en nú var komið að því að ræða verð og (S)forstö-innfl1 falið það hlutverk þennan morgun 15. október 2008. Það er því haldlaust hjá Samskipum að byggja á því að þetta verkefni (S)forstö-innfl1 staðfesti að engar viðræður hafi fram að þessu farið fram á milli fyrirtækjanna. Þvert á mót sýnir þetta, ásamt fleiri gögnum málsins, áframhaldandi samfellt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

12645. Eins og fram kemur í mgr. 960 í athugasemdum Samskipa við AI fólu breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins í sér að ýmis viðskipti voru í uppnámi, m.a. við BÚR um flutninga á grænmeti frá Rotterdam til Íslands. Samkeppniseftirlitið bendir á að þetta átti líka við um útflutning Samskipa fyrir Alcoa. Þessi viðfangsefni sem voru í *„uppnámi"* voru alls ekki óvænt tíðindi fyrir Samskip þann 15. október 2008. Þvert á móti. Framangreind viðfangsefni höfðu verið hluti af samráði Samskipa og Eimskip, sbr. t.d. skjalið sem (S)forstj fékk sent til sín kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Í skjalinu er gengið út frá þeirri forsendu að með takmörkun á flutningsgetu myndu Samskip semja við Eimskip um *„föst slot á viku"* um grænmetisflutninga sem komu með umræddri *„Rotterdam Express"* leið fyrir BÚR. Að sama skapi myndi Eimskip sinna *„fyrir"* Samskip hluta af útflutningi á áli Alcoa til Evrópu, sbr. umfjöllun í kafla 8.13.1. Hér vísast jafnframt til fundar (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip 5. september 2008, glærukynningar (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 og svokallaðrar *„Alcoa min"* leiðar, sbr. kafla 8.16.2.3.

12646. Í tölvupósti frá (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf, 15.október 2008, kl. 17:07, sem svar við ítrekun (E)frkvstj-flutnkerf um flutninga til Færeyja fyrir Eimskip, tekur (S)frkvstj-millilandasv af skarið og segir m.a.: *„já – við leggjum til að við gerum <u>almennan slot sharing samning</u> á milli félaganna sem gera báðum aðilum mögulegt að bóka skip hvors annars á fyrirfram umsömdum verðum. <u>Færeyjaverð</u> myndu falla undir slíkt samkomulag. Við komum með tillögu að slíku samkomulagi í vikunni ef ykkur hugnast þessi leið. Leyfðu mér að heyra frá þér."* Með þessum tölvupósti kom (S)frkvstj-millilandasv á framfæri við Eimskip skýrum vilja Samskipa til þess að ræða almennt slotverð, sbr. ákvörðun á fundi yfirstjórnar Samskipa fyrr um daginn. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv nokkrum mínútum síðar: Í svarinu segir aðeins: *„Við erum <u>tilbúnir að skoða allt</u> komið með tillögu."* Hér er ekkert slegið af. Með þessum samskiptum, til viðbótar við fyrri samskipti stjórnenda fyrirtækjanna, má segja að náðst hafi áfangi í viðræðum milli fyrirtækjanna um takmörkun á flutningsgetu á markaðnum og samnýtingu siglingakerfa. Var þetta í fullu samræmi við verkefnin sem birt voru í *„Nýtt upphaf"* glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008 og í skjölum Samskipa frá t.d. 9. júlí 2008.

12647. Á þessum tíma var það endanlega að ráðast til hvaða aðgerða fyrirtækin myndu grípa við breyttar aðstæður. Tengdist það m.a. aðgerðum Samskipa gagnvart Alcoa, með lakari þjónustustigi og verulegri verðhækkun, og aukinni aðkomu Eimskips að útflutningi fyrir Samskip vegna Alcoa. Í þessum samskiptum (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf kemur vel fram að hagsmunum fyrirtækjanna beggja hafi verið talið best borgið með verulegri takmörkun á flutningsgetu og samnýtingu siglingakerfanna, og tryggja með þeim hætti aðstæður til að viðhalda þegar áorðnum verðhækkunum og að auka í verðhækkanir á næsta ári. Með þessum samskiptum hafi boðskapnum verið komið á framfæri. Óvissu á markaðnum hafði verið eytt eða dregið verulega úr henni. Ganga fyrirtækin síðar enn lengra í beinum samskiptum um breytingar Samskipa eins og síðar verður lýst.

12648. Til stuðnings þessu bendir Samkeppniseftirlitið einnig á orðalag í leynilegu *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi"* um gámaflutninga milli fyrirtækjanna, dags. 17. október 2008, sem er óundirritað. Þar segir m.a.: *„Vegna þessara breyttu aðstæðna vilja félögin hafa möguleika á að hagræða í rekstri og nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður. Samningur þessi tekur því ekki eingöngu til flutninga sem skapast vegna bilana skipa, strands og annarra óviðráðanlegra orsaka, heldur einnig til*

almennra flutninga félaganna án skilyrða." Hér er nánast, með vísan til breyttra ytri aðstæðna, búið að formfesta eitt af megin verkefnum sem fram koma í *„Nýtt upphaf*" sem fólst í að gera með sér *„slot samning*" til að hagræða í siglingakerfi fyrirtækjanna á Íslandi.

12649. Þetta *„neyðarsamkomulag*" er skrifað í beinu framhaldi af tölvupósti sem (E)frkvstj-flutnkerf sendi (S)frkvstj-millilandasv þann 15. október 2008, kl. 17:07. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru þessi samskipti til þess fallin að auðvelda fyrirtækjunum að forma og viðhafa samstilltar aðgerðir á markaði og það án þess að um undirritaða samninga hafi verið að ræða. Vettvangurinn var til staðar og sýna þessi gögn samráð um breytingu siglingakerfis Samskipa og takmörkun á flutningsgetu sem tilkynnt var um í lok október 2008. Hvað sem líður framangreindu *„útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*", þá var á rannsóknartímabilinu fyrir hendi gagnkvæmt ólögmætt samkomulag fyrirtækjanna sem tók til *„venjulegra flutninga*" vegna Evrópu og fyrirtækin gerðu slotsamning vegna sjóflutninga tengdum Reyðarfirði, sbr. tölvupósta (E)frkvstj-skiparekst um slotsamning fyrirtækjanna, frá 12. og 20. nóvember 2008, þar sem m.a. komu fram verð og skilmálar samnings þeirra. Einnig sagði (E)frkvstj-skiparekst eftirfarandi: *„Það vita allir núna verðin sem eru á milli félaganna og við tökum gáma fyrir félagana*" *ef á þarf að halda og ef við erum með pláss, miðað við þessi verð og skilmála*".

25.24.11. Um fund með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008

12650. Í kafla 8.19.6 er fjallað um fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu þann 16. október 2008 og gerð er m.a. grein fyrir fundargerð eftirlitsins vegna þessa fundar. Í mgr. 62-64 í athugasemdum Samskipa við AI er aðdraganda þessa fundar lýst með þeim hætti að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl hafi óskað eftir fundi með eftirlitinu í kjölfar fundar þeirra þar sem ræddur var möguleiki á samstarfi eða sameiningu í innanlandsflutningum fyrirtækjanna.[6397] Á þeim tíma hafi stefnt í enn verri rekstrarafkomu landflutningaeininga fyrirtækjanna og þau staðið frammi fyrir þeim afarkosti að neyðast til að draga úr þjónustu við landsbyggðina til að draga úr rekstrarkostnaði.

12651. Samskip lýsa fundinum í mgr. 63 í athugasemdum við AI með tilvísun til fundargerðar Samkeppniseftirlitsins, sbr. einnig mgr. 160 – 171 í bréfi Samskipa 31. ágúst 2020. Segir að á fundinum hafi Samkeppniseftirlitið sýnt aðstæðum skilning og óskað frekari upplýsinga um rekstrarhæfni fyrirtækjanna ef taka ætti þessar viðræður lengra. Ekkert hafi orðið að stofnun sameiginlegs verkefnis (JV) en seinni hugmyndinni, samnýtingu á afgreiðslustöðvum og innansvæðisdreifingu, hafi verið hrint í framkvæmd að mjög takmörkuðu leyti. Í mgr. 984 í athugasemdum Samskipa við AI er fullyrt að Eimskip og lögmenn þess hafi leitt þetta verkefni og það hafi verið Eimskip sem hafi verið að bera hugmyndir undir lögmennina, *„enda um að ræða hugmyndir sem urðu til þar á bæ*". Í mgr. 597 í athugasemdum Samskipa við AI, segir að tiltekin viðskipti hafi hafist í kjölfar fundarins og að viðskiptunum hafi verið komið á *„í góðri trú enda var Samkeppniseftirlitið upplýst um þau á fundi 16. október 2008.*" Segir einnig að *„hugmyndir félaganna urðu ekki að veruleika. Hins vegar voru sem fyrr segir takmörkuð viðskipti milli félaganna á óarðbærum leiðum. Umfang þeirra var talið svo lítið að ekki var talið að þörf væri á undanþágu, auk þess sem telja verður ljóst að viðskiptin voru til þess fallin að viðhalda samkeppni á umræddum leiðum en ekki takmarka hana.*"

12652. Sem fyrr segir vísa Samskip um efni fundarins til fyrirliggjandi fundargerðar Samkeppniseftirlitsins. Samkvæmt framangreindu var á fundinum ekki upplýst um eða fjallað um samskipti eða samstarf Eimskips og Samskipa á tilgreindum flutningaleiðum, sbr. einnig minnisblað tekið saman af lögmanni fyrir Eimskip og Samskip 10. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.19.6.

12653. Á hinn bóginn kveður við annan tón síðar í athugasemdum Samskipa. Í mgr. 986 í athugasemdum Samskipa segir þannig að engra gagna njóti við um það sem fór fram á fundinum annarra *„en fundargerð*

[6397] Sbr. einnig mgr. 598 – 599 í athugasemdum Samskipa við AI.

sem stofnunin vann sjálf". Þá fundargerð hafi Samskip ekki fengið afhenta á sínum tíma. Síðan segja Samskip: „*Fulltrúi Samskipa á fundinum upplýsti hins vegar samstarfsmenn sína um að á fundinum hefði verið gerð grein fyrir viðskiptum félaganna á Austurlandi, sem og þeim samskiptum sem félögin höfðu átt tengslum við landflutningana*." Tilgreina Samskip að það gefi „*raunar auga leið að félögin hlutu að hafa átt í samskiptum í aðdraganda fundarins með Samkeppniseftirlitinu*". Engin rök hafi staðið til að greina ekki frá þeim að „*öllu leyti*" á fundinum og fundurinn til marks um vilja félaganna til að halda stofnuninni upplýstri en ekki til að halda atvikum leyndum með nokkrum hætti.

12654. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreinda lýsingu Samskipa á efni fundarins, aðdraganda hans og atvikum í tengslum við hann.

12655. Fyrir það fyrsta þá eru staðhæfingar Samskipa um málsatvik, þ.e. að Eimskip og hafi „*leitt*" verkefnið, villandi. Hafa ber í huga að í síðari athugasemdum Samskipa við rannsókn málsins hefur fyrirtækið áfram fjallað um þessi atvik. Í mgr. 45 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 segir að (E)frkvstj-innanl hafi óskað eftir að utanaðkomandi lögmenn Eimskips myndu undirbúa fund og undanþágubeiðni eða samrunatilkynningu til Samkeppniseftirlitsins, ef fyrirtækin myndu ná saman. Síðan segir að til „*undirbúnings fudnarins ræddu aðilar* [væntanlega Samskip og Eimskip] *við lögmenn og lögðu upp með stofnun sameiginlegs félags um vöruafgreiðslu*". Áfram byggir Samskip því á því að fyrirtækið hafa setið í einhvers konar farþegasæti og má skilja fyrirtækið sem svo að það hafi eingöngu komið að því sem snéri að þeim verkþætti „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til sameiginlegrar skipaafgreiðslu. Þetta er rangt. Vegna þessa áréttar Samkeppniseftirlið að samtímagögn eru skýr um aðkomu og forræði Samskipa að samskiptum við Eimskip, aðkomu að landflutningasamráðinu og fundarins 16. október 2008. Þetta var ekki „*leitt*" áfram af Eimskip eða lögmönnum þess félags. Aðkoma Samskipa er skýr. Má hér í dæmaskyni vísa til minnisblaðs Logos lögmannsþjónustu dags. 10. október 2008 sem tekið var saman vegna framangreinds. Í titili minnisblaðsins er það stílað bæði „*til*" framkvæmdastjóra Samskipa, (S)frkvstj-innanl, og Eimskips, (E)frkvstj-innanl og í inngangi þess segir að það sé tekið saman „*að beiðni ofangreindra félaga*" þ.e. bæði Samskip *og* Eimskip óskuðu eftir minnisblaðinu, sbr. umfjöllun um minnisblaðið í kafla 8.17.15.

12656. Hvað sem framangreindu líður þá er kjarni málsins sá að fyrirliggjandi er í samtímagögnum að Eimskip og Samskip höfðu átt samskipti og aukið samráð sitt á landflutningamarkaði *fyrir* fund með Samkeppniseftirlitinu, sbr. umfjöllun hér á eftir. Það er því sömuleiðis rangt hjá Samskipum að samstarfinu hafi verið komið á „*í kjölfar*" fundarins 16. október 2008.

12657. Það er rangt hjá Samskipum að á fundinum hafi fyrirtækin fjallað sérstaklega um samskipti og samvinnu Eimskips og Samskipa á tilteknum flutningaleiðum eða eitthvað hafi verið fram sett sem hefði gefið fyrirtækinu tilefni til að vera í „*góðri trú*" um að heimilt væri að framkvæma hið ólögmæta samráð (sem fyrirtækið var þegar byrjað að framkvæma með Eimskip). Þessi „*góða trú*" er ekki í samræmi við það sem fram kom í athugasemdum Eimskips við AI. Þar segir Eimskip að viðbrögð Samkeppniseftirlitsins á fundinum hafi verið „*dræm og var það mat fulltrúa félagsins í kjölfar fundarins að ólíklegt væri að stofnunin myndi fallast á fyrirhugað samstarf*", sbr. mgr. 363 og áfram í athugasemdum Eimskips við AI.

12658. Líkt og fram kemur í kafla 8.19.7 telur Samkeppniseftirlitið að eftirlitið hafi verið blekkt á fundinum. Á fundinum var Samkeppniseftirlitinu ekki gerð grein fyrir „*Nýtt upphaf*" samráðsverkefninu, hvorki í heild né að hluta. Var þannig ekki gerð grein fyrir t.d. ítrekuðum samskiptum helstu stjórnenda fyrirtækjanna og að (E)frkvstj-flutnkerf hefði, deginum á undan, lýst því yfir við (S)frkvstj-millilandasv að Eimskip væri tilbúið að „*skoða allt*" varðandi aukið samráð fyrirtækjanna tengt sjóflutningum. Ekki var heldur greint frá samkomulaginu og markaðsskiptingu í landflutningum sem náðist í kjölfar þess að „*sendinefnd*" frá Samskipum kom á fund Eimskips þann 9. september 2008. Ekki var upplýst um að Samskip hefðu unnið að því verkefni að gera tilboð til Eimskips vegna samstarfs í sjóflutningum, sbr. verkefnalista (S)forstö-

landfl 18. ágúst 2008: „*Sjóflutningur*“: „*Tilboð til Eimskipa*“. Ekki var upplýst um framangreind drög, dags. 17. september 2008, að samningi um víðtækt samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum. Ekki var upplýst um verðtilboð Samskipa til Eimskips vegna sjóflutninga til Reyðarfjarðar, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-innanl 18. september 2008. Samskipa segja í mgr. 599 og 985 í athugasemdum við AI það ekki vekja furðu að hafa ekki upplýst Samkeppniseftirlitið um „*Nýtt upphaf*“ verkefnið á fundinum 16. október 2008, þar sem verkefnið sé „*hreinn tilbúningur hjá Samkeppniseftirlitinu*“. Ekki er unnt að fallast á þetta enda liggja fyrir skýr samtímagögn sem sýna annað, sbr. ítarlega umfjöllun í þessari ákvörðun. Sömuleiðis hafnað þeim sjónarmiðum Samskipa að Samkeppniseftirlitið hafi verið að „*fullu upplýst*“, sbr. mgr. 34. í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022.

12659. Almennt skal á það bent að keppinautar geta talið sig þurfa að eiga samskipti í tengslum við t.d. fund þeirra með samkeppnisyfirvöldum. Ljóslega mega þau samskipti (og samstarf) keppinauta ekki fara gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga, líkt og reyndin var í máli þessu. Með samráði Samskipa við Eimskip braut fyrirtækið gróflega gegn 10. gr. laganna. Þvert á skýringar Samskipa í mgr. 986 í athugasemdum við AI var fundur Samskipa og Eimskips með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 eitt af fleiri fyrirliggjandi atvikum þar sem einbeittur ásetningur fyrirtækjanna stóð til þess að halda nauðsynlegum upplýsingum frá samkeppnisyfirvöldum, sbr. t.d. umfjöllun um erindi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins á rannsóknartímabilinu í kafla 34 og ranga og ófullnægjandi upplýsingagjöf Samskipa við rannsókn þessa máls í kafla 23.

12660. Samskip byggja á því að ekkert hafi orðið af fyrri hugmyndinni, um stofnun sameiginlegs verkefnis, en seinni hugmyndinni, samnýtingu á afgreiðslustöðvum og innansvæðisdreifingu, hafi hins vegar verið hrint í framkvæmd að mjög takmörkuðu leyti. Fyrirtækin hafi ekki óskað eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga vegna þess samstarfs í ljósi óverulegs umfangs viðskiptanna.[6398]

12661. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi sjónarmið Samskipa.

12662. Líta ber til þess að Samskip og Eimskip höfðu átt í ólögmætu samráði á fjölmörgum flutningsleiðum allt frá árinu 2005 og til þess að þegar (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl funduðu með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 hafði ólögmætt samráð fyrirtækjanna nýlega verið aukið með samkomulagi fyrirtækjanna um markaðsskiptingu á Austurlandi, sbr. m.a. kafla 8.16.4 og 8.16.7. Er þetta staðreynd í málinu og byggir Samkeppniseftirlitið ályktanir á upplýsingum frá fyrirtækjunum sjálfum.

12663. Er það því ekki svo að ekkert hafi orðið af hugmyndum fyrirtækjanna um samstarf í landflutningum. Breytir engu þar um þó ekki hafi orðið nákvæmlega af þeim hugmyndum sem lagðar voru fyrir Samkeppniseftirlitið 16. október 2008, þar sem bæði það samstarf sem fyrirtækin áttu í þegar fundurinn var haldinn sem og samstarf það sem lagt var til á fundinum var þess eðlis að það fór gegn 10. gr. samkeppnislaga.

12664. Skiptir hér meginmáli að Samskip og Eimskip voru á samráðstímabilinu höfuðkeppinautar sem saman voru með gríðarlega sterka stöðu á flutningamörkuðum hér á landi. Samstarf þeirra um mikilvæga þætti í flutningaþjónustu þeirra fór því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samskipum og Eimskip var með öllu óheimilt að hafa með sér ólögmætt samstarf án þess að veitt hafi verið fyrir því undanþága skv. áðurnefndri þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Líkt og Samskip vísa sjálf til ber að virða einstök gögn í samhengi við önnur gögn málsins, sbr. mgr. 959 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Samtímagögn sýna að fyrirtækin voru meðvituð um ólögmæti samstarfs þeirra þannig það kallaði á undanþágu frá banni samkeppnislaga á ólögmætu samráði. Það var hins vegar aðeins þegar þegar fyrirhugað samráð

[6398] Mgr. 62-64 og 597 í athugasemdum Samskipa við AI. Sjá sambærileg sjónarmið í mgr. 34 og 45 í bréfi Samskipa dags. 13.06.2022.

Eimskips og Samskipa tók á sig auðsýnilega mynd (t.d. stofnun sameiginlegs fyrirtækis/renna saman tiltekinni starfsemi) að fyrirtækin töldu nauðsynlegt að óska eftir undanþágu frá banni samkeppnislaga um ólögmætt samráð keppinauta eða snúa sér til samkeppnisyfirvalda að öðru leyti.

12665. Hér skiptir einnig veigamiklu máli að samráð fyrirtækjanna í landflutningum var eftir mitt ár 2008 einn þáttur af mörgum í víðtæku samráði fyrirtækjanna á flutningamarkaði. Tók það til flestra þátta í starfsemi fyrirtækjanna m.a. til samnýtingar á flutningakerfum á sjó og landi.

12666. Þótt eingöngu hefði verið um að ræða samstarf á flutningaleiðum í landflutningunum, en ekki víðtækt samráð milli fyrirtækjanna sem tók til flestra þátta í starfsemi þeirra, mátti Samskipum vera ljóst að samvinna fyrirtækisins við Eimskip í landflutningum var háð undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga.

12667. Þrátt fyrir þetta áttu Samskip og Eimskip í ólögmætu samráði í landflutningum a.m.k. frá árinu 2005 og út rannsóknartímabilið, sbr. kafla 17.

12668. Í mgr. 64 í athugasemdum Samskipa við AI er einnig byggt á því að ekki hafi verið sótt um undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga fyrir samstarfinu *„í ljósi óverulegs umfangs viðskiptanna*". Fjallað er um sjónarmið Samskipa hvað þetta varðar í kafla 28.1.3. Líkt og þar kemur fram er hvergi í samkeppnislögum að finna heimild til fyrirtækja til að eiga í samstarfi ef umfang samstarfsins nær ekki ákveðnu hlutfalli af heildarveltu þeirra fyrirtækja sem eiga í hlut. Ef minniháttarregla 13. gr. samkeppnislaga á ekki við felur samstarf sem fer gegn 10. gr. samkeppnislaga án tillits til umfang viðkomandi viðskipta. Þegar af þeirri ástæðu fellst Samkeppniseftirlitið ekki á framangreind sjónarmið Samskipa. Þar að auki fellst Samkeppniseftirlitið ekki á sjónarmið Samskipa um að samstarfið hafi verið óverulegt, sbr. umfjöllun í sama kafla.

12669. Með sátt við Eimskip frá 16. júní 2021 viðurkennir Eimskip alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga m.a. með samráði við Samskip um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum. Tók þetta til tímabilsins 2008-2013. Einnig viðurkennir Eimskip með sáttinni að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip fyrir þetta tímabil vegna landflutninga á Norðurlandi.

25.25. Um *„samsæriskenningar*" Samkeppniseftirlitsins

12670. Í kafla 9 í ákvörðun þessari er m.a. fjallað breytingar Samskipa og Eimskips á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í lok október og nóvember 2008. Einnig er m.a. fjallað um breytingar sem gerðar voru á flutningasamningi Samskipa við Alcoa 24. nóvember 2008 og reglubundna flutninga Eimskips á áli Alcoa til Evrópu í kjölfarið. Voru það flutningar sem féllu undir samning Samskipa við Alcoa.

12671. Í eftirfarandi undirköflum verður fjallað um athugasemdir Samskipa við að fyrirtækið hafi haft samráð við Eimskip í tengslum við ákvarðanir fyrirtækjanna um að takmarka flutningsgetu sína og gera breytingar á siglingakerfum sínum eftir mitt ár 2008. Athugasemdir Samskipa varða einkum eftirfarandi:

- Að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um að fyrirtækin hafi haft með sér samráð í tengslum við ákvarðanir þeirra um að takmarka flutningsgetu og gera breytingar á siglingakerfum sínum byggist á *„innantómum*" fullyrðingum eftirlitsins á grundvelli hugleiðinga og vangavelta úr innanhússgögnum fyrirtækjanna en þær hafi ekki verið ræddar á sameiginlegum vettvangi fyrirtækjanna og aldrei orðið að veruleika,

- Að fyrirtækjunum hafi verið fulljóst að kæmi til samninga milli þeirra væru þeir háðir undanþágu frá ólögmætu samráði samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga og

- Að fyrirtækjunum hafi verið heimilt að ræða hugsanleg kaup á eignum, rekstri eða félögum og hugsanlegt samstarf. Þótt fyrirtækjum sé skylt að gæta varkárni þegar skipst sé á mikilvægum trúnaðarupplýsingum þá sé ljóst að slíkar viðræður brjóta í grunninn ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga.

- Fyrirtækið hafi ekki haft samráð við Eimskip í tengslum við þær breytingar sem voru gerðar í nóvember 2008 á samningi við Alcoa.

12672. Verður nú vikið að athugasemdum Samskipa.

12673. Í mgr. 992 í athugasemdum Samskipa við AI mótmælir fyrirtækið því að hafa átt í samskiptum eða samráði við Eimskip um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna. Jafnframt hafna Samskip því í mgr. 993 að *„vandamál*" hafi verið leyst með samráði milli fyrirtækjanna. Kveða Samskip ályktanir Samkeppniseftirlitsins ekki eiga sér stoð í gögnum málsins.

12674. Í mgr. 995 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til samskipta fyrirtækjanna í október 2008. Kveða Samskip samskiptin einkum hafa varðað útvíkkun á neyðarsamkomulagi fyrirtækjanna og Norður-Ameríku-samningi þeirra. Að sögn Samskipa leiddu viðræður um útvíkkun á neyðarsamkomulaginu ekki til niðurstöðu og hafi viðræður fyrirtækjanna *„um hugsanlegt aukið samstarf [...] ekki brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga*". Hafi stjórnendur Samskipa verið meðvitaðir um að ef samkomulag næðist þá þyrfti að leita heimildar frá Samkeppniseftirlitinu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.[6399]

12675. Í mgr. 1005 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að jafnvel þótt Samskip og Eimskip hafi átt sameiginlega fundi, sem aldrei hafi verið, og kannað hvort flötur væri á slíku samstarfi þá sé ekki með því farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Fyrirtækjum sé *„heimilt að ræða hugsanleg kaup á eignum, rekstri eða félögum og hugsanlegt samstarf*". Í þessu sambandi taka Samskip fram að þótt *„gæta verði varkárni varðandi upplýsingaskipti um mikilvægar trúnaðarupplýsingar þá* [sé] *ljóst að slíkar viðræður brjót[i] í grunninn ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga*". Ætluð samskipti Samskipa og Eimskips um hugsanlegt samstarf eða viðskipti, sem aldrei hafi orðið að veruleika, brjóti ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þaðan af síður geti *„innanhússhugleiðingar af þessum toga, sem aldrei voru ræddar við keppinautinn,* [...] *með einhverjum hætti verið andstæðar lagaákvæðinu*".

12676. Í mgr. 1006 í athugasemdum Samskipa við AI kemur m.a. fram að þau gögn sem Samkeppniseftirlitið telji sýna samráð Samskipa og Eimskips séu ekki sönnun um samskipti fyrirtækjanna. Telja Samskip umrædd gögn einungis sýna að *„hjá báðum félögum var unnið hörðum höndum að greiningum á mögulegum viðbrögðum við fordæmalausum aðstæðum*".[6400] Að sögn Samskipa var um að ræða minnisblöð og innanhússamskipti um hugsanlegar aðgerðir sem *„að stærstum hluta*" komust aldrei á *„hugmynda- og framkvæmdastig*". Kveða Samskip þessi gögn ekki hafa neitt sönnunargildi heldur sé um að ræða *„samsæriskenningar*" Samkeppniseftirlitsins. Á sama tíma líti eftirlitið framhjá gögnum sem sýni að ályktanir þess séu rangar.

12677. Í mgr. 1010 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að innanhúsgögn fyrirtækisins feli ekki í sér *„fastmótaðar hugmyndir*" heldur vangaveltur og tillögum um samstarf við Eimskip hafi ekki verið hrint í framkvæmd.[6401]

12678. Í mgr. 38 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 kemur fram að greiningarvinna stjórnenda Samskipa vegna endurskoðunar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu hafi falið í sér tillögur um nokkrar

[6399] Sambærileg sjónarmið Samskipa koma fram í mgr. 1162 í athugasemdum fyrirtækisins við AI.
[6400] Sambærileg sjónarmið Samskipa koma fram í mgr. 1056 í áðurnefndum athugasemdum fyrirtækisins við AI, mgr. 58 í bréfi frá 31.08.2020 og mgr. 106 í bréfi frá 13.01.2021.
[6401] Sambærileg sjónarmið Samskipa koma fram í mgr. 645 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins við AI.

mögulegar leiðir. Líkt og gögn málsins beri skýrlega til kynna var *„efnislega hagkvæmast fyrir Samskip og Eimskip að samnýta flutningsgetu með gerð slot-samninga*". Gögn málsins og samskipti stjórnenda Samskipa sýna hins vegar glöggt að þeim hafi verið það fullljóst að ef þessi leið yrði farin þá yrði það ekki gert án aðkomu Samkeppniseftirlitsins. Þá liggi fyrir að umrædd leið hafi ekki verið farin enda hafi Samskip, án nokkur samráðs við Eimskip eða aðra flutningsaðila, tekið þá erfiðu ákvörðun að falla frá fjögurra skipakerfi fyrirtækisins. Þar hafi skipt sköpum að Samskip hafi tekist að endursemja við Alcoa um flutninga fyrir það fyrirtæki.

12679. Ekki er fallist á að framangreindar athugasemdir Samskipa hnekki því mati að háttsemi fyrirtækisins hafi farið gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga.

12680. Samkeppniseftirlitið ber sönnunarbyrðina um að brot á 10. gr. samkeppnislaga hafi átt sér stað. Sönnunarbyrðin getur hins vegar snúist við, sbr. kafla 4.7.3. Bendi gögn til samráðs dugi ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að vekja máls á atvikum sem geta dregið úr sönnunargildi gagnanna heldur verði þau í fyrsta lagi að sanna viðkomandi atvik og í öðru lagi að sýna fram á að það atvik dragi úr gildi viðkomandi sönnunargagns. Þetta getur t.d. átt við þegar sannað er að keppinautar hafi hist. Ef engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundi keppinauta getur það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt var á honum. Líkt og fjallað er um í köflunum hér að framan hafa Samskip ekki lagt fram upplýsingar eða gögn sem sýna að í ítrekuðum samskiptum fyrirtækjanna frá og með 6. júní 2008 hafi eingöngu verið rætt um málefni ótengd samkeppni fyrirtækjanna. Eimskip hefur hins vegar viðurkennt að alvarlegt ólögmætt samráð hafi hafist í júní 2008.

12681. Í málinu liggja fyrir gögn sem staðfesta að í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008 unnu þau að öllum verkþáttum *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Eins og gögnin bera með sér áttu fyrirtækin eftir fundinn 6. júní 2008 í ítrekuðum samskiptum vegna skoðunar á m.a. aukinni samnýtingu og samstarfi í sjóflutningum sem tengdust m.a. endurskoðun á siglingakerfum þeirra, sbr. ítarleg umfjöllun í köflum 7 – 10. Staðhæfing Samskipa um að engin gögn liggi fyrir um samskipti sem tengdust breytingu á siglingakerfum á því ekki við rök að styðjast. Voru þessi samskipti hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf*" verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Engu breytir um slíkt markmiðsbrot þótt ekki allt það sem fyrirtækin ræddu um og unnu að hafi komið til framkvæmda.

12682. Til viðbótar verður að hafa í huga að á rannsóknartímabilinu ríkti fákeppni á þeim mörkuðum sem Samskip og Eimskip störfuðu á hér á landi. Fyrir liggur að fákeppnismarkaðir eru sérstaklega viðkvæmir fyrir hvers kyns samskiptum og samstarfi keppinauta. Eins og fram kemur í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 42/2019 er ákvæðum 10. gr. og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins ætlað að tryggja að keppinautar hegði sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taki ákvarðanir upp á eigin spýtur.

12683. Sem fyrr segir áttu Samskip og Eimskips í ítrekuðum samskiptum um atriði sem tengdust samkeppni þeirra á þeim fákeppnismörkuðum sem þau störfuðu. Er ljóst að háttsemin dró úr óvissu milli fyrirtækjanna og hafði það markmið að draga úr samkeppni milli þeirra. Var þessi háttsemi ótvírætt til þess fallin að raska samkeppni á umræddum mörkuðum.

12684. Eins og samtímagögn bera með sér fór samvinna og samskipti Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 auðsýnilega langt út fyrir það svigrúm sem samkeppnislög veita tveimur keppinautum, sem hafa samanlagt næstum 100% markaðshlutdeild, til að skoða samstarf sem hefði hugsanlega uppfyllt skilyrði þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Í þessu sambandi verður einnig að horfa til þess að fyrirtækin hafa aldrei óskað eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga vegna þeirra samskipta sem um ræðir enda vörðuðu þau m.a. þætti eins og ólögmæta upplýsingamiðlun, markaðsskiptingu, verðsamráð og samráð um takmörkun á flutningsgetu hjá fyrirtækjum sem störfuðu á tví- eða fákeppnismörkuðum.

12685. Aðeins var rætt og e.a. sótt um undanþágu vegna samráðs sem ekki var unnt að hafa leynd um (t.d. eitt landflutningafyrirtæki/eitt siglingakerfi) eða vegna erlendra samkeppnisreglna (samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku).

12686. Í mgr. 999 – 1002 í athugasemdum Samskipa við AI setur fyrirtækið fram sjónarmið um tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj frá 7. febrúar 2008. Í þeim tölvupósti fjallaði (S)frkvstj-millilandasv um möguleg viðbrögð Samskipa við verulegum samdrætti í innflutningi, sbr. kafla 6.7.2. Segja Samskip að þessi tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv hafi falið í sér *„hugleiðingar án nokkurrar frekari útfærslu á henni og aðilum fullljóst að kæmi til slíkra samninga væru þeir háðir samþykki Samkeppniseftirlitsins.“* Vísa Samskip einnig til þess að á næsta stjórnarfundi, 11. febrúar 2008, hafi punktur c) *„Slot“ samningar við keppinauta-samnýta kerfi“* ekki verið tekinn til umræðu milli fyrirtækjanna. Þetta staðfesti að einungis hafi verið um að ræða ómótaðar hugleiðingar og vangaveltur en ekki fastmótaðar fyrirætlanir. Aldrei hafi komið til samninga af þessum toga við Eimskip.

12687. Í mgr. 1003 í athugasemdum Samskipa við AI er líkt og í áðurnefndum mgr. 999 - 1002 byggt á því að minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008 hafi eingöngu verið *„innanhússgagn“* þar sem hafi verið *„dregin upp fræðileg sviðsmynd af hagkvæmasta flutningakerfi fyrir Ísland“*. Um hafi verið að ræða vangaveltur með þeim fyrirvara að lög og reglur yrðu í hávegum höfð og samstarf af því tagi sem þar sé viðrað væri undir *„öllum kringumstæðum háð samþykki Samkeppniseftirlitsins“*. Í mgr. 1004 í athugasemdunum kemur fram hjá Samskipum að það sé rétt að eitt sameiginlegt kerfi allra keppinauta hefði ekki getað orðið að veruleika nema til kæmi samþykki Samkeppniseftirlitsins. Enda hafi *„hugleiðingar (S)frkvstj-millilandasv um þetta efni að sjálfstöðu* [verið] *settar fram með beinni tilvísun í slíkan fyrirvara“.* Ekkert *„samstarfsverkefni“* Samskipa og Eimskips hafi verið til staðar. Þetta hafi verið *„hugleiðingar“* sem hafi *„aldrei“* verið ræddar *„á sameiginlegum vettvangi“* fyrirtækjanna. Um sé að ræða innantómar fullyrðingar Samkeppniseftirlitsins sem séu alfarið byggðar á *„innanhússögnum“* hjá hvoru fyrirtæki fyrir sig og *„engin merki [séu] um að hafi farið á milli félaganna“*.

12688. Þessi sjónarmið Samskipa um tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj dags. 7. febrúar 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008 eru ekki í samræmi við samtímagögn. Vísast til ítarlegrar umfjöllunar um þessi sjónarmið og sönnunargögn málsins í köflum 8.9 og 25.19.1.

12689. Árétta ber að tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv 7. febrúar 2008 tengist aðdraganda þess að farið var af stað með *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Í umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv var lagt upp með aðgerðir til að mæta því ef upp kæmi verulegur samdráttur í flutningsmagni. Þar voru listuð upp fjögur atriði. Þar á meðal var aukið samstarf við Eimskip og minnkun á flutningsgetu. Þessi tölvupóstur ásamt fleiri gögnum sýnir því að á meðal stjórnenda og stjórnarformanns Samskipa var samstarf við Eimskip á meðal þeirra kosta sem velt var upp á fyrri hluta árs 2008 og fram að því þegar stjórnarformaður og forstjóri Samskipa funduðu með stjórnarformanni og forstjóra Eimskips 6. júní 2008. Athugasemdir Samskipa breyta ekki þeim ályktunum sem unnt er að draga af þessum gögnum. Minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv 7. og 9. júlí 2008 og önnur samtímagögn sýna framgang samráðsins, þ.e. að Samskip og Eimskip ræddu og unnu áfram að því að meta hagkvæmni af auknu víðtæku samstarfi, sbr. glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf“* verkefni Eimskip og Samskipa frá 8. og 9. júní 2008. Í minnisblöðunum er fjallað um víðtækt aukið samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Íslandi og eru þau meðal margvíslegra samtímagagna um samráð fyrirtækjanna, þ. á m. samnýtingu kerfa og endurskoðun á siglingakerfum. Þótt fyrirtækjum sé heimilt að hagræða í rekstri ber þeim samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga að taka allar ákvarðanir þar um upp á eigin spýtur og án þess að þau hafi áður átt samskipti í því skyni að draga úr óvissu í tengslum við slíkar ákvarðanir. Samvinna og samskipti Samskipa og Eimskips drógu úr þeirri óvissu sem tengdist þessum aðgerðum fyrirtækjanna.

12690. Staðhæfingar Samskipa í mgr. 999 í athugasemdunum við AI um að aldrei hafi komið til samninga við Eimskip vegna þessa eru í ósamræmi við fyrirliggjandi gögn. Fyrirtækin gerðu samninga um aukið samstarf vegna flutninga á sjó og landi, sbr. kafla 9.12. Var það liður í ólögmætum samstilltum aðgerðum á markaðnum.

12691. Staðhæfingar Samskipa þess efnis að um hafi verið að ræða minnisblöð og innanhússamskipti sem hafi að stærstum hluta ekki komist á hugmynda- eða framkvæmdastig, eru ekki í samræmi við samtímagögn um ítrekuð samskipti og gögn sem sýna framgang samráðsins, þ. á m. um *„Fækkun / smækkun skipa“* og slot-samninga milli Samskipa og Eimskips í sjóflutningum, sbr. glærukynninguna um *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

12692. Eins og samtímagögn bera með sér voru ákvarðanir Samskipa og Eimskips um takmörkun á flutningsgetu og breytta siglingaáætlun fyrirtækjanna ekki teknar með sjálfstæðum hætti hvors fyrirtækis fyrir sig. Við mat á háttsemi fyrirtækjanna hefur verið lagt heildstætt mat á samtímagögn um samskiptin, þar á meðal um samskipti lykilstjórnenda, og önnur gögn sem þeim tengjast, sbr. umfjöllun um fyrirliggjandi gögn málsins í köflum 7. – 10. Má hér í dæmaskyni vísa til neðangreindra gagna sem öll varða samráð fyrirtækjanna tengdu breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu:

- Fundargerð stjórnar Samskipa hf. 4. apríl 2008, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3.2.
- Skýrsla (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip, viðhengi við tölvupóst starfsmanns Eglu til (S)stjform-S, dags. 12. maí 2008, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.5.
- Tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv dags. 4. júní 2008, sbr. kafla 7.2.1.1.
- Verkefnalisti (E)forstj, *„Nýtt upphaf“* merkt 5. júní 2008 er á listanum, sbr. kafla 7.2.1.1.
- Glærukynningin *„Nýtt upphaf“* vistuð hjá (E)frkvstj-alþjsv 8. júní 2008 og (E)forstj 9. júní 2008, sbr. kafla 7.3.
- Tölvupóstur (E)forstj 27. júní 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf um að biðja Samskip að hætta svonefndum TA-flutningum (vegna sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku), sbr. kafla 8.4.
- Tölvupóstur (E)forstö-útfl til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf 1. júlí 2008 vegna tekna af flutningaþjónustu Eimskips í Vestmannaeyjum, sbr. kafla 8.5.
- Minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008 um víðtækar samráðstillögur í sjóflutningum til og frá Íslandi, sbr. kafla 8.9.
- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstj 9. júlí 2008 þar sem (E)frkvstj-flutnkerf varar (E)forstj við því að *„láta eftir“* til Samskipa tekjur af flutningaþjónustu Eimskips í Vestmannaeyjum, sbr. umfjöllun í köflum 8.5 og 8.9.5.4.
- Fundur stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008. Í fundargerð er vísað til yfirstandandi athugunar á *„slot“*-samvinnu við Eimskip og í glærum (S)forstj sem hann kynnti á stjórnarfundi sagði m.a.: *„Sailing system-following is being explored now: - Cooperation with Eimskip“*, sbr. kafla 8.10.1.
- Samskip bjuggu a.m.k þann 24. júlí 2008 yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Eimskips (en breytingarnar voru gerðar í ágúst 2008), sbr. umfjöllun í kafla 8.13.1.
- Eðli og innihald þeirra skjala sem (S)forstö-flutnstj sendi 24. júlí 2008 til (S)forstj (kvöldið fyrir fund Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008) gefa m.a. ótvírætt til kynna að ræða hafi átt um takmörkun á flutningsgetu á markaðnum, sbr. glærukynningu um verkefnið *„Nýtt upphaf“* þar sem m.a. átti að

endurskoða siglingakerfin með *„Fækkun / smækkun skipa*" og *„Slotsamningum í siglingakerfinu*" , sbr. umfjöllun í 8.13.1.

- (S)stjform-S, helsti samstarfsmaður (S)aðaleig-stjform-SH og framkvæmdastjóri þess fyrirtækis sem hýsti fund Eimskips og Samskipa að morgni 25. júlí 2008, bókaði fund þennan sama morgun til þess að ræða *„New beginning*" við (S)aðaleig-stjform-SH, sbr. kafla 8.13.2.

- Verkefnalisti (S)forstö-landfl frá 18. ágúst 2008. Á listanum voru tilgreind mörg verkefni sem féllu undir samráðið við Eimskip, m.a. var þar að finna það verkefni að Samskip myndu gera Eimskip tilboð í sjóflutninga. Tengdist þetta samnýtingu á flutningakerfum fyrirtækjanna, sbr. kafla 8.15.7.2.

- Fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips 15. september 2008 þar sem fjallað var um aukið samstarf við Samskip vegna flutninga á fiski og aðkomu Eimskips að álútflutningi Alcoa sem Samskip sinntu, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.5.2.

- Tölvupóstur (S)frkvstj-innanl til (E)frkvstj-innanl 18. september 2008, varðandi slotsamningstilboð Samskipa til Eimskips í sjóflutninga til Reyðarfjarðar, sbr. kafla 8.16.7.

- Drög að gámaleigusamningi Eimskips og Samskipa, dags. 2. október 2008, sbr. kafla 8.17.1.

- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv (afrit til (E)forstö-innfl), 5. október 2008, vegna umræðuefnis á fundi Eimskips og Samskipa daginn eftir, sbr. kafla 8.17.3.

- Rekstraráætlun Eimskips frá 11. október 2008 um markaðsgreiningu fyrirtækisins: Vegna Alcoa (sem Samskip þjónustaði vegna útflutnings) stóð hjá Eimskip: *„Samskip ? hluti til Eimskips*", sbr. umfjöllun í kafla 8.17.14.

- Aukið gámasamráð Samskipa og Eimskips hefst og virðist hafa verið framkvæmt samkvæmt munnlegum samningi, sbr. tölvupóstsamskipti (E)starfsm-flutnstýr1, (S)starfsm og (E)fulltr.flutnstý, dags. 13. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 18.

- Tölvupóstur (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv, afrit til (E)forstö-innfl 14. október 2008, þar sem (E)frkvstj-flutnkerf spurði hvort (S)frkvstj-millilandasv hafi verið búinn að *„skoða þetta eitthvað hvað varðar Færeyjar*", sbr. umfjöllun í kafla 8.18.2.

- Tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl og (S)forstö-innfl1 15. október 2008. Rætt um fund þeirra fyrr þennan dag og verkskiptingu, m.a.: *„Slotverð EI* [Eimskip] -*(S)forstö-innfl1 ræði við EI um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl*.", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3.

- Tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1, afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 15. október 2008, þar kom m.a. fram: *„*[…] *allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för, Samskip INc, fær sáralitið fyrir þá afgreiðslu*.", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3.

- Tölvupóstsamskipti milli (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 15.-20. október 2008 og tengd gögn vegna almenns „slot sharing" samnings milli fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3-8.19.5. og 9.3. Þar kom m.a. fram hjá (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu*", sjá nánari umfjöllun í kafla 8.19.3.

- Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl 16. október 2008 þar sem kom fram: *„Varstu búinn að kíkja á flutninginn frá Reykjavík til Færeyja*", sbr. umfjöllun í kafla 8.19.4.

- Í tölvupósti (S)forstj frá 20. október 2008 lýsti hann því yfir að Samskip væru að ljúka samningum við m.a. Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 9.3

- Tölvupóstur (E)frkvstj-innanl í kjölfar fundar með Samskipum á Reyðarfirði, sendur að kvöldi 22. október 2008. Af tölvupóstinum er ljóst að Samskip höfðu á fundinum eða í tengslum við hann miðlað til Eimskips trúnaðarupplýsingum um óbirta fyrirhugaða breytingu Samskipa á siglingakerfi og siglingaáætlun, sbr. umfjöllun í kafla 9.4.1, sbr. einnig umfjöllun um gögn frá Eimskip dags. 22. og 23. október 2008, í kafla 9.4.2 og 9.4.3.

- Slotsamningur Samskipa og Eimskips vegna sjóflutninga Reykjavík-Reyðarfjörður, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)starfsm, afrit m.a. til (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-útfl, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1, *„Reykjavík – Mjóeyri*", dags. 12. nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 9.12.1, sbr. einnig tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst til (E)skrifststj.Mjóeyrarh, afrit til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-útfl og (E)frkvstj-innanl frá 20. nóvember 2008,*„RE: Reykjavík – Mjóeyrir*": *„Það vita allir núna verðin sem í gangi eru á milli félaganna og við tökum gáma fyrir „félagana" ef á þarf að halda og ef við erum með pláss, miðað við þessi verð og skilmála*", sbr. umfjöllun í kafla 9.12.1.1.

12693. Samkvæmt framansögðu byggir niðurstaða Samkeppniseftirlitsins á samtímagögnum en ekki *„samsæriskenningum*" eins og Samskip halda endurtekið fram í athugasemdum sínum. Samkvæmt íslenskum og EES/ESB samkeppnisrétti skal leggja mat á sönnunargögn með heildstæðum hætti, sbr. umfjöllun í kafla 4.7. Í þessu sambandi skal hafa í huga að á sama tíma og Samskip og Eimskip höfðu með sér samráð í tengslum við þær breytingar sem til stóð að gera á siglingakerfum fyrirtækjanna áttu fyrirtækin í víðtæku samráði á öðrum sviðum, t.d. landflutningum og sjóflutningum. Eins og lýst er nánar í ákvörðun þessari héldu fyrirtækin samráðinu síðan áfram, m.a. með markaðsskiptingu mikilvægra viðskiptavina, í rúm fjögur ár eða a.m.k. til ársins 2013. Um var að ræða alvarleg og samfelld brot Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

12694. Í mgr. 1001 í athugasemdum Samskipa við AI víkur fyrirtækið að athugasemdum um fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform1 og (E)forstj þann 6. júní 2008. Hafna Samskip því að á þeim fundi hafi verið ákveðið að ráðast í *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Umræðuefni fundarins hafi eingöngu varðað hugmyndir um kaup á erlendum eignum Eimskips, einkum dótturfélaginu Containerships. Þessi sjónarmið eru ekki í samræmi við samtímagögn, sbr. ítarlega umfjöllun í kafla 25.5 um sjónarmið Samskipa vegna fundarins.

12695. Í mgr. 1002 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um glærukynninguna um *„Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa, sbr. einnig mgr. 1162 í athugasemdum Samskipa við AI. Samskip segja að Samkeppniseftirlitið telji sýnilega að þetta sé grundvallargagn í málinu en glærukynningin hafi aldrei komið inn á borð hjá Samskipum. Það sé röng og fullkomlega haldlaus fullyrðing að halda því fram að Samskip og Eimskip hafi tekið sameiginlega ákvörðun um að vinna að þeim verkefnum sem tilgreind séu í kynningunni. Enginn stjórnenda eða starfsmanna Samskipa hafi nokkurn tíma vitað af þessum hugmyndum eða kynningu, enda um að ræða innanhússgagn hjá Eimskip. Enginn stjórnandi eða starfsmaður Samskipa hafi komið að einhvers konar vinnuhóp sem höfundur glærukynningarinnar hafi sýnilega talið rétt að koma á laggirnar.

12696. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim.

12697. Glærukynningin um *„Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa er merkt á forsíðu *„Júní 2008*" en kynningin var vistuð í tölvugögnum (E)frkvstj-alþjsv sunnudaginn 8. júní 2008, eða tveimur dögum eftir fund (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform1 og (E)frkvstj-innanl, 6. júní 2008. Daginn eftir var

kynningin vistuð í tölvugögnum (E)forstj. Eins og Samskip benda á er glærukynning réttilega mikilvægt samtímagagn og sönnunargagn í máli þessu. Á forsíðu glærukynningarinnar er skjalið merkt „*Trúnaðarmál*" en við rannsókn málsins fannst kynningin eingöngu í tölvugögnum (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj. Það dregur ekki úr sönnunargildi glærukynningarinnar og tímasetningu hennar þótt kynningin hafi ekki fundist í fórum Samskipa eða að fyrirtækið vísi í athugasemdum sínum til þess að stjórnendur þess hafi ekki vitað af henni. Niðurstaða um samráð Samskipa og Eimskips er byggð á heildstæðu mati á gögnum málsins, þ. á m. samtímagögnum Samskipa sem endurspegla samskipti við Eimskip um alla verkþætti „*Nýtt upphaf*" verkefnisins, framgang þess og vinnslu. Að öðru leyti vísar Samkeppniseftirlitið til ítarlegrar umfjöllunar þess um sjónarmið Samskipa vegna glærukynningarinnar um „*Nýtt upphaf*" í kafla 25.6.

25.26. Um ytri aðstæður, gjaldfærni, samdrátt í innflutningi o.fl.

12698. Auk framangreinds snúa athugasemdir Samskipa, vegna breytingu siglingakerfa og takmörkunar á flutningsgetu, einnig að eftirgreindu:

- Að ytri aðstæður í rekstri fyrirtækjanna hafi verið erfiðar með verulegum samdrætti í innflutningi til Íslands og falli á gengi íslensku krónunnar gagnvart öðrum gjaldmiðlum.
- Að bú Eimskips og Samskipa hefðu verið tekin til gjaldþrotaskipta ef þau hefðu ekki gripið til aðgerðanna á seinni hluta ársins 2008.
- Að fyrirtækjunum hafi verið nauðsynlegt að takmarka flutningsgetu sína verulega þar sem það hafi ekki hefði verið neitt flutningsmagn til að sækja á.

12699. Þessi sjónarmið Samskipa koma t.a.m. fram í umfjöllun fyrirtækisins í eftirfarandi athugasemdum þess við AI.

12700. Í mgr. 33 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um aðdraganda breytinga á siglingakerfi fyrirtækisins haustið 2008. Segja Samskip að Samkeppniseftirlitið haldi því fram að Samskip og Eimskip hafi í sameiningu tekið ákvörðun um að skerða flutningsgetu til og frá Íslandi með það að markmiði að lágmarka rekstrarkostnað og hækka sjóflutningsverð. Samkeppniseftirlitið líti hins vegar „*algjörlega fram hjá staðreyndum málsins, þ.e. fordæmalausu efnahagshruni og gjörbreyttum aðstæðum í íslensku efnahagslífi á þessum tíma*". Samskip hafni því „*með öllu að breytingar á siglingakerfi Samskipa hefi verið unnar í samráði við Eimskip*". Þvert á móti hafi verið um að ræða mjög sársaukafullar aðgerðir, sem og skref aftur á bak frá þeirri vegferð sem Samskip höfðu verið á frá árinu 2005 þegar Samskip náðu loks að komast í fjögurra skipa kerfi.

12701. Í mgr. 35 í athugasemdum Samskipa við AI segja Samskip að þegar liðið hafi á árið 2008 hafi orðið útlit fyrir verulegan samdrátt í innflutningi til landsins, sbr. einnig mgr. 53 – 55 í bréfi Samskipa frá 31. ágúst 2020. Kemur fram að innflutningur Samskipa hafi verið um 343.000 tonn árið 2007. Stjórnendateymi Samskipa hafi hafið endurmat á flutningaþörf í ljósi fyrirsjáanlegs samdráttar haustið 2008. Það hafi verið mat stjórnenda að sá samdráttur gæti orðið allt að 30% á ársgrundvelli. Við hönnun siglingakerfisins hafi það verið grundvallarforenda að innflutningur Samskipa yrði a.m.k. 300.000 tonn á ári. Raunin hafi orðið sú að eftir hrunið hafi samdráttur í innflutningi verið yfir 50%.[6402] Í mgr. 36 – 37 í athugasemdum við AI segja Samskip að þetta hafi verið grafalvarleg staða fyrir fyrirtækið enda hafi kerfið byggt á því að jafnvægi væri á milli innflutnings og þess mikla útflutnings sem fylgdi Alcoa. Með miklum samdrætti í innflutningi hafi orðið gríðarlegt ójafnvægi í flutningsmagni, svo að með óbreyttu

[6402] Sbr. einnig sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 52 í bréfi fyrirtækisins, dags. 13.06.2022.

ástandi „*stefndi rekstur Samskipa í þrot*“. Það hafi jafnframt verið brýnt fyrir stjórnendateyminu að halda öllum „*vangaveltum um mögulegar breytingar á siglingakerfi Samskipa í þröngum hópi stjórnenda*“.

12702. Telja Samskip að sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að „*þessar sársaukafullu aðgerðir*“ hafi verið „*hluti af samráði Samskipa við helsta keppinaut félagsins* [sé] *algjörlega fráleit*.“ Aðgerðirnar hafi gert það að verkum að samkeppnisskilyrði Samskipa gagnvart Eimskip, hvað varðar innflutning, „*skertust verulega*“. Samskip hafi ekki verið samkeppnishæf um innflutning á ferskvöru frá Rotterdam og flutninga frá Bretlandi. „*Aðgerðirnar* [hafi] *hins vegar verið óhjákvæmilegar til að bjarga rekstrinum*“.[6403]

12703. Í mgr. 107 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 segir jafnframt að svo virðist vera að Samkeppniseftirlitið telji að það geti ekki verið nein önnur skýring á aðgerðum fyrirtækjanna en samráð. Að mati Samskipa lýsi það skorti á þekkingu á „*flutningageiranum, rekstri skipafélaga eða aðstæðum á umræddum tíma*.“ Að sögn Samskipa sé ljóst að þegar flutningsmagn hrynji verði skipafélög að bregðast hratt við og draga úr flutningsgetu. Segja Samskip að gríðarlegur fastur kostnaðar sé í skipakerfum og því skipti öllu að nýting skipa sé góð.[6404]

12704. Í mgr. 1009 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að á árinu 2008 hafi hvorugt fyrirtækið haft fjárhagslega burði til að halda úti óbreyttum flutningskerfum eftir hrun í innflutningi til landsins. Eimskip hafi á þeim tíma verið orðið gjaldþrota í reynd. Grundvallarforsenda þess að fyrirtæki geti keppt á markaði sé að það sé gjaldfært. Samskipum hafi verið nauðsynlegt að draga úr kostnaði og verja tekjur sínar til að tryggja áframhaldandi rekstur fyrirtækisins. Því hafi breytingar á siglingakerfi Samskipa verið nauðsynlegar og óhjákvæmilegar.[6405] Í mgr. 106 og áfram í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er gengið lengra og fullyrt að aðgerðir Samskipa árið 2008 hafi verið nauðsynlegar í því „*skyni að forða félaginu frá þroti*“. Gripið hefði verið til þessara aðgerða „*án nokkurs samráðs eða samtals við Eimskip*“. Þetta endurspeglist að mati Samskipa í gögnum málsins.[6406] Vísað er til þess að erlend skipafyrirtæki hafi dregið úr framboði vegna breyttra ytri aðstæðna árið 2008 og með því hafi þeim tekist almennt að „*rétta reksturinn við að nýju*“. Hér á landi hafi samdráttur árið 2008 verið mun meiri og þörfin til að draga úr framboði og kostnaði af skipakerfi því verið ennþá ríkari en erlendis. Ef Samskip hefðu ekki gripið jafn hratt til aðgerða og raun beri vitni væri alveg ljóst að „*félagið hefði siglt rakleiðis í gjaldþrot*“. Að mati Samskipa hafi viðbrögðin því verið hvort tveggja í senn rökrétt og bráðnauðsynleg.[6407]

12705. Í mgr. 9 – 15 í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 segir að aðgerðir sem Samskip hafi gripið til í rekstrinum á árunum 2008 og 2009 hafi skilað bættri afkomu í kjölfarið. Afkoma ársins 2010 hafi þannig verið „*umtalsvert betri*“, enda hafi þá lækkun á leigu skipa verið komin inn að fullu og hagræðingaraðgerðir undanfarandi ára skilað sér. Samskip hafi ekki dregið dul á það að „*talsverður viðsnúningur*“ hafi orðið á rekstri félagsins á árunum 2010 og 2011 frá því sem var á árunum 2008 og 2009. Lýsingar í samskiptum starfsmanna í samtímagögnum á rekstrarárangrinum bera þess merki að mikil ánægja hafi ríkt um það hversu vel tókst til að bjarga fyrirtækinu út úr afar erfiðum aðstæðum. Þessar margþættu aðgerðir hefðu bjargað fyrirtækinu frá gjaldþroti. Með helstu aðgerða hafi verið að fækka skipum úr fjórum í þrjú, nýr samningur við Alcoa, umtalsverð fækkun starfsfólks, fækkun gáma í rekstri og lækkun á leiguverði á Arnarfelli og Helgafelli. Bættan rekstrarárangur hafi ekki átt rætur að rekja til verðhækkana. Til aðgerðanna hafi verið gripið án samráðs eða samstarfs við Eimskip.

[6403] Sbr. einnig umfjöllun um sambærileg sjónarmið í mgr. 40 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6404] Í mgr. 373, 759, 993 og 994 í athugasemdum við AI er að finna sambærileg sjónarmið Samskipa. Þar mótmæla Samskip því að hafa átt í samráði við Eimskip árið 2008 um takmörkun á flutningsgetu eða samnýtingu í flutningskerfum þeirra. Sbr. einnig umfjöllun um sambærileg sjónarmið í mgr. 51, 60 – 61 og 87 í bréfi Samskipa 31.08.2020 og mgr. 113 í bréfi Samskipa frá 13.01.2021.
[6405] Sbr. einnig umfjöllun í mgr. 377 og 378 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6406] Sjá einnig sömu sjónarmið í mgr. 1166 í athugasemdum Samskipa við AI, mgr. 346 í athugasemdum Samskipa við AII, mgr. 54 í bréfi fyrirtækisins frá 31.08.2020 og mgr. 98 í bréfi fyrirtækisins frá 13.01.2021.
[6407] Sbr. sömu skýringar í mgr. 347 – 348 í athugasemdum Samskipa við AII.

12706. Í mgr. 48 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022 er fjallað um fyrirliggjandi gögn sem varða viðræður Samskipa Holding við helsta lánveitanda fyrirtækisins, Fortis bank. Segja Samskip viðræður við lánveitendur vera án nokkurrar tengingar við Eimskip. Það sé með *„miklum ólíkindum“* ef Samkeppniseftirlitið telji að *„fjárhagslegar áskoranir Samskipa, þrengingar á lánamörkuðum og versnandi afkoma geti með einhverjum óskiljanlegum hætti talist styðja það að Samskip hafi gripið til samráðs við Eimskip“*. Samskip skilji ekki *„á hvaða vegferð stofnunin“* sé. Gögn sem varði viðræður við Fortis séu eðlileg og hefðbundin í alla staði. Þá sé fullkomlega eðlilegt í slíkum samskiptum að stjórnendur lántaka geri lánveitendum grein fyrir þeim aðgerðum sem grípa eigi til í því skyni að mæta kröfum lánveitandans eða að lagðar séu fram áætlanir um það efni sem kunna að vera *„í bjartsýnni kantinum“*. Samskip fái ekki skilið hvernig þessi gögn styðji *„með einhverju hætti við samráðskenningar stofnunarinnar“*.

12707. Framangreindar athugasemdir Samskipa hagga ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að fyrirtækin hafi haft með sér samráð í tengslum við ákvarðanir þeirra um að takmarka flutningsgetu og gera breytingar á siglingakerfum sínum og með því brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins.

12708. Þrátt fyrir að aðstæður hér á landi hafi verið mjög erfiðar í kjölfar efnahagshrunsins haustið 2008 var Samskipum og Eimskip óheimilt með samstarfi og samskiptum sín á milli að draga úr þeirri óvissu sem ríkir alla jafna um viðbrögð keppinauta á markaði. Þannig er ætlast til þess að fyrirtæki bregðist við aðgerðum keppinauta sinna með sjálfstæðum hætti. Sú var aftur á móti ekki raunin í tilviki Samskipa og Eimskips.

12709. Samkeppniseftirlitið vísar til fundar (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform1 6. júní 2008 og fyrirliggjandi gagna málsins um áframhaldandi samskipti fyrirtækjanna og framgang *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, m.a. um sameiginlega endurskoðun á siglingakerfum í júní og júlí 2008, sbr. glærukynningu Eimskips 8. og 9. júní 2008, skjöl (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008 og aðra umfjöllun í köflum 7-11.

12710. Í ágúst 2008 breytti Eimskip siglingakerfi sínu á þá leið að Austurleið fyrirtækisins hætti viðkomu á Íslandi en Norðurleið hóf viðkomu á Reyðarfirði. Leiddi breytingin til mun minni flutningsgetu til og frá Íslandi. Með sama hætti skapaði viðkoma Norðurleiðar á Reyðarfirði tækifæri fyrir fyrirtækin til að samnýta siglingaleiðir þeirra (Norðurleið Eimskips og Leið 2 hjá Samskipum) fyrir ál- og fiskflutninga frá Austfjörðum til Immingham og Rotterdam með, eftir atvikum, mögulegri umskipun í Færeyjum. Eins og ráðið verður af samtímagögnum þá leitaði Eimskip til Samskipa vegna fiskflutninga frá Austurlandi. Haustið 2008 kom Eimskip síðan í meira mæli að álflutningum Samskipa fyrir Alcoa til Evrópu. Var breytingin forsenda þess að Eimskip gæti sinnt reglubundnum flutningum á því áli fyrir Alcoa sem Samskip sinntu ekki eftir takmörkun Samskipa á flutningsgetu sinni síðar á árinu 2008. Dótturfélag Samskipa, Jónar, áttu síðan eftir að samnýta flutningakerfi Eimskips, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 16. Endurspegla samtímagögn að innan Eimskips var enginn ótti um viðbrögð Samskipa við breytingunum og er það í samræmi við samráðið við Samskip sem fyrirtækið hefur viðurkennt að hafa verið fyrir hendi á þessum tíma. Í lok október 2008 var siglingakerfi Samskipa breytt og flutningsgeta á íslenska flutningamarkaðnum takmörkuð enn frekar. Þetta fól í sér og var einn þáttur þess að ná því markmið að takmarka framboð og samkeppni á íslenska flutningamarkaðnum.

12711. Samráð Samskipa og Eimskips vegna takmörkunar á flutningsgetu kristallast til dæmis í þeim gögnum sem sýna að fyrirtækin höfðu í október og nóvember 2008 samskipti um og komið var á eða fyrir hendi var samkomulag milli fyrirtækjanna vegna sjóflutninga tengdum Reyðarfirði og Færeyjum, sbr. umfjöllun í kafla 9.12. Um miðjan nóvember 2008 takmarkaði Eimskip flutningsgetu vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. umfjöllun í kafla 9.5. Í janúar 2009 gerðu fyrirtækin svo með sér samning vegna

sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. umfjöllun í kafla 10.6. Á þessum tíma var einnig gámasamstarf fyrirtækjanna aukið.

12712. Samtímagögn frá árinu 2008 sýna að aðgerðir Samskipa og Eimskips voru sambærilegar. Bæði fyrirtækin skáru verulega niður flutningsgetu sína og breyttur samningur Samskipa við Alcoa, með umtalsverðri hækkun á verði fyrir flutningana, var hluti af þeirri lausn sem fyrirtækin leituðu bæði eftir.

12713. Fól samráð Eimskips og Samskipa m.a. í sér að hluti álútflutnings fyrir Alcoa til Evrópu fór „*til*" Eimskips. Eimskip tók þannig með reglubundnum hætti að sér að sinna umframflutningum sem Samskip fluttu ekki með sínu skipi frá Mjóeyrarhöfn til Evrópu. Með þeim hætti samnýttu Samskip og Eimskip siglingakerfi sín og gámaflota báðum fyrirtækjunum til hagsbóta, í samræmi við það sem áætlanir voru gerðar um í minnisblöðum Samskipa frá sumrinu 2008. Til þess þurfti ekki formlega samninga milli fyrirtækjanna en þess í stað höfðu þau samráð í tengslum við breytingarnar sem drógu úr óvissu við þær og röskuðu á þann hátt samkeppni á markaði. Sjá nánar um þetta atriði umfjöllun í kafla 9.

12714. Sú afstaða Samskipa að siglingakerfisbreytingar fyrirtækjanna hafi verið nauðsynlegar fyrir rekstur þeirra breytir engu í þessu sambandi.

12715. Vegna athugasemda Samskipa skal tekið fram að ekki er dregið í efa að umtalsverðar breytingar hefðu verið fyrirséðar í rekstrarumhverfi Samskipa og Eimskips þegar leið á árið 2008. Haustið 2008 var fyrirséð að innflutningur til landsins í sjóflutningum fór minnkandi en útflutningur vaxandi. Þegar leið á árið 2008 var jafnframt ljóst og opinbert að fjárhagsstaða Eimskips var erfið og alvarleg. Þeir erfiðleikar voru þó ekki vegna skiparekstur eða annarri starfsemi fyrirtækisins hér á landi. Á sama tíma glímdu aðaleigandi Samskipa, (S)aðaleig-stjform-SH, og móðurfélag samstæðunnar, Samskip Holding, við fjárhagslegar áskoranir m.a. gagnvart Fortis. Sýna gögnin að góð afkoma Samskipa á Íslandi átti að spila lykilhlutverk í þeim aðgerðum til að mæta þeim áskorunum. Skapaði þetta þrýsting á stjórnendur Samskipa til þess að ná fram góðri afkomu hjá Samskipum á Íslandi, þrátt fyrir erfiðara ytra umhverfi. Vegna athugasemda Samskipa um að í viðræðum móðurfélagsins við Fortis hafi verið að finna áætlanir sem kunni að hafa verið í „*bjartsýnni kantinum*" þá eru samtímagögn skýr um að rekstur Samskipa á Íslandi og aðgerðir til að bæta afkomu af þeim rekstri hafi falið í sér meginforsenduna til að mæta kröfum Fortis fram á árið 2010, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.1.3, 6.7.3, 7.2, 8.10.1, 8.15.11, 10.14.2 og 10.14.3. Ekkert í athugasemdum Samskipa hér að framan hróflar við því.

12716. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að versnandi ytri aðstæður eða verri greiðslustaða fyrirtækja veita þeim ekki heimild til að setjast niður með keppinautum sínum, skiptast á upplýsingum og ræða leiðir til að t.d. draga úr framboði eða flutningsgetu, sbr. kafla 4.6.5. Þannig gildir bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga áfram þótt aðstæður breytist á markaði. Er afar mikilvægt að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir. Gera samkeppnisreglur eftir sem áður kröfu um að óvissa ríki milli keppinauta. Gátu erfiðar aðstæður ekki gert ólögmæta háttsemi fyrirtækja lögmæta í skilningi samkeppnisréttar.[6408] Jafnvel þó Samskip og Eimskip hafi talið sig standa á barmi gjaldþrots var fyrirtækjunum óheimilt að hafa með sér samráð í andstöðu við 10. gr. samkeppnislaga. Þau gátu hins vegar á þessum tíma látið reyna á undanþágu skv. 15. gr. laganna.

12717. Eðli samkeppni keppinauta er að einn eða fleiri keppinautar geta horfið af markaðnum og farið í þrot. Það er á hinn bóginn ólögmætt að keppinautar grípi til samninga eða aðgerða þar sem samkeppni er

[6408] Í dómi undirréttar ESB frá 16.09.2013 í máli nr. T-412/10, Roca gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013:444, hélt fyrirtæki því fram að framkvæmdastjórnin hefði við álagningu sektar vegna þátttöku í ólögmætu samráði ranglega ekki tekið tillit til mikilla efnahagsörðugleika (e. economic crisis). Undirrétturinn féllst ekki á þetta og benti á að ólögmætt samráð kæmi oft til vegna erfiðleika á markaði. Væri framkvæmdastjórninni því ekki skylt að horfa til slíkra erfiðleika, sbr. mgr. 163 í dómnum. Sjá einnig Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1055-1056.

raskað og þar með komið á ástandi á markaði þar sem báðir „*lifa af*“, með verulegu tjóni fyrir viðskiptavini, almenning allan og samkeppnishæfni landsins í alþjóðlegu samhengi.

12718. Ef Samskip hefðu talið vera fyrir hendi aðstæður til að grípa til aðgerða á seinni hluta árs 2008 bar fyrirtækinu í hvívetna að gæta að því að allar ákvarðanir og aðgerðir þess væru undirbúnar og framkvæmdar með lögmætum hætti. Það gerði fyrirtækið aftur á móti ekki.

12719. Í mgr. 1165 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um að Samkeppniseftirlitið haldi því fram að það hafi allt eins verið kostur fyrir Samskip að bregðast við minnkandi flutningum með því að auka samkeppni og reyna að auka flutningsmagn með því að ná viðskiptum af Eimskip. Tilgreina Samskip vegna þessa að stjórnendur fyrirtækisins, sem búi yfir gríðarlegri reynslu og þekkingu á þessum markaði, hafi velt upp „*mörgum hugmyndum um viðbrögð við þeim aðstæðum sem sköpuðust 2008*.“ Samtímagögn sýni að þær hugmyndir hafi verið í stöðugri vinnslu og endurskoðun á árinu 2008 en aðstæður hafi breyst hratt. Á endanum hafi verið „*tekin ákvörðun sem stjórnendur töldu þá bestu á þeim tíma fyrir félagið*“. Þetta hafi verið mat stjórnenda og skipti engu hvort Samkeppniseftirlitið sé „*sammála því mati eða ekki*.“ Samskip ætli þó að „*þeir* [stjórnendur Samskipa] *hafi verið líklegri til að taka rétta ákvörðun fyrir félagið en stofnunin*“.

12720. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi sjónarmið Samskipa sýni að háttsemi fyrirtækjanna hafi verið samþýðanleg ákvæði 10. gr. samkeppnislaga. Þótt stjórnendur telji tiltekna ákvörðun þá bestu fyrir fyrirtækið mega aðgerðir, háttsemi og samningar fyrirtækisins ekki fara gegn lögum, þ. á m. samkeppnislögum. Samtímagögn sýna að með samvinnu og upplýsingaskiptum Samskipa og Eimskips gerðust fyrirtækin sek um alvarleg brot á banni við samkeppnishamlandi samráði keppinauta. Gögnin sýna jafnframt ánægju stjórnenda Samskipa og Eimskips með árangur aðgerðanna.

12721. Varðandi skýringar Samskipa um gjaldfærni Eimskips þá er fjallað um fjárhagslega stöðu Eimskips í kafla 6.7.1.2. Líkt og þar er rakið gekk flutningastarfsemi Eimskips hér á landi ágætlega þótt fyrirtækið hafi staðið frammi fyrir alvarlegum fjárhagslegum erfiðleikum árið 2008 vegna erlendrar starfsemi sinnar.

12722. Staðhæfingar Samskipa í athugasemdum um að Samskip hf. hafi verið á leið í gjaldþrot á árinu 2008 eiga sér ekki stoð í fyrirliggjandi samtímagögnum málsins, þótt þau sýni að staða móðurfélagsins og annarra fyrirtækja í samstæðu Samskipa Holding hafi verið mun verri, sbr. umfjöllun um atvik vegna viðræðna við Fortis í kafla 6.7.1.3 og 6.7.3 og um „*fjárhagslegar áskoranir*“ í mgr. 48 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2022.

12723. Í þessu sambandi vísast til fjölda samtímagagna um fjalla um gott gengi Samskipa á Íslandi árið 2008. Sjá hér til dæmis eftirfarandi samtímagögn:

- Á fundi Samskipa Holding 18. mars 2008 sagði (S)aðaleig-stjform-SH þetta um rekstur Samskipa hf.: „*In Iceland we have state of the art and set-up. Business has been doing very well lately but we can still do better. Now it is important to focus on collection on receivables, maximise the business and protect the Cash Cow which Iceland has been for the Group*“, sbr. kafla 6.7.3.

- Í tilkynningu (S)aðaleig-stjform-SH frá 25. mars 2008 til lykilstjórnenda var sagt að Samskip hf. væru mjög ábatasamt fyrirtæki og afkoma þess í janúar og febrúar 2008 hafi verið mjög góð, sbr. kafla 6.7.3.

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa hf. 4. apríl 2008 kemur fram að (S)forstj hafi kynnt uppgjör fyrir tímabilið janúar – febrúar 2008 og lýst því að tekjur og framlegð af rekstri Samskipa hf. hafi verið umtalsvert betri en áætlanir hafi gert ráð fyrir. Velta hafi verið 23% yfir áætlun og EBITDA framlegð 140 milljónum kr. hærri en lagt hafi verið til grundvallar í áætlun, sbr. kafla 6.7.3.

- Í glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding 7. maí 2008 var lýst góðri stöðu Samskipa hf. á Íslandi: *„Import volumes in April are strong and revenues will be well above budget as during last months. We estimate the period May through July to be busy* […]", sbr. kafla 6.7.3.

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa hf. sex dögum síðar, 13. maí 2008, kemur fram að (S)forstj hafi gert grein fyrir því á fundinum að tekjur Samskipa hf. á fyrsta ársfjórðungi væru 22% yfir áætlun og EBITDA framlegð fyrirtækisins 273 milljónir kr. sem væri 140 milljónir kr. betri afkoma en áætlað hafi verið fyrir tímabilið. Gert var ráð fyrir að draga færi úr flutningum í ágúst 2008 sbr. kafla 6.7.6.

- Stuttu áður en verulegar verðhækkanir Samskipa tóku gildi 1. september 2008 gaf (S)forstj (S)frkvstj-millilandasv fyrirmæli í tölvupósti um áframhaldandi aðgerðir til að skila góðri afkomu Samskipa hf. á Íslandi. Hjá (S)forstj kom m.a. fram að árin 2008 – 2010 ætti afkoma ekki að verða fjarri góðri afkomu góðærisáranna 2006 og 2007, sbr. eftirfarandi ummæli (S)forstj: *„Árin 2006 og 2007 voru félaginu góð, en afkoma má samt ekki verða mikið slakari en afkoma var þau árin, hún þarf að vera amk 1,2 - 1,5 mia per ár, og við verðum að bregðast við þannig að árin 2008, 2009 og 2010 verði ekki fjarri því, þó ytra umhverfi verði snúið*", sbr. kafla 8.15.11.

- Í tölvupósti (S)forstj til (S)stjórnarm-fjármstj 28. október 2008 var fjallað um stöðuna hjá Samskipum hf. á Íslandi í tengslum við viðræður Samskipa Holding við helsta lánadrottinn samstæðunnar, Fortis banka. Kom fram hjá (S)forstj að hann væri *„heldur bjartsýnni*" en hann hafi verið á fundi fyrir viku síðan […] og sagði að EBITDA afkoma Samskipa hf. ætti að vera *„ca mia*" árið 2009 (1.000.000.000 kr.), sbr. kafla 10.4.2.

- Með tölvupósti frá 30. desember 2008 sendi (S)forstj glærur til (S)stjórnarm-fjármstj um m.a. rekstraráætlun fyrir 2009. Þegar efnahagsumhverfið á þessum tíma er haft í huga vekur eftirtekt að í þessum gögnum er gert ráð fyrir met EBITDA framlegð hjá Samskipum hf. á Íslandi. Lagt var til grundvallar að Samskip hf. myndu skila 56% af framlegð samstæðu Samskipa Holding, þrátt fyrir verulegan áætlaðan samdrátt í innflutningi í kjölfar hrunsins. Samskip hf. stóðu hins vegar aðeins á bakvið 23% af heildartekjum samstæðunnar.[6409]

12724. Af fyrrgreindum gögnum verður ekki séð að rekstur Samskipa á Íslandi hafi á seinni hluta ársins 2008 rambað á barmi gjaldþrots. Þótt miklar áskoranir hafi ljóslega verið í ytra umhverfi Samskipa hér á landi er hvergi fjallað um það í samtímagögnum fyrirtækisins af hálfu stjórnenda, stjórnarmanns og aðaleiganda að starfsemi Samskipa á Íslandi sé á leið í þrot. Á hinn bóginn sýna gögnin skýrlega að aðgerðir fyrirtækisins lutu að því að hámarka afkomu Samskipa á Íslandi (EBITDA), sbr. ummæli (S)aðaleig-stjform-SH um að vernda Samskip á Íslandi sem *„Cash Cow*" samstæðunnar 18. mars 2008 og aðgerðir Samskipa Holding gagnvart Fortis bank, sbr. fundargerðir frá stjórnarfundum Samskipa Holding 18. mars 2008, 14. júlí og 4. nóvember sama ár, sbr. umfjöllun í köflum 6.7.1.3, 6.7.3 og 10.4.3.

12725. Vegna athugasemda Samskipa um ætlað yfirvofandi gjaldþrot ber að horfa til þess að samráðið við Eimskip var samfellt fram á árið 2013. Þess vegna verður hér einnig að horfa til gagna málsins frá öðrum árum en einungis 2008. Fjöldi samtímagagna málsins sýnir umfjöllun stjórnenda Samskipa um góða afkomu þess á Íslandi út samráðstímabilið sbr. eftirfarandi gögn sem einnig er fjallað um í m.a. kafla 12.2.5:

- Með áðurnefndum tölvupósti frá 30. desember 2008 sendi (S)forstj glærur til (S)stjórnarm-fjármstj um m.a. rekstraráætlun fyrir 2009. Þrátt fyrir erfiðar ytri aðstæður var gert ráð fyrir fyrir met EBITDA framlegð í rekstri Samskipa hf. Lagt var til grundvallar að Samskip hf. myndu skila 56% af framlegð

[6409] Sjá kafla 14.11.3.

samstæðu Samskipa Holding, þrátt fyrir verulegan áætlaðan samdrátt í innflutningi. Samskip hf. stóðu hins vegar aðeins á bakvið 23% af heildartekjum samstæðunnar.

- Í fundargerð Samskipa Holding frá 10. mars 2009 kemur fram að Samskip hf. séu enn bjartsýn um að skila afkomu í samræmi við metnaðarfulla áætlun (*„still optimistic we are able to achieve our ambitious budget*").

- Í fundargerð Samskipa Holding frá 7. apríl 2009 kemur eftirfarandi fram um afkomu Samskipa hf.: *„It is expected that EBITA for March will be above budget by 250k and Q1 EBITDA to be 850k above budget.*" Í umfjöllun um afkomu samstæðunnar í heild sinni sagði: *„Group EBITDA is* [...] *slightly better than budget. This is mainly due to to extremely good results from* Iceland *while Countries*[6410] *are substantially behind.*"

- (S)forstj sendi þann 9. apríl 2009 tölvupóst til ýmissa starfsmanna Samskipa. Í honum sagði m.a.: *„Meðfylgjandi sendi ég tilkynningu sem send verður út í dag til stjórnenda hjá Samskipum erlendis* […]". Í þessari tilkynningu kom m.a. fram: *„Important for the Samskip group is that Samskip Iceland has, in line with budget, been able to restore full profitability of the business. These are good achievements having in mind that seasonally Quarter 1 is the slowest period of the year.*"

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 5. maí 2009 sagði þetta um afkomu samstæðunnar: *„Group EBITDA in March was EUR 1,009k and slightly above budget of EUR 965k. This is mainly due to continous good results from Iceland.*"

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 1. september 2009 kemur fram í umfjöllun um Samskip hf.: *„YTD*[6411] *Ebitda is 4.956k versus budget of 2.727k.*"

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 2. október 2009 kom fram í umfjöllun um Samskip hf.: *„YTD Ebitda is 5.459 versus budget of 3.735k, better result by 1.723k."*

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 29. október 2009 segir í umfjöllun um Samskip hf.: *„„YTD Ebitda is 6.127k versus budget of 4.819k better result by 1.307k."*

- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)stjform-S frá 30. apríl 2010 fór hann yfir hversu *„sérlega vel*" hafi tekist til með rekstur Samskipa árin 2008-2010. Á árinu 2009 hafi velta verið talsvert undir áætlun en *„Ebitda framlegð var hins vegar hærri en áætlun gerði ráð fyrir* […] *Almennt er hægt að segja að tekist hafi sérlega vel til við að aðlaga rekstur og starfsemi félags að breyttum tímum, og sjáum við fram á að árið 2010 verði umtalsvert betra en 2009*."

- Í apríl 2011 fjölluðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um bónusa fyrir forstöðumenn vegna góðrar afkomu árið 2010. Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv sagði vegna þessa m.a.: *„Eins og við ræddum þá var árið 2010 frábært ár - ebitda vel yfir áætlun 10,7 - var í raun vel yfir 13 m eur. Sbr samtal þá er vert að leggja kúrsinn nú til þeirra fyrir þetta ár, en eins og við fórum í gegnum þegar við rúlluðum í gegnum tölurnar, þá mv sömu charter forsendur þá eiga árin 2009-2010-2011 að gefa okkur um 13 m í ebitda. Við eigum að gefa bónus upp á 3 mánuði fyrir framúrskarandi árangur* […]".

- (S)forstj fjallaði einnig um afkomu Samskipa hf. á árinu 2010 og bónus til undirmanna hans í tölvupósti sem hann sendi (S)stjform-S í apríl 2011: *„Í samningum er kveðið á um bónus kerfi hjá*

[6410] Önnur ríki í Evrópu þar sem Samskip ráku flutningastarfsemi.
[6411] Year to date.

þeim – og þeir voru með talsverðar væntingar til þessa árs [2010]*, því afkoman var glæsileg, hún var í raun ekki það sem birt hefur verið, heldur ca 2 m eur betri, þetta vita þeir.*"

- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S, sem var sendur 2. apríl 2013, sagði (S)forstj að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið „*afburða góð*" á árinu 2010. Hún hafi einnig verið góð á árinu 2011.

- Í tölvupósti frá (S)forstj til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna, sem sendur var 9. september 2013, segir: „[…] *árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig, en síðan hefur afkoma sigið niður, á árinu 2012 og nú á árinu 2013. Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins.*"

12726. Þessi gögn sýna að starfsemi Samskipa á Íslandi var ekki á barmi gjaldþrots á meðan hið samfellda samráð varði. Þvert á móti gekk rekstur Samskipa á Íslandi mjög vel. Fjallað er um athugasemdir Samskipa um afkomu og ánægju stjórnenda í kafla 33.1.6 og vísast til þeirrar umfjöllunar.

12727. Ársreikningar Samskipa hf. sýna síðan góðan árangur í rekstri fyrirtækisins miðað við erfiðar efnahagslegar aðstæður hér á landi, og sýna fyrirliggjandi samtímagögn glögglega að stjórnendur Samskipa töldu aðgerðirnar, sem m.a. grundvölluðust á ólögmætu samráði við Eimskip, hafa skilað tilætluðum árangri fyrir Samskip. Hvergi er fjallað um að þetta hafi bjargað Samskip á Íslandi frá gjaldþroti heldur þvert móti ánægja með góða rekstrarafkomu fyrirtækisins og rætt um bónusa fyrir stjórnendur, sbr. m.a. kafla 12.2.5.2 og mgr. 13 og 14 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022.

12728. Samkeppniseftirlitið telur auk þess haldlausar áðurnefndar skýringar Samskipa þess efnis að fyrirtækin hafi með háttsemi sinni árið 2008 brugðist við með sama hætti og erlend flutningsfyrirtæki gerðu í kjölfar hrunsins, þ.e. með því að takmarka flutningsgetu.[6412] Hvað þessar skýringar áhrærir, og tilvísanir Samskipa til þess að fyrirtækið og Eimskip hafi takmarkað flutningsgetu til þess að aðlaga sig að breyttum ytri aðstæðum, skal tekið fram að það fer ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga þegar keppinautar á flutningamarkaði bregðast, á eigin forsendum og með sjálfstæðum hætti, við breyttu rekstrarumhverfi. Það var á hinn bóginn ekki raunin. Samtímagögn sýna samvinnu og ítrekuð samskipti milli Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 og út rannsóknartímabilið. Þá sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip höfðu víðtækt samráð sem tók m.a. til siglingakerfa fyrirtækjanna. Samkvæmt framansögðu á það ekki við rök að styðjast að fyrirtækin hafi brugðist við með sambærilegum hætti og önnur flutningafyrirtæki, þ.e. flutningafyrirtæki sem störfuðu á öðrum mörkuðum en Íslandi.

12729. Vegna tilvísunar Samskipa til takmarkana erlendra flutningafyrirtækja á flutningsgetu skal jafnframt hafa í huga að samtímagögn Samskipa, sem fjalla um aðstæður á erlendum flutningamörkuðum, bera með sér að á árunum eftir fjármálahrunið haustið 2008 hafi þróunin verið allt önnur á erlendum flutningamörkuðum. Um þetta er fjallað í m.a. kafla 12.2.5. Í samtímagögnum er þannig að finna lýsingu Samskipa á verulegri samkeppni og verðlækkunum á mörkuðum erlendis, á meðan fyrirtækið sjálft lýsti markaðsaðstæðum á Íslandi sem „*ró*" eða „*friður*" milli Samskipa og Eimskips og unnið væri að því að hækka verð. Samtímagögn sýna að þetta gekk eftir, sbr. umfjöllun í köflum 12.2 og 14.

12730. Í athugasemdum Samskipa við AI í mgr. 757 og 1007 hafna Samskip því að fyrirtækið og Eimskip hafi átt í samráði. Kemur þar fram að takmörkun á flutningsgetu Samskipa og breyting á siglingaáætlun í nóvember 2008 hafi ekki tengst eða verið sambærileg aðgerðum Eimskips í ágúst 2008.

[6412] Mgr. 109 – 112 í bréfi Samskipa, dags. 13.01.2021.

12731. Staðhæfing Samskipa um að aðgerðir Eimskips í ágúst og Samskipa haustið 2008 hafi ekki tengst eða ekki verið sambærilegar er ekki studd gögnum. Hvað sem því líður þá telur Samkeppniseftirlitið framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa ekki vera í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið telur að draga megi af þeim. Skal nú gerð nánari grein fyrir því.

12732. Samtímagögn sýna að Eimskips og Samskipa hrintu auknu samstarfi í framkvæmd í kjölfar fundar (E)stjform1, (E)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj þann 6. júní 2008, sbr. glærukynningu Eimskips um *„Nýtt upphaf"* verkefnið frá 8. og 9. júní 2008 og umfjöllun í kafla 7 og áfram. Einn þáttur þessa tók til upplýsingaskipta og endurskoðunar á siglingakerfum þeirra þar sem metin var hagkvæmni af auknu samstarfi t.a.m. með fækkun/smækkun skipa eða slotsamningum, sbr. kafla 7.7.1 og einnig tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)frkvstj-flutnkerf 2. júlí 2008 sem varðaði miðlun milli keppinautanna á viðkvæmum upplýsingum í tengslum við innflutning til Íslands, en þar kom fram eftirfarandi: *„Heyrði ofan í (S)frkvstj-millilandasv eftir fundinn áðan og hann sagði mér að innflutningurinn hjá þeim hefði hrapað síðustu 2 vikurnar og þeir gera ráð fyrir að það haldi áfram. Þeirra mat er að innflytjendur munu vinna niður birgðir og koma til með að gera það næstu 2 mánuði og byrja síðan aftur í september að flytja inn það sem hreyfist, en ekki annað þannig verður samdráttur töluverður næstu mánaða* [svo]*. Þetta er nokkurn veginn í samræmi við okkar mat og við skulum vera mjög íhaldssamir á okkar „capacity" næstu mánuði og þurfum virkilega að skoða niðurfærslu á því"*. Sjá hér nánar umfjöllun í kafla 8.6. Eimskip tilkynnti um breytt siglingakerfi 30 dögum síðar. Samtímagögn sýna að nokkrum dögum fyrr hafi (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj fundað með Eimskip á nýjan leik, sbr. kafla 8.13.

12733. Af samtímagögnum verður ráðið að ákvarðanir Samskipa og Eimskips um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna hafi frá miðju ári 2008 verið tengdar og sambærilegar. Bera gögnin með sér að Eimskip og Samskip hafi ekki hegðað sér með sjálfstæðum hætti á markaði þar sem teknar voru ákvarðanir á eigin forsendum hvors fyrirtækis fyrir sig eins og ákvæði 10. gr. samkeppnislaga er ætlað að tryggja, sbr. umfjöllun í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf*.

12734. Með ólögmætum samstilltum aðgerðum Eimskips og Samskipa drógu þau úr óvissu á markaði þannig að samkeppni var gróflega raskað. Á grundvelli samráðsins fækkaði Eimskip skipum í byrjun ágúst 2008 vegna sjóflutninga milli Íslands og Evrópu. Samskipti Eimskips og Samskipa héldu svo áfram og áfram var unnið að samráðinu. Líkt og hjá Eimskip, var siglingakerfi Samskipa breytt haustið 2008 og flutningsgeta takmörkuð verulega vegna flutninga milli Íslands og Evrópu með fækkun skipa í siglingum. Í nóvember 2008 fækkaði Eimskip auk þess um eitt skip á siglingaleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku. Var framangreint til hagsbóta fyrir bæði Eimskip og Samskip og til þess fallið að draga verulega úr flutningsgetu á markaði og skapa grunn að samkeppnishamlandi framtíðarfyrirkomulagi á sjóflutningsmarkaði hér á landi. Þetta, ásamt ólögmætri markaðsskiptingu mikilvægra viðskiptavina, var til þess fallið að vinna á móti verðlækkun á markaðnum og skapa kjörskilyrði fyrir hækkun á verði. Þessi ólögmæta háttsemi Samskipa og Eimskips varð samfelld um langt árabil eða fram á árið 2013.

12735. Í mgr. 112 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er staðhæft að Samkeppniseftirlitið horfi framhjá því að *„það var ekkert magn að sækja"* á hjá Eimskip og Samskipum. Segja Samskip síðan eftirfarandi í bréfinu: *„Við þetta hrun á markaði voru bæði félögin með alltof mikla flutningsgetu miðað við aðstæður"*. Telja Samskip þetta hafa bæst ofan á hrun íslensku krónunnar sem hafi tvöfaldað kostnað af siglingakerfum í íslenskum krónum.

12736. Í tilefni af athugasemdum Samskipa skal tekið fram að þegar Eimskip takmarkaði flutningsgetu sína í byrjun ágúst 2008 hafði ekki átt sér stað *„hrun á markaði"* þótt ytri aðstæður og rekstrarskilyrði fyrirtækisins hérlendis hafi á þeim tíma vissulega versnað, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.1.

12737. Það er sömuleiðis villandi framsetning hjá Samskipum að halda því fram að ekki hafi verið eftir neinu flutningsmagni að sækjast á markaðnum. Þrátt fyrir fall bankanna og efnahagssamdrátt undir lok árs 2008 fer því fjarri að vöruflutningar til og frá Íslandi hafi hreinlega lagst af. Bæði afrituð og afhent gögn málsins sýna hið gagnstæða, enda óumdeilanlegt að stórir viðskiptavinir héldu áfram að kaupa vöruflutningaþjónustu til og frá landinu þrátt fyrir efnahagshrunið. Einnig er bent á að stórir innflytjendur fóru iðulega í verðkönnun eða útboð um sjóflutninga til Íslands á þessum tíma. Vissulega varð verulegur samdráttur í innflutningi á mörgum vöruflokkum t.d. í bílainnflutningi til landsins. Hér skal líka hafa í huga að hinni ólögmætu háttsemi Samskipa og Eimskips, m.a. með takmörkun á flutningsgetu, var haldið áfram í rúm fjögur ár. Þegar leið á rannsóknartímabilið jókst innflutt magn til Íslands. Að mati Samkeppniseftirlitsins er því ekkert hald í áðurnefndum skýringum Samskipa þess efnis að það hafi ekki verið eftir neinu magni að slægjast á rannsóknartímabilinu. Þá er vakin athygli á því að útflutningur frá Íslandi jókst mikið á þessum tíma.

12738. Hvað sem framangreindu líður skal áréttað að samtímagögn sýna að eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og samráð fyrirtækjanna hófst ákváðu Samskip að hverfa frá sókn sinni á markaðnum sem fyrirhugað var að ráðast í til að bregðast við því að fyrirtækið ráðgerði minnkandi eftirspurn eftir innflutningsþjónustu. Þetta fer illa saman við skýringar Samskipa nú um að ekkert magn hafi verið á markaðnum til að sækja á. Um þessa háttsemi Samskipa og stefnubreytingu er ítarlega fjallað í kafla 6.7.6 og áfram.

12739. Hafa ber í huga að fyrirtækjum á markaði ber á eigin forsendum og sjálfstætt að ákveða og undirbúa viðbrögð við breyttum ytri aðstæðum. Þótt Samskip hafi metið flutningsgetu fyrirtækisins of mikla á árinu 2008 þá fór það gegn 10. gr. samkeppnislaga að hafa samráð við Eimskip í tengslum þær ákvarðanir sem voru teknar til að bregðast við því. Með því samráði sem átti sér stað eftir mitt ár 2008 skoðuðu fyrirtækin ýmsar útfærslur til að hagræða og auka tekjur sínar. Mátu stjórnendur fyrirtækjanna hagsmuni fyrirtækjanna með þeim hætti að þeim væri betur borgið með verulegum samdrætti í flutningsgetu, skiptingu mikilvægra viðskiptavina og verðhækkunum.

12740. Með ólögmætum samstilltum aðgerðum komu Samskip og Eimskip þannig á „friðarástandi" á markaðnum þar sem fyrirtækin sóttu ekki magn frá mikilvægum viðskiptavinum hvors annars. Vissa um að keppinauturinn myndi ekki reyna, með samkeppnisaðgerðum, að nálgast stóra viðskiptavini hvors fyrirtækis um sig, gerði þeim kleift að viðhalda eða hækka verð. Þannig komu Samskip og Eimskip í veg fyrir samkeppni og unnu saman gegn því að verð myndi lækka til viðskiptavina. Hafa ber í huga að lækkun flutningsverðs var almennt séð betur til þess fallin að auka innflutning en hækkun. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreind háttsemi að miklu leyti staðfest í athugasemdum Samskipa, þar sem fram kemur að háttsemi stjórnenda hafi á rannsóknartímabilinu miðað að því að tryggja „*ró*"/„*frið*", koma í veg fyrir verðstríð á markaðnum, sækja á umfangsminni viðskiptavini í stað þeirra stærri og hækka verð.[6413]

12741. Hvort sem fyrirtæki reyna að auka tekjur og/eða hagræða með því að lækka kostnað verða slíkar aðgerðir að vera í samræmi við 10. gr. samkeppnislaga. Ein af skýringum Samskipa á því að flutningsgeta fyrirtækis var takmörkuð er byggð á því að kostnaður fyrirtækisins vegna siglingakerfisins hafi hækkað vegna veikingar íslensku krónunnar. Vísa Samskip til sömu kostnaðar- og gjaldmiðlaskýringa varðandi verðhækkanir fyrirtækisins á öllu samráðstímabilinu. Fyrirtækið hafi verið nauðbeygt til að hækka verð vegna kostnaðarhækkana vegna veikingar íslensku krónunnar.

[6413] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 912, 1170, 1201, 1389, 1393, 1397 og 1550.

12742. Af þessu tilefni skal tekið fram að Samskip seldu verulegan hluta af flutningaþjónustu sinni, bæði í inn- og útflutningi, í erlendri mynt á tímabilinu.[6414] Leiddi það til minna misvægis í rekstri vegna þróunar gengis, sbr. umfjöllun í mgr. 1610 í athugasemdum Samskipa við AI. Horft til þessa hafði gengisþróun íslensku krónunnar gagnvart öðrum gjaldmiðlum ekki eingöngu áhrif á kostnað fyrirtækisins heldur einnig stóran hluta af tekjum þess. Ef kostnaður Samskipa í erlendri mynt hækkaði vegna lækkunar krónunnar hefðu tekjur þess að sama skapi hækkað.

12743. Þótt fyrirtæki standi frammi fyrir kostnaðarhækkunum hvort sem það er beint eða vegna neikvæðrar þróunar á gjaldmiðlum, þá er keppinautum ekki heimilt að grípa til aðgerða sem fara gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga. Eru það merki um skerta samkeppni á markaði ef fyrirtæki, án nokkurs ótta um viðbrögð keppinautar, láta kostnaðarhækkanir renna beint inn í verðlag til viðskiptavina.

12744. Í mgr. 121 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 kemur fram að eftir þær breytingar sem voru gerðar í október 2008 hafi Samskip hætt að sigla legginn Rotterdam – Reykjavík – Reyðarfjörður á Leið 2. Í þessu samhengi er fjallað um framburð (S)frkvstj-millilandasv í skýrslutöku hjá lögreglu þar sem hann upplýsti að það hafi eingöngu verið fluttir tómir gámar frá Rotterdam til Reyðarfjarðar eftir takmörkun á flutningsgetu fyrirtækisins í nóvember 2008.[6415] Staðhæfa Samskip að þessi umfangsmikli flutningur á tómum gámum til Íslands frá Rotterdam lýsi þeirri *„erfiðu stöðu sem Samskip voru í. Þá sé nauðsynlegt að stofnunin átti sig á því að siglingakerfinu var þannig stillt upp að umrætt skip sigldi eingöngu milli [Rotterdam] og Reyðarfjaðrar og enginn tími var til þess að sigla skipinu til Reykjavíkur og sinna með þeim hætti innflutningi. Staðreyndin er einfaldlega sú að nær allur innflutningur til Íslands fer til Reykjavíkur og innflutningur til Reyðarfjarðar er næstum enginn. Það var því augljóslega engin innflutningsvara í skipinu*." Það að Samkeppniseftirlitið geri það tortryggilegt lýsi vanþekkingu eftirlitsins á markaðnum og rekstri skipafyrirtækja.

12745. Vegna þessa skal tekið fram að vegna þess samdráttar sem varð í innflutningi var ljóst að flutningsgeta siglingakerfa fyrirtækjanna myndi ráðast af eftirspurn á útflutningshlið komandi missera. Það ójafnvægi sem var í siglingakerfunum stafaði því ekki eingöngu af samdrætti í innflutningi heldur af auknum útflutningi fyrir stóriðjur.

12746. Í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 kemur m.a. fram *„að öllu skiptir að nýting skipa sé góð*", sbr. mgr. 107 í bréfinu. Í mgr. 108 í athugasemdum Samskipa við AI kemur sömuleiðis fram að skipafélög *„forðast það eins og heitan eldinn að flytja tóma gáma á milli landa." Fyrir því sé „augljóst ástæða, en í þeim tilvikum greiðir enginn annar fyrir flutninginn* […]".

12747. Framburður (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu var í samræmi við skýringar Samskipa. Hjá (E)frkvstj-alþjsv kom eftirfarandi fram um vannýtt skip: *„[…] þú vilt heldur ekki hafa vannýtt skip, því þá er náttúrulega fastur kostnaður að sigla og, og þannig að þú vilt einhvern veginn reyna reyna að ná þessu svona hagkvæmt*."[6416]

12748. Varðandi nýtingu skipa á rannsóknartímabilinu dugar ekki fyrir Samskip að byggja á einhvers konar ómöguleika í þessu sambandi með vísan til þess að þannig hafi siglingakerfi fyrirtækisins verið *„stillt upp*" og ekki hafi verið *„tími*" til að sigla til Reykjavíkur. Setja Samskip þetta fram eins og fyrirtækið sjálft hafi ekkert haft með það að gera að ekki væri siglt milli Rotterdam (Evrópu) og Reykjavíkur á Leið 2 og ójafnvægi þannig myndast í nýtingu skipa fyrirtækisins. Þetta er ekki rétt. Eins og áður greinir höfðu

[6414] Í glærukynningu Samskipa frá 06.12.2008 kom m.a. fram í þessu sambandi: *„Samskip revenues are split 80:20 in Currency:ISK*". Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip Iceland - Budget 2009.pdf*". Glæra 8. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Budget 2009*". Frá [...] til stjórnar Samskipa Holding, afrit til m.a. [...], dags. 06.12.2008, kl. 15:21. Doc. ID. 0.7.33.538781.
[6415] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 126.
[6416] Endurrit skýrslu [...] hjá lögreglu, bls. 29.

fyrirtækin með sér samráð í tengslum við þær breytingar sem voru gerðar á siglingakerfum þeirra. Þegar Samskip hættu að sigla milli Reykjavíkur og Rotterdam (Evrópu) á Leið 2 hættu þau að flytja varning frá Evrópu til Reykjavíkur á umræddri leið. Var þessi aðgerð liður í því að ná fram hagræðingu og „friði" við Eimskip á flutningamarkaðnum til lengri tíma litið.

12749. Athugasemdir Samskipa byggja á því að umfangsmiklir flutningar á tómum gámum frá Rotterdam til Reyðarfjarðar sýni erfiða stöðu Samskipa og að ekki hafi verið *„tími"* til að sigla til Reykjavíkur til að sinna innflutningi til Íslands á Leið 2. Þessar skýringar hrekja ekki ályktanir sem draga má af samtímagögnum um samráð fyrirtækjanna og röskun á samkeppni. Fyrir liggur að það var fyrir tilstuðlan aðgerða Samskipa að þessu flutningsmagni var haldið frá innflutningsmarkaði. Það var fyrirtækið sem stillti siglingaleiðinni upp með þeim hætti að flutningsgeta skipsins var vannýtt á leið til landsins. Til að glöggva sig betur á þessu má hér í dæmaskyni vísa til glærukynningar (S)frkvstj-millilandasv frá 4. september 2008 með heitið *„Siglingakerfi Samskipa"*, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.2. Glærukynningin fjallaði um endurskoðun á siglingakerfi Samskipa og var samin daginn áður en (S)frkvstj-millilandasv átti fund með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl. Á einni glærunni kom fram að að það væru *„tækifæri"* hjá Samskipum til sóknar á stóra viðskiptavini Eimskips sem væru lausir en „[s]*tóra spurningin*" laut að því hvað Samskip ætluðu að gera í þeim efnum (á glærunni nefnt BYKO, Ölgerðin, Innnes og Nathan&Olsen). Niðurstaða Samskipa lá fyrir eftir samskipti við Eimskip. Samskip breyttu siglingakerfi sínu þannig að á Leið 2 var ekki lengur siglt frá Rotterdam til Reykjavíkur, og þess í stað tómir og óborgandi gámar fluttir í stórum stíl frá Rotterdam til Reyðarfjarðar fram á árið 2013. Með þessu vannýtta flutningsrými var verulegu magni haldið frá markaði fyrir innflutningsþjónustu til Íslands frá Evrópu. Í gögnum Eimskips var allt rannsóknartímabilið ekki að finna þess nokkur merki að þetta vannýtta rými hefði skapað samkeppnislegan þrýsting á markaði. Þvert á móti ríkti „friður" þar sem samráð fyrirtækjanna hafði eytt óvissu á milli þeirra og þau gátu án ótta um viðbrögð keppinautarins unnið að því að viðhalda eða hækka verð gagnvart viðskiptavinum.

12750. Þessi uppstilling á Leið 2 hjá Samskipum og aðgerðir fyrirtækjanna voru auk þess í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefni þeirra og endurskoðun á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu.

12751. Hvað varðar skort á tíma til að sigla skipi Samskipa á Leið 2 til aðalinnflutningshafnar Íslands, þ.e. til Reykjavíkur, þá má benda á að fyrirtækið hafði tíma til að hafa áfram viðkomu í Færeyjum á Leið 2. Sú ákvörðun var ekki tekin fyrr en stuttu áður en fyrirtækið tilkynnti um breytingarnar eða 29. október 2008, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa þann dag þar sem (S)frkvstj-millilandasv tilkynnti viðskiptavininum um þessa tilhögun og tilgreindi að þessi viðbót á siglingaleiðinni hefði ekki áhrif á tíðni skipsins (tíðnin jókst samt í kjölfarið).

12752. Sú ákvörðun Samskipa í október 2008 að leggja af viðkomur í Reykjavík á Leið 2 fól í sér líkt og áður greinir að skip fyrirtækisins flutti upp frá þessu nánast eingöngu tóma og óborgandi gáma frá Rotterdam til Íslands á umræddri leið. Þessi uppstilling Samskipa á siglingakerfinu fól þar af leiðandi í sér takmörkun á flutningsgetu fyrirtækisins sjóleiðina frá Evrópu til Reykjavíkur. Þessu ástandi var síðan eins og áður segir haldið áfram fram á árið 2013.

12753. Vegna útflutnings Samskipa fyrir Alcoa þurftu Samskip vissulega að staðsetja tóma gáma í Mjóeyrarhöfn (sem síðar voru nýttir í útflutning fyrir Alcoa). Áður höfðu skip Samskipa á Leið 2 flutt borgandi gáma í innflutningi frá Evrópu til Reykjavíkur, enda eins og Samskip skýra sjálf frá forðast skipafyrirtæki það eins og heitan eldinn að flytja tóma og óborgandi gáma í skipum sínum. Gámarnir voru tæmdir í Reykjavík og þeim komið sjóleiðina til Reyðarfjarðar þar sem þeir voru nýttir í útflutning fyrir Alcoa. Við samdráttinn haustið 2008 varð verulegur samdráttur í innflutningi til landsins en hann lagðist þó ekki af ásamt því að gögnin eru skýr um *„tækifæri"* Samskipa til að sækja á stóra viðskiptavini Eimskips. Þrátt fyrir þetta lutu breytingar Samskip að því að sigla skipinu á Leið 2 til Íslands með verulega vannýtta

flutningsgetu vegna þeirrar ákvörðunar fyrirtækisins að láta skipið ekki koma við í Reykjavík. Samskip töldu þannig arðvænlegra að eiga í samráði við Eimskip og vinna gegn lækkun á verði fremur en að nýta mögulega afkastagetu til að keppa um viðskipti við innflytjendur.

12754. Hvað Eimskip áhrærir þá var raunhæf flutningsnýting (TEU) á ársgrundvelli vannýtt til Íslands frá Evrópu árin 2009 til 2012, sbr. afhentar upplýsingar fyrirtækisins.[6417] Samtímagögn Eimskips renna einnig stoðum undir það að nýting skipa þess hafi ekki verið góð, sbr. umfjöllun í kafla 14.3.6 um fundargerð frá fundi innflutningsdeildar Eimskips 8. nóvember 2009, þar sem fram komu eftirfarandi fyrirmæli (E)frkvstj-sala/þj til undirmanna hans hjá Eimskip: [(E)frkvstj-sala/þj] *kom á fundinn* […] *Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð þar sem samningaverð eru of lág. Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana*."

12755. Eins og áður hefur komið hafa flutningsaðilar á samkeppnismarkaði almennt hvata til að ná jafnvægi í flutningakerfi með því að auka flutningamagn. Við slíkar aðstæður getur komið til þess að verð lækki eða jafnvel að verðstríð hefjist á markaði, eins og gagn Samskipa frá febrúar 2008 sýnir („*Pricewar*"), sbr. kafla 6.7. Með því samráði sem átti sér stað í tengslum við breytingar á siglingakerfum Samskipa og Eimskips var flutningsgeta skert með það að markmiði að takmarka samkeppnislegan þrýsting á markaðnum.

12756. Þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu seinni hluta árs 2008 var þannig ennþá vannýtt flutningsgeta í skipum Samskipa og Eimskips, sér í lagi í innflutningi til Íslands, sbr. framangreint. Þetta hefði átt líkt og áður greinir átt að leiða til samkeppnislegs þrýsting, þ.e. að fyrirtækin hefðu reynt að auka flutningsmagn í skipum sínum með því að afla nýrra viðskiptavina, sbr. umfjöllun hér að framan. Til þess að sporna gegn þessu og lækkun verðs ákváðu Samskip og Eimskip að draga úr verðsamkeppni og keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Þetta ástand nefndu fyrirtækin í samtímagögnum „*ró*" eða „*frið*". Raskaði þessi háttsemi fyrirtækjanna samkeppni og fól í sér ólögmæta markaðsskiptingu sem var við lýði á rannsóknartímabili þessa máls en það dró úr henni á árinu 2013.

12757. Í mgr. 1076 og 1077 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að vegna hruns í innflutningi hafi fyrirtækinu verið ómögulegt að halda uppi óbreyttu siglingakerfi og þjónustu þar sem kostnaður hafi verið langt umfram tekjur. Breytingarnar haustið 2008 hafi verið nauðsynlegar til að halda fyrirtækinu í rekstri. Staðhæfa Samskip að það hefði falið í sér mun verri stöðu í samkeppnislegu tilliti ef Samskip hefðu horfið af markaði. Því sé mótmælt að breytingarnar hafi verið í samræmi við markmið hins ætlaða ólögmæta samráðs. Augljóst hafi verið að fyrirtækið hefði frekar kosið að halda fjögurra skipa kerfi áfram, ef þess hefði verið kostur.

12758. Af þessu tilefni skal tekið fram að Samkeppniseftirlitið gerir ekki athugasemdir við það að Samskip hafi leitað leiða til að hagræða í rekstri fyrirtækisins í kjölfar þess að innflutningur dróst saman á árinu 2008, s.s. með takmörkun á flutningsgetu. Aftur á móti mátti fyrirtækið ekki hafa samráð við Eimskip tengslum við slíkar aðgerðir. í því skyni að draga úr þeirri óvissu sem fylgdi þeim. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins fela meðal annars í sér bann við því að keppinautar skiptist á upplýsingum í tengslum við aðgerðir sem hafa það að markmiði að draga úr framboði á þjónustu. Af þeim sökum máttu Samskip og Eimskip hvorki hafa um það hagnýta samvinnu eða veita hvort öðru upplýsingar né eiga bein eða óbein samskipti um þær breytingar sem fyrirtækin töldu mögulegt að gera á siglingakerfum sínum. Af þeim sökum geta sjónarmið Samskipa um að nauðsynlegt hafi verið að hagræða í rekstri fyrirtækisins engu breytt um að samvinnan og upplýsingarnar, þar á meðal hugmyndir og vangaveltur, sem fyrirtækin skiptust á drógu úr þeirri óvissu sem var samfara aðgerðum fyrirtækisins. Þegar fyrirtæki

[6417] Afhent gögn Eimskips. Afhent 29.11.2017. Hér er raunhæf flutningsnýting án fluttra tóma, enda ekki þar um að ræða borgandi vöruflutninga.

skiptast á upplýsingum og eiga í samvinnu í þessu augnamiði felst í því samráð sem er bannað samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

12759. Sú staðhæfing að flutningamarkaður hér á landi hefði verið verri í samkeppnislegu tilliti ef Samskip hefðu horfið af markaði er með öllu órökstudd en þekkt er að það geti hleypt lífi í samkeppni ef stór aðili á markaði leggur upp laupana og nýir aðilar koma í hans stað. Eru engar vísbendingar um að aðrir aðilar hefðu ekki getað fyllt í skarðið á íslenskum flutningamarkaði, ef annað hvort Samskip eða Eimskip hefðu horfið af markaðnum.

12760. Í mgr. 1175 og 1176 í athugasemdum Samskipa við AI taka Samskip undir lýsingu Eimskips, um tvíkeppnismarkaði og eðli samkeppni á slíkum mörkuð, sem fram komi í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007. Í því sambandi benda Samskip á eftirfarandi sviðsmynd úr lýsingu Eimskips: *„Það gæti jafnframt verið freistandi fyrir fyrirtæki að hækka verð og vonast til að það hefði ekki þau áhrif að viðskiptin minnkuðu. Til að þetta skili sér í meiri hagnaði væri lykilatriði, að því gefnu að tvö fyrirtæki væru á markaðnum, að byrjaði annað fyrirtækið á að hækka verð sitt þá fylgdi hitt fyrirtækið á eftir og hækkaði verð sitt til samræmis. Þá minnkaði eftirspurn en markaðshlutdeild héldist óbreytt.*"

12761. Í mgr. 1177 í athugasemdum við AI benda Samskip á að það sem skipti máli sé að viðbrögð fyrirtækja á markaði fari eftir aðstæðum hverju sinni en ekki eftir fyrirframgefinni uppskrift. Þótt Samkeppniseftirlitið sé þeirrar skoðunar að fyrirtækin, sem hafi verið með mikla umframflutningsgetu á árinu 2008, hafi átt að bregðast við með öðrum hætti þá leiði ekki af því að sú leið sem valin hafi verið hljóti að hafa verið andstæð samkeppnislögum. Verði í því sambandi að hafa í huga að aukið magn til annars fyrirtækisins hafi einungis getað komið frá hinu fyrirtækinu. Verðstríð á árinu 2008 án niðurskurðar í flutningsgetu og öðrum kostnaði hefði dregið bæði fyrirtækin í þrot á örskammri stundu. Þetta virðist Samkeppniseftirlitið ekki skilja en það hafi reynslumiklir stjórnendur fyrirtækjanna hins vegar gert. Ákvarðanirnar sem hafi verið teknar hafi byggst á reynslu og þekkingu en ekki samhæfingu eða samráði fyrirtækjanna.

12762. Framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem má draga megi af þeim. Vegna þessara sjónarmiða Samskipa er vísað til ítarlegrar umfjöllunar um sambærileg sjónarmið fyrirtækisins í kafla 33.1.6 og 33.3. Þá ítrekar Samkeppniseftirlitið fyrri umfjöllun varðandi mikilvægi sjálfstæði keppinauta við ákvarðanatöku vegna viðbragða við samdrætti.

12763. Í mgr. 1179 í athugasemdum Samskipa segir að lýsing Samkeppniseftirlitsins á kjarna málsins sé í öllum atriðum röng. Samskip hafi ekki á neinum tímapunkti rætt við forsvarsmenn Eimskips. Ekkert í gögnum málsins styðji fullyrðingar um að fyrirtækin hafi sammælst um breytingar á siglingakerfum né að þau hafi ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Samskip fái ekki skilið hvernig stofnunin geti sett fram fullyrðingar af þessum toga, að því er virðist á þeim eina grundvelli að fyrirtækin hefðu átt að hegða sér með öðrum hætti á markaði.

12764. Þessar skýringar Samskipa eiga sér ekki stoð í þeirra eigin athugasemdum eða samtímagögnum. Samskip hafa þegar viðurkennt í athugasemdunum að fyrirtækin hafi rætt saman um tiltekin atriði sem fram koma í glærukynningu (E)forstj um *„Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips. Samtímagögn sýna einnig að svo hafi verið.

12765. Af samtímagögnum verður skýrt ráðið að fyrirtækin höfðu með sér samráð um aðgerðir á flutningamarkaðnum sem fólust meðal annars í því að fyrirtækin drógu verulega úr flutningsgetu sinni, drógu úr verðsamkeppni, markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini hvors annars, hækkuðu verð fyrir alla flutninga og þjónustuþætti og tóku upp nýja tekjuliði.

12766. Verður nú vikið að athugasemdum Samskipa við einstaka gögn eða atvik frá október 2008.

25.27. Um breytingar á siglingakerfi í lok október 2008 og tengsl við flutningaþjónustu fyrir Alcoa

12767. Í mgr. 997 í athugasemdum Samskipa við AI hafnar fyrirtækið því að hafa haft samráð við Eimskip í tengslum við þær breytingar sem voru gerðar á samningi þess við Alcoa. Aðstæður eftir fall íslensku bankanna hafi leitt til þess að nauðsynlegt hafi verið að endurskoða samning Samskipa við Alcoa. Endurskoðun sem hafi átt sér stað í viðræðum Samskipa og Alcoa hafi eingöngu verið á rekstrarlegum forsendum. Í mgr. 998 í athugasemdunum segir að mikill uppgangur hafi verið á árunum 2003 og fram að efnahagshruninu 2008 og heildarinnflutningur til Íslands aukist mikið. Innflutningur hafi hrapað eftir hrunið, um 50% frá árinu 2007 til 2009. Fyrir hrun hafi flutningsgeta ráðist af þörfum vegna innflutnings til Íslands. Til að undirbyggja fjögurra skipa kerfi hafi Samskip sótt hart í viðskipti við Alcoa árið 2007. Við efnahagshrunið hafi dregið mjög skjótt úr eftirspurn eftir innflutningi en eftirspurn eftir útflutningi aukist. Útflutningur hafi því stýrt heildarflutningsþörf á markaðinum. Samskip hafi brugðist við með því að endursemja við Alcoa og fækka skipum um eitt.[6418] Í mgr. 1036 í athugasemdunum koma fram sambærileg sjónarmið og hér að framan. Alcoa hafi kosið að semja við Samskip um breytt þjónustustig og hærri flutningsgjöld. Eimskip hafi ekki komið að þeim viðræðum eða samningnum.

12768. Í mgr. 34 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 52 í bréfi Samskipa frá 31. ágúst 2020, kemur fram að í upphafi árs 2008 hafi verið ljóst að það hafi verið komnir brestir í íslenska hagkerfið. Samskip hafi á uppgangstíma þar áður byggt upp fjögurra skipa kerfi. Skipin Arnarfell og Helgafell (Leið 1) hafi sinnt þjónustu við suðvesturhornið og Hvassafell og Akrafell (Leið 2) hafi annast útflutning á áli Alcoa í gámum frá Reyðarfirði ásamt innflutningi til suðvesturhorns landsins. Forsendur samningsins við Alcoa hafi byggt á því að gámar vegna innflutnings frá Evrópu til Reykjavíkur hafi verið nýttir í útflutning á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Innflutningsvaran hafi verið flutt til Reykjavíkur í þurrgámum og í stað þess að senda þessa gáma tóma til hafna í Evrópu þá hafi þeir verið sendir tómir frá Reykjavík til Reyðarfjarðar þar sem ál var lestað í gáma og þeir fluttir þaðan til Rotterdam. Á árunum fyrir hrun hafi stærð flutningakerfis Samskipa ákvarðast af innflutningi enda hafi þá verið um mikinn innflutning að ræða. Jaðarkostnaður við að þjónusta Alcoa með þessum hætti hafi því verið mjög lítill þar sem innflutningur hefði borið kostnaðinn af kerfinu að verulegu leyti. Af þessum sökum hafi reynst unnt að bjóða Alcoa lágt verð árið 2007. Samningur Samskipa við Alcoa hafi því verið mjög hagstæður fyrir Alcoa.

12769. Í ágúst 2008 hafi verið orðið ljóst að verulegur samdráttur kæmi til með að verða í innflutningi og að forsendur fyrir samningnum við Alcoa hafi verið brostnar, sbr. umfjöllun Samskipa í mgr. 38 í athugasemdum fyrirtækisins við AI og mgr. 56 – 58 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2020. Segjast Samskip því hafa ákveðið að koma á fundi með Alcoa til að ræða þessa „*grafalvarlegu stöðu*" sem komin var upp. Til þess að „*halda úti þeirri þjónustu sem Samskip veittu yrði Alcoa að greiða hærri flutningsgjöld*". Að öðrum kosti hafi ekki verið hægt að viðhalda fjögurra skipa kerfi þar sem innflutningur gat ekki lengur staðið undir meginhluta kostnaðarins við kerfið. Gagnvart Alcoa hafi verið lagt upp með hækkun sjóflutningsgjalda og álagningu staðsetningargjalds á tóma gáma frá Rotterdam til Reyðarfjarðar. Við hafi tekið viðræður við Alcoa um „*mögulega útfærslu á nýjum samningi félaganna*". Haustið 2008 hafi verið viðburðarríkt sem hefði lokið með samningi fyrirtækjanna í nóvember 2008. Segja Samskip að í „*millitíðinni*" hafi „*íslenska bankakerfið hrunið með tilheyrandi afleiðingum og íslenskt hagkerfi*" hafi þá verið „*statt í mestu efnahagskreppu sögunnar*". Niðurstaða samningaviðræðnanna hafi verið sú að Samskipum hafi verið „*nauðugur einn sá kostur að ráðast í miklar og sársaukafullar kerfisbreytingar, þ.e. taka upp þriggja skipakerfi, þar sem Hvassafellið* [væri] *á sérhæfðri leið fyrir Alcoa milli Reyðarfjarðar og Rotterdam á 8 til 9 daga fresti. Akrafellið* [hafi verið] *bundið við landfestar í Árósum*

[6418] Sjá sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 35 í bréfi fyrirtækisins dags. 31.08.2022.

þar til leigusamningur þess rann út rúmu ári síðar en Arnarfell og Helgafell héldu áfram á hefðbundinni leið, þeirri sömu og þau [hafi] *siglt frá 2005 fram til dagsins í dag*."

12770. Samskip leggja ekki fram gögn um fullyrðingar um að í ágúst 2008 hafi verið orðið ljóst að verulegur samdráttur kæmi til með að verða í innflutningi til Íslands. Samkeppniseftirlitið finnur þessu heldur ekki stoð í gögnum málsins. Þótt það væru vissulega óveðurský á lofti í efnahagslegu tilliti þá kom bankahrunið ekki fyrr en um mánaðarmótin september/október 2008 og samdráttur í öðrum greinum atvinnulífsins fylgdi síðan í kjölfarið næstu mánuði og misseri.

12771. Sjónarmið Samskipa um erfiðar ytri aðstæður og breyttar forsendur samnings við Alcoa víkja ekki til hliðar eða hafa áhrif á heildstætt mat á fyrirliggjandi gögnum málsins. Í þessu sambandi er ástæða til að minnast þess að samráð Samskipa og Eimskips hófst áður en hérlendar fjármálastofnanir riðuðu til falls haustið 2008. Kjarni málsins er sá að Samskip máttu ekki hafa samráð við Eimskip í tengslum við þær aðgerðir sem fyrirtækið skoðuðu og taldi sig þurfa að grípa til. Af samtímagögnum er ljóst að Samskip og Eimskip áttu hagnýta samvinnu og skiptust á upplýsingum m.a. í tengslum við endurskoðun á siglingakerfum sínum. Tók þetta m.a. til flutningsþjónustu fyrir Alcoa. Var þetta hluti af ólögmætum samstilltum aðgerðum sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni á flutningamarkaðnum og brutu gegn 10. gr. samkeppnislaga.

12772. Í mgr. 1015 í athugasemdum Samskipa við AI segir að endurskoðun á siglingakerfum og hækkun verðs gagnvart Alcoa hafi verið nauðsynleg fyrir fyrirtækið, sbr. einnig umfjöllun í mgr. 386 í athugasemdunum. Alcoa hefðu aldrei samþykkt að endurskoða samninginn ef aðrir kostir hefðu verið í stöðunni. Sjá megi af samskiptum Alcoa við Samskip og Eimskip að það hafi verið Alcoa sem réð ferðinni þegar kom að því að semja um og stýra þessum flutningum. Í mgr. 1007 – 1008 í athugasemdunum er sagt að Alcoa væri á meðal stærstu fyrirtækja í heimi. Það séu því engin haldbær rök fyrir því að fyrirtækið hafi á þessum tíma ekki haft burði til þess að standa í samningaviðræðum við flutningafyrirtæki á Íslandi og tryggja hagsmuni sína í þeim viðræðum. Vísa Samskip í upplýsingar Alcoa og segja að stórfyrirtækið horfi ekki á sig sem „*fórnarlamb í víðtæku samráðsmáli*". Staðreyndir og gögn málsins sýni að svo hafi ekki verið. Háttsemi Samskipa hafi eingöngu verið „*bein afleiðing af samkomulagi sem félagið náði við Alcoa um áframhaldandi flutninga fyrir félagið*", sbr. einnig mgr. 1011, 1070 – 1071 í athugasemdum Samskipa við AI. Samningur við Alcoa hafi verið tvíhliða og án aðkomu Eimskips. Í mgr. 1016 í athugasemdum Samskipa við AI er áfram byggt á því hjá Samskipum að það hafi verið Alcoa sem „*stýrði*" ferðinni gagnvart bæði Samskipum og Eimskip. Segja Samskip að þjónusta í Mjóeyrarhöfn hafi verið dæmi um samning sem Alcoa hafi stýrt. Fyrirkomulag og útboð vegna hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn hafi verið í höndum Alcoa. Bæði Samskip og Eimskip hafi gert tilboð í að sinna þeirri þjónustu. Alcoa hafi sjálft ákveðið þá tilhögun að vörumeðhöndlun, s.s. lestun í gáma og losun og lestun gáma úr og í skip, skyldi vera á einni hendi í hafnarsamningi og sjóflutningar í öðrum sjálfstæðum samningum. Annars vegar hafi verið samið um flutninga o.fl. til og frá Noregi við Eimskip og hins vegar við Samskip um flutninga á framleiðsluvörum Alcoa til Evrópu. Einnig hafi verið samið við Eimskip um flutninga á áli til Bandaríkjanna en þeir hafi orðið mun minni en til stóð.

12773. Samkvæmt framansögðu virðast Samskip annars vegar setja fram þá skýringu að Alcoa hafi verið nauðugur einn kostur að ganga að tillögum Samskipa og endursemja um lélegri þjónustu og verulega hærra verð en hins vegar að Alcoa hafi ráðið ferðinni við breytingu siglingakerfisins. Þessar ólíku skýringar samræmast ekki. Hvað sem þessu líður þá breyta athugasemdir Samskipa ekki niðurstöðu um að Samskip og Eimskip hafi haft með sér samráð í aðdraganda þeirra breytinga sem voru gerðar á samningi Samskipa og Alcoa og með því brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Verður nú vikið nánar að þessu.

12774. Að mati Samkeppniseftirlitsins var staða Alcoa erfið. Framleiðsla áls hjá Alcoa Fjarðaáli, sem hófst á árinu 2007, hafði náð hámarki eftir mitt ár 2008 og nauðsynlegt fyrir fyrirtækið að tryggja óhefta flutninga á afurðum álversins á markaði í Evrópu. Að standa frammi fyrir hótun um að Samskip hættu flutningum við þær aðstæður með t.d. vísan í *„force majeure"*, eins og Samskip beittu fyrir sig, gerði Alcoa því erfitt fyrir við afsetningu afurðanna. Til að tryggja hagsmuni sína valdi fyrirtækið að endursemja við Samskip á hærra verði en í gildi var og að nýta sér í auknum mæli vannýtta flutningsgetu Eimskips á enn hærra verði. Ætla má að fyrirtækið hafi valið skásta kostinn af nokkrum slæmum eins og lýst er nánar í kafla 9.10, en þar er greint frá sjónarmiðum Alcoa um þetta efni.

12775. Eins og rökstutt er m.a. í kafla 9.8 var tilboð Eimskips 24. október 2008 til Alcoa og vilji til að aðstoða Samskip með hluta af flutningum fyrir Alcoa sem gerði Samskipum kleift að (1) draga úr flutningsgetu (2) halda bróðurparti viðskiptanna við Alcoa og (3) hækka verð verulega gagnvart Alcoa í nóvember 2008. Tilboð Eimskips var því í fullu samræmi við þær áætlanir sem Samskip og Eimskip höfðu unnið að og undirbúið fyrr á árinu og er birtingarmynd samráðsins sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

12776. Hvað varðar staðhæfingar Samskipa um að breytingar á siglingakerfi hafi verið gerðar í *„samráði við Alcoa"* (mgr. 1070 í athugasemdum við A) eða að breytingarnar hafi verið *„bein afleiðing"* af samkomulagi við Alcoa þá er það ekki í samræmi við samtímagögn. Eins og fyrirliggjandi gögn sýna var útfærsla á flutningsþjónustu við Alcoa þýðingarmikill þáttur í samstilltum aðgerðum Samskipa og Eimskips varðandi breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna og þar með mikilvægur liður í því framtíðarfyrirkomulagi sem Samskip og Eimskip komu á síðla árs 2008. Þannig höfðu Samskip strax í júlí 2008 stillt upp þeim möguleika að fækka skipum í siglingum fyrir Alcoa og að Eimskip flytti það magn sem ekki kæmist með skipi Samskipa, þ.e. löngu áður en samtímagögn sýna að Samskip hafi kynnt slíkt fyrir viðskiptavininum.

12777. Samkeppniseftirlitið getur því ekki fallist á að takmörkun á flutningsgetu og breyting á siglingakerfi Samskipa haustið 2008 hafi verið gerðar *„í samráð"* við Alcoa í þeim skilningi að þar hafi verið um að ræða einhvers konar samstarfsverkefni skipafyrirtækisins og viðskiptavinarins. Er það hvorki í samræmi við samtímagögn né upplýsingar Alcoa í bréfi þess til Samkeppniseftirlitsins og fylgiskjali frá 3. nóvember 2017.

12778. Atvik voru þau að Samskip nálguðust Alcoa kringum 10. október 2008 með tillögum um minna flutningsframboð og þar með lakari þjónustu auk verulegrar verðhækkunar. Þótt það hafi verið hlutverk Samskipa að fá Alcoa til að ganga að tillögunum er langt gengið að staðhæfa að Samskip hafi verið knúin til að gera breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins *„í samráði"* við viðskiptavininn, sbr. mgr. 1070 í athugasemdum Samskipa við AI. Með slíkri fullyrðingu snúa Samskip atvikum málsins á hvolf. Undirbúningur aðgerða eða það sem forstjóri Samskipa nefndi í innanhússgögnum *„taktík"* eða *„strategíu"* gagnvart Alcoa hófst strax innan Samskipa sumarið 2008, sbr. fundarboð (S)forstj til undirmanna sinna 15. ágúst 2008, sbr. einnig tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj 7. febrúar 2008, fundarboð (S)forstj 13. október sama ár, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.5 og 8.19.1.

12779. Sem dæmi um aðstöðu Alcoa gagnvart Samskip í þessu sambandi er í dæmaskyni vísað til tölvupósts (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa, dags. 29. október 2008. Þar tilkynnti (S)frkvstj-millilandasv Alcoa að Samskip hefðu þá ákveðið að Leið 2 myndi hafa viðkomu í Kollafirði í Færeyjum, sbr. umfjöllun í kafla 9.7. Ákvörðun Samskipa um að á Leið 2 yrði höfð viðkoma í Færeyjum var til að sinna flutningum ótengdum Alcoa. Með þessari aðgerð Samskipa var flutningsgeta fyrir Alcoa ekki einungis skert með því að Samskip tóku úr rekstri annað af tveimur skipum á Leið 2 heldur myndi skip Samskipa á Leið 2 einnig sinna flutningum vegna Færeyja. Gögnin sýna að þetta var ákvörðun Samskipa og hún tilkynnt Alcoa.

Staðhæfing Samskipa um að siglingakerfisbreytingar fyrirtækisins hafi verið gerðar „*í samráði*" við Alcoa á sér því ekki stoð í samtímagögnum.

12780. Áður en samráð við Eimskip var aukið um mitt ár 2008 sýna samtímagögn að Samskip töldu ekki auðvelt að endursemja við Alcoa, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj 7. febrúar 2008 sem fjallað er um í kafla 6.7.2. Samtímagögn sýna að aðgerðir Samskipa gagnvart Alcoa voru til skoðunar eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 eða a.m.k. strax í júlí 2008 og hófust af þunga í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008, sbr. kafla 8.15.7.3 og 8.16.8. Í fyrstu lutu kröfur Samskipa að verulegri verðhækkun en síðan einnig til viðbótar að skerðingu á flutningsþjónustu. Samtímagögn Samskipa sýna engan ótta um viðbrögð Eimskips. Þvert á móti var í samtímagögnum Samskipa gert ráð fyrir aðkomu Eimskips þ.e. að þeim aðgerðum sem lutu að skerðingu Samskipa á flutningsþjónustu gagnvart Alcoa. Sama staða var uppi hjá Eimskip. Þar var samhliða ítrekuðum samskiptum lykilstjórnenda gert ráð fyrir aðkomu Eimskips að flutningum Samskipa fyrir Alcoa og einnig gripið til mikilla verðhækkunaraðgerða, bæði sértækra gagnvart stórum viðskiptavinum og almennra hækkana t.d. á verðskrám og þjónustugjöldum, , sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.15.7.1 og kafla 11.

12781. Þann 8. október 2008 varð ljóst að Alcoa gekk ekki að kröfu Samskipa um verðhækkun, sbr. tölvupóst Alcoa til Samskipa þann dag sbr. kafla 8.17.9. Samskip héldu sig engu að síður áfram við efnislega sambærilega kröfu um verulega verðhækkun gagnvart ásamt því að setja fram kröfu um skerta flutningsþjónustu vegna áforma fyrirtækisins um að draga úr flutningsgetu, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.13. Undirritaður var samningur um breytingarnar 24. nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 9.7.

12782. Varðandi staðhæfingu Samskipa, um að breytingar á siglingakerfi hafi verið „*bein afleiðing*" af samkomulagi við Alcoa, þá er einnig þýðingarmikið að hafa í huga að viðskipti Samskipa við Alcoa héldust í framhaldinu óbreytt í rúm fjögur ár, eða fram á árið 2013. Á þeim tíma reyndi Alcoa ítrekað að fá verð lækkað aftur hjá Samskipum og þjónustu bætta, en án árangurs. Samráðið við Eimskip gerði Samskipum þetta kleift. Þannig komu fyrirtækin sér saman um „*frið*" á markaðnum sem var til þess fallið að raska samkeppni með grófum hætti, sbr. umfjöllun í kafla 14. Að endingu fór Alcoa með flutningana í útboð og árið 2013 tók nýr flutningsaðili við flutningum fyrirtækisins, sbr. umfjöllun í kafla 20.8

12783. Staðhæfingar Samskipa um að takmörkun á siglingakerfi Samskipa haustið 2008 hafi verið „*bein afleiðing*" af samkomulagi við Alcoa, eins og Samskip og Eimskip hafi verið í einhvers konar „farþegasætum" í þessari atburðarrás, er því ekki í samræmi við samtímagögn. Þvert á móti undirstrika gögnin þann ásetning Samskipa og Eimskips að ná fram samstilltum aðgerðum gagnvart þessum viðskiptavini sem hefði alla jafna átt að búa yfir miklum kaupendastyrk gagnvart flutningafyrirtækjunum.

12784. Samkeppniseftirlitið telur einnig tilefni til að gera athugasemd við umfjöllun Samskipa í mgr. 1034 í athugasemdunum þar sem staðhæft er að Samskip hafi innleitt nýtt siglingakerfi „*samkvæmt samkomulagi við Alcoa*". Þessi framsetning er að mati eftirlitsins villandi og ekki í samræmi við fyrirliggjandi gögn. Má skilja Samskip sem svo að aðgerðir fyrirtækisins vegna siglingakerfisins hafi jafnvel verið runnar undan rifjum álframleiðandans. Með vísan til framangreinds er þetta að mati eftirlitsins útúrsnúningur hjá Samskipum.

12785. Með hliðsjón af framangreindu er haldlaust hjá Samskipum að byggja á því að háttsemi Samskipa, vegna breytinga á siglingakerfum og takmörkunar á flutningsgetu, hafi verið í „*samráði*" eða „*bein afleiðing*" af samkomulagi við Alcoa eða viðskiptavinurinn hafi verið sá sem „*stýrði*" ferðinni gagnvart flutningafyrirtækjunum.

12786. Þá skal minnt á að sú breyting sem Samskip sömdu um við Alcoa 24. nóvember 2008 fól ekki síst í sér verulega verðhækkun. Fól breytingin m.a. í sér að sjóflutningsgjald fyrir hvert tonn af áli hækkaði úr 6,50 USD í 15,00 USD. Umsamið einingaverð var því nánast það sama eða ívið lægra en það sem Eimskip

hafði samið um við Alcoa skömmu fyrr (15,50 USD). Var verðhækkun Samskipa með þeim hætti að hún gilti aðeins um flutninga Samskipa fyrir Alcoa allt að 300.000 tonnum á ári, en fyrir umframmagn fengu Samskip áfram eins og áður 6,50 USD á hvert tonn. Var því lítill ávinningur fyrir Samskip að sækjast eftir flutningi frá Alcoa umfram fyrrgreint viðmiðunarmagn. Gekk fyrirkomulag samráðsaðgerða Samskipa og Eimskips einmitt út á að Eimskip skyldi sjá um þá flutninga í sínu kerfi. Verður ekki betur séð en að þessi háttsemi hafi borið árangur og uppfyllt um leið einn af megin þáttum aukins samráðs Samskipa og Eimskips, til hagsbóta fyrir bæði Samskip og Eimskip, sbr. nánari umfjöllun kafla 9.7.2.

12787. Í mgr. 1047 í athugasemdum Samskipa við AI byggir fyrirtækið á því að Alcoa hafi haft *„verulegt svigrúm til þess að haga flutningum sínum með þeim hætti sem fyrirtækið taldi skynsamlegt fyrir sig á hverjum tíma*". Vísa Samskip m.a. til þess að svör Alcoa til Samkeppniseftirlitsins staðfesti framangreint.

12788. Samtímagögn frá árunum 2009 til 2013 sýna framkvæmd samráðs Samskipa og Eimskips og hvernig aðgerðum þeirra um takmörkun á flutningsgetu og samnýtingu kerfa vegna flutninga fyrir Alcoa var við haldið fram á árið 2013. Í samtímagögnum Samskipa er beinlínis fjallað um og gert ráð fyrir því að Eimskip sæju um umframflutning á áli fyrir Alcoa sem Samskip sinntu ekki vegna takmörkunar á flutningsgetu, sbr. umfjöllun í kafla 9.11 og 14.36.3. Þetta sýna afhent gögn einnig, sbr. umfjöllun í kafla 9.11. Samskip gátu fullnýtt skip fyrirtækisins í útflutningi á Leið 2 og Eimskip sá þá um umframflutning á áli sem Samskip ákváðu að færi ekki með skipi þeirra. Þessi gögn sýna að útfærslan sem ákveðin var með samráði fyrirtækjanna seinni hluta árs 2008 gekk upp.

12789. Varðandi skýringar Samskipa um *„verulegt svigrúm*" Alcoa eða að Samskip og Eimskip hafi verið háð *„verulegu svigrúmi*" álútflytjandans þá er ekki ljóst til hvers er verið að vísa af hálfu Samskipa. Vissulega hafði Alcoa nokkuð svigrúm dags daglega við útflutninginn enda kaupandi þjónustunnar og að þessu þurftu Samskip og Eimskip að gæta en það haggar á hinn bóginn ekki því að háttsemi Samskipa og Eimskips fór gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga. Í því sambandi er þó áréttað að gögn sýna að svigrúm Alcoa var ekki meira en það að Samskip tók annan varning umfram álið í skipið frá Mjóeyrarhöfn, sbr. tölvupóst (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-skiparekst og (E)deildstj-útfl1 dags. 25. nóvember 2008, þar sem má finna frásögn af því að Samskip hafi tekið flutning á saltsíld fram yfir flutning á áli fyrir Alcoa frá Mjóeyrarhöfn til Evrópu, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9.11.1.

12790. Í mgr. 1017 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að viðskipti Samskipa og Eimskips við Alcoa og samstarf Samskipa og Eimskips tengt Mjóeyrarhöfn hafi auðveldað fyrirtækjunum að stilla saman aðgerðir tengdri höfninni og mikilvægum viðskiptavinum sem fóru um hana. Framangreindar athugasemdir Samskipa hagga ekki niðurstöðu um að háttsemi fyrirtækisins hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

12791. Umfjöllun Samskipa í mgr. 1017 er aukinheldur nokkuð ónákvæm. Rétt er að víkja stuttlega að því.

12792. Samskip halda því fram að í bréfi Alcoa 3. nóvember 2017 (neðst bls. 3) komi fram að Eimskip hafi sinnt *„tilfallandi*" flutningum á áli til Evrópu á umræddu tímabili og *„á þessum tíma*". Í þessu sambandi skal tekið fram að í umræddu bréfi Alcoa er vísað til reglubundins útflutnings Eimskips í kjölfar breytinga á siglingakerfi Samskipa sem kom til framkvæmda í nóvember 2008. Vegna umfjöllunar Samskipa um flutninga Eimskips fyrir Alcoa skal bent á að hvorki í bréfi Alcoa né öðrum samtímagögnum kemur fram að Eimskip hafi fram að nóvember 2008 sinnt föstum gámaflutningum á áli Alcoa til Rotterdam. Þvert á móti.

12793. Eins og fyrirliggjandi gögn sýna hafði Eimskip fram að auknu samráði Samskipa og Eimskips um mitt ár 2008 flutt einn tilfallandi álfarm vegna Alcoa til Rotterdam í mars 2008. Sýna samtímagögn frásögn af því að stjórnandi Eimskips hafi þá heyrt að *„Samskipsmenn*" væru *„æfir*" vegna aðkomu annarra að flutningunum fyrir Alcoa, sbr. umfjöllun um tölvupóst (E)svæðisstj1 til (E)forstö-útfl frá 25. mars 2008.

Af því tilefni áréttaði Alcoa að þessi flutningur Eimskips væri „*einskiptis tilraun* […] *og engin framtíðar skuldbinding um frekari viðskipti*", sbr. tölvupóst Alcoa til Eimskips frá 27. mars 2008 Í lok annars ársfjórðungs 2008 flutti Eimskip aftur einn tilfallandi flutning af áli Alcoa til Evrópu. Með þessum flutningum í afmörkuð tvö skipti var Alcoa ekki að leitast eftir að Eimskip myndi sinna reglubundnum álflutningum, enda Alcoa með samning við Samskip um flutningana. Vísast um þessi atriði m.a. til kafla 9.2.1.

12794. Fram að takmörkun Samskipa á flutningsgetu í nóvember 2008 var því ekki um að ræða reglubundna aðkomu Eimskips að flutningum á áli Alcoa til Evrópu.

12795. Í mgr. 1017 í athugasemdum Samskipa við AI er strax eftir umfjöllun um álflutninga Eimskips fyrir Alcoa vísað til glærukynningar Eimskips, um febrúar uppgjör 2009 („*IMP glærur feb 2 ppt*"). Segja Samskip að þetta gagn sé dæmi sem sýni að Alcoa hafi flutt „*umtalsvert magn með Eimskip*". Þetta er villandi umfjöllun hjá Samskipum. Eins og fjallað er um í kafla 9.2.2 í ákvörðun þessari þá var Alcoa mikilvægur viðskiptavinur bæði Eimskips og Samskipa þegar samráð fyrirtækjanna var aukið eftir mitt ár 2008. Þótt Eimskip hafði fram að þessu sinnt flutningum fyrir Alcoa þá liggur fyrir að Eimskip hafði fram að auknu samráði ekki flutt „*umtalsvert magn*" af áli fyrir Alcoa til Evrópu. Þetta voru annars konar flutningar sem Eimskip hafði þjónustað Alcoa með.

12796. Í umræddri kynningu Eimskips sem Samskip vísa til má finna lista yfir 20 stærstu viðskiptavini Eimskips í innflutningi til Íslands og var Alcoa þar á meðal (vegna innflutnings sem Eimskip sinnti á rafskautum fyrir Alcoa frá Noregi til Íslands.). Kynningin fjallaði aftur á móti ekki um útflutning Eimskips á áli fyrir Alcoa. Hvað sem framangreindu líður þá liggur fyrir að Eimskip flutti árin 2009 til 2012 á bilinu 30.000 til um og yfir 40.000 tonn af áli Alcoa til Rotterdam, eða það umframmagn sem Samskip fluttu ekki með sínu skipi í kjölfar takmörkunar á flutningsgetu haustið 2008, sbr. umfjöllun um gögn málsins í kafla 9.11. Þetta var í samræmi við samráð Samskipa og Eimskips og þessar tölur um flutningsmagn Eimskips á áli Alcoa til Rotterdam byggja á afhentum upplýsingum og samtímagögnum.

12797. Í mgr. 1017 í athugasemdum við AI kunngera Samskip að fyrirtækinu hafi verið nauðsynlegt að eiga samstarf við Eimskip í Mjóeyrarhöfn vegna viðskipta við Alcoa. Þessi skýring fyrirtækisins hróflar ekki við þeirri niðurstöðu að háttsemi fyrirtækjanna braut gegn 10. gr. samkeppnislaga.

12798. Eins og lýst er í kafla 5.12 og 19 áttu Samskip og Eimskip frá árinu 2007 í ólögmætu samstarfi um hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn. Samtímagögn sýna að umrætt samstarf skapaði vettvang fyrir fyrirtækin, sem starfa á fákeppnismarkaði, til að skiptast á upplýsingum og var samstarfið og samskiptin til þess fallið að greiða fyrir samstilltum aðgerðum um þær breytingar sem voru gerðar á siglingakerfum fyrirtækjanna í ágúst og nóvember 2008. Fjallað er um sambærileg sjónarmið Samskipa vegna samstarfsins við Eimskip í Mjóeyrarhöfn í kafla 30.

25.28. Um það að Samskip hafi talið sig eiga tilkall til þess að sinna öllum gámaútflutningi á áli Alcoa til annarra Evrópulanda

12799. Samskip halda því fram í mgr. 1019 í athugasemdum sínum við AI að lýsing Samkeppniseftirlitsins á samningi Alcoa við Samskip um flutning á framleiðslu til Evrópu frá 10. október 2007 sé í veigamiklum atriðum röng. Samningurinn hafi ekki tryggt Samskipum allt flutningsmagn Alcoa. Ákvæði 3. gr. samningsins um lágmarksmagn þýddi að Samskip máttu búast við því að fá viðskipti um flutninga á a.m.k. 200.000 tonnum á ári. Framleiðslugeta álversins hafi verið um 340.000 tonn á ári og því augljóst að Alcoa hafði rúmt svigrúm til að semja við aðra flutningsaðila en Samskip um flutninga á verulegu framleiðslumagni. Þessi sjónarmið Samskipa koma ítrekað fram í athugasemdum fyrirtækisins við AI, sbr. t.a.m. mgr. 1020, 1069, 1074 og 1162 í athugasemdunum og mgr. 56 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022. Þessu tengdu byggja Samskip á því að útflutningur Eimskips á áli fyrir Alcoa sýni að Samskip

hafi ekki haft einkarétt á umræddum flutningum fyrir Alcoa, sbr. mgr. 1026 í athugasemdum Samskipa við AI. Flutningar Eimskips væru skýrt dæmi um að ekkert samráð hafi verið á milli Eimskips og Samskipa um flutninga Alcoa, heldur þvert á móti hafi verið *„hörð samkeppni um samning við fyrirtækið og alla flutninga sem stóðu utan þess lágmarksviðmiðs sem sett var í samninginn*".

12800. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að það leggi til grundvallar ranga túlkun á samningi Samskipa við Alcoa, heldur telur eftirlitið, að athugasemdum Samskipa virtum, að gögn málsins sýni að miðað við samning Samskipa og Alcoa frá október 2007 hafi Samskip ótvírætt talið sig samkvæmt samningnum hafa tilkall til flutnings á allri útflutningsvöru álversins í gámum til Evrópu. Um þetta eru samtímagögn stjórnenda Samskipa afar skýr, sbr. kafla 9.2.1. Hafa þau gögn miklu mun meiri þýðingu heldur en staðhæfingar Samskipa í þessu máli.

12801. Af þessu tilefni skal tekið fram að í 3. gr. samningsins er sem áður segir kveðið á um að hann taki til flutnings á framleiðslu Alcoa fyrir Evrópumarkað og var samningurinn í aðalatriðum framkvæmdur með þeim hætti, þ.e. með flutningum til Rotterdam og Immingham. Með hliðsjón af skuldbindingum Samskipa samkvæmt samningnum var eðlilegt að fyrirtækin hafi samið um að tiltekið lágmark yrði ávallt flutt með Samskipum til hafna í Evrópu. Verður að skilja samninginn þannig að í ljósi skuldbindinga Samskipa hafi Alcoa skuldbundið sig til að gera það sem í þess valdi stæði til að flytja að lágmarki 200.000 tonn á ári til Evrópu. Í því felst aftur á móti ekki að Alcoa hafi haft í hyggju að takmarka flutning með Samskipum við 200.000 tonn eða að sá hluti framleiðslunnar er væri umfram þetta lágmark yrði fluttur með öðrum skipafélögum til Evrópu. Er það í samræmi við afar skýr samtímagögn Samskipa. Þau gögn sýna að Samskip túlkuðu samninginn við Alcoa þannig að Samskip sætu að öllum útflutningi Alcoa á áli til Evrópu. Gögn sem stafa frá Alcoa renna einnig stoðum undir að viðskiptavinurinn hafi litið svo á að Samskip ættu tilkall til álflutningsins til Evrópu, sbr. tölvupóst Alcoa til Eimskips 28. mars 2008. Sem fyrr segir er fjallað er nánar um þessi samtímagögn í kafla 9.2.1.

12802. Einnig þarf að hafa í huga bakgrunn þess þegar í flutningasamningi Samskipa og Alcoa var samið um lágmarks viðmiðunarmagn til handa Samskipum (og það aukið með viðaukanum 24. nóvember 2008). Þegar upphaflegur samningur var gerður í október 2007, áformaði Alcoa að hluti af framleiðslu álversins yrði fluttur til markaða utan Evrópu, einkum Bandaríkjanna. Lágmarksviðmið um 200.000 tonn á ári tók mið af þessu og var þá talið samsvara u.þ.b. ætluðum lágmarksflutningum til hafna í Evrópu, en samningurinn gerði einnig ráð fyrir að Samskip önnuðust flutning á hugsanlegu umframmagni. Í reynd var mestur hluti framleiðslu álversins á þessum tíma fluttur til Evrópu og Samskip önnuðust þá flutninga að langmestu leyti fram til þess er Samskip drógu saman í skipakerfi sínu frá lokum október 2008. Það vekur athygli að með breytingu á samningi Samskipa og Alcoa í nóvember 2008, sem þurfti þá að taka tillit til minni afkastagetu flota Samskipa og þess að aðeins eitt skip en ekki tvö sigldu á Leið 2, var lágmarksviðmið um flutninga Samskipa ekki lækkað heldur hækkað í 300.000 tonn á ári. Ástæðan var sú að viðmiðið var sniðið að nánast fullri flutningsgetu Samskipa á Leið 2, rétt eins og 200.000 tonna viðmiðið frá 2007 var sniðið að því sem þá var talið samsvara reglulegum lágmarksflutningum Alcoa til Evrópu.

12803. Þá er því hafnað að það sé *„hreinn hugarburður*" Samkeppniseftirlitsins að hegðun og viðhorf Samskipa, vegna aðkomu Eimskips að álútflutningi Alcoa til Evrópu, hafi breyst eftir að aukið samráð hófst, sbr. mgr. 1032 í athugasemd Samskipa við AI. Samkeppniseftirlitið áréttar fyrri umfjöllun eftirlitsins þar sem fjallað er um samning Samskipa og Alcoa frá árinu október 2007 sem og samtímagögn um afstöðu Samskipa sem sýna að fyrirtækið taldi sig eiga tilkall til alls gámaflutnings Alcoa á áli til Evrópu. Samkeppniseftirlitið byggir niðurstöðu sína á heildarmati á gögnum málsins þar sem Samskip, eftir að aukið samráð hófst um mitt ár 2008, undirbjuggu og gerðu ráð fyrir aðkomu Eimskips að flutningum *„fyrir Samskip*" á áli fyrir Alcoa til Evrópu, sbr. t.d. tölvupóst (S)forstö-útfl 11. júlí 2008 og umfjöllun í kafla 8.9.6, gögnin sem (S)forstj fékk send til sín kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með

Eimskip 25. júlí 2008 og umfjöllun í kafla 8.13 og glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 6. september 2008 og umfjöllun í kafla 8.16.2.3.

25.29. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip

12804. Í mgr. 1030 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-MCL 20. október 2008 þar sem fram kom m.a.: „*We are today, tuesday and wed.day finalizing agreements with vessel owner and Alcoa and Eimskip, and would be great if this can be delayed till Thursday..*" Staðhæfa Samskip að (S)forstj hafi verið að fyrirbyggja að upplýsingar um breytingar á siglingakerfi Samskipa yrðu opinberar áður en þeir, sem hefðu beina hagsmuni af breytingunum, þar með talið Eimskip sem rekstraraðili hafnarsamnings Alcoa í Mjóeyrarhöfn, gætu upplýst sitt fólk og gert viðeigandi ráðstafanir innanhús. Tilvísun (S)forstj til samkomulags við Eimskip segja Samskip að varði þjónustu Eimskips við Samskip í tengslum við lestun og losun skipa í Mjóeyrarhöfn. Fundur Samskipa með Eimskip og Alcoa 22. október 2008 hafi einmitt varðað útfærslu á þjónustu Eimskips við skip Samskipa samhliða breytingum á siglingakerfi. Það hafi verið Alcoa sem boðaði til fundarins.

12805. Líkt og fram kemur í mgr. 959 í athugasemdum Samskipa við AI þá er mikilvægt að „*virða einstök gögn í samhengi við önnur gögn málsins*". Samkeppniseftirlitið vísar hér líka til umfjöllunar um sönnunarsjónarmið í samkeppnisrétti í kafla 4.7.

12806. Framangreind sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við ummæli (S)forstj í tölvupóstinum og önnur samtímagögn.

12807. Líkt og Samskip vísa til vörðuðu ummæli (S)forstj frestun á fyrirhugaðri birtingu fréttar Lloyd's List. Samskip staðhæfa að (S)forstj hafi með ummælunum viljað fresta birtingu fréttarinnar þannig að Eimskip gæti upplýst sitt fólk og gert viðeigandi ráðstafanir innanhús vegna hafnarþjónustu fyrirtækisins í Mjóeyrarhöfn. Þessi staðhæfing á sér hvorki stoð í gögnum málsins né orðalagi ummæla (S)forstj í tölvupóstinum sjálfum. Í tölvupóstinum vísaði (S)forstj til þess að hann vildi bíða með birtingu fréttarinnar þar til búið væri að ganga frá samningum við m.a. Eimskip, samanber eftirfarandi: „[…] *finalizing agreements with vessel owner and Alcoa and Eimskip*".

12808. Orðalag tölvupósts (S)forstj er þannig skýrt og varðaði ekki Eimskip sem rekstraraðila skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn heldur að Samskip væru að ljúka samningum við Eimskip. Í því sambandi skipta máli önnur fyrirliggjandi samtímagögn, til dæmis að Samskip og Eimskip áttu ítrekuð samskipti dagana á undan, þennan sama dag 20. október 2008, og næstu daga á eftir. Vörðuðu þau samskipti aukið samstarf fyrirtækjanna, m.a. með almennum slotsamningi milli þeirra í sjóflutningum („*útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*"). Eins og samtímagögn sýna, sbr. kafla 8.16.2.3 – 8.19, unnu Eimskip og Samskip á þessum tíma að undirbúningi aðgerða og samninga sem tengdust samdrætti í siglingakerfum þeirra beggja, þ. á m. slotsamninga. Þegar tölvupóstur (S)forstj er þannig virtur í samhengi við önnur atvik og gögn málsins, blasir við að (S)forstj var að vísa til þessara samninga við Eimskip.

12809. Af tölvupóstinum og öðrum gögnum málsins má sjá að (S)forstj vildi fresta birtingu fréttar Lloyd's List því Samskip væru þennan dag og 21. og 22. október 2008 að ljúka samningum m.a. við Eimskip. Hafa ber í huga að samtímagögn sýna samskipti Samskipa og Eimskips á þessum tíma, sbr. t.d. atvik og samskipti fyrirtækjanna 22. október 2008 á eða í tengslum við fundi með Alcoa á Reyðarfirði 22. október 2008, sbr. kafla 9.4.

12810. Ummæli (S)forstj í nefndum tölvupósti 20. október 2008 skulu einnig sett í samhengi við tölvupóst sem hann sendi sjálfum sér um það bil tveimur vikum síðar, þann 2. nóvember 2008. Eins og oft áður sendi hann þá tölvupóst til sjálfs sín með lista yfir verkefni. Eitt atriði á lista (S)forstj var eftirfarandi: „*Eimskip – nýir samningar*", sbr. umfjöllun í kafla 10.2. Þessi gögn sýna að stuttu eftir ummæli (S)forstj 20.

október 2008, þar sem fram kom að Samskip væru um það bil að ljúka samningum við Eimskip, kom á ný fram tilvísun í öðru gagni frá (S)forstj þar sem vísað er til nýrra samninga við Eimskip í fleirtölu. Þessi samtímagögn eru ekki í samræmi við áðurnefndar skýringu Samskipa þess efnis að ummæli (S)forstj 20. október 2008 hafi eingöngu varðað hafnarþjónustu Eimskips í Mjóeyrarhöfn, enda var það samstarf ekki nýtt af nálinni. Það samstarf hófst þegar árið 2007, löngu áður en (S)forstj lét ummælin falla í tölvupóstinum 20. október 2008.

12811. Vísast að öðru leyti til ítarlegrar umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um tölvupóst (S)forstj 20. október 2008 og annarra samtímagagna í kafla 9.3 í ákvörðuninni. Ekkert í fyrrgreindum skýringum Samskipa breytir heildarmati Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins. Samskip töldu sig 20. október 2008 vera að ljúka samningum við Eimskip sem tengdust breytingum á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu Samskipa.

25.30. Um atvik 22. – 24. október 2008

25.30.1. Um samskipti Samskipa og Eimskips þann 22. október 2008

12812. Í mgr. 1042 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um fyrirliggjandi tölvupóst (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl að kvöldi 22. október 2008. Segja Samskip margt athyglisvert við tölvupóst (E)frkvstj-innanl þar sem finna megi frásögn hans frá fundi með Samskipum og Alcoa fyrr þann dag. Kemur fram hjá Samskipum að „*kenning*" Samkeppniseftirlitsins sé sú að „*vinna innan Samskipa við greiningar á markaðnum og hugmyndir um breytingar á siglingakerfunum sem voru í vinnslu allt árið 2008 hafi verið hluti af hinu ímyndaða verkefni*." Stofnunin telji, „*vitanlega án nokkurra sönnunargagna, að félögin hafi sammælst um breytingarnar, ákveðið í sameiningu að draga úr framboði, skipta mörkuðum o.s.frv.*" Af tölvupósti (E)frkvstj-innanl megi hins vegar greina að þessar ályktanir eftirlitsins séu rangar.

12813. Segja Samskip áfram í mgr. 1043 í athugasemdunum að af tölvupósti (E)frkvstj-innanl væri ljóst að Eimskip sé þar að fá í fyrsta sinn upplýsingar um að Samskip hyggist fækka um eitt skip og gera breytingar á siglingakerfinu. Þá megi sjá að Eimskip hafi séð tækifæri í breytingum Samskipa, þá þannig að fyrirtækið gæti styrkt stöðu sína á Austurlandi í stað Samskipa. Efni tölvupóstsins færi því vert á allar „*kenningar*" Samkeppniseftirlitsins um að fyrirtækin hafi átt í samstarfi um breytingar á siglingakerfum sínum, sem og um breytingar á flutningum Samskipa fyrir Alcoa. Frásögn (E)frkvstj-innanl frá fundinum sé hins vegar í samræmi við athugasemdir Samskipa og „*hið rétta í atvikum málsins*". Forstjóri Eimskips hafi fagnað þessum fréttum enda ljóst að það hafi verið rétt mat hjá (E)frkvstj-innanl að tækifæri myndu liggja í þessum breytingum fyrir Eimskip. Ekkert í þessum samskiptum væri í samræmi við „*kenningar og fullyrðingar Samkeppniseftirlitsins, sem einkennast af einbeittum ásetningi til að rangtúlka gögn til samræmis við tilhæfulausar kenningar um allsherjarsamráð félaganna*". Í mgr. 1044 í athugasemdum Samskipa við AI segir jafnframt að „[þ]*okkalega hlutlægur lestur á þessum gögnum ætti að leiða til þeirrar augljósu niðurstöðu að félögin hafi ekki átt í neinu samráði um viðskiptin við Alcoa eða breytingar á siglingakerfum*." Tilefni og umræðuefni fundarins 22. október 2008 hafi verið í alla staði eðlilegt og nauðsynlegt en ekki þáttur í ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips.

12814. Samkeppniseftirlitið bendir á ósamræmi í framkomnum skýringum Samskipa. Fyrirtækið heldur því ýmist fram að áform Samskipa, um siglingakerfisbreytingu, hafi verið opinberar upplýsingar fyrir fundinn 22. október 2008 (sbr. t.d. mgr. 1041 og 1045 í athugasemdum við AI) eða þá að Eimskip hafi fyrst á fundinum verið að fá vitneskju um áform Samskipa, sbr. mgr. 1043 í athugasemdunum. Er því ekki fyllilega ljóst hver sjónarmið Samskipa eru að þessu leyti.

12815. Hvað sem þessu ósamræmi líður þá er því hafnað að niðurstaða um samráð Samskipa og Eimskips byggi á rangtúlkunum Samkeppniseftirlitsins, engum sönnunargögnum eða að hlutleysis hafi ekki verið gætt

af hálfu eftirlitsins. Niðurstaða þessa máls, um samráð Samskipa og Eimskips, grundvallast á heildarmati á fjölmörgum samtímagögnum og afhentum gögnum fyrirtækjanna. Þá vísast hér einnig til þess að með sátt við Eimskip 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið ólögmætt og samfellt samráð við Samskip. Eimskip viðurkennir að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, m.a. um breytingar á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu eftir mitt ár 2008, sbr. tölul. 1.1 í 1. gr. sáttarinnar.

12816. Hvað varðar frásögn (E)frkvstj-innanl í tölvupósti hans til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)svæðisstj1), dags. 22. október 2008, þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að frásögn (E)frkvstj-innanl sýni að samskipti fyrirtækjanna á fundinum hafi ekki tengst samráði þeirra á þeim tíma. Þvert á móti. Um þetta vísast til frásagnar (E)frkvstj-innanl í tölvupóstinum og fjölda fyrirliggjandi gagna, sbr. umfjöllun í kafla 7 og áfram.

12817. Hafa skal í huga að mikill þungi færðist í samskipti og samstarf fyrirtækjanna vegna siglingakerfa frá september 2008 og fram að fundinum 22. október 2008 og áttu stjórnendur þá í ítrekuðum samskiptum. Hér skal undirstrika að samtímagögn sýna að (S)frkvstj-millilandasv sat fundinn fyrir hönd Samskipa á Reyðarfirði 22. október 2008, en gögnin sýna einnig að hann hafi haft ríka aðkomu að samráðinu við Eimskip og verið í ítrekuðum samskiptum við keppinautinn í marga mánuði eða a.m.k. frá byrjun júlí 2008. Fyrir hönd Eimskips sat fundinn (E)frkvstj-innanl, framkvæmdastjóri landflutninga og starfsemi Eimskips á Austurlandi og undirmaður hans, (E)svæðisstj1, svæðisstjóri Eimskips á Austurlandi. Rifja ber upp að (E)frkvstj-innanl hafði einnig, líkt og (S)frkvstj-millilandasv, þegar haft ríka aðkomu að samráði við Samskip vegna land- og sjóflutninga og verið í ítrekuðum samskiptum við Samskip um málefni fyrirtækjanna, sbr. kafla 7.7.1 og 8. (E)svæðisstj1 hafði sömuleiðis haft aðkomu að auknu samráði fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun um atvik í september 2008 þegar *„sendinefnd Samskipa“* heimsótti Eimskip og auknu samstarfi og markaðsskiptingu á Austurlandi var komið á milli fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla kafla 8.16.4 og 8.16.7. Þá vísast til þess að (E)frkvstj-innanl hafði ásamt m.a. (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf setið fund framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008. Samkvæmt fyrirliggjandi fundargerð var á þeim fundi rætt um að *„áhugi“* væri að *„tryggja“* Eimskip aukna og fasta aðkomu að flutningum Samskipa fyrir Alcoa á áli til Evrópu, sbr. kafla 8.16.5.2. Samtímagögn sýna einnig að báðir framangreindir stjórnendur Eimskips, (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1, komu að viðskiptaáætlun Eimskips vegna Austurlands fyrir árið 2009. Í þeirri áætlun Eimskips var fjallað um álflutninga fyrir Alcoa og stóð þar: *„Samskip ? hluti til Eimskip“*, sbr. nánari umfjöllun um þetta skjal Eimskips frá 11. október 2008 í kafla 8.17.14.

12818. Samtímagögn sýna þannig að stjórnendur Samskipa og Eimskips, sem áttu í samskiptum 22. október 2008, höfðu þegar fyrir þann dag komið að auknu samráði fyrirtækjanna, þ. á m. atvikum tengdum flutningsþjónustu fyrir Alcoa. Horfa verður til framangreinds og annarra fyrirliggjandi gagna þegar (E)frkvstj-innanl lýsti í tölvupóstinum 22. október 2008 yfir ánægju sinni með að Eimskip myndi með breytingu Samskipa fá hluta viðskipa við Alcoa. Er sú frásögn þannig til stuðnings því að sá þáttur hinna samstilltra aðgerða gæti gengið upp, enda sýna gögn Eimskips einnig í framhaldinu að stjórnendur fyrirtækisins lýstu flutningunum fyrir Alcoa sem *„algjörri snilld“* og *„alsælu“* fyrir Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 9.11.

12819. Í mgr. 1038 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 1016, fjallar fyrirtækið um að Eimskip hafi sinnt allri hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn á grundvelli útboðs Alcoa. Samskip hafi því ekki átt aðra kosti en að eiga viðskipti við Eimskip um hafnarþjónustuna. Þau viðskipti hafi ekki verið ákveðin í ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips, líkt og Samkeppniseftirlitið byggi á, heldur komið til vegna samnings Alcoa við Eimskip. Í mgr. 1039 í athugasemdum Samskipa við AI er aftur vikið að fundinum með Eimskip og Alcoa 22. október 2008. Byggja Samskip á því að vegna þess að Alcoa hafi verið með samning við bæði fyrirtækin um mismunandi þjónustuþætti hafi verið *„fullkomlega eðlilegt, og*

óhjákvæmilegt, að Eimskip fengi upplýsingar um flutninga Samskipa fyrir Alcoa [á fundinum 22. október 2008].“ Tilgreina Samskip að af sömu ástæðu hafi verið *„ljóst að breytingar á viðkomudögum Samskipa í Mjóeyrarhöfn þurfti að tilkynna til Alcoa og Eimskips með hæfilegum fyrirvara*.“ Þetta hafi verið gert á umræddum fundi 22. október 2008. Breytingarnar hafi verið umtalsverðar þar sem komutíðni skipa Samskipa í Mjóeyrarhöfn hafi orðið *„9-10 dagar í stað 7 dagar áður*“. Þetta hafi haft m.a. áhrif á vaktaplan starfsmanna við höfnina.[6419]

12820. Varðandi samstarf Samskipa og Eimskips vegna hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn vísast til umfjöllunar hér að framan og í kafla 19. Um var að ræða samstarf Samskipa og Eimskips sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og var engin undanþága í gildi um samstarfið samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Samskip og Eimskip báru ábyrgð á því að tryggja að samstarf fyrirtækjanna í Mjóeyrarhöfn væri í samræmi við samkeppnislög.

12821. Eins og Samskip segja í athugasemdum við AI taldi fyrirtækið sig, á fundinum 22. október 2008, þurfa að *„tilkynna*“ Alcoa og Eimskip um breytingu á siglingakerfinu *„með hæfilegum fyrirvara*“, m.a. þannig að Eimskip gæti gert ráðstafanir vegna hafnarþjónustunnar, t.d. með því að breyta vaktaplönum. Fundurinn 22. október 2008 hafi því verið einhvers konar *„tilkynning*“ til Eimskips um breytta hafnarþjónustu. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þessi skýring Samskipa ekki trúverðug. Í henni felst að Samskip hafi setið sérstakan fund á Reyðarfirði sem stóð yfir í tvær klukkustundir, með helsta keppinautunum, til þess eins að *„tilkynna*“ Eimskip *„með hæfilegum fyrirvara*“ svo Eimskip gæti gert ráðstafanir vegna breyttra viðkomudagadaga í skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn. Hafa ber í huga að þarna voru mættir á Reyðarfjörð helstu lykilstjórnendur fyrirtækjanna sem höfðu starfsaðstöðu í höfuðstöðvum Samskipa í Reykjavík, þ.e. (S)forstö-útfl sem bar ábyrgð á verðlagningu og útflutningi Samskipa og (S)frkvstj-millilandasv sem bar ábyrgð á siglingakerfi Samskipa á þessum tíma (sem og (S)forstö-flutnstj undirmaður (S)frkvstj-millilandasv). Samtímagögn sýna að þeir fyrrnefndu, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl, höfðu ríka aðkomu að samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Þátttaka þessara lykilstjórnenda á fundinum fer illa saman við þær skýringar Samskipa að á fundinum hafi Samskip eingöngu verið að *„tilkynna*“ Eimskip um breytingar vegna hafnarþjónustu.

12822. Í þessu sambandi vísast einnig til frásagnar (E)frkvstj-innanl af samskiptunum sbr. tölvupóst hans frá 22. október 2008. Af þeirri frásögn má sjá að á fundinum eða í tengslum við hann var ekki eingöngu rædd *„tilkynning*“ Samskipa til Eimskips um breytta viðkomudaga skips Samskipa við Mjóeyrarhöfn. Þvert á móti má sjá af frásögn (E)frkvstj-innanl að sömuleiðis var rætt um ástæðu breytinganna, breytingar á öðrum viðkomuhöfnum í siglingaáætlun og fyrirhuguð framtíðaráform Samskipa vegna flutninga sem tengdust Færeyjum. Fór þannig þessi *„tilkynning*“ Samskipa á fundinum langt umfram þörf og það sem haldið er fram í athugasemdum Samskipa að Eimskip hafi þurft vegna framkvæmdarþátta við skipaafgreiðslu í höfninni. Auk þess er í athugasemdum Samskipa hvergi skýrt af hverju einföld tilkynning t.d. í bréfi eða tölvupósti um breytta viðkomudaga hafi ekki verið talin nægileg. Né heldur er það skýrt af hverju Samskip létu ekki nægja að tilkynna Alcoa um breytta tíðni, sem hefði þá haft samband við Eimskip. Hefði það verið eðlilegur ferill þar sem samningur Eimskips um veitta hafnarþjónustu fyrir álflutning var við Alcoa en ekki Samskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins var ekkert tilefni fyrir stjórnendur Samskipa og Eimskips að sitja sameiginlegan fund og ræða á honum eða í tengslum við hann um framtíðaráform tengdum breytingu á siglingaáætlun Samskipa og viðkomuhafnir.

12823. Í þessu sambandi skal til viðbótar árétta að umfjöllun Samskipa um málsatvik er ekki í samræmi við samtímagögn. Segja Samskip að á fundinum hafi Samskip tilkynnt um breytingu á tíðni skipa um komu í höfnina úr 7 dögum upp í 9-10 daga tíðni.

[6419] Sjá sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 36 í bréfi fyrirtækisins, dags. 31.08.2022, bls. 8.

12824. Samkeppniseftirlitið bendir á að samkvæmt tölvupósti (E)frkvstj-innanl 22. október 2008 hafði Samskip kunngert þennan dag að með breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins yrði viðkoma skipsins í Mjóeyrarhöfn á 8-9 dagar fresti (ekki 9-10 eins og Samskip halda fram í málsatvikalýsingu sinni). Samkvæmt fyrirliggjandi afhentum gögnum Samskipa reyndist tími milli viðkoma skipsins í Mjóeyrarhöfn, eftir breytinguna, vera 10,5 dagar. Þannig var tíðnin ekki eins ör og hún var boðuð á fundinum (8-9 daga fresti) heldur kom skipið á 10,5 daga fresti. Hvergi í gögnum málsins er að finna að með þeirri breytingu eða „lengingu" á siglingahring skipa Samskipa (frá 8-9 daga upp í 10,5 daga) hafi verið tilefni til að halda eða að haldinn hafi verið annar tveggja klukkustunda *„tilkynningar"* fundur með lykilstjórnendum Samskipa og keppinautanna, með það fyrir sjónum að Eimskip gæti gert ráðstafanir vegna hafnarþjónustu, t.d. að breyta vaktaplani við höfnina. Engar vísbendingar um slíkan tilkynningarfund hafa fundist við rannsókn eftirlitsins.

12825. Af öllu framangreindu virtu má sjá að áðurnefndar skýringar Samskipa í mgr. 1038 – 1039 í athugasemdum fyrirtækisins eru haldlausar og niðurstaða Samkeppniseftirlitsins stendur óhögguð.

12826. Í mgr. 1040 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að það segi sig *„sjálft"* að Samskip hafi á sama tíma þurft, á fundinum 22. október 2008, að upplýsa um viðkomuhafnir í Evrópu *„vegna hagsmuna Alcoa sem flutti álið þangað"*. Upplýsingamiðlun Samskipa til Eimskips á fundinum um fyrirhugaðar viðkomuhafnir hafi m.ö.o. skýrst af veru Alcoa á fundinum.

12827. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi sjónarmið Samskipa hafi nokkur áhrif á mat á atvikum málsins og því að háttsemi Samskipa fór gegn 10. gr. samkeppnislaga.

12828. Viðræður Samskipa og Eimskips á eða í tengslum við fundinn 22. október 2008 voru, líkt og ítrekað hefur komið fram, atvik í samfelldu samráði Eimskips og Samskipa á þessum tíma. Samkeppniseftirlitið áréttar að Samskip og Eimskip voru keppinautar á fákeppnismarkaði og voru sameiginlega í yfirburðastöðu á flutningamarkaði hér á landi. Árétta skal kröfu samkeppnislaga um sjálfstæði fyrirtækja á viðkomandi markaði og æskilega óvissu milli þeirra um rekstur og stöðu keppinautanna. Eru þetta taldar grunnstoðir fyrir samkeppni á markaði. Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir. Af þessu leiðir að öll samskipti milli keppinauta sem taka til atriða sem tengjast samkeppni milli þeirra eru afar varhugaverð í lagalegu tilliti. Eru þau sérstaklega varhugaverð ef viðkomandi fyrirtæki starfa á fákeppnismarkaði eins og var í tilviki Samskipa og Eimskips í máli þessu. Um þetta vísast til umfjöllunar í kafla 4.1 og dóma Hæstaréttar Íslands í málum nr. 360/2015 og 42/2019.

12829. Framangreind skýring Samskipa, um að viðkvæmum upplýsingum hafi verið miðlað til Eimskips vegna þarfa viðskiptavinar sem þar var staddur (hér Alcoa) víkur ekki til hliðar ákvæði 10. gr. samkeppnislaga. Um var að ræða upplýsingamiðlun sem var hluti af samfelldu og ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips.

12830. Þótt það hafi hér engin áhrif þá telur Samkeppniseftirlitið rétt að benda á þau málsatvik að Samskip og Alcoa héldu áfram að funda þennan dag eða daginn eftir. Samskip hafa ekki skýrt af hverju það hafi ekki verið nægilegt að upplýsa viðskiptavininn þar um þessi atriði.

12831. Í mgr. 1040 í athugasemdum Samskipa við AI kemur einnig fram það sjónarmið fyrirtækisins að ályktun (E)frkvstj-innanl í tölvupósti hans 22. október 2008 hafi verið röng varðandi það að Samskip hygðust með skipakerfisbreytingunni ætla að sleppa viðkomu í Færeyjum á Leið 2 (reyndin varð sú að breytingin fól í sér að Samskip höfðu viðkomu í Færeyjum á Leið 2). Því telja Samskip að fyrirtækið hafi einungis

miðlað nauðsynlegum upplýsingum á umræddum fundi vegna hagsmuna Alcoa og hagsmuna Eimskips um komutíma skipa til Mjóeyrarhafnar.[6420]

12832. Þessi sjónarmið Samskipa hagga ekki niðurstöðu um brot Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samskipti Samskipa og Eimskips 22. október 2008 voru hluti af framkvæmd samfellds samráðs fyrirtækjanna. Upplýsingamiðlunin var í samræmi við hugmyndir Samskipa um breytingar á þeim tíma og var miðlunin ólögmæt.

12833. Samkeppniseftirlitið ítrekar fyrri umfjöllun hér að framan og að með hliðsjón af samningssambandi Samskipa og Alcoa annars vegar og Alcoa og Eimskips hins vegar hafi það verið ólögmætt að stjórnendur Samskipa og Eimskips skiptust á upplýsingum um fyrirhuguð áform um breytingar á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu.

12834. Samkvæmt umfjöllun í kafla 8.17 og áfram sýna samtímagögn sem stafa m.a. frá (S)frkvstj-millilandasv að í kjölfar fundar Samskipa með Eimskip 6. október 2008 hafi Samskip áformað að velja þá leið að takmarka flutningagetu með því að fara úr fjögurra skipa kerfi í þriggja skipa kerfi. Með því gætu Samskip í meginatriðum haldið álflutningum fyrir Alcoa inn í kerfi fyrirtækisins en Eimskip gæti þá komið að umframflutningum *„fyrir Samskip*", sem Samskip gætu ekki sinnt sökum takmörkunar á flutningsgetu, sbr. gögn sem (S)forstj fékk send til sín kvöldið fyrir fund með Eimskip 25. júlí 2008 og glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv 6. september 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.13 og 8.16.2.3.

12835. Þegar fulltrúar fyrirtækjanna hittust og áttu í viðræðum 22. október 2008 sýna samtímagögn að Samskip voru á þeim tíma ennþá að undirbúa hvað skyldi gera varðandi viðkomur í Færeyjum og Immingham, sbr. umfjöllun í kafla 9. Þetta sýnir hversu nákvæmum upplýsingum Samskip miðluðu til Eimskips 22. október 2008 um undirbúning og ákvarðanir fyrirtækisins sem ekki lágu fyrir þá og voru ekki gerðar opinberar fyrr en 31. október 2008. Það var því fullkomlega eðlilegt að í tölvupósti (E)frkvstj-innanl 22. október 2008 segði að Samskip myndu *„líklega*" sigla áfram til Immingham og Rotterdam en sleppa Færeyjum (*„Samskip eru með þessu að reyna að bregðast við minnkandi magni í flutningum og sigla líklega áfram á IMM og RTM en sleppa FOTHO*"). Samtímagögn sýna að það var nákvæmlega það sem Samskip voru að skoða og meta á þessum tíma. Þetta staðfestir að 22. október 2008 hefðu Samskip ekki aðeins miðlað nauðsynlegum upplýsingum til Eimskips vegna skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn heldur einnig öðrum og óviðkomandi upplýsingum um fyrirhugaða breytingu Samskipa á siglingaleið fyrirtækisins sem hafði þá að hluta ekki ennþá verið ákveðin. Þessi háttsemi fer í bága við kröfur 10. gr. samkeppnislaga.

12836. Það fór síðan svo að útfærsla Samskipa var þannig að Færeyjar og Immingham urðu viðkomuhafnir á Leið 2, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa 29. október 2008 og tilkynningu Samskipa um breytingu á siglingakerfi frá 31. október 2008. Var þessi ákvörðun hjá Samskipum tekin eftir að fyrir lá að Samskip gætu ekki skilað Akrafelli til eigenda og losnað þannig undan skipaleigu. Endanleg útfærsla kom því til eftir 22. október 2008. Þetta staðfestir að í tengslum við eða á fundinum miðluðu Samskip ekki aðeins nauðsynlegum upplýsingum til Eimskips vegna skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn heldur einnig öðrum og óviðkomandi upplýsingum um fyrirhugaða breytingu Samskipa á siglingaleið fyrirtækisins sem hafði þá ekki ennþá verið ákveðin.

12837. Fyrirliggjandi samtímagögn sýna auk þess að í samskiptum innan Eimskips strax í kjölfar fundarins, dagana 22. – 24. október 2008, bjó Eimskip yfir upplýsingum um *„nýtt skipakerfi Samskipa*", m.a. um að Samskip áformuðu að halda Leið 1 óbreyttri. Sú siglingaleið Samskipa hafði ekkert að gera með flutninga fyrir Alcoa.

[6420] Sjá sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 36 í bréfi fyrirtækisins, dags. 31.08.2022, bls. 8.

12838. Í mgr. 1041 í athugasemdum Samskipa við AI er áfram fjallað um samskipti fyrirtækjanna 22. október 2008 og tölvupóst (E)frkvstj-innanl seinna sama dag. Kemur fram að sama dag hafi verið fjallað um það í erlendum miðlum að Samskip hygðust taka eitt skipa sinna úr rekstri, sbr. birtingu fréttar Lloyd's List. Í mgr. 1045 í athugasemdunum segja Samskip að fréttin hafi birst tveimur dögum fyrir fund fyrirtækisins, Eimskips og Alcoa þann 22. október 2008. Vísa Samskip í mgr. 1041 jafnframt til tölvupóstsamskipta innan Eimskips frá klukkan 15:42 þann 22. október 2008. Segja Samskip að þar megi sjá að starfsmenn Eimskips hafi lesið umrædda frétt Lloyd's List og hafi þar með verið upplýstir um áform Samskipa. Upplýsingarnar hafi því þegar verið orðnar opinberar þegar fundurinn var haldinn að morgni 22. október 2008. Þessi samskipti sýni að fyrirtækin voru ekki í neinu samráði um þessar breytingar á leiðakerfinu. Sambærileg sjónarmið Samskipa koma fram í mgr. 1053 í athugasemdum við fyrirtækisins við AI.

12839. Þessar skýringar Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn. Upplýsingar sem Samskip miðluðu til Eimskips 22. október 2008 voru ekki opinberar.

12840. Samskip byggja þessa athugasemd m.a. á tölvupósti (E)frkvstj-EimÍsl sem sendur var klukkan 15:42 þann 22. október 2008 til m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-flutnkerf. Í viðhengi var skannað afrit af frétt Lloyd's List um Samskip. Þessi póstur (E)frkvstj-EimÍsl var þannig sendur eftir samskipti fyrirtækjanna um morguninn 22. október 2008. Hvað sem því líður liggur fyrir að viðhengi við tölvupóst (E)frkvstj-EimÍsl hafði að öllum líkindum að geyma skannað afrit af frétt Lloyd's List sem hafði birst tveimur dögum fyrr. Í fréttinni kom fram að Samskip hygðust fækka skipum um eitt og taka annað stærri skipa fyrirtækisins úr siglingu.

12841. Atvik voru nánar tiltekið þau að snemma morguns 20. október 2008 sendi starfsmaður Samskipa erlendis tölvupóst til (S)forstj og spurði tíðinda og vísaði þar til þess að Lloyd's List hafi þann morgun birt frétt um Samskip („*Samskip trimps vessel capacity on Icelandic services*"). Strax í kjölfarið þess að (S)forstj fékk tölvupóstinn sendi hann tölvupóst til stjórnenda Samskipa erlendis þar sem hann kunngerði að unnið væri að takmörkun á flutningsgetu Samskipa á Íslandi. Fór (S)forstj yfir ráðagerðir um útfærslu á þeim breytingum og viðkomuhöfnum og hvaða skip myndu sigla hvar. Í framhaldinu áframsendi (S)forstj þennan tölvupóst til starfsmanns samskiptadeildar Samskipa ((S)forstö-markaðs) og bað viðkomandi um að senda eins tölvupóst á íslensku til forstöðumanna Samskipa á Íslandi. Tiltók (S)forstj að þessar upplýsingar væru „*algjört trúnaðarmál*".

12842. Sama dag, 20. október 2008, áttu (S)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH og (S)frkvstj-MCL tölvupóstsamskipti vegna uppkasts að lengri útgáfu af frétt Lloyd's. Af því tilefni hafði (S)forstj beðið (S)frkvstj-MCL um að reyna að tefja birtingu lengri útgáfu fréttarinnar, m.a. sökum þess að Samskip væru að ljúka samningum við Eimskip, sbr. umfjöllun hér að framan og í kafla 9.3. Í þessum samskiptum stjórnenda Samskipa má sjá uppkast að lengri útgáfu af frétt Lloyd's List. Engin gögn sýna að þessi lengri útgáfa af fréttinni hafi yfirhöfuð verið birt. Af gögnum málsins er a.m.k. ljóst að hún hafði ekki ennþá verið birt 28. október 2008, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-MCL til blaðamanns Lloyd's List þann dag og umfjöllun í kafla 9.3.

12843. Innanhússgögn Samskipa bera með sér að í drögum að lengri frétt Lloyd's (sem var ekki birt 22. október 2008) var fjallað um fækkun skipa Samskipa um eitt og að hætt yrði siglingum á öðru stærra skipi fyrirtækisins. Líkt og í styttri útgáfu fréttarinnar (sem var birt 22. október 2008) komu í drögunum ekki fram aðrar upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar Samskipa aðrar en að skipum yrði fækkað um eitt. Þar komu því ekki fram upplýsingar um fyrirhugaða siglingaáætlun, viðkomuhafnir o.fl., enda hafði (S)forstj tiltekið að þær upplýsingar væru „*algjört trúnaðarmál*". Þær upplýsingar voru fyrst birtar opinberlega þegar Samskip tilkynntu um breytingu á siglingakerfinu 30. og 31. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 9.5.

12844. Í áðurnefndum athugasemdum Samskipa er vísað til styttri útgáfu af frétt Lloyd's List og því haldið fram að upplýsingarnar hafi verið opinberar þegar Samskip miðluðu þeim til Eimskips að morgni 22. október

2008. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Eins og áður segir höfðu Samskip a.m.k. þann 22. október 2008 miðlað ítarlegum upplýsingum til Eimskips um áform um breytingu á siglingaáætlun. Um var að ræða nákvæmar viðskiptalegar trúnaðarupplýsingar um þetta efni, m.a. um ætlaðar viðkomuhafnir á Leið 2 og óbreytta Leið 1. Samkeppniseftirlitið undirstrikar að í frétt Lloyd's List um Samskip var ekki fjallað með öðrum hætti um breytingu Samskipa en að skipum yrði fækkað um eitt og það yrði annað stóru skipa fyrirtækisins sem yrði tekið úr siglingu. Til að mynda var í fréttinni ekki fjallað um hvernig siglingaáætlun myndi breytast og hvað Samskip væru að meta í þeim efnum, hverjar yrðu fyrirhugaðar viðkomuhafnir og hverjum sleppt, hvaða skip myndi hætta siglingu eða að með breytingunni yrði sérstök álrúta og Samskip myndu halda hluta af álútflutningi Alcoa til Evrópu. Þessar ítarlegri upplýsingar voru ekki opinberar fyrr en rúmri viku síðar þegar Samskip tilkynntu opinberlega í lok októbermánaðar 2008 um breytt siglingakerfi og siglingaáætlun.

12845. Fréttabirting Lloyd's List breytir því ekki að hegðun Samskipa, með upplýsingamiðlun til Eimskips, var ólögmæt samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga og liður í framkvæmd á samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Athugasemdir Samskipa vegna tölvupósts (E)frkvstj-EimÍsl frá 22. október 2008 og fréttar Lloyd's List eru því haldlausar að mati Samkeppniseftirlitsins.

12846. Benda skal á að eftir móttöku sjónarmiða Samskip voru samtímagögn skoðuð frekar og Samskipum send viðbótargögn með bréfi 4. maí 2022, sbr. einnig bréf Samkeppniseftirlitsins til fyrirtækisins, dags. 18. júlí 2022. Við þetta tóku sjónarmið Samskipa breytingum þessu tengdu. Með nýjum sjónarmiðum fyrirtækisins var ekki lengur byggt á því að upplýsingarnar, um áform Samskipa um breytingu á siglingakerfi og-áætlun, hefðu verið opinberar heldur hafi trúnaður ríkt um þær innan Samskipa.

12847. Í mgr. 53 og 55 í svarbréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022 er þannig fjallað um áðurnefndan tölvupóst (S)forstj til starfsmanns samskiptadeildar Samskipa ((S)forstö-markaðs) frá 20. október 2008. Eins og áður segir kemur fram í þessum tölvupósti (S)forstj að upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar Samskipa á siglingakerfi og -áætlun fyrirtækisins væru *„algjört trúnaðarmál"*. Segja Samskip nú að af samskiptunum megi sjá þá hafi ennþá staðið yfir viðræður við eiganda Hvassafells og því hafi ekki verið *„tímabært"* að *„tilkynna formlega um þessar breytingar, hvorki innanhúss né opinberlega"*. Farið hafi verið fram á að trúnaðar væri *„gætt innan Samskipa um þetta efni, þ.e. stöðu mála gagnvart eiganda skipsins og þá jafnframt hugsanlegar breytingar á siglingakerfi félagsins"*. Samskip á hinn bóginn byggja á því að þessi samskipti, ásamt tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-Imming1 og (S)forstj 20. október 2008 og tölvupóstur (S)forstj til stjórnenda Samskipa erlendis sama dag, staðfesti að engar upplýsingar hafi farið frá Samskipum til Eimskips um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins. Samkeppniseftirlitið hafnar þessum sjónarmiðum. Gögnin sýna skýrlega að það var Samskip sem miðluðu upplýsingunum til Eimskips, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl (afrit til (E)svæðisstj1), dags. 22. október 2008, sbr. einnig tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst, til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý 22. október 2008 um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa"*, sbr. kafla 9.4.2. Upplýsingarnar gátu ekki komið annars staðar frá miðað við lýsingar Samskipa. Um var að ræða upplýsingar sem félagið sjálft „flokkaði" í samtímagögnum, og staðfesti í bréfi þess 13. júní 2022, sem algjört *trúnaðarmál*". Var um að ræða viðkvæmar upplýsingar í samkeppnislegu tilliti og fór miðlun Samskipa á upplýsingunum til Eimskips gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga.

12848. Í mgr. 1041 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að breyting á siglingakerfi Samskipa haustið 2008 hafi komið Eimskip mjög vel enda styrktist samkeppnisstaða þess fyrirtækis á kostnað Samskipa.

12849. Samkeppniseftirlitið tekur undir það með Samskipum að umrædd breyting á siglingakerfinu hafi komið Eimskip vel, eins og margoft hefur verið lýst í ákvörðun þessari. Breytingin uppfyllti tilgang og markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnis fyrirtækjanna og féll að hagsmunum þeirra beggja. Ábati Samskipa var mjög mikill. Samskip héldu stórum hluti af gámaflutningum fyrir Alcoa af áli til Rotterdam/Immingham með

verulegri verðhækkun (131% hækkun flutningsgjalda) og Eimskip fékk aukið flutningsmagn í sín skip. Þetta kom til viðbótar við ávinning af verðsamráði fyrirtækjanna og verulegt kostnaðarhagræði þeirra vegna takmörkunar á flutningsgetu.

12850. Samskip staðhæfa í athugasemdunum að Eimskip hafi nýtt sér þá bættu samkeppnisstöðu sem breyting Samskipa á leiðakerfi fól í sér. Þessi staðhæfing á sér ekki stoð í gögnum málsins. Þvert á móti. Til stuðnings þessu vísast til fjölmargra fyrirliggjandi gagna málsins í kafla 14 og sáttar Eimskips frá 16. júní 2021.

12851. Í mgr. 1033 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um sambærileg sjónarmið og sem fyrirtækið byggir ítrekað á í athugasemdum sínum. Þar kemur fram að þann 16. október 2008 hafi Alcoa sent (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst vegna fyrirhugaðs fundar á Reyðarfirði 22. október 2008. Segja Samskip að Alcoa hafi boðað til fundarins til að leiða saman tvo þjónustuaðila með það fyrir sjónum að stilla saman strengi svo að þjónustan gagnvart Alcoa gæti gengið snurðulaust fyrir sig, þ.e. Samskip sem helsta flutningsaðila Alcoa og Eimskip sem rekstraraðila hafnarþjónustunnar í Mjóeyrarhöfn. Byggja Samskip á því að „[á] *þessum tíma* [hafi legið] *fyrir að breytingar á siglingaáætlun Samskipa hefðu bein áhrif á Eimskip sem rekstraraðila hafnarþjónustu fyrir Alcoa*."[6421] Eðli málsins samkvæmt hafi verið nauðsynlegt að allir hlutaðeigandi aðilar færu yfir breytingarnar og framhaldið. Sambærilegar athugasemdir fyrirtækisins koma einnig fram í mgr. 1037 í athugasemdum þess við AI.

12852. Framangreind sjónarmið Samskipa hagga ekki niðurstöðu um ólögmætt og samfellt samráð Samskipa við Eimskip sem tók til breytinga á siglingakerfum og takmörkunar á flutningsgetu. Varðandi sjónarmið Samskipa, um að fundurinn 22. október 2008 hafi eingöngu varðað framkvæmd á hafnarþjónustu Eimskips í Mjóeyrarhöfn, vísast til umfjöllunar hér að framan.

12853. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefur það ekki þýðingu við mat á ólögmæti háttsemi Samskipa og Eimskips þótt fundarboð vegna fundarins 22. október 2008 hafi komið frá Alcoa. Samtímagögn frá þessum degi sýna að stjórnendur Samskip og Eimskip nýttu samstarf sitt í Mjóeyrarhöfn sem vettvang til að hittast og eiga samskipti.

12854. Vegna athugasemdar Samskipa um boðun fundarins skal tekið fram að Alcoa boðaði upphaflega til fundarins löngu áður, þann 17. ágúst 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.3. Var það áður en Samskip óskuðu eftir fundi með Alcoa til að endurskoða samninginn um útflutning á áli frá Reyðarfirði. Hinn 17. ágúst 2008 sendi Alcoa nánar tiltekið fundarboð til Samskipa og Eimskips og boðaði til funda á Reyðarfirði 22. – 24. október 2008 vegna komu lykilstjórnenda Alcoa til landsins á þeim tíma. Samkvæmt fundarbeiðni Alcoa áætlaði fyrirtækið að fram færu þrír aðskildir fundir, þ.e. 1) fundur með Eimskip/Elkem til að ræða flutninga á anóðum milli Íslands og Noregs 2) fundur til að ræða um hafnarþjónustu 3) og fundur Alcoa og Samskipa til að ræða útflutning Samskipa á áli.

12855. Samkvæmt fundarboðinu taldi Alcoa mikilvægt að fara yfir reynslu af flutningaþjónustu við Alcoa eftir að fyrirtækið hafði um nokkurt skeið náð hámarks framleiðslu á áli. Vildi Alcoa yfirfara samninga og að gerðar yrðu nauðsynlegar viðbætur svo og skoðuð tækifæri til að bæta þjónustuna. Strax daginn eftir fundarbeiðni Alcoa gripu Samskip til þess að boða Alcoa á fund sbr. tölvupóst (S)forstö-útfl 18. ágúst 2008. Sjá má af innanhússgögnum Samskipa að sú aðgerð Samskipa gagnvart Alcoa varðaði víðtækar verðhækkunaraðgerðir fyrirtækisins á þessum tíma, bæði almennar og sértækar verðhækkanir, sbr. umfjöllun í kafla 8.15. Við rannsókn málsins hafa ekki fundist gögn um að Alcoa hafi svarað þeirri fundarbeiðni Samskipa.

[6421] Sambærileg sjónarmið um fundina 22.–23.10.2008 á Reyðarfirði koma fram í mgr. 39 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.

12856. Þann 4. september 2008 sendu Samskip ((S)frkvstj-millilandasv) að nýju tölvupóst til Alcoa þar sem óskað var eftir fundi. Sá fundur fór fram 15. september 2008 í Pittsburgh í Bandaríkjunum, sbr. einnig tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa 10. september 2008. Lögðu Samskip þar fram kröfu um verulega verðhækkun gagnvart Alcoa. Þann 8. október 2008 hafnaði Alcoa verðhækkuninni, sbr. kafla 8.16.2 og 8.17.9.

12857. Þann 16. október 2008 sendi síðan Alcoa tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv með áréttingu um fundina á Reyðarfirði sem Alcoa hafði boðað til viku síðar, sbr. áðurnefnt fundarboð Alcoa dags. 17. ágúst 2008. Sá póstur Alcoa, með áréttingu um fundarboðið, var ekki sendur af tilefnislausu. Samskip höfðu þá þegar gengið fram gagnvart Alcoa með kröfu um breytingu á samningi með verðhækkun og skertri þjónustu og aftur sett fram kröfu um verðhækkun. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip höfðu þegar haft samskipti um þann þátt sem tók til breytinga á siglingakerfum og fækkun skipa og atriði tengd útflutningi fyrir Alcoa, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 8.17. Á þessum tímapunkti eru á hinn bóginn engin merki um í gögnum málsins um að Alcoa hafi haft upplýsingar um að breytingar Samskipa myndu þýða að hlutur af reglulegum útflutningi þess á áli til Rotterdam ætti að færast frá Samskipum til Eimskips.

12858. Gögn málsins sýna að Alcoa hafi verið í góðri trú og gengið gott eitt til þegar fyrirtækið boðaði skipafyrirtækin þann 17. ágúst 2008 til funda 22. – 24. október 2008, og ítrekaði fundarboðið aftur þann 16. október 2008. Það breytir ekki því að af gögnum málsins er ljóst að Samskip sögðu í innanhússgögnum hjá sér, á þeim tímapunkti, vera að ljúka samningi við m.a. Eimskip. Sömuleiðis er ljóst að Samskip og Eimskip notuðu fundinn eða vettvang hans, sem Alcoa hafði boðað til, 22. október 2008 á Reyðarfirði, til að miðla viðkvæmum viðskiptalegum upplýsingum og voru þessi samskipti Samskipa og Eimskips liður í framgangi samráðs fyrirtækjanna á þessum tíma, sbr. áðurnefndan tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-MCL mánudaginn 20. október 2008 (*„We are today, tuesday and wed.day finalizing agreements with vessel owner and Alcoa and Eimskip* […]".

12859. Í mgr. 1034 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að 15. október 2008 hafi ákvörðun Samskipa um þriggja skipa kerfi legið fyrir. Þá hafi Samskip og Alcoa náð *„efnislega*" saman um nýjan samning. Vísa Samskip til fyrirliggjandi tölvupósts (S)forstj dags. 15. október 2008 til (S)frkvstj-millilandasv og segja Samskip það *„útlokað að fundurinn sem Alcoa boðaði til með Samskipum og Eimskipi á Reyðafirði 22. október 2008 hafi haft nokkur áhrif á þau áform Samskipa að innleiða nýtt skipakerfi samkvæmt samkomulagi við Alcoa, sem þegar lá efnislega fyrir þann 15. október 2008*".

12860. Í mgr. 96 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 13. janúar 2021 er aftur á móti fullyrt af hálfu fyrirtækisins að *„Samskip náði samkomulagi við Alcoa 13. september 2008 um breytingar á flutningaþjónustu*".

12861. Munar þannig rúmum mánuði í umfjöllun Samskipa um það hvenær fyrirtækið staðhæfir að samkomulag hafi náðst við við Alcoa um hærra verð og lakara þjónustustig. Hvað sem þessu ósamræmi í skýringum Samskipa líður þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að þessi sjónarmið Samskipa haggi mati eftirlitsins um samráð Samskipa og Eimskips.

12862. Árétta ber að Samskip vísa ekki til gagna eða leggja fram gögn til stuðnings staðhæfingum um að fyrirtækið hafi náð samkomulagi við Alcoa 13. september 2008. Aukinheldur er engin stoð fyrir því í samtímagögnum málsins eða í öðrum athugasemdum Samskipa við AI eða AII.

12863. Sú staðhæfing Samskipa að fyrirtækið og Alcoa hafi 15. október 2008 þegar verið búin að ná saman um nýjan samning eða hafi *„efnislega*" verið búin að komast að samkomulagi skal virt með hliðsjón af gögnum málsins. Samkvæmt samtímagögnum var á þeim tímapunkti ekki komin endanleg niðurstaða um tillögu Samskipa um breytingu á samningi við Alcoa. Tilvísun Samskipa til tölvupósts (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv frá 15. október 2008 breytir þar engu um. Í þessu samhengi er líka horft til þess

að 24. október 2008 sendu Eimskip Alcoa tilboð í reglubundna gámaflutninga á áli frá Mjóeyrarhöfn til Rotterdam. Við rannsókn málsins er ekki að finna að Alcoa hafi brugðist við tilboðinu. Fyrirliggjandi er í máli þessu að Samskip og Alcoa undirrituðu viðauka við samninginn mánuði síðar, 24. nóvember 2008 m.a. með verulegri verðhækkun gagnvart Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 9.7. Samkvæmt tölvupósti Alcoa til Samskipa daginn eftir, 25. nóvember 2008, kvartaði Alcoa yfir að breyting Samskipa á siglingaáætluninni hafi ekki verið í samræmi við það sem Samskip höfðu upplýst Alcoa um í viðræðunum og ekki í samræmi við nýundirskrifaðan viðauka fyrirtækjanna (þar sem Samskip setti fram 8- 9 viðkomutíðni í Mjóeyrarhöfn), þ.e. að Samskip væru að flytja minna magn af áli fyrir Alcoa en fyrirtækið hafði gengið út frá. Sama dag sendi Alcoa tölvupóst til Eimskips þar sem leitast var eftir aðkomu að reglubundnum flutningum á hluta álsins til Rotterdam. Samtímagögn sýna að þá voru Samskip og Eimskip, í samræmi við aukið samráð þeirra, löngu byrjuð að vinna að því að Eimskip myndi sinna umframflutningum á áli Alcoa sem ekki kæmist með skipi Samskipa.

12864. Vegna sjónarmiða Samskipa um samskipti fyrirtækisins og Eimskips 22. október 2008 þá ítrekar Samkeppniseftirlitið sömuleiðis að ákvörðun í máli þessu byggir ekki á því að áform Samskipa um að fækka skipum í þrjú hafi sem slík verið ákveðin á fundinum 22. október 2008. Með vísan til mgr. 959 í athugasemdum Samskipa við AI er mikilvægt að virða einstök gögn í samhengi við önnur gögn málsins. Samtímagögn sýna að fyrstu aðgerðir Samskipa gagnvart Alcoa hófust löngu fyrir 22. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.15 um verðhækkunaraðgerðir Samskipa og verðsamráð fyrirtækisins og Eimskips í ágúst og september 2008, sbr. einnig kafla 9.4. Þá ber að horfa til þess að samtímagögn sýna að frá miðju ári 2008 áttu Samskip og Eimskip samskipti samhliða því að unnið var að breytingum á siglingakerfum með fækkun skipa, þ. á m. varðandi aðkomu Eimskips að því að sinna umframflutningum sem Samskip kæmu ekki til með að geta sinnt fyrir Alcoa vegna verulegrar takmörkunar á flutningsgetu fyrirtækisins, sbr. umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 9.4.1. Þannig er í samtímagögnum Samskipa frá júlí 2008 fjallað um mögulega takmörkun fyrirtækisins á flutningsgetu gagnvart Alcoa og að Eimskip flytji það magn sem Samskip geti ekki sinnt „*fyrir Samskip*". Af samtímagögnum er ráðið að Samskip hafi hins vegar ekki nálgast Alcoa með kröfu um takmörkun flutningsgetu fyrr en í október 2008. Samskipti Samskipa og Eimskips á eða í tengslum við fundinn með Alcoa á Reyðarfirði 22. október 2008 var þannig aðeins einn þáttur af fleirum í framkvæmd samfellds samráðs Samskipa og Eimskips sem hófst um mitt ár 2008.

12865. Í mgr. 1052 í athugasemdum Samskipa við AI eru gerðar athugasemdir við að Samkeppniseftirlitið setji atvik máls í samhengi við verulega verðhækkun Samskipa til Alcoa. Segja Samskip að samningar við Alcoa um breytingu á samningi fyrirtækjanna hafi verið í gildi í allnokkurn tíma og því ekki svo að fundur Samskipa og Alcoa 22. október 2008 hafi skipt öllu.

12866. Þessi sjónarmið Samskipa hagga ekki mati um að háttsemi Samskipa og Eimskips hafi raskað samkeppni og farið gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga.

12867. Ekki er hægt að taka undir með Samskipum að viðræður fyrirtækisins við Alcoa sýni að fundurinn með Eimskip 22. október 2008 hafi verið þýðingarlaus. Samkeppniseftirlitið byggir aftur á móti ekki á því að samskipti Samskipa og Eimskips 22. október 2008 hafi ein skipt öllu í máli þessu. Hafa ber í huga að það eru fleiri gögn en sem tengjast atvikum vegna Alcoa sem liggja fyrir baki samráði Samskipa og Eimskips tengdu takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi seinni hluta árs 2008. Samskip hafði í „*allnokkurn tíma*" rætt við Alcoa áður en samskiptin áttu sér stað 22. október 2008. Samtímagögn sýna að Samskip nálguðust Alcoa í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008. Þar óskuðu Samskip eftir fundi með Alcoa og sýna samtímagögn að þar ætluðu Samskip að leggja fram kröfu um verulega verðhækkun gagnvart viðskiptavininum, sbr. kafla 8.15.7.3. Degi áður en Samskip og Eimskip hittust á ný, nánar tiltekið 4. september 2008, sendu Samskip aftur fundarbeiðni til Alcoa sbr. kafla 8.16.2.2. Sá

fundur fór fram þann 15. september 2008 í Pittsburgh í Bandaríkjunum. Föluðust Samskip þá eftir mikilli verðhækkun frá Alcoa sbr. umfjöllun í kafla 8.16.8.

12868. Þann 8. október 2008 synjaði Alcoa verðhækkunarkröfu Samskipa. Þá þegar höfðu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj hafið undirbúning að næstu atrennu að Alcoa þar sem *„taktíkin"* var að viðhalda kröfu um verðhækkun gagnvart Alcoa ásamt því að flutningsþjónusta yrði skert með takmörkun á flutningsgetu. Að þessum aðgerðum, ásamt öðrum samráðsaðgerðum Samskip og Eimskip, var unnið alveg fram að 22. október 2008, en á þeim tíma höfðu Samskip sagst vera að ljúka samningum við Alcoa og Eimskip, sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-MCL dags. 20. október 2008.

12869. Með háttsemi sinni höfðu fyrirtækin eftir mitt ár 2008 raskað samkeppni á flutningamarkaði hér á landi. Samkvæmt tölvupósti (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl að kvöldi 22. október 2008 höfðu (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1 átt í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj þennan dag og þar rætt um atriði sem tengdust samráði Samskipa og Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 9.4. Eftir samskiptin 22. október 2008 unnu Eimskip samhliða Samskipum að greiningum og settu upp fyrirkomulag sem fólst í því að Eimskip myndi framvegis sinna umframflutningum á áli Alcoa *„fyrir Samskip"*, sbr. umfjöllun í kafla 8.13.1 um skjölin sem (S)forstö-flutnstj sendi til (S)forstj 24. júlí 2008, kvöldið áður en (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH funduðu með (E)stjform1. Eimskip sendi síðan tveimur dögum eftir samskiptin 22. október 2008 tilboð til Alcoa. Nokkrum dögum síðar, í lok október, tilkynntu Samskip síðan um breytingu á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu. Samskip hækkaði verð og skerti flutningsþjónustu gagnvart Alcoa og Eimskip hóf í kjölfarið að sinna umframflutningum á áli sem Samskip sinntu ekki. Var þetta fyrirkomulag viðvarandi í um fjögur ár og í samræmi við samtímagögn Eimskips og Samskipa frá sumrinu og haustinu 2008 um aukið samstarf fyrirtækjanna.

12870. Í mgr. 35 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2022, sbr. mgr. 54 og 57 í bréfi fyrirtækisins dags. 13. júní 2022, er fjallað um skjöl sem (S)frkvstj-millilandasv vistaði hjá sér 20. og 23. október 2008 („[…] *skipapæling.xls*" og *„skipapæling.xls*"). Byggja Samskip á því að vinnuskjöl (S)frkvstj-millilandasv hafi að geyma *„eðlilega sviðsmyndagreiningu á því hvernig nýr samningur við Alcoa gæti litið út"*. Þessi sjónarmið Samskipa hrófla ekki við niðurstöðu málsins. Umrædd gögn sýna að þegar fyrirtækin hittust og áttu í viðræðum 22. október 2008 ((S)frkvstj-millilandasv sat fundinn) en gögn (S)frkvstj-millilandasv sýna að þá voru Samskip ennþá að undirbúa hvað skyldi gera með viðkomu skips Samskipa í Færeyjum, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9.4.1. Í frásögn (E)frkvstj-innanl af fundinum til yfirmanna sinna sagði hann að Samskip myndu *„líklega"* sigla áfram á viðkomuhafnir í Immingham og Rotterdam en sleppa Færeyjum, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl að kvöldi 22. október 2008. Var það í samræmi við þær „sviðsmyndir" sem Samskip voru að skoða á þeim tíma. Sýna samtímagögn, þ. á m. umrædd vinnuskjöl (S)frkvstj-millilandasv, hversu nákvæmum upplýsingum Samskip miðluðu til keppinautarins um undirbúning og ákvarðanir fyrirtækisins.

25.30.2. Eimskip fjallar um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa"* 22. – 24. október 2008

12871. Í mgr. 1054 – 1055 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um fyrirliggjandi samtímagögn Eimskips frá 22. – 24. október 2008. Um er að ræða tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý (*„Útreikningur vegna Evrópu"*) sem áttu sér stað eftir hádegið í kjölfar fundar fyrirtækjanna 22. október 2008 og telja Samskip skoðun Samkeppniseftirlitsins á tölvupóstsamskiptunum byggi á *„augljósri vanþekkingu á starfseminni"*.

12872. Vegna þessa er rétt að rifja upp að atvik í október 2008 voru að mati Samkeppniseftirlitsins hluti af samfelldu samráði Samskipa og Eimskips frá miðju árinu 2008. Fyrirtækin höfðu því með ítrekuðum samskiptum og ólögmætum aðgerðum þegar raskað samkeppni á markaðnum þegar tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý (*„Útreikningur vegna Evrópu"*) áttu sér stað 22. október 2008.

12873. Leggja skal áherslu á að í umræddum tölvupóstsamskiptum (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý 22. – 24. október 2008 var fjallað um „*nýtt Evrópukerfi Samskipa*“, sbr. umfjöllun í kafla 9.4.2, þ.e. viku áður en Samskip kynntu breytingar á leiðakerfi sínu. Samskiptin sýna að Eimskip bjó yfir upplýsingum um áform Samskipa á þeim tíma um breytingar á siglingakerfinu og viðkomuhöfnum.

12874. Athygli vekur að í umræddum athugasemdum Samskipa staðhæfir fyrirtækið ýmist að Eimskip hafi fengið upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar í „*gegnum*“ Alcoa eða að um hafi verið að ræða opinberar upplýsingar.

12875. Staðhæfingar Samskipa um hið fyrrnefnda eru þó órökstuddar og ekki í samræmi við samtímagögn. Í gögnum málsins er ekkert sem sýnir að Alcoa hafi miðlað upplýsingum til Eimskips um „*nýtt Evrópukerfi Samskipa*“. Þá er hvergi skýrt í athugasemdum Samskipa hvernig Alcoa hefði átti að hafa möguleika á að miðla upplýsingum um áform Samskipa t.a.m. varðandi óbreytta Leið 1, enda hafði Leið 1 eins og áður segir ekkert með flutninga Samskipa fyrir Alcoa að gera.

12876. Upplýsingar um fyrirhugaða breytingu á siglingaáætlun Samskipa voru ekki opinberar á þessum tíma. Þvert á móti var algjör trúnaður við meðferð upplýsinganna hjá stjórnendum Samskipa. Samtímagögn sýna þannig að upplýsingar um áform Samskipa um breytingu siglingaáætlana, viðkomuhafna o.fl. voru af forstjóra Samskipa metnar sem „*algjört trúnaðarmál*“, sbr. tölvupóst (S)forstj 20. október 2008, sjá nánari umfjöllun um gagnið í kafla 9.3. Skýringar Samskipa eru því í ósamræmi við eigin samtímagögn fyrirtækisins og hefur það misræmi ekki verið skýrt af fyrirtækinu.

12877. Samkeppniseftirlitið bendir á að í máli þessu liggja ekki fyrir gögn eða vísbendingar um að Samskip hafi verið búin að miðla upplýsingum um framtíðaráform sín til viðskiptavina eða að Eimskip hafi fengið þær frá viðskiptavinum Samskipa. Í þessu sambandi skal hafa í huga eðli þess sem um ræðir í tölvupóstsamskiptum Eimskips 22. – 24. október 2008, en um nákvæmar upplýsingar væri að ræða, bæði um framtíðaráform um siglingakerfi keppinautarins, ráðagerðir um viðkomuhafnir og áætlanir um hvaða skip sigldu og hver ekki. Jafnframt bjó Eimskip yfir upplýsingum um að Leið 1 yrði óbreytt sem og að um verulega verðhækkun Samskipa gagnvart Alcoa yrði að ræða. Tilkynning Samskipa um breytingar á siglingakerfi sínu kom fyrst fram opinberlega 31. október 2008 og veruleg verðhækkun Samskipa gagnvart Alcoa til umræðu milli fyrirtækjanna á þessum tíma.

12878. Í mgr. 1056 í athugasemdum við AI fjalla Samskip áfram um tölvupóstsamskipti Eimskips frá 22. – 24. október 2008 og segja Samskip að greining Eimskips hafi farið fram án nokkurra samskipta eða upplýsinga frá Samskipum. Þessi samskipti væru, rétt eins og svo mörg önnur í þessu máli, „*skýr sönnun þess að félögin* [hafi] *ekki* [átt] *í ólögmætum samskiptum um þetta efni*.“ Ef „*samsæriskenningar*“ Samkeppniseftirlitsins væru réttar „*um afar víðtækt og leynilegt samstarf félaganna um breytingar á siglingakerfum og viðskipti við Alcoa, þá* [væri] *væntanlega augljóst að Eimskip hefði ekki þurft að standa í greiningu sem þessari heldur hefði félagið þá haft allar upplýsingar frá Samskipum. Svo var ekki enda* [væru] *kenningar stofnunarinnar að öllu leyti rangar*“.

12879. Með vísan til framangreindrar umfjöllunar er ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Órjúfanlegur þáttur í virkri samkeppni er að keppinautur greini og meti, með sjálfstæðum hætti, viðbrögð við aðgerðum eða ákvörðunum annarra keppinauta á markaði. Grundvallarstoðir frjálsrar samkeppni, sbr. 10. gr. samkeppnislaga, fá hins vegar ekki staðist þegar keppinautar eiga samskipti þar sem viðkvæmum upplýsingum er beint eða óbeint miðlað á milli með ólögmætum hætti og samkeppni því raskað.

12880. Eðli málsins samkvæmt getur átt sér stað ólögmætt samráð fyrirtækja, þ. á m. ólögmæt miðlun upplýsinga, þótt það sé ekki svo að algerlega öllum og tæmandi upplýsingum úr starfsemi viðkomandi fyrirtækis eða fyrirtækja sé miðlað á milli þeirra. Af tölvupóstsamskiptum Eimskips 22. – 24. október

2008 verður ráðið að Samskip hafi miðlað áformum um breytingu á siglingakerfi sínu og áætlun fyrirtækisins til Eimskips. Var þessi ólögmæta upplýsingamiðlun hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

12881. Hin ólögmæta upplýsingamiðlun undirstrikar það hvernig Samskip og Eimskip höfðu gróflega raskað samkeppni á flutningamarkaði. Á sama tíma unnu fyrirtækin að auknu samstarfi vegna takmörkunar á flutningsgetu, m.a. með almennum og víðtækum slotsamningi milli fyrirtækjanna vegna flutninga milli Íslands og Evrópu, sbr. umfjöllun í kafla 9.

12882. Athugasemdir Samskipa vegna tölvupóstsamskipta (E)frkvstj-skiparekst, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý frá 22. – 24. október 2008 hagga ekki því að tölvupóstsamskiptin sýna að Samskip miðlaði viðkvæmum upplýsingum til Eimskips. Var þessi háttsemi þáttur í samfelldu samráði fyrirtækjanna á þessum tíma.

25.30.3. Um tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008

12883. Fyrirtækið Steinweg í Rotterdam annaðist m.a. skipafgreiðslu vegna útflutnings á áli Alcoa. Í mgr. 1045 – 1046 í athugasemdum sínum við AI segja Samskip að samskipti innan Eimskips um Steinweg o.fl. dagana 22. – 23. október 2008 hafi verið vangaveltur innan Eimskips sem virtust allar hafa lotið að því að aðilum hafi verið ljóst að það sem ekki færi með Samskipum til Evrópu færi með Eimskip, *„innan þess svigrúms sem félagið* [Alcoa] *hafði skv. samningum sínum við Samskip*". Gera Samskip sömuleiðis athugasemdir m.a. við *„heilmikla umfjöllun*" Samkeppniseftirlitsins um umrædd samskipti Eimskips 22. – 23. október 2008 vegna hugsanlegrar viðkomu á Steinweg í álflutningum fyrir Alcoa. Segja Samskip að í samskiptunum hafi Eimskip verið að undirbúa tilboð til Alcoa vegna flutninga til Rotterdam. Allt ál frá Alcoa hafi verið losað á gámavelli Steinweg og Alcoa greitt fyrir þá þjónustu. Vegna samnings Samskipa við Alcoa frá 2007 hafi Samskip haft beina aðkomu á Steinweg. Eimskip hafi hins vegar ekki haft þar viðkomu og hafi starfsmenn Eimskips í áðurnefndum samskiptum velt fyrir sér hvort skip Eimskips gætu haft viðkomu hjá Steinweg eða hvort það þyrfti að keyra gáma fyrir Alcoa frá gámavelli Eimskips í Rotterdam.

12884. Í mgr. 57 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 kemur m.a. fram að samskipti (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl (afrit til (E)forstö-útfl) 22. – 23. október 2008 sýni að samkeppni hafi ríkt um flutningana fyrir Alcoa og að starfsmenn Eimskips hafi reynt að freista þess að ná viðskiptum við Alcoa um flutning á 2100 tonn á viku eða 110.000 tonn á ári. Samskiptin í heild sýni að það hafi ekki verið til staðar samkomulag milli Samskipa og Eimskips um flutninga fyrir Alcoa.

12885. Í mgr. 1046 í athugasemdum sínum við AI gera Samskip einnig athugasemd við að Samkeppniseftirlitið tengi umrædd samskipti Eimskips dagana 22. – 23. október 2008 (um m.a. Steinweg) við skjal sem (S)forstj fékk sent til sín frá (S)forstö-flutnstj að kvöldi 24. júlí 2008 (*„Siglingakerfi – hagræðing*"). Byggja Samskip á því að umrætt skjal (S)forstö-flutnstj innihaldi greiningu Samskipa þar sem settar hafi verið fram margskonar *„hugleiðingar*", þar á meðal um hagræðingu á hafnarþjónustu í Rotterdam (Steinweg). Þessar hugmyndir Samskipa hafi aldrei orðið að veruleika og aldrei verið ræddar utan Samskipa. Þá liggi fyrir að Eimskip hafi ákveðið að hafa ekki viðkomu hjá Steinweg.

12886. Þessi sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og hagga ekki niðurstöðu um að háttsemi fyrirtækisins fór gegn 10. gr. samkeppnislaga.

12887. Að því er snertir endurtekin sjónarmið Samskipa um *„svigrúm*" Alcoa til að leita til annarra en Samskipa um flutninga á áli til Evrópu vísast til umfjöllunar í kafla 9.2.1 og umfjöllunar hér að framan þar sem þessum sömu sjónarmiðum Samskipa var hafnað. Gögn málsins sýna að Samskip og Alcoa höfðu gert

samning árið 2007 og töldu Samskip sig eiga tilkall samkvæmt honum til að sinna öllum útflutningi á áli fyrirtækisins sem flutt var til Evrópu.

12888. Varðandi athugasemdir Samskipa sem snúa að fyrirliggjandi tölvupóstsamskiptum frá 22. – 23. október 2008 („*Alcoa – RTM Rate Confidential*“) milli (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl, framkvæmdastjóra Eimskips í Hollandi (afrit til (E)forstö-útfl framkvæmdastjóra útflutnings hjá Eimskip), þá er vísað til umfjöllunar um þessi tölvupóstsamskipti í kafla 9.4.3. Af samskiptunum er ljóst að Eimskip vann að undirbúningi tilboðs til Alcoa um hluta af útflutningi álversins til Rotterdam. Samskip gera athugasemd við að Samkeppniseftirlitið meti framangreind samskipti (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl með hliðsjón af fyrirliggjandi samtímagagni fyrirtækisins frá 24. júlí 2008. Samkeppniseftirlitið telur þessi mótmæli Samskipa ekki eiga rétt á sér.

12889. Líkt og margoft hefur komið fram ber, í samræmi við reglur samkeppnisréttarins, að leggja heildstætt mat á þau sönnunargögn sem liggja fyrir í málinu. Umrætt samtímagagn Samskipa frá 24. júlí 2008 var sent sem viðhengi með tölvupósti (S)forstö-flutnstj til (S)forstj („*Siglingakerfi – hagræðing*“) þennan dag, þ.e. daginn áður en (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj áttu viðræður við Eimskip, sbr. umfjöllun um þann fund í kafla 8.13.

12890. Í þessu umrædda samtímagagni Samskipa frá 24. júlí 2008 er að finna nákvæma umfjöllun fyrirtækisins um mismunandi útfærslur á mögulegum breytingum á siglingakerfi fyrirtækisins og takmörkun á flutningsgetu. Í skjalinu er meðal annars að finna úrlausnir um breytingarnar sem fólu í sér aukið samstarf Samskipa og Eimskips við endurskoðun siglingakerfa. Umfjöllun þessa samtímagagns Samskipa er að fullu í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*“ verkefnis Samskipa og Eimskips þar sem verið var að meta hagkvæmni aukins samstarfs m.a. við endurskoðun siglingakerfa, sbr. glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008. Undirstrika ber að sú glærukynning var vistuð í tölvugögnum Eimskips tveimur dögum eftir fyrsta fund (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með (E)stjform1 og (E)forstj 6. júní 2008. Samkvæmt glærukynningunni sat (S)forstj í vinnuhópi „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins ásamt (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv. Í þessu sambandi hefur þýðingu að daginn áður en (S)forstj átti fund með Eimskip 25. júlí 2008 fékk hann send til sín skjöl með nánari útfærslum á auknu samstarfi Samskipa og Eimskips sem féll undir „*Nýtt upphaf*“ verkefni fyrirtækjanna.

12891. Eins og áður segir felur það í sér ólögmætt samráð samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga þegar fyrirtæki hafa með sér samskipti og/eða samstarf í þeim tilgangi að takmarka framleiðslugetu sína, þ.m.t. flutningsgetu, jafnvel þótt það sé gert í þeim tilgangi að „*hagræða*“ í rekstri enda er fyrirtækjum óheimilt að hafa með sér samráð um slíkar aðgerðir. Þannig áskilur 10. gr. samkeppnislaga að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir, einnig þegar um er að ræða hagræðingaraðgerðir. Því var ekki að heilsa í tilviki Samskipa og Eimskips. Vísast í þessu sambandi til umfjöllunar í kafla 25.26 hér að framan.

12892. Hafa ber í huga að ein útfærslan í áðurnefndu skjali „*Siglingakerfi – hagræðing*“ frá 24. júlí 2008 laut að því að Samskip gerðu ráð fyrir að Eimskip gæti sinnt „*fyrir Samskip*“ hluta af gámaflutningum Alcoa á áli til Evrópu (í útfærslu skjalsins um þriggja skipa kerfi). Eins og ein útfærsla í skjali Samskipa frá 24. júlí 2008 gerði ráð fyrir fór það svo að hluti af álútflutningi Alcoa fór frá Samskipum til Eimskips. Þær „*hugleiðingar*“ sem Samskip vísa til í athugasemdunum að megi finna í gagninu raungerðust því. Á sama tíma áttu stjórnendur fyrirtækjanna í ítrekuðum samskiptum frá því fyrir mitt ár 2008 þar sem samráðið eða atriði því tengdu voru rædd, þ. á m. um flutninga fyrir Alcoa, sbr. t.d. fund fyrirtækjanna 5. september 2008 og tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)frkvstj-flutnkerf sama dag sem og fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips 15. september 2008.

12893. Í skjali Samskipa frá 24. júlí 2008 sagði einnig þetta um aðgerðir Samskipa og Eimskips um hafnarþjónustu í Rotterdam (Steinweg) og samlegðaráhrif þess fyrir gámastýringu Samskipa og hagsmuni beggja fyrirtækjanna:

„Ef Eimskip afhenda tóma gáma á RFJ og samþykkja Steinweg sem depot í RTM ná báðir aðilar að hagræða: Eimskip sparar THC í RTM og Samskip kemst af með fær[r]i gáma".

12894. Benda skal á að Eimskip notaðist almennt við annan hafnarþjónustuaðila en Steinweg í höfninni í Rotterdam; þess vegna þurfti Eimskip að *„samþykkja"* Steinweg sem *„depot"* í Rotterdam. Þegar Eimskip vann að tilboði til Alcoa, sbr. tölvupóstsamskipti (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl dags. 22. – 23. október 2008, var unnið að því að Eimskip gæti notast við Steinweg. Í endanlegu tilboði Eimskips til Alcoa 24. október 2008 var t.a.m. kveðið á um að Eimskip myndi nota Steinweg sbr. umfjöllun í kafla 9.4.3. Bæði undirbúningur í samskiptum (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl og tilboðið voru því í samræmi við skjal Samskipa 24. júlí 2008 og gert ráð fyrir að Eimskip myndi vegna álflutninga fyrir Alcoa nota Steinweg.

12895. Fyrirliggjandi er að í kjölfar takmörkunar á flutningsgetu Samskipa í nóvember 2008 sá Eimskip um umframflutninga á áli sem Samskip sinntu ekki fyrir Alcoa. Við þá flutninga notaði Eimskip ekki aðeins eigin gáma heldur einnig gáma frá Samskipum. Atvik voru þau að mestum hluta af framleiðslu Alcoa var lestað í Mjóeyrarhöfn í gáma Samskipa. Eimskip flutti þannig álið *„oft á tíðum"* í gámum í eigu Samskipa frá Mjóeyrarhöfn til Rotterdam. Samkvæmt upplýsingum Samskipa greiddi Alcoa gámaleigu til fyrirtækisins í þeim tilvikum.[6422]

12896. Þótt það hafi farið svo að Eimskip hafi ekki flutt ál Alcoa beint til Steinweg þá flutti Eimskip gámana frá sínum gámavelli í Rotterdam yfir til Steinweg. Líkt og hafði verið gert ráð fyrir í skjali Samskipa frá 24. júlí 2008 notuðu því bæði Eimskip og Samskip Steinweg, hafnarþjónustuaðila Alcoa, sem *„depot"* í Rotterdam. Þrátt fyrir að Eimskip hafi notast við annan hafnarþjónustuaðila en Steinweg í Rotterdam, þá enduðu allir álgámar, hvort sem Samskip eða Eimskip flutti eða átti þá, hjá Steinweg. Voru fyrirtækin að sögn Samskipa með *„skilgreint verklag um það hvar gámar Samskipa, sem Eimskip fluttu, enduðu"*, þ.e. verklagið varð þannig að allir gámar hvort sem þeir voru fluttir eða í eigu Samskipa eða Eimskips enduðu hjá Steinweg.[6423] Er þetta staðfesting á ólögmæta samstarfi fyrirtækjanna að þessu leyti sem *„skilgreint verklag"* var um. Þannig flutti Eimskip gáma Samskipa, lestaða af áli frá Alcoa, með vitund og vilja Samskipa. Þannig komu Samskip og Eimskip sér saman um að leysa þann vanda sem Samskip stóðu frammi fyrir gagnvart Alcoa eftir að fyrirtækið tók eitt skip úr rekstri á Leið 2. Hafi Samskip verið mótfallin þessu fyrirkomulagi, með virkri þátttöku Eimskips, var fyrirtækinu í lófa lagið að hafna þessari notkun á gámum fyrirtækisins. Það gerðist ekki heldur var sem áður segir haft *„skilgreint verklag"* um framkvæmdina. Hvassafell, skip Samskipa á Leið 2, var síðan nýtt til að flytja tóma gáma frá Steinweg í Rotterdam til Reyðarfjarðar, sem aftur voru notaðir í útflutningi Samskipa og Eimskips fyrir Alcoa frá Mjóeyrarhöfn.

12897. Í fyrrnefndri mgr. 502 í athugasemdum Samskipa er þeirri ályktun Samkeppniseftirlitsins hafnað að Samskip og Eimskip hafi haft samstarf um að hagræða í samræmi við markmið hins ætlaða samráðsverkefnis (*„Nýtt upphaf"* verkefnið) með því að hluti af útflutningi Samskipa á áli fyrir Alcoa ætti að fara yfir til Eimskips. Síðan segir að eins og áður hafi komið fram þá hafi Alcoa flutt hluta af sínu magni með Eimskip en lestaði *„mestan hluta framleiðslunnar í gáma í eigu Samskipa. Þegar Alcoa ákvað að senda tiltekið magn með Eimskipi var oft á tíðum búið að lesta gámana (í eigu Samskipa) sem voru svo fluttir með Eimskipi."* Vegna fyrirkomulagsins hafi verið nauðsynlegt fyrir fyrirtækin að vera með *„skilgreint verklag"* um það hvar gámar Samskipa sem Eimskip flutti, enduðu.

12898. Fyrrgreind lýsing Samskipa á fyrirkomulagi umræddra flutninga Eimskips fyrir Alcoa, með samþykktri notkun á gámum Samskipa, staðfestir eins og áður segir ólögmætt samstarf fyrirtækjanna um skiptingu þessara flutninga. Hvergi verður séð í gögnum málsins að Samskip hafi mótmælt þessari framkvæmd,

[6422] Sjá mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig umfjöllun í kafla 18 um gámasamráð Samskipa og Eimskips.
[6423] Sjá mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig umfjöllun í kafla 18 um gámasamráð Samskipa og Eimskips.

eftir 6. júní 2008, eða notkun á þeirra gámum sem voru fluttir með Eimskip. Hafi Samskip verið mótfallin þessum flutningum Eimskips, með vísan í samning Samskipa og Alcoa um rétt Samskipa á flutningi á öllu áli Alcoa í gámum til Evrópu, hefði fyrirtækið geta komið í veg fyrir umrædda notkun á gámum Samskipa. Ekki verður séð að það hafi verið reynt eða gert heldur sett upp *„skilgreint verklag*" um þessa flutninga sem viðhélst til ársins 2013. Í því aðgerðaleysi fellst að Samskip hafa verið samþykk þessari aðkomu Eimskips að flutningunum.

12899. Í athugasemdum Samskipa við andmælaskjölin er endurtekið vísað til þess að breyttar ytri rekstrarforsendur hafi verið að þróast með þeim hætti að nauðsyn hafi verið á að semja um skerta þjónustu við Alcoa við útflutning á áli og hækka verð. Í því sambandi er ítrekað að sýn stjórnenda Samskipa um lakara rekstrarútlit getur ekki falið í sér réttlætingu fyrir samstarfi við helsta keppinautinn t.d. um útflutning á áli fyrir Alcoa sem fór gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga, nema því aðeins að undanþágu á grundvelli þáverandi 15. gr. sömu laga hefði verið aflað. Engin slík undanþága var hins vegar fengin og ekki sótt um hana heldur var samstarfinu haldið leyndu.

12900. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki hægt að fallast á það með Samskipum að í máli þessu sé ótækt að horfa til samtímagagns Samskipa frá 24. júlí 2008 vegna tölvupóstsamskipta (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl dagana 22. – 23. október 2008.

12901. Í mgr. 1045 í athugasemdum Samskipa við AI kemur einnig fram að Samkeppniseftirlitið vísi til tölvupósts (E)deildstj-útfl1 dags. 22. október 2008 og byggi á því að hann sýni að Eimskip hafi haft upplýsingar um framtíðaráform Samskipa. Gera Samskip athugasemdir við þetta og segja að þessi framtíðaráform fyrirtækisins hafi verið rædd á sameiginlegum fundi með Eimskip og Alcoa fyrr sama dag að beiðni og frumkvæði Alcoa og hafi auk þess verið gerð opinber þennan dag, þ.e. 22. október 2008.

12902. Þá segja Samskip ljóst að starfsmenn Alcoa hafi verið í miklum samskiptum við Samskip og Eimskip, bæði vegna daglegs rekstrar og ástandsins sem hafi verið uppi á þessum tíma. (E)deildstj-útfl1 hafi *„án nokkurs vafa fengið upplýsingarnar úr samningaviðræðum Samskipa og Alcoa frá tengiliðum Eimskips við Alcoa*". Þá hafi frétt Lloyd's List verið birt tveimur dögum áður. Það sé í öllu falli ljóst að það hafi ekki þjónað hagsmunum Samskipa að upplýsa Eimskip um efni samningaviðræðna við Alcoa enda lágu hagsmunir Samskipa áfram í því að tryggja sér sem stærstan hluta viðskiptanna við Alcoa. Ályktun Samkeppniseftirlitsins um að upplýsingar um þetta efni hljóti að hafa komið frá Samskipum séu þannig *„ekki einungis án nokkurrar stoðar í gögnum málsins*" heldur séu þær *„fullkomlega órökréttar*".

12903. Þessi athugasemd Samskipa á ekki rétt á sér. Samskip leggja ekki fram gögn að baki þessum staðhæfingum sínum. Hvað sem því líður þá er ljóst að umræddur tölvupóstur (E)deildstj-útfl1 frá 22. október 2008 er hluti af tölvusamskiptum (E)deildstj-útfl1 við (E)frkvstj-Holl vegna tilboðs til Alcoa (*„Alcoa – RTM Rate Confidential*"). Umrædd samskipti áttu sér stað eftir samskipti Samskipa og Eimskips að morgni 22. október 2008 og varða samskipti (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl vegna undirbúnings Eimskips á tilboði til Alcoa. Í tölvupóstsamskiptunum er ekki eingöngu að finna nákvæma frásögn Eimskips á óbirtum framtíðaráformum Samskipa um breytta siglingaáætlun heldur einnig að Samskip væru að óska eftir verulegri verðhækkun gagnvart Alcoa:

„Samskip is asking for a huge rate increase…".

12904. Að mati Samkeppniseftirlitsins er því ljóst að Eimskip bjó á þessum tímapunkti yfir mikilvægum upplýsingum um áform Samskipa, ekki aðeins um breytingu á siglingakerfi og -áætlun Samskipa heldur einnig um kröfu um mikla verðhækkun til Alcoa. Óháð nákvæmri tímasetningu á upplýsingamiðluninni frá Samskipum til Eimskips, þá liggur það í augum uppi að sú ólögmæta upplýsingamiðlun var afleiðing og órjúfanlegur hluti af hinu ólögmæta samráði m.a. varðandi breytingar á siglingakerfum og takmörkun

á flutningsgetu í sjóflutningum fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun hér að framan og í kafla 9.4.3. Tölvupóstsamskipti (E)deildstj-útfl1 og (E)frkvstj-Holl renna stoðum undir framangreint.

12905. Vísan Samskipa til fréttar Lloyd's List á í þessu sambandi heldur ekki rétt á sér samanber umfjöllun um sambærilega málsástæðu Samskipa hér að framan. Til að mynda kom ekkert fram í fréttinni um að Samskip væru að fara fram á verulega verðhækkun gagnvart Alcoa. Jafnvel þótt fréttin hafi verið opinber þá liggur fyrir að upplýsingamiðlun Samskipa til Eimskips gekk mun lengra og var ítarlegri en umfjöllun fréttarinnar.

12906. Samtímagögn Samskipa sýna að það þjónaði hagsmunum fyrirtækisins best að fullnýta skip sitt á Leið 2 en ekki endilega að ná sem „*stærstum*" hluta viðskipta við Alcoa eins og Samskip halda nú fram, sbr. glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008. Af gögnum málsins leiðir að það hafi þjónað Samskipum betur að taka flutning fyrir aðra viðskiptavini en Alcoa að einhverju leyti fram yfir flutninga fyrir Alcoa. Þannig má sjá í gögnum málsins að Samskip hafi skilið eftir gáma Alcoa sem Alcoa hafði ráðgert að færu með skipinu en í staðinn flutt gáma fyrir aðra viðskiptavini.

12907. Þvert á skýringar Samskipa þjónaði það hagsmunum Samskipa að upplýsa Eimskip um framtíðaráformin og koma því svo við að Eimskip annaðist þann hluta flutninganna sem Samskip ætluðu ekki að sinna um leið og farið var fram á verulega verðhækkun gagnvart Alcoa. Jafnframt er ljóst að það þjónaði ekki hagsmunum Alcoa að upplýsa Eimskip að Samskip væru að fara fram á verulega verðhækkun enda hafði Alcoa hagsmuni af því að fá sem lægst verð í flutninga hjá Eimskip. Reyndin varð líka sú að Eimskip gerði tilboð til Alcoa í hluta flutninganna þar sem sjóflutningsverðið var 0,5 USD hærra en verð Samskipa eftir hækkun. Eins og fjallað er um í kafla 9.7.2 er ljóst af verðlagsákvæðum í viðauka Samskipa og tilboði Eimskips að verð Samskipa var lægra og miðuðu þessar aðgerðir Samskipa og Eimskips að því að hámarka ávinning beggja fyrirtækjanna, þ.e. að ná fram verulegri verðhækkun gagnvart Alcoa. Í sátt og samlyndi önnuðust Samskip útflutning á um 300 þús. tonnum á ári fyrir Alcoa, sem var nálægt hámarksflutningsgetu skips fyrirtækisins á Leið 2 eftir breytingarnar, en Eimskip tækju að sér flutning á framleiðsluvöru álversins umfram þetta mark.

12908. Til viðbótar er haldlaus sú skýring Samskipa að Eimskip hafi fengið upplýsingar um framtíðaráform Samskipa gegnum Alcoa. Samkeppniseftirlitið hefur fjallað um sömu málsástæðu Samskipa hér að framan og vísast til þeirrar umfjöllunar.

12909. Þá stoðar ekki hjá Samskipum að fullyrða að það hafi ekki þjónað hagsmunum fyrirtækisins að upplýsa Eimskip um áform um takmörkun á flutningsgetu, breytingu á siglingaáætlunum og aðgerðir gagnvart Alcoa. Slíkar staðhæfingar ganga þvert á samtímagögn fyrirtækisins sjálfs þar sem m.a. kemur skýrt fram að Samskip og Eimskip áttu í samskiptum varðandi „slot" samning sem ekki hefði verið þörf á að gera nema vegna þess að til stæði að gera breytingar á siglingakerfum, sbr. einnig „*Nýtt upphaf*" verkefnið og endurskoðun fyrirtækjanna og upplýsingaskipti vegna slotsamninga og endurskoðun á siglingakerfum, sbr. glærukynningu Eimskips dags. 8. og 9. júní 2008. Ljóst er af samtímagögnum Samskipa að fyrirtækið sjálft mat það svo hagsmunum þess væri best borgið með því að eiga samráð við Eimskip, og gerðu Samskip m.a. fjölmargar áætlanir um ávinning sinn og ávinning Eimskips af samráði fyrirtækjanna. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip áttu á þessum tíma í ítrekuðum samskiptum og unnu að auknu samráði, sbr. t.d. umfjöllun um almennan „slotsharing"-samning eða „*útvíkkað neyðarsamkomulag*". Kom þar m.a. fram að Eimskip sagðist tilbúið að „*skoða allt*" með Samskipum, sbr. kafla 8.19. Miðlun keppinautanna á upplýsingum milli fyrirtækjanna var því órjúfanlegur þáttur í samráði þeirra með „*Nýtt* upphaf" verkefninu og þjónaði hagsmunum þeirra beggja.

12910. Í viðauka Samskipa og Alcoa frá 24. nóvember 2008 fólst að Samskip höfðu lítinn hvata til að flytja ál fyrir Alcoa umfram 300.000 tonn á ári, því að veruleg verðhækkun gagnvart Alcoa tók ekki til flutninga Samskipa umfram það magn. Þetta varð síðan reyndin því Samskip fluttu árin 2009 til 2012 kringum

300.000 tonn á ári fyrir Alcoa, en framleitt magn umfram þetta var flutt af Eimskip. Samtímagögn sýna að Samskip tóku í sumum tilvikum annan varning fram yfir ál Alcoa inn í skip sitt á þessum tíma, sbr. umfjöllun í kafla 9.11.1. Staðhæfingar Samskipa um að hagsmunir fyrirtækisins hafi eingöngu snúið að því að tryggja sér áfram sem stærstan hluta af álflutningi Alcoa til Evrópu eru ekki í samræmi við þetta.

12911. Í mgr. 1064 í athugasemdum Samskipa við AI er m.a. byggt á því að staðhæfing Samkeppniseftirlitsins, um að tilboð Eimskips til Alcoa um flutninga 24. október 2008 hafi verið í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefnið, sé *„stórundarleg og fullkomlega röng*" og styðjist ekki við gögn málsins. Af fyrirliggjandi gögnum megi *„glögglega sjá að Eimskip sá tækifæri í skertri þjónustu Samskipa við Alcoa og hugðist fylgjast grannt með þróun mála í því skyni að ná auknum viðskiptum við Alcoa.*" Segja Samskip sömuleiðis að Eimskip hafi verið *„í kjörstöðu enda gat fyrirtækið mjög auðveldlega fylgst með skipakomum Samskipa og að hvaða marki Samskip náðu að anna eftirspurn fyrir Alcoa.*" Ljóst sé að Samskip og Eimskip sammæltust ekki að *„neinu leyti um einhvers konar skiptingu á viðskiptum*". Þessar *„kenningar*" Samkeppniseftirlitsins séu *„fullkomlega tilhæfilausar*".

12912. Ekki er hægt að fallast á það með Samskipum að ályktanir Samkeppniseftirlitsins styðjist ekki við gögn málsins. Vísast til umfjöllunar hér að framan í heild sinni.

12913. Tilboð Eimskips til Alcoa frá 24. október 2008 og aðdragandi þess er eitt af mörgum sönnunargögnum málsins um samráð Samskipa og Eimskips. Tilboð Eimskips var í samræmi við önnur fyrirliggjandi samtímagögn hvað varðar það að Eimskip gerði tilboð í flutninga fyrir Alcoa á áli til Rotterdam, sem var í samræmi við *„Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa. Við rannsókn málsins er hvergi að finna að Eimskip hafi gert tilboð í flutninga Alcoa í heild sinni eða að Samskip hafi seinni hluta árs 2008 talið sér standa ógn af Eimskip í aðgerðum fyrirtækisins gagnvart Alcoa.

12914. Áðurnefndur samanburður á annars vegar verði Eimskips til Alcoa og hins vegar verði Samskipa til Alcoa samkvæmt viðaukanum 24. nóvember 2008 undirstrikar þetta einnig, sbr. umfjöllun hér að framan. Þar notaði Eimskip ekki tækifærið og gaf þessum mikilvæga viðskiptavini, Alcoa, merki með því að bjóða samkeppnishæf verð. Þvert á móti bauð Eimskip ívið hærra einingaverð en fólst í kröfu Samskipa gagnvart Alcoa. Þá hafði Eimskip gefið Alcoa til kynna að fyrirtækið gæti aðeins tekið að sér að flytja hluta af útflutningi Alcoa á áli (25%), sbr. kafla 9.10.

12915. Samkvæmt upplýsingum frá Alcoa urðu atvik þau að fyrirtækið gerði munnlegt samkomulag við Eimskip á grundvelli tilboðs Eimskips. Rifja ber upp tillögur beggja fyrirtækjanna frá því í júní og júlí á sama ári um aukið samstarf, slotsamninga, takmörkun á framboði og markaðsskiptingu, sbr. annars vegar glærukynningu um *„Nýtt upphaf*" verkefnið frá 8. og 9. júní 2008 og hins vegar margvísleg samtímagögn og samskipti í kjölfarið, t.d. tillögur Samskipa um *„efnahagslega rökréttar aðgerðir*", en þar var stefnt að því að fyrirtækin *„næðu saman*" um m.a. aukið samstarf og markaðsskiptingu. Er í þessum samtímagögnum margítrekað gert ráð fyrir að í tengslum við samdrátt í siglingakerfum Eimskips og Samskipa myndu fyrirtækin samnýta flutningakerfi sín eða skipta með sér viðskiptum, m.a. í tengslum við slot-samninga, flutninga fyrir Alcoa og var ávinningur beggja fyrirtækjanna af þessu aukna samstarfi áætlaður með ítrekuðum hætti, sbr. m.a. kafla 8.13 og 8.16.2.3. Verður að skoða tilboð Eimskips í ljósi ítrekaðra samskipta fyrirtækjanna og þessara gagna málsins um undirbúning að auknu samstarfi þeirra sem fól m.a. í sér samdrátt í flutningsgetu og breytingu á siglingakerfum.

12916. Áðurnefnd sjónarmið Samskipa, vegna tilboðs Eimskips til Alcoa 24. október 2008, hagga ekki mati eftirlitsins um að aðkoma Eimskips að flutningum fyrir Alcoa gerði Samskipum kleift að treysta afkomu sína með því að (1) draga úr flutningsgetu (og lækka þar með kostnað), (2) halda bróðurparti viðskiptanna við Alcoa og (3) hækka verð verulega gagnvart Alcoa (og síðan viðhalda því). Tilboð Eimskips var því í samræmi við þær áætlanir sem Samskip og Eimskip höfðu unnið að og undirbúið fyrr á árinu og sýnir í raun afsprengi samráðsaðgerða fyrirtækjanna á markaðnum.

12917. Í þessu sambandi verður einnig að horfa til þess að samhliða þessu stóð yfir framkvæmd á öðrum þáttum í víðtæku samráði fyrirtækjanna t.d. varðandi slotsamninga sem tengdust Reyðarfirði og Færeyjum, aukið gámasamráð og aukið samráð í landflutningum. Heildstætt mat er lagt á þau sönnunargögn sem liggja fyrir í málinu í samræmi við sjónarmið samkeppnisréttar.

12918. Meta verður tilboð Eimskips til Alcoa með hliðsjón af því að samkvæmt upplýsingum Eimskips var „*mikið* […] *um ónýtt rými í skipum* [Eimskips] *frá Íslandi*", sbr. umfjöllun í kafla 9.8. Þrátt fyrir „*mikið*" laust flutningsrými Eimskips, þekkingu Eimskips á flutningum fyrir stóriðjufyrirtæki og augljóst mikilvægi Alcoa sem kaupanda flutningsþjónustu hér á landi, er samkvæmt fyrirliggjandi samtímagögnum eins og áður greinir hvergi að finna vísbendingu um fyrirætlan Eimskips um virka markaðssókn gegn Samskipum með það fyrir augum að ná meira flutningsmagni frá Alcoa. Það má því segja að hluti Alcoa viðskiptanna hafi flust frá Samskipum „*til*" Eimskips, í sátt og samlyndi fyrirtækjanna. Þessum ólögmætu aðgerðum viðhéldu fyrirtækin uns Alcoa skipti um flutningsaðila á árinu 2013.

25.30.4. Um aðgerðir vegna útflutnings á áli Alcoa til Evrópu

12919. Í mgr. 1051 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 379, er eins og oft áður í athugasemdunum byggt á því að það sé fullkomlega rangt að fyrirliggjandi gögn á tímabilinu 20. – 24. október 2008 sýni með einhverjum hætti fram á samráð Eimskips og Samskipa. Þegar gögnin séu „*metin heildstætt* [sé] *fyllilega ljóst að framsetning Samskipa og Alcoa á atburðarrásinni sé rétt*". Samskip hafi engan annan kost átt en að endursemja við Alcoa þar sem forsendur fyrir afar lágu verði Alcoa hafi verið fullkomlega brostnar. Gögnin sýni að Eimskip hafi fagnað þessum vandræðum Samskipa og sætt lagi að auka hlut sinn í viðskiptum við Alcoa. Samskipti Samskipa og Eimskips vegna viðskipta við Alcoa hafi alfarið verið bundin við það sem nauðsynlegt hafi verið vegna samnings Alcoa við Eimskip um hafnarþjónustu. Segja Samskip að viðræður við Alcoa um breytingar á samningi fyrirtækjanna hafi átt sér stað yfir allnokkurn tíma og því væri það ekki svo að fundur fyrirtækjanna 22. október 2008 hafi þar skipt öllu. Alcoa hafi eðli máls samkvæmt haft skilning á því að verð þyrfti að hækka. Áfram hafi verð verið hagstætt fyrir Alcoa ella hefði fyrirtækið leitað annarra leiða við flutningana. Samskip og Eimskip hafi ekki átt í neinum samskiptum um þessar breytingar.

12920. Eins og fram hefur komið er ekki fallist á þessi sjónarmið fyrirtækisins. Er vísað til umfjöllunar um samráð Samskipa og Eimskips hér að framan, m.a. um atvik dagana 20. – 24. október 2008 í kafla 9.3 og áfram. Vegna sjónarmiða Samskipa tengdum flutningsþjónustu fyrir Alcoa þá telur Samkeppniseftirlitið þó rétt að fjalla hér sértaklega um fjögur eftirgreind atriði:

12921. Í fyrsta lagi er staðhæfing Samskipa um að fyrirtækið hafi „*engan annan kost*" átt en að endursemja við Alcoa villandi en hún er ekki í samræmi við samtímagögn fyrirtækisins. Samtímagögn sýna að Samskip horfðu til annarra kosta en að endursemja við Alcoa. Má hér rifja upp eftirfarandi gögn:

- Áður en samráð Samskipa og Eimskips var aukið í júní 2008 höfðu Samskip í maí 2008 áformað og undirbúið að hefja herferð og sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Strax eftir að samráðið hófst var þessi valkostur út af borðinu en þess í stað hófst aukið samráð við Eimskip. Lykilstjórnendur fyrirtækjanna áttu í ítrekuðum samskiptum í kjölfarið og gert ráð fyrir að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini Eimskips, sbr. t.d. umfjöllun um glærukynningar (S)frkvstj-millilandasv 4. og 6. september 2008.

- Einn verkþáttur „*Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips tók til siglingakerfa og samnýtingar flutningakerfa m.a. með slotsamningum og fækkun skipa, sbr. glærukynningu Eimskips um „*Verkefnið Nýtt upphaf*" frá 8. og 9. júní 2008. Gögn málsins sýna að fyrirtækin skoðuðu sumarið og haustið 2008 ýmsar lausnir við takmörkun á flutningsgetu og fækkun/smækkun skipa. Í þessum samtímagögnum kom ekki eingöngu til álita að Samskip myndu endursemja við Alcoa, eins og

Samskip fullyrða nú í athugasemdum sínum. Aðrir kostir voru einnig metnir. Í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv sem vistuð var að kvöldi 6. október 2008 var t.d. til skoðunar hvort Samskip myndu einfaldlega hætta gámaflutningum á áli fyrir Alcoa til Evrópu (og fara í *„2ja skipa siglingakerfi*"). Í þeirri glærukynningu og mörgum öðrum gögnum kemur ekkert fram um það að Samskip hafi ekki átt annan kost en að endursemja við Alcoa.

12922. Með hliðsjón af samtímagögnum málsins er því ekki unnt að finna því stoð að Samskip hafi *„engan annan kost*" talið sig hafa en að endursemja við Alcoa með þeim hætti sem gert var. Aftur á móti sýna samtímagögn skýrt að Samskip töldu sig hafa mun meiri ábata af samráðsaðgerðum með Eimskip og með því að ná samkomulagi við Alcoa.

12923. Hvað sem framangreindu líður þá ber að hafa í huga það grundvallaratriði samkeppnisréttar að jafnvel þó forsendur í samningi Samskipa og Alcoa hafi verið brostnar og Samskip hafi talið eða upplifað að fyrirtækið hefði *„engan annan kost*" en að endursemja við Alcoa, þá var Samskipum bannað skv. 10. gr. að eiga samráð við Eimskip um aðgerðir á flutningamarkaðnum.

12924. Í öðru lagi er óljóst til hvers Samskip vísa í mgr. 1051 í athugasemdum við AI þegar fyrirtækið fullyrðir að *„framsetning*" Alcoa sé hin sama og framsetning Samskipa varðandi heildarmat gagna 20. – 24. október 2008. Samskip vísa ekki til þess á hverju þessi staðhæfing fyrirtækisins um *„framsetningu*" Alcoa byggi.

12925. Óháð þessu á ber að árétta að samkvæmt samtímagögnum og fyrirliggjandi bréfi Alcoa og fylgiskjal þess frá 3. nóvember 2017 voru það Samskip sem nálguðust Alcoa og vildu gera breytingar á samningi frá árinu 2007. Fjallað er nánar um upplýsingar Alcoa í kafla 9.10. Af fylgiskjali með bréfi Alcoa má sjá að við mat Alcoa á valkostum, vegna aðgerða Samskipa, skoðaði Alcoa m.a. að snúa sér til Eimskips með alla flutningana. Eimskip hafi aftur á móti, að sögn Alcoa, gefið til kynna að það gæti einungis flutt hluta af áli Alcoa til Evrópu (25% samkvæmt fylgiskjali með bréfi Alcoa). Samkvæmt upplýsingum Eimskips var *„mikið* […] *um ónýtt rými í skipum* [Eimskips] *frá Íslandi*". Staðhæfing Eimskips um mikla vannýtta flutningsgetu er í samræmi við afhentar upplýsingar fyrirtækisins sem sýna að Eimskip gat tekið meira en 25% í sín skip.

12926. Af umræddum svörum Alcoa til Samkeppniseftirlitsins verður ekki annað ráðið en að fyrirtækið hafi talið sig í þröngri stöðu þegar Samskip kröfðust þess, með vísan til breyttra forsendna (*„force majeure*"), að Alcoa samþykkti skerta þjónustu og verulega verðhækkun. Eimskip var þá ekki talinn valkostur við að taka yfir flutningana vegna afstöðu fyrirtækisins um að geta aðeins flutt hluta af álinu fyrir Alcoa. Að endursemja við Samskip var því af Alcoa talinn illskásti kosturinn.

12927. Um staðhæfingu Samskipa um að Alcoa hafi *„eðli máls samkvæmt haft skilning á því að verð þyrfti að hækka*" þá hefur slík órökstudd fullyrðing lítið vægi í samráðsmáli að mati eftirlitsins. Þar að auki á þessi staðhæfing litla stoð í samtímagögnum, sbr. t.d.:

- Alcoa hafnaði í fyrstu kröfu Samskipa um verðhækkun, sbr. atvik 8. október 2008 og umfjöllun um þau gögn í kafla 8.17.9.

- Samráð Samskipa og Eimskips samfellt í rúm fjögur ár. Ljóst er af gögnum málsins að Alcoa leit haustið 2008 á verðhækkun Samskipa sem tímabundna. Á tímabilinu gerði Alcoa ítrekað tilraunir til að lækka aftur verðið en án árangurs, sbr. umfjöllun t.d. í kafla 9.9.

12928. Við mat á lögmæti háttsemi Samskipa og Eimskips í skilningi 10. gr. samkeppnislaga er því haldlaust hjá Samskipum að byggja á því að viðskiptavinurinn hafi *„eðli málsins samkvæmt*" haft *„skilning*" á

verðhækkuninni. Þá ber að hafa í huga að ólögmætt samráð fyrirtækja skv. 10. gr. samkeppnislaga er í eðli sínu fjársvika- og blekkingarbrot.

12929. Í þriðja lagi kemur fram í athugasemdum Samskipa (mgr. 1051) að gögnin sýni að Eimskip hafi fagnað vandræðum Samskipa og hafi sætt lagi til að auka hlut sinn í viðskiptum við Alcoa. Þetta er að mati Samkeppniseftirlitsins villandi framsetning hjá Samskipum.

12930. Óhjákvæmilegt er að benda á að Eimskip var ekki að *„auka"* við hlut sinn í viðskiptum við Alcoa að því marki er varðaði útflutning fyrir Alcoa á áli í gámum til Evrópu. Samkvæmt samningi Samskipa við Alcoa frá 2007 þjónustuðu Samskip alla þá flutninga. Í eiginlegri merkingu var Eimskip ekki að *„auka"* við neinn hlut í þeim flutningum, þar sem Eimskip hafði engan slíkan hlut fyrir, nema þá í þeim skilningi að fyrirtækið fór úr því að flytja tvo tilfallandi álfarma fyrir Alcoa á áli til Evrópu, yfir í það fyrirkomulag sem var komið upp að Eimskip með kerfisbundnum hætti flutti ál fyrir Alcoa sem Samskip ákváðu að sinna ekki.

12931. Hér skal árétta að Samskip höfðu með samráðsaðgerðunum ekki hvata til að flytja meira fyrir Alcoa en 300.000 tonn á ári, en við það mark lækkaði sem áður segir einingaverð Alcoa samkvæmt viðauka við samning fyrirtækjanna frá 24. nóvember 2008. Umframmagn sem Samskip vildu ekki sinna fór með skipum Eimskips og voru flutningakerfin samnýtt þannig. Sannarlega var það svo að Eimskip reyndi að hámarka sitt flutningsmagn á rannsóknartímabilinu. Ekki fæst hins vegar séð að Eimskip hafi reynt að auka flutningsmagn sitt á kostnað Samskipa. Samráð fyrirtækja er almennt ekkert kærleikssamband heldur ræðst af hagsmunum þátttakenda. Ljóslega er tilhneigingin sú í samráði að samráðsaðilar reyni að hámarka sinn hag af því.

12932. Varðandi vísan Samskipa til ánægju Eimskips með viðskiptin við Alcoa þá sýna samtímagögn það réttilega. Í því sambandi vísa Eimskip m.a. til *„alsælu"*. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur þessi ánægja Eimskips skýrar vísbendingar um að fyrirtækið sjálft mat ávinning sinn af samráðinu við Samskip mjög góðan sem var í fullkomnu samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Af þessu tilefni má jafnframt draga fram ánægju Samskipa sjálfra í samtímagögnum með aðgerðirnar og verulega tekjuaukningu fyrirtækisins vegna m.a. mikillar verðhækkunar gagnvart Alcoa og kostnaðarhagræðis af takmörkun á flutningsgetu, sbr. umfjöllun í kafla 9.11. Með þessu náðist mikilvægur áfangi í *„stóru mynd"* (S)forstj og að Samskip náðu að skila EBITDA afkomu sem var ekki fjarri lagi *„góðri"* afkomu 2006 og 2007, sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 30. ágúst 2008, sbr. einnig tölvupóst hans til (S)stjórnarm-fjármstj frá 28. október sama ár, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.2. Það er því ekki óvarlegt að meta það sem svo að bæði Samskip og Eimskip töldu ávinning af samráðsaðgerðum sínum vera mjög mikinn.

12933. Í fjórða lagi verður að geta þess að athugasemd Samskipa (mgr. 1051) byggir m.a. á því að Samskip og Eimskip hafi ekki átt í neinum samskiptum varðandi breytingar á siglingakerfum 2008. Samskipti milli Eimskips og Samskipa hafi *„alfarið"* verið bundin *„við það sem var nauðsynlegt var vegna samnings Alcoa við Eimskip um hafnarþjónustu."* Þau samskipti hafi verið óhjákvæmileg ella hafi Samskip ekki getað annast flutninga fyrir Alcoa. Þetta sé ekki flóknara og *„órökstuddar samsæriskenningar Samkeppniseftirlitsins"* séu *„haldlausar"*.

12934. Vegna þessa skal tekið fram að niðurstaða Samkeppniseftirlitsins byggir á heildstæðu mati á samtímagögnum. Um þetta vísast til ítarlegrar umfjöllunar í köflum 7, 8, 9 og 11. Sem áður segir er það engum vafa undirorpið að samskipti Samskipa og Eimskips vörðuðu ekki eingöngu það sem var nauðsynlegt fyrir Samskip að upplýsa Eimskip um vegna hins ólögmæta hafnarþjónustusamstarfs þeirra í Mjóeyrarhöfn. Af þessu tilefni vísast í dæmaskyni til fyrirliggjandi tölvupósts (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv frá 5. október 2008 og frásagnar (E)frkvstj-innanl, í tölvupósti hans 22. október

2008, til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl, um samskipti fyrirtækjanna sama dag á Reyðarfirði. Sjónarmið Samskipa samræmast því ekki gögnum málsins.

12935. Í lok mgr. 1051 í athugasemdum Samskipa við AI mótmælir fyrirtækið umfjöllun Samkeppniseftirlitsins og tilgreinir að *„til að bæta enn í þessa haldlausu framsetningu þá vísar stofnunin til ráðningarsamnings (E)forstj, að því er virðist í þeim tilgangi að tengja ákvæði um bónusgreiðslur í þeim samningi við ætlað samsæri Samskipa og Eimskips gagnvart Alcoa*." Þessi málflutningur sé makalaus að mati Samskipa og dæmi sig sjálfur.

12936. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Vísast til umfjöllunar í kafla 9.4.3. Eins fram kemur í umfjöllun eftirlitsins er vegna atvika 20. – 24. október 2008 m.a. litið til þess að starfssamningur (E)forstj var samþykktur af stjórn Eimskips 24. október 2008. Þetta er eitt gagn af fjölmörgum. Skiptir þar máli að í samningnum var fylgiskjal með loforði um bónusgreiðslur Eimskips til (E)forstj sem sannarlega tengdust m.a. umræddu *„Nýtt upphaf"* samstarfsverkefni við Samskip. Talið er að (E)forstj hafi bætt þessum bónusmælikvarða inn í fylgiskjalið, sbr. umfjöllun í kafla 7.6.2. Fjórum dögum fyrr hafði (S)forstj t.a.m. vísað til þess að Samskip væru að ljúka samningum við m.a. Eimskip. Samskip funduðu síðan með Eimskip og Alcoa tveimur dögum síðar, 22. október 2008. Í tengslum við þann fund voru verkþættir *„Nýtt upphaf"* verkefnisins ræddir og Samskip miðluðu viðkvæmdum upplýsingum úr starfsemi fyrirtækisins til Eimskips. Sama dag og starfssamningur (E)forstj var samþykktur í stjórn Eimskips, 24. október 2008, sendi fyrirtækið tilboð til Alcoa um flutning á hluta af áli Alcoa til Evrópu. Með hliðsjón af framangreindu er málefnalegt að Samkeppniseftirlitið horfi til tímasetningar á samþykkt starfssamnings (E)forstj og efni þessa samtímagagns Eimskips eins og annarra gagna málsins.

12937. Í mgr. 58 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 og mgr. 37 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2022 er því mótmælt að í málinu sé horft til fundarboðs sem (S)forstö-útfl sendi til starfsmanna útflutningsdeildar Samskipa 26. október 2008 *„Ný Alcoa verð"*. Segja Samskip fundarboðið í alla staði eðlilegt og það styðji ekki við *„samráðskenningar stofnunarinnar". Það hafi verið nauðsynlegt að upplýsa starfsfólk um breytingar á samningi við Alcoa. Það sé með miklum „ólíkindum að stofnunin telji þessi sjálfsögðu innanhússamskipti"* styðji við *„samráðskenningar"*. Það sé hins vegar í *„samræmi við annað í ályktunargleði stofnunarinnar".*

12938. Líkt og ítarlega var fjallað um í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa er fundarboð (S)forstö-útfl um ný verð Alcoa, dags. 26. október 2008, eitt af fjölmörgum fyrirliggjandi gögnum. Meðal annars þetta gagn er til þess fallið að upplýsa um þau atvik málsins þegar flutningaþjónusta Samskipa fyrir Alcoa var skert og mikil verðhækkun átti sér stað gagnvart viðskiptavininum, sbr. umfjöllun í mgr. 24 í bréfi til Samskipa, dags. 18. júlí 2022. Fyrirliggjandi er að Samskip og Alcoa skrifuðu undir viðaukasamning þessa efnis þann 24. nóvember 2008, sbr. kafla 9.7. Ljóslega hefur tilvísun forstöðumanns útflutningsdeildar Samskipa til nýs verðs Alcoa, tæpum mánuði fyrr, því þýðingu til að upplýsa um atvik þessu tengdu. Sjónarmiðum Samskipa um gagnið er því hafnað.

25.30.5. Um samspil aukins samráðs og ólögmæts samráðs í skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn

12939. Sem fyrr segir mótmæla Samskip í lok mgr. 1017 í athugasemdum við AI því að fyrirkomulag og samstarf Samskipa og Eimskips vegna hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn hafi gert fyrirtækjunum auðveldara fyrir að hafa samstilltar aðgerðir um þessa höfn og mikilvæga viðskiptavini á Reyðarfirði. Ljóst sé að Samskipum hafi verið nauðsynlegt að eiga í viðskiptum við Eimskip vegna þjónustu í Mjóeyrarhöfn til þess að fyrirtækinu hafi verið kleift að sinna útflutningi fyrir Alcoa. Er ítrekað vísað til sambærilegra athugasemda hjá Samskipum, sbr. t.d. sjónarmið Samskipa sem fram koma í lok mgr. 1052 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Í mgr. 1018 í athugasemdum fyrirtækisins við AI er sömuleiðis fjallað um

hafnarsamstarfið í Mjóeyrarhöfn en þar segja Samskip að umfang samstarfs Samskipa og Eimskips þar hafi, fyrir utan þjónustu vegna Alcoa, verið *„óverulegt*".

12940. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi sjónarmið Samskipa haggi niðurstöðu um ólögmæti háttsemi Samskipa og Eimskips og vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 5.12 og 19 um samráð Samskipa og Eimskips vegna hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn.

12941. Eimskip og Samskip voru í samstarfi í Mjóeyrarhöfn þar sem Eimskip veitti Samskipum hafnarþjónustu. Samstarfið tók ekki eingöngu til hafnarþjónustu vegna flutninga Samskipa fyrir Alcoa heldur einnig til annarra sjóflutninga fyrir alla aðra viðskiptavini Samskipa sem fluttu til og frá Mjóeyrarhöfn.

12942. Vegna hafnarþjónustu sem tengdist flutningum Samskipa fyrir Alcoa þá var í gildi samningur Eimskips og Alcoa frá 21. desember 2006. Vegna hafnarþjónustu Eimskips fyrir Samskip vegna flutninga fyrir aðra viðskiptavini en Alcoa þá var í gildi samkomulag milli Samskipa og Eimskips, fyrst munnlegt en síðan gerðu fyrirtækin skriflegan samning sem tók gildi 1. september 2009, sbr. umfjöllun í kafla 19.

12943. Hvort sem um var að ræða flutninga fyrir Alcoa eða aðra viðskiptavini Samskipa þá fór hafnarsamstarf Samskipa og Eimskips í Mjóeyrarhöfn gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samtímagögn sýna að samstarf Eimskips og Samskipa í Mjóeyrarhöfn leiddi til upplýsingamiðlunar milli fyrirtækjanna sem dró úr eðlilegri óvissu milli keppinautanna. Vegna samstarfsins bjó Eimskip yfir upplýsingum um flutninga Samskipa gegnum Mjóeyrahöfn. Ljóst er að Eimskip nýtti þessar upplýsingar í starfsemi fyrirtækisins, sbr. nánari umfjöllun í kafla 19.

12944. Hafi Samskip talið nauðsynlegt að vera í samstarfi og samskiptum við Eimskip í Mjóeyrarhöfn bar fyrirtækjunum að gæta þess að fylgja lögum. Það eitt að Eimskip hafi hugsanlega búið eitt yfir aðstöðu á höfninni víkur ekki til hliðar skyldum keppinauta að gæta að 10. gr. samkeppnislaga.

12945. Þann 4. júní 2010 sóttu Samskip og Eimskip um undanþágu frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga samkvæmt þágildandi 15. gr. laganna fyrir samstarfi í hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn vegna losunar og lestunar á öðrum vörum en áli fyrir Alcoa. Engin undanþága var veitt, hvorki varðandi þennan þátt samstarfsins né hafnarþjónustu Eimskips vegna flutninga Samskipa fyrir Alcoa.

12946. Það stoðar ekki hjá Samskipum að byggja á því að samstarf við Eimskip um hafnarþjónustu vegna Alcoa flutninganna hafi verið Samskipum alls óviðkomandi því í gildi hafi verið samningur milli Eimskips og Alcoa. Samstarf og samskipti keppinauta getur farið gegn 10. gr. samkeppnislaga þótt umgjörðin kunni að koma fram í samningi annars eða beggja fyrirtækjanna við þriðja aðila.

12947. Eins og áður greinir byggja Samskip einnig á því í athugasemdunum að umfang annarra flutninga sem fóru í gegnum samstarf Samskipa og Eimskips í Mjóeyrarhöfn hafi í tonnum talið verið *„óverulegt*". Samskip leggja ekki fram nein gögn framangreindu til stuðnings og ekki er hægt að fallast á að þessi sjónarmið hnekki niðurstöðu um samráð fyrirtækisins við Eimskip.

12948. Samkeppniseftirlitið vísar til þess að við mat á röskun á samkeppni samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga ber að horfa til gagna málsins og háttsemi fyrirtækjanna í heild sinni. Ekki stoðar fyrir Samskip að horfa einangrað á einstaka þætti hins ólögmæta samráðs. Bent er á að Mjóeyrarhöfn var á rannsóknartímabilinu önnur stærsta flutningshöfn landsins og óumdeilt að þar áttu Samskip og Eimskips í samstarfi um hafnarþjónustu á öllum varningi sem fór gegnum þá höfn.

12949. Eðli málsins samkvæmt var samstarf um hafnarþjónustu tengt stóriðjuflutningum af þeirri stærðargráðu og þyngd að önnur hafnarafgreiðsla virðist í samanburði umfangslítil í tonnum talið. Á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga aflaði Samkeppniseftirlitið tölulegra upplýsinga frá Samskipum um útflutning frá Íslandi árin 2007 til 2013 sundurgreint niður á Leið 1 og 2 og annars vegar eftir stóriðju og hins vegar eftir

öðrum vörum. Með hliðsjón af þeim gögnum Samskipa tók samstarf Eimskips og Samskipa til hafnarþjónustu vegna útflutnings á Leið 2, sem var að meðaltali 318.603 tonn árlega tímabilið frá og með 2008 til og með árinu 2012 (303.832 tonn að meðaltali vegna stóriðju og 14.771 tonn að meðaltali á öðrum varningi). Samstarf Samskipa og Eimskips á höfninni tók til um 61% af heildarútflutningi Samskipa frá Íslandi til Evrópu á sama tímabili.[6424] Horft til magns tók því samstarf Samskipa og Eimskips tengt skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn til stórs hluta af öllum heildarútflutningi Samskipa frá Íslandi. Ef horft er til mikilvægi flutninganna út frá tekjum þá kemur fram sama niðurstaða. Í kafla 9.2.2 er fjallað um mikilvægi flutninga Alcoa fyrir rekstur Samskipa og Eimskips. Horft er til þess að Samskip og Eimskips áttu samstarf um hafnarþjónustu vegna þeirra flutninga. Samtímagögn gefa sömuleiðis til kynna að Samskip hafi metið flutning frá Mjóeyrarhöfn á öðrum vörum en fyrir Alcoa mikilvægan, sbr. tölvupóst (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-skiparekst og (E)deildstj-útfl1 dags. 25. nóvember 2008, þar sem má finna frásögn af því að Samskip hafi tekið flutning á saltsíld fram yfir flutning á áli fyrir Alcoa frá Mjóeyrarhöfn til Evrópu, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9.11.1.

12950. Mikilvægt er í þessu máli að horfa til þess að jarðvegur samstarfs og samskipta Eimskips og Samskipa var mjög fjölþættur. Ólögmætt samstarf fyrirtækjanna í Mjóeyrarhöfn var aðeins einn af fjölmörgum öðrum þáttum sem gerðu fyrirtækjunum svo auðvelt sem raun bar vitni með að koma á ólögmætum samstilltum aðgerðum eftir mitt ár 2008. Ásamt öðru skapaði þetta hafnarþjónustusamstarf upplýsingagjöf milli fyrirtækjanna og náin og takmarkalítil samskipti milli lykilstjórnenda sem greiddi fyrir auknu samráði fyrirtækjanna í sjó- og landflutningum eftir mitt ár 2008.

12951. Í áðurnefndri undanþágubeiðni fyrirtækjanna frá 4. júní 2010 kom fram að ekki væri gert ráð fyrir samskiptum æðstu yfirmanna eða lykilstjórnenda vegna hafnarþjónustusamstarfsins í Mjóeyrarhöfn. Settu fyrirtækin þetta fram í undanþágubeiðninni sem eina af röksemdum fyrir því að skilyrði þágildandi 15. gr. samkeppnislaga væru uppfyllt. Má ætla af þessari umfjöllun í undanþágubeiðninni að Samskip og Eimskip hafi gert sér grein fyrir skaðsemi samskipta keppinautanna og upplýsingamiðlunar vegna samstarfsins. Samtímagögn sýna á hinn bóginn að lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa höfðu átt og áttu eftir að eiga í ítrekuðum samskiptum m.a. vegna samráðsins sem tengdist Mjóeyrarhöfn, breytinga á siglingakerfum o.fl., sbr. t.d. samskipti (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1 við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl 22. október 2008, sbr. kafla 9.4.

25.31. Um að Eimskip hafi verið að *„lesa í aðstæður"*

12952. Í mgr. 1070 í athugasemd Samskipa við AI kemur aftur fram sú málsástæða fyrirtækisins að samningur fyrirtækisins og Alcoa frá árinu 2007 hafi ekki falið í sér að Samskip hafi átt rétt á að sjá um flutning á öllum framleiðsluvörum Alcoa til Evrópu. Í umfjöllun Samskipa er m.a. vísað til þess að fyrir liggi í málinu að Eimskip hafi, eins og Samskip, sinnt flutningum fyrir Alcoa. Samtímagögn sýni að innan Eimskips hafi verið áætlanir um að reyna að auka hlut fyrirtækisins í þeim flutningum og þá helst þannig að þeir yrðu reglubundnir. Í ljósi breytinga Samskipa á siglingakerfinu hafi verið ljóst að möguleikar Eimskips til aukinna flutninga fyrir Alcoa kynnu að aukast. Það hafi því verið eðlilegt að í rekstraráætlun Eimskips fyrir Austurland vegna ársins 2009 hafi verið horft til þess að þetta gæti gerst árið 2009 sem hafi þó í rekstraráætluninni verið sett fram í spurnarformi. Ef fyrirtækin hefðu þegar á þessum tíma, 11. október 2008, verið búin að komast að samkomulagi um aukinn hlut Eimskips, þá hefði það sést í umræddri áætlun Eimskips og öðrum samskiptum innan Eimskips. Svo sé hins vegar ekki heldur hafi starfsmenn Eimskips verið að lesa í aðstæður og að setja fyrirtækinu markmið um að ná aukinni hlutdeild af samkeppnisaðila.

[6424] Afhentar upplýsingar frá Samskipum 02.01.2018, viðauki 2.

12953. Í bréfi Samskipa frá 31. ágúst 2022[6425] kemur fram að skuldbinding Alcoa gagnvart Samskipum hafi einungis tekið til 300.000 tonna sem jafnframt tók mið af afkastagetu Samskipa. Samskip hafi því ekki geta átt kröfu á því að flytja meira magn fyrir Alcoa auk þess sem afkastageta fyrirtækisins hafi ekki verið nægilega mikil til að uppfylla þarfir Alcoa ef viðskiptavinurinn fullnýtti framleiðslugetu sína. Af þessu hafi leitt að Alcoa hafi leitað í nokkru mæli eftir viðskiptum við Eimskip. Eimskip hafi að sama skapi sótt í viðskipti við Alcoa. Þetta hafi ekki verið gert á grundvelli þríhliða samnings fyrirtækjanna allra og ekkert samkomulag hafi verið milli Eimskips og Samskipa um viðskipti við Alcoa. Þá hafi fyrirtækin ekki átt í neinum samskiptum um þetta efni. Kenningar Samkeppniseftirlitsins um annað séu „*staðlausir stafir*".[6426]

12954. Framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa eru í meginatriðum ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið telur að draga megi af þeim.

12955. Skal nú gerð nánari grein fyrir því.

12956. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að það hafi misskilið eða rangtúlkað það að Samskip hafi talið sig eiga tilkall til alls flutnings á álframleiðslu Alcoa sem flutt var í gámum til Evrópu, sbr. nánari umfjöllun hér að framan.

12957. Samskip staðhæfa eins og áður segir að Eimskip, eins og Samskip, hafi frá því álver Alcoa Fjarðaáls hóf framleiðslu sinnt flutningum á framleiðsluvörunni til Evrópu. Samkeppniseftirlitinu er ekki ljóst til hvers Samskip eru að vísa með þessu en engin gögn eru lögð fram þessu til stuðnings. Frá árinu 2007 hafði Eimskip sinnt flutningsþjónustu fyrir Alcoa samkvæmt samningi þar um. Var þar um að ræða sjóflutninga milli Mosjoen í Noregi og Reyðarfjarðar, annars vegar innflutning á rafskautum og hins vegar útflutning á skautleifum og skautryki, sbr. umfjöllun í kafla 9.2.2. Á hinn bóginn var almennt ekki um það að ræða að Eimskip tæki þátt í útflutningi á áli í gámum frá Reyðarfirði til hafna í Evrópu, enda voru Samskip eina flutningafyrirtækið sem Alcoa gerðu samning við um þá flutninga.

12958. Vegna órökstuddra staðhæfinga Samskipa skal lögð áhersla á að fyrir nóvember 2008 hafði Eimskip ekki sinnt, með reglubundnum hætti, flutningum á áli Alcoa til Rotterdam. Gögn málsins sýna að Eimskip hafði flutt einn tilfallandi álfarm vegna Alcoa til Rotterdam í mars 2008. Sýna samtímagögn frásögn af því að stjórnandi Eimskips hafi heyrt að „*Samskipsmenn*" væru „*æfir*", sbr. umfjöllun um fyrirliggjandi tölvupóst (E)svæðisstj1 til (E)forstö-útfl 25. mars 2008. Af því tilefni áréttaði Alcoa að þessi flutningur Eimskips væri „*einskiptis tilraun* […] *og engin framtíðar skuldbinding um frekari viðskipti*", sbr. tölvupóst Alcoa til Eimskips 27. mars 2008. Einnig flutti Eimskip annan tilfallandi álfarm fyrir Alcoa við upphaf samráðs Samskipa og Eimskips, í júní 2008. Þessir tveir atviksbundnir flutningar Eimskips komu til vegna fyrirkomulags á uppgjöri starfsemi Alcoa á Reyðarfirði gagnvart móðurfélaginu.[6427]

12959. Í athugasemdum Samskipa er vísað til rekstraráætlunar Eimskips frá 11. október 2008. Nánar tiltekið var þar um að ræða rekstraráætlun Eimskips vegna Austurlands fyrir árið 2009. Skjalið sendi (E)svæðisstj1 sem viðhengi með tölvupósti til (E)frkvstj-innanl fyrrgreindan dag. Í rekstraráætluninni kemur m.a. fram að eitt helsta tækifæri Eimskips á Austurlandi á árinu 2009 væri „*Álversverkefni, auka verk fyrir Alcoa*". Í samræmi við þetta kemur fram í kafla um markaðsgreiningu árlegt framleiðslumagn álvers Alcoa og síðan segir: „*Samskip ? hluti til Eimskip*". Nánar er fjallað um áætlunina og tengd atvik í kafla 8.17.14.

12960. Staðhæfing Samskipa haggar ekki því mati eftirlitsins að umrædd umfjöllun í rekstraráætlun Eimskips fyrir árið 2009 hafi tengst ólögmætu samstarfi Samskipa og Eimskips á þessum tíma, sbr. nánari umfjöllun um samtímagögn og atvik málsins í köflum 8 og 9. Hins vegar var á þessum tíma, 11. október

[6425] Bls. 8 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022.
[6426] Sbr. einnig mgr. 62 og 63 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.
[6427] Mgr. 56 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.

2008, ekki komin endanleg mynd á mögulegt umfang þeirra flutninga fyrir Alcoa sem gætu færst til Eimskips.

12961. Hvað áhrærir staðhæfingu Samskipa, um að með umfjöllun í rekstraráætlun Eimskips hafi starfsmenn Eimskips verið *„að lesa í aðstæður og setja markmið um að ná aukinni hlutdeild af samkeppnisaðila*", þá vísa Samskip ekki til eða leggja fram nein gögn þessu til stuðnings.

12962. Samkvæmt sönnunarkröfum samkeppnisréttar á við sönnunarmat að skoða gögn málsins heildstætt við mat á lögmæti háttsemi fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Í mgr. 959 í athugasemdum Samskipa við AI kemur réttilega fram að það sé mikilvægt að *„virða einstök gögn í samhengi við önnur gögn málsins*". Í þessu felst að Samskip geta ekki valið sér hvenær þau framkvæma slíkt heildstætt mat á gögnum málsins og hvenær ekki.

12963. Þegar (E)frkvstj-innanl fékk áætlunina senda til sín var fyrir hendi samráð við Samskip. Með hliðsjón af heildstæðu mati á gögnum málsins var Eimskip ekki í óvissu um samkeppni á markaði *„að lesa í aðstæður*" eða taka með sjálfstæðum hætti ákvörðun um að ná sér í *„hlutdeild*" frá Samskipum. Vísast í dæmaskyni til eftirfarandi gagna og atvika:

- Í fyrsta lagi sýna samtímagögn að um mitt ár 2008 hófst *„Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips þar sem skoða átti aukið samstarf fyrirtækjanna, m.a. með fækkun skipa og gerð slotsamninga. Fyrirliggjandi er að Samskip og Eimskip áttu í ítrekuðum samskiptum á þessum tíma m.a. varðandi samnýtingu flutningakerfa á sjó og landi, sbr. samtímagögn og niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins vegna funda fyrirtækjanna 6. júní, 9. júlí, 25. júlí, 14. ágúst, 5. september og 6. október 2008, sbr. kafla 7.2, 8.9.5.4, 8.15.6, 8.16.2.3 og 8.17. Til dæmis er fyrirliggjandi fundargerð frá fundi framkvæmastjórnar Eimskips 15. september 2008. Samkvæmt þeirri fundargerð var rætt um aukið samstarf við Samskip á þeim fundi, m.a. um *„áhuga*" á að *„tryggja*" Eimskip *„fasta*" flutninga fyrir Alcoa og var einnig ákveðið á fundinum að skoða aukna samnýtingu Samskipa og Eimskips á flutningakerfum vegna útflutnings á fiski frá Austurlandi, sbr. kafla 8.16.5. Voru þetta sömu framkvæmdastjórar Eimskips, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl og höfðu verið í ítrekuðum samskiptum við Samskip frá upphafi samráðsins um mitt árið 2008.

- Í öðru lagi ber að hafa í huga að þegar Eimskip 11. október 2008 setti þessi ummæli fram í rekstraráætlun sinni fyrir komandi ár: *„Samskip ? hluti til Eimskip*", sýna gögn málsins að þá var ennþá verið að vinna að endanlegri útfærslu á takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Var þá t.d. ekki ljóst hvort Samskip ætluðu að hafa viðkomu í Færeyjum á Leið 2 eða hvort Samskipi gætu skilað Akrafelli til eigenda þess, sbr. kafla 8.17.4, 8.19 og 9.6.

- Benda skal á að Samskip birtu fyrst tilkynningu um breytingu á siglingaáætlun sinni rúmum hálfum mánuði síðar eða í lok október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 9.5.

- Í þriðja lagi skal hafa í huga atvik sem áttu sér stað tveimur sólarhringum eftir að (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl umrædda rekstraráætlun fyrir árið 2009. Vísast þar til ítrekaðra samskipta Eimskips og Samskipa og framgang samráðs þeirra frá 13. október 2008 og áfram. Þar kom m.a. fram hjá Eimskip að fyrirtækið væri tilbúið *„að skoða allt*" með Samskipum, sbr. umfjöllun í kafla um yfirlýsingu (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv dags. 16. október 2008. Undir þetta samkomulag féllu m.a. umræddir álflutningar Eimskips fyrir Samskip á áli fyrir Alcoa til Rotterdam. Sjá umfjöllun í kafla 8.19.3.

- Í fjórða lagi má rifja upp að þegar Samskip nálguðust Alcoa í október 2008 lagði Alcoa mat á fjóra valkosti varðandi flutninga á öllu áli þess til Evrópu. Einn af þeim valkostum segir Alcoa að hafi verið Eimskip. Af svörum Alcoa má sjá að fyrirtækið taldi Eimskip ekki koma til greina því það hefði gefið

Alcoa til kynna að það gæti einungis flutt hluta fyrir Alcoa (samkvæmt Alcoa var það 25%), ásamt því að verð Eimskips var hærra en verð Samskipa gagnvart Alcoa eftir hækkun. Sjá umfjöllun í kafla 9.10.

- Í fimmta lagi vísast til þess að níu dögum eftir ummæli í rekstraráætlun Eimskips („*Samskip ? hluti til Eimskips*“) eða þann 20. október 2008 sendi (S)forstj tölvupóst þar sem hann sagði m.a. að Samskip væru að ljúka samningum við Alcoa og Eimskip á þeim tíma sem fyrirtækin áttu samskipti. Þetta samtímagagn er í engu samræmi við staðhæfingar Samskipa í athugasemdunum um að Eimskip hafi í rekstraráætluninni frá 11. október 2008 eingöngu verið að „*lesa í aðstæðurnar*“ og verið á samkeppnisgrundvelli að ná aukinni hlutdeild af Samskipum. Það stoðar heldur ekki, sem Samskip gera í athugasemdunum, að vísa til þess að það hefði átt að koma fram í rekstraráætlun Eimskips ef fyrir hendi hafi legið samkomulag milli Samskipa og Eimskip varðandi breytingu á siglingakerfi Samskipa og flutningum fyrir Alcoa. Áðurnefndur tölvupóstur (S)forstj frá 20. október 2008 sýnir glögglega að útfærslan eða framkvæmd þessa þáttar í hinum ólögmætu aðgerðum Samskipa með Eimskip lá ekki fyrir niðurnjörvuð þegar áætlun Eimskips var gerð 11. október 2008. Þess vegna vísaði (S)forstj til þess 20. október 2008 að Samskip væru að ljúka samningum við Eimskip.

- Í sjötta lagi skal hafa í huga (E)svæðisstj1 og (E)frkvstj-innanl sem höfðu aðkomu að rekstraráætluninni áttu ellefu dögum síðar, 22. október 2008, í samskiptum við lykilstjórnendur Samskipa þar sem átti sér stað ólögmæt upplýsingamiðlun tengd fyrirhugaðri breytingu á siglingakerfi og -áætlun Samskipa, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-innanl til m.a. (E)forstj sama dag og umfjöllun í kafla 9.4.1. Eins og verður nánar vikið að hér á eftir höfðu (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1 þá þegar haft ríka aðkomu að auknu samráði fyrirtækjanna sumarið og haustið 2008.

12964. Umrædd umfjöllun Eimskips vegna Alcoa í rekstraráætluninni er eitt sönnunargagn af mörgum við heildstætt mat á samstilltum aðgerðum Eimskips og Samskipa og samninga þeirra. Eins og Eimskip hefur viðurkennt var fyrir hendi samráð við Samskip þegar (E)svæðisstj1 sendi (E)frkvstj-innanl umrædda rekstraráætlun 2009 þann 11. október 2008. Í þessu máli hugsuðu fyrirtækin vitaskuld hvort um sinn hag innan ramma samráðsins, en sú staðreynd að þau tóku mjög virkan þátt í ólögmætu samráði fól í sér að þau horfðu til þess að það þjónaði heildarhagsmunum þeirra að vinna saman fremur en að ástunda samkeppni.

25.32. Um samskipti vegna leiguskips Samskipa

12965. Í mgr. 114 – 116 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 er fjallað um skip Samskipa sem, eftir takmörkun á flutningsgetu Samskipa í nóvember 2008, lá verkefnalaust við bryggju í Árósum, sbr. einnig umfjöllun í mgr. 380, 406 – 407 og 1214 í athugasemdum Samskipa við AI.[6428] Var þar um að ræða leiguskipið Akrafell.

12966. Samkvæmt skýringum Samskipa lá skipið verkefnalaust í Árósum í um eitt og hálft ár eða frá lok árs 2008 til apríl árið 2010.[6429] Samkvæmt Samskipum var leigusamningur um Akrafellið undirritaður 4. janúar 2008 og var óuppsegjanlegur. Segja Samskip að leigutími hafi verið frá 15. apríl 2008 til 15. apríl 2010.[6430] Fram kemur í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 að við breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins

[6428] Sjá hér einnig sjónarmið Samskipa í mgr. 78 og áfram í bréfi fyrirtækisins, dags. 13.06.2022 og mgr. 45–47 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022, bls. 11.
[6429] Í mgr. 41 í athugasemdum Samskipa við [...] segir að [...] hafi sent tölvupóst til [...] þann 28. október 2008 (á líklega að vera 28. nóvember 2008) um að aðilar hafi orðið sammála um að skipið yrði bundið við bryggju og leiga lækkuð út gildistíma samningsins (2010).
[6430] Samanber mgr. 115 í bréfi Samskipa, dags. 13.01.2021, en þar kemur einnig fram að fyrirtækið hafi ekki fundið leigusamninginn um Akrafell og það geti því ekki lagt samninginn fram í málinu. Athygli vekur að Samskip byggja þennan ómöguleika á því að fyrirtækið hafi ekki fundið samninginn þar sem tólf ár séu liðin frá því að hann var gerður. Á hinn bóginn afhendir fyrirtækið annan leigusamning sem fjallar um leigu á öðru skipi Samskipa á þessum tíma, Hvassafell. Segja Samskip

í nóvember 2008 hafi stjórnendur Samskipa reynt án árangurs að skila skipinu til leigusala, reynt að lækka leiguverð eða stytta gildistíma leigusamningsins. Engin gögn eru lögð fram af hálfu Samskipa um þetta efni en þessu má finna stoð í samtímagögnum, sbr. umfjöllun í kafla 9.6.

12967. Samskip vísa til þess að með því að hafa lagt leiguskipinu við höfnina í Danmörku hafi fyrirtækið dregið úr kostnaði, sbr. mgr. 406 í athugasemdum Samskipa við AI. Í bréfi fyrirtækisins, dags. 13. janúar 2021, segir að það hafi með þessu viljað spara olíu-, launa- og viðkomukostnað. Segja Samskip að fyrirtækið hafi setið uppi með skip á leigu vel yfir markaðsverði. Það hafi verið *„galin ákvörðun að halda skipinu áfram í siglingu þar sem ekki var nægt innflutningsmagn til þess að standa undir kostnaði við rekstur skipsins*". Það hafi verið rekstrarlega hagkvæmari kostur fyrir Samskip að leggja Akrafelli en að halda áfram óbreyttu kerfi.

12968. Nánar er fjallað um atvik og samskipti vegna Akrafells í kafla 9.6. Samtímagögn sýna að þegar ákvörðun Samskipa um að hætta sigla skipinu hafði verið tekin í október 2008 var alls óvíst hvort Samskip fengju yfirhöfuð að skila skipinu til eiganda þess fyrir umsamin leigulok (sem var árið 2010). Gögnin sýna að þetta varð stærsta viðfangsefni stjórnenda Samskipa í kjölfar breytinganna en breytti engu um áform Samskipa og aðgerðir um takmörkun á flutningsgetu. Fyrirtækið tilkynnti um breytingu á siglingakerfi sínu 31. október 2008. Þar kom m.a. fram: *„Akrafell hættir siglingum milli Íslands og meginlands Evrópu og fer í önnur verkefni, ótengd Íslandi*." Þetta var ekki rétt því samtímagögn Samskipa sýna að stjórnendur unnu þá að því að skila leiguskipinu til eiganda þess. Fjórum dögum síðar lá fyrir að ekki væri hægt að skila skipinu fyrr en í lok leigutímans á árinu 2010, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj 3. nóvember 2008.

12969. Daginn eftir, 4. nóvember 2008, áttu Samskip og Eimskip í samskiptum tengdum Akrafelli, sbr. tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-skiparek frá 4 nóvember 2008 og (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-Contain og AV. Í mgr. 82 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 er því mótmælt að þessi samskipti hafi haft það að markmiði að raska samkeppni né hafi þau verið til þess fallin að hafa slík áhrif.

12970. Vegna þessa skal í þessu samhengi horfa til þess að þremur dögum síðar, þann 7. nóvember 2008, sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)forstj, afrit til (E)frkvstj-alþjsv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-fjárm, (E)frkvstj-N-Atlants og (E)frkvstj-innanl varðandi fækkun skipa Eimskips í Norður-Ameríku flutningum. Kom fram að óvíst væri hvað yrði um skipið Celia, sem átti að hætta að sigla á þeirri leið. Benti (E)frkvstj-skiparekst í því sambandi á að Akrafell *„liggur nú bundið við legubryggju í Rotterdam og verið er að reyna að finna verkefni fyrir skipið, en án árangurs hingað til.*" Jafnframt sagði að *„Samskipamenn reyndu að fá eigendur til að taka við skipinu með "lumpsum" greiðslu, en eigendur höfnuðu því snarlega.*" Þegar (E)frkvstj-skiparekst sendi þennan tölvupóst voru fjórir dagar liðnir síðan (S)frkvstj-millilandasv greindi (S)forstj frá því að eigandi Akrafells hefði hafnað því að taka við skipinu gegn greiðslu. Ekki eru fyrirliggjandi gögn um það frá hvaða aðila (E)frkvstj-skiparekst fékk umræddar upplýsingar um viðræður Samskipa við eiganda Akrafells. Benda gögn málsins til þess að þessar upplýsingar hafi komið frá Samskipum til Eimskips í tengslum við samskipti fyrirtækjanna vegna samráðins. Var um að ræða viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar úr rekstri Samskipa. Þar hefur einnig þýðingu að fyrirtækin voru

að sá samningur hafi verið gerður á sama tíma og leigusamningurinn um Akrafell. Samskip halda því þannig fram að leigusamningurinn vegna Hvassafells hafi fundist í gögnum Samskipa, og sá samningur því afhentur, en á sama tíma byggir fyrirtækið á því að ómögulegt sé að finna leigusamninginn um Akrafell sem er frá sama tíma. Hvað sem líður skorti á leigusamningi um Akrafellið þá staðhæfa Samskip í bréfi sínu að afhentur leigusamningur vegna Hvassafells hafi eins og áður segir verið gerður á sama degi, við sama leigusala og að leigusamningurinn um Hvassafell hafi að öllu leyti verið sambærilegur leigusamningnum vegna Akrafells. Saminngarnir hafi verið undirritaðir 04.01.2008 og verið óuppsegjanlegir. Segja Samskip að leigutími skipanna hafi verið frá 15.04.2008 til 15.04.2010.

í samskiptum vegna Akrafells nokkrum dögum fyrr samanber áðurnefnd samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-skiparek 4. nóvember 2008.

12971. Í mgr. 84 í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022, er vísað til umrædds tölvupósts (E)frkvstj-skiparekst þann 7. nóvember 2008. Árétta Samskip m.a. að Akrafellið hafi verið bundið við bryggju í Árósum en ekki Rotterdam. Sú staðreynd að Eimskip hafi ekki vitað hvar skipið var staðsett er að mati Samskipa til marks um það að ekkert samráð var fyrir hendi milli fyrirtækjanna. Telja Samskip að tilvísun í misheppnaðar samningaviðræður Samskipa við eiganda Akrafells sé að öllum líkindum komin vegna samskipta Eimskips við umræddan eiganda eða miðlara.

12972. Sjónarmið Samskipa hrófla ekki við mati eftirlitsins og þýðingu þessara gagna við heildstætt mat á gögnum málsins og samfelldu samráði fyrirtækjanna. Hafa ber í huga að Samskip leggja engin gögn baki því að upplýsingar (E)frkvstj-skiparekst, um framgang viðræðna Samskipa vegna leiguskipsins, hafi komið frá skipaeigandanum eða ótilgreindum miðlara.

12973. Þá eru órökstuddar staðhæfingar Samskipa um staðsetningu skipsins 7. nóvember 2008 og þær ekki með stoð í samtímagögnum fyrirtækisins. Þau gögn gefa til kynna að skipið hafi legið fyrst við höfn í Rotterdam en hafi í desember 2008 verið fært til hafnar í Árósum.[6431] Jafnvel þó að (E)frkvstj-skiparekst hefði vísað til rangrar staðsetningar á skipinu í tölvupósti hans 7. nóvember 2008 þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að það hafi áhrif á þýðingu þessa gagns í máli þessu, enda er horft til ummæla (E)frkvstj-skiparekst sem sýna að hann bjó yfir upplýsingum frá Samskipum um misheppnaðar samningaviðræður við eiganda skipsins.

12974. Það fór síðan ekki svo að Eimskip tæki við leiguskipinu (Akrafelli) af Samskipum. Fyrrnefnd sjónarmið Samskipa hrófla á hinn bóginn ekki við því að í máli þessu séu samskipti milli keppinautanna, um leiguskip Samskipa, sett í samhengi við önnur samtímagögn um samráð fyrirtækjanna á þessum tíma, *„Verkefnið Nýtt upphaf“* um endurskoðun siglingakerfa, ítrekuð samskipti fyrirtækjanna og aukið samstarf.

12975. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á að það að sigla ekki flutningaskipi og láta það frekar liggja í höfn er eðli málsins samkvæmt til þess fallið að draga úr kostnaði í starfsemi flutningsaðila. Með þessu er þó bara hálf saga sögð enda snýr rekstur fyrirtækja líka eðli málsins samkvæmt að því kappkosta að nýta ónýtt flutningsrými, afla nýrra viðskipta og tekna. Líkt og Samskip benda á var mikill samdráttur í innflutningi til Íslands eftir október 2008. Á hinn bóginn verður einnig að hafa í huga að sjóflutningar til og frá Íslandi lögðust óumdeilanlega ekki af eftir október 2008 og út rannsóknartímabilið. Inn- og útflytjendur vöru héldu áfram að flytja þær til og frá landinu. Til að mynda varð samdráttur í innflutningi á mat- og drykkjavöru takmarkaður og vöxtur var í útflutningi frá landinu. Samtímagögn ættu að hafa borið það með sér ef Samskip hefðu haustið 2008 a.m.k. litið á það sem kost að sækja aukið magn frá Eimskip þegar fyrirtækið var með verulegt vannýtt flutningsrými (Akrafell og Hvassafell, sem var siglt næstu tómu á Leið 2 til Íslands). Samtímagögn sýna að þetta voru viðbrögð Samskipa fyrir og eftir samráðstímabilið. Til að mynda höfðu Samskip í maí 2008 ráðgert að mæta samdrætti í innflutningi til landsins með því að sækja magn frá umfangsmiklum viðskiptavinum Eimskips en hættu við og hófu aukið samráð við Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.6 og 14.5.1. Þá hefði sömuleiðis vannýtt flutningsgeta Samskipa átt að endurspeglast sem samkeppnislegur þrýstingur í samtímagögnum Eimskips. Þetta var ekki reyndin, öðru nær. Fyrirtækin komu á „friði“ með ólögmætri markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini, sbr. einnig sátt Eimskips dags. 21. júní 2021.

[6431] Sbr. kafla 9.6. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„Re: Akrafell – status“*, dags. 28.11.2008, kl. 08:29. Doc. ID. 0.7.33.536320. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„FW: Akrafell“,* dags. 30.10.2008, kl. 21:04. Doc. ID. 0.7.33.523915. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„maersk – samskip“*, dags. 22.10.2008, kl. 10:28. Doc. ID. 0.7.33.519162.

25.33. Um viðauka Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008

12976. Í málsgrein 1052 í athugasemdum Samskipa við AI segir m.a. að það hafi verið útilokað að Samskip gætu starfað áfram á grundvelli eldri samnings við Alcoa (frá október 2007). Það hafi verið *„afar einfalt reikningsdæmi*" og Alcoa hefði eðli málsins samkvæmt haft skilning á því. Þrátt fyrir að verð hafi hækkað til Alcoa þá hafi verð áfram verið *„mjög hagstæð fyrir Alcoa*", ella hefði viðskiptavinurinn leitað annarra leið við flutningana.

12977. Þessi sjónarmið hagga ekki því að samskipti Samskipa og Eimskips í aðdraganda þeirrar breytingar sem var gerð á samningi Samskipa við Alcoa fór gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samskip hafa engin gögn lagt fram með þessum skýringum. Jafnvel þó Samskip hefðu talið forsendur brostnar fyrir gildandi samningi við Alcoa og *„reikningsdæmið*" *„einfalt*", þá máttu Samskip ekki eiga samskipti við Eimskip um hugmyndir sínar varðandi til hvaða aðgerða fyrirtækið hefði í hyggju að grípa til, m.a. varðandi breytingu siglingakerfisins, takmörkun á flutningsgetu og aðgerðir gagnvart Alcoa sem og að viðhalda því samráði í rúm fjögur ár.

12978. Hvað áhrærir skýringar Samskipa í athugasemdunum um að mikil verðhækkun Samskipa gagnvart Alcoa hafi verið *„mjög hagstæð fyrir Alcoa*", þá hefur hún ekki gildi. Á grundvelli samráðs við Eimskip tókst Samskipum að hækka verð verulega gagnvart Alcoa og á sama tíma skerða þjónustu gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

12979. Í fylgiskjali með bréfi Alcoa frá 3. nóvember 2008 kemur fram að fyrirtækið hafi skoðað aðra valkosti þegar Samskip fór, haustið 2008, fram á verðhækkun og breytingu á ársgömlum samningi fyrirtækjanna. Ásamt því að meta tillögur Samskipa lagði Alcoa meðal annars mat á Eimskip sem valkost. Af fylgiskjali Alcoa má ráða að Eimskip hafi gefið Alcoa til kynna að fyrirtækið gæti einungis flutt hluta af áli Alcoa til Evrópu (25%) og er ljóst af upplýsingum Alcoa að tilboðsverð Eimskips var hærra en tillaga Samskipa eftir verðhækkun. Um þetta er ítarlega fjallað í kafla 9.7 og 9.10. Var framangreind háttsemi Eimskips gagnvart Alcoa sem fyrr segir hluti af hinu ólögmæta samráði með Samskipum, sbr. einnig sátt við Eimskip frá 16. júní 2021, sbr. tölul. 1.1. í 1. gr. sáttarinnar.

12980. Af gögnum málsins leiðir að Alcoa hafi séð það sem illskásta kostinn að ganga að kröfum Samskipa um breytingu á samningnum og verulega verðhækkun. Í því sambandi skal hafa í huga að í viðauka Samskipa og Alcoa frá 24. nóvember 2008 kom fram að fyrirtækin myndu endurskoða samninginn á sex mánaða fresti til að finna leiðir til að lækka verð til Alcoa: *„Samskip and Alcoa will review status of the contract and inbound volumes of other customers every 6 months to find ways to improve ocean rates*". Verðhækkunin og aðrar breytingar á samningnum 24. nóvember 2008 var út frá sjónarhóli Alcoa tímabundin ráðstöfun. Í kafla 9.11 er lýst samtímagögnum frá Samskipum sem sýna að Samskip höfnuðu ítrekað beiðnum Alcoa um að endurskoða samninginn og lækka verð. Var þetta og í samræmi við þá almennu stefnu útflutningsdeildar Samskipa á þessum tíma að ekki ætti að lækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, sbr. kafla 14. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að hið ólögmæta samráð við Eimskip hafi gert Samskipum kleift að halda hinni miklu verðhækkun til streitu gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini, þar til Alcoa bauð út þessa flutninga að nýju, skipti um flutningafyrirtæki á árinu 2013 og sleit öllum viðskiptum um sjóflutninga við Samskip og Eimskip.

12981. Með hliðsjón af framangreindum samtímagögnum málsins getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að órökstudd staðhæfing Samskipa, um að verðhækkun hafi verið *„mjög hagstæð fyrir Alcoa*", sýni að háttsemi Samskipa og Eimskip hafi verið samþýðanleg 10. gr. samkeppnislaga.

12982. Í mgr. 1057 – 1058 í athugasemdum Samskipa við AI eru gerðar margvíslegar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins vegna viðaukans sem Samskip gerðu við Alcoa 24. nóvember 2008. Hjá Samskipum kemur fram að það sé augljóst að mikil verðhækkun og breytt greiðslufyrirkomulag hafi

verið hagfellt fyrir Samskip enda hafi þetta verið ein af grundvallarforsendum þess að fyrirtækin næðu saman. Vísa Samskip til þess að það hafi verið útilokað fyrir Samskip að halda áfram flutningum fyrir Alcoa nema breytingar hefðu verið gerðar á samningnum frá október 2007. Vísa Samskip til upplýsinga frá Alcoa í bréfi þess til Samkeppniseftirlitsins frá 3. nóvember 2017. Segja Samskip að þar megi sjá að Alcoa hafi metið það hagfelldast að endursemja við Samskip frekar en að semja við nýjan flutningsaðila. Fram kemur að um hafi verið að ræða „*tvíhliða samninga milli Samskipa og Alcoa*" sem hafi verið „*rökréttur og nauðsynlegur*" fyrir bæði fyrirtækin, „*við þær aðstæður sem skapast höfðu í þjóðfélaginu og á flutningamörkuðum*". Alcoa hafi fallist á verulega verðhækkun að vel athuguðu máli. Engin ástæða væri til að gera samninga fyrirtækjanna „*tortryggilega og vitanlegu áttu samkeppnisaðilar Samskipa ekki nokkra aðkomu að þessari samningsgerð, hvorki Eimskip né aðrir*." Segja Samskip að ekkert í málinu styðji við þessar „*ótrúlegu vangaveltur*" Samkeppniseftirlitsins.

12983. Samkeppniseftirlitið hefur ekki dregið í efa að í kjölfar hruns fjármálafyrirtækja í október 2008 hafi Samskip talið forsendur breyttar í samningi sínum við Alcoa vegna væntinga um minnkandi innflutningi til Íslands. Það var því til hagsbóta fyrir Samskip að ná fram verulegri takmörkun á flutningsgetu með tilheyrandi hagræðingu og mikilli verðhækkun gagnvart Alcoa. Samtímagögn fyrirtækisins eru skýr um þetta og Samskip staðfesta þetta í athugasemdum sínum. Kjarni málsins er á hinn bóginn sá að Samskipum var óheimilt að koma á auknu samráði við Eimskip, sem hafði hafist áður eða um mitt ár 2008.

12984. Ekki stoðar fyrir Samskip að setja fram þá skýringu að Eimskip hafi ekki haft aðkomu að „*samningsgerð*" viðauka Samskipa við Alcoa. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins við mat á háttsemi Samskipa og Eimskips við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og samninga um flutninga fyrir Alcoa byggir ekki á slíkri einfaldri forsendu, þ.e. um að fyrirtækin hafi skrifað ólögmætt samstarf sitt inn í samninga við viðskiptavininn, heldur á því að samstarf fyrirtækjanna, sem ætlað var að færi leynt, megi ráða af fjölmörgum gögnum málsins, virt heildstætt, samskiptum og tímasetningum þeirra. Kemur þetta berlega í ljós varðandi samtímagögn sem tengjast flutningaþjónustu fyrir Alcoa á áli frá Reyðarfirði til Evrópu.

12985. Eimskip hafði einnig hag af óbreyttu ástandi. Æðstu stjórnendur fyrirtækisins voru afar ánægðir með þessa flutninga fyrir Alcoa og að áframhaldandi „*friður*" gerði það að verkum að Eimskip þurfti ekki að óttast samkeppni frá Samskipum um flutninga fyrir Norðurál, sbr. kafla 14.36. Ástandi á stóriðjumarkaðnum, sem líkja má við helmingaskipti milli Eimskips og Samskipa, yrði ekki haggað.

12986. Skýringar Samskipa um að viðaukinn frá 24. nóvember 2008 hafi verið „*rökréttur*" og „*nauðsynlegur*" fyrir Alcoa haggar ekki því mati eftirlitsins að Samskip og Eimskip höfðu með sér samráð í tengslum við þær breytingar sem voru gerðar á siglingakerfi Samskipa, takmörkun á flutningsgetu og útflutning fyrir Alcoa. Um þetta vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins hér að framan.

12987. Í mgr. 1059 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að Samkeppniseftirlitið rangtúlki samning Samskipa og Alcoa frá árinu 2007 um það lágmarksmagn sem þar var að finna. Skuldbinding Alcoa hafi samkvæmt þeim samningi tekið til 200.000 tonna árlega. Með viðaukanum 24. nóvember 2008 hafi verið gerð sú breyting að skuldbindingin hafi verið færð í 300.000 tonn árlega.[6432]

12988. Vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins hér að framan vegna sambærilegra sjónarmiða Samskipa. Eins og skýr samtímagögn sýna taldi Samskip sig eiga tilkall til flutninga á allri álframleiðslu Alcoa sem flutt var í gámum til Rotterdam og annarra hafna á meginlandi Evrópu og á austurströnd Bretlands.

[6432] Sjá einnig sambærileg sjónarmið í mgr. 1073 í athugasemdum Samskipa við AI.

12989. Með viðauka Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008 skuldbatt Alcoa sig til að flytja a.m.k. 300.000 tonn á ári með Samskipum til Evrópu (Rotterdam og Immingham í Bretlandi) frá og með 15. október 2008 (í stað 200.000 tonna lágmarksviðmiðs áður). Um þessa breytingu á lágmarks viðmiði samningsins um flutninga Samskipa skal minnt á að eldra viðmiðið frá október 2007, 200.000 tonn á ári, var samkvæmt upplýsingum Alcoa ætlað að samsvara u.þ.b. því magni sem þá var ráðgert að flytja til hafna í Evrópu. Í reynd varð framleiðslugeta álversins meiri en upphaflega hafði verið áætlað og var framleiðslan að mestu flutt til markaða í Evrópu. Eins og fjallað er um í kafla 9.11 fór það svo á samráðstímabilinu að Samskip fluttu um og í kringum 300.000 tonn á ári af áli fyrir Alcoa til Evrópu. Í samræmi við samráð fyrirtækjanna flutti Eimskip það umframmagn sem Samskip ákváðu að sinna ekki. Hér skiptir líka máli að rifja upp að aðgerðir fyrirtækjanna fólu í sér að Samskip höfðu lítinn hvata til að flytja umfram 300.000 tonn árlega fyrir Alcoa, þar sem verðlagsákvæði nýja samningsins fól í sér að einingaverð til Samskipa lækkaði mikið, úr 15,00 USD á hvert tonn, að viðbættu BAF, niður í einingaverð skv. eldri samningi, 6,50 USD á tonn.

12990. Með hliðsjón af framangreindu eru sjónarmið Samskipa í mgr. 1059 í athugasemdum við AI haldlaus.

12991. Í mgr. 1060 – 1061 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að Samkeppniseftirlitið vísi til þess að með viðauka Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008 hafi verið að hluta komin til framkvæmda markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins, samanber og tillögur (S)frkvstj-millilandasv sem hann setti fram í tölvupósti til (S)forstj 7. febrúar 2008 um möguleg viðbrögð Samskipa við samdrætti í innflutningi. Tilgreina Samskip í athugasemdunum að umræddur tölvupóstur (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj hafi ekki varðað *„hið ímyndaða“* samráðsverkefni heldur sé þar lýst *„hugleiðingum varðandi mögulegar aðgerðir til að bregðast við fyrirsjáanlegu hruni í innflutningi til landsins. Fyrsta atriðið lýtur að samningum við Alcoa“*. Segja Samskip að þar komi skýrt fram að (S)frkvstj-millilandasv teldi þetta ekki auðvelt verkefni *„enda átti það eftir að taka lungann úr árinu að ná niðurstöðu í því“*. Halda Samskip því fram að *„kenningar“* Samkeppniseftirlitsins um að breytingar á siglingakerfi og samningar við Alcoa, sem unnið hafi verið að hörðum höndum allt árið 2008 hjá Samskipum, hafi verið ákveðnar í *„einhvers konar samstarfi við Eimskips“*, væru fullkomlega rangar. Um það væru gögn málsins afar skýr.

12992. Byggja Samskip einnig á því að hugmyndir Samskipa og Eimskips um samnýtingu siglingakerfa hafi verið hugmyndir, fyrst og fremst fræðilegar, sem hafi enga þýðingu í málinu. (S)frkvstj-millilandasv hefði *„svo sannarlega“* mátt benda á að *„þjóðhagslega væri hagkvæmast að steypa öllum kerfum flutningsaðila saman til að bregðast við ástandinu í þjófélaginu.“* Þær hugmyndir hafi ekki verið ólögmætar *„svo mikið er víst“* og þær ekki teknar lengra. Samt rifji Samkeppniseftirlitið þær endurtekið upp til að *„bregða upp rangri mynd af atvikum málsins“*. Segja Samskip að þessi vinna hafi alfarið lotið að *„hagsmunum félagsins“* og verið *„án samstarfs við nokkurn keppinaut“* og fyrir liggi að *„aldrei kom til samnýtingar siglingakerfa af nokkrum toga“*. Í mgr. 999 í athugasemdum Samskipa við AI koma fram sömu sjónarmið um tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj dags. 7. febrúar 2008.

12993. Þessar skýringar Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og hagga ekki niðurstöðu um ólögmæti háttsemi Samskipa og Eimskips skv. 10. gr. samkeppnislaga.

12994. Í upphafi er gerð alvarleg athugasemd við málsatvik í umfjöllun Samskipa. Í athugasemdum sínum setur fyrirtækið ítrekað fram staðhæfingar um að á fyrri hluta árs 2008 hafi þegar verið komið fram efnahagshrun hér á landi og verulegur samdráttur í flutningsmagni. Þetta er rangt og vísast um þetta til umfjöllunar um stöðuna hér á landi á fyrri hluta árs 2008 í kafla 6.7.1.1. Samtímagögn Samskipa á Íslandi sýna auk þess gott gengi í starfsemi fyrirtækisins fram að bankahruninu síðla haust 2008. Á fyrri hluta árs 2008 voru sannarlega komin fram merki um minnkandi umsvif í íslensku efnahagslífi en staðreyndin er sú að efnahagshrunið varð í kjölfar falls íslensku viðskiptabankanna í október 2008, en ekki fyrr.

12995. Varðandi áðurnefnd mótmæli Samskipa, um tilvísun Samkeppniseftirlitsins til fyrirliggjandi gagna málsins, þá bendir eftirlitið á að það er fullkomlega málefnalegt og í samræmi við reglur um sönnun í samráðsmálum um heildarmat gagna að eftirlitið vísi til þess að með viðauka Samskipa og Alcoa, dags. 24. nóvember 2008, megi segja að komin hafi verið til framkvæmda markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins, sbr. kynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008 og tillögur (S)frkvstj-millilandasv í tölvupósti hans til (S)forstj 7. febrúar 2008. Vegna athugasemda Samskipa sem tengjast tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv frá 7. febrúar 2008 þá skal rifja upp hvað kom þar fram, sbr. kafla 6.7.2:

„Aðgerðir til hugleiðingar ef innflutningur dregst verulega saman:

a) Endursemja við Alcoa – verður ekki auðvelt

b) Fækka sértilgangsgámum – ekki hægt að fækka mikið vegna útflutnings (ál og Elkem)

c) „Slot" samningar við keppinauta-samnýta kerfi.

d) Draga saman á útflutningshliðinni og minnka skala niður flutningsgetu."

12996. Þetta voru því þær aðgerðir sem (S)frkvstj-millilandasv lagði til að Samskip ættu að hugleiða ef innflutningur myndi dragast verulega saman. Eitt af því var að grípa til aðgerða með keppinautum. Samskip unnu síðan áfram að þessum verkefnum. Í stuttu máli sagt urðu málsatvik síðan þau að með tilkomu nýs forstjóra Eimskips í lok maí 2008 og fundi fyrirtækjanna stuttu síðar, 6. júní 2008, var auknu samráði Eimskips og Samskipa hrint í framkvæmd og unnið að því sumarið og haustið 2008. Einn liður í því var takmörkun á flutningsgetu á markaðnum. (S)frkvstj-millilandasv, sem sent hafði tölvupóstinn 7. febrúar 2008 til (S)forstj, hafði ríka aðkomu að samráði Samskipa og Eimskips. Tillögur (S)frkvstj-millilandasv um samnýtingu kerfa og samstarf um flutninga fyrir Alcoa í áðurnefndum tölvupósti hans 7. febrúar 2008, sem ef til vill höfðu verið *„fræðilegar"* í febrúar 2008, voru því eftir mitt ár 2008 komnar í vinnslu og undirbúning hjá Samskipum og Eimskip og til framkvæmda í nóvember 2008.

12997. Skýringar Samskipa, sem lúta að því að um hafi verið að ræða *„hugmyndir"* sem hafi ekki verið teknar lengra milli fyrirtækjanna, eru ekki í samræmi við skýr samtímagögn um framgang *„Nýtt upphaf"* verkefnisins og samskipti fyrirtækjanna. Þá ber að hafa í huga að ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips um atriði tengd samkeppni, á fákeppnismarkaði eins og flutningamarkaði, dró úr óvissu milli fyrirtækjanna og raskaði með ólögmætum hætti samkeppni á markaðnum í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

12998. Í mgr. 1062 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 1063 í athugasemdunum, er á því byggt að öll umfjöllun Samkeppniseftirlitsins sé því *„marki brennd að litið* [sé] *framhjá þeirri staðreynd að endurskoðaður samningur Alcoa og Samskipa byggði á frjálsum samningi milli tveggja sjálfstæðra fyrirtækja."* Báðir samningsaðilar hefðu gert Samkeppniseftirlitinu grein fyrir því á hvaða forsendum fyrri samningur hafi verið byggður og að þær hafi brostið árið 2008. Samskip fái ekki með nokkru móti séð hvaða þýðingu það hafi í máli þessu hvernig framkvæmd þessa samnings milli Alcoa og Samskip væri háttað enda ekkert í þeirri framkvæmd sem ætti undir lögsögu stofnunarinnar eða ákvæði samkeppnislaga.

12999. Samkeppniseftirlitið telur haldlaust hjá Samskipum í samráðsmáli sem þessu að byggja á því að viðauki Samskipa og Alcoa hafi verið *„frjáls"* samningur tveggja *„sjálfstæðra"* fyrirtækja. Samráð keppinauta eru í eðli sínu ein tegund af fjársvikum og blekking gagnvart almenningi og öðrum fyrirtækjum. Samráðsaðilar geta í málum sem þessum seint eða aldrei skýlt sér á bak við það að hugsanlegir þolendur samráðs séu *„sjálfstæð"* fyrirtæki og ólögmætar aðgerðir eða samningar, sem grunvallast á samráði,

séu gerðir af fúsum og frjálsum vilja þess sem samráðið snúi að. Jafnvel þó, eins og í tilviki Alcoa, um hafi verið að ræða alþjóðlegt stórfyrirtæki.

13000. Samtímagögn sýna að Alcoa hafði talið að hin mikla verðhækkun, sem fyrirtækið féllst á 24. nóvember 2008, ætti að vera tímabundin og voru Samskip samkvæmt hinum breytta samningi skuldbundin til að skoða á sex mánaða fresti með Alcoa hvort tilefni væri til að endurskoða samningskjörin.

13001. Í athugasemdum Samskipa kemur fram að Samskip hafi ekki fallist á beiðni Alcoa um lækkun á sjóflutningsverði þar sem ekki hafi verið uppfyllt umrætt endurskoðunarákvæði viðaukans um innflutningsmagn, sbr. mgr. 1062 í athugasemdum Samskipa við AI. Segja Samskip að fyrirtækið hafi ekki lækkað verðið til Alcoa á grundvelli ákvæðisins „*enda* [hafi] *engin aukning orðið á innflutningi á samningstímabilinu*". Samskip skýra á hinn bóginn ekki eða leggja fram gögn að baki því til hvaða „*innflutnings*" sé verið að vísa í þessu sambandi. Þannig er ekki skýrt hvort Samskip væru með framangreindu að vísa til heildarinnflutnings almennt til Íslands eða innflutnings viðskiptavina Samskipa. Hvað sem þessum óskýrleika líður hjá Samskipum þá, miðað við eigin umfjöllun Samskipa, stenst það ekki skoðun að ekki hafi orðið aukning á innflutningi. Horft til mgr. 998 í athugasemdum Samskipa við AI þá jókst heildarinnflutningur til Íslands árin 2009 – 2011.[6433] Að sama skapi jókst innflutningur viðskiptavina Samskipa 2009 til 2011, sbr. mgr. 1186 í athugasemdum Samskipa við AI,[6434] þótt sú aukning hafi ekki verið umtalsverð enda ólögmæt markaðsskipting við lýði þá og engin tilfærsla á mikilvægum viðskiptavinum milli Samskipa og Eimskips. Fullyrðing Samskipa, um að verð til Alcoa hafi ekki lækkað vegna þess að engin aukning hafi orðið á innflutningi á samráðstímabilinu, er því í ósamræmi við þeirra eigin umfjöllun.

13002. Óháð þessu ósamræmi þá bendir Samkeppniseftirlitið á að umrætt endurskoðunarákvæði viðaukans frá 24. nóvember 2008 kvað á um að „*Samskip and Alcoa will review status of the contract and inbound volumes of other customers every 6 months to find ways to improve ocean rates*", þ.e. á sex mánaða fresti ættu Samskip og Alcoa að endurskoða samninginn og innflutt magn annarra viðskiptavina á sex mánaða fresti til þess að finna leiðir til að bæta samningsverðið.

13003. Samtímagögn sýna að Samskip urðu ekki við beiðni Alcoa um að lækka verð á flutningum. Hvað sem líður endurskoðunarákvæði viðaukans þá mátti ætla að ítrekuð umleitan stórs viðskiptavinar myndu leiða til þess að Samskip myndu hafa sýnt viðleitni til að bregðast við umleitaninni eða það hafi a.m.k. verið skoðað af alvöru innanhúss. Það gerðist ekki. Þvert á móti.

13004. Vegna mikilvægis Alcoa hefði mátt ætla að fyrirtækið hefði átt að hafa kaupendastyrk gagnvart Samskipum. Ætla má að samkeppnislegur þrýstingur frá Eimskip hefði átt að kalla á slíkt hjá Samskipum, sbr. erindi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins frá febrúar 2009 þar sem segir: „[l]*ykilatriði í samkeppni* […] *einmitt að vegna samkeppnislegs þrýstings frá keppinautum þá á verðlagning að lækka en ekki hækka*". Þessu var þveröfugt farið og hvergi að finna ótta hjá Samskipum við að bregðast ekki við umleitan Alcoa um lækkun á verði og bætta þjónustu. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að það var hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips sem gerði Samskipum þetta kleift. Sú staðreynd að Samskip neituðu Alcoa á samráðstímabilinu um endurskoðun á flutningsverði, án þess að hika eða þurfa að taka tillit til mögulegra viðbragða helsta keppinautarins, Eimskips, endurspeglar að mati Samkeppniseftirlitsins hvernig skipafyrirtækin höfðu á þessum tíma alvarlega raskað samkeppni á flutningamarkaði hérlendis.

13005. Í mgr. 1035 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til þess að um hafi verið að ræða erfiðar aðstæður hjá Samskipum sumarið og haustið 2008. Þessu hafi verið nauðsynlegt að mæta með breytingum á

[6433] Tafla 25: Þróun heildarinnflutnings til Íslands á tímabilinu 1998 til 2014.
[6434] Tafla 28: Innflutningur Samskipa 2006 til 2017.

samningi við Alcoa sem fyrirtækið samþykkti. Ljóst hafi verið að allir sem komu að flutningamarkaðnum á Íslandi gerðu sér grein fyrir því hve erfiða stöðu var um að ræða. Fullyrðir fyrirtækið síðan að vegna þessara aðstæðna hafi verið nauðsynlegt hjá Samskipum að breyta samningi við Alcoa.

13006. Samkeppniseftirlitið hefur ítrekað fjallað um aðstæður hér á landi árið 2008, sbr. umfjöllun í kafla 6.7 og áfram. Óumdeilanlega voru ytri aðstæður erfiðar í kjölfar efnahagshrunsins haustið 2008. Það voru ekki eingöngu Samskip og Eimskip sem glímdu við erfið skilyrði heldur almenningur allur, önnur fyrirtæki og þjóðarbúið í heild sinni. Á hinn bóginn hafði rekstur Samskipa á Íslandi gengið vel, þótt frá mars 2008 eða svo hafi þrengt verulega að fjárhagslegri stöðu móðurfélagsins, Samskipa Holdings, systurfélaga og aðaleiganda félagsins, (S)aðaleig-stjform-SH.

13007. Að sama skapi gekk innanlandsrekstur Eimskips á Íslandi vel þótt fyrirtækið ætti í verulegum fjárhagserfiðleikum vegna mikilla fjárfestinga erlendis og annarra þátta sem ekki áttu rætur að rekja til rekstursins hér á landi, sbr. umfjöllun í kafla 33.

13008. Einn þáttur samráðs Samskipa og Eimskips sneri að því að mæta því viðfangsefni sem gerði Samskipum kleift að halda bróðurpartinum af gámaflutningum á áli fyrir Alcoa innan kerfa fyrirtækisins og hækka verð, og Eimskip varð „varaleið" sem tók það umframmagn sem Samskip völdu að sinna ekki. Í samræmi við aukið gámasamráð fyrirtækjanna notuðu þau eftir hentugleika við gáma hvors annars við flutningana og í samræmi við „*skilgreint verklag*".

13009. Hvað sem framangreindu líður, og jafnvel þó að Samskip hafi talið sig þurfa að grípa til breytinga á siglingakerfi vegna erfiðleika við að uppfylla að mestu samningsskuldbindingu við Alcoa, þá var fyrirtækinu eftir sem áður óheimilt að eiga um þær aðgerðir samráð við Eimskip. Framangreind athugasemd sem Samskip vísa til í mgr. 1035 í athugasemdum sínum við AI haggar því ekki niðurstöðu um brot fyrirtækisins gegn 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti og samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði eru mjög varasöm og er fyrirtækjum ekki heimilt að víkja 10. gr. samkeppnislaga til hliðar til að mæta fjárhagsáskorunum fyrirtækja eða eiganda þeirra, óhagstæðari ytri aðstæðum eða hugsanlegum forsendubresti í samningum við viðskiptavini.

25.34. Um upplýsingar frá Alcoa

13010. Í mgr. 1021 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um upplýsingar sem Alcoa veitti við rannsókn þessa máls. Segja Samskip að lýsingar Alcoa væru í góðu samræmi við staðreyndir málsins og lýsingar Samskipa í athugasemdunum. Forsendur samnings milli Samskipa og Alcoa hafi verið brostnar en Alcoa Fjarðaáli hafi hins vegar verið nauðsynlegt að tryggja örugga flutninga á framleiðslu sinni frá Íslandi. Fram kemur í athugasemdum Samskipa að í svari Alcoa sé því „*lýst hvernig félagið hafi tekið, á eigin forsendum, ákvörðun um að endursemja við Samskip fremur en að snúa sér til Eimskips eða annarra aðila*." Að mati Samskipa kjósi Samkeppniseftirlitið að draga úr vægi þessarar frásagnar enda falli hún ekki vel að samsæriskenningum stofnunarinnar.

13011. Þessi sjónarmið Samskipa hagga ekki niðurstöðu um að samráð Samskipa og Eimskips varðandi takmörkun á flutningagetu og atvik vegna Alcoa endurspegli það.

13012. Ítarlega er fjallað um upplýsingar frá Alcoa, sbr. bréf þess 3. nóvember 2017 og fylgiskjal, í kafla 9.10. Vísast til þeirrar umfjöllunar. Árétta ber að jafnvel þótt Samskip hafi metið forsendur samnings síns og Alcoa brostnar, þá var Samskipum óheimilt að eiga samráð við Eimskip varðandi þær aðgerðir fyrirtækisins sem þessu tengdust.

13013. Varðandi áðurnefndar staðhæfingar Samskipa um að Alcoa hafi „*á eigin forsendum*" tekið ákvörðun um að endursemja við Samskipa, þá skal hafa í huga að sú ákvörðun Alcoa var tekin á þeim forsendum sem

fyrirtækið rekur í fylgiskjali sínu „*Iceland Shipping Review October 2008*", sjá kafla fylgiskjalsins: „*October 27-30, 2008 Meetings in Iceland*".

13014. Af þeirri umfjöllun Alcoa er ljóst að eftir að Samskip höfðu nálgast viðskiptavininn með kröfur um endurskoðun á samningi fyrirtækjanna í október 2008, þá mat Alcoa nokkra aðra valkosti en Samskip.

13015. Samkvæmt umfjöllun Alcoa laut einn valmöguleiki fyrirtækisins að því að leita til Eimskips með flutninga á öllu áli fyrir fyrirtækið til Evrópu. Af fylgiskjalinu má sjá að Eimskip hafði á hinn bóginn gefið Alcoa til kynna að það gæti einungis flutt hluta af álinu (25%). Þessi frásögn er í samræmi við önnur samtímagögn frá þessum tíma varðandi samráð Samskipa og Eimskips. Það var á grundvelli m.a. þessa mats sem Alcoa tók „*upp á eigin spýtur*" þá ákvörðun að velja illskásta kostinn og endursemja við Samskip.

13016. Í mgr. 1025 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um þá umfjöllun Samkeppniseftirlitsins að upplýsingar Alcoa beri með sér að Alcoa hafi ekki verið kunnugt um samráð Samskipa og Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 9.10 í ákvörðuninni. Ástæðu þess að Alcoa upplýsi ekki um samráð segja Samskipa vera þá að ekki hafi verið neinu samráði til að dreifa við Eimskip og einu samskiptin á milli Samskipa og Eimskips hafi verið þau sem „*voru óhjákvæmileg vegna þess fyrirkomulags sem Alcoa kaus að hafa á viðskiptunum*". Ekkert í viðskiptum Samskipa við Alcoa hafi farið leynt og vitanlega hafi Samskip einnig vitað allt um þá þjónustu sem Eimskip veitti Alcoa á grundvelli samninga þar um. Viðskiptin hafi að öllu leyti farið fram „*fyrir opnum tjöldum og framsetning stofnunarinnar um ætlaða leynd gagnvart Alcoa eða yfirvöldum fullkomlega tilhæfulaus*".

13017. Þessar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn.

13018. Samkeppniseftirlitið gerir enn og aftur athugasemd við þá fullyrðingu Samskipa að það hafi verið Alcoa, viðskiptavinur Samskipa og Eimskips, sem hafi stillt upp „*fyrirkomulaginu*" eins og það „*kaus að hafa á viðskiptunum*" eftir að Samskip óskuðu eftir endurskoðun á samningnum. Eins og fjallað er um hér að framan var það vissulega mikilvægt fyrir framgang samráðs Samskipa og Eimskips að ná samkomulagi við Alcoa á seinni hluta árs 2008. Á hinn bóginn fer fjarri að álframleiðandinn á Reyðarfirði hafi þar með sett upp „*fyrirkomulagið*". Það voru Samskip og Eimskip, með samráði sínu, sem komu upp ólögmætu ástandi á flutningamarkaði hér á landi. Hér skal undirstrika að samtímagögn sýna að Alcoa leitaði ítrekað til Samskipa á samráðstímabilinu um lækkun á verði og breytt fyrirkomulag. Við því var ekki orðið. Gerði samráð við Eimskip Samskipum þetta kleift.

13019. Upplýsingar í fyrirliggjandi bréfi og fylgiskjali Alcoa bera þess skýrlega merki að viðskiptavininum hafi ekki verið kunnugt um samráð Samskipa og Eimskips. Samtímagögn renna stoðum undir það einnig. Staðhæfing Samskipa um að einu samskiptin við Eimskip hafi tengst „*fyrirkomulagi*" sem Alcoa hafi kosið að hafa á flutningunum er í ósamræmi við gögn málsins. Fyrirliggjandi eru ótalmörg gögn um regluleg samskipti Samskipa og Eimskips. Af gögnum málsins verður ráðið að þau hafi varðað starfsemi keppinautanna og samkeppni þeirra á milli. Sum þessara gagna tengdust endurskoðun á flutningakerfum á sjó og landi. Jafnvel þó að háttsemi Samskipa og Eimskips hafi komið til eða tengst fyrirkomulagi viðskiptavinar á kaupum á þjónustu, þá bar Eimskip og Samskipum að gæta að ákvæðum 10. gr. samkeppnislaga í samskiptum og samstarfi fyrirtækjanna. Það gerðu flutningafyrirtækin ekki.

13020. Það er því haldlaus sú málsástæða Samskipa að halda því fram að ábyrgð á háttsemi fyrirtækisins og Eimskips hafi legið hjá viðskiptavininum eða því „*fyrirkomulagi*" sem var á viðskiptum hans. Ábyrgð á því að virða 10. gr. samkeppnislaga, sbr. 53. gr. EES-samningsins, hvílir á fyrirtækjunum sjálfum en ekki þeim aðila sem samráðsaðgerðir geta snúið að eða er ætlað að snúa að.

13021. Í mgr. 1023 – 1024 í athugasemdum Samskipa við AI staðfestir fyrirtækið að það hafi gefið Alcoa þá skýringu að fyrirtækið færi í þrot ef samningi við það yrði ekki breytt. Segja Samskip að þessi lýsing á

fjárhagsstöðu Samskipa á þessum tíma sé í samræmi við samtímagögn um fjárhag Samskipa. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi sjónarmið breyti niðurstöðu þessa máls. Vísast um gjaldþrotaskýringu Samskipa til umfjöllunar í m.a. kafla 26.2.

25.35. Um tímalínu Samskipa vegna viðræðna við Alcoa og breytinga á siglingakerfi

13022. Í mgr. 41 í athugasemdum Samskipa við AI setur fyrirtækið fram tímalínu um *„samskipti við Alcoa og þær breytingar sem áttu sér stað í siglingakerfi Samskipa haustið 2008*", sbr. einnig sbr. einnig mgr. 39. Segja Samskip að tímalína viðræðna fyrirtækisins og Alcoa sé *„samsett úr öllum póstum frá (S)forstj og (S)forstö-útfl, sem Samkeppniseftirlitið hefur undir höndum, og tengjast viðræðum við Alcoa.*" Segjast Samskip telja samantektina lýsa ferlinu nokkuð vel.[6435]

13023. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að sú tímalína sem Samskip setja fram haggi niðurstöðu eftirlitsins um samráð Samskipa og Eimskips.

13024. Gera ber athugasemd við að Samskip leggja ekki fram gögn að baki staðhæfingum sínum heldur kjósa að vísa í heild sinni til tölvupósthólfa tveggja stjórnenda fyrirtækisins. Var þessi endurtekna aðferðafræði í athugasemdum Samskipa til þess fallin að tefja yfirferð Samkeppniseftirlitsins á sjónarmiðum fyrirtækisins.

13025. Hvað umrædda tímalínu Samskipa varðar þá vísar Samkeppniseftirlitið til ítarlegrar umfjöllunar eftirlitsins um fyrirliggjandi gögn vegna samráðs Samskipa og Eimskips varðandi takmörkun á flutningsgetu og atvik tengd flutningsþjónustu fyrir Alcoa.

13026. Samkvæmt sönnunarreglum samkeppnisréttar skal meta fyrirliggjandi gögn með heildstæðum hætti, sbr. umfjöllun í kafla 4.7. Þannig ber að setja atvik í tímalínu Samskipa í samhengi við önnur fyrirliggjandi samtímagögn. Í tímalínu Samskipa er þetta ekki gert heldur kaus fyrirtækið að fjalla um hvert gagn einangrað. Umfjöllun Samskipa í tímalínunni er því ekki í samræmi við framangreindar sönnunarreglur og afstöðu fyrirtækisins sjálfs um mikilvægi þess að virða einstök gögn í samhengi við önnur gögn málsins, sbr. mgr. 959 í athugasemdum Samskipa við AI. Í tímalínu Samskipa er þannig látið hjá líða að fjalla um fjölmörg fyrirliggjandi samtímagögn og samskipti Samskipa og Eimskips. Þar er auk þess valið að hefja frásögn í ágúst 2008. Atvikum fram að því er einfaldlega sleppt í tímalínunni.

13027. Tímalína Samskipa er þannig afmörkuð við tímabilið frá ágúst til nóvember 2008 en fyrirliggjandi gögn sem þessu tengjast skipta hér máli sbr. til dæmis tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj og annarra stjórnenda Samskipa. dags. 7. febrúar 2008, þar sem Samskip fjölluðu um aðgerðir ef innflutningur til landsins myndi dragast verulega saman (*„Endursemja við Alcoa* […] *„Slot*"*samningar við keppinauta-samnýta kerfi*"). Þá er í tímalínu Samskipa sömuleiðis ekki fjallað um framkvæmd á öðrum þáttum samráðs fyrirtækjanna sem áttu sér stað samhliða. Er til dæmis ekki gerð grein fyrir gögnum málsins sem fjalla um aukið samstarf í landflutningum og verulegar verðhækkunaraðgerðir fyrirtækjanna, almennar og sérstækar.

13028. Sökum framangreinds er gagnlegt að nefna í dæmaskyni eftirfarandi athugasemdir við einstök atriði í tímalínu Samskipa. Undirstrika ber að Samskip hafa við rannsókn málsins aðgang að öllum gögnum sem vísað er til og stafa frá Eimskip:

- Varðandi atvik í ágúst 2008 þá segja Samskip í mgr. 41 í athugasemdunum að fundi sem hafi verið boðaður með Alcoa í ágúst 2008 í Pittsburgh í Bandaríkjunum hafi verið frestað. Aftur á móti staðhæfa Samskip síðar við rannsóknina að Samskip hafi átt fund með Alcoa í ágúst 2008 til að ræða breytingar

[6435] Vísast hér einnig til sömu sjónarmiða Samskipa mgr. 41 og 60 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022, sbr. einnig mgr. 34 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022, bls. 7–8.

á siglingakerfi.[6436] Ósamræmi er því í skýringum fyrirtækisins og tóku þær breytingum þegar líða tók á rannsókn málsins. Hvað sem þessu líður þá sýna samtímagögn að þessi fundur Samskipa með Alcoa fór ekki fram í ágúst heldur í september 2008. Fram kemur hjá Samskip í mgr. 41 að (S)frkvstj-millilandasv hafi sent póst til TWS hjá Alcoa Inc. og lýst áhyggjum sínum af ástandinu og komið með tillögu að tímabundinni verðhækkun. Sammælst hafi verið um að hittast 14. eða 15. september í Pittsburgh. Samkeppniseftirlitið fjallar ítarlega um m.a. þessi atvik og gögn í kafla 8.15.7.3 og 8.16.8 og vísast til þeirra umfjöllunar.

- Í tímalínu Samskipa sleppir fyrirtækið að nefna að þegar Samskip ((S)forstö-útfl) bókuðu fyrst fund með Alcoa 18. ágúst 2008 höfðu Samskip og Eimskip átt í samskiptum og unnið að auknu samstarfi, sbr. fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 og aðgerðir eftir fundinn. Fyrirtækið nefnir heldur ekki í tímalínunni að þremur dögum áður en (S)forstö-útfl boðaði Alcoa á fund (þar sem átti að ræða verðhækkun), eða þann 14. ágúst 2008, áttu Samskip og Eimskip samskipti um verkþætti í *„Nýtt upphaf*" verkefninu sem voru hluti af samráði fyrirtækjanna í sjóflutningum til og frá Íslandi.

- Í tímalínu Samskipa er vegna atvika í ágúst heldur ekki fjallað um það að stuttu áður en Samskip sendu Alcoa fundarboðið hafði farið fram fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip eða þann 25. júlí 2008. Kvöldið áður hafði (S)forstj fengið send til sín skjöl frá næstráðanda hjá Samskipum í siglingakerfinu, (S)forstö-flutnstj. Þau skjöl gerðu m.a. ráð fyrir auknu samstarfi Samskipa og Eimskips vegna útfærslu við takmörkun á flutningsgetu Samskipa m.a. vegna flutninga Alcoa, sbr. kafla 8.13.

- Samskip láta einnig hjá líða að fjalla um eða setja í samhengi hvernig fundarboðin í ágúst og byrjun september 2008, og verðhækkunaraðgerðir Samskipa gagnvart Alcoa, hafi verið hluti af víðtækum verðhækkunaraðgerðum Samskipa á þessum tíma, bæði almennum og fordæmalausum hækkunum á verðskrám en einnig sértækum verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum og í einstökum vöruflokkum, eins og áli og fiski. Var þetta hluti af samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma og eitthvað sem Samskip höfðu nokkrum mánuðum fyrr talið að yrði ekki *„auðvelt*", sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj dags. 7. febrúar 2008. Dæmi um aðra viðskiptavini en Alcoa sem hækkunaraðgerðir lutu að á þessum tíma voru m.a. Icelandic Seafood, HB Grandi, Vífilfell, Ísam og Rúmfatalagerinn, sbr. umfjöllun í kafla 8.15.7.1.

- Þá nefna Samskip það ekki í tímalínunni að (S)forstj boðaði (S)frkvstj-millilandasv á fund 4. september 2008 kl. 09:30 til að ræða *„skipakerfi*" en (S)frkvstj-millilandasv vistaði skömmu seinna (kl. 09:58) glærukynningu sem bar heitið *„Siglingakerfi Samskipa*". Samtímagögn sýna að einum klukkutíma síðar hafi (S)frkvstj-millilandasv sent (E)forstö-innfl tilkynningu um að hann kæmist ekki á fyrirhugaðan fund fyrirtækjanna eftir hádegið þann dag. Um hálftíma síðar sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa og setti fram beiðni um fund. Gögnin sýna að þessi fundarbeiðni tengdist verðhækkunaraðgerðum Samskipa gagnvart Alcoa. Þremur mínútum eftir að (S)frkvstj-millilandasv sendi fundarboð til Alcoa, eða kl. 11:39 sendi hann fundarboð til (S)forstö-innfl1 með nýjum fundartíma fyrir fund Samskipa og Eimskips og hafði (S)frkvstj-millilandasv þá fært hann aftur til næsta dags, 5. september á milli kl. 8:30 og 9:30. Að öllu þessu vann (S)frkvstj-millilandasv samtímis; endurskoðun siglingakerfis, undirbúningi á samskiptum við Eimskip og fundarbeiðni til Alcoa vegna verðhækkunarkröfu Samskipa, sbr. kafla 8.16.2.

- Samskip nefna heldur ekki í tímalínunni að daginn eftir fund Samskipa og Eimskips, 6. september 2008, var í tölvugögnum (S)frkvstj-millilandasv vistuð glærukynning þar sem áfram var fjallað um útfærslur á takmörkun á flutningsgetu og þar m.a. gert ráð fyrir auknu samstarfi við Eimskip í

[6436] Mgr. 39 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022, sjá umfjöllun síðast í málsgreininni um fundarboð [...] 29.08.2008.

sjóflutningum og samnýtingu kerfa m.a. vegna Alcoa (glærukynning (S)frkvstj-millilandasv: *„Siglingakerfi Samskipa – aðlögun að minnkandi innflutningsmagni“*), sbr. kafla 8.16.2.3.

- Í tímalínu Samskipa fjallar fyrirtækið auk þess ekki um það að viku fyrir fund Samskipa með Alcoa í Pittsburgh 15. september 2008, eða þann 8. september 2008, hafði (S)forstj á ný gert stjórn Samskipa Holding grein fyrir að samstarf við Eimskip væri einn þáttur sem væri til skoðunar við endurskoðun á siglingakerfi Samskipa, sbr. kafla 8.16.3.

- Varðandi atvik þann 15. september 2008 í tímalínunni þá ber að nefna að fyrirliggjandi er í máli þessu fundargerð frá fundi framkvæmastjórnar Eimskips sama dag. Samkvæmt þeirri fundargerð var rætt um aukið samstarf við Samskip á þeim fundi, m.a. um *„áhuga“* á að *„tryggja“* Eimskip *„fasta“* flutninga fyrir Alcoa og var einnig ákveðið á fundinum að skoða aukna samnýtingu Samskipa og Eimskips á flutningakerfum vegna útflutnings á fiski frá Austurlandi, sbr. kafla 8.16.5.2. Voru þetta sömu framkvæmdastjórar Eimskips, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-innanl og höfðu verið í ítrekuðum samskiptum við Samskip frá upphafi samráðsins um mitt árið 2008. Voru þetta atriði sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips, sbr. glærukynninguna frá 8. og 9. júní 2008.

- Vegna atvika í september 2008 í tímalínunni þá nefna Samskip heldur ekki að 19. september 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH með heitinu *„Eimskip“*. Ekkert efni var í tölvupóstinum heldur óskaði (S)forstj eftir að (S)aðaleig-stjform-SH myndi hringja til sín, sbr. kafla 8.16.9.

- Í tímalínu Samskipa er fjallað um tölvupósta (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv 30. september og 1. október 2008 þar sem kemur fram að verðhækkunarkrafa Samskipa stæði *„verulega“* í Alcoa. Ekkert er vikið að því í tímalínu Samskipa að þennan sama dag, 1. október 2008, áttu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl samskipti um þætti sem féllu undir samráð fyrirtækjanna og komið á enn nýjum fundi fyrirtækjanna nokkrum dögum síðar, 6. október 2008, sbr. 8.17.5. Daginn eftir samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl sýna gögn undirbúning á auknu gámasamráði Samskipa og Eimskips m.a. vegna flutninga fyrir Alcoa, sbr. drög að gámaleigusamningi sem send voru til (E)frkvstj-flutnkerf 2. október 2008 og umfjöllun í kafla 8.17.

- Í tímalínu Samskipa er fjallað um tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv frá 4. október 2008 þar sem (S)forstj spurði hvort það væru komin einhver svör frá Alcoa varðandi verðhækkunarkröfu Samskipa. Í tímalínu Samskipa kemur ekki fram að (S)frkvstj-millilandasv svaraði sama kvöld: *„Nei“*, sbr. kafla 8.17.2. Í tímalínu Samskipa kemur einnig ranglega fram að (S)forstj hafi sent tölvupóst til sjálfs síns 4. október 2008 (þar sem stóð m.a. *„alcoa*, [forstjóri Alcoa í Evrópu]*? skýr svör“*). Hið rétta er að (S)forstj sendi þennan tölvupóst til sín sunnudagskvöldið 5. október 2008 kl. 20:28 eða kvöldið fyrir fund Samskipa með Eimskip sem fór fram morguninn eftir, 6. október 2008. Í þessum tölvupósti (S)forstj voru auk þess fleiri minnisatriði sem voru andlag samráðsins við Eimskip t.d. um *„kerfispælingar“*. Þá fjalla Samskip í tímalínunni ekkert um það að sunnudaginn 5. október 2008 hafði (E)frkvstj-flutnkerf sent tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv tengdu auknu samstarfi fyrirtækjanna og undirbúning fyrir fund þeirra daginn eftir, sbr. kafla 8.17.3.

- Í tímalínu Samskipa er vegna 9. október 2008 ranglega staðhæft að þá hafi legið fyrir kerfisbreytingar fyrirtækisins eins og þær urðu, þ.e. *„þar sem Hvassafellið yrði á 8 til 9 dag fresti“*. Þetta er ekki í samræmi við samtímagögn. Á þessum tíma lá ekki fyrir hvort leiguskip Samskipa myndi hætta siglingum á Leið 2, þ.e. Hvassafell eða Akrafell (varð síðan Akrafell en ekki Hvassafell eins og Samskip setja ranglega fram í tímalínunni). Þá er það auk þess rangt í tímalínu Samskipa að viðkomutíðni skipsins á Leið 2 hafi orðið á átta til níu daga fresti í Mjóeyrarhöfn. Hið rétta er að tíðni Hvassafells í Mjóeyrarhöfn var 10,5 dagar. Sjá hér umfjöllun í kafla 8.17.12 og áfram.

- Vegna atvika 10. október 2008 í tímalínu Samskipa kemur fram að þann dag hafi verið haldinn fundur fulltrúa Samskipa með fyrirsvarsmönnum Alcoa. Í tímalínunni er staðhæft að á fundinum hafi (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv farið *„yfir lífsins staðreyndir“* og það væri *„skollið á algjört hrun á Íslandi til langs tíma“*. Á fundinum hafi (S)forstj/(S)frkvstj-millilandasv sagt tvær leiðir í stöðunni, þ.e. halda óbreyttu fyrirkomulagi með Alcoa og *„Samskip myndu án efa fara í gjaldþrot“* eða fara í breytt kerfi eins og kröfur Samskipa hljóðuðu upp á. Staðhæfa Samskip í þessu sambandi í tímalínunni að fyrirsvarsmaður Alcoa hafi *„áttað sig vel á mjög svo snúinni stöðu og tók erindi Samskipa af mikilli samfélagslegri ábyrgð og urðu menn sammála um að ræða málin frekar“*.[6437] Engin gögn eru lögð fram af hálfu Samskipa vegna framangreinds, t.a.m. ekki fundargerð af fundi Samskipa með Alcoa eða önnur gögn sem styðja staðhæfingar Samskipa. Ekkert slíkt er heldur fyrirliggjandi í málinu. Staðhæfingar eða upplifun Samskipa um að Alcoa hafi brugðist við kröfum Samskipa um mjög mikla verðhækkun (131%) og lakara þjónustustigi af *„samfélagslegri ábyrgð“* eru ekki í samræmi við fyrirliggjandi gögn eða upplýsingar frá Alcoa. Eins og fram kemur í fylgiskjali með bréfi Alcoa 3. nóvember 2017 mat Alcoa þá valkosti sem fyrirtækið stóð frammi fyrir. Einn þessara valkosta var að færa alfarið álflutninga til Evrópu yfir til Eimskips. Það hafi ekki gengið upp því Eimskip hafði gefið Alcoa til kynna að Eimskip gæti einungis tekið að sér hluta af flutningunum (25%). Gögn málsins sýna að viðskiptavinurinn, Alcoa, valdi síðan illskásta kostinn í stöðunni með því að ganga tímabundið að kröfum Samskipa með fyrirvara um að flutningsgjald yrði endurskoðað til lækkunar þegar innflutningur annarra viðskiptavina til Íslands tæki að aukast.

- Upplifun Samskipa af fundinum, um viðbrögð og samfélagslega ábyrgð Alcoa, er aukinheldur ekki í samræmi við fyrirliggjandi samtímagögn. Samtímagögn sýna að Alcoa leit á þetta sem tímabundna breytingu og gerði ítrekað tilraunir til að ná fram lækkun á flutningsgjaldi eða breytingu á flutningafyrirkomulaginu, en án árangurs, sbr. umfjöllun í kafla 9.11. Um þetta er ekkert fjallað í tímalínu Samskipa en hafa ber í huga að samráð Samskipa og Eimskips var samfellt fram á árið 2013, m.a. varðandi aðgerðir sem tengdust takmörkun á flutningsgetu og flutningsþjónustu fyrir Alcoa.

- Varðandi þær tvær leiðir þar sem Samskip segjast hafa sett Alcoa afarkosti á fundi 10. október 2008 vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um samtímagögn um *„Alcoa taktík“* eða *„Alcoa strategíu“* sem (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv vísuðu ítrekað til og fjölluðu um í innanhússamskiptum við undirbúning aðgerða gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini, sbr. tölvupóst (S)forstj 14. ágúst 2008 til m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 og fundarboð (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 o.fl. 13. október 2008, sbr. kafla 8.15.6 og 8.19.1.[6438]

- Samkvæmt tímalínunni stilltu Samskip því þannig upp þann 10. október 2008 að Alcoa yrði að ganga að kröfum fyrirtækisins þar sem það yrði ella gjaldþrota. Í þessu sambandi skal bent á að innanhússgögn Samskipa sýna að fyrirtækið skoðaði fjórum dögum fyrr áhrif þess ef flutningsgeta fyrirtækisins yrði takmörkuð þannig að Samskip myndu einfaldlega hætta gámaflutningum á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Sjá hér til dæmis glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 6. október 2008 (*„2ja skipa siglingakerfi“*), sbr. kafla 8.16.2.2. Hvorki þetta tilvik né aðrir þeir kostir sem Samskip lögðu mat á við endurskoðun á rekstraráætlun sinni leiddu til þeirrar niðurstöðu að Samskip yrðu gjaldþrota. Aftur á móti var deginum ljósara samkvæmt gögnum Samskipa að fyrirtækið myndi hafa mun meiri ábata af samráðsaðgerðum með Eimskip, með því að ná samkomulagi við Alcoa og viðhalda því fyrirkomulagi með Eimskip næstu árin. Um gjaldfærni Samskipa á Íslandi vísast einnig til umfjöllunar í kafla 33.1.6 og umfjöllunar í kafla 6.7.3 um fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH til annarra stjórnenda Samskipa Holding þess efnis að vernda Samskip á Íslandi sem *„cash cow“* samstæðunnar. Hér vísast

[6437] Sjá hér einnig sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 35 í bréfi fyrirtækisins, dags. 31.08.2022.
[6438] Sjá hér einnig sjónarmið Samskipa í mgr. 49 í bréfi fyrirtækisins, dags. 13.06.2022.

einnig til umfjöllunar í köflum 6.7.2 og 8.10.1 um kröfur Fortis banka gagnvart Samskipum Holding árið 2008 en samtímagögn sýna að EBITDA afkoma Samskipa á Íslandi átti að standa undir bróðurpartinum af björgunaraðgerðum móðurfélagsins gagnvart bankanum. Samskip láta þannig hjá líða að fjalla um öll þessi atriði í tímalínu sinni þegar fjallað er um yfirlýsingu Samskipa um meint yfirvofandi gjaldþrot á fundi með Alcoa 10. október 2008 og staðhæft að „*samfélagsleg ábyrgð*" hafi ráðið viðbrögðum Alcoa vegna kröfu Samskipa.

- Í tímalínu Samskipa er fjallað um tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa 15. október 2008 og fullyrt í framhaldinu að „[þ]*egar Samskip og Alcoa voru búin að ná saman um breytt kerfi var ákveðið að koma á fundi á Reyðarfirði*." (S)frkvstj-millilandasv hafi sent tölvupóst 16. október 2008 til (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj með afriti til (S)forstj þar sem hafi komið fram dagskrá fyrirhugaðs fundar með Alcoa 22. október 2008. Er í tímalínu Samskipa staðhæft að þetta hafi tengst því að Eimskip rak hafnarþjónustu fyrir Alcoa í Mjóeyrarhöfn og það hafi þurft að upplýsa Eimskip um breytingar á siglingaviðkomum til að hugmyndir Samskipa um breytt fyrirkomulag gætu gengið upp, út frá viðkomum skipa o.þ.h. Samkeppniseftirlitið gerir athugasemdir við þessa atvikalýsingu Samskipa. Umfjöllun Samskipa í tímalínunni um aðdraganda og tímasetningu funda Samskipa og Eimskips ásamt Alcoa á Reyðarfirði 22. – 24. október 2008 er ekki í samræmi við samtímagögn. Fyrirliggjandi er að þann 17. ágúst 2008 boðaði Alcoa Samskip og Eimskip til þriggja aðskilinna funda á Reyðarfirði. Tilefni þessa var að stjórnendur Alcoa erlendis yrðu staddir hér á landi þessa daga í október. Á þeim fundum vildi Alcoa að farið yrði yfir reynslu af flutningaþjónustunni og hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn. Þessi fundarbeiðni Alcoa var síðan áréttuð af viðskiptavininum 16. október 2008. Það var aftur á móti (S)forstj sem sagði í tölvupósti til (S)frkvstj-MCL fjórum dögum síðar, 20. október 2008, að Samskip væru að ljúka gerð samninga við Alcoa og Eimskip skömmu áður en samskipti þessara fyrirtækja áttu sér stað á Reyðarfirði 22. október 2008, sbr. kafla 9.3. Í tímalínu Samskipa er auk þessa sleppt að nefna ítrekuð samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Til að mynda var ákveðið hjá Samskipum 15. október 2008 að (S)forstö-innfl1 skyldi ræða við Eimskip um „*almennt slotverð*" í inn- og útflutningi og (S)frkvstj-millilandasv lagði til við (E)frkvstj-flutnkerf að Samskip og Eimskip myndu gera víðtækan samstarfssamning í siglingum til og frá Íslandi („*almennur slot sharing samningur*"). (E)frkvstj-flutnkerf svaraði sama dag með því að lýsa yfir að Eimskip væri tilbúið „*að skoða allt*" með Samskipum, sbr. kafla 8.19. Í umfjöllun í tímalínu Samskipa um fundarboð Alcoa er hvergi getið um þessi samskipti Samskipa og Eimskips.

- Samskip láta þess einnig ógetið í umfjöllun í tímalínu fyrirtækisins að upphaflegt fundarboð Alcoa 17. ágúst 2008 hafi tekið til þess að eiga aðskilda fundi með Samskipum og Eimskip. Atvik urðu síðan þau að Samskip og Eimskip áttu samskipti 22. október 2008 þar sem átti sér stað ólögmæt upplýsingamiðlun um fyrirhugaðar breytingar Samskipa á siglingaáætlun, viðkomuhöfnum o.fl., en á þessum tíma voru upplýsingarnar sem miðlað var ekki opinberar. Gekk upplýsingamiðlun lengra en þurfti til þess að Eimskip, sem annaðist skipaafgreiðslu, gæti brugðist við breyttri tíðni skips Samskipa í Mjóeyrarhöfn, sbr. kafla 9.4.

- Rifja ber upp að um viku áður en (S)frkvstj-millilandasv sendi tölvupóstinn til Alcoa, eða 8. október 2008, hafði Alcoa hafnað kröfu Samskipa um verulega verðhækkun, sbr. kafla 8.17.9. Þá þegar höfðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv engu að síður hafist handa við að hrinda breytingum í framkvæmd og gerðu aftur atrennu að Alcoa. Núna var „*taktík*" Samskipa gagnvart Alcoa sú að krefjast breytinga á samningi fyrirtækjanna þar sem kröfu um verðhækkun var viðhaldið ásamt skertri þjónustu vegna takmörkunar á flutningsgetu, sbr. kafla 8.17.8. Á sama tíma fjallaði Eimskip um að hluti af álflutningum Alcoa færi frá Samskipum „*til*" Eimskips, sbr. rekstraráætlun Eimskips fyrir árið 2009 frá 11. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.9 og áfram.

- Samkvæmt gögnum málsins höfðu Samskip og Alcoa þann 15. október 2008 náð saman að því marki að Alcoa hafði þá fallist á að það yrðu breytingar á þjónustu Samskipa miðað við samning fyrirtækjanna frá árinu 2007, sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv o.fl. 15. október 2008 og tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv sama dag til Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 8.19.3. Þann 15. október 2008 unnu Samskip á hinn bóginn áfram að útfærslu á aðgerðum varðandi siglingakerfið í heild sinni og vegna flutninga Alcoa. Í tengslum við þær aðgerðir áttu Samskip í samskiptum og samstarfi við Eimskip, sbr. m.a. umfjöllun í köflum 8.19, 9.1.1, 9.4 og 9.12.2.

- Varðandi umfjöllun Samskipa í tímalínunni um atvik 15. október 2008 ber að árétta að þá lá ekki fyrir ákvörðun hjá Samskipum um hvort skip yrði tekið úr flutningum á Leið 2 eða hvort Samskip gætu yfirhöfuð skilað öðru leiguskipanna til eiganda þess (Hvassafelli eða Akrafelli), sbr. kafla 9.6. Á þeim tímapunkti lá heldur ekki fyrir hjá Samskipum hvort fyrirtækið myndi halda áfram viðkomu í Færeyjum á Leið 2. Breytt siglingakerfi lá ekki fyrir fyrr en Samskip tilkynntu opinberlega um breytinguna í lok október 2008. Stuttu áður höfðu Samskip einhliða tilkynnt Alcoa um þá ákvörðun að skip á Leið 2 myndi hafa viðkomu í Færeyjum, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til Alcoa 29. október 2008 og kafla 9.7 Þetta var ákvörðun Samskipa en ekki Alcoa. Það var því ekki þannig að Samskip og Alcoa hafi verið búin að *„ná saman um breytt kerfi“* 15. október 2008 eins og látið er í veðri vaka af hálfu Samskipa í tímalínu fyrirtækisins. Endanlegur samningur milli Samskipa og Alcoa var síðan undirritaður 24. nóvember 2008, sbr. kafla 9.7.

- Í tímalínu Samskipa kemur fram að (S)frkvstj-millilandasv hafi 28. október 2008 sent tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-fjárm og (S)forstö-skiparek þar sem fram kom að aðilar hafi orðið sammála um að binda Hvassafell við bryggju frá 12. desember 2008. Samkeppniseftirlitið áttar sig ekki á til hvaða gagns Samskip eru að vísa. Fyrirliggjandi er að (S)frkvstj-millilandasv sendi tölvupóst til stjórnendanna um annað skip, Akrafell, mánuði síðar, 28. nóvember 2008. Sá póstur tengdist því að sú ráðagerð Samskipa að skila Akrafellinu aftur til eigenda þess gekk ekki eftir. Þess í stað var ákveðið að láta skipið liggja verkefnalaust við bryggju í Danmörku a.m.k. tímabundið. Niðurstaðan var að endanum svo að skipið lá bundið við bryggju út leigutímann, þ.e. fram á árið 2010, sbr. kafla 9.6.

- Í tímalínu Samskipa er að endingu í mgr. 41. í athugasemdum við AI, sbr. einnig mgr. 118 – 119 í bréfi Samskipa frá 13. janúar 2021 og mgr. 63 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022, vísað til þess að (S)forstj hafi lagt til við (S)frkvstj-millilandasv í nóvember 2008 að Samskip færu aftur í fjögurra skipa kerfi, og (S)forstj *„útfærir tillögu að hvernig ætti að halda slíku kerfi og sem samkeppnishæfastri þjónustu gagnvart helsta keppinautnum, þ.e. Eimskip“*. Þessi tölvupóstur (S)forstj sýni að mati Samskipa hversu sársaukafull breytingin á siglingakerfinu hafi verið (þ.e. að fækka úr fjórum í þrjú skip 31. október 2008). Þótt augljóst væri að innflutningsmagn gæti ekki staðið undir fjögurra skipa kerfi þá hafi (S)forstj viljað strax á þessum tíma láta meta hvernig Samskip kæmust aftur í slíkt kerfi. Raunin hafi orðið sú að það tók Samskip rúm sex ár að komast aftur í fjögurra skipa kerfi. Tölvupóstur (S)forstj sýni að stjórnendur Samskipa hafi *„alla tíð“* unnið *„sjálfstætt að endurskoðun flutningakerfisins og vitanlega án nokkur samráðs við Eimskip“*.

- Eins og er gegnum gangandi í tímalínu Samskipa leggur fyrirtækið engin gögn fram þessu til stuðnings og er óskýrt til hvaða atvika Samskip séu að vísa til. Samkeppniseftirlitið telur líklegt að Samskip séu að fjalla um fyrirliggjandi tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv 25. nóvember 2008. Heiti póstsins var *„skipapælingar“*. Þar sagði (S)forstj það *„langsótt“* að fara aftur í fjögurra skipa kerfi en taldi vert að fara í gegnum útreikninga á því hvort Samskip ættu frekar að reka tvö minni skip á Leið 2 (ca. 600 teus kranalaus skip) en eitt stærra (Hvassafell, 1143 teus). (S)forstj var með öðrum orðum að viðra þann möguleika að fjögur skip yrðu í kerfi Samskipa á nýjan leik en skoðunin gekk út á að fá inn tvö smærri skip í stað Hvassafells. Það hefði því áfram þýtt takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Í samráðsmálum er almennt þekkt að fyrirtæki endurmeti stöðu sína í samráðinu og það

jafnvel oft. Hvað sem þessu líður þá sýna samtímagögn að Samskip héldu sig við fyrri ákvörðun og innan ramma samráðsins við Eimskip.

13029. Umfjöllun Samskipa í mgr. 41 í athugasemdum fyrirtækisins við AI hróflar ekki því mati að háttsemi fyrirtækisins og Eimskip raskaði samkeppni og fór gegn 10. gr. samkeppnislaga. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins stendur því óhögguð.

25.36. Um *„alsælu"* Eimskips

25.36.1. Atvik tengd Alcoa í nóvember – desember 2008

13030. Í mgr. 1064 - 1066 í athugasemdum Samskipa við AI er m.a. fjallað um tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-skiparekst og (E)svæðisstj1 dags. 4. nóvember 2008. Gera Samskip athugasemd við þá ályktun Samkeppniseftirlitsins að þessi samskipti sýni framkvæmd samráðs Samskipa og Eimskips og atvik vegna Alcoa. Segja Samskip að í þessum samskiptum Eimskips mætti sjá að fyrirtækið hafi séð tækifæri í skertri þjónustu Samskipa við Alcoa og hafi fylgst grannt með þróun mála til að ná auknum viðskiptum við Alcoa. Eimskip hafi verið í kjöraðstöðu til að fylgjast með skipakomum Samskipa og að hvaða marki Samskip næðu að anna eftirspurn Alcoa. Eimskip hafi því verið með það undir *„control"* gagnvart Alcoa að tryggja sér alla umframflutninga, þ.e. þegar Samskip önnuðu ekki eftirspurn. Af þessum samskiptum mætti sjá að Samskip og Eimskip sammæltust ekki um einhvers konar skiptingu á viðskiptum. Ella hefðu vangaveltur Eimskips, um hvort og að hvaða marki Samskip myndu anna eftirspurn, sem og *„önnur samskipti sýna að það hlakkaði í reynd í starfsmönnum Eimskips yfir þessum óhjákvæmilegu aðgerðum Samskipa"*.

13031. Í mgr. 1067 fjalla Samskip um fyrirliggjandi tölvupóstsamskipti frá 25. nóvember 2008 og tilgreina að Alcoa hafi leitað til Eimskips eftir flutningum sem ekki komust með skipum Samskipa. Ekkert í þessum samskiptum gefi *„minnsta tilefni til að ætla að félögin hafi átt í einhvers konar samstarfi um þetta efni"*.

13032. Þessi sjónarmið Samskipa breyta ekki þeim ályktunum sem unnt er að draga af gögnum málsins. Vísast hér til nánari umfjöllunar í 9.11.1. Hvað varðar tilvísuð tölvupóstsamskipti (E)frkvstj-skiparekst og (E)svæðisstj1 frá 4. nóvember 2008 og tölvupóst Alcoa til Eimskips 25. nóvember 2008 verður að hafa í huga aukið ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa frá miðju ári 2008. Samtímagögn sýna að það tóku til samnýtingu siglingakerfa vegna takmörkunar á flutningsgetu, þ. á m. vegna flutningsþjónustu fyrir Alcoa. Í dæmaskyni vísast til gagna og samskipta fyrirtækjanna 5. september og 6. október 2008 og atvika í kjölfarið, sbr. einnig fyrirliggjandi gagn málsins frá 11. október 2008, en þá sendi (E)svæðisstj1 rekstraráætlun Eimskips fyrir Austurland vegna 2009 með tölvupósti til (E)frkvstj-innanl. Í þessari rekstraráætlun Eimskips var fjallað um álflutninga fyrir Alcoa og m.a. komu þar fram eftirfarandi ummæli: *„Samskip ? hluti til Eimskips"*, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.14. Stuttu síðar áttu (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1 samskipti við m.a. Samskip sem vörðuðu samráð fyrirtækjanna, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-innanl 22. október 2008 og samskipti fyrirtækjanna sama dag, sbr. kafla 9.4.1.

13033. Í tölvupóstsamskiptum Eimskips 4. nóvember 2008 voru fyrirmæli (E)frkvstj-skiparekst til undirmanns síns, (E)svæðisstj1 (svæðisstjóra Eimskips á Austurlandi), þau að ekki ætti að beita Alcoa þrýstingi en hafa ber í huga að Alcoa hafði þá hvorki svarað tilboði Eimskips né var viðskiptavinurinn búinn að skrifa undir breytingartillögur Samskipa á samningi þeirra frá árinu 2007. Með hliðsjón af gögnum málsins var (E)frkvstj-skiparekst að vísa til þessa þegar hann með fyrirmælunum sagði að ekki ætti að *„pressa"* á Alcoa því þetta væri *„undir control"*. Sú bið tók enda síðar í nóvember, sbr. fyrirliggjandi tölvupóst Alcoa til Eimskips 25. nóvember 2008. Daginn áður höfðu Alcoa og Samskip undirritað breytingar á samningi sínum er fólu í sér verulega verðhækkun og takmörkun á flutningsgetu. Voru þessi atvik í samræmi við leynileg undirbúningsgögn sem Samskip og Eimskip höfðu unnið að sumarið og haustið 2008, en af þeim var ljóst að bæði fyrirtækin töldu sig hafa mikinn ávinning af þessu ólögmæta samstarfi.

13034. Framangreindu til stuðnings skal bent á að nokkrum dögum eftir fyrrnefnd ummæli (E)frkvstj-skiparekst 4. nóvember 2008, um að Eimskip hafi þetta „*undir control*" gagnvart Alcoa, má sjá að (E)frkvstj-skiparekst fjallaði um ólögmætan samning Eimskips og Samskipa um sjóflutningasamstarf tengt Reyðarfirði og flutningsþjónustu fyrir Alcoa, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)skrifststj.Mjóeyrarh (afrit til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1) 20. nóvember 2008. Vísaði (E)frkvstj-skiparekst í tölvupóstinum til fyrirliggjandi samkomulags við Samskip og sagði m.a. þetta:

„Það vita allir núna verðin sem eru í gangi á milli félaganna [Eimskips og Samskipa] og við tökum gáma fyrir „félaganna" ef á þarf að halda og ef við erum með pláss, miðað við þessi verð og skilmála."

13035. Framangreind gögn eru skýr birtingarmynd á samráðinu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Tók það m.a. til takmörkunar á flutningsgetu og fyrirkomulagi Eimskips og Samskipa á útflutningi og gámastýringu fyrir Alcoa á áli til Evrópu. „*Félagarnir*" unnu saman ef á þyrfti að halda. Sjá nánari umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um þennan þátt samráðsins í kafla 9.12. Undirstrika ber þó að tilvist samráðs Samskipa og Eimskips útilokar ekki að þegar fyrirtækin höfðu komið upp þessu fyrirkomulagi á flutningum á áli til Evrópu, þá gátu þau keppt t.d. um einstaka farma og ástundað eins konar „fegurðarsamkeppni" fyrir Alcoa. Slíkt var þvert á móti „skrifað í skýin" í ólögmætu samráði þeirra, sbr. t.d. ítrekuð ummæli í skjölum Samskipa að „*til þess að hagræðing af þessari stærðargráðu geti orðið að veruleika fyrir íslenskt samfélag þurfi aðilar að ná saman um útfærslu sem m.a. uppfylli eftirtalin skilyrði*: […] *er trúverðug gagnvart viðskiptavinum, yfirvöldum og almenningi*", sbr. minnisblað (S)frkvstj-millilandasv 7. og 9. júlí 2008 og umfjöllun m.a. í kafla 8.9.2 og 8.9.5.3.

13036. Í athugasemdum Samskipa við AI, mgr. 1066, vísar fyrirtækið réttilega til þess að á grundvelli samvinnu þess við Eimskip í Mjóeyrarhöfn hafi Eimskip búið yfir nákvæmum upplýsingum um flutninga Samskipa fyrir m.a. Alcoa í höfninni. Þekkt er í samkeppnisrétti að samstarf keppinauta, sér í lagi á fákeppnismarkaði, getur leitt af sér frjóan jarðveg eða vettvang fyrir annað og meira ólögmætt samráð þeirra. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna samtímagögn ótvírætt að þetta ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips vegna skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn, sem hófst árið 2007, skapaði nálægð stjórnenda og starfsmanna og mikil og óhindruð upplýsingaskipti sömu keppinauta. Gögnin sýna sem fyrr segir að þetta gerði fyrirtækjunum auðveldara fyrir en ella að grípa til aukins samráðs á flutningamarkaðinum hér á landi árið 2008 með ólögmætum samstilltum aðgerðum, m.a. tengdum flutningsþjónustu fyrir Alcoa, breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu, sbr. einnig aukið samráð í landflutningum á Austurlandi, sbr. kafla 8.16.4 og 8.16.7.

13037. Eins og áður segir staðhæfa Samskip í athugasemdum sínum að það hafi „*hlakkað*" í Eimskip yfir aðgerðum Samskipa sem tengdust siglingakerfinu og Alcoa. Eimskip hafi við þessar aðstæður séð tækifæri til að auka viðskipti við Alcoa. Samkeppniseftirlitið bendir á að þekkt sé að samráðsaðili í ólögmætu samráði hrósi happi yfir slæmu gengi annarra fyrirtækja í samráði eða að hlutaðeigandi reyni að fá sem mest út úr samráðinu fyrir sig og gleðjast ef það tekst. Í þessu máli hugsuðu fyrirtækin vitaskuld hvort um sinn hag innan ramma samráðsins, en sú staðreynd að þau komu á og tóku virkan þátt í ólögmætu samráði fól í sér að þau horfðu til þess að það þjónaði heildarhagsmunum þeirra beggja að vinna saman fremur en að ástunda virka samkeppni eins og lög mæla fyrir um. Í þessu sambandi skal jafnframt hafa í huga að samhliða ólögmætu samfelldu samráði Samskipa og Eimskips tengdu siglingakerfum, m.a. vegna flutninga fyrir Alcoa til Evrópu, áttu fyrirtækin einnig í ólögmætu samráði sem tengdist öðrum þáttum í starfsemi þeirra, t.d. gámasamráði, samráði í landflutningum, markaðsskiptingu á mikilvægum viðskiptavinum og verðsamráði.

13038. Í mgr. 1047 í athugasemdum Samskipa við AI er m.a. vísað til tölvupóstsamskipta Eimskips dags. 20. nóvember 2008. Segja Samskip að þar mætti sjá að Alcoa hafi óskað eftir því að Eimskip myndi flytja

100 tóma Samskipagáma frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. *„Kveikjan að því var væntanlega sú að Samskip höfðu áður upplýst Alcoa um yfirvofandi gámaskort á Reyðarfirði. Í ljósi þess hefði Alcoa því þurft að flytja hluta af framleiðsluvöru sinni þá vikuna með Eimskip*." Í mgr. 1048 í athugasemdum Samskipa við AI segir að þessi tölvupóstsamskipti beri með sér að Eimskip hafi verið *„ósátt við þessar umleitanir Alcoa enda hugnaðist félaginu betur að Alcoa bókaði flutninginn með Eimskip á umtalsvert hærri flutningsverði en samningur Samskipa við Alcoa kvað á um*". Samskip staðhæfa að samskiptin beri með sér að Eimskip hafi frekar hugnast að Alcoa myndi bóka flutninginn á álinu til Evrópu með Eimskip, þ.e. frekar en að Eimskip færi að flytja tóma Samskipagáma til Reyðarfjarðar svo Samskip gætu flutt þá lestaða út til Rotterdam.

13039. Þessi sjónarmið hnekkja ekki því að háttsemi Samskipa og Eimskip hafi verið ólögmæt og fór gegn 10. gr. samkeppnislaga. Vísast til ítarlegrar umfjöllunar eftirlitsins um tölvupóstsamskiptin í kafla 9.12.

13040. Um var að ræða tölvupóstsamskipti innan Eimskips frá 20. nóvember 2008 vegna beiðni frá Alcoa um flutning á 100 tómum Samskipagámum frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Rétt er að árétta að samskiptin áttu sér upphaf áður, eða þann 12. nóvember 2008 og ber að horfa til þess. Í tölvupóstsamskiptunum var m.a. vísað til ólögmæts slotsamnings milli Samskipa og Eimskips og koma m.a. fram eftirfarandi ummæli (E)frkvstj-skiparekst vegna þessa samstarfs Eimskips og Samskipa, sbr. umfjöllun hér að framan: *„það vita allir núna verðin sem eru í gangi á milli félaganna og við tökum gáma fyrir „félaganna" ef á þarf að halda og ef við erum með pláss, miðað við þessi verð og skilmála*".

13041. Að mati Samkeppniseftirlitsins kristallast eins og áður segir í þessum ummælum (E)frkvstj-skiparekst samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Fyrirtækin áttu í samstarfi og hjálpuðust að *„ef á þarf að halda".*

13042. Samskip vísa í athugasemdunum til þess að Eimskip hafi væntanlega hugnast betur að flytja sjálft ál Alcoa til Rotterdam, frekar en að flytja tóma gáma Samskipa til Reyðafjarðar þannig að Samskip gætu flutt þá með áli til Rotterdam. Þessar vangaveltur Samskipa, um hvað Eimskip hafi hugsanlega hugnast betur, breyta engu um mat á ólögmæti háttsemi Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Ekki eingöngu höfðu Samskip og Eimskip með sér ólögmætt samráð varðandi að Eimskip myndi flytja hluta af áli Alcoa til Rotterdam, sem Samskip ákváðu að sinna ekki með breyttu siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu, heldur náði samráðið jafnframt til samnings um sjóflutning á gámum Samskipa, bæði lestuðum og tómum, til Reyðarfjarðar. Ályktanir Samskipa um hvort eða hverju Eimskip hafi frekar hugnast að sinna í framkvæmd samráðsins við Samskip breytir hér engu. Háttsemi fyrirtækjanna var eftir sem áður ólögmæt.

13043. Tölvupóstsamskipti Eimskips 20. nóvember 2008 varða eins og áður segir flutning Eimskips á tómum Samskipagámum til Reyðarfjarðar vegna flutnings á áli fyrir Alcoa. Í því sambandi skal benda á að samkvæmt upplýsingum Samskipa var fyrirkomulagið síðan þannig að Eimskip notaði ekki endilega sína eigin gáma við flutning á áli Alcoa frá Mjóeyrarhöfn til Rotterdam. Mestum hluta af framleiðslu Alcoa var lestað í gáma Samskipa. Eimskip flutti þannig álið *„oft á tíðum*" í gámum í eigu Samskipa frá Mjóeyrarhöfn til Rotterdam. Allir fluttir álgámar, hvort sem þeir voru í eigu eða fluttir með Samskipum eða Eimskip, enduðu síðan hjá Steinweg í Rotterdam. Voru fyrirtækin með *„skilgreint verklag um það hvar gámar Samskipa, sem Eimskip fluttu, enduðu*". Allir gámarnir enduðu hjá Steinweg.[6439] Umrædd beiðni Alcoa um að Eimskip myndi flytja tóma gáma í eigu Samskipa til Reyðarfjarðar gat fallið að og tengst þessu *„skilgreinda verklagi*" sem varðaði útflutning fyrir Alcoa. Hvassafell, skip Samskipa á Leið 2, var síðan nýtt til að flytja tóma gáma frá Steinweg í Rotterdam til Reyðarfjarðar, sem aftur voru notaðir í útflutning Samskipa og Eimskips frá Mjóeyrarhöfn fyrir Alcoa. Var þetta fyrirkomulag í samræmi við samtímagögn eftir að samráð fyrirtækjanna hófst sumarið 2008, sbr. skjalið sem (S)forstj fékk sent

[6439] Sjá mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig umfjöllun í kafla 18 um gámasamráð Samskipa og Eimskips.

til sín að kvöldi 24. júlí 2008, daginn áður en hann og (S)aðaleig-stjform-SH áttu fund með a.m.k. (E)stjform1.

13044. Samskip byggja einnig á því í mgr. 1049 í athugasemdum sínum við AI að tölvupóstsamskipti Eimskips frá 20. nóvember 2008 sýni að ósk Alcoa um flutning Eimskips á tómum Samskipa-gámum hafi verið *„ákvörðun þess félags* [þ.e. Alcoa]*, andstætt vilja og hagmunum Eimskips og að sjálfsögðu án nokkurs samráðs milli Samskipa og Eimskips*". Alcoa hafi búið yfir miklum kaupendastyrk gagnvart fyrirtækjunum. Fyrirkomulag þjónustu á Reyðarfirði hafi komið til vegna útboðs, samninga og krafna Alcoa en ekki vegna samráðs Samskipa og Eimskips.

13045. Þessi sjónarmið Samskipa hnekkja ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samráð fyrirtækisins við Eimskip.

13046. Þótt það hafi verið Alcoa sem hafði í þetta skiptið leitað til Eimskips, um að flytja tóma Samskipagáma til Reyðarfjarðar, þá er af umræddum tölvupóstsamskiptum Eimskips (12. – 20. nóvember 2008) ljóst að umleitanin snerist um og var grundvölluð á samningi Samskipa og Eimskips um flutninga til Reyðarfjarðar. Beinlínis kemur eftirfarandi fram í samskiptum Eimskips um samkomulag Eimskips og Samskipa: *„við* [Eimskip] *bjóðum Samskip*", sbr. skjáskot af tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst 12. nóvember 2008:

From: [redacted]
Sent: 12. nóvember 2008 23:09
To: [redacted]
Cc: [redacted]
Subject: Reykjavík - Mjóeyri

Sæll [redacted]

Þetta eru þau verð sem við bjóðum Samskip fyrir flutning á DC gámum, fullum eða tómum frá Reykjavík til Mjóeyrar, gegn staðgreiðslu, með fyrirvara um pláss hjá okkur:

- 20 feta 57.423
- 40 feta 90.824

Miðum þetta að sjálfsögðu við "liner in" Reykjavík, Eimskip SUT og "free out" Mjóeyri.

BAF, þjónustugjald, hafnarvernd og vörugjöld hafna eru ekki innifalin.

60% álag á yfirstærðareiningar.

Tökum þessar 10 x 40ft einingar miðað við þetta verð og þessa skilmála og ef þeir tala við þig á morgun þá vinsamlegast fara yfir þetta með þessum formerkjum.

13047. Það breytir því engu þótt í þessu tilviki hafi það verið Alcoa sem kom fram með beiðni um að Eimskip flytti gámana fyrir Samskip. Líkt og (E)frkvstj-skiparekst greindi frá í tölvupóstsamskiptunum þá voru Samskip flutningsaðili Alcoa í umræddu tilviki. Að hans mati hefði beiðnin átt að koma frá Samskipum en ekki Alcoa, sbr. eftirfarandi ummæli hans í tölvupóstsamskiptunum. *„Skil ekki af hverju þetta er að koma frá Alcoa og að þeir greiði þetta beint, því ég hélt að S*-Line [Samskip] væri *þeirra flutningsaðili og að þeir ættu að útvega og staðsetja gáma fyrir þennan álflutning. Að minnsta kosti er það svo hjá okkur vegna Norðurálsflutninganna*."

13048. (E)frkvstj-skiparekst bar ábyrgð m.a. á sjóflutningum Eimskips fyrir Alcoa. Er ekki ástæða til að draga í efa þekkingu hans á því málefni sem hér var til umræðu og að hann vísi rétt í skyldu Samskipa um að

útvega gáma fyrir útflutning á áli fyrir Alcoa samkvæmt samningi þeirra. Tilvitnuð ummæli (E)frkvstj-skiparekst, með undrun yfir því að beiðni um flutning á tómum Samskipsgámum skuli hafa borist frá Alcoa en ekki Samskipum, staðfestir að Eimskip hafi litið svo á að um væri að ræða samstarf Samskipa og Eimskips enda var samið um nefnd viðskipti á grundvelli samnings/tilboðs milli fyrirtækjanna um flutning á gámum frá Reykjavík til Mjóeyrar, sbr. ummæli (E)frkvstj-skiparekst í áðurnefndum tölvupósti 12. nóvember 2008: *„Eftirfarandi eru þau verð sem í gangi eru milli félaganna fyrir flutning á DC gámum, fullum eða tómum frá Reykjavík til Mjóeyrar*".

13049. Varðandi sjónarmið Samskipa um kaupendastyrk Alcoa, þá er óumdeilt að Alcoa var á þessum tíma mikilvægur og umfangsmikill kaupendi flutningsþjónustu hér á landi. Kaupendastyrkur fyrirtækisins gagnvart skipafyrirtækjunum hefði því átt að vera umtalsverður. Þrátt fyrir framangreint þá sýna samtímagögn að Samskipum og Eimskip tókst að koma á samráði á flutningamarkaði sem m.a. tók til breytinga á siglingakerfi og flutningaþjónustu fyrir Alcoa en einnig annarra mikilvægra viðskiptavina, til dæmis Ísam, ÖES, Vífilfells, IKEA, Innnes o.fl. Allt voru þetta umfangsmiklir kaupendur að flutningsþjónustu hér á landi á öllu samráðstímabilinu. Þvert á skýringar Samskipa rennir það styrkari stoðum undir sönnun á samfelldu samráði þess og Eimskips að þau hafi getað haldið úti samráði gagnvart viðskiptavinum sem hefðu ella átt að búa yfir miklum kaupendastyrk.

25.36.2. Atvik tengd Alcoa árin 2009 – 2013

13050. Í mgr. 1072 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að fyrirliggjandi samskipti innan Eimskips 30. janúar 2009, 1. apríl 2009, 4. nóvember 2009 og 9. apríl 2010 hafi verið í alla staði eðlileg og sýni það eitt að Eimskip hafi sótt aukið magn í flutningum fyrir Alcoa og að stjórnendur fyrirtækisins hafi verið ánægðir með þá aukningu. Það sé óskiljanlegt hvernig Samkeppniseftirlitið geti lesið út úr þessum samskiptum að þau séu til marks um samvinnu eða samráð fyrirtækjanna. Samskiptin sýni aukna sókn Eimskips í viðskipti við Alcoa á grundvelli tvíhliða samninga eða samkomulags milli Eimskips og Alcoa.

13051. Þessi sjónarmið Samskipa hagga ekki því mati að háttsemi Samskipa og Eimskips fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

13052. Um fyrrgreind samtímagögn Eimskips frá árunum 2009 og 2010 vísast til ítarlegrar umfjöllunar í kafla 9.11.2. Umrædd gögn eru metin heildstætt með öðrum gögnum málsins. Samkeppniseftirlitið áréttar að umrædd samskipti milli stjórnenda Eimskips frá árunum 2009 og 2010 sýni með augljósum hætti þann ávinning sem Eimskip hafði af aðgerðum fyrirtækjanna seinni hluta árs 2008 sem tengdust takmörkun á flutningsgetu og að því fyrirkomulagi sem þá var komið upp var við haldið. Samtímagögn sýna einnig umtalsverðan árangur Samskipa af hagræðingu og verðhækkun gagnvart Alcoa af sömu breytingu. Hafa Samskip viðurkennt þann árangur líkt og stjórnendur Eimskips gerðu í tilvitnuðum samskiptum

13053. Í mgr. 1029 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um atvik í október 2010 þegar Alcoa átti fund með Samskipum með beiðni um lækkun á verði. Í þessu sambandi vísa Samskip til þess að í september 2008 hafi fulltrúar Samskipa og Alcoa fundað í Pittsburgh í Bandaríkjunum um samninginn. Í kjölfarið hafi (S)frkvstj-millilandasv sent tölvupóst til Alcoa þar sem m.a. var boðið upp á að Samskip myndu reglulega upplýsa Alcoa um fjárhagsstöðu sína. Það hafi því verið *„eðlilegt að Alcoa hafi óskað eftir því að ræða við Samskip um verð*". Það væri *„ekkert athugavert við að Alcoa hafi undirbúið með góðum fyrirvara möguleg skipti á flutningaaðila og hafi látið Samskip vita af því rúmlega ári áður en samningurinn myndi renna út.*"

13054. Þessar athugasemdir Samskipa hrekja ekki að háttsemi fyrirtækisins hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

13055. Vegna þessara athugasemda Samskipa, um fund fyrirtækisins og Alcoa 20. október 2010, þá er fyrirliggjandi í málinu söluskýrsla fyrirtækisins sem var rituð vegna fundarins. Samkeppniseftirlitið fjallar ítarlega um söluskýrsluna í kafla 9.11.3.2 í ákvörðun þessari og vísast til þeirrar umfjöllunar. Áréttar Samkeppniseftirlitið eftirfarandi vegna áðurnefndra athugasemda Samskipa í mgr. 1029.

13056. Fyrirliggjandi söluskýrsla Samskipa sýnir skýrlega að fundurinn varðaði ekki það að Alcoa væri þar eingöngu að undirbúa *„með góðum fyrirvara möguleg skipti á flutningaaðila*" og hafi þar látið Samskip vita af þessu rúmu ári áður en samningurinn myndi renna út. Ljóslega má sjá af söluskýrslunni að viðskiptavinurinn var mættur á fundinn til að setja fram skýra kvörtun yfir háu verði Samskipa og fara fram á lægra verð og breytt flutningsfyrirkomulag. Vísast til þess að beinlínis kemur fram í söluskýrslu Samskipa að það sé *„greinilegt*" að fulltrúa Alcoa hafi verið gert á fundinum að *„sýna ákveðna óánægju með verð*". Jafnframt kemur eftirfarandi fram í söluskýrslunni: *„Þeir* [Alcoa] *telja að þeir* [Alcoa] *séu í mörgum tilfellu að borga of hátt verð" og „Alcoa vildi kanna með „samningsverð í flutninga með Arnarfelli og Helgafelli* [á Leið 1]". Sömuleiðis kom fram í afhentri söluskýrslu Samskipa að fulltrúi Alcoa hafi sagt það *„beint út að*" Samskip væru *„ekki beinlínis að byggja upp good will hjá þeim og bent á að samningurinn væri til 2012*".

13057. Af þessu samtímagagni má sjá að fundurinn varðaði óánægju Alcoa með verulega verðhækkun Samskipa frá haustinu 2008, sem átti að vera tímabundin, en einnig má af söluskýrslunni sjá að það var kurr í Alcoa vegna lakara þjónustustigs í tengslum við gámamál hjá Samskipum. Þótt Alcoa hafi lagt ríka áherslu á óánægju sína með því að setja fram áminningu um að samningurinn við Samskip myndi renna út árið 2012, þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að með því hafi Alcoa verið að *„undirbúa*" Samskip *„með fyrirvara*" um möguleg skipti á flutningsaðila. Þvert á móti undirstrikar framangreind áminning eða hótum Alcoa til Samskipa á fundinum alvöru að baki umleitan fyrirtækisins um lækkun á verði og breytt flutningsfyrirkomulag.

13058. Samtímagögn Samskipa gefa til kynna að þetta hafi ekki verið í eina skiptið sem Alcoa hafi komið fram með kröfu um lækkun á verði, sbr. umfjöllun um áætlanir Samskipa í kafla 9.11.3.2 og 9.11.4.

13059. Þrátt fyrir að Alcoa hafi á samráðstímabilinu sannarlega snúið sér til Samskipa um lækkun á verði og gert kröfu um breytt fyrirkomulag á flutningsþjónustunni, og þrátt fyrir mikilvægi þessa viðskiptavinar, skiluðu þessar umleitanir engum árangri gagnvart Samskipum. Hin mikla verðhækkun Samskipa frá nóvember 2008 stóð óbreytt gagnvart Alcoa. Gerði samráð Samskipa og Eimskips fyrirtækinu þetta kleift og rennir ásamt öðrum gögnum málsins stoðum undir tilvist ólögmæts og samfellds samráðs Samskipa og Eimskips. Eftir að samningi Samskipa og Alcoa lauk árið 2012 samdi Alcoa í kjölfar útboðs við annan flutningsaðila og sleit öllum flutningsviðskiptum við Samskip og Eimskip.

13060. Það vekur eftirtekt Samkeppniseftirlitsins að í athugasemd Samskipa í umræddri mgr. 1029 hvernig fyrirtækið setur umleitan Alcoa um lækkun á verði árið 2010 í samhengi við atvik haustið 2008. Þannig staðfesta Samskip að í kjölfar fundar með Alcoa 15. september 2008 í Pittsburgh í Bandaríkjunum hafi (S)frkvstj-millilandasv sent tölvupóst til Alcoa þar sem m.a. var boðið upp á að Samskip myndu upplýsa Alcoa um fjárhagsstöðu Samskipa jafnóðum. Segir í athugasemd Samskipa það hafi verið *„eðlilegt að Alcoa hafi óskað eftir því að ræða við Samskip um verð*".

13061. Þessi umfjöllun Samskipa verður ekki skilin öðruvísi en svo að á grundvelli þess að Alcoa hafi síðan fengið afhentar fjárhagsupplýsingar frá Samskipum jafnóðum, þá hafi verið eðlilegt að Alcoa færi fram á lækkun á verði árið 2010.

13062. Í þessu sambandi er rétt að rifja nánar upp atvik haustið 2008. Fyrirliggjandi er að Samskip nálguðust þá Alcoa um verulega verðhækkun og lakara þjónustustig. Samkvæmt Samskipum á fyrirtækið af því tilefni að hafa sagt við Alcoa að ef viðskiptavinurinn myndi ekki ganga að tillögunum færu Samskip í

gjaldþrot, sbr. umfjöllun í kafla 9.9 og 9.10. Af áðurnefndri umfjöllun Samskipa má ætla að Samskip hafi út gildistíma samnings Samskipa og Alcoa, þ.e. tímabilið 2009 til 2012, afhent Alcoa *„jafnóðum*" fjárhagsupplýsingar úr rekstri fyrirtækisins. Af fyrirliggjandi gögnum málsins má einnig ætla að þær fjárhagsupplýsingar hafi teiknað upp allt aðra mynd fyrir Alcoa um stöðu Samskipa en þá sem Samskip höfðu sett fram haustið 2008 um meint yfirvofandi greiðsluþrot fyrirtækisins. Alcoa hefði a.m.k. þá átt að verða ljóst að rekstur Samskipa á Íslandi stóð vel og mun betur en sett var fram haustið 2008. Vísast hér til fjölmargra samtímagagna Samskipa þar sem stjórnendur fyrirtækisins lýstu yfir ánægju með góða útkomu úr starfsemi Samskipa á Íslandi, sbr. t.d. tölvupóst frá (S)forstj til m.a. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna, dags. 9. september 2013, þar sem forstjórinn sagði eftirfarandi: „[…] *árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig, en síðan hefur afkoma sigið niður, á árinu 2012 og nú á árinu 2013. Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins*." Vísar Samkeppniseftirlitið einnig til fyrirliggjandi ársreikninga Samskipa hf. árin 2009 til 2013, sbr. umfjöllun í kafla 33.1.6.

13063. Í mgr. 1050 í athugasemdum Samskipa við AI hafna Samskip því að framkvæmd samráðs vegna atvika sem tengdust Alcoa hafi verið til marks um *leyndarhyggju* fyrirtækjanna. Slík ályktun eigi sér ekki stoð í gögnum málsins. Þá hafna Samskip tengingu Samkeppniseftirlitsins við minnisblað (S)frkvstj-millilandasv frá 7. júlí 2008. Samkeppniseftirlitið láti þess ógetið að (S)frkvstj-millilandasv hafi skilmerkilega tekið fram að slík aðgerð sem þar var lýst væri vitanlega háð samþykki Samkeppniseftirlitsins. Augljóst sé af minnisblaðinu að þar gætti ekki neinnar leyndarhyggju. Þá hafi hugleiðingar (S)frkvstj-millilandasv aldrei komist á viðræðustig hvað þá á framkvæmdarstig. Telja Samskip að framsetning Samkeppniseftirlitsins sé villandi.

13064. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Gögnin sýna að öllum undirverkefnum *„Nýtt upphaf*" verkefnisins var hrint í framkvæmd. Fyrirliggjandi samtímagögn og ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 sýna að fyrirtækin unnu að auknu samstarfi, teknar voru saman ítarlega upplýsingar úr starfsemi þeirra og ýmsar lausnir skoðaðar.

13065. Hvað varðar atvik vegna Alcoa þá voru þau sannarlega til marks um leyndarhyggju fyrirtækjanna. Ekkert í athugasemdum Samskipa haggar því mati eftirlitsins. Skoða má umfjöllun (S)frkvstj-millilandasv í minnisblaði hans frá 7. júlí 2008 í því sambandi að hugsanlega hafi, á einhverjum tímapunkti, verið ætlan fyrirtækjanna að sækja um undanþágu hjá Samkeppniseftirlitinu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Á hinn bóginn var það ekki gert. Atvik urðu þau að fyrirtækin áttu í ítrekuðum samskiptum og gripu til ólögmætra samstilltra aðgerða og samninga til að auka samstarf sitt án þess að sækja um slíka undanþágu. Þá ber að hafa hugfast að margir þættir í hinu ólögmæta og samfellda samráði Samskipa og Eimskips voru af því eðli og alvarleika að slíkt samstarf hefði aldrei uppfyllt skilyrði fyrir undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Má þar t.d. nefna verðsamráð, samráð um takmörkun á flutningsgetu, ólögmæta upplýsingamiðlun og markaðsskiptingu á markaði þar sem fyrirtækin voru samanlagt með hátt í 100% markaðshlutdeild. Þá er rétt að geta þess að endanleg útgáfa af skjali (S)frkvstj-millilandasv er dagsett 9. júlí 2008, og er það nánast efnisleg eins, og er ljóst að það skjal er unnið í fullu samráði við (S)forstj. Því verður varla sagt að aðeins hafi verið um hugleiðingar (S)frkvstj-millilandasv að ræða.

13066. Í mgr. 1075 í athugasemdum Samskipa við AI segir að það sé rangt að Samskip og Eimskip hafi samstillt siglingarkerfi sín eða átt í samráði um breytingar á kerfunum. Slíkar ályktanir væru í andstöðu við gögn málsins. Gögn málsins séu skýr um hið gagnstæða. Það væri ekki einungis svo að ályktanir stofnunarinnar ættu ekki stoð í gögnum málsins heldur væru þær í beinni andstöðu við það sem fram komi i tilvitnuðum gögnum. Virðist sem stofnunin sjáist ekki fyrir í ályktunum sínum, að því er virðist vegna *„sannfæringa um að margnefnd glærukynning (E)forstj* [um *„Nýtt upphaf*" verkefnið] *hafi verið*

eitthvað annað og meira en innanhússhugleiðingar Eimskips." Að mati Samskipa sé engin stoð fyrir þessari „*framsetningu eða endurteknum tilraunum að tengja viðskipti við Alcoa við meint samráð*".

13067. Þessi sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við fyrirliggjandi samtímagögn. Með því samráði sem fyrirtækin áttu í tengslum við þær breytingar sem þau gerðu á siglingakerfum sínum náðu þau markmiði „*Nýtt upphaf*" verkefnisins um m.a. að „*Endurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað; Fækkun á erlendum höfnum; Fækkun / smækkun skipa*", sbr. glærukynningu Eimskips dags. 8. og 9. júní 2008. Fyrirliggjandi samtímagögn beggja fyrirtækjanna sýna að aðgerðir þeirra vegna Alcoa tengdust þessum þætti. Á sama tíma voru í framkvæmd aðrir þættir í auknu samstarfi og samráði Samskipa og Eimskips, t.d. nýir slotsamningar, aukið gámasamráð og aukið samráð í landflutningum.

13068. Ítreka skal að samráð fyrirtækja er almennt ekki einhvers konar kærleikssamband heldur byggist það á hagsmunum þátttakenda. Hvað varðar flutninga fyrir Alcoa var um að ræða heildarsamkomulag eða aðgerðir um mikilvæga hagsmuni fyrirtækjanna, þ.e. að Samskip sinntu útflutningi á áli fyrir Alcoa að því marki sem fyrirtækið kaus, en Eimskip annaðist flutning á því sem umfram var, ásamt því að fyrirtækin gætu leitað til hvors annars um tóma gáma eða notað gáma hvors annars í flutningunum. Tilvist samráðsins útilokaði ekki að fyrirtækin gætu keppt t.d. um einstaka farma og ástundað eins konar „fegurðarsamkeppni" fyrir Alcoa.

13069. Samtímagögn sýna að eftir að Samskipum tókst að ná fram mikilli verðhækkun freistaði Alcoa þess, þegar mesti samdráttur hrunáranna í innflutningi var af staðinn, að fá verð lækkað og þjónustu bætta hjá Samskipum, en varð ekki ágengt. Urðu málsatvik þau að í október 2011 ákvað Alcoa að bjóða út alla sjóflutninga sína. Bæði Samskip og Eimskip gerðu tilboð, en bæði fyrirtækin virðast hafa haldið þeim möguleika opnum að tiltekið samstarf fyrirtækjanna um þessa flutninga gæti haldist áfram, sbr. kafla 20.8.2. Niðurstaðan varð hins vegar sú að Alcoa ákvað að slíta öllum flutningasamningum við Samskip og Eimskip en semja við erlent skipafélag um flutningana. Getur þessi niðurstaða naumast stutt þá skýringu að Alcoa hafi sem mjög öflugt alþjóðlegt fyrirtæki í áliðnaði verið í sterkri stöðu og haft yfirhönd í samningum við íslensku skipafélögin um flutningaþjónustu og að íslensku fyrirtækin hafi því ekki haft möguleika á samráði eða samstarfi sín á milli. Þvert á móti bendir niðurstaðan til þess að Alcoa hafi talið að sér þrengt í samningum við íslensku fyrirtækin og að fenginni reynslu talið þörf á innkomu erlends aðila að flutningum til og frá landinu.

13070. Í mgr. 1078 í athugasemdum Samskipa við AI er að finna umfjöllun fyrirtækisins í „*sinni einföldustu mynd*" um aðstöðuna sem fyrirtækið taldi sig vera í og nettó ávinning af aðgerðum haustið 2008. Þessi umfjöllun Samskipa hróflar ekki við því að háttsemi Samskipa og Eimskips fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Vegna þessara athugasemda Samskipa er bent á að Samskip var fyllilega eðlilegt og heimilt að gera breytingar á siglingakerfi sínu vegna fyrirhugaðs samdráttar í innflutningi og auknum útflutningi á eigin forsendum. Aftur á móti var fyrirtækinu sem áður segir óheimilt að hafa samráð við keppinaut sinn í tengslum við umræddar breytingar. Samráð Samskipa og Eimskips hafði það að markmiði að raska samkeppni og það stoðar ekki fyrir Samskip að setja fram útreikninga af nettó ávinningi sínum þegar aðgerðirnar sem um ræðir voru andstæðar lögum.

13071. Samskip segja útreikningana setta fram til að skýra aðstöðu „*í sinni einföldustu mynd*". Miðað við þessa skýringu eru útreikningar Samskipa sem koma þar í kjölfarið ekki fullnægjandi eða tæmandi:

- Í útreikningum Samskipa er aðeins gert ráð fyrir að fyrirtækið hafi tekjur af viðskiptum við Alcoa. Staðreyndin er hins vegar sú að Samskip höfðu jafnframt tekjur af öðrum flutningum til og frá Reyðarfirði og útflutningi frá Færeyjum. Þá hafði fyrirtækið tekjur af innflutningi frá Rotterdam til Reykjavíkur meðan fyrirtækið hafði viðkomu í Reykjavík á Leið 2. Er þessa að engu getið í útreikningum Samskipa.

- Í útreikningum Samskipa er olíukostnaður meðtalinn í kostnaði við rekstur Akrafells og Hvassafells en ekki er skýrt hvort greiðsla Alcoa og annarra viðskiptavina á BAF, sem tók mið af olíukostnaði, sé talin með í tekjum.

- Tekjur Samskipa af útflutningi Alcoa eru vantaldar þar sem í útreikningum Samskipa er gert ráð fyrir að Alcoa greiði 14,75 USD á tonnið en raunin varð að Alcoa greiddi 15 USD á tonnið. Munar þar 75.000 USD á ári m.v. flutning á 300 þúsund tonnum.

- Samskip gátu ekki skilað Akrafelli til eigenda þess eftir að skipið hætti flutningum í nóvember 2008. Samskip ákváðu að hafa skipið verkefnalaust við bryggju í Danmörku í um eitt og hálft ár, sbr. umfjöllun hér að framan. Á meðan greiddu Samskip leigu vegna skipsins. Hagræðingin var því ekki eins mikil og sett er fram í umfjöllun Samskipa.

- Samkvæmt afhentum gögnum Samskipa yfir stærstu viðskiptavini í inn- og útflutningi voru tekjur Samskipa af Alcoa 792.210.187 kr. árið 2009.[6440] Tekjur Samskipa voru því umfram þær 743.000.000 kr. sem Samskip gera ráð fyrir að rekstur Hvassafellsins hafi kostað. Þá eru ótaldar tekjur Samskipa af inn- og útflutningi annarra viðskiptavina en Alcoa til og frá Reyðarfirði og Færeyjum.

13072. Þótt það hafi ekki úrslitaáhrif í máli þessu þá er ekki hægt að fallast á að rekstur Samskipa á einu skipi til að þjóna Alcoa hafi verið „*í járnum*", líkt og staðhæft er af hálfu Samskipa í mgr. 1078. Slík staðhæfing stenst ekki og er í ósamræmi við fjölda samtímagagna frá rannsóknartímabili málsins þar sem stjórnendur Samskipa lýsa yfir ánægju með flutninga fyrir Alcoa og verulega verðhækkun, sbr. einnig gögn málsins um ánægju stjórnenda með mjög góða afkomu Samskipa á Íslandi, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 12.2.5.2.

25.37. Um annað samráð varðandi takmörkun á flutningsgetu

25.37.1. Um samskipti og slotsamning/útvíkkað neyðarsamkomulag

13073. Í mgr. 1031 í athugasemdum Samskipa heldur fyrirtækið því fram að ekkert hafi orðið af útvíkkun á neyðarsamkomulaginu milli Samskipa og Eimskips. Engu samkomulagi hafi því verið til að dreifa til að tilkynna til Samkeppniseftirlitsins. Þreifingar af þessum toga um hugsanleg viðskipti kalli ekki á undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Engir flutningar hafi átt sér stað á grundvelli samningsdraganna. Hafna Samskip því að fyrirtækið hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

13074. Í mgr. 1080 – 1083 í athugasemdum Samskipa við AI segir að það sé rangt að breytingar Samskipa og Eimskips á siglingakerfum hafi verið gerðar í einhvers konar samráði eða samstarfi. Fyrirtækin hafi verið knúin til breytinga vegna óviðráðanlegra ytri aðstæðna. Af breytingunum hafi óhjákvæmilega leitt að fyrirtækin hafi ekki getað að öllu leyti haldið uppi óbreyttu þjónustustigi. Við þær aðstæður hafi verið eðlilegt að hvort fyrirtæki um sig hafi leitað leiða til lausnar á vandamálum sem kynnu að skapast í þjónustu við einstaka viðskiptavini. Það hafi ekki verið gert í sameiningu. Í gangi hafi farið þreifingar milli fyrirtækjanna um hugsanlegan flutning á ferskum fiski til Færeyja og tímabundna útvíkkun á neyðarsamkomulaginu þannig að þau gætu átt í gagnkvæmum flutningum milli Íslands og Evrópu, þá með samþykki Samkeppniseftirlitsins. Samningar hafi ekki tekist og ekkert af þessu verið framkvæmt. Samskip fengju ekki skilið hver tilgangur þess væri að rekja í löngu máli samskipti milli fyrirtækjanna um hugsanleg viðskipti sem aldrei urðu. Þótt 10. gr. samkeppnislaga sé vissulega víðtæk þá taki hún einungis til tilvika þar sem keppinautar næðu saman. Það ætti hvorki við um Færeyjaflutninga né

[6440] Afhent skjöl frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. 50 stærstu viðskiptavinirnir. „*Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*" og „*Liður 9.2 Heildarlisti – útflutningur*".

útvíkkun á neyðarsamkomulagi. Það sé engin ástæða að rekja samskipti um þetta efni í sífellu enda hafi fyrirtækjunum verið fullkomlega heimilt að kanna hvort flötur hafi verið á viðskiptum af þessum toga.[6441]

13075. Ekki er fallist á þessar skýringar Samskipa.

13076. Í upphafi skal undirstika að í athugasemdum sínum viðurkenna Samskip að fyrirtækin hafi átt í samskiptum vegna sjóflutninga milli Íslands og Evrópu og aðgerða sem tengdust takmörkun á flutningsgetu.

13077. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar um ákvæði 10. gr. samkeppnislaga í kafla 4. Grundvallaratriði 10. gr. samkeppnislaga er að fyrirtæki ákveði sjálfstætt hvernig það ætli að hegða sér á markaði. Krafan um sjálfstæði bannar ekki að fyrirtæki grípi til aðgerða vegna hegðunar eða hugsanlegrar hegðunar keppinauta á markaðnum. Hún leggur hins vegar strangt bann við hvers konar samskiptum milli keppinauta sem hafi það markmið eða af þeim leiði að reynt sé að hafa áhrif á hegðun núverandi eða væntanlegs keppinautar á markaðnum eða honum greint frá aðgerðum sem viðkomandi fyrirtæki ætli að grípa til eða hugleiði að grípa til á markaðnum, sbr. kafla 4.2.3. Í þessu sambandi vísast einnig til þess sem fram kemur í kafla 25.26 hér að framan.

13078. Það hefur þýðingu að lögum ef samráð keppinauta telst hafa að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins, sbr. kafla 4.4. Af þessu leiðir m.a. að upplýsingaskipti eða viðræður keppinauta sem miða að undirbúningi aðgerða sem hafa að markmiði að raska samkeppni fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á þetta t.d. við undirbúning keppinauta á skiptingu markaða eða takmörkunar á framboði. Brotið er ekki háð því að viðkomandi samstarf komist til framkvæmda, sbr. kafla 4.2.3. Er þetta einkar skýrt þegar viðkomandi keppinautar starfa á fákeppnismarkaði, sbr. kafla 4.6.3.2. Ef fyrir liggur aðgerðaáætlun eða sameiginlegt verkefni keppinauta, sem hefur það að markmiði að raska samkeppni, leiðir af sjálfu sér að öll samskipti keppinautanna þar sem unnið er að eða rætt um viðkomandi verkefni eða áætlun fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þá ber að hafa í huga að tilvist ólögmæts samráðs getur birst í reglulegum samskiptum keppinauta um samkeppnismálefni.

13079. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði „*Nýtt upphaf*" verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Tekur þetta til þeirra samskipta sem hér um ræðir.

13080. Fyrirliggjandi eru í máli þessu ítrekuð samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008. Vert er að vekja enn og aftur athygli á því að um er að ræða háttsemi tveggja fyrirtækja sem samanlagt höfðu um eða yfir 90% markaðshlutdeild á íslenskum vöruflutningamarkaði, sjóleiðis til og frá landinu og innanlands. Samskipti keppinauta á fákeppnismarkaði eru almennt í samkeppnislegu tilliti varhugaverð.

13081. Túlkun Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga er því ekki rétt. Þó svo væri þá ber að hafa í huga að jafnvel þó það hafi ekki farið svo að Samskip og Eimskip hafi ritað undir skriflegan almennan slotsamning vegna samstarfs í flutningum til og frá Evrópu (sem fyrirtækin nefndu „*útvíkkað neyðarsamkomulag*"), þá sýna samtímagögn skýrlega að fyrirtækin áttu í ítrekuðum samskiptum samhliða því að vinna að auknu samstarfi, og þau gögn sýna einnig að fyrirtækin hrintu í framkvæmd auknu samstarfi sín á milli t.d. varðandi sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Einnig vísast til aukins samráðs í landflutningum, aukins gámasamráðs, verðsamráðs og ólögmætrar markaðsskiptingar, sbr. kafla 8 og áfram. Þetta ásamt öðrum gögnum málsins rennir stoðum undir að með „*Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa

[6441] Sjá hér einnig sömu sjónarmið Samskipa vegna flutningsþjónustu tengdum flutningum milli Íslands og Færeyja í mgr. 1162 í athugasemdum fyrirtækisins við AI.

og Eimskips og ítrekuð samskipti fyrirtækjanna frá miðju ári 2008 höfðu fyrirtækin með sér ólögmætt samráð sem var til fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti.

13082. Í mgr. 1094 og 1095 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að háttsemi Eimskips og Samskipa hafi verið í samræmi við 10. gr. samkeppnislaga því ekki hafi verið ritað undir samningsdrögin að útvíkkuðu neyðarsamkomulagi. Það hefðu fyrst skapast forsendur til að óska eftir undanþágu fyrir samstarfi ef Samskip og Eimskip hefðu náð saman. Samkeppniseftirlitið hafnar þessum sjónarmiðum Samskipa samanber umfjöllun hér að framan, sbr. einnig umfjöllun um ólögmæti svokallaðs „*neyðarsamkomulags*" Eimskips og Samskipa frá árinu 2001 (og endurnýjuðu samkomulagi árið 2010) vegna Evrópu flutninga í m.a. kafla 5.4, 7.5.5.1 og 16.

13083. Í mgr. 1079 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að drög að útvíkkuðu neyðarsamkomulagi fyrirtækjanna hafi ekki tengst á „*nokkurn hátt flutningum Samskipa fyrir Alcoa*". Engin gögn eru lögð fram eða vísað til þeirra af hálfu Samskipa. Gögn málsins sýna á hinn bóginn, þ. á m. drögin sjálf, og ummæli (S)frkvstj-millilandasv í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf 14. október 2008, um „*almennan slot sharing samning milli félaganna*", að samskipti fyrirtækjanna áttu sér stað í tengslum við takmörkun á flutningsgetu. Samningsdrögin tóku til víðtæks slotsamstarfs Samskipa og Eimskips vegna hvers konar vöruflutninga til og frá Evrópu. Varðandi sönnunarfærslu í máli þessu þá er mikilvægt að benda á að viðfangsefni samskiptanna og samkomulagsins sýna að fyrirtækin áttu samskipti um og leystu saman viðfangsefni tengdum breytingum á siglingakerfi og takmörkunar á flutningsgetu Samskipa. Drög að almennum slotsamningi fyrirtækjanna og samskipti þeirra tóku því til flutninga á hvers konar vörum fyrir hvort annað, hvort sem það voru tómir gámar eða lestaðir með vörur eins og ál, grænmeti, fisk eða flutninga á öðrum vörum t.d. til Færeyja. Til þessa var (S)forstj að vísa í tölvupósti hans frá 20. október 2008 þar sem kom fram að Samskip væru að ljúka samningum m.a. við Eimskip, sbr. einnig tölvupóst hans 2. nóvember 2008 („*Eimskip – nýir samningar*"), sbr. umfjöllun í kafla 9.7. Rennir framangreint stoðum undir hvernig samkeppni Samskipa og Eimskip hafði verið raskað á þessum tíma.

13084. Í mgr. 59 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 er fjallað um áðurnefnd samskipti Samskipa og Einingarverksmiðjunnar vegna flutninga milli Reykjavíkur og Færeyja í lok október 2008. Byggja Samskip á því að „[e]*inhvers misskilnings virðist hafa gætt í samskiptum við Einingaverksmiðjuna, ef marka má tilvísun starfsmanns þess félags til þess að Samskip muni „halda áætlun í samráði við Eimskip*"". Eins og sjá megi af svörum starfsmanns Samskipa þá hafi sá skilningur Einingaverksmiðjunnar ekki verið réttur. Ekkert flutningasamkomulag hafi verið á milli Samskipa og Eimskips vegna flutninga til og frá Færeyjum. Ef svo hefði verið þá hefðu Samskip átt auðvelt með að bregðast með jákvæðum hætti við þessari beiðni í stað þess að vísa viðskiptum Einingaverksmiðjunnar frá sér. Tilvísun starfsmanns Samskipa til þess að fyrirtækið þyrfti að greiða hátt verð fyrir flutninga með Eimskip sé „*væntanlega*" vísun til flutnings á grundvelli neyðarsamkomulagsins. Ljóst sé hins vegar að ekki hafi komið til álita a nota það samkomulag vegna þessara flutninga. „*Neyðarsamkomulagið*" hafi verið lögmætt samkomulag fyrirtækjanna.

13085. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreindar skýringar Samskipa um umrætt gagn. Engin gögn eru lögð fram af hálfu Samskipa til stuðnings ætluðum „*misskilningi*" Einingaverkmiðjunnar. Athugasemd fyrirtækisins er auk þess ekki í samræmi við efni samskiptanna sjálfra. Svar viðskiptastjórans var skýrt og horfa verður til þess í heild sinni. Starfsmaður Samskipa staðfesti þannig skýrlega að Samskip gátu flutt gáma sinna viðskiptavina með skipum Eimskips milli Reykjavíkur og Færeyja, að undanskyldum gámum með yfirstærðum og þeim tilvikum þegar verð viðskiptavinar Samskipa var lægra en það verð sem Samskip greiddi til Eimskips fyrir flutninginn. Viðskiptastjórinn staðfestir með þessu, þvert á skýringar Samskipa, að viðskiptavinur Samskipa geti „*pantað gáma hjá Samskipum sem síðan færu með Eimskip*" og Samskip því haldið áætlunarsiglingum milli Reykjavíkur og Færeyja á grundvelli samnings flutningafyrirtækjanna. Hvergi vísaði viðskiptastjórinn til þess að um væri að ræða misskilning hjá

Einingaverksmiðjunni. Samskiptin sýna því að þegar Samskip vann að og takmarkaði flutningsgetu var fyrir hendi samkomulag við Eimskip um samstarf í flutningum m.a. á umræddri siglingaleið.

13086. Í samráðsmáli sem þessu hefur ekki áhrif hvort eða hvað fyrirtækin nefndu samning þeirra, þ.e. *„neyðarsamkomulag*", *„útvíkkað neyðarsamkomulag*" eða eitthvað annað. Þetta var hluti af samráði fyrirtækjanna á þessum tíma og um að ræða sönnunargagn sem verður að horfa til við heildstætt mat á gögnum málsins, sbr. einnig t.d. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv þar sem kom fram að (S)forstö-innfl1 hafi rætt við Eimskip þennan dag um flutninga Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja, sbr. kafla 8.19.

13087. Athygli vekur að Samskip sjálf vísa til þess að *„væntanlega*" hafi viðskiptastjóri Samskipa í samskiptum við Einingaverksmiðjuna verið að vísa til *„neyðarsamkomulags*" Samskipa og Eimskips. Engin gögn eru lögð fram í þessu sambandi en árétta ber að ekkert í samskiptunum eða samtímagögnum renna stoðum undir að það hafi verið uppi neyð vegna flutninga á vörum fyrir Einingaverksmiðjuna frá Reykjavík til Færeyja í lok október 2008 (útflutningur á forsteyptum einingum til húsbygginga). Ef getgátur Samskipa um að viðskiptastjórinn hafi verið að vísa til hins svokallaða *„neyðarsamkomulags*" Samskipa og Eimskips, þá eru þessi samskipti eitt af fleirum í máli þessu sem sýna að sá samningur Samskipa við Eimskip tók til venjulegra flutninga óháð neyð, sbr. umfjöllun í kafla 5.4. Þá skiptir hér máli að horfa til samtímagagna frá þessum tíma, í október 2008, sem sýna að samráð fyrirtækjanna, um takmörkun á flutningsgetu, tók til samstarfs í flutningum milli Íslands og Færeyja, sbr. umfjöllun um samskipti fyrirtækjanna vegna flutninga tengdum Færeyjum og *„útvíkkað neyðarsamkomulag*" í kafla 9.12. Framangreint gagn sýnir því að í tengslum við samráð í takmörkun á flutningsgetu komst á eða í gildi var samkomulag vegna samstarf í flutningum milli Íslands og Færeyja. Var þetta hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

25.37.2. Um slotsamstarf vegna flutninga á gámum til Reyðarfjarðar

13088. Í mgr. 1027-1028 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um útvegun og flutning á tómum gámum til Reyðarfjarðar vegna útflutnings fyrir Alcoa og segja m.a. að Samkeppniseftirlitið hafi ranglega haldið því fram að í breyttu siglingakerfi hafi Samskip ekki getað flutt tóma gáma sjóleiðina frá Suðvesturlandi til Reyðarfjarðar. Segja Samskip að eftir að þriggja skipa siglingakerfi fyrirtækisins hafi verið innleitt hafi gámar fyrir Alcoa verið fluttir í *„closed loop*" milli Rotterdam og Reyðarfjarðar.[6442]

13089. Í mgr. 1084-1085 segja Samskip að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samráð um flutning á tómum gámum eigi ekki við rök að styðjast. Í mgr. 1086 fullyrða Samskip síðan að aldrei hafi komið til neinna flutninga milli fyrirtækjanna á tómum gámum og sagt að þetta hafi Samskip ítrekað staðfest í svörum til Samkeppniseftirlitsins við rannsókn málsins. Segja Samskip að fyrirspurn um flutning á tómum gámum frá Reykjavík til Reyðarfjarðar hafi átt sér stað í *„eitt stakt skipti*" og eiga þar augljóslega við að Samskip hafi leitað til Eimskips um tilboð í slíka flutninga. Fyrirspurnin hafi ekki leitt til viðskipta eða eins og Samskip segja: „[…] *fór raunar svo að Samskip leystu málið með eigin skipum enda voru þau verð sem Eimskip bauð í flutningana svo há að auðsótt var fyrir Samskip að leysa „vandamálið*" *með hagkvæmari hætti á eigin vegum. Ekkert varð því af umræddum flutningum Eimskips*."

13090. Þá segir að eftir að Samskip hefðu innleitt þriggja skipa kerfið hafi gámar fyrir Alcoa verið fluttir af Samskipum tómir frá Rotterdam til Reyðarfjarðar *„enda engan innflutning að hafa í alla gámana eins og staðan var á þessum tíma í innflutningi*."

[6442] Sjá hér einnig sambærileg sjónarmið í mgr. 1162 í athugasemdum Samskipa við AI.

13091. Ekki verður séð hvernig þessar skýringar Samskipa sýni að háttsemi fyrirtækisins hafi verið samþýðanleg 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

13092. Breytingin á siglingakerfi Samskipa í október 2008 fól í sér að auk þess að taka úr rekstri annað af tveimur skipum á Leið 2 var leiðakerfinu breytt m.a. með því að viðkoma á Suðvesturlandi var felld niður. Hið nýja leiðakerfi bauð því ekki upp á tengingu frá Suðvesturlandi til Reyðarfjarðar, eins og áður tíðkaðist, og var Samskipum því t.d. ekki unnt að flytja tóma gáma í eigin skipakerfi með þeim hætti. Gámastýring og skortur Samskipa á tómum gámum á Reyðarfirði var fyrirsjáanlegur og var á meðal viðfangsefna sem fyrirtækin unnu að því að mæta saman. Þau gögn sem liggja fyrir um samskipti Samskipa og Eimskips og þetta aukna samstarf renna stoðum undir samráð fyrirtækjanna tengdu takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi seinni hluta árs 2008.

13093. Ljóst er af gögnum málsins frá nóvember 2008 að það komst á samningur milli fyrirtækjanna um flutninga til Reyðarfjarðar. Tók það samkomulag til flutninga bæði á lestuðum og tómum gámum, sbr. nánar í köflum 8 og 9. Ekkert í sjónarmiðum Samskipa haggar framangreindu sem byggir á fjölmörgum samtímagögnum málsins.

13094. Við rannsókn málsins sendi Samkeppniseftirlitið gagnabeiðni til Samskipa og Eimskips og óskaði eftir upplýsingum á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga um gagnkvæma flutninga fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu og var þar m.a. spurt um flutning á tómum gámum. Svör fyrirtækjanna voru hins vegar með þeim hætti að örðugt er að meta umfang slíkra flutninga.

13095. Í svari Eimskips til Samkeppniseftirlitsins segir m.a. eftirfarandi: *„Hafi Eimskip flutt Samskipagáma var það að beiðni viðkomandi viðskiptavinar, þ.e. Alcoa á Reyðafirði, Norðuráls eða Elkem á Grundartanga. Samningsgrundvöllurinn hefur þá verið samningur umbjóðenda okkar við viðkomandi fyrirtæki*."[6443] Samkvæmt tölulegum gögnum sem fylgdu svarinu jókst flutningur Eimskips á tómum gámum frá Reykjavík til Reyðarfjarðar verulega á síðustu þremur mánuðum ársins 2008 og náði hámarki í desember það ár (341 gámur). Flutningar voru áfram umtalsverðir á árunum 2009-2012, á bilinu 1000-1500 gámar árlega, en fóru minnkandi eftir fyrstu fjóra mánuði ársins 2013. Af gögnum Eimskips er ekki unnt að greina umfang þessara viðskipta eftir viðskiptavinum en vegna umfangs útflutnings Alcoa frá Mjóeyrarhöfn má ætla að þessir flutningar Eimskips á tómum gámum til Reyðarfjarðar hafi tengst því og því fyrirkomulagi sem Eimskip og Samskip höfðu komið upp vegna þeirra flutninga.

13096. Í svari Samskipa til Samkeppniseftirlitsins um sama efni segir m.a.: *„Óskað er upplýsinga um gagnkvæma flutninga umbjóðanda míns og Eimskips á tómum gámum í landflutningum eða sjóflutningum á árunum 2007 til og með 2013. Engar upplýsingar finnast um þetta efni í flutningakerfum umbjóðanda míns, hvorki um flutninga umbjóðanda míns fyrir Eimskip né sambærilega flutninga þess félags fyrir umbjóðanda minn*."[6444] Eins og fram hefur komið fullyrða Samskip hins vegar í mgr. 1086 í athugasemdum sínum við AI *„að aldrei kom til neinna flutninga milli félaganna á tómum gámum*". Samskip segjast því annars vegar, í svari við gagnabeiðni undir skyldu 19. gr. samkeppnislaga, ekki hafa aðgengileg gögn um gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa vegna flutninga á tómum gámum en hins vegar, í athugasemdum við AI, er staðhæft að engir slíkir flutningar hafi átt sér stað. Dregur þetta verulega úr trúverðugleika umræddra sjónarmiða Samskipa.

13097. Svör fyrirtækjanna við fyrirspurnum um flutning á tómum gámum voru sem fyrr segir með þeim hætti að örðugt er að greina umfang flutninganna. Þá virðist lítið samræmi í gögnum Samskipa og Eimskips þegar bæði fyrirtækin eru spurð um sama efni, þ.e. flutninga á tómum gámum. Töluleg gögn frá Eimskip segja þó skýrt að flutningur á árunum 2009-2012 milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar hafi verið á bilinu

[6443] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.01.2017.
[6444] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.11.2017.

1000-1500 tómir gámar árlega. Að öðru leyti verður að byggja á því sem samtímagögn segja um þetta efni, sbr. kafla 9.12.1 Þau gögn sýna að gámastýring og skortur á tómum gámum í Mjóeyrarhöfn var viðvarandi viðfangsefni í samstarfi Samskipa og Eimskips á öllu samráðstímabilinu. Breytir þar engu um þótt viðskiptavinurinn, Alcoa, hafi eftir atvikum að hlutast til um að tryggja að flutningsaðilarnir hefðu tóma gáma til taks.

13098. Samtímagögn sýna að á árunum 2009 til 2012 fluttu Samskip með Hvassafelli tóma gáma frá Rotterdam til Reyðarfjarðar enda var það hluti af „*verklagi*" fyrirtækjanna með Steinweg sem „*depot*" í Rotterdam. Þessir gámar voru síðan fluttir lestaðir af áli, ýmist af Samskipum eða Eimskip, frá Mjóeyrarhöfn aftur til Rotterdam.[6445] Hvort sem það var Eimskip sem útvegaði tóma gáma í Mjóeyrarhöfn með flutning á eigin gámum eða gámum Samskipa frá Reykjavík til Reyðarfjarðar eða Samskip með flutningi á tómum gámum frá Rotterdam til Reyðarfjarðar, þá var þetta verklag hluti af auknu samstarfi Samskipa og Eimskips og rennir stoðum undir að samráð fyrirtækjanna tengdu takmörkun á flutningsgetu og breytingu siglingakerfis hafi verið samfellt, m.a. með fyrirkomulagi um flutninga fyrir Alcoa og „*frið*" á markaðnum, sbr. kafla 14.

13099. Með hliðsjón af framangreindu verður ekki fallist á það sjónarmið Samskipa að ekkert samráð hafi verið milli fyrirtækjanna um sjóflutning til Reyðarfjarðar þ. á m. vegna flutnings á tómum gámum.

13100. Samskip gera einnig athugasemdir í mgr. 1086-1092 við þau tilvik sem nefnd eru sem dæmi um samstarf fyrirtækjanna um flutning á gámum til Reyðarfjarðar, en Samskip telja þau öll tilefnislaus.

13101. Ekki er hægt að taka undir með Samskipum um að það eigi ekki að horfa til þessara gagna við heildstætt mat á gögnum málsins. Eimskip og Samskip áttu ítrekuð samskipti og komu sér saman um aukið samstarf sem þau töldu þörf á vegna breyttra siglingakerfa og fólst m.a. í samstarfi um flutning á gámum til Reyðarfjarðar. Um lögmæti slíks samkomulags keppinauta vísast til umfjöllunar í kafla 4, sbr. einnig umfjöllunar hér að framan í kafla 25.37. Engin undanþága var í gildi um samstarfið skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.

13102. Tölvupóstsamskipti Eimskips dags. 12. og 13. nóvember 2008 („*Reyðarfjörður*") eru í samræmi við önnur samtímagögn um samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Samskiptin sýna að fyrirtækin höfðu gert með sér slotsamning um flutninga á þurrgámum frá Reykjavík til Mjóeyrarhafnar á Reyðarfirði, sbr. nánari umfjöllun í kafla 9.12.1. Í mgr. 1086 í athugasemdum Samskipa við AI segir að ekkert hafi orðið af þessum flutningum Eimskips sem fjallað var um í þessum samskiptum. Því sé ekki um að ræða brot gegn 10. gr. samkeppnislaga.

13103. Samkeppniseftirlitið hafnar þessari málsástæðu Samskipa. Það breytir engu um lögmæti samráðs sem hefur að markmiði að raska samkeppni þótt það hafi ekki komist til framkvæmda á viðkomandi markaði, sbr. umfjöllun í kafla 4. Samkvæmt sönnunarreglum samkeppnisréttar ber að virða sönnunargögn heildstætt. Þótt það hafi ekki orðið af flutningum í þessu tilviki sem slíku þá breytir það engu um sönnunargildi um tölvupóstsamskipti fyrirtækjanna á þessum tíma og ólögmæti samráðs fyrirtækjanna vegna takmörkunar á flutningsgetu, þar sem fyrirtækin m.a. mættu því viðfangsefni saman að tryggja tóma gáma fyrir útflutning frá Mjóeyrarhöfn.

13104. Með vísan til framangreinds eru sjónarmið Samskipa í mgr. 1087 – 1089 í athugasemdum við AI einnig haldlaus.

13105. Í mgr. 1090 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst Eimskips frá 30. desember 2011 (heiti póstsins: „*Gámaskortur / redding -verður talið okkur til tekna*"). Í tölvupóstinum greindi

[6445] Sjá mgr. 502 í athugasemdum Samskipa við AII og umfjöllun í kafla 18.

(E)svæðisstj1 þeim (E)frkvstj-skiparekst og (E)deildstj-útfl1 frá símtali við ÓB, þáverandi innkaupastjóra Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 9.12.1. (E)svæðisstj1 greindi frá því að í símtalinu hafi komið fram að Samskip væru „*með allt niður um sig*" og það væri aftur kominn gámaskortur í Mjóeyrarhöfn á Reyðarfirði. ÓB hafi því óskað eftir því að Eimskip myndi bæði „*skaffa*" 160 (tóma) gáma á Reyðarfjörð og flytja þá í skipum Eimskips frá Reyðarfirði til Rotterdam. Í athugasemdum Samskipa í mgr. 1090 er fullyrt að „[e]*kkert í þessum samskiptum varðar Samskip eða gefur með nokkrum hætti til kynna ætlað samráð milli félaganna*." Segja Samskip samskiptin þvert á móti til marks um það, líkt og fjöldi annarra gagna málsins, að Eimskip hafi nýtt öll tækifæri til viðskipta við Alcoa á kostnað Samskipa.

13106. Ályktanir Samskipa eru hvorki í samræmi við efni tölvupósts (E)svæðisstj1 né heildstætt mat á honum og öðrum gögnum málsins.

13107. Umræddur tölvupóstur (E)svæðisstj1 er eitt gagn af mörgum sem rennir stoðum undir samfellt samráð fyrirtækjanna. Það er rangt hjá Samskipum að tölvupósturinn 30. desember 2011 og samskiptin sem þar koma fram hafi ekki varðað Samskip. Beinlínis er vísað til Samskipa orðrétt í tölvupósti Eimskips. Þvert á skýringar Samskipa sýnir þessi tölvupóstur hvernig fyrirkomulagið sem Samskip og Eimskip höfðu komið upp seinni hluta árs 2008 vegna samráðs tengdu takmörkun á flutningsgetu hafi virkaði í framkvæmd. Virða ber þennan tölvupóst Eimskips 30. desember 2011 í samhengi við önnur samtímagögn. Hann og önnur fyrirliggjandi gögn renna stoðum undir að Eimskip hafi verið varaleið fyrir Samskip vegna flutninga á áli Alcoa í gámum til Evrópu. Eimskip annaðist umframflutninga sem Samskip sinntu ekki vegna skerðingu á flutningsgetu, auk þess sem fyrirtækin gerðu með sér samkomulag um sjóflutning frá Reykjavík til Reyðarfjarðar og að taka gáma „*fyrir félaganna ef á þarf að halda*", sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst frá 20. nóvember 2008.

13108. Í mgr. 1091 – 1092 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti Eimskips og Alcoa frá 3. janúar 2012. Fram kemur að Alcoa hafi ekki verið bundið við Samskip sem flutningsaðila. Samskip hafi ekki verið aðili að þessum samskiptum og hafi ekki haft neina aðkomu að umræddum viðskiptum. Ástæðu þess að starfsmaður Eimskips hafi horft til verðlagningar í neyðarsamkomulaginu við Samskip virtist mega rekja til þess að starfmaður Alcoa hafi spurt „*hvað Samskip mundi borga fyrir þetta*". Segja Samskip að Eimskip hafi verið heimilt að notast við þetta viðmið rétt eins og hvert annað og þessi samskipti hafi verið Samskipum með öllu óviðkomandi. Það verð sem tilgreint hafi verið í samskiptunum hafi ekki verið í samræmi við neyðarsamkomulag Samskipa og Eimskips frá 2010 heldur samkomulagið frá 2001, sem hafði þá fallið úr gildi tveimur árum áður. Að mati Samskipa sé erfitt að sjá hvaða hag Alcoa hafi haft af því að vera milliliður í viðskiptum sem Samkeppniseftirlitið telur að hafi „*að forminu til*" átt að vera á milli Eimskips og Samskipa. Þessi framsetning sé „*hin mesta fyrra enda ljóst að einfaldlega var um að ræða viðskipti milli Alcoa og Eimskips*."

13109. Skýr samtímagögn sýna að Samskip töldu sig allt rannsóknartímabilið eiga tilkall til að sinna öllum útflutningi á áli Alcoa í gámum til Rotterdam og annarra hafna á meginlandi Evrópu og á austurströnd Bretlands. Í samræmi við samráðsaðgerðir fyrirtækjanna kom Eimskip að „*umframflutningum*" á áli fyrir Alcoa sem Samskip sinntu ekki eftir takmörkun á flutningsgetu haustið 2008.

13110. Umrædd tölvupóstsamskipti Eimskips og Alcoa frá 3. janúar 2012 báru heitið „*Mty containers from Reykjavik to Reydarfjordur*" eða tómir gámar frá Reykjavík til Reyðarfjarðar, sbr. umfjöllun í kafla 9.12.1. Vörðuðu samskiptin beinlínis flutning Eimskips á 100 tómum Samskipagámum og ca. 50 tómum Eimskipsgámum flutningsleiðina frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Það er ekki í samræmi við staðhæfingu í athugasemdum Samskipa þegar fyrirtækið fullyrðir að tölvupóstsamskiptin hafi ekki varðað Samskip. Samskiptin fjalla þvert á móti beinlínis um flutning Eimskips á tómum gámum í eigu Samskipa sem átti síðan að nota til útflutnings á áli fyrir Alcoa frá Reyðarfirði (sem ýmist voru fluttir þaðan af Samskipum eða Eimskip). Samskiptin vörðuðu þannig einmitt þann þátt samráðs Eimskips og Samskipa að mæta

gámaskorti á Mjóeyri vegna útflutnings fyrir Alcoa. Breytir engu um sönnunargildi þessa gagns þótt beiðnin um flutninginn hafi komið frá viðskiptavininum. Þótt samskipti Eimskips hafi verið við Alcoa þá breytir það ekki því að um var að ræða framkvæmd á samráði Eimskips og Samskipa sem varðaði það að eiga samstarf um það að taka gáma *„fyrir félaganna ef á þarf að halda*" og mæta gámaskorti í Mjóeyrarhöfn, sbr. til hliðsjónar tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst frá 20. nóvember 2008.

13111. Hvað varðar umfjöllun í tölvupóstinum um verðlagningu á flutningum Eimskips á Samskipagámunum þá var ljóslega um að ræða tilvísun til fyrirliggjandi samnings Eimskips og Samskipa, sbr. *„The agreement with Samskip* […] *This rate should be very well known to Samskip*" og uppgefið verð fyrir flutninginn væri *„neyðarverð fyrir Samskip*". Það að fulltrúi Alcoa hafi spurt hvað Samskip myndu greiða fyrir þessa þjónustu Eimskips rennir, þvert á sjónarmið Samskipa í athugasemdunum, stoðum undir það mat að honum virðist hafa verið ljóst að tilvist samnings sem hafi verið í gildi milli Eimskips og Samskipa um þessa þjónustu. Ekki verður séð í gögnum málsins eða í athugasemdum Samskipa við andmælaskjölin að Samskip hafi mótmælt þessum flutningi eða fyrirhugaða flutningi á gámum fyrirtækisins og verður því að álykta að Samskip hafi verið samþykk þessari framkvæmd.

13112. Þá breytir það engu varðandi mat á ólögmæti háttsemi Samskipa og Eimskips þótt starfsmaður Eimskips hafi í þessu tilviki notast við *„neyðarverð*" milli Samskipa og Eimskips samkvæmt *„neyðarsamkomulagi*" frá árinu 2001 en ekki úr nýrri og endurnýjaðri útgáfu samkomulagsins frá árinu 2010. Í samskiptunum vísaði starfsmaður Eimskips til samnings á milli fyrirtækjanna og það er kjarnaatriðið: *„The agreement with Samskip* […] *This rate should be very well known to Samskip*". Þetta gagn sýnir, ásamt mörgum öðrum fyrirliggjandi gögnum, hvernig Eimskip og Samskip notuðu hið ólögmæta samkomulag, hvort sem fylgt var samkomulaginu frá 2001 eða 2010, vegna samstarfs um almenna flutninga fyrirtækjanna utan neyðar, hvort sem það var fyrir lestaða eða tóma gáma og eftir hentisemi hverju sinni.

25.37.3. Um hraðflutninga frá Rotterdam til Reykjavíkur

13113. Í mgr. 1096 og 1097 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að í öllum kynningum og útreikningum fyrirtækisins varðandi þriggja skipa kerfi hafi legið fyrir að BÚR myndi leita annarra og hentugri leiða fyrir ferskvörur sínar. Þetta hafi verið nauðsynlegur fórnarkostnaður til að unnt hafi verið að hagræða í siglingakerfinu. Ekki yrði bæði sleppt og haldið. Það hafi verið viðbúið að það hafi ekki komið Eimskip á óvart að fyrirtækið myndi hafa sterka stöðu í innflutningi á ferskvöru eftir að Samskip hafi breytt í tveggja skipa kerfi í innflutningi til Suðvesturlands. Þá fullyrða Samskip að engin samskipti hafi verið á milli fyrirtækisins og Eimskips *„í tengslum við BÚR*". Sömu sjónarmið Samskipa birtast í mgr. 1012 og 1162 í athugasemdum fyrirtækisins við AI.

13114. Framangreind sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn eða aðrar athugasemdir fyrirtækisins.

13115. Staðhæfingar Samskipa um að engin samskipti hafi verið á milli fyrirtækisins og Eimskips *„í tengslum við BÚR*" og það hafi alltaf legið fyrir með þriggja skipa kerfi að BÚR þyrfti að leita annað með flutninga sína eru ekki í samræmi við umfjöllun fyrirtækisins á öðrum stað í athugasemdum þess, sbr. mgr. 959 – 963. Er þar fjallað um tölvupóst (S)forstj 15. október 2008 og segja Samskip m.a. eftirfarandi:

> „[…] *(S)forstö-innfl1 fékk það verkefni í tengslum við umrædda flutninga fyrir BÚR að kanna möguleika á því hvort Samskip gætu haldið áfram að bjóða BÚR upp á viðskiptin með því að sinna hluta af flutningum fyrir fyrirtækið á grundvelli slotsamninga við Eimskip á milli Íslands og Evrópu*."

13116. Af þessu má sjá að í athugasemdum sínum halda Samskip því ýmist fram að það hafi ekki verið samskipti milli Samskipa og Eimskips í tengslum við BÚR eða þá að Samskip og Eimskip hafi kannað slotsamstarf

vegna flutninga fyrir BÚR. Dregur þetta ósamræmi úr trúverðugleika skýringa Samskipa vegna atvika sem tengdust flutningum fyrir BÚR.

13117. Hvað sem þessu ósamræmi líður þá bendir Samkeppniseftirlitið á að staðhæfing Samskipa í mgr. 1096, um forsendur og áhrif af þriggja skipa kerfis vegna flutninga á grænmeti fyrir BÚR, er heldur ekki í samræmi við samtímagögn fyrirtækisins. Eins og fyrirliggjandi samtímagögn sýna tengdust atvik vegna BÚR *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips vegna takmörkunar á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfum seinni hluta árs 2008. Flutningar vegna BÚR voru því hluti af aðgerðum fyrirtækjanna og skipti máli við endanlega útfærslu á samráðinu. Ekki stoðar fyrir Samskip í mgr. 1013 í athugasemdum við AI að byggja á því að um hefðbundna tilfærslu viðskiptavina hafi verið að ræða milli Samskipa og Eimskips því gögn málsins sýna annað.

13118. Eins og fram hefur komið sendi (S)forstö-flutnstj skjalið *„Siglingakerfi – hagræðing“* til (S)forstj kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Í skjalinu er fjallað um áhrif af mögulegri takmörkun Samskipa á flutningsgetu og samstarf við Eimskip. Fram kemur á annarri síðu (*„3 skip“*) að tekjur Samskipa myndu lækka um 50 m.kr. (vegna BÚR). Forsendan er: *„Að því gefnu að hægt verði að semja við EÍ um föst slot í viku á Suðurleið fyrir þetta tapast ekki öll framlegðin (annars tapast öll velta -80 mkr)“*, sbr. kafla 8.13.1. Í sama skjali var m.a. fjallað um það að hluti af flutningum Samskipa fyrir Alcoa myndi færast til Eimskips eftir að Samskip takmörkuðu flutningsgetu. Eins og rökstutt er í kafla 8.13.4 var fundur Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 hluti af hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna. Á fundinum hafi verið rætt um málefni sem féllu undir *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

13119. Útfærsla á breytingu siglingakerfis Samskipa fór að að taka á sig mynd fljótlega eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008. Þann 15. október 2008 héldu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj og (S)forstö-skiparek fund þar sem rætt var um þau viðfangsefni og verkefni sem féllu til vegna fyrirhugaðra breytinga á siglingakerfi Samskipa. Á fundinum skiptu stjórnendurnir með sér verkum. Á fundinum voru (S)forstö-innfl1 falin eftirtalin verkefni, sbr. áðurnefndan tölvupóst (S)forstj sama dag og nánari umfjöllun í kafla 8.19.3:

„1. Grænmeti

-(S)forstö-innfl1 kanni hvort / hvernig hægt að rúta eftir að R'dam express rúta breytist.

2. Slot verð EI [Eimskip]

-(S)forstö-innfl1 ræði við EI [Eimskip] *um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfl*

[…]“

13120. Grænmeti samkvæmt tölulið 1 hér að framan tók til flutninga á ferskvörum fyrir BÚR sem Samskip höfðu fram að þessu sinnt með *„Rotterdam Express“* leiðinni frá Rotterdam til Reykjavíkur.

13121. Á fundi lykilstjórnenda Samskipa 15. október 2008 var samkvæmt framangreindu ekki eingöngu ákveðið að (S)forstö-innfl1 ætti að vinna að lausn á grænmetisflutningum, sem höfðu til þessa farið með *„Rotterdam express“* leið Samskipa, heldur hafði einnig verið ákveðið að (S)forstö-innfl1 ætti að ræða við Eimskip um almennt slotverð vegna inn- og útflutnings. Samtímagögn sýna að þær viðræður Samskipa og Eimskips tóku til áframhaldandi samskipta um aukið samstarf í sjóflutningi í víðtækum skilningi, svokallaðs *„útvíkkaðs neyðarsamkomulags“*. Tóku þessar viðræður m.a. til slotsamstarfs um flutning á grænmeti vegna BÚRS frá Rotterdam, sbr. einnig áðurnefnda umfjöllun Samskipa í mgr. 959 – 963 í athugasemdum við AI.

25.38. Um breytingu Eimskips á siglingakerfi vegna Norður-Ameríku

13122. Í mgr. 1014 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að fyrirtækið geti ómögulega áttað sig á því hvernig breyting Eimskips á siglingakerfi milli Íslands og Norður-Ameríku í nóvember 2008, þegar fyrirtækið fækkaði skipum á þessari leið úr tveimur í eitt, ætti að hafa leitt til *„ólögmæts tilflutnings*" milli fyrirtækjanna þegar Samskip voru ekki með eigin skip á umræddri siglingaleið.

13123. Þessi athugasemd Samskipa virðist byggð á misskilningi. Samskip virðast byggja á því að í andmælaskjalinu hafi verið fjallað um tilfærslu viðskiptavina milli fyrirtækjanna vegna umræddrar breytingar Eimskips á siglingakerfinu í nóvember 2008 (Norður-Ameríka). Þetta er ekki rétt því umfjöllunin tók til breytinga Eimskips og Samskipa vegna áætlunarsiglinga milli Íslands og annarra Evrópulanda og m.a. um tilflutning á viðskiptum milli fyrirtækjanna í tengslum við þær breytingar (í ágúst og október 2008), sbr. umfjöllun í ákvörðun þessari í kafla 9 um t.a.m. atvik tengd flutningum fyrir Alcoa, sbr. einnig kafla 12.2.2 og 12.2.3.

13124. Hvað sem þessum misskilningi Samskipa líður þá skal árétta að þótt Samskip hafi ekki verið með skip sem sigldi beint milli Íslands og Norður-Ameríku þá voru Samskip keppinautur Eimskips á þessari leið. Þetta fæst bæði staðfest í samtímagögnum og undanþágubeiðnum Samskipa og Eimskips til Samkeppniseftirlitsins.

13125. Með sátt Eimskip við Samkeppniseftirlitið, dags. 16. júní 2021, viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið alvarlega gegn 10. gr. samkeppnislaga frá seinni hluta ársins 2008, m.a. með samráði við Samskip um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutning til og frá Íslandi, sbr. tölul. 1.1 í sáttinni. Er viðurkenningin í samræmi við samtímagögn.

13126. Samkeppniseftirlitið bendir á að Samskip fluttu farma til og frá Norður-Ameríku með a.m.k. tvennum hætti, annars vegar með beinum flutningi til og frá Íslandi (með samningi við Eimskip) og hins vegar með flutningum milli t.d. Rotterdam og Norður-Ameríku (svonefndir *„Trans-Atlantic*" flutningar eða TA flutningar) og þaðan til eða frá Íslandi.

13127. Ljóst er af samtímagögnum málsins að samráð Samskipa og Eimskips tók til samstilltra aðgerða um siglingakerfi fyrirtækjanna í heild sinni, þ. á m. til siglingakerfis og sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Um þetta vísast m.a. til eftirgreindra gagna og umfjöllunar:

- Glærur 6 og 7 í glærukynningunni um *„Nýtt upphaf*" verkefnið frá 8. og 9. júní 2008 sem fjölluðu um þann verkþátt verkefnisins sem tók til siglingakerfa fyrirtækjanna, sjá umfjöllun í köflum 7.3.-7.5. Fyrirliggjandi er að á þessum tíma var í gildi ólögmætur samningur Samskipa og Eimskips vegna samstarfs í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. umfjöllun í áðurnefndum kafla 7.5.5.

- Tölvupóstur (S)starfsm, viðskiptastjóra Samskipa, til (S)forstj 25. júní 2008: *„Hitti annars* [(E)forstj] *um helgina og spjölluðum við mikið um flutningana og hann lá ekki á skoðun sinni frekar en vanalega, talaði um að fækka niður í eitt skip á USA og sennilega taka fljótlega eitt skip út á Evrópu osfrv., algjör snillingur!*". Sjá nánari umfjöllun í kafla 8.3.

- Í tölvupósti, dags. 27. júní 2008, til (E)frkvstj-flutnkerf ræddi (E)forstj um þessar aðgerðir: *„Semja um meira magn við Samskip*" og biðja Samskip um að leggja af tiltekna samkeppni við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum. *„Hækka verð á frakt í Norður-Ameríku siglingum.*" Sjá nánari umfjöllun í m.a. kafla 8.4.

- Minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. júlí og 9. 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.9.2 og 8.9.5. Í minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv var fjallað um víðtækar tillögur um samráð Eimskips og Samskipa. Þar stóð m.a. um „*USA*“:

  „*Vegna samdráttar í innflutningi frá Norður-Ameríku er hægt að ná fram kostnaðarhagræðingu í heildarflutningakerfinu til og frá Íslandi með því að Eimskip dragi úr tíðni og flutningsgetu á USA/CA og sinni svæðinu með einu skipi á 21 daga tíðni. Til að tryggja sem besta nýtingu á þessari rútu væri öðrum innflutning frá USA stýrt úr/í TAS kerfið eftir atvikum. Samskip gætu flutt pappírsflutninga frá CA inn í kerfi Eimskips til að bæta nýtingu kerfisins með því að Eimskip færi á móti magn frá sér inn í kerfi Samskipa frá Evrópu*.“

- Tölvupóstur (S)frkvstj-N-Am framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku (Samskip Inc.) dags. 15. október 2008 til æðstu stjórnenda Samskipa um samstarf Eimskips og Samskipa í flutningum til og frá Norður-Ameríku að „*allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för, en Samskip Inc, fær sáralítið fyrir þá afgreiðslu*“, sbr. kafla 8.19.3.

- Tilkynning Eimskips 17. nóvember 2008 um fækkun skipa í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. umfjöllun í kafla 9.5.

13128. Samhliða framangreindu liggur fyrir að lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips, sem m.a. báru ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna til og frá Ísland, voru í ítrekuðum samskiptum frá miðju ári 2008, m.a. um aukið samstarf tengdum flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 7.7.1 og 8.15.5.

13129. Ljóst er að ólögmætt samráð var fyrir hendi í m.a. sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku þegar bankahrunið skall á í október 2008. Þá var fyrirséð að verulegur samdráttur yrði í innflutningi til Íslands, m.a. frá Norður-Ameríku. Með hliðsjón af ítrekuðum samskiptum lykilstjórnenda fyrirtækjanna og framangreindum gögnum var ákvörðun Eimskips í nóvember 2008 um takmörkun á flutningsgetu í Norður-Ameríku siglingum ekki tekin með sjálfstæðum hætti og upp á eigin spýtur heldur var hún þáttur í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu.

13130. Þótt það hafi ekki farið svo að Samskip hafi hætt TA flutningum (líkt og (E)forstj hafði lagt til) þá hafði Eimskip, vegna ítrekaðra samskipta við Samskip, vissu fyrir því að Samskip kæmu til með að setja magn í skip Eimskips í Norður-Ameríku flutningum til að „*tryggja sem best nýtingu á þessari rútu*“, sbr. áðurnefnd minnisblað (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. og 9. júlí 2008. Féll þetta að markmiðum „*Nýtt upphaf*“ verkefnis Eimskips og Samskipa. Samtímagögn sýna að þetta gekk eftir, sbr. samning Eimskips og Samskipa vegna sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku frá 7. janúar 2009 og afhentar upplýsingar fyrirtækjanna sem sýna samstarf á þessum vettvangi út rannsóknartímabilið og aukið gámasamstarf, sbr. umfjöllun í kafla 16.

13131. Með vísan til framangreinds er ekki fallist á athugasemdir Samskipa vegna samráðs tengdu siglingakerfisbreytingu Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga til og frá Íslandi.

25.39. Um atvik frá 20. október 2008 – Verðhækkanir, Norður-Ameríka o.fl.

13132. Í kafla 10 í ákvörðun þessari er fjallað um atvik frá og með 20. október 2008 sem voru hluti af ólögmætu samfelldu samráði Samskipa og Eimskips og gerðust samhliða samráði þeirra m.a. um breytingar á siglingakerfum, takmörkun á flutningsgetu, leigu og not á gámum og flutninga fyrir Alcoa, sem fjallað er um í kafla 9. Í kafla 10 er nánar tiltekið fjallað um atvik sem varða þá verkþætti „*Nýtt upphaf*“ verkefnis Samskipa og Eimskips sem tók til samstarfs í Norður-Ameríku flutningum og landflutningum og rakin samtímagögn sem sýna áframhaldandi verðhækkanir fyrirtækjanna sem áttu sér stað samhliða

samskiptum og vinnslu þeirra vegna verkþátta „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins. Þá er fjallað atriði sem tengjast verkþáttunum „*Samstarf í „Short sea*“ *þjónustu*“, „*Samstarf um skipaafgreiðslu*“ og „*Frystigeymslurekstur*“, sbr. glærukynningin sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir.

13133. Verður nú fjallað um athugasemdir Samskipa þessu tengdu.

25.39.1. Um atvik frá 20. október til desember 2008

13134. Í mgr. 1102 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 12-14 í bréfi Samskipa, dags. 24. mars 2023, segir að í tölvupóstsamskiptum (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl dagana 14. – 21. október 2008 hafi verið „*komist að samkomulagi um það sem var „utan samnings*““ fyrirtækjanna vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Segja Samskip þessa þjónustu hafa verið „*hluti af því samkomulagi sem hafði verið í gildi og aðilar vildu halda óbreyttu áfram*.“ Samskip hafi viljað að „*Eimskip myndi áfram flytja gáma endurgjaldslaust á milli hafna innan Bandaríkjanna.*“ Ástæður þessa segja Samskip hafa verið „*þær að útflutningur [frá Íslandi] á frystivörum* [*hafi] einkum [verið] til Boston og nágrenni á meðan innflutningurinn [til Íslands hafi] einkum [verið] frá Richmond og nágrenni. Ljóst [hafi verið] að koma þyrfti gámum [Samskipa] sem voru losaðir í Boston niður til Richmond til lesturnar.*“ Um þetta hafi verið „*samið og fyrirkomulagið ágreiningslaust á milli aðila*.“ Ábending (S)forstö-innfl1 í tölvupósti sínum frá 21. október 2008 hafi einfaldlega staðfest þann sameiginlega skilning milli fyrirtækjanna. Það hafi verið í höndum Eimskips og lögmanna þess fyrirtækis að útbúa samning í samræmi við lög ytra líkt og fram hafi komið í tölvupósti (E)forstö-innfl frá 14. október 2008. „*Allt [hafi] þetta [verið] eðlilegur hluti af þjónustu Eimskips við Samskip, sem [hafi] í þessum flutningum [verið] viðskiptamaður Eimskips*.“

13135. Samkeppniseftirlitið gerir athugasemd við þá staðhæfingu að Samskip hafi verið eins og hver annar viðskiptamaður Eimskips. Þetta á sér ekki stoð í lögum og gögnum málsins. Samskip og Eimskip voru keppinautar með 100% markaðshlutdeild á umræddri flutningaleið. Líkt og fjallað er um í kafla 4 og kafla 5.1. taldi samkeppnisráð í ákvörðun nr. 25/1997 að samstarf Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga færi gegn bannreglu þágildandi 10. gr. samkeppnislaga. Tók samkeppnisráð fram að öll „*samvinna af þessum toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta, sérstaklega í tilviki sem þessu þar sem fákeppni ríkir á markaðnum. Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit til hvors annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði.*“ Hafa samkeppnisyfirvöld síðan staðfest þá niðurstöðu sína með ákvörðunum nr. 11/2003 og nr. 46/2009

13136. Í áðurnefndum athugasemdum Samskipa fellst staðfesting fyrirtækisins á því að í ólögmætu samráði við Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga hafi fyrirtækin, þegar fyrir samráðið um mitt ár 2008, haldið samstarfi „*utan*“ skriflegs samnings, og þar með frá samkeppnisyfirvöldum. Umrætt „*utan*“ skriflegs samnings samstarf Samskipa og Eimskips hafi tekið til samvinnu sem fólst í (endurgjaldslausum) flutningum á gámum milli hafna í Bandaríkjunum sem tengdust flutningum til og frá Íslandi. Jafnframt staðfesta Samskip að viðræður fyrirtækjanna seinni hluta árs 2008 hafi tekið til áframhaldandi samstarfs á þeirri samvinnu.

13137. Líkt og t.a.m. kemur fram í tölvupósti (E)forstj til (E)frkvstj-sala/þj 25. nóvember 2010, sbr. nánar í kafla 16.7.3, var Eimskip ekki heimilt að flytja gáma frá Samskipum á milli hafna innan Bandaríkjanna. Í tölvupóstinum segir: *"Einnig þarf að skoða að við séum ekki að flytja þeirra gáma milli Boston og Norfolk og öfugt þar sem það er ólöglegt og við gætum fengið sektir vegna John Acts."* Er það líkleg skýring þess að ákveðið var að halda þessu samningsatriði „*utan samnings*“, þ.e. svo ekki þyrfti að „*fæla*“ það hjá viðeigandi yfirvöldum í Bandaríkjunum, sbr. ummæli um svokallað „*hliðarskjal*“ í kafla 16.7.

13138. Hvorki Samskip né Eimskip afhentu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar um samstarf fyrirtækjanna sem var haldið „*utan*" skriflegra samninga fyrirtækjanna vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum. Þá upplýstu fyrirtækin ekki um slíkt í undanþágubeiðnum til Samkeppniseftirlitsins.

13139. Ljóst er af gögnum málsins að ólögmæt samskipti fyrirtækjanna á seinni hluta árs 2008, um hvað ætti að halda „*utan samnings*", tók til fleiri þátta en eingöngu áframhaldandi samstarfs um endurgjaldslausa sjóflutninga á gámum milli hafna í Bandaríkjunum. Má þar í dæmaskyni nefna upptöku á samstarfi í vöruhúsaþjónustu í Richmond í Bandaríkjunum og notkun á gámagrindum, sbr. umfjöllun í kafla 10.6.2. Var framangreint í samræmi við „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna um aukið samstarf fyrirtækjanna. Í ljósi framangreinds er áðurnefnd umfjöllun Samskipa í athugasemd þess um samstarf „*utan*" samnings frekar til þess fallin að styrkja niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins í máli þessu.

13140. Í mgr. 1106 – 1107 í athugasemdum Samskipa við AI er áfram fjallað um samskipti Samskipa og Eimskips um aukið samstarf í Norður-Ameríku flutningum haustið 2008 og hvað ætti að halda „*utan*" samnings. Varðandi aukið samstarf í vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku eða móttöku Eimskips á LCL vörum Samskipa í Richmond þá byggja Samskip á því að þeim viðræðum hafi verið „*frestað*".[6446] Samkeppniseftirlitið bendir hins vegar á að á fundi fyrirtækjanna 7. janúar 2009, þ.e. sem m.a. var ritað undir endurnýjaðan samning um Norður-Ameríku flutninga, sammæltust fundarmenn, lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips, að halda áfram með ákveðin verkefni og samskipti, þ. á m. um framangreint samstarf í vöruhúsaþjónustu, sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til (S)frkvstj-millilandasv 8. janúar 2009. Vísað var til þess að „*okkar menn* [Samskipa og Eimskips] *í Virginíu*" myndu „*eins og við ræddum*" skoða „*notkun á gámagrindum fyrir vesta og vöruhúsaþjónustu í Richmond*".

13141. Þegar fyrirtækin sóttu um undanþágu skv. 15. gr. þágildandi samkeppnislaga til Samkeppniseftirlitsins fylgdu hvorki gögn né upplýsingar um aukið samstarf eða þau atriði sem var haldið „*utan samnings*".

13142. Hvað sem þessu líður þá hrófla athugasemdir Samskipa ekki við þeirri niðurstöðu að þessi samskipti keppinautanna voru hluti af og í samræmi við „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna. Það hefur ekki áhrif við mat á ólögmæti háttsemi fyrirtækjanna að ekki hafi orðið af öllu því samstarfi sem var til umræðu, sbr. umfjöllun um lagasjónarmið og túlkun 10. gr. samkeppnislaga í kafla 4.

13143. Vísast fyrst og fremst til þeirrar niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að „*Nýtt upphaf*" verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 11. Samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Af því leiðir að að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga.

13144. Í mgr. 1105 og 1107 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 5. og 6. nóvember 2008 sem vörðuðu nýjan samning um samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Kunngera Samskip að þessi samskipti beri með sér að Eimskip hafi ekki viljað hafa flutninga frá Kanada sem hluta af nýjum samningi. Afstaða Samskipa hafi á hinn bóginn verið sú að Kanada ætti að vera inn í samningnum en hafi boðist til að gerður yrði „*sérstakur viðauki við samninginn sem tæki á flutningum til og frá Kanada*". Segja Samskip ástæðu þessa hafi verið sú að FMC hafi ekki haft lögsögu í Kanada. Raunar telja Samskip að það hafi verið ásetningur Eimskips að endursemja ekki um flutninga til og frá Kanada heldur einoka þá flutningaleið. Í þessu sambandi árétta Samskip að (E)forstö-innfl hafi í samskiptunum sett fram þá tillögu að flutningar til og frá Kanada yrðu hluti af „*neyðarsamkomulagi*" fyrirtækjanna. Þessu hafi (S)forstö-innfl1 hafnað með öllu enda hafi verið grundvallar eðlismunur á umræddum samningum. Niðurstaðan hafi síðan verið að umræddir flutningar til og frá Kanada yrðu áfram hluti af Norður-Ameríku samningi fyrirtækjanna.

[6446] Sambærileg sjónarmið koma fram í mgr. 17 í bréfi Samskipa, dags. 24.03.2023.

13145. Samkeppniseftirlitið fær ekki séð hvernig þessar athugasemdir hrófla við niðurstöðu eða ályktunum sem má draga af samskiptum Eimskips og Samskipa. Líkt og rakið er ítarlega í kafla 10.2. sýna samskipti fyrirtækjanna, þ. á m. umrædd tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl, að fyrirtækin áttu í samskiptum um þennan verkþátt „*Nýtt upphaf*" verkefnisins, þ.m.t. að ákvarða hvað yrði innan og hvað yrði „*utan*" samnings (t.d. með viðauka, í uppfærðu leynilegu „*neyðarsamkomulagi*" fyrirtækjanna eða jafnvel vísað til munnlegs samkomulags). Við heildstætt mat á gögnum málsins er horft til þessara atvika og samskipta lykilstjórnenda, þ. á m. um Kanada. Þótt það hafi ekki úrslitaáhrif hér er auk þess ekkert í þessum samskiptum sem Samskip fjalla um sem styðja að það hafi verið ásetningur hjá Eimskip að semja ekki við Samskip um samnýtingu flutningakerfa milli Íslands og Kanada. Þvert á móti eru fjölmörg fyrirliggjandi samtímagögn um áframhaldandi, og eftir atvikum aukið samstarf við Samskip vegna Norður-Ameríku flutninga.

13146. Í mgr. 1110 í athugasemdum við AI segja Samskip að fyrirtækið telji fráleita þá ályktun Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi ekki eða síður talið áhættu fólgna í því að fara gegn íslenskum samkeppnislögum heldur einungis í tilvikum þar sem bandarískar samkeppnisreglur komu til skoðunar. Ekki er fallist á að þessar skýringar Samskipa séu í samræmi við samtímagögn, sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til (S)forstö-innfl1 frá 6. nóvember 2008 og m.a. þá staðreynd að fyrirtækin héldu umræddu samstarfi sínu áfram án þess að hafa undanþágu frá ólögmætu samráði á grundvelli þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Vísast hér einnig til umfjöllunar í kafla 8.15.5.

13147. Eftir að hafa vísað til samstarfs fyrirtækjanna um flutninga sem falla undir Norður-Ameríku samning segja Samskip síðan í mgr. 1110 í athugasemdum við AI: *„Öðru máli gegndi um tilfallandi sendingar á gámum, svo sem á grundvelli neyðarsamkomulagsins. Slík viðskipti falla að mati Samskipa ekki undir 10. gr. samkeppnislaga enda eru þau ekki að neinu leyti til þess fallin að raska samkeppni. Þá er ljóst að þreifingar á milli keppinauta um hugsanleg viðskipti, hugsanlegt samstarfs, hugsanleg kaup á rekstri eða eignum o.s.frv. falla ekki undir 10. gr. samkeppnislaga og undanþágu ekki þörf nema samkomulag verði. Af andmælaskjalinu virðist hins vegar mega ráða að Samkeppniseftirlitið telji að aðrar reglur gildi í þessu máli en svo er vitanlega ekki*."

13148. Samkeppniseftirlitið bendir á að það er rangt að viðskipti á grundvelli „*neyðarsamkomulagsins*" falli ekki undir 10. gr. samkeppnislaga, sbr. nánari umfjöllun í kafla 5.4. og 16. Samkomulagið sem slíkt fellur undir bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga og Samskip og Eimskip óskuðu aldrei eftir undanþágu á grundvelli þágildandi 15. gr. samkeppnislaga vegna þess. Þvert á móti héldu þau samkomulaginu leyndu fyrir samkeppnisyfirvöldum þegar óskað var eftir undanþágu fyrir samstarfi fyrirtækjanna í Norður Ameríku flutningum. Ljóst er að „*þreifingum*" keppinauta á fákeppnismarkaði um „*hugsanleg viðskipti, hugsanlegt samstarf, hugsanleg kaup á rekstri eða eignum*" eru skorður settar í 10. gr. samkeppnislaga. Viðhorf Samskipa til slíkra „*þreifinga*" í máli þessu er því ekki í samræmi við samkeppnislög.

13149. Í mgr. 69 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. júní 2022, sbr. bls. 26-27 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 31. ágúst 2022, er fjallað um fundargerð Eimskips frá 24. október 2008, hvar m.a. er fjallað um „*mikla hækkun*" og myntbreytingu Eimskips á samningi við Ölgerðina úr íslenskum krónum í evrur, sbr. kafla 10.4.1. í ákvörðun. Í bréfi sínu frá 13. júní 2022 beina Samskip athygli að umfjöllun í fundargerðinni um heimsókn starfsmanns Eimskips til Íslandspósts og umfangs viðskipta Eimskips og Íslandspósts. Fá þær athugasemdir Samskipa ekki breytt niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um þýðingu fundargerðarinnar í tengslum við samráð fyrirtækjanna og samhliða undirbúning að verðhækkun í inn- og útflutningi.

13150. Í bréfi Samskipa frá 31. ágúst 2022 segir um efnið að samningar Eimskips við Ölgerðina hafi sýnilega verið í íslenskum krónum en kostnaður af rekstri flutningakerfis Eimskips í erlendri mynt. Aðstæður Eimskips hafi því verið sambærilegar aðstæðum Samskipa að því leyti að nokkrir af samningum

Samskipa við stóra viðskiptavini hafi verið í íslenskum krónum.[6447] Segja Samskip markmið fyrirtækisins til leiðréttinga á verði á þeim samningum ekki hafa náðst og flutningsverð verið lægri í evrum talið eftir umræddar breytingar. Þá hafi sjóflutningsverð lækkað á rannsóknartímabilinu öllu. Um þetta er einnig fjallað í mgr. 71-73 í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022. Segja Samskip ráðstöfun Eimskips hafa verið mjög eðlilega þegar horft sé til þróunar evru gagnvart krónunni á þessum tíma. Þá segja Samskip samskipti stjórnenda Eimskips um efnið vera Samskipum óviðkomandi og að ekkert í samskiptunum gefi samráð til kynna. Myntbreyting Eimskips hafi verið eðlileg og nauðsynleg og ákveðin án samráðs við Samskip. Aðstæður Eimskips hafi verið hinar sömu og hjá Samskipum er varðar veikingu gengis íslensku krónunnar og kostnaðar í erlendri mynt. Sjálfgefið hafi verið að fyrirtækin hafi þurft að grípa til ráðstafana og ætti það ekki að vekja tortryggni að fyrirtækin hafi bæði reynt að rétta hlut sinn gagnvart viðskiptavinum að þessu leyti.

13151. Í mgr. 1121-1124 í athugasemdum við AI lýsa Samskip aðstæðum á íslenskum markaði frá 20. október 2008 og segja að knýjandi þörf hafi verið á verðhækkunum, sbr. sambærileg sjónarmið fyrirtækisins í mgr. 1132 í athugasemdunum. Þróun neysluverðsvísitölu á Íslandi á þessum tíma staðfesti að verðhækkanir hafi ekki verið einsdæmi hjá íslenskum flutningafyrirtækjum. Það sé haldlaust og dragi upp ranga mynd að segja að verðhækkanir á þessum tíma hafi verið tortryggilegar og að vísa í því sambandi til aðstæðna á allt öðrum mörkuðum, í allt öðrum hagkerfum. Þessu til viðbótar lýsa Samskip því að miklar verðhækkanir hafi orðið á öllum sviðum íslensks samfélags, ólíkt nærliggjandi hagkerfum. Að gefa í skyn að verðhækkanir hafi verið óeðlilegar eigi ekki við nein rök að styðjast. Engar forsendur hafi verið fyrir því að lækka verð hér á landi líkt og Samskip segja Samkeppniseftirlitið haldi fram að hafi verið staðan á sjóflutningsmörkuðum í nálægjum ríkjum á sama tíma. Þá byggja Samskip á því að óvissa hafi verið um hvaða skref Eimskip myndi taka varðandi hækkanir og að Samskip hafi horft til viðbragða Eimskips sem hafi ávallt verið leiðandi á markaðnum. Þá séu það dylgjur að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl hafi átt samskipti um verðhækkanir þegar samskipti þeirra hafi snúist um endurnýjun Norður-Ameríkusamningsins. Í ljósi breyttra aðstæðna hafi það *„ekki* [verið] *spurning um það hvort verð myndu hækka heldur hversu mikið*". Engar forsendur hafi verið fyrir því að verð lækkaði hér á landi við þessar aðstæður.

13152. Ekki er unnt að fallast á framangreindar athugasemdir Samskipa. Hvað hækkanir Eimskips gagnvart Ölgerðinni varðar ber að nefna að af fundargerðinni er ljóst að undirmenn (E)forstö-innfl höfðu áhyggjur af því að Ölgerðin kynni að snúa sér til Samskipa vegna áforma Eimskips um miklar hækkanir gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini en ljóst er að þessar áhyggjur höfðu engin áhrif á þau áform. Athugasemdir Samskipa breyta ekki þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að umrædd gögn séu ein af birtingarmyndum hins ólögmæta samráðs sem Eimskip hefur viðurkennt að stóð yfir á þessum tíma.

13153. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins í máli þessu er að um var að ræða samfellt samráð Samskipa og Eimskip og sýna aðgerðir fyrirtækjanna, þ. á m. við verðhækkanir í október 2008, að fyrirtækin unnu að og virtu samráð þeirra. Ekkert í áðurnefndum athugasemdum Samskipa haggar framangreindu.

13154. Sjónarmiðum Samskipa um þróun verðlags og um ólík viðbrögð Samskipa og Eimskips við samdrætti hér á landi í samanburði við erlendis er hafnað en um þau er fjallað nánar í kafla 33.1 og 33.3.5.

13155. Athugasemdir Samskipa um erfiðar ytri aðstæður og upplifun eða þörf fyrirtækis á að hækka verð víkur ekki ákvæði 10. gr. samkeppnislaga til hliðar. Lögð er áhersla á að samráð Samskipa við Eimskip hófst áður en fjármálafyrirtækin þrjú féllu í október 2008, og í reynd sýna samtímagögn skýrlega að lítill hópur innan Samskipa hafði hafið undirbúning samráðsins strax í byrjun árs 2008. Samráðið komst síðan á

[6447] Sambærileg sjónarmið Samskipa koma fram í mgr. 1134 í athugasemdum fyrirtækisins við AI vegna samskipta [...] dagana 12. og 14. nóvember 2008.

þegar (E)forstj settist í stól forstjóra Eimskips, sem (S)forstj sagðist þekkja vel og að meiri „*mýkt*“ myndi fylgja nýja forstjóranum, sbr. kafla 7.1.

13156. Hvað sem framangreindu líður getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á athugasemdir Samskipa og eru þær ekki til þess fallnar að breyta afstöðu eftirlitsins, m.a. um að framangreindar aðgerðir til að hækka eða halda uppi verði voru í eðli sínu í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins. Þá voru aðgerðir til að hækka eða halda uppi verði afar mikilvægur þáttur í því að stjórnendur Samskipa hf. gætu framfylgt þeim fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH að verja og efla stöðu fyrirtækisins sem „*cash cow*“ fyrir Samskip Holding. Samkeppniseftirlitið vísar í þessu sambandi til umfjöllunar í kafla 33.1 þar sem fjallað er um sambærileg sjónarmið Samskipa.

13157. Samtímagögn sýna að að verðsamkeppni milli Samskipa og Eimskips var afar takmörkuð á rannsóknartímabilinu. Áherslan hjá báðum fyrirtækjunum var hækka verð, auka gjaldtöku, draga úr afsláttum og eftir atvikum vinna gegn verðlækkunum. Er þetta staðfest í athugasemdum Eimskips við AI. Þar segir að stefna fyrirtækisins á m.a. árinu 2008 hafi verið að halda þáverandi viðskiptavinum, verja markaðshlutdeild og „*ná fram verðhækkunum*“. Þá er í samtímagögnum stjórnenda Samskipa og Eimskips hvergi að finna ótta við samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins þegar verðhækkanir voru undirbúnar eða framkvæmdar. Breytti engu þó sumar hækkanirnar væru það miklar að þær vektu sterk viðbrögð hjá undirmönnum umræddra lykilstjórnenda og mikilvægum viðskiptavinum.

13158. Þá má hér vísa til samtímagagna þar sem viðskiptavinir, fyrirtæki starfandi á öðrum sviðum samfélagsins, brugðust við verðhækkunum fyrirtækjanna. Þar kemur fram undrun og óánægja þeirra með umræddar verðhækkanir fyrirtækjanna, sbr. kafla 10.4.7. og 10.6.5. Fyrirtækið 66° Norður svaraði tilkynningu Eimskips 28. nóvember 2008 um myntbreytingu samnings þeirra með þessum orðunum: „*Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?*“ Í tölvupósti frá Garra til Samskipa 28. janúar 2009 kom m.a. fram eftirfarandi um tilkynningu Samskipa um verðhækkun: „*Ég get ekki séð hvaða kostnaðarbreytingar er um að ræða sem gefa kost á hækkunum af ykkar hálfu núna. Þvert á móti hefði ég haldið að stórir kostnaðarliðir í ykkar verðmyndun hafi lagast töluvert þannig að hægt væri, í það minnsta að halda áfram óbreyttu verðlagi??*“. Hér má einnig vísa til tölvupósts Formaco til Samskipa frá 23. janúar 2009 af sama tilefni: „*Ég mótmæli þessu algerlega. Þessar hækkanir eiga engan rétta á sér. Olía hefur lækkað. Vinnuafl hefur lækkað miðað við gengi og svo mætti lengi telja. Ef þið ætlið að halda þessu til streytu* [svo] *þá er mínum samningi sjálf sagt upp.*“. Þá sagði Katla í tölvupósti til Samskipa 26. janúar 2009 m.a. eftirfarandi: „*Við teljum að þessar hækkanir séu öfugt við væntingar okkar þ.e. við núverandi þjóðfélagsaðstæður að gjaldskrá ætti að lækka en ekki hækka vísast þar m.a. til lækkandi kaupgjalds*“.

13159. Að mati Samkeppniseftirlitsins verður tilvísun Samskipa til þess að „*ekki* [hafi verið] *spurning um það hvort verð myndu hækka heldur hversu mikið*“ ekki skilin með öðrum hætti en að stjórnendur Samskip hafi haft fulla vissu um að Eimskip myndi fylgja í kjölfarið og hækka verð, óvissan hafi aðeins verið hversu mikið. Er það í samræmi við ályktanir Samkeppniseftirlitsins um að fyrirtækin hafi á þessu tímamarki eytt óvissu sín á milli um þróun verðs og þar með raskað samkeppni. Það virðist ekki hafa verið möguleiki í huga stjórnenda Samskipa, í þessu tilfelli, að stjórnendur Eimskips myndu meta stöðuna með öðrum hætti og halda aftur af verðhækkunum. Af gögnum málsins, m.a. frá árinu 2008, verður ekki séð að stjórnendur fyrirtækjanna hafi verið í óvissu um viðbrögð keppinautarins við verðhækkun. Bæði fyrirtækin lögðu mikla áherslu á verðhækkanir gagnvart sínum eigin viðskiptavinum en beindu athyglinni lítt að því að sækja stóra viðskiptavini í viðskipti hvort frá öðru.

13160. Í mgr. 77 í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 er vikið að framangreindum samskiptum 66% Norður og Eimskips frá nóvember 2008. Segjast Samskip ekki geta lagt mat á hvort tilvísun í 80% verðhækkun sé rétt eða ekki. Í þessu tilviki kunni að hafa verið um að ræða allnokkra hækkun í krónum en væntanlega

hafi sjóflutningsverð Eimskips eftir sem áður ekki hækkað í evrum og að líkindum lækkað. Ekkert í gagninu gefi tilefni til ályktana um samráð. Samskiptin séu Samskipum óviðeigandi og án sjáanlegrar tengingar við sakarefni málsins. Taka Samskip fram að starfsmaður Eimskips hafi staðhæft réttlega að kostnaður skipafélaganna hafi ekki allur verið í erlendri mynt. Kostnaður af rekstri skipakerfa hafi hins vegar allur verið í erlendri mynt. Sjóflutningsgjöld þurfi að standa undir rekstri skipakerfanna. Í tilkynningu Eimskips hafi verið tilkynnt um myntbreytingu sjóflutningsgjalda úr krónum í evrur. Önnur gjöld hafi áfram verið í krónum enda eigi þau gjöld að standa undir kostnaði sem sé í krónum. Telja Samskip Samkeppniseftirlitið kjósa að horfa fram hjá því að aðstæður í rekstri fyrirtækjanna hafi um mjög marga hluti verið sambærilegar og af þeim sökum fullkomlega eðlilegt að fyrirtækin hafi bæði þurft að grípa til ráðstafana í eigin rekstri til að bregðast við þeim fordæmalausu aðstæðum sem skapast höfðu í hruninu. Ályktanir um samráð séu fullkomlega rangar. Í sömu mgr. segja Samskip greiningar Eimskips á áhrifum verðhækkana á tekjur félagsins hafa verið nauðsynlegar og styðja ekki „*kenningar*" eftirlitsins, sbr. skjal nr. 106.

13161. Vísast til umfjöllunar um umrædd viðbrögð viðskiptavinarins vegna verulegrar verðhækkana Eimskips með myntbreytingu í nóvember 2008 til kafla 10.4.7. Einnig vísast til umfjöllunar í kafla 33.1.5 um sambærileg sjónarmið Samskip tengdum þróun á gengi krónu og nauðsynlega „*leiðréttingu*" á verði viðskiptavina. Eins og þar er rakið hafa sjónarmið Samskipa enga þýðingu í máli þessum og þeim hafnað.

13162. Í mgr. 1125-1126 og 1128-1132 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um gögn frá Samskipum frá nóvember 2008 sem varða aðdraganda verðhækkunar Samskipa snemma árs 2009, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.2. í ákvörðun þessari. Í athugasemdunum segir að ekkert í samskiptum (S)forstj og (S)stjórnarm-fjármstj 28. og 29. október 2008 gefi til kynna vissu fyrir því að fyrirtækið myndi ná fram verðhækkunum. að sögn Samskipa gefi tölvupóstur (S)forstj til kynna „*fyrirætlanir fyrirtækisins*", þ. á m. að (S)forstj hafi talið að verðhækkanir yrðu komnar í gegn árið 2009.[6448] Í ummælum (S)forstj hafi ekki falist nein vissa fyrir því heldur hafi verið listaðar upp nauðsynlegar verðhækkanir til að takast á við breytingar á markaðnum. Í tölvupóstinum hafi (S)forstj verið að upplýsa (S)stjórnarm-fjármstj um að stjórnendur Samskipa hafi sammælst um forsendur fyrir hækkun í rekstraráætlun fyrir árið 2009. Orðalagið vísi ekki til einhvers konar samtals eða samráðs við keppinauta á markaði. Enn fremur komi fram í tölvupósti (S)forstö-útfl til (S)frkvstj-Safari dags. 4. Nóvember 2008 að „*innfl treystir sér ekki í hækkanir um áramót*", sem Samkeppniseftirlitið hafi ekki vísað til. Fylgiskjalið staðfesti virka samkeppni á markaðnum og að verðhækkanir hafi ekki verið samningsatriði á milli aðilanna.

13163. Þá sé tölvupóstur (S)forstö-umb.erl til nokkurra stjórnenda Samskipa erlendis, dags. 4. nóvember 2008, um samanburð á verði keppinauta, til marks um harða samkeppni og að enginn „*friður*" hafi ríkt á markaðnum. Aðstæður og athafnir keppinauta séu mismunandi eftir markaðssvæðum og að á Íslandi hafi nær alfarið verið horft til Eimskips sem ráðandi aðila.

13164. Af hálfu Samskipa er því alfarið hafnað að tengsl hafi verið milli fyrirtækjanna um verðhækkanir eða að tengsl hafi verið á milli samskipta innan fyrirtækjanna um verðhækkanir og samskipta (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl, sem hafi átt sér stað vegna Norður-Ameríkusamningsins.

13165. Þá segja Samskip að þrátt fyrir að ýmsar verðhækkanir hafi náð fram að ganga hafi kostnaður við flutninga aukist umtalsvert meira. Sjá megi að flutningsgjöld í evrum hafi lækkað samfellt, a.m.k. frá árinu 2004. Þá hafi þjónustugjöld og gjöld í innanlandsflutningum rétt svo eða varla haldið í við verðlagsþróun. Staðfesti það að hörð samkeppni hafi ríkt milli Samskipa og Eimskips.

13166. Í mgr. 1131 og 1132 í athugasemdunum segja Samskip ástæðu þess að hækkun þjónustugjalda erlendis hafi verið framkvæmd þann 1. febrúar 2009 en ekki 1. júlí 2009 hafi einfaldalega verið sú að Eimskip

[6448] Sjá sambærileg sjónarmið í mgr. 1347 – 1351 í athugasemdum Samskipa við AI.

hafi þegar hækkað þjónustugjöld ytra umtalsvert en um þessa hækkun er fjallað í kafla 10.6.4. í ákvörðun þessari. Þetta hafi gert það að verkum að svigrúm hafi skapast fyrir Samskip í kjölfarið. Vegna gríðarlegra kostnaðarhækkana hafi Samskipum verið nauðsynlegt að hækka gjaldskrár sínar. Allar þær verðhækkanir, bæði umfang og tímasetningar þeirra, hafi tekið tillit til aðstæðna á markaði á hverjum tíma. Samskip og Eimskip hafi verið samkeppnisaðilar en hafi á sama tíma búið við sömu markaðsaðstæður sem hafi þurft að bregðast við.

13167. Ekki er fallist á að framangreindar athugasemdir Samskipa.

13168. Samkeppniseftirlitið fær ekki betur séð en að þessi lýsing Samskipa á atburðarrás og framkvæmd verðhækkana hjá fyrirtækjunum staðfesti að miklu leyti að Samskip og Eimskip áformuðu og komu til framkvæmda verulegum verðhækkunum á þeim mörkuðum þar sem þau voru nánast einráð um flutninga. Umrædd hækkun og háttsemi fyrirtækjanna á þessum tímapunkti sýnir skort á samkeppni sem leiddi af hinu samfellda samráði fyrirtækjanna frá miðju árinu 2008. Er staðfest að hálfu Samskipa að ástæða þess að Samskip hækkuðu þjónustugjöld í febrúar 2009 en ekki um sumarið 2009 hafi „*einfaldlega*" verið sú að „*Eimskip hafði hækkað þjónustugjöld ytra umtalsvert*". Í þessu sambandi þarf einnig að horfa til annarra samtímagagna t.a.m. við undirbúning Eimskips á verðhækkuninni, sbr. kafla 10.4. Í þeim gögnum, líkt og í gögnum Samskipa, er ekki að greina ótta um samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins við verðhækkunum.

13169. Eins og fram kemur í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 42/2019 er ákvæðum 10. gr. og 1. mgr. 53. gr. EES samningsins ætlað að tryggja að keppinautar hegði sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taki ákvarðanir upp á eigin spýtur. Af samtímagögnum verður ráðið að Samskip og Eimskip áttu, á þessum sama tíma, í ítrekuðum samskiptum, m.a. um atriði sem tengdust samkeppni þeirra á þeim fákeppnismörkuðum sem þau störfuðu. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þau samskipti drógu úr óvissu á milli fyrirtækjanna og sjálfstæði þeirra á markaði. Þau gerðu þeim kleift að að hækka verð umtalsvert án óvissu um samkeppnisleg viðbrögð keppinautarins.

13170. Samskip vísa til tölvupósts (S)forstö-útfl til (S)frkvstj-Safari dags. 4. nóvember 2008 sem varðaði sérstaklega hækkun á þjónustugjöldum erlendis, sbr. kafla 10.4.4. Í tölvupóstinum sagði (S)forstö-útfl: „*Við munum ekki getað hækkað þjónustugjöld erlendis um áramótin, bara hér heima.*" Sá (S)forstö-útfl því enga fyrirstöðu til verðhækkunar „*hér heima*" eða á þeim markaði sem Samskip og Eimskip voru einráð á og nutu afar takmarkaðs samkeppnislegs aðhalds frá öðrum fyrirtækjum. Á hinn bóginn treystu Samskip sér ekki til hækkunar á þjónustugjöldum erlendis. Ástæðu þess má sjá á tölvupósti (S)forstö-umb.erl frá 4. nóvember 2008 sem Samskip vísa til. Telja Samskip tölvupóstinn vera til marks um virka samkeppni. Í tölvupóstinum kom fram að samkeppnisaðili Samskipa hefði ekki hækkað sín verð til samræmis við verðhækkun Samskipa frá 1. september 2008. Því væri verð Samskipa um 10% hærra. Til stæði að hækka þjónustugjöld erlendis 1. júlí 2009.

13171. Í athugasemdum Samskipa er ekki minnst á að Eimskip hækkaði þjónustugjöld erlendis 18. nóvember 2008 og 1. janúar 2009. Samskip flýttu þá áformum sínum um hækkun þjónustugjalda erlendis í upphafi árs 2009 og hækkuðu gjöld Samskipa erlendis 1. febrúar 2009, en ekki 1. júlí 2009. Getur Samkeppniseftirlitið því ekki fallist á að framangreind atvik séu til marks um „*virka samkeppni*" á milli Samskipa og Eimskips. Atvikin eru í samræmi við ályktanir Samkeppniseftirlitsins um að fyrirtækin hafi, með samfelldu samráði sínu og ítrekuðum samskiptum, dregið úr æskilegri óvissu sín á milli um verðlagningaráform.

13172. Sónarmiðum Samskipa um að markaðsaðstæður hafi verið orsök háttsemi fyrirtækisins er hafnað, sbr. kafla 33.3. Hvað varðar sjónarmið um þróun verðs í samanburði við vísitölu neyðsverðs eða þróun flutningsgjalda í evrum þá er þeim sömuleiðis hafnað sem röngum, sbr. kafla 33.1.

13173. Í mgr. 1127 í athugasemdum Samskipa við AI segir að skýringar þær sem (S)forstj hafði sett fram varðandi fyrirhugaða frétt Morgunblaðsins dags. 29. október 2008 hafi allar átt sér stoð í raunveruleikanum og skýrst af markaðsaðstæðum á þessum tíma. Um þetta er fjallað í kafla 10.4.2. í ákvörðun þessari. Að sögn Samskipa hafi verið eðlilegt af hálfu forstjóra að setja fram samræmd svör af þessu tilefni og eitthvað sem öll fyrirtæki þurfi að gera þegar fréttaflutningur kann að vera fyrirtækjum óhagstæður, villandi eða rangur. Vekja Samskip athygli á því að í tölvupósti sínum frá 28. október 2008 hafi (S)forstj tiltekið nokkra þætti sem horfa yrði til í þessu sambandi og sagt þá í *„takti við raunveruleikann*".

13174. Athugasemdir Samskipa breyta ekki ályktun Samkeppniseftirlitsins. Samtímagögn eru skýr og sýna að forstjóri Samskipa tjáði sig opinberlega um samdrátt og lækkanir á verði á sama tíma og hann lagði línurnar gagnvart stjórnendum Samskipa um möguleg viðbrögð ef viðskiptavinir myndu kalla eftir verðlækkunum í kjölfar viðtalsins. Í samræmi við önnur gögn frá þessum tíma er ljóst að (S)forstj taldi að Samskip væru í þeirri stöðu að komast upp með að lækka ekki verð í sjóflutningum til og frá Íslandi og stefna á góða EBITDA þrátt fyrir efnahagskreppu. Samtímagögn sýna að það var skýr stefna hjá fyrirtækinu að hækka verð. Gerði samráð fyrirtækisins við Eimskip þetta kleift. Var þetta í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins og afar mikilvægur þáttur í því að stjórnendur Samskipa hf. gætu framfylgt þeim fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH að verja og efla stöðu fyrirtækisins sem *„cash cow*" fyrir Samskip Holding. (S)forstj var forstjóri Samskipa og hafði á þessum tíma átt í ítrekuðum samskiptum við stjórnarformann Eimskips, (E)stjform1, forstjóra, (E)forstj, og framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips, (E)frkvstj-alþjsv. Sýnir tölvupóstur (S)forstj 28. október 2009 skýrlega að hann taldi ástæðu til að gæta þyrfti vel að því hvernig spurningum fjölmiðla og viðskiptavina um verðlækkun yrði svarað.

13175. Í mgr. 1104 í athugasemdum Samskipa við AI vísar fyrirtækið til tölvupósts (S)forstj sem hann sendi sjálfum sér til áminningar þann 2. nóvember 2008, sbr. kafla 10.5.1. Samskip hafna þeirri ályktun að með tilvísun til "*Eimskip-nýir samningar*" hafi (S)forstj verið að vísa til nýrra samninga Samskipa við Eimskip í fleirtölu, þ.e. ekki aðeins Norður-Ameríkusamningsins heldur einnig annarra, en fullyrða á hinn bóginn að umrædd tilvísun (S)forstj vísi til *„samninga við viðskiptavini Eimskips, sem Samskip voru á fullu að vinna að því að fá í viðskipti*".

13176. Samkeppniseftirlitið telur þessa staðhæfingu Samskipa, sem ekki er studd neinum gögnum, vera langsótta og ótrúverðuga. Fyrir liggur að samhliða því sem stjórnendur Eimskips og Samskipa unnu að nýjum samningi um flutninga til og frá Norður-Ameríku var unnið að öðrum samningum milli fyrirtækjanna, t.d. vegna flutninga milli Íslands og Færeyja, vegna sjóflutninga tengdum Reyðarfirði, almennum *„slot sharing samningi*", sjóflutninga milli Rotterdam og Reykjavíkur, samstarfi í vöruhúsaþjónustu í Norður-Ameríku og auknu gámasamstarfi. Með vísan til samtímagagna er skýrt að (S)forstj hafi vísað til samninga milli Samskipa og Eimskips, enda hafði hann t.a.m. stuttu áður sent (S)forstö-innfl1 tölvupóst þar sem fram kom að á fundi þeirra með öðrum stjórnendum Samskipa hafi verið ákveðið að (S)forstö-innfl1 myndi ræða við Eimskip um *„slotverð*" í inn- og útflutningi, sbr. atvik 15. október 2008, sbr. einnig ummæli (S)forstj um að Samskip væru að ljúka samningum við m.a. Eimskip þann 20. október 2008, sbr. t.d. kafla 9.3. og 11.12.6.

13177. Í mgr. 1312 – 1313 í athugasemdum Samskipa við AI er ályktun Samkeppniseftirlitsins um breytingar Eimskips á útreikningi á olíugjaldi (BAF) í nóvember 2008 mótmælt. Um hafi verið að ræða einhliða breytingu Eimskips sem sýnilega hafi verið byggð á aðferðarfræði Maersk. Ekkert í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins gefi minnsta tilefni til ályktana um samráð enda séu gögnin skýr um að svo hafi ekki verið.

13178. Þessi sjónarmið Samskipa hrófla ekki við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að samráð Samskipa og Eimskip hafi tekið til BAF gjaldsins. Strax í kjölfar funda (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl í ágúst og september 2008 sýna samtímagögn að fyrirtækin áttu í samráði um BAF, sbr. tölvupósta (S)forstö-innfl1 19. og 20. ágúst 2008 sem sýna ólögmæt upplýsingaskipti um BAF-gjald vegna Norður-Ameríku flutninga og samræmingu á því gjaldi hjá fyrirtækjunum, sbr. einnig fundargerð frá framkvæmdastjórafundi Eimskips 15. september 2008 þar sem (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-flutnkerf ræddu verðhækkanir tengdar BAF-gjaldi: *„Klára verður nýja reiknireglu fyrir USA BAF fyrir 1. október. Passa verður að BAF fari ekki of hratt niður við lækkun olíuverðs þar sem að við höfum þurft að bera töluvert óhagræði af hækkandi olíuverði í langan tíma.*" Þá má geta þess að á sama fundi var rætt um samstarf við Samskip vegna útflutnings á ferskum fiski frá Reyðarfirði. Um var að ræða sömu lykilstjórnendur fyrirtækjanna og höfðu átt í ólögmætum samskiptum í tengslum við *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Í kjölfarið sýna gögn málsins að Eimskip *„fiktaði*" í BAF formúlunni í nóvember 2008 en með því var BAF gjaldið hækkað, sbr. kafla 10.4.4. Vegna samráðs fyrirtækjanna um samræmda álagningu BAF-gjalds í Norður-Ameríku flutningum, sem hafði verið tekið upp í ágúst 2008, þá hækkuðu Samskip einnig BAF-gjaldið. Hvergi í samtímagögnum málsins er að finna óvissu hjá Eimskip um viðbrögð Samskipa við þessari hækkun eða að Samskip hafi a.m.k. horft á þessa hækkun Eimskips sem samkeppnisforskot. Þvert á móti var undirmönnum hjá Samskipum gefin skýr fyrirmæli um að lækka ekki BAF-gjald viðskiptavina og BAF-gjald vegna Norður-Ameríku væri það sama og hjá Eimskip, sbr. umfjöllun í kafla 14.55.

13179. Framangreindar skýringar Samskipa um *„einhliða*" breytingar Eimskips breyta engu um skýr samtímagögn og þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að heildsætt mat á þeim sýni fram á samráð fyrirtækjanna enda höfðu Samskip og Eimskip þegar samræmt BAF-gjald vegna Norður-Ameríku flutninga, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.6. Þá hefur staðhæfing Samskipa um að breyting Eimskips hafi *„sýnilega*" verið byggð á aðferðarfræði Maersk enga þýðingu hér. Rifja ber þó samtímagögn sem sýna kvartanir viðskiptavina og erlendra skipafyrirtækja, þ. á m. Maersk, um álagningu BAF gjalds hér á landi og að gjaldið væri óeðlilega hátt og/eða fylgdi ekki þróun olíuverðs á heimsmarkaði, sbr. kafla 8.16.6.3.

13180. Í mgr. 70 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. júní 2022, sbr. bls. 9-10 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins frá 31. ágúst 2022, fjallar fyrirtækið um fundarboð (E)forstö-innfl til Innnes, dags. 3. nóvember 2008, hvar (E)forstö-innfl gerði grein fyrir komandi breytingum á samningi Innnes og Eimskips, sbr. nánari umfjöllun í kafla 10.4.4. Segja Samskip að fyrirtækið hafi ekkert haft með viðskipti Eimskips og Innnes að gera en telja, af samskiptunum að dæma, að samið hafi verið um að breyta sjófrakt í evrur á genginu 111 krónur. Gengi evru hafi verið 155 krónur á þessum tíma og því ljóst að samið hafi verið um einhvers konar millileið. Samskip segja einu ályktunina sem draga megi af gagninu sé að samningar í íslenskum krónum hafi orðið einstaklega óhagstæðir fyrir skipafélögin við fall krónunnar. Gengisþróun hafi verið augljós ástæða þess að Eimskip hafi verið knúið til þess að leita endursamninga við Innnes. Samskip hafi lýst ítarlega samningaviðræðum fyrirtækisins við tiltekna viðskiptamenn vegna þessa. Þær breytingar hafi verið nauðsynlegar enda hafi fyrirtækið ekki getað efnt samninga við stóra viðskiptamenn sem höfðu fallið að raungildi um 50%. Samningaviðræður við viðskiptavini hafi verið tvíhliða og án samráðs við Eimskips. Aðstæður Eimskips hafi einfaldlega verið sambærilegar að þessu leyti og sjálfgefið að fyrirtækið hafi þurft að leita leiðréttinga af einhverju tagi.

13181. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að eina ályktunin sem draga megi af fundarboði (E)forstö-innfl til Innnes og meðfylgjandi Excel skjali sé að samningar í íslenskum krónum hafi orðið óhagstæðir við fall krónunnar. Sé horft til annarra gagna frá Samskipum og Eimskip um breytingar á mynt samninga í október og nóvember 2008 má skýrlega ráða að bæði fyrirtæki unnu að *„leiðréttingum*", eins og Samskip kallar aðgerðir fyrirtækisins og Eimskips í bréfinu,[6449] á sínum hlut gagnvart stórum viðskiptavinum

[6449] Bls. 10 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022.

vegna falls íslensku krónunnar. Aðgerðir Eimskips í þessa veru fólu í sér u.þ.b. 75% verðhækkun gagnvart viðskiptavinum í innflutningi. Samskip vann á sama tíma að innleiðingu gengisálags á sína viðskiptavini (CAF gjald), sbr. kafla 10.4.7. Þessi gögn eru í samræmi við önnur samtímagögn fyrirtækjanna á þessum tíma og eru sama marki brennd. Samkeppni hafði verið raskað og enginn ótti hjá Eimskip né Samskipum um viðbrögð hvors annars vegna hækkananna og það jafnvel þótt um hafi verið að ræða aðgerðir gagnvart mikilvægum viðskiptavinum með mikinn kaupendastyrk strax í kjölfar efnahagshruns þar sem allir voru á varðbergi um verðlagningu flutninga.

13182. Gögn málsins um myntbreytingar og álagningu á CAF gjaldi hjá Samskipum og Eimskip sýna að samfellt samráð þeirra, sem hófst um mitt ár 2008, var virt. Í því sambandi skiptir ekki máli hvort eða hversu mikið Samskip náði fram á þeim tímapunkti að „leiðrétta" verð gagnvart viðskiptavinunum. Eimskip hækkaði verð verulega með myntbreytingu og náði sú hækkun til flestra viðskiptavina fyrirtækisins þ. á m. stórra viðskiptavina, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021 þar sem fyrirtækið viðurkennir að hafa brotið alvarlega gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip, þ. á m. um markaðsskiptingu um stærri viðskiptavini og við álagningu gjalda í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Sátt Eimskips er í samræmi við samtímagögn. Að öðru leyti en hér er rakið vísast til umfjöllunar í kafla 33.1.5.

13183. Ekki er því hægt að fallast á framangreindar skýringar Samskipa. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er sú að þau gögn sem fjallað er um hér að framan sýna að eftir 6. júní 2008 komst á það ástand á íslenska flutningamarkaðnum að Samskip og Eimskip gátu undirbúið og framkvæmt víðtækar verðhækkanir án ótta um viðbrögð hvors annars. Breytti engu þó sumar hækkanirnar væru það miklar að þær vektu sterk viðbrögð hjá undirmönnum umræddra lykilstjórnenda og mikilvægum viðskiptavinum. Í samræmi við framangreint er heldur ekki að finna í samtímagögnum viðkomandi stjórnenda Samskipa og Eimskips umræðu eða undirbúning að því að nýta sér óánægju viðskiptavina helsta keppinautarins með verðhækkanir í því skyni að afla sér nýrra viðskipta með samkeppni.

13184. Í mgr. 1133 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (E)forstö-landfl1 til (E)frkvstj-innanl og (E)sölustj-innanl1 dags. 3. nóvember 2008 og tölvupóst (E)forstö-útfl frá 4. nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.4. í ákvörðun. Byggja Samskip á því að samkeppni í landflutningum hafi *„alla tíð verið hörð"* og *„afkoma léleg"*. Þetta hafi ekki átt síst við á árinu 2008 þar sem afkoma bæði Samskipa og Eimskips hafi verið *„óviðunandi og hækkunarþörf mikil"*. Þá segir að umræðan innan Eimskips, þ. á m. um *„eðlilegun"* gjaldskrár, hafi verið í fullkomnu samræmi við aðstæður. Eins og Samskip skilji samskiptin þá hafi einfaldlega verið að horfa til þess að reyna að færa gjaldskrá í *„eðlilegt horf"* þannig að tekjur standi undir kostnaði.

13185. Samkeppniseftirlitið hafnar staðhæfingum Samskipa um að samkeppni í landflutningum hafi *„alla tíð verið hörð"*. Gögn málsins sýna að fyrirtækin hafi átt í ólögmætu samstarfi í landflutningum a.m.k. frá árinu 2005, og að samstarfið hafi verið aukið í tengslum við *„Nýtt upphaf"* verkefni Samskipa og Eimskips. Í kafla 8.7.-8.9. er fjallað um aðgerðir tengdum hækkun á verði í tengslum við og í kjölfar fundar (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008. Vísast einnig til umfjöllunar um verðhækkun Eimskips á landflutningum 18. ágúst 2008 og verðhækkun Samskipa á landflutningum 1. september 2008, sbr. kafla 8.15.

13186. Þá fá sjónarmið Samskipa um að orðræða tölvupósts (E)forstö-landfl1 hafi verið *„eðlileg"* ekki breytt þeirri niðurstöðu að við heildstætt mat á gögnum málsins beri að horfa til tölvupóstsins. Í tölvupóstinum var m.a. fjallað um stykkjavörugjald Eimskips, að gjaldið myndi skila Eimskip *„mun meira en bein gjaldskrárhækkun"* og *„jafnvel skilað 100% meiri tekjum en gjaldskrárhækkun"*. Tölvupósturinn er í samræmi við önnur gögn málsins og til marks um að fyrirtækin höfðu, með samfelldu samráði og ítrekuðum samskiptum, raskað óvissu sín á milli um þróun verðs og unnið samhliða að verðhækkunum,

án ótta við hugsanleg viðbrögð helsta keppinautarins. Samskip höfðu tekið upp sambærilegt gjald 1. september 2008 og Eimskip tók gjaldið upp í janúar 2009. Eimskip áætlaði að gjaldið myndi skila 50 milljónum kr. í tekjur á ári og að með gjaldtökunni væru Eimskip að *„elta Samskip sem tóku upp þetta gjald um mitt ár 2008*", sbr. tölvupóst (E)forstö-landfl2 frá 5. febrúar 2009. Þetta er eitt af mörgum gögnum málsins sem er horft til við mat á háttsemi fyrirtækjanna eftir að samráð þeirra hófst um mitt árið 2008, sbr. umfjöllun kafla 10.6.

13187. Í mgr. 807-809 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um gögn frá Eimskip sem varða m.a. upptöku stykkjavörugjalds. Fjallað er um athugasemdirnar í kafla 25.22.

13188. Í mgr. 1098 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI víkur fyrirtækið að samstarfi Samskipa og Eimskips í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku. Þar segir fyrst og fremst að fyrirtækin hafi ekki átt í samráði vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku. Hið rétta væri að fyrirtækin hefðu átt í viðskiptum á umræddri leið með fullri vitneskju Samkeppniseftirlitsins. Viðskiptin á árabilinu 2004-2008 hefðu í engu verið frábrugðin þeim viðskiptum sem fyrirtækin höfðu átt í um langt árabil áður með samþykki Samkeppniseftirlitsins.

13189. Samkeppniseftirlitið hafnar þessu og vísar til umfjöllunar í m.a. köflum 4, 5.1, 16 og víðar þess efnis að samstarf fyrirtækjanna um flutninga til og frá Norður-Ameríku fól í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og var jafnframt liður í *„Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips sem hófst í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008.

13190. Í kafla 16 er greint frá upphafi samstarfsins um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Er þar vísað til ákvörðunar samkeppnisráðs nr. 26/1997 þar sem samkeppnisyfirvöld tóku að eigin frumkvæði til skoðunar samstarfssamning fyrirtækjanna frá 22. janúar 1997, en hann gilti til þriggja ára. Eimskip og Samskip höfðu áður, hvort í sínu lagi, stundað reglubundnar áætlunarsiglingar milli Íslands, Bandaríkjanna og Kanada, en samstarf fyrirtækjanna fólst í því að Samskip fluttu gáma sína með skipum Eimskips samkvæmt tilgreindum skilyrðum, en Samskip lögðu af eigin siglingar. Andstætt því sem Eimskip og Samskip héldu fram var samstarfið talið fela í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Samkeppnisráð féllst hins vegar á að forsendur væru til að veita samningi fyrirtækjanna um þetta samstarf tímabundna undanþágu með tilgreindum skilyrðum. Með úrskurði í máli nr. 13/1997 staðfesti áfrýjunarnefndin ákvörðun samkeppnisráðs. Í úrskurðinum segir m.a. þetta:

„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, <u>mjög varasamt</u> í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum."

13191. Engin breyting hefur síðan orðið á fyrrgreindri afstöðu samkeppnisyfirvalda um að samstarf Eimskips og Samskipa um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku fæli í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003, ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009 og umfjöllun um þetta efni annars staðar í ákvörðun þessari.

13192. Samskipum og Eimskip mátti því vera það ljóst að það var aðeins ákvörðun á grundvelli þágildandi 15. gr. samkeppnislaga sem gat veitt undanþágu frá banni 10. gr. laganna. Þrátt fyrir það er ljóst að Samskip og Eimskip unnu eftir samningum vegna samstarfs í flutningum til og frá Norður-Ameríku frá árinu 2004 og út árið 2009 án veittrar undanþágu frá Samkeppniseftirlitinu. Ólíkt því sem Samskip halda fram breytir það engu hvort stjórnvald hefði mátt vita af samstarfi aðila; slíkt hefur engin áhrif á lögmæti háttseminnar. Er því ljóst að ólögmætt samráð átti sér stað milli fyrirtækjanna í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku á meðan engin undanþága var í gildi, þ.e. a.m.k. frá september 2004 og fram til 22.

desember 2009, þegar Samkeppniseftirlitið veitti fyrirtækjunum undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna samstarfssamnings sem undirritaður var 7. janúar 2009 og gilti til ársloka 2010. Sú undanþága, sem veitt var í lok desember 2009, sbr. ákvörðun 46/2009, var hins vegar veitt á grundvelli rangra, villandi og ófullnægjandi upplýsinga frá Samskipum og Eimskip. Um þetta vísast nánar til umfjöllunar um undanþáguákvörðun nr. 46/2009 í kafla 16.3.4. Ekkert var t.a.m. getið um það að samstarf fyrirtækjanna í flutningum til og frá Norður-Ameríku var hluti af ólögmætu samfelldu samráði Samskipa og Eimskips og einn af verkþáttum í „*Nýtt upphaf*" verkefninu, sbr. glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008. Samtímagögn sýna að fyrirtækin unnu að því að auka samstarf þeirra í Norður-Ameríku á rannsóknartímabilinu, t.d. með auknum flutningum Eimskips og Jóna og auknu samstarfi tengdu gámanotkun. Var það í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Ekkert var heldur fjallað um það samstarf sem var „*utan*" skriflegs samnings sem sendur var samkeppnisyfirvöldum, sbr. kafla 10.2 og 10.6.2.

13193. Með hliðsjón af framangreindu er þeim athugasemdum Samskipa, um að viðskipti Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga á árinu 2008 og áfram hafi í engu verið frábrugðin fyrra samstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríkuflutningum, hafnað.

13194. Þá vísast til umfjöllunar í kafla 34 um þau sjónarmið Samskipa að fyrirtækið hafi verið í „*góðri trú*" og haft „*lögmætar væntingar*" til þess að fá veitta undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.

13195. Eins og áfrýjunarnefnd samkeppnismála hefur fjallað um ríkja fákeppnisaðstæður á íslenskum flutningamarkaði og hefur samþjöppun á markaðnum raunar aukist frá umræddum úrskurði nefndarinnar á árinu 1997. Við þær aðstæður er hvers kyns samvinna og samskipti milli flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í starfseminni mjög varasamt.

13196. Vegna minnkandi viðskipta milli Íslands og Bandaríkjanna á árinu 2008 benda gögn málsins til þess að bæði Eimskip og Samskip hafi haft minnkandi og fremur takmarkaða hagsmuni af því að halda samstarfinu áfram. Í þessu ljósi vekur það athygli að samningaviðræður fyrirtækjanna í lok árs 2008 voru mjög langdregnar og stóðu allt frá því er Eimskip sagði upp fyrri samningi fyrirtækjanna 30. maí 2008, með ósk um að fyrirtækin hefðu sem fyrst viðræður um áframhaldandi samstarf, til þess er nýr samningur var undirritaður 7. janúar 2009. Aðeins viku eftir umrædda uppsögn 30. maí 2008 áttu stjórnarformenn og forstjórar fyrirtækjanna fund, þ.e. 6. júní 2008, þar sem ákveðið var að hefja verkefni um aukið samstarf fyrirtækjanna, sbr. glærur Eimskips um verkefnið „*Nýtt upphaf*".

13197. Samkeppniseftirlitið býr yfir sönnunargögnum um fjölda funda og ítrekuð samskipti þessara helstu keppinauta á íslenskum flutningamarkaði á rannsóknartímabilinu, m.a. um fjölda funda og mikil samskipti sem haldnir voru vegna samstarfs fyrirtækjanna um flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Vekur athygli að þátttakendur í þessum samskiptum voru helstu stjórnendur beggja fyrirtækja sem báru ábyrgð á siglingakerfum, verðlagningu og samskiptum við viðskiptamenn.

13198. Hvorki Eimskip né Samskip veittu við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga upplýsingar um fundina eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt hafi verið á fundunum. Engin slík gögn bárust með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa ekki fundist fundargerðir eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundunum.

13199. Í málinu liggja hins vegar fyrir samtímagögn sem sýna að umræddir fundir og önnur samskipti fyrirtækjanna voru nýttir sem vettvangur fyrir samráð þeirra um málefni sem voru ótengd samstarfi í Norður-Ameríku flutningum, t.d. um flutninga á öðrum flutningaleiðum, um flutninga til og frá Evrópu („*neyðarsamkomulag*") samstarf í gámastýringu og gámanotkun, vöruhúsasamstarf o.fl. Má minna á að það sem fram kemur í kafla 8.20.3. um samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna um samstarf sem

tengdist samdrætti í flutningakerfum fyrirtækjanna og tillögu Samskipa í því sambandi um að fyrirtækin gerðu sín á milli almennan slot-sharing samning til að nýta betur flutningakerfi fyrirtækjanna og svar (E)frkvstj-flutnkerf: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu*."

13200. Í mgr. 1137 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti m.a. (S)forstö-útfl við starfsmann Samskipa erlendis 6. – 7. nóvember 2008 og ummæli (S)forstö-útfl um að lækka ekki BAF gjald Samskipa á siglingarleiðinni milli Evrópu og Austurlanda fjær, sbr. kafla 10.4.4. Árétta Samskip að olíuverð hafði á þessum tímapunkti lækkað hratt eftir miklar hækkanir framan af ári og að ríkt hafi mikil óvissa um áframhaldandi þróun olíuverðs. BAF gjald stóru skipafélaganna til Austurlanda hafi borið þess merki en fyrirtækin sem Samskip hafi verið í viðskiptum við hafi notast hvert við sínar forsendur við ákvörðun BAF. Samskipti (S)forstö-útfl við starfsmann Samskipa erlendis gefi til kynna að mismunandi hafi verið hversu hátt BAF skipafélög voru að rukka á þessum tíma. Í ljósi óvissu hafi (S)forstö-útfl ekki séð ástæðu til að lækka söluverð Samskipa enda óvíst hvernig BAF myndi þróast hjá Maersk og öðrum keppinautum.

13201. Að mati Samkeppniseftirlitsins staðfesta Samskip umfjöllun eftirlitsins að efni til. Tölvupóstur (S)forstö-útfl sýnir að Samskip gátu, án ótta um samkeppnisleg viðbrögð frá Eimskip, unnið markvisst að því að tryggja að Samskip skyldi sjálft njóta hagnaðar af lækkun BAF gjalds hjá hinu erlenda skipafélagi, í stað þess að láta viðskiptavini Samskipa njóta hennar. Er þetta í samræmi við önnur gögn málsins sem sýna að stjórnendum fyrirtækjanna tókst að koma í veg fyrir að kostnaðarlækkanir myndu leiða til lægra verðs til viðskiptavina, sbr. t.d. tölvupóst (E)forstö-útfl til (E)deildstj-útfl2 frá 19. nóvember 2008 sem fjallað er um í kafla 10.4.7. Er tölvupóstur (S)forstö-útfl því í samræmi við önnur gögn um sem sýna hvernig samfellt samráð Samskipa og Eimskips gerði þeim kleift að viðhalda eða hækka verð.

13202. Í mgr. 1338 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-MCL, stjórnanda hjá erlendu dótturfélagi Samskipa Holding, þann 11. nóvember 2008, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.5. Í tölvupóstinum vísar (S)forstj til þess að aukin gjaldataka Samskipa væri möguleg vegna *„limited competition*" á Íslandi. Samskip hafna því að tölvupósturinn feli ekki í sér upplýsingar um samstarf eða samráð heldur einfaldlega lýsingu á staðreyndum um ólíka markaði. Á Íslandi væru fáir keppinautar til staðar eða jafnvel tvíkeppnismarkaður, ólíkt þeim fjölmörgu flutningsaðilum og staðgönguþjónustu (s.s. lestum) sem fyrirfinnist í Evrópu. Um tölvupóstinn er einnig fjallað í mgr. 1215 í athugasemdum Samskipa við AI. Þar segir að í tölvupóstinum hafi (S)forstj sett fram mat á samkeppnisaðstæðum í Evrópu á árinu 2009. Að baki tölvupóstinum hafi legið að (S)forstj taldi Samskip í Evrópu hafa misst tökin á viðamiklum rekstri fyrirtækisins. Fyrirtækið hafði m.a. afnumið BAF og FAF gjöld í verðskrám. Með ummælum sínum hafi (S)forstj átt við að með því að aðgreina verð fyrir hina ýmsu þjónustu væri hægt að draga úr kostnaði. Segja Samskip ályktanir Samkeppniseftirlitsins rangar og orðalag (S)forstj, *„limited competition*", einfaldlega hafa vísað til þess að íslenski markaðurinn hafi verið fákeppnismarkaður, ólíkt þeim mörkuðum sem (S)frkvstj-MCL þekkti. Engin stoð sé fyrir að líta svo á að orðalagið sé tilvísun til samráðs.

13203. Ekki er fallist á þetta með Samskipum. Vísað er til umfjöllunar í kafla 10.4.5. Í þessu samtímagagni vísar (S)forstj til hagnýtrar samvinnu og upplýsingaskipta á milli keppinauta. Er þar um að ræða sömu aðgerðir og (S)forstj, í þröngum hópi stjórnenda og aðaleiganda Samskipa, skoðuðu og greindu á fyrri hluta árs 2008 og hrintu svo í framkvæmd með auknu samráði við Eimskip í kjölfar leynilegs fundar (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með (E)stjform1 og (E)forstj 6. júní 2008, sbr. einnig glærukynninguna um *„Verkefnið Nýtt upphaf*" frá 8. og 9. júní 2008, sbr. kafla 7 – 10. Rifja ber upp að þegar (E)forstj tók við starfi forstjóra Eimskips stuttu áður, 20. maí 2008, áframsendi (S)forstj fréttina um það til yfirmanna Samskipa og sagðist þekkja (E)forstj vel og tilgreindi auk þess: *„Fljótt skiptast [svo] veður í lofti - úr frostinu í hlýjuna - harkan í mýktina. Ofangreindir frasar lýsa breytingum hjá Eimskip ágætlega, hann* [(E)forstj] *var „frystur" af* [(E)forstj-fyrrv] *þegar* [(E)forstj-fyrrv] *kom inn í félagið, mikið búið að gerast*

á skömmum tíma frá því að [(E)starfsm og (E)forstj-fyrrv] *voru húsráðendur, mýktin að verða meiri, og dregur úr hörkunni.....*", sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.1.

13204. Samhliða samskiptum og vinnu stjórnenda við verkþætti *„Nýtt upphaf*" verkefnisins hækkuðu Samskipa og Eimskip ítrekað og verulega verð í samræmi við það sem (S)forstj fjallaði einnig um í leiðbeiningum sínum til (S)frkvstj-MCL. Þessar lýsingar ganga langt um lengra en að fjalla um fákeppnisumhverfi, þótt réttilega hafi þær markaðsaðstæður auðveldað Samskipum að koma á samráði við Eimskip og viðhalda því í rúm fjögur ár.

13205. Þegar tölvupóstur (S)forstj frá 11. nóvember 2008 er virtur í samhengi við önnur gögn málsins má segja að Samskip og Eimskip hafi þegar náð saman um það sem mætti nefna „íslenska samráðsaðferðin" til að eiga við erfiðar aðstæður á flutningamörkuðum og gera samkeppnisumhverfið auðveldara. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þessi umfjöllun forstjóra Samskipa raunsönn lýsing á hinni takmörkuðu samkeppni sem var á milli fyrirtækjanna hér á landi vegna hins ólögmæta samráðs sem þau viðhöfðu á þessum tíma.

13206. Í mgr. 1152 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa sem (S)forstö-innfl1 sendi til framkvæmdastjórnar Samskipa 12. nóvember 2008 og rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009 (*„Budget 2009*") sem (S)stjórnarm-fjármstj sendi til stjórnar Samskipa 6. desember 2008. Taka Samskip fram að það sem Samkeppniseftirlitið tali um sem áherslur séu í raun forsendur rekstraráætlunar ársins 2009. Það sé ekki hið sama enda geti áherslur breyst í ljósi síbreytilegra ytri aðstæðna. Forsendur rekstraráætlana breytist hins vegar ekki nema tekin sé ákvörðun um að breyta þeim, s.s. við endurskoðun þeirra. Segja Samskip að ekki sé óeðlilegt að forsendur Samskipa og Eimskips hafi verið svipaðar á árunum 2008 og 2009 þar sem fyrirtækin hafi starfað á sama markaði og í sama rekstrarumhverfi. Bæði fyrirtækin hafi staðið frammi fyrir sömu áskorunum á þessum tíma og ekki óeðlilegt að viðbrögð þeirra hafi verið svipuð.

13207. Athugasemdir Samskipa fá ekki breytt því mati Samkeppniseftirlitsins að umfjöllun rekstraráætlunar Samskipa endurspegli það ástand sem Samskip og Eimskip höfðu náð að skapa með samfelldu samráði sínu. Áherslur og forsendur hennar voru í samræmi við önnur samtímagögn og til marks um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips. Þá vísast til umfjöllunar um þýðingu rekstraráætlana í rekstri fyrirtækja í kafla 14.10.1. Ekki er á því byggt að rekstraráætlun eða einstaka umfjöllun í henni feli ein og sér í sér sönnun á samráði. Vísast í þessu samhengi til ítarlegrar umfjöllun um sönnunarsjónarmið í samkeppnisrétti, sérstaklega þess efnis að við sönnun á samfelldu samráði skuli ekki horft einangrað á hvert gagn fyrir sig heldur líta heildstætt á atvik og gögn í málinu.

13208. Í mgr. 1111-1112 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv dags. 12. nóvember 2008 vegna fækkunar skipa hjá Eimskip á Norður-Ameríkuleið, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.5. Árétta Samskip að (S)frkvstj-N-Am hafi, sem framkvæmdastjóri Samskipa í Norfolk, verið í reglulegu sambandi við starfsmenn Eimskips í Bandaríkjunum vegna flutninga samkvæmt samningi fyrirtækjanna. Það hafi verið bæði eðlilegt og nauðsynlegt að (S)frkvstj-N-Am fengi þessar upplýsingar frá Eimskip, þ.e. um fyrirhugaða breytingu á siglingaáætlun Eimskips, þ.e. að Eimskip ráðgerði að fækka skipum til Norður-Ameríku með því að taka skipið Celia úr rekstri frá 20. sama mánaðar. Þá liggi fyrir að starfsmaður Eimskips hafi sent tölvupóst til fjölda fyrirtækja 12. nóvember 2008 þar sem hann gerði grein fyrir breytingunum. Þá telja Samskip eðlilegt að breyting Eimskips hafi ekki komið (S)frkvstj-millilandasv á óvart. Hafna Samskip því að (S)frkvstj-millilandasv hafi fengið upplýsingar um breytinguna fyrir 12. nóvember 2008.

13209. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf*" verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og var samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum einn liður í því. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf*" verkefnið, þ. á m. um sjóflutninga,

fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þá er auk þess fyrirliggjandi að engin undanþága frá ólögmætu samráði var í gildi fyrir samstarfi Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku í nóvember 2008, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Samskiptin vörðuðu því framkvæmd á ólögmætum samningi. Umrædd upplýsingamiðlun Eimskips til Samskipa um takmörkun á flutningsgetu var hluti af samráði fyrirtækjanna á þessum tíma og kom hún (S)frkvstj-millilandasv, sem hafði og átti í ítrekuðum samskiptum við lykilstjórnendur Eimskips þ. á m. sem báru ábyrgð á siglingakerfi Eimskips, ekki á *„óvart"*, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.5. Athugasemdir Samskipa breyta ekki ályktunum um þessi samtímagögn og horfa ber til þessa við heildstætt mat á gögnum.

13210. Í mgr. 1113 í athugasemdum Samskipa er fjallað um tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-N-Am dags. 17. nóvember 2008 þar sem hann m.a. veltir því upp hvort Samskip ættu að fara *„á fullu í TAS flutninga"*, sbr. kafla 10.4.7. Af þessu tilefni segja Samskip að samkeppnishæfni TA lausnarinnar hafi batnað verulega með fækkun skipa Eimskips. (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-N-Am hefðu af þeim sökum rætt mögulega markaðssókn Samskipa gegn Eimskips í sambandi við flutninga til Norður-Ameríku. Styðji þetta, ásamt erindi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins í maí 2008, að *„hörð samkeppni"* hafi ríkt á milli Samskipa og Eimskips.

13211. Samkeppniseftirlitið tekur undir að samkeppnishæfni TA flutninga hafi aukist með fækkun skipa Eimskips. Hins vegar getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á sjónarmið Samskipa að öðru leyti. Líkt og fjallað er um í kafla 7.2.1.1 gefur skýrslutaka (S)forstj hjá lögreglu til kynna að Samskip hafi haft til skoðunar að auka samkeppni við Eimskip með auknum TA flutningum í gegnum Evrópu áður en *„Nýtt upphaf"* verkefni fyrirtækjanna hófst. Það breyttist í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. t.d. umfjöllun um þennan verkþátt í glærukynningu Eimskips um *„Verkefnið Nýtt upphaf"* frá 8. og 9. júní 2008. Umræddur tölvupóstur (S)forstö-innfl1 er af sama meiði og ekki til marks um „harða samkeppni" þar sem gögn málsins sýna að Samskip nýttu aukna samkeppnishæfni TA flutninga ekki til aukinnar samkeppni við Eimskip um viðskiptavini, sbr. einnig minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv frá 7. og 9. júlí 2008.

13212. Í mgr. 796 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst fyrirtækisins Norske Skog til Samskipa frá 27. október 2008. Árétta Samskip að verðlagning á BAF og öðrum gjöldum hafi verið frábrugðin frá einum markaði til annars og vísa til fyrri sjónarmiða í tengslum við það efni. Að mati Samkeppniseftirlitsins er tölvupóstur Norske Skog til Samskipa til frekari staðfestingar þess að BAF á Íslandi hafi verið talið hátt miðað við annars staðar, sbr. umfjöllun í kafla 11.18.5.2 og kafla 14.55. Athugasemd Samskipa fær ekki breytt því mati.

25.39.2. Um atvik í desember 2008 og janúar 2009

13213. Í köflum 10.5. og 10.6. í ákvörðun þessari er fjallað um samskipti Samskipa og Eimskips í desember 2008 og janúar 2009, verðhækkun fyrirtækjanna í janúar 2009 og önnur atvik, þ. á m. tengd Norður Ameríku samningi fyrirtækjanna.

13214. Í mgr. 1143 í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað að tölvupóstur (S)forstö-flutnstj frá 4. desember 2008 staðfesti að samráð hafi verið um BAF á milli fyrirtækjanna. Tölvupósturinn sé í samræmi við það sem Samskip hafi áður upplýst Samkeppniseftirlitið um í bréfi til Samkeppniseftirlitsins dags. 24. nóvember 2017.

13215. Í bréfi Samskipa sem vísað er til af hálfu fyrirtækisins kemur fram að „BAF í áætlunarsiglingum á milli Íslands og Norður-Ameríku þá liggur fyrir að gjaldið sem tilgreint var á heimasíðu [Samskipa] réðst alfarið af því gjaldi sem tilgreint var af hálfu Eimskips á hverjum tíma. Ástæðan er sú, eins og Samkeppniseftirlitinu er vel kunnugt, að beinir flutningar milli Íslands og Norður-Ameríku voru með skipum Eimskips samkvæmt sérstökum samningi félaganna."

13216. Líkt og fjallað er um í kafla 8.15.7.2. er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fyrirkomulagi því sem Samskip lýsa var komið á með ólögmætum hætti í tengslum við fund lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008. Athugasemdir Samskipa um að samræming BAF gjalds fyrirtækjanna hafi verið til kominn sökum Norður-Ameríku samnings þeirra eru því haldlausar. Þá víkja Samskip ekkert að því í athugasemdunum að samráð við Eimskip tók jafnframt til verðlagningar Samskipa til viðskiptavina þegar vara þeirra var flutt með TA flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samningur Eimskip og Samskipa um beinar siglingar vegna Norður-Ameríku varðaði þá flutninga ekkert.

13217. Í mgr. 1116, 1117 og 1119 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv frá 10. desember 2008, hvar fram kom að „*Eimskips menn lugu*" að Samskipum á fundi fyrirtækjanna 4. desember 2008 um að allir viðskiptavinir fyrirtækisins greiddu BAF gjald í Norður-Ameríku flutningum. Þar segir að tekist hafi verið á um verðlagningu í samningaviðræðunum enda samningsmarkmið aðila ólík. Eimskip hafi ætlað sér hækkun verðs en Samskip lækkun. Segja Samskip að fyrirtækið hafi gert þá kröfu sem stærsti viðskiptavinur Eimskips á Norður-Ameríku leiðinni að samningsverð þeirra endurspegluðu þá staðreynd, m.a. með vísan til skyldna Eimskips á grundvelli 11. gr. samkeppnislaga. Eimskip hafi haldið því fram á fundinum að „*allir nema Samskip*" greiddu BAF vegna flutninga til Norður-Ameríku. Samskip bæta því við að (S)forstö-innfl1 hafi í umræddum tölvupósti gert grein fyrir því að Nathan & Olsen greiddu ekki BAF vegna umræddra flutninga. Fyrir Samskipum hafi verið gríðarlega mikilvægt að samningsverð vegna flutninga með Eimskip til og frá Norður-Ameríku væru eðlileg miðað við almennt markaðsverð og tækju mið af umfangi viðskipta. Ellegar væri Samskipum ókleift að keppa um viðskipti á umræddum markaði við Eimskip.

13218. Til viðbótar segja Samskip að misskilnings gæti hjá Samkeppniseftirlitinu um að ólögmæt upplýsingamiðlun hafi átt sér stað á fundi fyrirtækjanna 4. desember 2008. Samskip skilji ekki hvernig unnt sé að komast að niðurstöðu um viðskiptin án þess að ræða viðskiptakjör. Segja Samskip að sé nálgun Samkeppniseftirlitsins rétt sé það ljóst að í aðdraganda allra þeirra samninga sem fengið hafi undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga hafi átt sér stað brot gegn 10. gr. samkeppnislaga.

13219. Samkeppniseftirlitið telur rétt að halda því til haga að í framangreindum athugasemdum Samskipa er staðfest að fyrirtækin hafi átt í upplýsingaskiptum um verðlagningu gagnvart viðskiptavinum á fundi þeirra 4. desember 2008. Af athugasemdunum leiðir að Samskip telji þeim hafa verið heimilt að skiptast á upplýsingunum vegna skyldna Eimskips á grundvelli 11. gr. samkeppnislaga eða á grundvelli þess að veiting upplýsinganna hafi verið nauðsynleg í því skyni að ná samkomulagi um samstarf.

13220. Ekkert í samtímagögnum styðja athugasemdir Samskipa um að fyrirtækið hafi í samskiptum við Eimskip vísað til skyldna fyrirtækisins skv. 11. gr. samkeppnislaga. Hvað sem þessu líður þá skal árétta að hvorki 11. gr. samkeppnislaga né sú staðreynd að keppinautar á fákeppnismarkaði hafi átt í samningaviðræðum víkja til hliðar ákvæði 10. gr. samkeppnislaga um bann við ólögmætu samráði. Um var að ræða samskipti sem tengdust áframhaldandi samstarf keppinauta (sem voru með 100% markaðshlutdeild á flutningaleiðinni) sem var ólögmætt samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga. Upplýsingaskiptin, sem vörðuðu stefnu fyrirtækjanna í verðlagningu til viðskiptavina, eru þess eðlis að um er að ræða afar viðkvæmar viðskiptaupplýsingar um hegðun og framtíðarhegðun fyrirtækjanna. Innheimta á BAF gjaldi var hluti af verðlagningu Samskipa og Eimskips og er því eðli málsins samkvæmt um að ræða samkeppnislega viðkvæmt málefni. Miðlun á þess háttar upplýsingunum á milli keppinauta (sem voru með 100% markaðshlutdeild á flutningaleiðinni) felur í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Var þetta þáttur af hinu ólögmæta samráði. Með hliðsjón af framangreindu er ekki fallist á sjónarmið Samskipa.

13221. Að mati Samkeppniseftirlitsins liggur fyrir að fyrirtækin áttu ólögmæt upplýsingaskipti um BAF gjald gagnvart viðskiptavinum á fundi (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl 4. desember, sbr. kafla 10.5.1. Þar ræddu lykilstjórnendur Samskipa og

Eimskips um innheimtu á BAF-gjaldi af viðskiptavinum sínum, þ.e. að allir viðskiptavinir frá Norður-Ameríku skyldu greiða BAF-gjald, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv dags. 10. desember 2008. Var það hluti af hinu samfellda samráði að fyrirtækin ræddu um hvort allir viðskiptavinir Eimskips í viðkomandi flutningum greiddu BAF-gjald. Eðli málsins samkvæmt er um að ræða samkeppnislega viðkvæmt málefni og til staðfestingar á því að fyrirtækin miðluðu upplýsingum um stefnu hvors annars í þessum efnum. Samtímagögn sýna að á ofangreindu tímabili unnu Samskip og Eimskip markvisst að því að allir viðskiptavinir fyrirtækjanna yrðu látnir greiða BAF-gjald.

13222. Í mgr. 1114 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í kjölfar fundar fyrirtækjanna 4. desember 2008, n.t.t. samskipti (E)frkvstj-flutnkerf, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 dags. 5. desember 2008, tölvupóst (S)frkvstj-Safari til (E)forstö-innfl 5. desember 2008, tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv dags. 7. desember 2008, dagbókarfærslu (S)forstö-innfl1 8. desember 2008, tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-flutnkerf dags. 8. desember 2008 og tölvupóst (E)frkvstj-EimÍsl til (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf dags. 8. desember 2008.

13223. Telja Samskip ekkert óeðlilegt við umrædd samskipti eða að þau hafi að hluta til átt sér stað í gegnum síma. Þá segja Samskip tilvísun (S)forstö-innfl1 til þess að Eimskip þyrfti að bjóða hlutaðeigandi starfsmönnum Samskipa út á borða eftir undirritun samningsins hafa verið setta fram *„í kaldhæðni“*. Tilgangur Samskipa með samningnum hafi ekki verið samstarf heldur aukin samkeppnishæfni gagnvart Eimskip. Það skýri trega Eimskips til samninga og mikla áherslu á að halda verðum sem hæstum eða freista þess að fá Samskip til að hætta TA flutningum. Því hafi verið um tilburði markaðsráðandi aðila að ræða. Ekkert í samskiptunum gefi tilefni til ályktana um að viðræðurnar hafi verið þáttur í samráði fyrirtækjanna.

13224. Ekki er fallist á framangreind sjónarmið Samskipa.

13225. Hvorki Samskip né Eimskip upplýstu skv. 19. gr. samkeppnislaga um framangreind samskipti lykilstjórnenda þ. á m. þau sem þeir áttu gegnum síma. Skal tekið fram að sú staðreynd að lykilstjórnendur hafi átt samskipti í síma bendir bæði til þess að stjórnendurnir hafi átt í frekari samskiptum en sjá má á tölvupóstum milli þeirra. Í samræmi við sönnunarreglur í samráðsmálum er mikilvægt að upplýsa um slík samskipti. Ef engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni í t.d. símtali keppinauta getur það gefið til kynna að þátttakendur í samskiptunum hafi viljað leyna því sem rætt var þar. Líkt og rakið er í kafla 4.7 getur sönnunarbyrðin snúist við undir slíkum kringumstæðum.

13226. Þá fær Samkeppniseftirlitið ekki séð af samtímagögnum að markmið Samskipa með samningi um samstarf við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum hafi verið aukin samkeppnishæfni gagnvart Eimskip. Sést það m.a. á verðlagningu Samskipa á Norður-Ameríku flutningum. Samskip innheimtu t.a.m. BAF af viðskiptavinum sínum *„í samræmi“* við BAF gjald Eimskips, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 19. ágúst 2008, sbr. kafla 8.15.7.2. Önnur gögn sýna að Samskip nýttu ekki TA lausnir til að auka samkeppni við Eimskip á þessum tíma. Þá var beinlínis unnið að því í umræddum samskiptum milli Samskipa og Eimskips að láta samstarfið ná til fleiri þátta en flutninganna sem slíkra, þ.e. auknu gámasamstarfi og samstarfi sem átti að halda *„utan“* skriflegs samnings, t.d. í vöruhúsaþjónustu. Er framangreint í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnið um aukið samstarf fyrirtækjanna. Breytir þar engu um þótt fyrirtækin hafi á tímabili greint á um einstaka útfærslu samningsins eða verð á milli þeirra. Innan samráðs er eðlilegt að þátttakendur í samráði reyni að tryggja sjálfum sér sem mestan ábata innan marka þess. Það fór síðan svo að Samskip gerði samning við Eimskip um samstarf í Norður-Ameríku flutningunum 7. janúar 2009 þar sem samstarf þeirra var aukið frá fyrri samningum. Engin samtímagögn styðja að samningurinn hafi leitt til þess að Samskip hafi leitað að samkeppnisforskoti gagnvart Eimskip

á þessari flutningaleið. Til viðbótar má nefna að við undirritun hans, á fundi fyrirtækjanna 7. janúar 2009, var ákveðið að halda áfram samskiptum og vinnu að auknu samstarfi tengdum flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til (S)frkvstj-millilandasv og (afrit til (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl o.fl.) dags. 8. janúar 2009 og umfjöllun í kafla 10.6.2. Eins og gögnin sýna var þeim atriðum haldið fyrir *„utan“* samning fyrirtækjanna og frá samkeppnisyfirvöldum. Fyrirtækin héldu síðan áfram að vinna að auknu samstarfi á þessari leið árið 2010, þ. á m. að Samskip myndi í auknum mæli nota gáma Eimskips fyrir flutningana, sbr. kafla 14.33 og kafla 16. Eins og sjá má af framangreindu er staðhæfing Samskipa um að markmið með samningi við Eimsskip um Norður-Ameríku flutninga hafi verið aukin samkeppnishæfni gagnvart Eimskip ekki í samræmi við samtímagögn.

13227. Varðandi athugasemdir Samskipa um ummæli (S)forstö-innfl1 um kvöldverð með Eimskip í tengslum við samning fyrirtækjanna þá er ekki að sjá að yfirmaður hans, (S)frkvstj-millilandasv, hafi gert athugasemd við tillögu undirmanns um að snæða saman kvöldverð með lykilstjórnendum keppinauta á tvíkeppnismarkaði. Horft m.a. til þessa skiptir ekki máli hvort ummælin hafi verið sett fram af hálfu forstöðumanns innflutningsdeildar Samskipa í kaldhæðni eður ei.

13228. Í mgr. 1268 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)forstö-flutnstj og (S)frkvstj-millilandasv frá 10. desember 2008 um *„leyni-formúlu“* Samskipa. Samskip fá ekki séð að fyrirtækinu hafi verið skylt að afhenda viðskiptavinum hvers kyns vinnugögn eða útreikninga og algjörlega ótækt að álykta að leynd hafi hvílt yfir BAF eða að blekkingum hafi verið beitt.

13229. Samkeppniseftirlitið áréttar að hvorki samkeppnislög né önnur lög lögðu skyldu til handa Samskipum og Eimskip að veita viðskiptavinum fyrirtækjanna upplýsingar um útreikning BAF gjalds. Innanhússamskipti stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna varpa hins vegar ljósi á þá leynd sem hvíldi yfir útreikning á gjaldinu hjá báðum fyrirtækjum. Hefur framangreint þýðingu, t.a.m. með hliðsjón af tölvupósti (E)frkvstj-alþjsv frá 18. ágúst 2008 um „Íslandskerfið“ og að *„samkeppnin“* noti sama kerfið. Líkt og fjallað hefur verið um notuðu Samskip og Eimskip í grundvallaratriðum sömu forsendur til útreiknings BAF gjalds, líkt og (E)frkvstj-alþjsv lýsti í tölvupóstinum, og kann að vera að fyrirtækjunum hafi ekki hugnast að viðskiptavinir þeirra byggju yfir þeim upplýsingum (og voru frá 19. ágúst 2008 og út rannsóknartímabilið með að fullu samræmt BAF vegna Norður-Ameríku flutninga). Einnig skal horft til þess að samtímagögn sýna að talið var að BAF gjald á Íslandi væri hátt í samanburði við annars staðar.

13230. Í mgr. 1150 í athugasemdum Samskipa við AI er einnig vikið að fundi lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips 4. desember 2008. Þar segir að tölvupóstsamskipti (S)viðskstj2 og (S)forstö-innfl1 þann 11. desember 2008 hafa engin tengsl við samningafundinn 4. desember . Í tölvupósti sínum hafi (S)viðskstj2 bent (S)forstö-innfl1 á að gleymst hafi að uppfæra BAF gjaldskrána á heimasíðu Samskipa og því hafi (S)forstö-innfl1 svarað því til að það eigi að vera *„sama gjald og Eimskip rukkar“*, sbr. umfjöllun í kafla 10.5.1.

13231. Þessu er hafnað. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 sýnir áframhaldandi framkvæmd á ákvörðun (S)forstö-innfl1 frá 19. og 20. ágúst 2008 um að Samskip skyldu innheimta sama BAF gjald og Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga. Í kafla 14.55. er fjallað nánar um samráð Samskipa við Eimskip um BAF-gjald, m.a. fulla samræmingu á BAF gjaldi vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Með vísan til þess sem þar er rakið, sbr. einnig kafla 26.55, er sjónarmiðum Samskipa hafnað.

13232. Í mgr. 1118 í athugasemdum Samskipa við AI segir um tölvupóstsamskipti (S)viðskstj2 og (S)forstö-innfl1 11. desember 2008, í tengslum við Norður-Ameríku BAF gjald Samskipa, að þar sem Samskip hafi ekki siglt sjálf á siglingaleiðinni til Norður-Ameríku, heldur flutt með Eimskip, hafi verið notað sama BAF gjald og Eimskip birti á heimasíðu sinni. Fyrirtækin hafi hvorki sammælst um þessa gjaldtöku né aðra.

Þá sé rétt að horfa til þess að Samskip hafi ekki siglt með eigin skipum til Norður-Ameríku og eðlilegt að fyrirtækið speglaði þennan útlagða kostnað í gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum.

13233. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Líkt og rökstutt hefur verið var BAF gjald Samskipa og Eimskips, til viðskiptavina fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku flutninga, að fullu samræmt eftir fund lykilstjórnenda fyrirtækjanna 14. ágúst 2008, sbr. tölvupósta (S)forstö-innfl1 til (S)starfsm frá 19. og 20. ágúst 2008 og tölvupóst (S)forstö-flutnstj til (S)starfsm frá 4. desember 2008. Var þetta liður í í ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Þá má geta þess að Samskip greiddu ekki BAF-gjald til Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga á þessum tíma. Það var ekki fyrr en með samningi fyrirtækjanna 7. janúar 2009 sem kveðið var um að Samskip skyldu greiða Eimskip 80% af BAF gjaldi Eimskips. Fyrir þann tíma báru Samskip því engan kostnað af BAF gjaldi Eimskips og því engin raunverulega kostnaður til staðar sem velta þurfti á þeirra eigin viðskiptavini. Eins og rakið hefur verið sýna samtímagögn síðan skýrlega að eftir 7. janúar 2009 litu Samskip ekki á þennan 20% afslátt sem möguleika á að ná samkeppnisforskoti á Eimskip. Þvert á móti var áhersla Samskipa á að hækka BAF-gjald, innheimta það af öllum viðskiptavinum og innheimta sama BAF-gjald vegna TA flutninga en á þeirri leið notuðu Samskip ekki skip Eimskips og greiddu því ekki BAF gjald til Eimskips.

13234. Í mgr. 1151 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að það hafi verið meðal áhersluatriða forstjóra Samskipa og Eimskips fyrir jól og áramót 2008 að tryggja að allir viðskiptavinir greiddu BAF og koma í veg fyrir að gjaldið lækkaði. Segja Samskip þau gögn sem vísað sé til ekki gefa tilefni til þeirrar ályktunar. Fyrirtækin hafi aldrei átt í neinum samskiptum um samræmingu gjalda eða hækkun þeirra. Segja Samskip að allur gangur hafi verið á því hvort viðskiptavinir greiddu BAF eða fengju afslætti af BAF.

13235. Í mgr. 777 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um verkefnið „*BAF a alla samninga*" á verkefnalista (E)forstj frá 24. desember 2008. Þar segir að það sé rangt að tölvupóstur (S)forstj frá 17. september 2009 tengist vinnu (E)forstj á skjalinu í desember 2008 og janúar 2009 um póst (S)forstj er m.a. fjallað í kafla 14.10.2. en í honum segir m.a. „*allir greiða baf og önnur þjónustugjöld*." Ástæða fyrir tölvupósti (S)forstj í september 2009 hafi verið sú að olíuverð hafði hækkað og Samskip hafi ekki getað borið þá hækkun. Hvorki hafi verið um samstilltar ólögmætar aðgerðir á milli fyrirtækjanna að ræða né ólögmæt samskipti.

13236. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við gögn málsins. Skal rifjað upp að á fundi Samskipa og Eimskips 4. desember 2008 áttu fyrirtækin í ólögmætum upplýsingaskiptum einmitt um þetta efni, þ.e. um að Eimskip innheimti BAF hjá öllum viðskiptavinum. Umrædd gögn sýna áherslur forstjóra beggja fyrirtækjanna um þetta efni stuttu eftir að hin ólögmætu upplýsingaskipti áttu sér stað. Tölvupóstur (S)forstj frá september 2009 sýnir að stefna Samskipa um að fá alla viðskiptavini til að greiða BAF hélt áfram á rannsóknartímabilinu. Hafa ber í huga að fyrirtækjum er heimilt að leggja á viðskiptavini gjöld þar sem áhættu af t.d. þróun af olíuverði er flutt yfir til viðskiptavina. Á hinn bóginn er fyrirtækjum samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga við innheimtu slíkra gjalda ólögmætt að eiga um það samráð en líkt og rakið er í kafla 14.55 sýnir heildstætt mat á samtímagögnum Samskipa og Eimskips að háttsemi fyrirtækjanna í tengslum við álagningu BAF-gjalds var hluti af ólögmætu samráði þeirra. Samráðið gerði fyrirtækjunum kleift að krefja viðskiptamenn sína um BAF-gjald og gera breytingar á því án þess að þau þyrftu að óttast samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Skýrir samráðið hvers vegna gjaldið var óvenjulega hátt hér á landi, stöðuga viðleitni fyrirtækjanna til að hækka það og áherslu fyrirtækjanna á að allir viðskiptamenn þeirra myndu greiða það. Má rekja háttsemi fyrirtækjanna til „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og ólögmætra upplýsingaskipta fyrirtækjanna, þar á meðal um BAF-gjald, á fundum lykilstjórnenda, a.m.k. 14. ágúst 2008 og 4. desember 2008. Raskaði þessi háttsemi fyrirtækjanna samkeppni á flutningamarkaði og fór gegn 10. gr. samkeppnislaga.

13237. Tilvísan Samskipa í athugasemdunum til þess að ástæða tölvupósts (S)forstj hafi verið að olíuverð Samskipa hafi hækkað og Samskip hafi ekki borið þá hækkun breyta ekki niðurstöðu málsins um að álagningu BAF-gjalds var hluti af ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Hafa ber hugfast hvert eðli BAF gjaldsins var. BAF gjald, sem lagt var á viðskiptavini Samskipa, hækkaði með hækkandi olíuverði, sem aftur juku tekjur Samskipa móti hækkandi olíukostnaði. Einnig má geta þess að framlegð Samskipa jókst af BAF gjaldi ef olíuverð hækkaði (miðað við að flutningsmagn stóð í stað á þessum tíma), sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)stjórnarm-fjármstj frá 28. október 2008 og umfjöllun í m.a. kafla 10.6.4. Samskip víkja ekki að þessum þætti í athugasemdum fyrirtækisins. Þá ber að hafa í huga að umræddur tölvupóstur (S)forstj frá september 2009 laut að því að auka tekjur Samskipa með því að fjölga þeim viðskiptavinum sem greiddu BAF-gjald og önnur þjónustugjöld. Í umræddum gögnum eða öðrum samtímagögnum er hvergi að finna vísbendingar um ótta við samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessara áforma um aukna gjaldtöku Samskipa enda hluti af samráði fyrirtækjanna að allir viðskiptavinir myndu greiða BAF.

13238. Þá eru staðhæfingar Samskipa um að fyrirtækið hafi ekki borið hækkanir á olíuverði ekki skýrðar frekar eða studdar gögnum. Slíkar staðhæfingar eiga aukinheldur enga stoð í samtímagögnum. Í rekstraráætlun Samskipa í innflutningi fyrir árið 2010 var gert ráð fyrir *„töluverðri hækkun á olíuverði í samanburði við 2009*". Þrátt fyrir hækkun á olíuverði var í áætluninni ráðgert að Samskip myndu hafa mikla framlegð af BAF, sbr. eftirfarandi um BAF tekjur Samskipa í áætluninni: *„Heildartekjur af BAF eru áætlaðar 3.519.967 EUR. Til samanburðar þá er heildar olíukostnaður sem rukkaður er á innflutningsdeild gegnum skiparekstrardeild 2.500.743 EUR og því framlegð af olíu 1.019.224 EUR*."[6450]

13239. Samkeppniseftirlitið bendir á að í mgr. 1274 í athugasemdum Samskipa við AII segir að *„[u]mfjöllun um að „verja" BAF sneri eingöngu að því að reyna að tryggja að allir viðskiptavinir greiddu BAF enda var það stefna Samskipa að allir viðskiptavinir greiddu BAF […]*". Er það í samræmi við gögn málsins. Þá liggur fyrir að fyrirtækin viðhöfðu ólögmæt upplýsingaskipti um verðstefnu sína er viðkom álagningu BAF á fundi lykilstjórnenda fyrirtækjanna 4. desember 2008. Verkefnalisti (E)forstj frá 24. desember 2008 og tölvupóstur (S)forstj til sjálfs sín frá 30. desember 2008 eru til marks um að eftir hin ólögmætu upplýsingaskipti hafi samráðið gert fyrirtækjunum kleift að krefja viðskiptamenn sína um BAF-gjald og gera breytingar á því án þess að þau þyrftu að óttast samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Getur Samkeppniseftirlitið því ekki fallist á athugasemdir Samskipa.

13240. Í mgr. 1142-1143 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv frá 9. desember 2008 þar sem fram kemur að Samskip hafi talið fyrirtækið hafa samið um að greiða 80% af *„1,4 x Evrópu BAF*", sbr. kafla 10.5.1. Segja Samskip að á samningafundum fyrirtækjanna hafi Samskip óskað skýringa á því hvernig Eimskip hygðist útfæra BAF gjaldið á flutninga gagnvart Samskipum. Hafi Eimskip upplýst um að það myndi grundvallast á *„Evrópu BAF*" Eimskips á hvern gám, margfaldað með 1,4, með tilvísun til minna magns og lengri siglingaleiðar til Norður-Ameríku en Evrópu. Þetta hafi ekki varðað verðlagningu til viðskiptavina. Samskip hafi síðar gert samning við Eimskip en tekið sjálfstæðar ákvarðanir um endanlega verðlagningu til viðskiptavina sinna. Umræddu tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 9. desember 2008 hafi falið í sér viðbrögð Samskipa við samningsdrögum sem Eimskip höfðu sent fyrirtækinu, en þau hafi að mati Samskipa ekki verið í samræmi við það sem komið hafði fram á fundum fyrirtækjanna. Eimskip hafi viljað byggja á öðru viðmiði, þ.e. *„USA BAF*", sem hafi verið óskilgreint. Samskip hafi ekki viljað sætta sig við þetta, heldur tryggja *„fullt gagnsæi*" um hvernig BAF væri ákvarðað.

13241. Athugasemdir Samskipa um að samið hafi verið um að Samskip skyldu greiða 80% af *„1,4 x Evrópu BAF*" eru í samræmi við samtímagögn, sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl frá 9. október 2008, sbr. kafla

[6450] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Innflutningur Rekstraráætlun 2010*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa 31.12.2009, kl. 10:14. Bls. 17.

8.17.10. Í desember 2008 hafði Eimskip breytt um aðferð til útreiknings á BAF gjaldi og kann það að skýra vilja Eimskips til að nota annað viðmið í samningi við Samskip. Athugasemdir Samskipa fá hins vegar ekki breytt niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að háttsemi fyrirtækjanna í tengslum við álagningu BAF-gjalds var hluti af ólögmætu samráði þeirra. Hvað áhrærir athugasemd Samskipa um að Samskip hafi leitast eftir að fá *„fullt gagnsæi“* um hvernig BAF-gjald Eimskips væri reiknað út, þá ítrekar Samkeppniseftirlitið að þrátt fyrir að keppinautar eigi í viðskiptum, hvort sem viðskiptin séu í samræmi eða ósamræmi við samkeppnislög sem slík, hvílir sú skylda á fyrirtækjum skv. 10. gr. samkeppnislaga að gæta þess í samningaviðræðum að viðkvæmar samkeppnisupplýsingar fari ekki á milli fyrirtækjanna. Til viðbótar skal árétta í þessu samhengi að framgreint skipti Samskipum engu máli enda var það hluti af samráði fyrirtækjanna frá 19. ágúst 2008 að BAF gjald fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku var samræmt að fullu gagnvart viðskiptavinum þeirra. Þá má benda á að Samskip töldu enga ástæðu til að upplýsa sína viðskiptamenn um hvernig BAF gjald fyrirtækisins væri reiknað út, sbr. athugasemdir fyrirtækisins hér að framan. Um framangreint vísast til umfjöllunar í köflum 8.15.7.2, 8.16.6, 10.4.4 og 14.55.

13242. Í mgr. 1120 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti um samningsdrög að Norður-Ameríkusamningi Samskipa og Eimskips á tímabilinu 10. desember 2008 til 7. janúar 2009, þ. á m. fund fyrirtækjanna 22. desember 2008 (líklega verið að vísa til fundar 23. desember 2008), sbr. kafla 10.5. í ákvörðun. Þar segir að samskiptin gefi til kynna að mikið hafi borið á milli aðila og bæði fyrirtækin sótt hart til að ná sínu fram. Telja Samskip að ekkert í samskiptunum hafa verið óeðlilegt eða falið í sér ólögmætt samráð.

13243. Þessar athugasemdir Samskipa fá ekki breytt mati Samkeppniseftirlitsins um brot fyrirtækisins gegn 10. gr. samkeppnislaga og heildstæðu mati á gögnunum. Það er óumdeild að á umræddum fundum hafi verið rætt um samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að það samstarf hafi verið liður í *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna. Líkt og rakið er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiðir að öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um einstaka verkþætti í *„Nýtt upphaf“* verkefninu fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga. Á það meðal annars við um framangreind samskipti fyrirtækjanna í desember 2008 og janúar 2009. Þar að auki sýna samtímagögn að samhliða ítrekuðum samskiptum Samskipa og Eimskips á þessum tímabili lögðu fyrirtækin mikla áherslu á verðhækkanir. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að umrædd samskipti og hið samfellda samráð hafi gert fyrirtækjunum þetta kleift með því að skapa traust og eyða óvissu og sjálfstæði þeirra á milli.

13244. Í mgr. 1299 í athugasemdum Samskipa við AI segir um tölvupóst (S)forstj frá 2. janúar 2009 að (S)forstj hafi talið rökrétt og eðlilegt að kanna endurskoðun á BAF formúlu Samskipa. Í ákvörðun þessari. Samskiptin hafi í alla staði verið eðlileg og sýni að stjórnendur Samskipa hafi öllum stundum horft til þess sem var að gerast á mörkuðum. Segja Samskip samskiptin sýna að athugun Samskipa hafi verið án tengsla við Eimskip. Samkeppniseftirlitið kjósi hins vegar að vísa til þess að Eimskip hafi breytt um formúlu fyrir BAF útreikninga nokkrum mánuðum áður. Samskip segja vandséð hvaða þýðingu það hafi í þessu sambandi, aðra en að sýna að Samskip hafi ekki átt í neinu samstarfi eða samráði um þetta efni.

13245. Fjallað er um tölvupóst (S)forstj frá 2. janúar 2009 í kafla 10.6.4. Sú staðreynd að Samskip hafi íhugað að breyta formúlu fyrirtækisins við útreikning á BAF, í kjölfar þess að Eimskip breytti um BAF formúlu nokkrum mánuðum eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna komst á, hefur þýðingu við umfjöllun um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips. (S)forstj virðist hafa talið magnsamdrátt í flutningum réttlæta enn frekara tilefni til að endurmeta formúlu við útreikning á BAF. Líkt og í öðrum gögnum málsins var þar hvergi að greina ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips. Að öðru leyti vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar í kafla 14.55.

13246. Í mgr. 1300–1302 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Safari frá janúar 2009. Samskip telja tilgang tölvupósts (S)frkvstj-Safari til (S)forstj vera að ná fram lækkun á verði til sín og að hafa verði í huga að Safari sé flutningsmiðlunarfyrirtæki. Hagsmunir (S)frkvstj-Safari hafi falist í að kaupa þjónustu Samskipa á sem lægsta verði eða selja hana á hærra verði til viðskiptavina sinna. Þá segja Samskip að ekki sé hægt að leggja þann skilning í svar (S)forstj („*more or less in line on the baf with Eimskip*") að Samskip hafi átt í ólögmætu samráði um BAF. Reyndin hafi verið sú að Samskip hafi fylgt verðlagningu leiðandi aðila á markaðnum. Árétta Samskip að upplýsingar um BAF gjald einstakra fyrirtækja séu opinberar og birtar á heimasíðum fyrirtækjanna.

13247. Samskip mótmæla því að tölvupóstur starfsmanns Faroe Ship, dótturfélags Eimskips í Færeyjum, hafi þýðingu í málinu eða bendi til samráðs við Samskip. Segja Samskip ekki ljóst hvort tilvísun í tölvupóstinum til „*competitors*" taki yfir höfuð til Samskipa þar sem Samskip hafi ekki verið helsti keppinautur Eimskips á umræddum markaði. Þá sé ekki nokkur ástæða til að túlka ummæli starfsmannsins svo að Faroe Ship eigi í ólögmætu samráði við keppinauta um þetta efni. Ummælin sé einungis hægt að skilja svo að við ákvörðun á BAF sé horft til þess hvað samkeppnin sé að gera á hverjum tíma, líkt og almennt með allar verðákvarðanir á markaði.

13248. Fjallað er um umrædd tölvupóstsamskipti (S)frkvstj-Safari og (S)forstj 7. og 22. janúar 2009 í kafla 10.6.4. Í tölvupóstinum gerir (S)frkvstj-Safari athugasemd við takmarkaða lækkun Samskipa á BAF, þrátt fyrir lækkað olíuverð. Ábendingin sýnir samanburð á þróun BAF hjá Samskipum og keppinaut fyrirtækisins í Færeyjum, BWS, og lýsir upplifun (S)frkvstj-Safari, sem var framkvæmdastjóri flutningsmiðlunarinnar Safari, af ergelsi viðskiptavina Safari vegna takmarkaðra lækkana á BAF þrátt fyrir lækkun olíuverðs. Jafnvel þó tilgangur ábendingar (S)frkvstj-Safari hafi verið að ná fram lægri verðum breytir það ekki gildi tölvupóstsins að þessu leyti en hann sýnir, líkt og önnur samtímagögn, að samfellt samráð fyrirtækjanna gerði þeim kleift að krefja viðskiptamenn sína um BAF-gjald, halda því uppi og gera breytingar á því án þess að þau þyrftu að óttast samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Skýrir samráðið hvers vegna gjaldið var óvenjulega hátt hér á landi, stöðuga viðleitni fyrirtækjanna til að hækka það og áherslu fyrirtækjanna á að allir viðskiptamenn þeirra myndu greiða það.

13249. Í mgr. 1329 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er ályktunum Samkeppniseftirlitsins, sem dregnar eru af gögnum málsins í tengslum við gjaldskrárhækkanir í janúar 2009, mótmælt. Samskip byggja á því að skipafyrirtækin hafi bæði verið með opinberar verðskrár sem birtar voru á heimasíðum þeirra og viðurkenna Samskip að hafa reglulega borið gjaldskrá sína saman við gjaldskrár keppinauta sinna. Ekki hafi verið um samráð að ræða og að fyrirtækin hafi ekki átt í samskiptum.

13250. Í mgr. 1135 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (E)forstö-flutnstý til m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-vöruþróun, dags. 10. desember 2008, þar sem fjallað var um gjaldskrár Samskipa. Þegar umrædd gögn séu skoðuð þá komi í ljós að í tengslum við mat á hugsanlegum gjaldskrárhækkunum hjá Eimskip hafi verið „*horft til gjaldskráa Samskipa*", þ.e. þær hafi verið „*sýnilega greindar*" áður en ákvarðanir hafi verið teknar. Tilgreina Samskip í athugasemdunum að þetta sé „*í samræmi við það sem hefðbundið er á öllum samkeppnismörkuðum.*" Þar sem samkeppni sé hvað hörðust og virkust fari fram „*dagleg athugun á verðákvörðunum keppinauta, t.d. á dagvörumarkaði*". Segja síðan Samskip að samskiptin sýni enn og aftur að unnið hafi verið „*sjálfstætt að þessu innan Eimskips en að sjálfsögðu ekki í neinu samstarfi við helsta keppinautinn*."

13251. Ekki er hægt að fallast á sjónarmið Samskipa enda eru umræddir tölvupóstar frá Eimskip í samræmi við önnur gögn um að fyrirtækin gátu, vegna samráðsins, hækkað verð í vissu um að slíkar verðhækkanir kölluðu ekki á samkeppni frá keppinautnum. Eins og gögn málsins sýna þá geta Samskip ekki byggt á því að hegðun fyrirtækisins hafi verið sambærileg því þegar fyrirtæki á t.d. dagvörumarkaði geri athugun

á verðákvörðun keppinauta. Í máli þessu eru þvert á móti samtímagögn sem sýna síendurtekin samskipti Samskipa við Eimskip og hvernig fyrirtækin höfðu raskað æskilegri óvissu sem er grundvallarforsenda fyrir sjálfstæði keppinauta og þar með samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Ekkert í athugasemdum Samskipa hrófla við þeirri niðurstöðu.

13252. Í mgr. 795 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um samskipti (E)forstö-vöruþróun og (E)frkvstj-flutnkerf 11. desember 2008. Þar segir að augljóst sé að umræddir starfsmenn Eimskips hafi í samskiptum sínum verið að *„giska á“* eða *„áætla“* um hvort Samskip munu bregðast við hækkunarþörf á sama hátt og Eimskip. Samskiptin séu einungis til marks um að innan Eimskips gátu menn sér til um líkleg viðbrögð keppinautarins og um sé að ræða fullkomlega eðlilega samkeppnisgreiningu. Ekkert gefi til kynna að samskipti um verðhækkanir hafi verið á milli fyrirtækjanna enda ljóst af gögnunum að umræddir starfsmenn vita ekki hvernig Samskip muni bregðast við.

13253. Vegna athugasemda Samskipa er vísað til umfjöllunar um umrædd tölvupóstsamskipti (E)forstö-vöruþróun og (E)frkvstj-flutnkerf frá 11. desember 2008 í kafla 10.5.4. Atvik voru nánar tiltekið þau að (E)forstö-vöruþróun sendi kvöldið 11. desember 2008 tölvupóst til starfsstöðva Eimskips í Evrópu og tilkynnti um framangreinda hækkun. Heiti tölvupóstsins var *„Tariff changes January 5th. 2009 – information process for all relevant parties“*. Gerði (E)forstö-vöruþróun grein fyrir því að Eimskip á Íslandi hefði ákveðið að hækka verð í höfnum í Evrópu og myndi sú verðhækkun taka gildi 5. janúar 2009. Var um að ræða umtalsverðar hækkanir. Lestunar- og losunargjöld (THC) fyrir heilgáma hækkuðu að meðaltali um 30%. Afgreiðslugjöld Eimskips hækkuðu að meðaltali um 7%, farmbréfagjöld að meðaltali um 9%, gjald vegna m.a. tollskjala fyrir útflutning frá Íslandi um 8,4% og vegna m.a. tollskjala fyrir innflutning til Íslands um tæplega 15%. Stuttu síðar sama kvöld sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem hún sagðist vera *„viss um að S-Line komi með að hækka líka í Janúar eins og við erum að gera“*. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði strax með vissu: *„Sammála því* [Samskip] *munu hækka meira.* […]“.

13254. Eins og rökstutt er í kafla 11 komst á aukið samráð milli Samskipa og Eimskips í kjölfar leynilegs fundar (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform1 6. júní 2008. Fyrirtækin hófu þá *„Nýtt upphaf“* verkefnið sem hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ. á m. vegna Norður-Ameríku samstarfsins. Um var að ræða samfellt samráð Samskipa og Eimskip og styðja samskiptin í janúar 2009 að samráð fyrirtækjanna var á þeim tíma virt. Ekkert í áðurnefndum athugasemdum Samskipa haggar framangreindu.

13255. Horfa ber til þess að (E)frkvstj-flutnkerf átti á þessum tíma ríka aðkomu að samráði fyrirtækjanna. Þarna höfðu Samskip hækkað verð verulega 1. september 2008 og í gögnum Samskipa frá 6. desember 2008 má sjá að fyrirtækið hafði ákveðið frekari verðhækkanir strax árið 2009 (almenn verðhækkun í janúar/febrúar 2009 og sértækar verðhækkanir gagnvart stærri viðskiptavinum), sbr. kafla 10.6.4. Aðkoma (E)frkvstj-flutnkerf að samráðinu og síðan vissa (E)frkvstj-flutnkerf í samskiptunum við (E)forstö-vöruþróun, um að Samskip myndu hækka meira, til viðbótar við hækkun fyrirtækisins 1. september 2008, eru metnar í þessu ljósi og til marks um hvernig samráð fyrirtækjanna hafði með ólögmætum hætti raskað æskilegri óvissu á milli fyrirtækjanna á markaðnum. Hvergi í þessu samskiptum Eimskips var að finna ótta um viðbrögð Samskipa við verðhækkunum. Þá er fjallað um það í kafla 10.5.4. að engar opinberar upplýsingar lágu á þessum tíma fyrir um að Samskip myndu hækka verð á nýju ári. Þvert á móti voru aðstæður slíkar að fátt hefði mátt benda til þess að verð yrði hækkað. Staða efnahagsmála, almennings og flestra fyrirtækja, var mjög slæm á þessum tíma hér á landi og verulega hafði dregið úr eftirspurn og innflutningi til landsins en erlendis hafði samdráttur í eftirspurn vegna efnahagsörðugleika þau áhrif að samkeppni jókst á flutningamörkuðum og verð lækkaði verulega. Með

vísan til þessa hafi Eimskip allt eins mátt búast við því Samskip myndu, líkt og erlend skipafélög gerðu á þessum tíma, lækka verð (eða hækka ekki) og hefja sókn í aukin viðskipti.

13256. Þá er ekki unnt að líta framhjá því að í sátt Eimskips hefur fyrirtækið viðurkennt að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með samráði við Samskip um m.a. álagningu gjalda og afsláttarkjara í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.

13257. Í mgr. 1334 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af tilteknum gögnum Samskipa frá upphafi árs 2009, sbr. kafla 10.6. Byggja Samskip annars vegar á því að þau samskipti sem eftirlitið vísar til hafi einkum snúið að samningum sem áttu samkvæmt gildandi flutningasamningum að hækka um áramótin. Þess vegna hafi átt sér stað uppfærsla á verðum gagnvart viðskiptavinum í upphafi árs. Hins vegar sé ljóst að tilvitnuð samskipti við Eimskip hafi ekkert haft með það að gera heldur tengst staðfestingu á fundi vegna undirritunar á Norður-Ameríku samningi og leiðréttingar á reikningum. Að mati Samskipa sé Samkeppniseftirlitið að reyna að gera fullkomlega eðlileg samskipti tortryggileg.

13258. Fjallað er um umrædd gögn Samskipa frá 5. og 7. janúar 2009 í kafla 10.6 og vísast til þeirrar umfjöllunar. Athugasemdir Samskipa hrófla ekki við þeirri niðurstöðu að samtímagögn sem Samskipa fjalla um eru hluti af heildstæðu mati á gögnum þessa máls og hegðun fyrirtækjanna. Umrædd gögn eru í samræmi við önnur gögn málsins frá á þessum tíma sem sýna að samfellt samráð Samskipa og Eimskips og ítrekuð samskipti þeirra á milli sem því fylgdu gerði fyrirtækjunum kleift að leggja áherslu á að viðhalda verði og hækka verð.

13259. Umrædd hækkunargögn Samskipa frá upphafi árs 2009 sýna að um var að ræða ýmist nýjar verðhækkanir eða verðhækkunaraðgerðir Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Þvert á skýringar Samskipa í athugasemdunum breytir engu máli varðandi sönnunargildi í máli þessu þótt Samskip hafi í einhverjum tilvikum verið að ganga fram með samningsbundnar hækkanir gagnvart viðskiptavinunum. Umfjöllun lykilstjórnenda og framganga þeirra á þessum tíma var í samræmi við önnur gögn sem sýna hvernig Samskip gátu, án nokkurs ótta við möguleg samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins, gengið fram gagnvart stórum viðskiptavinum sínum, sem hefðu átt að hafa mikinn kaupendastyrk. Hér ber líka að hafa í huga að umræddir viðskiptavinir voru andlag ólögmætrar markaðsskiptingar fyrirtækjanna, sbr. t.d. umfjöllun um atvik tengd Húsasmiðjunni, Rúmfatalagernum, Ísam og Aðföng í kafla 14. Rúmfatalagerinn var t.d. með svigrúm í nóvember 2009 til að segja samningi sínum við Samskip lausum. Það hindraði Samskip ekki við að krefjast verðhækkana gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Til samanburðar höfðu Samskip, áður en samráðið hófst, gert ráð fyrir þrýstingi á verð þegar margir stórir viðskiptavinir í innflutningi væru með lausa samninga. Í samtímagögnum var m.a. talað um verðstríð („**Large contracts open for renegotiation next year *Price war*.“), sbr. glærukynningu Samskipa dags. 29. janúar 2008. Eftir að samráð við Eimskips hófst eftir mitt ár 2008 var þessu þveröfugt farið og fyrirtækið gat hækkað verð verulega gagnvart viðskiptavinum.

13260. Hvað varðar athugasemdir Samskipa um samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, sem unnu á sama tíma að verulegum verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum, og staðfestingu á fundi 7. janúar 2009, þá vísast til umfjöllunar í köflum 4.7 og 13 og þýðingu þeirra samskipta að lögum.

13261. Vegna þessara athugasemda skal því haldið til haga að í máli þessu er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið. Ólögmætt samráð fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga tekur ekki einungis til samninga eða samskipta um endanlega hækkun á verði eða tímasetningu hennar heldur einnig því að koma á ástandi til að ná fram því markmiði að hækka verð.

13262. Þá er rökstutt í kafla 11 að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ. á m. vegna Norður-Ameríku. Þá skal undirstrika að fundur lykilstjórnenda fyrirtækjanna 7. janúar 2009 varðaði fleiri þætti en eingöngu að rita undir nýja Norður-Ameríku samning eins og Samskip halda fram í athugasemdunum. Eins og rakið er nánar í kafla 10.6.2 áttu stjórnendur samskipti um verkefni sem átti að halda *„utan“* samnings, og vinna áfram að auknu samstarfi í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

13263. Í mgr. 1335-1337 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um gögn og atvik sem tengjast framkvæmdastjórafundi hjá Samskipum þann 7. janúar 2009. Líkt og fjallað er um í kafla 10.6.1 í ákvörðun var á fundinum m.a. rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið *„Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu“* og fram kom að eitt verkefna í vinnslu væri; *„landkranar, samstarf við EI* [Eimskip]“. Telja Samskip að þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af gögnunum séu rangar.

13264. Ekki er unnt að fallast á það. Fjallað er um samstarf fyrirtækjanna í skipaafgreiðslu í kafla 19 og um athugasemdir því tengdu í kafla 30. Vísast nánar til þeirrar umfjöllunar en athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og víkja ekki til hliðar niðurstöðu um að umrædd gögn endurspegli hið ólögmæta samráð.

13265. Þá fjalla Samskip í mgr. 1136 í athugasemdum við AI um tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl 17. desember 2008 og svar (E)forstö-innfl sama dag, þar sem fjallað var um 50% afslátt. Samkeppniseftirlitið fjallar um tölvupóstinn í kafla 10.5.4 sem og í kafla 14.56. Um athugasemdir Samskipa er varða 50% afsláttarhámarkið er fjallað í kafla 26.56 og vísast nánar til þeirrar umfjöllunar.

13266. Í mgr. 1338 – 1339 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um glærukynningu (S)forstj af stjórnarfundi Samskipa Holding í París 12. janúar 2009 en þar var að finna glæru sem eingöngu hafði fyrirsögnina *„Eimskip“*, sbr. umfjöllun í kafla 10.6.3.

13267. Telja Samskip ályktanir Samkeppniseftirlitsins *„fráleitar“*. Engu samráði hafi verið til að dreifa og því hafi það ekki verið rætt á stjórnarfundum Samskipa Holding. Hins vegar hafi *„málefni helstu keppinauta“* fyrirtækisins ávallt verið til skoðunar og að ástæðu þess megi annað hvort rekja til þess að engin umræða hafi átt sér stað eða ekkert í þeirri umræðu hafi þarfnast bókunar í fundargerð. Þá kemur fram að afar lítill hluti umræðna á fundum skili sér í bókanir fundargerða og því séu ályktanir eftirlitsins sem byggðar eru á því að ekkert hafi verið bókað um keppinautinn fráleitar að mati Samskipa.

13268. Fjallað er um umræddu glæru (S)forstj um Eimskip í kafla 10.6.3 og vísast til þeirrar umfjöllunar. Samkeppniseftirlitið bendir á að Samskip viðurkenna það og staðfesta í athugasemdum sínum að afar lítill hluti umræðna af stjórnarfundum skili sér í fundargerðir. Vekur það athygli með hliðsjón af sönnunarstöðu Samskipa í málinu, sbr. umfjöllun í kafla 4 í ákvörðuninni. Með hliðsjón af gögnum fyrir og eftir þennan fund 12. janúar 2009 og mönnun á fundinum er ótrúverðug sú skýring Samskipa að líklegasta skýringin á tómri glæru með fyrirsögninni Eimskip hafi verið sú að engin umræða hafi verið fram. Með hliðsjón af öðrum gögnum málsins og þeirri staðreynd að glærukynning (S)forstj hafði fyrir þessa glæru verið mjög ítarleg er að mati eftirlitsins engin önnur skýring en sú að þarna hafi átt sér stað umræður sem ekki hafi þótt við hæfi að bóka um, þ.e. umræður sem hafa tengst atriðum sem féllu undir ólögmætt samráð fyrirtækisins við Eimskip. Í því sambandi vega önnur gögn þungt, t.a.m. gögn sem sýna að aukið samstarf við Eimskip hafði ítrekað verið til umræðu á vettvangi stjórnar og lykilstjórnenda og á stjórnarfundum Samskipa Holding árið 2008, sbr. t.d. kafla 7.1.1, 8.10.1 og 8.16.3 og sbr. einnig ummæli (S)aðaleig-stjform-SH í mars 2008 um að vernda bæri Samskip á Íslandi sem *„cash cow“* samstæðunnar. Í ljósi framangreinds er athugasemdum Samskipa um glærukynningu (S)forstj frá 12. janúar 2009 hafnað.

13269. Í mgr. 1500 í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að fundi (E)forstj með (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl 7. janúar 2009, þar sem ræða átti Samskip. Segja Samskip tilvísun Eimskips til Samskipa varða fund Samskipa og Eimskips sama dag í tengslum við undirritun Norður-Ameríkusamnings. Í mgr. 1233 í athugasemdum Samskipa við AI segir að fundur Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009 hafi eingöngu lotið að samningi fyrirtækjanna um samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Engar fundargerðir eða minnisblöð hafi verið gerðar af hálfu Samskipa vegna fundarins eða í kjölfar hans. Eina afurð fundarins sé samningurinn sjálfur.

13270. Eins og ítrekað hefur verið vísað til og rökstutt er í kafla 11 hafði „*Nýtt upphaf*" verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ. á m. vegna Norður-Ameríku.

13271. Samkeppniseftirlitið áréttar að í samkeppnisrétti getur sönnunarbyrði snúist við þegar sannað er að keppinautar hafi hist en engar fundargerðir eða önnur gögn séu til sem sýni umræðuefni á fundi þeirra. Ef fyrirtæki sýna ekki fram á að umræðuefni á fundi hafi verið lögmæt getur samráðsbrot talist sannað, sbr. kafla 4.7.3. Líkt og fjallað er um í ákvörðun þessari er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þá áttu fyrirtækin í öðru samráði á þeim tíma sem fundurinn var haldinn og hefur fundurinn og sú staðreynd að engin gögn séu til um umræðuefni fundarins því augljósa þýðingu í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Hvað varðar nákvæmlega þann tímapunkt í samfelldu samráði fyrirtækjanna, 7. janúar 2009, þá skiptir umræddur fundur lykilstjórnenda Eimskips ((E)forstj sem sat í vinnuhópi skv. glærukynningunni um „*Nýtt upphaf*" verkefnið, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf sem sátu fundinn með Samskipum þann dag) máli enda ljóst að Samskip og Eimskip gerðu fleira á fundinum 7. janúar 2009 en eingöngu að skrifa undir skriflegan samning um samstarf í Norður-Ameríku flutningum, sbr. t.d. tölvupóstsamskipti (E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv og (afrit til (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl o.fl.) 8. janúar 2009, þar sem vísað var til fundar fyrirtækjanna daginn áður og m.a. farið yfir útistandandi verkefni fyrirtækjanna sem m.a. tóku til áframhaldandi samskipta um aukið samstarf.

13272. Í mgr. 1113 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um fundargerðir Samskipa Holding frá janúar til apríl 2009. Fjallað er um fundargerðirnar í kafla 14.11.3 og um athugasemdir Samskipa er fjallað í kafla 26.11. Vísast til framangreinds og sjónarmiðum Samskipa hafnað.

13273. Í mgr. 1349-1350 í athugasemdum Samskipa við AI er áfram fjallað um atvik í byrjun árs 2009 og aðdraganda verðhækkunar sem tilkynnt var um 23. janúar 2009. Segja Samskip að þversagnar gæti í málatilbúnaði Samkeppniseftirlitsins að því leyti að það veki eftirtekt eftirlitsins að fyrirtækið hafi haft það til skoðunar að hækka verð á liðum sem þegar voru hærra verðlagðir en hjá Eimskip og að mikill verðmunur hafi þannig verið á tiltekinni þjónustu. Víkja Samskip að viðhengi með tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-útfl þann 20. janúar 2009 og segja að skjalið sé ófullgert vinnuskjal sem endurspegli ekki þær verðhækkanir sem voru kynntar 23. janúar 2009. Verulegir afslættir séu veittir frá gjaldskrá og það séu endanleg verð sem skipti viðskiptavini mestu. Viðskiptavinir horfi til „*heildarverðs en ekki á einstakra gjaldaliða*" (undirstrikun er Samskipa). Nauðsynlegt sé í samanburði sem þessum að horfa til raunverulegra samningsverða en ekki gjaldskrár.

13274. Að mati Samkeppniseftirlitsins er óljóst að hvaða leyti þversagnar gæti í málatilbúnaði þess er varðar undirbúning verðhækkunar Samskipa á gjaldskrám sem tók gildi 1. febrúar 2009. Gögn málsins sýna ekki nokkurn ótta hjá stjórnendum Samskipa um að verðhækkunin myndi leiða til þess að óánægðir viðskiptavinir fyrirtækisins myndu leita til Eimskips. Þrátt fyrir að um vinnuskjal hafi verið að ræða fór svo að flest þjónustugjöld Samskipa hækkuðu um 8% 1. febrúar 2009, líkt og ráð var gert fyrir í

vinnuskjalinu. Loks fær Samkeppniseftirlitið ekki séð hvernig samanburður á gjaldskrám gefi ekki rétta mynd af samanburði á verðlagningu fyrirtækjanna. T.a.m. stafar sá samanburður sem Samkeppniseftirlitið vísar til frá (S)forstö-innfl1 og notuðust Samskip sjálf við samanburðinn við töku ákvörðunar um verðhækkun 1. febrúar 2009.

13275. Samskip gera einnig athugasemdir í mgr. 1351 við þær ályktanir sem dregnar eru af tölvupósti (S)forstö-innfl1 dags. 22. janúar 2009 þar sem (S)forstö-innfl1 vísar til þess að hafa *„heyrt í“* (E)forstö-innfl vegna samnings um samstarf í Norður-Ameríku flutningum. Samskiptin hafi eingöngu snúist um forsíðu samningsins sem þurfti að skipta út. Þau hafi ekki á neinn hátt tengst samráði á milli fyrirtækjanna.

13276. Fjallað er um umræddan tölvupóst (S)forstö-innfl1 dags. 22. janúar 2009 í kafla 10.6.4. Í kafla 4.7 og kafla 13 í ákvörðun hefur ítarlega verið fjallað um þýðingu beinna samskipta milli m.a. helstu stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknatímabili málsins. Þar er því lýst hvernig gögn sem sýna fram á regluleg bein samskipti á milli fyrirtækjanna hafa umtalsvert vægi við mat á brotum þeirra. Þá vísast einnig til þeirra sönnunarsjónarmiða samkeppnisréttarins að líta beri heildstætt á gögn málsins. Í ákvörðun málsins hefur því verið líst hvernig samtímagögn sýna hvernig samráð Samskipa við Eimskip skapaði ástand þar sem forsendum virkrar samkeppni var raskað. Þetta ástand gerði Samskipum kleift að gera ráð fyrir því að halda mikilvægum viðskiptavinum og þannig vera óhrætt við að halda uppi eða hækka verð til þeirra eða taka upp ný gjöld.

13277. Hvað þessar tilteknu hækkanir í janúar 2009 varðar er nauðsynlegt að setja þau atvik í samhengi við atvik og samskipti fyrirtækjanna frá haustmánuðum 2008 og fram að áramótum. Vísast til nánari umfjöllunar um þau atvik í kafla 10 í ákvörðun.

13278. Samtímagögn sýna að 21. janúar 2009 hittust (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl á fundi hjá hagsmunasamtökum. Sama dag átti (S)forstö-innfl1 einnig í samskiptum við (E)forstö-innfl, annað hvort í síma eða á fundi, þ.e. daginn eftir að lykilstjórnendur Samskipa funduðu til að ræða verðhækkun, sbr. framangreint. Þetta kemur fram í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv daginn eftir þar sem segir að (S)forstö-innfl1 hafi *„heyrt í“* (E)forstö-innfl vegna þess liðar í *„Nýtt upphaf“* verkefninu sem sneri að samstarfi í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku.[6451]

13279. Það var ekki nýmæli að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl áttu í samskiptum í byrjun árs 2009. Höfðu þessir sömu stjórnendur átt í ítrekuðum samskiptum mánuðina áður, m.a. í tengslum við verðhækkanir og upptöku nýrra gjalda. Það er því ekki úr lausu lofti gripið að Samkeppniseftirlitið dragi þær ályktanir að bein samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl, daginn áður en tilkynnt er um hækkanir á gjaldskrá Samskipa, hafi þýðingu.

13280. Í mgr. 798 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um samskipti varðandi THC gjöld innan Eimskips, dags. 10. mars 2009, sbr. kafla 10.6.5 í ákvörðun þessari. Segja Samskip að af þeim sé ljóst að starfsmenn Eimskips hafi viljað komast að verðlagningu Samskipa til að tryggja að Eimskip gæti boðið betra verð. Þetta sýni samkeppnisumhverfi og að samskiptin lúti að upplýsingum frá viðskiptavinum en ekki frá Samskipum.

13281. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreindar athugasemdir Samskipa. Umrædd samskipti Eimskips sýna þvert á móti að það hafi komið (E)forstö-útfl á óvart að Samskip væru að *„semja niður“* THC gjöld gagnvart viðskiptavinum. Er sú undrun í samræmi við skerta samkeppni milli fyrirtækjanna og í samræmi við samfellt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

[6451] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. Frá [...]. *„forsíða á USA samning“*, dags. 22.01.2009, kl. 13:03. Doc. ID. 0.7.33.712079.

13282. Í mgr. 1352-1354 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti sem rakin eru í kafla 10.6.5. sem lýsa óánægju viðskiptavina með verðhækkanir Eimskips og Samskipa í upphafi árs 2009. Segja Samskip að eðlilega hafi viðskiptavinir fyrirtækisins verið ósáttir við verðhækkanir. Samskip hefðu í gegnum tíðina hækkað gjaldskrá í samræmi við þróun verðlags og hafi það einnig verið gert í janúar 2009. Sú hækkun hafi hins vegar eðli málsins samkvæmt verið hærri þar sem gengi íslensku krónunnar hefði fallið verulega. Ekkert bendi til samráðs Samskipa við Eimskip um gjaldskrárhækkanir. Verðbreytingar fyrirtækjanna komu á ólíkum tímum og voru ólíkar að efni og engin gögn í málinu benda til samskipta fyrirtækjanna um þetta efni. Ekki stoði að byggja sönnun í málinu á órökstuddum fullyrðingum um samfellt samráð eða rangfærslum um samráð um stærstu viðskiptavini fyrirtækjanna.

13283. Umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um gögn sem sýna fram á mikla undrun og óánægju viðskiptavina Samskipa og Eimskips með verðhækkanir í janúar 2009 er ótvírætt til stuðnings annarri umfjöllun um téðar verðhækkanir. Þessi viðbrögð viðskiptavina og eftir atvikum einstakra undirmanna sem störfuðu hjá fyrirtækjunum styðja þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að samfellt samráð Samskipa og Eimskip hafi gert þeim kleift að grípa til mikilla verðhækkana. Varðandi athugasemdir Samskipa um gengisfall íslensku krónunnar gagnvart öðrum gjaldmiðlun, verðlagsþróun og verðhækkanir þá er þeim athugasemdum Samskipa hafnað og vísast um það til umfjöllunar í kafla 33.1.3 og 33.1.5.

13284. Vegna þessara athugasemda skal það einnig tekið fram að í máli þessu er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið. Ólögmætt samráð fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga tekur ekki einungis til samninga eða samskipta um endanlega hækkun á verði eða tímasetningu hennar heldur einnig því að koma á ástandi til að ná fram því markmiði að hækka verð.

13285. Þá fjalla Samskip í mgr. 797 í athugasemdum við AII um samskipti (S)frkvstj-N-Am og (S)forstj frá 31. janúar 2009 og 2. febrúar 2009. Að mati Samskipa taki Samkeppniseftirlitið eina setningu úr samhengi. Samskip telji eðlilegt að starfsmenn eigi í skoðanaskiptum um verðlagsmálefni og sé ekki til marks um samráð af nokkru tagi. Að mati Samskipa líti Samkeppniseftirlitið fram hjá raunverulegu efni samskiptanna, (S)forstj hafi m.a. sagt að nauðsynlegt væri að láta verkin tala, hækka tekjur með því að ná í nýja kúnna og lækka kostnað. Í viðhengdri áætlun (S)frkvstj-N-Am, dags. 30. janúar 2009, fyrir USA skrifstofuna sjáist að honum sjálfum er fullljós "*sú staða sem fyrirtækið býr við*" og telur "*kraftaverk*" nauðsynlegt til að ná góðri rekstraráætlun fyrir næsta ár. Að mati Samskipa sýni þetta *„glöggt aðstæður og hvað fyrirtækið var raunverulega að glíma við og reyna að gera á öllu tímabilinu, þ.e. skera niður kostnað, ná í ný viðskipti og auka tekjur. Þetta [sé] til marks um eðlilega samkeppni en ekki samráð*".

13286. Vegna þessara athugasemda Samskipa áréttar Samkeppniseftirlitið umfjöllun í kafla 10.6.5. Líkt og þar kemur fram var (S)frkvstj-N-Am í tölvupósti sínum 2. febrúar 2009 að fylgja eftir fyrri tölvupósti sínum til (S)forstj frá 31. janúar 2009 þar sem hann lét í ljóst óánægju sína með verðhækkanir Samskipa á þessum tíma. Ekkert í athugasemdum Samskipa breyta þeirri ályktun að gögnin sýni undrun (S)frkvstj-N-Am yfir því að Samskip skyldu ekki grípa til þveröfugra aðgerða til þess að „örva" markaðinn og standa með sínum viðskiptavinum.

13287. Vegna þessara ummæla (S)frkvstj-N-Am má í dæmaskyni rifja upp að Samskip hækkuðu 1. september 2008 sjófrakt vegna Norður-Ameríku flutninga um 16%. Stuttu síðar, í byrjun árs 2009, hækkaði Samskip verðið aftur og þá um 5%. Komu þessar hækkanir (S)frkvstj-N-Am á *„óvart*". Sjófrakt Samskipa (bæði í Evrópuflutningum og Norður-Ameríku) var í erlendri mynt. Endurteknar og verulegar hækkanir Samskipa á sjófrakt til viðskiptavina bættust því við hækkandi verð viðskiptavinanna vegna lækkunar á gengi krónunnar, sbr. einnig umfjöllun í kafla 33.1.5.

13288. Af viðbrögðum (S)forstj má sjá að undrun (S)frkvstj-N-Am dugði ekki til að Samskip hættu við verðhækkunina í byrjun árs 2009. Tilvísun (S)forstj í samskiptunum um að auka tekjur með því að sækja

á ný viðskipti breyta hér engu um enda sýna önnur samtímagögn skýrlega að Samskip unnu ekki að því að ná í ný viðskipti frá mikilvægum viðskiptavinum, a.m.k. ekki frá Eimskip, heldur átti að *„halda öllum núverandi viðskiptavinum“* og samhliða því að hækka verð, sbr. t.d. rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2009 og umfjöllun í kafla 14.1 og víðar í kafla 14.

25.39.3. Um samstarf í skipaafgreiðslu

13289. Í mgr. 612-616 í athugasemdum Samskipa við AI er að finna athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitið varðandi samstarf Samskipa og Eimskips í Mjóeyrarhöfn. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á ekki hafi verið um ólögmætt samstarf að ræða, sbr. nánari umfjöllun um samstarfið í Mjóeyrarhöfn í kafla 19 og 30.

13290. Í mgr. 602 í athugasemdum við AI hafna Samskip því að samstarf í skipaafgreiðslu hafi verið hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips og að (S)forstj hafi borðið ábyrgð á þeim þætti verkefnisins hjá Samskipum. Engu slíku verkefni hafi verið til að dreifa.

13291. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið. Eins og ítarlega hefur verið rakið í ákvörðun þessari er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi átt í ólögmætu samráði sem hafi hafist eftir fund forsvarsmanna fyrirtækjanna 6. júní 2008 í samræmi við þá verkþætti sem fram koma í glærukynningu (E)forstj um *„Verkefnið Nýtt upphaf“*.

13292. Eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst sýna gögn málsins að (S)forstj hafi borið ábyrgð á þessum verkþætti hjá Samskipum. Sem fyrr segir greindi (E)frkvstj-alþjsv lögreglu frá því að hann og (E)forstj hefðu rætt þennan verkþátt *„Nýtt upphaf“* verkefnisins við m.a. (S)forstj, sbr. umfjöllun í kafla 10.7.1. Á tímabilinu frá ágúst 2008 til febrúar 2009 átti (S)forstj þrjá fundi á vettvangi Faxaflóahafna. Allir þessir fundir vörðuðu mögulegt aukið samstarf við Eimskip í skipaafgreiðslu. Þá sýna gögnin að (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl hafi komið að þessu máli hjá Eimskip. Þeir áttu báðir á síðari hluta ársins einnig ítrekuðum samskiptum við Samskip vegna annarra verkþátta umræddsverkefnis.

13293. Í mgr. 606-607 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til funda (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S með Faxaflóahöfnum 1. apríl og 3. júní 2008. Hafna Samskip ályktunum Samkeppniseftirlitsins. Fyrir liggi að engar áætlanir hafi verið til staðar innan Samskipa um hefja víðtækt samstarf við Eimskip. Þá liggi fyrir að mati Samskipa að aðkoma (S)aðaleig-stjform-SH að samskiptum við fulltrúa Eimskips var bundin við áhuga á kaupum á tilteknum eignum Eimskips, eins og Samskip hafa rakið í athugasemdum sínum.

13294. Benda Samskip á að sé litið á verkefnabók hafnarstjóra Faxaflóahafna megi sjá að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S mættu til funda af allt öðru tilefni. Fundirnir hafi lotið að aðstöðu HB Granda í Reykjavíkurhöfn en þeir hafi setið í stjórn þess fyrirtækis. Þá hafi hafnarstjórinn greint sérstaklega frá þessu í minnisblaði til Samkeppniseftirlitsins. Þá sé ljóst að engir fulltrúar Eimskips voru á þessum fundum. Að mati Samskipa sé tenging fundanna við *„Nýtt upphaf“* verkefnið afar ámælisverð.

13295. Framangreind umfjöllun Samskipa er að verulegu leyti í ósamræmi við samtímagögn. Samkeppniseftirlitið vísar hér fyrst til umfjöllunar í kafla 6.7 í heild sinni um samtímagögn frá fyrrihluta ársins 2008. Sýna þau ríka aðkomu (S)aðaleig-stjform-SH að undirbúningi að aukna samstarfi við Eimskip. Einnig sýna gögnin aðkomu (S)stjform-S en hann var framkvæmdastjóri Kjalars, fjárfestingarfélags (S)aðaleig-stjform-SH, stjórnarformaður Samskipa hf. og sat í stjórn Samskipa Holding. Er rétt að hafa hér í huga t.d. skýrslu Eglu sem (S)stjform-S fékk senda þann 12. maí 2008. Egla var dótturfélag Kjalars og var skýrslan unnin að beiðni (S)aðaleig-stjform-SH. Í henni er lýst miklum ábata af samstarfi við Eimskip, sbr. kafla 6.7.5. Klukkan 22:52 þann 5. júní 2008, þ.e. kvöldið fyrir fund (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip, sendi (S)stjform-S tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og hófst hann

með þessum hætti: *„Varðandi viðræður við Eimskip* [...]", sbr. kafla 7.2.1.2. Fundur (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 6. júní 2008 var haldinn á starfsstöð Kjalars. Þegar (S)aðaleig-stjform-SH hitti Eimskip aftur 25. júlí 2008 var sá fundur einnig haldinn á starfsstöð Kjalars. Þegar fundinum með Eimskip lauk fundaði (S)stjform-S með (S)aðaleig-stjform-SH og samkvæmt dagbók (S)stjform-S var efni fundarins þetta: *„Fundur með* [(S)aðaleig-stjform-SH] *vegna New Beginning",* sbr. kafla 8.13.2.

13296. Þá er það rangt hjá Samskipum *„að aðkoma (S)aðaleig-stjform-SH að samskiptum við fulltrúa Eimskips var bundin við áhuga á kaupum á tilteknum eignum Eimskips".* Vísast hér til umfjöllunar í kafla 7.3 um samtímagögn og til umfjöllunar í kafla 25.5.6 um sjónarmið Samskipa sem þessu tengjast.

13297. Það er hins vegar rétt hjá Samskipum að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S sátu í stjórn HB Granda á árinu 2008 og vel má vera að viðræður þeirra við hafnarstjórann hafi tekið til aðstöðu þess fyrirtækis í Reykjavíkurhöfn. Samskip leggja hins vegar ekki fram nein gögn sem sýna efni þessara viðræðna. Þar að auki höfðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S tækifæri til að búa í haginn fyrir aðkomu hafnastjórans að viðræðum um mögulegt samstarf Samskipa og Eimskips um skipaafgreiðslu í Reykjavík. Gerði glærukynningin sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 efnislega ráð fyrir aðkomu Faxaflóahafna að þessu leyti vegna skipulags- og lóðarmála. Óþarfi er hins vegar slá neinu föstu um viðræður (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S við hafnarstjórann þar sem önnur gögn um *„Nýtt upphaf"* verkefnið og aðdraganda þess gefa saman glöggva mynd af atvikum málsins.

13298. Í mgr. 601-604 í athugasemdum við AI segja Samskip að átt hafi sér stað samskipti á vettvangi og fyrir milligöngu Faxaflóahafna og Capacent. Að sögn Samskipa bárust hugmyndir um samstarf í skipaafgreiðslu fyrst inn á borð Samskipa fyrir milligöngu Faxaflóahafna. Ljóst sé að Samskip og Eimskip áttu hvorki frumkvæði að þessari umræðu né áttu þau í ólögmætum samskiptum vegna hennar. Þreifingar Faxaflóahafna hafi að öllu leyti verið eðlilegar og ekkert í samskiptunum gefi tilefni til athugasemda af hálfu Samkeppniseftirlitsins.

13299. Samskip hafi hvorki haft frumkvæði að verkefni Faxaflóahafna né Capacent. Gögn málsins sýni glöggt að Capacent átti frumkvæði að því að kynna fyrir Samskipum hugmyndir um sameiginlegt þjónustufyrirtæki um skipaafgreiðslur. Því sé ljóst að fundir Samskipa með Capacent og Faxaflóahöfnum tengdust ekki með neinum hætti glærum (E)forstj um *„Verkefnið Nýtt upphaf"* eða kenningum Samkeppniseftirlitsins um aðkomu Samskipa að því verkefni.

13300. Aðkomu Samskipa sé lýst í umræddum tölvupóstsamskiptum, sbr. mgr. 605 í athugasemdunum. Að sögn Samskipa var sameining á skipaafgreiðslu að mörgu leyti talinn áhugaverður kostur og var fjallað um hann meðal stjórnarmanna og stjórnenda hjá Samskipum. Almenna afstaðan var samt sem áður að hagsmunum Samskipa væri ekki betur borgið með sameiginlegri afgreiðslu enda t.d. óljóst hvort skipafélagið hefði forgang ef tvö skip væru inni á sama tíma. Árétta Samskip að engar viðræður áttu sér stað um þessi atriði milli Samskipa og Eimskips né var upplýsingum miðlað á milli fyrirtækjanna.

13301. Í mgr. 608 og áfram í athugasemdum við AI benda Samskip m.a. á að gögnin sýni að hugmyndir Faxaflóahafna hafi ekki verið bundnar við mögulegt samstarf Eimskips og Samskipa. Um eðlilegar hugleiðingar hafi verið að ræða auk þess sem ef af hefði orðið hefði verkefnið orðið til þess að auðvelda nýjum keppinautum innkomu á sjóflutningsmarkaðinn. Að mati Samskipa skýtur skökku við að Samkeppniseftirlitið skuli reifa þessi atvik málsins í viðleitni til að tengja þau við ólögmætt samráð. Vísa Samskip í því sambandi til afstöðu Samkeppniseftirlitsins í ákvörðun þess í máli nr. 13/2019.

13302. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga en skoðun á samstarfi Samskipa og Eimskip varðandi sameiginlega skipaafgreiðslu var einn af mörgum verkþáttum *„Nýtt upphafs"* verkefnisins. Af því leiðir að öll samskipti keppinautanna þar sem unnið var að eða rætt um viðkomandi verkefni eða áætlun fóru gegn 10. gr.

samkeppnislaga. Geta Samskip ekki réttlætt brot á 10. gr. samkeppnislaga með tilvísun til mikilvægis sjálfstæðrar skipaafgreiðslu fyrir mögulegra samkeppni á sjóflutningsmarkaði. Þá hefur það ekki áhrif á niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins hver hafi átt frumkvæði að aðkomu Faxaflóahafna og Capacent að málinu.

25.39.4. Um samstarf í *„Short sea þjónustu"* og *„Frystigeymslurekstur"*

13303. Í mgr. 587 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til fundargerðar stjórnar Samskipa Holding frá 12. janúar 2009. Bendir fyrirtækið á að Samskip Holding BV bauð á þessum tíma upp á flutningsþjónustu milli markaða í Evrópu og Rússlands og Eystrasaltsríkjanna í gegnum dótturfélag sitt, Van Dieren Transport. Van Dieren var því með samninga við flest skipafélög á þessum markaði, þ.m.t. Containerships.

13304. Einnig segir að Samskip hefðu áður verið í viðræðum við eigendur Containerships um möguleg kaup á félaginu, bæði áður en Eimskip keypti félagið sem og eftir að Eimskip seldi félagið til fyrri eigenda. Ljóst sé því að Samskip hafa lengi haft áhuga á að kaupa félagið. Engar viðræður við Eimskip áttu sér stað um möguleg kaup Samskipa á félaginu. Viðræður milli Van Dieren og Containerships snerust eingöngu um að fá samkeppnishæf verð í flutninga á þessum flutningamarkaði. Um sé að ræða viðskipti sem séu auk þess án nokkurra tengsla við íslenskan markað.

13305. Í mgr. 1241 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til tölvupóstar (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH, (S)frkvstj-MCL og (S)stjórnarm-fjármstj varðandi sölu Eimskips á Containerships. Að sögn Samskipa er ljóst að á þessum tímapunkti lá fyrir að Eimskip gat ekki uppfyllt samkomulag sitt við minnihlutaeigendur Containerships um kaup á 35% hlut í félaginu, enda var félagið ógjaldfært. Framkvæmdastjóri Containerships leitaði því leiða til að losa félagið úr þeirri ómögulegu stöðu og hafði að eigin frumkvæði samband við (S)forstj. Eins og gögn málsins sýna þá hafði Samskip lengi haft áhuga á kaupum á Containerships, enda laut margnefndur fundur forsvarsmanna Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 að því félagi. Samskip reyndu í kjölfarið að koma á viðræðum og héldu þær tilraunir áfram um allnokkurn tíma en án árangurs. Ekkert í þessum samskiptum gefur tilefni til athugasemda.

13306. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint.

13307. Fyrir liggur að *„Nýtt upphaf"* verkefnið tók til *„short sea"* þjónustu og stjórnendur fyrirtækjanna höfðu ítrekað rætt um samstarf Samskipa og Containerships. Möguleg sala Eimskips á Containerships hafði augljós áhrif á þennan þátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

13308. Fundargerð Samskipa Holding frá 12. janúar 2009 sýnir ánægju með samstarfssamning við umrætt dótturfélag Eimskips. Eimskip seldi hins vegar Containerships nokkrum mánuðum síðar. Aukið samstarf Samskipa við Containerships var í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins.

13309. Þá ber orðalag og efni tölvupósts (S)forstj 5. mars 2009 með sér að trúnaðarupplýsingarnar í honum voru komnar frá Eimskip. Það er staðfest í mgr. 1241 í athugasemdum Samskipa og gefið til kynna að það hafi verið (E)frkvstj-Contain sem hafi að eigin frumkvæði rætt við (S)forstj. Ekki er unnt að fallast á skýringar Samskipa á tilefni þessara samskipta þegar af þeirri ástæðu að lýsing fyrirtækisins á efni fundarins 6. júní 2008 er röng.

13310. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi með ólögmætum hætti miðlað umræddum trúnaðarupplýsingum til (S)forstj og hafi það verið liður í framkvæmd *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að í brotum fyrirtækisins á 10. gr. samkeppnislaga hafi falist samráð við Samskip um miðlun á mikilvægum viðskiptaupplýsingum. Upplýsingarnar í tölvupósti (S)forstj voru af slíkum toga.

13311. Í mgr. 590 í athugasemdum við AI vísa Samskip til umfjöllunar um kaup Silver Sea á skipum sem áður hefðu verið í eigu Eimskip-CTG. Silver Sea hefði keypt skipin af fjármögnunaraðila þeirra, þ.e. Nordea bankanum, vegna bágrar fjárhagsstöðu Eimskips-CTG.

25.39.5. Um atvik tengd Færeyjum

13312. Í mgr. 1491 í athugasemdum við AI er að finna athugasemdir Samskipa varðandi umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um BWS og færeyska markaðinn. Þá er í mgr. 1499 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)frkvstj-Færeyj og (S)forstj þann 13. nóvember 2008. Að sögn Samskipa hafi aldrei komið til samstarfs af nokkru tagi milli Eimskips og Samskipa í Færeyjum, heldur hafi einungis verið um hugleiðingar að ræða. Þá fá Samskip ekki séð hvernig ályktun um að þessi samskipti hafi ekki verið í neinu samræmi við kröfur samkeppnisréttarins um sjálfstæði keppinauta eigi rétt á sér.

13313. Fjallað er um þessa athugasemdir Samskipa í kafla 20 og 31 og vísast til þeirrar umfjöllunar. Athugasemdir Samskipa breyta ekki ályktunum Samkeppniseftirlitsins.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 13

13

Kafli 26

26: Sjónarmið Samskipa um „Friðinn“ 2009-2012

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

26. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM „*FRIÐINN*" 2009 – 2012 2615

26.1 Um samskipti og tengsl starfsmanna Samskipa og Eimskips 2620
26.1.1. Um þýðingu tengsla og samskipta 2620
26.1.2. Um tengsl starfsmanna 2623
26.1.2.1. Um samskipti forstjóra Samskipa við forstjóra Eimskips 2624
26.1.2.2. Um samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa og yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku 2627
26.1.2.3. Um samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips 2628
26.1.2.4. Um samskipti forstjóra Samskipa o.fl. við framkvæmdastjóra Eimskips í Hamborg 2629
26.1.2.5. Um samskipti framkvæmdastjóra sölu og þjónustu hjá Eimskip við stjórnendur Samskipa 2629
26.1.2.6. Um samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips 2630
26.1.2.7. Um sjávarútvegssýningar 2630
26.1.2.8. Önnur samskipti og tengsl 2630
26.1.2.9. Um golfmót Samskipa og Eimskips 2632
26.1.3. Samskiptayfirlit 2633
26.1.3.1. Um upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips 2634

26.2. Um skipulagningu markaðsaðgerða fyrir árið 2009 2634

26.3. Um að láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð 2642

26.4. Um fyllt í skarðið með Nathan & Olsen 2645

26.5. Um þegar Samskip „*flæma*" Innnes í burtu 2655

26.6. Um tilboðsumleitan Vífilfells og Ölgerðarinnar 2657
26.6.1. Vífilfell óskar tilboða 2659
26.6.2. Útboð ÖES 2660

26.7. Um tilboðsumleitan German Seafrozen Fish 2667

26.8. Um útboð Promens Tempru 2668

26.9. Um útboð Norðlenska 2669

26.10. Um frekari vísbendingar um samráð 2673
26.10.1. Um að einyrkjar voru taldir ógn í stað Samskipa 2673
26.10.2. Um aðgerðir til að stuðla að „*friði*" 2674
26.10.3. Um hækkun verðs gagnvart „*núverandi kúnnum*" 2677

26.11. Um áætlanir fyrir árið 2010 2680
26.11.1. Almennt um þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja 2680
26.11.2. Áætlun Samskipa fyrir 2010 2682

26.12. Um afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum 2687

26.13. Um samráð um afsláttarkjör á árinu 2009 2691

26.14. Um samráð um að greiða ekki umfram taxta 2693

26.15. Um samráð um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol) 2693

26.16. Um atvik tengd Maersk á árinu 2009 2693

26.17. Um atvik tengd DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009 2694

26.18. Um verðhækkanir veturinn 2009-2010 2698
26.18.1. Um ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips 2702
26.18.2. Um atvik í september-desember 2009 2703
26.18.3. Um verðhækkun og aukin gjaldtaka í janúar 2010 2709

26.19. Um að Samskip hafi hugað að auknu samstarfi við Eimskip í janúar 2010 2712

26.20. Um mikilvæga viðskiptavini á árinu 2010 2715
26.20.1. Um að mikilvægir viðskiptavinir hafi ekki farið á milli árið 2010 2715
26.20.2. Um hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum 2716
26.20.3. Um aðgerðir Samskipa til að tryggja „friðinn" 2717

26.21. Um gögn frá janúar – mars 2010 sem endurspegla markaðsskiptinguna 2718

26.22. Um tilboðsumleitan J. Rönning hf. árið 2010 2723

26.23. Um tilboðsumleitan Rúmfatalagersins árið 2010 2724

26.24. Um upplýsingaskipti vegna Maersk 2730

26.25. Um tilboðsumleitan Nathan & Olsen árið 2010 2730

26.26. Um tilboðsumleitan ÍSAM á árinu 2010 2734

26.27. Um verðhækkun Eimskips gagnvart Aðföngum 2740

26.28. Um verðhækkanir sumarið 2010 2743

26.29. Um endurnýjun á samningi Eimskips við IKEA árið 2010 2744

26.30. Um Öskju – Eimskip tekur *„vertu á vappi trykkið*" 2746

26.31. Um tilboðsumleitan OJK og Europris árið 2010 2747

26.32. Um áætlanir fyrir árið 2011 – Áframhaldandi samráð 2755
26.32.1. Rekstraráætlun Eimskips 2755
26.32.2. Rekstraráætlun Samskipa – Ekki átti að dansa *„við sætu stelpurnar á ballinu*" 2757

26.33. Um röð funda lykilstjórnenda og önnur atvik í október 2010 – mars 2011 2762
26.33.1. Um Norður-Ameríku og Evrópusamráðið 2762
26.33.2. Um samskipti yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa 2763
26.33.3. Um innflutning á pappír 2764
26.33.4. Um aukið gámasamstarf og hliðarsamning 2766
26.33.5. Um samskipti og atvik frá október-nóvember 2010 2767
26.33.6. Um samskipti og atvik í desember 2010-janúar 2011 2777

26.34. Um tilboðsumleitan Húsasmiðjunnar árið 2010 2784

26.35. Um atvik tengd Innnes á árunum 2010 – 2011 2798

26.36. Um atvik tengd Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál 2806
26.36.1. Skjalið *„Markaðsskipting*" 2806
26.36.2. Ánægja með samráðið varðandi flutninga fyrir Alcoa 2807
26.36.3. Ekki gert ráð fyrir samkeppni um fyrirtæki í stóriðju 2809
26.36.4. Elkem óskar eftir tilboði frá Eimskip 2810

26.36.5. Á að „*taka grænlendinginn*" á flutninga fyrir Norðurál? 2812
26.36.6. Alcan, Thorship og Wilson 2814
26.36.6.1. Eimskip fundar með Thorship 2815
26.36.6.2. Samskip funda með Thorship 2816
26.36.6.3. Óánægja með samkeppni frá Thorship 2816
26.36.6.4. Samskip snúa sér til Wilson 2817
26.36.6.5. Samskip og Wilson vinna saman í útboði Alcan 2818
26.36.7. Áframhaldandi samráð varðandi flutninga fyrir Alcoa 2819
26.36.8. Samantekt 2820

26.37. Um ýmis atvik á árinu 2011 2821
26.37.1. Um atvik tengd N1 og Pennanum 2821
26.37.2. Um fund lykilstjórnenda 9. mars 2011 o.fl. 2822
26.37.3. Um „*Frábært ár*" og bónusa hjá Samskipum 2824
26.37.4. Um atvik tengd Aðföngum, ÖES og Rúmfatalagernum árið 2011 2824
26.37.5. Um áhyggjur af smæstu keppinautunum og af miklu samstarfi við Eimskip 2829

26.38. Um verðhækkun og önnur atvik maí-nóvember 2011 2830
26.38.1. Um verðhækkun Samskipa og Eimskips 2831
26.38.2. Um áætlanagerð haustið 2011 2834
26.38.3. Um ánægju forstjóranna með árið 2011 2843

26.39. Um atvik frá desember 2011 til febrúar 2012 2844

26.40. Um afar sérstakt ástand á íslenska markaðnum á árunum 2010-2012 2852

26.41. Um Vífilfell 2011 2853

26.42. Um ÍSAM 2011-2012 2858

26.43. Um Rúmfatalagerinn 2012 2860

26.44. Um verðhækkun Samskipa og Eimskips sumarið 2012 2861

26.45. Um „*Rosalegan taugatitring*" vegna Bauhaus 2864

26.46. Um Búr 2012 2866

26.47. Um Öskju: Flutningskostnaður til Íslands sagður „*gríðarhár*" 2868

26.48. Um áætlanir og stefnumörkun fyrir árið 2013 2869

26.49. Um Aðföng 2012 2873

26.50. Um OJK og Garra 2012 2876

26.51. Um Icelandic 2012 – „*ekki rugga þessum bát að svo stöddu*" 2877

26.52. Um Nathan & Olsen 2012 2877

26.53. Um Innnes 2012 2879

26.54. Um samskipti og frekari verðhækkanir 2012 2880

26.55. Um samráð tengt olíugjaldi (BAF/FAF) 2888

26.56. Um samráð um afsláttarkjör 2898

26. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM „*FRIÐINN*“ 2009 – 2012

13314. Í athugasemdum sínum við andmælaskjöl Samkeppniseftirlitsins hafa Samskip almennt hafnað því að hafa átt í ólögmætu samráð við Eimskip.

13315. Samskip byggja að meginstefnu til á eftirfarandi kjarnasjónarmiðum hvað varðar sérstaklega hina ólögmætu markaðsskiptingu og birtingarmynd hennar á markaðnum, sbr. t.d. mgr. 737-745 og mgr. 1125-1150 í athugasemdum Samskipa við AII.

- Að samskipti Samskipa við Eimskip á rannsóknartímabilinu hefðu ekki tengst samráði heldur lotið að lögmætum viðskiptum fyrirtækjanna. Tilvísanir til persónulegra tengsla, og kortlagning á slíkum tengslum eða athöfnum einstaklinga, hafi ekki nokkra þýðingu við úrlausn málsins eða túlkun á atvikum og gögnum þess.

- Að verðhækkanir Samskipa á tímabilinu hafi ekki verið meiri en svo að þær héldu í við almennar verðlagshækkanir og að sjóflutningsverð hefði farið lækkandi í evrum talið á tímabilinu, ekki hækkandi.

- Að samtímagögn sýni fram á breytingar á viðskiptamannahópi fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu og markaðshlutdeildina sveiflast.

- Að eðlilegt sé að „*ró*“ yfir samkeppni skapist á fákeppnismörkuðum, til skemmri eða lengri tíma. Fyrir stjórnendur Samskipa hefði ekki verið æskilegt að eiga í stöðugu verðstríði við fyrirtæki líkt og Eimskip, sem hefði borið höfuð og herðar yfir aðra keppinauta á markaðnum.

- Að Samskipum hafi verið heimilt að setja sér markmið um að „*halda öllu*“ og reyna að verja eigin stöðu frekar en að leggja áherslu á að sækja ný viðskipti. Samskip hafi þurft að hafa í huga ótta við refsiaðgerðir frá Eimskip sem var markaðsráðandi fyrirtæki, við mat á því það hefði átt að sækja hart eða ekki.

- Að Samskip hafi ekki búið til neinar aðstæður á markaði með samráði við Eimskip. Þær aðstæður hefðu verið lengi til staðar á markaðnum að Eimskip hefði verið í ráðandi stöðu og samkeppnin hörð.

- Að lítið hafi verið um tilfærslur stórra viðskiptavina eftir 2009, þar sem flestir þeirra samninga hefðu verið til tveggja eða þriggja ára.

- Að Samskip hafi fyrst og fremst sóst í litla og meðalstóra viðskiptavini því framlegð af viðskiptum stærstu viðskiptavinanna hefði verið lægri en þeirra sem minni væru. Því hafi ekki verið síður mikilvægt að nýta flutningsgetuna með minni viðskiptavinum á hærra verði.

- Að hlutverk stjórnenda sé að hámarka arðsemi af rekstri félags. Til þess hafi þurft að hækka verð til samræmis við almennar verðlagshækkanir og huga að hagkvæmri nýtingu flutningsgetu, með hæfilegu hlutfalli stórra, meðalstórra og lítilla viðskiptavina.

- Að forsendur áætlunargerðar hafi byggst á viðskiptagrunni fyrra árs og að eðlilegt sé að Samskip hafi lagt áherslu á að halda viðskiptavinum, ekki síst þeim stærri. Áætlanir hafi verið settar fram með varfærnum hætti og almennt ekki gert ráð fyrir að miklum tilfærslum viðskiptavina.

- Að meginmunur sé á aðstæðum og lögmálum á Íslandi og öðrum löndum sem geri allan samanburð við alþjóðlega markaði erfiðan eða ótækan. Markaðurinn á Íslandi sé lítill í samanburði við markaðinn í öðrum löndum, íslenska hagkerfið lokað og hér hafi ríkt tvíkeppni.

- Að ástæður góðs árangurs í rekstri Samskipa megi rekja til þess að á árunum 2008-2009 hefði verið ráðist í umtalsverðar aðgerðir til niðurskurðar en ekki til hækkunar á flutningsverði.

13316. Þá er víða í athugasemdum Samskipa á því byggt að mat Samkeppniseftirlitsins á atvikum málsins og niðurstaða eftirlitsins um ólögmætt samráð fyrirtækisins við Eimskip, þ. á m um markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini, séu byggðar á órökstuddum ályktunum og „*dylgjum*". Að sögn Samskipa sé ekkert í gögnum málsins sem styðji ályktanir Samkeppniseftirlitsins og er í því skyni vísað til þess að þróun á verði og markaðshlutdeild sýni að virk samkeppni hefði verið á markaðnum á rannsóknartímabilinu.

13317. Í mgr. 1178 í athugasemdum Samskipa við AI er t.a.m. staðhæft að Samskip hafi veitt Eimskip aðhald og samkeppni á rannsóknartímabilinu. Fyrir liggi að ýmis fyrirtæki hafi flutt sig á milli fyrirtækjanna. Það sé alltaf takmörk fyrir því hversu mikið fyrirtæki geti lækkað verð og ekki sjálfgefið að það sé besta ákvörðunin hverju sinni að „*stela*" viðskiptavinum helsta keppinautarins. Staðan hafi einfaldlega verið sú að takmarkað svigrúm hafi verið til verðlækkana á tímabilinu og Samskip hafi haldið að sér höndum í ríkari mæli en stundum áður. Í sögulegu samhengi sé ljóst að tímabil sem þessi hafi ekki verið einsdæmi í rekstri fyrirtækjanna. Þrátt fyrir það hafi verið virk samkeppni til staðar og því alfarið mótmælt að fyrirtækin hafi haft með sér samráð um verð eða viðskiptavini.

13318. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa enda eru þau ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af þeim í ákvörðun þessari. Í eftirfarandi kafla verður fjallað um þessar athugasemdir og sjónarmið Samskipa sem tengjast þeim samtímagögnum og atvikum sem fjallað er um í kafla 14 í ákvörðun þessari.

13319. Í upphafi skal áréttað að Eimskip hefur viðurkennt að hafa haft samráð við Samskip um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi og um skiptingu á mörkuðum eftir mikilvægum viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Eimskip hefur jafnframt viðurkennt að hafa haft samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.

13320. Líkt og rakið er í ákvörðun þessari sýna samtímagögn frá árunum 2008–2013 að Samskip og Eimskip hafi náð saman um að koma á markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini. Með þeirri markaðsskiptingu komu fyrirtækin á „*frið*" eða „*ró*" á íslenskum flutningamörkuðum. Í þessu fólst annars vegar að Samskip og Eimskip reyndu ekki að ná til sín í viðskipti mikilvægum viðskiptavinum hvort frá öðru og hins vegar, þess í stað, einbeitt sér að því að hækka verð og auka gjaldtöku. Var þetta einn liður í „*Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips. Flutningsgeta var takmörkuð, samvinna Eimskips og Samskipa aukin og markaðsskiptingu komið á.

13321. Samtímagögn sýna að fjöldi flutningasamninga við mikilvæga viðskiptavinina voru lausir á tímabilinu 2008-2013. Augljós tækifæri voru því verið til staðar fyrir Eimskip og Samskip til að bæta stöðu sína á markaði með samkeppnisaðgerðum. Þrátt fyrir það færðist enginn mikilvægur viðskiptavinur á milli fyrirtækjanna á langstærstum hluta rannsóknartímabilsins.

13322. Samskipa byggja á því að talsverð hreyfing hafi verið á viðskiptavinum á tímabilinu og að hafa verði í huga að gildistími samninga sé að jafnaði 2-3 ár. Þessu til stuðnings birta Samskip töflu í mgr. 746 í athugasemdum sínum við AII sem sýnir, að þeirra mati, þróun innflutningsmagns og markaðshlutdeildar fyrirtækisins í innflutningi, án flutninga fyrir fyrirtæki í stóriðju.

13323. Þessu er alfarið hafnað. Þau gögn sem Samskip hafa sett fram um markaðshlutdeild fyrirtækisins eru ruglingsleg, misvísandi og því ótrúverðug. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir umrædd tafla Samskipa ekki fram á að hreyfing hafi verið á markaðshlutdeild fyrirtækjanna heldur þvert á móti að hún hafi

nánast staðið í stað frá janúar 2009 og allt þar til fjara fór undan markaðsskiptingu fyrirtækjanna undir lok árs 2012. Markaðshlutdeild Samskipa stóð þannig nánast í stað á árunum 2010-2011 og fram á árið. Á sama tíma var ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskip einmitt í hámarki að mati Samkeppniseftirlitsins. Fyrir það tímabil og að því loknu má hins vegar sjá miklar sveiflur í markaðshlutdeild Samskipa. Helst þetta fullkomlega í hendur við gögn málsins og niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins í málinu. Er það einnig í samræmi við viðurkenningu Eimskips í sátt við Samkeppniseftirlitið um að hafa átt í samráði við Samskip um takmörkun á flutningsframboði og skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Um þetta er nánar fjallað í kafla 33.2.

13324. Samkeppniseftirlitið getur alls ekki fallist á að fjölmargir viðskiptavinir hafi farið á milli Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabili málsins enda stenst það ekki skoðun. Ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna beindist að stórum og mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækjanna. Gögn málsins sýna að enginn stór viðskiptavinur færðist á milli fyrirtækjanna langstærstum hluta tímabilsins, þ.e. fram að árinu 2013 þegar fyrirtækin draga úr markaðsskiptingunni og tilfærslur hefjast að einhverju leyti að nýju. Því skal haldið til að haga að á þessu tímabili sýna bæði samtímagögn og afhent gögn frá fyrirtækjunum að flutningasamningar við fjölmarga mikilvæga viðskiptavini voru lausir á tímabilinu 2008-2013.

13325. Augljós tækifæri voru því til staðar fyrir Eimskip og Samskip til að bæta stöðu sína á markaði með samkeppnisaðgerðum. Eftirfarandi eru dæmi um stóra viðskiptavini sem voru með lausa samninga á árunum 2009-2012, sumir oftar en einu sinni:

- J. Rönning
- Rúmfatalagerinn
- Nathan & Olsen
- ÍSAM
- Aðföng
- IKEA
- Ó.Johnson & Kaaber
- Húsasmiðjan
- Innnes
- Ölgerðin
- Vífilfell

13326. Um atvik tengd viðskiptum þessara fyrirtækja og lausa samninga þeirra er fjallað í viðeigandi undirköflum í kafla 14 í ákvörðun þessari. Þar er nánast undantekningalaust komist að þeirri niðurstöðu að Samskip og Eimskip hafi vitandi vits haldið að sér höndum í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu og ekki reynt með samkeppnisaðgerðum að ná í stóra viðskiptavini hvors annars þegar þeir voru lausir. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að með þeirri háttsemi hafi Samskip og Eimskip virt hina ólögmætu markaðsskiptingu sem fyrirtækin náðu saman um eftir fund lykilstjórnenda fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. *„Nýtt upphaf“* verkefni þeirra.

13327. Þá liggur fyrir að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í samráði við Samskip um takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi og um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum, sbr. sátt fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið, dags. 16. júní 2021.

13328. Það er algjörlega horft fram hjá því að það er vitanlega hluti af eðlilegri samkeppni á markaði að fyrirtæki keppi, hvert við annað, um viðskipti og viðskiptavini. Það eru hins vegar samstilltar aðgerðir þegar fyrirtæki, vitandi vits, hafa með sér samvinnu í stað þess að taka þá áhættu sem felst í því að keppa með sjálfstæðum hætti á markaðnum. Þetta er það sem gögnin sýna og það sem Samskip hafa lýst í athugasemdum sínum. Samskip hafi tekið tillit til þess að Eimskip væri að reyna að hækka verð gagnvart sínum viðskiptavinum og ákváðu þess vegna að bjóða þeim ekki lág verð þrátt fyrir beiðni um verðtilboð. Samskip vísa ítrekað til þess í sínum athugasemdum að hafa ekki geta tekið þá áhættu að sækjast eftir viðskiptavinum keppinautar síns því þá væri hætt við að keppinauturinn myndi gera slíkt hið sama, þ.e. lækka verð gagnvart tilteknum viðskiptavini Samskipa. Það er hins vegar eðli samkeppninnar að fyrirtæki keppi með sjálfstæðum hætti á markaðnum. Það gerðu Eimskip og Samskip ekki. Þau vitandi vits stilltu til friðar á markaðnum í stað þess að keppa, í þeim tilgangi að geta hækkað verð gagnvart eigin viðskiptavinum.

13329. Í mgr. 1194 í athugasemdum Samskipa við AI áréttir fyrirtækið að jafnvel þó rétt sé að „*ró*" hafi ríkt á flutningamarkaðnum þá leiði ekki af slíkum aðstæðum einum að brot gegn 10. gr. samkeppnislaga teljist sannað.

13330. Af þessu tilefni er rétt að benda á að niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um að Samskip hafi átt í samfelldu samráði við Eimskip á rannsóknartímabili málsins er ekki eingöngu byggt á „*aðstæðum einum*" eða þeirri staðreynd að „*ró*" hafi verið á flutningamarkaði. Þannig er sönnun í máli þessu ekki eingöngu reist á samhliða hegðun fyrirtækjanna á markaðnum heldur byggir hún á fjölmörgum gögnum (t.d. samtímagögnum eins og tölvupóstum, minnisblöðum eða gögnum sem sýna ítrekuð samskipti milli fyrirtækjanna). Þá er jafnframt ljóst að gagnaðili Samskipa í samráðinu, Eimskip, hefur viðurkennt að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með samráði við Samskip, sbr. sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið, dags. 16. júní 2021. Enginn vafi leikur á því að viðurkenning á broti í sátt hefur umtalsverða þýðingu í samkeppnisrétti, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 og dóm Hæstaréttar Íslands frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014. Þá hafa Dómstólar ESB bent á að ekkert mæli gegn því að yfirlýsingar frá þátttakanda í samráði séu notaðar gegn öðrum samráðsfyrirtækjum og að önnur regla myndi stórlega draga úr möguleikum samkeppnisyfirvalda til þess að uppræta samráð. Um þýðingu þessa er fjallað nánar í kafla 4.7.7.

13331. Þá er því hafnað að samskipti fyrirtækjanna á tímabilinu hafi falið í sér samráð og fullyrt að þau hafi undantekningalaust lotið að lögmætum viðskiptum fyrirtækjanna. Gera Samskip athugasemdir við að Samkeppniseftirlitið byggi alvarlegar ásakanir á kenningum *„sem reistar eru á rangtúlkunum stofnunarinnar á innanhússgögnum hjá hvoru félagi fyrir sig.*" Þá segir að það styrki ekki þær ályktanir að vísa til þess að fyrirtækin hafi átt í samskiptum á sama tíma vegna lögmætra viðskipta eða að starfsmenn fyrirtækjanna hafi tengst vina- eða fjölskylduböndum. Að sögn Samskipa séu engin bein sönnunargögn til staðar um samráð vegna þess að ekkert slíkt samráð hafi staðið yfir. Þau gögn sem Samkeppniseftirlitið vísi til eigi sér eðlilegar skýringar sem eftirlitið líti framhjá.

13332. Í málinu er litið heildstætt á öll gögn málsins og af þeim dregnar þær ályktanir sem lýst er í ákvörðun málsins. Þegar svo háttar til dugar ekki eingöngu fyrir Samskip til að færa sönnur á lögmæti að sýna fram á að hegðunin geti stafað frá öðru en samráði, t.d. vegna markaðsbresta eða fákeppnisaðstæðna á markaði, heldur verður fyrirtækið að sýna fram á að viðkomandi sönnunargögn séu ekki traust eða að af þeim séu ekki dregnar réttar ályktanir. Að mati Samkeppniseftirlitsins hafa Samskipum ekki tekist það.

13333. Líkt og rakið er í kafla 4.7 um sönnun í samráðsmálum hafa Dómstólar ESB ítrekað bent á að þekkt sé að samráðsbrot fari fram með leynd og gögnum sé haldið í lágmarki.[6452] Sökum þessa verði í flestum tilvikum að byggja ályktun um tilvist samkeppnishamlandi aðgerða eða samnings á ýmsum tilviljunum (e. „*coincidences*") og vísbendingum (e. „*indicia*") sem virtar saman geti falið í sér sönnun á broti ef engin önnur sennileg skýring er á þessum atriðum.[6453] Jafnvel þótt gögn finnist sem sýni fram á ólögmæt samskipti milli fyrirtækja sé oft nauðsynlegt að beita ályktunum um einstök atvik málsins.[6454] Saman þýðir þetta að annars vegar skuli sönnunargögn virt með heildstæðum hætti og hins vegar geti málsatvik talist sönnuð á grundvelli ályktana.[6455]

13334. Að lokum er rétt að geta þess að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um umfangsmikil samskipti Samskipa og Eimskips hefur þýðingu fyrir málið í heild sinni þó svo ekki sé á því byggt að hver einstök samskipti feli í sér sjálfstætt brot. Mikilvægt er að hafa það hugfast að sjálfstæði fyrirtækja og æskileg óvissa þeirra á milli um m.a. fyrirætlanir hvors annars eru grunnstoðir fyrir samkeppni. Banni samkeppnisréttarins við samskiptum og samvinnu keppinauta er ætlað að verja þessar grunnstoðir. Af þessu leiðir að öll samskipti milli keppinauta sem taka til atriða sem tengjast samkeppni milli þeirra eru afar varhugaverð í lagalegu tilliti og eru þau talin sérstaklega varhugaverð ef viðkomandi fyrirtæki starfa á fákeppnismarkaði.

13335. Þannig byggir Samkeppniseftirlitið ekki á því að samskipti kunningja um málefni sem ekki lúta að störfum þeirra feli í sér ólögmætt samráð. Slík samskipti og persónuleg tengsl hafa þó þýðingu í málinu, enda gerðu þau fyrirtækjunum báðum auðveldara fyrir að hefja ólögmætt samráð og viðhalda því út rannsóknartímabil málsins. Í því samhengi skiptir máli hversu tíð samskiptin voru og sú mikla leynd sem yfir þeim hvíldi. Um þýðingu þessa er fjallað nánar í kafla 4.7 og kafla 13 en þar kemur t.a.m. fram að samskipti milli keppinauta sem slík, hvort sem þau varða samráðið beint eða séu viðhöfð á viðburðum sem ekki tengjast störfum þeirra, eru til þess fallin að stuðla að gagnkvæmu trausti eða hollustu og geta með því gert samráðið árangursríkara.

[6452] Fræðimenn hafa bent á það sama. Sjá t.d. Whish & Bailey, Competition Law, níunda útgáfa 2018, bls. 526: „*Firms that participate in cartels are usually fully aware of the unlawfulness of their conduct. They often go to great lengths to suppress evidence of their illegal activity*."

[6453] Sjá hér t.d. dóm dómstóls ESB frá 1.07.2010 í máli nr. C-407/08, Knauf Gips gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2010:389. Orðað svo í mgr. 37 í dómi undirréttar ESB frá 11.07.2019: „*It is also necessary to take account of the fact that anticompetitive activities take place clandestinely, that the evidence discovered by the Commission is normally only fragmentary and sparse, and, accordingly, in most cases, the existence of an anticompetitive practice or agreement must be inferred from a number of coincidences and indicia which, taken together, may, in the absence of another plausible explanation, constitute evidence of an infringement of the competition rules (see, to that effect, judgments of 7 January 2004, Aalborg Portland and Others v Commission, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P and C-219/00 P, paragraphs 55 to 57; of 6 December 2012, Commission v Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, paragraphs 70 to 72; and of 27 June 2012, Coats Holdings v Commission, T-439/07, EU:T:2012:320, paragraph 42).*" Mál nr. T-530/15, Huhtamäki Oyj gegn framkvæmdastjórnni, EU:T:2019:498.

[6454] Í dómi dómstóls ESB frá 7.01.2004 í sameinuðum málum nr. m.a. C-205/00, EU:C:2002:333, Aalborg Portland gegn framkvæmdastjórninni: „*Since the prohibition on participating in anti-competitive agreements and the penalties which offenders may incur are well known, it is normal for the activities which those practices and those agreements entail to take place in a clandestine fashion, for meetings to be held in secret, most frequently in a non-member country, and for the associated documentation to be reduced to a minimum.Even if the Commission discovers evidence explicitly showing unlawful contact between traders, such as the minutes of a meeting, it will normally be only fragmentary and sparse, so that it is often necessary to reconstitute certain details by deduction.In most cases, the existence of an anti-compeititve practice or agreement must be inferred from a number of coincidence and indicia which, taken together, may, in the absence of another plausible explanation, constitute evidence of an infringement of the competition rules*".

[6455] Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1236: „*The Court not only takes a holistic view of the evidence but also allows for certain facts to be established by deduction*."

26.1 Um samskipti og tengsl starfsmanna Samskipa og Eimskips

26.1.1. Um þýðingu tengsla og samskipta

13336. Í kafla VIII. 1 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tengsl og samskipti starfsmanna Eimskips og Samskipa og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af þeim, sbr. einnig kafla III. 1 í athugasemdum Samskipa við AII, auk annarra kafla varðandi sérstök atriði og samskiptayfirlit. Að mati Samskipa hafi tilvísanir til persónulegra tengsla, og kortlagning á slíkum tengslum eða athöfnum einstaklinga, ekki þýðingu við úrlausn málsins eða túlkun á atvikum og gögnum þess. Ísland væri lítið land og eðlilegt að leiðir starfsmanna lægju saman á einhverjum tímapunkti í lífinu. Þá hafi viðskiptaleg málefni ekki verið til umræðu í persónulegum samskiptum starfsmanna utan vinnu. Þá sé sú aðferðafræði Samkeppniseftirlitsins, að vísa til tengsla til að styðja við ályktanir um brot, að mati Samskipa óeðlileg, á köflum rætin og ótæk til sönnunar.[6456] Þessar athugasemdir Samskipa eru svo endurteknar í athugasemdum við AII.[6457]

13337. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar um samskipti og tengsl lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í m.a. kafla 7.1, 7.7, 8.15.5 og 13. Einnig vísast til umfjöllunar í kafla 23 þar sem því er lýst að Samskip brutu gegn 19. gr. samkeppnislaga með því m.a. að veita rangar eða villandi upplýsingar um samskipti stjórnenda fyrirtækisins við stjórnendur hjá Eimskip.

13338. Rétt er að halda því til haga að Samkeppniseftirlitið byggir ekki á því að samskipti einstaklinga um málefni sem ekki lúta að störfum þeirra feli í sér ólögmætt samráð. Samskiptin og tengslin hafa þó mikla þýðingu í málinu, enda gerðu þau fyrirtækjunum báðum auðveldara fyrir að hefja ólögmætt samráð, að ráðast í hið umfangsmikla samráðsverkefni og viðhalda því út rannsóknartímabil málsins. Í því samhengi skiptir máli hversu tíð samskiptin voru og sú mikla leynd sem yfir þeim hvíldi. Jafnframt skiptir máli að Samkeppniseftirlitinu var sagt ósatt um mikilvæg atriði sem þessu tengjast.

13339. Ítarlega er farið yfir vægi og áhrif samskipta og tengsla milli keppinauta í þessari ákvörðun. Athugasemdir Samskipa um að þau tíðu samskipti sem áttu sér stað milli keppinautanna, og þau tengsl sem voru á milli starfsmanna fyrirtækjanna, hafi ekki þýðingu í málinu er hafnað með vísan til þeirrar umfjöllunar. Þykir þó rétt að ítreka tiltekin atriði í sambandi við þá umfjöllun hér.

13340. Mikilvægi þess að tengslum og samskiptum lykilstarfsmanna fyrirtækjanna sé haldið til haga er fjölþætt. Stafar það í annan stað af því að samskipti sem slík, hvort sem þau varði samráðið beint eða séu viðhöfð á viðburðum sem tengjast ekki störfum viðkomandi, eru til þess fallin að stuðla að gagnkvæmu trausti og hollustu og geta með því gert samráðið árangursríkara. Treysta samskiptin þannig tengsl á milli keppinauta sem getur leitt til þess að frjórri jarðvegur sé fyrir mögulegt samráð auk þess sem ólíklegra er að þeir svíki það, og þ.a.l. getur það orðið árangursríkara. Hefur verið bent á að samráðshringir byggist oft upp úr félagslegu tengslaneti með því að vinir deili tilteknum samkeppnislega viðkvæmum upplýsingum með hvorum öðrum.[6458]

13341. Í því sambandi má m.a. vísa til rannsókna fræðimanna á samráðsmálum og þátttakendum þeirra í Frakklandi, Þýskalandi og Hollandi, sem fjallað er nánar um í kafla 13.3.1. Var þar lagt mat á það hvaða þættir leiði til þess að stjórnendur leiðist út í slíka brotastarfsemi. Sýna allar þessar rannsóknir fram á mikilvægi samskipta og félagslegra tengsla við framkvæmd samráðs. Höfðu t.a.m. í frönsku rannsókninni meirihluti þátttakenda átt í sambandi áður en til samráðsins kom. En þau sambönd höfðu m.a. komist á

[6456] Mgr. 484 og 520 – 523 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6457] Mgr. 13 – 30 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6458] *„Am I a Price-Fixer? A Behavioral Economics Analysis of Cartels*", Maurice E. Stucke. Birt í ritröð lagadeildar háskólans í Tennessee nr. 97: CRIMINALISING CARTELS: A CRITICAL INTERDISCIPLINARY STUDY OF AN INTERNATIONAL REGULATORY MOVEMENT. Aðgengilegt á slóð: http://www.law.nyu.edu/sites/default/files/ECM_PRO_064144.pdf.

vegna persónulegra eða fyrri tengsla. Kom einnig fram að af 68 samráðsmálum átti samráðið sér stað að hluta með óformlegum persónulegum samskiptum í 74% tilvika. Í þessu fólust t.d. fundir eða samræður í tengslum við íþróttaviðburði.

13342. Sambærileg atriði komu fram í þýsku rannsókninni. Tiltekin lýðfræðileg atriði einkenndu flesta þátttakendur, s.s. aldur, kyn, staða o.þ.h. Er bent á að með því að slík sambærileg lýðfræðileg atriði undirbyggi traust með því að stuðla að ákveðnum hópatengslum. Þau hópatengsl eru svo aukin ef einstaklingarnir hafi átt í tíðum samskiptum á árum áður og með því komið á persónulegum tengslum. Hollenska rannsóknin leiddi einnig fram mikilvægi óformlegra félagslegra þátta til að byggja traust og að koma jafnvægi í ólögmætu samráði keppinauta.

13343. Að mati Samkeppniseftirlitsins á framangreint einkum við í ljósi þess að Ísland er lítið land. Líkt og að framan greinir nefnir Samskip í athugasemdum sínum að eðlilegt væri að leiðir starfsmanna lægju saman á einhverjum tímapunkti. Þar sem Eimskip og Samskip séu stórir vinnustaðir og atvinnutækifæri fyrir fólk með menntun eða reynslu á sviði flutninga takmörkuð sé útilokað annað en að leiðir starfsmanna lægju saman að einhverju leyti. Að mati Samkeppniseftirlitsins fellur það einmitt að þeirri niðurstöðu sem fram kemur í framangreindum rannsóknum á félagslegum tengslum samráðsþátttakenda, sbr. einnig matsgerð hagfræðinganna Guðrúnar Johnsen og Gylfa Zoëga sem einnig er fjallað er um í kafla 13.3.1.

13344. Jafnframt geta samskipti með beinum eða óbeinum hætti stuðlað að ólögmætu samráði keppinauta, t.a.m. með upplýsingaskiptum og samhæfingu á hegðun. Sem fyrr greinir getur verið ein afleiðing þess að samskipti á milli keppinauta eiga sér stað og tengslin treyst.

13345. Í athugasemdum Samskipa er sem fyrr segir því hafnað að persónulegir viðburðir hafi verið nýttir til að ræða viðskiptaleg málefni. Segir að öll samskipti hafi verið lögmæt, þau hafi ýmist stafað af persónulegum ástæðum eða tengd eðlilegum viðskiptum.

13346. Á það er ekki unnt að fallast, eins og samtímagögn bera með sér. Eru þannig fjöldi dæma um það að viðskiptaleg málefni hafi verið rædd eða viðkvæmar viðskiptaupplýsingar látnar af hendi til keppinauta, bæði tengdar vinnu og á óvinnutengdum uppákomum. Er um að ræða samskipti þar sem viðkvæmum viðskiptalegum upplýsingum var miðlað á milli keppinauta í beinum samskiptum. Annars vegar má finna þess stoð í tölvupóstum sem hafa verið sendir í kjölfar slíkra beinna samskipta og staðfesta umræðuefnið og hins vegar má greina það af aðgerðum fyrirtækjanna í kjölfar tiltekinna beinna samskipta. Þau dæmi, sem varða marga af helstu stjórnendum fyrirtækjanna, ásamt heildarmati á gögnunum, sýna fram á að það er einmitt mjög málefnalegt að halda yfirlit yfir þessar samkomur og önnur bein samskipti. Ber jafnframt að virða önnur bein samskipti í því ljósi. Má í því sambandi vísa til eftirfarandi dæma, en ekki er um tæmandi yfirlit að ræða:

- 2. apríl 2008. (S)frkvstj-millilandasv greindi (E)frkvstj-skiparekst frá viðkvæmum viðskiptalegum upplýsingum um fyrirhugað tilboð Samskipa, sbr. kafla 6.7.

- 6. júní 2008. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform hittust á fundi til að hrinda af stað *„Nýtt upphaf“* verkefninu, sbr. kafla 7.2-7.3.

- 25. júní 2008. (E)forstj greindi (S)viðskstj, staddir á golfvelli, frá viðkvæmum viðskiptaupplýsingum sem (S)viðskstj áframsendi til (S)forstj, sbr. kafla 8.3.

- 2. júlí 2008. (S)frkvstj-millilandasv greindi (E)frkvstj-skiparekst frá viðkvæmum viðskiptalegum upplýsingum eftir fund með Samtökum Atvinnulífsins, sbr. kafla 8.6.

- 7. – 11. júlí 2008. Þann 14. júlí 2008 greindi (E)frkvstj-flutnkerf (E)forstj frá því að hann hefði verið í sambandi við (S)frkvstj-millilandasv í vikunni 7. – 11. júlí 2008. Á sama tíma, eða þann 7. júlí 2008, útbjó (S)frkvstj-millilandasv minnisblað hvar kortlagt er ferli þar sem keppinautar samræma að verulegu leyti siglingakerfi sín og skipta með sér flutningamörkuðum, í samræmi við það sem lagt var til í glærum (E)forstj frá 9. júní 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins ræddu (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv þessar hugmyndir í vikunni 7. – 11. júlí 2008, sbr. kafla 8.9.

- 25. júlí 2008. Æðstu stjórnendur Eimskips og Samskipa hittust. Gögn málsins sýna að kvöldið fyrir fundinn hafi (S)forstj búið yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaða breytingu á siglingakerfi Eimskips sem fól í sér takmörkun á flutningaframboði. Þessari breytingu var hrint í framkvæmd í byrjun ágúst 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins var *„Nýtt upphaf"* verkefnið rætt á þeim fundi.

- 27. ágúst – 1. september 2008. Þann 1. september tók gildi veruleg verðhækkun hjá Samskipum, sbr. umfjöllun í kafla 8.15. Gögnin sýna að sama dag og (S)forstö-innfl1 var að undirbúa þá hækkun sem varðaði innflutning, 27. ágúst 2008, hafi hann verið í samskiptum við (E)forstö-innfl. (S)forstö-útfl óttaðist að Samskip kæmust ekki upp með verulega hækkun gagnvart fiskútflytjendum (karagjald). Rúmlega tveimur klukkustundum eftir að (S)forstj bað hann um að taka saman hvað hækkun á útflutningi myndi skila Samskipum sendi (S)forstö-útfl tölvupóst til yfirmanns útflutnings hjá Eimskip, (E)forstö-útfl, og bað hann um að hringja í sig, sbr. tölvupóst hans frá 28. ágúst 2008. Gefa gögnin til kynna að (E)forstö-útfl og (S)forstö-útfl hafi í kjölfarið rætt um karagjöld. Að mati Samkeppniseftirlitsins var umrædd verðhækkun rædd í samskiptum stjórnenda á þessu tímabili.

- 6. október 2008. (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl funduðu þann 6. október 2008. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að á þeim fundi hafi m.a. verið rætt um þá þætti *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem fólust í samráði í siglingum, annars vegar til og frá Evrópu og hins vegar til og frá Norður-Ameríku. Einnig hafi verið rætt um TA flutninga og viðskiptin við Alcoa, sbr. kafla 8.17.

- 7. október 2010. (S)viðskstj1 og (E)viðskstj4, viðskiptastjórar sem höfðu ríka aðkomu að málsatvikum vegna Innnes, ræddu um viðskiptatengd málefni sem voru ekki í samræmi við kröfur 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 14.35.1.

- 8. desember 2012. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv ræddu viðskiptatengd málefni í tengslum við svokallaða *„SINTERKLAAS FEEST"* sem var árlegur viðburður sex hjóna, sbr. kafla 20.9.10.

13347. Þá er ekki síður mikilvægt að fjalla um samskipti og tengsl í ljósi þess að stjórnendur fyrirtækjanna ákváðu að segja ekki rétt frá um samskiptin í skýrslugjöf í kjölfar húsleitar. Við skýrslutöku í kjölfar húsleitar voru tilteknir starfsmenn og stjórnendur beggja fyrirtækjanna spurðir út í samskipti og tengsl milli Eimskips og Samskipa eða einstakra starfsmanna/stjórnenda félaganna. Framburður nokkurra æðstu stjórnenda fyrirtækjanna samræmdist alls ekki gögnum málsins og á tíðum var um ósamræmi á milli tiltekinna aðila að ræða, sbr. nánar hér á eftir. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur það sterklega til kynna að umræddir aðilar hafi vitað að samskiptin hafi ekki verið í samræmi við kröfur samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og bann við samkeppnishamlandi samráði.

13348. Staðreynd málsins er sú að æðstu stjórnendur fyrirtækjanna voru í tíðum samskiptum sín á milli og létu þeir hjá líða að greina Samkeppniseftirlitinu frá veigamiklum samskiptum og fundum milli félaganna, sbr. m.a. fundina 6. júní 2008 og 25. júlí 2008 og nánari umfjöllun í m.a. kafla 23. Er það lýsandi fyrir samskipti stjórnenda fyrirtækjanna að skömmu eftir að húsleit Samkeppniseftirlitsins hófst þann 10. september 2013 hringdi (S)forstj í (E)frkvstj-sala/þj. (S)forstj ákvað að upplýsa ekki um það símtal við skýrslugjöf, þrátt fyrir að vera bæði spurður um samskipti við Eimskip og samskipti sem hann persónulega ætti við starfsmenn Eimskips. Báðir þessir stjórnendur höfðu haft ríka aðkomu að samráði

fyrirtækjanna, þá ber að hafa í huga að þann 7. september 2013 ræddu (E)forstj og (S)forstö-útfl saman í síma í tæplega tuttugu mínútur, sbr. m.a. kafla 23. Var ekki upplýst um það símtal, þrátt fyrir að það hafi átt sér stað skömmu fyrir skýrslugjöf. Einnig eru skýr dæmi þess að á fundum eða öðrum viðburðum, ótengdum störfum þeirra, hafi stjórnendur Eimskips og Samskipa rætt um viðskiptaleg málefni, sbr. nánar hér að neðan.

13349. Í þessu samhengi er rétt að rifja það upp að auk þess að óska ítrekað eftir upplýsingum um öll samskipti milli starfsmanna félaganna, við skýrslugjöf stjórnenda skv. 19. gr. samkeppnislaga, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því við meðferð málsins að fyrirtækin afhentu upplýsingar og gögn skv. 19. gr. samkeppnislaga vegna samskipta tiltekinna starfsmanna viðkomandi fyrirtækis við keppinauta, sbr. umfjöllun í kafla 2 og viðauka II. Það var ekki gert með fullnægjandi hætti þrátt fyrir margar ítrekanir og báru fyrirtækin m.a. fyrir sig ómöguleika.

13350. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er því svo víða hafnað að í tíðum samskiptum og fundarhöldum Samskipa við Eimskip hafi átt sér stað samráð eða ólögmæt upplýsingagjöf og upplýsingaskipti. Er það síðan rökstutt með því að vísa til þess hvað „*í reynd*" hafi farið fram í umræddum samskiptum eða á fundum. Með vísan til fyrri svara við upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins skýtur það skökku við að Samskip telji sig, í athugasemdum við andmælaskjöl Samkeppniseftirlitsins, geta staðfest hvað nákvæmlega hefði farið fram í samskiptum milli þeirra og hvað ekki. Engar skýringar eru gefnar á því af hverju ekki var unnt að verða við þeirri beiðni á fyrri stigum málsmeðferðarinnar eða e.a. við skýrslugjöf viðkomandi stjórnenda. Er þetta, sbr. einnig samtímagögn, afar ótrúverðugt að mati Samkeppniseftirlitsins.

13351. Er það sérstaklega ótrúverðugt þegar um bein samskipti var að ræða að fyrirtækin og/eða umræddir stjórnendur hefðu ekki getað veitt upplýsingar um tiltekin samskipti á milli viðkomandi starfsmanna og stjórnenda við annars vegar skýrslugjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga eða hins vegar í svörum við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, en útskýra samskiptin svo í athugasemdum við andmælaskjöl, oft án þess að vísa til nokkurra gagna í því sambandi. Ber að hafa í huga að það varðar viðurlögum að veita rangar eða villandi upplýsingar þegar upplýsingabeiðnum skv. 19. gr. samkeppnislaga er svarað. Hið sama gildir ekki þegar fyrirtæki taka til varna og tjá sig um andmælaskjöl. Þau bera hins vegar hallann af skorti á trúverðugleika þegar setja fram í málsvörn sinni staðhæfingar um fundi og önnur samskipti sem þau áður kváðust ekki geta upplýst um.

13352. Rétt er að árétta að röng upplýsingagjöf varðandi samskipti og tengsl á milli fyrirtækjanna voru að mati Samkeppniseftirlitsins til þess fallin að afvegaleiða eftirlitið við rannsókn þessa máls, sbr. umfjöllun í kafla 23 og 24.

13353. Í ljósi framangreinds, og með vísan til frekari umfjöllunar í kafla 13, hafnar Samkeppniseftirlitið því að tilvísun til tengsla og samskipta einstakra starfsmanna fyrirtækjanna til að styðja ályktanir um samráðsbrotbrot feli í sér óeðlilega, rætna og ótæka aðferðarfræði.

26.1.2. Um tengsl starfsmanna

13354. Í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að tengsl milli starfsmanna fyrirtækjanna væru ekki meiri en almennt mætti ætla í jafn litlu samfélagi og Ísland væri. Eimskip og Samskip væru stórir vinnustaðir í fámennu samfélagi, auk þess sem atvinnutækifæri fyrir einstaklinga með menntun og/eða reynslu á sviði flutninga væru takmörkuð þar sem um fákeppnismarkað væri að ræða. Það væri því útilokað annað en að leiðir starfsmanna félaganna lægju saman að einhverju leyti.

13355. Samkeppniseftirlitið bendir á að hvergi í íslenskri löggjöf er gert ráð fyrir að fjöldi íbúa víki lögum til hliðar eða þeim leikreglum sem lögin kveða á um. Þetta á við um leikreglur í viðskiptum, t.a.m.

samkvæmt samkeppnislögum, verðbréfaviðskiptalögum, hlutafélagalögum o.s.frv. Sé um tengsl að ræða milli starfsmanna keppinauta ber hlutaðeigandi, eins og öðrum, að fara fram af varúð og gæta að ákvæðum samkeppnislaga í því sambandi.

13356. Samkvæmt dómi Hæstaréttar í máli nr. 360/2015 eru samskipti keppinauta á fákeppnismarkaði, eins og á flutningamarkaðnum, sérstaklega varhugaverð. Keppinautar mega ekki með beinum eða óbeinum samskiptum gera með sér samninga eða stilla saman aðgerðir sem fara gegn 10. gr. samkeppnislaga.

13357. Framangreindar athugasemdir Samskipa, um að samskipti beri að virða m.t.t. fámennis og að útilokað sé annað en að leiðir starfsmanna fyrirtækjanna liggi saman með einhverjum hætti, verður sömuleiðis að skoða með hliðsjón af fyrirliggjandi samtímagögnum málsins. Þau sýna skýrlega að bæði fyrirtækin beinlínis hvöttu eða ýttu undir samskipti milli starfsmanna þeirra og útbjuggu t.d. vettvang í því sambandi, t.a.m. með árlegum golfmótum starfsmanna og stjórnenda Eimskips og Samskipa. Fóru þessi mót fram á samráðstímabilinu, þrátt fyrir að þáverandi framkvæmdastjóri lögfræðisviðs Eimskips varaði (E)forstj eindregið við þeim. Þá vísast jafnframt aftur til skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008 hvar gerð er grein fyrir matsgerð hagfræðinganna Guðrúnar Johnsen og Gylfa Zoëga þar sem m.a. kom fram að við slíkar aðstæður (fámenni, nálægð og kunningsskapur) aukist líkur á að stjórnendum takist að stilla saman strengi og samráð hér á landi verði því árangursríkara.

13358. Hér ber að hafa í huga tölvupóstsamskipti innan Samskipa áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008, sbr. kafla 7.1.1. Starfsmaður Samskipa sendi (S)forstj og fleiri stjórnendum tölvupóst þann 12. febrúar 2008 með heitinu „*Keilumót Samskipa og Eimskips*". Í honum var hvatt til þess að innan Samskipa yrði myndað keilulið til að keppa við Eimskip. Sökum þessa sendi (S)forstj eftirfarandi tölvupóst til (S)forstö-markaðs sama dag:

„Ég verð að segja að mér finnst neðangreint <u>ekki viðeigandi</u> – fyrirtækin eru í mikilli og blóðugri samkeppni, um viðskiptavini og starfsfólk.

Hún [(S)starfsm] *hafði sagt mér frá þessu um daginn, en ég ekki komið svo sem athugasemdum á framfæri, en þetta er nú mín skoðun.*

Vinsamlegast bjallaðu á mig, áður en rætt frekar innanhúss."

13359. Eftir að „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst breyttist viðhorf (S)forstj. Hann fór í skemmtiferðir erlendis með (E)forstj, veiddi með honum og þeir spiluðu golf. Þá hafði (S)forstj velþóknun á árlegum golfmótum Samskipa og Eimskips. Hvergi er að finna í samtímagögnum að eftir júní 2008 hafi (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv eða aðrir lykilstjórnendur sett fram skýr varnaðarorð til starfsmanna eða sett fram athugasemdir eða áminningar, sem tækju á því að gætt væri að upplýsingagjöf og samskiptum milli keppinautanna. Þvert á móti var það svo að æðstu stjórnendur fyrirtækjanna áttu sjálfir í tíðum samskiptum á samráðstímabilinu.

26.1.2.1. <u>Um samskipti forstjóra Samskipa við forstjóra Eimskips</u>

13360. Í mgr. 485-495 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um ályktanir Samkeppniseftirlitsins um tengsl (S)forstj og (E)forstj og telur þær rangar. Samskip taka undir lýsingu (E)forstj á samskiptum hans við (S)forstj í skýrslugjöf hjá Samkeppniseftirlitinu og segja lýsingar þeirra beggja við skýrslutöku sannleikanum samkvæmar, þeir hafi ekki átt í neinum persónulegum samskiptum.[6459]

13361. Framangreint er einfaldlega rangt. Skýrsla (E)forstj er skýr um það að engin samskipti hafi verið við (S)forstj fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs. Hélt (E)forstj því fram að það „*andi köldu*" milli þeirra og

[6459] Mgr. 490 – 495 í athugasemdum Samskipa við AI.

það væru *„engin samskipti á milli okkar, það er meira svona hatur meira heldur en eitthvað annað sko*". Þá sagðist (E)forstj ekki mæta ef starfsmenn Samskipa, einkum (S)forstj, væru viðstaddir t.d. *„þegar olíufélag býður í veiði*" eða *„hvað sem er*".

13362. Skýrsla (S)forstj er sama marki brennd. Í henni kom fram að fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs og í Bandaríkjunum fyrir *„mörgum mörgum árum*" hefði hann ekki átt nein vinnutengd eða persónuleg samskipti við (E)forstj.

13363. Líkt og fram kemur m.a. í yfirliti yfir samskipti í kafla 12 er þessi upplýsingagjöf stjórnenda Samskipa og Eimskips ekki í samræmi við raunveruleikann. (E)forstj og (S)forstj spiluðu m.a. golf saman á öllu rannsóknartímabilinu, tefldu, fóru saman í skemmtiferðir til útlanda og veiðiferðir innanlands. Engu breytti um það fyrir (E)forstj að varað hafi verið við slíkum samskiptum af framkvæmdastjóra lögfræðisviðs Eimskips. Hvað veiðiferðirnar áhrærir er það einkar skýrt dæmi um hina röngu upplýsingagjöf (E)forstj. Svo sem að framan greinir tiltók (E)forstj sérstaklega í skýrslu sinni að hann myndi ekki mæta í veiðiferðir í boði olíufélaga ef (S)forstj eða aðrir starfsmenn Samskipa væru einnig í tiltekinni veiðiferð. Þetta sagði hann þrátt fyrir að samtímagögn sýna að árið áður hefði hann einmitt verið í slíkri veiðiferð í boði olíufélags með (S)forstj. Veittar upplýsingar forstjóranna eru því í ósamræmi við atvik og gögn málsins.

13364. Í athugasemdum Samskipa eru settar fram skýringar um golfmót og aðra viðburði sem forstjórar Samskipa og Eimskips sóttu.[6460] Er vísað til þess að um væri að ræða boð frá mikilvægum viðskiptavini sem mikilvægt væri að taka þátt í. Þá segir að sú staðreynd að (E)forstj hafi sótt umrædda viðburði hafi aukið á mikilvægi þess fyrir (S)forstj að mæta, þar sem (S)forstj hafi talið mikilvægt að (E)forstj væri ekki einn með viðskiptavinunum. Að sögn Samskipa hefði það ekki hvarflað að (S)forstj við skýrslugjöf hjá Samkeppniseftirlitinu að upplýsa um golfhópinn, þar sem hann hefði verið á vegum N1 og væri án tengsla við starfsemi Eimskips.

13365. Ekkert af framangreindu breytir því mati Samkeppniseftirlitsins að farið var stórlega á svig við sannleikann við upplýsingagjöf til eftirlitsins með skýrslu forstjóra Samskipa og Eimskips um samskipti við forstjóra keppinautarins, sbr. umfjöllun í kafla 23. Þegar eftirlitið síðan varpar ljósi á hina röngu upplýsingagjöf dregur Samskip í land og byggir nú á því að samskiptavettvangurinn hafi í raun verið nauðsynlegur og að eingöngu hefði verið farið í golf og skemmtiferðir til útlanda vegna viðskiptahagsmuna, þrátt fyrir að samtímagögn sýni að vinátta hafi myndast í hópnum. Eru þessar skýringar á seinni stigum málsins að mati Samkeppniseftirlitsins afar ótrúverðugar.

13366. Þá eru ótrúverðugar þær skýringar Samskipa að (S)forstj hefði einfaldlega ekki dottið í hug að upplýsa um þessi samskipti við (E)forstj við skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu þar sem golfhópinn hefði ekki haft neina tengingu við Eimskip. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þær skýringar. Vísast til þess að í skýrslutökunni var (S)forstj sérstaklega spurður hvort hann hefði átt samskipti við starfsmenn Eimskips, *„bæði einka- og vinnutengt, símtöl, fundir eða önnur tilefni*". Þá koma þessar skýringar Samskipa ekki heim og saman við þá staðreynd að í skömmu áður í sömu skýrslutöku hafði (S)forstj útskýrt samskipti sín við (E)frkvstj-alþjsv utan vinnutíma. Ganga þær einnig í berhögg við þær skýringar í athugasemdum Samskipa að vera (E)forstj í gólfhópnum hefði aukið mikilvægi þess að (S)forstj mætti jafnframt, enda hafi hann talið mikilvægt að (E)forstj sæti ekki einn að núverandi eða tilvonandi viðskiptavinum Samskipa. Af þeim skýringum má ráða að ákvörðun (S)forstj um mætingu á umræddu golfmót hefði einmitt haft beina tengingu við Eimskip.

13367. Upplýsingagjöf (E)forstj er sama marki brennd. Rétt eftir að (E)forstj neitaði nokkrum tengslum við (S)forstj í skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu greindi hann frá því, aðspurður um tengsl sín við

[6460] Mgr. 493 – 495 í athugasemdum Samskipa við AI.

Landflutninga eða Jóna, að hann þekkti til (S)frkvstj-Jóna þar sem (S)frkvstj-Jóna hefði oft mætt á golfmót sem Icelandair o.fl. héldu og þeir hist þar. Þrátt fyrir það leyndi hann tengslum sínum við (S)forstj, sem hann hitti oft á golfmótum, og öðrum viðburðum, sem N1 hélt.

13368. Samskip benda jafnframt á að fleiri fyrirtæki hafi verið aðilar að golfhópnum. Að mati Samkeppniseftirlitsins breytir það engu við mat á háttsemi fyrirtækjanna. Sem fyrr segir gerði hinn fámenni golfhópur fleira en að spila golf saman. Samkvæmt gögnum málsins var snæddur matur fyrir golfhringina sem stundum var kallað *„súpuspjall"*. N1 skipulagði og fjármagnaði skemmtiferðir til útlanda fyrir hópinn (til Bretlands og Danmerkur). Farið var í veiðiferðir og tefld skák. Sérstök ástæða er til að hafa hliðsjón af þessu í málinu í ljósi svara (E)forstj og (S)forstj við spurningum Samkeppniseftirlitsins um samskipti þeirra í kjölfar húsleitar.

13369. Svo sem fram kemur í ákvörðun þessari greiða slík tengsl og samskipti götu samráðs, sérstaklega þegar þau eiga sér stað á milli háttsettra starfsmanna og stjórnenda, og stendur því óhaggað það mat Samkeppniseftirlitsins að tengsl (E)forstj og (S)forstj hafi auðveldað framkvæmd samráðs Eimskips og Samskipa. Í því sambandi áréttar Samkeppniseftirlitið að miklu máli skiptir að forsvarsmenn Eimskips og Samskipa leyndu upplýsingum um þessi samskipti í skýrslu skv. 19. gr. samkeppnislaga.

13370. Væri raunveruleikinn sá sem Samskip bera fyrir sig í athugasemdum við AI hefðu (E)forstj og (S)forstj augljóslega getað sagt rétt til um það við skýrslutöku, í stað þess að afvegaleiða Samkeppniseftirlitið með þeim yfirlýsingum að engin samskipti hefðu verið eða væru á milli þeirra.

13371. Líkt og fram kemur í kafla 7.1 sendi (S)forstj tvo tölvupósta í kjölfar ráðningar (E)forstj 20. maí 2008 sem sýna fram á tengsl þeirra. Samskip mótmæla túlkun Samkeppniseftirlitsins á umræddum tölvupóstum.

13372. Annars vegar er um að ræða tölvupóst sem (S)forstj sendi 20. maí 2008 til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S, þar sem hann lýsti þeirri skoðun sinni að meiri mýkt myndi fylgja forstjóratíð (E)forstj og draga myndi úr hörkunni. Samskip halda því fram í athugasemdum sínum að *„harkan"* vísi frekar til þess að Eimskip hefði áður verið áhættusækið og gengið fram af mikilli hörku í kaupum á fyrirtækjum, ráðist í starfsemi erlendis á nánast sömu mörkuðum og Samskip og stækkað hratt, sem hafi leitt til fjárhagslegra vandræða. Því hefðu Samskip talið að aðrar áherslur yrðu í rekstri Eimskips við þessa breytingu, og nýir stjórnendur Eimskips myndu byggja félagið upp af meiri auðmýkt.[6461]

13373. Hins vegar var um ræða tölvupóst sem (S)forstj sama dag til (S)stjórnarm-fjármstj, (S)forstj-frystig og (S)frkvstj-MCL frá 20. maí 2008 þar sem (S)forstj kvaðst þekkja (E)forstj vel. (*„I know* [(E)forstj] *well through the years"*). Halda Samskip því fram um að sé ræða tilvísun til starfa (E)forstj í þágu Eimskips. (S)forstj hafi því þekkt til hans, en enginn vinskapur væri á milli þeirra.[6462]

13374. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 7.1.1 um upplýsingagjöf (E)frkvstj-fjárm 10. september 2013. (E)frkvstj-fjárm var staðgengill (E)forstj framkvæmdastjóri yfir fjármála- og stjórnunarsviði og hafði starfað hjá Eimskip frá árinu 1999. Lýsti (E)forstj honum sem sinni *„hægri hönd"*. Kom þetta fram:

> SE[6463] […] veistu til þess að helstu stjórnendur Eimskipa séu í samskiptum við hérna helstu stjórnendur Samskipa eða starfsmenn Samskipa?

[6461] Mgr. 486 – 487 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6462] Mgr. 485 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6463] Samkeppniseftirlitið.

(E)frkvstj-fjárm Ég veit um, ég veit um einhver samtöl manna á milli skilurðu eða veit að menn þekkjast, það er klárt.

SE Menn þekkjast?

(E)frkvstj-fjárm Já já, ég veit að það eru, það eru starfsmenn hér sem að þekkja starfsmenn inni í Samskip, það er þannig sko.

SE Geturðu nefnt nöfn?

(E)frkvstj-fjárm Ég veit, ég veit náttúrlega um að [(E)forstj] þekkir einhverja, ég meina [(E)forstj] og [(S)forstj] þekkjast held ég og [(E)frkvstj-sala/þj] og þeir þekkja einhverja þarna og já, ég hugsa að það séu, ég hugsa að ég sé svona sá eini sem að þekki eitthvað lítið þarna inn sko.[6464]

13375. Einnig vísast hér til umfjöllunar í kafla 7.1.1 um upplýsingagjöf (S)forstj og (E)forstj gagnvart Samkeppniseftirlitinu og við skýrslutöku hjá lögreglu. Sýnir umfjöllun í þeim kafla að (E)forstj og (S)forstj hafi í skýrslum sínum frá september 2013 viljað með ósannindum leyna umræddum samskiptum sínum og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu. Sú launung hélt áfram við rannsókn málsins hjá Samkeppniseftirlitinu og í skýrslugjöf hjá lögreglu. Þá er ekki fullt samræmi sjónarmiðum Samskipa og skýringum (S)forstj og (E)forstj.

13376. Sú skýring Samskipa að (S)forstj hafi í tölvupóstinum til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S einungis átt við að draga myndi úr áhættusækni Eimskips og erlendri starfsemi er ekki í samræmi við samtímagögn. Mikilvægt er að horfa til þess að aðeins nokkrum dögum eftir að framangreind ummæli (S)forstj féllu, um komandi „*mýkt*" með (E)forstj í forstjórastól Eimskips, hófst undirbúningur og framkvæmd fyrirtækjanna á auknu samráði þeirra, sem varði um langt árabil. Framangreind ummæli (S)forstj skulu metin með hliðsjón af þeirri atburðarás. Tölvupóstur (S)forstj sýnir greinilega að hann taldi þekkja (E)forstj nægilega vel til að geta sagt til, í tölvupósti til yfirboðara sinna, um líklega stefnu sem hann muni taka. Jafnframt er mikilvægt er að lesa tölvupóstinn með hliðsjón af hinum tölvupósti (S)forstj þann dag þar sem beinlínis sagðist þekkja (E)forstj vel.

26.1.2.2. Um samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa og yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku

13377. Í mgr. 496 – 499 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um tengsl (E)forstj, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am, sbr. umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 7.1.3 og 13. Í athugasemdum Samskipa kemur fram að einungis hafi verið um persónuleg samskipti að ræða. Eini tilvitnaði tölvupósturinn sem tengist starfsemi fyrirtækjanna sé frá 24. nóvember 2010, þar sem (S)forstö-útfl hafi verið að koma á tengslum á milli eftirmanns síns, (S)frkvstj-N-Am, og (E)forstj. Hvað þann fund varðar hafi hann „*annaðhvort*" verið persónulegs eðlis eða snúist um framkvæmd Ameríkusamningsins. Að sögn Samskipa geti fyrirtækið ekki sýnt fram á hvað hafi verið rætt á fundinum. Í athugasemdum Samskipa við AII gerir fyrirtækið lítið úr því að (E)forstj og (S)forstö-útfl hafi verið vinir á Facebook og átt samskipti á forritinu.[6465] Byggja Samskip á því að Samkeppniseftirlitið leggi ekkert fram varðandi það hvort samskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl hafi verið um málefni fyrirtækjanna, hvað þá að þau væru ólögmæt.

13378. Varðandi athugasemd Samskipa um að einungis hafi verið um persónuleg samskipti að ræða vísast til kafla 13. Líkt og þar greinir geta slík tengsl m.a. gert það að verkum að traust sé eflt milli samráðsfyrirtækja. Er það einkum mikilvægt í ljósi þess að um er að ræða annars vegar forstjóra og hins vegar forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa og yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku. Þá skiptir

[6464] Endurrit af skýrslu [...] hjá Samkeppniseftirlitinu þann 10.09.2013.
[6465] Mgr. 65- 67 í athugasemdum Samskipa við AI.

miklu máli að ekki voru veittar fullnægjandi upplýsingar í munnlegri upplýsingagjöf. Á það einkum við um (E)forstj sem veitti rangar upplýsingar um samskipti hans við (S)forstö-útfl. Má í því sambandi m.a. vísa til þess að þeir ræddu saman á Facebook þann 4. ágúst 2013 og fóru saman út að borða um kvöldið, auk þess sem þann 7. september 2013 átti sér stað símtal milli (S)forstö-útfl og (E)forstj. Var ekki upplýst um þessi samskipti í munnlegri upplýsingagjöf (E)forstj fáeinum dögum síðar. Vísast hér einnig til umfjöllunar í kafla 8.2.4 og 8.4 um fund (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008 og atvik í kjölfarið. Einnig vísast til umfjöllunar í kafla 14.33.8 um fund (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am 24. nóvember 2010.

26.1.2.3. Um samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips

13379. Samskip hafna því í athugasemdum sínum að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi átt í vinnutengdum samskiptum.[6466] Að sögn Samskipa hefðu samskipti þeirra verið persónulegs eðlis og í samræmi við upplýsingar sem veittar voru í skýrslutöku þeirra hjá Samkeppniseftirlitinu.

13380. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það að skýrslugjöf (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj hafið verið rétt, enda benda samtímagögn til annars. Hvorugur þeirra upplýsti t.a.m. um vinnuhópinn sem þeir sátu saman í samkvæmt *„Nýtt upphaf“* glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv sjálfur útbjó að kvöldi 8. júní 2008, sbr. umfjöllun í kafla 7.3 og áfram.

13381. Líkt og rakið í ákvörðun voru (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj auk þess í samskiptum í gegnum svokallað *„SINTERKLAAS FEEST“* sem var árlegur viðburður sex hjóna. Auk þeirra var STS í hópnum, en hann starfaði hjá Eimskip til langs tíma, varð forstöðumaður á Evrópusviði Eimskips og í september 2008 var greint því að hann hefði verið ráðinn sem framkvæmdastjóri hjá Eimskip og væri orðin í *„hópi lykilstjórnenda félagsins“*. Hann tók síðan við starfi yfirmanns á skrifstofu BWS í Reykjavík á árinu 2010. Jafnframt var (S)starfsm-fyrrv. hluti af hópnum, en hann hafði um árabil starfað sem yfirmaður hjá Samskipum en var forstöðumaður landflutninga Eimskips frá september 2008 til ársloka 2009, þegar hann lét af störfum hjá Eimskip.

13382. Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjsv einnig aðspurður um það að (S)frkvstj-innanl hefði jafnframt verið í umræddum Sinterklaas vinahópi þegar þeir bjuggu allir í Hollandi. Var því umræddur vinahópur samsettur að miklu leyti af hátt settum starfsmönnum Samskipa, Eimskips og BWS.

13383. Í athugasemdum við AII mótmæla Samskip því að matarboð Sinterklaas vinahópsins, sem innihélt m.a. (S)forstj, (E)frkvstj-alþjsv, (S)starfsm-fyrrv. og starfsm-BWS hjá BWS, hafi skapað vettvang til ólögmætra samskipta.[6467] Gögn um m.a. samskipti í tengslum við boðið og tímasetningar eigi ekki að vera meðal gagna málsins. Þá vísast jafnframt til fyrri athugasemda Samskipa um viðræður Eimskips og Samskipa við BWS. Að sögn Samskipa hefðu málefni Smyril Line aldrei verið rædd í matarboðunum.

13384. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Vísast sérstaklega til umfjöllunar í kafla 20.9.10 þar sem rökstutt er að (E)frkvstj-alþjsv og STS hefðu rætt viðskiptatengd málefni í tengslum við Sinterklaas viðburð í desember 2012. Þá segir jafnframt því að sama dag hefði STS sent tölvupóst til hópsins um fyrirhugaðan viðburð ásamt því að (S)forstj og STS heyrðust varðandi samninga BWS og Smyril.

13385. Þá er af gögnum málsins ljóst að innan við tveimur sólarhringum eftir matarboð vinahópsins í desember 2012 sendu bæði (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj tölvupósta varðandi verðhækkanir. Að kvöldi sunnudagsins 9. desember 2012 sendi (S)forstj tölvupóst á sjálfan sig en gögn þessa máls sýna að hann gerði það gjarnan til minnis fyrir sig. Þar kom m.a. fram; *„hækka verð“*. Að morgni mánudagsins 10. desember 2012 sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst til samstarfsmanna með heitinu *„Verðhækkun“*. Er þetta

[6466] Mgr. 500 – 501 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6467] Mgr. 50 – 51 í athugasemdum Samskipa við AII.

nánar rakið í kafla 14.54.4. Ber og að árétta að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv voru meðlimir í vinnuhópnum sem stofnaður var til að vinna að framkvæmd samráðsverkefnisins. Virt saman við önnur gögn málsins bendir þetta að mati Samkeppniseftirlitsins sterklega til þess að málefnið hafi verið rætt í umræddu matarboði.

13386. Vísast sem fyrr jafnframt um framangreint til þýðingu slíkra tengsla m.t.t. að trausti og hollustu sé komið á og viðhaldið í samráði keppinauta.

26.1.2.4. Um samskipti forstjóra Samskipa o.fl. við framkvæmdastjóra Eimskips í Hamborg

13387. Í mgr. 31- 33 í athugasemdum við AII mótmæla Samskip ályktun Samkeppniseftirlitsins um að (S)forstö-útfl, (S)forstö-innfl1 og (S)forstj hafi leynt tengslum og samskiptum sínum við (E)frkvstj-Þýskal þegar þeir gáfu skýrslu til Samkeppniseftirlitsins. Að mati Samskipa ættu öll samskiptin sér eðlilegar skýringar og byggðu á persónulegum vinatengslum. Þá hafi þeir ekki leynt tengslunum heldur hafi þeir ekki tengt samskipti sín við (E)frkvstj-Þýskal við rannsókn Samkeppniseftirlitsins, þar sem að (E)frkvstj-Þýskal hafi verið orðinn starfsmaður N1 á þeim tíma.

13388. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Í fyrsta lagi upplýstu Samskipa ekki um þessi tengsl og samskipti við skýrslugjöf skv. 19. gr. samkeppnislaga, þar sem skýrlega var óskað eftir upplýsingum um öll samskipti. Í öðru lagi var ekki vikið að þeim í svörum við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins um samskipti skv. 19. gr. Það var ekki fyrr en í athugasemdum við frummat Samkeppniseftirlitsins sem vikið er að þessu og á því byggt að framsetning eftirlitsins sé ómálefnaleg. Á þetta er ekki unnt að fallast. Sé horft á málið og gögn þess með heildstæðum hætti og þau miklu tengsl og samskipti sem ekki var greint frá við skýrslugjöf, og e.a. ekki í svörum við upplýsingabeiðni, er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að verið var að leyna samskiptunum. Þá er ótrúverðugt að umræddum starfsmönnum hefði ekki hugkvæmst að minnast á tengsl sín við (E)frkvstj-Þýskal þar sem hann hafi verið orðinn starfsmaður N1, enda gerðist það einungis á árinu 2013 og augljóslega var verið að spyrja um samskipti yfir lengra tímabil en það.

26.1.2.5. Um samskipti framkvæmdastjóra sölu og þjónustu hjá Eimskip við stjórnendur Samskipa

13389. Líkt og fram kemur í ákvörðun þessari, sbr. m.a. kafla 13, voru tengsl og samskipti á milli (E)frkvstj-sala/þj, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-Jóna á rannsóknartímabili málsins. Voru (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfl m.a. vinir á Facebook. Í athugasemdum Samskipa kemur m.a. fram að þeir hafi aldrei átt í samskiptum sín á milli í gegnum miðilinn.[6468] Þá hafi þeir einungis átt í samskiptum vegna Norður-Ameríku samningsins. Því sé skýrslugjöf (S)forstö-útfl rétt og samskiptin lögmæt. Ekki er fjallað sérstaklega um samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna.

13390. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á framangreint. Um samskipti keppinautanna í tengslum við verkþætti í „*Nýtt upphaf*" verkefninu er ítarlega fjallað í m.a. kafla 14 og 16 og vísast til þessa, sbr. einnig kafli 13.

13391. Hvað Facebook vináttu þeirra varðar er með engu móti hægt að segja til um hvort þeir hafi eða hafi ekki haft samskipti á þeim vettvangi, en (E)frkvstj-sala/þj sá ástæðu til að senda (S)forstö-útfl vinabeiðni þann 23. október 2010. Í skýrslugjöf (E)frkvstj-sala/þj skv. 19. gr. samkeppnislaga var hann jafnframt sérstaklega spurður að því hvort hann ætti í einhverjum samskiptum við starfsmenn, viðskiptavini eða samkeppnisaðila á Facebook. Svaraði (E)frkvstj-sala/þj því að hann væri ekki mikið með samstarfsaðila á Facebook, og að hann notaði forritið bara í tengslum við fjölskyldu og vini, án þess að upplýsa um að (S)forstö-útfl væri einn þeirra.

[6468] Mgr. 48 – 49 í athugasemdum Samskipa við AII.

26.1.2.6. Um samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips

13392. Í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um tengsl (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2.[6469] Segir að um sé að ræða vini sem áður hefðu allir unnið saman í innflutningsdeild Eimskips. Tilvísuð samskipti eigi flest rót að rekja til þess vinskapar. Samkvæmt Samskipum hafi vinnutengd samskipti um „*Chep pallettu*" í alla staði verið eðlileg.

13393. Samkeppniseftirlitið rifjar hér upp að (S)forstö-innfl1 hafði starfað áður hjá Eimskip með (E)viðskstj2 og (E)sölustj-innanl2. (E)viðskstj2 var viðskiptastjóri hjá innflutningsdeild Eimskips. Bæði (S)forstö-innfl1 og (E)viðskstj2 komu þannig að tilboðsgerð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Eimskips og Samskipa í innflutningi en samráðið tók helst til þeirra viðskiptavina. (E)sölustj-innanl2 var starfsmaður í landflutningadeild Eimskips og kom t.d. að útboði Ölgerðarinnar á árinu 2009 en fjallað er um atvik tengd því útboði í kafla 14.3. Fjórði þátttakandinn í þessum reglubundnu samskiptum var (S)stjórnarm-S og SH. Hann settist í stjórn Samskipa hf. í byrjun ágúst 2010 og í stjórn Samskipa Holding í september sama ár. Sat (S)stjórnarm-S og SH í þessum stjórnum út rannsóknartímabilið.

13394. Fyrirliggjandi gögn staðfesti mikil samskipti og kunningsskap milli m.a. aðila sem komu að tilboðsgerð við stóra viðskiptavini hjá hvoru fyrirtækinu um sig. Líkt og eftirlitið hefur áður bent á geta slík tengsl m.a. gert það að verkum að traust sé eflt milli samráðsfyrirtækja.

26.1.2.7. Um sjávarútvegssýningar

13395. Líkt og fram kemur í kafla 12 voru helstu stjórnendur Eimskips og Samskipa iðulega viðstaddir sjávarútvegssýningar erlendis, einkum í Brussel og Boston. Samskip benda í athugasemdum sínum á að það sé ekki ólöglegt fyrir starfsmennina að hittast og sjást á sýningum sem þessum.[6470] Ekkert gefi til kynna að þær hafi verið grundvöllur ólögmætra samskipta. Þá sé ekkert óeðlilegt við samskipti (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-útfl, auk þess sem ekki hafi orðið af fyrirhugaðri ferð (S)forstö-útfl til Hamborgar. Þá sé ekki ólögmætt að (E)frkvstj-sala/þj hafi rekist á starfsmenn Jóna á sjávarútvegssýningu í Boston.

13396. Líkt og fram kemur í umræddri umfjöllun eru slíkar sýningar eðli málsins samkvæmt sóttar af mörgum fyrirtækjum. Það er þó að mati Samkeppniseftirlitsins mikilvægt að halda því til haga að vísbendingar eru um að sjávarútvegssýningarnar hafi verið vettvangur samskipta milli Eimskips og Samskipa, e.a. um viðskiptatengd málefni.

13397. Talin eru upp ýmis dæmi um samskipti á milli starfsmanna Samskipa og Eimskip á sýningunum í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 13. Við það má bæta að (E)forstj og (S)forstö-útfl stefndu m.a. á að hittast á sjávarútvegssýningunni í Boston árið 2013, samkvæmt samtali á Facebook, sbr. fskj. 1 með athugasemdum Samskipa. Sýnir það og fjöldi samskipta á sýningunum hversu mikil samskipti og sterk tengsl voru á milli stjórnenda fyrirtækjanna. Sem fyrr greinir er um bein samskipti að ræða og ekki ljóst hvað þar fór fram.

13398. Hvað tengsl (E)frkvstj-Þýskal og (S)forstö-útfl varðar vísast til umfjöllunar hér að framan um þýðingu slíkra tengsla lykilstjórnenda.

26.1.2.8. Önnur samskipti og tengsl

13399. Í mgr. 506 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um tengsl og samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, Segja Samskip að eftir útgáfu andmælaskjals Samkeppniseftirlitsins muni (S)frkvstj-innanl eftir fundi á Mokka með (E)frkvstj-innanl þann 4. júlí 2008. Hafi þar annars vegar verið

[6469] Mgr. 42 – 45 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6470] Mgr. 52 – 55 í athugasemdum Samskipa við AII.

rædd málefni Íslandspósts og versnandi efnahagsaðstæður og möguleika á samstarfi milli félaganna í innanlandsflutningum. Ekki hafi verið sérstaklega rætt um samvinnu í einstökum bæjarfélögum. Hafi þeir í framhaldinu borið þetta undir Samkeppniseftirlitið. Að sögn Samskipa muni (S)frkvstj-innanl hins vegar ekki eftir fundi með (E)frkvstj-innanl í Smáralind. Byggja Samskip á því að framangreind samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi verið eðlileg og lögmæt.

13400. Samkeppniseftirlitið telur rétt að árétta að fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á Mokka var haldinn föstudaginn 4. júlí 2008, daginn eftir að (S)forstj hafði beint því til (S)frkvstj-innanl að hann þyrfti að fá frá honum aðgerðarlista fyrir helgi vegna „*revised budget*" í landflutningum. Í kjölfar fundarins útbjó undirmaður (S)frkvstj-innanl skjal þar sem gert var ráð fyrir samráði við Eimskip í landflutningum, sbr. skjalið sem (S)forstö-landfl vistaði 7. júlí og (S)frkvstj-innanl 8. júlí 2008. Á sama tíma hófu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl og undirmenn þeirra undirbúning að verðhækkunum og hækkuðu bæði fyrirtækin verð á landflutningum í ágúst 2008. Var þessi fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl liður í framkvæmd á hinu ólögmæta „*Nýtt upphaf*" verkefni. Hið sama gildir um fund þessara framkvæmdastjóra í Smáralind þann 17. september 2008. Vísast um þetta til m.a. kafla 8.7, 8.15 og 8.16.7

13401. Um fund (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu er fjallað í kafla 8.19.6 og vísast til þess. Í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, frá 14. janúar 2016, var greint frá því að (S)forstö-landfl minntist þess að hafa átt samskipti við Eimskip í árslok 2008 eða ársbyrjun 2009. Hafi þau samskipti tengst „*staðbundnum flutningum á Austurlandi*". Upplýstu Samskip einnig að (S)forstö-landfl minntist „*samskipta sem starfsmenn umbjóðenda míns og Eimskips áttu við forsvarsmenn Samkeppniseftirlitsins vegna þessa haustið 2008.*" Þegar Samkeppniseftirlitið óskaði eftir nánari útskýringum fjallaði (S)forstö-landfl nánar tiltekið um fund (S)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu, líklega í árslok 2008, sem (E)frkvstj-innanl hafi líka setið, þar sem reifaðar hafi verið hugmyndir félaganna um viðskipti á Austfjörðum.

13402. Líkt og greinir í ákvörðun þessari er það rangt hjá Samskipum að fjallað hafi verið sérstaklega um mögulega samvinnu Eimskips og Samskipa á Austurlandi á fundinum með Samkeppniseftirlitinu þann 16. október 2008. Þá er það einnig rangt hjá Samskipum að umrædd samskipti félagsins við Eimskip vegna Austurlands hefðu átt sér stað eftir 16. október 2008 (sögð hafa átt sér stað „*í desember 2008 eða janúar 2009*"). Umrædd samskipti áttu sér stað í september 2008.

13403. Í kjölfar framangreinds fundar hafi (S)forstö-landfl fengið þau skilaboð að leita samninga við Eimskip um flutninga milli Reyðarfjarðar og Norðfjarðar. Eftir nokkur samskipti greindi (E)svæðisstj1 (E)frkvstj-innanl frá því þann 16. september 2008 að Samskip og Eimskip væru búin að ná samkomulagi um markaðsskiptingu á Austurlandi og daginn eftir hittust (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í Smáralind og rætt var um frekara ólögmætt samráð milli fyrirtækjanna í landflutningum, sbr. kafla 8.16.7. Það skýtur því skökku við að Samskip taki sérstaklega fram í athugasemdum sínum að ekki hafi verið rætt um samvinnu í einstökum bæjarfélögum á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á Mokka, þegar annað kom fram í svari við upplýsingabeiðni samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga.

13404. Samskip halda því jafnframt fram að ekki hafi verið kunningsskapur milli (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl, þrátt fyrir samskipti á milli þeirra skv. tölvupósti dags. 30. september 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins má lesa það úr tölvupóstinum að þeir virðist hafa átt samskipti í síma vegna þessa máls skv. efni tölvupóstsins. Má í því sambandi jafnframt vísa til tölvupósts frá (S)forstö-útfl til (E)forstö-útfl mánuði fyrr, þann 28. ágúst 2008, þar sem hann bað (E)forstö-útfl að hringja í sig. Af aðgerðum í framhaldinu má ráða að þeir hafi sannarlega talað saman í síma og rætt um karagjald, sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.15.10.

26.1.2.9. Um golfmót Samskipa og Eimskips

13405. Í mgr. 511 – 519 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um íþróttamót fyrirtækjanna. Segja Samskip að samkeppnislög leggi ekki banni við slíkum samkomum. Viðvaranir (E)frkvstj-lögfr um árleg golfmót Samskipa og Eimskips hefðu lotið að því hvort umrædd mót væru æskileg, ekki hvort þau væru lögmæt. Kjarni málsins að mati Samskipa í þessu sé að persónuleg samskipti séu ekki ólögmæt ef ekkert fari á milli.

13406. Svo sem að framan greinir er hvorki byggt á því í ákvörðun þessari né hefur það verið gert við meðferð málsins að samskipti án tengingar við störf fyrirtækjanna ein og sér feli í sér ólögmæt samskipti sem fari í bága við 10. gr. samkeppnislaga. Samskiptin hafa þó þýðingu í málinu sbr. umfjöllun hér að framan og í kafla 13.

13407. Það er vissulega ekkert sem bannar það að stjórnendur fyrirtækja stundi íþróttir en það getur skapað samráðsvettvang þegar tveir stærstu keppinautar á markaði haldi reglulega, ár hvert, golfmót þar sem starfsmenn þeirra hittist og spili saman. Var það jafnframt þvert á ráðleggingar innanhúslögfræðings Eimskips um að leggja mótin af sökum þess að slík mót búi til samtalsgrundvöll sem geti leitt til samtals um viðskiptaleg málefni. Þá liggja fyrir dæmi um það að helstu stjórnendur félaganna, (E)forstj forstjóri og (S)viðskstj viðskiptastjóri, hafi skipst á viðkvæmum viðskiptalegum upplýsingum þegar þeir hittust á golfvelli sumarið 2008, sbr. kafla 8.3. Eins greindi (E)frkvstj-EimÍsl (S)frkvstj-Jóna frá viðkvæmum viðskiptalegum upplýsingum á golfvelli sumarið 2009, sbr. kafla 13.3.2.

13408. Varðandi samskipti (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-EimÍsl þann 24. júní 2009 heldur Samskip því raunar fram að um sé að ræða upplýsingar frá þriðja aðila.[6471] Þá hefðu umræddar upplýsingar enga þýðingu fyrir Samskip. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Efni tölvupóstarins gefur til kynna að þeir hafi átt samtal, enda var (S)frkvstj-Jóna með nákvæmar tölulegar upplýsingar frá (E)frkvstj-EimÍsl og vísar ekki til þess að upplýsingarnar hafi borist frá þriðja aðila.

13409. Mikilvægt er að skoða einnig tíð samskipti og tengsl milli Eimskips og Samskipa með hliðsjón af samtímagögnum málsins í heild sinni sem sýna að fyrirtækin hafi haft með sér samfellt samráð sem hafi haft að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins. Víða í ákvörðun þessari eru færð rök fyrir því hvernig samskipti á milli tiltekinna starfsmanna eða stjórnenda eru talin hafa verið til þess fallin að auka samstarf félaganna, viðhalda samráðinu og tryggja áframhald þess.

13410. Varðandi athugasemd Samskipa um að viðvaranir (E)frkvstj-lögfr lúti ekki að lögmæti samtalsgrundvallar heldur hvort slíkt sé æskilegt er að mati Samkeppniseftirlitsins eftirtektarverðast að þær viðvaranir, sem og handbók Eimskips um samkeppnisreglur, voru virtar að vettugi. Í tölvupósti (E)frkvstj-lögfr kom m.a. fram að *„[…] þegar þú hittir fólk þá byrjar maður að ræða sameiginlegan flöt sem í þessu tilviki er markaðurinn, sölumál, afslættir o.fl. Það er ekki nokkur leið að við getum verið þess fullviss að aðilar ræði ekki þessi mál – og ég sé enga ástæðu til að búa til þennan samtalsgrundvöll*." Er það einmitt kjarni málsins að þessi mikilvægu skilaboð voru virt að vettugi.

13411. Í athugasemdum Samskipa við AII er það sjónarmið viðrað að ástæðan fyrir því að (S)forstj hafi sett sig upp á móti keilumóti fyrirtækjanna í febrúar 2008 en hvatt til golfmóta félaganna eftir það vera vegna þess að golfmótið hefði átt sér lengri sögu.[6472] Þá hefði (S)forstj aldrei mætt sjálfur á golfmótið. Að mati Samkeppniseftirlitsins er sú útskýring ekki trúverðug, en mikilvægt er að horfa til þess að í febrúar 2008 var (E)forstj ekki orðin forstjóri og *„Nýtt upphaf*" verkefnið ekki til staðar. Því var enn einhver *„harka*" á markaðnum. Þegar *„mýktin*" kom með (E)forstj breyttist viðhorf (S)forstj. Þá er ekki trúverðug sú

[6471] Mgr. 1248 - 1249 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 663 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6472] Athugasemdir Samskipa við andmælaskjal, mgr. 34-37.

fullyrðing að (S)forstj hefði aldrei mætt á golfmót fyrirtækjanna. Lét hann þetta golfmót til sín taka og var skráður til leiks á mótinu 2009, sbr. einnig þessa tölvupósta hans sem fram koma í kafla 7.1.1:

- Þann 13. maí 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til undirmanns þar sem sagði: *„Ertu á landinu 22. maí, golfmót við Eimskip.*"
- Í tölvupósti sem (S)forstj sendi 3. maí 2010 hvatti hann undirmenn sína til þess að hitta og spila golf við starfsmenn Eimskips.
- Á golfmótið 2011 voru skráðir til leiks m.a. (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl. Þegar liðsskipan var send út í tölvupósti var tekið fram að veitingar væru í boði Samskipa. Einnig kom fram að það vantaði enn sex leikmenn fyrir Eimskip og hvatti (E)forstj til þátttöku með tölvupósti í framhaldinu: *„Þið hin sem uppá vantar - þið verðið að fórna ykkur fyrir félagið og tryggja að bikarinn komi heim. Ég stóla á ykkur.*" Daginn fyrir golfmótið sendi (S)viðskstj tölvupóst til m.a. (S)forstj og greindi honum frá uppstillingu liða Eimskips og Samskipa. Sést af því að (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfl voru saman í ráshópi. Einnig voru saman í ráshópi lykilstarfsmenn í innflutningi, þ.e. (E)forstö-innfl og (S)viðskstj1.
- Í tölvupósti frá 18. maí 2012 heimilaði (S)forstj að Samskip myndu greiða mótsgjaldið fyrir leikmenn Samskipa í hinu árlega golfmóti gegn Eimskip. (E)forstj sendi tölvupóst og bauð sig sérstaklega fram til þess að spila við Samskip.

13412. Er ljóst að (S)forstj hvatti undirmenn sína, (S)frkvstj-innanl og (S)forstö-millilanda, til þess að mæta í golfmótið. Í athugasemdum sínum byggja Samskip á því að skýringin sé sú að (S)forstj hefði litið á (S)frkvstj-innanl og (S)forstö-millilanda sem sterka golfara og hafi verið að reyna að setja saman „vinningslið" fyrir golfmótið 2010. Ástæður hvatningarinnar skipta engu máli að mati Samkeppniseftirlitsins, enda sýnir það glögglega breytt viðhorf forstjórans til samskipta við Eimskip að hann hvatti starfsmenn til þátttöku í golfmótinu.

13413. Í athugasemdum sínum halda Samskip því jafnframt fram að tilviljun hafi ráðið því hverjir væru saman í ráshópi í golfmótum fyrirtækjanna. Þrátt fyrir að það sé ekki lykilatriði er vert að halda því til haga að sú fullyrðing er sett fram án þess að leggja fram nokkur gögn því til stuðnings eða útskýra það nánar, en í tilvitnuðum tölvupósti frá Samskipum fylgdi Excel skjal þar sem búið var að raða niður starfsmönnum. Af því Excel skjali má jafnframt ráða að (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfl voru saman í ráshópi. Einnig voru saman í ráshópi lykilstarfsmenn í innflutningi, þ.e. (E)forstö-innfl og (S)viðskstj1.

26.1.3. Samskiptayfirlit

13414. Í athugasemdum Samskipa gagnrýnir fyrirtækið yfirlit Samkeppniseftirlitsins yfir samskipti. Samskip byggja m.a. á því að samskiptin séu að stórum hluta tilvísanir í persónulegar athafnir starfsmanna. Samskip og Eimskip séu stórir vinnustaðir og aðilar hjá þeim hafi sambærilega menntun, starfsreynslu, eiginleika eða áhugasvið og því allar líkur á að því að hluta starfsfólks fyrirtækjanna hafi átt samleið í lífinu á einhverjum tímapunkti. Þau samskipti sem þó hafi tengst starfsemi fyrirtækjanna hefðu flest varðað viðskipti vegna Norður- Ameríku samningsins eða tilfallandi viðskipti á grundvelli *„neyðarsamkomulagsins*", svo og viðskipti í landflutningum og hafnarþjónustu á Reyðarfirði. Um væri að ræða lögmæt viðskipti og samskiptin, sem hefðu verið nauðsynleg vegna viðskiptanna, væru jafnframt lögmæt. Er því mótmælt að samskiptin séu mikilvægur hluti af sönnunarmati og telur Samskip að Samkeppniseftirlitið sé að reyna að skapa tiltekin hughrif varðandi það að samskiptin hafi verið óvenju umfangsmikil og að öllum líkindum ólögmæt.

13415. Yfirlit yfir samskipti starfsmanna Samskipa og Eimskips koma fram í kafla 7.7 og 13. Auk þess sem Samkeppniseftirlitið hefur reifað hér að framan um þýðingu tengsla og samskipta er rétt að hafa í huga að í umræddum samskiptayfirlitum er um að ræða bein samskipti, þ.e. ekki tölvupóstsamskipti. Það liggur því ekki alltaf fyrir hvað fór þar fram, þrátt fyrir að fjöldi dæma sé um að viðkvæmum viðskiptalegum upplýsingum hafi verið miðlað á milli keppinauta í beinum samskiptum eða að félögin hefðu ráðist í tilteknar aðgerðir í kjölfar samskipta. Ber í því sambandi að hafa í huga að gögn sem sýna aðeins samskipti keppinauta (en ekki efni samskiptanna) geta haft mikið gildi við sönnun á ólögmætu samráði, sbr. umfjöllun í kafla 13.[6473]

13416. Þau samskipti sem Samskip vísar hér til tóku m.a. til framkvæmdar á verkþáttum í „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Það verkefni hafði það að markmiði að raska samkeppni, sbr. m.a. kafla 11. Samkeppniseftirlitið fjallar um þessi samskipti stjórnenda fyrirtækjanna í tengslum við Norður-Ameríku samninginn, „*neyðarsamkomulagið*", landflutninga, hafnarþjónustu á Reyðarfirði og önnur atriði málsins í viðeigandi efnisköflum í ákvörðun og vísast til þeirrar umfjöllunar um ólögmæti þeirra. Þó má geta þess að í yfirliti Samkeppniseftirlitsins yfir samskipti má sjá reglulega fundi og tíð samskipti lykilstjórnenda deilda beggja fyrirtækja á tímabilinu. Var um að ræða stjórnendur sem báru ábyrgð á verðlagningu, framboði, flutningakerfum og öðrum samkeppnisþáttum í sjó- og landflutningum og áttu þeir í ítrekuðum samskiptum á megin rannsóknartímabilinu.

26.1.3.1. Um upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips

13417. Samskip mótmæla því jafnframt að afhent gögn skv. upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins varðandi samskipti stjórnenda við Eimskip hafi verið ófullnægjandi. Ekki hafi verið mögulegt að afhenda nákvæmari upplýsingar um samskipti.

13418. Á þetta er ekki hægt að fallast. Það er ótrúverðugt að Samskip hafi ekki getað veitt upplýsingar um tiltekin samskipti á milli viðkomandi starfsmanna og stjórnenda, annars vegar við munnlega upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga og hins vegar í svörum við upplýsingabeiðni samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, en telji sig geta útskýrt samskiptin í athugasemdum við andmælaskjöl, oft án þess að vísa til nokkurra gagna í því sambandi. Að öðru leyti vísast til kafla 23 um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga.

26.2. Um skipulagningu markaðsaðgerða fyrir árið 2009

13419. Í mgr. 1335-1337 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um gögn Samskipa frá dögunum fyrir og eftir 7. janúar 2009 séu rangar og því hafnað að fyrirtækið hefði aðeins lagt áherslu á minni viðskiptavini og ekki sótt í stærri viðskiptavini vegna þess að „*friður*" ætti að ríkja um þá síðarnefndu.

13420. Í fyrsta lagi er vísað til þess að Samskip hafi gert samning við Nathan & Olsen (N&O) í febrúar 2009 sem sýni að ekki hafi verið til staðar samráð um markaðsskiptingu um stóra viðskiptavini. Í öðru lagi er áréttað að eðlilegar ástæður hafi legið að baki áherslu fyrirtækisins á að afla viðskipta frá litlum og meðalstórum fyrirtækjum. Framlegð af slíkum viðskiptum hafi verið hærri en af viðskiptum við stærri fyrirtæki og áhættan í rekstri jafnframt meiri ef flutningsgeta sé að verulegu leyti nýtt undir fáa en stóra

[6473] Slík sönnunargögn eru nefnd „communication evidence". Sjá hér t.d. skýrslu OECD frá 2006, Prosecuting Cartels without Direct Evidence (DAF/COMP/GF (2006)7: „*Communication evidence is evidence that cartel operators met or otherwise communicated, but does not describe the substance of their communications. It includes, for example, records of telephone conversations among suspected cartel participants, of their travel to a common destination and notes or records of meetings in which they participated. Communication evidence can be highly probative of an agreement. Almost all of the circumstantial cases described by delegations included communication evidence; in some the evidence was compelling.*"

viðskiptavini. Þá er það mat Samskipa að Samkeppniseftirlitið tengi saman óskylda atburði í rekstri fyrirtækisins til að styðja við ályktanir sínar um samráð.

13421. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa. Fjallað er um umrædd gögn fyrir og eftir 7. janúar 2009 í kafla 10, sbr. kafla 10.6 og vísast til þeirrar umfjöllunar.

13422. Í tilefni af athugasemdum Samskipa um atvik í tengslum við N&O vísast til kafla 14.5 í ákvörðun en þar er rakið að atvik í tengslum við flutning N&O til Samskipa hafi hvorki falið í sér frávik frá hinu ólögmæta samráði né sýni að hið samfellda samráð hafi ekki verið til staðar. Viðskiptin voru ekki skilgreind sem birtingarmynd samkeppni af hálfu Samskipa heldur sem einhvers konar „leiðrétting" vegna þeirrar ákvörðunar Aðfanga í apríl 2008, þ.e. fyrir meginsamráðstímabilið, að færa viðskipti sín frá Samskipum til Eimskips. Þess vegna var rætt um „*ró*" í samkeppni á þessum tíma og er lýsandi að Samskip áætluðu að ná annaðhvort N&O eða Innnes til sín í viðskipti en ekki báðum fyrirtækjunum. Eftir þessa „leiðréttingu" var hegðun Samskipa eftir sem áður sú að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini Eimskip, þ. á m. Innnes.

13423. Niðurstaða þessa máls byggir á heilstæðu mati á gögnum málsins, þ. á m. í upphafi janúarmánaðar 2009. Fyrir liggur að á fundi framkvæmdastjórnar Samskipa að morgni 7. janúar 2009 átti t.a.m. að ræða „*strategí*(u) *á markaði*". Stjórnendur Eimskips og Samskipa hittumst síðan á fundi sama dag á eins og hálfs tíma fundi milli kl. 13-14:30. Strax að loknum fundinum var haldinn innanhússfundur hjá Samskipum undir heitinu „*Markaðurinn*" og tveimur dögum síðar var fjallað um þá áherslu Samskipa að fara skyldi í markaðssókn á minni viðskiptavini Eimskips. Í skjali frá Eimskip, dagsettu sama dag, var fjallað um markmið innflutningsdeildar fyrirtækisins og boðað að viðhalda ætti markaðshlutdeild en auka hlutdeild í búslóðaflutningum, sem voru minni viðskiptavinir í flutningsþjónustukaupum.

13424. Í mgr. 1335-1337 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 9. janúar 2009 en í honum kom fram að markaðssókn Samskipa hafi átt að beinast gegn „*minni viðskiptavinum*". Byggja Samskip á því að eðlilegar ástæður hafi legið að baki áherslu fyrirtækisins á að afla viðskipta frá litlum og meðalstórum fyrirtækjum. Framlegð af slíkum viðskiptum hafi verið hærri en af viðskiptum við stærri fyrirtæki og áhættan í rekstri jafnframt meiri ef flutningsgeta væri að verulegu leyti nýtt undir fáa en stóra viðskiptavini.

13425. Sjónarmið Samskipa um mikilvægi „*minni viðskiptavina*" eru ekki í samræmi við gögn málsins. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins er víða fjallað um að viðskipti við tiltölulega fáa en stóra viðskiptavini skipti langmestu máli fyrir afkomu fyrirtækjanna. Þá hafa Samskip sjálf byggt á því í erindum sínum til Samkeppniseftirlitsins að mikilvægi stærstu viðskiptavina fyrirtækisins sé slíkt að ef fyrirtækið myndi missa viðskipti við þá myndi það ganga „*mjög nærri rekstrargrundvelli fyrirtækisins*".[6474] Þessi sjónarmið Samskipa eru jafnframt í ósamræmi við ummæli í mgr. 1265 í athugasemdum fyrirtækisins við AII en þar segir að „*verulegt hagræði [sé] almennt af reglubundnum og umfangsmiklum viðskiptum*." Engar greiningar eða gögn hafa verið lögð fram af hálfu Samskipa sem hrekja fyrrgreind samtímagögn eða þær staðhæfingar sem hafa komið fram í erindum fyrirtækisins til eftirlitsins. Enginn vafi er því um að til lengri tíma litið skiptu viðskipti við stóra viðskiptavini miklu fyrir afkomu Samskipa. Hvort tveggja Eimskip og Samskip leituðust við að festa slík viðskipti til lengri tíma í því skyni að tryggja festu í magni í skip sín og tryggja þannig tekjur á móti föstum kostnaði fyrirtækjanna. Þótt framlegð á hverja flutningseiningu kunni að vera hærri í viðskiptum fyrirtækjanna við minni viðskiptavini er magn frá slíkum viðskiptavinum aftur á móti hverfulla og því ekki jafn mikilvægt fyrirtækjunum og afkomu þeirra til lengri tíma litið.

[6474] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*ABC greining -97*". Fannst vistað á heimasvæði [...] 17.02.2008, kl. 17:08.

13426. Mótmæli Samskipa um að „*friður*" hafi ríkt um viðskipti stærri viðskiptavina eru jafnframt í ósamræmi við viðurkenningu Eimskips þess efnis að fyrirtækið hafi haft samráð við Samskip um takmörkun á flutningsgetu og um skiptingu á stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

13427. Í mgr. 799-805 í athugasemdum Samskipa við AII er ályktunum Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð á innanlandsmarkaði mótmælt. Telja Samskip að glærukynningin „*Innanlandssvið*" frá 26. janúar 2009 sýni ekki markaðssókn Eimskips með tæmandi hætti. Vísa Samskip til þess að á markmiðsskjali fyrirtækisins hafi verið skráð „*Sókn á markaði*".

13428. Ekki er unnt að fallast á útskýringar Samskipa á umræddum innanhússgögnum Eimskips. Vísast til umfjöllunar í kafla 14.1.2 í ákvörðun þar sem útskýrt er að verkefnið „*Sókn á markaði*" hafi ekki verið skráð sem lykilhugmynd. Verkefni sem fólst í að þekkja markaðinn og viðskiptavininn betur var hins vegar skráð sem lykilhugmynd á lista (E)frkvstj-innanl en í því fólst m.a. að „*Hlúa betur að núverandi kúnnum. Dýrara að sækja nýja.*" Af þessu er ekki hægt að ráða að Eimskip hafi stefnt að sókn á viðskiptavini Samskipa á landflutningamarkaði. Þá skal bent á að samtímagögn í málinu benda alls ekki til þess að slík sókn hafi átt sér stað og hafa Samskip ekki lagt fram gögn sem sýna fram á það. Þvert á móti sýna gögn málsins að fyrirtækin hafi haldið að sér höndum og viðhaldið eða hækkað verð, án sjáanlegs ótta við samkeppnisleg viðbrögð keppinautarins. Þannig var gert ráð fyrir áframhaldandi frið og ró á innflutnings- og landflutningamarkaði. Samtímagögn sýna þannig að samráð fyrirtækjanna raskaði æskilegri óvissu á innflutnings- og landflutningamarkaði sem gerði fyrirtækjunum kleift að halda verði upp eða hækka það. Að lokum vísast til þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip landflutningamarkaði, annars vegar með skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum og hins vegar um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum, sbr. sátt Eimskips, dags. 16. júní 2021. Athugasemdir Samskipa hrófla því ekki að háttsemi Samskipa fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

13429. Í mgr. 803 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að glærukynning Eimskips frá 26. janúar 2009 og önnur samtímagögn bendi til samráðs Samskipa við fyrirtækið. Þó fyrirtæki meti það farsælla að hlúa að viðskiptavinum sínum í stað þess að sækja nýja, sé það ekki vísbending um samráð keppinauta. Þá sé góður rekstrarárangur Flytjanda á árinu 2009 að mati Samskipa heldur ekki vísbending um samráð. Eimskip hafi unnið í mörgum þáttum í rekstri fyrirtækisins sem hafi bætt afkomu fyrirtækisins. Samskip benda jafnframt á að í gögnum Eimskips sé vísað til harðrar samkeppni í vörudreifingu og að vörudreifing sé hluti af innanlandsflutningum. Það sýni fram á að ekkert samráð hafi verið til staðar.

13430. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Í þessu sambandi skal hafa í huga að fyrirtæki er heimilt með sjálfstæðum hætti að ákveða að verjast og halda sinni markaðshlutdeild. Á hinn bóginn geta fyrirtæki á virkum samkeppnismarkaði ekki haft vissu um að geta jafnframt hækka verð í slíkri varnarbaráttu. Um þetta eru samtímagögn einnig skýr en þremur dögum áður en (E)forstj tók við forstjórastóli Eimskips 20. maí 2008 sýna gögn Samskipa að fyrirtækið ráðgerði að mæta fyrirhuguðum efnahagssamdrætti með samkeppni, sókn á mikilvæga viðskiptavini Eimskips og að verð myndi lækka, sbr. kafla 6.7.6. Eftir að samráð fyrirtækjanna hófst nokkrum dögum síðar hurfu öll ummerki í samtímagögnum um slíkra samkeppnisaðgerðir. Þvert á móti sýna gögnin að Samskip og Eimskip, án nokkurs ótta um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars, gerðu ráð fyrir að halda öllum viðskiptavinum sínum og á sama tíma hækka verð. Þau samtímagögn Eimskips sem rakin eru í kafla 14.1.2 eru hluti af fjölmörgum samtímagögnum sem horft er til í þessu sambandi og endurspegla samfellt samráð fyrirtækjanna og það hafi verið virt á þessum tíma, árið 2009.

13431. Varðandi athugasemdir Samskipa um umfjöllun í glærukynningu Eimskips frá 26. janúar 2009 um góða rekstrarafkomu þá leggur Samkeppniseftirlitið ríka áherslu á að samráð Samskipa og Eimskip hafði það

að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins. Um brot er því að ræða alveg án tillits til þess hvort sýnt sé fram á að samráðið hafi raskað samkeppni í raun, sbr. umfjöllun í kafla 4. Í þessu máli er því ekki lagt mat á hvaða fjárhagslega ábata eða ávinningi samráðið í raun skilaði fyrirtækjunum. Þetta er kjarnaatriði í málinu.

13432. Á hinn bóginn er málefnalegt í samráðsmáli sem þessu að fjalla um samtímagögn fyrirtækjanna sjálfra sem fjalla um góða afkomu og jafnvel ánægju stjórnenda með hana eða þar sem aðgerðir sem féllu undir samráð fyrirtækjanna eru sett fram sem liður í því að hafa skilað bættri eða jafnvel metafkomu fyrirtækjanna. Ekkert í athugasemdum Samskipa breytir framangreindu.

13433. Varðandi athugasemdir Samskipa um markað fyrir vörudreifingu þá áréttar Samkeppniseftirlitið að í máli þessu er horft til gagna sem sýna allt aðra markaðshegðun Samskipa og Eimskips á þeim markaði í samanburði við háttsemi þeirra á land- og sjóflutningum þar sem samráð þeirra ríkti. Á markaði fyrir vörudreifingu ríkti þannig frekar samkeppni og meiri óvissa um viðbrögð keppinauta. Hafa ber í huga að það voru fleiri keppinautar en Eimskip og Samskip á markaði fyrir vörudreifingu, þ.e. minni fyrirtæki, einyrkjar og Íslandspóstur. Þessir keppinautar veittu fyrirtækjunum þess vegna aðhald sem hvorki var til staðar í sjóflutningum né landflutningum. Kemur þetta skýrt fram í samtímagögnum, sbr. kafla 14.1.2 og víðar. Er þetta talin meginorsök þess að Samskip gátu ekki, með samráði við Eimskip, komið á samráði á markaði fyrir vörudreifingu eða vöruhúsaþjónustu.

13434. Í mgr. 754 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er ályktunum Samkeppniseftirlitsins um verkefnalista sem varð til út frá fundarpunktum sem voru teknir saman á forstöðumannafundi þann 15. janúar 2009 mótmælt. Líkt og rakið er í kafla 14.1.3 í ákvörðun vekur það athygli hvaða verkefnum var eytt af umræddum verkefnalista. Að sögn Samskipa var um „*hugarflugsfund*" að ræða þar sem fundarmönnum var falið að setja niður á blað allar hugmyndir sem upp komu í umræðuhópnum um hvernig Samskip gætu brugðist við svörtum horfum í efnahagslífinu. Aðeins hafi verið um óútfærðar hugdettur að ræða. Allar hugmyndir hefðu verið settar niður á blað sem hafi orðið ítarlegt og því sé ekki hægt að túlka upphaflega útgáfu af samantektinni sem einhvers konar aðgerðaráætlun af hálfu Samskipa.

13435. Í þessu sambandi benda Samskip í mgr. 763 á það að ekki hafi öll „*blámerkt*" verkefni verið fjarlægð af verkefnalistanum. Að mati Samskipa lítur Samkeppniseftirlitið framhjá því að í verkefnalistanum hafi á endanum verið atriði sem sýni samkeppni á markaðnum. Halda Samskip því fram að þetta sýni að fyrirtækið hafi haft til skoðunar sókn í mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Þannig hafi t.a.m. staðið eftir eftirfarandi tvö verkefni:

- *„Innflutningur haldi áfram að kortleggja markaðinn og skoða hvar við getum náð í aukna flutninga*"
- *„Nýir viðskiptavinir í INNF: Nathan & Olsen. Bæði í Innf og land. Samningur við Vífilfell opinn í maí og þarf að halda honum. Reyna við Ölgerðina.*"

13436. Þá er á það bent að á grundvelli hópavinnu á umræddum fundi 15. janúar 2009 hafi jafnframt komið fram margar hugmyndir um markaðssókn, s.s. að auka innflutning, sækja í viðskiptavini Eimskips o.fl.

13437. Varðandi athugasemdir Samskipa sem snúa að því að eingöngu hafi verið um að ræða „*hugdettur*" sem hafi ratað á verkefnalista fyrirtækisins í upphafi árs 2009 þá breyta þær athugasemdir engu um að horft sé til þessara gagna við heildstætt mat á gögnum málsins. Listarnir með tillögum og verkefnum, ásamt meðferð þeirra hjá stjórnendum Samskipa sem höfðu aðkomu að samráðinu við Eimskip, eru í samræmi við önnur gögn og sýna að samfellt samráð fyrirtækjanna var yfirstandandi á þessum tíma og engin merki um að fyrirtækin hafi látið af háttsemi sinni. Þvert á móti.

13438. Á „*hugarflugsfundi*“ Samskipa komu réttilega fram tillögur um aðgerðir á árinu 2009 sem miðuðu að því að fara í samkeppnisaðgerðir gegn Eimskip. Þegar litið er til þess hvaða verkefni voru fjarlægð af listanum, þ.e. hvaða verkefni ákveðið var að fara ekki í, liggur aftur á móti skýrt fyrir að „samvinna“ varð fyrir valinu í stað samkeppni. Líkt og rakið er í kafla 14.1.3 er augljóst að þau verkefni sem voru fjarlægð af listanum við vinnslu innanhúss af hálfu m.a. (S)frkvstj-millilandasv, voru verkefni eða tillögur að verkefnum sem miðuðu að því að taka þátt í virkri samkeppni á markaðnum, s.s. sókn gagnvart viðskiptavinum Eimskips og að lækka verð. Á sama tíma var ekki hróflað við mörgum verkefnum sem tóku til margs konar verðhækkana og upptöku nýrra gjalda.

13439. Þá gera Samskip athugasemd við að Samkeppniseftirlitið vísi til þess að af gögnum málsins megi ekki greina ótta við aðgerðir Eimskips. Samskip benda í því samhengi á að undirliggjandi forsenda fyrir öllum ákvörðunum Samskipa sé að taka tillit til samkeppninnar og þá fyrst og fremst Eimskips. Það sé sjálfgefin staðreynd sem ekki þurfi að árétta í innanhússkjölum.

13440. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Samskip benda réttilega á að undirliggjandi forsenda fyrir öllum ákvörðunum fyrirtækisins er að taka tillit til samkeppninnar og þá fyrst og fremst Eimskips. Hvað áhrærir athugasemd Samskipa um að þetta sé staðreynd og því þurfi ekki að árétta það í innanhússkjölum þá er sú fullyrðing ekki í samræmi við samtímagögn fyrirtækisins. Í máli þessu liggja þannig fyrir fjölmörg samtímagögn sem fjalla um samkeppni eða e.a. skort á henni. Þá skal hafa í huga að sönnun í máli þessu horfir til margs konar þátta, t.a.m. hegðunar fyrirtækjanna á markaði, samskipta þeirra og innanhússgagna sem lýsa í rauntíma samkeppnisaðstæðum, aðgerðum og háttsemi þeirra. Fjölmörg samtímagögn eru fyrirliggjandi frá rannsóknartímabilinu sem og fyrir og eftir það, þ. á m. sem stafa frá Samskipum. Þau gögn sýna hvernig samráð fyrirtækjanna, sem hófst um mitt ár 2008, raskaði samkeppni. Fyrirtækin höfðu átt við gangverk virkar samkeppni sem átti lögum samkvæmt að vera, eins og Samskip vísa til í athugasemdunum, undirliggjandi forsenda í ákvörðunartöku fyrirtækisins.

13441. Varðandi sjónarmið Samskipa, sbr. mgr. 757 í athugasemdum við AII, um að þau verkefni á listum Samskipa í upphafi árs 2009 sem tóku til verðhækkana og þær hækkanir hafi byggst á verðlagsþróun og hækkun á kostnaði frá síðustu verðbreytingum þá eru þær órökstuddar. Hvað sem því líður þá má benda á að á virkum samkeppnismarkaði er ekki sjálfgefið að fyrirtæki geti haldið verði uppi eða hækkað það í samræmi við verðlagsþróun og hækkun kostnaðar. Nánar er fjallað um athugasemdir Samskipa sem snúa að verðhækkunum og verðþróun í kafla 33.1, sbr. einnig umfjöllun í kafla 11.21 og 15.3.

13442. Samskip útskýra síðan nánar þau verkefni sem Samkeppniseftirlitið gerir að umfjöllunarefni í ákvörðuninni, sbr. mgr. 758 í athugasemdum við AII. Ber þar fyrst að nefna hugmynd (S)forstö-landfl um sameiginlegt landflutningakerfi. Samskip segja hugmyndina eiga uppruna sinn hjá (S)forstö-landfl sem áður starfaði á olíumarkaði þar sem starfsemi Olíudreifingar ehf. hafi fengið undanþágu frá Samkeppniseftirlitinu. Að sama skapi er bent á að sama hugmynd hafi verið borin undir Samkeppniseftirlitið af (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl í október 2008. Varðandi hugmyndir um sameiginlega skipaafgreiðslu segir að það hafi eingöngu verið hugmynd Faxaflóahafna sem enginn áhugi hafi verið á hjá Samskipum að fara í. Eingöngu hafi verið hlustað á tillögur Faxaflóahafna fyrir kurteisissakir.

13443. Af hálfu Samskipa er því hafnað að framangreindar hugmyndir starfsmanna Samskipa hafi verið liður í samráði við Eimskip. Hafi stjórnendur fyrirtækisins verið meðvitaðir um að slíkt samstarf með keppinautum yrði ekki framkvæmt nema með undanþágu frá Samkeppniseftirlitinu.

13444. Athugasemdir Samskipa um að hugmyndir um eitt landflutningakerfi fyrirtækjanna hafi ekki verið liður í samráði við Eimskip eru ekki í samræmi við samtímagögn. Eins og ítarlega hefur verið rakið í köflum 7 – 10 tók „*Nýtt upphaf*“ verkefni fyrirtækjanna til aukins samstarfs í landflutningum þ. á m. að hafa sameiginlegt landflutningakerfi. Ekki fæst séð hverju það breytir varðandi ólögmæti háttsemi Samskipa

hvaðan hugsanlega t.d. (S)forstö-landfl hafi fengið hugmyndina. Breytir engu í máli þessu þótt þetta hafi ekki komið til framkvæmda milli fyrirtækjanna og fyrirtækin hafi valið að fara aðra leið að auknu samstarfi, sbr. lagasjónarmið í 4. kafla ákvörðunarinnar.

13445. Hvað varðar nefndan fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitinu þann 16. október 2008 skal á það bent að á honum var eftirlitinu greint frá því að fyrirtækin væru með til skoðunar að vinna saman í landflutningum sem gæti falist í samruna eða með samstarfi sem kallaði á undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga. Engin tilkynning um samruna eða beiðni um undanþágu barst hins vegar þó svo samtímagögn sýni að samstarf hafi átt sér stað bæði fyrir og eftir þennan fund með Samkeppniseftirlitinu. Á fundinum var Samkeppniseftirlitinu hvorki gerð grein fyrir verkefnum sem byggðust á samráði fyrirtækjanna né samningsdrögum frá 8. og 17. september 2008 að víðtæku samkomulagi milli Eimskips og Samskipa um samvinnu í landflutningum. Er nánar fjallað um þetta í kafla 8.19.6.

13446. Í mgr. 770 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til þess að hugmynd undirmanna m.a. (S)frkvstj-millilandasv um sameiginlegt sjóflutningafyrirtæki Samskipa og Eimskips hafi verið felld út af verkefnalista fyrirtækisins, dags. 3. mars 2009. Það hafi verið gert vegna þess að sú hugmynd hafi verið talin óraunhæf. Samkeppniseftirlitið áréttar að rökrétt er að þessi breyting hafi verið gerð eftir aðkomu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv að verkefnalistanum. Í þessu samhengi skal hafa í huga að hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips tengdist hagnýtu samstarfi og upplýsingaskiptum vegna siglingakerfa fyrirtækjanna og sjóflutningsþjónustu til og frá Íslandi. Gögnin sýna að einn þáttur samráðs fyrirtækjanna tók til takmörkunar á flutningsgetu fyrirtækjanna í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi, sbr. umfjöllun um þann þátt samráðs fyrirtækjanna sem tengdist breytingum á siglingakerfum seinni hluta árs 2008 og samstarf því tengdu, sbr. umfjöllun í kafla 7 – 10. Takmörkun á flutningsgetu og uppstilling flutningakerfa var því afstaðin í upphafi árs 2009 en árétta ber að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv áttu í samskiptum við Eimskip og höfðu ríka aðkomu að samráði fyrirtækjanna. Það var því í samræmi við önnur gögn málsins, og rökrétt miðað við framangreind atvik, að þetta verkefni á verkefnalistanum, um sameiginlegt sjóflutningsfyrirtæki Samskipa og Eimskips, hafi eftir aðkomu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv, verið tekið af lista Samskipa í upphafi árs 2009. Sú útstrikun af verkefnalista Samskipa breytti því ekki að samráð við Eimskip var virt og hélt áfram.

13447. Hvað varðar nefndan fund (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl með Samkeppniseftirlitsins þann 16. október 2008 skal á það bent að á honum var eftirlitinu greint frá því að fyrirtækin væru með til skoðunar að vinna saman í landflutningum sem gæti falist í samruna eða með samstarfi sem kallaði á undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga. Engin tilkynning um samruna eða beiðni um undanþágu barst hins vegar þó svo samtímagögn sýni að samstarf hafi átt sér stað bæði fyrir og eftir þennan fund með Samkeppniseftirlitinu. Á fundinum var Samkeppniseftirlitinu hvorki gerð grein fyrir verkefnum sem byggðust á samráði fyrirtækjanna né samningsdrögum frá 8. og 17. september 2008 að víðtæku samkomulagi milli Eimskips og Samskipa um samvinnu í landflutningum. Er nánar fjallað um þetta í kafla 8.19.6.

13448. Í mgr. 761 í athugasemdum Samskipa við AII er bent á að fundur sem (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl sátu hjá flutningssviði SVÞ 21. janúar 2009 hafi ekki verið einkafundur þeirra á milli og að á honum hafi engin málefni tengd fyrirtækjunum tveimur verið rædd sem leynt áttu að fara. Fundargerðir frá fundum á vettvangi samtakanna liggi fyrir og þátttaka (S)frkvstj-millilandasv í starfi þessu hafi verið lögmæt og eðlileg. Telja Samskip að það sé villandi og óeðlilegt að Samkeppniseftirlitið setji fundarsókn þessa í annarlegt samhengi.

13449. Líkt og rakið hefur verið hafa endurtekin og umfangsmikil samskipti á milli einstakra starfsmanna og stjórnenda Eimskips og Samskipa á öllu rannsóknartímabilinu þýðingu við sönnun í málinu, sbr. kafla

13. Í þessu sambandi skal áréttað að gögn sem staðfesta samskipti keppinauta geta haft mikið gildi við sönnun á ólögmætu samráði þótt efni samskiptanna liggi ekki fyrir.[6475] Í kafla 10.6 í ákvörðun er fjallað um það að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl, sem allir báru ábyrgð á m.a. verðlagsmálum og upptöku nýrra tekjuliða, áttu í samskiptum við stjórnendur Eimskips sem báru sambærilega ábyrgð, m.a. í upphafi árs 2009, sbr. m.a. yfirlitið í kafla 13. Auk þess sem (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl hittust þann 21. janúar 2009 á fundi hjá SVÞ[6476] þá ræddi (S)forstö-innfl1 við (E)forstö-innfl daginn áður og hvatti hann (S)frkvstj-millilandasv jafnframt til að hafa samband við (E)forstö-innfl.

13450. Hvað varðar uppfærslur (S)frkvstj-millilandasv á verkefnalistanum segir í athugasemdum Samskipa að hann hafi í raun ekki eytt neinum verkefnum af listanum heldur hafi þau runnið saman við önnur verkefni á listanum sem höfðu sömu markmið, þ.e. um að innflutningsdeild skyldi halda áfram að kortleggja markaðinn og skoða hvar Samskip gætu náð í aukna flutninga og um nýja mögulega viðskiptavini, s.s. Nathan & Olsen og Ölgerðina ásamt því að halda Vífilfelli. Að mati Samskipa líti Samkeppniseftirlitið framhjá því að í sama skjali séu enn atriði sem sýna fram á samkeppni á markaðnum.

13451. Samskip benda einnig á að það samræmist ekki ályktunum Samkeppniseftirlitsins um að samráð hafi komist á 6. júní 2008 að stjórnendur Samskipa hafi rætt um og hugað að sókn á markaði sjö mánuðum síðar eða í janúar 2009.

13452. Með framangreindu eiga Samskip við eftirfarandi verkefni á umræddum verkefnalista:

„Innflutningur haldi áfram að kortleggja markaðinn og skoða hvar við getum náð í aukna flutninga"

„Nýir viðskiptavinir í INNF: Nathan & Olsen. Bæði í Innf og land. Samningur við Vífilfell opinn í maí og þarf að halda honum. Reyna við Ölgerðina."

13453. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á afstöðu Samskipa. Staðreyndin er sú að samtímagögn í málinu styðja ekki þær skýringar fyrirtækisins að í framangreindu hafi falist ákvörðun um „sókn á markaði". Þvert á móti eru verkefnalistar Samskipa, þ. á m. um framangreint, í samræmi við önnur gögn og hegðun Samskipa á markaði á þessum tíma, þ.e. samfellt samráð við Eimskip var virt og þetta gerði fyrirtækjunum kleift að halda verði uppi eða hækka það. Staðhæfingar Samskipa um að á þessum tíma hafi fyrirtækið verið í sókn á markaði um mikilvæga viðskiptavini Eimskips séu í ósamræmi við samtímagögn og hegðun fyrirtækisins á markaði á þeim tíma. Þannig sýni samtímagögn að fyrirtækin hafi lagt áherslu á að hækka verð án nokkurs ótta um samkeppnisleg viðbrögð keppinautarins og að mikilvægir viðskiptavinir hafi ekki farið á milli fyrirtækjanna á grundvelli virkra markaðsaðgerða þeirra á rannsóknartímabilinu.

13454. Hér ber að rifja upp að rannsókn þessa máls hófst í kjölfar ábendinga sem m.a. komu frá mikilvægum viðskiptavinum Samskipa og Eimskips haustið 2012, sbr. m.a. kafla 2.1. Ábendingar þessara mikilvægu viðskiptavina voru af sama meiði, þ.e. að eftir efnahagshrunið hefðu Samskip og Eimskip ekki gert tilraunir til þess að ná í viðskipti frá hvort öðru, tilboðsumleitan viðskiptavinar hefði ekki verið svarað og einn viðskiptavinurinn tilgreindi sérstaklega að það liti út fyrir að Samskip og Eimskip hefðu skipt með

[6475] Slík sönnunargögn eru nefnd „communication evidence". Sjá hér t.d. skýrslu OECD frá 2006, Prosecuting Cartels without Direct Evidence (DAF/COMP/GF (2006)7: *„Communication evidence is evidence that cartel operators met or otherwise communicated, but does not describe the substance of their communications. It includes, for example, records of telephone conversations among suspected cartel participants, of their travel to a common destination and notes or records of meetings in which they participated. Communication evidence can be highly probative of an agreement. Almost all of the circumstantial cases described by delegations included communication evidence; in some the evidence was compelling.*"
[6476] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.328334.

sér flutningamarkaðnum. Staðhæfingar Samskipa um að hafa verið í sókn á markaði (m.a. á árinu 2009) eru ekki í samræmi við þessar lýsingar viðskiptavinanna.

13455. Þá eru þessar fullyrðingar Samskipa um sókn á markaði gegn Eimskip í ósamræmi við annan málatilbúnað í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Samskip halda því þannig fram annars staðar í athugasemdum sínum að áhersla hafi verið lögð á að verja viðskiptavini Samskipa, reyna að hækka verð og sækja í minni viðskiptavini. Í athugasemdum Samskipa við AI segir t.a.m.: *„Samskipum var heimilt að setja sér markmið um að „halda öllu" og reyna að verja eigin stöðu frekar en að leggja áherslu á að sækja ný viðskipti.*"[6477] Þá segir að Samskipum hefði verið það fullljóst að fyrirtækið myndi tapa í verðstríði við Eimskip og hefði því neyðst til að *„treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*".[6478] Þá segir að fullkomlega eðlilegt væri að minni fyrirtæki á markaði forðuðust verðstríð í lengstu lög. Ekki fæst séð hvernig þessi stefna Samskipa, sem fyrirtækið viðurkennir í athugasemdum sínum við AI að hafa viðhaft, feli það í sér að fyrirtækið hafi á sama tíma verið að kortleggja markaðinn og reyna að ná *„í aukna flutninga*".

13456. Í mgr. 771-772 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að fyrirtækið hafi fyrst og fremst brugðist við efnahagsástandinu á þessum tíma með því að hækka verð gagnvart sínum viðskiptavinum. Vísað er til þess að verðhækkunaraðgerðir sem fjallað sé um í kafla 14.1.3 í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins hafi aðeins numið um 20% af þeim heildaraðgerðum sem Samskip hefðu gripið til. Önnur markmið hefðu að sögn Samskipa legið að baki 80% aðgerðanna, m.a. kostnaðarhagræðing.

13457. Ástæða þess að ekki hafi fundist athugasemdir eða umfjöllun um óvissu um að missa viðskiptavini á verkefnalista Samskipa er sögð sú að þetta hefði verið knappur listi og á honum að finna *„hugmyndir um að auka tekjur, draga úr kostnaði og auka sjóðsstreymi fyrirtækisins*." Ekki hefði verið einblínt á mögulegt brottfall viðskiptavina heldur horft eftir leiðum til að bjarga rekstrinum.

13458. Ekki er fallist á að framangreindar athugasemdir Samskipa breyti niðurstöðu og heildstæðu mati á umræddum gögnum Samskipa. Skýringar Samskipa um að verkefnalistinn hafi verið knappur og ekki hafi verið einblínt á mögulegt brottfall viðskiptavina þegar horft var á leiðir til að *„bjarga*" rekstrinum eru ótrúverðugar. Augljóslega hefur samkeppni og þ. á m. hugsanleg ógn og brottfall mikilvægra viðskiptavina mikil áhrif á rekstur fyrirtækja eins og Samskipa. Eðli málsins samkvæmt hafa breytingar á tekjum áhrif á afkomutölur fyrirtækja rétt eins og breytingar á kostnaði. Framangreint endurspeglast í samtímagögnum en um áhrif samkeppni á verð og afkomu Samskipa má í dæmaskyni nefna ummæli þáverandi stjórnarformanns Samskipa á Íslandi og stjórnarmanns Samskipa Holding, (S)stjform-S, á fundi með lykilstjórnendum Samskipa á Íslandi síðar á árinu 2009, þ.e. 4. nóvember árið 2009: *„Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. […] Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA*.", sbr. kafla 14.10.

13459. Samtímagögn um skipulagningu Samskipa á markaðsaðgerðum árið 2009, þ. á m. umræddir verkefnalistar, sýna að samráð fyrirtækjanna var virt og skipulagning aðgerða fyrir árið 2009 tóku mið af því.

13460. Í áðurnefndri umfjöllun Samskipa í athugasemdunum er vísað til þess að aðgerðir á listanum hafi miðað að því að *„bjarga*" rekstrinum. Ætla má að þar séu Samskip að vísa til sambærilegra gjaldþrotaskýringa og finna má annars staðar í athugasemdum fyrirtækisins og eru þær órökstuddar með öllu. Vissulega voru ytri aðstæður mjög krefjandi hér á landi í kjölfar hrunsins haustið 2008. Á hinn bóginn sýna bæði samtímagögn Samskipa og jákvæð rekstrarafkoma af starfseminni á Íslandi (jákvæð EBITDA Samskipa hf.) að fyrirtækið stóð ekki á barmi gjaldþrots, sbr. kafla 33.1.6 og 25.4.5. Jafnvel þó að slíkt hefði átt

[6477] Sjá mgr. 1380 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6478] Sjá mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

við rök að styðjast þá geta fyrirtæki ekki gripið til ólögmæts samráðs við keppinauta til að forða sér, eða jafnvel eigendum, frá fjárhagsáskorunum eða gjaldþroti.

13461. Að mati Samkeppniseftirlitsins verður að gera ráð fyrir því að við verðhækkanir hjá fyrirtækjum sé einn af áhættuþáttum fólginn í því að missa viðskiptavini til keppinauta á virkum samkeppnismarkaði. Samanburður á samtímagögnum fyrirtækjanna fyrir og eftir rannsóknartímabilið annars vegar við samtímagögn frá rannsóknartímabilinu hins vegar hafa hér einnig þýðingu. Fyrir og eftir tímabilið má sjá óvissu og ótta um samkeppni milli fyrirtækjanna. Samtímagögn sýn að slík umræða og áhyggjur hurfu þegar samráð fyrirtækjanna hófst. Umræddir verkefnalistar Samskipa í upphafi árs 2009 ásamt öðrum gögnum sýna að samfellt samráð fyrirtækjanna var virt á þeim tíma. Skortur á greiningu eða áhættumati í samhengi við hættu á brottfalli viðskiptavina og verðhækkanir endurspeglar þannig þvert á athugasemdir Samskipa yfirstandandi samráð fyrirtækjanna.

13462. Áðurnefnd sjónarmið Samskipa um hlutfall verðhækkana (um 20%) og kostnaðarhagræðingar (80%) af heildaraðgerðum fyrirtækisins skv. gögnunum eru haldlaus í máli sem þessu. Auk þess sem verðhækkanir fyrirtækjanna sneru að fleiri þáttum en þeim hækkunum sem fjallað er um í umræddum gögnum, t.a.m. niðurfellingu afslátta og upptöku nýrra gjalda. Hvað sem framangreindu hlutfalli líður er ljóst að samráð fyrirtækjanna tók hvort tveggja til aðgerða sem voru til þess fallnar að auka tekjur (eins og verðhækkanir) eða kostnaðarhagræðingar (t.d. eins og gámasamstarf).

26.3. Um að láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð

13463. Í mgr. 826 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um skjal fyrirtækisins um *„300 stærstu“*, síðast vistað í gögnum fyrirtækisins 22. apríl 2009. Byggja Samskip á því að átakið hefði verið kallað *„samskiptaátak“*. Markmið þess hafi verið að skerpa á ABCD flokkun viðskiptavina, ábyrgð viðskiptastjóra og afla upplýsinga um stöðu minni viðskiptavina. Ástæðan fyrir áherslu á minni viðskiptavini hafi verið sú að viðskiptastjórar voru yfir höfuð vel upplýstir um sína ábyrgð gagnvart stærri viðskiptavinum en það sama gilti ekki um minni viðskiptavini. Þá segir að umrædd tilvísun (S)forstö-innfl1 til viðskiptavina sem voru skuldbundnir Eimskip hafi þýtt að viðskiptastjórar hafi ekki átt að eyða þeim stutta tíma sem hann gaf þeim í þetta verkefni í að sækja upplýsingar til viðskiptavina sem gátu ekki beint sínum flutningum annað vegna samnings við Eimskip.

13464. Þessar athugasemdir Samskipa hrófla ekki við þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að umrædd gögn endurspegli hina ólögmætu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips og áherslu fyrirtækjanna á að sækja ekki í stóra nýja viðskiptavini hvors annars heldur hækka verð gagnvart þeim sem fyrir væru í viðskiptum.

13465. Vegna athugasemda Samskipa um *„samskiptaátak“* árið 2009 skal hér í upphafi rifja upp umrædd fyrirmæli (S)forstö-innfl1 til undirmanna hans en þau voru eftirfarandi:

> *„Ef um er að ræða viðskiptavini sem eru 100% hjá Eimskip og þið vitið að eru samningsbundnir þeim (eins og t.d. Aðföng) þá er engin ástæða að tala við þá“.*

13466. Ljóst er að áðurnefnd athugasemd Samskipa um að *„samskiptaátak“* í apríl 2009 hafi tekið til minni viðskiptavina er í fullu samræmi við samráð fyrirtækisins við Eimskip sem var yfirstandandi á þessum tíma. Önnur samtímagögn sýna að ekki átti að keppa um mikilvæga viðskiptavini og hækka verð á þá. Áhersla var á minni viðskiptavini, sbr. t.d. glærukynningu (S)forstö-innfl1 frá þessum tíma, n.t.t. 24. apríl 2009, þar sem fram kom m.a.: *„ekki sækja, hækka verð“*, *„Átak í minni viðskiptavinum“*, sbr. kafla 14.2. Var þar um að ræða sama (S)forstö-innfl1 og hafði gefið undirmönnum sínum fyrirmæli um að í *„samskiptaátakinu“* ætti að láta samningsbundna viðskiptavini Eimskips í friði. *„Samskiptaátak“* Samskipa, sem tók til minni viðskiptavini, var því í samræmi við samráð fyrirtækjanna

og sérstaklega gætt af því hjá stjórnendum Samskipa að undirmenn myndu ekki „*rugga bátnum*" í samráðinu við Eimskip með því að eiga samskipti við mikilvæga viðskiptavini Eimskips.

13467. Af þessu tilefni skal einnig tekið fram að niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um að fyrirtækin hafi náð saman um markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini er reist á fjölmörgum samtímagögnum og ályktunum sem dregnar af þeim. Er sú niðurstaða því ekki aðeins reist á framangreindu. Þegar litið er heildstætt á þessi gögn sýna þau að fyrirtækin nálguðust stóra og mikilvæga viðskiptavini sína endurtekið með verðhækkanir í farteskinu án nokkurs sýnilegs ótta um að þeir myndu nota tækifærið til að leita til keppinautarins sem myndi bjóða þeim betri kjör. Þá hafa Samskip ekki útskýrt af hverju þetta viðmið um samningsbundna viðskiptavini Eimskips hafi ekki verið notað í samkeppnisaðgerðum fyrirtækisins utan rannsóknartímabilsins, t.d. á svokölluðum „*grænlenskum dögum*", sbr. umfjöllun í kafla 6.7.6, en augljós breyting varð á stefnu fyrirtækisins eftir ítrekuð samskipti stjórnenda og starfsmanna þeirra á árinu 2008. Þar að auki eru framangreindar athugasemdir Samskipa, um að ekki hafi átt að eyða tíma í samningsbundna viðskiptavini Eimskips vegna þess þeir væru samningsbundnir og gætu ekki beint viðskiptum annað, í ósamræmi við aðrar framkomnar skýringar fyrirtækisins. Í mgr. 1355 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI, í tengslum við yfirfærslu á viðskiptum N&O frá Eimskip til Samskipa vorið 2009, segir að Samskip hafi haldið góðu sambandi við viðskiptavini keppinauta sinna og að fyrirtækið væri því reiðubúið að „*stökkva til*" þegar aðstæður sköpuðust til að sækja ný viðskipti, t.a.m. þegar stór viðskiptavinur segði upp samningi sínum við flutningsaðila.

13468. Í mgr. 1378 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI setur fyrirtækið fram sjónarmið um stefnu sína og áherslur í innflutningi.[6479] Þá hafna Samskip því að tölvupóstur (S)forstj til sjálfs síns, þar sem fram koma skilaboðin „*skyr samkeppnisstefna*" og tenging Samkeppniseftirlitsins á þeim skilaboðum við önnur gögn málsins, sé vísbending um ólögmætt samráð við Eimskip.[6480]

13469. Í athugasemdum Samskipa segir að eftir að fyrirtækið hafi náð viðskiptum N&O og Fóðurblöndunnar yfir til sín í upphafi árs 2009 hafi áhersla verið lögð á að verja þáverandi viðskiptavini fyrirtækisins gegn keppinautnum, reyna að hækka verð, sækja í minni viðskiptavini sem skiluðu hærri framlegð og leggja áherslu á að lækka kostnað. Allt þetta hafi verið til þess fallið að styrkja rekstrarhæfni Samskipa og þar með samkeppnisstöðu fyrirtækisins. Samskipum hafi verið fullkomlega heimilt að taka ákvarðanir sem miðuðu að þessu. Ekki fáist skilið hvernig í þessu felist vísbending um samráð við Eimskip. Samskipum hafi verið heimilt að setja sér markmið um að „*halda öllu*" og reyna að verja eigin stöðu í stað þess að leggja áherslu á að sækja ný viðskipti. Samskip benda einnig á að það sé ekki sjálfgefið að það þjóni hagsmunum fyrirtækisins að fara á eftir öllum mögulegum viðskiptavinum með undirboðum. Ótti við refsiaðgerðir markaðsráðandi fyrirtækis hafi ávallt verið undirliggjandi og haft áhrif við mat á því hvort sótt skyldi hart eða ekki. Þetta séu ekki vísbendingar um samráð. Auk þess byggja Samskipa á því að mikilvægt sé að horfa til þess að það geti skipt máli hvaða viðskiptavinur á í hlut, hvert umfang flutninganna sé, samsetning viðskiptavinahópsins á hverjum tíma o.fl.[6481]

13470. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 komu fyrirtækin upp ólögmætu samráði sem m.a. fólst í markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini. Nokkrum dögum áður en samráðið hófst hafði (S)frkvstj-millilandasv ráðgert að framundan væri efnahagssamdráttur sem myndi fylgja samkeppni, verðlækkun og að Samskip myndu mæta þessu m.a. með því að sækja innflutningsmagn frá Eimskip, sbr. glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv frá 17. maí 2008 og umfjöllun í kafla 6.7.6. Fyrr á árinu 2008 var á glærukynningu Samskipa fjallað um aðstæður á markaði fyrir sjóflutninga þar var einnig gert ráð fyrir samkeppni og verðstríði: „**Rates under pressure in connection with renewal of large import contracts.*" Í svonefndri SWOT greiningu í glærunum var sagt

[6479] Sjá einnig mgr. 54-60 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022.
[6480] Sjá mgr. 113 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022 og mgr. 54-55 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022.
[6481] Sjá mgr. 57 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022.

að meðal ógna gagnvart þessari starfsemi Samskipa sé: *„*Large contracts open for renegotiation next year *Price war.*"*, sbr. kafla 6.7.2. Samkeppni hafði líka verið viðbrögð fyrirtækjanna við samdrætti árið 2002, sbr. kafla 5.3. Með hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna sem hófst eftir mitt ár 2008 komu fyrirtækin á hinn bóginn í veg fyrir þetta.

13471. Ekki stoðar hjá Samskipum í athugasemdunum að vísa til atvika vegna N&O og Fóðurblöndunnar. Í samanburði við N&O var Fóðurblandan t.a.m. ekki umfangsmikill kaupandi að flutningsþjónustu en markaðsskipting fyrirtækjanna tók ekki til minni viðskiptavina. Hvað áhrærir N&O vísast til kafla 14.5 en eins og þar er rakið voru atvik í tengslum við flutning N&O til Samskipa hvorki frávik frá hinu samfellda samráði né sýna að hið samfellda samráð hafi ekki verið til staðar. Hvorki tilfærsla N&O né Fóðurblöndunnar í upphafi árs 2009 sýna þannig að fyrirtækin hafi látið af samfelldu samráði. Samtímagögn bæði Samskipa og Eimskips í kjölfarið renna að sama skapi stoðum undir að samráð fyrirtækjanna var virt, fyrirtækin sóttu ekki á viðskiptavini hvors annars og samhliða hækkuðu verð eða gátu lagt til grundvallar að hækka verð. Í því sambandi er einnig vísað til þess að enginn mikilvægur viðskiptavinur fór á milli fyrirtækjanna um langt árabil þar til taugatitringur kom í hið samfellda samráð á seinni hluta árs 2012 og fyrirtækin tóku að draga úr samráðinu á árinu 2013, sbr. kafla 21.

13472. Samskip byggja á því að fyrirtækinu hafi verið frjálst og heimilt að viðhafa þá stefnu sem birtist í áætlunum þess, þ.e. að „*verja*" þá viðskiptavini sem væru í viðskiptum við fyrirtækið í stað þess að sækja á nýja viðskiptamenn og þannig viðhalda markaðshlutdeild sinni. Af þessu tilefni skal tekið fram að Samskip útskýra ekki hvað felist í því að „*verja*" viðskipavini sína eða til hvaða aðgerða fyrirtækið hafi gripið til í því skyni að ná því markmiði. Allt að einu samræmast þessar skýringar Samskipa illa þeim áætlunum og stefnu fyrirtækisins að hækka á sama tíma verð til umrædda viðskiptavina. Þessar skýringar Samskipa eiga sér heldur ekki stoð í samtímagögnum Eimskips enda ljóst að Eimskip, í samræmi við samráðið, sótti ekki á mikilvæga viðskiptavini Samskipa, sbr. einnig sátt Eimskips, dags. 16. júní 2021 og viðurkenningu um markaðsskiptingu á mikilvægum viðskiptavinum. Með samráði fyrirtækjanna höfðu fyrirtækin raskað æskilegri óvissu sem er forsenda virkrar samkeppni skv. 10. gr. samkeppnislaga.

13473. Öll samtímagögn eru að sama meiði. Þar var ekki að finna óvissu um að verðhækkanir og vörn á markaðshlutdeild myndi skapa óvissu um viðbrögð keppinautarins. Þvert á móti var ár eftir ár gert ráð fyrir að fyrirtækið gæti hækkað verð og haldið sínum stærstu og mikilvægustu viðskiptavinum. Blasir það við að á grundvelli hinna samstilltu aðgerða höfðu Samskip vissu fyrir því að keppinautur þess, Eimskip, myndi ekki reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum af fyrirtækinu. Í þessu sambandi skal áréttað að í samtímagögnum kemur fram að fyrirtækin bjuggu í mörgum tilvikum yfir upplýsingum um að keppinauturinn væri að vinna að því að hækka verð. Á grundvelli þessa gættu þau að því að bjóða ekki of lág verð til umræddra viðskiptavina sem óskuðu eftir tilboðum, sbr. t.d. kafla 14.27.1.

13474. Samskip byggja á því að ástæðan fyrir því að ekki hafi verið lögð áhersla á að sækja ný viðskipti hafi verið ótti við refsiaðgerðir Eimskips. Sá ótti sem Samskip lýsa er hins vegar eðlilegur þáttur á samkeppnismarkaði. Óvissa og ótti um aðgerðir keppinauta er birtingarmynd og drifkraftur virkrar samkeppni. Af hálfu Samskipa hefur því ekki verið svarað hvers vegna umræddur ótti kom ekki í veg fyrir að fyrirtækið hækkaði verð gagnvart þáverandi viðskiptavinum sínum. Til viðbótar skal því haldið til haga að gögn Eimskips bera engin merki þess að Samskipum hafi staðið ógn af Eimskip. Þvert á móti, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021. Þá koma þessar skýringar Samskipa um ótta við Eimskips ekki heim og saman við þá staðreynd að þegar fjara fór undan markaðsskiptingu fyrirtækjanna í upphafi árs 2013 hóf fyrirtækið að undirbúa sókn á hendur Eimskip. Gögn frá þeim tíma bera ekki með sér að ótti við refsiaðgerðir Eimskips hafi aftrað því hjá Samskipum. Hið sama á við um „*herferð*" Samskipa gegn Eimskip og „*grænlenska daga*" þar sem fyrirtækið ætlaði að sækja á mikilvæga viðskiptavini

Eimskips og var dagskrá hjá Samskipum í maí 2008, þ.e. rétt áður en samráð fyrirtækjanna hófst í byrjun júní 2008, sbr. kafla.

13475. Engin gögn renna stoðum undir að það hafi verið ótti við Eimskip sem útskýrir þá stefnu Samskipa að sækjast ekki eftir nýjum viðskiptum. Til stuðnings því að um samstilltar aðgerðir hafi verið að ræða vísast einnig til umfjöllunar um atvik á árinu 2013 þegar markaðsskiptingin á milli fyrirtækjanna var að renna sitt skeið og aukin samkeppni hófst. Á þeim tíma virtist umræddur „ótti" ekki hafa stöðvað Samskip í markaðssókn sinni gegn Eimskip. Þá vísast til þess að Eimskip, gagnaðili Samskipa í samráðinu, hefur viðurkennt að hafa átt í samráði við Samskip um takmörkun á flutningsgetu og skiptingu markaða eftir stærri viðskiptavinum í sjó – og landflutningum.

13476. Í ákvörðun segir frá því að í SWOT greiningu Eimskips í glærukynningu frá 14. apríl 2009 sé vísað til Samkeppniseftirlitsins sem „*ógnar*". Af því tilefni segir í mgr. 812 í athugasemdum Samskipa við AII að eðlilegt væri að markaðsráðandi fyrirtæki, eins og Eimskip, skilgreindi Samkeppniseftirlitið sem ógn, sérstaklega í ljósi þess að Samskip hafi margsinnis sent eftirlitinu kvartanir vegna aðgerða Eimskips á markaði. Þá er í mgr. 811 í athugasemdum Samskipa við AII byggt á því að ekki hafi alltaf verið þörf á að minnast sérstaklega á að Eimskip hafi verið þeirra helsti keppinautur, það væri sjálfgefið.

13477. Ekki er unnt að fallast á þetta. Sé horft heildstætt á gögn málsins í samræmi við sönnunarreglur samkeppnisréttar er umrædd SWOT greining Eimskips í samræmi við önnur samtímagögn sem sýna að Eimskip mat Samskip ekki sem ógn í samkeppnislegum skilningi. Þetta sýnir framangreind SWOT greining, sbr. einnig sátt Eimskips og viðurkenningu á samráði við Samskipa frá 16. júní 2021.

13478. Þótt það hafi ekki úrslitaáhrif þá hafa við rannsókn málsins ekki fundist forsendur eða skýringar á því af hverju Eimskip taldi stjórnvald á sviði samkeppnismála vera ógn fyrir útflutningsrekstur fyrirtækisins. Miðað við fyrrgreindar athugasemdir Samskipa, um að Eimskip hafi óttast endurteknar kvartanir Samskipa til Samkeppniseftirlitsins hefði mátt ætla að Samskip, eða aðrir keppinautar, væru hin eiginlega „ógn", en ekki eftirlitið.

26.4. Um fyllt í skarðið með Nathan & Olsen

13479. Í mgr. 1355 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að atvik sem tengjast viðskiptum Aðfanga og Nathan & Olsen (N&O) á árinu 2008 og 2009 sé liður í samráði fyrirtækisins við Eimskip eða að til grundvallar yfirfærslu á viðskiptum N&O frá Eimskip til Samskipa vorið 2009 hafi legið einhvers konar samkomulag við Eimskip. Af hálfu Samskipa er því alfarið hafnað að samningur Samskipa við N&O hafi verið liður í samráði þess við Eimskip eða leiðrétting í kjölfar þess að Aðföng fluttu viðskipti sín til Eimskips. Ekkert samráð hafi verið um að halda friði á markaðnum. Segir að langur tími hafi liðið frá því Aðföng hafi farið úr viðskiptum við Samskip þangað til N&O bættust við og þá er ítrekað að aldrei hafi verið vissa fyrir því að rekstraráætlanir gengju eftir.

13480. Vegna þessara athugasemda Samskipa ber að rifja upp að samfellt samráð fyrirtækisins og Eimskips tók til aðgerða sem gripið var til eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. einnig „*Nýtt upphaf*" glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008. Þær aðgerðir fólu m.a. í sér samráð um skiptingu á mörkuðum eftir mikilvægum viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Stóð hið samfellda samráð yfir frá miðju ári 2008 þar til það fór að draga úr því á árinu 2013. Líkt og Samskip benda á í athugasemdunum var tilfærsla á einum mikilvægum viðskiptavin milli fyrirtækjanna árið 2009, N&O. Við rannsókn málsins hefur Samkeppniseftirlitið tekið til athugunar hvort þetta sýni að samráð fyrirtækjanna hafi ekki verið fyrir hendi eða fyrirtækin hafi látið af samfelldri háttsemi sinni sem hófst eftir fund þeirra 6. júní 2008. Þau gögn sem rakin eru í kafla 14.5 um atvik tengd viðskiptum N&O og Aðfanga sýna að gert var ráð fyrir því að Samskip myndu fylla í skarðið vegna þess magns sem fyrirtækið tapaði yfir til

Eimskips vegna Aðfanga á fyrri hluta ársins 2008 þ.e. áður en hið aukna samráð hófst í júní 2008, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 6. maí 2008.

13481. Þá þykir ljóst að á þessum tímapunkti í nóvember 2008 var búið að ákveða að Samskip myndu eingöngu sækja á viðskipti við annað hvort N&O eða Innnes, sbr. m.a. rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009 frá 12. nóvember 2008 og tölvupóst (S)forstj til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv frá 16. desember 2008: *„Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir"*.

13482. Þá sýna gögn málsins að tilfærsla á viðskiptum N&O raskaði ekki samráðinu við Eimskip og er þannig að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að samningur Samskipa við N&O er ekki til vitnis um virka samkeppni milli Samskipa og Eimskips eftir að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst í júní 2008. Eftir þetta fór enginn mikilvægur viðskiptavinur í innflutningi milli fyrirtækjanna á næstu árum meðan hið samfellda samráð stóð sem hæst.

13483. Verða einstaka sjónarmið Samskipa vegna atvik tengd tilfærslu N&O í febrúar 2009 nú rakin nánar.

13484. Í mgr. 1355-1358 í athugasemdum Samskipa við AI vísar fyrirtækið til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um tölvupósta (S)forstö-innfl1 frá apríl og maí 2008 vegna brotthvarfs Aðfanga úr viðskiptum Samskipa.[6482] Af því tilefni segir í athugasemdum Samskipa m.a. að fyrirtækið haldi góðu sambandi við eigin viðskiptavini og viðskiptavini keppinauta sinna og sé því reiðubúið að *„stökkva til"* þegar aðstæður skapist til að sækja ný viðskipti, t.a.m. þegar stór viðskiptavinur segi upp samningi sínum við flutningsaðila. Við brotthvarf stórs viðskiptavinar, líkt og Aðfanga, losni um flutningsgetu sem brýnt sé að fylla og að það hafi verið skýr ásetningur að sækja ný viðskipti í stað Aðfanga. N&O og Innnes hafi verið álitlegir kostir að mati Samskipa. Ekki sé unnt að túlka gögn málsins sem svo að Samskip hafi litið á það sem auðvelt verkefni enda hafi það tekið 10 mánuði að ná viðskiptum við N&O og samningaviðræður hafi verið hafnar fyrir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 6. maí 2008 hafi falist yfirlýsing um að grimmt yrði sótt til að tryggja sambærileg viðskipti og við Aðföng. Í orðum hans hafi ekki falist að til grundvallar hafi legið einhvers konar samkomulag við Eimskip.

13485. Þá er í athugasemdum Samskipa við AI, mgr. 1359-1361, fjallað um rekstraráætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 og umfjöllun sem þar er að finna um viðbrögð við brotthvarfi Aðfanga. Að sögn Samskipa voru N&O og Innnes nefnd sérstaklega í rekstraráætlun fyrirtækisins þar sem þessir tveir innflytjendur voru taldir álitlegir kostir til að ná í viðskipti í stað viðskipta Aðfanga. Samskip hafi ekki haft neitt á móti því að ná báðum þessum fyrirtækjum í viðskipti svo framarlega sem það hafi verið hagfellt fyrir fyrirtækið og mögulegt út frá flutningsgetu og samsetningu viðskiptavina. Það hafi hins vegar verið óvarlegt að ætla að það tækist að ná mörgum stórum viðskiptavinum frá Eimskip. Samskip benda á að fyrirtækið hafi átt í miklum samskiptum við Innnes á árunum 2008-2009. Orðalag (S)forstj um að taka ætti *„einn þeirra yfir"* vísi til lágmarkskröfu af hálfu (S)forstj, þ.e. að a.m.k. ætti að ná öðru hvoru fyrirtækinu í viðskipti við Samskip.

13486. Samskip byggja á því að samskipti innan Eimskips sýni að fyrirtækið hafi haft áhuga á að halda viðskiptum N&O og að það hafi komið fyrirtækinu í opna skjöldu að N&O hafi sagt upp samningi sínum við Eimskip, sbr. mgr. 94, 97 og 102-108 í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022.[6483] Telja Samskip þessi gögn til marks um eðlilega samkeppni þar sem fyrirtækið hafi haft betur. Samskip og Eimskip hafi ekki haft samráð um viðskiptin.

[6482] Sjá einnig mgr. 93 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.
[6483] Sbr. einnig mgr. 51 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022.

13487. Samskip byggja í athugasemdum sínum á því að fyrirtækið hafi lagt áherslu á að fá sem best verð fyrir N&O og hafi haft mikinn áhuga á að ná viðskiptunum. Það sýni þá miklu samkeppni sem var um N&O, sbr. mgr. 98 og 100 í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022. Að mati Samskipa sé ekki hægt að draga þá ályktun að fyrirtækið hafi boðið samkeppnishæfari verð í þetta skipti því Samskip hafi einnig verið að keppa við Maersk, ekki aðeins Eimskip. Samskip hafi í þessu tilviki einnig verið að keppa við Eimskip um flutningana þar sem Maersk hafi ekki siglt til Íslands og því ljóst að Maersk hefði leitað tilboða frá Eimskip í flutninga milli Evrópu og Íslands.

13488. Vegna framangreindra athugasemda Samskipa um N&O þykir rétt að árétta eftirfarandi:

13489. Skýringar Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn. Þau sýna að Samskip gerðu eingöngu ráð fyrir því að fylla í það *„skarð“* sem flutningur Aðfanga yfir til Eimskips skyldi eftir sig, annað hvort með N&O eða Innnes. Að öðrum kosti hafi verið hætta á að raska hinu samfellda samráði við Eimskip. Í því sambandi má benda á að það kemur fram í athugasemdum Samskipa að fyrirtækið hafi tekið þá ákvörðun að sækja ekki frekar á stóra viðskiptavini Eimskips eftir að fyrirtækið hafði náð N&O í viðskipti, sbr. t.d. mgr. 1393 í athugasemdum við AI.

13490. Þá er einnig eftirtektarverð sú vissa sem sést í gögnum málsins að það yrðu annað hvort N&O eða Innnes sem myndi koma í stað Aðfanga. Í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2009, sem var til umræðu á framkvæmdastjórafundi um miðjan nóvember 2008, segir m.a.: *„Nýr viðskiptavinur (7000 tonn) er áætlaður inn í þennan flokk. Þessi viðskiptavinur er annað hvort Nathan & Olsen eða Innes.“*. Í athugasemdum Samskipa er því eingöngu haldið fram að þessi fyrirtæki hafi verið talin *„álitlegir kostir“* þar sem þau væru stórir innflytjendur á matvælum og keppinautar Aðfanga. Orðalag (S)forstj í tölvupósti 16. desember 2008 um að taka ætti *„einn þeirra yfir“* vísi til lágmarkskröfu af hálfu (S)forstj, þ.e. að a.m.k. ætti að ná öðru hvoru fyrirtækinu í viðskipti. Samkeppniseftirlitið fær ekki séð af hverju það ætti að skipta máli hvers kyns innflytjandi kæmi í stað Aðfanga. Samskip hafa þannig ekki útskýrt af hverju það hafi verið mikilvægt að ná flutningum matvælafyrirtækis í stað annars konar fyrirtækis. Þá hafnar eftirlitið því að orðalag (S)forstj vísi til einhvers konar „lágmarkskröfu“. Að mati Samkeppniseftirlitsins er orðalagið þvert á móti afdráttarlaust. Þar segir: *„þið takið einn þeirra yfir“*. Það raungerðist því eins og rakið er í kafla 14.6 sýna samtímagögn að í kjölfar þess að Samskip höfðu náð N&O í viðskipti var enginn áhugi lengur til staðar að ná einnig viðskiptum Innnes.

13491. Að mati Samkeppniseftirlitsins bendir framanritað allt til þess að eingöngu hafi átt að fylla í það skarð sem Aðföng hafi skilið eftir hjá Samskipum og jafna þannig stöðuna. Aðstæður hafi verið metnar þannig að frekari sókn hefði skapað ójafnvægi í samráði Samskipa við Eimskip og raskað þeim friði sem Samskip höfðu komið á í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008. Líkt og rakið hefur verið í ákvörðun þessari unnu bæði skipafyrirtækin að áætlunum á síðari hluta ársins 2008 sem gerðu ráð fyrir stórauknu samstarfi þeirra þar sem fjallað var um sömu eða hliðstæð atriði við m.a. breytingar á siglingakerfum. Samkeppniseftirlitið telur ljóst að framangreint endurspeglar hina ólögmætu markaðsskiptingu (samráð um skiptingu á höfnum, flutningsleiðum eða viðskiptavinum) og ólögmæta takmörkun á flutningsgetu (samráð í tengslum við fækkun/smækkun skipa). Áhersla Samskipa á að ná eingöngu í annan af umræddum tveimur viðskiptavinum Eimskips í viðskipti, N&O eða Innnes, var afleiðing þessarar samhæfingar fyrirtækjanna og ólögmætrar markaðsskiptingar þeirra, en markaðsskiptingin tókst að fullu í kjölfar þessa og stóð fram til loka árs 2012 þegar fyrirtækin tóku að draga úr samráðinu.

13492. Eins og áður segir halda Samskip því fram í mgr. 1360 í athugasemdum sínum við AI að fyrirtækið hafi *„sannarlega ekki slegið á móti því hendinni að ná viðskiptum beggja þessara aðila* [N&O og Innnes]*, svo framarlega sem það væri hagfellt fyrir Samskip og mögulegt út frá flutningsgetu og samsetningu viðskiptavina.“* Þessar skýringar eru ekki rökstuddar frekar. Hvað átt sé við með að vera *„hagfellt“* fyrir Samskip er með öllu órökstutt. Ólögmætt samráð getur sannanlega verið hagfelldari kostur en að keppa

um viðskipti við keppinaut. Sé litið heildstætt á gögn og atvik málsins mætti leiða líkum að því að það hafi ekki verið talið hagfellt fyrir Samskip að raska þeirri ró sem að mati fyrirtækisins hafði náðst á flutningamarkaði í lok árs 2008. Samskip hafa sjálf haldið því fram í athugasemdum sínum að það væri hlutverk stjórnenda að hámarka arðsemi og því eðlilegt að reyna að forðast verðstríð í lengstu lög. Að sögn Samskipa hafi verið fullljóst að fyrirtækið myndi tapa í verðstríði við Eimskip og hafi því neyðst til að *„treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*".[6484]

13493. Staðhæfingar Samskipa um ómöguleika á að sækja bæði á N&O og Innnes út frá flutningsgetu er ekki rökstudd. Í því sambandi skal hafa í huga að samtímagögn sýna vannýtta flutningsgetu í flutningakerfi Samskipa í innflutningi til Íslands, sbr. rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 (*„[…] bæði skipafélögin eru með ónýtta flutningsgetu í innflutningi*"), sbr. einnig trúnaðarskjal (E)forstö-útfl til (E)forstj frá 7. júlí 2009 (*„Import. […] Capacity in the market more than the market is offering cargo*"). Þá kom fram í *„SWOT"* greiningu í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010, sem hann fór yfir á fundi stjórnar Samskipa Holding að veikileiki var talinn felast m.a. í *„Surplus capacity inn shipping, trucking […]"* Vannýtt flutningsgeta í flutningakerfi Samskipa á sér jafnframt stoð í afhentum gögnum fyrirtækisins.[6485]

13494. Þá fæst ekki séð hvað átt sé við með athugasemdum Samskipa um að þessar aðgerðir fyrirtækisins hafi þurft að taka mið af *„samsetningu"* viðskiptavina. Þetta á sér ekki stoð í samtímagögnum og hefur enga þýðingu. Benda skal á að *„samsetning"* viðskiptavina var ekki áhyggjuatriði hjá Samskipum þegar fyrirtækið sótti eða ætlaði að sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips fyrir og eftir rannsóknartímabilið.

13495. Í mgr. 1362 í athugasemdum sínum við AI mótmæla Samskip því að viðskipti og kjör N&O hafi verið rædd á fundi Eimskips og Samskipa 4. desember 2008 líkt og byggt er á í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Samskip hafi, sem viðskiptavinur Eimskips í Norður-Ameríku-siglingum, fengið þær upplýsingar að allir viðskiptavinir á umræddri leið greiddu BAF olíugjald og Samskip væru þar ekki undanskilin. Samskip hafi síðan fengið þær upplýsingar frá N&O að það væri rangt. Að mati Samskipa er ekkert í þessum samskiptum sem gefur tilefni til athugasemda. Samningaviðræður Eimskips og Samskipa um gjaldtöku í Norður-Ameríku-samningnum fela að mati Samskipa ekki í sér samráð af nokkrum toga.

13496. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Samtímagögn sýna að Eimskip upplýsti Samskip um kjör viðskiptavina sinna, þ.e. að allir viðskiptavinir greiddu BAF vegna flutninga frá Bandaríkjunum. Ekki er hægt að horfa framhjá því að Eimskip og Samskip voru og eru keppinautar á þessari flutningaleið. Líkt og nánar er fjallað um í kafla 25.39 vörðuðu þessi upplýsingaskipti stefnu fyrirtækjanna í verðlagningu til viðskiptavina og því um að ræða afar viðkvæmar viðskiptaupplýsingar um hegðun og framtíðarhegðun fyrirtækjanna. Miðlun á þess háttar upplýsingunum á milli keppinauta (sem voru með 100% markaðshlutdeild á flutningaleiðinni) felur í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Var þetta þáttur af hinu ólögmæta samráði. Með hliðsjón af framangreindu er ekki fallist á sjónarmið Samskipa.

13497. Líkt og rakið er í kafla 14.3.1 sneri Innnes sér til Samskipa árið 2009, vegna verðhækkana Eimskips gagnvart fyrirtækinu. Fjallað er um tilboða Samskipa til Innnes frá nóvember 2008 í kafla 14.5. Þar kemur fram það mat Samkeppniseftirlitsins að umrætt tilboð hafi verið í samræmi við þáverandi stefnumörkun fyrirtækisins um að ná til sín í viðskipti nýjum mikilvægum innflytjanda á matvöru eftir brotthvarf Aðfanga. Á þeim tíma var enn óljóst hvort það yrði Innnes eða N&O. Líkt og rakið er í kafla 14.6 ætluðu Samskip ekki að ná Innnes í viðskipti á árinu 2009 þegar ljóst var að viðskiptin við N&O voru í höfn.

[6484] Sjá mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6485] Afhent gögn Samskipa 01.02.2018, viðauki 2.

13498. Sjónarmið Samskipa í mgr. 94-96 í bréfi þess, dags. 13. júní 2022, um að samningskjörin sem (S)forstö-innfl1 bauð Innnes á árinu 2008 hafi verið mjög góð eru því í raun í samræmi við umfjöllun eftirlitsins í ákvörðun. Enginn ágreiningur er um að tilboð Samskipa til Innnes í nóvember 2008 beri það með sér að á þeim tímapunkti hafi Samskip sótt á að ná Innnes í viðskipti. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta afmarkaða dæmi hins vegar ekki til marks um að fyrirtækin hafi látið af hinu samfellda samráði, heldur liður í áætlun Samskipa að fylla í *„skarð"* Aðfanga. Algjör viðsnúningur á áhuga Samskipa á viðskiptum Innnes á árinu 2009, eftir að Samskip náðu N&O í viðskipti, endurspeglar það að hin samfellda markaðsskipting var til staðar á þessum tíma. Viðsnúningurinn og samanburður á háttsemi Samskipa gagnvart Innnes (fyrir og eftir tilfærslu N&O) er afar greinilegur og til þess fallið að styrkja niðurstöðu um að samráð fyrirtækjanna hafi tekið til þeirra aðgerða eða aðgerðarleysis að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Aðeins átti að ná öðrum þessara viðskiptavina í viðskipti í þeim tilgangi að fylla í skarðið eftir brotthvarf Aðfanga.

13499. Atvik vegna tilboðsumleitan Innnes árið 2009 til Samskipa sýna að hin samfellda ólögmæta markaðsskipting var virt.

13500. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008, þar sem ákveðið var að ráðast í *„Nýtt upphaf"* verkefnið, hafi fyrirtækin gripið til ólögmætra aðgerða sem m.a. varðaði takmörkun á flutningsgetu og skiptingu á mörkuðum eftir mikilvægum viðskiptavinum. Með samráði fyrirtækjanna komu þau á framtíðarskipulagi þar sem samkeppni var raskað. Innan þess rúmaðist eingöngu að gera ráð fyrir að ná N&O. Það hefði talist fara gegn *„friðnum"* að fara á eftir meira magni en því sem tapaðist með flutningi Aðfanga. Gögn málsins sýna auk þess að gert var ráð fyrir því að Samskip myndu fylla í skarðið fyrir það magn sem Samskip hafði tapað yfir til Eimskips vegna Aðfanga áður en aukið samráð hófst, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 6. maí 2008.

13501. Endurspeglast þetta einnig í þeirri vissu Samskipa að það yrði annað hvort N&O eða Innnes sem myndu koma í stað Aðfanga, sbr. orðalag (S)forstj um að taka ætti *„einn þeirra yfir"* og orðalag í rekstraráætlun Samskipa um að ná skyldi í einn nýjan viðskiptavin í matvöru, *„annað hvort Nathan & Olsen eða Innnes."* Í þessu sambandi verður að hafa í huga að í kjölfar þess að Samskip höfðu náð N&O í viðskipti var enginn áhugi lengur til staðar að ná einnig viðskiptum Innnes. Aðeins átti að ná öðrum þessara viðskiptavina í viðskipti í þeim tilgangi að *„fylla í skarðið"* eftir brotthvarf Aðfanga.

13502. Ekki er því unnt að fallast á að framangreind atvik, þ.e. samningur N&O við Samskip, séu til vitnis um virka samkeppni á markaði og fyrirtækin hafi látið af samfelldu samráði þeirra. Í því sambandi er mikilvægt að horfa til þess hvaða afleiðingar þessi atvik höfðu á markaði í kjölfarið. Líkt og rakið er í ákvörðun málsins, sbr. einnig í köflum hér á eftir, raskaði þessi tilflutningur á viðskiptum N&O ekki ró á flutningamarkaði. Í kjölfarið braust ekki út frekari samkeppni. Þvert á móti sýna gögn málsins að það fór enginn mikilvægur viðskiptavinur í innflutningi milli fyrirtækjanna á næstu árum meðan hið samfellda samráð stóð sem hæst. Þannig ríkti *„friður"* á markaðnum og í samtímagögnum vísað til þess að það væri *„ró"* á markaðnum. Þetta hafa Samskip jafnframt staðfest í athugasemdum sínum. Samskip hafa byggt á því að á þessum tíma hafi verið tekin ákvörðun um að leggja áherslu á að *„verja fengna stöðu og leita leiða til að auka framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja frekar á minni og meðalstóra viðskiptavini þar sem framlegð var hærri."*[6486]

13503. Í mgr. 1367 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samtímagögn sem fjalla um tilfærslur viðskiptavina milli Eimskips og Samskipa árin 2008 og 2009, þ.e. tölvupóst (S)forstj frá 16. desember 2008, verkefnalista (E)forstj frá febrúar 2009 og yfirlit Eimskips frá 21. apríl 2009 *„Náð vs Misst 2008_2009"*, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.5.3. Mótmæla Samskip því að þessi gögn standi baki

[6486] Sjá t.d. mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.

ályktunum um ólögmætt samráð fyrirtækisins við Eimskip. Ekkert samkomulag við Eimskip hefði verið til staðar. Um hafi verið að ræða virka samkeppni milli Samskipa og Eimskips. Samkeppniseftirlitið horfi framhjá því að Samskip hafi verið með marga anga úti í viðleitni til að ná í viðskipti og auka hlutdeild félagsins á markaðnum.

13504. Í þessu samhengi er í athugasemdum Samskipa fjallað um tilfærslu á viðskiptum Búrs frá Samskipum til Eimskips sem áttu sér stað í desember 2008. Segja Samskip að í gögnum málsins liggi fyrir samantekt frá Búr um ástæður þess að samningi við Samskip hefði verið sagt upp. Þar komi fram að sú ákvörðun Búrs hafi verið tekin út frá þörfum fyrirtækisins í flutningstíma á ávöxtum og grænmeti, ekki á grundvelli samráðs Eimskips og Samskipa. Viðskiptavinir hafi sjálfstæðan samningsvilja og eiga í viðskiptum við þann flutningsaðila sem þeir kjósa, iðulega að undangengnum löngum samningaviðræðum. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa vegna atvika tengdum Búr árið 2008. Vísast um þetta til kafla 9.12.3 og kafla 11 í ákvörðun þessari.

13505. Eitt af úrlausnarefnum vegna „*Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips, sem tók til sjóflutninga og takmörkunar á flutningsgetu, tengdist flutningum á ferskvöru, grænmeti og ávöxtum, fyrir fyrirtækið Búr frá Rotterdam til Reykjavíkur (svokölluð „*Rotterdam express*" leið hjá Samskipum.) Eftir breytingu Samskipa á siglingakerfinu í lok október 2008 sinntu Samskip ekki þessum ferskvöruflutningum.

13506. Fjallað var um mögulega lausn á þessu í skjalinu „*Siglingakerfi – hagræðing*" sem (S)forstj fékk sent kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Þar er rætt um ábata Samskipa og Eimskips af því ef Eimskip myndi annast „*innflutning á grænmeti fyrir Samskip*" eftir takmörkun Samskipa á flutningsgetu. Eins og lýst hefur verið var í sama skjali fjallað um að Eimskip tæki að sér hluta af flutningum Samskipa fyrir Alcoa. Gögn málsins gefa einnig til kynna að til skoðunar væri að innflutningur fyrir Búr yrði hreinlega fluttur frá Samskipum til Eimskips. Voru þessi gögn tekin saman í aðdraganda eða í kjölfar samskipta lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sumarið 2008.

13507. Í athugasemdum Samskipa við AI er ósamræmi í skýringum Samskipa á samskiptum við Eimskip vegna flutninga fyrir Búr frá Rotterdam til Íslands. Ýmist er fullyrt að það hafi ekki verið samskipti milli Samskipa og Eimskips um Búr eða staðhæft að fyrirtækin hafi rætt möguleika á því að gera milli sín slotsamning þar sem Eimskip myndi sinna hluta af flutningum Búr fyrir Samskip.

13508. Atvik urðu síðan þau að eftir siglingakerfisbreytingu Samskipa í lok október 2008 voru Samskip ekki lengur með hraðflutninga frá Rotterdam til Reykjavíkur. Leið slotsamstarfs var ekki farin hjá Samskipum og Eimskip heldur færðust flutningar fyrir Búr frá Samskipum yfir til Eimskips í desember 2008. Var það í samræmi við áðurnefnd gögn eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 og samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna tengdum takmörkun á flutningsgetu og breytingum á siglingakerfum seinni hluta árs 2008.

13509. Í samræmi við þessi atvik fóru viðskipti Búr yfir til Eimskips í desember 2008. Eins og áður greinir er í athugasemdum Samskipa vísað til gagna frá Búr við tilfærsluna. Þau hrófla ekki við framangreindu og eru frekar til þess fallin að styðja við niðurstöðu málsins. Í ofanálag geta Samskip ekki flutt ábyrgð á háttsemi fyrirtækjanna yfir á viðskiptavini eða þjónustu sem voru andlag yfirstandandi samráðs.

13510. Hvað flutningsviðskipti Saltkaupa varðar benda Samskip á að þar sem fyrirtækið hafi ekki verið með beinar siglingar til Noregs, ólíkt Eimskip, hafi Samskip ekki verið samkeppnishæf um flutninga á þeim markaði. Þess vegna hafi (S)forstj undanskilið viðskipti Saltkaupa í tölvupósti sínum 16. desember 2008.

13511. Í umræddum tölvupósti (S)forstj frá 16. desember 2008 gaf hann fyrirmæli um að Samskip ættu ekki að bera sig eftir Noregs hluta viðskiptanna. Samkvæmt yfirliti Eimskips, „*Náð vs Misst 2008_2009*" féll sá hluti viðskipta Saltkaupa síðan í hendur Eimskips og þar með gekk það eftir sem (S)forstj mælti fyrir um, þ.e. að Samskip tækju aðeins yfir hluta viðskiptanna ((S)forstj: „*Saltkaup – náum öllu nema Noregi,*

[(S)forstö-innfl1] sparkar í [(S)frkvstj-innanl] ef upp á vantar hér á þessum enda“). Einn af verkþáttum „*Nýtt upphaf*“ verkefnis Eimskips og Samskipa tók til sjóflutninga. Undir það féll m.a. skipting á viðkomuhöfnum og endurskoðun á siglingakerfi fyrirtækjanna með það að „*leiðarljósi að lágmarka kostnað*“, sbr. glærukynninguna um „*Verkefnið Nýtt upphaf*“ frá 8. og 9. júní 2008. Í kynningunni kom fram að „*Noregur*“ væri höfn sem hægt væri að gera samning um. (S)forstj, sem gaf fyrirmæli um að skilja eftir Noregs hluta viðskipta Saltkaups hjá Eimskip sbr. tölvupóstinn frá 16. desember 2008, var í kynningunni tilgreindur í vinnuhópi „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins. Samkvæmt yfirliti Eimskips, „*Náð vs Misst 2008_2009*“ féll sá hluti viðskipti Saltkaupa síðan í hendur Eimskips og þar með gekk það eftir að Samskip tækju yfir hluta viðskiptanna við Saltkaup en Eimskip hélt eftir flutningum frá Noregi. Þá er sömuleiðis horft til þess að Saltkaup voru ekki meðal stærstu viðskiptavina Eimskips árið 2008/2009 en eins og ítrekað hefur verið rakið í ákvörðun þessari náði samráð fyrirtækjanna síður til minni viðskiptavina.[6487]

13512. Í þessu samhengi vísast til þess að þann 25. júní 2008 sendi (S)viðskstj, viðskiptastjóri hjá Samskipum, tölvupóst til (S)forstj og upplýsti hann um að hann ætti bókaðan fund með forstjóra Saltkaupa að viku liðinni. Í sama tölvupósti sagði (S)viðskstj forstjóra Samskipa einnig frá því að hann hafi hitt (E)forstj, forstjóra Eimskips, og að þeir hafi spjallað „*mikið um flutningana*“. Sagði hann frá því að (E)forstj hafi ekki legið á skoðun sinni „*frekar en vanalega*“ og talað um að „*fækka niður í eitt skip á USA og sennilega taka fljótlega eitt skip út á Evrópu o.sfrv. Algjör snillingur!*“ Það liggur því fyrir að á sama tíma og Samskip voru í samskiptum við Saltkaup um möguleg flutningsviðskipti þá fengu Samskip upplýsingar frá Eimskip um áform eða sennileg áform Eimskips um að draga úr flutningsgetu í siglingum til og frá Íslandi. Nokkrum mánuðum síðar gaf (S)forstj fyrirmæli tengd viðskiptum Saltkaupa, þ.e. að ná öllu nema Noregi. Gekk það eftir, Noregs-hluti viðskipta Saltkaupa féll í hendur Eimskips. Nánar er fjallað um þessi upplýsingaskipti í kafla 8.3 í ákvörðun þessari.

13513. Hvað tilfærslu annarra viðskiptavina varðar sem nefndir voru í yfirlitum (E)forstj frá 25. febrúar 2009 og (E)viðskstj3 frá 21. apríl 2009 þá eru þær tilfærslur ekki til vitnis um að fyrirtækin hafi látið af samfelldu samráði sínu eða þau atvik sýni að Samskip hafi verið með „*marga anga úti til að ná í viðskipti og auka hlutdeild félagsins á markaðnum*“ á kostnað Eimskips. Skal það útskýrt nánar:

- Viðskiptin við Alcan fóru ekki frá Eimskip til Samskipa heldur til Wilson/Thorship.
- Plastprent sneri sér að eigin frumkvæði til Samskipa í kjölfar umfjöllunar í fjölmiðlum um erfiða fjárhagsstöðu Eimskips.
- Atlantsskip áttu á þessum tíma í verulegum vandræðum og höfðu hætt siglingum um mitt ár 2008 og samið við Eimskip um flutninga fyrir sína viðskiptavini.
- Með Högum er í yfirliti (E)forstj átt við Aðföng en Aðföng skrifuðu undir samning við Eimskip 30. apríl 2008, þ.e. áður en samráðverkefni Samskipa og Eimskips hófst.
- Ingvar Helgason/BL flutti einnig viðskipti sín til Eimskips áður en „*Nýtt upphaf*“ verkefnið hófst. Hið sama á við um Samhenta.

13514. Þá mótmæla Samskip því í mgr. 1371 í athugasemdum við AI að viðskipti þeirra viðskiptavina sem fluttu sig á milli Eimskips og Samskipa á árunum 2008-2009 hafi verið umfangslítil í samhengi við heildarinnflutning fyrirtækjanna og sýni þannig fram á að friður og ró hafi ríkt á markaðnum. Um hafi verið að ræða umfangsmikil viðskipti samkvæmt öllum mælikvörðum. Athugasemdir eru einnig gerðar við þessar ályktanir Samkeppniseftirlitsins í ljósi þess hversu alvarlegum augum eftirlitið líti

[6487] Afhent gagn frá Eimskip 1.12.2016. „*B liður – 1-innflutningur*“.

neyðarsamkomulag Samskipa og Eimskips sem hafi eingöngu samanstaðið af gagnkvæmum flutningum sem hefðu mælst í tugum gámaeininga. Að sögn Samskipa geri Samkeppniseftirlitið mikið úr þeim flutningum en telji hins vegar mörg þúsund gámaeininga sveiflu í viðskiptum fyrirtækjanna „*smávægilega*", sýnilega af því það falli „*betur a ótrúlegum kenningum stofnunarinnar*". Þá gagnrýna Samskip að ekki hafi verið tekið tillit til annarra viðskiptavina sem fóru á milli fyrirtækjanna á árinu 2009.

13515. Ekki er fallist á að tilfærsla viðskiptavina milli Eimskips og Samskipa hafi verið umfangsmikil viðskipti „*samkvæmt öllum mælikvörðum*". Eins og fjallað er um í kafla 33.2 eiga þessar athugasemdir Samskipa um tilfærsla á umfangsmiklum viðskiptum ekki stoð í samtímagögnum fyrirtækisins né gögnum sem aflað var á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Fyrir liggur að sveiflur í markaðshlutdeild Samskipa voru hverfandi og engin tilfærsla var á mikilvægum viðskiptavinum í innflutningi á milli Eimskips og Samskipa frá fyrstu mánuðum 2009 og fram á mitt ár 2012. Það var ekki fyrr en með „*taugatitringi*" í samráðinu seinni part árs 2012, sbr. umfjöllun í kafla 14.45 í ákvörðun, að mikilvægir viðskiptavinir fóru að færast á milli fyrirtækjanna á ný, þ.e. á árinu 2013. Með vísan til þessa er það ekki að ástæðulausu að í samtímagögnum fyrirtækjanna sé rætt um að „*ró*" og „*friður*" hafi ríkt í samkeppni á markaðnum á þessum tíma.

13516. Athugasemdir Samskipa er varða ólögmæti „*neyðarsamkomulagsins*" í þessu samhengi eru haldlausar. Þar er um að ræða leynilegan samning um samstarf tveggja keppinauta í flutningum á milli Íslands og Evrópu og milli hafna í Evrópu. Umfjöllun Samskipa um að samstarfið hafi tekið til „*tug[a] gámaeininga*" á heldur ekki rétt á sér, sbr. nánari umfjöllun í kafla 25.1 um umfang samráðs Samskipa og Eimskips í sjóflutningum, þ. á m. vegna Evrópuflutninga. Því síður að umfang þess ólögmæta samstarf geti gefið eitthvert viðmið eða mælikvarða um hvað sé mikil eða lítil tilfærsla milli Eimskips og Samskipa á viðskiptavinum. Sjónarmiðum Samskipa er því hafnað.

13517. Í mgr. 1374 í athugasemdum sínum við AI byggja Samskip áfram á því að það sé rangt að engir „*stórir viðskiptavinir*" hafi farið á milli fyrirtækjanna í kjölfar þess að viðskipti N&O fluttust til Samskipa árið 2009. Samskip segjast hafa afhent Samkeppniseftirlitinu gögn sem að mati fyrirtækisins sýna fram á að eftirfarandi átta viðskiptavinir hafi farið á milli fyrirtækjanna á árunum 2009-2012:

- Fóðurblandan ehf. árið 2009
- Promens Tempra ehf. árið 2011
- BYKO ehf., Kaupás ehf., BM Vallá, Búr ehf. 365 miðlar ehf. og Landsprent ehf. auk fjölda minni viðskiptavina árið 2012.

13518. Ekki er skýrt nánar til hvaða afhentu gagna Samskip eru að vísa sem ættu að sýna að viðskipti framangreindra viðskiptavina hafi farið „*til Samskipa*". Eins og rakið verður hér á eftir er t.a.m. í afhentum lista Samskipa yfir stærstu viðskiptavini í innflutningi á rannsóknartímabilinu ekki að sjá að Landsprent hafi flutt sig til Samskipa árið 2012 (var þegar í viðskiptum hjá Samskipum). Að mati Samkeppniseftirlitsins hefði verið ákjósanlegra og til þess fallið að vinna að skilvirkri rannsókn ef Samskip hefðu vísað til umræddra gagna.

13519. Hvað sem framangreindu líður þá er ekki hægt að fallast á að umrædd athugasemd Samskipa sýni að háttsemi Samskipa og Eimskips hafi á meginrannsóknartímabilinu verið samþýðanleg 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Vísast til framangreindrar umfjöllunar um skýr samtímagögn sem fjalla um „*ró*" og „*frið*" á rannsóknartímabilinu, þar sem er beinlínis kemur fram að fyrirtækin væru ekki að ná eða missa viðskipti við stóra viðskiptavini og beinlínis gefið fyrirmæli um að sækja ekki á „*ný mið*". Sönnunargildi samtímagagna er ríkt í máli sem þessu og hrekja fyrrgreindar

athugasemdir Samskipa ekki gildi þeirra. Það stoðar því skammt hjá Samskipum í athugasemdunum að vísa til átta viðskiptavina.

13520. Hvað varðar tilvísun Samskipa í upptalningunni hér að framan til tilfærslu fjölda minni viðskiptavina árið 2012, þá liggur fyrir að samráð Samskipa og Eimskips tók síður til minni viðskiptavina. Þegar og af þeirri ástæðu hafa þessar skýringar enga þýðingu.

13521. Hvað áhrærir þá átta viðskiptavini sem Samskip telja upp sem *„stóra viðskiptavini"*, sem hafi farið til Samskipa eftir tilfærslu N&O árið 2009, skal hugað að eftirgreindu:

- Sökum athugasemda Samskipa um að það sé rangt að engir stórir viðskiptavinir hafi farið á milli fyrirtækjanna eftir tilfærslu N&O árið 2009, þá ber að halda til haga að á öðrum stað í athugasemdum Samskipa er á því byggt að eftir að fyrirtækið hafi aukið markaðshlutdeild sína í upphafi árs 2009 hafi fyrirtækið neyðst til að *„treysta á „ró" á markaðnum"* og auka framlegð með því að sækja á minni viðskiptavini, sbr. mgr. 1393 og 1395 í athugasemdum við AI, sbr. einnig t.d. mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.

- Fóðurblandan var ekki viðskiptavinur af sömu stærðargráðu og t.d. N&O og aðrir mikilvægir viðskiptavinir. Flutningsmagn Fóðurblöndunnar var aðeins um fimmtungur af flutningsmagni N&O skv. yfirliti (E)viðskstj3 frá 21. apríl 2009. Tilvísun Samskipa til viðskipta Fóðurblöndunnar breytir því ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmæta markaðsskiptingu

- Hvað varðar viðskipti Promens Tempru þá vísast til umfjöllunar hér á eftir um atvik tengd því fyrirtæki á árinu 2009. Þar er því lýst að samtímagögn sýni að það hafi verið hluti af samstilltum aðgerðum Samskipa og Eimskips að Eimskip ætti aðeins að fá hluta af viðskiptum Promens (Tempru-hlutann) frá Samskipum *„án þess að rugga bátnum"*, þ. á m. átti að gæta að því að verði gagnvart Promens yrði ekki *„dumpað niður"*. Af þeim atvikum er ljóst að Samskip voru þá þegar með meirihluta af flutningaviðskiptum Promens Tempru á árinu 2011. Tilfærsla á viðskiptum Promens Tempru frá Eimskip til Samskipa á árinu 2011 varðaði því aðeins þann hluta sem Eimskip hafði fengið á árinu 2009 *„án þess að rugga bátnum"*. Af afhentum gögnum frá Eimskip sem sýna veltutölur viðskiptavina fyrirtækisins eftir árum má sjá að viðskipti Promens Tempru hjá Eimskip námu aðeins um 12-14 milljónum króna á ári (árin 2010 og 2011) og urðu að nánast engu á árunum 2012 og 2013.[6488] Ársviðskiptin sem færðust til Samskipa með tilfærslu á árinu 2011 hafa því verið óveruleg. Tilvísun Samskipa til viðskiptanna breytir því ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmæta markaðsskiptingu.

- Um atvik tengd viðskiptum BYKO árið 2012 er fjallað í kafla 14.45 í ákvörðun þessari. Vísast til þeirrar umfjöllunar en þar er því lýst að *„taugatitringur"* hafi komið upp í samráðinu seinni part árs 2012, uns fyrirtækin tóku á árinu 2013 að draga úr samráðinu. Á þetta að sama skapi við um tilvísan Samskipa til BM Vallá árið 2012, sbr. magn og tekjuáætlun fyrirtækisins fyrir árið 2013. Tilvísun Samskipa til viðskiptanna breytir því ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmæta markaðsskiptingu.

- Um atvik tengd BÚR frá árinu 2012 er fjallað í kafla 14.46. Þar er því lýst að Búr hafi, að eigin frumkvæði, leitað eftir verðtilboði frá Samskipum sem endaði með því að viðskipti Búrs fóru til Samskipa. Það voru því ekki Samskip sem höfðu frumkvæði að því, á grundvelli samkeppnisaðgerða, að ná umræddum viðskiptum. Gögnin sýna að umleitanir Búrs hafi komið Samskipum á óvart og stjórnendur því óvissir hvernig bregðast ætti við. Viðbrögð (S)forstö-innfl1, forstöðumanns innflutningsdeildar Samskipa, við fyrirspurn um hvernig ætti að svara Búr var *„shit ég veit ekki"* og

[6488] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 19.02.2016, minnislykill 4, *„Ýmis gögn"*. *„Viðskiptasagan_"*.

samtímagögn sýna að stjórnendur hafi haft áhyggjur af afleiðingum þess að gefa Búr samkeppnishæft tilboð. Höfðu starfsmenn Samskipa m.a. orð á því að (S)forstj væri „*skítstressaður*". Er þessi atvik til marks um hina ólögmætu markaðsskiptingu sem var fyrir hendi á þessum tíma en á sama tíma ljóst að tilfærsla Búrs frá Eimskip til Samskipa árið 2012 verður, líkt og tilfærsla á viðskiptum BYKO, sett í samhengi við þann „*taugatitring*" í samráði fyrirtækjanna sem hafði komið fram þegar að Eimskip fékk ný viðskipti Bauhaus í lok árs 2011, sbr. umfjöllun í kafla 14.45. Tilvísun Samskipa til viðskiptanna breytir því ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmæta markaðsskiptingu.

- Hvað áhrærir umfjöllun Samskipa um að hafa náð viðskiptum „*Landsprent ehf.*" árið 2012, þá er ekki ljóst til hvers Samskip séu að vísa en samkvæmt afhentum upplýsingum fyrirtækisins skv. 19. gr. samkeppnislaga, um stærstu viðskiptavini í innflutningi, var fyrirtæki með heitið Landsprent í viðskiptum hjá Samskipum 2008-2013. Landsprent var á hinn bóginn ekki á afhentum lista Eimskips yfir stærstu viðskiptavini fyrir sama tímabil.[6489] Á hinn bóginn er í afhentu yfirliti Samskipa í bréfi þess 10. apríl 2015 talið upp að Samskip hafi náð viðskiptum Landsprent í ágúst 2012. Hvað sem þessum óskýrleika líður þá liggur eins og áður segir að á þessum tíma var uppi „*taugatitringur*" í samráði fyrirtækjanna. Tilvísun Samskipa til viðskipta Landsprent breytir því ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmæta markaðsskiptingu.

- Árið 2012 var Kaupás dótturfélag Norvíkur, ásamt t.d. BYKO, Elko og Intersport. Um atvik á árinu 2012 tengd flutningsviðskiptum Norvíkur, þ. á m. Kaupáss og BYKO, er fjallað í kafla 14.45 en þau eru nátengd þeim „*taugatitring*" sem kom upp í samráði Samskipa og Eimskips á árinu 2012, í kjölfar þess að Eimskip hreppti ný viðskipti Bauhaus. Í kjölfarið sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj þar sem sagði: „*Their hafa farid inn með mjog lag verd I thetta. Thegar their verda komnir med thetta, tha er ljost ad vid forum I Byko*." Í apríl-maí 2012 áttu Samskip í samningaviðræðum við Norvík og í lok maí 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv2 þar sem samningar Samskipa við Norvík voru í viðhengi og sagði m.a.: „*Það er sameiginlegur skilningur á því að kælivaran muni liggja hinum megin* [þ.e. hjá Eimskip]. *Það er í samræmi við það sem ég setti inn í samninginn í upphafi, en við tókum síðan út þar sem hlutirnir geta breyst á samningstímanum. Þar tók ég einnig fram að flutningarnir frá Noregi fyrir Byko yrðu hinum megin* [þ.e. hjá Eimskip]. *Miðað við þetta mun skiptingin verða svona: […]*" Þegar af þessu fréttist út á markaðinn lagði (S)forstö-innfl1 áherslu á að standa þurfi „*fast*" á því gagnvart Eimskip að Samskip hefðu bara verið „*ad taka um 50 prosent af byko vegna pirrings ut ad bauhaus*". Réttlæta þurfti þannig þessa samkeppni og jafnframt láta koma skýrt fram að í henni fælist aðeins að Samskip myndu annast helming af flutningum BYKO í stað þriðjungs áður. Höfðu Samskip auðsýnilega hag af því að draga sem mest úr umfangi mögulegra gagnaðgerða Eimskips. Tilvísun Samskipa til viðskiptanna breytir því ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmæta markaðsskiptingu.

- Tilvísun Samskipa til 365 miðla er ekki útskýrð frekar af hálfu fyrirtækisins og gefa samtímagögn ekki skýra mynd af þeim atvikum. Vísbendingar eru um að ekki sé um raunverulega tilfærslu á viðskiptum á milli Eimskips og Samskipa að ræða heldur breytingar á eignarhaldi eða skipulagi viðskiptavinarins. Í öllu falli hefur ekkert komið fram um þessi viðskipti sem breytir niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmæta markaðsskiptingu.

13522. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki fallist á athugasemdir Samskipa um að dregnar hafi verið rangar ályktanir af gögnum málsins sem sýna enga tilfærslu mikilvægra viðskiptavina eftir að N&O fóru til Samskipa árið 2009.

[6489] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.4.2015. „*Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*". Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 1.12.2016. „*B liður – 1-Innflutningur*".

13523. Til viðbótar við framanritað segja Samskip frá því í athugasemdunum að í kjölfar efnahagshrunsins hafi ríkt mikil óvissa um rekstrargrundvöll margra af stærri fyrirtækjum landsins og þar með hafi stjórnendur þeirra forgangsraðað málum því tengdu framar og flutningamál setið á hakanum. Það kunni að skýra hvers vegna minna hafi verið um hræringar á markaðnum en stundum áður, sbr. mgr. 1376 í athugasemdum Samskipa við AI.

13524. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Andstætt því sem er haldið fram sýna samtímagögn að afar mikilvægt var fyrir viðskiptavini fyrirtækjanna að halda flutningakostnaði sínum niðri í þeirri efnahagslægð sem gekk yfir hér á landi. Kvörtuðu þeir yfir miklum hækkunum á flutningskostnaði og vísuðu til þess að erfitt eða ómögulegt væri að velta auknum kostnaði yfir á viðskiptavini sína. Þannig mótmæltu stórir viðskiptavinir gjaldskrárhækkunum fyrirtækjanna harðlega og eru dæmi um að stórir viðskiptavinir hafi slitið samningum sínum og boðið út flutninga sína til að reyna að lækka flutningskostnað. Það gekk vitaskuld ekki sem skyldi vegna samstilltra aðgerða Samskipa og Eimskips um að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars og hækka verð.

13525. Í þessu sambandi vísast einnig til umfjöllunar í kafla 2.1 en þar er fjallað um ábendingar heimildarmanna í aðdraganda þessarar rannsóknar, þ. á m. frá viðskiptavinum Samskipa og Eimskips sem voru í viðskiptum fyrir og eftir efnahagshrunið sem skall á seinni hluta árs 2008. Órökstuddar staðhæfingar Samskipa í athugasemdunum um að stjórnendur viðskiptavina hafi látið flutningsmál sitja á hakanum í kjölfar efnahagshrunsins eiga sér enga stoð í frásögnum þessara viðskiptavina. Aldrei kom fram að flutningamál hefðu setið á hakanum hjá stjórnendum kaupenda á flutningsþjónustu hér á landi. Öðru nær. Lýsingarnar eru þvert á móti þær að eftir hrunið hafi háttsemi Samskipa og Eimskips breyst. Stór innflytjandi á sínu sviði, greindi frá því að það væri í viðskiptum við Eimskip. Áður hefðu Samskip gert ítrekaðar tilraunir til þess að ná þessu fyrirtæki í viðskipti en á síðustu árum (til ársins 2012) hefðu Samskip engar slíkar tilraunir gert lengur. Annað stórt fyrirtæki, sem keypt hafði flutningsþjónustu af Eimskip, greindi frá því að það hefði leitað tilboða í þá flutninga hjá Samskipum. Það hefði engum árangri skilað þar sem verðið sem Samskip hefðu boðið hafi verið nákvæmlega sama verðið og hjá Eimskip.

26.5. Um þegar Samskip „*flæma*" Innnes í burtu

13526. Í kafla 14.4 segir frá því að Innnes hafi rætt við Samskip í apríl 2009 vegna óánægju með verðlagningu Eimskips. Samskip sendu Innnes á endanum verðtilboð í flutninga fyrirtækisins en af efni þess er ljóst að fyrirtækið hafði engan áhuga á viðskiptum Innnes. Var tilboðið umtalsvert hærra en tilboð Samskipa til Innnes aðeins nokkrum mánuðum fyrr og var því til þess fallið að „*flæma*" Innnes í burtu. Endurspeglar þetta ólögmætu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

13527. Í mgr. 109-112 í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022, sbr. mgr. 52-53 í bréfi frá 31. ágúst 2022 er fjallað um atvik sem tengjast Innnes. Að sögn Samskipa var verðtilboð Samskipa til Innnes í júní 2009 hærra en verðtilboð í heildarflutning Innnes í nóvember 2008 vegna þess að Innnes hefði aðeins verið að óska eftir verði í mjög takmarkaðan hluta af viðskiptum sínum. Vísa Samskip í því sambandi til samskipta Samskipa og Innnes í maí og júní 2009. Segir að umrætt verð hafi verið í eðlilegu samræmi við umfangið sem Innnes var að hugsa um að flytja með Samskipum.

13528. Í mgr. 1198 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til samskipta milli fyrirtækisins og Innnes frá 11. og 14. maí 2009. Telja Samskip það vekja furðu að Samkeppniseftirlitið túlki gögn um samskipti milli fyrirtækjanna á þann veg að Samskip hafi ekki sóst eftir því að ná Innnes í viðskipti. Að mati Samskipa sýni samskiptin að fyrirtækið hefði haft áhuga á viðskiptunum. Samkeppniseftirlitið horfi fram hjá því að þegar framkvæmdastjóri Innnes hafi óskað eftir betra verði og því að auka viðskiptin þannig að bæði fyrirtækin gætu við unað þá hafi (S)frkvstj-millilandasv lýst því yfir að hann vildi funda frekar um þann möguleika og að Samskip væru klár í það hvenær sem væri.

13529. Í mgr. 1199 í athugasemdum Samskipa við AII er því haldið fram að Samskip hafi barist fyrir öllum þeim viðskiptum sem hægt var að bjóða samkeppnishæft verð í. Hér hefðu Samskip einfaldlega orðið undir í samkeppninni. Umrædd samtímagögn sýni ótvírætt að reynt hefði verið að ná í þessi viðskipti og að ekkert samráð hafi verið við Eimskip um Innnes frekar en aðra viðskiptavini. Að mati Samskipa byggi ályktanir Samkeppniseftirlitsins á skilningsleysi á rekstri skipafélaga, aðstæðum á mörkuðum á rannsóknartímabilinu og eðlilegum rekstrarákvörðunum.

13530. Ekki er fallist á að þessar athugasemdir Samskipa sýni að markaðsskipting hafi ekki verið virt í tilviki Innnes á þessum tíma. Vísast til ítarlegrar umfjöllunar um gögn sem tengjast Innnes í kafla 14.5.1 og 14.6. Innnes var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Eimskip hafði hækkað verð m.a. gagnvart Innnes frá því að samráðið við Samskip hófst árið 2008. Gögn málsins sýna óánægju Innnes með þær verðhækkanir. Af samtímagögnum má sjá að umleitan Innnes eftir flutningsviðskiptum hjá Samskipum tók til þess að fá betri kjör og auka flutninga hjá Samskipum, sem gat allt eins tekið til allra flutninga fyrirtækisins, sbr. t.a.m. tölvupóst Innnes til Samskipa 2. apríl 2009. Jafnvel þó það væri rétt hjá Samskipum að umleitan Innnes hafi eingöngu tekið til hluta flutningaviðskipta Innnes (en ekki heildarflutninga) þá sýna samtímagögn skýrlega að eftir að Samskip höfðu náð viðskiptum N&O í febrúar 2009 átti ekki að sækja á viðskipti Innnes, hvorki að hluta eða heild. Skilaboð Samskipa til þessa umfangsmikla kaupanda flutningsþjónustu, Innnes, voru skýr og í samræmi við markaðsskiptinguna við Eimskip. Með háttsemi sinni gagnvart Innnes á árinu 2009 voru Samskip að *„flæma"*[6490] Innnes í burtu og skapa skilyrði fyrir Eimskip til áframhaldandi hækkana. Með þessu átti að stuðla að áframhaldandi *„ró"* og gera fyrirtækjunum áfram kleift að hækka verð gagnvart viðskiptavinum. Þessu til stuðnings er einnig horft til þess að eftir að Samskip sendu Innnes tilboðið í júní 2009 sýna gögn málsins að viðræður fyrirtækjanna fjöruðu út og Innnes hélt áfram í viðskiptum við Eimskip út rannsóknartímabil þessa máls. Eimskip hélt þá, án ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, áfram uppteknum hætti að hækka verð gagnvart Innnes út rannsóknartímabilið, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 14.35.

13531. Að mati Samkeppniseftirlitsins mátti stjórnendum Samskipa vera það ljóst að tilboð Samskipa til Innnes var ekki samkeppnishæft enda var það sambærilegt verðtilboðum sem Samskip veittu venjulega svokölluðum B viðskiptavinum. Það er því ljóst að ásetningur Samskipa stóð til þess að nýta ekki þetta tækifæri til að ná viðskiptum þessa mikilvæga viðskiptavinar af Eimskip. Endurspeglar framangreint hina samfelldu markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips og fyrirtækin hafi virt hana á þessum tíma árið 2009.

13532. Samtímagögn sýna að sú fullyrðing stenst ekki að Samskip hafi barist fyrir öllum þeim viðskiptum sem hægt hafi verið að bjóða samkeppnishæft verð. Í þessu sambandi er jafnframt vakin athygli á því að fyrirtækið slær úr og í, sbr. mgr. 1205 í athugasemdum þess við AII, þar sem segir að Samskip hafi verið hikandi við að ná í tiltekna flutninga Innnes þar sem stjórnendur Samskipa hefðu verið *„óttaslegnir"* um að Eimskip myndi keyra niður sitt verð gagnvart ÍSAM ef Samskip næðu viðskiptunum. Sjá einnig mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII þar sem fram kemur að Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips þar sem fyrirtækið hafi haft áhyggjur af því að Eimskip myndi þá hefna sín. Þannig höfðu Samskip m.a. ekki áhuga að reyna að ná í viðskipti IKEA, sbr. umfjöllun í kafla 14.9.4.

13533. Að lokum skal áréttað að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í samráði við Samskip sem m.a. fólst í markaðsskiptingu eftir stærri viðskiptavinum, sbr. sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið frá 16. júní 2021.

[6490] Sbr. tölvupóst frá Innnes til Samskipa, dags. 19.05.2009.

26.6. Um tilboðsumleitan Vífilfells og Ölgerðarinnar

13534. Í mgr. 1398 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um atvik vegna Vífilfells og ÖES á árinu 2009 og því mótmælt að þau endurspegli ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Byggja áðurnefndar athugasemdir Samskipa vegna Vífilfells og ÖES m.a. á eftirfarandi atriðum:[6491]

- Stjórnendur Samskipa hafi átt í samskiptum við stjórnendur ÖES og Vífilfells í fjöldamörg ár og það hafi verið þeirra mat á þessum tíma að umræddir keppinautar myndu aldrei sætta sig við að flytja vörur sínar með sama flutningsaðilanum.

- ÖES hafi lengi verið í viðskiptum við Eimskip sem hafi gert það að verkum að Samskip hafi þurft að bjóða umtalsvert lægra verð til að ná til sín viðskiptunum.

- Það hafi verið sjálfstæð viðskiptaleg ákvörðun að *„beina kröftum fyrirtækisins að öðru fyrirtækinu og reyna að verja viðskiptin við Vífilfell*".

13535. Ekki er fallist á að athugasemdir Samskipa vegna Vífilfells og ÖES hrófli við þeirri niðurstöðu að háttsemi Samskipa hafi á rannsóknartímabilinu farið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins og í henni hafi falist markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini.

13536. Í kafla 14.3 í ákvörðun hafa atvik þessi verið rakin og það mat Samkeppniseftirlitsins að þau séu í samræmi við önnur gögn frá þessum tíma sem endurspegli samfellda markaðsskipting Samskipa og Eimskips um mikilvæga viðskiptavini á árinu 2009.

13537. Áðurnefndar athugasemdir Samskipa um að keppinautar á sama markaði setji það fyrir sig að flytja vörur sínar með sama flutningsaðilanum eru órökstuddar og ekki í samræmi við samtímagögn. Gögnin sýna þvert á móti að viðskiptavinir settu það ekki fyrir sig að keppinautur væri að flytja með sama flutningafyrirtæki. Það er heldur ekki trúverðugt að keppinautar á t.d. drykkjar- og matvörumarkaði á Íslandi, sem eru nokkrir, setji það fyrir sig þegar þeir leita tilboða eða semja við flutningsaðila um innflutning að keppinautar þeirra flytji með sama flutningsaðila. Öllu líklegra er að þeir semji við þann sem best býður hverju sinni að teknu tilliti m.a. til verðs og þjónustustigs. Til viðbótar má vísa til þess að á rannsóknartímabilinu má sjá dæmi um viðskiptavini í sama véruflokki sem voru með flutninga hjá báðum fyrirtækjum, t.d. BYKO og Húsasmiðjan. Hér skal líka bera saman hegðun Samskipa og Eimskips fyrir og eftir meginrannsóknartímabilið. Þá átti að sækja á viðskiptavini hvors annars alveg óháð því hvort flutningafyrirtækið var með keppinaut hlutaðeigandi í viðskiptum eður ei.

13538. Þá er rétt að hafa í huga að það var ÖES sem óskaði formlega eftir tilboði árið 2009 og fylgdi því eftir með útboðslýsingu. Við slíkar aðstæður er ekki líklegt að röskun og skiptikostnaður séu þættir sem flutningsfyrirtæki á samkeppnismarkaði hafi áhyggjur af þegar það tekur ákvarðanir um verðtilboð til mögulegra viðskiptavina. Þá kemur fram í gögnum málsins að ÖES hefði metið skiptikostnað við að færa flutninga sína til Samskipa ásamt auknum birgðahaldskostnaði um 3 milljónir króna. Að mati Samkeppniseftirlitsins telst það ekki hár kostnaður með hliðsjón af heildarverðmæti flutningsviðskiptanna.

13539. Skýringar sem lúta að því að ÖES hafi verið lengi hjá Eimskip í viðskiptum og Samskip hafi þurft að bjóða „*umtalsvert*" lægra verð til að ná viðskiptunum hrekja heldur ekki niðurstöðu um að samtímagögn sýna og eru birtingarmynd þess að fyrirtækið virti markaðsskiptingu við Eimskip og sóttist ekki eftir að sækja viðskiptin frá Eimskip. Bæði innanhússgögn Samskipa í aðdraganda tilboðsins til ÖES, tilboð til ÖES og

[6491] Sambærileg sjónarmið koma fram í mgr. 114 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022 og mgr. 1413 og 1416 í athugasemdum Samskipa við AI.

atvik í kjölfarið sýna skýrlega að ákveðið var að virða áfram samráðið og tryggja fyrirtækjunum þannig áfram skilyrði til að halda uppi verðum eða hækka þau.

13540. Hvað áhrærir athugasemdum Samskipa um að fyrirtækið hafi ætlað að verja viðskipti Vífilfells þá eru þau ekki studd gögnum og auk þess í ósamræmi við samtímagögn. Samtímagögn Eimskips sýna að fyrirtækið sótti ekki á að ná viðskiptum Vífilfells frá Samskip. Samtímagögn Samskipa vegna Vífilfells eru af sama meiði, hvergi er þar að sjá að fyrirtækið hafi með sjálfstæðum hætti verið í einhvers konar varnarbaráttu móti Eimskip um Vífilfell. Öðru nær. Fór það svo að Samskip héldu síðan viðskiptum Vífilfells og Eimskip að sama skapi viðskiptum ÖES.

13541. Í mgr. 1400 í athugasemdum sínum vísa Samskip til fyrri athugasemda sinna vegna breytinga á siglingakerfi fyrirtækisins. Segir að Samskip hafi sett upp ýmsar sviðsmyndir í kjölfar efnahagshrunsins til að bregðast við breytingum á mörkuðum. Fyrirtækið hafi gert sér grein fyrir því að breyta þyrfti siglingakerfinu með tilheyrandi þjónustuskerðingu. Óhjákvæmilega myndu tilteknir viðskiptavinir Samskipa þá leita til Eimskips. Þetta mat hafi ekki verið tilkomið vegna samráðs við Eimskip heldur hafi verið um eðlilegar greiningar og hugleiðingar að ræða. Ekki er fallist á þessar athugasemdir og vísast því til stuðning til umfjöllunar í kafla 8.16.9 í ákvörðun þessari. Hvað varðar samráð Samskipa og Eimskips í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna vísast til ítarlegrar umfjöllunar í köflum 7-11.

13542. Þá skal það rifjað upp að þann 14. ágúst og 5. september 2008 funduðu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip. Daginn fyrir fundinn 5. september 2008 voru í glærukynningu (S)frkvstj-millilandasv um siglingakerfið taldir upp tilteknir viðskiptavinir Samskipa, Eimskips og Atlantsskipa og gerð grein fyrir magni og tekjum af flutningum fyrir þá. Á glærunni sagði að *„stóra spurningin“* væri hvað *„gera skal“* með viðskipti við BYKO, Danól/Ölgerðina, Innnes og N&O en á þeim tíma voru öll þessi fyrirtæki mikilvægir viðskiptavinir Eimskips. Af þessu og öðrum samtímagögnum má að mati Samkeppniseftirlitsins leiða að Samskip voru þarna, daginn fyrir fund með Eimskip, að meta hvernig ætti að breyta og sníða framtíðar siglingakerfi fyrirtækisins og að einn liður í því væri að meta hvað skyldi gera með mikilvæga viðskiptavini Eimskips, s.s. ÖES. Samráð Samskipa og Eimskips um takmörkun á flutningsgetu haustið 2008 fól m.a. í sér og hafði það markmiði að skerða verulega samkeppnislega getu Samskipa til að sækja á mikilvæga innflutningsviðskiptavini Eimskips. Líkt og rakið er í kafla 8.16.2 var *„Stóru spurningunni“* um mikilvæga viðskiptavini Eimskips svarað, ekki átti að mæta samdrætti með því að sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Birtist sú niðurstaða í þeim atvikum sem rakin hafa verið hér að framan um viðskipti ÖES.

13543. Þá er því hafnað að það hafi vægi í þessu samhengi að Samskip hefðu þurft að bjóða *„umtalsvert lægra verð“* til að ná viðskiptum ÖES frá Eimskip. Í því samhengi má þó nefna að nefna að samtímagögn í málinu sýna að í byrjun janúar 2009 tók gildi verðhækkun hjá Eimskip sem leiddi til verulegrar verðhækkunar hjá ÖES og taldi ÖES þær hækkanir afar óeðlilegar. Þrátt fyrir mótmæli ÖES taldi Eimskip sig geta staðið fast á þeim. Er ljóst að Eimskip taldi sig komast upp með þetta þar sem fyrirtækin höfðu bæði dregið verulega úr flutningsgetu sem auðveldaði þeim markaðsskiptingu og hækkun á verði fyrir sjóflutninga. Þá hefur það ekki sérstakt vægi að ÖES hafi lengi verið í viðskiptum við Eimskip og að á þeim grunni hafi þurft *„meira til“* en venjulega. Samtímagögn sýna þvert á móti að tryggð ÖES við Eimskip hafi ekki verið meiri en svo að fyrirtækið ákvað að fara með viðskipti sín í útboð síðar þetta sama ár, m.a. vegna óánægju með framangreindar verðhækkanir Eimskips.

13544. Í mgr. 837 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er ályktunum Samkeppniseftirlitsins um samskipti Eimskips og ÖES í janúar 2009 svarað. Þar segir að Samskip geti ekki tjáð sig um umrædd samskipti en mótmæla því að þau séu sett í samhengi við samskipti á milli starfsmanna Samskipa og Eimskips sem áttu sér stað í janúar 2009 og rakin hafa verið að framan að einhverju leyti. Eru ítrekaðar

fyrri skýringar Samskipa um að þessi samskipti á milli fyrirtækjanna hefðu eingöngu snúið að undirritun samnings um Norður-Ameríku flutninga og formsatriðum í tengslum við samningana.

13545. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Vísast til umfjöllunar í ákvörðun, sér í lagi kafla um samskipti fyrirtækjanna og ólögmæti þeirra og hvernig þau voru til þess fallin að viðhalda samráði þeirra sem hófst eftir mitt ár 2008, sbr. kafla 13.

26.6.1. Vífilfell óskar tilboða

13546. Í febrúar 2009 sagði Vífilfell upp samningi sínum við Samskip og hóf í kjölfarið viðræður við bæði Eimskip og Samskip um flutningsviðskipti. Samtímagögn sýna að Vífilfell taldi sig eiga erfitt með að *„kyngja hækkunum"* sem Samskip lögðu til í samningaviðræðum.

13547. Í máli þessu byggja Samskip á því að samningur fyrirtækisins við Vífilfell hafi verið svokallaður *„krónusamningur"*, sbr. umfjöllun í mgr. 46 – 54 og 1402 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Vegna falls íslensku krónunnar haustið 2008 hafi verð samkvæmt samningnum því lækkað í evrum talið. Samskip hafi því þurft að *„leiðrétta"* verðið gagnvart Vífilfelli til þess að flutningsverð myndi *„svo gott sem"* halda *„gildi sínu í evrum"*, sbr. mgr. 48 í athugasemdunum, sbr. einnig t.d. mgr. 77 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2020. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreindar athugasemdir Samskipa um *„krónusamninga"* (þ. á m. vegna Vífilfells) hrófli við þeirri niðurstöðu að háttsemi þess og Eimskips hafi verið ósamþýðanleg bannreglu 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Ítarlega er fjallað um umrædd sjónarmið Samskipa sem tengjast 18 krónusamningum (þ. á m. Vífilfelli) og gengisfalli íslensku krónunnar í kafla 33.1.5.

13548. Í mgr. 1405 í athugasemdum Samskipa við AI er það sagt umhugsunarefni hvers vegna unnið hafi verið að undirbúningi tilboða innan Eimskips og Samskipa vegna viðskipta annars vegar Vífilfells og hins vegar ÖES ef *„þetta var allt ákveðið fyrirfram milli fyrirtækjanna*." Þá segir í mgr. 1412 að gögnin sýni að Eimskip hafi lagt vinnu í samningaviðræðurnar en sýni engin merki um nokkurt samráð við Samskip. Ekki verði því séð að Eimskip hafi ekki veitt Samskipum samkeppnislegt aðhald auk þess sem sú staðhæfing geti enga þýðingu haft við mat á því hvort fyrirtækin hafi stillt með sér strengi vegna viðskiptanna.

13549. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Af þessu tilefni skal það áréttað að samtímagögn sýna að Eimskip virti hina ólögmætu markaðsskiptingu við tilboðsumleitan Vífilfells, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.3. Á sér þetta einnig stoð í stefnumörkun fyrirtækisins í áætlun fyrir árið 2009, sbr. kafla 14.1. Ekki átti að sækja á mikilvæga viðskiptavini Samskipa hjá Eimskip, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021 þar sem Eimskip viðurkennir samráð við Samskip sem m.a. fólst í ólögmætri markaðsskiptingu eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

13550. Til marks um aðgerðar- og áhugaleysi Eimskips á að ná Vífilfelli í viðskipti telur Samkeppniseftirlitið áhugavert að bera saman helstu þætti, annars vegar í tilboði Eimskips til Vífilfells, líklega frá 25. mars 2009 og hins vegar í samningi um flutninga sem Eimskip gerði við ÖES, dags. 5. nóvember 2009. Að mati Samkeppniseftirlitsins er hér um sambærilega flutninga að ræða fyrir tvo stóra viðskiptavini.

13551. Sá samanburður sýnir að mati Samkeppniseftirlitsins að það verð sem Eimskip bauð Vífilfelli var alls ekki samkeppnishæft.

13552. Af gögnum sem Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu þann 29. nóvember 2017, um flutningsmagn og flutningsgetu til landsins frá Evrópu, verður ekki annað ráðið en að rými hafi verið í kerfum Eimskips fyrir flutningsþörf Vífilfells á árinu 2009 og næstu ár. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur þessi samanburður sterklega til kynna að Eimskip hafi ekki haft áhuga á að ná Vífilfelli í viðskipti.

13553. Þá sýna samtímagögn að stjórnendur Eimskips sýndu vinnu við mögulegt tilboð til Vífilfells takmarkaðan áhuga. Samtímagögn sýna sömuleiðis til að Samskip hafi haft vissu fyrir því að halda viðskiptum við Vífilfell. Atvik vegna útboðs ÖES árið 2009 voru að sama meiði og þar virtu Samskip á móti markaðsskiptingu, sbr. nánari umfjöllun í ákvörðun í kafla 14.3.5, sbr. einnig umfjöllun hér á eftir.

13554. Með vísan til framangreinds er ekki fallist á að Eimskip hafi veitt Samskipum samkeppnislegt aðhald vegna umleitan Vífilfells um tilboð.

13555. Þá vísast til samanburðar Samkeppniseftirlitsins á verði fyrir sjóflutninga frá Evrópu til Íslands, annars vegar í samningi Samskipa við Vífilfell frá 16. júní 2009 og hins vegar í samningi Eimskips við ÖES frá 5. nóvember 2009. Að mati Samkeppniseftirlitsins undirstrikar sá samanburður áhugaleysi Eimskips í tilboði fyrirtækisins til Vífilfells.

13556. Í mgr. 1407 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að túlka megi viðbrögð (S)forstö-innfl1 og (S)forstj þann 2. apríl 2009 um að Eimskip byði Vífilfelli afslátt af BAF sem vísbendingu um ólögmætt samráð fyrirtækjanna. Ekki sé hægt að túlka ummæli (S)forstö-innfl1 sem svo að hann hafi verið *„undrandi*". Að sögn Samskipa staðfesti viðbrögð (S)forstö-innfl1 og (S)forstj virka samkeppni á markaðnum.

13557. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Líkt og fjallað er um í kafla 14.55 tók samráð Samskipa og Eimskips til BAF. (S)forstö-innfl1 átti aðkomu að því. Í því sambandi er rétt að rifja upp að Samskip og Eimskip höfðu nokkrum mánuðum áður átt í ólögmætum upplýsingaskiptum (þ. á m. (S)forstö-innfl1) um stefnu fyrirtækjanna í verðlagningu á BAF á fundi 4. desember 2008 (*„allir greiða BAF*"), sbr. umfjöllun í kafla 8.15.6, 10.1 og 10.5. Með hliðsjón af fyrirliggjandi gögnum málsins, þ. á m. þeim sem stafa frá (S)forstö-innfl1, sneri undrun (S)forstö-innfl1 að því að Eimskip væri að veita Vífilfelli afslátt af BAF sem væri ekki í samræmi við samráðið. Hröð viðbrögð (S)forstj renna stoðum undir að þetta hafi verið tekið alvarlega hjá Samskipum. Af þessu tilefni er einnig rétt að geta þess að samtímagögn í málinu sýna að Samskip innheimtu fullt BAF og FAF hjá Vífilfelli á árinu 2009. Þessu til viðbótar bera undirbúningsgögn Eimskips frá þessum tíma með sér að fyrirtækið ætlaði að innheimta fullt BAF hjá Vífilfell.

13558. Varðandi aðrar athugasemdir Samskipa, og mótmæli um samráð við Eimskip um BAF, sbr. mgr. 1408 – 1409 í athugasemdum við AI, þá er þeim hafnað og vísast til umfjöllunar í kafla 8.15.7.2, 8.16.6, 10.1, 10.4.4 og 14.55.

26.6.2. Útboð ÖES

13559. Í mgr. 1413 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað að atvik í tengslum við útboð ÖES haustið 2009 bendi til ólögmæts samráðs fyrirtækisins við Eimskip, sbr. umfjöllun eftirlitsins í kafla 14.3.5. Segir að Samskip hafi tekið útboðinu alvarlega, stjórnendur undirbúið það vel og boðið samkeppnishæf verð.

13560. Staðhæfingar Samskipa um að hafa boðið samkeppnishæf verð til ÖES árið 2009 eru í ósamræmi við þeirra eigin gögn. Eins og fjallað er um í kafla 14.1 og kafla 14.10 sýna áætlanir Samskipa fyrir árin 2009 og 2010 að fyrirtækið ætlaði ekki að ná mikilvægum viðskiptavini frá Eimskip og ráðgerðu Samskip að Eimskip myndi að sama skapi halda að sér höndum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Samskipa.

13561. Samtímagögn sýna þó réttilega að Samskip skoðuðu tilboðsumleitan ÖES vel enda um að ræða útboð eins af umfangsmesta kaupanda flutningsþjónustu hér á landi í vöruflokki sem tók síður á sig högg eftir hrunið. Þessi undirbúningur stjórnenda Samskipa tók á hinn bóginn ekki síst til þess að skoða og meta hvort virða ætti markaðsskiptinguna við Eimskip eða bjóða verð sem gæti tryggt þeim viðskipti ÖES.

Ljóst er að Samskip völdu fyrrnefnda kostinn og virtu samfellda markaðsskiptingu við Eimskip. Er það jafnframt í samræmi við það sem Samskip höfðu lagt upp með eftir að samráð þeirra við Eimskip hófst, sbr. t.d. áætlanir Samskipa fyrir árið 2009 og árið 2010.

13562. Í mgr. 1416 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt fyrirtækið hafi ekki átt í „*samstarfi*" við Eimskip um útboð ÖES. Þessi athugasemd Samskipa hróflar ekki við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að atvik tengd útboði ÖES árið 2009 sýni að samfelld markaðsskipting Samskipa og Eimskips var virt. Brot Samskipa og Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins lutu ekki að því að fyrirtækin hafi átt í samstarfi varðandi hvert og eitt einasta tilvik í málinu og ákveðið sín á milli hversu hátt ætti að bjóða í hverju sinni. Líkt og rakið er í kafla 4.7.6.5 er markaðsskipting í eðli sínu einföld og auðvelt getur verið að framkvæma hana. Framkvæmd á markaðsskiptingu kallar því ekki alltaf á samskipti viðkomandi keppinauta og getur því auðveldlega grundvallast á munnlegum skilningi keppinauta. Ef viðskiptavinur býður út sín kaup á tiltekinni vöru eða þjónustu leitast samráðsfyrirtæki eftir að tryggja aðgerðarleysi af sinni hálfu eða að boð þeirra í viðskiptin leiði ekki til þess að viðskiptavinurinn sjái sér hag í því að færa umrædd viðskipti frá einu samráðsfyrirtæki til annars. Með þeim hætti er ólögmætri markaðaskiptingu viðhaldið, sbr. nánari umfjöllun í kafla 4.6.4.

13563. Í mgr. 1417 í athugasemdum Samskipa við AI segir að samskipti um verðlagningu eigi sér stað innan fyrirtækisins við hvert einasta tilboð. Það sé mjög stór ákvörðun að fara „*langt niður í verðum til viðskiptavinar sem flytur mikið magn á ári hverju*" því það þýði að sama rými verði ekki selt með hærri framlegð til annarra viðskiptavina.[6492]

13564. Vegna þessara athugasemda skal árétta að samtímagögn Samskipa sýna hvergi að það hafi verið þáttur í undirbúningi stjórnenda eða legið til grundvallar tilboðs Samskipa til ÖES að fyrirtækið hafi lagt mat á framlegð af því að selja frekar laust flutningsrými til minni viðskiptavina. Slíkar staðhæfingar Samskipa eiga sér enga stoð í samtímagögnum. Þvert á móti sýna gögnin að undirbúningur laut að mati á því að meta hvort Samskip ætluðu að virða áfram samráðið við Eimskip.

13565. Enginn vafi er því um að til lengri tíma litið skiptu viðskipti við stóra viðskiptavini miklu fyrir afkomu Samskipa. Hvort tveggja Eimskip og Samskip leituðust við að festa slík viðskipti til lengri tíma í því skyni að tryggja festu í magni í skip sín og tryggja þannig tekjur á móti föstum kostnaði fyrirtækjanna. Þótt framlegð á hverja flutningseiningu kunni að vera hærri í viðskiptum fyrirtækjanna við minni viðskiptavini er magn frá slíkum viðskiptavinum aftur á móti hverfulla og því ekki jafn mikilvægt fyrirtækjunum og afkomu þeirra til lengri tíma litið. Vakin er athygli á því að Samskip hafa sjálf byggt á því í mgr. 1265 í athugasemdum fyrirtækisins við AII að „*verulegt hagræði [sé] almennt af reglubundnum og umfangsmiklum viðskiptum*."

13566. Í þessu samhengi er vert að hafa í huga gögn frá Eimskip og Samskipum frá árinu 2009 þar sem vísað er til þess að bæði fyrirtækin hafi á þessum tíma verið með „*ónýtta flutningsgetu í innflutningi*", sbr. m.a. kafla 14.11.5 og 14.10.2. Vísast hér t.a.m. til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.10 þar sem vakin er athygli á því að í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 hafi verið fjallað um að „*ró hefur verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009, en nokkur óvissa ríkir um árið 2010, einkum vegna þess hversu magn hefur dregist saman í innflutningi og að bæði skipafyrirtækin eru með ónýtta flutningagetu í innflutningi.*"

13567. Ekkert í framangreindum athugasemdum Samskipa víkur til hliðar skýrum samtímagögnum sem sýna að Samskip virtu markaðsskiptinguna. Ekki er dregið í efa að aðgerðir Samskipa, þ.e. að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini Eimskips eins og ÖES, hafi verið til þess fallnar að skila meiri ábata fyrir Samskip, enda markmið samráðsins að halda uppi eða hækka verð viðskiptavina með þeim ásetningi að bæta

[6492] Sambærileg sjónarmið Samskipa má finna í mgr. 114 í bréfi þess, dags. 13.06.2022.

afkomu. Tilboð Samskipa til ÖES átti að tryggja áframhaldandi röskun á samkeppni á flutningamarkaði og þar með ábata fyrirtækjanna af samráðinu. Þessu til stuðnings má vísa til ummæla þáverandi stjórnarformanns Samskipa á Íslandi og stjórnarmanns Samskipa Holding, (S)stjform-S, á fundi með lykilstjórnendum Samskipa á Íslandi stuttu síðar á árinu 2009, þ.e. 4. nóvember árið 2009: *„Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. […] Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA*."

13568. Þrátt fyrir að útboð ÖES hafi staðið yfir á sama tíma og áætlun Samskipa fyrir árið 2010 var unnin var ekkert minnst á þann möguleika að Samskip kæmust yfir þau viðskipti fyrir árið 2010. Áætlun Samskipa gerði ráð fyrir að halda öllum mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins og áhersla lögð á að hækka verð.

13569. Í kafla 14.3.5 í ákvörðun þessari segir frá því að (S)forstö-innfl1 hafi kallað eftir því við (S)frkvstj-millilandasv að *„strategia*" yrði ákveðin gagnvart ÖES. Eftir fund þeirra með (S)forstj og (S)frkvstj-innanl nokkrum dögum síðar sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst þar sem hann sagðist hafa reynt að *„setja tölu á það hvað myndi gerast ef* [þeir tækju] *ÖES á 100.000 kr per 40ft og 70.*000 *kr per 20ft*." og útskýrði hver líkleg áhrif yrðu ef Samskip myndu rjúfa *„friðinn*" við Eimskip og bjóða ÖES samkeppnishæf verð, þ.e. verð sem myndi duga til að eiga möguleika á að ná viðskiptum ÖES til Samskipa. Líkt og rakið er í ákvörðun er það mat Samkeppniseftirlitsins að þessi ummæli (S)forstö-innfl1 bendi til þess að hann hafi gert sér grein fyrir því að áhætta gæti fylgt því að taka mikilvægan viðskiptavin af Eimskip og rjúfa þannig *„friðinn*". Með öðrum orðum þá vann (S)forstö-innfl1 hér tiltekið áhættumat af því að rjúfa friðinn en í engu er getið um mögulegan ávinning Samskipa af því að ná þessum viðskiptum. Því skal haldið til haga, líkt og rakið verður síðar, að það verð sem (S)forstö-innfl1 tiltók, og kallaði eftir umræðum um, var ekki lagt til grundvallar í tilboði Samskipa til ÖES heldur verulega hærra verð.

13570. Að mati Samskipa voru umrædd samskipti ekki óeðlileg eða til marks um samráð. Segir að lýsing (S)forstö-innfl1 væri í samræmi við *„raunverulegar aðstæður á markaðnum*." Samskip hefðu þurft að taka inn í reikninginn hvaða afleiðingar það gæti haft ef ÖES kæmi í viðskipti til fyrirtækisins. Afar líklegt hafi verið, ef ekki sjálfgefið, að Eimskip hefði brugðist við með því að sækja hart í viðskiptavini Samskipa. Það hafi sýnt sig að Eimskip vílaði ekki fyrir sér að mismuna viðskiptavinum og ráðast í sértækar verðlækkanir gagnvart viðskiptavinum Samskipa. Það hefði verið raunveruleg áhætta sem hefði getað haft umtalsverð áhrif á afkomu Samskipa.

13571. Framanrituð sjónarmið Samskipa eru ítrekuð í athugasemdum fyrirtækisins við AII.[6493] Þar segir að gögn fyrirtækisins um mat á áhrifum þess að gera tilboð í viðskipti ÖES sýni fram á eðli tvíkeppnismarkaðar. Ítreka Samskip fyrri sjónarmið sín um að Eimskip hefði *„hefnt*" sín ef stórir viðskiptavinir hefðu unnist yfir í viðskipti. Þá þyrftu Samskip að bjóða afar lágt verð sem myndi hafa þau áhrif að Eimskip byði þegar í stað stórum viðskiptavini Samskipa sambærilegt verð. Á heildina litið myndi slíkt leiða til lægra einingaverðs og/eða taps á viðskiptavinum. Þannig hefði ákvörðun Samskipa um að bjóða ÖES ekki lægstu verð á markaði verið tekin *„á viðskiptalegum forsendum*".

13572. Eins og nánar verður gerð grein fyrir samræmast þessar skýringar Samskipa ekki þeim samtímagögnum sem liggja fyrir í málinu. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta lýsandi fyrir hinar samstilltu aðgerðir, þ.e. sjónarmið sem lýsa hinni ólögmætu markaðsskiptingu og því umhverfi sem hún hafði skapað fyrirtækjunum. Í þessu samhengi má t.a.m. benda á að (S)forstö-innfl1 hefði varla nefnt það verð (sem var í öðru skjali nefnd *„Fullur Grænlendingur*") sem hann gerði nema hann teldi forsendur væru til staðar, sé litið til stjórnandastöðu hans hjá fyrirtækinu. Árétta verður að (S)forstö-innfl1 var forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa og bar hann sem slíkur ábyrgð á gerð samninga við innflytjendur og þá sérstaklega við þá umsvifamiklu. Verður því að ætla að hann hafi þekkt vel til. Um þetta vísast nánar til

[6493] Sjá mgr. 838-839 í athugasemdum Samskipa við AII.

kafla 14.3.5 í ákvörðun en þar segir m.a. að (S)forstö-innfl1 hafi gert sér grein fyrir að því fylgdi veruleg áhætta að hverfa frá samráðinu og taka stóran og verðmætan viðskiptavin frá keppinautnum. Að öðru leyti en hér er rakið vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um sjónarmið Samskipa um að háttsemi fyrirtækjanna hafi verið „*bein*" afleiðing af fákeppnisaðstæðum, sbr. kafla 33.3.

13573. Í mgr. 1424 í athugasemdum Samskipa við AI segir að mat á því hvaða verð eigi að setja í tilboð séu ekki nákvæm vísindi. Finna þurfi „*rétta*" verðið sem sé nógu lágt til að vera a.m.k. samkeppnishæft en nógu hátt til að það skili æskilegri arðsemi ef samningar takast. Að sögn Samskipa var tilboð þeirra til ÖES eins lágt og fyrirtækið treysti sér til þess að standa við, miðað við þá skilmála sem voru settir fram í útboðinu.

13574. Í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.3.5 er fjallað um það verð sem Samskip buðu að lokum í viðskipti ÖES. Verðið hækkaði umtalsvert frá fyrri hugmyndum og virðist ekki hafa byggst á kostnaðarlegum forsendum heldur hafi það verið hækkað eingöngu til að hækka það og virða hina ólögmætu markaðsskiptingu.

13575. Að mati Samkeppniseftirlitsins hafa Samskip í athugasemdum sínum við AI ekki útskýrt þá hækkun sem gerð var á verðtilboði til ÖES þann 16. október 2009 en verðtillögur fyrir hvern gám voru hækkaðar verulega frá tillögum sem (S)forstö-innfl1 setti fram daginn áður. Það eru ekki fullnægjandi rök að vísa til þess að það sé „*höfuðverkur*" að ákveða hvaða verð eigi að setja í tilboð. Samskip ættu að geta útskýrt nánar hvað liggi að baki vinnu sem þessari, þeirri hækkun sem blasir við að gerð var á verðtilboðinu frá fyrstu tillögum og hvernig komist var að lokaniðurstöðu um endanlegt tilboðsverð. Engin gögn hafa verið lögð fram sem sýni fram á þetta.

13576. Samskip vísa til þess í mgr. 1428 í athugasemdum sínum við AI að aðeins eitt tilboð hafi verið sent til ÖES og því hafi ekki verið um hækkun að ræða. Tilvitnuð gögn frá október 2009, sem fjallað er um í kafla 14.3.5 í ákvörðun, séu „*ófullgerð vinnugögn*". Tilboð Samskipa hafi einfaldlega verið eins lágt og fyrirtækið treysti sér til að standa við miðað við þá skilmála sem hafi verið settir fram í útboðinu.

13577. Í mgr. 62-63 í bréfi Samskipa frá 31. ágúst 2022, sbr. einnig mgr. 115 í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022, er ítrekað að tilvitnað skjal (S)forstö-innfl1 frá 15. október 2009 sé vinnuskjal og að vinnuskjöl geti innihaldið hugleiðingar og tillögur sem ekki reynast raunhæfar. Að mati Samskipa ættu tilvitnanir fyrirtækisins til „*fulla Grænlendingsins*" jafnframt að sýna að ekki hafi verið um raunhæfar hugmyndir að ræða. Aldrei hafi komið til greina að bjóða ÖES það verð sem sett var fram undir tillögunni „*fullur Grænlendingur*". Að sögn Samskipa líti Samkeppniseftirlitið fram hjá því að þær tölur sem finna mátti undir umræddum flipa voru töluvert lægri en þau kjör sem sambærilegur viðskiptavinur, Vífilfell, naut hjá Samskipum. Byggja Samskip á því að þó svo fyrirtækinu sé ekki skylt að gæta samræmis milli viðskiptavina þá sé eðli málsins samkvæmt horft til þess að gæta slíks samræmis að jafnaði. Að lokum segir að Samkeppniseftirlitið hafi engar forsendur til að meta það hvort forsendur voru fyrir Samskip til að bjóða þetta lágt verð til Ölgerðarinnar og því hafnað að það geti verið vísbending um samráð ef Samskip freista þess að ná inn smærri arðbærari viðskiptavinum eða setja fram markmið um arðsemi.

13578. Sökum sjónarmiða Samskipa um „*ófullgerð vinnugögn*" áréttar Samkeppniseftirlitið að sönnunargildi samtímagagna í máli sem þessu er ríkt. Í samræmi við reglur samkeppnisréttar er lagt heildstætt mat á gögn málsins þ. á m. tölvupósta og skjöl sem stafa frá Samskipum sem tengjast atvikum og útboði ÖES. Undir þetta falla samskipti og vinnugögn sem þessu tengjast. Áðurnefndar athugasemdir Samskipa sýna ekki að gögnin séu ekki traust eða rangar ályktanir hafi verið dregnar af þeim. Þessum sjónarmiðum Samskipa er því hafnað.

13579. Horft til gagna málsins vegna ÖES sýna þau að samfelld markaðsskipting var við lýði á markaðnum og hún virt af hálfu fyrirtækjanna, sbr. einnig atvik vegna Vífilfells á árinu 2009.

13580. Vegna þessa skal tekið fram að Samskip gera enga tilraun til þess að skýra þann mikla mun sem var á því verði sem (S)forstö-innfl1 tiltekur í tölvupóstinum frá 15. október sem raunhæft fyrir 20ft og 40ft gáma til að ná viðskiptunum og því verði sem fram kemur í endanlegu tilboði Samskipa. Umræddur tölvupóstur frá (S)forstö-innfl1 og einnig ummæli hans í tölvupósti til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv daginn eftir um að *„hækka þessi FCL verð aðeins (50-100 EUR pr gám)"* gefa sterklega til kynna að ekki hafi verið unnið að gerð tilboðsins með það að markmiði að ná viðskiptunum. Aðrir hvatar lágu að baki og handahófskenndum vinnubrögðum beitt við gerð tilboðsins.

13581. Hvað framangreint varðar vísast nánar til vinnuskjals (S)forstö-innfl1 vegna útboðs ÖSE frá 15. október 2009. Eru í skjalinu þrjár síður (sheet) með eftirfarandi heitum: *„*Innflutningur*"*, *„Gengi & BAF"* og *„Fullur Grænlendingur"*. Undir síðunni *„Innflutningur"* er stillt upp tillögu að tilboði til ÖES fyrir tiltekna kostnaðarþætti á grundvelli flutningsmagns á tveimur árum, gengis og BAF. Í skjalinu er einnig skilgreint og reiknað út hvað þessi tillaga skilar upp í fastan kostnað vegna flutninganna frá Evrópu. Tekið skal fram að ekki er hér um endanlegt tilboð Samskipa að ræða. Það sem vekur sérstaka athygli er síðan *„Fullur Grænlendingur"* sem er önnur tillaga með sama flutningsmagni og gengisforsendum, 50% afslátt af BAF og lægra verði fyrir sjóflutninga. Í kafla 6.7.6.1 í ákvörðun er fjallað um tvö skjöl sem (S)forstö-innfl1 vistaði hjá sér þann 13. maí 2008. Annað þeirra var glærukynning sem var nefnd *„Grænlenskir dagar"*. Þar segir einnig að í öðrum gögnum frá Samskipum megi sjá fyrirtækið nota hugtökin *„Grænland"* eða *„Grænlendinginn"* í tengslum við að bjóða samkeppnishæf verð eða lágt tilboð til viðskiptavinar. Er sá skilningur á merkingu þessara hugtaka staðfestur m.a. með því að (S)frkvstj-millilandasv sagði við skýrslutöku hjá lögreglu að þetta hugtak þýddi að *„fara í útsölugírinn"*/*„tax free dagar"*/*„bjóða lág verð til að ná i meira magn"*.[6494] Er þetta í samræmi við samtímagögn. Þvert á skýringar Samskipa í athugasemdunum kemur hvergi fram í gögnum málsins að umfjöllun undir síðunni *„Fullur Grænlendingur"* hafi falið í sér óraunhæfar tillögur. Slíkt á sér ekki stoð í gögnum málsins.

13582. Í umræddu skjali kemur fram mikill munur milli þessara tveggja tillagna. Útreikningur (S)forstö-innfl1 sýnir að tillaga hans undir síðunni *„Innflutningur"* skili um 522 m.kr. upp í fastan kostnað fyrir sjóflutning á tveimur árum en tillagan í *„Fullur Grænlendingur"* um 310 m.kr. upp í fastan kostnað fyrir sama tíma. Í báðum tilvikum skilgreinir (S)forstö-innfl1 uppskipun sem fastan kostnað. Eigið mat Samskipa á framlegð lægra tilboðsins upp í fastan kostnað sýnir að Samskip sjálf mátu það svo að forsendur hafi verið til þess hjá fyrirtækinu að ná ÖES í viðskipti. Í tillögunni *„Fullur Grænlendingur"* er gert ráð fyrir að verð fyrir sjóflutninga með heimakstri til ÖES sé 68.900 krónur fyrir 20 feta gám og 100.336 krónur fyrir 40 feta gám. Er þetta í samræmi við verðhugmynd (S)forstö-innfl1 í tölvupósti frá 15. október 2009 (þ.e. sama dag og skjalið er unnið) til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl: *„[…] ef við tækjum ÖES á 100.000 kr per 40ft og 70.000 kr per 20ft."*

13583. Frestur til að skila inn tilboði til ÖES var til 19. október 2009. Sama dag hittust (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 til að ræða tilboð Samskipa til ÖES. Rétt eftir framangreindan fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 sýna gögnin að (S)forstö-innfl1 var ennþá að meta hvaða *„stragegíu"* Samskip ætluðu að viðhafa í útboði ÖES en þá vistaði hann hjá sér skjalið *„Áhrif ef við tökum ÖES"*. Nafnið á skjalinu er lýsandi fyrir atburðarrásina sem átti sér stað á þessum tíma. Innihald skjalsins ber sömuleiðis með sér að Samskip hafi verið að meta áhrif þess og áhættu á að virk samkeppni myndi hefjast að nýju, þ.e. ef Samskip gerðu ÖES samkeppnishæft tilboð. Þar eru n.t.t. reiknuð áhrif þess á tekjur af FCL-flutningum hjá tilteknum viðskiptavinum ef verð per. gám myndi lækka í 100.000 kr. fyrir 40 feta og 70.000 kr. fyrir 20 feta gáma frá því verði sem viðkomandi fyrirtæki greiddu. Virðast Samskip þannig hafa gert ráð fyrir því að afleiðingar af því að velja það sem nefna má samkeppnisleiðina og bjóða fyrrgreind verð í útboði ÖES yrðu þær að samkeppni hæfist um tiltekin önnur fyrirtæki og þyrftu Samskip einnig að lækka verð sitt í sömu fjárhæðir til þeirra til að halda viðskiptunum. Verðlækkunin var tilgreind

[6494] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 72-73.

í skjalinu allt að 50 – 65%. Endurspeglar framangreint skýrlega hvernig samráðfyrirtæki, Samskip, var á þessum tímapunkti að vega það og meta hvort það ætlaði að hverfa frá samráði við Eimskip og þar með eiga í hættu að missa ábata samráðsins fyrir afkomu fyrirtækisins, sbr. einnig áðurnefnd ummæli (S)stjform-S 4. nóvember 2009. Tilboð Samskipa til ÖES síðar sama dag var síðan verulega hærra.

13584. Með hliðsjón af framangreindu eiga staðhæfingar Samskipa, um að endanlegt tilboðsverð til ÖES hafi verið það lægsta sem fyrirtækið treysti sér til að bjóða miðað við þá skilmála sem hafi verið settir fram í útboðinu, sér ekki nokkra stoð í samtímagögnum og eru því ótrúverðugar.

13585. Hvað áhrærir staðhæfingu Samskipa um að aldrei hafi átt að bjóða ÖES kjör sem fjallað var um í áðurnefndu skjali (S)forstö-innfl1 15. október 2009, undir síðunni „*Fullur Grænlendingur*", þá á sú fullyrðing sér heldur ekki stoð í samtímagögnum. Um er að ræða vinnugagn hjá forstöðumanni innflutningsdeildar Samskipa sem vann að útboði ÖES á þessum tíma. Ekkert í athugasemdum Samskipa hrekur sönnunargildi þessa og það sé metið heildstætt með öðrum gögnum málsins.

13586. Byggja Samskip einnig á því eins og áður segir að eðli málsins samkvæmt hafi Samskip að jafnaði gætt að samræmis við tilboðsgerð milli viðskiptavina. Samkeppniseftirlitið horfi fram hjá því að kjör til ÖES samkvæmt síðunni „*Fullur Grænlendingur*" hafi verið lægri en kjör Vífilfells hjá Samskipum. Þetta er ekki skýrt nánar af hálfu Samskipa eða lagðir fram útreikningar eða gögn um þessi tilvitnuðu kjör Vífilfells á þessum tíma. Hvað sem því líður þá er því hafnað að þessi sjónarmið hafi þýðingu í samráðsmáli sem þessu.

13587. Árétta ber að niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um tilboð Samskipa til ÖES og hvernig það endurspegli hina ólögmæta markaðsskiptingu byggist ásamt öðru á tilboði Samskipa til ÖES sem reyndist vera 21% hærra en tilboð Eimskips til ÖES. Að mati Samkeppniseftirlitsins er erfitt að finna skýringar á þeim mun þar sem Samskip voru reyndur þjónustuveitandi á þessum markaði, þjónustugeta fyrirtækisins sambærileg og flutningsrými til staðar í kerfum fyrirtækisins. Niðurstaðan kom stjórnendum Samskipa enda ekki á óvart og er ekki að sjá af samtímagögnum að þeir hafi efast um rekstrarlegrar forsendur í tilboði Eimskips. Er það því óbreytt mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi virt markaðsskiptinguna í tilviki útboðs ÖES árið 2009 og atvik þessi endurspegli samfellu á hinni ólögmætu háttsemi fyrirtækisins.

13588. Í mgr. 1431 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er að finna athugasemdir Samskipa um „*keppni*" stjórnenda Samskipa við opnun tilboða í viðskipti ÖES í október 2009. Fjallað er um þessi atvik í kafla 14.3.5 í ákvörðun þessari. Að mati Samskipa eru ályktanir eftirlitsins hvað þetta varðar rangar og fjarstæðukenndar. Samskip leggja áherslu á og telja það vega þungt að ágiskanir stjórnenda Samskipa um verðtilboð Eimskips hafi verið mjög misjafnar og það staðfesti þá óvissu sem hafi verið um verðlagningu fyrirtækisins. Það renni stoðum undir þá staðreynd að bæði fyrirtækin hafi sett fram sjálfstæð tilboð.

13589. Telja Samskip að horfa verði til þess að einungis 8% verðmunur hafi verið á tilboðum fyrirtækjanna í innflutningi. Í því samhengi sé ekki hægt að horfa framhjá því að Eimskip bauð upp á beinar siglingar til Norður-Ameríku en Samskip voru með flutningasamning við Eimskip á þeirri leið. Þannig hafi Eimskip verið í aðstöðu til að verðleggja þann hluta viðskiptanna mun lægra. Tilboð Samskipa fyrir innanlandsflutninga hafi síðan verið 17,5% hærra en að sögn Samskipa skýrðist það af því að flutningsmagn ÖES hefði fallið betur inn í kerfi Eimskips.

13590. Í mgr. 1434 í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað sem haldlausu að tilboð Samskipa til ÖES hafi verið sýndartilboð. Gögn málsins sýni að mikil vinna hafi verið lögð í undirbúning tilboðsins og samskipti við ÖES. Staðreyndin sé sú að Eimskip hafi staðið betur að vígi í þessu útboði og Samskip ekki treyst sér til að ganga lengra í tilboðsgerðinni. Engin gögn bendi til samskipta milli fyrirtækjanna vegna þessa.

13591. Í mgr. 1437-1439 í athugasemdum Samskipa við AI er því mótmælt að hugleiðingar Eimskips um að Samskip hafi hugsanlega ekki burði til að taka flutninga ÖES renni stoðum undir ályktanir Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð í tengslum við breytingar fyrirtækjanna á siglingakerfum sínum á árinu 2008. Að mati Samskipa sýna umrædd samskipti að Eimskip hafi lagt mat á það hversu langt Samskip hafi verið líkleg til að ganga í tilboði til ÖES. Um eðlilega samkeppnisgreiningu hafi verið að ræða og raunhæfar hugleiðingar.

13592. Samskip mótmæla einnig, í mgr. 1440 í athugasemdum sínum við AI, að um hafi verið að ræða sýndartilboð. Mikil vinna hafi verið lögð í greiningu á útboðsgögnum og við tilboðsgerðina. Tilvitnuð „keppni" sé að mati Samskipa til marks um það að stjórnendur fyrirtækisins hafi talið líklegt að Eimskip myndi bjóða lágt í útboðinu til að halda viðskiptunum, lægra en Samskip höfðu forsendur til að bjóða. Þá benda Samskip á í mgr. 1441 að með útboðinu hafi verð ÖES lækka. Það gangi að mati Samskipa þvert á þá ályktun Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin hafi haft með sér samráð og þannig skapað möguleika til þess að hækka verð.

13593. Eins og nánar verður gerð grein fyrir er ekki unnt að fallast á framangreindar skýringar og athugasemdir Samskipa. Samtímagögn sýna skýrt að stjórnendur Samskipa töldu sig allir vita að Eimskip myndi bjóða lægra verð en Samskip í flutningsviðskipti ÖES. Er þessu ekki mótmælt af Samskipum enda sýna gögnin þetta skýrt og greinilega. Þessi staðreynd staðfestir að það var aldrei verið ætlun Samskipa að reyna með tilboði sínu að ná til sín viðskiptum ÖES. Tilboð Samskipa var því aðeins sýndartilboð. Það eitt að Samskip leggi í vinnu til að setja fram sýndartilboð sem allir stjórnendur fyrirtækisins vita að sé hærra en tilboð helsta keppinautarins er að mati Samkeppniseftirlitsins ótvírætt til þess fallið að styðja við ályktanir eftirlitsins um að fyrirtækin höfðu náð saman um að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars.

13594. Af þessu tilefni ber að undirstrika að ákvæði 10. gr. samkeppnislaga eru ein þau þýðingarmestu í samkeppnislögum. Ákvæðinu er ætlað að tryggja að keppinautar hegði sér að öllu leyti sjálfstætt á markaði á þeim sviðum sem mestu máli skipta fyrir samkeppnina. Kjarninn í samkeppni er að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir um markaðshegðun sína og keppi þannig sín á milli. Þetta stuðlar m.a. að lægra verði til neytenda, auknum gæðum og framförum almennt. Ávinningi samkeppninnar er hins vegar stefnt í hættu ef fyrirtæki hafa samskipti eða samvinnu sín á milli um framangreind atriði, sbr. einnig, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004 en þar kom fram þetta, sbr. einnig nánari umfjöllun í kafla 4.1:

„Í samkeppnisrétti er það meginatriði að eðlileg samkeppni gerir ráð fyrir sjálfstæðum fyrirtækjum sem taka sjálfstæðar ákvarðanir þegar þau ákveða viðskiptastefnu sína. Sá grundvöllur raskast þegar fyrirtæki hafa einhvers konar samráð sín á milli í því skyni að hafa áhrif á samkeppni. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga er reist á þessari forsendu. Ákvæðið sætir tiltekinni túlkun sem er í samræmi við markmið samkeppnislaga."

13595. Með ólögmætu samráði Samskipa og Eimskip, sem hófst eftir mitt ár 2008, var æskilegri óvissu milli fyrirtækjanna eytt og sjálfstæði þeirra raskað. Atvik tengd útboði ÖES árið 2009 endurspegla það að þetta samráð var ennþá til staðar og að Samskip virtu samráðið. Athugasemdir Samskipa þess efnis að fyrirtækin hafi lagt fram „*sjálfstæð*" tilboð hrófla ekki við framangreindri niðurstöðu.

13596. Af þessu tilefni skal því haldið haga að í máli þessu er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið og ákveðið sín á milli hversu hátt ætti að bjóða í hverju sinni. Það hefur því ekki áhrif á niðurstöðu eftirlitsins að ágiskunum stjórnenda Samskipa um verðtilboð Eimskips hafi skeikað um 15-50%. Við heildstætt mat á gögnum málsins er horft til þess að allir töldu þeir sig vita og vildu tryggja að tilboð Eimskips yrði lægra en tilboð Samskipa.

13597. Sem fyrr segir snúa athugasemdir Samskipa einnig að því að Eimskip hafi boðið upp á beinar siglingar til Norður-Ameríku og Samskip með flutningasamning við Eimskip á þeirri leið. Eimskip hafi því verið í aðstöðu til að verðleggja þann hluta viðskiptanna mun lægra en Samskip. Þetta er ekki rökstutt frekar af hálfu Samskipa eða stutt gögnum. Í því sambandi bendir Samkeppniseftirlitið einnig á að Samskip veittu Eimskip samkeppni á þessari flutningaleið með svokölluðum TA-flutningum. Ekkert er vikið að því í athugasemdum fyrirtækisins og þeim þætti í útboði ÖES. Í tilefni þessa má t.d. rifja upp ummæli (S)forstö-innfl1 vegna innflutnings annars innflytjanda á mat- og drykkjarvöru frá Bandaríkjunum til Íslands, Innnes. Þar kom fram að Samskip væru að bjóða upp á *„mjög góða þjónustu frá USA með því að senda gámana í gegnum Evrópu. Í ljósi þeirra breytingar sem gerðar hafa verið á beinu siglingum Eimskip þá teljum við að þjónusta okkar verði betri frá USA*."[6495]

13598. Hvað varðar athugasemdir Samskipa um að flutningsmagn ÖES hafi fallið betur inn í kerfi Eimskips þá eru þær heldur ekki rökstuddar nánar eða studdar gögnum. Samkeppniseftirlitið finnur þess heldur ekki stoð í samtímagögnum, hvorki frá Eimskip né Samskipum.

13599. Eftir að tilboðin voru opnuð lýsti starfsmaður ÖES vonbrigðum sínum yfir því að Samskip hefðu ekki boðið betur en raun varð á. Aftur á móti er hvergi að finna í samtímagögnum vísbendingar um að stjórnendur Samskipa hafi undrast eða lýst vonbrigðum með niðurstöðu útboðsins. Endurspegla viðbrögðin jafnframt að um sýndartilboð var að ræða. Eru það sambærilegar aðstæður og voru til staðar varðandi sýndartilboð Eimskips til Vífilfells fyrr á árinu.

13600. Hvað endanlegt verð til ÖES í útboðinu varðar er ekki unnt að fallast á að athugasemdir Samskipa hrófli við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að háttsemi fyrirtækisins endurspegli hina ólögmætu markaðsskiptingu og að hún hafi gert fyrirtækjunum kleift að halda verði upp eða hækka það. Í fyrsta lagi er ekki hægt að útiloka að verð til ÖES hefði lækkað enn frekar með umræddu útboði ef ekki hefði verið fyrir hendi samfellt samráð Eimskips og Samskipa. Í öðru lagi verður að hafa í huga að eftir að samráðið hófst um mitt ár 2008 hafði Eimskip hækkað verulega verð sín til ÖES. Eins og nánar er gerð grein fyrir í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins taldi ÖES umræddar hækkanir afar óeðlilegar og í innanhússamskiptum hjá Eimskip var litið svo á að um væri að ræða þær *„miklar hækkanir*". Í þriðja lagi er ljóst að ÖES bjóst við því að uppskera lægra verð í útboðinu enda var það tilgangur þess að fara með viðskiptin í útboð. Gögnin sýna hins vegar að ÖES varð fyrir vonbrigðum með tilboð Samskipa og velti því fyrir sér hvers vegna fyrirtækið hefði ekki boðið betur í heildarútboðinu.

26.7. Um tilboðsumleitan German Seafrozen Fish

13601. Í mgr. 828-832 í athugasemdum Samskipa við AII gerir fyrirtækið tilraun til að útskýra háttsemi Eimskips gagnvart German Seafrozen Fish. Segir í fyrsta lagi að enginn fótur sé fyrir túlkun Samkeppniseftirlitsins á minnisblaði (E)deildstj-útfl1 og ummælum hans um að lækkun á verði til GSF myndi hafa áhrif á allan markaðinn. Megi ráða af minnisblaðinu að Eimskip hafi verið að gæta þess að fara ekki gegn 11. gr. samkeppnislaga með undirboðum eða sértækri undirverðlagningu. Það séu reglur sem flest markaðsráðandi fyrirtæki horfi til við mat á því hvort sækja eigi viðskipti frá keppinautum og hversu langt sé heimilt að ganga í þeim efnum.

13602. Af þessu tilefni skal áréttað að um er að ræða skýringar Samskipa á gögnum Eimskips. Ekki er unnt að fallast á það með Samskipum að af minnisblaði (E)deildstj-útfl1 megi ráða að Eimskip hafi verið að gæta að því að bjóða ekki verð undir kostnaði. Af minnisblaðinu að dæma átti þvert á móti að vera góð framlegð af þessum viðskiptum eftir sem áður. Eftirfarandi er hins vegar sagt afleiðing þess að Eimskip myndi lækka verð: *„For us to reduce the ratings, would affect the whole market.*"[6496], þ.e. ef Eimskip

[6495] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.692436.
[6496] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. [...] Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.135203.

lækkaði verð, hefði það áhrif á markaðinn í heild sinni. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þarna átt við að ef Eimskip myndi lækka verð þá myndi skapast hætta á að verðsamkeppni myndi hefjast á öllum markaðnum og þar með yrði friðnum á milli Eimskips og Samskipa ógnað. Athugasemdir Samskipa hagga því ekki ályktunum Samkeppniseftirlitsins.

26.8. Um útboð Promens Tempru

13603. Í mgr. 1382-1384 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 833-836 í athugasemdum við AII er það talið langsótt að telja atvik sem tengjast viðskiptum Promens Tempru í ágúst 2009 sem lið í samráði Samskipa og Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 14.7. Að mati Samskipa sýni gögn málsins að tilboð Eimskips í viðskipti Tempru hafi ekki aðeins verið hagstæðara heldur hafi Tempru líkað betur við þjónustu Eimskips. Þess vegna hafi fyrirtækið viljað gera samning við Eimskip, ekki vegna samráðs Samskipa og Eimskips.

13604. Samskip byggja á því að ummæli stjórnenda fyrirtækisins um að hluti af lokatilboði til Promens hefði verið með „*svínsálagningu*" hafi verið grín og að rangt sé að álykta að með því hafi verið átt við að tilboð Samskipa í heild sinni hafi sætt hárri álagningu, sbr. mgr. 833 í athugasemdum Samskipa við AII. Þá er því mótmælt að samskipti innan Eimskips í ágúst 2009 sýni að Eimskip hafi eingöngu viljað minnihluta viðskiptanna við Promens til að virða markaðsskiptinguna við Samskip. Samskip hafi náð að bjóða lágt verð sem Eimskip hafi ekki verið tilbúið að mæta, raunar svo lágt að gögnin sýni að það hafi komið bæði Promens og Eimskip á óvart.

13605. Að mati Samkeppniseftirlitsins á það ekki við rök að styðjast heldur er þetta ein birtingarmynd hins ólögmæta samráðs Samskipa og Eimskips. Með samráðinu sköpuðu fyrirtækin óeðlilegt ástand á markaði sem var til þess fallið að gera þeim kleift að viðhalda eða hækka verð og þar af leiðandi leggja á „*svínsálagningu*". Þá er að finna ýmis önnur tilvik í málinu þar sem lægra settir starfsmenn Samskipa gerðu á samráðstímabilinu athugasemdir við verðlagningu fyrirtækisins. Þegar t.d. Samskip hækkuðu verð verulega 1. september 2008 sendi undirmaður (S)forstö-útfl honum tölvupóst og sagði að tiltekin verðlagning hjá Samskipum væri „*hreint og klárt okur*" og gerði fyrirtækinu erfitt fyrir í samkeppninni, sbr. kafla 8.15.10.

13606. Í athugasemdum sínum gera Samskip enga tilraun til að skýra eða lesa í ummæli (E)frkvstj-sala/þj um að Eimskip hafi átt kost á að ná hluta af viðskiptum Tempru „*án þess að rugga bátnum*". Engin önnur rökrétt skýring er á þessum ummælum en að þarna hafi (E)frkvstj-sala/þj vísað til þess að Eimskip vildi ekki hætta á að skaða það jafnvægi sem myndast hafði á markaðnum á grundvelli samráðs fyrirtækjanna.

13607. Þá skal þess getið að tölvupóstur (E)frkvstj-sala/þj ber ekki með sér að tilboð Eimskips til Promens hafi verið nálægt því að vera undir kostnaði. Gögnin bera mun frekar með sér að það hafi komið (E)frkvstj-sala/þj á óvart að Eimskip hafi fengið hluta af viðskiptunum á því verði sem fyrirtækið bauð, sem gefur frekar til kynna að tilboðið hafi að mati Eimskips ekki verið gott fyrir Promens. Þegar framangreint er virt í samhengi við önnur samtímagögn, t.d. glæru (S)forstö-innfl1 frá 24. apríl 2009 og tölvupóst (S)forstj frá 22. júní 2009, verður tölvupóstur (E)frkvstj-sala/þj ekki skilinn með öðrum hætti en að Eimskip hafi ætlað að bjóða í viðskipti Promens með þeim hætti að ólíklegt væri að fyrirtækið fengi viðskiptin („*ég ætlaði ekki að .....*"). Þrátt fyrir þetta hafi verðmunurinn milli Eimskips og Samskipa verið minni en hann átti von á („*samt ótrúlega lítill munur*"). Það hafi komið (E)frkvstj-sala/þj á óvart hve hátt tilboð Samskipa hafi verið sem skýrist þá af „*svínsálagningu*" í tilboði Samskipa. Í ljós hafi aftur á móti komið að Eimskip gæti fengið hluta viðskiptanna „*án þess að rugga bátnum*". Það orðalag vísar ekki til viðskiptavinarins heldur er hér án efa vísað til afstöðu Samskipa. Rökrétt skýring á orðum (E)frkvstj-sala/þj er því sú að hann sé að upplýsa (E)forstj um að það valdi ekki uppnámi í samráðinu við Samskip þó Eimskip tæki að sér að annast hluta þessara flutninga.

13608. Að endingu verður ekki litið fram hjá því að Eimskip hefur, í sátt við Samkeppniseftirlitið, viðurkennt að hafa átt í samráði við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

13609. Samskip mótmæla því í mgr. 1385 í athugasemdum sínum við AI að samskipti (S)forstj og (S)forstö-innfl1 31. ágúst 2009 undirstriki að aðkoma og hlutverk stjórnenda að samráðinu hafi verið að hafa gætur á því að friðurinn myndi haldast. Það sé eðlilegt að stjórnandi *„leggi línurnar"* á meðan hann sé fjarverandi til þess að tryggja að starfsemin gangi snurðulaust fyrir sig á meðan. Á þessum tíma hafi viðræður staðið yfir við þrjá stóra mögulega viðskiptavini í innflutningi, þ.e. Ingvar Helgason ehf., Heklu ehf. og Samhenta Kassagerð ehf. Samskip hafi þannig verið í *„sóknarhug"* og með þessum ummælum verið að leggja áherslu á að ekki yrði slakað á í sölustarfi þótt (S)forstö-innfl1 væri ekki á staðnum.

13610. Af þessu tilefni skal tekið fram að samtímagögn benda ekki til að Samskip hafi á þessum tíma verið í *„sóknarhug"*. Í fyrsta lagi sýna samtímagögn að á þessum tíma voru stefna og áherslur Samskipa í innflutningi að *„halda öllu"* og reyna að verja eigin stöðu í stað þess að leggja áherslu á að sækja ný viðskipti. Í öðru lagi hafa Samskip ekki mótmælt því að þetta hafi verið áherslur fyrirtækisins heldur hafa réttlætt þær með vísan til þess að því hafi verið frjálst og heimilt að hafa þá stefnu sem birtist í áætlunum þess, þ.e. að „verja" þá viðskiptavini sem hafi verið í viðskiptum við fyrirtækið í stað þess að sækja á nýja viðskiptavini og þannig viðhalda markaðshlutdeild sinni. Það stenst því ekki skoðun að Samskip hafi verið í sóknarhug á sama tíma og það hafi ekki sótt í ný viðskipti vegna ótta við refsiaðgerðir Eimskips. Þannig fara skýringar fyrirtækisins ekki saman.

26.9. Um útboð Norðlenska

13611. Í kafla 14.8 í ákvörðun er fjallað um atvik í tengslum við útboð/verðkönnun Norðlenska í innanlandsflutningum í nóvember 2009 en á þeim tíma var fyrirtækið einn af mikilvægum viðskiptavinum Samskipa.

13612. Af þessu tilefni skal tekið fram að í áætlun Samskipa fyrir landflutninga fyrir árið 2010, sem útbúin var í október 2009, kemur fram að landflutningar hafi hækkað verð um 9% í febrúar 2009 og að stefnt væri að því að hækka það um 2% síðar á árinu og um 4% á árinu 2010. Í áætluninni eru jafnframt áform um að hækka verð á landflutningum á ferskum fiski en í minnisblaði (E)forstö-landfl1 frá 14. desember 2009 vegna útboðs Norðlenska kemur fram að hætta sé talin á því að gott tilboð Eimskips til Norðlenska geti hindrað fyrirhugaða hækkun Eimskips á landflutningum á ferskum fiski.

13613. Í mgr. 857 í athugasemdum Samskipa við AII er af þessu tilefni bent á að í upphafi áætlunar Landflutninga fyrir árið 2010 sé sérstaklega tekið fram að þrátt fyrir að verðbólguspá gerði ráð fyrir verulegum kostnaðarhækkunum sé ekki gert ráð fyrir að unnt sé að ná þeim hækkunum fram vegna aðstæðna í þjóðfélaginu.

13614. Þessar skýringar Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn. Vísast sérstaklega til tölvupósts og ákvörðunar (S)frkvstj-millilandasv þann 22. október 2009 þar sem hann segir að framkvæma ætti hækkanir á landflutningum í janúar 2010 þrátt fyrir ágreining innan Samskipa um hvort markaðurinn myndi *„þola"* slíka hækkun, sbr. kafla 14.8.1, en sama dag sat (S)frkvstj-millilandasv á fundi með (E)frkvstj-innanl.

13615. Í mgr. 858 í athugasemdum Samskipa er því hafnað að fundur (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl hjá SVÞ í október 2009 hafi verið vettvangur samráðs. Fundir SVÞ hafi verið fjölsóttir og þar hafi ekki verið skipst á upplýsingum úr rekstri Eimskips og Samskipa.

13616. Í kafla 13 í ákvörðun hefur ítarlega verið fjallað um þýðingu beinna samskipta milli m.a. helstu stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknatímabili málsins. Þar er því lýst hvernig gögn sem sýna fram á regluleg bein samskipti á milli fyrirtækjanna hafa umtalsvert vægi við mat á brotum þeirra. Þá vísast einnig til þeirra sönnunarsjónarmiða samkeppnisréttarins að líta beri heildstætt á gögn málsins.

13617. Í mgr. 859 er á því byggt að tillaga (S)frkvstj-innanl um að bjóða forsvarsmönnum Norðlenska í veiði hafi enga þýðingu fyrir málatilbúnað eftirlitsins. Samskip hafi gjarnan boðið stærstu viðskiptavinum sínum í slíkar ferðir. Af þessu tilefni skal tekið fram að tilgangur umræddrar tilvísunar var að benda á að Norðlenska hefði að mati Samskipa verið álitinn mikilvægur viðskiptavinur. Athugasemdir Samskipa staðfesta það.

13618. Í mgr. 862 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að samskipti innan Eimskips í tengslum við útboð Norðlenska, þar sem lagt var á ráðin um hvernig réttast væri að nálgast Norðlenska o.fl., sýni að öflug og virk samkeppni hafi verið á milli fyrirtækjanna. Samskip vekja jafnframt athygli á því að í áhættugreiningu fyrirtækisins voru taldar 60% líkur (3 af 5) á að verðlækkun keppinautar myndi eiga sér stað. Sýndi það mat Samskipa á markaðnum og samkeppninni á umræddum tíma.

13619. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Í fyrsta lagi bera samtímagögn það ekki með sér að Eimskip hafi átt frumkvæði að því að nálgast Norðlenska. Þess í stað ákvað Norðlenska að fara með viðskipti sín í útboð eða verðkönnun og leitaði því skiljanlega til Eimskips enda tilgangur fyrirtækja með útboðum að fá þjónustu á sem lægsta verði. Samskipti sem eiga sér í kjölfarið stað innan Eimskips voru að meginstefnu til á milli yfirmanns lögfræðimála, sem á þeim tíma sat í stjórn Norðlenska, og sölustjóra Eimskips á Norðurlandi. Skemmst er frá því að segja að á sama tíma unnu (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-landfl1 að áætlunum í landflutningum sem miðuðu að því að verð myndi hækka og megináhersla lögð á að viðhalda sömu markaðshlutdeild, þ.e. *„Focus on holding current clients and increase revenue from them.“* og *„Maintain our current market share.“*[6497] Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins er fjallað ítarlega um minnisblað (E)forstö-landfl1 frá 14. desember 2009 vegna útboðs Norðlenska. Þar sagði m.a. að það gæti skapað *„okkur* [Eimskip] *algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu og samkeppnisaðilar ættu erfitt uppdráttar í framhaldinu*“. Þrátt fyrir það ákvað Eimskip að hækka tilboð sitt (minnkaði afslátt) undir lok tilboðsferilsins sem að mati svæðisstjóra Eimskips á Norðurlandi leiddi til þess að Eimskip náði ekki viðskiptunum. Þetta gerði Eimskip þrátt fyrir að tilboðið, fram að þeirri breytingu, hefði getað tryggt fyrirtækinu *„mjög góða framlegð*“ og umrædda *„algjöra sérstöðu*“, skv. minnisblaði (E)forstö-landfl1. Svo virðist sem þeir *„ókostir*“ sem (E)forstö-landfl1 taldi að gætu falist í því að bjóða samkeppnishæft verð og ná Norðlenska í viðskipti hefðu vegið þyngra en þeir fólust skv. minnisblaði (E)forstö-landfl1 eftirgreindu:

„<u>Verðsamkeppni getur hafist á ný</u> með ófyrirsjáanlegum afleiðingum t.d. eru fyrirhugaðar hækkanir í fiskflutningum upp á 10% í hættu.

<u>Almennt aukinn [svo] samkeppni</u> og eitthvað gefur eftir hjá okkur – missum eitthvað, spurning hvað“.

13620. Með vísan til þessa er mjög skýrt að Eimskip kaus að standa við ólögmæta markaðsskiptingu með Samskipum, í stað þess að sækjast eftir viðskiptum við Norðlenska, mikilvægan viðskiptavini í landflutningum á Íslandi. Þar með taldi Eimskip sig koma í veg fyrir að samráð við Samskip yrði sett í uppnám. Þetta gerði Eimskip þrátt fyrir mat sitt á því að viðskipti við Norðlenska hefðu geta stuðlað að góðri framlegð og skapað fyrirtækinu *„algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu og samkeppnisaðilar ættu erfitt uppdráttar í framhaldinu“.*

[6497] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flytjandi business plan 2010 [...]II.docx*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.10813.

13621. Í mgr. 864 byggja Samskip á því að umfjöllun (E)forstö-landfl1 í minnisblaði sínu feli í sér afar eðlilegar vangaveltur um viðbrögð keppinautar. Viðbúið hafi verið að verðstríð færi í gang ef Eimskip næði viðskiptum Norðlenska til sín. Þá byggja Samskip á því í mgr. 865 í athugasemdum sínum við AII að samskipti innan Eimskips sýni glöggt að ekkert samráð hafi átt sér stað við útboð Norðlenska. Vangaveltur og skoðanaskipti um hversu lágt ætti að bjóða og viðbrögð við því að Eimskip hafi ekki fengið viðskiptin beri þess engin merki að samráð hafi verið til staðar. Í mgr. 867 í athugasemdum Samskipa við AII er því jafnframt hafnað að í minnisblaði (E)forstö-landfl1 frá 14. desember 2009 felist að hann hafi ekki talið hættu á því að tilboð Eimskips til Norðlenska myndi skapa hættu á að verðsamkeppni við Samskip myndi hefjast. Að mati Samskipa er um huglægt mat Samkeppniseftirlitsins að ræða sem fái enga stoð í skrifum (E)forstö-landfl1.

13622. Á þetta er ekki unnt að fallast. Í fyrsta lagi benda samtímagögn til þess að verðtilboð Eimskips hafi ekki verið nálægt kostnaðarverði, sbr. tölvupóst (E)forstö-landfl1 til (E)frkvstj-innanl þann 15. desember 2009 þar sem eftirfarandi kemur fram: *„Tilboð okkar ætti að vera samkeppnishæft en ekki verið að sturta niður verðum – ef við fáum þetta verður það væntanlega á þjónustuforsendum, ekki eingöngu verðum.*"[6498] Skýrt kemur fram í minnisblaðinu að *„[m[iðað við þessar forsendur skilar þetta verkefni okkur alltaf a.m.k. 10% framlegð.*" Það væri svo við tilteknar aðstæður hægt að búast við enn meiri framlegð eða 13%. Þá eru í minnisblaði (E)forstö-landfl1 settir fram eftirsóknarverðir kostir þess að sækjast eftir viðskiptum Norðlenska, kostir sem hljóti að vera mjög eftirsóknarverðir fyrir flest fyrirtæki. Þeir eru sagðir eftirfarandi:

- *Lítil bein áhætta – sjálfbært verkefni*
- *Skilar a.m.k. lágmarksframlegðarkröfu þ.e. 10%*
- *Nokkuð stöðugir flutningar frá norðurlandi (ekki eins sveiflur og í fiskflutningum)*
- *Styður einnig við dreifinguna í Reykjavík hjá SGN með framlegð*
- *Sköpum okkur algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu og samkeppnisaðilar ættu erfitt uppdráttar í framhaldinu*

13623. Sé litið til þessarar greiningar þætti eðlilegt að fyrirtæki á samkeppnismarkaði myndi sækja það fast að ná þessum viðskiptum til sín. Þess í stað virti Eimskip markaðsskiptingu við Samskip og bauð lægri afslátt í tilboði sínu til Norðlenska en miðað var við í minnisblaði (E)forstö-landfl1. Þessi hækkun á tilboðinu hafði síðan þær afleiðingar að Eimskip fékk ekki viðskipti Norðlenska, viðskipti sem samkvæmt minnisblaði (E)forstö-landfl1 hefðu átt að veita Eimskip *„algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu*" og valda því að keppinautar myndu eiga erfitt uppdráttar í framhaldinu. Að mati svæðisstjóra Flytjanda á Norðurlandi hefði það haft lykilþýðingu í þeirri niðurstöðu að Eimskip hækkaði verðtilboð sitt um 1%.

13624. Þeir ókostir sem (E)forstö-landfl1 setur fram í minnisblaðinu bera þess merki að það sé ekki skrifað við venjulegar samkeppnisaðstæður. Áhyggjur (E)forstö-landfl1 af því að ná þessum eftirsóknarverðu viðskiptum snúa að því að rjúfa friðinn við Samskip, þ.e. að verðsamkeppni geti hafist á ný og fyrirhugaðar verðhækkanir orðið í hættu.

13625. Allt sem að framan er rakið, sbr. einnig umfjöllun í kafla 14.8 í ákvörðun, staðfestir að Eimskip leit til þeirra ókosta sem eru raktir í minnisblaði (E)forstö-landfl1 og ákvað að viðhalda markaðsskiptingunni við Samskip. Þannig var komið í veg fyrir að samráð fyrirtækjanna eða hinar samstilltu aðgerðir myndu

[6498] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.466804.

rofna og tryggt væri að fyrirhugaðar verðhækkanir gætu gengið í gegn án vandkvæða. Með þessu kom Eimskip einnig í veg fyrir *„blóðtöku“* fyrir Samskip og er eitt dæmi þess hvernig fyrirtækin tóku tillit til hvors annars í stað þess að keppa á markaði. Þótt fyrirtæki á samkeppnismarkaði vilji eðli málsins samkvæmt forðast verðsamkeppni er óvenjulegt að þau telji það ókost að samkeppni af þeirra hálfu leiði til *„blóðtöku“* fyrir viðkomandi keppinaut. Framangreind háttsemi endurspeglar fyrst og fremst að fyrirtækin reyndu í lengstu lög að virða þann frið sem þau höfðu náð saman um sem þeir töldu eftirsóknarverðari en ábatasöm viðskipti við stóran viðskiptavin.

13626. Í mgr. 866 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ekki fáist séð hvernig samskipti (S)forstö-innfl1 við (E)sölustj-innanl2 og (E)viðskstj2 í nóvember 2010 geti tengst útboði Norðlenska í desember 2009. Af þessu tilefni skal það tekið fram að á því er ekki byggt að samskipti Eimskips og Samskipa í nóvember 2010 tengist beint útboði Norðlenska í desember 2009. Þau eru hins vegar til marks um þau nánu samskipti sem voru á milli starfsmanna fyrirtækjanna. Þau ummæli sem þar eru látin falla bera einnig með sér sterkar vísbendingar um samráð fyrirtækjanna, sbr. *„það er greinilega gott samkomulag á markaðum í dag“*. Samkeppniseftirlitið áréttar í þessu samhengi að við sönnunarfærslu er heimilt að draga ályktanir af samtímagögnum og líta á þau með heildstæðum hætti.

13627. Í mgr. 868-871 í athugasemdum Samskipa við AII er á það bent að í innanhúsgögnum Eimskips, minnisblaði (E)forstö-landfl1, komi fram að Eimskip og Íslandspóstur hafi átt í samstarfi á landflutningamarkaði og því velt upp af hverju það samstarf hafi ekki verið tekið til rannsóknar hjá Samkeppniseftirlitinu enda meira að umfangi heldur en samstarf Eimskips og Samskipa að sögn fyrirtækisins. Samskip vísa því til stuðnings til yfirlits yfir heildarumfang viðskipta við Eimskip á árunum 2008-2013.

13628. Af þessu tilefni skal tekið fram að samráð Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði var hluti af samfelldu samráði þeirra sem spannaði yfir margra ára tímabil. Samráðið á a.m.k. rætur sínar að rekja aftur til ársins 2005 en varð síðan hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips í júní 2008 þegar lagt var á ráðin um að auka við það samstarf. Þá hefur það jafnframt komið fram við meðferð málsins, sem og í ákvörðun þessari, að í þessu máli er ekki tekin afstaða til lögmætis samstarfs Eimskips við minni landflutningafyrirtæki. Það mögulega samstarf breytir engu um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips, sem lýst hefur verið. Þessum sjónarmiðum Samskipa er því hafnað.

13629. Í mgr. 872-875 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að af innanhúsgögnum Eimskips megi ráða að Eimskip og (E)forstö-landfl1 hafi ekki bundið við það vonir að fá viðskipti Norðlenska yfir til Eimskips vegna samkeppnishæfs verðs. Telja Samskip ljóst að fyrirtækin hafi unnið sjálfstætt að sínum tilboðum og gengið langt í að reyna að ná til sín umræddum viðskiptum. Allt ferlið í kringum útboð Norðlenska sé til marks um mikla og harða samkeppni.

13630. Samskip telja að engin sérsjónarmið hafi gert það að verkum að verð hafi lækkað í tilboði fyrirtækisins til Norðlenska þrátt fyrir að almennar verðhækkanir hafi átt sér stað á sama tíma. Samkeppni gagnvart stærri viðskiptavinum fari fram í útboðum, verðkönnunum og samningaviðræðum þar sem samið sé um önnur verð en samkvæmt birtri gjaldskrá. Almenn hækkunarþörf hafi verið til staðar og því fullkomlega eðlilegt, að mati Samskipa, að fyrirtækið hafi hugað að því að hækka verðskrár í samræmi við almennar kostnaðarhækkanir. Sú staðreynd að Eimskip hafi boðið Norðlenska 62% afslátt frá verðskrá sýni að mati Samskipa að ályktanir Samkeppniseftirlitsins geti ekki staðist.

13631. Samkeppniseftirlitið bendir á að almenn verðlagning var með þeim hætti að seld þjónusta til viðskiptavinar kom til með að skila Eimskip um eða yfir 10% framlegð þrátt fyrir að viðskiptavinurinn nyti 63% afsláttar frá almennri gjaldskrá. Getur Samkeppniseftirlitið því ekki fallist á sjónarmið Samskipa um að veittur afsláttur til Norðlenska hafi verið sérstök vísbending um samkeppni á markaðnum.

13632. Framangreindar athugasemdir og skýringar Samskipa breyta ekki þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi við útboð Norðlenska kosið að virða markaðsskiptinguna sem fyrirtækin höfðu náð saman um. Þannig hafi verið komið í veg fyrir hættu á því að verðsamkeppni gæti *„hafist á ný"*. Verðhækkanir Eimskips og Samskipa gengu síðan eftir í upphafi árs 2010, þ. á m. verðhækkun á flutningum á fiski. Þá hélt samráð fyrirtækjanna áfram.

13633. Í mgr. 877-878 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að Samskip hafi ekki litið á Eimskip sem ógn í útboði Norðlenska. Það sé rangt að Samskip hafi álitið einyrkja vera mestu ógnina á landflutningamarkaði. Samkeppni á milli Eimskips og Samskipa sé sjálfgefin staðreynd og ljóst að Eimskip hafi ávallt verið helsti keppinautur Samskipa. Þá hafi Íslandspóstur komið inn á markaðinn auk þess sem samkeppni frá einyrkjum væri alltaf til staðar á afmörkuðum leiðum. Erfitt væri fyrir Samskip að mæta þeirri samkeppni því yfirbygging fyrirtækisins væri miklu stærri. Þetta breyti því hins vegar ekki því að Eimskip sé og hafi alltaf verið stærsti og helsti keppinautur Samskipa.

13634. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Þvert á þær sýna samtímagögn hvernig einyrkjar náðu að skapa óróa og aukna samkeppni á þeim mörkuðum þar sem þeir voru starfandi, t.a.m. í vörudreifingu. Vísast t.a.m. til umfjöllunar í kafla 14.9.1 hvað þetta varðar.

26.10. Um frekari vísbendingar um samráð

26.10.1. Um að einyrkjar voru taldir ógn í stað Samskipa

13635. Í mgr. 814-815 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að gögn sem rakin eru í kafla 14.9.1 sýni fram á að einyrkjar hafi raskað því jafnvægi sem samráð Eimskips og Samskipa hafi skapað á markaði. Þar segir að þó svo einyrkjar hafi veitt aukna samkeppni á afmörkuðum leiðum sé ekki hægt að gagnálykta sem svo að Samskip hafi ekki sömuleiðis veitt Eimskip samkeppni.

13636. Þessar athugasemdir breyta ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samráð og samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna. Samkeppniseftirlitið áréttar að Samskip og Eimskip sáu ástæðu til þess að fjalla reglulega um samkeppnisaðgerðir og verðlagningu einyrkja en ekki helsta keppinautarins. Aftur á móti höfðu fyrirtækin almennt ekki áhyggjur af samkeppnisaðgerðum hvors annars. Þess í stað gerðu þau ráð fyrir að halda sínum stærstu viðskiptavinum og geta án nokkurs ótta við samkeppnisaðgerðir hvors annars hækkað verð til þeirra. Þannig sýna samtímagögn að fyrirtækin gerðu óhikað áætlanir um að markaðshlutdeild myndi standa í stað, ró yrði á markaði og að gert væri ráð fyrir ítrekuðum verðhækkunum og álagningu nýrra gjalda. Annað var hins vegar upp á teningnum á mörkuðum þar sem vart var við aðra keppinauta en Eimskip og Samskip, s.s. í vörudreifingu, vöruhúsaþjónustu og að einhverju leyti á landflutningamarkaði. Eru atvik sem lýst er í kafla 14.9.1 skýr birtingarmynd þessa. Er mest áberandi sú ógn sem talin var stafa af svokölluðum einyrkjum á landflutningamarkaði og birtist í gögnum beggja fyrirtækja. Vísast t.a.m. til eftirfarandi gagna:

- Tölvupóstur (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-innanl 16. júní 2009 þar sem vísað er til Eimskips og Samskipa sem fyrirtækja í sömu stöðu, líkt og fyrirtæki sem standi saman frammi fyrir þeirri samkeppnisógn sem felist í einyrkjum á markaði.

- Í skjali (E)frkvstj-innanl frá 28. september 2009 var mesta samkeppnisógnin í landflutningum ekki talin stafa af Samskipum heldur einyrkjum *(„The main threat in the market are individual truck drivers"*).

- Í viðskiptaáætlun landflutninga Eimskips fyrir árið 2010 kom ekki fram að samkeppnisógn stafaði frá Samskipum heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða.

- Í glærukynningu (S)forstj frá 30. nóvember 2009 voru einyrkjar og Íslandspóstur tilgreind sem helsta ógnin í landflutningum en ekki Eimskip.

- Í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 voru einyrkjar taldir mesta ógnin í landflutningum þar sem: *„Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down.*"

26.10.2. Um aðgerðir til að stuðla að *„friði*"

13637. Í kafla 14.9.2 í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins er fjallað um gögn sem sýna að í september og október 2009 var innan vébanda Samskipa fjallað um verðhækkun gagnvart stórum viðskiptavinum og vinnuhópur settur á fót sem hafði m.a. það hlutverk að meta hvort Samskip hefðu með aðgerðum sínum á markaði hindrað verðhækkanir og unnið gegn *„friði*" á markaði.

13638. Að mati Samskipa dregur Samkeppniseftirlitið of víðtækar ályktanir af umræddum gögnum. Í þessu sambandi staðhæfa Samskip að á þessum tíma hafi íslenski flutningamarkaðurinn ekki verið hefðbundinn samkeppnismarkaður heldur tvíkeppnismarkaður og hafi Eimskip þá verið u.þ.b. tvöfalt stærri á innflutningsmarkaði en Samskip.[6499]

13639. Á fyrstu mánuðum ársins 2009 hafi Samskip haft áhyggjur af því að Eimskip myndi *„slá til baka*" þar sem Samskip hafi aukið við markaðshlutdeild sína á þeim tíma. Af þeim sökum hafi verið lögð áhersla á að verja fengna stöðu og leita leiða til að auka framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavini sem gæfu af sér hærri framlegð. Samskipum hafi verið það ljóst að fyrirtækið myndi tapa ef til verðstríðs kæmi og því þurft að treysta á *„ró*" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð. Í athugasemdum Samskipa er aftur á móti jafnframt byggt á því að fyrirtækið hafi veitt Eimskip, sem hafi verið markaðsráðandi fyrirtæki, aðhald og viðspyrnu, sbr. mgr. 1394 í athugasemdum við AI. Þess vegna hafi fundir verði haldnir undir yfirskriftinni *„Kreppan og samkeppnin*" en niðurstaða þeirra hafi verið sú að verja tímabundið þá sterku stöðu sem Samskip hafi náð og sækja svo fram við fyrsta tækifæri. Um þessa fundi og gögn þeim tengd er fjallað í kafla 14.9.2 í ákvörðun eftirlitsins.

13640. Í athugasemdum Samskipa er ályktunum Samkeppniseftirlitsins um þessa fundi og gögn sem þeim tengjast hafnað og á því byggt að þær gangi gegn samtímagögnum, aðstæðum á markaðnum og almennri skynsemi. Telja Samskip að gögn málsins staðfesti miklu fremur *„áframhaldandi sókn Samskipa og virka samkeppni á markaði*". Engin þörf hafi verið á því að setja saman vinnuhóp til að meta samkeppnina, ógnanir og tækifæri, ef samráð við Eimskip hafi verið til staðar. Þá gagnrýna Samskip þá *„mótuðu skoðun*" Samkeppniseftirlitsins að allt annað en verðstríð og kapp á aukna sölu sé til marks um ólögmætt samráð. Hugleiðingar Samskipa í framangreindum gögnum séu eðlilegar við þær markaðsaðstæður sem þá voru við lýði þar sem hlutverk stjórnenda sé að hámarka arðsemi og því eðlilegt að reyna að forðast verðstríð í lengstu lög.

13641. Að mati Samkeppniseftirlitsins er sú mynd sem Samskip draga upp hér að framan langt frá því að vera birtingarmynd virkrar samkeppni á markaði. Kjarninn í samkeppni er að fyrirtæki keppi sín á milli. Grunnstoðir 10. gr. samkeppnislega er að milli keppinauta sé æskileg óvissa og þau hegði sér sjálfstætt á markaði. Það stuðlar að lægra verði, auknum gæðum og framförum. Vandséð er hvernig viðskiptavinir flutningsfyrirtækjanna og endanlegir neytendur hafi átt að njóta góðs af þeirri *„ró*" sem ríkti á markaðnum og Samskip segjast hafa treyst á.

[6499] Sjá mgr. 1392 í athugasemdum Samskipa við AI.

13642. Þá hafnar Samkeppniseftirlitið því að afstaða Samskipa um að „*verja fengna stöðu*", „*sækja í minni viðskiptavini*" og „*treysta á „ró*"" hafi verið tekin í hefðbundnu samkeppnisumhverfi, þar sem óvissa hafi ríkt um stefnu og aðgerðir keppinauta á markaði. Samtímagögn staðfesta að eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 drógu fyrirtækin úr eða eyddu þeirri óvissu sem þau stóðu frammi fyrir um viðbrögð hvors annars í tengslum við þær aðgerðir sem þau töldu skynsamlegt að grípa til.

13643. Þá vísa Samskip til þess að á markaðnum hafi verið „*áframhaldandi sókn*" og einnig til þess að áhersla Samskipa hafi verið að verja stöðuna á markaðnum „*áður en sókninni yrði fram haldið*", sbr. mgr. 1381 og 1395 í athugasemdum Samskipa við AI. Eru staðhæfingar Samskipa ekki í samræmi við samtímagögn sem sýna þvert á móti að áhersla var lögð á að halda „*frið*" á markaðnum og í skjóli hans að hækka verð. Þá sýna samtímagögn að mikilvægir viðskiptavinir fóru ekki á milli Eimskips og Samskipa, allt fram á árið 2013, þegar það fór að draga úr friðnum. Í ákvörðun þessari er fjallað um atvik þar sem skýr dæmi eru um að Samskip hafi tekið meðvitaðar ákvarðanir um að láta stóra viðskiptavini Eimskips í friði, jafnvel þó svo þeir hafi nálgast Samskip að fyrra bragði. Um þetta er fjallað með ítarlegum hætti víða í þessari ákvörðun. Í dæmaskyni ber helst að nefna eftirfarandi þætti:

- Fyrir upphaf rannsóknarinnar bárust Samkeppniseftirlitinu ábendingar frá mikilvægum viðskiptavinum um að Eimskip og Samskip hefðu, eftir efnahagshrunið, ekki gert tilraunir til þess að ná viðskipavinum frá hvort öðru og að tilboðsumleitan viðskiptavinar um viðskipti hefði ekki verið svarað.[6500]

- Í samtímagögnum Samskipa er ítrekað vísað til þess að ekki ætti að sækja á viðskiptavini Eimskips, aðstæðum lýst með vísan til þess að á markaðnum væri „*friður*" og „*ró*" og ekki ætti að „*rugga bátnum*".[6501]

- Í maí 2009 fóru Samskip í átak sem sneri að því að efla samskipti við stærstu viðskiptavini sína. Skýr fyrirmæli voru gefin um að ræða ekki við viðskiptavini sem væru samningsbundnir Eimskip.[6502]

- Á árinu 2009 var að störfum hjá Samskipum svonefndur „kreppuhópur". Í hópnum sátu lykilstjórnendur Samskipa og höfðu þeir áhyggjur af því að fyrirtækið væri ekki að virða „friðinn" við Eimskip.[6503]

- Gögn málsins sýna að Samskip létu stóra viðskiptavini Eimskips í friði. Dæmi um þetta eru eftirfarandi atvik tengd stórum viðskiptavinum Eimskips:

    - Ekki gert ráð fyrir að reyna að ná IKEA í viðskipti þegar samningar félagsins við Eimskip voru lausir sumarið 2010.[6504]

    - Atvik tengd viðskiptum J. Rönning ehf. í janúar 2010.[6505]

    - Ákvörðun Samskipa um að setja Aðföng „*á verðskrá*" í maí 2010.[6506]

[6500] Sjá kafla 2.3.
[6501] Sjá t.d. kafla 14.21.3 um að það hafi verið „*pólitísk ákvörðun á sínum tíma að láta þeim þetta eftir hjá TVG til að fá frið með allt hitt*.". Í áætlun [...] frá september 2010 er því slegið föstu að í innflutningi héldu Samskip öllum sínum mikilvægu viðskiptavinum á árinu 2011, „*áframhaldandi ró*" yrði á markaðnum og Eimskip og Samskip „*haldi að sér höndum* [svo] *og leggi áherslu á að hækka verð*". Í fundargerð stjórnar Samskipa vegna fundar 25. október 2010 var bókað að „*almennt hafi verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum*".
[6502] Sjá kafla 14.2.
[6503] Sjá kafla 14.9.2.
[6504] Sjá kafla 14.9.4.
[6505] Sjá kafla 14.22.
[6506] Sjá kafla 14.27.

- Fyrirmæli innan Samskipa í upphafi ársins 2011 um að ekki ætti að gefa „*grænlensk verð*" til Innnes sem þá var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips og var á umræddum „*target lista*" í maí 2008.[6507]

- Atvik tengd viðskiptum MS í mars 2011[6508]

- Atvik tengd viðskiptum Ölgerðarinnar á haustmánuðum 2011.[6509]

- Atvik tengd viðskiptum Icelandic í nóvember 2012.[6510]

- Í áætlunum og öðrum gögnum Samskipa var lagt til grundvallar að fyrirtækið yrði með óbreytta markaðshlutdeild. Aldrei var gert ráð fyrir möguleika á aukningu í markaðshlutdeild á grundvelli „*herferðar*" gagnvart viðskiptavinum Eimskips.[6511]

- Samtímagögn sýna einnig að á rannsóknartímabilinu hafi mikil áhersla verið lögð á að hækka verð, bæði almennar gjaldskrár og gagnvart einstökum viðskiptavinum en einnig að taka upp ný gjöld og lækka eða fella niður afslætti hjá viðskiptavinum. Ekki fæst séð hvernig það samræmist fullyrðingum Samskipa um að markaðsherferð gagnvart viðskiptavinum keppinautarins hafi hafist og verið í gangi á rannsóknartímabilinu.

13644. Í öðru lagi stangast fullyrðingar Samskipa um „*áframhaldandi sókn*" á við annan málatilbúnað í athugasemdum fyrirtækisins við AI, þ.e. um að áhersla Samskipa á árinu 2009 hafi verið sú að verja viðskiptavini Samskipa, reyna að hækka verð og sækja í minni viðskiptavini. Í mgr. 1380 í athugasemdum Samskipa við AI segir: „*Samskipum var heimilt að setja sér markmið um að „halda öllu" og reyna að verja eigin stöðu frekar en að leggja áherslu á að sækja ný viðskipti.*" Að sögn Samskipa réð ótti við refsiaðgerðir Eimskips þessu. Þá segir í mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI að Samskipum hafi verið það fullljóst að fyrirtækið myndi tapa í verðstríði við Eimskip og hafi því neyðst til að „*treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*". Þá segir að fullkomlega eðlilegt hafi verið að minni fyrirtæki á markaði forðuðust verðstríð í lengstu lög. Því skal þó haldið til haga að í mgr. 1381 í athugasemdum Samskipa við AI byggir fyrirtækið á því að áherslan hafi verið á að styrkja tengsl við viðskiptavini og verja stöðuna, „*áður en sókninni yrði fram haldið*". Hvað sem því líður sýna gögn málsins skýrlega að „friðurinn" hélst út árið 2012 þannig að sókn var ekki „*fram haldið*" fyrr en komið var fram á árið 2013.

13645. Ekki fæst sé hvernig þessi stefna Samskipa, sem fyrirtækið viðurkennir að hafa viðhaft, samræmist því að vera á sama tíma í „*áframhaldandi sókn*". Dregur þetta ósamræmi úr trúverðugleika sjónarmiða Samskipa.

13646. Skýringar Samskipa um að hafa treyst á ró vegna ótta við yfirburði Eimskips eru ótrúverðugar og þeim hafnað. Rétt áður en samráðið hófst voru Samskip að undirbúa að mæta fyrirhuguðum samdrætti með herferð gegn Eimskips. Sókn á viðskiptavini Eimskips hófst einnig eftir að samráðið byrjaði að fjara út. Þá var það ekki ótti við Eimskip sem hindraði fyrirtækið að viðhafa virka samkeppni á markaði. Í kafla 33.3.3 er nánar fjallað um sambærileg sjónarmið Samskipa um Eimskip.

[6507] Sjá kafla 14.35.3.
[6508] Sjá kafla 14.37.4.
[6509] Sjá kafla 14.37.7.
[6510] Sjá kafla 14.51.
[6511] Í glærukynningu [...] frá 17.12.2009 er lagt til grundvallar að Samskip héldu sömu markaðshlutdeild á öllum flutningamörkuðum hér á landi á árinu 2010 og verð myndi hækka. Í glærukynningu [...] frá 26.01.2010 var lagt til grundvallar að á árinu 2010 yrðu Samskip með óbreytta markaðshlutdeild í landflutningum. Í glærukynningu [...] frá 30.11.2009 er lýst röð af almennum verðhækkunum Samskipa á árunum 2008-2009. Jafnframt kemur fram að markaðshlutdeild Samskipa hafi verið stöðug og lagt til grundvallar að hún myndi ekki breytast á árinu 2010.

13647. Máli sínu til stuðnings vísa Samskip til töflu í mgr. 1397 í athugasemdum sínum við AI og byggja á því að hún sýni aukna markaðshlutdeild fyrirtækisins á árunum 2009-2012.

13648. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Umrædd tafla sýnir þvert á móti að markaðshlutdeild Samskipa stóð nánast í stað frá janúar 2009 til loka árs 2012 eða a.m.k. að hún var mjög stöðug á bilinu 29-31%, þ.e. á þeim tíma sem hin ólögmæta markaðsskipting var í hámarki. Með engu móti er hægt að halda því fram að 1-2% flökt á markaðshlutdeild sýni fram á sókn Samskipa á markaði og þaðan af síður að slíkt sé birtingarmynd virkrar samkeppni. Þar að auki sýnir umrædd tafla hvernig markaðshlutdeild Samskipa fór hægt og rólega upp í 35% á árinu 2013 sem er í fullu samræmi við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins í máli þessu, þ.e. að samtímagögn sýni að á þeim tíma hafi fjarað undan markaðsskiptingu fyrirtækjanna. Þá sýnir taflan einnig meiri hreyfingu á markaðshlutdeild Samskipa á tímabilinu fyrir rannsóknartímabilið sem er einnig í samræmi við gögn málsins og styður niðurstöðu um samráð á flutningamarkaðnum.

13649. Að lokum er rétt að leggja áherslu á gögn sem rakin eru í kafla 14.9.2 í ákvörðun þessari og varða aðdraganda og ákvörðun Samskipa um að stofna í september 2009 vinnuhóp og boða til fundar undir yfirskriftinni „*Kreppan og samkeppnin – ógnanir og tækifæri*". Nokkrum dögum áður var komist að þeirri niðurstöðu að það ætti að kryfja sölumál fyrirtækisins betur, „*ekki endilega til að auka markaðshlutdeild, heldur til að geta spilað leikina almennt betur…*". Nokkrum dögum síðar beindi (S)forstö-innfl1 síðan þeim fyrirmælum til undirmanna sinna að skoða verðhækkanir gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Í fundarboði til umrædds vinnuhóps, sem sent var 6. október 2009, var efni fundarins nefnt „*Núverandi markaðsplan okkar*". Af fundarboðinu að dæma og umræðuefninu sem þar var sett fram er alls ekki unnt að fallast á að þau staðfesti „*áframhaldandi sókn Samskipa og virka samkeppni á markaði*" líkt og haldið er fram í athugasemdum Samskipa við AI. Þar segir vissulega að Samskip hafi verið að „*sækja smá*" en meginefni fundarboðsins snýr að efasemdum um að slík háttsemi samræmist friðnum við Eimskip. Þar segir t.a.m.: „*…eða Höfum við komið í veg fyrir verðhækkanir?*" „*Erum við sá aðili á markaðnum sem ekki er hægt að treysta?*" og „*Er mögulegt að við höfum komið í veg fyrir að komist friður á?*".

13650. Endurspegla fyrrgreind gögn samráð Samskipa og Eimskips á flutningamarkaðnum. Spurningarnar sem átti að svara gefa sterklega til kynna að innan Samskipa hafi stjórnendur velt því fyrir sér hvort fyrirtækið fylgdi leikreglum samráðsins. Felast í þeim varnaðarorð um að Samskipum sé ekki hægt að treysta m.a. með því að vera mögulega leiðandi í „*verðstríði*" og koma í veg fyrir að „*friður*" ríki á markaðnum. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að Eimskip hefur viðurkennt að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með samráði við Samskip um takmörkun á flutningsgetu og skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

26.10.3. Um hækkun verðs gagnvart „*núverandi kúnnum*"

13651. Í kafla 14.9.4 í ákvörðun er fjallað um tiltekin samskipti innan Samskipa í nóvember 2009. Í því samhengi er fjallað um að þekkt sé að þátttakendur í ólögmætu samráði geti haft tilhneigingu til að „*svindla*", t.d. með því að ná sér í aukin viðskipti með því að bjóða lægra verð en ákveðið hafi verið í samráðinu. Ef upp komist um slíkt „svindl" geti gagnaðilar í samráðinu séð sig knúna til að „hefna" og út geti brotist hörð samkeppni sem leiði til þess að allir þátttakendur í samráðinu hagnist minna en ella. Í því samhengi er vísað til tiltekinna tölvupósta frá (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra sem að mati eftirlitsins fela í sér útskýringar á því að Samskip myndu hagnast minna ef fyrirtækið freistaðist til að ná, með samkeppnisaðgerðum, viðskiptum af Eimskip. Vísast sérstaklega til eftirfarandi ummæli: „*Athugadu ad vid munum reyna að na fram haekkunum a USA hluta Nathan samningsins um aramot. Ef vid hrærum i thessu gaeti Eimskip spillt fyrir thvi. Skodum thetta allt i samhengi*".

13652. Í tölvupósti til (S)forstö-landfl sagði (S)forstö-innfl1 nánar tiltekið að þrátt fyrir að IKEA ætlaði að segja samningi sínum við Eimskip upp væri ekki gert ráð fyrir að „*reyna við þá*. *Markmiðið hjá innflutningi er*

að hækka verð á núverandi kúnna" og voru í dæmaskyni nefnd fyrirtækin Rúmfatalagerinn, Húsasmiðjan og ÍSAM. Nokkrum dögum síðar sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst sem túlka má sem fyrirmæli um að láta annan stóran viðskiptavin Eimskips, Aðföng, í friði. Draga umræddir tölvupóstar fram þá samkeppnisröskun sem leiddi af samráðsbrotum Samskipa.

13653. Í athugasemdum sínum við AI gera Samskip tilraun til að útskýra ummæli eða fyrirmæli (S)forstö-innfl1 varðandi viðskipti við IKEA. Vísað er til þess að þar sem Samskip hafi aukið við markaðshlutdeild sína í upphafi árs 2009 hafi fyrirtækið haft áhyggjur af því að Eimskip myndi *„slá til baka*". Áhersla hafi því verið lögð á að *„verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina.*" Ástæða þess að hækka átti verð gagnvart þeim viðskiptavinum sem að framan eru nefndir hafi verið sú að verðlag samkvæmt umræddum samningum hafi verið komið langt undir kostnaðarverð vegna gengishruns íslensku krónunnar þar sem viðkomandi sjófrakt hafi verið innheimt í íslenskum krónum. Því hafi verið nauðsynlegt að reyna að taka upp samningana á ný og endursemja.

13654. Fjallað er um framangreinda samninga í viðeigandi undirköflum í kafla 14 og vísast til þeirrar umfjöllunar, sbr. einnig umfjöllun í kafla 33.1.5 um svokallaða *„krónusamninga*" Samskipa. Breyta útskýringar Samskipa ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins. Ummæli (S)forstö-innfl1 eru í samræmi við önnur samtímagögn, þ.e. ekki átt að reyna með samkeppni að ná í viðskipti við IKEA, sem var mikilvægur viðskiptavinur Eimskip. Með þessu átti að virða markaðsskiptinguna og gefa fyrirtækjunum báðum svigrúm að hækka verð.

13655. Ekki er unnt að fallast á að áhersla Samskipa um að *„verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum […] auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina*" hafi verið tekin í aðstæðum þar sem samkeppnislegt sjálfstæði keppinauta var virkt. Í því sambandi vísast til umfjöllunar um tilkomu og innleiðingu ólögmætrar markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips, auk gagna og umfjöllunar um framkvæmd hennar.

13656. Samskipti innan Samskipa og sérstaklega ummæli (S)forstö-innfl1 varðandi beiðni Aðfanga um verðtilboð frá fyrirtækinu, sbr. kafla 14.9.4, rennir enn styrkari stoðum undir niðurstöðu og ályktanir Samkeppniseftirlitsins. Þar tók (S)forstö-innfl1 það skýrt fram að ekki væri hægt að bjóða Aðföngum of lág verð því Eimskip væri örugglega að reyna að hækka verð gagnvart Aðföngum. Endurspegla þessar aðgerðir Samskipa að fyrirtækin höfðu náð saman um að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Í samræmi við það ákváðu Samskip að taka tillit til þess að Eimskip ætlaði að hækka verð til Aðfanga sem var mikilvægur viðskiptavinur fyrirtækisins. Skipti þá ekki máli þótt Aðföng hefðu leitaði eftir því að Samskip gerðu tilboð í flutninga fyrirtækisins. Með því að halda *„friðinn*", spila þetta *„strategist*" og skoða þetta allt *„í samhengi*", sbr. orðalag (S)forstö-innfl1, gátu bæði fyrirtækin hækkað verð gagnvart sínum eigin mikilvægu viðskiptavinum.

13657. Samskip byggja í athugasemdum sínum við AI, sbr. mgr. 1451-1455, á því að það hafi verið þeirra trú að Aðföng hafi eingöngu óskað eftir verðtilboði frá Samskipum í Ameríkuflutningana til að styrkja samningsstöðu sína gagnvart Eimskip og (S)forstö-innfl1 hafi ekki talið Aðföng tilbúin til að færa alla flutninga sína til Samskipa. Markmið Samskipa á þessum tíma hafi verið að ná í nýja viðskiptavini samkvæmt *„Target lista*" í ágúst 2009, í stað þess að *„berjast um það magn sem Aðföng fluttu til/frá Norður-Ameríku, sem var óverulegt í samhengi við heildarflutninga þess*". Í ljósi heildarflutningasamnings Aðfanga við Eimskip hafi að mati Samskipa þurft að bjóða Aðföngum miklu lægra verð en hið takmarkaða magn réttlætti. Fyrir þessum ákvörðunum hafi verið eðlilegar og rekstrarlegar forsendur en ekki samráð við Eimskip. Með tilvísun til þess að spila þetta *„strategiskt*" hafi (S)forstö-innfl1 átt við að það gæti verið skynsamlegra og hagkvæmara fyrir Samskip að einbeita sér að

eigin viðskiptavinum en að freista þess að ná umræddum viðskiptum af Eimskip. Ef Eimskip hefði misst viðskipti Aðfanga til Samskipa hafi verið gefið að Eimskip hefði farið á eftir viðskiptavinum Samskipa.

13658. Í athugasemdum Samskipa er ítrekað vísað til þess að fyrirtækið hafi ekki getað tekið þá áhættu að sækjast eftir viðskiptavinum Eimskips því þá hefði verið hætt við að Eimskip myndi gera slíkt hið sama, þ.e. lækka verð gagnvart tilteknum viðskiptavini Samskipa. Það sem Samskipum láist aftur á móti að nefna í þessu samhengi er að vegna samráðsins við Eimskip höfðu fyrirtækin vissu fyrir því að þau myndu láta hvort annað í friði og gætu því óhikað hækkað verð. Sem áður segir fellst í grunnstoðum 10. gr. samkeppnislaga að fyrirtæki keppi með sjálfstæðum hætti á markaðnum. Það gerðu Eimskip og Samskip ekki.

13659. Í mgr. 1442-1446 í athugasemdum Samskipa við AI er ályktunum Samkeppniseftirlitsins um Excel-skjali (S)forstö-innfl1 „*Risk Assessment_import nov09.xls*" frá 26. nóvember 2009 hafnað. Telja Samskip að það mat sem þar kemur fram sé fullkomlega eðlilegt, það gefi ekki til kynna að ekki sé virk samkeppni á markaðnum og ekki fáist séð hvaða þýðingu hluti af því sem þar kemur fram hafi fyrir málatilbúnað eftirlitsins. Í skjalinu komi m.a. fram að (S)forstö-innfl1 taldi litlar líkur á að hörð verðsamkeppni myndi eiga sér stað milli Eimskips og Samskipa. Samskip mótmæla því að þetta gagn bendi til samráðs við Eimskip.

13660. Að mati Samskipa eru þær líkur sem settar voru fram um að missa stóra viðskiptavini, Rúmfatalagerinn og ÍSAM, til marks um mikla samkeppni á markaðnum en ekki hið gagnstæða en á skalanum 1-5 voru líkurnar á því að missa ÍSAM taldar 3 og líkurnar taldar 2 að missa Rúmfatalagerinn.

13661. Þá telja Samskip það með ólíkindum að svo „víðtækar" ályktanir séu dregnar af tiltölulega einföldu áhættumati. Eini tilgangurinn hafi verið að ná utan um og fá hugmynd um undirliggjandi áhættu í rekstri samstæðu Samskipa og mögulegri sveiflu í afkomu fyrirtækisins. Þá ítreka Samskip fyrri athugasemdir um að fyrirtæki sé í sjálfsvald sett að setja sér markmið um að halda viðskiptavinum og stefna að verðhækkunum til að auka framlegð. Allt séu það eðlilegir þættir í rekstri.

13662. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefur það ekki úrslitaáhrif þótt Samskip hafi metið miðlungs líkur á því að missa viðskipti ÍSAM. T.a.m. veltu Samskip því fyrir sér á sama tíma hvort fyrirtækið væri sá aðili á markaðnum sem kæmi í veg fyrir „*frið*". Þá héldu Samskip viðskiptum við ÍSAM út rannsóknartímabilið. Umrædd gögn eru í samræmi önnur gögn í málinu og heildarmat eftirlitsins um samfellt samráð. Af þeim má ráða að Samskip mátu það svo að litlar sem engar líkur væru á því að verð myndi lækka um 10% eða meira og að afar litlar líkur væru á því að verð á sjóflutningi frá Norður-Ameríku til Evrópu myndu hækka.

13663. Í mgr. 1449 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað tölvupóstsamskipti (S)forstö-landfl og (S)forstö-innfl1 17. nóvember 2009, þ.e. fyrirmæli (S)forstö-innfl1 varðandi viðskipti IKEA.

13664. Vísað er til þess að þar sem Samskip hafi aukið við markaðshlutdeild sína í upphafi árs 2009 hafi fyrirtækið haft áhyggjur af því að Eimskip myndi „*slá til baka*". Áhersla hafi því verið lögð á að „*verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina.*" Ástæða þess að hækka átti verð gagnvart Rúmfatalagernum, Húsasmiðjunni og Íslensk Ameríska hafi verið sú að verðlag samkvæmt umræddum samningum hafi verið komið langt undir kostnaðarverð vegna gengishruns íslensku krónunnar þar sem viðkomandi sjófrakt hafi verið innheimt í íslenskum krónum. Því hafi verið nauðsynlegt að reyna að taka upp samningana á ný og endursemja.

13665. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru útskýringar Samskipa ekki til þess fallnar að breyta ályktunum eftirlitsins. Ekki sé hægt að túlka ummæli (S)forstö-innfl1 öðruvísi en svo að það hafi ekki átt að reyna

með samkeppni að ná í viðskipti IKEA, sem verður að teljast mikilvægur viðskiptavinur, þar sem það hafi verið í ósamræmi við þá stefnu fyrirtækisins að hækka verð og þannig í ósamræmi við samstilltar aðgerðir Eimskips og Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum.

13666. Í mgr. 1611-1613 í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað að áhættumat Samskipa frá nóvember 2009 og febrúar 2010 geti falið í sér vísbendingu um ólögmætt samráð. Samskip benda á að í umræddum skjölum hafi ávallt verið gert ráð fyrir þeim möguleika að til verðstríðs við Eimskip gæti komið og augljóst væri að áhrif þess á Samskip yrðu mikil. Hvað varðar mat á líkum á því hvort tilteknir viðskiptavinir fari úr viðskiptum segir að (S)forstö-innfl1 hafi metið það svo að ekkert í samskiptum við viðkomandi viðskiptavini hafi bent til þess að þeir væru líklegir til að fara úr viðskiptum. Í því samhengi segir að samningur við Rúmfatalagerinn hafi verið bundinn fram á árið 2011 en samt hafi verið taldar 40% líkur á því að fyrirtækið færi úr viðskiptum. Er það að mati Samskipa til marks um mikla samkeppni.

13667. Athugasemdir Samskipa eru ekki til þess fallnar að breyta þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að umrætt áhættumat Samskipa er talið endurspegla hið ólögmæta samráð og það ástand sem það hafði skapað á flutningamarkaðnum. Skjalið sýnir m.a. að (S)forstö-innfl1 taldi afar litlar líkur á að verðsamkeppni myndi eiga sér stað milli Eimskips og Samskipa og að ekki væru miklar líkur á því að Samskip myndu missa úr viðskiptum tvo stóra viðskiptavini, Rúmfatalagerinn og Íslensk Ameríska (ÍSAM).

26.11. Um áætlanir fyrir árið 2010

26.11.1. Almennt um þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja

13668. Í mgr. 1456-1457 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að tilgangur rekstraráætlana sé að setja fyrirtækinu markmið um afkomu fyrir komandi rekstrarár en þau markmið geti tekið breytingum og þau gengju ekki alltaf eftir. Staðhæfa Samskip að það hafi verið *„vinnuregla"* við gerð rekstraráætlunar að gera ekki ráð fyrir að viðskiptavinir hyrfu á brott. Væri sú hugmyndafræði í samræmi við meginstefnu Samskipa um að halda markaðshlutdeild og bæta við hana jafnt og þétt. Eðlilegt sé að fyrirtæki setji sér markmið um að halda viðskiptavinum sínum. Í þeirri stefnu Samskipa hafi hins vegar ekki falist að ný viðskipti yrðu ekki sótt. Ályktanir eftirlitsins um að í þessum markmiðum í rekstraráætlunum Samskipa felist sönnun á samráði um viðskipti við stærri viðskiptavini séu haldlausar. Sjónarmið þessi eru ítrekuð í mgr. 1471-1472 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 843-844 og 849 í athugasemdum við AII. Segir að líkja megi rekstraráætlun við samning á milli stjórnenda og stjórnar fyrirtækisins um fjárhagsleg meginmarkmið næsta rekstrarárs. Hvort þau markmið náist sé allt annað mál og afar misjafnt frá einum tíma til annars.

13669. Þá er því mótmælt að forsendur fyrirtækisins í rekstraráætlunum hafi falið í sér ákvarðanir um verðhækkanir. Forsendur þessar hafi verið settar fram til þess að meta væntar tekjur ársins. Í því samhengi er á það bent að verðbólga á Íslandi hafi verið um 9% á þessum tíma og því eðlilegt að Samskip hafi tekið mið af því. Þá benda Samskip á að í rekstraráætluninni væri einnig gert ráð fyrir að verð myndi lækka, ekki aðeins að það myndi hækka. Þá er því hafnað að í áætluninni séu settar fram væntingar um markaðshlutdeild heldur séu settar fram væntingar um heildarflutningsmagn sem fengist hafi með samtölum við stærstu viðskiptavini sem áætluðu hvað væri framundan í starfsemi þeirra. Einnig benda Samskip á að áhersla fyrirtækisins á að draga úr kostnaði hafi skipt miklu til að mæta samkeppni frá Eimskip. Samskip byggja á því að framangreind gögn sýni hversu mikilvægt það hafi verið fyrir Samskip að hækka verð, þar sem það hefði lækkað verulega. Markaðsaðstæður hafi verið erfiðar og verðhækkanir eingöngu áætlaðar til að halda í við verðlagsþróun. Nánar er fjallað um þessi sjónarmið Samskipa hér á eftir.

13670. Líkt og rakið er í kafla 14.10 í ákvörðun telur Samkeppniseftirlitið rekstraráætlanir Eimskips og Samskipa og gögn sem tengjast þeirri vinnu vera til stuðnings því að Samskip hafi átt í ólögmætu samráði við Eimskip. Ekki er á því byggt að rekstraráætlun eða einstaka umfjöllun í henni feli ein og sér í sér sönnun á samráði. Vísast í þessu samhengi til ítarlegrar umfjöllun um sönnunarsjónarmið í samkeppnisrétti, sérstaklega þess efnis að við sönnun á samfelldu samráði skuli ekki horft einangrað á hvert gagn fyrir sig heldur líta heildstætt á atvik og gögn í málinu.

13671. Af rekstraráætlun Samskipa og gögnum henni tengdum má sterklega ráða að stefna fyrirtækisins var að viðhalda samráðinu við Eimskip. Ekki átti að sækja ný viðskipti heldur átti að stefna á að hækka verð. Þá er sérstaklega tekið fram í gögnum Samskipa að gert væri ráð fyrir að samkeppni á árinu 2010 yrði minni en árin á undan. Til viðbótar má benda á að hafi það verið vilji Samskipa og stefna að sókn í ný viðskipti á árinu 2010, með markaðsaðgerðum, hefði það komið skýrlega fram sem forsenda í rekstraráætlun fyrir árið 2010. Það var ekki. Það kemur hins vegar fram skýr vissa um að geta haldið þáverandi viðskiptavinum og hækkað verð.

13672. Af samtímagögnum verður ekki ráðið að tilgangur Samskipa með aðgerðum til að lækka kostnað hafi verið að mæta samkeppni frá Eimskip. Þvert á móti benda gögnin fremur til þess að mikil áhersla hafi verið lögð á verðhækkanir. Samskip hafa ekki sýnt fram á eða lagt fram nein gögn sem sýna fram á að aðgerðir sem miðuðu að lækkun kostnaðar hafi leitt til verðlækkunar eða verið viðskiptavinum fyrirtækisins til hagsbóta, t.a.m. með auknum samkeppnisaðgerðum. Vísast hér einnig til kafla 33.1.

13673. Varðandi sjónarmið Samskipa um að það hafi verið „vinnuregla" við áætlunargerð Samskipa að gera ekki ráð fyrir að viðskiptavinir hyrfu á brott telur Samkeppniseftirlitið rétt að benda á að á virkum samkeppnismarkaði sé eðlilegt að gera ráð fyrir að svo geti verið enda þurfa fyrirtæki að taka mið af óvissu sem kann að ríkja um hegðun keppinauta á markaði við áætlanagerð. Í öllu falli gefur sú meginforsenda, að ganga út frá því að halda þáverandi viðskiptavinum og að ætla ekki að sækja ný viðskipti, til kynna að samkeppni sé ekki virk og að önnur sjónarmið ráði för. Jafnframt er ljóst að þegar hrikta fór í stoðum samráðsins gerðu Samskip ráð fyrir því í rekstraráætlun fyrir árið 2013 að fyrirtækið myndi missa ótilgreindan viðskiptavin, sem nefndur var *„Lúser ehf*", þar sem ekki var vitað hvaða viðskiptavinur kynni að færa viðskipti sín til Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 14.48. Framangreind staðhæfing Samskipa er því ekki í samræmi við gögn málsins.

13674. Þá vekur athygli að í athugasemdum Samskipa eru settar fram mótsagnakenndar skýringar á þýðingu rekstraráætlana. Til svara við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um rekstraráætlanir fyrirtækjanna og að af þeim megi ráða að ólögmætt samráð hafi gert þeim kleift að gefa sér tilteknar forsendur staðhæfa Samskip að í áætlunum séu eingöngu sett fram markmið, ekki ákvarðanir, og að engin vissa sé fyrir því að þau náist eða standist. Í umfjöllun um atvik tengd ÖES haustið 2009 vekur Samkeppniseftirlitið hins vegar athygli á því að ekkert hafi verið fjallað um það í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2010 að það væri markmið eða möguleiki á því að ná ÖES í viðskipti þrátt fyrir að hafa verið með flutninga sína í útboðsferli á sama tíma. Í athugasemdum sínum vísa Samskip til þess að engin ástæða hafi verið til þess að geta þessa í áætlun þar sem *„ekkert lá fyrir um það á þessum tíma að líklegt væri að viðskipti við ÖES næðust og ekkert tilefni til að tilgreina eitthvað sérstaklega í áætlun um það fyrirtæki*." Í tilviki ÖES virðast Samskip því ganga út frá því að aðeins þau viðskipti sem ákvörðun hafi verið tekin um, og að ákveðin vissa hafi verið um að myndi raungerast, væru sett í áætlun. Hugsanleg markmið skiptu því ekki máli. Þetta ósamræmi í skýringum Samskipa dregur úr trúverðugleika þeirra. Þá vísast til þess sem rakið er hér að framan, þ.e. að í rekstraráætlun fyrir árið 2013 gerðu Samskip ráð fyrir að missa ótilgreindan viðskiptavin, *„Lúser ehf.*", úr viðskiptum á því ári.

13675. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar um þýðingu áætlana fyrir málið í heild sinni hér að framan.

26.11.2. Áætlun Samskipa fyrir 2010

13676. Í mgr. 1203 í athugasemdum Samskipa við AI eru gerðar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins við rekstraráætlanir fyrirtækisins fyrir árið 2010. Ítreka Samskip að forsendur rekstraráætlana byggja á reynslu liðins árs. Byggja Samskip á að mikilvægt sé að hafa í huga að á árunum eftir efnahagshrunið hafi flest fyrirtæki á landi róið lífróður. Segir að mörg fyrirtæki hafi búið við fjárhagslega óvissu. Þetta hafi einnig átt við um árin 2010-2011. Að sögn Samskipa bjóði slíkar aðstæður ekki upp á mikla markaðssókn án þess að það myndi hafa neikvæð áhrif á afkomu. Þá segir að Samskip hafi verið í *„afar veikri stöðu fjárhagslega*" og hefðu því ekki talið forsvaranlegt að ráðast í samkeppnisaðgerðir.

13677. Að mati Samkeppniseftirlitsins skjóta þessi sjónarmið Samskipa skökku við og eru ekki í samræmi við gögn málsins. Víða í ákvörðun hefur verið fjallað um gögn í málinu sem sýna fram á mikla ánægju stjórnenda Samskipa með góða afkomu fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu. Hafa þessi gögn og svör við sjónarmiðum fyrirtækjanna vegna þeirra verið dregin saman í kafla 33.1.6 og vísast til þeirrar umfjöllunar. Með vísan til þess sem þar er rakið er ekki unnt að fallast á framangreind sjónarmið Samskipa.

13678. Í mgr. 1459-1461 í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað að forsendur í áætlun Samskipa fyrir 2010 hafi falið í sér ákvarðanir um verðhækkanir. Þær hafi verið settar fram til þess að unnt væri að meta væntar tekjur ársins. Þá er vísað til þess að í áætluninni hafi ekki eingöngu verið gert ráð fyrir að verð myndi hækka heldur einnig að það myndi lækka. Einnig er því hafnað að í áætluninni séu settar fram væntingar um markaðshlutdeild heldur séu settar fram væntingar um heildarflutningsmagn sem fengist hefði með samtölum við stærstu viðskiptavini sem áætluðu hvað væri framundan í starfsemi þeirra.

13679. Ennfremur segir að hækkanir hafi ekki verið áhersluatriði líkt og Samkeppniseftirlitið byggi á heldur áætlun sem einkum byggðist á mati viðskiptastjóra og væntri þróun verðlags á komandi ári. Þá sé eðlilegt og rétt að taka mið af samningsákvæðum sem kveði á um hækkun vegna vísitölu. Kveða Samskip það fráleitt að halda því fram að samningsbundnar hækkanir stafi af ólögmætu samráði. Þá sé ekkert fast í hendi þegar einingaverð sé metið í lausum samningum komandi árs. Byggt hafi verið á væntingum viðskiptastjóra og huglægu mati hans til þess að nálgast væntar heildartekjur.

13680. Í mgr. 1460 í athugasemdum Samskipa við AI er sérstaklega vísað til þess að í áætluninni sé gert ráð fyrir 20% lækkun hjá Kaupási, 19% lækkun hjá BYKO, 11% lækkun hjá Olís, 7% lækkun hjá Vífilfelli og 8% hjá N1. Það sé því rangt að einungis hafi verið gert ráð fyrir hækkunum. Samskip hafna því einnig að gert hafi verið ráð fyrir lítilli breytingu á markaðshlutdeild. Settar séu fram væntingar um heildarflutningsmagn, ekki markaðshlutdeild og sé það gert m.a. með samtölum við stærstu viðskiptavini. Samskip halda í því samhengi fram að markaðshlutdeild fyrirtækisins hafi aukist á árinu 2009.

13681. Í tilefni af þessum athugasemdum Samskipa skal tekið fram að fyrrgreind dæmi heyra til algjörra undantekninga, þ.e. að gert sé ráð fyrir lækkun á flutningsverði, í áætlunum Samskipa fyrir alla vöruflokka. Engin gögn eru lögð fram sem sýna nánari forsendur eða skýringar fyrir framangreindum áætlunum Samskipa um lækkanir á verði til einstakra viðskiptavina. Þá er ekki sýnt fram á að þetta hafi raungerst á árinu 2010, þ.e. að verð til umræddra viðskiptavina hafi í raun lækkað. Í áætlun Samskipa er, undir liðnum *„Skýringar – 2.6.3 Tekjur*", útskýrt að samdráttur yrði í tekjum lykilsins sem nemi 12,5%. Ástæðan fyrir þessum *„óvenjulega mikla samdrætti*" er aðallega sögð vera sú að liðir sem áður voru innifaldir í sjófrakt, s.s. heimakstur, uppskipun, forflutningur og BAF, voru teknir úr sjófraktinni og settir inn á *„rétta tekjulykla*". Síðan segir: *„Sjóflutningsgjöld eftirtalinna fyrirtækja voru lækkuð vegna gjalda sem voru innifalin (innan sviga eru þau gjöld sem var leiðrétt fyrir): Nathan & Olsen (BAF og*

forflutningur), Húsasmiðjan (uppskipun og akstur), Rúmfatalagerinn (uppskipun og akstur), Vífilfell (akstur), íslensk Ameríska Verslunarfélagið (BAF), OPM (akstur), ísafoldarprentsmiðja (forflutningur, uppskipun, akstur og BAF), Landsprent (forflutningur, uppskipun, akstur og BAF), Byko (BAF), Kaupás (BAF), Ekran (BAF) og Mekka Wine and Spirits (BAF)."

13682. Bendir þetta til þess að áætlanir Samskipa um lækkun hjá tilteknum viðskiptavinum á árinu 2010 séu afleiðingar þessara breytinga fyrirtækisins á skráningu tekna á mismunandi tekjulykla. Í áætluninni er vísað til þess að þær breytingar myndu hafa áhrif til lækkunar á „*sjóflutningsgjöld*", t.d. Vífilfells, BYKO og Kaupáss. Í kjölfar segir síðan í áætluninni að „*Gert er ráð fyrir 5% gjaldskrárhækkun sjóflutningsgjalda 1. júlí 2009. Sú hækkun nær ekki til allra viðskiptavina innflutnings, en tekið hefur verið tillit til hækkunarákvæða í samningum annarra viðskiptavina*."

13683. Fjallað er um atvik tengd flutningsviðskiptum N1 í upphafi árs 2011 í kafla 14.37.1 en þá áttu sér stað viðræður um endurnýjun á samningi við N1 við Samskip. Af því tilefni sagði (S)forstö-innfl1 í tölvupóst til (S)frkvstj-innanl: „*Skoðaði verðin hjá N1 aftur. Mér líst vel á að halda þessu óbreyttu. Þetta eru frekar há verð.*" Þá vísaði N1 til þess í tölvupósti til (S)forstö-innfl1 þann 23. mars 2011 að fyrirtækið hefði samþykkt 4% verðhækkun í samningi sem það gerði við Samskip í lok mars 2010. Af þessum samtímagögnum er a.m.k. ekki að sjá að áætlanir Samskipa um verðlækkun til N1 á árinu 2010 hafi gengið eftir.

13684. Þá hefur verið um það fjallað í kafla 33.2 að fullyrðingar Samskipa um að markaðshlutdeild fyrirtækisins hafi aukist á árinu 2009 séu afar villandi og eigi ekki við nein rök að styðjast. Vísast einnig til umfjöllunar um athugasemdir Samskipa um verðhækkanir á rannsóknartímabilinu í kafla 33.1 í ákvörðun þessari.

13685. Vert er einnig að rifja upp að víða annars staðar í athugasemdum Samskipa og Eimskips í málinu er því lýst með skýrum hætti að m.a. á árinu 2010 hafi ekki verið keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað ítrekað:

- Bæði Eimskip og Samskip hafi breytt háttsemi sinni á sjó- og landflutningamarkaði í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Hafi bæði fyrirtækin „*á þessum viðkvæma tíma kjölfar efnahagskreppunnar ákveðið að reyna að halda þáverandi viðskiptavinum sínum, verja markaðshlutdeild og ná fram verðhækkunum, hvort í sínu lagi*", sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI. Vísast hér einnig til mgr. 723, 752 og 786 í athugasemdunum.

- Eimskip hafi haldið framangreindri stefnu um að hækka verð og keppa ekki við Samskip um mikilvæga viðskiptavinu á árunum eftir hrunið. Í umfjöllun um t.d. atvik á árinu 2011 segir: „*Eimskip hélt sig við sína stefnu að einbeita sér að sínum viðskiptavinum, markvisst hækka verð og keppast um viðskipti við litla og meðalstóra viðskiptavini*", sbr. mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI.

- Samskip hafi lagt áherslu á að hækka verð og forðast verðsamkeppni við Eimskip, sbr. mgr. 474 og 1397 í athugasemdum Samskipa við AI. Verðhækkanir hafi á þessum tíma verið óhjákvæmilegar, sbr. mgr. 1169 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips eftir að fyrirtækið jók markaðshlutdeild sína í upphafi árs 2009, sbr. mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII.

- Markaðsgerðin hafði þau áhrif að „*stórir viðskiptavinir fóru í minna mæli milli fyrirtækjanna en Samkeppniseftirlitið virðist telja eðlilegt*", sbr. mgr. 1167 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Stjórnendur Samskipa og Eimskips hafi gert sér grein fyrir því að verðstríð myndi hafa „*geigvænleg áhrif*" á fyrirtækin. Ljóst sé að rekstur fyrirtækjanna „*á þessum tíma hefði ekki þolað verðlækkanir. Þetta eru staðreyndir um aðstæður og eðli markaðarins sem stjórnendur gerðu sér vitanlega grein*

fyrir. Af þessum sökum er eðlilegt að fyrirtækin hafi veigrað sér við að fara mjög hart fram í sókn í nýja viðskiptavini", sbr. mgr. 1389 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi leitað leiða til að auka framlegð með „*verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavini, sem gæfu af sér hærri framlegð. Samskipum var það fullljóst að félagið myndi tapa í verðstríði við Eimskip, enda hafði Eimskip ótvíræða kostnaðarlega yfirburði og var ráðandi aðili á markaðnum. Samskip neyddust því til að treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*", sbr. mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Samskip hafi lagt áhersla á að „*verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina*", mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

13686. Í mgr. 1463 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 8. september 2009. Sá tölvupóstur tengdist undirbúningi áætlunar innflutningsdeildar og fól (S)forstö-innfl1 viðskiptastjórum að meta hve mikið væri unnt að hækka verð gagnvart tilteknum mikilvægum viðskiptavinum. Samskip benda á að verðhækkanir sem þessar hafi almennt byggst á samningsákvæðum en ekki á ólögmætu samráði. Að sögn Samskipa láti Samkeppniseftirlitið hjá líða að telja upp viðskiptavini sem (S)forstö-innfl1 nefndi í tölvupósti sínum að meta ætti til lækkunar. Af þessu tilefni skal tekið fram að enginn af þeim viðskiptavinum sem Samskip vísa til voru svokallaðir mikilvægir viðskiptavinir en líkt og ítrekað hefur komið fram tók sú ólögmæta markaðsskipting sem fjallað er um í málinu til mikilvægra viðskiptavina. Í tveimur tilfellum að þeim tuttugu sem (S)forstö-innfl1 nefnir í tölvupósti sínum er viðskiptastjórum falið að „*athuga hver raunlækkun samningsins er*" og voru þeir viðskiptavinir í sætum 59 og 109 yfir 300 stærstu viðskiptavini Samskipa í apríl 2009. Í einu tilviki er vísað til lækkunar vegna nýs samnings og var það samningur við Bústólpa. Það breytir að mati Samkeppniseftirlitsins ekki meginefni gagnsins, þ.e. að mikil áhersla var lögð á að hækka verð hjá stórum og mikilvægum viðskiptavinum Samskipa.

13687. Í mgr. 1465-1467 í athugasemdum sínum við AI hafna Samskip túlkun Samkeppniseftirlitsins á tölvupóstsamskiptum (S)forstj og (S)forstö-innfl1 17. september 2009. Líkt og fram kemur í ákvörðun leggur (S)forstj í fyrirmælum sínum áherslu á að „*allir*" myndu greiða tiltekin gjöld og að enginn viðskiptavinur myndi greiða minna en 1400 evrur fyrir sjófrakt (bæði „*stórir sem smáir*"). Að mati Samskipa felist aðeins í tölvupóstinum fyrirmæli um „framsetningu" verðtilboða, en ekki fyrirmæli um að hækka verð eða viðhalda því. Þá sé ekki hægt að draga þá ályktun að ummæli (S)forstj séu til marks um að hann hafi talið Samskip vera í sterkri stöðu gagnvart öflugum viðskiptavinum sínum.

13688. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að í tölvupóstinum sé (S)forstj að fjalla um framsetningu á verðtilboðum til viðskiptavina. Af tölvupóstinum má skilja að sundurliðun á gjaldlyklum sé að meginstefnu til fyrir þá sem „*koma að þessu ferli*", þ.e. verðlagningu, ekki fyrir viðskiptavinina. Ástæða sundurliðunar sé sú að stjórnendur og aðrir starfsmenn Samskipa sjái hvernig framlegð myndist „*af ýmsum þjónustuþáttum*". Hún þurfi að vera „*ásættanleg*" fyrir hvern þjónustulið. Síðan eru taldar upp aðgerðir um hvernig eigi að ná því markmiði og í þeim aðgerðum felast skýr fyrirmæli, frá forstjóra, um að hækka og viðhalda verði sem taki til allra viðskiptavina.

13689. Í mgr. 1468-1469 í nefndum athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um samskipti og ummæli (S)forstj um erlenda starfsemi Samskipa í lok september 2009. Þar segir að forstjórinn hafi verið að lýsa viðmiðunarverði og vinnubrögðum útflutningsdeildar fyrirtækisins. Þá hafi (S)forstj einnig verið að upplýsa stjórnendur erlendrar starfsemi Samskipa um fyrirhugaða verðhækkun í tengslum við áætlanagerð fyrirtækisins. Þegar á heildina er litið telur Samkeppniseftirlitið þær skýringar ekki geta breytt ályktunum eftirlitsins.

13690. Í mgr. 1475 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um ályktanir eftirlitsins um glærukynninguna *„innflutningsdeild Rekstraráætlun 2010“* sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)forstj 12. október 2009. Segir að glæran beri með sér að óvissa hafi verið um árið 2010 og að Samskip hafi eingöngu sett sér það markmið að halda í sína viðskiptavini. Að sögn Samskipa hafi það verið verðugt markmið þar sem Eimskip hafi verið með vannýtta flutningsgetu á þessum tíma. Í þessu hafi ekki falist að ný viðskipti skildu ekki sótt.

13691. Samkeppniseftirlitið telur það blasa við að hefðu Samskip haft það í hyggju að reyna að auka markaðshlutdeild sína með samkeppnisaðgerðum hefðu áætlanir fyrirtækisins borið það með sér. Hvergi er hins vegar á það minnst enda staðfesta samtímagögn í málinu að það var ekki gert.

13692. Í mgr. 1478 í athugasemdum Samskipa við AI er ályktunum Samkeppniseftirlitsins um samskipti stjórnenda Samskipa í tengslum við kynningu fyrir stjórnarfund um rekstraráætlun 2010 mótmælt, sbr. umfjöllun í kafla 14.10.2 í ákvörðun. Að mati Samskipa staðfesta samskiptin að um venjubundnar áætlanir hafi verið að ræða sem hefðu hæglega getað brugðist, en ekki ákvarðanir á grundvelli samráðs við keppinaut.

13693. Eru umrædd samskipti til marks um það ástand sem samráð Samskipa við Eimskip hafði skapað. Bersýnilegt er að efasemdir og áhyggjur sem bornar voru undir (S)forstj um að boðaðar verðhækkanir myndu ekki ná fram að ganga höfðu engin áhrif á forstjórann og fengu ekki neina umfjöllun að ráði. Vissan um framgang verðhækkana var greinilega til staðar. Samtímagögn í málinu sýna síðan hver niðurstaðan varð í áætlunargerð Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 14.21.1, en þar var gert ráð fyrir gjaldskrárhækkunum í upphafi árs 2010 og um mitt ár 2010. Þá kom eftirfarandi einnig fram: *„It is expected that rates will in general be moving upwards and competition will not be as tough as in previous years.“*

13694. Í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til þess að í gögnum málsins komi fram að fyrirtækið hafi bæði gert ráð fyrir verðhækkunum og verðlækkunum. Orðalag í glærukynningu um væntingar þess efnis að verð muni þokast upp á við sé í takt við almennar verðlagshækkun á íslenskum markaði. Þannig hafi þetta verið forsenda í áætlanagerð. Á þessum tíma hafi verið 9% verðbólga á Íslandi og Samskip hafi þurft að taka mið af því líkt og önnur fyrirtæki á Íslandi. Því er mótmælt af hálfu Samskipa að fyrirtæki geti ekki gefið sér forsendur um verðhækkanir nema það eigi í ólögmætu samráði við keppinauta sína.[6512] Þá er í mgr. 1483 í athugasemdum Samskipa við AI vísað til þess að einingaverð í evrum hafi lækkað samfleytt á öllu rannsóknartímabilinu. Samskip birta því til stuðning töflu sem á að sýni þróun á einingaverði Samskipa í evrum frá 2007-2013.

13695. Í mgr. 843 í athugasemdum Samskipa við AII eru þessi sjónarmið ítrekuð. Vísað er til þess að markaðsaðstæður hafi verið erfiðar á þessum tíma og að áætlun Samskipa hafi byggt á þeim aðstæðum. Áætlaðar verðhækkanir hafi verið settar fram til þess að halda í við verðlagsþróun. Þá er í mgr. 844 í athugasemdum Samskipa við AII á því byggt að í kynningu vegna *„shipping“* komi skýrt fram hversu mikilvægt það hafi verið fyrir Samskip að hækka verð þar sem verðhækkanir Samskipa *„rétt svo héldu í við verðlagsþróun“* á rannsóknartímabilinu. Ekki sé af þessu hægt að ráða að Samskip hafi talið að það þyrfti ekki að hræðast verðhækkanir eða samkeppni frá Eimskip.

13696. Um þessi og svipuð sjónarmið Samskipa hefur verið fjallað nokkuð ítarlega í kafla 33.1. Vísast til þeirrar umfjöllunar. Ber hér helst að benda á að jafnvel þótt verð til viðskiptavina sé metið í evrum þá voru brot Samskipa eftir sem áður til þess fallin að vinna gegn frekari lækkun verðsins (í evrum talið). Ekki má gleyma því að samtímagögn í málinu sýna að Samskip ákváðu á rannsóknartímabilinu að fara ekki í verðstríð heldur koma á *„ró“* á markaðnum og ná fram verðhækkunum. Þetta hafa Samskip einnig að einhverju leyti staðfest í athugasemdum sínum. Samskip og Eimskip náðu saman um markaðsskiptingu

[6512] Sjá mgr. 1480-1481.

algerlega óháð því hvort verð til viðskiptavina væru reiknuð í íslenskum krónum eða evrum. Breytingar á gengi íslensku krónunnar eða hækkanir á vísitölu neysluverðs skapa með engum hætti þær aðstæður að ákvæði 10. gr. samkeppnislaga eigi ekki við og fyrirtæki geti á grundvelli samráðs hækkað eða viðhaldið verði, þar sem fyrirtækin hafi eytt óvissu og enginn ótti sé um viðbrögð keppinautarins.

13697. Til viðbótar er áréttað að af rekstraráætlun Samskipa og gögnum henni tengd má sterklega ráða að stefna fyrirtækisins hafi verið að viðhalda samráðinu við Eimskip. Ekki átti að sækjast eftir viðskiptum frá mikilvægum viðskiptavinum Eimskips heldur gert ráð fyrir að halda markaðshlutdeild og hækka verð. Þá er sérstaklega tekið fram í gögnum Samskipa að ekki væri gert ráð fyrir samkeppni á árinu 2010. Einnig er því hafnað að framangreint, eða önnur samtímagögn, sýni fram á að tilgangur Samskipa með aðgerðum til að lækka kostnað hafi verið að mæta samkeppni frá Eimskip. Þvert á móti sýna gögnin að verð voru hækkuð og kostnaðarlækkanir notaðar til að bæta afkomu Samskipa sjálfs.

13698. Samskip mótmæla samanburði Samkeppniseftirlitsins á markaðsaðstæðum á Íslandi og erlendis. Vísa Samskip til þess að á Íslandi hafi ríkt fákeppni og aðstæður hér á landi í grundvallaratriðum verið frábrugðnar aðstæðum á stærri markaðssvæðum.

13699. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins byggist á skýrum samtímagögnum fyrirtækisins sjálfs. Ekkert í athugasemdum Samskipa getur breytt því sem kemur fram í umræddum gögnum, þar á meðal fundargerðum Samskipa Holding. Hvað þessi sjónarmið varðar vísast einnig til umfjöllunar í kafla 33.

13700. Í mgr. 843 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að Samskip hafi vissulega vísað til Eimskips sem keppinautar og að samkeppni hafi verið mikil, ólíkt því sem Samkeppniseftirlitið haldi fram í ákvörðun. Fullyrðingar um að *„önnur lögmál“* hafi átt við í Færeyjum séu þannig í ósamræmi við gögn málsins. Þá er því í mgr. 1106 í athugasemdum Samskipa við AII hafnað að hægt sé að bera saman íslenska markaðinn og þann færeyska á þann máta sem Samkeppniseftirlitið geri t.d. í kafla 14.10.4 í ákvörðun þessari.

13701. Í mgr. 845 er á það bent að í SWOT greiningu fyrir innanlandssvið sé vísað til endurskipulagningar Eimskips sem ógnar. Með vísan til þess er því hafnað af Samskipum að fyrirtækið hafi ekki talið stafa ógn af samkeppni frá Eimskip og hafi aðeins hræðst minni keppinauta og einyrkja.

13702. Í mgr. 846-847 er því haldið fram af hálfu Samskipa að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um glærukynningar Samskipa frá nóvember og desember 2009, sem tengjast rekstraráætlun fyrir árið 2010, séu rangar. Horft sé framhjá því að Samskip ætluðu að halda áfram að draga úr kostnaði sem skipti miklu máli til að mæta samkeppni frá Eimskip. Þá hafi samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Færeyj enga þýðingu við mat á efni glærukynninganna. Enginn áhugi hafi verið hjá Samskipum að kaupa flutningsrými af BWS. Samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Færeyj hafi snúist um að halda áfram þeirri samkeppni sem ríkti á færeyska markaðnum.

13703. Framangreindar athugasemdir Samskipa styðja í raun ályktanir Samkeppniseftirlitsins um umrædd gögn fyrirtækisins. Rétt er það að í glæru sem birt er í ákvörðun og varðar *„Shipping“* kemur fram að fyrirséð væri að draga ætti úr kostnaði, t.a.m. vegna lækkunar á leigugjöldum ásamt því að leggja átti áherslu á að lækka annan kostnað. Það sem hins vegar vekur sérstaka eftirtekt er að á meðan þessar aðgerðir áttu að leiða til lækkunar kostnaðar í rekstri þá voru hvorki uppi áform um að láta viðskiptavini fyrirtækisins njóta góðs af því í formi verðlækkunar eða með öðru móti né reyna með samkeppnisaðgerðum að auka markaðshlutdeild sína. Samskip halda því fram að draga hafi átt úr kostnaði til að mæta samkeppni frá Eimskip. Þessu er hafnað. Hvergi í rekstraráætluninni eða undirbúningsgögnum vegna hennar er gert ráð fyrir samkeppnisaðgerðum frá Eimskip. Þá er ekki unnt að leiða það af gögnunum að öðru leyti að það hafi verið ástæða eða markmið kostnaðarlækkana

Samskipa. Sérstaklega er tekið fram í sömu glæru að Samskip myndu viðhalda svipaðri markaðshlutdeild á öllum sviðum og að ekki væri búist við samkeppni á markaðnum á árinu 2010.

13704. Hvað samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Færeyj varðar og samanburð við samkeppni á erlendum mörkuðum vísast til umfjöllunar um þessi samskipti í kafla 20.4.1 í ákvörðun þessari. Þá er staðhæfing Samskipa um að fyrirtækið hafi ekki haft áhuga á að kaupa flutningsrými af BWS ekki í samræmi við gögn málsins. Áttu Samskip í ítrekuðum samskiptum við BWS varðandi samstarf eins og rakið er í kafla 20.

13705. Í mgr. 851-852 er fjallað um áhættugreiningu Samskipa í landflutningum. Þar er gagnrýnt að Samkeppniseftirlitið horfi einangrað á þann lið sem snýr að mögulegum verðhækkunum keppinautarins. Segir að í öllum rekstri hafi verðbreytingar af öllum toga áhrif á afkomu fyrirtækja. Að mati Samskipa væri það frekar vísbending um ólögmætt samráð ef fyrirtækið myndi ekki líta til mögulegra verðlækkunar keppinauta í sviðmyndagreiningu sinni.

13706. Þessar athugasemdir Samskipa hafa ekki áhrif á umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Fjallað er um þessi gögn í ákvörðun þessari í þeim tilgangi að sýna fram á hversu mikil áhrif verðlækkun hjá Flytjanda hefði haft á rekstur Landflutninga og þar með hversu mikill hvati það hefði verið fyrir Samskip að viðhalda samráði við Eimskip.

26.12. Um afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum

13707. Í kafla 14.11 eru rakin samtímagögn frá Samskipum frá m.a. árinu 2009 þar sem sjá má ólík viðbrögð Samskipa og Eimskips á flutningamarkaði á Íslandi í samanburði við flutningafyrirtæki á öðrum flutningamörkuðum.

13708. Í mgr. 1536-1540 í athugasemdum Samskipa við AI eru gerðar athugasemdir við ályktanir Samkeppniseftirlitsins í umræddum kafla. Samskip ítreka að á árunum 2008-2010 hafi einingaverð lækkað í evrum og markaðshlutdeild sveiflast verulega á milli Samskipa og Eimskips. Það sé til marks um að virk og viðvarandi samkeppni hafi verið á milli fyrirtækjanna. Aðstæður hér á landi hafi verið frábrugðnar aðstæðum á stærri mörkuðum erlendis, vegna fákeppni og þess að hér varð efnahagslegt hrun. Aðgerðir sem Samskip gripu til á árinu 2008 hafi verið óhjákvæmilegar til að bjarga rekstri fyrirtækisins. Engin þeirra ákvarðana sem teknar voru, t.d. við breytingar á siglingakerfi, hafi verið tekin í samráði við Eimskip. Þó svo Samkeppniseftirlitið sé „ósátt" við að í því hafi ekki falist að færa út kvíarnar, sækja aukið magn og lækka verð, þá skipti það ekki máli við úrlausn þessa máls.

13709. Í tilefni af þessum athugasemdum Samskipa skal áréttað að í kafla 33.1 er ítarlega fjallað um sjónarmið Samskipa um verðþróun á árunum 2008-2013, sbr. einnig umfjöllun um þróun markaðshlutdeildar í kafla 33.2. Vísast til þess sem þar er rakið. Þá er framangreind staðhæfing Samskipa ekki í samræmi við þær staðhæfingar á öðrum stöðum í athugasemdum fyrirtækisins að Samskip hafi ákveðið að sækja ekki á viðskiptavini Eimskips eftir að fyrirtækið náði N&O í viðskipti heldur treyst á „ró" á markaðnum. Verður nú fjallað nánar um einstaka athugasemdir Samskipa um ályktanir Samkeppniseftirlitsins.

13710. Í mgr. 1547 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af ummælum (S)forstö-innfl1 í tölvupósti frá 22. desember 2008. Sýnir tölvupósturinn að (S)forstö-innfl1 var ósáttur við verð sem Samskipum bauðst fyrir flutninga í Eystrasaltinu og færði fram þau rök fyrir lægra verði að *„Magnið hefur hrunið í Baltic og því eru engar forsendur fyrir lækkunum*". Þetta sýnir að þegar Samskip voru kaupendur að flutningaþjónustu gerði fyrirtækið kröfu um að samdráttur myndi ekki leiða til þess að verð hækki heldur lækki.

13711. Telja Samskip að þessi samskipti sýni það eitt að (S)forstö-innfl1 hefði lagt á það áherslu að ná sem bestu kjörum í viðskiptum við flutningsaðila ytra.

13712. Sökum athugasemda Samskipa skal undirstrika að fyrirtæki, eðli málsins samkvæmt, leggja áherslu á að ná sem bestu kjörum í viðskiptum sínum. Á hinn bóginn verða fyrirtæki, eins og aðrir, að fylgja lögum við að ná því markmiði. Því var ekki til að dreifa í tilviki Samskipa og Eimskips.

13713. Umrætt gagn sem stafar frá (S)forstö-innfl1 er eitt af mörgum sem horft er til í máli þessu. Af því má sjá að Samskipum þótti eðlilegt að samdráttur í eftirspurn og minna flutningsmagn ætti ekki að leiða til hækkunar heldur til lækkunar á verði. Samtímagögn í málinu sýna hins vegar glögglega að slík sjónarmið áttu ekki við um verðstefnu og verðákvarðanir Samskipa á rannsóknartímabilinu. Þrátt fyrir að mikilvægir viðskiptavinir Samskipa bentu á nákvæmlega þessi sömu sjónarmið var verðhækkunum Samskipa ekki haggað. Í kafla 12.2.4.2, sbr. kafla 14.11.3, rekur Samkeppniseftirlitið hvernig fundargerðir Samskipa Holding frá 2009 sýna hvaða áhrif efnahagsörðugleikar höfðu á þá erlendu flutningamarkaði þar sem samstæðan starfaði, þ.e. að samkeppni jókst og verð lækkaði. Lýsingin á aðstæðum og rekstri Samskipa hf. á Íslandi í fundargerðunum dregur hins vegar fram allt aðra mynd en þar var m.a. greint frá afar góðum árangri á Íslandi (*„extremely good results from Iceland"/ „continous good results from Iceland"*) og EBITDA umfram áætlanir.

13714. Í mgr. 1542-1543 og mgr. 1594-1596 í athugasemdum Samskipa við AI segir að ótækt sé að leggja sömu mælikvarða til grundvallar við mat á eðlilegum viðbrögðum á íslenskum markaði annars vegar og á meginlandi Evrópu hins vegar þar sem aðstæður væru allt aðrar. Íslenskt hagkerfi væri örsmátt og markaðurinn bæri öll einkenni fákeppnismarkaðar. Samskip mótmæla túlkunum eftirlitsins á einstökum bókunum í fundargerðum Samskipa Holding um góð tíðindi á Íslandi. Að mati Samskipa er nær að líta til þess að einingaverð hefði farið lækkandi og markaðshlutdeild sveiflast, enda hafi ríkt öflug samkeppni hér á landi. Það sé nýtt að jákvæð afkoma af rekstri fyrirtækis sé talin vísbending eða sönnun um samráð. Þá er það í mgr. 1213-1214 í athugasemdum Samskipa við AI sagt alrangt að góðan árangur í rekstri fyrirtækisins megi rekja til samráðs við Eimskip. Hið rétta sé að árangurinn megi rekja til víðtækra niðurskurðaraðgerða sem gripið hefði verið til í rekstri Samskipa á árunum 2008-2009, s.s. fækkun stöðugilda og endurnýjaðra samninga við birgja og um leiguverð á skipum. Árið 2010 hafi verið fyrsta heila rekstrarárið þar sem þær aðgerðir hafi skilað sér að fullu. Þar að auki hafi það verið fyrsta rekstrarárið eftir að Samskip skiluðu MS Akrafelli, sem hafði legið við akkeri í Árósum frá október 2008.

13715. Fjallað er ítarlega um þessar athugasemdir Samskipa í kafla 33.1, 33.2 og 33.3 og ekki fallist á þær.

13716. Niðurstaða um brot Samskipa í ákvörðun þessari er byggð á lýsingum og samanburði úr samtímagögnum fyrirtækisins sjálfs. Umrædd fyrirliggjandi samtímagögn eru skýr. Ekkert í athugasemdum Samskipa hefur hrakið það að ummæli og lýsingar í þessum gögnum fyrirtækisins, einkum fundargerðum Samskipa Holding, séu ekki réttar eða ekki rétt eftir haft úr gögnunum.

13717. Þá vekur athygli að í athugasemdum Samskipa eru ekki færðar fram neinar skýringar á því af hverju afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið *„extremely good"* í samanburði við afkomu Samskipa í öðrum Evrópuríkjum, þ.e. hvað það hafi verið í rekstri fyrirtækisins eða þeim markaðsaðstæðum sem hér ríktu, sem varð þess valdandi að afkoma af rekstri Samskipa á Íslandi var svo góð á meðan hér gekk yfir ein mesta efnahagslægð síðari tíma. Samráð og samstilltar aðgerðir Samskipa við sinn helsta keppinaut, Eimskip, sköpuðu kjöraðstæður fyrir verðhækkanir því flutningsfyrirtækin þurftu ekki að hafa áhyggjur af því að mæta aðhaldi frá sínum helsta keppinauti. Hér á landi var samráð á flutningamarkaði, ekki samkeppni.

13718. Samkeppniseftirlitið fjallar um það í kafla 14.11.4 að efnahagsörðugleikar hafi haft þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir hjá flutningafyrirtækjum hafi farið lækkandi og það hafi gert fyrirtækjum í

vöruflutningum annars staðar í Evrópu betur fært að lækka verð til þess að bregðast við samkeppni og örva eftirspurn. Er t.a.m. vísað til lækkunar á kostnaði vegna leiguskipa og lækkunar á eldsneytisverði. Bæði Eimskip og Samskip vísuðu til þessa til stuðnings því að njóta sjálf betri kjara við kaup á þjónustu frá erlendum aðilum.

13719. Í mgr. 1545-1546 í athugasemdum Samskipa við AI er ályktunum Samkeppniseftirlitsins hafnað og á því byggt að verðbreytingar hafi alltaf skilað sér til viðskiptavina á endanum, hvort sem hefði verið til hækkunar eða lækkunar. Hvað tilvísun Samkeppniseftirlitsins til lækkunar á *„Far East*" verðum varðar er á því byggt að sveiflur á þeim markaði hafi verið miklar og örar og því hafi Samskip haldið að sér höndum varðandi verðbreytingar eins lengi og hægt væri.

13720. Í mgr. 1548 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að Samkeppniseftirlitið dragi rangar ályktanir af samskiptum innan Samskipa frá 26. og 29. júní 2009. Samskip byggja á því að ekkert sé óeðlilegt við það að fyrirtæki reyni að halda framlegð sinni eins hárri og mögulegt sé, t.a.m. með því að halda hjá sér eins stórum hluta af framlegðinni og kostur sé á. Benda Samskip m.a. á ummæli (S)forstö-innfl1 þar sem hann segir að í þessu samhengi verði að huga að samkeppnisstöðu fyrirtækisins á markaðnum hverju sinni. Tilvitnuð gögn Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.11.4 sýni að Samskip hafi verið vakandi fyrir því sem væri að gerast á mörkuðum og leitast við að tryggja að kaup á þjónustu væru á bestu kjörum og að Samskip væru á samkeppnishæfum verðum. Þá segir í mgr. 1550 í athugasemdum Samskipa að markmið með öllum hefðbundnum rekstri á frjálsum markaði væri að kaupa á sem lægstum verðum og selja á sem hæstum verðum.

13721. Sökum athugasemda Samskipa skal árétta að fyrirtæki eðli málsins samkvæmt reyna að halda framlegð sinni eins hárri og kostur er. Þau, eins og aðrir, verða við það að fylgja lögum. Það gerðu Samskip og Eimskip ekki. Ekkert í athugasemdum Samskipa hróflar við því að með háttsemi sinni fór það gegn ákvæði 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

13722. Í mgr. 1388 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um ástæður þess að lækkun á flutningsgjöldum skapi ekki sambærileg tækifæri til markaðssóknar hér á landi og á stærri mörkuðum erlendis. Ástæður þessa eru sagðar þær að íslenski flutningamarkaðurinn sé svo lítill og íslenska hagkerfið lokað. Það sem Samkeppniseftirlitið vísi til sem *„friðar*" á markaði hefði verið bein afleiðing þess að tvíkeppni hafi verið á milli Eimskips og Samskipa sem hefði valdið því að ef annað fyrirtækið lækkaði verð hefði verið ljóst að hitt fyrirtækið myndi óhjákvæmilega fylgja á eftir og koll af kolli.

13723. Samskip kveða það ekkert launungarmál að stjórnendur beggja fyrirtækjanna hafi gert sér grein fyrir því að verðstríð á þessum tíma myndi hafa geigvænleg áhrif á fyrirtækin. Reksturinn hafi ekki þolað verðlækkanir. Þess vegna hafi verið eðlilegt að fyrirtækin hafi veigrað sér við því að fara hart fram í sókn gagnvart nýjum viðskiptavinum, sem einungis hafi getað komið frá einum og sama keppinautnum. Þetta séu hins vegar afleiðingar markaðsaðstæðna en ekki samráðs.

13724. Samskip halda því fram víða í athugasemdum sínum að háttsemi fyrirtækisins og Eimskips á markaði hafi verið afleiðing þeirra markaðsaðstæðna sem hafi ríkt á flutningamörkuðum. Viðurkennir fyrirtækið beinlínis að Samskip og Eimskip hafi vitandi vits ekki tekið þá áhættu að fara í „verðstríð" eða í sókn gagnvart nýjum viðskiptavinum, því það hefði haft slæm áhrif á afkomu fyrirtækisins. Það hafi hins vegar ekki verið ákveðið á grundvelli samráðs heldur hafi það verið gert á grundvelli fákeppnisaðstæðna. Ítarlega er fjallað um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 33.3 og vísast til þeirrar umfjöllunar.

13725. Í mgr. 1554-1558 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samskipti Samskipa og Interland í mars 2009, sbr. kafla 14.11.6. Samskip benda í því samhengi á að Interland sé flutningsmiðlunarfyrirtæki i Hamborg sem hafi á þeim tíma verið í 50% eigu Samskipa í gegnum Jóna Transport. Segir að með *„gráu svæði*" hafi stjórnandi Interland líklegast verið að vísa til

þess að hann teldi óljóst hvernig uppgjöri á þóknun á milli fyrirtækjanna væri háttað og af niðurlagi í svari (S)forstö-innfl1 megi ráða að því *„gráa svæði“* hafi verið eytt þegar ljóst hafi orðið að uppgjörið færi fram með beinum reikningum á milli fyrirtækjanna.

13726. Að sögn Samskipa hafi samskipti þessi ekkert með ólögmætt samráð eða sakarefni málsins að gera. (S)forstö-innfl1 hafi ekki *„láðst“* að eyða samskiptunum heldur hafi hann ekki séð ástæðu til þess.

13727. Samkeppniseftirlitið telur ekki ástæðu til að fjalla nánar um þessi sjónarmið Samskipa. Vísast til nánari umfjöllunar og rökstuðnings í kafla 14.11.6 í ákvörðun. Ekki er á því byggt að samskiptin ein og sér feli í sér ólögmætt samráð heldur að þau séu birtingarmynd á skertri samkeppni milli Samskipa og Eimskips í flutningaviðskiptum sem tengjast Íslandi og hvernig samráðið gerði fyrirtækjunum kleift að halda uppi verði hér á landi. Eru þessi gögn í samræmi við önnur gögn málsins.

13728. Í mgr. 853-856 í athugasemdum Samskipa við AII er mati Samkeppniseftirlitsins á glærukynningu (S)forstj um FrigoCare mótmælt. Segir að FrigoCare hafi verið starfandi á frystigeymslumarkaði sem sé allt annar markaður en sjóflutnings- og innanlandsflutningamarkaðir og á allt öðru markaðssvæði. Samskip segja frá því að frystigeymslurekstur gangi út á að hámarka nýtingu geymslupláss, enda um 100% fastan kostnað að ræða, ólíkt því sem eigi við um flutningamarkaði. Þá benda Samskip á að á glæru nr. 36 segi um *"Main Assumptions Budget 2010"* að það þurfi að *„follow market price"*, þ.e. elta markaðsverð.

13729. Samskip byggja á því að samkeppni hafi ríkt á þessum hýsingarmarkaði í bæði Noregi og Íslandi og að í glærukynningum Eimskips og Samskipa hafi komið fram að markmið beggja fyrirtækja hafi verið að ná í ný viðskipti. Samkeppniseftirlitið hafi ekki gert neinn samanburð við sambærilegan íslenskan markað, heldur borið saman við óskylda markaði. Samskip hafna því að hér á landi hafi ekki ríkt samkeppni, viðskiptavinir hafi farið á milli fyrirtækjanna, markaðshlutdeild breyst og verð lækkað. Þá er ítrekað að mismunandi samkeppnisaðstæður séu hér á landi og á alþjóðlegum mörkuðum.

13730. Varðandi samanburð á áætlunum Samskipa á Íslandi og Frigocare telur Samkeppniseftirlitið rétt að benda á að verið er að bera saman hvernig samkeppni frá keppinautum birtist í stefnu Samskipa í áætlunum mismunandi eininga fyrirtækisins. Hefur það þýðingu þó að ekki hafi verið um sama markaðinn að ræða, þar sem Samskip starfaði á báðum mörkuðum og sér í lagi vegna þess að (S)forstj kom bæði að áætlanagerð Samskipa á Íslandi og Frigocare. Vegna samkeppni á frystigeymslumarkaði ytra gerðu Samskip ráð fyrir verðlækkunum keppinauta og miklu kostnaðaraðhaldi viðskiptavina. Slíkt var ekki tilfellið á mörkuðum fyrir sjóflutning til og frá Íslandi og landflutningamörkuðum á Íslandi. Er þetta til enn frekari vísbendingar um samráð Samskipa og Eimskips.

13731. Að öðru leyti er fjallað um athugasemdir Samskipa um samanburð á markaðsaðstæðum, þróun markaðshlutdeildar og verðhækkanir í kafla 33.

13732. Í kafla 14.11 í ákvörðun eru rakin gögn og atvik um aðstæður í Færeyjum sem varpa ljósi á samkeppnisaðstæður hér á landi og hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips.

13733. Í mgr. 1559-1563 í athugasemdum Samskipa við AI segir að samskipti stjórnenda varðandi starfsemi fyrirtækisins og dótturfyrirtækisins Safari í Færeyjum, sem um er fjallað í kafla 14.11.8, séu eðlilegar rökræður á milli tengdra aðila um verðlagningu á markaði, áherslur í rekstri og markaðssetningu. Halda Samskip því fram að Samkeppniseftirlitið sætti sig ekki við að áherslur í rekstri geti verið aðrar en þær að elta ávallt lægstu verð á markaði, án tillits til framlegðar eða afkomu almennt. Að sögn Samskipa sé raunveruleikinn í rekstri fyrirtækja annar.

13734. Ekki er unnt að fallast á athugasemdir Samskipa um að Samkeppniseftirlitið „*sætti sig ekki við*" aðrar áherslur í rekstri Samskipa en að elta lægsta verð á markaði, án tillits til framlegðar eða afkomu almennt. Lýsingar Samskipa í samtímagögnum á markaðsaðstæðum á Íslandi er einfaldlega bornar saman við lýsingu Samskipa á markaðsaðstæðum í samtímagögnum á mörkuðum erlendis. Kjarni málsins er sá að ákvörðun Samskipa á Íslandi um að hækka verð og treysta á „*frið*" og „*ró*" var tekin í markaðsumhverfi hér á landi þar sem æskilegri óvissu á milli Samskipa og Eimskips hafði verið raskað um fyrirætlanir þeirra á markaðnum.

13735. Byggja Samskip á því að umrædd samskipti stjórnenda innan Samskipa sýni að forsvarsmenn Safari hefðu einkum talið sig eiga í samkeppni við aðra flutningsmiðlara og hafi skilgreint BWS sem slíkan, en ekki Eimskip. Af þeim sökum hafi hann verið þeirrar skoðunar að verðlagning hans lyti ekki sama lögmáli og verðlagning skipafélaganna á markaðnum. Segja Samskip að umrædd samskipti varði hagsmuni (S)frkvstj-Safari af því að lækka innkaupsverð sitt hjá Samskipum til þess að bæta afkomu Safari Transport. Þá er á því byggt að gögn málsins sýni að BWS hafi undirverðlagt þjónustu sína á markaðnum á þessum tíma og tapað miklum fjárhæðum. Það skýri hvers vegna Safari hafi illa getað keppt við þá í verði. Um hafi verið að ræða fullkomlega eðlilegar rökræður stjórnenda um áherslur í rekstri og markaðssetningu.

13736. Í tilefni af athugasemdum Samskipa um að samskiptin hafi verið á milli „*tengdra aðila*" skal geta þess að það er ekki mat Samkeppniseftirlitsins að í samskiptum Samskipa og Safari felist samráðsbrot. Hins vegar er það mat eftirlitsins að það sem fram kemur í umræddum samskiptum lýsi þeim aðstæðum og því ástandi sem samráð Samskipa og Eimskips hafi skapað hér á landi og hvað það gerði fyrirtækjunum kleift að gera með tilliti til verðlagningar á markaði. Ummæli (S)forstj, sem hann notaði m.a. til að réttlæta hátt verð Samskipa gagnvart Safari Transport sýna að hvað samráð Samskipa og Eimskips gerði þeim kleift að gera á Íslandi, þ.e. að leggja stöðugt áherslu á að hækka verð þrátt fyrir erfiðar aðstæður á markaði.

13737. Af umfjöllun (S)frkvstj-Safari um samstarf Samskipa og Jóna og samanburð við Færeyjar leiðir að Safari hafi búið við samkeppnislegt aðhald frá öðrum en Samskipum og Eimskip og að fyrirtækið gæti ekki starfað ef það brygðist ekki við verðlækkun keppinauta sinna. Þannig ætti tilvísun (S)forstj til samstarfs við Jóna á Íslandi ekki við þar sem samkeppnislegt aðhald væri þar nánast ekkert. Þess vegna væru að mati (S)frkvstj-Safari engin líkindi („*no comparison*") milli Færeyja og Íslands að þessu leyti.

13738. Umrædd samskipti eru enn ein vísbending þess að Samskip og Eimskip hafi búið við annan raunveruleika hér á landi en víðar annars staðar í Evrópu á tímum mikilla efnahagsörðugleika. Var það líka mat (S)frkvstj-Safari. Í skjóli samráðsins gátu Samskip og Eimskip hækkað verð og skilað „*metafkomu*" á meðan annað var uppi á teningnum í öðrum löndum. Athugasemdir Samskipa eru ekki til þess fallnar að breyta því að horfa ber til þessara samskipta við heildstætt mat á gögnum málsins.

26.13. Um samráð um afsláttarkjör á árinu 2009

13739. Í mgr. 1269 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti fyrirtækisins við Eimskip um 50% hámarksafslátt í júní 2008, sbr. umfjöllun í köflum 8.1. og 14.56 í ákvörðun. Segir að umrædd samskipti hafi lotið að uppgjöri á kostnaði milli fyrirtækjanna og beiðni (S)forstö-innfl1 um afslátt af gámaleigu. Ekki hafi verið um samskipti að ræða sem sneru að viðskiptavinum fyrirtækjanna. Ekki er unnt að fallast á þessi sjónarmið Samskipa og hefur verið fjallað ítarlega um þau í kafla 25.11 í ákvörðun þessari og vísast nánar til þess.

13740. Í mgr. 1270 í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað að þau tilvik sem Samkeppniseftirlitið vísa til í kafla 14.12, sbr. kafla 14.56 í ákvörðun sýni fram á að samkomulag hafi verið á milli Eimskips og Samskipa um hámarksafslátt til viðskiptavina og á það bent að gjaldskrár fyrirtækjanna vegna

uppskipunar og gámaleigu hafi ekki verið þær sömu. Þar með hafi sambærileg afsláttarkjör ekki skilað sömu krónutölu.

13741. Í mgr. 580 í athugasemdum Samskipa við AI, sem einnig hefur verið fjallað um í kafla 25.11, halda Samskip því fram að fyrirtækið hafi alla tíð veitt afslátt frá gámaleigu, allt frá 0-100%. Engin vinnuregla um 50% hámarksafslátt hafi verið við lýði hjá Samskipum. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa. Þau tilvik sem Samkeppniseftirlitið vísar til í ákvörðun þessari sýni fram á annað, þ.e. að lagt var upp með 50% afslátt innan Samskipa, þ. á m. af uppskipun og gámaleigu.

13742. Í mgr. 1271 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)deildstj-TVG í desember 2009. Um þau samskipti segir að fyrirtækin hafi óhjákvæmilega þurft að semja um gjaldtöku í tilvikum þar sem um fyrirframgreiddar sendingar var að ræða og að í slíkum tilvikum hafi verið eðlilegt að fyrirtækin veittu sama gagnkvæma afsláttinn frá gjaldskrá. Í því hafi falist samningur um gjaldtöku á milli fyrirtækjanna tveggja en ekki samræming á afsláttarkjörum gagnvart viðskiptavinum. Þá er gerð nánari grein fyrir hvernig svokallaðar fyrirframgreiddar sendingar eða *„Prepaid/CFR*" sendingar koma til en að sögn Samskipa sé um þekkt fyrirkomulag að ræða um allan heim. Sendandi vörunnar greiði þá fyrir flutning til Íslands og ákveður alfarið hver flutningsaðilinn sé. Móttakandi vörunnar þurfi hins vegar að greiða allan innlendan kostnað. Að sögn Samskipa hafi móttakandi vöru í mörgum tilvikum verið Samskip eða viðskiptavinur Samskipa og því hafi Samskip þurft að semja við Eimskip um innlendan kostnað. Að mati Samskipa sé það eðlilegt og löglegt og í samræmi við alþjóðlegt fyrirkomulag.

13743. Samkeppniseftirlitið hafnar framangreindum skýringum Samskipa. Líkt og fram kemur í ákvörðun þessari er skýrt tekið fram í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 14. desember 2009 að það hefði verið *„samkomulag í gangi á milli Eimskips og Samskipa um standard 50% afslátt af uppskipuninni.*" Til viðbótar við önnur gögn, t.d. samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í júní 2008, sbr. kafla 8.1 og 14.56 þar sem stjórnendur Samskipa og Eimskips vísa til *„50% afsláttarhámark á gámaleigu*" og *„50% hámarkið*", leikur enginn vafi á því að samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)deildstj-TVG í desember 2009 sýna að takmörkun á afslætti til viðskiptavina var hluti af samfelldu samráði Samskipa við Eimskip. Vísast í þessu samhengi einnig til tölvupóst frá 7. október 2010 milli TVG og Jóna þar sem vísað var til þess að *„lengi*" hafi verið í gildi *„samkomulag*" um 50% afslátt, sbr. kafla 14.56.

13744. Ekki stoðar fyrir Samskip að vísa til þess að eðlilegt hafi þótt að Eimskip og Samskip veittu sama gagnkvæma afsláttinn í tilteknum fyrirframgreiddum viðskiptum. Þau gögn sem rakin eru í kafla 14.56 sýna þvert á móti að um var að ræða samkomulag sem náði til viðskiptavina fyrirtækjanna, ekki eingöngu til viðskipta þeirra á milli.

13745. Í því sambandi má einnig benda á að í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 7. maí 2008, vegna kvörtunar fyrirtækisins varðandi meinta misnotkun Eimskips á markaðsráðandi stöðu er m.a. fjallað um afslætti sem Eimskip á að hafa boðið viðskiptavinum Samskipa. Varðandi meint undirboð Eimskips til *„Eðal ehf./Katla*" segir í bréfinu: *„Starfsmaður EKA tilkynnti þá Samskipum um að tilboð Eimskips fælu að mestu í sér sambærileg verð, en félagið byði þó einnig 65% afslátt af uppskipun heilgáma. Þetta kom umbjóðanda mínum* [Samskipum] *á mjög á óvart, þar sem á hinum skilgreinda markaði er það nánast óþekkt að fyrirtæki fái afslátt umfram helmingsafslátt af uppskipun.*"[6513] Athygli vekur að þarna halda Samskip því ekki fram að slíkur afsláttur sé aðeins óþekktur hjá Eimskip heldur að slíkur afsláttur sé nánast óþekktur á markaðnum í heild.

[6513] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.05.2008.

26.14. Um samráð um að greiða ekki umfram taxta

13746. Samskip hafna því í athugasemdum sínum við AII að samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv um greiðslur og hækkanir launa skv. kjarasamningum feli í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga.[6514] Ekki hafi verið sammælst um kjör starfsmanna heldur hafi samskiptin snúist um mismunandi túlkun á inntaki kjarasamninga. Ekkert sem fram hefur komið breytir afstöðu Samkeppniseftirlitsins og vísast um þetta til kafla 14.13 í ákvörðun.

26.15. Um samráð um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol)

13747. Í kafla 14.14 í ákvörðun kemst Samkeppniseftirlitið að þeirri niðurstöðu að gögn í málinu sýni fram á að Samskip og Eimskip hafi átt í samráði um gjaldtöku í tengslum við breytingar sem urðu á verklagi danskra tollyfirvalda á árinu 2009 og að það samráð hafi verið til þess fallið að leiða til hærra verðs en ella fyrir m.a. innflytjendur á vörum til Íslands.

13748. Í mgr. 1288-1292 í athugasemdum Samskipa við AI er þessu mótmælt. Byggja Samskip á því að tilvísun til *„general agreement"* í tölvupósti starfsmanns Samskipa í Danmörku vísi til sameiginlegs skilnings tollyfirvalda, flutningsaðila og sendenda í Danmörku um að umræddar breytingu myndu leiða til aukinnar vinnu fyrir flutningsaðila sem eðlilegt hafi verið að þeir fengu endurgjald fyrir. Segir að upplýsingar um gjaldtöku Eimskips og BWS hefðu komið frá tollyfirvöldum í Árósum en ekki frá keppinautunum sjálfum. Fyrirtækin hafi þannig ekki sammælst um gjaldtökuna, Samskip hafi hafið gjaldtöku þegar umrædd breyting á vinnulagi tollyfirvalda hafi tekið gildi. Vísa Samskip einnig til þess að Eimskip hafi síðar ákveðið að hafa gjaldið hærra en tilgreint hafi verið í tölvupóstinum.

13749. Samskip kveða umrædd samskipti hafa lotið að því að kortleggja hvað liggi fyrir um ákvarðanir eða líklegar ákvarðanir keppinauta. Það hafi svo farið eftir atvikum og markaðsaðstæðum hverju sinni hvort ákveðið hafi verið að fylgja fordæmi þeirra eða ekki.

13750. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Gögnin bera þess skýr merki að sameiginlegur skilningur hafi myndast á milli keppinautanna um að leggja á þessi nýju gjöld. Þá vekur sérstaka athygli að engin tilraun er gerð til þess af hálfu Samskipa að ná samkeppnisforskoti með því að leggja á lægri gjöld heldur en keppinautar fyrirtækisins. Er það skýr vísbending um afleiðingar hins samfellda samráðs. Þá vísast til þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu, sbr. sátt fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið.

26.16. Um atvik tengd Maersk á árinu 2009

13751. Í mgr. 1564-1568 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti fyrirtækisins við Maersk í október og nóvember 2009. Að mati Samskipa eru umrædd samskipti mjög lýsandi fyrir mismunandi aðstöðu þessara tveggja skipafélaga. Maersk hafi ekki búið við þær aðstæður að starfa á örmarkaði þar sem innflutningur hrundi um 50-60%. Samskip væru hins vegar ekki í stöðu til að ná fram þeirri stærðarhagkvæmni sem Maersk þekkti úr sinni starfsemi.

13752. Í mgr. 1566 segir að það veki furðu Samskipa að Samkeppniseftirlitið telji sig ekki geta slegið því föstu að upplýsingar um verðtilboð Samskipa hafi ekki borist til Eimskip frá Maersk. Því er hafnað að upplýsingarnar hafi komið frá Samskipum. Telja Samskip það *„augljóst"* að upplýsingarnar hafi komið

[6514] Mgr. 825 í athugasemdum Samskipa við AII.

frá JFG hjá Maersk. Maersk hafi verið í samskiptum við bæði fyrirtækin til að egna þeim saman og reyna að fá sem lægst verð. Eimskip og Samskip hefðu ekki átt í neinum samskiptum um tilboðsgerð til Maersk.

13753. Af þessu tilefni skal tekið fram að eftir að Samkeppniseftirlitið hafði í AII varpað frekara ljósi á tengsl og samskipti stjórnenda Samskipa við (E)frkvstj-Þýskal breyttist afstaða Samskipa í síðari athugasemdum fyrirtækisins,[6515] á þá leið að „*nær öruggt*" væri að upplýsingarnar hefðu borist honum frá tengilið Eimskips og Samskipa hjá Maersk sem var staðsettur í Hamborg. Í athugasemdunum ítreka Samskip fyrri skýringar um tengsl (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl við (E)frkvstj-Þýskal. Kveða Samskip ástæðu þess að starfsmenn fyrirtækisins hafi ekki upplýst um tengsl sín við (E)frkvstj-Þýskal við húsleit Samkeppniseftirlitsins hafa verið þá að á þeim tíma hafi (E)frkvstj-Þýskal ekki lengur verið starfsmaður Eimskips, en sérstaklega hafi verið spurt um tengsl við starfsmenn Eimskips.

13754. Vegna þess skal tekið fram að ekki fæst séð hvaða hagsmuni Maersk hafði af því að veita Eimskip upplýsingar um verð Samskipa áður en Eimskip tilkynnti um sitt verð. Þvert á móti gat það bara haft þau áhrif að Eimskip myndi, ef eitthvað væri, lækka verð sem minnst. Sýna samtímagögn í málinu umfjöllun af þessum toga innan Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að Maersk var í þessum samskiptum að gæta eigin hagsmuna og reyna ná fram hagstæðari kjörum. Hins vegar koma ekki fram nein sjónarmið í samtímagögnum Eimskips eða Samskipa sem hnekkja lýsingu Maersk á verðlagningu þeirra. Af samskiptum Maersk við bæði Samskip og Eimskip er ljóst að hið erlenda fyrirtæki taldi verðlagningu íslensku fyrirtækjanna afar óeðlilega og ekki í neinu samræmi við aðstæður sem almennt ríktu á flutningamörkuðum undir virkri samkeppni. Átti það við um sjófrakt og BAF hjá báðum fyrirtækjunum.

13755. Þá ber að geta þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með samráði við Samskip um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum, sbr. sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins.

26.17. Um atvik tengd DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009

13756. Í mgr. 1486-1487 í athugasemdum Samskipa við AI er ályktunum Samkeppniseftirlitsins hafnað. Varðandi tölvupóst (S)forstj frá 3. febrúar 2009, um að „*skipta á bitum við Wilson*", hafi aðeins verið um að ræða hugleiðingar sem ekkert hafi orðið af sem séu bæði löglegar og eðlilegar. Annað mál sé hvort þörf hafi verið á undanþágu. Ljóst sé af gögnum málsins að stjórnendur Samskipa hafi verið meðvitaðir um að viðvarandi samstarf, sem hefði orðið meira en tilfallandi viðskipti, hefði þurft að tilkynna til Samkeppniseftirlitsins á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga.

13757. Í mgr. 1543-1544 í athugasemdum Samskipa við AII er einnig að finna skýringu á umræddum tölvupósti. Segir þar að aðeins hafi verið um óraunhæfa hugleiðingu að ræða. Samskiptin hefðu ekki haft neitt með meintan „*samráðskúltúr*" að gera heldur lýsi því ástandi sem uppi hafi verið á þessum tíma, þ.e. fordæmalausar ytri aðstæður í kjölfar efnahagshrunsins. Ýmsar hugmyndir hafi verið settar fram. Hugmyndin hafi aldrei verið rædd frekar.

13758. Samkeppniseftirlitið hefur ekki fundið gögn sem gefa til kynna að hugmynd um samráð við Wilson hafi komi til framkvæmda á árinu 2009. Hins vegar hafa þessi tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv þýðingu í þessu máli. Í fyrsta lagi varpa þau ljósi á atvikin á árinu 2010 í tengslum við útboð Alcan. Í öðru lagi verður að horfa til þess að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv höfðu ásamt stjórnendum Eimskips hrint í framkvæmd á síðari hluta ársins 2008 yfirgripsmiklu ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Telur Samkeppniseftirlitið þessi samskipti forstjóra og aðstoðarforstjóra Samskipa í febrúar 2009 vera lýsandi fyrir það viðhorf til samkeppni sem ríkti á þessum tíma og leiddi af hinu samfellda samráði

[6515] Sjá mgr. 840 í athugasemdum Samskipa við AII.

Eimskips og Samskipa. Þetta ásamt ýmsum öðrum gögnum málsins gefur til kynna að samráð Eimskips og Samskipa hafi stuðlað að einskonar *„samráðskúltúr“* þar sem viðræður um samstarf við keppinauta og takmörkun á samkeppni þóttu að því er virðist sjálfsagðar. Í t.d. janúar 2010 þótti (S)forstö-innfl1 ekkert athugavert við beiðni (S)frkvstj-Jóna um hann myndi hafa samband við (E)forstö-innfl til að stuðla að því að dótturfélag Eimskips, TVG, myndi draga úr samkeppni og hækka verð, sbr. kafla 14.54.7. Ekki er heldur um það ræða í þessu máli að Samskip hafi óskað eftir undanþágu vegna ólögmæts samráðs við Eimskip varðandi t.d. takmörkun á flutningsgetu og skiptingu á markaði eftir mikilvægum viðskiptavinum.

13759. Ljóst er af samtímagögnum að Samskip veigruðu sér ekki við að skoða ítrekað samráð við ýmsa keppinauta sína, s.s. Eimskip, Wilson og BWS, á rannsóknartímabilinu eins og ekkert væri sjálfsagðara. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir það vel hugsunarhátt Samskipa að forstjóri fyrirtækisins taldi vert að skoða að skipta á viðskiptavinum við keppinaut sinn.

13760. Í mgr. 1500 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til tölvupóstar (E)forstj 6. janúar 2009, sbr. kafla 14.16.2. Að mati Samskipa er tilvísun til fyrirtækisins augljóslega vegna samnings fyrirtækjanna um Norður-Ameríku sem undirritaður var daginn eftir.

13761. Samskip vísa í mgr. 1505-1506 í athugasemdum við AI til umfjöllunar um tölvupóst (S)forstj, dags. 28. janúar 2009. Að sögn Samskipa hafi sú hugmynd sem þar hafi verið reifuð komið alfarið frá eigendum Atlantsskipa en ekkert orðið úr henni.

13762. Samskip vísa í mgr. 1507-1508 og 1510 í athugasemdum sínum við AI til umfjöllunar um tölvupóst (S)frkvstj-Skand, dags. 18. febrúar 2009. Hafna Samskip því að hafa átt í ólögmætu samráði við DSV. Samkeppniseftirlitið hafi ekki sýnt fram að slíkt. Ekkert hafi orðið af samstarfi eða viðskiptum DSV og Samskipa eða Jóna heldur einungis verið um þreifingar að ræða. Þá sé hvorki ljóst hvort Samskip og DSV hafi verið keppinautar né hvort viðskiptin hafi tengst Íslandi eða lögsögu Samkeppniseftirlitsins. Ætlað samráð Samskipa við DSV sé ekki viðfangsefni þessa máls þar sem DSV sé ekki aðili að því.

13763. Benda Samskip á að af gögnum málsins sé ljóst að DSV hafi átt samskipti við alla flutningsaðila og flutningsmiðlara á Íslandi um mögulegt samstarf, sbr. mgr. 1509 í athugasemdunum. Samskip og Eimskip hafi ekki átt í samskiptum vegna DSV heldur hafi upplýsingar (S)frkvstj-Jóna komið frá DSV. Þannig hafi bæði verið vísað til Eimskips og VG.

13764. Þá gera Samskip, sbr. mgr. 1511, athugasemdir við að Samkeppniseftirlitið geri það tortryggilegt eða telji það jafnvel ólögmætt að rætt sé við flutningsaðila eða miðlara um hugsanleg viðskipti. Ekki verði séð af gögnum málsins að Samskipum hefði verið óheimilt að semja um flutninga við DSV eða að slíkir flutningar hefðu kallað á undanþágu frá Samkeppniseftirlitinu. Þá hafi DSV verið heimilt að ræða við alla umrædda aðila til að kanna flöt á viðskiptum. Sjálfstætt álitamál væri hvort það kallaði á samskipti við Samkeppniseftirlitið hefðu samningar tekist.

13765. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að ólögmæt samskipti Samskipa við DSV séu ekki til rannsóknar í þessu máli. Þó DSV sé ekki aðili að málinu breytir það á engan hátt réttarstöðu Samskipa sem hafa haft fullt tækifæri á að leggja fram gögn og sjónarmið í málinu. Þrátt fyrir það hafa Samskip valið að leggja ekki fram nein gögn varðandi samskipti sín við DSV. Af gögnum málsins er ljóst að bæði Samskip og DVS sinntu flutningum á milli Íslands og Færeyja og tillaga Samskipa til DSV um samráð fyrirtækjanna varðandi markaðsskiptingu tók til flutninga á þessum leiðum. Því var viðskiptunum ætlað að hafa áhrif hér á landi og falla því undir lögsögu Samkeppniseftirlitsins.

13766. Er ljóst af gögnum málsins að DSV var keppinautur Samskipa. Í því sambandi má benda á að Samskip hefðu ella ekki þurft að gera samkomulag við fyrirtækið um að nálgast ekki viðskiptavini Samskipa.

13767. Sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-Skand til (S)frkvstj-Jóna, (S)forstö-innfl1 og (S)forstj þetta með skýrum hætti þar sem segir m.a.: „*been quoting DSV on consolidation containers to Iceland / Faroes* with *build-in agreement of not approaching each others customers.*" Samskip hafa valið að útskýra ekki þennan tölvupóst. Þá sýnir tölvupósturinn með skýrum hætti að Samskip reyndu að ná samkomulagi við DSV um markaðsskiptingu, þ.e. að fyrirtækin (Samskip og DSV) myndu ekki nálgast viðskiptavini hvors annars.

13768. Þá er mikilvægt að Samskip leggja ekki fram nein gögn til stuðnings því að upplýsingar (S)frkvstj-Jóna hafi stafað frá DSV. Er það ekki trúverðug skýring miðað við orðalag tölvupóstsins og verður hún því ekki lögð til grundvallar í málinu. Samkeppniseftirlitið telur að gögnin gefi eindregið til kynna að (S)frkvstj-Jóna hafi fengið þessar upplýsingar frá (E)frkvstj-EimÍsl. Orðalagið í tölvupóstinum lýsir viðræðunum augljóslega út frá sjónarhóli Eimskips: „*Eimskip/(E)frkvstj-EimÍsl are confident that they will get the business. Eimskip is offering DSV […]*". Til viðbótar er órökrétt að DSV hafi í viðræðunum við Eimskip búið yfir upplýsingum um sjálfsöryggi eða vissu Eimskips um lyktir viðræðnanna. Þá ber að líta til þess að (E)frkvstj-EimÍsl hafði með samskipti við Atlantsskip að gera, sbr. tölvupóst (E)starfsm frá 5. janúar 2009. Sú staðreynd að (S)frkvstj-Jóna hafði einnig vitneskju um að fyrrverandi starfsmaður Eimskips/TVG (VG) hefði einnig áhuga á DSV útilokar ekki að hann hafi fengið upplýsingar um Eimskip frá (E)frkvstj-EimÍsl. Þá ber að hafa í huga að ólögmæt upplýsingagjöf átti sér stað í samskiptum (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-EimÍsl 24. júní 2009, sbr. m.a. kafli 13.3.2. Þá ber að hafa í huga að í sátt Samkeppniseftirlitsins við Eimskip viðurkennir fyrirtækið að ólögmætt samráð við Samskip á m.a. árinu 2009 hafi tekið til miðlunar á mikilvægum viðskiptaupplýsingum.

13769. Í mgr. 1512-1513 í athugasemdum Samskipa við AI hafnar fyrirtækið ályktunum Samkeppniseftirlitsins sem fram koma varðandi atvik í mars og byggja á því að þær séu ekki í samræmi við gögn málsins.

13770. Kemur fram að Samskip, sbr. mgr. 1513, hafi talið hag sínum betur borgið með því að sækja viðskiptin sjálf í stað þess að skuldbinda fyrirtækið í víðtækt samstarf. Ljóst sé af orðalagi í tölvupósti (S)forstj að nota hafi átt tímann meðan viðræður væru í gangi til að ná sem mestum viðskiptum úr kerfum Eimskips. Samskiptin staðfesti að mikil samkeppni hafi ríkt á markaðnum og að áherslur Samskipa hafi verið á að ná aukinni hlutdeild á kostnað Eimskips.

13771. Ljóst er af gögnum málsins að Samskip voru á þessum tíma tilbúin til að sækja í viðskiptavini Atlantsskipa en fyrirtækið var hins vegar ekki tilbúið að sækja á viðskiptavini Eimskips líkt og DVS vildi gera. Sú samkeppni sem Samskip veitti var því gagnvart viðskiptavinum Atlantsskipa en ekki viðskiptavinum Eimskips/TVG.

13772. Samskip hafna því mati sem fram kemur í ákvörðun varðandi tilboð Samskipa til DVS sbr. mgr. 1515-1516 í athugasemdum Samskipa við AI.

13773. Þá kemur fram í mgr. 1516 í athugasemdunum að DSV hafi verið í viðræðum við fjölmarga flutningsaðila og flutningsmiðlara um mögulegt samstarf. DSV hafi svo gengið til samstarfs við Thorship en verið áfram í samskiptum við Samskip þar sem Thorship hafi ekki verið með beinar siglingar frá Skandinavíu. Þær upplýsingar sem fram hafi komið í tölvupóstum Samskipa hafi verið komnar frá DSV. Telja Samskip ljóst að DSV hafi einnig verið í samskiptum við Eimskip til að ná fram sem hagstæðasta verði.

13774. Að mati Samskipa, sbr. mgr. 1517 í athugasemdunum við AI, sé óskiljanlegt að Samkeppniseftirlitið telji að fyrirtækið hafi átt í ólögmætu samráði við DSV.

13775. Í mgr. 1518 í athugasemdum Samskipa við AI segir, um umfjöllun Samkeppniseftirlitið um samkeppnisumhverfið, að upplýsingar um það hvaða flutningsaðila DSV hygðist nota hafi verið fljótar að spyrjast út á markaðnum. Fram komi í tölvupósti (S)frkvstj-Skand frá 20. mars 2009 að verðið sé „*said*

to be" og sé „*possible net rate*". Augljóst sé að um sé að ræða óstaðfestar sögusagnir. Hafa beri í huga að miðlarar líkt og DSV séu alla jafna í samskiptum við fleiri en einn farmflytjanda og leiti bestu lausna og verðs hverju sinni. Það liggi í eðli þeirra starfsemi að bera verð á milli, með réttum eða röngum upplýsingum, í því skyni að ná sem bestu kjörum.

13776. Athugasemdir Samskipa hagga því ekki að umrædd tölvupóstsamskipti (S)frkvstj-Jóna og (S)frkvstj-Skand endurspegla, virt með öðrum gögnum, hvernig samráð Samskipa og Eimskips hafði takmarkað samkeppni á flutningamarkaðnum á þessum tíma. Upplýsti (S)frkvstj-Jóna þannig að keppinautur Jóna (Icetransport) myndi ekki veita DSV/Thorshipping þjónustu og (S)frkvstj-Skand upplýsti um það verð sem Eimskip hygðist bjóða DSV.

13777. Hvað varðar vitneskju Samskipa um verðlagningu Eimskips í tilteknum viðskiptum við DSV, sbr. tölvupóstur (S)frkvstj-Skand frá 20. mars 2009 þá er ljóst að þar eru tilgreindar tilteknar upphæðir þannig að ætla verður að upplýsingarnar hafi komið frá annað hvort DSV eða Eimskip. Þá hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn til stuðnings því að upplýsingar um viðræður DSV og Eimskips hafi ekki komið frá Eimskip og verður það því ekki lagt til grundvallar í málinu.

13778. Ljóst er að Samskip vildu eiga í ólögmætu samráði við DSV sem miðaði að því að DSV myndi láta viðskiptavini Samskipa í friði. Fyrirtækin gátu átt tiltekin viðskipti sín á milli og var fyrirtækjunum heimilt að ganga til viðræðna um það og ef þau mátu það sem svo að viðskiptin færu mögulega gegn 10. gr. samkeppnislaga hefðu þau getað óskað eftir undanþágu, sbr. 15. gr. laganna. Samskip og DSV var á hinn bóginn ekki heimilt að semja um að fyrirtækin myndu láta viðskiptavini hvors annars í friði en slíkt felur í sér skiptingu markaða og fer gegn 10. gr. samkeppnislaga.

13779. Í mgr. 1519 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að gögn málsins beri með sér að fyrirtækið hafi haft áhuga á að ná samningum við DSV. Samhliða hafi verið áhersla lögð á að tryggja Samskipum sem stærstan hluta af þeim viðskiptavinum sem hafi verið hjá Atlantsskipum. Á endanum hafi fyrirtækin ekki náð saman, m.a. vegna kröfu DSV um að stofnað yrði sjálfstætt félag um reksturinn. Mótmæla Samskip því að fyrirtækið hafi hafnað tillögum DSV til að reyna að koma í veg fyrir að fyrirtækið næði fótfestu.

13780. Ljóst er að Samskip vildu ekki fara í það víðtæka samstarf sem DSV óskaði eftir enda voru meiri hagsmunir fólgnir í því að viðhalda „*friði*" í því samráði sem var til staðar með Eimskip. Samkeppniseftirlitið vísar til þess Samskip kusu að fara ekki í samstarf við DSV og eins og fram kemur í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-MCL þann 20. mars 2009 þar sem (S)forstj veitir skýringar á því hvers vegna Samskip hafi ekki viljað efna til samstarfsins þá var ástæðan sú að ekki hafi verið vilji til að opna dyrnar fyrir þeim að íslenska markaðnum, sbr. „*our conclusion we were not willing to open doors for them into the Icelandic market, …*" Með öðrum orðum kusu Samskip að hafna samstarfi við DSV sem vildi vinna með fyrirtækinu í því að herja á Eimskip, sbr. tölvupóstur (S)frkvstj-Jóna til (S)frkvstj-Skand frá 20. mars 2009. Þar vísar (S)frkvstj-Jóna til þess að „*they* [DSV] *wanted to work with us and attack the other 65 percent of the market.*" Ef samkeppni á milli Samskipa og Eimskips hefði verið virk á þessum tíma hefði umrætt samstarf átt að styrkja stöðu Samskipa/Jóna gagnvart Eimskip/TVG og Samskip ekki tekið að sér að verja „íslenska markaðinn" sem að meirihluta var sinnt af Eimskip.

13781. Í mgr. 1520 í athugasemdum Samskipa við AI er gerð athugasemd við að Samkeppniseftirlitið haldi því fram að ef samningur hefðu nást milli Samskipa og DSV á þeim nótum sem rætt hefði verið hefði sá samningur verið ólögmætur en jafnframt að ákvörðun Samskipa um að ganga ekki til samninga við DSV hafi einnig verið ólögmæt ákvörðun.

13782. Vegna þessa áréttar Samkeppniseftirlitið að samningur á milli keppinauta um að láta viðskiptavini hvors annars í friði eins og átti við í tilviki Samskipa og DSV fer gegn 10. gr. samkeppnislaga. Alls óljóst er

hvað umræddur samningur á milli DSV og Samskipa hefði falið í sér hefði hann komist á og hvort hann hefði verið samþýðanlegur 10. gr. samkeppnislaga og hvort möguleiki hefði verið að veita honum undanþágu, sbr. 15. gr. laganna. Á þetta atriði reyndi aldrei.

13783. Samkeppniseftirlitið hefur ekki haldið því fram að sú ákvörðun Samskipa að ganga ekki til samninga við DSV hafi verið ólögmæt heldur telur eftirlitið að sú ákvörðun Samskipa hafi byggst á því að fyrirtækið hafi ekki viljað rjúfa þann *„frið*" sem Samskip og Eimskip komu á með samstilltum aðgerðum sínum en í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.*", sbr. liður 1.2 í 1. gr. sáttarinnar.

13784. Í mgr. 1273 og 1275 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af innanhússamskiptum Eimskips sem varða viðskipti við Thorship.

13785. Að sögn Samskipa tengjast umrædd samskipti Samskipum ekki með neinum hætti. Ekkert í þessum samskiptum gefi tilefni til að tengja umræðuna við Samskip eða samráð. Samskiptin sýni hins vegar að mati Samskipa ríka tilburði Eimskips til að amast við tilboðum keppinauta.

13786. Athugasemdir Samskipa fá ekki breytt mati Samkeppniseftirlitsins. Sýna samskiptin að innan Eimskips hafi þótt eðlilegt að nálgast keppinauta fyrirtækisins til að ræða viðkvæm samkeppnisleg málefni. Slíkt hugafar innan Eimskips leiddi m.a. til þess að grundvöllur skapaðist fyrir samráði Samskipa og Eimskips.

13787. Í mgr. 1273-1275 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af innanhússamskiptum Eimskips sem varða viðskipti við Thorship.

13788. Að sögn Samskipa tengjast umrædd samskipti Samskipum ekki með neinum hætti og er ályktunum eftirlitsins mótmælt. Að mati Samskipa megi af umræddum samskiptum sjá að umræða hefði átt sér stað innan Eimskips um það hvort Thorship ætti að fá afsláttarkjör og virðist niðurstaðan hafa orðið sú að þeir ættu ekki kröfu til þess þar sem engum samningi væri til að dreifa. Ekkert í þessum samskiptum gefi tilefni til að tengja umræðuna við Samskip eða samráð. Samskiptin sýni hins vegar að mati Samskipa að Eimskip hafi ekki notast við eitt verð eða sömu afslætti gagnvart öllum viðskiptamönnum. Segir að þetta sé í samræmi við upplifun Samskipa af háttsemi Eimskips sem markaðsráðandi aðila.

13789. Athugasemdir Samskipa fá ekki breytt mati Samkeppniseftirlitsins. Er ljóst af samskiptunum að samkeppni frá Thorship leiddi til þess að Eimskip vildi ekki gefa fyrirtækinu afslátt á gjaldskrá sem samkvæmt mati starfsmanna Eimskips var úr takti við allan raunveruleika, sbr. kafla 14.21.2. Öðru máli gegndi um viðskipti Eimskips við Samskip enda áttu fyrirtækin í umfangsmiklu ólögmætu samráði á þessum tíma, m.a. varðandi hámarks þess afsláttar er veita skyldi viðskiptavinum fyrirtækjanna frá gjaldskrá.

26.18. Um verðhækkanir veturinn 2009-2010

13790. Í kafla 14.17 er fjallað um vinnu og undirbúning Eimskips og Samskipa að verðhækkunum veturinn 2009 til 2010. Annars vegar var um að ræða *„hressilega*" verðhækkun í október 2009, sem átti að fara leynt, og hins vegar hækkanir á ýmsum þáttum í upphafi árs 2010. Líkt og þar er fjallað um var á árinu 2009 viðhaldið þeirri takmörkun á flutningsgetu sem hafði verið ákveðin með samráði Samskipa og Eimskips á árinu 2008. Árið 2009 virtu fyrirtækin einnig þá markaðsskiptingu sem þau höfðu náð saman um eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008. Markaðsskipting fyrirtækjanna gerði þeim kleift að hækka verð, bæði gagnvart einstökum viðskiptavinum en einnig með almennum verðhækkunum, án þess að óttast samkeppnisaðgerðir frá helsta keppinauti sínum.

13791. Í mgr. 879 í athugasemdum sínum við AII hafna Samskip því að ólögmæta markaðsskipting hafi skapað skilyrði fyrir fyrirtækið og Eimskip til að hækka verð. Að mati Samskipa eru slíkar staðhæfingar haldlausar og án stoðar í gögnum málsins. Þá fara þær að sögn Samskipa einnig þvert gegn fjölmörgum gögnum málsins sem sýna glöggt að viðskiptavinir fóru í umtalsverðum mæli á milli fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu og talsverðar sveiflur voru í markaðshlutdeild fyrirtækjanna. Í athugasemdum Samskipa við AII segir jafnframt að fyrirtækin hafi aldrei stillt saman strengi varðandi verðbreytingar, þær hafi hvorki verið samræmdar um efni né tímasetningar.[6516]

13792. Í mgr. 938 í athugasemdum við AII vísa Samskip að miklu leyti til fyrri sjónarmiða sinna um verðhækkanir í landflutningum í janúar 2010. Hafna Samskip því að annað en kostnaðarlegar forsendur hafi legið þar til grundvallar. Þá segir í mgr. 939 að ekkert styðji ályktanir Samkeppniseftirlitsins um að samráð endurspeglist í forsendum áætlunargerðar Samskipa. Að mati Samskipa átti Samkeppniseftirlitið sig ekki á þeim mun sem felist í forsendum áætlunargerðar og raunverulegum hækkunum. Þá eigi að mati Samskipa ekki að koma á óvart að Eimskip og Samskip hafi bæði horft til sömu verðlagsþróunar við áætlanagerðir sínar. Samskip benda jafnframt á að raunveruleikinn hefði ekki orðið sá sem lagt hefði verið upp með í áætlununum heldur hækkuðu Samskip gjaldskrá sína um 4% en ekki 2% og aðeins einu sinni yfir árið, ekki tvisvar. Þá benda Samskip á að 12 mánaða verðbólga á þeim tíma hafi verið 10%.

13793. Af þessu tilefni er rétt að árétta að samráð og samstilltar aðgerðir Samskipa og Eimskips höfðu komið á slíku ástandi á markaðnum, þ.e. í kjölfar fundar stjórnenda fyrirtækjanna 6. júní 2008, að í raun var ekki þörf fyrir fyrirtækin að ná saman um nákvæma tímasetningu og umfang verðhækkana. Að því sögðu er aftur á móti ljóst að á tímabilinu ágúst 2009 – janúar 2010 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli stjórnenda Samskipa og Eimskips sem komu að framkvæmd á hinu samfellda samráði. Í ljósi þeirra markaðsaðstæðna sem ríktu á flutningamörkuðum, þ.e. fákeppnisaðstæður og sameiginleg yfirburðastaða Eimskips og Samskipa í bæði sjó- og landflutningum, voru slík samskipti í eðli sínu afar varhugaverð, sbr. til hliðsjónar dóma Hæstaréttar Íslands í málum nr. 360/2015 og 42/2019. Voru samskipti stjórnenda fyrirtækjanna m.a. til þess fallin að draga enn frekar úr óvissu á milli fyrirtækja á markaðnum og auðvelda enn frekar undirbúning og framkvæmd hækkana á verði.

13794. Þau gögn sem rakin eru í kafla 14.17 í ákvörðun sýna að gjaldskrárhækkanir fyrirtækjanna í upphafi árs 2010, voru þrátt fyrir framangreint, nokkuð sambærilegar varðandi efni, umfang og tímasetningu. Birtist þetta skýrlega í neðangreindri töflu:

Tafla 7: Gjaldskrárhækkanir Samskipa og Eimskips í upphafi árs 2010.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

	Dagsetning gjaldskrárhækkunar	**Land-flutningar**	**Fisk-flutningar**	**Þjónustugjöld erlendis**	**Þjónustugjöld á Íslandi**
Samskip	11. janúar 2010	4%	10%	4%	4%
Eimskip	4. janúar 2010	4%	11%	2,6% (Danmörk 2,8%)	4%

13795. Hið ólögmæta samráð Samskipa og Eimskips gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð án þess að hafa áhyggjur af viðbrögðum keppinautarins. Fyrirtækin höfðu ráðgert verðhækkun á þessum tíma við áætlanagerð í september 2009 og í gögnum sem varða þá vinnu er ekki að greina ótta um samkeppnisleg

[6516] Mgr. 880 og 924-925 í athugasemdum Samskipa við AII.

viðbrögð keppinautarins. Að endingu fór svo að Eimskip hækkaði umrædd verð og Samskip einnig viku síðar.

13796. Líkt og annars staðar í athugasemdum Samskipa, byggir fyrirtækið á því að viðskiptavinir hafi í umtalsverðum mæli farið á milli fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Líkt og áður leggja Samskip hins vegar ekki fram nein gögn því til stuðnings eða um það hvernig tilfærslan bar að. Auk þess hafa fullyrðingar um tilfærslur mikilvægra viðskiptavina enga stoð í samtímagögnum fyrirtækisins né í afhentum gögnum.[6517] Þessar skýringar Samskipa eru aukinheldur í þversögn við önnur sjónarmið fyrirtækisins en t.d. í mgr. 15-18 og 186-194 í athugasemdum fyrirtækisins við AI segir að stórir viðskiptavinir hafi í minna mæli farið á milli fyrirtækjanna tveggja á rannsóknartímabilinu (og það útskýrt með vísan til fákeppnissjónarmiða). Dregur þetta misræmi um tilfærslur viðskiptavina í útskýringum Samskipa úr trúverðugleika þeirra.

13797. Fullyrðingar Samskipa í athugasemdunum um mikla sveiflur á markaðshlutdeild fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu eru í hrópandi ósamræmi við gögn málsins og aðrar athugasemdir fyrirtækisins. Þvert á staðhæfingar Samskipa var markaðshlutdeild ekki á mikilli hreyfingu. Um þetta vísast til nánari umfjöllunar um þessi sjónarmið fyrirtækisins í kafla 33.2.

13798. Líkt og ítrekað hefur komið fram sýna samtímagögn í málinu að áhersla Samskipa var ekki á að ná í mikilvæga viðskiptavini frá Eimskip. Þvert á móti var lögð áhersla á að virða markaðsskiptinguna á markaðnum og viðhalda og hækka verð í skjóli hennar. Þannig sýna samtímagögn að mikilvægir viðskiptavinir fóru ekki á milli Eimskips og Samskipa, allt fram á árið 2013 þegar dró úr friðnum. Á því tímabili sem hér um ræðir var ítrekað vísað til þess í samtímagögnum Samskipa að ekki ætti að sækja á viðskiptavini Eimskips. Má hér nefna að:

- Þann 24. apríl 2009 lagði (S)forstö-innfl1 áherslu á að Samskip ættu að *„ekki sækja, hækka verð*".
- Í apríl 2009 gaf (S)forstö-innfl1 fyrirmæli um að Samskip ættu að láta samningsbundna viðskiptavini Eimskips í friði.
- Þann 22. júní 2009 gaf (S)forstj fyrirmæli um að Samskip ættu *„ekki að sækja heldur á ný mið*".
- Þann 6. október 2009 höfðu lykilstjórnendur Samskipa, sem mynduðu svonefndan *„kreppuhóp*" fyrirtækisins, áhyggjur af því að fyrirtækið væri ekki að virða *„friðinn*" við Eimskip.
- Þann 10. október 2009 lýsti (S)forstö-innfl1 í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa að *„ró*" hafi verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009.
- Í nóvember 2009 sagði (S)forstö-innfl1 Samskip ekki ætla að reyna að ná viðskiptum IKEA frá Eimskip. Markmið innflutningsdeildar væri að hækka verð á núverandi kúnna. Jafnframt sagði (S)forstö-innfl1 að Samskip gætu ekki boðið Aðföngum of lág verð þar sem Eimskip væru *„örugglega að reyna að hækka á þá*". Bætti hann því loks við að ef Samskip byðu Aðföngum hagstæð verð gætu Eimskip *„spillt fyrir*" fyrirhugaðri hækkun Samskipa gagnvart Nathan & Olsen.

13799. Í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að Samskip hafi neyðst til *„að treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð* [við Eimskip]". Samskip hafi eftir upphafsmánuði ársins 2009 lagt áherslu á að auka framlegð m.a. með verðhækkunum.

13800. Þá sýnir yfirlitsmynd, sem Samskip afhentu við rannsókn málsins um *„Misst/fengin viðskipti*" 25 stærstu viðskiptavina Samskipa, að enginn þeirra viðskiptavina sem færðust á milli fyrirtækjanna eftir

[6517] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2015.

upphafsmánuði ársins 2009 var á meðal stærstu og mikilvægustu viðskiptavina Eimskips og Samskipa á umræddu tímabili.

13801. Er því hvorki hægt að fallast á að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um markaðsskiptingu fyrirtækjanna séu rangar né að viðskiptavinir hafi í umtalsverðum mæli farið á milli fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Gögn málsins sýna að markaðsskipting ríkti á milli fyrirtækjanna um mikilvæga viðskiptavini og að á stærstum hluta rannsóknartímabilsins færðust viðskiptavinir ekki á milli fyrirtækjanna. Að öðru leyti vísast til kafla 12 og 14 um frekari umfjöllun um markaðsskiptinguna og tilfærslu viðskiptavina á milli fyrirtækjanna.

13802. Í athugasemdum Samskipa við AII er m.a. fjallað um þróun flutningsverðs- og kostnaðar á rannsóknartímabilinu. Þar segir að verðhækkanir fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu hafi verið í takti við verðlagsþróun á tímabilinu en að þær hafi þó ekki náð að halda í við verðbólgu.[6518] Segir jafnframt að eðlilegt hafi verið að gera ráð fyrir verðhækkunum í áætlunum vegna verðlagsþróunar og að raunverulegar kostnaðarhækkanir hafi legið til grundvallar verðhækkunum Samskipa í janúar 2010.[6519]

13803. Þá segir í athugasemdum Samskipa að Samkeppniseftirlitið staðhæfi að verð hafi átt að lækka til samræmis við það sem gerðist á alþjóðlegum mörkuðum og með því sé horft framhjá staðreyndum í rekstrarumhverfi Eimskips og Samskipa, gengi íslensku krónunnar og verðlagsþróun.[6520]

13804. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa.

13805. Í þessu samhengi er rétt að benda á að árið 2010 var að sögn fyrirtækisins talsverður „*viðsnúningur*" í rekstri fyrirtækisins vegna lækkun á kostnaði t.d. eins og skipaleigu, sbr. kafla 33.1.6.4, sbr. mgr. 13 í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022, og umfjöllun í kafla 33.1.6 um ríka ánægju stjórnenda um góða afkomu fyrirtækisins.

13806. Líkt og rakið er í kafla 33.1 mælir vísitala verðþróun vörukörfu meðalheimilis í landinu. Samskip leggja ekki fram skýringar eða gögn um hvernig breyting á vísitölu neysluverðs kallaði á „*þörf*" að hækka flutningsverð eða undirliggjandi kostnaður hafi verið áþekkur þeirri vörukörfu sem liggur til grundvallar þróun vísitölu neysluverðs.

13807. Hvað sem framangreindu líður þá skal árétta að með virkri samkeppni er ekki sjálfgefið eða einhvers konar náttúrulögmál að keppinautar geti látið breytingar á vísitölum, kostnað, framlegðarkröfur, fjárhagsáskoranir eiganda, kröfur lánadrottna eða hvað annað sem þeir vilja horfa til renna út í verðlag til kaupenda vöru eða þjónustu. Hafa ber í huga að óvissa um viðbrögð keppinauta á markaði og þar að lútandi áhætta er tengist m.a. verðbreytingum (e. risks of uncertainty) er afar mikilvæg virkri samkeppni. Sjálfstæði keppinauta og þessi æskilega óvissa fyrirtækja eru grunnstoðir virkrar samkeppni. Samtímagögn, þ. á m. framangreind gögn, sýna að með samfelldu samráði Samskipa og Eimskips var grafið undan þessum grunnstoðum.

13808. Þar sem virk samkeppni ríkir og flutningskerfi er ekki fullnýtt er enda almennt erfiðara fyrir fyrirtæki að velta kostnaðarhækkunum út í verðlagið. Að öðru leyti vísast til ítarlegrar umfjöllunar í kafla 33.1 og 33.3.5 um þessar athugasemdir Samskipa.

[6518] Sjá mgr. 881, 884 og 910 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6519] Sjá mgr. 884, 885, 886, 905, 910, 911 915, 916 og 925 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6520] Sjá mgr. 925 í athugasemdum Samskipa við AII.

13809. Í athugasemdum Samskipa segir að sambærilegar verðhækkanir Samskipa og Eimskips skýrist annars vegar af sambærilegum kostnaðargrunni og hins vegar aðstæðum á markaði þar sem Eimskip hafi verið verðleiðandi.[6521]

13810. Líkt og rökstutt er í ákvörðun þessari er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að brot Samskipa hafi skapað skilyrði fyrir fyrirtækið og Eimskip til að hækka verð. Skýringar Samskipa um að verðhækkanir fyrirtækjanna tveggja skýrist af sambærilegri kostnaðaruppbyggingu þeirra eru í ljósi gagna málsins ótrúverðugar og fá ekki breytt þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin hafi með samráði og samstillum aðgerðum skapað jarðveg fyrir endurteknar verðhækkanir á rannsóknartímabilinu.

13811. Þá vísast til þess að í kafla 33.1.6.4 er fjallað um það hvernig samtímagögn í málinu sýna að kostnaður Samskipa hafi allt eins lækkað[6522] t.d. eins og for- og áframflutningar og skipaleiga, en að áunnið kostnaðarhagræði hafi ekki verið látið birtast í lægra verði til viðskiptavina, sbr. einnig umfjöllun um rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2010 í kafla 14.10.2. Þvert á móti var aldrei ótti um viðbrögð keppinautarins við verðhækkunum á Íslandi og hjá báðum fyrirtækjum unnið markvisst að því að viðhalda eða hækka verð fram á árið 2013.

13812. Á sama stað er jafnframt fjallað um þær skýringar Samskipa að háttsemi fyrirtækisins hafi átt rót sína að rekja til fákeppnisaðstæðna Vísast til þeirrar umfjöllunar.

13813. Í sama kafla 33.3.3 er einnig fjallað um athugasemdir Samskipa sem byggja á því að ekki hafi verið um samráð að ræða þar sem Eimskip hafi verið verðleiðandi.

13814. Niðurstaða um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips byggir ekki eingöngu á samhliða hegðun fyrirtækjanna heldur einnig skýrum samtímagögnum sem sýna að samráðið gerði þeim kleift að hækka verð eða halda verði uppi. Í máli sem þessu hefur því ekki úrslitaáhrif við mat á ólögmæti háttsemi samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga hvort samráðsfyrirtækjanna hafi átt frumkvæði að því að halda uppi eða hækka verð. Jafnvel þó Eimskip og Samskip hafi hagað þessum hluta samráðsins með þeim hætti að Eimskip hafi verið fyrra til hækkana og leitt verðlagningu, þá höfðu fyrirtækin með ólögmætri samvinnu og samskiptum sínum raskað samkeppni samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga.

13815. Einnig ber að halda til haga að umrædd verðleiðtogaskýring Samskipa tekur til verðhækkana og tímasetningar á hækkunum á gjaldskrám, þjónustugjöldum og upptöku á nýjum gjaldaliðum gagnvart viðskiptavinum. Á hinn bóginn laut samráð fyrirtækjanna að fleiri þáttum í starfsemi þeirra en eingöngu þeim að hækka verð eða halda því uppi. Aðrir þættir samfellds samráðs Samskipa og Eimskips, t.a.m. ólögmætir samningar og samstarf í landflutningum, sjóflutningi og skipaafgreiðslu, auk markaðsskiptingar um mikilvæga viðskiptavini, geta því ekki skýrst af athugasemdum um yfirburðarstöðu Eimskips eða verðleiðtogaskýringu Samskipa.

13816. Með hliðsjón af framangreindu er ekki fallist á athugasemdir Samskipa.

26.18.1. Um ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips

13817. Í mgr. 882 í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til fyrri sjónarmiða sinna um sönnunargildi þeirra samskipta Samskipa og Eimskips sem vakin er athygli á í ákvörðun eftirlitsins. Ef samkeppnisyfirvöld geti einfaldlega vísað til matarboða, þátttöku í tómstundum, vina- eða ættartengsla eða samskipta vegna lögmætra viðskipta því til sönnunar að fyrirtæki hafi átt í ólögmætu samráði þá sé ljóst að flest fyrirtæki landsins, a.m.k. þar sem margir starfa, séu varnarlaus gagnvart ásökunum Samkeppniseftirlitsins. Telja Samskipa að Samkeppniseftirlitið hafi sett fram ósannar ásakanir sem séu

[6521] Sjá mgr. 908 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig mgr. 398, 795 og 863 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6522] Sjá mgr. 406 í athugasemdum Samskipa við AI.

ekki reistar á beinum sönnunargögnum heldur sé vísað til þess að ólögmæt samskipti hafi átt sér stað á golfvellinum, í matarboði, á vettvangi hagsmunasamtaka, í viðræðum um lögmæt viðskipti o.s.frv.

13818. Í tilefni af þessum athugasemdum Samskipa skal tekið fram að í þessu máli er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um brot Eimskips og Samskipa er, sem áður segir, byggð á fjölmörgum gögnum sem staðfesta með beinum hætti brot fyrirtækjanna. Hefur Samkeppniseftirlitið þegar fjallað um þessi sjónarmið Samskipa um sönnunargildi þeirra gagna sem sýna fram á ítrekuð samskipti fyrirtækjanna. Vísast í því sambandi t.a.m. til umfjöllunar í kafla 13.

26.18.2. Um atvik í september-desember 2009

13819. Í kafla 14.17.2 í ákvörðun er fjallað um gögn sem sýna að í byrjun september 2009 fóru stjórnendur Samskipa að velta fyrir sér verðhækkun á árinu 2010. Í tölvupósti sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl þann 2. september 2009 sagði þannig: *„Við þurfum að stilla okkur saman varðandi hækkanir á næsta ári. Hafið þið eitthvað pælt í þeim?“* Á sama tíma hefði Eimskip einnig byrjað að huga að verðhækkunum en m.a. (E)frkvstj-innanl og (E)forstö-innfl sendu á milli sín tölvupósta vegna mögulegra verðhækkana 1., 2. og 18. september 2009.

13820. Samskip vísa í athugasemdum sínum til glærukynningar (S)forstö-landfl, dags. 13. september 2009.[6523] Byggja Samskip á því að á þeim tíma sem glærurnar eru gerðar hafði 12 mánaða verðbólga verið 15,5%. Af þeim sökum hafi verið eðlilegt að gera ráð fyrir hækkunum sem forsendum áætlunargerðar. Samskip vísa til verðlagsþróunar á rannsóknartímabilinu og að verðhækkanir Samskipa hafi ekki náð að halda í við hana. Þá segir að gögnin sýni að einnig hafi verið gert ráð fyrir verðlækkunum til tiltekinna viðskiptavina í kjölfar útboða/verðkannana og að samkeppni á markaðnum hafi gert það að verkum að verð hafi í sumum tilvika farið lækkandi þrátt fyrir miklar verðlagshækkanir.

13821. Vegna þessara athugasemda Samskipa vísast til umfjöllunar í kafla 33.1.2 þar sem sambærilegum sjónarmiðum Samskipa um verðhækkanir er svarað. Eins og þar kemur fram eru staðhæfingar Samskipa um verðhækkanir og verðlagsþróun ekki í samræmi við gögn málsins. Ítreka skal að með virkri samkeppni og æskilegri óvissu geta fyrirtæki ekki látið kostnaðarhækkanir eða framlegðarkröfur stjórnenda eða eigenda renna út í verð viðskiptavina. Umrædd gögn sem Samskip fjalla um eru í samræmi við önnur gögn málsins sem endurspegla samráð fyrirtækjanna á þessum tíma og að verð voru hækkuð eða haldið uppi án ótta um viðbrögð helsta keppinautarins. Jafnvel þó það væri rétt að verð til einstaka viðskiptavina hafi lækkað þá var samráð fyrirtækjanna til þess fallið að halda verði uppi.

13822. Af þessu tilefni skal tekið fram að með virkri samkeppni og æskilegri óvissu er ekki sjálfgefið að fyrirtæki geti hækkað verð í samræmi við almennar verðhækkanir þegar keppinautar þess á markaði eru með ónýtta framleiðslugetu og samdráttur ríkir. Í eðlilegu samkeppnisumhverfi kann framlegð þess í stað að lækka. Í tilviki Eimskips og Samskipa liggja fyrir skýr samtímagögn um samráð og samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna sem auðvelduðu þeim meðal annars að vinna gegn verðlækkunum og hækka verð. Þetta hefur Eimskip viðurkennt í sátt fyrirtækisins frá 16. júní 2021. Upphaf þessa má rekja til ársins 2008 þegar *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa með Eimskip komst á. Í því fólst víðtækt ólögmætt samstarf líkt og ítarlega hefur verið fjallað um. Þá vísast til þess að Samskip, þ.m.t. æðstu stjórnendur fyrirtækisins, áttu í miklum samskiptum við Eimskip vegna þessa og umfangsmikil gögn liggja fyrir um áætlanir til að hrinda auknu samstarfi í framkvæmd. Með vísan til þessa hefur því þýðingu við heildarmat að horfa til þess ef samtímagögn sýna t.d. að verðhækkun hafi náðst fram. Umrædd gögn sýna það umhverfi eða skilyrði sem samráðið skapaði til verðhækkana.

[6523] Sjá mgr. 884 í athugasemdum Samskipa við AII.

13823. Í mgr. 886-889 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af samskiptum innan Samskipa dagana 28.-29. september 2009. Að mati Samskipa sé ekkert athugavert við umrædd skoðanaskipti stjórnenda fyrirtækisins, um hafi verið að ræða eðlilegar hugleiðingar innan fyrirtækis á samkeppnismarkaði um hvað „*markaðurinn þolir*" þegar kæmi að verðhækkunum.

13824. Samkeppniseftirlitið telur ekki ástæðu til að fjalla frekar um þessi sjónarmið Samskipa. Vísast til nánari umfjöllunar og rökstuðnings í kafla 14.17 í ákvörðun. Ekki er á því byggt að þessi samskipti ein og sér feli í sér ólögmætt samráð heldur gefi þau innsýn inn í undirbúning Samskipa að verðhækkun ársins 2010.

13825. Þá gera Samskip athugasemdir varðandi samráð fyrirtækjanna um upptöku E-kontrol gjalds, sbr. mgr. 889 í athugasemdum Samskipa við AII. Vísast til umfjöllunar kafla 14.14 um atvik tengd E-kontrol gjaldi fyrirtækjanna.

13826. Í mgr. 890-891 í athugasemdum Samskipa við AII eru gerðar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um ummæli sem (S)forstö-innfl1 lét falla um hækkun á hafnargjöldum erlendis sem tók til innflutnings til Íslands, sbr. umræðu um gjald í Árósum og Varberg sem (S)forstö-innfl1 vísaði til í tölvupósti frá 6. október 2009. Að sögn Samskipa orsakaðist umrædd hækkun af auknum kostnaði á Samskip sem endurgjald hafi þurft fyrir. Segir að gjöldin á þessum stöðum hafi verið langt undir markaðsverði og mun lægri en í öðrum viðkomuhöfnum Samskipa, þ.e. í Rotterdam, Cuxhaven og Immingham. Því hafi þótt eðlilegt að „*leiðrétta*" þau á þeim tíma.[6524] Segir einnig að þó (S)forstö-innfl1 hafi vísað til þess að Eimskip hafi hækkað sömu gjöld síðasta vetur hafi tölvupóstur (S)forstö-innfl1 verið sendur í október 2009 og því langur tími liðið frá síðasta vetri. Samskip segja orðalag (S)forstö-innfl1 um „*hressilega hækkun*" einfaldlega vísun í hve lág verðin hafi verið fyrir á þessum viðkomustöðum.

13827. Þá mótmæla Samskip því að hækkun á THC hafi „*vakið undrun*" með vísan til tölvupósts (S)starfsm til (S)forstö-innfl1 þann 6. október 2009. Segir að (S)starfsm hafi einfaldlega spurt hvort hækkunin tæki til aðila sem hafi THC-gjöld tilgreind í samningum sínum við Samskip. (S)forstö-innfl1 hafi tekið undir að það sama ætti að gilda um þá, enda hafi sami kostnaður fallið á Samskip vegna þeirra viðskiptavina, þótt koma hafi mátt til móts við þá ef óánægju gætti vegna gjaldsins. Mótmæla Samskip því að hækkanirnar hafi verið „*leynilegar*". Þótt ekki hafi verið send út almenn tilkynning vegna þessa þá hafi beinlínis komið fram hjá (S)forstö-innfl1 að það yrði einfaldlega að ræða þetta við hvern og einn viðskiptavin. Segja Samskip ekkert í gögnunum gefa tilefni til að geta talist birtingarmynd á samráði við Eimskip. Um hafi verið að ræða innanhússamskipti og ákvarðanir í rekstri Samskipa sem teknar hafi verið án nokkurra samskipta eða samráðs við Eimskip, sbr. mgr. 892 í athugasemdum Samskipa við AII.

13828. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa. Að mati eftirlitsins verður sú ályktun ekki dregin af tölvupóstum (S)forstö-innfl1 um efnið að hækkunin hafi orsakast af auknum kostnaði Samskipa. Þannig bendir tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 6. október 2009 til þess að upprunalegi tilgangur Samskipa hafi verið að hækka gjöldin til samræmis við THC gjöld í Rotterdam, Cuxhaven og Immingham og í samræmi við Eimskip (*„Eimskip did raise their tariff last winter, and now we will follow*". Þá hafa Samskip ekki lagt fram gögn til stuðnings staðhæfingu fyrirtækisins. Var verðhækkun Samskipa í Árósum og Varberg, því ásamt öðrum gögnum er varða verðhækkanir fyrirtækjanna sem fjallað er um í þessum kafla, birtingarmynd ólögmætra samstilltra aðgerða Samskipa og Eimskips á þessu tímabili.

13829. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 6. október 2009 sýnir, líkt og segir í athugasemdum Samskipa, að hafnargjöld í Árósum og Varberg hafi verið lægri en í öðrum höfnum, en tölvupósturinn sýnir aukinheldur að (S)forstö-innfl1 taldi Samskip geta framkvæmt þessa „hressilegu" hækkun þar sem Eimskip hafði

[6524] Sjá einnig mgr. 904 í athugasemdum Samskipa við AII.

þegar hækkað sín verð og Samskip getað elt („*and now we will follow*“). Hefur því ekki þýðingu hvort hafnargjöld í þessum höfnum hafi verið lægri en í öðrum höfnum. Í samtímagögnum Samskipa er varða hækkunina var því ekki velt upp hvort Samskip ættu að halda sig við lægri verð og öðlast með því samkeppnisforskot gagnvart Eimskip og ekki var að greina ótta um viðbrögð Eimskips við hækkuninni. Þótt hækkun Samskipa hafi komið síðar til en hækkun Eimskips endurspeglar hún þá vissu sem hjá stjórnendum Samskipa um að verðhækkanir fyrirtækisins hefðu ekki á áhrif stöðu þess gagnvart Eimskip. Að því leyti endurspeglar verðhækkunin ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips.

13830. Í kafla 14.34.3 er fjallað um þær skýringar sem Samskip veittu Húsasmiðjunni þegar síðarnefnda fyrirtækið óskaði eftir skýringum á hækkununum í júlí 2010. Af þeim samskiptum má jafnframt ráða að fyrirtækinu hafi ekki verið tilkynnt um hækkunina þegar hún átti sér stað.

13831. Í mgr. 895 í athugasemdum Samskipa við AII gera Samskip athugasemdir við að Samkeppniseftirlitið setji samskipti milli starfsmanna Samskipa vegna áætlana um verðhækkanir í samhengi við fund á vettvangi flutninganefndar SVÞ þar sem bæði (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl voru viðstaddir, ásamt fleirum. Samkeppniseftirlitið áréttar að (S)frkvstj-millilandasv hafði áður viðhaft ólögmætt samráð við Eimskip á fundum hjá hagsmunasamtökum, þ.e. 2. júlí 2008. Í kafla 8.6 í ákvörðun þessari er fjallað um þau atvik. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefur fundurinn því þýðingu við mat á framangreindum atvikum.

13832. Samskip telja samræður (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv í október 2009 mistúlkaðar þar sem blandað er saman „*karpi innanhúss*“ milli tveggja afkomueininga, þ.e. um verðlagningu á akstri innanlands annars vegar og hins vegar almennum verðhækkunum á viðskiptavini Samskipa.

13833. Þá er því mótmælt í mgr. 896 í athugasemdum Samskipa við AII að (S)forstj hafi, í tölvupósti 30. október 2009 til (S)frkvstj-Frigo1, framkvæmdastjóra frystigeymslna Samskipa, lagt til verðhækkun á þjónustu Samskipa á Íslandi sem samráð við Eimskip hafi skapað skilyrði fyrir, sbr. kafla 14.17.3 í ákvörðun. Segir að (S)forstj hafi vísað til þess að hann hafi verið tilbúinn til að aðstoða Frigocare við nauðsynlegar verðbreytingar um næstu áramót. Verðbreytingarnar hafi getað falið í sér verðhækkun eða óbreytt verð. Þá segir að Eimskip hafi aldrei rekið frystigeymslu í Rotterdam og aldrei átt í beinni samkeppni við Samskip á þeim markaði.

13834. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á skýringar Samskipa á tölvupósti (S)forstj. Í tölvupóstinum bauð (S)forstj ótvírætt fram aðstoð sína við að hækka verð gagnvart íslenskum viðskiptavinum Frigocare. Þrátt fyrir að (S)forstj hafi beðið (S)frkvstj-Frigo1 um að senda sér sína tillögu af hækkunum eða óbreyttu verði fyrir alla viðskiptavini er ljóst að (S)forstj vildi aðstoða (S)frkvstj-Frigo1 við að hækka verð á þá íslensku. Var þessi áhersla á verðhækkanir Frigocare á íslenska viðskiptavini í samræmi við þá áherslu sem (S)forstj lagði á að verð á þjónustu Samskipa á Íslandi hækkaði. Er atvikið ein birtingarmynd samráðsbrota Samskipa á rannsóknartímabilinu. Markaðsskiptingin gerði Samskipum kleift að hækka verð án ótta við viðbrögð keppinautar síns, sbr. m.a. kafla 15.3. Í þessu sambandi skiptir ekki máli hvort Eimskip hafi rekið frystigeymslu í Rotterdam eða ekki.

13835. Í athugasemdum Samskipa er samanburði á íslenskum og erlendum mörkuðum mótmælt. Segir að íslenskt hagkerfi sé örsmátt með örgjaldmiðil sem hafi hrunið við fall bankanna. Það útiloki samanburð við evrumarkaði. Þá hafi verð á Íslandi lækkað gríðarlega, m.a. vegna veikingar krónunnar, líklega meira en á nokkrum öðrum skipamarkaði. Segir að kostnaður Samskipa hafi að meginstefnu til verið í evrum en sjóflutningsgjöld í íslenskum krónum. Þá sé íslenski flutningamarkaðurinn fákeppnismarkaður, sbr. mgr. 898 í athugasemdum Samskipa við AII. Loks segir að „*mjög rökrétt og eðlilegt*“ hafi verið að Eimskip og Samskip hafi unnið að verðhækkunum á sama tíma og íslenska krónan hafi fallið, sbr. mgr. 903 í athugasemdum Samskipa við AII.

13836. Í tilefni af staðhæfingu Samskipa um að sjóflutningsgjöld hafi að meginstefnu til verið í íslenskum krónum er athygli vakin á því að í mgr. 1156 í athugasemdum fyrirtækisins við AII segir að sjófrakt þriggja tiltekinna viðskiptavina fyrirtækisins hafi verið í íslenskum krónum *„öfugt við flesta aðra viðskiptavini félagsins.“* Skýringar Samskipa virðast þess vegna ráðast af því sem fyrirtækinu hentar hverju sinni. Hvað sem því líður sýna samtímagögn að sjófrakt flestra mikilvægra viðskiptavina Samskipa var í erlendri mynt.

13837. Fjallað hefur verið um sjónarmið Samskipa um samanburð á íslenskum og erlendum flutningamörkuðum í kafla 33.3.5. Vísast til þeirrar umfjöllunar. Þá vísast einnig til ítarlegrar umfjöllunar í kafla 33.1.5 og 33.3 vegna framangreindra sjónarmiða Samskipa um áhrif þess að um fákeppnismarkað hafi verið að ræða og um að Samskip hafi hækkað verð vegna falls á gengi íslensku krónunnar. Eins og þar kemur fram er ekki fallist á sjónarmið Samskipa um að háttsemi fyrirtækisins hafi verið bein afleiðing af fákeppnisaðstæðum á markaðnum eða þau sjónarmið sýni að gögn málsins séu ekki traust eða af þeim hafi verið dregnar rangar ályktanir. Fákeppnisaðstæður og aðgangshindranir hér á landi gerðu Eimskip og Samskipum aftur á móti auðveldar en ella fyrir að viðhalda því ástandi sem leiddi af samráði og samstilltu aðgerðum fyrirtækjanna. Þá er í umræddum kafla jafnframt rakið að ítrekaðar verðhækkanir áttu sér óumdeilanlega stað á rannsóknartímabilinu og að umtalsverður hagnaður var af starfsemi Samskipa hér á landi. Voru hækkanirnar óháðar því í hvaða mynt einstaka gjaldliðir voru í verðskrám fyrirtækjanna.

13838. Í mgr. 901 í athugasemdum Samskipa AII er því komið á framfæri að hádegisverður (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-flutnkerf þann 17. nóvember 2009 hafi verið *„vinahittingur“* og þar hafi ekki verið rætt um rekstur fyrirtækjanna. Samskip undirstrika einnig í þessu samhengi að (E)frkvstj-flutnkerf hafi verið hluti af skiparekstrardeild Eimskips og hafði sem slíkur ekkert að gera með sölumál, verðlagningu eða samskipti við viðskiptavini.

13839. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Í þessu samhengi er mikilvægt að hafa hliðsjón af því sem samtímagögn í málinu sýna um stöðu og hlutverk (E)frkvstj-flutnkerf í samráðinu, sbr. eftirfarandi:

- (E)frkvstj-flutnkerf var forstöðumaður hjá Eimskip.
- (E)frkvstj-flutnkerf var lykilmaður í samráðinu við Samskip.
- (E)frkvstj-flutnkerf kom að ákvörðunum Eimskips um verðhækkun eftir upphaf samráðsins og átti í samskiptum við (E)forstj um hækkun verða.
- (E)frkvstj-flutnkerf var boðaður á fund með forstöðumönnum 14. júlí 2008 til að endurskoða gjaldskrár.
- (E)frkvstj-flutnkerf var bókaður á fund 23. júlí 2008 til að ræða *„verðlagning USA“*.
- (E)frkvstj-flutnkerf sendi (E)forstö-flutnstý aðgerðaráætlun 31. júlí 2008 þar sem fjallað var um verðhækkanir í USA siglingum og innheimtu BAF af öllum viðskiptavinum.
- (E)frkvstj-flutnkerf sendi (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl tölvupóst 5. ágúst 2008 þar sem fjallað var um verðhækkanir í USA og innheimtu BAF af öllum viðskiptavinum. Sjá mgr.
- (E)frkvstj-flutnkerf sendi (E)frkvstj-EimÍsl tölvupóst 23. september 2008 þar sem (E)frkvstj-flutnkerf sagðist ætla að senda á (E)frkvstj-EimÍsl hvaða áhrif *„lækkun á BAF-ið á Evrópu og hækkun á USA og viðskiptavinir eru ekki að borga BAF“*.

- (E)frkvstj-flutnkerf var á meðal þeirra sem unnu að verðhækkunum í erlendum höfnum hjá Eimskip 10. desember 2008.

- 11. desember 2008 greindi (E)forstö-vöruþróun (E)frkvstj-flutnkerf frá því að hún væri viss um að Samskip myndi hækka verð í janúar eins og Eimskip. (E)frkvstj-flutnkerf kvaðst vera sammála og að Samskip ætlaði að hækka meira.

13840. Um framangreind gögn og atvik er fjallað nánar í kafla 8 í ákvörðun þessari.

13841. Í mgr. 1017-1019 í athugasemdum Samskipa við AII segir að Samkeppniseftirlitið virðist tengja fund (E)frkvstj-sala/þj með Samskipum í nóvember 2009 við að Eimskip hafi í kjölfarið beðið með að hækka sjófrakt. Hafna Samskip því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um þetta, sbr. einnig mgr. 903 í athugasemdum Samskipa við AII en þar segir að ekkert í gögnum málsins bendi til þess að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um verðbreytingar.

13842. Sem áður segir hafa bein samskipti á milli keppinauta umtalsverða þýðingu við sönnun á samráði, sbr. umfjöllun í kafla 4.7.3 og kafli 13, einkum og sér í lagi ef ekki koma fram rökstuddar og trúverðugar skýringar á því hvað þau hafi falið í sér. Í kaflanum er það t.d. rakið að Hæstiréttur Íslands og dómstóll ESB hafi ítrekað komist að þeirri niðurstöðu að samskipti keppinauta á fákeppnismörkuðum séu afar viðkvæm í samkeppnislegu tilliti.

13843. Í mgr. 903 í athugasemdum Samskipa við AII er af hálfu Samskipa m.a. á það bent að ekkert í gögnum málsins bendi til þess að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um verðbreytingar. Ríkt tilefni hefði verið til verðhækkana og vísa Samskipa því til stuðnings til falls íslensku krónunnar og þeirra áhrifa sem það hafði á kostnað hérlendis, sem og almennra verðlagshækkana á tímabilinu. Það hefði því þvert á móti verið rökrétt og eðlilegt að unnið væri að þessum breytingum hjá báðum fyrirtækjum, rétt eins og fjölda annarra íslenskra fyrirtækja á þessum tíma.

13844. Samskip leggja ekki fram gögn um staðhæfingar um *„ríkt tilefni“* til verðhækkana. Hið sama má segja um staðhæfingar um áhrif falls krónunnar eða breytinga á verðlagi hérlendis á Samskip. Hvað varðar áhrif á rekstur Samskipa og gengisáhættu, skal hafa í huga að samkvæmt upplýsingum Samskipa voru flutningsgjöld nær allra viðskiptavina í erlendri mynt og stór hluti kostnaðar Samskipa að sama skapi í erlendri mynt.[6525] Þetta gefur til kynna að talsverður jöfnuður hafi verið á tekju- og gjaldahlið félagsins með tilliti til gengisáhættu vegna breytinga á gengi íslensku krónunnar. Þessi ályktun styrkist enn frekar þegar litið er til þess að fyrirtækið gerði upp í evrum. Með vísan til framangreinds er þannig unnt að draga þá ályktun að gengisáhætta vegna falls íslensku krónunnar árið 2008 hafi verið takmörkuð hjá Samskipum, sbr. umfjöllun um sambærileg sjónarmið Samskipa í kafla 33.1.5. Þá sýna samtímagögn að stórir kostnaðarliðir hjá fyrirtækinu lækkuðu, eins og skipaleiga, en Samskip víkja ekkert að þeim þætti í þessum athugasemdum þar sem fyrirtækið heldur því fram að það hafi verið undirliggjandi rík ástæða til verðhækkana og Samkeppniseftirlitið horfi framhjá því. Hvað sem framangreindu líður, og hverjar sem ástæður eru fyrir vilja eða löngun fyrirtækis til að hækka verð, þá leiðir það ekki sjálfkrafa til þess að verðhækkun sé möguleg. Verður að telja að á þeim mörkuðum þar sem virk samkeppni ríkir og flutningakerfi er ekki fullnýtt þá sé aðilum erfiðara um vik að hafa vissu um að velta t.d. hugsanlegum kostnaðarhækkunum út í verðlagið.

13845. Niðurstaða um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskip byggir skv. reglum samkeppnisréttar á heildstæðu mati á gögnum málsins. Líkt og nánar er fjallað um í köflum 7-10 unnu Samskip og Eimskip, á árinu 2008, að aðgerðum sem leiddu til takmörkunar flutningsgetu, markaðsskiptingar og

[6525] Sjá t.d. mgr. 54 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2021, en þar kemur fram að það sé *„staðreynd“* að flutningsgjöld *„nær allra viðskiptavina Samskipa“* hafi verið *„í erlendri mynt“*. Mgr. 1610 í athugasemdum Samskipa við AI.

verðhækkana, þ.e. í kjölfar upphafs samráðs fyrirtækjanna í júní 2008. Þá er það niðurstaða eftirlitsins að hið samfellda samráð hafi gert fyrirtækjunum kleift að hækka verð. Samskip byggja á því að ekkert í gögnunum bendi til þess að fyrirtækið hafi átt í samskiptum við Eimskip um verðbreytingar. Vegna þessara athugasemda skal því haldið til haga að í máli þessu er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið. Ólögmætt samráð fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga tekur ekki einungis til samninga eða samskipta um endanlega hækkun á verði eða tímasetningu hennar heldur einnig því að koma á ástandi til að ná fram því markmiði að hækka verð.

13846. Í mgr. 905 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um tölvupóst (S)forstj til yfirstjórnar Samskipa frá 26. nóvember 2009, þar sem fram kom að (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl ættu að kynna tillögur að verðhækkunum á næsta framkvæmdastjórafundi. Í athugasemdum Samskipa segir að á verkefnalista þeim sem var til umræðu á fundinum hafi eitt verkefnanna verið að ná fyrirtækinu Lýsingu í viðskipti í útflutningi („*Útflutningur – ná þessum Lýsingar biz*"). Þar hafi (S)forstj átt við að ná ætti viðskiptum Lýsingar frá Eimskip, og sé skjalið því til marks um virka samkeppni á markaðinum á milli fyrirtækjanna.

13847. Hvað framangreint varðar skiptir máli að Lýsing var ekki mikilvægur viðskiptavinur Eimskips í útflutningi, þ.e. var ekki á meðal 50 stærstu viðskiptavina Eimskips í útflutningi á rannsóknartímabili málsins. Líkt og fram hefur komið tóku brot Samskipa í formi markaðsskiptingar til stórra og mikilvægra viðskiptavina. Þannig stoðar ekki fyrir Samskip að vísa til samkeppni um viðskipti lítilla og meðalstórra fyrirtækja á rannsóknartímabilinu.

13848. Í ákvörðun er því lýst að þann 7. desember 2009 hafi (E)forstö-vöruþróun óskað eftir ákvörðun (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl um hækkun á tilteknum gjöldum með hliðsjón af því að Samskip myndu hækka verð um 4%, sem hafi orðið raunin í janúar 2010.

13849. Í mgr. 908 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ekkert í umræddum samskiptum bendi til samráðs við Eimskips um gjaldskrármálefni. Af gögnunum megi sjá að starfsmenn Eimskips hafi borið saman gjaldskrá helsta keppinautarins, annars vegar óbreytta og hins vegar ef til sambærilegra hækkana kæmi af hálfu keppinautarins. Í þessu hafi falist greining á stöðu Eimskips gagnvart helsta keppinautnum en ekki vissa eða vitneskja um hvað Samskip myndu gera. Eimskip hafi hins vegar ávallt verið verðleiðandi, auk þess sem almennar verðlagshækkanir hafi gert það að verkum að til hækkana hafi þurft að koma síðar. Þá hafi fyrirtækin starfað á sömu mörkuðum og í sömu efnahagsaðstæðum og hefði því ekki komið á óvart þó starfsmenn Eimskips hafi gengið enn lengra en raun bar vitni í ályktunum um verðhækkanir Samskipa.

13850. Í athugasemdunum hafna Samskip því að Eimskip hafi haft upplýsingar, vissu eða vitneskju um verðhækkun Samskipa.

13851. Af þessu tilefni skal tekið fram að tölvupóstur (E)forstö-vöruþróun verður ekki skilinn öðruvísi en að í honum hafi (E)forstö-vöruþróun gefið sér að Samskip myndi hækka verð í byrjun árs 2010. Hvort heldur sem tölvupósturinn sé skilinn á þann hátt að (E)forstö-vöruþróun hafi ekki gefið sér verðhækkunina heldur gert ráð fyrir henni, verður ekki dregin önnur ályktun af tölvupóstinum en (E)forstö-vöruþróun hafi getað gert ráð fyrir henni á grundvelli samstilltra aðgerða Eimskips og Samskipa. Er það til marks um vissu Eimskips um þróun verðlagningar hjá keppinautnum og að Samskip myndu einnig hækka verð og í samræmi við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins í máli þessu um að Samskip og Eimskip höfðu með ólögmætu samráði eytt eða minnkað óvissu um þróun verðs á markaðnum.

13852. Breytir það engu um framangreint mat að fyrirtækin hafi starfað á sömu mörkuðum og í sömu efnahagsaðstæðum, enda er ekki sjálfgefið að fyrirtæki á samkeppnismarkaði geti brugðist við

verðlagshækkunum með því að hækka verð líkt og ítrekað hefur verið gerð grein fyrir hér að framan. Líkt og fram kemur í ákvörðun þessari er það mat Samkeppniseftirlitsins að samráð Samskipa við Eimskip hafi gert þeim kleift að viðhalda og hækka verð á rannsóknartímabilinu, án nokkurs ótta við samkeppnisleg viðbrögð hvors annars.

13853. Þá breytir það engu um framangreint mat hvort Samskip hafi, á því tímamarki sem (E)forstö-vöruþróun ráðgerði 4% verðhækkun Samskipa, ætlað að hækka verð um 3%. Líkt og fjallað er um í kafla 15.3 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafi skapað skilyrði fyrir fyrirtækin til að hækka verð, halda því óbreyttu eða vinna gegn því að það lækkaði. Ekki er komist að þeirri niðurstöðu að fyrirtækin hafi sammælst um hverja og eina verðhækkun fyrir sig. Hið samfellda samráð var hins vegar til þess fallið að draga úr óvissu á milli Samskipa og Eimskips og sjálfstæði þeirra á markaði. Samráðið miðaði því að því að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Í samræmi við þetta sýnir tölvupóstur (E)forstö-vöruþróun gagnkvæma vissu fyrirtækjanna um að verð myndu hækka. Endurspeglar það hið samfellda samráð.

26.18.3. Um verðhækkun og aukin gjaldtaka í janúar 2010

13854. Í mgr. 914-915 í athugasemdum Samskipa við AII segir, um samskipti (S)frkvstj-Skand, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Imming2 dagana 6.-14. janúar 2010 í tengslum við hækkun þjónustugjalda Samskipa erlendis í janúar 2010 að af samskiptunum sé ljóst að stjórnendur erlendis hafi verið ósáttir við umræddar hækkanir af nokkrum ástæðum en engin þeirra hafi lotið að því að ekki hafi verið efni til þeirra. Þannig sé í fyrsta lagi vísað til þess að þær hafi komið á óvart þar sem ekki hafði verið rætt um þær eða ráð fyrir þeim gert við gerð rekstraráætlana. Í öðru lagi hafi skammur fyrirvari hækkunarinnar verið gagnrýndur þar sem það hafi ekki tíðkast á umræddum markaðssvæðum að tilkynna breytingar með svo skömmum fyrirvara. Í þriðja lagi hafi komið í ljós að allnokkrir viðskiptavinir hafi verið með fastákveðin verð í samningum sem gerði það að verkum að þeir hafi ekki þurft að bera slíkar hækkanir. Hafi það komið (S)forstö-innfl1 á óvart að tilteknir erlendir aðilar hefðu „*fixed tariffs*" fyrir THC.

13855. Þessu til viðbótar segir í athugasemdum Samskipa að (S)frkvstj-Skand sé danskur og því ekkert óeðlilegt við að hann hafi átt í vandræðum með að hafa tilfinningu fyrir íslensku efnahagslífi, sem er mjög lítið og sérstakt og hafi stjórnast af miklum sveiflum á þessum tíma. Magn hafi breyst gríðarlega á milli tímabila og verðbólga og verðbreytingar í tengslum við hana alls ólíkt því sem hafi þekkst í Danmörku. Þá megi sjá á samskiptunum að hefðir og/eða venjur varðandi tilkynningar til viðskiptavina hafi verið aðrar. Með vísan til þessa mótmæla Samskip því að nauðsyn á hækkunum sé metin út frá viðhorfum tiltekins framkvæmdastjóra Samskipa í Danmörku. Þá hafi það verið ákvörðun (S)forstö-innfl1 að eitt gengi yfir alla um þetta efni, auk þess sem umrædd hækkun hafi ekki verið veruleg og ólíkleg til að hafa mikil áhrif á tengsl við umrædda viðskiptamenn.

13856. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa. Hvað framangreind tölvupóstsamskipti varðar skiptir máli að verðhækkunin var tilkynnt framkvæmdastjórum Samskipa á Norðurlöndunum og Bretlandi fimm dögum áður en hún tók gildi. (S)forstö-innfl1 vék ekki frá ákvörðun sinni þrátt fyrir áhyggjur framkvæmdastjóranna af því að ákvörðunin kæmi til með að skaða samband Samskipa við viðskiptavini fyrirtækisins, sem gerðu ráð fyrir óbreyttum verðum. Var verðhækkunin ein birtingarmynd hinnar ólögmætu markaðsskiptingar, sem gerði Samskipum kleift að hækka verð án ótta við viðbrögð Eimskips.

13857. Þá er ekki unnt að fallast á skýringar Samskipa um að (S)frkvstj-Skand hafi ekki haft „*tilfinningu fyrir íslensku viðskiptalífi*" því hann var danskur. Í tölvupósti sínum til (S)forstö-innfl1 þann 14. janúar 2009 segir hann sjálfur frá því að hann hafi verið tengdur íslensku viðskiptalífi í 15 ár. Þar að auki má sjá af gögnum málsins að starfsmaður Samskipa í Bretlandi lýsti einnig yfir sams konar áhyggjum. Fjöldi annarra gagna í málinu styður þær ályktanir að afar sérstakt ástand hafi verið fyrir hendi á íslenska

flutningamarkaðnum. Kom þetta t.d. fram þegar stjórnendur Samskipa hf. þurftu að útskýra samkeppnisaðstæður fyrir starfsmönnum systurfélaga erlendis, sbr. t.d. tölvupóst sem (S)forstj sendi í apríl 2012 til (S)frkvstj-SIL1. Útskýrði (S)forstj afar sérstakar aðstæður á Íslandi með þessum upphafsorðum: „*Weeeeeeeeeeeeeeeeeeeelllllllllllllllllllllllllllll – when it comes to Iceland, things turn odd & special!!!*".

13858. Athugasemdir Samskipa hafa því ekki áhrif á þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að gögn sem rakin eru í kafla 14.17.6 endurspegla samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma og þá röskun á samkeppni sem af því leiddi.

13859. Í kafla 14.17.7 í ákvörðun segir frá því að sama dag og hækkun Eimskips á þjónustugjöldum tók gildi, þ.e. 4. janúar 2010, hafi fyrirtækið unnið að aukinni gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum og að samskipti innan Eimskips gefi til kynna að starfsmaður Eimskips hafi snúið sér til Samskipa til þess að afla upplýsinga um gjaldtökuáform keppinautarins og ætti von á svari samdægurs eða daginn eftir.

13860. Í athugasemdum Samskipa við AII segir að upplýsingar um innheimtu Eimskips á ISPS gjaldi hafi verið opinberar og aðgengilegar á heimasíðu Eimskips.[6526] Segir að það sé hluti af eðlilegri samkeppni að fylgjast með verðlagningu keppinautar að þessu leyti. Sömu skýringar hafi legið því að baki að starfsmenn Eimskips hafi, í samskiptum sínum 4., 5. og 14. janúar 2010, sem rakin eru í kafla 14.17.7 í ákvörðun þessari, vitnað til gjaldtöku Samskipa sín á milli, en þær upplýsingar hafi einnig verið opinberar og aðgengilegar á heimasíðu fyrirtækisins. Geta Samskip þess einnig að viðskiptavinir upplýsi töluvert um þau kjör sem þau hafi hjá keppinauti, í því skyni að fá fram lægri tilboð. Þannig hafi starfsmenn Samskipa alla jafna haft mjög góða yfirsýn yfir gjaldtöku síns helsta keppinautar hverju sinni, og nokkuð góða tilfinningu fyrir því hvar kjör einstaka viðskiptamanna Eimskips hafi legið.

13861. Um þá ályktun Samkeppniseftirlitsins að (S)frkvstj-Jóna og (S)starfsm-Jóna hafi fengið viðskiptalegar trúnaðarupplýsingar frá Eimskip segir í athugasemdum Samskipa að þeir hafi báðir starfað fyrir Jóna sem hafi verið viðskiptavinur Eimskips. Þar af leiðandi hafi þeir fengið bréfið um upptöku ISPS gjaldsins sent. Er því mótmælt að (S)frkvstj-Jóna hafi fengið upplýsingarnar áður en þær hafi verið gerðar opinberar viðskiptavinum Eimskips en líklegasta skýringin sé sú að þeir hafi fengið upplýsingarnar frá einhverjum viðskiptavini Eimskips eða TVG sem hafði orðið þess áskynja að leggja ætti þessi gjöld á. Segir að ekki sé óvenjulegt að upplýsa stærri viðskiptavini um viðamiklar breytingar á gjaldskrá. Einnig kunni (S)frkvstj-Jóna að hafa misminnt hvenær hann hafi heyrt af gjöldunum. Pósturinn hafi verið sendur 22. febrúar 2010 en Eimskip hafi sent frá sér tilkynningu í vikunni áður, þ.e. þann 18. sama mánaðar. Þar af leiðandi hafi liðið fimm dagar en ekki sjö milli þessa atvika. Því sé ekki tilefni til ályktana Samkeppniseftirlitsins.

13862. Ekki er unnt að fallast á skýringar Samskipa. Engu máli skiptir í þessu samhengi hvort (S)frkvstj-Jóna og (S)starfsm-Jóna hafi, sem starfsmenn Jóna, fengið bréf Eimskips sent. Bréfið var dagsett 18. febrúar 2010 og hefur líklega ekki borist viðskiptavinum fyrirtækisins fyrr en föstudaginn 19. febrúar eða mánudaginn 22. febrúar. Það sem máli skiptir er að (S)frkvstj-Jóna sagði í tölvupósti í hádeginu þann 22. febrúar að hann hefði fengið vitneskju um umrædda innheimtu Eimskips á ISPS gjaldi „*fyrir rúmri viku*". Afar ólíklegt er að (S)frkvstj-Jóna hefði misminnt sig þannig að það muni fjöldi daga, jafnvel heilli viku. Mun líklegri skýring er sú að (S)frkvstj-Jóna hafi fengið upplýsingarnar frá Eimskip. Fær það jafnframt stoð í öðrum gögnum málsins sem sýna að (S)frkvstj-Jóna hafði áður greint frá viðkvæmum upplýsingum sem hann fékk frá Eimskip. Hann þekkti einnig (E)frkvstj-sala/þj og hafði átt í ítrekuðum samskiptum við hann, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 13 um samskipti þeirra um miðjan janúar 2010. Síðar

[6526] Mgr. 917-918 í athugasemdum Samskipa við AII.

á árinu 2010 átti (S)frkvstj-Jóna í samskiptum við (E)frkvstj-TVG hjá TVG og vísaði til samráðs Samskipa við Eimskip, sbr. kafla 14.33.3.

13863. Í mgr. 919 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um innanhússamskipti fyrirtækisins þann 9. október, hvar (S)frkvstj-Jóna segist *„vona að mamman fari að ala barnið betur upp á næstunni“*, að TVG hafi verið *„aggressífir á markaðnum“* og *„verðin eru komin niður í kjallara“*, og staðhæft að (S)frkvstj-Jóna hafi þar lýst harðri samkeppni sem ríkt hafi á þeim tíma. Eigi hið sama við um tölvupóst (S)frkvstj-Jóna frá 28. janúar 2010. Í samskiptunum á undan hafi verið talað um *„ótrúlega lága taxta“* hjá Thorship og TVG og að ekki mætti *„missa neitt yfir til keppin*[auta]“. Skýring Samskipa á ummælum (S)frkvstj-Jóna um að *„mamman“* þyrfti að *„ala barnið betur upp“* er sú að um hafi verið að ræða tilvísun til þess að Eimskip hafi haft fullt vald á verðlagningu TVG í ljósi þess að það hafi flutt allt sitt magn með móðurfélaginu á einingarverðum sem ákveðin hafi verið á milli fyrirtækjanna. Hafði (S)frkvstj-Jóna áhyggjur af því að verðin væru niðri í *„kjallara“* þar sem ekki hafi verið unnt að jafna þau á grundvelli eðlilegra rekstrarlegra forsendna.

13864. Í því samhengi vísa Samskip til þess að í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna frá 28. janúar 2010 hafi komið fram að TVG hafi boðið verð sem voru 7-800 evrum lægri en Jónar hafi getað boðið. (S)frkvstj-Jóna hafi lýst gremju sinni yfir því að geta ekki keppt við slík verð. Mótmæla Samskip því að (S)frkvstj-Jóna hafi talið heimskulegt að stunda verðsamkeppni ef hjá henni yrði komist, í ljósi þess að um hafi verið að ræða flutninga frá Asíu. Þar sem íslensk flutningafélög hafi keypt forflutning frá Asíu til Rotterdam af erlendum skipalínum hafi (S)frkvstj-Jóna ekki getað keppt við þessi verð án þess að borga með þeim flutningum.

13865. Í athugasemdum Samskipa segir jafnframt að framangreindir tölvupóstar (S)frkvstj-Jóna séu óskyldir tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-innfl1 28. janúar 2010, hvar (S)frkvstj-Jóna bað (S)forstö-innfl1 að hafa samskipti við (E)forstö-innfl vegna verðlagningar TVG, sbr. mgr. 920 í athugasemdum Samskipa við AII.

13866. Segir að tölvupóstur (S)frkvstj-Jóna til Interland flutningsmiðlunar hafi lotið að innanhússamskiptum um verðlagningu á markaði og samkeppnishæfni Interland og Jóna gagnvart Eimskips/TVG. Benda Samskip á að sá póstur sé frekar til lýsingar á grimmri samkeppni á markaðnum heldur en samráði, þar sem (S)frkvstj-Jóna geri athugasemdir við samstarfsfélaga um verð það sem TVG greiddi fyrir flutninga með skipum Eimskips. Hann hafi dregið þá ályktun að TVG hefðu hagstæðari flutningsgjöld hjá Eimskip en Jónar hjá Samskipum og hafi það gert TVG kleift að bjóða mun lægri verð til sinna viðskiptavina.

13867. Um tölvupóst (S)frkvstj-Jóna til (S)forstö-innfl1 frá 28. janúar 2010 segja Samskip að samskiptin eigi við um verulega hækkun flutningsverða frá Asíu til Evrópu sem hafi orðið um áramótin 2009/2010. Því hafi mun hærri verð verið í gangi í janúar en í desember, enda hafi PSS (e. Peak Season Surcharge) verið lagt á um áramótin. Hafi Jónar gefið viðskiptavinum sínum fjölmörg tilboð í Asíu flutninga og ítrekað tapað þeim til TVG. Upplýsingar (S)frkvstj-Jóna um hve miklu munaði á tilboðunum hafi hann fengið frá viðskiptavinum og dregið af þeim þá ályktun að TVG væri líklega enn að byggja tilboð sín á flutningsverðum frá Asíu síðan í desember.

13868. Segja Samskip að (S)frkvstj-Jóna hafi vissulega beðið (S)forstö-innfl1 um að hafa samband við (E)forstö-innfl til að kanna hvort TVG væri enn að vinna á gömlum verðum og niðurgreiða flutningana. Beiðnin verði að teljast afar óheppileg og líklega sett fram í upphlaupi. Taka Samskip fram að (S)forstö-innfl1 hafi ekki haft samband við (E)forstö-innfl vegna þessa. Engin gögn séu um slík samskipti.

13869. Framangreindar athugasemdir Samskipa fá ekki breytt ályktun Samkeppniseftirlitsins þess efnis að (S)frkvstj-Jóna hafi brugðist við lágum verðum hjá TVG með því að biðja (S)forstö-innfl1 um að hafa samband við (E)forstö-innfl vegna verðlagningarinnar. Í athugasemdum Samskipa er því ekki mótmælt að (S)frkvstj-Jóna hafi beðið (S)forstö-innfl1 að hafa samband við (E)forstö-innfl og viðurkenna Samskip

að beiðnin hafi verið óheppileg. Þá er ekki unnt að fallast á athugasemdir Samskipa um að tölvupóstar (S)frkvstj-Jóna frá 9. október 2009 annars vegar og 28. janúar 2010 hins vegar hafi verið um óskylt efni, þar sem báðir tölvupóstarnir fjölluðu um verðlagningu TVG.

13870. Ekki er hægt að draga þá ályktun af tölvupóstum (S)frkvstj-Jóna um lág verð TVG að samkeppni hafi ríkt á markaðnum. Jafnvel þó sú ályktun væri dregin af tölvupóstunum skiptir höfuðmáli að (S)frkvstj-Jóna lagði til að Samskip myndu bregðast við verðlagningunni með því að (S)forstö-innfl1 myndi tala við (E)forstö-innfl um verðlagninguna. Er það til marks um samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

13871. Þá fellst Samkeppniseftirlitið ekki á athugasemdir Samskipa um að (S)forstö-innfl1 hafi ekki haft samband við (E)forstö-innfl vegna verðlagningar TVG. Gögnin sýna skýrlega að (S)forstö-innfl1 hafi reynt að hafa samband við (E)forstö-innfl og að hann ætlaði sér að *„prófa aftur"*. Er það einnig í samræmi við önnur gögn málsins sem sýna fram á ítrekuð samskipti æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa.

26.19. Um að Samskip hafi hugað að auknu samstarfi við Eimskip í janúar 2010

13872. Í byrjun árs 2010 velti (S)forstj fyrir sér auknu samstarfi við Eimskip bæði í sjóflutningum og landflutningum. Um þetta er nánar fjallað í kafla 14.19, þ. á m. um ítarlega glærukynningu sem (S)forstj kynnti á stjórnarfundi Samskipa Holding 9. febrúar 2010.

13873. Í mgr. 927-928 í athugasemdum Samskipa við AII segir að gögn sem rakin séu í umræddum kafla í ákvörðun séu eðlilegar greiningar og samanburður við keppinaut sem hafi reglubundið farið fram og verið hluti af eðlilegri samkeppni á markaði.

13874. Ekki er unnt að fallast á að horfa beri svo einangrað á umrædd gögn heldur verður að horfa á þau heildstætt með tilliti til annarra gagna frá sama tíma. Í þessu samhengi ber t.a.m. að hafa í huga gögn og atvik frá janúar – febrúar 2010 sem rakin eru í kafla 14.19. í ákvörðun. Þau gefa að mati Samkeppniseftirlitsins til kynna og endurspegla bæði *„friðinn"* og annað samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Með tölvupóstum (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl var þeim m.a. falið að velta fyrir sér auknu samstarfi við Eimskip í land- og sjóflutningum.

13875. Í mgr. 930 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010, komi fram að það væri sérstaklega mikilvægt að vera með fáa en stóra viðskiptavini. Benda Samskip á að á glæru 21 segi að hagnaður skipti máli, ekki magn. Þá er jafnframt byggt á því að frá efnahagshruninu árið 2008 og allt til ársins 2014 hafi svo gott sem enginn vöxtur verið á markaðnum. Samskip hafi á þeim tíma ekki haft nein tök á að stækka siglingakerfi sín en nýting hafi að sama skapi verið mjög góð. Því hefði að mati Samskipa verið fráleitt að blása til markaðsatlögu og sækja meira magn nema fyrirtækið hefði vissu fyrir því að innflutningur færi að taka við sér. Þá segir að á árunum 2009-2015 hafi helsta viðfangsefni Samskipa verið að finna leið til þess að stækka siglingakerfi sitt úr tveimur skipum í fjögur. Á árinu 2012 hafi markaðurinn tekið aðeins við sér og þá hefði strax verið farið að vinna að því innan Samskipa að ná í aukið magn.

13876. Vegna þessa skal tekið fram að vöxtur á markaði er ekki forsenda virkrar samkeppni. Þessi sjónarmið Samskipa eru hins vegar lýsandi fyrir ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Ekki átti að raska þeim „friði" með því að fara á eftir viðskiptavinum hvors annars. Svo virðist sem nýr viðskiptavinur hefði þurft að koma til eða aukið magn sem unnt væri að keppa um, sbr. umfjöllun í kafla 14.49.3 um viðskipti nýs innflytjanda, Iceland.

13877. Rétt er að benda á að Samskip byggja einmitt sjálf á því annars staðar í athugasemdum sínum við AII, sbr. mgr. 751, að þegar innflutningur fari minnkandi sé mikilvægt að sækja fleiri viðskiptavini. Á sama stað er því haldið fram að hörð samkeppni hafi verið um viðskiptavini allt tímabilið. Af þessu má ráða að

Samskip hafi á þeim tíma ekki talið það vera forsendu fyrir samkeppni um viðskiptavini að innflutningur væri að aukast. Þvert á móti átti að sækja fleiri viðskiptavini þegar innflutningsmagn færi minnkandi.

13878. Samskip byggja einnig á því að það hafi verið „*helsta viðfangsefni*" fyrirtækisins á árunum 2009-2015 að finna leiðir til að stækka siglingakerfi sitt úr tveimur skipum í fjögur. Engar frekari skýringar eru hins vegar settar fram hvað í því hefði falist og þaðan af síður gögn sem sýni fram á þessa vinnu. Ætla mætti að einhvers konar greiningar eða vinnugögn lægju fyrir ef um væri að ræða „*helsta viðfangsefni*" fyrirtækisins í sex ár.

13879. Í þessu samhengi er óhjákvæmilegt að rifja það upp að í lok október 2008 var annað af tveimur skipum Samskipa á Leið 2 tekið úr rekstri og siglingaleiðin auk þess breytt með þeim hætti að viðkomum á SV-landi var hætt. Eftir breytinguna sigldi því aðeins eitt skip á Leið 2 frá Rotterdam til Reyðarfjarðar, en hafði auk þess ekki lengur viðkomu í Reykjavík. Flutningur á Leið 1 frá Rotterdam til Reykjavíkur tók hins vegar mun lengri tíma þar sem viðkomur voru í Þýskalandi, Svíþjóð, Danmörku og Færeyjum. Sú áætlunarleið hentaði því ekki fyrir vöru með skamman geymslutíma. Með þessum breytingum Samskipa var framboð af flutningsrými, bæði í inn- og útflutningi, tengt aðalmarkaðssvæði landsins, SV-landi, skert verulega. Með þessu voru Samskip að sporna gegn virkri samkeppni um stóra viðskiptavini, sem var liður í samráði fyrirtækjanna. Eins og lýst er í kafla 7-8 höfðu Samskip og Eimskip í tengslum við þetta með sér ólögmætt samráð og var markmiðið að takmarka flutningsgetu og keppa ekki um stóra viðskiptavini svo unnt væri að hækka verð. Í þessu samhengi ber að geta þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip á síðara hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi og markaðsskiptingu um stóra viðskiptavini, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

13880. Er með hliðsjón af framangreindu og samtímagögnum ótrúverðugt að það hafi verið „*helsta viðfangsefni*" Samskipa á þessum árum að finna leiðir til að sækja á Eimskip og stækka siglingakerfi sitt. Hvorki fæst séð af samtímagögnum né hafa Samskip lagt fram gögn, sem sýna að stjórnendur Samskipa hafi með skipulögðum hætti unnið að viðskiptaáætlunum sem byggja á aukinni markaðssókn með það í huga að fullnýta flutningagetu skipa fyrirtækisins, hvað þá að stækka siglingakerfið. Í ákvörðun þessari hafa hins vegar verið rakin ótal tilvik á árunum 2009-2012 þar sem stórir viðskiptavinir Eimskips voru með lausan samning, jafnvel búnir að óska eftir verðtilboði frá Samskipum, en samtímagögn sýna að Samskip með markvissum hætti unnið að því að sækja ekki á að ná þeim viðskiptum og skapa skilyrði fyrir keppinautinn til að halda uppi eða hækka verð. Sýna gögn málsins að Samskip héldu að sér höndum í því skyni að viðhalda hinni ólögmætu markaðsskiptingu. Þetta hafa Samskip enn fremur staðfest í athugasemdum sínum, þ.e. að áhersla hafi verið lögð á að viðhalda markaðshlutdeild og hækka verð í stað þess að reyna að sækja aukin viðskipti. Samræmist það engan veginn þeim skýringum fyrirtækisins að það hafi verið „*helsta viðfangsefni*" þess á rannsóknartímabilinu að stækka siglingakerfi sitt. Þess finnst sér ekki stað í gögnum málsins.

13881. Í mgr. 931-932 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að tilvísun til „*slot exchange deals*" í glærukynningu (S)forstj hafi aðeins verið hugmynd sem aldrei hafi verið unnið frekar með. Að mati Samskipa sé áhugavert að Samkeppniseftirlitið skuli nefna þessar hugleiðingar Samskipa og telja þær vísbendingar um samráðsbrot í ljósi þess að eftirlitið hafi lagt blessun sína yfir umfangsmikið samstarf Eimskips og Royal Arctic Line um nákvæmlega sama efni. Segir að Samskipum virðist vera óheimilt að hugleiða samstarf á meðan öðrum fyrirtækjum sé heimilt að framkvæma það.

13882. Í tilefni af þessum athugasemdum Samskipa skal tekið fram að samstarfi Eimskips og Royal Arctic Line var veitt undanþága frá banni 10. gr. samkeppnislaga við ólögmætu samráði, í samræmi við 15. gr. samkeppnislaga, áður en samstarfið hófst. Fyrirtækin sóttu um undanþágu fyrir viðkomandi samstarfi líkt og lög gera ráð fyrir. Með veitingu undanþágunnar er á sama tíma staðfest að viðkomandi samstarf

fari gegn 10. gr. samkeppnislaga en að það uppfylli skilyrði til undanþágu. Þar fyrir utan ber að líta til umræddrar glærukynningar (S)forstj í samhengi við atvik málsins í heild sinni og önnur samtímagögn. Sýna gögn (S)forstj frá febrúar 2010 að hann hafi undirbúið stefnumótunarvinnu m.a. með því að velta upp samstarfi við Eimskip í tengslum við „*skipapælingar*" og ljóst er að umfjöllun í viðkomandi stefnumótunarglærum endurspeglar markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og hið ólögmæta samráð á þessum tíma. Þá er það ekki trúverðugt að forstjóri Samskipa á Íslandi, (S)forstj, hafi eingöngu verið að viðra hugleiðingar sínar um „*slot exchange deals*" á stefnumótunarfundi stjórnar samstæðunnar Samskipa Holding, vegna Samskipa á Íslandi, án þess að nokkur meining fælist í þeim hugleiðingum. Vísast nánar til umfjöllunar um þessi gögn í ákvörðun.

13883. Þá segir í mgr. 933 að yfirlit yfir áætlaða markaðshlutdeild Samskipa í glærukynningum sé eðlileg og því mótmælt að Samskip hafi lagt til grundvallar að viðskipti við fyrirtæki stóriðju yrðu með óbreyttu sniði til ársins 2015 vegna samráðs við Eimskip. Eingöngu hafi verið um huglægt mat (S)forstj að ræða á mögulegri þróun næstu ára. Þá segir að tilfærslur svo stórra viðskiptavina á milli fyrirtækja hafi kallað á heildarendurskoðun á flutningakerfi þess fyrirtækis sem fengi viðskipti þeirra.

13884. Í mgr. 934 í athugasemdum Samskipa við AII er vikið að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um gögn er varða stöðu Samskipa á landflutningamarkaði, sbr. umfjöllun í kafla 14.19 í ákvörðun. Samskip byggja m.a. á því að þó svo einyrkjar hafi veitt samkeppni á landflutningamarkaði staðfesti það ekki að það hafi engin samkeppni ríkt á milli Eimskips og Samskipa. Að sögn Samskipa sé landflutningamarkaður þess eðlis að mjög auðvelt sé fyrir einyrkja að koma inn á markaðinn og veita þjónustu á afmörkuðum leiðum og þeir geti oft á tíðum boðið lægra verð en Samskip og Eimskip vegna lítillar yfirbyggingar.

13885. Ekki er unnt að fallast á þessi sjónarmið Samskipa enda eru þau ekki í samræmi við samtímagögn. Skýrt kemur fram í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 að helsta ógn við stöðugleika á landflutningamarkaði séu einyrkjar, sbr. eftirfarandi: „*Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down.*" Af þessu má aðallega ráða tvennt. Annars vegar að það hafi verið mat (S)forstj að það væri stöðugleiki eða „*stability*" á landflutningamarkaði. Að mati Samkeppniseftirlitsins er hér vísað til þess friðar sem ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskip hafði skapað á sjó- og landflutningamarkaði. Hins vegar að einyrkjar væru ógn við þann stöðugleika, ekki hitt stóra flutningafyrirtækið á markaðnum, Eimskip. Er þetta einkar skýr birtingarmynd á samráðinu. Enda liggur fyrir í málinu að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip, sem m.a. hafi falist í skiptingu á stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

13886. Í mgr. 937 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að tölvupóstar (S)forstj til hans sjálfs dagana 15.-17. febrúar 2010, feli í sér skýra staðfestingu á samráði við Eimskip. Segir að ástæða þess að (S)forstj vísaði til Eimskips í umræddum tölvupóstum sé sú að Samskip hafi unnið sífelldar greiningar á Eimskip og skipti tölvupóstar vegna þeirrar vinnu því hundruðum. Upplýsingar hafi hins vegar aldrei komið beint frá Eimskip.

13887. Samskip vísa í athugasemdum sínum til „sífelldra greininga" á Eimskip en leggja þrátt fyrir það ekki fram neinar slíkar „greiningar" eða útskýra skilmerkilega í hverju slíkar greiningar fólust. Þegar af þeirri ástæðu eru þessar skýringar Samskipa ótrúverðugar. Þá ber að hafa í huga tölvupósta (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl þar sem skýrt kom fram að skoða ætti samstarf við Eimskip auk tilvísunar til „*slot exchange deals*" í framangreindri glærukynningu. Hafa Samskip valið að útskýra ekki hvaða samstarf var verið að skoða.

26.20. Um mikilvæga viðskiptavini á árinu 2010

26.20.1. Um að mikilvægir viðskiptavinir hafi ekki farið á milli árið 2010

13888. Í forsendum rekstraráætlunar Samskipa fyrir árið 2010 kemur m.a. fram að vægi stórra viðskiptavina myndi aukast og að Samskip og Eimskip hafi bæði verið með ónýtta flutningsgetu í innflutningi til Íslands. Er rétt að horfa til þessa við mat á markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips, sem fólst í því að þau kepptu ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars.

13889. Í mgr. 951 í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til fyrri athugasemda um ályktanir Samkeppniseftirlitsins um tilfærslu á viðskiptavinum í innflutningi á milli Eimskips og Samskipa.[6527]

13890. Ítreka Samskip að margir viðskiptavinir hafi farið á milli fyrirtækjanna, þ. á m. N&O og Fóðurblandan, og að talsverðar sveiflur hefðu verið á markaðshlutdeild fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Með vísan til þessa hafna Samskip því mati eftirlitsins að Samskip hafi látið viðskiptavini Eimskips í friði. Að mati Samskipa er fullkomlega eðlilegt að tilfærslur á stærri viðskiptavinum hafi verið sjaldgæfari þar sem þeir hafi verið fáir í samanburði við meðalstóra og minni viðskiptavini. Þá hafi samningar þessara viðskiptavina almennt verið bundnir til 2-3 ára í senn. Loks benda Samskipa á að hagur skipafélags liggi ekki í því að nýta of stóran hluta flutningsgetu undir stóra viðskiptavini sem undantekningarlaust séu á lægri gjöldum en þeir minni. Með því lækki framlegð og áhætta í rekstri aukist.[6528]

13891. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og er þeim því hafnað. Ekki er unnt að fallast á að margir mikilvægir viðskiptavinir hafi farið á milli fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu og þaðan af síður að miklar sveiflur hafi verið á markaðshlutdeild fyrirtækjanna. Vísast sérstaklega til umfjöllunar um atvik tengd N&O í upphafi árs 2009 til kafla 14.5 og um þróun markaðshlutdeildar á rannsóknartímabilinu í kafla 33. Staðreyndin er sú að á langstærstum hluta rannsóknartímabilsins fóru engin mikilvægir viðskiptavinir á milli Samskipa og Eimskips, þar af enginn viðskiptavinur á árinu 2010.

13892. Gögn þau sem Samskip hafa sett fram um þróun markaðshlutdeildar á rannsóknartímabilinu eru að mati Samkeppniseftirlitsins ruglingsleg, misvísandi og því ótrúverðug. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir sú tafla sem Samskip byggja á í mgr. 1186 í athugasemdum sínum við AI ekki fram á að hreyfing hafi verið á markaðshlutdeild fyrirtækjanna heldur þvert á móti að hún hafi nánast staðið í stað frá janúar 2009 til september 2012 og verið mjög stöðug á bilinu 29-31%. Á sama tíma var til staðar ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna. Líkt og rakið er í kafla 33.2 er því hafnað að hægt sé að halda því fram að 1-2% flökt á markaðshlutdeild á fákeppnismarkaði sýni fram á sveiflur á markaði. Þar að auki sýnir umrætt línurit hvernig markaðshlutdeild Samskipa fór hægt og rólega upp í 35% á árinu 2013 sem er í fullu samræmi við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins í máli þessu, þ.e. að gögn málsins sýni að á þeim tíma hafi fjarað undan markaðsskiptingu fyrirtækjanna.

13893. Þá á það ekki við rök að styðjast að samningar við mikilvæga viðskiptavini hafi verið bundnir til lengri tíma og þar af leiðandi ekki möguleiki á tilfærslu þeirra á milli Samskipa og Eimskips. Eftirfarandi eru dæmi um stóra viðskiptavini sem voru með lausa samninga á árunum 2009-2012, sumir oftar en einu sinni:

- J.Rönning
- Rúmfatalagerinn

[6527] Sjá t.d. mgr. 1181-1192 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6528] Sjá t.d. mgr. 1599-1600 í athugasemdum Samskipa við AI.

- Nathan & Olsen
- ÍSAM
- Aðföng
- IKEA
- Ó.Johnson & Kaaber
- Húsasmiðjan
- Innnes
- Ölgerðin
- Vífilfell

13894. Um atvik tengd viðskiptum þessara fyrirtækja og lausa samninga þeirra er fjallað í ákvörðun þessari, sbr. viðeigandi undirkafla í kafla 14. Þar er nánast undantekningalaust komist að þeirri niðurstöðu að Samskip og Eimskip hafi vitandi vits haldið að sér höndum í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu og ekki reynt með samkeppnisaðgerðum að ná í stóra viðskiptavini hvors annars þegar samningar við þá voru lausir. Þar að auki var ekkert sem bannaði t.d. Samskipum að gefa mikilvægum viðskiptavinum Eimskips samkeppnishæf tilboð þótt samningur væri ekki laus.

26.20.2. Um hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum

13895. Í mgr. 1595 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að Samkeppniseftirlitið telji að samkeppni hefði átt að leiða til þess að verð færu niður þó svo verðlag á Íslandi hefði farið upp á við á öllu tímabilinu. Þá ítreka Samskip sjónarmið sín um að flutningsverð hafi lækkað á rannsóknartímabilinu í evrum talið.

13896. Hvað þessi sjónarmið varðar vísast til umfjöllunar um verðhækkanir fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu og svör við sjónarmiðum Samskipa um að flutningsverð hafi lækkað á tímabilinu, sbr. kafla 15.3 og 33.1 í ákvörðun.

13897. Í mgr. 956 í athugasemdum Samskipa við AII eru fyrri sjónarmið Samskipa áréttuð og sagt að sömu útskýringar eigi við og t.d. varðandi útboð ÖES. Samskip hafi tekið viðskiptalega ákvörðun hverju sinni um það hvort fara ætti eftir nýjum stórum viðskiptavinum. Áhersla á þessum tíma hafi verið sú að endursemja við stóra viðskiptavini sem voru með flutningsverð í íslenskum krónum. Inn í þessar viðskiptaákvarðanir hafi síðan m.a. eftirfarandi atriði haft áhrif:

- Samband einstaklinga hjá viðskiptavininum við Eimskip og ánægja með þjónustuna.
- Flutningsgeta, tíðni og viðkomuhafnir.
- Kjör fyrirtækisins hjá Eimskip.
- Líkleg viðbrögð Eimskips við því að missa viðkomandi viðskiptavin.
- Áhrif á verðlagningu til annarra viðskiptavina.

13898. Samkeppniseftirlitið er meðvitað um að flutningafyrirtæki þurfi að huga að ýmsu í þátttöku sinni í samkeppni á markaði og þegar kemur að því að gera mögulegum viðskiptavini tilboð í því skyni að ná viðskiptunum til sín. Sýna samtímagögn aftur á móti að við mat á því hvort sækja átti á stóran

viðskiptavin sem var með lausan samning hjá hinu flutningafyrirtækinu var megináhersla lögð á að raska ekki þeirri ólögmætu markaðsskiptingu sem ríkti á markaðnum. Þá væri hætta á að verðstríð brytist út eða að ekki yrði unnt að koma verðhækkunum í gegn. Hafa Samskip ekki gefið skýringar á því hvers vegna stjórnendur fyrirtækisins tóku endurtekið ákvarðanir um verulegar verðhækkanir án þess að hjá þeim væri nokkur ótti um afleiðingar þeirra á hlutdeild fyrirtækisins á markaði.

13899. Samskip vísa til fyrri athugasemda sinna varðandi atvik í nóvember 2009 tengd Aðföngum og IKEA og árétta að þó svo stöðugt verðstríð hafi ekki verið í gangi á milli Eimskips og Samskipa sé fráleitt að túlka það sem sönnun á samráði. Vísast til svara Samkeppniseftirlitsins við athugasemdunum þar sem við á.

13900. Hafa ber í huga að umrædd gögn Samskipa eru sett fram í ákvörðun í dæmaskyni um hversu hæglega æðstu stjórnendur gátu skipulagt og komið því til leiðar að undirmenn þeirra héldu sig við markaðsskiptingu fyrirtækjanna um mikilvæga viðskiptavini. Innan Samskipa var þannig hægt að sjá miðlægt hvaða viðskiptavini Eimskips mátti hafa samband við og sækja á og hverja ekki. Þá verður að setja framangreint í samhengi við önnur gögn málsins sem t.a.m. sýna að engin tilfærsla var á mikilvægum viðskiptavinum til og frá Eimskip og Samskipum á langstærstum hluta rannsóknartímabilsins, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 12.2.4.3.

13901. Tilvísun Samskipa til þess að viðskiptavinir Eimskips væru heitbundnir þeim ber ekki annað með sér en að Samskip hafi litið þannig á stöðu mála, þ.e. að ákveðnir viðskiptavinir Eimskips væru „ósnertanlegir" ef svo má að orði komast. Ástæða þessa viðhorfs Samskipa er sú að tilraunir Samskipa til að nálgast slíka viðskiptavina hefðu stofnað hinu ólögmæta samráði í hættu.

26.20.3. Um aðgerðir Samskipa til að tryggja „friðinn"

13902. Í kafla 14.20.4 er fjallað um gögn sem sýna að reynt hafi verið að tryggja eða viðhalda samráðinu með ýmsum aðgerðum eða eftir atvikum aðgerðarleysi.

13903. Hvað varðar ýmis gögn frá árinu 2009 er í mgr. 952-953 í athugasemdum Samskipa við AII vísað til fyrri sjónarmiða fyrirtækisins um sömu gögn og atvik. Ekki er ástæða til að fjalla nánar um þau hér.

13904. Samskip benda einnig á að í umræddri glærukynningu (S)forstö-innfl1 sé fjallað um til hvers sé ætlast af viðskiptastjórum en það hafi m.a. verið að *„Þekkja samkeppnina"* og *„Halda góðu sambandi við viðskiptavini sem eru hjá samkeppnisaðilum"* og *„Vita hvenær samningur þeirra rennur út"*.[6529] Að sögn Samskipa megi af þessu sjá að (S)forstö-innfl1 hafi brýnt fyrir viðskiptastjórum að vera á tánum þegar að samningar viðskiptavina Eimskips væru að líða undir lok. Það sé merki um heilbrigða samkeppni. Þá er fullyrðingu Samkeppniseftirlitsins um að (S)forstö-innfl1 hafi haft eftirlit með *„kappsömum"* viðskiptastjórum mótmælt.

13905. Í mgr. 954 kemur til viðbótar fram að *„P viðskiptavinir"* í glærukynningu sem fjallað er um í kafla 14.20.4 í ákvörðun merki *„potential"* viðskiptavinir. Segir að það merki að Samskip hafi viljað halda vel utan um þá viðskiptavini sem hafi verið í samningssambandi við Eimskip svo hægt væri að bregðast við þegar samningar þeirra við Eimskip væru lausir.

13906. Þessum athugasemdum Samskipa er hafnað. Þegar litið er heildstætt á gögn málsins fæst séð að hugur fylgdi a.m.k. ekki máli þegar kom að mögulegum samkeppnisaðgerðum gagnvart stórum og mikilvægum viðskiptavinum Eimskips, hvorki gagnvart þeim sem voru með samning né þeim sem voru með lausan samning eða að losna.

[6529] Sjá mgr. 953 í athugasemdum Samskipa við AI.

26.21. Um gögn frá janúar – mars 2010 sem endurspegla markaðsskiptinguna

13907. Í kafla 14.21. er gerð grein fyrir ýmsum gögnum frá Samskipum og Eimskip frá janúar til og með mars 2010 sem eru til vitnis um hina ólögmætu markaðsskiptingu á þessum tíma. Um er að ræða gögn sem sýna sömu áherslur hjá báðum fyrirtækjum; hækka verð m.a. gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum og ekki reyna með samkeppni að ná til sín slíkum viðskiptavinum hvors annars.

13908. Hvað samanburð Samkeppniseftirlitsins varðar á aðstæðum á markaði hér á landi og erlendis, sbr. umfjöllun í kafla 14.21.1. í ákvörðun, vísa Samskip að mestu leyti til fyrri sjónarmiða sinna.[6530] Samskip árétta að afkoma fyrirtækisins hafi verið mjög slæm árin 2008 og 2009 og tap af rekstrinum. Þá liggi fyrir að aðstæður á Íslandi hafi verið aðrar en á alþjóðlegum mörkuðum. Ísland sé örmarkaður þar sem fákeppni/tvíkeppni ríki og hér á landi hafi gjaldmiðillinn hrunið með tilheyrandi hækkunum á aðföngum. Þá byggja Samskip á því að sjóflutningsgjöld í evrum hafi að líkindum hvergi lækkað meira á rannsóknartímabilinu en hér á landi og að gjaldskrárbreytingar í krónum hafi verið í samræmi við almennar verðlagshækkanir hér á landi.

13909. Samskip fjalla einnig um glærukynningu Eimskips og áherslu innflutningsdeildar frá 8. janúar 2010. Þar benda Samskip á að á glæru Eimskips segir að markmið fyrirtækisins sé að styrkja og viðhalda markaðshlutdeild sem þýði að fyrirtækið ætli ekki að gefa eftir í samkeppninni heldur leitast við að auka við hlutdeildina.

13910. Í mgr. 1597 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að á glæru Eimskips um sölustefnu 2010 tiltaki fyrirtækið að horfa ætti til gjalda í evrum en í sviga fyrir aftan ummælin *„Almennt ekki lækka verð – frekar hækka*" segir *„halda okkur við EUR*". Í því samhengi vísa Samskip til þess að í umræddu skjali sé þróun meðalverðs sýnd í evrum og þar megi sjá að verð hafi farið lækkandi. Þannig ítreka Samskip sjónarmið sín um að flutningsverð hafi lækkað á rannsóknartímabilinu í evrum talið.

13911. Ítarlega er fjallað um sömu athugasemdir Samskipa í kafla 33.1.

13912. Samkeppniseftirlitið bendir í þessu samhengi á að í umræddum glærum er birt þróun á meðalverði á árunum 2004-2009.Það er því haldlaust hjá Samskipum að vísa til þessa enda er umrætt tímabil í meginatriðum fyrir utan rannsóknartímabil málsins og sýnir því takmörkuð áhrif af samráðinu. Hvað sjónarmið Samskipa um verðhækkanir varðar vísast til umfjöllunar um verðhækkanir fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu og svör við sjónarmiðum Samskipa um að flutningsverð hafi lækkað á tímabilinu, sbr. kafla 33.1 í ákvörðun þessari. Samráð Samskipa og Eimskip var til staðar óháð því til hvaða myntar er horft. Sem dæmi má nefna að í kafla 10.4 er fjallað um þau atvik samráðsins sem tók til þess þegar Eimskip hækkaði samninga hjá flestum viðskiptavinum undir lok árs 2008 með því að breyta samningsverðum úr íslenskri krónu yfir í evrur. Verð viðskiptavina hækkaði verulega við þetta eða allt að 80% og gengisáhættan var færð til viðskiptavina frá Eimskip. Glærukynning Eimskips frá árinu 2010 um að halda *„okkur við EUR*" er í samræmi við þetta og sýna að fyrirtækið ætlaði að halda sig við það að viðskiptavinir myndu bera gengisáhættuna áfram. Umfjöllun í glærum Eimskips um markaðshlutdeild var einnig í samræmi við önnur gögn málsins þ. á m. frá Samskipum, þ.e. virða átti hina ólögmætu markaðsskiptingu, þ.e. sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars.

13913. Í mgr. 1602-1603 í athugasemdum Samskipa við AI eru sett fram sjónarmið um glærukynningu (S)frkvstj-innanl frá janúar 2010. Leggja Samskip sérstaklega áherslu á að þar segi að samkeppnin árið 2010 verði ekki eins hörð og árin áður. Það gefi að mati Samskipa til kynna að samkeppnin hafi verið hörð árin áður, andstætt því sem byggt sé á af hálfu Samkeppniseftirlitsins.

[6530] Sjá mgr. 1113 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII.

13914. Ekki er hægt að fallast á þessar athugasemdir. Í glærum (S)frkvstj-innanl er vísað til harðrar samkeppni árin áður (e. *previous years*), þ.e. í nokkur ár áður. Það er því ekki verið að vísa til ársins 2009 heldur nokkur ár aftur í tímann. Er það í samræmi við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 5.11.3 þar sem varpað er ljósi á gögn sem sýna að meiri samkeppni hafi verið á flutningamarkaði áður en samfellt samráð Samskipa og Eimskips hófst eftir mitt ár 2008. Má t.a.m. nefna að í glærum Samskipa frá janúar 2007 kom fram að samkeppni hefði aukist verulega og Eimskip gert atlögu að mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í landflutningum. Í þessu samhengi vísast einnig til ábendinga heimildarmanna til Samkeppniseftirlitsins áður en rannsókn þessi hófst. Þar voru á meðal stórir viðskiptavinir sem greindu frá upplifun sinni og breytingu í kjölfar hrunsins en þá hafi Samskip og Eimskip ekki sótt á að bjóða eða ná viðskiptavinum í viðskipti. Sjá um þetta kafla 2.1.

13915. Í mgr. 1604 í athugasemdum Samskipa við AI er ályktunum Samkeppniseftirlitsins um skjal (S)forstö-innfl1 frá febrúar 2010 „*Markmiðssetning 2010, Innflutningsdeild*", mótmælt. Samskip ítreka í því sambandi skýringar sínar þess efnis að fyrirtækið hafi, í kjölfar þess að hafa aukið markaðshlutdeild sína með viðskiptum N&O og Fóðurblöndunnar í upphafi árs 2009, ákveðið að verja stöðu fyrirtækisins og sækja frekar í minni viðskiptavini með hærri framlegð.

13916. Líkt og Samkeppniseftirlitið hefur áður rakið eru umræddar lýsingar Samskipa til vitnis um markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips um um mikilvæga viðskiptavini sem gerði þeim kleift að viðhalda verði eða hækka það. Hvergi hefur komið fram af hálfu Samskipa hvernig fyrirtækið hugðist „*verja*" stöðu sína og markaðshlutdeild. Af gögnum málsins má sjá að á sama tíma var mikil áhersla lögð á það að halda uppi og hækka verð. Ekki fæst séð hvernig Samskipum gat tekist að „*verja*" stöðu sína en á sama tíma ná fram verðhækkunum og álagningu nýrra gjalda, án þess að þurfa að hafa áhyggjur af samkeppnisaðgerðum frá aðalkeppinauti sínum, en í því sambandi verður að hafa í huga að skömmu áður en samráðið hófst hafði Eimskip einmitt gert atlögu að mikilvægum viðskiptavinum Samskipa. Sú vissa sem stjórnendur Samskipa bjuggu yfir um að Eimskip myndi ekki grípa til slíkra aðgerða stafaði af ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Samskip vísa hins vegar til þess í athugasemdum sínum að í nefndu skjali (S)forstö-innfl1 sé settur eftirfarandi fyrirvari: „*Samkeppnisaðili fer í verðstríð og reynir að ná til sín viðskiptavinum Samskipa.*" Að mati Samskipa felst ekki í þessu að friður hafi verið á markaðnum. Segir að tilvísun (S)forstö-innfl1 til verðstríðs sé umfram það sem flokkist undir eðlilega samkeppni.

13917. Því skal haldið til haga að þó svo að í skjölum Samskipa sé settur fram sá möguleiki að til verðstríðs geti komið er ljóst að til þess kom ekki. Meðal forsendna rekstraráætlunar Samskipa var að halda sínum mikilvægu viðskiptavinum og hækka verð en ekki nefnt að gera skuli atlögu að mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Forsenda um verðhækkun gefur ekki til kynna ótta um að verðstríð brjótist út á markaðnum. Forsendur Eimskips í sinni rekstraráætlun voru áþekkar. Gögn málsins sýna það skýrlega líkt og rakið er í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um markaðsskiptinguna á árunum 2009-2012, sbr. kafla 14. Það er því ekki svo, líkt og Samskip virðast halda fram, að það að minnst hafi verið á möguleikann á verðstríði í gögnum Samskipa, jafngildi því að fyrirtækin hafi látið af markaðsskiptingunni. Þvert á móti.

13918. Þá ber að líta til þess að gagnaðili Samskipa í hinu ólögmæta samráði, Eimskip, hefur viðurkennt að ólögmætt samráð hafi átt sér stað á rannsóknartímabilinu, sbr. sátt Eimskips, dags. 16. júní 2021.

13919. Í kafla 14.21.2 segir frá gögnum sem varða m.a. sölustefnu landflutninga Eimskips, sbr. skjal sem (E)forstö-landfl1 sendi (E)sölustj-innanl2 þann 2. febrúar 2010 („*Sölustefna 2010 Innanlandsflutningar*") og gögnum sem varða fund stjórnenda landflutninga 5. febrúar 2010. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þau samtímagögn endurspegli markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði.

13920. Samskip fjalla um þetta í mgr. 941-946 í athugasemdum sínum við AII. Að mati Samskipa gefi umrædd gögn ekki til kynna að um samráði hafi verið að ræða. Af gögnum Eimskips megi að mati Samskipa leiða að Eimskip hafi áætlað markaðshlutdeild sína með sama hætti og Samskip, þ.e. með markaðsgreiningu o.fl. Þá segir að þó svo litið hafi verið á einyrkja sem ógn þýði það ekki að engin samkeppni hafi verið á milli Eimskips og Samskipa. Erfitt hafi verið að keppa við litla aðila sem hafi geta boðið lágt verð vegna lítillar yfirbyggingar.

13921. Þessar athugasemdir breyta ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samráð og samstilltar aðgerðir fyrirtækjanna. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip sáu ástæðu til þess að fjalla reglulega um samkeppnisaðgerðir og verðlagningu einyrkja en ekki helsta keppinautarins. Fyrirtækin höfðu almennt ekki áhyggjur af samkeppnisaðgerðum hvors annars heldur gátu þess í stað gert ráð fyrir að halda sínum stærstu viðskiptavinum og hækkað verð án nokkurs ótta við samkeppnisaðgerðir hvors annars. Þannig sýna samtímagögn að fyrirtækin gerðu óhikað áætlanir um að markaðshlutdeild myndi standa í stað, ró yrði á markaði og að gert væri ráð fyrir ítrekuðum verðhækkunum og álagningu nýrra gjalda. Annað var hins vegar upp á teningnum á mörkuðum þar sem vart var við aðra keppinauta en Eimskip og Samskip, s.s. í vörudreifingu, vöruhúsaþjónustu og að einhverju leyti á landflutningamarkaði. Á landflutningamarkaði er af samtímagögnum áberandi sú ógn sem talin var stafa af svokölluðum einyrkjum á landflutningamarkaði og birtist í gögnum beggja fyrirtækja. Vísast t.a.m. til eftirfarandi gagna:

- Tölvupóstur (E)svæðisstj1 til (E)frkvstj-innanl 16. júní 2009 þar sem vísað er til Eimskips og Samskipa sem fyrirtækja í sömu stöðu, líkt og fyrirtæki sem standi saman frammi fyrir þeirri samkeppnisógn sem felist í einyrkjum á markaði.

- Í skjali (E)frkvstj-innanl frá 28. september 2009 var mesta samkeppnisógnin í landflutningum ekki talin stafa af Samskipum heldur einyrkjum („*The main threat in the market are individual truck drivers*“).

- Í viðskiptaáætlun landflutninga Eimskips fyrir árið 2010 kom ekki fram að samkeppnisógn stafaði frá Samskipum heldur frá einyrkjum í rekstri flutningabifreiða.

- Í glærukynningu (S)forstj frá 30. nóvember 2009 voru einyrkjar og Íslandspóstur tilgreind sem helsta ógnin í landflutningum en ekki Eimskip.

- Í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 voru einyrkjar taldir mesta ógnin í landflutningum þar sem: „*Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down*.“

13922. Í mgr. 944 í athugasemdum Samskipa við AII segir að Samskip hafi ekki verið samstarfsaðili Eimskips í þeim skilningi sem lagt sé í hugtakið í gögnum Eimskips. Þarna sé verið að vísa til fyrirtækja s.s. Vörumiðlunar, Ragnars & Ásgeirs o.fl., þ.e. samstarfsaðila Eimskips sem sinni flutningum á ákveðnum og afmörkuðum landsvæðum og séu þannig hluti af flutninganeti bæði Eimskips og Samskipa. Að mati Samskipa lúti tilvísun (E)forstö-landfl1 að því að sölumenn Eimskips eigi ekki að leggja áherslu á fyrirtæki á þeim afmörkuðu landsvæðum, heldur á landsvæðum og flutningaleiðum sem Eimskip sinnti sjálft í samkeppni við Samskip. Að sögn Samskipa var félagið ekki slíkur samstarfsaðili Eimskips heldur hefðu félögin átt í tilfallandi afmörkuðum viðskiptum á einstökum leiðum. Félögin hafi keppt um viðskipti á þessum sömu leiðum og hefðu sjálfstætt séð um öll sölu- og verðlagsmál gagnvart viðskiptavinum. Í raun hafi umrædd viðskipti verið til þess fallin að viðhalda samkeppni á umræddum leiðum að mati Samskipa.

13923. Mikilvægt er að taka það fram að í kafla 17 í ákvörðun þessari er fjallað um umrætt samstarf annars vegar Eimskips og hins vegar Samskipa, við minni landflutningafyrirtæki. Þar er fyrirkomulaginu lýst og hvernig það geti talist afar viðkvæmt í samkeppnislegu tilliti. Þar er hins vegar einnig tekið fram að í þessu máli verður ekki tekin afstaða til þess hvort samstarf hvors félags um m.a. verðlagningu við samstarfsfyrirtækin feli í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga en það kann hins vegar að vera tekið til athugunar síðar, sbr. og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018, *Samruni Vörumiðlunar ehf. og Fitja-Vörumiðlunar ehf.*

13924. Þá er í sama kafla fjallað um samstarf Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði, þ. á m. samstarf og markaðsskiptingu fyrirtækjanna á einstaka flutningaleiðum. Þar er framkvæmd samstarfsins jafnframt lýst og hvernig það leiddi af sér umfangsmikil, regluleg og bein samskipti á milli fyrirtækjanna. Ekki hafi verið um eðlileg viðskipti að ræða og hafi fyrirtækin ekki verið hefðbundnir viðskiptavinir hvors annars. Hefur þetta einnig verið rökstutt sérstaklega í kafla 28.

13925. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna samtímasögn ekki fram á að fyrirtækin hafi keppt um viðskipti á þeim leiðum þar sem samstarf þeirra á milli átti sér stað. Þá hafa fyrirtækin ekki lagt fram nein gögn sem sýna fram á slíkt. Samtímagögn í málinu sýna þvert á móti að Samskip og Eimskip náðu, á grundvelli samstarfsins og þeirra samskipta sem áttu sér stað, m.a. saman um tiltekið verð (tiltekið verð per kg.) ásamt því að þau greiddu hvort öðru þóknun í formi svokallaðra stöðvargjalda eða umboðsþóknana. Þá sýna gögn málsins einnig fram á það hvernig Samskip og Eimskip miðluðu á milli sín viðkvæmum viðskiptaupplýsingum á grundvelli samráðsins. Að mati Samkeppniseftirlitsins bera samtímagögn, sem sýna framkvæmd samráðsins á landflutningamarkaði og samskipti í tengslum við það, með sér að komist hafi á ákveðin samstaða með fyrirtækjunum. Bera eftirfarandi samskipti (E)rekststj-landfl og (S)rekststj-landfl2 þann 5. mars 2008 þetta t.a.m. skýrt með sé. (S)rekststj-landfl2 spurði (E)rekststj-landfl hvort hann vantaði *„gáma á bílana að sunnan ??*". (S)rekststj-landfl2 svaraði að það væri ekki svo *„eins og staðan er núna. Skoðum þetta á morgun*". Svar (E)rekststj-landfl var eftirfarandi: *„Ok verum meira í sambandi og reynum að ná meiri samleigð* [svo] *í þessum málum öllum.*".

13926. Í mgr. 1606 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti innan Jóna í febrúar 2010 þar sem vísað var til þess að það hefði verið *„pólitísk ákvörðun*" að gefa tiltekin viðskipti eftir til TVG til þess að fá *„frið með allt hitt*." Skýringar Samskipa eru þær að fyrirtækið hafi ekki talið þess virði að falast eftir viðkomandi flutningum vegna of lágs verðs. Fyrirtækið hafi frekar kosið að einbeita sér að öðrum flutningum sem það væri þegar að sinna og leggja í staðinn áherslu á að sækja aukin viðskipti annað. Að mati Samskipa sæki fyrirtæki fram á þeim sviðum þar sem þau telji sig geta náð mestum árangri í viðskiptum.

13927. Eru skýringar Samskipa í ósamræmi við orðalag umrædds tölvupósts, þar sem kemur skýrt fram að það hafi verið *„pólitísk ákvörðun*" að eftirláta Eimskip/TVG tiltekin viðskipti í því skyni að fá *„frið með allt hitt*". Fá athugasemdir Samskipa því ekki breytt niðurstöðu málsins og að tölvupósturinn endurspegli ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

13928. Í mgr. 1607-1609 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að sölustefna Eimskips í landflutningum fyrir árið 2010 endurspegli ólögmætt samráð við Samskip. Um sé að ræða eðlilega kynningu og áherslu í rekstri fyrirtækis á samkeppnismarkaði. Er á það bent að í umræddu skjali sé að finna tilvísanir til samkeppnisaðstæðna og hvernig Eimskip hugðist hlúa að viðskiptavinum sínum en sækja jafnframt nýja, t.a.m. að nýta ætti tækifæri sem myndu skapast af því að vinna með TVG *„til sóknar í innanlandsflutningum*". Þá er á það bent að Landflutningar séu efstir á blaði yfir þá keppinauta sem geti veitt sambærilega þjónustu og Flytjandi.

13929. Þá vísa Samskip til þess að í umræddu skjali Eimskips séu útskýrðir þeir kostir sem fylgi því að leggja áherslu á lítil og meðalstór fyrirtæki, sem séu þeir sömu og Samskip hafi haldið fram í þessu máli. Að

mati Samskipa sýni tilraunir Samkeppniseftirlitsins til að gera þessar áherslur flutningafyrirtækjanna tortryggilegar mikla vanþekkingu eftirlitsins á rekstri slíkra fyrirtækja.

13930. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Endurspeglar umfjöllun í umræddri sölustefnu Eimskips áherslur og markmið fyrirtækisins um að halda uppi verði fyrir flutningaþjónustu eða hækka það, sem er í fullu samræmi við áherslur Samskipa á sama tíma og er þetta birtingarmynd á hinu samfellda samráði fyrirtækjanna.

13931. Sjónarmið Samskipa um kosti þess að sækjast frekar eftir viðskiptum *„minni viðskiptavina*" eru ekki í samræmi við samtímagögn. Í ákvörðun þessari er víða fjallað um að viðskipti við tiltölulega fáa en stóra viðskiptavini skipti langmestu máli fyrir afkomu fyrirtækjanna. Þá hafa Samskip sjálf byggt á því í erindum sínum til Samkeppniseftirlitsins að mikilvægi stærstu viðskiptavina fyrirtækisins sé slíkt að ef fyrirtækið myndi missa viðskipti við þá myndi það ganga *„mjög nærri rekstrargrundvelli fyrirtækisins*".[6531] Þessi sjónarmið Samskipa eru jafnframt í ósamræmi við ummæli í mgr. 1265 í athugasemdum fyrirtækisins við AII en þar segir að *„verulegt hagræði [sé] almennt af reglubundnum og umfangsmiklum viðskiptum*.". Engar greiningar eða gögn hafa verið lögð fram af hálfu Samskipa sem hrekja fyrrgreind samtímagögn eða þær staðhæfingar sem hafa komið fram í erindum fyrirtækisins til eftirlitsins. Enginn vafi er því um að til lengri tíma litið skiptu viðskipti við stóra viðskiptavini miklu fyrir afkomu Samskipa. Hvort tveggja Eimskip og Samskip leituðust við að festa slík viðskipti til lengri tíma í því skyni að tryggja festu í magni í skip sín og tryggja þannig tekjur á móti föstum kostnaði fyrirtækjanna. Þótt framlegð á hverja flutningseiningu kunni að vera hærri í viðskiptum fyrirtækjanna við minni viðskiptavini er magn frá slíkum viðskiptavinum aftur á móti hverfulla og því ekki jafn mikilvægt fyrirtækjunum og afkomu þeirra til lengri tíma litið.

13932. Í mgr. 945 í athugasemdum Samskipa við AII segir að Samkeppniseftirlitið dragi of víðtækar ályktanir af *„Samningareglum*" Eimskips, sbr. umfjöllun í kafla 14.21.4 í ákvörðun. Þær hafi verið settar upp innanhúss hjá Eimskip og hefðu ekkert með Samskip að gera. Þá segir að allur gangur væri á því hvort og hversu fast slíkum reglum væri fylgt eftir. Ljóst sé, að mati Samskipa, að bæði fyrirtækin hafi vikið verulega frá gjaldskrá í samningum, verðkönnunum og tilboðum til viðskiptavina. Þá er því mótmælt að 50% afsláttur af stykkjavörugjaldi sé settur í samhengi við samskipti sem tengdust umræddu gjaldi ekki með neinum hætti.

13933. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa. Í fyrsta lagi ber heitið með sér að um reglur sé að ræða og reglur eru settar til þess að þeim sé fylgt. Ekki var um viðmið eða leiðbeiningar að ræða. Að mati eftirlitsins eru reglurnar í þokkabót býsna afgerandi um að ekki ætti að semja um gjöld eða afslætti. Samkeppniseftirlitið er meðvitað um að reglurnar séu innanhúsgagn frá Eimskip. Það verður hins vegar ekki litið framhjá því að reglurnar eru í samræmi við samráð Eimskips og Samskipa og það ástand sem það hafði skapað, þ.e. mikið svigrúm til að hækka verð eða a.m.k. koma í veg fyrir verðlækkun og að afslættir yrðu veittir af mikilvægum tekjuliðum.

13934. Í mgr. 1610 í athugasemdum Samskipa er umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.21.5 í ákvörðun mótmælt. Að mati Samskipa lætur eftirlitið hjá líða að fjalla um ástæður þeirra verðhækkana sem fjallað er um í viðkomandi gögnum Eimskips, sem að mati Samskipa séu augljósar, þ.e. gengisfall íslensku krónunnar. Auk þess sé fráleitt að skoða einingaverð eða gjaldskrárhækkanir sem voru í íslenskum krónum án þess að taka samhliða tillit til kostnaðarhækkana í íslenskum krónum. Að sögn Samskipa var langstærstur hluti tekna og gjalda í millilandaflutningum í erlendri mynt. Þá ítreka Samskip þau sjónarmið að einingaverð hafi lækkað í evrum samfellt yfir allt tímabilið. Þá staðfesti tafla Eimskips á glæru 7 í

[6531] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„ABC greining -97*". Fannst vistað á heimasvæði [...] 17.02.2008, kl. 17:08.

viðkomandi glærukynningu að mikil samkeppni hafi verið á markaðnum þar sem Eimskip hafi bætt við sig yfir 340 TEU á þremur mánuðum.

13935. Um þessi sjónarmið hefur ítarlega verið fjallað í kafla 33.1.3 og 33.1.5.

13936. Þá er rétt að árétta þau sjónarmið sem rakin eru í framangreindum kafla um að jafnvel þótt verð til viðskiptavina á rannsóknartímabilinu sé metið í evrum, líkt og Samskip byggja á í athugasemdum sínum, þá var samráð fyrirtækjanna eftir sem áður til þess fallið að vinna gegn frekari lækkun verðsins (í evrum talið). Ekki er hægt að líta fram hjá því að í athugasemdum Samskipa kemur fram að fyrirtækið hafi ákveðið á rannsóknartímabilinu að ná fram verðhækkunum, koma á *„ró"* á markaðnum og að fara ekki í verðstríð.[6532] Þetta staðfesta einnig samtímagögn í málinu. Ef það er rétt sem Samskip halda fram, að langstærsti hluti tekna og gjalda í millilandaflutningum hafi verið í erlendri mynt, þá verða verðskrárhækkanir ekki réttlættar með vísan til gengisfalls íslensku krónunnar. Slík lækkun á gengi íslensku krónunni kemur með sama hætti fram í tekjum og gjöldum þeirrar starfsemi.

26.22. Um tilboðsumleitan J. Rönning hf. árið 2010

13937. Í mgr. 958 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um atvik tengd viðskiptum J. Rönning í janúar og febrúar 2010, sbr. umfjöllun í kafla 14.22 í ákvörðun. Þar segir að *„eftirfylgni"* Samskipa með J. Rönning hafi verið merki um heilbrigð samkeppnisviðhorf og að Samkeppniseftirlitið *„virðist ekki átta sig á þeirri staðreynd að J. Rönning var samningsbundið Eimskip og því var ekki til neins að fara í „herferð" gagnvart fyrirtækinu…"*. Þá segir að í ljósi þess að enginn samningur hafi verið á milli J. Rönning og Samskipa hafi tilfallandi sending verið verðlögð samkvæmt gjaldskrá sem J. Rönning hafi óskað eftir að yrði lagfært og hafi það verið gert.

13938. Samskip byggja á því að um leið og J. Rönning hafi *„ýjað"* að því að fyrirtækið hefði *„áhuga á að nýta sér uppsagnarákvæði í samningum við Eimskip"* hafi (S)forstö-innfl1 brugðist strax við og boðað til fundar. Að mati Samskipa sýni gögn málsins að (S)forstö-innfl1 hafi hvatt J. Rönning til að nýta sér ákvæðið og fara í útboð. (S)forstö-innfl1 hafi hins vegar ekki verið tilbúinn að gefa J. Rönning verð á meðan þeir voru samningsbundnir Eimskip þar sem reynslan hafi sýnt að í slíkum tilvikum væri það notað til að ná fram verðlækkun hjá Eimskip. Samskip hafna því að (S)forstö-innfl1 hafi hvatt J. Rönning til útboðs til málamynda. Þá er því hafnað að vináttutengsl (S)forstö-innfl1 og (E)viðskstj2 hafi átt þátt í því hvernig atvik tengd viðskiptum J. Rönning þróuðust.

13939. Í mgr. 962 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að sjá megi mismunandi nálgun Samskipa gagnvart J. Rönning á tímabilinu áður en *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst og eftir að það hófst. Alltaf hafi verið fylgst með fyrirtækinu en staðreyndin sé sú að það hafi ávallt verið viðskiptavinur Eimskips *„þrátt fyrir fjölmargar tilraunir Samskipa í gegnum tíðina til að ná þeim viðskiptum"*.

13940. Í mgr. 963 í athugasemdum Samskipa við AII segir að það sé rétt að þó svo fyrirtæki sé samningsbundið einum flutningsaðila þá útiloki það ekki að fyrirtækið sé á sama tíma í viðskiptum hjá öðrum flutningsaðila. Samskip hafi hins vegar *„að jafnaði"* ekki reynt að ná í heildarflutninga fyrirtækja sem væru samningsbundin öðrum farmflytjanda. Slík vinna þjónaði sjaldnast tilgangi að sögn Samskipa enda *„virða fyrirtæki almennt gerða samninga."*

13941. Samkeppniseftirlitið hafnar framangreindum skýringum Samskipa. Rétt er að minna á að atvik í tengslum við J. Rönning eru í samræmi við önnur samtímagögn sem sýna að á rannsóknartímabilinu reyndu Samskip ekki, með samkeppni, að ná í *„samningsbundna"* viðskiptavini Eimskips, sbr. t.d. umfjöllun í kafla 14.2 í ákvörðun. Samskip virðast í athugasemdum sínum byggja á því að um eðlilega háttsemi sé

[6532] Sjá mgr. 1379 og 1393 í athugasemdum Samskipa við AI.

að ræða, að ekki skuli fara með samkeppnisaðgerðum á eftir stórum viðskiptavinum sem séu með samninga hjá keppinauti. Samskip gera aftur á móti ekki tilraun til að útskýra hvernig stjórnendur fyrirtækisins höfðu vissu um að þeirra eigin viðskiptavinir yrðu látnir í friði og að þeir gætu þess vegna óhikað farið fram með verðhækkanir gagnvart þeim. Líkt og rakið er í kafla 6.7.6 í ákvörðun þessari eru skýringar Samskipa ekki í samræmi við háttsemi fyrirtækisins áður en hið ólögmæta samráð hófst. Í umræddum kafla er það rakið að vorið 2008, áður en samráð Samskipa við Eimskip hófst, hafi „*herferð*" gegn Eimskip verið til skoðunar hjá Samskipum. Í þessari auknu samkeppni átti að felast að gerð yrði tilraun til að ná tilteknum mikilvægum samningsbundnum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti við Samskip. Slík háttsemi er merki um virka samkeppni. Skipti þá engu máli fyrir sókn Samskipa hvort stórir og mikilvægir innflutningsaðilar væru samningsbundnir Eimskip eða ekki, sbr. einnig umfjöllun í kafla 6.7.6 og 25.4.12. Að mati Samkeppniseftirlitsins er því ljóst að háttsemi Samskipa gagnvart viðskiptum J. Rönning, fyrirmæli (S)forstö-innfl1 vorið 2009 og skýringar Samskipa séu til marks um ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa við Eimskip á þessum tíma.

13942. Þá er því hafnað að J. Rönning hafi eingöngu „*ýjað*" að því að fyrirtækið hefði „*áhuga á að nýta sér uppsagnarákvæði í samningum við Eimskip*". Af gögnum má sjá J. Rönning þrábiðja Samskip um að gera sér verðtilboð sem myndi gera það eftirsóknarvert fyrir fyrirtækið að flytja viðskipti sín til Samskipa. Bersýnilegt er að J. Rönning lagði á það mikla áherslu í tölvupósti sínum, þ.e. með feitletrun, að hefðu Samskip áhuga á að fá viðskipti fyrirtækisins þá yrðu Samskip að sýna það „*með aðgerðum*". Ekki er unnt að fallast á að þarna hafi J. Rönning verið að „*ýja*" að því að fyrirtækið hefði áhuga á tilboði frá Samskipum. Þvert á móti kemur það mjög skýrt fram af hálfu J. Rönning. Það kom hins vegar einnig mjög skýrt fram í svari (S)forstö-innfl1 við þessari beiðni J. Rönning að Samskip myndu ekki senda fyrirtækinu verð á meðan það væri samningsbundið Eimskip. Til að taka af öll tvímæli áréttaði J. Rönning í framhaldinu að fyrirtækið væri með „*opinn samning*" við Eimskip. Miðað við þessi viðbrögð liti fyrirtækið hins vegar svo á að Samskip hefðu ekki áhuga á að „*skerast í leikinn*". Það er því ljóst að hafi (S)forstö-innfl1 talið J. Rönning vera óskýr í fyrri tölvupóstum sínum, verið að „*ýja*" að einhverju, þá er ekki hægt að halda öðru fram en að svar J. Rönning hafi eytt þeirri óvissu.

13943. Ekki er heldur hægt að fallast á þær skýringar Samskipa að J. Rönning hafi ekki fengið verðtilboð frá Samskipum því þá hefði það verið notað til að lækka verð fyrirtækisins hjá Eimskip. Ekki fæst séð af hverju Samskip ættu að hafa áhyggjur af því eða taka þátt í að reyna að koma í veg fyrir það. Er þetta enn ein birtingarmynd hins ólögmæta samráðs, þ.e. í aðgerðum fyrirtækjanna er tekið tillit til þess að keppinauturinn geti haldið uppi verði og gætt sé að því að vera ekki aðilinn sem hefji verðstríð. Vísast t.a.m. til viðbragða (S)forstö-innfl1 við beiðni Aðfanga um verðtilboð í nóvember 2009 en við það tilefni sagði hann: „*Thad vaeri gaman ad taka thetta, en vid megum ekki bjoda of lag verdam eimskip er orugglega ad reyna ad haekka a tha. Spilum thetta strategist. Their eru ju med heildarsamning við Eimu*". Vísast einnig til starfa vinnuhóps innan Samskipa sem hafði í október 2009 áhyggjur af því að vera sá „*aðili á markaðnum sem ekki er unnt að treysta*" eða „*komið í veg að friður kæmist á*", sbr. umfjöllun í kafla 14.20.4.

13944. Samskip byggja á því að gerðar hafi verið „*fjölmargar tilraunir*" í gegnum tíðina til að ná viðskiptum J. Rönning en afhenda engin gögn sem varpa nánara ljósi á þær fullyrðingar. Samtímagögn staðfesta að Samskip sýndu ekki raunverulegan áhuga á því að fá fyrirtækið í viðskipti og höfnuðu að senda því tilboð.

26.23. Um tilboðsumleitan Rúmfatalagersins árið 2010

13945. Í mgr. 964-968 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram athugasemdir fyrirtækisins við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um atvik tengd Rúmfatalagernum, sbr. kafla 14.23 í ákvörðun. Sjá einnig mgr. 116-117 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022.

13946. Í máli þessu byggja Samskip á því að samningur fyrirtækisins við Rúmfatalagerinn frá maí 2008 hafi verið svokallaður „*krónusamningur*", sbr. umfjöllun í mgr. 46 – 54 og 1402 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Vegna falls íslensku krónunnar haustið 2008 hafi verð samkvæmt samningnum því lækkað í evrum talið. Samskip hafi því þurft að „*leiðrétta*" verðið gagnvart Rúmfatalagernum til þess að flutningsverð myndi „*svo gott sem*" halda „*gildi sínu í evrum*", sbr. mgr. 48 og 1160 í athugasemdunum sbr. einnig t.d. mgr. 77 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2020. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreindar athugasemdir Samskipa um „*krónusamninga*" (þ. á m. vegna Rúmfatalagersins) hrófli við þeirri niðurstöðu að háttsemi þess og Eimskips hafi verið ósamþýðanleg bannreglu 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Samráð fyrirtækjanna gerði þeim kleift að halda uppi verði og hækka það óháð því hvaða mynt er miðað við. Ítarlega er fjallað um umrædd sjónarmið Samskipa sem tengjast 18 krónusamningum (þ. á m. Rúmfatalagernum) og gengisfalli íslensku krónunnar í kafla 33.1.5.

13947. Í mgr. 52 í athugasemdum Samskipa við AI ber fyrirtækið saman sjóflutningsgjöld fyrir flutninga Rúmfatalagersins með Samskipum frá Evrópu til Íslands í samningi frá 9. maí 2008 við verð samkvæmt samningi sem var undirritaður þann 19. mars 2010.

13948. Samkeppniseftirlitið gerir hér, eins og varðandi Húsasmiðjuna[6533], athugasemdir við framsetningu og samanburð Samskipa. Fullyrða Samskip að sjóflutningsgjöld Rúmfatalagersins frá Evrópu til Íslands hafi lækkað um 9-34% í evrum milli samninga.

13949. Í samningi Rúmfatalagersins frá 2008 voru eftirfarandi liðir innifaldir í flutningsgjöldum vegna flutninga frá Evrópu:

- sjóflutningur
- uppskipun
- heimakstur
- staðsetningargjöld
- öryggisgjald
- afgreiðslugjald

13950. Samningsverð í samningnum var í íslenskum krónum sem var að fullu verðtryggt í samræmi við þróun vísitölu neysluverðs.

13951. Í samningnum frá 2010 voru eingöngu eftirfarandi liðir innifaldir í flutningsgjöldum:

- sjóflutningur (í evrum)
- heimakstur innan höfuðborgarsvæðis

13952. Af þessu er ljóst að Samskip eru ekki að bera saman sambærilega samninga. Er það ámælisvert að Samskip beiti slíkum málflutningi og samanburði. Önnur upptalin gjöld hér að framan eru tiltekin sérstaklega í samningnum frá 2010 eða vísað til gjaldskrár á hverjum tíma. Eru einstakir liðir ýmist verðlagðir í evrum eða krónum sem voru þá að fullu verðtryggðir í samræmi við þróun vísitölu neysluverðs.

[6533] Sjá kafla 26.34.

13953. Í því skyni að gera heildar flutningsgjald samkvæmt samningnum frá 2010 samanburðarhæft við flutningsgjald samkvæmt samningnum frá 2008 hefur hér að neðan verið bætt við flutningsgjaldið þeim gjaldaliðum sem ekki voru innifaldir í samningsverði samkvæmt samningnum frá 2010 og tilteknir voru sérstaklega í samningnum eða vísað til gjaldskrár.

Tafla 8: Verð fyrir sjóflutning Rúmfatalagersins frá Evrópu til Íslands hjá Samskipum samkvæmt samningi Rúmfatalagersins frá 19. mars 2010 m.v. skráð sölugengi evru hjá Seðlabanka Íslands þann 19. mars 2010 (172,19 kr.).
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Seðlabanki Íslands og eigin útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

ISK	**20 feta**	**40 feta**	**m³**	**tonn**
Sjóflutningsverð og heimakstur	46.491	60.267	4.305	4.305
Uppskipun	18.000	28.000	1.000	2.000
Öryggisgjald	3.788	3.788	129	293
Afgreiðslugjald	2.536	2.536	1.212	1.212
Staðsetningargjald	0	0	0	0
Heimakstur*	0	0	0	0
Alls ISK	**70.815**	**94.591**	**6.646**	**7.810**
Alls EUR	**411**	**549**	**39**	**45**

*Heimakstur innan höfuðborgarsvæðis er innifalinn í flutningsgjöldum og er við það miðað hér.

13954. Framangreint heildarverð fyrir flutning samkvæmt samningnum frá 2010 má svo bera saman við flutningsgjald samkvæmt samningi Rúmfatalagersins frá 2008.

Tafla 9: Verð og verðbreyting fyrir sjóflutning Rúmfatalagersins frá Evrópu til Íslands hjá Samskipum samkvæmt samningi frá 9. maí 2008 og frá 19. mars 2010. Miðað er við sölugengi evru hjá Seðlabanka Íslands 9. maí 2008 (122,74 kr.) og 19. mars 2010 (172,19 kr.).
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Seðlabanki Íslands og eigin útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

	20 feta	**40 feta**	**m³**	**tonn**
Samningur 2008				
Flutningsgjald ISK, alls	48.000	62.000	3.200	4.100
Flutningsgjald EUR, alls	391	505	26	33
Samningur 2010				
Flutningsgjald ISK, alls	70.815	94.591	6.646	7.810
Flutningsgjald EUR, alls	411	549	39	45
Breyting 2008/2011 ISK	**47,5%**	**52,6%**	**107,7%**	**90,5%**
Breyting 2008/2011 EUR	**5,1%**	**8,7%**	**50,0%**	**36,4%**

13955. Af þessu sést að staðhæfing Samskipa um 9-34% lækkun sjóflutningsverðs í evrum milli samninga Rúmfatalagersins stenst ekki. Ef samningsverð eru umreiknuð yfir í evrur nemur hækkun heildarflutningsverðs milli samninga 5,1% til 50,0%, eftir því hvaða stærð er miðað við.

13956. Í mgr. 964 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að (S)forstö-innfl1 hafi haustið 2009 undirbúið endursamninga við Rúmfatalagerinn á leiðréttum kjörum, þar sem markmiðið hafi verið að semja í evrum. Í tilefni af tilvísun Samkeppniseftirlitsins til tölvupósts (S)forstö-innfl1 í september 2009, þar sem hann beindi þeim fyrirmælum til undirmanna sinna að skoða mögulega verðhækkun gagnvart

Rúmfatalagernum, vísa Samskip til fyrri sjónarmiða sinna þess efnis að Samkeppniseftirlitið láti hjá líða að telja upp viðskiptavini úr sama tölvupósti (S)forstö-innfl1, þar sem hann bendi viðskiptastjórum á að meta þurfi verð til lækkunar. Samskip ítreka jafnframt að umræddar hækkanir hafi almennt byggst á samningsákvæðum og því fráleitt að halda því fram að einstakar hækkanir hafi stafað af ólögmætu samráði.

13957. Samkeppniseftirlitið bendir á að umfjöllun umræddS tölvupósts (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra innflutnings varðaði fleiri viðskiptavini en Rúmfatalagerinn. Þótt skoða hafi átt hver væri raunlækkun á samningsverði viðskiptavinanna Íslyft og Dan Inn og lækkun á samningsverði Bústólpa vegna nýs samnings fólu þessi tilvik í sér undantekningar. Auk þess voru umræddir viðskiptavinir ekki mikilvægir viðskiptavinir Samskipa og Eimskips í skilningi samráðsins og hefur umfjöllun um þá þess utan ekki þýðingu varðandi atvik er varða Rúmfatalagerinn.

13958. Þá er ekki rétt hjá Samskipum að virði samnings um sjóflutningsverð hjá Rúmfatalagernum, sem var í íslenskum krónum, hafi í evrum rýrnað sem samsvaraði falli íslensku krónunnar. Samningsverð í samningnum frá 2008 fyrir flutninga frá Evrópu var í íslenskum krónum sem var að fullu verðtryggt í samræmi við þróun vísitölu neysluverðs. Vísitala neysluverðs hækkaði um 20,2% frá gerð samningsins 2008 til febrúar 2010 þegar nýr samningur var gerður sem vann að hluta til á móti áhrifum af gengisveikingu krónunnar gagnvart evru á tímabilinu. Loks er ekki rétt að umfjöllun (S)forstö-innfl1 um verðhækkun til Rúmfatalagersins hafi byggt á samningsákvæðum enda er í tölvupóstinum m.a. fjallað um *„hvað við treystum okkur í að hækka samninginn á næsta ári*" auk þess sem Samskip sögðu samningnum upp þann 9. nóvember 2009 með það að markmiði að fá *„endurskoðun á verðhluta samningsins*" til hækkunar, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til Rúmfatalagersins frá þeim degi.

13959. Samskip vísa til tilboðs Eimskips til Rúmfatalagersins 28. október 2009 í mgr. 117 í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022. Halda Samskip því fram að um hafi verið að ræða tilboð í einn gám. Þá telja Samskip rétt að benda á að ætla megi að Eimskip hafi getað boðið hærra verð í flutninga frá Fredrikstad þar sem Samskip gátu ekki keppt við beina flutninga frá Noregi þar sem fyrirtækið hafði ekki viðkomu þar.

13960. Eins og fram kemur í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins var um að ræða reglulega flutninga frá Noregi miðað við orðalag tölvupóstsins. Jafnvel þótt um hafi verið að ræða beiðni frá Rúmfatalagernum um flutning á einum gámi þá breytir það ekki mati eftirlitsins. Þarna var sannarlega tækifæri fyrir Eimskip til að leggja sig fram um að sýna áhuga á að sinna innflutningsþjónustu Eimskips frá Noregi og það samkeppnisforskot sem fyrirtækið gat boðið Rúmfatalagernum í samanburði við keppinautinn, Samskip. Í því sambandi má benda á að heildarverðið í tilboði Eimskips til Rúmfatalagersins var 140% hærra heldur en það verð sem Eimskip bauð Rúmfatalagernum í maí 2008, þ.e. áður en samráð Samskipa og Eimskips hófst í júní sama ár. Ekki er hægt að útskýra slíka hækkun aðeins með tilvísun til gengisfalls íslensku krónunnar eða hækkunar á vísitölu neysluverðs. Slíkar skýringar eiga sér heldur ekki stoð í samtímagögnum Eimskips við undirbúning tilboðsins til Rúmfatalagersins árið 2010. Af þessu er ljóst að Eimskip nýtti sér ekki hið ætlaða samkeppnisforskot í þessu tilviki heldur virti hina ólögmætu markaðsskiptingu.

13961. Í mgr. 966 í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um tölvupóstsamskipti (S)forstö-landfl og (S)forstö-innfl1 17. nóvember 2009 en um þau samskipti hefur áður verið fjallað og hafa Samskip áður sett fram athugasemdir vegna þeirra. Ítreka Samskip fyrri mótmæli við mat Samkeppniseftirlitsins á tölvupóstinum, sbr. t.d. mgr. 1449-1450 í athugasemdum við AI. Samskip byggja á því að í kjölfar þess að hafa aukið markaðshlutdeild sína á fyrstu mánuðum ársins 2009 hafi fyrirtækið haft áhyggjur af því að Eimskip myndi *„slá til baka*". Áhersla hafi því verið lögð á að verja fenginn hlut og leita leiða til að auka frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina.

13962. Í umræddum tölvupóstsamskiptum er ljóst að (S)forstö-innfl1 hafi gefið það skýrt til kynna að ekki ætti að sækjast eftir viðskiptum IKEA þar sem Samskip ætluðu að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sínum, m.a. Rúmfatalagernum. Eru þessi samskipti, sbr. einnig skýringar Samskipa í athugasemdum sínum, einkar skýr birtingarmynd á framkvæmd hinnar ólögmætu markaðsskiptingar og markmið hennar m.a. um að hækka verð, enda sýnir tölvupósturinn með skýrum hætti þá röskun á samkeppni sem leiddi af samfelldu samráði fyrirtækjanna.

13963. Þá benda Samskip á að fyrirtækið hafi árið 2010 boðið 44-69% lægra verð fyrir sjófrakt til Rúmfatalagersins en Eimskip, sé tekið mið af umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.23 í ákvörðun. Vísa Samskip m.a. til þess að í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips 8. mars 2010 hafi komið fram að verð fyrirtækisins til Rúmfatalagersins hafi ekki verið samkeppnishæf. Að mati Samskipa sýni framangreint hversu mikið fyrirtækið lagði á sig til að halda viðskiptum Rúmfatalagersins og hversu lágt verðið hafi verið, sem almennt teljist merki um heilbrigða samkeppni. Að sögn Samskipa sé jafnframt ljóst að fyrirtækið hafi ekki náð fram markmiði sínu um að leiðrétta allan muninn vegna gengisbreytinga, sem þó hafi verið rík þörf á vegna þessa lága verðs að mati fyrirtækisins, sbr. mgr. 966 í athugasemdunum.

13964. Að mati Samskipa sýna samtímagögn að Eimskip hafi haft áhuga á að ná viðskiptum Rúmfatalagersins, sbr. mgr. 967 í athugasemdum Samskipa við AII.[6534] Margir starfsmenn hafi komið að vinnu við tilboðsgerð, fundahöld o.fl. Ekkert í gögnum málsins bendi til annars en að Eimskip hafi lagt sig fram við að ná viðskiptunum að mati Samskipa. Að sögn Samskipa hafi verð fyrirtækisins til Rúmfatalagersins hins vegar verið mjög lágt og Eimskip hafi því einfaldlega orðið undir í samkeppni um þennan viðskiptavin.

13965. Þessar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við gögn málsins og er þeim hafnað.

13966. Það á sér enga stoð í gögnum málsins að Eimskip hafi lagt sig fram um að ná viðskiptum Rúmfatalagersins af Samskipum. Áætlanir innflutningsdeildar Eimskips fyrir árin 2009 og 2010 ((E)forstö-innfl) sýna að fyrirtækið ætlaði að virða hina samfelldu markaðsskiptingu við Samskip. Ekki átti að sækja á mikilvæga viðskiptavini keppinautarins, þ. á m. Rúmfatalagerinn sem var þó með lausan samning og afar mikilvægur innflutningsaðili á þessum tíma. Fyrir liggur að lágvöruverðsverslanir með húsgögn fundu ekki eins mikið fyrir efnahagssamdrætti eins og t.a.m. bílainnflutningur. Ætla má að Rúmfatalagerinn hafi því í lok árs 2009 og árið 2010 verið afar ákjósanlegur viðskiptavinur að sækjast eftir. Í því samhengi má einnig horfa til gagna málsins sem sýna að Eimskip var með vannýtta flutningsgetu á þessum tíma í innflutningi til landsins.

13967. Þvert á skýringar Samskipa í athugasemdunum um áhuga Eimskips á viðskiptum Rúmfatalagersins liggur fyrir að stjórnendur Eimskips, þ. á m. (E)forstö-innfl, áttu ekki frumkvæði að því að nálgast þennan stóra viðskiptavin Samskipa og það þrátt fyrir að hafa upplýsingar um að samningur fyrirtækisins væri laus. Var það undirmaður (E)forstö-innfl, (E)viðskstj1, sem átti frumkvæði að því að koma á samskiptum við Rúmfatalagerinn. Aðkoma stjórnenda að undirbúningi tilboðsins er þvert á móti til þess fallin að staðfesta að hlutaðeigendur hafi gætt að því að Eimskip ((E)viðskstj1) myndi ekki hverfa frá því að virða markaðsskiptinguna eins og ákveðið hafði verið í áætlunum fyrirtækisins fyrir árið 2009 og 2010, sbr. umfjöllun í kafla 14.10 og 14.32. Þá er rétt að geta þess að það geti ekki talist óeðlilegt að fundir eða samtöl hafi átt sér stað innan Eimskips um umrædd viðskipta enda ekki allir starfsmenn fyrirtækisins meðvitaðir um hið ólögmæta samráð.

13968. Áðurnefndar athugasemdir um að Samskip hafi boðið 44-69% lægra verð í sjófrakt Rúmfatalagersins í samanburði við Eimskip breyta hér engu, enda fólst í samráðinu að Eimskip myndi ekki ná yfir til sín

[6534] Sjá einnig mgr. 116 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.

viðskiptum mikilvægra viðskiptavina Samskipa. Gögn málsins sýna þetta sömuleiðis, þ. á m. fráhrindandi tilboðsverð Eimskips til Rúmfatalagersins 28. október 2009. Samtímagögn Samskipa sýna að sama skapi engan ótta um að missa viðskiptin til Eimskips. Það var því ekki að furða að tilboð Eimskips til Rúmfatalagersins hafi ekki verið metið í samtímagögnum samkeppnishæft. Það var einmitt tilgangur þess.

13969. Skýringar Samskipa í athugasemdunum um að fyrirtækið hafi ekki náð öllum markmiðum sínum í hækkunum gagnvart Rúmfatalagernum, þ.e. að „*leiðrétta*" allan muninn vegna gengisbreytinga íslensku krónunnar frá hruni, hafa enga þýðingu í samráðsmáli sem þessu. Horft til gagna málsins er ljóst að samráðið við Eimskip var til þess fallið að gera Samskipum kleift að halda uppi verði gagnvart Rúmfatalagernum, óháð því í hvaða mynt er horft til.

13970. Atvik vegna Rúmfatalagersins árin 2009 og 2010 sýna þannig að samráðið gerði Samskipum kleift að halda uppi og hækka verð gagnvart viðskiptavininum, sbr. ummæli (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv eftir undirritun samnings við Rúmfatalagerinn: „*Hækkunin skila ca. 20m kr. á ári*". Í ofanálag má benda á að auk hækkunar tókst Samskipum að breyta samningsverði Rúmfatalagersins í evrur (var áður í íslenskum krónum). Með því tókst Samskipum, auk hækkunar á verði, að færa áhættu af þróun gengis krónunnar gagnvart evru yfir á viðskiptavininn. Þegar gögnin eru öll virt heildstætt er ljóst að atvik vegna Rúmfatalagersins sýna að markaðsskipting Samskipa og Eimskips var virt á þessum tíma

13971. Þá er rétt að benda á að það heildarverð sem Eimskip bauð t.d. í flutning á 40 feta gámi fyrir Rúmfatalagerinn var 125% hærra í tilboði Eimskips árið 2010 en 2008, áður en samráð fyrirtækjanna hófst. Jafnframt var það verð sem Eimskip bauð Rúmfatalagernum í sjóflutning 48% hærra í evrum talið heldur en verðið sem Eimskip var tilbúið að bjóða Rúmfatalagernum í maí 2008.[6535]

13972. Athugasemdir Samskipa við AII, mgr. 965, breyta ekki mati Samkeppniseftirlitsins. Þar fjalla Samskip um skjal (E)forstö-innfl frá 28. október 2009 þar sem tilboðsverð Eimskips til Rúmfatalagersins frá maí 2008, sem var í íslenskum krónum, var umreiknað miðað við gengi evru. Í því sambandi skal hafa í huga að það tilboð sem Eimskip ((E)viðskstj1) sendi Rúmfatalagernum þennan dag var margfalt hærra en útreikningar í þessu skjali (E)forstö-innfl sýndu.

13973. Með vísan til framanritaðs bendir tilboð Eimskips í mars 2010 þannig, að mati Samkeppniseftirlitsins, ekki til þess að áhugi hafi verið á að ná viðskiptum Rúmfatalagersins. Þá ber að hafa í huga aðra hegðun fyrirtækisins gagnvart Rúmfatalagernum í maí 2008, áður en samráð Samskipa við Eimskip hófst. Þá var Eimskip tilbúið að bjóða Rúmfatalagernum betri kjör en IKEA var með hjá fyrirtækinu. Verður því breytt hegðun Eimskips á árinu 2010 ekki skýrð með öðrum hætti en að markaðsskipting fyrirtækisins við Samskip og vilji til að virða hana, hafi leitt til breyttrar hegðunar Eimskips.

13974. Samtímagögn vegna atvika sem tengjast Rúmfatalagernum eru í samræmi við sátt Eimskips, dags. 16. júní 2021, þar sem Eimskip viðurkennir að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um m.a. skiptingu markaða eftir stærri viðskiptavinum.

[6535] Miðað við að verðið sem Eimskip bauð í sjóflutning, á 40 feta gámi, á árinu 2008 var 396 evrur en verðið sem Eimskip bauð á árinu 2010 var 590 evrur. Hafa ber í huga að með hliðsjón af gögnum málsins má gera ráð fyrir að stærsti hluti innflutnings Rúmfatalagersins hafi verið með 40 feta gámum. Í skjali [...] sem unnið var í tengslum við samningsgerð Samskipa við Rúmfatalagerinn á árinu 2008 kemur fram að flutningur á 40 feta gámum sé 88,4% af heilgámaflutning en flutningur á 20 feta gámum 11,6%. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.12536.

26.24. Um upplýsingaskipti vegna Maersk

13975. Í mgr. 1614-1616 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um atvik tengd Maersk á árinu 2010 og umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um þau atvik og gögn tengd þeim.

13976. Að sögn Samskipa er ljóst af innanhúsgögnum Eimskips að starfsmaður fyrirtækisins var í sambandi við ónafngreindan starfsmann Samskipa og kannað hvort Samskip hefðu fengið gáma frá Maersk til sín aftur eða *„re-leased*". Segir að í gegnum tíðina hafi stór hluti af íslenskum loðnuhrognum verið fluttur út til Japans. Í þeim tilvikum sé varan fyrst flutt til meginlands Evrópu með annað hvort Eimskip, Samskipum eða öðrum flutningsaðila, og svo áfram til Asíu með einhverjum af *„stóru skipafélögunum*". Varan fari því alla leið frá Íslandi til Japans í gámum sem séu í eigu viðkomandi skipafélags.

13977. Að sögn Samskipa var Maersk alltaf stór þátttakandi í umræddum flutningum á loðnuhrognum. Samskiptin sem vísað sé til í ákvörðun eftirlitsins gefi til kynna að Maersk hafi reynt að knýja fram verulegar verðhækkanir á flutningum til Asíu og hafi í því sambandi hótað að afhenda fyrirtækjunum ekki gáma til flutninganna nema gengið yrði að kröfum félagsins. Með vísan til þessa telja Samskip að Samkeppniseftirlitið misskilji umrædd samskipti Eimskips og Samskipa. Að mati Samskipa sé ekki um trúnaðarupplýsingar að ræða sem áhrif gætu haft á samkeppni fyrirtækjanna.

13978. Samskip hafna því ekki í athugasemdum sínum að starfsmaður fyrirtækisins hafi átt í beinum samskiptum við starfsmann Eimskips en byggja samkvæmt framansögðu á því að ekki hafi verið um trúnaðarupplýsingar að ræða.

13979. Framangreindum skýringum er hafnað. Í þessum samskiptum fékk Eimskip fullvissu um að Samskip hefðu fengið sömu skilaboð frá Maersk og vísbendingar um hver viðbrögð Samskipa yrðu við þeim. Í tölvupóstinum segir jafnframt að starfsmaður hafi fengið *„alla söguna*" og af því má leiða að um sé að ræða upplýsingar um samskipti og viðskipti Samskipa við Maersk. Er enginn vafi á því að slíkt geti talist til viðkvæmra upplýsinga á samkeppnismarkaði. Engu skiptir í því sambandi þó svo Eimskip og Samskip hafi bæði verið viðskiptavinir Maersk og átt þar svipaðra hagsmuna að gæta. Það veiti þeim ekki heimild til að ræða saman um þá hagsmuni eða annað sem viðkomi viðskiptum þeirra við þriðja aðila. Þá er ljóst að þetta voru taldar það mikilvægar upplýsingar innan Eimskips að þeim var dreift til (E)frkvstj-sala/þj og fleiri framkvæmdastjóra hjá fyrirtækinu.[6536] Með vísan til þess er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskiptin hafi endurspeglað samfellt samráð Samskipa við Eimskip á þessum tíma.

26.25. Um tilboðsumleitan Nathan & Olsen árið 2010

13980. Í mgr. 969-984 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um atvik tengd tilboði og viðskiptum við Nathan & Olsen (N&O) árin 2010-2011.

13981. Í mgr. 969 í athugasemdum við AII vísa Samskip til tölvupósts (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 dags. 20. nóvember 2009. Samskip ítreka að ýmsir þættir hafi haft áhrif þegar metið hafi verið hvort freista ætti þess að ná viðskiptavinum af Eimskip. Í tilviki Aðfanga hafi (S)forstö-innfl1 metið það svo að hagsmunir Samskipa hafi frekar legið í því að reyna að ná fram *„leiðréttingum*" á samningum stórra viðskiptavina sem voru í íslenskum krónum en að sækja ný viðskipti til fleiri stórra viðskiptavina á lágu verði.

13982. Fjallað er um sambærilegar athugasemdir Samskipa um *„leiðréttingu*" á viðskiptavina sem voru með samninga í krónum, sbr. kafla 33.1.5. Þessi sjónarmið hafa ekki þýðingu í máli þessu. Undirstrika ber að með hinu samfellda samráði sem fyrirtækin komu upp eftir mitt ár 2008 höfðu fyrirtæki raskað

[6536] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.224984.

samkeppni. Gögn sem tengjast atvikum Aðfanga árið 2009 og 2010 endurspegla hina ólögmætu markaðsskiptingu á þeim tíma. Jafnvel þótt fyrirtæki vilji hækka eða *„leiðrétta*" verð viðskiptavina þá er það ekki sjálfgefið. Með hinni ólögmætu háttsemi sköpuðu fyrirtækin aðstæður þar sem þeim var gert kleift að hækka verð og auka tekjur án óvissu um viðbrögð síns helsta keppinautar. Er þetta skýr birtingarmynd hinnar ólögmætu markaðsskiptingar.

13983. Athugasemdir Samskipa um að fyrirtækið hafi ekki sótt á viðskipti Aðfanga sökum þess að fyrirtækið hafi ekki viljað fleiri stóra viðskiptavini á lágu verði er ekki rökstudd frekar. Fá þær ekki breytt niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um brot Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Vegna markaðsskiptingar við Eimskip sóttu Samskip ekki á viðskipti Aðfanga. Gerði þetta fyrirtækjunum kleift að halda uppi eða hækka verð. Með þessu komu Samskip í veg fyrir að samkeppni myndi leiða til þess að flutningaverð myndu *„droppa*" sem hefði haft neikvæð áhrif á afkomu Samskipa.[6537] Á sama tíma var flutningsgeta í flutningakerfum fyrirtækjanna vannýtt.[6538] Ávinningur Samskipa af samráðinu við Eimskip gekk einmitt út á að vilja ekki bjóða Aðföng lág verð.

13984. Samskip hafna því að fyrirtækið hafi ekki haft áhyggjur af því að verðhækkanir gætu skapað hættu á að viðskiptavinur þeirra gæti snúið sér til Eimskips, sbr. mgr. 970 í athugasemdum Samskipa við AII. Eðli máls samkvæmt hafi Samskip aldrei fullkomna vissu um viðbrögð viðskiptavina eða keppinauta. Í tilviki N&O hafi fulltrúi fyrirtækisins verið boðaður á fund til að ræða hækkanirnar. Þær hafi verið bráðnauðsynlegar vegna gengis- og verðlagsþróunar og hærra olíuverðs í kjölfar efnahagshrunsins. Um hafi verið að ræða eðlilegar og lögmætar áherslur í starfsemi fyrirtækisins.

13985. Staðhæfingar Samskipa um að stjórnendur fyrirtækisins hafi haft áhyggjur af verðhækkunum fá ekki stuðning í samtímagögnum, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. Júní 2021, þar sem viðurkennt er alvarlegt samráð við Samskip sem m.a. fólst í markaðsskiptingu á stórum viðskiptavinum. Þvert á móti benda gögnin til þess að stjórnendurnir hafi ekki haft áhyggjur af mögulegri samkeppni Eimskips um N&O í janúar 2010. Þótt ytri aðstæður gefi fyrirtækjum á samkeppnismarkaði tilefni til að hækka verð er ekki þar með sagt að þau geti farið fram með verðhækkanir á samkeppnismarkaði. Þegar virk samkeppni ríkir og flutningsgeta í kerfum ekki fullnýtt er erfiðara en ella fyrir fyrirtæki að velta kostnaðarhækkunum út í verðlagið. Hafa ber í huga að óvissa um viðbrögð keppinauta á markaði og þar að lútandi áhætta er tengist m.a. verðbreytingum (e. risks of uncertainty) er afar mikilvæg virkri samkeppni. Sjálfstæði keppinauta og þessi æskilega óvissa fyrirtækja eru grunnstoðir virkrar samkeppni. Samtímagögn, þ. á m. framangreind gögn, sýna að með samfelldu samráði Samskipa og Eimskips var grafið undan þessum grunnstoðum. Þegar fyrirtæki starfar á samkeppnismarkaði og framlegð þess minnkar vegna ytri aðstæðna sjá keppinautar þess sér iðulega leik á borði með því að halda verðum sínum óbreyttum og auka þess í stað markaðshlutdeild sína. Á þann hátt getur keppinauturinn aukið tekjur sínar og þannig komið í veg fyrir að hagnaður af starfsemi þess dragist saman eða stuðlað að því hann eykst. Tilvísanir Samskipa til ytri aðstæðna, svo sem gengis- og verðlagsþróunar, verður að meta með hliðsjón af samtímagögnum sem staðfesta að stjórnendur fyrirtækjanna hikuðu ekki við verðhækkanir, í sumum tilvikum þrátt fyrir aðvörunarorð undirmanna sinna. Í stað þess að ræða í sínum ranni um möguleikann á því að verðhækkanirnar myndu leiða til tapaðra viðskipta ræddu stjórnendur Samskipa til dæmis um að rugga ekki bátnum vegna þess að Eimskip hygðist hækka verð. Að því er snerti viðskiptin við N&O þá er sérstaklega til þess að líta að samningur Samskipa við N&O frá febrúar 2009 var varinn gegn gengis- og verðlagsbreytingum. Farmgjöld frá Norður-Ameríku voru í dollurum (USD) og farmgjöld frá Evrópu, uppskipun og heimakstur fylgdu breytingu á vísitölu neysluverðs. Staðhæfingar Samskips um að verðhækkanirnar hafi verið nauðsynlegar vegna gengis- og verðlagsþróunar eru þess vegna úr lausu lofti gripnar. Þá er rétt að árétta að Samskip voru varin gegn þróun á verði olíu með innheimtu á svokölluðu

[6537] Sbr. ummæli [...] á fundi með lykilstjórnendum Samskipa hf. 4.11.2008.
[6538] Vísast t.d. til „SWOT" greiningar í glærukynningu [...] frá 9. febrúar 2010, sem hann fór yfir á fundi stjórnar Samskipa Holding, þar sem veikileiki var talinn felast m.a. í *„Surplus capacity inn shipping, trucking […]*".

BAF gjaldi af viðskiptavinum. Þá er rangt að olíuverð hafi eingöngu hækkað í kjölfar efnahagshrunsins. Það lækkaði einnig. Sömuleiðis víkja Samskip ekkert að því að á árinu 2010 voru kostnaðarlækkanir verulegar hjá fyrirtækinu, m.a. vegna lækkunar á skipaleigu.

13986. Samskip mótmæla því að verðhækkanir fyrirtækisins gagnvart N&O hafi verið afturvirkar, sbr. mgr. 971-972 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Endurskoðunarákvæði hafi verið í samningnum frá og með 1. janúar 2010 varðandi olíuverðshækkanir. Umræddar verðhækkanir hafi tekið gildi samkvæmt því frá þeim degi. Þrátt fyrir að fundur Samskipa með N&O hafi verið haldinn í lok janúar 2010 hafi umræddar verðhækkanir ekki verið afturvirkar af þeirri ástæðu.

13987. Vegna þessa skal tekið fram að í því samningsákvæði sem Samskip vísa til kemur fram að þann 1. janúar 2010 myndu samningsaðilar hittast og ræða endurskoðun á umræddu flutningsverði. Átti að fara yfir tiltekin atriði sem gætu leitt til lækkunar eða hækkunar á því. Þar segir hins vegar ekkert um það hvaða dag lækkun eða hækkun ætti að taka gildi. Ekki verði því annað séð en um hafi verið að ræða afturvirka hækkun. Samkeppniseftirlitið getur því ekki fallist á sjónarmið Samskipa. Hvað sem líður afturvirkni á hækkuninni þá eru öll framangreind samtímagögn af sama meiði. Hin ólögmæta markaðsskipting Samskipa og Eimskip skapaði skilyrði fyrir fyrirtækin til að halda upp eða hækka verð án ótta um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Umrædd atvik vegna N&O eru í samræmi við framangreint.

13988. Samskip byggja á því að innanhúsgögn Eimskips sýni að fyrirtækið hafi undirbúið sókn í N&O, mikilvægan viðskiptavin Samskipa og það sé merki um þá samkeppni sem hafi ríkt á markaðnum, sbr. mgr. 973 í athugasemdum Samskipa við AII. Umrædd gögn sýni einnig að verð N&O hjá Samskipum hafi verið mjög lágt.

13989. Samtímagögn sýna að Eimskip hafi tekið ákvörðun um að reyna ekki að ná N&O í viðskipti enda hefur fyrirtækið viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip sem m.a. fólst í skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum. Er slíkt ekki til vitnis um samkeppni á markaði, sérstaklega þegar litið er til þess að Eimskip lét jafnframt aðra viðskiptavini Samskipa í friði þrátt fyrir að vera með vannýtta flutningsgetu. Er það jafnframt í samræmi við önnur samtímagögn sem rakin eru í ákvörðun, t.a.m. rekstraráætlun Samskipa sem var á þessum tíma í vinnslu. Þar kemur skýrt fram að gert væri ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip myndu *„hald[a] að sér höndum og legg[ja] áherslu á að hækka verð*“ og að reynt yrði að ná fram hækkunum á N&O. Athygli vekur þessi vissa Samskipa um stefnu og mögulega háttsemi Eimskips. Á sama tíma er jafnframt bókað í fundargerð stjórnar Samskipa að rólegt sé yfir markaði. Í þessum gögnum Samskipa koma ekki fram neinar áhyggjur af því að Eimskip muni með samkeppni reyna að ná til sín viðskiptum N&O.

13990. Samskip mótmæla því að Samkeppniseftirlitið vísi til rekstraráætlana fyrirtækisins sem vísbendingar eða sönnunar á samráði, sbr. mgr. 975 í athugasemdum Samskipa við AII. Samskip hafi sett sér sjálfstæð markmið, án samráðs við keppinauta sína. Þó svo þau markmið séu ekki í samræmi við *„fullkominn samkeppnismarkað*“, að mati Samkeppniseftirlitsins, sé ekki hægt að saka Samskip um samráð. Samskipum sé heimilt að setja markmið um hækkun á samningum gagnvart viðskiptavinum sem greiddu mjög lágt verð. Af því leiði hins vegar ekki að sjálfgefið sé að það takist. Verðlags- og gengisþróun hafi hins vegar gert það að verkum að þurft hafi að ná fram breytingum á samningum við nokkra af stærstu viðskiptavinunum Samskipa og þess vegna hafi verið stefnt að því. Þá hafna Samskip því að það sé eitthvað athugavert við það að gert hafi verið ráð fyrir því í rekstraráætlun fyrirtækisins að halda viðskiptum N&O, sbr. mgr. 983 í athugasemdunum. Segir að fyrirtækið hljóti að stefna að því að halda viðskiptum þar til annað komi í ljós. Ekkert hafi legið fyrir um það að það tækist.

13991. Hér að framan hefur verið fjallað um áherslur Samskipa við gerð rekstraráætlunar innflutningsdeildar fyrir árið 2011. Ljóst er að Samskip gerðu ekki ráð fyrir að fyrirtækið myndi missa stóran viðskiptavin á árinu 2011 þrátt fyrir að samhliða væri gert ráð fyrir verðhækkunum. Til samanburðar má horfa til sömu

gagna (rekstraráætlana) eftir að draga fór úr samráði fyrirtækjanna. Í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2013 var samkeppni sögð að aukast. Þá var gert ráð fyrir endurnýjun samninga en á lægri einingaverðum, sbr. kafla 14.48.

13992. Samkeppniseftirlitið áréttar að líta beri á gögn málsins heildstætt. Eins og fram hefur komið var það meðvituð ákvörðun Samskipa í lok árs 2009 að gera ekki tilraun til að ná Aðföngum í viðskipti en einbeita sér þess í stað að hækkun gagnvart N&O um komandi áramót. Gekk það eftir. Í áætlanagerð innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 var gert ráð fyrir að Samskip myndi halda öllum núverandi viðskiptavinum og áhersla lögð á að hækka einingarverð í þeim samningum sem myndu opnast á árinu, þ.e. m.a. hjá N&O og Húsasmiðjunni. Einnig kemur fram að megin áhersla yrði lögð á að skoða betur smærri aðila á markaðnum sem væru hjá samkeppnisaðilanum.

13993. Áætlanagerð fyrir komandi rekstrarár var stefnumarkandi vegvísir um m.a. markaðsaðgerðir og markmið um veitta þjónustu og/eða vöruframleiðslu. Fyrrnefndar áherslur (forsendur) Samskipa í áætlanagerðinni eru ekki til marks um að fyrirtækið hafi látið af hinu ólögmæta samráði við Eimskip. Ein af megin áherslum fyrirtækisins var að *„skoða betur smærri*" aðila hjá keppinautnum en greinilega átti að láta stærri viðskiptavini hans í friði. Þessi skýra framsetning Samskipa um markaðsaðgerðir, t.d. að hækka verð, sýnir ekki óvissu um viðbrögð og aðgerðir Eimskips, helsta keppinautarins. Sama segir um aðgerðarleysi gagnvart stórum viðskiptavinum Eimskips. Er þetta ein birtingamyndin af samráði Samskipa við Eimskip.

13994. Í mgr. 976 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til fyrri athugasemda fyrirtækisins um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um fundi vegna endurnýjunar Norður-Ameríkusamningsins. Segir að samningaviðræður hafi verið þungar og gengið hægt vegna ágreinings um flutningsgjöld. Málefni viðskiptavina hafi aldrei verið rædd.

13995. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf*" verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum og gámasamstarfið var hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þá vísar Samkeppniseftirlitið til ítarlegrar umfjöllunar um mikilvægi þess að varpað sé ljósi á ítrekuð samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 13.

13996. Í mgr. 978 í athugasemdunum setja Samskip fram athugasemd við það að Samkeppniseftirlitið telji það grunsamlegt að í fundargerð fyrirtækisins sé ekki að finna tilvísun til þess að stjórnarmenn hafi áhyggjur af því að fyrirtækið missi stór viðskipti til Eimskips. Að mati Samskipa hefur þetta ekkert sönnunargildi og að engin ástæða sé til að gera það tortryggilegt að því sé lýst að það sé *„rólegt*" yfir markaðnum. Aðstæður á markaði séu misjafnar frá einum tíma til annars.

13997. Af þessu tilefni skal tekið fram að fundargerðin styður það sem fram kemur í öðrum samtímagögnum, þ.e. að rólegt hafi verið yfir markaðnum á þessum tíma enda mótmæla Samskip því ekki að svo hafi verið. Endurspeglast þetta í áherslum Samskipa í áætlanagerð fyrir árið 2011. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins fær jafnframt stoð í sátt Eimskips við eftirlitið, dags. 16. júní 2021, þar sem fyrirtækið viðurkennir ólögmætt samráð við Samskip í formi takmörkunar á flutningsgetu og skiptingu markaða eftir stærri viðskiptavinum.

13998. Í mgr. 977 í athugasemdum við AII segja Samskip á að málefni N&O hafi sýnilega fengið talsverða athygli innan Eimskips þar sem sjá mætti að (E)forstj hafi ásamt (E)frkvstj-sala/þj átt fund með fyrirtækinu. Að mati Samskipa sýni samtímagögn sem rakin eru í kafla 14.25.2 áhuga innan Eimskips á viðskiptum við N&O og að fyrirtækið hefði talið litlar líkur á að ná til sín viðskiptunum vegna lágs verðs. Hafi Eimskip ekki gert N&O tilboð væri líklegasta skýringin á því, að mati Samskipa, sú að fyrirtækið

hefði ekki séð sér hag í að bjóða svo lágt verð í flutningana, sbr. mgr. 979 og 982 í athugasemdum Samskipa við AII.

13999. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Eins og rakið er ítarlega í kafla 14.25 sýna samtímagögn Eimskips að fyrirtækið skoðaði í fyrstu viðskipti N&O en það breytir ekki þeirri niðurstöðu að Eimskip ákvað að virða hina ólögmætu markaðsskiptingu við Samskip. Engin gögn benda til þess að Eimskip hafi svo mikið sem ígrundað mögulegt verðtilboð til N&O. Að sama skapi eru engin merki í samtímagögnum um að Samskipum hafi staðið ógn af samkeppni frá Eimskip.

14000. Í mgr. 980 í athugasendum Samskip við AII vísar fyrirtækið til samskipta (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um N&O í janúar 2011. Telja Samskip samskiptin sýna að fyrirtækið hafi þurft að lækka verðtilboð sitt til N&O. Samskip hefðu því ekki náð fram þeim verðhækkunum sem upphaflega hefði verið sóst eftir heldur hafi verið gefið eftir af ótta við að missa ella viðskiptin til Eimskips.

14001. Þessar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og er sjónarmiðunum því hafnað. Fyrir liggur að Samskip hækkuðu verð gagnvart N&O í nýjum samningi árið 2010 um 23-28%, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.25. Þar eru líka rakin samtímagögn sem sýna hvernig Samskip unnu að verðhækkuninni án ótta um samkeppni frá Eimskip, sbr. einnig sátt við Eimskip dags. 16. júní 2021 þar sem fyrirtækið viðurkennir alvarlegt samráð við Eimskip, sem fólst m.a. í skiptingu markaða eftir stórum viðskiptavinum. Það var ekki samkeppni frá Eimskip sem leiddi til að Samskip lækkaði fyrstu tillögur um verðhækkanir gagnvart N&O, heldur viðbrögð viðskiptavinarins.

26.26. Um tilboðsumleitan ÍSAM á árinu 2010

14002. Í máli þessu byggja Samskip á því að samningur fyrirtækisins við ÍSAM hafi verið svokallaður „*krónusamningur*", sbr. umfjöllun í mgr. 46 – 54 í athugasemdum fyrirtækisins við AI og mgr. 985 – 1002 í athugasemdum við AII. Vegna falls íslensku krónunnar haustið 2008 hafi verð samkvæmt samningnum því lækkað í evrum talið. Samskip hafi því þurft að „*leiðrétta*" verðið gagnvart m.a. ÍSAM til þess að flutningsverð myndi „*svo gott sem*" halda „*gildi sínu í evrum*", sbr. mgr. 48 í athugasemdunum sbr. einnig t.d. mgr. 77 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2020. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreindar athugasemdir Samskipa um „*krónusamninga*" (þ. á m. vegna ÍSAM) hrófli við þeirri niðurstöðu um atvik tengd tilboðsumleitan ÍSAM árið 2010 í kafla 14.26. Þar segir að umrædd atvik endurspegli markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips og að hún hafi verið virt í tilfelli ÍSAM sem gerði fyrirtækjunum kleift að halda uppi eða hækka verð. Ítarlega er fjallað um umrædd sjónarmið Samskipa sem tengjast 18 krónusamningum (þ. á m. ÍSAM) og gengisfalli íslensku krónunnar í kafla 33.1.5.

14003. Hvað varðar tilvísun Samkeppniseftirlitsins til rekstraráætlunar Samskipa fyrir árið 2010 þar sem gert var ráð fyrir að fyrirtækið héldi viðskiptunum við ÍSAM kveðast Samskip að jafnaði hafa gert ráð fyrir að fyrirtækinu myndi takast að halda í viðskiptavini, nema eitthvað lægi fyrir sem benti sérstaklega til annars, sbr. mgr. 986 í athugasemdum Samskipa við AII.

14004. Af þessu tilefni er rétt að árétta að ein af grunnforsendum hvers framleiðslu- eða þjónustufyrirtækis við gerð rekstraráætlana er magn framleiðslu eða þjónustu sem fyrirtækið áætlar að framleiða eða veita á viðkomandi rekstrarári. Hér viðurkenna Samskip að það hafi verið farsælt að gera ekki ráð fyrir því að missa viðskiptavini og að ætla sér ekki að reyna að ná viðskiptum frá keppinautum til þess að auka hagsæld sína. Með öðrum orðum að keppa ekki á markaðnum, hafa vissu um að Eimskip myndi ekki sækja á mikilvæga viðskiptavini Samskipa og gera ráð fyrir að hækka verð. Rekstraráætlanir eru almennt gerðar til þess að móta hegðun á markaði og setja rekstrarleg markmið fyrir viðkomandi rekstrarár. Vönduð og vel gerð rekstraráætlun er mikilvæg og virk leiðsögn fyrir stjórnendur til að ná settum markmiðum í rekstri. Þessi grunnforsenda og vissa Samskipa um að ætla ekki að sækja aukin viðskipti og um leið vissa um að halda núverandi viðskiptavinum á hærra verði er í samræmi við samfellt samráð

Samskipa og Eimskips um ólögmæta markaðsskiptingu á mikilvægum viðskiptavinum. Stafaði sú vissa og fyrirhugað aðgerðaleysi í markaðsstarfi af samráði við helsta keppinautinn.

14005. Varðandi áætlunargerð og hvort rétt sé að gera ráð fyrir hreyfingu stærri viðskiptavina milli flutningafyrirtækja er athygli vakin á því að samtímagögn fyrirtækjanna fyrir og eftir meginrannsóknartímabilið, þ.e. þegar virk samkeppni ríkti, sýna að svo geti verið. Þegar gengið er út frá því að fyrirtæki haldi öllum núverandi viðskiptavinum þrátt fyrir verðhækkanir og lagt upp með að fyrirtækið sæki ekki ný viðskipti gefur það til kynna að samkeppni sé ekki virk og að önnur sjónarmið ráði för. Varðandi þá röksemd að Samskip hafi *„að jafnaði"* gert ráð fyrir því í áætlunum að fyrirtækinu tækist að halda viðskiptavinum sínum þá er rétt að benda á að Samskip fullyrða á öðrum stað í athugasemdum sínum að fyrirtækið hafi *„ávallt"* lagt þá forsendu til grundvallar.[6539] Er því ósamræmi í skýringum fyrirtækisins. Jafnframt er ljóst að þegar fyrirtækin drógu úr samráðinu og samkeppnin fór vaxandi á ný gerðu Samskip ráð fyrir því í rekstraráætlun að fyrirtækið myndi missa viðskiptavin sem það nefndi *„Lúser ehf."* og að verð gæti lækkað, sbr. umfjöllun í kafla 14.48.

14006. Í mgr. 987 í athugasemdum Samskipa við AII er fullyrt að það sé rangt að fyrirtækið hafi engan áhuga sýnt á að ná Innnes í viðskipti, sbr. kafla 14.26. Vísa Samskip til áður framkominna athugasemda fyrirtækisins þar sem á því er byggt að Samskip hafi átt í töluverðum samskiptum við Innnes. Samskip hafi vitað að samningur Innnes við Eimskip væri í íslenskum krónum og að ljóst væri að til að nái í þau viðskipti þyrfti að bjóða lægsta verð á markaði í íslenskum krónum og mjög vafasamt að það væri rekstrarlega hagkvæmt fyrir Samskip. Ekki er fallist á athugasemdir Samskipa og vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um athugasemdirnar í kafla 14.6 og 26.35.

14007. Í mgr. 988-989 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um að (S)forstj hafi tilkynnt í tölvupósti 4. febrúar 2010 til annarra stjórnenda Samskipa að ÍSAM væri reiðubúið að halda sig í viðskiptum við Samskip ef hagræði yrði skapað og að (S)forstj hafi lýst því yfir að hækka þyrfti innflutning samt sem áður. Mótmæla Samskip þeirri ályktun Samkeppniseftirlitsins að þetta sýni fram á markaðsskiptingu við Eimskip og engan ótta fyrirtækisins um að missa mikilvægan viðskiptavin. Að sögn Samskipa er það alþekkt að þeir viðskiptavinir sem eru í góðu sambandi og samskiptum við stjórnendur þjónustufyrirtækis eru líklegri til að vilja viðhalda slíku viðskiptasambandi, sem hefði verið raunin hjá ÍSAM. Vegna þessa hafi framkvæmdastjóri ÍSAM tekið þá ákvörðun að leitast við að ná samkomulagi við Samskip án þess að fara í formlegt útboð, eins og sjá megi af tölvupósti (S)forstj. Að mati Samskipa beri umræddur tölvupóstur öll merki eðlilegra samskipta á samkeppnismarkaði. Þar reki (S)forstj samskipti við mikilvægan viðskiptavin og kalli til aðra lykilstjórnendur til að vinna að endursamningum við viðskiptavininn og meta hvernig unnt væri að koma til móts við þarfir hans.

14008. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Af gögnum málsins er ljóst að ÍSAM sá ástæðu til að leita að eigin frumkvæði til Eimskips í byrjun febrúar 2010 eins og nánar er rakið í kafla 14.26.1 í ákvörðun, sbr. fund (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj með ÍSAM/Mekka á þeim tíma. Verður ekki annað séð af umræddu fundarboði en að fullur vilji hafi verið hjá ÍSAM að ganga til viðræðna við Eimskip um viðskiptin. Þær skýringar Samskipa að ÍSAM hafi viljað viðhalda góðu viðskiptasambandi sínu við Samskip og því ekki haft áhuga á að leita annað eiga ekki við rök að styðjast. Samtímagögn sýna að viðbrögð Eimskips við umleitan ÍSAM voru dræm. Er það í samræmi við önnur samtímagögn sem sýna að Eimskip ætlaði sér að virða markaðsskiptingu við Samskip um mikilvæga viðskiptavini. Er því ekki að undra að ÍSAM hafi ekki farið í formlegt útboð.

[6539] Sjá mgr. 1172 í athugasemdum Samskipa við AII.

14009. Í mgr. 990 í athugasemdum við AII vísa Samskip til samskipti innan Eimskips vegna ÍSAM og Mekka frá febrúar og mars 2010 sem rakin eru í kafla 14.26.1. Telja Samskip að af gögnunum verði ekkert annað ráðið en að Eimskip hafi sýnt viðskiptunum mikinn áhuga.

14010. Þá telja Samskip að umrædd gögn sýni glöggt að (E)frkvstj-sala/þj hafði sjálfur talið að um *„góð verð væri að ræða"*. Að mati Samskipa var ástæðan fyrir því að (E)frkvstj-sala/þj lýsti því að Mekka hafði verið *„í sjokki"* einfaldlega sú að ÍSAM og Mekka hafði verið með samning við Samskip í íslenskum krónum en verðið hafi af þeim sökum verið orðið mjög lágt. Það hafi verið ástæða þess að Samskip hafi talið nauðsynlegt að ná fram breytingum á samningnum. Jafnframt hafi Samskip metið það svo að svigrúm hafi verið til slíkra breytinga án þess að hætta væri á að Eimskip myndi bjóða betur. Að mati Samskipa eru umrædd samskipti innan Eimskips til marks um þetta.

14011. Þá vísa Samskip til þeirra viðbragða (E)frkvstj-sala/þj í upphafi mars 2010 að bjóðast til þess að fella niður gjöld til Mekka. Jafnframt telja Samskip að sjá megi að (E)frkvstj-sala/þj hafi fylgt málinu ítrekað eftir og ekki útilokað að lækka verð enn frekar. Að mati Samskipa er fullkomlega ljóst að (E)frkvstj-sala/þj hafi reynt að ná viðskiptunum.

14012. Samtímagögn sýna að Samskip töldu *„svigrúm"* til að hækka verð ÍSAM án þess að hætta væri á að Eimskip myndi bjóða betur. Var það á grundvelli hins ólögmæta samráðs sem fyrirtækið gat gengið fram með þessum hætti gagnvart viðskiptavininum. ÍSAM leitaði einnig til Eimskips en vegna hinnar ólögmætu markaðsskiptingar var það án árangurs. Eimskip sótti ekki á þau viðskipti. Eimskip setti fram tilboð til Mekka sem var dótturfélag ÍSAM og mun minni flutningsaðili. Ljóst er af umræddum samskiptum Eimskips og Mekka að viðskiptavinurinn var ekki sáttur við tilboð fyrirtækisins (næst yrði Eimskip *„virkilega"* að *„bretta upp ermar til að ná okkur yfir til ykkar"*, sbr. tölvupóst Mekka til (E)frkvstj-sala/þj 28. maí 2010) og Samskip hélt viðskiptunum og hækkaði verð.

14013. Ljóst er að verð einhverra viðskiptavina Eimskips var í íslenskum krónum, t.d. verð Innnes vegna innflutnings frá Evrópu, en það hefur einmitt verið röksemd Samskipa í athugasemdum fyrirtækisins að vegna þess að Innnes hafi verið með svo lágt verð í íslenskum krónum hjá Eimskip hafi Samskip ekki haft möguleika á að ná viðskiptum þess fyrirtækis.

14014. Þá má benda á að á öðrum stað í athugasemdum Samskipa heldur fyrirtækið því fram að stjórnendur Samskipa hafi verið *„óttaslegnir"* um að Eimskip myndi keyra niður verð gagnvart ÍSAM ef Samskip næðu viðskiptum Innnes.[6540] Þessi athugasemd Samskipa um ótta um að sækja á Innnes fer illa saman við athugasemd fyrirtækisins í mgr. 991 og áfram við AII, sbr. umfjöllun hér á eftir. Þar fjallar fyrirtækið um að hafa boðið Innnes mjög góð verð. Hvað sem þessu ósamræmi líður þá er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að sá ótti sem Samskip vísa til hafi verið ótti við að fara gegn markaðsskiptingunni og valda því að virk samkeppni gæti sprottið upp að nýju við Eimskip, sem myndi setja áform um áframhaldandi góða afkomu fyrirtækisins í uppnám. Hafa ber í huga að samtímagögn sýna að stjórnarformaður Samskipa á Íslandi og stjórnarmaður Samskipa Holding, (S)stjform-S, mat það svo að samkeppni og verðlækkun af hennar völdum gæti haft verulegar neikvæðar afleiðingar á afkomu fyrirtækisins, sbr. ummæli hans á fundi með lykilstjórnendum 4. nóvember 2009. Með hinni ólögmætu markaðsskiptingu við Eimskip var að stuðlað að *„friði"* sem átti að koma í veg fyrir að flutningsverð myndu lækka á markaðnum. Háttsemi fyrirtækjanna hafði raskað óvissu og sjálfstæði þeirra.

14015. Fram kemur í mgr. 991 í athugasemdum Samskipa við AII að fullyrðingar um að (S)forstö-innfl1 hafi, í tölvupósti sínum 5. mars 2010, *„varað"* samstarfsmenn sína við að Innnes myndi hafa samband séu ekki

[6540] Sjá mgr. 1205 í athugasemdum Samskipa við AII.

í samræmi við raunveruleg atvik. Samskip hafi boðið Innnes mjög gott verð í samningaviðræðunum, lægra verð en sumir af þáverandi viðskiptavinum fyrirtækisins nutu.

14016. Telja Samskip að sjá megi af gögnum að það verð sem Innnes hafi notið hjá Eimskip hafi verið langtum lægra en verð sem Samskip buðu sambærilegum viðskiptavinum. Því hafi Samskip ekki getað náð Innnes í viðskipti. Vísa Samskip til þess að Innnes hafi óskað eftir að fá 55 þúsund kr. í flutningsverð á 40 feta gámi hjá Eimskip. Að sögn Samskipa hafði fyrirtækið enga möguleika á að elta það verð. Þá árétta Samskip að upplýsingar um samskipti Innnes við Eimskip hafi borist frá Innnes í samningaviðræðum fyrirtækisins við (S)forstö-innfl1.

14017. Í mgr. 992 í athugasemdum Samskipa við AII telur fyrirtækið fráleitt að halda því fram að (S)viðskstj1 hafi lagt til að bíða með að gefa Innnes lokasvar til þess að virða friðinn við Eimskip, sbr. umfjöllun um tölvupóst (S)viðskstj1 til (S)forstö-innfl1 (afrit til (S)frkvstj-N-Am) 30. mars 2010 í ákvörðun. Vísa Samskip til fyrri athugasemda fyrirtækisins þar sem gerð er grein fyrir því að áhersla Samskipa hefði verið að tryggja viðskipti við ÍSAM áður en gengið væri að samningaborðinu með Innnes. Það hafi verið gert. Fullyrða Samskip að fyrirtækið hafi boðið Innnes mjög gott verð í þeim samningaviðræðum samanborið við aðra viðskiptavini. Þá benda Samskip á að hagsmunir fyrirtækisins af viðskiptum ÍSAM hafi verið miklu meiri en þeir takmörkuðu flutningar sem Innnes vildi fá verðtilboð í.

14018. Þrátt fyrir að Samskip haldi því fram að ályktunin sé ekki í samræmi við raunveruleg atvik gerir fyrirtækið enga tilraun til að útskýra nánar umræddan tölvupóst (S)forstö-innfl1. Þannig hafa Samskip ekki útskýrt af hverju (S)forstö-innfl1 taldi *„gott mál"* að vinna að hækkunum gagnvart ÍSAM á sama tíma og hann taldi að Eimskip væri að hækka á Innnes og það fyrirtæki myndi því snúa sér til Samskipa til að ræða samningamál. Samkeppniseftirlitið telur einnig rétt að rifja upp að Samskip halda því fram annars staðar í athugasemdum sínum að stjórnendur Samskipa hafi verið *„óttaslegnir"* við að gefa Innnes gott tilboð á árinu 2010 því þá gæti Eimskip keyrt niður verð gagnvart ÍSAM. Með öðrum orðum hefði það spillt fyrir áformum Samskipa um að hækka verð gagnvart ÍSAM.

14019. Í ljósi framangreinds og með hliðsjón af gögnum málsins er það mat Samkeppniseftirlitsins að (S)forstö-innfl1 hafi látið (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj vita af mögulegum áhuga Innnes á að fá tilboð frá Samskipum og um leið að vara þá við að ekki mætti rugga bátnum gagnvart Eimskip og skynsamlegt væri að nýta þetta tækifæri frekar til að hækka verð gagnvart ÍSAM. Þá leggja Samskip hvorki fram gögn til stuðnings þeirri fullyrðingu að fyrirtækið hafi boðið Innnes *„mjög góð verð"*. Hvað sem þessu líður er ljóst af gögnum málsins að markaðsskipting við Eimskip var virt í tilviki Innnes sem gerði Eimskip kleift að halda viðskiptunum allt meginrannsóknartímabilið og ítreka hækka verð gagnvart viðskiptavininum. Þá liggja fyrir fjöldamörg gögn, þ. á m. áætlanir Samskipa, sem vísa til þess að ekki hafi verið sótt á ný mið eða ráðagerðir um að sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips eins og Innnes.

14020. Samkeppniseftirlitið bendir á að það sem skipti hér megin máli er tvennt. Annars vegar sú háttsemi Samskipa að sinna lítt og seint ítrekuðum óskum frá Innnes um tilboð í sjóflutninga árin 2009 og 2010, sbr. kafla 14.6 og 14.35. Hins vegar að sama skapi lítill áhugi og sinnuleysi Eimskips gagnvart umleitan ÍSAM um tilboð í flutninga á svipuðum tíma, sbr. kafla 14.26. Niðurstaða þessa varð sú að Samskip náðu fram hækkun gagnvart ÍSAM/Mekka og Eimskip náði fram umtalsverðri hækkun gagnvart Innnes haustið 2011.

14021. Hvað varðar athugasemdir Samskipa um að Innnes hafi í umleitan sinni eftir tilboðum frá Samskipum eingöngu verið að leita eftir tilboðum í takmarkaða flutninga skal tekið fram að þó að ekki hafi verið um að ræða heildarflutninga fyrir Innnes þá bera gögn Samskipa engin merki um að senda hafi átt viðskiptavininum skýr merki um að eiga möguleika hjá Samskipum á betri kjörum eða þjónustu. Þvert á móti. Að sama skapi sýna gögn Eimskips vegna Innnes engan ótta um samkeppnislega ógn frá

Samskipum vegna Innnes, og það þrátt fyrir ítrekaðar verðhækkanir Eimskips gagnvart viðskiptavininum á meginrannsóknartímabili málsins.

14022. Í mgr. 993 í athugasemdum Samskip við AII er vísað til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um samskipti (S)forstj og (S)forstö-innfl1 6. apríl 2010. Að mati Samskipa sýna samskiptin ástæður verðhækkana fyrirtækisins. Þá vísa Samskip til þess að tilvísun til „*sanngjörn leiðrétting*" taki mið að gengisfalli íslensku krónunnar en samningur ÍSAM hafi verið í íslenskum krónum (sem Samskip nefna „*krónusamning*"). Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Vísast til umfjöllunar í kafla 33.1.5 ákvörðunar.

14023. Vísa Samskip jafnframt til tölvupósts (S)forstj til ÍSAM, 19. apríl 2010, þar sem verðbreytingar fyrir heilgámaflutninga séu raktar nánar, sbr. mgr. 993-994 í athugasemdunum. Að mati Samskipa ber minnisblaðið með sér að (S)forstö-innfl1 hafi verið að leitast við að finna milliveg á milli þágildandi samningsverðs og gengishækkunar evru, þ.e. að Samskip næðu einungis hluta gengishækkunar til baka. Telja Samskip að skjalið sé mjög lýsandi fyrir stöðu Samskipa og hvers vegna það hafi verið nauðsynlegt fyrir fyrirtækið að ná fram breytingum á samningnum. Eðli málsins samkvæmt hafi þurft að vanda til verka í samskiptum við viðskiptavininn, gæta þess að gagnkvæmur skilningur væri á þessari stöðu og freista þess að ná ásættanlegri niðurstöðu fyrir báða aðila.

14024. Með virkri samkeppni er ekki sjálfgefið eða einhvers konar náttúrulögmál að keppinautar geti látið breytingar á vísitölum, kostnað, framlegðarkröfur, fjárhagsáskoranir eiganda, kröfur lánadrottna eða hvað annað sem þeir vilja horfa til renna út í verðlag til kaupenda vöru eða þjónustu. Hafa ber í huga að óvissa um viðbrögð keppinauta á markaði og þar að lútandi áhætta er tengist m.a. verðbreytingum (e. risks of uncertainty) er afar mikilvæg virkri samkeppni. Sjálfstæði keppinauta og þessi æskilega óvissa fyrirtækja eru grunnstoðir virkrar samkeppni. Samtímagögn, þ. á m. framangreind gögn, sýna að með samfelldu samráði Samskipa og Eimskips var grafið undan þessum grunnstoðum. Þar sem virk samkeppni ríkir og flutningskerfi er ekki fullnýtt þá sé aðilum erfiðara um vik að velta hækkunum út í verðlagið. Að öðru leyti vísast til ítarlegrar umfjöllunar í kafla 33.1, 33.1.6.4 og 33.3.5 um þessar athugasemdir Samskipa.

14025. Gildandi samningur frá 2007 um farmgjöld frá Evrópu kvað ekki á um tengingu við þróun gengis heldur var verð tengt þróun vísitölu neysluverðs. Ekki var heldur kveðið á um innheimtu á sérstöku olíuálagi eða BAF. Verður að telja að á þeim mörkuðum þar sem virk samkeppni ríkir og afkastageta er ekki fullnýtt þá sé aðilum erfiðara um vik að velta kostnaðarhækkunum út í verðlagið. Í gögnum málsins eru t.a.m. að finna gögn frá stórum innflytjendum, líkt og ÖES, sem sýna að þrátt fyrir að þeir hafi staðið frammi fyrir miklum kostnaðarhækkunum hafi þeir ekki talið sér fært að velta þeim út í verðlagið, sbr. kafla 14.37.7.

14026. Heilt yfir mótmæla Samskip því að fyrirtækið hafi viljað virða frið við Eimskip á markaði, sbr. mgr. 995 og 1002 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Ekkert samkomulag hafi verið milli fyrirtækjanna um stærri viðskiptavini. Stjórnendur Samskipa hafi ekki verið í neinum samskiptum við Eimskip í tengslum við samningaviðræður við ÍSAM eða aðra viðskiptavini.

14027. Af þessu tilefni vísast til umfjöllunar um þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin hafi náð um saman um ólögmæta markaðsskiptingu, þ.e. um að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini hvors annars og þannig skipta með sér markaðnum. Ekki var því þörf á að eiga samskipti um tiltekna viðskiptamenn. Þá skal því haldið til haga að umrædd mótmæli Samskipa um að enginn friður hafi verið við Eimskip eru í ósamræmi við samtímagögn fyrirtækisins sem fjalla um „*ró*" og „*frið*" á markaði. Í þessu sambandi skal sömuleiðis árétta aðrar athugasemdir fyrirtækisins. Á öðrum stöðum í athugasemdum þess kemur fram að fyrirtækið hafi leitað leiða til að auka framlegð með „*verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavini, sem gæfu af sér hærri framlegð. Samskipum var það fullljóst að félagið myndi tapa í verðstríði við Eimskip, enda hafði Eimskip ótvíræða kostnaðarlega yfirburði og var ráðandi aðili á*

markaðnum. Samskip neyddust því til að treysta á "ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð", sbr. mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI. Samskip hafi lagt áhersla á að „*verja fenginn hlut og leita leiða til að auka enn frekar framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum, auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina*", mgr. 1393 í athugasemdum Samskipa við AI. Umræddum athugasemdum Samskipa er því hafnað.

14028. Samskip fjalla um ályktanir og umfjöllun Samkeppniseftirlitsins sem kemur fram í kafla 14.26.2 í ákvörðun í mgr. 996-997 í athugasemdunum. Í tölvupósti frá 20. apríl 2010 sem þar er fjallað um mátti finna upplýsingar um gildandi verð ÍSAM og tillögur um hækkanir, auk samanburðar við verð annarra viðskiptavina. Fullyrða Samskip að tillögur um hækkanir hafi verið í algeru samræmi við verðlags- og gengisþróun.

14029. Kveða Samskip það mega ráða af skjalinu að flutningsverð á 20 og 40 feta gámi hafi hækkað um 14-22%. Benda Samskip á að samningur milli fyrirtækjanna hafi verið undirritaður í mars 2007 og verið í íslenskum krónum. Gengi evrunnar á móti íslenskri krónu hafi á þeim tíma verið 89 kr. en þegar nýr samningur hafi verið undirritaður í apríl 2010 hafi gengið verið 161 kr. Samningurinn hafi því að mati Samskipa þurft að hækka um 81% ef hann hefði átt að halda fullkomlega í við gengisþróun. Telja Samskip fráleitt að Samkeppniseftirlitið haldi því fram að verðhækkanir sem þessar hafi verið grunsamlegar í þessu árferði.

14030. Samkeppniseftirlitið telur rétt að benda á að gildandi samningur ÍSAM frá árinu 2007 tók breytingum í samræmi við breytingar á vísitölu neysluverðs líkt og kveðið var á um í samningnum. Í samningi Samskipa við ÍSAM frá maí 2010, sem var í íslenskum krónum líkt og samningurinn frá 2007, nam hækkun farmgjalda frá Evrópu frá fyrri samningi um 53% fyrir 20 feta gám og fyrir 40 feta gám um 63%. Samskip héldu því viðskiptunum og hækkuðu verð. Í ljósi þess að Samskip vísa til þróunar á vísitölu neysluverðs á þessum tíma þá skal árétta að vísitalan hækkaði um tæp 36%. Því er ljóst að um var að ræða hækkun verulega umfram vísitöluhækkun. Jafnvel þótt að samningshækkun ÍSAM væri umreiknuð yfir í evrur, líkt og Samskip byggja á, þá hefur það enga þýðingu í máli þessu. Samráð Samskipa við Eimskip var til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að halda uppi og hækka verð, óháð því til hvaða myntar er horft. Hvað varðar aðrar athugasemdir Samskipa vísast til umfjöllunar um athugasemdir Samskipa um hina svokölluðu „*krónusamninga*" í kafla 33.1.5.

14031. Af þessu tilefni skal áréttað að á samkeppnismarkaði getur það verið áskorun fyrir fyrirtæki hvernig haga skuli verðstefnu fyrirtækisins þegar aðfangaverð hækkar. Þannig stendur fyrirtækið frammi fyrir því að halda söluverði sínu óbreyttu eða hækka það minna en sem nemur aðfangaverðhækkuninni og eygja þá möguleikann á aukinni markaðshlutdeild eða hækka söluverð sitt til jafns við aðfanga verðhækkunina og eiga þá á hætta á að missa markaðshlutdeild. Þegar fyrirtæki hækkar söluverð umfram hækkanir á aðfangaverði getur það, að öðru óbreyttu búist við því að tapa markaðshlutdeild. Innan vébanda Eimskips og Samskipa voru verðhækkanir almennt undirbúnar á þeim forsendum að fyrirtækin myndu ekki tapa markaðshlutdeild.

14032. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ástæða þess sú að stjórnendur fyrirtækjanna bjuggu við vissu, vegna samráðsins, um að verðhækkanir þeirra myndu ekki leiða til þess að fyrirtækin myndu tapa markaðshlutdeild. Í mgr. 998 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til umfjöllunar (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til (S)forstj og (S)viðskstj1 frá 20. apríl 2010 um að það sé „*einhver slaki*" í þessum verði. Um sé að ræða hefðbundna samningatækni. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið reyni að snúa út úr orðalaginu í tilraun til að mála mynd samráðs.

14033. Samskip vísa einnig til tölvupóstar (S)forstj til (S)viðskstj1 4. maí 2010 þar sem fram kemur að Samskip hafi gefið „*of mikið eftir*" gagnvart ÍSAM. Á (S)forstj að hafa sett fram þær fullyrðingar í ljósi þess góða

verðs sem Samskip buðu ÍSAM. Telja Samskip að fullyrðingar (S)forstj séu í fullkomnu samræmi við fyrri athugasemdir þar sem ljóst sé að Samskip hafi einungis náð litlum hluta gengisbreytinganna til baka.

14034. Jafnframt telja Samskip að samskiptin innan fyrirtækisins í maí 2010 sýni eindreginn vilja Samskipa til að halda ÍSAM í viðskiptum og að fyrirtækið hafi verið reiðubúið að ganga langt í að halda verði í lágmarki og viðskiptavininum ánægðum, sbr. mgr. 999 í athugasemdum Samskipa við AII.

14035. Ekki er unnt að fallast á athugasemdir Samskipa. Sjónarmið Samskipa um að hafa ekki náð ætlunarverki sínu um að *„leiðrétta"* og ná aðeins hluta af meintum gengisbreytingum til baka eru þýðingarlausar í þessu sambandi. Eins og fram kemur í kafla 11.21, 15.3 og 33.1 gerði samráð Samskipa og Eimskips þeim kleift að halda uppi verði og hækka verð, jafnvel þó Samskip vilja í skýringunum umreikna flutningaverðið sem ÍSAM greiddi (í krónum) til Samskipa, yfir í evrur. Samningur ÍSAM var í íslenskri mynt (verðtryggður) en líkt og rakið hefur verið hefur það ekki áhrif á niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmæti samráðs Samskipa við Eimskip hvaða mynt lá til grundvallar í viðkomandi samningi.

14036. Í mgr. 1000 – 1001 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um tilboð Eimskips til Mekka árið 2010, sbr. kafla 14.26.3. Segja Samskip að samtímagögnin sýni að ályktanir Samkeppniseftirlitsins séu rangar. Gögnin sýni að Eimskip hafi einfaldlega orðið undir í þessum viðræðum vegna góðra kjara ÍSAM hjá Samskipum. Þau sýni jafnframt áhuga Eimskips á að ná heildarviðskiptunum þegar samningur við Samskip losnaði að nýju. Þá sýni gögnin að Eimskip hafi boðið mjög lágt verð til Mekka til að ná viðskiptunum. Jafnframt mótmæla Samskip fullyrðingum um að (S)forstö-innfl1 hafi komið í veg fyrir að kappsamir undirmenn gæfu mikilvægum viðskiptavinum Eimskips tilboð.

14037. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Í fyrsta lagi er ljóst að Eimskip virti markaðsskiptinguna og sótti ekki á að ná viðskiptum ÍSAM frá Samskipum. Í öðru lagi sýna gögn Samskipa sömuleiðis engan ótta um samkeppnislega ógn frá Eimskip þegar það undirbjó og náði fram ætlunarverki sínu og hækkaði verð gagnvart ÍSAM. Í þriðja lagi sýna gögn málsins að Eimskip taldi óhætt og ekki til þess fallið að raska samráðinu að gera Mekka tilboð en Mekka var dótturfélag ÍSAM og mun minni flutningskaupandi. Gögnin sýna hins vegar að í meðförum (E)frkvstj-sala/þj, sem hafði ríka aðkomu að samráðinu við Samskip, hækkaði hann tilboðið sem sent var til Mekka. Átti hann bæði við fyrsta tilboðið sem og það síðara. Eru staðhæfingar Samskipa um mjög lágt verð Eimskips til Mekka ekki í samræmi við samtímagögn. Vísast til þess að í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj til m.a. (E)forstj þann 3. mars 2010 greindi hann frá því að Mekka væri *„enn í sjokki"* yfir tilboði Eimskips. Seinna tilboð Eimskips, sent 19. apríl 2010, var heldur ekki nægilega gott því Mekka tilkynnti Eimskip þann 28. maí 2010 að ákveðið hefði verið að ganga til samninga við Samskip og að Eimskip þyrfti *„virkilega brett upp ermar"* til að ná viðskiptunum yfir þegar samningar yrðu lausir á ný.

14038. Í fjórða lagi er vísað til sáttar við Eimskip frá 16. júní 2021 en þar viðurkennir fyrirtækið að hafa á þessum tíma átt í samráði við Samskip sem fólst m.a. í skiptingu á stórum viðskiptavinum. Samtímagögn eru í samræmi við viðurkenningu Eimskips. Kjarni málsins er síðan sá að Samskip endurnýjuðu flutningasamning við ÍSAM/Mekka og hækkaði verð. Framangreint sýnir að fyrirtækin virtu samfellda markaðsskiptingu á þessum tíma. Hvergi eru merki í gögnum málsins um að fyrirtækin hafi á þessum tímapunkti látið af samfelldri ólögmætri háttsemi sinni og virk samkeppni hafi verið hafin á nýju.

26.27. Um verðhækkun Eimskips gagnvart Aðföngum

14039. Í mgr. 1008-1016 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram sjónarmið fyrirtækisins við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um atvik tengd Aðföngum á árinu 2009-2010, sbr. kafla 14.27 í ákvörðun.

14040. Í mgr. 1009 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins varðandi samskipti (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 20. nóvember 2009 vegna óska Aðfanga um verðtilboð frá

Samskipum. Jafnframt vísa Samskip til mgr. 1451-1452 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Þar kemur fram sú skýring Samskipa að það hafi verið mat (S)forstö-innfl1 að Aðföng væru ekki tilbúin að færa alla flutninga sína til Samskipa, heldur fælist í beiðninni ein leið til að styrkja samningsstöðu fyrirtækisins gagnvart Eimskip. Á þessum tíma hafi Samskip unnið hörðum höndum að samningum við aðra mögulega nýja viðskiptavini, s.s. Innnes. Markmiðið hafi verið að ná þeim viðskiptum frekar en að berjast um það magn sem Aðföng fluttu til/frá Ameríku, sem hafi að sögn Samskipa verið óverulegt miðað við heildarflutninga þess. Magnið, þ.e. 50-70 TEU á ári, hafi, að mati Samskipa, litlu bætt við framlegð fyrirtækisins. Í ljósi heildarflutninga Aðfanga hjá Eimskip hafi Samskip vitað að bjóða þyrfti mjög lágt verð í flutningana, þ.e. miklu lægra en magnið réttlætti. Þá telja Samskip ekki stoð fyrir því að álykta að (S)forstö-innfl1 hafi sent síðari tölvupóstinn til að tryggja að (S)viðskstj1 myndi ekki gera Aðföngum hagstætt tilboð.

14041. Að mati Samskipa eru samskiptin ekki til marks um að fyrirtækið hafi með einhverjum hætti ekki viljað hindra verðhækkanir Eimskips gagnvart Aðföngum. *„Strategían*" sem (S)forstö-innfl1 vísi til hafi verið eðlileg verðstrategía, þ.e. að meira magn réttlæti lægra verð. Samskiptin lúti að tilboði í mjög takmarkaða flutninga. Til að ná flutningunum hafi Samskip þurft að bjóða verð sem hafi verið undir því verði sem N&O hafi verið með hjá Samskipum, þar sem Aðföng voru á lágu verði hjá Eimskip. Þetta takmarkaða flutningsmagn Aðfanga hafi því ekki réttlætt sambærilegt eða lægra verð en t.d. verð N&O.

14042. Ekki er unnt að fallast á framangreindar skýringar Samskipa. Óháð afstöðu Aðfanga sýna samtímagögn að Samskip komu því skýrt á framfæri að fyrirtækið hafði ekki áhuga á viðskiptum við Aðföng. Hegðun Samskipa gagnvart öðrum viðskiptavinum Eimskips einkenndist af sama áhugaleysi. Vísast t.d. til umfjöllunar um atvik tengd Innnes í nóvember 2009 í kafla 14.6.

14043. Er skýrt af tölvupóstum (S)forstö-innfl1 að hann vildi ekki að Samskip myndu koma í veg fyrir að Eimskip gæti hækkað verð á Aðföng, þrátt fyrir að (S)forstö-innfl1 hafi talið þetta áhugaverð viðskipti, sbr. *„Thad vaeri gaman að taka thetta, en […]*". Svo virðist sem (S)forstö-innfl1 hafi með þessari ákvörðun talið sig geta tryggt að Samskip gætu þá hækkað verð til N&O. Hafa ber í huga að á þessum tíma og þangað til hrikta fór í stoðum markaðsskiptingarinnar tók (S)forstö-innfl1 ítrekað ákvarðanir um að gefa ekki stórum viðskiptavinum Eimskips hagstæð tilboð. Það breyttist hins vegar á árinu 2013, sbr. kafla 21.

14044. Samkvæmt Samskipum lutu samskipti (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-landfl varðandi IKEA sömu aðferðarfræði eða verðstrategíu og greint er frá að framan, sbr. mgr. 1010 í athugasemdunum. Mótmæla Samskip því að slík aðferðafræði hafi verið hluti af samráði fyrirtækjanna. Umrædd nálgun Samskipa á viðræður og/eða tilboð til viðskiptavina var eðlileg og lögmæt og án nokkurra samskipta eða samráðs við Eimskip.

14045. Að mati Samskipa er umfjöllun Samkeppniseftirlitsins villandi þar sem ekki kemur fram með skýrum hætti að Aðföng leituðu aldrei til fyrirtækisins eftir heildarflutningssamningi áður en samningur þess við Eimskip rann út 1. júlí 2010. Samskip hafi því aldrei fengið tækifæri til að bjóða í flutningana í heild sinni, sbr. mgr. 1011 í athugasemdum Samskipa við AII.

14046. Þessum athugasemdum Samskipa er hafnað. Samtímagögn sýna að Aðföng leituðu til Samskipa í nóvember 2009 og óskuðu eftir verðtilboði í flutninga til og frá Bandaríkjunum. Í stað þess að grípa það tækifæri til að komast nær þessum mikilvæga viðskiptavini var tekin ákvörðun um að bjóða ekki lágt verð þar sem Eimskip væri *„örugglega að reyna að hækka á þá*". Verða þau viðbrögð Samskipa ekki réttlætt með þeirri útskýringu að Aðföng hafi aldrei gefið Samskipum tækifæri til að bjóða í heildarflutninga fyrirtækisins. Afstaða Samskipa var frekar að hlífa Eimskip við því að Aðföng gætu styrkt stöðu sína gagnvart Eimskip, sem var rökrétt í ljósi samráðs fyrirtækjanna og ætlunar þeirra að hækka verð.

14047. Í þessu samhengi er rétt að benda á ósamræmi í sjónarmiðum Samskipa hvað þetta varðar. Í mgr. 953 í athugasemdum fyrirtækisins við AII er vísað til glærukynningar (S)forstö-innfl1 um sölustarf innflutningsdeildar árið 2010, sem hann vistaði 28. janúar 2010. Benda Samskip á að á glæru 7 sé fjallað um til hvers hafi verið ætlast af viðskiptastjórum, þ.e. að „*Þekkja samkeppnina*", „*Halda góðu sambandi við viðskiptavini sem eru hjá samkeppnisaðilum*" og „*Vita hvenær samningur þeirra rennur út*". Að sögn Samskipa hafi (S)forstö-innfl1 með þessu verið að brýna fyrir viðskiptastjórum að vera á tánum þegar samningar viðskiptavina Eimskips væru að líða undir lok. Samtímagögn sýna hins vegar ekki að þessar aðgerðir hafi verið notaðar af hálfu Samskipa til að ná mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip en þetta sýnir að skýringar Samskipa hér að framan, um að fyrirtækið hafi aldrei fengið tækifæri til að bjóða í flutninga Aðfanga vegna þess að Aðföng leituðu aldrei til Samskipa, standast ekki.

14048. Í mgr. 1012 í athugasemdum Samskipa við AII mótmælir fyrirtækið því mati Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi getað hækkað verð á Aðföng vegna þess að friður hafi ríkt á markaðnum á grundvelli samráðs við Samskip. Telja Samskip að verðhækkanir Eimskips hafi komið til vegna sömu ástæðna og verðhækkanir Samskipa, þ.e. efnahagsaðstæður og verðlagsþróun. Líklegt sé að sjóflutningsgjöld Aðfanga hafi verið lág og í íslenskum krónum. Að mati Samskipa sé ekkert í tilvitnuðum samskiptum Eimskips sem gefi tilefni til ályktana um samráð fyrirtækisins við Samskip.

14049. Ekki er fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Vangaveltur fyrirtækisins um að Aðföng hafi verið á lágu verði eru þýðingarlaus en á þessum tíma höfðu fyrirtækin átt í áralöngu samráði og Eimskip ítrekað hækkað verð gagnvart Aðföngum. Þá er þýðingarlaust hjá Samskipum að skýra aðgerðarleysi fyrirtækisins gagnvart Aðföngum með vísan til þess að viðskiptavinurinn hafi verið með flutningsverð í íslenskum krónum.

14050. Hvað varðar skýringar Samskipa á ástæðum hækkana Eimskips þá eru þær ekki skýrðar frekar. Hvað sem því líður er rétt að árétta að þótt fyrirtæki telji sig hafa ástæður fyrir því að hækka verð leiðir það ekki sjálfkrafa til þess að verðhækkun sé möguleg. Á þeim mörkuðum þar sem virk samkeppni ríkir og flutningskerfi er ekki fullnýtt þá sé aðilum erfiðara um vik að velta slíku út í verðlagið. Gögn málsins sýna að samkeppni á viðkomandi markaði var ekki virk heldur stuðlaði markaðsskiptingin að því að bæði fyrirtækin gátu bæði, án ótta um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars, haldið uppi eða hækkað verð.

14051. Samskip telja fráleitt að halda því fram að fyrirtækið hafi með einhverjum hætti tekið afstöðu um að virða markaðsskiptingu við Eimskip vegna þess að Samskip buðu Aðföngum verð samkvæmt gjaldskrá fyrir einn tilfallandi flutning, sbr. mgr. 1013 í athugasemdum Samskipa við AII. Aðföng hafi verið samningsbundið Eimskip og hafi ekki sýnt áhuga á því að færa sig yfir til Samskipa. Sendingin hafi komið með Samskipum vegna mistaka sendanda og þar sem enginn samningur hafi verið til staðar hafi flutningurinn sjálfkrafa verið settur á gjaldskrá. Þótt Aðföng hafi verið óánægð með slíkt verð þá sé eðlilegt að Eimskip bjóði samningsbundnum viðskiptavini lægra verð en Samskip í þessu staka tilviki, sbr. mgr. 1014 í athugasemdunum.

14052. Þar að auki telja Samskip að ráða megi af gögnum málsins að Aðföng hafi verið á afar lágu verði hjá Eimskip og að umrædd hækkun breyti þar engu, sbr. mgr. 1015 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Segir fyrirtækið að þetta sé lægsta verð sem Samskip hafi séð og skýri það að mati fyrirtækisins hvers vegna Aðföng hafi engan áhuga sýnt á að leita tilboða frá Samskipum. Að mati Samskipa skýrir þetta lága verð viðbrögð Aðfanga þegar fyrirtækið fékk reikning samkvæmt gjaldskrá og að fyrirtækið hafi ekki verið sátt við afsláttinn sem Samskip voru reiðubúin að veita. Að mati Samskipa er ljóst að fyrirtækið gat aldrei réttlætt verð fyrir slíka staka sendingu sem var nálægt þessu verði.

14053. Þessum skýringum Samskipa er hafnað. Virt saman sýna gögnin að með því að setja Aðföng „*á verðskrá*" gáfu Samskip skýr skilaboð um að fyrirtækið ætlaði ekki að bjóða verð til Aðfanga sem hefði þau áhrif að viðskiptavinurinn gæti íhugað að leita til eða færa viðskipti sín frá Eimskip (sbr. hið

gagnstæða þegar Samskip töluðu um að gefa viðskiptavinum „*grænlensk verð*"). Samskip kusu þess í stað að virða markaðsskiptinguna sem var í samræmi við fyrri fyrirmæli eða útskýringar (S)forstö-innfl1 um að ekki mætti „*hræra í*" slíkum viðskiptavinum Eimskips til þess að spilla ekki fyrir möguleikum Samskipa að hækka verð gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum. Endurspegluðu þessar ákvarðanir þannig samráð fyrirtækjanna og hina ólögmætu markaðsskiptingu.

14054. Þessi háttsemi Samskipa breyttist hins vegar þegar draga fór úr samráðinu á árinu 2013. Þá er því hafnað að Aðföng hafi aldrei sýnt áhuga á að færa sig yfir til Samskipa enda hafði fyrirtækið óskað eftir verðtilboði frá Samskipum í alla Ameríkuflutninga þess, sbr. framanritað.

26.28. Um verðhækkanir sumarið 2010

14055. Í kafla 14.28 í ákvörðun er fjallað um verðhækkun Samskipa og Eimskips sumarið 2010 en aðdragandi hennar hefur áður verið rakinn í kafla 14.17.

14056. Að mati Samskipa sýni gögnin afar glöggt að ákvörðun fyrirtækisins um að hækka verð hafi verið sjálfstæð ákvörðun og að ályktun Samkeppniseftirlitsins fari gegn samtímagögnum. Þá árétta Samskip að verðhækkanir fyrirtækisins á öllu rannsóknartímabilinu hafi verið í takti við verðlagsþróun. Í þessu tilviki sem og öðrum hafi verið þörf fyrir hækkanir. Samskip hafi haldið að sér höndum en ákveðið síðan að fylgja í kjölfar þess aðila sem var ráðandi á markaðnum.

14057. Þá segja Samskip að Samkeppniseftirlitið gefi til kynna að spurning (S)frkvstj-millilandasv um hvað sé rétt að gera „*okkar megin*" bendi til samskipta við Eimskip, sbr. umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.28. Er því hafnað af hálfu Samskipa. Af þessu tilefni segir í athugasemdum Samskipa að Eimskip hafi á þessum tíma sent bréf til allra viðskiptavina sinna, þ.m.t. Samskipa, með tilkynningu um verðhækkun og sameiningu CPC gjalds og sjóflutningsgjalds. Bréfið hafi verið dagsett 28. júní og stílað á hagdeild Samskipa. Segja Samskip að af samskiptum stjórnenda um hvort rétt væri að hækka sjóflutningsverð sé ljóst að engin ákvörðun hafði verið tekin um það innan Samskipa hvort hækkað yrði eða þá hversu mikið. Þetta sjáist á tölvupóstum (S)forstj til annarra lykilstjórnenda þar sem hann spyr hvað þeir vilji gera, „*bíða með fram í næstu viku? senda út nú – hækka sjófrakt, eða aðra tekjupósta eða sleppa öllum hækkunum*".

14058. Líkt og rökstutt er í ákvörðun þessari voru verðhækkanir Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabili málsins hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips gerði fyrirtækjunum kleift að viðhalda eða hækka verð og það skapaði vissu fyrir því að helsti keppinauturinn myndi ekki reyna að ná til sín óánægðum viðskiptavinum vegna hærra verðs. Þannig gerði samráðið fyrirtækjunum kleift að halda uppi verði á markaðnum.

14059. Þá skal því einnig haldið til haga að í máli þessu er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið. Ólögmætt samráð fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga tekur ekki einungis til samninga eða samskipta um endanlega hækkun á verði eða tímasetningu hennar heldur einnig því að koma á ástandi til að ná fram því markmiði að hækka verð.

14060. Eimskip hækkaði verð á sjófrakt 1. júlí 2010. Samtímagögn sýna að í kjölfar hækkunarinnar veltu stjórnendur Samskipa því fyrir sér hver viðbrögð fyrirtækisins ættu að vera við því. Ef litið er heildstætt á samskipti stjórnenda Samskipa í kjölfar verðhækkunarinnar er, andstætt því sem Samskip halda fram, ekki að finna því nokkra stoð í samtímagögnum að til álita hafi komið hjá stjórnendum Samskipa að bregðast við verðhækkun Eimskips með öðrum hætti en að hækka verð Samskipa. Hvergi er fjallað um að Samskip sjái þar tækifæri til að hagnýta sér hækkun Eimskips. Þess í stað hækkuðu Samskip gjaldskrá sjóflutnings og sameinuðu staðsetningargjald inn í sjóflutningsverð, líkt og Eimskip, þrátt fyrir að

(S)forstö-innfl1 hafi talið „*erfitt að verja sjófraktshækkunina*“ og að (S)forstj hafi talið „*umdeilt*“ að sameina staðsetningargjald og sjóflutningsverð.

14061. Einnig vekur sérstaka athygli að (S)forstj taldi unnt að hækka almennt verð á sjóflutningum þrátt fyrir að einn mikilvægasti viðskiptavinur fyrirtækisins, Húsasmiðjan, hefði nánast á sama tíma sagt upp samningi við Samskip vegna „*mikilla hækkana*“. Þvert á móti taldi (S)forstj unnt að „*ýta hækkun á sjófrakt*“ á viðskiptavini og sjónarmið um að erfitt yrði að verja umrædda hækkun höfðu engin áhrif á þessi áform Samskipa.

14062. Endurspeglaðist í þessu samráð fyrirtækjanna um að forðast verðsamkeppni við hvort annað.

14063. Þá ber að árétta að gagnaðili Samskipa í hinu ólögmæta samráði, Eimskip, hefur viðurkennt að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, m.a. með samráði við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

14064. Í mgr. 1020-1021 í athugasemdum Samskipa við AII segir varðandi umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um uppsögn Húsasmiðjunnar á samningi við Samskip að því hafi farið fjarri að samningsbundnir viðskiptavinir hafi greitt uppsett verð samkvæmt gjaldskrá. Efni samninga hafi ráðist af samningaviðræðum. Almennar gjaldskrárbreytingar séu háðar samningum við einstaka viðskiptavini. Í tilviki Húsasmiðjunnar hafi verð fylgt vísitölu neysluverðs og verðið því ekki breyst eftir almennum gjaldskrárhækkunum. Því hafi engin tenging verið á milli almennra gjaldskrárhækkana Samskipa og uppsagnar Húsasmiðjunnar.

14065. Af þessu tilefni skal tekið fram að Samkeppniseftirlitið hefur ekki lagt til grundvallar að orsakasamband hafi verið á milli gjaldskrárhækkunar Samskipa og uppsagnar Húsasmiðjunnar á samningi við fyrirtækið. Tölvupóstar stjórnenda Samskipa eru þó til marks um að uppsögn eins stærsta viðskiptavinar fyrirtækisins vegna „*mikilla hækkana*“ hafði engin áhrif á ákvörðun stjórnendanna að ráðast í frekari verðhækkanir gagnvart öðrum viðskiptavinum. Er það í samræmi við önnur gögn málsins um verðhækkanir fyrirtækja sem framkvæmdar voru án nokkurs ótta við viðbrögð helsta keppinautarins og er skýr birtingarmynd hins samfellda samráðs.

14066. Þá tóku ýmsir samningar Samskipa við viðskiptavini hækkunum í samræmi við gjaldskrá. Því er ljóst að hækkun Samskipa á gjaldskrá hafði áhrif á samninga við viðskiptavini til hækkunar.

26.29. Um endurnýjun á samningi Eimskips við IKEA árið 2010

14067. Í mgr. 1022-1024 í athugasemdum Samskipa við AII og í mgr. 1380, 1450 og 1625 í athugasemdum Samskipa við AI koma fram sjónarmið fyrirtækisins um atvik tengd viðskiptum IKEA.

14068. Í mgr. 1380 í athugasemdum Samskipa við AI hafnar fyrirtækið ályktunum og umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um atvik tengd IKEA. Í mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII segir að fyrirtækið hafi sótt talsverða markaðshlutdeild á fyrstu mánuðum ársins 2009 og hafi því haft vaxandi áhyggjur af því að Eimskip, sem hafi verið markaðsráðandi aðilinn, myndi slá til baka. Því hafi verið lögð áhersla á að verja þá sterku stöðu sem Samskip hafi skapað sér og leita leiða til að auka framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja frekar á minni og meðalstóra viðskiptavini þar sem framlegð hafi verið hærri.[6541]

14069. Hér staðfesta Samskip að fyrirtækið tók þá meðvituðu ákvörðun að keppa ekki um mikilvæga viðskiptavini Eimskips frá febrúar 2009 og a.m.k. út árið 2010. Í samtímagögnum kemur skýrt fram að

[6541] Sjá einnig mgr. 1450 og 1625 í athugasemdum Samskipa við AI.

Samskip vildu með þessu gefa Eimskip frið til þess að ná fram verðhækkun hjá sínum viðskiptavinum og að Eimskip myndi þá láta viðskiptavini Samskipa í friði og fyrirtækið gæti þá hækkað verð hjá þeim og aukið þannig framlegð sína. Endurspeglast samráð fyrirtækjanna í þeirri vissu sem var á meðal stjórnenda fyrirtækjanna um áhrif þessara ákvarðana.

14070. Þó er rétt að benda á að framangreind fullyrðing Samskipa er í ósamræmi við fullyrðingu Samskipa í mgr. 1452 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Þar segjast Samskip hafa unnið hörðum höndum á þessum tíma, þ.e. í nóvember 2009, að samningum við mögulega viðskiptavini. M.a. hafi verið horft til Innnes o.fl., en fyrirtækið var stór viðskiptavinur Eimskips.

14071. Í mgr. 1023 í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins, sbr. m.a. kafla 14.29.[6542] Bendir fyrirtækið á að allir þeir viðskiptavinir sem (S)forstö-innfl1 telur upp í tölvupóstinum hafi verið stórir viðskiptavinir með flutningasamninga þar sem sjófrakt var innheimt í íslenskum krónum. Í kjölfar efnahagshrunsins og hruns íslensku krónunnar hafi verðlag þessara samninga verið komið langt undir kostnaðarverð og þeir því mjög skakkir í samanburði við markaðinn. Nauðsynlegt hafi verið að láta reyna á það að taka þessa samninga upp og endursemja við þessa viðskiptavini.

14072. Samskip hafa ekki lagt fram nein gögn til stuðnings því að umræddir samningar hafi verið komnir langt undir kostnaðarverð. Í því sambandi má benda á að samningur Húsasmiðjunnar tók hækkunum í samræmi við breytingar á vísitölu neysluverðs og gengis. Samningar við Rúmfatalagerinn og ÍSAM voru á þessum tíma báðir tryggðir í samræmi við hækkun á vísitölu neysluverðs. Nánar er fjallað um sömu sjónarmið fyrirtækisins um það sem fyrirtækið nefnir „*krónusamninga*" í kafla 33.1.5.

14073. Þá telja Samskip að tölvupósturinn gefi til kynna að (S)forstö-innfl1 hafi metið það svo að ekki væri unnt að ná viðskiptum IKEA nema með því að bjóða fyrirtækinu lægsta verð á markaðnum, þ.e. verð sem væri lægra en verð stærstu viðskiptavina Samskipa, sbr. mgr. 1023 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. [6543] Að sögn Samskipa hafi (S)forstö-innfl1 áður reynt að ná viðskiptum IKEA en án árangurs og Samskip því talið að eftir það ferli hafi IKEA verið á mjög lágu verði hjá Eimskip. Ákvörðun um að fara ekki á eftir IKEA hafi byggst á þessu.

14074. Fullyrðing Samskipa um að IKEA hafi verið á mjög lágu verði hjá Eimskip á árinu 2010 er ekki studd gögnum eða öðrum skýringum. Samkeppniseftirlitið finnur heldur ekki stoð fyrir þessari staðhæfingu í gögnum málsins. Samkvæmt samningi IKEA við Eimskip frá árinu 2007 var sjóflutningur fyrirtækisins í evrum auk þess sem verð í íslenskum krónum tók hækkunum. Því fylgdi sjóflutningsverð samningsins að öllu leyti hækkunum á gengi evru. Þá má nefna að verð IKEA hjá Eimskip var um 54% hærra en verð Rúmfatalagersins hjá Samskipum við undirritun nýs samnings á árinu 2010. Verðlagning IKEA hjá Eimskip hefði því ekki átt að koma í veg fyrir að Samskip myndu sækja á þann viðskiptavin haustið 2010. Horft til samtímagagna var það hin samfellda markaðsskipting við Eimskip sem leiddi til ákvörðunar (S)forstö-innfl1. Í því sambandi vísast til eftirfarandi tölvupósts (S)forstö-innfl1 í nóvember 2009 varðandi lausan samning IKEA á árinu 2010: „*Samningur þeirra* [IKEA] *við Eimskip er uppsegjanlegur um áramót með 6 mánaða fyrirvara. Ikea menn ætla að segja honum upp. Við reyndum við Ikea síðast og ég geri ekki ráð fyrir að reyna við þá næsta sumar. Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM*". Jafnvel þótt fallist yrði á staðhæfingu Samskipa um að verð í þágildandi samningi IKEA við Eimskip hafi verið lágt, sem ekkert bendir til að sé á rökum reist, þá sýna samtímagögn að Samskip sóttust ekki eftir að ná viðskiptum IKEA.

[6542] Sjá einnig mgr. 1450 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6543] Sbr. einnig mgr. 1625 í athugasemdum Samskipa við AI.

14075. Samskip kveða þá staðreynd að systurfélag þess í Hollandi hafi samið við IKEA í Evrópu á óskyldum markaði ekki geta haft neina þýðingu, sbr. mgr. 1625 í athugasemdum fyrirtækisins við AI.

14076. Að lokum hafna Samskip öllum ályktunum Samkeppniseftirlitsins um að samskipti innan fyrirtækisins vegna IKEA feli í sér vísbendingu um samráð við Eimskip, sbr. mgr. 1024 í athugasemdum Samskipa við AII.

14077. Í samfelldu samráði Samskipa og Eimskips fólst m.a. markaðsskipting sem tók til stærri viðskiptavina. Gögn sem tengjast IKEA og atvikum tengdum þeim viðskiptavini endurspegla að fyrirtækin virtu samráðið á þessum tíma. Þau samtímagögn sem varða lausan samning IKEA á á árinu 2010 eru skýr birtingarmynd þessa. Líkt og áður hefur verið rakið er ólögmæt markaðsskipting tiltölulega einföld í framkvæmd, sérstaklega þegar hún tekur aðeins til fárra stórra viðskiptavina. Með vísan til þeirrar sönnunarsjónarmiða sem gilda í samkeppnisrétti, sem rakin hafa verið, þykja þessi gögn og ummæli innan Samskipa því fullnægjandi til sönnunar um samráð fyrirtækjanna að þessu leyti. Þá ber að líta til þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip, m.a. með skiptingu markaða eftir stærri viðskiptavinum, sbr. sátt Eimskips, frá 16. júní 2021.

26.30. Um Öskju – Eimskip tekur *„vertu á vappi trykkið“*

14078. Í mgr. 1626-1689 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 1026-1027 í athugasemdum við AII er því hafnað að atvik tengd Öskju haustið 2010 hafi verið liður í ólögmætri markaðsskiptingu Samskipa með Eimskip. Samskip hafi ekki forsendur til að meta hvernig stjórnendur Eimskips mátu möguleika fyrirtækisins á að ná viðskiptum Öskju. Samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj þann 7. september 2010 gefi aftur á móti til kynna að áhugi hafi verið á því innan Eimskips. Á sama tíma hafi (S)forstö-innfl1 ýtt á eftir Öskju um að klára endurnýjun á samningnum. Telja Samskip ályktanir Samkeppniseftirlitsins án stoðar í gögnum en ekki stoði að vísa til annarra ótengdra atvika og viðskiptavina. Að mati Samskipa bendi ekkert í tilvitnuðum samskiptum til samskipta á milli Eimskips og Samskipa. Þvert á móti megi sjá að ekkert samkomulag hafi verið fyrir hendi á milli fyrirtækjanna um þessi viðskipti.

14079. Af þessu tilefni skal tekið fram að við mat á því hvort samráð hafi átt sér stað er samkeppnisyfirvöldum heimilt að líta til annarra gagna eða atvika til stuðnings ályktunum sínum. Margoft hefur verið vísað til þess í ákvörðun þessari að Samkeppniseftirlitinu sé einmitt heimilt, við sönnun á ólögmætu samráði, að líta heildstætt á öll gögn málsins og beita ályktunum út frá því.

14080. Ummæli (E)forstj, virt með öðrum gögnum málsins, sýnir að hann hafi viljað viðhalda ólögmætri markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips og voru því í samræmi við það að Eimskip tryggði að viðskiptavinurinn myndi ekki sjái sér hag í því að færa viðskipti frá einu samráðsfyrirtæki til annars.

14081. Þykja gögnin, í samhengi við önnur gögn og atvik á þessum tíma, benda eindregið til þess að í fyrirmælum (E)forstj um að nota *„vertu á vappi trykkið“* hafi falist að eiga samskipti við viðskiptavini Samskipa sem óskuðu eftir betra verði án þess að grípa til neinna ráðstafana sem raunverulega miðuðu að því að ná umræddum viðskiptum. Þannig hafi fyrirtækið forðast að keppa um mikilvægan viðskiptavin Samskipa. Engu skipti þótt fjármálastjóri Öskju hefði beint samband við (E)forstj og lýsti yfir eindregnum áhuga á að flytja viðskipti bílaumboðsins til Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefði það eitt og sér átt að vera næg ástæða fyrir Eimskip til að útbúa tilboð og gera tilraun til að ná viðskiptunum. Í þessu sambandi vísast jafnframt til umfjöllunar í ákvörðun þessari þar sem fjallað er um mikilvægi bílaumboða sem viðskiptavina í innflutningi sjóleiðis.

14082. Vegna þessara atvika tengdum Öskju árið 2010 er mikilvægt að horfa til annarra atvika sem ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna tók til á þessum tíma. Vísast hér til umfjöllunar um atvik tengd OJK og Europris, sbr. umfjöllun hér á eftir, IKEA (kafla 14.29), Rúmfatalagernum (kafla 14.23), ÍSAM (kafla

14.26) og Húsasmiðjunni (kafla 14.33). Þau atvik og tímasetning endurspegla samráð fyrirtækjanna líkt og í tilviki Öskju. Þá skal litið til þess að Eimskip hefur viðurkennt að hafa með ólögmætu samráði við Samskip skipt mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum.

26.31. Um tilboðsumleitan OJK og Europris árið 2010

14083. Í mgr. 1059-1079 í athugasemdum Samskipa við AII, mgr. 118-120 í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022, og í mgr. 64 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022, koma fram athugasemdir fyrirtækisins við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um atvik tengd OJK og Europris á árinu 2010.[6544]

14084. Líkt og rakið er í ákvörðun upplýsti OJK þá (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 28. júlí 2010 um uppsögn á flutningasamningi fyrirtækjanna og lýsti yfir þeirri hugmynd að efna til útboðs. Í mgr. 1059 athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til þess að (S)forstö-innfl1 hafi þegar í stað brugðist við og fallist á að fresta fyrirhugaðri verðhækkun gagnvart OJK, þrátt fyrir að hún væri samningsbundin, þar til niðurstöður útboðsins lægju fyrir. Samskip hafi með þessu leitast við að halda góðum tengslum við OJK og reynt að tryggja eftir fremsta megni áframhaldandi viðskipti við OJK.

14085. Í mgr. 1060 og 1078 í athugasemdunum vísa Samskip til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um markaðsskýrslu innflutningsdeildar fyrir árið 2011.[6545] Að mati Samskipa staðfestir markaðsskýrslan að virk samkeppni var á markaðnum og að áform fyrirtækisins hafi verið að keppa áfram af fullum krafti við Eimskip. Sjá megi skýrt merki um vilja Samskipa til að sækja á viðskiptavini Eimskips. Í áætluninni sé vísað til lista yfir viðskiptavini Eimskips og tekið fram að lögð verði áhersla á að ná í A viðskiptavini fyrirtækisins.

14086. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið líti vísvitandi framhjá veigamiklum atriðum í skýrslunni í þeim tilgangi að styðja við kenningar sínar. Samskip vísa t.a.m. til þess að í kafla 2.4 í markaðsskýrslunni sé farið yfir þá samkeppni sem ríkti á markaðnum og því lýst að ef fyrirtæki færast yfir til Eimskips myndu Samskip svara í sömu mynt og sækja fyrirtæki frá þeim. Þá benda Samskip á línurit þar sem farið sé yfir markaðshlutdeild fyrirtækisins á undanförnum árum en af því sjáist að mikil samkeppni hafi ríkt á milli fyrirtækjanna og að Samskipum hafi orðið talsvert ágengt. Því hafi áhersla verið lögð á að halda áunninni markaðshlutdeild. Þá vísa Samskip til þess að á bls. 12, 15-16, 23-25 í skýrslunni sé farið yfir ýmsar tilfæringar viðskiptavina milli fyrirtækjanna, fjallað um lág verðtilboð samkeppnisaðila og stefnu fyrirtækisins um að auka markaðshlutdeild á tilteknum mörkuðum. Að mati Samskipa eigi hlutlaus lestur á skýrslunni því að leiða til ályktana um að eðlileg samkeppni hafi ríkt á markaðnum.

14087. Varðandi stefnu landflutningadeildar Samskipa vísar fyrirtækið til sömu röksemda og áður. Samskip hafi ávallt gert ráð fyrir að halda viðskiptavinum í forsendum áætlanagerðar hvers árs, en á þessum tíma hafi ekki verið ljóst hvort OJK myndi færa sig til Eimskips, sbr. mgr. 1062 í athugasemdunum. Hafi verið uppi áform um að bjóða OJK mjög gott verð til að reyna að tryggja áframhaldandi viðskipti.

14088. Athugasemdir Samskipa hrekja ekki niðurstöðu um samfellt samráð við Eimskip hafi verið til staðar á þessum tíma og atvik vegna OJK og Europris árið 2010 endurspegli það. Hér skiptir megin máli að samtímagögn Eimskips eru af sama meiði og sýna vissu um að halda sínum viðskiptavinum, sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini Samskipa og halda uppi eða hækka verð, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021. Rekstraráætlun Samskipa er síðan skýr um að ef Eimskip myndi ekki virða samráðið árið 2011 þá kæmu Samskip til að gera slíkt hið sama.

[6544] Sjá einnig mgr. 118-120 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.
[6545] Sjá einnig mgr. 119 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.

14089. Í tilefni af skýringum Samskipa um orðalag í markaðsskýrslu fyrirtækisins er rétt að árétta að áætlanir sem þessar eru almennt gerðar til þess að móta hegðun á markaði og setur hún rekstrarleg markmið fyrir viðkomandi rekstrarár. Samráð fyrirtækjanna endurspeglast í þeim grunnforsendum að ætla ekki að sækja aukin viðskipti og þeirri vissu að halda þáverandi viðskiptavinum. Samtímagögn sýna að með samráði fyrirtækjanna hafði æskilegri óvissu milla fyrirtækjanna verið raskað. Þá vísast til þess að í áætluninni kemur skýrt fram að ró hafði verið á flutningamarkaðnum og að Samskip geri ráð fyrir *„að bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð.*" Með öðrum orðum ætluðu Samskip áfram að virða markaðsskiptinguna með því að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips.

14090. Varðandi þá staðhæfingu Samskipa að markaðsskýrslan staðfesti að virk samkeppni hafi ríkt á markaðnum og að áform fyrirtækisins hafi verið að keppa áfram af fullum krafti við Eimskip er rétt að benda á að þessi staðhæfing er í ósamræmi við umfjöllun Samskipa sem fram kemur í mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII í tengslum við umfjöllun um IKEA.[6546] Þar viðurkenna Samskip að fyrirtækið hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips þar sem fyrirtækið hafi sótt talsverða markaðshlutdeild á fyrstu mánuðum ársins 2009 og hafi því haft vaxandi áhyggjur af því að Eimskip, sem hafi verið markaðsráðandi, myndi slá til baka. Því hafi verið lögð áhersla á að verja þá sterku stöðu sem Samskip hafi skapað sér og leitað leiða til að auka framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja frekar á minni og meðalstóra viðskiptavini þar sem framlegð hafi verið hærri.

14091. Þegar markaðsskýrslan er virt með hliðsjón af öðrum samtímagögnum verður ekki dregin önnur ályktun en að Samskip hafi forðast að keppa um mikilvæga viðskiptavini Eimskips og kosið að virða þá *„ró*" á markaðnum sem fyrirtækin höfðu komið á með samstilltum aðgerðum sínum.

14092. Varðandi tilvísun Samskipa til aukningar á markaðshlutdeild fyrirtækisins er rétt að benda á að í markaðsskýrslu innflutningsdeildar fyrir árið 2012 er að finna yfirlit yfir markaðshlutdeild Samskipa á árunum 2007-2011. Samkvæmt yfirlitinu lækkaði markaðshlutdeild Samskipa til ársins 2009. Markaðshlutdeild Samskipa jókst lítillega á árinu 2009, sem a.m.k. má að hluta rekja til þess að viðskipti N&O fóru til Samskipa. Hækkaði markaðshlutdeild fyrirtækisins þannig um 0,5% frá árinu 2009 til ársins 2010. Hins vegar var markaðshlutdeild fyrirtækisins nánast óbreytt árin 2010 og 2011. Að mati Samkeppniseftirlitsins er hér ekki um merkjanlega hreyfingu á markaðshlutdeild að ræða, þar sem tvö fyrirtæki eru samanlagt með nánast 100% markaðshlutdeild. Þaðan af síður er unnt að fallast á að hér sé um að ræða birtingarmynd virkrar samkeppni. Ítarlega er fjallað um þróun á markaðshlutdeild á flutningamarkaði á rannsóknartímabilinu í kafla 33.2 í ákvörðun. Vísast hér til þeirrar umfjöllunar.

14093. Samskip byggja á því að í markaðsskýrslu innflutningsdeildar hafi verið gert ráð fyrir því að halda viðskiptum OJK en því ekki *„slegið föstu*", þar sem einungis hafi verið um spá að ræða, sbr. mgr. 1061 í athugasemdunum. Samskip hafi gert ráð fyrir að semja þyrfti við OJK á lægra verði, þrátt fyrir kostnaðarhækkanir og hækkanir á gjaldskrá, þar sem fyrirtækið hafi talið þörf á því að koma í veg fyrir að Eimskip næði viðskiptunum. Vísa Samskip til þess að (S)forstö-innfl1 hafi talað um að Samskip myndu koma *„ógnarsterkir inn í þetta útboð*". Lýsing í áætluninni um verðlækkanir til OJK sé í samræmi við þetta. Samskip vísa til þess að fram komi í tilboðsskjölum (S)forstö-innfl1 að gert hafi verið ráð fyrir lægra verði til OJK en í fyrri samningi. Í skjali (S)forstö-innfl1 frá 28. september 2010 komi fram að Samskip hafi boðið OJK 15-18% lægra verð en samkvæmt gildandi samningi fyrirtækjanna.[6547] Tilboðið sé skýrt dæmi um þá samkeppni sem hafi ríkt á markaðnum, ekki síður um stóra viðskiptavini, og hversu langt Samskip hafi verið reiðubúin að ganga til að reyna að halda góðum viðskiptavinum. Þá taka Samskip fram í mgr. 1065 í athugasemdunum að í útboðslýsingu OJK hafi ekki verið óskað eftir tilboði í

[6546] Sjá einnig mgr. 1450 og 1625 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6547] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.18636.

lágmarksgjald og gámaleigufríðindi, enda hafi þessir gjaldaliðir nánast engu máli skipt í stóra samhenginu. Staðreynd málsins sé sú að með tilboði Samskipa hefði flutningskostnaður OJK lækkað umtalsvert.

14094. Varðandi þá röksemd Samskipa að gert hafi verið ráð fyrir því að semja við OJK á lægra verði ber að hafa í huga að samráð við Eimskip gerði Samskipum kleift að halda verði uppi. Í því sambandi skiptir meginmáli að samtímagögn sýna að það voru ekki áhyggjur Samskipa af samkeppnisaðgerðum af hálfu Eimskips sem ollu því að gert var ráð fyrir verðlækkun til OJK. Samtímagögn Eimskips staðfesta þetta sömuleiðis. Einnig má geta þess að þágildandi sjóflutningsverð OJK, sem samið var um í samningi fyrirtækjanna í október 2008, byggði á samningi eftir að samráð fyrirtækjanna hófst. Sá samningur var í evrum, fyrirtækið greiddi fullt BAF og gjöld höfðu tekið hækkunum í samræmi við breytingar á gjaldskrá Samskipa á samningstímanum.

14095. Þar að auki virðist sem verð OJK hafi verið hátt samanborið við þau viðmiðunarverð sem Samskip notuðu til samanburðar. Samkvæmt samningi OJK við Samskip frá 30. október 2008 greiddi OJK 500 evrur fyrir sjóflutning á 20 feta gám og 700 evrur fyrir sjóflutning á 40 feta gám. Í skjali (S)forstö-innfl1 frá 23. júní 2009 er að finna viðmiðunarverð fyrir A, B, C og D viðskiptavini, raðað eftir umfangi viðskipta og mikilvægi þeirra.[6548] Var sjóflutningsverð OJK samkvæmt samningi fyrirtækisins frá 2008 17-25% hærra en viðmiðunarverð B viðskiptavinar en OJK taldist til viðskiptavina í flokki A hjá Samskipum samkvæmt gögnum málsins.[6549]

14096. Í framangreindu samanburðarskjali (S)forstö-innfl1, frá 28. september 2010, er að finna viðmiðunarverð fyrir A viðskiptavini, þ.e. „*Verðstefna A+*" og „*Verðstefna A*". Var þágildandi verð OJK, þ.e. samkvæmt samningnum frá 2008, 17-25% hærra en verð samkvæmt „*Verðstefnu A*" og 75-79% hærra en verð samkvæmt „*Verðstefnu A+*". Þá ber að hafa í huga að samkvæmt tölvupósti (S)forstö-innfl1 til OJK 20. desember 2010 þá var fækkun frídaga úr 30 í 7 vegna gámaleigu „*ein af aðal forsendum þess að við* [Samskip] *gátum réttlætt það fyrir okkur að fara niður í þau verð sem við* [Samskip] *buðum*", en samkvæmt gögnum málsins var OJK ekki meðvitað um þessi skertu réttindi auk hækkunar á lágmarksgjaldi þegar tilboðinu var tekið. Var (S)forstö-innfl1 aðeins tilbúin að auka frídagana gegn hækkun á sjófrakt. Vegna þessa lækkaði heildarverð OJK minna en lækkun á sjófrakt gaf til kynna. Jafnframt er ljóst að Samskip mat það svo að ef gerðar yrðu breytingar á þessum gjaldaliðum leiddi það til þess að sjófraktsverð OJK yrði að hækka þrátt fyrir að fyrirtækið haldi því fram að þessir liðir hafi nánast engu máli skipt. Hvergi er í þessum aðgerðum Samskipa gagnvart OJK að finna ótta um viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips. Er það í samræmi við önnur samtímagögn frá þessum tíma.

14097. Í svari (S)forstö-innfl1 við tilkynningu OJK um útboðið 6. ágúst 2010 kom fram að Samskip hafi „*vitað það lengi*" að OJK hafi ætlað með viðskiptin í útboð og að Samskip hafi „*fullan skilning á því að þið viljið taka stöðuna á markaðnum*". Af þessum ummælum (S)forstö-innfl1 má ráða að Samskip hefðu, í nokkurn tíma, verið ljós óánægja OJK með kjör sín hjá Samskipum. Af þessum samtímagögnum má draga þá ályktun að þessi aðdragandi hafi valdið því að Samskip hafi gert ráð fyrir að þurfa að bjóða OJK lægra verð í útboðinu. Ekkert hefur komið fram sem bendir til þess að áhyggjur af mögulegum samkeppnisaðgerðum af hálfu Eimskips hafi valdið því að gert var ráð fyrir verðlækkun til OJK. Er það í samræmi við önnur samtímagögn frá þessum tíma.

14098. Í mgr. 64 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022, fjallar fyrirtækið um samanburðarskjal (S)forstö-innfl1 frá 23. júní 2009 (þar sem finna má viðmiðunarverð fyrir A, B, C og D viðskiptavini). Að sögn Samskipa var um að ræða vinnuskjal. Þetta hafi verið verk í vinnslu, verk sem lauk aldrei og hafði ekki að geyma

[6548] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.17059
[6549] Sjá t.d. afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Staða fyrirtækja okt 08*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.521493.

verðstefnu fyrirtækisins af neinu tagi. Að mati Samskipa sé ekki hægt að líta til þessa skjals við mat á verðum. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að ekki sé hægt að líta til þessa samtímagagns Samskipa sem unnið var af (S)forstö-innfl1 sem var yfirmaður innflutningsdeildar Samskipa. Í því sambandi má benda á að (S)forstö-innfl1 vistaði umrætt skjal sama dag og hann átti fund með (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv til að ræða verðlagningu, sbr. umfjöllun í kafla 14.6. Þá ber að hafa í huga að Samkeppniseftirlitið lítur ekki eingöngu til þessa skjals við heildstætt mat á gögnum heldur lítur eftirlitið jafnframt til skjals (S)forstö-innfl1 frá 28. september 2010, en það skjal notaði (S)forstö-innfl1 sjálfur tengt atvikum vegna tilboðsumleitan OJK.

14099. Hvað áhrærir staðhæfingar Samskipa um kostnaðarhækkanir fyrirtækisins í þessu sambandi þá eru þær ekki rökstuddar frekar og því hafnað að þær hafi hér þýðingu eða hrófli við þeirri niðurstöðu að háttsemi fyrirtækisins var ekki samþýðanleg 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Fyrirtækjum er óheimilt að raska samkeppni jafnvel þó þau eða eigendur þeirra telji sig verða fyrir hvers konar ytri áskorunum. Þá ber að hafa í huga að samtímagögn sýna að kostnaður Samskipa fór allt eins lækkandi á þessum tíma, samanber verulega lækkun á skipaleigu fyrirtækisins árið 2010, sbr. kafla 33.1.6.4.

14100. Að mati Samskipa má sjá af samskiptum innan Eimskips að þegar í stað hófst vinna innan Eimskips við greiningu útboðsgagna OJK. Til samanburðar og til undirbúnings við tilboðsgerð hafi verið teknar saman upplýsingar um þau kjör sem „*matvælakúnnar*" voru með hjá Eimskip, sbr. mgr. 1064 í athugasemdum Samskipa við AII.

14101. Samkeppniseftirlitið telur rétt að benda á að þótt unnin hafi verið samanburður á öðrum viðskiptavinum í innflutningi á matvælum og viðskiptastjórinn (E)viðskstj1 lagt til tiltekið verð með hliðsjón af því þá sýna samtímagögn að Eimskip bauð ekki það verð í tilboðinu til OJK heldur miklu hærra verð. Þannig tóku stjórnendur Eimskips fram fyrir hendurnar á undirmönnum sínum. Líkt og fjallað er um í ákvörðun þessari virðist tilboð Samskipa til OJK hafa verið 25-30% lægra en tilboð Eimskips.

14102. Í mgr. 1066 í athugasemdum sínum við AII vísa Samskip til fundargerðar Eimskips þar sem fram kemur að verðtilboð Samskipa hafi verið 25-30% lægra en tilboð Eimskips. Telja Samskip að umræddur verðmunur sé til marks um það hversu langt Samskip hafi verið reiðubúin að ganga til að halda viðskiptunum við OJK. Þá telur Samskip að ráða megi af fundargerð Eimskips að þessi mikli verðmunur hafi komið starfsmönnum Eimskips á óvart.

14103. Þessar athugasemdir Samskipa eiga sér ekki stoð í samtímagögnum. Gögn Eimskips sýna að fyrirtækið ákvað að virða samráðið við Samskip á sama tíma og sömu lykilstjórnendur Eimskips ((E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl) áttu í ólögmætum samskiptum við Samskip (þ. á m. (S)forstö-innfl1). Hafa ber í huga að það liggur fyrir að Eimskip sendi hærra tilboð til OJK en viðskiptastjóri, (E)viðskstj1, lagði upphaflega til. Var verðið skv. tillögu (E)viðskstj1 um 2-7% lægra heldur en það verð sem Samskip buðu OJK. Þannig sýnir samanburður á tillögu (E)viðskstj1 og tillögu (S)forstö-innfl1 að nýju verði til OJK í framangreindu samanburðarskjali og undirrituðum samningi OJK við Samskip að tillaga (E)viðskstj1 fól í sér lægra verð en Samskip bauð OJK fyrir flutning á 20 og 40 feta gámi í endanlegum samningi. Samtímagögn sýna hins vegar að Eimskip gaf OJK ekki það tilboð sem (E)viðskstj1 lagði til heldur mun hærra verð. Stjórnendur Eimskips tóku fram fyrir hendurnar á undirmanni sínum því samkvæmt fundargerð Eimskips frá 26. október 2010 var tilboð Eimskips hins vegar mun hærra en það tilboð sem (E)viðskstj1 lagði til því að í fundargerðinni kemur fram að Samskip hefðu boðið 25-30% lægra verð en Eimskip.

14104. Þá er þar hvergi að finna stoð fyrir því í fundargerð Eimskips frá 26. október 2010 eða öðrum gögnum fyrirtækisins sú ályktun Samskipa að verðmunur á tilboðum fyrirtækjanna hafi komið (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl á óvart. Árétta ber gögn sem rekja má til þessara stjórnenda sem sýna að Eimskip virti samráðið við Samskip á þessum tíma og sótti ekki á mikilvæga viðskiptavini keppinautarins, sbr. t.a.m.

umfjöllun um rekstraráætlun fyrir árið 2011 sem (E)forstö-innfl sendi til (E)frkvstj-sala/þj 1. október 2010, sbr. einnig glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september sama ár, sbr. kafla 14.32.1. Með hliðsjón af þessum atvikum fer það fjarri að tilboð Samskipa hafi verið til marks um samkeppni frá Eimskip vegna OJK.

14105. Í mgr. 1076 í athugasemdum Samskipa við AII furðar fyrirtækið sig á umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um að ýmis samningsatriði hafi komið OJK á óvart eftir undirritun samningsins. Að mati Samskipa geti Samkeppniseftirlitið ekki rökstutt málatilbúnað sinn um að verðið hafi verið óljóst eða komið OJK á óvart með vísan til tölvupóstsamskipta sem áttu sér stað fyrir undirritun samningsins, enda voru viðræður um endanlegt lágmarksgjald þá enn yfirstandandi. Vegna athugasemda Samskipa um viðbrögð OJK skal því haldið til haga að umrædd samtímagögn sýna að flutningsverð Samskipa til OJK lækkaði ekki jafn mikið og lækkun sjóflutningsverða gaf í skyn, ef horft er til skerðingar á gámaleigufríðindum og hækkunar á lágmarksgjaldi frá fyrri samningi. Í samtímagögnum kemur skýrt fram að skert gámaleigufríðindi hafi komið OJK á óvart eftir undirritun enda fékk fyrirtækið ekki reikning fyrir gámaleigu samkvæmt nýjum samningi fyrr en eftir það tímamark. Hvað sem líður tímasetningu á viðbrögðum OJK þá má sjá af tölvupósti (S)viðskstj1 frá 12. október 2010 að Samskip hafi verið meðvitað um að skert gámaleigufríðindi ættu eftir að valda óánægju OJK. Hvort sem horft er til þessara gagna eða annarra samtímagagna vegna OJK er hvergi að finna ótta hjá Samskipum um samkeppnisleg viðbrögð frá Eimskip vegna OJK.

14106. Þótt flutningskjör OJK hjá Samskipum hafi lækkað frá fyrri samningi þá er því hafnað að það hafi þýðingu eða hrófli við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að háttsemi þessi endurspegli samfellt samráð fyrirtækjanna. Þótt það hafi ekki úrslitaáhrif þá má nefna að samtímagögn Samskipa sýna að kjör OJK hjá Samskipum, byggt á samningi frá október 2008, voru, mun lakari en annarra sambærilega viðskiptavina fyrirtækisins. Þau kjör sem OJK fengu með samningnum 5. október 2010 voru einnig lakari en annarra sambærilegra viðskiptavina Samskipa.

14107. Í mgr. 1068-1070 í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins varðandi tilboðsgerð fyrirtækisins til Europris. Hafna Samskip því að þau samtímagögn sem þar eru rakin endurspegli samráðið. Að mati Samskipa sýna umrædd gögn að (S)forstö-innfl1 hafi frá upphafi verið áhugasamur um að gera tilboð í flutninga Europris. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)starfsm 29. september 2010 sýni skýrlega afstöðu (S)forstö-innfl1 til viðskiptanna. Þá sé að mati Samskipa skýrt af samskiptum (S)forstö-innfl1 og (S)starfsm að fyrirtækið hafi ekki verið í neinum samskiptum eða samráði við Eimskip vegna viðskipta og útboðs OJK.

14108. Samskip kveða fyrirtækið hafa boðið OJK mjög gott verð, sbr. mgr. 1071 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Ef það hefði ekki dugað til hefði komið til skoðunar að reyna að ganga lengra í tilboðum til Europris en ella. Þetta séu einfaldlega þættir í rekstri sem meta þurfi hverju sinni, ekki síst hjá fyrirtæki eins og Samskipum sem sé ekki ráðandi á markaði og hafi því meira frelsi til verðlagningar. Fyrir (S)forstö-innfl1 hafi vakað að sjá til lands með viðskipti OJK áður en ákvörðun var tekin um hversu langt yrði gengið gagnvart Europris. Reksturinn gengi ekki út á að undirbjóða keppinauta í öllum viðskiptum heldur þurfi að sæta lagi og meta aðstæður hverju sinni. Það hafi (S)forstö-innfl1 gert.

14109. Framangreindum athugasemdum Samskipa er hafnað. Af samtímagögnum er ljóst að samfellt samráð Eimskips og Samskipa var virt á þessum tíma og eru atvik vegna Europris og OJK í samræmi við það. Þótt (S)forstö-innfl1 hafi í fyrstu þótt viðskipti við Europris áhugaverð þá sýna gögnin að fyrirtækið hélt sig við samráðið við Eimskip og hélt að sér höndum, eftir að í ljós kom að Eimskip hafði virt markaðsskiptinguna um OJK. Samtímagögn sýna að Samskip horfðu til þess að draga úr samráðinu ef Eimskip myndi ekki virða það, þ.e. með sókn á OJK. Það varð einmitt raunin rúmlega tveimur árum síðar,

þegar fyrirtækin tóku að draga úr samráðinu og virk samkeppni hófst að nýju um mikilvæga viðskiptavini, sbr. umfjöllun í kafla 21.

14110. Þá skal það áréttað að hin samfellda markaðsskipting fyrirtækjanna var þess eðlis að ekki var þörf á því að eiga samskipti um tiltekna viðskiptamenn. Þá vísast einnig til viðurkenningar Eimskips á þátttöku í ólögmætu samráði með Samskip, sbr. sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

14111. Með hliðsjón af framangreindu er athugasemdum Samskipa hafnað.

14112. Í mgr. 1072 í athugasemdunum benda Samskip á að allir flutningar Europris hafi komið frá Fredriksstad í Noregi. Samskip hafi ekki verið með viðkomu þar og því hafi Eimskip haft mikið samkeppnisforskot. Samskip hafi þurft að flytja vöruna um 280 km landleið til Varberg í Svíþjóð til að koma henni um borð í skip. Eins og fram komi í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 12. október 2010 hafi því verið óraunhæft að bjóða Europris lægra verð en Eimskip.

14113. Í mgr. 1073 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram það mat fyrirtækisins að samskiptin séu skýr um að lagt hafi verið mat á það hversu raunhæft það væri fyrir Samskip að ná umræddum viðskiptum, án þess að greiða með þeim. Samkeppniseftirlitið reyni hins vegar að draga upp aðra mynd með því að einblína á orðalagið „*this is not the type of business that we want to go after now*" en hunsa undanfarandi skýringar (S)forstö-innfl1, sem sýni að viðskiptin hafi einfaldlega ekki verið arðbær. Þrátt fyrir áhuga Samskipa á viðskiptunum þá hafi verið ljóst að til að ná þeim þyrfti að fara of langt niður í verði, fórnarkostnaðurinn hafi verið of mikill. Með vísan til þessa hafna Samskip því að fyrirtækið hafi ekki náð í viðskipti Europris vegna samráðs við Eimskip.

14114. Í mgr. 1078 í athugasemdunum mótmæla Samskip því að ástæða þess að fyrirtækið gerði að endingu ekki tilboð í viðskipti Europris sé niðurstaða um áframhaldandi frið. Að mati Samskipa eru samtímagögn í málinu skýr um áhuga fyrirtækisins á viðskiptunum, greiningu á því verði sem þyrfti að bjóða og ástæður þess að fyrirtækið gat einfaldlega ekki farið jafn langt niður í verði og Eimskip. Telja Samskip að ályktun Samkeppniseftirlitsins fari þvert gegn þessum samtímagögnum auk þess sem fullyrðingar um niðurstöðu um frið hafi enga stoð í gögnum málsins.

14115. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Vísast til umfjöllunar um atvik vegna Europris og OJK í kafla 14.31 og hvernig þau endurspegla að Samskip og Eimskip virtu markaðsskiptingu á þeim tíma.

14116. Af þessu tilefni er athygli vakin á því að þær forsendur sem Samskip vísa til í athugasemdunum (flutningur frá Fredriksstad) lágu allar fyrir í upphafi þegar (S)forstö-innfl1 ákvað að bíða með tilboðsgerðina til að sjá hvort Eimskip myndi áfram virða samráðið, sbr. ummæli hans í tölvupósti til samstarfsmanns 30. september 2010 „*Do you think it is possible to wait until mid next week to quote for this business. I am waiting for the result of a tender that both Samskip and Eimskip quoted for. The customer is O Johnson & Kaaber [OJK], and is our costomer today. If Eimskip is agressive in this tender and takes them away from us then we will be more agressive in the Europris Quote*". Eimskip buðu síðan OJK verð sem leiddi til þess að Samskip héldu viðskiptunum („*Samskip mun lægri 25-30%?*"). Að sama skapi virtu Samskip samráðið við Eimskip í tilviki Europris og buðu verð sem var til þess fallið að tryggja áframhaldandi samráð fyrirtækjanna.

14117. Þá eru skýringar Samskipa vegna Europris sem tengjast skorti á samkeppnishæfni um flutning frá Fredrikstad í Noregi í samanburði við Eimskip ótrúverðugar í þessu samhengi. Vísar Samkeppniseftirlitið til þess að árið 2009 hafði Rúmfatalagerinn (mikilvægur viðskiptavinur Samskipa) óskað eftir tilboði frá Eimskip í reglulega flutninga frá Noregi. Viðskiptavinurinn flutti þá með Samskipum gegnum Danmörku. Vildi viðskiptavinurinn leita leiða til að fá betri kjör. Eimskip gaf tilboð í flutninginn en samkvæmt viðskiptastjóra Eimskips fannst Rúmfatalagernum tilboðið „*ekki áhugavert freka hátt*". Eimskip virti

markaðsskiptinguna og Samskip héldu viðskiptum Rúmfatalagersins, sbr. kafla 14.23. Hér má einnig í dæmaskyni vísa til þess að dagana 19. og 20. janúar 2011 óskaði Húsasmiðjan (mikilvægur viðskiptavinur Samskipa) eftir tilboði frá Eimskip í flutning frá Fredriksstad til Íslands. Eftir að Húsasmiðjan hafði fengið tilboð frá Eimskip sagði Húsasmiðjan tilboð Eimskips „*alltof dýrt*". Eimskip sendi þá aftur tilboð og ennþá sagði Húsasmiðjan það óásættanlegt og að það munaði „*töluverðu*" á verði frá Samskipum. Eimskip virti samráðið og Samskip héldu viðskiptum Húsasmiðjunnar, sbr. kafla 14.34. Með vísan til þess er því ekki unnt að byggja á ætluðu samkeppnisforskoti Eimskips vegna flutninga frá Noregi, heldur var það samráð fyrirtækjanna sem réð för í þessum atvikum líkt og gögn sýna að átti við vegna Europris.

14118. Í tilefni af athugasemdum Samskipa skal tekið fram að þegar samskiptin eru skoðuð með hliðsjón af öðrum samtímagögnum þá tóku ákvarðanir Samskipa við tilboðsgerð til viðskiptavina Eimskips mið af því að rjúfa ekki þann „*frið*" á markaðnum sem fyrirtækin höfðu náð saman um eftir fund þeirra 6. júní 2008. Í því sambandi má benda á að (S)forstö-innfl1 kvað Samskip ekki vilja fara á eftir viðskiptunum núna. Með öðrum orðum kæmi til greina að fara á eftir þeim undir öðrum kringumstæðum.

14119. Í mgr. 1074 í athugasemdunum vísa Samskip til umfjöllunar um að Eimskip hafi þurft að lækka verð á sjófrakt til Europris vegna „*pressu*" frá Samskipum. Að mati Samskipa sýna gögn málsins skýrt að (S)starfsm var í samskiptum við Europris og fékk m.a. upplýsingar þaðan um það verð sem fyrirtækið var með hjá Eimskip, sem og lækkanir frá því verði sem Eimskip bauð í þessu ferli. Telja Samskip ljóst að um sé að ræða sömu lækkanir og Samkeppniseftirlitið vísi til. Þannig hafi Europris sýnilega látið Eimskip vita af því að Samskip væru áhugasöm um viðskiptin og þannig náð fram frekari lækkunum frá Eimskip.

14120. Rétt er að benda á að samtímagögn bera það ekki með sér að Eimskip hafi boðið Europris lægra verð í nýjum samningi. Þvert á móti að hækka verð til fyrirtækisins. Aftur á móti virðist Europris hafa náð fram lægra sjóflutningsverði fyrir flutning á 40 feta gámi en tilboð Eimskips gerði ráð fyrir, en í því sambandi hafi fyrirtækið vísað til þess að Samskip væru að „*pressa*". Samtímagögn sýna á hinn bóginn að Samskip voru ekki búin að senda fyrirtækinu verðtilboð á þessum tíma. Jafnvel þó að Samskip hafi sent tilboð til Europris þá eru samtímagögn skýr um það var ekki gert til að sækja þau viðskipti af Eimskip. Samskip virtu samráðið. Athugasemdum Samskipa er því hafnað.

14121. Ekki er því unnt að fallast á þessar órökstuddu staðhæfingar Samskipa. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspegla samskipti (S)forstö-innfl1 í tengslum við tilboðsgerð Samskipa til Europris samráð fyrirtækjanna um að forðast að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Þannig átti ekki að gera viðskiptavinum Eimskips góð tilboð nema Eimskip myndi rjúfa „*friðinn*".

14122. Líkt og fram kemur í ákvörðun þessari má við mat á framangreindum tilvikum tengdum OJK og Europris horfa til fundar stjórnar Samskipa hf. 25. október 2010. Þann fund sátu stjórnarmennirnir (S)stjform-S, (S)stjórnarm-fjármstj og (S)stjórnarm-S og SH, ásamt m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv. Í fundargerð kom m.a. fram að *„Almennt hefur verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum […]*".

14123. Í mgr. 1080 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að framangreind ummæli í fundargerð stjórnar Samskipa frá 25. október 2010, sbr. einnig ummæli í glærukynningu (S)forstj þann 19. nóvember 2010, um að rólegt hafi verið yfir markaðnum frá vormánuðum, lýsi ástandinu á markaðnum þá mánuði, ólíkt því sem framundan hafi verið, sbr. ummælin: „*endurnýjanir á komandi mánuðum*." Af þessu megi ráða að Samskip hafi talið að ekki yrði um neinar endurnýjanir á samningum að ræða á „*vormánuðum*". Það útskýri tilvísun (S)forstj til þess að rólegt hafi verið yfir markaðnum.

14124. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa enda samræmast þær ekki samtímagögnum. Fjölmargir flutningasamningar stórra viðskiptavina Eimskips og Samskipa voru lausir á þessum tíma og

mánuðina á undan. Áður en samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt ár 2008 kom fram að slíkar aðstæður myndi kalla á verðþrýsting og verðstríð, sbr. glærukynningu Samskipa frá 29. janúar 2008 („**Rates under pressure in connection with renewal of large import contracts*." „**Large contracts open for renegotiation next year *Price war*", sbr. kafla 6.4 og 6.7.2. Líkt og rakið er í kafla 14 var það hins vegar ekki tilfellið heldur var á grundvelli samráðsins ákveðið að forðast samkeppni um mikilvæga viðskiptavini og viðhalda ólögmætri markaðsskiptingu. Ástæða er til að rifja stuttlega upp nokkur atvik á seinni hluta árs 2009 og fyrri hluta árs 2010.

14125. Í fyrsta lagi vísast til tölvupósta sem (S)forstö-innfl1 sendi til (S)forstö-landfl og (S)viðskstj1 í nóvember 2009. (S)forstö-landfl spurði (S)forstö-innfl1 hvort innflutningsdeild Samskipa hygðist reyna að ná IKEA, mikilvægum viðskiptavini Eimskips, í viðskipti til sín en vitað var að sá samningur væri uppsegjanlegur um áramót. (S)forstö-innfl1 svaraði: *„[…] Við reyndum við Ikea síðast og ég geri ekki ráð fyrir að reyna við þá næsta sumar. Markmiðið hjá innflutningi er að hækka verð á núverandi kúnna, s.s. Rúmfó, Húsa og ÍSAM*." Þá greindi (S)viðskstj1 frá því að Aðföng hefðu óskað eftir tilboði í flutninga og var honum sagt að spila þetta *„strategískt"* gagnvart Aðföngum. Útskýrði (S)forstö-innfl1 fyrir honum að Samskip myndu ekki *„hræra í þessu"* með því að bjóða Aðföngum ekki *„of lág verð"*. Eimskip gæti þá hækkað verð gagnvart Aðföngum og Samskip gætu hækkað verð gagnvart Nathan & Olsen. Ef það yrði á hinn bóginn *„hrært í þessu"*, þ.e. Aðföngum gefið lágt verð, gæti Eimskip séð sig knúið til að *„spilla fyrir"*, þ.e. hindrað verðhækkanir Samskipa gagnvart Nathan & Olsen. Hvorki í þessum né öðrum fyrirmælum (S)forstö-innfl1 mátti greina ótta um að verðhækkanir Samskipa myndu leiða til þess að fyrirtækið myndi missa viðskipti til Eimskips.

14126. Í öðru lagi vísast til aðgerðarleysis Samskipa á viðskiptum við J. Rönning í upphafi árs 2010, sbr. umfjöllun í kafla 14.22 í ákvörðun. Þar virtu Samskip markaðsskiptingu við Eimskip.

14127. Í þriðja lagi endurspegla atvik í tengslum við viðskipti ÍSAM samfellda markaðsskiptingu á þeim tíma, sbr. kafla 14.26. Þar er því lýst hvernig Eimskip hafi virt markaðsskiptinguna við Samskip þegar ÍSAM leitaði til Eimskips um tilboð. Setti Eimskip fram tilboð sem *„sjokkeraði"* ÍSAM. Einnig kom það (E)frkvstj-sala/þj ekki *„mikið á óvart"* að ÍSAM/Mekka hefði samið á ný við Samskip. Með sambærilegum hætti virtu Samskipa markaðsskiptinguna þegar Innnes, sem var í viðskiptum við Eimskip, óskaði eftir tilboði í flutninga frá Norður-Ameríku. Viðbrögð Samskipa við beiðni Innnes endurspegluðu að Samskip höfðu ekki áhuga á að fá viðskiptin. Eftir ítrekaðar beiðnir frá Innnes var Samskipum þó ljóst að það *„þurfti"* að *„svara e-ð"*, *„fljótlega"*, en ákveðið var að bíða aðeins *„að svara v. isam"*. Þá sýna samskipti (E)frkvstj-Dk og (E)viðskstj1 að stefna Eimskips var að *„hreyfa ekki við"* ÍSAM og að undirmenn töldu að það þyrfti að *„hrista upp í"* yfirmanni þeirra svo einhverjar líkur væri á því að þessum mikilvæga viðskiptavini Samskipa yrði sýndur áhugi.

14128. Í fjórða lagi vísast til þess að á fyrri hluta ársins 2010 vann Eimskip að verðhækkun gagnvart Aðföngum, sbr. umfjöllun í kafla 14.27.2 í ákvörðun en flutningasamningur Eimskips og Aðfanga var uppsegjanlegur 1. júlí það ár. Sýna samtímagögn að Samskip hafi gætt að því að virða markaðsskiptinguna og spilla ekki fyrir tilraunum Eimskips til að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini, sbr. einnig áðurnefndan tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 í nóvember 2009.

14129. Meðal annars með vísan til framanritaðs er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að sú ró sem var yfir flutningamarkaðnum á árinu 2010 var til komin vegna samráðs fyrirtækjanna, en ekki vegna þess að tækifæri til samkeppnisaðgerða skorti.

14130. Ef skilningur Samskipa væri lagður til grundvallar, þ.e. að fyrirtækið hafi átt von á harðari samkeppni *„á komandi mánuðum"* vegna þess að endurnýjanir væru fyrirhugaðar, fæst ekki séð að neinn munur hafi verið þar á. Enginn stór viðskiptavinur fór á milli fyrirtækjanna á seinna hluta árs 2010 eða fyrri hluta árs 2011. Þannig náðu Samskip að halda viðskiptum við OJK og Eimskip virtu markaðsskiptinguna en

tilboð Eimskips var mun hærra en tilboð Samskipa, sbr. kafla 14.31 í ákvörðun. Samskip ákváðu að sama skapi að keppa ekki við Eimskip um viðskipti Europris. Þá vísast einnig til ítarlegrar umfjöllunar um atvik tengd Húsasmiðjunni og Innnes á árunum 2010-2011 í kafla 14.34 og 14.35 í ákvörðun þessari.

14131. Í mgr. 1077 í athugasemdum Samskipa við AII ítrekar fyrirtækið fyrri svör varðandi tengsl (S)forstö-innfl1 og (E)viðskstj2. Hafna Samskip því að þeir hafi átt samskipti um vinnutengd málefni. Að mati Samskipa er ekkert sem rennir stoðum undir þær ályktanir að samskipti þeirra hafi tengst tilboðsgerð fyrirtækjanna til Europris.

14132. Þá árétta Samskip að samskipti (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl haustið 2010 hafi ekki að neinu leyti tengst viðræðum Samskipa við Europris. Eingöngu hafi verið um að ræða samskipti vegna Norður-Ameríkusamningsins. Gögn málsins séu afar skýr um það að það hafi verið eðlilegar og málefnalegar rekstrarlegar forsendur sem réðu því að Samskip treystu sér ekki til að fara nægilega neðarlega í verði til að ná viðskiptum Europris. Samskip hefðu ekki átt nokkur samskipti við Eimskip í þessu tilviki frekar en öðrum.

14133. (S)forstö-innfl1 og (E)viðskstj2 voru lykilstjórnendur hjá Eimskip og Samskipum. Gögnin sýna að (S)forstö-innfl1 og (E)viðskstj2 áttu ríka aðkomu að ákvörðunum og samskiptum við þá viðskiptavini sem markaðsskipting fyrirtækjanna tók til. Vekur athygli að Samskip leggja ekkert fram sem styður staðhæfingu þess um að reglubundin samskipti starfsmannanna hafi ekki varðað þessa starfsemi fyrirtækjanna. Hvað sem því líður þá er í kafla 13 í ákvörðun þessari ítarlega fjallað um mikilvægi þess að horfa til reglulegra samskipta milli m.a. stjórnenda og starfsmanna Eimskips og Samskipa á rannsóknatímabili málsins. Hvað þessar athugasemdir Samskipa varðar vísast til þeirrar umfjöllunar. Þar er því lýst hvernig gögn sem sýna fram á regluleg samskipti á milli fyrirtækjanna hafa umtalsvert vægi við sönnunarmat í samráðsmáli sem þessu.

26.32. Um áætlanir fyrir árið 2011 – Áframhaldandi samráð

14134. Í kafla 14.10 er gerð grein fyrir gögnum frá Eimskip og Samskipum sem varða áætlanir bæði innflutningsdeildar og landflutninga fyrirtækjanna fyrir árið 2011. Eru gögnin frá september 2010 og endurspegla þau samfellt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

26.32.1. Rekstraráætlun Eimskips

14135. Samskip fjalla um áætlanir Eimskips fyrir árið 2011 í mgr. 1048-1058 í athugasemdum sínum við AII. Að miklu leyti er um sömu sjónarmið að ræða og hafa áður komið fram og fjallað hefur verið um af hálfu eftirlitsins. Það er þó ástæða til að nefna eftirfarandi þætti.

14136. Í mgr. 1049-1051 og mgr. 1056 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að í gögnum Eimskips megi sjá að fjallað hafi verið um Samskip og Landflutninga sem helstu keppinauta fyrirtækisins, þvert á það sem byggt sé á í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Þá er í mgr. 1054 í athugasemdunum á því byggt að Samkeppniseftirlitið vísi ranglega til Samskipa sem *„samstarfsaðila*" Eimskips, í þeim skilningi sem Eimskip leggi í hugtakið í gögnum sínum. Að sögn Samskipa hefur fyrirtækið aldrei verið samstarfsaðili Eimskips í landflutningum. Segir að fyrirtækin hafi átt í takmörkuðum viðskiptum á tilteknum leiðum en ekki samstarfi. Með *„samstarfsaðilum*" eigi Eimskip við sjálfstæða akstursaðila sem séu hluti af flutningakerfi Flytjanda.

14137. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að samstarf Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði hafi einungis falist í *„takmörkuðum viðskiptum á tilteknum leiðum*". Vísast til umfjöllunar í kafla 17 í ákvörðun þessari um umfang og framkvæmd hins reglubundna samstarfs fyrirtækjanna á landflutningamarkaði. Líkt og fjallað er nánar um í kafla 17 störfuðu Samskip og Eimskip saman á fjölda flutningsleiða og í

innanhússamskiptum fyrirtækjanna var rætt um samstarf eða aukið samstarf þeirra á milli. Í þessu samhengi er einnig mikilvægt að benda á að Samskip og Eimskip höfðu mikla yfirburði á markaðnum og þar ríkti mikil fákeppni. Við slíkar aðstæður er krafa samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og bann við hvers konar samskiptum milli þeirra mjög rík. Þá skal sömuleiðis hafa í huga að bæði Samskip og Eimskip höfðu yfirburðastöðu á markaðnum í gegnum flutninganetin sem þau bæði stjórnuðu með minni landflutningafyrirtækjum.

14138. Í mgr. 1057 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að Samskip hefðu ekki haft flutningsgetu til að annast viðskipti Norðuráls, sbr. umfjöllun í kafla 14.32.1. Segir að forsenda þess að Samskip hafi geta náð þeim viðskiptum hafi verið að ráðist yrði í meiriháttar breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins. Þegar hafi verið ójafnvægi í kerfinu og það hafi verið órökrétt og óframkvæmanlegt fyrir Samskip að gera breytingar á kerfi fyrirtækisins með það að markmiði að ná í viðskipti Norðuráls. Til þess hafi á móti þurft að koma magn í innflutningi sem hafi ekki verið til staðar. Af þessari ástæðu hafi ekki verið að finna sérstakar áherslur í gögnum Samskipa um að ná þessum viðskiptum. Að sögn Samskipa hafi Eimskip gert sér fullkomlega grein fyrir þessari stöðu, sbr. umfjöllun í rekstraráætlun Eimskips í útflutningi fyrir árið 2011.

14139. Af þessu tilefni skal tekið fram að Samskip og Eimskip bjuggu sjálf til þessa stöðu með ólögmætu samráði í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna í því skyni að takmarka flutningsgetu, koma á markaðsskiptingu á markaðnum og viðhalda eða hækka verð. Eimskip hefur í sátt við Samkeppniseftirlitið, viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi. Þá hefur Eimskip viðurkennt að hafa, með samráði við Samskip, skipt mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.

14140. Samskip vísa til þess að á móti hefði þurft að koma magn í innflutningi og byggja á því að það magn hafi ekki verið til staðar. Af þeim ástæðum hafi verið órökrétt að gera breytingar á kerfi fyrirtækisins. Þetta er ekki í samræmi við gögn málsins. Þrátt fyrir að innflutningur hafi dregist saman í kjölfar efnahagshrunsins þá fer því fjarri sanni að hann hafi orðið að engu. Eins og nánar er gerð grein fyrir í ákvörðun þessari losnaði reglulega á rannsóknartímabilinu umtalsvert innflutningsmagn undan samningsskuldbindingum við Eimskip. Hafa Samskip reyndar í athugasemdum sínum staðfest að hafa fylgst náið með því. Í ákvörðuninni er jafnframt gerð grein fyrir því að Samskip hafi fengið ótal tækifæri til þess að ná í aukið magn þegar samningar stórra viðskiptavina hjá Eimskip losnuðu en í því skyni að viðhalda ólögmætri markaðsskiptingu og halda ró og frið á markaðnum var ekki lögð áhersla á það innan Samskipa að ná í nýtt magn frá Eimskip.

14141. Þar að auki skal þess getið að með viðskiptum Norðuráls fylgdi einnig innflutningur. Útflutningur Norðuráls var á árinu 2011 309.000 tonn (c.a. 11.500 TEU) en innflutningur 162.000 tonn (c.a. 6200 TEU) og gert var ráð fyrir 5% aukningu árin 2012 og 2013, sbr. umfjöllun í kafla 14.36.6.

14142. Þá skal undirstrika að Samskip viðurkenna í athugasemdunum að það hafi verið ójafnvægi í flutningakerfi fyrirtækisins. Það er í samræmi við samtímagögn enda ljóst að með samráði um takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfi seinni part ársins 2008 var siglingakerfi Samskipa þannig stillt upp að útflutningur var meiri en innflutningur í kerfinu. Í samræmi við samráð fyrirtækjanna skapaði þetta engan samkeppnislegan þrýsting á markaði.

14143. Þá skal lögð áhersla á það að samtímagögn Eimskip, er varða flutninga fyrir Norðurál og aðra mikilvæga viðskiptavini, sýna að fyrirtækið gerði ráð fyrir „*frið*“ um þessa viðskiptavini og þar hvergi að finna óttа um samkeppnisleg viðbrögð frá Samskipum.

14144. Í mgr. 1630-1632 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að í glærukynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september 2010 sem fjallað er um í kafla 14.32.1. í ákvörðun, sé Eimskip að skilgreina helstu styrkleika fyrirtækisins sem langstærsta skipafélagið á markaðnum. Sterk staða gagnvart stærri viðskiptavinum helgist af þeim þáttum sem þar séu nefndir, þ.e. félagið væri betur í stakk búið til að annast þarfir stærri viðskiptavina en annað skipafélag á markaðnum. Þá segir að veikleikar geti einnig legið í stærðinni og af þeim leiði að smærri keppinautar og miðlarar geti talist ógn. Að mati Samskipa er með ólíkindum að greining af þessum toga sé talin sönnun þess að félagið hafi átt í samráði við Samskip.

14145. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa. Líkt og rakið er í kafla 14.32.1. er þessi umfjöllun og sýn Eimskips í glærukynningunni í samræmi við ólögmæta markaðsskiptingu fyrirtækisins við Samskip um stóra viðskiptavini, sbr. sátt Eimskips þar sem fyrirtækið viðurkennir samráð við Samskip á umræddum tíma. Sú sátt er í samræmi við samtímagögn.

26.32.2. Rekstraráætlun Samskipa – Ekki átti að dansa *„við sætu stelpurnar á ballinu*"

14146. Í mgr. 1634 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 171 og áfram og mgr. 1030-1037 í athugasemdum við AII, eru sett fram sjónarmið og skýringar um áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011.

14147. Í mgr. 171 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að í rekstraráætlun (S)forstö-innfl1 frá september 2010 hafi verið um að ræða forsendur áætlunargerðar og sé ekki hægt að líta á skjalið sem annað en áætlun. (S)forstö-innfl1 hafi ekkert haft í hendi með þessar forsendur, en talið mikilvægt að stefna að verðhækkun á tímabilinu þar sem kostnaður hafi hækkað og samningsverð ekki fylgt eftir. Við þær aðstæður hafi markmið (S)forstö-innfl1 um að hækka verð verið eðlileg. Geta Samskip þess einnig að til fjölda ára hafi forsendur áætlunargerðar Samskipa verið á þessum nótum, þ.e. að lagt sé upp með að öllum viðskiptavinum sé haldið og verð hækkað til samræmis við verðlagshækkanir. Það þýði hins vegar ekki að þær forsendur hafi öllum stundum gengið eftir. Vísa Samskip í þessu sambandi til umfjöllunar Samskipa um forsendur áætlunargerða Samskipa í mgr. 42 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins við AI.

14148. Samskipa vísa til þess að þrátt fyrir að á bls. 11 í áætlun Samskipa komi fram að áherslur í sölu muni ráðast af því hvort áframhaldandi ró muni haldast á innflutningsmarkaði þá sé þess einnig getið að ef ekki verði ró á innflutningsmarkaði gagnvart Eimskip og fyrirtæki færist frá Samskipum yfir til Eimskips þá verði því svarað með því að ná í jafnmikil eða meiri viðskipti til baka. Að mati Samskipa gefi það skýrt til kynna að engin áform hafi verið um annað en að viðhafa áfram virka samkeppni á flutningamarkaði og að fullkomin óvissa hafi ríkt um forsendurnar fyrir *„áframhaldandi ró*". Þá eru ítrekaðar þær skýringar Samskipa að innan fyrirtækisins hafi, á árinu 2010, verið lögð á það áhersla að verja þá auknu markaðshlutdeild sem Samskipum hafði áunnist á árinu 2009.

14149. Samskip byggja á því að fyrirtækið hafi í *„fjölda ára*" lagt upp með það í áætlunum sínum að halda viðskiptavinum og hækka verð í samræmið við verðlag en það þýði ekki að það hafi alltaf gengið eftir. Ekki hafi verið venja að gera ráð fyrir fækkun eða fjölgun viðskiptavina. Slíkt verklag hafi verið viðhaft lengi hjá fyrirtækinu og reynst vel. Ef gert væri ráð fyrir ýmsum tilfærslum á viðskiptum á árinu hefði áætlunin verið háð mörgum óvissuþáttum og væri því ekki góður grundvöllur fyrir fyrirtæki til að setja sér fjárhagsleg markmið fyrir komandi ár.

14150. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Varðandi áætlunargerð og hvort rétt sé að gera ráð fyrir hreyfingu stærri viðskiptavina milli flutningafyrirtækja þá getur í áætlanagerð verið gert ráð fyrir því að halda eða missa viðskiptavini. Á hinn bóginn gefur sú megin forsenda Samskipa, að ganga út frá því að halda núverandi viðskiptavinum, á sama tíma að leggja til grundvallar að hækka verð og að ætla ekki að sækja ný viðskipti, til kynna að samkeppni sé ekki virk og að önnur sjónarmið ráði för.

14151. Líkt og Samkeppniseftirlitið hefur rökstutt í ákvörðun sinni gekk það einmitt allt eftir á megin rannsóknartímabilinu án þess að unnt sé að finna um það nokkrar efasemdir af hálfu Samskipa. Á meðan algjör „*friður*" ríkti um mikilvæga viðskiptavini gátu fyrirtækin ítrekað hækkað verð. Gerði ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips fyrirtækjunum þetta kleift.

14152. Þá er ekki rétt að Samskip hafi ávallt haft það verklag að gera ekki ráð fyrir að fyrirtækið missti núverandi eða fengi nýjan viðskiptavin enda viðurkennir fyrirtækið það í athugasemdum sínum við AII. Þannig segja Samskip annars staðar í athugasemdunum að fyrirtækið hafi „*að jafnaði*" ekki gert ráð fyrir því að það myndi missa tiltekna viðskiptavini né ná til sín tilteknum viðskiptavinum.[6550] Þá er jafnframt ljóst að þegar samkeppnin fór vaxandi á ný gerðu Samskip ráð fyrir því í rekstraráætlun að fyrirtækið myndi missa viðskiptavin sem nefndur var „*Lúser ehf.*", sbr. umfjöllun í kafla 14.48. Jafnframt sagði í þeirri rekstraráætlun: *„[…] þegar þetta er skrifað eru farin að sjá þess merki að sú ró sem verið hefur á innflutningsmarkaði síðustu ár sé ekki lengur til staðar. Áherslan í sölu hjá Samskipum árið 2013 verður því að mestu leiti varnarbarátta og lögð verður áherslu á að halda öllum núverandi viðskiptavinum þó að það muni leiða til lækkandi einingarverða.*" Þannig er ljóst að Samskip gerðu ekki alltaf ráð fyrir því í rekstraráætlun að geta haldið öllum viðskiptavinum og hækkað verð heldur endurspegluðu áherslur stöðuna á markaðnum á viðkomandi tíma.

14153. Til samanburðar má einnig horfa til þess að í áætlun Samskipa sem útbúin var fyrir starfsemina í Færeyjum kemur fram að Samskip ætli að auka markaðshlutdeild sína í innflutningi m.a. með því að ná til sín í viðskipti mikilvæga viðskiptavini frá BWS (Ide Möblar og Eikin) og frá Eimskip (Skemman). Er rætt um þessa viðskiptavini keppinautanna sem *„targets."*. Samskip í Færeyjum treystu sér hins vegar ekki til þess að slá því föstu að það myndi takast að ná þessum viðskiptum yfir en það átti að reyna það, hvað þá að þetta gæfi svigrúm til að gera ráð fyrir því að hækka verð (líkt og var reyndin hér á landi):

„Samskip expects to gain Skemman from Eimskip and IDE and Eikin from [BWS] *but it is not budgeted with."*

14154. Með vísan til m.a. þessa er ekki unnt að fallast á framangreindar skýringar Samskipa um að „*venja*" hafi verið hjá fyrirtækinu að gera í áætlunum sínum hvorki ráð fyrir að missa núverandi viðskiptavini né áætla um nýja viðskiptavini. Tilvísun til framangreindra gagna varðandi rekstraráætlanir innflutningsdeildar og starfsemi í Færeyjum sýnir skýrlega fram á annað. Eru athugasemdir Samskipa því ekki trúverðugar. Á sama tíma varpar þetta ljósi á þann mun sem var á þessum tíma á samkeppnisaðstæðum í Færeyjum og á Íslandi en m.a. í kafla 14.32.3 í ákvörðun er því lýst að ekki hafi verið sama „*ró*" yfir færeyska markaðnum og Samskip töldu vera fyrir hendi á Íslandi. Í umræddum kafla er rakið hvernig samanburður á lýsingu í samtímagögnum á annars vegar aðstæðum í Færeyjum og hins vegar aðstæðum á Íslandi styðja niðurstöðu um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips hér á landi.

14155. Er það illmögulegt fyrir fyrirtæki á markaði, sem kveðst vera í harðri samkeppni við höfuðkeppinaut sinn, að ákveða stefnu í líkingu við þá stefnu sem Samskip lögðu til grundvallar á rannsóknartímabili málsins án þess að hafa fyrir því vissu að keppinauturinn ætli að gera slíkt hið sama. Slíka vissu var ekki unnt að öðlast nema á grundvelli samráðs.

14156. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að sú stefna sem birtist í markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa *„gefi skýrt til kynna að engin áform hafi verið um annað en að viðhafa áfram virka samkeppni á flutningamarkaði*". Að ætla eingöngu að ná í ný viðskipti ef ske kynni að einhver viðskipti töpuðust, í þeim eina tilgangi að fylla upp í það skarð sem hafði myndast, er ekki merki um virka samkeppni. Þvert á móti er það til merkis um að Samskip myndi svara í sömu mynt ef Eimskip myndi rjúfa „*friðinn*". Þá útilokar slík stefna Samskipa ekki að samráð hafi verið til staðar. Í markaðsskýrslunni er vísað til

[6550] Mgr. 1224 í athugasemdum Samskipa við AII.

„áframhaldandi“ róar sem er skýrt merki þess að ró hafi verið á markaðnum á þessum tíma. Síðan er beinlínis gert ráð fyrir að ekki aðeins Samskip ætluðu að halda að sér höndum heldur einnig Eimskip og að bæði fyrirtækin myndu leggja áhersla á að hækka verð. Er þetta ólíkt því sem Samskip gerðu ráð fyrir í áætlunum þegar fór að líða undir lok markaðsskiptingarinnar á árinu 2013, þegar fyrirtækið gerði ráð fyrir að missa stóra viðskiptavin, sbr. kafla 14.48 í ákvörðun. Að lokum var eingöngu stefnt að því að ná í meira magn frá nýjum viðskiptavinum. Endurspegluðu áætlanir fyrirtækisins því það markmið að halda *„friðinn“* sem samráð fyrirtækjanna hafði skapað.

14157. Þegar á heildina er litið byggja Samskip á því að markaðsskýrslan sýni, sé hún virt með heildstæðum hætti, að enginn áform hafi verið uppi um samráð á milli fyrirtækjanna. Hún staðfesti að virk samkeppni hafi ríkt á markaðnum og að áform Samskipa hafi verið að keppa áfram af fullum krafti. Vísa Samskip til eftirtalinna ummæla í skýrslunni því til stuðnings:

- *Bls. 12: „Múrbúðin færði sig til Eimskip[a] og hafa haldið sig þar en áfram verður unnið í að fá þá til Samskipa.“*
- *Bls. 15: „nokkuð hefur borið á því að samkeppnin herji á samningsbundna millistóra viðskiptavini með ýmsum gylliboðum.“*
- *Bls. 16: „talsverður slagur var um á milli skipafélaga og fór svo að Eimskip buðu mjög lá[g]t í alla þjónustu og flutning. Samkeppnin hefur verið hörð þegar um tilboð í efnavöru er að ræða og sýna það sig helst í að álög vegna varúðarmerkinga eru gjarnan felld út eða lækkuð.“*
- *Bls. 16: „stefnt verður að því að auka markaðshlutdeild Samskipa í þessum vöruflokki með því að ná Flugger alfarið yfir aftur.“*
- *Bls. 23: „markmiðin eru þau að ná [að] auka markaðshlutdeild Samskipa í þessum vöruflokki.“*
- *Bls. 25: „[…] á að endurnýja opna samning og skoða betur smærri aðila á markaðinum sem eru hjá samkeppnisaðilum.“*
- *Bls. 25: „[…] að auka markaðshlutdeild Samskipa upp í 45-50%“* í bílainnflutningi en til þess þyrfti að ná annaðhvort Ingvari Helgasyni/B&L eða Toyota í viðskipti.

14158. Þá benda Samskip á að víða komi fram að fyrirtækið hafi reynt að vinna til baka ýmis viðskipti sem það hafi misst á árinu, s.s. Papco og Elko.

14159. Framangreindar tilvísanir Samskipa eru allar því marki brenndar að þær lýsa mjög takmörkuðum samkeppnisaðgerðum. Annars vegar er um að ræða umfjöllun um litla eða meðalstóra viðskiptavini og hins vegar markmið um að ná tilteknu magni eða hluta viðskipta til baka sem fyrirtækið hafi misst.

14160. Athygli vekur að Samskip segja frá því að nokkuð hafi borið á því að verið væri að herja á samningsbundna millistóra viðskiptavini með *„ýmsum gylliboðum“*. Þessi ummæli Samskipa sýna að Eimskip hafi vissulega farið á eftir viðskiptavinum Samskipa og það með *„gylliboðum“*. Þar var aftur á móti eingöngu um að ræða millistóra viðskiptavini. Ekki var með samkeppnisaðgerðum eða *„gylliboðum“* farið á eftir stórum og mikilvægum viðskiptavinum Samskipa.

14161. Í mgr. 1033 í athugasemdum Samskipa við AII er sérstaklega vitnað til ummæla í markaðsskýrslunni varðandi Rúmfatalagerinn. Að mati Samskipa sýni þau að markmið fyrirtækisins hafi verið að auka markaðshlutdeild fyrirtækisins í þeim flokki.

14162. Ekki er fallist á þessa athugasemd enda er hún ekki í samræmi við skýra umfjöllun í þessu samtímagagni. Í skýrslunni segir nánar tiltekið:

„Gera má ráð fyrir að staða Rúmfatalagersins muni styrkjast, en það mun auka markaðshlutdeild Samskipa í þessum flokki. Samningur Samskipa við Rúmfatalagerinn var endurnýjaður árið 2010. Stærsti innflytjandi samkeppnisaðila í þessum flokki er IKEA, en þeir eru með flutningasamning við Eimskip sem losnar á fyrri hluta 2011. […] Markmiðið er að halda þeirri markaðshlutdeild sem nú er og helst auka örlítið við hana. Möguleikar eru á að auka okkar hlutdeild hjá núverandi viðskiptamönnum s.s. BYKO og Húsgagnahöllinni og eins liggja möguleikar í flutningum frá Far East."

14163. Eingöngu er vísað til þess að markaðshlutdeild Samskipa muni styrkjast í flokki húsgagna vegna þess að staða Rúmfatalagersins, sem var þá þegar viðskiptavinur Samskipa, myndi styrkjast, þ.e. innflutningsmagn viðkomandi viðskiptavinar myndi aukast. Á sama tíma virðast Samskipum vera að fullu ljóst að flutningssamningur IKEA við Eimskip myndi losna á komandi ári en í áætluninni er bersýnlega ekki gert ráð fyrir að reyna að ná þeim viðskiptum yfir og auka þannig markaðshlutdeildina verulega í umræddum flokki. Markmiðið átti aðeins að vera að halda sömu markaðshlutdeild eða auka hana örlítið, þrátt fyrir að stór viðskiptavinur væri með lausan samning við Eimskip á árinu 2011. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar skýrslan ólögmætt samráð fyrirtækjanna.

14164. Í mgr. 1034 í athugasemdum Samskipa við AII segir að fyrirtækið hafi þurft að leggja mat á það hvort það væri hagkvæmara að fara á eftir stórum viðskiptavinum eða leggja áherslu á að verja markaðshlutdeild hverju sinni. Það hafi ekki verið sjálfgefið að betra væri að ná stórum viðskiptavini á lágum verðum í stað þess að sækja minni viðskiptavini á hærri verðum.

14165. Samkeppniseftirlitið hefur áður fjallað um þau sjónarmið Samskipa að ekki væri ávallt hagstætt að reyna að ná stórum viðskiptavinum í viðskipti af keppinautnum, að hagkvæmara geti verið að „*verja*" frekar markaðshlutdeild fyrirtækisins. Þá er í kafla 6.3. í ákvörðun fjallað um mikilvægi viðskipta við stóra viðskiptavini fyrir fyrirtækin en mjög stór hluti af veltu þeirra beggja stafaði af viðskiptum við tiltölulega fáa slíka viðskiptavini. Sjónarmið Samskipa um mikilvægi „*minni viðskiptavina*" koma ekki heim og saman við gögn málsins. Þvert á móti sýna samtímagögn að það eru viðskipti við tiltölulega fáa en stóra viðskiptavini sem skipta langmestu máli fyrir afkomu Eimskips og Samskipa. Þá hafa Samskip sjálf byggt á því í erindum til Samkeppniseftirlitsins að mikilvægi stærstu viðskiptavina fyrirtækisins hafi verið slíkt að ef fyrirtækið myndi missa þá myndi það ganga „*mjög nærri rekstrargrundvelli fyrirtækisins*".[6551] Þessi sjónarmið Samskipa eru jafnframt í ósamræmi við ummæli í mgr. 1265 í athugasemdum fyrirtækisins við AII en þar segir að „*verulegt hagræði [sé] almennt af reglubundnum og umfangsmiklum viðskiptum*." Engar greiningar eða gögn hafa verið lögð fram af hálfu Samskipa við meðferð málsins sem hrekja þessi samtímagögn. Enginn vafi er um að til lengri tíma litið skiptu viðskipti við stóra viðskiptavini miklu fyrir afkomu fyrirtækisins. Eimskip og Samskip leituðust þannig við að festa slíka viðskiptavini og þeirra magn til lengri tíma, til að tryggja festu í magni í skipin sem myndi vega á móti föstum kostnaði skipafélaganna. Það er hugsanlega hægt að halda því fram að í einhverjum tilvikum sé framlegð á einingu til skemmri tíma hærri í viðskiptum við minni viðskiptavini en magn frá slíkum viðskiptavinum er aftur á móti mikið hverfulla og því ekki jafn mikilvægt flutningsfyrirtækjunum og afkomu þeirra til lengri tíma.

14166. Rétt er að vísa hér til þess að Samskip byggja á því í mgr. 1057 í athugasemdum sínum við AII að ójafnvægi hafi verið í siglingakerfi fyrirtækisins og þess vegna hafi ekki verið reynt að ná í útflutningsviðskipti Norðuráls. Í því samhengi segir að til þess hafi þurft að gera breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins sem hafi verið órökrétt og óframkvæmanlegt nema að á móti kæmi innflutningsmagn sem hafi ekki verið til staðar. Vísast hér einnig til fyrri sjónarmiða Samskipa um að það hafi verið „*helsta*

[6551] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. Heimasvæði [...]. „*ABC greining -97*". Vistað 17.02.2008, kl. 17:08.

viðfangsefni" fyrirtækisins á árunum 2009-2015 að finna leiðir til að stækka siglingakerfi sitt úr tveimur skipum í fjögur. Engar frekari skýringar eru hins vegar settar fram hvað í því fólst og þaðan af síður gögn sem sýna fram á þessa vinnu.

14167. Fæst ekki séð hvernig þessar skýringar samræmast þeirri stefnu Samskipa um að halda að sér höndum og nýta ekki tækifærið þegar samningar stórra viðskiptavina hjá Eimskip losnuðu, s.s. IKEA, sbr. framanritað. Innflutningsmagnið var augljóslega til staðar á markaðnum. Samskip voru meðvituð um hvenær samningar hjá stórum viðskiptavinum Eimskips losnuðu og því sannarlega tækifæri til að ná þeim í viðskipti.[6552]

14168. Í mgr. 1641 í athugasemdum Samskipa við AI er ályktunum Samkeppniseftirlitsins af rekstraráætlun í Landflutningum hafnað með vísan til sömu röksemda og að framan. Segir að áætlanagerð í landflutningum hafi verið unnin með svipuðum hætti, þ.e. rauntölur undanfarandi árs og upplýsingar um þáverandi viðskiptavini. Vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um sambærilegar athugasemdir hér að framan.

14169. Í mgr. 1043 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011. Þar segir að ljóst sé af glærukynningu (S)forstö-útfl frá 19. september 2010 að mikil samkeppni hafi ríkt á útflutningsmarkaði. Segir að tilvísun til þess að samkeppni „*aukist*" með tilkomu Blue Water sé að mati Samskipa tilvísun til þess að þegar hafi ríkt samkeppni vegna annarra markaðsaðila, s.s. Eimskips. Með ummælum um að Samskip hafi ekki orðið „*mikið varir við Eimskip á markaðnum þessa dagana*." hafi verið átt að sölustarf Eimskips hafi verið slakt, en ekki að Eimskip hafi ekki veitt Samskipum samkeppni. Að mati Samskipa lýsi glæran „*Áherslur í sölumálum 2011*" samkeppnisaðgerðum sem gátu einungis verið á kostnað Eimskips. Segir að engin leið sé að komast að þeirri niðurstöðu að hún merki að Samskipum hafi ekki talið að ógn stafaði af samkeppni frá Eimskip, heldur eingöngu BWS.

14170. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa og breyta þær ekki þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að umrædd samtímagögn endurspegli annars vegar eingöngu ótta við samkeppnisaðgerðir hins smáa keppinautar, BWS, en ekki Eimskips og hins vegar að samráðið hafi gert Samskipum kleift að hækka verð.

14171. Í mgr. 1045 í athugasemdum Samskipa við AII benda Samskip á að í rekstraráætlun útflutningsdeildar fyrirtækisins fyrir árið 2011 sé fjallað um samkeppni, sem ekki sé fjallað um í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins. Þar segi eftirfarandi:

„Ekki eru fyrirsjáanlegar miklar breytingar á samkeppnisumhverfi fyrirtækisins á komandi ári. Eimskip mun áfram verða okkar öflugasti keppinautur en ákveðin óvissa ríkir um getu þeirra á markaðnum í dag undir nýju eignarhaldi. Þó ljóst þyki að einingarverð þurfa að hækka á komandi misserum er ákveðin óvissa í gangi með viðbrögð og getu samkeppninnar til að takast á við hrun á innflutningmagni til landsins.

Gera má ráð fyrir að samkeppnin verði áfram mikil og barist verður um stóra og góða viðskiptavini eftir sem áður."

14172. Framangreint er birtingarmynd þess að Samskip og Eimskip bjuggu við meira samkeppnislegt aðhald á útflutningsmarkaði á rannsóknartímabilinu heldur en á innflutningsmarkaði en markaðshlutdeild keppinautar Samskipa og Eimskips í útflutningi, BWS, hafði farið vaxandi á árunum 2007-2010, sbr.

[6552] Halda Samskip því víða fram í athugasemdum sínum að hafa fylgst vel með hvenær samningar hjá viðskiptavinum Eimskips losnuðu, sbr. t.d mgr. 805 og 953 í athugasemdum Samskipa við AII.

umfjöllun í viðauka I. Í kafla 20 er hins vegar rakið að fyrirtækin réðust í ýmsar aðgerðir til að draga úr samkeppni í útflutningi og sporna við aðgengi smærri keppinauta.

26.33. Um röð funda lykilstjórnenda og önnur atvik í október 2010 – mars 2011

26.33.1. Um Norður-Ameríku og Evrópusamráðið

14173. Lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips, þeir (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl, áttu saman ítrekaða fundi í október, nóvember og desember 2010 í tengslum við endurnýjun á samkomulagi þeirra í Norður-Ameríku flutningum og Evrópuflutningum („*neyðarsamkomulag*"). Þegar þessi samskipti áttu sér stað sýna gögn málsins að bæði Samskip og Eimskip lögðu mikla áherslu á hækkun á verði.

14174. Í kafla 14.33 í ákvörðun er fjallað um aðdraganda að endurnýjun á annars vegar samningi Samskipa og Eimskips um sjóflutninga á milli Íslands og Norður-Ameríku og hins vegar svokölluðu „*neyðarsamkomulagi*" en fyrir liggur að Samskip og Eimskip undirrituðu bæði nýjan samning um Norður-Ameríkuflutning og nýtt „*neyðarsamkomulag*" þann 9. desember 2010.

14175. Í athugasemdum sínum við AII setja Samskip fram ýmsar fullyrðingar varðandi „*neyðarsamkomulagið*" sem ekki fá staðist, m.a. um að „*neyðarsamkomulagið*" hafi ekki verið leynilegt og að það hafi ekki verið samkeppnishamlandi.[6553] Þá er í mgr. 1659 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI því hafnað að nýtt „*neyðarsamkomulag*", sem undirritað var í desember 2010, hafi verið víðtækara og teygjanlegra en fyrra samkomulag. Kveða Samskip skilgreininguna á því hvað felist í „neyð" aðeins hafa verið gerð ítarlegri með það að markmiði að undirstrika frekar að samkomulagið hafi aðeins átt að taka til neyðartilvika.

14176. Framangreindum sjónarmiðum Samskipa er hafnað. Athugasemdir þessar hafa komið fram áður af hálfu Samskipa og hefur verið fjallað ítarlega um þær í kafla 25.1 hér að framan.

14177. Hvað varðar sjónarmið Samskipa um að „*neyðarsamkomulagið*" hafi ekki verið leynilegt vísast til fyrrgreindrar umfjöllunar þar sem m.a. er bent á að æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips kváðust við skýrslutöku hjá lögreglu ekkert vita eða muna um samstarf í Evrópusiglingum. Þá var samningurinn sjálfur kyrfilega merktur „*TRÚNAÐARMÁL*" og samkeppnisyfirvöldum aldrei gert viðvart um hann, hvorki á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga né skýrum fyrirmælum sem fólust í undanþágum frá samkeppnisyfirvöldum fyrir samstarf í Norður-Ameríku flutningum um að tilkynna um „*alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli svo og breytingar á þeim*", sbr. ákvarðanir nr. 11/2003 og 46/2009. Sjónarmiðum Samskipa um umfang flutninga á grundvelli „*neyðarsamkomulagsins*" hefur einnig verið svarað áður, sbr. umfjöllun í kafla 25.1.4.

14178. Það sem skiptir höfuðmáli í þessu samhengi er að samstarf Samskipa við Eimskip í sjóflutningum, bæði til og frá Norður-Ameríku og til og frá Evrópu, átti sér stað á öllu rannsóknartímabilinu. Í ákvörðun þessari er það rökstutt að fyrrgreindir samstarfssamningar fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga og voru hluti af samfelldu samráði Samskipa og Eimskips. Eimskip hefur jafnframt viðurkennt að umrætt samráð við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda og milli Íslands og Norður-Ameríku (þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga) hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

14179. Þá er mikilvægt að benda á að samkvæmt viðurkenndum sjónarmiðum í samkeppnisrétti er, við mat á lögmæti þessara samninga, ekki þörf á því að slá því föstu hvert nákvæmt umfang þessara flutninga hafi

[6553] Sjá í mgr. 144-150 í athugasemdum Samskipa við AII.

verið. Þá er ljóst að minniháttarreglan í 13. gr. samkeppnislaga vísar ekki til umfangs eða tíðni samstarfs keppinauta heldur til samanlagðrar markaðshlutdeildar þeirra. Byggir sú reglu á því að samstarf svo smárra keppinauta geti ekki valdið samkeppnislegu tjóni. Allt öðru máli gegnir þegar tveir keppinautar sem hafa samanlagt hátt í 100% markaðshlutdeild hafa með sér samstarf.

14180. Samskip ítreka sjónarmið sín sem áður hafa komið fram um að tilgangur „*neyðarsamkomulagsins*" hafi fyrst og fremst verið að bjarga verðmætum þegar um neyð hafi verið að ræða. Líkt og fjallað er um í ákvörðun þessari er þetta ekki rétt lýsing á framkvæmd samstarfsins að þessu leyti. Gögn málsins sýna að hið undanþáguskylda samstarf fyrirtækjanna tók bæði til venjulegra flutninga og neyðarflutninga milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Ekki var um að ræða „*tilfallandi*" einskiptis viðskipti samkvæmt gildandi verðskrá á hverjum tíma. Þvert á móti störfuðu Eimskip og Samskip eftir leynilegum samningi á fyrirfram ákveðnum verðum, ræddu útvíkkun hans í október árið 2008 og endurnýjuðu síðan samninginn í desember 2010. Í þessu samhengi er mikilvægt að leiðrétta þann misskilning sem sjónarmið Samskipa byggja á að samningur þurfi að vera formlegur, þ.e. skriflegur og bindandi, svo að hann teljist vera samningur í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Það er ekki svo heldur er samningshugtakið í umræddu ákvæði túlkað rúmt líkt og ítarlega er fjallað um í kafla 4.2 í ákvörðun.

14181. Rétt er að vísa í fyrri umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um þessi sömu sjónarmið Samskipa í kafla 25.1.5. Þar er rakið hvernig atvik í málinu sýna að af umræddu samkomulagi leiddu samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna og einnig útskýrt að það sé á engan hátt sjálfgefið að tafir eða álíka tilvik kalli á samvinnu keppinauta. Fyrirtæki keppa ekki aðeins í verði heldur einnig í því að veita sem besta þjónustu. Ef fyrirtæki vita að þau þurfi að öllu leyti að standa á eigin fótum ef tafir eða önnur þjónustuskerðing á sér stað skapar það viðvarandi hvata fyrir þau til að tryggja eins og unnt er að ekki tapist viðskipti að þessu leyti.

14182. Í mgr. 151-157 fjalla Samskip í athugasemdum sínum um nokkur atriði tengd endurnýjun á samningi vegna Norður-Ameríku flutninga og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009. Um samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum er nánar fjallað í kafla 16 í ákvörðun þessari og er fjallað um þessi sjónarmið Samskipa í kafla 27. Vísast til þeirrar umfjöllunar.

14183. Í mgr. 1643-1663 í athugasemdum Samskipa við AI er einnig fjallað um endurnýjun á samningi fyrirtækjanna um sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku og „*neyðarsamkomulaginu*". Þar eru ítrekuð sjónarmið fyrirtækisins þess efnis að „*neyðarsamkomulagið*" hafi ekki verið leynilegt samstarf og að það hafi ekki verið háð undanþágu frá þágildandi 15. gr. samkeppnislaga vegna eðlis þess og inntaks.

14184. Líkt og áður hefur komið fram eru þessi sjónarmið Samskipa ekki í samræmi við samtímagögn en um það er nánar fjallað í kafla 25.1.

26.33.2. Um samskipti yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa

14185. Í mgr. 164-165 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að fundir fyrirtækisins við Eimskip, sem hafi verið haldnir í tengslum við samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum og endurnýjun á því samkomulagi haustið 2010, hafi tengsl við verðhækkanir. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið vísi til ótengdra samskipta til að gefa ranga mynd af raunveruleikanum. Umræddir fundir hafi verið vegna strembinna samningaviðræðna og lotið að kjörum Samskipa í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Engin tengsl hafi verið á milli fundanna og almennra verðhækkana.

14186. Að meginstefnu til byggja Samskip á því að verðhækkanir fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu hafi verið eðlilegar og í fullu samræmi við almennar verðlagshækkanir. Vísað er til áhrifa efnahagshrunsins á kostnaðarliði fyrirtækisins, falls íslensku krónunnar og áhrif þess á verð á aðföngum og annan kostnað. Að sögn Samskipa náðu verðhækkanir rétt að halda í verðlagshækkanir innanlands. Í mgr. 162-163 setja

Samskip fram töflu og skýringar sem fyrirtækið telur sýna að verðskrárbreytingar hafi verið í samræmi við verlagsþróun og að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um annað séu því í ósamræmi við opinber gögn um þróun vísitölu neysluverð o.fl.[6554] Þessi meginsjónarmið Samskipa hafa áður komið fram og hefur Samkeppniseftirlitið fjallað um þau í kafla, sbr. kafla 33.1.2 og 33.1.5.

14187. Í athugasemdum Samskipa segir einnig að málefni fyrirtækjanna hafi aldrei verið rædd á golfmótum þeirra eða öðrum slíkum viðburðum.[6555] Séu engin merki um að nokkur ólögmæt samskipti eða samráð hafi átt sér stað á fundi (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl hjá SVÞ þann 7. október 2010. Er því hafnað að svo hafi verið enda hafi þar aðeins verið um að ræða fundi á vegum hagsmunasamtaka sem þeir sóttu báðir. Hvað varðar tilvísun um að (E)forstö-innfl hafi hitt Samskip segir í athugasemdunum að um hafi verið að ræða fund um Norður-Ameríkuflutninga. Engin merki séu um að rætt hafi verið um önnur mál á fundinum.[6556]

14188. Sams konar sjónarmiðum Samskipa hefur áður verið svarað í ákvörðun þessari. Vísast t.a.m. til ítarlegrar umfjöllunar í kafla 13 þar sem fjallað er um regluleg samskipti Samskipa og Eimskips, þýðingu þeirra og sönnunargildi. Með vísan til þeirrar umfjöllunar er bæði mikilvægt og málefnalegt að greina frá og reifa tíð og samfelld samskipti fyrirtækjanna á þessum fundum og öðrum eftir því sem fram kemur í gögnum málsins. Þá er einnig mikilvægt og þýðingarmikið að greina frá persónulegum tengslum á milli stjórnenda fyrirtækjanna og reglulegum félagslegum samskiptum þeirra. Um samskipti af þessum tagi og þýðingu þeirra fyrir sönnun í málinu hefur verið fjallað ítarlega í kafla 4.7.6.2. Vísast nánar til þess sem þar er rakið.

14189. Þá er það árétta að eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og í Evrópuflutningum var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var að eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. fundir fyrirtækjanna haustið 2010.

26.33.3. Um innflutning á pappír

14190. Í kafla 14.33.2 er m.a. fjallað um samskipti MD, kanadísks pappírsmiðlara, við Samskip og Eimskip vegna innflutnings á pappír til Íslands frá Halifax í Kanada. Einnig er fjallað um atvik tengd umræddum pappírsinnflutningi í öðrum undirköflum í kafla 14.33. Í mgr. 249-267 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um ályktanir Samkeppniseftirlitsins af atvikum tengdum innflutningi á pappír frá Kanada til Íslands á árinu 2010, sbr. einnig mgr. 1646-1647 í athugasemdum Samskipa við AI.

14191. Í athugasemdum Samskipa segir að frkvstj-FlyP hafi verið umboðsaðili pappírsframleiðenda í Kanada og hafi séð um að selja íslenskum prentsmiðjum dagblaðapappír ásamt því að hafa séð um að semja um flutninga á pappírnum. frkvstj-FlyP hafi fengið þóknun fyrir vinnu við samningaviðræður og samningagerð við flutningsaðila en frkvstj-FlyP hafi haft milligöngu um kaup á pappír fyrir Morgunblaðið (Landsprent) og Fréttablaðið (Ísafoldarprentsmiðja). Samskip hafi síðan tekið tillit til þessarar þóknunar við verðlagningu á flutningunum. Mótmæla Samskip málatilbúnaði Samkeppniseftirlitsins um að frkvstj-FlyP hafi fengið mútufé frá Samskipum. Segir að allir málsaðilar hafi verið upplýstir um kaup og kjör.

14192. Samskip byggja á því að þar sem frkvstj-FlyP hafi verið stærsti einstaki innflytjandi á pappír til landsins hafi verið eðlilegt að hann væri með betri kjör á flutningsverði en Morgunblaðið og Fréttablaðið hefðu

[6554] Sjá mgr. 158-163 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6555] Sjá mgr. 169-170 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6556] Sjá mgr. 172 í athugasemdum Samskipa við AII.

hvort fyrir sig átt kost á vegna innflutnings á pappír. Slíkt væri í samræmi við verðstefnu Samskipa, þ.e. að tekið sé tillit til stærðar viðskiptavina og hagkvæmni sem leiðir af viðskiptum við þá.

14193. Ekki er unnt að fallast á þær skýringar Samskipa að allir málsaðilar hafi verið upplýstir um kaup og kjör og samningsfyrirkomulag Samskipa við MD. Í tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-N-Am og (S)forstö-innfl1 þann 6. nóvember 2009 kemur skýrt fram að Morgunblaðið/Ísafoldarprentsmiðja „[geri] *sér enga hugmynd um tengsl* [MD] *við Samskip*". Að mati eftirlitsins er ekki hægt að túlka það öðruvísi en svo að samvinnu frkvstj-FlyP og Samskipa, þ. á m. mútufé eða „*kick back*" frá Samskipum, hafi verið haldið leyndu gagnvart þeim íslensku kaupendum pappírs hafi verið viðskiptavinir MD.

14194. Í mgr. 251 og áfram í athugasemdum sínum við AII, sbr. einnig mgr. 1646-1647 í athugasemdum Samskipa við AI, mótmæla Samskip því harðlega að Eimskip hafi hikað við að bjóða frkvstj-FlyP lægra verð af hættu við að slíkt myndi „*rugga bátnum*" gagnvart Samskipum. Er það rökstutt með eftirfarandi atriðum:

- Mikil samkeppni hafi verið á milli Samskipa og Eimskips um flutninga MD.
- Þar sem umræddir flutningar hafi farið með TA flutningsleið Samskipa hafi Eimskip ekki haft neinar upplýsingar um kostnaðarverð Samskipa í þeim flutningum.
- Ekki sé fært að bera saman sjóflutningsverð Samskipa og Eimskips á pappír vegna mismunandi eðlis og verðlagningar með TA-leiðinni annars vegar og beinum flutningum Eimskips hins vegar. Með því að losna við innanlandsflutninga hafi Samskip náð að bjóða frkvstj-FlyP verð sem Eimskip hafi ekki geta keppt við. Samkeppnisstaða Samskipa hafi því verið sterkari í þessu tilviki.

14195. Þá byggja Samskip á því að vegna markaðsráðandi stöðu Eimskips hafi fyrirtækið þurft að gæta jafnræðis í verðlagningu til viðskiptavina, ekki mátt undirverðleggja þjónustu sína auk þess sem sértæk verðlagning gagnvart viðskiptavinum Samskipa hafi verið ólögmæt. Þessari stöðu hafi Samskip gert sér grein fyrir, þ.e. að útilokað hafi verið fyrir Eimskip að ná viðskiptunum af Samskipum án þess að brjóta þá samtímis gegn 11. gr. samkeppnislaga.

14196. Í mgr. 174 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um tengsl fundar fyrirtækisins og Eimskips 11. október 2010 við svokallaðar „*kick back*" greiðslur til frkvstj-FlyP standist ekki. Segir að umræddir flutningar tengdust ekki á nokkurn hátt samningum Samskipa við Eimskip enda hafi nær allir flutningar Samskipa á pappír farið í gegnum erlend skipafélög með TA-leiðinni til Íslands. Um frekari athugasemdir Samskipa varðandi umfjöllun eftirlitsins um umræddar „*kick back*" greiðslur er fjallað hér að framan.

14197. Af þessu tilefni vísast til ummæla viðkomandi viðskiptavinar, MD, í tölvupósti til Eimskips 7. október 2010 en þar vísaði hann til þess að „*freight rates are too high to Iceland given what they are paying to Europe.*". Innan Eimskips var síðan vísað til þess að frkvstj-FlyP væri að greiða verð sem væri „*miklu hærra en Samskip*.", sbr. tölvupóst (E)forstö-innfl til (E)frkvstj-sala/þj 8. október 2010. Af þessum ummælum er ljóst að Eimskip mat það svo að svigrúm hafi verið til þess að bjóða frkvstj-FlyP samkeppnishæft verð en vissu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj að frkvstj-FlyP hafi verið að greiða „*miklu hærra en Samskip*" fyrir flutning á sömu vöru. Ekkert í þessum gögnum bendir til þess að Eimskip hafi haft áhyggjur af því að slík aðgerð gæti farið gegn 11. gr. samkeppnislaga. Athugasemdir Samskip hafa því ekki breytt því mati Samkeppniseftirlitsins að ástæða þess að Eimskip gaf frkvstj-FlyP ekki hagstæðara verð en raun bar vitni, enda þótt slíkt verð hefði verið hærra en það sem Samskip greiddu, sé birtingarmynd af markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa. Fyrir vikið var Samskipum gert kleift að tilkynna frkvstj-FlyP um verðhækkun á pappírsflutningum hans frá Bandaríkjunum, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-N-Am til frkvstj-FlyP 12. október 2010, sbr. kafla 14.33.4.2. Tilkynntu Samskip um þessa

verðhækkun til frkvstj-FlyP daginn eftir fund lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, 11. október 2010, sbr. 14.33.4, og þrátt fyrir að hafa stuttu áður hækkað verð til MD, eða í júní 2010. Það athugist að þessi verðhækkun Samskipa tók bæði til TA flutninga Samskipa og beinna flutninga með Eimskip frá Halifax til Íslands. Samtímagögn gefa ekki til kynna að Samskip hafi á þessum tíma ekki haft áhyggjur af því að Eimskip myndi bjóða betur.

26.33.4. Um aukið gámasamstarf og hliðarsamning

14198. Í kafla 14.33.4 í ákvörðun er fjallað um fund Samskipa og Eimskips 11. október 2010 og atvik í kjölfar hans. Samtímagögn sem urðu til eftir fundinn 11. október 2010 sýna m.a. að aukið gámasamstarf Samskipa og Eimskips var til skoðunar. Jafnframt unnu (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl samhliða að verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna. Þá kom fram á fundi stjórnar Samskipa hf. 25. október 2010 að *„rólegt"* hafi verið yfir markaðnum frá vormánuðum en að framundan væru mikið af endurnýjunum hjá mikilvægum viðskiptavinum, ásamt því að fjallað var um Norður-Ameríku flutninga Eimskips.

14199. Í athugasemdum Samskipa við AII er ályktunum Samkeppniseftirlitsins um þessi atvik hafnað. Verður nú fjallað um þau sjónarmið Samskipa.

14200. Í mgr. 242-246 í athugasemdum Samskipa við AII er mótmælt þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að í endurnýjuðum Norður-Ameríku samningi í desember 2010 hefði falist aukið gámasamstarf.

14201. Samskip benda á að í gr. 6.a í samningi fyrirtækjanna frá 2010 segi að *„Carrier"* (Eimskip) útvegi gáma til flutnings. Þá segi einnig að *„[i]n all other cases Shipper* [þ.e. Samskip] *shall provide containers for transportation under this Contract ("Shipper-owned containers")."* Með vísan til þessa telja Samskip að það ætti að vera bæði FMC og Samkeppniseftirlitinu ljóst að Eimskip og Samskip hafi útvegað gáma til flutnings eftir þörfum samkvæmt samningnum. Samkvæmt reglum FMC hafi Eimskip verið heimilt að flytja gáma fyrir Samskip milli Íslands og Bandaríkjanna og gilti engu í því sambandi hvort gámarnir væru í eigu Eimskips eða Samskipa. Segir frá því að sem farmflytjandi hafi Eimskip haft heimild frá FMC til þess að flytja gáma til og frá Bandaríkjunum en hafi aftur á móti ekki verið heimilt að flytja vöru milli hafna innan Bandaríkjanna. Benda Samskip á að þegar rætt sé um *„milli hafna innan Bandaríkjanna"* sé átt við flutning á vöru sem hafi upphaf og endastað innan Bandaríkjanna, en ekki um vöru sem sé á leið til eða frá þeim. Að sögn Samskipa laut samningur fyrirtækjanna að þeim flutningum sem Eimskip hafði heimild til þess að veita, þ.e. flutningur til og frá Bandaríkjunum.

14202. Samskip byggja einnig á því að Samkeppniseftirlitið misskilji efni *„hliðarsamningsins"* svokallaða. Að sögn Samskipa lýtur hann ekki að þeirri staðreynd að Samskip legði til eigin gáma í ákveðnum tilvikum, heldur að Samskip fengju lægra verð fyrir flutning ef svo bæri undir. Vísa Samskip til þess, rétt eins og Samkeppniseftirlitið fjallar um í ákvörðun, að í samningnum frá 2009 hafi verið tvær verðtöflur fyrir sjóflutning. Heiti þeirra hafi verið *„Shippers own equipment"* og *„Carrier own equipment"*. Verðin fyrir flutninga þar sem notast hafi verið við gáma Samskipa hafi verið 200 USD lægri en verðið þegar gámar Eimskips voru notaðir. Vegna þessa fyrirkomulags hafi ítrekað komið upp flókin álitaefni við reikningagerð og því hafi verið mikið um ranga reikninga á meðan samningurinn var í gildi. Við viðræður um nýjan samning haustið 2010 hafi því verið ákveðið að einfalda verkferla þannig að samningurinn innihéldi aðeins eina verðtöflu sem endurspeglaði *„Carrier own equipment"* verðtöfluna úr samningnum frá 2009. Samhliða þessu hafi verið gerður *„hliðarsamningur"* sem hafi kveðið á um eftirágreiðslu til Samskipa að fjárhæð 200 USD fyrir hvern gám í eigu Samskipa, í stað lægri verða.

14203. Að sögn Samskipa megi vera að umrætt skjal, *„hliðarsamningurinn"*, hafi ekki fylgt undanþágubeiðnum fyrirtækisins í janúar 2009 og desember 2010 en það hafi ekki verið til að halda upplýsingum frá

Samkeppniseftirlitinu enda ekkert í umræddu hliðarskjali sem hafi haft áhrif á mat á samkeppnislegum áhrifum viðskiptanna.

14204. Framangreindar skýringar Samskipa breyta ekki þeirri niðurstöðu eftirlitsins sem gerð er grein fyrir í ákvörðun þessari. Þau samtímagögn sem þar eru rakin sýna annars vegar að til athugunar kom að auka samstarf fyrirtækjanna með því að láta gámasamstarf þeirra einnig taka til TA flutninga Samskipa milli Íslands og Norður-Ameríku og hins vegar að markmiðið með endurnýjun á þeim samningi sem var undirritaður 9. desember 2010 hafi verið að Samskip myndu „*eingöngu*" nota gáma Eimskips „*meðan framboð er fyrir hendi, það er líka hugmyndin á bak við að einfalda verðskránna*", sbr. tölvupóst (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj 10. nóvember 2010. Í þeim samskiptum kom fram að um þetta hefði náðst „*gagnkvæmur skilningur*" á milli fyrirtækjanna. Í stað mismunandi verðs fyrir flutninga eftir því hvort Samskip notuðu eigin gáma eða gáma Eimskips var aðeins eitt verð sem byggði á þeirri forsendu að Samskip myndu eins og unnt væri aðeins nota gáma Eimskips. Fól þetta þannig í sér áform/skuldbindingu um að auka umfang hið ólögmæta gámasamstarfs. Samkvæmt þessu er ljóst að þær skýringar sem koma fram í athugasemdum Samskipa eru úr lausu lofti gripnar.

26.33.5. Um samskipti og atvik frá október-nóvember 2010

14205. Í mgr. 176 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram það mat fyrirtækisins að ekkert hafi verið óeðlilegt við umræðu á stjórnarfundi Samskipa 25. október 2010 um annars vegar samninga mikilvægra viðskiptavina og hins vegar afstöðu (S)frkvstj-millilandasv til áframhaldandi samstarfs við Eimskip. Árétta Samskip að fyrirtækið hefði ávallt talið mikilvægt að eiga möguleika á beinum flutningum með Eimskip til og frá Norður-Ameríku, það hefði aukið verulega á samkeppnishæfni fyrirtækisins. Af þeim sökum hefðu Samskip alla tíð lagt áherslu á að halda samningi við Eimskip þó svo ávallt hefði verið lögð áhersla á að flytja eins lítið magn með keppinautnum og unnt hefði verið.

14206. Þessi sjónarmið Samskipa breyta ekki niðurstöðu um brot fyrirtækisins. Áréttað er að í fundargerð vegna umræðds stjórnarfundar kemur fram að „*rólegt*" hefði verið yfir markaðnum á sama tíma og samtímagögn beggja fyrirtækjanna sýna að ekki var búist við að samkeppni myndi brjótast út vegna mikilvægra viðskiptavina sem voru með lausa samninga á þessum tíma. Þvert á móti kom fram í gögnum sem (S)forstj sendi stjórn Samskipa hf. 19. nóvember 2010 að hann teldi áfram unnt að ná fram verðhækkunum. Líkt og rakið er í ákvörðun raungerðist þetta. Eimskip reyndi ekki að ná viðskiptum N&O og sendi Húsasmiðjunni það hátt tilboð að fyrirfram var ljóst að Húsasmiðjan myndi ekki færa viðskipti sín. Samskip gátu því haldið þessum tveimur viðskiptavinum og hækkað verð gagnvart þeim, sbr. kafla 14.25 og 14.34. Með sama hætti hélt Eimskip Innnes og gat hækkað verð, sbr. kafla 14.35. Er þetta skýr birtingarmynd á hinni ólögmætu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið til staðar á þessum tíma, sbr. sátt Eimskips 16. júní 2021.

14207. Gögn málsins sýna að í lok október 2010 unnu Samskip áfram að verðhækkun gagnvart nokkrum þessara fyrirtækja sem fjallað var um á stjórnarfundinum 25. október 2010 auk fyrirtækjanna ÍSAM og Saltkaupum, sbr. einnig rekstraráætlun (S)forstö-innfl1 sem hann kynnti (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj á fundi 21. október 2010.

14208. Í mgr. 177-178 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. einnig mgr. 1649 í athugasemdum við AI, gagnrýnir fyrirtækið umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 28. október 2010. Segir að Samskip sjái ekkert athugavert við tölvupóstinn. Þar komi fram ítarleg greining (S)forstö-innfl1 á framlegð og verðlagningu á ýmsum viðskiptavinum sem fluttu vörur inn frá Norður-Ameríku. Samkvæmt því hafi verið lág framlegð af sendingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Um eðlilega framlegðargreiningu hjá (S)forstö-innfl1 hefði verið að ræða þar sem fram hafi komið að margir viðskiptavinir Samskipa hafi flutt vörur á verði undir kostnaðarverði. Þá hafi kostnaður Samskipa á flutningum til og frá Norður-Ameríku aukist verulega, bæði vegna hækkandi TAS-flutningsgjalda og

vegna hækkunar Eimskips á verði fyrir Norður-Ameríkuflutninga. Af þeim sökum hafi (S)forstö-innfl1 vilja bregðast skjótt við og leiðrétta þá samninga sem skiluðu neikvæðri framlegð. Samskip hafna því að forsendur að baki þeirri greiningu og umræðu hafi verið samráð við Eimskip. Samskip hafi verið ósátt við fyrirhugaðar kostnaðarhækkanir Eimskips en fyrirtækinu hafi verið nauðugur einn kostur að koma þeim áfram til viðskiptavina sinna ef reksturinn átti að vera arðbær. Samskip benda í þessu samhengi á að það sé almennt svo í rekstri að tekjur þurfi að duga fyrir kostnaði og rúmlega það. Loks telja Samskip framangreinda skýringu fá stoð í áðurnefndum tölvupósti (S)frkvstj-N-Am frá 28. október 2010, þar sem (S)frkvstj-N-Am talar m.a. um „*sæmdarmörk*".

14209. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Umræddur tölvupóstur (S)forstö-innfl1 er í samræmi við önnur samtímagögn sem sýna vissu um að raunhæft væri að hækka verð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í innflutningi, sbr. t.d. markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 þar sem gert var „*ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir [að] nýjir viðskiptavinir [væru] áætlaðir inn*." Jafnframt var lagt til grundvallar að „*áframhaldandi ró*" héldist á innflutningsmarkaði og bæði Samskip og Eimskip „*haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*", sbr. kafla 14.32.2.

14210. Samkeppniseftirlitið telur þessi gögn lýsa því umhverfi sem fyrirtækin höfðu sameiginlega lagt grunn að með samráði sínu. Með þessari háttsemi voru skapaðar aðstæður til þess að bæði Samskip og Eimskip gátu hækkað verð og aukið tekjur án óvissu um viðbrögð síns helsta keppinautar. Er þetta skýr birtingarmynd hinnar ólögmætu markaðsskiptingar. Með þessum hætti var „friði" viðhaldið um viðskipta mikilvægra viðskiptavina fyrirtækjanna.

14211. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi þann 2. nóvember 2010. Eftir fundinn 2. nóvember 2010 héldu Samskip áfram aðgerðum sem miðuðu m.a. að því að hækka verð. Hið sama gerði Eimskip. Ákváðu fyrirtækin að funda aftur 4. nóvember 2010.

14212. Í mgr. 188 í athugasemdum Samskipa við AII segir, um tölvupóst (S)viðskstj2 frá 3. nóvember 2010, sem tengdist verðlagningu gagnvart Saltkaupum, að (S)forstö-innfl1 hafi þegar mælt fyrir um hækkun verðs Saltkaupa og því hafi verðhækkunin ekki tengsl við fund (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl 2. nóvember 2010. Árétta Samskip að verðið hafi ekki verið samningsbundið, Saltkaup hafi ekki greitt BAF, verðið verið of lágt og eins og (S)forstö-innfl1 hafi áður rökstutt með útreikningum hafi verið óásættanlegt að verðið væri lægra en 1600 USD fyrir 40ft gám. Framlegðin hafi verið neikvæð af þessum viðskiptum og öll samtímagögn bendi til þess að of lág framlegð hafi verið ástæða verðhækkunarinnar, ekki samráð við Eimskip.

14213. Í ákvörðun eru rakin samtímagögn sem sýna umfjöllun innan Eimskips og Samskipa um 4,6% verðhækkun og staðsetningargjöld (CPC gjöld) næstu daga eftir fund Samskipa og Eimskips 2. nóvember 2010. Er nánar tiltekið fjallað um samskipti innan Eimskips frá 2. nóvember 2010 þess efnis að ræða ætti við Samskip um 4,6% hækkun á Norður-Ameríku flutningum á fundi fyrirtækjanna síðar sama dag. Eftir þann fund vísaði (E)frkvstj-sala/þj til þess að „*Allir elta okkur með 4,6%*", sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.33.5.1 í ákvörðun.

14214. Líkt og rakið er í ákvörðun telur Samkeppniseftirlitið það blasa við að í tölvupósti sínum sé (E)frkvstj-sala/þj að vísa til þess að viðræður hafi verið við aðra en CMA („*allir*") um 4,6% hækkun og vilji þeirra viðmælenda stæði til þess að „*elta*" 4,6% hækkun Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur þetta orðalag (E)frkvstj-sala/þj sterklega til kynna að Eimskip hafi talið sig hafa tekist að fá aðra en CMA, þ.e. Samskip, til að „*elta*" hækkun Eimskips með því að hækka eigin verð gagnvart viðskiptavinum sínum. Er þetta til marks um það hvernig ítrekuð samskipti á milli keppinautanna á rannsóknartímabilinu drógu úr óvissu á milli fyrirtækja á markaði og sköpuðu eða efldu tengsl og traust milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips. Var þetta til þess fallið að stuðla að því að gera samráðið skilvirkara og auðveldara í

framkvæmd, sbr. nánari umfjöllun um samskipti keppinautanna í kafla 13 og um verðhækkanir fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 11.21 og 15.3.

14215. Samskip mótmæla þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af umræddum ummælum (E)frkvstj-sala/þj, sbr. mgr. 181 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Að sögn Samskipa séu ályktanir um að umræða um verðlagsmál á fundi Samskipa og Eimskips þann 2. nóvember 2010 hefðu farið gegn samkeppnislögum úr lausu lofti gripnar. Samskip fallast hins vegar á það í athugasemdum sínum að á fundi þeirra með Eimskip 2. nóvember 2010 hafi verið rætt um verðlagningu Eimskips gagnvart Samskipum í flutningum til og frá Norður-Ameríku, þ.e. um 4,6% hækkun, en að mati Samskipa hafi slíkar umræður verið eðlilegur og óhjákvæmilegur hluti þessa samstarfs.[6557]

14216. Af þessu tilefni skal tekið fram að keppinautum á fákeppnismarkaði er almennt óheimilt að skiptast á upplýsingum um samningskjör viðskiptavina sinna. Þegar horft er yfir samskipti Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu vegna samninga um Norður-Ameríku flutninga blasir við það mynstur í tengslum við samningaumleitanir um samningskjör milli Eimskips og Samskipa að fyrirtækin skiptast á upplýsingum um samningskjör annarra viðskiptavina. Hafa slíkar upplýsingar ýmist verið settar fram til þess að réttlæta hækkunina, eins og gerist á umræddum fundi 2. nóvember 2010 (CMA o.fl. hafi fallist á hækkun) og/eða að sýna Samskipum fram á auðvelt ætti að vera að varpa verðhækkun Eimskips gagnvart Samskipum yfir á viðskiptavini. Dæmi um hið síðarnefnda er verðhækkun sem tekist var á um haustið 2008 í formi þess að Samskip greiddu BAF en þar leitaðist Eimskip við að halda því að Samskipum að allir viðskiptavinir Eimskips greiddu BAF frá USA, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv 10. desember 2008 þar sem sá fyrrnefndi vísaði til þess að *„Eimskips menn lugu að okkur á síðasta fundi varðandi það að allir þeirra viðskiptavinir greiði BAF frá USA!!*,", sbr. kafla 10.5.1. Ekki verður annað ráðið en að Samskip hafi talið þessi upplýsingaskipti eðlilegan þátt í viðræðum fyrirtækjanna.

14217. Í mgr. 190 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. einnig mgr. 221-222, er nánar fjallað um þessi atvik. Að sögn Samskipa dregur Samkeppniseftirlitið of víðtækar ályktanir af ummælum (E)frkvstj-sala/þj (*„Allir elta okkur með 4,6%*"). Samskip hafi ekkert haft að gera með þá hækkun sem Eimskip hafi náð fram gagnvart mikilvægum viðskiptavinum og hafi ekki átt ekki í neinum samskiptum eða samráði við Eimskip um þessar verðbreytingar. Samskip hafi hins vegar reynt að berjast gegn þessari hækkun á flutningsgjöldum á samningafundum vegna Norður-Ameríku flutninga.

14218. Samskip byggja á því að í umræddum samskiptum innan Eimskips væri fjallað um tilkynningu til CMA um 4,6% hækkun og hvaða forsendur hafi verið fyrir henni. Þau samskipti og sú hækkun hafi ekki tengst Samskipum á nokkurn hátt. Segir að Eimskip hafi verið umboðsaðili CMA. Engin samskipti hefðu átt sér stað við Samskip og því hafi Samskip ekki *„elt*" umrædda hækkun með neinum hætti.

14219. Í ákvörðun þessari er fjallað um það að (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv hafi fundað á ný þann 8. nóvember 2010. Í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 daginn eftir vísar hann til fundarins sem *„langa fundarins*". Eftir fundinn 8. nóvember 2010 vann (E)frkvstj-sala/þj að verðhækkunum og (S)forstö-innfl1 gætti að því að *„friðurinn*" yrði ekki rofinn með því að bjóða viðskiptavini Eimskips hagstætt verð. Þá áttu (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv í tölvupóstsamskiptum sem sýna árangur í viðræðum fyrirtækjanna.

14220. Í athugasemdum sínum við AII byggja Samskip á því að fyrirtækið Takk hreinlæti, sem Samkeppniseftirlitið fjallar um í kafla 14.33.6.1 í ákvörðun þessari, hafi verið lítið og stærð þess því ekki til þess fallin að Samskip gætu boðið jafn lágt verð og til stærstu viðskiptavina sinna. Ályktanir sem

[6557] Sjá mgr. 185 í athugasemdum Samskipa við AII.

Samkeppniseftirlitið dragi af samskiptum (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 vegna þessa séu haldlausar. Kveða Samskip að fyrirtækið hafi þurft að horfa til líklegra viðbragða Eimskips ef viðskiptunum yrði náð á óvenjulega lágum kjörum. Hefðu Samskip talið Eimskip líklegt til að slá til baka með tilheyrandi tjóni.

14221. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir Samskipa og telur þær ekki breyta niðurstöðum sínum. Líta verður heildstætt á samtímagögn og með hliðsjón af öðrum atvikum sem áttu sér stað á sama tíma. Vísast nánar til þeirrar umfjöllunar í kafla 14.33.6.1. Rétt er að árétta að viðskiptastjóri Samskipa, sem fékk beiðni um verðtilboð frá Takk Hreinlæti, sá í tölvupósti sínum til (S)forstö-innfl1 ástæðu til þess að tilgreina það sérstaklega að þessi beiðni um lágt verð til viðskiptavinar Eimskips væri ekki frá honum komin („*þeir hringdu í mig*") til að gefa það skýrt til kynna að hann hefði ekki snúið sér til þessa viðskiptavinar keppinautarins með það að markmiði að afla nýrra viðskipta með hagstæðu verðtilboði, sem hefði getað raskað „*friðnum*" við Eimskip. Í þessu samhengi ber að rifja upp að vinnuhópur, sem (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv sátu í, hafði í október 2009 áhyggjur af þessu:

- Hvort Samskip hefði komið í veg fyrir verðhækkanir með því að „*sækja smá*",
- Hvort ekki sé „*hægt að treysta*" Samskipum, þ.e. í raun hvort Eimskip geti ekki treyst Samskipum.
- Hvort Samskip hafi mögulega komið „*í veg fyrir að friður kæmist á*".

14222. Þá hafði (S)forstö-innfl1 fyrr á árinu 2010 gripið til aðgerða til að vinna gegn því að markaðsskiptingin við Eimskip yrði rofin, sbr. kafla 14.20.4. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 gefur til kynna að það hafi freistað Samskip að ná viðskiptum Takk Hreinlæti en að sama skapi óttaðist hann auðsýnilega markaðsskiptingin færi í uppnám ef Eimskip kæmist að því. Tók (S)forstö-innfl1 ekki þá áhættu og var það niðurstaðan að umræddum viðskiptavini Eimskips var ekki boðið „*grænlensk verð*". Er þetta birtingarmynd á hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa.

14223. Í mgr. 195-196 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. mgr. 1650 í athugasemdum Samskipa við AI, er fjallað um samskipti Samskipa og Eimskips dagana 9.-10. nóvember 2010.

14224. Samskip byggja á því að umrædd tölvupóstsamskipti gefi skýrt til kynna ósætti um ákveðin atriði í þágildandi Norður-Ameríku samningi. Þá er það ítrekað að ekki hafi verið rætt um annað en umræddan Norður-Ameríkusamning á nefndum fundum fyrirtækjanna. Samskip viðurkenna þó að á sama tíma hafi einnig verið gengið frá endurnýjun neyðarsamkomulagsins en að samskipti því tengd hafi verið takmörkuð þar sem samkomulagið hafi verið endurnýjað í óbreyttri mynd.[6558]

14225. Af þessu tilefni er rétt að árétta að samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. framangreind samskipti og endurnýjun hvers kyns samninga sem að því sneru. Þá skal áréttað að sú staðreynd að hið leynilega „*neyðarsamkomulag*" var undirbúið, rætt og undirritað á vettvangi funda stjórnenda Eimskips og Samskipa, sem sumir hverjir voru sagðir fjalla um samstarfssamning fyrirtækjanna um flutninga til og frá Norður-Ameríku, ekki aðeins á árinu 2010 heldur einnig á síðari hluta ársins 2008, felur í sér staðfestingu á því að umræðuefni fundanna hafi ekki einskorðast við Norður-Ameríku samráðið.

14226. Samskip hafa áður upplýst að fyrir árið 2009 hafi framkvæmdin verið með þeim hætti að Samskip hafi lagt til gáma í alla sína flutninga með Eimskip á Norður-Ameríku siglingaleiðinni. Í flutningastarfsemi erlendis hafi aftur á móti tíðkast að notast við gáma farmflytjandans.

[6558] Sjá mgr. 1650 í athugasemdum Samskipa við AI.

14227. Þá hafa Samskip hafnað því að gámaákvæði í endurnýjuðum samningi Samskipa við Eimskip í janúar 2009 hafi verið liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Byggja Samskip á því að um hafi verið að ræða viðskipti á milli fyrirtækjanna sem Samkeppniseftirlitið hafi að fullu verið upplýst um og samþykkt.

14228. Með vísan til þessa mótmæla Samskip því að fyrirtækið hafi átt í samráði við Eimskip um gámasamvinnu og að Excel-skjal (S)starfsm sem fjallað er um í kafla 14.33.6.2 í ákvörðun sé til vitnis um það. Ítreka Samskip þau sjónarmið sín að það væri hlutverk flutningsaðilans að útvega gáma til flutnings. Þar sem Eimskip hafi verið flutningsaðilinn í þessu tilviki, þ.e. í Norður-Ameríku flutningum, hafi meginreglan verið sú að Eimskip útvegaði Samskipum gáma til innflutnings. Í útflutningi hafi það hins vegar verið meginreglan að Samskip hafi notað eigin gáma, enda um dýrari og viðkvæmari búnað að ræða. Segir að gert hafi verið ráð fyrir þessu í samstarfssamningi fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga frá árinu 2009 og þar gerður greinarmunur á gjaldtöku Eimskips eftir því hvort um gáma Samskipa eða Eimskips hafi verið að ræða.

14229. Ekki er unnt að fallast á skýringar Samskipa að samstarf fyrirtækisins við Eimskip í tengslum við gáma hafi verið lögmætt þar sem það hafi átt sér stað á grundvelli samnings fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga. Líkt og fram hefur er allt samstarf Samskipa við Eimskip á umræddri siglingaleið á rannsóknartímabilinu hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu og því ólögmætt. Vísast til þeirrar umfjöllunar hér að framan.

14230. Það hefur því ekki þýðingu fyrir niðurstöðuna þó svo gámasamvinna kunni að hafa verið órjúfanlegur hluti þess samstarfs eða sams konar samvinna tíðkist í flutningum erlendis.

14231. Til nánari útskýringar og rökstuðnings á þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að í endurnýjuðum samningi Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum í desember 2010 hafi falist aukið gámasamstarf og samvinna vísast til umfjöllunar í viðkomandi kafla í ákvörðun þessari. Þar er fjallað um að í samningi fyrirtækjanna frá 2009 hafi verið gert ráð fyrir mismunandi verði eftir því hvort flutningur fyrir Samskip átti sér stað með gámum Eimskips eða Samskipa. Samkvæmt tillögu (E)frkvstj-sala/þj í samningaviðræðum fyrirtækjanna haustið 2010 átti hins vegar að *„einfalda þetta og taka eitt gjald í stað tveggja mismunandi“,* sbr. kafla 14.33.6.2. Var þessi ráðagerð í samræmi við áform um aukið samstarf fyrirtækjanna á þessu sviði. Líta ber einnig til þess að í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj var vísað til *„Eimskips gáma“* og tilgreint að verð á þeim hefði breyst. Þessu til stuðning vísast einnig til tölvupóstar (E)frkvstj-sala/þj til (E)forstj 10. nóvember 2010 þar sem fram kom að það væri *„gagnkvæmur skilningur“* milli fyrirtækjanna um að Samskip notaði gáma Eimskips *„eingöngu meðan framboð er fyrir hendi“*. Ber að virða þetta m.a. í ljósi framangreinds tölvupóst (E)forstö-innfl sem hann sendi yfirmönnum gámastýringar Eimskips (afrit til (E)frkvstj-sala/þj) tæplega klukkutíma eftir fundinn með Samskipum 11. október 2010. Þar bað hann viðkomandi m.a. að leggja mat á ábata Samskipa af auknu gámasamstarfi við Eimskip og minnst var á möguleika að Samskip myndi nota gáma Eimskips í TA flutningum fyrirtækisins. Eru þessi gögn því til vitnis um áframhaldandi og eftir atvikum aukið gámastarf Samskipa og Eimskips.

14232. Um samvinnu og samstarf Samskipa við Eimskip um leigu og lán á gámum almennt er síðan fjallað í kafla 18 og vísast til þeirrar umfjöllunar.

14233. Í kafla 14.33.6.3 í ákvörðun er fjallað um samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj 10. nóvember 2010 og þau talin staðfesta að Samskip og Eimskip hafi rætt atriði sem tengdust innflutningi Samskipa á pappír frá Kanada, sbr. og tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-sala/þj 10. nóvember 2010.

14234. Í mgr. 199 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj þann 10. nóvember 2010 gefi til kynna að Samskip og Eimskip hafi rætt atriði tengd innflutningi Samskipa á pappír frá Norður-Ameríku á fundum fyrirtækjanna. Að sögn Samskipa fóru pappírsflutningar

fyrirtækisins almennt til Íslands í gegnum TA-leiðina en ekki með skipum Eimskips. Telja Samskip að umræddar upplýsingar geti þar að auki ekki talist til viðkvæmra samkeppnismálefna þar sem Eimskip hafi verið að fullu verið ljóst umfang pappírsflutninganna.

14235. Í mgr. 200-202 í athugasemdum Samskipa er nánar útskýrt að á árunum 2010-2011 hafi umrædd pappírsframleiðsla flust til verksmiðju hafi verið nær Halifax og því hafi beinir flutningar með Eimskip verið hagkvæmari fyrir Samskip á þeim árum. Vísa Samskip síðan til þess að Eimskip hafi síðar náð viðskiptum við pappírsframleiðandann af Samskipum með ólögmætri undirverðlagningu sem Samskip hafi kært til Samkeppniseftirlitsins. Mótmæla Samskip því að fyrirtækin hafi átt í ólögmætum samskiptum eða ólögmætu samráði um þessi viðskipti.

14236. Af þessu tilefni skal tekið fram að svör Samskipa varpa skýru ljósi á eina af ástæðum þess að samstarf fyrirtækisins við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum var ólögmætt. Í fyrsta lagi var Eimskip, á grundvelli flutningssamkomulagsins, að fullu meðvitað um umfang flutninga þessa mikilvæga viðskiptavinar Samskipa. Í öðru lagi virðast Samskip og Eimskip ekki sjá neitt því til fyrirstöðu að ræða um þessa tilteknu flutninga og umræddan viðskiptavin Samskipa á fundum fyrirtækjanna. Sýna umrædd samskipti því vel að fyrirtækin virtu ekki þá grundvallarreglu sem 10. gr. samkeppnislaga byggir á að upplýsingar sem hafa þýðingu fyrir ákvarðanir fyrirtækja á markaði séu eingöngu þeim kunnar en með því er tryggð nauðsynleg óvissa um viðbrögð keppinauta á markaðnum. Eru öll samskipti keppinauta sem draga úr þessari óvissu óheimil.

14237. Samskip og Eimskip höfðu á þessum tíma 100% markaðshlutdeild í innflutningi frá Norður-Ameríku til Íslands og allar viðræður þeirra viðskipti einstakra viðskiptavina afar varahugaverðar í samkeppnislegu tilliti. Tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (E)frkvstj-sala/þj 10. nóvember 2010 og framangreind samskipti (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj sýna umræðu fyrirtækjanna um mikilvægt samkeppnismálefni. Þá áttu fyrirtækin eftir að ræða frekar um innflutning viðskiptavinar Samskipa, sbr. m.a. fund (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am 24. nóvember 2010. Þessi samtímagögn styðja einnig þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að rætt hafi verið um verðlagningu til viðskiptavina fyrirtækjanna á fundum þeirra haustið 2010.

14238. Umrædd tölvupóstsamskipti (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj staðfesta einnig áframhaldandi gámasamstarf við Samskip. Um helmingur af þeim gámum sem Samskip notuðu í þessum flutningum á árinu 2010 voru frá Eimskip. Samkvæmt (E)frkvstj-sala/þj hafði í viðræðum fyrirtækjanna náðst *„gagnkvæmur skilningur*" um að Samskip myndu *„eingöngu*" nota gáma Eimskips *„meðan framboð er fyrir hendi, það er líka hugmyndin á bak við að einfalda verðskránna*". Samningurinn sem undirritaður var 9. desember 2010 var í samræmi við þetta. Í stað mismunandi verðs fyrir flutninga eftir því hvort Samskip notuðu eigin gáma eða gáma Eimskips var aðeins eitt verð sem byggði á þeirri forsendu að Samskip myndu eins og unnt væri aðeins nota gáma Eimskips. Fól þetta þannig í sér áform/skuldbindingu um að auka umfang hins ólögmæta gámasamstarfs.

14239. Fyrir liggur að (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv funduðu á ný þann 11. nóvember 2010. Var fundurinn haldinn hjá Samskipum og hófst kl. 11 þennan dag. Samtímagögn sýna að ákveðin niðurstaða um verðhækkun og gámasamvinnu í Norður-Ameríku flutningum hafi náðst á fundinum 11. nóvember 2010.

14240. Í mgr. 203-206 í athugasemdum Samskipa við AII er jafnframt almennt fjallað um þær ályktanir Samkeppniseftirlitsins að hið ólögmæta samráð Samskipa við Eimskip hafi gert fyrirtækinu kleift að yfirfæra hækkanir og ný gjöld frá Eimskip á sína eigin viðskiptavini í Norður-Ameríku flutningum. Um þetta er fjallað í kafla 14.33.7 í ákvörðun.

14241. Þar segir að kostnaður Samskipa við flutninga með Eimskip hafi hækkað við verðhækkun Eimskips og að Samskipum hafi verið nauðugur sá kostur að endurspegla gjöld Eimskips gagnvart eigin viðskiptavinum. Segir að ályktanir Samkeppniseftirlitsins beri vott um skort á skilningi á eðli viðskipta og þeim grundvallarforsendum sem öll fyrirtæki starfi eftir, þ.e. að útsöluverð sé hærra eða a.m.k. sambærilegt kostnaðarverði. Þá vísa Samskip jafnframt til þess að Samkeppniseftirlitið hafi ítrekað fallist á og veitt undanþágu frá bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga fyrir umrædd viðskipti. Viðskiptasamband fyrirtækjanna hafi verið með þeim hætti að Eimskip hafi verðlagt flutningana eftir eigin forsendum og Samskip ekki haft neinn annan kost en að dreifa kostnaðinum með því að velta innkaupsverðinu yfir á eigin viðskiptavini.

14242. Telja Samskip að sjá megi af gögnum málsins að Samskip hafi ávallt reynt að berjast gegn hækkunum Eimskips og ná fram sem hagstæðustum samningi um þessa flutninga. Segja Samskip þau viðbrögð sem fyrirtækið hafi þurft að grípa til vegna verðhækkana, svo að ekki yrði tap á flutningunum, endurspeglist t.a.m. í tölvupósti (S)viðskstj1 til (S)frkvstj-N-Am, BMS og (S)forstö-innfl1 frá 19. nóvember 2010, þar sem hann greindi frá því að hann teldi að hækka yrði verð á Norður-Ameríku flutningum hjá Kaupási/Samkaupum og ÍSAM, þ.e. að miða þyrfti við *„nýjan samning við EÍ“*, þ.e. þá verðhækkun sem Samskip og Eimskip höfðu náð saman um í nýjum Norður-Ameríku samningi, sbr. kafla 14.33.7.1 í ákvörðun. Verðhækkanir Samskipa hafi verið afleiðing af auknum kostnaði en ekki samráði fyrirtækjanna um verðlagningu til viðskiptavina.[6559]

14243. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framanritað. Ekki fæst séð af gögnum málsins að Samskip hafi reynt að stemma stigu við því að hækkanir Eimskips og álagning nýrra gjalda væru yfirfærðar á viðskiptavini fyrirtækisins. Ber að árétta að það var á engan hátt sjálfgefið fyrir Samskip að velta þessari verðhækkun Eimskips, í heild eða hluta, yfir á eigin viðskiptavini í Norður-Ameríku flutningum líkt og Samskip virðast hafa gert gagnvart a.m.k. Kaupási, Samkaupum og ÍSAM sbr. framangreindan tölvupóst (S)viðskstj1. Þá ber að hafa í huga að TA flutningar tóku eðli málsins samkvæmt ekki umræddri hækkun og aukinni gjaldtöku Eimskips en TA flutningar Samskipa voru á árinu 2009 86% af heildarflutningum fyrirtækisins milli Íslands og Norður-Ameríku og 76% á árinu 2010.

14244. Af samtímagögnum verður ekki annað ráðið en að gert hafi verið ráð fyrir að allar slíkar hækkanir myndu endurspeglast í endanlegu verði Samskipa til sinna viðskiptavina. Fæst því ekki séð að Samskip hafi haft hvata til þess að berjast gegn boðuðum hækkunum Eimskips á Norður-Ameríku flutningum. Samstaða virðist hafa verið um að slíkar hækkanir leiddu sjálfkrafa til hækkunar á flutningsverði Samskipa. Þannig þurfti Eimskip ekki að hafa áhyggjur af því að verða undir í samkeppni gegn Samskipum á umræddri flutningsleið þrátt fyrir verðhækkanir og álagningu nýrra gjalda. Er þetta ein af skaðlegum birtingarmyndum samráðs fyrirtækjanna.

14245. Þar að auki sýna gögn málsins að viðræður og tíð samskipti fyrirtækjanna hafi verið frjálsleg og óöguð og m.a. snúist um upplýsingamiðlun um samningskjör annarra viðskiptavina, þar sem Eimskip ýmist freistaði þess að réttlæta verðhækkun og/eða benda Samskipum á möguleika til að velta hækkun (m.a. í formi sérstakra gjalda) yfir á viðskiptavini, sem og um annað ólögmætt samstarf fyrirtækjanna.

14246. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.33 í ákvörðun þessari.

14247. Í kafla 14.33.7.2 í ákvörðun er fjallað um gögn frá (S)forstj í tengslum við fund stjórnar Samskipa 21. nóvember 2010 sem sýna sterka afkomu Samskipa á árinu 2010. Eru þau í samræmi við önnur samtímagögn sem sýna að hin samfellda markaðsskipting var virt á þessum tíma og að samráð

[6559] Sjá mgr. 205 í athugasemdum Samskipa við AII.

fyrirtækisins við Eimskip hafði skapað „*frið*" og „*ró*" á íslenskum flutningamarkaði og að afkoma af innflutningi til Íslands var mun betri en áætlað hafði verið.

14248. Í mgr. 1082-1083 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að góð rekstrarafkoma fyrirtækisins hafi fyrst og fremst stafað af því að fyrirtækið hafi ráðist í umtalsverðar aðgerðir til niðurskurðar. Starfsfólki hafi verið fækkað um 35%, MS Akrafelli hefði verið skilað og Samskip hefðu náðu á þessum tíma tímabundinni lækkun á leiguverði annarra skipa sinna. Góð afkoma hafi ekki komið til vegna hækkunar á flutningsverði enda byggja Samskip á að flutningsverð í evrum hafi verið lækkandi á rannsóknartímabilinu.

14249. Vegna þess skal áréttað að samráð Samskipa við Eimskip hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins. Um brot er því að ræða án tillits til þess hvort samráðið raskaði samkeppni í raun eða hafði tiltekin verðáhrif á markaði, sbr. kafla 4.4 í ákvörðun. Í þessu máli er því ekki lagt mat á hvaða fjárhagslegan ábata eða ávinning samráðið skilaði Samskipum í raun.

14250. Í málinu liggur fyrir að Samskip og Eimskip höfðu með sér samráð í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna, takmörkun flutningsgetu og um skiptingu markaða. Eru þetta aðgerðir sem eru í eðli sínu til þess fallnar að auðvelda samráðsfyrirtækjum að vinna gegn verðlækkun eða hækka verð. Þar sem sönnun á brotum fyrirtækjanna byggir meðal annars á heildarmati á samtímagögnum hefur þýðingu að horfa til þess ef gögnin sýna t.d. að verðhækkun hafi náðst fram, góð afkoma hafi verið á samráðstímabilinu eða samráðið leitt til gjörólíks ástands á íslenskum flutningamarkaði samanborið við flutningamarkaði í nágrannaríkjum. Í kafla 12.2.5.2 eru listuð upp samtímagögn Samskipa frá árunum 2009-2010 sem lýsa góðri afkomu af rekstrinum, sbr. einnig umfjöllun í kafla 33.1.6.1. Vísast til þeirrar umfjöllunar.

14251. Hvað sem líður sannleiksgildi framangreindra staðhæfingar Samskipa liggur fyrir að með samráði sínu við Eimskip höfðu Samskip skapað ástand þar sem slíkt kostnaðarhagræði var ekki látið birtast í lægra verði til viðskiptavina. Þvert á móti var unnið marvisst að því að hækka verð og auka framlegð fram á árið 2013, án þess að greina mætti ótta um viðbrögð Eimskips við slíkum verðhækkunum. Í kafla 14.11.4 í ákvörðun þessari er m.a., til samanburðar, fjallað um hvernig Samskip þurftu í starfsemi sinni erlendis að nota kostnaðarhagræði til að mæta verðþrýstingi og láta hagræðið renna til viðskiptavina til að halda magni þar sem flutningsmagn hafði dregist saman. Þetta átti sér ekki stað hjá Samskipum á Íslandi á rannsóknartímabilinu.

14252. Þá er ekki fallist á staðhæfingar og sjónarmið Samskipa um að flutningsverð í evrum hafi verið lækkandi á rannsóknartímabilinu. Vísast til umfjöllunar um sambærileg sjónarmið Samskipa um verðhækkanir á rannsóknartímabilinu í kafla 33.1.2.

14253. Í mgr. 208 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. einnig mgr. 1651-1652 í athugasemdum við AI, er fjallað um fund (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am í Bandaríkjunum 24. nóvember 2010. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er að á fundinum hafi þeir rætt um flutningssamkomulag Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku og tiltekin innflutningsviðskipti, þ.e. innflutning á pappír. Í athugasemdum sínum mótmæla Samskip því ekki að (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hafi rætt framkvæmd Norður-Ameríkusamningsins. Tölvupóstur (E)forstj gefi til kynna að þjónusta Eimskips gagnvart Samskipum hafi komið til tals þeirra á milli vegna þess að (S)frkvstj-N-Am hafi kvartað undan slæmri þjónustu Eimskips frá Halifax. Sé það eðlilegt að þjónustuveitandi og kaupandi þjónustu ræði saman um framkvæmd þjónustunnar. Að sögn Samskip lét fyrirtækið hins vegar Eimskip ekki í té neinar viðkvæmar samkeppnisupplýsingar.

14254. Á þetta getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði „*Nýtt upphaf*" verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips

í Norður-Ameríku flutningum var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 24. nóvember 2010. Þá liggur fyrir að Samskip og Eimskip voru keppinautar í flutningi á pappír til Íslands og því ljóst að í þessum samskiptum fóru viðkvæmar samkeppnisupplýsingar frá Samskipum til Eimskips.

14255. Í ákvörðun þessari segir er gerð grein fyrir því að 9. desember 2010 hafi fyrirtækin undirritað nýtt „*neyðarsamkomulag*" auk samkomulags um samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Að mati eftirlitsins sýnir sú atburðarás sem rakin er á grundvelli samtímagagna að í þeim tíðu samskiptum sem áttu sér stað í tengslum við endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum hafi fyrirtækin, rétt eins og árið 2008, rætt um önnur hagsmunamál og tóku m.a. á ný til umfjöllunar hið leynilega „*neyðarsamkomulag*".

14256. Í mgr. 1653 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er þessum ályktunum Samkeppniseftirlitsins hafnað.[6560] Að sögn Samskipa ræddu fyrirtækin eingöngu um endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi fyrirtækjanna á fundum sínum í október-nóvember 2010. Samskipti hafi átt sér stað í lok nóvember um endurnýjun á neyðarsamkomulaginu en þau hafi verið einföld og engar efnislegar breytingar gerðar. Þá árétta Samskip áður framkomin sjónarmið þess efnis að neyðarsamkomulagið hafi ekki fallið undir 10. gr. samkeppnislaga og því hafi ekki verið nauðsyn að sækja um undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. laganna. Segir að yfirlit yfir gagnkvæma flutninga fyrirtækjanna á grundvelli samkomulagsins staðfesti að fullyrðingar Samkeppniseftirlitsins eiga ekki við rök að styðjast og það sé rangt að samkomulagið hafi verið framkvæmt þannig að það hafi tekið til hefðbundinna flutninga. Heildarumfang flutninga á grundvelli samkomulagsins hefði numið innan við 0,01% af heildarflutningum fyrirtækisins á umræddu tímabili og því af og frá að samkomulagið hafi getað haft áhrif á flutningsframboð og verðmyndun á markaðnum neytendum til tjóns. Samkomulagið hafi verið til staðar til þess að bjarga verðmætum þegar óvænt atvik komu upp.

14257. Ekki er unnt að fallast á þetta. Í fyrsta lagi viðurkennir fyrirtækið sjálft að „*neyðarsamkomulagið*", um flutninga til og frá Evrópu, hafi verið rætt á umræddum fundum með Eimskip haustið 2010. Í öðru lagi eru í ákvörðun þessari rakin gögn sem sýna að á umræddum fundum var rætt um önnur málefni, s.s. BAF og önnur gjöld, málefni annarra viðskiptavina o.fl.

14258. Í mgr. 1655 í athugasemdum Samskipa við AI segir jafnframt að ekki stoði fyrir Samkeppniseftirlitið að vísa til samskipta fyrirtækisins við Eimskip vegna hugsanlegrar útvíkkunar „*neyðarsamkomulagsins*". Að sögn Samskipa voru þau samskipti ekki ólögmæt þar sem fyrirtækjunum var heimilt að kanna hvort slíkur samstarfsflötur kynni að vera til staðar. Er á það bent að í samskiptunum komi beinlínis fram að ef til slíks samkomulags kæmi þá væri ljóst að það væri háð samþykki samkeppnisyfirvalda. Ekki hafi hins vegar orðið af samkomulaginu og aldrei komið til slíkra flutninga, eins og sjá megi af tölulegum staðreyndum um flutninga á grundvelli neyðarsamkomulagsins á rannsóknartímabilinu.

14259. Framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn. Hafa ber í huga að fyrirtækin störfuðu á fákeppnismarkaði þar sem hvers kyns samstarf og samskipti keppinauta eru mjög varhugaverð. Fyrir liggur að fyrirtækin unnu að „*Nýtt upphaf*" verkefninu frá miðju ári 2008 og áttu í ítrekuðum samskiptum m.a. vegna skoðunar á auknu samstarfi í sjóflutningum og endurskoðun á siglingakerfum þeirra, sbr. kafla 7 – 10. Þá hefur áður verið fjallað um sjónarmið Samskipa um eðli og meint lögmæti „*neyðarsamkomulagsins*", sbr. nánari umfjöllun í kafla 25.1.

14260. Í kafla 4.7 er, með vísan til dómaframkvæmdar, bent á að séu engar fundargerðir eða önnur gögn til sem sýni umræðuefni á fundi keppinauta geti það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem þar var rætt. Undir slíkum kringumstæðum getur sönnunarbyrðin snúist við. Hafa

[6560] Sjá einnig mgr. 214 í athugasemdum Samskipa við AII.

dómstólar ESB komist að þeirri niðurstöðu að sýni fyrirtæki ekki fram á að umræðuefni á fundi þeirra hafi verið lögmæt geti samráðsbrot talist sannað. Samskip hafa ekki lagt fram upplýsingar eða gögn sem sýna að í ítrekuðum samskiptum fyrirtækjanna frá miðju ári 2008 hafi eingöngu verið rætt um málefni ótengd samkeppni milli Samskipa og Eimskips.

14261. Þá vísast til dóms Hæstaréttar Íslands 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko ehf. og Norvik hf.*, er staðfest að ákvæðum 10. gr. og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins er ætlað að tryggja að keppinautar hegði sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taki ákvarðanir upp á eigin spýtur. Segir í dóminum að ákvæðin feli í sér bann við hvers konar beinum og óbeinum samskiptum milli keppinauta sem draga úr óvissu fyrirtækjanna um hegðan keppinauta þeirra með þeim afleiðingum að samkeppni er raskað

14262. Í máli því sem hér er til umfjöllunar áttu sér stað ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips um atriði tengd samkeppni á fákeppnismarkaði. Af samtímagögnum er ljóst að þessi samskipti höfðu samkeppnishamlandi markmið en þau drógu úr óvissu fyrirtækjanna um hegðan hvors annars. Þessi háttsemi Samskipa og Eimskips dró úr óvissu milli fyrirtækjanna og raskaði með ólögmætum hætti samkeppni á markaðnum í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Við mat á brotum Samskipa er horft til þessa, en tekið skal fram að það er ekki úrslitaatriði þótt allt það sem fyrirtækin ræddu og unnu að hafi ekki komist til framkvæmda.

14263. Um þetta vísast nánar til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 25.24.10.

14264. Líkt og rakið er í kafla 14.33.10 dregur Samkeppniseftirlitið þá ályktun af gögnum málsins að (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-millilandasv hafi fundað 25. nóvember 2010 og að á þeim fundi hafi a.m.k. verið rætt um nýjan Norður-Ameríku samning, gámasamvinnu og nýtt *„neyðarsamkomulag*". Hafi (E)frkvstj-sala/þj afhent (S)frkvstj-millilandasv drög Eimskips að nýju *„neyðarsamkomulagi*". Síðdegis þann dag sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am og gerði grein fyrir því hvaða atriði væru enn til umfjöllunar í viðræðum hans við Eimskip.

14265. Í lok nóvember 2010 unnu Samskip og Eimskip að verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. (E)forstö-útfl sendi tölvupóst 29. nóvember 2010 til undirmanna sinna í útflutningsdeild Eimskips þar sem hann setti fram atriði sem áttu að vera til umræðu á sölufundi þennan sama dag. Í tölvupósti (E)forstö-útfl kom m.a. fram að huga ætti að verðhækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Kom þannig fram að í sölustefnu fyrir árið 2011 ætti m.a. að felast: *„Verðlagning og upptaka samninga*". Einnig kom þetta fram: *„Þjónustugjöld erlendis hækka um 2,2% um áramót*". Þann 30. nóvember 2010 sendi (S)frkvstj-N-Am tölvupóst til viðskiptastjóranna (S)viðskstj2, (S)viðskstj1 og (S)viðskstj og afrit til (S)forstö-innfl1. Þessi tölvupóstur fjallaði um það verkefni að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í Norður-Ameríku flutningum og þann 6. desember taldi (S)forstö-innfl1 ástæðu til að *„taka stöðuna*" á því hvernig það hefði gengið.

14266. Sýna gögn Samskipa frá 30. nóvember og 6. desember 2010, sem rakin eru í ákvörðun þessari, sbr. kafla 14.33.10.1, að samhliða viðræðum við Eimskip náðu Samskip árangri í að hækka verð m.a. gagnvart mikilvægum viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum. Á sama tíma vann Eimskip bæði að almennum verðhækkunum og verðhækkunum gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavinum.

14267. Í mgr. 212 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um samskipti (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj í lok nóvember 2010. Kveðast Samskip ekki fá séð hvernig samskipti við einstaka viðskiptavini og verðhækkanir tengist samningaviðræðum og samskiptum við Eimskip um Norður-Ameríkusamninginn. Engin tengsl séu á milli funda Samskipa með Eimskip um Norður-Ameríku flutninga og þeirra verkefna sem (S)forstö-innfl1 lagði fyrir undirmenn sína þann 28. nóvember 2010. Verkefnin hafi lotið að því að tryggja að „útsöluverð" dygði fyrir kostnaði. Í ljósi samningaviðræðna við Eimskip og yfirvofandi

verðhækkana geti því ekki komið á óvart að (S)forstö-innfl1 hafi ákveðið að skoða ítarlega kjör og framlegð Samskipa af þessum flutningum.[6561]

14268. Framangreindar skýringar Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og fá ekki breytt þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að umrædd atvik séu birtingarmynd samráðs fyrirtækjanna. Við mat á framangreindu skiptir máli að (S)forstö-innfl1 fundaði með stjórnendum Eimskips 11. október og 2., 8. og 11. nóvember 2010, áður en og á meðan verðhækkanirnar voru framkvæmdar. Skiptir einnig máli að um var að ræða mikilvæga viðskiptavini Samskipa í innflutningi og að hvergi var að greina ótta hjá Samskipum um að verðhækkanirnar myndu leiða til þess að viðskiptavinir færðu viðskipti sín yfir til Eimskips, enda ríkti markaðsskipting á milli fyrirtækjanna.

14269. Samkvæmt framansögðu áttu stjórnendur Samskipa og Eimskips í ítrekuðum samskiptum haustið 2010, en í þessu sambandi verður að hafa í huga að saman höfðu fyrirtækin yfir 90% markaðshlutdeild á íslenskum vöruflutningamarkaði. Samskipti keppinauta á fákeppnismarkaði eru almennt í samkeppnislegu tilliti varhugaverð. Með samskiptum og háttsemi Samskipa og Eimskips var dregið úr sjálfstæði keppinautanna og æskilegri óvissu þeirra á milli. Slíkt sjálfstæði og óvissa er frumforsenda fyrir því að samkeppni geti ríkt.

14270. Um þýðingu þessa er fjallað nánar í kafla 13 en þar kemur t.a.m. fram að samskipti milli keppinauta sem slík, hvort sem þau varða samráðið beint eða eiga sér stað á viðburðum sem ekki tengjast starfsemi þeirra, eru til þess fallin að stuðla að gagnkvæmu trausti eða hollustu og geta með því gert samráðið árangursríkara.

14271. Í kafla 4 er vísað til dómaframkvæmdar sem staðfesti að í þeim tilvikum þar sem engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýni umræðuefni á fundi keppinauta sé unnt að líta svo á að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem þar var rætt. Undir slíkum kringumstæðum hafa dómstólar talið heimilt að snúa sönnunarbyrðinni við. Hafa dómstólar ESB komist að þeirri niðurstöðu að sýni fyrirtæki ekki fram á að umræðuefni á fundi þeirra hafi verið lögmæt geti með hliðsjón af öðrum atvikum talið sannað að samráð hafi átt sér stað. Líkt og fjallað er um hafa hvorki Samskip né Eimskip lagt fram upplýsingar eða gögn sem sýna að í ítrekuðum samskiptum fyrirtækjanna frá miðju ári 2008 hafi eingöngu verið rætt um málefni ótengd samkeppni milli Samskipa og Eimskips.

14272. Þá er vert að minnast á að gagn (E)frkvstj-sala/þj frá 1. desember 2010, sbr. kafla 14.33.10.2 sýnir að markaðsskipting ríkti um hina mikilvægu viðskiptavini á þessum tíma.

26.33.6. Um samskipti og atvik í desember 2010-janúar 2011

14273. Gögn málsins sýna að ýmis samskipti áttu sér stað milli stjórnenda Samskipa og Eimskips í desember 2010 og janúar 2011. Var um að ræða áframhaldandi samskipti (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl auk m.a. samskipta forstjóra Samskipa við lykilstjórnanda hjá Eimskip og samskipti forstjóra Eimskips við lykilstjórnanda hjá Samskipum.

14274. Samskip hafa í athugasemdum sínum við AI og AII mótmælt þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af síendurteknum og reglulegum samskiptum Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu. Hvað varðar samskipti fyrirtækjanna í október-desember 2010, m.a. í tengslum við endurnýjun á samningi um Norður-Ameríku flutninga og „*neyðarsamkomulagið*", segir m.a. í mgr. 1662 í athugasemdum við AI að ljóst sé að fyrirtækin hafi þurft að eiga í samskiptum vegna samnings þeirra um flutninga til og frá Norður-Ameríku og framkvæmd hans, t.d. um hvað Samskip greiddu fyrir þjónustuna, hvernig átti að bregðast við ef Eimskip gæti ekki útvegað gáma og þá hversu mikið Samskip

[6561] Mgr. 212 í athugasemdum Samskipa við AII.

þyrftu að flytja að lágmarki á ári hverju o.s.frv. Að mati Samskipa voru þetta allt eðlilegir og nauðsynlegir þættir í umræddum viðskiptum. Samskip kveða Samkeppniseftirlitið leitast við að gera samskipti þessi tortryggileg með því að tengja þau við allt aðra og óskylda þætti í rekstri fyrirtækjanna.

14275. Samkeppniseftirlitið hafnar þessum athugasemdum Samskipa. Í fyrsta lagi skal það áréttað að samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í öðru lagi vísast til umfjöllunar um regluleg samskipti og tengsl lykilstjórnenda fyrirtækjanna í kafla 13. Þar er rakið hvernig ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips, sérstaklega lykilstjórnenda sem báru ábyrgð á verðlagningu á sjóflutningum, voru til þess fallin að skapa traust og stuðla að árangri í framkvæmd á hinu samfellda samráði fyrirtækjanna. Í kafla 4.7.6.2 er jafnframt fjallað ítarlega um þýðingu og sönnunargildi þessara samskipta í málinu.

14276. Í mgr. 279-281 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um samskipti (S)viðskstj1 og (E)forstö-N-Am í desember 2010, sbr. umfjöllun í kafla 14.33.11. Hafna Samskip því að aðilar megi ekki ræða sín á milli í kaldhæðni eða senda tölvupóst þar sem tilraun er gerð til þess að hafa gaman. Samskip mótmæla því alfarið að þessi samskipti á milli kunningja og í mörgum tilfellum fyrrverandi samstarfsfélaga sé birtingarmynd samráðs hjá fyrirtækjunum. Segir að (S)viðskstj1 og (E)forstö-N-Am hafi þekkt og því hafi þeir notað tækifærið til að gera grín að þessum jólagjafaflutningi sem um var rætt.

14277. Ekki er ágreiningur um það að af þessum samskiptum er ljóst að (S)viðskstj1 og (E)forstö-N-Am þekktust. Samkeppniseftirlitið telur eftir sem áður mikilvægt að varpa ljósi á umrædd samskipti enda sýna þau tengsl og samskipti milli mikilvægra starfsmanna Eimskips og Samskipa. Ekki er byggt á því að samskipti kunningja um málefni sem ekki lúta að störfum þeirra feli í sér ólögmætt samráð. Slík samskipti og persónuleg tengsl hafa þó þýðingu, enda gerðu þau báðum fyrirtækjunum auðveldara fyrir að hefja ólögmætt samráð, að ráðast í hið umfangsmikla samráðsverkefni og viðhalda því á rannsóknartímabilinu. Í því samhengi skiptir máli hversu tíð samskiptin voru og sú mikla leynd sem hvíldi yfir þeim. Um þýðingu þessa er fjallað nánar í kafla 13 en þar kemur t.a.m. fram að samskipti milli keppinauta sem slík, hvort sem þau varða samráðið beint eða ekki, eru til þess fallin að stuðla að gagnkvæmu trausti eða hollustu og geta með því gert samráðið árangursríkara.

14278. Í ákvörðun er fjallað um gögn sem sýna að (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj ræddu saman í síma 7. desember 2010, sbr. tölvupóst sem (S)forstö-innfl1 sendi til (E)forstö-innfl kl. 17:58 sama dag. Eftir samtal (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj þann 7. desember 2010 var bókaður fundur í dagbók (S)forstö-innfl1 með heitinu *„USA samningur og neyðarsamkomulag við Eimskip“*.

14279. Í mgr. 1657 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að þessum samskiptum og því hafnað að leynd hafi átt að ríkja um tiltekið *„hliðarskjal“* sem fjallað er um í kafla 14.33.12 og 14.33.14.1 í ákvörðun þessari. Að sögn Samskipa laut skjalið að því hvernig bæta ætti Samskipum þann viðbótarkostnað sem myndi óhjákvæmilega falla á fyrirtækið ef til þess kæmi að Eimskip gæti ekki staðið við skuldbindingar sínar um að útvega tiltekinn lágmarksfjölda af gámum fyrir hverja ferð. Að sögn Samskipa hafi fyrirtækið sjálft þurft að útvega gáma í slíkum tilfellum og bera allan kostnaðinn af því. Útfærslan, þ.e. að mæla fyrir um þetta í sérstöku hliðarskjali, hafi verið að frumkvæði Eimskips. Samkomulagið hafi verið gert á milli íslensku félaganna enda hafi það ekki varðað flutningana sem slíka frá Norður-Ameríku heldur útvegun á gámum til flutninganna. Byggja Samskip á því að það hafi verið á ábyrgð Eimskips, sem flutningsaðilans, að sjá til þess að samningar væru rétt skráðir hjá FMC og að farið væri að reglum ytra. Að mati Samskipa eigi hugsanleg álitaefni um það efni ekki undir lögsögu Samkeppniseftirlitsins og hafi enga þýðingu við úrlausn þessa máls.

14280. Samkeppniseftirlitið bendir á að umrædd gögn sýni að í samskiptum (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj 7. desember hafi verið fjallað um hið svokallaða *„hliðarskjal“* og þar af leiðandi hafi verið fjallað

um samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum. Eins og rökstutt hefur verið var samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu og fóru öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. samskiptin 7. og 8. desember 2010. Hvað umrætt *„hliðarskjal“* varðar þá er fjallað um það í kafla 14.33.12 en einnig í kafla 16.7.4 þar sem fjallað er nánar um samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er sú að samtímagögn sýna að leynd hafi átt að ríkja um skjalið. Segir í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl að tilgangur með *„hliðarskjalinu“* hafi verið að losna við að *„fæla hann“* enda fylgdi hann ekki með undanþágubeiðni fyrirtækjanna til Samkeppniseftirlitsins 31. desember 2010. Umrætt *„hliðarskjal“* á rót sína að rekja til hins aukna gámasamstarfs sem fólst í endurnýjuðum samningi Samskipa og Eimskips í desember 2010 og *„gagnkvæmur skilningur“* var um á milli fyrirtækjanna. Með endurnýjuðum samningi fólst að Samskip skyldu nota gáma Eimskips í meira mæli og þess vegna var ákveðið að setja eitt verð í endurnýjaðan samning, í stað tveggja mismunandi verða líkt og var í samningi fyrirtækjanna frá 7. janúar 2009, þ.e. eitt verð fyrir flutning með gámum Eimskips og annað verð flutning með eigin gámum Samskipa.

14281. Í athugasemdum sínum við AII, mgr. 1095-1096, mótmæla Samskip því að fyrirtækið hafi ekki litið á Eimskip sem samkeppnislega ógn. Vísað er til fyrri umfjöllunar fyrirtækisins um gögn sem lýsa samkeppni frá Eimskip. Að sögn Samskipa er skýringin á því hvers vegna Eimskip hafi ekki verið tiltekið í SVÓT greiningu Samskipa, sbr. kafla 14.33.13, sú að litið hafi verið á Eimskip sem sífellda og viðvarandi ógn. Helsta breytingin á markaðnum hafi hins vegar verið aukin sókn Íslandspósts og þess vegna hafi hennar verið getið sérstaklega.

14282. Í mgr. 1097-1098 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hafi haft með sér samráð vegna Íslandspósts og vísað til fyrri sjónarmiða því tengdu. Þá er því jafnframt hafnað að glærukynning Samskipa frá 7. desember 2010, sem fjallað er um í kafla 14.33.13, gefi tilefni til ályktana um samráð við Eimskip. Ekkert sem þar komi fram sé frábrugðið því sem almennt tíðkist á samkeppnismörkuðum.

14283. Óháð því hvort unnt sé að vísa til örfárra gagna þar sem Eimskip og Samskip eru listuð upp sem keppinautar hvors annars þá verður ekki litið framhjá því ógrynni gagna í málinu sem sýna hvernig samfellt samráð þeirra hafi komið í veg fyrir að þau gripu til samkeppnisaðgerða hvort gegn öðru. Samtímagögnin sýna að fyrirtækin gátu hegðað sér án þess að hafa áhyggjur af aðgerðum hvors annars. Þannig gátu þau gert ráð fyrir að halda markaðshlutdeild sinni og á meðan lagt áherslu á að hækka verð og leggja á ný gjöld. Tilvísun til nokkurra gagna þar sem Samskip nefna Eimskip sem sinn helsta keppinaut á innanlandsmarkaði breyta þess vegna engu um niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins. Þar að auki hefur það verið rökstutt að samfellt samráð Samskipa við Eimskip tók ekki til hluta af starfsemi fyrirtækjanna á innanlandsmarkaði.

14284. Í umræddri glærukynningu Samskipa frá 7. desember 2010 kom m.a. fram að markaðurinn hafi verið *„nokkuð stöðugur“* (*„Market fairly stable“*), að Samskip héldu mikilvægu viðskiptavinum sínum og að verð yrðu hækkuð á árinu 2011. Í því samhengi var ekki minnst á Eimskip sem ógn. Þessi gögn eru því í samræmi við önnur samtímagögn frá Samskipum sem lýsa *„friði“* og endurspegla þannig ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

14285. Sem áður segir undirrituðu Samskip og Eimskip 9. desember 2010 nýjan samning um Norður-Ameríku flutninga. Í samningnum fólst hækkun á verði og aukin gjaldtaka sem og aukið samstarf í tengslum við leigu og lán á gámum. Á sama fundi var einnig undirritað uppfært leynilegt *„neyðarsamkomulag“* og svokallaður *„hliðarsamningur“* sem var liður í auknu gámasamstarfi fyrirtækjanna með endurnýjuðum samningi, sbr. umfjöllun hér að framan.

14286. Líkt og áður hefur komið fram setja Samskip í athugasemdum sínum við AII fram ýmsar fullyrðingar varðandi *„neyðarsamkomulagið“* ekki fá staðist, m.a. um að *„neyðarsamkomulagið“* hafi ekki verið leynilegt og að það hafi ekki verið samkeppnishamlandi.[6562] Þá er í mgr. 1659 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI því hafnað að nýtt neyðarsamkomulag, sem undirritað var í desember 2010, hafi verið víðtækara og teygjanlegra en fyrra samkomulag. Að sögn Samskipa var lýsing á því hvað fælist í „neyð“ gerð ítarlegri með það að markmiði að undirstrika frekar að samkomulagið ætti aðeins að taka til neyðartilvika.

14287. Athugasemdir þessar hafa áður komið fram af hálfu Samskipa og hefur verið fjallað ítarlega um þær í kafla 25.1.

14288. Hvað varðar þá staðhæfingu Samskipa að *„neyðarsamkomulagið“* hafi ekki verið leynilegt vísast til umfjöllunar í kafla 5.4.2 þar sem m.a. er bent á að æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips hafi við skýrslutökur hjá lögreglu kvaðst ekkert vita eða muna um samstarfi í Evrópuflutningum. Þá var samningurinn sjálfur kyrfilega merktur „TRÚNAÐARMÁL“ og samkeppnisyfirvöldum aldrei gert viðvart um hann, hvorki á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga né þeirra fyrirmæla sem fólust í ákvörðunum samkeppnisyfirvalda um að veita undanþágu fyrir samstarfi í Norður-Ameríku flutningum þar sem lagt var fyrir fyrirtækin að tilkynna um *„alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli svo og breytingar á þeim“*, sbr. ákvarðanir nr. 11/2003 og 46/2009.

14289. Til nánari útskýringa á því hvað felst í ályktunum Samkeppniseftirlitsins um að gildissvið *„neyðarsamkomulagsins“* hafi orðið víðtækara og teygjanlegra í því eintaki sem undirritað var 9. desember 2010 vísast til orðalags í samningnum en þar segir nánar tiltekið: *„Samningurinn tekur til flutninga sem skapast vegna verulegrar röskunar á áætlun, s.s. vegna bilana skips, veðurs, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka svo og flutninga á tómum einingum. […]“*. Í fyrsta lagi geta flutningar á tómum einingum ekki talist til neyðartilvika. Þá eru orðalagi skilið eftir mjög opið eða teygjanlegra með því að vísa til *„annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka“*. Að endingu má það skýrlega ráða af samskiptum innan Samskipa um gildissvið *„neyðarsamkomulagsins“* og verð fyrir flutninga á grundvelli samningsins að starfsmenn hafi litið svo á að um almennan slotsamning væri að ræða, sbr. tölvupóst viðskiptastjóra hjá Samskipum til (S)forstö-útfl 10. desember 2010 þar sem spurt var: *„Gildir enn að verðin x2 þegar við kaupum frakt af hvort öðru og allt innifalið“*. (S)forstö-útfl svarar henni samdægurs: *„Spurðu,* [(S)forstö-innfl1]*, hann gerdi thetta*.“ Með vísan til frekari gagna sem rakin eru í kafla 5.4 og 16 var *„neyðarsamkomulagið“* dæmi um hagnýta samvinnu fyrirtækjanna sem var hluti af hinu samfellda samráði þeirra heldur en samkomulag sem eingöngu var notað í brýnustu neyðartilvikum, t.d. til að bjarga verðmætum. Hvað sjónarmið Samskipa varða sem snúa að umfangi þeirra flutninga sem fluttir voru á grundvelli *„neyðarsamkomulagsins“* vísast til umfjöllunar um sömu sjónarmið í kafla 25.1.4.

14290. Í mgr. 1092 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að samráð hafi verið haft um upptöku E-kontrol gjalds á árinu 2009 og vísað til fyrri umfjöllunar um það efni. Ummæli (S)forstö-innfl1 um 3000% álagningu, sbr. kafla 14.33.14.2 í ákvörðun, hafi verið sett fram af hálfkæringi og þekkingarleysi á forsendum gjaldsins. Breytingarnar hafi komið til vegna þess að vinna sem danski tollurinn hafi áður sinnt hafi færst yfir á skipafélögin. Í því hafi falist aukinn kostnaður Samskipa, ekki einungis bein útlögð gjöld (16 evrusent) heldur fyrst og fremst aukin vinna á skrifstofu Samskipa í Árósum.

14291. Vakin er athygli á því að þessar skýringar Samskipa eru í ósamræmi við sjónarmið þeirra í mgr. 1631-1632 í athugasemdum við AII. Þar er á því byggt að hagræði hafi leitt af aðgerðum tollyfirvalda í Danmörku sem hafi skilað sér í lægri gjöldum vegna sendinga.

[6562] Sjá í mgr. 144-150 í athugasemdum Samskipa við AII.

14292. Hvað sem þessu líður og óháð því hvort umrædd ummæli hafi verið sett fram í hálfkæringi og hvort (S)forstö-innfl1 hafi verið kunnugt um forsendur gjaldsins þá breytir það ekki þeirri staðreynd að um 3000% álagning er gríðarlega há álagning sem lagðist á innflytjendur vara til Íslands. Er það til marks um það ástand sem hið samfellda samráð skapaði, þ.e. aðstæður þar sem fyrirtækin gátu óhindrað hækkað verð og lagt á ný gjöld án þess að óttast samkeppnisaðgerðir frá hvort öðru.

14293. Í kafla 14.33.14.2 er fjallað um tölvupóst (S)forstö-umb.erl til (S)forstö-útfl 14. desember 2010 þar sem hann greindi frá möguleika á nýrri gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum Samskipa. Fjallaði hann um tilteknar breytingar en tók fram að hann gerði ekki ráð fyrir auknum kostnaði en taldi þær skapa möguleika á nýjum gjöldum *„ef okkur vantar hugmyndarflug varðandi gjaldskrárhækkanir ....“*

14294. Samskip byggja á því í mgr. 1239 í athugasemdum sínum við AII að tilvísun til þess að hafa *„hugmyndaflug“* um tilefni eða réttlætingu á verðhækkun hafi verið vangavelta stjórnenda um hvernig mætti hækka verð. Engar af þeim hugmyndum hafi orðið að veruleika og þessi ummæli væru ekki lýsandi fyrir skort á samkeppni.

14295. Samkeppniseftirlitið telur þessar skýringar Samskipa ekki vera í samræmi við samtímagögn. Þvert á móti séu þessi ummæli skýr birtingarmynd á þeirri takmörkuðu samkeppni sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips. Sökum þessa voru ný gjöld lögð á viðskiptavini í innflutningi þrátt fyrir að fyrir lægi að Samskip yrðu ekki fyrir verulegum auknum kostnaði.

14296. Í mgr. 790-792 í athugasemdum Samskipa við AII eru gerðar athugasemdir við þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af því að starfsmenn Samskipa hafi líkt fyrirtækinu við *„cash cow“*. Sömu athugasemdir hafa komið fram áður og hefur Samkeppniseftirlitið fjallað um þær í kafla 25.4.4. Vísast til þeirrar umfjöllunar.

14297. Í kafla 14.33.16 í ákvörðun þessari er fjallað um frekari samskipti á milli Samskipa og Eimskips í desember 2010 og janúar 2011 vegna innflutnings á pappír frá Kanada. Um athugasemdir Samskipa varðandi atvik tengd umræddum pappírsinnflutningi er einnig fjallað hér að framan.

14298. Samskip fjalla um samskipti milli (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-N-Am 17.-20. desember 2010 þar sem þeir ræða sín á milli um kjör frkvstj-FlyP hjá Eimskip. Í þeim samskiptum lýsti (S)forstö-innfl1 undrun sinni yfir því að frkvstj-FlyP hefði fengið nákvæmlega sama eða lægra verð og Samskip greiddu fyrir flutninga með Eimskip. Að sögn Samskipa voru þetta eðlileg viðbrögð hjá (S)forstö-innfl1 í ljósi þess að Samskip voru mun stærri viðskiptavinur en frkvstj-FlyP og hefðu því átt að hafa betri kjör vegna kostnaðarlegs hagræðis Eimskips af viðskiptunum. Að mati Samskipa lýsi tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (E)forstö-innfl frá 22. desember 2010 og samskipti við (E)forstö-innfl í kjölfarið vel þeirri hörðu samkeppni sem sé og hafi alltaf verið til staðar á sjóflutningsmarkaðnum en þegar umrædd samskipti áttu sér stað hafi Eimskip verið búið að ná til sín viðskiptum MD.

14299. Í mgr. 267 í athugasemdum Samskipa við AII mótmæla Samskip þeim málatilbúnaði að þau atvik sem fjallað er um í kafla 14.33.16 séu dæmi um „deilur milli þátttakenda í samráði“ eða að háttsemi Eimskips hafi verið tímabundið hlé á samráði. Að sögn Samskipa séu deilur þessar lýsandi fyrir þá samkeppni sem hafi ávallt ríkt á milli fyrirtækjanna.

14300. Ekki hafi verið óeðlilegt að fyrirtækin hittust og rætt þessi atvik þar sem Samskip hafi verið viðskiptavinur Eimskips. Samskip hafi ekki krafist fundar til þess að ræða málefni frkvstj-FlyP heldur að stærð viðskiptavinarins, þ.e. Samskipa, endurspeglaðist ekki í kjörum Eimskips. Að mati Samskipa ætti Samkeppniseftirlitið að fagna slíku framtaki viðskiptavina enda mikilvægur þáttur í aðhaldi við markaðsráðandi fyrirtæki. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins um þessi atvik séu tilhæfulausar.

14301. Í athugasemdunum segir einnig að það sé rétt til getið í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi verið óánægt með tilboð Eimskips til frkvstj-FlyP og að það hafi komið Samskipum á óvart. Forsendur þessara viðbragða Samskipa séu þó ekki þær sömu og Samkeppniseftirlitið setji fram. Samskip árétta í því samhengi að markaðsráðandi fyrirtæki megi ekki mismuna viðskiptaaðilum með ólíkum skilmálum í sams konar viðskipum. Í þessu felist efnislega að fyrirtæki í slíkri stöðu þurfa að gæta jafnræðis gagnvart viðskiptavinum, m.a. þannig að hagræði af viðskiptum endurspeglist í verðlagningu.

14302. Samkeppniseftirlitið telur athugasemdir Samskipa ekki breyta þeirri niðurstöðu sem lýst er í kafla 14.33.16, þ.e. að umrædd gögn frá desember 2010 - janúar 2011 séu birtingarmynd á hinu skaðlega ástandi sem leiddi af hinu samfellda samráði. Samskip sendu tölvupóst til Eimskips og kvörtuðu undan lágu verði sem eini keppinautur þeirra í flutningum frá Norður-Ameríku veitti viðskiptavin. Þá sýna gögnin að sjálfsagt og eðlilegt þótti að fulltrúar fyrirtækjanna hittist á ný til að ræða þetta afar viðkvæma samkeppnismálefni. Hafa ber í huga að Samskip og Eimskip voru á þessum tíma saman með 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.

14303. Í kafla 14.33.17 eru atvik tengd verðhækkunum Samskipa og Eimskips í janúar-febrúar 2011 lýst. Þar segir einnig frá því að samhliða þeim hækkunum hefði verið lögð áhersla á að ná fram frekari verðhækkunum.

14304. Í mgr. 215-16 og 282-302 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um þessi atvik og gerðar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins.

14305. Í athugasemdum Samskipa, sbr. mgr. 215-220, er ítrekað að fyrirtækið hafi verið ósátt við verðhækkanir Eimskips og ávallt reynt að berjast gegn þeim í samningaviðræðum. Telja Samskip Samkeppniseftirlitið ranglega byggja á því að verðhækkanir Samskipa hafa komið til eftir samskipti við Eimskip. Hið rétta sé að Samskip hafi ekki átt þátt í að taka ákvörðun um verðhækkunina en þurft að sætta sig við einhliða ákvarðanir Eimskips til þess að ná samningi um Norður-Ameríku flutningana. Í því hafi ekki falist samráð af neinum toga enda hafi Samskip verið kaupandi þjónustu af Eimskip rétt eins og hver annar viðskiptavinur. Telja Samskip gjaldtökuna sýna sterka stöðu Eimskips gagnvart Samskipum.

14306. Samskip kveða verðhækkun Eimskips hafa leitt kostnaðarhækkunar Samskipa. Verðhækkanir Eimskips hafi því haft áhrif á verðlagningu Samskipa gagnvart eigin viðskiptavinum fyrirtækisins og Jónum. Telja Samskip viðbrögð Jóna við verðhækkuninni, sbr. tölvupóst (S)starfsm-Jóna til (S)forstö-innfl1 frá 7. apríl 2011, og svar (S)forstö-innfl1 sama dag við tölvupóstinum, vera skýrt dæmi um stöðuna sem Samskip hafi verið í, þ.e. að Samskip hafi ekki verið í stöðu til annars en að innheimta ISPS gjald af eigin viðskiptavinum í Norður-Ameríkuflutningum. Að mati Samskipa sýna samskiptin einnig sjálfstæði Jóna sem miðlara.

14307. Samskip mótmæla því, sbr. mgr. 282 í athugasemdum fyrirtækisins við AII, að fundir og samtöl (E)frkvstj-sala/þj/(E)forstö-innfl og (S)frkvstj-millilandasv/(S)forstö-innfl1 11. október, 2. nóvember, 8. nóvember, 11. nóvember, 25. nóvember, 7. desember og 9. desember 2010 hafi þýðingu. Um þessi sjónarmið vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 13. Þá er áréttað að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og þar sem samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og í Evrópuflutningum var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu fóru öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var að eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

14308. Í athugasemdum Samskipa, mgr. 283, er því hafnað að tengsl eða samhengi hafi verið á milli hækkana Eimskips á gjöldum fyrir þjónustu í flutningum til og frá Evrópu og hækkunar Samskipa á gjaldskrá í flutningum til og frá Norður-Ameríku sbr. umfjöllun í kafla 14.33.7 í ákvörðun. Engin tengsl hafi verið þar á milli og fyrirtækin hafi ekki átt í samráði um verðhækkanir.

14309. Þá vísa Samskip til þess að verðhækkanir Samskipa hafi varla haldið í við verðlagsþróun, sbr. m.a. mgr. 297 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII.

14310. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 33.1 varðandi sjónarmið Samskipa um samanburð á verðhækkunum fyrirtækisins og verðlagsþróunar. Þá áréttar Samkeppniseftirlitið að máli þessu er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið. Ólögmætt samráð fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga tekur ekki einungis til samninga eða samskipta um endanlega hækkun á verði eða tímasetningu hennar heldur einnig því að koma á ástandi til að ná fram því markmiði að hækka verð. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin náð saman um að forðast verðsamkeppni, þar á meðal að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Samráð fyrirtækjanna hafi dregið úr óvissu þeirra um viðbrögð hvors annars við verðhækkunum. Að því leyti hafi verðhækkun fyrirtækjanna verið hluti af samfelldu samráði þeirra.

14311. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga er ætlað að tryggja að samkeppnisaðilar hegði sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taki ákvarðanir upp á eigin spýtur. Í ákvæðinu felst þannig bann við hvers konar beinum og óbeinum samskiptum milli keppinauta sem draga úr óvissu fyrirtækjanna um hegðan keppinauta þeirra með þeim afleiðingum að samkeppni er raskað. Fákeppnismarkaðir eru sérstaklega viðkvæmir fyrir hvers konar samskiptum og samstarfi keppinauta þar sem auðveldara er að viðhafa samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu við slíkar aðstæður og því enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina. Við túlkun 10. gr. samkeppnislaga ber einnig að hafa í huga að keppinautar geta dregið úr verðsamkeppni sér til hagsbóta með margvíslegum hætti. Dómstólar ESB hafa t.d. staðfest þá niðurstöðu framkvæmdastjórnar ESB að regluleg samskipti keppinauta hafi skapað gagnkvæma vissu um verðáform þeirra (*„create a climate of mutual certainty as to their future pricing policies*") og óþarfi hafi því verið fyrir keppinautana að sammælast um einstakar verðbreytingar. Vísast um þetta einnig til dóms Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015.

14312. Í kafla 14.33 hafa verið rakin ítrekuð samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í lok árs 2010 og fram á árið 2010. Þessi samskipti fóru gegn 10. gr. samkeppnislaga þar sem *„Nýtt upphaf*" verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Í samtölum og á fundum þessara lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, sem sannað er að fóru fram og tóku a.m.k. til framkvæmdar á verkþáttum sem féllu undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið, höfðu þessir stjórnendur ástæðu, hvata og tækifæri til umræðna um hvers konar atriði sem gátu haft áhrif á verðákvarðanir þessara fyrirtækja sem saman voru með yfirburða markaðshlutdeild á flutningamörkuðum hér á landi. Þá skiptir máli að umræður og aðgerðir sem miðuðu að því að hækka eða halda uppi verði voru í samræmi við bæði markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins og aðgerðir til að verja og efla Samskip hf. sem *„cash cow*". Þar að auki voru þessi samskipti sem slík til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og minnka æskilega óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Gögn málsins sýna að eftir 6. júní 2008 hafi þessir sömu stjórnendur fyrirtækjanna (og undirmenn þeirra) unnið að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, lækkun eða niðurfelling afslátta, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkþátta sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið.

14313. Með samfelldu samráði Samskipa og Eimskips hafði þannig komist á ástand á íslenska flutningamarkaðnum að Samskip og Eimskip gátu undirbúið og framkvæmt víðtækar verðhækkanir án ótta um viðbrögð hvors annars.

14314. Í mgr. 284 í athugasemdum Samskipa við AII segir um samskipti Eimskips og Borgarplasts í lok desember 2010 að þau sýni mikilvægi þess að Eimskip hafi sætt aðhaldi í verðlagningu frá Samskipum og *„ábatanum sem neytendur* nutu *af samkeppninni.*" Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta og

telur það ekki vera í samræmi við samtímagögn að á þessum tíma hafi samkeppni ríkt á íslenskum flutningamarkaði. Þvert á móti sýna viðbrögð Borgarplasts þau skaðlegu áhrif sem skortur á samkeppni hafði á inn- og útflytjendur hér á landi. Þrátt fyrir ákall þessa viðskiptavinar um lægra verð lagði Eimskip áfram áherslu á hækkun verðs.

14315. Samskip telja umfjöllun um gjaldskrá Samskipa í sjóflutningum verulega villandi og vísa í því skyni t.d. til umfjöllunar í kafla 14.33.17 í ákvörðun. Vart hafi verið hægt að finna viðskiptavin sem hafi greitt samkvæmt gjaldskrá á þessum tíma enda hafi allir flutningar til og frá landinu verið verðlagðir á grundvelli flutningasamnings eða einstakra tilboða. Þróunin hafi orðið sú að gjaldskrár væru komnar úr takti við þau verð sem raunverulega hafi verið í gildi á markaðnum á grundvelli flutningasamninga. Af þeim ástæðum hafi stjórnendur Samskipa talið að gjaldskráin væri „*absurd*" þar sem hún hafi ekki endurspeglað þau verð sem viðskiptavinir greiddu í reynd. Þá sé tilvísun Samkeppniseftirlitsins til „*grænlenskra verða*" tekin úr öllu samhengi. Það sé að öllu leyti rangt að lýsa því svo að með „*grænlenskum verðum*" hafi verið átt við samkeppnishæf verð. Samskip hafi ávallt leitast eftir því að bjóða samkeppnishæf verð. Samkvæmt verðstefnu fyrirtækisins hafi verð að jafnaði tekið mið af umfangi viðskipta hverju sinni. Stöku sinnum hafi verið boðin óvenju lág verð, þá umfram það sem umfang viðskiptanna hafi gefið tilefni til. Hafi starfsmenn þá notast við hugtakið á gamansömum nótum.

14316. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að umfjöllun þess um gjaldskrár fyrirtækjanna sé villandi. Umfjöllunin byggir á samtímagögnum sem lýsa viðhorfi stjórnenda Samskipa og Eimskips til gjaldskráa fyrirtækjanna en viðhorf þeirra eru lýsandi fyrir þá takmörkuðu samkeppni sem ríkti á flutningamarkaðnum vegna samráðs fyrirtækjanna. Þá vísar Samkeppniseftirlitsins til kafla 6.7.6.1 um nánari umfjöllun um „*grænlensk verð*" Samskipa.

14317. Í umfjöllun Samskipa um „*Gate charge*" gjald fyrirtækisins er bent á útskýringu í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 16. febrúar 2011. Gjaldið hafi verið fyrir þjónustu við bíla frá þriðja aðila sem komu á gámavelli Samskipa víðsvegar um Evrópu til þess að sækja tóman gám og skila af sér fullum gámi. Kostnaður Samskipa við þessa þjónustu hefði verið töluverður þar sem Samskip hefðu séð um að setja gám á bíl eða taka af honum. Fram að þessum tímapunkti hefði ekkert gjald verið innheimt vegna þessarar þjónustu. Segjast Samskip ekki þekkja til þess hvort Eimskip hafi tekið gjald fyrir sambærilega þjónustu. Mótmæla Samskip því að gjaldtakan hefði þýðingu í málinu.

14318. Hefur það þýðingu fyrir umfjöllunina að fyrirtækin tóku upp ný gjöld á rannsóknartímabilinu, en hið samfellda samráð skapaði kjöraðstæður fyrir fyrirtækin til að hækka eða taka upp ný gjöld gagnvart viðskiptavinum sínum, sbr. einnig umfjöllun um ENS gjald Samskipa í kafla 14.33.14.3.

26.34. Um tilboðsumleitan Húsasmiðjunnar árið 2010

14319. Í mgr. 1152-1197 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram athugasemdir fyrirtækisins við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um atvik tengd viðskiptum Húsasmiðjunnar á árunum 2010-2011, sbr. kafla 14.34 í ákvörðun.

14320. Við eftirfarandi umfjöllun ber að hafa í huga að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningnum með samráði við Samskip um „*skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*", sbr. liður 1.2 í 1. gr. sáttarinnar.

14321. Í kafla 14.34.2 í ákvörðun er því lýst að frá seinni hluta árs 2008 til ársins 2010 hafi Samskip lagt áherslu á að hækka verð gagnvart Húsasmiðjunni og öðrum mikilvægum viðskiptavinum.

14322. Í athugasemdum sínum benda Samskip á að Húsasmiðjan hafi verið samningsbundin fyrirtækinu í innanlandsflutningum og að í glærukynningu (S)forstö-landfl frá september 2009 hafi verðbreytingum samkvæmt þeim samningi verið lýst og sett fram sem forsenda í áætlunargerð fyrir árið 2010. Þannig hafi verið um samningsbundnar hækkanir að ræða og þær ekki tengst viðræðum Eimskips við Húsasmiðjuna tveimur mánuðum fyrr. Þá hafi verðtilboð Eimskips til Húsasmiðjunnar ekki byggst á markaðsskiptingu með Samskipum enda aldrei verið nokkur samskipti milli fyrirtækjanna um viðskiptavini.[6563] Gögn málsins sýni glöggt að engin samskipti hafi verið á milli fyrirtækjanna vegna viðskipta Húsasmiðjunnar. Hjá báðum fyrirtækjunum megi sjá samskipti sem sýni að unnið hefði verið sjálfstætt að gerð tilboða og að fullkomin óvissa hefði ríkt um það hversu lágt keppinauturinn myndi bjóða.[6564]

14323. Líkt og rakið hefur verið í ákvörðun þessari var ólögmæt markaðsskipting með tilliti til mikilvægra viðskiptavina einn þáttur í samráði Eimskips og Samskipa. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 hafi þau náð saman um að hvorugt þeirra myndi sækja í mikilvæga viðskiptavini hins.

14324. Líkt og fram kemur í kafla 4.6.4 getur skipting markaða eftir viðskiptavinum falist í því að fyrirtæki keppi ekki um mikilvæga viðskiptavini hvers annars. Með því móti á þátttakandi í samráði t.d. auðveldara með að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavini þar sem hann þarf, vegna samráðsins, ekki að óttast að verðhækkun hans leiði til þess að hann missi viðkomandi viðskiptavin úr viðskiptum sökum þess að keppinautur bjóði betur. Ef viðskiptavinur býður út sín kaup á tiltekinni vöru eða þjónustu er algengt að samráðsfyrirtæki tryggi að boð þeirra í viðskiptin leiði ekki til þess að viðskiptavinur sjái sér hag í því að færa umrædd viðskipti frá einu samráðsfyrirtæki til annars. Með þeim hætti sé markaðaskiptingu viðhaldið. Samfelld markaðsskipting, líkt og var í tilviki Samskipa og Eimskips, er til staðar þótt fyrirtækin sammælist ekki um hver ein og einustu viðskiptavini hverju sinni.

14325. Hafa Samskip og Eimskip staðfest að þau tóku meðvitaða ákvörðun um að sækja ekki á viðskiptavini hvors annars. Af hálfu Eimskips hefur verið viðurkennt að ákvörðunin hafi byggst á samráði fyrirtækjanna á meðan Samskip halda því fram að tilviljun ein hafi ráðið því að fyrirtækin tóku sömu ákvörðun á sama tíma.[6565] Augljóst er að fyrirtækin gátu ekki komið sér undan að bjóða í þau viðskipti sem þau voru sérstaklega beðin um að bjóða í.

14326. Tilboðin voru þá þannig fram sett að viðskiptavinurinn sá sér ekki hag að færa viðskiptin á milli fyrirtækjanna sem gerði þeim kleift að halda uppi og hækka verð. Að þessu virtu hrófla athugasemdir Samskipa ekki við niðurstöðu um að atvik vegna Húsasmiðjunnar endurspegli hina samfellda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

14327. Samskip vísa til tölvupóstsamskipta (S)forstö-landfl og (S)forstö-innfl1 17. nóvember 2009 þar sem fram kemur að Samskip ætluðu ekki að reyna að fá IKEA í viðskipti þar sem markmiðið var að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og Húsasmiðjunni. Telur fyrirtækið að um hafi verið að ræða fullkomlega lögmæta áherslu í rekstri og staðfesta þannig í athugasemdum sínum að fyrirtækið hafi ekki haft áhuga á að sækjast eftir viðskiptum við IKEA. Jafnframt ítreka Samskip fyrri athugasemdir þess efnis að fyrirtækið hafi haft áhyggjur af því að Eimskip, sem hafi verið markaðsráðandi, myndi slá til baka eftir að Samskip juku markaðshlutdeild sína á fyrstu mánuðum ársins 2009.[6566] Eðlilega hafi því

[6563] Mgr. 1154 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6564] Mgr. 1191 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6565] Sjá t.d. mgr. 1380 og 1393 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 1022, 1450 og 1625 í athugasemdum við AII. Sjá einnig t.d. mgr. 723-725, 752, 770, 786 og 798 í athugasemdum Eimskips við AI.
[6566] Mgr. 1155 í athugasemdum Samskipa við AII.

verið lögð áhersla á að verja fenginn hlut og leita leiða til að auka frekar framlegð með því að ná fram nauðsynlegum leiðréttingum á krónusamningum auk þess að sækja viðskipti til minni viðskiptavina.[6567]

14328. Samskip kveða þá viðskiptavini sem (S)forstö-innfl1 hafi talið upp í tölvupósti sínum til (S)forstö-landfl, þ.e. ÍSAM, Rúmfatalagerinn og Húsasmiðjan, allir hafa verið með sjófrakt í íslenskum krónum, öfugt við flesta aðra viðskiptavini fyrirtækisins. Í kjölfar efnahagshrunsins og gengishruns íslensku krónunnar hafi verðlag samkvæmt slíkum samningum verið komið langt undir kostnaðarverð og þessir viðskiptavinir hafi notið góðs af því í samanburði við aðra viðskiptavini. Því hefði verið nauðsynlegt að reyna að taka upp samningana og endursemja við viðskiptavinina. (S)forstö-innfl1 hafi aftur á móti verið ljóst að IKEA væri með sambærilegan samning hjá Eimskip, þ.e. með mjög lágt verð. Það hafi því ekki verið forgangsatriði hjá (S)forstö-innfl1 að reyna að auka viðskipti enn frekar á slíkum kjörum. Allt séu þetta, að mati Samskipa, fullkomlega eðlilegar áherslur í rekstri.

14329. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Í kafla 33.1.5 er ítarlega fjallað um sambærilegar athugasemdir Samskipa sem varða nokkra viðskiptavini fyrirtækisins sem voru árið 2008 með samninga í íslenskri krónu, það sem fyrirtækið kallar „*krónusamninga*". Jafnvel þó að Samskip hafi talið tilefni til að ná fram „leiðréttingu" á verðum „*krónusamninga*" þá var ólögmætt að koma á samráði við Eimskip sem gerði þeim kleift að halda uppi og hækka verði, óháð því til hvaða myntar fyrirtækið kýs að horfa til eða umreikna. Í þessu sambandi skal hafa í huga að Eimskip virti markaðsskiptingu í tilviki Húsasmiðjunnar. Samskip hófu aðgerðir gagnvart Húsasmiðjunni eftir að samráð fyrirtækjanna hófst árið 2008, sbr. t.d. umfjöllun um svokallað CAF gjald í kafla 11.18.4. Með viðauka í desember 2008 gerði Samskip viðauka við samning Húsasmiðjunnar þar sem viðskiptavinurinn var látinn taka á sig áhættu af gengisþróun og þróun vísitölu neysluverðs. Árið 2010 héldu Samskip Húsasmiðjunni og hækkuðu verð.

14330. Samskip láta auk þess hjá líða að minnast á allar staðreyndir tengdum samningunum sem máli skipta í athugasemdum sínum. Það er rétt að sjóflutningsverð Húsasmiðjunnar frá Evrópu til Íslands skv. samningi frá 6. maí 2008 voru í íslenskum krónum en það sem Samskip láta ógetið er að gerður var áðurnefndur viðauki við samninginn þann 31. desember 2008, þ.e. eftir að gengið hefði gefið verulega eftir í kjölfar efnahagshrunsins, sbr. kafla 14.34.1.[6568] Samkvæmt viðaukanum breyttist verð á flutningsþjónustu samkvæmt samningnum í samræmi við vísitölu neysluverðs að 50% hluta og þróun vísitölu gengisskráningar íslensku krónunnar að 50% hluta. Var í báðum tilvikum miðað við grunnvísitölu í apríl 2008 og áttu fjárhæðir að breytast mánaðarlega í samræmi við það. Þarna var því bæði tekið tillit til þeirra breytinga sem urðu á verðbólgu og gengi frá gildistöku samningsins. Því er það ekki rétt sem Samskip virðast gefa í skyn að flutningasamningur fyrirtækisins við Húsasmiðjuna sem var í gildi 2009 hafi ekki verið tryggður gagnvart verðlagshækkunum innanlands og gengisbreytingum. Þá er fullyrðing Samskipa um að IKEA hefði verið á mjög lágu verði órökstudd og ekki í samræmi við gögn málsins, en samningsverð fyrirtækisins hjá Eimskip voru í evrum. Er það alvarlegt að Samskip skuli reyna að villa um fyrir Samkeppniseftirlitinu. Nánari umfjöllun um samning IKEA er að finna í kafla 14.29 og 26.29.

14331. Þá hafna Samskip því að tenging sé á milli tölvupósts (S)forstj varðandi ÍSAM frá 6. apríl 2010 og tölvupósts (S)forstj til forstjóra Húsasmiðjunnar, dags. 19. maí 2010. Segir að tölvupóstur (S)forstj um ÍSAM hafi varðað framangreinda leiðréttingu á sjófrakt og samninga í íslenskum krónum. Tölvupóstur (S)forstj til forstjóra Húsasmiðjunnar hafi á hinn bóginn verið fundarboð til að fara yfir viðskipti fyrirtækjanna en (S)forstj hafi notað tækifærið til að bjóða forstjóranum í veiði, líkt og gert væri á hverju sumri.[6569]

[6567] Mgr. 1156 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6568] Mgr. 1159 og nmgr. 20 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6569] Mgr. 1157 í athugasemdum Samskipa við AII.

14332. Samskip vísa til tölvupóstsamskipta fyrirtækisins við Húsasmiðjuna í júlí 2010 varðandi sundurliðun á flutningsverði. Árétta Samskip að taflan sem finna megi í tölvupósti Húsasmiðjunnar til (S)forstö-innfl1 13. júlí 2010 hafi verið sett upp af Húsasmiðjunni. Þá fullyrða Samskip að ályktun Húsasmiðjunnar um samtals 46% verðhækkun fyrir hvert TEU í FCL hafi verið röng, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 1. júlí 2010.[6570]

14333. Í athugasemdum Samskipa kemur jafnframt fram að hækkun Samskipa hafi stafað af því að eðli flutninga hafi breyst milli ára sem hafi haft margfalt meiri kostnað í för með sér. Olíuverð hafi einnig hækkað og því ekkert óeðlilegt verið við hækkun á BAF gjaldi. Hækkun á forflutningi og erlendum gjöldum hafi snúið að eðli flutninga Húsasmiðjunnar þar sem upprunastaðir sendinga hafi breyst en ekkert haft með hækkanir Samskipa að gera. Um útlagðan kostnað hafi verið að ræða sem Samskip hafi þurft að endurheimta frá Húsasmiðjunni.[6571]

14334. Með þessum skýringum viðurkenna Samskip að verð fyrir sjóflutninga í samningnum við Húsasmiðjuna hafi tekið breytingum í takti við þróun verðlags og gengis. Er það í mótsögn við málflutning fyrirtækisins á öðrum stað í athugasemdunum um nauðsyn þess að endursemja við Húsasmiðjuna vegna þess að samningurinn væri í íslenskum krónum. Í þessu samhengi skal haldið til haga að samkvæmt samtímagögnum Samskipa frá 26. ágúst 2010 hafði sjóflutningsverð Húsasmiðjunnar hækkað um 33-37% frá janúar 2009 til júní 2010, sbr. glærukynning (S)forstö-innfl1 frá 26. október 2010 sem fjallað er um í kafla 14.34.4.

14335. Varðandi sjónarmið Samskipa um aukinn útlagðan kostnað fyrirtækisins vegna Húsasmiðjunnar þá eru engin gögn lögð fram því til stuðnings. Þá skal undirstrika að kostnaðarlækkanir Samskipa voru verulegar á þessum tíma. Til að mynda lækkaði skipaleiga fyrirtækisins umtalsvert á árinu 2010, sbr. kafla 33.1.6.4. Samskip víkja ekkert að þessu í umræddum athugasemdum og gerir það málatilbúnað fyrirtækisins ótrúverðugan. Jafnvel þó að Samskip hafi haft ásetning um að hækka verð gagnvart Húsasmiðjunni vegna breytinga á eðli flutninga eða kostnaðarhækkana þá er fyrirtækjum ólöglegt að eiga í samráði við keppinaut til að auðvelda eða koma því til leiðar að verði sé haldið uppi eða hækkað.

14336. Í tilefni af umfjöllun Samskipa um BAF gjalds skal tekið fram að það var samningsatriði milli Samskipa og viðkomandi viðskiptavinar hvort BAF var greitt eða ekki. Sumir greiddu ekki BAF, aðrir fengu afslátt af BAF á meðan enn aðrir greiddu fullt BAF. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ekki óeðlilegt að líta til tekna Samskipa af BAF með sama hætti og tekna af sjóflutningsgjöldum. Þegar upp er staðið er það heildargreiðsla viðskiptavinar sem skiptir máli óháð því hvernig hún er brotin niður eftir kostnaðarþáttum.

14337. Í athugasemdum Samskipa fjallar fyrirtækið um ummæli (S)forstö-flutnstj um að það þyrfti að vanda sig við útskýringar á þróun BAF og FAF til Húsasmiðjunnar. Þegar olíuverð fór hækkandi hafi viðskiptavinir ítrekað gert athugasemdir við hækkandi BAF og FAF en þessu hafi verið öfugt farið þegar olíuverð fór lækkandi. Til að vanda svör gagnvart Húsasmiðjunni hafi þurft að fara vel yfir gögn, ekki síst þróun á heimsmarkaðsverði olíu, enda hafi fyrirspurnin verið ítarleg.[6572]

14338. Af þessu tilefni skal tekið fram að Húsasmiðjan gerði ekki aðeins athugasemd við hækkun á BAF og FAF heldur óskaðu hún einnig eftir útskýringum á því hvernig þessi gjöld hefðu verið reiknuð út. Af hálfu Samskipa hafa ekki komið fram neinar skýringar á því hvers vegna (S)forstö-flutnstj hafði áhyggjur af því að útskýra þá formúlu sem var notuð til að reikna út BAF og FAF gjald Samskipa. Á sama tíma heldur fyrirtækið því fram að gjaldið hafi fylgt heimsmarkaðsverði á olíu sem hafi legið fyrir opinberlega og verið

[6570] Sjá fylgiskjal 7 með athugasemdum Samskipa við AII. Um er að ræða tölvupóst sem þegar er fjallað um í kafla 14.34.2.
[6571] Mgr. 1159-1160 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 1168-1170 í athugasemdum við AII.
[6572] Mgr. 1161 í athugasemdum Samskipa við AII.

uppfært mánaðarlega. Ef þessar forsendur áttu við rök að styðjast hefði því átt að vera auðvelt að útskýra og rökstyðja breytingar á BAF. Nánar er fjallað um atvik tengd umræddu BAF gjaldi í kafla 14.55 í ákvörðun þessari, sbr. umfjöllun um sjónarmið Samskipa þess efnis í kafla 26.55.

14339. Samskip mótmæla því að Húsasmiðjunni hafi verið sagt ósatt til að réttlæta verðhækkun á THC gjöldum vegna innflutnings frá Danmörku. Það sé staðreynd að THC gjöld í Danmörku hafi verið hækkuð en þau hafi verið langt undir markaðsverði og mun lægri en í öðrum viðkomuhöfnum Samskipa. (S)starfsm hafi greint frá þeirri hækkun í samskiptum við Húsasmiðjuna.[6573] Að sögn Samskipa hafi verið óumflýjanlegt að hækka THC í Danmörku þar sem þjónustugjöld í Árósum gagnvart Samskipum hafi hækkað um 4% í byrjun árs 2010 líkt og (S)viðskstj1 hafi tekið fram í tölvupósti til Húsasmiðjunnar 22. júlí 2010.[6574] Þá hafi (S)viðskstj1 tekið sérstaklega fram við Húsasmiðjuna að tilkynning þess efnis hafi verið send Húsasmiðjunni.[6575]

14340. Ekki er unnt að fallast á framangreindar skýringar Samskipa enda er hér blandað saman hækkunum á mismunandi gjaldaliðum. Það er rétt hjá Samskipum að í tölvupósti sínum frá 22. júlí 2010 sagði (S)viðskstj1 að tilteknir liðir, þ.e. B/L, Custom doc og ISPS hefðu hækkað um 4% í byrjun árs 2010, sbr. tilkynningu sem send var til Húsasmiðjunnar. (S)viðskstj1 útskýrði hins vegar 22% hækkun á THC með eftirfarandi hætti: *„Hækkun á THC í DK hækkaði töluvert vegna hækkana frá terminal til okkar – það var því óumflýjanlegt að gera breytingar til samræmis við það gagnvart okkar viðskiptavinum."*

14341. Í tölvupóstinum tilgreinir (S)viðskstj1 ekki hvort Samskip hafi tilkynnt um þá hækkun til Húsasmiðjunnar þegar hún tók gildi en gögn málsins sýna að (S)starfsm greindi Húsasmiðjunni frá þeirri hækkun í tölvupósti 14. júlí 2010, sbr. kafla 14.34.2, þ.e. eftir að Húsasmiðjan óskaði eftir skýringum á þessari hækkun.

14342. Umfjöllun (S)viðskstj1 er ekki í samræmi við innanhúsgögn Samskipa, þ.e. þegar hann sagði Húsasmiðjunni að um væri að ræða hækkun frá *„terminal til okkar"* og því *„óumflýjanlegt"* að hækka THC gagnvart viðskiptavinum Samskipa. Það var einfaldlega ákvörðun stjórnenda Samskipa á Íslandi að hækka umrædd gjöld. Staðreyndin er sú að (S)forstö-innfl1, yfirmaður innflutningsdeildar Samskipa á Íslandi, tók ákvörðun um hækkunina, sbr. kafla 14.17.3. Jafnframt tók (S)forstö-innfl1 sérstaka ákvörðun um að kynna viðskiptavinum Samskipa ekki hækkunina eða ástæður hennar. Gögnin eru að mati eftirlitsins mjög skýr um það og líkt og önnur samtímagögn, sýna engan ótta hjá Samskipum að hækka verð verulega gagnvart viðskiptavininum. Er þetta í samræmi við önnur gögn og endurspegla markaðsskiptingu fyrirtækjanna.

14343. (S)viðskstj1 tilgreindi ekki framangreind rök fyrir hækkuninni í tölvupóstinum til Húsasmiðjunnar þrátt fyrir að Húsasmiðjan hefði óskað eftir skýringum. Þess í stað var vísað til þess að hækkunin hefði komið erlendis frá og Samskip á Íslandi því ekki haft annan kost en að hækka verðið á sína viðskiptavini þrátt fyrir að það væri ekki sannleikanum samkvæmt. Samskip hafa ekki fært fram neinar skýringar á þeirri ákvörðun fyrirtækisins að tilkynna viðskiptavinum sínum ekki um umrædda hækkun. Þá má einnig benda á að þó tiltekin aðföng hækki leiðir það ekki sjálfkrafa til þess að hægt sé að velta þeirri hækkun yfir á viðskiptavini, sérstaklega ef virk samkeppni ríkir á viðkomandi markaði.

14344. Í kafla 14.34.4 segir frá því að þann 29. júlí 2010 hafi (S)forstj sent annars vegar tölvupóst þar sem fram kom það mat hans að unnt væri að hækka almennt verð á sjóflutningum og hins vegar tölvupóst þar sem hann greindi frá því að Húsasmiðjan hafi sagt upp samningi við Samskip vegna *„mikilla hækkana"*.

[6573] Mgr. 1162 og 1193 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6574] Sjá tölvupóst [...] til Húsasmiðjunnar, afrit til [...], dags. 22. júlí 2010 sem fjallað er um í kafla 14.34.2 í ákvörðun.
[6575] Mgr. 1163 í athugasemdum Samskipa við AII.

14345. Samskip byggja í athugasemdum sínum á því að í fyrri tölvupóstinum og samskiptum honum tengdum sé fjallað um hækkun á verði fyrir sjófrakt en sjóflutningsgjöld hafi verið í íslenskum krónum. Að sögn Samskipa hafi í kjölfar efnahagshrunsins þurft að leiðrétta þann hluta samningsins og að stjórnendur Samskipa hafi verið meðvitaðir um að viðskiptavinir myndu sýna þeim takmarkaðan skilning enda ávallt markmið fyrirtækja að halda flutningskostnaði í lágmarki. Orðalag (S)forstj um að það ætti að vera hægt að *„ýta hækkun á sjófrakt út*" er tilvísun til þess að á þessum tímapunkti hafi verið orðið tímabært að leiðrétta gjaldið.[6576]

14346. Athygli vekur að framangreindar staðhæfingar Samskipa stangast á við það sem fram kemur hjá fyrirtækinu í mgr. 1156 í athugasemdum þess við AII. Þar kemur fram að flestir viðskiptavinir Samskipa hafi ekki verið með sjófrakt í íslenskum krónum. Nánar tiltekið segir þar: *„Sjófrakt allra þessara aðila* [ÍSAM, Rúmfatalagerinn og Húsasmiðjan], *Húsasmiðjunnar þar á meðal, var í íslenskum krónum öfugt við flesta aðra viðskiptavini félagsins.*" Þá er það villandi hjá Samskipum að verð fyrir sjófrakt hjá Húsasmiðjunni hafi verið í íslenskum krónum, þ.e. fast verð, þar sem flutningsverð samkvæmt samningnum breyttust í samræmi við vísitölu neysluverðs og þróun vísitölu gengisskráningar íslensku krónunnar eins og nánar er gerð grein fyrir hér að framan. Er þetta í samræmi við það sem fram kemur í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 29. júlí 2010 en þar segir m.a. varðandi óánægju Húsasmiðjunnar með verðhækkanir Samskipa: *„Sjófrakt – vísitala, gengis/neyslu, hefur ýtt upp verðum*".

14347. Að mati Samskipa lýsir tölvupóstur (S)forstj frá 29. júlí 2010 ágætlega þeim ástæðum sem lágu að baki verðhækkunum gagnvart Húsasmiðjunni. Segir að í fyrsta lagi hafi verið vísað til almennra vísitöluhækkana á sjófrakt. Í öðru lagi að miklar breytingar hafi orðið á BAF vegna olíuverðshækkana og í þriðja lagi að forflutningur hafi hækkað mikið vegna hækkana í Asíu. (S)forstj bað (S)forstö-innfl1 um nánari greiningu á þessu til að hægt væri að fara betur yfir þetta með Húsasmiðjunni.[6577]

14348. Í athugasemdum Samskipa kemur fram að fyrirtækið telji það misskilning að stjórnendur Samskipa hafi rætt um frekari hækkanir á sama tíma. Að mati Samskipa blandar Samkeppniseftirlitið saman tveimur ótengdum þáttum, þ.e. annars vegar uppsögn og endursamningum við Húsasmiðjuna og hins vegar almennum gjaldskrárhækkunum sem Samskip hugðust tilkynna. Hafa beri í huga að samningur Húsasmiðjunnar hafi verið settur upp með þeim hætti að verðbreytingar á samningstímanum væru í takti við þróun vísitölu og gengis en verð samkvæmt samningnum hefði ekki tekið almennum gjaldskrárhækkunum. Almennar verðhækkanir hafi því ekki tengst samningum við Húsasmiðjuna og hafi ekki haft áhrif á þær viðræður.[6578]

14349. Með umfjöllun sinni er Samkeppniseftirlitið einfaldlega að benda á að Samskip hafi talið sér fært á umræddum tíma að ná fram almennum verðhækkunum þrátt fyrir að stórir viðskiptavinir hafi á sama tíma verið ósáttir með miklar hækkanir á samningum sínum. Samtímagögn Samskipa og Eimskips vegna áætlana fyrir árið 2011 sýna að haustið 2010 lögðu bæði fyrirtækin til grundvallar að áframhaldandi ró og friður yrði á markaðnum og áfram væru því skilyrði til að hækka verð. Þannig töldu Samskip í raun enga hættu á því að Eimskip myndi með betra boði ná Húsasmiðjunni í viðskipti. Þvert á móti lögðu Samskip til grundvallar að fyrirtækið myndi halda Húsasmiðjunni í viðskiptum. Töldu Samskip þar að auki raunhæft að reyna að ná fram verðhækkun gagnvart fyrirtækinu. Aðgerðir eða aðgerðaleysi Eimskips studdu við þessi markmið Samskipa. Felur þetta í sér skýra birtingarmynd á samráði Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

[6576] Mgr. 1165 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6577] Mgr. 1166 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6578] Mgr. 1167 í athugasemdum Samskipa við AII.

14350. Samskip vísa í athugasemdum sínum til markaðsskýrslu innflutningsdeildar fyrirtækisins frá september 2010 vegna ársins 2011 þar sem fram kemur að „*ró*" hafi verið yfir innflutningsmarkaði á árinu 2010. Vilja Samskip árétta að í skýrslunni sé gerð grein fyrir samkeppni á markaðnum, að engin áform hafi verið um annað en að viðhafa áfram virka samkeppni á markaðnum og að fullkomin óvissa hafi ríkt um forsenduna um „*áframhaldandi ró*". Segir að á þessum markaði sem öðrum komi tímabil þar sem rólegt sé yfir mörkuðum. Af því leiði ekki að fyrirtæki hljóti að hafa með sér samráð. Þurfi að skoða ummælin um ró í því samhengi að á árinu 2011 hafi margir samningar verið lausir og því meiri óvissa á því ári en á árinu 2010 um þessa tilteknu viðskiptavini.[6579]

14351. Að sögn Samskipa var sú forsenda ávallt höfð í áætlunargerðinni að halda viðskiptavinum og samkvæmt venju gerðu Samskip hvorki ráð fyrir að missa þáverandi viðskiptavini né fá nýja. Hafna Samskip því að lesa megi úr áætlunum fyrirtækjanna að þau hafi haft með sér samráð á markaði.[6580]

14352. Af þessu tilefni er rétt að ítreka það sem áður hefur komið fram um gerð rekstraráætlana fyrirtækja en grunnforsendur slíkra áætlana eru magn framleiðslu eða þjónustu sem fyrirtækið áætlar að framleiða eða veita á viðkomandi rekstrarári. Hér viðurkenna Samskip að það hafi verið farsælt að gera ekki ráð fyrir því að missa viðskiptavini og að ætla sér ekki að reyna að ná viðskiptum frá keppinautum til þess að auka hagsæld sína. Með öðrum orðum að viðhafa ekki samkeppni á markaðnum.

14353. Rekstraráætlanir eru almennt gerðar til þess að móta hegðun á markaði og setja rekstrarleg markmið fyrir viðkomandi rekstrarár. Vönduð og vel gerð rekstraráætlun er mikilvæg og virk leiðsögn fyrir stjórnendur til að ná settum markmiðum í rekstri. Þessi grunnforsenda Samskipa um að ætla ekki að sækja aukin viðskipti og um leið vissa fyrir því að halda núverandi viðskiptavinum og hækka verð er til marks um að fyrirtækið hefði ekki talið sig starfa á virkum samkeppnismarkaði. Erfitt er að skýra þá vissu og fyrirhugað aðgerðaleysi í markaðsstarfi nema með samráði fyrirtækjanna. Þegar þau samtímagögn sem liggja fyrir eru metin með hliðsjón af þeirri staðreynd að fyrirtækin forðuðust árum saman að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars og hækkuðu þess í stað verð á þjónustu til mikilvægra viðskiptavina sinna án nokkurs ótta um að missa af þeim sökum viðskipti við þá er ekki unnt að draga aðra ályktun en að fyrirtækin hafi haft með sér samráð.

14354. Það breytir ekki þessari niðurstöðu hvort Samskip hafi vitað hversu lengi samráðið myndi haldast eða ætlað að hefja samkeppnisaðgerðir gagnvart Eimskip um leið og markaðsskipting eða „*friðurinn*" rynni sitt skeið. Þá er rétt að benda á að sama „*ró*" var á innflutningsmarkaði á árinu 2011 þrátt fyrir að meira hafi verið um lausa samninga á því ári en á árinu 2010, sbr. markaðsskýrslu (S)forstö-innfl1 vegna ársins 2012 sem fjallað er um í kafla 14.38.4.1.

14355. Varðandi áætlunargerð og hvort rétt sé að gera ráð fyrir hreyfingu stærri viðskiptavina milli flutningafyrirtækja er rétt að benda á að á virkum samkeppnismarkaði er eðlilegt að gera ráð fyrir að svo geti verið. Í öllu falli gefur sú megin forsenda, að ganga út frá því að halda núverandi viðskiptavinum, hækka verð og að ætla ekki að sækja ný viðskipti, til kynna að samkeppni sé ekki virk og að önnur sjónarmið ráði för. Þegar við bætist að fyrirtækin hækkuðu verð til mikilvægra viðskiptavina sinna án nokkurs ótta um að missa þau vegna viðbragða keppinautarins verður ekki dregin önnur ályktun en að fyrirtækin hafi haft vissu fyrir því að ekki yrði sótt að þeim. Þá er ekki rétt að Samskip hafi ávallt haft það verklag að gera ekki ráð fyrir að fyrirtækið missti núverandi eða fengi nýjan viðskiptavin enda viðurkennir fyrirtækið það í athugasemdum sínum við AII. Þannig segja Samskip annars staðar í athugasemdunum að fyrirtækið hafi „*að jafnaði*" ekki gert ráð fyrir því að það myndi missa tiltekna viðskiptavini né ná til sín tilteknum viðskiptavinum.[6581] Má í þessi sambandi t.d. benda á að á árinu 2013

[6579] Mgr. 1171 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6580] Mgr. 1172-1173 og 1196 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6581] Mgr. 1224 í athugasemdum Samskipa við AII.

gerðu Samskip ráð fyrir að missa viðskiptavin sem nefndur var „*Lúser ehf.*“, sbr. kafla 14.48. Þá gerðu Samskip ekki aðeins ráð fyrir að halda viðskiptum Húsasmiðjunnar heldur taldi fyrirtækið jafnframt mögulegt að ná fram hækkunum í nýjum samningi þrátt fyrir að Húsasmiðjan hafi sagt upp gildandi samningi vegna mikilla hækkana.

14356. Miðað við framangreinda athugasemd Samskipa verður að telja að fyrirtækið hafi ekki talið að hækkunarmöguleikar Samskipa hafi verið háðir mikilli óvissu þrátt fyrir að hafa í athugasemdum sínum við frummat eftirlitsins ítrekað vísað til erfiðra aðstæðna í efnahagslífinu á þessum tíma. Getur einungis samráðið við Eimskip skýrt þá vissu fyrirtækisins að það myndi ekki einungis halda öllum stórum viðskiptavinum heldur jafnframt að hægt væri að hækka á þá verð án þess að fyrirtækið ætti á hættu að Eimskip myndi reyna að ná þessum viðskiptavinum.

14357. Þá telja Samskip að ekki sé stoð fyrir ályktunum Samkeppniseftirlitsins um að Eimskip hafi ekki sýnt viðskiptum við Húsasmiðjuna áhuga. Samskipti innan Eimskips bendi til hins gagnstæða. Þá bendi aðkoma æstu stjórnenda Eimskips að samskiptum við forsvarsmenn Húsasmiðjunnar til aukins vægis málsins en ekki samráðs. Fyrirhuguðum fundi Eimskips og Húsasmiðjunnar hafi verið frestað að frumkvæði Húsasmiðjunnar.[6582]

14358. Eins og rakið er í kafla 14.34.4 er það mat Samkeppniseftirlitsins að æðstu stjórnendur Eimskips hafi ekki sýnt áhuga á að reyna að ná sjóflutningsviðskiptum Húsasmiðjunnar. Ekki skipti máli að Húsasmiðjan vildi fresta fundinum heldur ber að horfa til viðbragða Eimskips fram að honum. Ekkert bendir til þess að unnið hafi verið í málinu innan Eimskips og langur tími leið eftir að fundi með Húsasmiðjunnar var frestað, án þess að stjórnendur Eimskips aðhefðust nokkuð til að ýta við málinu. Slíkt aðgerðaleysi lýsir skorti á virkri samkeppni enda um mjög mikilvægan viðskiptavin að ræða.

14359. Í athugasemdum Samskipa ítrekar fyrirtækið að fundir (S)forstö-innfl1, (S)forstj (á líklega að vera (S)forstö-útfl), (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl í október og nóvember 2010 hafi snúist um Norður-Ameríkusamninginn. Fundirnir hafi ekki tengst málefnum Húsasmiðjunnar og hafi málefni þess fyrirtækis, eða annarra viðskiptavina, aldrei verið rædd milli fyrirtækjanna. Telja Samskip að það sé fullkomlega tilhæfulaust að efni þessara funda hafi verið annað.[6583]

14360. Ítrekað hefur verið fjallað um þessi sömu sjónarmið Samskipa. Áréttað ber þá staðreynd að nokkrir helstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um málefni sem féllu undir starfsemi fyrirtækjanna. Slík samskipti keppinauta skapa vettvang fyrir umræðu og upplýsingaskipti sem geta falið í sér ólögmætt samráð og eru til þess fallnar að raska virkri samkeppni á markaðnum. Með þessum hætti var unnið að framgangi og aðgerðum til að ná markmiðum samráðsverkefnisins m.a. um samdrátt í flutningsgetu, markaðsskiptingu („*friðurinn*“) og verðhækkanir. Þá hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn, fundargerðir, minnisblöð eða annað, sem staðfesta að eingöngu hafi verið rætt um Norður-Ameríkuflutninga á þeim fundum. Nánar er fjallað um sönnunargildi og þýðingu umræddra samskipta í málinu í kafla 13 og vísast nánar til þeirrar umfjöllunar.

14361. Samskip fjalla um ummæli í fundargerð stjórnar Samskipa hf. frá 25. október 2010 um að rólegt hafi verið yfir markaðnum á vormánuðum. Halda Samskip því fram að þau vísi til þess að lítið hafi verið um lausa samninga og vinnu við endursamninga, en annað væri á döfinni þegar litið væri fram á við. Ummælin bendi ekki með neinum hætti til samráðs heldur lýsi þau breyttu ástandi framundan, þ.e. aukinni samkeppni, þar sem stórir samningar séu lausir.[6584]

[6582] Mgr. 1173 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6583] Mgr. 1174 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6584] Mgr. 1175 í athugasemdum Samskipa við AII.

14362. Í þessu sambandi telur Samkeppniseftirlitið rétt að benda á að það var mat Samskipa að sama „*ró*" hafi verið á innflutningsmarkaði á árinu 2011 þrátt fyrir að meira hafi verið um lausa samninga á því ári en á árinu 2010, sbr. markaðsskýrslu (S)forstö-innfl1 fyrir árið 2012.[6585] Samkeppnin virðist því ekki hafa aukist í kjölfarið. Þá benda samtímagögn í málinu ekki til þess að samkeppni hafi aukist á árinu 2011. Þvert á móti hélt markaðsskipting fyrirtækjanna áfram, sbr. umfjöllun í næstu köflum.

14363. Þá er af þessu tilefni rétt að rifja upp að fjölmargir flutningasamningar mikilvægra viðskiptavina Eimskips og Samskipa voru lausir á þessum tíma og mánuðina á undan. Það getur því ekki skýrt þá ró sem (S)forstj vísar til í kynningu sinni. Vísast t.a.m. til umfjöllunar um atvik tengd viðskiptum við J. Rönning í upphafi árs 2010, sbr. umfjöllun í kafla 14.22 og umfjöllun um atvik tengd viðskiptum ÍSAM, Aðfanga og OJK, sbr. kafla 14.26, 14.27 og 14.31. Endurspegla þessi atvik hvernig samráð fyrirtækjanna hafði raskað æskilegri óvissu milli þeirra. Í stað þess að lausir samningar stórra viðskiptavina hafi skapað samkeppnislegan þrýsting milli þeirra, sbr. t.d. umfjöllun Samskipa í glærukynningu frá 29. janúar 2008 um að lausir samningar myndu kalla á verðstríð („*Price war*")[6586], virtu þau hina samfelldu markaðsskiptingu.

14364. Samskip halda því fram að þrátt fyrir fyrirhugaðar hækkanir á verði Húsasmiðjunnar í krónum hafi verðið lækkað í evrum.[6587] Í því sambandi skal tekið fram að verð Húsasmiðjunnar í íslenskum krónum var tengt vísitölum gengis og neysluverðs og tók því hækkunum í samræmi við það. Samkvæmt glærukynningu (S)forstö-innfl1 26. ágúst 2010 hafði sjófrakt fyrir 20 feta gám hækkað úr 48.000 kr. í 64.062 kr. og fyrir 40 feta gám úr 62.000 kr. í 84.776 kr. frá janúar 2009 til júní 2010. Um er að ræða 33% og 37% hækkun á sjóflutningsgjöldum Húsasmiðjunnar. Ef miðað er við gengisskráningu á sölugengi evru hjá Seðlabanka Íslands 6. maí 2008, þegar samningurinn var gerður, og 1. júní 2010 höfðu sjóflutningsgjöldin ekki lækkað í evrum talið líkt og Samskip halda fram.[6588]

14365. Þá fjalla Samskip um tölvupóst og kynningu (S)forstö-innfl1 26. ágúst 2010, þar sem vísað var til þess að skýra þyrfti sértæku THC hækkunina í viðkomuhöfnum í Danmörku.[6589]

14366. Af þessu tilefni er áréttað að þegar (S)forstö-innfl1 tók ákvörðun um þessa miklu hækkun og jafnframt ákvörðun um að láta viðskiptavini fyrirtækisins ekki vita af henni þá sýna samtímagögn að hann hafði engar áhyggjur af því að slík „*hressileg*" hækkun hefði áhrif á samkeppnina við Eimskip. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samráðið við Eimskip hafi gert Samskipum kleift að þurfa ekki að hafa áhyggjur af samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips.

14367. Byggja Samskip á því í athugasemdum sínum að það hafi legið fullkomlega eðlileg og málefnaleg sjónarmið að baki því markmiði að hækka verð til Húsasmiðjunnar enda var einkum horft til þess að hafa kjör fyrirtækisins sambærileg við kjör BYKO hjá Samskipum. Samskip hafi leitað leiða til að finna hagkvæmar lausnir á móti hækkuninni þannig að lágmarka mætti kostnað af flutningum erlendis. Samskip hefðu náð fram slíkri lækkun Húsasmiðjunni til góða, sbr. kynningu (S)forstö-innfl1 26. ágúst 2010 (glæra 13) sem fjallað er um í kafla 14.34.4.[6590]

14368. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Þrátt fyrir að Samskip haldi því fram að taka hafi átt mið af verði BYKO hjá Samskipum þegar Húsasmiðjunni hafi verið gert tilboð fjalla Samskip í athugasemdum sínum ekki um ólíkt umfang viðskipta Húsasmiðjunnar og BYKO hjá Samskipum en samkvæmt afhentum

---

[6585] Sjá umfjöllun í kafla 14.38.4.1.
[6586] Þar kom m.a. fram: „**Large contracts open for renegotiation next year *Price war.*", sbr. umfjöllun í kafla 6.4 og 6.7.2 í ákvörðun þessari.
[6587] Mgr. 1177 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6588] Sölugengi evru er skráð 119,79 hjá Seðlabanka Íslands þann 6. júní 2008 en 157,96 þann 1.06.2010. Sjóflutningur á 20 feta gám hafði því farið úr 400,7 í 405,6 evrur og sjóflutningur á 40 feta gám farið úr 517,6 í 536,7 evrur.
[6589] Mgr. 1194 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6590] Mgr. 1178 í athugasemdum Samskipa við AII.

gögnum Samskipa var Húsasmiðjan með mun umfangsmeiri viðskipti hjá Samskipum en BYKO á þessum tíma.[6591]. Jafnvel þó að Samskip hafi ætlað að láta hækkun Húsasmiðjunnar taka mið af kjörum BYKO eða öðrum þáttum þá hróflar það ekki við niðurstöðu um að háttsemi fyrirtækisins og Eimskips hafi verið liður í ólögmætri markaðsskiptingu þeirra. Öll samtímagögn varðandi Húsasmiðjuna sýna að samfelld markaðsskipting var virk. Samtímagögn sýna engan ótta hjá Samskipum um að samkeppnisleg viðbrögð Eimskips hafi skapað þrýsting á fyrirhugaðar áframhaldandi verðhækkanir Samskipa gagnvart Húsasmiðjunni árin 2009 og 2010. Á samkeppnismarkaði er ekki sjálfgefið að fyrirtæki geti gert ráð fyrir að halda viðskiptavininum en samtímis hækkað verð. Samskip náðu síðan að endurnýja og hækka verð í heildarflutningasamningi Húsasmiðjunnar í febrúar 2011.

14369. Í þessu ljósi telur Samkeppniseftirlitið rétt að benda á eftirfarandi upplýsingar um flutning Húsasmiðjunnar og BYKO hjá Samskipum á árinu 2010 samkvæmt afhentum gögnum:[6592]

Tafla 10: Flutningur Húsasmiðjunnar, BYKO og Kaupáss hjá Samskipum á árinu 2010 í krónum, tonnum og TEU.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum.

Ár	Viðskiptavinur	Heildarvelta (kr.)	Magn (Tonn)	FCL TEU
2010	Húsasmiðjan hf.	371.494.847	12.637	1.245
2010	BYKO	88.343.000	2.176	262
2010	Kaupás hf.	71.102.022	1.837	254

14370. Það magn (í tonnum) sem BYKO flutti með Samskipum á árinu 2010 var aðeins um 17,2% af því magni sem Húsasmiðjan flutti með Samskipum sama ár. Þrátt fyrir að BYKO væri á hærra verði var heildarvelta fyrirtækisins í innflutningi aðeins 23,8% af heildarveltu Húsasmiðjunnar hjá Samskipum. Jafnvel þótt lagðir séu saman flutningar BYKO og Kaupáss hjá Samskipum þá voru þeir í tonnum talið aðeins 31,7% af flutningum Húsasmiðjunnar og samanlögð heildarvelta fyrirtækjanna aðeins 42,9% af heildarveltu Húsasmiðjunnar hjá Samskipum.[6593]

14371. Séu skoðaðar sömu tölur fyrir árið 2011 var flutningur BYKO (BYKO/Kaupás) í tonnum talið 19,2% (38,6%) af flutningi Húsasmiðjunnar og heildarvelta BYKO (BYKO/Kaupás) 28,9% (57,2%) af heildarveltu Húsasmiðjunnar.

14372. Í samkeppnisrétti hefur það verið talið réttlætanlegt að kjör og eftir atvikum afslættir taki mið af magni og umfangi. Þannig geta viðskiptalegar forsendur legið að baki lægri kjörum fyrir meira magn þar sem aukið hagræði geti verið fólgið í því að afgreiða eða eiga viðskipti með mikið magn í einu. Með vísan til þessa og framangreinds samanburðar á magni Húsasmiðjunnar og BYKO í viðskiptum við Samskip er réttlætanlegt að Húsasmiðjan hafi notið betri kjara en BYKO. Sé litið heildstætt á atvik í þessu máli er ljóst að stjórnendur Samskipa vildu hækka verð hjá Húsasmiðjunni til jafns við flutningsverð hjá BYKO. Að mati Samkeppniseftirlitsins bendir það sterklega til þess að fyrirtækið hafi ekki talið sig starfa á virkum samkeppnismarkaði og hafi þannig haft svigrúm til að hækka kjör eins mikilvægasta

[6591] Afhent tölvuskjöl frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „*Stærstu 50*", „*Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*". Sé miðað við FCL TEU þá voru flutningar BYKO 21% af flutningi Húsasmiðjunnar og flutningar BYKO/Kaupáss voru 41,4% af flutningi Húsasmiðjunnar.
[6592] Afhent tölvuskjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „Stærstu 50", „*Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*".
[6593] Sé miðað við FCL TEU þá voru flutningar BYKO 21% af flutningi Húsasmiðjunnar og flutningar BYKO/Kaupáss voru 41,4% af flutningi Húsasmiðjunnar.

viðskiptavinar síns til jafns við kjör viðskiptavinar sem flutti aðeins inn brot af því magni sem Húsasmiðjan flutti inn með Samskipum.

14373. Samskip byggja einnig á því að gögn málsins sýni að engin vitneskja hafi verið um það hjá fyrirtækinu hversu lágt Eimskip myndi bjóða í flutninga Húsasmiðjunnar. Benda Samskip á að í tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 27. janúar 2011 sé vísað til þess að um það væri „*óvissa*". Þá er bent á að vangaveltur (S)forstö-innfl1 um hvort hækkanir Samskipa væru of „*stífar*" væru óþarfar ef Samskip hefðu gert samkomulag við Eimskip um þennan viðskiptavin.[6594]

14374. Ekki er unnt að fallast á þessi sjónarmið Samskipa. Líkt og rakið er í ákvörðun þessari er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að eftir fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi fyrirtækin gripið til aðgerða sem hafi falið í sér samfellt ólögmætt samráð, þ. á m. ólögmæta markaðsskiptingu. Hefur Eimskip m.a. viðurkennt þetta, sbr. sátt fyrirtækisins frá 16. júní 2021.

14375. Í tilviki Húsasmiðjunnar virðist það jafnframt hafa flækt tilboðsgerð beggja fyrirtækja að Húsasmiðjan hafði nýverið ráðið til sín fyrrverandi starfsmann Eimskips sem hafði upplýsingar um hvaða verð viðskiptavinir Eimskips voru að greiða, s.s. BYKO. Hafði hann áður starfað hjá Samskipum. Sýna gögn málsins að þessar breytingar gætu hafa haft áhrif á verðtilboð fyrirtækjanna á þann hátt að Samskipum var ekki að fullu kleift að ná fram þeirri hækkun á verði gagnvart Húsasmiðjunni sem gert var ráð fyrir. Það, frekar en samkeppnislegur þrýstingur frá Eimskip, hafði þessi áhrif. Þetta hefur þó ekki úrslitaáhrif enda samtímagögn skýr og birtingarmynd þess að fyrirtækin höfðu í tilviki Húsasmiðjunnar ekki látið af samfelldri markaðsskiptingu.

14376. Af hálfu Samskipa er því haldið fram að endanlegt tilboð fyrirtækisins til Húsasmiðjunnar hafi falið í sér 2-3% raunhækkun, sbr. söluskýrslu Samskipa 28. janúar 2011. Samskip ítreka það að viðbrögð […] við hækkunum Samskipa hafi verið byggð á misskilningi, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 sama dag. Ályktun […] um að tiltekin flutningsgjöld væru að hækka um 8-40% hafi verið röng vegna þess að hann hafi gert villu í sínum útreikningum sem (S)forstö-innfl1 hafi útskýrt í samtali við hann. Hið rétta sé að umrædd gjöld hafi hækkað um 8-17%. Þá liggi fyrir að heildarhækkunin hafi verið 2-3% en ekkert nálægt því sem […] hafi talið í fyrstu.

14377. Að mati Samskipa hefur umfjöllun um viðbrögð Húsasmiðjunnar við verðhækkunum ekki nokkra þýðingu við sönnunarmat Samkeppniseftirlitsins. Almennt sé ekki við því að búast að viðskiptavinir fagni verðhækkunum. Þá hafi upphafleg viðbrögð Húsasmiðjunnar verið á misskilningi byggð. Þá telja Samskip að Samkeppniseftirlitið líti fram hjá því að Samskip hefðu brugðist við með því að lækka upphaflegt tilboð í framhaldinu auk þess að mæta margvíslegum kröfum Húsasmiðjunnar.[6595]

14378. Ekki er unnt að fallast á þetta. Ljóst er að viðbrögð viðskiptavina við verðhækkunum skipta máli. Í þeim felst mat viðskiptavinarins á því hvort hann telji forsendur fyrir verðhækkunum vera fyrir hendi. Hafa ber í huga að hér er um aðila að ræða sem hefur þekkingu á rekstri fyrirtækja og aðstæðum í efnahagslífinu.

14379. Viðbrögð […] við tilboði Samskipa eru skýr, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 dags. 28. janúar 2011: „*Hann var sjokkeradur yfir haekkununum […]*". Leiðrétting (S)forstö-innfl1 til […] breytir því ekki enda kemur jafnframt fram í söluskýrslu Samskipa frá fundinum þar sem tilboð Samskipa var afhent að „*Augljóslt* [svo] *að Húsa mönnum var verulega brugðið að sjá hækkun*". Jafnvel þó að áfall Húsasmiðjunnar hafi að einhverju leyti verið byggt á misskilningi eins og Samskip byggja á, þá sýna samtímagögn Samskipa að fyrirtækið hélt áfram að halda að Húsasmiðjunni hækkununum og viðbrögð

[6594] Mgr. 1179 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6595] Mgr. 1180 og 1192 í athugasemdum Samskipa við AII.

Húsasmiðjunnar voru að sama meiði. Húsasmiðjan mótmælti verulegum verðhækkunum Samskipa. Samskip náði síðan að endurnýja samninginn þar sem verð var hækkað, án ótta um viðbrögð Eimskips.

14380. Samskip hafna því að samráð við Eimskip hefði gert fyrirtækinu kleift að hækka verð gagnvart Húsasmiðjunni. Ekkert slíkt samráð hafi nokkurn tímann verið til staðar. Af gögnum megi sjá að Samskip og Húsasmiðjan hefðu átt í ströngum samningaviðræðum með ýmsum tilfærslum á verði, afsláttum og öðrum samningskjörum. Gengu Samskip að eigin mati mjög langt í að mæta kröfum Húsasmiðjunnar.[6596]

14381. Samskip vísa til þess að fyrirtækið hafi lækkað upphaflegt tilboð sitt til Húsasmiðjunnar, sbr. samskipti (S)forstö-innfl1, (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)viðskstj1 3.-13. febrúar 2011. Það geti vart talist annað en merki um harða samkeppni og ótta Samskipa um að missa Húsasmiðjuna úr viðskiptum. Í kjölfar seinna tilboðs Samskipa gerði Húsasmiðjan gagntilboð sem Samskip gátu engan veginn samþykkt enda ýmis atriði þar sem voru óásættanleg fyrir Samskip.[6597] (S)forstö-innfl1 hafi síðan svarað kröfum Húsasmiðjunnar í áframhaldandi viðræðum og reynt að mæta þeim á raunhæfan og sanngjarnan hátt að mati fyrirtækisins. Vísa Samskip einnig til ummæla (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til Húsasmiðjunnar 17. febrúar 2010 varðandi það að áhersla hafi verið lögð á að tryggja Húsasmiðjunni markaðsverð (eða besta mögulega verð) í forflutningum og að Samskip hafi farið eins langt niður og fyrirtækið hafi getað varðandi innflutning frá Bandaríkjunum.[6598]

14382. Telja Samskip að viðræðurnar við Húsasmiðjuna sýni að samkeppni hafi ríkt á markaðnum og að stærri viðskiptavinir hafi verið kröfuharðir í samningum, sem hafi að jafnaði leitt til þess að Samskip hafi þurft að gefa eftir og víkja frá upphaflegum samningsmarkmiðum. Ástæðan sé samkeppni á markaðnum og ótti við að missa viðskiptavin til Eimskips ef Samskip væru of föst fyrir.[6599]

14383. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreind athugasemd Samskipa hrófli við þeirri niðurstöðu að háttsemi fyrirtækisins og Eimskips hafi verið ósamþýðanleg bannreglu 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Samráð fyrirtækjanna gerði þeim kleift að halda uppi verði og hækka það. Mikilvægt er í því samhengi að benda á að verð samkvæmt samningi Húsasmiðjunnar við Samskip frá árinu 2008 hafði hækkað verulega á samningstímanum enda tók það breytingum í samræmi við breytingu á vísitölu neysluverðs og gengis líkt og rakið er hér að framan. Til að mynda hafði sjóflutningsverð hækkað um 33-37% frá janúar 2009 til júní 2010 og því ekki rétt að verð Húsasmiðjunnar hafi tekið óverulegum breytingum.

14384. Athugasemdir Samskipa um að fyrirtækið hafi þurft að gefa eftir vegna ótta við samkeppnisleg viðbrögð Eimskips eru í ósamræmi við samtímagögn. Þvert á móti sýna þau dræm viðbrögð Eimskips við umleitan Húsasmiðjunnar um tilfærslu á viðskiptunum og að ekki hafi átt að ná þeim viðskiptum yfir. Sönnunargildi samtímagagna er ríkt. Eins og ítrekað hefur verið rakið snéri hin samfellda markaðsskipting Samskipa og Eimskips að því að fyrirtækin kepptu ekki um mikilvæga viðskiptavini hvers annars. Með því móti á þátttakandi í samráði t.d. auðveldara með að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavini þar sem hann þarf, vegna samráðsins, ekki að óttast að verðhækkun hans leiði til þess að hann missi viðkomandi viðskiptavin úr viðskiptum sökum þess að keppinautur bjóði betur. Ef viðskiptavinur býður út sín kaup á tiltekinni vöru eða þjónustu er algengt að samráðsfyrirtæki tryggi að boð þeirra í viðskiptin leiði ekki til þess að viðskiptavinur sjái sér hag í því að færa umrædd viðskipti frá einu samráðsfyrirtæki til annars. Með þeim hætti sé markaðaskiptingu viðhaldið. Samfelld markaðsskipting, líkt og var í tilviki Samskipa og Eimskips, er til staðar þótt fyrirtækin sammælist ekki um hvern einn og einasta viðskiptavin hverju sinni. Sjá nánari umfjöllun í kafla 4.6.4.

[6596] Mgr. 1197 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6597] Mgr. 1182 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6598] Mgr. 1183 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6599] Mgr. 1184 í athugasemdum Samskipa við AII.

14385. Þá sýna samtímagögn að það hafi haft áhrif á bæði tilboð Samskipa og Eimskips að […], sem hafði þekkingu á verðlagningu í sjóflutningum, hefði á þessum tíma hafið störf hjá Húsasmiðjunni. Hann þekkti til verðs Samskipa í Ameríkuflutningum hjá Eimskip líkt og fram kemur í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til […] og (S)viðskstj1 17. febrúar 2011 og á þeim grundvelli náði hann m.a. fram lækkun á því verði frá upphaflegu tilboði Samskipa. Lækkun Samskipa á tilboði fyrirtækisins kom því ekki til vegna virkrar samkeppni frá Eimskip heldur vegna þess að Húsasmiðjan stóð fast gegn óhóflegum kröfum Samskipa.

14386. Að mati Samskipa eru tölvupóstsamskipti (S)forstö-umb.erl og (S)forstö-innfl1 15. mars 2011 til marks um það hversu lágt verðið til Húsasmiðjunnar hafi verið, þrátt fyrir lítillega hækkun. Ástæða tilvísunar til gamla samningsins sé augljós enda hækkunarþörfin tugum prósenta meiri vegna gengisfalls krónunnar. Telja Samskip að þessi samtímagögn staðfesti ekki eingöngu að hækkun hafi falist í nýjum samningi heldur einnig að Húsasmiðjan hafi verið á mjög lágu verði hjá Samskipum bæði fyrir og eftir samningsgerð. Telja Samskip það jafnframt skýra ástæðu þess að verðið sem Eimskip bauð hafi verið nokkru hærra.[6600]

14387. Þessu til stuðnings vísa Samskip til umfjöllunar og athugasemda um það sem fyrirtækið kallar „*krónusamninga*" í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Í mgr. 51 í athugasemdunum bera Samskip saman verð í samningi við Húsasmiðjuna frá 6. maí 2008 við verð í umræddum samningi sem var undirritaður 18. febrúar 2011.

14388. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreindar athugasemdir Samskipa hrófli við þeirri niðurstöðu að háttsemi þess og Eimskips hafi verið ósamþýðanleg bannreglu 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Samráð fyrirtækjanna gerði þeim kleift að halda uppi verði og hækka það óháð því hvaða mynt er miðað við. Ítarlega er fjallað um umrædd sjónarmið Samskipa sem tengjast 18 krónusamningum (þ. á m. Húsasmiðjunni) og gengisfalli íslensku krónunnar í kafla 33.1.5.

14389. Samkeppniseftirlitið gerir auk þess alvarlegar athugasemdir við framsetningu og samanburð Samskipa, sbr. áðurnefnda mgr. 51 í athugasemdum við AI. Fullyrða Samskip að sjóflutningsgjöld frá Evrópu til Íslands í evrum hafi lækkað um 20-51% milli samninga þrátt fyrir að umfang innflutnings Húsasmiðjunnar hafi minnkað.[6601] Samkvæmt mgr. 49 í athugasemdum Samskipa kemur fram að fyrirtækið hafi við útreikninga miðað við gengi evru við undirskrift samninganna. Aftur á móti er ekki ljóst hvaða gengi evru innan dagsins. Hvað sem því líður er eðlilegt að mati Samkeppniseftirlitsins að miða við gengi undirskriftardags 6. maí 2008 og nota sölugengi sem er skráð hjá Seðlabanka Íslands. Þá fæst að sjóflutningsgjöldin voru 401 evrur fyrir 20 feta gám, 518 evrur fyrir 40 feta gám, 27 evrur fyrir rúmmetra og 34 evrur fyrir tonn.

14390. Í öðru lagi þá er hér verið að bera saman epli og appelsínur. Í fyrri samningnum innihélt sjóflutningsgjald sjóflutning, uppskipun, heimakstur, staðsetningargjöld, öryggisgjald og afgreiðslugjald. Í seinni samningnum innihélt sjóflutningsgjald aftur á móti eingöngu sjóflutning. Er það alvarlegt að Samskip, gegn betri vitund, geti þessa ekki, jafnvel þótt um sé að ræða athugasemdir við andmælaskjal. Önnur upptalin gjöld hér að framan eru tiltekin sérstaklega í samningnum eða vísað í gjaldskrá á hverjum tíma. Eru einstakir liðir verðlagðir í evrum eða krónum. Þegar búið er að leiðrétta fyrir þessu og bæta við þeim kostnaðarliðum sem ekki eru innifaldir í seinni samningi, miðað við gengi evru 18. febrúar 2011 og gjaldskrá Samskipa sem þá var í gildi fæst eftirfarandi:

[6600] Mgr. 1188 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6601] Sjá einnig mgr. 1195 í athugasemdum Samskipa við AII.

Tafla 11: Verð fyrir flutning Húsasmiðjunnar frá Evrópu til Íslands hjá Samskipum samkvæmt samningi 18. febrúar 2011.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Seðlabanki Íslands og eigin útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

ISK	20 feta	40 feta	m^3	tonn
Sjóflutningsgjald	33.850	41.514	3.513	3.513
Uppskipun	20.000	32.000	500	1.000
Öryggisgjald	3.513	3.513	120	271
Afgreiðslugjald	2.536	2.536	1.212	1.212
Heimakstur*	7.000	7.000	500	800
Alls ISK	**66.899**	**86.563**	**5.845**	**6.796**
Alls EUR	**419**	**542**	**37**	**43**

*Fyrir heimakstur fyrir heilgáma innan póstnúmers 104 greiðist 7.000 krónur, en með 50% afslætti frá gjaldskrá á aðra staði innan höfuðborgarsvæðisins. Er hér eingöngu gert ráð fyrir heimakstri innan póstnúmers 104.

Tafla 12: Verð og verðbreyting fyrir flutning Húsasmiðjunnar frá Evrópu til Íslands hjá Samskipum samkvæmt samningum 6. maí 2008 og 18. febrúar 2011.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Seðlabanki Íslands og eigin útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

	20 feta	40 feta	m^3	tonn
Samningur 2008				
Flutningsgjald ISK, alls	48.000	62.000	3.200	4.100
Flutningsgjald EUR, alls	401	518	27	34
Samningur 2011				
Flutningsgjald ISK, alls	66.899	86.563	5.845	6.796
Flutningsgjald EUR, alls	419	542	37	43
Breyting 2008/2011 ISK	**39,4%**	**39,6%**	**82,6%**	**65,8%**
Breyting 2008/2011 EUR	**4,6%**	**4,7%**	**37,0**	**24,4%**

14391. Á tímabilinu maí 2008 til febrúar 2011 hækkaði vísitala neysluverðs á Íslandi um 21,0%. Með hliðsjón af þessu er síendurtekinn málflutningur Samskipa í athugasemdum um stórfellda lækkun verðs fyrir sjóflutning til Íslands frá Evrópu ekki trúverðugur. Þvert á móti. Það sem skiptir íslensk fyrirtæki og neytendur mestu máli er sú umtalsverða hækkun á flutningsverði í íslenskum krónum sem hér kemur fram.

14392. Þá telja Samskip ekki ljóst hvaða tilgangi það þjóni að vísa til þess að (S)forstö-innfl1 hafi minnt (S)viðskstj1 á að hækka verð gagnvart Húsasmiðjunni um áramót. Um hafi verið að ræða hækkun samkvæmt samningi.[6602] Samkeppniseftirlitið telur í þessu sambandi rétt að benda á að tilvísunin sýni að það samningsverð sem samið var um tók hækkunum á samningstímanum, þótt misjafnt væri hvort um væri að ræða hækkun í samræmi við vísitölur eða fasta hækkun. Því átti hækkunarþörf milli samninga ekki að vera jafn mikil og ef slíkt ákvæði væri ekki fyrir hendi. Rétt er að benda á að þegar Samskip fjalla um hækkunarþörf í athugasemdum sínum við AII hefur fyrirtækið almennt ekki gert grein fyrir slíkum ákvæðum en þau skipta verulegu máli þegar lagt er mat á einstaka samninga og málið í heild.

[6602] Mgr. 1190 í athugasemdum Samskipa við AII.

14393. Athugasemdir Samskipa vegna atvika tengdum Húsasmiðjunni á árunum 2010-2011 hagga ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins þess efnis að þau endurspegli ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.

14394. Samtímagögn sýna að þrátt fyrir mikla eftirgangsmuni af hálfu Húsasmiðjunnar leiddu dræm viðbrögð og tilboðskjör Eimskips til Húsasmiðjunnar ekki til þess að Húsasmiðjan flutti viðskipti sín til fyrirtækisins. Þess í stað var Samskipum gert kleift að endurnýja flutningasamninginn og hækka verð gagnvart þessum stóra og mikilvæga viðskiptavini. Þetta gátu Samskip gert þrátt fyrir mikla óánægju og mótspyrnu Húsasmiðjunnar. Lýsti (S)forstö-innfl1 því m.a. yfir að breytingartillögur og gagntilboð Húsasmiðjunnar væru *„algjört bull"* og *„kjaftæði"* og lagði til að því yrði *„hen[t] […] beint í þá aftur"*. Samskip náðu að halda sig við fyrra verðtilboð sitt og gengu að engu leyti að gagntilboði Húsasmiðjunnar. Hversu mikla hækkun Samskip náðu fram með hinum nýja samning við Húsasmiðjuna skiptir ekki höfuðmáli í þessu sambandi. Samtímagögn sýna skýrlega að Húsasmiðjunni var a.m.k. *„verulega brugðið"* við þá hækkun sem Samskip boðuðu. Í öllu falli má ráða af tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 þann 28. janúar 2011 að hækkunin hafi a.m.k. verið *„8-17 prosent"* en ekki 2-3%, líkt og Samskip halda fram í athugasemdum sínum. Þar að auki skal benda á að verð samkvæmt samningi Húsasmiðjunnar og Samskipa í febrúar 2011 var tæplega 40% hærra en verð sem samið var um í samningi fyrirtækjanna í maí 2008, sbr. tafla hér að framan.

14395. Var þetta í fullu í samræmi við tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 í nóvember 2009 þar sem fram komu áherslur og markmið Samskipa um að *„hækka verð á núverandi kúnna"*. Í þeim tölvupósti fjallaði (S)forstö-innfl1 einnig um að sækjast ekki eftir viðskiptum við IKEA frá Eimskip og veita Eimskip svigrúm til að hækka verð á þá. Það gekk líka eftir.

26.35. Um atvik tengd Innnes á árunum 2010 – 2011

14396. Í mgr. 1198-1226 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram athugasemdir fyrirtækisins við umfjöllun í kafla 14.35 í ákvörðun.[6603]

14397. Við eftirfarandi umfjöllun ber að hafa í huga að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum"*, sbr. liður 1.2 í 1. gr. sáttarinnar.

14398. Samskip vísa til fyrri svara varðandi tengsl (E)viðskstj4 og (S)viðskstj1. Að sögn Samskipa voru umræddir aðilar fyrrverandi samstarfsfélagar hjá Samskipum og hélst vinátta þeirra áfram þótt (E)viðskstj4 hæfi störf hjá Eimskip. Í tilvitnuðum samskiptum, í febrúar og ágúst 2010, hafi þeir unnið að því að skipuleggja golfhring en ekki verið að ræða samkeppnisleg málefni.[6604]

14399. Ljóst sé af tölvupóstinum 7. október 2010 að félagarnir hafi verið að gera góðlátlegt grín.[6605] Telja Samskip það vera með ólíkindum að Samkeppniseftirlitið telji samskiptin staðfesta að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga en þarna hefðu ekki nokkrar trúnaðarupplýsingar farið á milli starfsmanna fyrirtækjanna. Framsetningin sé til marks um skort á hlutlægni Samkeppniseftirlitsins.[6606]

14400. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Fyrri tengsl (S)viðskstj1 og (E)viðskstj4 breyta því ekki að umræddir aðilar höfðu ríka aðkomu að málsatvikum tengdum Innnes á sama tíma og gögn gefa til kynna tengsl og bein samskipti þeirra á milli. Möguleg persónuleg tengsl þeirra geta heldur ekki réttlætt þau samskipti sem rakin eru í kafla 14.35.1, en þar er því lýst að

[6603] Sjá einnig mgr. 121-125 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.
[6604] Mgr. 1200 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6605] Mgr. 1201-1202 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6606] Mgr. 1201-1202 í athugasemdum Samskipa við AII.

(E)viðskstj4 sendi (S)viðskstj1 tölvupóst þar sem hann m.a. sagðist „*lofa því að ég læt þessa vera reyni frekar að dreifa spjöldunum mínum hjá Innnes, Búr og Ölgerðinni þið finnið hvort eð er ekkert fyrir þeim*." Rík persónulegt tengsl og samskipti ættu þvert á móti að gera þær kröfur að umræddir starfsmenn gæti sín sérstaklega í vinnutengdum samskiptum. Samtímagögn bera það hins vegar ekki með sér.

14401. Samskip vísa til umfjöllunar í kafla 14.34.2, þar sem fram kemur að samningsdrög hafi legið á borðinu hjá Innnes stærstan hluta ársins 2009 en fyrirtækin ekki náð saman. Telja Samskip að þetta staðfesti að fyrirtækið hafi verið að reyna að ná til sín viðskiptum Innnes. Að mati Samskipa voru kjörin sem Samskip bauð mjög góð en Eimskip hafi sýnilega boðið betur. Samskip hafi orðið undir í samkeppninni en ekkert samráð hafi verið milli fyrirtækjanna um viðskipti Innnes.[6607]

14402. Samkeppniseftirlitið hafnar þessu. Þvert á athugasemdir Samskipa er er skýrt af samtímagögnum að Samskip kappkostuðu, eftir tilfærslu N&O árið 2009, að tryggja að Innnes myndi ekki sjá hag sinn af því að færa viðskiptin frá Eimskip. Vísast í því sambandi til umfjöllunar um tilboðið sem Samskip gerðu Innnes í júní 2009, sbr. kafla 14.6 í ákvörðun.

14403. Varðandi hækkun sem vísað er til í kafla 14.35.2 benda Samskip á að flutningsgjöld erlendra skipafélaga frá Norður-Ameríku til Evrópu hafi hækkað töluvert þannig að fyrirtækið hafi þurft að velta verðhækkunum yfir á eigin viðskiptavini. Um hafi verið að ræða kostnaðarhækkanir sem Samskip hafi orðið fyrir.[6608]

14404. Þá staðfesta Samskip að fyrirtækið hafi beðið með eða dregið að gera Innnes verðtilboð.[6609] Samskip telja það fullkomlega eðlilegt að fyrirtækið hafi fyrst viljað loka samningnum við ÍSAM áður en boðið yrði í flutninga Innnes. Fyrirtækið hafi lært það af biturri reynslu að væri stór viðskiptavinur „sóttur" frá Eimskip væri næsta víst að Eimskip svaraði fyrir sig með því að ná í annan jafn stóran eða stærri viðskiptavin á lægra verði frá Samskipum. Að sögn Samskipa beri að hafa í huga að ÍSAM hafi verið einn allra stærsti viðskiptavinur Samskipa með heildarsamning sem skuldbatt fyrirtækið til að flytja allt sitt magn í landflutningi og sjóflutningi með Samskipum. Innnes hafi einungis verið að leita eftir verði í flutninga á takmörðum hluta innflutnings fyrirtækisins frá Bandaríkjunum. Það að Samskip hafi verið hikandi við að ná í þetta takmarkaða magn Innnes sýni hversu „*óttaslegnir*" stjórnendur fyrirtækisins hafi verið um að Eimskip myndi keyra niður sitt verð gagnvart ÍSAM ef Samskip næðu þessum viðskiptum. Um væri að ræða skólabókadæmi um samkeppni en ekki samráð.[6610]

14405. Af þessum svörum Samskipa að dæma má ráða að á þessum tíma hafi ekki verið virk samkeppni á milli fyrirtækjanna þótt Samskip haldi öðru fram víða í andmælum sínum. Þá stangast röksemdir Samskipa um að stjórnendur fyrirtækisins hafi verið „*óttaslegnir*" um að Eimskip myndi keyra niður sitt verð gagnvart ÍSAM á við aðrar skýringar Samskipa þess efnis að fyrirtækið hafa metið stöðuna gagnvart ÍSAM svo að svigrúm væri til hækkunar á verði viðskiptavinarins án þess að hætta væri á að Eimskip myndi bjóða betur.[6611]

14406. Samskip leggja ekki fram nein gögn sem styðja þær fullyrðingar fyrirtækisins að þegar stór viðskiptavinur hafi verið „sóttur" frá Eimskip hafi Eimskip svarað fyrir sig með því að ná í annan jafn stóran eða stærri viðskiptavin á lægra verði frá Samskipum. Engin dæmi um slíkt eru nefnd í athugasemdum Samskipa.

14407. Þá halda Samskip því fram að töfina á tilboðsgerð til Innnes hafi „*einnig*" verið að rekja til þess að Samskip hafi verið að reyna að semja við þjónustuaðila sína í Norður-Ameríku um að draga hækkanir til

[6607] Mgr. 1203 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig mgr. 122 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.
[6608] Mgr. 1204 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6609] Mgr. 1205 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6610] Mgr. 1205 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6611] Mgr. 990 í athugasemdum Samskipa við AII.

baka, sbr. tölvupóst (S)viðskstj1 22. mars 2010. Halda Samskip því fram að undir lok marsmánaðar hafi verið óvissa um staðfest verð frá APL og óljóst verið hvort tiltekin hækkun ætti að taka gildi frá 1. apríl 2010. Samskip leggja þó ekki fram nein gögn til stuðnings þessari fullyrðingu sinni.[6612]

14408. Þessi fullyrðing Samskipa stenst ekki þar sem (S)viðskstj1 fór með rangt mál gagnvart Innnes í tölvupóstinum 22. mars 2010. Í tölvupósti (S)frkvstj-N-Am 4. mars 2010 kom fram hvað verð APL myndi hækka mikið þann 1. apríl 2010. Átti (S)frkvstj-N-Am fund með APL 17. mars 2010 þar sem tekin var ákvörðun um endanlega hækkun, sbr. tölvupóst hans til (S)forstö-innfl1 daginn eftir. Gögn málsins benda ekki til þess að (S)frkvstj-N-Am hafi eftir það átt frekari samskipti við APL til að reyna að ná fyrirhugaðri hækkun til baka. Tilgangurinn með þessum ósannindum (S)viðskstj1 var líklega sá að kaupa tíma gagnvart Innnes þar sem Samskip höfðu tekið meðvitaða ákvörðun um að reyna að draga það að svara fyrirtækinu þar til ljóst væri hvernig færi með samninginn við ÍSAM. Þannig átti ekki að gera Innnes tilboð fyrr en ljóst væri hvort Eimskip myndi virða markaðsskiptinguna um ÍSAM.

14409. Í athugasemdum Samskipa segir að verðhækkun hafi orðið 1. apríl 2010 og því hafi (S)viðskstj1 og (S)frkvstj-N-Am enn verið að vinna í verðtilboði til Innnes 16. apríl 2010, sbr. tölvupóst þann dag. Sjá megi (S)frkvstj-N-Am hnýta í það að endanlegt tilboð hafi ekki legið fyrir þann 19. apríl 2010. Af samskiptunum sé ljóst að einhver skekkja hafi verið gerð í upphaflegum útreikningi á verði en 20. apríl 2010 hafi starfsmenn Samskipa verið að kasta fram verði sín á milli.[6613]

14410. Þá telja Samskip að svo „*virðist*" sem APL hafi bætt við hækkun sem Samskip hafi ekki samþykkt sem þurft hafi að fara aftur yfir til að geta boðið Innnes lokaverð, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-N-Am 21. apríl 2010. Telja Samskip að í ljósi framangreinds séu engin efni til að gera töfina tortryggilega.[6614]

14411. Ekki er unnt að fallast á þetta. Af gögnum málsins er ljóst að endanlegt verð APL lá fyrir 17. mars 2010. Það var alfarið ákvörðun Samskipa að vinna ekki frekar í tilboðinu til Innnes fyrr en um miðjan apríl 2010. Þá er það rangt hjá Samskipum að leita hafi þurft eftir nýju verði vegna þess að APL hafi bætt við hækkun sem Samskip hafi ekki samþykkt. Ástæða þess að leita hafi þurft eftir nýju verði hafi verið sú að Samskip samþykktu ekki tilboð APL, sbr. tölvupóst 4. mars 2010, vegna þess að það var dregið vísvitandi að svara Innnes. Þar sem Samskip drógu það að samþykkja tilboð APL féll það úr gildi en reglur í Bandaríkjunum gera þær kröfur að skrá þurfi verð hjá Federal Maritime Commission. Í umræddum tölvupósti (S)frkvstj-N-Am 21. apríl 2010 segir: „*Þar sem þessi verð voru ekki skráð enda ekki samþykkt, verð ég að fara í þá aftur og biðja um endurnýjað tilboð.*"

14412. Að mati Samskipa var eðlilegt að fyrirtækið setti það í forgang að ljúka samningnum við ÍSAM og að þeir samningar gengju framar viðræðum við Innnes. Heildarflutningar fyrir ÍSAM og Mekka hafi verið um 900 TEU á ári meðan Innnes óskaði eftir flutningi á um 200 TEU frá Norður-Ameríku.[6615]

14413. Af þessu tilefni skal tekið fram að ekki er gagnrýnt að samningur við stóran viðskiptavin sé settur í forgang. Horft til samtímagagna Samskipa, hvort sem það er á samráðstímabilinu eða fyrir eða eftir það, þá hefði slíkt þó ekki átt að koma í veg fyrir að Samskip myndu sína í verki að Innnes gæti séð sér hag í því að færa viðskiptin frá Eimskip, t.d. með því að tilboð. Það að Samskip hafi dregið í átta vikur að svara tilboðsumleitan Innnes er í samræmi við önnur samtímagögn sem sýna að fyrirtækið ætlaði að virða markaðsskiptinguna við Eimskip. Hér þarf líka að horfa til atvika og virða saman atvik vegna Innnes fyrr á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 14.6. Þar virtu Samskip einnig hina samfelldu markaðsskiptingu.

[6612] Mgr. 1206 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6613] Mgr. 1206 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6614] Mgr. 1206 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6615] Mgr. 1207 í athugasemdum Samskipa við AII.

14414. Þá ber að hafa í huga að Innnes var stærri viðskiptavinur hjá Eimskip en ÍSAM hjá Samskipum samkvæmt framansögðu, en Innnes flutti inn árlega um 1000-1200 TEU, sbr. tölvupóstsamskipti (S)viðskstj1 og Innnes í apríl 2011, sbr. kafla 14.35.4. Jafnframt er ljóst að Innnes var samkvæmt viðaukanum frá nóvember 2008 frjálst að flytja inn vörur með öðrum flutningsaðila en Eimskip ef fyrirtækið fengi betri kjör annars staðar. Ljóst er að Samskip höfðu því tækifæri til að ná auknum viðskiptum við Innnes, þ.e. umfram umræddar 200 TEU, væri raunverulegur áhugi fyrir hendi.

14415. Samskip vísa til tölvupósts (S)forstö-innfl1 til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 5. mars 2010. Hafna Samskip því að túlka megi tölvupóstinn þannig að fyrirtækið hafi ekki ætlað að gera tilraun til að ná Innnes í viðskipti og hækka í staðinn verð gagnvart öðrum viðskiptavinum. Samkvæmt tölvupóstinum hafi upplýsingar borist frá Innnes um að til stæði að gera nýjan samning við Eimskip sem fæli í sér einhverja verðhækkun.[6616]

14416. Hér er ekki rétt með farið. Samkvæmt tölvupóstinum sem sendur var á föstudegi var Eimskip að þrýsta á samning við Innnes. Velti (S)frkvstj-N-Am því jafnframt upp hvað Samskip gætu boðið Innnes en Innnes teldi að Eimskip myndi fara fram á hækkun. Hafði (S)frkvstj-N-Am sagt við Innnes að fyrirtækið myndi heyra frá Samskipum á mánudeginum. Þá upplýsti hann að næsti fundur Innnes með Eimskip yrði eftir tíu daga. Af tölvupóstinum að dæma var því ekkert fast í hendi varðandi samning Eimskips við Innnes enda skrifaði Innnes ekki undir nýjan samning við Eimskip fyrr en 18 mánuðum síðar. Er því ljóst að Samskip höfðu möguleika á að reyna að ná þessum samningi ef áhugi var fyrir hendi. Jafnframt er ljóst, líkt og getið er hér að framan, að hafi Samskip ekki haft áhuga á að ná heildarviðskiptum Innnes var engu að síður tækifæri til að ná auknum viðskiptum fyrirtækisins þar sem Innnes var frjálst að flytja inn vörur með öðrum flutningsaðila en Eimskip ef fyrirtækið fengi betri kjör annars staðar.

14417. Þá segir í athugasemdum Samskipa að markmið fyrirtækisins á þessum tíma hafi verið að halda viðskiptum við ÍSAM með nýjum samningi en bjóða Innnes samkeppnishæft verð í þá takmörkuðu flutninga þar sem fyrirtækið hafði óskað eftir tilboði. Ljóst sé að Samskip og ÍSAM hafi ekki skrifað undir samning fyrr en 27. maí 2010 og því hafi verið unnið að tilboðum fyrir báða aðila á þeim tíma. Byggja Samskip á því að þótt „*einhverjar*" tafir hefðu orðið á tilboði til Innnes, sem fyrirtækið vill meina að hafi einkum verið vegna óvissuþátta um það verð sem Samskip gætu fengið í flutningum milli Norður-Ameríku og Evrópu, hafi verið unnið að báðum málum á sama tíma. Það hafi svo alfarið verið ákvörðun Innnes að semja við Eimskip á ný, og ákvörðun ÍSAM að endurnýja samninginn við Samskip fremur en að ganga til samninga við Eimskip.[6617]

14418. Samtímagögn sýna að Samskip höfðu ekki áhuga á að reyna að ná heildarviðskiptum Innnes, sem var með lausan samning á þessum tíma. Þannig sýna þau t.a.m. að ekkert var unnið í tilboði Samskipa til Innnes frá 4. mars til 19. apríl 2010, eða í rúmar sex vikur. Þegar Samskip sendu loks verð til Innnes voru að mati (S)forstö-innfl1 forsendur til að skrifa undir nýjan samning við ÍSAM, sbr. kafla 14.35.2, þrátt fyrir að það hafi svo dregist til 27. maí 2010. Þannig biðu Samskip með að senda Innnes tilboð þangað til fyrirtækið taldi ljóst að það næði nýjum samningi við ÍSAM. Svo virðist sem ekki hafi verið um samkeppnishæft tilboð frá Samskipum að ræða því að mati Innnes var það „*svo hátt að það væri aldrei grundvöllur að stunda innflutning frá USA á þessum forsendum.*", sbr. tölvupóst Innnes til Samskipa frá 4. maí 2010.

14419. Í athugasemdum Samskipa að segir jafnframt að það hafi alfarið verið ákvörðun Innnes að semja við Eimskip og ákvörðun ÍSAM að endurnýja samninginn við Samskip.[6618] Þá mótmæla Samskip þeirri ályktun Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hafi beðið með að gefa Innnes tilboð sökum þess að það

[6616] Mgr. 1208 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6617] Mgr. 1208 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6618] Mgr. 1208 í athugasemdum Samskipa við AII.

vildi sjá hvort Eimskip myndi „*halda friðinn*" vegna ÍSAM. Enginn friður hafi ríkt um ÍSAM frekar en aðra viðskiptavini. Samskip hafi í þessu tilviki og mörgum öðrum haft áhyggjur af því hvernig Eimskip kynni að bregðast við ef Samskip myndu ná viðskiptum af fyrirtækinu. Því hafi það verið forgangsatriði að reyna að loka samningi við ÍSAM. Segja Samskip að það hafi verið ótti við samkeppnina sem réð þessari áherslu í samningum Samskipa. [6619]

14420. Jafnframt telja Samskip ljóst að tilboðið til Innnes hafi ekki verið til málamynda eða hluti af „*friði*". Tilboðið hafi verið gert í því skyni að ná umræddum viðskiptum en Eimskip, sem hafi verið í yfirburðastöðu í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku, hafi einfaldlega boðið betur.[6620]

14421. Þótt Innnes hafi tekið þá ákvörðun að semja við Eimskip 18 mánuðum síðar sýna samtímagögn að Samskip veittu ekki samkeppnislegt aðhald við þá ákvörðunartöku. Þvert á móti eru sterkar vísbendingar um að Innnes hafi ekki getað metið það svo að Samskip væru áhugasöm að fá viðskipti Innnes eða reiðubúin að bjóða fyrirtækinu samkeppnishæf kjör. Byggjast þær ályktanir á samtímagögnum sem sýna að Samskip höfðu ekki raunverulega áhuga á að reyna að ná viðskiptum Innnes.

14422. Varðandi tilvísun Samkeppniseftirlitsins til fundar (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 11. október 2010, vísa Samskip til fyrri athugasemda sinna. Halda Samskip því fram að fundir þessara starfsmanna fyrirtækjanna hafi einvörðungu varðað endurnýjun á samningi um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Samskip og Eimskip hafi aldrei átt í neinni markaðsskiptingu eða verðsamráði, hvorki á þeim fundum né öðrum.[6621]

14423. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi mótmæli Samskipa. Fyrir liggur að nokkrir helstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um málefni sem féllu undir starfsemi fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði „*Nýtt upphaf*" verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum og gámasamstarfið var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um „Nýtt upphaf" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi fundur 11. október 2010.

14424. Í kafla 14.33 er vísað til funda (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 2., 8., og 11. nóvember 2010. Vísa Samskip í því sambandi til svara fyrirtækisins þar sem Samskip reifa skýringar að baki hverjum og einum fundi. Ítreka Samskip að um hafi verið að ræða samningafundi Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríkuflutninga þar sem fyrirtækið hafi verið viðskiptavinur Eimskips. Hafi þessir fundir ekki tengst málefnum Innnes með nokkrum hætti.[6622]

14425. Varðandi símtal (S)viðskstj1 og (E)sölustj-innanl1 19. nóvember 2010 vísa Samskip til athugasemda fyrirtækisins við kafla 18. Gámurinn, sem Samskip hafi verið með á leigu, hafi vegna mistaka verið notaður fyrir flutning ÖES með Eimskip. ÖES hafi síðan selt gáminn. Í umræddum samskiptum hafi Samskip leitað eftir bótum frá Eimskip vegna vanheimildar við sölu á gáminum. Önnur atriði hafi ekki verið rædd og málefni Innnes ekkert tengst þeim fundi.[6623]

14426. Varðandi fund (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am í Bandaríkjunum 24. nóvember 2010 ítreka Samskip svör sín við kafla 14.33.8. Málefni tengd framkvæmd Norður-Ameríkusamningsins hafi verið rædd á fundinum en ekki málefni Innnes.[6624]

[6619] Mgr. 1209 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig mgr. 123 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.
[6620] Mgr. 1209 í athugasemdum Samskipa við AII. Sjá einnig mgr. 121 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.
[6621] Mgr. 1209 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6622] Mgr. 1210 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6623] Mgr. 1211 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6624] Mgr. 1212 í athugasemdum Samskipa við AII.

14427. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið dragi mjög víðtækar ályktanir af ummælum um „*grænlensk*" verð og „*venjuleg*" verð. Hafna Samskip þessum ályktunum sem röngum. Segir í athugasemdunum að tilvísun til grænlensks verðs hafi verið tilvísun til mikilla undirboða sem fyrirtækið geti eðli málsins samkvæmt ekki stundað að staðaldri. Með tilvísun til venjulegs verðs hafi verið átt við hefðbundið samkeppnishæft verð sem sé í eðlilegu samræmi við flutt magn hverju sinni.[6625] Þá mótmæla Samskip fullyrðingum Samkeppniseftirlitsins um að (S)forstö-innfl1 hafi ekki viljað að Innnes væri boðið það gott verð að möguleiki væri á því að Samskip myndu fá viðskiptin. Það hafi að sjálfsögðu verið markmiðið í þessu tilviki, sem og öllum öðrum, að reyna að ná viðskiptunum. (S)forstö-innfl1 hafi að sjálfsögðu viljað fá þessi viðskipti.[6626]

14428. Samskip kveða fyrirspurn Innnes hafi snúið að flutningum sem voru 24-28 TEU. Svo lítið magn réttlætti ekki að bjóða viðkomandi lægsta verð á markaði, en stefna Samskipa hafi verið sú að bjóða stærri viðskiptavinum bestu kjörin. Hafi Samskip því gert Innnes tilboð í þessa smærri flutninga í samræmi við umfang viðskiptanna og verðstefnu fyrirtækisins. Taka Samskip fram að rekstur skipafélags gangi ekki út á að bjóða verð undir kostnaði til allra viðskiptavina, stórra sem smárra.[6627] Er því hafnað að verðtilboð Samskipa til Innnes hafi ráðist af markaðsskiptingu milli Eimskips og fyrirtækisins.[6628]

14429. Gefur spurning (S)viðskstj1 til (S)forstö-innfl1 31. janúar 2011 um hvort Samskip ætti að vera „„*grænlenskir*" *á þennan flutning?*" sterklega til kynna að hann hafi talið að Samskip gætu boðið gott verð í þá flutninga sem Innnes óskaði eftir tilboð í frá Aarhus í janúar 2011. Þeirri hugmynd hafnaði (S)forstö-innfl1 strax og vildi bjóða venjulegt verð. Er það til marks um óvirka samkeppni og einbeittan vilja til að halda „*friðinn*".

14430. Fullyrðingar Samskipa um að fyrirtækið hafi að sjálfsögðu haft að markmiði að ná öllum viðskiptum eru ekki í samræmi við gögn málsins. Þá er fullyrðingin heldur ekki í samræmi við aðrar fullyrðingar Samskipa í athugasemdum þeirra, sbr. m.a. mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AII þar sem fram kemur að Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips þar sem fyrirtækið hafi haft áhyggjur af því að Eimskip myndi hefna sín. Þannig höfðu Samskip m.a. ekki áhuga að reyna að ná í viðskipti IKEA, sbr. umfjöllun í kafla 14.29. Þannig hafa Samskip staðfest að tekin hafi verið ákvörðun um að einbeita sér að eigin viðskiptavinum, m.a. ÍSAM, og að fyrirtækið hafi óttast hefnd Eimskips ef það reyndi að sækja á viðskiptavini þess. Gögn málsins sýna jafnframt áhugaleysi Samskipa þegar kom að tilboðsgerð til viðskiptavina Eimskips, þ.e. að ekki hafi verið markmiðið að ná viðkomandi í viðskipti. Þá má sjá allt aðra nálgun hjá Samskipum gagnvart Innnes á árinu 2013 þegar markaðsskiptingin við Eimskip var tekin að fjara út, sbr. kafla 21 í ákvörðun.

14431. Samskip vísa til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.35.4 og vilja árétta tvennt í því sambandi.[6629] Í fyrsta lagi hafi Samskip verið að endursemja um heildarflutninga við Húsasmiðjuna þegar Innnes bað um tilboð í örfáa gáma. Því hafi verið um mun minni hagsmuni að ræða í tilfelli verðfyrirspurnar Innnes. Vísa Samskip í því sambandi til fyrri sjónarmiða sinna varðandi aðferðafræði og mat á viðskiptum. Hafi Samskip ekki viljað eiga á hættu að Eimskip myndi svara fyrir sig með því að keyra niður verð gagnvart Húsasmiðjunni áður en Samskip væru búin að tryggja sér þann samning.[6630]

14432. Hér staðfesta Samskip þá aðferðafræði að fyrirtækið hafi ítrekað dregið að gera viðskiptavinum Eimskips tilboð á rannsóknartímabilinu. Samkeppniseftirlitið telur rétt að benda á að framangreint svar varðandi Húsasmiðjuna virðist í ósamræmi við það sem fram kemur í athugasemdum Samskipa varðandi það

[6625] Mgr. 1213 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6626] Mgr. 1214 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6627] Mgr. 1215 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6628] Mgr. 1216 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6629] Mgr. 1217-1218 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6630] Mgr. 1218 í athugasemdum Samskipa við AII.

tilvik, sbr. mgr. 1191 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Þannig halda Samskip því fram að „*ljóst*" sé að það verð sem Samskip bauð Húsasmiðjunni hafi verið mjög lágt og of lágt til að Eimskip gæti boðið betur. Miðað við þær skýringar þurftu Samskip ekki að hafa áhyggjur af Húsasmiðjunni í tengslum við tilboðsgerð til Innnes. Eru þessar skýringar Samskipa ekki trúverðugar.

14433. Í öðru lagi halda Samskip því fram að fyrirtækinu hafi aldrei staðið til boða að fá heildarflutningsviðskipti Innnes. Því sé framsetning Samkeppniseftirlitsins villandi.[6631]

14434. Þrátt fyrir að Innnes hafi ekki leitað formlega eftir verði í heildarflutninga fyrirtækisins voru Samskip engu að síður meðvituð um að samningur fyrirtækisins væri laus. Gerðu Samskip þrátt fyrir það enga tilraun til þess að sækjast eftir heildarflutningum Innnes á árinu 2011.

14435. Þá vísa Samskip til þess sem fram kemur í gögnum Eimskips varðandi hækkunarþörf. Telja Samskip að gögnin sýni að mjög málefnalegar ástæður hafi legið að baki áherslum Eimskips um að ná fram „*einhverjum*" leiðréttingum í nýjum samningi við Innnes. Gera Samskip ráð fyrir því að verð til Innnes hafi verið vel undir kostnaði á þessum tíma.[6632]

14436. Með virkri samkeppni er ekki sjálfgefið eða einhvers konar náttúrulögmál að keppinautar geti látið breytingar á vísitölum, kostnað, framlegðarkröfur, fjárhagsáskoranir eiganda, kröfur lánadrottna eða hvað annað sem þeir vilja horfa til renna út í verðlag til kaupenda vöru eða þjónustu. Hafa ber í huga að óvissa um viðbrögð keppinauta á markaði og þar að lútandi áhætta er tengist m.a. verðbreytingum (e. risks of uncertainty) er afar mikilvæg virkri samkeppni. Sjálfstæði keppinauta og þessi æskilega óvissa fyrirtækja eru grunnstoðir virkrar samkeppni. Samtímagögn, þ. á m. framangreind gögn, sýna að með samfelldu samráði Samskipa og Eimskips var grafið undan þessum grunnstoðum. Þar sem virk samkeppni ríkir og flutningskerfi er ekki fullnýtt þá sé aðilum erfiðara um vik að velta hækkunum út í verðlagið.

14437. Verður að telja að á þeim mörkuðum þar sem virk samkeppni ríkir og afkastageta er ekki fullnýtt sé fyrirtækjum erfiðara um vik að velta kostnaðarhækkunum út í verðlagið. Þannig má t.d. benda á umfjöllun í kafla 14.3 þar sem fram kemur að þrátt fyrir að ÖES stæði frammi fyrir miklum kostnaðarhækkunum taldi fyrirtækið sér ekki fært að velta þeim út í verðlagið. Er ekkert komið fram um að verð Innnes hjá Eimskip hafi á þessum tíma verið undir kostnaði, en Eimskip hefur ekki haldið því fram. Á þessum tíma var flutningskerfi Samskipa til landsins frá Evrópu vannýtt. Staðhæfing Samskipa um að Innnes hafi ekki viljað semja við fyrirtækið um allan sinn innflutning og/eða innanlandsflutninga er í hrópandi ósamræmi við samtímagögn enda reyndi viðskiptavinurinn allt frá seinni hluta árs 2008 að komast hjá endurteknum verðhækkunum Eimskips með því að leita til Samskipa, en án árangurs, sbr. kafla 14.5 og 14.6.

14438. Að mati Samskipa sýnir tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj1 4. apríl 2011 að fyrirtækið hafi lagst yfir tilboð Innnes af heilum hug og sóst eftir að afla nauðsynlegra upplýsinga til að geta gefið Innnes rétt forflutningsverð í umræddan flutning. Með tilvísun til „*slag[s]*" sé sýnilega verið að vísa til samninga við erlenda flutningsaðila um lægra flutningsverð þar sem um hafi verið að ræða staði þar sem forflutningur hafi verið dýr. Telja Samskip jafnframt að viðbrögð (S)forstö-innfl1 sýni að hann hafi talið rétt að reyna að nota tækifærið og fá aukin viðskipti frá þeim um leið.[6633]

14439. Segja Samskip að fyrirtækið hafi reynt að fá Innnes í viðskipti með því að stilla upp verðtilboðum eftir mögulegri hlutdeild af heildarflutningsmagni viðskiptavinarins. Telja Samskip að af samskiptunum sé ljóst að fyrirtækið hafi reynt að seilast í enn frekari viðskipti við Innnes en það fyrirtæki hafi óskað eftir.

[6631] Mgr. 1218 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6632] Mgr. 1219 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6633] Mgr. 1220 í athugasemdum Samskipa við AII.

Samkvæmt verðstefnu Samskipa hafi stærri viðskiptavinum verið boðið betra verð. Þá sjáist af tölvupóstinum að Samskip hafi talið hægt að ná fram hagræðingu frá nokkrum birgjum. Samskiptin hafi því verið afar skýr um vilja Samskipa til að ná í aukin viðskipti við Innnes og leita leiða til að lækka flutningskostnað þess. Séu samskiptin einnig til marks um að Samskip hafi leitast við að bjóða verð sem var í samræmi við umfang viðskipta. Um eðlileg samskipti hafi verið að ræða og ekki nokkurt merki þess að allt væri gert á forsendum „*friðar*".[6634]

14440. Sú staðhæfinga Samskipa að tilvísun til slags vísi til „*slags*" við erlenda flutningsaðila hefur enga stoð í samtímagögnum, en Samskip leggja þess utan ekki fram nein gögn máli sínu til stuðnings. Nærtækasta skýringin er vitaskuld að (S)forstö-innfl1 sé að vísa til slags við Eimskip. Hvað sem því líður eru þessi viðbrögð (S)forstö-innfl1 ekki til marks um áhuga á að fá stóran innflutningsaðila í viðskipti. Erindi Innnes var ekki sinnt og málið sett í bið. Af svari Innnes við fyrirspurn (S)viðskstj1 frá 26. apríl 2011 um heildarmagn í innflutningi á ári verður ekki betur séð en að Innnes hafi haft fullan vilja til að semja um það magn við Samskip, sbr. kafla 14.35.4. Ljóst er að Samskip fylgdu þessu ekki eftir af fullri alvöru enda var ekki virk samkeppni á markaðnum vegna samráðsins við Eimskip.

14441. Þá telja Samskip ljóst að Innnes hafi tafið samningaviðræður við bæði Samskip og Eimskip til að fresta því að fá hækkanir á sig í nýjum samningi og til að fá fram sem lægsta verð af hálfu beggja fyrirtækjanna, sbr. kafla 14.35.4.[6635]

14442. Að lokum ítreka Samskip fyrri svör varðandi rekstraráætlanir og forsendur þeirra. Telja Samskip tilhæfulausa þá staðhæfingu Samkeppniseftirlitsins að í rekstraráætlun hafi komið fram að ekki hafi átt að reyna að ná Innnes í viðskipti. Í rekstraráætlunum hafi að jafnaði ekki verið gert ráð fyrir því að fyrirtækið myndi missa tiltekna viðskiptavini né ná tilteknum viðskiptavinum. Hins vegar sé ljóst að sóst hafi verið eftir öllum viðskiptum sem raunhæft hafi verið að gera ráð fyrir að ná, þ. á m. við Innnes. Telja Samskip samtímagögn sýna að fyrirtækið hafi lagt vinnu í að reyna að ná sem stærstum hluta þeirra viðskipta.[6636]

14443. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á staðhæfingu Samskipa um að í rekstraráætlunum fyrirtækisins sé almennt ekki gert ráð fyrir að fyrirtækið missi eða tapi viðskiptavinum. Ljóst er af gögnum málsins að Samskip gerðu t.d. ráð fyrir að ná annað hvort N&O eða Innnes í viðskipti í rekstraráætlun fyrir árið 2009. Þá gerðu Samskip ráð fyrir að missa viðskiptavin í rekstraráætlun fyrir árið 2013, er nefndur var Lúser ehf., sbr. kafla 14.48. Í þeirri rekstraráætlun gerðu Samskip jafnframt ráð fyrir að ná ekki í viðskipti Innnes, Aðfanga eða ÖES „*ef*" fyrirtækinu tækist að framlengja samningana við OJK, Garra og N&O. Þá kemur það mjög skýrt fram í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2012 að ekki átti að reyna að ná viðskiptum Innnes þrátt fyrir að samningur þess við Eimskip væri að losna. Í áætluninni segir nánar tiltekið: „*Innnes eru enn með lausan samning við Eimskip, en ekki er gert ráð fyrir neinum breytingum er varðar þeirra flutninga. […]. Megin áherslur verða að halda núverandi viðskiptavinum en jafnframt að vinna í að taka magn frá smærri viðskiptavinum sem eru hjá samkeppnisaðilum*." Ekki fer á milli mála að með þessu er átt að ekki eigi að reyna að ná Innnes í viðskipti enda gerði fyrirtækið á sama tíma ráð fyrir áframhaldandi ró á innflutningsmarkaði, að skipafélögin myndu halda að sér höndum og hækka eða halda uppi verði. Það skapaði kjöraðstæður fyrir Eimskip að hækka verð gagnvart Innnes.

14444. Þá er sú fullyrðing að Samskip hafi sóst „*eftir öllum viðskiptum sem raunhæft var að ná*" hvorki í samræmi við samtímagögn né sjónarmið fyrirtækisins. Þannig kemur t.d. fram í mgr. 1022 í

[6634] Mgr. 1221-1222 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6635] Mgr. 1223 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6636] Mgr. 1224 í athugasemdum Samskipa við AII.

athugasemdum Samskipa við AII að Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips þar sem fyrirtækið hafi haft áhyggjur af því að Eimskip myndi hefna sín.

14445. Varðandi þá röksemd Samskipa að fyrirtækið hafi verið að reyna að ná til sín stærstum hluta viðskipta Innnes þá er ekki að sjá í gögnum málsins að Samskip hafi sótt það gagnvart Innnes að öðru leyti. Í tölvupóstinum til Innnes kom fram að Samskip myndu að sjálfsögðu endurskoða verðið sem boðið var ef fyrirtækið fengi stærri hlutdeild í flutningum Innnes. Af gögnum málsins verður ekki séð að Samskip hafi haft frumkvæði að slíku tilboði til Innnes á árinu 2011 þó svo tækifæri hafi verið til.

26.36. Um atvik tengd Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál

14446. Í kafla 14.36 er fjallað um atvik á árunum 2009–2011 sem varða hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips og tengjast viðskiptum fyrirtækjanna við Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál. Í mgr. 1524-1594 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram sjónarmið fyrirtækisins við umrædda umfjöllun.

14447. Við eftirfarandi umfjöllun ber að hafa í huga að í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip um *„skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum*", sbr. liður 1.2 í 1. gr. sáttarinnar.

14448. Í mgr. 1524 í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til fyrri umfjöllunar þess um *„Nýtt upphaf*" glærur (E)forstj. Samskipum hafi ekki verið kunnugt um glærukynninguna fyrr en við skýrslutöku af (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu á árinu 2018. Að mati Samskipa hafi Samkeppniseftirlitið ekki sýnt fram á aðkomu eða vitund fyrirtækisins um inntak hennar.

14449. Samkeppniseftirlitið hefur ekki haldið því fram að Samskip hafi séð glærukynningu (E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj um *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Engu að síður er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi átt í samráði sem hófst í kjölfar funda fyrirtækjanna 6. júní 2008 þar sem m.a. voru rædd atriði sem fram koma á umræddri glærukynningu, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7, 8 og 9.

14450. Samskip hafna því í mgr. 1524 og 1527-1534 í athugasemdum við AII að hafa átt í ólögmætu samráð við Eimskip við undirbúning eða framkvæmd breytinga á siglingakerfum fyrirtækjanna árið 2008 eða breytingar á samningi Samskipa við Alcoa. Vísar fyrirtækið m.a. til fyrri athugasemda sinna þar að lútandi. Í mgr. 66 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022, er því hafnað að samkomulag hafi verið milli Eimskips og Samskipa um markaðsskiptingu á rannsóknartímabilinu. Þá hafna Samskip því í mgr. 1525 og 1526 að samráð hafi verið fyrir hendi í tengslum við útflutning. Að mati Samskipa eru ályktanir Samkeppniseftirlitsins rangar og ekki í samræmi við gögn málsins.

14451. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim, sbr. umfjöllun í kafla 7, 8 og 9. Eins og þar er rakið er það niðurstaða eftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér samráð í tengslum við breytingar á siglingarkerfum fyrirtækjanna og takmörkun flutningaframboðs á árinu 2008. Varðandi samráð markaðsskiptingu og tengt útflutningi vísast til umfjöllunar hér á eftir í kafla 20 og 14 í ákvörðun. Jafnframt vísar Samkeppniseftirlitið til sáttar Eimskips þar sem samráðið er viðurkennt.

26.36.1. Skjalið *„Markaðsskipting*"

14452. Í mgr. 1535-1536 í athugasemdum við AII vísa Samskipa til samkomulags við Alcoa frá 2008. Samkomulagið hafi tryggt Samskipum flutninga sem námu að lágmarki 300 þúsund tonnum á ári en heildarframleiðsla Alcoa hafi numið rúmlega 340 þúsund tonnum. Af þeim sökum hafi það reglulega komið fyrir að Alcoa hafi jafnframt flutt framleiðsluvörur sínar með Eimskip þrátt fyrir að samningur fyrirtækisins við Samskip hafi verið mun hagstæðari. Kveða Samskip fyrirtækið ekki hafa haft nein

samningsbundin úrræði til að sporna við þessu svo lengi sem Samskipum voru tryggðar tekjur sem samsvöruðu flutningum að lágmarki 300 þúsund tonnum á ári. Þessir flutningar Eimskips hafi átt sér stað jafnt fyrir sem eftir hið ætlaða samráð. Í skjali (S)frkvstj-millilandasv frá mars 2009 hafi einfaldlega verið að áætla umræddda flutninga út frá flutningsgetu Samskipa og framleiðslugetu Alcoa. Miðað við óbreytta framleiðslu hafi verið óhjákvæmilegt að einhver hluti framleiðslunnar yrði fluttur með Eimskip. Ekki hafi verið nokkur samskipti milli Eimskips og Samskips um þetta.

14453. Líkt og fram kemur í kafla 9.2.1 töldu Samskip sig eiga tilkall til alls útflutnings á áli Alcoa fyrir Evrópumarkað, sbr. einnig minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júní 2008 og áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010.[6637]

14454. Alcoa leitaði ekki til Eimskips um reglulega flutninga á áli til Rotterdam fyrr en eftir að Samskip höfðu takmarkað flutningsgetu sína gagnvart fyrirtækinu í nóvember 2008. Þá ber að hafa í huga að hafi verið skortur á flutningsgetu Samskipa var hún tilkomin vegna samráðs Samskipa við Eimskip varðandi takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna á árinu 2008 sem var svo framhaldið fram á árið 2013.

14455. Af glærum útflutningsdeildar Eimskips að fyrirtækið mat það jafnframt svo að það væri að *„höggva í"* í flutninga er tilheyrðu Samskipum samkvæmt flutningasamningi Samskipa við Alcoa. Í tölvupósti (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj 31. janúar 2013 kemur einnig skýrt fram að Eimskip leit svo á að Samskip væru með samninginn við Alcoa um flutningana til Rotterdam og Immingham en ekki Eimskip, en þar segir: *„Samskip hefur verið með flutningasamninginn við Alcoa um ál- og gjallflutningana (380.000 – 400.000 tonn á ársgrundvelli) frá Reyðarfirði til Rotterdam og Immingham, því sá samningur var við Samskip (ca. 380.000 – 400.000 tonn á ársgrundvelli) […] Flutningasamningur okkar við Alcoa er hins vegar um rafskautaflutninga frá Mosjoen, Noregi til Reyðarfjarðar og skautleifar og ryk frá Reyðarfirði til Mosjoen.[…]"*[6638] Þannig gekk Eimskip út frá því að Samskip væru með samning varðandi allan útflutning Alcoa á áli til Rotterdam.

14456. Samskip hafna því í mgr. 1537 í athugasemdum við AII að hafa átt í ólögmætum samskiptum við Eimskip vegna upplýsingaöflunar (S)forstö-flutnstj, sbr. skjalið sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)frkvstj-millilandasv 1. Apríl 2009. Ályktun um slíkt sé ekki í samræmi við gögn málsins.

14457. Fjallað er um framangreint skjal í kafla 20.4.1.4. Þar kemur m.a. fram að ekki sé trúverðugt að þær upplýsingar sem fram komi í skjölum Samskipa, m.a. nákvæmar upplýsingar um magn flutninga sem Eimskip tapaði í Færeyjum til keppinauta og verðlagningu þeirra flutninga, hafi verið opinberar á þeim tíma þegar (S)forstö-flutnstj vann sína greiningu. Þegar gögnin um umræður innan Eimskips og síðan um greiningarvinnu innan Samskipa eru virt heildstætt er líklegt að Samskip hafi búið yfir upplýsingum sem hafi borist frá Eimskip. Vísar Samkeppniseftirlitið að öðru leyti til umfjöllunar í framangreindum kafla.

26.36.2. Ánægja með samráðið varðandi flutninga fyrir Alcoa

14458. Í mgr. 1538-1540 og 1586 í athugasemdum Samskipa við AII hafnar fyrirtækið því að enginn hvati hafa verið fyrir það að flytja meira en 300 þúsund tonn fyrir Alcoa. Flutningsgeta Samskipa eftir breytingarnar 2008 hafi ekki ráðið við meira og í gögnunum sé einungis vísað til þeirrar staðreyndar. Ljóst hafi verið að Eimskip eða annar flutningsaðili myndi flytja það sem umfram var. Forsendur hafi brostið fyrir flutningasamningi Samskipa og Alcoa frá árinu 2007 og Alcoa kosið að semja við Samskip á grundvelli

[6637] Sjá nánar kafla 14.36.2 og 14.36.3 í ákvörðun.
[6638] Afritaður tölvupóstur frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.1054217.

tillögu Samskipa um breytt þjónustustig og hærra flutningsgjald. Kjör Alcoa hafi samt sem áður verið mjög góð.

14459. Í mgr. 1541-1542, 1585-1586 í athugasemdum Samskipa við AII hafna Samskip því að í gildi hafi verið samningur milli Samskipa og Eimskips varðandi þá flutninga sem féllu undir samning Samskipa við Alcoa en fyrirtækið gat ekki sinnt eða að Samskip hafi falið Eimskip hluta af samningsbundnum flutningi Alcoa. Ekkert í gögnum málsins bendi til þess. Þá er því haldið fram að Samskip hafi ekki verið með samning um *„allan flutning*" á framleiðslu Alcoa heldur einungis með tryggingu á magni sem hafi að lágmarki verið 200 þúsund tonn í upphaflegum samningi en farið upp í 300 þúsund tonn með samningnum frá 2008 en framleiðslugeta Alcoa hafi verið mun meiri.

14460. Það hafi verið ákvörðun Alcoa að flytja hluta af vörum sínum með Eimskip. Um hafi verið að ræða afleiðingu af samningi Samskipa og Alcoa. Samskip hafi ekki komið að samningum Eimskips við Alcoa og ekki átt í neinum samskiptum eða samráði við Eimskip um flutninga fyrir Alcoa eða framkvæmd breytinga á siglingarkerfi Samskipa árið 2008.

14461. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim. Skal nú gerð nánari grein fyrir því.

14462. Samkeppniseftirlitið vísar til fyrri umfjöllunar um samning Samskipa og Alcoa og atvik tengd flutningum fyrirtækisins, sbr. umfjöllun hér að framan og í kafla 8 og 9. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi átt í samráði í tengslum við takmörkun á flutningsgetu sinni árið 2008. Mikilvægt atriði í þessu ferli voru þeir erfiðleikar sem Samskip stóðu þá frammi fyrir gagnvart flutningaþörf Alcoa. Þetta vandamál var hægt að leysa með því að Eimskip kæmi í auknum mæli að þeim flutningum fyrir Alcoa sem Samskip gætu ekki sinnt er leiddi m.a. til þess að Eimskip tók að sér að flytja ál Alcoa til Rotterdam sem Samskip gátu ekki flutt vegna minni flutningsgetu og að fyrirtækið valdi að einhverju leyti að taka flutninga fyrir aðra viðskiptavini fram yfir flutninga fyrir Alcoa.

14463. Þetta fyrirkomulag féll mjög vel að hagsmunum bæði Samskipa og Eimskips. Samskip gátu hagrætt með fækkun skipa og ekki síst knúið fram verulega hækkun á verði (131%) gagnvart Alcoa og Eimskip gat aukið nýtingu í sínu skipakerfi og þannig bætt sína afkomu.

14464. Eins og áður segir töldu Samskip sig eiga tilkall til alls útflutnings á áli Alcoa fyrir Evrópumarkað. Þá má jafnframt benda að Eimskip taldi einnig að flutningarnir tilheyrðu Samskipum. Þannig má ráða af glærum útflutningsdeildar Eimskips að fyrirtækið mat það svo að það væri að *„höggva í*" í flutninga er tilheyrðu Samskipum samkvæmt flutningssamningi Samskipa við Alcoa. Framangreindur tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj 31. janúar 2013 staðfestir þetta einnig.

14465. Samkeppniseftirlitið bendir jafnframt á að Samskip sömdu við Alcoa á þann veg árið 2008 að Alcoa greiddi mun lægra verð fyrir flutninga umfram 300 þúsund tonn á ári. Þá er ljóst af samtímagögnum að Samskip völdu í einhverjum tilfellum að taka flutning fyrir aðra aðila fram yfir flutninga fyrir Alcoa, sbr. umfjöllun í kafla 9.11.1.

14466. Eins og að framan er rakið verður einnig að telja víst að Alcoa hefði flutt meira magn með Samskipum hefði það staðið fyrirtækinu til boða. Í því sambandi má benda á að flutningsmagn Alcoa með Samskipum á árinu 2010 og 2012 var umfram það lágmark sem fyrirtækið hafði skuldbundið sig til að flytja með Samskipum.[6639] Samskip hafi hins vegar ákveðið að sækja ekki frekar á Alcoa og leyfa Eimskip í staðinn,

[6639] Sjá yfirlit yfir flutninga Samskipa fyrir Alcoa í kafla 14.36.1.

á grundvelli samráðs fyrirtækjanna varðandi takmörkun flutningsgetu og „*friðar*" um viðskiptavini, að flytja hluta af vörum Alcoa án samkeppni frá Samskipum.

14467. Hluti af flutningum Alcoa fór síðan „til" Eimskips þá er ljóst af samtímagögnum að Samskip höfðu lítinn sem engan áhuga á að gera breytingar á því fyrirkomulagi sem samið var um árið 2008 til að auka flutninga sína fyrir Alcoa þrátt fyrir að gert væri ráð fyrir að breytingin væri tímabundin. Samtímagögn benda ekki til þess að Samskip hafi leitað leiða til að reyna að auka flutning sína fyrir Alcoa. Þess í stað var samráði Samskipa og Eimskips varðandi takmörkun á flutningaframboði viðhaldið af fyrirtækjunum fram á árið 2013. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það samráð Samskipa og Eimskips um takmörkun flutningsgetu og „*friðurinn*" sem þau komu á í kjölfarið sem gerði þeim þetta kleift.

26.36.3. Ekki gert ráð fyrir samkeppni um fyrirtæki í stóriðju

14468. Í mgr. 1660 í athugasemdum Samskipa við AII segir fyrirtækið að ljóst sé að Eimskip hafi litið á Samskip sem keppinaut um flutninga fyrir Alcan, Alcoa og Norðurál. Þá hafi Eimskip ætlað að ná í eins mikla flutninga frá Alcoa og mögulegt var og augljóst að markmiðið hafi verið að ná samningnum þegar hann losnaði í lok árs 2012. Glærukynningin gefi mikla samkeppni skýrt til kynna.

14469. Af þessu tilefni skal tekið fram að þó svo á þessum tíma hafi verið til staðar markaðsskipting milli Samskipa og Eimskips, þ.e. í september 2010, þá gat Eimskip ekki vitað hvenær hún rynni sitt skeið. Það er því ekki óðeðlilegt að þrátt fyrir markaðsskiptinguna hafi Eimskip gert ráð fyrir mögulegri samkeppni frá Samskipum, þ.e. að Samskip hefðu getu til að keppa um umrædda flutninga, þegar metin voru næstu skref vegna flutningssamninga sem áttu að renna út árin 2011 og 2012. Þegar samtímagögn frá árinu 2010 eru skoðuð benda þau hins vegar ekki til þess að þá hafi ríkt samkeppni milli Samskipa og Eimskips um þau fyrirtæki í stóriðju sem voru í viðskiptum hjá hvorum aðila um sig. Varðandi Alcan voru aðstæður hins vegar aðrar þar sem hvorki Samskip né Eimskip voru með flutningasamning við það fyrirtæki. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það *„friðurinn*" sem fyrirtæki höfðu komið á sín á milli sem leiddi til þess að Samskip höfðu ekki áhuga á viðskiptum Norðuráls og Eimskip hafði ekki áhuga á viðskiptum Elkem þrátt fyrir að bæði fyrirtækin hefðu áhuga á viðskiptum Alcan.

14470. Í mgr. 1562 í athugasemdum við AII hafna Samskip því að Eimskip hafi annast hluta af útflutningi Samskipa fyrir Alcoa þar sem samningurinn tryggði Samskipum einungis flutning upp að ákveðnu marki á ári en framleiðslugeta Alcoa hafi verið mun meiri. Það hafi verið ákvörðun Alcoa að flytja að hluta með Eimskip og tilvísun (S)forstö-útfl vísi til þess.

14471. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar hér að framan varðandi flutning Samskipa og Eimskips fyrir Alcoa.

14472. Í mgr. 1561 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ekki sé óeðlilegt að Samskip hafi ekki gert ráð fyrir að ná Norðuráli í viðskipti þar sem slíkur viðskiptavinur hefði krafist gríðarmikilla breytinga á siglingarkerfi Samskipa. Samskip hafi ítrekað skoðað möguleika á flutningum fyrir Norðurál en niðurstaðan verið sú að flutningarnir kölluðu á miklar fjárfestingar og fjölgun skipa og að ekki væri hægt að bjóða samkeppnishæft verð á meðan innflutningur væri lítill.

14473. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim. Vísar Samkeppniseftirlitið í því sambandi til umfjöllunar um viðskipti við Norðurál í kafla 14.36.6.

14474. Í mgr. 1563 og 1565 í athugasemdum Samskipa við AII segir að eðlilegt sé að (S)forstö-útfl hafi haft það markmið að endursemja við Elkem á óbreyttu verði. Ekki hafi verið tilefni til að ætla að viðskipti Elkem færu annað. Þá telja Samskip að samningur Alcoa hafi verið afar hagstæður fyrir Alcoa.

14475. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi sjónarmið Samskipa breyti niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins. Að mati eftirlitsins var það „*friðurinn*" við Eimskip sem leiddi til þess að Samskip höfðu ekki áhyggjur af viðskiptum við Elkem á þessum tíma, sbr. einnig umfjöllun í kafla 14.36.5. Hins vegar má sjá allt annan tón hjá Samskipum á árinu 2013, þ.e. þegar markaðsskiptingin við Eimskip var farin að renna sitt skeið. Í þessu sambandi má benda á tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)forstö-útfl þann 11. ágúst 2013 með heitinu „*Elkem – Norðurál*": „*Sælir, Ég tel að endurnýjun á samning við Elkem verði mjög erfið – það verði ráðist á okkur úr ýmsum áttum. Við þurfum og verðum að halda þessu magni hjá okkur í frekari uppbyggingu á siglingakerfi okkar. Ég teldi rétt að við myndum ræða við Norðurál nú, og fengjum þá til að fara í verðtilboð, miðist við að skila inn tölum eftir Elkem, þe td ræða við þá snemma sept – ræðum taktík á Elkem endilega.*". Í mgr. 66 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022, er staðfest að þessi tölvupóstur sýni glögglega samkeppni milli Samskipa og Eimskips.

14476. Voru forsvarsmenn Samskipa því á á árinu 2013 farnir að hafa áhyggjur af Elkem og einnig áhuga á Norðuráli ólíkt því sem var fyrr á rannsóknartímabilinu, áður en markaðsskiptingin fór að fjara út.

26.36.4. Elkem óskar eftir tilboði frá Eimskip

14477. Í mgr. 1552-1553 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um þá hugmynd fyrirtækisins í september 2008 að viðskipti Elkem myndu færast til Eimskips og að Samskip fengju í staðinn viðskipti við BYKO. Segja Samskip að veruleg umfram innflutningsgeta hafi verið til staðar árið 2008 og því nauðsynlegt fyrir fyrirtækið að draga úr flutningsgetu og bæta nýtingu. Á árinu 2008 hafi verið unnið að því að aðlaga flutningskerfi Samskipa að breyttu markaðsumhverfi. M.a. hafi komið til álita að draga úr viðskiptum við Elkem en sækja í aukin viðskipti á höfuðborgarsvæðinu. Voru viðskipti BYKO meginforsenda í þessu sambandi þar sem fyrirtækið hafi sýnt áhuga á að auka viðskipti sín við Samskip.

14478. Samkeppniseftirlitið vísar til þess að Samskipum var og er að sjálfsögðu heimilt að aðlaga flutningsgetu sína að aðstæðum á markaðnum hverju sinni. Hins vegar var sú leið sem fyrirtækið valdi óheimil, þ.e. að gera slíkt með samráði við Eimskip. Í tengslum við samráðið skoðuðu Samskip þann möguleika að flutningar fyrir Elkem færu alfarið til Eimskips og í staðinn fengju Samskip viðskipti BYKO. Þá er rétt að benda á að Samskip hafa ekki útskýrt af hverju fyrirtækið hætti við að sækja á aukin viðskipti við BYKO í ljósi framangreindrar staðhæfingar um áhuga fyrirtækisins og að Samskip voru með umfram innflutningsgetu þrátt fyrir takmökun á flutningsgetu sinni í nóvember 2008 en samkvæmt afhentum veltuupplýsingum er ekki að sjá að viðskipti BYKO við Samskip hafi aukist á þessum tíma. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það markaðsskiptingin við Eimskip sem kom í veg fyrir það en Samskip völdu frekar að fara þá leið að takmarka flutningsgetu á Leið 2 og í stað flutninga fyrir Elkem fékk Eimskip þann hluta af flutningum á áli Alcoa sem Samskip fluttu ekki eftir takmörkun fyrirtækisins á flutningsgetu sinni.

14479. Að sögn Samskipa var gert ráð fyrir hærri BAF tekjum í glærukynningu (S)forstö-útfl frá 20. október 2010 þar sem gert var ráð fyrir því að heimsmarkaðsverð á olíu myndi hækka, sbr. mgr. 1565 í athugasemdunum. Einnig hafi verið gert ráð fyrir hærri BAF kostnaði. Þar sem Alcoa hafi verið samningsbundið til að flytja ákveðið magn með Samskipum hafi verið auðvelt að gera ráð fyrir auknum tekjum af flutningunum.

14480. Í mgr. 128 í bréfi, dags. 13. júní 2022, segja Samskip að fyrirtækið hafi almennt gert ráð fyrir því í áætlunum að halda viðskiptavinum nema upplýsingar lægju fyrir sem gerðu annað líklegra.

14481. Þá segir í mgr. 1564, 1566-1567, 1569-1570 að þeir fundir sem Samkeppniseftirlitið vísi til hafi verið vegna ýmissa ótengdra mála. Á fundinum með Elkem hafi verið rætt um endurnýjun á samningi fyrirtækjanna en fundirnir með Eimskip hafi lotið að endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum. Fundur (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hafi varðað framkvæmd Norður-Ameríkusamningsins en ekki

samningaviðræður Samskipa við Elkem. Þá hafi (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv ekki rætt vinnutengd málefni þegar þeir hittust.

14482. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði „*Nýtt upphaf*" verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið, þ. á m. samskipti vegna Norður-Ameríku samstarfsins, fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

14483. Í mgr. 1571-1572 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ánægja hafi ríkt innan Elkem með samstarf fyrirtækjanna og stjórnendur lýst yfir vilja til að halda samstarfinu áfram auk þess sem verðið hafi verið hagstætt. Það að Samskip hafi samið við Elkem að nýju og náð fram verðhækkunum á síðari hluta samningstímans sé í alla staði eðlilegt en ekki merki um samráð.[6640] Samskip vísa jafnframt til viðræðna Eimskips við Elkem. Telur fyrirtækið að þær sýni glöggt að ekkert samkomulag var til staðar milli Samskipa og Eimskips um viðskiptin. Benda Samskip á að það sé gríðarlega mikil vinna, kostnaður og óvissa sem fylgi því fyrir stóra útflutningsaðila að skipta um flutningsaðila.

14484. Samskip hafna því í mgr. 1588-1589 í athugasemdum við AII að markaðsskipting hafi verið til staðar varðandi viðskipti við Elkem. Telja Samskip að ályktun um samráð eigi sér ekki stoð í gögnum málsins. Telja Samskip jafnframt að gögn málsins sýni að Eimskip hafi sóst eftir viðskiptum við Elkem og að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um áhugaleysi Eimskips á viðskiptum við Elkem séu í andstöðu við gögnin.

14485. Að mati Samkeppniseftirlitsins má rekja vissu Samskipa og áhugaleysi Eimskips varðandi viðskipti við Elkem til þess „*friðar*" um viðskiptavini hvors annars sem fyrirtækin komu á með samstilltum aðgerðum sínum. Hafa ber í huga að í athugasemdum Eimskips kemur fram að fyrirtækið hafi ekki haft áhuga á að sækja á viðskipti við Elkem á þessum tíma.[6641] Því er ljóst að Samskip hafa ekki lagt rétt mat á gögn málsins. Jafnframt vísar Samkeppniseftirlitið til fyrri umfjöllunar um áhyggjur Samskipa af því hvort fyrirtækinu myndi takast að halda viðskiptum Elkem eftir að „*friðurinn*" við Eimskip var tekinn að fjara út á árinu 2013, sbr. tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)forstö-útfl þann 11. ágúst 2013 með heitinu „*Elkem – Norðurál*": „*Sælir, Ég tel að endurnýjun á samning við Elkem verði mjög erfið – það verði ráðist á okkur úr ýmsum áttum. Við þurfum og verðum að halda þessu magni hjá okkur í frekari uppbyggingu á siglingakerfi okkar. Ég teldi rétt að við myndum ræða við Norðurál nú, og fengjum þá til að fara í verðtilboð, miðist við að skila inn tölum eftir Elkem, þe td ræða við þá snemma sept – ræðum taktík á Elkem endilega.*"[6642] Í mgr. 66 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022, er staðfest að þessi tölvupóstur sýni glögglega samkeppni milli Samskipa og Eimskips.

14486. Ljóst er því að forsvarsmenn Samskipa voru því á árinu 2013 farnir að hafa áhyggjur af Elkem ólíkt því sem var á „friðartímabilinu".

14487. Að lokum telur Samkeppniseftirlitið rétt að benda á að Alcan sá t.d. hag í því að skipta um flutningsaðila tvisvar sinnum í röð.

14488. Í mgr. 66 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022, fjallar fyrirtækið um framangreindan tölvupóst (S)forstj, þann 11. ágúst 2013. Segja Samskip að það sé með öllu óforsvaranlegt að Samkeppniseftirlitið leyfi sér að taka eitt tiltekið gagn frá árinu 2013 sem sýnir glögglega samkeppni á milli Samskipa og Eimskip láti að því liggja að engum öðrum slíkum gögnum sé til að dreifa í málinu. Reyndin er sú að vitanlega er urmull af gögnum í málinu sem sýna glöggt þá samkeppni sem ríkti á milli fyrirtækjanna. Þessi aðferðafræði Samkeppniseftirlitsins við „*sönnunarfærslu*" sé óboðleg enda er hún til þess fallin að

[6640] Sjá einnig mgr. 128 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.
[6641] Mgr. 798-799 í athugasemdum Eimskips við AII.
[6642] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.705597.

bregða upp kolrangri mynd af atvikum málsins. Tilgangurinn megi ekki helga meðalið í framsetningu Samkeppniseftirlitsins heldur hvílir sú skylda á eftirlitinu að sjá til þess að hið sanna og rétta komi í ljós. Samkeppniseftirlitið geti ekki leyft sér að horfa fram hjá gögnum sem eru ósamræmanleg kenningum eftirlitsins og sett fram kenningar eða fullyrðingar án þess að staðreyndir máls séu nægilega upplýstar. Samskip leggja þó ekki fram nein gögn sem sýna samkeppni um viðskipti fyrirtækja í stóriðju á rannsóknartímabili málsins.

14489. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Heildstætt mat er lagt á gögn málsins. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna þau að „*friður*" ríkti um þau fyrirtæki í stóriðju sem voru í viðskiptum hjá hvorum aðila um sig. Hefur Samkeppniseftirlitið ekki fundið nein gögn sem sýna samkeppni um Norðurál og Elkem á árunum 2008-2012. Þá hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn sem sýna fram á samkeppni um þessi fyrirtæki. Jafnframt hafa Eimskip í athugasemdum sínum við AII staðfest að fyrirtækið hafi haft ekki áhuga á viðskiptum Elkem á árinu 2010 og Samskip einnig viðurkennt að fyrirtækið hafi haft takmarkaðan áhuga á viðskiptum Norðuráls á þessum tíma, sbr. umfjöllun hér síðar. Halda Samskip því m.a. fram í athugasemdum sínum að fyrirtækið hafi talið það „*fullreynt*" að sækjast eftir viðskiptum Norðuráls. Eru því framangreindar staðhæfingar Samskipa í mótsögn við bæði samtímagögn frá umræddum tíma og staðhæfingar fyrirtækisins og Eimskips í athugasemdum við AII.

26.36.5. Á að „*taka grænlendinginn*" á flutninga fyrir Norðurál?

14490. Í mgr. 1660 í athugasemdum Samskipa við AII segir fyrirtækið að ljóst sé að Eimskip hafi litið á Samskip sem keppinaut um flutninga fyrir Norðurál. Glærukynningin gefi mikla samkeppni skýrt til kynna.

14491. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim.

14492. Samkeppniseftirlitið bendir hér á að þó svo markaðsskipting hafi verið til staðar milli Samskipa og Eimskips á þessum tíma, þ.e. í september 2010, þá gat Eimskip ekki vitað hvenær hún rynni sitt skeið. Það er því ekki óðeðlilegt að þrátt fyrir markaðsskiptinguna hafi Eimskip gert ráð fyrir mögulegri samkeppni frá Samskipum þegar metin voru næstu skref vegna samnings sem átti að renna út árið 2011, þ.e. að Samskip hefðu getu til að keppa um þau viðskipti. Þegar samtímagögn frá þessum tíma eru skoðuð benda þau hins vegar ekki til þess að á þessum tíma hafi ríkt samkeppni milli Samskipa og Eimskips um viðskipti við fyrirtæki í stóriðju sem voru í viðskiptum hjá hvorum aðila um sig enda taldi Eimskip „*Ekkert í spilunum annað*" en að fyrirtækið myndi ná að framlengja samningnum við Norðurál til ársloka 2013. Þannig hafði Eimskip engar áhyggjur af samkeppni frá Samskipum.

14493. Samskip hafna því í mgr. 1588-1589 í athugasemdum sínum við AII að markaðsskipting hafi verið til staðar varðandi viðskipti við Norðurál.

14494. Í mgr. 1561 og 1588-1589 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ekki sé óeðlilegt að ekki hafi verið gert ráð fyrir að Samskip myndu ná Norðuráli í viðskipti þar sem slíkur viðskiptavinur hefði krafist gríðarmikilla breytinga á siglingarkerfi Samskipa. Samskip hafi ítrekað skoðað möguleika á flutningum fyrir Norðurál en niðurstaðan verið sú að flutningarnir kölluðu á miklar fjárfestingar og fjölgun skipa og ekki hægt að bjóða samkeppnishæft verð á meðan innflutningur var lítill. Samskip leggja þó ekki fram nein gögn til stuðnings því að fyrirtækið hafi ítrekað skoðað möguleika á flutningum fyrir Norðurál. Verður það því ekki lagt til grundvallar í málinu. Þá ber að hafa í huga að Samskip hafa viðurkennt að fyrirtækið hafi haft takmarkaðan áhuga á viðskiptum Norðuráls á þessum tíma, sbr. umfjöllun hér síðar, en jafnframt má sjá aukinn áhuga Samskipa á viðskiptum Norðuráls þegar markaðsskiptingin við Eimskip fór að renna sitt skeið.

14495. Þá má benda á að Samskip töldu „*áhugavert*“ á þessum tíma að skoða að sækjast eftir flutningum Alcan þrátt fyrir að það hefði kallað á stækkun á siglingakerfi Samskipa, sbr. fundargerð frá fundi stjórnar Samskipa hf. þann 25. október 2010: „*[…]*

-Alcan mun fara í útboð á næstu vikum, og er ákaflega áhugavert að nýta það tækifæri og endurreisa 4ra skipa kerfi fyrir Ísland með þeirra magni sem grunn að stækkun á núverandi kerfi, mun Samskip fylgja þessu tækifæri vel eftir, þó ljóst sé að erfitt verður að bjóða á móti Thorship/Alcan.“[6643]

14496. Þegar samtímagögn eru skoðuð benda þau þannig ekki til þess að þessum tíma þá hafi ríkt samkeppni milli Samskipa og Eimskips um viðskipti við þau fyrirtæki í stóriðju sem voru í viðskiptum hjá hvorum aðila um sig, þ.e. Elkem og Norðurál. Varðandi Alcan voru aðstæður hins vegar aðrar þar sem hvorki Samskip né Eimskip voru með flutningasamning við það fyrirtæki heldur þriðji aðili sem ekki var þáttakandi í samráðinu. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það „*friðurinn*“ við Eimskip sem leiddi til þess að Samskip höfðu ekki áhuga á viðskiptum Norðuráls en voru tilbúin að skoða að sækjast eftir flutningum Alcan.

14497. Í mgr. 1574 í athugasemdunum er því hafnað að samskipti innan Samskipa í tengslum við tilboð í útflutning á 150 þúsund tonnum fyrir Norðurál gegnum Billiton sé vísbending um samráð á milli Samskipa og Eimskips. Að sögn Samskipa hafði fyrirtækið margsinnis gert tilboð í flutninga fyrir Norðurál en ítrekað fengið höfnun þar sem verðið sem Samskip bauð þótti ekki samkeppnishæft. Samskipum hafi þótt það einkennilegt þar sem fyrirtækið hafi að jafnaði boðið mjög hagstætt verð. Norðurál hafi ekki sýnt áhuga á að færa flutningana til Samskipa. Því töldu stjórnendur Samskipa fullreynt að ná umræddum viðskiptum.

14498. Í mgr. 1575-1578 og 1588-1589 í athugasemdunum segja Samskip að (S)forstö-útfl hafi á árinu 2007 haft samband við álmiðlunarfyrirtækið Billiton til að bjóða í flutninga Norðuráls gegnum það fyrirtæki. Buðu Samskip sama verð og fyrirtækið hafði áður boðið Norðuráli. Verðið kom Billiton á óvart enda var verðið sem Norðurál greiddi á þeim tíma töluvert hærra en verðið sem Samskip buðu. Höfðu Samskip áður flutt verulegt magn fyrir Billiton/Norðurál, þ.e. allt að 100 þúsund tonn. Að sögn Samskipa lýsti Norðurál yfir óánægju með að Samskip hefðu leitað til Billiton en ekki Norðuráls vegna flutninganna. Telja Samskip að sú óánægja hafi ekki verið til þess fallin að auka möguleika Samskipa á að ná viðskiptum Norðuráls.

14499. Telja Samskip að framangreint sýni að fyrirtækið hafi gert ítrekaðar tilraunir í gegnum árin til að ná í umrædd viðskipti. Sýnilega hafi aðrir þættir ráðið því að Norðurál vildi halda áfram samstarfi við Eimskip. Þá hafi Samskip enga raunhæfa möguleika haft til að bjóða í flutninga Norðuráls í lok árs 2010 þar sem flutningakerfi Samskipa var að mestu fullnýtt. Var í ljósi sögunnar tekin sú ákvörðun innan Samskipa að best væri að öll samskipti varðandi mögulega flutninga færu í gegnum Norðurál en ekki Billiton. Telja Samskip að það sé ástæða þess að Samkeppniseftirlitið hafi ekki fundið svar við tilboðsbeiðninni.

14500. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa. Ekki fæst séð af gögnum málsins að Samskip hafi ekki getað gert Billiton/Norðuráli tilboð í umrædda flutninga sökum skorts á plássi í skipum fyrirtækisins enda var ekki í þessu tilviki um að ræða alla flutninga Norðuráls. Þá ber að hafa í huga að hafi verið skortur á flutningsgetu Samskipa var hún tilkomin vegna samráðs við Eimskip í tengslum takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna á árinu 2008. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint auk þess ekki í samræmi við það að í samtímagögnum kemur fram að (S)forstö-útfl hafi talið ástæðu til skoða að bjóða fyrirtækinu jafnvel „*grænlensk*“ verð. Ef ekki var pláss í skipunum hefði það líklega aldrei komið til umræðu hvaða verð væri rétt að bjóða.

[6643] Sjá kafla 14.36.7.4.

14501. Þá hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn til stuðnings fullyrðingum sínum varðandi það að fyrirtækið hafi talið rétt að samskiptin færu gegnum Norðurál en ekki Billiton, s.s. samskipti við Norðurál þar um. Er þetta heldur ekki í samræmi við samtímagögn. Ekkert er að finna í samtímagögnum sem bendir til þess að Samskip hafi verið í samskiptum við Norðurál vegna tilboðsins.

14502. Þá hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn um að áhugaleysi fyrirtækisins á viðskiptum við Norðurál megi rekja til þess að fyrirtækið taldi það „*fullreynt*" vegna afstöðu Norðuráls. Þá er ljóst að afstaða Samskipa til viðskipta við Norðurál breyttist á árinu 2013, þegar markaðsskiptingin við Eimskip var farin að renna sitt skeið líkt og rakið er hér að framan, sbr. tölvupóstur (S)forstj: „*Ég teldi rétt að við myndum ræða við Norðurál nú, og fengjum þá til að fara í verðtilboð, miðist við að skila inn tölum eftir Elkem, […]*". Þannig er það ekki í samræmi við gögn málsins að Samskipum hafi þótt „*fullreynt*" að ná í viðskipti Norðuráls og verður það því ekki lagt til grundvallar í málinu. Að mati Samkeppniseftirlitsins var það markaðsskiptingin við Eimskip sem leiddi til aðgerðarleysis Samskipa varðandi þessa flutninga Norðuráls.

26.36.6. Alcan, Thorship og Wilson

14503. Í mgr. 1554 í athugasemdum Samskipa við AII er því haldið fram að starfsemi fyrirtækjanna Silver Sea og Silver Green hafi verið á aðskildum markaði, þ.e. frystiskipamarkaði, fyrst og síðast í Noregi.

14504. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta sjónarmið Samskipa. Í fyrsta lagi felur það ekki í sér réttlætingu fyrir samkeppnishamlandi samráði á milli fyrirtækja að þau starfi á aðskildum mörkuðum. Þar fyrir utan er það ekki í samræmi við samtímagögn frá Samskipum að fyrirtækið hafi litið svo á að umrædd fyrirtæki væri ekki keppinautar Samskipa. Ljóst er að (S)forstö-útfl, yfirmaður útflutningsdeildar Samskipa, leit á fyrirtækin sem keppinauta þess. Þannig segir í Markaðsskýrslu Útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 undir kaflanum „*Sóknarfæri og vöruþróun*": „*Síðann erum við líka í samkeppni við Green Reefers og Silver Sea um flutninga en þessi félög eru ráðandi á tampara markaðnum og taka megnið af þeim uppsjávarfisk sem fer inn í Austursjón og alltaf fer töluvert magn með þeim af þessum heföbunda gámafiski sérstaklega þegar þau lesta í Reykjavík.*"

14505. Samskip vísa í mgr. 1543 og 1555 í athugasemdum við AII til tölvupóstar (S)forstj frá febrúar 2009 varðandi að skoða „*að skipta á bitum við Wilson*". Halda Samskip því fram að einungis hafi verið um að ræða vangaveltur sem ekki komu til frekari skoðunar þar sem hugmyndin hafi verið „óraunhæf". Að sögn Samskipa höfðu samskiptin ekkert með meintan „*samráðskúltúr*" að gera heldur lýsi því ástandi sem uppi var á þessum tíma, þ.e. fordæmalausar ytri aðstæður í kjölfar efnahagshrunsins. Öllum steinum hafi verið velt við og ýmsar hugmyndir settar fram án þess að þær væru nægilega ígrundaðar eða þeim fylgt eftir. Hugmyndin hafi aldrei verið rædd frekar.

14506. Horfa verður til þess að (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv höfðu ásamt stjórnendum Eimskips hrint í framkvæmd á síðari hluta ársins 2008 yfirgripsmiklu ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Telur Samkeppniseftirlitið þessi samskipti forstjóra og aðstoðarforstjóra Samskipa í febrúar 2009 vera lýsandi fyrir það viðhorf til samkeppni sem ríkti á þessum tíma og leiddi af hinu samfellda samráði Eimskips og Samskipa. Þetta ásamt ýmsum öðrum gögnum málsins gefur til kynna að samráð Eimskips og Samskipa hafi stuðlað að einskonar „samráðskúltúr" þar sem viðræður um samstarf við keppinauta og takmörkun á samkeppni þóttu að því er virðist sjálfsagðar.

14507. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir það vel hugsunarhátt Samskipa að forstjóri fyrirtækisins taldi vert að skoða að skipta á viðskiptavinum við keppinaut sinn. Ljóst er af samtímagögnum að Samskip veigruðu sér ekki við að skoða ítrekað samráð við ýmsa keppinauta sína, s.s. Eimskip, Wilson og BWS, á rannsóknartímabilinu eins og ekkert væri sjálfsagðara.

14508. Samskip vísa í mgr. 1544-1547 til tölvupósts (S)forstj frá 20. janúar 2010 þar sem m.a. segir undir liðnum „*Skipapælingar*" „*samstarfsaðilar? ei / thorship*". Á þessum tíma hafi farið fram ýmsar greiningar innan Samskipa um markaðinn og markaðshlutdeild auk ítarlegrar greiningar á helstu samkeppnisaðilum. Um sé að ræða eðlilegan hluta í rekstri fyrirtækja.

14509. Að sögn Samskipa þurfti fyrirtækið að skera niður siglingakerfi sitt í kjölfar efnahagshrunsins. Það hafi leitt til þess að það dró úr samkeppnishæfi fyrirtækisins s.s. varðandi „*transit*" tíma frá mikilvægum höfnum. Eimskip hafi verið með betri tengingar frá þeim höfnum auk þess sem Thorship hafi verið með betri þjónustu frá Rotterdam. Því hafi verið mikilvægt fyrir Samskip að meta hvort fyrirtækið gæti boðið upp á styttri „*transit*" tíma með því að nýta flutningskerfi Eimskips og Thorship. Önnur leið hafi verið stækkun á siglingarkerfi Samskipa sem engin grundvöllur var fyrir. Hafi það verið talinn áhugaverður kostur að nota flutningskerfi Eimskips eða Thorship, sbr. m.a. samningur Samskipa við Eimskip vegna flutninga frá Norður-Ameríku. Með hliðsjón af því samstarfi hafi Samskip talið fullt tilefni til að skoða sambærilega útfærslu til annarra viðkomuhafna. Hefði það aukið samkeppni á markaðnum að mati fyrirtækisins. Að sögn Samskipa hefði verið sótt um undanþágu til Samkeppniseftirlitsins skv. 15. gr. samkeppnislaga hefði verið lagt í slíka vegferð. Ekkert hafi hins vegar orðið úr þessum áformum. Samskipum hafi verið heimilt að velta upp þessum hugmyndum. Jafnframt hafi fyrirtækinu verið heimilt að ræða þessar hugmyndir við Thorship og/eða Eimskip til að kanna áhuga á viðskiptum af þessum toga, en til þess hafi ekki komið.

14510. Einnig er fjallað er um athugasemdir Samskipa varðandi tölvupóst (S)forstj frá 20. janúar 2010 í kafla 26.19. Eins og þar kemur m.a. fram að ekki er unnt að fallast á að horfa beri einangrað á umrædd gögn heldur verður að horfa á þau heildstætt með tilliti til annarra gagna frá sama tíma.

14511. Ljóst er að framangreindu að Samskip voru árið 2010 að skoða aukið samráð við Eimskip og samráð við Thorship. Jafnframt er jóst af samtímagögnum að Samskip veigruðu sér ekki við að skoða ítrekað samráð við ýmsa aðra keppinauta sína, s.s. Wilson og BWS, á rannsóknartímabilinu eins og ekkert væri sjálfsagðara.

14512. Þá virðist vera ósamræmi í fullyrðingum Samskipa. Þannig halda Samskip því fram í mgr. 1544-1547 að mikilvægt hafi verið fyrir Samskip að meta hvort fyrirtækið gæti boðið upp á styttri „*transit*" tíma með því að nýta flutningskerfi Eimskips og Thorship. Önnur leið hafi verið stækkun á siglingarkerfi Samskipa sem engin grundvöllur var fyrir. Samskip byggja hins vegar á því að það hafi verið „*helsta viðfangsefni*" fyrirtækisins á árunum 2009-2015 að finna leiðir til að stækka siglingakerfi sitt úr tveimur skipum í fjögur, sbr. umfjöllum um athugasemdir Samskipa í kafla 26.19. Í þeim athugasemdum er ekkert minnst á mikilvægi þess að geta boðið upp á betri „*transit*" tíma með því að nýta flutningskerfi Eimskips og Thorship.

26.36.6.1. <u>Eimskip fundar með Thorship</u>

14513. Samskip vísa til þess í mgr. 1556 í athugasemdum við AII að (S)forstj hafi rætt við starfsmann Alcan um möguleika á einhvers konar samstarfi við Thorship í ágúst 2010. Hugmyndin hafi verið sú að Thorship myndi nota siglingakerfi Samskipa í stað Wilson. Einungis hafi verið um hugmynd að ræða sem aldrei hefði orðið að veruleika. Hefði komið til samstarfs er ljóst að sótt hefði verið um undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga.

14514. Samkvæmt framansögðu er ljóst að Samskip voru ennþá að íhuga samstarf við Thorship í ágúst 2010, líkt og í febrúar 2009 og janúar 2010. Þá átti (S)forstj m.a. fund með framkvæmdastjóra Thorship í kjölfarið, þ.e. þann 16. september 2010.

14515. Að mati Samkeppniseftirlitsins er hins vegar ekki trúverðug sú skýring Samskipa að hugmyndin væri að Thorship myndi nota siglingakerfi Samskipa í stað Wilson enda útskýrir fyrirtækið hana ekki nánar. Hafa ber í huga að Wilson sá um flutninga fyrir Alcan á grundvelli samnings við það fyrirtæki. Thorship var svo með samning við Alcan um leigu á hluta af plássi Alcan í skipunum. Því er með öllu óútskýrt hvernig Samskip töldu sér fært að semja við Thorship um siglingakerfi Wilson.

26.36.6.2. Samskip funda með Thorship

14516. Í mgr. 1558 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að (S)forstj hafi átt fund með framkvæmdastjóra Thorship þar sem hann viðraði hugmyndir um kaup Samskipa á fyrirtækinu en engin áhugi hefði verið fyrir sölu. Samskip og Thorship hefðu aldrei rætt um mögulegt samstarf. Samskip leggja þó ekki fram nein gögn máli sínu til stuðnings.

14517. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim. Þá er rétt að benda á að í mgr. 1556 í athugasemdum Samskipa við AII segir að (S)forstj hafi rætt við starfsmann Alcan um möguleika á einhvers konar samstarfi við Thorship í ágúst 2010. Af því er ljóst að Samskip voru á þessum tíma ennþá að íhuga samstarf við Thorship, líkt og í febrúar 2009 og janúar 2010. Þannig er aðeins rætt um *„samstarf“* í samtímagögnum Samskipa en ekki kaup á fyrirtækinu. Telur Samkeppniseftirlitið því ótrúverðugt að ekki hafi verið rætt um samstarf á fundi (S)forstj með framkvæmdastjóra Thorship.

14518. Ljóst er að Samskip veigruðu sér ekki við að skoða ítrekað samstarf við ýmsa keppinauta sína eins og ekkert væri sjálfsagðara. Þá ber að hafa í huga að Samskip hafa farið í ýmiskonar samstarf við keppinauta sína án þess að sótt hafi verið um nauðsynlega undanþágu frá bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga, sbr. m.a. samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum og í skipaafgreiðslu. Því er ekki hægt að leggja þá fullyrðingu Samskipa til grundvallar að fyrirtækið myndi sækja um undanþágu til Samkeppniseftirlitsins ef til samstarfs hefði komið.

26.36.6.3. Óánægja með samkeppni frá Thorship

14519. Í mgr. 1660 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ljóst sé að Eimskip hafi litið á Samskip sem keppinaut um flutninga fyrir Alcan. Glærukynningin gefi mikla samkeppni skýrt til kynna.

14520. Samkeppniseftirlitið bendir á að þegar samtímagögn eru skoðuð benda þau ekki til þess að þessum tíma þá hafi ríkt samkeppni milli Samskipa og Eimskips um viðskipti við þau fyrirtæki í stóriðju sem voru í viðskiptum hjá hvorum aðila um sig. Varðandi Alcan voru aðstæður hins vegar aðrar þar sem hvorki Samskip né Eimskip voru með flutningasamning við það fyrirtæki heldur þriðji aðili sem ekki var þátttakandi í samráðinu. Var því alls ekki óeðlilegt að Eimskip hafi gert ráð fyrir því að Samskip gætu boðið í umrædd viðskipti.

14521. Samskip vísa til fundargerðar stjórnar fyrirtækisins frá 25. október 2010 í mgr. 1566 í athugasemdum við AII. Að sögn Samskipa taldi fyrirtækið að erfitt yrði að bjóða á móti Thorship þar sem það var mat (S)frkvstj-millilandasv að fyrirtækið gæti stillt upp ódýrari lausn en Samskip. Þá taldi (S)frkvstj-millilandasv líklegt að vilji væri innan Alcan að halda áfram með óbreytt kerfi.

14522. Í mgr. 1564 og 1566-1567 í athugasemdum Samskipa við AII segir að fundir Samskipa og Eimskips hafi að engu leyti engu leyti varðað útboð Alcan heldur Norður-Ameríkusamning fyrirtækjanna.

14523. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið, þ. á m. samskipti vegna Norður-Ameríku samstarfsins, fóru því gegn 10. gr. Samkeppnislaga.

14524. Það er jafnframt staðreynd að nokkrir helstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um flutningamál. Samskiptin voru til þess fallin að draga úr óvissu milli keppinautana og raska samkeppni á markaðnum. Með þessum hætti var unnið að framgangi og aðgerðum til að ná markmiðum samráðsins. Rétt er að benda á að Samskip hafa ekki lagt fram nein gögn, fundargerðir, minnisblöð eða annað, sem staðfesta að eingöngu hafi verið rætt um Norður-Ameríkuflutninga á þeim fundum. Jafnframt benda samtímagögn til annars en ljóst er að fyrirtækin ræddu m.a. *„neyðarsamkomulagið“* og hvort allir viðskiptavinir Eimskips greiddu BAF, sbr. t.d. kafli 14.33.14 og 10.5.1.

14525. Í mgr. 1591 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til fyrri skýringa fyrirtækisins varðandi samskipti við Wilson. Segir að Samskipum hafi með öllu verið ókunnugt um hvernig samkomulagi milli Wilson, Thorship og Alcan hafi verið háttað

26.36.6.4. Samskip snúa sér til Wilson

14526. Að sögn Samskipa varðaði fundur (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am framkvæmd Norður-Ameríkusamningsins. Aðrir fundir Samskipa með Eimskip hafi lotið að endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum. Þá hafi (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv ekki rætt vinnutengd málefni þegar þeir hittust, sbr. mgr. 1564, 1566-1567 og 1569-1570 í athugasemdunum.

14527. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið, þ. á m. samskipti vegna Norður-Ameríku samstarfsins, fóru því gegn 10. gr. Samkeppnislaga.

14528. Það er jafnframt staðreynd að nokkrir helstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um flutningamál. Samskiptin voru til þess fallin að draga úr óvissu milli keppinautana og raska samkeppni á markaðnum. Með þessum hætti var unnið að framgangi og aðgerðum til að ná markmiðum samráðsins. Rétt er að benda á að Samskip hafa ekki lagt fram nein gögn, fundargerðir, minnisblöð eða annað, sem staðfesta að eingöngu hafi verið rætt um Norður-Ameríkuflutninga á þeim fundum. Jafnframt benda samtímagögn til annars en ljóst er að fyrirtækin ræddu m.a. *„neyðarsamkomulagið“* og hvort allir viðskiptavinir Eimskips greiddu BAF, sbr. kafla 14.33.14 og 10.5.1.

14529. Í mgr. 1568 í athugasemdum Samskipa við AII hafnar fyrirtækið því að það hafi verið tilbúið að eiga í samráði við Wilson í útboði Alcan. Halda Samskip því fram að Wilson hafi verið með samning við Alcan um flutninga með skipum Thorship.

14530. Í mgr. 1568 í athugasemdunum segir að hugmynd Samskipa hafi falist í því að kanna hvort Wilson og Samskip gætu boðið í flutningana í útboðinu með þeim hætti að Samskip fengju aðgengi að skipum Wilson fyrir takmarkað magn af gámum. Ekki hafi komið til þess samstarfs þar sem Alcan hafi samið við annan aðila. Þá benda Samskip á að Samkeppniseftirlitið hafi ekki gert athugasemdir við samstarf Wilson og Thorship.

14531. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim.

14532. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þá skýringu Samskipa að Wilson hafi verið með samning við Alcan um flutninga með skipum Thorship, enda er hún ekki rétt. Alcan gerði ekki samning við Thorship um flutninga með skipum þess félags. Líkt og fram kemur í tölvupósti (S)forstj til Wilson þann 8. desember

2010 var það Wilson sem útvegaði skipin og samningssambandið var á milli Alcan og Wilson.[6644] Thorship keypti svo laust rými í skipunum af Alcan.

14533. Af samtímagögnum er jafnframt ljóst að Samskip voru tilbúin að eiga í samráði við Wilson og hefur fyrirtækið ekki sýnt fram á að það í málinu að það hafi ekki getað boðið sjálfstætt í útboðinu. Hér ber og að hafa í huga að Samskip og Wilson voru keppinautar í flutningum til og frá Íslandi að því leyti að fyrirtækin sinntu bæði flutningum (útflutningi fyrir fyrirtæki í stóriðju) á Íslandi.

14534. Rétt er að benda á að þrátt fyrir að fyrirhugað samstarf Samskipa og Wilson hefði farið gegn 10. gr. samkeppnislaga verður ekki ráðið af samtímagögnum að sækja hafi átt um undanþágu samkvæmt 15. gr. laganna.

14535. Í mgr. 1579 í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til tölvupóstar (S)forstj þar sem hann minnir sjálfan sig á samanburðargreiningu á Eimskip vegna stjórnarfundar. Að mati Samskipa er um að ræða eðlileg vinnubrögð forstjóra í samkeppnisrekstri. Hins vegar útskýra Samskip ekki hvað (S)forstj átti við með „*Eimskipapæling*".

26.36.6.5. Samskip og Wilson vinna saman í útboði Alcan

14536. Í mgr. 1580 og 1592 í athugasemdum Samskipa við AII segir að markmiðið með samningnum við Wilson hafi verið að bæta samkeppnisstöðu Samskipa gagnvart Eimskip með betri „*transit*" tíma frá Rotterdam. Hafna Samskip því að aðkoma fyrirtækisins að tilboði Wilson hafi verið gerð í þeim tilgangi að losna við Thorship af markaðnum. Slík ályktun eigi sér ekki stoð í gögnum málsins. Samstarfsamningur Samskipa og Wilson hafi hvorki haft það að markmiði að raska samkeppni né leitt til samkeppnisröskunar samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga.

14537. Í mgr. 1581-1584 og 1593 í athugasemdunum er fullyrt að Alcan hafi ekki verið blekkt með sameiginlegri aðkomu Samskipa og Wilson að tilboðinu. Þá telja Samskip að samvinna fyrirtækjanna hafi ekki verið ólögmæt. Vísa Samskip til tölvupóstar (S)frkvstj-millilandasv til Alcan þar sem fyrirtækinu var gerð grein fyrir því að Samskip hefðu ekki átt möguleika á að skila sjálfstæðu tilboði og um aðkomu fyrirtækisins að tilboði Wilson. Þannig hafi Alcan verið að fullu upplýst um þetta.

14538. Samskip kveða gildar ástæður hafa verið fyrir því að fyrirtækið hafi ekki getað skilað inn sjálfstæðu tilboði. Gögn málsins sýni að innan fyrirtækisins hafi töluverð vinna verið lögð í að reyna að afla skipakosts til að geta boðið sjálfstætt í flutninga fyrir Alcan. Niðurstaðan hafi verið sú að ekki hafi tekist að afla skipa á samkeppnishæfu verði. Samskip hafi samt viljað leita leiða til að auka samkeppni á markaði fyrir gámaflutninga til og frá Íslandi. Hafi þetta verið eina mögulega aðkoma Samskipa að útboðinu. Auk þess telja Samskip að það hafi verið betra fyrir bæði Alcan og samkeppni á markaðnum að fyrirtækið ætti aðkomu að tilboði Wilson þar sem þörf hafi verið fyrir aukna samkeppni á þeim markaði. Það hafi svo verið annað mál hvort undanþágu hafi verið þörf ef til viðskipta hefði stofnast. Að lokum átelur Samskip Samkeppniseftirlitið fyrir að virða ekki þann trúnað sem eigi að ríkja um samskipti lögmanna og skjólstæðinga þeirra.

14539. Í mgr. 1594 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að það hafi sjálfkrafa það markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga ef mögulegir keppinautar setja fram sameiginlegt tilboð eða hafa að öðru leyti með sér samráð í útboðum viðskiptavina. Vísa Samskip í því sambandi til dóms EFTA-dómstólsins í máli E-3/16 Ski Taxi o.fl. Þar komi fram að sameiginlegt tilboð fyrirtækja þurfi að vera bært til þess að geta haft áhrif á markaðinn auk þess sem það þurfi að hafa augljósa skaðlega eiginleika, sem auðvelt sé að bera kennsl á, í ljósi fyrri reynslu með hliðsjón af lagalegum og

[6644] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.816441.

hagfræðilegum sjónarmiðum, til þess að geta almennt verið álitin hafa það að markmiði að raska samkeppni. Telja Samskip að í þessu tilviki hafi legið fyrir að ómöguleiki var fyrir sjálfstæðu tilboði Samskipa. Aðkoma fyrirtækisins að frávikstilboði Wilson hafi því einungis getað haft jákvæði áhrif fyrir Alcan og samkeppni á markaðnum. Að mati Samskipa bendir ekkert til þess að frávikstilboðið hafi verið til þess fallið að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

14540. Eins og að framan er getið voru Samskip og Wilson keppinautar í flutningum til og frá Íslandi. Samskip hafa ekki lagt fram nein gögn til stuðnings þeirri staðhæfingu að fyrirtækið hafi ekki getað skilað inn sjálfstæðu tilboði vegna þess að það hafi ekki getað tryggt sér skip á samkeppnishæfu verði. Af gögnum málsins má ráða að Samskip hafi ákveðið að fara í samstarf við Wilson áður en fullreynt var hvort fyrirtækið gæti tryggt sér skip til að sjá um flutninga fyrir Alcan.

14541. Þá er rétt að benda á að í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-Silver frá 6. janúar 2011 segir varðandi þátttöku Samskipa í útboðinu *„[…] They* [(S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj] *are visiting Wilson in order to discuss a contract that is out for tender now for Alcan, one of the aluminium smelters here in Iceland. The cargoes are the last three years being shipped with Wilson - but as said is now up for renewal. The cargoes are shipped breakbulk, and not fitting into our systems, but* [(S)frkvstj-millilandasv] / [(S)forstö-flutnstj] *have been visiting the last weeks potential candidates to win the contract and see if we at Samskip can be apart of the solution. […]*" Að mati Samkeppniseftirlitsins hefur Samskip því ekki sýnt fram á að fyrirtækið hafi ekki getað skilað inn sjálfstæðu tilboði.

14542. Jafnframt er ljóst að Samskip telja sér ekki fært að fullyrða að samstarfið við Wilson hefði ekki brotið gegn 10. gr. Samkeppnislaga en fram kemur í athugasemdunum að það hafi svo verið annað mál hvort undanþágu hefði verið þörf ef til viðskipta hefði stofnast. Í því sambandi má benda á að samstarfið var ekki bundið fyrirvara um samþykki Samkeppniseftirlitsins.

14543. Þá er ljóst að samstarfið var til þess fallið að útiloka Thorship frá markaðnum en Samskip voru samkvæmt samtímagögnum ósátt við þá samkeppni sem stafaði frá fyrirtækinu. Í því sambandi er rétt að benda á að laust pláss í skipum Alcan var ekki hluti af útboðinu heldur var gert ráð fyrir að Alcan hefði það til frjálsra afnota. Ljóst er að ef Alcan hefði tekið frávikstilboði Wilson og Samskipa hefðu Samskip bolað keppinauti í innflutningi, Thorship, út af markaðnum.

14544. Varðandi aðfinnslur Samskipa um meint trúnaðarbrot Samkeppniseftirlitsins er rétt að benda á að umrædd tölvupóstsamskipti voru afhent eftirlitinu. Þannig voru það Samskip sem afhentu Samkeppniseftirlitinu umrædd gögn með milligöngu lögmannsstofunnar. Er því ekki um neitt brot á trúnaði að ræða að hálfu Samkeppniseftirlitsins.

26.36.7. Áframhaldandi samráð varðandi flutninga fyrir Alcoa

14545. Í mgr. 1716 og 1718 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að Samskip og Eimskip hafi átt í samráði sem hafi gert fyrirtækinu kleift að semja um hærra verð við Alcoa án bættrar þjónustu. Samskip hafi ekki átt rétt á flutningi fyrir Alcoa umfram lágmarksskuldbindingu samkvæmt samningnum en flutningar Samskipa hafi verið verulega umfram það. Alcoa hafi leitað til Eimskips varðandi flutninga sem ekki komust með Samskipum en þeir flutningar hafi verið á grundvelli samnings milli þeirra fyrirtækja. Alcoa hafi verið frjálst að semja við aðra en Samskip. Ekkert samráð hafi verið fyrir hendi heldur Eimskip nýtt aðstæður sem sköpuðust vegna niðurskurðar í flutningakerfi Samskipa. Engin samskipti hafi verið milli Samskipa og Eimskips varðandi þetta.

14546. Þessum sjónarmiðum Samskipa er hafnað, sbr. ítarlega umfjöllun í kafla 25.28 og áfram.

14547. Þá segir í mgr. 1719 í athugasemdunum að það sé mat Samskipa að ljóst hafi verið að flutningar Eimskips fyrir Alcoa hafi verið á allra vitorði og upplýsingar um flutningsgetu Eimskips og heildarframleiðslu Alcoa öllum flutningsaðilum ljós. Mikilvægt hafi verið fyrir Samskip að taka upplýsingarnar saman til að meta hvað Eimskip gæti boðið í útboði Alcoa og séu samskiptin innan Samskipa til marks um það.

14548. Samkeppniseftirlitið hefur ekki haldið því fram að umræddar upplýsingar hafi stafað frá Eimskip.

14549. Eins og fram kemur í kafla 14.36.8 í ákvörðun var ekki í gildi neinn samningur á milli Eimskips eða annarra skipafélaga (utan Samskipa) um álflutninga Alcoa í gámum til Rotterdam. Komu þeir aðeins til vegna samráðsins sem gerði ráð fyrir að Eimskip annaðist þann hluta af þessum flutningum sem Samskip gátu ekki sinnt. Er þetta til staðfestingar á samráðinu á þessum tíma.

14550. Í mgr. 1736 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að nokkuð samráð hafi verið til milli Samskipa og Eimskips.

14551. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim. Eins og nánar er lýst í ákvörðun þessari er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins með hliðsjón af gögnunum að Samskip og Eimskip hafi haft með sér ólögmætt samráð frá miðju ári 2008. Jafnframt hefur Eimskip viðurkennt að fyrirtækið hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip.

26.36.8. Samantekt

14552. Í athugasemdum Samskipa í mgr. 1590 við AII segir að ekkert í gögnum málsins bendi til markaðsskiptingar hvað varði flutning fyrir framangreind fyrirtæki í stóriðju. Hafna Samskip tengingu Samkeppniseftirlitsins á fundum og samskiptum starfsmanna og stjórnenda Samskipa og Eimskips um umrædd viðskipti. Samskip hafi aldrei átt samskipti við Eimskip um viðskipti við framangreind fyrirtæki í stóriðju. Hinar ýmsu sviðsmyndir Samskipa frá 2008 hafi aðeins verið innanhúsgögn sem aldrei hafi verið rædd við Eimskip og aldrei orðið að veruleika. Hugleiðingar eða hugmyndir sem ræddar séu innanhúss séu ekki andstæðar 10. gr. samkeppnislaga.

14553. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim. Skal nú gerð nánari grein fyrir því.

14554. Samkeppniseftirlitið vísar til þess að Samskip og Eimskip höfðu með sér samráð í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og takmörkun á flutningaframboði á árinu 2008 sem viðhaldið var fram á árið 2013, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7-10. Fyrirtækin komu einnig á markaðsskiptingu sem fólst í því að þau forðuðust að keppa um stóra og mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Með þeirri háttsemi ríkti ástand *„friðar“* í stað samkeppni. Leiddi það til dæmis til þess að Samskip sóttu ekki eftir viðskiptum við Norðurál og Eimskip sóttist ekki eftir viðskiptum við Elkem. Jafnframt ríkti jafnvægi um viðskipti við Alcoa.

14555. Varðandi fundi Samskipa og Eimskip er rétt að benda á að eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið, þ. á m. samskipti vegna Norður-Ameríku samstarfsins, fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þá er rétt er að benda á að Samskip hafa ekki lagt fram nein gögn, fundargerðir, minnisblöð eða annað, sem staðfesta að eingöngu hafi verið rætt um Norður-Ameríkuflutninga á þeim fundum. Jafnframt benda samtímagögn til annars, sbr. m.a. kafla 14.33.14 og 10.5.1

14556. Fyrir liggur að nokkrir helstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um flutningamál. Voru þessi samskipti til þess fallin að skapa traust á milli fyrirtækjanna, draga úr óvissu á milli þeirra og raska samkeppni á markaðnum.

26.37. Um ýmis atvik á árinu 2011

26.37.1. Um atvik tengd N1 og Pennanum

14557. Í mgr. 1249 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er ályktunum Samkeppniseftirlitsins um atvik tengd endurnýjun á samningi fyrirtækisins við N1 á árinu 2011 mótmælt en líkt og rakið er í kafla 14.37.1 í ákvörðun þessari er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samtímagögn sýni að Samskipum tókst að endurnýja samning við N1 á *„frekar háum"* verðum og styður það niðurstöðu eftirlitsins um ólögmæta markaðsskiptingu (*„friður"* og *„ró"*).

14558. Samskip benda í athugasemdum sínum á að Samskip og N1 hafi verið í gagnkvæmum viðskiptum. Velta N1 af viðskiptum við Samskip hafi verið hærri en velta Samskipa af viðskiptum við N1 og því hafi N1 ekki síður haft hagsmuni af áframhaldandi viðskiptum.

14559. Samskip útskýra hins vegar ekki frekar hvers vegna N1 ætti að sætta sig við *„há* verð" vegna þessara gagnkvæmu viðskipta. Hvað sem því líður þá hrófla þessar skýringar ekki við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að horfa eigi m.a. til framangreinda atvika og gagna vegna N1. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að á grundvelli samráðsins við Eimskip hafi Samskip talið sig hafa traustan grundvöll til að bjóða áfram *„há verð"* og endurspegla því framangreind atvik hið ólögmæta samráð.

14560. Í mgr. 1235 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um samskipti innan Jóna varðandi möguleg flutningsviðskipti Pennans, sbr. kafla 14.37.2 í ákvörðun. Í þeim samskiptum velti starfsmaður Jóna því m.a. upp hvort það væri *„vafasamt upp á friðinn við EIMU* [Eimskip] *að hjóla í þetta* [Pennann] *af fullum krafti?"* Þá benti hann einnig á að Jónar myndu *„styggj*[a] *Eimskip rækilega ef við værum að taka þann bita af þeim"* og velti því upp hvort unnt væri að *„skipta bitanum eitthvað"*.

14561. Samskip byggja á því að þar sem Jónar hafi verið í beinu viðskiptasambandi við Eimskip á m.a. flutningsleiðinni frá Bretlandi hafi viðkomandi starfsmaður Jóna, (S)starfsm, lýst yfir áhyggjum af því að undirbjóða Eimskip á þeirri leið. Hann hafi óttast afleiðingarnar sem það gæti haft í för með sér þar sem Eimskip hafi getað skaðað samkeppnishæfni Jóna á markaði fyrir flutningsmiðlun í skjóli yfirburðarstöðu fyrirtækisins á flutningamörkuðum.

14562. Halda Samskip því fram að orðalagið *„að skipta bitanum"* gefi til kynna vangaveltur (S)starfsm um hvort hagstæðast væri fyrir Jóna að nálgast Pennann með það í huga að bjóða í hluta viðskiptanna í stað þess að bjóða í öll viðskiptin. Þannig hafi (S)starfsm talið ólíklegra að Eimskip myndi refsa Jónum. Alfarið hafi verið um innanhússhugleiðingar hjá Jónum að ræða.

14563. Samkeppniseftirlitið telur framangreindar skýringar Samskipa ótrúverðugar og ekki í samræmi við gögn málsins. Ástæða er til að birta hér ummæli (S)starfsm um flutninga Pennans frá Bretland en í tölvupósti hans segir:

> *„UK sjór er vandamál, styggjum Eimskip rækilega ef við værum að taka þann bita af þeim, þetta er ca. 17 % af heildar FCL.... þó svo gámarnir færu kannski áfram via EIMU... Spurning hvort þeir væru á móti því að skipta bitanum eitthvað þ.e. Penninn vildi vera á báðum stöðum með eitthvað... ??"*

14564. Ekki fer á milli mála að (S)starfsm velti því upp hvort Eimskip hefði eitthvað *„á móti því að skipta bitanum"*. Af þessu orðalagi má ráða að starfsmaðurinn hafi lagt til að þessi tillaga yrði borin undir Eimskip. Að lágmarki væri unnt að draga þá ályktun að starfsmaður Jóna hafi lagt til að taka tillit til

keppinautarins og hvernig unnt væri að viðhalda friði á markaðnum og friði í samstarfi fyrirtækjanna á umræddri flutningaleið. Eftirfarandi ummæli (S)starfsm nokkrum dögum síðar staðfesta það: *„eigum við að stilla upp einhverjum tilboðsverðum, eða er vafasamt upp á friðinn við EIMU* [Eimskip] *að hjóla í þetta af fullum krafti ?"*

14565. Líkt og fyrr segir halda Samskip því fram að orðalagið *„að skipta bitanum"* merki að bjóða í hluta viðskiptanna í stað þess að bjóða í öll viðskiptin. Ekki er deilt um það enda fer ekki á milli mála hvað þetta hugtak þýðir, þ.e. að skipta tiltekinni heild í hluta. Ástæða og tilgangur þessarar tillögu (S)starfsm er það sem skiptir máli í þessu samhengi. Samskip halda því fram að þessi tillaga hafi verið sett fram vegna hræðslu um hefndaraðgerðir af hálfu Eimskips. Sú tilgáta Samskipa samræmist aftur á móti ekki orðalagi tölvupóstsins þar sem segir: *„Spurning hvort þeir væru á móti því…"*. Þetta orðalag ber ekki með sér að áhyggjur Jóna hafi snúið að hefndaraðgerðum Eimskips. Þetta orðalag lýsir tillitssemi gagnvart keppinautnum og er í samræmi við samstilltar aðgerðir Samskipa og Eimskips og *„frið"* þeirra á milli á grundvelli þeirra.

14566. Um aukið samstarf á milli Jóna og Eimskips í Evrópuflutningum er fjallað í kafla 16.6 í ákvörðun. Var það liður í því að auka samstarf Samskipa og Eimskips í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Er það ástæða þess að (S)starfsm og (S)frkvstj-Jóna voru hikandi við að gera tilboð gagnvart viðskiptavini Eimskips. Það myndi raska þeirri markaðsskiptingu sem fyrirtækin höfðu náð saman um.

26.37.2. Um fund lykilstjórnenda 9. mars 2011 o.fl.

14567. Í mgr. 300-302 og mgr. 1693-1697 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af samskiptum lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í mars 2011 og öðrum samtímagögnum sem tengjast þeim samskiptum, sbr. kafla 14.37.3. Umfjöllun Samkeppniseftirlitsins og tilvísunum til margskonar samráðs er hafnað í heild sinni sem röngum. Vísa Samskip til þess að um hafi verið að ræða fundi milli fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku samningsins og að þeir hafi lotið að framkvæmd lögmætra flutninga og hafi enga tengingu við umfjöllunarefni þessa kafla. Þar með hafi verið um eðlileg og lögmæt samskipti milli fyrirtækjanna að ræða um framkvæmd flutningasamkomulags þeirra um Norður-Ameríku flutninga. Að mati Samskipa sýni umrædd samskipti jafnframt að Eimskip hafi ekki uppfyllt skuldbindingar sínar samkvæmt samningnum.

14568. Þá segir að tilvísun til Samskipa í verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj séu tilkomnar vegna þess að (E)frkvstj-sala/þj hafi komið að samningaviðræðum vegna Norður-Ameríku samnings fyrirtækjanna. Er því hafnað að nokkuð á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj sem fjallað er um í kafla 14.37.3 geti tengst ólögmætu samráði Samskipa við Eimskip enda hafi allt það samstarf fyrirtækjanna sem Samkeppniseftirlitið tengi við umræddan verkefnalista verið lögmætt, t.d. samstarf þeirra um flutninga til og frá Norður-Ameríku, neyðarflutningar til og frá Evrópu og samstarf Jóna og Eimskips. Þá er því hafnað að fyrirtækin hafi átt í samráði um flutning á áli fyrir Alcoa eða í verðsamráði.

14569. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að allt samstarf Samskipa við Eimskip hafi verið lögmætt og vísast til umfjöllunar um það í ákvörðun þessari. Samkeppniseftirlitið hefur í máli þessu komist að þeirri niðurstöðu að samstarf Samskipa við Eimskip í flutningum til og frá Norður-Ameríku og Evrópu hafi verið ólögmætt og hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu og samfelldu samráði fyrirtækjanna. Þegar af þeirri ástæðu er framkvæmd samningsins og öll samskipti sem tengjast henni ólögmæt. Þau gögn og samskipti sem rakin eru í ákvörðun, þ. á m. þau samskipti sem vísað er til í kafla 14.37.3 eru sett fram til að sýna fram á framkvæmd hins ólögmæta samstarfs. Skýringar Samskipa þess efnis að fyrirtækin hafi eingöngu verið að fara eftir ákvæðum samningsins hafa því ekki þýðingu.

14570. Hvað varðar umræddan lið á verkefnalista (E)frkvstj-sala/þj, *„Samskip inn og út"*, þá er það mat Samkeppniseftirlitsins að hann hafi bersýnilega lotið að samstarfi fyrirtækjanna í inn- og útflutningi en

ekki skiptir höfuðmáli hvort um var að ræða samstarf þeirra í flutningum til og frá Norður-Ameríku eða Evrópu. Merking þessa verkefnis á verkefnalistanum bendir a.m.k. til þess að um mikilvægt verkefni hafi verið að ræða.

14571. Í kafla 14.37.4 er því lýst þegar MS, mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, sneri sér til Samskipa og óskaði eftir tilboði. Samtímagögn sýna að Samskip sýndu þessari beiðni takmarkaðan áhuga og að Samskip ætlaði sér að bjóða kjör sem gerði það mjög ólíklegt að MS færði viðskipti sín frá Eimskip til Samskipa. Þannig sýna samtímagögn að Samskip ákváðu að virða *„friðinn"* við Eimskip og keppa ekki með *„skörpum verðum"* við Eimskip um viðskipti við MS. Eru þessi atvik til stuðnings mati Samkeppniseftirlitsins um að Samskip og Eimskip hafi áfram viðhaft ólögmæta markaðsskiptingu og samráð á þessum tíma.

14572. Í mgr. 1253 í athugasemdum Samskipa við AII halda Samskip því fram að Samkeppniseftirlitið farið með rangfærslur í umfjöllun sinni um atvik tengd viðskiptum MS.

14573. Að mati Samskipa bera samskipti (S)forstj, (S)frkvstj-innanl og (S)forstö-innfl1 um tilboðsbeiðni MS það með sér að *„þeir höfðu takmarkaða trú á því að mögulegt væri að undirbjóða Eimskip í þessum viðskiptum."* MS hafi alltaf verið viðskiptavinur Eimskips í innflutningi *„og sýnt lítinn áhuga á að gefa Samskipum færi á að ná viðskiptunum yfir í fyrri útboðum og verðkönnunum."*

14574. Í mgr. 1255 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að það verð sem MS hafi verið boðið verið *„talin nánast „grænlensk""* og Samskip undrist að Samkeppniseftirlitið meti það gegn fyrirtækinu. Segir að þrátt fyrir að (S)forstö-innfl1 hafi stungið upp á að hækka verð á tveimur leggjum innanlands lítillega sýni það ekki fram á samráð við Eimskip. Þá árétta Samskip að *„grænlensk"* verð hafi ekki verið *„samkeppnishæf"* verð heldur veruleg undirboð, sem stöku sinnum hafi verið gripið til.

14575. Þessar skýringar Samskipa eru afar ótrúverðugar og í raun í engu samræmi við samskipti umræddra stjórnenda Samskipa. Skýrt kemur fram í tölvupósti MS til forstjóra Samskipa, (S)forstj, að fyrirtækið sé að endurskoða flutningamál sín og vilji hitta Samskip til að ræða möguleika á samstarfi. Ekki fæst séð hvernig Samskip gátu, í kjölfar þessa, haft *„takmarkaða trú"* á því að mögulegt væri að undirbjóða Eimskip. Þar að auki kemur fram í áframhaldandi samskiptum stjórnenda Samskipa að það hafi aldrei verið ætlunin að reyna að undirbjóða Eimskip í þessu tilviki, sbr. ummæli (S)frkvstj-innanl um *„hversu há verð"* Samskip ættu að veita MS og svar (S)forstö-innfl1 um að hann gerði ekki ráð fyrir að *„þetta verði mjög skörp verð"*. (S)forstö-innfl1 hækkaði síðan *„grænlensku"* verðin sem (S)rekststj-landfl2 lagði til að bjóða MS um 6% og 9%.

14576. Í mgr. 1256 halda Samskip því fram að engin viðbrögð hafi borist frá MS þegar (S)forstö-innfl1 hafi tekið málið upp að nýju þann 3. október 2011. Þannig hafi Samskipum ekki verið gert kleift að lækka verð sitt áður en MS gekk til samninga við Eimskip.

14577. Í tölvupóstum frá MS til Samskipa má hins vegar sjá að Samskip hafi sýnt mögulegum viðskiptum MS nokkurt áhugaleysi enda kemur fram í tölvupósti frá MS að spurningum þeirra hafi ekki verið svarað. Á endanum hafi MS séð sig knúna til að endursemja við Eimskip. Það að Samskip hafi lýst því yfir að vera *„mjög spenntir"* fyrir því að vinna með MS í inn- og útflutningi í tölvupósti til MS er einfaldlega ekki í samræmi við þeirra samskipti innanhúss og vinnu í kjölfarið og er því ekki trúverðugt. Samskip byggja aftur á móti á því að MS hafi svarað tölvupóstum (S)forstö-innfl1 seint og illa og að gögnin beri ekki með sér að MS hafi sent fyrirspurnir sem ekki hafi verið svarað. Samskip leggja hins vegar ekki fram nein gögn sem sýna fram á þetta.

14578. Samtímagögn eru ekki að fullu leyti í samræmi við skýringar Samskipa. Það var ekki MS sem sýndi lítinn áhuga á að gefa Samskipum færi á að ná viðskiptunum yfir heldur voru það Samskip sem sýndu

áhugaleysi gagnvart því að ná viðskiptum MS. Eru þessi atvik til stuðnings því að Samskip og Eimskip viðhöfði áfram ólögmæta markaðsskiptingu og samráð.

26.37.3. Um „*Frábært ár*" og bónusa hjá Samskipum

14579. Í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.37.5 er lýst mikilli ánægju stjórnenda Samskipa með afkomu á Íslandi og það talið benda til góðs árangurs af samráði þess við Eimskip. Er meðal annars fjallað um samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um bónusa fyrir forstöðumenn vegna góðrar afkomu og það sagt vera til vitnis um góðan árangur af samráðinu.

14580. Í mgr. 1676 í athugasemdum Samskipa við AI segir að um þekkt hvatakerfi sé að ræða og byggt á því að það sé rangt að það sé til marks um góðan árangur af samráðinu. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það. Er mikilvægt að hafa til hliðsjónar umfjöllun í kafla 14.37.5 í ákvörðun þessari enda byggðist kaupaukakerfið í tilfelli forstjóra Samskipa greinilega á árangri af samfelldu samráði fyrirtækjanna. Það ýtti undir áhættu og hann hvatti því aðra stjórnendur til verka. Var það m.a. gert með því að útbúa fjárhagslega hvata tengda rekstri fyrirtækisins og þar með árangri af samráðinu. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að slíkt hafi haft áhrif á mikilvægar ákvarðanir umræddra stjórnenda og m.a. hvatt þá til þátttöku í ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Meðal annars vegna þessara persónulegu fjárhagslegu hvata náðist sá árangur sem fjallað er um í kaflanum.

14581. Í mgr. 1677 í athugasemdum við AI og mgr. 1359 – 1361 í athugasemdum við AII er jafnframt fjallað um tölvupóst (S)forstj til (S)stjform-S frá 25. apríl 2011, hvar (S)forstj óski eftir að ræða við (S)stjform-S um bónusmál hjá Samskipum. Í tölvupóstinum lýsi (S)forstj m.a. kaupaukakerfi áranna 2007 – 2009 og taki fram að afkoman árið 2010 hafi verið enn betri en það sem birt hafi verið og að stjórnendum sé það kunnugt. Ársreikningar Samskipa hafi gefið rétta mynd af stöðu fyrirtækisins og hafi (S)forstj með þessu verið að vísa til framsetningar á stjórnendauppgjöri.

14582. Engin gögn eru lögð fram um framangreint. Hvað sem því líður sýnir umræddur tölvupóstur, ásamt öðrum samskiptum sem reifuð eru í umfjölluninni, fram á mjög góða afkomu Samskipa á árinu 2010 og væntingar stjórnenda vegna þeirrar afkomu. Athugasemdir Samskipa hafa ekki áhrif á þá niðurstöðu að umrædd gögn um afkomu fyrirtækisins á árunum 2010 og 2011 styðji að hið ólögmæta samráð við Eimskip hafi skilað árangri enda litu stjórnendur á Samskip hf. sem „*cash cow*" samstæðunnar. Voru bónusgreiðslur til stjórnenda til þess fallnar að styðja við samráðið.

26.37.4. Um atvik tengd Aðföngum, ÖES og Rúmfatalagernum árið 2011

14583. Í mgr. 1288-1293 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram sjónarmið fyrirtækisins við atvik tengd Aðföngum á árinu 2011, sbr. kafla 14.37.6 í ákvörðun. Þar kemur fram það mat Samskipa að engar forsendur séu fyrir ályktunum Samkeppniseftirlitsins um umrædd atvik en í umfjöllun eftirlitsins í nefndum kafla er komist að þeirri niðurstöðu að samtímagögn sýni að Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækjast ekki eftir viðskiptum Aðfanga vegna markaðsskiptingarinnar við Eimskip, sbr. mgr. 1293 í athugasemdunum.

14584. Í mgr. 1288 vísa Samskip m.a. til umfjöllunar um markaðsskýrslu innflutningsdeildar fyrir árið 2011 þar sem lagt er til grundvallar að fyrirtækið muni halda viðskiptavinum sínum. Að mati Samskipa er um að ræða hefðbundnar og eðlilegar forsendur við áætlanagerð sem gefi ekki tilefni til ályktana um samráð.

14585. Þessum skýringum Samskipa er hafnað. Í umræddri markaðsskýrslu er ekki aðeins gert ráð fyrir að Samskip muni halda viðskiptavinum sínum heldur eru „*engir nýjir viðskiptavinir […] áætlaðir inn.*" Jafnframt er lagt til grundvallar að árinu 2011 muni „*áframhaldandi ró*" haldast á innflutningsmarkaði og bæði Eimskip og Samskip „*hald[a] að sér höndum og legg[ja] áherslu á að hækka*

verð". Af þessu tilefni skal áréttað að ein af grunnforsendum hvers framleiðslu- eða þjónustufyrirtækis við gerð rekstraráætlana er magn framleiðslu eða þjónustu sem fyrirtækið áætlar að framleiða eða veita á viðkomandi rekstrarári. Af athugasemdum Samskipa má ráða að fyrirtækið byggi á því að það hafi verið farsælt að gera ekki ráð fyrir því að missa viðskiptavini, á sama tíma að halda uppi eða hækka verð og að ætla sér ekki að reyna að ná viðskiptum frá keppinautum til þess að auka hagsæld sína. Með öðrum orðum að keppa ekki á markaðnum. Rekstraráætlanir eru almennt gerðar til þess að móta hegðun á markaði og setja rekstrarleg markmið fyrir viðkomandi rekstrarár. Vönduð og vel gerð rekstraráætlun er mikilvæg og virk leiðsögn fyrir stjórnendur til að ná settum markmiðum í rekstri. Þessi grunnforsenda og vissa Samskipa um að ætla ekki að sækja aukin viðskipti, halda uppi eða hækka verð og um leið vissa fyrir því að halda núverandi viðskiptavinum er til marks um að fyrirtækið hafi ekki talið sig starfa á virkum samkeppnismarkaði.

14586. Varðandi áætlunargerð, umfjöllun í slíkum sönnunargögnum og hvort rétt sé að gera ráð fyrir hreyfingu stærri viðskiptavina milli flutningafyrirtækja er rétt að benda á að á virkum samkeppnismarkaði er eðlilegt að gera ráð fyrir að svo geti verið. Í öllu falli gefur sú megin forsenda, að ganga út frá því að halda viðskiptavinum, hækka verð og að ætla ekki að sækja ný viðskipti, til kynna að samkeppni sé ekki virk og að önnur sjónarmið ráði för. Jafnframt er ljóst er að þegar samkeppnin fór vaxandi á ný gerðu Samskip ráð fyrir því í rekstraráætlun að fyrirtækið myndi missa viðskiptavin sem nefndur var „*Lúser ehf.*", sbr. umfjöllun í kafla 14.48.

14587. Samskip mótmæla því að tölvupóstsamskipti (S)frkvstj-N-Am og (S)forstö-innfl1 í maí 2011 og tölvupóstsamskipti (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 í september 2011 bendi til samráðs, sbr. umfjöllun í kafla 14.37.6. Um sé að ræða eðlileg samskipti. Þau ætti að túlka þannig að þarna hafi Samskip greint hugsanleg tækifæri á viðskiptum sem áður hafi ekki verið til staðar, sbr. mgr. 1290 í athugasemdum fyrirtækisins við AII.

14588. Samskip halda því fram í mgr. 1291 að sterk tengsl hafi verið milli Haga og Eimskips, en Aðföng og Bananar sinntu innflutningi fyrir fyrirtækið. Aðföng hafi verið í viðskiptum við Samskip til 2008 en Bananar ávallt verið í viðskiptum við Eimskip þar sem siglingaáætlun Eimskips hentaði vel í innflutningi á grænmeti og ávöxtum. Stuttur flutningstími frá Rotterdam hafi þar skipt mestu máli. Þjónusta Samskipa hafi ekki verið samkeppnishæf og ekki fullnægt þörfum Banana. Vegna langs viðskiptasambands hafi komist á mikil vinátta á milli framkvæmdastjóra Banana og viðskiptastjóra fyrirtækisins hjá Eimskip. (S)forstö-innfl1 hafi, sem fyrrverandi starfsmaður Eimskips, vitað þetta. Þá hafi enn verið sömu vandkvæði varðandi getu Samskipa til að uppfylla þarfir Banana og þar með Haga.

14589. Samskip hafi reynt að nálgast Haga á þessum árum með það að markmiði að sækjast eftir flutningum Aðfanga eingöngu og sóst eftir að funda með Aðföngum í þessu skyni. Benda Samskip í þessu sambandi á tölvupóst (S)viðskstj1 frá 9. september 2011. Þessum umleitunum hafi hins vegar ávallt verið hafnað af fyrirtækinu þar sem Hagar hafi talið best að nýta stærð sína og umfang til að ná fram hagstæðara flutningsverði, þ.e. með því að tengja saman flutninga Banana og Aðfanga. Að sögn Samskipa hafi Hagar því kosið að halda sínum viðskiptum hjá Eimskip, sbr. mgr. 1992 í athugasemdum Samskipa.

14590. Framangreindar skýringar Samskipa eru ekki studdar gögnum um að fyrirtækið hafi á þessum tíma í raun haft hug á því að sækja viðskipti Aðfanga frá Eimskip á, sérstaklega í ljósi þess sem rakið er í kafla 14.37.6, þ.e. þegar (S)forstö-innfl1 sendi þau skýru skilaboð árin 2009 og 2010 að ekki ætti að spilla fyrir hækkunarmöguleikum Eimskips gagnvart Aðföngum. Því mætti ekki bjóða Aðföngum of lágt verð. Fátt í gögnum Samskipa frá árunum 2009-2011 bendir heldur til áhuga á viðskiptum Aðfanga. Vísast t.a.m. til ummæla (S)forstö-innfl1 í svarpósti við fyrirspurn (S)frkvstj-N-Am 20. maí 2011 um hvort Samskip ættu ekki „*innkomu*" vegna breytinga á eignarhaldi Haga. (S)forstö-innfl1 svaraði að það ætti að geta opnað dyr en samt skyldi skoða „*vel hvað við gerum*". Þannig setti (S)forstö-innfl1 strax fyrirvara

við þá hugmynd að sóst yrði eftir viðskiptum Haga eða Aðfanga. Á endanum virðist sú ákvörðun hafa verið tekin að keppa ekki við Eimskip um viðskipti við Aðföng enda segir í endanlegri útgáfu rekstraráætlunar Samskipa fyrir árið 2012: *„Samningar Eimskips við Aðföng eru lausir um næstu áramót, en ekki er gert ráð fyrir öðru en þeir samningar verði framlengdir*".

14591. Þá ber að hafa í huga að á þessum tíma völdu Samskip jafnframt að sækja ekki á aðra stóra viðskiptavini Eimskips. Þetta hafa Samskip staðfest í athugasemdum sínum, þ.e. að fyrirtækið hafi tekið ákvörðun um að sækja ekki frekari viðskipti frá Eimskip eftir að það náði viðskiptum N&O á árinu 2009. Með hliðsjón af heildarmati á samtímagögnum er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi tekið ákvörðun um að sækjast ekki eftir viðskiptum Aðfanga, heldur virða markaðsskiptinguna og halda þannig áframhaldandi *„frið*" á markaðnum.

14592. Í athugasemdum sínum við AII mótmæla Samskip þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af atvikum í tengslum við viðskipti ÖES á árinu 2011, sbr. umfjöllun eftirlitsins í kafla 14.37.7 í ákvörðun þessari. Í þeim kafla er komist að þeirri niðurstöðu að Samskip hafi virt hina ólögmætu markaðsskiptingu með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES og að Eimskip hafi tekist að hækka verð gagnvart ÖES. Var þetta liður í samráði Samskipa og Eimskips og sýnir að samfellt samráð fyrirtækjanna var við lýði á þessum tíma.

14593. Í mgr. 1343 í athugasemdum Samskipa við AII byggir fyrirtækið á því að það hafi verið *„mat* [Samskipa]", af samskiptum sínum við ÖES og Vífilfell á þessum tíma, að umrædd fyrirtæki, verandi keppinautar á drykkjavörumarkaði, *„myndu aldrei sætta sig við að flytja vörur sínar með sama flutningsaðilanum, enda hörð samkeppni á milli þeirra um sölu á drykkjarvörum.*" Þessi sjónarmið Samskipa hafa komið fram áður og er þessum órökstuddu vangaveltum Samskipa hafnað enda hefur fyrirtækið ekki lagt fram nein gögn sem styðja þær eða hrekja þá skýru mynd sem samtímagögn í málinu birta af atvikum í tengdum ÖES árið 2011. Líkt og rakið er í kafla 14.37.6 í ákvörðun þessari, hafði ÖES frumkvæði að því að óska eftir fundi með Samskipum til að ræða möguleg viðskipti. Óskaði ÖES jafnframt eftir upplýsingum um það verð sem Samskip gætu boðið fyrirtækinu í flutningsviðskipti. Af þessu er ljóst að ÖES virðist ekki hafa sett það fyrir sig að óska eftir verðtilboði frá sama flutningsaðila og sinnti flutningum fyrir Vífilfell. Samtímagögn sýna að kaupendur flutningsþjónustu settu verð og gæði þjónustunnar í fyrirrúmi við val á flutningsaðila. Atvik í tengslum við útboð ÖES á árinu 2009 staðfesta það einnig, sbr. kafla 14.3 í ákvörðun.

14594. Af þeim samtímagögnum sem rakin eru í ákvörðun þessari er ljóst að Samskip virtu markaðsskiptinguna þegar ÖES óskaði eftir verðtilboði árið 2011. Af verðsamanburði sem (S)forstö-innfl1 vann fyrir fund með ÖES 18. ágúst 2011 má sjá að hann gerði ráð fyrir að bjóða ÖES verð sem voru hærri en þau verð sem Eimskip bauð ÖES haustið 2009, sbr. kafla 14.37.7. Af gögnum málsins er ekki að sjá að frekari samskipti hafi átt sér stað í kjölfar þess fundar. Stuttu síðar hófst undirbúningur Samskipa að rekstraráætlunum fyrir árið 2012 og þar kemur mjög skýrt fram að ekki eigi að reyna að ná ÖES í viðskipti, sbr. kafla 14.38.4 í ákvörðun.

14595. Í mgr. 1346 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að það hafi verið mat fyrirtækisins að til að ná viðskiptum ÖES á þessum tíma hafi Samskip þurft að bjóða *„áður óþekkt kjör sem væru mun lægri en þau kjör sem stærstu viðskiptavinir Samskipa höfðu*." (S)forstö-innfl1 hafi ekki geta réttlætt að bjóða slík verð, miðað við t.d. Vífilfell sem hafði verið í viðskiptum við Samskip til margra ára. Að sögn Samskipa hafi ákvörðun fyrirtækisins um hvaða verð ætti að bjóða ÖES verið tekin *„á grundvelli viðskiptalegra forsendna*." Samskip segja að það sé rangt mat hjá Samkeppniseftirlitinu að ekki hafi staðið til að bjóða ÖES *„samkeppnishæft verð*" og það sýni að eftirlitið hafi ekki skynbragð á rekstri. Viðskipti við ÖES hafi ekki verið eftirsóknarverð því það verð sem Samskip hafi þurft að bjóða hafi verið of lágt. Samskip geti ekki leyft sér að stunda óarðbær viðskipti. Í athugasemdum sínum viðurkenna

Samskip þannig að það hafi ekki verið ætlun fyrirtækisins að ná ÖES í viðskipti á árinu 2011. Að sögn Samskipa, sbr. mgr. 1348 í athugasemdum þeirra, var ákveðið að leggja áherslu á að sækja önnur viðskipti. Vísa Samskip því til stuðnings til ummæla í rekstraráætlun um að stefnt sé að því að ná einu bílaumboði, Bræðrunum Ormsson og ná í magn frá viðskiptavinum sem voru að flytja með báðum aðilum. Ekkert er hins vegar fjallað um hvort það hafi gengið eftir eða að hvaða marki unnið var eftir þessari áætlun.

14596. Ekkert í framangreindum athugasemdum Samskipa hróflar við þeirri niðurstöðu að háttsemi fyrirtækisins fór gegn ákvæði 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

14597. Staðhæfingar Samskipa um að viðskipti ÖES hafi ekki verið eftirsóknarverð þar sem Samskip hafi þurft að bjóða verð, sem hafi ekki verið arðbært fyrir rekstur fyrirtækisins, eru órökstuddar og eiga sér ekki stoð í samtímagögnum.

14598. Líkt og fjallað hefur verið um var samráðið við Eimskip til þess fallið að skila Samskipum og e.a. eigendum þess miklum ábata. Ákvörðun um að sækja á og ná viðskiptum ÖES hefði sett ólögmætt samráð fyrirtækjanna í uppnám og þar með væntingar um aukinn ábata. Ekki er fallist á að samtímagögn sýni að aðgerðaleysi Samskipa gagnvart ÖES hafi byggt á því að fyrirtækið hafi metið að flutningsþjónusta fyrir ÖES yrði „*óarðbær viðskipti*". Samtímagögn sýna þvert á móti að Samskip héldu að sér höndum til að virða markaðsskiptinguna við Eimskip, sbr. kafla 14.3 og kafla 14.37.7. Í þessu samhengi skal einnig hafa í huga að í flutningakerfum Samskipa og Eimskips var vannýtt flutningsgeta til Íslands á þessum tíma. Kjarnaatriðið í þessu sambandi er að samtímagögn endurspegla hvernig Samskip mátu meiri ábata fyrir fyrirtækið að virða samfellda markaðsskiptingu og halda uppi flutningskjörum hjá mikilvægum viðskiptavinum, enda ljóst af þeirra eigin gögnum að ef fyrirtækin tækju upp samkeppni að nýju myndu verð viðskiptavina lækka, en það myndi hafa veruleg neikvæð áhrif á góða afkomu fyrirtækisins, sbr. t.d. umræðu stjórnarformanns Samskipa á Íslandi og stjórnarmanns Samskipa Holding, (S)stjform-S, á fundi með lykilstjórnendum Samskipa 4. nóvember 2009.

14599. Athugasemdir Samskipa, sem lúta að því að fyrirtækið hafi þurft að bjóða ÖES áður „*óþekkt kjör*" sem hafi verið „*mun lægri kjör sem stærstu viðskiptavinir Samskipa höfðu*", eru frekar til þess fallin að styrkja niðurstöðu þessa máls um samfellt samráð fyrirtækjanna. Rétt er að víkja að þessu.

14600. Markaðsskipting Samskipa og Eimskips um mikilvæga viðskiptavini gerði fyrirtækjunum kleift að halda uppi eða hækka verð án þess að óttast að verðhækkun hlutaðeigandi leiddi til þess að hann missti viðkomandi viðskiptavin úr viðskiptum sökum þess að keppinauturinn myndi bjóða betur. Þessi rannsókn hefur sýnt að ef viðskiptavinur bauð út sín kaup á flutningsþjónustu gátu atvik verið með þeim hætti að tryggt var að boð í viðskiptin myndi ekki leiða til þess að viðskiptavinur sæi sér hag í því að færa viðskipti sín milli fyrirtækjanna. Meðal annars með þessum hætti viðhéldu fyrirtækin markaðsskiptingunni.

14601. Þegar ÖES leitaði árið 2011 enn á ný til Samskipa eftir betri kjörum hafði hið samfellda samráð við Eimskip staðið yfir í tvö ár og gert Samskipum kleift að halda uppi verði hjá mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins. Í ljósi þess að Samskip vísa í athugasemdum sínum til kjara sambærilegs viðskiptavinar, Vífilfells, er rétt að rifja upp þau atvik frá árinu 2009. Vífilfell hafði leitað til Eimskips árið 2009 vegna óánægju með verðhækkanir Samskipa. Eimskip virti þá markaðsskiptinguna. Samskip héldu viðskiptunum við Vífilfell og hélt áfram að halda uppi og hækka verð viðskiptavinarins. Voru þessi atvik liður í samráði fyrirtækjanna. Samskip náðu því að endurnýja samning sinn við Vífilfell á árinu 2009 án nokkurs samkeppnislegs aðhalds frá Eimskip.

14602. Af þessu tilefni er rétt að líta nánar á það verð sem Samskip buðu ÖES árið 2011 í samanburði við t.d. verð ÖES hjá Eimskip og verð sem Vífilfell naut hjá Samskipum á grundvelli samnings frá árinu 2009.

14603. Í kafla 14.3 í ákvörðun þessari er ítarlega fjallað um atvik tengd opnum samningum Vífilfells og ÖES á árinu 2009. Þar er annars vegar rýnt tilboð sem Eimskip útbjó fyrir Vífilfell árið 2009, sem þá var viðskiptavinur Samskipa, og hins vegar í verð sem Vífilfell að lokum fékk með nýjum samningi við Samskip. Þá er til samanburðar litið til þeirra kjara sem ÖES fengu í nýjum samningi við Eimskip nokkrum mánuðum síðar. Í umræddum kafla er sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins rökstudd að Eimskip hafi sýnilega virt ólögmæta markaðsskiptingu fyrirtækjanna í tilboðsgerð sinni til Vífilfells á árinu 2009. Það verðtilboð sem Eimskip tók saman fyrir Vífilfell var um 45% hærra en Eimskip bauð ÖES í útboði nokkrum mánuðum síðar. Þannig veitti Eimskip ekkert samkeppnislegt aðhald í samningaviðræðum við Vífilfell sem gerði Samskipum kleift að komast hjá því að bjóða Vífilfelli lægsta verð, sbr. yfirlit sem (S)forstö-innfl1 sendi (S)forstj 19. júní 2009, kl. 14:56.[6645] Af yfirlitinu má sjá að verð á 20 og 40 feta gámum var lægra gagnvart Nathan & Olsen þrátt fyrir að viðskipti Vífilfells væru umtalsvert meiri.

14604. Það vekur því ekki furðu að Samskip hafi hugsanlega þurft, til að ná viðskiptum ÖES frá Eimskip árið 2011, að bjóða ÖES betri kjör en verð Vífilfells var hjá Samskipum. Það gerðu Samskip ekki þar sem fyrirtækið virti samfellda markaðsskiptingu og viðhélt með því samráðinu við Eimskip.

14605. Það sem einnig bendir til þess að kjör Vífilfells hafi ekki verið þau lægstu hjá Samskipum er að þau voru nokkuð hærri en Samskip buðu ÖES í útboði um haustið 2009 en það verð hafa Samskip jafnframt viðurkennt að hafa ekki verið lægsta verð á markaði og að sú ákvörðun hafi verið tekin á *„viðskiptalegum forsendum*".[6646] Í kafla 14.3.5 í ákvörðun þessari er rökstutt að umrætt tilboð Samskipa til ÖES árið 2009 var sýndartilboð. Vísast nánar til þeirrar umfjöllunar.

14606. Í kafla 14.37.8 eru borin saman gögn sem varða annars vegar íslenska markaðinn og hins vegar markaðinn í Færeyjum sem talin eru fela í sér óræka vísbendingu um samráð Samskipa og Eimskips hér á landi.

14607. Samskip hafna því í athugasemdum sínum að með samanburði um íslenska og færeyska markaðinn sé hægt að komast að niðurstöðu um að samráð hafi verið fyrir hendi á fyrrnefnda markaðnum, sbr. mgr. 1246 í athugasemdum Samskipa við AII.

14608. Í mgr. 1247 í athugasemdum sínum við AII útskýra Samskip þann mun sem fyrirtækið telur vera á færeyska markaðnum og þeim íslenska. Þjónustuframboð hafi verið ólíkt og styttri flutningsleið til Færeyja hafi gert það að verkum að fleiri aðilar hafi verið á markaðnum og verð verið lægra. Hvað atvik tengd Rúmfatalagernum varða þá segir að Eimskip hafi haft forskot því Rúmfatalagerinn hafi þegar notast við vöruhús fyrirtækisins í Færeyjum og svo hafi Eimskip og BWS verið mun stærri aðilar en Samskip á markaðnum. Þetta hafi verið orsök þess að viðræður um verðtilboð til færeyska hluta Rúmfatalagersins hafi ekki orðið að veruleika.

14609. Þá er það mat Samskipa að ummæli (S)forstö-innfl1 um tilboð í færeyska hluta Rúmfatalagersins geti ekki stutt ályktanir um samráð. Hann hafi tekið vel í umleitanir (S)frkvstj-Færeyj um verðtilboð til Rúmfatalagersins. Ályktunum Samkeppniseftirlitsins um að verð til Rúmfatalagersins hafi verið hærra á Íslandi vegna samráðs við Eimskip sé mótmælt.

14610. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Víða í ákvörðun þessari hefur verið fjallað um það að samanburður á gögnum sem varða annars vegar íslenska markaðinn og hins vegar markaðinn í Færeyjum feli í sér óræka vísbendingu um samráð Samskipa við Eimskip hér á landi. Til stuðnings

[6645] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „Re: Verðlagning". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. *„Flutningasamningur í ISK – júní 2009.xls*", dags. 19.06.2009, kl. 14:56. Doc. ID. 0.7.33.615801.
[6646] Mgr. 838-839 í athugasemdum Samskipa við AII.

umfjöllun eftirlitsins um atvik í tengslum við viðskipti Rúmfatalagersins í Færeyjum vísast m.a. til þeirrar umfjöllunar.

14611. Þá er ekki unnt að fallast á að öll ummæli og háttsemi (S)forstö-innfl1 í tengslum við þessi atvik beri þess merki að hann hafi haft sama áhuga og (S)frkvstj-Færeyj til að ná Rúmfatalagernum í viðskipti í Færeyjum. Meira máli virðist hafa skipt að bjóða þeim ekki lægra verð en í boði var á Íslandi, vitandi að það var ekki samkeppnishæft í Færeyjum. Lagði (S)forstö-innfl1 áherslu á þetta til að sporna gegn því að of lágt verð í Færeyjum gerði það erfiðara að halda uppi flutningaverði á Íslandi.

26.37.5. Um áhyggjur af smæstu keppinautunum og af miklu samstarfi við Eimskip

14612. Í kafla 14.37.9 er fjallað um gögn frá m.a. árinu 2011 sem sýna að í bæði sjó- og landflutningum höfðu Samskip ekki áhyggjur af samkeppni frá Eimskip og öfugt en höfðu þess í stað áhyggjur af samkeppni frá litlu keppinautunum í sjó og landflutningum.

14613. Í mgr. 1283-1287 í athugasemdum Samskipa við AII eru þessu hafnað.

14614. Af hálfu Samskipa kemur m.a. fram að þó svo að í einstaka gögnum hafi verið lögð áhersla á að greina áhrif einyrkja og nýrra aðila sé ekki hægt að gagnálykta sem svo að Samskipum hafi ekki stafað ógn af Eimskip. Að sögn Samskipa hafi öllum verið ljóst hver helsti samkeppnisaðilinn hafi verið og það hafi ekki breyst frá fyrri árum þótt nýir aðilar kæmu inn á markaðinn sem þyrfti að vísa sérstaklega til í markaðsgreiningum. Samskip vísa að þessu leyti í fyrri svör sín og ítreka að það sé rangt að fyrirtækið hafi ekki litið á Eimskip sem ógn eða keppinaut sinn. Það liggi því í hlutarins eðli að samkeppnin hafi verið mest á milli Samskipa og Eimskip.

14615. Ekki er unnt að fallast á þessi sjónarmið Samskipa. Hafa þau ekki áhrif á niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að umrædd gögn og önnur sambærileg sem rakin eru víða í ákvörðun þessari endurspegli hið samfellda samráð Eimskips og Samskipa.

14616. Aukið samstarf á milli Samskipa (Jóna) og Eimskips í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu og þar með hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna. Vísast til umfjöllunar um þau atvik til kafla 16. Á árinu 2011 jókst umfangið á þessu samstarfi það mikið að m.a. (S)forstö-innfl1 hafði af því áhyggjur.

14617. Í mgr. 97-108 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um tilvísanir Samkeppniseftirlitsins til gagna sem talin eru sýna fram á áhyggjur af miklu samstarfi Eimskips og Jóna (Samskipa), sbr. umfjöllun í kafla 14.37.10.

14618. Í mgr. 305-306 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um samskipti starfsmanna Samskipa frá apríl 2011 þar sem fram kom sú skoðun þeirra að Eimskip ætti að leggja til gáma fyrir flutninga Jóna frá Immingham. Samskip byggja á því að þetta hafi verið skoðun umræddra starfsmanna sem hafi ekki breytt neinu um framkvæmd samkomulags Jóna og Eimskips. Segja Samskip að ábendingar frá (S)forstö-innfl1 á þessum tíma séu fyrst og fremst lýsandi fyrir samkeppni á milli fyrirtækjanna enda hafi (S)forstö-innfl1 með þessu verið að falast eftir því að flutningar Jóna frá Immingham væru fluttir með siglingakerfi Samskipa. Samskip benda á að almennt tíðkist það að "*Carrier*" (hér Eimskip) útvegi gáma fyrir viðskiptavini sína (hér Jónar). Á þessum tíma hafi Jónar flutt vöru frá Immingham bæði með Samskipum og Eimskip og hafi (S)forstö-innfl1 talið eðlilegt að notast væri við gáma Eimskips en ekki Samskipa í tilvikum þar sem flutningur Jóna var með Eimskip.

14619. Þau samtímagögn sem rakin eru í kafla 16 og sýna áhyggjur af umfangi samstarfsins renna frekari stoðum undir þá niðurstöðu að umræddir flutningar Eimskips fyrir Jóna (Samskip) hafi verið einn þáttur í framkvæmd samráðs fyrirtækjanna. Athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við þau samtímagögn.

26.38. Um verðhækkun og önnur atvik maí-nóvember 2011

14620. Í kafla 14.38 eru rakin samtímagögn sem sýna að Samskip og Eimskip voru í þeirri stöðu að geta viðhaldið eða hækkað verð á land- og sjóflutningi, án þess að þurfa að óttast viðbrögð helsta keppinautarins. Er þetta birtingarmynd á hinu samfellda samráði.

14621. Samskip vísa til samskipta stjórnenda fyrirtækisins við stjórnendur Eimskips í maí 2011 sem rakin eru í kafla 14.38. Mótmæla Samskip því að umrædd samskipti hafi tengst samráði á milli fyrirtækjanna, sbr. mgr. 308 í athugasemdum Samskipa við AII. Segja Samskip að um sé að ræða eðlileg samskipti á milli viðskiptavinar og flutningsaðila þar sem Samskip lýstu óánægju og töldu Eimskip hafa brotið gegn skilmálum um flutningana.

14622. Í mgr. 322 í athugasemdunum gera Samskip athugasemd við tilvísun Samkeppniseftirlitsins til Excel skjals sem (E)forstj sendi (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-fjárm um helstu verkefni rekstrarsviðs en þar var m.a. fjallað um samstarf Samskipa við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum og gámastýringu í tengslum við það, sbr. kafla 14.38.3. Að sögn Samskipa getur fyrirtækið eðli málsins samkvæmt ekki svarað fyrir umfjöllun (E)forstj en það telji hins vegar að umrætt gagn sýni *„einfaldlega vangaveltur þessa einkokunaraðila* [þ.e. Eimskip] *í beinum flutningum til og frá Norður-Ameríku og viðleitni til að takmarka þá samkeppni sem Samskip hafa ávallt leitast við að veita félaginu*".

14623. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Í skjali (E)forstj endurspeglast framkvæmd samráðs Samskipa við Eimskip á umræddri flutningsleið. Hjá Eimskip var það verkefni sett fram af lykilstjórnendum að Samskip notuðu gáma frá Eimskip eftir þörfum og kanna ætti möguleikann á því að Samskip myndu frekar velja að flytja vörur með Eimskip en öðrum flutningsaðilum frá Norður-Ameríku. Að mati Samkeppniseftirlitsins þetta frekari stoðum undir framkvæmd samráðsins á þessum tíma, og hvernig samráðið tók samhliða til sjóflutninga, gámastýringar og -notkunar milli keppinautanna. Fyrirtækin völdu sem nefna má samvinnuleiðina í stað samkeppni. Hér skal haft í huga að fjórum dögum áður en þessi tölvupóstur var sendur höfðu (E)forstj og (S)forstj farið í helgarferð til Danmerkur með golfhópi sem þeir voru í. Þá sýna gögn málsins tengsl og regluleg samskipti milli (E)forstj, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am.

14624. Hér ber einnig að árétta að samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum og samstarf tengt gámum var hluti af *„Nýtt upphaf*" samráðsverkefninu og því fóru öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. þessi samskipti í maí 2011.

14625. Í mgr. 309 í athugasemdum sínum við AII andmæla Samskip því að golfmót Samskipa og Eimskips hafi verið vettvangur ólögmætra samskipta og vísa í áður fram komin sjónarmið fyrirtækisins um það efni og telja að um sé að ræða rangar og tilhæfulausar dylgjur Samkeppniseftirlitsins. Í mgr. 317 vísa Samskip til fyrri umfjöllunar sinnar um þetta efni og taka fram að „[þ]*átttaka stjórnenda í viðburðum á vegum viðskiptavina er sjálfsagður* hluti *af störfum þeirra og vitanlega ekki vettvangur samráðs af neinum toga*". Um samskipti (E)forstj og (S)forstj á golfmótum Samskipa og Eimskips segir, í athugasemdum Samskipa, að enginn rökstuðningur sé færður fyrir tengslum samskiptanna við ályktanir Samkeppniseftirlitsins og að engar vísbendingar liggi fyrir um að (E)forstj og (S)forstj hafi rætt saman yfir höfuð, hvað þá um samkeppnisleg málefni. Er ályktunum Samkeppniseftirlitsins því mótmælt, sbr. mgr. 311-312 í athugasemdunum.

14626. Í athugasemdum Samskipa um samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl í júní 2011, sbr. kafla 14.38, segir að engin samskipti hafi verið þeirra á milli varðandi starfsemi Eimskips og Samskipa. Tilvísun Samkeppniseftirlitsins til fundarins sé því þýðingarlaus.

14627. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreind samskipti hafi ekki þýðingu við mat á þeim atvikum sem hér eru til umfjöllunar. Samkeppniseftirlitinu er ekki kunnugt um annað en að (E)forstj og (S)forstj hafi verið virkir þátttakendur í golfhópnum sem nefndur er, þ. á m. tekið þátt í golfferðum erlendis o.fl. Samskip hafa ekki fært fram gögn sem sýna fram á hið gagnstæða. Þá er Samkeppniseftirlitinu ljóst að landflutningamál voru rædd á fundi (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv með SVÞ og að (S)frkvstj-millilandasv hafði áður viðhaft samráð við Eimskip á fundi hjá hagsmunasamtökum, sbr. kafla 8.6. Hafa verður í huga að (E)forstj, (E)frkvstj-innanl, (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv höfðu ríka aðkomu að ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa. Vísast til umfjöllunar um þýðingu samskipta á milli keppinauta við sönnun í samráðsmálum sbr. kafla 13.

14628. Í mgr. 310 í athugasemdum Samskipa er mótmælt þeirri ályktun Samkeppniseftirlitsins að mismunur á samkeppnisaðstæðum á Íslandi og í Færeyjum feli í sér óræka vísbendingu um samráð Eimskips og Samskipa. Þessu er hafnað og vísast í því skyni til umfjöllunar í köflum 14.10.2, 14.10.4, 14.11.8, 14.17.4, 14.32.3, 14.38.4.3, 20 og 33.3.5.

26.38.1. Um verðhækkun Samskipa og Eimskips

14629. Þann 2. júlí 2011 tók gildi verðhækkun hjá Eimskip. Hækkaði sjófrakt um 4,8% og þjónustugjöld á Íslandi um 5,8%. Með því var stefnumörkun (E)forstj frá 1. júní 2011 um hækkun verðs á íslenska markaðnum fylgt eftir.

14630. Í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um tölvupóstsamskipti (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-útfl frá 5. júlí 2011 hvar (E)frkvstj-sala/þj bað (E)forstö-innfl um að hafa samband við Samskip og (E)forstö-innfl greindi frá samskiptum við (S)forstö-innfl1, segir að samskiptin hafi lotið að ósk Eimskips um að Samskip myndu í auknum mæli nota eigin gáma við innflutning frá Norður-Ameríku. Eimskip hefði viljað losna undan samningsskuldbindingunni eða draga úr henni en ekki hafi orðið af því. Að mati Samskipa er um eðlileg samskipti að ræða, þ.e. um efnisatriði viðskiptasamnings á milli fyrirtækjanna, sbr. mgr. 313 í athugasemdunum.

14631. Samkeppniseftirlitið fær ekki séð af umræddum tölvupósti að samtal (E)forstö-innfl við (S)forstö-innfl1 hafi verið eftir því sem Samskip halda fram. Þvert á móti virðist sem samskiptin hafa falið í sér boð Eimskips að flytja gáma fyrir Samskip frá Reykjavík til Norfolk og aftur til Reykjavíkur. Með því gæti Eimskip flutt út vatn og Samskip varning heim. Er þetta til marks um nána samvinnu fyrirtækjanna á þessum tíma og einnig eitt dæmi um fjölmörg samskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 á rannsóknartímabilinu. Að öðru leyti er fjallað um ólögmætt gámasamráð Samskipa við Eimskip í kafla 18 og vísast til þeirra umfjöllunar.

14632. Í mgr. 314 athugasemdum Samskipa segir að engin tengsl séu á milli gjaldskrárhækkana fyrirtækjanna sumarið 2011. Eimskip hafi hækkað for- og áframflutninga í Hollandi og Danmörku um 2-4%, sem hafi stafað af hækkunum í Evrópu, en Samskip hækkað gjaldskrá sjóflutninga og þjónustugjöld um 4,5% og 6%.

14633. Samkeppniseftirlitið áréttar að verðhækkun Samskipa 1. ágúst 2011 tengist verðhækkun Eimskips frá því u.þ.b. mánuði fyrr, þ.e. 2. júlí 2011. Þá hækkaði gjaldskrá sjóflutninga um 4,8% og þjónustugjöld á Íslandi um 5,8%. Samskip hækkuðu sömu gjaldliði um 4,5% og 6% 1. ágúst 2011. Líkt og rökstutt er í ákvörðun var það hið samfellda samráð og ítrekuð samskipti sem því fylgdi sem gerði fyrirtækjunum kleift að ná fram umræddum verðhækkunum, sbr. m.a. kafla 11.21 og 15.3. Samtímagögn sýna að verðhækkanir Samskipa og Eimskips þetta sumarið voru ábatasamar og að reynt hafi verið af festu að tryggja að verðhækkanirnar myndu *„skila sér til allra“* viðskiptavinanna. Í kjölfarið var jafnframt undirbúin frekari hækkun á verði hjá báðum fyrirtækjunum Auk almennra verðhækkana sýna samtímagögn fyrirmæli til undirmanna um að hækka meðalsjóflutningsverð, draga úr afsláttarkjörum og

hækka samhliða svokallað LO/LO-gjald á Íslandi (rætt um að hækka án þess að tilkynna um það til viðskiptavina). Þá eru hér ekki meðtaldar verðhækkanir árið 2011 á olíugjaldi (BAF) eða hækkanir fyrirtækjanna í landflutningi, sbr. kafla 14.55 og kafla 17.

14634. Um önnur atvik segja Samskip að ekkert í þeim atvikum eða gögnum sem til er vísað bendi til samráðs Eimskips og Samskipa. Einu gögnin um verðhækkanir Samskipa séu fyrrnefndar gjaldskrárhækkanir. Samskip hafi ekki átt í neinum samskiptum við Eimskip vegna þeirra verðhækkana og ekkert í gögnum málsins bendi til þess gagnstæða.

14635. Þá segja Samskip einu gögnin sem tengjast Samskipum vera greiningar á áhrifum verðhækkunar og tölvupóstur viðskiptavinar sem var ósáttur við breytinguna. Vísa Samskip þar til tölvupóstar Öskju til (S)forstö-innfl1 þann 27. júlí 2011, sbr. kafla 14.38.2. Benda Samskip á að (S)forstö-innfl1 og viðskiptavinurinn hafi skipst á sjónarmiðum um reikning sem viðskiptavinurinn taldi vera of háan og hafi ekki fengið lækkaðan þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir. Telja Samskip ummæli viðskiptavinarins um verðhækkun og „*blessaða samkeppnina*" ekki hafa neitt sjálfstætt gildi og beri að skoða með hliðsjón af fyrri samskiptum þeirra. Viðskiptavinir vilji greiða minna en meira fyrir þjónustuna og í því felist ekki vísbending um samráð, sbr. mgr. 314-316 í athugasemdum Samskipa við AII.

14636. Fyrir liggur að æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips, sem fóru með verðlagsmál fyrirtækjanna, áttu í reglulegum samskiptum á rannsóknartímabilinu. Til að mynda voru (E)forstj, (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-útfl saman í ráshóp á sameiginlegu golfmóti Eimskips og Samskipa 20. maí 2011 og þá lék golfhópur sá sem (E)forstj og (S)forstj tilheyrðu golf þann 2. júní 2011. Slík ítrekuð og reglubundin samskipti höfuðkeppinauta á fákeppnismarkaði eru varasöm í samkeppnislegu tilliti og er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins í máli þessu að þau dró verulega úr allri óvissu á milli fyrirtækjanna, stuðluðu að trausti og viðhéldu hinu samfellda samráði. Með vissu um að helsti keppinauturinn myndi ekki reyna að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við hækkun á verði. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar. Er því ekki hægt að fallast á sjónarmið Samskipa.

14637. Rétt er að halda því til haga að í máli þessu er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið. Ólögmætt samráð fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga tekur ekki einungis til samninga eða samskipta um endanlega hækkun á verði eða tímasetningu hennar heldur einnig því að koma á ástandi til að ná fram því markmiði að hækka verð.

14638. Í mgr. 318 í athugasemdum Samskipa við AII er umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um áhrif verðhækkunar fyrirtækjanna og þann tekjuauka sem leiddi af þeim mótmælt. Byggja Samskip á því að stofnunin setji það ekki í samhengi við almennar kostnaðarhækkanir og benda á að í rekstri þurfi að horfa bæði til tekna og gjalda. Í yfirliti sem Samskip hafa lagt fram yfir verðlagsþróun og verðbreytingar sjáist að mati Samskipa að verðhækkanir fyrirtækisins hafi ekki verið umfram almennar verðlagshækkanir heldur til þess ætlaðar að mæta uppsöfnuðum kostnaðarhækkunum.

14639. Í mgr. 319 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að unnt sé að tengja saman áætlanir Samskipa um hækkanir á árinu 2012 og tímasetningar á golfmóti á vegum N1. Að mati Samskipa sé með því dylgjað um ólögmæt samskipti (E)forstj og (S)forstj án þess að nokkur stoð sé fyrir því. Þá er áréttað að vinna við áætlun sé hugmyndavinna sem geti verið matskennd og tekið breytingum eftir því sem vinnu við áætlun vindur fram. Samskip rekja þær umræður sem átti sér stað á milli stjórnenda Samskipa um mögulegar hækkanir ári síðar og telja þær sýna hvernig hugmyndir geta tekið breytingum á meðan áætlanagerð stendur. Þá vísa Samskip til þess að engin þessara hugmynda hafi orðið að veruleika heldur hafi verið tekin ákvörðun um almenn gjaldskrárhækkun um 3,7% tæki gildi 1. ágúst 2012.

14640. Samskip mótmæla öllum *„kenningum*" Samkeppniseftirlitsins um samráð þar sem þær séu í andstöðu við gögn málsins og síðari atvik. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið horfi vísvitandi framhjá skýrum samtímagögnum, m.a. þar sem forsendur verðhækkunar eru listaðar upp, s.s. kostnaðarhækkanir, hækkanir á vísitölu neysluverðs, hækkanir á launavísitölu, leiguverð skipa og gámakostnaður. Vísa Samskipa t.d. til tölvupóstar (E)frkvstj-sala/þj til starfsmanna Eimskips þar sem hann tekur fram að hækkunin sé óhjákvæmileg og *„hefði í raun þurft að vera nokkuð meiri til að vega upp kostnaðarhækkanir*".

14641. Í mgr. 321 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til þess að í tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)viðskstj2 þann 6. september 2011, þar sem greint er frá fyrirhuguðum verðhækkunum á árinu 2012, sé einnig vísað til verðbólguspár fyrir árið 2012 sem rökstuðnings fyrir verðhækkun gagnvart viðskiptavinum. Að mati Samskipa hefur Samkeppniseftirlitið ekki rökstutt hvernig réttlætanlegt sé að líta framhjá jafn skýrum samtímagögnum sem byggja á ytri aðstæðum sem fyrirtækin fá ekki ráðið við, gögnum sem sýni ekki annað en að forsendur fyrir verðhækkunum hafi ávallt verið eðlilegar, andstætt ályktunum Samkeppniseftirlitsins.

14642. Ekki er unnt að fallast á athugasemdir Samskipa og eru þær ekki til þess fallnar að breyta niðurstöðu um ólögmæta háttsemi fyrirtækjanna. Þegar samtímagögn Eimskips og Samskipa, sem varða inn- og útflutning frá Íslandi og landflutninga hér á landi á árinu 2011 og áætlanir fyrir árið 2012, eru virt saman dregst í aðalatriðum upp sama mynd og fyrir árin þar á undan. Fyrirtækin gerðu ráð fyrir að halda sínum mikilvægustu viðskiptavinum og að reyna ekki með samkeppni að ná slíkum viðskiptavinum hvort af öðru. Þess í stað var áhersla lögð á að halda uppi og hækka verð, auka gjaldtöku og vinna gegn verðlækkunum. Samkeppnisleg ógn stafaði ekki frá stóra keppinautnum heldur frá miklu mun smærri keppinautum eins og einyrkjum og BWS.

14643. Með virkri samkeppni og æskilegri óvissu milli keppinauta er ekki sjálfgefið að fyrirtæki geti gert ráð fyrir og láti hugsanlegar kostnaðarhækkanir, framlegðarkröfur eða hvað annað sem fyrirtækið vill horfa til renna beint út í verð til viðskiptavina. Fyrirtæki skv. 10. gr. samkeppnislaga ber að ákveða verðstefnu og verðákvarðanir sjálfstætt.

14644. Ítrekað skal að mikilvægur þáttur í samráði Eimskips og Samskipa fólst í því að markaðsskipting þeirra skapaði skilyrði fyrir fyrirtækin til að viðhalda eða hækka verð. Þetta, ásamt öðru samráði fyrirtækjanna og viðvarandi samskiptum milli stjórnenda Eimskips og Samskipa, dró verulega úr æskilegri óvissu á milli fyrirtækjanna, stuðlaði að trausti og skapaði *„friðinn*". Með vissu um að helsti keppinauturinn myndi ekki reyna að ná til sín óánægðum mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við hækkun á verði. Gilti þetta um verðlagningu gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum, um almennar verðbreytingar, niðurfellingu eða lækkun afslátta, fækkun frídaga o.s.frv.

14645. Þau gögn sem eru rakin í umræddum kafla í ákvörðun frá maí - nóvember 2011 eru því í fullu samræmi við samskonar gögn frá árunum á undan og endurspegla hið ólögmæta samráð á þessum tíma.

14646. Í athugasemdum Samskipa er á því byggt að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um undirbúning rekstraráætlunar og tillögur að einstaka gjaldskrárhækkunum árið 2012 sé í ósamræmi við samtímagögn, sbr. mgr. 328-329 í athugasemdum við AII. Ítrekað sé vísað til tölvupósta þar sem skipst væri á skoðunum um forsendur áætlunarinnar í stað þess að byggt sé á yfirliti yfir breytingar á gjaldskrá Samskipa sem sé hluti af gögnum málsins. Þar komi skýrt fram hvenær og hverjar hinar raunverulegu verðbreytingar hefðu orðið. Í þessu tilviki hafi raunhækkun á þjónustugjöldum erlendis og innanlands og sjófrakt verið lægri eða 3,7%. Öll gjöldin hafi verið hækkuð 1. ágúst 2012 í stað annarra dagsetninga sem rætt hafi verið um. Samskip segja að þó að unnið hafi verið að verðhækkunum á svipuðum tíma hjá fyrirtækjunum væri það ekki vísbending um samráð. Ástæðan væri væntanlega sú að vinna við

rekstraráætlanir hafi verið unnin á þessum tíma. Auk þess hafi forsendur hækkunar á gjöldum komið skýrt fram í gögnum hvors fyrirtækis fyrir sig.[6647]

14647. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar í kafla 14.39.4. Líkt og þar kemur fram eru framangreindar ályktanir Samskipa ekki á rökum reistar.

14648. Í athugasemdum Samskipa um gjaldskrárhækkanir fyrirtækjanna í ársbyrjun 2012 er því mótmælt að Samskip og Eimskip hafi unnið *„á sama tíma“* að *„undirbúningi á verðhækkunum“*. Mótmæla Samskip að tengsl hafi verið á milli vinnu Samskipa og Eimskips að gjaldskrárhækkunum síðari hluta ársins 2011. Þá segja Samskip að ekki hafi verið unnið að gjaldskrárhækkun á sama tíma hjá fyrirtækjunum. Vinna Samskipa hafi átt sér stað í september og október en Eimskips frá lokum nóvember fram yfir miðjan desembermánuð.[6648]

14649. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Framangreind samtímagögn endurspegla það ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Sökum m.a. hinnar ólögmætu markaðsskiptingar ríkti *„ró“* á flutningamarkaðnum á árinu 2011 og Eimskip og Samskip gátu bæði hækkað gjaldskrá og verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Af samráðinu leiddi einnig að (S)forstö-innfl1, forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa, gat í september 2011 lagt til grundvallar að á árinu 2012 myndu *„bæði Eimskip og Samskip hald*[a] *að sér höndum og legg*[ja] *áherslu á að halda verðum uppi*.“

26.38.2. Um áætlanagerð haustið 2011

14650. Í mgr. 1341 í athugasemdum Samskipa við AII segir að fyrirtækið telji ljóst að þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dragi af rekstraráætlunum og glærukynningum Samskipa og Eimskips séu með öllu haldlausar og að ekkert tilefni sé til að álykta að af þeim leiði að samráð hafi verið til staðar á mörkuðum. Að mati Samskipa gefur umfjöllun Samkeppniseftirlitsins ranga mynd af efni umræddra gagna þar sem eftirlitið fari vísvitandi með rangt mál og setji fram fullyrðingar sem séu í andstöðu við efni gagnanna.

14651. Af þessu tilefni skal áréttað að hér að framan er í ákvörðuninni fjallað um gögn Samskipa og Eimskips þar sem vísað er til mikillar samkeppni. Þar er gerð grein fyrir áætlunum Samskipa hf., sem sendar voru til Samskipa Holding 9. nóvember 2011, og í þeim er vísað mikillar samkeppni (*„high rivalry“*) sem leitt hafi til lægra verðs í landflutningum og útflutningi. Einnig er fjallað um glærukynningu (E)frkvstj-innanl þar sem kom fram að mjög hörð samkeppni væri á landflutningamarkaði. Er rökstutt það mat eftirlitsins að þessi gögn gefi ekki til kynna uppnám í hinu samfellda samráði Samskipa og Eimskips eða frávik frá því. Þegar umrædd gögn eru virt er ljóst að umrædd samkeppni sem Samskip og Eimskip töldu sig standa frammi fyrir stafaði í aðalatriðum ekki frá stærsta keppinautnum heldur frá smærri aðilum á markaði. Í landflutningum voru það einyrkjar, minni flutningafyrirtæki og Íslandspóstur. Í útflutningi kvörtuðu bæði Samskip og Eimskip yfir samkeppni frá BWS og til viðbótar voru Samskip ósátt við innkomu Thorship á útflutningsmarkaðinn. Var innan Samskipa rætt um að gera *„allt sem í okkar valdi er til sporna við innkomu þeirra á útflutningsmarkaði“*, þ.e. Thorship. Samskonar ummæli voru höfð uppi um BWS. Hvergi komu fram yfirlýsingar frá Samskipum haustið eða veturinn 2011 um að fyrirtækið ætlaði að gera allt sem í valdi þess stæði til þess að keppa við Eimskip í land- eða sjóflutningum. Hefði þeim friði sem ríkti milli fyrirtækjanna þá enda verið hætta búinn.

14652. Verður nú fjallað nánar um þessi sjónarmið Samskipa um túlkun Samkeppniseftirlitsins á rekstraráætlunum fyrirtækisins og tengdum gögnum.

[6647] Mgr. 328-329 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6648] Mgr. 330 í athugasemdum Samskipa við AII.

14653. Í mgr. 1312 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um ályktanir Samkeppniseftirlitsins af áætlunum fyrirtækisins í innflutningi fyrir árið 2012.[6649] Þar eru ítrekuð fyrri sjónarmið Samskipa þess efnis að við áætlanagerð fyrirtækisins sé gengið út frá rauntölum fyrri ára en ekki gert ráð fyrir miklum sviptingum. Þannig hafi hvorki verið gert ráð fyrir að missa viðskiptavini né fá inn nýja en þó hafi verið reynt að auka markaðshlutdeild lítillega og því til stuðnings vísað til þess að gert hafi verið ráð fyrir að reyna að ná einu bifreiðaumboði og Bræðrunum Ormsson í viðskipti.

14654. Að mati Samskipa staðfesti markaðsskýrsla innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012 að virk samkeppni hafi ríkt á markaðnum og að áform Samskipa hafi verið að keppa áfram af fullum krafti við keppinauta fyrirtækisins, þ. á m. Eimskip. Að sögn Samskipa hafi fyrirtækið ekki sammælst um það með Eimskip að veita ekki afslætti og því fari fjarri að afslættir hafi verið fjarlægðir.

14655. Máli sínu til stuðnings vísa Samskip til nokkurra ummæla í markaðsskýrslunni sem að mati fyrirtækisins sýni fram á virka samkeppni „*varðandi ýmsar vörutegundir*".[6650] Þar er vísað til umfjöllunar um harða samkeppni í búslóðaflutningum og safngámum. Þá vísa Samskip til þess að fjallað hafi verið um að reynt yrði að ná í „*nýjan lítinn eða meðalstóran viðskiptavin*". Síðan hafi átt að auka „*örlítið*" við markaðshlutdeild í flokki húsgagna og hjá „*núverandi viðskiptamönnum*".

14656. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessa lýsingu. Þessi áætlun Samskipa frá september 2011 byggir á þeim grunnforsendum að fyrirtækið ætli ekki að sækja aukin viðskipti frá Eimskip og hafi vissu fyrir því að annars vegar halda þáverandi mikilvægum viðskiptavinum og hins vegar getu til að hækka verð. Þessar grunnforsendur er ekki til marks um að fyrirtækið teldi sig ekki starfa á virkum samkeppnismarkaði. Hér ber og rifja upp eftirfarandi:

- Samkvæmt stefnumörkun (E)forstj frá 29. október 2011 skyldi verð til viðskiptavina í sjóflutningum til og frá Íslandi hækka á árinu 2012. Samkvæmt „*Vegvísi*" LIS deildar Eimskips fyrir árið 2012 skyldi hækka meðalsjóflutningsgjöld, þjónustugjöld og fækka frídögum í gámaleigu. Þá bæri að taka upp samninga við viðskiptavini og tryggja að hækkanir væru að skila sér. Það ætti að „*lyfta upp verðum*".

- Í gögnum (S)forstö-innfl1 frá haustinu 2011 kemur fram að gert sé ráð fyrir því að „*bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi*" og lýst er fyrirætlunum um hækkun á verði á árinu 2012. Til viðbótar almennum og sértækum verðhækkunum gagnvart mikilvægum viðskiptavinum var á það lögð áhersla hjá innflutningsdeild Samskipa fyrir árið 2012 „*að allir viðskiptavinir greiði fullt verð í erlendum höfnum og enginn afsláttur verður gefinn af collection fee. Auk þessa verður lögð áhersla á það að allir viðskiptavinir greiði fyrir alla þjónustuþætti, þ.e. sjóflutning, BAF, uppskipun, öryggisgjald og heimakstur*."

14657. Var þannig fullt samræmi milli þessara samtímagagna fyrirtækjanna sem urðu til haustið 2011, þ.e. áætlana Samskipa fyrir árið 2012, hækkunarverkefnis (E)forstj og „*Vegvísis*" Eimskips fyrir árið 2012. Hækka skyldi verð gagnvart viðskiptavinum án þess að greina mætti ótta um samkeppnisleg viðbrögð keppinautarins. Endurspeglast ólögmætt samráð fyrirtækjanna í þessum gögnum.

14658. Líkt og Samkeppniseftirlitið hefur áður bent á er það ein af grunnforsendum fyrirtækis við gerð rekstraráætlana að áætla það magn sem fyrirtækið áætlar að framleiða eða bjóða fram á viðkomandi rekstrarári. Með því að viðurkenna að hafa ekki gert ráð fyrir miklum sviptingum viðurkenna Samskip að við gerð rekstraráætlana fyrir árið 2012 hafi hvorki verið gert ráð fyrir að missa viðskiptavini né fá inn nýja. Með öðrum orðum að keppa ekki á markaðnum. Þó er á því byggt að á þessum tíma hafi Samskip

[6649] Sbr. einnig mgr. 1679-1683 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6650] Sjá mgr. 1683 í athugasemdum Samskipa við AI.

ætlað að reyna að auka markaðshlutdeild lítillega og því til stuðnings vísað til þess að gert hafi verið ráð fyrir að reyna að ná einu bifreiðaumboði og Bræðrunum Ormsson í viðskipti.

14659. Samkeppniseftirlitið ítrekar að rekstraráætlanir eru almennt gerðar til þess að móta hegðun á markaði og setja rekstrarleg markmið fyrir komandi rekstrarár sem stjórnendur notast síðan við til að ná settum markmiðum í rekstri. Þessi grunnforsenda Samskipa um að ætla ekki að sækja aukin viðskipti, um leið vissa fyrir því að halda núverandi viðskiptavinum og að getað hækkað verð er að mati Samkeppniseftirlitsins til marks um að fyrirtækið hafi ekki talið sig starfa á virkum samkeppnismarkaði.

14660. Umfjöllun Samskipa í áætlunum fyrirtækjanna er ein af fjölmörgum samtímagögnum sem horft er til í máli þessu. Sú megin forsenda, að ganga út frá því að halda þáverandi viðskiptavinum, hækka verð og að ætla ekki að sækja ný viðskipti, virt með öðrum gögnum sýnir að samkeppni var ekki virk. Sem dæmi má nefna að þegar hrikta tók í stoðum samráðsins og samkeppnin fór vaxandi á ný gerðu Samskip ekki ráð fyrir sömu vissu um að hækka verð heldur gerðu ráð fyrir því í rekstraráætlun að fyrirtækið myndi missa viðskiptavin sem nefndur var „*Lúser ehf.*", sbr. umfjöllun í kafla 14.48. Þau dæmi sem Samskipa vísa til í markaðsskýrslunni að sýni fram á virka samkeppni, þ.e. í búslóðaflutningum og safngámum, sbr. framanritað, eru ekki til þess fallin að breyta ályktunum Samkeppniseftirlitsins enda mjög skýrt að allar aðgerðir sem þar er lýst sneru ekki að þeim viðskiptavinum sem markaðsskipting Samskipa og Eimskips sneri að, þ.e. stærri og mikilvægum viðskiptavinum. Skýringum Samskipa er því hafnað. Þá hafa Samskip bent á að stefnt hafi verið á að ná einu bifreiðarumboði en engin gögn hafa hins vegar verið lögð fram sem sýna fram á að unnið hafi verið eftir þeirri stefnu.

14661. Að mati Samskipa eru ályktanir þær sem Samkeppniseftirlitið dragi af ummælum um viðskipti Kaupáss og Aðfanga í markaðsskýrslu Landflutninga Samskipa fyrir árið 2012 fráleitar. Í því samhengi benda Samskip á að á bls. 3 í umræddri markaðsskýrslu landflutninga Samskipa segi að Eimskip-Flytjandi og Íslandspóstur hafi verið helstu keppinautar fyrirtækisins á öllum flutningaleiðum, sbr. mgr. 1316 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Samskip byggja á því að ummæli fyrirtækisins um Kaupás og Aðföng hafi vísað til þess að Flytjandi hafi styrkt stöðu sína á markaði með því að ná í viðskipti Kaupáss og að Samskip þyrftu því að bregðast við og sækja aukna hlutdeild með því að herja á viðskiptavini Eimskips sem hafi haft lausa samninga, s.s. Aðföng. Aðföng hafi verið nefnd vegna þess að um matvörukeðju væri að ræða, líkt og Kaupás, og því hafi legið beinast við að sækja ný viðskipti þangað.

14662. Með vísan til þessa og að síðar í skýrslunni komi fram að stefnt sé að því að „*sækja a.m.k. einn stóran viðskiptavin frá okkar helsta keppinaut*" sé það mat Samskipa að eftirlitið hafi valið setningar úr texta eftir eigin hentugleika til að styðja við niðurstöðu sína um ólögmætt samráð en horft framhjá skýru efni sömu gagna sem sýni þá samkeppni sem hafi ríkt. Þá mótmæla Samskip því að fyrirtækið hafi ekki gripið til samkeppnisaðgerða og nýtt sér „*opnun*" hjá Aðföngum. Að mati Samskipa sýnir umrædd markaðsskýrsla til hvers vilji fyrirtækisins hafi staðið en hvort samningar tækjust sé allt annað mál. Þá vísa Samskip til þess að fyrirtækið hafi sótt fjölda viðskiptavina frá Eimskip á árinu 2012, t.d. BYKO, BM Vallá, Búr, 365 miðla og Landsprent.

14663. Ekki er unnt að fallast á þetta. Um atvik tengd BYKO og Búr á árinu 2012 er fjallað í köflum 14.45 og 14.46. Vísast til þeirrar umfjöllunar.

14664. Hvað viðskipti Aðfanga varðar er rétt að vísa til ítarlegrar umfjöllunar um atvik þeim tengd í kafla 14.49 í ákvörðun. Þar er rakið að fátt í fyrirliggjandi samtímagögnum benti til þess að Samskip hafi unnið markvisst eftir framangreindri áætlun á árinu 2012, sérstaklega hvað viðskipti Aðfanga varðaði. Aðföng voru t.a.m. ekki að finna á „*Target lista*" Landflutninga fyrir árið 2012. Það er því mat Samkeppniseftirlitsins að ekki sé hægt að leggja til grundvallar að vegna ummæla í markaðsskýrslu Landflutninga hafi staðið „*vilji*" til þess að ná samningum við Aðföng. Samtímagögn í málinu verða jafnframt að styðja við þau ummæli. Það gera þau ekki. Þvert á móti bendir háttsemi Samskipa í

tengslum við möguleg viðskipti Aðfanga til þess að ætlun þeirra hafi staðið til þess að halda friðinn við Eimskip í samræmi við ólögmætt samráð fyrirtækjanna.

14665. Hér verður líka að hafa í huga að í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012 var ekki gert ráð fyrir að Samskip myndu með samkeppnisaðgerðum reyna að ná í innflutningsviðskipti Aðfanga þrátt fyrir að ljóst væri að samningar þeirra við Eimskip væru lausir í lok árs 2012. Í áætluninni sagði nánar tiltekið: *„Samningar Eimskips við Aðföng eru lausir um næstu áramót, en ekki er gert ráð fyrir öðru en þeir samningar verði framlengdir."* Í köflum 14.37.6 og 14.49 í ákvörðun er ítarlega rakið hvernig þetta gekk eftir en samhengisins vegna skal það nú útskýrt í örstuttu máli.

14666. Gögn málsins sýna að (S)forstö-innfl1 og (S)viðskstj1 áttu fund með Aðföngum í september 2011 en ekkert í gögnum málsins bendir til þess að Samskip hafi sýnt frekari áhuga á viðskiptum við Aðföng á árinu 2011. (S)forstj og (S)forstö-innfl1 áttu síðan annan fund með Högum/Aðföngum þann 1. mars 2012 en fyrir fundinn talaði (S)forstö-innfl1 um að ákveða þyrfti *„strategiu"* og (S)forstj mælti fyrir um að þetta yrði aðeins *„almennt spjall"*. Því skal haldið til haga að (S)forstj óskaði eftir því að (S)frkvstj-innanl myndi einnig mæta á fundinn og því ljóst að hið *„almenna spjall"* átti einnig við um innanlandsflutninga. Ekki er að sjá að þeir hafi haft frekari samskipti á þessum tíma við Haga/Aðföng. Voru þannig ekki frekari fundir boðaðir eða Aðföngum gert verðtilboð.

14667. Í lok nóvember 2012 náði Eimskip nýju samkomulagi við Aðföng/Haga. Líkt og áður segir hafa ekki fundist gögn frá Samskipum sem gefa til kynna áform um að reyna með samkeppni að ná til sín í viðskipti þessum mikilvæga viðskiptavini Eimskips, hvorki í innflutningi né landflutningum. Er það í samræmi við umfjöllun Samskipa í áðurnefndri rekstraráætlun innflutningsdeildar þess fyrir árið 2012 og í samræmi við ólögmæta markaðsskiptingu fyrirtækisins með Eimskip.

14668. Í þessu samhengi ítreka Samskip áður framkomin sjónarmið þess efnis að stjórnendur stærri fyrirtækja á Íslandi hafi, í kjölfar efnahagshrunsins, látið flutningsmál sín sitja á hakanum og af þeim sökum hafi reynst erfiðara fyrir Samskip að sannfæra stjórnendur um að ráðast í samninga við nýjan flutningsaðila.

14669. Líkt og áður hefur komið fram er ekki unnt að fallast á þessi sjónarmið Samskipa. Ekkert í gögnum málsins bendir til þessi að stærri innflytjendur hér á landi hafi látið flutningsmál sín sitja á hakanum á þessum tíma og hafa Samskip ekki lagt fram gögn sem styðja þessar fullyrðingar. Í ljósi þess að Samskip kjósa að nefna þetta í samhengi við viðskipti Aðfanga er rétt að benda sérstaklega á að ekkert í þeim gögnum sem þeim atvikum tengjast bendir til þess að Samskip hafi lagt mikið upp úr því að *„sannfæra"* fyrirtækið um að ráðast í samninga við Samskip. Líkt og rakið er hér að framan og nánar í ákvörðun voru haldnir tveir fundir með Aðföngum með löngu millibili, þ.e. í september 2011 og mars 2012, en engin gögn benda til þess að Samskip hafi sýnt frekari áhuga eða gert Aðföngum tilboð. Erfitt er því að átta sig á hvers kyns sannfæring á að hafa legið þar að baki. Þvert á móti segir í samskiptum stjórnenda Samskipa að Aðföng hafi óskað eftir verðtilboði frá Samskipum, líklega á fundi í september 2011, en Samskip ekki orðið við þeirri beiðni, sbr. kafla 14.49 í ákvörðun.

14670. Svo virðist sem mikilvægt hafi verið fyrir Samskip að sýna áhuga sinn á landflutningahluta Aðfanga á framangreindum fundi þann 1. mars 2012 því gögn málsins sýna að í febrúar 2012 hafi Flytjandi byrjað að undirbúa samningaviðræður við Aðföng um framlengingu á landflutningasamningi þeirra á milli. Líkt og nánar er rakið í kafla 14.49 má sjá að þrátt fyrir að samningur Eimskips við Aðföng um landflutninga hafi þegar hækkað um 10,5% á samningstímanum var lagt til að farið yrði fram á ríflega hækkun til viðbótar. Af samskiptum innan Eimskips má ráða að Aðföng hafi ekki tekið vel í umræddar hækkanir og hafi sagst ætla í verðkönnun ef tilboð Eimskips myndi ekki hugnast þeim. Þrátt fyrir það sagðist (E)frkvstj-innanl hafa staðið fast á: *„20% leiðréttingu/hækkun á AKU og EGS"* á fundi með Aðföngum í lok maí 2012. Af því má ráða að ekki hafi verið til staðar ótti um viðbrögð helsta keppinautarins,

Landflutninga-Samskipa. Eimskip og Aðföng undirrituðu nýjan landflutningasamning sín á milli í júní 2012 með hækkuðu verði.

14671. Í mgr. 1319 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað áætlun landflutninga Samskipa frá september 2011 fyrir árið 2012. Í þeirri áætlun kom fram að Kaupás hafi flutt landflutningaviðskipti sín frá Samskipum til Eimskips og Samskip þurfi að *„sækja tilbaka það magn sem tapaðist"*. Voru Aðföng nefnd sem dæmi. Samskip telja að þetta sýni að ekkert samráð hafi verið fyrir hendi. Þá hafa Samskip mótmælt því að fyrirtækið hafi ekki gripið til samkeppnisaðgerða og nýtt sér *„opnun"* hjá Aðföngum. Að mati Samskipa sýnir umrædd áætlun til hvers vilji fyrirtækisins hefði staðið en hvort samningar tækjust væri allt annað mál.

14672. Samkeppniseftirlitið bendir á að í þessari áætlun landflutninga Samskipa var staðan gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sögð verða að *„að mestu í föstum skorðum"* og gert ráð fyrir að Samskip myndu halda öllum mikilvægum viðskiptavinum í landflutningum sem væru með lausa samninga á árinu 2012. Breytti engu þá fyrir lægi að einn þeirra ætlaði að bjóða út sína landflutninga. Í öðrum gögnum Samskipa frá haustinu 2011 var gert ráð fyrir að mjög takmörkuð samkeppni myndi ríkja milli Eimskips og Samskipa í landflutningum. Í október 2011 lögðu landflutningar Samskipa áfram til grundvallar að þeir myndu halda öllum mikilvægum viðskiptavinum sínum á árinu 2012 og að verð yrði ítrekað hækkað. Helsta samkeppnislega ógnin á árinu 2012 stafaði ekki frá Eimskip heldur Íslandspósti. Minni ógn var talin stafa frá einyrkjum þar sem þeim myndi fækka út af erfiðari aðgangi að lánsfjármagni. Í áhættugreiningu landflutninga Samskipa frá 9. nóvember 2011 voru taldar afar litlar líkur á því að Eimskip myndi hefja samkeppni og lækka verð. Til viðbótar sýna gögn málsins að Aðföng héldu áfram viðskiptum við Eimskip. Samskip ákváðu að nýta sér ekki tiltekna *„opnun"* og því ekki gripið til samkeppnisaðgerða til að ná Aðföngum í viðskipti til sín. Í þeim kafla er einnig gerð grein fyrir fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölud í nóvember 2011 sem sýnir að Eimskip gerði ekki ráð fyrir því að Samskip myndu með samkeppni reyna að ná þessum mikilvæga viðskiptavini yfir til sín.

14673. Framangreind ummæli í áætlun landflutninga Samskipa frá september 2011 fyrir árið 2012 um Kaupás og Aðföng fela því ekki í sér frávík frá hinu ólögmæta samráði á þessum tíma. Þar var í raun aðeins rætt um eina „leiðréttingu" sem var á engan hátt talin leiða til þess að hörð samkeppni myndi brjótast út á landflutningamarkaði milli Samskipa og Eimskips. Ella hefðu Samskip ekki samhliða lagt til grundvallar að geta haldið öllum sínum mikilvægu viðskiptavinum og hækkað verð ítrekað á árinu 2012.

14674. Í mgr. 1321 í athugasemdum Samskipa við AII er útskýrt af hverju það hafi sérstaklega verið vísað til Íslandspósts sem ógnar á glærum fyrirtækisins um áætlanir í landflutningum fyrir árið 2012. Segir að Íslandspóstur hafi nýlega hafið sókn á flutningamarkaði og að það hafi skekkt samkeppnisstöðu á markaðnum að Íslandspóstur hafi nýtt sér fé úr einkaréttarstarfsemi sinni til að niðurgreiða samkeppnisstarfsemi sína.

14675. Óháð því hvort Íslandspóstur hafi niðurgreitt samkeppnisstarfsemi sína eður ei er ljóst, sé litið heildstætt á gögn málsins, að ástæða þess að innkoma Íslandspósts inn á flutningamarkaðinn var flokkuð sem ógn, er sú að nýr keppinautur ógnaði þeim stöðugleika og *„friði"* sem Samskip höfðu komið á með ólögmætu samráði við Eimskip. Á viðkomandi glæru er ekki vísað til meintrar niðurgreiðslu Íslandspósts sem ógnar heldur eingöngu til áforma fyrirtækisins um að hasla sér frekari völl á landflutningamarkaði.

14676. Hvað áhættugreiningu Samskipa varðar, sem Samkeppniseftirlitið vísar til í kafla 14.38.4.1, segir í mgr. 1322 í athugasemdum fyrirtækisins að eðlilegt sé að stjórnendur Landflutninga hafi dregið þá ályktun að Flytjandi ætti við sömu rekstrarörðugleika að stríða og Samskip þar sem rekstrarumhverfi þessara tveggja fyrirtækja hafi verið það sama og því sé ólíklegt að Flytjandi ákvað að hefja verðstríð sem myndi veikja reksturinn enn frekar.

14677. Rétt er að benda á að í umræddri áhættugreiningu Samskipa er ekki vísað til „verðstríðs" heldur er þar verið að meta líkurnar á því að keppinautur lækki hjá sér verð eða *„Competitor drops prices (trucking)*". Líkurnar á því að keppinautur myndi lækka hjá sér verð voru metnar 1 af 5 mögulegum. Sé litið heildstætt á gögn málsins er það mat Samkeppniseftirlitsins að ástæða þess að Samskip mátu það ólíklegt að Eimskip lækkaði verð var sá *„friður*" og *„ró*" sem fyrirtækið höfðu náð saman um þannig að þau gætu einblínt á verðhækkanir án þess að hafa áhyggjur af samkeppnisaðgerðum frá keppinauti sínum, hvorki í formi verðlækkana né sóknar á mikilvæga viðskiptavini. Í athugasemdum sínum hafa Samskip því að umfjöllun í áætlun fyrirtækisins í útflutningi fyrir árið 2012 um að halda viðskiptavinum og hækka verð styðji ályktanir Samkeppniseftirlitsins um samráð við Eimskip. Að mati Samskipa eru engar forsendur til að lesa *„hefðbundna og eðlilega*" markaðsskýrslu með þeim hætti.

14678. Að sögn Samskipa horfir Samkeppniseftirlitið framhjá þáttum sem eru skýrlega til marks um samkeppni sem ríkti á markaðnum og vísa í því skyni til kafla 2.2 í markaðsskýrslu útflutningsdeildar. Þar er sérstaklega vísað til þess að Eimskip sé þeirra öflugasti keppinautur. Þá er vísað til þess að fram komi að *„Gera* [megi] *ráð fyrir að samkeppnin verði áfram mikil og barist verð[i] um stóra og góða viðskiptavini eftir sem áður.*" Það sem Samskip minnast hins vegar ekki á er að síðari ummælin voru sett fram í samhengi við aukna samkeppni frá SBW og THOR shipping. Nánar tiltekið segir:

„Síðustu misseri hefur Blue Water sem bíður upp á flutninga með Smyril Line ferjunni frá Seyðisfirði verið áberandi á markaði. Þeir hafa verið að bjóða lág verð á flutningum frá Austfjörðum til meginlands Evrópu. Að auki hefur ferjan hafið sókn á markaðinn hér á suðvesturlandi og eru í dag að bjóða upp á þjónustu frá Reykjavík. Styrkur ferjunnar eru afhendingar á mánudögum inn á Danmörku, Þýskaland og Frakkland. Ljóst er að til að mæta þessari ógn þá þurfum við að taka þátt í þessu verðstríði sem gæti haft í för með sér lækkun á einingarverðum. Þá hefur umræða verið í gangi síðustu vikur um að THOR shipping sem samnýta kerfi með Alcan í Straumsvík sé farið að bjóða takmarkað magn af frystigámum út á markaðinn. Við höfum ekki fengið þetta staðfest en ef rétt reynist munum við mæta þeirri ógn og gera allt sem í okkar valdi er til að sporna við innkomu þeirra á útflutningsmarkað."

14679. Þá benda Samskip á að í markaðsskýrslunni sé þess getið að Samskip ætluðu að vinna hart að því að tryggja ný viðskipti á komandi ári og að markmið fyrirtækisins til þriggja ára sé að ná 45% hlutdeild í gámaútflutningi til landsins og það eigi að gera með stöðugri sókn að aukinni hlutdeild í sjávarafurðum sem og aukinni hlutdeild í öðrum vöruflokkum.

14680. Ljóst er að (S)forstö-útfl og undirmenn hans í útflutningsdeild Samskipa höfðu á árinu 2011 ekki orðið *„mikið varir við Eimskip á markaðnum*", sbr. glærukynning (S)forstö-útfl frá 19. september 2011 sem fjallað er um í kafla 14.37.9.2. Þrátt fyrir það er í markaðsskýrslunni frá 19. september 2011 lýst tiltekinni samkeppni við Eimskip í útflutningi á fiski og samkeppni við *„stórflutningaskip*" við útflutning á uppsjávarfiski. Fjallað er um atvik tengd útflutningi á fiski nánar í kafla 20. Þar kemur m.a. fram að Samskip og Eimskip bjuggu við meira samkeppnislegt aðhald á útflutningsmarkaði heldur en í innflutningi. Þó svo keppinautur þeirra í útflutningi hafi verið smár, BWS, gripu Samskip og Eimskip til ýmissa aðgerða til að sporna við frekari samkeppni á útflutningsmarkaði. Hvað sem því líður er breytir þessi tilvísun til samkeppni við Eimskip ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

14681. Í athugasemdum Samskipa um samskipti (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl frá 6. október 2011 um verðhækkanir, sbr. kafla 14.38.4.1, er framsetningu samskiptanna mótmælt. Telja Samskip ljóst að samskiptin hafi snúist um innanhússverðskrá hjá Samskipum fyrir heilgámaakstur fyrir innflutning. Þar hafi hagsmunir (S)frkvstj-innanl og (S)forstö-innfl1 ekki farið saman. Sú staðreynd að (S)forstö-innfl1 hafi lýst áhyggjum sínum yfir að geta ekki ýtt innanhússverðhækkunum áfram á viðskiptavini lýsi gríðarlegri samkeppni á innflutningsmarkaði á þeim tíma. Þá er því mótmælt að ekki hafi verið tekið tillit

til viðbragða helsta keppinautarins, enda segði (S)forstö-innfl1 að „[v]*ið munum ekkert frekar koma 12% hækkun út á markaðinn*." Telja Samskip að túlka verði orð (S)forstö-innfl1 á þann veg að hann hafi ekki talið slíka verðhækkun ganga vegna áhrifa á samkeppnina og þar með háttsemi keppinautarins. Segir að öll starfsemi Samskipa markist af stöðu Eimskips á markaði og snúist fyrst og síðast um samkeppni við Eimskip og hafi ávallt gert það.

14682. Til viðbótar framangreindu telja Samskip að Samkeppniseftirlitið hafi horft fram hjá aðstæðum á markaði og öðrum þáttum sem sýni að samskipti (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl hefðu verið eðlileg. Þannig hafi (S)forstö-innfl1 sagt: „*Við þurfum bara að fylgja markaðnum. Efast um að þú náir 12% hækkun á markaðinn*", og einnig: „*Tökum síðan umræðuna um allan pakkan, [svo] þ.e. hvort að þetta séu eðlilegar og nauðsynlegar hækkanir og einnig hvort að það sé raunhæft að setja þær áfram út á markaðinn*". Þá hefði (S)forstö-innfl1 sagt: „*Þetta er svakaleg hækkun. Við þurfum að reyna að átta okkur á því hvort að markaðurinn geti tekið við 17% hækkun á aksturinn innanbæjar. Við erum bara að gera ráð fyrir 4% hækkun 1. ágúst og ég sé ekki að við getum hækkað meira en það þar sem við erum nú þegar hærri en samkeppnin í þjónustugjöldum. Eins og þið hafið séð á uppgjörsfundum þá er tap á framhaldsflutningi í innflutningsdeild og þetta gerir það uppgjör enn verra.*" Segja Samskip þessa umræðu hafa lotið að verðlagningu milli deilda innan Samskipa enda hafi (S)forstö-innfl1 ekki talið unnt að hækka um meira en 4% sem þýddi að tap á framhaldsflutningi myndi aukast við uppgjör innan Samskipa.

14683. Þá telja Samskip að fullyrðing Samkeppniseftirlitsins, um að hvergi í samskiptum (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl sé að finna áhyggjur af því að Eimskip muni bregðast við verðhækkunum Samskipa, sé röng. Taka Samskip fram að með tilvísun til „*markaðarins*" hafi (S)forstö-innfl1 átt við að viðskiptavinir myndu ekki sætta sig við slíka hækkun. Væru þeir því líklegir til að hætta í viðskiptum við Samskip og leita til Eimskips. Jafnframt segja Samskip tilvísun (S)forstö-innfl1 til „*nú þegar hærri en samkeppnin*" eiga við um Eimskip og að (S)forstö-innfl1 hafi talið allar líkur á að Eimskip myndi nýta sér óánægju viðskiptavina um verðhækkanir sem (S)forstö-innfl1 hafi efast um að raunhæft væri að setja áfram út á markaðinn.[6651]

14684. Ekki er hægt að fallast á þessar skýringar. Í umræddum samskiptum (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl var rætt um umfangsmiklar verðhækkanir Samskipa í landflutningum. Var (S)frkvstj-innanl með áætlanir um hvernig landflutningar Samskipa gætu komið 12% verðhækkun út á markaðinn. Benti hann á að Samskip hefðu þegar hækkað gjaldskrá um 6% í júlí 2011 og að til stæði að hækka gjaldskrá um 5% í maí 2012. Aðspurður af (S)forstö-innfl1 hvernig koma ætti þessum hækkunum til stærstu viðskiptavina Samskipa í landflutningum sagði (S)frkvstj-innanl stærstu viðskiptavini Samskipa í landflutningum hækka meira í verðum heldur en viðskiptavinir í inn- og útflutningi sökum vísitölutenginga í samningum. Þá lagði (S)forstö-innfl1 til aukna innheimtu á olíuálagsgjaldi (FAF) í landflutningum og minntist á að „*hellings framlegð*" væri í innheimtu þess gjalds. Lagði (S)forstö-innfl1 til hækkun olíugjalds og lyktir samskiptanna voru þær að (S)frkvstj-innanl lýsti tillögu sína samþykkta. Svo fór að Samskip hækkuðu gjaldskrá landflutninga innanlands um 6% 1. ágúst 2012. Loks ítrekar Samkeppniseftirlitið að samtímagögn sýna ekki að Samskip hafi óttast eða gert ráð fyrir samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips við undirbúning og framkvæmd verðhækkana.

14685. Í mgr. 1330 í athugasemdum Samskipa við AII er því haldið fram að Samkeppniseftirlitið handvelji atriði úr glærukynningu Samskipa frá 9. nóvember 2011 til stuðnings málatilbúnaði sínum en taki ekki fram að í kynningunni segi einnig að mikil samkeppni hafi ríkt á markaðnum á Íslandi og að kostnaður hafi farið hækkandi. Samskip benda einnig á að í kynningunni segi að lægra einingaverð hafi verið afleiðing harðrar samkeppni um helstu viðskiptavinina.

[6651] Mgr. 324-327 í athugasemdum Samskipa við AII.

14686. Samkeppniseftirlitið bendir á að tilvísun Samskipa til ummæla um lægra einingaverð ætti sérstaklega við um útflutning og landflutninga, ekki innflutning. Er þess sérstaklega getið á umræddri glæru.

14687. Hér ber að hafa í huga að á þessum sviðum stóðu Samskip helst frammi fyrir samkeppni frá öðrum en Eimskip. Í landflutningum voru það *„einyrkjar"/ „sjóræningjar"* og Íslandspóstur. Sýna fjölmörg samtímagögn frá bæði Samskipum og Eimskip að fyrirtækin töldu samkeppnislega ógn stafa af þessum smáu aðilum og Íslandspósti en ekki frá hvoru öðru. Er þetta í samræmi við það sem fram kemur í glærum (E)frkvstj-innanl frá 6. desember 2011 sem lýst er í kafla 14.38.4.1. Í útflutningi höfðu bæði Samskip og Eimskip áhyggjur af samkeppni frá BWS, sbr. m.a. áætlun sjóflutningsdeildar Eimskips (LIS) fyrir árið 2012 sem lýst er í kaflanum. Tóku þessar áhyggjur af samkeppni frá BWS ekki síst til útflutnings á fiski. Í þeim útflutningi gætti einnig samkeppni frá fyrirtækjum sem fluttu út frystan fisk í sérhæfðum skipum.

14688. Þegar þessi ummæli eru virt í samhengi við önnur samtímagögn frá árinu 2011 gefa þau hins vegar ekki til kynna harða samkeppni við Eimskip eða að samkeppnislegur þrýstingur hafi haft veruleg áhrif á afkomu Samskipa.

14689. Samskip mótmæla einnig umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um umræður og áætlanir um verðbreytingar við áætlanagerð fyrirtækjanna, sbr. mgr. 324-329 í athugasemdum Samskipa við AII.

14690. Í kafla 14.38.4.1 og 14.39.5 í ákvörðun er t.a.m. gerð grein fyrir samskiptum (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl frá 6. október 2011 vegna fyrirhugaðra verðbreytinga og því mati Samkeppniseftirlitsins að rökræður þeirra hafi ekki lotið að því auka samkeppni með lægri verðum, heldur hversu miklar verðhækkanir viðskiptavinir gætu "*tekið við*". Þar segir að svo virðist sem þeir hafi engar áhyggjur af viðbrögðum Eimskips við fyrirhuguðum verðbreytingum. Samskip mótmæla þessari ályktun og byggja á því að sú staðreynd að (S)forstö-innfl1 lýsi áhyggjum sínum yfir að geta ekki ýtt innanhússverðhækkunum áfram á viðskiptavini sína lýsir einfaldlega að samkeppni hafi verið á innflutningsmarkaðnum á þeim tíma. Þá er því mótmælt að ekki sé tekið tillit til viðbragða helsta keppinautarins. Túlka eigi orð (S)forstö-innfl1 þannig að hann hafi talið slíka verðhækkun ekki ganga vegna áhrifa á samkeppnina og þar með háttsemi keppinautarins. Með tilvísun til *„markaðarins"* hafi (S)forstö-innfl1 átt við að viðskiptavinir muni ekki sætta sig við slíka hækkun og að þeir séu þá líklegir til þess að hætta í viðskiptum við Samskip og leita til keppinautarins, Eimskips.

14691. Vegna umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um undirbúning rekstraráætlunar og tillögur að einstaka gjaldskrárhækkunum Samskipa árið 2012 byggja Samskip á því að ályktanir Samkeppniseftirlitsins séu ekki í samræmi við samtímagögn og að dregnar séu of víðtækar ályktanir af forsendum sem Samskip gefa sér við gerð áætlunarinnar. Er það gagnrýnt að vísað sé til tölvupósta þar sem skipst er á skoðunum um forsendur áætlunarinnar í stað þess að byggja á yfirliti yfir breytingar á gjaldskrá Samskipa sem sé hluti af gögnum málsins. Þar komi fram hvenær og hverjar hinar raunverulegu verðbreytingar hafi orðið. Vísa Samskip í þessu skyni til þess að raunhækkun á þjónustugjöldum erlendis, innanlands og sjófrakt hafi orðið lægri eða 3,7%. Öll gjöldin hafi verið hækkuð þann 1. ágúst 2012 í stað annarra dagsetninga sem rætt hafi verið um.

14692. Í þessu sambandi telur Samkeppniseftirlitið rétt að benda á að í ljós hefur komið að ekki eru allar breytingar á gjaldskrá Samskipa tilgreindar í umræddu yfirliti sem Samskip afhentu. Því er ekki að öllu leyti hægt að reiða sig á umrætt yfirlit. Þannig hefur t.d. komið í ljós að 4% hækkun á sjóflutningi frá Norður-Ameríku í janúar 2012 er ekki tilgreind á yfirliti Samskipa heldur segir aðeins að sjófrakt hafi hækkað um 3%. Rétt er að sjófrakt vegna flutninga til og frá Evrópu hækkaði um 3% á þessum tíma en af samtímagögnum er ljóst að sjófrakt vegna innflutnings frá Norður-Ameríku hækkað um 4%, sbr. umfjöllun í kafla 14.30.7.

14693. Líkt og áður hefur komið fram er málefnalegt að líta til forsendna Samskipa við gerð rekstraráætlana. Af þessu tilefni er rétt að árétta að ein af grunnforsendum hvers framleiðslu- eða þjónustufyrirtækis við gerð rekstraráætlana er magn framleiðslu eða þjónustu sem fyrirtækið áætlar að framleiða eða veita á viðkomandi rekstrarári og ásamt fyrirhugaðri verðlagningu á þeirri þjónustu. Rekstraráætlanir eru almennt gerðar til þess að móta hegðun á markaði og setur rekstrarleg markmið fyrir viðkomandi rekstrarár. Vönduð og vel gerð rekstraráætlun er mikilvæg og virk leiðsögn fyrir stjórnendur til að ná settum markmiðum í rekstri. Lýsir því undirbúningur rekstraráætlunar vel hvernig Samskip mátu aðstæður á markaði á þeim tíma sem viðkomandi áætlun er unninn. Að sama skapi er innihald þessara samtímagagna mikilvægt enda þar að finna lýsingar fyrirtækjanna sjálfra um ástand og hegðun á liðinu ári.

14694. Í mgr. 1334-1340 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um áætlanir Eimskips fyrir árið 2012 og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið hefur dregið af þeim. Samskip mótmæla því að af umræddum gögnum megi leiða að Eimskip hafi ekki talið standa ógn af Samskipum. Að mati Samskipa er eðlilegt að taka fram ef smærri eða nýir aðilar sæki í sig veðrið en ekki sé hægt að gagnálykta að af því leiði að engin samkeppni stafi frá stærsta keppinautnum. Í því samhengi vísa Samskip til þess að fyrirtækið sé nefnt „*main player*" á bls. 13 í skýrslu söludeildar áætlunarflutninga Eimskips.

14695. Að mati Samskipa þarf að hafa í huga að fyrirtæki með yfirburði á markaði sækist ekki endilega eftir aukinni hlutdeild. Hafi Eimskip virst vera meðvitað um það, sbr. eftirfarandi ummæli: „*…first and far most issue is to keep current market share in a good manner and* within *the frame of competitive law*."

14696. Ekki er unnt að fallast á framangreinda túlkun Samskipa á gögnum Eimskips. Það er ekki hægt að líta framhjá því að samkvæmt umræddri áætlun Eimskips og Vegvísis fyrirtækisins fyrir árið 2012 voru helstu verkefni og markmið fyrirtækisins í samræmi við önnur gögn sem sýna fram á samráð Samskipa og Eimskips. Þau voru m.a. eftirfarandi, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.38.4.2:

- Að viðhalda þáverandi markaðshlutdeild, hækka meðaltals sjóflutningsgjöld og lækka afslátt/hækka verð á upp- og útskipun.
- Að taka upp samninga (þar sem mögulegt væri að hækka verð), tryggja að hækkanir skiluðu sér og forðast undantekningar í samningum.
- Að til lengri tíma ættu allir að taka gjaldskrárhækkunum. Hóflegar hækkanir ættu að skila sér og væru trúverðugar.

14697. Er því af framangreindu ljóst að áherslan var áfram sú að viðhalda óbreyttri markaðshlutdeild og því engar vísbendingar um annað en að Eimskip hugðist áfram virða ólögmæta markaðsskiptingu fyrirtækjanna. Á grundvelli þess var unnt að setja skýr markmið að hækka sjóflutningsgjöld með ýmsum hætti, lækka afslætti og hækka þjónustugjöld. Með vísan til þess er ljóst að áætlun Eimskips fyrir árið 2012 var í samræmi við samfellt samráð fyrirtækjanna.

14698. Í mgr. 1337-1339 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um viðskiptaáætlun Flytjanda fyrir árið 2012 og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið hefur dregið af henni í málinu. Að mati Samskipa horfi Samkeppniseftirlitið framhjá lýsingum í áætlunum Eimskips sem sýndu fram á að til staðar var samkeppni á milli fyrirtækjanna. Er í því sambandi vísað til þess að í áætluninni sé að finna greiningu á helstu ógnunum Flytjanda á einstökum landssvæðum og að fyrir Norðurland og Vestmannaeyjar séu Samskip talin helsta ógnin.

14699. Það er rétt að í viðskiptaáætlun Flytjanda er vissulega vísað til Samskipa sem helstu ógnar fyrirtækisins í tveimur landshlutum af þeim fimm sem fjallað er um í áætluninni. Hefur þetta hins vegar ekki áhrif á

heildarmat á þeirri stefnu sem fram kemur í viðskiptaáætluninni. Í SWOT greiningu fyrir innanlandsdeildina í heild sinni er ein helsta ógn í rekstri fyrirtækisins sögð vera aukin samkeppni frá einyrkjum sem bjóði mjög lágt verð. Þar er ekki vísað til aukinnar samkeppni frá Samskipum enda bera gögn málsins ekki með sér að svo hafi verið, þ.e. að fyrirtækin hafi með samkeppnisaðgerðum reynt að nálgast stærri og mikilvæga viðskiptavini hvors annars í landflutningum. Líkt og rakið hefur verið í ákvörðun átti annað við um smærri fyrirtæki og smærri sendingar, vörudreifingu og vöruhúsaþjónustu.

14700. Í glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá 6. desember 2011, um starfsemi landflutningadeildar Eimskips, sem hann fór yfir á stjórnarfundi Eimskips sama dag er vissulega vísað til þess að hörð samkeppni sé á markaði. Hins vegar er ljóst af glærukynningunni að þar er vísað til samkeppni í svokallaðri vörudreifingu á höfuðborgarsvæðinu. Á glærunni segir eftirfarandi:

- *„Mjög hörð samkeppni á markaðnum*
- *Íslandspóstur hefur gott dreifikerfi og verðlagningin er mjög lág*
- *Vörudreifing á höfuðborgarsvæðinu undirverðlögð hjá Íslandspósti*
- *Landflutningar Samskip að byggja upp vörudreifingu á höfuðborgarsvæðinu*
- *Þjónusta Landflutninga svipuð og Flytjanda*
- *Nesfrakt, SV bílar, BB og synir ásamt fleirum mjög skæðir á markaðnum og verðlagning þeirra oft óskiljanleg*
- *Staða Flytjanda er sterk á öllum þeim áætlunarleiðum*
- *Mun meiri samkeppni í áætlunarflutningum á styttri leiðum þ.e. í ca 100 km radíus frá Reykjavík þar sem sendibílstjórar geta boðið hagkvæmt verð í heilfarmaflutninga en ekki örfáar pakkasendingar sem kallar á aukna þjónustu.*"

14701. Af þessari glæru sjá að sú harða samkeppni sem vísað er til stafaði alls ekki frá Samskipum heldur öðrum aðilum, s.s. Íslandspósti, Nesfrakt, SV bílum, BB og sonum og einstaka sendibílstjórum. Telur Samkeppniseftirlitið að um sé að ræða skýrt samtímagagn um þann „*frið*" sem ríkti milli Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

14702. Er þetta einnig í samræmi við önnur gögn málsins, s.s. rekstraráætlunar (E)frkvstj-innanl fyrir árið 2010 þar sem kemur fram að helsta samkeppnisógnin stafi ekki frá Samskipum heldur frá smærri fyrirtækjum/einkyrkjum („*The main threat in the market are individual truck drivers.*")

14703. Með öðrum orðum hafði Eimskip í áætlunum fyrir m.a. árin 2010 og 2012 mestar áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautunum en ekki af samkeppni frá Samskipum. Þetta er aðeins rökrétt afstaða þegar haft er í huga samfellt samráð félaganna sem stóð yfir á þessum tíma.

26.38.3. Um ánægju forstjóranna með árið 2011

14704. Í kafla 14.38.5 eru vísað til samtímagagna frá Samskipum og Eimskip sem sýna mikla ánægju forstjóra fyrirtækjanna með afkomu á árinu 2011. Í mgr. 342-348 í athugasemdum Samskipa við AII er ályktunum Samkeppniseftirlitsins vegna þessa hafnað.

14705. Samskip byggja á því að helsta ástæða góðrar afkomu fyrirtækisins árið 2011 hafi verið vegna lækkunar á skipakostnaði og fækkunar starfsfólks. Þá segir að flutningsverð hafi lækkað samfleytt allt rannsóknartímabilið í evrum talið og því hafi afkomubatinn augljóslega verið á kostnaðarhliðinni.

14706. Samskip benda á að flutningafyrirtæki um allan heim hafi gripið til sambærilegra aðgerða, þ.e. dregið úr framboði með því að leggja skipum. Það hafi hins vegar tekið lengri tíma en hjá Samskipum, sem hafi vegna smæðar fyrirtækisins og markaðarins getað gripið hraðar til aðgerða. Segir að þrátt fyrir að hrun í magni hér á landi hafi verið umtalsvert meira eða um 50% hafi Samskipum tekist að bregðast hratt við, breyta siglingakerfinu og skera gríðarlega niður í kostnaði að öðru leyti. Að mati Samskipa dregur Samkeppniseftirlitið of víðtækar ályktanir af þessu og það gagnrýnt að eftirlitið telji að eðlileg viðbrögð hafi verið að sækja aukið magn í stað þess að skera niður flutningsgetu. Halda Samskip því fram að með því móti hefði fyrirtækið farið í þrot á örskammri stundu.

14707. Um þessi sjónarmið Samskipa er fjallað í kafla 33.1.6, sbr. einnig t.d. kafla 14.10.4. Þar er tekið í sama streng og Samskip gera í athugasemdum sínum, þ.e. fjallað um að lækkun á kostnaðarliðum eins og rekstri skipa hafi verið til hagsbóta fyrir Eimskip og Samskip. Það hafi hins vegar verið samfellt samráð þeirra sem gerði þeim kleift að halda ábatanum af slíkri kostnaðarlækkun hjá sér. Ekki átti að láta viðskiptavini njóta lækkunar á mikilvægum kostnaðarlið hjá Samskipum og þess í stað halda áfram frekari verðhækkunum. Sá skortur á samkeppni sem leiddi af samráðinu við Eimskip leyfði Samskipum að hegða sér með þessum hætti. Þrátt fyrir kostnaðarlækkun Samskipa árið 2010 sýna gögnin að ekki dró úr áherslu stjórnenda og aðaleiganda Samskipa á verðhækkanir og ekki sjást nein merki í samtímagögnum um ótta við viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips. Þeim skýringum Samskipa að flutningsverð hafi lækkað samfleytt á tímabilinu er því hafnað. Gögn sýna að fyrirtækin héldu uppi og hækkuðu verð gagnvart viðskiptavinum fram á árið 2013.

14708. Athugasemdir Samskipa breyta ekki þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að þessi gögn eru birtingarmynd hins ólögmæta samráðs og að horfa beri til þeirra í málinu.

26.39. Um atvik frá desember 2011 til febrúar 2012

14709. Í kafla 14.39 er fjallað um það að í desember 2011 hafi Samskip og Eimskip haldið áfram að undirbúa verðhækkun sem hafi komið til framkvæmda í byrjun árs 2012. Í kjölfarið hafi fyrirtækin undirbúið frekari verðhækkanir á árinu 2012. Á þessu tímabili hafi átt sér stað samskipti milli lykilstarfsmanna fyrirtækjanna, sbr. t.d. fund (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölud, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl 29. desember 2011. Verður nú fjallað um sjónarmið Samskipa sem að þessu snúa.

14710. Samskip hafna því að fyrirtækið hafi átt í ólögmætu samráði við Eimskip í tengslum við verðbreytingar í janúar 2012, sbr. mgr. 356, 363 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII. Að sögn Samskipa dregur Samkeppniseftirlitsins rangar ályktanir af gögnum málsins. Fyrirtækið hafi aldrei rætt við Eimskip um verðbreytingar eða verðákvarðanir gagnvart einstökum viðskiptavinum. Um hafi verið að ræða einhliða ákvörðun Eimskips á grundvelli endurskoðunarákvæðis í samningi og almenna verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum. Þetta hafi verið eðlilegur þáttur í framkvæmd viðskiptanna, ekki á grundvelli verðsamráðs eða gámasamráðs. Að sögn Samskipa liggi fyrir að verulega óánægja hafi verið um þessa ákvörðun Eimskips og til skoðunar hafi komið að hætta flutningum með fyrirtækinu vegna þessa. Samskip hefðu eðli málsins samkvæmt þurft að huga í kjölfarið að verðhækkunum gagnvart eigin viðskiptavinum vegna þessara kostnaðarhækkana.

14711. Í athugasemdum Samskipa segir einnig að verðhækkanir Samskipa á rannsóknartímabilinu hafi verið í samræmi við verðlagsþróun á tímabilinu. Segja Samskip að fullyrðingar um markaðsskiptingu fyrirtækjanna, og að slík markaðsskipting hafi skapað skilyrði til verðhækkana, séu hreinn uppspuni frá rótum og að Samskip og Eimskip hafi aldrei átt í neinu samráði af þessum toga. Ekkert í gögnum málsins gæfi tilefni til þessara alvarlegu fullyrðinga, sbr. mgr. 1349 í athugasemdum Samskipa við AII.

14712. Að sögn Samskipa líti Samkeppniseftirlitið fram hjá því að það hafi verið kostnaðarforsendur sem lágu til grundvallar verðhækkunum. Það hafi verið eðlilegar rekstrarforsendur og kostnaðarhækkanir sem

lágu að baki gjaldskrárhækkunum. Að sögn Samskipa þurfti að gera ráð fyrir auknum tekjum á móti verulegum kostnaðarhækkunum sem gert hafði verið ráð fyrir á komandi ári ef reksturinn átti að skila hagnaði.

14713. Samskip gagnrýna það að Samkeppniseftirlitið reki áhrif verðbreytinga og þann tekjuauka sem leiddi af þeim en setji þær ekki í samhengi við kostnaðarhækkanir. Telja Samskip að almennt þurfi að horfa til tekna og gjalda í rekstri. Vísa Samskip til afhents yfirlits yfir verðlagsþróun og verðbreytingar, sem sýni að verðhækkanir fyrirtækisins hafi ekki verið umfram almennar verðlagshækkanir heldur verið til þess að mæta uppsöfnuðum kostnaðarhækkunum, sbr. mgr. 318 í athugasemdum Samskipa við AII.

14714. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framanritað. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar um verðhækkanir fyrirtækjanna í kafla 11.21, 15.3 og 33.1. Þar er þessum skýringum Samskipa hafnað með nánari rökstuðningi. Þá skiptir og máli að samanburður á verðlagsþróun og verðhækkunum Samskipa og Eimskips hefur takmarkaða þýðingu við mat á því hvort um brot gegn 10. gr. samkeppnislaga hafi verið að ræða.

14715. Í athugasemdum við AII fullyrða Samskip, sbr. mgr. 358-362, að fyrirtækin hafi aðeins átt lögmæt samskipti í tengslum við viðskipti þeirra á milli um flutninga til og frá Norður-Ameríku.

14716. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þann skilning. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Þegar af þeirri ástæðu voru öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var að eða rætt um flutninga til og frá Norður-Ameríku ólögmæt. Þá vísast enn á ný til umfjöllunar um mikilvægi þess að varpað sé ljósi á regluleg og ítrekuð samskipti á milli Samskipa og Eimskips og þau tengsl sem voru til staðar á milli tiltekinna starfsmanna og stjórnenda. Vísast um þetta til nánari umfjöllun í kafla 13.

14717. Í athugasemdum Samskipa um atvik þau sem fjallað er um í kafla 14.38.3 í ákvörðun, er því mótmælt að samskipti (E)forstj og (S)forstj séu sett í samhengi við áætlanir Eimskips og Samskipa um verðhækkanir. Þá árétta Samskip að vinna við áætlun sé hugmyndavinna sem geti verið matskennd og tekið breytingum. Þannig hafi tillaga sú sem (S)forstö-innfl1 bar upp 30. ágúst 2011 um 4% gjaldskrárhækkun 1. júlí 2012 breyst nokkrum dögum síðar þannig að áætlað var að tvær hækkanir yrðu á gjaldskrám árið 2012, þ.e. um 4,5% 1. janúar og 4% 1. júlí 2012. Samskip telja þessar umræður milli stjórnenda Samskipa sýna vel hvernig hugmyndir geti tekið breytingum á meðan áætlanagerð stendur yfir. Þá liggi fyrir í gögnum málsins að engin þessara hugmynda hafi orðið að veruleika, þar sem gjaldskrá hækkaði um 3,7% 1. ágúst 2012. Mótmæla Samskip því að um samráð hafi verið að ræða og segja þá ályktun í andstöðu við gögn málsins og síðari atvik, sbr. mgr. 319 í athugasemdunum.

14718. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreind fullyrðing Samskipa sé í samræmi við gögn málsins. Samkvæmt gögnum málsins hækkuðu Samskip þjónustugjaldskrár á Íslandi og erlendis um 4% að jafnaði og gjaldskrá sjóflutnings fyrir flutning milli Íslands og Evrópu um 3% 16. janúar 2012. Í kjölfarið hækkaði gjaldskrá sjóflutnings frá Norður-Ameríku með beina skipi Eimskips um 4%. Þann 1. ágúst 2012 hækkaði þjónustugjaldskrá erlendis og gjaldskrá sjóflutnings um 3,7%. Er því rangt að engin hugmynda (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um gjaldskrárhækkanir hefði gengið eftir og í raun var það svo að áætlanir þeirra stóðust að öllu leyti. Skal því bætt við að Eimskip hækkaði sömu gjaldaliði 1. janúar 2012 og í júlí 2012. Líkt og áður brugðust Samskip við gjaldskrárhækkun Eimskips með því að hækka sömu gjaldaliði og er það í samræmi við ályktanir Samkeppniseftirlitsins um brot Samskipa tengd verðhækkunum.

14719. Eins og rökstutt hefur verið í ákvörðun þessari dró *„friðurinn“* úr óvissu á flutningamarkaðnum sem gerði Samskipum og Eimskip þetta kleift, þ.e. að viðhalda eða hækka verð gagnvart viðskiptavinum án þess

að þurfa að óttast viðbrögð helsta keppinautarins og með vissu um að hann myndi einnig hækka verð og ekki bregðast við með því að reyna að ná til sín óánægðum viðskiptavinum umræddskeppinautar. Þá voru ítrekuð og regluleg samskipti á milli fyrirtækjanna til þess fallin að skapa traust á milli þeirra og gera hið ólögmæta samráð skilvirkara og auðveldara í framkvæmd.

14720. Rétt er að vísa sérstaklega til þess að í lok árs 2011, n.t.t. þann 29. desember 2011, á sama tíma og Samskip og Eimskip huguðu að verðhækkunum næsta árs, hittust (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölud, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl á fundi undir yfirskrift Norður-Ameríkusamnings fyrirtækjanna. Í kafla 16 í ákvörðun þessari er fjallað um litla hagsmuni Samskipa og Eimskips af Norður-Ameríku samstarfi fyrirtækjanna. Þrátt fyrir það sátu æðstu yfirmenn siglingarkerfa fyrirtækjanna fundi undir yfirskrift Norður-Ameríku samningaviðræðna á árinu 2008 og í upphafi árs 2009. Þetta voru þeir (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1. Þeir léku allir lykilhlutverk í verðlagningu fyrirtækjanna á flutningaþjónustu og undirbúningi og framkvæmd verðhækkana. (E)frkvstj-flutnkerf sem var yfirmaður yfir flutningakerfi Eimskips sat jafnframt fundina. Yfirmenn sem báru ábyrgð á verðlagningu og framkvæmd hækkana hjá Eimskip og Samskipum, þ.e. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-innfl, (E)forstö-sölud, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl, sátu jafnframt fundi undir sömu yfirskrift árin 2010 til 2012, sbr. samskiptayfirlit í kafla 13. Samskip hafa ekki lagt fram fundargerðir eða önnur gögn sem sýna hvað var rætt á þessum fundum. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa ekki fundist fundargerðir eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á þessum fundum.

14721. Samskip telja ekki nægjanlega horft til samtímagagna sem sýni forsendur verðhækkana. Vísa Samskip til þess að Eimskip hafi vísað m.a. til kostnaðarhækkana, hækkunar á vísitölu neysluverðs, hækkunar á launavísitölu, leiguverðs skipa og gámakostnaðar sem ástæðna fyrir hækkun fyrirtækisins 5. júlí 2011. Vísa Samskip til þess að fyrirtækið hafi miðað við verðbólguspá sem rökstuðning fyrir verðhækkun gagnvart viðskiptavinum árið 2012. Telja Samskip Samkeppniseftirlitið hafa litið fram hjá þessum ytri aðstæðum sem fyrirtækin hafi ekki ráðið við og að forsendur verðhækkana hafi ávallt verið eðlilegar.[6652]

14722. Af þessu tilefni vísast til nánari umfjöllunar um verðþróun og gjaldskrárhækkanir Samskipa á rannsóknartímabilinu í kafla 33.1 í ákvörðun þessari. Þá skal það áréttað að með virkri samkeppni er almennt séð ekki sjálfgefið fyrir fyrirtæki að velta kostnaðarhækkunum, í heild eða hluta, þegar í stað yfir á viðskiptavini sína. Sé litið heildstætt á gögn málsins eru gögn sem tengjast verðhækkunum fyrirtækjanna í upphafi árs 2012 birtingarmynd á þeirri takmörkuðu samkeppni sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips. Sökum þess þótti sjálfsagt að hækka verð og leggja ný gjöld á viðskiptavini án þess að greina mætti ótta um viðbrögð helsta keppinautarins. Vísast í því skyni til kafla 11.21 og 15.3. Hvað forsendur fyrir verðhækkunum varðar er einnig óhjákvæmilegt að vísa til þess að í desember 2010 ræddi stjórnandi hjá Samskipum um *„hugmyndaflug"* varðandi tilefni eða réttlætingu á hækkun á verði, sbr. kafla 14.33.14.3. Er það lýsandi fyrir skort á samkeppni. Fyrirtækin án ótta um viðbrögð hvors annars unnu að því að halda uppi og hækka verð, óháð því hvaða réttlætingu fyrirtækið leggur fram hverju sinni.

14723. Í mgr. 331 í athugasemdum Samskipa við AII segir að kvöldverðarboð það sem (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv sóttu þann 3. desember 2011 hafi ekki tengsl við málið. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það. Samskiptin og tengsl (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafa vissulega þýðingu við heildarmat á atvikum á þessu tímabili.

14724. Þá er því mótmælt að Samkeppniseftirlitið vísi í þessu samhengi til þess að (S)forstö-innfl1, (S)stjórnarm-S og SH, (E)sölustj-innanl2 og (E)viðskstj2 hafi hist 13. janúar 2012, án þess að tengja

[6652] Mgr. 320-321 í athugasemdum Samskipa við AII.

það við önnur atvik máls með nokkrum hætti, sbr. mgr. 370 í athugasemdum Samskipa við AII. Samskip ítreka fyrri svör sín varðandi umrædd samskipti og tengsl, þ.e. að umræddir einstaklingar hafi áður unnið saman hjá Eimskip og hafi hist sem vinir. Að mati Samskipa er það óviðeigandi að Samkeppniseftirlitið skuli endurtekið álykta um ólögmæta háttsemi án þess að fyrir því sé stoð í gögnum málsins. Benda Samskipa á að ef vinir hittast til að fá sér bjór eftir vinnu þá verði að ætla að sá sé tilgangurinn en ekki ólögmæt samskipti af einhverjum toga.

14725. Í kafla 13 er ítarlega fjallað um samskipti og tengsl á milli Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu og þýðingu þess að lögum. Þar er því nánar tiltekið lýst að samskipti sem þessi hafi verið til þess fallin að skapa traust á milli fyrirtækjanna og gera hið ólögmæta samráð skilvirkara og auðveldara í framkvæmd.

14726. Samskip telja að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um fund (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl með Eimskip þann 29. desember 2011 séu rangar, sbr. mgr. 333-334 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Þannig sé fullyrt að Eimskip og Samskip hefðu „*sammælst*" um verðhækkun flutninga til og frá Norður-Ameríku og að hún hafi verið „*tengd við fyrirhugaða almenna verðhækkun Eimskips*". Árétta Samskip að fyrirtækið hafi verið kaupandi að þjónustunni og því viðskiptavinur Eimskips. Umræðan hafi snúist um gjaldtöku Eimskips af Samskipum í umræddum flutningum og ekkert annað. Er því mótmælt að Eimskip og Samskip hafi sammælst um verðhækkun á flutningum til og frá Norður-Ameríku. Eimskip hafi tilkynnt um hækkun á fundinum eins og sjáist á orðalagi (E)frkvstj-sala/þj í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj frá 27. desember 2011 („*látum vita af hækkun í leiðinni*"). Sú tilvísun hafi einungis tekið til þeirra gjalda sem Samskip hafi greitt samkvæmt samningi en ekki öðrum ótengdum verðákvörðunum Eimskips.[6653]

14727. Í mgr. 336 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ályktun Samkeppniseftirlitsins um að (S)forstö-innfl1 hafi fengið upplýsingar um fyrirhugaða gjaldskrárhækkun Eimskips frá því fyrirtæki sé röng. Segir að (S)forstö-innfl1 hafi komist að hækkuninni með því að bera nýja gjaldskrá Eimskips saman við eldri gjaldskrá. Starfsfólk Samskipa hafi vaktað opinberar gjaldskrárbreytingar Eimskips og því mjög eðlilegt að (S)forstö-innfl1 hafi verið meðvitaður um breytinguna.[6654]

14728. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það með Samskipum að ályktun þess um fund stjórnenda Samskipa og Eimskips 29. desember 2011 sé röng. Meta verður hegðun fyrirtækjanna (verðhækkun þeirra) í ársbyrjun 2012 í samhengi við fund framangreindra æðstu stjórnenda þeirra í árslok 2011. Máli skiptir að Samskip hafa ekki lagt fram fundargerð eða önnur gögn sem sýna nánar fram á efni fundarins 29. desember 2011 en um þýðingu þess vísast til kafla 4.7 um sönnun í samráðsmálum.

14729. Ljóst er af samtímagögnum að Eimskip og Samskip þurftu að ná samkomulagi um hver verðhækkun á sjófrakt ætti að vera. Í Norður-Ameríkusamningi fyrirtækjanna frá 2010 sagði eftirfarandi varðandi endurskoðun á verði fyrir sjófrakt: „*The rates set forth in Term 5 hereof shall be subject to negotiable adjustment in December each year during the term of this Contract in conformity with changes in the Operational environment of this industry.*" Tölvupóstar (E)frkvstj-sala/þj og (S)forstö-innfl1 í kjölfar fundar Eimskips og Samskipa eru í samræmi við þetta.

14730. Þannig sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)forstj, (E)forstö-innfl, (E)forstö-sölud og (E)frkvstj-N-Am strax að afloknum fundinum með Eimskip: „*In accordance with the contract filed last December (SCS 705) there is a window for negotiable adjustment in rates (Term 6J page 6) and we have come to agreement with Samskip that the rates in Term 5 on page 3 both REY/USA and USA/REY will be adjusted upwards with 4,0% as of first vessel in January. […]*"

[6653] Mgr. 333-334 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6654] Mgr. 336 í athugasemdum Samskipa við AII.

14731. Þann 2. janúar 2012 sendi svo (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (S)frkvstj-N-Am, afrit til (S)forstö-útfl: *„Við [(S)forstö-útfl] hittum Eimskips menn fyrir helgi og <u>ræddum verðhækkanir</u> sem USA samningurinn okkar tekur um áramót. <u>Niðurstaðan varð sú</u> að ISPS og THC í USA/CA hækkar um 2,5% og sjóflutningsverðin hækka um 4%.“*

14732. Af þessum samtímagögnum verður ekki ráðið að Eimskip hafi tekið einhliða ákvörðun heldur hafi fyrirtækin náð samkomulagi um verðhækkun á Norður-Ameríkusamningnum.

14733. Eru sjónarmið Samskipa um upplýsingar þær sem (S)forstö-innfl1 bjó yfir um gjaldskrárhækkun Eimskips ótrúverðug. Hafa verður í huga að (S)forstö-innfl1 átti fund með m.a. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-flutmið og (E)forstö-sölud 29. desember 2012. Þá skal einnig litið til þess að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-flutmið áttu í ítrekuðum samskiptum á rannsóknartímabilinu, m.a. um verðlagsmál, sbr. kafla 14.17.8. Þá leggja Samskip ekki fram gögn sem sýna fram á að (S)forstö-innfl1 hafi verið látinn vita af þessum anga gjaldskrárhækkunar Eimskips né hefur Samkeppniseftirlitið fundið slík gögn við rannsókn málsins. Er því ekki hægt að fallast á framangreind sjónarmið Samskipa.

14734. Í mgr. 338-341 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um um samskipti (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-N-Am frá 2. janúar 2012. Þar segir að viðbrögð (S)frkvstj-N-Am hafi eðlilega verið þau að velta því upp hvort Samskip þyrftu ekki að hækka verð líkt og Eimskip. Áform um verðbreytingar Samskipa höfðu þannig breyst, enda hafi ekki verið gert ráð fyrir verðhækkunum Eimskips í flutningum til og frá Norður-Ameríku í forsendum áætlunargerðarinnar. Ástæða breytingarinnar hafi hins vegar ekki verið samráð um þær, heldur þröng staða Samskipa til þess að taka á sig kostnaðarauka sem fælist í verðhækkunum Eimskips án þess að velta þeim áfram til viðskiptavina. Samskip hafi raunar í tengslum við þessa verðhækkun Eimskips athugað að færa alla flutninga yfir í TAS-leiðina.

14735. Loks segja Samskip um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um breytt áform um verðhækkanir Samskipa að umfjöllunin sé haldin þeim annmarka að gengið sé út frá því að samráð hafi átt sér stað um hækkanir á gjöldum vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku. Árétta Samskip að svo hefði ekki verið. Við áætlanagerð hafi verið gengið út frá óbreyttum verðum Eimskips í þeim flutningum. Í kjölfar tilkynningar Eimskips um verðhækkun á fundi fyrirtækjanna 29. desember 2011 hafi verið ljóst að forsendur áætlunargerðarinnar gengju ekki eftir og Samskip því knúin til að hækka gjaldskrá sína á þeim flutningum. Taka Samskip fram að tölvupóstsamskipti frá október 2011 hafi lotið að forsendum áætlanagerðar en í janúar 2012 hafi verið um að ræða þær hækkanir sem raunverulega hafi verið framkvæmdar, sbr. mgr. 341 í athugasemdum Samskipa við AII.

14736. Hér er einungis hálf sagan sögð. Verðhækkun Samskipa á gjaldskrá sjóflutninga tók ekki aðeins til Norður-Ameríku flutninga heldur hækkuðu Samskip jafnframt gjaldskrá sína fyrir sjóflutninga til og frá Evrópu eftir fundinn með Eimskip. Ljóst er að hækkun á Norður-Ameríkusamningnum hafði engin áhrif á þá flutninga. Röksemdir Samskipa geta því ekki átt við þá hækkun.

14737. Þá má benda á að Samskip fengu 75% afslátt af THC-gjaldi hjá Eimskip en rukkuðu engu að síður sína viðskiptavini um fullt THC. Við 2,5% verðhækkun Eimskips gagnvart Samskipum fór THC-gjald Samskipa úr $77 í $79 fyrir 20 feta gám, þ.e. hækkaði um $2. Samskip hækkuðu hins vegar sama gjald gagnvart viðskiptavinum sínum úr $272 í $283. Hafði því THC-gjald Samskipa hækkað um $11 frá því í upphafi árs 2011.

14738. Líkt og fyrr segir hafna Samskip ályktunum Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð í tengslum við verðbreytingar í janúar 2012, sbr. mgr. 363 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII.

14739. Í mgr. 365 í athugasemdunum segir að ekkert sé í þeim innanhússamskiptum innan Eimskips, sem rakin eru í kafla 14.39.5 í ákvörðun, sem gefi tilefni til athugasemda. Byggja Samskip á því að taka megi

gögn frá hvaða fyrirtækjum sem er og setja fram sambærilegar kenningar því flest fyrirtæki þurfa að ná tekjum fyrir kostnaði. Ekkert bendi til ólögmætra samskipta á milli fyrirtækjanna.

14740. Samkeppniseftirlitið bendir á að umrædd gögn eru samtímagögn frá Eimskip. Gögnin gefa því glögglega innsýn í áherslur fyrirtækisins á þessum tíma og sýna að Eimskip hafði skýra stefnu að hækka verð. Eru gögnin því í samræmi við ályktanir Samkeppniseftirlitsins í ákvörðun þessari um að á þessum tíma hafi ríkt gagnkvæmur skilningur á milli Samskipa og Eimskips um að verð færu hækkandi. Getur Samkeppniseftirlitið því ekki fallist á sjónarmið Samskipa.

14741. Í mgr. 364 í athugasemdum Samskipa er fjallað um tölvupóst (E)frkvstj-innanl til Alcoa, dags. 6. janúar 2012 vegna hækkunar verðs. Segja Samskip samskiptin fyrirtækinu óviðkomandi og *„fjarstæðukennt“* að halda því fram að í því tilviki hafi Eimskip og Samskip notað þriðja aðila, þ.e. Alcoa, til verðsamráðs. Samkeppniseftirlitið áréttar að skilningur Samskipa á umfjölluninni er rangur. Að mati eftirlitsins er tölvupósturinn til marks um að Eimskip hafi á þessum tíma ekki hikað við að boða mikla verðhækkun gagnvart stórum viðskiptavini.

14742. Í mgr. 366 og 386 í athugasemdum Samskipa er fjallað um samskipti stjórnenda Samskipa dagana 9. og 11. janúar og 13. og 14. febrúar 2012 í tengslum við HB Granda.

14743. Í mgr. 366 er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)viðskstj3, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj dagana 9. og 11. janúar 2012 þar sem rætt er um möguleika á verðhækkunum til HB Granda, sbr. kafla 14.39.5 í ákvörðun. Samskip byggja á að hafa verði í huga að þessi afurð (ferskur fiskur) var ekki hluti af þeim vörum sem flytja átti fyrir HB Granda samkvæmt samningnum og því var ekki um hækkun á samningsbundnum verðum að ræða. Það hafi því verið á valdi hvers viðskiptastjóra að ákvarða verð og gjaldtöku. Að mati Samskipa var eðlilegt að spyrja yfirmann sinn um efri mörk í tengslum við mögulega verðhækkun. Um hafi verið að ræða fullkomlega eðlileg skoðanaskipti milli starfsmanna fyrirtækisins.

14744. Í athugasemdum Samskipa um tölvupóstsamskipti (S)forstö-útfl og (S)viðskstj dagana 13. og 14. febrúar 2012 um hækkun verðs til HB Granda segir að ekkert í umræddum gögnum gefa tilefni til umfjöllunar eða athugasemda af hálfu Samkeppniseftirlitsins. Um hafi verið að ræða dæmigerð samskipti milli starfsmanna um samskipti við viðskiptamann.

14745. Í þessu samhengi ber að hafa í huga að HB Grandi var, árið 2012, þriðji stærsti viðskiptavinur Samskipa í útflutningi og á meðal þriggja stærstu viðskiptavina Samskipa í útflutningi allt rannsóknartímabilið. Umræða (S)forstö-útfl og (S)viðskstj um umtalsverða verðhækkun gagnvart HB Granda er í samræmi við gögn málsins sem sýna að Eimskip og Samskip höfðu með sér samráð með því að skipta með sér viðskiptum við mikilvæga viðskiptavini og áhrif þess á verðlagningu fyrirtækjanna. Fær það ekki breytt mati Samkeppniseftirlitsins að fyrri samskiptin hefðu varðað flutninga sem féllu ekki undir samning Samskipa við HB Granda.

14746. Í athugasemdum Samskipa um tölvupóst (S)forstö-innfl1 til viðskiptastjóra frá 15. desember 2011, sem varðaði hækkun verða gagnvart Húsasmiðjunni, segir að (S)forstö-innfl1 hafi með tölvupóstinum viljað minna samstarfsmenn sína á að framfylgja ákvæði í flutningasamningi við Húsasmiðjuna, sem undirritaður var 18. febrúar 2011, og kvað á um tímasettar verðbreytingar. Þar sem tíu mánuðir hafi verið liðnir frá undirritun samningsins hafi (S)forstö-innfl1 talið rétt að minna á samningsbundnar verðhækkanir til þess að forðast vandamál sem hlytust af röngum verðum, reikningagerð o.s.frv. Mótmæla Samskip því að hækkanirnar hafi haft annarlegan tilgang og segja hækkanirnar hafa verið samningsbundnar.[6655]

[6655] Mgr. 332 í athugasemdum Samskipa við AII.

14747. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Að mati eftirlitsins sýni umrædd samskipti skýrlega að verð viðskiptavina hækkaði ekki aðeins í tengslum við gerð nýs samnings heldur tóku ný samningsverð iðulega jafnframt hækkunum líkt og með Húsasmiðjuna en verð Húsasmiðjunnar samkvæmt samningnum 2011 tóku hækkunum á 6 mánaða fresti. Leiddi markaðsskipting Samskipa og Eimskips hins vegar til þess að fyrirtækin gátu óhikað haldið uppi eða hækkað verð á viðskiptavini sína án ótta við samkeppni frá hvort öðru.

14748. Í mgr. 368 í athugasemdum Samskipa er fjallað um álagningu Samskipa og Eimskips á að „*collection fee*". Segja Samskip til skýringar að gjaldið hafi lotið að gengistryggingu Samskipa gagnvart útlögðum kostnaði. Hvorki þá né nú hafi tíðkast að veita afslátt af því gjaldi. Telja Samskip ályktanir Samkeppniseftirlitsins án stoðar í gögnum málsins og ljóst að fyrirtækin hafi aldrei átt í samskiptum um þetta efni.

14749. Samkeppniseftirlitið telur mikilvægt að árétta að sönnunargögn um samskipti hafa ekki úrslitaþýðingu við mat á framangreindu. Samkeppniseftirlitið telur þó þá staðreynd „*collection fee*" og takmörkun afsláttа frá gjaldinu hafi verið á meðal áherslna fyrirtækjanna á sama tímabili benda til þess að gjaldið hafi verið rætt á milli fyrirtækjanna. Jafnvel þó svo hafi ekki verið er ljóst að af samráði Samskipa og Eimskips leiddi sameiginlegur skilningur m.a. um að verðum yrði viðhaldið eða þau hækkuð.

14750. Í mgr. 372 í athugasemdum Samskipa segir að brýning til starfsmanna Samskipa um að nota nýja gjaldskrá við tilboðsgerð hafi verið hefðbundin og ekki tengst samskiptum innan útflutningsdeildar Eimskips um gjaldskrárhækkanir.

14751. Í mgr. 377-380 í athugasemdum Samskipa við AII fjallað um samskipti fyrirtækjanna vegna framkvæmdar Norður-Ameríku samstarfsins í tengslum við gáma og tóm fiskikör í janúar og febrúar 2012, sbr. umfjöllun í kafla 14.39.5. Samskip kveða þau samskipti í heild sinni fullkomlega eðlileg um framkvæmd Norður-Ameríku samningsins. Samskip hafi á þessum tíma aflað sér viðskipta sem hafi falist í flutningi á afurðum í fiskikörum til Norður-Ameríku. Koma hafi þurft körunum tómum til baka til Íslands og hafi Samskip freistað þess að fá sem lægst verð. Óhjákvæmilegt hafi verið að upplýsa Eimskip um það hvers konar vöru væri að ræða. Hins vegar hafi Samskip ekki upplýst um viðskiptavininn. Ólíkt því sem Samkeppniseftirlitið teldi hafi Samskip því ekki veitt Eimskip viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar.

14752. Samkeppniseftirlitið bendir á að umrædd umfjöllun er sett fram í ákvörðun til að sýna fram á framkvæmd á hinu ólögmæta samstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Þessi samskipti sýna jafnframt að þau leiddu til samkomulags um breytingu á Norður-Ameríku samningnum. Þar að auki eru þessi samskipti talin sýna fram á skeytingarleysi stjórnenda Eimskips og Samskipa varðandi þá staðreynd að engin undanþága skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi fyrir samstarfinu.

14753. Í mgr. 381-383 í athugasemdum Samskipa er fjallað um hækkun biðgjalds í febrúar 2012. Þar segir að Samskip í Hollandi hafi unnið eftir gjaldskrá frá árinu 2004. Á árinu 2009 hafi starfsmaður Samskipa í Hollandi upplýst (S)forstö-útfl um að sífellt fleiri vélar og tæki stæðu lengur ósótt á gámavelli með tilheyrandi geymslukostnaði fyrir Samskip. Slíkt hafi leitt af sér kostnað sem eðlilegt hafi verið að viðskiptavinir bæru. Hafi því verið sett á geymslugjald. Árið 2012 hefði starfsmaðurinn spurst fyrir hvort uppfæra ætti gjaldið. Í því sambandi hafi komið fram að sértækar hækkanir hafi verið lagðar á IMO gjald vegna véla og tækja í Rotterdam, eða 50 evrur á dag fyrir hvert farartæki.

14754. Segja Samskip að um hafi verið að ræða hækkun á kostnaði erlendis sem Samskip hefðu þurft að bregðast við. Af þeim sökum hafi (S)forstö-útfl samþykkt tillögu um hækkun. Önnur gjöld hafi verið hækkuð um 6% en þau hafi ekki verið hækkað í tvö ár þar áður. Mótmæla Samskip því að samráð hafi gert verðhækkunina mögulega enda liggi fyrir málefnalegar ástæður að baki hækkuninni. Þá sé ekkert í málinu sem bendi til samráðs um þessi gjöld.

14755. Hvað varðar forsendur fyrir innleiðingu biðgjalds á Íslandi segja Samskip að bílar í heimakstri gáma hafi ítrekað þurft að bíða lengi eftir að geta losað af sér gám hjá viðskiptavini. Mótmæla Samskip að álagning gjaldsins hafi nokkuð með samráð að gera enda hafi kostnaðarlegar forsendur legið því til grundvallar. Þá segja Samskip að komið hafi fyrir að smávægilegar breytingar hafi ekki verið tilkynntar viðskiptavinum sérstaklega, ólíkt því sem hafi gilt um almennar breytingar á gjaldskrám. Biðgjald vegna heimaksturs gáma hafi átt við um biðtíma sem skapaðist hjá örfáum viðskiptavinum og því ekki tilefni til að senda tilkynningu vegna þessa á alla viðskiptavini Samskipa. Hins vegar hafi upplýsingar um gjöldin verið aðgengilegar á heimasíðu Samskipa.[6656]

14756. Hefur ekki þýðingu við mat á framangreindu hvort hækkun biðgjalds erlendis og upptaka biðgjalds á Íslandi hafi verið framkvæmd til að bregðast við auknum kostnaði. Er enda ekki sjálfgefið hvort eða hve mikið unnt er að ýta kostnaðarhækkun á viðskiptavini með verðhækkun ef virk samkeppni ríkir á markaði. Umrædd hækkun Samskipa á biðgjaldi erlendis og upptaka þess á Íslandi er aðeins ein af fjölmörgum verðhækkunum Samskipa á rannsóknartímabilinu og var framkvæmd án ótta við viðbrögð Eimskips. En þegar hækkunin var framkvæmd var *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips enn við lýði og stjórnendur fyrirtækjanna áttu enn í reglulegum samskiptum.

14757. Í mgr. 384 í athugasemdum Samskipa er því jafnframt mótmælt að fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl þann 10. febrúar 2010 eða samskipti í tengslum við hafnarþjónustu í Mjóeyrarhöfn hafi verið andstæð 10. gr. samkeppnislaga. Vísa Samskip til umfjöllunar um viðskipti fyrirtækjanna í Mjóeyrarhöfn.

14758. Ekki er fallist á framangreind sjónarmið Samskipa. Gögn málsins sýna að samskiptin tengdust ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips um skipaafgreiðslu, sbr. umfjöllun í kafla 19.

14759. Í mgr. 385 í athugasemdum Samskipa er tengslum samskipta (E)frkvstj-innanl og (S)forstö-útfl 17. og 24. febrúar 2012 við verðhækkanir Samskipa og Eimskips vegna flutnings á ferskum fiski í janúar og febrúar 2012 mótmælt. Segja Samskip að vísitala neysluverðs hafi hækkað um 6,4% síðustu tólf mánuði áður en Samskip hækkuðu verð og að 4,6% verðbólgu hafi verið spáð fyrir árið 2012. Því hafi verið augljós þörf á hækkun til þess að mæta verðlagshækkunum. Þá segja Samskip það vekja athygli að Eimskip hafi stefnt að 11% hækkun en Samskip horft til 7% hækkunar af þeirri ástæðu að ef fyrirtækin hafi stillt saman strengi um þetta efni, þá veki athygli að hækkunarþörf þeirra hafi verið ólík. Telja Samskip atvikin ekki gefa tilefni til ályktana um samráð.[6657]

14760. Ekki er fallist á þessar athugasemdir. Líkt og rakið er í kafla 33.1.3 mælir sú vísitala verðþróun vörukörfu meðalheimilis í landinu. Samskip leggja ekki fram skýringar eða gögn um hvernig breyting á vísitölu neysluverðs kallaði á *„þörf“* að hækka flutningsverð eða undirliggjandi kostnaður hafi verið áþekkur þeirri vörukörfu sem liggur til grundvallar þróun vísitölu neysluverðs. Hvað sem framangreindu líður þá skal árétta að með virkri samkeppni er ekki sjálfgefið eða einhvers konar náttúrulögmál að keppinautar geti látið breytingar á vísitölum, kostnað, framlegðarkröfur, fjárhagsáskoranir eiganda, kröfur lánadrottna eða hvað annað sem þeir vilja horfa til renna út í verðlag til kaupenda vöru eða þjónustu. Hafa ber í huga að óvissa um viðbrögð keppinauta á markaði og þar að lútandi áhætta er tengist m.a. verðbreytingum (e. *risks of uncertainty*) er afar mikilvæg virkri samkeppni. Sjálfstæði keppinauta og þessi æskilega óvissa fyrirtækja eru grunnstoðir virkrar samkeppni. Samtímagögn, þ. á m. framangreind gögn frá febrúar 2012, sýna að með samfelldu samráði Samskipa og Eimskips var grafið undan þessum grunnstoðum.

[6656] Mgr. 381-383 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6657] Mgr. 385 í athugasemdum Samskipa við AII.

14761. Þá sýna gögn málsins fram á samráð Samskipa og Eimskips tengt fiskflutningum innanlands, sbr. umfjöllun um atvik tengd Norðlenska í kafla 14.8. Getur Samkeppniseftirlitið því ekki fallist á framangreind sjónarmið.

14762. Að mati Samskipa renna tilvitnuð gögn Samkeppniseftirlitsins ekki stoðum undir samráð, sbr. mgr. 391 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Í umfjölluninni sé enginn gaumur gerður að forsendum gjaldskrárhækkana eða samningsbundinna hækkana þrátt fyrir að þær forsendur sé almennt að finna í samskiptum og öðrum gögnum sem þeim tengjast. Þá telja Samskip Samkeppniseftirlitið líta fram hjá verðlagsþróun og samspili hennar og verðhækkana og að gögn málsins sýni uppsafnaða hækkunarþörf enda hafi verðhækkanir sjaldan náð því að fylgja verðlagi. Þetta megi sjá í fundagerð sölu- og áætlunardeildar Eimskips frá 26. júní 2012 þar sem lögð var fram gjaldskrárhækkun sem var lægri en nam almennri verðlagshækkun og í tölvupóstsamskiptum m.a. (E)frkvstj-sala/þj þar sem hann lýsi því að hækkunum síðustu 30 mánaða hafi verið stillt „*mjög í hóf*" þegar horft sé til „*verðlagsþróunar*" og þær jafnvel verið „*undir almennri verðbólgu*".

14763. Af þessu tilefni skal áréttað að áform Samskipa um hækkun verða á árinu 2012 breyttust eftir fund lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips þann 29. desember 2011, sbr. umfjöllun kafla 14.39.3. Líkt og þar kemur fram áformuðu Samskip að hækka verð í ágúst 2012 en í kjölfar fundar lykilstjórnenda fyrirtækjanna þann 29. desember 2011 breyttust áform Samskipa og hækkaði fyrirtækið gjaldskrá í janúar 2012. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að samskipti lykilstjórnenda á rannsóknartímabilinu hafi, auk markaðsaðgerða fyrirtækjanna sem voru í samræmi við samráð þeirra, verið til þess fallin að viðhalda samfelldu samráði þeirra, m.a. um að láta mikilvæga viðskiptavini hvors annars í friði og að verðum skyldi viðhaldið eða þau hækkuð. Breytt áform Samskipa í kjölfar fundarins renna auk þess stoðum undir að fundurinn hafi a.m.k. falið í sér hvatningu eða á annan hátt auðveldað Samskipum að hækka einnig verð og þar með gert Eimskip auðveldara fyrir að ná sinni verðhækkun fram. Er því ekki fallist á að ályktun Samkeppniseftirlitsins sé tilefnislaus eða röng.

14764. Þá er, líkt og fjallað er um í kafla 33.1.2, ekki sjálfgefið að fyrirtæki geti hækkað verð vegna kostnaðar eða þróunar á t.d. vísitölum á virkum samkeppnismarkaði. Dugar ekki fyrir Samskip, í ljósi gagna sem sýna fram á samfellt ólögmætt samráð fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu (m.a. verðsamráð) að vísa til breytinga á vísitölu neysluverðs til þess að skýra verðhækkanir fyrirtækjanna á brotatímabilinu. Ef virk samkeppni ríkir á markaði er á engan hátt sjálfgefið hvort eða hve mikið unnt er að velta auknum kostnaði á viðskiptavini með hækkun verðs. Þá benda gögn málsins til þess að fundur lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips 29. desember 2011 hafi breytt áformum Samskipa um tímasetningu verðhækkana á árinu 2012, sbr. fyrri umfjöllun.

14765. Þau samtímagögn sem rakin eru í kafla 14.39 endurspegla hvernig framkvæmd verðhækkana Samskipa og Eimskips gagnvart viðskiptavinum gat farið fram án nokkurs ótta um viðbrögð helsta keppinautarins við verðhækkunum. Er þetta til vitnis um „*friðinn*" sem leiddi af samráði fyrirtækjanna sem gerði þeim kleift að koma í veg fyrir að verðlækkanir og hækka verð.

26.40. Um afar sérstakt ástand á íslenska markaðnum á árunum 2010-2012

14766. Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding var fjallað um erlendu flutningastarfsemi samstæðunnar og þá var innan Samskipa hf. fjallað um samkeppnisaðstæður í Færeyjum. Leyfa þessi og önnur samtímagögn því ákveðinn samanburð sem rakinn er í kafla 14.40 og varða að viðbrögð Samskipa og Eimskips við samdrætti hafi verið allt önnur en varð reyndin á erlendum mörkuðum.

14767. Hvað samanburð varðar á aðstæðum á markaði hér á landi er fjallað í mgr. 1113 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII. Samskip árétta að afkoma fyrirtækisins hafi verið mjög slæm árin 2008 og 2009 og tap af rekstrinum. Þá liggi fyrir að aðstæður á Íslandi hafi verið aðrar en á alþjóðlegum

mörkuðum. Ísland sé örmarkaður þar sem fákeppni/tvíkeppni ríki og hér á landi hefði gjaldmiðillinn hrunið með tilheyrandi hækkunum á aðföngum. Þá byggja Samskip á því að sjóflutningsgjöld í evrum hafi að líkindum hvergi lækkað meira á rannsóknartímabilinu en hér á landi og að gjaldskrárbreytingar í krónum hafi verið í samræmi við almennar verðlagshækkanir hér á landi.

14768. Ekki er fallist á framangreind sjónarmið Samskipa sbr. ítarlega umfjöllun í kafla 33.

14769. Í þeim samtímagögnum sem rakin eru í ákvörðun þessari kemur skýrt fram að viðbrögð Samskipa og Eimskips voru allt önnur en gilti um þróunina á öðrum flutningamörkuðum sem Samskip störfuðu einnig á. Var hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips til þess fallið að skapa þessar skaðlegu aðstæður á Íslandi.

14770. Í kafla 14.40.2 er fjallað um annars vegar samskipti (S)frkvstj-Rotterdam við (S)frkvstj-SIL1 og (S)forstj við (S)frkvstj-MCL í október 2011 og hins vegar samskipti (S)forstj við (S)frkvstj-SIL1 í mars/apríl og júní 2012. Þar er það rakið að saman sýni gögn sem tengjast þessu með skýrum hætti þá takmörkuðu samkeppni sem ríkti á íslenskum sjóflutningamarkaði og mikinn ábata („*lucrative*“) Samskipa hf.

14771. Í mgr. 1352 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um þessi samskipti og þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af þeim. Er á það bent að á þessum tíma hefði skipulag Samskipa verið með þeim hætti að öll viðskipti sem lutu að flutningum til og frá Íslandi hafi eingöngu verið á hendi stjórnenda á Íslandi. Byggja Samskip á því að samskipti sem þessi, á milli tveggja stjórnenda innan sömu samstæðu og skoðanaágreiningur þeirra á milli um það hvernig verkaskiptingu skyldi háttað, geti ekki fallið undir ákvæði samkeppnislaga og varði samkeppnisyfirvöld ekki með nokkrum hætti.

14772. Samskip segja að ástæða þess að flutningum var stýrt af flytjendum á Íslandi hafi alfarið verið á þeirra forræði og Samskip fylgdu þeim leikreglum sem flytjendur settu. (S)forstj hafi í samskiptunum einfaldlega verið að lýsa þessum raunveruleika fyrir (S)frkvstj-SIL1 og (S)frkvstj-MCL og skýra að það væri „*no need, nor any room for a forwarder in Rotterdam in the cases of shipments going directly to Iceland*.“ Að mati Samskipa dregur Samkeppniseftirlitið of víðtækar ályktanir af skoðunum (S)frkvstj-SIL1 til að komast að niðurstöðu um að Samskip hafi staðið í samráði við Eimskip og eru þær að sögn Samskipa rangar.

14773. Í mgr. 1698 í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að fundi greiningardeildar Arion banka með (S)forstö-útfl þann 19. október 2012, sbr. umfjöllun í kafla 14.40.3 í ákvörðun. Þar segir að þær aðstæður sem komi fram í skýrslu greiningardeildar bankans séu ekki í samræmi við það sem fram hafi komið af hálfu (S)forstö-útfl á umræddum fundi. Að mati Samskipa virðist sú mynd sem Eimskip hafi dregið upp af markaðsaðstæðum verið gerð í söluvænlegum tilgangi. Ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dragi af þeirri umfjöllun séu því ekki í samræmi við raunverulegar aðstæður eða upplifun Samskipa á þessum tíma.

14774. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Umrædd gögn í kafla 14.40.3 frá október 2011 og 2012 eru í samræmi við önnur gögn málsins sem endurspegla takmarkaða samkeppni hér á landi og að samdráttur í eftirspurn leiði ekki til verðsamkeppni.

26.41. Um Vífilfell 2011

14775. Í kafla 14.41 eru rakin gögn sem sýna að frá lok árs 2011 og fram á árið 2012 hafi Eimskip ekki talið tækifæri felast í því að ná viðskiptum Vífilfells af Samskipum þegar samningar þeirra losnuðu sumarið 2012, þrátt fyrir að næg slík tækifæri hafi skapast. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip hafi virt hina ólögmætu markaðsskiptingu um Vífilfell árið 2012 og að þau atvik séu til marks um að samfellt samráð Samskipa og Eimskips, sem hófst eftir mitt ár 2008, hafi verið við lýði á þessum tíma.

14776. Samskip setja fram sjónarmið sín sem varða umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um atvik tengd flutningsviðskiptum Vífilfells á árunum 2011-2012 í mgr. 1366-1377 í athugasemdum við AII, sbr. einnig bréf Samskipa, dags. 13. júní 2022.

14777. Í mgr. 1366 í athugasemdum sínum benda Samskip á það að í markaðsskýrslu fyrirtækisins fyrir árið 2012 hafi verið gert ráð fyrir að lækka þyrfti verð til að halda Vífilfelli í viðskiptum. Að mati Samskipa sýni sú umfjöllun í áætlun fyrirtækisins fram á virka samkeppni á *„drykkjarvörumarkaðinum*".[6658]

14778. Á þetta er ekki unnt að fallast. Um atvik vegna Vífilfells er fjallað í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins. Af samtímagögnum verður ekki ráðið að áætlun Samskipa í markaðsskýrslunni um lægra verð til Vífilfells árið 2012 hafi grundvallast á samkeppni frá Eimskip. Er þetta því ekki til marks um að fyrirtækin hafi látið af hinni ólögmætu markaðsskiptingu.

14779. Umfjöllun Samskipa í markaðsskýrslunni fyrir árið 2012 og áætlun um lækkað verð til Vífilfells er þvert á móti ein birtingarmynd þess að Vífilfell hafi ekki boðist bestu kjör hjá Samskipum þegar samningurinn var endurnýjaður árið 2009. Gerði samráðið við Eimskip fyrirtækinu þetta kleift, sbr. umfjöllun í kafla 14.3. Þótt það hafi ekki úrslitaáhrif hér þá má nefna að samtímagögn sýna að þrátt fyrir að Vífilfell væri einn stærsti viðskiptavinur Samskipa árið 2009 náðu Samskip fram flutningsverði gagnvart Vífilfelli árið 2009 sem var hærra en smærri viðskiptavinur, Nathan & Olsen, samdi um við Samskip nokkrum mánuðum fyrr.[6659]

14780. Hér að neðan gefur að líta samanburð Samskipa á kjörum nokkurra viðskiptavina fyrirtækisins ásamt kjörum ÖES hjá Eimskip og þau kjör sem Samskip buðu ÖES í útboði haustið 2009.[6660] Til samanburðar er innflutningsmagn (tonn) framangreindra viðskiptavina eftirfarandi á árinu 2011.[6661]

Tafla 13: Samanburður Samskipa á kjörum nokkurra viðskiptavina fyrirtækisins, kjör ÖES hjá Eimskip og þau kjör sem Samskip buðu ÖES í útboði haustið 2009 (kr.). Innflutningsmagn hvers viðskiptavinar árið 2011 (tonn).
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

FOB-Door	20 ft	40 ft	Innflutningsmagn, tonn (2011)
Rúmfatalagerinn	100.601	144.665	3.551
ÖES (Samskip)	100.727	152.567	
ÖES (Eimskip)	92.669	140.361	22.751[6662]
Vífilfell	123.164	188.471	10.443
Nathan & Olsen	96.699	135.703	11.822
ÍSAM (tillaga)	116.166	151.720	6.179
OJK	157.450	243.360	1.940
Garri	169.947	267.471	3.207

[6658] Líklega er hér um villu í texta Samskipa að ræða og átt sé við flutningamarkaðinn.
[6659] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.13637. Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„50 stærstu viðskiptavinir*".
[6660] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.13637.
[6661] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. *„50 stærstu viðskiptavinir*".
[6662] Afhent skjal frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. *„B liður- 1 - Innflutningur*".

14781. Varpa þessar upplýsingar ljósi á það að verð sem Vífilfell greiddi samkvæmt samningnum frá 2009 var um 27-39% hærra en verð Samskipa til N&O frá sama ári. Þá var verð Vífilfells 6-24% hærra en tilgreint verð ÍSAM þrátt fyrir að innflutningur Vífilfells hafi verið 69% meiri en innflutningur ÍSAM.

14782. Þá er í ákvörðun þessari sagt frá því að á árinu 2010 hafi nýr keppinautur verið að hasla sér völl á flutningsmarkaði. Fyrirtækið Remeka, staðsett í Svíþjóð, hóf að bjóða íslenskum innflytjendum áður óþekkt kjör í for- og áframflutninga í Danmörku og Svíþjóð, þ. á m. Vífilfelli. Ljóst er af gögnum málsins að Remeka tókst að ná Vífilfelli í viðskipti og lýsti Vífilfell í kjölfarið yfir óánægju sinni með að Samskip hefðu í öll þau ár sem fyrirtækið hefði verið þar í viðskiptum ekki boðið því betri kjör á for- og áframflutningum. Þá kom það jafnframt fram í innanhússamskiptum innan Samskipa að stjórnendur Samskipa voru meðvitaðir um að Vífilfell greiddi hátt verð , a.m.k. fyrir for- og áframflutninga erlendis. Um þetta er nánar fjallað í kafla 14.41.1 í ákvörðun. Þessi atburðarás hafði lykiláhrif á kjör Samskipa til Vífilfells í endurnýjuðum samningi á árinu 2012.

14783. Í mgr. 131 í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022, þar sem settar voru fram athugasemdir vegna þeirra gagna sem varða innkomu Remeka inn á flutningamarkaðinn, kemur þetta einnig skýrt fram. Þar segir eftirfarandi:

„Á skjölum nr. 189 -192 er að finna tölvupóstssamskipti á milli starfsmanna Samskipa þar sem þeir ræða um viðbrögð í tengslum við einn keppinaut félagsins (Remeka) sem var í samkeppni við félagið í forflutningum í Danmörku. Líkt og fram kemur í tölvupóstinum á skjali nr. 190 kom það yfirmanni á skrifstofu Samskipa í Danmörku, Steen Osario, á óvart að umræddur keppinautur gat boðið upp á betra verð en Samskip (sbr. "How can they be able to compete with our contracts in the market"). Samskip keypti akstursþjónustu af akstursfyrirtækjum í Danmörku og endurseldi viðskiptavinum sínum þá þjónustu á viðkomandi markaði, þ. á m. Vífilfelli. Í tölvupóstinum bað hann undirmenn sína að hafa samband við fyrrnefnd akstursfyrirtæki (sbr. "our partners") og reyna að ná fram lægri verðum frá þeim. Þá spurði hann undirmenn sína hvort þeir væru vissir um að Samskip séu að fá hagstæðustu kjörin á markaðnum (sbr. "cheapest solutions available"). Í samskiptunum kemur ennfremur fram, sbr. skjal nr. 192, að Samskip hafi boðið Vífilfelli kostnaðarverð á forflutningnum, þ.e. án álagningar af hálfu Samskipa. Það hafi hins vegar ekki dugað til. Þetta vakti eðlilega furðu hjá Samskipum og vakti upp spurningar um það hvort þau kjör sem Samskip nutu hjá akstursfyrirtækjum væru ekki nægilega góð. Um er að ræða fullkomlega eðlileg viðbrögð við samkeppni á markaði og engin leið fyrir umbjóðanda okkar að átta sig á því hvað Samkeppniseftirlitið telur athugavert við þessi samskipti."

14784. Þarna lýsa Samskip því sjálf hvernig innkoma Remeka á markaðinn olli því að Samskip urðu að ná fram lægri verðum í forflutningum í Danmörku sem varð til þess að Vífilfell naut góðs af því í formi lækkunar á verði í endurnýjuðum samningi. Samkeppniseftirlitið er sammála því mati Samskipa að þetta hafi verið *„fullkomlega eðlileg viðbrögð við samkeppni á markaði*." Í samtímagögnum er hins vegar ekki að finna mörg dæmi um álíka viðbrögð af hálfu Samskipa og Eimskips, þ.e. að leita skyldi allra leiða til að lækka verð til viðskiptavina. Ástæða þess er sú að það ríkti ekki samkeppni á íslenskum flutningamarkaði, heldur ólögmætt samráð.

14785. Samtímagögn eru sýna einnig að Eimskip og Samskip hafi reynt að leggja stein í götu þessa nýja keppinautar til að koma í veg fyrir innkomu hans á markaðinn. Samskipa hafna þessu, sbr. mgr. 132 og áfram í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022.

14786. Byggja Samskip á því að fyrirtækið hafi fullt forræði yfir því hvaða verð það bjóði í flutninga og ljóst að allur gangur hafi verið á því hvaða kjör buðust, allt eftir umfangi og aðstæðum á markaði. Þau verð sem boðin hafi verið Remeka hafi tekið mið af því litla magni sem Remeka hugðist flytja. Þá hafi Samskip ekki talið Remeka vera fjárhagslega sterkt og áreiðanlegt fyrirtæki og af þeim sökum hafi verið farið

fram á að fyrirtækið greiddi öll gjöld áður en gámur yrði lestaður í skip Samskipa, sbr. umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.41.1.

14787. Athugasemdir og skýringar Samskipa breyta ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins eða þeim ályktunum sem dregnar eru af umræddum samtímagögnum í ákvörðun þessari. Gögnin sýna að Samskip og Eimskip gripu til tiltekinna aðgerða til að reyna að aftra því að nýr keppinautur kæmist inn á markaðinn og raskaði því jafnvægi sem fyrirtækin höfðu komið á með samstilltum aðgerðum sínum. Sú staðreynd að Vífilfell náði að semja um lægra verð í endurnýjuðum samningi sínum við Samskip á árinu 2012 skýrist að miklu leyti af því hvernig umræddur nýr keppinautur náði að lækka verð á for-og áframflutningum í Danmörku og knýja Eimskip og Samskip til verðlækkana.[6663] Líkt og rakið hefur verið í ákvörðun þessari þá heyrði það til algjörra undantekninga á rannsóknartímabili málsins að stórir viðskiptavinir næðu fram verðlækkun í samningssambandi sínum við Samskip eða Eimskip.

14788. Í ákvörðun þessari er fjallað um að (S)forstö-innfl1 hefði gefið þau fyrirmæli að ef Remeka óskaði eftir gám ætti að afhenda hann eins seint og hægt væri og hafi einnig vísað til þess að Samskip hafi undanfarið þurft að berjast um tilboð við Remeka. Í kjölfarið hafi (S)forstj óskað eftir því að (S)forstö-innfl1 kæmi til sín á skrifstofuna vegna þessa. Í mgr. 136 í bréfi sínu frá 13. júní 2022 segja Samskipa frá því að Remeka hafi verið að nota búnað (tóma gáma) sem hafi verið í eigu Samskipa til að þjónusta aðra viðskiptavini en þá sem voru að flytja vörur með Samskipum. Að sögn Samskipa hafi Remeka með þessu verið að „*misnota*" búnað Samskipa án þess að greiða fyrir notkunina. Þetta hafi vakið athygli (S)forstö-innfl1 sem hafi rætt málið við forstjóra fyrirtækisins.

14789. Líkt og fjallað er um í ákvörðun þessari þá vekja þessi hörðu viðbrögð Samskipa athygli Samkeppniseftirlitsins í ljósi þess að á sama tíma hefðu Samskip átt í víðtæku gámasamstarfi við Eimskip þar sem hagnýt samvinna var í forgrunni, sbr. kafla 18. Þessi gögn eru talin benda til þess að allt annað átti að gilda gagnvart Remeka enda var það keppinautur sem gerði Samskipum og Eimskip erfiðara fyrir að hækka eða halda upp verði.

14790. Líkt og rakið er í ákvörðun þessari virti Eimskip hina ólögmætu markaðsskiptingu þegar samningur Vífilfells var laus á árinu 2012. Samskip sömdu því við Eimskip í upphafi árs 2012 og féllust á beiðni Vífilfells um hækkun á afslætti af BAF úr 25% í 30% ásamt um 8% lækkun á sjóflutningsverðum og afslátt af erlendum vörugjöldum o.fl. kostnaðarliðum.

14791. Samskip benda á þetta í athugasemdum sínum, þ.e. að fyrirtækið hafi samið við Vífilfell í upphafi árs 2012 og verðið lækkað um 5-9%, sbr. mgr. 1367-1368. Þá vísa Samskip til þess að fyrirtækið hafi gert ráð fyrir því í markaðsskýrslu sinni að vinna í því að ná í lítinn eða meðalstóran viðskiptavin í sama flokki, matvöru, og að fyrirtækið hafi unnið markvisst að því að auka markaðshlutdeild sína á þeim markaði.

14792. Ekki er frekar fjallað um það í athugasemdum Samskipa hvort af þessum áformum hafi orðið og hvort Samskip hafi náð að auka markaðshlutdeild sína. Þá hafa engin gögn verið lögð fram sem sýna fram á að þetta. Þar að auki hefur þetta ekki vægi í þessu máli þar sem hin ólögmæta markaðsskipting tók til mikilvægra viðskiptavina. Slíkar staðhæfingar eiga sér ekki stoð í samtímagögnum um mikilvæga viðskiptavini. Í því samhengi má vísa til markaðsskýrslu innflutningsdeildar fyrirtækisins fyrir árið 2013 en þar hafði hlutdeild Samskipa frá árinu 2011 til 2012 aukið óverulega, eða um 0,2%, sbr. kafla 33.2.

14793. Horft er til þess að hluti þeirra viðskipta sem Vífilfell óskaði eftir tilboði í frá Eimskip voru þjónustuþættir sem Vífilfell annaðist sjálft en ekki Samskip. Þess vegna taldi Eimskip sér kleift að bjóða í þau viðskipti, án þess að setja samfellt samráð við Samskip í uppnám. Í mgr. 1369 í athugasemdum sínum við AII

[6663] Afritaðir tölvupóstar frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.34.102487.

halda Samskip því hins vegar fram að þau viðskipti sem Vífilfell hafi óskað eftir tilboði í frá Eimskip í lok árs 2011 hafi verið hluti af samningum Vífilfells við Samskip.

14794. Þessi staðhæfing Samskipa er ekki í samræmi við samtímagögn. Í tölvupósti (E)sölustj-innanl2 frá 17. nóvember 2011 kemur þannig fram eftirfarandi:

„[…] yfirmaður vöruhúsa og dreifingar Vífilfells kom með erlendan ráðgjafa nýrra eigenda Vífilfells á fund til að skoða vöruhúsið og hvað við höfum upp á að bjóða því tengdu. Ráðgjafinn heitir […] og er fra […], hann hefur verip að vinna víða fyrir þessa nýju eigendur í logistics, alls 13 löndum síðustu fimm árin. Ráðgjafinn er að velta öllum steinum, skoðar alla fleti og vill verðtilboð í sem flesta hluti, línan í logistics virðist vera að úthýsa eins miklu og kostur er, virðast hafa góða reynslu af því sem ætti að henta okkur vel."

14795. Tilvísun (E)sölustj-innanl2 til þess að Vífilfell hefði leitast eftir að úthýsa eins miklu og kostur væri sýnir að fyrirtækið hefði verið að leita eftir tilboðum frá Eimskip í þjónustuliði sem ekki hefði þegar verið úthýst út úr fyrirtækinu heldur unnir innan dagslegs reksturs Vífilfells. Hvað sem tölvupósti PVS líður og jafnvel þó að tilboð Eimskips til Vífilfells hefði verið hluti af flutningasamningi Samskipa við Vífilfell þá er ljóst, bæði af atvikum vegna Vífilfells og öðrum gögnum, að ólögmætt samráð fyrirtækjanna tók síður til vöruhúsaþjónustu. Athugasemdir Samskipa hrófla því ekki við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um brot fyrirtækisins og atvik sem tengjast Vífilfelli.

14796. Samskip mótmæla því að samskipti fyrirtækisins við Eimskip sem nefnd eru í kafla 14.41.2 í ákvörðun tengist með einhverjum hætti samningum við Vífilfell, sbr. mgr. 1370 í athugasemdum fyrirtækisins. Segir að um hafi verið að ræða samskipti vegna Norður-Ameríkusamnings fyrirtækjanna og viðburð á vegum N1, þ.e. óskyld atvik þar sem málefni Vífilfells hafi aldrei borið á góma.

14797. Í mgr. 1372 í athugasemdum Samskipa við AII er það sagt óviðeigandi að tengja viðskipti við Vífilfell við samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)sölustj-innanl2. Að mati Samskipa er fullkomlega ljóst að þau tengdust ekki rekstri fyrirtækjanna með neinum hætti.

14798. Ekki er unnt að fallast á þetta. Um þýðingu beinna samskipta sem þessara fyrir rannsóknir samráðsmála hefur verið fjallað áður og vísast til þeirrar umfjöllunar, sbr. kafla 4.7.6.2 og 13.

14799. Það er staðreynd að nokkrir helstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um málefni sem féllu undir starfsemi fyrirtækjanna. Við slíkar aðstæður getur sönnunarbyrði verið snúið við, sbr. kafla 4.7. Samskip hafa ekki lagt fram fundargerðir eða önnur gögn um það sem rætt var um. Getur það gefið til kynna að þátttakendur hafi viljað leyna því.

14800. Eins og fjallað er um í kafla 11 eru öll samskipti fyrirtækjanna sem tengdust „*Nýtt upphaf*" verkefninu ólögmæt. Sköpuðu þessi samskipti keppinautanna vettvang fyrir umræðu og upplýsingaskipti og með þessum hætti var unnið að framgangi og aðgerðum til að ná fram markmiðum samráðsins m.a. varðandi samdrátt í flutningsgetu og markaðsskiptingu. Persónuleg samskipti stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna studdu jafnframt við samráðið.

14801. Þá árétta Samskip áður framkomnar skýringar sínar um að tilvísun til „*grænlenskra daga*" hafi ekki þýtt að bjóða ætti „*samkeppnishæf verð*" heldur hafi þetta hugtak verið notað þegar fara hafi átt mjög langt niður í verðum, „*umfram það sem eðlilegt var miðað við umfang viðskipta.*", sbr. mgr. 1371 í athugasemdum Samskipa við AII.

14802. Af þessu tilefni skal tekið fram að það að vera samkeppnishæfur merkir að vera í þeirri stöðu að þola samkeppni, að vera samkeppnisfær, t.d. í verði. Samkeppnishæft verð er ekki bundið við tiltekna tölu eða við ákveðin mörk heldur er það bundið við það hversu virk samkeppnin er á viðkomandi markaði.

Samkeppnishæft verð er það verð sem fyrirtæki þarf að bjóða til að geta tekið þátt í samkeppni á markaði, sótt í ný viðskipti og haldið eigin viðskiptavinum Til þessa er Samkeppniseftirlitið að vísa þegar fjallað er um að fyrirtækið hafi þá verið að skoða að bjóða samkeppnishæf verð og þetta er það sem samtímagögn staðfesta.

14803. Samskip benda í mgr. 1373-1374 í athugasemdum sínum á það að fyrirtækið hafi lækkað alla liði tengda sjóflutningum í nýjum samningsdrögum til Vífilfells. Tillagan hafi tekið einhverjum breytingum frá því sem upphaflega hafi verið lagt upp með en það sé ekkert sem unnt væri að gera tortryggilegt. Að sögn Samskipa er eðlilegt að verðtilboð taki breytingum eftir samræður innanhúss.

14804. Að mati Samskipa sýni samskipti innan fyrirtækisins, sem rakin eru í kafla 14.41.2 í ákvörðun þessari, að stjórnendur fyrirtækisins hafi óttast að missa Vífilfell úr viðskiptum. Í mgr. 1376 í athugasemdum sínum við AII benda Samskip á að eftir fund með Vífilfelli í febrúar 2012 hafi BAF afsláttur og sjóflutningsverð verið lækkuð frá fyrra tilboði og fordæmalaus afsláttur veittur af erlendum kostnaði. Þetta sýndi að Samskip hafi barist hart til að halda viðskiptavininum og að virk samkeppni hafi verið á markaðnum.

14805. Af þessu tilefni skal tekið fram að hinn „*fordæmalausi afsláttur*" sem Samskip veittu Vífilfelli af erlendum kostnaði stafaði af innkomu Remeka inn á markaðinn og þeim verðum sem umrætt fyrirtæki gat boðið Vífilfelli í for-og áframflutninga erlendis á árinu 2010-2011, en kom ekki til vegna samkeppnisaðgerða af hálfu Eimskips. Vísast til þeirrar umfjöllunar hér að framan og í ákvörðun. Þetta staðfesta Samskip jafnframt í bréfi sínum, dags. 13. júní 2022 eins og hefur verið rakið hér að framan.

14806. Samtímagögn sýna að Eimskip hafi ákveðið að virða markaðsskiptinguna við Samskip og sækjast ekki eftir viðskiptum Vífilfells, þó svo tækifæri hafi skapast til þess. Eimskip veittu Samskipum því ekki samkeppnislegt aðhald í þessu tilviki. Var það í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu og viðurkenningu Eimskips í sátt fyrirtækisins frá 16. júní 2021.

14807. Um samskipti starfsmanna Samskipa við starfsmenn Eimskips á fundi 20. janúar 2012 segja Samskip að þau væru án nokkurra tengsla við umfjöllunarefni kaflans. Á umræddum fundi hefði verið ræddur hafnarsamningur fyrirtækjanna á Mjóeyri í Reyðarfirði. Fundarmennirnir hefðu borið ábyrgð á flutningastjórnun og útflutningi og hefðu því ekkert haft með viðskipti Vífilfells að gera.

14808. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að allir fundarmenn sem hefðu verið viðstaddir fund Eimskips og Samskipa í janúar 2012 hefðu verið ótengdir umræðu um möguleg innflutningsviðskipti Vífilfells. Af gögnum málsins megi sjá að (E)frkvstj-innanl hefði verið á meðal þeirra stjórnenda Eimskips sem hefðu mikið með málið að gera innan Eimskips, sbr. t.d. umfjöllun um ummæli hans í lok september 2011, sbr. kafla 14.41.2 í ákvörðun.

14809. Þá vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar hér að framan varðandi samskipti starfsmanna og stjórnenda fyrirtækjanna.

26.42. Um ÍSAM 2011-2012

14810. Í kafla 14.42 í ákvörðun fjallar Samkeppniseftirlitið um gögn og atvik tengd endurnýjun á flutningasamningi Samskipa og ÍSAM árið 2012. Telur Samkeppniseftirlitið ljóst að Samskip óttuðust ekki að viðskipti við ÍSAM færu til Eimskips þegar samningur fyrirtækisins losnaði árið 2012. Er það í samræmi við gögn sem sýna áhugaleysi Eimskips, en fyrirtækið gerði engar tilraunir til að ná flutningum ÍSAM til sín. Það var því í samræmi við áætlanir Samskipa og án nokkurs aðhalds frá aðalkeppinauti fyrirtækisins, Eimskip, sem Samskip náðu að endurnýja flutningasamninginn við ÍSAM árið 2012 til ársins 2014

14811. Í umfjöllun sinni vísar Samkeppniseftirlitið til rekstraráætlunar Samskipa fyrir árið 2012, þar sem fram kemur að fyrirtækið gerði ráð fyrir að halda öllum þáverandi viðskiptavinum og geri ráð fyrir að samningurinn við ÍSAM yrði endurnýjaður. Í athugasemdum sínum vísa Samskip til fyrri umfjöllunar sinnar um tilgang og aðferðafræði fyrirtækisins við áætlanagerð og mótmælir ályktunum eftirlitsins.

14812. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa en nánar er fjallað um áætlanir fyrirtækjanna og þýðingu þeirra í kafla 14.38.4. Þá hefur sjónarmiðum Samskipa um tilgang og efni rekstraráætlana fyrirtækisins margoft verið svarað í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Sú grunnforsenda Samskipa um að ætla ekki að sækja aukin viðskipti og um leið vissa fyrir því að halda núverandi viðskiptavinum er til marks um að fyrirtækið taldi sig ekki starfa á virkum samkeppnismarkaði.

14813. Í mgr. 1378-1384 í athugasemdum sínum við AII byggja Samskip á því að viðræður fyrirtækisins við ÍSAM hefðu farið fram án nokkurra samskipta við Eimskip. Samskip mótmæla á þeim grunni tilvísun Samkeppniseftirlitsins til samskipta starfsmanna og stjórnenda Eimskips og Samskipa á tímabilinu og segja samskiptin ekki tengjast ÍSAM.

14814. Ekki er unnt að fallast á þetta. Í máli þessu kemst Samkeppniseftirlitið að þeirri niðurstöðu að Samskip og Eimskip hafi náð saman um markaðsskiptingu vegna mikilvægra viðskiptavina í bæði sjó- og landflutningum eftir fund þeirra 6. júní 2008 og byggir sú niðurstaða á heildarmati á gögnum málsins. Í því sambandi ber að hafa í huga að í athugasemdum Samskipa og Eimskips við AI og AII er að finna umfjöllun þar sem í aðalatriðum er dregin upp sama mynd af ástandinu á íslenska flutningamarkaðnum á rannsóknartímabilinu og lýst hefur verið í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins, þ.e. að ekki hafi verið keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað ítrekað. Um þetta er nánar fjallað í kafla 12.2.4.6.

14815. Í kafla 4.7.6.5 er fjallað um þær kröfur sem eru gerðar til sönnunar á því að markaðsskipting sé fyrir hendi. Er vísað til þess að dómstólar ESB hafi bent á að vegna eðlis samráðsbrota verði að gera raunhæfar kröfur til styrks og umfangs sönnunar. Ef samráð milli keppinauta telst sannað er ekki skylt fyrir samkeppnisyfirvöld að sýna nákvæmlega fram á hvernig og hvenær það fór fram. Hafa dómstólar ESB í því samhengi bent á að liggi fyrir gögn sem sýna fram á markaðsskiptingu þurfi ekki til viðbótar að sanna hvaða dag hún byrjaði eða í hvaða formi hún birtist. Þarf heldur ekki að sanna nákvæma útfærslu á skiptingu á markaði.

14816. Að því sögðu er hins vegar mikilvægt að varpa ljósi á að tengsl og ítrekuð samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna og hvernig þau sköpuðu traust og auðvelduðu fyrirtækjunum að viðhalda samráðinu út rannsóknartímabilið. Samskipti milli keppinauta sem slík eru til þess fallin að stuðla að gagnkvæmu trausti og hollustu og geta með því gert samráðið árangursríkara. Um þetta er nánar fjallað í kafla 13.

14817. Áréttað ber að það er staðreynd að nokkrir helstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um málefni sem féllu undir starfsemi fyrirtækjanna. Slík samskipti keppinauta eru þess eðlis að skapa vettvang fyrir umræðu og upplýsingaskipti sem geta falið í sér ólögmætt samráð og eru til þess fallnar að raska virkri samkeppni á markaðnum. Með þessum hætti var unnið að framgangi og aðgerðum til að ná markmiðum „*Nýtt upphaf*" verkefnisins, m.a. um takmörkun á flutningsgetu, markaðsskiptingu og verðhækkunum.

14818. Í þessu tilviki skiptir höfuðmáli að um var að ræða samskipti starfsmanna og stjórnenda Samskipa og Eimskips sem voru á sama tíma viðriðnir ákvörðunartöku eða voru æðstu yfirmenn fyrirtækjanna.

14819. Í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins er fjallað um fund (S)forstj og ÍSAM þann 27. mars 2012. Vekur það athygli eftirlitsins að (S)forstö-innfl1 lýsti þrýstingi mikilvægs viðskiptavinar, ÍSAM, um lægra verð sem „*tuði*" í tölvupósti til (S)viðskstj1. Í mgr. 1924 í athugasemdum Samskipa við AII segir að um væri að

ræða orðalag milli starfsfélaga. Engin léttúð hefði ríkt innan Samskipa um óánægju ÍSAM og vísa Samskip í því skyni til þess að (S)forstj vildi bjóða ÍSAM 5 m. kr. afslátt á 6 mánaða fresti út samningstímann.

14820. Mikilvægt er að horfa til þessa með hliðsjón af athugasemd (S)viðskstj1 um ÍSAM í tengslum við viðræður þeirra árið 2010, sbr. kafla 14.26.2. Þar lýsti hann því að ÍSAM væri að *„væla"* yfir of háum verðum og (S)forstj svaraði um hæl að Samskip þyrftu að vera harðari við stóru viðskiptavinina og lyfta verði enn frekar upp. Að mati Samkeppniseftirlitsins bendir þetta til þess að Samskip hefðu verið nokkuð örugg um viðskipti umræddra kúnna, þ. á m. ÍSAM, og ekki óttast samkeppnisaðgerðir frá helsta keppinauti sínum, Eimskip.

14821. Þá skal á það bent að nefnt tilboð (S)forstj um 5 mkr. afslátt féll ekki vel í kramið hjá ÍSAM og í kjölfarið var *„allt í hnút"* að sögn (S)forstö-innfl1. Þrátt fyrir það tókst Samskipum að ná samkomulagi við ÍSAM á þessum grunni. Skýrist það af því að í gögnum málsins er ekki að finna neinar vísbendingar um að Eimskip hafi sýnt áhuga á að reyna að ná viðskiptum ÍSAM af Samskipum á þessum tíma. Ástæða þess að ÍSAM hafi yfirhöfuð náð að knýja á um einhvern afslátt virðist eingöngu hafa verið sú að ÍSAM hafði komist yfir upplýsingar um kjör annars viðskiptavinar Samskipa en ekki vegna samkeppni frá Eimskip.

14822. Í lok þessa kafla bendir Samkeppniseftirlitið á að Samskip hafa ekki afhent endurnýjaðan samning við ÍSAM árið 2012, þrátt fyrir að óskað hafi verið eftir afhendingu samninga Samskipa við stærstu viðskiptavini fyrirtækisins samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Telja Samskip það hafa verið mistök vegna umfangs gagnabeiðni, enda hafi fyrirtækið enga hagsmuni af því að afhenda ekki samninginn. Þá hefði Samkeppniseftirlitið haft aðgang að honum inni á drifi innflutningsdeildar Samskipa. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á framangreind sjónarmið og bar Samskipum að afhenda gagnið sbr. 19. gr. samkeppnislaga.

26.43. Um Rúmfatalagerinn 2012

14823. Í kafla 14.43 er fjallað um endurnýjun samnings Rúmfatalagersins og Samskipa á árinu 2012. Telur Samkeppniseftirlitið það til marks um hina ólögmætu markaðsskiptingu að Eimskip hefði ekki sýnt áhuga á svo mikilvægum viðskiptavini Samskipa. Var það og í samræmi við endurnýjanir samninga hjá öðrum stórum viðskiptavinum fyrirtækjanna á svipuðum tíma, þ.e. ÍSAM, ÖES, Vífilfell og Aðföngum.

14824. Í mgr. 1385-1391 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram sjónarmið fyrirtækisins við þá umfjöllun en þar er ályktunum Samkeppniseftirlitsins mótmælt.

14825. Í mgr. 1385 í athugasemdum sínum vísa Samskip m.a. til fyrri umfjöllunar sinnar um áætlanagerð fyrirtækisins. Hún hafi að jafnaði byggst á raunstöðu á hverjum tíma. Gengið hefði verið út frá því að samningar við alla þáverandi viðskiptavini yrðu endurnýjaðir. Þá var almennt ekki gert ráð fyrir því í áætlun að viðskipti við nýja viðskiptavini kæmu inn, þar sem um þetta væri ávallt fullkomin óvissa. Þessi framsetning hefði verið í samræmi við almennt vinnulag hjá Samskipum.

14826. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta og vísar til fyrri umfjöllunar um gerð og þýðingu rekstraráætlana fyrirtækisins, sbr. t.d. kafla 14.10.1.

14827. Í mgr. 1388-1389 í athugasemdum sínum við AII byggja Samskip á því að fyrirtækið hefði mætt kröfum Rúmfatalagersins í umræddum samningaviðræðum þar sem það hefði verið hægt. Það hefði verið ástæða þess að Rúmfatalagerinn hefði ákveðið að endursemja við Samskip, auk góðrar þjónustu samkvæmt Rúmfatalagernum, en ekki skortur á samkeppni frá Eimskip.

14828. Samkeppniseftirlitið hafnar þessu. Ljóst er af gögnum málsins að Eimskip beitti sér ekki fyrir því að ná Rúmfatalagernum í viðskipti þrátt fyrir að Rúmfatalagerinn hafi óskað eftir viðræðum. Rúmfatalagerinn

falaðist fyrst eftir fundi við Eimskip þann 12. mars 2012, sem (E)frkvstj-sala/þj svaraði ekki fyrr en 8 dögum síðar. Rúmfatalagerinn svaraði samdægurs og óskaði eftir því að fyrirtækin gætu fundað í *„byrjun apríl"*, sem Eimskip samþykkti. Þrátt fyrir það hafði Eimskip ekki samband við Rúmfatalagerinn fyrr en 19. apríl 2012. Er alveg ljóst af þessum samskiptum við svo mikilvægan viðskiptavin Samskipa að Eimskip lagði ekki mikið kapp á að ná Rúmfatalagernum.

14829. Verður ekki fram hjá því litið að Samskip náðu fram hækkun gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini, þrátt fyrir að hækkunin hefði e.t.v. ekki verið eins mikil og lagt hefði verið upp með frá byrjun. Sýna gögn að skortur á samkeppnislegu aðhaldi frá Eimskip um viðskiptin hafði þar áhrif. Verður í þessu samhengi einnig að minna á aðgerðaleysi Eimskips vegna viðskipta Rúmafatalagersins árið 2010.

14830. Samskip mótmæla tilvísun til samskipta sem tengist ekki sýnilega viðskiptum við Rúmfatalagerinn, sbr. mgr. 1386-1387 í athugasemdunum. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þó mikilvægt að halda því til haga að samskipti voru á milli stjórnenda fyrirtækjanna á tímabilinu. Vísast til umfjöllunar í kafla 13 um áhrif samskipta og tengsla milli keppinauta á samráð.

26.44. Um verðhækkun Samskipa og Eimskips sumarið 2012

14831. Í kafla 14.44 eru rakin gögn sem sýna að Samskip og Eimskip hafi á fyrri hluta árs 2012 lagt mikla áherslu á að hækka verð og gjaldskrár sínar í sjóflutningum og að það hefði gengið eftir. Bæði fyrirtækin hækkuðu gjaldskrár sumarið 2012 ásamt því að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum.

14832. Um þetta er fjallað í mgr. 390-400 í athugasemdum Samskipa við AII.

14833. Í mgr. 390-391 mótmæla Samskip þeim ályktunum sem dregnar eru af gögnum málsins í kafla 14.44 um verðhækkanir Samskipa og Eimskips á miðju ári 2012. Byggja Samskip á því að hækkanirnar hafi átt sér kostnaðarlegar forsendur. Þá telja Samskip tilvitnuð gögn Samkeppniseftirlitsins ekki renna stoðum undir samráð. Í umfjölluninni sé enginn gaumur gerður að forsendum gjaldskrárhækkana eða samningsbundinna hækkana þrátt fyrir að þær forsendur sé almennt að finna í samskiptum og öðrum gögnum sem þeim tengjast. Þá telja Samskip Samkeppniseftirlitið líta fram hjá verðlagsþróun og samspili hennar og verðhækkana og að gögn málsins sýni uppsafnaða hækkunarþörf enda hafi verðhækkanir sjaldan náð því að fylgja verðlagi. Að sögn Samskipa megi sjá þetta í fundagerð sölu- og áætlunardeildar Eimskips frá 26. júní 2012 þar sem lögð var fram gjaldskrárhækkun sem var lægri en nam almennri verðlagshækkun og í tölvupóstsamskiptum m.a. (E)frkvstj-sala/þj þar sem hann lýsi því að hækkunum síðustu 30 mánaða hafi verið stillt *„mjög í hóf"* þegar horft væri til *„verðlagsþróunar"* og þær jafnvel verið *„undir almennri verðbólgu"*.

14834. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið og telur þau ekki samræmi við samtímagögn. Vísast í fyrsta lagi til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um það hvernig áform Samskipa um hækkun verðs á árinu 2012 hefðu breyst eftir fund lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips þann 29. desember 2011, sbr. umfjöllun kafla 14.39. Líkt og þar kemur fram áformuðu Samskip að hækka verð í ágúst 2012 en í kjölfar fundar lykilstjórnenda fyrirtækjanna þann 29. desember 2011 breyttust áform Samskipa og hækkaði fyrirtækið gjaldskrár í janúar 2012. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að samskipti lykilstjórnenda á rannsóknartímabilinu hafi, auk markaðsaðgerða fyrirtækjanna sem voru í samræmi við samráð þeirra, verið til þess fallin að viðhalda gagnkvæmum skilningi fyrirtækjanna á m.a. því að láta mikilvæga viðskiptavini hvors annars í friði og að verðum skyldi viðhaldið eða þau hækkuð. Breytt áform Samskipa í kjölfar fundarins renna auk þessum stoðum undir að fundurinn hafi a.m.k. falið í sér hvatningu eða á annan hátt auðveldað Samskipum að hækka einnig verð og þar með gert Eimskip auðveldara fyrir að ná sinni verðhækkun fram. Hafa Samskip ekki fært fram sjónarmið eða gögn sem sýna fram á að aðrir þættir hafi valdið breyttum áformum Samskipa. Er því ekki fallist á að ályktun Samkeppniseftirlitsins sé tilefnislaus eða röng.

14835. Þá er, líkt og fjallað hefur verið um áður, ekki sjálfgefið að fyrirtæki geti hækkað verð vegna kostnaðar eða þróunar á t.d. vísitölum á virkum samkeppnismarkaði. Dugar ekki fyrir Samskip, í ljósi gagna sem sýna fram á samfellt ólögmætt samráð fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu, að vísa til breytinga á vísitölu neysluverðs til þess að skýra ítrekaðar verðhækkanir fyrirtækjanna.

14836. Af þessu tilefni skal áréttað að á samkeppnismarkaði getur það verið áskorun fyrir fyrirtæki hvernig haga skuli verðstefnu fyrirtækisins þegar aðfangaverð hækkar. Þannig stendur fyrirtækið frammi fyrir því að halda söluverði sínu óbreyttu eða hækka það minna en sem nemur aðfangaverðhækkuninni og eygja þá möguleikann á aukinni markaðshlutdeild eða hækka söluverð sitt til jafns við aðfangaverðhækkunina og eiga þá á hætta á að missa markaðshlutdeild. Þegar fyrirtæki hækkar söluverð umfram hækkanir á aðfangaverði getur það, að öðru óbreyttu búist við því að tapa markaðshlutdeild. Innan vébanda Eimskips og Samskipa voru verðhækkanir almennt undirbúnar á þeim forsendum að fyrirtækin myndu ekki tapa markaðshlutdeild. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ástæða þess sú að stjórnendur fyrirtækjanna bjuggu við vissu, vegna samráðsins, um að verðhækkanir þeirra myndu ekki leiða til þess að fyrirtækin myndu tapa markaðshlutdeild.

14837. Um þetta er nánar fjallað í kafla 33.1.2, 33.1.3, 33.1.6 og 33.3 og vísast til þeirrar umfjöllunar til nánari rökstuðnings.

14838. Vísast hér einnig til umfjöllunar um fundargerð sölu- og áætlunardeildar Eimskips frá 20. ágúst 2012 þar sem fram kom að beita átti reynslu Eimskips í *„skapandi aðgerðum"* til þess að finna tilefni eða réttlætinga á því að hækka verð. Í þessu samhengi vísast einnig til gagna Samskipa frá desember 2010 og janúar 2011 þar sem fram kom að sjálfsagt þótti að leggja ný gjöld á viðskiptavini í innflutningi þrátt fyrir að fyrir lægi skýr niðurstaða hjá stjórnanda hjá Samskipum að fyrirtækið yrði ekki fyrir auknum kostnaði vegna breytinga sem átti að tengja gjaldtökuna við. Er þetta, ásamt fleiri samtímagögnum lýsandi fyrir skort á samkeppni að viðkomandi stjórnandi hjá Samskipum ræddi um *„hugmyndaflug"* varðandi tilefni eða réttlætingu á þessari hækkun á verði, sbr. kafla 14.33.14.3. Sýnir framangreind fundargerð Eimskips frá ágúst 2012 fram á hið sama. Eru þessi gögn skýr birtingarmynd á þeirri takmörkuðu samkeppni sem leiddi af samráði Samskipa við Eimskip.

14839. Í mgr. 394 í athugasemdum Samskipa segir að samskipti (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj dagana 2. og 4. júlí 2012 hefðu lotið að flutningum Eimskips fyrir Jóna vegna kvikmyndaverkefnis. Viðskiptin hefðu því verið eðlileg og það sama hefði átt við um samskiptin sem þeim tengdust.[6664]

14840. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á þetta. Samskipti forstjóra fyrirtækjanna augljósa þýðingu í máli þessu. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að samskiptin hafi a.m.k. verið til þess fallin að viðhalda trausti í samfelldu samráði fyrirtækjanna. (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna voru lykilstjórnendur innan Eimskips og Samskipa og áttu m.a. ríka aðkomu að ólögmætu samstarfi fyrirtækjanna í siglingum milli Íslands og Bretlands og Íslands og Noregs, sbr. kafla 16. Áttu þeir í fjölmörgum samskiptum á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 13. Er því ljóst að framangreind samskipti hafa þýðingu við heildarmat á verðhækkun Eimskips og Samskipa sumarið 2012. Um mikilvægi og þýðingu samskipta sem þessa í máli þessu er ítarlega fjallað í kafla 4.6 og kafla 13. Vísast til þeirrar umfjöllunar.

14841. Í mgr. 395 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII segir að tölvupóstur (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-millilandasv2 frá 11. júlí 2012 sé sönnun fyrir því að Samskip höfðu enga hugmynd um verðhækkanir Eimskips eða vinnu við hana fyrr en tilkynnt var um hækkunina. Í tölvupóstinum segir: *„Eimskip var að hækka. Ræðum við fyrsta tækifæri hvað við eigum að gera"*. Segja Samskip tölvupóstinn vera lýsandi fyrir þá stöðu sem Samskip hafi verið í á rannsóknartímabilinu. Verðleiðandi fyrirtæki á markaðnum hafi hækkað og eðli málsins samkvæmt hafi Samskip skoðað hvort þau ættu að fylgja eða

[6664] Mgr. 393-394 í athugasemdum Samskipa við AII.

ekki. Hafi Samskip kosið að fylgja sé það ekki til marks um samráð. Samskiptin sýni hins vegar að fyrirtækin hafi aldrei átt í ólögmætum samskiptum um þetta efni.

14842. Þá segja Samskip að með tölvupósti (S)forstö-innfl1 hafi verið fylgiskjal sem sé ekki hluti af gögnum málsins. Um sé að ræða bréf Eimskips til Jóna þar sem tilkynnt er um gjaldskrárhækkunina. Sú staðreynd að bréfið hafi fylgt með tölvupósti (S)forstö-innfl1 sýni að stjórnendur Samskipa hafi fengið upplýsingar um hækkun Eimskips frá Jónum, en ekki eftir ólögmæt samskipti við Eimskip. Þá hafi breytingarnar enn fremur tekið gildi í Evrópuflutningum nokkru áður en umræddur tölvupóstur hafi verið sendur. Samskip hafi alltaf fengið upplýsingar um verðbreytingar Eimskips samdægurs, ýmist í gegnum Jóna, viðskiptavini eða samstarfsaðila.

14843. Samskip mótmæla mati Samkeppniseftirlitsins um að fyrirtækin hafi haft samráð um verðhækkanir á árinu 2012 og telja það vera í ósamræmi við gögn málsins. Þá árétta Samskip að rekstur fyrirtækja gangi ekki eingöngu út á að lækka verð og bjóða betur en keppinautar heldur að hámarka arðsemi út frá aðstæðum hverju sinni. Þegar leiðandi fyrirtæki hækki verð sé nánast sjálfgefið að smærri aðilar fylgi með, sér í lagi ef nýting á plássi er viðunandi. Þetta eigi sérstaklega við þegar um tví- eða fákeppni sé að ræða. Viðbrögð stjórnenda Samskipa í kjölfar hækkunar Eimskips hafi verið eðlileg út frá rekstrarforsendum og skyldum stjórnenda til að gæta hagsmuna fyrirtækisins og hluthafa.[6665]

14844. Samskip mótmæla einnig ályktun Samkeppniseftirlitsins um að Eimskip og Samskip hafi haft „*vissu fyrir því að t.d. Samskip myndi [svo] elta hækkun Eimskips en ekki bregðast við henni með því að hækka ekki verð (eða lækka) og reyna þannig að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Eimskips*". Segja Samskip að kostnaðaruppbygging Samskipa og Eimskips hafi verið áþekk og því hafi kostnaðarhækkanir og verðlagsbreytingar haft sömu áhrif. Því verði að teljast eðlilegt að bæði fyrirtæki bregðist við og mæti kostnaðarhækkunum með sambærilegum hætti. Þá hafi (S)forstö-innfl1 vísað til þess í tölvupósti frá 19. júlí 2012 að hækkun Samskipa væri í „*í takti við verðbólgu*".

14845. Samskip mótmæla því einnig að fyrirtækið hafi ranglega tilkynnt viðskiptavinum að hækkun væri til komin vegna kostnaðarhækkana í rekstri. Samtímagögn séu skýr um að almennar kostnaðarhækkanir hafi a.m.k. verið jafnháar eða umfram þá hækkun sem tilkynnt var um. Vísa Samskip til yfirlits Samskipa yfir verðlagsþróun og gjaldskrárhækkanir á rannsóknartímabilinu og þess að mjög fáir hafi brugðist við hækkunum. Því sé staðhæfing Samkeppniseftirlitsins um að viðskiptavinir beggja fyrirtækja hafi verið „*afar ósáttir við þessar verðhækkanir*" almenn og eigi sér ekki stoð í gögnum málsins sem sýni að afar fáir viðskiptavinir hafi mótmælt hækkununum.

14846. Að lokum segir í athugasemdum Samskipa að samskipti þau sem rakin eru sýni sjálfstæða vinnu hjá hvoru fyrirtæki fyrir sig og að ranglega sé ályktað sem svo að vinna fyrirtækjanna hljóti að hafa verið í samvinnu. Fyrir því sé engin stoð og engin merki samskipta séu um þetta efni milli fyrirtækjanna. Þá sé horft framhjá samtímagögnum sem sýni mat starfsmanna hvors fyrirtækis fyrir sig á þörf fyrir verðhækkanir, sem sé iðulega stutt traustum gögnum um kostnaðarhækkanir, að hækkunarþörf sé til staðar og jafnvel enn meiri en sem hafi numið þeirri hækkun sem síðar sé ákveðið. Þá hafi hækkanir fyrirtækjanna almennt hvorki verið þær sömu né átt sér stað á sama tíma. Horft sé fram hjá markaðsaðstæðum þar sem eitt fyrirtæki sé í yfirburðarstöðu og þar af leiðandi verðleiðandi á markaðnum.

14847. Líkt og fjallað er um kafla 14.44 höfðu bæði Eimskip og Samskip í lok árs 2011 gert ráð fyrir gjaldskrárhækkunum í byrjun árs 2012 og um mitt ár 2012. Var það og samráðið sem leyfði þá stefnumörkun. Ekki var þörf á því fyrir fyrirtækin að stilla saman nákvæma fjárhæð og tímasetningu

[6665] Sbr. einnig mgr. 142 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.

hækkunar. Á grundvelli samráðsins höfðu fyrirtækin raskað æskilegri óvissu milli fyrirtækjanna sem gerði þeim kleift að halda uppi og hækka verð án ótta um samkeppnisleg viðbrögð hvors annars.

14848. Þessi samtímagögn, virt saman með öðrum gögnum málsins endurspegla samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma.

14849. Hvað umfjöllun Samskipa varðar um verðlagsþróun og verðleiðtoga vísast til kafla 33.3.

26.45. Um „*Rosalegan taugatitring*“ vegna Bauhaus

14850. Í kafla 14.45 segir frá opnun byggingavöruverslunar Bauhaus á Íslandi árið 2012 og útboð Bauhaus vegna mögulegra flutningsviðskipta því tengdu. Bæði Samskip og Eimskip skiluðu inn tilboðum og var niðurstaðan sú að Eimskip hlaut viðskiptin og fyrirtækin undirrituðu flutningasamning 15. desember 2011.

14851. Í mgr. 1392-1393 í athugasemdum Samskipa við AII er umfjöllun Samkeppniseftirlitsins mótmælt. Byggja Samskip á því að fyrirtækið hefði brugðist við samningi á milli Bauhaus og Eimskips með því að reyna að sækja aukna markaðshlutdeild í flutningi á byggingavöru til Íslands og hafi ein hugmyndin verið sú að sækja magn til BYKO. Að mati Samskipa lýsi þessi atburðarrás mikilli samkeppni en ekki því ástandi sem Samkeppniseftirlitið telji að hafi ríkt á markaðnum.

14852. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það og vísast um það til umfjöllunar eftirlitsins í kafla 14.45 í ákvörðun. Verður nú fjallað nánar um athugasemdir Samskipa um þessi atvik.

14853. Í samskiptum (S)forstj og (S)forstö-innfl1 frá 10. nóvember 2011 var rætt um möguleg viðbrögð Samskipa við þeim tíðindum að Bauhaus hefði samið við Eimskip. Kvaðst (S)forstö-innfl1 telja ljóst að þá færu Samskip „*í Byko*“ og (S)forstj tók undir það. Að mati Samskipa eru umrædd samskipti ekki til marks um hefndarhug eða refsiaðgerðir, líkt og Samkeppniseftirlitið byggir á, heldur sýni þau eðlilega samkeppnishegðun. Samskip hafna því að titringur hafi verið byggingavörumarkaði á meðan friður hafi ríkt á öðrum mörkuðum en benda á að titringur hafi vissulega verið hjá Húsasmiðjunni og BYKO vegna innkomu Bauhaus og að Samskip hefðu nýtt sér það og náð í aukið magn frá BYKO.

14854. Samskip byggja á því í mgr. 1397 í athugasemdum sínum við AII að tilvísun (S)forstö-innfl1 til þess að það þurfi að ákveða „*strategiu*“ gagnvart Norvík (BYKO) í mars-apríl 2012 hefði snúið að því hvaða kjör Samskip átti að bjóða Norvik til að hægt væri að ná í aukið magn. Samskipti í tengslum við þessi viðskipti hefðu verið eðlileg og samræmst hefðbundnum hugleiðingum starfsmanna fyrirtækis í samkeppnisrekstri.

14855. Þá byggja Samskip á því að póstur (S)forstö-innfl1 í lok apríl 2012, þar sem farið var yfir mögulegt verðtilboð til Norvíkur gefi ekki til kynna að halda ætti „*frið*“ við Eimskip, sbr. mgr. 1398 í athugasemdum Samskipa við AII. Að mati Samskipa sýnir orðalag (S)forstö-innfl1 að samkeppni hafi ríkt á markaðnum og að bæði fyrirtækin hafi vilja verja markaðshlutdeild sína.

14856. Í mgr. 1399 í athugasemdum Samskipa við AII byggja Samskip á því að Samkeppniseftirlitið misskilji ummæli (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til (S)forstj og (S)forstö-innfl1 í lok maí 2012. Að sögn Samskipa hafi (S)forstö-innfl1 ekki átt við að „*sameiginlegur skilningur*“ væri á milli Samskipa og Eimskips um að kælivara Kaupáss ætti að vera hjá Eimskip heldur að sameiginlegur skilningur væri um það á milli Samskipa og Kaupáss. Um þetta hefði verið rætt í samningaviðræðum við Kaupás þar sem áætlun Eimskips hefði hentað betur til ferskvöruflutninga frá Danmörku. Samskip segja að hið sama hefði átt við um flutninga BYKO frá Noregi þar sem Samskip höfðu ekki viðkomu í norskum höfnum, ólíkt Eimskip.

14857. Af þessu tilefni skal það rifjað upp að í sama tölvupósti sagði einnig eftirfarandi: „*Þar tók ég einnig fram að flutningarnir frá Noregi fyrir Byko yrðu hinum megin* [þ.e. hjá Eimskip]. *Miðað við þetta mun skiptingin verða svona*: *[…]*" Þá kom fram hjá (E)frkvstj-sala/þj í skýrslutöku hjá Samkeppniseftirlitinu við húsleit í september 2013 að viðskipti Eimskips við Bauhaus hefðu leitt til „*rosalegs* taugatitrings". Sá taugatitringur skapaðist við innkomu nýs viðskiptavinar á innflutningsmarkaði. Eimskip hlaut þau viðskipti sem leiddi til tilfærsla hluta af BYKO viðskiptum Eimskips yfir til Samskipa árið 2012. Sýna samtímagögn að sú tilfærsla hafi verið „*hefnd*" vegna Bauhaus. Samskip gættu þess hins vegar að „*hefndin*" tæki aðeins til innflutnings á byggingavörum og hluta af flutningum Eimskips fyrir BYKO. Samtímagögn sýna að Samskip höfðu áhyggjur af „*friðnum*" í því samhengi því ákveða þurfti „*strategiu*" og síðan „*standa fast a thvi* [gagnvart Eimskip] *ad vid seum bara ad taka um 50 prosent af byko vegna pirrings ut ad bauhaus*". Sýnir þetta að Samskip töldu sig þurfa að réttlæta þessa háttsemi gagnvart Eimskip til þess að draga sem mest úr umfangi mögulegra gagnaðgerða Eimskips. Í kjölfarið töldu Samskip síðan nauðsynlegt að taka Húsasmiðjuna í „*bómullarmeðferð*".

14858. Sérstaka athygli vekur að það þurftu að koma til ný flutningsviðskipti til að skapa einhvers konar titring í markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Viðlíka viðbrögð af hálfu Samskipa og Eimskips er ekki að finna í gögnum málsins fyrr á rannsóknartímabilinu, sbr. umfjöllun um lausa samninga einstakra viðskiptavina fyrirtækjanna víða í kafla 14. Er þetta skýr birtingarmynd á hinni ólögmætu markaðsskiptingu á rannsóknartímabilinu.

14859. Þrátt fyrir að taugatitringur hefði myndast vegna innkomu Bauhaus hélt markaðsskipting Samskipa og Eimskips á árinu 2012 áfram gagnvart öðrum mikilvægum viðskiptavinum, sbr. umfjöllun um atvik á árinu 2012 vegna t.d. ÍSAM, Vífilfells, Rúmfatalagersins, Öskju og Aðfanga. Í þeirri umfjöllun má hins vegar greina merki þess að nefndur taugatitringur hafi á þeim tímapunkti verið byrjaður að skapa óróa í hinni ólögmætu markaðsskiptingu.

14860. Í mgr. 1400 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að ummæli Húsasmiðjunnar þess efnis að fyrirtækið gæti átt von á 20% lækkun á verðum frá Samskipum sýni að viðskiptavinir í innflutningi hafi almennt ekki verið hrifnir af því að keppinautar þeirra væru í viðskiptum hjá sama flutningsaðila.

14861. Samkeppniseftirlitið hafnar þessum skýringum Samskipa. Þau sýna að mati eftirlitsins mun frekar fram á að Húsasmiðjan hafi verið á háum verðum hjá Samskipum enda var endurnýjun flutningasamnings fyrirtækjanna á árinu 2011 hluti af ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 14.34. Rifja ber upp að Húsasmiðjan var „*sjokkeruð*" þegar hún fékk í hendur verðtilboð Samskipa í lok janúar 2011. Í nefndum kafla er því lýst hvernig Húsasmiðjan var á árinu 2010 mjög ósátt við verð Samskipa og kvartaði yfir því að þættir í verðlagningu Samskipa hefðu hækkað „*gríðarlega*". Gögn málsins sýna síðan að vegna óánægju með hækkanir Samskipa hafi Húsasmiðjan ítrekað leitað til Eimskips og óskað eftir tilboðum í flutningaviðskipti fyrirtækisins. Þrátt fyrir að Eimskip væri ljóst að Húsasmiðjan væri mikilvægur viðskiptavinur og ónægð með kjör sín hjá Samskipum sýndu æðstu stjórnendur Eimskips ((E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj) lítinn áhuga þegar Húsasmiðjan leitaði til þeirra. Fór svo að Samskip héldu Húsasmiðjunni í viðskiptum og náði að hækka verð þar sem hið samkeppnislega aðhald skorti frá Eimskip. Það skal því engan undra að Húsasmiðjan hafi ætlast til þess að fá endurskoðun á kjörum sínum hjá Samskipum þegar fregnir berast af því að innflytjendur af svipaðri stærð og gerð bjóðast hagstæðari kjör. Ekkert bendir til þess að viðbrögð Húsasmiðjunnar hafi komið til vegna þess að umræddur innflytjandi hafi verið keppinautur þess líkt og Samskipa halda fram.

14862. Þá segir í mgr. 1395 í athugasemdum Samskipa við AII að samskipti (S)forstö-innfl1, (S)viðskstj1 og (S)forstj frá 7. júní 2012 lýsi samkeppninni mjög vel, þ.e. að Samskip hafi óttast að Eimskip myndi fara á eftir viðskiptum Húsasmiðjunnar í kjölfar þess að hafa náð í meira magn frá BYKO. Byggja Samskip á því að með ummælum sínum í tölvupósti 7. júní 2012 hafi (S)forstö-innfl1 verið að „*brýna fyrir*

samstarfsmönnum sínum hvernig best sé að haga samtölum við Húsasmiðjuna þegar útskýrt var fyrir þeim af hverju Samskip náðu í aukið magn frá helsta samkeppnisaðila fyrirtækisins, Byko." Enn á ný byggja Samskip á því að það hafi skipt innflytjendur máli, verið þeim „kappsmál", að notast ekki við sama flutningsaðila og helstu keppinautar sínir.

14863. Þessum sjónarmiðum Samskipa er alfarið hafnað. Í fyrsta lagi fæst ekki séð að hægt sé að túlka ummæli (S)forstö-innfl1 á framangreindan hátt. Í tölvupósti hans segir nánar tiltekið:

„Eimu heyrdu af samningnum [samningi Samskipa og BYKO] i dag. Their [Eimskip] urdu alveg brjaladir. Their munu herja a husa, en vid thurfum ad standa fast a thvi ad vid seum bara ad taka um 50 prosent af byko vegna pirrings ut ad bauhaus".

14864. Það á sér enga stoð í gögnum málsins að innflytjendur hafi verið umhugað um að keppinautar þeirra væru ekki að skipta við sama flutningsaðila. Þá hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn þessum fullyrðingum til stuðnings. Þær eru því að mati eftirlitsins algjörlega órökstuddar. Ljóst er af framangreindum tölvupósti að (S)forstö-innfl1 er að vísa til Eimskips, að *„þeir"* væru brjálaðir og að *„þeir"* muni herja á Húsasmiðjuna. Það er því ekki hægt að túlka lokaorðin öðruvísi en svo að Samskip hafi þurft að standa fast á því gagnvart *„þeim"*, þ.e. Eimskip, að aðeins væri verið að taka hluta af viðskiptum BYKO af *„þeim"*, Eimskip, vegna *„pirrings"* yfir því að hafa ekki náð viðskiptum Bauhaus. Ef þessar skýringar Samskipa ættu rétt á sér, að Húsasmiðjan hefði mögulega tekið þeim fréttum illa að Samskip hefðu tekið yfir hluta af viðskiptum BYKO, þá ætti hið sama væntanlega að eiga við um tilraunir Samskipa til að ná Bauhaus í viðskipti. Ekkert hefur hins vegar komið fram um að Samskip hafi hikað við að bjóða í viðskipti Bauhaus vegna ótta við að Húsasmiðjan, keppinautur Bauhaus, myndi taka því illa.

14865. Er ljóst að þessi ummæli (S)forstö-innfl1 er ekki hægt að túlka öðruvísi en svo að tryggja átti að Eimskip væri meðvitað um að áfram ætti að virða markaðsskiptinguna, þrátt fyrir að Samskip hefðu ákveðið að taka hluta af viðskiptum BYKO frá Eimskip. Tiltekin ástæða hafi verið fyrir þeirri ákvörðun Samskipa. Það var hins vegar ekki á grundvelli þess að virk samkeppni hafi verið tekin upp að nýju, heldur var það „hefnd" vegna *„pirrings"* yfir því að hafa ekki fengið viðskipti Bauhaus. Skýringar Samskipa um annað breyta því ekki niðurstöðu eftirlitsins.

26.46. Um Búr 2012

14866. Í kafla 14.46 er atvikum tengd viðskiptum Búr frá árinu 2012 lýst og þau talin endurspegla ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Sem fyrr hafna Samskip því að markaðsskipting hafi átt sér stað á flutningamarkaðnum og byggja á því að heilbrigð samkeppni hafi ríkt á milli Samskipa og Eimskips, ekki síst um stærri viðskiptavini, sbr. mgr. 47 í bréfi Samskipa, dags. 24. mars 2023. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta, líkt og rakið hefur verið í ákvörðun þessari.

14867. Í mgr. 48 í bréfi Samskipa, dags. 24. mars 2023, er vikið að atvikum tengdum viðskiptum Búr á árinu 2012. Þar segir að brotthvarf Búrs úr viðskiptum árið 2008 hafi verið Samskipum mikið áfall en það hafi verið afleiðing breytinga á siglingakerfi Samskipa á þeim tíma. Að sögn Samskipa hafði fyrirtækið á því nokkurn skilning að breytt tíðni siglinga í kjölfar þeirra breytinga hafi ekki fallið vel að þörfum Búrs en að Samskip hafi eftir sem áður verið í reglulegu sambandi við Búr til að freista þess að sækja viðskipti fyrirtækisins aftur. Þá hafna Samskip því að breytingarnar á siglingakerfinu árið 2008 hafi verið ákveðnar í samráði við Eimskip.

14868. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þá fullyrðingu að Samskip og Eimskip hafi ekki átt í samráði í tengslum við breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna á árinu 2008, þ. á m. vegna viðskipta Búr. Því til stuðnings vísast til umfjöllunar í kafla 7-9.

14869. Í mgr. 49 í nefndu bréfi Samskipa hafna Samskip því að gögn málsins styðji þá fullyrðingu að Búr hafi að eigin frumkvæði leitast eftir verðtilboði hjá Samskipum í upphafi árs 2012. Ekkert gefi tilefni til þeirrar ályktunar að frumkvæði að fundi Samskipa og Búrs hafi verið Búrs frekar en Samskipa. Þá sé ekkert óeðlilegt við það að vinna við framsetningu á nýju verðtilboði í viðskipti af þessum toga hafi tekið nokkrar vikur, ekki síst í ljósi þess að lykilstarfsmenn voru fjarverandi hluta þess tíma vegna ferðalaga og veikinda.

14870. Samskip fullyrða að gögn málsins styðji ekki að Búr hafi haft frumkvæði að því að leita eftir tilboði hjá Samskipum. Í ljósi viðbragða Samskipa við tölvupóstum Búr, m.a. eftirfarandi viðbragða (S)forstö-innfl1 við því hvernig svara ætti tilboðsumleitan Búr: „*Shit ég veit ekki […]*" og fundarboði (S)forstö-innfl1 þar sem ræða átti „*[…] hvort að við* [Samskip] *viljum flytja Bananana.*" telur Samkeppniseftirlitið ljóst að frumkvæðið hafi komið frá Búr.

14871. Að sama skapi er ljóst að þann 7. febrúar 2012 taldi (S)viðskstj1 nauðsynlegt að láta Búr heyra eitthvað frá Samskipum í kjölfar fundar sem átt hafði sér stað einhverju fyrr. Hvað sem þessu frumkvæði Búrs líður þá er ljóst af samtímagögnum að Samskip sinntu þessu lítið fyrst um sinn. Jafnvel þá voru viðbrögð (S)forstö-innfl1, yfirmanns innflutningsdeildar, við beiðni Búr „*Shit ég veit ekki […]*".

14872. Í mgr. 50-51 í bréfi Samskipa, dags. 24. mars 2023, segir að það hafi vissulega komið Samskipum á óvart að Búr var reiðubúið að skoða það að færa viðskipti sín yfir til fyrirtækisins í ljósi þess að ástæðan að baki brotthvarfinu hafði ekki breyst, sbr. tölvupóstur (S)forstj til (S)viðskstj1 7. mars 2012. Samskiptin staðfesti ástæður fyrir brotthvarfi Búrs á árinu 2008.

14873. Hafi það því komið starfsmönnum Samskipa ánægjulega á óvart að Búr væri að skoða það að alvöru að koma í viðskipti við Samskip á ný, ekki síst þegar í ljós kom að fyrirtækið væri að horfa til þess að færa alla flutningana til Samskipa en ekki eingöngu flutninga á bönunum. Þrátt fyrir að Búr hafi ekki verið yfir sig hrifið af flutningstímanum buðu Samskip einfaldlega það hagstætt verð að Búr var tilbúið að sætta sig við lakara þjónustustig.

14874. Vísa Samskip til tölvupóstar (S)viðskstj1 til (S)forstö-innfl1 2. febrúar 2012 varðandi mögulegt tilboð Samskipa til Búrs þar sem fram kemur að Samskip væru nú „*ansi nærri þeirri tölu sem þeir ræddu um*". Af þessu megi draga þá ályktun að Búr hafi sagt Samskipum frá því verði sem fyrirtækið þyrfti að bjóða til að ná viðskiptum Búrs á ný. Í kjölfarið hafi Samskip boðið verð sem var nálægt því verði og gengu í kjölfarið frá nýjum samningi. Að mati Samskipa sé ljóst að fyrirtækið hefði aldrei boðið jafn lágt verð og raun bar vitni hefði meint samráð við Eimskip verið fyrir hendi.

14875. Atvik tengd Búr á árinu 2012 endurspegla það ólögmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þeim tíma er Búr leitaði til Samskipa. Fór það svo að Samskip töldu sig vera innan ramma samráðsins og ætluðu upphaflega aðeins að bjóða í hluta af viðskiptum Búrs. Þegar Búr hafði síðan gert Samskipum ljóst að um væri að ræða allt magnið lýsti fyrrverandi yfirmaður innflutningsdeildar því yfir við samstarfsmann sinn að nú yrði „*allt vitlaust á markaðnum og forstjórinn greinilega skítstressaður*" og að verið væri að skamma (S)viðskstj1 fyrir að „*selja of mikið*". Er þessi frásögn um stress forstjórans til merkis um að áhyggjur væru til staðar um að Samskip færu gegn markaðsskiptingunni sem Samskip og Eimskip höfðu komið með samráði sínu í kjölfar fundarins í júní 2008. Ber að skoða tilboðsgerð Samskipa til Búrs í því ljósi. Þá er ljóst að á þessum tíma var stutt í að hrikta fór í stoðum samráðsins.

14876. Í mgr. 52 í bréfi Samskipa, dags. 24. mars 2023, kemur fram að Búr og Samskip hafi upphaflega einungis rætt um flutninga á bönunum en Samskip hafi endað á að taka allt flutningsmagnið. Að sögn Samskipa sé ástæðan sú að Samskip hafi boðið mun hagstæðara verð í flutningana en kjör Búrs voru hjá Eimskip. Búr hafi óskað eftir því að samningurinn yrði ekki undirritaður fyrr en fyrirtækið væri búið að ganga frá

sínum málum gagnvart Eimskip. Samningurinn hafi því ekki verið undirritaður fyrr en 10. apríl 2012 og flutningar ekki hafist fyrr en 1. júlí 2012, að ósk Búrs.

14877. Í mgr. 53 í bréfi sínu, dags. 24. mars 2023, vísa Samskip til tölvupósts (S)frkvstj-Rotterdam, yfirmanns skrifstofu Samskipa í Rotterdam, til (S)viðskstj1. Að sögn Samskipa hafi (S)frkvstj-Rotterdam og (S)viðskstj1 þekkst vel enda (S)frkvstj-Rotterdam gengt stöðu forstöðumanns innflutningsdeildar Samskipa þegar (S)viðskstj1 var ráðinn þangað árið 2006. Byggja Samskip á því að tölvupóstur (S)frkvstj-Rotterdam hafi augljóslega falið í sér góðlátlegt grín milli vina og gefi ekkert tilefni til ályktana um samráð Samskipa og Eimskips. (S)frkvstj-Rotterdam hafi ekki sinnt sölumálum og hafði verið búsettur í Rotterdam í 5 ár. Hitt sé annað mál að stjórnendum Samskipa var hér sem endranær ljóst að gera mátti ráð fyrir að Eimskip myndi svara fyrir sig og gera tilraun til þess að ná í önnur viðskipti Samskipa í staðinn. Þannig viðurkenna Samskip að fyrirtækið hafi haft áhyggjur af viðbrögðum Eimskips í kjölfar þess að Búr ákvað að færa viðskipti sín aftur til Samskipa.

14878. Í mgr. 54 í bréfi Samskipa, dags. 24. mars 2023, halda Samskip því fram að þegar gögn málsins varðandi Búr eru virt í heild sinni sé ekkert tilefni til ályktana um að þau bendi til samráðs við Eimskips. Þvert á móti beri gögnin, að mati Samskipa, öll merki heilbrigðrar samkeppni og að Samskip hafi gengið langt í viðleitni til að vega upp lakara þjónustustig með því að bjóða einstaklega samkeppnishæf verð. Í samtímagögnum birtist ánægja Samskipa með þá niðurstöðu að Búr hafi verið tilbúið að koma yfir til Samskipa og að rík áhersla hafi verið á að halda þjónustustigi gagnvart Búr eins góðu og aðstæður leyfðu. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins séu ekki í nokkru samræmi við samtímagögn.

14879. Samkeppniseftirlitið hafnar þessu. Af þessum skýringum Samskipa er ljóst að (S)frkvstj-Rotterdam þekkti vel til reksturs innflutningsdeildar Samskipa og ekki unnt að fallast á að eingöngu hafi verið um grín að ræða af hálfu (S)frkvstj-Rotterdam. Eru samtímagögn tengd viðskiptum Búr á árinu 2012 í samræmi við önnur samtímagögn um ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Frásögn um stress forstjórans er til merkis um að áhyggjur væru til staðar um að Samskip færu gegn þeim *„friði“* sem Samskip og Eimskip höfðu komið á með samráði þeirra sem hófst eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. einnig glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008 um *„Nýtt upphaf“* verkefnið.

26.47. Um Öskju: Flutningskostnaður til Íslands sagður *„gríðarhár“*

14880. Í kafla 14.47 fjallar Samkeppniseftirlitið um samningaviðræður Samskipa og Öskju seinni parts ársins 2012 og reglubundnar gjaldskrárhækkanir Samskipa gagnvart Öskju. Sýnir umfjöllunin að fram á hvernig Samskip gátu gengið fram gagnvart mikilvægum viðskiptavin án þess að sýna ótta við að viðskiptavinurinn myndi leita annað með viðskipti sín, þrátt fyrir að viðskiptavinurinn hefði komið óánægju sinni á framfæri og verið í miðjum samningaviðræðum um áframhaldandi samningssamband.

14881. Í mgr. 1408-1410 í athugasemdum Samskipa við AII mótmæla Samskip því að samráð við Eimskip hafi gert fyrirtækinu kleift að hækka verð gagnvart Öskju, hvorki við samningsgerð eða á samningstímanum. Í samningi Samskipa og Öskju hefði verið kveðið á um að verð tækju breytingum á samningstímanum og það væri ekki samráð að efna samninginn.

14882. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Samtímagögn sýna að Samskip gátu komið á og viðhaldið reglubundnum gjaldskrárhækkunum án þess að óttast það að viðskiptavinurinn myndi leita annað með viðskipti sín, þrátt fyrir sýnilega óánægju og þrátt fyrir að flutningssamningurinn væri að renna út og fyrirtækin að hefja viðræður um áframhaldandi samningssamband. Var það markaðsskipting Samskipa og Eimskips sem olli því að Samskip töldu sig ekki þurfa að bregðast öðruvísi við í samskiptum sínum við Öskju.

14883. Í mgr. 1415-1419 í athugasemdum Samskipa við AII fjalla Samskip um tilboð fyrirtækisins til Öskju samkvæmt skjali sem (S)forstö-innfl1 sendi Öskju þann 9. janúar 2013. Var tilboðið sent eftir að Askja hefði komið á framfæri athugasemdum erlendra birgja um að þeir vildu taka yfir flutningamálin og bjóða þá út. Benda Samskip á að tilboðið hefði falið í sér 8,2-12% lækkun á sjóflutningsverðum á bíla.

14884. Er ljóst að lækkað verðtilboð Samskipa var sett fram í kjölfar þess að Samskipum var tilkynnt um það að birgjar Öskju hefðu vilja taka yfir flutningana þar sem þeir töldu flutningskostnað til Íslands *„gríðarháan*". Það hefði skapað þrýsting á Samskip að lækka verðið, m.a. með því taka ekki inn gjaldskrárhækkun 1. febrúar og lækka þágildandi verð. Nokkrum mánuðum fyrr, þegar Askja kvartaði yfir gjaldskrárhækkun í ágúst 2012, var hins vegar ekki tekið vel í þær umleitanir. Þetta var einungis gert í kjölfar fregna um möguleg afskipti erlendu birgja Öskju.

14885. Er framangreind atburðarrás í samræmi við ólögmæta markaðsskiptingu Samskipa með Eimskip og þann frið sem samráðið skapaði á flutningamarkaði. Þessi atvik sýni að samráð Samskipa og Eimskips hafi gert fyrirtækjunum kleift að ná fram reglubundnum verðhækkunum gagnvart stórum viðskiptavinum sínum og að það skapaði ástand þar sem flutningsfyrirtækjunum var gert kleift að halda uppi eða hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum sínum án þess að þurfa að óttast það að missa viðskipti þeirra frá öðru fyrirtækinu til hins. Það skýri viðbrögð erlendra aðila sem töldu flutningskostnað til Íslands *„gríðarháan*".

26.48. Um áætlanir og stefnumörkun fyrir árið 2013

14886. Athugasemdir Samskipa við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um áætlanir og stefnumörkun fyrir árið 2013 koma annars vegar fram í mgr. 1691 – 1697 og 1699 – 1703 í athugasemdum við AI og hins vegar í mgr. 1831 – 1844 í athugasemdum við AII. Verður nú fjallað nánar um þær.

14887. Samskip hafna þeim ályktunum Samkeppniseftirlitsins að samráð hefði verið á milli Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu, þrátt fyrir að ákveðnar blikur hefðu verið á lofti í lok árs 2012 um samkeppni í stað róar á markaði. Vísar fyrirtækið til bls. 3-4 og 14 í tilvitnaðri markaðsskýrslu innflutningsdeildar, hvar fram kemur að Samskip hefðu bætt við sig nýjum viðskiptavinum í innflutningi og bætt markaðshlutdeild sína.[6666] Samskip hefðu m.a. náð í Búr og *„pappírinn frá Kanada*" í viðskipti á árinu 2012.[6667] Sökum þess hefðu Samskip gert ráð fyrir aukningu og að sama skapi að líklegt yrði að Eimskip myndi bregðast við. Að mati Samskipa væri þetta staðfesting á samkeppni milli fyrirtækjanna.

14888. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Um atvik tengd viðskiptum Búr á árinu 2012 hefur verið fjallað í kafla 14.46. Þar er komist að þeirri niðurstöðu að tilflutningur á viðskiptum Búrs frá Eimskip til Samskipa á árinu 2012 hafi ekki verið tilkominn að frumkvæði Samskipa og því ekki á grundvelli samkeppnisaðgerða af hálfu fyrirtækisins. Þessi í stað átti Búr frumkvæði að mögulegum viðskiptum við Samskip í upphafi ársins 2012 vegna breyttra aðstæðna í þeirra flutningum. Þar að auki bera samtímagögn með sér að jákvæð viðbrögð Samskipa við upphaflegri beiðni Búrs megi annars vegar rekja til þess að flutningar fyrir það fyrirtæki voru mikilvægir Samskipum ef ætlunin var að halda viðskiptum Alcoa og hins vegar til þess að stjórnendur Samskipa töldu að aðeins væri um takmörkuð viðskipti eða hluta af viðskiptum Búrs að ræða á þessum tímapunkti. Samtímagögn sýna einnig að það kom forstjóra Samskipa og öðrum starfsmönnum fyrirtækisins mjög á óvart að Búr hefði leitað til Samskipa og síðan tekið ákvörðun um að færa alla flutninga sína til Samskipa. Sökum þessa var rætt um að búið væri að *„gera allt vitlaust á markaðnum*" og (S)forstj væri *„greinilega skít-stressaður*". Eru þessi gögn lýsandi fyrir samfellt samráð Eimskips og Samskipa á þessum tíma.

[6666] Sjá mgr. 1691-1692 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6667] Sjá mgr. 1832 í athugasemdum Samskipa við AII.

14889. Þá er í kafla 14.45 fjallað um það þegar að hluti af viðskiptum Norvíkur (BYKO) fóru yfir til Samskipa á árinu 2012 vegna *„pirrings"* í kjölfar þess að Eimskip náðu nýjum viðskiptavin, Bauhaus. Þar segir frá því að þetta hafi verið svokallaðar „hefndaraðgerðir" sem hafi skapað *„taugatitring"* í samráði Samskipa og Eimskips. Viðbrögð Samskipa og Eimskips í tengslum við þessi atvik eru þvert á móti til vitnis um markaðsskiptingu fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Hvað aðrar hreyfingar á viðskiptavinum varðar er því hafnað að þær sýni að markaðsskipting varðandi stóra viðskiptavini hefði ekki verið til staðar á árinu 2012. Í köflum 14.49-14.53 er síðan sýnt fram á að markaðsskipting Samskipa og Eimskips hélst út árið 2012, þó svo órói hafi vissulega farið að myndast á markaðnum.

14890. Vísast m.a. til glærukynningar Samskipa frá 1. október 2012 sem ber heitið *„Board presentation Sailing system and vessel operation"*. Um er að ræða kynningu sem haldin var fyrir stjórn Samskipa. Þar er m.a. fjallað um stöðu fyrirtækisins í innflutningi til Íslands á árinu 2012. Þar segir:

„Samskip has <u>not</u> lost a significant customer to the competition in 2012".

14891. Þetta sýnir að Samskip mátu það sjálf svo að fyrirtækið hefði ekki misst neinn mikilvægan viðskiptavin í innflutningi til Eimskips á árinu 2012. Sýnir þetta einnig að í október 2012 hefði áætlun Samskipa frá árinu 2011 fyrir árið 2012 gengið eftir og feli í sér enn eina vísbendingu um hið samfellda samráð og tilætlaðan árangur af því. Fullyrðingum Samskipa um að tilfærsla á tveimur viðskiptavinum á árinu 2012 sé staðfesting á samkeppni á flutningamarkaði á þessum tíma er því hafnað enda fara þær þvert gegn þeirra eigin samtímagögnum í málinu.

14892. Í mgr. 1690 í athugasemdum Samskipa við AI eru þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af framangreindum ummælum (S)forstj í glærukynningu frá október 2012 sagðar haldlausar en það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að umrædd ummæli endurspegli hina ólögmætu markaðsskiptingu. Að mati Samskipa er sú ályktun haldlaus. Ummæli séu eingöngu merki um að Samskip hefðu náð að verja stöðu sína á markaði. Sú staðreynd að enginn stór viðskiptavinur hefði farið frá fyrirtækinu segi, að mati Samskipa, ekkert um samkeppni á markaðnum eða hvað gerist í málefnum annarra viðskiptavina.

14893. Þessi ummæli ein og sér segja hugsanlega ekki allt um samkeppnisaðstæður á markaðnum en þegar litið er heildstætt á öll samtímagögn í málinu þá er að mati Samkeppniseftirlitsins ljóst að ummælin eiga rót sína að rekja til hinnar ólögmætu markaðsskiptingar og staðfesta tilætlaðan árangur hennar. Er það einmitt sú niðurstaða sem Samkeppniseftirlitið kemst að þegar litið er til þess hvað hafi verið að gerast *„í málefnum annarra viðskiptavina"*. Vísast til þeirra tilvika sem rakin hafa verið í kafla 14 þar sem farið er yfir birtingarmynd hinnar ólögmætu markaðsskiptingar. Eimskip og Samskip héldu að sér höndum, gerðu ekki raunhæfar tilraunir til að fá til sín stóra viðskiptavini keppinautarins þegar samningar voru lausir og nýttu sér þess í stað þær kjöraðstæður sem þetta skapaði til að hækka verð og leggja á ný gjöld, án þess að þurfa að óttast samkeppnisleg viðbrögð keppinautarins. Þessi niðurstaða (S)forstj, um að Samskip hefðu ekki misst neinn mikilvægan viðskiptavina til keppinautarins á árinu 2012, endurspeglar þetta.

14894. Í mgr. 1693 í athugasemdum við AI og í mgr. 1833 í athugasemdum við AII fjalla Samskip jafnframt um forsendur áætlanagerðar fyrirtækisins fyrir árið 2013. Segir að gert hefði verið ráð fyrir því að halda þáverandi viðskiptavinum og af þeim sökum ekki gert ráð fyrir að ná í aukin viðskipti hjá nýjum viðskiptavinum. Að sögn Samskipa hefði verið lítið rými til að sækja nýja viðskiptavini ef fyrirætlanir fyrirtækisins myndu ganga eftir um að halda þáverandi viðskiptavinum.

14895. Eru þessar skýringar Samskipa ekki trúverðugar. Líkt og ítarlega er fjallað um í ákvörðun þessari leiddi það af samráði fyrirtækjanna í tengslum við takmörkun á flutningaframboði að þau gátu skapað ástand til að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum án þess að hafa áhyggjur af

samkeppnisaðgerðum hvors annars. Drógu þannig bæði fyrirtækin úr getu og hvata til þess að keppa og sköpuðu þannig aukna möguleika á því að ráðast í verðhækkanir.

14896. Í þessu samhengi má einnig benda á að gögn málsins sýna að á sama tíma og áætlunargerð var í gangi, á haustmánuðum 2012, hefðu Samskip formlega sett af stað vinnu við breytingar á siglingakerfi sínu þar sem kerfið væri „*up to it's limits in capacity and schedule*." Þær breytingar áttu að hafa í för með sér aukið flutningsframboð, sbr. nánar í kafla 21. Af þessum sökum er unnt að benda á tiltekin atriði í markaðsskýrslu Samskipa sem sýni fram á að fyrirtækið gerði ráð fyrir að samkeppni myndi taka við af „*ró*" á markaðnum á árinu 2013. Þetta benda Samskip einnig á í athugasemdum sínum, sbr. t.d. spár um „*töluverðri samkeppni*" í flutningi á matvörum á árinu 2013. Einnig að gert hefði verið ráð fyrir aukningu í flutningi á ýmsum vörutegundum, svo sem efnavörum, fatnaði, vefnaðarvörum, skóm, korni og áburði. Þá hefðu markmið Samskipa verið að auka markaðshlutdeild í ýmsum vörutegundum, t.d. málmum, bílum, pappír, prentefni og umbúðum.

14897. Tilvísun Samskipa til samkeppni á markaði fyrir búslóðir hefur engin áhrif á þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að samráð hefði ríkt á milli Samskipa og Eimskips um stóra viðskiptavini. Slíkir flutningar voru smávægilegir í hlutfalli af heildarveltu og þjónustan markaðssett til einstaklinga. Varðandi flutning á matvöru vísast til kafla um Innnes, ÍSAM, Nathan & Olsen, OJK og Garra, en þar er komist að þeirri niðurstöðu að atvik tengd þeim viðskiptum hafi verið liður í markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Þá má benda á að megináherslur Samskipa samkvæmt áætluninni voru að halda þáverandi viðskiptavinum og einblína á <u>smærri</u> viðskiptavini hjá keppinautum.

14898. Það að Samskip ráðgerðu að samkeppni yrði til staðar á árinu 2013 er jafnframt í samræmi við mat Samkeppniseftirlitsins þess efnis að tekið hefði að hrikta í stoðum samráðsins að einhverju leyti undir lok árs 2012 og að draga hefði farið úr því á árinu 2013. Þá skiptir það ekki máli í þessu samhengi að tilteknir viðskiptavinir myndu flytja inn meira magn, sem leiða myndi til aukinna flutninga Samskipa.

14899. Varðandi markmið um að auka markaðshlutdeild í ýmsum vörutegundum er í markaðsskýrslunni aftur á móti lýst afar takmörkuðum samkeppnisaðgerðum. Er einkum um að ræða endurheimt á markaðshlutdeild (auka á markaðshlutdeild í málmum sem myndi dragast saman árið 2013 vegna brotthvarfs Alcoa) eða að verja aukna markaðshlutdeild (ástæðan fyrir aukinni markaðshlutdeild í pappír, prentefni og umbúðum einkum sú að Samskip hefðu endurheimt flutninga fyrir dagblaðapappír frá Kanada). Rímar þetta við meginstefnur Samskipa í sölu, en á bls. 15 í markaðsskýrslunni, um áherslur í sölu, segir að „*eini vöruflokkurinn sem lagt verður áhersla á að auka markaðshlutdeild í er bílaflokkurinn, en reynt verður að* [n]*á í eitt bílaumboð í viðskipti*." Er þessari stefnu lýst sem „varnarbaráttu" í ljósi þess að sú „*ró*" sem verið hafði á flutningamarkaði síðust ár væri ekki lengur til staðar.

14900. Með vísan til framangreinds er því hafnað að umrædd markaðsskýrslan bendi til þess að virk samkeppni hefði ríkt á flutningamarkaði á árinu 2012, líkt og Samskip halda fram, þrátt fyrir að sjá mætti merki þess að Samskip teldu að ró síðustu ára væri að bresta á árinu 2013.

14901. Þá halda Samskip því fram í mgr. 1697 í athugasemdum Samskipa við AI að sömu ályktanir verði dregnar af magn og tekjuáætlun Landflutninga. Forsendur og niðurstöður byggi á mati stjórnenda og grundvallist á samkomulagi við stjórn um væntanlegan afrakstur fyrirtækisins. Þá hefði töluverð samkeppni verið fyrir hendi, sbr. umfjöllun á þriðju blaðsíðu skýrslunnar.

14902. Samskip vísa jafnframt til töflu á bls. 4 í markaðsskýrslunni um hlutdeild fyrirtækisins á árunum 2007–2009, án stóriðju, sbr. mgr. 1834-1835 í athugasemdum við AII. Segir að það sé óskiljanleg ályktun hjá Samkeppniseftirlitinu að fyrirtækið hefði gert samkomulag við Eimskip um frið árið 2008 þegar hlutdeild Samskipa hefði lækkað á árunum 2007-2009.

14903. Vísast um þetta til umfjöllunar í kafla 3 í ákvörðun þessari. Samkeppniseftirlitið hafnar því að um mikla hreyfingu á markaðshlutdeild sé að ræða.

14904. Í kafla 14.48 í ákvörðun fjallar Samkeppniseftirlitið um gögn frá Samskipum frá 11. og 26. október 2012 og 7. desember 2012. Í umfjölluninni segir að þau gögn séu í samræmi við áætlanir fyrirtækisins frá september 2012. Ljóst sé að Samskip töldu blikur á lofti og að samkeppni við Eimskip (óróa/verðstríð) gæti komið í stað „*ró*" á markaði sem gæti haft þær afleiðingar að Samskip misstu viðskiptavin.

14905. Í mgr. 1699 – 1703 í athugasemdum við AI og mgr. 1836 í athugasemdum við AII mótmæla Samskip þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af umræddum gögnum. Segir m.a. að markaðshlutdeild Samskipa í heildarinnflutningi hefði aukist úr 30% frá árinu 2011 í 33% árið 2012. Á árinu 2013 hefði hún svo átt eftir að aukast í 34%. Á sama tíma hefði markaðshlutdeild Eimskips gefið eftir. Í ljósi þessa hefðu stjórnendur Samskipa gert ráð fyrir því að Eimskip myndi reyna að svara fyrir sig, sem svo hefði orðið raunin á síðari hluta ársins 2013 og árið 2014. Varðandi rekstraráætlun Samskipa 2013 hafnar Samskip því að um breyttar áherslur væri að ræða, enda hefði verið gert ráð fyrir gjaldskrárhækkunum líkt og á öllu tímabilinu.

14906. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Sjá má merkjanlegan mun á hegðun fyrirtækjanna frá miðju ári 2008 og fram að þeim tíma þegar draga fór úr samráðinu á árinu 2013. Um þetta er fjallað með ítarlegum hætti í kafla 21 í ákvörðun og vísast til þess sem þar er rakið.

14907. Hvað þróun markaðshlutdeildar varðar er ítarlega fjallað um það í kafla 33.2 í ákvörðun. Þá verður einfaldlega ekki framhjá því litið að skýrt er kveðið á um það í samtímagögnum að ró hefði verið á markaðnum síðustu ár og að hún væri hugsanlega á enda í lok árs 2012, hvað sem útreikningi Samskipa á markaðshlutdeild líður.

14908. Varðandi glærukynningu um rekstraráætlun Samskipa er ljóst að á sama tíma og gjaldskrárhækkanir hefðu verið ráðgerðar hefði jafnframt verið gert ráð fyrir lægri einingaverðum og að Samskip myndu missa einn viðskiptavin. Er þessi glæra því fremur til marks um að meiri samkeppni gæti orðið á árinu, einkum ef hún væri lesin með hliðsjón af annarri umfjöllun hér að framan og m.t.t. rekstraráætlana fyrri ára, þar sem ekki þurfti t.a.m. að setja fyrirvara af þeim toga sem að framan er lýst, þ.e. „*Lúser ehf.*" enda voru þá engar samskonar „blikur á lofti" af samkeppnislegum toga. Þar var heldur ekki gert ráð fyrir lækkandi einingarverðum heldur þvert á móti lagt á ráðin um verðhækkanir.

14909. Hið sama má jafnframt lesa úr glærum sem útbúnar voru vegna fjárhagsáætlunar Samskipa fyrir árið 2013, hvar fram kom m.a. að þrýstingur væri á verð á öllum sviðum og samkeppni harðari. Er sjónarmiðum Samskipa því hafnað.

14910. Líkt og fjallað er um í ákvörðun má sjá af gögnum frá Jónum frá september 2012 að óróinn milli Samskipa og Eimskips hefði ekki haft áhrif á þann þátt samráðsins sem varðaði samvinnu Jóna og Eimskips. Í mgr. 1837 í athugasemdum Samskipa við AII er samráði Jóna og Eimskips hafnað, enda hefði Jónum verið heimilt að semja við Eimskip um tilfallandi flutninga. Líkt og áður hefur komið fram eru Jónar alfarið í eigu Samskipa og fyrirtækin hluti af sömu efnahagslegu einingu og því eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Er þessi athugasemd því haldlaus.

14911. Í mgr. 1838 – 1842 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að Samskip hefðu ekki lagt áherslu á samkeppnislegar aðgerðir (sölustýringu eða sölustarf) á árunum 2008–2012 og að ástæða þess væri markaðsskipting við Eimskip. Þá er því hafnað að sú ákvörðun að endurvekja það væri til vitnis um að samkeppni væri yfirvofandi í stað samráðs. Að sögn Samskipa hafi viðskiptavinir Eimskips verið kortlagðir á öllu rannsóknartímabilinu og metið hvort og þá hverja væri raunhæft að reyna að sækja. Umtalsverð hreyfing hefði verið á viðskiptavinum milli fyrirtækjanna og markaðshlutdeild sveiflast

talsvert. Á tímabilinu megi finna fjölda samkeppnisgreininga og lista yfir viðskiptavini sem notaðir hefðu verið í sölustarfi, ásamt markaðsskýrslum. Tölvupóstur (S)forstj frá 22. nóvember 2012 feli fremur í sér hvatningu, enda hefðu þeir þættir sem (S)forstj vísar til verið til staðar á öllu samningstímabilinu. Haldið hafi verið utan um samningstíma viðskiptavina Eimskips og viðskiptastjórar innflutnings gerðir ábyrgir fyrir tilteknum viðskiptavinum Samskipa og keppinauta, einkum Eimskips.

14912. Samkeppniseftirlitið getur með engu móti fallist á framangreint. Líkt og ítarlega hefur verið fjallað um í ákvörðun fluttust stórir viðskiptavinir alla jafna ekki á milli fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Þrátt fyrir að Samskip hefðu kortlagt viðskiptavini Eimskips reyndi fyrirtækið almennt ekki að ná þeim stærri í viðskipti fyrr en fyrirtækin tóku að draga úr samráðinu á árinu 2013. Líkt og beinlínis kemur fram í umræddum tölvupósti (S)forstj, þáverandi forstjóra fyrirtækisins, hafði mikið slaknað á þessari vinnu og tilefni til að koma því í skilgreindan farveg. Við yfirferð á gögnum er augljóst að lítil áhersla var lögð á sölustarf Samskipa á rannsóknartímabilinu, líkt og sjá má m.a. á þeim verðhækkunum á samningum viðskiptavina sem rakin eru í kafla 14 hér að framan og með samanburði á tilboðum og samningsgerð á rannsóknartímabilinu og eftir það.

26.49. Um Aðföng 2012

14913. Í kafla 14.49 er því lýst að Samskip hefðu virt hina ólögmætu markaðsskiptingu gagnvart Aðföngum/Högum á árinu 2012. Í mgr. 1425-1437 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram sjónarmið fyrirtækisins um atvik tengd viðskiptum Aðfanga á árinu 2012. Verða þau nú rakin nánar.

14914. Í mgr. 1426 í athugasemdum Samskipa við AII er tilvísun Samkeppniseftirlitsins til samskipta milli starfsmanna Samskipa og Eimskips í samhengi við atvik tengd Aðföngum mótmælt.

14915. Líkt og áður hefur komið fram hafa tilvísanir Samkeppniseftirlitsins til ítrekaðra beinna samskipta Samskipa við Eimskip þýðingu við sönnunarfærslu í málinu. Um þetta vísast nánar til kafla 13.

14916. Í mgr. 1427 vísa Samskip til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um samskipti (S)forstj, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-innanl þann 1. mars 2012 vegna fyrirhugaðs fundar með Högum. Að sögn Samskipa höfðu Aðföng lítinn sem engan áhuga á að eiga í viðskiptum við Samskip, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá 1. mars 2012 um að fyrirtækið hefði ekki viljað opna samninginn sinn við Eimskip. Að sögn Samskipa hefði ástæðan verið sú að Aðföng vildu halda viðskiptum Haga og Banana á sama stað til að tryggja bestu kjör. Komu- og brottfarardagar hefðu einnig skipt Banana miklu máli en Samskip hefðu á þessum tíma ekki verið með flutningakerfi sem hentaði flutningum á ferskri vöru eins vel og flutningakerfi Eimskips. Í kjölfarið hefði (S)forstö-innfl1 lagt til að Samskip myndu reyna að ná í viðskipti Aðfanga nokkrum mánuðum síðar sem þýddi raunhæfari möguleika á að geta boðið Högum sambærilega þjónustu og Eimskip.

14917. Að mati Samskipa eru ályktanir Samkeppniseftirlitsins ekki í samræmi við umrædd samskipti. Þessi samtímagögn sýni að mikill áhugi hefði verið til staðar af hálfu fyrirtækisins en þarna komi skýrlega fram ástæður þess að Samskip hefðu á þessum tíma einfaldlega ekki átt möguleika á að komast að samningaborðinu. Það hefði stafað að því að Samskipum hefði ekki tekist að koma upp fjögurra skipa kerfi að nýju og vegna mikilla tengsla milli Haga og Eimskips. Þá hefði forstjóri Banana lýst því yfir að hann vildi að flutningar fyrirtækisins færu með Eimskip, sbr. mgr. 1428-1429 í athugasemdum Samskipa við AII.

14918. Að mati Samskipa hefði staðan því verið mjög snúin og mjög ólíklegt að Samskip ættu möguleika á að ná til sín þessum viðskiptum. Að mati Samskipa séu samskiptin að engu leyti til marks um samráð heldur skýrt dæmi um að fyrirtækið hafi verið að leita leiða til að ná umræddum viðskiptum.[6668]

14919. Samkeppniseftirlitið telur þetta ekki í samræmi við samtímagögn. Rétt er að benda á að fram kemur í tölvupósti (S)forstö-innfl1 að hann hafi ekki viljað sýna Aðföngum nein verð. Það er því ekki að undra að Aðföng hefðu ekki verið tilbúin að opna samninginn við Eimskip. Þá talaði (S)forstj um fundinn sem „*almennt spjall*". Með vísan til þessa virðist ekki hafa átt að nota fundinn til að vekja áhuga Aðfanga á frekari viðskiptum við Samskip. Bendir framangreint ekki til raunverulegs áhuga Samskipa á viðskiptum við Aðföng. Þá ber einnig að hafa í huga að, eins og rakið er í kafla 14.27, þá voru skilaboð (S)forstö-innfl1 skýr árin 2009 og 2010, þ.e. ekki ætti að spilla fyrir hækkunarmöguleikum Eimskips gagnvart Aðföngum og því mætti ekki bjóða Aðföngum of lágt verð. Fátt í gögnum Samskipa árin 2009-2011 bendir til áhuga fyrirtækisins á viðskiptum Aðfanga. Þá ber einnig að hafa í huga að á þessum tíma völdu Samskip jafnframt að sækjast ekki eftir öðrum viðskiptum við stóra viðskiptavini Eimskips.

14920. Í febrúar 2012 hóf Eimskip að undirbúa samningaviðræður við Aðföng um framlengingu á landflutningasamningi þeirra á milli. Lauk þeim með því að Eimskip og Aðföng undirrituðu landflutningasamning sín á milli þann 18. júní 2012 með hækkun á verði.

14921. Í mgr. 1431 vísa Samskip til umfjöllunar í gögnum Eimskips um hækkunarþörf Eimskips vegna samningsins við Aðföng, sbr. kafla 14.49.2. Að mati Samskipa er í þessu tilviki lýst raunverulegum aðstæðum í rekstri Eimskips sem eðli máls samkvæmt höfðu áhrif á það hvaða verð væri hægt að bjóða viðskiptavininum.

14922. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á framangreint. Sýnir umrædd umfjöllun í ákvörðun fram á það ástand sem markaðsskipting Samskipa og Eimskips hafði skapað, þ.e. aðstæður þar sem fyrirtækin gátu náð fram umtalsverðum hækkunum við endurnýjun á flutningssamkomulagi án þess að hafa áhyggjur af því að það myndi bera árangur ef viðskiptavinurinn leitaði til höfuðkeppinautarins. Fyrirtæki geta talið sig hafa ástæðu til að hækka verð t.d. afkomukröfu eiganda (t.d. eins og fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH 18. mars 2008 um að tryggja Samskip hf. sem „*cash cow*" samstæðunnar), kostnaðar eða annars. Á hinn bóginn geta fyrirtæki ekki raskað æskilegri óvissu milli fyrirtækjanna og virkri samkeppni til að ná þeim markmiðum fram. Í tilviki landflutningssamnings Aðfanga við Eimskip kemur fram að verð fyrirtækisins hefði þegar hækkað um 10,5% á samningstímanum, sbr. ummæli (E)sölustj-innanl3 2. apríl 2012. (E)forstö-landfl1 lagði samt sem áður til að farið yrði fram á 16% hækkun og (E)frkvstj-innanl hækkaði það enn frekar og kvaðst hafa farið fram á 20% hækkun á fundi með Aðföngum. Var þetta gert þrátt fyrir að Aðföng hefðu þá þegar ekki tekið vel í hækkunaráform Eimskips og hefðu sagst ætla í verðkönnun ef tilboð Eimskips myndi ekki hugnast þeim. Kjarnaatriðið hér er að hvergi í þessum gögnum Eimskips er að finna ótta um samkeppnisleg viðbrögð Samskipa við hækkununum.

14923. Samskip vísa í athugasemdum sínum til umfjöllunar um markaðsskýrslu landflutninga fyrir árið 2012. Að mati Samskipa sé umfjöllunin í markaðsskýrslunni mjög lýsandi fyrir samkeppnisstöðuna á þessum tíma. Að mati Samskipa dregur Samkeppniseftirlitið úr þýðingu þess að Aðfanga sé getið þrátt fyrir að gagnrýna á öðrum stöðum að tilvísanir af þessum toga skorti. Þá geri Samkeppniseftirlitið lítið úr því að Aðföng hafi verið á verkefnalista og á sk. funnel lista og að 20% líkur hefðu verið taldar á að ná Aðföngum í viðskipti. Að sögn Samskipa skýrast litlar líkur líklega af fyrri umfjöllun fyrirtækisins um siglingakerfið og sjóflutningssamning fyrirtækisins. Undrast Samskip að þessi atriði væru ekki talin merki um áhuga fyrirtækisins á Aðföngum, sbr. mgr. 1432 í athugasemdunum.

[6668] Mgr. 1429 í athugasemdum Samskipa við AII.

14924. Þrátt fyrir framangreind samtímagögn þá er því hvorki að finna stoð í samtímagögnum né hafa Samskip lagt fram gögn því til stuðnings að fyrirtækið hafi gripið til aðgerða gagnvart Aðföngum til að tryggja að viðskiptavinurinn hafi séð sér hag í því að færa viðskiptin frá Eimskip. Samtímagögn Eimskips að sama skapi sýna ekki að fyrirtækið hafi talið samkeppnislega ógn stafa frá Samskipum vegna Aðfanga. Endurspeglar þetta að markaðsskipting var virt.

14925. Í kafla 14.49.3 er fjallað um áhuga Samskipa á að ná viðskiptum við Iceland og vakin athygli á því að ekki sé að finna í fyrirliggjandi gögnum málsins viðlíka áhuga Samskipa á að ná nýjum viðskiptavinum, sem þegar voru í viðskiptum við Eimskip, í flutningsviðskipti. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ástæða fyrir áhuga Samskipa á viðskiptum Iceland sú að um var að ræða ný viðskipti, ekki viðskiptavin sem þegar var í viðskiptum við Eimskip.

14926. Í mgr. 1343 í athugasemdum sínum við AII hafna Samskip ályktun Samkeppniseftirlitsins um að munurinn á áhuga fyrirtækisins á viðskiptum Aðfanga og Iceland skýrist af því að um ný viðskipti hefði verið að ræða í síðarnefnda tilvikinu.

14927. Að sögn Samskipa hefði áhugi verið á að auka hlutdeild Samskipa á þessum markaði og í þessum vöruflokkum á kostnað Eimskips. Aðföng hefðu ekki tekið vel í umleitanir Samskipa en ekki hafi skort á áhuga fyrirtækisins að sækja þau viðskipti. Það sé ekkert óeðlilegt við það að Samskip hefðu viljað ná viðskiptum Iceland. Viðleitnin sé til marks um eðlilega samkeppni. Það hafi því verið eðlilegt að Samskip hafi reynt að tryggja að viðskipti Iceland færu ekki líka til keppinautarins. Það sé að mati Samskipa afar óeðlilegt að Samkeppniseftirlitið telji það til marks um samráð.[6669]

14928. Ber að hafa í huga að þrátt fyrir að Samskip haldi því fram að fyrirtækið hafi viljað auka hlutdeild sína í þessum vöruflokki þá fæst ekki séð í gögnum málsins að Samskip hafi reynt að ná til sín viðskiptum við aðra aðila í sama vöruflokki sem voru þegar í viðskiptum við Eimskip. Er því ljóst að Samskip höfðu eingöngu áhuga á því að bæta hlutdeild sína með því að ná í viðskiptavin sem var nýr á markaðnum. Skýrist sú hegðun af „friðnum" sem fyrirtækin höfðu komið á.

14929. Vísast í þessu skyni t.d. til markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013, sem útbúin var í september 2012. Þar kom eftirfarandi fram varðandi mikilvæga viðskiptavini í umræddum vöruflokki, þ.e. matvöru:

„Samningar Eimskips við Aðföng og Ölgerðina eru fastir fram á seinni hluta ársins 2013, en Innnes er með lausan samning við Eimskip. Ekki er gert ráð fyrir að Samskip nái í nein þessara viðskipta ef það tekst að framlengja samningana við OJK, Garra og Nathan og Olsen."

14930. Um það bil ári áður, eða í lok árs 2011, gafst Samskipum jafnframt tækifæri til að ná ÖES í viðskipti, einu stærsta fyrirtæki landsins í þessum vöruflokki, en Samskip ákváðu að halda friðinn með því að sækjast ekki eftir viðskiptum ÖES. Eimskip náði því að hækka verð gagnvart ÖES. Var það liður í samráði Samskipa við Eimskip á þessum tíma.

14931. Athugasemdir Samskipa hafa ekki breytti því mati Samkeppniseftirlitsins að framangreind gögn frá árinu 2012 sem varða Haga/Aðföng eru til vitnis um að Samskip hafi virt *„friðinn"* og þar með hina ólögmætu markaðsskiptingu.

[6669] Mgr. 1344-1435 í athugasemdum Samskipa við AII.

26.50. Um OJK og Garra 2012

14932. Í kafla 14.50 er fjallað um atvik tengd flutningsviðskiptum OJK annars vegar og Garra hins vegar á árinu 2012. Er sú atburðarás til vitnis um markaðsskiptingu á milli Samskipa og Eimskips þó svo ljóst sé að um haustið 2012 hafi verið farið að hrikta í stoðum hinnar ólögmætu markaðsskiptingar.

14933. Í mgr. 1438-1449 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um ályktanir Samkeppniseftirlitsins um þessi atvik tengd flutningsviðskiptum OJK og Garra á seinni hluta ársins 2012. Mótmæla Samskip þeirri ályktun Samkeppniseftirlitsins að markaðsskipting hafi verið fyrir hendi á milli Samskipa og Eimskips í umræddum tilvikum og telja eftirlitið draga upp ranga mynd af raunverulegum atvikum málsins.

14934. Að mati Samskipa eru gögn sem rakin eru í umræddum kafla til marks um eðlilega samkeppni og að Samskip hafi metið samkeppni frá Eimskip alvarlega. Vísa Samskip þar m.a. til ummæla (S)forstö-innfl1 um að „*fjör*" yrði á markaðnum og að fyrirtækið hafi gert ráð fyrir „*looser ehf*." vegna harðrar samkeppni. Þá byggja Samskip á því að af glæru (S)forstö-innfl1 úr kynningu sem lögð var fyrir stjórnarfund þann 11. október 2012 megi ráða að Samskip hefðu átt von á harðri verðsamkeppni frá Eimskip og hefðu verið í verulegri óvissu um aðgerðir Eimskips. Það sýni, að mati Samskipa, að engin samskipti hefðu verið á milli fyrirtækjanna.

14935. Þá vísa Samskip til þess að það sé eðli viðskipta að velja slagi sína vel. Af þeim sökum hefðu vangaveltur Samskipa um viðskipti N&O í samhengi við hvort fyrirtækið myndi ná að halda Garra og OJK verið til marks um eðlilega hegðun á markaði.

14936. Líkt og fjallað er um í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um atvik tengd Garra og OJK, sbr. einnig kafla 14.48. um rekstraráætlanir fyrirtækjanna fyrir árið 2013, má af samtímagögnum frá þessum tíma greina að órói virðist hafa verið kominn í markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips, þ.e. í september/október 2012. Þau gögn sem Samskip vísa til hér að framan eru að hluta til þess eðlis, þ.e. af þeim má greina viðbrögð af hálfu Samskipa og Eimskips vegna opnunar á flutningasamningum stórra viðskiptavina sem ekki sjást í samtímagögnum frá árunum 2009 og fram á árið 2012, þegar ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna stóð sem hæst.

14937. Þannig er ljóst að verðtilboð Samskipa til Garra tók mið að því að fyrirtækið óttaðist samkeppni frá Eimskip ólíkt því sem var árin á undan.

14938. Hvað sem því líður er hins vegar ljóst að enginn flutningur átti sér stað á þessum stórum viðskiptavinum á milli Samskipa og Eimskips. Samskip héldu Garra og á svipuðum tíma lá fyrir að Samskip gerðu ekki aðför að Aðföngum og Eimskip héldi þeim því jafnframt. Markaðsskipting fyrirtækjanna um stóra viðskiptavini hélt og gátu Samskip t.a.m. endursamið við OJK á óbreyttum verðum andsætt því sem Samskip hafði búist við, þ.e. fyrirtækið hafi búist við því að þurfa að lækka verð vegna samkeppni frá Eimskip. Var niðurstaðan í samræmi við áætlanir Samskipa fyrir árið 2013 og í samræmi við hina ólögmætu markaðsskiptingu.

14939. Í mgr. 1443 í athugasemdum Samskipa við AII er það gagnrýnt að Samkeppniseftirlitið dragi það í efa að Eimskip hafi pressað stíft á OJK um viðskipti. Að mati Samskipa sé þetta fráleit framsetning og að litið sé framhjá skýrum samtímagögnum.

14940. Samkeppniseftirlitið hafnar þessum athugasemdum Samskipa. Umrædd ályktun Samkeppniseftirlitsins byggir einmitt á samtímagögnum en ekkert í þeim gögnum gefa til kynna vísbendingar um að Eimskip hafi veitt Samskipum samkeppnislegt aðhald í tilviki OJK enda náðu Samskip að framlengja samningnum á óbreyttum verðum.

26.51. Um Icelandic 2012 – *„ekki rugga þessum bát að svo stöddu“*

14941. Í kafla 14.51 er fjallað um atvik tengd Icelandic en þau endurspegla yfirstandandi samráð Samskipa við Eimskip sem fólst í því að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars.

14942. Í mgr. 1447-1449 í athugasemdum Samskipa við AII byggir fyrirtækið á því að ástæða þess að Samskip hefðu ekki haft áhuga á að bjóða í hluta af flutningum Icelandic/HLF hefði verið sú að Samskip hefðu vitað af fenginni reynslu að HLF myndi aldrei skipta magninu upp á milli flutningsaðilanna.

14943. Samkeppniseftirlitið hafnar þessum skýringum Samskipa. Engin gögn hafa verið lögð fram þessu til stuðnings. Eru skýringar þessar sérstaklega ótrúverðugar í ljósi þess að gögn málsins sýna að HLF óskaði sérstaklega eftir því að Samskip tækju að sér hluta magnsins í Icelandic. Líkt og fram kemur í ákvörðun hafði HLF nýlega fest kaup á Icelandic og var með þessum fyrirspurnum til Samskipa að leita leiða til að fá betra verð fyrir flutninga fyrirtækisins.

14944. Að mati Samskipa á tilvísun Samkeppniseftirlitsins til tengsla (S)forstö-útfl og (E)forstj ekki rétt á sér enda hafi einungis verið um persónuleg samskipti að ræða. Samkeppniseftirlitið er ekki sammála því mati Samskipa. Skiptir miklu máli í þessu samhengi að tengsl eru á milli (S)forstö-útfl og (E)forstj, enda var það (S)forstö-útfl sem ákvað að reyna ekki að ná viðskiptunum af Eimskip. Um þýðingu slíkra tengsla vísast til umfjöllunar í kafla 13.

26.52. Um Nathan & Olsen 2012

14945. Í mgr. 1450-1457 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram athugasemdir fyrirtækisins um atvik tengd N&O í lok árs 2012, sbr. kafla 14.52 í ákvörðun.

14946. Samskip hafna því að rekstraráætlun fyrirtækisins fyrir árið 2013 sé til marks um markaðsskiptingu milli Eimskips og Samskipa. Vísa Samskip til fyrri umfjöllunar um forsendur áætlanagerðar.[6670]

14947. Telja Samskip að sjá megi af gögnum að gert hafi verið ráð fyrir harðri samkeppni um viðskipti N&O hjá báðum flutningafyrirtækjunum. Það að Samskip hefðu gert ráð fyrir að halda N&O væri ekki til marks um samráð heldur samkeppni, en það hefði verið einkennilegt ef fyrirtækið hefði gert ráð fyrir því að missa viðskiptin. Markmið Samskipa hafi verið skýrt um það að reyna að halda þessum viðskiptum.[6671]

14948. Líkt og fjallað er um í ákvörðun fellst Samkeppniseftirlitið á það að af tilteknum gögnum fyrirtækjanna frá þessum tíma megi ráða að ákveðinn órói hafi verið kominn í markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Um það er einnig fjallað í tengslum við viðskipti OJK og Garra, sbr. kafla 14.50. Staðreyndin er hins vegar sú að á sama tíma gerðu Samskip ráð fyrir að virða markaðsskiptinguna ef Eimskip gerði slíkt hið sama. Í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2013 sagði að ef Samskipum tækist að framlengja samninga sína við OJK, Garra og N&O á þessum tíma, myndu Samskip ekki sækja í Innnes, mikilvægan viðskiptavin Eimskips sem var með lausan samning á sama tíma. Að þessu leyti virðist því sem enn hafi átt að virða hina ólögmætu markaðsskiptingu og sýna atvik málsins að það var gert, sbr. umfjöllun um viðskipti Innnes í kafla 14.53. Er því ekki unnt að fallast á það með Samskipum að gögn frá þessum tíma sýni öll merki þess að um virka samkeppni á markaði hefði verið að ræða þrátt fyrir að glögglega megi sjá að Samskip voru farin að hafa áhyggjur af mögulegri samkeppni frá Eimskips ólíkt því sem sjá má í samtímagögnum árin á undan.

14949. Í mgr. 1452 í athugasemdum Samskipa við AII segir að samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna hafi verið án nokkurra tengsla við N&O. Þá telja Samskip ástæðulaust að tengja matarboð (S)forstj,

[6670] Mgr. 1450 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6671] Mgr. 1451 í athugasemdum Samskipa við AII.

(E)frkvstj-alþjsv o.fl. við málefni N&O. Einnig halda Samskip því fram að fundur fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríkusamningsins hefði alfarið lotið að þeim samningi en ekki öðrum málefnum fyrirtækjanna. Hafna Samskip því að fundurinn hafi tengst viðskiptum N&O, sbr. mgr. 1454 í athugasemdunum.

14950. Samkeppniseftirlitið vísar til þess sem áður hefur verið rakið um mikilvægi og þýðingu beinna samskipta af þessum tagi á milli stjórnenda fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 13.

14951. Vegna þessa vísar Samkeppniseftirlitið til þess að það er staðreynd að nokkrir helstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um málefni sem féllu undir starfsemi fyrirtækjanna. Með þessum hætti var unnið að framgangi og aðgerðum til að ná fram markmiðum samráðsins m.a. varðandi samdrátt í flutningsgetu og markaðsskiptingu. Þá voru framangreind samskipti til þess fallin að skapa traust á milli fyrirtækjanna og gera hið ólögmæta samráð skilvirkara og auðveldara í framkvæmd.

14952. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði „*Verkefnið Nýtt upphaf*" það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var að eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ. á m. fundir vegna Norður-Ameríku samstarfsins.

14953. Þá hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn, fundargerðir, minnisblöð eða annað, sem staðfesta að eingöngu hafi verið rætt um Norður-Ameríkuflutninga á þeim fundum. Þá benda samtímagögn til þess að fleira hafi verið rætt, s.s. „*neyðarsamkomulagið*", verðlagningu til viðskiptavina, t.d. hvort viðskiptavinir Eimskips greiði BAF.

14954. Samkvæmt Samskipum lækkaði samningsverð N&O um 7-9% með nýjum samningi. Þá hefði verið gerður sérstakur viðauki þar sem N&O fengi 35% afslátt af útskipun erlendis og þrjár m.kr. árlega í eftirágreiddan afslátt. Því hefði verð N&O í raun lækkað meira. Að mati Samskipa er þetta ekki í samræmi við kenningar Samkeppniseftirlitsins um samráð fyrirtækjanna, sbr. mgr. 1455 í athugasemdum Samskipa við AII.

14955. Í mgr. 1453 og 1456 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram það mat fyrirtækisins að ályktun Samkeppniseftirlitsins um markaðsskiptingu sé í mótsögn við gögn málsins. Það að Samskip lækkuðu verð N&O verulega sé ástæða þess að fyrirtækið héldi viðskiptunum. Af gögnum málsins megi skýrt greina vilja Eimskips og Samskipa til að keppa um viðskiptin. Niðurstaðan hefði fengist með eðlilegri samkeppni en ekki samráði. Að mati Samskipa sýndu gögnin mikla áherslu Eimskips á að ná til sín viðskiptum N&O. Þá halda Samskip því fram að það sé rangt að fyrirtækið hefði ekki reynt að ná viðskiptum Aðfanga.

14956. Líkt og fjallað er um af hálfu Samkeppniseftirlitsins sýna framangreind gögn merki þess að órói hafi verið kominn í markaðsskiptingu Eimskips og Samskipa. Samkeppniseftirlitið getur hins vegar ekki tekið undir það að af gögnum Eimskips megi eingöngu greina skýran vilja fyrirtækisins til að keppa um viðskipti N&O þótt greinilegt sé að meiri vilji hafi verið til staðar hjá Eimskip en árin á undan. Ekki er hægt að horfa fram hjá því að stjórnendur Eimskips virðist hafa gert sér grein fyrir því að tilboð þeirra myndi ekki vera fullnægjandi því (E)frkvstj-sala/þj kvaðst „*ekkert alltof bjartsýnn*" og (E)forstj kvaðst „*ekki eiga von á neinu*". Þá skýtur það skökku við að Eimskip hefði hækkað verð N&O á landflutningum, á sama tíma og fullyrt væri að „*skýr vilji*" ætti að hafa staðið til að ná innflutningsviðskiptum fyrirtækisins af Samskipum.

14957. Í mgr. 1457 í athugasemdum við AII vísa Samskip til fyrri athugasemda sinna varðandi atvik tengd N&O á árinu 2010. Hafnar fyrirtækið því að hafa verið í samráði við Eimskip í tengslum við þá samningagerð. Þá telja Samskip merkilegt að sjá að Samkeppniseftirlitið teldi að á árinu 2012 hefðu verið komin fram

merki um meiri óvissu en áður en eftir sem áður teldi eftirlitið að „*friðurinn*" hefði haldið. Að mati Samskipa færi það þvert gegn gögnunum.

14958. Því skal haldið til haga að samanburður á samtímagögnum Eimskips og Samskipa á atvikum 2010 og 2012 vegna N&O rennir styrkum stoðum undir markaðsskiptingu vegna N&O árið 2010/2011. Sömuleiðis sýnir samanburðurinn að í lok árs 2012 voru komin fram merki í hegðun fyrirtækjanna um meiri óvissu en áður um hegðun keppinautarins, þótt markaðsskiptingin hefði síðan haldið.

14959. Ekki er ástæða til að bregðast frekar við framangreindum athugasemdum. Vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um atvik tengd N&O á árunum 2010-2011, sbr. einnig umfjöllun um athugasemdir Samskipa við þau atvik í kafla 26.25.

26.53. Um Innnes 2012

14960. Í mgr. 1458-1464 í athugasemdum Samskipa við AII koma fram sjónarmið fyrirtækisins varðandi atvik tengd Innnes á árinu 2012, sbr. kafla 14.53 í ákvörðun.

14961. Í mgr. 1458-1459 í athugasemdunum hafna Samskip því að rekstraráætlun fyrirtækisins fyrir árið 2013 sé til marks um að Samskip hefðu ekki haft hug á því að ná til sín viðskiptum Innnes. Vísa Samskip til fyrri umfjöllunar um forsendur áætlanagerða. Við áætlanagerð Samskipa væri almennt ekki fyrirfram gert ráð fyrir miklum sviptingum enda væru slíkar áætlanir óábyrgar. Samkvæmt venju var þannig hvorki gert ráð fyrir að missa núverandi viðskiptavini né að nýir kæmu inn. Í áætlun (S)forstö-innfl1 var sú aðferðafræði viðhöfð að tryggja áfram samninga við stærstu viðskiptavini Samskipa, áður en farið væri á eftir stórum viðskiptavinum Eimskips.

14962. Hér vísast til þess sem áður hefur verið rakið um tilgang og þýðingu rekstraráætlana, sbr. t.d. umfjöllun í kafla 14.10.1. Líkt og áður viðurkenna Samskip hér að það hafi verið farsælt að gera ekki ráð fyrir því að reyna að ná viðskiptum frá keppinautum til þess að auka hagsæld sína nema fyrirtækið missti viðskiptavin. Með öðrum orðum að keppa ekki á markaðnum nema Eimskip ryfi „*friðinn*". Rekstraráætlanir eru almennt gerðar til þess að móta hegðun á markaði og setja rekstrarleg markmið fyrir viðkomandi rekstrarár. Varðandi það hvort rétt væri að gera ráð fyrir hreyfingu stærri viðskiptavina milli flutningafyrirtækja er rétt að benda á að á virkum samkeppnismarkaði sé eðlilegt að gera ráð fyrir því að svo gæti verið. Í framangreindri rekstraráætlun gerðu Samskip ekki ráð fyrir að sækja á Innnes ef Samskip héldu viðskiptum við OJK, Garra og N&O. Með öðrum orðum var (S)forstö-innfl1 á þessum tímapunkti tilbúinn að halda „*friðinn*" ef Eimskip gerði slíkt hið sama. Gefa þessar áherslur Samskipa til kynna að samkeppni væri ekki virk og að önnur sjónarmið hefðu ráðið för.

14963. Samskip vísa til samskipta (S)frkvstj-N-Am og (S)forstj 7. desember 2012 um breytingar á flutningsáætlun Eimskips í Bandaríkjunum. Í athugasemdum Samskipa kemur fram að fyrirtækið hefði þegar í stað hafið skoðun á því hvaða viðskiptaleg tækifæri sköpuðust við fyrirhugaðar breytingar hjá Eimskip, m.a. gagnvart Innnes.[6672]

14964. Í mgr. 1461-1462 í athugasemdum við AII kemur fram það mat Samskipa að samskiptin innan fyrirtækisins sýni glöggt að mikill áhugi hefði verið á því að reyna að ná viðskiptum Innnes. Hafa verði í huga að Innnes hefði ekki verið að leita tilboðs í heildarflutninga heldur tiltekna flutninga frá Norður-Ameríku. Um var að ræða flókna flutninga og stóð Eimskip að hluta til betur að vígi. Segir að (S)viðskstj1 hafi leitað leiða til að bjóða Innnes lausnir og verð sem væru samkeppnishæf við flutninga Eimskips. Það hefði kallað á samskipti við marga aðila um forflutninga sem hefði verið nokkuð tímafrekt. Að sögn Samskipa hefði fyrirtækið alls ekki verið að draga lappirnar viljandi en öll samskiptin sýni mikinn áhuga

[6672] Mgr. 1460 í athugasemdum Samskipa við AII.

á þessum viðskiptum. Að mati Samskipa eru samskiptin til marks um mikla samkeppni og augljóst að fyrirtækið hefði ekki átt í ólögmætum samskiptum við Eimskip vegna þessara viðskipta.

14965. Í mgr. 1463 í athugasemdunum segja Samskip að það hafi verið í forgangi að loka samningum við N&O og Garra. Það hefði verið eðlileg strategísk ákvörðun. Samskip hefðu ekki viljað hleypa Eimskip að þeim viðskiptum heldur loka þeim sem fyrst. Að sögn Samskipa hefði verið æskilegra að ná að loka þeim samningum áður en farið var á eftir viðskiptavinum Eimskips, vegna líklegra viðbragða fyrirtækisins. Um væri að ræða fullkomlega rökrétta aðferðafræði í rekstri en ekki vísbendingu um samráð. Ekkert í samskiptunum bendi til samráðs fyrirtækjanna að mati Samskipa.

14966. Í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins er sérstaklega varpað ljósi á þá aðferðarfræði Samskipa að setja mögulegan áhuga eða tilboð Samskipa til Innnes í samhengi við að Samskip myndu halda OJK, Garra og N&O í viðskiptum, sbr. rekstraráætlun fyrirtækisins fyrir árið 2013. Samtímagögn sýna glögglega að Samskip unnu í samræmi við þessi áform eða áætlun. Þannig myndu Samskip ná að virða áfram hina ólögmætu markaðsskiptingu, þrátt fyrir að á þessum tíma var farið að hrikta í stoðum samráðsins. Þetta gekk eftir. Það var hins vegar kominn ákveðinn órói á markaðnum, líkt og Samkeppniseftirlitið lýsir í sinni umfjöllun. Þess vegna mátu Samskip það svo að *„fjör"* væri á markaðnum í stað *„ró"* síðastliðinna ára. Það var síðan í maí 2013 sem Samskip ákváðu að *„að hjóla eftir"* Innnes, sbr. nánari umfjöllun í kafla 21. Er sú atburðarrás að til marks um að dregið hafði úr markaðsskiptingunni.

14967. Samskip vísa til fyrri umfjöllunar fyrirtækisins varðandi fundi vegna Norður-Ameríkusamningsins. Að mati Samskipa eru ályktanir Samkeppniseftirlitsins haldlausar og ljóst að fyrirtækin hefðu ekki rætt um viðskipti Innnes eða um málefni viðskiptavina almennt, sbr. mgr. 1464 í athugasemdum Samskipa við AII.

14968. Samkeppniseftirlitið vísar til þess sem áður hefur verið rakið um mikilvægi og þýðingu beinna samskipta af þessum tagi á milli stjórnenda fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 13. Jafnframt vísar Samkeppniseftirlitið til fyrri umfjöllunar sinnar um fundi fyrirtækjanna varðandi Norður-Ameríkusamstarfið. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf"* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum var hluti af *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

26.54. Um samskipti og frekari verðhækkanir 2012

14969. Samskip og Eimskip hækkuðu verð í upphafi árs 2013. Undirbúningi þessa og öðrum atvikum er lýst í kafla 14.54.

14970. Í kafla 14.54.1 er fjallað um samskipti á milli Samskipa og Eimskips í ágúst og september 2012 ásamt samskiptum innan fyrirtækjanna á sama tíma.

14971. Í athugasemdum Samskipa um framangreint er áréttað að golfhópur, sem fór í veiðiferð 23.-26. ágúst 2012 og Samkeppniseftirlitið vísar til, hafi ekki verið *„golfhópur (S)forstj og (E)forstj"*, heldur boðshópur viðskiptavina N1. N1 hafi boðið tilteknum einstaklingum á ýmsa viðburði á vegum þess. Telja Samskip framsetning Samkeppniseftirlitsins vera ranga. Þá segir um samskipti (S)frkvstj-Jóna og (E)frkvstj-sala/þj frá 30. ágúst 2012 og 3. september 2012 að um hafi verið að ræða eðlileg samskipti Jóna og Eimskips um framkvæmd flutninga Jóna á varningi tengdum kvikmyndaverkefnum og leiðréttingu á reikningum útgefnum af Eimskip.

14972. Samkeppniseftirlitið vísar til þess sem áður hefur rakið um þýðingu tengsla og samskipta lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í þessu máli. Því hefur verið haldið til haga að Samkeppniseftirlitið byggir ekki á

því að samskipti kunningja um málefni sem ekki lúta að störfum þeirra feli í sér, ein og sér, ólögmætt samráð. Samskiptin og tengslin hafa þó þýðingu í málinu, enda gerðu þau fyrirtækjunum báðum auðveldara fyrir að hefja ólögmætt samráð, að ráðast í hið umfangsmikla „*Nýtt upphaf*" verkefni og viðhalda því út rannsóknartímabil málsins. Í því samhengi skiptir máli hversu tíð samskiptin voru og sú mikla leynd sem yfir þeim hvíldi.

14973. Líkt og nánar er fjallað um í kafla 13 eru samskipti milli keppinauta sem slík, hvort sem þau varða samráð beint eða séu viðhöfð á viðburðum sem ekki tengjast störfum þeirra, til þess fallin að stuðla að gagnkvæmu trausti eða hollustu og geta með því gert samráð árangursríkara. Samráð er í eðli sínu samstarf keppinauta til þess að hagnast meira með samvinnu en að keppa sín á milli. Ávallt er hætta á því að þátttakandi í samráði freistist til þess að „svíkja" það sem ákveðið var í samráðinu til þess að hagnast enn frekar og hið ólögmæta eðli samráðsins getur skapað óvissu og skort á trausti hjá samráðsfyrirtækjunum. „Refsingar" (t.d. verðstríð gagnvart þeim sem „sveik") og/eða reglubundin samskipti eru þekktar aðferðir til tryggja árangursríkt samráð keppinauta.

14974. Í athugasemdum Samskipa segir að greina megi af samskiptum milli stjórnenda Samskipa í september 2012 um fyrirhugaðar hækkanir árið 2013 að ákvarðanir Samskipa hafi verið teknar á grundvelli spár um þróun helstu hagvísa, einkum verðbólguspár. Tekið sé fram að hugmyndin hafi verið að „halda bara í við verðbólguna" og að samskiptin sýni að Samskip hafi tekið sjálfstæðar ákvarðanir um verðhækkanir á grundvelli þróunar verðlags en ekki samráðs við Eimskip. Taka Samskip fram að umfjöllunin lúti að áætlanagerð og því sé eðlilegt að horft hafi verið til spár um þróun helstu hagvísa. Samskip segja sömu sjónarmið eiga við um gögn sem varða vinnu Eimskips við gjaldskrárhækkanir á sama tímabili.

14975. Ekki er unnt að fallast á þetta. Vísast til þess að samtímagögn í málinu sýna að Samskip ákváðu á rannsóknartímabilinu að ná fram verðhækkunum, koma á „*ró*" á markaðnum og að fara ekki í verðstríð. Þetta hafa Samskip einnig staðfest í athugasemdum sínum. Þá skal það ítrekað að ekki sjálfgefið að fyrirtæki geti lagt áherslu á verðhækkanir þegar mikill samdráttur ríkir. Þá byggir sönnun í samráðsmálum á heildarmati á gögnum málsins. Með hliðsjón af því skal litið til þess að í málinu liggur fyrir að Samskip og Eimskip samstilltu aðgerðir sínar með takmörkun á flutningsgetu og markaðsskiptingu í því skyni að auðvelda þeim m.a. að vinna gegn verðlækkun eða með því að hækka verð. Þetta hefur Eimskip viðurkennt, sbr. sátt dags. 16. júní 2021. Samráð fyrirtækjanna hófst eftir fund þeirra 6. júní 2008. Í því fólst víðtækt og ólögmætt samstarf líkt og ítarlega hefur verið fjallað um. Þá vísast til þess að Samskip, þ.m.t. æðstu stjórnendur fyrirtækisins, hafa átt í miklum samskiptum við Eimskip vegna þessa og umfangsmikil gögn liggja fyrir um áætlanir til að hrinda auknu samstarfi í framkvæmd.

14976. Sjónarmið Samskipa um að miðað hafi verið við verðbólguspár við verðhækkanir hrekja ekki að háttsemi fyrirtækisins var ekki samþýðanleg 10. gr. samkeppnislaga. Á virkum samkeppnismarkaði er ekki sjálfgefið að fyrirtæki geti velt þróun á vísitölum eða hverjum öðrum þáttum sem það kýs að horfa til út í verðlag til viðskiptavina. Kjarnaatriðið hér er að m.a. umrædd gögn endurspegla hvernig fyrirtækin, án ótta um viðbrögð hvors annars, lögðu áherslu á og héldu uppi eða hækkuðu verð.

14977. Rekstraráætlun Samskipa og gögn henni tengd sýna að stefna fyrirtækisins hafi á þessum tíma verið að viðhalda samráðinu við Eimskip, þrátt fyrir fyrrnefndan „*taugatitring*". Ekki átti að sækjast eftir mikilvægum viðskiptavinum heldur átti að stefna á að hækka verð. Einnig er því hafnað að framangreint, eða önnur samtímagögn, sýni fram á að tilgangur Samskipa með aðgerðum til að lækka kostnað hafi verið að mæta samkeppni frá Eimskip. Þvert á móti benda gögnin fremur til þess að mikil áhersla hafi verið lögð á verðhækkanir.

14978. Í mgr. 1483 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samráð tengt karagjaldi árið 2012 mótmælt, sbr. kafla 14.54.1 í ákvörðun. Byggt er á því að innleiðing karagjalds

fyrir flutning á tómum körum hafi ekki tekist í sjó- og landflutningi sökum þeirrar miklu samkeppni sem var á báðum mörkuðum.

14979. Að mati Samskipa sé ekki unnt að tengja umfjöllun um karagjöld við þau samskipti sem rakin eru í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins en að sögn Samskipa sé þar um að ræða samskipti vegna hafnarsamvinnu á Reyðarfirði, samskipti vegna Norður-Ameríku samninganna, golfmót og viðburði á vegum N1.

14980. Samskip mótmæla túlkun Samkeppniseftirlitsins á samskiptum (S)frkvstj-innanl og (S)forstj 16. september 2012 og samskipti (E)forstö-landfl1 og (S)rekststj-landfl2 í október 2012. Að sögn Samskipa lúti umrædd samskipti að því að Samskip höfðu tilkynnt um innleiðingu á karagjaldi 18. október 2012 og Flytjandi velt því fyrir sér í framhaldinu að gera slíkt hið sama. Raunin hafi orðið sú að Eimskip lagði ekki umrætt karagjald á heldur freistaði þess að ná í aukin viðskipti með því að innheimta ekki fyrir flutning á tómum körum.

14981. Tilvísun í að Samskip myndu "kæra" lýtur að sögn Samskipa að því að Samskip höfðu sent inn kærur til Samkeppniseftirlitsins vegna brota Eimskips sem ráðandi aðili á íslenskum flutningamarkaði. Samskip hefðu vilja innleiða gjald fyrir veitta þjónustu en Eimskip kusu að niðurgreiða þá þjónustu áfram. Samskiptin beri með sér að stjórnendur Eimskips hafi sýnilega velt fyrir sér hvort það gæti leitt til frekari kvartana af hálfu Samskipa. Byggja Samskip á því að ekki hafi verið um nein samskipti fyrirtækjanna um þetta efni að ræða. Hins vegar sýni þetta glöggt að það andaði köldu á milli fyrirtækjanna, sem sé að mati Samskipa í ósamræmi við það samráð sem Samkeppniseftirlitið byggi á að hafi verið til staðar.

14982. Samskip mótmæla þeirri ályktun Samkeppniseftirlitsins að kærur hafi verið notaðar til að "*skapa aga og ná árangri i hinu ætlaða samráði*" milli fyrirtækjanna. Að sögn Samskipa megi sjá andúð Eimskipsmanna á Samskipum í innanhústölvupósti (E)frkvstj-innanl frá 29. mars 2012. Þar kallaði (E)frkvstj-innanl Samskip „*Slæmskip*" vegna fundar þeirra um hafnarsamvinnu og "*Stevedore agreement*".

14983. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki til þess fallnar að breyta ályktunum Samkeppniseftirlitsins á umræddum atvikum og samtímagögnum. Hvort sem Eimskip eða Samskipum tókst að koma á nýju gjaldi í landflutningum á árinu 2012 eður ei þá breytir það ekki þeim ályktunum sem unnt er að draga af samtímagögnum, þ.e. að þau sýni að unnið var samhliða hjá báðum fyrirtækjunum að undirbúningi þess að taka upp umrætt gjald, án ótta um viðbrögð keppinautarins. Þar að auki blasir við að ítrekuð samskipti á milli lykilstjórnenda og annarra starfsmanna fyrirtækjanna haustið 2012 hafi þýðingu í þessu samhengi, sbr. eftirfarandi yfirlit:

- 4. september 2012: Samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl.
- 16. september 2012. Tölvupóstur (S)frkvstj-innanl til (S)forstj þar sem sagði að til stæði að taka upp karagjald sem áætlað væri að myndi skila 25 milljónum kr. á ársgrundvelli.
- 4. október 2012: Samskipti milli starfsmanna landflutninga hjá Samskipum og Eimskip, þ.e. (S)rekststj-landfl2, (E)starfsm, (E)sölustj-innanl3, (E)starfsm o.fl.
- 18. október 2012: Samskip tilkynna Umbúðamiðlun um fyrirhugaða gjaldtöku fyrir flutninga á tómum körum. Gjaldtakan skyldi hefjast þann 1. nóvember 2012.
- 18. október 2012: (E)forstö-landfl1 og (S)rekststj-landfl2 hittast á fundi.
- 19. október 2012: Stjórnendur Flytjanda funda, m.a. (E)forstö-landfl1. Í fundargerð fundarins kom m.a. eftirfarandi fram: *„Væri bylting að fá karagjald inn, Samskip hafa gefið það út að þeir eru að rukka þetta og munu kæra okkur ef við eltum ekki."*

- 19. október 2012: Fundargerð af fundi Flytjanda sýnir að vinna var hafin að koma á gjaldi vegna flutninga á tómum köfum: *„Koma á skilagjaldi vegna flutninga á tómum körum".*

- Október 2012: Kynning Flytjanda fyrir framkvæmdastjórna: *„Mikil umræða á markaðnum varðandi flutninga og innheimtu á flutningsgjöldum á tómum körum – LF [landflutningar hjá Samskipum] hafa nú þegar ákveðið að innheimta sérstakt gjald."*

14984. Þá eru yfirlýsingar Samskipa um „andúð" á milli fyrirtækjanna ekki í samræmi við gögn málsins þegar litið er heildstætt til þeirra og atvika málsins.

14985. Í mgr. 420-422 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að ákvarðanir innan Samskipa um verðhækkanir veturinn 2012-2013 eigi rót sína að rekja til árlegs matarboðs, *„Sinterklaas feest"*, þann 8. desember 2012, þar sem (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj hefðu báðir verið viðstaddir. Um þetta er fjallað í kafla 14.54.4 í ákvörðun.

14986. Að sögn Samskipa hafi tölvupóstur sem (S)forstj sendi sjálfum sér kvöldið eftir umrætt matarboð enga tengingu við matarboðið. Segir að gögn málsins sýni að umtalsverð vinna hefði verið í gangi innan Eimskips og því ljóst að ályktanir um að áætlanir eða ákvarðanir fyrirtækjanna um verðbreytingar hefðu verið á dagskrá umræddsmatarboðs verið fjarstæða. Þannig er allri tengingu Samkeppniseftirlitsins við vinnu Samskipa um verðhækkanir við umrætt matarboð hafnað. Gjaldskrárhækkanir hefðu verið unnar og ákvarðaðar á ári hverju, án tillits til matarboða eða annarra persónulegra málefna starfsmanna fyrirtækisins. Vinna af þessu tagi hefði einnig farið fram með sama hætti árin á undan.

14987. Í athugasemdum Samskipa um verðhækkanir fyrirtækisins vegna flutninga á frystigámum til hafna í Asíu frá og með 1. janúar 2013 segir að um hafi verið að ræða verðhækkun aðkeyptrar þjónustu frá Deep Sea Lines til Asíu sem hafi numið 1.500 USD á hvern gám. Segja Samskip ástæðu verðhækkunarinnar koma fram í tölvupósti (S)forstö-útfl til (S)starfsm frá 10. desember 2012 og að hækkunin hafi gert það að verkum að Samskip hafi engan kost átt annan en að hækka verð á eigin þjónustu sem því nam.

14988. Hvað varðar viðbrögð viðskiptavina við hækkuninni þá byggja Samskip á því að það ætti ekki að koma á óvart að viðskiptavinir láti í sér heyra við þetta tilefni, enda um umtalsverða hækkun að ræða. Er Samskipum ekki ljóst hvernig þetta komi rannsóknarefni málsins við og segja atvikið ekki tengjast flutningum Eimskips eða Samskipa til og frá Íslandi heldur kostnaði á erlendum mörkuðum.

14989. Framangreindar athugasemdir Samskipa hrekja ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins. Þann 8. desember 2012 hittust lykilstjórnendur Eimskips og Samskipa, (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj, í árlegu matarboði (svokallað *„Sinterklaas feest"*). Í kafla 14.54.4 er rakið að strax í kjölfar samskiptanna hefði verið rætt um og lögð áhersla á verðhækkanir hjá báðum fyrirtækjum.

14990. Eimskip hefur viðurkennt að hafa á rannsóknartímabilinu átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Eimskip hefur jafnframt viðurkennt að fyrir hendi var ólögmæt markaðsskipting sem fólst í því að Eimskip og Samskip forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars.

14991. Samtímagögn sem rakin hafa verið í ákvörðun þessar sína að á grundvelli þessa samráðs höfðu Eimskip og Samskip ekki áhyggjur af samkeppni hvort frá hinu. Vissa um að helsti keppinauturinn myndi ekki reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum voru skapaðar kjöraðstæður til þess að ná árangri við hækkun á verði. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart einstökum mikilvægum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar. Með samskiptum Eimskips og Samskipa, m.a. á árinu 2012, dró eðli málsins samkvæmt verulega úr æskilegri óvissu og sjálfstæði Samskipa og Eimskips sem keppinauta.

Voru þessi samskipti til þess fallin að viðhalda markaðsskiptingunni og til þess að auðvelda undirbúning og framkvæmd hækkunar á verði, auk framkvæmdar á samráðinu í heild sinni. Í samtímagögnum er markaðsaðstæðum á þeim mörkuðum sem Eimskip og Samskip störfuðu á lýst af Eimskip sem *„voða kósý“* á árinu 2012. Eimskip og Samskip gátu hækkað verð *„og menn kyngja því“.* Eins og lýst var hér að framan var kominn upp viss órói í samráðinu að þessu leyti á árinu 2012 en eftir sem áður var það fyrir hendi á þessum tíma.

14992. Af samtímagögnum verður ráðið að Samskip og Eimskip tóku ákvarðanir um verðhækkanir án þess að óttast viðbrögð hvors annars. Hlutu fyrirtækin mikla gagnrýni viðskiptavina fyrir að hafa ekki hliðsjón af breyttu rekstrarumhverfi og aðstæðum viðskiptavinanna. Þessi gagnrýni hafði engin áhrif.

14993. Í framangreindu tilviki var um að ræða bein samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv, þ.e. forstjóra Samskipa og framkvæmastjóra hjá Eimskip, sem höfðu mikla aðkomu að verðákvörðunum fyrirtækjanna á þessum tíma. Strax daginn eftir, að kvöldi sunnudags, sendi (S)forstj á sjálfan sig tölvupóst til að minna sig á áherslur fyrir árið 2013. Ein af þeim áherslum var *„hækka verð“*. Snemma á mánudagsmorgni sendi (E)frkvstj-alþjsv tölvupóst innan Eimskips með heitinu *„Verðhækkanir“*. Verð var síðan hækkað hjá báðum fyrirtækjum í janúar og febrúar 2013.

14994. Endurspeglar þetta hvernig samfellt samráð fyrirtækjanna og ítrekuð samskipti lykilstjórnenda dró úr æskilegri óvissu og sjálfstæði Samskipa og Eimskips sem keppinauta og auðveldaði undirbúning og framkvæmd hækkunar á verði.

14995. Hvað áhrærir sjónarmið Samskipa um kostnað frá Deep Sea Lines þá hrófla þau ekki við niðurstöðu eftirlitsins. Jafnvel þó að fyrirtækið teldi sig verða fyrir hækkun kostnaðar þá var fyrirtækinu ólögmætt að eiga samráð við Eimskip sem gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð viðskiptavina. Sama hvort fyrirtækið taldi sig gera það vegna kostnaðar eða afkomukröfu aðaleiganda um *„Cash Cow“*, sbr. ummæli (S)aðaleig-stjform-SH þann 18. mars 2008, eða annarra þátta. Fyrirtækjunum bar að taka ákvarðanir með sjálfstæðum hætti upp á eigin spýtur. Öll samskipti keppinauta, sér í lagi á fákeppnismarkaði eins og flutningamarkaði, eru sérlega varhugaverð.

14996. Varðandi sjónarmið Samskipa um óánægju viðskiptavina þá er þeim hafnað. Slík samtímagögn um viðbrögð viðskiptavina hafa þýðingu í máli sem þessu. Samkeppniseftirlitinu er því fyllilega heimilt að horfa til hverra þeirra gagna við heildstætt mat á gögnum.

14997. Í kafla 14.54.5 er fjallað um fund Samskipa og Eimskips 18. desember 2012 kl. 14 og atvik í tengslum við hann.

14998. Í mgr. 427 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fullyrt að í kafla 14.54.5 í ákvörðun fjalli Samkeppniseftirlitið um ýmis samskipti án nokkurs samhengis, annars vegar samskipti innan Eimskips tengd vinnu við gjaldskrárbreytingar og hins vegar undirbúningsvinnu innan Samskipa vegna viðræðna við Eimskip um samning vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku ásamt tilvísun í fund forsvarsmanna fyrirtækjanna 18. desember 2012. Fullyrða Samskip að fyrirtækin hefðu aldrei rætt verðlagningu gagnvart viðskiptavinum á umræddum fundum þeirra eða nokkur önnur málefni sem fallið gætu undir 10. gr. samkeppnislaga.

14999. Fær þessi málflutningur Samskipa ekki staðist og er ekki í samræmi við gögn málsins. Málefnalegt er að rekja samskipti innan fyrirtækjanna og meta tengsl þeirra við fyrirliggjandi gögn um fundi og önnur samskipti milli stjórnenda þeirra á sama tíma. Það er vissulega rétt ábending fyrirtækjanna beggja að í samningum um flutninga til og frá Norður-Ameríku hefðu þau í meginatriðum haft gagnstæða hagsmuni, Eimskip sem seljandi þjónustunnar sem leitaði eftir verðhækkun og Samskip sem kaupandi sem vildi forðast verðhækkun. Samkvæmt gögnum málsins töldu bæði fyrirtækin sig hins vegar hafa hag af

samstarfinu og í því skyni að ná samkomulagi um niðurstöðu í samningum skiptust fyrirtækin á upplýsingum um verðlagningu gagnvart viðskiptavinum og höfðu auk þess með sér samráð um önnur málefni sem þau töldu sér hagfellt, t.d. um upptöku viðbótargjalda eða breytingu á þeim. Þannig ræddu fyrirtækin t.d. saman um það á árinu 2008 að allir viðskiptavinir Eimskips greiddu BAF í Norður-Ameríku flutningum. Þá ræddu fyrirtækin einnig um „*Neyðarsamkomulagið*" á slíkum fundunum.

15000. Í athugasemdum Samskipa um tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-Jóna og (S)starfsm-Jóna 19. desember 2012 og 2. janúar 2013 segir að rangt sé að (S)forstö-innfl1 hafi öðlast vitneskju um verðhækkun Eimskips á fundi fyrirtækjanna 18. desember 2012. Telja Samskip að af tölvupósti (S)forstö-innfl1 frá 18. desember sjáist að (S)forstö-innfl1 hafi verið að spyrja Jóna hvort þeir hafi fengið tilkynningu um hækkunina. Segja Samskip að (S)forstö-innfl1 hafi heyrt um verðhækkunina frá viðskiptavini og viljað fá staðfest hvort þetta væri rétt. Vísa Samskip einnig til tölvupósts (S)forstö-innfl1 til starfsmanns Samskipa í Svíþjóð frá 19. desember, þar sem (S)forstö-innfl1 spurði hvort viðkomandi starfsmaður hefði „*heard of any increase by Eimskip?*"

15001. Þá segja Samskip tímasetningu tilkynningar Eimskips vera dagsetta 12. desember 2012 eða sex dögum fyrir fund Samskipa og Eimskips. Segja Samskip gögn málsins vera skýr um að (S)forstö-innfl1 hafi ekki fengið upplýsingar um verðhækkunina á umræddum fundi með Eimskip og að jafnvel þótt upplýsingarnar hafi komið fram á fundinum sé ljóst að tilkynning hafði farið út viku áður til viðskiptavina.

15002. Samtímagögn sem rakin eru víða í ákvörðun sýna reglubundið og umfangsmikið samstarf og samskipti Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríkuflutninga allt rannsóknartímabilið. Fyrir utan samskipti starfsmanna fyrirtækjanna vegna daglegrar framkvæmdar samráðsins liggja fyrir gögn sem sýna að æðstu stjórnendur fyrirtækjanna áttu tíð samskipti vegna þessa. Árétta ber að samvinna í Evrópu- og Norður-Ameríku flutningum og samvinna tengd gámum féll beint undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið og er það því niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að öll samskipti því tengd hafi verið liður í framkvæmd á því. Þessi samskipti Eimskips og Samskipa drógu úr óvissu og sjálfstæði þeirra sem keppinauta m.a. varðandi verðlagningu til viðskiptavina. Styrktu þau framkvæmd samráðsins og til varð á markaðnum það ólögmæta ástand sem nefnt var í samtímagögnum „*friðurinn*".

15003. Þar að auki sýna samtímagögn að fyrirtækin ræddu annað og meira en samstarf sitt í Norður-Ameríku flutningum á umræddum fundum á rannsóknartímabilinu. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á að mjög miklu máli skiptir hverjir sátu fundi fyrirtækjanna sem haldnir voru í tengslum við framkvæmd á samstarfi þeirra í sjóflutningum. Voru þetta næstráðendur fyrirtækjanna (framkvæmdastjórar, þ.e. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl og síðar (E)frkvstj-sala/þj) sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum lykilatriðum í inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna. Einnig sátu yfirmenn innflutningsdeilda fyrirtækjanna fundina, (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1, sem tóku einnig ríkan þátt í verðákvörðunum á rannsóknartímabilinu, og eftir atvikum yfirmenn útflutningsdeilda þeirra. Þegar samráð varðandi breytingar á siglingakerfum stóð yfir sat framkvæmdastjóri rekstrarsviðs Eimskips ((E)frkvstj-flutnkerf) jafnframt þessa fundi. Á rannsóknartímabilinu var þannig um að ræða ítrekaða fundi milli lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa. Var um að ræða stjórnendur sem komu að hvers konar málefnum sem tengdust samkeppni í sjóflutningum.

15004. Í athugasemdum sínum, sbr. mgr. 430-441, gera Samskip ýmsar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samstarf Samskipa við Eimskip um flutninga til og frá Norður-Ameríku og fullyrða m.a. að aldrei hefði komið til umræðna milli fyrirtækjanna um að Samskip drægju úr óbeinum flutningum í gegnum Evrópu (TAS-flutningum) og flyttu meira beint með Eimskip. Af hálfu Samskipa hefði aldrei „*komið til álita að láta undan einhverjum þvingunum frá Eimskip um að láta af*" TAS-flutningum. Samskip hefðu í raun viljað draga sem mest úr flutningum með Eimskip og gögn málsins sýni að það magn sem Samskip hefðu flutt með Eimskip hefði farið minnkandi á rannsóknartímabilinu.

Samskipum hefði því verið alvara með orðum sínum að *„færa magn frá Eimskip yfir í TAS-flutnnga enda gat félagið ekki sætt sig við verðhækkanir Eimskips*" og að *„taka eins mikið og mögulegt* [væri] *í TAS*" og hefði í raun verið tilbúin í *„Total TAS*". Ekki hefði þó verið hægt að sinna flutningi búslóða og hættulegs varnings með þeirri leið og því hefði samstarfi við Eimskip verið haldið áfram.

15005. Samkeppniseftirlitið bendir á að enda þótt hagsmunir og sjónarmið Eimskips og Samskipa í samningaviðræðum um samninga fyrirtækjanna um sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku hefðu a.m.k. að hluta verið andstæðir breytti það ekki því að bæði fyrirtækin höfðu hagsmuni af og sóttust eftir að viðhalda þessu samstarfi og af gögnum málsins er augljóst að þau ræddu stöðugt m.a. um umfang þessa samstarfs og skuldbindingar um flutningsmagn. Er því fráleitt að halda því fram að það hafi aldrei komið til umræðu milli fyrirtækjanna sem (E)forstj lagði fyrir undirmenn sína að Samskip flyttu meira magn með Eimskip og drægju þar með úr TAS-flutningum. Vísast t.a.m. til umfjöllunar um tölvupóst (S)frkvstj-N-Am frá 15. október 2008 um að Samskip í Norður-Ameríku hafi *„stefnt allri frakt á Eimskip*".

15006. Eins og fram hefur komið lýsti (S)forstö-innfl1 því yfir í tölvupósti til (S)frkvstj-N-Am 19. desember 2012 að Samskip ættu að skoða alvarlega hvort fyrirtækið ætti í framhaldinu að leggja meiri áherslu á að flytja vörur Trans-Atlantic gegnum Evrópu til Íslands, og þá í stað þess að nýta sér flutninga með Eimskip beint milli Íslands og Norður-Ameríku. Ekki er dregið í efa að Samskipum hafi verið full alvara með því að skoða þennan möguleika, t.d. vegna þess að fyrirtækinu hefði þótt Eimskip krefjast óeðlilega mikillar verðhækkunar. Í þessu sambandi skal einnig hafa í huga að á þessum tíma, í lok árs 2012, tók að gæta nokkurs óróa eða óstöðugleika í samráði Eimskips og Samskipa. Kann þetta að skýra aukinn áhuga Samskipa á að skoða umræddan möguleika. Hvað sem þessu líður sýna afhent og afrituð gögn að þrátt fyrir framangreindar hugleiðingar (S)forstö-innfl1 þá héldu fyrirtækin áfram framkvæmd á samráði við Eimskip í sjóflutningum a.m.k. út árið 2013, þ. á m. í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku.[6673] Gögn málsins sýna einnig að þrátt fyrir þessi ummæli (S)forstö-innfl1 um TA-flutninga Samskipa frá Norður-Ameríku, þá héldu samskipti Eimskips og Samskipa áfram og var unnið að framkvæmd verðhækkana hjá báðum fyrirtækjunum.

15007. Um vilja Samskipa til að halda áfram samstarfi við Eimskip varðandi Norður-Ameríku má t.d. vísa í tölvupóst stjórnenda fyrirtækjunum í lok ársins 2012. Þann 28. desember 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölud (afrit til (S)frkvstj-millilandasv2 og (S)forstö-útfl) með heitinu *„USA samningur*". Í honum sagði:

„Sælir og gleðilega hátíð,

Við höfum ekkert heyrt frá ykkur eftir fundinn okkar um USA samninginn. Nú er samningurinn að renna út um áramótin og útséð er með að við gerum ekki nýjan samning á þessu ári. Er þá ekki nauðsynlegt að framlengja núgildandi samning um 1-2 mánuði til að allt sé nú löglegt gangvart FMC þegar næsta skip verður lestað í Norfolk, þ.e. ef verkfallið leysist. Heyrumst svo strax eftir áramót og höldum áfram með samninginn. Hafið það gott yfir áramótin."[6674]

15008. (E)forstö-sölud svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 síðar sama dag og sagði að Eimskip myndi framlengja samning fyrirtækjanna út janúar 2013.[6675]

[6673] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016. Viðauki 5. Afhent gögn frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. *„Viðskipti við Samskip*". Sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips með athugasemdum, dags. 08.03.2017. Afhent gögn Eimskips. Afhent 28.04.2017, mappa 2.
[6674] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.1044527.
[6675] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. [...] Doc. ID. 0.7.33.639548.

15009. Í kafla 14.54.7 er fjallað um aðgerðir dótturfélaga Samskipa og Eimskips, Jóna og TVG á árinu 2012 og samskipti og tengsl (S)frkvstj-Jóna, framkvæmdastjóra Jóna, við lykilstjórnendur hjá Eimskip.

15010. Í mgr. 445-446 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um um verðhækkanir Jóna og TVG í janúar 2012. Byggja Samskip á því að umræddar verðhækkanir hafi engin tengsl við rannsóknarefni málsins. Þá mótmæla Samskip því að í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna til viðskiptavinar frá 11. janúar 2012 „*kristallist*" hvernig samráð fyrirtækjanna hafi náð til flutningsmiðlana. Ítreka Samskip að Jónar séu sjálfstæður flutningsaðili sem kaupi alla sína þjónustu af Samskipum og öðrum flutningafyrirtækjum. Langstærstur hluti flutninganna hafi verið keyptur af Samskipum. Hækkanir Samskipa hafi því náð til Jóna, líkt og annarra viðskiptavina, og því verið kostnaður sem Jónar höfðu engin áhrif á. Því hafi Jónar orðið að hækka gjaldskrá sínar til þess að halda í við eigin hækkanir á kostnaði. Segja Samskip að Jónar hafi enga vitneskju haft um verðhækkanir TVG, enda hafi Jónar ekki átt í viðskiptum við TVG. (S)frkvstj-Jóna hafi hins vegar haft fulla vitneskju um væntanlega hækkun Samskipa.

15011. Þessar skýringar fá ekki breytt niðurstöðu um að háttsemi Samskipa fór gegn ákvæði 10. gr. samkeppnislaga. Umræddar verðhækkanir varða mál þetta og athugasemdum Samskipa þar að lútandi hafnað. Samskip sjálf hafa skýrt frá því að Jónar hafi starfað sem „*söludeild*" móðurfélagsins (Samskipa), sbr. bréf Samskipa 10. apríl 2015. Umrædd atvik sýna hvernig samráð Samskipa og Eimskips á flutningamarkaði gat náð til flutningsmiðlana fyrirtækjanna.

15012. Í mgr. 447 í athugasemdum Samskipa við AII segir um samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna 26. janúar 2012, í júlí 2012, 30. ágúst 2012, 3. september 2012 og 7. desember 2012 að um hafi verið að ræða tilraun Jóna til að leita verða og leiðréttinga á reikningum vegna flutninga tengdum kvikmyndaverkefnum í Norður-Ameríku. Um hafi verið að ræða eðlileg viðskipti flutningsmiðlunarinnar við flutningsaðila. Þá segja Samskip engin tengsl vera á milli samskipta (E)frkvstj-TVG til undirmanna 4. og 5. júlí 2012 og samskipta (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna sama dag.

15013. Í mgr. 450 í athugasemdum Samskipa við AII segir um matarboð (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv 8. desember 2012 og fund Eimskips og Samskipa 18. desember 2012 að það hafi ekki tengsl við atvik málsins. Þá byggja Samskip á því að fundur Eimskips og Samskipa hafi ekki tengst almennum gjaldskrárbreytingum Eimskips og Samskipa.

15014. Samskip segja Samkeppniseftirlitið staðhæfa ranglega að samráð Eimskips og Samskipa hafi náð yfir flutningsmiðlanir fyrirtækjanna. Þannig sé röng staðhæfing um samráð móðurfélaganna talin réttlæta samráð dótturfélaga. Segja Samskip það virðast byggt á tilvísun til þess að dótturfélögin hafi með vísan til hækkana móðurfélaganna náð fram hækkun gagnvart sínum viðskiptavinum. Samskip segja að ljóst sé að dótturfélögin hafi þurft að kaupa þjónustu af skipafélögunum, einkum móðurfélögunum. Ef kostnaður af flutningunum hækkaði leiddi það til þess að dótturfélögin hafi þurft að hækka eigin gjaldskrár enda um beinan útlagðan kostnað að ræða. Telja Samskip þetta ekki gefa samráð til kynna.

15015. Í kafla 14.54.7 er það rakið hvernig samráð Eimskips og Samskipa gat náð yfir þann hluta starfsemi þeirra sem tók til flutningsmiðlana. Með vísan til hækkana móðurfélaganna náðu TVG og Jónar fram hækkunum gagnvart sínum viðskiptavinum. Þá vísast til umfjöllunar í kafla 14.7.8 þar sem rakin eru gögn sem sýna að (S)frkvstj-Jóna var óánægður með lágt verð TVG og greip til aðgerða til þess að stuðla að því að Eimskip myndi sjá til þess að TVG hækkaði verð. Þar er því einnig lýst að samtímagögn sýni að (E)frkvstj-sala/þj, sem (S)frkvstj-Jóna átti í ítrekuðum samskiptum við, gerði á árinu 2010 athugasemdir við lágt verð TVG gagnvart tilteknum viðskiptavini. Sagði (E)frkvstj-sala/þj að þessi verðlagning væri ekki í samræmi við það sem um hefði verið talað. Gögn sem rakin eru í kafla 14.54.7 gefa síðan til kynna að tilraunir (S)frkvstj-Jóna til að fá TVG til hækka verð hafi borið vissan árangur, sbr. áherslur (E)frkvstj-TVG á hækkun verðs í kjölfar samskipta (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna.

Aðgerðir þessar, sem miðuðu að því að fá TVG til að hækka verð, voru liður í samráði Eimskips og Samskipa.

26.55. Um samráð tengt olíugjaldi (BAF/FAF)

15016. Í mgr. 1259 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að fyrirtækið hafi átt í samráði við Eimskip í tengslum við innheimtu á BAF-gjaldi.[6676] Í tilefni af umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um innheimtu BAF-gjalds hér á landi og erlendis og því að gjaldið hafi verið hærra hér á landi benda Samskip á að margt hafi verið ólíkt með íslenska flutningamarkaðnum og erlendum flutningamörkuðum. Í því sambandi er bent á að skip sem sinni flutningum til og frá Íslandi séu lítil í samanburði við skip sem sinna öðrum markaðssvæðum. Þá sé vegalengdin löng í samanburði við margar flutningaleiðir innan Evrópu. Sé magn og vegalengd sett í samhengi komi í ljós að olíukostnaður skipsins sé hærri en almennt innan Evrópu vegna vegalengdarinnar til Íslands og dreifist á mun færri gáma en á öðrum mörkuðum. BAF-gjald eigi að endurspegla olíukostnað við flutninga. Þar sem hár olíukostnaður dreifist á fáa gáma sé eðlilegt að BAF-gjald á hverja gámaeiningu sé hærra á íslenskum flutningamarkaði en á öðrum flutningamörkuðum. Samskip vísar einnig til þess að flutningamarkaðar hér á landi og erlendis hafi verið ólíkir að því leyti að flutningamarkaðurinn hér sé fákeppnismarkaður. Verði að horfa til þessa við samanburðinn. Að mati Samskipa þurfi að meta háttsemi fyrirtækisins hér á landi óháð aðstæðum á öðrum mörkuðum.

15017. Í mgr. 1267 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er útreikningur á BAF-gjaldi útskýrður. Kveðast Samskip hafa notað sömu formúlu við útreikning á BAF-gjaldi á öllu rannsóknartímabilinu. Í því sambandi vísar fyrirtækið til upplýsinga sem voru afhentar Samkeppniseftirlitinu 24. nóvember 2017. Hafna Samskip því að hafa beitt blekkingum við útreikning á BAF-gjaldi og innheimtu þess. Útreikningar hafi aftur á móti ekki verið gefnir út opinberlega enda sé fyrirtækinu það óskylt. Þá gera Samskip athugasemdir við að Samkeppniseftirlitið leggi ekki fram gögn sem sýni að fyrirtækið hafi innheimt gjald sem hafi ekki verið í samræmi við sveiflur á olíuverði.

15018. Af þessu tilefni skal tekið fram að ákvörðun Samkeppniseftirlitsins er ekki reist á því að BAF-gjald sé ávallt hið sama hjá þeim skipafélögum sem annast farmflutninga á sömu leiðum. Í samtímagögnum sem Samkeppniseftirlitið hefur aflað kemur aftur á móti fram að stjórnendur Samskipa og Eimskips hittust á fundum þar sem þeir ræddu álagningu gjaldsins, miðluðu upplýsingum um það sín á milli, samræmdu álagningu þess í Norður-Ameríku flutningum og settu sér þá stefnu að allir viðskiptamenn fyrirtækjanna skyldu greiða gjaldið. Í samræmi við þetta litu fyrirtækin á gjaldið sem hluta af tekjuöflun sinni en ekki eingöngu til þess að draga úr eða koma í veg fyrir þá áhættu sem fylgdi sveiflum í eldsneytisverði. Afleiðingin af þessu samráði fyrirtækjanna varð síðan sú að BAF-gjald var óvenjulega hátt hér á landi, meiri segja það hátt að stór erlend skipafélög sem nýttu sér þjónustu fyrirtækjanna kvörtuðu yfir því að gjaldið væri allt að tuttugufalt hærra en það sem þekktist á markaðnum. Var þetta afleiðingin af samráði fyrirtækjanna. Verður þetta til dæmis ráðið af samtímagögnum Samskipa um þá *„framlegð*" sem fyrirtækið hafði af BAF-gjaldi.

15019. Í kafla 13 í ákvörðun þessari er því lýst að stjórnendur fyrirtækjanna sem báru ábyrgð á verðlagningu sjóflutninga áttu í tíðum samskiptum á síðari hluta ársins 2008 og tóku þau meðal annars til álagningar BAF-gjalds, sbr. kafla 8.15.7.2, 8.16.6 og 10.5.1. Það samráð sem átti sér stað gerði fyrirtækjunum því kleift að nota BAF-gjald til að halda uppi eða hækka verð til viðskiptavina.

15020. Í kafla 8.16.6.1 er fjallað um forsendur Samskipa að baki útreikningi á gjaldinu og vísast til þeirrar umfjöllunar. Ljóst er að staðhæfing Samskipa um óbreytta útreikninga á BAF-gjaldi á

[6676] Sbr. einnig athugasemdir í mgr. 61 og áfram í bréfi Samskipa frá 13.01.2021. Sjónarmiðum Samskipa um BAF-gjald er einnig svarað í m.a. köflum 25.2 og 25.22.4.

rannsóknartímabilinu er ekki rétt hvað varðar gjaldið fyrir Norður-Ameríku flutninga. Eins og rakið er í kafla 8.15.7.2 samræmdu Samskip og Eimskip BAF-gjald vegna þeirra flutninga í kjölfar fundar stjórnenda fyrirtækjanna 14. ágúst 2008. Hafði samræmingin í för með sér að samkeppni á markaði var raskað og hafði þau áhrif að Eimskip ákvað í kjölfarið að gera breytingar á útreikningi BAF-gjalds vegna Norður-Ameríku flutninga. Vegna samræmingar fyrirtækjanna á gjaldinu leiddi þessi breyting ekki aðeins til hærra BAF-gjalds Eimskips heldur einnig hærra BAF-gjalds Samskipa. Í þessu sambandi er rétt að hafa það í huga að ákvörðun Eimskips um að breyta útreikningi á BAF-gjaldi var tekin með það að markmiði að hækka það og var ótengd þeirri þróun sem átti sér stað á heimsmarkaðsverði olíu.

15021. Við mat á háttsemi fyrirtækjanna breytir engu þótt Samskip hafi haldið útreikningi á BAF-gjaldi í Evrópuflutningum óbreyttum á rannsóknartímabilinu. Sem fyrr segir settu fyrirtækin sér þá stefnu að fyrirtækin að allir viðskiptavinir þeirra skyldu greiða gjaldið („*allir greiða BAF og önnur þjónustugjöld*"), og þar með að auka tekjur og eftir atvikum framlegð fyrirtækjanna af gjaldtökunni. Í þessu sambandi er einnig vakin athygli á þeim samtímagögnum Samskipa þar sem rætt er um að verja gjaldið fyrir lækkunum, sbr. umfjöllun um t.d. tölvupóst (S)forstj frá 30. desember 2018 og umfjöllun í kafla 10.5.2.

15022. Við mat á háttsemi fyrirtækjanna vekur athygli að í þeim samtímagögnum sem snúa að BAF-gjaldi er hvergi að greina ótta stjórnenda um viðbrögð keppinautarins við verðhækkunum tengdum því. Endurspegla þessi gögn hvernig hin ólögmætu samskipti stjórnendanna höfðu dregið úr æskilegri óvissu milli fyrirtækjanna. Stoðar því ekki fyrir Samskip að vísa til þess að fyrirtækin hafi starfað á fákeppnismarkaði.

15023. Samráð fyrirtækjanna að þessu leyti endurspeglast í ólíkri umfjöllun í rekstraráætlunum innflutningsdeildar Samskipa á rannsóknartímabilinu. Á grundvelli samráðsins treysti fyrirtækið sér til að ganga út frá því að hækka verð og að „*allir*" viðskiptavinir myndu greiða BAF-gjald. Þegar það dró aftur á móti úr samráðinu árið 2013 var í rekstraráætlun fyrir það ár slegið af og miðað við að „*flestir*" viðskiptavinir myndu greiða BAF-gjald, sbr. umfjöllun í kafla 14.55.

15024. Í athugasemdum Samskipa er ekki rökstutt að ákvarðanir um BAF-gjald hafi byggst á því að eldsneytiskostnaður fyrirtækisins hafi almennt verið hærri en annarra skipafélaga vegna vegalengdar og fjölda gáma. Hvað sem því líður myndi slíkur rökstuðningur ekki breyta niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samráð fyrirtækjanna.

15025. Samhengisins vegna skal þó áréttað að Maersk, eitt stærsta skipafélag heims, kvartaði 17. nóvember 2009 við Samskip og Eimskip yfir óheyrilega háu verði í flutningum til Íslands og tiltók að BAF-gjald Samskipa væri „*extremely high and […] not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!)*." Ætla má að svo stórt alþjóðlegt skipafélag hafi áttað sig vel á eldsneytiskostnaði fyrirtækjanna en engu að síður talið tilefni til að benda á að BAF-gjald væri allt að tuttugufalt hærra hér á landi en annars staðar, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.6.3. Hið sama gerði Norske Skog, sem var viðskiptavinur Samskipa, sem óskaði eftir tilboði fyrirtækisins í flutninga milli Noregs og Íslands. Eftir að hafa fengið tilboð frá Samskipum sendi yfirmaður útflutnings hjá Norske Skog („*overseas shipping manager*") tölvupóst 27. október 2008 þar sem hann kvaðst hafa borið BAF-gjald Samskipa saman við BAF-gjald annarra skipafélaga og taldi það ansi hátt: „*Now that I have reviewed all markets and prices, I would like to point out, that the BAF for Iceland is quite high compared to other markets*.", sbr. umfjöllun í kafla 8.16.6.3.

15026. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip forðuðust það eins og heitan eldinn að veita viðskiptavinum sínum upplýsingar um útreikning BAF-gjalds þegar eftir því var óskað. Stoðar ekki fyrir Samskip að vísa til þess að fyrirtækinu hafi ekki verið skylt að afhenda viðskiptavinum sínum útreikningana. Ef athugasemdir Samskipa eiga við rök að styðjast um að gjaldið hafi fylgt þróun á olíuverði er því ósvarað hvers vegna ekki mátti sýna viðskiptavinum útreikninga á því, sbr. t.d. fyrirspurn starfsmanns Samskipa

til (S)frkvstj-millilandasv um útreikning BAF-gjaldi þann 10. desember 2008: *„Þessa „leyni-formúlu" höfum við nokkurn tíma gefið hana upp?"*. (S)frkvstj-millilandasv svaraði skýrt: *„Nei"*, sbr. umfjöllun í kafla 11.18.5. Samtímagögn Eimskips sýna sömu viðbrögð við kvörtunum og umleitan viðskiptavina um skýringar á hækkunum og útreikningi Eimskips á BAF-gjaldinu. Þannig var markvisst unnið gegn því að upplýsa viðskiptavini Eimskips um útreikninga á gjaldinu og því ranglega haldið fram gagnvart viðskiptavinum að útreikningur á því væri *„algörlega fræðilegur, þ.e. reikniformúla sem byggir á olíuverði LS380 á Rotterdam markaði hverju sinni"*, sbr. t.d. tölvupóst (E)forstö-innfl til Múrbúðarinnar 14. ágúst 2008 og tölvupóst (E)forstö-flutnstý til (E)forstj 4. apríl 2013, sbr. umfjöllun í köflum 8.15.7 og 8.16.6.

15027. Í mgr. 794 í athugasemdum Samskipa við AI segir að fyrirtækið hafi uppfært olíugjald (BAF) mánaðarlega út frá *„eigin reikniformúlu sem tók mið af heimsmarkaðsverði á olíu miðað við undanfarandi mánuð hverju sinni."* Samkvæmt þessu sé það af og frá að Samskip hafi stuðst við útreikninga Eimskips á BAF. Umrætt gjald hafi, eins og önnur gjöld, verið hluti *„af heildarverði þjónustunnar"*. Auk þess hafi BAF lotið sömu lögmálum og önnur gjöld, þ.e. verið umsemjanlegt *„upp að vissu marki"*.

15028. Þessar skýringar Samskipa eru ekki í samræmi við fyrri skýringar fyrirtækisins sem voru settar fram við rannsókn þessa máls. Í bréfi Samskipa dags. 24. nóvember 2017, þar sem veittar voru upplýsingar á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga, segja Samskip þannig eftirfarandi: *„Hvað varðar BAF í áætlunarsiglingum á milli Íslands og Norður-Ameríku þá liggur fyrir að gjaldið sem tilgreint var á heimasíðu* [Samskipa] *réðst alfarið af því gjaldi sem tilgreint var af hálfu Eimskips á hverjum tíma"*.

15029. Framangreind upplýsingagjöf Samskipa, um samræmingu á BAF gjaldi Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga, er í samræmi við samtímagögn. Áðurnefndar eftiráskýringar Samskipa í athugasemdunum, sbr. mgr. 794, sem lúta að því að fyrirtækið hafi uppfært sjálft mánaðarlega BAF eftir eigin reikningsformúlu, eru að þessu leyti haldlausar. Þá hagga athugasemdir Samskipa um að gjaldið hafi verið upp að vissu marki umsemjanlegt ekki niðurstöðu málsins, enda tók t.d. samráð við Eimskip til þess að fyrirtækin myndu fjölga þeim viðskiptavinum sem greiddu BAF gjald.

15030. Atvik tengd álagningu á BAF-gjaldi eru aðeins ein af mörgum birtingarmyndum samráðs fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Samráðið gerði fyrirtækjunum kleift að hækka verð til viðskiptavina sinna meðal annars með því að hækka þjónustugjöld og taka upp ný gjöld, sbr. umfjöllun um verðhækkanir á brotatímabilinu í köflum 11.21 og 12.2.6. Samtímagögn sýna að verðhækkunaraðgerðir í samráðinu gátu verið í hvaða formi sem er, sbr. einnig umfjöllun um tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-MCL 11. nóvember 2008. Í tölvupóstinum bendir á (S)forstj á það að efnahagsörðuleikarnir á þessum tíma muni almennt leiða til minni kostnaðar, aukinnar samkeppni og lægra verðs á flutningum. Á Íslandi gefi *„takmörkuð"* samkeppni (*„limited competition"*) á milli skipafélaganna aftur á móti færi á verðhækkunum og margskonar aukinni gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Þótt þessi tölvupóstur feli sem slíkur ekki í sér sönnun um samráð Samskipa og Eimskips setja samtímagögn fyrirtækjanna, sem staðfesta mikil og endurtekin samskipti stjórnenda og starfsmanna, tölvupóstinn í allt annað ljós. Íslenska leiðin sem (S)forstj lýsti í tölvupóstinum fól því í raun í sér að fyrirtækin hefðu samstarf sín á milli þegar nauðsynlegt væri að bregðast við áskorunum á markaði og verð til viðskiptavina hækkað, og nefndi (S)forstj í því samhengi meðal annars BAF-gjald, sbr. umfjöllun í kafla 10.4.5.

15031. Við mat á háttsemi Samskipa er í samræmi við sönnunarreglur samkeppnisréttar horft til framangreindra samtímagagna. Við mat á háttsemi Samskipa hefur það þýðingu að á rannsóknartímabilinu ákváðu stjórnendur fyrirtækisins óhikað að hækka BAF-gjald, að allir viðskiptavinir fyrirtækisins, óháð stærð og mikilvægi þeirra, skyldu greiða það og að ekki skyldi veittur afsláttur af því. Í samtímagögnum Samskipa er hvergi að greina ótta meðal stjórnenda Samskipa við viðbrögð Eimskips vegna slíkra ákvarðana. Skipti þá engu hvort um var að ræða ákvarðanir um að allir viðskiptavinir fyrirtækisins skyldu greiða BAF-

gjald, að gjaldið skyldið hækkað eða að það skyldi hækkað umfram þær breytingar sem urðu á eldsneytisverði. Í samtímagögnum er heldur ekki að greina neinn ótta meðal stjórnenda fyrirtækisins þótt viðskiptavinir þess bentu á hversu hátt gjaldið væri og að það tæki ekki breytingum í samræmi við þróun eldsneytisverðs.

15032. Í mgr. 1299 í athugasemdum Samskipa við AI segir um tölvupóst (S)forstj 2. janúar 2009 að (S)forstj hafi á umræddum tíma talið rökrétt og eðlilegt að kanna endurskoðun á BAF-formúlu. Samskiptin hafi í alla staði verið eðlileg og sýni að stjórnendur Samskipa hafi öllum stundum horft til þess sem var að gerast á mörkuðum. Kveða Samskip samskiptin sýna að athugun Samskipa hafi verið án tengsla við Eimskip. Samkeppniseftirlitið kjósi aftur á móti að vísa til þess að Eimskip hafi breytt um formúlu fyrir útreikning á BAF-gjaldi nokkrum mánuðum áður. Kveða Samskip vandséð hvaða þýðingu það hafi í þessu sambandi, aðra en að sýna að Samskip hafi ekki átt í neinu samstarfi eða samráði um þetta efni.[6677]

15033. Af þessu tilefni skal tekið fram að fjallað er um umræddan tölvupóst (S)forstj í köflum 10.6.4 og 14.55. Eins og þar kemur fram tók ákvörðun Eimskips til útreiknings á BAF-gjaldi í Norður-Ameríku flutningum á meðan tölvupóstur (S)forstj varðaði útreikning á BAF-gjald í Evrópu flutningum. Hvorki í tölvupósti (S)forstj né öðrum samtímagögnum er unnt að greina efasemdir hjá stjórnendum Samskipa um samkeppnisleg viðbrögð Eimskips ef gjaldið yrði hækkað. Samræmist það öðrum samtímagögnum um að fyrirtækin hafi verið búin að draga úr óvissu sín á milli og því enginn ótti til staðar um viðbrögð keppinautarins. Voru tíð samskipti stjórnenda fyrirtækjanna og sú samræming sem fyrirtækin höfðu gert á BAF-gjaldi í Norður-Ameríku flutningum vitaskuld til þess fallin að draga úr allri óvissu á meðal þeirra við verðákvarðanir, líkt og þá sem (S)forstj velti vöngum yfir.

15034. Af gögnum Samskipa má sjá að samdráttur í magni þyddi minni framlegð fyrir fyrirtækið af BAF-gjaldi, sbr. tölvupóst (S)forstj til(S)stjórnarm-fjármstj28. október 2008 og umfjöllun í kafla 10.4.2. Ummæli (S)forstj 2. janúar 2009 um að breyta formúlu gjaldsins lutu því að því að finna leiðir til að hækka BAF-gjaldið og þar með verð til viðskiptavinanna.

15035. Í mgr. 1300-1302 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Safari í janúar 2009. Kveða Samskip tilgang tölvupósts (S)frkvstj-Safari til (S)forstj hafa verið að ná fram lækkun á verðum en Safari sé flutningsmiðlunarfyrirtæki. Hagsmunir (S)frkvstj-Safari hafi falist í að kaupa þjónustu Samskipa á sem lægstu verði eða selja hana á hærra verði til viðskiptavina sinna. Ekki sé hægt að leggja þann skilning í svar (S)forstj um samræmt BAF-gjald („*more or less in line on the baf with Eimskip*“) að Samskip og Eimskip hafi átt í ólögmætu samráði um gjaldið. Reyndin hafi verið sú að Samskip hafi fylgt verðlagningu leiðandi aðila á markaðnum. Árétta Samskip að upplýsingar um BAF-gjöld einstakra fyrirtækja séu opinberar og birtar á heimasíðum fyrirtækjanna.

15036. Fjallað er um umrædd tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Safari frá janúar 2009 í köflum 10.6.4 og 14.55. Ekki er fallist á að það hafi þýðingu hver tilgangur ábendingar (S)frkvstj-Safari til (S)forstj um takmarkaða lækkun Samskipa á BAF-gjaldi, þrátt fyrir lækkað olíuverð, hafi verið. Ábendingin sýnir samanburð á þróun BAF-gjalds hjá Samskipum og samkeppnisaðila fyrirtækisins í Færeyjum, Smyril Line, og lýsir upplifun (S)frkvstj-Safari, sem var framkvæmdastjóri flutningsmiðlunarinnar Safari, af ergelsi viðskiptavina Safari vegna takmarkaðra lækkana á BAF-gjaldi þrátt fyrir lækkun olíuverðs. Jafnvel þó tilgangur ábendingar (S)frkvstj-Safari hafi verið að ná fram lægri verðum breytir það ekki gildi tölvupóstsins að þessu leyti.

15037. Þá ber að hafa í huga að samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Safari áttu sér stað aðeins nokkrum mánuðum eftir upphaf samráð Samskipa og Eimskips hér á landi, sbr. umfjöllun um atvik vegna samráðs um

[6677] Samskip fjallar einnig um gagnið í mgr. 1501-1502 í athugasemdum við AI.

álagningu BAF-gjalds í ágúst 2008 í kafla 8.15.7. Ummæli (S)forstj um að BAF-gjald Samskipa færi eftir BAF-gjaldi Eimskips verður að skoða í því ljósi.

15038. Í mgr. 1305 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 2. apríl 2009. Furða Samskip sig á þeirri ályktun að undrun (S)forstö-innfl1 á tilboði Eimskips um afslátt af BAF-gjaldi til Vífilfells bendi til samkomulags við keppinaut um gjaldið. Eins og málið horfi við Samskipum þá staðfesti tölvupósturinn einfaldlega þá staðreynd að virk samkeppni hafi verið á markaðnum. Segja Samskip (S)forstö-innfl1 hafa fengið upplýsingar um tilboðið frá tengiliði sínum hjá Vífilfelli, sem hafi verið í samskiptum við Samskip. Með tilboði Eimskips hafi verið ljóst að Eimskip hafi verið tilbúið að leggja allt í sölurnar til að ná viðskiptunum af Samskipum. Í tölvupóstinum sé ekki lýst neinni undrun og segja Samskip þá lýsingu einungis til marks um *„huglæga afstöðu Samkeppniseftirlitsins*". Fátt sé eðlilegra en að (S)forstö-innfl1 láti samstarfsmenn sína vita strax af markaðsatlögum helsta keppinautarins gagnvart viðskiptamönnum Samskipa. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins fari þvert gegni efni samskiptanna og séu fullkomlega tilhæfulausar.

15039. Af þessu tilefni vísast til umfjöllunar um þessi tölvupóstsamskipti í köflum 14.55 og 14.3. Þar er fjallað um þann þátt í samráði Samskipa og Eimskips sem laut að því að allir viðskiptavinir fyrirtækjanna ættu að greiða BAF-gjald. Óháð þeim upplýsingunum sem (S)forstö-innfl1 vísaði til liggur fyrir að Eimskip ákvað að fylgja þeirri stefnu fyrirtækjanna að allir viðskiptavinir skyldu greiða BAF-gjald. Endurspeglaðist það í tilboði fyrirtækisins til Vífilfells. Staðfesta þessi samskipti því að stjórnendur Samskipa og Eimskips héldu fast við þessa stefnu og að fyrirtækin forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars.

15040. Í mgr. 1465 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst (S)forstj til (S)forstö-innfl1 17. september 2009 þar sem hann lagði áherslu á að *„allir [skyldu] greiða BAF og önnur þjónustugjöld*". Segja Samskip að í tölvupóstinum hafi eingöngu falist fyrirmæli varðandi framsetningu verðtilboða til viðskiptavina, þ.e. að einstakir gjaldlyklar séu sundurliðaðir til viðskiptavinarins, til þess að hann sjái samsetningu heildarverðsins. Slíkt hafi tíðkast í útflutningi um nokkurt skeið og reynst vel. Þannig hafi (S)forstj vísað til þess að þótt reikningar séu með mörgum tekjupóstum þá skíni einfaldleikinn í gegn.

15041. Fjallað er um umræddan tölvupóst (S)forstj til (S)forstö-innfl1 17. september 2009 í köflum 10.5.2 og 14.55. Vísast til þeirrar umfjöllunar. Með hliðsjón af efni tölvupóstsins og öðrum samtímagögnum er skýring Samskipa á efni tölvupóstsins afar ótrúverðug. Þessi skýring er í andstöðu við samtímagögn um þá sameiginlegu stefnu Samskipa og Eimskips, sem styðst við fjölmörg samtímagögn, að allir viðskiptavinir fyrirtækjanna skyldu greiða BAF-gjald. Með þessu var verið að viðhalda eða hækka verð til viðskiptavina. Af tölvupósti (S)forstj má sjá hann fjalla um hvernig gera ætti kerfi og starfsmenn Samskipa betur í stakk búna til þess að tryggja að hækkanir myndu skila sér út til viðskiptavina. Liður í því var að tryggja að verðstefna og gjaldskrár fyrirtækisins væru skýrar fyrir undirmenn, þ. á m. sú stefna að *„allir greiða BAF og önnur þjónustugjöld*".

15042. Við mat á tölvupósti (S)forstj ber að líta í fyrsta lagi til fundar lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips þann 4. desember 2008, en líkt og fram hefur komið bendir tölvupóstur (S)forstö-innfl1 frá 10. desember 2008 til þess að Eimskip hafi veitt Samskipum þær upplýsingar á fundinum að allir viðskiptavinir fyrirtækisins greiddu BAF-gjald. Í desember 2008 var verkefnið *„BAF a alla samninga*" á verkefnalista (E)forstj, sbr. kafla 10.5.2.

15043. Í þeirri rekstraráætlun sem (S)forstj og (S)forstö-innfl1 voru að vinna að á þessum tíma kom fram um BAF innheimtu fyrirtækisins að gjaldið myndi breytast *„í samræmi við magn og spá um breytingu á olíuverði árið 2010*", sbr. umfjöllun í kafla 14.55. Gert var ráð fyrir töluverðri hækkun á olíuverði í samanburði við árið 2009. Síðan segir í áætluninni: *„Heildartekjur af BAF eru áætlaðar 3.519.967 EUR. Til samanburðar þá er heildar olíukostnaður sem rukkaður er á innflutningsdeild gegnum skiparekstrardeild 2.500.743 EUR og því er framlegð af olíu 1.019.224 EUR.*" M.ö.o. ráðgerðu Samskip

töluverða hækkun á olíuverði á árinu 2010 en á sama tíma treysti fyrirtækið sér til að áætla verulega framlegð af álagningu gjaldsins í innflutningi fyrir sama ár. Í sömu áætlun má auk þess sjá dreifingu tekna og þar átti hlutfall BAF tekna af heildartekjum fyrirtækisins að aukast á milli áranna 2009 og 2010 (úr 8% í 14%).[6678] Tekjur Eimskips af BAF-gjaldi voru sömuleiðis þýðingarmiklar en í áætlun Eimskips í innflutningi fyrir árið 2010 var ráðgert að þær yrðu 9% af heildartekjum.[6679] Styður þetta ályktun um ummæli (S)forstj 17. september 2009 um að „*allir*" greiði BAF-gjald hafi tekið til þess að auka tekjur og fjölga viðskiptavinum (hækka verð til þeirra) sem greiddu fullt BAF-gjald. Fjölgun viðskiptavina sem greiddu fullt olíugjald og aukin framlegð af þeim sökum hefur ekkert með þróun heimsmarkaðsverðs á olíu að gera, líkt og meginsjónarmið Samskipa byggja á.

15044. Þá skiptir og máli að horfa til þess að þessar verðhækkanir og áhersla á að allir greiði BAF-gjald var síðan að finna í rekstraráætlunum Samskipa í kjölfarið, sbr. kafla 14.32 („*Lögð verður áhersla á það að allir viðskiptavinir greiði fullt verð í erlendum höfnum og enginn afsláttur verður gefinn af collection fee. Auk þessa verður lögð áhersla á það að allir viðskiptavinir greiði fyrir alla þjónustuþætti, þ.e. sjóflutning, BAF, uppskipun,öryggisgjald og heimakstur.*"). Framangreind umfjöllun í áætlununum hafði ekkert með framsetningu á reikningum að gera líkt og Samskipa halda fram að póstur (S)forstj hafi þýtt, heldur beinlínis gert til að hækka verð til viðskiptavina og auka tekjur Samskipa af gjaldinu. Hafa ber í huga að þegar það fór að draga úr umfangi samráðsins má sjá breytingu á orðalagi í áætlun Samskipa í innflutningi, sbr. áætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2013. Þá varð áhersla fyrirtækisins sú að sem „*flestir*" viðskiptavinir myndu greiða BAF-gjald (í stað „*allir*" eins og hafði verið í tölvupósti (S)forstj 17. september 2008 og fyrri áætlunum innflutningsdeildar). Var þessi stefnubreyting í samræmi við önnur samtímagögn frá þessum tíma, sbr. t.d. magn- og tekjuáætlun Samskipa fyrir árið 2013 en um innflutning kom fram að fyrirtækið væri farið að sjá merki þess „a*ð sú ró sem verið hefur á innflutningsmarkaði síðustu ár* [væri] *ekki lengur til staðar*", sbr. kafla 14.48. Út frá tímaás má því segja að samfellt samráð Samskipa og Eimskips um álagningu á BAF-gjaldi hafi þannig fylgt umfangi annarra liða í samfelldu samráði fyrirtækjanna.

15045. Vegna athugasemda Samskipa er áréttað að um var að ræða samfellt samráð Samskipa og Eimskips. Eðli málsins samkvæmt er horft til gagna á því tímabili, þ. á m. gagna sem sýna aðkomu og tilgreiningu beggja forstjóra fyrirtækjanna á atriðum sem tengjast samráðinu, m.a. vegna BAF-gjalds.

15046. Í mgr. 1619 í athugasemdum Samskipa við AI segir, um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-flutnstj 21. janúar 2010, að (S)forstö-innfl1 hafi sent yfirlit yfir BAF greiðslur viðskiptavina Samskipa til (S)forstö-flutnstj sem hafi verið forstöðumaður siglingakerfis Samskipa. Það hafi verið hans hlutverk að meta varnir Samskipa fyrir sveiflum í olíuverði og því hafi upplýsingarnar skipt (S)forstö-flutnstj máli. Segja Samskip ekkert í tölvupóstinum benda til þess að það hafi verið markmið Samskipa að allir viðskiptavinir greiði BAF-gjald. Skjalið sýni að reyndin hafi ekki verið sú að allir hafi greitt BAF-gjald, þrátt fyrir ályktanir Samkeppniseftirlitsins um að Samskip og Eimskip hafi haft með sér slíkt samráð. Það sé einfaldlega rangt og hafi ráðist af samningum hverju sinni. Samskip hafi hins vegar talið æskilegt að sveiflur í olíuverði endurspegluðust sem best í flutningsgjöldum, sem hafi verið markmið BAF-gjaldsins.

15047. Samkeppniseftirlitið bendir á að í mgr. 1274 í athugasemdum Samskipa við AII segir beinlínis:

[6678] Afritað tölvuskjal frá Samskip. „*Innflutningur Rekstraráætlun 2010 [...]*". Fannst vistað á sameiginlegu tölvudrifi Samskipa síðast vistað 31.12.2009. Bls. 14 og 17.
[6679] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. „*Import Business plan 2010*". Bls. 2-3 og bls. 14. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. [...] Doc. ID. 0.7.33.357057.

„Umfjöllun um að „verja" BAF sneri eingöngu að því að reyna að tryggja að allir viðskiptavinir greiddu BAF enda var það stefna Samskipa að allir viðskiptavinir greiddu BAF og tæku þannig þátt í sveiflum á olíuverði."

15048. Er því óljóst hvað Samskip eiga við með því að draga í efa að Samskip hafi haft að markmiði að allir viðskiptavinir greiddu BAF-gjald enda viðurkennir fyrirtækið það beinlínis í athugasemdum sínum auk þess sem það er í samræmi við samtímagögn.

15049. Að því er snertir tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-flutnstj 21. janúar 2010 skal hafa í huga að nokkrum mánuðum áður en (S)forstö-innfl1 sendi tölvupóstinn, þ.e. 17. september 2009, sendi (S)forstj tölvupóst til (S)forstö-innfl1 vegna verðlagningar og áætlunargerðar fyrir árið 2010 þar sem kom m.a. fram: *„allir greiða BAF og önnur þjónustugjöld"*, sbr. nánar kafla 14.55.2. Líkt og þar er rökstutt unnu bæði Samskip og Eimskip að því að innheimta BAF-gjald frá öllum viðskiptavinum á rannsóknartímabilinu og má m.a. megi rekja þá stefnu til fundar stjórnenda fyrirtækjanna 4. desember 2008, þar sem fyrirtækin skiptust á upplýsingum um samningskjör viðskiptavina sinna, sbr. kafla 10.5.1 (*„Eimskips menn lugu að okkur á síðasta fundi varðandi það að allir þeirra viðskiptavinir greiði BAF frá USA!!"*). Með því móti gátu fyrirtækin hækkað verð. Öll samtímagögn þessu tengdu eru sama marki brennd. Engin ótti var hjá fyrirtækjunum við viðbrögð hvors annars vegna þessara hækkana. Með samráði þeirra hafði óvissu verið eytt og samkeppni raskað. Gögn vegna álagningar á BAF-gjaldi renna stoðum undir framangreint.

15050. Hér skal einnig hafa í huga að í áætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 kom fram að BAF-gjald myndi skila Samskipum yfir eina milljón evra í framlegð þótt ráðgert væri að olíuverð myndi á sama tíma hækka.

15051. Með hliðsjón af framangreindu eru athugasemdir Samskipa, um tölvupóst (S)forstö-innfl1 til (S)forstö-flutnstj 21. janúar 2010 ekki í samræmi við samtímagögn og aðrar athugasemdir fyrirtækisins.

15052. Í mgr. 1673-1675 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. mgr. 1276 – 1277 í athugasemdum Samskipa við AII, fjalla Samskip um samskipti (S)starfsm við (E)starfsm og (S)forstö-innfl1. Þar segir að upplýsingar um BAF-gjaldskrár Samskipa og Eimskips hafi verið birtar á heimasíðum fyrirtækjanna. Segja Samskip gögnin sem vísað sé til í tölvupósti (E)starfsm til (S)starfsm innihalda nákvæmlega sömu upplýsingar og hafi komið fram á heimasíðu Eimskips. Telja Samskip ástæðuna fyrir samskiptunum skýrast af tæknilegum vandkvæðum, sem hafi gert það að verkum að ómögulegt hafi verið að nálgast upplýsingarnar á heimasíðu Eimskips í ákveðinn tíma. Þar sem Samskip hafi ekki getað nálgast upplýsingarnar á heimasíðu Eimskips hafi (S)starfsm í þetta eina skipti óskað eftir þeim og aðeins þurft upplýsingarnar til að uppfæra BAF-gjaldskrá vegna Norður-Ameríku flutninga. Hafi (E)starfsm einfaldlega hafa sent henni heildar BAF-gjaldskrá Eimskips, þrátt fyrir að (S)starfsm hafi aðeins óskað eftir BAF-gjaldi vegna Norður-Ameríku flutninga.

15053. Í þessu sambandi vísa Samskip til þess að fyrirtækið hafi greitt Eimskip BAF-gjald vegna Norður-Ameríku flutninganna og því þurft að vita fjárhæð þess. Samskip hafna því að slík samskipti hafi verið algeng, eða að það hafi verið venja að senda slíkar upplýsingar á milli fyrirtækjanna og segja ekkert í gögnum málsins gefa slíkt til kynna. Raunin hafi verið sú að engin nauðsyn hafi verið til að senda upplýsingar um BAF-gjaldskrár milli fyrirtækjanna enda almennt fyrirhafnarlítið að nálgast þær á netinu. Eimskip hafi haft þann háttinn á að birta BAF-gjald fyrir gildandi mánuð auk næsta mánaðar. Af samskiptum (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-flutnstj megi sjá að fyrirtækin hafi ekki með nokkrum hætti stillt BAF-gjaldskrár saman. Ljóst sé að umræddar verðákvarðanir hafi þegar átt sér stað og verið frábrugðnar í verulegum atriðum.

15054. Af þessu tilefni tekur Samkeppniseftirlitið fram að framangreind samskipti starfsmanna fyrirtækjanna staðfesta að BAF-gjald Samskipa í Norður-Ameríku flutningum fylgdi BAF-gjaldi Eimskips í Norður-Ameríku flutningum. Tóku fyrirtækin sameiginlega ákvörðun um það á árinu 2008 en hún fól í sér ótvírætt brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Skipti í því sambandi ekki máli hvort Samskip nálguðust upplýsingar um BAF-gjald Samskipa af heimasíðu Eimskips eða með samskiptum við starfsmenn þess. Sú skýring Samskipa að (E)starfsm hafi óumbeðið sent (S)starfsm heildar BAF-gjaldskrá fyrirtækisins hefur því ekki þýðingu. Hvað sem því líður styðst sú skýring ekki við neitt í samtímagögnum, sbr. hér á eftir.

15055. Áður en fyrirtækin ákváðu að samræma BAF-gjald sitt í Norður-Ameríku flutningum á árinu 2008 greiddu Samskip ekkert BAF-gjald til Eimskips samkvæmt þeim samningi sem fyrirtækin störfuðu eftir. Umræddur samningur var ólögmætur og fór gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samtímagögn sýna síðan það fyrirkomulag á samráðinu að Samskip sóttu upplýsingar um BAF-gjald Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga á heimasíðu Eimskips, þ.e. það gjald sem Samskip síðan innheimtu sína viðskiptavini einnig um, sbr. umfjöllun í kafla 11.10.3 og 11.18.5.3. Í þessu tilviki í mars 2011 komu upp hnökrar á þessu fyrirkomulagi samráðsins og miðluðu fyrirtækin þá einfaldlega upplýsingunum sín á milli með öðrum leiðum.

15056. Hvað varðar skýringar Samskipa um að upplýsingamiðlun Samskipa og Eimskips hafi eingöngu varðað hvað Samskip ættu að greiða í BAF-gjald til Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn sem sýna fram á það. Er sú skýring ekki í samræmi við umrædd samskipti eða önnur gögn málsins. Í því sambandi skal bent á að (S)starfsm starfaði sem verkefnastjóri í markaðs- og samskiptadeild Samskipa og ekkert framlagt af hálfu Samskipa í athugasemdunum um að (S)starfsm hafi annast uppgjör eða framkvæmd einangrað við Norður-Ameríku samstarfið sem slíkt. Þvert á skýringar Samskipa sýna gögnin að störf (S)starfsm fólu í sér aðkomu að tilkynningum til viðskiptavina tengdum verðlagningu Samskipa til þeirra, þ. á m. breytingum á verðskrám. Samskipti (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj í kjölfarið upplýsingaskiptanna 1. mars 2011, styðja einnig ályktanir um að miðlunin tengdist verðlagningu á BAF-gjaldi til viðskiptavina. Að því er snerti BAF-gjald í Evrópuflutningum tók (S)forstö-innfl1 eftirfarandi fram: *„Það er áhugavert að sjá hversu lítið BAF-ið hjá Eimskip hækkaði. Fór úr rúmlega 250 í 273, en okkar fór úr 250 í 290*"), sbr. umfjöllun í kafla 14.55.

15057. Sú staðhæfing Samskipa að BAF-gjald Samskipa og Eimskips hafi verið frábrugðið í verulegum atriðum er ekki í samræmi við gögn málsins. Eins og áður segir var, á grundvelli samráðs fyrirtækjanna, BAF-gjald til viðskiptavina í Norður-Ameríku flutningum samræmt að fullu. Hvað áhrærir álagningu BAF-gjalds vegna Evrópuflutninga hjá fyrirtækjunum þá var það ekki frábrugðið í verulegum atriðum eins og Samskip byggja á. Þvert á móti sýna afhent gögn að álagning BAF-gjalds vegna Evrópuflutninga var áþekkt hjá báðum fyrirtækjunum[6680] en í mgr. 1345 í athugasemdum Samskipa við AI segir að *„formúlur félaganna um útreikning á BAF*" hafi verið *„mjög svipaðar*". Jafnvel þó að BAF hafi verið frábrugðið hjá fyrirtækjunum í Evrópuflutningum, þá skal haft í huga að samráð fyrirtækjanna tók til þess að auka tekjur með því að allir viðskiptavinir myndu greiða BAF-gjald, þ. á m. í flutningum milli Íslands og Evrópu.

15058. Í mgr. 1684 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóst sem (S)frkvstj-Færeyj, stjórnandi hjá Samskipum í Færeyjum, sendi til (S)forstj, (S)frkvstj-fjárm, (S)frkvstj-innanl og (S)forstö-söluinnanl 7. október 2011. Samskip hafna umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um tölvupóstinn. Segja Samskip að fyrirtækið hafi í upphafi miðað BAF-gjald í Færeyjum við TEU. Keppinautar Samskipa á þeim markaði, þ.e. Eimskip og SBW, hafi aftur á móti reiknað BAF-gjald sem ákveðna prósentu af flutningsgjaldinu. Af þeim sökum hafi Samskip neyðst til að skipta yfir í umrætt fyrirkomulag til að koma til móts við kröfur markaðarins. Í áætluninni hafi verið að finna umfjöllun um þetta en það hafi ávallt verið ríkjandi skoðun Samskipa að réttara væri að reikna BAF-gjald miðað við TEU frekar en sem ákveðna prósentu af

[6680] Afhentar upplýsingar Samskipa, dags. 24.11.2017, viðauki 6 og afhentar upplýsingar Eimskips, dags 13.10.2017, liður 6.

flutningsgjaldi. Með þessu hafi áhættunni verið dreift á milli flutningsaðila og viðskiptavina. Samskonar sjónarmið koma fram í mgr. 1278 í athugasemdum Samskipa við AII.

15059. Athugasemdir Samskipa um tölvupóst (S)frkvstj-Færeyj 7. október 2011 breyta ekki þeirri ályktun sem draga má af honum, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.55. Tölvupósturinn sýnir að á þessum tíma var álagning BAF-gjaldi í Færeyjum ekki með þeim hætti sem Samskip kusu en aðhald frá keppinautum, öðrum en Eimskip, kom í veg fyrir að fyrirtækin gætu haft meiri ábata af gjaldinu í Færeyjum.

15060. Í mgr. 1274 í athugasemdum Samskipa er fjallað um rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2012 þar sem kemur fram að *„verja"* eigi BAF-gjaldið. Kveða Samskip ummælin hafa snúið að því að reyna að tryggja að allir viðskiptavinir greiddu BAF-gjald enda hafi það verið stefna Samskipa að allir viðskiptavinir greiddu BAF-gjald og tækju þannig þátt í sveiflum á olíuverði. Fjallað er um umrætt samtímagagn Samskipa í kafla 14.38.4.1. Þessi skýring Samskipa er í samræmi fyrirliggjandi gögn um að Samskip (og Eimskip) hafi unnið að því að auka tekjur með því að allir viðskiptavinir fyrirtækjanna skyldu greiða BAF-gjald.

15061. Í mgr. 1275 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um glærukynningu (S)forstö-innfl1 17. október 2011, vegna áætlunar innflutningsdeildar fyrir árið 2012, um *„jákvæða framlegð af olíu"*. Vísa Samskip til þess að þegar nýting flutningakerfisins hefði verið lág hefði jafnframt verið neikvæð framlegð af BAF. Þegar nýting ykist fjölgaði gámum sem myndi BAF-tekjur og við ákveðin skurðpunkt yrði jákvæð framlegð af olíukostnaði. Síðan segir að þegar nýtingin væri orðin há þyrfti flutningsaðili að bæta við flutningaskipum á háannatíma og að lokum fjölga skipum. Við það ykist olíukostnaður en BAF tekjur stæðu í stað. Þá yrði neikvæð framlegð af olíukostnaði. Að sögn Samskipa hefði nýting skipa fyrirtækisins aukist jafnt og þétt þegar líða tók á rannsóknartímabilið. Nýting hefði verið orðin há haustið 2011 og af þeim sökum hafi verið jákvæð framlegð af BAF-gjaldi árið 2011. Kveða Samskipa þessar sveiflur eðlilegar.

15062. Fjallað er um fyrrgreindan tölvupóst 7. október 2011 og glærukynningu (S)forstö-innfl1 17. október sama ár í kafla 14.38.4.1 og vísast til þeirrar umfjöllunar.

15063. Í tilefni af athugasemdum Samskipa skal áréttað að hvort tveggja Samskip og Eimskip litu á BAF-gjald sem hluta af tekjuöflun fyrirtækjanna. Gerði samráð fyrirtækjanna þeim kleift að hækka verð, þ. á m. með því að hækka gjaldið, og innheimta það hjá fleiri viðskiptavinum.

15064. Í samtímagögnum Samskipa kemur fram að áætlun fyrirtækisins um að framlegð þess af BAF-gjaldi yrði jákvæð var ekki bundin við áætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2012, sbr. glærukynningu (S)forstö-innfl1 17. október 2011. Hið sama var uppi á teningnum árið áður en í áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2011 var jafnframt gert ráð fyrir jákvæðri framlegð af BAF-gjaldi, sbr. umfjöllun um áætlun Samskipa fyrir árið 2011 í kafla 14.56. Skýringar Samskipa um að fyrirtækið hafi haft framlegð af BAF-gjaldi vegna aukinnar nýtingar haustið 2011 er því ekki trúverðugar.

15065. Þá á sér það enga stoð að há nýting hafi valdið því að fyrirtækið hafi skoðað að fjölga skipum. Þvert á móti er í samtímagögnum Samskipa gert ráð fyrir að *„bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi"*, sbr. kafla 14.38.4.

15066. Í þessu sambandi skal hafa í huga að þrátt fyrir verulega takmörkun á flutningsgetu Samskipa og Eimskips haustið 2008 voru flutningakerfi fyrirtækjanna með vannýtt flutningsrými á rannsóknartímabilinu. Má í því sambandi rifja upp eftirfarandi gögn frá árinu 2009 og 2010 en miðað við

litla breytingu í markaðshlutdeild Samskipa í kjölfarið, sbr. kafla 33.2 og litlar breytingar í innflutningi í tonnum[6681] eru staðhæfingar Samskipa um háa nýtingu skipa haustið 2011 ótrúverðugar:

- Samkvæmt afhentum og afrituðum gögnum Eimskips var fyrirtækið, þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu seinni hluta árs 2008, með mikla vannýtta flutningsgetu í flutningum til og frá Íslandi. Má hér í dæmaskyni vísa trúnaðarskjals (E)forstö-útfl til (E)forstj 7. júlí 2009 vegna innflutnings: *„Capacity in the market more than the market is offering cargo*", sbr. kafla 14.11.5. Einnig má horfa til fundargerðar Eimskips frá fundi innflutningsdeildar 8. nóvember 2009, sbr. kafla 14.3.6 og áðurnefndan kafla 14.11.5. Þar sagði eftirfarandi um hækkun á verði og vannýtta flutningsgetu: *„[(E)frkvstj-sala/þj, yfirmaður yfir innflutningsdeild] kom á fundinn fór yfir nýgerðan samning við Ölgerðina og lofaði tertu í tilefni þess. […] Lagði [(E)frkvstj-sala/þj] línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð þar sem samningaverð eru of lág. Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana. Áhersla á að innheimta akstur. Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur. Fór yfir markaðshlutdeild sem er viðunandi*." Þrátt fyrir að kvarta undan að magn vantaði í skip Eimskips þá setti (E)frkvstj-sala/þj fram skýr fyrirmæli til undirmanna sinna í innflutningsdeild Eimskips um að halda áfram að halda verði uppi. Í mgr. 544 í athugasemdum Eimskips kemur að sama skapi fram að það hafi verið (þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu) *„mikið*" um *„ónýtt rými*" í skipum Eimskips frá Íslandi til Evrópu, þ.e. útflutningi.

- Vísast hér t.a.m. til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.10 þar sem vakin er athygli á því að í rekstrarætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 hafi verið fjallað um að *„ró [hafi] verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009, en nokkur óvissa [ríki] um árið 2010, einkum vegna þess hversu magn hefur dregist saman í innflutningi og að bæði skipafélögin eru með ónýtta flutningagetu í innflutningi*." Í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 er að finna *„SWOT*" greiningu fyrir Samskip á Íslandi í heild sinni. Þar eru tækifæri sögð meðal annars felast í *„Slot exchanges deals*" *with competitors*". Veikileiki var talinn felast m.a. í *„Surplus capacity inn shipping, trucking […]*", sbr. kafla 14.19.

- Flutningakerfi Samskipa voru því, líkt og hjá Eimskip, með mikið ónýtt rými þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu haustið 2008. Þar vó einnig þungt sá þáttur samráðsins við Eimskip sem tók til þess þegar Samskip takmörkuðu flutningsgetu í lok október 2008. Þá hættu Samskip viðkomu á Suðvesturhorninu á Leið 2 og létu skipið á þeirri leið flytja nærri eingöngu tóma gáma milli Evrópu og Íslands (Reyðarfjarðar). Um var að ræða tugþúsundir gáma á samráðstímabilinu.

15067. Eins og áður segir hafa Samskip og Eimskip við rannsókn málsins byggt á því að innheimta olíugjalds hafi haft þann tilgang að vinna gegn því óhagræði sem fólst í að þurfa að breyta ítrekað samningum vegna breytinga á eldsneytisverði en ekki að auka tekjur eða framlegð skipafélaga. Samkvæmt Samskipum átti BAF-gjald að jafna sveiflur í eldsneytisverði *„og verja flutningsaðila fyrir þeim sveiflum*".[6682] Þetta er ekki í samræmi við samtímagögn og umræddar athugasemdir Samskipa þar sem fjallað er um framlegð af gjaldinu.

15068. Athugasemdir Samskipa víkja þannig ekki til hliðar skýrum samtímagögnum sem sýna að BAF-gjald, sem viðskiptavinir voru látnir greiða, gerði meira en að mæta sveiflum vegna örra breytinga á olíuverði í heiminum og verja fyrirtækið fyrir sveiflum. Í samræmi við önnur samtímagögn var hvergi að finna ótta um að Eimskip myndi mæta þessum verðhækkunum gagnvart viðskiptavinum Samskipa með samkeppni.

[6681] Tafla 15 í mgr. 385 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6682] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.01.2021, mgr. 60. Mgr. 1282 í athugasemdum Samskipa við AII.

15069. Í mgr. 1279 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII mótmæla Samskip þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af samanburði á BAF-gjaldskrá Maersk og Samskipa veturinn 2008, sbr. umfjöllun um tölvupóstsamskipti (S)kostneftirl og (S)forstö-útfl dagana 6. – 7. nóvember 2008, sbr. kafla 10.4.4. Í ákvörðun er því lýst að BAF-gjaldskrá Maersk hafi lækkað mikið haustið 2008 en á sama tíma hafi Samskip krafið viðskiptavini sína um þrefalt hærra BAF-gjald. Þetta sé til marks um það ástand sem ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa hafi skapað á flutningamörkuðum hér á landi. Að mati Samskipa styður ekkert þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af ummælum (S)forstö-útfl þess efnis að fyrirtækið skyldi *„stick to the current baf"*. Segir að á þessum tíma hafi mikil óvissa ríkt um áframhaldandi þróun olíuverðs en það hafi hækkað töluvert í upphafi árs, lækkað aftur og snarhækkað undir lok ársins. Í ljósi þessarar óvissu hafi (S)forstö-útfl ekki talið ástæðu til að lækka söluverð Samskipa enda óvíst hvernig BAF-gjaldið myndi þróast hjá Maersk og öðrum keppinautum.

15070. Þá er það mat Samskipa að athugasemdir Maersk við BAF-gjald í flutningum til og frá Íslandi hafi ekki mikla þýðingu þar sem Maersk hafi ekki sinnt siglingum á þessum leiðum heldur keypt þjónustu af íslenskum flutningsaðilum. Að sögn Samskipa hafi það líklega verið mistök að Maersk hafi gefið út BAF-gjald á siglingarleiðum til Íslands og er í því skyni vísað til samskipta (S)viðskstj og (S)forstö-flutnstj 20. október 2011. Tilvísun til athugasemdar Maersk sé því þýðingarlaus fyrir raunaðstæður á Íslandi.

15071. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa en fjallað er um umrædd gögn í köflum 10.4.2, 10.4.4 og 14.55. Vísast til þeirrar umfjöllunar. Ljóst er að Maersk, sem var stórt alþjóðlegt flutningafyrirtæki, seldi flutningaþjónustu til Íslands og gat þá notast við skip Samskipa og Eimskips og greiddi þá BAF-gjald til íslensku skipafyrirtækjanna. Sjónarmið Samskipa um ætluð mistök hjá Maersk á birtingu BAF-gjalds vegna flutninga til Íslands eða að Maersk hafi ekki siglt sjálft til Íslands hafa enga þýðingu í þessu sambandi. Skal áréttað að bæði Samskip og Eimskip unnu markvisst gegn því að afhenda viðskiptavinum útreikninga á BAF-gjaldi sínu. Sú staðreynd að (S)viðskstj óttaðist að viðskiptavinir Samskipa myndu rekast á verðskrá Maersk og gera samanburð á verðum Maersk og Samskipa hefur því þýðingu við mat á markaðshegðun Samskipa og Eimskips í tengslum við álagningu BAF-gjalds á rannsóknartímabilinu.

26.56. Um samráð um afsláttarkjör

15072. Í kafla 14.56 er rakin sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samráð Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu hafi náð til afsláttarkjara og hámarksafsláttar og að fyrirtækin hafi almennt miðað við að viðskiptavinir þeirra fengju að hámarki 50% afslátt af ákveðnum gjöldum samkvæmt gjaldskrá.

15073. Í mgr. 111-115 í athugasemdum við AI og mgr. 1294-1304 í athugasemdum við AII mótmæla Samskip því að fyrirtækin hafi haft með sér samkomulag um hámarksafslátt til viðskiptavina af gámaleigu eða öðrum þjónustuliðum.

15074. Í mgr. 111-112 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að Samkeppniseftirlitið misskilji samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 10. og 13. júní 2008. Í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins sé vísað til 50% afsláttar í tilvikum þar sem óskað hafi verið eftir afslætti af uppskipun eða gámaleigu vegna svonefndra *„pre-paid"*-sendinga. Ekki megi rugla þeim saman við almenna verðlagningu á markaðnum. Afslættir af þeim liðum sem Samkeppniseftirlitið byggi á að samráðið nái til séu í flestum tilvikum mun hærri en 50%. Í mgr. 1294 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til fyrri athugasemda Samskipa um samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl.

15075. Í kafla 25.11 er fjallað um umræddar athugasemdir Samskipa. Eins og þar kemur fram eru samskipti (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 skýr um að bæði fyrirtækin hafi þekkt til samkomulags um 50% hámarksafslátt á gámaleigu. Í tölvupósti sínum lýsti (S)forstö-innfl1 ánægju sinni með að Eimskip *„standi fast á þessu hámarki"*. Hafi Eimskip og Samskip ekki haft sameiginlegan skilning á hámarksafslætti fyrirtækjanna var tæpast ástæða fyrir (E)forstö-innfl að spyrja (S)forstö-innfl1 hvort hann kannaðist við

50% afsláttarhámarkið heldur hefði (E)forstö-innfl þá átt að tiltaka veittan afslátt. Hafi (S)forstö-innfl1 einungis verið að leita bestu kjara hjá Eimskip hefði hann vart lýst yfir ánægju með að (E)forstö-innfl veitti ekki meira en 50% afslátt. Hafa Samskip ekki rökstutt hvers vegna það geri þessi samskipti lögmæt þótt um *„pre-paid*"-sendingar væri að ræða. Er þekkt í samráðsmálum að samráðsfyrirtæki nýti mismunandi tækifæri til að koma skilaboðum og upplýsingum á framfæri við hvort annað. Ræðst lögmæti slíkra samskipta ekki af því umhverfi sem um ræðir.

15076. Í mgr. 113-114 fjalla Samskip um gámaleigu og uppskipun, sbr. einnig mgr. 1296 í athugasemdum við AII. Kveða Samskip ekki hafa verið innheimt gjald fyrir leigu gáma fyrstu sjö dagana eftir komudag skips en eftir það hafi gjald verið innheimt samkvæmt gjaldskrá. Hafi samningsbundnir viðskiptavinir nær undantekningalaust fengið afslátt af gjaldskrá sem hafi miðað við að viðskiptavinir fengju 100% afslátt í visst marga daga en lægri afslátt í ákveðinn fjölda daga þar á eftir. Í þessu sambandi vísa Samskip til samninga Vífilfells, ÍSAM og Rúmfatalagersins. Samningur ÍSAM við Samskip hafi kveðið á um 40 daga án gjalds en samningar Rúmfatalagersins og Vífilfells 60 daga án gjalds. Kveðast Samskip undantekningalaust hafa veitt afslátt af gjaldskrá fyrir uppskipun og hafi sú vinnuregla myndast að veita viðskiptavinum 50% lágmarksafslátt. Hafi afslættir numið 50-100% eftir umfangi og eðli viðskipta. Hafi afslættir þeirra viðskiptavina sem nefndir séu hér að framan numið 71-77%. Í þessu sambandi vekja Samskip jafnframt athygli á því að gjaldskrár Samskipa og Eimskips vegna uppskipunar og gámaleigu hafi ekki verið þær sömu og því hafi sambærileg afsláttarkjör ekki skilað sömu krónutölu til viðskiptavina. Því staðhæfi Samkeppniseftirlitið ranglega að Samskip og Eimskip hafi haldið sig við *„50% afsláttarhámarkið út rannsóknartímabilið*".

15077. Í mgr. 115 er því haldið fram að viðskiptavinir í landflutningum hafi í nær öllum tilvikum fengið verulega afslætti af gjaldskrá, á bilinu 20-70%. Í mgr. 1303 segir að aðeins þurfi að fara yfir kjör helstu viðskiptavina Samskipa til að sjá að það sé rangt að afsláttur hafi nær aldrei farið yfir 50% hjá fyrirtækjunum. Það hafi ekki verið launungarmál að starfsmenn beggja fyrirtækja hafi vitað af því að hefð væri fyrir að veita að lágmarki 50% afslátt af uppskipun. Það sé aftur á móti ekki ólögmætt enda hafi fyrirtækin aldrei átt í samskiptum um samræmingu afsláttа.

15078. Af þessu tilefni vísar Samkeppniseftirlitið til kafla 14.56 í ákvörðun þessari þar sem fjallað er um samtímagögn sem sýna að takmörkun fyrirtækjanna á afslætti tók til ákveðinna þátta í starfsemi fyrirtækjanna, s.s. gámaleigu, uppskipunar og landflutninga. Gögnin sýna jafnframt að það er ekki rétt hjá Samskipum að regla um 50% hámarksafslátt hafi ekki verið við lýði hjá fyrirtækjunum. Það breytir ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins þó svo í einhverjum tilvikum hafi verið veittur hærri en 50% afsláttur. Dómaframkvæmd sýnir að engu breytir um ólögmæti verðsamráðs þótt þátttakendur víki frá því sem samráðsfyrirtækin hafa ákveðið, sbr. umfjöllun í kafla 4.8. Eftir sem áður eru samtímagögnin skýr um að hið ólögmæta samráð miðaði að því afsláttur yrði ekki hærri en 50%. Þau sýna að starfsmenn fyrirtækjanna sjálfra vísuðu til *„afsláttarhámarksins*" í samskiptum sín á milli og að það hafi verið *„ánægjulegt að þið standið fast á þessu hámarki*". Vísaði (E)frkvstj-TVG m.a. til þess í tölvupósti til (S)frkvstj-Jóna að slíkt samkomulagi hafi lengi verið í gildi á milli Samskipa og Eimskips. Þá hafa Samskip vísað til þess í erindi til Samkeppniseftirlitsins að það sé *„nánast óþekkt að fyrirtæki fái afslátt umfram helmingsafslátt af uppskipun*".

15079. Í tilefni af þeirri athugasemd Samskipa að afsláttarkjör hafi ekki skilað sömu krónutölu vísast til umfjöllunar í kafla 14.17.5 þar sem fjallað er um tölvupóst (E)forstö-vöruþróun til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl 7. desember 2009. Eins og ráða má af tölvupóstinum voru þjónustugjöld fyrirtækjanna sambærileg og leituðust fyrirtækin jafnframt eftir því að gjöldin yrðu sambærileg þegar þeim var breytt:

„v. gjaldskrábreytinga 1.1.2010 / tveir hlutir

1) Skiptingargjald

Gjaldskrá samkeppninnar [Samskip] *er nú ISK 6.054, ef hækkun þar yrði 4% þá verður gjald um áramót ISK 6.296.*

Tillaga/Gjaldskrá Eimskips fyrir skiptingargjald frá og með 1.1.2010 ISK 6.270

Ákvörðun – Vinsamlega komið til baka með ákvörðun

2) Afgreiðslugjald

LCL er í dag ISK 977 (samkeppni nú ISK 1.165, ef hækkun um 4% þá ISK 1.212)

FCL er í dag ISK 2.106 (samkeppni nú ISK 2.439, ef hækkun um 4% þá ISK 2.537)

** Er rétt að hækka afgreiðslugjald umfram 4% breytingu 1. jan og vera með inni í gjaldinu kostnað okkar vegna gámaskönnunnar tollstjóra þ.e. hlutfalla kostnað per sendingu og ná þannig inn tekjum á móti þeim viðbótarkostnaði er verður við gámaskönnun.*

** Er rétt að hafa einungis eitt gjald, þ.e. afgreiðslugjald hvort sem um er að ræða LCL eða FCL, þar sem sama vinna fer í raun fram við afgreiðslu sendingar hvort sem hún er LCL eða FCL sending*"

15080. Hvað sem þessu líður fæst ekki séð að samkomulag fyrirtækjanna um hámarksafslátt sé lögmætt þótt það hafi ekki skilað sömu krónutölu til viðskiptavina fyrirtækjanna.

15081. Í mgr. 1298 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. mgr. 500-501 og 1578 í athugasemdum við AI, er fjallað um tölvupóst (S)frkvstj-Jóna til (E)frkvstj-TVG 7. október 2010. Segja Samskip ekki rétt að tölvupósturinn hafi varðað ólögmætt samráð um hámarksafslátt. Hið rétta sé að (S)frkvstj-Jóna hafi óskað eftir afslætti frá uppskipunargjaldi vegna „*pre-paid*" sendinga sem komið höfðu til Íslands með TVG. Jónar hafi eingöngu verið móttökuaðili slíkra sendinga og ekki stýrt því hvernig varan væri flutt til landsins. (E)frkvstj-TVG hafi ekki orðið við ósk (S)frkvstj-Jóna og boðið 30% afslátt í stað 50% afsláttar. Segja Samskip samskiptin staðfesta að ekkert samkomulag hafi verið til staðar um tiltekna afslætti þeirra á milli.

15082. Vegna þessa skal tekið fram að í tölvupóstinum vísar (S)frkvstj-Jóna með skýrum hætti til þess að samkomulag hafi „*lengi*" verið í gildi „*á milli móðurfyrirtækja okkar að gefin hefur verið 50% afsláttur af út og uppskipun á heilgámum*". Er um skýrt samtímagögn að ræða og því ekki unnt að fallast á að ekki hafi verið til staðar samkomulag milli fyrirtækjanna.

15083. Í mgr. 1299 og áfram gera Samskip athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um há verð í gjaldskrám Samskipa og Eimskips. Þar segir að rétt sé að verð samkvæmt gjaldskrá hafi verið há og sjaldnast notast við þau. Verulegir afslættir hafi verið veittir og enginn samningsbundinn viðskiptavinur greitt samkvæmt gjaldskrá. Segja Samskip uppbyggingu gjaldskrárinnar og veitta afslætti af henni vera viðskiptamáta sem hafi alla tíð tíðkast í greininni. Menn geti haft mismunandi skoðanir á hvort það sé æskilegt eða ekki. Þetta sé aftur á móti ekki einsdæmi í flutningastarfsemi heldur tíðkist í ýmsum greinum. Samkeppni snúist þá að óverulegu leyti um verð samkvæmt gjaldskrá en nær eingöngu um verð eða afslætti sem boðin séu hverjum og einum viðskiptavini. Þá telja Samskip umrætt fyrirkomulag leiða til þess að verðlagning keppinauta verði „*ekki alveg gagnsæ*" sem ætla verði að sé jákvætt í samkeppnislegu tilliti.

15084. Samskip hafna því jafnframt að gjaldskrá fyrirtækisins hafi verið haldið uppi til þess að geta veitt afslátt eða geta látið líta út fyrir að keppt væri í verðum. Gjaldskrá hafi verið breytt í samræmi við almennar kostnaðarhækkanir en ekki umfram það. Gagnrýni Samkeppniseftirlitsins snýst skyndilega að því að miklir afslættir séu veittir.

15085. Ekki fæst séð hvaða þýðingu þessar athugasemdir hafa við mat á háttsemi Samskipa. Samtímagögn eru afar skýr um að starfsmenn Samskipa og Eimskips töldu sjálfir að gjaldskrár fyrirtækjanna væru mjög háar. Af þeirra hálfu var því lýst að gjaldskrár væru *„úr takt við raunveruleikann“* og komnar *„upp úr öllu valdi“*, þær væru *„absurd“* og *„full gróft“* að bjóða verð samkvæmt þeim. Að mati Samkeppniseftirlitsins styður þetta þær ályktanir Samkeppniseftirlitsins að gjaldskrárverðum hafi verið haldið uppi m.a. til að geta gefið afslátt. Á grundvelli samkomulagsins um 50% hámarksafslátt gátu Samskip og Eimskip því látið líta út fyrir að fyrirtækin kepptu í verðum í þeirri vissu að keppinautur þeirra myndi almennt ekki veita meira en 50% afslátt.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 14

14

Kaflar 27-34

27-34: Sjónarmið Samskipa - *framhald*

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

27. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í SJÓFLUTNINGUM 2906

27.1. Um samskipti lykilstjórnenda vegna samstarfs í sjóflutningum 2906

27.2. Um samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku 2908

27.3. Um samstarf í Evrópuflutningum – *„Neyðarsamkomulagið“* 2913

27.4. Um aukið samráð í sjóflutningum með samningi Eimskips og Jóna (Samskipa) 2919

27.5. Um endurnýjun samninga um sjóflutninga á árinu 2010 – Norður-Ameríka og Evrópa 2923

27.6. Um áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2011-2013 2933

27.7. Um áframhaldandi samráð með Samskipum vegna Norður-Ameríku fram til 2018 2937

27.8. Um ætlaða vitneskju samkeppnisyfirvalda 2938

27.9. Um lögmæti samstarfsins á meðan undanþágubeiðnir voru til rannsóknar 2939

28. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í LANDFLUTNINGUM 2945

28.1. Um athugasemdir Samskipa varðandi ætlað lögmæti samstarfs í landflutningum 2945
28.1.1. Um þátt landflutninga í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips 2945
28.1.2. Um meint jákvæð áhrif samstarfsins á samkeppni 2946
28.1.3. Um umfang viðskipta, tilfallandi viðskipti og óhagkvæma áfangastaði 2948
28.1.4. Um meinta vitneskju samkeppnisyfirvalda um samstarfið 2952

28.2. Um yfirburðastöðu Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði 2953

28.3. Um samstarf Samskipa og Eimskips við minni flutningafyrirtæki 2954

28.4. Um samstarf á einstökum leiðum og í afgreiðslum 2954

28.5. Um framkvæmd samráðsins 2956
28.5.1. Almennt um framkvæmdina og samskipti 2957
28.5.2. Árin 2008 og 2009 2957
28.5.3. Árin 2010 og 2011 2959
28.5.4. Árin 2012 og 2013 2962

28.6. Um samráð í landflutningum á fiski 2965
28.6.1. Um mikilvægi fiskflutninga 2966
28.6.2. Um verðstríð og samkeppni í fiskflutningum fyrir *„Nýtt upphaf“* verkefnið 2967
28.6.3. Um aukið samstarf í fiskflutningum og verðhækkanir 2968
28.6.4. Um miðlun á viðkvæmum upplýsingum 2970
28.6.5. Um áhrif Bratthóls á markaðinn fyrir fiskflutninga 2971
28.6.6. Um fiskdreifingu 2973

29. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM LEIGU OG LÁN Á GÁMUM 2974

29.1. Um að aukið gámasamstarf hafi verið í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið 2975

29.2. Um nýjan gámasamning á milli Eimskips og Samskipa 2977

29.3. Um ákvæði um gáma í nýjum samningi Eimskips og Samskipa vegna Norður-Ameríku flutninga 2979

29.4. Um samskiptagögn *„Together we make things happen“* o.fl. 2980

29.5. Um að samningsdrög hafi gengið á milli fyrirtækjanna 2982

30. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í SKIPAAFGREIÐSLU 2985

31. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM ATVIK TENGD FLUTNINGUM Á FISKI, BREYTINGUM Á SIGLINGAKERFUM O.FL. 2992

31.1. Um aðila á markaði í aðdraganda *„Nýtt upphaf“* verkefnisins 2992

31.2. Um að Samskip vilji draga úr samkeppni frá BWS í byrjun júní 2008 2993

31.3. Um *„Nýtt upphaf“* verkefnið 2995

31.4. Um atvik fram til 2010 2995

31.5. Um stofnun Silver Green á árinu 2010 3008

31.6. Um önnur atvik á árinu 2010 3016

31.7. Um atvik á árinu 2011 3021

31.8. Um útboð Alcoa á árinu 2011 3032

31.9. Um atvik á árinu 2012 3035

31.10. Um Kloosterboer og Silver Green 3041

31.11. Um breytingar á siglingakerfum á árinu 2013 3042

32. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM ATVIK Á ÁRINU 2013 3045

32.1. Um batnandi efnahagshorfur á Íslandi 3045

32.2. Um breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga 3046

32.3. Dró úr *„friðinum“* milli Samskipa og Eimskips 3048
32.3.1. Samskip hefja *„sókn“* gegn Eimskip í upphafi árs 2013 3049
32.3.2. *„Grænlenskir veiðidagar“* 3050
32.3.3. Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014 3051

32.4. Um *„Sóknargír“* Samskipa á landflutningamarkaði 3053

32.5. Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013 3053

32.6. Um Rúmfatalagerinn 2013 3054

32.7. Um Innnes 2013 3054

32.8. Um Ölgerðina 2013 3055

32.9. Um IKEA 2013 3056

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

33.1. Um verðþróun og afkomu Samskipa hf. á árunum 2008 - 2013 3057
33.1.1. Upprifjun á gögnum sem varða verðhækkanir og afkomu 3059
33.1.2. Um gjaldskrárhækkanir Samskipa og þróun vísitölu neysluverðs 3063
33.1.2.1. Um útreikninga og aðferðafræði Samskipa 3065
33.1.2.2. Um viðmiðunartímabil 3067
33.1.2.3. Gögn er greining Samkeppniseftirlitsins byggir á 3067
33.1.2.4. Aðferðafræði 3068
33.1.2.5. Landflutningar 3069
33.1.2.6. Þjónustugjöld fyrir innflutning 3070
33.1.2.7. Þjónustugjöld fyrir útflutning 3074
33.1.2.8. Sjófrakt 3076
33.1.2.9. Samantekt 3078
33.1.3. Um þróun einingaverðs í inn- og útflutningi 3080
33.1.3.1. Um útreikninga Samskipa og viðmiðunartímabil 3081
33.1.3.2. Gögn og aðferðafræði er greining Samkeppniseftirlitsins byggir á 3083
33.1.3.3. Samantekt 3085
33.1.4. Um *„raunverulegt gjald“* fyrir flutningsþjónustu 3086
33.1.5. Um *„krónusamninga“* og nauðsynlega *„leiðréttingu“* á verði viðskiptavina 3087
33.1.6. Um mikla ánægju stjórnenda með góða afkomu á Íslandi 3092
33.1.6.1. Um að horfa verði til *„rauntalna í rekstri“* 3092
33.1.6.2. Um ónákvæm ummæli (S)forstj um afkomu Samskipa á Íslandi 3097
33.1.6.3. Um að aðgerðir Samskipa sem gripið hafi verið til á árunum 2008 og 2009 hafi skilað bættri afkomu í kjölfarið 3100
33.1.6.4. Um lækkun á skipaleigu Samskipa árið 2010 3103

33.2. Um þróun markaðshlutdeildar Samskipa og Eimskips 3104

33.3. Um að háttsemi Samskipa hafi verið *„bein afleiðing“* af fákeppnisaðstæðum 3110
33.3.1. Um þýðingu fákeppni í samkeppnisrétti 3111
33.3.2. Um gagnsæi og að Samskip hafi lært að Eimskip svaraði ávallt harkalega fyrir sig 3114
33.3.2.1. Viðskiptavinir og verð 3114
33.3.2.2. Þekking Samskipa á markaðnum 3117
33.3.3. Um ætlaða yfirburðarstöðu Eimskips gagnvart Samskipum 3123
33.3.4. Um siglingakerfi og þjónustuframboð Samskipa og Eimskips 3127
33.3.5. Um að erlendis hafi samkeppni aukist og verð lækkað 3127
33.3.5.1. Kom fákeppni í veg fyrir að efnahagskreppan leiddi til aukinnar samkeppni Samskipa og Eimskips? 3131
33.3.5.2. Um Bretland og Ísland 3137
33.3.6. Um viðbrögð við minnkandi eftirspurn 3139
33.3.7. Samantekt 3141

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

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

34.2 Um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga 3152

27. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í SJÓFLUTNINGUM

15086. Í kafla 16 í ákvörðun þessari er gerð grein fyrir því að Samskip og Eimskip hafi átt í ólögmætu samstarfi um sjóflutninga á rannsóknartímabilinu. Nánar tiltekið er um að ræða samstarf um:

- Sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.
- Sjóflutninga milli Íslands og annarra hafna vegna flutninga Jóna, helst tengt Bretlandi og Noregi.
- Sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar.
- Sjóflutninga milli Íslands og Færeyja.
- Sjóflutninga á milli Íslands og Evrópu, á grundvelli svonefnds „*Neyðarsamkomulags*".

15087. Í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins er farið yfir þetta samstarf og gerð grein fyrir því hvernig það var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu sem hófst í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Samstarfið var síðan framkvæmt á öllu rannsóknartímabilinu.

15088. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er því mótmælt að umrætt samstarf hafi verið andstætt samkeppnislögum og byggt á því að framkvæmd þess hafi verið í samræmi við ákvæði laganna. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það. Verður nú fjallað um þessar athugasemdir Samskipa.

27.1. Um samskipti lykilstjórnenda vegna samstarfs í sjóflutningum

15089. Í ákvörðun þessari er sem áður segir komist að þeirri niðurstöðu að samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, sem áttu sér stað undir þeim formerkjum að verið væri að fjalla um endurnýjun á samningi fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga, hafi einnig náð til annarra þátta í „*Nýtt upphaf*" verkefninu.

15090. Í mgr. 82-83 í athugasemdum Samskipa við AI er þessu hafnað. Kveða Samskip mikið hafa borið á milli samningsmarkmiða fyrirtækjanna og því hafi samskipti fyrirtækjanna verið talsverð í tengslum við endurnýjun samningsins. Eimskip hafi viljað ná fram hækkun á flutningsverði á meðan Samskip hafi viljað ná fram hagstæðara og samkeppnishæfara flutningsverði. Í mgr. 99-101 í athugasemdum Samskipa við AI er staðhæft að samningaviðræðurnar hafi verið harðar og hafi Eimskip lagt kapp á að hækka verð og skerða fríðindi Samskipa. Því sé ekki unnt að halda því fram að stjórnendur fyrirtækjanna hafi samhliða rætt útfærslu á samráði þeirra. Kveða Samskip önnur málefni en flutninga til og frá Norður-Ameríku aldrei hafa verið rædd á fundunum.

15091. Hvað varðar tilvísun Samkeppniseftirlitsins til þess að í viðræðum fyrirtækjanna hafi jafnframt verið rætt um verð, gámanotkun, umfang flutninga o.fl. segir að það sé ljóst að fyrirtækin hafi augljóslega þurft að eiga í samskiptum um þessi atriði þar sem þau séu nauðsynlegur hluti umræddra viðskipta, sbr. mgr. 1661-1662, 1579, 1581 og 1585 og víðar í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 350 í athugasemdum við AII. Í athugasemdum sínum byggja Samskip m.a. á því að það sé rangt og ómálefnalegt að vísa til þess að samskipti vegna samnings fyrirtækjanna um flutninga til og frá Norður-Ameríku tengist samfelldu samráði fyrirtækjanna og árétta að á hluta tímabilsins hafi verið í gildi undanþága samkvæmt ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009.

15092. Í mgr. 140-141 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að á fundunum hafi verið rætt um annað en samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum þótt ekki hafi verið samdar fundargerðir. Skortur á þeim gefi Samkeppniseftirlitinu ekki heimild til að álykta að fundirnir hafi verið haldnir í öðrum tilgangi eða að önnur mál hafi verið rædd á þeim. Fullyrða megi að fyrirtæki haldi almennt ekki fundargerðir um fundi með viðskiptavinum.

15093. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Á meðal gagna málsins er fjöldi samtímagagna um fundi og ítrekuð samskipti þessara helstu keppinauta vegna samstarfs fyrirtækjanna um flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Við upplýsingagjöf samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga veittu hvorki Samskip né Eimskip upplýsingar um fundina eða afhentu gögn sem gefa til kynna hvað rætt var á þeim. Þá bárust slík gögn heldur ekki með athugasemdum fyrirtækjanna við AI eða AII. Um þýðingu þessa að lögum vísast til kafla 4.7.3. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins hafa heldur ekki fundist fundargerðir eða minnispunktar sem teknir hafa verið saman á fundunum.

15094. Af þessu tilefni skal tekið fram að Samskip viðurkenna að á fundunum hafi verið rætt um fleira en sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku, en meðal annars hafi verið rætt um samstarf fyrirtækjanna um leigu og lán á gámum. Samkvæmt því liggur fyrir að á fundunum var rætt um atriði sem höfðu þýðingu fyrir samkeppni á markaði og óvissa ríkti um. Er það í samræmi við samtímagögn. Er ekki unnt að fallast á að um hafi verið að ræða atriði sem *„nauðsynlegt*" hafi verið að ræða í tengslum við samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum. Hvað sem þessu líður var umrætt samstarf andstætt 10. gr. samkeppnislaga. Var samstarfið hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefninu sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 11. Af því leiðir að sérhver samskipti þar sem unnið var að verkefninu eða rætt um einstaka þætti þess voru andstæð 10. gr. laganna.

15095. Af hálfu Samskipa er sem áður segir byggt á því að fyrirtækin hafi haft andstæða hagsmuni og markmið í viðræðunum, þ.e. Eimskip hafi viljað hækka verð en Samskip lækka verð. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að þátttakendur í samráði gæta sjálfir að hagsmunum sínum og því viðbúið að í viðræðum þeirra sé rætt um verð. Hvað sem þessu líður breytir athugasemd Samskipa því ekki að fyrirtækin nýttu fundi og önnur samskipti vegna Norður-Ameríku flutninganna sem vettvang fyrir annað samráð, þar á meðal um flutninga á öðrum flutningaleiðum („*Neyðarsamkomulagið*"), samstarf um leigu og lán á gámum, vöruhúsasamstarf o.fl. Samskipti og samstarf fyrirtækjanna voru þess vegna andstæð 10. gr. samkeppnislaga.

15096. Í þessu sambandi vísast einnig til samskipta stjórnenda fyrirtækjanna í tengslum við aðgerðir sem fyrirtækin gripu til í þeim tilgangi að bregðast við samdrætti í flutningakerfum fyrirtækjanna og tillögu Samskipa um að fyrirtækin gerðu sín á milli almennan *„slot-sharing*" samning til að nýta flutningakerfin betur. Svaraði (E)frkvstj-flutnkerf þeirri hugmynd fyrir hönd Eimskips með eftirfarandi hætti: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu*.", sbr. einnig samskipti (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf í október 2008 um *„útvíkkað neyðarsamkomulag*", *„almennan slot sharing samning*" og *„Færeyjaverð*", sbr. kafla 8.19. Þá vísast einnig til umfjöllunar um atvik í lok árs 2010 þegar Samskip og Eimskip ræddu um og undirrituðu nýtt og víðtækara *„neyðarsamkomulag*" fyrir sjóflutninga til Evrópu á fundum sem voru haldnir til að ræða endurnýjun samnings fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga. Þá vísast til atvika tengdum ólögmætum upplýsingaskiptum um kjör viðskiptavina, t.d. um hvort þeir greiði BAF-gjald, ásamt fleiri tilvikum, sem gerð er grein fyrir í ákvörðun þessari um að umræddir fundir hafi átt þátt í upptöku nýrra gjalda og verðhækkunum fyrirtækjanna, sbr. t.d. kafla 14.33, 14.54, 14.55 og 15.3.

15097. Í þessu sambandi er áréttuð umfjöllun í kafla 4.7 í ákvörðun þessari þar sem gerð er grein fyrir sönnunarsjónarmiðum í samráðsmálum. Þar er m.a. fjallað um að sönnunarbyrði í samkeppnismálum geti undir vissum kringumstæðum snúist við. Þegar samtímagögn og/eða önnur fyrirliggjandi gögn benda til samráðs er ekki fullnægjandi fyrir viðkomandi fyrirtæki að vekja máls á atvikum sem geti dregið úr sönnunargildi gagnanna heldur verða þau bæði að sanna viðkomandi atvik og sýna fram á að það dragi úr gildi viðkomandi sönnunargagns. Þetta getur t.d. átt við þegar sannað er að keppinautar hafi hist. Ef engar fundargerðir eða önnur gögn eru til sem sýna umræðuefni á fundi keppinautanna getur það gefið til kynna að þátttakendur á fundinum hafi viljað leyna því sem rætt var á honum, sbr. kafla 4.6 í ákvörðun. Undir slíkum kringumstæðum getur sönnunarbyrðin snúist við. Í slíkum tilvikum

hafa dómstólar ESB talið samráðsbrot sannað sýni fyrirtæki ekki fram á að umræðuefnin á fundi þeirra hafi verið lögmæt.

15098. Sé eingöngu litið til samnings um flutninga til og frá Norður-Ameríku voru hagsmunir Samskipa og Eimskips vissulega andstæðir. Fyrirtækin voru aftur á móti höfuðkeppinautar á flestum sviðum íslensks flutningamarkaðar hvar fyrirtækin höfðu sameiginlega yfirburðastöðu. Er slíkur fákeppnismarkaður eðli máls samkvæmt mjög viðkvæmur fyrir áhrifum af hvers kyns samstarfi og samskiptum keppinauta sem þar starfa. Ekki verður horft fram hjá því að stjórnendur þessara keppinauta hafi stöðugt hist á fundum og átt margvísleg önnur regluleg samskipti sem að hluta höfðu átt sér stað með leynd. Hér ber að líta til grundvallarákvæða 10. gr. samkeppnislaga um m.a. mikilvægi sjálfstæðis keppinauta á markaði sem og að samskipti keppinauta hafi mikla þýðingu við mat á því hvort keppinautarnir virði kröfur laganna. Þegar fyrir liggur að keppinautar á fákeppnismarkaði hafi átt samskipti verða þeir þess vegna að sýna fram á að samskiptin hafi aðeins þjónað lögmætum tilgangi. Hvorki athugasemdir Samskipa né mikil og frjálsleg samskipti þeirra og Eimskips eins og þau birtast í gögnum málsins bera þess merki að fyrirtækin hafi virt þessar kröfur laganna.

15099. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð og upplýsingaskipti á fundum fyrirtækjanna um Norður-Ameríku samninginn er byggð á heildarmati á samtímagögnum, en ekki á því einu, líkt og Samskip halda fram, að fyrirtækin hafi ekki haldið fundargerðir um fundina eða haldið skipulega utan um önnur gögn sem þeim tengdust. Eins og nánar er gerð grein fyrir í ákvörðun þessari þá sýna samtímagögn að fulltrúar Samskipa og Eimskips fjölluðu á fundunum um hagsmunamál þeirra önnur en umrædda samninga.

15100. Í þessu sambandi verður að hafa í huga hverjir sátu umræddu fundi sem voru haldnir í tengslum við framkvæmd á samstarfi fyrirtækjanna í sjóflutningum. Voru þetta næstráðendur fyrirtækjanna (framkvæmdastjórar, þ.e. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl og síðar (E)frkvstj-sala/þj) sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum lykilatriðum í inn- og útflutningi gagnvart forstjórum fyrirtækjanna. (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1, sem voru yfirmenn innflutningsdeilda fyrirtækjanna sátu jafnframt fundina en þeir tóku ríkan þátt í ákvörðunum fyrirtækjanna um verðbreytingar á rannsóknartímabilinu. Þegar samráð varðandi breytingar á siglingakerfum stóð yfir sat framkvæmdastjóri rekstrarsviðs Eimskips ((E)frkvstj-flutnkerf) einnig fundina. Á rannsóknartímabilinu var þannig um að ræða ítrekaða fundi milli lykilstjórnenda Eimskips og Samskipa. Var um að ræða stjórnendur sem komu að hvers konar málefnum sem tengdust samkeppni í sjóflutningum.

15101. Þegar gögn málsins eru virt í heild sinni er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips hafi verið þýðingarmikil fyrir samráð fyrirtækjanna, en um þýðingu slíkra samskipta þegar kemur að sönnun á samráðsbrotum vísast til umfjöllunar í kafla 4.6 og 15.3. Voru samskiptin til þess fallin að draga verulega úr óvissu fyrirtækjanna á þeim samkeppnismörkuðum sem þau störfuðu á og veikja sjálfstæði þeirra sem keppinauta. Samskiptin sköpuðu og efldu bæði tengsl og traust á milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips og voru til þess fallin að gera samráð þeirra skilvirkara og auðveldara í framkvæmd.

27.2. Um samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku

15102. Athugasemdir Samskipa við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum eru settar fram í mgr. 82-467, 1098-1102 og víðar í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 135-143 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Í mgr. 1098 í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað að fyrirtækið hafi átt í samráði við Eimskip vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku. Hið rétta sé að fyrirtækin hafi átt í viðskiptum á umræddri leið með fullri vitneskju Samkeppniseftirlitsins. Viðskiptin á árabilinu 2004-2008 hafi í engu verið frábrugðin þeim viðskiptum sem fyrirtækin hafi áður átt í um langt árabil með undanþágu Samkeppniseftirlitsins.

15103. Í mgr. 139 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að samstarf fyrirtækisins við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum hefði verið skálkaskjól fyrir samráð fyrirtækjanna. Líkt og í öllum viðskiptum á milli birgja og viðskiptavina hafi verið ýmsir skilmálar sem hafi þurft að útkljá og oft hafi mikið borið á milli í verðhugmyndum. Segir að vissulega hafi verið haldnir fundir sem hafi oft verið langir enda hagsmunir fyrirtækjanna andstæðir í slíkum viðskiptum. Eimskip hafi með öllum ráðum reynt að hækka verð gagnvart Samskipum og Samskip hafi að sama skapi reynt að koma í veg fyrir verðhækkanir, en að lokum hafi fyrirtækin náð saman þar sem báðir aðilar hafi þurft að gefa eftir. Samskip mótmæla því að þessar samningaviðræður fyrirtækjanna hafi verið annars eðlis eða frábrugðnar þeim sem birgjar og viðskiptavinir ættu almennt séð sín á milli.

15104. Í kafla 16.3.2 er rakið að samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum til og frá Norður-Ameríku hafi verið einn þáttur í *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna sem hófst í kjölfar fundar þeirra 6. júní 2008. Samtímagögn sýna að samstarf fyrirtækjanna í flutningum til og frá Norður-Ameríku var einn af verkþáttum í *„Nýtt upphaf“* verkefninu, sbr. glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008, og að fyrirtækin unnu að því að auka þetta samstarf, t.d. með auknu gámasamstarfi. Var það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Gekk það eftir með endurnýjun samninga 7. janúar 2009. Gerðu fyrirtækin ekki eingöngu samkomulag vegna flutninganna sem slíkra heldur einnig um samstarf í gámanotkun. Eins og áfrýjunarnefnd samkeppnismála staðfest í úrskurði sínum frá árinu 1997 ríktu fákeppnisaðstæður á íslenskum flutningamarkaði og hefur samþjöppun á markaðnum raunar aukist frá úrskurði nefndarinnar. Við þær aðstæður er hvers kyns samvinna og samskipti milli flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í starfseminni mjög varasamt. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur enda leitt í ljós að þessi samstarfsvettvangur keppinauta var nýttur til ólögmætra upplýsingaskipta og til að koma á og viðhalda víðtæku samráði.

15105. Í ákvörðun þessari er rakið að umfang flutninga Samskipa og Eimskips til og frá Norður-Ameríku var í sögulegu lágmarki eftir mitt ár 2008. Af þeim sökum er það athyglisvert hversu mikla áherslu Samskip og Eimskip lögðu engu að síður á að viðhalda samstarfinu, endurnýja samning um það og eiga marga fundi í tengslum við endurnýjunina.

15106. Í mgr. 1098-1120 í athugasemdum Samskipa við AI mótmæla Samskip niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum hafi verið liður í samfelldu samráði þeirra.

15107. Í mgr. 1099-1100 er vikið að umfjöllun um uppsögn Eimskips á samningi við Samskip 30. maí 2008, en þar leggur Samkeppniseftirlitið áherslu á áhuga (E)forstj á að hefja engu að síður viðræður við Samskip sem fyrst í kjölfar uppsagnarinnar. Byggja Samskip á því að hagsmunir og markmið fyrirtækjanna hafi verið gagnstæð. Markmið Eimskips með uppsögninni og þeim viðræðum sem fylgdu í kjölfarið hafi verið að ná fram verulegum hækkunum á þeim gjöldum sem Samskip greiddu fyrir flutninginn. Markmið Samskipa hafi aftur á móti verið að ná fram verðlækkun. Höfðu Samskip verulega hagsmuni af að ná samningum við Eimskip um flutningana *„til að félagið gæti veitt þessu markaðsráðandi fyrirtæki aukna samkeppni, að því gefnu að kjör í þeim flutningum væru eðlileg*.“

15108. Telja Samskip að gögn um samskipti fyrirtækjanna í tengslum við endurnýjun á samningi þeirra í lok árs 2008 sýni hversu hart Eimskip sótti hækkanir á verði og að samningaviðræður hafi gengið erfiðlega, sbr. einnig mgr. 84-87 í athugasemdum Samskipa við AI. Segir að viðræður hafi verið *„stál í stál“* vegna hækkunarkrafna Eimskips og að Eimskip hafi freistað þess að setja þrýsting á Samskip um að draga úr eða hætta TA flutningum en hafi ekkert orðið ágengt í þeim efnum. Telja Samskip mikilvægt *„að árétta að um var að ræða eðlilegar samningaumleitanir milli tveggja óháðra samningsaðila, en ekki einhvers konar frágang á samningi á grundvelli „allsherjarsamráðs* "".

15109. Vísa Samskip til þess að tölvupóstar (S)forstö-innfl1 21. október 2008 og 5. nóvember 2008 sýni að enn hafi verið ósamið um veigamikil atriði. Mótmæla Samskip því að viðræður hafi dregist vegna þess að fyrirtækin hafi verið upptekin í annars konar samráði. Það hafi verið hagur Samskipa að nýr samningur, með hærri verðum, myndi ekki taka gildi strax.

15110. Um samskipti og samningaviðræður Samskipa og Eimskips á seinnihluta árs 2008 er fjallað í kafla 10. Sú umfjöllun sýnir að framkvæmdastjórar og lykilstarfsmenn fyrirtækjanna, þeir (S)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv, (E)frkvstj-flutnkerf, (S)forstö-innfl1, (E)forstö-innfl, (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl áttu í ítrekuðum samskiptum á tímabilinu júní 2008 til janúar 2009. Umræddir stjórnendur Eimskips og Samskipa báru ábyrgð á siglinga- og landflutningakerfum, verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í flutningum fyrirtækjanna. Samhliða þessum samskiptum unnu sömu aðilar að undirbúningi og framkvæmd verðhækkana. Sé litið til gagna málsins í heild sinni verður að draga þá ályktun að í reglubundnum samskiptum fyrirtækjanna á m.a. árinu 2008 hafi átt sér stað ólögmætt samráð sem miðaði m.a. að því að skapa skilyrði til að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun. Voru þessi samskipti í eðli sínu til þess fallin að draga úr óvissu á milli fyrirtækjanna og sjálfstæði á milli þessara keppinauta sem voru samanlagt með yfirburða markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá Íslandi og í landflutningum. Um þessa niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins vísast nánar til umfjöllunar í kafla 11.21.

15111. Í mgr. 136-137 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að samstarf Samskipa við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum hafi litlu máli skipt fyrir Samskip. Að sögn Samskipa fór vægi umræddra flutninga lítillega vaxandi á rannsóknartímabilinu og er vísað til töflu í mgr. 136 í athugasemdunum því til stuðnings. Segir að flutningarnir hafi verið mikilvægir fyrir Samskip enda hafi fyrirtækið þurft að geta boðið viðskiptavinum sínum heildarþjónustu í flutningum.

15112. Virðist þessum upplýsingum frá Samskipum ætlað að sýna fram á að þróunin hafi verið önnur og flutningarnir mikilvægari en sett hafi verið fram af hálfu Samkeppniseftirlitsins. Samkeppniseftirlitið fær ekki séð hvers vegna umræddur mælikvarði sé heppilegur til að sýna fram á vægi flutninga fyrirtækisins til og frá Norður-Ameríku. Upplýsingarnar sýna annars vegar að umfang flutninganna var sveiflukennt og hins vegar að vægi þeirra var lítið þar sem umrætt hlutfall var allan tímann mjög lágt eða á bilinu 3,3-5,2%. Þrátt fyrir að samtímagögn gefi annað til kynna leggja Samskip áherslu á að flutningarnir hafi verið fyrirtækinu mjög mikilvægir þar sem nauðsynlegt hafi verið fyrir fyrirtækið að geta boðið viðskiptavinum sem flyttu inn vörur víðsvegar að úr heiminum beina flutninga til og frá Norður-Ameríku, auk þess sem beinir flutningar séu mikilvægir fyrir útflutning.

15113. Í samningaviðræðum fyrirtækjanna á árinu 2008 var stefnt að því að endurnýja samning um að Eimskip annaðist sjóflutninga fyrir Samskip á milli Íslands og Norður-Ameríku. Vegna minnkandi viðskipta milli Íslands og Bandaríkjanna á þessum tíma benda samtímagögn til þess að bæði fyrirtækin hafi haft minnkandi og fremur takmarkaða hagsmuni af því að halda samstarfinu áfram. Í þessu ljósi vekur það athygli að samningaviðræður fyrirtækjanna voru mjög langdregnar og stóðu allt frá því er Eimskip sagði upp fyrri samningi 30. maí 2008, með ósk um að fyrirtækin hefðu sem fyrst viðræður um áframhaldandi samstarf, til þess er nýr samningur var undirritaður 7. janúar 2009. Ekki er unnt að líta framhjá því að uppsögn Eimskips á Norður-Ameríku samningnum, að frumkvæði (E)forstj, átti sér stað aðeins viku fyrir fund stjórnarformanna og forstjóra Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 þar sem fyrirtækin skiptust á upplýsingum og unnu að stórauknu samstarfi þeirra, sbr. glærur Eimskips um verkefnið „*Nýtt upphaf*". Sé litið heildstætt á þessi atvik og önnur samtímagögn verður ekki dregin önnur ályktun en að þessir atburðir hafi tengst.

15114. Sem áður segir benda Samskip á að að fyrirtækin hafi haft gagnstæða hagsmuni og markmið í viðræðunum, þ.e. Eimskip hafi viljað hækka en Samskip lækka verðið sem fyrirtækið greiddi fyrir

flutningana. Sem fyrr segir gæta þátttakendur í samráði sjálfir að hagsmunum sínum og því viðbúið að í viðræðum Samskipa og Eimskips hafi verið rætt um verð. Hvað sem þessu líður breytir athugasemd Samskipa því ekki að fyrirtækin nýttu fundi og önnur samskipti vegna samstarfs um Norður-Ameríku flutninga sem vettvang fyrir annað samráð, þar á meðal um flutninga á öðrum flutningaleiðum („*neyðarsamkomulagið*"), samstarf um leigu og lán á gámum, vöruhúsasamstarf o.fl. Samskiptin voru jafnframt nýtt til ólögmætra upplýsingaskipta um stefnu fyrirtækjanna í verðlagningu á BAF-gjaldi á fundi 4. desember 2008 („*allir greiða BAF*"), sbr. umfjöllun í kafla 8.15.6, 10.1 og 10.5. Má einnig minna á að það sem fram kemur í 8.19.3 um samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna um samstarf sem tengdist samdrætti í flutningakerfum fyrirtækjanna og tillögu Samskipa í því sambandi um að fyrirtækin gerðu sín á milli almennan slot-sharing samning til að nýta betur flutningakerfi fyrirtækjanna og svar (E)frkvstj-flutnkerf: „*Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu*." Athugasemd Samskipa breytir þess vegna ekki því að samskipti og samstarf fyrirtækjanna voru andstæð 10. gr. samkeppnislaga, sbr. einnig umfjöllun í kafla 15.3.

15115. Í mgr. 1173-1174 í athugasemdum Samskipa við AI segir að samningur fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga hafi ekki verið „*einhver sameiginleg hagræðingaraðgerð*" og hafi markmið fyrirtækjanna með samningnum verið mjög ólík. Eimskip hafi viljað ná fram hærri verðum og nýta þessa beinu flutninga til að verða samkeppnishæfari. Innan Eimskips hafi verið deildar meiningar um það hvort semja ætti við Samskip eða hvort farsælla væri að styrkja enn frekar einokunarstöðu Eimskips á umræddri leið. Í mgr. 129-134 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um ályktanir Samkeppniseftirlitsins í tilefni af togstreitu (E)forstj og undirmanna hans í tengslum við samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum í maí 2008. Að mati Samskipa sé eðlilegt að undirmenn (E)forstj hafi verið ósáttir við að vinna þeirra væri gerð meira krefjandi vegna aukinnar samkeppni frá Samskipum á grundvelli samstarfsins. Byggja Samskip á því að Eimskip hafi ekki talið sér stætt að neita Samskipum um viðskiptin, á grundvelli 11. gr. samkeppnislaga. Samskip hafi vilja nýta sér þá stöðu og „*þvinga*" fram viðskipti í því skyni að draga úr yfirburðum Eimskips.

15116. Samkeppniseftirlitið er sammála því sem segir í athugasemdum Samskipa um að fyrirtækið geti ekki svarað fyrir afstöðu (E)forstj eða undirmanna hans. Samskip setja engu að síður fram þá skoðun að Eimskip hafi verið milli steins og sleggju varðandi samning við Samskip um Norður-Ameríku. Eimskip hafi ekki talið sér stætt á því að neita Samskipum um viðskipti, enda hafi það verið „*andstætt 11. gr. samkeppnislaga ef fyrirtæki í einokunarstöðu beitir sölusynjun og það þótt um hugsanlegan eða raunverulegan keppinaut sé að ræða*". Þetta hafi Samskip nýtt sér til að bæta stöðu fyrirtækisins í samkeppni við Eimskip. Samskip líta aftur á móti fram hjá því að í samtímagögnum kemur ítrekað fram það mat (E)forstj, og raunar bæði Samskipa og Eimskips, að aukið samstarf fyrirtækjanna geti verið til hagsbóta fyrir fyrirtækin. Það sjónarmið Samskipa að það hafi verið ráðandi um afstöðu Eimskips að fyrirtækið teldi sér ekki stætt á því að neita Samskipum um viðskipti er því ekki í samræmi við samtímagögn.

15117. Þann 7. janúar 2009 undirrituðu Samskip og Eimskip samning um áframhaldandi samvinnu í siglingum til og frá Norður-Ameríku og aukið gámasamstarf, að undangengnum töluverðum samskiptum og viðræðum á síðustu mánuðum ársins 2008. Af samtímagögnum er dregin sú ályktun að Samskip og Eimskip hafi á þessum fundum haft tækifæri til að ræða hvers konar málefni sem tengdust flutningastarfsemi og hinu samfellda samráði fyrirtækjanna.

15118. Í mgr. 84-87 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samningaviðræður fyrirtækjanna. Þar segir að fyrsti fundur um endurnýjun samningsins hafi verið haldinn 14. ágúst 2008 og að fundirnir hafi verið fimm talsins. Á fyrstu þremur fundunum hafi verið tekist á um verðhluta samningsins en eftir það hafi samskiptin fyrst og fremst verið í formi tölvupósta vegna útistandandi atriða. Af þeim tölvupóstum megi að mati Samskipa sjá að illa hafi gengið að ná saman um forsendur samningsins og að efni þeirra lýsi

vel því ójafnvægi sem, að sögn Samskipa, hafi verið á milli samningsaðila í viðræðunum. Þessu til stuðnings vísa Samskip t.d. til tölvupósta dags. 5. nóvember 2008 og 18.-19. desember 2008.

15119. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Í kafla 10 er fjallað ítarlega um samskipti Samskipa og Eimskips á síðustu mánuðum ársins 2008 og í kafla 25.39 er að finna umfjöllun um athugasemdir Samskipa vegna þessa. Vísast hér til þeirrar umfjöllunar.

15120. Í mgr. 1242 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-EimÍsl 19. mars 2009. Í tölvupóstinum gerir (S)frkvstj-millilandasv athugasemdir við þjónustu Eimskips í Norður-Ameríku siglingum. Telja Samskip að um eðlileg samskipti sé að ræða, en þau varði framkvæmd Eimskips á Norður-Ameríkusamningnum og kvörtun yfir verklagi Eimskips.

15121. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði „*Nýtt upphaf*" verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um „*Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ.m.t. framangreindir fundir Samskipa og Eimskips varðandi endurnýjun á Norður-Ameríku samningnum og „*Neyðarsamkomulaginu*".

15122. Í mgr. 1244 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 6. og 15. maí 2009 þar sem rætt var um flutninga Samskipa á vörum fyrir Aðföng til Íslands. Kveða Samskip að í tölvupósti sínum 6. maí 2009 hafi (E)forstö-innfl óskað eftir því að (S)forstö-innfl1 hlutaðist til um að Samskip myndu fella niður tiltekin gjöld á Eimskip vegna flutninga fyrir fyrirtækið Aðföng. Segja Samskip að samskiptin hafi varðað ákveðna reikninga sem hafi ranglega verið gefnir út á Eimskip en hafi með réttu átt að vera bókaðir á Aðföng sem hafi verið með heildarflutningasamning við Eimskip en samning við Samskip um hýsingu á frystivöru. Umræddir reikningar hafi varðað endurgjald Samskipa fyrir losun á vörum úr gámum fyrir Aðföng sem voru hýstir hjá Samskipum. Byggja Samskip á því að í þessu tilviki hafi ekki verið um samstarf eða samráð fyrirtækjanna að ræða heldur eðlileg og nauðsynleg samskipti til leiðréttingar á mistökum við reikningsgerð sem skýrist af ákvörðun viðskiptamannsins um að notast við þjónustu beggja fyrirtækja. Engar greiðslur hafi farið á milli fyrirtækjanna í þessu sambandi. Það komi oft fyrir að innflutningsaðilar eigi viðskipti með þessum hætti vegna sömu sendingarinnar við bæði Samskip og Eimskip.

15123. Af þessu tilefni vísast sérstaklega til ummæla (E)forstö-innfl um að það væri „*ekki nýtt af nálinni að gámar* [væru] *fluttir með öðrum okkar […]*". Endurspegla þessi samtímagögn samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum, framkvæmd þess og þau samskipti milli stjórnenda sem af því leiddu.

15124. Í mgr. 1251 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um tölvupóst (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Jóna 23. september 2009 þar sem (S)frkvstj-N-Am greindi þeim síðarnefndu frá upplýsingum frá Eimskip, þ.e. að hann hafi verið að „*hlera*" Eimskip. Telja Samskip þetta eðlilegt þar sem Samskip hafi verið stór viðskiptavinur Eimskips í flutningum til og frá Norður-Ameríku og því þurft að fá upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar.

15125. Ekki er unnt að fallast á það að um eðlilega upplýsingagjöf hafi verið að ræða. Eins og lesa má af tölvupóstinum var ekki um að ræða tilkynningu Eimskips til viðskiptavina um fyrirhugaðar breytingar, heldur tók (S)frkvstj-N-Am fram að hann hafi verið að „*hlera Eimskip*" um framtíðaráform um samkeppnislega mikilvæg atriði í rekstri fyrirtækisins.

15126. Þá vísa Samskip einnig til samskipta fyrirtækjanna 20. október 2009 og byggja á því að þau hafi í alla staði verið eðlileg um framkvæmd samningsins. Benda Samskip á í þessu samhengi að það hafi verið nokkuð algengt að gámar fyrirtækisins hafi mætt afgangi eða að annmarkar hefðu verið á þjónustu Eimskips og þá hafi starfsmenn Samskipa þurft að eiga samskipti af þessum toga til að tryggja að koma

í veg fyrir verulegar tafir. Af þessum sökum hafi verið mikilvægt að hafa magnákvæði í samningi Samskipa við Eimskip sem tryggði fyrirtækinu ákveðinn fjölda TEU í hverri ferð. Eimskip hafi skorið þann fjölda niður í síðari samningum sem hafi leitt til þess að samningar hafi ekki náðst við útflytjendur.

15127. Ekki er fallist á þetta. Í umræddu tilviki ræða starfsmenn Samskipa og Eimskips um framkvæmd samnings sem var ólögmætur, en á þessum tíma, 20. október 2009, var ekki í gildi undanþága á grundvelli þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.

15128. Í mgr. 153-154 í athugasemdum Samskipa við AII segir að það sé að hluta til rétt að Samskip hafi áfram getað keppt við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum með TA-flutningum en þeir flutningar hafi aftur á móti verið frábrugðnir beinum flutningum Eimskips. Þeir hafi tekið lengri tíma og því ekki hentað þörfum allra viðskiptavina Samskipa, t.d. þeim sem fluttu inn ferskvöru og þeim sem fluttu út sjávarafurðir. Samskipum hafi af þessum sökum verið nauðsynlegt að eiga þann kost að flytja með Eimskip til að viðhalda samkeppni við það fyrirtæki.

15129. Vegna þessara athugasemda Samskipa er athygli vakin á því að þær samræmast ekki því sem kemur fram í samtímagögnum fyrirtækisins. Í því sambandi vísast til dæmis til svars (S)frkvstj-N-Am við hugleiðingum (S)forstö-innfl1 í tölvupósti 19. desember 2012 um að Samskip eigi að *„skoða mjög alvarlega að taka eins mikið og mögulegt er í TAS*". Kveður (S)frkvstj-N-Am það eina sem Samskip geti ekki sinnt með TA flutningum vera *„búslóðir og* […] *með consol.*"

15130. Rétt er að taka fram að í mgr. 176 í athugasemdum sínum taka Samskip fram að fyrirtækið hafi ávallt talið mikilvægt að eiga möguleika á beinum flutningum með Eimskip til og frá Norður-Ameríku. Það hafi aukið samkeppnishæfni við gerð heildarsamninga við inn- og útflytjendur sem margir þurfi flutninga til og frá Norður-Ameríku og Evrópu. Hafi Samskip því lagt áherslu á að *„reyna að halda samningi við Eimskip þótt alla tíð hafi verið rík áhersla lögð á að flytja eins lítið magn með keppinautnum og unnt var*".

15131. Þessar athugasemdir Samskipa eru heldur ekki í samræmi við samtímagögn því að í tölvupósti (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1, (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv í október 2008 segir: *„[…] allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för […]*". Yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku lýsti því þannig yfir við m.a. (S)forstj að öllum flutningum Samskipa frá Norður-Ameríku hafi verið beint til Eimskips og samkvæmt því hafi verið dregið úr þeirri samkeppni sem Samskip gátu veitt Eimskip með TA flutningum milli Íslands og Bandaríkjanna með viðkomu í Rotterdam.

27.3. Um samstarf í Evrópuflutningum – *„Neyðarsamkomulagið*"

15132. Í kafla 16.4 er fjallað um samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum til og frá Evrópu á grundvelli svokallaðs *„Neyðarsamkomulags*". Eins og er gerð nánari grein fyrir tók *„Neyðarsamkomulagið*" ekki aðeins til neyðartilvika líkt og heiti þess gefur til kynna, þ.e. þegar óviðráðanlegar orsakir koma í veg fyrir flutning, heldur var gildisvið þess í raun mun rýmra og tók til *„venjulegra flutninga*" innan Evrópu og milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Var flutningsgjald fyrir slíka flutninga *„2x fyrir venjulegan flutninga*", þ.e. tvöfalt *„neyðarverð*".

15133. Í mgr. 237 – 257 og 617 - 622 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um *„neyðarsamkomulögin*" sem voru í gildi frá 30. nóvember 2001 og allt til enda rannsóknartímabilsins. Af hálfu Samskipa er m.a. byggt á því að aðeins raunverulegir neyðarflutningar hafi verið framkvæmdir á grundvelli samningsins en *„aðrir flutningar, til að mynda þeir sem lentu fyrir mistök sendanda (eða umboðsaðila hjá röngu flutningafyrirtæki*" hafi verið leystir á *„ad hoc*" grundvelli. Þá halda Samskip því fram að þó svo einstakir starfsmenn *„kunni að hafa stuðst við verð úr fyrrnefndu neyðarsamkomulagi*" til að semja um slíka *„ad hoc*" flutninga geti það ekki talist *„útvíkkun*" á *„neyðarsamkomulaginu*".

15134. Í mgr. 73 í athugasemdum Samskipa við AI segir að markmið með gerð „*neyðarsamkomulagsins*“ árið 2001 hafi verið að fyrirtækin gætu leitað til hvors annars með flutninga þegar veruleg röskun yrði á áætlun, s.s. vegna bilana skips, veðurs, strands og annarra svipaðra óviðráðanlegra orsaka. Tilgangurinn hafi verið að halda uppi þjónustustigi og bjarga verðmætum, ekki síst í flutningum á ferskum fiski. Samningar sem þessir séu vel þekktir innan hins alþjóðlega skipageira sem og í öðrum atvinnuvegum.

15135. Í mgr. 144-150 í athugasemdum sínum við AII, sbr. einnig mgr. 1711-1714 í athugasemdum við AI, setja Samskip fram ýmsar fullyrðingar varðandi samstarf fyrirtækjanna í Evrópuflutningum sem fá ekki staðist, m.a. um að „*Neyðarsamkomulagið*“ hafi ekki verið leynilegt og að það hefði ekki verið samkeppnishamlandi.

15136. Ekki er unnt að fallast á framangreindar athugasemdir og sjónarmið Samskipa. Athugasemdirnar hafa allar komið fram áður og er ítarlega fjallað um þær í kafla 25.1. Þar er rökstutt að skýringar Samskipa um að „*Neyðarsamkomulagið*“ hafi eingöngu eða „*nær alfarið*“ átt við um flutninga af óviðráðanlegum orsökum séu í ósamræmi við samtímagögn fyrirtækisins og það ósamræmi hafi ekki verið skýrt af hálfu fyrirtækisins. Þannig er beinlínis í samtímagögnum fyrirtækjanna vísað til og notast við „*Neyðarsamkomulagið*“ vegna venjulegra flutninga utan neyðar.

15137. Hvað varðar sjónarmið Samskipa um að „*Neyðarsamkomulagið*“ hafi ekki verið leynilegt vísast til umfjöllunar í framangreindum kafla þar sem m.a. er bent á að æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips kváðust við skýrslutöku hjá lögreglu ekkert vita eða muna um samstarf í Evrópuflutningum. Þá var samningurinn sjálfur kyrfilega merktur „TRÚNAÐARMÁL“ og samkeppnisyfirvöldum aldrei gert viðvart um hann, hvorki á grundvelli þágildandi 15. gr. samkeppnislaga né skýrum fyrirmælum sem fólust í undanþágum frá samkeppnisyfirvöldum fyrir samstarfi í Norður-Ameríku flutningum um að tilkynna um „*alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli svo og breytingar á þeim*“, sbr. ákvarðanir nr. 11/2003 og 46/2009.

15138. Í mgr. 74-75 og 1280-1281 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að flutningar á grundvelli „*Neyðarsamkomulagsins*“ hafi heyrt til algjörra undantekninga og vísað til þess að umfang þeirra á árunum 2008-2013 hafi numið um 144 TEU á öllu tímabilinu eða um 0,01% af samanlögðum heildarflutningum fyrirtækjanna. Að mati Samskipa geti slíkt umfang ekki haft áhrif á ákvarðanir fyrirtækjanna um stærð og fyrirkomulag siglingakerfa þeirra.

15139. Þá væri það ekki rétt að „*Neyðarsamkomulag 2001 x 2*“ hafi vísað til „*venjulegra*“ flutninga. Öll tilvik, þar sem krafist hafi verið annars endurgjalds en samkvæmt „*Neyðarsamkomulaginu*“, hafi varðað „*tilfallandi flutninga*“. Enginn samningur hafi verið í gildi um slíka flutninga, það hafi ráðist af atvikum og samkomulagi í hvert sinn. Hvað samskipti Samskipa við Eimskip 17. desember 2008 varðar, sem rakin eru í kafla 16.4.2, benda Samskip á að þau hafi varðað verðlagningu á milli fyrirtækjanna en ekki verð gagnvart þriðju aðilum. Slíkt fæli ekki í sér verðsamráð heldur hafi verið um gagnkvæm viðskipti í flutningum að ræða í algjörum undantekningatilvikum.

15140. Í tilefni af framangreindu vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um það hvernig Samskip reyndu að halda umræddu „*Neyðarsamkomulagi*“ leyndu á rannsóknartímabilinu og veittu síðan eftirlitinu ekki upplýsingar um það á meðan á rannsókn þessari stóð, sbr. kafla 16.3.4 og 16.7.5 og kafla 23. Að mati Samkeppniseftirlitsins benda atvik og gögn til þess að það hafi verið markmið fyrirtækjanna að halda þessu samkomulagi leynilegu.

15141. Tilvísanir Samskipa til þess að umfang þessa leynilega samkomulags hafi verið lítið eða aðeins tekið til „*tilfallandi flutninga*“ hefur ekki áhrif á niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins. Vísast til þess að í upprunalegu útgáfu samningsins frá 2001 tók hann ekki aðeins til neyðarflutninga á fullum gámum heldur einnig til venjulegra flutninga á tómum gámum. Gildissviðið var síðan rýmkað enn frekar með handskrifuðum

breytingum, sbr. nánari lýsingu í kafla 9.12.2. Samkvæmt því átti umræddur samningur Samskipa við Eimskip að taka til venjulegra flutninga, ekki eingöngu flutninga í neyð.

15142. Hinar handskrifuðu breytingar á samningnum, „*2x fyrir venjulega flutninga*" bera þetta skýrlega með sér. Orðalagið „*venjulegir flutningar*" veldur ekki vafa og skrifað var á samninginn hvert verðið fyrir hina venjulegu flutninga á fullum gámum ætti að vera. Var það fyrst þrefalt „*neyðarverð*" og síðan tvöfalt. Voru þetta verðin sem giltu „*ef ekki neyð*", sbr. nánari umfjöllun í kafla 5.4.1.

15143. Samskip vísa til þess að í þeim tilvikum þar sem krafist hafi verið annars endurgjalds en samkvæmt „*Neyðarsamkomulaginu*", hafi verið um „*tilfallandi flutninga*" að ræða sem hafi ráðist af atvikum og samkomulagi í hvert sinn. Samskip hafa áður byggt á því að samningur um tvöfalt neyðarverð fyrir „*venjulega flutninga*" hafi eingöngu átt við þegar flutningar hafi verið bókaðir „*óvart*" með hinu flutningafyrirtækinu, svonefndir „*ad hoc*" flutningar. Um þau sjónarmið hefur verið fjallað nokkuð ítarlega fyrr í ákvörðun þessari, sbr. kafla 25.1, og vísast til þeirrar umfjöllunar.

15144. Í kafla 16.4.2 í ákvörðun þessari eru rakin gögn sem tengjast „*neyðarsamkomulaginu*" frá síðari hluta ársins 2008 og út rannsóknartímabilið sem sýna að samkomulaginu var hrint í framkvæmd og hvernig því var beitt. Þar er í upphafi fjallað um samskipti (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl í desember 2008 þar sem vísað er til þess að nota verði „*Neyðarsamkomulagið frá 2001 x 2 og gate/gate eins og venjan hefur verið*" fyrir flutning Samskipa fyrir Eimskip. Þá er einnig fjallað um samskipti Samskipa við TVG, dótturfélags Eimskip, í maí 2009, þar sem vísað er til þess að Samskip og Eimskip eigi í samstarfi á grundvelli samkomulagsins þó svo ekki væri um neyðartilvik á ræða. Staðfestir þetta að samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum til og frá Evrópu tók einnig til venjulegra flutninga.

15145. Með vísan til þessa eru skýringar Samskipa um að „*Neyðarsamkomulagið*" hafi eingöngu eða „*nær alfarið*" átt við um flutninga af óviðráðanlegum orsökum ekki í samræmi við samtímagögn fyrirtækisins.

15146. Samskip byggja á því að áðurnefnd samskipti fyrirtækisins við TVG sýni í fyrsta lagi að samstarf af þessu tagi hafi verið sjaldgæft og að ekki hafi verið til að dreifa neinu samkomulagi um verðlagningu fyrir slíkar tilfallandi sendingar sem ekki féllu með beinum hætti undir neyðartilvik. Á hinn bóginn byggja Samskip einnig á því að engu skipti í reynd þótt fyrirtækin hafi samið um fast verð sín á milli í slíkum tilvikum, enda hafi þeim verið heimilt að eiga í tilfallandi viðskiptum og að augljóslega hafi þurft að ákveða hvað bæri að greiða í slíkum tilvikum.[6683]

15147. Á þetta er ekki unnt að fallast. Óumdeilt er að fyrir hendi var skriflegur samningur á milli Samskipa og Eimskips sem kallaður var „*Neyðarsamningur*". Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er sú að um var að ræða samning sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þá hefur það einnig verið rökstutt að í samskiptum á milli fyrirtækjanna var, í venjulegum flutningum, vísað til neyðarsamkomulagsins og innheimt 2x neyðarverð (sem var verð fyrirtækjanna fyrir „*venjulega flutninga*" milli Íslands og Evrópu).

15148. Líkt og rakið er í kafla 25.1.5 þá liggur fyrir í máli þessu að umræddir Evrópusamningar Eimskips og Samskipa hafi verið í framkvæmd á öllu rannsóknartímabilinu. Þetta samstarf var talið það mikilvægt að ítrekað áttu sér samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna út af því og efni samninganna tók breytingum frá einum tíma til annars. Gat samráð þetta varðað verulega viðskiptalega hagsmuni og verið til þess fallið að draga úr samkeppni. Mikilvægt er að hafa í huga að á sama tíma framkvæmdu félögin aðra þætti samráðsins, eins og samráð á landflutningamarkaði, markaðsskiptingu og verðsamráð.

15149. Ljóst er því að þessi háttsemi Samskipa og Eimskips fól ekki í sér að um hafi verið að ræða röð af einskiptis viðskiptum samkvæmt gildandi verðskrá á hverjum tíma. Þvert á móti var háttsemin sú að

[6683] Sjá mgr. 1283 í athugasemdum Samskipa við AI.

fyrirtækin gerðu og störfuðu eftir leynilegum samningi á fyrirfram ákveðnum verðum, ræddu útvíkkun hans í október árið 2008 og endurnýjuðu síðan samninginn í desember 2010.

15150. Með þessum samningum útbjuggu fyrirtækin viðvarandi fyrirkomulag og störfuðu samfellt eftir því út rannsóknartímabilið. Með þessu höfðu keppinautarnir minnkað óvissu á markaði og dregið úr samkeppnishvötum. Í þessu fyrirkomulagi fólst einnig að stjórnendur inn- og útflutnings hjá fyrirtækjunum komu að framkvæmd þessara samninga og höfðu samskipti sín á milli hverju sinni. Athuga ber að þar var um að ræða sömu stjórnendur og þá sem höfðu aðkomu að öðrum þáttum samráðs fyrirtækjanna. Ber að árétta að krafa 10. gr. samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta er sérstaklega brýn á mörkuðum þar sem fákeppni ríkir, sbr. kafla 4.1 og 4.6.3.2.

15151. Fyrirliggjandi eru samtímagögn sem sýna framangreint, sbr. umfjöllun um gögn í kafla 5.4 í ákvörðun þessari. Sýna þessi atvik tilvist samningsins á þessum tíma og af því leiddu samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna sem starfa á fákeppnismarkaði. Þá er á engan hátt sjálfgefið að tafir eða álíka tilvik kalli á samvinnu keppinauta. Fyrirtæki keppa ekki aðeins í verði heldur einnig í því að veita sem besta þjónustu. Ef fyrirtæki vita að þau þurfi að öllu leyti að standa á eigin fótum ef tafir eða önnur þjónustuskerðing á sér stað skapar það viðvarandi hvata til þess að tryggja eins og unnt er að slíkt gerist ekki til að tapa ekki viðskiptum. Samvinna milli keppinauta, sem saman hafa næstum 100% markaðshlutdeild, dregur hins vegar úr þessum hvata, sem dregur þá úr óvissu milli keppinautanna og er því skaðleg virkri samkeppni.

15152. Framangreint þýðir óhjákvæmilega að staðhæfingar Samskipa um að flutningar samkvæmt umræddum samningum hafi verið óverulegir og sjaldgæfir geta hér engu breytt um lögmæti þessa samráðs í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

15153. Um umfang flutninga vegna samkomulagsins hefur verið fjallað nokkuð ítarlega, sbr. kafla 25.1.4, en Samskip byggja m.a. á því að flutningar fyrirtækisins fyrir Eimskips til og frá Evrópu hafi heyrt til algjörra undantekninga og umfang þeirra verið mjög lítið eða um 0,01% af heildarflutningum Samskipa. Þess vegna hafi viðskiptin ekki haft neina þýðingu við ákvörðun hvors fyrirtækis um sig um framboð á markaði eða ákvarðanir um siglingakerfi. Viðskiptin hafi lotið að því að bjarga verðmætum og því ekki fallið undir 10. gr. samkeppnislaga. Af þeim sökum hafi ekki verið nauðsynlegt að óska eftir undanþágu frá samkeppnislögum.[6684]

15154. Líkt og rakið er í kafla 25.1.4 voru afhentar upplýsingar um þessar flutninga ekki fullnægjandi eða a.m.k. villandi sem gerir staðhæfingar Samskipa ótrúverðugar. Samkvæmt upplýsingunum má ráða að 5% af flutningum Eimskips fyrir Samskip á árunum 2007-2013 hafi tengst Evrópu en 95% Norður-Ameríku. Samkvæmt því tók Evrópusamstarf fyrirtækjanna ekki til örfárra tilvika. Hvað sem því líður er nauðsynlegt að horfa á samstarf Samskipa við Eimskip í sjóflutningum til og frá Íslandi með heildstæðum hætti og verður að líta til þess að jókst mikið með samstarfi Jóna og Eimskips haustið 2009, sbr. umfjöllun í kafla 16.6.

15155. Hvað sem þessu líður og í ljósi umfjöllunar um umfang þessara flutninga ber að hafa í huga að við mat á lögmæti samninga samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga er ekki þörf á því að slá föstu umfang þessara gagnkvæmu Evrópuflutninga. Þarf samkeppnishamlandi samstarf ekki einu sinni að hafa komist til framkvæmda til að teljast brots gegn 10. gr. samkeppnislega. Þá er ljóst að minniháttarreglan í 13. gr. samkeppnislaga vísar ekki til umfangs eða tíðni samstarfs keppinauta heldur til samanlagðrar markaðshlutdeildar þeirra. Byggir sú reglu á því að samstarf svo smárra keppinauta geti ekki valdið

[6684] Sjá mgr. 1276 og 1280 í athugasemdum Samskipa við AI.

samkeppnislegu tjóni. Allt öðru máli gegnir þegar tveir keppinautar sem hafa samanlagt hátt í 100% markaðshlutdeild hafa með sér samstarf.

15156. Aðalatriðið er að samstarf Samskipa og Eimskip í Evrópuflutningum átti sér stað á öllu rannsóknartímabilinu. Var það hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna og fór gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. t.d. kafla 5.4 og 16.4. Eimskip hefur jafnframt viðurkennt að umrætt samráð við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda og milli Íslands og Norður-Ameríku (þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga) hafi falið í sér alvarlegt brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins.

15157. Í mgr. 1284 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um samskipti innan Eimskips í ágúst 2009, vegna „*Neyðarsamkomulagsins*", sbr. umfjöllun í kafla 16.4.2. Af þeim samskiptum má ráða að Eimskip taldi það „*gott og tímabært*" að endurnýja samkomulagið og bæta þar inn möguleikum á raunhæfum verðum þegar ekki væri um hrein neyðartilvik að ræða. Telja Samskip þessi samskipti sýna að ekkert samkomulag hafi á þessum tíma tekist um „*útvíkkun neyðarsamkomulagsins*" og að ekkert ólögmætt hafi verið við þessar vangaveltur starfsmannanna.

15158. Um útvíkkun „*Neyðarsamkomulagsins*" er fjallað í kafla 9.12.2 í ákvörðun en í því fólst aukið samstarf í sjóflutningum, líkt og heiti þess gefur til kynna. Í drögum að hinu útvíkkaða neyðarsamkomulagi, sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (E)frkvstj-flutnkerf 20. október 2008, sagði m.a. að markmið þess væri að „*nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður*." Samningurinn átti þannig ekki einvörðungu að taka til flutninga sem myndu skapast vegna bilana skipa, strands eða annarra óviðráðanlegra orsaka, heldur einnig til almennra flutninga fyrirtækjanna án skilyrða. Vísast nánar til þessarar umfjöllunar.

15159. Í kafla 16.4.2 er samskiptum (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl 16. nóvember 2009 lýst en þau snerumst um tiltekinn gámaleigureikning. Í athugasemdum Samskipa segir að umrædd samskipti hafi varðað „*Pre-paid*" sendingu (CFR), sem hafi komið til landsins með Eimskip í gegnum TVG samkvæmt fyrirmælum sendanda, sem hafði greitt fyrir flutninginn til landsins. Samskip hafi verið móttakandi sendingarinnar og því þurft að greiða fyrir þjónustu flutningsaðilans, í þessu tilviki gámaleigu frá TVG. Að sögn Samskipa hafi umrædd samskipti eingöngu varðað ásættanlegt endurgjald fyrir gámaleigu, en hvorki verðsamráð né verðlagningu til þriðja aðila. Um eðlileg og óhjákvæmileg viðskipti hafi verið að ræða. Telja Samskip umfjöllun Samkeppniseftirlitsins byggða á misskilningi eða vanþekkingu á fyrirkomulagi svokallaðra „*Pre-paid*" eða „*CFR*" sendinga. [6685]

15160. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Engu máli skiptir að um „*Pre-paid*" sendingu hafi verið að ræða. Meginatriðið í tölvupóstinum hafi verið ummæli (E)forstö-innfl um að „*allt annað mál*" gildi um „*gáma í okkar eigu eða í langtímaleigu. Þar er sjálfsagt að skoða gagnkvæmt samkomulag um fríðindi og verð*."

15161. Sýna þessi samskipti hversu opinská umræða átti sér stað á milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips um viðskiptatengd málefni. Eru samskiptin lýsandi fyrir náið samstarf fyrirtækjanna sem kallaði á samskipti og upplýsingamiðlun á milli fyrirtækjanna um viðkvæm málefni í rekstri þeirra. Var þetta til þess fallið að draga úr sjálfstæði og virkri samkeppni á milli fyrirtækjanna.

15162. Í mgr. 149 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um atvik sem Samkeppniseftirlitið telur að sýni fram á framkvæmd á umræddu „*Neyðarsamkomulagi*", sbr. kafla 16.4.2 í ákvörðun. Um er að ræða samskipti (S)forstö-útfl við undirmenn sína í mars 2010 þar sem (S)forstö-útfl vísaði til þess að í gildi væri samkomulag við Eimskip en hann þekkti ekki verðið. (S)kostneftirl sendi síðan tölvupóst og gerði grein fyrir því verði sem gilti milli Eimskips og Samskipa. Var það framangreint handskrifaða verð sem

[6685] Sjá mgr. 1286-1287 í athugasemdum Samskipa við AI.

gilti fyrir *„venjulegan flutning“*. Í tilviki samskipta (S)viðskstj4 og (S)forstö-útfl 11. mars 2010 benda Samskip á að engir flutningar hafi átt sér stað í kjölfar þessara samskipta. Þá vísa Samskip til þess að svar (S)forstö-útfl bendi til þess að hann hafi ekki haft mikla vitneskju um umrætt samkomulag sem sýni að flutningar á grundvelli þess hafi aðeins átt sér stað í undantekningartilvikum.

15163. Framangreindar skýringar Samskipa hagga ekki þeirri niðurstöðu að umrædd gögn endurspegla framkvæmd á samstarfi fyrirtækjanna í Evrópuflutningum, þ.e. að venjulegri flutningar hafi átt sér stað á grundvelli *„Neyðarsamkomulagsins“*.

15164. Samandregið verður ráðið af samtímagögnum að *„Neyðarsamkomulagið“* tók til hvort tveggja venjulegra flutninga og neyðarflutninga milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Ekki var um að ræða *„tilfallandi“* einskiptis viðskipti samkvæmt gildandi verðskrá á hverjum tíma. Þvert á móti var háttsemin sú að Samskip og Eimskip gerðu og störfuðu eftir leynilegum samningi á fyrirfram ákveðnum verðum, ræddu útvíkkun hans í október árið 2008 og endurnýjuðu síðan samninginn í desember 2010. Í þessu samhengi er mikilvægt að leiðrétta þann misskilning sem athugasemdir Samskipa virðast byggja á um að samningur í skilningi 10. gr. samkeppnislaga þurfi að vera formlegur, þ.e. skriflegur og bindandi, og að umfang hans þurfi að vera verulegt. Svo er ekki heldur er hugtakið *„samningur“* í umræddu ákvæði túlkað rúmt líkt og ítarlega er fjallað um í kafla 4 í ákvörðun þessari.

15165. Rétt er að vísa í fyrri umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um þessi sömu sjónarmið Samskipa í kafla 25.1.4. Þar er rakið hvernig atvik í málinu sýna að af umræddu samkomulagi leiddu samskipti á milli stjórnenda fyrirtækjanna og einnig útskýrt að það væri á engan hátt sjálfgefið að tafir eða álíka tilvik kalli á samvinnu keppinauta. Fyrirtæki keppa ekki aðeins í verði heldur einnig í því að veita sem besta þjónustu. Ef fyrirtæki vita að þau þurfi að öllu leyti að standa á eigin fótum ef tafir eða önnur þjónustuskerðing á sér stað skapar það viðvarandi hvata til að veita betri þjónustu í því skyni að tryggja að ekki tapist viðskipti.

15166. Í mgr. 1247 í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að tölvupósti (S)viðskstj1 til TVG 27. maí 2009. Samskip vísa réttilega til þess að þar víki (S)viðskstj1 að flutningum til Evrópu og fjalli um verðlagningu milli fyrirtækjanna, sbr. einnig tölvupóst 11. júní 2009. Að sögn Samskipa var um svokallaða *„Pre-paid“* sendingu á CIF-skilmálum að ræða, þ.e. þegar sendandi vörunnar ákveður við hvaða flutningsaðila hann skiptir og greiðir flutninginn til landsins en móttakandi greiðir svo innlendan kostnað vegna sendingarinnar. Í þessu tilviki hafi Samskip verið móttakandinn og því féll innlendur kostnaður á fyrirtækið. Umrædd samskipti hafi gengið út á að semja um afslátt af innlendum kostnaði vegna sendingarinnar enda hafi enginn samningur verið í gildi á milli fyrirtækjanna um slíka tilfallandi þjónustu. Að mati Samskipa hafi samskiptin verið hvort tveggja í senn óhjákvæmileg og eðlileg.

15167. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Líkt og rakið er í ákvörðun þessari tók hið svokallaða *„Neyðarsamkomulag“* fyrirtækjanna einnig til *„venjulegra flutninga“*. Þessi samskipti (S)viðskstj1 við TVG staðfestir það og framkvæmd samstarfs fyrirtækjanna í Evrópuflutningum. Vísast í þessu sambandi einnig til eftirfarandi fyrirspurnar (E)frkvstj-sala/þj til samstarfsmanns 7. ágúst 2009 um hvort til væri eintak af samningi við Samskip vegna flutninga til og frá Evrópu: *„[…] eigum við líka á file samstarfssamning við þá vegna Evrópu?“* Hann fékk eftirfarandi svar frá samstarfsmanni sínum: *„Ég á ekki formlegan samning vegna Evrópu- hef ekki séð hann ennþá. En hingað til höfum við verið að vinna á svokölluðu Neyðarsamkomulagi og það er hér í viðhengi. Verðin sem eru handskrifuð [til hægri] eru í gildi.“* Meðfylgjandi var *„Neyðarsamkomulagið“* með hinu handskrifaða verði fyrir m.a. hina *„venjulegu“* flutninga.

27.4. Um aukið samráð í sjóflutningum með samningi Eimskips og Jóna (Samskipa)

15168. Í kafla 16.6 segir frá því að samráð Samskipa við Eimskip í sjóflutningum hafi aukist seint á árinu 2009 með samningi milli Eimskips og Jóna (Samskipa).

15169. Í mgr. 83-128 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um umrætt samstarf Eimskips og Jóna.

15170. Í mgr. 83-86 er á því byggt að tilurð og aðdraganda þess samstarfs megi einkum rekja til breytinga á siglingakerfi Samskipa haustið 2008, en breytingarnar hafi leitt til skerðingar á þjónustu Samskipa og lengri siglingatíma. Í mgr. 125-126 í athugasemdum sínum við AII lýsa Samskip því að með breytingum á siglingakerfi fyrirtækisins haustið 2008 hafi beinar siglingar til og frá Bretlandi dottið út úr leiðakerfi Samskipa. Þetta hafi gert það að verkum að það hafi tekið um 10 daga að koma vörum frá Immingham til Íslands með skipum Samskipa. Að sögn Samskipa hafi þetta ekki hentað sumum viðskiptavinum Jóna, m.a. Actavis sem hafi verið stór viðskiptavinur. Þetta hafi orðið til þess að Jónar hafi leitað eftir tilboðum frá Eimskip í flutninga til og frá Immingham og verið forsenda þess að Jónum tækist að halda viðskiptum við Actavis.

15171. Kveða Samskip Jóna hafa neyðst til að leita eftir viðskiptum við Eimskip til að halda stöðu sinni á markaði og til að veita Eimskip/TVG áfram samkeppni. Að sögn Samskipa verður að hafa í huga að starfsemi Jóna, sem flutningsmiðlara, gangi út á það að leita lausna fyrir viðskiptavini sem best falla að þörfum þeirra hverju sinni. Það væri því mjög takmarkandi fyrir starfsemi Jóna ef ekki væri unnt að leita tilboða frá þeim flutningsaðila sem sé ráðandi í flutningum til og frá Íslandi, þ.e. Eimskip. Segir að það hafi ávallt verið fyrsta val Jóna að nýta flutningakerfi Samskipa og þannig auka nýtingu á fastkostnaðarkerfi Samskipa. Að sögn Samskipa hafi það því einungis verið í þeim tilvikum sem þjónusta Samskipa hafi ekki verið samkeppnishæf sem Jónar hafi nýtt sér þjónustu Eimskips.

15172. Athugasemdir Samskipa eru í samræmi við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um breytingar Samskipa á siglingakerfi sínu haustið 2008. Það er rétt sem fram kemur í athugasemdum fyrirtækisins að samdráttur í siglingakerfi fyrirtækisins haustið 2008 bitnaði m.a. á getu þess til að sinna þörfum Jóna og varð því hvati að auknum viðskiptum Jóna við Eimskip. Sú staðhæfing Samskipa að sú breyting hefði verið gerð án samráðs við Eimskip á aftur á móti ekki við rök að styðjast.

15173. Líkt og rakið er í kafla 8-9 sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip brugðust sameiginlega við samdrætti í siglingakerfum fyrirtækjanna síðla árs 2008. Höfðu fyrirtækin með sér hagnýta samvinnu og skiptust á hugmyndum um hvernig unnt væri að bregðast við. Úr varð að Samskip og Eimskip myndu fækka skipum í siglingum til og frá landinu og þannig yrði flutningsframboð fyrirtækjanna takmarkað í áætlunarsiglingum. Höfðu fyrirtækin samráð varðandi breytingar á siglingakerfum og áætlunum sínum og leystu sameiginlega úr vandamálum sem upp komu. Samkomulag Eimskip við Jóna (Samskip) var hluti af þessu, þ.e. hluti af því að leysa vandamál sem upp komu í kjölfar samráðs þeirra um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og takmörkun flutningaframboðs.

15174. Þessar skýringar Samskipa staðfesta því að aukið samstarf Eimskips og Jóna (Samskipa) hafi verið liður í *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna og samfelldu samráði þeirra. Líkt og Samskip benda sjálf á í mgr. 86 í athugasemdum sínum við AII þá leiddu breytingar á siglingakerfi Samskipa haustið 2008 til skerðingar á þjónustu Jóna vegna lengri flutningstíma. Jónar höfðu reynt að aðlaga þarfir viðskiptavina sinna að hinu nýja kerfi en að sögn Samskipa var það *„verulegum takmörkunum háð.“* Samskip lýsa þarna hvernig umræddir flutningar Eimskips fyrir Jóna hafi verið einn þáttur í framkvæmd samráðs fyrirtækjanna í tengslum við breytingar á siglingakerfum og takmörkun flutningaframboðs. Þetta fæst enn frekar staðfest með tölvupósti (S)forstj 25. október 2012 þar sem hann setti fram þær forsendur sem gegndu lykilhlutverki í samráði skipafyrirtækjanna sem hófst af fullum þunga haustið 2008. Má í því sambandi vísa til þátta eins og flutninga fyrir Alcoa, samstarf um leigu og lán á gámum, flutninga á

tómum gámum, flutnings á grænmeti og „*Uk magn sem fer með EI í dag*“,þ.e. vegna aukins samstarfs Eimskips og Samskipa (Jóna).

15175. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að Jónar og Samskip voru hluti af sömu efnahagslegu einingu og því eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Er þetta staðfest í mgr. 127 í athugasemdum Samskipa. Þá hefur komið fram hjá bæði Jónum og Samskipum að Jónar hafi verið keppinautur Eimskips.[6686] Af hálfu Samskipa er aftur á móti byggt á því að Jónar hafi ávallt starfað sem sjálfstæður aðili á markaði, hafi tekið eigin viðskiptalegar ákvarðanir og Samskip hafi ekki haft ekki boðvald yfir fyrirtækinu. Í því hafi falist að Jónar hafi ekki verið skuldbundnir til að flytja allt magn með Samskipum, heldur hafi fyrirtækið haft frjálsar hendur um að leita til annarra flutningsaðila, ef það þjónaði þörfum viðskiptavina þeirra.

15176. Samskip gera athugasemdir við þá afstöðu Samkeppniseftirlitsins að Jónar og TVG mættu einungis notast við móðurfélögin í flutningum, sbr. mgr. 94. Að mati Samskipa er starfsemi þessara fyrirtækja með því takmörkuð verulega enda í reynd þá ekki um flutningsmiðlun að ræða heldur einhvers konar söluskrifstofu fyrir móðurfélögin. Segir að þetta muni leiða til verulegrar takmörkunar á samkeppni til tjóns fyrir viðskiptavini og neytendur og að lokum tekið fram að það væri þekkt erlendis að flutningsmiðlarar væru í eigu skipafélaga, t.a.m. Damco í eigu Maersk og Ceva í eigu CMAICGM.

15177. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir Samskipa, enda eru þau í andstöðu við fyrri athugasemdir fyrirtækisins. Í bréfum Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10. apríl 2015 og 24. nóvember 2017, og bréfi Jóna, dags. 10. febrúar 2009, segir frá því að Samskip og Jónar séu hluti af sömu efnahagslegu einingu og því eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Þá hafa bæði Samskip og Jónar upplýst Samkeppniseftirlitið um að Jónar starfi „*í raun sem söludeild móðurfélagsins*“. Að mati eftirlitsins eru þessar lýsingar Samskipa í samræmi við samtímagögn sem sýni hið sama. Þá byggja Samskip einnig á því að enginn „*sérstakur flutningsmiðlunarmarkaður sé til staðar á íslandi*“ og að „*sjóflutningsmiðlun* [sé] *hluti af markaði fyrir sjóflutninga.*“ Að sögn Samskipa „*keppi farmflytjendur sjálfir við flutningsmiðlanir um frakt. Alger staðganga sé á milli þess hvort sjóflutningar séu keyptir beint af farmflytjendum, í gegnum dótturfélög þeirra eða aðra aðila. Samkvæmt þessu eru öll fyrirtæki tengd millilandaflutningum á frakt í samkeppni í flutningsmiðlun með einum eða öðrum hætti.*“ Með vísan til þess segja Samskip að keppinautar Jóna séu m.a. Eimskip og TVG.[6687]

15178. Í mgr. 87 í athugasemdum Samskip við AII er byggt á því að samkomulag Jóna við Eimskip hafi byggst á tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna 16. nóvember 2009 þar sem Eimskip gaf Jónum tilboð í vikulega flutninga á einum gámi (20 eða 40 feta) frá Immingham til Reykjavíkur fram til ársloka gegn tilteknum verðum. Að sögn Samskipa hafi ekkert annað falist í samkomulaginu og að enginn skriflegur samningur hafi verið á milli fyrirtækjanna. Í mgr. 88 benda Samskip einnig á að í síðari drögum að samningi Jóna við Eimskip, sem (E)frkvstj-sala/þj vistaði síðdegis 16. nóvember 2009, hafi ákvæðum verið breytt þannig að flutningurinn væri einungis frá Immingham til Reykjavíkur og tiltekið að Jónar sæju sjálfir um áframflutning (landflutninga). Það hafi verið í samræmi við framangreint samkomulag í tölvupósti (E)frkvstj-sala/þj til (S)frkvstj-Jóna sama dag.

15179. Þessar athugasemdir Samskipa hafa ekki áhrif á niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins. Samtímagögn sýna að útbúinn var skriflegur samningur í tengslum við samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna 16. nóvember 2009. Þar að auki sýna gögnin að starfsmenn Eimskips vísuðu í kjölfarið til skriflegs samnings við Jóna (Samskip). Sem dæmi má nefna tölvupóst (E)forstö-innfl til starfsmanns í Bretlandi þann 18. nóvember 2009. Þar sagði (E)forstö-innfl m.a. nánar tiltekið: „*We have signed a contract with Jonar for*

[6686] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins dags. 10.04.2015, bls. 9-10. Bréf Jóna Transport til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.02.2009, bls. 2-4. Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.11.2017, bls. 8 (fyrir árin 2007-2013).
[6687] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2015.

a groupage container per week until X-mas". Aftur var vísað til samningsins í samskiptum (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-sala/þj og starfsmanns Eimskips í Bretlandi 12. janúar 2009. (E)forstö-innfl vísaði þar til þess að hann myndi athuga hvort Jónar vildu „*extend the agreement*." Þann 14. janúar 2010 sendi (S)frkvstj-Jóna tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj þar sem hann tilkynnti að Jónar hygðust auka samstarfið enn frekar með Eimskip og óskaði eftir betra verði. Hann fylgdi þessu eftir með tölvupósti 18. janúar 2010 og sagði: „*Gætir þú vinsamlega staðfest við þitt fólk í Immingham að samkomulag okkar rúlli áfram*." Svaraði (E)frkvstj-sala/þj samdægurs: „*done*".

15180. Burtséð frá þessu þá er rétt að halda því til haga að samningur í skilningi 10. gr. samkeppnislaga getur verið í hvaða formi sem er. Ekki skiptir því máli hvort hann hafi verið óundirritaður eða undirritaður, munnlegur eða skriflegur og hann þarf ekki að vera bindandi, sbr. t.d. dóm Hæstaréttar Íslands frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014, *Samkeppniseftirlitið gegn Langasjó o.fl.* Um samning í skilningi 10. gr. samkeppnislaga er að ræða ef fyrirtæki hafa á einhvern hátt lýst yfir sameiginlegum vilja sínum til að hegða sér á markaði með tilteknum hætti. Það samkomulag sem Samskip staðfesta sjálf að hafi komist á með tölvupóstsamskiptum (E)frkvstj-sala/þj og (S)frkvstj-Jóna þann 16. nóvember 2009 telst því til samnings í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sbr. 53. gr. EES samningsins.

15181. Í mgr. 90-94 í athugasemdum sínum byggja Samskip á því að samtímagögn sýni vel hversu erfið staðan hafi verið á þessum tíma. Til þess að halda uppi þjónustustigi og mikilvægum viðskiptavinum hafi Jónar neyðst til að eiga viðskipti við helsta keppinaut Samskipa, en viðskipti hafi fram til þess tíma eingöngu verið tilfallandi. Í því sambandi er vísað til umfjöllunar í ákvörðun um undrun starfsmanns Eimskips í Bretlandi yfir því að Jónum væri heimilt að flytja farm með Eimskip, sérstaklega í ljósi þess að Jónar væru að „*ráðast á*" Eimskip og að stór viðskiptavinur Eimskips hafi farið yfir til Jóna. Telja Samskip að ummælin sýni skýrt hve mikil samkeppni hafi ríkt á markaðnum. Það væri raunar mat Samskipa að Eimskip hafi ekki einungis verið heimilt að flytja farma fyrir Jóna heldur hafi fyrirtækinu sem markaðsráðandi aðila verið það skylt, en af 11. gr. samkeppnislaga leiði að markaðsráðandi fyrirtækjum sé að jafnaði ekki heimilt að neita aðilum um viðskipti nema fyrir því séu málefnalegar ástæður. Eimskip hafi því nánast verið neytt til að veita þjónustuna. Þá væri til þess að líta að viðskiptin hafi sannarlega ekki haft það að markmiði að raska samkeppni. Þau gerðu það þvert á móti að verkum að Jónar gætu veitt TVG, dótturfyrirtæki Eimskips, aukna samkeppni. Að mati Samskipa verði að horfa til þess að Jónar störfuðu sem flutningsmiðlari og fyrirtækið hafi því haft ríka hagsmuni af því að geta átt viðskipti við þann flutningsaðila sem var í ráðandi stöðu í sjóflutningum til og frá landinu.

15182. Hvað samskipti (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj þann 12. janúar 2010 varðar segir í mgr. 1575 í athugasemdum Samskipa við AII að þar hafi (E)forstö-innfl beðið (E)frkvstj-sala/þj um að samþykkja tiltekna bókun á flutningum fyrir Jóna frá Immingham og kvaðst ætla að heyra nánar í (S)frkvstj-Jóna. Samskip kveða starfsemi Jóna sem flutningsmiðlunar felast í því að fyrirtækið nýti þjónustu allra flutningsaðila á markaðnum. Í þetta skiptið hafi Jónar flutt vörur frá Bretlandi með Eimskip þar sem Samskip hafi ekki getað boðið fyrirtækinu samkeppnishæfa þjónustu á þeirri leið.

15183. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á athugasemdir Samskipa að þessu leyti. Ekkert kemur fram í samtímagögnum sem bendir til að aðgerðir Eimskips hafi ráðist af því að fyrirtækið hafi talið sér skylt að veita Jónum umrædda þjónustu. Enda þótt viðskipti við Jóna kunni að einhverju marki að hafa haft áhrif á viðskipti Eimskips við einstaka viðskiptavini (enda Jónar keppinautur Eimskips), var það þvert á móti yfirvegað mat Eimskips að það væri til hagsbóta fyrir fyrirtækið að veita Jónum þjónustu. Um þetta efni má m.a. vísa til ummæla (E)forstö-innfl í svari hans til (E)frkvstj-sala/þj 12. janúar 2010 vegna fyrirspurnar frá skrifstofu Eimskips í Englandi um það hvort samþykkja ætti bókun á flutningi fyrir Jóna frá Immingham: „*Jú, ég hef ekkert heyrt frá þeim eftir samkomulagið en hleypum þessu í gegn, betra að fá með okkur á þessum verðum en ekki. Ég heyri í (S)frkvstj-Jóna*".

15184. Í athugasemdum sínum halda Samskip því fram að umfang flutninga Eimskips fyrir Jóna hafi ekki verið verulegt og birta því til stuðnings töflu um hlutfall flutninga Jóna með Eimskip af heildarflutningum Jóna á rannsóknartímabilinu, sbr. mgr. 97-98 í athugasemdum Samskipa við AII. Í mgr. 107 er síðan vísað til þess að miðlun Jóna vegna flutninga frá Norður-Ameríku hafi yfirleitt tengst einstaka kvikmyndaverkefnum en þeim hafi fjölgað mjög á árunum 2012-2013.

15185. Það er að sjálfsögðu matsatriði hvaða magn gat talist verulegt. Hvað sem því líður staðfesta upplýsingar Samskipa að hlutfall flutninga Eimskips fyrir Jóna frá Immingham jókst verulega, þ.e. úr 5,7% árið 2009 í 81,3% árið 2010 og hélst síðan hátt allt rannsóknartímabilið (40-79%). Sömu upplýsingar sýna að hlutfall Eimskips í flutningum fyrir Jóna frá USA var einnig verulegt; hækkaði úr engu í 18,2% á árinu 2009, náði 47,2% á árinu 2012 og 66,8% á árinu 2013. Þessi gögn Samskipa staðfesta því niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um að samráðið í sjóflutningum hafi aukist að umfangi með samstarfi Eimskips og Jóna.

15186. Í mgr. 99-104 í athugasemdum sínum fjalla Samskip um þær áhyggjur sem stjórnendur fyrirtækisins virtust hafa af flutningum Eimskips fyrir Jóna, sbr. umfjöllun í kafla 16.6 í ákvörðun. Að mati Samskipa sýni þau samskipti að til grundvallar viðskiptum Jóna við Eimskip hafi legið viðskiptalegar forsendur og hagsmunir viðskiptavina. Sú staðreynd að viðskiptin hafi haldið áfram þrátt fyrir athugasemdir (S)forstö-innfl1 sýni sjálfstæði Jóna og hversu óháð þau voru boðvaldi Samskipa. Flutningsleið Samskipa hafi ekki hentað og því hafi Jónar kosið að eiga viðskipti við Eimskip. Að sögn Samskipa hafi það verið betra fyrir heildina. Að sögn Samskipa sýni tölvupóstur (S)forstö-innfl1 að Jónar hafi sinnt hlutverki sínu sem flutningsmiðlari af kostgæfni. Tilgangurinn hafi verið að verja stöðu Jóna á markaðnum og veita Eimskip/TVG harða samkeppni.

15187. Í mgr. 105 í athugasemdum Samskipa við AII er því síðan hafnað að (S)forstö-innfl1 hafi talað fyrir daufum eyrum eða að ekkert væri að finna í gögnum málsins sem benti til viðbragða af hálfu (S)forstj eða (S)frkvstj-millilandasv við umræddum áhyggjum (S)forstö-innfl1. Að sögn Samskipa hafi þessi mál verið ítrekað rædd til að freista þess að tryggja að Jónar notuðu einungis flutningakerfi Eimskips í þeim tilvikum þegar rík krafa um stuttan flutningstíma kæmi frá viðskiptavinum Jóna.

15188. Þá gera Samskip athugasemd við þær ályktanir Samkeppniseftirlitsins að flutningar Jóna með Eimskip hafi verið hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu og þar með hinu samfellda samráði. Byggja Samskip á að gögn málsins sýni að (S)forstö-innfl1 og (S)forstj hafi lagst gegn þessum flutningum Jóna og reynt að hafa áhrif á (S)frkvstj-Jóna.

15189. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Á þessum tíma var (S)forstö-innfl1 forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa. Líkt og (S)frkvstj-Jóna sagði í tölvupósti sínum til (S)forstö-innfl1, sem Samskip vísa til í mgr. 100 í athugasemdum sínum við AII, fóru hagsmunir Jóna og innflutningsdeildar Samskip *„ekki alveg 100% saman“*. Þar sem (S)forstö-innfl1 stýrði innflutningsdeild fyrirtækisins er ekki óeðlilegt að hann hafi reynt að gæta hagsmuna hennar og verið mest umhugað um að auka tekjur þeirrar deildar.

15190. Þann 17. september 2018 sendu Jónar kvörtun til Samkeppniseftirlitsins þar sem kvartað var yfir ætlaðri misnotkun Eimskips á markaðsráðandi stöðu. Í kvörtun Jóna er því haldið fram að Eimskip hafi misnotað markaðsráðandi stöðu sína með því að hafna því að veita Jónum flutningsþjónustu sem sögð var nauðsynleg fyrirtækinu til að geta starfað með eðlilegum hætti á markaði fyrir flutningsmiðlun.

15191. Í umfjöllun Samskipa um kvörtun Jóna í september 2018, sbr. mgr. 109-119 í athugasemdum við AII, eru fyrri sjónarmið fyrirtækisins að meginstefnu ítrekuð. Þannig árétta Samskip að það leiði af eðli flutningsmiðlunar að miðlarinn sjálfur ráði ekki alltaf með hverjum flutt sé. Ef þjónusta flutningsmiðlara myndi takmarkast við eitt flutningsfyrirtæki, þá væri tilvist hans sjálfhætt að sögn Samskipa. Þá segir

að í ljósi þessarar stöðu Jóna og þeirrar staðreyndar að í sumum tilvikum hafi flutningakerfi Samskipa einfaldlega ekki hentað þörfum viðskiptavina Jóna telji Samskip skýrt að Eimskip hafi í ljósi markaðsráðandi stöðu fyrirtækisins verið óheimilt að neita að selja Jónum tiltekna þjónustu. Samskip hafna því að í þessum viðskiptum geti falist samráð á milli Eimskips og Samskipa, eiganda Jóna.

15192. Vísast til umfjöllunar um þessi sjónarmið Samskipa hér að framan.

27.5. Um endurnýjun samninga um sjóflutninga á árinu 2010 – Norður-Ameríka og Evrópa

15193. Í kafla 16.7 í ákvörðun er fjallað um aðdraganda að endurnýjun á samningum Samskipa og Eimskips um sjóflutninga á milli Íslands og Norður-Ameríku og um Evrópuflutninga, svokölluðu *„Neyðarsamkomulagi*", en fyrir liggur að Samskip og Eimskips undirrituðu bæði nýjan samning um Norður-Ameríkuflutning og nýtt *„Neyðarsamkomulag*" 9. desember 2010.

15194. Af þessu tilefni áttu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips, þeir (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl, ítrekaða fundi í október, nóvember og desember 2010. Á sama tíma og samskiptin áttu sér stað sýna samtímagögn að fyrirtækin lögðu mikla áherslu á að hækka verð til viðskiptavina.

15195. Samskip hafna þeim ályktunum Samkeppniseftirlitsins að verðhækkanir fyrirtækjanna hafi verið birtingarmynd ólögmæts samráðs. Mótmælir fyrirtækið því að hafa átt í samráði við Eimskip um verðbreytingar. Þá hafna Samskip því að fundir fyrirtækisins með Eimskip, sem haldnir voru í tengslum við samstarf þeirra í Norður-Ameríku flutningum og endurnýjun á því samkomulagi, hafi tengsl við verðhækkanir fyrirtækjanna. Að meginstefnu til byggja Samskip á því að verðhækkanir fyrirtækisins hafi verið eðlilegar og í fullu samræmi við almennar verðlagshækkanir á öllu rannsóknartímabilinu. Vísað er til áhrifa efnahagshrunsins á kostnaðarliði fyrirtækisins, gengisfalls íslensku krónunnar og áhrif þess á verð á aðföngum og annan kostnað. Að sögn Samskipa hafi verðlagshækkanir rétt náð að halda í verðlagshækkanir innanlands. Í mgr. 162-163 setja Samskip fram töflu og skýringar sem að mati fyrirtækisins sýni að verðskrárbreytingar hafi verið í samræmi við verðlagsþróun og ályktanir Samkeppniseftirlitsins um annað séu því í ósamræmi við opinber gögn um þróun vísitölu neysluverð o.fl. Um þessi meginsjónarmið Samskipa er fjallað í kafla 33.1.

15196. Að mati Samskipa vísar Samkeppniseftirlitið í umfjöllun sinni til ótengdra samskipta til að gefa ranga mynd af raunveruleikanum, sbr. mgr. 164-165 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Umræddir fundir hafi átt sér stað vegna strembinna samningaviðræðna og lotið að kjörum Samskipa í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Engin tengsl séu á milli umræddra samskipta og almennra verðhækkana.

15197. Í mgr. 169-172 í athugasemdum Samskipa við AII segir að málefni fyrirtækjanna hafi aldrei verið rædd á golfmótum þeirra eða öðrum slíkum viðburðum. Þá segir að engin merki séu um að nokkur ólögmæt samskipti eða samráð hafi átt sér stað á fundi (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl hjá SVÞ. Er því hafnað að svo hafi verið enda hafi þar aðeins verið um að ræða fund á vegum hagsmunasamtaka sem þeir sóttu báðir. Hvað varðar tilvísun um að (E)forstö-innfl hafi hitt Samskip segir í athugasemdunum að um hafi verið að ræða fund um Norður-Ameríkuflutninga. Engin merki séu um að rætt hafi verið um önnur mál á fundinum.

15198. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn. Um sjónarmið Samskipa sem snúa sérstaklega að þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi notað þann vettvang, sem skapaður var á grundvelli samstarfs þeirra í Norður-Ameríkuflutningum, til að viðhalda eða hækka verð er fjallað í köflum 10 og 14.33 en í köflum 25.39 og 26.33 er fjallað um allar athugasemdir Samskipa sem varða þá umfjöllun, þ.e. annars vegar um samskipti, verðhækkanir og önnur atvik í lok árs 2008 og hins vegar um fundarröð lykilstjórnenda fyrirtækjanna og önnur atvik í

október 2010 – mars 2011. Þá er í kafla 13 fjallað um regluleg samskipti Samskipa og Eimskips, þýðingu þeirra og sönnunargildi, sbr. einnig kafla 4.7. Með vísan til þeirrar umfjöllunar er bæði mikilvægt og málefnalegt að greina frá og reifa tíð og samfelld samskipti fyrirtækjanna á þessum fundum og öðrum eftir því sem fram kemur í gögnum málsins. Þá er einnig mikilvægt og þýðingarmikið að greina frá persónulegum tengslum á milli stjórnenda fyrirtækjanna og reglulegum félagslegum samskiptum þeirra.

15199. Þá skal því haldið til haga að í ákvörðun þessari er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið. Ólögmætt samráð fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga tekur ekki einungis til samninga eða samskipta um endanlega hækkun á verði eða tímasetningu hennar heldur einnig því að koma á ástandi til að ná fram því markmiði að hækka verð.

15200. Hvað sem þessu líður sýna samtímagögn að í samskiptum Samskipa og Eimskips, sem áttu sér stað undir þeim formerkjum að fjalla ætti um Norður-Ameríku samstarfið, var einnig fjallað um aðra þætti í hinu samfellda samráði. Enginn vafi leikur á því að samskipti þessi voru nýtt sem vettvangur fyrir umræður um hvers konar atriði sem gátu viðhaldið eða styrkt samráð fyrirtækjanna. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þau hafi dregið úr óvissu og samkeppni á markaðnum og skapað traust í hinu samfellda samráði, sbr. kafla 15.3. Í samskiptum Samskipa og Eimskips, annars vegar í aðdraganda endurnýjunar á Norður-Ameríku samningnum í janúar 2009 og hins vegar í desember 2010, var meðal annars rætt um og gengið frá endurnýjun á samningi fyrirtækjanna um Evrópuflutninga, svokölluðu *„Neyðarsamkomulagi*". Vísast einnig til ítarlegrar umfjöllunar um samskipti þessara sömu lykilstjórnenda í lok árs 2008 og tengingu þeirra við umfangsmiklar verðhækkanir beggja fyrirtækja á þeim tíma auk þess sem verðlagning til viðskiptavina var rædd, þ.e. að allir viðskiptavinir Eimskips greiddu BAF-gjald.

15201. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að ítrekuð samskipti fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu hafi dregið úr óvissu og skapað og/eða eflt tengsl og traust á milli lykilstjórnenda þeirra. Var þetta til þess fallið að gera samráðið skilvirkara og auðveldara í framkvæmd, sbr. nánari umfjöllun í kafla 13. Gerði þetta fyrirtækjunum m.a. auðveldara fyrir að ná fram verðhækkununum eða viðhalda verði og leggja á ný gjöld.

15202. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum og Evrópuflutningum var hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf*" verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf*" verkefnið, þ.m.t. fundir fyrirtækjanna haustið 2010, fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

15203. Hér verður fjallað um athugasemdir Samskipa sem snúa sérstaklega að samstarfi fyrirtækisins við Eimskip í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku og í Evrópuflutningum og endurnýjun þeirra ólögmætu samninga í desember 2010.

15204. Í mgr. 88-89 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 1645, er fjallað almennt um samningaviðræður Samskipa við Eimskip í tengslum endurnýjun á samningi þeirra um Norður-Ameríku flutninga í lok árs 2010.

15205. Þar segir m.a. að viðræður fyrirtækjanna hafi hafist á fundi 11. október 2010 og þá komið í ljós að Eimskip hafi viljað ná fram verulegri hækkun á samningnum. Hafi Samskip átt erfitt með að sætta sig við það. Af þessum ástæðum hafi samningaviðræðurnar verið langar og erfiðar og fundirnir samtals orðið fjórir talsins. Auk þess hafi verið sendir 17 tölvupóstar á milli manna. Þá fjalla Samskip um þær hækkanir sem Eimskip fór fram á í viðræðunum. Þann 18. október 2010 hafi Samskip síðan fengið samningsdrög send og fyrirtækin loks náð saman og skrifað undir samning 9. desember 2010.

15206. Í mgr. 241-248 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. mgr. 31 í bréfi Samskipa, dags. 23. mars 2023, er vísað til tölvupósts (E)forstö-innfl 11. október 2010 við upphaf samningaviðræðna fyrirtækjanna þar sem fram kom að allir möguleikar hefðu verið opnir varðandi samstarf fyrirtækjanna um gámanotkun og vísað til þess hvort *„frekara samstarf í gámum* [væri] *fýsilegt t.d. gæti verið fýsilegt fyrir okkur að bjóða þeim að nota gáma frá okkur í TA flutninga þeirra*". Byggja Samskip á því að þessi hugleiðing (E)forstö-innfl hafi aldrei verið rædd við Samskip enda hefði hún aldrei gengið upp. Að sögn Samskipa hafi fyrirtækið flutt vörur í gegnum TA-leiðina með öðrum skipafélögum og samkomulagið við þau fyrirtæki hafi verið á þá leið að viðkomandi fyrirtæki útvegaði gáma í flutningana. Að mati Samskipa geta þessar hugleiðingar starfsmanna Eimskips því ekki haft þýðingu málinu.

15207. Líkt og rakið er í kafla 16.7.2 í ákvörðun þessari er sú ályktun dregin af röð samtímagagna að rætt hafi verið um möguleikann á slíku auknu gámasamstarfi á fundum fyrirtækjanna 11. og 20. október 2010. Árétta ber að (E)forstö-innfl sendi tölvupóst á þá starfsmenn Eimskips sem báru ábyrgð á gámastýringu fyrirtækisins aðeins nokkrum mínútum eftir fund sinn með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 11. október og vísaði til gámanotkunar Samskipa frá Norður Ameríku og mögulegt aukið gámasamstarf. Eftir fundinn 11. október og fyrir næsta fund fyrirtækjanna, sem áætlaður var 20. október 2010, höfðu Samskip einnig til skoðunar mögulega aukna notkun á gámum Eimskips. Ekki er unnt að draga aðra ályktun af þessum samtímagögnum en að umrætt samstarf hafi a.m.k. verið rætt á fundi fyrirtækjanna 11. október 2010. Ekki skiptir máli hver niðurstaðan var eða hvort fyrirtækin náðu saman í kjölfarið. Í þessu samhengi ber að árétta að það felur í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga ef fyrirtæki veitir keppinauti sínum upplýsingar til undirbúnings samkeppnishamlandi samstarfi þeirra. Brotið er aftur á móti ekki háð því að samstarfið komist til framkvæmda, sbr. kafla 4.2.3. Á samanþjöppuðum fákeppnismarkaði er það ekki skilyrði að upplýsingaskiptin hafi tekið til fyrirhugaðra aðgerða viðkomandi keppinauta. Þarf heldur ekki að sýna fram á að keppinautarnir hafi formlega skuldbundið sig til að taka upp ákveðna hegðun eða að þeir hafi haft samráð um framtíðarhegðun sína á markaði.

15208. Í mgr. 176 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram það mat fyrirtækisins að ekkert hafi verið óeðlilegt við umræðu á stjórnarfundi Samskipa 25. október 2010 um annars vegar samninga mikilvægra viðskiptavina og hins vegar afstöðu (S)frkvstj-millilandasv til áframhaldandi viðskipta við Eimskip. Árétta Samskip að fyrirtækið hafi ávallt talið mikilvægt að eiga möguleika á beinum flutningum með Eimskip til og frá Norður-Ameríku, það hafi aukið verulega á samkeppnishæfni fyrirtækisins. Af þeim sökum hafi Samskip alla tíð lagt áherslu á að halda samningi við Eimskip þó svo ávallt hafi verið lögð áhersla á að flytja eins lítið magn með keppinautnum og unnt hafi verið.

15209. Af þessu tilefni skal tekið fram að staðhæfing Samskipa um að áhersla hafi verið lögð á að flytja eins lítið magn með Eimskip og unnt hafi verið er ekki í samræmi við samtímagögn, sbr. t.d. tölvupóst (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1, afrit til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv, þar sem m.a. kom fram að: *„[…] allt frá því í vor höfum við stefnt allri frakt á Eimskip þar sem hagur heildarinnar ræður för […]*", sbr. umfjöllun í kafla 16.3.2. Yfirmaður Samskipa í Norður-Ameríku lýsti því þannig yfir við m.a. (S)forstj að öllum flutningum Samskipa frá Norður-Ameríku hafi verið beint til Eimskips og samkvæmt því hafi verið dregið úr þeirri samkeppni sem Samskip gátu veitt Eimskip með TA flutningum milli Íslands og Bandaríkjanna með viðkomu í Rotterdam.

15210. Í mgr. 177-178 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. einnig mgr. 1649 í athugasemdum við AI, gagnrýnir fyrirtækið umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um tölvupóst (S)forstö-innfl1 28. október 2010, sbr. kafla 16.7.2 í ákvörðun. Benda Samskip á að í tölvupóstinum komi fram að margir viðskiptavinir Samskipa hafi flutt vörur á verðum undir kostnaðarverði. Af þeim sökum hafi (S)forstö-innfl1 vilja bregðast skjótt við og leiðrétta þá samninga sem skiluðu neikvæðri framlegð. Samskip hafna því að forsendur að baki þeirri greiningu og umræðu hafi verið samráð við Eimskip. Samskip hafi verið ósátt við fyrirhugaðar kostnaðarhækkanir Eimskips en þeim hafi verið nauðugur einn kostur að koma þeim

áfram til viðskiptavina sinna ef reksturinn átti að vera arðbær. Samskip benda í þessu samhengi á að það sé almennt svo í rekstri að tekjur þurfi að duga fyrir kostnaði og rúmlega það.

15211. Vegna þessa skal tekið fram að tölvupóstur (S)forstö-innfl1 er í samræmi við samtímagögn sem sýna vissu um að raunhæft væri að hækka verð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum Samskipa í innflutningi, sbr. t.d. markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 þar sem gert var *„ráð fyrir því að halda öllum núverandi viðskiptavinum Samskipa og engir nýjir viðskiptavinir voru áætlaðir inn*." Jafnframt var lagt til grundvallar að *„áframhaldandi ró*" héldist á innflutningsmarkaði og að bæði Samskip og Eimskip *„haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð*", sbr. kafla 14.32.2.

15212. Samkeppniseftirlitið telur þessi gögn lýsa því umhverfi sem fyrirtækin höfðu sameiginlega lagt grunn að með samráði sínu. Með þessari háttsemi voru skapaðar aðstæður til að bæði Samskip og Eimskip gætu hækkað verð og aukið tekjur án óvissu um viðbrögð síns helsta keppinautar. Er þetta að mati Samkeppniseftirlitsins skýr birtingarmynd hinnar ólögmætu markaðsskiptingar. Með þessum hætti var *„friði*" viðhaldið um viðskipti mikilvægra viðskiptavina fyrirtækjanna.

15213. Í kafla 14.33.5 í ákvörðun er fjallað um samskipti innan Eimskips 2. nóvember 2010 um að ræða ætti við Samskip um 4,6% hækkun á Norður-Ameríku flutningum á fundi fyrirtækjanna síðar sama dag. Eftir þann fund vísaði (E)frkvstj-sala/þj til þess að *„Allir elta okkur með 4,6%*", sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.33.5.1 í ákvörðun.

15214. Í mgr. 190 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. einnig mgr. 221-222, er fjallað um þessi atvik. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið dragi of víðtækar ályktanir af þessum ummælum (E)frkvstj-sala/þj. Samskip hafi ekkert að gera með þá hækkun sem Eimskip hafi náð fram gagnvart mikilvægum viðskiptavinum og hafi ekki átt í neinum samskiptum eða samráði við Eimskip um þessar verðbreytingar. Samskip hafi hins vegar reynt að berjast gegn þessari hækkun á flutningsgjöldum á samningafundum vegna Norður-Ameríku flutninga.

15215. Samskip byggja á því að í umræddum samskiptum innan Eimskips hafi verið fjallað um tilkynningu til CMA um 4,6% hækkun og hvaða forsendur hafi verið fyrir henni. Þau samskipti og sú hækkun hafi ekki tengst Samskipum á nokkurn hátt. Segir að Eimskip hefði verið umboðsaðili CMA. Engin samskipti hafi átt sér stað við Samskip og því hafi Samskip ekki *„elt*" umrædda hækkun með neinum hætti.

15216. Í mgr. 203-206 í athugasemdum Samskipa við AII er jafnframt fjallað almennt um þær ályktanir Samkeppniseftirlitsins að hið ólögmæta samráð Samskipa við Eimskip hafi gert fyrirtækinu kleift að yfirfæra hækkanir og ný gjöld frá Eimskip á sína eigin viðskiptavini í Norður-Ameríku flutningum. Um þetta er fjallað í mgr. 16.7.2, sbr. einnig kafla 14.33.7 í ákvörðun.

15217. Þar segir að kostnaður Samskipa við flutninga með Eimskip hafi hækkað við verðhækkun Eimskips og að Samskipum hafi verið nauðugur einn kostur að endurspegla gjöld Eimskips gagnvart eigin viðskiptavinum. Telja Samskip að ályktanir Samkeppniseftirlitsins beri vott um skort á skilningi á eðli viðskipta og þeim grundvallarforsendum sem öll fyrirtæki starfi eftir, þ.e. að útsöluverð sé hærra eða a.m.k. sambærilegt kostnaðarverði. Þá vísa Samskip jafnframt til þess að Samkeppniseftirlitið hafi ítrekað fallist á og veitt undanþágu frá bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga fyrir umræddum viðskiptum. Viðskiptasamband fyrirtækjanna hafi verið með þeim hætti að Eimskip hafi verðlagt flutningana eftir eigin forsendum og Samskip ekki haft neinn annan kost en að dreifa kostnaðinum með því að velta innkaupsverðinu yfir á eigin viðskiptavini.

15218. Telja Samskip að sjá megi af gögnum málsins að Samskip hafi ávallt reynt að berjast gegn hækkunum Eimskips og ná fram sem hagstæðustum samningi um þessa flutninga. Segja Samskip þau viðbrögð sem fyrirtækið hafi þurft að grípa til vegna verðhækkana, svo að ekki yrði tap á flutningunum, endurspeglist

t.a.m. í tölvupósti (S)viðskstj1 til (S)frkvstj-N-Am, BMS og (S)forstö-innfl1 19. nóvember 2010, þar sem hann greini frá því að hann telji að hækka verði verð á Norður-Ameríku flutningum hjá Kaupási/Samkaupum og ÍSAM, þ.e. að miða þurfi við *„nýjan samning við EÍ“*, þ.e. þá verðhækkun sem Samskip og Eimskip náðu saman um í nýjum Norður-Ameríku samningi. Verðhækkanir Samskipa hafi verið afleiðing af auknum kostnaði en ekki samráði fyrirtækjanna um verðlagningu til viðskiptavina, sbr. mgr. 205 í athugasemdum Samskipa við AII.

15219. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Af gögnum málsins er ekki annað að sjá en Samskip hafi gert ráð fyrir að allar slíkar hækkanir myndu endurspeglast í endanlegu verði fyrirtækisins til viðskiptavina sinna. Að mati Samkeppniseftirlitsins fæst því ekki séð að Samskip hafi haft hvata til að berjast gegn boðuðum hækkunum Eimskips á Norður-Ameríku flutningum. Samstaða virðist hafa verið um að slíkar hækkanir leiddu sjálfkrafa af sér hækkun á flutningsverði Samskipa, sbr. ummæli (E)frkvstj-sala/þj: *„Allir elta okkur með 4,6%“*. Þannig þurfti Eimskip ekki að hafa áhyggjur af því að verða undir í samkeppni gegn Samskipum á umræddri flutningsleið þrátt fyrir verðhækkanir og álagningu nýrra gjalda. Var þetta ein af skaðlegum birtingarmyndum samráðs fyrirtækjanna.

15220. Þar að auki sýna gögn málsins að viðræður og tíð samskipti fyrirtækjanna höfðu verið frjálsleg og óöguð og m.a. snúist um upplýsingamiðlun um samningskjör annarra viðskiptavina, þar sem Eimskip ýmist freistaði þess að réttlæta verðhækkun og/eða benda Samskipum á möguleika til að velta hækkun (m.a. í formi sérstakra gjalda) yfir á viðskiptavini, sem og um annað ólögmætt samstarf fyrirtækjanna.

15221. Að öðru leyti vísast til ítarlegrar umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um atvik 2. nóvember 2010 í kafla 14.33.5 í ákvörðun þessari.

15222. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að í nýjum Norður-Ameríku samningi, sem var undirritaður 9. desember 2010, hafi ekki aðeins falist áframhaldandi samstarf í umræddum flutningum heldur einnig hærra verð og aukið gámasamstarf.

15223. Samskip hafna því að gámaákvæði í Norður-Ameríku samningum Samskipa við Eimskip hafi verið liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Byggja Samskip á því að um hefði verið að ræða viðskipti á milli fyrirtækjanna sem Samkeppniseftirlitið hafi að fullu verið upplýst um og samþykkt.

15224. Samskip hafa áður upplýst að fyrir árið 2009 hafi framkvæmdin verið með þeim hætti að Samskip lögðu til gáma í alla sína flutninga með Eimskip á Norður-Ameríku siglingaleiðinni, sbr. mgr. 481-486 í athugasemdum Samskipa við AII. Segir að það hafi aftur á móti tíðkast í flutningastarfsemi erlendis að notast við gáma farmflytjandans. Rétt er að vísa til umfjöllunar í kafla 25.24.1 um ósamræmi í athugasemdum Samskipa hvað þetta varðar.

15225. Með vísan til þessa mótmæla Samskip því að fyrirtækið hafi átt í samráði við Eimskip um gámasamvinnu, sbr. mgr. 196 í athugasemdum við AII og mgr. 21 í bréfi Samskipa, dags. 24. mars 2023. Ítreka Samskip þau sjónarmið sín að það sé hlutverk flutningsaðilans að útvega gáma til flutnings. Þar sem Eimskip hafi verið flutningsaðilinn í þessu tilviki, þ.e. í Norður-Ameríku flutningum, hafi meginreglan verið sú að Eimskip útvegaði Samskipum gáma til innflutnings. Í útflutningi hafi það hins vegar verið meginreglan að Samskip notuðust við eigin gáma, enda um dýrari og viðkvæmari búnað að ræða. Segir að gert hafi verið ráð fyrir þessu í samstarfssamningum fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutningana og þar gerður greinarmunur á gjaldtöku Eimskips eftir því hvort um hafi verið að ræða gáma Samskipa eða Eimskips.

15226. Á þetta er ekki unnt að fallast. Samstarf Samskipa við Eimskip varðandi gáma var ekki lögmætt þótt það ætti sér stað á grundvelli samnings fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutninga. Líkt og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum var hluti af *„Nýtt*

upphaf" verkefninu. Öll samskipti og samvinna fyrirtækjanna sem tengdist „*Nýtt upphaf*" verkefninu fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Það gæti því ekki breytt niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmæti þessa samstarfs þó svo samstarf um gáma væri órjúfanlegur hluti þess eða sams konar samvinna tíðkaðist í flutningum erlendis. Af samtímagögnum verður ráðið að gámasamstarf Samskipa og Eimskips á grundvelli Norður-Ameríku samningsins hafi verið hluti af stærra samkomulagi fyrirtækjanna um að þau aðstoðuðu hvort annað með gáma óháð flutningaleiðum eða staðsetningu gáma hverju sinni. Höfðu fyrirtækin með sér víðtækt samráð að þessu leyti sem var hluti af „*Nýtt upphaf* verkefninu. Um gámasamvinnu Samskipa við Eimskip almennt er fjallað í kafla 18 og vísast til þeirrar umfjöllunar.

15227. Í mgr. 195-196 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. mgr. 1650 í athugasemdum Samskipa við AI, er fjallað um samskipti Samskipa við Eimskip dagana 9.-10. nóvember 2010, sbr. umfjöllun í kafla 16.7.2 í ákvörðun. Byggja Samskip á því að umrædd tölvupóstsamskipti gefi skýrt til kynna ósætti um ákveðin atriði í þágildandi Norður-Ameríku samningi.

15228. Í mgr. 199 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að samskipti (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstj 10. nóvember 2010 gefi til kynna að Samskip og Eimskip hafi rætt atriði sem tengdust innflutningi Samskipa á pappír frá Norður-Ameríku á fundum fyrirtækjanna. Að sögn Samskipa fóru pappírsflutningar fyrirtækisins almennt með TA flutningum en ekki skipum Eimskips. Telja Samskip að umræddar upplýsingar geti þar að auki ekki talist til viðkvæmra samkeppnismálefna þar sem Eimskip hafi að fullu verið ljóst hvert umfang pappírsflutninganna hafi verið.

15229. Svör Samskipa varpa skýru ljósi á ástæður þess að samstarf fyrirtækjanna var ólögmætt. Í fyrsta lagi var Eimskip að fullu meðvitað um umfang flutninga þessa mikilvæga viðskiptavinar Samskipa vegna sjálfs samstarfsins. Í öðru lagi virðast Samskip og Eimskip ekki sjá neitt því til fyrirstöðu að ræða um þessa tilteknu flutninga og umræddan viðskiptavin Samskipa á fundum fyrirtækjanna. Um var að ræða upplýsingar sem gátu haft áhrif á samkeppni fyrirtækjanna og áttu þar af leiðandi ekkert erindi í umræðu á milli þeirra.

15230. Í mgr. 27 í bréfi Samskipa, dags. 23. mars 2023, er fjallað um innanhússamskipti (E)forstj og (E)frkvstj-sala/þj, dagana 10.-11. nóvember 2010. Þar segir að umrædd samskipti gefi til kynna að Eimskip hafi talið hagsmunum sínum betur borgið ef fyrirtækið myndi leggja til alla þurrgáma í innflutning frá Bandaríkjunum og Kanada, þ.e. að gámarnir væru að öllu leyti „*Carrier own*". Að sögn Samskipa hafi ástæðan „*væntanlega*" verið sú að á þessum tíma hafi Eimskip haft mikið af lausum þurrgámum í Bandaríkjunum vegna mikils útflutnings á vatni. Hafi Eimskip neyðst til að flytja þá tóma til baka með tilheyrandi óhagræði og kostnaði. Að mati Samskipa sé um að ræða eðlilegar vangaveltur Eimskips sem leituðust við að hámarka nýtingu flutningakerfisins.

15231. Í mgr. 208 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. einnig mgr. 1651-1652 í athugasemdum við AI, er fjallað um fund (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am í Bandaríkjunum 24. nóvember 2010, sbr. umfjöllun í kafla 16.7.3 í ákvörðun. Samkeppniseftirlitið dregur þær ályktanir að rætt hafi verið um flutningssamkomulag Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum á umræddum fundi. Telja Samskip það einnig líklegt, þ.e. að (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am hafi rætt framkvæmd þessa samnings á umræddum fundi. Tölvupóstur (E)forstj gefi til kynna að þjónusta Eimskips gagnvart Samskipum hafi komið til tals þeirra á milli vegna þess að (S)frkvstj-N-Am hafi kvartað undan slæmri þjónustu Eimskips frá Halifax. Að sögn Samskipa lét fyrirtækið hins vegar Eimskip ekki í té neinar viðkvæmar samkeppnisupplýsingar. Telja Samskipa það eðlilegt að þjónustuveitandi og kaupandi þjónustunnar ræði saman um framkvæmd samningsins.

15232. Á þetta er ekki unnt að fallast. Í ljósi þess að Samskip og Eimskip voru keppinautar í flutningum á pappír frá Halifax til Íslands er ljóst að í samskiptum fyrirtækjanna hafi viðkvæmar samkeppnisupplýsingar farið frá Samskipum til Eimskips.

15233. Líkt og áður hefur komið fram undirrituðu Samskip og Eimskip nýjan samning um Evrópuflutninga, „*Neyðarsamkomulag*", 9. desember 2010 um leið og þau undirrituðu nýtt samkomulag um samstarf í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Sýnir sú atburðarás sem rakin er í kafla 14.33 í ákvörðun að í tíðum samskiptum vegna endurnýjunar á Norður-Ameríku samningi hafi fyrirtækin að þessu sinni, rétt eins og árið 2008, einnig rætt um önnur hagsmunamál og tóku m.a. á ný til umfjöllunar hið leynilega „*Neyðarsamkomulag*".

15234. Í mgr. 1653 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er þessum ályktunum Samkeppniseftirlitsins hafnað, sbr. einnig mgr. 214 í athugasemdum við AII. Að sögn Samskipa ræddu fyrirtækin á fundum sínum í október og nóvember 2010 eingöngu um endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi fyrirtækjanna. Það sé því rangt að fyrirtækin hafi notað þann vettvang til að ræða ótengd málefni enda ekki nokkur stoð fyrir því í gögnum málsins, sbr. mgr. 24 í bréfi Samskipa, dags. 23. mars 2023.

15235. Samskip viðurkenna þó að á sama tíma, í lok nóvember, hafi einnig verið gengið frá endurnýjun á samningi um Evrópuflutninga, en að samskipti því tengd hafi verið einföld og takmörkuð þar sem samningurinn hafi verið endurnýjaður í óbreyttri mynd, þ.e. engar efnislegar breytingar gerðar.

15236. Í mgr. 1655 í athugasemdum Samskipa við AI segir jafnframt að ekki stoði fyrir Samkeppniseftirlitið að vísa til samskipta fyrirtækjanna vegna hugsanlegrar útvíkkunar „*Neyðarsamkomulagsins*". Þau samskipti hafi ekki verið ólögmæt þar sem fyrirtækjunum hafi verið heimilt að kanna hvort slíkur samstarfsflötur kynni að vera til staðar. Er á það bent að í samskiptunum komi beinlínis fram að ef til slíks samkomulags komi þá sé ljóst að það sé háð samþykki samkeppnisyfirvalda. Ekki hafi orðið af samkomulaginu og aldrei komið til slíkra flutninga, eins og sjá megi af tölulegum staðreyndum um flutninga á grundvelli „*Neyðarsamkomulagsins*" á rannsóknartímabilinu.

15237. Þannig er því hafnað að nýtt „*Neyðarsamkomulag*", sem var undirritað í desember 2010, hafi verið víðtækara og teygjanlegra en fyrra samkomulag, sbr. mgr. 1659 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI. Að sögn Samskipa hafi lýsing á því hvað felist í „*neyð*" aðeins verið gerð ítarlegri með það að markmiði að undirstrika frekar að samkomulagið hafi bara átt að taka til neyðartilvika.

15238. Frekari sjónarmið tengd „*neyðarsamkomulaginu*" koma fram í mgr. 1643-1663 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 24-25 í bréfi Samskipa, dags. 23. mars 2023. Þar árétta Samskip áðurframkomin sjónarmið þess efnis að samkomulagið hafi ekki verið leynilegt samstarf, ekki fallið undir gildissvið 10. gr. samkeppnislaga og því hafi ekki verið þörf á undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. laganna vegna eðlis þess og inntaks. Ekki hafi verið um að ræða „*slot-samning*" heldur samkomulag um að fyrirtæki gætu átt i tilfallandi viðskiptum ef upp kæmu óvæntar aðstæður, s.s. vegna bilana eða veðurs.

15239. Segir að yfirlit yfir gagnkvæma flutninga fyrirtækjanna á grundvelli samkomulagsins staðfesti að fullyrðingar Samkeppniseftirlitsins eiga ekki við rök að styðjast og það sé rangt að samkomulagið hafi verið framkvæmt þannig að það hafi tekið til hefðbundinna flutninga. Gögn málsins sýni að viðskiptin hafi verið hverfandi og þau ekki með nokkru móti getað haft skaðleg áhrif á samkeppni milli fyrirtækjanna. Heildarumfang flutninga á grundvelli samkomulagsins hafi numið innan við 0,01% af heildarflutningum fyrirtækisins á umræddu tímabili og því af og frá að samkomulagið hafi getað haft áhrif á flutningsframboð og verðmyndun á markaðnum neytendum til tjóns. Samkomulagið hafi verið til staðar til þess að bjarga verðmætum þegar óvænt atvik komu upp.

15240. Í tilefni af þessum athugasemdum Samskipa skal í fyrsta lagi tekið fram að fyrirtækið viðurkennir að hið leynilega *„neyðarsamkomulag*", um flutninga til og frá Evrópu, hafi verið rætt á umræddum fundum. Í öðru lagi liggja fyrir samtímagögn sem sýna að umræddir fundir og önnur samskipti fyrirtækjanna voru nýttir sem vettvangur fyrir samráð þeirra um málefni sem voru ótengd samstarfi í Norður-Ameríku flutningum, t.d. um flutninga á öðrum flutningaleiðum, samstarf um gámanotkun, vöruhúsasamstarf o.fl. Vísast einnig til umfjöllunar um ólögmæt upplýsingaskipti um stefnu fyrirtækjanna í verðlagningu á BAF-gjaldi á fundi 4. desember 2008 (*„allir greiða BAF*"), sbr. umfjöllun í kafla 8.15.6, 10.1 og 10.5. Þá vísast til þess sem fram kemur í kafla 8.19.3. um samskipti milli stjórnenda fyrirtækjanna um samstarf sem tengdist samdrætti í flutningakerfum fyrirtækjanna og tillögu Samskipa í því sambandi um að fyrirtækin gerðu sín á milli almennan slot-sharing samning til að nýta betur flutningakerfi fyrirtækjanna og svar (E)frkvstj-flutnkerf: *„Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu*."

15241. Þá hefur áður verið fjallað um sjónarmið Samskipa um eðli og meint lögmæti *„neyðarsamkomulagsins*". Hefur Samkeppniseftirlitið hafnað þeim sjónarmiðum Samskipa, sbr. umfjöllun í kafla 25.1.

15242. Í mgr. 1658 í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað að leynd hafi átt að ríkja um tiltekið *„hliðarskjal*" sem fjallað er um í kafla 16.7.4 í ákvörðun. Þá segir í mgr. 29 í bréfi Samskipa, dags. 23. mars 2023, að Samkeppniseftirlitið misskilja efni tilvitnaðs *„hliðarskjals*". Skjalið hafi ekki lotið að því að Samskip legði til eigin gáma í ákveðnum tilvikum, heldur að Samskip fengju lægra verð fyrir flutning ef svo bæri undir. Skjalið hafi því lotið að því hvernig bæta ætti Samskipum þann viðbótarkostnað sem myndi óhjákvæmilega falla á fyrirtækið ef til þess kæmi að Eimskip gæti ekki staðið við skuldbindingar sínar um að útvega tiltekinn lágmarksfjölda af gámum fyrir hverja ferð líkt og fram kemur í skjalinu sjálfu. Vísa Samskip í þessu samhengi til þess að í samningi fyrirtækjanna frá 2009 hafi verið tvær verðtöflur fyrir sjóflutning. Annars vegar verð fyrir flutninga þar sem notast var við gáma Samskipa og hins vegar verð fyrir flutninga þar sem notast var við gáma Eimskips. Verðið var 200 USD lægra í fyrrnefnda tilvikinu. Vegna þessa fyrirkomulags hafi komið upp flókin álitaefni við reikningagerð og mikið um ranga reikninga á meðan samningurinn var í gildi. Þess vegna hafi verið ákveðið að einfalda verkferla við viðræður um nýjan samning haustið 2010. Samningurinn sem undirritaður var 9. desember 2010 innihélt því aðeins eina verðtöflu sem endurspeglaði *„Carrier own equipment*" verðtöfluna. Samhliða þessu hafi verið gerður *„hliðarsamningur*" sem kvað á um eftirágreiðslu til Samskipa að fjárhæð 200 USD fyrir hvern gám í eigu Samskipa, í stað lægri verða.

15243. Að sögn Samskipa hafi fyrirtækið sjálft þurft að útvega gáma í þeim tilvikum sem Eimskip gat ekki staðið við skuldbindingar sínar um að útvega tiltekinn lágmarksfjölda af gámum og hafi Samskip borið allan kostnaði af því. Útfærslan, þ.e. að mæla fyrir um þetta í sérstöku hliðarskjali, hafi verið að frumkvæði Eimskips. Samkomulagið hafi verið gert á milli íslensku fyrirtækjanna enda hafi það ekki varðað flutningana sem slíka frá Norður-Ameríku heldur útvegun á gámum til flutninganna. Byggja Samskip á því að það hafi verið á ábyrgð Eimskips, sem flutningsaðilans, að sjá til þess að samningar væru rétt skráðir hjá FMC og að farið væri að reglum ytra. Að mati Samskipa eigi hugsanleg álitaefni um það efni ekki undir lögsögu Samkeppniseftirlitsins og hafi enga þýðingu við úrlausn þessa máls.

15244. Skýringar Samskip um umrætt *„hliðarskjal*" breyta ekki ályktunum og umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Engin afstaða er tekin til þess hvort gerð viðkomandi hliðarsamnings hafi farið gegn bandarískum samkeppnisreglum. Aftur á móti er ljóst að Eimskip og Samskip tóku af einhverjum ástæðum, sem ekki hafa komið fram af hálfu Samskipa, meðvitaða ákvörðun um að halda viðkomandi ákvæðum utan samningsins sem var tilkynntur yfirvöldum. Hliðarskjalið fylgdi heldur ekki með undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips til Samkeppniseftirlitsins þegar óskað var eftir undanþágu fyrir endurnýjuðum Norður Ameríku samning fyrirtækjanna samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Hafa Samskip ekki útskýrt þá ákvörðun fyrirtækjanna að leyna Samkeppniseftirlitinu einnig þessu hliðarskjali. Rétt er að halda því til haga að þetta var ekki í fyrsta skipti sem Samskip og Eimskip ákváðu að fara *„í*

kringum“ bandarísk lög eða halda mikilvægum upplýsingum frá íslenskum samkeppnisyfirvöldum í undanþágubeiðnum sínum vegna Norður Ameríku samningsins. Í janúar 2009 var ákveðið að halda tilteknum atriðum „*utan samnings*“ í sama tilgangi, sbr. kafla 10.6.2. Var það í anda samráðs fyrirtækjanna á þessum tíma.

15245. Í mgr. 28 í bréfi Samskipa, dags. 23. mars 2023, er fjallað um þær ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af ákvæði 6a í endurnýjuðum samningi fyrirtækjanna, þ.e. að í því hafi falist aukið gámasamstarf. Þar komi fram að „*Carrier*“ (þ.e. Eimskip) útvegi gáma til flutnings. Þá segi að „[i]*n all other cases Shippe*r [þ.e. Samskip] *shall provide containers for transportation under this Contract (,,Shipper-owned containers")*.“ Að sögn Samskipa átti, samkvæmt þessu, öllum að vera ljóst að Eimskip og Samskip útveguðu gáma til flutnings eftir þörfum í samræmi við orðalag samningsins. Eimskip hafi verið fullkomlega heimilt samkvæmt reglum FMC að flytja gáma fyrir Samskip milli Íslands og Bandaríkjanna og gilti engu í því sambandi hvort gámarnir hafi verið í eigu Eimskips eða Samskipa. Að sögn Samskipa hafði Eimskip hins vegar ekki heimild til að flytja vöru milli hafna innan Bandaríkjanna. Með orðalaginu „*milli hafna innan Bandaríkjanna*" sé átt við flutning á vöru sem hafi upphaf og endastað innan Bandaríkjanna, en ekki vöru sem sé á leið til eða frá þeim. Samningur Samskipa hafi því lotið að þeim flutningum sem Eimskip hafði heimild til að veita, þ.e. flutninga til og frá Bandaríkjunum.

15246. Í athugasemdum Samskipa um atvik í kjölfar undirritunar framangreindra samninga í sjóflutningum er á því byggt að Samskip hafi verið ósátt við verðhækkanir Eimskips og ávallt reynt að berjast gegn þeim í samningaviðræðum. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið byggi ranglega á því að verðhækkanir Samskipa hafi komið til eftir samskipti við Eimskip og að gjöldin hafi verið rædd við Eimskip. Að sögn Samskipa hafi fyrirtækið ekki verið þátttakandi í ákvörðun um verðhækkun en þurft að sætta sig við einhliða ákvarðanir Eimskips til að ná samningi um flutningana. Í því hafi ekki falist samráð og telja Samskip að gjaldtakan sýni sterka stöðu Eimskips gagnvart Samskipum. Þá séu fullyrðingar um að fyrirtækin hafi haft samráð um upptöku ISPS-gjalds haldlausar.

15247. Um þessar verðhækkanir og aðdraganda þeirra er fjallað í kafla 14.33 og er því fjallað um þessar athugasemdir Samskipa í kafla 26.33.6. Hér er þó vert að árétta þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin hafi náð saman um að forðast verðsamkeppni og að því leyti hafi verðhækkun fyrirtækjanna verið hluti af samfelldu samráði þeirra, sbr. einnig kafla 15.3. Samráð fyrirtækjanna og regluleg samskipti þeirra, þ. á m. vegna samstarfs um Norður Ameríku flutninga, drógu úr óvissu þeirra um viðbrögð hvors annars við verðhækkunum og gerði þeim kleift að viðhalda og hækka verð á rannsóknartímabilinu, án nokkurs ótta við samkeppnisleg viðbrögð hvors annars. Þetta gerði Samskipum jafnframt kleift að velta hækkunum Eimskips yfir á eigin viðskiptavini, ekki aðeins þeirra sem notuðu flutninga Samskipa á leið Eimskips heldur einnig þá sem notuðu TA flutninga, sem eðli málsins samkvæmt tóku ekki þeim hækkunum sem rætt var um á fundum Samskipa og Eimskips vegna samstarfs þeirra í Norður-Ameríku flutningum.

15248. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins er sem áður segir ekki lagt til grundvallar að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir rannsóknartímabilið. Í því sambandi er áréttað að ólögmætt samráð fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga tekur ekki einungis til samninga eða samskipta um endanlega hækkun á verði eða tímasetningu hennar heldur einnig því að koma á ástandi til að ná fram því markmiði að hækka verð.

15249. Í mgr. 278 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um beiðni Samskipa til Eimskips um flutning á gámum frá Immingham á grundvelli neyðarsamkomulagsins sem þá var nýbúið að undirrita, þ.e. í lok desember 2010, sbr. umfjöllun í kafla 16.7.4. Segir að Samskip hafi í þessu tilviki þurft að leita á náðir Eimskips þar sem skipi Samskipa hafi seinkað og því hætt við viðkomu í Immingham. Þessi tiltekni

flutningur hafi því lotið að neyð Samskipa og tilraun til að bjarga verðmætum. Að sögn Samskipa megi af umræddum samskiptum sjá að kergja hafi verið á milli fyrirtækjanna.

15250. Í mgr. 223-248 í athugasemdum Samskipa við AII, sbr. mgr. 26 í bréfi Samskipa, dags. 23. mars 2023, er því hafnað að fyrirtækin hafi afvegaleitt Samkeppniseftirlitið í beiðni sinni um undanþágu fyrir samstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum 31. desember 2010, sbr. kafla 16.7.5 í ákvörðun. Telja Samskipa að allar upplýsingar í undanþágubeiðninni hafi verið réttar enda hafi að mati Samskipa ekki verið til staðar neitt samráð við Eimskip sem upplýsa hafi átt um. Þá hafi *„neyðarsamkomulagið*" ekki verið andstætt 10. gr. samkeppnislaga. Hafna Samskip því að ranglega hafi verið staðhæft í undanþágubeiðninni að neytendur myndu fá sanngjarna hlutdeild í ávinningi samstarfsins með lækkuðum verðum. Benda Samskip á að ávinningur viðskiptavina af samstarfi fyrirtækjanna hafi fyrst og fremst verið í formi styttri flutningstíma og lægri flutningsgjalda á þeim flutningum sem hafi hafist nálægt viðkomuhöfnum Eimskips. Hefðu Samskip ekki verið til staðar *„hefðu flutningsverð Eimskips í beinum flutningum ekki sætt aðhaldi frá Samskipum og því verið mun hærri gagnvart viðskiptavinum en ella.*" Segir að ávinningur neytenda hafi einnig lotið að ákveðnum vöruflokkum þar sem TA-leið Samskipa hafi ekki verið fær fyrir flutninga á hættulegum varningi, ferskvöru og vörum í yfirstærð. Þá segir að ástæður verðhækkana hjá Samskipum hafi verið hækkanir Eimskips en þær væri ekki að rekja til samstarfsins sjálfs eða samskipta vegna þess. Samskip hafi því ekki veitt villandi eða rangar upplýsingar í undanþágubeiðni sinni.

15251. Samkeppniseftirlitið telur þessar skýringar Samskipa ekki vera í samræmi við samtímagögn. Burtséð frá því hvort Samskip hafi metið það svo að *„neyðarsamkomulagið*" eða annað samstarf eða samstarfssamningar við Eimskip hafi ekki verið ólögmætir þá bar þeim samt sem áður skylda til að upplýsa Samkeppniseftirlitið um þá í beiðni um undanþágu frá bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga. Samningur Samskipa við Eimskip um Evrópuflutninga, sem bar heitið *„Neyðarsamningur*" var skriflegur samningur um samstarf á milli þessara tveggja höfuðkeppinauta. Tók hann einnig til venjulegra flutninga og var notaður í þeim tilgangi. Slíkur samningur hefur mikið vægi við mat á því hvort unnt sé að veita keppinautum undanþágu fyrir öðru ólögmætu samstarfi. Hið sama á við víðtækt samstarf fyrirtækjanna á landflutningamarkaði, sem ýmist var formbundið eða ekki, sbr. kafla 17 og umfangsmikið samstarf og samninga fyrirtækjanna tengt leigu og láni á gámum, sbr. kafla 18.

15252. Með vísan til þessa stendur sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins óhögguð að Samskip hafi, í undanþágubeiðni sinni í lok árs 2010, ekki veitt réttar og fullnægjandi upplýsingar um markaðsaðstæður á þeim mörkuðum sem Samskipa og Eimskips störfuðu á, þ.m.t. viðskiptaháttum og eðli viðskipta með viðkomandi vörur eða þjónustu. Þá voru ekki veittar allar tiltækar upplýsingar um samning fyrirtækjanna sem óskað var undanþágu fyrir, sbr. umfjöllun um *„hliðaskjalið*" sem haldið var leyndu fyrir Samkeppniseftirlitinu.

15253. Samtímagögn sýna að samráð fyrirtækjanna raskaði æskilegri óvissu milli þeirra og sjálfstæði þeirra. Samtímagögn sýna einnig að þegar samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl, áttu sér stað frá október 2010 til mars 2011, voru samhliða undirbúnar og lögð áhersla á aðgerðir til að hækka verð gagnvart viðskiptavinum. Í þessum aðgerðum Samskipa og Eimskips endurspeglaðist vissa þeirra um að helsti keppinauturinn myndi ekki bregðast við verðhækkun með samkeppnisaðgerðum. Endurspeglast þetta t.a.m. í ummælum (E)frkvstj-sala/þj eftir fund fyrirtækjanna 2. nóvember 2010, þ.e. *„Allir elta okkur með 4,6%*". Þessi ummæli gefa til kynna að (E)frkvstj-sala/þj hafi eftir fundinn með Samskipum 2. nóvember 2010 talið a.m.k. líklegt að Samskip ætluðu sér einnig að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum. Er þetta í samræmi við það sem átti sér stað eftir fundinn 2. nóvember 2010, þ.e. Samskip féllust á hækkun Eimskips og hækkuðu verð gagnvart tilgreindum viðskiptavinum í Norður-Ameríku flutningum. Mikilvægt er að halda því til haga, í ljósi þess að Samskip byggja í athugasemdum sínum á því að ástæður

verðhækkana hjá Samskipum hafi verið hækkanir Eimskips, að verðhækkun Eimskips til Samskipa gilti aðeins í þeim flutningum sem fóru með skipi Eimskips. Samt sem áður hækkuðu Samskip einnig verð í eigin TA flutningum. Þá sýna samtímagögn einnig að Samskip greiddu aðeins hluta af ýmsum gjöldum til Eimskips, þ.e. af BAF-gjaldi og THC-gjaldi, en létu viðskiptavini sína greiða fullt gjald.

15254. Almennt séð var á engan hátt sjálfgefið fyrir Samskip að velta verðhækkunum eða aukinni gjaldtöku Eimskips, í heild eða hluta, þegar í stað yfir á eigin viðskiptavini í Norður-Ameríku flutningum, sérstaklega ekki þá viðskiptavini Samskipa sem notuðu TA-flutninga sem eðli málsins samkvæmt tóku ekki hækkunum Eimskips. Ber að árétta að TA-flutningar Samskipa á árinu 2009 voru 86% af heildarflutningum fyrirtækisins milli Íslands og Norður-Ameríku og 76% á árinu 2010.

15255. Framanrakin samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips voru liður í ólögmætri framkvæmd á „*Nýtt upphaf*" verkefninu og almennt séð til þess fallin að viðhalda hinu ólögmæta samráði. Ber að árétta að hér var um að ræða fund lykilstjórnenda sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum hjá fyrirtækjum sem störfuðu á tvíkeppnismarkaði. Voru þessi samskipti óhjákvæmilega til þess fallin að viðhalda ástandi þar sem fyrirtækin höfðu dregið úr æskilegri óvissu sín á milli, skapað traust og stuðlað að árangri í hinu samfellda samráði fyrirtækjanna. Endurspeglast þetta m.a. í samhliða áherslum umræddra stjórnenda, haustið og veturinn 2010, á verðhækkanir og vissu um þeir þyrftu ekki að óttast að helsti keppinauturinn myndi keppa um mikilvægustu viðskiptavinina.

27.6. Um áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2011-2013

15256. Í mgr. 301-302 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að samskipti Samskipa og Eimskips dagana 1.-4. mars 2011, sem rakin eru í kafla 16.8 hafi varðað ólögmætt samráð. Telja Samskip að um sé að ræða eðlileg samskipti milli fyrirtækjanna um framkvæmd flutningasamkomulags þeirra um Norður-Ameríku flutninga. Samskiptin hafi verið lögmæt og í samræmi við efni samningsins. Að mati Samskipa sýna umrædd samskipti að Eimskip hafi ekki uppfyllt skuldbindingar sínar samkvæmt samningnum.

15257. Sem áður segir var samstarf Samskipa við Eimskip í flutningum til og frá Norður-Ameríku liður í „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna og því hluti af samfelldu samráði þeirra. Þegar af þeirri ástæðu er framkvæmd samningsins og samskipti sem leiða af framkvæmd hans ólögmæt. Þau gögn og samskipti sem rakin eru í ákvörðun þessari, þ. á m. umrædd samskipti í mars 2011, eru sett fram til að sýna fram á framkvæmd hins ólögmæta samstarfs. Skýringar Samskipa þess efnis að fyrirtækin hafi eingöngu verið að fara eftir ákvæðum samningsins hafa því ekki þýðingu.

15258. Þá skal því haldið til haga að engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi fyrir samning fyrirtækjanna um Norður-Ameríku flutningar sem var undirritaður 9. desember 2010 og gilti til 31. desember 2012.

15259. Samskip gera athugasemd við tilvísun Samkeppniseftirlitsins til Excel-skjals sem (E)forstj sendi (E)frkvstj-skiparekst og (E)frkvstj-fjárm um helstu verkefni rekstrarsviðs en þar var m.a. fjallað um samstarf Samskipa við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum og gámastýringu í tengslum við það, sbr. kafla 16.8.[6688] Samskip kveðast ekki geta svarað fyrir umfjöllun (E)forstj en það telji aftur á móti að umrætt gagn sýni „*einfaldlega vangaveltur þessa einkokunaraðila* [þ.e. Eimskip] *í beinum flutningum til og frá N-Ameríku og viðleitni til að takmarka þá samkeppni sem Samskip hafa ávallt leitast við að veita félaginu*".

[6688] Sjá mgr. 322 í athugasemdum Samskipa við AII.

15260. Á þetta er ekki unnt að fallast. Í skjali (E)forstj endurspeglast framkvæmd samráðs Samskipa við Eimskip á umræddri flutningsleið. Hjá Eimskip var það verkefni sett fram af lykilstjórnendum að Samskip notuðu gáma frá Eimskip eftir þörfum og kanna ætti möguleikann á því að Samskip myndu frekar velja að flytja vörur frá Norður-Ameríku með Eimskip en með TA flutningum í gegnum Rotterdam. Hafa ber í huga að á árinu 2008 vildi (E)forstj einnig að Samskip hættu eða drægju úr TA flutningum sínum frá Norður-Ameríku til Íslands. Með þessu væri í raun verið að draga enn frekar úr samkeppni milli fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Þannig hefði Eimskip getað fengið betri nýtingu á skipum sínum á þeirri siglingarleið án þess að þurfa að sækja á viðskiptavini Samskipa.

15261. Að mati Samkeppniseftirlitsins rennir gagn um framangreind verkefni í skjali (E)forstj frekari stoðum undir framkvæmd samráðsins á þessum tíma, og hvernig samráðið tók samhliða til sjóflutninga, gámastýringar- og gámanotkunar milli keppinautanna. Keppinautarnir höfðu valið það sem nefna má samvinnuleiðina í stað samkeppni. Hér skal haft í huga að fjórum dögum áður en þessi tölvupóstur var sendur höfðu (E)forstj og (S)forstj farið í helgarferð til Danmerkur með golfhópi sem þeir voru í. Þá sýna gögn málsins tengsl og regluleg samskipti milli (E)forstj, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am.

15262. Í mgr. 352 í athugasemdum Samskipa við AII segir að allar verðbreytingar Samskipa á öllu rannsóknartímabilinu eigi sér eðlilegar skýringar og hafi komið til vegna kostnaðarhækkana. Það megi glögglega sjá af gögnum málsins. Að sögn Samskipa voru verðbreytingar fyrirtækisins ekki umfram almennar verðlagshækkanir og því í samræmi við það sem almennt tíðkaðist hjá fyrirtækjum á Íslandi á sama tíma. Í mgr. 355 segir að Samkeppniseftirlitið líti framhjá verðlagsþróun og þeirri staðreynd að verðhækkanir hafi vart náð að fylgja almennum kostnaðarhækkunum. Samkeppniseftirlitið horfi framhjá því að gjaldaliðir í rekstri fyrirtækja séu ekki síður mikilvægir en tekjuliðir og hafi mikið að segja um það hvort þörf sé á hækkunum og hvort svigrúm sé til verðlækkana. Að mati Samskipa sýna samtímagögn að þörf fyrir hækkanir hafi í reynd verið enn meiri en vegna samkeppni á markaði hafi ekki verið unnt að ýta öllum kostnaðarhækkunum út í verðlagið.

15263. Af þessu tilefni skal áréttað að á samkeppnismarkaði getur það verið áskorun fyrir fyrirtæki hvernig haga skuli verðstefnu fyrirtækisins þegar aðfangaverð hækkar. Þannig stendur fyrirtækið frammi fyrir því að halda söluverði sínu óbreyttu, hækka söluverðið minna en sem nemur aðfangaverðhækkuninni, og eygja þá möguleika á aukinni markaðshlutdeild, eða hækka söluverðið til jafns við aðfangaverðhækkunina og eiga þá eftir atvikum hætta á að missa viðskipti til keppinauta sinna. Þegar fyrirtæki hækkar söluverð umfram hækkanir á aðfangaverði getur það, að öðru óbreyttu, búist við því að tapa markaðshlutdeild. Innan vébanda Eimskips og Samskipa voru verðhækkanir almennt undirbúnar á þeim forsendum að fyrirtækin myndu ekki tapa neinni markaðshlutdeild. Ástæða þess er sú að stjórnendur fyrirtækjanna bjuggu við vissu, vegna samráðsins, um að verðhækkanir þeirra myndu ekki leiða til þess að fyrirtækin myndu tapa markaðshlutdeild. Í þessu samhengi er rétt að benda á að árið 2010 var að sögn Samskipa talsverður *„viðsnúningur*" í rekstri fyrirtækisins vegna lækkunar á kostnaði, t.d. eins og skipaleigu, sbr. kafla 33.1.6.4, sbr. mgr. 13 í bréfi Samskipa, dags. 13. júní 2022, og umfjöllun í kafla 33.1.5 um ríka ánægju stjórnenda um góða afkomu fyrirtækisins.

15264. Hvað sem framangreindu líður þá skal áréttað að með virkri samkeppni er ekki sjálfgefið, eða einhvers konar náttúrulögmál, að keppinautar geti látið breytingar á vísitölum, kostnað, framlegðarkröfur, fjárhagsáskoranir eiganda, kröfur lánadrottna eða hvað annað sem þeir vilja horfa til renna út í verðlag til kaupenda vöru eða þjónustu. Hafa ber í huga að óvissa um viðbrögð keppinauta á markaði, meðal annars vegna verðbreytinga (e. risks of uncertainty), er afar mikilvæg virkri samkeppni. Sjálfstæði keppinauta og þessi æskilega óvissa fyrirtækja fela í sér grunnstoðir virkrar samkeppni. Samtímagögn, þ. á m. framangreind gögn, sýna að með samfelldu samráði Samskipa og Eimskips var grafið undan þessum grunnstoðum.

15265. Þar sem virk samkeppni ríkir og flutningskerfi er ekki fullnýtt er enda almennt erfiðara fyrir fyrirtæki að velta kostnaðarhækkunum út í verðlagið. Að öðru leyti vísast til ítarlegrar umfjöllunar í kafla 33.1 um þessar athugasemdir Samskipa.

15266. Í athugasemdum við AII fullyrða Samskip, sbr. mgr. 358-362, að fyrirtækin hafi aðeins átt lögmæt samskipti í tengslum við viðskipti þeirra á milli um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Samkeppniseftirlitið kjósi að líta fram hjá því að það hafi verið kostnaðarforsendur sem lágu til grundvallar verðhækkunum. Það hafi verið eðlilegar rekstrarforsendur og kostnaðarhækkanir sem lágu að baki gjaldskrárhækkunum. Að sögn Samskipa þurfi að gera ráð fyrir auknum tekjum á móti verulegum kostnaðarhækkunum sem gert hafi verið ráð fyrir á komandi ári ef reksturinn ætti að skila hagnaði.

15267. Nánar tiltekið er í mgr. 377-380 í athugasemdum Samskipa við AII fjallað um samskipti fyrirtækjanna vegna framkvæmdar Norður-Ameríku samstarfsins í tengslum við gáma og tóm fiskikör, sbr. umfjöllun í kafla 16.9. Að sögn Samskipa hafi þau samskipti í heild sinni verið fullkomlega eðlileg um framkvæmd Norður-Ameríku samningsins. Samskip hafi á þessum tíma aflað sér viðskipta sem fólust í flutningi á afurðum í fiskikörum til Norður-Ameríku. Koma hafi þurft körunum tómum til baka til Íslands og Samskip freistað þess að fá sem lægst verð. Óhjákvæmilegt hafi verið að upplýsa Eimskip um það hvers konar vöru væri að ræða. Aftur á móti hafi Samskip ekki upplýst um viðskiptavininn. Að mati Samskipa hafi fyrirtækið því ekki veitt Eimskip viðkvæmar viðskiptalegar upplýsingar.

15268. Þá mótmæla Samskip ályktunum Samkeppniseftirlitsins um samskipti Samskipa við Eimskip í lok ágúst 2012 sem rakin eru í kafla 16.9 og telja að um hafi verið að ræða eðlileg samskipti viðskiptavinar (Samskipa) og birgja (Eimskips) varðandi framkvæmd Norður-Ameríku samnings.[6689] Ekki hafi verið um að ræða upplýsingaskipti um viðkvæm samkeppnisleg málefni þar sem Eimskip hafi þegar haft hjá sér upplýsingar um allar bókanir Samskipa til og frá Norður-Ameríku með skipum Eimskips.

15269. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Um er að ræða sömu sjónarmið og áður hafa komið fram. Samkeppniseftirlitið áréttar því fyrri umfjöllun sína um ólögmæti viðkomandi samstarfs í flutningum fyrirtækjanna til og frá Norður-Ameríku.

15270. Ólögmæti samstarfsins leiðir af sér að öll framkvæmd samstarfsins telst einnig ólögmæt, þ.e. samskipti á þeim grunni og hvers kyns upplýsingaskipti og umræða um verð og önnur viðkvæm samkeppnisleg málefni. Samkeppniseftirlitið bendir á að umrædd umfjöllun er sett fram í ákvörðun til að sýna fram á framkvæmd á hinu ólögmæta samstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum. Þar að auki eru þessi samskipti talin sýna fram á skeytingarleysi stjórnenda Eimskips og Samskipa varðandi þá staðreynd að engin undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var í gildi fyrir samstarfinu.

15271. Áður hefur verið fjallað um áherslu fyrirtækjanna á verðhækkanir og álagningu gjalda á rannsóknartímabilinu og að samskipti fyrirtækjanna hafi gert þeim kleift að viðhalda verði eða hækka það í skjóli þess ástands sem hið samfellda samráð skapaði, sbr. kafla 15.3. Líta verður til þess að þeir stjórnendur sem áttu þátt í framangreindum samskiptum, þ. á m. (E)frkvstj-sala/þj, (E)forstö-sölud og (S)forstö-innfl1, voru lykilstjórnendur hjá Eimskip og Samskipum. Ákváðu þeir verð á sjóflutningum sinna fyrirtækja og komu að hvers konar ákvörðunum sem tengdust aðgerðum fyrirtækjanna á markaði. Framangreind gögn sýna að þessir stjórnendur skiptust á upplýsingum um viðkvæm samkeppnisleg málefni eins og um eftirspurn eftir tiltekinni þjónustu og gámastöðu. Var þetta að mati Samkeppniseftirlitsins hluti af samráðinu á þessum tíma.

[6689] Sjá mgr. 406-7 í athugasemdum Samskipa við AII.

15272. Í kafla 16.9 er fjallað um frekari samskipti og samvinnu Samskipa við Eimskip haustið 2012 í tengslum við samstarf þeirra í Norður-Ameríku flutningum, sbr. tölvupóstsamskipti í nóvember 2012. Í athugasemdum sínum leitast Samskip við að gefa skýringar á þessum atvikum.[6690] Samskip hafi á þessum tíma tekið yfir sérhæfða flutninga fyrir tiltekinn viðskiptavin, en sjálfstæður akstursverktaki (ET) hafi sinnt svipuðum flutningum fyrir aðra viðskiptavini Eimskips og notað til þess sérstaklega útbúna sturtugrind í eigu Eimskips, en hún hefði verið sú eina á landinu. Samskiptin hafi lotið að því að fá Eimskip til að sinna verkinu tímabundið og *„tilfallandi björgun gagnvart viðskiptavini Samskipa á meðan félagið kom sér upp nauðsynlegum búnaði, sem síðan var gert*".

15273. Ekki er fallist á þetta. Að mati Samkeppniseftirlitsins á það sama hins vegar við í þessu tilviki eins og mörgum öðrum í máli þessu að þau bera þess skýr merki að fremur hafi ríkt samvinna en samkeppni á milli fyrirtækjanna. Þá samstöðu sem sést í umræddum samskiptum telur Samkeppniseftirlitið mega rekja til þess umfangsmikla samstarfs sem Samskip og Eimskip áttu í á flutningamörkuðum, bæði á sjó og landi.

15274. Í mgr. 90-95 í athugsemdum Samskipa við AI er fjallað um samningaviðræður fyrirtækisins við Eimskip í tengslum við endurnýjun og framlengingu á samningi þeirra um Norður-Ameríku flutninga í lok árs 2012 og fram á árið 2013. Segir að á fyrsta fundi fyrirtækjanna 18. desember 2012 hafi komið í ljós að Eimskip vildi ná fram hækkun á flutningsverði í samningi fyrirtækjanna. Í kjölfarið hafi Samskip tekið saman og afhent Eimskip tölur sem sýndu að uppsöfnuð hækkun á umræddum samningsverðum á árunum 2006-2012 hafi verið 61-95%. Að sögn Samskipa fékk fyrirtækið ekki viðbrögð frá Eimskip vegna þessa. Úr varð að samningurinn var framlengdur mánuð í senn í janúar og febrúar 2013. Fundur hafi síðan verið haldinn 17. maí 2013 og drög að samningi gengið manna á milli í júní 2013. Þá kemur fram að mikil samskipti hafi verið á milli fyrirtækjanna í júní og ágúst þar sem reynt hafi verið að finna fundartíma til að ræða samninginn og hafi sá fundur verið ákveðinn 16. september 2013. Vegna húsleitar Samkeppniseftirlitsins 10. september 2013 hafi þeim fundi hins vegar verið frestað.

15275. Í kjölfar samskipta við Samkeppniseftirlitið hafi nýr samningur verið undirritaður 23. desember 2013 sem hafi, að sögn Samskipa, verið óhagstæðari fyrir fyrirtækið en fyrri samningar. Verð hafði hækkað um 2-25% og tryggt magn í hverri ferð skert.

15276. Í athugasemdum sínum við AII, sbr. mgr. 430-441, gera Samskip ýmsar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samstarf Samskipa við Eimskip um flutninga til og frá Norður-Ameríku og fullyrða m.a. að aldrei hafi komið til umræðna milli fyrirtækjanna um að Samskip drægju úr óbeinum flutningum í gegnum Evrópu (TAS-flutningum) og flyttu meira beint með Eimskip.

15277. Af hálfu Samskipa hafi aldrei *„komið til álita að láta undan einhverjum þvingunum frá Eimskipi um að láta af*" TAS-flutningum. Samskip hafi í raun viljað draga sem mest úr flutningum með Eimskip og sýni gögn málsins að það magn sem Samskip hafi flutt með Eimskip hafi farið minnkandi á rannsóknartímabilinu. Samskipum hafi því verið alvara með orðum sínum um að *„færa magn frá Eimskip yfir í TAS-flutnnga enda gat félagið ekki sætt sig við verðhækkanir Eimskips*" og að *„taka eins mikið og mögulegt* [væri] *í TAS*" og hafi í raun verið tilbúin í *„Total TAS*". Ekki hafi þó verið hægt að sinna flutningi búslóða og hættulegs varnings með þeirri leið og því hafi samstarfi við Eimskip verið haldið áfram.

15278. Samkeppniseftirlitið bendir á að enda þótt hagsmunir og sjónarmið Eimskips og Samskipa í samningaviðræðum um samninga fyrirtækjanna um sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku hefðu a.m.k. að hluta verið andstæðir breytti það ekki því að á rannsóknartímabilinu höfðu bæði fyrirtækin hagsmuni af og sóttust eftir því að viðhalda þessu samstarfi. Af gögnum málsins er augljóst að þau ræddu stöðugt m.a. um umfang þessa samstarfs og skuldbindingar um flutningsmagn. Það stenst því ekki að það hafi

[6690] Sjá mgr. 418 í athugasemdum Samskipa við AII.

aldrei komið til umræðu milli fyrirtækjanna sem (E)forstj lagði fyrir undirmenn sína, að Samskip flyttu meira magn með Eimskip og drægju þar með úr TA-flutningum. Skiptir í því sambandi ekki hvort og hvenær slíkt gekk eftir. Þá er rétt að benda á að Samskip hafa viðurkennt að þetta hafi verið rætt milli fyrirtækjanna á árinu 2008, sbr. mgr. 1099-1102 í athugasemdum Samskipa við AI.

15279. Eins og fram hefur komið lýsti (S)forstö-innfl1 því yfir í tölvupósti til (S)frkvstj-N-Am 19. desember 2012 að Samskip ættu að skoða alvarlega hvort fyrirtækið ætti í framhaldinu að leggja meiri áherslu á að flytja vörur Trans-Atlantic gegnum Evrópu til Íslands, og þá í stað þess að nýta sér flutninga með Eimskip beint milli Íslands og Norður-Ameríku. Samkeppniseftirlitið dregur ekki í efa að Samskipum hafi verið full alvara með því að skoða þennan möguleika, t.d. vegna þess að fyrirtækinu hafi þótt Eimskip krefjast óeðlilega mikillar verðhækkunar. Í þessu sambandi skal einnig hafa í huga að á þessum tíma, í lok árs 2012, tók að gæta nokkurs óróa eða óstöðugleika í samráði Eimskips og Samskipa, í kjölfar taugatitrings milli fyrirtækjanna sem kom í kjölfar þess að Eimskip fékk viðskipti Bauhaus og vegna utanaðkomandi aðstæðna, sbr. nánar í kafla 14.45. Þá höfðu Samskip tekið ákvörðun um gera breytingar á siglingakerfi sínu í tengslum við það að fyrirtækið myndi missa flutningsviðskipti sín við Alcoa á árinu 2013. Höfðu Samskip þannig tekið ákvörðun um að hverfa frá samráði sínu við Eimskip um takmörkun flutningsgetu er raungerðist svo í mars 2013. Kann þetta að skýra aukinn áhuga Samskipa á að skoða umræddan möguleika. Samkeppniseftirlitið dregur ekki í efa að Samskip hafi ákveðið að draga úr flutningum með Eimskip á árinu 2013 þegar draga fór úr samráði fyrirtækjanna. Engu að síður héldu fyrirtækin áfram samstarfi í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku a.m.k. út árið 2013.[6691] Gögn málsins sýna einnig að þrátt fyrir þessi ummæli (S)forstö-innfl1 um TA-flutninga Samskipa frá Norður-Ameríku, þá héldu samskipti Eimskips og Samskipa áfram og var unnið að framkvæmd verðhækkana hjá báðum fyrirtækjunum í upphafi árs 2013.

15280. Um vilja Samskipa til að halda áfram samstarfi við Eimskip varðandi Norður-Ameríku má t.d. vísa í tölvupóst stjórnenda fyrirtækjanna í lok ársins 2012. Þann 28. desember 2012 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-sölud (afrit (S)viðskstj2 og (S)forstö-útfl) með heitinu „*USA samningur*". Í honum sagði:

„Sælir og gleðilega hátíð,

Við höfum ekkert heyrt frá ykkur eftir fundinn okkar um USA samninginn. Nú er samningurinn að renna út um áramótin og útséð er með að við gerum ekki nýjan samning á þessu ári. Er þá ekki nauðsynlegt að framlengja núgildandi samning um 1-2 mánuði til að allt sé nú löglegt gangvart FMC þegar næsta skip verður lestað í Norfolk, þ.e. ef verkfallið leysist. Heyrumst svo strax eftir áramót og höldum áfram með samninginn. Hafið það gott yfir áramótin."[6692]

15281. (E)forstö-sölud svaraði tölvupósti (S)forstö-innfl1 síðar sama dag og sagði að Eimskip myndi framlengja samning fyrirtækjanna út janúar 2013.[6693]

27.7. Um áframhaldandi samráð með Samskipum vegna Norður-Ameríku fram til 2018

15282. Í mgr. 460-463 í athugasemdum Samskipa við AII er að finna margvíslegar aðfinnslur við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins vegna undanþágubeiðna Samskipa og Eimskips á árunum 2011-2013 sem lýst er hér að framan. Fram kemur m.a. að Samskip telji að Samkeppniseftirlitið hafi í engu sinnt erindum fyrirtækjanna um svör við undanþágubeiðnum en hafi verið ljóst að viðskipti fyrirtækjanna hafi haldið

[6691] Afhent gögn frá Samskipum. Afhent 22.11.2016. Viðauki 5. Afhent gögn frá Eimskip. Afhent 01.12.2016. „*Viðskipti við Samskip*". Sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips með athugasemdum, dags. 08.03.2017. Afhent gögn Eimskips. Afhent 28.04.2017, mappa 2.
[6692] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.1044527.
[6693] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum[…] Doc. ID. 0.7.33.639548.

áfram. Fyrirtækin hafi verið í góðri trú um að skilyrði þágildandi 15. gr. samkeppnislaga væru uppfyllt þar sem samningar þeirra hafi verið efnislega samhljóða allan tímann.

15283. Ekki verður talið að framangreindar athugasemdir breyti niðurstöðu eftirlitsins. Nánar er fjallað um umræddar athugasemdir Samskipa í kafla 34 og vísast til þeirrar umfjöllunar.

27.8. Um ætlaða vitneskju samkeppnisyfirvalda

15284. Samskip byggja á því í mgr. 142 í athugasemdum sínum við AII, sbr. einnig mgr. 1098 í athugasemdum Samskipa við AI, að Samkeppniseftirlitið hafi verið meðvitað um samstarf eða viðskipti Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríku flutninga frá árinu 1993 og að eftirlitið hefði talið þau jákvæð fyrir samkeppni á milli fyrirtækjanna. Þá byggja Samskip á því að Samkeppniseftirlitinu hafi verið ljóst að starfsmenn fyrirtækjanna þyrftu að eiga samtöl um efni samningsins og framkvæmd hans.

15285. Af þessu tilefni skal tekið fram að þær undanþágur sem samkeppnisyfirvöld hafa veitt Samskipum og Eimskip frá 10. gr. samkeppnislaga til að eiga í samstarfi í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku, sbr. ákvarðanir samkeppnisráðs nr. 26/1997 og nr. 11/2003 og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, hafa allar verið tímabundnar og bundnar ákveðnum skilyrðum. Undanþágurnar giltu frá ársbyrjun 1997 til 1. ágúst 2000, frá mars 2003 til 31. ágúst 2006 og frá árslokum 2009 til 31. desember 2010. Samkvæmt þessu var ekki í gildi nein undanþága frá 1. september 2004 til ársloka 2009 og frá 1. janúar 2011 til 30. desember 2013. Gögn málsins sýna aftur á móti að Samskip störfuðu á þessum tímabili áfram með Eimskip í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku án þess að hafa fengið til þess undanþágu frá samkeppnisyfirvöldum.

15286. Með vísan til þessa er þeirri athugasemd Samskipa hafnað að það hafi þýðingu að Samkeppniseftirlitið hafi verið „*meðvitað um samstarf eða viðskipti Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríku flutninga frá árinu 1993 […]*".

15287. Samskipum og Eimskip mátti vera ljóst að fyrirtækin þyrftu undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. laganna. Ólíkt því sem Samskip halda fram breytir það engu hvort Samkeppniseftirlitið hafi mátt vita af samstarfi fyrirtækjanna. Getur ætluð vitneskja stjórnvalds um ólögmæta háttsemi aldrei leitt til þess að háttsemin teljist lögmæt. Í málinu liggur það fyrir að Samskip og Eimskip unnu á ákveðnu tímabili eftir samningum vegna samstarfs í flutningum til og frá Norður-Ameríku sem voru andstæðir 10. gr. samkeppnislaga og höfðu ekki fengið undanþágu fyrir samstarfinu. Er það því ljóst að ólögmætt samráð átti sér stað milli fyrirtækjanna í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku á þeim tíma.

15288. Hvað sem þessu líður gat Samkeppniseftirlitið ekki verið meðvitað um allt það samstarf sem Samskip og Eimskip höfðu með sér og fyrirtækin upplýstu ekki um, meðal annars hið leynilega „*Neyðarsamkomulag*", samstarf um leigu og lán á gámum og víðtækt samráð á landflutningamarkaði. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefur leitt í ljóst að eftirlitið hafði ekki, við meðferð fyrri undanþágubeiðna fyrirtækjanna, réttar forsendur til að leggja mat á samstarf þeirra í Norður-Ameríku flutningum. Sú undanþága sem veitt var fyrirtækjunum með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009 var þess vegna veitt á grundvelli rangra, villandi og ófullnægjandi upplýsinga.

15289. Í mgr. 220-222 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997 og úrskurð áfrýjunarnefndar nr. 13/1997. Þar segir réttilega að með þeirri ákvörðun hafi verið lögð tilkynningarskylda á Samskip og Eimskip. Í athugasemdunum byggja Samskip á því að tilkynningarskyldan hafi eingöngu náð til „*breytinga á umræddri flutningaleið.*", þ.e. á milli Íslands og Norður-Ameríku.

15290. Ekki er unnt að fallast á þetta. Í ákvörðunarorðum segir að Samskip og Eimskip skuli *„tilkynna Samkeppnisstofnun um allar verðbreytingar og breytingar á skilmálum í flutningum þeirra milli Íslands og Norður-Ameríku, í síðasta lagi þegar þeim er ætlað að taka gildi og um alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli svo og breytingar á þeim*." Umrædd tilkynningarskylda tók því ekki aðeins til breytinga á Norður-Ameríku flutningum heldur einnig til allra samninga sem fyrirtæki gerðu sín á milli og breytingar á þeim. Í forsendum ákvörðunarinnar kemur þetta raunar enn skýrar fram, sbr. eftirfarandi:

„Rétt þykir að veita undanþáguna til þriggja ára og jafnframt gerir samkeppnisráð það að skilyrði að skipafélögin tilkynni samkeppnisyfirvöldum um allar breytingar á verði og viðskiptaskilmálum í flutningum til og frá Norður-Ameríku svo og aðrar breytingar á samkomulagi félaganna eða nýja samninga sem kunna að verða gerðir þeirra á milli."

15291. Í mgr. 151-157 í athugasemdum við AII er meðal annars fjallað um ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009. Segir að sá flutningasamningur sem fjallað var um í ákvörðun 46/2009 hafi verið efnislega sambærilegur fyrri samningum sem Samkeppniseftirlitið hafi fjallað um. Með vísan til þessa hafna Samskip því að í undanþágubeiðni fyrirtækjanna hafi falist rangar eða villandi upplýsingar. Hafi staðhæfingar í beiðninni um jákvæð samkeppnisleg áhrif viðskiptanna verið réttar.

15292. Í mgr. 1171-1172 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til fyrri umfjöllunar Samskipa um viðskipti þess við Eimskip í flutningum til og frá Norður-Ameríku og þýðingu þess að þeim var fram haldið á meðan beðið var eftir afstöðu Samkeppniseftirlitsins um undanþágubeiðni fyrirtækisins samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Viðskipti fyrirtækjanna hafi staðið yfir í fjölda ára og hafi Samkeppniseftirlitið ávallt verið upplýst um þau og veitt undanþágur fyrir þeim. Óháð því hver afstaða stofnunarinnar sé til heimildar fyrirtækjanna til þess að eiga slík viðskipti á meðan sé eftir undanþágu sé ljóst að fyrirtækjunum hafi verið heimilt að eiga viðræður um nýjan samning. Í því sambandi vísa Samskip til samningaviðræðna fyrirtækjanna sem leiddi til undirritunar á nýjum samningi 7. janúar 2009.

15293. Í mgr. 1717-1718 í athugasemdum Samskipa við AI er þeim ályktunum að fyrri undanþáguákvarðanir hafi verið teknar á grundvelli rangra forsendna mótmælt með vísan til þess að Samskip hafi ekki getað upplýst um samráð sem hafi ekki verið til staðar. Af því leiði að ekki hafi verið veittar rangar og villandi upplýsingar.

15294. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa og breyta þær ekki þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að ákvörðun þess nr. 46/2009 hafi byggst á röngum og villandi upplýsingum frá Samskipum og Eimskip. Í þessu sambandi vísast til nánari umfjöllunar í kafla 34. Hvað varðar þá staðhæfingu Samskipa að samningur fyrirtækjanna hafi verið efnislega sambærilegur fyrri samningum og að Samkeppniseftirlitið hafi ávallt verið upplýst um viðskipti fyrirtækjanna er til þess að líta að aðstæður á mörkuðum breytast frá einum tíma til annars. Því geta fyrirtæki ekki gengið út frá því að þeim verði veitt undanþága fyrir samstarfi þótt þau hafi áður fengið slíka undanþágu. Í samræmi við það er ekki unnt að fallast á að Samskip hafi verið *„í góðri trú"* eða að fyrirtækið hafi talið sig getað átt í samstarfi við Eimskip án þess að undanþága væri til staðar. Er því ekki unnt að fallast á athugasemdir fyrirtækisins varðandi réttmætar væntingar.

27.9. Um lögmæti samstarfsins á meðan undanþágubeiðnir voru til rannsóknar

15295. Líkt og fyrr segir var engin undanþága í gildi samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga vegna samstarfs Samskipa og Eimskips í flutningum til og frá Norður-Ameríku á tímabilinu frá 1. september 2004 til loka desember 2009 og frá 1. janúar 2011 til 30. desember 2013, þ.e. fyrst í rúmlega 5 ár og síðan í önnur 3 ár. Gögn málsins sýna hins vegar að Samskip störfuðu áfram með Eimskip í flutningum

til og frá Norður-Ameríku eftir að undanþága frá banni 10. gr. samkeppnislaga féll úr gildi í lok ágúst 2004, þá án þess að hafa fengið til þess undanþágu frá samkeppnisyfirvöldum, þar til eftirlitið taldi forsendur til að veita slíka undanþágu í desember 2009, sbr. ákvörðun nr. 46/2009. Sú undanþága féll úr gildi 31. desember 2010. Eftir þann tíma var engin undanþága í gildi á rannsóknartímabili þessa máls.

15296. Þrátt fyrir að engin undanþága væri í gildi eftir 31. desember 2010 hélt samstarf fyrirtækjanna áfram ásamt annars konar ólögmætu samráði, t.a.m. markaðsskipting, verðsamráð, samstarf á grundvelli *„neyðarsamkomulagsins*", gámasamstarf o.fl. Mikilvægt er að hafa það hugfast að við það tímamark sem veitt undanþága fellur úr gildi verður bann 10. gr. samkeppnislaga virkt gagnvart viðkomandi samstarfi, með sama hætti og gagnvart annars konar ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

15297. Þá féll samstarf Samskipa við Eimskip vegna Norður-Ameríku flutninga undir *„Nýtt upphaf*" verkefni þeirra. Eins og rakið er í kafla 11 hafði verkefni það markmið að raska samkeppni og var ólögmætt skv. 10. gr. samkeppnislaga. Af því leiddi að öll samskipti fyrirtækjanna sem því tengdust voru ólögmæt, þ. á m. varðandi Norður-Ameríku.

15298. Leggja skal áherslu á að undanþága ákvörðunar nr. 46/2009 tók til samstarfs Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga. Hún var, eins og rakið er í kafla 16.3.4, veitt á röngum og ófullnægjandi upplýsingum fyrirtækjanna. Það skal að sama skapi undirstrika að sú undanþága veitti fyrirtækjunum vitaskuld enga heimild fyrir því að stunda aðra þætti af víðtæku samráði þeirra, þ. á m. ólögmæta samninga og samstarf sem hefði undir engum kringumstæðum geta notið undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, t.a.m. eins og verðsamráð, takmörkun á flutningsgetu og markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini.

15299. Í mgr. 1718-1786 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að Samskip hafi gert það sem í þeirra valdi stóð til að afla undanþága í framangreindum tilvikum en að Samkeppniseftirlitið hefði ekki ráðið við að ljúka rannsókn málsins á eðlilegum tíma. Halda Samskip því fram að til að *„bíta hattinn af skömminni og forðast að fjalla um brotalamir í eigin málsmeðferð*" velji Samkeppniseftirlitið að búa til skýringar um villandi upplýsingagjöf um samráð sem ekki hafi átt sér stað. Til að varpa nánara ljósi á þessi sjónarmið Samskipa um meinta misbresti í málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins á undanþágubeiðnum Samskipa og Eimskips setja Samskip fram, í mgr. 1720-1786 í athugasemdum sínum við AI, yfirlit yfir þær undanþágubeiðnir sem Samskip hafa sent Samkeppniseftirlitinu vegna samstarf fyrirtækisins við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum. Byggja Samskip á því að umrætt yfirlit eigi að sýna fram á að Samkeppniseftirlitið hafi alla tíð haft fullnægjandi upplýsingar um samstarfið og vitað hvað í því fólst. Segir að þó svo Samskip hafi gert það sem í þeirra valdi stóð til að afla undanþága hafi *„flöskuhálsinn*" verið Samkeppniseftirlitið, sem hafi ekki ráðið við að ljúka rannsókn á eðlilegum tíma. Að sögn Samskipa hafi Samkeppniseftirlitið haldið illa á málsmeðferð undanþágubeiðna fyrirtækisins. Hún hafi einkennst af seinagangi og ósamkvæmni einstakra beiðna. Erindi hafi dagað uppi og byggja Samskip á því að aðilar hafi verið *„í góðri trú á meðan „málsmeðferð" stóð, enda um efnislega sambærilega samninga að ræða allt frá upphafi*."

15300. Hvað þetta varðar byggja Samskip að meginstefnu til á eftirfarandi sjónarmiðum:

- að *„yfirgnæfandi líkur* [væru] *á að beiðnin yrði samþykkt enda var samkomulagið í öllum meginatriðum það sama og áður hafði verið veitt undanþága.*"
- að fyrirtækið hafi mátt *„álíta sem svo að málið væri í eðlilegum farvegi og samstarf félaganna lögmætt á sömu forsendum og áður […]*". Samskip hafi gert allt sem í þeirra valdi stóð til að fylgja réttum reglum.

- að Samkeppniseftirlitið hafi ekki gert *„fyrirvara við lögmæti samstarfsins á tímabilinu frá 1. september 2004 til 31. desember 2008 […]*". Að mati Samskipa hafi Samkeppniseftirlitinu verið *„í lófa lagið að gera athugasemd við áframhaldandi samstarf á meðan málsmeðferð stæði, eða jafnvel tiltaka þann fyrirvara í endanlegri ákvörðun*." Þar sem það hafi ekki verið gert hafi Samskip mátt treysta því að önnur sjónarmið yrðu ekki lögð til grundvallar rúmlega 10 árum síðar.

- að við meðferð framangreindra undanþágubeiðna hafi samkeppnisyfirvöld *„aldrei tiltekið að á meðan undanþágubeiðni væri til meðferðar væri hugsanlega um brot gegn 10. gr. að ræða.*"

- að Samkeppniseftirlitið hafi ekki fyrr en í desember 2012 *„vísað til þess að samstarfið kynni að vera ólögmætt á meðan undanþágubeiðni væri til meðferðar hjá stofnuninni og þar til ákvörðun á grundvelli 15. gr. lægi fyrir.*"

15301. Með vísan til framangreindra meginsjónarmiða er í mgr. 1790-1794 í athugasemdum Samskipa við AI á því byggt að fyrirtækið hafi átt réttmætar væntingar til lögmætis viðskiptanna við Eimskip á meðan undanþágubeiðnir fyrirtækjanna voru til skoðunar og að undanþágur yrðu veittar enda um að ræða viðskipti sem höfðu staðið yfir nær óslitið frá árinu 1993 með fullri vitneskju samkeppnisyfirvalda. Að sögn Samskipa hafi mat samkeppnisyfirvalda á áhrifum samstarfsins verið eins frá upphafi, þ.e. að jákvæð áhrif þess á samkeppni væru meiri en hugsanlega neikvæð áhrif. Byggja Samskip á því að ávallt hafi verið tilkynnt um viðskiptin og Samkeppniseftirlitinu því haldið upplýstu. Þá vísa Samskip til þess að réttaráhrif umsóknar sem fullnægir lagaskilyrðum og beint hefur verið til þar til bærs stjórnvalds séu þau að stjórnvaldinu sé skylt að taka það til meðferðar og afgreiðslu í samræmi við gildandi málsmeðferðar-og efnisreglur. Samkeppniseftirlitið hafi brugðist þessari skyldu sinni í tilfelli undanþágubeiðna Samskipa og Eimskips þar sem engin efnisleg niðurstaða hafi fengist vegna erinda þeirra frá 6. september 2004 til 11. desember 2006.

15302. Að mati Samskipa fái það ekki staðist að fyrirtækin þurfi að bera ábyrgð á *„misbresti stjórnvaldsins í að fylgja eftir og ljúka málum innan ásættanlegs tíma*." Við mat á því hvort réttmætar væntingar séu til staðar sem hafi áhrif á úrlausn máls í stjórnsýslunni vísa Samskip til álits Umboðsmanns Alþingis í máli nr. 2763/1999, sbr. mgr. 1792 í athugasemdum Samskipa við AI. Byggja Samskip á því að af samskiptum fyrirtækisins við Samkeppniseftirlitið megi slá því föstu að skapast hafa málefnalegar og eðlilegar væntingar hjá Samskipum og Eimskip. Segir *„að Samkeppniseftirlitið lét ítrekað hjá líða að gera athugasemd við lögmæti viðskipta félaganna á meðan erindi þeirra var til rannsóknar*" og það hafi leitt til þess að Samskip hafi verið í góðri trú um heimild sína til að halda viðskiptunum áfram.

15303. Öllum framangreindum athugasemdum Samskipa er hafnað. Verður það nú rökstutt nánar.

15304. Eimskip hefur viðurkennt að Norður-Ameríku samstarfið við Samskip á m.a. árunum 2004 – 2008 hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Jafnframt hefur fyrirtækið viðurkennt hið aukna samráð sem hófst í kjölfar fundarins 6. júní 2008. Þá hefur Eimskip játað að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga. Ekki stenst því hjá Samskipum að vísa til málefnalegra og eðlilegra væntinga Eimskips.

15305. Samskip vísa ítrekað til þess að samkeppnisyfirvöld hafi, á árunum 1997-2004, endurtekið komist að þeirri niðurstöðu að samstarf Samskipa við Eimskip í Norður-Ameríku flutningum hefði jákvæð samkeppnisleg áhrif og af þeim sökum hafi Samskip mátt hafa réttmætar væntingar til þess að samstarfið fengi endurtekið undanþágu. Í ljósi þessara sjónarmiða Samskipa má að sama skapi benda á að samkeppnisyfirvöld hafa, í sömu stjórnvaldsákvörðunum, komist að þeirri afgerandi niðurstöðu að umrætt samstarf feli í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og hefur sú niðurstaða verið staðfest af áfrýjunarnefnd samkeppnismála. Þegar af þessari ástæðu voru Samskip og Eimskip í kjöraðstöðu til að leggja mat á lögmæti samstarfsins og máttu vita að það væri ólögmætt og að þeim hafi þ.a.l. ekki verið heimilt að framkvæma það án undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Eins og

áfrýjunarnefnd samkeppnismála tók fram í úrskurði sínum frá 1997 ríkja fákeppnisaðstæður á íslenskum flutningamarkaði og hefur samþjöppun á markaðnum raunar aukist frá úrskurði nefndarinnar á árinu 1997. Við þær aðstæður er hvers kyns samvinna og samskipti milli flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í starfseminni mjög varasamt. Rannsókn þessa máls hefur enda leitt í ljós að þessi samstarfsvettvangur keppinauta var nýttur til ólögmætra upplýsingaskipta og til að koma á og viðhalda víðtæku samráði.

15306. Ólíkt því sem Samskip halda fram breytir það engu hvort samkeppnisyfirvöld hefðu mátt vita af samstarfi fyrirtækjanna, slíkt hefur engin áhrif á lögmæti háttseminnar gagnvart 10. gr. samkeppnislaga. Undanþága skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var ekki í gildi frá 1. september 2004 til 22. desember 2009 og hafði það engin áhrif þó svo undanþágubeiðni væri til meðferðar hjá samkeppnisyfirvöldum. Ákvæði þágildandi 15. gr. samkeppnislaga voru skýr um það að koma þurfti til ákvörðunar af hálfu samkeppnisyfirvalda svo ólögmætt samstarf hlyti undanþágu.

15307. Í mgr. 279-281 í athugasemdum Samskipa við AI er á því byggt að aðstæður fyrir undanþágu eftir 31. ágúst 2004 hefðu verið þær sömu og ríktu á tímabilinu sem undanþága var veitt fyrir með ákvörðun nr. 9/2003. Þá vísa Samskip til þess að það hafi verið *„augljóslega mjög mikilvægt fyrir Samskip að halda samfellu í þjónustu félagsins við viðskiptavini sína til og frá N-Ameríku*".

15308. Þessum athugasemdum Samskipa er hafnað og þær hagga ekki niðurstöðu um brot Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga í máli þessu. Samstarf fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku flutninga var ólögmætt eftir 31. ágúst 2004 enda engin undanþága í gildi samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Svo var ástatt um fram í desember 2009. Í því sambandi er því einnig hafnað að aðstæður hafi verið þær sömu (og voru uppi með ákvörðun 9/2003) eftir mitt ár 2008 enda áttu fyrirtækin þá í víðtæku ólögmætu samráði sem raskaði samkeppni og var til þess fallið að valda almenningi, fyrirtækjum og almenningum tjóni.

15309. Samskip leggja áherslu á að Samkeppniseftirlitið hafi ekki sett *„fyrirvara*" eða gert *„athugasemd*" um lögmæti samstarfsins eftir að undanþága rann sitt skeið og *„aldrei tiltekið að á meðan undanþágubeiðni væri til meðferðar væri hugsanlega um brot gegn 10. gr. að ræða.*"

15310. Samskip virðast byggja á því að um einhvers konar afsakanlega lögvillu hafi verið að ræða. Hvað sem því líður þá er þessum athugasemdum hafnað. Engu máli skiptir varðandi ólögmæti umræddss samráðs þó fyrirtækin hafi sent samkeppnisyfirvöldum erindi. Þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á stofnuninni sé skylt að að gera slíka fyrirvara og hafnar því að leiðbeiningarskylda eftirlitsins hafi náð til þess. Samkvæmt 7. gr. stjórnsýslulaga skal stjórnvald veita þeim sem til þess leita nauðsynlega aðstoð og leiðbeiningar varðandi þau mál sem snerta starfssvið þess. Í ákvæðinu felst hins vegar ekki skylda til þess að veita umfangsmikla eða sérfræðilega ráðgjöf. Þá ber að líta til þess að leiðbeiningarskylda Samkeppniseftirlitsins er ekki eins rík *„gagnvart öflugum fyrirtækjum, sem hafa á að skipa fagmönnum*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 6/2006 DAC ehf. o.fl. gegn Samkeppniseftirlitinu.

15311. Einnig skal rifja upp að á megin rannsóknartímabilinu höfðu Samskip og Eimskip ítrekað veitt rangar og ófullnægjandi upplýsingar. Fyrirtækin sjálf höfðu því afvegaleitt samkeppnisyfirvöld og komið í veg fyrir að eftirlitsþætti samkeppnislaga myndu virka sem skyldi.

15312. Ákvæði samkeppnislaga eru skýr um það að samkeppnishamlandi samráð er óheimilt. Í tíð þágildandi 15. gr. laganna gátu samstarfsaðilar hins vegar óskað eftir undanþága fyrir samstarfi sem fór gegn 10. gr. laganna. Til að hljóta undanþágu þurfti samstarfið að uppfylla tiltekin skilyrði og því var samstarfsfyrirtækjum ekki heimilt að hefja hið ólögmæta samstarf fyrr en samkeppnisyfirvöld voru búin að ganga úr skugga um að umrædd skilyrði væru uppfyllt. Samskip og Eimskip voru og eru öflug fyrirtæki

sem ekki aðeins höfðu yfir að ráða innanhúslögfræðingum heldur nutu aðstoðar utanaðkomandi lögmanna sem gáfu sig út fyrir að vera sérfræðingar í samkeppnisrétti.

15313. Sem fyrr segir vísa Samskip til álits Umboðsmanns Alþingis í máli nr. 2763/1999. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að umrætt álit eigi við í þessu máli. Í álitinu bendir Umboðsmaður á að taka verði mið af *„vitneskju* [hlutaðeiganda aðila] *með tilliti til þeirra lagareglna, almennu stjórnvaldsfyrirmæla og þeirrar stjórnsýsluframkvæmdar, sem til staðar er á viðkomandi sviði á umræddum tíma.*" Líkt og rakið er að framan eru ákvæði 10. og 15. gr. samkeppnislaga skýr og áralöng reynsla komin á framkvæmd og beitingu þeirra hjá samkeppnisyfirvöldum. Hér verður að líta til þess að ákvæði 10. gr. samkeppnislaga eru ein þau þýðingarmestu í samkeppnislögum, sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004, *Ker hf. o.fl. gegn samkeppnisráði* enda telst brot gegn ákvæðinu til alvarlegustu samkeppnislagabrotanna. Heimild Samkeppniseftirlitsins skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga til að veita undanþága frá því þýðingarmikla bannákvæði var undantekning sem túlka bar þröngt, til að standa vörð um þá mikilvægu hagsmuni sem samráðsbann samkeppnislaga á að vernda. Þegar af þeirri ástæðu er ekki unnt að halda því fram að Samskip hafi mátt gera ráð fyrir því að undanþága yrði veitt fyrir samstarfinu vegna þess að Samkeppniseftirlitið hafi ekki tekið annað fram í samskiptum sínum við fyrirtækið. Engin skylda hvíldi á Samkeppniseftirlitinu að gera athugasemd eða fyrirvara við umrætt samstarf Samskipa og Eimskips á meðan verið var að rannsaka hvort skilyrði til veitingu undanþágu væru uppfyllt. Þaðan af síður hefur það áhrif í málinu að eftirlitið hafi ekki "*tiltekið að á meðan undanþágubeiðni væri til meðferðar væri hugsanlega um brot gegn 10. gr. að ræða.*" Samkeppniseftirlitið mátti gera ráð fyrir því að Samskipum væri það fullljóst að áframhaldandi framkvæmd samstarfsins eftir að undanþága féll úr gildi væri á ábyrgð fyrirtækjanna sjálfra. Jafnframt er ljóst að bæði Samskipum og Eimskip var það fyllilega ljóst að þetta samstarf fór gegn 10. gr. samkeppnislaga án undanþágu. Leiðir þetta annars vegar af þeirri staðreynd að fyrirtækin óskuðu eftir undanþágu og hins vegar af úrlausnum samkeppnisráðs og áfrýjunarnefndar samkeppnismála.

15314. Í mgr. 1787-1789 í athugasemdum Samskipa við AI á því byggt að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins á undanþágubeiðnum hafi annars vegar brotið gegn jafnræðisreglu 11. gr. stjórnsýslulaga og hins vegar 9. gr. stjórnsýslulaga um málshraða. Segir að fjölmörg dæmi séu um að undanþága hafi verið veitt vegna samstarfs sem var hafið áður en ákvörðun lá fyrir. Í engu slíkra tilvika hafi Samkeppniseftirlitið jafnframt komist að þeirri niðurstöðu að brotið hafi verið gegn 10. gr. samkeppnislaga fram að ákvörðun. Að mati Samskipa sé það andstætt jafnræðisreglunni að Samkeppniseftirlitið *„telji nú að rétt sé að hverfa frá fyrri framkvæmd hvað þetta varðar.*"

15315. Hvað athugasemdir Samskipa um málshraða varðar skal í fyrsta lagi benda á að tafir á meðferð undanþágubeiðna geta ekki réttlætt ákvarðanir samstarfsaðila að hefja samkeppnishamlandi samstarf eða halda því áfram án veittrar undanþágu. Samkeppnislögin eru skýr hvað það varðar.

15316. Þá er því hafnað að niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um ólögmæti samstarfs Samskipa og Eimskips í Norður-Ameríku flutningum feli í sér brot á jafnræðisreglu stjórnsýslulaga. Í 11. gr. stjórnsýslulaga segir að við úrlausn mála skulu stjórnvöld gæta samræmis og jafnræðis í lagalegu tilliti. Beiting jafnræðisreglunnar í samkeppnismálum getur ekki gengið framar lögmætisreglu í stjórnsýslu samkeppnisyfirvalda og skyldu fyrirtækja til þess að fara eftir samkeppnislögum. Samskip geta þannig ekki borið fyrir sig að Samkeppniseftirlitið hafi ekki aðhafst vegna samstarfs annarra fyrirtækja á meðan undanþágumál þeirra hafi verið til rannsóknar. Mögulegt brot annarra fyrirtækja á samkeppnislögum eða skortur á rannsókn og/eða sektum af hálfu eftirlitsins í garð annarra fyrirtækja, geta ekki réttlætt brot Samskipa, sbr. dóma dómstóls Evrópusambandsins í málum nr. C-588/15 og C-622/15. Þó svo tilvik og möguleg brot gegn samkeppnislögum geti verið sambærileg getur sú staðreynd að háttsemi eins fyrirtækis hafi ekki verið tekin til rannsóknar ekki komið í veg fyrir að samkeppnisyfirvöld ákveði síðar að taka háttsemi annars fyrirtækis til rannsóknar og sekta það. Þannig verður brot gegn

samkeppnislögum ekki réttlætt með vísan til þess að önnur fyrirtæki hafi komist upp með sambærilega háttsemi án afleiðinga. Að lokum er því til að svara að brot Samskipa og Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga með víðtæku samráði þeirra er án fordæma hér á landi í samkeppnislegu tilliti. Hið ólögmæta samráð fyrirtækjanna hafði það að markmiði að raska samkeppni og var þess eðlis að það hefði undir engum kringumstæðum fallið undir undanþáguheimild 15. gr. samkeppnislaga.

28. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í LANDFLUTNINGUM

15317. Samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum var einn af þeim verkþáttum sem var tilgreindur í *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.5.3. Líkt og gerð hefur verið grein fyrir var markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins að meta *„hagkvæmni“* tiltekinna verkefna með því að *„auka samstarf“* milli Samskipa og Eimskips, sbr. glærurnar sem (E)forstj vistaði 9. júní 2008. Á þeim tíma var þegar fyrir hendi tiltekið ólögmætt samráð milli fyrirtækjanna sem var haldið áfram og aukið eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst og varð hluti af hinu ólögmæta samfellda samráði fyrirtækjanna. Hluti af þessu viðvarandi samráði var samstarf fyrirtækjanna í landflutningum. Í kafla 17 er fjallað um samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum á árunum 2009 til 2013.

15318. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er staðhæft að samstarf fyrirtækisins við Eimskip í landflutningum hafi verið lögmætt og því hafnað að það hafi verið liður í samfelldu samráði fyrirtækjanna, þ.e. *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Er því borið við að samstarfið hafi verið lögmætt og til þess fallið að auka samkeppni en ekki raska henni. Byggja Samskip á því að viðskiptin hafi verið tilfallandi, bundin við óhagkvæma áfangastaði og umfang viðskiptanna svo óverulegt að þau hafi ekki verið andstæð 10. gr. samkeppnislaga. Þá hafi viðskiptin verið framkvæmd í góðri trú um lögmæti þeirra. Verður nú fjallað um þessar athugasemdir Samskipa.

28.1. Um athugasemdir Samskipa varðandi ætlað lögmæti samstarfs í landflutningum

28.1.1. Um þátt landflutninga í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips

15319. Í mgr. 561-563 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að unnt sé að tengja samstarf Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði við glærukynningu (E)forstj um *„Nýtt upphaf“* verkefnið. Hafna Samskip *„tilbúnum kenningum“* um samfellt samráð fyrirtækjanna. Að sögn Samskipa liggur fyrir að fyrirtækin áttu í afmörkuðum viðskiptum til að geta haldið uppi þjónustu og samkeppni á landflutningamarkaðnum. Segja Samskip að því fari fjarri að samskipti tengd viðskiptunum færu gegn samkeppnislögum.

15320. Á sömu forsendum hafna Samskip því að ítrekaðir fundir og samskipti á milli yfirmanna landflutninga fyrirtækjanna, (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, á árinu 2008 hafi tengst ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Tilgangur fundanna hafi verið að halda uppi þjónustu til viðskiptavina við breyttar aðstæður þegar efnahagur landsins hafi verið ein rjúkandi rúst. Vísa Samskip til áður framkominna sjónarmiða sinna um samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl auk fundar fyrirtækjanna og Samkeppniseftirlitsins 16. október 2008 en um þau er fjallað í kafla 25.24.11.

15321. Í tilefni af þessum athugasemdum Samskipa vísast til umfjöllunar um þátt landflutninga í *„Nýtt upphaf“* verkefni Eimskips og Samskips í kafla 7.5.3 en líkt og þar kemur fram voru landflutningar tilgreindir í *„Nýtt upphaf“* glærukynningu (E)forstj 9. júní 2008. Á upphafsglæru kynningarinnar er tiltekið að ákveðið hafi verið að meta hagkvæmni þess að auka samstarf á milli Samskipa og Eimskips í innanlandsþjónustu. Á einni glæru í kynningunni er sérstaklega fjallað um innanlandsþjónustu. Þá vísast til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins um fundi (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl á árinu 2008 og tengsl fundanna við *„Nýtt upphaf“*-verkefnið í köflum 8.7 og 8.16.7. Er hér vísað til funda (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 og í Smáralind 17. september 2008. Árétta skal að (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl voru framkvæmdastjórar landflutninga hjá Eimskip og Samskipum og báru því ábyrgð á málefnum sem féllu undir samráð fyrirtækjanna um landflutninga. Líkt og fjallað er um í viðauka II, sbr. kafla 23, óskaði Samkeppniseftirlitið, með vísan til 19. gr. samkeppnislaga, eftir upplýsingum um m.a. fundi og samtöl stjórnenda Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabilinu. Hvorki Eimskip né Samskip upplýstu um framangreinda fundi

framkvæmdastjóranna. Ekki voru heldur afhent gögn þar sem fram kom um hvað rætt hafi verið í þessum samskiptum (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl. Samskipti milli þessara framkvæmdastjóra um málefni sem tengjast landflutningum voru mjög viðkvæm í samkeppnislegu tilliti þar sem Samskip og Eimskip voru samanlagt í afar sterkri stöðu í bæði land- og sjóflutningum á rannsóknartímabilinu. Er á engan hátt ósanngjarnt að gerð sé sú krafa til Samskipa og Eimskips að fyrirtækin geti gert grein fyrir því ef stjórnendur fyrirtækjanna hafa hist og eftir atvikum lagt fram gögn sem sýna hvað rætt hafi verið um í slíkum samskiptum. Í þessi sambandi skal áréttað það sem kemur fram í kafla 8.7. að ekki er samræmi í skýringum Samskipa um tilefni fundar framkvæmdastjóranna á kaffihúsinu Mokka. Eins og fram kemur í umræddri umfjöllun er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins, með hliðsjón af heildarmati á þeim gögnum sem þar eru rakin, að fundur (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 4. júlí 2008 hafi verið hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu.

15322. Með vísan til þessa og eftirfarandi umfjöllunar er athugasemdum Samskipa hafnað.

28.1.2. Um meint jákvæð áhrif samstarfsins á samkeppni

15323. Um forsögu samstarfs Samskipa og Eimskips, og eftir atvikum annarra flutningsaðila, á landflutningamarkaði er fjallað í mgr. 59-61 í athugasemdum Samskipa við AI. Þar segir að gagnkvæm viðskipti fyrirtækjanna á landflutningamarkaði hafi ekki haft nein takmarkandi áhrif á samkeppni heldur þvert á móti verið forsenda þess að fyrirtækin hafi náð að halda uppi samkeppni á tilteknum leiðum. Krafa markaðarins hafi verið sú að fyrirtækin gætu veitt heildarþjónustu frá Reykjavík til landsbyggðarinnar.

15324. Í mgr. 176 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að viðskipti fyrirtækisins við Eimskip í landflutningum hafi verið takmörkuð að umfangi og tekið til óvirkra markaðssvæða samkvæmt skilgreiningu Póst- og fjarskiptastofnunar. Viðskiptin hafi eingöngu haft jákvæð áhrif á samkeppni, viðskiptavini fyrirtækjanna og neytendur.

15325. Í mgr. 543 í athugasemdum Samskipa við AII segir að *„engar vísbendingar séu um að gagnkvæm viðskipti félaganna hafi verið ólögmæt eða af þeim leitt samkeppnisröskun*". Segir að viðskiptin hafi verið lögmæt og ekki verið til þess fallin að raska samkeppni. Hið sama gildi um samskipti sem hafi leitt af viðskiptunum.

15326. Þá segir í mgr. 548 í athugasemdum Samskipa við AII að viðskipti Samskipa við Eimskip hafi verið *„forsenda þess að samkeppni yrði fram haldið og forsenda þess að unnt væri að halda uppi þjónustu á þeim svæðum*." Þá segir í mgr. 553, sbr. einnig mgr. 426 í athugasemdum við AI, að tilgangur viðskiptanna hafi verið að *„halda uppi samkeppni en ekki takmarka hana*" og að með viðskiptunum hafi fyrirtækjunum verið kleift að viðhalda þjónustustigi í leiðakerfi í stað þess að annað hvort fyrirtækjanna þyrfti að hætta flutningum, sökum lítils umfangs og langra vegalengda. Þá segir í mgr. 559 í sama skjali, sbr. mgr. 166 í athugasemdum við AI, að viðskipti fyrirtækjanna *„hafi eingöngu haft jákvæð áhrif á samkeppni og fyrir viðskiptavini félaganna og neytendur […]*". Viðskiptin hafi ekki brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og af þeim sökum hafi ekki verið óskað eftir undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga.

15327. Í mgr. 421 í athugasemdum Samskipa við AI er sérstaklega tiltekið að viðskipti fyrirtækjanna í gegnum dótturfélag Eimskips, Norðurfrakt, hafi ekki verið samkeppnishamlandi heldur *„beinlínis í þágu samkeppninnar*" því Samskip hafi einungis með þeim hætti getað haldið samfellu í þjónustu við viðskiptavini sína á umræddum leiðum, þar til viðeigandi breytingar hafi verið gerðar á framleiðslukerfi fyrirtækisins í kjölfar yfirtöku Eimskips á Norðurfrakt.

15328. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreindar athugasemdir Samskipa. Fyrir liggur að samstarf Samskipa og Eimskips á framangreindum flutningaleiðum og afgreiðslum var samstarf tveggja höfuðkeppinauta sem saman nutu yfirburðastöðu á mörkuðum fyrir flutninga innanlands. Við slíkar fákeppnisaðstæður, þar sem samkeppni er takmörkuð, er allt samstarf og samskipti á milli keppinauta sérstaklega varhugavert. Með samstarfi sínu sameinuðust Samskip og Eimskip í raun um tiltekna þætti í starfsemi sinni í stað þess að stunda samkeppni. Líkt og staðfest hefur verið af hálfu samkeppnisyfirvalda, t.d. í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002, getur slíkt samkomulag milli keppinauta í landflutningum almennt séð falið í sér ólögmætar samkeppnishömlur, sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 13/1997, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn samkeppnisráði*. Í umræddum málum þótti ljóst að samstarf af þessu tagi færi gegn 10. gr. samkeppnislaga þar sem það myndi takmarka eða stýra framleiðslu í skilningi b-liðar 2. mgr. ákvæðisins.

15329. Í því máli sem leyst var úr með ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002 óskuðu Völuflutningar Vesturlands ehf. (VFV) eftir undanþágu á grundvelli samkeppnislaga vegna samstarfs við Samskip um vöruafgreiðslu fyrirtækjanna í Borgarnesi auk vörudreifingar og vörusöfnunar innanbæjar og í nágrannasveitum. Í ákvörðuninni komst samkeppnisráð að þeirri niðurstöðu að samstarfið færi gegn 10. gr. samkeppnislaga en veitti undanþágu fyrir samstarfinu vegna fjárhagsörðugleika VFV, sem ella hefðu valdið því að fyrirtækið hefði hætt starfsemi. Loks fjallaði samkeppnisráð, í framangreindri ákvörðun, um að sú hætta fælist í samstarfi fyrirtækja sem ynnu á sama sölustigi að samstarfið kynni að skapa samráðsvettvang um enn frekari samkeppnishömlur, s.s. verð eða skiptingu markaða sem einnig fæli í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Að mati Samkeppniseftirlitsins raungerðist hættan, sbr. umfjöllun í kafla 17.5 um framkvæmd samstarfs Eimskips og Samskipa í landflutningum.

15330. Samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga gátu fyrirtækin hins vegar óskað eftir undanþágu frá Samkeppniseftirlitinu fyrir samstarfi sínu, ef þau töldu það uppfylla skilyrði ákvæðisins, m.a. um að fela í sér hagræði sem myndi skila sér til neytenda. Þetta var Samskipum og Eimskip vel kunnugt um enda höfðu þau um árabil starfað saman í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku og óskað eftir undanþága á grundvelli sama lagaákvæðis. Samtímagögn sýna einnig að fyrirtækjunum var ljóst að samstarf þeirra í landflutningum væri aðeins heimilt á grundvelli undanþágu frá samkeppnislögum, sbr. kafla 8.19.6. Samskip og Eimskip óskuðu á hinn bóginn ekki eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga vegna framangreinds samstarfs fyrirtækjanna á landflutningamarkaði þrátt fyrir að hafa mátt vera ljóst að hver og einn þáttur samstarfs fyrirtækjanna hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga, hvað þá ef litið er á samstarf fyrirtækjanna í landflutningum í heild sinni, ásamt samstarfi fyrirtækjanna á öðrum sviðum.

15331. Af þeirri ástæðu hefur það engin áhrif við mat á lögmæti þessa samstarfs nú að byggja á því að skilyrði þágildandi 15. gr. samkeppnislaga hafi verið uppfyllt, þ.e. að í því hafi falist hagræði af einhverju tagi sem hafi verið neytendum til hagsbóta. Þar sem ekki var sótt um undanþágu fyrir samstarfinu hefur það ekki þýðingu hvort möguleg jákvæð áhrif samstarfsins kynnu að vega upp samkeppnislega neikvæð áhrif þess á rannsóknartímabilinu. Þar sem undanþága var aldrei veitt af hálfu samkeppnisyfirvalda gilti bann 10. gr. samkeppnislaga fullum fetum um samstarf fyrirtækjanna á landflutningamarkaði.

15332. Líkt og rakið er í kafla 11 er ljóst að það var markmið „*Nýtt upphaf*“ verkefnis Samskipa og Eimskips að auka samstarf fyrirtækjanna í m.a. landflutningum en ýmislegt samstarf var þegar fyrir hendi. Samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum á rannsóknartímabili málsins var því hluti af samfelldu samráði þeirra og hafði það að markmiði að takmarka samkeppni. Öll samskipti og samstarf fyrirtækjanna þar sem unnið var að eða rætt um „*Nýtt upphaf*“ verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

15333. Með hliðsjón af öllum framangreindu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samstarf Samskipa og Eimskips hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. 53. gr. EES samningsins og verið hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna sem hófst með „*Nýtt upphaf*“ verkefni þeirra í júní 2008. Sjónarmið Samskipa um

nauðsyn samstarfsins eða meint jákvæð áhrif þess á samkeppni og fyrir neytendur hafa engin áhrif í því sambandi þar sem fyrirtækin sóttu ekki um undanþágu fyrir umræddu samstarfi samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Á gildistíma þágildandi 15. gr. samkeppnislaga taldist allt samkeppnishamlandi samstarf keppinauta ólögmætt ef ekki var í gildi undanþága.

28.1.3. Um umfang viðskipta, tilfallandi viðskipti og óhagkvæma áfangastaði

15334. Í mgr. 1323 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að það hafi verið mat Samskipa að viðskipti á afskekktum og óarðbærum leiðum væru innan þeirra marka sem heimil væru samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga enda viðskiptin óveruleg og til þess fallin að auðvelda fyrirtækinu að halda uppi hærra þjónustustigi og samkeppni á leiðunum í stað þess að láta af flutningunum. Þá segir jafnframt í mgr. 166 og 171 í athugasemdum Samskipa við AII að fyrirtækið hafi ekki óskað eftir undanþágu fyrir flutningunum á grundvelli þágildandi 15. gr. samkeppnislaga vegna takmarkaðs umfangs þeirra.

15335. Samskonar sjónarmið koma fram í mgr. 423 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 601-602, 614 og 663-667 í athugasemdum við AII. Er vísað til þess að markaðsaðstæður á Norðausturlandi hafi verið mjög erfiðar sökum fámennis, strjálbýlis og mikilla vegalengda á milli staða. Telja Samskip að fyrirtækið hefði þurft að draga verulega úr þjónustustigi sínu og/eða neyðst til að hætta að þjónusta hluta svæðisins með tilheyrandi neikvæðum áhrifum fyrir íbúa þess ef fyrirtækin hefðu ekki átt í viðskiptum vegna þessa landshluta.

15336. Þá hafa Samskipa bent á að innanlandsflutningar fyrirtækisins hafi verið reknir með neikvæðri afkomu allt frá upphafi eða í 25 ár, sbr. mgr. 61 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Meginástæða þess hafi verið sú að umfang flutninga á vissum landssvæðum sé mjög lítið og dreifist á mjög stór svæði. Því þurfi stórt flutningakerfi til að sinna mjög takmörkuðu magni sem skili litlum tekjum. Staða Samskipa hafi verið verri þar sem fyrirtækið hafi þurft að elta Eimskip *„í verðum*", en Eimskip hafi verið í yfirburðarstöðu á markaðnum.

15337. Í mgr. 554 í athugasemdum Samskipa við AII er bent á að sjónarmið um lögmæti viðskipta Samskipa og Eimskips í landflutningum komi fram í drögum að undanþágubeiðni vegna samningsdraga fyrirtækjanna frá árinu 2010. Eins og þar greini hafi viðskiptin aðeins tekið til flutnings til og frá tilteknum áfangastöðum, þar sem aðilar hafi ekki talið rekstrarlegar forsendur til að halda úti mörgum flutningatækjum. Hagkvæmara hefði verið að kaupa þjónustuna af öðrum til að geta haldið uppi ásættanlegu þjónustustigi gagnvart neytendum.

15338. Í mgr. 1317 í athugasemdum Samskipa við AI segja Samskip framlögð gögn sýni að gagnkvæm viðskipti Samskipa og Eimskips í flutningum hafi verið hverfandi í heildarsamhengi hlutanna. Sé horft til þeirrar þjónustu sem Samskip hafi keypt af Eimskip á rannsóknartímabilinu sem hlutfalls af tekjum Samskipa af innanlandsflutningum komi í ljós að hlutfallið hafi verið á bilinu 1,01 til 1,36%, án viðskipta Herjólfs. Kveðast Samskip því ekki hafa átt í umfangsmiklu samstarfi í landflutningum. Þá hafi það ekki stóraukist á rannsóknartímabilinu. Hvort tveggja sé rangt. Umfangið hafi verið óverulegt og dregist saman á rannsóknartímabilinu. Í því sambandi vísa Samskip til neðangreindrar töflu í athugasemdunum:

Viðskipti Samskipa við Eĺ án Herjólfs	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Heildartekjur innanlandsflutninga	2.317.159.371	2.355.985.066	2.490.972.904	2.438.332.224	2.552.221.074	2.869.520.753
Keypt þjónusta af Eimskip	28.793.459	26.583.273	29.013.656	33.082.602	32.007.689	28.893.585
Hlutfall af tekjum	1,24%	1,13%	1,16%	1,36%	1,25%	1,01%

15339. Þá fjalla Samskip sérstaklega um flutningaleiðir til áfangastaðanna Siglufjarðar, Ólafsfjarðar, Þórshafnar, Djúpavogs og Seyðisfjarðar. Segja Samskip gagnkvæma flutninga Eimskips og Samskipa vegna flutninga til og frá þessum áfangastöðum hafi numið á bilinu 0,30% til 0,76% af heildarflutningum

Samskipa á rannsóknartímabilinu. Af þessu megi sjá að flutningar á umræddum leiðum hafi verið óverulegur hluti af umfangi landflutninga Samskipa. Þá hafi gagnkvæmir flutningar fyrirtækjanna til og frá öðrum áfangastöðum sem Samkeppniseftirlitið hafi tiltekið aðeins numið 0,25% af heildarflutningum Samskipa á tímabilinu. Viðskiptin hafi því vart verið mælanleg og engar forsendur fyrir því að halda uppi sjálfstæðri þjónustu margra keppinauta á umræddum stöðum.

15340. Í mgr. 426 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 554 í athugasemdum Samskipa við AII, segir að um hafi verið að ræða *„mjög takmörkuð viðskipti en ekki samstarf eða samnýtingu á flutningakerfum félaganna*". Til marks um það hversu óveruleg þessi viðskipti hafi verið hafi Eimskip upplýst að kaup fyrirtækisins á þjónustu af Samskipum hefði numið 20 m.kr. á ársgrundvelli, eða innan við 1% af veltu fyrirtækisins. Hið sama eigi við um kaup Samskipa á þjónustu af Eimskip, þ.e. að þau viðskipti hafi verið óveruleg.

15341. Þá er fjallað um umfang og eðli viðskipta í inngangi að athugasemdum Samskipa við AI, sbr. mgr. 65 og áfram. Þar segir að umfang viðskipta sé best mælt í fjölda tonna og ekinna kílómetra (tonn/km). Með þessari aðferðafræði sé vægi lengri flutningsleiða dregið fram, enda kostnaðarsamara að flytja vörur lengri leiðir. Í inngangi Samskipa að athugasemdum fyrirtækisins við AI er einnig fjallað um umfang viðskipta, um flutninga á milli tiltekinna áfangastaða, n.t.t.:

- Flutningar til og frá Siglufirði og Ólafsfirði
- Flutningar til og frá Þórshöfn
- Flutningar til og frá Neskaupstað
- Flutningar til og frá Seyðisfirði

15342. Birta Samskip eftirfarandi yfirlit um viðskipti milli Samskipa og Eimskips í tonnum/km talið árin 2008-2013 á framangreindum leiðum[6694]:

Tafla 6: Viðskipti milli félaganna í tonnum/km árin 2008-2013

Ár	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hlutfall tonnkm	0,62%	0,38%	0,46%	0,41%	0,49%	0,30%

15343. Í mgr. 574 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um ályktanir Samkeppniseftirlitsins um umfang viðskipta Eimskips og Samskipa í landflutningum. Kveða Samskip ályktanir Samkeppniseftirlitsins um stærstu viðskiptavini Eimskips í landflutningum rangar og í andstöðu við þau gögn sem stofnunin byggi á.

15344. Þar fyrir utan sé ekki samræmi á milli upplýsinga Eimskips um umsvif viðskipta við Samskip og talna Samskipa um heildarveltu vegna viðskipta á milli fyrirtækjanna. Samskip telja rétt að draga frá fjárhæðir vegna kaupa á flutningum með Herjólfi enda hafi Eimskip rekið ferjuna í verktöku fyrir Vegagerðina og hafi verið nauðugur sá kostur að eiga viðskipti við Eimskip ef fyrirtækið ætlaði að keppa í flutningum á milli lands og Eyja. Telja Samskip það kunna að skýra muninn á upplýsingum Eimskips og Samskipa að

[6694] Taflan var upphaflega birt í mgr. 66 í athugasemdum Samskipa við AI en leiðrétt útgáfa af töflunni er sett fram í mgr. 549 í athugasemdum Samskipa við AII.

einhverju leyti. Segja Samskip umfang viðskipta Samskipa og Eimskips í landflutningum hafa verið með neðangreindum hætti á rannsóknartímabilinu:

Tafla 7: Umfang viðskipta Samskipa við Eimskip

Ár	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Keypt þjónusta af Eimskip án Herjólfs	18.649.933	26.340.494	28.793.459	25.157.337	29.330.175	16.535.936	24.336.940	29.058.933
Keypt þjónusta af Eimskip með Herjólfi	30.136.522	42.206.267	43.676.024	42.250.088	43.992.543	27.129.358	34.436.839	43.841.372

15345. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Umfjöllun og niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um hvar Samskip og Eimskip voru í röðinni á lista yfir stærstu viðskiptavini hvors annars byggir á upplýsingum frá fyrirtækjunum sjálfum. Hið sama gildir um upplýsingar um heildarveltu vegna samstarfsins og kann Samkeppniseftirlitið ekki skýringu á því hvers vegna upplýsingar fyrirtækjanna um umsvif viðskipta stemma ekki. Hins vegar kann sá mismunur á staðsetningu fyrirtækjanna á lista yfir stærstu viðskiptavini sem Samskip vísa til að skýrast af því að í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins eru Jónar ekki taldir með sem viðskiptavinur Samskipa og TVG ekki sem viðskiptavinur Eimskips enda tilheyra fyrirtækin sömu einingu með móðurfélagi sínu og því ekki hefðbundnir viðskiptavinir þeirra.

15346. Loks segja Samskip flutninga fyrirtækisins fyrir Eimskip á árunum 2010 til 2012 einungis hafa numið 0,38% af heildarflutningum 50 stærstu viðskiptavina Eimskips. Hins vegar sé augljóst að heildarflutningsmagn Eimskips hafi verið mun meira en það sem þeir 50 stærstu hafi flutt með fyrirtækinu. Hlutfall Samskipa af heildarflutningum Eimskips sé því enn lægra en 0,38%. Þegar hlutfall flutninga Eimskips af heildarflutningum stærstu viðskiptavina Samskipa sé fundið segja Samskip að í ljós komi að meðaltal þeirra sé undir 1% á tímabilinu 2008 til 2013. Hlutfallið lækki síðan enn frekar sé miðað við alla viðskiptavini Samskipa í innanlandsflutningum. Segja Samskip tölurnar alls ekki gefa til kynna að um umfangsmikið samstarf milli fyrirtækjanna hafi verið að ræða.

15347. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreindar skýringar Samskipa sýni fram á að umfang samstarfs fyrirtækjanna hafi verið lítið. Fyrir það fyrsta er hlutfall hvers og eins viðskiptavinar af lista yfir 50 stærstu viðskiptavini hvors fyrirtækis hlutfallslega lítið. T.a.m. námu tekjur Eimskips vegna viðskipta við Húsasmiðjuna, sem var mikilvægur viðskiptavinur Eimskips í landflutningum, 0,38% af heildartekjum Eimskips frá 50 stærstu viðskiptavinum fyrirtækisins árið 2009. Samt sem áður verður að telja að Húsasmiðjan hafi verið mikilvægur viðskiptavinur Eimskips.

15348. Þá var markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa á öllum þeim leiðum sem fyrirtækin áttu í samstarfi á langt umfram viðmið minniháttarreglu 13. gr. samkeppnislaga. Hið sama á við ef litið er á landið allt sem einn markað út frá framboðsstaðgöngu, enda er um að ræða tvö langstærstu fyrirtækin á sviði landflutninga á Íslandi. Minniháttarreglan felur í sér að samstarf keppinauta falli ekki undir bann 10. gr. samkeppnislaga ef samanlögð markaðshlutdeild þeirra er minni en 5% á viðkomandi markaði. Er þetta eina ákvæði samkeppnislaga sem heimilar samstarf keppinauta án þess að óskað hafi verið eftir undanþágu frá Samkeppniseftirlitinu á grundvelli 15. gr. laganna sem í gildi var á þessum tíma. Í samkeppnislögum er hvergi að finna heimild til fyrirtækja að eiga í samstarfi ef umfang þess nær ekki ákveðnu hlutfalli af heildarveltu þeirra fyrirtækja sem eiga í hlut. Er þannig litið svo á að þegar minniháttarregla 13. gr. samkeppnislaga á ekki við feli samstarf, líkt og Samskip og Eimskip áttu í, almennt í sér ólögmætar samkeppnishömlur sem fara gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þegar af þeirri ástæðu fellst Samkeppniseftirlitið ekki á framangreind sjónarmið Samskipa.

15349. Hvað sem framangreindu líður gefur athugun á heildarveltu viðskiptanna og stöðu þeirra á lista yfir stærstu viðskiptavini hvors annars að mati Samkeppniseftirlitsins ekki heildarmynd af umfangi

samstarfsins. Ber að líta til þess að samstarfið varðaði að mestu leyti flutninga á landsbyggðinni (sem er takmarkandi þáttur gagnvart umfangi þess) og ekki síst til þeirra reglulegu samskipta, m.a. um samkeppnislega viðkvæm málefni, sem af samstarfinu spunnu og tengdust framkvæmd þess.

15350. Þá skal það haft í huga að þegar horft er á markaði út frá sjónarhóli neytenda eða þeirra sem keyptu þjónustuna er almennt ekki staðganga milli mismunandi áætlunarferða eða áfangastaða, þó svo í samkeppnismálum geti einnig verið rök fyrir því að horfa á markaðinn einnig út frá framboðshlið hans og skilgreina hann sem heildarmarkað fyrir landflutninga á Íslandi. Með vísan til þess er það niðurstaða í þessu máli, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018, að reglubundnir áætlunarflutningar á milli áfangastaða innanlands séu sérstakir markaðir út frá eftirspurnarstaðgöngu. Hinar fjölmörgu áætlunarleiðir sem Eimskip og Samskip sinntu, bæði með eigin flutningabílum og flutningabílum samstarfsaðila sinna, voru því, eftir atvikum, sérstakir markaðir. Hvað landfræðilega markaði varðar þá telur Samkeppniseftirlitið að þeir afmarkist af þeim áfangastöðum eða svæðum sem aðilar sinna og nánar verður fjallað um hér á eftir. Ekki er ágreiningur um það atriði í málinu.

15351. Af þessari ástæðu er ekki unnt að fallast á röksemdir Samskipa um lítið umfang samstarfsins, með vísan til hlutfalls af heildarveltu fyrirtækjanna. Horfa verður á hvern áfangastað eða hverja áætlunarleið fyrir sig. Sé einnig horft til fjölda þeirra áætlunarleiðar sem samstarf Samskipa og Eimskips tók til er ljóst að um umfangsmikið samstarf á landflutningamarkaði var vissulega að ræða.

15352. Í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um skýrslu Póst- og fjarskiptastofnunar, „*Samráð við hagsmunaaðila vegna útnefningar alþjónustuveitanda í póstþjónustu*". Samkvæmt skýrslunni búi 6,3% íbúa landsins á svokölluðum óvirkum markaðssvæðum. Það séu staðir þar sem ekki séu viðskiptalegar forsendur til að halda uppi þjónustu sökum fámennis og vegalengda. Segja Samskip skilgreiningu Póst- og fjarskiptastofnunar nær alfarið byggða á ákvörðun samkeppnisráðs nr. 42/1996. Vísa Samskip til þess að í skýrslunni sé að finna lista yfir markaðssvæði sem teljist óvirk í þessum skilningi en þar undir falli staðir sem Samskip og Eimskip hafi átt í viðskiptum. Að baki viðskiptum fyrirtækjanna liggi sömu hagfræðilegu rök og að baki greiningum og ákvörðunum Póst- og fjarskiptastofnunar, þ.e. að útilokað sé að miða afkastagetu dreifikerfa á óvirkum markaðssvæðum við álagstoppa enda myndi það leiða til gríðarlegs óhagræðis.

15353. Kveða Samskip hið sama eiga við um tilfallandi viðskipti, t.a.m. í fiskflutningum, þegar nauðsynlegt sé að mæta álagstoppum og bjarga verðmætum. Segja Samskip að ef fyrirtækjum væri almennt óheimilt að eiga í slíkum tilfallandi viðskiptum, og gert að halda ávallt úti dreifikerfum sem tækju mið af hæstu mögulegu álagstoppum, væri ljóst að óhagræðið yrði gríðarlegt. Það myndi bitna á viðskiptavinum og neytendum.

15354. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að framangreind sjónarmið eiga við um samráð Eimskips og Samskipa. Ljóst er að samstarf keppinauta getur haft í för með sér ábata sem vegur upp þá ókosti sem slíku samstarfi fylgir fyrir samkeppni. Af þeim ástæðum er í 15. gr. samkeppnislaga gert ráð fyrir að unnt sé að veita undantekningu frá banni laganna við samráði að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Hins vegar liggur fyrir í máli þessu að samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum á árunum 2008-2013 var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna og þ.a.l. hluti af samfelldu samráði þeirra. „*Nýtt upphaf*" verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnislaga. Hvað sem því líður var Samskipum skylt að sækja um undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. laganna, fyrir samstarfinu.

15355. Líkt og fjallað er um hér á eftir byggja Samskip á því að um hafi verið að ræða „*tilfallandi viðskipti*" á milli tiltekinna áfangastaða, sbr. t.d. mgr. 68-71 í athugasemdum við AI og mgr. 566 í athugasemdum við AII. Í þeirri umfjöllun tiltaka Samskip m.a. að flutningar á leiðinni á milli Akureyrar og Egilsstaða hafi komið til þar sem Samskip hafi einungis verið með ferðir þar á milli þrisvar í viku yfir vetrarmánuðina.

Hafi fyrirtækin keypt tilfallandi flutninga á fiski af hvort öðru svo ekki þyrfti að stofna til sérstakrar ferðar með tilheyrandi kostnaði til að halda uppi þjónustustigi og bjarga verðmætum, einkum ferskum fiski. Telja Samskip þessa flutninga ekki geta talist grunn að ólögmætu samráði í innanlandsflutningum.

15356. Af þessu tilefni skal tekið fram að í bréfum fyrirtækjanna til Samkeppniseftirlitsins frá árinu 2010, sbr. bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19. maí 2010, og bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28. maí 2010, veittu fyrirtækin upplýsingar um fyrirliggjandi samstarf þeirra í landflutningum. Í bréfunum var upplýst um flest það samstarf í landflutningum sem fjallað er um í ákvörðun þessari. Aðeins í bréfi Samskipa var tekið fram að flutningar á einni flutningaleið, n.t.t. á milli Akureyrar og Egilsstaða, væru tilfallandi. Slík sjónarmið komu ekki fram í bréfi Eimskips. Síðar fram komnar skýringar fyrirtækjanna um að viðskipti þeirra á fjölmörgum leiðum hafi verið tilfallandi eru því afar ótrúverðugar.

15357. Óumdeilt er að Eimskip og Samskip gerðu með sér samninga um víðtækt samstarf í landflutningum. Samningarnir voru munnlegir og sýna samtímagögn að fyrirtækin framkvæmdu þá og unnu samkvæmt þeim á rannsóknartímabilinu. Útfærsla samninganna var mismunandi eftir flutningaleiðum en samningur fyrirtækjanna um samstarf í flutningum á Austurlandi var til að mynda með þeim hætti að fyrirtækin skiptu með sér leiðum (Eimskip *„sjái um akstur REF-ESK-NES og Samskip um SEY*"). Aðrir samningar, líkt og samningur fyrirtækjanna um flutning á milli Akureyrar og Egilsstaða eða aðrir álíka samningar um flutninga eftir hentugleika fyrirtækjanna, eru að mati Samkeppniseftirlitsins einnig hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna í landflutningum. Þá ber einnig að geta Excel skjalsins frá Eimskip sem hélt utan um gildandi verð í innbyrðis flutningum Eimskips og Samskipa og fjölmörgum leiðum til viðbótar frá 5. október 2012, sbr. kafla 17.5.3. Öll þessi samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip litu ekki svo á að um umfangslítið samstarf hafi verið að ræða. Þetta sýnir einnig að þau sjónarmið Samskipa að viðskiptin hafi verið „*tilfallandi*" eigi ekki við rök að styðjast.

15358. Hvað sem því líður er þó ljóst að samkeppnishamlandi samstarf keppinauta fer gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. 53. gr. EES samningsins, óháð því hvort um er að ræða óreglubundið eða tilfallandi samstarf. Fer slíkt samstarf gegn meginreglu samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta, getur búið til vettvang fyrir frekari samstarf og upplýsingaskipti og geta, líkt og í tilviki samninga Eimskips og Samskipa, verið til þess fallnir einir og sér að skipta mörkuðum og/eða takmarka framboð. Samkeppnislög gera eingöngu ráð fyrir því að samstarf fyrirtækja á sama sölustigi með samanlagða markaðshlutdeild undir 5% geti fallið utan bannákvæðis 10. gr. samkeppnislaga. Líkt og útskýrt hefur verið á það ekki við í þessu máli. Samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga var auk þess hægt að sækja um undanþágu frá samkeppnishamlandi samstarfi en það var ekki í gert í framangreindum tilvikum. Þegar af þeirri ástæðu var engin slík undanþága í gildi.

15359. Þá sýna gögn málsins að samstarf Samskipa og Eimskips á fjölmörgum flutningaleiðum var aðeins einn hluti af samfelldu samráði Samskipa og Eimskips. Þannig var markaðsskipting eftir mikilvægum viðskiptavinum („*friðurinn*") einnig hluti af samráði Samskipa og Eimskips í landflutningum, sbr. kafla 14 og samstarfi um gáma, sbr. kafla 18. Eru þá ótaldir aðrir þættir í hinu samfellda samráði sem fjallað er um í ákvörðun þessari.

28.1.4. Um meinta vitneskju samkeppnisyfirvalda um samstarfið

15360. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er staðhæft að Samkeppniseftirlitið hafi verið að fullu upplýst um samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum.

15361. Þannig segir í mgr. 597 í athugasemdum Samskipa við AI að tiltekin viðskipti milli Samskipa og Eimskips hafi hafist í kjölfar fundar Samskipa og Eimskips með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 og að þeim hafi verið komið á í góðri trú í kjölfar fundarins. Þá kemur fram í mgr. 427 í sama skjali að „[E]*ngin leynd hvíldi yfir þessum viðskiptum enda var Samkeppniseftirlitið upplýst um það haustið 2008 að félögin*

hygðust eiga tímabundið í auknum viðskiptum vegna þeirra aðstæðna sem þá voru á mörkuðum." Þá hafi verið upplýst um viðskiptin að nýju í bréfum til Samkeppniseftirlitsins árin 2010 og 2016.

15362. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreindar skýringar fyrirtækjanna. Um fund forstöðumanna landflutningadeilda Eimskips og Samskipa, (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, í október 2008 með Samkeppniseftirlitinu er fjallað í kafla 8.19.6. Líkt og þar kemur fram mátti Eimskip og Samskipum eftir fundinn vera ljóst að samstarf fyrirtækjanna væri háð undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga á grundvelli þágildandi 15. gr. laganna. Voru fyrri ákvarðanir samkeppnisyfirvalda skýrar um ólögmæti slíks samstarfs, sbr. fyrrnefnd ákvörðun nr. 27/2002. Sýna samtímagögn fyrirtækjanna að þau voru meðvituð um ólögmæti samstarfsins, sbr. umfjöllun í kafla 8.17.15 og 17.1. Þar er m.a. vísað til að í kjölfar fundarins barst Samkeppniseftirlitinu hvorki beiðni um undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga né tilkynning um samruna. Þrátt fyrir að hafa ekki óskað eftir undanþágu létu Eimskip og Samskip verða af samstarfsáformum sínum í kjölfar fundarins. Á umræddum fundi í október 2008 var Samkeppniseftirlitið ekki upplýst um það samstarf fyrirtækjanna í landflutningum sem hafði verið við lýði frá árinu 2005 eða samstarf fyrirtækjanna að öðru leyti á grundvelli „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem þá var hafið.

15363. Í kafla 23 er fjallað um það mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi brotið gegn upplýsingaskyldu sinni, m.a. í tengslum við veitingu á upplýsingum og gögnum í tengslum við landflutningastarfsemi þeirra. Þar er því lýst að rétt sé að líta á ranga, villandi eða ófullnægjandi upplýsingagjöf fyrirtækjanna hvað landflutningastarfsemi þeirra varðar mjög alvarlegum augum, enda var þýðingarmiklum upplýsingum um samráð fyrirtækjanna haldið frá Samkeppniseftirlitinu við upplýsingagjöf árið 2010 og 2011, í tengslum við athugun Samkeppniseftirlitsins á starfsemi fyrirtækjanna á landflutningamarkaði, og aftur við rannsókn þessa máls.

15364. Þannig var upplýsingum um samfellt samráð fyrirtækjanna í landflutningum frá árunum 2005 og 2006 og upplýsingum um „*Nýtt upphaf*" verkefnið haldið frá Samkeppniseftirlitinu. Í svörum fyrirtækjanna við upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins var gefið til kynna að fyrirtækin stunduðu „*eðlilega samkeppni*" sín á milli í landflutningum og upplýsingum um umfang samstarfs fyrirtækjanna haldið frá Samkeppniseftirlitinu, sbr. nánar umfjöllun kafla 23. Í svörum fyrirtækjanna á árinu 2010 hvorki greindu þau frá né afhentu þau gögn um samstarf sitt á landflutningamarkaði áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst 2008. Þá greindu þau heldur ekki frá eða afhentu gögn sem vörðuðu „*Nýtt upphaf*" verkefnið en aukið samráð í landflutningum var meðal ólögmætra markmiða þess. Ekki var heldur greint frá öðrum mikilvægum þáttum eins og samkomulaginu sem náðist í kjölfar þess að „*sendinefnd*" frá Samskipum kom á fund Eimskips þann 9. september 2008 og öðrum þeim atvikum sem tilgreind eru í kafla 8.16.4. Þá var hvorki greint frá samstarfi fyrirtækjanna í Evrópuflutningum („*neyðarsamkomulagið*") né samstarfi þeirra varðandi þætti sem tengdust gámanotkun og hvernig samstarf fyrirtækjanna í þeim efnum jókst á árunum 2008-2010, bæði tengt Norður-Ameríku flutningum sem og í öllum öðrum þáttum í flutningastarfsemi fyrirtækjanna, þ. á m. landflutningum.

15365. Samkeppniseftirlitið hafði samkvæmt þessu ekki vitneskju um samráð fyrirtækjanna á sviði landflutninga umfram þær röngu, villandi og ófullnægjandi upplýsingar sem Eimskip og Samskip höfðu veitt eftirlitinu.

28.2. Um yfirburðastöðu Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði

15366. Í mgr. 564 og 565 í athugasemdum Samskipa við AII segir að mat stjórnenda Samskipa á markaðshlutdeild þess í landflutningum hafi eingöngu byggst á tilfinningu starfsmanna fyrir hlutdeild en ekki opinberum gögnum og tölum, svo sem frá Hagstofu Íslands, og matið sé því ekki sambærilegt áætlun markaðshlutdeildar í inn- og útflutningi. Því sé eðlilegt að tölurnar séu mismunandi á milli fyrirtækja og breytist eftir því hvaða stjórnandi leggi mat á markaðinn hverju sinni. Þá segi sameiginleg

markaðshlutdeild fyrirtækjanna ekkert um hlutdeild Landflutninga en staða Flytjanda hafi alltaf verið sterkari en Landflutninga.

15367. Loks telja Samskip framsetningu Samkeppniseftirlitsins á kynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 vera afar villandi, þar sem 97% markaðshlutdeild vísi aðeins til Vestmannaeyja.

15368. Samkeppniseftirlitið vísar til þess að þau gögn sem fjallað er um í kafla 17.2 eru til stuðnings niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um markaðshlutdeild fyrirtækjanna sem rakin er í viðauka I. Þau eru í fullu samræmi við þær niðurstöður sem þar eru raktar. Þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að framsetning þess um sameiginlega markaðshlutdeild Samskipa og Eimskips sé villandi enda fæst séð í umræddu gagni að fyrirtækin höfðu samanlagða 97% markaðshlutdeild á flutningaleiðinni á milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja en vitanlega lægri samanlagða markaðshlutdeild á öðrum leiðum en þó afar sterka í öllum landshlutum. Framkomin sjónarmið Samskipa fá því ekki breytt ályktunum Samkeppniseftirlitsins um yfirburðastöðu Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabili málsins.

28.3. Um samstarf Samskipa og Eimskips við minni flutningafyrirtæki

15369. Fyrir liggur að auk samstarfs sín á milli áttu Samskip og Eimskip, hvort fyrir sig, einnig í samvinnu við minni landflutningafyrirtæki (hér nefnd samstarfsfyrirtæki).

15370. Í mgr. 316-322 í athugasemdum Samskipa við AI segir frá því að Samskip reki flutningamiðstöð í Reykjavík og sinni flutningum á milli Reykjavíkur og tiltekinna áfangastaða á grundvelli eigin framleiðslukerfis. Á öðrum akstursleiðum séu Samskip í samstarfi við sjálfstæða akstursaðila. Að mati Samskipa sé fyrirtækið því ekki í samkeppni við umrædda akstursaðila því það starfi ekki á sömu akstursleiðum. Þeir akstursaðilar stýri sjálfir verðlagningu á sínum akstursleiðum en Samskip sjái um innheimtu og heldur eftir innheimtu- og söluþóknun, svokallað „*stöðvagjald*". Með vísan til þess telja Samskip að ekki sé um samkeppnislega viðkvæmt fyrirkomulag að ræða.

15371. Samskip segja einnig frá því að munur sé á verktökum Samskipa annars vegar og samstarfsaðilum hins vegar. Verktaki sinni akstri og annarri þjónustu á kostnaðarverði sem samið sé um fyrirfram og hafi enga aðkomu að verðlagningu þjónustunnar til viðskiptavina. Vertakar starfi fyrir Samskip í flutningakerfi fyrirtækisins en samstarfsaðilar Samskipa séu aftur á móti sjálfstæðir akstursaðilar sem verðleggi þjónustu sína á eigin forsendum.

15372. Líkt og áður hefur komið fram þá er framangreint fyrirkomulag ekki til rannsóknar í þessu máli. Ekki er því ástæða til að fjalla nánar um þessi sjónarmið Samskipa, nema að því er viðkemur samstarfi fyrirtækisins við Eimskip.

28.4. Um samstarf á einstökum leiðum og í afgreiðslum

15373. Í mgr. 65 í athugasemdum Samskipa við AI og í mgr. 566 í athugasemdum við AII er fjallað um samstarf Samskipa og Eimskips á einstökum leiðum og afgreiðslum. Telja Samskip að hafa beri í huga að um hafi verið að ræða tvenns konar ólík viðskipti. Annars vegar vöruflutninga á milli tveggja staða og hins vegar rekstur afgreiðslustöðva. Í tilviki vöruflutninga á milli staða hafi Eimskip og Samskip átt í eftirfarandi viðskiptum. Taka Samskip þó fram í mgr. 568 að ekkert samstarf eða ólögmætt samráð hafi verið milli fyrirtækjanna á umræddum leiðum:

- Siglufjörður – Ólafsfjörður. Samskip segja Norðurfrakt hafa verið sjálfstæðan flutningsaðila sem sinnt hafi flutningunum frá febrúar 2006 til desember 2007 fyrir bæði Eimskip og Samskip á sama hátt og samstarfsaðilar á öðrum svæðum. Eimskip hafi keypt Norðurfrakt í byrjun árs 2008 og þá hafi hafist vinna hjá Samskipum við að koma upp eigin þjónustu á svæðinu. Samskip segja yfirtökuna hafa

komið fyrirtækinu verulega á óvart og að Samskip hafi þurft tíma til að koma upp eigin þjónustu. Í lok árs 2008 hafi Samskip hafið að sinna þessu landsvæði. Einungis hafi átt sér stað viðskipti milli Eimskips og Samskipa á árinu 2008.

- Flutningar til og frá Þórshöfn. Samskip segjast hafa hætt rekstri afgreiðslu á Þórshöfn í júní 2008 og fengið í staðinn sjálfstæðan aðila til þess, sem hafi á sama tíma gert samning við Eimskip um rekstur slíkrar stöðvar. Samhliða breytingunum hafi Eimskip samið við Samskip um að taka að sér vöruflutninga á milli Húsavíkur og Þórshafnar. Markmið viðskiptanna hafi verið að bæta þjónustu við norðausturhorn landsins með aukinni tíðni flutninga. Gagnkvæm viðskipti hafi átt sér stað fram á mitt ár 2012. Í lok árs 2009 hafi sjálfstæði verktakinn orðið gjaldþrota og Samskip neyðst til að taka yfir rekstur afgreiðslustöðvarinnar. Eimskip hafi á þeim tíma óskað eftir því að Samskip tækju að sér afgreiðsluþjónustu fyrir Eimskip á Þórshöfn.

- Flutningar til og frá Neskaupstað. Samskip segja samning við Eimskip um flutninga á milli Reyðarfjarðar og Neskaupstaðar hafa verið lið í hagræðingaraðgerðum fyrirtækisins vegna efnahagshrunsins. Flutningarnir hafi hafist síðla árs 2008 og staðið til haustsins 2016. Einungis hafi verið um að ræða flutninga á milli Reyðarfjarðar og Neskaupstaðar.

- Flutningar til og frá Seyðisfirði. Samskip segja Eimskip hafa óskað eftir því að Samskip flyttu vöru til og frá Seyðisfirði síðla árs 2008 og að samið hafi verið um þá flutninga. Viðskiptin hafi eingöngu verið vegna vöruflutninga milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar.

- Afgreiðslustöð á Djúpavogi. Samskip segja KASK hafa annast afgreiðslu fyrir Samskip á Djúpavogi fram til júní 2009 þegar KASK hafi sagt upp samningnum vegna mikils kostnaðar. Samskip hafi leitað til margra aðila á Djúpavogi en Eimskip verið eini aðilinn sem hafi verið tilbúinn og getað uppfyllt þær kröfur að geta lestað og losað flutningstæki.

- Afgreiðslustöð á Ólafsfirði. Samskip segja að Norðurfrakt hafi annast vöruafgreiðslu fyrir Samskip. Árétta Samskip að fyrirtækið hafi átt í samningssambandi við Norðurfrakt. Eftir yfirtöku Eimskips á Norðurfrakt hafi tekið tíma að koma á nýju fyrirkomulagi.

- Afgreiðslustöð á Siglufirði. Samskip segja að Norðurfrakt hafi annast vöruafgreiðslu Samskipa á Siglufirði en eftir yfirtöku Eimskips á fyrirtækinu hefðu Samskip þurft að koma upp eigin starfsemi þar, sem hafi gengið eftir snemma árs 2009.

- Grímsey – Dalvík. Samskip segjast hafa rekið ferjuna Sæfara samkvæmt samningi við Vegagerðina. Samhliða flutningum Samskipa fyrir Eimskip með ferjunni hafi Samskip í einhverjum tilvikum flutt fisk alla leið til Reykjavíkur.

- Húsavík – Vopnafjörður. Samskip segja að tilfallandi viðskipti hafi verið á milli fyrirtækjanna á flutningaleiðinni. Í athugasemdum Samskipa við AII segir að Samskip hafi keypt flutninga af Eimskip á milli Húsavíkur og Vopnafjarðar og Eimskip keypt flutninga á milli Húsavíkur og Þórshafnar af Samskipum. Með þessum viðskiptum hafi Samskip aukið þjónustustig sitt verulega og boðið upp á þjónustu fimm daga vikunnar í stað þriggja.

- Akureyri – Egilsstaðir. Samskip segja tilfallandi flutninga hafa átt sér stað, sem hafi sérstaklega komið til þar sem Samskip hafi einungis verið með þrjár ferðir í viku yfir vetrarmánuðina.

- Önnur tilfallandi viðskipti. Samskip segja að auki að fyrirtækin hafi keypt tilfallandi þjónustu hvort af öðru á rannsóknartímabilinu til að þurfa ekki að stofna til sérstakrar ferðar í hverju tilviki með tilheyrandi kostnaði. Sem dæmi nefna Samskip að fyrirtækin hafi átt í tilfallandi viðskiptum með

flutninga á ferskum fiski frá Vestfjörðum til Reykjavíkur. Sambærilegir fiskflutningar hafi einnig átt sér stað frá Austfjörðum.

- Húsavík – Reykjavík. Samskip segja að til viðbótar hefðu fyrirtækin átt í tilfallandi viðskiptum um flutninga á ferskum fiski frá Húsavík til Reykjavíkur þar sem Eimskip hefði flutt fyrir Samskip. Viðskiptin hafi komið til vegna þess að Samskip hafi ekki haft aðstöðu á Húsavík til þess að lesta fiskikör í flutningabíla og að um hafi verið að ræða takmarkað magn sem hafi ekki réttlætt kostnaðinn við að koma upp sérstakri aðstöðu í þeim tilgangi.

- Samskip segja samstarf við Eimskip í fiskflutningum hafa verið nauðsynlegt vegna sérstaks eðlis fiskflutninga. Til þess að geta þjónustað þennan flutning hafi þurft sérstaka aðstöðu og búnað. Í þeim tilvikum sem Samskip hafi ekki haft tiltekinn búnað og aðstöðu hafi verið leitað til verktaka á umræddum landsvæðum og í sumum tilvikum til Eimskips.

15374. Líkt og fjallað er um í kafla 5.11.2 öðlaðist Eimskip yfirráð yfir Norðurfrakt í byrjun árs 2005. Allt samstarf Samskipa við Eimskip í gegnum Norðurfrakt frá þeim tíma fór því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Að öðru leyti bera Samskip því við að framangreint samstarf hafi ýmist verið liður í hagræðingaraðgerðum Samskipa og verið tilfallandi og af þeim sökum lögmætt. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það en um þessi og önnur sjónarmið sem varða meint lögmæti samstarfs fyrirtækjanna er fjallað í kafla 28.1 hér að framan.

15375. Í mgr. 647 í athugasemdum Samskipa við AII fjalla Samskip um Excel-skjal Eimskips frá 5. október 2012 þar sem haldið var utan um samningsverð Samskipa og Eimskips á fjölmörgum leiðum. Kveðast Samskip hvorki geta svarað fyrir umrædd verð í kerfum Eimskips né staðfest hvort þau hafi verið rétt. Framkvæmdin hafi verið sú að þegar leitað hafi verið eftir tilfallandi flutningum hafi eðli málsins samkvæmt einnig verið leitað eftir verðupplýsingum. Eimskip hafi sýnilega haldið utan um viðkomandi verð með kerfisbundnum hætti í gegnum tíðina en það sama hafi ekki átt við um Samskip.

15376. Í athugasemdum Eimskips voru aftur á móti ekki gerðar neinar athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samstarf fyrirtækjanna að þessu leyti.

15377. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir umrætt Excel skjali að samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum var ekki bundið við þær flutningaleiðir sem fyrirtækin áttu í reglubundnu samstarfi á og fyrirtækin upplýstu Samkeppniseftirlitið um í svörum við upplýsingabeiðnum árið 2010, heldur tók það til mun fleiri leiða. Kemur þetta samstarf fyrirtækjanna til viðbótar öðru samráði fyrirtækjanna að rannsóknartímabilinu, þ.m.t. reglubundnu samstarfi í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku annars vegar og Evrópu hins vegar, markaðsskiptingu og verðsamráði í sjó- og landflutningum.

28.5. Um framkvæmd samráðsins

15378. Í mgr. 566-667 í athugasemdum Samskipa við AII er vikið að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samtímagögn sem talin eru sýna samráð Samskipa og Eimskip í landflutningum. Hafna Samskip því að umrædd gögn sýni að samstarfið hafi farið gegn samkeppnislögum. Telja Samskip að samskipti fyrirtækjanna hafi verið lögmæt og að Samkeppniseftirlitið dragi af þeim rangar ályktunar. Þá ítreka Samskip sjónarmið sín um að samvinna og samstarf fyrirtækjanna í landflutningum hafi verið lögmæt, m.a. með vísan til þess að um hafi verið að ræða óveruleg og tilfallandi viðskipti tveggja fyrirtækja á afmörkuðum svæðum þar sem ekki hafi verið rekstrarlegur grundvöllur fyrir flutningum beggja fyrirtækja.

15379. Af þessu tilefni áréttar Samkeppniseftirlitið að tilgangur umfjöllunar í kafla 17.5 er í flestum tilvikum ekki sá að sýna fram á að í einstaka samskiptum fyrirtækjanna hafi falist sjálfstætt brot á 10. gr.

samkeppnislaga, líkt og Samskip virðast gera ráð fyrir í athugasemdum sínum. Í ákvörðun þessari er komist að þeirri niðurstöðu að samvinna Samskipa og Eimskips í landflutningum hafi verið hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefni fyrirtækjanna og samfelldu samráði og þar með farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Nýtt upphaf“* verkefnið það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum var hluti af *„Nýtt upphaf“* verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga.

15380. Þau samskipti sem fjallað er um í kafla 17.5 og gögn sem þeim tengjast lúta að framkvæmd á umræddu samstarfi fyrirtækjanna á landflutningamarkaði. Er umfjöllun Samkeppniseftirlitsins annars vegar sett fram í þeim tilgangi að sýna fram á samstarf fyrirtækjanna á landflutningamarkaði og að því hafi fylgt veruleg og regluleg samskipti, m.a. um samkeppnislega viðkvæm málefni.

15381. Athugasemdir Samskipa fá ekki breytt þessu. Umfjöllun eftirlitsins er til þess fallin að gefa innsýn í og sýna fram á samstarf keppinauta á landflutningamarkaði sem var andstætt 10. gr. samkeppnislaga.

15382. Athugasemdir Samskipa um framkvæmd samstarfsins og einstaka samskipti eru að miklu leyti samhljóða þeim sem fjallað hefur verið um hér að framan um lögmæti þess. Verður því hér eftir aðeins gerð grein fyrir athugasemdum Samskipa ef tilefni þykir til.

28.5.1. Almennt um framkvæmdina og samskipti

15383. Í mgr. 566-572 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að Samskip hafi átt í ólögmætu samráði við Eimskip á flutningaleiðum víðsvegar um landið og í afgreiðslum. Fjallað er um athugasemdir Samskipa um samstarf Samskipa og Eimskips á tilteknum flutningaleiðum og vöruafgreiðslum hér að framan. Er því ekki ástæða til að fjalla nánar um þessi sjónarmið hér.

15384. Í mgr. 574-581 og 586 í athugasemdum Samskipa við AII segir að Samkeppniseftirlitið ályktí ranglega að umfang samstarfs Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði hafi verið mikið.

15385. Í mgr. 587-588 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um þau samskipti sem rakin eru í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins en þar eru nefnd dæmi um samskipti Eimskips og Samskipa vegna samráðs fyrirtækjanna í landflutningum á árunum 2008-2013. Byggja Samskip á því að samskiptin hafi verið eðlilegur þáttur í uppgjöri löglegra viðskipta við Eimskip.

15386. Ekki er unnt að fallast á athugasemdir Samskipa. Samskipti fyrirtækjanna sýna náið samstarf þeirra á landflutningamarkaði sem var andstætt 10. gr. samkeppnislaga. Reglubundin samskipti yfirmanna fyrirtækjanna, sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum, voru til þess fallin að draga úr óvissu fyrirtækjanna um viðbrögð hvors annars, skapa traust og mynda vettvang í þeim tilgangi að viðhalda og framkvæma aukið samráð þeirra.

28.5.2. Árin 2008 og 2009

15387. Í mgr. 589-627 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samskipti, gögn og atvik á landflutningamarkaði á árunum 2008 og 2009.

15388. Í mgr. 599 byggja Samskip á því að ekkert hafi orðið af fundi (E)svæðisstj2 og (S)rekststj-landfl2 16. september 2008, en leggja hins vegar ekki fram nein gögn sem styðja þær fullyrðingar. Rétt er þó að geta þess að tilvist fundar (E)svæðisstj2 og (S)rekststj-landfl2 hefur ekki lykilþýðingu í málinu en er engu að síður til vitnis um náin og regluleg samskipti fyrirtækjanna á þessu tímabili. Vísast til þess að til viðbótar er ljóst að 9. september 2008 var haldinn fundur Samskipa og Eimskips um samstarf á

Austurlandi, þegar „*sendinefnd*" Samskipa mætti á fund Eimskips og 17. september s.á. hittust æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips á fundi í Smáralind þar sem þeir ræddu samstarf fyrirtækjanna.

15389. Í athugasemdunum er einnig fjallað um samskipti tengd samstarfi Samskipa og Eimskips í gegnum Norðurfrakt, sbr. mgr. 1095, 1097, 1100 og 1106. Líkt og fjallað er um í kafla 25.3.1 getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á athugasemdir Samskipa um meint lögmæti samstarfs fyrirtækisins við Eimskip i gegnum Norðurfrakt.

15390. Í mgr. 606-608 í athugasemdum Samskipa er því mótmælt að flutningar á gámum til eða frá Vestfjörðum hafi verið hluti af samráði Samskipa og Eimskips. Orðalag starfsmanna Eimskips breyti engu þar um. Einungis hafi verið um að ræða tilfallandi flutninga á ferskum fiski. Benda Samskip á að fyrirtækið hafi aðeins flutt þrjá gáma fyrir Eimskip til eða frá Vestfjörðum á rannsóknartímabilinu, í nóvember og desember 2009. Samskip geti ekki dregið fram sömu upplýsingar frá Eimskip en telji umfang þeirra að öllum líkindum nokkuð sambærilegt.

15391. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Af tölvupósti (E)rekstj-aksturst til (E)starfsm dags. 16. desember 2009 má ráða að Samskip og Eimskip hafi samið um umrædda flutninga enda er sérstaklega vísað til samnings við Samskip í tölvupósti (E)rekstj-aksturst. Þegar af þeirri ástæðu er ótrúverðugt að um einstakt og tilfallandi tilvik sé að ræða. Verður að draga þá ályktun að Eimskip og Samskip hafi komist að samkomulagi um samstarf í gámaflutningum til og frá Vestfjörðum. Fyrirtækin upplýstu Samkeppniseftirlitið ekki um umrætt samstarf, hvorki við rannsókn eftirlitsins á landflutningamarkaði sem hófst árið 2010 né við meðferð þessa máls, þrátt fyrir að ítrekað hafi verið óskað eftir því að þau upplýstu um hvers kyns samstarf þeirra á milli í landflutningum.

15392. Umfang flutninganna liggur ekki fyrir en hvað sem því líður er ljóst að samningurinn fór einn og sér gegn 10. gr. samkeppnislaga. Vísast til umfjöllunar hér að framan þar sem sjónarmiðum Samskipa um meint lögmæti samstarfsins við Eimskip vegna umfangs viðskipta er hafnað.

15393. Í mgr. 1324-1325 í athugasemdum Samskipa við AI og í mgr. 612-613 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um samskipti innan Eimskips um samstarf við Samskip á Djúpavogi. Þar kemur fram að Samskip hafi ekki undir höndum gögn um viðræður við Eimskip vegna viðskipta við Eimskip á Djúpavogi. Segir að Eimskip hafi verið umboðsmaður Samskipa á Djúpavogi og séð um vöruafhendingu og vörumóttöku fyrir fyrirtækið. Flutningar til og frá svæðinu hafi hins vegar alfarið verið í höndum hvors fyrirtækis fyrir sig.

15394. Enginn ágreiningur virðist vera um það að Samskip og Eimskip áttu í samstarfi um vöruafgreiðslu á Djúpavogi (Eimskip afgreiddi fyrir Samskip). Gögn málsins benda hins vegar einnig til þess að fyrirtækin hafi sinnt tilfallandi flutningum fyrir hvort annað til og frá Djúpavogi, a.m.k. frá árinu 2012, sbr. excel skjal Eimskips frá 5. október 2012, þvert á mótmæli Samskipa. Ekki er því unnt að fallast á þær athugasemdir Samskipa þar sem þær eru ekki í samræmi við samtímagögn. Þá eru samskipti starfsmanna Eimskips, sem allir gegndu ábyrgðarhlutverkum hjá fyrirtækinu, að mati Samkeppniseftirlitsins til marks um vilja Eimskips til frekara samstarfs við Samskip.

15395. Í mgr. 1326-1327 í athugasemdum Samskipa við AI og í mgr. 616 í athugasemdum Samskipa við AII hafnar fyrirtækið þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af gögnum tengdum uppsögn á afgreiðslusamningi Eimskips við fyrirtækið Austfar á Seyðisfirði. Segir að stjórnendur innanlandssviðs Samskipa hafi óskað eftir lækkun þjónustugjalda Austfars um 100.000 kr. þar sem tekjur hafi ekki staðið undir gjöldum. Þessu hafi Austfar hafnað. Hafi samningi Samskipa við fyrirtækið því verið sagt upp með þriggja mánaða uppsagnarfresti í desember 2008. Í samræmi við það hafi viðskiptum fyrirtækjanna lokið í mars 2009 eða allnokkru áður en starfsmenn Eimskips áttu í umræddum tölvupóstsamskiptum. Því sé tilvísun í þeim samskiptum til þess að Samskip hafi á þeim tíma átt að hafa lagt til að félögin segðu upp

samningi við Austfar ekki í samræmi við staðreyndir málsins. Segja Samskip að af lestri tölvupóstsamskipta (E)forstö-landfl2 og (E)svæðisstj1 megi sjá að (E)forstö-landfl2 segist hafa átt hugmyndina og hafi rætt hana við (E)rekstj-aksturst og (E)stjform í vikunni á undan en ekki starfsmenn Samskipa. Ákvörðun Samskipa um uppsögn á samningi við Austfar hafi verið tekin sjálfstætt og á rekstrarlegum forsendum.

15396. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Tölvupóstur (E)svæðisstj1 frá 26. maí 2009 er skýr um að Samskip hafi átt í samskiptum við Eimskip og lagt til uppsögn á samningi við Austfar. Breytir það ekki ályktun Samkeppniseftirlitsins þó Samskip hafi þegar verið búið að segja upp samningi sínum við Austfar þar sem samskipti við Samskip leiddu til þess að ákvörðun Eimskips um uppsögn samningsins var ekki sjálfstæð ákvörðun um markaðshegðun. Breytir það jafnframt engu þó (E)forstö-landfl2 hafi ekki vitað af samskiptum við Samskip („*Skil ekki comment með uppruna*“) enda ljóst af tölvupósti (E)svæðisstj1 að samskiptin áttu sér stað.

15397. Loks segja Samskip tölvupóst (E)sölustj-innanl2 frá 14. maí 2009 aðeins fela í sér hugleiðingar einstakra starfsmanna Eimskips um ákjósanlegt fyrirkomulag í formi samstarfs en ekki brot á samkeppnislögum, sbr. mgr. 1114 í athugasemdum Samskipa við AII. Þá byggja Samskip á því að þó markmið Eimskips hafi verið að auka samstarf við keppinauta, líkt og ráða megi af verkefnalista (E)rekstj-aksturst annars vegar og rekstraráætlun Eimskips Innanlands frá nóvember 2009 hins vegar, sé hvergi vikið að Samskipum. Það sé til marks um bresti í málatilbúnaði Samkeppniseftirlitsins. Segja Samskip að það hljóti að blasa við að ef um verulegt samráð hafi verið að ræða hefði samstarfsverkefni með Samskipum komið fram á slíkum lista.

15398. Ekki er unnt að fallast á þessar athugasemdir Samskipa. Líkt og ráðið verður af samtímagögnum áttu fyrirtækin í samstarfi í flutningum til og frá Vestfjörðum bæði áður en tölvupósturinn var sendur (flutningar „*kar á móti kari*“ og um að fyrirtækin skiptu með sér ferðum á sunnudögum) og eftir að tölvupósturinn var sendur (samkomulag (E)rekstj-aksturst og (S)rekststj-landfl1 um gámaflutninga í lok árs 2009 og samskipti (E)starfsm og (S)starfsm í nóvember 2011). Þá er tölvupósturinn ein birtingarmynd þess að á þessu tímabili lögðu fyrirtækin áhersla á að auka samstarf fyrirtækjanna í landflutningum í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins og er hann í samræmi við önnur gögn sem endurspegla ólögmætt samráð fyrirtækjanna .

15399. Þá skal það áréttað að samstarf Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaðnum var hluti af samfelldu samráði fyrirtækjanna sem hófst með „*Nýtt upphaf*“ verkefninu í júní 2008 enda sýna samtímagögn að fyrirtækin leituðu leiða til að auka samstarf sitt á landflutningamarkaði. Þannig er í verkefnalista (E)rekstj-aksturst og rekstraráætlun Eimskips m.a. lagt til að skoða „*aukið samstarf við aðra akstursaðila á Norðurlandi*“, „*Aukið samstarf í afgreiðslu og akstri á svæðin á Vestfjörðum […]* og að „*Meta ávinning af frekara samstarfi við aðra akstursaðila á Austfjörðum*“. Þá skal tekið fram að Samskip voru helsti samstarfsaðili Eimskips í flutningum á Norðurlandi og á Austfjörðum á þessum tíma og byggir sú ályktun á upplýsingum frá fyrirtækjunum sjálfum, sbr. kafla 17.4. Sú ályktun að tilvísun Eimskips til aukins samstarfs á Vestfjörðum hafi átt við Samskip er í samræmi við önnur gögn frá sama tímabili þar sem slíku var komið á laggirnar, t.a.m. samkomulag (E)rekstj-aksturst og (S)rekststj-landfl1 um gámaflutninga til og frá Vestfjörðum.

28.5.3. Árin 2010 og 2011

15400. Í mgr. 628-642 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samskipti, gögn og atvik á landflutningamarkaði á árunum 2010 og 2011.

15401. Í mgr. 628 í athugasemdunum fjalla Samskip um minnisblað (S)forstö-landfl frá 2. febrúar 2010. Er því mótmælt að samráð fyrirtækjanna hafi náð til Siglufjarðar, Norðausturlands og Austurlands með vísan

til fyrri athugasemda um sömu staði og markaðsaðstæður á hverju landsvæði fyrir sig. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á sjónarmið Samskipa, sbr. umfjöllun kafla 28.1 og 28.4.

15402. Í mgr. 629-633 í athugasemdum Samskipa fjalla Samskip um verkefnalista (E)forstö-landfl1 frá 5. febrúar 2010. Segja Samskip tilvitnanir (E)forstö-landfl1 ekki styðja við ályktanir Samkeppniseftirlitsins. Þær séu úr lausi lofti gripnar og ekki í samræmi við gögnin sjálf. Samkeppniseftirlitið gefi sér að allar hugmyndir Eimskips um samstarf eigi við Samskip. Fjöldi minni aðila hafi verið starfandi á markaðnum en (E)forstö-landfl1 hafi vísað til „*verktaka*" á listanum. Með því hafi ekki verið vísað til Samskipa heldur almennra verktaka sem keyrðu fyrir Samskip. Þá hafi tilvísun til samstarfs við Samskip á milli Norðurlands og Austfjarða átt við „*afmörkuð viðskipti félaganna*" sem áður hafi verið lýst.

15403. Af þessu tilefni skal tekið fram að það skiptir ekki höfuðmáli til hvaða keppinauta Eimskips (E)forstö-landfl1 vísaði í minnisblaði sínu undir liðnum „*Verktakar – núverandi staða / samkeppni*". Í verkefnalistanum er augljóslega einnig sérstaklega vísað til samstarfs Samskipa og Eimskips á milli Norðurlands og Austfjarða. Líkt og áður er athugasemdum Samskipa þess efnis að um hafi verið að ræða „*afmörkuð viðskipti*" hafnað þar sem það hefur engin áhrif á ólögmæti samstarfsins. Samkeppniseftirlitið vísar nánar til umfjöllunar hér að framan um sjónarmið Samskipa um „*afmörkuð viðskipti félaganna*".

15404. Í mgr. 634 í athugasemdum Samskipa kemur fram að Samskip telji tölvupóstsamskipti (E)svæðisstj2 og (E)verkstj-innanl og (E)forstö-landfl1 og (E)svæðisstj2 í apríl 2010 ekki sýna fram á samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum. Af þessu tilefni skal tekið fram að niðurstaða Samkeppniseftirlitsins um samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum byggir á heilstæðu mati á samtímagögnum ásamt afhentum upplýsingum frá fyrirtækjunum sjálfum. Ekki er því unnt að fallast á athugasemdir Samskipa um lögmæti samstarfsins. Umrædd samskipti starfsmanna Eimskips varpa ljósi á að samstarf fyrirtækjanna var grundvallað á munnlegum samningum fyrirtækjanna eins og ráða má af samtímagögnum um framkvæmd samstarfsins.

15405. Í mgr. 635 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um tölvupóst (S)rekststj-landfl2 til (E)þjstj-Austur 13. október 2010. Þar er sagt frá því að sjálfstæður umboðsmaður hafi sinnt afgreiðslu fyrir Samskip og Eimskip á Fáskrúðsfirði fram að þessum tíma. Sá umboðsmaður hafi hins vegar gefist upp í rekstri og Samskip ráðið hann til vinnu. Umboðsmaðurinn hafi hins vegar haldið áfram að sjá um rekstur afgreiðslunnar og áfram sinnt afgreiðslu fyrir Eimskip. Samskip ((S)rekststj-landfl2) hafi síðan samið við Eimskip um umboðsþóknun fyrir þjónustuna.

15406. Samkeppniseftirlitið telur að tölvupóstur (S)rekststj-landfl2 sýni að hann hafði áhuga á því að hefja samstarf við Eimskip í vöruafgreiðslu á Fáskrúðsfirði og er það í samræmi við upplýsingar sem Eimskip veitti eftirlitinu við rannsókn málsins.[6695] Eins og áður segir áttu fyrirtækin einnig í samstarfi vegna flutninga milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðarfjarðar (Samskip flutti fyrir Eimskip) og milli Reyðarfjarðar og Stöðvarfjarðar/Breiðdalsvíkur sem (S)rekststj-landfl2 minntist á í tölvupóstinum. Þá skal einnig rifjað upp að Samskip og Eimskip höfðu með sér samráð í maí 2009 með því að ákveða sameiginlega að segja upp afgreiðslusamningi við fyrirtækið Austfar á Seyðisfirði, sbr. kafla 17.5.1.

15407. Þá segja Samskip að tilvísun (S)rekststj-landfl2 til Breiðdalsvíkur og Stöðvarfjarðar eigi við þóknun Eimskips fyrir að flytja vörur þangað fyrir Samskip frá Reyðarfirði. Samstarfið hafi ekki verið ólögmætt þar sem um óverulegt magn hafi verið að ræða og tilgangur viðskiptanna að halda uppi þjónustustigi gagnvart neytendum. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa og vísast í því sambandi til umfjöllunar í kafla 28.1.

[6695] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2010.

15408. Til frekari skýringar á tilvísun (S)rekststj-landfl2 til Seyðisfjarðar í umræddum tölvupósti segir í athugasemdum Samskipa við AII að umboðsaðili hafi afhent vörur fyrir bæði Samskip og Eimskip á Seyðisfirði. Það verklag hafi komist á hjá umboðsmanni að hann innheimti sendingar Eimskips í gegnum kerfi Samskipa, en (S)rekststj-landfl2 hafi haft frumkvæði að því að breyta því fyrirkomulagi. Hafi hann því haft frumkvæði að því að setja upp sérstakan posa frá Eimskip svo vörur Eimskips yrðu afgreiddar án nokkurrar innkomu í kerfi Samskipa. Til þess að svo yrði hafi þurft að hækka umboðslaun hans um umrædda fjárhæð.

15409. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru skýringar Samskipa varðandi tilvísun (S)rekststj-landfl2 til Seyðisfjarðar trúverðugar upp að vissu marki. Segja Samskip að umboðsaðili hafi afgreitt vörur beggja fyrirtækja en af tölvupóstinum má ráða að svo hafi ekki verið á þessu tímamarki („*gegn. því að ykkar pakkar fari þar í gegn*"). Þó svo að umboðsaðilinn hafi afgreitt fyrir bæði fyrirtæki þá útskýra Samskip ekki sérstaklega hvers vegna Samskip hafi átt í samningaviðræðum við umboðsmann fyrirtækisins á Seyðisfirði um viðskiptamálefni Eimskips né hvers vegna umboðsþóknun Samskipa (ekki Eimskips) ætti að hækka við það að pakkar Eimskips yrðu afgreiddir af umboðsmanninum, líkt og fram kemur í tölvupóstinum.

15410. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint dæmi um þá hagnýta samvinnu og upplýsingaskipti sem fólst í samfelldu samráði Samskipa og Eimskips.

15411. Með hliðsjón af framangreindu ber einnig að líta til þess að Samskip og Eimskip áttu í samstarfi á mörgum flutningaleiðum á Austurlandi, sbr. kafla 17.4, og til umfjöllunar um atvik sem meðal annarra leiddu til samstarfsins, sbr. kafla 8.6.17. Ber einnig að líta til ummæla (E)svæðisstj1 vegna samstarfs Eimskips og Samskipa á Austurlandi: „*gjörningurinn að „spara í rekstri" var fundin upp á Austurlandi*", sbr. umfjöllun um tölvupóst hans frá 26. maí 2009.

15412. Í mgr. 639 í athugasemdum Samskipa segir að Samkeppniseftirlitið sé, með umfjöllun um tölvupóstsamskipti (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl2 í febrúar 2011, að „*mála þá mynd að samskipti starfsmanna félaganna hafi verið tíð og óeðlileg*." Í mgr. 642 er ályktunum eftirlitsins um „*tíð*" samskipti á milli fyrirtækjanna einnig mótmælt. Samkeppniseftirlitið bendir á að umfjöllun kaflans byggir einfaldlega á gögnum frá fyrirtækjunum sjálfum og sýna fram á regluleg samskipti starfsmanna Samskipa og Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins gefur auga leið að samskiptin tengjast samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum og þess vegna er mikilvægt að varpa ljósi á þau, enda byggði samstarfið ekki á skriflegum samningum. Samkeppniseftirlitið telur ekki tilefni til frekari umfjöllunar um sjónarmið Samskipa um tölvupóstinn. Vísast þó til umfjöllunar um mikilvægi þess að fjallað sé um samskipti á milli keppinautanna í máli þessu og þýðingu þess fyrir sönnun í málinu í kafla 4.7.6.2 og kafla 13.

15413. Í mgr. 640 í athugasemdum Samskipa segir að samskipti (S)rekststj-landfl2 og (E)þjstj-Austur í júlí 2011 sýni í hnotskurn þau vandamál sem fyrirtækin hafi staðið frammi fyrir á strjálbýlum svæðum. Sýni samskiptin að mati Samskipa að fyrirtækið hafi tekið sjálfstæðar viðskiptaákvarðanir út frá eigin hagsmunum. Ákveðið hafi verið að hefja eigin akstur til/frá Suðurfjörðum vegna óánægju með þjónustu Eimskips. Hafna Samskip ábyrgð á ummælum starfsmanns Eimskips.

15414. Að mati Samkeppniseftirlitsins er umræddur tölvupóstur (S)rekststj-landfl2 til marks um að Samskip hafi á þessum tíma ákveðið að hætta samstarfi við Eimskip á flutningaleiðinni milli annars vegar Reyðarfjarðar og hins vegar Stöðvarfjarðar og Breiðdalsvíkur og sinna flutningum sjálf. Samskipti (S)rekststj-landfl2 og (E)þjstj-Austur í júní og júlí 2011 eru þó engu að síður til vitnis um á hvaða hátt fyrirtækin hjálpuðust að. Er þetta enn ein birtingarmynd þess að með ólögmætri hagnýtri samvinnu og samskiptum leituðust Samskip og Eimskip við að mæta áskorunum sem þau töldu sig standa frammi fyrir á þessum tíma. Slík hagnýt samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði er mjög varhugaverð í samkeppnislegu tilliti. Þrátt fyrir að umrædd gögn sýni að fyrirtækin hafi í þetta sinn verið að hætta

samstarfi þá áttu Samskip áfram í viðamiklu samstarfi við Eimskip á fjölmörgum flutningaleiðum, sbr. kafla 17.4.

28.5.4. Árin 2012 og 2013

15415. Í mgr. 643-662 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samskipti, gögn og atvik á landflutningamarkaði á árunum 2012 og 2013.

15416. Í mgr. 643-646 er því mótmælt að af glærukynningu Eimskips frá *„Akstursfundi"* í lok febrúar 2012 megi ráða að umfang samstarfs Samskipa og Eimskips hafi verið að aukast. Umfang þess hafi enn verið óverulegt og um hafi verið að ræða strjálbýl og fámenn svæði þar sem erfitt hafi verið að halda uppi þjónustustigi að öðrum kosti.

15417. Til skýringar um tilvísun til *„Kar fyrir kar"* samninga Samskipa og Eimskips í umræddri glærukynningu taka Samskip fram að fyrirtækin hafi flutt fisk fyrir hvort annað til og frá Ísafirði í undantekningartilvikum til að bjarga verðmætum. *„Kar fyrir kar"* þýði að haldið hafi verið utan um fjölda fluttra kara og innheimt fyrir flutning á þeim körum sem annar aðilinn flutti umfram hinn á sömu flutningaleið. Átt hafi verið við uppgjör á flutningum á þeim leiðum sem fyrirtækin fluttu tilfallandi ferskan fisk til Reykjavíkur.

15418. Í mgr. 659 í athugasemdum Samskipa er fyrirkomulagið útskýrt frekar. Þar segir að *„Kar fyrir kar"* hafi verið leið fyrirtækjanna til að halda utan um flutninga annars fyrirtækisins á magni sem var umfram flutningsgetu hins í undantekningatilvikum. Í stað þess að gefa út reikning fyrir flutning á hverju kari fyrir sig hafi fyrirtækin haldið utan um fjölda kara og í lok tímabilsins hafi flutt kör verið skuldajöfnuð. Það fyrirtæki sem hafði flutt fleiri kör gaf þá út reikning fyrir mismuninum.

15419. Þá telja Samskip að tilvísun til Austurlands í umræddi kynningunni eigi við um óveruleg viðskipti á afmörkuðum svæðum og tilvísun Eimskips til *„AKU-EGS-AKU, við fyrir þá"* vera eigin vangaveltur Eimskips. Loks segja Samskip að ekki hafi verið óskað eftir undanþágu vegna viðskiptanna þar sem umfangið hafi verið svo óverulegt og afmarkað að viðskiptin hafi ekki haft áhrif á samkeppni á markaðnum.

15420. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Í glærukynningu Eimskips kemur fram að sú heildarfjárhæð sem Eimskip greiddi Samskipum fór hækkandi. Það er einnig í samræmi við upplýsingar frá Eimskip um heildarveltu viðskipta við Samskip, en veltan hækkaði á milli áranna 2011 og 2012 og aftur á milli áranna 2012 og 2013, sbr. kafla 17.4.3. Áður hefur verið fjallað um þá staðhæfingu Samskipa að samstarfið hafi verið lögmætt vegna þess að um tilfallandi og óveruleg viðskipti hafi verið að ræða. Skýringar Samskipa á *„Kar á móti kari"* samstarfinu breyta ekki ályktun Samkeppniseftirlitsins um að samstarfið hafi verið hluti af ólögmætu samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum og liður í samfelldu samráði þeirra. Skýringar Samskipa á því hvernig samstarfið og hagnýt samvinna fyrirtækjanna hafi verið útfærð í bókhaldi fær ekki breytt þeirri niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin áttu í töluverðu samstarfi á landflutningamarkaði á rannsóknartímabilinu án þess að leita eftir eftir undanþágu fyrir því.

15421. Í mgr. 648 í athugasemdum Samskipa segir að tölvupóstur (S)frkvstj-innanl til (S)forstj frá 27. september 2012 hafi aðeins innihaldið hugleiðingar (S)frkvstj-innanl um samvinnu, sem ekkert hafi orðið af. Sé það hvorki óeðlilegt né ólögmætt að mati Samskipa. Þá hafi (S)frkvstj-innanl tiltekið að afla þyrfti leyfis frá Samkeppniseftirlitinu fyrir auknu samstarfi. Orðalag (S)frkvstj-innanl bendi ekki til annars en að ætlunin hafi ávallt verið sú að hafa samvinnu við samkeppnisyfirvöld ef til umfangsmeira samstarfs kæmi.

15422. Þá benda Samskip á að í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-innanl, þar sem minnst var á vinnufundi með *„kollegum“* og *„samstarfsaðilum“*, hafi ekki verið minnst á Eimskip. Byggja Samskip á því að með *„samstarfsaðilum“* hafi (S)forstj átt við samstarfsaðila á afmörkuðum landsvæðum, s.s. Vörumiðlun ehf., Ragnar og Ásgeir ehf., KASK ehf. o.fl. Með *„kollegum“* hafi (S)forstj átt við samstarfsmenn (S)frkvstj-innanl í innanlandsflutningum Samskipa.

15423. Að mati Samkeppniseftirlitsins lýsti tölvupóstur (S)frkvstj-innanl að minnsta kosti opnum hug Samskipa fyrir auknu samstarfi við Eimskip og svarpóstur (S)forstj vísar til ferðar um landið þar sem m.a. ætti að *„hitta […] samstarfsaðila“*. Hvað sjónarmið Samskipa um tölvupóst (S)forstj varðar bendir Samkeppniseftirlitið á að Eimskip var langstærsti samstarfsaðili Samskipa í landflutningum á þessum tíma, sbr. einnig tölvupóst (S)forstö-innfl1 frá árinu 2013 sem sýnir að Samskip litu á Eimskip sem *„samstarfsaðila“* í landflutningum, sbr. kafla 17.5.3. Er það því mat Samkeppniseftirlitsins að (S)forstj hafi m.a. átt við Eimskip í tölvupóstinum.

15424. Þá bendir Samkeppniseftirlitið á að í sjónarmiðum Samskipa um orðalag (S)frkvstj-innanl um leyfi frá samkeppnisyfirvöldum gætir ákveðins ósamræmis miðað við það sem kemur annars staðar fram í athugasemdum fyrirtækisins. Á meðal þeirra sjónarmiða sem Samskip hafa teflt fram til stuðnings meintu lögmæti samstarfs fyrirtækjanna er lítið umfang viðskipta, að viðskiptin hafi tengst strjálbýlum svæðum o.s.frv., sbr. umfjöllun í kafla 28.1. Af þeirri ástæðu hafi Samskip ekki séð ástæðu til að ætla að samstarfið félli undir bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga. Orðalag (S)frkvstj-innanl í framangreindum tölvupósti varðar sömu strjálbýlu svæðin og fyrirtækin áttu þá þegar í samstarfi á. Ber orðalagið að mati Samkeppniseftirlitsins með sér huglæga afstöðu (S)frkvstj-innanl til samstarfsins, þ.e. að það væri háð undanþágu frá samkeppnislögum, þó það hafi varðað sömu svæði og markaði og Samskip telja nú að líta beri á með sérstökum augum út frá samkeppnislögum. Ítrekar Samkeppniseftirlitið þá niðurstöðu að samstarf fyrirtækjanna á hinum ýmsu flutningaleiðum var andstætt 10. gr. samkeppnislaga.

15425. Í mgr. 651 í athugasemdum Samskipa vísar fyrirtækið til fyrri útskýringa og ítreka að samstarf það sem fjallað er um í tölvupóstsamskiptum (S)rekstj-landfl2 og (E)sölustj-innanl3 í janúar og mars 2012 hafi tengst flutningum á fiski þar sem Eimskip flutti fisk fyrir Samskip frá Siglufirði og Samskip fyrir Eimskip frá Dalvík. Segja Samskip að flutt magn frá stöðunum hafi verið áþekkt en mál þróast svo að flutningar frá Siglufirði hafi orðið meiri en flutningar frá Dalvík. Eimskip hafi þá viljað að Samskip greiddu fyrir mismuninn en Samskip vinna upp í mismuninn. Telja Samskip samskiptin sýna skýrt að fyrirtækin hafi ekki litið á flutningana sem nokkurs konar samstarf, heldur beinhörð viðskipti.

15426. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að samskiptin sýni fram á að um hafi verið að ræða eðlileg viðskipti. Um var að ræða samstarf keppinauta sem nutu yfirburðarstöðu á landflutningamarkaði. Vísar (S)rekstj-landfl2 t.a.m. til þess að *„samkomulagið“* hafi verið slíkt að *„við sæjum um Dalvík og þið Siglufjörð“*. Líkt og rökstutt hefur verið fól þetta fyrirkomulag í sér markaðsskiptingu í andstöðu við 10. gr. samkeppnislaga. Viðskiptakjör Samskipa og Eimskips, í þessu samhengi um hvort afsláttur hafi verið veittur eða ekki, hafa enga þýðingu í þessu sambandi. Þá er af þessum samskiptum ljóst að það hafi tíðkast að fyrirtækin sömdu um að *„vinna uppí“* reikninga og að skuldajafna reikninga. Gefur það sterklega til kynna að samstarf Samskipa og Eimskip á tilteknum flutningsleiðum gætu hafa verið umfangsmeiri heldur en afhentar veltuupplýsingar gefa til kynna.

15427. Í mgr. 652 í athugasemdum Samskipa staðfestir fyrirtækið að starfsmenn þess hafi hitt (E)svæðisstj2 á fundi á Akureyri í júlí 2012 og að hann hafi lotið að framkvæmd framangreindra flutninga á Dalvík og Siglufirði og fyrrnefndri skuld Samskipa. Mótmæla Samskip að með viðskiptunum hafi fyrirtækin takmarkað samkeppni. Þvert á móti hafi viðskiptin gert Samskipum kleift að veita viðskiptavinum sínum betri þjónustu og á lægra verði. Ítreka Samskip að ekkert samkomulag hafi verið á milli þeirra um

viðskiptavini, verðlagningu til þriðja aðila eða aðrar slíkar samkeppnislegar takmarkanir. Fyrirtækin hafi átt í harðri samkeppni um hvern viðskiptavin.

15428. Samkeppniseftirlitið áréttar að samkomulag Samskipa og Eimskips um flutninga frá Siglufirði annars vegar og Dalvík hins vegar, sem og annað samstarf fyrirtækjanna af sama tagi, fól í sér markaðsskiptingu eftir einstaka flutningaleiðum. Slíkar aðgerðir hafa eðli málsins samkvæmt það að markmiði að raska samkeppni. Í tilefni af framangreindum athugasemdum Samskipa er vert að rifja upp eftirfarandi niðurstöðu Hæstaréttar í máli nr. 42/2019:

„Til þess að samningar milli fyrirtækja og samstilltar aðgerðir í skilningi 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. EES-samningsins verði taldar hafa það að markmiði að raska samkeppni er nægilegt að samráðið geti mögulega raskað samkeppni. Litið er svo á að ákveðin samvinna eða samskipti milli fyrirtækja séu í eðli sínu skaðleg samkeppni. Við þær aðstæður er ekki þörf á að sýna fram á að samningarnir eða aðgerðirnar hafi haft áhrif á verðlagningu til neytenda, enda er ákvæðinu ekki einungis ætlað að vernda einstaka keppinauta eða neytendur heldur jafnframt uppbyggingu markaðarins og undirstöður samkeppninnar, sbr. til hliðsjónar dóm Evrópudómstólsins 4. júní 2009 í máli C-8/08, T-Mobile Netherlands."

15429. Þegar samráð hefur þannig það *„að markmiði*" að raska samkeppni telst 10. gr. samkeppnislaga brotin við það eitt að tiltekin háttsemi á sér stað. Þarf þá ekki að taka til athugunar áhrif samráðsins á samkeppni, þ.e. hvort það hafi raskað samkeppni.

15430. Burtséð frá því þá veita samtímagögn sterkar vísbendingar um að fyrirtækin hafi vissulega takmarkað samkeppni um viðskiptavini hvors annars með samstarfinu. Má t.a.m. benda á fundargerð landflutninga Eimskips frá 24. apríl 2012 þar sem fram kemur:

„Samskip er að reyna að kroppa í okkar kúnna. Eru víst að bjóða verð sem eru alveg út í hött. Með þessu eru þeir að hrista aðeins upp í okkar samstarfi."

15431. Samkvæmt þessu taldi Eimskip það fara gegn *„samstarfi*" við Samskip að Samskip reyndu að ná til sín viðskiptavinum Eimskips í landflutningum. Samkeppniseftirlitið bendir einnig á umfjöllun um útboð Norðlenska, sbr. kafla 14.8, og loks aðra umfjöllun í köflum 14 um markaðsskiptingu í sjó- og landflutningum. Sjónarmið Samskipa um að ekkert samkomulag hafi verið á milli Samskipa og Eimskips um viðskiptavini, verðlagningu eða aðrar samkeppnislegar takmarkanir eru því í ósamræmi við gögn og staðreyndir málsins. Hið sama á við um meint jákvæð áhrif samstarfsins gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna.

15432. Í ákvörðun er vísað til þess að (S)rekststj-landfl2 og (E)svæðisstj2 hafi átt nokkra fundi saman í upphafi árs 2013. Í mgr. 655-656 í athugasemdum Samskipa við AII er því ekki mótmælt en þar er hins vegar byggt á því að engum viðkvæmum viðskiptaupplýsingum hafi verið miðlað eða samkeppni hamlað með öðrum hætti í samskiptum og á fundum (S)rekststj-landfl2 og (E)svæðisstj2 fyrri hluta ársins 2013. Mótmæla Samskip tilvísunum Samkeppniseftirlitsins til fundarhalda og samskipta vegna deilna um uppgjör á fiskflutningum sem þýðingarlausum. Vísa Samskip til umfjöllunar um tilgang, efni og lok viðskiptanna sem að mati Samskipa hafi verið lögmæt og í þágu hagsmuna neytenda.

15433. Af þessu tilefni skal tekið fram að fundir keppinauta eru almennt afar varhugaverðir í samkeppnislegu tilliti, sér í lagi á fákeppnismörkuðum. Er ekki unnt að fallast á athugasemdir Samskipa um ætlað lögmæti samstarfs fyrirtækjanna, sbr. kafla 25.1.

15434. Í mgr. 657-658 í athugasemdum Samskipa segir að ályktun Samkeppniseftirlitsins um að Samskip og Eimskip hafi lánað/leigt hvort öðru fiskikör sé röng. Telja Samskip brýnt að halda til haga að

Umbúðamiðlun ehf. hafi átt fiskikörin og leigt þau til útgerða. Samskip og Eimskip hafi hins vegar flutt kör á milli landsvæða fyrir Umbúðamiðlun. Komið hafi fyrir að of mikið væri af körum á starfssvæði annars fyrirtækisins þegar hitt hafi þurft á þeim að halda, t.d. vegna fiskflutnings fyrir viðskiptavin. Í þeim tilvikum hefðu kör verið sótt á starfssvæði hins aðilans í stað þess að þau yrðu sótt mun lengri leið.

15435. Að mati Samkeppniseftirlitsins er skýrt af tölvupósti (E)starfsm til starfsmanns Samskipa dags. 6. júní 2013 að hann hafi lánað Samskipum 320 fiskikör. Skýringar Samskipa breyta ekki þeirri ályktun Samkeppniseftirlitsins um að fyrirtækin hafi lánað/leigt hvoru öðru fiskikör. Er þetta að mati Samkeppniseftirlitsins eitt dæmi um hvernig fyrirtækin hjálpuðust að í starfsemi sinni og brugðust við ýmsum áskorunum með hagnýtri samvinnu sín á milli með tilheyrandi samskiptum og eftir atvikum upplýsingaskiptum.

28.6. Um samráð í landflutningum á fiski

15436. Í mgr. 668-736 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum á fiski og því hafnað að í því hafi falist ólögmætt samráð.

15437. Í mgr. 668 og áfram fjalla Samskip um eðli fiskflutninga. Þar segir að hafa verði í huga að flutningur á ferskum fiski sé ólíkur öllum öðrum landflutningum fyrir sakir óstöðugs flutningsmagns frá hinum ýmsu svæðum. Eftirspurn eftir flutningum sé háð framgangi veiða og þar spili færsla skipa á milli miða og landsvæða stórt hlutverk. Gríðarlegar sveiflur geti því verið í veiðum sem leiði að sama skapi til mikilla sveiflna í eftirspurn eftir flutningi á ferskum fiski. Þá verði að landa fiskinum áður en fyrir liggi hvert flutningsmagnið verði. Upplýsingar um landaðan afla liggi hins vegar oft ekki fyrir fyrr en síðdegis þann sama dag og flytja þurfi vöruna til Reykjavíkur. Af því leiði að flutningsfyrirtæki eigi afar erfitt með að gera nákvæmar áætlanir um fjölda bíla sem til þurfi á tilteknu landsvæði til að þarfir viðskiptavina séu uppfylltar hverju sinni. Sem dæmi um breytilegt magn nefna Samskip að flutningsmagn á ferskum fiski frá Vestfjörðum hafi skapað þörf fyrir sex til sjö bíla einn daginn á meðan ekki hafi verið þörf á neinum flutningum daginn eftir. Því sé næsta ómögulegt að sjá fyrir flutningsþörf fram í tímann.

15438. Þá segja Samskip að vegna þessara miklu sveiflna og erfiðleika við að sjá fyrir flutningsþörf hverju sinni hafi Samskip og Eimskip neyðst til að leita eftir flutningum hvors annars á umframmagni sem flutningakerfi viðkomandi fyrirtækis hafi ekki getað sinnt. Leggja Samskip áherslu á að slíkt hafi gerst í undantekningartilvikum. Tilgangurinn hafi eingöngu verið að bjarga verðmætum viðskiptavinarins og standa við skuldbindingar um þjónustu. Telja Samskip rétt að Samkeppniseftirlitið taki sérstakt tillit til þess enda falli afurðaverð á fiski um tugi prósenta komist fiskurinn ekki til vinnslu samdægurs. Um þetta vísa Samskip til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins þar sem vísað er til lýsingar (E)forstö-landfl1 15. febrúar 2010 um eðli fiskflutninga, sbr. kafla 17.6.1 í ákvörðun þessari. Þar segði að allur fiskur af fiskmörkuðum sem sé tilbúinn fyrir kl. 17 á daginn sé kominn til fiskmarkaðarins áður en vinnsla hefjist næsta morgun kl. 8. Því hafi oft þurft að hafa hraðar hendur enda þarfir þessara kaupenda á sveigjanlegri og áreiðanlegri flutningaþjónustu miklar. Samskipum hafi runnið blóðið til skyldunnar að sinna þessum mikilvægu viðskiptavinum.

15439. Samskip mótmæla því að gagnkvæm viðskipti um flutning á ferskum fiski hafi falið í sér ólögmætt samráð. Allt samstarf um flutning á ferskum fiski hafi verið tilfallandi fyrir utan þá staði þar sem fyrirtækin hafi þjónustað hvort annað reglubundið, s.s. á Norðfirði og Seyðisfirði. Því sé jafnframt mótmælt að í tilfallandi flutningum á ferskum fiski frá Vestfjörðum og notkun á körum hafi falist ólögmætt samráð. Samskip segja skiptingu ferða á sunnudögum frá Vestfjörðum hafa verið tilfallandi og fyrirtækin reynt að komast hjá því að stofna til sérstakrar ferðar fyrir það litla magn sem landað hafi verið á þeim dögum á Vestfjörðum.

15440. Loks mótmæla Samskip því að fyrirtækin hafi flutt aðrar vörur en fisk fyrir hvort annað í hina áttina. Í því tilviki sem Samkeppniseftirlitið fjalli um í kafla 17.5.1 í ákvörðun, frá september 2008, hafi verið um að ræða flutning frá Reykjavík til Siglufjarðar. Samskip hafna því að aðrar leiðir hafi verið þar á meðal og segja að ekkert í gögnum málsins styðji ályktun Samkeppniseftirlitsins. Þá hafna Samskip því að hafa átt í samstarfi við Eimskip á flutningi annarrar vöru til Siglufjarðar, enda hafi viðskiptin verið nauðsynleg í kjölfar *„fyrirvaralausrar yfirtöku*" Eimskips á Norðurfrakt á meðan Samskip hafi komið sér upp öðru kerfi.

15441. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreind sjónarmið Samskipa. Fyrir liggur að Samskip og Eimskip sömdu um að skipta sín á milli flutningum á ferskum fiski á flutningaleiðum víðsvegar um landið og var samstarfið víða fastmótað. Byggir Samkeppniseftirlitið m.a. á upplýsingum sem Samskip og Eimskip afhentu eftirlitinu með bréfum í maí 2010. Til viðbótar við þetta fastmótaða samstarf sinntu fyrirtækin tilfallandi flutningum á ferskum fiski fyrir hvort annað á fleiri flutningsleiðum, sbr. umfjöllun um Excel-skjal Eimskips frá árinu 2012 í kafla 17.4.2.

15442. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samstarf fyrirtækjanna í fiskflutningum hafi að stórum hluta verið fastmótað og er ekki unnt að fallast á sjónarmið Samskipa þess efnis að flutningar Samskipa og Eimskips fyrir hvort annað hafi einungis verið tilfallandi og eingöngu verið til þess fallið að bjarga verðmætum. Hvað sem því líður þá breytir það ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um ólögmætt samráð fyrirtækjanna að þessu leyti þó fyrirtækin hafi átt í tilfallandi flutningum á ákveðnum flutningaleiðum enda var samstarfið hluti af heildarsamstarfi Eimskips og Samskipa í landflutningum. Vísast einnig til umfjöllunar hér að framan um sjónarmið Samskipa um ætlað lögmæti tilfallandi flutninga.

28.6.1. Um mikilvægi fiskflutninga

15443. Í mgr. 674 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um mikilvægi fiskflutninga.

15444. Þar er ítrekað að öll umræða innan Samskipa um markaðshlutdeild í fiskflutningum sé byggð á huglægu mati stjórnenda. Þá séu augljós sannindi að í markaðsskýrslum geri stjórnendur fyrirtækja hlutdeild síns fyrirtækis hærri en mögulega sé tilefni til. Þá sé augljóst að hlutfall af tekjum haldist í hendur við landaðan afla. Í skýrslunni segi að engar opinberar tölur séu tiltækar um markaðinn og því ómögulegt að nálgast með vissu stærð hans og þar með markaðshlutdeild fyrirtækjanna. Þá segi einnig að fyrirtækið Jón og Margeir séu umsvifamiklir í fiskflutningum og samkeppni frá öðrum aðilum hefði farið vaxandi. Því sé ekki hægt að ganga út frá þeirri staðreynd að hlutdeild fyrirtækjanna hafi verið sú sem Samkeppniseftirlitið gangi út frá.

15445. Samskip kveða flutninga á ferskum fiski ekki aðeins vera frá fiskmörkuðum, heldur einnig frá einstökum útgerðum. Eimskip hafi verið í viðskiptum við bæði Samherja og Brim en Samskip flutt fyrir HB Granda. Segir að stórar útgerðir hafi landað fiski í höfnum víðsvegar um landið og að magnið sem þurft hafi að flytja fyrir þær hafi oft verið mun meira en frá einstaka fiskmörkuðum. Segja Samskip stöðu Eimskips í þeim flutningum hafa verið mun sterkari en Samskipa, vegna Samherja og Brims, og að þrátt fyrir að ekki sé hægt að styðjast við opinberar tölur við mat á þessari hlutdeild séu allar líkur á að hlutdeild Eimskips hafi verið enn hærri en Samskipa og því ekki hægt að leggja til grundvallar að skipting á flutningi á ferskum fiski hafi verið 60/40 eins og Samkeppniseftirlitið gangi út frá.

15446. Af þessu tilefni skal tekið fram að við mat á markaðshlutdeild Samskipa í flutningum á ferskum fiski verður að líta til þess að um er að ræða samtímagagn (S)frkvstj-millilandasv sem hefur ekki verið sýnt fram á að hafi verið rangt. Samtímagögn Eimskips og Samskipa sýna að staða fyrirtækjanna í landflutningum var afar sterk, svo sterk að fyrirtækin báru höfuð og herðar yfir aðra keppinauta á markaðnum. Rannsókn Samkeppniseftirlitsins á markaðshlutdeild fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu

hefur leitt hið sama í ljós. Hvað sem líður réttmæti upplýsinga í markaðsskýrslu Samskipa 2011 endurspeglar skýrslan mat lykilstjórnenda Samskipa á markaðsaðstæðum.

15447. Samskip segja það staðreynd að nærri tvöfalt meira magn sé flutt frá Reykjavík og út á land en þaðan til höfuðborgarinnar. Því nýtist flutningsrými ekki sem skyldi á leiðinni til Reykjavíkur. Ferskur fiskur sé jafnframt stærsta útflutningsvara á Íslandi og af þeim sökum stór og mikilvægur hluti af flutningum til höfuðborgarinnar og liður í bættri nýtingu á flutningsrýmum. Því hafi mikil samkeppni ríkt um þessa viðskiptavini á milli fyrirtækjanna. Í þessu sambandi vísa Samskip til ummæla (S)forstö-innfl1 í fréttatilkynningu Samskipa frá árinu 2013, þar sem hann greinir frá mikilli samkeppni í fiskflutningum.

15448. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að mikil samkeppni hafi ríkt um fiskflutninga á rannsóknartímabilinu. Það gagn sem Samskip vísa til því til stuðnings er viðtal við (S)forstö-innfl1 í fréttatilkynningu sem virðist stafa frá fyrirtækinu sjálfu. Að mati Samkeppniseftirlitsins er augljóst að fyrirtæki myndi aldrei viðurkenna samráð við keppinaut í opinberu fréttaviðtali. Gögn málsins sýna hins vegar fram á hið gagnstæða, þ.e. að fyrirtækin áttu í samráði, m.a. í fiskflutningum, á rannsóknartímabilinu.

28.6.2. Um verðstríð og samkeppni í fiskflutningum fyrir „*Nýtt upphaf*“ verkefnið

15449. Í mgr. 681-683 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um að verðstríð og samkeppni hafi verið í fiskflutningum fyrir júní 2008 séu rangar. Hið rétta sé að hörð samkeppni hafi verið milli Eimskips og Samskipa í fiskflutningum á öllu rannsóknartímabilinu og blóðugt verðstríð ríkt allan þann tíma. Segir að Samkeppniseftirlitið byggi á gögnum sem stafi frá Eimskip og sýni einungis mikla samkeppni milli fyrirtækjanna á árunum 2007 til 2008. Engin gögn styðji ályktanir eftirlitsins um ástand á markaðnum eftir árið 2008.

15450. Í umfjöllun Samskipa um glærukynningu (S)frkvstj-innanl frá mars 2011 segir að það sé rangt að verð í fiskdreifingu hafi lækkað um 40% í kjölfar þess að lykilstarfsmaður fiskdreifingar Samskipa hafi hætt störfum og ráðið sig hjá Eimskip. Sú staðreynd að starfsmaður hafi hætt hjá Samskipum árið 2008 hafi enga tengingu við stöðuna á markaðnum árið 2011. Þá sé engin tenging á milli umræddra starfsmannamála og verðlækkunarinnar, enda hafi verðlækkanir átt sér stað allt rannsóknartímabilið.

15451. Samskip byggja á því að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um tölvupóst (S)frkvstj-innanl til (S)forstj 15. maí 2012, þar sem fram kom að Samskip hafi fest verð á flutningum á ferskum fiski þegar „*stríðið*“ um flutningana stóð sem hæst, sé röng. Óskiljanlegt sé hvernig eftirlitið gæti „*einfaldlega valið sjálft*“ til hvaða tímabils (S)frkvstj-innanl vísi í tölvupóstinum. Samskip segja engin gögn styðja að stríðið um viðskipti í flutningum á ferskum fiski hafi átt sér stað fyrir júní 2008. Þá séu engin gögn sem sýni fram á eða styðji málatilbúnað Samkeppniseftirlitsins um að „*Nýtt upphaf*“ verkefnið hafi breytt nokkru um stöðuna á markaðnum. Þvert á móti megi lesa af gögnunum að blóðug verðsamkeppni hafi ríkt á milli fyrirtækjanna allt rannsóknartímabilið. Vísa Samskip til þess að innheimt verð á kíló fyrir flutninga á fiski hafi árið 2014 hækkað um 2 til 48% frá árinu 1997 og vísitala neysluverðs á sama tímabili um 134%.

15452. Framangreindar athugasemdir Samskipa breyta ekki þeirri niðurstöðu að Samskip og Eimskip áttu í mikilli samkeppni um verð áður en forstjórar og stjórnarformenn Samskipa og Eimskips hittust á fundi 6. júní 2008 og samstarf fyrirtækjanna var aukið með „*Nýtt upphaf*“ verkefninu. Virðist fyrir það fyrsta gæta misskilnings hjá Samskipum um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um glærukynningu (S)frkvstj-innanl frá árinu 2011, en í kynningunni er fjallað um atvik sem áttu sér stað á fyrri hluta ársins 2008. Er því um að ræða innanhúsgagn sem hefur ríkt sönnunargildi um markaðinn á þeim tíma. Umfjölluninni um kynninguna var að engu leyti ætlað að varpa ljósi á stöðu á mörkuðum árið 2011.

15453. Þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á það með Samskipum að „*verðstríð*" það sem (S)frkvstj-innanl vísaði til í tölvupósti sínum til (S)forstj árið 2012 hafi átt sér stað á rannsóknartímabilinu. Ályktun Samkeppniseftirlitsins um að umrætt tímabil hafi verið fyrir upphaf rannsóknartímabilsins byggir á samtímagagni (S)frkvstj-innanl frá því tímabili þar sem hann sjálfur lýsir verðstríði um fiskflutninga, sbr. minnisblað hans frá 16. apríl 2008. Samkeppniseftirlitið leggur því heildstætt mat og gögn málsins og dregur af þeim ályktanir, líkt og sönnunarreglur í samkeppnisrétti gera ráð fyrir, sbr. kafla 4.7. Samskip hafa ekki fært fram önnur sjónarmið en sjónarmið um verðþróun á milli áranna 1997 og 2014 til stuðnings því að (S)frkvstj-innanl hafi vísað til verðstríðs sem átti sér stað á rannsóknartímabilinu. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að taka sjónarmiðin til grundvallar enda tekur verðsamanburðurinn að mestu leyti til tímabils sem er fyrir utan rannsóknartímabil þessa mál. Fyrir liggur að Eimskip og Samskip réðust í skarpar verðhækkanir á fiskflutningum á rannsóknartímabilinu, sbr. t.d. kafla 8.15.7.1, 8.15.10, 8.16.4, 8.16.11 (30% hækkun), 10.4.6 (karagjald), 10.6.4 (Áætlanir Samskipa fyrir árið 2009 gera ráð fyrir 15-20% hækkun), 11.18.1 (30% hækkun), 11.18.3 (karagjald). Áður en „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna hófst áttu þau í verðstríði um fiskflutninga, eins og (S)frkvstj-innanl lýsti sjálfur í minnisblaði sínu frá 16. apríl 2008.

28.6.3. Um aukið samstarf í fiskflutningum og verðhækkanir

15454. Í mgr. 684-704 í athugasemdum Samskipa við AII setur fyrirtækið fram sjónarmið sín um niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í fiskflutningum og verðhækkanir frá og með júní 2008. Að mati Samskipa hefur Samkeppniseftirlitið ekki sýnt fram á að breyting hafi orðið á markaði fyrir flutning á ferskum fiski eftir fund æðstu stjórnenda Eimskips og Samskipa þann 6. júní 2008.

15455. Þá segir að í forsendum rekstraráætlunar Landflutninga fyrir árið 2009, þar sem gert hafi verið ráð fyrir 15-20% verðhækkun á fiskflutningum innanlands, að gert hafi verið ráð fyrir 20% verðbólgu á fyrri hluta árs og 10% verðbólgu frá miðju ári. Taka Samskip fram að verðbólguspá Seðlabankans hefði verið höfð til hliðsjónar við mat á verðlagsáhrifum. Við þetta bæta Samskip að samningar við flytjendur á ferskum fiski hafi í öllum tilvikum verið tengdir við vísitölu og því hækkað í samræmi við verðlagsþróun. Raunin hafi hins vegar orðið sú að í endursamningum hafi verð lækkað og því hafi einingaverð staðið í stað þrátt fyrir verðlagsþróunina á tímabilinu. Því hafi forsendur fyrirhugaðra varfærinna verðhækkana verið algjörlega ljósar. Telja Samskip leitun að fyrirtæki sem ekki ýti a.m.k. hluta kostnaðarhækkunar út í verðlagið og er því hafnað af hálfu Samskipa að Eimskip og Samskip hafi lagt á ráðin um verðhækkanir.

15456. Þá segja Samskip fullyrðingar Samkeppniseftirlitsins um „*Nýtt upphaf*" verkefnið vera úr lausu lofti gripnar og stangast á við samtímagögn úr rekstri Samskipa. Ekkert samráð hafi leitt til þess að gert hafi verið ráð fyrir verðhækkunum í áætlunum, heldur hafi verðlagsáhrif hér á landi eftir hrun efnahagskerfisins valdið því. Segja Samskip Samkeppniseftirlitið hunsa áhrif einnar stærstu efnahagskreppu sem gengið hafi yfir á síðari tímum og að ekki sé óeðlilegt að gera ráð fyrir 15-20% verðhækkunum þegar opinberir aðilar áætli 20% verðbólgu á sama tímabili.

15457. Samkeppniseftirlitið hafnar framangreindum athugasemdum Samskipa. Ekki er unnt að fallast á það með Samskipum að verðhækkanir Samskipa og Eimskips í fiskflutningum á árinu 2008 hafi verið sjálfstæð viðbrögð fyrirtækjanna við efnahagskreppu. Samskip kjósa að líta framhjá mikilvægum atvikum frá árinu 2008 sem hafa verður hliðsjón af við mat á umræddum verðhækkunum. Er hér átt við atvik frá 6. júní 2008 og út árið 2008, þ.m.t. fund forstjóra og stjórnarformanna Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Er einnig átt við ítrekuð leynileg samskipti framkvæmdastjóra landflutningadeilda fyrirtækjanna, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, á árinu 2008, sem og leynileg samskipti annarra framkvæmdastjóra fyrirtækjanna á sama tíma og bæði fyrirtæki unnu markvisst að hækkun verða til viðskiptavina. Um þessi atvik er fjallað skilmerkilega í ákvörðun og vísast til þeirrar

umfjöllunar. Er það því ekki svo að ákvarðanir Samskipa og Eimskips um hækkun verðs á fiskflutningum á árinu 2008 hafi verið tekin á sjálfstæðan hátt, enda höfðu fyrirtækin eytt óvissu á milli þeirra um þróun verðs á mörkuðum málsins í ítrekuðum samskiptum sínum á árinu 2008.

15458. Í athugasemdum Samskipa segir að í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2010 hafi sérstaklega verið tilgreint að mikil óvissa hafi ríkt um verðhækkanir vegna fiskflutninga þar sem „*samkeppnisaðilinn*" hafi enn boðið verð sem hafi verið vel undir verði Samskipa. Samskip segja að með því hafi forstöðumaður Landflutninga staðfest að mikil verðsamkeppni hafi ríkt og því hafi Samskip ekki getað beitt sér fyrir nauðsynlegum verðhækkunum á markaðnum. Nauðsynlegt sé að benda á að í forsendum áætlunargerðarinnar hafi verið gert ráð fyrir u.þ.b. 8% ársverðbólgu og í því ljósi ekki verið óeðlilegt að í áætlun hafi verið gert ráð fyrir að verð hafi haldið í við væntar og uppsafnaðar kostnaðarhækkanir vegna verðbólgu undanfarandi árs og þess næsta.

15459. Þá fjalla Samskip um glærukynningu (S)forstj frá árinu 2009. Benda Samskip á að FAF gjald hafi aldrei verið innheimt af flutningi á ferskum fiski. Samskip segja að til hafi staðið að innleiða FAF gjald og karagjald vegna flutninga á ferskum fiski en það ekki tekist vegna mikillar samkeppni. Samkeppnina megi sjá í glærukynningu (S)forstj en á meðal vonbrigða ársins hafi verið samkeppni í fiskflutningum og takmarkaðar verðhækkanir. Að mati Samskipa sýni samtímagögn og mat stjórnenda Samskipa frá þessum tíma skýrlega að hörð verðsamkeppni og verðstríð hafi ríkt á árinu 2008, en Eimskip hafi árið 2009 fest verð enn lægra á flutningum og bundið hendur Samskipa. Eimskip hafi verið leiðandi aðili á markaðnum og Samskip því þurft að elta verðstefnu Eimskips þrátt fyrir að tekjur af flutningunum hafi ekki dugað fyrir kostnaði.

15460. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Hvað upptöku olíugjalds (FAF) í fiskflutningum varðar skiptir máli að þó svo olíugjald hafi ekki verið lagt á fiskflutninga hækkaði Eimskip verð sem olíugjaldinu nam á árinu 2008, þegar „*ígildi olíugjalds*" var bætt við flutningsgjöld. Á sama tíma hækkuðu Samskip verð um 15-20%. Er því á engan hátt hægt að fallast á skýringar Samskipa um að fyrirtækin hafi ekki tekið upp olíugjald vegna „*mikillar samkeppni*".

15461. Þá hafa Samskip ekki útskýrt hvaða samtímagögn sýni fram á samkeppni á milli fyrirtækjanna síðari hluta árs 2008 eftir að „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna hófst. Engin frekari gögn hafa verið lögð fram af hálfu Samskipa því til stuðnings og verður fyrirtækið að bera hallann af því.

15462. Í sjónarmiðum Samskipa um ummæli (E)forstö-landfl1 þess efnis að „*Verðsamkeppni getur hafist a ný með ófyrirsjáanlegum afleiðingum t.d. eru fyrirrhugaðar [svo] hækkanir í fiskflutningum upp á 10% í hættu*", sbr. m.a. kafla 14.8.2 og kafla 17.6.3, segir að Samskip áttuðu sig ekki á því hvernig fyrirhugaðar verðhækkanir Eimskips sem (E)forstö-landfl1 vísi til geti líka átt við Samskip. Verðhækkanir Eimskips og Samskipa hafi ekki verið samstilltar, heldur hafi sömu forsendur legið til grundvallar þeim, verðbólga og uppsafnaðar kostnaðarhækkanir.

15463. Þá fjalla Samskip um glærukynningu (E)forstö-landfl1 frá júní 2012, þar sem fram kemur m.a. að hækkanir hafi náðst í endurnýjuðum samningum og að þeir hafi verið verðtryggðir. Í kynningunni hefði einnig komið fram að verð á fiskflutningum hafi hækkað sjaldan og mikið í einu sem hafi haft í för með sér uppsafnað tap vegna kostnaðarhækkana. Samskip segja að það þekkist vart dæmi að fyrirtæki sem eigi í ólögmætu samráði við keppinaut sinn framkvæmi það með þessum hætti. Samskip telja kynningu (E)forstö-landfl1 sýna eigið mat Eimskips á stöðu sinni og styðja málatilbúnað Samskipa um forsendur fasta verðsins sem Eimskip hafi ákveðið að bjóða til 12 mánaða árið 2011.

15464. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa um ummæli (E)forstö-landfl1 vegna útboðs Norðlenska. Að mati eftirlitsins er skýrt að (E)forstö-landfl1 átti við verðsamkeppni við Samskip með ummælunum, að verðsamkeppni væri ekki til staðar og að einn ókostur þess að vera hlutskarpari í

útboði Norðlenska væri að verðsamkeppni gæti hafist að nýju. Þessi ummæli er ekki unnt að túlka öðruvísi en svo að á þessum tíma hafi (E)forstö-landfl1 ekki litið svo á að verðsamkeppni væri til staðar á markaðnum.

15465. Þá er umfjöllun í glærukynningu (E)forstö-landfl1 frá júní 2012, þar sem fram kemur að fiskflutningar hafi hækkað sjaldan og mikið í einu, að engu leyti til marks um að fyrirtækin hafi ekki átt í samráði sín á milli.

15466. Vegna framangreindra athugasemda Samskipa skal því einnig haldið til haga að í máli þessu er ekki byggt á því að fyrirtækin hafi átt í samskiptum um hverja eina og einustu verðbreytingu yfir tímabilið. Ólögmætt samráð fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga tekur ekki einungis til samninga eða samskipta um endanlega hækkun á verði eða tímasetningu hennar heldur einnig því að koma á ástandi til að ná fram því markmiði að hækka verð.

15467. Samtímagögn sýna að að verðsamkeppni milli Samskipa og Eimskips var afar takmörkuð á megin rannsóknartímabilinu. Áherslan hjá báðum fyrirtækjunum var hækka verð, auka gjaldtöku, draga úr afsláttum og eftir atvikum vinna gegn verðlækkunum. Er þetta staðfest í athugasemdum Eimskips við AI. Þar segir að stefna fyrirtækisins á m.a. árinu 2008 hafi verið að halda þáverandi viðskiptavinum, verja markaðshlutdeild og *„ná fram verðhækkunum*".

15468. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að *„hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip*" á m.a. árinu 2008 sem hafi falið í sér *„alvarleg brot*" gegn 10. gr. samkeppnislaga. Samkvæmt sáttinni fólst hið alvarlega ólögmæta samráð Eimskips og Samskipa í tilteknum aðgerðum sem gripið var til eftir fundinn 6. júní 2008 og höfðu að markmiði að raska samkeppni. Er tekið fram að um hafi m.a. verið að ræða samráð um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu, markaðsskiptingu og samráð um *„álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.*

15469. Aðgerðir til að hækka eða halda uppi verði voru í eðli sínu í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Þá voru aðgerðir til að hækka eða halda uppi verði afar mikilvægur þáttur í því að stjórnendur Samskipa hf. gætu framfylgt þeim fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH að verja og efla stöðu félagins sem *„cash cow*" fyrir Samskip Holding.

15470. Eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008 áttu sér stað ítrekuð samskipti milli lykilstjórnenda hjá Samskipum og Eimskip sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í land- og sjóflutningum fyrirtækjanna. Gögn málsins sýna að eftir 6. júní 2008 unnu þessir sömu stjórnendur fyrirtækjanna (og undirmenn þeirra) að undirbúningi að hækkunum á gjaldskrá, hækkun gagnvart mikilvægum viðskiptavinum, lækkun eða niðurfelling afslátta, hækkun á gjöldum og upptöku nýrra gjalda. Var þetta gert samhliða því að sömu stjórnendur áttu annars vegar í samskiptum og hins vegar unnu að framvindu verkþátta sem féllu beint undir *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips hafi a.m.k. auðveldað eða skapað kjörskilyrði fyrir verðhækkunum á rannsóknartímabilinu. Þetta hafi aukið til muna þau skaðlegu áhrif sem voru til þess fallin að leiða af þessum samskiptum fyrirtækjanna.

28.6.4. Um miðlun á viðkvæmum upplýsingum

15471. Í mgr. 705-711 í athugasemdum Samskipa við umfjöllun í AII um upplýsingaskipti á grundvelli samstarfs fyrirtækjanna í fiskflutningum hafnar fyrirtækið ályktunum Samkeppniseftirlitsins um að samskiptin og samstarfið hafi verið til þess fallið að hafa í för með sér alvarlega röskun á samkeppni.

15472. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa. Þau upplýsingaskipti sem varða fiskflutninga og er fjallað um í ákvörðun þessari voru liður í og sýna framkvæmd samráðs fyrirtækjanna í fiskflutningum. Hið sama gildir um upplýsingaskipti sem varða landflutninga og fjallað er um í kafla 17.6.5. Gögn málsins sýna að samskipti fyrirtækjanna í tengslum við samráð þeirra í fiskflutningum voru tíð og innihéldu samkeppnislega viðkvæmar upplýsingar. Þá sýna samtímagögn að á grundvelli samstarfsins höfðu fyrirtækin aðgang að eða gátu nálgast viðskiptatengdar upplýsingar sem gátu haft umtalsverða samkeppnislega þýðingu. Gögnin bera ekki með sér að Samskip og Eimskip hafi reynt að koma í veg fyrir þá miðlun upplýsinga.

28.6.5. Um áhrif Bratthóls á markaðinn fyrir fiskflutninga

15473. Í mgr. 712-722 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um ályktanir Samkeppniseftirlitsins um áhrif stofnunar Bratthóls á markaðinn fyrir fiskflutning. Segir að Samskip hafi náð viðskiptum Bratthóls og með því styrkt stöðu sína á markaðnum verulega. Með því hafi verulegur hluti viðskiptavina Eimskips flust til Samskipa. Viðbrögð Eimskips hafi verið að bjóða fast verð á flutningum á ferskum fiski til 12 mánaða og með því hafi Eimskip skuldbundið sig til þess að taka alla áhættu á kostnaðarhækkunum næstu 12 mánuðina. Á sama tíma hafi verðbólga verið u.þ.b. 9,5% og raunvirði samninga rýrnað eftir því. Þá segja Samskip að miðað við málatilbúnað Samkeppniseftirlitsins hafi […] væntanlega vitað af verðsamráði og verðhækkunum. Þykir Samskipum óútskýrt hvernig það rímaði við samráð fyrirtækjanna.

15474. Að mati Samskipa hafði innkoma Bratthóls mikil áhrif á samkeppni á milli Eimskips og Samskipa. Á þeim tíma hafi Samskip náð til sín töluvert af viðskiptum af Eimskip. Að mati Samskipa sýna flestar tilvitnanir í (E)forstö-landfl1 í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins fram á mikla samkeppni milli fyrirtækjanna.

15475. Þá hafna Samskip því að samskipti milli (S)rekststj-landfl2 og […] sýni fram á samráð eða fari með nokkrum hætti gegn samkeppnislögum. Samskiptin sýni einungis uppgjör á gagnkvæmum viðskiptum fyrirtækjanna. Þá telja Samskip ályktun Samkeppniseftirlitsins um að Eimskip og Samskip hafi ekki getað hækkað verð á fiskflutningum vegna innkomu Bratthóls vera ranga. Árétta Samskip að Eimskip hafi fest verð fyrir flutning á ferskum fiski í 12 mánuði frá og með ársbyrjun 2011. Það hafi verið ástæða þess að ekki hafi verið hægt að hækka verð. Þá segja Samskip að fram komi í tölvupósti (E)forstö-landfl1 að karagjald hafi fyllilega átt rétt á sér en samkeppnin ekki leyft að gjaldið yrði sótt til viðskiptavina.

15476. Samskip segja að ráða megi af samskiptum milli starfsmanna Eimskips í kjölfar brotthvarfs […] að hann hafi hætt hjá Eimskip með það að markmiði að stofna Bratthól. Í sjónarmiðum Samskipa segir jafnframt að stofnun Bratthóls hafi verið gerð með vitund Samskipa með það að markmiði að ná í aukin viðskipti frá Eimskip. Það hafi verið til marks um „*hatramma*" samkeppni á milli Eimskips og Samskipa. Segir einnig að skriflegur samningur hafi verið gerður og að hlutdeild Bratthóls aukist hratt vegna tengsla […] við viðskiptamenn Eimskips.

15477. Samskip segja Bratthól hafa verið stofnaðan í janúar 2011 og í kjölfarið gert samning við Samskip um alla þeirra flutninga. Það sé því rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að samningur hafi verið gerður í mars 2012. Í sjónarmiðum Samskipa segir að fyrirtækið hafi undir höndum óundirritaðan samning frá 1. febrúar 2011 og samkvæmt flutningstölum hafi viðskiptin hafist í sama mánuði. Við það hafi mikið magn af flutningum á ferskum fiski færst frá Eimskip til Samskipa. Samskip telja Samkeppniseftirlitið líta fram hjá þessu.

15478. Í athugasemdum Samskipa kemur fram að Bratthóll hafi hvorki verið keppinautur Eimskips né Samskipa. Bratthóll hafi einungis verið viðskiptavinur. Starfsemi þess hafi falist í flutningsmiðlun og það keypt þjónustu frá flutningafyrirtækjum en enga vöru flutt sjálft. Þá segja Samskip það ekki standast að […]

hafi vitað af samstarfi Eimskips og Samskipa en farið í viðskipti við Samskip og ekki kvartað yfir flutningum Eimskips fyrir Samskip fyrr en í febrúar 2013.

15479. Samskip mótmæla því að hægt sé að leiða af samskiptum (E)frkvstj-innanl við undirmenn um fiskflutninga fyrir „*Samskip/Bratthól*" að Eimskip og Samskip hafi haldið áfram samráði sínu þrátt fyrir kvörtun Bratthóls um að Samskip hafi beint flutningum Bratthóls til Eimskips. Segja Samskip það vera rangt að tengja þá flutninga við viðskiptavin Samskipa og að ekkert annað en tilviljun hafi ráðið því hvort tilfallandi flutningur Eimskips fyrir Samskip hafi verið flutningsmagn í eigu Bratthóls eða annarra viðskiptavina Samskipa, sem ekki hafi verið pláss fyrir í flutningatækjum Samskipa. Þá benda Samskip á að umrædd samskipti hafi varðað flutninga Samskipa fyrir Bratthól en ekki fyrir Eimskip. Þá sé ljóst að mati Samskipa að viðskipti Samskipa og Bratthóls hafi verið forsenda þess að Bratthóll gæti starfað á markaðnum, enda komi skýrt fram að Eimskip hafi ekki viljað eiga viðskipti við fyrirtækið.

15480. Í sjónarmiðum Samskipa um tölvupóst […] til (E)forstö-landfl1 12. nóvember 2012 („*fljót að fljúga fiskisagan*") er því hafnað að fundur á flutningasviði SVÞ hafi haft nokkuð að gera með vitneskju Samskipa um verðfyrirspurn Bratthóls hjá Eimskip. Segir að engin samskipti hafi átt sér stað á milli (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-innanl um Bratthól á fundinum. Innan Samskipa hafi ekki verið vitneskja um verðfyrirspurnina. Ef svo hefði verið sé líklegast að […] hafi sjálfur upplýst Samskip um hana. Það væri þekkt aðferð í viðskiptum að beita keppinautum gegn hvor öðrum og sjá hvort þeir bitu á agnið. Dagsetning tölvupósts […] passi ágætlega við þann tímapunkt þegar brestir hafi farið að gera vart við sig í viðskiptum Bratthóls og Samskipa. Að öðru leyti segjast Samskip ekki geta svarað fyrir ummæli […] í tölvupóstinum.

15481. Loks hafna Samskip því að innkoma Bratthóls hafi leitt til viðbragða vegna samráðs Eimskips og Samskipa og telja það ekki standast skoðun í ljósi skýringa fyrirtækisins. Að mati Samskipa sé líklegasta skýringin á því hvers vegna Eimskip hafi ekki viljað eiga í viðskiptum við Bratthól vera viðhorf stjórnenda Eimskips í kjölfar brotthvarfs […] úr starfi. Önnur ástæða gæti verið sú að Bratthóll hafi verið samningsbundinn Samskipum og hafi lengi vel aðeins óskað tilboða frá Eimskip í tilfallandi flutninga á afmörkuðum landsvæðum.

15482. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á framangreind sjónarmið Samskipa. Samskip virðast í athugasemdum sínum gefa í skyn að fyrirtækið hafi verið með í ráðum við stofnun Bratthóls. Á þetta er ekki unnt að fallast. Þrátt fyrir að Bratthóll hafi fljótlega beint viðskiptum til Samskipa voru Samskip ekki með Bratthóli í ráðum. Samskip hafa ekki lagt fram nein gögn í þessu sambandi og er ekkert í samtímagögnum sem bendir til þess að Samskip hafi átt frumkvæði að stofnun Bratthóls. Með vísan til þess er því hafnað að Samskip hafi orðið þess valdandi að samkeppni jókst á markaðnum. Það var innkoma þriðja aðila, Bratthóls, sem kom samkeppni af stað á markaðnum en samtímagögnin sýna glöggt hvers konar áhrif innkoma slíks aðila á markað getur haft í samkeppnislegu tilliti.

15483. Þá fá framkomin sjónarmið Samskipa um flutninga Eimskips fyrir Bratthól ekki breytt ályktun Samkeppniseftirlitsins um að Eimskip hafi þrátt fyrir allt flutt fisk fyrir Samskip sem var miðlað af Bratthól. Skal hér rifjaður upp tölvupóstur (E)frkvstj-innanl frá 22. mars 2011 þar sem hann spurði undirmenn sína í hinum ýmsu landshlutum beinlínis að því hvernig haldið væri utan um flutninga Eimskips fyrir „*Samskip/Bratthól*". Að mati Samkeppniseftirlitsins er ekki hægt að skilja tölvupóstinn á annan hátt, enda liggur einnig fyrir að Eimskip og Samskip áttu í samstarfi í fiskflutningum á þessum tímapunkti.

15484. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru skýringar Samskipa á tölvupósti […] til (E)forstö-landfl1 þann 12. nóvember 2012 („*fljót að fljúga fiskisagan*") ekki trúverðugar. Í ljósi fundar (S)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-millilandasv 4. nóvember 2012, annarra gagna málsins sem sýna fram á frekari samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl, sem og tíðra samskipta starfsmanna landflutningadeilda

fyrirtækjanna, þ. á m. í fiskflutningum, er að mati eftirlitsins ekki hægt að ályktа á annan veg en að Eimskip hafi veitt Samskipum upplýsingar um verðfyrirspurn Bratthóls, eins stærsta viðskiptavinar Samskipa, til Eimskips.

28.6.6. Um fiskdreifingu

15485. Í mgr. 723-727 í athugasemdum Samskipa við AII og í bréfi til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. janúar 2021 fjalla Samskip um atvik tengd fiskdreifingu í ársbyrjun 2011.

15486. Í bréfi Samskipa, dags. 13. janúar 2021, segja Samskip tilvísun í orðalag tölvupósts (E)forstö-landfl1 frá 19. febrúar 2008 hafa lotið að því að Eimskip hafi hætt að nýta sér þjónustu Vector flutninga enda hafi þeir verið komnir í samkeppni við Eimskip í gegnum Lífæð ehf. Staðhæfa Samskip að Lífæð ehf. hafi aldrei sinnt fiskdreifingu fyrir Eimskip. Telja Samskip rétt að gera greinarmun á milli Lífæðar ehf. og annars óskylds samnefnds fyrirtækis sem hafi sinnt fiskflutningum fyrir Samskip fram til apríl 2006. Á tímabilinu frá apríl 2006 þar til í ársbyrjun 2011, þegar Lífæð ehf. sú fyrrnefnda hafi verið stofnuð, hafi Samskip sinnt fiskdreifingu sjálf í eigin nafni en ekki í samstarfi við Eimskip.

15487. Í athugasemdum Samskipa við AII segir að mat Samskipa hafi verið að samstarf fyrirtækisins við Vector flutninga, Vörudreifingu og Bratthól hafi ekki farið gegn 10. gr. samkeppnislaga enda hafi ekki verið um að ræða samstarf keppinauta heldur viðskiptavina. Þá hefðu veltuskilyrði 17. gr. a samkeppnislaga ekki verið uppfyllt og því ekki stofnast til tilkynningarskylds samruna.

15488. Í umfjöllun Samskipa um tölvupóst (E)forstö-landfl1 til (E)frkvstj-innanl dags. 9. febrúar 2011 segir að samskiptin sýni að Vektor flutningar hafi haft áhyggjur af því að styggja Eimskip með þátttöku í Lífæð. Þess vegna hafi Vektor flutningar haldið því fram gagnvart Eimskip að þeir vildu losna við Bratthól úr Lífæð til að *„rugga ekki bátnum"* gagnvart Eimskip. Virðist sem það hafi gengið eftir þar sem (E)forstö-landfl1 hafi sagt að hann vildi ekki að atburðarrásin bitnaði á Vektor flutningum. Samskip hafi ekki átt aðkomu að atburðarrásinni og geti ekki borið ábyrgð á þeim.

15489. Um tölvupóst (E)forstö-landfl1 frá 13. febrúar 2011 segja Samskip fyrirtækið ekki hafa haft áhuga á aðkomu Eimskips að Lífæð. (E)forstö-landfl1 hafi tiltekið sérstaklega að þetta myndi koma Samskipum vel en Eimskip illa, Samskip muni *„sækja stíft aukið magn í fiskdreifinguna og ná af okkur mörgum viðskiptavinum"*. Þá segja Samskip að þrátt fyrir að Eimskip hafi reynt að koma á samstarfi í fiskdreifingu á milli fyrirtækjanna liggi fyrir að því hafi verið hafnað og að Samskip hafi ekki áhuga á samstarfi við Eimskip. Þá mótmæla Samskip að fyrirtækið hafi einnig skipulagt annars konar samstarf með Eimskip á markaði fyrir fiskdreifingu. Umrædd samningsdrög (S)frkvstj-innanl frá 8. febrúar 2011 hafi aðeins verið ófullbúin drög af hans hálfu. Ekkert hafi orðið af samningnum og engir flutningar farið fram á grundvelli hans.

15490. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa. Af þeim er ljóst að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um að Eimskip hafi reynt að hefja samstarf við Lífæð Samskipa í fiskdreifingu í febrúar 2011 eru réttar. Þá breyta framkomnar athugasemdir Samskipa ekki mati Samkeppniseftirlitsins um samningsdrög (S)frkvstj-innanl frá 8. febrúar 2011 þess efnis að Samskip hafi lagt til samstarf með Eimskip í fiskdreifingu, með þeim hætti að Lífæð sæi um fiskdreifingu Eimskips. Staðhæfa Samskip því ranglega að fyrirtækið hafi ekki haft áhuga á samstarfi við Eimskip í fiskdreifingu. Þá hafa Samskip ekki fært fram athugasemdir um tölvupóst (E)forstö-landfl1 frá 18. febrúar 2011 sem bendir til þess að Samskip og Eimskip hafi átt í einhvers konar samstarfi í fiskdreifingu áður en Lífæð var stofnuð.

15491. Loks áréttar Samkeppniseftirlitið að umfjöllun þess varðar aðeins Lífæð ehf. sem stofnað var árið 2011 og að samstarf Samskipa, Vektors flutninga, Vörudreifingar og Bratthóls í gegnum Lífæð ehf. er ekki hluti af rannsókn málsins.

29. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM LEIGU OG LÁN Á GÁMUM

15492. Í mgr. 110 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að gámar hafi farið *„á milli Samskipa og Eimskips*" einkum af þremur ástæðum:

- Á grundvelli Norður-Ameríku samningsins, þar sem vörur voru ýmist lestaðar í gáma Eimskips eða Samskipa og losaðir á gámavöllum Eimskips. Þessi flutningar hafi kallað á mikil samskipti og nauðsynlegt hafi verið að gera samkomulag milli fyrirtækjanna um það.

- Vegna þess að viðskiptavinir fyrirtækjanna skiluðu gámum til rangs aðila fyrir mistök og koma þurfti gámum í réttar hendur.

- Bæði Samskip og Eimskip hafi haft samninga við sömu skipafélögin (DSL eða *„Deep Sea Lines*") sem sigldu til Asíu og annarra heimsálfa. Þeir flutningar hafi alltaf farið fram í gámum í eigu viðkomandi skipafélaga (DSL). Þessa gáma hafi Samskip og Eimskip tekið á leigu í erlendum höfnum og flutt til landsins. Stærsti hluti þessara leigðu gáma hafi verið frystigámar fyrir útflutning á sjávarafurðum. Gámaleigan hafi verið dýr. Þegar það hafi verið gámaskortur hjá Samskipum og Eimskip hér á landi, þá hafi verið *„leitað*" til hins, með samþykki eiganda gámsins (DSL). Þetta hafi kallað *„á samskipti á milli*" Samskipa og Eimskips.

15493. Í mgr. 108 í athugasemdum Samskipa við AI mótmælir fyrirtækið því hins vegar að samskipti og samstarf þess við Eimskip þessu tengt séu skýrt dæmi um samráð þeirra.

15494. Samkeppniseftirlitið áréttar að samkvæmt framangreindu staðfesta Samskip að gámar hafi farið á milli fyrirtækisins og Eimskips, til leigu og láns. Fyrirtækin hafi leitað til hvors annars vegna gámaskorts og átt um það samskipti, þ. á m. vegna frystigáma fyrir útflutning á sjávarafurðum.

15495. Samtímagögn og umfjöllun Samskipa í athugasemdum við AII sýna að samstarf fyrirtækjanna var þó mun víðtækara en í áðurnefndri upptalningu fyrirtækisins. Samtímagögn, sem stafa m.a. frá starfsmönnum gámastýringa fyrirtækjanna, sýna þannig tíð samskipti og að gámasamstarf fyrirtækjanna hafi tekið til fleiri þátta og hafi verið náið, sbr. kafla 18.

15496. Til að mynda víkja Samskip ekki að því í áðurnefndri upptalningu að fyrirtækin gerðu nýtt samkomulag í október 2008 um gámaleigu á frystigámum en um það fjallar fyrirtækið annars staðar í athugasemdunum, sbr. hér á eftir.[6696]

15497. Í upptalningu sinni víkja Samskip heldur ekkert að umfangsmiklum samskiptum og samstarfi við Eimskip vegna gáma sem tengdust útflutningi fyrirtækjanna á áli. Varðandi útflutning Samskipa og Eimskips á áli Alcoa á rannsóknartímabilinu ber að horfa til þess að Samskip hafa upplýst að fyrirtækin hafi verið með *„skilgreint verklag um það hvar gámar Samskipa, sem Eimskip fluttu, enduðu*", sbr. kafla 9.12.1 og athugasemdir Samskipa við AII, mgr. 502. Fyrirkomulagið hafi verið þannig að Eimskip notaði ekki endilega sína eigin gáma við flutning á áli Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam. Hafi stærstur hluti af framleiðslu Alcoa verið lestaður í gáma Samskipa. Samkvæmt Samskipum fluttu Eimskip þannig álið *„oft á tíðum*" í gámum í eigu Samskipa til Rotterdam.

15498. Í áðurnefndri upptalningu Samskipa er ekki vísað til gagna eða lagt fram gögn sem sýna fram á að mistök við skil viðskiptavina á gámum hafi verið ein af meginástæðu þess að gámar fóru á milli

[6696] Mgr. 479 og áfram í athugasemdum við AII. Nánar verður fjallað um athugasemdirnar hér síðar í kafla þessum.

fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Gögnin sýna þvert á móti að þetta var ekki algengt eða títt eins og Samskip láta í veðri vaka. Jafnvel þó að svo hafi verið þá breytir það ekki því að sömu starfsmenn gámastýringa fyrirtækjanna áttu í tíðum samskiptum vegna þessa samstarfs þeirra.

15499. Samráð Samskipa og Eimskips um leigu og lán á gámum kallaði á ítrekuð og regluleg samskipti og upplýsingamiðlun á milli fyrirtækjanna um viðkvæm málefni í rekstri þeirra. Samstarfið dró úr óvissu milli fyrirtækjanna og raskaði sjálfstæði þeirra, sbr. 18. kafla. Eins og þar kemur fram áttu fyrirtækin í gámasamstarfi áður en *„Nýtt upphaf"* verkefni þeirra hófst um mitt ár 2008. Í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf"* verkefnisins var það samstarf aukið. *„Nýtt upphaf"* verkefnið hafði það að markmiði að raska samkeppni og fór því gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 11. Af því leiddi að samskipti Samskipa og Eimskips sem leiddi af verkefninu voru ólögmæt, þ. á m. vegna gámamála.

15500. Auk þess að vera hluti af samfelldu samráði Samskipa og Eimskips sem hófst eftir mitt ár 2008 var samstarf fyrirtækjanna um leigu og lán á gámum sem slíkt til þess fallið að raska samkeppni og fór gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun í áðurnefndum kafla 18.

15501. Samkeppniseftirlitið getur því ekki fallist á athugasemdir Samskipa sem snúa að því að samskipti og samstarf fyrirtækjanna vegna leigu og láns á gámum endurspegli ekki samráð fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu.[6697]

29.1. Um að aukið gámasamstarf hafi verið í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið

15502. Í mgr. 109 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 471 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII byggir fyrirtækið á því að samningar fyrirtækja um gámaleigu og meðhöndlun gáma sé alþekkt um heim allan. Slíkir samningar nefnist *„Interchange agreement"*. Nauðsynlegt sé að hafa *„sameiginlegan skilning"* á því hvernig skuli meðhöndla hina leigðu gáma, svo sem hvert eigi að skila þeim, hvert sé leiguverð og frídagar, ástand við móttöku, tjón o.fl.[6698]

15503. Tilgreina Samskip nokkrar ástæður fyrir þessum samningum, s.s. eins og þeirri áskorun skipafélaga að tryggja jafnvægi á milli flutningsleggja. Þess vegna sé þekkt að skipafélög leigi tímabundið gáma frá öðru skipafélagi þar sem jafnvægi á flutningum er mismunandi á hverjum tíma. Byggja Samskip á því að slíkir gámaleigusamningar hafi hvorki það að markmiði að raska samkeppni né leiða til slíkrar röskunar í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og/eða 53. gr. EES-samningsins, sbr. mgr. 472 í athugasemdum fyrirtækisins við AII.

15504. Þá segja Samskip að skipafélög forðist það *„eins og heitan eldinn að flytja tóma gáma á milli landa."* Fyrir því sé *„auljós ástæða, en í þeim tilvikum greiðir enginn annar fyrir flutninginn"*. Skipafélög vilji þess vegna frekar leigja öðrum skipafélögum gámana í stað þess að flytja þá tóma á milli svæða. Mjög algengt sé að erlendar skipulínur geri sín á milli *„slot samninga"* og í þeim tilvikum nota félög gáma frá hvoru öðru. Þegar skipafélög noti sömu gámavelli sé algengt að mistök eigi sér stað við afhendingu gáma sem þurfi að greiða úr og að það þekkist að viðskiptavinir skili gámum til rangs félags eða á rangan gámavöll.

15505. Í mgr. 476 í athugasemdum Samskipa við AII fjallar fyrirtækið einnig um tölvupóst (E)starfsm-flutnstýr1 til (E)frkvstj-flutnkerf frá 2. október 2008 en í viðhengi með póstinum fylgdu drög að samningi milli fyrirtækjanna, *„Interchange agreement"*. Segja Samskip að þessi samningur hafi verið *„nauðsynlegur til að koma á regluverki varðandi meðhöndlun á gámum"* vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku. Uppkast af samningnum hafi ekkert með breytingu á siglingakerfi Samskipa að gera í október 2008 og hafi ekki verið hluti af *„ímynduðu"* samráði fyrirtækjanna, enda hafi Samskip ekki fengið hann fyrr en

[6697] Athugasemdum Samskipa í mgr. 468 – 470 við AII er hafnað með vísan til sömu sjónarmiða og rakin eru í kafla þessum.
[6698] Sbr. einnig mgr. 31 - 33 í bréfi Samskipa, dags. 31.08.2022.

rúmu ári síðar. Samningurinn hafi aldrei verið undirritaður eða starfað eftir honum „*formlega*". Fundur Samskipa og Eimskip 6. október 2008 hafi eingöngu varðað Norður-Ameríku samning fyrirtækjanna og þar átti einkum að ræða gámamálefni í þeim flutningum.

15506. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa.

15507. Samráð Samskipa og Eimskips um leigu og lán á gámum var í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og fór því gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í gámasamstarfi fyrirtækjanna fólst hagnýt samvinna á milli tveggja höfuðkeppinauta með samanlagt um og yfir 90% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Evrópu og 100% markaðshlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Sökum þessa var „*náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni […] mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum*", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997. Með samstarfi sínu hagræddu fyrirtækin saman og komumst þannig upp með að nota færri gáma. Var gámasamstarfið sem slíkt til þess fallið að raska samkeppni enda telst gámastýring einn af meginþáttum í rekstri flutningafyrirtækja, sem samkeppni á að ríkja um. Þar að auki sýna samtímagögn að umrætt samstarf kallaði á ítrekuð og regluleg samskipti og upplýsingamiðlun á milli fyrirtækjanna. Þegar af þeirri ástæður var það til þess fallið að draga úr sjálfstæði fyrirtækjanna og virkri samkeppni þeirra á milli.

15508. Með vísan til þessa dugar ekki fyrir Samskip að byggja á því að samstarf þess við Eimskip hafi verið lögmætt þar sem það sé þekkt í heiminum að skipafyrirtæki leigi hvort öðru gáma og eftir atvikum geri um það skriflegan samninga, s.k. „*Interchange agreement*". Framangreint breytir engu um að Samskip skulu fylgja lögum í starfsemi sinni hér á landi, þ. á m. samkeppnislögum. Samskip geta ekki vikið bannreglu 10. gr. samkeppnislaga til hliðar þótt fyrirkomulag sé þekkt annars staðar í heiminum eða með vísan til þess að þessar aðgerðir Samskipa og Eimskips hafi verið gerðar í því skyni að hagræða í rekstri eða mæta fyrirséðum gámaskorti. Árétta ber að það felur í sér ólögmætt samráð samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga þegar fyrirtæki hafa með sér samstarf sem raskar samkeppni, jafnvel þótt það sé gert í þeim tilgangi að hagræða í rekstri.

15509. Í þessu sambandi skal rifja upp að undanþága reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar nr. 906/2009 gildir ekki um samstarf Samskipa og Eimskips um lán og leigu á gámum þar sem hún á aðeins við þegar markaðshlutdeild samstarfsfyrirtækja er undir ákveðnum viðmiðunarmörkum. Eins og áður segir voru Eimskip og Samskip samanlagt með afar mikla markaðshlutdeild.

15510. Fyrirtækin sóttu heldur aldrei um undanþágu fyrir samstarfi sínu tengdu gámum á grundvelli þágildandi 15. gr. samkeppnislaga og upplýstu heldur ekki Samkeppniseftirlitið um gámasamstarfið í heild sinni, sbr. kafla 23.

15511. Áðurnefndar athugasemdir Samskipa um að drögin að gámaleigusamningi, („*Interchange agreement*"), sem (E)frkvstj-flutnkerf fékk send til sín 2. október 2008, hafi eingöngu tengst Norður-Ameríku flutningum, eru ekki í samræmi við önnur samtímagögn. Eins og drögin sýna afmörkuðust þau ekki eingöngu við þessa flutningaleið heldur var það mjög víðtækt. Þannig segir á forsíðu samningsins að markmið hans væri: „*to establish working procedures and rates for interchange of containers between EI [Eimskip] and Samskip and to support commercial co-operations*." Vegna athugasemda Samskipa vísast einnig til umfjöllunar í kafla 8.15.5. Eins og þar er rakið átti (E)frkvstj-flutnkerf, sem var viðtakandi samningsdraganna, ríka aðkomu að samráðinu við Samskip og hafði átt í ítrekuðum samskiptum við Samskip vegna „*Nýtt upphaf*" verkefnisins frá miðju ári 2008. Einn verkþáttur verkefnisins tók til aukins samstarfs Samskipa og Eimskips í sjóflutningum og siglingakerfum, þ. á m. aukið gámasamstarf. Undir þetta féllu hvort tveggja Evrópu- og Norður-Ameríkuflutningar, sbr. kafla 7 – 9.

15512. Í köflum 8.17.1 og 11.12.4 er ítarlega fjallað um atvik í aðdraganda og í kjölfar þess að (E)frkvstj-flutnkerf fékk send til sín drög að umræddum gámaleigusamningi fyrirtækjanna. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl ræddu saman 1. október 2008 og daginn eftir fékk (E)frkvstj-flutnkerf send drög að samningi milli Eimskips og Samskipa vegna samstarfs um gámaleigu. Í tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf til (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 sést að ekki átti eingöngu að ræða málefni sem tengdust Norður-Ameríku á fundi fyrirtækjanna daginn eftir, 6. október 2008. Samtímagögn sýna því að fyrirtækin undirbjuggu aukið víðtækt samstarf í leigu og lán á gámum. Hér skiptir máli að stuttu eftir fund fyrirtækjanna, eða þann 13. október 2008, komust Samskip og Eimskip að nýju samkomulagi um gámaleigu á frystigámum, sem afmarkaðist ekki eingöngu við Norður-Ameríku, sbr. umfjöllun hér á eftir. Virt með öðrum gögnum sýnir framangreint framgang í *„Nýtt upphaf“* verkefninu.

15513. Hvað áhrærir áðurnefndar athugasemdir Samskipa um fundinn 6. október 2008 þá er þeim hafnað og vísast um það til kafla 25.24. Engu máli skiptir þótt samningsdrögin frá 2. október 2008 (*„Interchange agreement“*) hafi aldrei verið undirrituð eða fyrirtækin ekki komið víðtæku gámasamstarfi sínu á rannsóknartímabilinu í þetta skriflega form. Hvort tveggja munnlegir og skriflegir samningar fyrirtækja sem raska samkeppni fara gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 4.2.

15514. Þá skal því haldið til haga að Samskip ýmist halda því fram að það hafi á þessum tíma (í október 2008) verið í samstarfi um gáma við Eimskip í Norður-Ameríku (mgr. 477 í athugasemdum við AII) eða þá að gámasamvinna hafi fyrst hafist með endurnýjuðum samningi fyrirtækjanna þann 7. janúar 2009 (mgr. 481 og áfram í sömu athugasemdum). Hvað sem þessu misræmi líður liggur fyrir að nýtt ákvæði um gámasamstarf kom inn í samning fyrirtækjanna 7. janúar 2009. Með því var gámasamstarf fyrirtækjanna aukið í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

29.2. Um nýjan gámasamning á milli Eimskips og Samskipa

15515. Í mgr. 479 í athugasemdum Samskipa við AII fjallar fyrirtækið um samskipti (E)starfsm-flutnstýr1 og (S)starfsm frá október 2008. Segir fyrirtækið að samskiptin hafi lotið að því að fyrirtækjunum hafi talið nauðsynlegt að komast að samkomulagi um gagnkvæmt lán/leigu á frystigámum *„í Danmörku“* þegar bjarga þurfti verðmætum vegna gámaskorts, en slík tilfelli hafi ekki verið mörg.

15516. Fjallað er um umrædd samskipti og nýjan gámasamning Eimskips og Samskipa í kafla 18.3, sbr. einnig kafla 8.17.1 og 8.17.16.

15517. Því skal jafnframt haldið til haga að Samskip upplýstu Samkeppniseftirlitið í fyrsta skiptið í athugasemdum sínum við frummat eftirlitsins um framangreint þ.e. sjö árum eftir að rannsókn þessi hófst og upplýsingaskyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga var beint að fyrirtækinu um samstarf við Eimskip. Með þessu brutu Samskip gegn upplýsingaskyldu fyrirtækisins skv. 19. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 23.

15518. Varðandi staðhæfingar Samskipa í umræddum athugasemdum um að þessi nýi gámasamningur hafi eingöngu tekið til frystigáma *„í Danmörku“* þá er það hvorki rökstutt né lagt fram gögn því til stuðnings. Þessi fullyrðing Samskipa á sér hvorki stoð í samskiptunum sjálfum né öðrum samtímagögnum sem stafa m.a. frá sömu starfsmönnum í gámastýringu. Þá á sér það enga stoð í samskiptunum að samningurinn hafi miðað að því að gámaleiga kæmi bara til þegar forða átti verðmætum.

15519. Samtímagögn sýna að nýr gámasamningur Samskipa við Eimskip var víðtækari en svo að hann hafi eingöngu tekið til gámaleigu um frystigáma *„í Danmörku“* og eingöngu þegar verið væri að forða verðmætum, sbr. tölvupóst umrædds sérfræðings Eimskips í gámastýringu, (E)starfsm-flutnstýr1, frá 13. október 2008, þar sem hann vísar til þessa nýja samnings við Samskip: (*„If there are any Samskip reefers that we can use, than its ok by me to use them (If Samskip agrees ofcourse). We´ve a new deal*

in place which could serve us pretty good"), sbr. einnig tölvupóst hans til samstarfsmanna frá 31. október 2008 („*[…] , we reach a deal with Samskip. So pls use Samskip containers for cargo, as I instructed via email 13okt´08*"), sbr. kafla 18.3. Titill fyrri tölvupóstar (E)starfsm-flutnstýr1, frá 13. október 2008, sem sendur var 10 mínútum eftir að viðkomandi starfsmaður hafði komist að umræddu samkomulagi við starfsmenn Samskipa, var „*Samskip reefers in US & CA*" og pósturinn sendur til starfsmanna Eimskips í Bandaríkjunum. Það er því alveg ljóst að hið nýja samkomulag um frystigáma var ekki bundið við Danmörku. Þá er ekkert í ummælum (E)starfsm-flutnstýr1, þar sem hann lýsir hinu nýja samkomulagi („*new deal*") sem rennir stoðum undir að það hafi verið afmarkað við Danmörku, sbr. umfjöllun í kafla 18.9.

15520. Jafnvel þó að gámasamningur Samskipa og Eimskips hafi tekið til tilvika þar sem forða átti tjóni á verðmætum, þá breytir það ekki niðurstöðu málsins, enda ljóst að gámaskortur, sem hafði áhrif á flutninga á frysti- og kælivörur, mætti að jafnaði allt eins flokka undir slíkar ráðstafanir.

15521. Staðhæfingar Samskipa um að tilvik gámaleigu milli þess og Eimskips hafi verið fá er heldur ekki studd gögnum. Í því sambandi vísast sömuleiðis til tíðra samskipta fyrirtækjanna um leigu á m.a. frystigámum. Samskiptin eru ekki til marks um að tilvikin hafi verið fá.[6699] Því til stuðnings vísast einnig til þess að fyrirtækin ræddu ítrekað um að koma gámaleigusamstarfi sínu á skriflegt form um meðhöndlun hinna leigðu gáma. Þetta eru skýr merki um, ekki eingöngu tilvist samstarfsins, heldur sömuleiðis hversu umfangsmikið það var orðið að mati starfsmanna fyrirtækjanna. Framangreint er því ekki til marks um að samstarfið hafi tekið til fárra tilvika líkt og Samskip staðhæfa. Þá vísast einnig til samtímagagna sem sýna starfsmenn fyrirtækjanna, í samskiptum sínum, vísa til stuðnings, hjálpsemi og til slagorðs Samskipa: „*Together we make things happen*", sbr. kafla 18.6 – 18.9. Þetta fer ekki saman við þá málsástæðu Samskipa að umfang gámaleigu milli fyrirtækjanna hafi verið takmarkað.

15522. Virðast Samskip í raun byggja á því að hér gildi einskonar minniháttarregla sem feli í sér að háttsemi fyrirtækja sem ella hefði farið gegn 10. gr. samkeppnislaga geri það ekki ef tíðni eða umfang, byggt á fyrirliggjandi samningi, sé lítið. Enga slíka minniháttarreglu er að finna í samkeppnislögum. Minniháttarreglan í 13. gr. samkeppnislaga vísar ekki til umfangs eða tíðni samstarfs keppinauta heldur til samanlagðrar markaðshlutdeildar þeirra. Samráð keppinauta sem ella félli undir bann 10. gr. samkeppnislaga gerir það ekki þegar þeir hafa samanlagt ekki meira en 5% markaðshlutdeild, sbr. 13. gr. samkeppnislaga. Byggir þetta á því mati að samstarf svo smárra keppinauta geti ekki valdið samkeppnislegu tjóni. Allt öðru máli gegnir þegar tveir keppinautar sem hafa samanlagt hátt í 100% markaðshlutdeild hafa með sér samstarf. Sökum þessa var bent á í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 að samstarf Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku flutningum væri „*mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum.*"

15523. Varðandi athugasemdir Samskipa í mgr. 480 um að hinn nýi gámasamningur frá 13. október 2008 hafi ekki tengst svonefndum „*Interchange agreement*" þá eru þær haldlausar. Samkeppniseftirlitið telur Samskip með þessum málatilbúnaði vera slíta málið úr samhengi. Við mat á ólögmæti háttsemi fyrirtækisins skiptir ekki máli hvort fyrirtækin gengu á endanum frá skriflegum samningi, svokölluðum „*interchange agreement*". Samtímagögn sýna að „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna tók til aukins samstarfs í leigu og lán á gámum. Umrædd samskipti (E)starfsm-flutnstýr1 og (S)starfsm frá október og nóvember 2008, þar sem vísað er til þess Samskip og Eimskip hefðu gert nýtt samkomulag um gámaleigu er skýrt samtímagagn. Ekkert í framangreindum athugasemdum Samskipa víkja til hliðar framangreindu.

[6699] Sbr. einnig sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 486 í athugasemdum við AII.

29.3. Um ákvæði um gáma í nýjum samningi Eimskips og Samskipa vegna Norður-Ameríku flutninga

15524. Í mgr. 482 – 484 í athugasemdum Samskipa við AII hafnar fyrirtækið því að nýtt gámaákvæði í samningi fyrirtækjanna vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum frá 7. janúar 2009 hafi verið liður „*í einhverju ímynduðu*" samráði milli fyrirtækjanna. Samskip fái engan veginn skilið hvernig Samkeppniseftirlitið geti haldið því fram að gámasamstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum hafi verið ólögmætt. Það liggi fyrir að stofnunin hafi bæði verið upplýst og samþykk því fyrirkomulagi.

15525. Athugasemdir Samskipa sem lúta að því að samstarf þeirra í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku og gámasamstarf því tengdu hafi ekki tengst víðtæku samráði fyrirtækjanna sem hófst eftir mitt ár 2008 eiga sér ekki stoð í samtímagögnum. Vísað er til fjölmargra samtímagagna fyrirtækjanna, sbr. kafla 7.5.5, 9.12.5, 10 og 14.33, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021.

15526. Samstarf Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga fór gegn 10. gr. samkeppnislaga sbr. umfjöllun í kafla 4.6.6. og 16, sbr. einnig ákvörðun samkeppnisráðs, nr. 26/1997 og úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 13/1997. Í úrskurðinum segir m.a. þetta:

„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum."

15527. Þessi niðurstaða áfrýjunarnefndar var staðfest sex árum síðar með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 9/2003, sem staðfesti ákvörðun Samkeppnisráðs nr. 11/2003.

15528. Þrátt fyrir að Samskip vissu eða máttu vita að samstarf við Eimskip vegna Norður-Ameríku færi gegn bannreglu 10. gr. samkeppnislaga þá áttu þau í ólögmætu samráði frá 1. september 2004 til 22. desember 2009, sbr. kafla 4.6.6. Að minnsta kosti frá 7. janúar 2009 tók samstarfið einnig til leigu á gámum.

15529. Samskip og Eimskip veittu rangar og ófullnægjandi upplýsingar í undanþágubeiðni til Samkeppniseftirlitsins vegna Norður-Ameríku samnings þeirra frá 7. janúar 2009, sbr. undanþágubeiðni dags. 26. janúar 2009. Má geta þess einnig að í beiðninni var fullyrt að samningurinn væri sambærilegur eldri samningum fyrirtækjanna þegar staðreyndin var sú að fyrirtækin höfðu aukið samstarfið með því að láta það einnig taka til gámaleigu, sem gögnin sýna að varð umfangsmikið og kallaði á enn frekari samskipti á milli fyrirtækjanna. Undirstrika ber að hvorki Samskip né Eimskip upplýstu um aðra anga samráðs þeirra til Samkeppniseftirlitsins á rannsóknartímabilinu, þ. á m. um samstarf í gámaleigu sem miðaðist ekki eingöngu við Norður-Ameríku heldur var mun víðtækara.

15530. Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins um undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga (nr. 46/2009) var veitt fyrirtækjunum á röngum forsendum, sbr. kafla 7.5.5.2, 11.19.2, 16 og 34.

15531. Áðurnefnd undanþága nr. 46/2009 gilti til 31. desember 2010. Á sama tíma og hún rann sitt skeið unnu fyrirtækin að því að auka gámasamstarf sitt enn frekar, sbr. kafla 14.33 og 16.7. Þrátt fyrir að engin undanþága væri í gildi frá ársbyrjun 2011 héldu fyrirtækin áfram ólögmætu samstarfi í Norður-Ameríku flutningum og samstarfi um leigu á gámum á þeirri flutningaleið út rannsóknartímabilið.

15532. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki fallist á athugasemdir Samskipa.

29.4. Um samskiptagögn *„Together we make things happen"* o.fl.

15533. Í mgr. 487 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII setur fyrirtækið fram athugasemdir um samtímagögn sem varða samskipti starfsmanna fyrirtækisins í gámastýringu við starfsbróður sinn hjá Eimskip. Segja Samskip að samskiptin hafi átt sér *„eðlilegar skýringar"* og forsenda þess að nauðsynleg *„lágmarksviðskipti"* milli þeirra gætu gengið hnökralaust fyrir sig. Þessu er hafnað.

15534. Hafa ber í huga að hið ólögmæta samráð um leigu og lán á gámum byggði, a.m.k. að hluta til, á munnlegu samkomulagi eða sameiginlegum skilningi um að hjálpast að og veita hvoru öðru stuðning við gámastýringu eftir þörfum og getu hverju sinni. Í ákvörðun í máli þessu er í köflum 18.6 – 18.9 rakin og lögð fram samtímagögn beggja fyrirtækjanna sem nefnd eru í dæmaskyni um samskipti starfsmanna fyrirtækja og samstarf tengdu gámum. Ekki er um tæmandi talningu að ræða en þau sýna að það hafi skapast menning fyrir samvinnu milli fyrirtækjanna í anda samráðs fyrirtækjanna sem hófst eftir mitt ár 2008. Athugasemdir Samskipa hrófla ekki við því mati.

15535. Samtímagögnin sýna þó einnig að samráðið vakti jafnframt undrun starfsmanna hjá fyrirtækjunum. Í gögnunum kemur meðal annars fram að lægra settum starfsmönnum Eimskips fannst nóg um stuðning fyrirtækisins við helsta keppinautinn og fannst þetta fáránlegt, sbr. tölvupóst (E)fulltr.flutnstý 19. mars 2009: *„[…] it is ridiculous to support the competition as we´ve done"*.

15536. Var vísað til hjálpsemi milli keppinautanna um gámasamstarfið, sbr. samskipti þeirra frá 16. nóvember 2009 en þá leitaði (S)starfsm til (E)starfsm-flutnstýr1 með tölvupósti hvort Eimskips gæti leigt Samskip gáma. Þá svaraði (E)starfsm-flutnstýr1: *„Vildi að ég gæti hjálpað en ekki að sinni. Við lendum í skorti á morgun"*.

15537. Í febrúar 2011 leitaði (S)starfsm til (E)fulltr.flutnstý og (E)starfsm-flutnstýr1 og spurði hvort Eimskip ætti gáma sem fyrirtækið mættu missa (*„It will be paid back next week"*!). (E)fulltr.flutnstý svaraði og tilgreindi að Eimskip skorti gáma og gæti því ekki misst gáma til Samskipa. (S)starfsm spurði þá í kjölfarið hvort Samskip gætu fengið lánað a.m.k. eitt stykki. (E)fulltr.flutnstý svaraði (S)starfsm og sagði m.a.:*„If I* [Eimskip] *would have enough units I would help you* [Samskip]*, you know that don´t you"?"*

15538. Í samskiptum starfsmanna í gámastýringu Samskipa og Eimskips var við framkvæmd samráðsins t.d. vísað til slagorðs Samskipa um samstarf keppinautanna: *„together we make things happen"*. Í athugasemdum Samskipa vísar fyrirtækið til þess að þetta hafi verið grín og nauðsynlegt í samskiptunum, sbr. mgr. 521 í athugasemdum við AII.

15539. Hafa ber í huga að um var að ræða einn þátt af mörgum í samfelldu víðtæku samráði fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu. Umrædd samtímagögn eru talin endurspegla yfirstandandi samfellt samráð og að fyrirtækin hafi ekki látið af háttsemi sinni á tímabilinu (a.m.k. til júní 2013). Þá ber að hafa í huga að Samskip veittu ekki, þrátt fyrir skyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga, upplýsingar um samvinnu þeirra um leigu og lán á gámum í heild sinni.

15540. Í ljósi framangreinds er ekki fallist á órökstuddar staðhæfingar Samskipa um *„lágmarksviðskipti"* og að *„eðlilegar skýringar"* hafi legið að baki samstarfi og samskiptum þess við Eimskip vegna leigu/láns á gámum.

15541. Í mgr. 520 í athugasemdum Samskipa við AII er að finna athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um áðurnefnda tvo tölvupósta frá nóvember 2009 og febrúar 2011 sem fjalla um hjálpsemi fyrirtækjanna um að útvega hvort öðru gáma. Benda Samskip á að samskiptin snúi bæði að frystigámum og leigu á þeim. Samskip og Eimskip hafi leitað til hvors annars varðandi leigu á frystigámum sem þau höfðu leigt hjá erlendum skipafélögum (DSL). Þetta hafi komið í veg fyrir kostnað

og tafir. Þessar skýringar Samskipa breyta ekki mati eftirlitsins og að horfa eigi til þessara gagna í málinu. Háttsemi Samskipa var ólögmæt jafnvel þótt einhver annar hafi haft eignarhald yfir umræddum gámum sem fyrirtækin áttu samskipti og samstarf um.

15542. Í mgr. 521 – 522 í athugasemdum Samskipa við AII mótmælir fyrirtækið umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um fyrrnefnda tölvupósta milli keppinautanna þar sem þeir vísa til slagorðs Samskip, *„Together we make things happen*". Benda Samskip m.a. á að um grín sé að ræða og nauðsynlegt hafi verið að vera í samskiptum. Þá hafnar fyrirtækið því að það hafi skapast einhvers konar samvinnustemmning á milli fyrirtækjanna. Fyrirtækin hafi þurft að eiga í samskiptum vegna gáma. Það megi vel vera að Samkeppniseftirlitið telji það *„óeðlilegt að starfsfólk leitist við að sinna verkefnum sem upp koma með liðlegheitum og brosi á vör en alla jafna þykja það þó jákvæðir eiginleikar*." Í öllu falli sé fullkomlega óeðlilegt að telja slíka viðleitni starfsmanna til marks um ólögmætt samráð.

15543. Ekki er fallist á athugasemdir Samskipa. Framangreind gögn hafa þýðingu við heildstætt mat á gögnum málsins. Fyrirtækin áttu í samvinnu um að styðja hvort annað og hjálpa um lausa gáma. Samskiptin voru tíð og náin. Tilvísun til slagorðsins og samvinnu hefur þýðingu í því sambandi og breytir engu þótt það hafi verið sett fram til gamans. Þessu til stuðnings vísast m.a. til umfjöllunar í kafla 4.7.6.2, 4.7.6.8 og kafla 13.

15544. Í mgr. 523 – 527 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um innanhússgögn Eimskips frá 2. apríl 2009. Segja Samskip að umræðan hafi lotið að framkvæmd Norður-Ameríku samnings fyrirtækisins og Eimskips. Umræðan sýni mikilvægi þess að heimila viðskiptin til að einokunaraðili geti ekki takmarkað samkeppni á markaðnum. Hlutdeild Samskipa í útflutningi til Norður-Ameríku hafi enda hrunið eftir að samningurinn hafi ekki verið endurnýjaður árið 2015, þá staðfesti samskiptin frekar samkeppni á milli fyrirtækjanna, sbr. tölvupóst (E)starfsm til (E)fulltr.flutnstý frá 19. mars 2009 hvar hann segir Samskip vera að stela stærstu kúnnum Eimskips.

15545. Eins og greinir í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 18.7 voru undirmenn Eimskips á þessum tíma óánægðir með umræddа stöðu, hvar yfirmenn þeirra höfðu lagt upp úr samvinnu og gert samninga við keppinautinn um m.a. gámasamráð, sem í þessum tilfellum þeir töldu ekki gott fyrir Eimskip. Skiptir í því sambandi ekki máli um hvaða flutninga hafi verið að ræða í tilvitnuðum tölupóstssamskiptum, en í þeim er vísað til samninga (í fleirtölu) við samkeppnina (Samskip).

15546. Hvað tölvupóstsamskipti frá Eimskip 19. mars 2009 varðar þá kemur þar fram að lægra settum starfsmönnum Eimskips fannst nóg um stuðning fyrirtækisins við helsta keppinautinn og fannst þetta fáránlegt, sbr.: *„[…] it is ridiculous to support the competition as we´ve done"*. Eins og segir í kafla 18.7 felst sönnunargildi þessa gagns einkum í því að undirmenn hafi verið ósáttir við þessar ákvarðanir um samvinnu keppinautanna. Athugasemdir Samskipa breyta því ekki.

15547. Í mgr. 529 í athugasemdum Samskipa við AII bendir fyrirtækið á að Eimskip hafi ekki vílað fyrir sér að virða ekki samningsbundnar skyldur til að koma höggi á Samskip, með tilvísun til tölvupósts (E)starfsm-flutnstýr1 til bókunardeildar Eimskips þann 29. maí 2009 um að loka á Samskip í Bandaríkjunum. Eins og fram kemur í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins komu þessi samskipti til í kjölfar ágreinings fyrirtækjanna vegna viðgerðar á gámi og ljóst að þetta gekk ekki eftir, enda leituðu fyrirtækin ítrekað til hvors annars til að leigja gáma út rannsóknartímabilið. Hvað sem þessu líður þá breyta þessar athugasemdir Samskipa ekki niðurstöðu eftirlitsins.

15548. Í mgr. 530 í athugasemdunum Samskipa við AII fjallar fyrirtækið um tölvupóst (E)starfsm-flutnstýr1 til (S)starfsm, afrit sent til (S)starfsm, frá 21. apríl 2009. Vísa Samskip til ágreinings vegna viðgerða á leigðum gámum og kveður það ekki óeðlilegt að Samskip krefjist bóta vegna skemmda á gámum. Líkt og fram kemur í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 18.7 vekja ummæli (E)starfsm-flutnstýr1 um

vilja til að halda góðu samstarfi hins vegar athygli, fremur en ástæða samskiptanna („*Ég hef vilja til að koma til móts við ykkur, til að halda góðu samstarfi, en ég get ekki beygt vinnuferlana þetta mikið*").

15549. Í mgr. 531 í athugasemdum Samskipa við AII byggir fyrirtækið á því að samskipti og gámasamstarf vegna Norður-Ameríku hafi verið lögmæt og staðfest af Samkeppniseftirlitinu. Samskiptin sýni þvert á móti mikilvægi viðskiptanna fyrir samkeppni á umræddum markaði og ættu frekar að vera vísbending um brot Eimskips gegn 11. gr. samkeppnislaga en samráð við Samskipa.

15550. Ekki er fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Hvað áhrærir lögmæti og samþykki samkeppnisyfirvalda vísast til umfjöllunar hér að framan.

15551. Þá sýna tilvísuð samskipti óánægju undirmanna Eimskips með stuðninginn við Samskip við að lána keppinautnum búnað og t.a.m. mat (E)fulltr.flutnstý að gámasamningar Eimskips við Samskip hefðu dregið úr samkeppni og samkeppnishæfni Eimskips, sbr. tölvupóst hans til m.a. (E)forstö-N-Am og (E)frkvstj-N-Am þann 8. apríl 2009. Eru þessi gögn til stuðnings því að þrátt fyrir óánægju starfsmanna og ágreining fyrirtækjanna héldu fyrirtækin samstarfi sínu um gáma áfram eða a.m.k. til júní 2013. Varðandi meint brot Eimskips gegn 11. gr. þá eru þau órökstudd en í því sambandi er sömuleiðis vísað til sáttar við Eimskips frá 16. júní 2021 þar sem fyrirtækið viðurkennir alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga með samráði við Samskip. Í því fólst m.a. samráð „*um gagnkvæma leigu eða lán á gámum*", sbr. tölul. 1.5. í sátt Eimskips.

29.5. Um að samningsdrög hafi gengið á milli fyrirtækjanna

15552. Í mgr. 532 og áfram í athugasemdum Samskipa við AII mótmælir fyrirtækið ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af samskiptum Samskipa og Eimskip þegar þau ræddu um að þau þyrftu að koma gámaleigusamstarfinu á skriflegt form, t.d. þegar þau sendu á milli sín drög að „*Interchange agreement*".

15553. Í mgr. 533 – 534 í athugasemdunum fjalla Samskip um samskipti (S)forstö-innfl1 við (E)forstö-innfl og (E)deildstj-TVG frá nóvember og desember 2009. Segja Samskip m.a. að samskiptin hafi gengið út á „*pre-paid*" sendingu (CFR). Samskiptin hafi gengið út á að semja um ásættanlegt endurgjald fyrir gámaleigu. Hefði verið samkomulag í gildi milli fyrirtækjanna varðandi m.a. gámaleigu hefði (S)forstö-innfl1 ekki þurft að óska eftir þessum lágmarksafslætti sem innflytjendum stóð alla jafna til boða.

15554. Ekki er fallist á framangreint. Vísast til umfjöllunar í kafla 18.8. Þar má sjá að stuttu áður en (S)forstö-innfl1 á í samskiptum við Eimskip, eða í september 2009 hafði (E)starfsm-flutnstýr1 í innanhússsamskiptum fjallað um yfirstandandi gámasamstarf við Samskip. Ummæli hans sýna að gámasamráðið hafi byggst á munnlegu samkomulagi og samningsverðið hafi verið í formi afsláttar af almennu gámaleiguverði. Í tölvupóstinum sagði hann nánar tiltekið að það hafi verið „*afsláttur í gangi, en enginn samningur.*" og að „*enginn virðist hafa samning í höndunum*". Stuttu síðar, í nóvember og desember 2009, áttu sér stað umrædd samskipti (S)forstö-innfl1 við annars vegar (E)forstö-innfl og hins vegar (E)deildstj-TVG. Í þeim var vísað til samkomulags „*í gangi á milli Eimskips og Samskipa um standard 50% afslátt af uppskipuninni*" og að það verði að vera „*einhver lína milli fyrirtækjanna*" varðandi verð fyrir leigu á gámum.

15555. Varðandi athugasemdir Samskipa sem snúa að því að samskipti hafi varðað „*pre-paid*" sendingu þ.e. sem hafi komið með Eimskip fyrir tilstuðlan sendandans sem greiddi fyrir flutninginn, þá breytir það engu um þýðingu þessara gagna. Þau sýna samskipti keppinautanna um meðhöndlun og uppgjör þeirra á milli og vísan til samstarfs þeirra í heild sinni.

15556. Þá eru athugasemdir Samskipa sem snúa að því að (S)forstö-innfl1 hafi verið að falast eftir því að fá afslátt eins og innflytjendum stæði almennt til boða haldlausar. Samskip voru ekki hefðbundinn innflytjandi enda fyrirtækið þvert á móti keppinautur Eimskips, og fyrirtækin saman með yfirburðarstöðu á flutningamarkaði á þessum tíma. Samskipum og Eimskip bar í samskiptum og samstarfi fyrirtækjanna að gæta að ákvæðum samkeppnislaga.

15557. Í mgr. 535 í athugasemdum Samskipa við AII eru gerðar athugasemdir um ályktanir Samkeppniseftirlitsins vegna samskipta milli fyrirtækisins og Eimskip 3. desember 2009, 13. – 14. janúar 2010 og 1. febrúar 2010, sbr. umfjöllun í kafla 18.8. Segja Samskip samskiptin varða skriflegan „*interchange agreement*". Þetta hafi verið í fyrsta sinn sem Samskip hafi verið send drög að slíkum samningi. Samskiptin beri skýrt með sér að tilgangur hans hafi verið að koma „*í veg fyrir endurtekinn ágreining milli félaganna um það hvernig bæri að fara með tilvik þar sem gámar [færu] á milli félaganna*". Markmið með skriflegum samningi hafi verið að einfalda samskiptin og tryggja gagnkvæmni (sanngirni) í innheimtu gjalda í þessum tilvikum. Samskiptin hafi verið fullkomlega eðlileg og lýsi einfaldlega „*nauðsyn þess að eyða óvissu um innheimtu gámaleigu*".

15558. Framangreindar athugasemdir Samskipa hagga ekki niðurstöðu eftirlitsins um að umrædd samskipti sýni, virt með öðrum samtímagögnum, yfirstandandi samstarf við Eimskip tengdu gámum og að fyrirtækin hafi talið nauðsynlegt að setja það á skriflegt form. Að öðru leyti vísast til rökstuðnings eftirlitsins í kafla 18.8.

15559. Í mgr. 536 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt sem röngu að samstarf við Eimskip vegna gáma hafi aukist í október/nóvember 2008. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Ljóst er að nýr samningur Samskipa og Eimskips vegna leigu á frystigámum komst á í október 2008, sbr. umfjöllun hér að framan um tölvupósta 13. og 30. október 2008, og viðurkenningu Samskipa í mgr. 479 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Hvað áhrærir gámamál almennt og samstarf fyrirtækjanna í þeim efnum og gámastýringu, vísast sömuleiðis til kafla 9.12.1. Þar er m.a. fjallað er um nýjan samning Samskipa og Eimskips sem komst á á þessum tíma, vegna flutnings á m.a. tómum gámum milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar, sbr. t.d. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst frá 12. nóvember 2008 „*Reykjavík – Mjóeyri*", sbr. einnig viðbrögð (E)forstj við þessu daginn eftir: „*Er þetta ekki það sem við þurfum að skoða í öllum okkar tilboðum að taka tillit til þessa flow á gámum*", sbr. einnig tölvupóst (E)frkvstj-innanl frá 18. september 2008 til m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, „*Sjóflutningur REY-RFJ*". Það er því ekki rangt að ályktað að samstarf Samskipa og Eimskip tengdu gámum hafi aukist á þessum tíma.

15560. Í mgr. 537 og áfram er fjallað um tölvupóstsamskipti Eimskips (milli (E)starfsm-flutnstýr1 og (E)forstö-innfl) frá 22. janúar 2010. Segja Samskip m.a. að samskiptin sýni að gámar gætu farið á milli fyrirtækjanna annars vegar vegna „*pre-paid*" sendinga og hins vegar þegar vara væri flutt með öðru skipafélaginu en síðan væri sérstakur samningur viðskiptavinar fyrir hendi um hýsingu í vöruhúsi hins félagsins. Í því fyrra væri gámaleiga innheimt milli fyrirtækjanna en ekki í því síðara. Um hafi verið að ræða nauðsynleg samskipti sem hafi ekki verið hluti af „*einhverju víðtæku meintu samráði á milli þeirra*". Ályktanir Samkeppniseftirlitsins séu til marks um að annaðhvort skilji stofnunin ekki hvernig þessi þáttur í flutningastarfsemi virki eða sé vísvitandi að draga rangar ályktanir af gögnum málsins. Ef ályktanir væru réttar þyrfti að setja „*nýjar leikreglur fyrir skipafélög og flutningsmiðlara um heim allan*" og verulegar skorður væru setta rá þá starfsemi.

15561. Ekki er fallist á að þessar athugasemdir breyti niðurstöðu um samráð Samskipa við Eimskip um leigu og lán á gámum, sbr. kafla 18. Umrædd innanhússamskipti Eimskips sýna að ekki var til samningur á skriflegu formi um heildarsamstarf Samskipa við Eimskip vegna gámamála, en stuttu áður hafði umræddur (E)starfsm-flutnstýr1 rætt við (E)fulltr.flutnstý um fyrirtækin myndu koma „*mutual understanding anda s well to have our relationshiped in somekind of former manner*", sbr. tölvupóst frá

(E)starfsm-flutnstýr1 3. desember 2009, sbr. einnig tölvupóst (E)fulltr.flutnstý til (E)starfsm-flutnstýr1 15. desember 2009 um að hafa samband við Samskip til að setja upp „*a new interchange agreement*". Vísan Samskipa til þess að samskipti Eimskips og Samskipa hafi í þessum tilvikum sem (E)frkvstj-skiparekst fjallaði um í tölvupóstinum 22. janúar (t.d. vegna pre-paid) leysa fyrirtækin ekki undan kröfum 10. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun hér að framan. Í því sambandi skal undirstrika að gámar fóru á milli fyrirtækjanna í öðrum tilvikum en (E)frkvstj-skiparekst fjallar um í samskiptunum, t.d. vegna gámaleigu milli Samskipa og Eimskips á frystigámum. Þá vísast sömuleiðis til þess að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að samráð við Samskip hafi m.a. falist í gagnkvæmri leigu og láni á gámum.

15562. Samkeppniseftirlitið fjallar jafnframt um samskipti (E)starfsm-flutnstýr1 og (S)starfsm í júní 2010, þar sem þeir ræða aftur um að koma gámasamstarfi sínu á skriflegt form eftir að (S)starfsm vildi fá gám á leigu hjá Eimskip og skila í Rotterdam. Benda Samskip á að þrátt fyrir að unnið hafi verið eftir drögum að „*interchange*" samningi í einhverjum tilvikum hafi ekki verið kominn gildur samningur, sbr. mgr. 539 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Að mati Samkeppniseftirlitsins er það ljóst að ólögmætir samningar fyrirtækja í skilningi 10. gr. samkeppnislaga geta hvort heldur verið skriflegir eða munnlegir. Athugasemdir Samskipa eru því haldlausar.

15563. Í mgr. 540 í athugasemdum Samskipa við AII gerir fyrirtækið athugasemdir við umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um atvik sem tengjast t.d. gámasamstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríku, sbr. samskipti (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am í nóvember 2010 (sjá t.d. tölvupóst (E)forstj til (E)frkvstj-sala/þj „*Fundur með [(S)frkvstj-N-Am] í gær*"). Segja Samskip þetta séu ótengd atriði. Ekki er hægt að fallast á þessi sjónarmið enda verður að horfa á gögn málsins heildstætt og víðtækt samráð fyrirtækjanna um aukið samstarf, þ. á m. vegna leigu og láns á gámum í Norður-Ameríku. Forstjóri Eimskips og yfirmaður Samskipa í Bandaríkjunum áttu í samskiptum þar sem m.a. kom fram að Eimskip hefði „*reddað*" gámum fyrir Samskip og Samskip væru að „*stóla*" á Eimskip um gáma. Er þetta í samræmi við samtímagögn um annað samstarf Samskipa og Eimskip um leigu á gámum þar sem fjallað var um hjálpsemi og stuðning, sbr. kafla 18.8.

30. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í SKIPAAFGREIÐSLU

15564. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er að á því byggt að samstarf fyrirtækisins við Eimskip við skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn hafi verið heimil, sbr. mgr. 102-107 og 612-616 í athugasemdum fyrirtækisins við AI og mgr. 1494-1496 og 1508-1510 í athugasemdum við AII, sbr. einnig mgr. 78-85 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022.

15565. Í mgr. 612 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um útboð Alcoa varðandi skipaafgreiðslu annars vegar og útflutning á framleiðsluvörum fyrirtækisins hins vegar. Alcoa hafi í kjölfarið samið við Eimskip um skipaafgreiðslu en við Samskip um sjóflutninga. Af þessu leiddi að Alcoa fól Eimskip að annast lestun og losun úr skipum Samskipa í Mjóeyrarhöfn. Af þessum ástæðum hafi verið nauðsynlegt fyrir Eimskip og Samskip að semja um framkvæmd, þjónustu og verð. Ekki var þó skrifað undir endanlegan samning um það efni fyrr en í lok maí 2010.

15566. Í mgr. 1497 í athugasemdum Samskipa við AII fjallar fyrirtækið um viðtal við þáverandi forstjóra Eimskips, hvar fram kom að Eimskip væri að tífalda umsvif fyrirtækisins í skipaafgreiðslu og skipaþjónustu á Austurlandi. Bendir það að mati Samskipa til þess að fyrirtækið hafi ekki átt annarra kosta völ en að eiga í fyrrnefndum viðskiptum við Eimskip um hafnarþjónustu. Væri Samskipum meinað að kaupa þjónustuna af Eimskip hefði fyrirtækið þurft að hætta allri þjónustu á Austurlandi.

15567. Í mgr. 1499 – 1500 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til tölvupósts (S)frkvstj-millilandasv þann 1. nóvember 2007. Segja Samskip að um sé að ræða skýrt samtímagagn sem sýni að fyrirtækið hafi verið nauðbeygt að eiga í viðskiptum við Eimskip á höfninni, sbr. einnig áréttingu (S)frkvstj-millilandasv um að halda viðkvæmum upplýsingum frá Eimskip. Viðskiptin hafi þannig ekki verið hluti af allsherjarsamráði.

15568. Segir frá því að uppistaðan í flutningum Samskipa til og frá Austurlandi hafi verið flutningar fyrir Alcoa (95% m.v. þyngd) og þjónusta Eimskips í tengslum við þá flutninga á forsjá Alcoa, sem greiddi fyrir hana. Þá byggja Samskip á því að fyrirtækið hafi ekki getað sinnt hafnarþjónustunni sjálf með eigin skipskrönum. Vísa Samskip til þess að Alcoa hafi verið með samning við Eimskip um þjónustu á gámum sem tilheyrðu þeim. Hvað varðar eigin flutninga Samskipa (5% m.v. þyngd) er á því byggt að það hefði haft veruleg áhrif á siglingaáætlun Samskipa og þjónustuna við Alcoa ef Samskip hefði sjálft sinnt hafnarþjónustunni. Auk þess segir að ekki hafi verið talið fýsilegt að Samskip myndu sjá um lestun á þeim gámum með skipskrana á sama tíma og landkrani væri að störfum vegna öryggissjónarmiða. Þá bendir fyrirtækið á að samkomulag Eimskips og Alcoa hafi ekki eingöngu falið í sér lestun og losun heldur hafi allar tilfærslur á gámavelli og í og úr vöruhúsi verið á hendi Eimskips sem þjónustuaðila Alcoa.

15569. Með vísan til framangreinds byggja Samskip á því að nauðsynlegt hafi verið fyrir fyrirtækið að notast við hafnarþjónustu Eimskips, bæði fyrir og eftir kaup fyrirtækisins á kranalausu skipi. Að mati Samskipa falli umrætt samstarf ekki undir bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga. Þrátt fyrir það hafi Samskip sent undanþágubeiðni til Samkeppniseftirlitsins í júní 2010.

15570. Ekki er unnt að fallast á það. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip hafi, frá a.m.k. nóvember 2007, haft með sér ólögmætt samráð í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði þar sem Eimskip sinnti hafnarþjónustu fyrir Samskip (lestun og losun á vörum), sbr. kafla 5.12. Sá Eimskip þannig m.a. um að lesta það ál sem Samskip fluttu fyrir Alcoa til Rotterdam en Eimskip hóf jafnframt að afgreiða skip Samskipa með annan vöruflutning (þ.e. annan en fyrir Alcoa). Líkt og fram kemur í kafla 5.12 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samningur Samskipa og Eimskips um skipaafgreiðslu hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Til viðbótar skal því haldið til haga að samstarf Samskipa og Eimskips í Mjóeyrarhöfn fór gegn 10. gr. samkeppnislaga eins og fram kemur í kafla 5.12, óháð því hvort Samskipum hafi verið

nauðsynlegt að semja við Eimskip eður ei. Þótt í gildi hafi verið samningur milli Eimskips og Alcoa um hafnarþjónustu þá bar Samskipum og Eimskip að tryggja að háttsemi þeirra væri lögmæt, sbr. umfjöllun í kafla 5.12. Samningur keppinauta við þriðja aðila víkur ekki til hliðar bannreglu 10. gr. samkeppnislaga. Þá er rétt að benda á að samstarf Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn tók ekki einungis til samstarfs vegna flutninga fyrir Alcoa heldur jafnframt til samstarfs um skipaafgreiðslu á vörum annarra viðskiptavina Samskipa sem fluttar voru með skipum í siglingu á Leið 2.

15571. Samkeppniseftirlitið áréttar að ekki var sótt um undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga fyrir samstarfi Samskipa og Eimskips um skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn fyrr en um mitt ár 2010 þrátt fyrir að samstarfið hafi hafist á árinu 2007. Sú undanþága var ekki veitt. Þrátt fyrir það störfuðu fyrirtækin áfram í samræmi við samninginn, sbr. einnig umfjöllun í áðurnefndum kafla 5.12.

15572. Hið ólögmæta samstarf Samskipa og Eimskip í skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn dró úr sjálfstæði keppinautanna t.a.m. um flutninga til og frá Mjóeyrarhöfn. Vegna samstarfsins bjó Eimskip yfir nákvæmum upplýsingum um alla flutninga Samskipa um höfnina, en keppinautum er óheimilt að miðla slíkum upplýsingum sín á milli. Eins og rakið er í kafla 19.2 nýtti Eimskip þessar upplýsingar í starfsemi sinni. Er slík upplýsingamiðlun enn alvarlegri þegar um er að ræða fákeppnismarkað. Auk sem þetta samstarf kallaði á tíð samskipti starfsmanna og stjórnenda Samskipa og Eimskips.

15573. Þessi ólögmæta samvinna gerði skipafyrirtækjunum þannig enn auðveldara fyrir að stilla saman strengi sína þegar þau ákváðu að gera breytingar á siglingakerfum sínum á árinu 2008. Dró þannig úr sjálfstæði keppinautanna m.a. varðandi flutninga um Mjóeyrarhöfn og Alcoa, mikilvægan kaupanda á flutningsþjónustu.

15574. Eins og lýst er í kafla 7 fólst í *„Nýtt upphaf“* verkefninu að kanna átti möguleika á því að *„auka“* samstarf Eimskips og Samskipa. Eins og fram kemur í kafla 7.5.4 tók þetta m.a. til skipaafgreiðslu, þ. á m. skipaafgreiðslu á Reyðarfirði (Mjóeyrarhöfn), sbr. einnig kafla 19.2.

15575. Í mgr. 1502 – 1504 í athugasemdum við AII fjalla Samskip um glærur (E)forstj um *„Nýtt upphaf“* verkefnið og tengingu þeirra við samstarfið í Mjóeyrarhöfn. Samskipum hafi verið ókunnugt um hugmyndir (E)forstj og samstarfið á Mjóeyri verið hafið áður en (E)forstj kynnti hugleiðingar sínar. Það hafi verið á forræði Alcoa að semja við annað fyrirtækið um skipaafgreiðslu og hitt um sjóflutninga, en hugmyndir (E)forstj snúið að sameiginlegri skipaafgreiðslu. Þá fjallar fyrirtækið um hugmyndir um samstarf í skipaafgreiðslu í tengslum við Faxaflóahafnir. Ekki er fallist á framangreindar athugasemdir Samskipa.

15576. Á árinu 2003 komu fram hugmyndir um víðtækt samstarf Samskipa og Eimskips á sviði skipaafgreiðslu og var rætt um um að sameina gámahafnir Eimskips og Samskipa í Sundahöfn. Ekkert varð hins vegar úr þessu. Líkt og að framan greinir áttu Samskip og Eimskip auk þess, frá a.m.k. nóvember 2007, í ólögmætu samráði í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði þar sem Eimskip sinnti hafnarþjónustu fyrir Samskip (lestun og losun á vörum). Var þetta samráð þannig fyrir hendi í júní 2008.

15577. Einn af verkþáttum *„Nýtt upphaf“* verkefnisins tók til aukins samstarfs í skipaafgreiðslu, sbr. glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008, sbr. kafla 7.5.4. Var t.d. höfnin á Reyðarfirði tilgreind í glærukynningunni auk þess sem unnið var að verkefninu í fleiri höfnum.

15578. Líkt og í öðrum þáttum í samráðsverkefninu var hafinn undirbúningur mögulegs aukins samstarfs milli Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu. Benda samtímagögn til þess að Faxaflóahafnir hafi annast ákveðna milligöngu í tengslum við samstarf í skipaafgreiðslu, sbr. kafla 10.7.1. og í kafla 19.3 eru rakin gögn sem sýna að sameiginleg skipaafgreiðsla var til skoðunar á árinu 2009.

15579. Í mgr. 1505-1506 í athugasemdunum fjalla Samskip um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um samskipti og vinnu í kjölfar þess að „*Nýtt upphaf*“ verkefnið hófst. Segir fyrirtækið að samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl hefðu tengst háttsemi Íslandspósts. Þá segja Samskip að Alcoa hafi boðað fundinn 22. október 2008 og að hann hafi verið nauðsynlegur vegna breytinga á siglingaáætlunum Samskipa sem höfðu bein áhrif á Eimskip sem rekstraraðila hafnarafgreiðslunnar fyrir Alcoa. Viðkvæmum upplýsingum hafi ekki verið miðlað á fundinum þar sem umræddar upplýsingar hefðu verið opinberar.

15580. Um samskipti (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl er fjallað í kafla 8.7, 8.11, 8.15.3, 8.16.7 og 10.3. Eins og þar kemur fram tengdust samskiptin ekki eingöngu háttsemi Íslandspósts. Þá er það staðreynd að nokkrir helstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um málefni sem féllu undir „*Nýtt upphaf*“ verkefnið. m.a. framkvæmdastjórar fyrirtækjanna sem báru ábyrgð á landflutningastarfsemi þeirra, þ.e. (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl.

15581. Um samskipti Eimskips og Samskipa 22. október 2008 er fjallað í kafla 9.4. Líkt og þar kemur fram upplýstu Samskip Eimskip þennan dag um að „*Samskip ætla að hætta með annað skipið og vera með beinar siglingar á RFJ án viðkomu í REY og verða á RFJ á 8-9 daga fresti*.“ samkvæmt tölvupósti (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl að kvöldi 22. október 2008. Einnig upplýsti (E)frkvstj-innanl að Samskip myndu senda Eimskip nýja siglingaáætlun og að Samskip væru „*með þessu að reyna bregðast við minnkandi magni í flutningum og sigla áfram á IMM og RTM en sleppa FOTHO.*“ Eins og þar er rakið var um viðkvæmar upplýsingar að ræða og getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á að upplýsingarnar sem Samskip miðluðu hafi verið opinberar.

15582. Í athugasemdum sínum vísa Samskip einnig til tölvupóstar (S)frkvstj-millilandasv frá 1. nóvember 2007. Af því tilefni skal á það bent að tölvupósturinn var sendur áður en „*Nýtt upphaf*“ verkefnið hófst í júní 2008. Það sem fellur hins vegar að því verkefni er, líkt og síðari umfjöllun ber með sér, að „*auka*“ átti samstarf Samskipa og Eimskips, m.a. í skipaafgreiðslu og með því að reka kranalaust kerfi í Evrópu. Það gekk eftir, sbr. nánari umfjöllun hér síðar. Athugasemdir Samskipa hafa því hér enga þýðingu.

15583. Líkt og fyrr segir benda samtímagögn til þess að Faxaflóahafnir hafi annast ákveðna milligöngu í tengslum við samstarf í skipaafgreiðslu. Í mgr. 608 í athugasemdum við AI vísa Samskip til umfjöllunar um fyrirhugaðan fund (E)frkvstj-EimÍsl, (S)forstj og hafnarstjóra Faxaflóahafna 3. febrúar 2009. Benda Samskip á að í tölvupósti hafnarstjórans í kjölfarið komi fram að nauðsynlegt hafi verið að skoða sérstaklega hvort eitthvað í samkeppnislögum standi í vegi fyrir hugmyndinni og að líklega væri réttast að lögfræðingar Eimskips og Samskipa settu upp minnisblað um málið. Þannig hafi öllum verið ljóst að verkefnið gæti aðeins orðið að veruleika með aðkomu Samkeppniseftirlitsins. Ekkert varð úr fyrirhuguðum áformum og aldrei tilefni til að senda erindi til eftirlitsins.

15584. Í mgr. 609 í athugasemdum við AI benda Samskip á að umræður á vettvangi Faxaflóahafna um sameiginlega skipaafgreiðslu hafi aftur komið upp á árinu 2011. Þannig sé ljóst að umræddar hugmyndir frá 2009 urðu aldrei að veruleika.

15585. Eins og rakið er í kafla 11 hafði „*Nýtt upphaf*“ verkefni Samskipa og Eimskips það að markmiði að raska samkeppni og fór gegn 10. gr. samkeppnislaga. Líkt og ítrekað hefur komið fram liggur fyrir að einn þáttur verkefnisins tók til aukins samstarfs í skipaafgreiðslu. M.a. framangreind samskipti sýna framgang „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins um sameiginlega skipaafgreiðslu fyrirtækjanna og skoðun þess árið 2009, sbr. nánari umfjöllun í köflum 11.19.1 og 19.3. Engu breyti um ólögmæti háttsemi Samskipa þótt þessum anga samráðsins hafi síðan ekki verið hrint í framkvæmd, sbr. kafla 4.

15586. Í mgr. 603-604 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um fundi (S)forstj á vettvangi Faxaflóahafna og samskiptin við Capacent. Að mati Samskipa gefi tölvupóstur Capacent til (S)forstj 18. mars 2009 m.a. ágæta mynd af stöðu mála milli Samskipa og Eimskips á þessum tíma. Tölvupósturinn rími illa við

fullyrðingar Samkeppniseftirlitsins um meint samráð og sé skýrt merki um að hörð samkeppni hafi verið á milli fyrirtækjanna. Af tölvupósti (S)forstj frá júní 2009 sést jafnframt að staðan hafi ekkert breyst.

15587. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Staðhæfingar Samskipa um að umræddur tölvupóstur frá Capacent sé til marks um að samkeppni við Eimskip hafi verið *„hörð"* á þessum tíma er ekki í samræmi við önnur gögn málsins. Atvik í kjölfar tölvupóstsins sýna að fyrirtækin virtu samráð þeirra og talað um *„ró"* og *„frið"*. Í dæmaskyni má nefna að stuttu síðar eða í apríl 2009 gaf (S)forstö-innfl1 þau fyrirmæli til viðskiptastjóra að ekki ætti að *„tala við"* viðskiptavini sem væru 100% hjá Eimskip og samningsbundnir því fyrirtæki. Í samamánuði kom fram á glærukynningu (S)forstö-innfl1: *„-ekki sækja, hækka verð"*, sbr. kafla 14.2. Í því sambandi skal árétta að enginn mikilvægur viðskiptavinur fór síðan á milli fyrirtækjanna vegna samkeppnisaðgerða fram á árið 2013, sbr. umfjöllun í kafla 14.1 og áfram í ákvörðun þessari. Í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga sem fólst í samráði við Samskip m.a. um skiptingu á mikilvægum viðskiptavinum.

15588. Þá er ljóst er að innan Eimskips var, eftir tölvupóst Capacent frá 18. mars 2009, áfram unnið að hugmyndum um aukið samráð í skipaafgreiðslu. Í skjali sem (E)frkvstj-innanl fékk sent þann 25. maí 2009 í tengslum við stjórnendafund hjá Eimskip var verkefnið *„Taka yfir skipaafgreiðslu fyrir Samskip. 200 millj."* á lista yfir *„Stefnumótandi skipulagsverkefni"* í möppunni *„hugmyndir"*. Hugmyndin var á meðal lykilhugmynda í skjalinu og skráð í umsjón (E)frkvstj-EimÍsl.

15589. Af þessu má ráða að áætlanir *„Nýtt upphaf"* verkefnisins um skipaafgreiðslu voru enn til umfjöllunar á vormánuðum 2009 og það á stjórnendafundi Eimskips. Var hugmyndin skilgreind sem lykilhugmynd sem af orðanna hljóðan gefur henni ákveðið vægi og bendir til þess að vinna hafi átt frekar í framkvæmd aukins samráðs með Samskipum að þessu leyti.

15590. Að mati Samskipa sýni gögn málsins að Capacent átti frumkvæði að því að kynna fyrir Samskipum hugmyndir um sameiginlegt þjónustufyrirtæki um skipaafgreiðslur, sbr. mgr. 604 í athugasemdum við AI. Því sé ljóst að fundir Samskipa með Capacent og Faxaflóahöfnum tengdust ekki með neinum hætti glærum (E)forstj um *„Verkefnið Nýtt upphaf"* eða kenningum Samkeppniseftirlitsins um aðkomu Samskipa að því verkefni.

15591. Óháð því hvort Capacent hafi átt frumkvæði að samskiptum við Samskip og Eimskip er ljóst að meðal verkþátta *„Nýtt upphaf"* verkefnisins var að kanna möguleika á auknu samastarfi Samskipa og Eimskips varðandi skipaafgreiðslur. Því er ljóst að sú hugmynd hafi orðið til í tengslum við samskipti fyrirtækjanna áður en Capacent hafði samband við þau með sambærilega hugmynd. Þá er ljóst að bæði fyrirtækin voru tilbúin að skoða þennan þátt verkefnisins.

15592. Í mgr. 1507 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til tölvupósts (E)frkvstj-innanl til (S)forstö-flutnstj frá 14. ágúst 2009.[6700] Segja Samskip að fyrst hafi verið unnið eftir munnlegu samkomulagi um samstarf fyrirtækjanna og því hafi (E)frkvstj-innanl óskað eftir því að gengið yrði frá skriflegu samkomulagi. Umræddur samningur hafi ekki farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

15593. Eins og áður hefur verið rakið, sbr. einnig umfjöllun í kafla 5.12, er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samningur Eimskip og Samskipa um skipaafgreiðslu á Reyðarfirði hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga og vísar eftirlitið til þeirrar umfjöllunar. Undanþágubeiðni Eimskips og Samskipa til Samkeppniseftirlitsins á árinu 2010 skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga og viðkomandi samningur bera með sér að fyrirtækin hafi réttilega talið að þetta samstarf þeirra hafi farið gegn 10. gr.

[6700] Sjá einnig mgr. 1250 í athugasemdum Samskipa við AI.

samkeppnislaga. Sökum þessa var beiðnin sett fram og við það miðað að samningurinn félli úr gildi ef undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga væri ekki veitt.

15594. Í mgr. 1508 – 1511 og 1550 í athugasemdum við AII fjalla Samskip um breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins árið 2010, þegar fyrirtækið hóf að reka kranalaust skip á Leið 2. Sjá einnig mgr. 78-85 í bréfi Samskipa, dags. 31. ágúst 2022. Segja Samskip það rangt að fyrirtækið hafi fram að því getað lestað skipið sjálft með eigin skipskrana. Slík ályktun sé byggð á mikilli vanþekkingu eða rangtúlkun á aðstæðum. Samningurinn við Alcoa hafi kveðið á um að Alcoa veldi þann þjónustuaðila sem ætti að lesta og losa gáma fyrirtækisins og bæri Samskipum því að notast við þjónustu Eimskips. Þrátt fyrir að Samskip hafi notað skipskrana til að lesta/losa skipið í einhverjum tilfellum í desember 2007 þegar flutningsmagn fyrir Alcoa var minna og tafir á þjónustu Eimskips væri notkun Samskipa á eigin skipskrana ekki raunverulegur valkostur þegar álver Alcoa var komið í fulla framleiðslu, m.a. vegna áhrifa á siglingaáætlun Samskipa og þjónustu við Alcoa.

15595. Hefðu Samskip lestað aðra gáma en fyrir Alcoa (um 5% af magni m.v. þyngd) með eigin krönum hefði það leitt til verulegra tafa að sögn Samskipa. Ekki væri fýsilegt að notast við bæði skipskrana og landkrana á sama tíma vegna tjóns- og slysahættu. Halda Samskip því fram að slíkt þekkist ekki í starfseminni. Þá sé lestun skipa ákveðin út frá stöðugleika skips en ekki eftir sendanda einstakra gáma. Því hafi ekki verið hægt að koma því svo fyrir að gámar sem tilheyrðu öðrum viðskiptavinum en Alcoa væru ávalt á einum og sama stað í skipinu. Það hefði augljóslega leitt til mikilla tafa ef stöðva hefði þurft lestun/losun með landkrönum í hvert skipti sem lesta/losa þyrfti gám sem tilheyrði öðrum viðskiptavinum Samskipa en Alcoa. Auk þess hafðu Samskip hvorki haft tæki né aðstöðu til að sinna tilfærslum á gámavelli og vöruhúsum í kjölfar útboðsins.

15596. Að mati Samskipa var sú framkvæmd, að Eimskip lestaði/losaði gáma annarra viðskiptavina Samskipa en Alcoa, ekki til þess fallin að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Um hafi verið að ræða smávægilegan hluta af heildarflutningum Samskipa m.v. þyngd. Þvert á móti hafi fyrirkomulagið gert Samskipum kleift að veita Eimskip samkeppni í flutningum til og frá Austurlandi.

15597. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Ljóst er að Samskipum og Eimskip var óheimilt að eiga í samstarfi um skipaafgreiðslu án undanþágu skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Þrátt fyrir að fyrirtækin hafi ekki fengið slíka undanþágu héldu það engu að síður samstarfinu áfram.

15598. Samtímagögn sýna að Samskip notuðu í einhverjum tilfellum skipskrana við lestun/losun skipsins í Mjóeyrarhöfn auk þess sem Samskip notuðu skipskrana við að lesta/losa skipið á Austurlandi áður en fyrirtækið tók ákvörðun um að fara með alla sjóflutninga sína gegnum Mjóeyrarhöfn. Vísast í þessu samhengi til þess þegar (S)frkvstj-millilandasv var spurður út í undanþágubeiðni fyrirtækjanna til Samkeppniseftirlitsins vegna skipaafgreiðslu í skýrslutöku hjá lögreglu svaraði (S)frkvstj-millilandasv m.a. með eftirfarandi hætti: *„Nei, nei, þetta er bara, þetta er bara að við vorum sjálfir inn á, innar í Reyðarfirðinum, inn á gömlu bryggjunni þar, við vorum sjálfir að lesta og losa skipinu okkar þar og sáum okkur hag í því að geta fært okkur út á Mjóeyri og hérna og samið við Eimskip um að lesta og losa skipin okkar, frekar en að vera gera það sjálfir á skipskrönum. Þannig að þeir gerðu það á landkrönum og þetta erindi snýr væntanlega að því.“*[6701]

15599. Þá hafa Samskip ekki útskýrt hvers vegna hægt var að lesta skipið með skipskrana í Kollafirði eftir að það hafði áður verið lestað í Mjóeyrahöfn en ekki hafi verið mögulegt að lesta skipið í Mjóeyrarhöfn með skipskrana þegar búið var að lesta skipið af gámum fyrir Alcoa með landkrana. Sýna gögnin einnig að

[6701] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 93.

engin vandamál eða hindranir sköpuðust hjá Eimskip vegna El Bravo, sem var kranalaust skip, sbr. kafla 19.4.

15600. Hvað sem framangreindu líður þá breyta framangreindar aðstæður engu um lögmæti þessarar háttsemi fyrirtækjanna og framkvæmdar í Mjóeyrarhöfn. Fyrirtækin höfðu með sér ólögmætt samstarf í Mjóeyrarhöfn án undaþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. laganna. Sbr. nánari umfjöllun í kafla 5.12 og 19.

15601. Samkeppniseftirlitið áréttar að samkvæmt glærukynningu (E)forstj frá júní 2008 um *„Nýtt upphaf"* verkefnið átti m.a. að skoða aukið samstarf við skipaafgreiðslu. Átti m.a. að kanna *„kranalaust kerfi í Evrópu"*, þ.e. að hætta að nota skip með krönum í Evrópusiglingum, en því átti að fylgja umtalsverður fjárhagslegur ábati. Það er því ljóst að notkun Samskipa á kranalausu skipi með viðkomu í Mjóeyrarhöfn stuðlaði að þessu markmiði enda gátu Samskip með leigu kranalauss skips fengið ódýrara skip.

15602. Í mgr. 1512 og 1551 í athugasemdum við AII fjalla Samskip um fund (S)forstö-flutnstj og (E)frkvstj-innanl þann 31. maí 2010. Í mgr. 1512 segja Samskip fundinn hafa varðað fyrirhugaðan samning um skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn en í mgr. 1551 staðhæfa Samskip að fundurinn hafi lotið að framkvæmd á hafnarsamningi í Mjóeyrarhöfn vegna flutninga Samskipa fyrir Alcoa. Það er því ósamræmi í staðhæfingum Samskipa. Líkt og áður hefur komið fram virðist fundarefnið hafa bæði varðað lestun og losun á flutningi fyrir Alcoa og flutningi Samskipa fyrir aðra en Alcoa, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstj 3. júní 2010.

15603. Í mgr. 1513 – 1515 í athugasemdunum fjalla Samskip um endurnýjun samnings í júní 2010. Segir fyrirtækið að fyrir 2010 hafi einungis verið um munnlegan samning að ræða og hafi því sú hætta verið fyrir hendi að Eimskip myndi hafna afgreiðslu á gámum sem Samskip flyttu fyrir aðra viðskiptavini en Alcoa. Eftir að Samskip tóku kranalaust skip í notkun varð enn mikilvægara að tryggja að Eimskip þjónustaði skip Samskipa í Mjóeyrarhöfn.

15604. Þrátt fyrir að afstaða Samskipa hafi verið sú að umræddur samningur félli utan gildissviðs 10. gr. samkeppnislaga var samt sem áður óskað eftir undanþágu frá bannákvæðum samkeppnislaga. Að sögn Samskipa hafi samningurinn verið forsenda þess að Samskip gæti haldið uppi samkeppni í sjóflutningum, með viðkomu á Reyðarfirði. Þá hafi Eimskip jafnframt verið skylt að veita Samskipum þessa þjónustu þar sem höfnin væri ómissandi aðstaða, sbr. 11. gr. samkeppnislaga.

15605. Líkt og að nánar greinir í kafla 5.12 í ákvörðun þessari var samstarf fyrir hendi á milli fyrirtækjanna allt frá árinu 2007. Var það í kjölfar útboðs Alcoa þegar Eimskip sinnti hafnarþjónustu fyrir Samskip á vörum Alcoa og hóf Eimskip jafnframt að afgreiða annan vöruflutning fyrir Samskip, en þá var unnið eftir munnlegum samningi sem hefur alveg sama gildi gagnvart samkeppnislögum og skriflegur samningur. Það var þó ekki fyrr en um mitt ár 2010 sem fyrirtækin ákváðu að sækja um undanþágu frá samkeppnislögum. Um undanþágubeiðnina er fjallað í kafla 5.12, en í henni var ekki upplýst um samstarf fyrirtækjanna að öðru leyti og þar með ekki um *„Nýtt upphaf"* verkefnið sem hófst á árinu 2008. Engin undanþága var veitt vegna framangreinds og liggur því fyrir að Samskip og Eimskip hefðu um langt árabil haft með sér ólögmætt samstarf á Reyðarfirði.

15606. Líkt og fram kemur í kafla 5.12 staðfesta ummæli forstjóra Eimskips frá febrúar 2007 að samstarf Eimskips og Samskipa hafi að þessu leyti tekið til mikilvægrar starfsemi á sviði skipaafgreiðslu og flutninga hér á landi. Skipaafgreiðsla sem slík er mikilvægur þáttur í flutningastarfsemi og samráð Eimskips og Samskipa um slíka þætti í starfsemi sinni fer gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. m.a. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 13/1997 og 9/2003 og ákvörðun eftirlitsins nr. 46/2009.

15607. Hér ber og að líta til þess að samkvæmt 3. gr. reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 906/2009 er skipafélögum veitt undanþága frá banni við samráði keppinauta vegna samstarfs á sviði skipafgreiðslu. Umrædd samvinna Eimskips og Samskipa gat ekki hins vegar ekki notið þeirrar undanþágu þar sem samanlögð markaðahlutdeild fyrirtækjanna var meiri en 30%, sbr. 5. gr. reglugerðarinnar.

15608. Þá er umfjöllun Samskipa í athugasemdum fyrirtækisins við AI og AII um undanþágubeiðnina í ósamræmi við efni hennar. Undanþágubeiðnin og viðkomandi samningur bera með sér að fyrirtækin hafi réttilega talið að þetta samstarf þeirra hafi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Sökum þessa var beiðnin sett fram og við það miðað að samningurinn félli úr gildi ef undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga væri ekki veitt. Hvergi kemur fram í undanþágubeiðninni að hún hafi verið sett fram umfram skyldu eða til öryggis. Þvert á móti er bent á að Eimskip og Samskip séu keppinautar og skipaafgreiðsla *„nátengd“* land- og sjóflutningum fyrirtækjanna. Er og í beiðninni réttilega vísað til ákvörðunar eftirlitsins nr. 46/2009 sem gefur skýrt til kynna að samstarf Eimskips og Samskipa um mikilvæga þætti í starfsemi sinni fari gegn 10. gr. samkeppnislaga. Hvergi er í beiðninni vísað til markaðsráðandi stöðu Eimskips og að ákvæði 11. gr. samkeppnislaga hafi átt við. Hafi Eimskip og Samskip raunverulega talið að mögulegar skyldur Eimskips samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga hefðu leitt til þess að umrætt samstarf ætti ekki undir 10. gr. laganna hefðu fyrirtækin vart sett fram umræddа beiðni eða að lágmarki sett fram sjónarmið þar að lútandi til stuðnings beiðni sinni.

15609. Þá er ekki unnt að lögum að bera fyrir sig mögulegar skyldur samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga til stuðnings því að samstarf markaðsráðandi fyrirtækis við keppinaut fari ekki gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 var ekki fallist á það sjónarmið Eimskips að samstarf við Samskip í Norður-Ameríku siglingum hefði ekki farið gegn 10. gr. samkeppnislaga sökum þess að höfnum á slíku samstarfi hefði falið í sér misnotkun á markaðsráðandi stöðu Eimskips. Vísast hér einnig til umfjöllunar í kafla, sbr. einnig kafla 5.12.

15610. Í mg. 1516 í athugasemdum Samskipa við AII segir að tölvupóstur (E)frkvstj-innanl til Alcoa frá febrúar 2011 lýsi fyrirkomulagi viðskiptanna ágætlega. Enginn ágreiningur er um það, en tölvupósturinn sýnir að fyrirtækin voru enn í ólögmætu samstarfi á árinu 2011.

15611. Í mgr. 1517 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að tilvísuð samskipti í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins séu til marks um samráð milli fyrirtækjanna. Samskipum hefðu verið nauðsyn að leita til Eimskips vegna umræddrar þjónustu.

15612. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna umrædd samskipti öðru fremur fram á útfærslur á ólögmætu samstarfi fyrirtækjanna í Mjóeyrarhöfn og að unnið hefði verið eftir umræddum hafnarvinnusamningi fyrirtækjanna, frá 4. júní 2010, bæði hvað varðar hafnarvinnu Eimskips vegna tiltekinna flutninga Samskipa fyrir Alcoa og vegna annarra flutninga Samskipa.

15613. Jafnframt eru samskiptin til marks um að samstarfið varðandi skipaafgreiðslu leiddi til endurtekinna samskipta æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips þvert á það sem haldið var fram í undanþágubeiðni fyrirtækjanna til Samkeppniseftirlitsins. Um var að ræða ólögmæt samskipti þar sem þau voru liður í ólögmætu samstarfi fyrirtækjanna. Þá voru þessi samskipti keppinauta þess eðlis að skapa vettvang fyrir umræðu og upplýsingaskipti sem draga úr óvissu milli fyrirtækjanna. Voru samskiptin til þess fallin að raska samkeppni á markaðnum. Með þessum hætti var unnið að framgangi og aðgerðum til að ná markmiðum *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

31. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM ATVIK TENGD FLUTNINGUM Á FISKI, BREYTINGUM Á SIGLINGAKERFUM O.FL.

15614. Í mgr. 292-293, 1480, 1490-1491, 1497-1499, 1522-1524, 1526-1532, 1534-1535, 1538 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 816-821, 823-824, 1524-1526, 1554-1598, 1601-1607, 1623-1624, 1626-1632, 1634-1637, 1651-1652, 1654-1658, 1661-1662, 1664-1668, 16744-1675 í athugasemdum fyrirtækisins við AII koma fram sjónarmið þess við atvik sem fjallað er um í kafla 20 í ákvörðun þessari. Í athugasemdunum hafna Samskip m.a. því að samráð hafi verið fyrir hendi í tengslum við m.a. flutning á fiski frá Íslandi og flutningum milli Færeyja og Íslands. Telja Samskip að ályktanir Samkeppniseftirlitsins séu ekki í samræmi við gögn málsins.

15615. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Í því sambandi vísast til umfjöllunar í kafla 20 í ákvörðun þessari og eftirfarandi umfjöllunar.

31.1. Um aðila á markaði í aðdraganda „*Nýtt upphaf*" verkefnisins

15616. Í mgr. 1488 í athugasemdum við AI byggja Samskip á því að fyrirtækið hafi ekki forsendur til að fjalla um tengsl BWS og Smyril Line. Eftir því sem Samskip komist næst hafi BWS ekki rekið eigin skip heldur sé fyrirtækið flutningsmiðlari, en samkvæmt heimasíðu BWS sé fyrirtækið *„an independent freight forwarder"*.

15617. Í mgr. 1490 í athugasemdum Samskipa við AI er byggt á því að Samskip hafi ekki verið helsti keppinautur Eimskips í áætlanasiglingum til og frá Færeyjum heldur hafi það verið Smyril Blue Water (BWS). Samanlögð markaðshlutdeild þessara fyrirtækja hafi verið á bilinu 82-91% í innflutningi til Færeyja og um 81-94% í útflutningi frá Færeyjum. Á sama tíma hafi markaðshlutdeild Samskipa verið 8,6-17,5% í innflutningi en 6-19% í útflutningi.

15618. Af þessu tilefni skal tekið fram að við mat á háttsemi Samskipa er ekki nauðsynlegt að taka afstöðu til þess hvað hafi falist nákvæmlega í starfsemi BWS. Fyrir liggur að BWS var samkeppnisaðili Samskipa og Eimskips á meðan fyrirtækið leigði flutningsrými í ferjunni Norrænu af Smyril Line og bauð upp á vöruflutninga til og frá Íslandi og Færeyjum. Aðgerðir Samskipa og Eimskips miðuðu að því að koma í veg fyrir samkeppni frá BWS til viðhalda þeim *„friði"* á íslenska markaðnum sem fyrirtækin höfðu komið á með samstilltum aðgerðum sínum.

15619. Innan Eimskips var litið svo á að viðskiptaumhverfi í Færeyjum og á Íslandi væri svipað og að helstu keppinautar fyrirtækisins sjóflutningum væru Samskip og BWS. Þannig segir í skráningarlýsingu Eimskips á árinu 2012: *„The business environment in the Faroe Islands is very similar to the business environment in Iceland, i.e. the export is mainly seafood products and import is a wide range of commodities. P/F Faroe Ship is the largest containerized liner operating in the Faroe Islands but its main competitors in the Faroe Islands are Smyril Blue Water P/F in trailers, Fresh Link in bulk and Samskip in container freight."*[6702] Þannig leit Eimskip á Samskip sem keppinaut sinn í áætlanasiglingum með gáma til og frá Færeyjum.

15620. Í mgr. 1595 í athugasemdum við AII árétta Samskip að fyrirtækið hafi keypt fjórar frystigeymslur af fjölskyldufyrirtækinu Kloosterboer á árinu 2005, en í kjölfar kaupanna hafi ((S)frkvstj-frystig) hafið störf fyrir Samskip. Í upphafi árs 2009 hafi Samskip selt frystigeymsluna í Ijmuiden aftur til Kloosterboer en

[6702] Aðgengilegt á slóð: https://view.news.eu.nasdaq.com/view?id=b7878ddef2d29716fb026be5c0e33eb83&lang=en.

af því tilefni hafi nafni hinna frystigeymslnanna verið breytt í Frigocare. Samhliða því hafi (S)frkvstj-frystig hætt störfum fyrir Samskip.

15621. Í mgr. 1596 í athugasemdunum við AII vísa Samskip til niðurstöðu hollenskra samkeppnisyfirvalda um samráð Daalimpex og Kloosterboer á frystigeymslumarkaði á árunum 2006-2009. Benda Samskip á að undirréttur í Hollandi hafi fellt niður stjórnvaldssekt Samskipa en áfrýjunardómstóll vísað málinu aftur til héraðsdóms hvers niðurstöðu væri að vænta.

15622. Í mgr. 1597 í athugasemdunum við AII staðhæfa Samskip að (S)frkvstj-frystig hafi unnið gegn hagsmunum fyrirtækisins. Hafi (S)frkvstj-frystig og fjölskylda hans með taprekstri reynt að fá Samskip til að selja þeim frystigeymsluna aftur og hafi Samskip selt Kloosterboer frystigeymsluna með miklu tapi. Telja Samskip þetta stangast á við ætlaða aðkomu fyrirtækisins að umræddu samráði. Kveðast Samskip hafa undirbúið skaðabótakröfu á hendur (S)frkvstj-frystig og fjölskyldu hans vegna þessa. Staðhæfa Samskip að stjórnendur fyrirtækisins hafi ekki á nokkurn hátt komið að samráðsmálinu í Hollandi og sé ljóst að samskipti (S)frkvstj-frystig við keppinauta hafi átt sér stað án vitneskju Samskipa.

15623. Af þessu tilefni skal tekið fram að eftir að Samskip skiluðu athugasemdum við AII staðfesti undirréttur í Rotterdam ákvörðun hollenska samkeppniseftirlitsins um þátttöku Samskipa í hinu ólögmæta samráði.[6703] Málið varðaði verðsamráð og markaðsskiptingu milli Samskipa og Eimskips í Hollandi sem var meðal annars til þess fallið að hafa skaðleg áhrif á flutning á sjávarafurðum frá Íslandi. Um var að ræða starfsemi í samstæðu Samskipa en þjónustan var meðal annars seld hér á landi við flutning á fiski frá Íslandi. Í ákvörðun hollenska samkeppniseftirlitsins var lögð sekt á Samskip, Eimskip og eignarhaldsfélag Kloosterboer fjölskyldunnar (Kloosbeheer) vegna ólögmæts samráðs á árunum 2006-2009. Fyrir liggur að (S)frkvstj-frystig var starfsmaður Samskipa á árinu 2008 og hluta árs 2009. Í ákvörðuninni kemur fram að Kloosbeheer hafi játað þátttöku í samráðinu og unnið að því að upplýsa málið með hollenskum samkeppnisyfirvöldum. Hafi sekt fyrirtækisins því verið lægri en ella.

15624. Eins og rakið er í ákvörðun þessari, sbr. m.a. kafli 7.5.1 og 10.7.2 var samstarf í frystigeymslurekstri einn þáttur í *„Nýtt upphaf“* verkefninu og hluti af samráði Samskipa og Eimskips.

31.2. Um að Samskip vilji draga úr samkeppni frá BWS í byrjun júní 2008

15625. Í mgr. 1497 og 1521 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til samskipta varðandi BWS í júní 2008. Telja Samskip að ekkert í samskiptunum sé andstætt samkeppnislögum. Ekki liggi fyrir hvort viðræður hafi átt sér stað milli Samskipa og BWS og hafi ekki komið til neinna viðskipta á grundvelli þeirra. Ekkert samkomulag hafi verið gert og hafi umræddir flutningsmiðlarar keppt óbundnir á markaðnum. Telja Samskip að í þessum samskiptum birtist áherslur fyrirtækisins og Jóna í því að ná hlutdeild af Eimskip á færeyska markaðnum.

15626. Í mgr. 1498 í athugasemdum Samskipa við AI segir að ekki sé ljóst hvort Samkeppniseftirlitið ætli að hvers kyns viðskipti flutningsaðila við BWS feli í sér samráðsbrot auk þess sem viðskipti Samskipa við BWS séu ekki til umfjöllunar eða rannsóknar í málinu. Að mati Samskipa benda gögnin til þess að fyrirtækið hafi átt í viðræðum við BWS að frumkvæði síðarnefnda fyrirtækisins. BWS hafi starfað sem flutningsmiðlari og því þurft að eiga í viðskiptum við skipafélag.

15627. Af þessu tilefni vísar Samkeppniseftirlitið til þess sem fram kemur í kafla 20.2. Samskiptin sem um ræðir endurspegla afstöðu Samskipa og vilja fyrirtækisins til að hafa samráð við BWS í því skyni að draga úr

[6703] Sjá fréttatilkynningu hollenska eftirlitsins frá 8. júlí 2022: https://www.acm.nl/nl/publicaties/rechtbank-acm-mocht-boete-opleggen-wegens-overtreding-kartelverbod-koel-en-vrieshuiszaak.

samkeppni m.a. í flutningum til og frá Íslandi. Eins og rökstutt er í kafla 20 fólu tiltekin samskipti Samskipa við BWS í sér brot Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga.

15628. Ljóst er að samskipti Samskipa við BWS hafa þýðingu um þann þátt samráðs Samskipa og Eimskips sem varðar sjóflutninga á milli Íslands og Færeyja. Samskip hafa ekki veitt neinar skýringar sem geta réttlætt samskipti fyrirtækisins við BWS. Í ákvörðun þessari er þó ekki tekin afstaða til þess hvort háttsemi BWS hafi falið í sér brot.

15629. Í tilefni af athugasemdum Samskipa skal áréttað að það hefur ekki þýðingu um lögmæti samskipta hvor eða hvaða aðili á frumkvæði að þeim. Í málinu liggur fyrir tölvupóstur (S)starfsm til (S)frkvstj-Jóna, (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-Skand 3. júní 2008 þar sem kemur fram að BWS hafi óskað eftir tilboði í flutninga til Íslands fyrir sig og umboðsaðila sinn á Íslandi, Icetransport. Í tölvupóstinum vísar (S)starfsm til fundar með BWS og tekur fram að ætlunin sé að gera munnlegan samning við fyrirtækið um að keppa ekki við Samskip og Jóna um viðskipti, *„make a verbal agreement with them not to touch our existing clients in Samskip or Jonar Transport"*. Degi eftir að þessi tölvupóstur var sendur hittust Samskip og BWS á fundi.

15630. Engin gögn benda til þess að (S)starfsm hafi hætt við þá fyrirætlan sína að gera munnlegt samkomulag við BWS um markaðsskiptingu eða að BWS hafi hafnað því að gera slíkt samkomulag. Hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn í þá veru. Eins og fram kemur í ákvörðun þessari gerði (S)forstj engar athugasemdir við áform (S)starfsm þrátt fyrir að samkomulag af þeim toga sem (S)starfsm hugðist gera við BWS fæli í sér augljóst og alvarlegt brot á 10. gr. samkeppnislaga. Er það til marks um afstöðu Samskipa til slíkra samninga.

15631. Í mgr. 1498 í athugasemdum Samskipa við AI er því haldið fram að samskiptin sýni áherslu Samskipa á að veita Eimskip aukna samkeppni. Kveða Samskip það ranga og órökstudda ályktun hjá Samkeppniseftirlitinu að áherslur fyrirtækisins á umræddum markaði hafi átt eftir að breytast.

15632. Af þessu tilefni skal það áréttað sem fram kemur í kafla 20.2. Umrædd samskipti gefa til kynna vilja Samskipa til að hafa samráð við BWS og keppa við Eimskip. Eins og rakið er í ákvörðun þessari áttu þessar áherslur eftir að breytast og sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip beindu spjótum sínum að BWS í þeim tilgangi að takmarka samkeppni af hálfu fyrirtækisins, sbr. nánari umfjöllun í síðari köflum.

15633. Af þeim samtímagögnum sem Samkeppniseftirlitið hefur aflað við rannsókn málsins og gerð er grein fyrir í ákvörðun þessari er ljóst að Samskip og Eimskip drógu með samráði úr samkeppni sín á milli. Af gögnunum er jafnframt ljóst að fyrirtækin reyndu að draga úr samkeppni frá öðrum aðilum á markaðnum, t.d. BWS, með því að leita eftir samstarfi við þá.

15634. Í mgr. 1534 í athugasemdum við AI hafna Samskip því að nokkuð í samskiptum fyrirtækisins við BWS hafi verið andstætt 10. gr. samkeppnislaga. Telja Samskip að *„viðræður"* fyrirtækisins við BWS um hugsanlegt samstarf eða viðskipti feli ekki í sér brot. Séu *„kenningar"* Samkeppniseftirlitsins þar að lútandi hvorki í samræmi við orðalag 10. gr. samkeppnislaga né framkvæmd ákvæðisins. Útilokað sé að ákvæðið eigi við.

15635. Af þessu tilefni skal tekið fram að Samskip hugðust gera munnlegt samkomulag við BWS um að síðarnefnda fyrirtækið léti viðskiptavini Samskipa og Jóna í friði. Með öðrum orðum að fyrirtækin myndu ekki keppa um þá. Við blasir að slíkt samkomulag hefur að markmiði að draga úr samkeppni. Slíkt samkomulag felur ekki í sér *„viðræður"* um *„samstarf"* sem samræmist 10. gr. samkeppnilaga.

31.3. Um *„Nýtt upphaf“* verkefnið

15636. Í athugasemdum sínum mótmæla Samskip tilvist, efni og umfangi *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Vegna þessa vísast til umfjöllunar í kafla 8 og 9 þar sem gerð er grein fyrir samskiptum stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna eftir fund stjórnenda og stjórnarformanna fyrirtækjanna 6. júní 2008. Hefur það m.a. verið viðurkennt af (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í skýrslutöku hjá lögreglu að þeir verkþættir sem tengdust *„Nýju upphafi“* hafi komið til umræðu milli fyrirtækjanna. Sýna samtímagögn að þeir komu til framkvæmda með þeim hætti sem ítarlega er lýst í ákvörðun þessari. Jafnframt vísast til ítarlegrar umfjöllunar í kafla 25 um sjónarmið Samskipa sem tengjast tilvist, efni og umfangi *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

15637. Í mgr. 1524 í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til fyrri umfjöllunar um *„Nýtt upphaf“* glærur (E)forstj. Hafi fyrirtækinu ekki verið kunnugt um glærukynninguna fyrr en við skýrslutöku af (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv hjá lögreglu 2018. Telja Samskip að Samkeppniseftirlitið hafi ekki sýnt fram á aðkomu eða vitund fyrirtækisins um inntak hennar. Ekki er unnt að fallast á þetta og vísast til umfjöllunar um sambærilegar athugasemdir fyrirtækisins í kafla 25.5 og áfram.

15638. Í mgr. 1651 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að Samskip og Eimskip hafi haft með sér ólögmætt samráð við undirbúning eða framkvæmd breytinga á siglingakerfum fyrirtækjanna árið 2008. Þessi sjónarmið Samskipa fá ekki staðist og vísast til umfjöllunar um sambærilegar athugasemdir fyrirtækisins í kafla 25.

31.4. Um atvik fram til 2010

15639. Í mgr. 1499 í athugasemdum Samskipa við AI er vísað til tölvupóstsamskipta (S)frkvstj-Færeyj og (S)forstj 13. nóvember 2008. Um hafi verið að ræða fréttir um áhuga Eik banka á að kaupa Faroe Ship f.h. viðskiptavinar af Eimskip. Hafi (E)frkvstj-Færeyj sett sig í samband við (S)frkvstj-Færeyj og spurt hvort viðskiptavinurinn væri Samskip. Kveða Samskip (E)frkvstj-Færeyj hafa verið forvitin um þetta. Þá komi fram að (E)frkvstj-Færeyj hafi farið hátt með þetta og m.a. rætt um þetta í fjölmiðlum. Aldrei hafi komið til samstarfs af nokkru tagi milli Samskipa og Eimskips í Færeyjum. Einungis hafi verið um hugleiðingar að ræða.

15640. Í mgr. 1499 í athugasemdum við AI og í mgr. 1623-1624 í athugasemdum við AII vísa Samskip til þess að ekki fáist séð hvernig sú ályktun eigi rétt á sér að þessi samskipti hafi samræmist ekki kröfum samkeppnisréttarins um sjálfstæði keppinauta. Telja Samskip að ályktun Samkeppniseftirlitsins um samskiptin sé tilefnislaus og órökstudd. Samskiptin hafi ekki lotið að markaðsfærslu fyrirtækjanna eða öðrum viðkvæmum samkeppnislegum málefnum heldur orðrómi um eigendaskipti sem auk þess hafði verið umfjöllunarefni í fjölmiðlum og þar með opinber.

15641. Í mgr. 1532 í athugasemdum Samskipa við AI er því jafnframt hafnað að fyrirtækið hafi átt í ólögmætum samskiptum við Eimskip í tengslum við starfsemi þeirra í Færeyjum. Gögn málsins sýni ásetning Samskipa til að sækja aukin viðskipti, ekki síst frá Eimskip.

15642. Af þessu tilefni skal áréttað að samskipti (E)frkvstj-Færeyj og (S)frkvstj-Færeyj lutu að upplýsingum um málefni sem gat haft mikil áhrif á samkeppni í m.a. sjóflutningum milli Íslands og Færeyja, þ.e. möguleg kaup Smyril Line á Eimskip í Færeyjum. Eru upplýsingar um mögulega fækkun eða fjölgun keppinauta á markaði í eðli sínu til þess fallnar að hafa áhrif á samkeppni. Er þess vegna ótvírætt að samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa í Færeyjum þar sem þeir ræddu um mögulegar breytingar á markaðinum voru ekki í samræmi við þær kröfur sem 10. gr. samkeppnislaga gerir til sjálfstæðis keppinauta. Eru skýringar Samskipa á efni samskiptanna auk þess ekki í samræmi við það sem kemur fram í tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj 24. nóvember 2008. Með hliðsjón af því sem fram kemur

um samskiptin í tölvupóstinum, upplýsingum um aðdraganda samskiptanna eins og hann birtist í öðrum samtímagögnum og því að skýringar Samskipa fá þar ekki neina stoð er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að umrædd samskipti Samskipa og Eimskips hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

15643. Samskip halda því fram í mgr. 1491 í athugasemdum við AI að umfjöllun um færeyska markaðinn og stöðu fyrirtækisins í AI sé röng og í ósamræmi við skýr samtímagögn.

15644. Á þetta er ekki unnt að fallast. Í eftirfarandi umfjöllun er nánar fjallað um sjónarmið Samskipa um m.a. færeyska markaðinn og stöðu aðila út frá samtímagögnum, sbr. og einnig í kafla 20. Vísast til þessa.

15645. Í mgr. 1626-1629 í athugasemdum við AII hafna Samskip því að eitthvað óeðlilegt hafi verið við verkefnið sem (S)frkvstj-millilandasv fól (S)forstö-flutnstj 24. mars 2009 og hvernig (S)forstö-flutnstj stóð að framkvæmd þess. Stjórnendum Samskipa hafi verið ljóst að Eimskip myndi bregðast við verulegum samdrætti í innflutningi með sambærilegum hætti og Samskip, þ.e. með því að skera niður í flutningakerfinu. Starfsmenn Samskipa hafi haft fulla getu til að vinna slíka greiningu. Það sé rangt að viðskiptaleyndarmál hafi farið á milli fyrirtækjanna um að Eimskip hafi misst viðskipti til Fresh Link og BWS. Samskip hafi haft mjög góða yfirsýn yfir það sem hafi verið að gerast á markaðnum á hverjum tíma. Það hafi einfaldlega verið umfangsmikil þekking til staðar á markaðnum og vitneskja um það þegar fyrirtæki fluttu viðskipti sín milli flutningafyrirtækja.

15646. Í mgr. 1652 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að reglubundið hafi verið ráðist í greiningar á markaðsaðstæðum, m.a. siglingakerfum keppinauta, flutningsgetu, fluttu magni o.fl. Greiningarnar séu mikilvægt tæki í samkeppninni við mat á aðgerðum Samskipa og keppinauta fyrirtækisins. Stjórnendur Samskipa hafi getað metið til hvaða ráðstafana Eimskip hafi verið líklegt að grípa til. Hafna Samskip því að upplýsingarnar hafi borist frá Eimskip. Slíkar fullyrðingar eigi sér ekki stoð í gögnum málsins.

15647. Í mgr. 1658 í athugasemdum við AII vísa Samskip til umfjöllunar um flutningaskipið Blikur. Hafna Samskip því að greiningar innan fyrirtækisins hafi verið tilkomnar vegna miðlunar á upplýsingum frá Eimskip. Samskip hafi ekki átt í samskiptum við Eimskip í tengslum við þær. Starfsmenn Samskipa hafi vegna þekkingar stjórnenda getað metið aðgerðir helsta keppinautarins með nokkurri nákvæmni. Greiningarnar hafi verið ætlaðar til að að sjá fyrir aðgerðir keppinautarins og stjórn reglubundið óskað eftir þessum greiningum.

15648. Samkeppniseftirlitið bendir á að flutningaskipið Blikur hafði ekki viðkomu á Íslandi á þessum tíma. Að því er snerti minnkandi innflutning til Íslands hafði Eimskip þegar í ágúst 2008 brugðist við með því að leggja niður Austurleið gagnvart Íslandi og fækka skipum í siglingu á þeirri leið úr tveimur í eitt. Jafnframt hafði Eimskip fækkað um eitt skip í Norður-Ameríku siglingum. Að tengja umræðu og endurmat á siglingu Blikur við samdrátt í innflutningi til Íslands og tengja það við breytingu sem Samskip gerðu á sínu siglingakerfi haustið 2008 er því ekki rökrétt. Eins og fram kemur í ákvörðun þessari bjuggu Samskip yfir upplýsingum um mögulega endurskoðun á siglingakerfi Eimskips, en innan Eimskips átti sér ekki stað umræða um þá endurskoðun fyrr en eftir að fyrirtækið hafði birt tilkynningu á heimasíðu sinni um þær breytingar sem hafði verið ákveðið að gera á siglingaáætlun tengdri Færeyjum. Sú staðhæfing Samskipa að þær upplýsingar sem varða Blikur hafi verið opinberar á þeim tíma þegar (S)forstö-flutnstj vann sína greiningu stenst því ekki. Hið sama á við um nákvæmar upplýsingar um magn og verðlagningu þeirra flutninga sem Eimskip tapaði til keppinauta í Færeyjum. Þegar gögnin frá Eimskip og beiðni (S)frkvstj-millilandasv til (S)forstö-flutnstj eru virt með hliðsjón af þeim upplýsingum sem koma fram í skjölum (S)forstö-flutnstj er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að um sé að ræða upplýsingar sem hafi a.m.k. að talsverðu leyti verið fengnar frá Eimskip.

15649. Í mgr. 1602 og 1630 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til verkefnalista (E)forstj. Að mati fyrirtækisins er ljóst að verið sé að vísa til samnings Eimskips og Samskipa um flutninga til og frá Norður-Ameríku. Ítreka Samskip að ekkert samráðsverkefni hafi nokkurn tímann verið í gangi milli fyrirtækjanna.

15650. Þá hafna Samskip því að tilvísun til „*slot agreement with Faroe Islands*" kunni að tengjast Samskipum. Fyrirtækin hafi hvorki átt í viðræðum né samstarfi af neinum toga í Færeyjum. Af gögnum málsins sé hins vegar ljóst að Eimskip hafi átt í samstarfi við aðra keppinauta. Að sögn Samskipa hefði fyrirtækið haft hag af slíkum samningi við Eimskip, þar sem Eimskip hafi verið með umtalsvert betra siglingakerfi og meiri hlutdeild á þeim markaði. Það hafi hins vegar aldrei komið til umræðu milli fyrirtækjanna.

15651. Samkeppniseftirlitið áréttar að á þessum tíma var starfað eftir samningi við Eimskip um Norður-Ameríku siglingar og „*Neyðarsamkomulagi*", auk þess sem fyrirtækin áttu í ólögmætu samstarfi um gámastýringu og samráðs í landflutningum. Þessu hafna Samskip ekki. Þá er rétt að rifja upp að haustið 2008 voru samskipti milli Samskipa og Eimskips um flutninga og „*slot*" samning milli Íslands og Færeyja.

15652. Því þarf ekki að koma á óvart að (E)forstj hafi viljað endurskoða einhvern eða einhverja af þeim samningum og fellur það vel að tilgangi og markmiði samráðsins. Aftur á móti fæst ekki séð af hverju (E)forstj hefði átt að vísa þarna til endurskoðunar á Norður-Ameríku samningi fyrirtækjanna líkt og Samskip halda fram en nýr Norður-Ameríku samningur hafði tekið gildi aðeins fjórum mánuðum áður, þ.e. í janúar 2009. Verður því að telja líklegra að (E)forstj hafi verið að vísa til annars samnings en Norður-Ameríku samningsins.

15653. Þá er það ekki rétt sem Samskip halda fram að Eimskip og Samskip hafi ekki rætt saman um samstarf af neinum toga um flutninga sem tengjast Færeyjum. Má í því sambandi vísa til samskipta fyrirtækjanna í Færeyjum sem lýst er í kafla 20.4.1.1. Þá er rétt að rifja upp að um haustið 2008 voru samskipti milli Eimskips og Samskipa um flutninga og „*slot*" samning milli Íslands og Færeyja, sbr. kafla 9.12.2.

15654. Í mgr. 818 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til skjals (S)frkvstj-millilandasv með heitinu „*Markaðsskipting*". Hafna Samskip því að skjalið sé merki um samkomulag um markaðsskiptingu. Starfsmenn Samskipa hafi reglulega unnið greiningu á markaðshlutdeild. Í mgr. 819 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um tölvupóstsamskipti (S)starfsm og (S)forstö-útfl 29.-30. maí 2009. Að sögn Samskipa hafi umræddar upplýsingar ýmist byggst á talningu starfsmanna Samskipa í Vestmannaeyjum á fjölda lestaðra gáma um borð eða upplýsingum frá Umbúðamiðlun um hlutfall flutninga á körum sem Samskip ættu. Að sögn Samskipa er tilvísun (S)forstö-útfl til „*50/50 markaðshlutdeild*" sögð hafa byggst á því að hann hafi talið hlutdeild fyrirtækjanna nokkuð jafna en hafi í þessu tilviki fengið upplýsingar sem bentu til þess að Samskip væru að gefa eftir. Í mgr. 292-293 í athugasemdum við AI og mgr. 816-817 í athugasemdum við AII vísa Samskip til tölvupósts (S)forstj-frystig til (S)forstj 23. maí 2007. Maruha hagaði viðskiptum sínum þannig að að fyrirtækið valdi að skipta flutningum frá Íslandi til jafns milli Samskipa og Eimskips. Samskiptin staðfesti að virk samkeppni hafi verið til staðar um viðskiptin og að viðskiptavinurinn hafði sjálfur fulla stjórn á því hvernig hann hagaði flutningamálum sínum. Tölvupósturinn lýsi alls ekki neinni markaðsskiptingu milli Samskipa og Eimskips heldur viðskiptalegri ákvörðun viðskiptavinarins. Þvert á móti megi sjá að hjá Samskipum voru uppi áform um að ná betri samningum við Maruha á kostnað Eimskips.

15655. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Ljóst er af samtímagögnum að Samskip vildu gæta að því að fyrirtækið héldi sínum hlut í markaðsskiptingu fyrirtækjanna þó ekki hafi verið vilji til að sækja aukin viðskipti frá Eimskip með því að sækja á stóra viðskiptavini fyrirtækisins. Samkeppniseftirlitið vísar hér einnig til umfjöllunar í kafla 20.4.1.4 um gögn Samskipa frá mars 2009, ágúst og september 2010 og ágúst 2012. Er þar gerð grein fyrir skjölum (S)frkvstj-millilandasv sem báru m.a. heitið „*markaðsskipting*" og ítrekuðum tilvísunum forstöðumanns útflutningsdeildar Samskipa til

helmingaskipta (50/50) Eimskips og Samskipa í útflutningi á fiski. Þessi gögn, virt með gögnum í kafla 5.9 (þ.m.t. umræddur tölvupóstur frá 23. maí 2007) og öðrum tilgreindum gögnum í kafla 20.4.1.4 gefa til kynna að Samskip og Eimskip hafi leitast við að skipta flutningi á fiski frá Íslandi á milli sín og það hafi verið liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna. Ekkert hefur komið fram í sjónarmiðum Samskipa sem haggar gildi þessara gagna og þeirra ályktana sem unnt er að draga af þeim.

15656. Samkeppniseftirlitið getur þannig ekki fallist á framangreindar skýringar á ummælum (S)forstö-útfl um 50/50 skiptinguna. Í tölvupóstinum segir *„Hvað varð um þetta 50/50 markaðshlutdeild"*. Af þessu þykir Samkeppniseftirlitið mega leiða að (S)forstö-útfl hafi verið að vísa til skiptingar á markaðshlutdeild sem væri þekkt og leitast væri við að halda. Sé litið til annarra samtímagagna þar sem vísað er til umræddrar skiptingar þykir einnig ljóst að hún hafi verið byggð á samráði milli Samskipa og Eimskips. Að öðrum kosti hefði verið ástæðulaust fyrir (S)forstö-útfl að vísa til *„50/50 markaðshlutdeildar"*, hann hefði þá væntanlega eingöngu vísað til þess að markaðshlutdeild Samskipa hefði verið að lækka. Vilji Samskipa ætti þá að standa til þess að auka hana eftir fremsta megni, ekki stefna að tiltekinni 50/50 skiptingu.

15657. Í mgr. 820 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til samskipta innan Samskipa 11. ágúst 2010 varðandi flutning á makríl. Samskiptin séu til marks um markmið fyrirtækisins að ná 50% hlutdeild í fluttum sjávarafurðum frá Íslandi. Útgerðaraðilar séu ekki samningsbundnir neinum flutningsaðila og mikilvægt fyrir Samskip að ná sem mestri hlutdeild hverju sinni. Að mati Samskipa benda samskiptin til þess að hörð samkeppni hafi ríkt um þennan flutning. Ekkert í samskiptunum bendi til samráðs við Eimskip.

15658. Í mgr. 821 í athugasemdum við AII vísa Samskip til viðræðna (S)forstö-útfl við Vísi. Um hefði verið að ræða flutningsmagn sem Samskip og Vísir hafi komið sér saman um. Ekki sé með neinum hætti vísað til samkomulags við Eimskip um hlutdeildina. Samskip hafi ekki átt í neinum samskiptum við Eimskip varðandi þetta.

15659. Ekki koma fram neinar skýringar hjá Samskipum af hverju þetta markmið eða hámark á markaðshlutdeild hafi verið lagt til grundvallar. Skortur á slíkum útskýringum í ljósi annarra samtímagagna sem benda til samkomulags um skiptingu í flutningi á fiski er eingöngu til þess fallinn að styðja við ályktanir Samkeppniseftirlitsins. Samkeppniseftirlitið bendir í þessu samhengi á áherslu (S)forstö-útfl á að *„fá okkar 50% hlutdeild hér"*.

15660. Hið sama á við um framkomnar skýringar Samskipa á samskiptum fyrirtækisins við Vísi. Ef um hefði verið að ræða samkomulag við Vísi um að Samskip skyldu flytja 50% af saltfiski fyrirtækisins þá hljóta að vera til gögn sem sýna fram á slíkt samkomulag. Þau hafa ekki verið afhent Samkeppniseftirlitinu.

15661. Í mgr. 823 í athugasemdum við AII vísa Samskip til samskipta (S)forstj og (S)forstö-útfl 9. og 12. ágúst 2012. Um sé að ræða samskipti við viðskiptavin og áætlun um hversu stór hluti viðskiptanna liggi hjá Samskipum. Á endanum sé það ákvörðun viðskiptavinarins. Engin leið sé að draga þá ályktun af samskiptunum að Samskip hafi átt í samráði við Eimskip um flutningana.

15662. Hafna Samskip því að hafa átt í samráði við Eimskip varðandi flutning á fiski, sbr. mgr. 824 í athugasemdum fyrirtækisins við AII. Að mati Samskipa sé engin leið til að komast að þeirri niðurstöðu að telja framangreind gögn feli í sér vísbendingu um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í flutningi á fiski.

15663. Ljóst er að í samtímagögnum Samskipa var ítrekað vísað til 50/50 skiptingar á flutningi á fiski milli Samskipa og Eimskips. Að mati Samkeppniseftirlitsins benda samtímagögnin til þess að Samskip og Eimskip hafi leitast við að skipta flutningi á fiski frá Íslandi á milli sín og (S)forstö-útfl hafi reynt að sjá

til þess að sú skipting héldist. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitið að það hafi verið liður í ólögmætu samráði fyrirtækjanna.

15664. Í mgr. 1631-1632 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um upptöku á „*E-kontrol*" gjaldi í Danmörku. Vísar fyrirtækið þar til fyrri umfjöllunar sinnar varðandi gjaldið. Þegar Samskip hafi ákveðið að hefja gjaldtöku hafi legið fyrir upplýsingar um að Eimskip og BWS hafi þegar tekið upp slíkt gjald. Ekki hafi verið um að ræða sameiginlega ákvörðun fyrirtækjanna um að setja á sérstakt gjald til frambúðar. Þá segir að ályktun um að gjaldtakan hafi leitt til hærra verðs fyrir innflytjendur sé órökstudd. Að sögn Samskipa hafi hagræði vegna aðgerða tollayfirvalda í Danmörku í rauninni skilað sér í lægri gjöldum vegna sendinga. Þá geti flutningsaðilar ekki borið ábyrgð á slíkum kostnaðarhækkunum, heldur einungis viðeigandi yfirvöld.

15665. Ekki er samræmi í framangreindum athugasemdum Samskipa. Þannig er því haldið fram að hagræðið vegna aðgerða danskra tollayfirvalda, þ.e. upptaka á umræddu gjaldi, hafi leitt til lægri gjalda annars vegar og að flutningsaðilar geti ekki borið ábyrgð á slíkum kostnaðarhækkunum hins vegar. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að ný gjaldtaka leiðir almennt til hækkunar á verði fyrir þjónustu nema annað lækki samsvarandi á móti.

15666. Samráð og/eða samræming um slíka gjaldtöku fer gegn bannákvæði samkeppnislaga. Tölvupóstur frá (S)starfsm, sem vísað er til í kafla 20.4.1.4, er skýr um að fyrirtækin þrjú, Samskip, Eimskip og BWS, höfðu með sér samkomulag, *„general agreement"*, um að leggja umrætt gjald á flutninga frá Danmörku og að Samskip ætlaði að innheimta sama gjald og Eimskip, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.14.

15667. Í mgr. 1522 í athugasemdum við AI og í mgr. 1635 í athugasemdum við AII vísa Samskip til samskipta (S)forstj og (S)forstö-umb.erl í október 2009 um mögulegt samstarf við BWS. Bendir fyrirtækið á að samskiptin hafi verið að frumkvæði BWS. Sama eigi við um fundi (S)forstj með stjórnendum BWS í október og nóvember 2009.

15668. Að mati Samskipa má ráða af minnisblaði (E)frkvstj-alþjsv að Eimskip hafi sýnilega verið fyrsti kostur BWS. Þá komi fram að BWS hafi verið opið fyrir ýmsum lausnum, s.s. sölu á fyrirtækinu eða umfangsmiklu samstarfi. Ráða megi að viðræður fyrirtækjanna hafi verið mjög ítarlegar og BWS komið fram með nokkuð mótaðar tillögur, sbr. mgr. 1524 í athugasemdum við AI.

15669. Þá mótmæla Samskip ályktunum varðandi fund (S)forstj með BWS í nóvember 2009. Samskip hafi búið yfir nægjanlegri flutningsgetu frá Færeyjum til þess að keppa á eigin forsendum við Eimskip og BWS, sbr. tölvupóstur (S)forstj 24. nóvember 2009. Samskip hafi ekki séð hag af samstarfi við BWS, sbr. mgr. 1526 í athugasemdum við AI og mgr. 1101 og 1635-1637 í athugasemdum við AII. (S)forstj hafi ekki mætt til fundarins til að hafa áhrif á verðlagningu BWS.

15670. Í mgr. 1101 og 1655-1656 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að samskipti Samskipa við BWS hafi miðað að því að draga úr samkeppni. Samskiptin hafi verið vegna vilja BWS til að koma á samstarfi. Viðræðurnar hafi þó ekki leitt til neins enda hafi Samskip ekki haft áhuga á samstarfi. Hafna Samskip því að samskipti fyrirtækisins við BWS hafi verið andstæð 10. gr. samkeppnislaga.

15671. Í mgr. 1526 í athugasemdum við Samskipa AI og mgr. 1101 í athugasemdum við AII segir að (S)forstj hafi talið það þjóna hagsmunum Samskipa best að halda áfram að sækja á ákveðna viðskiptavini sem skiluðu mestri framlegð enda þótt verðið væri mjög lágt. Í tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-Færeyj hafi hann beint því til (S)frkvstj-Færeyj að auka hlutdeild Samskipa þar, þ.e. að sækja frekar í litla og meðalstóra viðskiptavini frekar en í Poul Hansen sem hafi verið langstærsti viðskiptavinurinn, greitt lægstu gjöldin og verið kröfuharðastur. Þessi hegðun hafi skýrist af viðskiptalegum forsendum. Tölvupóstur (S)forstj sé samtímagagn sem lýsi mjög vel eðlilegum áherslum í rekstri skipafélags, ekki

síst þegar um minni aðila á markaði sé að ræða, þar sem leitast sé við að sækja frekar í minni viðskiptavini þar sem framlegð af viðskiptum sé að jafnaði hærri en af mjög stórum viðskiptavinum.

15672. Einnig telja Samskip að sú ályktun Samkeppniseftirlitsins eigi sér enga stoð að bandalag gegn Eimskip hefði getað sett samráðið í uppnám og ógnað *„friðnum“* á Íslandi, sbr. mgr. 1101 og 1636-1637 í athugasemdum við AII.

15673. Varðandi það að Samskip hafi búið yfir nægjanlegri flutningsgetu og því ekki séð ávinning af samstarfi við BWS skal tekið fram að Samskip héldu áfram viðræðum sínum við BWS og Smyril. Voru þær þáttur í þeirri vegferð Samskipa að reyna að draga úr samkeppni á markaðnum í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

15674. Varðandi það atriði hvort það hafi verið Samskip eða BWS sem hafi átt frumkvæði að umræddum samskiptum fyrirtækjanna í október og nóvember 2009 vísar Samkeppniseftirlitið til þess sem áður segir um að í samráðsmálum skiptir ekki máli hver hver hefur frumkvæði af ólögmætu samráði. Samtímagögn sýna að umfangsmikil samskipti voru á þessum tíma á milli helstu flutningsaðila sem tengdust markaðnum í Færeyjum. Greinilegt er af gögnunum að samkeppni var talin meiri í Færeyjum en á Íslandi. Er það óbreytt mat Samkeppniseftirlitsins að (S)forstj hafi metið það svo að hagsmunum Samskipa væri betur borgið með því að fara ekki gegn Eimskip með samstarfi við BWS í Færeyjum og varðveita þannig *„friðinn“* á Íslandi sem fyrirtækin höfðu komið á sín á milli með samstilltum aðgerðum. Ljóst sé að viðræður (S)forstj við BWS miðuðu að því að draga úr samkeppni á markaðnum.

15675. Eins og Samskip benda á var fundur Eimskips og BWS 21. október 2009 ítarlegur og mótaðar tillögur settar fram um umfangsmikið samstarf þessara fyrirtækja. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna samtímagögn að viðræður Eimskips og Samskipa við BWS hafi haft þann tilgang að draga úr samkeppni á markaðnum. Með þeim hætti væri stutt við það markmið hins samfellda samráðs Eimskips og Samskipa að draga úr samkeppni.

15676. Hvað varðar tölvupóstsamskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Færeyj er ljóst að viðbrögð (S)forstj í nóvember 2009 við þeim upplýsingum (S)frkvstj-Færeyj að BWS væri að veita Samskipum harða samkeppni í Færeyjum voru þau að tilkynna (S)frkvstj-Færeyj að hann ætlaði að eiga fund með þessum keppinauti Samskipa. Einnig fólu skilaboðin það í sér að keppa ekki um viðskipti við að því er virðist einn stærsta viðskiptavininn á markaðnum í Færeyjum (Poul Hansen), sem Eimskip og BWS höfðu verið að bítast um, heldur leggja frekar áherslu á minni aðila.

15677. Í mgr. 1522-1523 og 1534 í athugasemdum við AI og mgr. 1634 og 1654 við AII fjalla Samskip um samskipti fyrirtækisins við DSV. Er þar m.a. vísað til fyrri umfjöllunar um samskiptin. Að sögn Samskipa vörðuðu samskiptin við DSV nánar tilgreind viðskipti sem ekki varð af eftir að DSV samdi við Thorship um flutningana. Á öðrum stað segja Samskip aftur á móti að ekki hafi verið forsendur fyrir samstarfinu. Bæði DSV og BWS hafi átt frumkvæði að samskiptum við Samskip.

15678. Af samskiptum Samskipa við BWS og DSV er ljóst að fyrirtækið vildi ekki mynda bandalag gegn Eimskip. Þannig vildu Samskip ekki setja *„friðinn“* sem fyrirtækin höfðu komið á með samstilltum aðgerðum sínum í uppnám. Nánar er fjallað um samskipti Samskipa og DSV í kafla 14.16.

15679. Í mgr. 1527-1528 í athugasemdum við AI vísa Samskip til fyrri sjónarmiða um tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig 26. nóvember 2009. Bendir fyrirtækið á að BWS sé gríðarlega stórt fyrirtæki og því varla óeðlilegt að eigandi þess hafi viljað kynna starfsemina fyrir stjórnendum Samskipa í því skyni að kanna möguleg gagnkvæm viðskipti eða samstarf á öðrum mörkuðum. Ekkert hafi orðið af hugleiðingum um *„nánari“* samvinnu á íslenska markaðnum. Samskiptin gefi því ekkert tilefni til

ályktana um samkeppnislagabrot. Samskip útskýra hins vegar ekki hvort og þá hvaða samvinna hafi þegar verið fyrir hendi milli BWS og Samskipa.

15680. Í mgr. 1657 í athugasemdunum við AII hafna Samskip því að fyrirtækið hafi leitast við að draga úr samkeppni í starfsemi sem tengist útflutningi á fiski.

15681. Vegna þessara sjónarmiða Samskipa skal tekið fram að Samskip og Eimskip voru samtímis í samskiptum við BWS í kjölfar þess að BWS þótti orðið helst til fyrirferðamikið í útflutningi á fiski. Hjá stjórnendum fyrirtækjanna var litið á BWS sem meiri ógn en þá sem stafaði frá stærsta keppinautnum. Í ljósi þessa þjónaði það hagsmunum Samskipa og Eimskips, hvors um sig, að fá BWS til samstarfs og féll það um leið að markmiði *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Með samstarfi við BWS hefðu verið sköpuð skilyrði til þess að sporna við verðlækkun fyrir útflutning á fiski frá Íslandi og Færeyjum. Að því leyti endurspegla tilraunir fyrirtækjanna til að fá BWS til samstarfs vilja þeirra til að draga úr samkeppni líkt og þeim hafði tekist með samráði sínu hér á landi.

15682. Eins og lýst er í m.a. í kafla 20.4.1 voru það hagsmunir Samskipa og vilji stjórnenda fyrirtækisins, með viðræðum og öðrum samskiptum við BWS, að draga úr flutningsgetu á siglingaleiðum milli Íslands, Færeyja og Danmerkur og skapa þannig aðstæður til að halda uppi verði fyrir flutninga eða hækka það. Markmið Samskipa með samskiptunum var því að draga úr samkeppni.

15683. Gögnin sýna einnig að á fundi Samskipa og BWS 20. nóvember 2009 ræddu fyrirtækin málefni sem vörðuðu samkeppni milli þeirra í flutningum til og frá Íslandi og Færeyjum. Að mati Samkeppniseftirlitsins brutu Samskip gegn 10. gr. samkeppnislaga með þessum samskiptum við BWS. Í ákvörðun þessari er ekki tekin afstaða til aðgerða BWS.

15684. Í mgr. 1529-1530 og 1535 í athugasemdum við AI fjalla Samskip um samskipti fyrirtækisins við Smyril Line og hvaðan Samskip hafi fengið upplýsingar um viðræður Eimskips við Smyril. Að sögn Samskipa voru samskiptin við Smyril Line að frumkvæði þess fyrirtækis. Smyril Line hafi viljað styrkja samningsstöðu sína gagnvart BWS með því að draga fleiri mögulega samstarfsaðila að borðinu. Hafna Samskip því að Eimskip hafi látið viðkvæmar upplýsingar af hendi til Samskipa. Að mati Samskipa er sú ályktun að Eimskip hafi veitt Samskipum upplýsingar um viðræður sínar við Smyril Line órökstudd og án stoðar í gögnum málsins. Þetta verði ekki ráðið af tölvupósti (S)frkvstj-Færeyj frá 8. desember 2009 og allra síst af tölvupósti sem hann hafi sent fyrir fundinn með Eimskip sem hafi verið haldinn af öðru tilefni. Eimskip og Samskip hafi þar haft andstæða hagsmuni. Eftir að BWS hafi átt í ítarlegum samningaviðræðum við Eimskip hafi fyrirtækið einnig átt í viðræðum við Samskip. Ekkert tilefni sé til að ætla að upplýsingarnar hafi farið á milli Samskipa og Eimskips. Bæði Samskip og Eimskip hafi haft áhuga á samningum við BWS og enga sameiginlega hagsmuni af því að greina frá þeim viðræðum.

15685. Í mgr. 1532 í athugasemdum Samskipa við AI er því hafnað því að fyrirtækið hafi átt í ólögmætum samskiptum við Eimskip í tengslum við starfsemi fyrirtækjanna í Færeyjum. Gögn málsins sýni ásetning Samskipa til að sækja aukin viðskipti, ekki síst frá Eimskip.

15686. Í tilefni af athugasemdum Samskipa skal áréttað að það ræður ekki úrslitum hvaða fyrirtæki á frumkvæði að samskiptum sem fela í sér ólögmætt samráð. Allt að einu sýna samtímagögn að upplýsingar fóru á milli Samskipa og Eimskips. Ljóst er að (S)frkvstj-Færeyj sendi tölvupóst til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um hádegisbil 8. desember 2008 þar sem hann tilkynnti að Smyril Line hefði óskað eftir tilboði Samskipa í flutningarýmið sem BWS hafði í Norrænu. Í tölvupóstinum er sérstaklega vísað til fundar (S)frkvstj-Færeyj með Eimskips í Færeyjum síðar um daginn og kvað (S)frkvstj-Færeyj það geta hugsast að hann fengi frekari upplýsingar um samskipti Eimskips og Smyril Line á fundi með Eimskip síðar sama dag. Síðar um daginn sendi (S)frkvstj-Færeyj síðan uppfærðar upplýsingar til (S)forstj og

(S)frkvstj-millilandasv. Er umræddur tölvupóstur afar skýr um það að (S)frkvstj-Færeyj hafi fengið umræddar viðskiptaupplýsingar í hendur.

15687. Ef Samskip byggja á því að þær hafi ekki komið frá Eimskip er ljóst að það stendur Samskipum nær að skýra þá frá því hvaðan upplýsingarnar voru fengnar, sbr. dóm Hæstaréttar 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019. Af hálfu Samskipa er aftur á móti engin tilraun gerð til þess. Hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn til stuðnings staðhæfingum sínum, t.d. um það hvenær umræddur fundur (S)frkvstj-Færeyj með *„starfsmanni frá Eimskip“* fór fram og ekki útskýrt hvaðan þessar upplýsingar um tilboð og áform Eimskips bárust fyrirtækinu. Þegar þetta er virt saman verður mati Samkeppniseftirlitsins að leggja til grundvallar að á fundi (S)frkvstj-Færeyj með Eimskip hafi verið rætt um BWS og Smyril Line og að hann hafi á fundinum fengið nákvæmar upplýsingar um tilboð Eimskips.

15688. Þrátt fyrir að bæði Samskip og Eimskip hafi hvort um sig getað haft hag af því semja við BWS/Smyril Line er ljóst að það hefði komið báðum fyrirtækjunum til góða að fækka keppinautum á markaðnum.

15689. Í mgr. 1531 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um ályktanir Samkeppniseftirlitsins um tölvupóst (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj 12. desember 2009 þar sem hann upplýsir að (E)forstö-fjármFæreyj hjá Eimskip hafi haft samband við hann og lýst óánægju sinni yfir því að Samskip hafi náð til sín viðskipavini Eimskips. Kveðast Samskip ekki hafa neina stjórn á því hvernig keppinautar bregðist við samkeppni. Í litlu samfélagi sé ekki óeðlilegt að menn láti einhver orð falla á förnum vegi, hvort sem það sé í pirringi eða gríni. Kjarni málsins sé sá að Samskip hafi náð stórum viðskiptavini af Eimskip sem samrýmist illa kenningum um víðtækt samráð fyrirtækjanna.

15690. Athugasemd Samskipa vísar til tölvupósts (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj um að (E)forstö-fjármFæreyj hjá Eimskip hafi haft samband við sig og haft í hótunum vegna þess að Samskip hafi náð til sín viðskiptavini Eimskips. Ekki er unnt að fallast á að viðbrögð af þessu tagi feli aðeins í sér *„pirring“* eða *„grín“*. Slík samskipti eru oft birtingarmynd á ólögmætu samráði um markaðsskiptingu milli fyrirtækja, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004, *Ker o.fl. gegn samkeppnisráði*. Í samtímagögnum er ekki að finna neinar vísbendingar um að Samskip hafi mótmælt þessari hótun Eimskips og viðleitni til markaðsskiptingar. Í þessu sambandi ber að hafa í huga að markaðsskipting Samskipa og Eimskips náði ekki til Færeyja, þrátt fyrir að Samskip og Eimskip hafi haft hagsmuni af því að þar yrði einnig dregið úr samkeppni, vegna samkeppni frá BWS.

15691. Í mgr. 1598 og 1664 í athugasemdum við AII hafna Samskip því að fyrirtækin hafi stofnað vinnuhóp í kringum *„ímyndað“* samráðsverkefni. (S)forstj hafi ekki vitað af hugmyndum (E)forstj um slíkan vinnuhóp. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi aldrei rætt viðkvæm viðskiptaleg málefni sín á milli. Samskip hafi heldur ekki vitað af hugmyndum Eimskips sem birtast í *„Nýtt upphaf“* glærum (E)forstj. Hvorki (S)forstj né aðrir stjórnendur Samskipa hafi komið að vinnu af þessum toga. Fundur forsvarsmanna fyrirtækjanna 6. júní 2008 haf eingöngu lotið af tilteknum erlendum eignum Eimskips. (S)forstj hafi í kjölfarið reynt að koma á samskiptum milli stjórnenda viðeigandi rekstrareininga en sú viðleitni hafi ekki skilað árangri.

15692. Hér er um að ræða sömu athugasemdir og sjónarmið og hafa áður komið fram af hálfu Samskipa. Af þessu tilefni vísast til umfjöllunar í kafla 25.

15693. Í mgr. 1601 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Silver í júlí 2008 (þ.e. hvenær (S)forstj myndi hitta *„Mr E“*) og október 2008 (*„Also – would be nice to hear abt situation in Iceland, freight payments, Eimskip, Samskip etc.“*).

15694. Að sögn Samskipa hafi tilvitnun (S)frkvstj-Silver til *„Mr. E“* lotið að […], eigenda Wilsons, en ekki Eimskip. Þá hafi (S)frkvstj-Silver spurst fyrir um stöðu mála á Íslandi í kjölfar fregna af falli íslensku bankanna

enda hafi Silver Sea átt viðskiptakröfur á Íslandi. Hafi (S)frkvstj-Silver velt fyrir sér ýmsum möguleikum sem hafi getað komið til greina við þær fordæmalausu aðstæður sem blöstu við. Jafnframt telja Samskip ljóst af gögnum málsins að (S)frkvstj-Silver bað (S)forstj um að athuga hvort það væru einhver tækifæri fólgin í slæmri stöðu Eimskips á þessum tíma, s.s. kaup á eignum fyrirtækisins. Um hafi verið að ræða eðlilegar hugleiðingar um kauptækifæri.

15695. Í mgr. 710 í athugasemdum við AI fjalla Samskip einnig um tölvupóst (S)frkvstj-Silver til (S)forstj 8. júlí 2008. Hafna Samskip því að um sé að ræða tilvísun til Eimskips. Með *„Mr E"* hafi (S)frkvstj-Silver átt við […]: „[…]*, sem var staddur á Íslandi og til stóð að hann myndi funda með (S)forstj. Ekkert varð hins vegar af fundinum, en Samskip áttu síðar í samstarfi við* […] *við stofnun Silver Green árið 2010*." Í mgr. 711 er síðan að finna eftirfarandi umfjöllun um tölvupóst (S)frkvstj-Silver til (S)forstj frá 8. júlí 2008: *„(S)forstj hafði áður rætt við (S)frkvstj-Silver um rekstrarhremmingar Eimskips, sem voru flestum ljósar á umræddum tíma. Bæði (S)forstj og (S)frkvstj-Silver töldu líklegt að hremmingar Eimskips myndu skapa tækifæri fyrir hlutdeildarfélagið Silver Sea, sem Samskip áttu 50% hlut í. Félagið starfaði á norska flutningamarkaðnum en Samskip störfuðu ekki á þeim markaði. (S)frkvstj-Silver vonaðist eftir því að (S)forstj myndi fara á fund með forsvarsmönnum Eimskips til þess að kanna vilja þeirra til þess að selja eignir til Silver Sea. Ekkert varð af slíkum samningum milli Samskipa og Eimskips.*"

15696. Af þessu tilefni er vakin athygli á því að ekki er samræmi í framangreindum sjónarmiðum Samskipa. Í mgr. 710 og 1601 er því haldið fram að (S)frkvstj-Silver hafi með *„Mr. E"* ekki vísað til Eimskips en hið öndverða kemur fram í mgr. 711. Þar að auki leggja Samskip ekki fram nein gögn til stuðnings þessum tveimur skýringum á tölvupósti (S)frkvstj-Silver. Engin gögn eru lögð fram sem sýna að (S)frkvstj-Silver hafi verið að vísa til […] en ekki Eimskips. Ekki eru heldur lögð fram gögn sem gefa til kynna að (S)forstj hafi á þessum tíma viljað eða talið raunhæft að eiga fund með Eimskip í því skyni að kanna kaup á eignum Eimskips sem tengdust starfsemi Silver Sea. Í því samhengi ber að hafa í huga hvernig Eimskip og Samskip lýstu fundinum 6. júní 2008. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. október 2017, var staðhæft að fundurinn föstudaginn 6. júní 2008 hefði verið afar stuttur, endað með mikilli gremju (S)aðaleig-stjform-SH og leitt til hefndaraðgerða *„strax eftir helgi"*. Í bréfi Samskipa 24. nóvember 2017 var sagt að fundurinn hafi verið árangurslaus og *„ekki"* leitt *„til frekari fundarhalda eða viðræðna um hugsanleg viðskipti"*. Miðað við þetta er óútskýrt hjá Samskipum á hvaða grunni (S)forstj og (S)frkvstj-Silver hafi þann 8. júlí 2008 talið raunhæft að hefja á ný viðræður við Eimskip um kaup á eignum.

15697. Eins og rökstutt er í kafla 8.9.5 telur Samkeppniseftirlitið að tölvupóstur (S)frkvstj-Silver frá 8. júlí 2008 gefi til kynna að hann hafi vitað að til stæði að Eimskip og Samskip myndu hittast eða hafa samskipti í júlí 2008 vegna *„Nýtt upphaf"* verkefnisins. Af hálfu Samskipa hefur ekkert komið fram sem hnekkir því, sbr. einnig umfjöllun í kafla 25.19.2.

15698. Í mgr. 777 í athugasemdum Samskipa við AI er einnig fjallað um tölvupóst sem framkvæmdastjóri Silver Sea, (S)frkvstj-Silver, sendi (S)forstj 11. ágúst 2008. Spurði (S)frkvstj-Silver í tölvupóstinum að þessu: *„Eimskip/CTG- any news/developments?"* Samskip mótmæla því að einhvers konar tenging sé á milli þessara samskipta (S)forstj og (S)frkvstj-Silver og samráðsverkefnisins. Eingöngu hafi verið um að ræða forvitni (S)frkvstj-Silver um *„stöðu samkeppnisaðila Silver Sea á norska flutningamarkaðnum"*.

15699. Af þessu tilefni er vakin athygli á því að Silver Sea og (S)frkvstj-Silver höfðu aðsetur í Noregi. Hið sama gilti um dótturfélag Eimskips, Eimskip-CTG. Leggja verður til grundvallar að (S)frkvstj-Silver hafi þekkt norska flutningamarkaðinn allvel. Er óútskýrt hjá Samskipum af hverju (S)frkvstj-Silver hafi þurft að snúa sér til (S)forstj til að afla almennra upplýsinga um keppinauta sem störfuðu í Noregi. Eins og umfjöllun í kafla 8.15.2 sýnir vissi (S)frkvstj-Silver að (S)forstj átti í samskiptum við stjórnendur Eimskips vegna eins af verkþáttunum í *„Nýtt upphaf"* verkefninu. Samkvæmt glærukynningunni um

„*Nýtt upphaf*“ verkefnið átti m.a. að kanna samstarf eða samruna Silver Sea og Eimskips-CTG. Hin rökrétta skýring á fyrirspurn (S)frkvstj-Silver er að hann hafi verið farið að lengja eftir fréttum vegna málefnis sem miklu máli skipti fyrir það fyrirtæki sem hann stýrði, þ.e. hvort viðræður Eimskips og Samskipa hefðu að þessu leyti skilað einhverri niðurstöðu eða árangri.

15700. Í mgr. 1554 í athugasemdum Samskipa við AII er því haldið fram að starfsemi fyrirtækjanna Silver Sea og Silver Green hafi verið á aðskildum markaði, þ.e. frystiskipamarkaði, fyrst og síðast í Noregi.

15701. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta sjónarmið Samskipa. Í samtímagögnum frá Samskipum, t.d. (S)forstö-útfl, er ljóst að litið var á umrædd fyrirtæki sem keppinauta Samskipa. Þannig segir í Markaðsskýrslu Útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2011 undir kaflanum „*Sóknarfæri og vöruþróun*“: „*Síðann* [svo] *erum við líka í samkeppni við Green Reefers og Silver Sea um flutninga en þessi félög eru ráðandi á tampara markaðnum og taka megnið af þeim uppsjávarfisk sem fer inn í Austursjón* [svo] *og alltaf fer töluvert magn með þeim af þessum hefðbunda gámafiski sérstaklega þegar þau lesta í Reykjavík.*“[6704]

15702. Samskip byggja á því í mgr. 1603 og 1604 í athugasemdum við AII að í glærukynningu (S)forstj 3. október 2009 komi hvergi fram að tilgangur samstarfs Silver Sea og Green Reefers hafi verið að hækka verð. Þvert á móti sé nefnt að hægt verði að halda sambærilegu verði áfram. Ekki hafi verið talið nauðsynlegt að tilkynna samstarf umræddra fyrirtækja til íslenskra samkeppnisyfirvalda þar sem skilyrði um veltu þeirra á Íslandi hafi ekki verið uppfyllt, sbr. 1. mgr. 17. gr. a samkeppnislaga. Rangt sé að tilgangurinn hafi verið að draga úr samkeppni. Norsk samkeppnisyfirvöld hafi samþykkt viðskiptin og verði að skoða tilhæfulausa fullyrðingu Samkeppniseftirlitsins í því ljósi.

15703. Af þessu tilefni skal tekið fram að í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í AII þar sem fjallað er um umræddа glærukynningu var því ekki haldið fram að tilgangurinn með samstarfinu hafi verið að hækka verð. Aftur á móti kom fram að fyrirtækin gætu með samvinnunni haldið verði uppi, þ.e. óbreyttu verði (eins og fram kemur í glærunni „*able to maintain current rates*“). Er þetta sagður mögulegur ávinningur þrátt fyrir að verð væri almennt undir þrýstingi. Eitt markmiða samstarfsins var því að koma í veg fyrir lækkun á flutningsverði og sporna þannig gegn jákvæðum áhrifum af virkri samkeppni neytendum og viðskiptavinum til hagsbóta. Samkvæmt upplýsingum á glæru nr. 3 í umræddri kynningu fluttu Silver Sea og Green Reefers samanlagt um 88% af frosnum uppsjávarfiski á N-Atlantshafi. Tilgangurinn með samstarfinu var því ljóslega að draga úr samkeppni og halda uppi verði sem var mjög í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins og féll að því leyti að hagsmunum bæði Samskipa og Eimskips.

15704. Rétt er að benda á að Samskip hafa ekki veitt upplýsingar um veltu Silver Sea og Green Reefers á íslenska markaðnum.

15705. Í mgr. 1606-1607 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að Silver Sea, Green Reefers og Eimskip-CTG hafi verið helstu keppinautar í flutningi á frystum uppsjávarfiski til hafna í Eystrasaltsríkjunum. Fyrirtækin hafi öll rekið frystiskip og boðið upp á heilfarmaþjónustu til þessara landa. Starfsemi þeirra hafi þar af leiðandi ekki verið í beinni samkeppni við Samskip. Samskip hafi ekki haft viðkomu í höfnum framleiðenda og því ekki verið í beinni samkeppni við fyrirtækin um þessa flutninga frá Íslandi nema þá mögulega frá Vestmannaeyjum þar sem Samskip hafi haft beina viðkomu. Þetta hafi breyst töluvert eftir að makrílveiðar Íslendinga hófust enda hafi þá miklu magni af frystum makríl verið landað víða um land. Aftur á móti hafi verið hagkvæmari fyrir frystiskip en

[6704] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Kynning UTFL magn og tekju áætlun 2011*“. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783290.

gámaflutningaskip að sinna ákveðnum lestunar- og losunarstöðum og hafi frystiskip þannig haft töluverða samkeppnisyfirburði gagnvart gámaflutningaskipum Samskipa.

15706. Skilja verður þessar athugasemdir Samskipa þannig að viðurkennt sé að fyrrnefnd fyrirtæki ásamt m.a. Samskipum hafi sinnt þessum flutningum frá Íslandi.

15707. Í mgr. 1661 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til þess að hollensk samkeppnisyfirvöld hafi komist að þeirri niðurstöðu að Kloosterboer og Daalimpex hafi á árunum 2006-2009 haft með sér samráði á frystigeymslumarkaði í Hollandi. Frystigeymslan í Ijmuiden, sem þá hafi verið í eigu Samskipa, hafi verið gerð stjórnvaldssekt en Samskip áfrýjað málinu. Niðurstaða héraðsdóms í Hollandi hafi verið sú að fella niður stjórnvaldssektina gagnvart Samskipum. Málinu hafi verið áfrýjað af samkeppnisyfirvöldum og niðurstaða áfrýjunardómstóls verið sú að vísa málinu aftur til héraðsdóms til frekari umfjöllunar. Niðurstaða í því máli hafi ekki legið fyrir þegar Samskip skiluðu inn athugasemdum sínum við AI og AII.

15708. Þá segir að komið hafi í ljós, sbr. mgr. 1662, undir rekstri samráðsmálsins í Hollandi að (S)frkvstj-frystig og fjölskylda hans hafi blekkt Samskip til að selja fölskyldunni aftur frystigeymsluna með sviksamlegum hætti með því að búa markvisst til taprekstur í geymslunni. Samskip séu að undirbúa skaðabótakröfu á hendur (S)frkvstj-frystig og Kloosterboer fjölskyldunni vegna þeirrar háttsemi.

15709. Eins og áður hefur komið fram staðfesti héraðsdómur niðurstöðu hollenska samkeppniseftirlitsins í júlí 2022 um þátttöku Samskipa í þessu ólögmæta samráði og að álögð sekt hafi verið hæfileg í ljósi þess að brot Samskipa voru alvarleg.

15710. Eins og gerð hefur verið grein fyrir í ákvörðun þessari var samstarf í frystigeymslurekstri einn þáttur í *„Nýtt upphaf“* verkefninu og þar með hluti af samráði Samskipa og Eimskips. Ákvörðun hollenskra samkeppnisyfirvalda fjallar um samráðsbrot sem áttu sér stað í starfsemi Samskipa og Eimskips. Um var m.a. að ræða starfsemi og þjónustu í samstæðu Samskipa sem m.a. var seld hér á landi (t.d. við útflutning á fiski). Fyrir liggur að (S)frkvstj-frystig var á árinu 2008 og hluta ársins 2009 starfsmaður Samskipa. Jafnframt liggur fyrir að í ákvörðun hollenska samkeppniseftirlitsins frá mars 2016 var lögð sekt á Samskip, Eimskip og eignarhaldsfélag Kloosterboer fjölskyldunnar (Kloosbeheer) vegna ólögmæts samráðs á árunum 2006 – 2009.

15711. Í mgr. 1675 í athugasemdum við AII segir að fyrirtækið geti ekki tjáð sig um samskipti Eimskips, Daalimpex og Kloosterboer frá árunum fyrir rannsóknartímabilið enda séu þau Samskipum óviðkomandi. Um viðskipti við Kloosterboer á árinu 2005 og háttsemi Kloosterb1 hafi áður verið fjallað. Þau málefni hafi verið til umfjöllunar hjá hollenskum samkeppnisyfirvöldum og séu ekki hluti þessarar rannsóknar. Enginn stjórnenda Samskipa hafi verið meðvitaðir um aðgerðir Kloosterb1 og bræðra hans, en með þeim hafi verið unnið gegn hagsmunum Samskipa.

15712. Samkvæmt framansögðu byggja Samskip ekki á því að samskipti (S)frkvstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv frá árinu 2005 hafi verið lögmæt. Þess í stað er sagt að fyrirtækið hafi ekki vitað af samskiptunum og að þau hafi ekki þjónað hagsmunum þess.

15713. Af þessu tilefni skal tekið fram að fyrirtæki ber ábyrgð á allri háttsemi starfsmanna sinna sem stríðir gegn samkeppnisreglum, sbr. kafla 5.2,[6705] og nægir í því sambandi ekki fyrir það að staðhæfa að það

[6705] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 21.07.2016 í máli nr. C-542/14, VM Remonts, EU:C:2016:578: "*23. […] An employee performs his duties for and under the direction of the undertaking for which he works and, thus, is considered to be incorporated into the economic unit comprised by that undertaking […]. 24. For the purposes of a finding of infringement of EU competition law any anti-competitive conduct on the part of an employee is thus attributable to the undertaking to which he belongs and that undertaking is, as a matter of principle, held liable for that conduct.*"

hafi ekki haft vitneskju um viðkomandi aðgerðir eða að þær hafi verið í andstöðu við vilja eða hagsmuni þess.[6706]

15714. (S)frkvstj-frystig var stjórnandi hjá Samskipum og var um að ræða aðgerðir sem hann greip til í starfi sínu. Báru Samskip því fulla ábyrgð á háttsemi (S)frkvstj-frystig. Ekki verður framhjá því horft að aðgerðir (S)frkvstj-frystig miðuðu að því að fá keppinaut Samskipa til að hækka verð. Voru aðgerðirnar þannig til þess fallnar til stöðva verðsamkeppni og bæta með því hag Samskipa.

15715. Að öðru leyti vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar eftirlitsins um samráð tengdu útflutningi á sjávarafurðum í kafla 5.6.

15716. Í mgr. 1665 í athugasemdunum Samskipa við AII er vísað til tölvupósts (S)forstj til samstarfsmanna 28. október 2008. Að sögn Samskipa lagði (S)forstj áherslu á samstarf milli mismunandi rekstareininga innan Samskipa. Telja Samskip þó rétt að árétta, að Silver Sea hafi einungis verið að hluta til í eigu fyrirtækisins og því ekki verið rekið með sama hætti og dótturfélög Samskipa. Silver Sea hafi starfað á eigin forsendum en ekki með hagsmuni Samskipa að leiðarljósi.

15717. Samkeppniseftirlitið telur rétt að rifja upp að í árslok 2002 var sagt frá því opinberlega að Samskip AS,[6707] dótturfélag Samskipa í Noregi, og Silver Sea hefðu verið sameinuð. Átti eignarhlutur Samskipa í hinu sameinaða fyrirtæki, Silver Sea, að vera 40%. Í frétt Morgunblaðsins 28. desember 2002 var sagt frá þessu: *„Félögin sérhæfa sig í rekstri frystiskipa og verður sameinað félag annað tveggja markaðsleiðandi félaga í Norður-Atlantshafi, í flutningi á frystum fiskafurðum í frystiskipum. […] Helstu útflutningsmarkaðir félagsins eru Noregur, Ísland og Hjaltland og helstu innflutningsmarkaðir eru Rússland, Eystrasaltslönd og meginland Evrópu. „Við erum að efla starfsemi okkar verulega á þessum markaði með sameiningu við Silver Sea, hvort sem um er að ræða á markaðssvæðum okkar á Íslandi, Noregi, Rússlandi eða á öðrum stöðum í Evrópu,“ segir [(S)forstj], framkvæmdastjóri Sölu og rekstrarsviðs erlendrar starfsemi Samskipa.*“ Árið 2006 juku Samskip eignarhlut sinn í Silver Sea í 50%. Áttu Samskip fyrirtækið til helminga á móti (S)frkvstj-Silver. (S)forstj var formaður stjórnar Silver Sea en (S)frkvstj-Silver framkvæmdastjóri fyrirtækisins. Sýna samtímagögn verulega aðkomu (S)forstj að málefnum Silver Sea. Þá ber horfa til þess hvernig fjallað var um Silver Sea á stjórnarfundum Samskipa Holding á árinu 2010. Á t.d. stjórnarfundi Samskipa Holding 15. júní 2010 leitaði (S)forstj eftir heimild stjórnarinnar fyrir þessu: *„(S)forstj is seeking Board approval to establish Silver Green AS which will be owned equally by Silver Sea“,* sbr. kafla 20.5. Vísast hér einnig til eftirfarandi umfjöllunar, gögn og viðtöl við (S)forstj í fjölmiðlum um Silver Sea og Silver Green, sbr, kafli 31.5. Samkeppniseftirlitið getur því ekki fallist á lýsingu Samskipa á tengslunum við dótturfélagið Silver Sea.

15718. Í mgr. 1666 í athugasemdum við AII vísa Samskip til umfjöllunar um tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-Frigo1 30. október 2009. Að mati Samskipa er þar dregin sú ályktun að (S)forstj hafi á grundvelli ætlaðs

---

[6706] Sjá t.d. álit Kokott aðallögsögumanns við dómstóls ESB frá 18.04.2013 í máli nr. C-501/11, Schindler Holding gegn framkvæmdastjórn ESB, EU:C:2013:248, mgr. 129-131: Þar kemur m.a. fram: *„If in cartel proceedings undertakings were to be attributed only the conduct of those of their employees whose anti-competitive activities were verifiably based on a specific instruction or authorisation from the undertaking's management or were at least knowingly tolerated by it, the prohibition on cartels under EU law would be deprived of any effectiveness. It would then be easy for undertakings to evade their responsibility for cartel offences on purely formal grounds. It is right that an undertaking should normally be attributed all unlawful activities – including those which occurred without the knowledge and without the express approval of the undertaking's management – where those activities took place within the undertaking's area of responsibility. That is the case, as a rule, where the acts in question were perpetrated by its own employees in connection with their work for the undertaking.*“ Sjá hér einnig mgr. 151 í dómi undirréttar ESB í máli nr. T-146/09, Parker gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013:258: *„It is must be borne in mind that, according to settled case-law, for an infringement of Article 85 EC to be attributed to an undertaking it is not necessary for there to have been action by, or even knowledge on the part of, the partners or principal managers of the undertaking concerned by that infringement; action by a person who is authorised to act on behalf of the undertaking suffices […].*“

[6707] Stofnað 1997 og var með skrifstofur í Þrándheimi og Bodø, sbr. bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 8. apríl 2019.

samráðs lagt til verðhækkun á þjónustu Samskipa á Íslandi. Hafna Samskip þessari ályktun. Að mati Samskipa vísaði (S)forstj til þess að hann væri reiðubúinn að aðstoða Frigocare við nauðsynlegar verðbreytingar, þ.e. hækka verð eða halda því óbreyttu. Þá árétta Samskip að Eimskip hafi aldrei rekið frystigeymslu í Rotterdam og því aldrei átt í beinni samkeppni við Samskip á þeim markaði.

15719. Rétt er að taka fram að Samkeppniseftirlitið hefur ekki dregið þá ályktun að um væri að ræða verðhækkun á þjónustu Samskipa á Íslandi heldur að (S)forstj hefði boðist til þess að aðstoða Frigocare við að hækka verð til íslenskra viðskiptavina sinna, sbr. „*assist increasing the rates on the icelandic clients*". Þrátt fyrir að (S)forstj hafi beðið (S)frkvstj-Frigo1 um að senda sér sína tillögu af hækkunum eða óbreyttu verði fyrir alla viðskiptavini er ljóst að (S)forstj vildi aðstoða (S)frkvstj-Frigo1 við að hækka verð á þá íslensku.

15720. Að mati Samkeppniseftirlitsins var þessi áhersla á verðhækkanir Frigocare á íslenska viðskiptavini í samræmi við þá áherslu sem (S)forstj lagði á að verð á þjónustu Samskipa á Íslandi hækkaði. Að mati Samkeppniseftirlitsins er jafnframt ljóst að samráðið við m.a. Eimskip skapaði skilyrði fyrir slíkri verðhækkun, þ.e. að Samskip gat hlutast til um að Frigocare myndi hækka verð til íslenskra viðskiptavina. Í þessu sambandi skiptir ekki máli hvort Eimskip hafi rekið frystigeymslu í Rotterdam eða ekki.

15721. Í mgr. 1667 í athugasemdum Samskipa við AII segir að tilgangur fundar (S)forstj með AK hafi verið að ræða verðhækkanir Frigocare á þeirri þjónustu sem fyrirtækið veitti Kloosterboer. Nauðsynlegt hafi verið fyrir (S)forstj að ráðast í aðgerðir til að bæta rekstur og afkomu Frigocare þar sem fyrirtækið hafi verið rekið með tapi undanfarin ár. Viðskipti Kloosterboer hafi verið stór hluti af frystigeymslurekstri Frigocare í Rotterdam, þ.e. 30% af heildarmagni geymsluplássins. Í kjölfar viðræðnanna hafi verðið verið hækkað sem AK hafi verið ósáttur með þar sem hann taldi engar forsendur fyrir verðhækkunum, m.a. vegna lækkunar á raforkuverði.

15722. Árétta Samskip einnig að Frigocare í Rotterdam hafi ekki verið í samkeppni við Kloosterboer í Ijmuiden. Að mati Samskipa höfðu því verðhækkanir Frigocare í Rotterdam engin áhrif á verðhækkanir Kloosterboer í Ijmuiden, sbr. mgr. 1668 í athugasemdunum.

15723. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa. Ljóst er að (S)forstj hitti Kloosterb4 hjá Kloosterboer á tveimur fundum 12. nóvember og 3. desember 2009. Nokkrum dögum eftir seinni fundinn eða 8. desember 2009 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 og vildi vita hve mikið verðið hjá Kloosterboer væri búið að hækka, sbr. „*Hi - what is the competition doing? how much are Kloosterboer increasing their rates in general?*" Þessum pósti svaraði (S)frkvstj-Frigo1 skömmu síðar þar sem fram kom að Kloosterboer hefði hækkað verðið um 3%. Af þessu er ekki unnt að draga aðra ályktun en að (S)forstj og (S)frkvstj-Frigo1 hafi vísað til verðs á þjónustu sem aðilar hafi boðið í samkeppni hvor við annan en ekki í viðskiptum sín á milli eins og Samskip halda fram.

15724. Í mgr. 1671 og 1674 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ætluð brot Samskipa og Kloosterboer séu ekki til rannsóknar í máli þessu. Kloosterboer sé ekki aðili að málinu og ekki verið gefinn kostur á að tjá sig um viðskipti fyrirtækisins við Samskip eða afhenda gögn. Verði því ekki komist að niðurstöðu um ætluð brot þessara fyrirtækja. Þá sé um að ræða viðskipti í Hollandi sem séu án tengsla við íslenskan markað og því hafi Samkeppniseftirlitið ekki lögsögu í málinu.

15725. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að ætluð brot Samskipa séu ekki til rannsóknar í málinu að því leyti sem þau tengjast Kloosterboer. Þótt Kloosterboer sé ekki aðili að málinu hafa Samskip haft fullt tækifæri til að leggja fram gögn og sjónarmið í málinu um samskipti sín við Kloosterboer. Þrátt fyrir það hafa Samskip valið að leggja ekki fram nein gögn varðandi samskipti sín við Kloosterboer. Samráð Samskipa við Kloosterboer var til þess fallið að hafa áhrif á flutning á sjávarafurðum frá Íslandi, sbr. 1.

mgr. 3. gr. samkeppnislaga, og tengdist því markaði sem Samskip störfuðu á. Sem fyrr segir er ekki tekin afstaða til aðgerða Kloosterboer í þessu máli.

31.5. Um stofnun Silver Green á árinu 2010

15726. Í mgr. 1608 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að tilgangur samstarfs Silver Sea og Green Reefers hafi verið að hækka verð. Slíkt komi ekki fram í fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundarins 15. júní 2010. Markmiðið hafi fyrst og fremst verið að stuðla að aukinni rekstrarhagræðingu.

15727. Samkeppniseftirlitið bendir á að samtímagögn sýna að tilgangurinn með samstarfinu var m.a. að draga úr samkeppni og halda uppi verði á tímum þegar mikill þrýstingur var á verðlækkanir á markaðnum. Vísast í þessu sambandi til ummæla (S)forstj í glærukynningu á stjórnarfundi Samskipa Holding 3. október 2009 um að samruninn skapaði skilyrði til að halda uppi verðum enda þótt þau væru almennt að lækka, sbr. kafla 20.4.2.2. Þá segir í fundargerð frá fundinum 15. júní 2010 varðandi ástæður samstarfsins: *„Market competition is increasing and margins are being squeeced […]*". Hafði þetta samstarf því að markmiði að raska samkeppni og engu breytir að lögum þó að samstarfið kunni að hafa haft önnur markmið, sbr. kafla 4.4.

15728. Í mgr. 1606 – 1607 í athugasemdum við AII segja Samskip að helstu keppinautar í flutningi á frystum uppsjávarfiski til hafna í Eystrasaltsríkjunum hafi verið Silver Sea, Green Reefers og Eimskip CTG, sem ráku öll frystiskip og buðu upp á heilfarmaþjónustu til þessara landa. Starfsemi þeirra hafi þar af leiðandi ekki verið í beinni samkeppni við Samskip. Samskip hafi ekki haft viðkomu í höfnum framleiðenda og því ekki verið í beinni samkeppni um þessa flutninga frá Íslandi við fyrrnefnd fyrirtæki nema þá mögulega frá Vestmannaeyjum þar sem Samskip hafi haft beina viðkomu. Þetta hafi breyst töluvert eftir að makrílveiðar Íslendinga hófust enda hafi þá miklu magni af frystum makríl verið landað víða um land. En ákveðnir lestunar- og losunarstaðir hafi verið hagkvæmari fyrir frystiskip að sinna en gámaflutningaskip og hafi frystiskip þannig haft töluverða samkeppnisyfirburði gagnvart gámaflutningaskipum Samskipa

15729. Í mgr. 1609-1612 í athugasemdum við AII lýsa Samskipa aðstæðum hvað varðar flutninga á frystum sjávarafurðum frá Íslandi fyrir og eftir að makrílveiðar hófust hér við land.

15730. Í mgr. 1609-1610 í athugasemdum við AII segja Samskip að *„í upphafi*" samstarfsins við Green Reefers hafi Silver Sea ekki verið *„í beinni samkeppni við Samskip. Fyrirtækið flutti frystar uppsjávarafurðir, sem voru á þessum tíma ekki fluttar í gámum. Var því um að ræða viðbót við þjónustuframboð Samskipa.*

Mikilvægt er að halda því til haga að meginstarfsemi bæði Silver Sea og Green Reefers er og hefur ávallt verið í Noregi. Er sá markaður eðli málsins samkvæmt umtalsvert stærri en markaðurinn á Íslandi. Eftir að makrílveiðar hófust urðu gámaflutningar samkeppnishæfari gagnvart frystiskipum frá útflutningshöfnum Samskipa, þ.e. Reykjavík og Vestmannaeyjum. Má því segja að fyrst þá, með umræddri þjónustubreytingu, hafi orðið til bein samkeppni á milli félaganna, þ.e. Samskipa, Eimskips og Silver Green, líkt og (S)forstö-útfl vísaði til."[6708]

15731. Þessi sjónarmið Samskipa eru ekki fyllilega skýr. Virðast Samskip gefa til kynna að í upphafi samstarfs Samskipa/Silver Sea við Green Reefers (væntanlega á árinu 2010 þegar Silver Green var stofnað) hafi frystiskip ekki verið í samkeppni við Eimskip og Samskip í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi en þetta hafi breyst þegar makrílveiðar hófust hér við land.

[6708] Samskip vísa til skjals […] frá 3. desember 2009 þar sem lýst er samkeppni Samskipa við Silver Sea, Green Reefers og aðra sem buðu upp á útflutning á fiski með frystiskipum frá Íslandi.

15732. Þannig verður ekki annað skilið af þessari lýsingu en að Samskip og Eimskip hafi verið í samkeppni við Silver Sea og Green Reefers og síðar Silver Green um flutning á frystum fiski frá Íslandi a.m.k. eftir að makrílveiðar hófust. Viðurkenna Samskip að fyrirtækið hafi ásamt Eimskip verið í beinni samkeppni við Silver Green um þessa flutninga.

15733. Frá sumrinu 2007 og á rannsóknartímabili þessa máls hefur makríll verið veiddur í umtalsverðum mæli á Íslandsmiðum og frystur og fluttur frá landinu. Samkeppniseftirlitið bendir á að veiðar íslenskra skipa á makríl hófust af fullum þunga árið 2008. Á árinu 2007 var makrílafli 36.500 tonn en árið eftir var aflinn rúmlega 112 þúsund tonn og veiddist nær allur í íslenskri fiskveiðilögsögu.[6709] Miðað við þetta og framangreint sjónarmið Samskipa um þýðingu makrílveiða íslenskra skipa var „*bein samkeppni*" fyrir hendi milli Samskipa, Eimskips og frystiskipa a.m.k. frá árinu 2008.

15734. Hvað sem framangreindu líður telur Samkeppniseftirlitið ljóst að Silver Sea, Green Reefers og Silver Green höfðu ríka tengingu við íslenska markaðinn og að bæði Eimskip og Samskip hafi litið á frystiskipaútgerðir sem keppinauta í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Eins og eftirfarandi gögn sýna var þetta staðan bæði fyrir og á megin rannsóknartímabili þessa máls:

- Sem fyrr segir var í Morgunblaðinu 28. desember 2002 greint frá tilkynningu frá Samskipum um stofnun Silver Sea. Sagt er að Silver Sea verði *„annað tveggja markaðsleiðandi félaga í Norður-Atlantshafi, í flutningi á frystum fiskafurðum í frystiskipum."* Jafnframt kemur fram að helstu *„útflutningsmarkaðir félagsins eru Noregur, Ísland og Hjaltland og helstu innflutningsmarkaðir eru Rússland, Eystrasaltslönd og meginland Evrópu. "Við erum að efla starfsemi okkar verulega á þessum markaði með sameiningu við Silver Sea, hvort sem um er að ræða á markaðssvæðum okkar á Íslandi, Noregi, Rússlandi eða á öðrum stöðum í Evrópu," segir [(S)forstj], framkvæmdastjóri Sölu- og rekstrarsviðs erlendrar starfsemi Samskipa. "Við verðum betur í stakk búnir til að sinna íslenska markaðnum, sem hefur verið að vaxa að undanförnu því vinnsla á uppsjávarfiski í frystingu hefur verið að aukast. Við erum nú með aðgengi að stærri skipaflota, sem mun veita okkur meiri sveigjanleika og getu til að sinna viðskiptavinum okkar betur."*

- Samkvæmt tölvupósti (S)forstj frá júlí 2009 fólst *„meginstarfsemi"* Silver Sea í því að flytja frystan fisk frá m.a. Íslandi.[6710]

- Í glærum (S)forstj 3. október 2009, sbr. umfjöllun í kafla 20.4.2.2, var gerð grein fyrir markaðshlutdeild Silver Sea, Green Reefers og Eimskip-CTG í útflutningi á frosnum fiski frá Íslandi.

- Í áætlun (S)forstö-útfl 3. desember 2009, sbr. umfjöllun í kafla 20.4.2.3, er lýst samkeppni Samskipa við Silver Sea, Green Reefers og aðra sem buðu upp á útflutning á fiski með frystiskipum frá Íslandi. Samskip töldu með öðrum orðum að þeir sem flyttu frosin fisk í gámum í reglubundnum áætlunarsiglingum væru keppinautar þeirra sem flyttu sömu vöru í frystiskipum.

- Í fundargerð vegna fundar hjá Silver Green 22. júní 2010 (fundinn sátu m.a. (S)forstj, (S)frkvstj-Silver og TE) er vísað til þess að Green Reefer hafi haft mikilvægar tekjur („*important income*") af útflutningi á fiski frá bæði Íslandi og Noregi.[6711] Hér að framan var t.d. vísað til flutninga Green Reefers fyrir Samherja.

[6709] Sjá bls. 6 í skýrslu starfshóps sjávarútvegsráðherra frá janúar 2019. Aðgengileg hér: https://www.althingi.is/altext/pdf/149/fylgiskjol/s1236-f_I.pdf.

[6710] *„Samskip AS í Noregi og Silver Sea* sameinast". Morgunblaðið, 28.12.2002. Aðgengilegt á slóð: https://timarit.is/page/3460550?iabr=on#page/n13/mode/2up/search/silver%20sea. Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.624653.

[6711] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.815648.

- Eins og fram kemur í framangreindri fundargerð Samskipa Holding frá 15. júní 2010 var Silver Green ætlað m.a. að annast útflutning frá Íslandi. Hið sama kemur fram í gögnum frá (S)forstj.[6712] Með stofnun Silver Green færðust þannig Íslandsviðskipti Silver Sea og Green Reefers inn í hið nýja fyrirtæki.

- Í skýrslu (S)forstö-útfl 19. september 2010, sem ber heitið *„Markaðsskýrsla Útflutningsdeildar 2011"* er fjallað m.a. um samkeppnisaðstæður í útflutningi á fiski frá Íslandi. Er lýst samkeppni Samskipa við Silver Sea, Green Reefers og BWS.[6713] Samskip töldu með öðrum orðum, líkt og á árinu 2009, að þeir sem flyttu frystan fisk í gámum í reglubundnum áætlunarsiglingum væru keppinautar þeirra sem flyttu sömu vöru í frystiskipum.

- Í áætlun (E)forstö-útfl 15. nóvember 2010 er lýst samkeppni Eimskips við Silver Sea, Green Reefers og aðra sem buðu upp á útflutning frá Íslandi á fiski með frystiskipum, sbr. nánar hér á eftir. Er því ljóst að Eimskip höfðu sömu sýn og Samskip að þessu leyti.

- Þann 4. júlí 2011 sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)forstj og (S)forstö-útfl og greindi frá því að Iceland Seafood vildi láta flytja farm af frosnum fiski með Silver Green frá Vestmannaeyjum í frystigeymslu Kloosterboer í Ijmuiden í Hollandi. Kvaðst (S)forstö-flutnstj ekki hafa fengið *„staðfestingu frá Silver Green að þeir ætli að gera þetta en það er verið að biðja um ...."* Stuttu seinna sendi (S)forstö-flutnstj annan tölvupóst til sömu manna og sagði að *„Silver Green er búið að bóka þennan farm þannig að það fer inn til Eyja að lesta þetta á eftir."*[6714] Samkvæmt þessu voru Samskip í samskiptum við Silver Green vegna flutninga frá Íslandi og þótti ástæða til að halda forstjóra fyrirtækisins upplýstum um þetta.

- Þann 21. nóvember 2011 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-Frigo1 og (S)frkvstj-Frigo2 og lýsti sterkri stöðu Samskipa og Silver Green í m.a. útflutningi á fiski frá Íslandi: *„We, the gang, through Samskip, Frigocare, owership* [svo] *in Silver Sea/Green and Samskip Icepak are a Major player in the transportation / logistics in the North Atlantic. We move approx 40% of all containerized refrigirated* [svo] *goods ex Iceland, Silver Green is moving 70/80 of all frozen pelagics in the North Atlantic, we handle some 100th k tones via our coldstore in Faroe, majority shipped with Silver and also some 10/20k tons in containers ex Faroe frozen fish. We do all the different activities through our Frigocare terminal in Aalesund, major logistic providor* [svo] *for the growing norwegian seafood industry. In Holland we have Frigocare strategically located were so many of our North Atlantic and other services are crossing in/out of the Eu market."*[6715]

- Í viðtali við (S)forstj, sem birtist í Viðskiptablaðinu 19. janúar 2012, segir: *„Þá á félagið 50% hlut í norska félaginu Silver Sea sem sérhæfir sig í rekstri frystiskipa. Félagið sameinaði krafta sína öðru norsku félagi, Green Reefers, um rekstur frystiskipa félaganna sem sinnir flutningum í Norður-Atlantshafi, undir merkjum sameinaðs félags sem heitir Silver Green As. Sameinað félag rekur 16 frystiskip - og flytur stóran hluta alls þess frysta uppsjávarfisks sem framleiddur er í Noregi, Hjaltlandseyjum, Íslandi, Færeyjum og víðar, sem er verulegt magn."*[6716]

[6712] Í tölvupósti […] frá júní 2010 lýsti hann starfsemi Silver Green svo: *„Bit about Silver Green - the company is transporting frozen fish, mainly pelagic, from the producing markets in Norway, Iceland, Faroe and British Islands to the former Soviet Union members. The goods are transported in old traditional / conventional style. Pelagic means fishing / seasons / hard work..."* Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.755748.
[6713] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Markaðsskýrsla UTFL 2011 aðalskjal.doc"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.783468.
[6714] Afritaðir tölvupóstar frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.884554.
[6715] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.938109.
[6716] *„Stoltir af því að vera íslenskt* félag". Viðskiptablaðið, dags. 19.01.2012.

- Í viðtali sem birtist í febrúar 2012 lýsir (S)forstj m.a. starfsemi Silver Green og þjónustu við íslenska útflytjendur. Einnig lýsir hann frystigeymslurekstri Samskipa.[6717] Er því gagnlegt að gera grein fyrir viðtalinu því það varpar ljósi á umsvif Silver Green hér á landi og sýnir mikilvægi frystigeymsluþjónustu í Rotterdam fyrir íslenska útflytjendur en þar var Kloosterboer keppinautur Samskipa. Í viðtalinu segir:

  „Heildstæð þjónusta Samskipa við sjávarútveginn á Norður-Atlantshafi

  „Við lítum á Norður-Atlantshafið sem eitt þjónustusvæði þar sem flutningakerfi okkar og frystigeymslur gegna lykilhlutverki en við bjóðum fyrirtækjum á þessum slóðum upp á viðamikla þjónustu sem samanstendur m.a. af gámaflutningum, frystigeymslum, flutningum með frystiskipum og togaralöndunarþjónustu," *segir [(S)forstj], forstjóri Samskipa, aðspurður um þjónustu félagsins við sjávarútveginn. Uppbygging þjónustunnar hefur átt sér stað hægt og bítandi á þessum slóðum á undanförnum árum og byggist í grunninn á útflutningi á sjávarafurðum frá þessu svæði en Samskip reka fjórar frystigeymslur sem staðsettar eru í Rotterdam í Hollandi, Álasundi í Noregi, Kollafirði í Færeyjum og Reykjavík. Geymslurýmið er samtals um 45.000 tonn; 18.000 tonn í Noregi, 6.000 tonn á Íslandi, 7.000 tonn í Færeyjum og 14.000 tonn í Hollandi.*

  „Staða okkar í Rotterdam er um margt einstök," *segir [(S)forstj]. „Við erum sjálfsagt eina skipafélagið sem á og rekur eigin frystigeymslu í þessari stærstu umskipunarhöfn Evrópu. Geymslan er jafnframt staðsett við hliðina á athafnasvæði Samskipa, þannig að hagræðið og samlegðaráhrifin eru enn meiri.*" *Ásbjörn bendir á að til Rotterdam liggi leiðin með fiskafurðir sem fari á markað í Evrópu og einnig fiskafurðir sem fari áfram á markað í Asíu og víðar. Því skapi það Samskipum mikla sérstöðu að vera með þessa þjónustu alla á sama stað í Rotterdam; skipin, gámana og frystigeymsluna. […]*

  Frystivörugeymsla og athafnasvæði Samskipa í Álasundi í Noregi gegnir einnig lykilhlutverki í þjónustu félagsins við framleiðendur sjávarafurða á Norður-Atlantshafssvæðinu. Takmörkuð gámavæðing hefur enn átt sér stað í flutningum á sjávarafurðum frá norðurhluta Noregs. Strandflutningaskip eru notuð til að koma framleiðslunni m.a. til Álasunds og þar fer hún annað hvort í geymslu eða beint í gáma og áfram til Þýskalands eða Hollands þar sem henni er eftir atvikum umskipað í stærri flutningaskip sem sigla á Asíu.

  „Að jafnaði koma um 2-3 skip með fiskafurðir frá Norður Noregi til Álasunds á viku og um 4-5 gámaskip sigla frá okkur til Hamborgar og Rotterdam," *segir Ásbjörn og bætir við að miðstöðin í Álasundi þjóni einnig í miklum mæli frystitogurum og fari afli þeirra ýmist í geymslu eða sé skipað beint um borð í gáma til flutnings á Evrópumarkað eða áfram á Asíumarkað. „Umsvifin í Álasundi eru því veruleg enda fara um 200 þúsund tonn af frystum fiskafurðum árlega í gegnum þessa einingu okkar*," segir [(S)forstj]. *[…]*

  „Við erum að flytja talsvert magn af makríl- og loðnuframleiðslu Norðmanna á markað, fyrst og fremst til Asíu, og nýtum til þess styrk hinna fjölbreyttu flutningskerfa okkar. Lausnirnar geta auðvitað verið margar. Við veljum hverju sinni þá leið sem hentar best hagsmunum viðskiptavina okkar en þetta eru sömu markaðir og íslenskir fiskframleiðendur eru að flytja á," *segir [(S)forstj].*

  Sterk staða á Norður-Atlantshafinu

  Þjónusta Samskipa við sjávarútveginn á Íslandi og í Færeyjum er ekki síður umfangsmikil en þar eru frystivörugeymslur félagsins, Ísheimar I og II í Reykjavík og geymslan í Kollafirði í Færeyjum, mikilvægir hlekkir. Boðið er upp á svipað þjónustumynstur og í Álasundi.

[6717] Birtist í ritinu „*Sóknarfæri - Frumkvæði og og fagmennska í íslenskum sjávarútvegi*". Ritinu var dreift með Morgunblaðinu 23. febrúar 2012.

Annar mikilvægur þáttur í Norður-Atlantshafsþjónustu Samskipa eru frystiflutningaskip norska félagsins Silver Green AS. Það varð til fyrir tæpum tveimur árum með sameiningu fyrirtækjanna Silver Sea, sem Samskip eiga helmingshlut í, og Green Reefers. Félagið rekur 15 frystiskip og sinnir einkum flutningum á frystum uppsjávarafurðum, s.s. síld, makríl, kolmunna og loðnu frá Noregi, Íslandi, Færeyjum og Hjaltlandseyjum til Rússlands, hafna við Eystrasalt, Hollands og hafna við Svartahaf. Til marks um umsvifin hjá Silver Green nefnir Ásbjörn að félagið flytji árlega um hálfa milljón tonna af frystum uppsjávarafurðum, þar á meðal umtalsvert magn af frystri loðnu, síld og makríl frá Íslandi, enda er fjöldi skipa frá Silver Green vikulega í flutningum frá Íslandi á meðan vertíðir standa yfir.

„Þessi þjónusta við sjávarútveginn á Norður-Atlantshafi er að ganga mjög vel," segir [(S)forstj] og áréttar að styrkleiki hennar verði hugsanlega enn sýnilegri fyrir íslenska útgerðarmenn þegar lausn finnist á makrílveiðideilunni, vonandi innan ekki allt of langs tíma."

15735. Með vísan til framangreinds er ekki vafi á því að samningar og aðrar athafnir sem tengjast Silver Sea, Green Reefer og Silver Green höfðu eða var ætlað að hafa áhrif hér á landi, sbr. 1. mgr. 3. gr. samkeppnislaga. Jafnframt er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þegar um var að ræða þann frysta fisk sem frystiskip fluttu út hafi Samskip og Eimskip verið keppinautar þeirra. Í þessu sambandi ber einnig að hafa í huga að um ólögmætt samráð getur verið að ræða þó viðkomandi fyrirtæki starfi ekki á sama markaði eða séu ekki í lóðréttu samningssambandi.[6718]

15736. Í mgr. 1614-1615 og 1653 í athugasemdum við AII mótmæla Samskip því að markmiðið með stofnun Silver Sea og Silver Green hafi verið að draga úr samkeppni. Tilgangurinn með stofnun Silver Green hafi verið að auka rekstrarhagræði Silver Sea og Green Reefers. Líkt og tilvitnuð gögn frá Eimskip gefi til kynna hafi mikil ógn verið talin steðja af samstarfi Silver Sea og Green Reefers gagnvart Eimskip og Eimskip-CTG.

15737. Samkeppniseftirlitið getur tekið undir að samstarfinu hafi mögulega fylgt hagræðing en gögn málsins sýna að tilgangurinn var einnig að draga úr samkeppni og halda uppi verði á tímum þegar mikill þrýstingur var á verðlækkanir á markaðnum.

15738. Af þessu tilefni bendir Samkeppniseftirlitið á að í samtímagögnum Samskipa, sbr. kafla 20.4.2.2, kemur fram að tveir af helstu flutningsaðilum á frystum fiski á N-Atlantshafi hafi verið Silver Sea og Green Reefers. Í þeim gögnum kemur m.a. fram að af um 910 þúsund tonna markaði hafi fyrirtækin haft samanlagt um 88% markaðshlutdeild. Kemur þessi afstaða um helstu keppinauta og innbyrðis samkeppni einnig fram í gögnum hjá Eimskip. Í ljósi þessa er ekki trúverðugt að tilgangurinn með umræddu samstarfi helstu keppinautanna, sem fólst í stofnun Silver Green, hafi ekki verið að draga úr samkeppni.

15739. Að mati Samkeppniseftirlitsins er það hafið yfir allan vafa að stofnun Silver Green hafði í för með sér takmörkun á samkeppni á markaðnum við þær aðstæður sem ríktu. Í þessu fólst einnig mögulega hagræðing og um leið betri aðstæður til að halda uppi verði eða hækka verð. Þessi þróun féll að þessu leyti að hagsmunum Eimskips og var þannig í samræmi við markmið samráðs Samskipa og Eimskips.

15740. Þá má árétta hér að í fundargerð stjórnarfundar Samskipa Holding 15. júní 2010 þar sem fjallað var um stofnun Silver Green eru ástæður samrunans sagðar vera þær að samkeppni sé að aukast og framlegð að lækka (e. *„competition is increasing and margins are being squeezed"*). Einnig ber að hafa í huga að (S)forstj taldi í október 2009 talsverðan ábata felast í þessari samvinnu við Green Reefers sem m.a. átti að felast í því að fyrirtækin gætu með henni varist óskum viðskiptavina um lægri verð og haldið verðum

[6718] Vísast hér til mgr. 33 – 36 í dómi dómstóls ESB frá 22. október 2015 í máli nr. C-194/14, AC- Treuhand gegn framkvæmdastjórninni.

uppi („*we should be able to maintain current rates, during times when rates are in general under pressure*"), sbr. glærukynning (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding þann 3. október 2009.

15741. Með stofnun Silver Green var ætlunin því að sporna við aukinni samkeppni og ná betri framlegð, sbr. m.a. fundargerð vegna fundar Samskipa Holding 15. júní 2010.

15742. Í mgr. 1615 í athugasemdunum Samskipa við AII segir að fundir (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj í október og nóvember 2010 hafi að engu leyti varðað samstarf Silver Sea og Green Reefers heldur Norður-Ameríkusamning fyrirtækjanna.

15743. Fyrir liggur að stjórnendur Samskipa og Eimskips, m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-sala/þj, sátu á þessum tíma saman á mörgum fundum og ræddu málefni sem féllu undir „*Nýtt upphaf*" verkefnið. Voru þau samskipti hluti af hinu samfellda samráði fyrirtækjanna. Þrátt fyrir ríkt tilefni hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn, fundargerðir, minnisblöð eða annað, sem staðfesta að eingöngu hafi verið rætt um þann verkþátt „*Nýtt upphaf*" verkefnisins sem tók til Norður-Ameríkuflutninga á umræddum fundum.

15744. Í mgr. 1621 og 1653 byggja Samskip á því að stofnun Silver Green hafi ekki verið í þágu Eimskips. Samskip hafi ekki átt í neinum samskiptum við Eimskip vegna þess. Ekki sé rétt að Eimskip hafi litið með velþóknun til samrunans. Eimskip hafi stafað ógn af styrk þessa nýja fyrirtækis og auknu vöruframboði Samskipa. Þá hafi Samskip aldrei rætt við Eimskip um sameiningu Eimskips CTG og Silver Sea. Ef stofnað hefði verið til viðræðna væru til samskipti um það.

15745. Vegna þessa skal áréttað að með því að takmarka á samkeppni á markaðnum var hægt var að halda verði uppi eða hækka verð en það kom Eimskip til góða eins og sjá má af samtímagögnum fyrirtækisins. Var þetta til stuðnings hinu samfellda samráði og markmiðum „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Endurspeglast þetta í þeirri velþóknun sem birtist í viðkomandi samtímagögnum Eimskips.

15746. Með stofnun Silver Green var dregið úr samkeppni á markaðnum og unnt að halda uppi verði á tímum þegar mikill þrýstingur var á verðlækkanir. Samstarf Silver Sea og Green Reefers dróg úr samkeppni frá Green Reffers og leiddi til verðhækkana sem kom sér ekki aðeins vel fyrir Silver Sea heldur einnig fyrir Samskip á Íslandi og Eimskip. Þá sýna samtímagögn að Eimskip vildi ekki grípa til aðgerða sem gætu leitt til aukinnar samkeppni á markaðnum, sbr. minnisblað (E)frkvstj-flutnkerf.

15747. Í þessu sambandi skal jafnframt áréttað að samkvæmt glærum (E)forstj um „*Vekefnið Nýtt upphaf*" átti að skoða að „*leggja saman félögin Eimskip-CTG og Silversea*". Einnig leitaði (S)frkvstj-Silver, framkvæmdastjóri Silver Sea, eftir upplýsingum frá (S)forstj um stöðuna varðandi Eimskip-CTG í kjölfar þess að samráð Eimskips og Samskipa hófst, sbr. nánar í kafla 8.15.2. Er því ekki trúverðug sú skýring Samskipa að sameining Eimskip-CTG og Silver Sea hafi ekki verið rædd milli Samskipa og Eimskips.

15748. Þá vísa Samskip til þess í mgr. 1617 í athugasemdum við AII að (E)frkvstj-flutnkerf hafi litið svo á að Silver Sea og Silver Green hafi verið stærstu flutningsaðilarnir á íslenska markaðnum. Að mati Samskipa gefur þetta til kynna að (E)frkvstj-flutnkerf hafi litið svo á að fyrirtækin hafi ekki starfað á sama markaði og Samskip og Eimskip, heldur á markaði fyrir útflutning á frystum fiskafurðum.

15749. Vegna þessa skal tekið fram að bæði Samskip og Eimskip sinntu flutningi á frystum sjávarafurðum frá Íslandi með áætlunarskipum sínum. Af samtímagögnum er ljóst að Samskip og Eimskip töldu að Silver Sea og Silver Green vera keppinauta sína þegar kom að flutningi á frystum sjávarafurðum frá Íslandi. Minnisblað (E)frkvstj-flutnkerf staðfestir það mat.

15750. Þá kemur fram í mgr. 1622 í athugasemdum við AII það mat Samskipa að ekkert í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins gefi tilefni til ályktana um samráð Samskipa og Eimskips í tengslum við starfsemi Eimskip-CTG og Silver Sea.

15751. *„Nýtt upphaf“* verkefnið hafði það sem áður segir að markmiði að takmarka samkeppni á markaðnum, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 11. Meðal þeirra atriða sem komu þar til skoðunar var sameining Eimskips-CTG og Silver Sea. Eftir að samráðið hófst átti sér stað samvinna og samskipti milli Eimskips og Samskipa vegna umræddrar frystiskipaþjónustu. Samtímagögn sýna að (S)frkvstj-Silver spurði (S)forstj ítrekað um samskipti við Eimskip. Nánar er fjallað um skoðun á samstarfi Eimskips-CTG og Silver Sea í m.a. kafla 7.3, 7.5.2, 8.9.5.1, 8.15.2, 10.7.2.

15752. Í mgr. 1618-1619 í athugasemdum við AII byggja Samskip á því að ástæða þess að gögn sem tengdust fyrirtækjunum Silver Green og Silver Sea hafi ekki verið afhent Samkeppniseftirlitinu á fyrri stigum sé sú að starfsemi þessara fyrirtækja sé fyrst og síðast á erlendum mörkuðum. Telja Samskip starfsemi þeirra ótengda áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Það hafi ekki hvarflað að Samskipum að gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins tæki til starfsemi þessara fyrirtækja. Engin leynd hafi hvílt yfir aðkomu Samskipa að framangreindum fyrirtækjum.

15753. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að starfsemi Silver Sea og Silver Green sé ótengd íslenskum flutningamarkaði en bæði fyrirtækin veittu íslenskum útflytjendum þjónustu eins og rakið er í þessum kafla. Í því sambandi skal bent á að upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins var ekki bundin við fyrirtæki sem sinntu áætlanasiglingum til/frá Íslandi heldur var m.a. óskað eftir *„afriti af öllum samningum sem Samskip hefur gert við fyrirtæki sem hafa með höndum hvers konar sjóflutninga […]“*

15754. Í mgr. 1603 í athugasemdum Samskipa við AII segir m.a. þetta um samstarf Silver Sea og Green Reefers og stofnun Silver Green: *„Þar sem bæði fyrirtækin eru norsk og uppistaða viðskipta þeirra var á þessum tíma í Noregi (u.þ.b. 80-90%) var ekki talin nauðsyn á að leita eftir undanþágu jafnframt frá íslenskum samkeppnisyfirvöldum. Þá voru skilyrði um veltu umræddra félaga á Íslandi, sbr. 1.mgr. 17. gr. a. samkeppnislaga, ekki uppfyllt. Var þetta sérstaklega tekið til skoðunar af þeim lögmönnum sem héldu á málinu gagnvart norskum samkeppnisyfirvöldum, en samruninn var tilkynntur til þeirra og fór framkvæmdastjóri Silver Sea með öll samskipti gagnvart þeim*.“

15755. Í mgr. 1613 í athugasemdunum segir að gögn málsins sýni að fyrirtækið hafi verið meðvitað um nauðsyn þess að fara að samkeppnislögum en af áðurnefndum sökum hafi ekki verið talið nauðsynlegt að tilkynna samstarf Silver Sea og Green Reefers til íslenskra samkeppnisyfirvalda.

15756. Í mgr. 1620 í athugasemdunum segir að ástæða þess að ekki hafi verið tilkynnt um stofnun Silver Sea eða Silver Green hér á landi á grundvelli samrunareglna sé sú að fyrirtækin séu skráð í Noregi og starfsemi fyrirtækjanna *„nær alfarið“* tengd þarlendum mörkuðum. Aðeins Samskip hafi verið með veltu á Íslandi. Lögmenn umræddra fyrirtækja töldu því ljóst að einungis þyrfti að tilkynna samrunann í Noregi.

15757. Samskip leggja þó ekki fram nein gögn til stuðnings því að slíkt mat hafi farið fram við stofnum fyrirtækjanna. Í þessu sambandi er vakin athygli á að Samskip veittu ekki upplýsingar varðandi Silver Sea og Silver Green á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga en þegar Samkeppniseftirlitið óskar eftir upplýsingum á grundvelli þess ákvæðis varðar það viðurlögum að veita rangar upplýsingar, sbr. kafla 20.5.3. Á hinn bóginn lögðu Samskip fram sjónarmið og athugasemdir við AII þar sem röng upplýsingagjöf varðar ekki viðurlögum. Ber að hafa framangreint í huga við mat á sjónarmiðum Samskipa.

15758. Í bréfi Samskipa sem rakið er í ákvörðun þessari segist fyrirtækið þannig ekki vera tilbúið að tjá sig um það hvort efni hafi verið til að skila inn samrunatilkynningu á Íslandi eða óska eftir undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga vegna Silver Sea og Silver Green. Bendir það ekki til þess að fyrirtækið hafi á sínum tíma tekið rökstudda afstöðu til þess að ekki þyrfti að bera málið undir íslensk samkeppnisyfirvöld. Hefði svo verið verður að ætla að Samskip hefðu lagt fram gögn varðandi það en

fyrirtækið hefur ekki lagt fram nein slík gögn. Er því ekki hægt að leggja framangreinda staðhæfingu Samskipa til grundvallar í málinu.

15759. Samkeppniseftirlitið vísar til umfjöllunar um starfsemi fyrirtækjanna hér á landi í kafla 20.4.2 og 20.5. Hafa engin gögn verið lögð fram sem sýna að mat hafi átt sér stað á því hvort það samstarf við Green Reefers, keppinaut Samskipa í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi, sem fólst í stofnun Silver Green hafi verið heimilt samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga eða kallað á undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. laganna.

15760. Samskip hafna því í mgr. 1622 í athugasemdum við AII að aðkoma fyrirtækisins að Silver Sea og Silver Green hafi verið andstæð 10. gr. samkeppnislaga. Jafnframt telja Samskip að rannsókn á ætluðum brotum Samskipa, Silver Sea og Silver Green falli utan þessa máls. Ljóst sé að framangreind fyrirtæki verði að eiga aðild að slíku máli og hafa tök á að koma sjónarmiðum sínum á framfæri.

15761. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á sjónarmið Samskipa þar sem samtímagögn sem rakin eru í ákvörðun eru skýr og engin gögn hafa verið lögð fram af hálfu Samskipa sem sýna að það samstarf við Green Reefers, keppinaut Samskipa í flutningi á frystum fiski frá Íslandi, sem fólst í stofnun Silver Green hafi verið heimilt samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga. Eins og (S)forstj upplýsti í tölvupósti til (S)frkvstj-MCL 26. maí 2010 ætluðu Samskip sér að hefja nána samvinnu við Green Reefers „*í gegnum*" („*via*") Silver Sea. Tilgangur þessa var ekki síst sá að draga úr samkeppni í m.a. flutningi á frystum fiski frá Íslandi, sbr. glærur (S)forstj 3. október 2009 og fundargerð frá stjórnarfundi Samskipa Holding 15. júní 2010. Áætlun (E)forstö-útfl 15. nóvember 2010 og minnisblað (E)frkvstj-flutnkerf 23. nóvember 2010 sýna að Eimskip leit svo á að með stofnun Silver Green hefði tekist að draga úr samkeppni og hækka verð á flutningi á frystum fiski frá Íslandi.

15762. Í stofnun Silver Green fólst þannig veruleg samvinna milli fyrirtækja sem áður kepptu sín á milli. Var um að ræða samvinnu sem hafði eða var ætlað að hafa áhrif á Íslandi, sbr. 1. mgr. 3. gr. samkeppnislaga. Þá sýna samtímagögn að við stofnun Silver Green var markmiðið m.a. að hindra samkeppni, sbr. umfjöllun í kafla 20.4.2, 20.5.1 og 20.5.2. Það er mat Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með þeim aðgerðum sem fólust í stofnun Silver Green og með aðild að rekstri þess fyrirtækis út rannsóknartímabilið.

15763. Einnig ber að líta til þess að í tölvupósti (S)forstj til (S)stjórnarm-fjármstj var fyrirkomulagið í Silver Green útskýrt og bent m.a. á: „*Tengt þessu verður svona anti competition, þannig að kaupi menn, þá geti hinir ekki farið í samkeppni*."[6719] Í tölvupósti sem (S)frkvstj-Silver sendi framkvæmdastjóra Green Reefer (TE) þann 11. nóvember 2010 var vísað til þess sem hafði verið ákveðið við stofnun Silver Green:

„*During negotiation between Silver Sea and Green Reefers, it has been agreed that the 2 companies would put all their fish activity into a joint company Silver Green AS. It was further agreed that both Silver Sea and Green Reefers would <u>not compete</u> within the market area of SG. In return, SG would only operate within it prime market area and not develop trade to Africa etc.*"[6720]

15764. Þessi tölvupóstur var framsendur til (S)forstj sem gerði engar athugasemdir við efni hans.[6721] Einnig vísast hér til áðurnefnds hluthafasamkomulags.

[6719] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.746139.
[6720] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.805294.
[6721] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.807152.

15765. Í þessu máli er engin afstaða tekin til aðgerða Green Reefers. Það er hins vegar niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með þeim aðgerðum sem fólust í stofnun Silver Green og síðan með aðild að rekstri þess fyrirtækis út rannsóknartímabilið.

31.6. Um önnur atvik á árinu 2010

15766. Í mgr. 1671 og 1674 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ætluð brot Samskipa og Kloosterboer séu ekki til rannsóknar í máli þessu. Kloosterboer sé ekki aðili að málinu og ekki verið gefinn kostur á að tjá sig um viðskipti fyrirtækisins við Samskip eða afhenda gögn. Verði því ekki komist að niðurstöðu um ætluð brot þessara fyrirtækja. Þá sé um að ræða viðskipti í Hollandi sem séu án tengsla við íslenskan markað og því hafi Samkeppniseftirlitið ekki lögsögu í málinu.

15767. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að ætluð brot Samskipa séu ekki til rannsóknar í málinu að því leyti sem þau tengjast Kloosterboer. Þótt Kloosterboer sé ekki aðili að málinu hafa Samskip haft fullt tækifæri til að leggja fram gögn og sjónarmið í málinu um samskipti sín við Kloosterboer. Þrátt fyrir það hafa Samskip valið að leggja ekki fram nein gögn varðandi samskipti sín við Kloosterboer. Samráð Samskipa við Kloosterboer var til þess fallið að hafa áhrif á flutning á sjávarafurðum frá Íslandi, sbr. 1. mgr. 3. gr. samkeppnislaga, og tengdist því markaði sem Samskip störfuðu á.

15768. Í mgr. 1669-1670 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til samskipta (S)forstj og K(S)viðskstj1 í janúar 2010. Segir að tengsl hafi verið á milli Samskipa og Kloosterboer enda Samskip verið eigendur frystigeymslureksturs Kloosterboer á árunum 2005-2009. Eftir söluna á geymslunni í Ijmuiden hefðu Kloosterboer verið í viðskiptum við Frigocare og fyrirtækin hafi átt í samskiptum vegna þeirra. Þannig hafi Kloosterboer m.a. leigt geymslupláss og skrifstofuhúsnæði af Frigocare.

15769. Samskip hefðu haft slæma tilfinningu fyrir öllu samstarfi við Kloosterboer í kjölfar þess að í ljós kom að Kloosterb1 og fjölskylda hans hefðu verið óheiðarleg gagnvart fyrirtækinu. Aftur á móti hefði verið nauðsynlegt fyrir Frigocare að halda viðskiptasambandinu áfram þar sem fyrirtækið gat ekki misst þá framlegð sem fylgdi viðskiptum við Kloosterboer.

15770. Að mati Samskipa voru viðskiptin og samskipti þeim tengd að öllu leyti í samræmi við samkeppnisreglur. Samskip hafi ekki brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með umræddum viðskiptum og/eða samskiptum.

15771. Samkeppniseftirlitið dregur ekki í efa að Samskip og Frigocare hafi átt í viðskiptum við Kloosterboer og að viðskipti Kloosterboer hafi verið stór hluti af frystigeymslurekstri Frigocare í Rotterdam eða um 30% af heildarmagni geymsluplássins eins og Samskip halda fram.

15772. Til þess ber hins vegar að líta að að þessir aðilar, þ.e. Samskip/Frigocare annars vegar og Kloosterboer hins vegar voru einnig keppinautar og áttu í samskiptum þar sem m.a. var rætt um verðhækkanir fyrirtækjanna. Jafnframt sömdu þeir um að Kloosterboer myndi láta tiltekna viðskiptavini í friði gegn því að tiltekin viðskipti ættu sér stað. Þrátt fyrir að Samskip teldu sig ekki geta *„treyst þeim til að láta okkar viðskiptavini í friði"* var til skoðunar hvort semja ætti um *„frið"* við Kloosterboer. Markmiðið með slíku samkomulagi var að takmarka samkeppni á markaðnum.

15773. Samkvæmt framansögðu staðfesta samtímagögn Samskipa að gert hafi verið ólögmætt samkomulag við Kloosterboer um markaðsskiptingu en Kloosterboer hafi gengið á bak orða sinna og ekki virt *„friðinn"*, m.a. gagnvart mikilvægum íslenskum viðskiptavinum.

15774. Í þessu sambandi má einnig benda á, sbr. fyrri umfjöllun, að Samskip hafa vísað til þess að undir rekstri samráðsmálsins í Hollandi hafi komið fram að Kloosterb1 og fjölskylda hans hafi blekkt Samskip til að selja fölskyldunni aftur frystigeymsluna með sviksamlegum hætti með því að búa markvisst til taprekstur

í geymslunni. Hvað sem líður þessari skýringu fær hún ekki breytt eðli þeirra samskipta sem um ræðir og ábyrgð Samskipa á þeim.

15775. Í mgr. 1673 og 1676-1677 í athugasemdum við AII hafna Samskip öllum ályktunum Samkeppniseftirlitsins varðandi samkomulag milli Samskipa og Eimskips varðandi „*frið*". Vísa Samskip til fyrri umfjöllunar varðandi þetta atriði. Telja Samskip að slíkar ályktanir eigi sér enga stoð í gögnum málsins.

15776. Í mgr. 1674 í athugasemdum Samskipa við AII hafna Samskip ályktunum um ætlað samkeppnislagabrot Frigocare og Kloosterboer.

15777. Eins og nánar er rakið í ákvörðun þessari er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi átt í samráði sem m.a. fólst í því að fyrirtækin komu á „*friði*" sín á milli á markaðnum. Forðuðust fyrirtækin þannig að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars.

15778. Samkeppni frá Kloosterboer gerði ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips erfiðara á mörkuðum sem tengdust flutningi á sjávarafurðum frá Íslandi. Samstarf við Kloosterboer var því til þess fallið að draga úr samkeppni í flutningi á fiski frá m.a. Íslandi.

15779. Eins og rakið er í kafla 20.6.1 var fyrir hendi samkomulag milli Samskipa og Kloosterboer um að láta viðskiptavini, einkum fiskútflytjendur, hvors annars „*í friði*". Hliðstætt samkomulag gilti milli Eimskips og Kloosterboer. Markmiðið með gerð þessara samkomulaga var að auðvelda Samskipum og Eimskip að draga úr samkeppni á markaði fyrir flutning á sjávarafurðum m.a. frá Íslandi. Með því að semja við Kloosterboer um að keppa ekki um tiltekna viðskiptavini brutu Samskip gegn 10. gr. samkeppnislaga. Var umrædd markaðsskipting mikilvægur hluti af samráði Eimskips og Samskipa sem fólst í því að fyrirtækin forðuðust að keppa um mikilvægustu viðskiptavini hvors annars.

15780. „*Nýtt upphaf*" verkefnið tók m.a. til atriða sem tengjast útflutningi á fiski. Samtímagögn sem varða aðdraganda að stofnun Silver Green og samskipti við BWS og samtímagögn sem tengjast Kloosterboer endurspegla heildstæðar aðgerðir Samskipa og Eimskips til að draga úr samkeppni á markaði fyrir flutning á fiski.

15781. Í mgr. 1641 í athugasemdum Samskipa við AII segir að þar sem lögmæti aðgerða BWS sé ekki til umfjöllunar í málinu leiði það til þess að ætluð ólögmæt samskipti BWS og Samskipa séu heldur ekki til umfjöllunar. Ekki verði lagt mat á lögmæti slíkra samskipta án aðkomu beggja fyrirtækja að málinu og sjónarmiða beggja leitað.

15782. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að ætluð brot Samskipa séu ekki til rannsóknar í málinu að því leyti sem þau tengjast BWS. Þótt BWS sé ekki aðili að málinu hafa Samskip haft tækifæri til að leggja fram gögn og sjónarmið í málinu um samskipti sín við BWS. Þrátt fyrir það hafa Samskip valið að leggja ekki fram nein gögn varðandi samskipti sín við BWS.

15783. Í mgr. 1638-1640 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að fyrirtækið hafi á fundinum með BWS 8. janúar 2010 áfram rætt um mögulegt samstarf fyrirtækjanna. Hafi Samskip aðeins verið að leita leiða til að efla siglingarkerfi sitt. BWS hafi átt fund með (S)forstj til að kanna hvort Samskip væru reiðubúin í samstarf. Af því hafi þó ekki orðið. Af gögnum málsins megi ráða að BWS hafi verið í svipuðum samskiptum við Eimskip en það sé ekki óeðlilegt að BWS hafi skoðað fleiri möguleika á samstarfi á íslenska markaðnum. Staðfesta Samskip þannig að fyrirtækið hafi rætt við BWS um samstarf á íslenska markaðnum.

15784. Í mgr. 1655-1656 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að fyrirtækið hafi brugðist við samkeppni frá BWS með því að hefja samskipti við það fyrirtæki sem hafi miðað að því að draga úr

samkeppni. Samskiptin hafi verið vegna vilja BWS til að koma á samstarfi. Viðræðurnar hafi þó ekki leitt til neins enda hafi Samskip ekki haft áhuga á samstarfi.

15785. Af samskiptum Samskipa og Eimskips við BWS er ljóst að þau miðuðu að því að takmarka flutningaframboð og þar með samkeppni á markaðnum. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að öll atburðarásin og nánast samhliða samskipti innan Eimskips og Samskipa í tengslum við BWS og við það fyrirtæki, sem og atburðarásin í aðdraganda þeirra, hafi verið til þess fallin að styðja við það samráð sem fyrirtækin höfðu komið á sín á milli á árinu 2008.

15786. Í kjölfar þess að BWS þótti orðið helst til fyrirferðamikið í útflutningi á fiski voru Samskip og Eimskip samtímis í samskiptum við BWS. Hjá vissum stjórnendum Samskipa og Eimskips var litið á BWS sem meiri ógn en stærsta keppinautinn. Það þjónaði því hagsmunum Samskipa og Eimskips að fá BWS í samstarf og féll það um leið að markmiði *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Með samstarfi við BWS yrðu sköpuð skilyrði til að sporna við verðlækkun fyrir útflutning á fiski frá Íslandi og Færeyjum.

15787. Í mgr. 1641 og 1655-1656 í athugasemdum við AII hafna Samskip því að hafa brotið 10. gr. samkeppnislaga með viðræðum við BWS. Samskipum sé heimilt að eiga í viðræðum við keppinaut um hugsanlegt samstarf, kaup, samruna, viðskipti o.s.frv. Ekki stofnist skylda til að leita til samkeppnisyfirvalda nema viðræður skili árangri. Það væri nýmæli ef leita þyrfti undanþágu til slíkra samskipta.

15788. Ljóst er að í viðræður keppinauta um samstarf sem ekki verður af geta brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þannig er keppinautum t.d. hvorki heimilt að eiga í ítarlegum viðræðum um samstarf eða að deila viðkvæmum viðskiptaupplýsingum í slíkum viðræðum. Hafa ber í huga að ekki var um einstaka tilvik að ræða heldur voru Samskip reglulega í samskiptum við BWS á nokkurra ára tímabili. Þá er ljóst af gögnum málsins að markmið Samskipa með samskiptunum við BWS var að draga úr samkeppni á markaðnum.

15789. Eins og lýst er í kafla 20.4.1 og 20.6.2 voru það hagsmunir Samskipa og vilji stjórnenda fyrirtækisins, með viðræðum og öðrum samskiptum við BWS, að draga úr flutningsgetu á siglingaleiðum milli Íslands, Færeyja og Danmerkur og skapa þannig aðstæður til að halda uppi verði fyrir flutninga eða hækka það. Þannig var það markmið Samskipa með samskiptunum að draga úr samkeppni.

15790. Í mgr. 1642 og 1655-1657 í athugasemdum við AII hafna Samskip því að samskiptin við BWS hafi með einhverjum hætti tengst ætluðu samráði við Eimskip. Það eigi sér eðlilega skýringu að BWS hafi á svipuðum tíma verið til umræðu hjá Samskipum og Eimskip enda liggi fyrir að BWS hafi leitað eftir viðræðum við bæði fyrirtækin. Kveðast Samskip ekki skilja þá ályktun að fyrirtækið hafi í samráði við Eimskip leitast við að draga úr samkeppni í starfsemi sem tengist útflutningi á fiski.

15791. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að öll atburðarásin og nánast samhliða samskipti Samskipa og Eimskips við BWS hafi verið hluti af aðgerðum hvors fyrirtækis um sig til að takmarka samkeppni og sérstaklega verið ætlað að takmarka samkeppni á markaði fyrir flutning á fiskafurðum frá Íslandi og Færeyjum.

15792. Í mgr. 1102 í athugasemdum Samskipa við AII benda að Samskip á að sókn á markaðnum í Færeyjum beindist að öllum viðskiptavinum á markaðnum, ekki síður viðskiptavinum Eimskips.

15793. Í mgr. 1644 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til tölvupósts sem (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv fengu sendan í mars 2010 og vörðuðu samskipti við Fresh Link. Segir að samskiptin hafi varðað viðræður um möguleg kaup Samskipa á Fresh Link. Samskip hafi fallið frá þeim áformum þar sem um hafi verið að ræða frystiskip sem hafi ekki verið talið falla nægilega vel að starfsemi Samskipa.

Telja Samskip tölvupóstinn gefa til kynna að markmið kaupanna hafi verið að *„mæta mikilli samkeppni við Eimskip*". Þetta sé dæmi um að ekkert samráð hafi verið milli Eimskips og Samskipa heldur virk samkeppni. Engin gögn eru lögð fram af hálfu Samskipa þess til stuðnings.

15794. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessa skýringu Samskipa. Í tölvupóstinum segir að rætt hafi verið um samstarf fyrirtækjanna en jafnframt kemur skýrt fram að ekki hafi verið rætt um á hvaða formi það ætti að vera. Því er ekkert sem bendir til þess að viðræðurnar hafi varað möguleg kaup Samskipa á Fresh Link. Tilvísun til þess að markmiðið með kaupunum hafi verið að *„mæta mikilli samkeppni frá Eimskip*" stenst ekki heldur. Í ljósi samtímagagna má frekar ætla að samskipti Samskipa við Fresh Link hafi miðað að því að reyna að takmarka samkeppni á færeyska markaðnum líkt og Samskip höfðu náð að gera á íslenska markaðnum með samráði sínu við Eimskip. Tölvupósturinn fjallaði um færeyska markaðinn þar sem ríkti samkeppni ólíkt því sem var á íslenska markaðinn. Ekki er því unnt að draga þá ályktun af tölvupóstinum að að ekkert samráð hafi verið milli Samskipa og Eimskips.

15795. Í mgr. 1645 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til fyrri umfjöllunar um glærukynningu (S)forstö-útfl 19. september 2010. Ekkert sé óeðlilegt við það að sérstaklega sé gerð grein fyrir því í markaðsskýrslum þegar nýir keppinautar komi inn á markaðinn. Í því felist ekki að lítil samkeppni hafi verið frá þeim sem fyrir voru. Ekkert í gögnum málsins réttlæti fullyrðingar um að afar takmörkuð samkeppni hafi verið á milli Samskipa og Eimskips í útflutningi.

15796. Athugasemdir Samskipa breyta ekki þeim ályktunum Samkeppniseftirlitsins að á þessum tíma höfðu stjórnendur Samskipa ekki áhyggjur af virkri samkeppni frá Eimskip sem var stærsta flutningsaðilanum á markaðnum. Í glærukynningu (S)forstö-útfl kemur fram að Samskip væru *„ekki mikið varir við Eimskip á markaðnum*". Á hinn bóginn er lýst ógn sem stafi frá flutningsaðilunum BWS og Thorship sem væru að reyna að ná fótfestu á markaðnum. Hafi þessir aðilar leitt til *„pressu*" á verð. Var ógnin af þessum flutningsaðilum talin það mikil að gera þyrfti *„allt sem í okkar valdi er til sporna við innkomu þeirra á útflutningsmarkaði.*" Lýsing (S)forstö-útfl á ástandinu varðandi útflutning gefur skýrt til kynna að samkeppnisleg ógn var ekki af markaðsaðgerðum Eimskips heldur stafaði hún af nýjum mögulegum keppinautum sem yrði að stöðva. Hjá Eimskip kemur sambærileg afstaða til samkeppni í útflutningi fram í rekstraráætlun útflutningsdeildar fyrir árið 2011 þar sem (E)forstö-útfl lýsir því að sú ógn sem steðji að Eimskip stafi frá Thorship og BWS. Ekkert er minnst á að slík ógn stafi frá Samskipum, sbr. umfjöllun í kafla 20.6.2. Endurspeglar þetta ástandið sem hlaust af samráði Samskipa og Eimskips.

15797. Í mgr. 1104 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til tölvupóst (S)forstj 1. október 2010 þar sem fram kemur ætti ekki að blanda verðlagningu á Íslandi í umræður um verðlagningu í Færeyjum. Ekkert athugavert sé við ummælin. Almennt sé ekki farsælt að halda úti verðstefnu án tillits til markaðsaðstæðna hverju sinni.

15798. Samskiptin staðfesta að á þessum tíma var mun meiri samkeppni í Færeyjum en á Íslandi. Innan Samskipa rætt um *„herferð*" á færeyska markaðnum til að efla stöðu fyrirtækisins. Jafnframt yrðu Samskip í Færeyjum að fara *„afar varlega*" í það að breyta kjörum viðskiptavina því ella væri hætta á því að BWS myndi nýta tækifærið og bjóða betur. Staðan á Íslandi var allt önnur. Samskip höfðu eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst lagt af öll áform um *„herferð*" gagnvart Eimskip. Samráðið við Eimskip leyfði Samskipum ítrekað að hækka verð án þess að þurfa að óttast að Eimskip myndi með samkeppnisaðgerðum reyna að ná til sín mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins. Endurspeglast þetta í ummælum (S)forstj.

15799. Í mgr. 1646-1648 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til tölvupósts (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2010 varðandi greiningu á helstu keppinautum fyrirtækisins þar sem m.a. kom fram að skoða ætti samstarf við BWS. Að sögn Samskipa er tölvupósturinn til marks um þá samkeppnisgreiningu sem unnin var innan fyrirtækisins. Greiningin sé ekki frábrugðin fyrri greiningum sem Samkeppniseftirlitið

hafi ranglega talið fela í sér sönnun um samráð við Eimskip. Sama eigi við um tölvupóst (S)forstj 20. október 2010. Samskip hafi í tengslum við þetta átt í viðræðum við BWS og Fresh Link um mögulegt samstarf. Sýni gögnin skýrt að markmið Samskipa hafi verið að styrkja samkeppnisstöðu sína gagnvart Eimskip. Fundir (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl 11. október 2010 hafi ekki tengst þessari samkeppnisgreiningu Samskipa með nokkrum hætti heldur varðað Norður-Ameríkusamstarf fyrirtækjanna.

15800. Samkeppniseftirlitið gerir ekki athugasemd við að Samskip hafi unnið að markaðs- eða samkeppnisgreiningu eða að Eimskip hafi gert hið sama. Á hinn bóginn verður að líta með heildstæðum hætti á gögn málsins. Af þeim verður ekki séð að sú greiningarvinna sem (S)forstj óskaði eftir í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm 20. október 2010 hafi breytt nokkru varðandi afstöðu til þeirra samkeppnislegu ógnanna sem lýst er í glærukynningu (S)forstö-útfl og *„Markaðsskýrsla Útflutningsdeildar 2011"* 19. september 2010. Með hliðsjón af tímasetningu funda fyrirtækjanna, efni fyrrnefndra tölvupósta innan Samskipa og lýsinga (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl í rekstraráætlunum útflutningsdeilda fyrirtækjanna, um að samkeppnisleg ógn stafi eingöngu af nýjum keppinautum, fæst ekki séð að samkeppni hafi verið á milli Samskipa og Eimskips.

15801. Vísast hér til umfjöllunar í kafla 14.33 um ítrekuð samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2010. Má hér árétta að *„Nýtt upphaf"* verkefnið hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf"* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga þ. á m. samskipti fyrirtækjanna varðandi Norður-Ameríku samstarfið. Þrátt fyrir ríkt tilefni hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn, fundargerðir, minnisblöð eða annað, sem staðfesta að eingöngu hafi verið rætt um þann verkþátt *„Nýtt upphaf"* verkefnisins sem tók til Norður-Ameríkuflutninga á umræddum fundum. Þar að auki sýna samtímagögn að fleira hafi verið rætt á slíkum fundum, s.s. *„Neyðarsamkomulagið"*.

15802. Í mgr. 1658 í athugasemdum við AII vísa Samskip til umfjöllunar um flutningaskipið Blikur. Hafna Samskip því að greiningar innan fyrirtækisins hafi verið tilkomnar vegna miðlunar á upplýsingum frá Eimskip. Samskip hafi ekki átt í samskiptum við Eimskip í tengslum við þær. Vísa Samskip til fyrri umfjöllunar um hvernig þessar upplýsingar hafi verið sóttar. Starfsmenn Samskipa hafi vegna þekkingar stjórnenda getað metið aðgerðir helsta keppinautarins með nokkurri nákvæmi. Greiningarnar hafi verið ætlaðar til að að sjá fyrir aðgerðir keppinautarins og stjórn fyrirtækisins reglubundið óskað eftir þeim.

15803. Í mgr. 1105 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til umfjöllunar í *„Budget Faroe Island 2011"*, sbr. tölvupóstur (S)forstö-hagd 15. október 2010. Hafa verði í huga að hlutdeild Samskipa á markaðnum var mjög lítil og mikilvægt fyrir fyrirtækið að sækja aukna hlutdeild til að bæta nýtingu og þar með afkomu. Þannig var markaðurinn í Færeyjum og staða Samskipa á honum í verulegum atriðum frábrugðin íslenska markaðnum. Því voru markmiðin önnur þar sem þau tóku mið af markaðsaðstæðum.

15804. Samkeppniseftirlitið telur að staðan á markaðnum í Færeyjum hafi verið frábrugðin íslenska markaðnum að því leyti að samkeppni var þar var hörð ólíkt því sem gilti á íslenska markaðnum. Hafi Samskip talið þörf að bæta nýtingu í skipum sínum hefði fyrirtækið allt eins getað sótt á viðskiptavini á íslenska markaðnum þar sem skipin sem um ræðir voru í siglingum milli Íslands og Evrópu en höfðu viðkomu í Færeyjum á þeirri leið. Því var alveg eins hægt að bæta nýtingu þeirra með því að sækja á viðskiptavini Eimskips á Íslandi. Það vildu Samskip hins vegar ekki gera vegna markaðsskiptingarinnar sem fyrirtækið hafði komið á með Eimskip.

15805. Í mgr. 1649 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til umfjöllunar um stjórnarfund fyrirtækisins 25. október 2010 þar sem (S)frkvstj-millilandasv kynnti siglingakerfi Samskipa og keppinauta. Mikilvægt hafi verið fyrir Samskip að fylgjast með þróun á mörkuðum. Samskip geti greint magn og markaðshlutdeild út frá gögnum Hagstofu Íslands. Mikilvægt sé fyrir fyrirtækið að meta hvort Norður-

Ameríkuleið Eimskips sé arðbær og hvort halda eigi áfram flutningum á þeirri leið. Ekkert athugavert hafi komið fram á stjórnarfundinum. Algengt hafi verið að stjórn fyrirtækisins óskaði eftir yfirferð um stöðuna á markaðnum.

15806. Af samtímagögnum er ljóst að umræða átti sér stað innan Samskipa varðandi Blikur á sama tíma og skipið var til umræðu innan Eimskips. Á sama tíma áttu fyrirtækin í samskiptum. Samskip hafa ekki sett fram trúverðugar skýringar á því af hverju fyrirtækið var að velta fyrir sér málefnum varðandi skipið á á þessum tíma. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar í kafla 20.6.2 og 20.6.3.

31.7. Um atvik á árinu 2011

15807. Í mgr. 1679 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um tölvupósta (S)forstj til sjálfs sín og annarra á árinu 2010 og 2011 varðandi greiningar á keppinautum Samskipa, þ.m.t. Eimskip. Um hafi verið að ræða hefðbundna vinnu við undirbúning stjórnarfunda. Markmiðið hafi verið að meta helstu tækifæri Samskipa til að vaxa á þeim mörkuðum sem fyrirtækið starfaði á og samkeppnishæfni þess. Þær upplýsingar sem notaðar voru hafi ekki borist frá Eimskip eða öðrum keppinautum.

15808. Í mgr. 1579 í athugasemdum við AII vísa Samskip til tölvupósts (S)forstj 10. janúar 2011 þar sem hann minnir sjálfan sig á samanburðargreiningu á Eimskip vegna stjórnarfundar. Að mati Samskipa er um að ræða eðlileg vinnubrögð forstjóra í samkeppnisrekstri. Hins vegar útskýra Samskip ekki hvað (S)forstj átti við með „*Eimskipapæling*".

15809. Í tilefni af þessum athugasemdum Samskipa er vakin athygli á því að í samtímagögnum er ekkert sem bendir til þess að umræddar greiningar hafi verið liður í mati fyrirtækisins á möguleikum þess til að stunda samkeppni á mörkuðum. Í tölvupósti (S)forstj var gert ráð fyrir umfjöllun um samanburð við Eimskip annars vegar og hins vegar atriði sem nefnt var „*Eimskipapæling*". Í athugasemdum sínum láta Samskip hjá líða að útskýra hvað (S)forstj átti við með hina síðarnefnda, en í því sambandi verður að hafa í huga að Samskip skoðuðu reglulega á rannsóknartímabilinu möguleikann á frekara samstarfi við Eimskip. Hafa Samskip m.a. staðfest að í janúar 2010 hafi fyrirtækið verið að skoða möguleika á samstarfi við Eimskip eða Thorship, sbr. mgr. 1547 í athugasemdum við AII. Jafnframt ber að hafa í huga að á þessum tíma forðuðust fyrirtækin að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars, sbr. kafla 14. Á þessum tíma stóð því ekki til að Samskip myndu sækja stóra viðskiptavini frá Eimskip.

15810. Samskip telja að samskipti Eimskips við BWS, Daalimpex og Kloosterboer séu Samskipum óviðkomandi, sbr. mgr. 1682 í athugasemdum Samskipa við AII. Engin tenging sé á milli viðskipta Samskipa við Kloosterboer annars vegar og þeirra samskipta sem Kloosterboer átti við Eimskip hins vegar.

15811. Vegna þessa skal tekið fram að samskipti Samskipa og Eimskips við BWS og Kloosterboer höfðu það að markmiði að takmarka samkeppni eins og ráðið verður af samtímagögnum. Voru samskiptin því í samræmi við það markmið sem Samskip og Eimskip stefndu að með samráði sínu líkt og rakið er kafla 20.1, 20.2, 20.3, 20.4.1, 20.4.3, 20.7, 31.1, 31.2, 31.3, 31.4 og 31.7. Hefði samstarf Samskipa og/eða Eimskips við framangreinda aðila verið til þess fallið að styðja við markmiðið með samráði fyrirtækjanna.

15812. Í mgr. 1681 í athugasemdum við AII vísa Samskip til tölvupóstsamskipta (S)forstj og (S)frkvstj-Færeyj frá desember 2010. Að mati Samskipa voru flutningamöguleikar fyrirtækisins til Færeyja ávallt takmarkaðir og markaðsstaða fyrirtækisins léleg. Kveða Samskip (S)frkvstj-Færeyj, nýjan yfirmann Samskipa í Færeyjum, hafa verið fljótan að átta sig á því hversu erfitt var að byggja upp samkeppnishæfa starfsemi á umræddum markaði vegna yfirburða Eimskips og BWS. Taldi (S)frkvstj-Færeyj að helsta leiðin til að byggja upp samkeppnishæfa starfsemi á þeim markaði væri að semja við BWS eða Eimskip um viðskipti í gegnum flutningakerfi þeirra. Ekki hafi þó verið talinn raunhæfur möguleiki á að óska eftir viðskiptasambandi við Eimskip vegna virkrar samkeppni fyrirtækjanna. (S)forstj

hafi því beint þeim tilmælum til (S)frkvstj-Færeyj að ræða við BWS um möguleg viðskipti en ekki hafi orðið neitt úr þeim viðræðum né samstarfi.

15813. Í mgr. 1684-1685 í athugasemdum Samskipa við AII er staðhæft að samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-Færeyj 8. febrúar 2011 sýni að engin samstarfssamningur hafi verið á milli Samskipa og BWS. (S)frkvstj-Færeyj hafi haft samband við BWS til að kaupa „*slot*" með það að markmiði að bæta samkeppnisstöðu Samskipa. Samstarf við BWS hefði veitt Samskipum aðgang að flutningskerfi sem hafi boðið upp á styttri flutningstíma til og frá Færeyjum. Hafna Samskip því að viðræðurnar hafi haft það að markmiði að raska samkeppni eða leitt til samkeppnisröskunar. Viðræðurnar hafi ekki verið andstæðar 10. gr. samkeppnislaga. Ekki hafi þurft að greina hvort leita þyrfti til samkeppnisyfirvalda þar sem ekki hafi orðið af samstarfinu. Ljóst sé að BWS hafi verið í erfiðleikum og að hafi fyrirtækið af þeim sökum leitað eftir samstarfi við Samskip og Eimskip.

15814. Samskip kveða ætlað samráð við BWS ekki vera til rannsóknar enda sé BWS ekki aðili að málinu. Draga Samskip í efa lögsögu Samkeppniseftirlitsins. Að mati Samskipa geti eftirlitið ekki í máli þessu komist að niðurstöðu um ætluð brot Samskipa og BWS, sbr. mgr. 1686 í athugasemdunum.

15815. Af þessu tilefni áréttar Samkeppniseftirlitið umfjöllun sína um viðræður Samskipa við BWS um markaðsskiptingu á árinu 2008, sbr. kafla 20.2 og 31.2. Fólu samskiptin í sér brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Af samtímagögnum verður ráðið að viðleitni Samskipa til að bæta samkeppnisstöðu fólst fyrst og fremst í því að grípa til aðgerða í þeim tilgangi að takmarka samkeppni, svo sem með því að fækka keppinautum og draga úr flutningsgetu.

15816. Hvað sem líður athugasemdum Samskipa eru samskipti Samskipa við BWS til rannsóknar í málinu. Þótt BWS sé ekki aðili að málinu breytir það ekki því að Samskip hafa haft tækifæri til að leggja fram gögn og koma að athugasemdum og sjónarmiðum sínum af framangreindu tilefni. Hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn varðandi samskipti sín við BWS.

15817. Athugasemdir og sjónarmið Samskipa um samskipti fyrirtækisins við BWS samræmast ekki samtímagögnum auk þess sem innbyrðis ósamræmi er í þeim. Þannig byggja Samskip á því að frumkvæði og mat (S)frkvstj-Færeyj, nýráðins framkvæmdastjóra Samskipa í Færeyjum, á samkeppnisaðstæðum á þeim markaði hafi leitt til þess að (S)forstj hafi á árinu 2011 beint því til hans að hafa samband við BWS. Þetta er í ósamræmi við samtímagögn frá árunum 2009 og 2010 sem sýna ítrekuð samskipti (S)forstj við BWS og það mat (S)forstj að líklegra væri að ná samkomulagi við BWS varðandi flutninga til og frá Íslandi heldur en til og frá Færeyjum. Þá eru þessi sjónarmið Samskipa í ósamræmi við þá staðhæfingu Samskipa í mgr. 1728 í athugasemdunum að BWS hafi haft frumkvæði að samskiptum fyrirtækjanna.

15818. Þótt Samskip og BWS hafi ekki gert með sér samkomulag um flutninga ræddu fyrirtækin engu að síður um samkeppnislega viðkvæm málefni, þar á meðal samkeppni við Eimskip í Færeyjum, samvinnu í flutningum á frystivöru til Danmerkur og möguleikann á nánari tengslum Samskipa og BWS. Á þessum tíma önnuðust bæði Samskip og BWS flutninga til og frá Íslandi sem höfðu eftir atvikum bein tengsl við flutninga þessara fyrirtækja til og frá Færeyjum, sbr. kafla 10.7.3.1. Samskipti fyrirtækjanna, þ.e. viðræður (S)frkvstj-Færeyj við BWS, voru því til þess fallnar að hafa áhrif hér á landi, sbr. 1. mgr. 3. gr. samkeppnislaga. Samskiptin samræmdust því ekki 10. gr. laganna.

15819. Í mgr. 1687 í athugasemdum við AII hafna Samskip því að tölvupóstur (S)frkvstj-Frigo2 9. febrúar 2011 sýni tengingu á milli Samskipa og Eimskips og Kloosterboer. Eðlilegt sé að Kloosterboer hafi reglulega farið til Noregs til að hitta samstarfsaðila og viðskiptavini. Samskip hafi ekki átt sameiginlega fundi með Kloosterboer og Eimskip.

15820. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa. Af samskiptunum er ljóst að fulltrúar Kloosterboer, þeir Kloosterb1 og frkvstj-Klooster, tilkynntu Samskipum að þeir hygðust í sömu ferð eiga fundi með Samskipum og Eimskip.

15821. Hvað sem því líður er ljóst að heimsóknin var í samræmi við minnisblað (E)frkvstj-alþjsv 25. janúar 2011 og tölvupóst (E)frkvstj-Holland til Kloosterboer 28. janúar 2011, sbr. og svar Kloosterboer. Sýnir þetta tengingu milli Eimskips-Kloosterboer-Samskipa og áframhaldandi samskipti bæði Eimskips og Samskipa við Kloosterboer. Hvað varðar þá málsástæðu Samskipa að ekki sé óeðlilegt að Kloosterboer hafi viljað hitta viðskiptavini og samstarfsaðila þá er athygli vakin á því að um var að ræða fundi með keppinautum fyrirtækisins en á þeim átti að ræða mögulegt samstarf sem myndi draga úr samkeppni á milli aðila. Ekki var því um að ræða venjulega fundi á milli viðskiptaaðila heldur fundi sem höfðu þann tilgang að raska samkeppni. Voru fundirnir því í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og samfellt samráð fyrirtækjanna.

15822. Í mgr. 1688 og 1690 í athugasemdum við AII vísa Samskip til tölvupósts (S)forstj 16. febrúar 2011. Er því hafnað að upplýsingarnar um BWS sem þar koma fram hafi komið frá (E)frkvstj-alþjsv eða BWS. Kveða Samskip (S)forstj hafa borist upplýsingar frá starfsmanni nánar tiltekins viðskiptavinar BWS sem hafi jafnframt verið viðskiptavinur Samskipa.

15823. Á umræddum tíma hafi hugmynd (S)forstj um samstarf við BWS verið talin áhugaverð en eftir nánari umhugsun hafi verið ákveðið að aðhafast ekki frekar. Hugmyndir eða hugleiðingar eigi ekki undir ákvæði 10. gr. samkeppnislaga.

15824. Viðræður Eimskips við BWS séu Samskipum óviðkomandi. Hugleiðingar Samskipa um samstarf við BWS hafi verið að frumkvæði BWS og alfarið lotið að möguleikum Samskipa til að styrkja stöðu sína gagnvart Eimskip. Hagsmunir Samskipa og Eimskips af mögulegu samstarfi við BWS hafi ekki farið saman.

15825. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir og skýringar Samskipa. Samskip leggja ekki fram nein samtímagögn sem styðja að upplýsingarnar hafi komið frá viðskiptavini fyrirtækisins. Þótt viðskiptavinurinn hafi verið mikilvægur viðskiptavinur BWS er á engan hátt sjálfgefið að fyrirtækið hafi búið yfir þessum upplýsingum. Á sama hátt er ekki sjálfgefið að viðskiptavinurinn hefði veitt keppinauti BWS þessar upplýsingar þrátt fyrir að hafa búið yfir þeim. Ber að líta til þess að í þessum sama tölvupósti (S)forstj kemur fram hugmynd sem hefði þýtt það að sú samkeppni sem BWS gat veitt í útflutningi á fiski hefði horfið. Fæst ekki séð hvaða hvata viðskiptavinurinn hafði til að veita Samskipum umræddar upplýsingar eða koma að aðgerðum sem hefðu geta leitt til hærra flutningsverðs á fiski. Er það óbreytt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að þessi umfjöllun (S)forstj byggi á áframhaldandi samskiptum við (E)frkvstj-alþjsv og/eða BWS.

15826. Eins og nánar er fjallað um í ákvörðun vildi (S)forstj eiga samstarf við BWS sem fól það í sér að Samskip myndu kaupa flutningsrými af BWS og hætta viðkomu sinni í Kollafirði í Færeyjum. Um það snerust viðræður við BWS á þessum tíma. Með því hefði verið dregið úr flutningsrými á markaðnum og þar með samkeppni.

15827. Við mat á samskiptum Samskipa við BWS ber að hafa í huga að á árunum 2008-2013 áttu Samskip oft í beinum samskiptum við BWS varðandi mögulegt samstarf fyrirtækjanna þar sem þau skiptust á viðkvæmum upplýsingum. Geta tíð samskipti keppinauta verið til þess fallin að draga úr óvissu milli þeirra þótt þau leiði ekki til samstarfs og þar af leiðandi farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

15828. Af samtímagögnum er ljóst að markmið Samskipa og Eimskips með mögulegu samstarfi við BWS var að takmarka flutningsframboð og þar með samkeppni á markaðnum. Var það í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins.

15829. Í mgr. 1678 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til umfjöllunar um samskipti (E)forstj og (S)forstö-útfl þann 2. janúar 2011. Vísa Samskip til fyrri umfjöllunar fyrirtækisins varðandi skýringar á samskiptunum. Þá vísa Samskip, sbr. mgr. 1680 í athugasemdunum, til fyrri umfjöllunar sinnar varðandi fund Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríkuflutninga fyrirtækisins. Að mati Samskipa hafi öll samskipti fyrirtækjanna vegna framkvæmdar á flutningum til og frá Norður-Ameríku verið í alla staði eðlileg og lögmæt.

15830. Vegna þessa skal áréttað að æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um málefni sem féllu undir starfsemi fyrirtækjanna. Voru fundirnir vettvangur fyrir umræður og upplýsingaskipti stjórnendanna, en með þeim var dregið úr óvissu fyrirtækjanna og skapaður grundvöllur fyrir samstilltar aðgerðir þeirra, sbr. 10. gr. samkeppnislaga. Var aðgerðunum ætlað takmarka eða raska samkeppni, svo sem með því að fyrirtækin drægju úr flutningsgetu og forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að persónuleg tengsl og samskipti stjórnenda og starfsmanna fyrirtækjanna hafi að þessu leyti stutt við samráðið.

15831. Samskip hafa ekki lagt fram nein samtímagögn, svo sem fundargerðir, minnisblöð eða annað, sem staðfesta að á fundum hafi eingöngu verið rætt um Norður-Ameríku flutninga. Samtímagögn benda þvert á móti til þess að þar hafi fleira verið rætt, s.s. neyðarsamkomulagið og verðlagning til viðskiptavina, t.d. hvort viðskiptavinir Eimskips greiddu BAF. Þá ber að árétta að *„Nýtt upphaf“* verkefnið að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Öll samskipti Samskipa og Eimskips þar sem unnið var eða rætt um *„Nýtt upphaf“* verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga þ. á m. samskipti fyrirtækjanna varðandi Norður-Ameríku samstarfið.

15832. Í mgr. 1682 í athugasemdum við AII hafna Samskip því (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj hafi verið saman í vinnuhóp. Ekki er unnt að fallast á þessa staðhæfingu Samskipa. Vísast í því sambandi til umfjöllunar í kafla 7.3 og áfram.

15833. Í mgr. 1691 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram í tengslum við tölvupóst (S)frkvstj-Frigo1 frá 18. febrúar 2011 að Frigocare og Kloosterboer hafi átt í viðskiptasambandi. Kloosterboer hafi geymt tilteknar vörur í frystigeymslum Frigocare auk þess að leigja skrifstofuhúsnæði af fyrirtækinu. Fundur (S)forstj með AK hjá Kloosterboer 8. mars 2011 hafi ekkert haft með Eimskip að gera.

15834. Tölvupóstur (S)frkvstj-Frigo1 sýnir líkt og önnur samtímagögn frá Samskipum og Eimskip samskipti fyrirtækjanna við Kloosterboer. Af þessum samtímagögnum er ljóst að bæði Samskip og Eimskip áttu í reglulegum samskiptum við Kloosterboer. Jafnframt sýna samtímagögn að Samskip og Eimskip áttu í samskiptum við Kloosterboer með það að markmiði að takmarka samkeppni í útflutningi á m.a. sjávarafurðum frá Íslandi.

15835. Í mgr. 1693 og 1694 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til fyrri umfjöllunar varðandi fundi tengdum Norður-Ameríkusamningnum í tengslum við fund (E)frkvstj-sala/þj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl 9. mars 2011. Fundirnir hafi lotið að framkvæmd lögmætra flutninga og hafi engin tengsl við málefni sem fjallað er um í þessum kafla. Telja Samskipa ljóst að (E)frkvstj-sala/þj hafi komið að samningaviðræðum varðandi Norður-Ameríkusamninginn. Hafna Samskip tilvísun Samkeppniseftirlitsins til margs konar samráðs.

15836. Af þessu tilefni vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar hér að framan um fundi Samskipa og Eimskips tengda Norður-Ameríku samstarfinu.

15837. Í mgr. 1695 í athugasemdum Samskipa er vísað til fyrri umfjöllunar um fund (S)forstj með Kloosterboer 8. mars 2011. Fjallað er um fundinn í mgr. 1691 í athugasemdum Samskipa. Þar kemur fram að

Frigocare og Kloosterboer hafi átt í viðskiptasambandi. Kloosterboer hafi geymt tilteknar vörur í frystigeymslum Frigocare auk þess að leigja skrifstofuhúsnæði af fyrirtækinu.

15838. Eins og að framan greinir sýnir tölvupóstur (S)frkvstj-Frigo1 líkt og önnur samtímagögn frá Samskipum samskipti fyrirtækisins við Kloosterboer. Af þessum samtímagögnum er ljóst að Samskip áttu í reglulegum samskiptum við Kloosterboer.

15839. Í mgr. 1697 í athugasemdum við AII vísa Samskip til umfjöllunar um samskipti Eimskips og BWS. Samskip segjast ekki geta tjáð sig um þau gögn og samskipti. Þó sé ljóst að viðræður Eimskips og BWS hafi verið af öðrum toga, mun ítarlegri og talsvert lengra komnar, en viðræður Samskipa og BWS. Samskip hafi hvorki vitað af inntaki þessara viðræðna né haft hagsmuni af því að þær gengju eftir.

15840. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint sjónarmið. Ljóst er að ef samstarf Eimskips og BWS hefði gengið eftir hefði það leitt til takmörkunar á flutningaframboði á markaðnum. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýna samtímagögn augljósa hagsmuni beggja, Samskipa og Eimskips, að draga úr flutningsgetu á markaðnum og hefta samkeppni. Sama hvort fyrirtækjanna tæki upp samstarf við BWS/Smyril Line er ljóst að takmörkun flutningsframboðs á markaðnum myndi koma báðum fyrirtækjunum vel.

15841. Í mgr. 1698 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram að (S)forstj hafi bókað fund með (S)frkvstj-fjárm til að undirbúa kynningu á siglingarkerfum mismunandi flutningafyrirtækja fyrir fyrirhugaðan stjórnarfund, þ.m.t. greiningu á kerfi Eimskips. Þá hafi það verið fastur liður á öllum stjórnarfundum á þessum tíma að gera grein fyrir stöðu Silver Green enda Samskip hluthafi í fyrirtækinu og fengið mánaðarleg rekstaruppgjör sem kynnt voru þar.

15842. Samskip veita ekki nánari upplýsingar um greininguna varðandi Eimskip. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru skýringar Samskipa ótrúverðugar. Í þessu sambandi skiptir máli að gögn málsins sýna að (S)forstj vísar ítrekað til Eimskips í samhengi við Silver Green/Silver Sea. Styður þetta að á umræddum fundi (S)forstj og (S)frkvstj-fjárm þann 8. apríl 2011 og á stjórnarfundi í framhaldi hafi frekar verið til umræðu samstarf Silver Green/Silver Sea annars vegar og Eimskips hins vegar frekar en að taka hafi átt til umfjöllunar siglingakerfi Eimskips og stöðu Silver Green með aðgreindum hætti.

15843. Í mgr. 1699 í athugasemdunum vísa Samskip til fyrri umfjöllunar sinnar um aðkomu fyrirtækisins að Silver Sea og Silver Green. Segir að Eimskip hafi ekki haft neina aðkomu að umræddum fyrirtækjum heldur staðið ógn af starfsemi þeirra og aðkomu Samskipa að þeim.

15844. Að mati Samskipa er engin tenging á milli funda Eimskips með Silver Green (á líklega að vera BWS) og Kloosterboer annars vegar og funda Samskipa með sömu fyrirtækjum hins vegar. (S)forstj og fleiri stjórnendur Samskipa hafi nýtt sjávarútvegssýninguna til að efla viðskiptatengsl, hitta samstarfsaðila og kanna möguleika á nýjum viðskiptum eða samstarfi. Sama eigi líklega við um aðra, sbr. mgr. 1700 í athugasemdum við AII. Hafna Samskip því að ótengdar fyriráætlanir (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv á sjávarútvegssýningunni séu merki um samráð fyrirtækjanna. Engin gögn bendi til ólögmætra samskipta á milli Samskipa og Eimskips.

15845. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa um að ekki sé tenging á milli funda Samskipa annars vegar og Eimskips hins vegar með BWS og Kloosterboer. Eru sterk tengsl milli samskipta Eimskips og Samskipa við Kloosterboer og BWS. Breyta framangreindar athugasemdir Samskipa engu um þá niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að um hafi verið að ræða aðgerðir hvors fyrirtækis um sig sem voru í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins.

15846. Að mati Samkeppniseftirlitsins er augljóst, sbr. kafla 20.7.4, að Eimskip var ekki mótfallið stofnun Silver Green og sá stofnun þess sem lið í að takmarka samkeppni og halda uppi verði á viðkomandi markaði.

15847. Í mgr. 1703 í athugasemdum við AII að segja Samskip að ályktun Samkeppniseftirlitsins í AII varðandi það að tilvísun OF til *„Mr. S (R)"* í tölvupósti til (E)frkvstj-alþjsv eigi við um STS sem starfaði á þessum tíma hjá BWS sé augljóslega rétt. Samskip útskýra þó ekki hvernig fyrirtækið hafi komist að þeirri niðurstöðu. Þá staðfesta Samskip að (S)forstj hafi hitt STS í tengslum við viðræður við BWS um hugsanlegt samstarf. Telja Samskip ljóst af gögnum málsins að BWS hafi verið að leita eftir samstarfi og bæði Eimskip og Samskip komið til greina. Ljóst sé að inntak og umfang samskipta Eimskips og Samskipa við BWS hafi verið afar ólíkt.

15848. Að sögn Eimskips var tilvísun (E)frkvstj-alþjsv til *„Mr. S (R)"* tilvísun til […] forstjóra Smyril Line. Tilgangur samtalsins hafi verið verkefnið sem tengdist leigu á plássi í ferjunni.[6722] Fellst Samkeppniseftirlitið á þessar skýringar Eimskips.

15849. Samskip vísa í mgr. 1704 í athugasemdum við AII til tölvupósts (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-fjárm frá 16. maí 2011. Segir að efni hans hafi verið dæmigert um hin ýmsu verkefni sem hugað hafi verið að í aðdraganda stjórnarfunda. Greinilega hafi átt að velta upp hugmyndum um hvort vert væri að skoða kaup á Thorship til að efla rekstur Samskipa. Einnig þyrfti að huga að því hvort Samskip hefðu forsendur til að skila inn sjálfstæðu tilboði í útboði Alcan. Um sé að ræða eðlileg verkefni og hugleiðingar á samkeppnismarkaði.

15850. Segir einnig, sbr. mgr. 1705 í athugasemdunum, að hugmyndir hafi verið uppi innan Samskipa um mögulegt samstarf við Thorship í tengslum við útboð Alcan, þ.e. að Thorship myndi nota siglingarkerfi Samskipa í stað Wilson. Um hafi verið að ræða hugmyndir sem ekki hafi orðið að veruleika.

15851. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreindar skýringar Samskipa. Á þessum tíma voru 4 mánuðir síðan frestur til að skila tilboði í flutninga Alcan rann út, sbr. kafla 14.36.7.5. Skiluðu Samskip ekki inn sjálfstæðu tilboði í útboðinu eins og þar er rakið. Þá hafa Samskip ekki lagt fram nein gögn sem sýna að til skoðunar hafi verið að kaupa Thorship á þessum tíma. Hafi slík skoðun farið fram innan fyrirtækisins verður að telja að samtímagögn um það lægju fyrir.

15852. Þá telur Samkeppniseftirlitið rétt að benda á að það var Wilson sem var með samning við Alcan um flutninga en Thorship hafði aðgang að lausu plássi um borð í skipum Wilson á grundvelli samnings milli Thorship og Alcan. Samkvæmt útboðsgögnum var gert ráð fyrir að Alcan gæti áfram leigt pláss um borð í skipum þess fyrirtækis sem ynni útboðið. Hafa Samskip á engan hátt útskýt hvernig fyrirtækið taldi sig geta samið við Thorship um það hvaða siglingakerfi Alcan myndi nota. Er þessi skýring Samskipa hvers lags samstarf fyrirtækið vildi skoða með Thorship ekki trúverðug.

15853. Í mgr. 1704 og 1706 í athugasemdum Samskipa við AII er hafnað því mati Samkeppniseftirlitsins að tilvitnuð umfjöllun (S)forstj í maí 2011 hafi verið í samræmi við markmið *"Nýtt upphaf"* verkefnisins og hins ætlaða samráðs á milli Eimskips og Samskipa. Einnig er því hafnað að samstarf við smærri keppinauta eins og BWS og Thorship hafi verið til þess fallið að draga úr samkeppni og auðvelda þar með Samskipum og Eimskip að ná árangri í samráðinu.

15854. Segir að innan Samskipa hafi ýmsar hugmyndir verið ræddar um mögulegt samstarf við ýmis fyrirtæki. Meginmarkmiðið hafi verið að bæta og styrkja samkeppnisstöðu Samskipa gagnvart Eimskip. Allar hugmyndir eða hugleiðingar sem ekki verði að veruleika eigi ekki erindi til Samkeppniseftirlitsins. Hafna Samskip því að hugleiðingar Samskipa um kaup á fyrirtækjum eða samstarfi við fyrirtæki séu hluti af

[6722] Mgr. 849 í athugasemdum Eimskips við AII.

ætluðu samráði við Eimskip. Að mati Samskipa er túlkun Samkeppniseftirlitsins á gögnum og atvikum röng.

15855. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir Samskipa en eins og gerð er grein fyrir í kafla 20.7.4 er það niðurstaða eftirlitsins að umfjöllunin hafi verið í samræmi við markmið "*Nýtt upphaf*" verkefnisins og ætlað að auðvelda skipafélögunum árangur af samráðinu.

15856. Eins og samtímagögn bera með sér endurspegluðu endurteknar vangaveltur og viðræður Samskipa um samstarf við keppinauta fyrirtækisins viðleitni þess til að reyna að takmarka samkeppni á markaðnum. Á það til dæmis við um viðræður Samskipa við BWS. Verður að virða þessi samskipti í samhengi við markmið *„Nýtt upphaf*" verkefnisins. Samstarf af þeim toga sem Samskip leituðu eftir hjá minni keppinautum var til þess fallið að styrkja bæði Samskip og Eimskip vegna minni samkeppni á markaðnum.

15857. Samskip halda því fram í mgr. 1710 í athugasemdum við AII að umfjöllun um samskipti Eimskips og Kloosterboer/BWS séu fyrirtækinu óviðkomandi. Sama eigi við um samvinnu á milli BWS og Eimskips. Málefni fyrirtækjanna hafi aldrei verið rædd milli Samskipa og Eimskips.

15858. Af þessu tilefni skal tekið fram að samskipti Samskipa og Eimskips við BWS og Kloosterboer höfðu það að markmiði að takmarka samkeppni líkt og nánar er gerð grein fyrir í kafla 20 og 31. Hefði slíkt samstarf dregið úr samkeppni og stutt samráð fyrirtækjanna.

15859. Í mgr. 1711 í athugasemdum við AII vísa Samskipa til fyrri umfjöllunar varðandi skemmtiferð sem (E)forstj og (S)forstj fórum saman í til Danmerkur. Kveða Samskip tölvupóst sem (S)forstj sendi til sjálfs sín varðandi BWS og Alcoa hafa að engu leyti tengst (E)forstj eða Eimskip.

15860. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar athugasemdir Samskipa. Í þessu sambandi verður að hafa í huga að á umræddum tíma áttu bæði Samskip og Eimskip í viðræðum við BWS um mögulegt samstarf. Er því ósennilegt að tölvupóstur sem (S)forstj sendir sjálfum sér til að minna sig á BWS á meðan hann var í *„skemmtiferð*" með (E)forstj tengist ekki Eimskip. Í þessu sambandi skal það áréttað að reglubundin samskipti stjórnenda og starfsmanna Samskipa og Eimskips sköpuðu sem áður segir vettvang fyrir umræðu og upplýsingaskipti.

15861. Í mgr. 1712 í athugasemdum við AII vísa Samskip til tölvupósts (S)frkvstj-Færeyj til (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 13. september 2011 og tölvupósts (S)forstj til (S)frkvstj-fjárm þann 27. september 2011. Á þessum tíma hafi Samskip verið í viðræðum við BWS um mögulegt viðskiptasamband þar sem Samskip höfðu áhuga á að kaupa rými í flutningakerfi BWS til að styrkja stöðu sína gagnvart Eimskip í Færeyjum.

15862. Í mgr. 1713 í athugasemdum við AII vísa Samskip til glærukynningar (S)forstö-útfl 6. október 2011. Telja Samskip að á samkeppnismarkaði sé eðlilegt að huga að viðbrögðum vegna innkomu nýrra keppinauta eða aukinnar samkeppni. Öllu skipti hvort viðbrögðin séu í samræmi við samkeppnislög. Ljóst sé að fyrirtækið hafi ekki átt í neinu samráði við Eimskip eða aðra flutningsaðila vegna BWS. Fyrirtækinu sé heimilt að grípa til aðgerða á eigin forsendum til að bregðast við samkeppni enda ekki markaðsráðandi.

15863. Vegna þessa skal tekið fram að utanaðkomandi keppinautar voru ógn við það ástand sem hafði skapast með samráði Samskipa og Eimskips. Markmið fyrirtækjanna var þess vegna að *„sporna við*" nýrri samkeppni á Íslandi til að geta haldið uppi eða hækkað verð. Athygli vekur að í samtímagögnum Samskipa er ekkert minnst á að hætta eða vandamál muni stafa af stærsta keppinautnum, þ.e. Eimskip. Er það til marks um vilja Samskipa til að ógna ekki því ástandi sem hafði náðst með samráð

fyrirtækjanna. Í viðræðum sínum við BWS reyndu Samskip fyrst og fremst að takmarka samkeppni frá fyrirtækinu.

15864. Í. mgr. 1714 í athugasemdum við AII staðhæfa Samskip að fyrirtækið hafi á þessum tíma verið að reyna að koma á samstarfi við BWS með það að markmiði að stytta flutningstíma frá Færeyjum. (S)forstj hafi m.a. átt símtal við KS vegna þess. Um hafi verið að ræða eðlilegar og lögmætar þreifingar sem höfðu það eina markmið að kanna möguleika Samskipa til að styrkja fyrirtækið á samkeppnismörkuðum.

15865. Að mati Samkeppniseftirlitsins verður ekki ráðið af tölvupóstinum að samskiptin hafi eingöngu varðað flutninga frá Færeyjum. Í ljósi þess sem fram kemur í samtímagögnum varðandi samskipti milli fyrirtækjanna þar sem jafnframt var rætt um flutninga til og frá Íslandi, sbr. m.a. kafla 20.7.5, er ekki hægt að leggja til grundvallar að flutningarnir hafi eingöngu tengst Færeyjum. Þegar gögn málsins er virt í heild er ljóst að markmið Samskipa með viðræðum við BWS var fyrst og fremst að takmarka samkeppni á markaðnum, með því að draga úr flutningsgetu á honum, fremur en styrkja stöðu Samskipa gagnvart Eimskip. Var slík takmörkun jafnframt í samræmi við markmið samráðs Samskipa og Eimskips.

15866. Í mgr. 1724-1725 í athugasemdum við AII vísa Samskip til umfjöllunar um tölvupósta (S)forstj og (S)frkvstj-MCL varðandi Kloosterboer. Frigocare hafi boðið upp á heildarþjónustu á flutningum á frystum makríl og loðnu frá Noregi til Asíu. Fyrirtækið hafi séð um geymslu á vörunum í Álasundi, auk flutnings frá Noregi til Hollands og þaðan til Asíu. Einungis hafi komið til greina að nota frystigeymslur Kloosterboer í Velsen/Ijmuiden. Eina samkeppnishæfa leiðin hafi verið að eiga í viðskiptum við Kloosterboer sem (S)frkvstj-MCL var óánægður með enda hafði fyrirtækið áður brennt sig á viðskiptum við Kloosterboer, sbr. fyrri umfjöllun í athugasemdum Samskipa við AII.

15867. Samskip útskýra staðhæfingu sína ekki nánar. Ljóst er af tölvupósti (S)forstj til (S)frkvstj-SIL1 þann 2. nóvember 2011 að Samskip/Frigocare nýttu þjónustu Kloosterboer m.a. til að viðhalda „friði" á markaðnum.

15868. Í mgr. 1729 í athugasemdunum vísa Samskip til fyrri umfjöllunar fyrirtækisins varðandi Silver Green. Telja Samskip að starfsemi þess fyrirtækis eða annarra hluthafa í því falli ekki undir rannsókn málsins og að Samkeppniseftirlitið hafi ekki lögsögu hvað þessa aðila snertir.

15869. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að aðkoma Samskipa að Silver Green sé ekki til rannsóknar í málinu. Aðkoma Samskipa að Silver Green tengist viðleitni fyrirtækisins til að takmarka samkeppni á markaðnum með samstarfi við keppinauta. Var það í samræmi við markmið þess samráðs sem Eimskip og Samskip gripu til í kjölfar fundar fyrirtækjanna 6. júní 2008 og fólst m.a. í takmörkun á flutningsgetu á markaðnum og *„friði"* um viðskiptavini, eins og ítarlega hefur verið fjallað um í ákvörðun þessari. Þó Samkeppniseftirlitið hafi ekki lögsögu í Noregi þar sem Silver Green var með höfuðstöðvar tók starfsemi Silver Green m.a. til útflutnings frá Íslandi. Var fyrirtækið þannig í samkeppni við Samskip um útflutning á frystum sjávarafurðum frá Íslandi. Aðkoma Samskipa að starfsemi Silver Green hafði þannig áhrif hér á landi eins gerð hefur verið grein fyrir í ákvörðun þessari. Þó Silver Green sé ekki aðili að málinu breytir það á engan hátt réttarstöðu Samskipa. Samskip hafa haft fullt tækifæri til að leggja fram gögn og sjónarmið í málinu varðandi aðkomu sína að Silver Green. Þrátt fyrir það hafa Samskip valið að leggja ekki fram nein gögn varðandi starfsemi Silver Green með athugasemdum sínum.

15870. Í mgr. 1730 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að umfjöllun (E)forstj í tölvupósti til (E)frkvstj-skiparekst 9. desember 2011 byggist á samskiptum við Samskip. Engin viðkvæm viðskiptaleg málefni hafi verið rædd milli (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj eða annarra í umræddu boði 3. desember 2011. Þá hafna Samskip því að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hafi verið saman í *„vinnuhópi"*.

15871. Vegna þessa skal tekið fram að Samskip hafa ekki veitt neinar skýringar á því hvaðan (E)forstj hafi fengið þær upplýsingar að Samskip vildi eiga viðskipti við BWS nema frá Samskipum. Nærtækast er að álykta að (E)forstj hafi fengið upplýsingarnar frá (E)frkvstj-alþjsv sem sat kvöldverðarboð með (S)forstj nokkrum dögum áður . Að mati Samkeppniseftirlitsins benda gögnin skýrt til þess að slík málefni hafi komið til umræðu milli (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv.

15872. Ekki er unnt að fallast á afstöðu Samskipa varðandi vinnuhópinn enda er hún ekki í samræmi við skýr samtímagögn. Vísar Samkeppniseftirlitið í því sambandi til umfjöllunar um sambærileg sjónarmið Samskipa í kafla 25.

15873. Í mgr. 1728 í athugasemdum við AII vísa Samskipa til samskipta (S)forstj og (S)forstö-útfl í tengslum við fund með BWS 30. nóvember 2011. Að sögn Samskipa hafði BWS frumkvæði að því að ræða samstarf. Innan Samskipa hafi verið áhugi á samstarfi og vilji til að heyra hugmyndir BWS. Viðræðurnar hafi aftur á móti ekki náð lengra og aldrei orðið af neinu samstarfi.

15874. Í mgr. 1733 í athugasemdum við AII vísa Samskip til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins varðandi tölvupóst (S)forstj til stjórnar Samskipa og glærukynningar (S)forstj varðandi áherslur fyrirtækisins fyrir árið 2012 þann 18. og 20. desember 2011. Segir að stefnt hafi verið að því að halda verði Samskipa stöðugu sem sé fullkomlega eðlilegt markmið. Ekkert í gögnunum gefi tilefni til þeirra umfjöllunar sem fram komi um þetta.

15875. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta og telur gögnin hafa þýðingu og sýna að á þessum tíma hafi Samskip enn verið að huga að samstarfi við BWS. Samkvæmt gögnunum var markmiðið ekki að halda verði stöðugu heldur ætlaði fyrirtækið að vera verðleiðandi og halda verði uppi, sbr. að verð á sjóflutningum og landflutningum átti að hækka tvisvar sinnum árið 2012 og á því ári ætlaði Samskip að *„Halda verðum uppi – priceleader*". sbr. glærukynning sem (S)forstj sendi til yfirstjórnar Samskipa 20. desember 2011. Skýringar Samskipa eru því í beinni mótsögn við gögnin. Er þetta merki um að Samskip hafi vegna samráðsins við Eimskip talið sér fært að halda verði uppi án ótta við samkeppni.

15876. Í mgr. 1734 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til umfjöllunar um fund Samskipa og Eimskips 29. desember 2011. Segir að fundurinn hafi varðað endurnýjun á Norður-Ameríkusamningi fyrirtækjanna. Fundurinn hafi verið af lögmætu tilefni og engin önnur málefni rædd. Þá halda Samskip því fram að (E)frkvstj-innanl hafi ekki setið umræddan fund.

15877. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar. Eins og rökstutt er í kafla 11 hafði *„Verkefnið Nýtt upphaf*" það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Samstarf Samskipa og Eimskips í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku var hluti af *„Nýtt upphaf*" verkefninu. Öll samskipti fyrirtækjanna þar sem unnið var að eða rætt um *„Nýtt upphaf*" verkefnið fóru því gegn 10. gr. samkeppnislaga, þ. á m. fundir vegna Norður-Ameríku samstarfsins.

15878. Vegna þessa skal áréttað að æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um málefni sem féllu undir starfsemi fyrirtækjanna. Voru fundirnir vettvangur fyrir umræður og upplýsingaskipti stjórnendanna, en með þeim var dregið úr óvissu fyrirtækjanna og skapaður grundvöllur fyrir samstilltar aðgerðir þeirra, sbr. 10. gr. samkeppnislaga. Var aðgerðunum ætlað takmarka eða raska samkeppni, svo sem með því að fyrirtækin drægju úr flutningsgetu og forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars.

15879. Samskip hafa ekki lagt fram nein samtímagögn, svo sem fundargerðir, minnisblöð eða annað, sem staðfesta að á fundum hafi eingöngu verið rætt um Norður-Ameríku flutninga. Samtímagögn benda þvert á móti til þess að þar hafi fleira verið rætt, s.s. *„neyðarsamkomulagið*" og verðlagning til viðskiptavina, t.d. hvort viðskiptavinir Eimskips greiddu BAF.

15880. Ljóst er af umfjöllun í kafla 14.39 að á umræddum fundi komust Samskip og Eimskip að samkomulagi um verðhækkun á flutningum Eimskips fyrir Samskip til og frá Norður-Ameríku sem leiddi í kjölfarið til almennrar verðhækkunar Samskipa bæði í Evrópuflutningum og flutningum frá Norður-Ameríku.

15881. Í mgr. 1735 í athugasemdum við AII er vísað til tölvupósts (S)forstj 29. desember 2011 varðandi samstarf við BWS. Benda Samskip á að á endanum hafi ekkert orðið af samstarfinu.

15882. Vegna þessa skal tekið fram að í tölvupósti (S)forstj er lýst fyrirkomulagi um samstarf sem hefði m.a. falið það í sér að Samskip og BWS hefðu að miklu leyti hætt að keppa sem farmflytjendur, þ.e. Samskip hefði hætt viðkomu í Færeyjum á útleið og BWS hætt siglingum til og frá Íslandi yfir vetrarmánuðina. Þótt samstarfið hafi ekki komist á er ljóst að innan Samskipa var ríkur vilji til þess að koma því á með tilheyrandi röskun á samkeppni sem hefði getað falið í sér alvarlegt brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Þá er ljóst að samstarf Samskipa og BWS af þeim toga sem lýst er í tölvupóstinum hefði stutt við samráð Eimskips og Samskipa sem var viðvarandi á þessum tíma.

15883. Í mgr. 1736 í athugasemdum við AII hafna Samskip því að nokkuð samráð hafi verið til milli Samskipa og Eimskips. Fullyrðingar um markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins séu að öllu leyti rangar. Ekkert verkefni af þessum toga hafi nokkurn tímann verið til. Þá telja Samskip ljóst að tilvísun til *„vinnuhóps“* og þeirra einstaklinga sem eigi að hafa skipað þann vinnuhóp sé marklaus.

15884. Á þetta er ekki unnt að fallast. Eins og nánar er lýst í ákvörðun þessari markaði fundur æðstu stjórnenda fyrirtækjanna 6. júní 2008 upphafið að víðtæku samráði milli þeirra, en að gefnu tilefni skal áréttað að Eimskip hefur í sátt við Samkeppniseftirlitið viðurkennt tilvist samráðsins. Í þessu sambandi vísast til umfjöllunar um sambærilegar athugasemdir og sjónarmið Samskipa í kafla 25.

15885. Í mgr. 1737 í athugasemdunum við AII benda Samskip á að eðlilegt sé að umrót verði á markaði með innkomu nýs keppinautar. Stjórnendur Samskipa hafi haft áhyggjur vegna innkomu BWS og eðlilegt sé að ráðist sé í ýmsar löglegar aðgerðir til að verja stöðu fyrirtækisins. Samskip hafi aldrei átt í samskiptum við Eimskip vegna BWS og fyrirtækin ekki gripið til neinna sameiginlegra aðgerða til að hamla innkomu BWS á markaðinn.

15886. Með innkomu nýrra aðila geti einnig leynst tækifæri fyrir Samskip til að efla samkeppnishæfni fyrirtækisins gagnvart stærsta keppinautnum (Eimskip). Hugsanleg tækifæri hafi verið fólgin í því að semja við BWS um að kaupa m.a. *„slot“* í Norrænu. Þá hafi Samskip kannað lauslega kaup á Freslink og Nesi hf. Ekkert hafi þó orðið úr þeim kaupum. Ef að kaupum eða samstarfi hefði orðið sé ljóst að Samskip hefði þurft að meta það hvort leita þyrfti til samkeppnisyfirvalda á viðeigandi markaðssvæði. Hugmyndir, hugleiðingar eða viðræður um hugsanleg kaup eða samstarf kalli hins vegar hvorki á samrunatilkynningu né beiðni um undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga, sbr. mgr. 1738 í athugasemdunum.

15887. Í mgr. 1739 í athugasemdum við AII segja Samskip að ráða megi af gögnum málsins að BWS hafi ákveðið á þessum tíma að ræða við Eimskip og Samskip um mögulegt samstarf. Viðræður við Eimskip hefðu verið talsvert umfangsmeiri, inntak hugsanlegs samstarfs annað og viðræðurnar lengra komnar. Halda Samskip því fram að fyrirtækið hafi ekki haft vitneskju um samskipti BWS og Eimskips og aldrei rætt málefni BWS við Eimskip. Að mati Samskipa sé ljóst af gögnum málsins að hvort fyrirtæki um sig hafi verið að vinna að eigin samkeppnislegu hagsmunum með þreifingum við BWS en ekki á grundvelli *„ímyndaðs“* samráðsverkefnis.

15888. Í athugasemdum Samskipa er ítrekað tekið fram að tilgangur hugmynda og viðræðna við BWS hafi verið að styrkja stöðu Samskipa í samkeppni við Eimskip í Færeyjum. Samkeppniseftirlitið bendir hins vegar á að hugmyndir (S)forstj á árinu 2011 miðuðu ekki síst að samstarfi við BWS sem myndi draga úr samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi, sbr. tölvupósta (S)forstj 16. febrúar og 29. nóvember 2011.

Þetta gekk svo langt að 29. desember 2011 taldi (S)forstj, eftir samskipti við BWS, að það væri unnt ná samkomulagi við BWS sem samkvæmt lýsingu hans hefði gert að engu samkeppni frá BWS við Samskip og Eimskip í m.a. útflutningi á fiski frá Íslandi. Var það í samræmi við stefnumörkun Samskipa um að „[s]*porna við innkomu Blue Water inn á markaðinn*", sbr. gagn (S)forstö-útfl frá október 2011. Var það einnig í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnis um draga úr samkeppni í þjónustu við útflytjendur á sjávarafurðum.

15889. Stöðugar athuganir og viðræður Samskipa við keppinauta fyrirtækisins báru skýr merki um viðleitni þess til að reyna með samstarfi að takmarka samkeppni á markaðnum. Hefði slíkt samstarf verið til þess fallið að styrkja stöðu Samskipa og Eimskips þar sem það hefði dregið úr samkeppni á markaðnum.

15890. Við mat á samskiptum Samskipa við BWS ber að hafa í huga að á árunum 2008-2013 áttu fyrirtækin reglulega í beinum samskiptum þar sem skipst var á viðkvæmum upplýsingum. Slík reglubundin samskipti eru til þess fallin að draga úr óvissu milli keppinauta óháð því hvort einstök samskipti leiði til samstarfs. Af samtímagögnum er síðan ljóst að markmið viðræðna Samskipa og Eimskips við BWS var að draga úr flutningsgetu á markaðnum og þar með takmarka eða raska samkeppni.

15891. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að aðgerðum fyrirtækjanna hafi fyrst og fremst verið ætlað að takmarka samkeppni á markaðnum og styðja með því við það samráð sem hófst á árinu 2008.

15892. Í mgr. 1740 í athugasemdum við AII vísa Samskip til fyrri skýringa varðandi Kloosterboer. Frigocare hafi verið í viðskiptasambandi við Kloosterboer. Að mati Samskipa sýni gögn málsins að Kloosterboer hafi verið ósátt með verðhækkanir Frigocare í tengslum við umrædd viðskipti. Stjórnendur Samskipa hafi furðað sig á viðskiptasambandinu í ljósi atvika sem höfðu átt sér stað á árunum 2008 og 2009 en viðskiptin hafi verið mikilvæg fyrir Frigocare. Hafna Samskip því að fyrirtækið hafi náð samkomulagi við Kloosterboer um að keppa ekki um viðskiptavini. Ekkert í gögnunum bendi til þess.

15893. Eins og rakið er í kafla 20.6.1 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að gögn málsins gefi til kynna að fyrir hendi hafi verið samkomulag milli Samskipa og Kloosterboer sem hafi falist í því að láta viðskiptavini hvors annars í friði.

15894. Samkeppniseftirlitið vísar hér m.a. til tölvupóstsamskipta (S)forstj og (S)frkvstj-Rotterdam 22. janúar 2010. Af tölvupóstsamskiptunum er ljóst að Samskip og Kloosterboer höfðu gert með sér samkomulag sem fólst í því að láta viðskiptavini (ekki síst fiskútflytjendur) hvors annars „í friði". Er þetta samskonar samkomulag og gilti milli Eimskips og Kloosterboer, sbr. atvik frá desember 2010 og janúar 2011. Var þetta til þess fallið að auðvelda Samskipum og Eimskip að draga úr samkeppni um útflytjendur á sjávarafurðum m.a. frá Íslandi.

15895. Jafnframt gefa þessi gögn frá (S)forstj og (S)frkvstj-Rotterdam til kynna að Samskip hafi talið að Kloosterboer hafi gengið á bak orða sinna og ekki virt markaðsskiptinguna, m.a. gagnvart mikilvægum íslenskum viðskiptavini. Hér ber einnig að hafa í huga tölvupóst (S)forstj frá 2. nóvember 2011 þar sem hann ræddi um *„ástar-haturs*" samband Samskipa við Kloosterboer og tölvupóst (S)frkvstj-MCL til (S)forstj þar sem hann vísaði til *„dirty tactics*" hjá Kloosterboer. Hjá Eimskip voru einnig sett fram sterk orð þegar Kloosterboer virti það ekki að láta viðskiptavini Eimskips í friði, sbr. t.d. tölvupóst (E)forstö-alþjsv frá 21. júlí 2011.

15896. Hafa Samskip ekki útskýrt hvað starfsmenn fyrirtækisins áttu við þegar vísað var til slíks í tölvupóstum þeirra, s.s. *„að gátum ekki treyst þeim til að láta okkar viðskiptavini í friði*" og að Klooseterboer hafi samþykkt að *„láta þessa viðskiptavini í friði*".

15897. Í mgr. 1741 í athugasemdunum vísa Samskip til fyrri sjónarmiða fyrirtækisins varðandi stofnun Silver Green. Hafna Samskip því að markmiðið með stofnun Silver Green hafi verið að draga úr samkeppni og hækka flutningsgjöld. Uppistaða viðskipta við Silver Green hafi verið á norska markaðnum. Green Reefers hafi verið í nauðbeygt til að hagræða í rekstri með stofnun Silver Green. Styrking Silver Sea hafi ekki verið til hagsbóta fyrir Eimskip.

15898. Samkeppniseftirlitið tekur undir það að umræddu samstarfi hafi getað fylgt hagræðing en gögn málsins sýna að tilgangurinn var einnig að draga úr samkeppni og halda uppi verði á tímum þegar mikill þrýstingur var á lækkun verðs á markaði. Að þessu leyti gat samstarf Silver Sea og Green Reefers einnig komið sér vel fyrir Samskip á Íslandi og Eimskip. Jafnframt sýna gögn málsins að Silver Green átti í viðskiptum við íslenska útflytjendur og var að því leyti beinn keppinautur Samskipa og Eimskips.

15899. Í mgr. 1742 í athugasemdunum hafna Samskip því að viðkvæmar upplýsingar hafi borist á milli Eimskips og Samskipa um rekstur á skipum og siglingakerfum þeirra. Viðræður Samskipa við BWS um mögulegt samstarf hafi verið á frumstigi og ótengdar viðræðum Eimskips og BWS. Ekkert hafi orðið af mögulegu samstarfi Samskipa og BWS. Samskiptin hafi hvorki haft það að markmiði að raska samkeppni né hafi þau leitt til samkeppnisröskunar í skilningi 10. gr. samkeppnislaga.

15900. Eins og nánar er rakið í ákvörðun er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskipum hafi borist viðkvæmar upplýsingar um rekstur Blikur frá Eimskip.

15901. Í mgr. 1743 í athugasemdunum kemur fram það mat Samskipa að rannsókn málsins lúti eingöngu að ætluðu samráði Samskipa og Eimskips. Ætlað samráð við önnur fyrirtæki sé ekki hluti rannsóknarinnar. Ekki sé hægt að komast að niðurstöðu varðandi það án aðkomu viðkomandi fyrirtækja. Hafna Samskip því þó að hafa átt í slíku samráði.

15902. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að samskipti Samskipa við BWS, Kloosterboer og aðkoma fyrirtækisins að stofnun Silver Green séu ekki til rannsóknar í þessu máli eða að þau hafi ekki þýðingu eins og áður hefur komið fram.

31.8. Um útboð Alcoa á árinu 2011

15903. Í mgr. 1736 og 1773 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að nokkuð samráð hafi verið milli Samskipa og Eimskips. Í mgr. 1715 í athugasemdunum hafna Samskip ályktunum um samráð Samskipa og Eimskip varðandi Alcoa og vísa í því sambandi til fyrri umfjöllunar fyrirtækisins um samninginn við Alcoa.

15904. Eins og rakið er í köflum 7, 8 og 9 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér samráð í tengslum við takmörkun á flutningsgetu og breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna á árinu 2008. Þá vísar Samkeppniseftirlitið einnig til sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið þar sem samráðið við Samskip er viðurkennt. Skipting á viðskiptum Alcoa milli fyrirtækjanna var hluti þessa samráðs er fyrirtækin komu á á árinu 2008 og völdu svo að viðhalda fram á árið 2013 er Alcoa skipti um flutningsaðila, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 14.36.

15905. Í mgr. 1716 og 1718 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að ætlað samráð Samskipa og Eimskips hafi gert fyrirtækinu kleift að semja um hærra verð við Alcoa án bættrar þjónustu. Samskip hafi ekki átt rétt á flutningi fyrir Alcoa umfram lágmarksskuldbindingu samkvæmt samningnum en flutningar Samskipa hafi verið verulega umfram það. Alcoa hafi leitað til Eimskips varðandi flutninga sem ekki komust með Samskipum en þeir flutningar hafi verið á grundvelli samnings milli þeirra fyrirtækja. Alcoa hafi verið frjálst að semja við aðra en Samskip. Ekkert samráð hafi verið fyrir hendi

heldur Eimskip nýtt aðstæður sem sköpuðust vegna niðurskurðar í flutningakerfi Samskipa. Engin samskipti hafi verið milli Samskipa og Eimskips varðandi þetta.

15906. Framangreindar athugasemdir Samskipa eru ekki í samræmi við samtímagögn og þær ályktanir sem draga má af þeim.

15907. Eins og nánar er rakið í kafla 9.2.1 kvað samningur Samskipa við Alcoa á um að Alcoa myndi flytja með Samskipum framleiðsluvörur sem fluttar væru í gámum til Rotterdam eða annarra hafna á meginlandi Evrópu eða austurstrandar Bretlands. Jafnframt skuldbatt Alcoa sig til að flutningarnir næmu að lágmarki 300 þúsund tonnum á ári með viðaukanum 2008. Þá kemur fram í samtímagögnum Samskipa að fyrirtækið telji sig hafa samning um alla álflutninga Alcoa til Evrópu, sbr. t.d. minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júní 2008 og áætlun útflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010. Því er ljóst að Samskip töldu sig hafa tilkall til allra þeirra flutninga á áli sem fóru til Rotterdam. Þá má jafnframt benda að Eimskip taldi einnig að flutningarnir tilheyrðu Samskipum. Þannig má ráða af glærum útflutningsdeildar Eimskips frá árinu 2010 að fyrirtækið mat það svo að það væri að *„höggva í"* í flutninga er tilheyrðu Samskipum samkvæmt flutningssamningi Samskipa við Alcoa. Tölvupóstur (E)frkvstj-skiparekst til (E)forstj 31. janúar 2013 staðfestir þetta einnig, sbr. umfjöllun í kafla 14.36.4.

15908. Óháð skuldbindingu Alcoa gagnvart Samskipum má jafnframt gera ráð fyrir að Alcoa hefði valið að flytja meira magn með Samskipum hefði það staðið fyrirtækinu til boða í ljósi þess að Samskip buðu Alcoa betra flutningsverð en Eimskip, sbr. einnig umfjöllun í köflum 9.7 – 9.10 um m.a. tilboð Eimskips frá 24. október 2008 og verulega verðhækkun Samskipa gagnvart Alcoa.

15909. Samskip og Eimskip takmörkuðu með samráði flutningsgetu fyrirtækjanna á árinu 2008. Afleiðing þess var sú að Samskip gátu ekki flutt allt það magn sem Alcoa ætlaði að flytja með Samskipum og því gerðu Samskip og Eimskip ráð fyrir því að það magn sem væri umfram flutningsgetu Samskipa færi með Eimskip. Eins og fram kemur í kafla 14.36.1 var ekki í gildi neinn skriflegur samningur á milli Eimskips eða annarra skipafélaga (utan Samskipa) um álflutninga Alcoa í gámum til Rotterdam. Komu þeir aðeins til vegna samráðsins sem gerði ráð fyrir að Eimskip annaðist þann hluta af þessum flutningum sem Samskip gátu ekki sinnt.

15910. Samskip hafi hins vegar ákveðið að sækja ekki frekar á Alcoa og leyfa Eimskip í staðinn að flytja hluta af vörum fyrirtækisins án samkeppni frá Samskipum fram á árið 2013. Alcoa hafi ekki leitað til Eimskips um reglulega flutninga á áli til Rotterdam fyrr en eftir að Samskip höfðu takmarkað flutningsgetu sína gagnvart fyrirtækinu, þ.e. í nóvember 2008. Þá ber að hafa í huga að hafi verið skortur á flutningsgetu Samskipa var hún eins og áður segir tilkomin vegna samráðs Samskipa við Eimskip varðandi takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna á árinu 2008 sem var svo viðhaldið fram á árið 2013.

15911. Í mgr. 1717 í athugasemdum Samskipa við AII segir um hugleiðingar varðandi mögulegar breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins að það sé lykilatriði í samkeppnisrekstri að gera sér grein fyrir helstu tilboðsmöguleikum keppinauta í útboðum. Innan Samskipa hafi reglulega verið framkvæmdar markaðsgreiningar og kerfisútreikningar. Þetta sé dæmi um virka samkeppni á markaðnum og að stjórnendur Samskipa hefðu haft áhyggjur af því að Eimskip myndi ná þessum stóra og mikilvæga viðskiptavini Samskipa.

15912. Þá segir í mgr. 1719 í athugasemdunum að ljóst sé að flutningar Eimskips fyrir Alcoa hafi verið á allra vitorði og upplýsingar um flutningsgetu Eimskips og heildarframleiðslu Alcoa öllum flutningsaðilum ljós. Upplýsingarnar hafi ekki stafað frá Eimskip. Mikilvægt hafi verið fyrir Samskip að taka upplýsingarnar saman til að meta hvað Eimskip gæti boðið í útboðinu. Þetta sé þetta að mati Samskipa til marks um eðlilega greiningu og undirbúning tilboðsgerðar, sbr. mgr. 1720 í athugasemdum við AII. Eins og sjáist

af samskiptunum hafi verið um að ræða hefðbundna vinnu innan Samskipa, byggða á opinberum upplýsingum og þekkingu starfsmanna.

15913. Samkeppniseftirlitið áréttar að fyrirliggjandi samtímagögn gefa ekki til kynna að Samskip og Eimskip hafi átt í samráði í útboði Alcoa sem hófst í október 2011. Ber hér einnig að árétta að á þessum tíma var í gildi samningur á milli Samskipa og Alcoa um að Samskip önnuðust flutninga á áli Alcoa í gámum frá Reyðarfirði til Rotterdam og litu Samskip svo á að fyrirtækið að ætti tilkall til alls flutnings á álframleiðslu Alcoa sem færi á Evrópumarkað, sbr. kafla 9.2.1. Tilvísun í skjali (S)forstö-flutnstj, frá 9. nóvember 2011, til flutninga Eimskips á áli Alcoa vísa til flutninga Eimskips sem stofnað var til eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008.

15914. Í mgr. 1721 í athugasemdum Samskipa við AII er staðfest að í frávikstilboði fyrirtækisins hafi ekki verið gert ráð fyrir að Samskip myndu flytja allt flutningsmagn Alcoa. Að sögn Samskipa væri það undir Alcoa komið hvaða flutningsaðila fyrirtækið myndi leita til varðandi umframflutninga ef gengið yrði að frávikstilboðinu.

15915. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að með umræddu frávikstilboði gerðu Samskip ráð fyrir því að umframflutningar Alcoa sem Samskip gætu ekki sinnt færu með Eimskip enda ljóst að fyrirtækin tvö voru þau einu sem buðu upp á reglulega flutningaþjónustu frá Reyðarfirði til Rotterdam. Með því móti yrði fyrirkomulagi flutninganna sem komst á í tengslum við samráð skipafélaganna á árinu 2008 framhaldið eftir árið 2012.

15916. Samskip halda því fram að það hafi verið mat (S)forstj að erfitt og óhagkvæmt yrði fyrir fyrirtækið að ráðast í kerfisstækkun fyrir flutninga Alcoa. Sú leið sem frákvikstilboðið gerði ráð fyrir fæli í sér hagkvæmari leið þar til Samskip væru í stakk búin að stækka kerfið, en til þess þyrfti innflutningur að aukast, sbr. mgr. 1722 í athugasemdunum. Settar hafi verið fram tilgátur um mögulegt tilboð Eimskips miðað við fyrirliggjandi upplýsingar. Nauðsynlegt hafi verið að áætla möguleika helsta keppinautarins til að hægt væri að gera sem hagkvæmast tilboð. Að mati Samskipa séu öll gögn og samskipti sem rakin séu í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins einstaklega skýr um þá staðreynd að ekkert samstarf hafi verið á milli fyrirtækjanna í tengslum við flutninga fyrir Alcoa eða í tengslum við útboðið, sbr. mgr. 1723 í athugasemdunum.

15917. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að gögnin sýni að ekkert samstarf hafi verið milli Eimskip og Samskipa varðandi flutninga fyrir Alcoa. Eins og rakið er í köflum 7, 8, 9 og 11 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi haft með sér samráð í tengslum við takmörkun flutningsgetu og breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna á árinu 2008. Þá vísar Samkeppniseftirlitið einnig til sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið þar sem samráðið við Samskip er viðurkennt. Skipting á viðskiptum Alcoa milli fyrirtækjanna var hluti af því samráði er fyrirtækin komu á á árinu 2008 og völdu svo að viðhalda þangað til að samningur Samskipa við Alcoa rann út og fyrirtækin hættu flutningum fyrir Alcoa á fyrri hluta árs 2013. Framangreind gögn breyta þessu mati ekki. Þá sýnir umrætt frávikstilboð sem Samskip bauð að fyrirtækið gerði ráð fyrir að geta viðhaldið áfram því fyrirkomulagi sem komst á með samráðinu á árinu 2008.

15918. Þá dregur Samkeppniseftirlitið ekki í efa að sú leið sem Samskip vildu fara með frávikstilboðinu yrði hagkvæmari. Það leiðir af eðli þess samráðs sem hér um ræðir að Samskip og Eimskip komu á fyrirkomulagi til að sinna flutningum á áli fyrir Alcoa frá Reyðarfirði til Rotterdam og vitaskuld var það þannig útfært að bæði fyrirtækin högnuðust á samráðinu. Þessu ábatasama fyrirkomulagi vildu Samskip viðhalda lengur sem frávikstilboðið er til vitnis um. Hins vegar getur Samkeppniseftirlitið fallist á að fyrirliggjandi gögn málsins bendi ekki til þess að Samskip og Eimskip hafi átt í samráði í tengslum við útboð Alcoa sem hófst á árinu 2011.

15919. Hvað varðar þá málsástæðu Samskipa að innflutningur hafi ekki verið nægjanlegur til að hagkvæmt yrði að auka flutningsgetu ber að hafa í huga að á þessum tíma völdu Samskip að sækja ekki á stóra viðskiptavini Eimskips í innflutningi. Það hefði getað aukið innflutning Samskipa og þá um leið skapað grundvöll fyrir hagkvæmu stærra flutningakerfi. Þvert á móti völdu Samskip frekar að viðhalda markaðsskiptingunni sem fyrirtækin komu á með samstilltum aðgerðum sínum, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14. Sá „*friður*" fólst m.a. í samráðinu varðandi útflutning á áli fyrir Alcoa sem og því að sækja ekki í stóra viðskiptavini hvors annars.

31.9. Um atvik á árinu 2012

15920. Í mgr. 1745 í athugasemdunum við AII vísa Samskip til fyrri umfjöllunar um fyrirkomulagið í Mjóeyrarhöfn. Umfjöllun Samkeppniseftirlitsins varðandi Mjóeyrarhöfn og sjónarmið Samskipa má finna í kafla 19 og 30. Er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi átt í ólögmætu samráði varðandi skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn.

15921. Þá vísa Samskip til fyrri umfjöllunar fyrirtækisins og eftirfarandi sjónarmiða varðandi hugsanlegt samstarf Samskipa við BWS í mgr. 1746 í athugasemdunum.

15922. Hvað samskipti Samskipa og BWS varðar vísar Samkeppniseftirlitið til eftirfarandi umfjöllunar ásamt umfjöllunar eftirlitsins um samskipti fyrirtækjanna á árunum 2008-2011.

15923. Í mgr. 1747 í athugasemdunum staðfesta Samskip að viðræður við BWS um mögulegt samstarf hafi átt sér stað. Að mati Samskipa gefi tölvupóstur OF til (E)frkvstj-alþjsv þann 9. janúar 2012 hins vegar skýrt til kynna að Eimskip hafi ekki haft neina hugmynd um viðræðurnar og inntak þeirra. Um sé að ræða skýrt merki þess að ekkert samráð hafi verið á milli Samskipa og Eimskips um viðræður við BWS.

15924. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst af tölvupóstinum að (E)frkvstj-alþjsv vissi af viðræðum BWS og Samskipa, sbr. að í tölvupóstinum staðfestir OF að það sé rétt hjá (E)frkvstj-alþjsv að BWS hafi átt fund með Samskipum, sbr.: "*<u>It is correct</u> that they* [BWS] *have had a meeting with Samskip.*"

15925. Í mgr. 1748 í athugasemdum við AII vísa Samskip til tölvupóstsamskipta (S)frkvstj-Færeyj og (S)forstj þann 20. janúar 2012. Hafnar fyrirtækið þeim ályktunum sem Samkeppniseftirlitið dregur af þeim. Segir að viðræður Samskipa við BWS hafi átt sér stað í töluverðan tíma og (S)forstj verið farinn að efast um að samkomulag myndi nást. Aðeins sé um að ræða hugmyndir (S)forstj. Flutningsmagn BWS til og frá Íslandi hafi ekki verið nægilega mikið en með aðkomu Samskipa hefði verið hægt að ná fram betri nýtingu fyrir BWS. Samskip hafi nálgast viðræður við BWS út frá eigin forsendum og þá með tilliti til þess hvort tækifæri væri til að auka getu fyrirtækisins til að veita Eimskip samkeppni en ekki til að draga úr samkeppni á markaðnum.

15926. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar Samskipa og bendir á að fyrirtækið viðurkennir þarna að hafa í töluverðan tíma átt í viðræðum við BWS. Greinilegt er að markmið (S)forstj var að losna við BWS af íslenskum markaði og hafði verið lengi. Að mati Samkeppniseftirlitsins var tillaga Samskipa til BWS í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og samráð Samskipa og Eimskips. Samstarf við smærri keppinauta eins og BWS, sem veitti Samskipum harða samkeppni, var m.a. til þess fallið að draga úr samkeppni og auðvelda þar með Samskipum og Eimskip að ná árangri í samráðinu.

15927. Í mgr. 1749 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram það mat fyrirtækisins að samskipti Eimskips og BWS hafi verið því óviðkomandi. Gögnin sýni að Eimskip hafi alfarið verið að reyna að ná fram samstarfi í eigin þágu. Hafna Samskip því að viðræður Eimskips við BWS hafi verið í samræmi við meint samráðsverkefni Samskipa og Eimskips.

15928. Af þessu tilefni skal tekið fram að aðgerðir Eimskips voru liður í því að takmarka samkeppni á markaðnum í samræmi við samráð fyrirtækisins og Samskipa. Samstarf við smærri keppinauta eins og BWS var m.a. til þess fallið að draga úr samkeppni í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins. Hefði samstarfs Eimskips við BWS því verið til þess fallið að auðvelda Eimskip og Samskipum að ná árangri í yfirstandandi samráði fyrirtækjanna.

15929. Í mgr. 1750 í athugasemdunum er vísað til þess að fundir (S)forstö-útfl og (E)frkvstj-innanl hafi eingöngu tekið til hafnarþjónustunnar í Mjóeyrarhöfn.

15930. Eins og nánar er rakið í kafla 19 áttu Samskip og Eimskip í ólögmætu samráði varðandi skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn.

15931. Vegna þessa skal áréttað að æðstu stjórnendur Samskipa og Eimskips funduðu ítrekað um málefni sem féll undir starfsemi fyrirtækjanna. Voru fundirnir vettvangur fyrir umræður og upplýsingaskipti stjórnendanna, en með þeim var dregið úr óvissu fyrirtækjanna og skapaður grundvöllur fyrir samstilltar aðgerðir þeirra, sbr. 10. gr. samkeppnislaga. Var aðgerðunum ætlað takmarka eða raska samkeppni, svo sem með því að fyrirtækin drægju úr flutningsgetu og forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars.

15932. Í mgr. 1751 í athugasemdum Samskipa við AII er vikið að fundi (S)forstj með frkvstj-Thorship hjá Thorship. Segir að fundurinn hafi tengst hugsanlegum kaupum Samskipa á Thorship. Ekkert hafi þó orðið úr þessum vangaveltum. Hafna Samskip því að yfirstandandi útboð Alcoa hafi verið rætt á fundinum.

15933. Almennt verður að miða við að innan stórfyrirtækis líkt og Samskipa væru til einhver gögn hafi (S)forstj á annað borð verið að ræða möguleg kaup á Thorship. Engin slík gögn hafa fundist við rannsókn Samkeppniseftirlitsins. Þá leggja Samskip ekki fram nein gögn til stuðnings staðhæfingum sínum. Verða Samskip að bera hallan af því að ekki séu haldnar fundargerðir á fundum fyrirtækisins með keppinautum sínum.

15934. Í mgr. 1752 í athugasemdum Samskipa við AII er ítrekað að fyrirtækið hafi á þessum tíma átt í viðræðum við BWS um mögulegt samstarf. Gögn málsins sýni að BWS hafi jafnframt verið í viðræðum við Eimskip en þær viðræður hafi verið umfangsmeiri og lengra komnar. Að mati Samskipa sé villandi að tala um að fyrirtækin hafi átt í samhliða samskiptum við BWS. Viðræður Samskipa og BWS hafi verið stopular og takmarkaðar en viðræður Eimskips og BWS virðist hafa staðið samfellt yfir í langan tíma. Um ótengda hluti sé að ræða.

15935. Á þetta er ekki unnt að fallast. Það er staðreynd að á þessum tíma og reyndar á öllu rannsóknartímabilinu frá 2008-2013 áttu Eimskip og Samskip reglulega í samskiptum við BWS/Smyril sem var keppinautur þeirra beggja. Að mati Samkeppniseftirlitsins má sem fyrr segir rekja þessi reglulegu samskipti fyrirtækjanna við BWS/Smyril til viðleitni þeirra beggja til að reyna að takmarka samkeppni á markaðnum með takmörkun á flutningsframboði í samræmi við markmið samráðs Samskipa og Eimskips sem hófst á miðju ári 2008. Hefði slík takmörkun komið báðum fyrirtækjunum til góða. Það er því að mati eftirlitsins ekki villandi að tala um samhliða samskipti Eimskips og Samskipa við BWS heldur beinlínis raunsæ og rétt lýsing á staðreyndum.

15936. Í mgr. 1753 í athugasemdum við AII vísa Samskip til umfjöllunar um samskipti við aðra keppinauta. Benda Samskip á að Nednor sé einn meginkeppinautur Wilson. Rætt hafi verið innan Samskipa um möguleika á að gera sameiginlegt tilboð með Wilson í útboði Alcoa þar sem tækifæri voru talin í slíku samstarfi. Samskip hafi ekki getað boðið slíka lausn án aðkomu Wilson. Um eðlilegar viðræður hafi verið að ræða en ekki hafi orðið af sameiginlegu tilboði Samskipa og Wilson.

15937. Samskip staðfesta þarna að fyrirtækið hafi rætt við keppinaut um útboð Alcoa. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru umrædd samskipti dæmi um sífellda viðleitni Samskipa til að reyna að eiga í samstarfi við keppinauta sína. Það var jafnframt í samræmi við það markmið fyrirtækisins að reyna að takmarka samkeppni frá þessum keppinautum fyrirtækisins og féll það því vel að yfirstandandi samráði Samskipa og Eimskips.

15938. Í mgr. 1757 í athugasemdum við AII kemur fram að Samskipum hafi í ágúst 2012 verið ljóst að fyrirtækið myndi missa viðskiptin við Alcoa. Nauðsynlegt hafi verið að ráðast í vinnu við greiningu á siglingarkerfi fyrirtækisins, sbr. glærur (S)frkvstj-millilandasv2 frá 27. ágúst 2012 varðandi „*Saling system development*". Um sé að ræða eðlilegar og mikilvægar greiningar á þeim kostum sem hafi komið til greina.

15939. Í mgr. 1759 í athugasemdum Samskip við AII er staðfest að fyrirtækið hafi verið í viðræðum við BWS á þessum tíma. Byggja Samskip á því að það hafi verið enn brýnna að skoða alla kosti sem hafi staðið fyrirtækinu til boða þegar í ljós hafi komið að það myndi missa viðskipti Alcoa og ýmsum hugmyndum hafi verið velt upp.

15940. Í mgr. 1760-1761 í athugasemdunum segir ennfremur að vinna hafi farið í gang vegna undirbúnings fyrir stjórnarfund þar sem (S)forstj hafi kallað eftir greiningum af ýmsum toga er lotið hafi að siglingakerfi Samskipa og Nednor. Sýnilega hafi átt að meta það kerfi í samanburði við Samskip. Ljóst sé að hvorki hafi farið fram viðræður við Nednor né Thorship. Viðræður við BWS um hugsanlegt samstarf hafi hins vegar átt sér stað annað slagið í talsverðan tíma. Að sögn Samskipa hafi ekki orðið af fundi með BWS í Kaupmannahöfn í september 2012.

15941. Ljóst er að á þessum tíma voru Samskip að íhuga mögulegt samstarf við Thorship, sbr. glærukynning (S)frkvstj-millilandasv2 frá 27. ágúst 2012. Þá kemur eftirfarandi fram í tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv2 þann 4. september 2012: „*Erum að velta nokkrum valkostum fyrir okkur eins og t.d. að semja við Blue Water og Thorship*." Að mati Samkeppniseftirlitsins er því ekki hægt að leggja til grundvallar að eingöngu hafi verið um að ræða samanburð á kerfi Samskipa og samkeppnisaðila fyrirtækisins.

15942. Í mgr. 1762 í athugasemdum við AII segir að stjórnendur Samskipa hafi haft áhyggjur af því hvernig Eimskip myndi geta brugðist við nýrri rútu Samskipa („*Costa Project*"). Af þeim sökum hafi verið fundað stíft innan Samskipa. Að mati Samskipa gefi samskiptin til kynna að mikil samkeppni hafi verið á milli fyrirtækjanna.Tölvupóstsamskipti varðandi Alcoa sýni að viðræður við fyrirtækið sem og fyriráætlanir Samskipa um breytingar á siglingakerfi hafi verið á mjög viðkvæmu stigi, sbr. mgr. 1764 í athugasemdunum. Að mati Samskipa hafi verið lykilatriði fyrir fyrirtækið að átta sig á mögulegum viðbrögðum Eimskips þar sem Samskip hafi getað náð verulegu samkeppnisforskoti með uppfærðu flutningskerfi. Ljóst sé af gögnum málsins að engin vitneskja hafi verið innan Samskipa um viðbrögð Eimskips og helsta áhættan falist í viðbrögðum fyrirtækisins. Að mati Samskipa sé þetta skýrt merki um að ekkert samráð hafi verið á milli fyrirtækjanna, sbr. mgr. 1765 í athugasemdunum.

15943. Samskip vísa til þess í mgr. 1766 í athugasemdum við AII að áhersla (S)forstj á leynd hafi verið eðlileg þar sem Eimskip brást iðulega hratt við slíkum breytingum til að takmarka samkeppnisforskot Samskipa. Hafna Samskip því að þetta sé til marks um að breytingarnar á árinu 2008 hafi verið gerðar í samráði við Eimskip. Greiningar og samskipti innan Samskipa á árinu 2008 hafi staðið samfellt yfir í marga mánuði. Trúnaður hafi ríkt um þau samskipti og endurskoðun áætlunar fyrirtækisins. Trúnaður sé sjálfgefin og ekki þurfi að árétta hann. (S)forstj hafi reglubundið brýnt fyrir stjórnendum að fara með allar greiningar og hugmyndir um siglingakerfi fyrirtækisins sem trúnaðarmál bæði á árinu 2008 og 2013.

15944. Samkeppniseftirlitið tekur undir það að helsta óvissan hafi falist í viðbrögðum Eimskips við siglingakerfisbreytingunni. Á þessum tíma voru viðhöfð önnur vinnubrögð og umræða og forsendur aðrar en við siglingakerfisbreytingarnar árið 2008. Þá var engin óvissa eða ótti um aðgerðir Eimskips og ítrekað rætt um samstarf við Eimskip varðandi lausnir við fyrirséðri minnkun í innflutningi á þeim tíma. Tíðir fundir helstu stjórnenda fyrirtækjanna og önnur viðamikil samskipti á árinu 2008 var vettvangur fyrir samráð fyrirtækjanna til lausnar á þeim áskorunum sem þau stóðu þá frammi fyrir. Að þessu leyti er því ekki unnt að fallast á þá málsástæðu Samskipa að breytingar og aðrar aðgerðir á árinu 2008 hafi ekki verið gerðar í samráði við Eimskip.

15945. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru Samskip á þessum tíma, þ.e. í september 2012, að undirbúa að rjúfa þann „*frið*" við Eimskip sem fyrirtækin höfðu komið á með samráði sínu frá miðju ári 2008 og lagði (S)forstj ítrekað áherslu á að gæta þyrfti leyndar um upplýsingar, ólíkt því sem var árið 2008. Óttuðust Samskip því viðbrögð Eimskips vegna þess að aðgerðir Samskipa fólu í sér samkeppni og gengu því gegn því ástandi sem hafði skapast með samráði fyrirtækjanna. Samskiptin gefa því ekki til kynna að mikil samkeppni hafi verið á markaðnum á þessum tíma. Samanburður á aðdraganda breytinga á siglingakerfi á árinu 2013 annars vegar og 2008 hins vegar er til frekari staðfestingar á hinu ólögmæta samráði fyrirtækjanna eins og nánar er rakið í kafla 20.9.10 og kafla 21.

15946. Í mgr. 1767 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að aðalatriðið hafi verið að losna við BWS af markaðnum.

15947. Samkeppniseftirlitið telur rétt að árétta að samtímagögn sýna að Samskip (og Eimskip) gerðu mikið til þess að reyna að losna við BWS af íslenskum flutningamarkaði. Ber hér m.a. að rifja upp að það var beinlínis stefna hjá Samskipum að vinna gegn verðsamkeppni með því að: „*Sporna við innkomu Blue Water inn á markaðinn*", sbr. glærukynning (S)forstö-útfl frá 6. október 2011. Að mati Samkeppniseftirlitsins voru samhliða viðræður annars vegar Eimskips og hins vegar Samskipa við BWS hluti af aðgerðum hvors fyrirtækis um sig til að takmarka samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi í samræmi við markmið „*Nýtt upphaf*" verkefnisins og hins samfellda samráðs fyrirtækjanna sem hófst um mitt ár 2008. Var að mati Samkeppniseftirlitsins lögð mikil áhersla á þetta markmið stjórnenda Samskipa á árunum 2009-2012.

15948. Í mgr. 1770 í athugasemdunum vísa Samskip til fyrri skýringa fyrirtækisins varðandi umrætt jólaboð (S)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og fleiri aðila. Tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv2 hafi verið ótengdur boðinu. Hafna Samskip því að í boðinu hafi verið rætt um atriði tengd starfsemi Samskipa og Eimskips.

15949. Ljóst er m.a. af samskiptum (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj við STS að þátttakendur í umræddu boði ræddu viðskiptaleg málefni í tengslum við þau. Samskip hafa valið að útskýra ekki nánar tölvupóst (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv2 en í tölvupóstinum segir að (S)forstj hafi rætt við STS um málefni BWS/Smyril sama dag. Í þessu sambandi verður jafnframt að hafa í huga að (S)forstj vissi af viðræðum Eimskips við BWS/Smyril.

15950. Í mgr. 1771 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til umfjöllunar um tölvupóst (S)forstj til sjálf síns 5. nóvember 2012. Staðfesta Samskip að hann hafi varðað áframhaldandi viðræður (S)forstj við BWS. Byggja Samskip á því að (S)forstj hafi fengið fréttir af því að STS hefði tekið yfir rekstur BWS á Íslandi. Þá telja Samskip að umfjöllun um samskipti Eimskips og BWS séu fyrirtækinu óviðkomandi.

15951. Ekkert í gögnum málsins bendir til þess að STS hefði tekið yfir rekstur BWS á Íslandi. Hafa ber í huga að á þessum tíma voru í gangi stífar viðræður BWS við Eimskip varðandi „*slot sharing*" í Norrænu. Verður að ætla að ef STS hefði tekið yfir rekstur BWS á Íslandi þá hefði slíkt komið fram í samskiptum BWS og

Eimskips. Þar sem Samskip leggja ekki fram nein gögn til stuðnings fullyrðingu sinni er ekki unnt að leggja hana til grundvallar.

15952. Í mgr. 1772 í athugasemdum Samskipa við AII segir að fyrirtækið átti sig ekki á umfjöllun um samskipti innan Samskipa um nýtt siglingarkerfi og hugleiðingar (S)forstj í samskiptum sínum við (S)frkvstj-MCL. Hafna Samskip því að eitthvað ólögmætt hafi falist í þessum samskiptum.

15953. Vegna þessa vísar Samkeppniseftirlitið til þess að samskipti (S)forstj og (S)frkvstj-MCL frá 27. desember 2012 sýna í reynd það hugarfar sem viðgekkst á þessum tíma innan Samskipa. Stöðugt var verið að skoða mögulegt samstarf við keppinauta fyrirtækisins.

15954. Jafnframt lýsa samskipti innan Samskipa varðandi nýtt siglingakerfi aðdraganda þess að Samskip að það dró úr samráðinu við Eimskip á árinu 2013.

15955. Í mgr. 1773-1774 í athugasemdum Samskipa kemur fram að ljóst sé af gögnum málsins að Eimskip og BWS hafi um langt skeið átt í umfangsmiklum viðræðum um hugsanlegt samstarf en þær viðræður hafi verið Samskipum óviðkomandi og ekki í þágu Samskipa. Stjórnendur Samskipa hafi einnig horft til BWS, sem hafi haft frumkvæði að hugsanlegu samstarfi. Viðræðurnar hafi þó aldrei komist á neinn rekspöl. Að mati Samskipa benda gögn málsins til þess að hvort fyrirtækið fyrir sig hafi verið að velta upp samstarfsmöguleikum við BWS til að styrkja eigin stöðu, sbr. mgr. 1775 í athugasemdum við AII. Samskipti Samskipa við BWS hafi verið lögmæt þar sem báðum fyrirtækjum hafi verið heimilt að kanna hvort flötur væri á viðskiptum. Það hafi ekki gengið eftir og því ekki neitt tilefni til umfjöllunar um þetta málefni.

15956. Vegna sjónarmiða Samskipa bendir Samkeppniseftirlitið á að við mat á umræðum innan Samskipa varðandi samstarf við BWS og bein samskipti fyrirtækisins við BWS í tengslum við 10. gr. samkeppnislaga ber er að hafa í huga að Samskip áttu reglulega í beinum samskiptum við BWS varðandi samstarf, þar sem skipst var á viðkvæmum upplýsingum á árunum 2008-2013. Slík reglubundin samskipti eru til þess fallin að draga úr óvissu milli keppinauta óháð því hvort einstök samskipti leiði til samstarfs.

15957. Í þessu sambandi er mikilvægt að hafa í huga að BWS var keppinautur Samskipa og Eimskips í m.a. sjóflutningum til og frá Íslandi, sbr. frekari umfjöllun í kafla 20.9.12 um þá samkeppnislegu ógn sem skipafélögin töldu stafa af BWS. Það var beinlínis stefna hjá Samskipum að vinna gegn innkomu BWS á markaðinn. Það var einnig sameiginlegt hagsmunamál hjá bæði Samskipum og Eimskip að minnka samkeppni frá BWS svo það væri auðveldara fyrir þau að hækka verð eða sporna við lækkun á verði.

15958. Viðræðum skipafélaganna við BWS snerust um atriði sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni. Samskip lögðu m.a. til við BWS í janúar 2012 að BWS myndi yfir vetratímann hætta að bjóða upp á sjóflutning til og frá Íslandi og að höfð yrði samvinna um útflutning frá Íslandi og Færeyjum með því að nýta sameiginlega flutningarými BWS frá Færeyjum. Eimskip ræddi við BWS í febrúar 2012 um að takmarka flutningaframboð m.a. með því að Eimskip myndi hætta nota skipið Blikur. Slíkt hefði verið til þess fallið að raska samkeppni bæði á Íslandi og í Færeyjum en siglingakerfi fyrirtækjanna var samþætt báðum þessum mörkuðum. Í samræmi við þetta kom fram í glærum Eimskips frá apríl 2012 að einn kostur við samstarf við BWS væri að útiloka flutningsgetu þessa keppinautar frá íslenska markaðnum.

15959. Samkeppniseftirlitið telur að framangreint sé til stuðnings því að samhliða viðræður annars vegar Samskipa og hins vegar Eimskips við BWS hafi verið hluti af aðgerðum hvors fyrirtækis fyrir sig til að takmarka samkeppni á markaðnum í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf“* verkefnisins og auðvelda þar með Samskipum og Eimskip að ná árangri í samráði sínu.

15960. Samskip hafna því í mgr. 1776 í athugasemdum við AII að óljósar hugmyndir innan fyrirtækisins um möguleg viðskipti við Thorship eða IceNor hafi haft það að markmiði að raska samkeppni. Aðeins hafi verið um að ræða hugmyndir á upphafsstigi sem ekkert hafi orðið úr. Hugleiðingar, hugmyndir og viðræður falli ekki undir 10. gr. samkeppnislaga. Skilyrði um að keppinautar hafi náð saman (e. *„meeting of minds*“) um samning sem hafi samkeppnisröskun að markmiði eða sé til þess fallinn að leiða til röskunar sé uppfyllt ekki í neinu þessara tilvika.

15961. Samkeppniseftirlitið telur rétt að benda á að hérna viðurkenna Samskip að fyrirtækið hafi verið að skoða möguleg viðskipti við Thorship á árinu 2012 en í athugasemdum Samskipa hér að framan hafa Samskip ekki viðurkennt slíkt heldur t.d. haldið því fram að Samskip hafi einungis verið að skoða möguleg kaup á Thorship, sbr. t.d. mgr. 1751 og 1760-1761 í athugasemdum Samskipa við AII.

15962. Thorship og IceNor voru keppinautar Samskipa, líkt og BWS. Voru Samskip ítrekað með til skoðunar samstarf við þessa keppinauta á árinu 2012, þ.e. að kaupa hluta af flutningaplássi þeirra. Ljóst er að afleiðing af slíku samstarfi hefði orðið takmörkun á flutningaframboði til og frá Íslandi.

15963. Sýnir umfjöllun um mögulegt samstarf skipafélaganna við BWS / Thorship / IceNor að það hafi verið í samræmi við markmið *„Nýtt upphaf*“ verkefnisins og samfellt samráð Samskipa og Eimskips. Samstarf við smærri keppinauta eins og BWS, Thorship og IceNor var m.a. til þess fallið að draga úr samkeppni og auðvelda þar með Samskipum og Eimskip að ná árangri í samráðinu.

15964. Samskip halda því fram í mgr. 1777 í athugasemdum við AII að engar upplýsingar hafi farið á milli Eimskips og Samskipa í tengslum við reglubundnar greiningar á siglingakerfum, skipaflota o.s.frv. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins sem byggi á innanhúsgögnum Samskipa bendi til þekkingarleysis á starfseminni. Um hafi verið að ræða upplýsingar sem starfsmenn hafi sjálfir sótt úr opinberum gögnum, frá skipaeigendum og skipamiðlurum auk þess sem byggt hafi verið á þekkingu stjórnenda. Staðhæfingar um að gögnin hafi komið frá keppinautum Samskipa séu tilhæfulausar.

15965. Í mgr. 1778 í athugasemdum Samskipa við AII er samanburði Samkeppniseftirlitsins á innanhúsgögnum fyrirtækisins vegna vinnu við breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins 2008 annars vegar og 2012 hins vegar hafnað. Að mati Samskipa samræmist ályktun um leynd ekki þeirri ályktun að á sama tíma hafi fyrirtækið átt að vera í allsherjarsamráði við Eimskip og að Samkeppniseftirlitið hafi talið tortryggilegt að á árinu 2008 að áhersla hafi verið lögð á að halda umræðum um breytingar innan fámenns hóps starfsmanna.

15966. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið og vísar til þess að Eimskip og Samskip áttu í samfelldu samráði á árunum 2008-2013 eins og nánar er rakið í ákvörðun þessari, sbr. einnig sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Með því samráði komu fyrirtækin á *„friði*“ á markaðnum. Hins vegar dró úr samráðinu á árinu 2013. Telur Samkeppniseftirlitið ljóst með hliðsjón af heildarmati á gögnum málsins að Samskip hafi ákveðið draga úr eða að rjúfa þann *„frið*“ með breytingum á siglingarkerfi sínu á árinu 2013. Voru þetta viðbrögð við breyttum aðstæðum á markaði, sbr. kafla 21. Höfðu Samskip eðlilega áhyggjur af viðbrögðum Eimskips vegna þess og reyndu því að tryggja leynd um fyrirhugaðar breytingar eins lengi og mögulegt var. Í kjölfarið á breytingum Samskipa jókst samkeppni milli fyrirtækjanna og *„friðurinn*“ tók að fjara út.

15967. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að að engar upplýsingar hafi farið á milli Eimskips og Samskipa í tengslum við reglubundnar greiningar á siglingakerfum, skipaflota o.s.frv., sbr. t.d. umfjöllun um atvik er varða siglingakerfisbreytingar fyrirtækjanna á árinu 2008 í kafla 8 og 9.

15968. Merkja má greinilegan mun á þeirri aðferðafræði sem var notuð í aðdraganda þess þegar Samskip hófu undirbúning að því að breyta siglingakerfi sínu á síðari hluta ársins 2012 og þeirri aðferð sem var notuð

í tengslum við breytingar á siglingarkerfi fyrirtækisins í október 2008. Í síðarnefnda tilvikinu var breytingin undirbúin m.a. í leynilegu samstarfi við Eimskip og var hluti af samráði fyrirtækjanna, sbr. m.a. kafli 7, 8. g 9. Sjá hér einnig nánari umfjöllun í kafla 20.9.12.

15969. Í mgr. 1779 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til fyrri umfjöllunar fyrirtækisins varðandi hafnarþjónustu Eimskips á Reyðarfirði. Að mati Samskipa hafi engin brot á 10. gr. samkeppnislaga átt sér stað.

15970. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Vísar Samkeppniseftirlitið í því sambandi til umfjöllunar í kafla 19 um samstarf Eimskips og Samskipa varðandi skipaafgreiðslu. Er það niðurstaðan að samstarfið hafi verið hluti af hinu samfellda samráði og brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

31.10. Um Kloosterboer og Silver Green

15971. Í mgr. 1803 í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið til fyrri umfjöllunar sinnar varðandi Kloosterboer og Silver Green auk eftirfarandi athugasemda.

15972. Í mgr. 1804 í athugasemdunum hafna Samskip því mati Samkeppniseftirlitsins að markmið með samstarfi Silver Sea og Green Reefers hafi verið að draga úr samkeppni og hækka flutningsgjöld frá Íslandi. Tilgangur samstarfsins hafi verið að auka rekstrarhagræði fyrirtækjanna. Benda Samskip á að Samkeppniseftirlitið hafi getað aflað gagna frá samkeppniseftirlitinu í Noregi sem hafi fjallað um samrunann. Einnig hafna Samskip þeirri ályktun að Eimskip hafi verið fylgjandi samrunanum, enda eigi hún sér ekki stoð í gögnum málsins. Ljóst sé að Eimskip hafi stafað ógn af sameinuðu fyrirtæki, sbr. mgr. 1805 í athugasemdunum.

15973. Þótt samstarfinu kunni að hafa fylgt hagræðing sýna samtímagögn að tilgangurinn var að draga úr samkeppni og halda uppi verði á tímum þegar mikill þrýstingur var á verðlækkanir á markaðnum. Að þessu leyti gat samstarf Silver Sea og Green Reefers komið sér vel fyrir Samskip á Íslandi og einnig Eimskip. Af samtímagögn er ljóst að Eimskip vildi ekki grípa til aðgerða sem gætu leitt til aukinnar samkeppni á markaðnum. Eftir stofnun Silver Green sagði Eimskip m.a. að fyrirtækin hefðu betra *„tak"* á markaðnum og áhrifin væru aukin verðhækkun á markaðnum, sbr. frekari umfjöllun í kafla 20.5.2.

15974. Í mgr. 1806 í athugasemdum Samskipa við AII kemur fram það mat að ætlað samráð fyrirtækisins og Eimskips sé eingöngu til rannsóknar í þessu máli. Ekki séu því forsendur til að komast að niðurstöðu varðandi ætluð brot þeirra fyrirtækja sem að umræddum samruna hafi komið. Aðeins Samskipum hafi verið gefin kostur á að koma að athugasemdum og gögnum en fyrirtækið geti ekki einhliða brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Til að komast slíkri að niðurstöðu þyrfti að afla umfangsmikilla gagna um samrunann og starfsemina. Ákvörðun um brot fæli í sér alvarlegt brot gegn rannsóknarreglu stjórnsýsluréttarins og andmælarétti viðkomandi fyrirtækja. Þá telja Samskip að Samkeppniseftirlitið hafi ekki lögsögu í máli sem lúti að ætluðum brotum Samskipa, Silver Sea og Silver Green.

15975. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þetta. Þótt umrædd fyrirtæki séu ekki aðilar að máli þessu hefur það ekki áhrif á réttarstöðu Samskipa. Samskipum hefur verið gefin kostur á að leggja fram gögn varðandi samrunann og starfsemi Silver Sea og Silver Green. Engin slík gögn fylgdu hins vegar athugasemdum fyrirtækisins við AI og AII þegar fyrirtækinu var veitt tækifæri á að leggja fram slík gögn og setja fram skýringar. Samskip hafa því haft fullt tækifæri til að gæta andmælaréttar síns. Hins vegar völdu Samskip að leggja ekki fram nein gögn tengd starfsemi þessara fyrirtækja með AI og AII auk þess sem Samskip neituðu að tjá sig þegar Samkeppniseftirlitið óskaði eftir upplýsingum um þessa starfsemi á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Varðandi lögsögu Samkeppniseftirlitsins telur eftirlitið ljóst að samrunanum var ætlað að hafa áhrif hér á landi enda veittu Silver Sea og Silver Green þjónustu til íslenskra fiskútflytjenda.

15976. Í mgr. 1813 í athugasemdum Samskipa er því hafnað að samskipti Eimskips og Samskipa við Kloosterboer hafi verið liður í meintu samráði Samskipa og Eimskips. Ekki séu forsendur til að fjalla um viðskipti Frigocare og Kloosterboer í þessu máli. Viðskiptin falli utan lögsögu Samkeppniseftirlitsins auk þess sem rannsókn málsins lúti ekki að samráðsbrotum þessara fyrirtækja.

15977. Samkeppniseftirlitið bendir á að gögn málsins sem nánar er fjallað um í kafla 20.10.5 sýna að árið 2012 var m.a. hnykkt á sameiginlegum skilningi Samskipa og Kloosterboer um að síðarnefnda fyrirtækið myndi ekki reyna að ná til sín viðskiptavinum þess fyrrnefnda. Gögnin sýna einnig að hliðstætt fyrirkomulag var í gildi milli Kloosterboer og Eimskips.

15978. Þó Kloosterboer hafi verið til rannsóknar hjá hollenskum samkeppnisyfirvöldum í kjölfar húsleitar í janúar 2012 breytti það í raun engu um það að Samskip og Eimskip leituðu áfram eftir því við Kloosterboer að fyrirtækið framfylgdi samkomulagi sínu við þau um markaðsskiptingu.

15979. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti Samskipa og Eimskips við Kloosterboer á árunum 2012 og 2013 hafi verið liður í því að draga úr samkeppni í m.a. útflutningi á sjávarafurðum frá Íslandi. Þá er það einnig mat eftirlitsins að Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga með umræddum samskiptum sínum við Kloosterboer.

15980. Þá voru einnig fyrir hendi brot Samskipa vegna Silver Green á árunum 2012 og 2013.

31.11. Um breytingar á siglingakerfum á árinu 2013

15981. Í mgr. 1780-1782 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað fyrirtækið hafi átt í samráði við Eimskip. Kveðast Samskip ekki hafa ráðist í breytingar á siglingakerfi sínu í samráði við helsta keppinautinn en breytingarnar hafi skert samkeppnisstöðu fyrirtækisins verulega. Vísa Samskip til fyrri umfjöllunar fyrirtækisins um forsendur breytinga á siglingarkerfinu 2008.

15982. Eins og rakið er nánar í kafla 7, 8 og 9 er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi árið 2008 haft með sér samráð varðandi breytingar á siglingakerfum sínum. Vísast til þeirrar umfjöllunar. Jafnframt vísar Samkeppniseftirlitið til sáttar Eimskips við eftirlitið þar sem fyrirtækið viðurkennir samráð við Samskip m.a. varðandi breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna á árinu 2008.

15983. Samkeppniseftirlitið hefur áður lýst þeim aðstæðum sem sköpuðust á árinu 2008 á íslenskum flutningamarkaði vegna m.a. samdráttar í innflutningi og aðgerðum Samskipa og Eimskips. Það átti hins vegar ekki við um útflutning sem var í vexti. Vísast í þessu samhengi til kafla 11 í heild sinni.

15984. Í mgr. 1784 í athugasemdum við AII vísa Samskip til umfjöllunar um glærukynningu frá stjórnarfundi fyrirtækisins þann 3. janúar 2013. Segir að um hafi verið að ræða hefðbundna greiningu á markaðnum og samkeppnisaðilum.

15985. Þá kemur fram í mgr. 1785 í athugasemdunum að samskipti (S)forstj og BR hafi varðað áframhaldandi viðræður um möguleg kaup Samskipa á flutningarými BWS í Norrænu. Ekkert hafi orðið af viðskiptunum þrátt fyrir endurteknar þreifingar.

15986. Í mgr. 1786 í athugasemdunum vísa Samskip til fundar (S)frkvstj-millilandasv2, (S)forstj, (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-flutnstj 16. janúar 2012 þar sem rætt var um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfi Samskipa. Að mati Samskipa eru gögn málsins skýr um að engu samráði var til að dreifa milli Samskipa og Eimskips varðandi breytingarnar en miklar greiningar og vangaveltur verið í gangi innan Samskipa um stöðu samkeppnisaðila og hugsanleg viðbrögð þeirra.

15987. Að mati Samkeppniseftirlitið gefa fyrirliggjandi samtímagögn varðandi aðdragandann að breytingu Samskipa á siglingakerfi sínu á árinu 2013 ekki til kynna að Samskip og Eimskip hafi haft með sér samráð um breytinguna.

15988. í mgr. 1787 í athugasemdum Samskip við AII er vísað til fyrri umfjöllunar varðandi ótta (S)forstj á upplýsingaleka til Eimskips. Hafna Samskip samanburði Samkeppniseftirlitsins á aðstæðum 2008 og 2013.

15989. Þá segir að þjónustubreyting Samskipa á árinu 2013 hafi verið sérstök, sbr. mgr. 1788 í athugasemdunum. Lykilatriði hafi verið að ná samningum við mikilvæga viðskiptavini. Nauðsynlegt hafi verið að kynna þessa nýju áætlun fyrir tilteknum viðskiptavinum með það að markmiði að fá þá yfir í viðskipti áður en breytingin yrði kynnt opinberlega. Óttuðust stjórnendur Samskipa að ef Eimskip myndi frétta af fyrirhuguðum breytingum myndi fyrirtækið svara með eigin útspili. Því hafi verið mikil áhersla lögð á að halda upplýsingunum leyndum. Þessar áhyggjur hafi verið réttmætar, sbr. viðbrögð Eimskips, rétt eins og á árinu 2008.

15990. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að Samskip og Eimskip áttu í samfelldu samráði á árunum 2008-2013 eins og nánar er rakið í ákvörðun þessari. Með því samráði komu fyrirtækin á *„friði“* á markaðnum. Í kjölfar þeirrar ákvörðunar Samskipa hefja samkeppni og breyta siglingarkerfi sínu á árinu 2013 hafði fyrirtækið eðlilega áhyggjur af viðbrögðum Eimskips og reyndu af þeim sökum að tryggja leynd um fyrirhugaðar breytingar eins lengi og mögulegt var. Í kjölfarið á breytingum Samskipa hófst samkeppni milli fyrirtækjanna um mikilvæga viðskiptavini og *„friðurinn“* tók að fjara út.

15991. Á samkeppnismarkaði er eðlilegt og æskilegt að keppinautar hafi áhyggjur að því að viðkvæmar viðskiptaupplýsingar komist til keppinauta, s.s. um fyrirætlanir varðandi framboð og nýjungar í þjónustu. Áhersla á leynd á breytingum á siglingakerfum er því til stuðnings því að dregið hafði úr samráði Samskipa og Eimskips.

15992. Í mgr. 1797 í athugasemdum Samskipa við AII segir að (S)forstj hafi með tölvupóstum til sjálfs sín verið að undirbúa tölvupóst til (S)frkvstj-Færeyj varðandi það að kortleggja færeyska markaðinn og þá möguleika sem kæmu til greina fyrir Samskip.

15993. Samskip vísa til tölvupósts (S)forstj til (S)frkvstj-Færeyj, sbr. mgr. 1798 í athugasemdunum. (S)forstj hafi verið að velta vöngum yfir þeim möguleika að BWS myndi hætta þjónustu sinni á Íslandi yfir vetrartímann. Vangavelturnar hafi m.a. mátt rekja til þess að BWS hefði átt í miklum vandræðum með að halda áætlun í slæmum veðrum yfir vetrartímann. Á sama tíma taldi (S)forstj að BWS myndi ná að styrkja sig í siglingum milli Færeyja og Danmerkur vegna breytinga á siglingarkerfi Eimskips.

15994. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir umræddur tölvupóstur (S)forstj til (S)frkvstj-Færeyj 22. mars 2013 þá ógn sem (S)forstj og stjórnendur Samskipa töldu stafa frá þessum smáa keppinauti á Íslandi. Ber að skoða öll samskipti (S)forstj og stjórnenda Samskipa við BWS þar sem áhersla var lögð á að takmarka flutningsframboð fyrirtækisins í þessu ljósi.

15995. Í mgr. 1799 í athugasemdum Samskipa við AII er vísað til tölvupósts (S)forstj til (S)frkvstj-Færeyj. BWS hafi haft samband við Samskip varðandi mögulegan áhuga á viðskiptum. Tekið hafi verið til skoðunar innan Samskipa hvort það þjónaði hagsmunum fyrirtækisins að eiga í viðskiptum við BWS. Samskip gefa að öðru leyti ekki frekari skýringar á tölvupóstinum.

15996. Í mgr. 1801 í athugasemdunum vísa Samskip til þess að viðræður fyrirtækisins við BWS hafi hvorki haft það að markmiði að raska samkeppni né hafi þær leitt til samkeppnisröskunar í skilningi 10. gr.

samkeppnislaga. Þá hafi viðræðurnar verið ótengdar viðræðum Eimskips við BWS líkt og sjá megi af gögnum málsins.

15997. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessar skýringar og eins og nánar er fjallað um í kafla 20.9.12 höfðu viðræður Samskipa við BWS/Smyril það að markmiði að raska samkeppni á markaðnum með því að takmarka flutningsframboð þar.

15998. Í mgr. 1802 í athugasemdunum er því haldið fram að Samskip hafi hvorki haft samráð við Eimskip í tengslum við skipakerfisbreytingarnar á árunum 2008 eða 2013.

15999. Vegna þessara sjónarmiða vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar um samráð Eimskips og Samskipa á árinu 2008 í kafla 7, 8, 9 og 11 og sáttar Eimskips. Kjarni málsins er sá, eins og áður hefur verið fjallað um, að breytingar á skipakerfum Eimskips og Samskipa árið 2008 voru hluti af umfangsmiklu samráði fyrirtækjanna. Gögn málsins bera hins vegar með sér að ákvörðun um breytingarnar árið 2013 hafi verið teknar sjálfstætt af fyrirtækjunum og þess m.a. sérstaklega gætt að upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar bærust ekki til keppinauta. Breytingarnar voru því ekki unnar með sama hætti árið 2008 annars vegar og 2013 hins vegar.

32. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM ATVIK Á ÁRINU 2013

32.1. Um batnandi efnahagshorfur á Íslandi

16000. Í mgr. 1815 í athugasemdum Samskipa við AII er byggt á því að samkeppni á íslenska flutningamarkaðnum hafi verið mikil á öllu rannsóknartímabilinu og því hafnað að efnahagsbati hafi verið hvati fyrir Samskip og Eimskip til þess að hverfa frá samráði sem hafi ekki verið til staðar. Efnahagsbatanum á árunum 2012-2013 hafi aftur á móti fylgt ný tækifæri og aukinn innflutningur.

16001. Í mgr. 1816-1817 í athugasemdum Samskipa við AII er því mótmælt að *„umfangsmikið flutningsmagn"* hafi farið úr siglingakerfum Samskipa við brotthvarf Alcoa. Svokölluð *„álrúta"*, þ.e. skip sem sinnti flutningum fyrir Alcoa, hafi ekki nýst til að sinna almennum innflutningi fyrir viðskiptavini Samskipa. Af flutningstölum til og frá Reyðarfirði sjáist að 95% af flutningsmagninu hafi verið fyrir Alcoa. Þótt Samskip hafi misst viðskipti við Alcoa hafi það ekki haft nein áhrif á almennan inn- og útflutning fyrirtækisins. Aftur á móti hafi það skapað svigrúm til að sækja í ný viðskipti og hafi það leitt til ákvörðunar um að auka vikulega flutningsgetu frá Reykjavík árið 2013.

16002. Ekki er unnt að fallast á þessar skýringar Samskipa. Í þessu sambandi vísast til umfjöllunar í kafla 6.1 þar sem fjallað er um aðdragandann að samráði Samskipa og Eimskips. Þar er því lýst að Samskip höfðu tvær meginaðferðir til skoðunar til að verja stöðu Samskipa á Íslandi sem *„cash cow"* og bregðast við versnandi efnahagshorfum sem taldar voru geta m.a. leitt til samdráttar í flutningamagni, sérstaklega í innflutningi. Annars vegar samvinnuleiðin og hins vegar samkeppnisleiðin. Líkt og rakið hefur verið völdu Samskip að fara samvinnuleiðina, þ.e. að ráðast umfangsmikið samráðsverkefni með Eimskip, *„Nýtt upphaf"* verkefnið, sem hafði það meginmarkmið að meta *„hagkvæmni"* tiltekinna verkefna með því að *„auka samstarf"* milli þessara öflugustu keppinauta á íslenskum sjó- og landflutningamörkuðum.

16003. Samtímagögn sýna að til skoðunar var m.a. hvort fyrirtækin ættu í aðalatriðum að hætta samkeppni í áætlunarsiglingum og reka þess í stað saman eitt siglingakerfi. Ekki varð úr því heldur var samráð fyrirtækjanna framkvæmt með öðrum hætti. Samkeppniseftirlitið telur að gögn málsins sýni að Samskip hafi á seinni hluta ársins 2008 haft með sér ólögmætt samráð við Eimskip um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna og um takmörkun á flutningsgetu þeirra.

16004. Með framangreindum breytingum á siglingakerfum Eimskips og Samskipa, sem var hrint í framkvæmd í ágúst og nóvember 2008, er ljóst að bæði fyrirtækin drógu verulega úr flutningsgetu í áætlunarsiglingum milli Íslands og annarra landa. Með ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips drógu fyrirtækin bæði úr getu og hvata til að keppa sín á milli og sköpuðu þannig aukna möguleika til að ráðast í verðhækkanir, þrátt fyrir mikinn samdrátt í eftirspurn. Þessar breytingar auðvelduðu fyrirtækjunum einnig að festa í sessi ólögmæta markaðsskiptingu á mikilvægum viðskiptavinum. Með markaðsskiptingunni komst á ástand sem gerði fyrirtækjunum kleift að hækka eða halda uppi verði gagnvart viðskiptavinum sínum og taka upp ný gjöld án þess að þau þyrftu að óttast að slíkar aðgerðir kölluðu á samkeppnileg viðbrögð af hálfu keppinautarins, sbr. m.a. kafla 12.2 og 15.3.

16005. Samráð Samskipa og Eimskips sem hófst í kjölfar fundar æðstu stjórnenda fyrirtækjanna 6. júní 2008 fól þess vegna að vissu leyti í sér viðbrögð fyrirtækjanna við versnandi efnahagshorfum og væntanlegum samdrætti í innflutningi. Með samráðinu tókst fyrirtækjunum að halda verði uppi eða hækka verð gagnvart viðskiptavinum sínum þrátt fyrir mikinn samdrátt í innflutningi. Þessar aðstæður breyttust aftur á móti að ýmsu leyti í lok rannsóknartímabilsins. Hagvöxtur hafði verið að aukast og aukning í innflutning var fyrirsjáanlegur. Þá misstu Samskip og Eimskip flutningaviðskipti við mikilvægan viðskiptavin, Alcoa. Þetta varð m.a. til þess að fyrirtækin, sér í lagi Samskip, töldu sig knúin til að endurskoða siglingakerfi sitt. Þessu til viðbótar sýna samtímagögn að órói var kominn í samráðið á seinni hluta 2012 sem átti

rætur sínar að rekja til taugatitrings sem myndaðist í kringum ný innflutningsviðskipti Bauhaus. Þegar þetta er haft í huga blasir við að ekki var um að ræða titring í samráðinu vegna samkeppnisaðgerða fyrirtækjanna heldur var það nýtt innflutningsmagn sem skapaði þann óróa. Saman hafði þetta þau áhrif að ekki voru sömu forsendur og sami hvati fyrir ólögmætu samráði fyrirtækjanna og dró því úr þunga þess á árinu 2013.

16006. Nánar er fjallað um þau atvik þegar Samskip og Eimskip misstu viðskipti Alcoa til þriðja aðila í kafla 20.8, sbr. einnig kafla 21.2.

16007. Þegar allt kemur til alls hefur það ekki úrslitaáhrif hvað olli því að órói fór að myndast í ólögmætri markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á seinni hluta ársins 2012 sem varð þess síðan valdandi að það dró verulega úr henni á árinu 2013.

32.2. Um breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga

16008. Í mgr. 1819-1821 í athugasemdum Samskipa við AII er fjallað um aðdraganda að breytingum Samskipa á siglingakerfi sínu. Unnin hafi verið sviðsmyndagreining þegar ljóst hafi verið að Samskip myndu missa viðskipti sín við Alcoa og leggja niður Leið 2. Þá hafi verið vikið að áhrifum þess að halda í tveggja skipa siglingakerfi en það hafi leitt til minnkandi markaðshlutdeildar þar sem flutningsgetan hafi verið fullnýtt. Því hafi verið ákveðið að ráðast í stækkun á flutningakerfi fyrirtækisins.

16009. Í mgr. 1823-1824 í athugasemdum Samskipa við AII er mótmælt samanburði Samkeppniseftirlitsins á breytingum á siglingakerfi fyrirtækisins annars vegar á árinu 2013 og hins vegar á árinu 2008. Samskip hafi verið knúin til að breyta siglingakerfi fyrirtækisins árið 2008 þegar innflutningur til landsins hafi hrunið. Árin eftir hrun hafi fyrirtækið síðan náð að auka hlutdeild sína og náð þokkalegri nýtingu en ekki hafi verið forsendur til að bæta við skipaflotann. Samskip halda því fram að eftir sem áður hafi stjórnendur fyrirtækisins *„verið vakandi fyrir tækifærum til slíkra breytinga*" og að sjá megi umræður þess efnis mjög fljótlega eftir að farið hafi verið í tveggja skipa kerfi. Það hafi aftur á móti verið *„útilokað*" allt fram á árið 2012.

16010. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á það að gögn málsins sýni að Samskip hafi á rannsóknartímabilinu *„verið vakandi fyrir tækifærum*" til að bæta við skipaflota sinn. Þvert á móti sýna samtímagögn að Samskip reyndu ekki að ná í stóra viðskiptavini frá Eimskip þrátt fyrir að samningar þeirra við Eimskip væru að renna út. Eftirfarandi eru dæmi um það:

- Atvik sem tengjast ÖES á árunum 2009 og 2011, sbr. kafla 14.5 og 14.37.7.
- Atvik sem tengjast IKEA á árunum 2009-2010, sbr. kafla 14.9.4 og 14.29.
- Atvik sem tengjast Aðföngum árin 2009-2011, sbr. kafla 14.9.4, 14.27 og 14.37.6.
- Atvik sem tengjast J. Rönning á árinu 2010, sbr. kafla 14.22.
- Atvik tengd MS á árinu 2011, sbr. kafla 14.37.4.
- Atvik tengd ÖES á árinu 2011, sbr. kafla 14.37.7.
- Atvik tengd Aðföngum á árinu 2012, sbr. kafla 14.49.
- Atvik tengd Innnes á árinu 212, sbr. kafla 14.53.

16011. Þá bera áætlanir og áherslur Samskipa á árunum 2009-2012 það ekki með sér að stefnt hafi verið að því að leita að tækifærum til að auka markaðshlutdeild og stækka skipaflotann. Eftirfarandi eru dæmi um ýmis gögn sem sýna fram á það:

- Ummælin *„-ekki sækja, hækka verð“* í glærukynningu (S)forstö-innfl1 24. apríl 2009, sbr. kafla 14.2.
- Ummæli (S)forstj í júní 2009 um að *„-ekki sækja heldur á ný mið“*, sbr. kafla 14.2.
- Ummæli (S)forstj í september 2009 um að leggja *„þung*[a] *í sölumál almennt hjá félaginu, ekki endilega til að auka markaðshlutdeild, heldur til að geta spilað leikina almennt betur...ræðum betur síðar.“*, sbr. 14.9.2.
- Ummæli í áætlun Samskipa fyrir árið 2011 um að *„[…] engir nýir viðskiptavinir voru áætlaðir inn“* og að gert væri ráð fyrir að *„bæði Eimskip og Samskip haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð.“* Fyrirtækið setti sér markmið um að halda óbreyttri markaðshlutdeild eða mögulega auka hana *„örlítið“* með því að auka hlutdeild hjá núverandi viðskiptavinum. Forsendur áætlunarinnar voru skýrar, *„Enginn nýr stór viðskiptavinur“*. Sjá nánar umfjöllun í kafla 14.32.
- Í áætlun Samskipa fyrir árið 2012 var gert ráð fyrir að Samskip myndu halda að sér höndum og aðeins reyna að auka markaðshlutdeild *„lítillega“*, sbr. umfjöllun í kafla 14.38.4.1. Ekki var gert ráð fyrir að reyna að nálgast stóra viðskiptavini Eimskips sem yrðu með lausa samninga árin 2011-2012, t.d. ÖES, Aðföng og Innnes.

16012. Samskip hafa í athugasemdum sínum ekki lagt fram gögn eða sett fram skýringar sem sýna fram á að fyrirtækið hafi verið *„vakandi fyrir tækifærum“* til að auka við markaðshlutdeild sína og stækka skipaflotann. Órökstuddar staðhæfingar þess efnis eru í ósamræmi við hin tilvitnuðu samtímagögn sem sýna fram á hið þveröfuga, þ.e. að Samskip hafi haft það að markmiði að halda markaðshlutdeild sinni óbreyttri, lagt áherslu á að sækja ekki ný viðskipti og sýnt það í verki með því að reyna ekki, með samkeppnisaðgerðum, að ná í stóra og mikilvæga viðskiptavini Eimskips í viðskipti til sín þegar tækifæri gæfust.

16013. Í mgr. 1825 í athugasemdum Samskipa við AII segir að það sé eðlilegt að fyrirtækið hafi hugað að sóknaraðgerðum á árinu 2013 til að nýta hina auknu flutningsgetu sem hafi komið til vegna stækkunar siglingakerfisins. Sambærilegar aðstæður hafi ekki verið til staðar á árunum 2009-2012 en það hafi að sögn Samskipa þó ekki komið í veg fyrir að samkeppni hafi ríkt á því tímabili.

16014. Samkeppniseftirlitið er sammála því að breyttar aðstæður í m.a. efnahagslífinu hér á landi á árinu 2013 hafi leitt til breyttra forsendna í samráði Samskipa og Eimskips. Ekki virtist lengur hafa verið sami hvati til að viðhalda hinu samfellda samráði og eiga sóknaraðgerðir fyrirtækisins á árinu 2013 því að hluta rót sína að rekja til aukinnar flutningsgetu með stækkunar skipakerfisins. Af hálfu Samskipa hefur því aftur á móti ekki verið svarað hvers vegna fyrirtækið taldi sig ekki geta ráðist í slíkar aðgerðir fyrr á rannsóknartímabilinu.

16015. Rakið hefur verið að áður en *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008 höfðu Samskip lagt grunn að því að bregðast við fyrirhugðum samdrætti í innflutningi með allt öðrum hætti en með auknu samstarfi við Eimskip, höfuðkeppinaut sinn. Í maí 2008 höfðu Samskip þannig fyrirhugað *„herferð“* gegn Eimskip og Atlantsskipum. Í þeirri *„herferð“* átti með samkeppnisaðgerðum að reyna að ná viðskiptavinum keppinautanna til Samskipa og vinna með þeim hætti gegn mögulegum samdrætti í flutningamagni sem kynni að leiða af erfiðara efnahagsástandi og vernda þannig eða efla stöðu fyrirtækisins. Samskip hafa að mati Samkeppniseftirlitsins ekki lagt fram trúverðugar skýringar á því af hverju kosið var að grípa

ekki til þessara aðgerða á rannsóknartímabilinu til að bregðast við erfiðu efnahagsástandi enda staðfesta samtímagögn að fyrirtækið ákvað frekar að auka samráð sitt við Eimskip.

16016. Þannig sýna samtímagögn að Samskip valdi að hafa samráð við Eimskip fram yfir það sem nefna má samkeppnisleiðina en við erfiðar aðstæður í efnahags- og viðskiptalífi hafa fyrirtæki einmitt hvata til að grípa til aðgerða í því skyni að takmarka eða eyða samkeppni. Samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip gripu til samráðs í stað þess að viðhalda virkri samkeppni eða freista þess að ná sterkari stöðu á markaðnum á kostnað keppinautarins.

16017. Með samráði Samskipa og Eimskips um breytingar á siglingakerfum fyrirtækjanna, takmörkun á flutningsframboði og markaðsskiptingu var komið á ólögmætu ástandi á flutningamörkuðum. Þessu ástandi lýstu fyrirtækin sjálf sem *„friði*" eða *„ró*" en í því fólst að fyrirtækin gátu lagt til grundvallar að halda markaðshlutdeild sinni með því að sækja ekki á viðskiptavini keppinautarins heldur hækka verð eða halda því óbreyttu til eigin viðskiptavina. Að mati Samkeppniseftirlitsins eru engin ummerki þess í gögnum málsins að Samskip hafi á meginrannsóknartímabili málsins unnið að því eða stefnt að því að stækka siglingakerfi sinn og auka þannig flutningsgetu sína enda hefði það raskað þeirri ró sem fyrirtækið hafði komið á með samráði sínu við Eimskip.

16018. Í mgr. 1826 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að fundargerð stjórnar Samskipa Holding frá 31. janúar og 1. febrúar 2013 lýsi því vel hversu ólíkur hinn íslenski flutningamarkaður hafi verið öðrum alþjóðlegum mörkuðum, og sýni að stjórn Samskipa hafi ávallt litið svo á að mikil samkeppni hafi ríkt á milli fyrirtækjanna. Um þessa fundargerð er fjallað í kafla 33.2 í ákvörðun.

16019. Á þetta er ekki unnt að fallast. Í umræddri fundargerð er því þvert á móti lýst hvernig aðstæður á milli Samskipa og Eimskips hafi komið í veg fyrir að samkeppni yrði mjög hörð, sbr. *„Finally due to market situation between Samskip and Eimskip the intensity of the competition is less likely to go totally out of control for the long term […]*". Sýna samtímagögn það skýrt að fyrirtækin forðuðust að keppa um stóra og mikilvæga viðskiptavini hvors annars. Öðru máli gegndi um önnur viðskipti, t.d. smærri fyrirtæki og einstaklinga, og aðra þjónustuþætti á innanlandsmarkaði, þ.e. í vörudreifingu og vöruhúsaþjónustu. Vísast um þetta til umfjöllunar í kafla 6.3 um mikilvægi stórra viðskiptavina fyrir rekstur flutningafyrirtækjanna.

16020. Í mgr. 1827 í athugasemdum Samskipa við AII gagnrýnir fyrirtækið að kvörtun þess til Samkeppniseftirlitsins á upphafsmánuðum ársins 2013 sé talin benda til þess að á þeim tíma hafi hrikt í stoðum samráðsins. Þannig líti Samkeppniseftirlitið framhjá því að bæði Samskip og Eimskip hafi áður kvartað yfir háttsemi hvors annars.

16021. Af þessu tilefni skal tekið fram að í ákvörðun þessari dregur Samkeppniseftirlitið ekki slíkar ályktanir af kvörtun Samskipa frá júlí 2013.

32.3. Dró úr *„friðinum*" milli Samskipa og Eimskips

16022. Í ákvörðun þessari er gerð grein fyrir því að á árinu 2013 hafi dregið úr þeim *„friði*" eða *„ró*" sem ríkti á milli Samskipa og Eimskips á árunum á undan. Í ákvörðuninni er byggt á því að samanburður á samtímagögnum frá þessum tveimur tímabilum styðji ályktanir Samkeppniseftirlitsins um markaðsskiptingu fyrirtækjanna.

16023. Í mgr. 1828 – 1830 í athugasemdum Samskipa við AII mótmæla Samskip því að fyrirtækin hafi átt í samráði um viðskiptavini.

16024. Samkeppniseftirlitið hafnar framangreindum athugasemdum Samskipa. Í fyrsta lagi vísast til umfjöllunar í ákvörðun um markaðsskiptingu fyrirtækjanna í kafla 12.2, sbr. kafla 14, og svör eftirlitsins við athugasemdum Samskipa sem settar hafa verið fram vegna þess. Að mati eftirlitsins eru gögn málsins skýr um það að Samskip og Eimskip komu sér saman um að takmarka flutningsframboð og komu á þeim grunni á markaðsskiptingu um stóra og mikilvæga viðskiptavini. Ekki er þörf á að tíunda það nánar hér heldur vísast um þetta til fyrri umfjöllunar.

16025. Með sama hætti eru samtímagögn mjög skýr um það að á árinu 2013 hafi dregið úr samráðinu, einkum vegna breytinga á siglingakerfum fyrirtækjanna og auknu flutningsframboði.

16026. Líkt og rakið hefur verið sýna samtímagögn að Samskip töldu blikur á lofti í samráðinu í lok árs 2012. Þannig sýna gögnin að bera fór á óvissu um viðbrögð keppinautarins undir lok árs 2012. Í því sambandi vísast sérstaklega til skjala (S)forstö-innfl1 sem tengjast rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013, sem hann sendi með tölvupósti til m.a. (S)forstj og (S)frkvstj-innanl 15. september 2012, sbr. kafla 14.48. Í þeim gögnum kemur fram að Samskip telji <u>þá ró sem hafi verið til staðar síðustu ár vera að fjara út</u>. Í framhaldinu sagði því að áherslan í sölu á árinu 2013 yrði varnarbarátta, þar sem lögð yrði áhersla á að halda núverandi viðskiptavinum þrátt fyrir að það leiddi til lækkandi einingaverðs.

16027. Þannig er í raun vísað til þess að samkeppni við Eimskip myndi koma í stað *„ró“* á markaði sem gæti haft þær afleiðingar að Samskip þyrftu að lækka verð til að halda viðskiptavinum og gætu jafnvel misst viðskiptavin. Þegar markaðsskipting Samskipa og Eimskips stóð sem hæst sýna gögn fyrirtækjanna aftur á móti ekki slíkar áhyggjur af því að verð myndu lækka, enda gerðu þau ekki ráð fyrir samkeppnisaðgerðum hvors annars. Þvert á móti náðu fyrirtækin að halda mikilvægum viðskiptavinum og hækka verð til þeirra eða halda verðum óbreyttum. Þannig sýnir samanburður á gögnum fyrirtækjanna frá árinu 2008 og fram á árið 2012 annars vegar og gögnum frá því seint á árinu 2012 og árinu 2013 hins vegar glögglega að töluverður munur var á áherslum og áætlunum fyrirtækjanna á markaðnum og hvernig samskipti fyrirtækjanna beggja voru innanhúss og gagnvart stórum viðskiptavinum með lausa samninga.

16028. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fyrrgreind gögn frá lok árs 2012 og árinu 2013 staðfesti að samráð fyrirtækjanna hafi á þessum tíma a.m.k. staðið yfir „síðustu ár“ fyrir árið 2013. Sú „ró“ sem var á markaðnum leiddi til þess að Samskip töldu sig í aðalatriðum getað haldið öllum sínum viðskiptavinum.

32.3.1. Samskip hefja *„sókn“* gegn Eimskip í upphafi árs 2013

16029. Í kafla 21.4 í ákvörðun þessari er gerð grein fyrir samtímagögnum Samskipa þar sem kemur fram að seint á árinu 2012 og í upphafi árs 2013 hafi verið hafin undirbúningsvinna fyrir söluherferð eða *„sókn“* í viðskiptavini Eimskips. Áformuðu Samskip á þessum tímapunkti að herja á stærstu viðskiptavini Eimskips.

16030. Í mgr. 1845 – 1849 í athugasemdum Samskipa við AII er þessu mótmælt. Halda Samskip því fram að fyrirtækið hafi byrjað að herja á nýja viðskiptavini í kjölfar stækkunar á flutningakerfi Samskipa, sem hafi komið til framkvæmda í mars 2013. Stækkun kerfisins hafi krafist þess að ná þyrfti magni upp í ónýtta flutningsgetu. Jafnframt telja Samskip það rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að þær greiningar og flokkanir sem gerðar hafi verið á viðskiptavinum hafi ekki átt sér stað á öllu rannsóknartímabilinu, m.a. á viðskiptavinum Eimskips. Samskip vísa þó ekki til neinna gagna í því sambandi, en segja að sjá megi áherslur Samskipa í samkeppni á ýmsum sviðum í fjölda gagna málsins, markaðsskýrslum, áætlanagerðum, glærukynningum o.fl. Loks benda Samskip á að sú ástæða að flutningsgetan hafi verið minni á árunum 2008–2012 hafi gert það að verkum að minna svigrúm hafi verið til að taka yfir mjög stóra viðskiptavini. Þá hafi Eimskip verið með umtalsvert meiri flutningsgetu og verðstríð á þessum

viðkvæma tíma í rekstri Samskipa hafi getað haft alvarlegar afleiðingar. Það sé ástæðan fyrir því að áhersla Samskipa á tímabilinu hafi verið að „*halda sjó*".

16031. Af þessu tilefni skal tekið fram að þær aðgerðir sem Samskip hugðust fara í beindust í meira mæli en áður að Eimskip en verið hafði á rannsóknartímabilinu. Þótt Samskip hafi viljað ná fleiri viðskiptavinum í tengslum við stækkun á flutningakerfi fyrirtækisins útskýrir ekki hvers vegna fyrirtækið ákvað að fara í sókn gegn Eimskip á þessum tímapunkti en ekki fyrr á rannsóknartímabilinu. Að mati Samkeppniseftirlitsins skýrist það af ólögmætri markaðsskiptingu fyrirtækjanna en á þeim tíma gátu fyrirtækin einbeitt sér að því að viðhalda eða hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum án þess að hafa áhyggjur af samkeppnisaðgerðum hvors annars. Þá er jafnframt mikilvægt að halda því til haga að sá framboðsskortur sem Samskip byggja á að hafi verið á markaðnum frá árinu 2008 til 2013 var jafnframt hluti af samráði fyrirtækjanna, en með honum drógu fyrirtækin úr getu og hvata til að keppa sín á milli og sköpuðu þannig aukna möguleika á að ráðast í verðhækkanir. Þótt fyrirtækin hafi horfið frá þessu á árinu 2013 verður ekki dregin sú ályktun að samráðið hafi ekki verið til staðar á árunum þar á undan.

16032. Samskip halda því fram að greiningar af sambærilegum toga hafi átt sér stað á öllu rannsóknartímabilinu og að fyrirtækið hafi ekki lagt áherslu á annað en að „*halda sjó*" á tímabilinu til að koma ekki á verðstríði vegna yfirburða Eimskips.

16033. Athygli er vakin á því að hér er um ákveðna mótsögn að ræða. Annars vegar halda Samskip því fram að fyrirtækið hafi með ýmis konar aðferðum og greiningum fylgst með viðskiptavinum Eimskips á rannsóknartímabilinu, án þess að það sé stutt neinum gögnum. Virðast Samskip með þessu byggja á því að virk samkeppni hafi verið á milli fyrirtækjanna. Hins vegar halda Samskip því fram að fyrirtækið hefði lagt áherslu á að „*halda sjó*" og koma í veg fyrir verðstríð. Með öðrum orðum hafi Samskip gert sitt til að halda fyrrgreindri „*ró*" á markaðnum. Samskip útskýra aftur á móti ekki hvernig þetta tvennt tvennt fer heim og saman. Hvað sem því líður sýna samtímagögn skýrt fram á hið síðarnefnda, þ.e. að hvorki Samskip né Eimskip hafi haft fyrirætlanir um að sækjast eftir viðskiptum stærri viðskiptavina hvors annars á þeim tíma sem „*friður*" ríkti milli fyrirtækjanna. Í þessu sambandi skal áréttað að fyrirtækin höfðu samráð um að draga úr framboði en með því skapaðist grundvöllur fyrir markaðsskiptingu og til að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum.

32.3.2. *„Grænlenskir veiðidagar"*

16034. Í mgr. 1850 – 1851 í athugasemdum Samskipa við AII heldur fyrirtækið því fram að „*grænlensk verð*" eigi ekki við um „*samkeppnishæf verð*" heldur mjög lág verð. Það hafi þó ekki alltaf leitt til þess að Samskip fengju viðkomandi viðskipti, sbr. tilvitnað tilboð til SS í kafla 21.3.2, en Samskip hafi ekki fengið þau viðskipti.

16035. Þessar skýringar Samskipa breyta ekki niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins enda fæst ekki séð að reginmunur sé á skilningi eftirlitsins og Samskipa. Í vissum tilvikum töldu Samskip sig þurfa að bjóða lægri verð eða „*mjög lág verð*" til að vera samkeppnishæf og var slíku verði þá oft lýst sem „*grænlensku*". Ekki þykir ástæða til að bregðast frekar við þessum athugasemdum Samskipa. Vísast til umfjöllunar um „*grænlensk verð*" víða í ákvörðun og rifjað upp að áður en „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst var rætt um „*grænlenska daga*" og „*herferð*" þegar til stóð að bjóða mikilvægum viðskiptavinum Eimskips lágt verð með það að markmiði að ná þeim í viðskipti, sbr. kafla 6.7.6.

16036. Er þetta skýrt dæmi þess að samanburður á háttsemi Eimskips og Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum annars vegar á árunum 2008–2012 og hins vegar á árinu 2013 endurspegli hina ólögmætu markaðsskiptingu á fyrra tímabilinu.

32.3.3. Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014

32.3.3.1.1. *„Barátta í verðum"* og *„Mjög hörð samkeppni"*

16037. Í ákvörðun er gerð grein fyrir þeirri breytingu sem sjá má á ummælum og hegðun fyrirtækjanna á árinu 2013 samanborið við lýsingar og ummæli í gögnum frá árunum 2009-2012 er samráð fyrirtækjanna stóð sem hæst. Í umræddum gögnum frá árinu 2013 er m.a. fjallað um baráttu í verðum og að samkeppni sé mjög hörð. Þannig megi sjá merkjanlegan mun á orðræðu fyrirtækjanna, enda ekki einungis talað um harða samkeppni heldur einnig að það muni leiða til lægri einingaverðs og baráttu í verðum. Slíku var ekki fyrir að fara á árunum á undan.

16038. Í ákvörðun er jafnframt fjallað um fundargerð LIS-deildar Eimskips 19. febrúar 2013, hvar fram kemur að m.a. hafi verið rætt um hvernig Eimskip stæði sig gagnvart keppinautum *„í verðum og lausnum m.v. nýjar forsendur."* Í mgr. 1853 í athugasemdum Samskipa segir að á þessum tíma hafi Samskip kynnt nýtt siglingakerfi sem gögn innan Eimskips sýndu að veruleg ógn hafi stafað af. Tilvísun til nýrra forsendna ætti við um það, en ekki markaðsskiptingu.

16039. Af þessu tilefni skal tekið fram að í umræddum gagni er sérstaklega fjallað um verð. Telur Samkeppniseftirlitið því að tilvísun til nýrra forsendna vísi til breytinga á siglingakerfi Samskipa með tilheyrandi aukningu í framboði. Það eitt og sér gæti haft áhrif á verð gagnvart viðskiptavinum og þ.a.l. á samráðið við Samskip. Er þessi umræðupunktur í fundargerðinni um óvissu um verð vegna nýrra forsendna þannig til marks um áherslubreytingar vegna þess að samkeppni gæti hafist á ný.

16040. Í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins er farið yfir stöðuskýrslu Eimskips fyrir fyrstu þrjá mánuði ársins 2013, hvar greina má sterkar vísbendingar um að dregið hafi úr samráði Samskipa við Eimskip um mikilvæga viðskiptavini. Samskip mótmæla því að tilvitnaðar glærur í skýrslunni gefi til kynna að *„dregið hafi"* úr markaðsskiptingu fyrirtækjanna, enda komi þar fram að ástæðan fyrir því að áhersla sé lögð á að ná í aukið magn og nýja viðskiptavini hafi verið umframafkastageta sem hafi verið tilkomin vegna þeirra ástæðna sem tilgreindar væru á glærunni.

16041. Í skýrslunni kemur sérstaklega fram að aukin samkeppni sé á markaðnum, mikill þrýstingur á verð og að Samskip séu að *„láta finna fyrir sér"*. Líkt og áður hefur verið reifað ítarlega er það í hróplegu ósamræmi við sambærilegar skýrslur og kynningar frá því fyrr á rannsóknartímabilinu. Er þetta því skýrt merki um hina auknu samkeppni sem komin var á markaðnum árið 2013, m.a. í kjölfar þess að flutningsframboð var að aukast og rennir um leið enn frekari stoðum undir niðurstöðu um ólögmætt samráð á árunum 2008-2012.

16042. Að því er snertir umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um fundargerðir frá m.a. fundum framkvæmdastjóra Samskipa byggja Samskip á því að aukin samkeppni hafi verið á markaðnum í kjölfar umframgetu til flutninga. Sú aukna samkeppni hafi ekki verið tilkomin vegna þess að dregið hafi úr samráði.

16043. Af þessu tilefni skal bent á að í samráði Samskipa og Eimskips fólst meðal annars að dregið var úr flutningsgetu. Með því drógu bæði fyrirtækin úr getu og hvata til þess að keppa sín á milli og sköpuðu þannig aukna möguleika á því að ráðast í verðhækkanir. Sú breyting sem varð á þessu undir lok rannsóknartímabilsins felur því ekki í sér að samráðið hafi ekki verið til staðar á árunum þar á undan. Upphaf samráðs Samskipa og Eimskips á rætur sína að rekja til þess tíma þegar efnahagshorfur á Íslandi voru slæmar og fjárhagsstaða margra viðskiptavina erfið. Þær kringumstæður leiddu ekki til aukinnar samkeppni og lækkandi verðs, líkt og í nágrannaríkjum, heldur var virkri samkeppni einfaldlega *„kippt úr sambandi"* með samráði. Líkt og lýst er í kafla 33.1 fóru efnahagshorfur batnandi á seinni hluta ársins 2012 og á árinu 2013. Tilteknar ytri aðstæður voru því aftur áhrifavaldar í samráðinu en í þetta sinn urðu þær til þess að hrikta fór í stoðum þess og á endanum, með auknu flutningsframboði og fleiri

áhrifaþáttum, skapaðist hvati til þess fyrir fyrirtækin að draga úr samráðinu á árinu 2013. Þessi þróun breytir aftur á móti ekki þeirri staðreynd að samráðið, þ. á m. markaðsskipting um stóra viðskiptavini, var til staðar á árunum á undan.

16044. Samkeppniseftirlitið fjallar jafnframt um tölvupóst (E)viðskstj, viðskiptastjóra, til (E)frkvstj-sala/þj 26. júlí 2013, sem gefur til kynna hina takmörkuðu samkeppni sem ríkti á milli fyrirtækjanna og óróa í samráði fyrirtækjanna á þessum tíma. Í mgr. 1705 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram það mat Samskipa að þetta sé ekki réttur skilningur enda komi fram í tölvupóstinum að Eimskip telji Samskip aðalkeppinaut sinn. Þá megi í svari (E)frkvstj-sala/þj sjá lýsingu á mikilli verðsamkeppni milli Eimskips og Samskipa, auk Thorship og Smyrli Line.

16045. Tilvísun Eimskips til Samskipa verður að skoða í samhengi við efni tölvupóstsins. Í tölvupóstinum er viðskiptastjórinn mjög undrandi yfir lágu verði og verðsamkeppni og spyr hvort fyrirtækið sé ekki *„bara að keppa við Samskip"*. Má úr því lesa að hann telji sérstakt að þurfa að keppa við Samskip í verði og að samkeppni frá öðrum fyrirtækjum hafi því verið áhrifavaldur þess að verð hafi lækkað, en ekki samkeppni frá Samskipum. Svar (E)frkvstj-sala/þj um að samkeppnin hafi verið hörð er í samræmi við þær ályktanir Samkeppniseftirlitsins að á þessum tíma, 7. ágúst 2013, hafi dregið úr umfangi samráðsins og samkeppnin vaxið.

16046. Samskip gera jafnframt athugasemdir við ályktanir sem Samkeppniseftirlitið dregur af tölvupóstum sem (S)forstj sendi á árinu 2013 um afkomu Samskipa, annars vegar 2. apríl 2013 og hins vegar 9. september 2013, sbr. mgr. 1706 í athugasemdum Samskipa við AI. Telja Samskip að tölvupóstur (S)forstj 9. september 2013 staðfesti að samkeppni hafi ríkt á markaðnum á fyrstu árum rannsóknartímabilsins þar sem góða afkomu fyrirtækisins á árunum 2010 og 2011 megi einkum rekja til mikils niðurskurðar í kostnaði á árunum þar á undan.

16047. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þessi tölvupóstur öðru fremur staðfesting á því að á árinu 2013 þurftu fyrirtækin að keppa í verði, enda hafði dregið úr umfangi samráðsins. Þetta virðist (S)forstj ekki hafa verið sáttur við, enda hafði ekki þurft að gera það á árunum á undan. Líkt og fjallað er um í kafla 12.2.5.2 og 33.3.5 í ákvörðun sýna samtímagögn frá árunum á undan fram á að allt aðrar samkeppnisaðstæður voru á Íslandi á þessum tíma en á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu. Sýna þau að þar sem Samskip störfuðu annars staðar í Evrópu fór verð lækkandi vegna mikillar samkeppni milli flutningafyrirtækja og samdráttar í eftirspurn. Á Íslandi var hins vegar ró yfir á markaðnum og var verð ítrekað hækkað vegna takmarkaðrar samkeppni auk þess sem metafkoma var af rekstri skipafélaganna. Það virðist hins vegar hafa breyst árið 2013, sbr. tölvupósta (S)forstj, þegar draga fór úr samráðinu.

16048. Í mgr. 1856 – 1857 í athugasemdum Samskipa við AII fjallar fyrirtækið um umfjöllun Samkeppniseftirlitsins er sneri að áhyggjum stjórnenda Samskipa af afkomu fyrirtækisins vegna þrýstings á verð. Segir fyrirtækið að EBITDA hagnaður Samskipa á árunum 2010–2013 hafi verið svipaður og raunar ívið hærri árið 2013 en 2012. Þá hafi afkoma af landflutningum alla tíð verið léleg. Nær væri að líta til umræddra afkomutalna.

16049. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefur EBITDA Samskipa ekki áhrif á framangreint mat. Um þessi sjónarmið er nánar fjallað í kafla 33.1.6.

16050. Í þessum undirkafla fjallar Samkeppniseftirlitið um samtímagögn sem sýna fram á breyttar áherslur í samráðinu í Norður-Ameríku flutningum eftir að hrikta tók í stoðum samráðsins. Í upphaf *„Nýtt upphaf"* verkefnisins hafi verið kappkostað að endurnýja samning Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga, með tilheyrandi samskiptum og fundarsetu. Á árinu 2013 umræddur samningur hins vegar ekki notið sama forgangs hjá Eimskip.

16051. Í mgr. 1859 – 1863 í athugasemdum Samskipa við AII hafna Samskip framangreindri ályktun. Segir að inntak viðskiptanna hafi ekkert breyst á rannsóknartímabilinu þó svo skiptar skoðanir hafi verið innan Eimskips um viðskiptin við Samskip. Þá hafi fyrirtækin ekki „*hjálpast að*" heldur hafi Eimskip nýtt sér aðstöðu sína á umræddum markaði til að knýja fram verulegar verðhækkanir, gert tilraunir til að breyta samningsskilmálum og dregið lappirnar í samningagerð. Samskip hafi því yfirleitt þurft að ýta á eftir Eimskip.

16052. Samskip leggja ekki fram nein gögn máli sínu til stuðnings. Þá hafa sjónarmið Samskipa ekki breytt því mati Samkeppniseftirlitsins að gögn málsins sýni að Eimskip hafi lagt minni áherslu á framkvæmd Norður-Ameríkusamningsins við Samskip á síðari hluta tímabilsins, þegar annað samráð var að renna sitt skeið. Um önnur atriði Norður-Ameríkusamningsins er nánar fjallað í kafla 16 í ákvörðun þessari.

32.4. Um „*Sóknargír*" Samskipa á landflutningamarkaði

16053. Í mgr. 1865 í athugasemdum Samskipa við AII er á því byggt að ávallt hafi gætt mikillar samkeppni á landflutningamarkaði og að þær ályktanir verði ekki dregnar af því skjali sem fjallað sé um í kafla 21.4 í ákvörðun að skyndilega hafi gætt samkeppni á markaðnum á árinu 2013. Vísa Samskip því til stuðnings m.a. til lélegra afkomutalna á landflutningamarkaði á rannsóknartímabilinu og annarra gagna málsins, s.s. markaðsskýrslna o.fl.

16054. Á þetta er ekki unnt að fallast. Vísast til umfjöllunar í ákvörðun þessari um hvernig hið samfellda samráð tók til starfsemi Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði, sbr. sérstaklega kafla 7.5.3 og 17. Líkt og rakið hefur verið áttu Samskip og Eimskip í samráði á landflutningamarkaði áður en „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna kom til á árinu 2008 en með því var lögð áhersla á að auka það samstarf fyrirtækjanna. Það gekk eftir og hefur því verið lýst nokkuð ítarlega í kafla 5.11. Þá náðu áherslur Samskipa og Eimskips um að hækka verð eða viðhalda því jafnframt til landflutningamarkaðarins, sbr. kafla 11.21 og 15.3.

32.5. Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013

16055. Í mgr. 1866 í athugasemdum Samskipa við AII byggir fyrirtækið á því að lýsingar Samkeppniseftirlitsins á atvikum tengdum viðskiptum Húsasmiðjunnar á árinu 2013 sýni að um hafi verið að ræða eðlilega viðskiptahætti á markaði þar sem tveir keppinautar keppist um sama viðskiptavininn. Að sögn Samskipa sýnir þetta hefðbundna vinnu við hversu lágt þurfi að fara í tilboðum til að halda viðskiptum eða ná viðskiptum og að mati Samskipa sjáist þetta einnig í þeim tilvikum sem rakin eru í ákvörðun þessari og áttu sér stað fyrr á rannsóknartímabilinu. Í tilviki Húsasmiðjunnar hafi Eimskip haft betur og hafi „*sýnilega ákveðið að fara mjög lágt niður í verðum*".

16056. Samkeppniseftirlitið tekur undir að atvik tengd viðskiptum Húsasmiðjunnar á árinu 2013, sem lýst er í kafla 21.5 í ákvörðun, séu lýsandi fyrir eðlilega viðskiptahætti á samkeppnismarkaði enda er gerð grein fyrir þeim í þeim tilgangi að sýna að ólögmæt markaðsskipting fyrirtækjanna hafi vikið fyrir eðlilegri samkeppni. Í kaflanum er rakið að stjórnendur Samskipa hafi gert ráð fyrir að þurfa að bjóða Húsasmiðjunni um 10-15% verðlækkun í endurnýjuðum samningi „*til að gera þá áhugasama um endurnýjun*." Líkt og rakið er í ákvörðun þessari gátu Samskip og Eimskip hins vegar nánast undantekningalaust endursamið við stóra og mikilvæga viðskiptavini sína á árunum 2009-2012 á hærri verðum eða látið hækkanir á gjaldskrám hafa áhrif á samninga slíkra viðskiptavina til hækkunar á samningstíma þeirra. Afar fá dæmi er um það að fyrirtækin hafi þurft að bjóða stórum viðskiptavinum sínum lægra verð til að halda þeim í viðskiptum.

16057. Þetta gátu fyrirtækin gert vegna vissu þeirra um að keppinauturinn myndi ekki með samkeppnisaðgerðum reyna að ná stórum og mikilvægum viðskiptavinum til sín þrátt fyrir að samningar

væru lausir. Samskip og Eimskip höfðu skipt út samkeppni fyrir samráð. Með ólögmætri markaðsskiptingu komu fyrirtækin á *„friði"* á markaðnum sem gerði þeim kleift að halda markaðshlutdeild og hækka verð eða viðhalda því. Var það eina leiðin til að ná árangri af samráði þeirra við breytingu á siglingakerfum og takmörkun á framboði. Siglingakerfunum var stillt þannig upp að bæði fyrirtækin gætu náð árangri með því að viðhalda markaðsskiptingu, *„friði"*, á markaðnum fyrir stóra og mikilvæga viðskiptavini.

32.6. Um Rúmfatalagerinn 2013

16058. Í tilviki Rúmfatalagersins, sem lýst er í kafla 21.6, kveðast Samskip ekki hafa haft stjórn á því hversu hratt eða hægt Eimskip myndi bregðast við erindum.[6723] Í þessu tilviki hafi tilboðsbeiðni Rúmfatalagersins einungis lotið að örfáum gámum og því einfalt að gefa hratt verðtilboð í slíka flutninga. Eigi fyrirtækið ekki að þurfa að sæta ásökunum um samráð á grundvelli langsóttra hugmynda byggðum á innanhúsgögnum Eimskips.

16059. Í tilefni af þessum athugasemdum vísast til umfjöllunar um umrædd atvik í kafla 21.6.

32.7. Um Innnes 2013

16060. Í mgr. 1869-1876 í athugasemdum Samskipa við AII er því hafnað að samtímagögn sýni breytingar á háttsemi fyrirtækisins gagnvart Innnes í apríl 2013. Vísa Samskip til þess að fyrirtækið hafi átt í umtalsverðum samskiptum við Innnes á rannsóknartímabilinu með það að markmiði að ná fyrirtækinu í viðskipti. Að mati Samskipa hafi fyrirtækið farið eftir *„verðstefnu"* sinni sem hafi falist í því að stórir viðskiptavinir nytu betri kjara en minni en flutningar Innnes hafi verið um helmingi minni að umfangi en flutningar fyrir Nathan & Olsen og ÍSAM.

16061. Hvað athugasemdir Samskipa varða um háttsemi fyrirtækisins gagnvart Innnes og viðskiptum Innnes á fyrri árum, þ.e. árin 2008-2012, vísast til umfjöllunar um þau atvik í ákvörðun og svör Samkeppniseftirlitsins við athugasemdum Samskipa þar sem það á við. Sjá nánar tiltekið kafla 14.5, 14.6, 14.35 og 14.53 og um athugasemdir Samskipa vegna þessa í kafla 26.4, 26.5, 26.35 og 26.53.

16062. Í mgr. 1873 í athugasemdum Samskipa við AII segir að ástæða þess að fyrirtækið hafi reynt að fara á eftir viðskiptum Innnes með *„meiri ásókn"* en það áður gerði hafi verið hið aukna flutningaframboð Samskipa. Að mati Samskipa breyti það hins vegar ekki því að fyrirtækið hafi fyrr á rannsóknartímabilinu sýnt vilja til að ná umræddum viðskiptum. Vísa Samskip til samskipta sinna við Innnes á árunum 2008-2009 en um þau atvik er fjallað í köflum 14.5 og 14.6.

16063. Í mgr. 1874 í athugasemdum Samskipa kemur fram að gögn málsins sýni að tilboð Samskipa til Innnes í þessu tilviki hafi sýnilega verið of hátt og ekki *„samanburðarhæft"* eins og því sé lýst af hálfu Innnes. Það sé sérstakt að Samkeppniseftirlitið skuli ekki telja það vera skýrt merki um markaðsskiptingu, líkt og fyrr á rannsóknartímabilinu. Að sögn Samskipa gangi það ekki upp að í þetta skipti séu atvik talin til marks um aukinn áhuga og talið varpa skýrara ljósi á kenningar um markaðsskiptingu fyrr á rannsóknartímabilinu.

16064. Með hliðsjón af heildstæðu mati á þeim gögnum sem um ræðir er ekki unnt að fallast á þessar athugasemdir. Í fyrsta lagi er augljóst að Eimskip taldi samkeppnislega ógn stafa frá Samskipum þegar samningar Innnes voru lausir á árinu 2013, sbr. kafla 21.7. Að mati Samkeppniseftirlitsins má ekki greina slíkar áhyggjur eða viðbrögð í gögnum Samskipa og Eimskips á fyrri stigum rannsóknartímabilsins þegar samningar við stóra viðskiptavini þeirra voru lausir. Í öðru lagi má ráða af gögnunum að vegna

[6723] Sjá mgr. 1868 í athugasemdum Samskipa við AII.

þessarar áhyggja Eimskips hafi fyrirtækið ákveðið að bjóða Innnes lágt verð enda væru málefni Innnes á *„viðkvæmu stigi*". Samskip virðast einnig hafa gert ráð fyrir því að Eimskip væri að bjóða Innnes lækkað verð, sbr. tölvupóstsamskipti m.a. (S)viðskstj1 og (S)forstö-innfl1 6.-7. júní 2013 og ummæli (S)forstö-innfl1 um að þurfa að komast að því hve mikið *„þurftu Eimskip að lækka sig*". Í þriðja lagi má bersýnilega ráða að stjórnendur Samskipa hafi verið verulega ósáttir við þessa niðurstöðu og reynt sitt ýtrasta til að halda áfram samskiptum við Innnes og bjóða fyrirtækinu enn hagstæðari verð, sbr. tölvupóst (S)viðskstj1 um miðjan júní þar sem hann bað starfsmenn í erlendum skrifstofum Samskipa að finna *„absolute best possible solution and lowest possible rate for us to quote. […]*" þar sem Samskip væru að reyna að ná í *„part of Innnes business*". Innnes var síðan sett á Target lista Samskipa í september 2013.

32.8. Um Ölgerðina 2013

16065. Í mgr. 1878-1879 í athugasemdum Samskipa við AII segir að niðurstaða Samkeppniseftirlitins um atvik tengd ÖES styðjist ekki við gögn málsins og eigi sér enga stoð í raunveruleikanum. Staðfesta Samskip að fyrirtækið hafi haft mjög takmarkaðan áhuga á að ná í viðskipti ÖES allt rannsóknartímabilið því umfang viðskiptanna hafi verið mjög mikið, verðið lágt og kröfur ÖES mjög miklar varðandi þjónustustigið. Að sögn Samskipa hafi það ávallt verið mat fyrirtækisins að það verð sem stóð ÖES til boða hjá Eimskip væru meðal þeirra allra lægstu á markaðnum og langt undir þeim verðum sem Samskip hafi getað boðið fyrirtækinu.

16066. Að sögn Samskipa voru aðstæður varðandi ÖES ekki að neinu leyti aðrar á árinu 2013 en fyrr á rannsóknartímabilinu. Vísa Samskip til þess að gríðarlega mikil vinna hafi verið lögð í það innan Samskipa að greina útboðsgögn frá ÖES fyrr á tímabilinu, eiga samskipti við fyrirtækið og freista þess að bjóða samkeppnishæf verð.

16067. Ákveðins misræmis gætir í framangreindum athugasemdum Samskipa, annars vegar innbyrðis og hins vegar gagnvart öðrum sjónarmiðum fyrirtækisins sem áður hafa verið rakin. Skal það nú útskýrt.

16068. Í fyrsta lagi er örðugt að átta sig á því að Samskip hafi haft mjög takmarkaðan áhuga á því að ná í viðskipti ÖES en haldi því engu að síður fram að gríðarlega vinna hafi verið lögð í útboð ÖES á árinu 2009 og fyrirtækið á endanum boðið samkeppnishæf verð. Ef enginn áhugi er á því að fá viðskipti tiltekins viðskiptavinar er væntanlega rökréttast að afþakka þátttöku í útboði og sleppa við þá vinnu sem felst í gerð tilboðs. Flutningsfyrirtækin gátu hins vegar ekki gert það í tilvikum sem þessum, þegar stórir innflytjendur héldu útboð, enda myndi slík háttsemi vekja miklar grunsemdir og varpa ljósi á samfellt samráð þeirra og markaðsskiptingu. Þess í stað virðast Samskip hafa sett fram einhvers konar sýndartilboð en um þau atvik er fjallað ítarlega í kafla 14.3.5, sbr. sérstaklega kafla 26.6.2. Í þeirri umfjöllun er rýnt í tilboð fyrirtækjanna í viðskipti annars vegar Vífilfells og hins vegar ÖES á árinu 2009 og komist að þeirri niðurstöðu að umrædd atvik endurspegli hina ólögmætu markaðsskiptingu og að hún hafi gert fyrirtækjunum kleift að halda verði upp eða hækka það. Eru samtímagögn í samræmi við athugasemdir Samskipa, þ.e. að það hafi ekki verið ætlun fyrirtækisins að ná ÖES í viðskipti. Ástæðan var hins vegar ekki sú sem Samskip halda fram, að umfang viðskiptanna hafi verið mikið, verðin lág og kröfur ÖES miklar, heldur var það gert til að virða hina ólögmætu markaðsskiptingu.

16069. Í öðru lagi skal bent á að í athugasemdum sínum byggi Samskip á því að aðstæður varðandi ÖES hafi ekki að neinu leyti verið aðrar á árinu 2013 en fyrr á rannsóknartímabilinu, þ.e. árin 2009 og 2011. Þær staðhæfingar eru á skjön við þau sjónarmið Samskipa sem fram kom í mgr. 1815 og 1825 í athugasemdum fyrirtækisins við AII um að efnahagsbatanum á árunum 2012-2013 hafi fylgt ný tækifæri og aukinn innflutningur og að eðlilegt hafi verið að huga að sóknaraðgerðum til að nýta hina auknu flutningsgetu. Sérstaklega er tekið fram að sambærilegar aðstæður hafi ekki verið til staðar á árunum

2009-2012. Þetta ósamræmi í sjónarmiðum Samskipa dregur úr trúverðugleika þeirra að mati Samkeppniseftirlitsins.

16070. Það vekur jafnframt athygli að þrátt fyrir að Samskip kveðist hafa haft takmarkaðan áhuga á að fá ÖES í viðskipti hafi ÖES engu að síður verið á *„Target"* listum fyrirtækisins. Það hafi ekki verið vegna þess að Samskip hafi haft ríkan vilja til að ná í viðskiptin heldur vegna þess að *„eðlilegt [hafi verið] að tilgreina það í vinnuskjölum félagsins"* því ÖES hafi verið einn af stærstu viðskiptavinum Eimskips.

16071. Eigi þess útskýring Samskipa við rök að styðjast staðfestir hún í raun að ekki er mark takandi á *„Target"* listum Samskipa sem urðu til á rannsóknartímabili málsins. Þetta er í samræmi við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins, enda stefndu Samskip og Eimskip ekki að því að auka markaðshlutdeild sína á tímabilinu heldur lögðu þau áherslu á að viðhalda *„friði"* til að skapa ástand þar sem þau gætu bæði viðhaldið og hækkað verð án samkeppnisaðgerða frá hvort öðru. Allar tilvísanir Samskipa til þess að tilteknir innflytjendur, viðskiptavinir Eimskips, hafi verið á *„Target"* listum fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu, eru fyrir vikið haldlausar.

32.9. Um IKEA 2013

16072. Samskip byggja á því í mgr. 1880 í athugasemdum sínum við AII að stjórnendur IKEA hafi aldrei sýnt því raunverulegan áhuga að skipta um flutningsaðila en fyrirtækið var allt rannsóknartímabilið viðskiptavinur Eimskips. Segir að ástæða þess að Samskip hafi ákveðið að fara á eftir viðskiptum við IKEA árið 2013 hafi helgast af aukinni flutningsgetu og breytingum sem hafi átt sér stað á sviði innkaupastýringa hjá IKEA en æskuvinur viðskiptastjóra hjá Samskipum hafði tekið við stöðu innkaupastjóra hjá IKEA.

16073. Að lokum benda Samskip á að engin gögn bendi til samskipta Samskipa við Eimskip um IKEA. Engin ástæða er, að mati Samskipa, að setja fram ályktanir um samráð með vísan til þess að fyrirtækið hafi ekki sýnt viðskiptum tiltekinna viðskiptavina nægilegan áhuga.

16074. Rétt er að rifja upp að Samskip tóku vísvitandi þá ákvörðun árið 2010 að reyna ekki að ná IKEA í viðskipti til sín þrátt fyrir að hafa vitað að IKEA ætlaði að segja upp samningi sínum við Eimskip. Ástæða þessa var alls ekki sú að IKEA hefði sýnt Samskipum áhugaleysi heldur kemur skýrt fram í tölvupósti frá (S)forstö-innfl1 að markmiðið hjá innflutningsdeild Samskipa á þessum tíma væri að *„hækka verð á núverandi kúnna"*, sbr. kafla 14.9.4 í ákvörðun. Það var því algjört áhugaleysi Samskipa og tryggð fyrirtækisins við hina ólögmætu markaðsskiptingu sem olli því að IKEA fékk ekki einu sinni tækifæri til að íhuga að skipta um flutningsaðila á rannsóknartímabilinu. Ekki er unnt að fallast á það með Samskipum, án nokkurra framlagðra gagna, að skýringin hefði verið áhugaleysi af hálfu IKEA.

16075. Í athugasemdum sínum um þessi atvik frá árinu 2010, sbr. mgr. 1023 í athugasemdum Samskipa við AII og mgr. 1625 í athugasemdum Samskipa við AI, halda Samskip því m.a. fram að IKEA hafi verið með mjög lágt verð hjá Eimskip. Af þessu tilefni skal bent á það að sjóflutningsverð IKEA hjá Eimskip frá árinu 2007 var í evrum og hafði því hækkað í samræmi við breytingar á gengi evru frá undirskrift samningsins. Þá fær Samkeppniseftirlitið ekki betur séð en að Rúmfatalagerinn hafi verið með lægra verð hjá Samskipum en IKEA hjá Eimskip.

33. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM VERÐÞRÓUN, AFKOMU, FÁKEPPNI O.FL.

16076. Til stuðnings því að Samskip hafi ekki gerst sek um ólögmætt samráð setur fyrirtækið fram ýmis sjónarmið sem tengjast verðþróun, markaðsgerðinni og afkomu á megin rannsóknartímabilinu. Halda Samskip þessu m.a. fram:

- Verðhækkanir Samskipa hafi hvorki verið miklar né óeðlilegar.
- Samkeppniseftirlitið rangtúlki eða misskilji samtímagögn Samskipa sem eftirlitið telji sýna mikla ánægju stjórnenda með afkomu fyrirtækisins.
- Samskip segja sveiflur í markaðshlutdeild vera „*óræka sönnun*" fyrir virkri samkeppni og að „*hörð samkeppni*" hafi ríkt milli Eimskips og Samskipa á m.a. árunum 2008 – 2013.
- Þrátt fyrir að Samskip staðhæfi að virk og hörð samkeppni við Eimskip hafi verið fyrir hendi á árunum 2008-2013 viðurkennir fyrirtækið að „*friður*" og „*ró*" hafi ríkt á markaðnum. Hafi Samskip á meginþorra þessa tímabils ekki sótt á mikilvæga viðskiptavini Eimskips og þess í stað treyst á „*ró*" á markaðnum og einbeitt sér að því að auka framlegð með verðhækkunum. Þessi háttsemi Samskipa hafi ekki stafað af samráði við Eimskip heldur verið „*bein afleiðing*" af fákeppnisaðstæðum á flutningamarkaðnum. Þessi lýsing Samskipa er í samræmi við það sem Eimskip hélt fram í athugasemdum við AI. Sagði þar að bæði Eimskip og Samskip hefðu breytt háttsemi sinni á sjó- og landflutningamarkaði í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Hafi bæði fyrirtækin „*á þessum viðkvæma tíma í kjölfar efnahagskreppunnar ákveðið að reyna að halda þáverandi viðskiptavinum sínum, verja markaðshlutdeild og ná fram verðhækkunum, hvort í sínu lagi*".[6724] Eimskip viðurkenndi síðar alvarlegt samráð við Samskip.
- Enga þýðingu hafi þó að samtímagögn Samskipa sýni að samkeppni hafi aukist verulega á erlendum flutningamörkuðum eftir að efnahagsörðugleikarnir hófust haustið 2008.

16077. Samkvæmt framansögðu er verulegt ósamræmi í lýsingum Samskipa í athugasemdunum á samkeppni á íslenska flutningamarkaðnum á árunum 2008-2013. Annars vegar hafi ríkt hörð samkeppni við Eimskip allt tímabilið og hins vegar hafi skortur á samkeppni sökum fákeppni gefið Samskipum færi á því að hækka verð til þess að auka framlegð. Þetta ósamræmi er ekki útskýrt í athugasemdum Samskipa. Dregur þetta verulega úr trúverðugleika umræddra sjónarmiða Samskipa.

16078. Verður nú vikið nánar að þessum sjónarmiðum Samskipa.

33.1. Um verðþróun og afkomu Samskipa hf. á árunum 2008 - 2013

16079. Í mgr. 46 í athugasemdunum við AI segja Samskip að Samkeppniseftirlitið haldi því fram að fyrirtækið hafi hækkað flutningsverð samfellt á rannsóknartímabilinu og að það hafi verið gert í skjóli samráðs við Eimskip. Þessi fullyrðing sé röng. Samkeppniseftirlitið líti alfarið fram hjá þeirri staðreynd að árið 2008 hafi orðið efnahagshrun á Íslandi þar sem íslenska krónan hafi fallið um 50% á aðeins nokkrum mánuðum. Stofnunin taki auk þess ekki tillit til að olíuverð hafi sveiflast gríðarlega á þessum árum sem hafi haft gífurleg áhrif á olíukostnað Samskipa. Í allri umfjöllun um flutningsverð sé nauðsynlegt að líta til flutningsgjalda í erlendri mynt án áhrifa af olíuverði. Það sé „*raunverulega gjaldið*" sem þurfi til að standa undir kostnaði við skipakerfi, sbr. mgr. 47 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 94 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins dags. 31. ágúst 2020.

[6724] Sjá mgr. 770 í athugasemdum Eimskips við AI.

16080. Engin gögn eða nánari skýringar eru settar fram af hálfu Samskipa vegna framangreinds.

16081. Í mgr. 55 í athugasemdum við AI segja Samskip að *„meginstef í málatilbúnaði Samkeppniseftirlitsins um meint samráð*" sé að það hafi m.a. leitt af sér miklar og óeðlilegar verðhækkanir. Eftirlitið vísi ýmist til hækkana sjóflutningsgjalda, hækkana á þjónustugjöldum eða hækkana gjalda á landflutningamarkaði. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins um verðhækkanir séu á hinn bóginn rangar og ósannar. Þetta byggja Samskip helst á eftirfarandi:

- Sjóflutningsgjöld *„allra viðskiptavina Samskipa*" hafi í evrum talið lækkað samfellt allt rannsóknartímabilið, bæði í inn- og útflutningi.[6725]

- Verðbreytingar Samskipa á gjaldskrám í landflutningum og þjónustugjöldum í inn- og útflutningi á rannsóknartímabilinu hafi ekki náð að fylgja verðlagsþróun hér á landi.[6726]

16082. Í mgr. 404 í athugasemdum Samskipa við AI er vikið að því að Samkeppniseftirlitið vísi til samtímagagns frá (S)forstj um að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið talin *„afburða góð*" í miðri efnahagskreppu hér á landi. Staðhæfa Samskip að þessi ummæli (S)forstj hafi ekki verið nákvæm. Í m.a. bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 er sagt að góð afkoma Samskipa á Íslandi hafi ekki skýrst af samráði við Eimskip og verðhækkunum. Ástæða bættrar afkomu hafi verið hagræðingaraðgerðir sem gripið hafi verið til á árunum 2008-2009 og betri leigukjör á skipum. Mikil ánægjan í samtímagögnum yfir afkomunni stafaði af því *„hversu vel tókst til við að bjarga félaginu út úr afar erfiðum aðstæðum*."

16083. Vegna framangreindra athugasemda Samskipa skal tekið fram að í skilningi 10. gr. samkeppnislaga hafði háttsemi Samskipa og Eimskips það *„að markmiði*" að raska samkeppni og braut þess vegna gegn því banni sem þar er mælt fyrir um óháð því hvort háttsemin raskaði samkeppni í raun, svo sem með því að takmarka framboð á flutningsþjónustu eða hafa áhrif á verð á henni, sbr. umfjöllun í kafla 4. Þá gerir 37. gr. samkeppnislaga ekki kröfu um að sektir séu metnar með hliðsjón af þeim áhrifum sem viðkomandi ráðstöfun hefði í reynd haft á markaðnum, sbr. kafla 35. Í samræmi við það er í ákvörðun þessari ekki þörf á að sanna hvort samráðið hafi í raun haft í för með sér hærra verð en ella eða fjárhagslegan ávinning fyrir Samskip.

16084. Í tilefni af athugasemdum Samskipa mun Samkeppniseftirlitið aftur á móti umfram skyldu taka til skoðunar hvort það hafi dregið rangar ályktanir af samtímagögnum og/eða þeim gögnum sem fyrirtækin hafa afhent við meðferð málsins.

16085. Eins og rökstutt verður eru meginniðurstöður Samkeppniseftirlitsins eftir skoðun á ofangreindum sjónarmiðum Samskipa eftirfarandi:

- Samskip og Eimskip hækkuðu ítrekað verð gagnvart viðskiptavinum á árunum 2008-2013, til að mynda með því að hækka gjaldskrár, taka upp ný gjöld eða lækka eða fella niður afslætti. Verðhækkanir tóku til flutningsgjalda hvort sem þau voru í erlendri mynt eða íslenskri krónu.

- Þvert á staðhæfingar Samskipa sýna gögnin að uppsafnaðar hækkanir fyrirtækisins á gjaldskrám í landflutningum og þjónustugjöldum í inn- og útflutningi hafi verið umfram hækkanir á vísitölu neysluverðs á megin brotatímabilinu. Hækkaði vísitala neysluverðs um rúm 36% frá júní 2008 til desember 2013 á sama tíma og hækkun á gjaldskrá fyrir landflutninga nam um 45%. Þá hækkaði gjaldskrá fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings á sama tímabili um 62-71% og vegna útflutnings um 41-81%.

[6725] Sjá einnig athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 54.
[6726] Sjá einnig t.d. mgr. 1126 í athugasemdum við AI og mgr. 160 – 163 í athugasemdum Samskipa við AII.

- Þá hækkuðu Samskip gjaldaliði í gjaldskrá fyrir sjófrakt (sem var í evrum) umfram hækkun samræmdrar vísitölu neysluverðs á evrusvæðinu á samráðstímabilinu. Samræmda vísitalan hækkaði um rúm 8,5% á sama tíma og gjaldaliðir úr gjaldskrá fyrir sjófrakt hækkuðu á bilinu 31-41% í evrum. Gögnin sýna sömuleiðis að einingaverð í sjóflutningi lækkaði ekki samfellt allt samráðstímabilið eins og Samskip halda fram.

- Ekkert í sjónarmiðum Samskipa leyfir þá ályktun að Samkeppniseftirlitið hafi dregið misskilið eða dregið rangar ályktanir af samtímagögnum sem sýna mikla ánægju með afkomu Samskipa á Íslandi eftir að „*Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008. Leyfa samtímagögnin þá ályktun að eftir það tímamark hafi því markmiði (S)aðaleig-stjform-SH verið náð að vernda og styrkja hlutverk Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir Samskip Holding.

- Sjónarmið Samskipa um áhrif falls íslensku krónunnar og gengisáhættu breyta ekki framangreindum ályktunum.

33.1.1. Upprifjun á gögnum sem varða verðhækkanir og afkomu

16086. Til þess að fjalla með glöggum hætti um framangreind sjónarmið Samskipa telur Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt að rifja upp tiltekin atriði sem koma fram í samtíma- og afhentum gögnum Samskipa um verðhækkanir og afkomu á árunum 2008 – 2013.

16087. Ekki leikur neinn vafi á því að á árunum 2008 – 2013 hækkuðu Samskip og Eimskip verð ítrekað. Fólst m.a. í þessu hækkun á gjaldskrám, upptaka nýrra gjalda og verðhækkun í samningum við mikilvæga viðskiptavini. Í gögnum sem Samskip og Eimskip afhentu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga kemur fram yfirlit yfir almennar verðhækkanir fyrirtækjanna.[6727] Samtímagögn fyrirtækjanna sýna einnig ítrekaðar almennar verðhækkanir fyrirtækjanna. Skýrt kemur einnig fram í samtímagögnum að Samskip og Eimskip hækkuðu verð ítrekað á árunum 2008 – 2013 gagnvart mikilvægum viðskiptavinum. Samskip hækkuðu verð m.a. gagnvart Alcoa, Húsasmiðjunni, Rúmfatalagernum, Nathan & Olsen, ÍSAM og Garra. Eimskip hækkaði verð m.a. gagnvart Ölgerðinni, Aðföngum, Ikea og Innnes. Vísast til ítarlegrar umfjöllunar í kafla 14 í ákvörðun þessari, sbr. einnig umfjöllun um verðákvarðanir fyrirtækjanna á rannsóknartímabilinu í kafla 15.3.

16088. Leikur því enginn vafi á því að á megin brotatímabili þessa máls hækkuðu Samskip og Eimskip ítrekað verð á þjónustu sinni. Þetta fór ekki framhjá viðskiptavinum fyrirtækisins og sýna fjölmörg gögn málsins undrun og mikla óánægju viðskiptavina yfir því sem þeir töldu vera óeðlilegar hækkanir miðað við rekstrarumhverfið og aðstæður á viðkomandi tíma, t.d. verðhækkanir þegar olíuverð eða aðrir kostnaðarliðir fóru lækkandi eða vegna styrkingar á gengi íslensku krónunnar. Þá sýna gögnin að jafnvel starfsmönnum Samskipa var ofboðið yfir verðlagningu fyrirtækisins og hún nefnd „*okur*" eða „*absurd*". Samskonar sjónarmið komu fram innan Eimskips.

16089. Gagnrýni viðskiptavina og undirmanna æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips breytti ekki verðstefnu fyrirtækjanna. Fjölmörg samtímagögn frá megin brotatímabilinu sýna annars vegar mikla áherslu æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips á að hækka eða halda uppi verði og hins vegar að skortur á samkeppni leyfði verulegar og ítrekaðar verðhækkanir

[6727] Afhent skjal frá Samskipum 10.04.2015, fskj. 4 „*Breytingar á gjaldskrám Samskipa vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi*." Sjá einnig bls. 7 í svarbréfi Samskipa 10.04.2015 en þar er birt tafla yfir verðhækkanir fyrirtækisins í landflutningum m.a. fyrir tímabilið 2008-2013. Afhent gagn frá Eimskip. Afhent 23.02.2015, fskj. 3 „*Gjaldskrárbreytingar Eimskips 2006 – 2014*".

16090. Þar sem þessi samtímagögn um verðlagningu á megin brotatímabilinu eru í engu samræmi við staðhæfingar Samskipa í athugasemdum í þessu máli er rétt að rifja hér upp nokkur dæmi:

- Viðskiptavinur kvartaði til Eimskips 14. ágúst 2008 vegna hækkunar á olíugjaldi í sjóflutningum (BAF). Þannig kom fram í tölvupósti Múrbúðarinnar eftirfarandi: *„Sæll [(E)forstö-innfl], ég óska eftir fundi v/mjög mikillar hækkunar á BAF nú á milli mánaða, og á sama tíma og olía lækkar. Þessi kostnaður er ekki ásættanlegur.“* (E)forstö-innfl svaraði daginn eftir og fullyrti að BAF útreikningur Eimskips væri *„algjörlega fræðilegur“* sem byggði á þróun á olíuverði hverju sinni. Samtímagögn sýna að það var ekki rétt og gjaldið var notað til að hækka verð viðskiptavina óháð þróun á olíuverði, sbr. kafla 8.15.7.2 og 8.16.6.2.

- Þann 1. september 2008 tók gildi veruleg verðhækkun Samskipa. Viðskiptastjóri hjá fyrirtækinu taldi í kjölfarið tiltekna verðlagningu vera *„hreint og klárt okur“*, sbr. kafla 8.15.10.

- Þann 7. október 2008 greindi (S)forstj frá mjög miklum verðhækkunum Samskipa á Íslandi *(„-general rate increases, both in may and september plus increasing seafreights and adding new tarrifs, massive increases“)*, sbr. kafla 8.18.

- Samkvæmt tölvupósti (S)forstj frá 11. nóvember 2008 gaf *„limited competition“* hér á landi færi á verðhækkunum og margskonar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum. Samskip á Íslandi hefðu náð góðum árangri að þessu leyti, sbr. kafla 10.4.5.

- Í kjölfar þess að Eimskip tilkynnti í nóvember 2008 um verulega almenna verðhækkun sendi viðskiptavinur (fyrirtækið 66° Norður) tölvupóst til Eimskips þar sem sagði: *„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?“*, sbr. kafla 10.4.7.

- Í nóvember 2008 náðu Samskip fram því sem fyrirtækið nefndi *„verulega“* verðhækkun (131%) gagnvart Alcoa, einum mikilvægasta viðskiptavini fyrirtækisins. sbr. kafla 9.7.1

- Haustið 2008 hafði Eimskip *„fiktað“* í formúlu BAF til að hækka gjaldið og þar með verð til viðskiptavina, sbr. tölvupóst (E)forstö-flutnstý til m.a. (E)forstj þar sem hann tók fram að hann mælti: *„ekki sérstaklega með að dreifa þessu því það má bera þetta saman við olíuverð og sjá að við höfum fiktað í okkar formúlu!“*. Samskip vildu heldur ekki að viðskiptavinir vissu hvernig BAF væri reiknað út. Í tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-millilandasv við starfsmann Samskipa þann 10. desember 2008 spurði starfsmaðurinn þetta varðandi BAF: *„Þessa „leyni-formúlu“ höfum við nokkurn tíma gefið hana upp?“*. (S)frkvstj-millilandasv svaraði: *„Nei“*, sbr. kafla 8.16.6.2, 10.4.4 og 11.18.5.

- Dagana 3.-29. október 2008 áttu sér stað tölvupóstsamskipti Eimskips við mikilvægan viðskiptavin, Aðföng, um BAF og þróun olíuverðs, sbr. kafla 8.16.6.3 og 11.18.5.2. Þann 3. október 2008 bentu Aðföng á öra lækkun á heimsmarkaðsverði olíu og BAF Eimskips hefði ekki lækkað: *„Ég hef áhyggjur af því að þið séuð ekki að lækka á sama hátt og þið hækkið“*. Eimskip svaraði ekki. Viku síðar ítrekaði Aðföng beiðnina um skýringar og sagði: *„Olía hríðfellur, og í þessu ástandi er það vel við hæfi að hafa þessa hluti á hreinu“* Í svörum Eimskips, líkt og (E)forstö-innfl hafði gert í svari til Múrbúðarinnar í ágúst 2008 sbr. hér að framan, var ranglega gefið til kynna að BAF gjald Eimskips væri grundvallað á mælikvarða sem byggði eingöngu á verðþróun á viðkomandi olíu. Aðföng héldu eftir það áfram að mótmæla BAF-gjaldinu. Sendi fyrirtækið tölvupóst til Eimskips þann 29. október 2008 undir fyrirsögninni: *„bafið, sem er alla lifandi að drepa.... nema skipafélögin“*. Vildu Aðföng fá lækkun á BAF til samræmis við lækkun á olíuverði. Þar sagði viðskiptavinurinn: *„Varðandi olíugjaldið, þá sé [ég] að olían sem þið notið hefur lækkað úr 538 í 266 dollara. Það er nánast 50% lækkun á einum mánuði. Ég vænti þess að þið lækkið a.m.k. samsvarandi því BAF-ið“*.

- Þann 6. janúar 2009 var m.a. (S)frkvstj-millilandasv upplýstur um að boðaður hefði verið fundur hjá Félagi íslenskra stórkaupmanna. Tilefnið var mikil óánægja félagsmanna með verðlagningu Eimskips og Samskipa. Í fundarboði kom fram að fyrirtækin séu með *„alls konar gjöld eins og „staðsetningargjald" sem að okkur finnst að geti ekki átt við lengur, mörgum fannst þau hafa verið með óeðlilegt gengi og gengisálag í haust þegar „allt hrundi" og svo mætti lengi telja."* Segir einnig að það sé *„stórmál fyrir okkur að það ríki samkeppni á flutningamarkaðinum",* sbr. kafla 10.6.5.

- Þegar Samskip tilkynnti um verðhækkun 23. janúar 2009 mótmæltu ýmis fyrirtæki sem voru í viðskipum við Samskip. Sammerkt þeirri gagnrýni voru ábendingar um að engar kostnaðarbreytingar hefðu átt sér stað sem réttlættu hækkun. Þvert á móti hefði olía lækkað og sagt að *„flutningsfélög um allan heim að lækka verð vegna þess að flutningur er að minnka".* Einnig setti framkvæmdastjóri Samskipa í Norður-Ameríku fram harða gagnrýni á þessa hækkun og sagði hana út í hött. Samskip ættu að standa með sínum viðskiptavinum sem *„berjast í bökkum"* og lækka verð eða tilkynna um verðstöðvun í því skyni að örva eftirspurn. Þessi gagnrýni hafði ekki áhrif á verðstefnu Samskipa. Vísast um þetta til kafla 10.6.5.

- Þann 19. febrúar 2009 sagði (S)forstj að stefna Samskipa hf. væri að ýta verðum látlaust upp (*„have to be pushing rates constantly upwards"*), sbr. kafla 14.11.8.

- Skipafélagið Maersk var viðskiptavinur Samskipa í flutningum til og frá Íslandi. Í nóvember 2009 lýsti Maersk yfir mikilli óánægju með BAF Samskipa. Sagði Maersk í tölvupósti til Samskipa að á öðrum flutningamörkuðum hefðu efnhagsörðugleikar leitt til þess að verð skipafélaga lækkaði og BAF Samskipa væri í engu samræmi við það sem þekktist annars staðar: (BAF væri *„extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!"*). Maersk var einnig viðskiptavinur Eimskips og taldi á svipuðum tíma að verð Eimskips væru einnig *„extremely high".* Vísast um þetta til kafla 14.15.

- Í glærukynningu (S)forstj á stjórnarfundi Samskipa Holding 7. janúar 2010 kom fram að kostnaður vegna leiguskipa myndi lækka um 20% á árinu. Eftir sem áður var stefnan þessi hjá Samskipum á Íslandi: *„There will be a strong focus on rate increases"*, sbr. kafla 14.21.1.

- Svipuð áhersla kom fram hjá (E)frkvstj-sala/þj og (E)forstö-innfl í glærum vegna fundar hjá Eimskip 8. janúar 2010: *„Almennt ekki lækka verð – frekar hækka"*, sbr. kafla 14.21.1.

- Þann 29. júlí 2010 kom mikilvægur viðskiptavinur Samskipa, Húsasmiðjan, á fund (S)forstj og sagði upp flutningasamningi sínum við Samskip. Samkvæmt (S)forstj var Húsasmiðjan *„óhress með miklar hækkanir"*. Þetta breytti engu um áform (S)forstj að hækka verð almennt í ágúst 2010 og taldi hann unnt að *„ýta hækkun á sjófrakt út á stóran hluta flórunnar."* (S)forstö-útfl taldi það yrði *„erfitt að verja"* hækkun á sjófrakt en engu að síður var hún framkvæmd. Viðskiptavinir Samskipa undruðust þessa hækkun og einn spurði *„hvað liggur á baki þessarar hækkunar, nú þegar gengið hefur verið að styrkjast mikið?"* Vísast um þetta til kafla 14.28.

- Þegar Húsasmiðjan og Samskip hófu viðræður um nýjan samning voru viðkomandi starfsmenn Húsasmiðjunnar *„í sjokki" / „verulega brugðið"* þegar þeir sáu verðtilboð Samskipa. Þar sem Eimskip virti markaðsskiptinguna náðu Samskip á árinu 2011 að gera nýjan samning við Húsasmiðjunnar sem fól í sér hækkun á þeim samningi sem viðskiptavinurinn sagði upp í júlí 2010 vegna óánægju með verðhækkun Samskipa, sbr. kafla 14.34.

- Í janúar og febrúar 2011 var innan Eimskips rætt um að gjaldskrá fyrirtækisins fyrir innflutning væri *„ekki í samræmi við raunveruleikann"* og *„eins og allir vita"* væri gjaldskrá fyrir landflutninga *„kominn upp úr öllu valdi"*, sbr. kafla 14.56.2.

- Hjá Samskipum kom fram í maí 2011 að stjórnendur fyrirtækisins þekktu vel forstjóra eins viðskiptavinarins. Var talið *„full gróft“* að bjóða þeim viðskiptavini verð samkvæmt gjaldskrá fyrir akstur á gámi. Í mars 2012 var gjaldskrá Samskipa fyrir sjófrakt væri svo há að hún væri *„absurd“*. Vísast um þetta til kafla 14.56.2.

- Í kafla 14.40.2 er gerð grein fyrir tölvupóstsamskiptum milli (S)forstj og yfirmanns hjá Samskipum í Bretlandi í lok mars og byrjun apríl 2012. Þar útskýrði (S)forstj að vart ríki verðsamkeppni milli Eimskips og Samskipa þegar um væri að ræða flutninga til og frá Íslandi. Hinn erlendi yfirmaður sagði m.a. í svari sínu: *„I understand that you are trying to protect high rates that are somewhat cushioned in Iceland by lack of competition […]“*. Er þetta í samræmi við framangreinda lýsingu (S)forstj í tölvupóstinum frá 11. nóvember 2008 um að *„limited competition“* hér á landi gefi færi á verðhækkunum og margskonar gjaldtöku gagnvart viðskiptavinum.

- Í kafla 14.40.3 er fjallað um tölvupóst starfsmanns greiningardeildar Arion banka til (S)forstö-útfl frá 19. október 2012. Var hann sendur eftir að starfsmaðurinn sat fund með (E)forstj, (E)frkvstj-fjárm (framkvæmdastjóra fjármálasviðs) og (E)starfsm (framkvæmdastjóra fjárfestingatengsla). Með tölvupóstinum var starfsmaðurinn að kanna hvort staðhæfingar sem Eimskip hafði sett fram á fundinum væru réttar. Var þetta gert í tengslum við hlutfjárútboð hjá Eimskip og skráningu fyrirtækisins á markað. Í tölvupóstinum sagði: *„Eimskip heldur því fram að þeir geti haldið verðskránni stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því. Gengur sú fullyrðing upp? Hvað gæti breytt því?“*

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

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

16091. Sem fyrr segir staðhæfa Samskip að afkoma fyrirtækisins á Íslandi hafi ekki skýrst af samráði við Eimskip og verðhækkunum. Ástæða bættrar afkomu hafi verið hagræðingaraðgerðir sem gripið var til á árunum 2008-2009 og betri leigukjör á skipum. Mikil ánægjan í samtímagögnum yfir afkomunni stafaði af því *„hversu vel tókst til við að bjarga félaginu út úr afar erfiðum aðstæðum*.“

16092. Hér ber að rifja upp að samtímagögn sýna að í mars 2008, gaf (S)aðaleig-stjform-SH þau fyrirmæli til stjórnarmanna og lykilstjórnenda að grípa til aðgerða til að vernda og efla stöðu Samskipa hf. sem *„Cash Cow“* fyrir Samskipasamstæðuna. Gögn málsins sýna einnig að aukið samráð við Eimskip var mikilvægur þáttur í þeim aðgerðum sem til skoðunar voru. Með því væri m.a. unnið gegn verðsamkeppni sem gæti haft mikil áhrif á afkomu Samskipa hf., sbr. m.a. kafla 6.7.3 og áfram.

16093. Eins og fram kemur m.a. í kafla 12.2.4 sýna samtímagögn, einkum gögn frá (S)forstj og fundargerðir Samskipa Holding, að eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008 ríkti afar mikil ánægja með afkomu Samskipa á Íslandi. Gögnin bera með sér að eftir að Samskip höfðu haustið og veturinn 2008, í samráði við Eimskip, m.a. breytt siglingakerfinu og dregið úr flutningsgetu ríkti mikil bjartsýni hjá (S)forstj þrátt fyrir mikla efnahagsörðugleika á Íslandi og víðar. Einkar skýrt dæmi um þetta er umfjöllun í glærukynningu (S)forstj á fundi stjórnar Samskipa Holding 12. janúar 2009. Kom fram að á árinu 2007 hefði innflutningur Samskipa hf. verið rúmlega 323 þúsund tonn en miðað var við að hann yrði rúmlega 140 þúsund tonn á árinu 2009. Engu að síður var áætlun fyrirtækisins fyrir árið 2009 *„metnaðarfull“* (*„ambitious“*) og gert ráð fyrir að EBITDA myndi aukast talsvert. Sýna gögn vegna þessa stjórnarfundar Samskipa Holding að Samskip hf. hafði náð að hækka verð verulega á seinni hluta ársins

2008 og gert var ráð fyrir frekari verðhækkun og betri afkomu á árinu 2009. Í fundargerðum stjórnar Samskipa Holding síðar á árinu 2009 var síðan ítrekað vísað til afar góðrar afkomu Samskipa hf. („*extremely good results from Iceland*"/ „*continous good results from Iceland*" og afkomu (EBITDA) umfram áætlanir). Í fundargerð Samskipa Holding í apríl 2009 var til viðbótar tekið fram að afar góð afkoma á Íslandi hafi aðallega leitt til þess að afkoma samstæðunnar í heild hafi á þeim tíma verið í samræmi við áætlun. Í fundargerð frá október 2009 koma fram EBITDA Samskipa hf. væri verulega hærri en gert var ráð fyrir í áætlun, þ.e. verulega hærri en hin „*metnaðarfulla*" áætlun sem (S)forstj kynnti á stjórnarfundinum 12. janúar 2009. Ber að hafa að á árinu 2009 voru áhrif lægra leiguverðs á skipum Samskipa ekki komin fram. Eftir sem áður voru „*extremely good results from Iceland*" og höfðu án efa hinar verulegu verðhækkanir haustið 2008 og í janúar 2009 hér talsverða þýðingu.

16094. Samkvæmt framansögðu hafði samráð Samskipa við Eimskip, sem hófst í kjölfar fundarins 6. júní 2008, á m.a. árinu 2009 náð því markmiði að vernda og styrkja hlutverk Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir Samskip Holding. Þessi góði árangur hélt áfram og (S)forstj sagði í tölvupósti frá 9. september 2013 að árið 2010 hefði verið „*eitthvert besta ár í sögu félagsins*" og árið 2011 hefði einnig „*mjög gott ár*", sbr. kafla 33.1.6 hér á eftir. Gögn málsins bera með sér að geta Samskipa á Íslandi til að halda uppi eða hækka verð hafði vitaskuld þýðingu fyrir framangreindan árangur. Um þessa niðurstöðu vísast einnig nánar til kafla 15.3.

16095. Umfjöllunin í sömu fundargerðum Samskipa Holding sýna allt aðra mynd á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum þar sem systurfélög Samskipa hf. störfuðu, sbr. m.a. kafla 12.2.4. Er þar greint frá mikilli samkeppni og „*örvæntingu*" fyrirtækja á erlendum flutningamörkuðum. Í þessum gögnum kemur fram að efnahagsörðugleikar hafi leitt til minni eftirspurnar eftir flutningum og aukins aðhalds frá kaupendum á flutningaþjónustu sem krefðust betri kjara. Verðsamkeppni hafi aukist samhliða því að mikilvægir kostnaðarliðir hafi lækkað (t.d. leiguverð og kaupverð á skipum). Af þessum gögnum verður ráðið að annars staðar í Evrópu brugðust flutningafyrirtæki við minnkandi flutningamagni með því að lækka verð og freista þess þannig að halda mikilvægum viðskiptavinum eða ná til sín auknum flutningum til að tryggja sem mesta nýtingu á flutningarými. Hafði þessa aukna samkeppni áhrif á afkomu systurfélaga Samskipa á Íslandi og sem fyrr segir var það afar góð afkoma á Íslandi hafi aðallega leitt til þess að afkoma samstæðunnar í heild hafi á þeim tíma verið í samræmi við áætlun, sbr. framangreinda fundargerð Samskipa Holding.

16096. Verður nú sem fyrr segir vikið að sjónarmiðum Samskipa um að Samkeppniseftirlitið hafi misskilið eða rangfært gögn málsins sem varða verðlagningu og afkomu Samskipa.

33.1.2. Um gjaldskrárhækkanir Samskipa og þróun vísitölu neysluverðs

16097. Líkt og áður greinir segja Samskip að „*meginstef í málatilbúnaði Samkeppniseftirlitsins um meint samráð*" sé að það hafi m.a. leitt af sér miklar og óeðlilegar verðhækkanir. Mótmæla Samskip þessu og halda því m.a. fram að verðhækkanir í landflutningum og hækkanir þjónustugjalda[6728] í inn- og útflutningi hafa tekið mið af almennum verðlagshækkunum á rannsóknartímabilinu, sbr. mgr. 55 - 57 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Segja Samskip einnig að fullyrðingar Samkeppniseftirlitsins varðandi þjónustugjöld í inn- og útflutningi, sem og gjaldskrár í landflutningum, séu í „*bersýnilegu ósamræmi við veruleikann*", sbr. t.d. mgr. 83 og áfram í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2020. Vísa Samskip til þess að frá árinu 2008 til ársins 2013 hafi vísitala neysluverðs hækkað um 20% og á tímabilinu 2006-2013

[6728] Samskip voru með gjaldskrár vegna þjónustugjalda í innflutningi og útflutningi. Einnig var gjaldskrá um þjónustugjöld erlendis og önnur gjaldskrá um þjónustugjöld vegna flutninga tengdum Norður-Ameríku. Þjónustugjöld voru margvísleg aukagjöld sem voru hluti af flutningsverðum viðskiptavina, þ.e. aukagjöld sem bættust við sjófrakt samkvæmt sérstakri gjaldskrá. Dæmi um þjónustugjöld voru út- og uppskipunargjöld, öryggisgjald, staðsetningargjald, farmbréfsgjöld, breytingargjald, tollskjalagerðargjald, afgreiðslugjöld (LCL og FCL), gjald fyrir heimakstur, geymslugjöld, tæming á gámum og svæðisgjald á FCL gámum.

hafi hún hækkað um 68%.[6729] Víða í gögnum málsins, ekki síst í innanhússsamskiptum hjá hvoru fyrirtæki um sig, megi glögglega sjá að hækkanir hafi tekið mið af almennum verðlagshækkunum. Í mjög mörgum tilvikum hafi hækkanir Samskipa gengið skemur en almennar verðlagshækkanir hafi gefið tilefni til.

16098. Í mgr. 84 í fyrrnefndu bréfi, dags. 31. ágúst 2020, mgr. 57 í athugasemdum við AI og mgr. 161 – 163, 881 og 1149 í athugasemdum Samskipa við AII, er að finna eftirfarandi línurit sem fyrirtækið hefur tekið saman um verðbreytingar þess í landflutningum annars vegar og þjónustugjöld í inn- og útflutningi („*uppsafnað*") hins vegar auk verðlagsþróunar á tímabilinu 2006 til 2013, sbr. eftirfarandi skjáskot af línuriti Samskipa í athugasemdunum:

16099. Samskip kveða línuritið sýna „*svart á hvítu*" þróun verðlags og verðhækkanir fyrirtækisins. Hafi þjónustugjöld Samskipa í inn- og útflutningi ekki gert meira en að halda í við verðþróun. Gjaldskrárbreytingar í landflutningi hafi hins vegar ekki náð því enda hafi samkeppni á þeim markaði verið einstaklega hatrömm og afkoma ávallt mjög léleg. Að af þeim 96 mánuðum sem línuritið taki til nái verðbreytingar landflutninga ekki að fylgja verðlagsþróun í 84 mánuði, eða í um 88% tilvika. Jafnframt megi sjá að verðbreytingar þjónustugjalda í inn- og útflutningi hafi ekki náð að fylgja verðlagsþróun í 51 mánuð, eða í 53% tilvika. Ekki sé hægt að horfa fram hjá þessum staðreyndum. Öll framsetning Samkeppniseftirlitsins sé aftur á móti á einn veg, þ.e. að hvers kyns verðhækkanir á rannsóknartímabilinu hafi verið óeðlilegar og hljóti að hafa verið ákveðnar í samráði við Eimskip, þótt ekkert í gögnum málsins styðji slíkar ályktanir. Ályktanir Samkeppniseftirlitsins séu því í ósamræmi við opinber gögn og forsendur eftirlitsins rangar. Vísitala neysluverðs, sem sé útgefin af Hagstofu Íslands, sé einn besti mælikvarðinn á verðlagsþróun hér á landi. Sé hún borin saman við þróun á

[6729] Samskip vísa til þess að frá 2008 til 2013 hafi vísitala neysluverðs hækkað um 20%. Virðist sú hækkun miðast við tímabilið desember 2008 til janúar 2013. Miðað við gögn af vef Hagstofu Íslands hækkaði vísitala neysluverðs hins vegar um rúm 36% á samráðstímabilinu, þ.e. frá júní 2008 til desember 2013. Í greiningum Samkeppniseftirlitsins á verðhækkunum á gjaldskrám Samskipa í íslenskum krónum, sem fjallað er um síðar í þessum kafla, er stuðst við hækkun á vísitölu neysluverðs á samráðstímabilinu.

gjaldskrárhækkun Samskipa á rannsóknartímabilinu sjáist að enginn fótur sé fyrir ásökunum Samkeppniseftirlitsins.

16100. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að umfjöllun og línurit Samskipa um verðlag og verðhækkanir í landflutningum og þjónustugjöldum í sjóflutningi sýni að dregnar hafi verið rangar ályktanir af gögnum málsins. Skal nú gerð grein fyrir því.

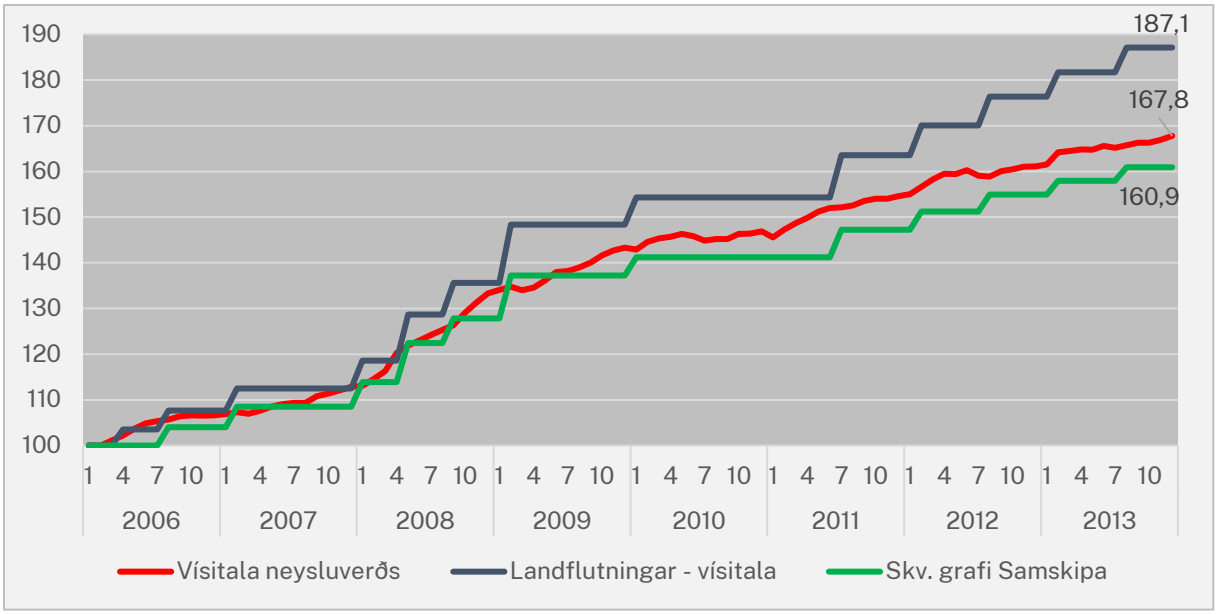
33.1.2.1. Um útreikninga og aðferðafræði Samskipa

16101. Samskip tiltaka ekki eða útskýra á hvaða gögnum það byggir útreikninga á verðbreytingum í gjaldskrám í landflutningum og þjónustugjöldum sjóflutnings. Er þetta verulegur ágalli á þessari umfjöllun fyrirtækisins.

16102. Staðhæfingar Samskipa um gjaldskrárhækkanir í landflutningum virðast byggðar á yfirliti yfir gjaldskrárhækkanir sem fyrirtækið afhenti Samkeppniseftirlitinu 10. apríl 2015 á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga.[6730] Þegar litið er til fyrrgreindra upplýsinga fæst sama niðurstaða um verðþróun í landflutningum sé miðað við uppsafnaða prósentustigshækkun samhliða þróun vísitölu neysluverðs. Sú aðferð gefur aftur á móti skakka mynd af raunverulegri verðhækkun þar sem hún gerir ráð fyrir að hlutfallsleg hækkun reiknist ávallt í hlutfalli við verð í upphafi tímabils í stað þess að hlutfallsleg hækkun reiknist ofan á það verð sem er í gildi hverju sinni, þ.e. ofan á þær hækkanir sem þegar hafa orðið, þegar tiltekin gjaldskrárhækkun tekur gildi. Eru þetta grundvallarmistök í greiningu Samskipa á verðþróun á gjaldskrám landflutninga sem leiðir annars vegar til rangrar niðurstöðu um verðhækkanir Samskipa og hins vegar til þess að samanburður við þróun vísitölu neysluverðs er marklaus. Leiðrétting á framangreindri villu leiðir í ljós að gjaldahækkanir á því tímabili sem Samskip miðaði við voru í raun umfram uppsafnaða hækkun vísitölu neysluverðs á sama tímabili, þvert á það sem haldið er fram í athugasemdunum.

16103. Á mynd 3 er að finna línurit þar sem Samkeppniseftirlitið hefur annars vegar stuðst við þá aðferðafræði að leggja saman prósentustigshækkanir (græna línan)[6731], líkt og Samskip virðast gera, og hins vegar þá aðferðafræði að smíða vísitölu út frá gjaldskrárhækkunum samkvæmt afhentu yfirliti Samskipa yfir gjaldskrárhækkanir (bláa línan) og reikna svo breytingar frá upphafspunkti hennar til samanburðar við breytingar frá upphafspunkti á vísitölu neysluverðs.[6732]

[6730] Sjá yfirlit Samskipa um gjaldskrárbreytingar í landflutningum á bls. 7 í svarbréfi fyrirtækisins, dags. 10.04.2015.
[6731] Hér hefur hækkun sem tók gildi í apríl 2006 verið sleppt þar sem sú hækkun kom ekki fram í greiningu Samskipa í því skyni að framkalla nákvæmlega sömu niðurstöðu og Samskip tefla fram. Um var að ræða 3,5% hækkun á gjaldskrá Samskipa fyrir landflutninga.
[6732] Hér er sú hækkun sem tók gildi í apríl 2006 meðtalin (3,5%).



Mynd 3: Samanburður á aðferðum Samskipa og Samkeppniseftirlitsins við greiningu á verðþróun í landflutningum og vísitölu neysluverðs yfir tímabilið janúar 2006 til desember 2013.
Heimild: Hagstofa Íslands og afhent gögn Samskipa. Útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

16104. Af framangreindri mynd má draga tvær ályktanir:

- Í fyrsta lagi má sjá að græna línan á mynd 3 („*Skv. grafi Samskipa*“), sem byggir á afhentu yfirliti frá Samskipum yfir verðhækkanir í landflutningum (afhent 10. apríl 2015), er að því er virðist nákvæmlega eins og gráa línan á línuritinu frá Samskipum („*Landflutningar uppsafnað*“). Í ljósi þess má telja yfirgnæfandi líkur á því að Samskip hafi byggt greiningu sína á sama yfirliti yfir verðhækkanir í landflutningum og beitt þeirri aðferð sem lýst var hér framar, þ.e. að leggja saman prósentustigshækkanir á gjaldskrá og bera saman við þróun vísitölu neysluverðs.

- Í öðru lagi er ljóst að sú aðferðafræði sem Samskip virðast notast við, til að leggja mat á verðhækkun fyrir landflutninga er röng og samanburður fyrirtækisins við vísitölu neysluverðs marklaus. Sé búin til vísitala sem hækkar hlutfallslega samkvæmt afhentu yfirliti Samskipa yfir gjaldskrárhækkanir í landflutningum mælist hækkun yfir tímabilið 87% á sama tíma og hækkun á vísitölu neysluverðs mælist tæp 68%. Hækkun samkvæmt aðferð Samskipa mælist 60% og er því vanmetin um 27 prósentustig.[6733] Í athugasemdum Samskipa er þannig ranglega dregin sú ályktun að gjaldskrá fyrir landflutninga hafi ekki fylgt verðlagsþróun eftir í um 88% tímabilsins en eins og sjá má á mynd 3 liggur bláa línan („*Landflutningar – vísitala*“[6734]) ofan við þá rauðu („*Vísitala neysluverðs*“) í nánast öllum tilvikum.

16105. Í athugasemdum Samskipa er sem áður segir ekki tilgreint á hverju fyrirtækið byggir greiningu á verðbreytingum á þjónustugjöldum í inn- og útflutningi. Leiða má líkur að því að fyrirtækið hafi beitt sambærilegri rangri aðferð varðandi verðþróun þjónustugjalda í inn- og útflutningi og verðþróun í landflutningum. Gjaldskrárhækkanir á þjónustugjöldum fyrir inn- og útflutning samkvæmt afhentum gögnum skv. 19. gr. samkeppnislaga og samtímagögnum Samskipa renna ekki stoðum undir ályktanir

[6733] Hér er 3,5% hækkun á verðskrá í apríl 2006 meðtalin í aðferð Samkeppniseftirlitsins, en ekki meðtalin í aðferð Samskipa.
[6734] Miðað við útreikning Samkeppniseftirlitsins á afhentum gögnum Samskipa, dags. 10.04.2015.

fyrirtækisins um að þjónustugjöld í inn- og útflutningi hafi ekki náð að fylgja verðlagsþróun á samráðstímabilinu, sbr. nánar hér í framhaldinu.

16106. Þegar litið er til þeirra upplýsinga sem hefur verið aflað frá Samskipum og útreikninga í athugasemdum fyrirtækisins á hækkun („*Landflutningar uppsafnað*") á verðskrá fyrirtækisins í landflutningum fæst ekki annað séð en að aðferðafræði þess við mat á hækkunum á þjónustugjöldum í inn- og útflutningi annars vegar og landflutningum hins vegar sé röng. Er samanburður fyrirtækisins við vísitölu neysluverðs því ómarktækur. Þá hefur aðferðafræðin þann ágalla að vanmeta verðhækkunina á því tímabil sem Samskip horfðu til, sbr. einnig umfjöllun hér á eftir.

16107. Að lokum er rétt að nefna að í athugasemdum Samskipa er heldur ekki rökstutt með tilhlýðilegum hætti á hverju fyrirtækið byggir það að nota skuli þróun á vísitölu neysluverðs sem viðmið við samanburð á umræddum gjaldskrárbreytingum fyrirtækisins.

16108. Samanburður Samskipa á gjaldskrárhækkunum fyrir flutningaþjónustu félagsins við þróun á vísitölu neysluverðs gefur tilefni til að benda á hvað vísitala neysluverðs mælir. Samkvæmt vef Hagstofunnar þá er vísitala neysluverðs *„algengasti mælikvarðinn á verðbólgu. Vísitalan mælir í hverjum mánuði verðbreytingar á tilteknu safni vöru og þjónustu sem myndar grunn vísitölunnar. Í grunninum, eða „vörukörfunni" eins og oft er talað um, eru áætluð ársútgjöld meðalheimilis til kaupa á vöru og þjónustu. Hún mælir hvorki magnbreytingu neyslunnar né breytingu á neysluhegðun, enda er henni ekki ætlað að gera það. Vísitalan er reiknuð samkvæmt alþjóðlegum stöðlum."* M.ö.o. gefur samanburðurinn því til kynna hvernig framangreind gjöld í land- og sjóflutningum þróuðust í samanburði við verðþróun vörukörfu meðalheimilis í landinu. Almennt hefur samanburður af þessu tagi takmarkaða þýðingu nema undirliggjandi kostnaður þeirra gjaldaliða sem Samskip bera saman við vísitölu neysluverðs sé áþekkur þeirri vörukörfu sem liggur til grundvallar þróun vísitölu neysluverðs. Ekki er að sjá að sú hafi verið raunin í umræddum gjaldskrám Samskipa.

16109. Jafnvel þó að vísitala neysluverðs sé lögð til grundvallar við samanburð þann sem Samskip byggja á hækkaði verð Samskipa samkvæmt gjaldskrám fyrir landflutninga og þjónustugjöld í sjóflutningum umfram vísitölu neysluverðs á megin brotatímabilinu. Staðhæfingar Samskipa um annað eiga því ekki við rök að styðjast. Skal nú gerð nánari grein fyrir því.

33.1.2.2. <u>Um viðmiðunartímabil</u>

16110. Sem áður segir staðhæfa Samskip að Samkeppniseftirlitið hafi lagt rangt mat á þau gögn sem hefur verið aflað um verðhækkanir á rannsóknartímabilinu. Í greiningu sinni á þróun gjaldskrárhækkana miða Samskip við tímabilið frá upphafi árs 2006 til loka árs 2013. Eins og fram kemur í kafla 5 er megin rannsóknartímabil þessa máls frá árinu 2008 til ársins 2013. Í umfjöllun Samkeppniseftirlitsins hefur það komið skýrt fram að upphaf aukins samráðs megi rekja til júnímánaðar 2008, sbr. nánari umfjöllun í 7, ekki janúarmánaðar 2006. Óútskýrt er af hálfu Samskipa af hverju greining fyrirtækisins samkvæmt línuritinu hefur upphafsdagsetninguna 1. janúar 2006.

16111. Þar sem upphaf hins verulega aukna samráðs má rekja til júnímánaðar 2008verður upphafsdagsetning við mat á þróun gjaldskráa Samskipa á rannsóknartímabilinu að miðast við júní 2008 en ekki janúar 2006. Á árinu 2013 fór að draga úr umfangi samráðsins, sbr. nánari umfjöllun í 21. Af þeim sökum telur Samkeppniseftirlitið rétt að horfa á verðþróun frá júní 2008 og til loka árs 2013.

33.1.2.3. <u>Gögn er greining Samkeppniseftirlitsins byggir á</u>

16112. Við meðferð málsins fékk Samkeppniseftirlitið afhentar ýmsar gjaldskrár og yfirlit um verðhækkanir Samskipa á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Meðal annars var um að ræða verðskrár Samskipa fyrir

landflutninga, þjónustugjöld vegna innflutnings, þjónustugjöld vegna útflutnings og sjófrakt í innflutningi frá Evrópu.[6735] Þá voru einnig afhent yfirlit um verðbreytingar í landflutningum og breytingar á gjaldskrám Samskipa vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi.[6736] Á því yfirliti sem Samskip afhentu yfir breytingar á verð- eða gjaldskrám fyrirtækisins er tekið fram að ekki sé hægt að slá því föstu að um einu breytingarnar sé að ræða sem gerðar voru á tímabilinu og því sé mögulegt að einhverjar gjaldskrár vanti.

16113. Í umfjölluninni hér á eftir er stuðst við áðurnefndar afhentar og afritaðar upplýsingar frá Samskipum til að greina þróun verðhækkana Samskipa í landflutningum, þjónustugjöldum og sjófrakt. Einnig er stuðst við upplýsingar um þróun vísitölu neysluverðs af vef Hagstofu Íslands.

33.1.2.4. Aðferðafræði

16114. Við samanburð á gjaldskrárhækkunum Samskipa og vísitölu neysluverðs er eins og áður segir horft til þróunar á þessum stærðum frá júní 2008 til desember 2013. Þá er greint hvaða áhrif það hefði ef upphafspunktur tímabilsins væri sá tímapunktur sem gjaldskráin breyttist síðast áður en hið verulega aukna samráðið hófst og hins vegar sá upphafspunktur sem Samskip miðuðu við í sinni greiningu í athugasemdum fyrirtækisins (frá janúar 2006).

16115. Í tilviki þjónustugjalda fyrir inn- og útflutning er um að ræða talsverðan fjölda af gjaldskrárliðum, eða allt að 27 gjaldskrárliði, sem þróast með mismunandi hætti yfir tímabilið. Vegna fjölda gjaldskrárliða er til einföldunar horft til eftirfarandi tölfræðilegra stærða, sem gefa ágæta vísbendingu um dreifingu hækkana gjaldskrárliða, á þeim myndum sem birtar eru þar sem eftirfarandi gildi eru borin saman við vísitölu neysluverðs:

- *Miðgildi:* Miðgildi er fundið þannig að vísitölum fyrir þá gjaldskrárliði sem eru til skoðunar á hverjum tímapunkti er raðað í stærðarröð. Helmingur vísitalnanna er hærri en miðgildi og hinn helmingurinn er lægri en miðgildi.

- *Fjórðungsmörk:* Miðgildi skiptir röð vísitalna einstakra gjaldskrárliða, sem raðað er í stærðarröð, í tvennt en fjórðungsmörk skipta röð vísitalnanna, sem raðað er í stærðarröð, í fernt. Fjórðungur gjaldskrárliðanna hafa því hækkað minna en neðri fjórðungsmörk og fjórðungur hafa hækkað meira en efri fjórðungsmörk. Helmingur vísitalnanna liggur því á milli efri og neðri fjórðungsmarka. Þá er einnig hægt að líta á fjórðungsmörkin með eftirfarandi hætti:

  - *Fyrsta fjórðungsmark*: 25% mælinga eru lægri en fyrsta fjórðungsmarkið. Á sama hátt eru 75% mælinga hærri en fyrsta fjórðungsmarkið.

  - *Annað fjórðungsmark*: 50% mælinga eru lægri en annað fjórðungsmarkið (sem samsvarar því miðgildi mælinga). Á sama hátt eru 50% mælinga hærri en annað fjórðungsmarkið.

  - *Þriðja fjórðungsmark*: 75% mælinga eru lægri en þriðja fjórðungsmarkið. Á sama hátt eru 25% mælinga hærri en þriðja fjórðungsmarkið.

[6735] Afhentar upplýsingar Samskipa, dags. 10.04.2015, viðauki 4. Gjaldskrá sjófraktar frá 1.2.2009 var ekki afhent af fyrirtækinu en sú gjaldskrá var á meðal afritaðra gagna úr húsleit á starfsstöð Samskipa, sbr. afritað tölvuskjal Samskipa. *„Verðskrá INNF 01.02.2009.xls"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskip. […] Doc. ID. 0.7.33.740632.
[6736] Afhent tafla Samskipa yfir breytingar í landflutningum tafla 1, bls. 7 í svarbréfi Samskipa, dags. 10.04.2015. Afhent yfirlit Samskipa *„Breytingar á gjaldskrám vegna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi"*, dags. 10.04.2015, viðauki 4.

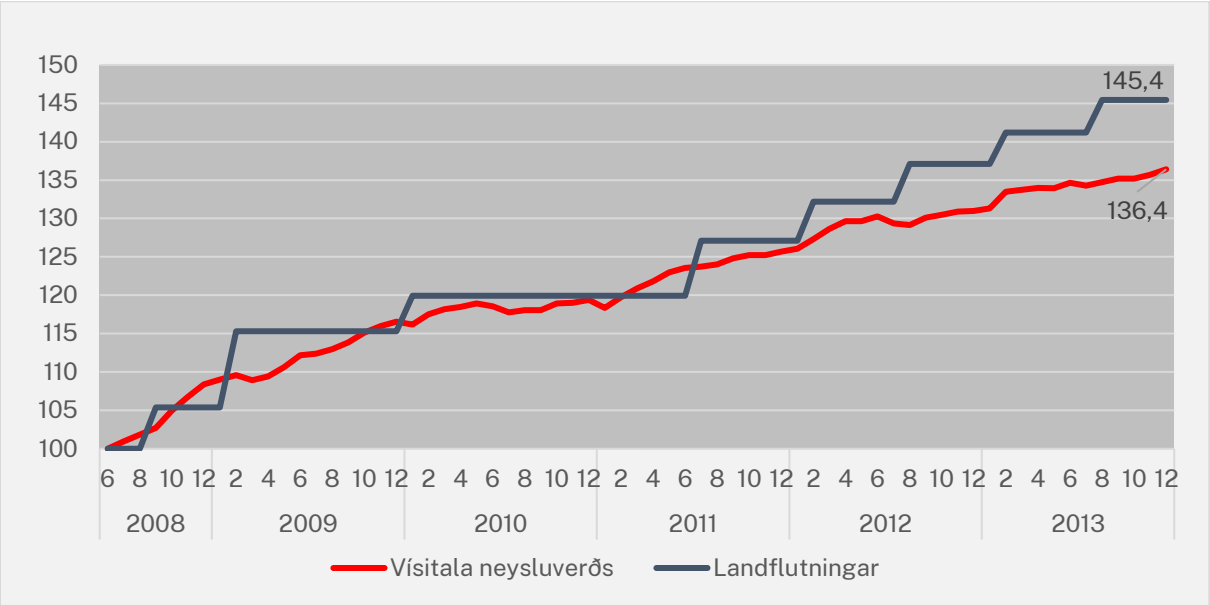
16116. Til viðbótar framangreindum greiningum er í tilviki þjónustugjalda inn- og útflutnings einnig horft til þess hvernig vísitölurnar hafa að meðaltali[6737] breyst yfir viðmiðunartímabilið.

33.1.2.5. Landflutningar

16117. Í athugasemdum Samskipa er eins og áður segir byggt á því að verðhækkanir fyrirtækisins á gjaldskrám fyrir landflutninga, sem gefnar eru út í íslenskum krónum, hafi ekki náð að fylgja þróun á vísitölu neysluverðs.

16118. Við mat á þessari staðhæfingu Samskipa studdist Samkeppniseftirlitið við afhent yfirlit yfir breytingar á gjaldskrám landflutninga frá Samskipum til að skoða verðþróun á gjaldskrám landflutninga á samráðstímabilinu, þ.e. frá júní 2008 fram til desember 2013. Þróun á gjaldskrá landflutninga er lýst með vísitölu sem tekur gildið 100 í upphafi tímabils og gildi hennar á öðrum tímum lýsir hlutfallslegu verði í samanburði við verð í upphafi tímabils. Almennri verðlagsþróun er svo lýst með vísitölu neysluverðs, líkt og Samskip benda á í athugasemdum sínum. Upplýsingar um vísitölu neysluverðs voru sóttar af vef Hagstofu Íslands en vísitalan tekur gildið 100 í júní 2008 líkt og vísitala gjaldskrár landflutninga.

16119. Á mynd 4 má sjá þróun á gjaldskrá landflutninga ásamt þróun vísitölu neysluverðs.



Mynd 4: Þróun gjaldskrár landflutninga og vísitölu neysluverðs frá júní 2008 til og með desember 2013.
Heimild: Hagstofa Íslands og afhent gögn frá Samskipum. Útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

16120. Að mati Samkeppniseftirlitsins er framangreint til marks um að hækkanir á gjaldskrá landflutninga hafi verið umfram hækkun vísitölu neysluverðs á samráðstímabilinu, en eins og sjá má hækkaði vísitala neysluverðs um rúm 36% á sama tíma og gjaldskrá landflutninga hækkaði um rúm 45%. Það styður framangreint að verð (pr. sendingu fyrir 30-39 kg) hækkuðu á bilinu 41-49% á milli afhentra gjaldskráa

[6737] Meðaltal vísitalnanna er fundið með þeim hætti að leggja gildi þeirra saman á hverjum tímapunkti og deila með fjölda þeirra.

frá 1.5.2008 og 5.8.2013 á fimm leiðum sem valdar voru af handahófi úr afhentum gjaldskrám Samskipa.[6738]

16121. Samkeppniseftirlitið hefur í þessu samhengi greint hvaða áhrif það hefði haft að miða upphafspunkt tímabilsins við þann tímapunkt sem gjaldskráin breyttist síðast áður en samráðið hófst, eða þann 1. maí 2008, en eins og sjá má af myndinni þá breytist gjaldskráin á tímabilinu með nokkurra mánaða millibili. Þá hefur Samkeppniseftirlitið jafnframt greint hvaða áhrif það hefði haft að miða við sama upphafstímapunkt og Samskip miða við í sinni greiningu í athugasemdum fyrirtækisins. Breytir það ekki þeirri meginniðurstöðu Samkeppniseftirlitsins að gjaldskrá landflutninga hjá Samskipum hafi hækkað umfram vísitölu neysluverðs.[6739]

16122. Í ljósi framangreinds getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á það með Samskipum að gjaldskrárbreytingar landflutninga hafi ekki náð að halda í við verðlagsþróun í 84 af 96 mánuðum (88% tímabils) sem til skoðunar voru á grafi Samskipa.[6740] Þvert á móti gefur greining Samkeppniseftirlitsins til kynna að uppsafnaðar hækkanir á gjaldskrá Samskipa fyrir landflutninga hafi verið umfram uppsafnaða hækkun á vísitölu neysluverðs á samráðstímabilinu.

33.1.2.6. <u>Þjónustugjöld fyrir innflutning</u>

16123. Í athugasemdum Samskipa er eins og áður segir byggt á því að verðhækkanir fyrirtækisins á þjónustugjöldum í innflutningi hafi rétt svo eða varla haldið í við hækkun vísitölu neysluverðs.[6741]

16124. Hvað varðar þjónustugjöld í innflutningi hefur Samkeppniseftirlitið við mat á sjónarmiðum Samskipa tekið til skoðunar þjónustugjöld samkvæmt gjaldskrám Samskipa fyrir innflutning sem tóku gildi á tímabilinu 1. janúar 2008 til 1. ágúst 2013[6742] og þannig skoðað þróun einstakra gjaldskrárliða í gjaldskránni yfir megin brotatímabilið, þ.e. frá júní 2008 til og með desember 2013. Gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld í innflutningi var að stærstum hluta gefin út í íslenskum krónum og í þessari greiningu eru eingöngu teknir til skoðunar gjaldskrárliðir sem birtir eru í íslenskum krónum.[6743]

16125. Útbúnar voru vísitölur fyrir hvern þann gjaldskrárlið sem tilgreindur var í gjaldskránum yfir allt tímabilið, samtals 22 gjaldskrárliði.[6744] Upphafsgildi hverrar vísitölu miðast við verð úr gjaldskrá sem var í gildi í júní 2008 og verð samkvæmt síðari verðskrám eru svo sett fram í hlutfalli við upphafsverð.[6745] Vísitala neysluverðs er sett fram á sama hátt og áður var lýst.

[6738] Þær leiðir sem valdar voru af handahófi voru eftirfarandi: Reykjavík – Akureyri, Selfoss – Höfn, Akureyri – Þórshöfn, Ísafjörður – Bolungarvík og Reyðarfjörður – Seyðisfjörður. Tekin var prufa þar sem brottfararstaður var valinn úr hverjum landshluta og áfangastaður var valinn sem neðsti áfangastaður á síðu. Verð fyrir 30-39 kg sendingar voru skoðuð. Afhentar af Samskipum skv. 19. gr. samkeppnislaga þann 10.04.2015.

[6739] Sú verðskrá sem upphafspunktur greiningar miðar við er frá 1.05.2008. Hækkun vísitölu neysluverðs frá maí 2008 fram í desember 2013 nam 37,6%. Það hefur því ekki áhrif á niðurstöður hvort verðlagsþróun miði við upphaf samráðstímabils eða þann tíma sem gjaldskráin tók gildi, þar sem hækkun á gjaldskrá (45,4%) er umfram hækkun á vísitölu neysluverðs. Séu upplýsingar af yfirliti Samskipa um gjaldskrárbreytingar í landflutningum skoðaðar fyrir tímabilið janúar 2006 til desember 2013 er niðurstaðan jafnframt sú að verðskrá landflutninga hafi hækkað umfram verðlag. Á því tímabili hækkaði vísitala neysluverðs um tæp 68% á sama tíma og gjaldskrá landflutninga hækkaði um rúm 87%.

[6740] Sjá t.d. mgr. 163 í athugasemdum Samskipa við AII.

[6741] Sbr. mgr. 1126 í athugasemdum Samskipa við AI og 160 – 163 í athugasemdum Samskipa við AII.

[6742] Hér er um að ræða eins og áður segir afhentar og afritaðar gjaldskrár Samskipa – Þjónustugjöld v/innflutnings, sem tóku gildi 01.01.2008, 01.09.2008, 01.02.2009, 11.01.2010, 01.08.2011, 16.01.2012, 01.08.2012, 01.02.2013 og 01.08.2013.

[6743] Alla jafna voru verð á um 48-51 gjaldskrárliðum í gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld í innflutningi gefin út í íslenskum krónum en 3-8 í evrum.

[6744] Um er að ræða 22 gjaldskrárliði: Uppskipun pr. tonn, uppskipun pr. rúmmetra, uppskipun pr. 20ft gám, uppskipun pr. 40 ft gám, uppskipun pr. 40 ft HC gám, uppskipun lágmarksgjald, uppskipun – flýtilosun pr. tonn, uppskipun -flýtilosun pr. rúmmetra, gjald vegna hlutaúttektar, skiptingargjald á farmbréf, gjald vegna neyðarleyfis, gjald vegna uppáskriftar, breytingargjald, uppmæling vöru, umskráningargjald, sameiningargjald, tollskjalagerð 1 lína, tollskjalagerð aukalína, eldsneytisgjald, eldsneytisgjald stærri bílar/tæki, afgreiðslugjöld vegna lausavörusendinga (LCL) og afgreiðslugjöld vegna fullra gáma (FCL).

[6745] Það athugast að sú gjaldskrá sem var í gildi í júní 2008 var birt í janúar sama ár.

16126. Á mynd 5 er þróun vísitölu neysluverðs sett fram ásamt miðgildi og fjórðungsmörkum vísitalna einstakra gjaldskrárliða í gjaldskrám fyrir þjónustugjöld í innflutningi, sbr. neðangreint.

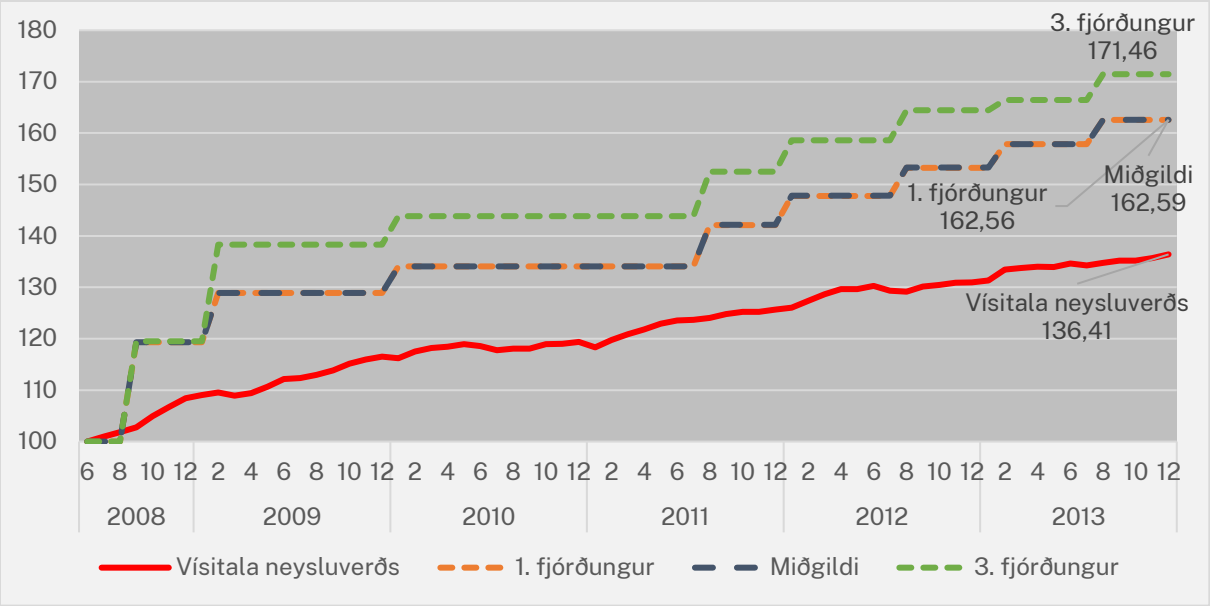
- *Miðgildi:* Miðgildi er fundið þannig að vísitölum fyrir þá gjaldskrárliði sem eru til skoðunar á hverjum tímapunkti er raðað í stærðarröð. Helmingur vísitalnanna er hærri en miðgildi og hinn helmingurinn er lægri en miðgildi.

- *Fjórðungsmörk:* Miðgildi skiptir röð vísitalna einstakra gjaldskrárliða, sem raðað er í stærðarröð, í tvennt en fjórðungsmörk skipta röð vísitalnanna, sem raðað er í stærðarröð, í fernt. Fjórðungur gjaldskrárliðanna hafa því hækkað minna en neðri fjórðungsmörk og fjórðungur hafa hækkað meira en efri fjórðungsmörk. Helmingur vísitalnanna liggur því á milli efri og neðri fjórðungsmarka. Þá er einnig hægt að líta á fjórðungsmörkin með eftirfarandi hætti:

  - *Fyrsta fjórðungsmark*: 25% mælinga eru lægri en fyrsta fjórðungsmarkið. Á sama hátt eru 75% mælinga hærri en fyrsta fjórðungsmarkið.

  - *Annað fjórðungsmark*: 50% mælinga eru lægri en annað fjórðungsmarkið (sem samsvarar því miðgildi mælinga). Á sama hátt eru 50% mælinga hærri en annað fjórðungsmarkið.

  - *Þriðja fjórðungsmark*: 75% mælinga eru lægri en þriðja fjórðungsmarkið. Á sama hátt eru 25% mælinga hærri en þriðja fjórðungsmarkið.

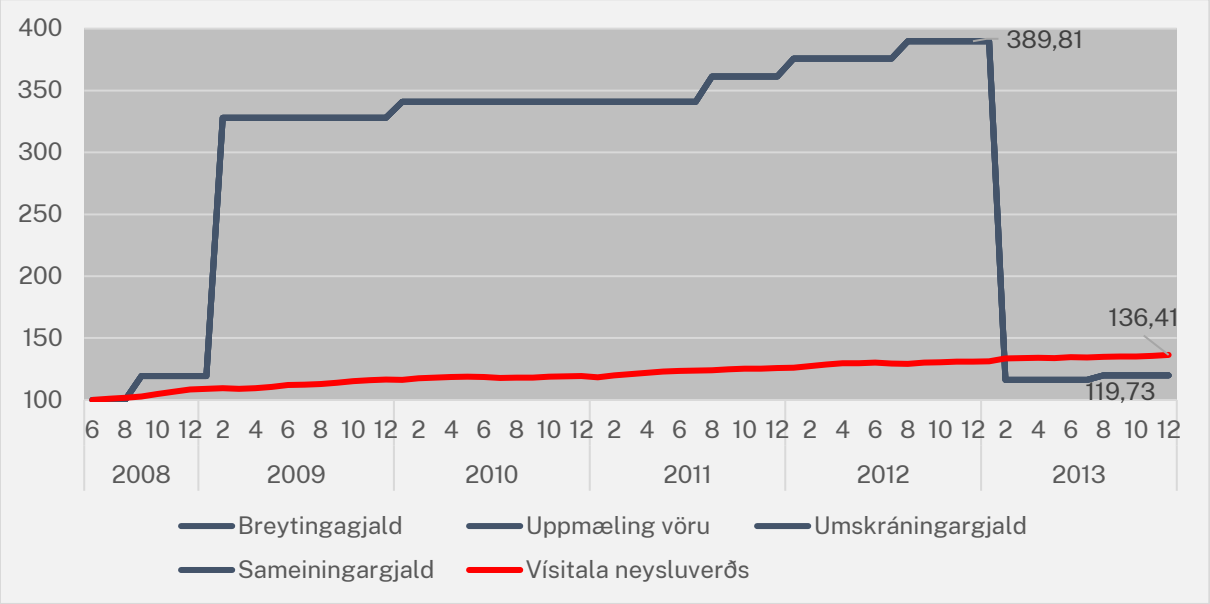


Mynd 5: Þróun þjónustugjalda v/innflutnings og vísitölu neysluverðs frá júní 2008 til og með desember 2013.
Heimild: Hagstofa Íslands og afhentar gjaldskrár Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings. Útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

16127. Af mynd 5 má sjá að uppsafnaðar verðhækkanir Samskipa á gjaldskrárliðum í gjaldskrá fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings eru talsvert umfram uppsafnaða hækkun á vísitölu neysluverðs á megin brotatímabilinu (á það við um öll þrjú fjórðungsmörkin). Vísitala neysluverðs hækkaði um rúm 36% frá júní 2008 fram til desember 2013. Hækkun Samskipa á gjaldskrárliðum í gjaldskránni yfir tímabilið að fyrstu fjórðungsmörkum og miðgildi var aftur á móti rúm 62% og rúm 71% að þriðju fjórðungsmörkum. Framangreint gefur til kynna að 75% þeirra gjaldskrárliða sem til skoðunar eru hækkuðu meira en sem

nemur 62% og fjórðungur gjaldskrárliðanna hækkaði meira en 71% á samráðstímabilinu. Það að fyrstu fjórðungsmörk og miðgildi liggi nánast á sama stað gefur til kynna að stór hluti gjaldskrárliða hafi hækkað í kring um 62% yfir tímabilið. Sé miðað við meðaltal vísitalna allra gjaldskrárliða á hverjum tíma, er niðurstaðan sambærileg (hækkun um rúm 58% yfir tímabilið í samanburði við 36% hækkun vísitölu neysluverðs).

16128. Fjórir gjaldskrárliðir í gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings vekja sérstaka athygli þar sem hækkun þeirra var umfangsmeiri en annarra gjaldskrárliða í gjaldskránni. Er hér um að ræða breytingagjald, gjald vegna uppmælingar vöru, umskráningargjald og sameiningargjald.[6746] Þróun framangreindra gjaldskrárliða í gjaldskrám Samskipa er lýst á mynd 6 ásamt þróun vísitölu neysluverðs. Það athugist að einungis ein blá lína er sjáanleg á myndinni sem orsakast af því að allir fjórir gjaldskrárliðirnir þróuðust með nákvæmlega sama hætti á tímabilinu, og voru jafnir að upphæð, sem hefur þær afleiðingar að vísitölur þeirra eru nákvæmlega eins yfir tímabilið.



Mynd 6: Þróun vísitölu neysluverðs og breytingagjalds, uppmælingar vöru, umskráningargjalds og sameiningargjalds.
Heimild: Hagstofa Íslands og afhentar gjaldskrár Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings. Útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

16129. Líkt og sjá má er lokagildi vísitalna framangreindra gjaldskrárliða undir lokagildi vísitölu neysluverðs í desember 2013. Lokagildið segir þó ekki alla söguna því eins og glögglega kemur fram á mynd 6 hækkaði Samskip umrædda gjaldskrárliði verulega með þeirri gjaldskrá sem tók gildi í febrúar 2009, nánar tiltekið voru þeir gjaldskrárliðir hækkaðir um 175%. Í kjölfarið urðu sambærilegar hlutfallshækkanir á þessum fjórum gjaldskrárliðum og öðrum liðum í gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings og vísitala gjaldskrárliðanna fjögurra var komin upp í tæp 390 stig á seinni hluta árs 2012. Með gjaldskrá Samskipa sem tók gildi í febrúar árið 2013 voru gjaldskrárliðirnir fjórir svo lækkaðir um 70% en á þessum tíma hafði byrjað að fjara undan samráði Samskipa og Eimskips. Af lækkuninni leiddi að í lok

[6746] Breytingargjald á farmbréfum í inn- og útflutningi var gjald á sendingar sem verið var að breyta að ósk viðskiptavinar. Gjald vegna uppmælingar vöru kom til ef mæla þyrfti vöru aftur (t.d. þyngd). Umskráningargjald var gjald sem var sett á sendingu þegar hún var umskráð á milli tollembætta. Sameiningargjald var gjald á hverja sameinaða sendingu viðskiptavinar.

tímabilsins var verð á umræddum gjaldskrárliðum um 20% hærra en í upphafi þess á meðan vísitala neysluverðs hafði hækkað um rúm 36%.

16130. Þá hefur Samkeppniseftirlitið greint hvaða áhrif það hefði haft að miða upphafspunkt tímabilsins við þann tímapunkt sem gjaldskráin (þjónustugjöld í innflutningi) breyttist síðast áður en samráðið hófst, eða þann 1. janúar 2008, en eins og sjá má af myndunum þá breytist gjaldskráin á tímabilinu með nokkurra mánaða millibili. Þá hefur Samkeppniseftirlitið jafnframt greint hvaða áhrif það hefði haft að miða við sama upphafstímapunkt og Samskip miða við í sinni greiningu í athugasemdunum. Breytir það ekki þeirri meginniðurstöðu að uppsöfnuð hækkun á gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings hafi verið umfram uppsafnaða hækkun á vísitölu neysluverðs á á árunum 2008 – 2013.[6747]

16131. Ekki er fullt samræmi á milli þeirra gjaldskrárliða sem tilgreindir eru í gjaldskrám Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings yfir megin brotatímabilið, sem skýrist ýmist af nýjum gjaldskrárliðum, aflögðum gjaldskrárliðum eða breyttri gjaldtöku. Þannig var 25 gjaldskrárliði[6748] ekki að finna á gjaldskrá þeirri sem tók gildi þann 1. janúar 2008 en voru á gjaldskrá sem tók gildi 1. september 2008. Sé litið til verðbreytingar frá þeirri tímasetningu og fram til loka árs 2013 hækkuðu þeir gjaldskrárliðir um 35,7-105,2%, eða að meðaltali um 39,3% á sama tíma og vísitala neysluverðs hækkaði um tæp 33%. Sjö gjaldskrárliði[6749] til viðbótar var ekki heldur að finna á gjaldskránni frá september 2008 og var þá litið til gjaldskrár þeirrar sem tók gildi í febrúar 2009. Þar hækkuðu gjaldskrárliðir um að meðaltali 26,2% frá febrúar 2009 fram til loka árs 2013, á sama tíma og vísitala neysluverðs hækkaði um 24,5%. Einn gjaldskrárliður til viðbótar bættist svo við í febrúar 2013. Þrír gjaldskrárliðir voru aftur á móti felldir úr gjaldskrám Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings á samráðstímabilinu[6750].

16132. Samkvæmt framansögðu var uppsöfnuð hækkun á gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings umfram uppsafnaða hækkun á vísitölu neysluverðs á samráðstímabilinu, gagnstætt því sem haldið er fram í athugasemdum Samskipa. Skiptir í þessu sambandi ekki máli við hvaða tímabil eða gjaldskrárliði er miðað.

[6747] Upphafspunktur gjaldskrárliða í þessari greiningu miðast við verðskrá frá 1. janúar 2008. Vísitala neysluverðs hækkaði um 48,8% frá janúar 2008 fram til desember 2013. Það hefur því ekki áhrif á niðurstöður þessarar greiningar hvort hækkun vísitölu neysluverðs miðist við upphaf samráðstímabils eða það tímabil sem gjaldskrá tók gildi. Verðhækkun samkvæmt gjaldskrá Samskipa var eftir sem áður umfram vísitölu neysluverðs (fjórðungsmörk á bilinu 62,56% – 71,46% hækkun og meðalhækkun 58%). Séu gjaldskrár Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings skoðaðar fyrir tímabilið janúar 2006 til desember 2013, þ.e. tímabilið sem Samskip byggja á í athugasemdum fyrirtækisins, er niðurstaðan jafnframt sú að verðskrá fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings hafi hækkað umfram vísitölu neysluverðs. Á því tímabili hækkaði vísitala neysluverðs um tæp 68% á sama tíma og fyrstu fjórðungsmörk hækkana á þeim gjaldskrárliðum sem til staðar voru í hvoru tveggja gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings frá 1.1.2006 og 1.8.2013 voru 78% og þriðju fjórðungsmörk 113%. Miðgildi hækkana var 90%.

[6748] Þar af voru 16 gjaldskrárliðir sem virðast einungis hafa vantað á gjaldskránna frá 1.1.2008 en voru á gjaldskrám sem voru í gildi á undan og eftir þeirri gjaldskrá. Umræddir gjaldskrárliðir eru: Gámalyfta, Gámur færður milli svæða, Tæming á 20ft gámi, Tæming á 40ft gámi, Tæming á gámum – verð pr. klst., Geymslugjald (vöruhús) pr. 1000kg, Geymslugjald (vöruhús) pr. rúmmetra, Geymslugjald (vöruhús) lágmarksgjald, Geymslugjald (útisvæði) pr. 1000kg, Geymslugjald (útisvæði) pr. rúmmetra, Geymslugjald (útisvæði) lágmarksgjald, Kæli og frystivara pr. pall, Kæli og frystivara lágmarksgjald, Svæðisgjald á FCL gámum – frystigámar 20ft, Svæðisgjald á FCL gámum – frystigámar 40ft og Flýtilosun uppskipun lágmarksgjald.
Hinir 9 gjaldskrárliðirnir eru: Tæming á 20ft gámi – laus vara, Tæming á 40ft gámi – laus vara, Tæming á gámum – vörubretti, Heimakstur innan Reykjavíkursvæðis – Lágmarksgjald, Heimakstur innan Reykjavíkursvæðis pr. tonn, Heimakstur innan Reykjavíkursvæðis pr. cbm, Afgreiðsla gáma á bíl, Meðhöndlun á óbrettaðri vöru og Gerð IMO pappíra.

[6749] Gjaldskrárliðirnir 7 eru: Svæðisgjald á FCL gámum - þurr gámar 20ft, Svæðisgjald á FCL gámum – þurr gámar 40ft, Svæðisgjald á FCL gámum- opnir gámar 20ft, Svæðisgjald á FCL gámum – opnir gámar 40ft, Svæðisgjald á FCL gámum – fleti 20ft, Svæðisgjald á FCL gámum – fleti 40ft og Grindargjald.

[6750] Sá gjaldskrárliður sem bættist við var biðgjald pr. 20 mín. Þeir gjaldskrárliðir sem voru felldir brott voru: Svæðisgjald á FCL gámum-Aðrar gámategundir 20ft pr. dag, Svæðisgjald á FCL gámum – Aðrar gámategundir 40ft pr. dag og Útbúa farmbréf pr. farmbréf.

33.1.2.7. Þjónustugjöld fyrir útflutning

16133. Í athugasemdum Samskipa er eins og áður segir byggt á því að verðhækkanir fyrirtækisins á þjónustugjöldum í útflutningi hafi rétt svo eða varla haldið í við hækkun á vísitölu neysluverðs.[6751]

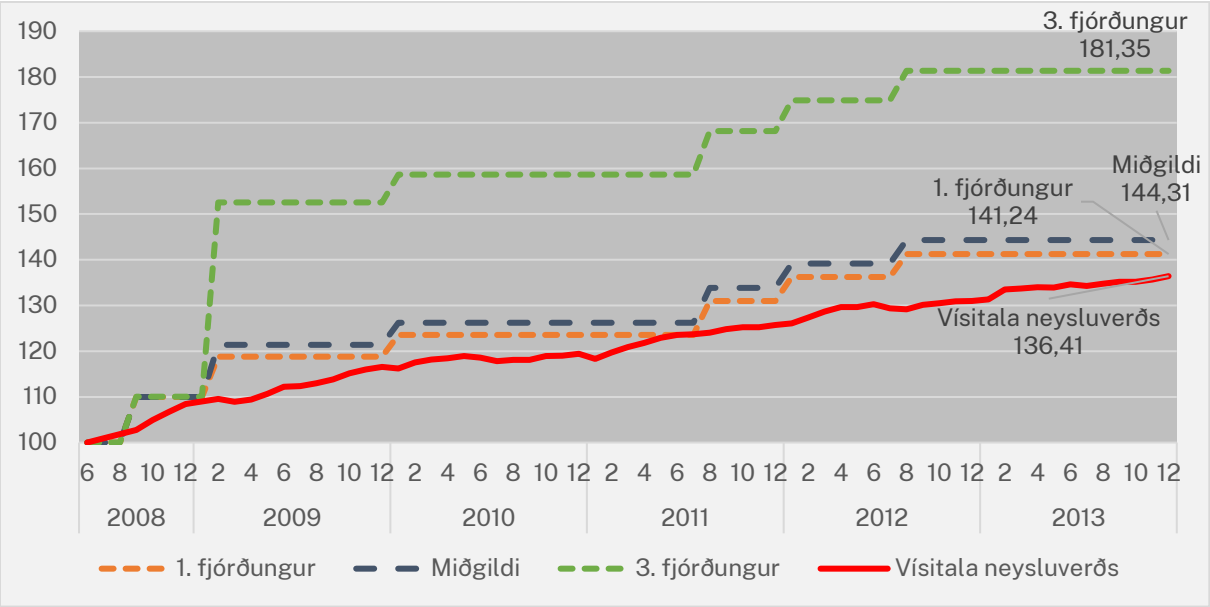
16134. Samkeppniseftirlitið framkvæmdi sambærilega greiningu á gjaldskrám Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna útflutnings líkt og var gert í tilviki innflutningsgjalda hér að framan. Við greininguna er byggt á afhentum gjaldskrám frá Samskipum sem tóku gildi á tímabilinu 1. janúar 2008 fram til 1. ágúst 2012.[6752] Gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld í útflutningi var að stærstum hluta gefin út í íslenskum krónum og í þessari greiningu eru eingöngu teknir til skoðunar gjaldskrárliðir sem birtir eru í íslenskum krónum. Alla jafna voru verð á 32-45 gjaldskrárliðum í gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld í útflutningi gefin út í íslenskum krónum en 3-7 í annarri mynt.

16135. Í afhentum gögnum frá Samskipum var ekki að finna gjaldskrár fyrir þjónustugjöld vegna útflutnings sem tóku gildi í febrúar og ágúst 2013 líkt og fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings. Eins og fram kemur í gögnum frá Samskipum getur fyrirtækið ekki slegið *„því föstu að um sé að ræða einu breytingarnar sem gerðar voru á tímabilinu og er því mögulegt að einhverjar gjaldskrár vanti*".

16136. Líkt og í tilviki þjónustugjalda vegna innflutnings var þróun einstakra gjaldskrárliða í gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna útflutnings greind á megin brotatímabilinu með því að útbúa vísitölur fyrir þá gjaldskrárliði sem voru tilteknir í gjaldskránum yfir allt tímabilið.[6753] Eins og áður miðast upphafsgildi við verð sem var í gildi í júní 2008 og gildi vísitalna lýsa því hlutfallslegu verði á hverjum tíma samanborið við upphafsgildi. Vísitala neysluverðs er sett fram á sama hátt og áður, á grunni í júní 2008.

16137. Á mynd 7 er þróun vísitölu neysluverðs sett fram ásamt miðgildi og fjórðungsmörkum vísitalna einstakra gjaldskrárliða úr gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna útflutnings.

[6751] Sbr. mgr. 1126 í athugasemdum Samskipa við AI og 160 – 163 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6752] Um er að ræða eins og áður segir afhentar gjaldskrár Samskipa sem tóku gildi 01.01.2008, 01.09.2008, 01.02.2009, 11.01.2010, 01.08.2011, 15.01.2012 og 01.08.2012.
[6753] Um er að ræða 27 gjaldskrárliði: útskipun pr. tonn, útskipun pr. rúmmetra, útskipun lágmarksgjald, gámur tekinn upp í Ves og hífður aftur um borð, geymslugjöld pr. pall, meðhöndlunargjald, skoðunarstofa, vara sótt í sýnatöku, hleðsla/tæming – vara á brettum (pr. 40ft gám), hleðsla/tæming – laus vara (pr. 40ft gám), hleðsla/tæming – vara á brettum (pr. 20ft gám), hleðsla/tæming – laus vara (pr. 20ft gám), færsla á milli gáma – vara á brettum (pr. 40ft gám), færsla á milli gáma -laus vara (pr. 40ft gám), hleðsla/tæming – vara á brettum (pr. 20ft gám), hleðsla/tæming – laus vara (pr. 20ft gám), vörubretti (1,2x1), sjóbúningsbelgur, útseld vinna dv, útseld vinna nv, svæðisgjald á FCL gámum – frystigámur 20ft, svæðisgjald á FCL gámum – frystigámur 40ft, svæðisgjald á FCL gámum – aðrar gámategundir 20ft, svæðisgjald á FCL gámum – aðrar gámategundir 40ft, farmverndaryfirlýsing pr. tonn, breytingargjald pr. farmbréf og útflutningsskýrsla.



Mynd 7: Þróun þjónustugjalda v/útflutnings og vísitölu neysluverðs frá júní 2008 til og með desember 2013.
Heimild: Hagstofa Íslands og afhentar gjaldskrár Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna útflutnings. Útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

16138. Af mynd 7 má sjá að uppsafnaðar verðhækkanir Samskipa á gjaldskrárliðum í gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna útflutnings voru umfram uppsafnaða hækkun á vísitölu neysluverðs á megin brotatímabilinu (á það við um öll þrjú fjórðungsmörkin). Það þýðir að a.m.k. 75% gjaldskrárliða í gjaldskránni hækkuðu umfram verðlag á tímabilinu. Eins og áður sagði hækkaði vísitala neysluverðs um rúm 36% á tímabilinu. Fyrstu fjórðungsmörk sýna rúmlega 41% hækkun á gjaldskrá og miðgildi sýnir rúmlega 44% hækkun, sem þýðir að 75% gjaldskrárliða hækkaði meira en um 41% og helmingur um meira en 44%. Þá sýna þriðju fjórðungsmörk rúmlega 81% hækkun, sem þýðir að fjórðungur gjaldskrárliða í gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna útflutnings hækkaði meira en sem því nemur. Það að fyrstu fjórðungsmörk og miðgildi liggi svo nálægt hvoru öðru er til marks um að stór hluti gjaldskrárliða hafi hækkað um 41-44% á samráðstímabilinu. Sé miðað við meðaltal einstakra vísitalna á hverjum tíma er hækkun yfir tímabilið um 88%.

16139. Þá hefur Samkeppniseftirlitið greint hvaða áhrif það hefði haft að miða upphafspunkt tímabilsins við þann tímapunkt sem gjaldskráin breyttist síðast áður en aukið samráð við Eimskip hófst, eða þann 1. janúar 2008, en eins og sjá má af myndinni þá breytist gjaldskráin á tímabilinu með nokkurra mánaða millibili.

16140. Vísitala neysluverðs hækkaði um 48,8% frá janúar 2008 fram til desember 2013. Af því leiðir að vísitala neysluverðs liggur fyrir ofan önnur fjórðungsmörk hækkunar á þjónustugjöldum samkvæmt gjaldskrá Samskipa fyrir útflutning, sé miðað við upphafspunktinn janúar 2008. Aftur á móti er hækkun miðað við meðaltal gjaldskrárliða á hverjum tímapunkti, þ.e. 88%, umfram hækkun vísitölu neysluverðs frá janúar 2008 til desember 2013.

16141. Í þessu samhengi er einnig rétt að ítreka að nýjasta gjaldskráin sem Samkeppniseftirlitið byggir greiningu sína á þjónustugjöldum í útflutningi á er frá ágúst 2012, en eins og áður segir afhentu Samskip ekki gjaldskrár fyrir þjónustugjöld vegna útflutnings frá árinu 2013. Samskip tóku fram í gagnaskilum samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga að mögulegt væri að einhverjar gjaldskrár vantaði í samantekt þeirra.

16142. Sé litið til afhents yfirlits Samskipa 10. apríl 2015 um breytingar á gjaldskrám vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi má sjá að á árinu 2013 hækkuðu Samskip þjónustugjöld innanlands í tvígang, þ.e. 1. febrúar um 3% og 5. ágúst um sama hlutfall. Sé tillit tekið til framangreindra hækkana mælist hækkun á þjónustugjöldum samkvæmt gjaldskrá Samskipa fyrir útflutning tæp 50% að fyrstu fjórðungsmörkum og rúm 92% að þriðju fjórðungsmörkum. Miðgildi hækkana einstakra gjaldskrárliða verður rúm 53% en hækkun miðað við meðaltal allra vísitalna í lok tímabils verður rúm 99%. Miðað við framangreint hefur þannig ekki áhrif hvort litið sé til hækkunar á vísitölu neysluverðs frá janúar 2008 eða júní 2008.[6754]

16143. Líkt og í tilviki þjónustugjalda fyrir innflutning var ekki fullt samræmi á milli þeirra gjaldskrárliða sem tilgreindir voru í gjaldskrám Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna útflutnings yfir allt tímabilið, þ.e. frá júní 2008 til og með árinu 2013. Sjö nýir gjaldskrárliðir bættust við á gjaldskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld í útflutningi á tímabilinu en ellefu gjaldskrárliðir voru felldir brott á sama tímabili. Í ljósi ósamræmis á milli gjaldskráa hvað varðar framangreinda gjaldskrárliði var ekki lagt mat á þróun þeirra gjaldskrárliða yfir tímabilið.[6755]

16144. Með hliðsjón af framangreindu er það mat Samkeppniseftirlitsins að sterkar vísbendingar séu um að uppsöfnuð hækkun á þjónustugjöldum vegna útflutnings hafi verið umfram uppsafnaða hækkun á vísitölu neysluverðs á tímabilinu frá júní 2008 til desember 2013. Byggir sú niðurstaða eftirlitsins á afhentum gjaldskrám Samskipa. Að því virtu getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á með Samskipum að þjónustugjöld Samskipa í útflutningi hafi ekki gert meira en að halda í við verðlagsþróun.

33.1.2.8. Sjófrakt

16145. Í athugasemdum Samskipa er eins og áður segir byggt á því að verðhækkanir fyrirtækisins hafi rétt svo haldið í við þróun á vísitölu neysluverðs. Sökum athugasemda Samskipa voru einnig skoðuð gögn málsins um breytingar Samskipa á gjaldskrá fyrir sjófrakt í innflutningi frá Evrópu (í evrum) á samráðstímabilinu.

16146. Meðal þeirra gagna sem Samskip afhentu 10. apríl 2015 á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga voru gjaldskrár innflutningsdeildar fyrir sjófrakt í innflutningi til Íslands frá Evrópu, sem gefnar voru út í evrum. Í eftirfarandi greiningu er stuðst við afhentar gjaldskrár innflutningsdeildar fyrir sjófrakt frá Evrópu sem gefnar voru út 01. janúar 2008, 01. september 2008, 01. febrúar 2009 og 16. febrúar 2011. Leiða má líkur að því að einhverjar gjaldskrár hafi tekið gildi eftir febrúar 2011 fram til loka árs 2013. Til að mynda kemur fram á yfirliti sem Samskip afhentu á sama tíma, 10. apríl 2015, á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga (yfirlit yfir breytingar á gjaldskrám vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi) að gjaldskrá fyrir sjófrakt hafi hækkað í ágúst 2011, janúar 2012 og ágúst 2012. Þar sem umræddar gjaldskrár fyrir ágúst 2011, janúar 2012 og ágúst 2012 fylgdu ekki með yfirliti Samskipa var ekki unnt að byggja greininguna á þeim gjaldskrám.

[6754] Þar sem Samkeppniseftirlitið fékk ekki afhentar gjaldskrár frá Samskipum frá janúar 2006 og eftir ágúst 2012 reyndist ekki unnt að framkvæma greiningu á hækkunum yfir sama tímabil og Samskip miða við í sinni greiningu, þ.e. frá janúar 2006 til desember 2013.

[6755] Gjaldskrárliðirnir 7 sem bættust við eru: Akstur FCL Höfuðborgarsvæðið, Almennt frambréf, EUR1, Póstburðargjald – hraðsendingar erlendis, Póstburðargjald – ábyrgðarpóstur innanlands, Gerð IMO pappíra og Telex Release.
Gjaldskrárliðirnir 11 sem voru felldir brott eru: Merking á vöru pr. bretti, Akstursleið Reykjavík/Hafnarfj./Kópav. – 20ft pr. ferð, Akstursleið Reykjavík/Hafnarfj./Kópav. – 40ft pr. ferð, Akstursleið Selfoss/Keflavík – 20ft pr. ferð, Akstursleið Selfoss/Keflavík – 40ft pr. ferð, Lausavara akstur REY pr. tonn, Lausavara akstur REY – lágmark pr. ferð, Ef ekkert eyðublað flutningsfyrirmæla berst eða vara bókuð of seint, Ef flutningsfyrirmæli berast innan settra tímamarka, Ef vara er bókuð í flutning á þjónustuvef innan settra tímamarka og E-8.

16147. Í þessari greiningu eru því teknir til skoðunar þeir gjaldskrárliðir sem til eru upplýsingar um í öllum framangreindum gjaldskrám Samskipa fyrir sjófrakt til Íslands frá Evrópu.[6756]

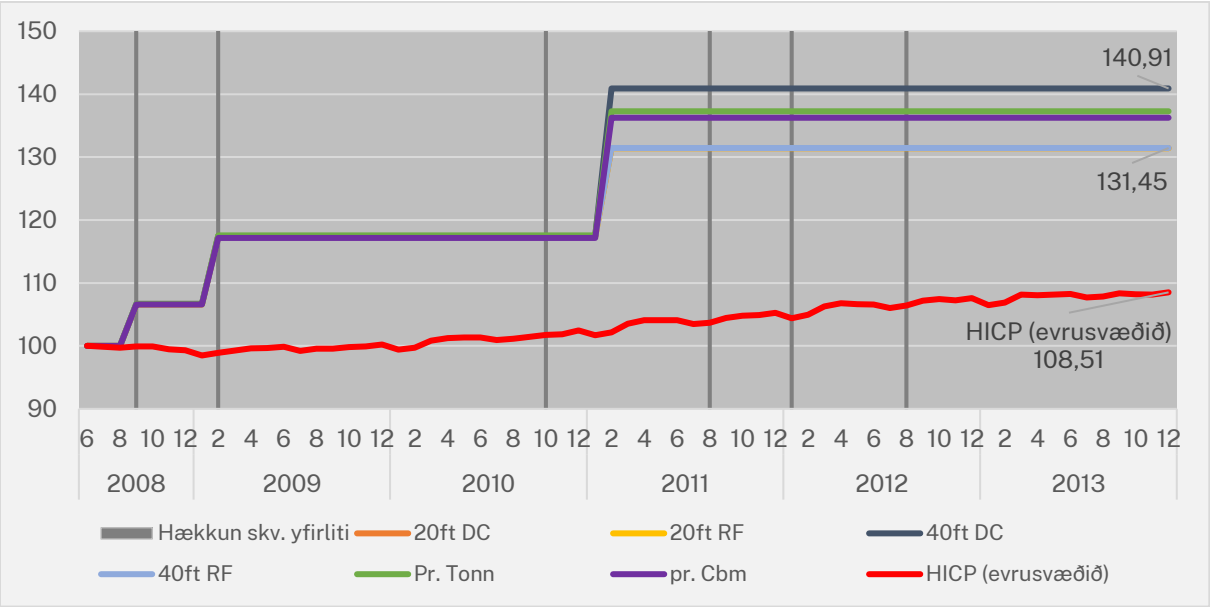
16148. Samkvæmt gögnum málsins liggur fyrir að með hækkun á sjófrakt í ágúst 2010 sameinaði Samskip staðsetningargjald við sjófraktina (sem verður eftir það eitt gjald, og nefnt áfram sjófrakt í gjaldskrá Samskipa), en staðsetningargjald var áður hluti af verðskrá Samskipa fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings. Af framangreindu leiðir að hreinn samanburður á verðskrá fyrir sjófrakt myndi því leiða af sér ofmat á hækkun yfir tímabilið. Í því skyni að leiðrétta fyrir umræddum breytingum var staðsetningargjaldi (fengið úr gjaldskrám fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings) bætt við gjaldskrár sem dagsettar voru fyrir 16. ágúst 2010, þegar staðsetningargjald á að hafa runnið inn í gjald fyrir sjófrakt.[6757]

16149. Til þess að greina verðþróun á sjófrakt var reiknuð hlutfallsleg verðhækkun Samskipa á milli afhentra gjaldskráa, og í kjölfarið var búin til vísitala með grunn í júní 2008.

16150. Gjaldskrá Samskipa fyrir sjófrakt í innflutningi til Íslands frá Evrópu var á tímabilinu gefin út í evrum. Þar sem athugasemdir Samskipa byggja á að gera samanburð á gjaldskrám í íslenskum krónum við þróun vísitölu neysluverðs er til samanburðar stuðst við þróun samræmdrar vísitölu neysluverðs á evrusvæðinu (e. *Harmonized Index of Consumer Prices, HICP, in the Euro Area*).[6758] Upplýsingar um vísitöluna voru sóttar af vef evrópsku hagstofunnar, Eurostat[6759], og settar á nýjan grunn, í júní 2008.

16151. Á mynd 8 er að finna samanburð á þróun HICP á evrusvæðinu og þróun tiltekinna gjaldskrárliða úr verðskrá innflutningsdeildar Samskipa fyrir sjófrakt frá Evrópu á samráðstímabilinu. Rétt er að ítreka að samkvæmt afhentu yfirliti Samskipa yfir breytingar á gjaldskrám fyrir reglubundnar áætlunarsiglingar kemur fram að sjófrakt hafi hækkað tíðar en kemur fram á eftirfarandi mynd. Lóðréttar línur á mynd tákna tímasetningar hækkana samkvæmt yfirlitinu.

[6756] Þeir gjaldskrárliðir sem um ræðir eru: 20 ft DC, 20 ft RF, 40 ft DC, 40 ft RF, pr. tonn og pr. cbm. Aðrir gjaldskrárliðir í gjaldskrá Samskipa fyrir sjófrakt frá Evrópu voru t.a.m. 20 ft til sértilgangs, 40 ft. til sértilgangs, pr. tonn RF, pr. cbm RF og lágmark pr. sendingu. Á gjaldskrám frá fyrri hluta tímabils var einnig að finna verð fyrir bíla, hjólhýsi og eftirvagna, vélar og tæki, búslóðir og ferðamannabíla og tæki. Þar sem upplýsingar um þá gjaldskrárliði voru ekki til staðar fyrir allt tímabilið var þróun þeirra ekki skoðuð sérstaklega.
[6757] Það athugist að gjaldskrá fyrir sjófrakt dagsett 16.8.2010 var ekki meðal afhentra gagna Samskipa. Hér athugist einnig að dagsetningar gjaldskráa fyrir sjófrakt annars vegar og þjónustugjöld í innflutningi hins vegar eru ekki alltaf hinar sömu. Staðsetningargjöldum sem bætt var við sjófrakt voru því ávallt þau sem voru í gildi samkvæmt verðskrá fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings á þeim tímapunkti sem verðskrá fyrir sjófrakt tók gildi.
[6758] Það athugast að samanburður þessi felur það ekki í sér að Samkeppniseftirlitið sé að fallast á að samanburður við vísitölu neysluverðs sé góður mælikvarði um hvort verð fyrir flutningaþjónustu hafi hækkað mikið eða lítið.
[6759] Aðgengilegt á slóð:
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/PRC_HICP_MIDX__custom_5248406/default/table?lang=en.



Mynd 8: Þróun verðs á sjófrakt frá Evrópu og samræmdrar vísitölu neysluverðs á evrusvæðinu (HICP) frá júní 2008 til og með desember 2013.
Heimild: Eurostat, gjaldskrár innflutningsdeildar Samskipa fyrir sjófrakt frá Evrópu og afhent yfirlit Samskipa yfir breytingar á gjaldskrám vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi. Útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

16152. Líkt og fram kemur á mynd 8 var uppsöfnuð hækkun Samskipa á gjaldskrárliðum í gjaldskrá fyrir sjófrakt í evrum umfram uppsafnaða hækkun samræmdrar vísitölu neysluverðs á evrusvæðinu á samráðstímabilinu. Samræmda neysluverðvísitalan hækkaði um rúm 8,5% á sama tíma og gjaldskrárliðir úr gjaldskrá fyrir sjófrakt hækkuðu á bilinu 31-41% í evrum.

16153. Eins og áður segir sýna gögn málsins að Samskip hafi ráðist í enn frekari hækkanir á síðari hluta samráðstímabilsins þó fyrirtækið hafi ekki afhent gjaldskrár frá því tímabili þ.e. eftir febrúar 2011 þar til það fór að draga úr umfangi samráðs fyrirtækjanna árið 2013. Í ljósi framangreinds er hækkun á gjaldskrárliðum Samskipa vanmetin sem þessu nemur.

16154. Með hliðsjón af framangreindu var uppsöfnuð hækkun á gjaldskrá Samskipa fyrir sjófrakt umfram uppsafnaða hækkun á samræmdri vísitölu neysluverðs á evrusvæðinu á samráðstímabilinu, jafnvel þó að gjaldskrárhækkanir eftir febrúar 2011 séu ekki meðtaldar. Hefur hér ekki áhrif á niðurstöðu hvort miðað sé við hækkun HICP á evrusvæðinu frá upphafi samráðstímabils eða frá þeim tímapunkti sem fyrsta gjaldskráin tók gildi, þ.e. frá janúar 2008[6760]. Þá hefur heldur ekki áhrif á niðurstöðuna hvort miðað sé við þann upphafspunkt sem Samskip miða við í greiningum sínum á verðhækkunum í landflutningum og á hækkunum þjónustugjalda í inn- og útflutningi.[6761]

33.1.2.9. Samantekt

16155. Samskip byggja á því í athugasemdum fyrirtækisins að forsendur og ályktanir Samkeppniseftirlitsins um samráð og verðhækkanir á samráðstímabilinu séu rangar og ekki í samræmi við veruleikann. Vísa

[6760] Samræmd vísitala neysluverðs á evrusvæðinu hækkaði um 11,4% frá janúar 2008 til desember 2013, en eins og áður sagði hækkaði verðskrá Samskipa fyrir sjófrakt í innflutningi frá Evrópu á bilinu 31-41% í evrum á sama tímabili.
[6761] Samskip afhenti gjaldskrár innflutningsdeildar fyrir sjófrakt frá Evrópu sem tóku gildi 1.1.2006 og 18.6.2014. Hækkun gjaldskrárliða í gjaldskránni var á bilinu 59%-65% (að teknu tilliti til staðsetningargjalda) á sama tíma og samræmd vísitala neysluverðs á evrusvæðinu hækkaði um 17%.

Samskip til þess í þessu samhengi m.a. að verðhækkanir í landflutningum og þjónustugjöld í inn- og útflutningi hafi ekki náð að fylgja þróun vísitölu neysluverðs.

16156. Sökum þessara athugasemda Samskipa voru afhent gögn Samskipa og samtímagögn skoðuð. Þau sýna, þvert á staðhæfingar Samskipa, að uppsafnaðar hækkanir Samskipa á gjaldskrám í landflutningum og þjónustugjöldum í inn- og útflutningi hafi verið umfram hækkanir á vísitölu neysluverðs á samráðstímabilinu en eins og greint var frá hér framar hækkaði vísitala neysluverðs um rúm 36% frá júní 2008 til desember 2013 á sama tíma og hækkun á gjaldskrá fyrir landflutninga nam um 45%. Þá hækkaði gjaldskrá fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings um 62-71% (fyrstu og þriðju fjórðungsmörk) og vegna útflutnings um 41-81% (fyrstu og þriðju fjórðungsmörk). Einnig hækkaði gjaldskrá fyrir sjófrakt í evrum umfram þróun samræmdrar vísitölu neysluverðs á evrusvæðinu, en eins og fyrr sagði hækkaði samræmda vísitalan um rúm 8% á sama tíma og gjaldskrárliðir í gjaldskrá fyrir sjófrakt í innflutningi frá Evrópu hækkuðu um 31-41%.

16157. Með vísan til framangreindrar umfjöllunar allrar fellst Samkeppniseftirlitið ekki á að rangt mat hafi verið lagt á fyrirliggjandi gögn um þær verðhækkanir sem áttu sér stað á megin samráðstímabilinu.

16158. Hvað sem líður þessum samanburði Samskipa á gjaldskrárhækkunum og breytingum á vísitölu neysluverðs skal lögð áhersla á að óháð því hvort að verðhækkanir Samskipa hafi fylgt eða ekki fylgt þróun á vísitölu neysluverðs þá haggar það ekki þeirri niðurstöðu að háttsemi fyrirtækisins fór gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Samráð Samskipa og Eimskips hafði að markmiði að raska samkeppni og var til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að hækka eða halda uppi verði. Í samtímagögnum eru ekki vísbendingar um óvissu um viðbrögð helsta keppinautarins við verðhækkunum. Með virkri samkeppni er ekki sjálfgefið eða einhvers konar náttúrulögmál að keppinautar geti ávallt látið kostnaðarhækkanir renna út í verðlag til kaupenda vöru eða þjónustu. Hafa ber í huga að óvissa um viðbrögð keppinauta á markaði og þar að lútandi áhætta er tengist m.a. verðbreytingum (e. risks of uncertainty) er afar mikilvæg virkri samkeppni. Sjálfstæði keppinauta og þessi æskilega óvissa fyrirtækja eru grunnstoðir virkrar samkeppni. Samtímagögn sýna að með samfelldu samráði Samskipa og Eimskips var grafið undan þessum grunnstoðum. Háttsemi Samskipa og Eimskips var ólögmæt þótt fyrirtækin kunni að hafa horft til þess að *„verja tekjur með verðhækkun til að mæta verðlagsþróun*“,[6762] mæta gengisáhættu eða færa hana yfir á viðskiptavini, draga úr tapi eða jafnvel að bæta afkomu rekstursins til að mæta afkomukröfum eigenda eða lánadrottna.

16159. Athygli vekur að í mgr. 1353 í athugasemdum Samskipa við AI er áréttað sérstaklega af hálfu fyrirtækisins að Samskip hafi *„í gegnum tíðina hækkað gjaldskrá í samræmi við þróun verðlags*“. Þetta er ekki útskýrt frekar eða stutt gögnum af hálfu fyrirtækisins. Ef þetta er rétt hjá Samskipum þá er samanburður á þeirri háttsemi fyrirtækisins (að hækka gjaldskrár *„gegnum tíðina*“ í samræmi við þróun verðlags) annars vegar og háttsemi á samráðstímabilinu frá miðju ári 2008 til 2013 hins vegar (þar sem uppsafnaðar hækkanir á gjaldskránum voru umfram uppsafnaða hækkun á vísitölu neysluverðs) til þess fallinn að styrkja niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins um aukið samráð fyrirtækisins við Eimskip eftir mitt ár 2008.

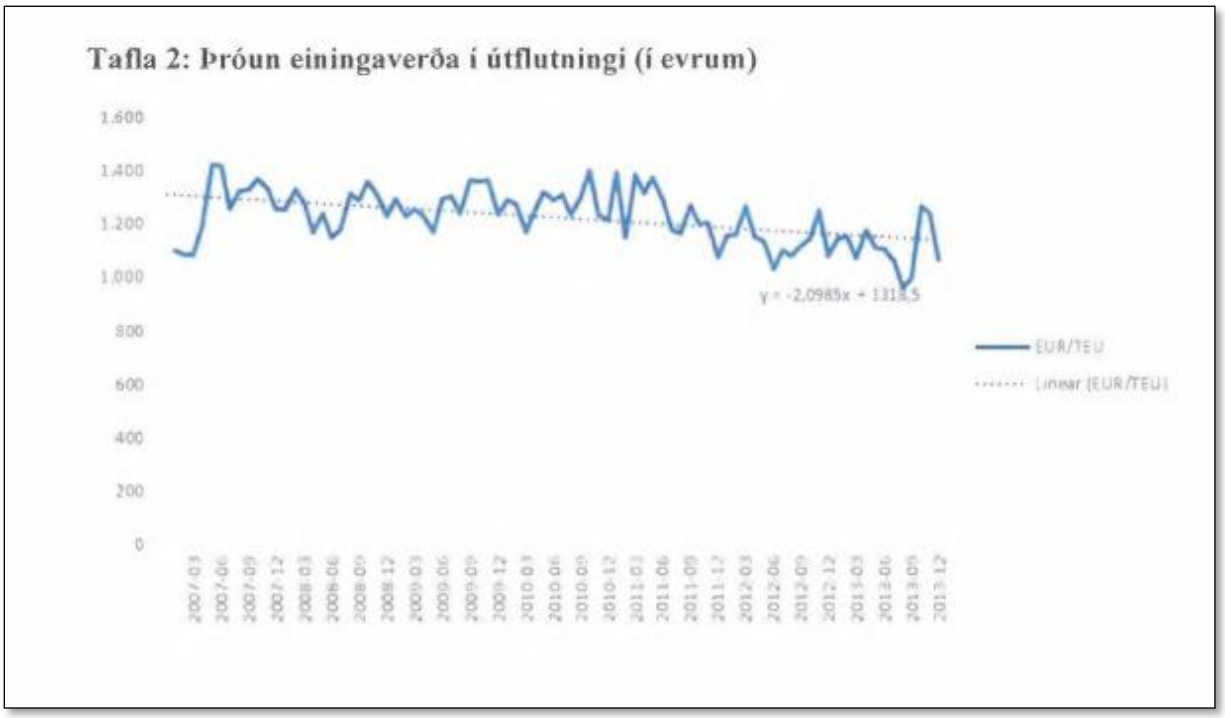
16160. Að lokum er að mati Samkeppniseftirlitsins aðfinnsluvert að í athugasemdum Samskipa við AII vísar fyrirtækið endurtekið til framangreindrar greiningar fyrirtækisins, um þróun á verðhækkunum í landflutningum/þjónustugjöldum í sjóflutningi, með villandi hætti. Þannig vísar fyrirtækið til greiningarinnar og hún notuð um allar eða hvers konar verðbreytingar fyrirtækisins á tímabilinu (ekki eingöngu fyrir gjaldskrár í landflutningum og þjónustugjöldum í inn- og útflutningi). Í athugasemdunum er þannig staðhæft, án nokkurs frekari rökstuðnings, að allar og hvers konar verðhækkanir fyrirtækisins

[6762] Mgr. 395 í athugasemdum Samskipa við AI.

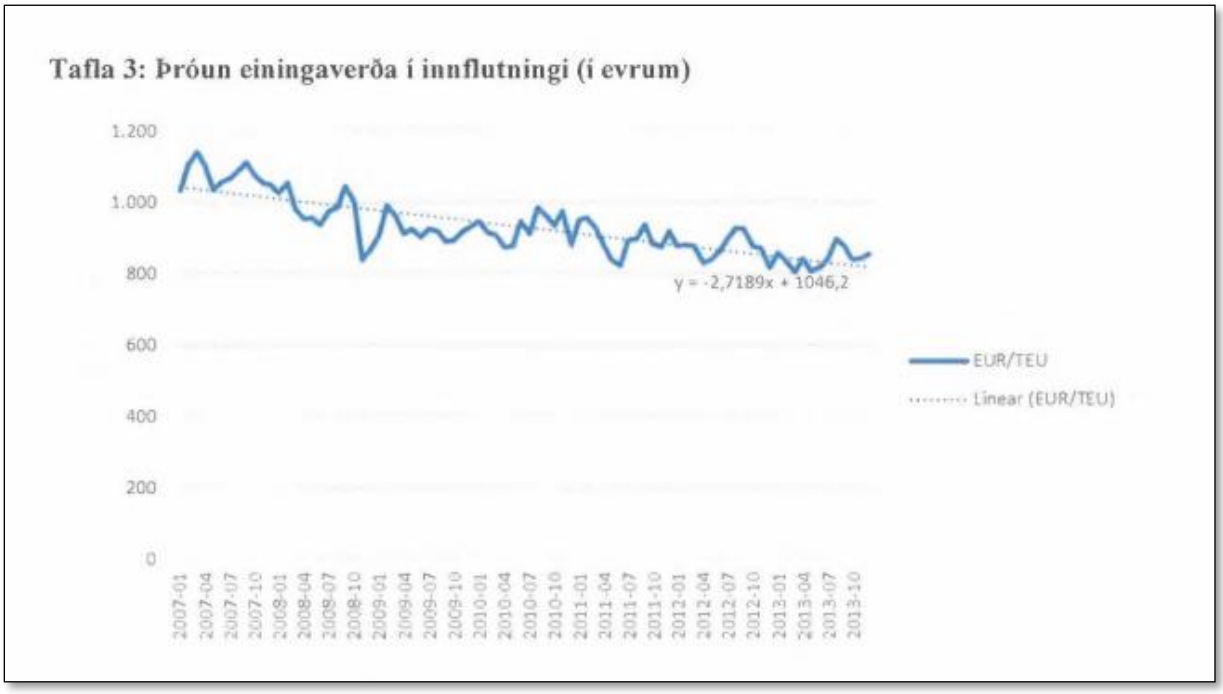
á öllu rannsóknartímabilinu hafi verið í samræmi við verðlagsþróun.[6763] Eiga þessar staðhæfingar ekki við nokkur rök að styðjast.

33.1.3. Um þróun einingaverðs í inn- og útflutningi

16161. Í mgr. 55 og 395 – 396 í athugasemdum Samskipa við AI, mgr. 81 – 82 í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2020 og mgr. 57 í bréfi Samskipa, dags. 13. janúar 2021, setur fyrirtækið fram eftirfarandi tvö línurit, sbr. skjáskot hér að neðan. Kveða Samskip línuritin sýna að flutningsgjöld viðskiptavina, bæði í inn- og útflutningi, hafi í evrum lækkað allt rannsóknartímabilið.



[6763] Vísast hér til t.a.m. mgr. 71, 271, 297, 304, 318, 352, 399, 742, 926, 1128, 1134, 1149, 1230 og 1349 í athugasemdum Samskipa við AII.



16162. Með vísan til þessa halda Samskip því fram að ályktanir Samkeppniseftirlitsins um verðhækkanir séu rangar. Verðhækkanir eigi sér stað öllum stundum og reglulega án þess að löglíkur séu fyrir samráði. Hjá Samskipum hafi verið knýjandi þörf fyrir verðhækkanir.[6764]

16163. Af þessu tilefni vekur Samkeppniseftirlitið athygli á því að ekki er fullt samræmi í athugasemdum Samskipa um þróun einingaverðs í sjóflutningi. Í mgr. 403 í athugasemdum Samskipa við AI segir til að mynda að framangreind línurit sýni að einingaverð í sjóflutningi hafi lækkað „*nær*" samfellt á rannsóknartímabilinu. Á öðrum stöðum í athugasemdunum er gengið mun lengra og staðhæft að einingaverðið hafi lækkað samfellt hjá öllum viðskiptavinum.[6765] Er þetta ósamræmi til þess fallið að draga úr trúverðugleika athugasemdanna.

33.1.3.1. <u>Um útreikninga Samskipa og viðmiðunartímabil</u>

16164. Í mgr. 395 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að fyrirtækið hafi unnið framangreind tvö línurit upp úr gögnum sem afhent voru Samkeppniseftirlitinu við rannsókn málsins 2. janúar 2018, en gögnin voru afhent á grundvelli beiðni sem Samkeppniseftirlitið beindi til fyrirtækisins á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga.[6766] Í athugasemdum Samskipa er ekki að finna neinar skýringar, útreikninga eða forsendur að baki línuritunum, að undanskilinni umfjöllun um svonefnt olíugjald, þ.e. BAF. Er þetta galli á þessari umfjöllun Samskipa.

16165. Í athugasemdum Samskipa kemur fram að það sé rangt að taka tillit til BAF við útreikning á einingaverði. BAF hafi verið innleitt árið 2003 til að aðlaga flutningsgjöld að heimsmarkaðsverði olíu á hverjum tíma. Telja Samskip að það eigi ekki að taka tillit til BAF við útreikninga á einingaverði í sjóflutningum, nema að það sé á móti tekið tillit til olíukostnaðar fyrirtækisins.

[6764] Sjá hér einnig mgr. 39, 65 og 66 í bréfi Samskipa, dags. 13.06.2022.
[6765] Sbr. t.d. umfjöllun í mgr. 54, 1595 og 1610 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6766] Sbr. upplýsingabeiðni til Samskipa, dags. 30.09.2016, liður 2, sbr. einnig bréf og tölvupóstar Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 18.10.2017, 28.11.2017, 5.12.2017 og 21.12.2017.

16166. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að við útreikning á einingaverði í sjóflutningi eigi ekki að taka tillit til tekna Samskipa af því BAF sem viðskiptavinir greiddu. BAF var órjúfanlegur hluti af flutningsverði og tók samráð fyrirtækjanna meðal annars til þess eins og gerð hefur verið grein fyrir í ákvörðun þessari.

16167. BAF var upphaflega lagt á hjá Samskipum og Eimskip árið 2003. Gjaldið var í erlendri mynt og innheimt á hverja gámaeiningu og ákvarðað mánaðarlega í sérstakri gjaldskrá sem fyrirtækin birtu. Í m.a. kafla 8.16.6, sbr. einnig kafla 14.55, er fjallað um hvernig fyrirtækin reiknuðu út gjaldið á rannsóknartímabilinu á grundvelli þeirra upplýsinga sem Samskip og Eimskip afhentu við rannsókn málsins.

16168. Skal nú fjallað nánar um staðhæfingar Samskipa um að einingaverð í sjóflutningum hafi „*lækkað*" á rannsóknartímabilinu, en eins og nánar verður gerð grein fyrir getur Samkeppniseftirlitið ekki að neinu leyti fallist á þær.

16169. Í fyrirliggjandi samtímagögnum Samskipa er BAF talið upp sem þáttur í verðlagningu til viðskiptavina.[6767] Hjá Samskipum var sérstök BAF-verðskrá en gjaldið gat líka verið samningsbundið hjá einstaka viðskiptavinum, t.d. Alcoa. Í fjölda samtímagagna má sjá Samskip flokka tekjur af BAF með öðrum tekjum fyrirtækisins eins og af sjófrakt, THC-gjaldi, ISPS-gjaldi o.s.frv. Þannig gerði fyrirtækið sjálft engan greinarmun á.[6768] Í mgr. 794 í athugasemdum Samskipa við AI segir fyrirtækið til að mynda eftirfarandi um BAF: „*Umrætt gjald var, eins og önnur gjöld, hluti af heildarverði þjónustunnar. Auk þess laut BAF sömu lögmálum og önnur gjöld, þ.e. var umsemjanlegt upp að vissu marki*."[6769]

16170. Í þessu sambandi ber að hafa í huga að tekjur Samskipa af BAF voru stór hluti af heildartekjum fyrirtækisins vegna sölu á sjóflutningsþjónustu. Allir viðskiptavinir Samskipa í útflutningi greiddu BAF. Í áætlun Samskipa í innflutningi fyrir árið 2010 var gert ráð fyrir framlegð af BAF (tekjum umfram olíukostnað). Í sömu áætlun má sjá dreifingu tekna hjá fyrirtækinu af gjaldinu. Þar kemur fram að gjaldið hafi verið 8% af heildartekjum árið 2009 og að gert yrði ráð fyrir að það yrði 14% árið 2010. Dreifing tekna var þannig að aðeins þóknanaliðurinn sjófrakt skilaði Samskipum meiri tekjum en BAF, sbr. kafla 14.55.

16171. Samfellt samráð Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu tók meðal annars til BAF. Má þar rifja upp eftirfarandi atvik sem fjallað er um í ákvörðun þessari:

- Á fundum lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips vegna „*Nýtt upphaf*" verkefnisins á seinni hluta árs 2008 var BAF rætt. Á fundi fyrirtækjanna 14. ágúst 2008 var rætt um olíugjald og með ólögmætum hætti miðlað upplýsingum um það (BAF í Norður-Ameríku flutningum) og fyrirhugaða hækkun Eimskips á því. Var þessi ólögmæta upplýsingamiðlun liður í samfelldu samráði fyrirtækjanna. Sú miðlun fól einnig í sér sjálfstætt brot gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 8.15.16.

- Í kjölfar fyrrnefnds fundar samræmdu fyrirtækin að fullu BAF viðskiptavina sinna vegna Norður-Ameríku flutninga og var sá þáttur samráðsins samfelldur út rannsóknartímabilið, sbr. kafla 8.15.17.

- Um haustið 2008 varð samdráttur í innflutningi til Íslands og lækkaði olíuverð á sama tíma. Með lækkandi olíuverði og færri gámum sem greitt var af BAF, lækkuðu eðli málsins samkvæmt heildartekjur og eftir atvikum framlegð Samskipa og Eimskips af BAF. Í kjölfarið gripu Samskip og Eimskip til aðgerða sem áttu að auka tekjur með því m.a. að fjölga þeim viðskiptavinum sem greiddu

[6767] Sjá hér einnig t.d. í lok mgr. 1144 í athugasemdum Samskipa við AI en þar kemur m.a. fram að BAF-gjald hafi verið hluti þess gjalds sem viðskiptavinir greiddu fyrir flutning.
[6768] Sjá t.d. áætlanir Samskipa vegna innflutnings á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 14.10, 14.32 og 14.38.4.
[6769] Sbr. einnig mgr. 797 í athugasemdum Samskipa við AI. Þar kemur fram að BAF hafi verið eins og önnur gjaldtaka Samskipa frá viðskiptavinum.

BAF eða fullt BAF (fólst í því að lækka eða fella niður afslætti af BAF). Þetta leiddi eðli málsins samkvæmt til hærra verðs til viðskiptavina og hærra einingaverðs. Til að hækka BAF hækkaði Eimskip jafnframt álag sem gjaldið byggði meðals annars á[6770] og breytti síðan einnig reikniformúlu þess (m.a. vegna Norður-Ameríku flutninga) í nóvember 2008 þegar fyrirtækið *„fiktaði"* í *„formúlu"* BAF, sbr. tölvupóst (E)forstö-flutnstý til (E)forstj 4. apríl 2013 og umfjöllun í kafla 10.4.4 og 14.55. Þessi hækkun á BAF með hækkun á álagi og breytingum á formúlunni kom ekki til vegna sveiflu á heimsmarkaðsverði á olíu. Vegna samráðsins um samræmt BAF í Norður-Ameríku flutningum hafði þetta í för með sér breytingu á BAF hjá Samskipum gagnvart sínum viðskiptavinum á þeirri flutningaleið, sbr. kafla 14.33.

- Á fundi lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips þann 4. desember 2008 var að nýju rætt um BAF gagnvart viðskiptavinum fyrirtækisins (*„allir"* viðskiptavinir greiða BAF). Var þessi ólögmæta upplýsingamiðlun liður í samfelldu samráði fyrirtækjanna, sbr. kafla 10.5.2.

16172. Samráð fyrirtækjanna tengt BAF var síðan einn liður af mörgum í samfelldu samráði fyrirtækjanna út rannsóknartímabil málsins, sbr. kafla 14.55. Í sátt Eimskips dags. 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið samráð við Samskip sem fól í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga. Tók samráðið m.a. til BAF, sbr. tölul. 1.3 í 1. gr. sáttarinnar.

16173. Í tilefni af athugasemdum Samskipa áréttast að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins snýr að verðþróun en eins og fram hefur komið var BAF hluti af því einingaverði sem viðskiptavinir greiddu fyrirtækinu. Með hliðsjón af því eru ekki rök til að horfa til olíukostnaðar Samskipa á móti breytingum á BAF eins og fyrirtækið hefur miðað við. Ef svo væri þá ætti að gera slíkt hið sama með tilliti til annars kostnaðar Samskipa, t.d. kostnaðar vegna upp- og útskipunargjalda (THC), for- og áframflutninga, gámaleigu, öryggisgjalds o.s.frv. Með því væri þá horft til þróunar á rekstrarniðurstöðu fyrirtækisins, þ.e. framlegðar, yfir tíma en ekki verðþróunar í sjóflutningsgjöldum til og frá Íslandi.

16174. Það sem skiptir ekki síður máli er að þær ályktanir sem Samskip draga af þróun einingarverðs hjá fyrirtækinu á samráðstímabilinu byggja á þróun einingaverðs frá upphafi árs 2007 til og með árinu 2013. Eins og fram kemur í kafla 5 er meginrannsóknartímabil þessa máls frá árinu 2008 til ársins 2013. Má rekja upphaf hins aukna samráðs til júnímánaðar 2008. Til að leggja mat á verðþróun á megin brotatímabilinu er réttur upphafspunktur því júní 2008, en, ekki janúar 2007. Á árinu 2013 fór að draga úr umfangi samráðsins. Af þeim sökum telur Samkeppniseftirlitið rétt að horfa á verðþróun frá júní 2008 og til loka árs 2013. Einnig liggur fyrir að samráðið náði ekki einvörðungu til sjóflutninga til og frá Íslandi, heldur einnig til for- og áframflutninga. Þar af leiðandi er að mati Samkeppniseftirlitsins eðlilegt að horfa til þróunar verðs að meðtöldum for- og áframflutningum.

33.1.3.2. <u>Gögn og aðferðafræði er greining Samkeppniseftirlitsins byggir á</u>

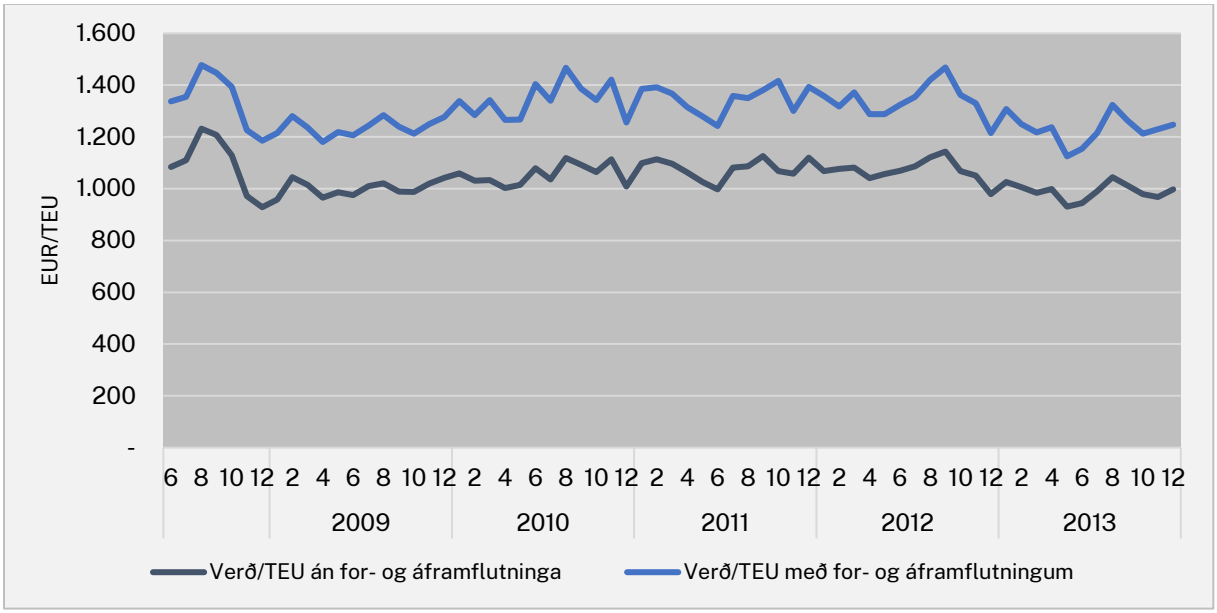
16175. Með hliðsjón af því sem rakið hefur verið hér að framan skoðaði Samkeppniseftirlitið afhentar upplýsingar Samskipa um tekjur og flutt magn í sjóflutningum, nánar tiltekið reglubundnum áætlunarflutningum milli Íslands og Evrópu, ásamt for- og áframflutningum. Þróun einingaverðs fyrirtækisins í evrum (EUR/TEU) í sjóflutningum (án flutninga fyrir stóriðju) á milli Íslands og Evrópu á megin brotatímabilinu var skoðuð fyrir innflutning annars vegar og útflutning hins vegar. Hér er miðað við sjóflutninga á Leið 1 hjá Samskipum á öðrum vörum en stóriðju. Eftir breytingar Samskipa á siglingakerfi fyrirtækisins í nóvember 2008 hætti fyrirtækið með viðkomu í Reykjavík á Leið 2 en sú leið þjónaði frá þeim tíma að mestu leyti útflutningi á vörum fyrir Alcoa frá Reyðarfirði. Flutningar á Leið 2 höfðu því lítið sem ekkert vægi á innflutningi og útflutningi á öðrum vörum en fyrir stóriðju á

[6770] Eimskip hækkaði álag á BAF í flutningum milli Íslands og Norður-Ameríku úr 20% í 40% í september 2008, sbr. umfjöllun í kafla 8.16.6.

samráðstímabilinu og eru því ekki meðtaldir í greiningu þessari. Þau gjöld sem eru meðtalin í útreikningunum eru sjófrakt, BAF, gjöld vegna útskipunar, uppskipunar og afgreiðslu. Eru einingaverðin skoðuð annars vegar með þóknunum fyrir for- og áframflutninga og hins vegar án þeirra.[6771]

16176. Til að reikna út einingarverð í evrum á TEU (jafngildi 20 feta gáms) voru tekjur vegna sjóflutninga og tekjur vegna for- og áframflutninga umreiknaðar yfir í evrur m.v. miðgengi hvers mánaðar. Í framhaldinu var annars vegar tekjum af sjóflutningum (án for- og áframflutninga) deilt niður á fjölda fluttra TEU og hins vegar var samanlögðum tekjum af sjóflutningum og for- og áframflutningum deilt niður á fjölda fluttra TEU.

16177. Á mynd 9 er sett fram þróun einingaverðs (í sjóflutningum í evrum á hvert flutt TEU) Samskipa í innflutningi frá Evrópu á umræddu tímabili fyrir aðra vöruflokka en stóriðju á grundvelli framangreindra útreikninga Samkeppniseftirlitsins.

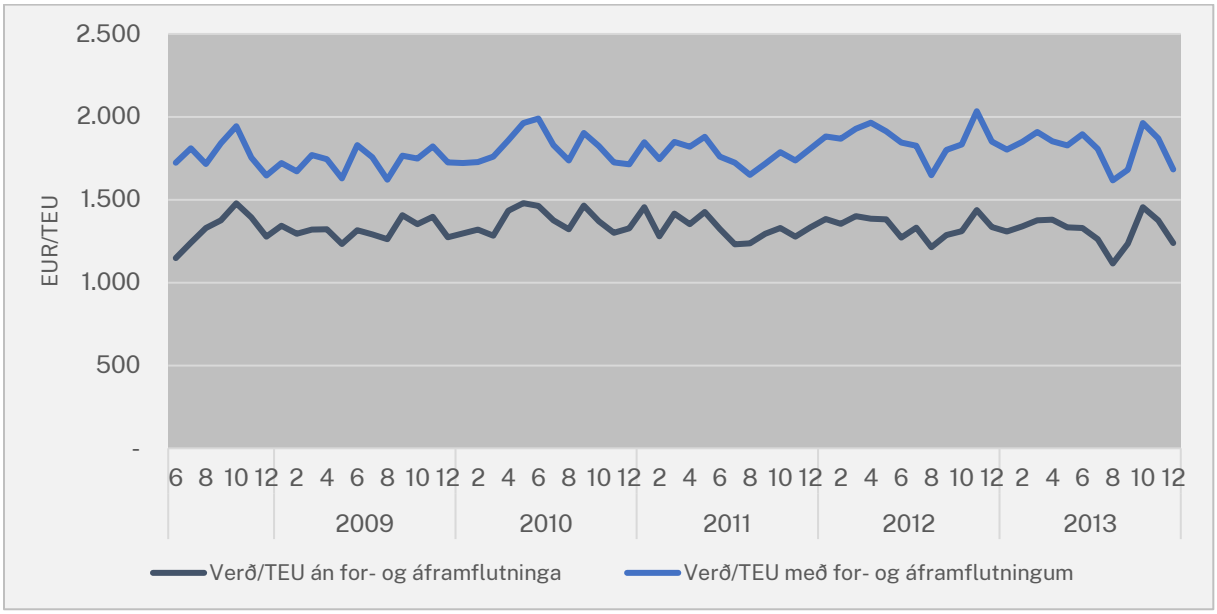


Mynd 9: Verðþróun (EUR/TEU) Samskipa í innflutningi frá Evrópu frá júní 2008 til desember 2013. *Heimild: Afhent gögn frá Samskipum 2. janúar 2018 og útreikningar Samkeppniseftirlitsins.*

16178. Þessi mynd ber ekki með sér að einingaverð í sjóflutningum í evrum hafi farið lækkandi allt rannsóknartímabilið eins og Samskip halda fram. Frá miðju ári 2008 og til loka þess árs lækkar verð í sjóflutningum í evrum en frá upphafi árs 2009 og út árið 2010 fór verð í evrum hækkandi. Frá upphafi árs 2011 og fram á síðari hluta ársins 2012 hélst það svo nokkuð stöðugt áður en það leitar aftur niður á við. Er þróunin hin sama hvort sem for- og áframflutningar eru meðtaldir eður ei. Í stuttu máli sveiflaðist einingaverðið í sjóflutningum innan sama verðbils mestallt tímabilið. Skýr leitni niður á við er ekki til staðar.

[6771] Innsend gögn frá Samskipum frá 2.1.2018 hafa að geyma upplýsingar um flutt magn í TEU og tonnum, auk upplýsinga um vergar tekjur af flutningunum án for- og áframflutninga en einnig tekjur vegna for- og áframflutninga í íslenskum krónum. Framangreindar upplýsingar voru sundurliðaðar eftir því hvort um var að ræða flutninga tengda stóriðju eða aðra vöruflokka, Leið 1 eða 2 og innflutning eða útflutning. Í innsendum gögnum höfðu tekjur Samskipa verið umreiknaðar yfir í íslenskar krónur með því að styðjast við meðalgengi hvers mánaðar. Til þess að setja upplýsingarnar fram sem verð í evrum á TEU voru tekjurnar því umreiknaðar aftur yfir í evrur með því að styðjast við gögn af vef Seðlabanka Íslands um opinbera gengisskráningu þar sem miðað er við miðgengi og meðaltal mánaðar.

16179. Á mynd 10 er sett fram þróun einingaverðs (í sjóflutningum í evrum á hvert flutt TEU) Samskipa fyrir útflutning á samráðstímabilinu fyrir aðra vöruflokka en stóriðju (Leið 1) á grundvelli framangreindra útreikninga Samkeppniseftirlitsins.



Mynd 10: Verðþróun (EUR/TEU) Samskipa í útflutningi til Evrópu frá júní 2008 til desember 2013. *Heimild: Afhent gögn frá Samskipum 2. janúar 2018 og útreikningar Samkeppniseftirlitsins.*

16180. Líkt og áður sagði sýnir mynd 10 þróun einingarverðs í sjóflutningum í evrum á hvert flutt TEU. Eins og grafið sýnir sveiflast einingaverðið innan sama verðbils allt tímabilið og engin skýr leitni kemur fram. Samkeppniseftirlitið getur því ekki fallist á að einingarverð í sjóflutningum í evrum hafi lækkað samfellt yfir allt rannsóknartímabilið eins og Samskip halda fram. Þvert á móti bendir athugun Samkeppniseftirlitsins til þess að einingaverð í sjóflutningum í evrum á flutt TEU hafi haldist tiltölulega stöðugt yfir tímabilið, þrátt fyrir að verð hafi sveiflast á milli mánaða.

33.1.3.3. Samantekt

16181. Samráð Samskipa og Eimskips hafði að markmiði að raska samkeppni og var til þess fallið að gera fyrirtækjunum þeim kleift að hækka eða halda uppi verði. Sem fyrr segir þarf ekki að sanna að slíkt brot hafi haft tiltekin áhrif á markaðnum, t.d. að verðhækkun í skjóli samráðs hafi leitt til fjárhagslegs ávinnings. Hvað sem því líður er ljóst að staðhæfingar Samskipa um þróun á einingaverði í sjóflutningum fá ekki staðist.

16182. Greining Samkeppniseftirlitsins á þeirri þróun sýnir að hún var í samræmi við það sem samtímagögn gefa til kynna. Er þetta til stuðnings að samráð Samskipa við Eimskip hafi verið til þess fallið að gera Samskipum kleift að halda einingaverði í sjóflutningum í evrum því sem næst óbreyttu. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að samráð fyrirtækja getur meðal annars auðveldað þeim að halda uppi verði, þ.e. sporna gegn lækkun eða mynda „verðgólf", rétt eins og að hækka verð.

16183. Í þessu sambandi má benda á að lækkun á einingaverði í október 2012 í innflutningi, sbr. mynd 9 hér að framan, endurspeglar að um mitt árið 2012 var kominn fram „*taugatitringur*" í samráði Samskipa og

Eimskips,[6772] uns það fór að draga úr því á árinu 2013 með áframhaldandi lækkun á einingaverðum.[6773] Er framangreind þróun til þess fallin að styrkja niðurstöðu um samráð fyrirtækjanna.

16184. Umrædd staðhæfing Samskipa, um að sjóflutningsgjöld allra viðskiptavina í inn- og útflutningi hafi lækkað samfellt allt rannsóknartímabilið, á sér ekki samsvörun í skýrum samtímagögnum sem sýna mikla ánægju stjórnenda með góða afkomu fyrirtækisins, sbr. kafla 12.2.5.2 og 33.1.6 hér á eftir. Gögnin sýna t.a.m. ekki áhyggjur Samskipa af lækkandi einingaverðum og samkeppni frá Eimskip. Á samráðstímabilinu ríkti þvert á móti mikil ánægja með afkomuna meðal stjórnenda fyrirtækisins.

16185. Jafnvel þótt fallist væri á staðhæfingu Samskipa um að einingaverð fyrir sjóflutning í evrum hafi lækkað samfellt allt tímabilið voru þær verðhækkanir sem áttu sér stað til þess fallnar að spyrna á móti þrýstingi til verðlækkana vegna samdráttar í eftirspurn í kjölfar efnahagshrunsins 2008.

16186. Með vísan til alls framangreinds er ekki fallist á það að verðþróun einingaverða í sjóflutningi á rannsóknartímabilinu sýni að Samkeppniseftirlitið hafi dregið rangar ályktanir af samtímagögnum og afhentum gögnum í málinu.

33.1.4. Um „*raunverulegt gjald*" fyrir flutningsþjónustu

16187. Í mgr. 46 í athugasemdunum við AI segja Samskip að Samkeppniseftirlitið haldi því fram að fyrirtækið hafi hækkað flutningsverð samfellt á rannsóknartímabilinu og að það hafi verið gert í skjóli samráðs við Eimskip. Þessi fullyrðing sé röng. Samkeppniseftirlitið líti alfarið fram hjá þeirri staðreynd að árið 2008 hafi orðið efnahagshrun á Íslandi þar sem íslenska krónan hafi fallið um 50% á aðeins nokkrum mánuðum. Stofnunin taki auk þess ekki tillit til að olíuverð hafi sveiflast gríðarlega á þessum árum sem hafi haft gífurleg áhrif á olíukostnað Samskipa. Í allri umfjöllun um flutningsverð sé nauðsynlegt að líta til flutningsgjalda í erlendri mynt án áhrifa af olíuverði. Það sé „*raunverulega gjaldið*" sem þurfi til að standa undir kostnaði við skipakerfi, sbr. mgr. 47 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 94 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins dags. 31. ágúst 2020. Sem fyrr segir voru engin gögn eða nánari skýringar eru settar fram af hálfu fyrirtækisins.

16188. Þvert á staðhæfingar Samskipa sýna gögn málsins að Samskip hækkuðu gjaldskrár í landflutningum og þjónustugjöldum í inn- og útflutningi (sem voru í íslenskum krónum) umfram vísitölu neysluverðs á samráðstímabilinu. Þá sýna þau sömuleiðis að einingaverð í sjóflutningi lækkaði ekki samfellt allt samráðstímabilið eins og Samskip halda fram. Þá hækkuðu Samskip gjaldaliði í gjaldskrá fyrir sjófrakt í evrum umfram hækkun samræmdrar vísitölu neysluverðs á evrusvæðinu á samráðstímabilinu. Samræmda vísitalan hækkaði um rúm 8,5% á sama tíma og gjaldaliðir úr gjaldskrá fyrir sjófrakt (sem var í evrum) hækkuðu á bilinu 31-41% í evrum. Er þetta rökstutt í undirköflunum hér að framan.

16189. Sökum athugasemda Samskipa skal það áréttað að jafnvel þó að flutningsverð viðskiptavina, umreiknað yfir í erlenda mynt, hefði lækkað þá var samráð við Eimskip til þess fallið að halda uppi verði í kjölfar eftirspurnarsamdráttar í innflutningi.

16190. Vegna umræddra athugasemda Samskipa um „*raunverulegt gjald*" og að verð hafi ekki hækkað í evrum talið skal því haldið til haga að Samskip og Eimskip hækkuðu ítrekað verð gagnvart viðskiptavinum á rannsóknartímabilinu, til að mynda með því að hækka gjaldskrár, taka upp ný gjöld eða lækka eða fella niður afslætti. Verðhækkanir tóku til flutningsgjalda hvort sem þau voru í erlendri mynt eða íslenskri krónu. Kemur þetta skýrt fram í samtímagögnum málsins og gögnum sem Samskip og Eimskip hafa afhent.

[6772] Sbr. kafla 14.45.
[6773] Sbr. kafla 21.

16191. Leikur því enginn vafi á því í þessu máli að á megin brotatímabili þessa máls hækkuðu Samskip og Eimskip ítrekað verð á þjónustu sinni. Þetta fór ekki framhjá viðskiptavinum fyrirtækisins og sýna ýmis gögn málsins undrun og óánægju viðskiptavina yfir því sem þeir töldu vera óeðlilegar hækkanir miðað við aðstæður á viðkomandi tíma. Þá er að finna í samtímagögnum stjórnenda og starfsmanna Samskip ýmiskonar gagnrýni á verðlagningu fyrirtækisins, t.d. var tiltekin verðlagning í september 2008 sögð fela í sér *„okur"* og að erfitt yrði *„að verja"* verðhækkun sumarið 2010, sbr. umfjöllun hér að framan.

16192. Vegna fyrrgreindra athugasemda Samskipa um gengisfall íslensku krónunnar þá liggur fyrir að gengi krónunnar byrjaði að lækka um mitt ár 2007 og lækkaði síðan skarpt í aðdraganda efnahagshrunsins árið 2008 og var reynt að stemma stigu við frekari veikingu með gjaldeyrishöftum. Hvað varðar áhrif þessa á rekstur Samskipa og gengisáhættu, skal á hinn bóginn hafa í huga að samkvæmt upplýsingum Samskipa voru flutningsgjöld nær allra viðskiptavina í erlendri mynt og stór hluti kostnaðar Samskipa að sama skapi í erlendri mynt.[6774] Þetta gefur til kynna að talsverður jöfnuður hafi verið á tekju- og gjaldahlið félagsins með tilliti til gengisáhættu vegna breytinga á gengi íslensku krónunnar. Þessi ályktun styrkist enn frekar þegar litið er til þess að fyrirtækið gerði upp í evrum. Með vísan til framangreinds er þannig unnt að draga þá ályktun að gengisáhætta vegna falls íslensku krónunnar árið 2008 hafi verið takmörkuð hjá Samskipum.[6775]

16193. Eins og áður segir byggja Samskip á því í mgr. 46 í athugasemdunum við AI að Samkeppniseftirlitið hafi ekki tekið tillit til þess að olíuverð hafi á meginrannsóknartímabilinu sveiflast *„gríðarlega"* sem hafi haft *„gífurleg áhrif á olíukostnað Samskipa"*. Fyrirtækið lætur þess aftur á móti ógetið að allt rannsóknartímabilið innheimtu Samskip og höfðu tekjur af BAF og olíugjaldi í landflutningum, FAF (e. fuel adjustment factor), sem var að meginstefnu sjálfstæður tekjuliður fyrir fyrirtækið. Með olíugjaldinu, sem var í erlendri mynt, var áhætta af þróun olíuverðs færð til viðskiptavina. Var gjaldið kynnt þannig að það tæki mið af sveiflum á olíuverði og sett á í því skyni að olíukostnaður endurspeglaðist í flutningskostnaði viðskiptavinar, bæði til hækkunar og lækkunar.[6776] Sýna samtímagögn að um var að ræða næst stærsta tekjuöflunarþátt í sjóflutningi hjá fyrirtækinu og að jafnvel hafi verið gert ráð fyrir framlegð af innheimtu gjaldsins af viðskiptavinum, sbr. nánari umfjöllun í m.a. kafla 5.10, 14.32 og 14.55.

16194. Með vísan til framangreinds og nánari röksemdafærslu hér á eftir er ekki unnt að fallast á að Samkeppniseftirlitið hafi ekki tekið viðhlítandi mið af atriðum er lúta að gengislækkun krónunnar og sveiflum í olíukostnaði.

33.1.5. Um *„krónusamninga"* og nauðsynlega *„leiðréttingu"* á verði viðskiptavina

16195. Í mgr. 47 – 48 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. einnig mgr. 94 og áfram í bréfi Samskipa dags. 31. ágúst 2020 og mgr. 61 í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022, er áfram fjallað um gengislækkun íslensku krónunnar. Er tekið fram að *„ýmsir"* viðskiptavinir Samskipa hafi óskað eftir að samningsverð um sjóflutninga væru í íslenskum krónum (nefndir *„krónusamningar"* í athugasemdum Samskipa). Slíkir samningar hafi verið hjá Samskipum frá því fyrir efnahagshrunið 2008. Kostnaður Samskipa hafi hins vegar verið að nær öllu leyti í evrum. Vegna þessa hafi *„öll gengisáhættan"* vegna flutninganna legið hjá Samskipum. Eftir hrun krónunnar hafi Samskip setið *„uppi með marga flutningasamninga, einkum við*

[6774] Í mgr. 54 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.06.2021, kemur fram að það sé *„staðreynd"* að flutningsgjöld *„nær allra viðskiptavina Samskipa"* hafi verið *„í erlendri mynt"*. Í mgr. 1610 í athugasemdum Samskipa við AI segir: *„Þá benda Samskip á að langstærsti hluti tekna og gjalda í millilandaflutningum hafi verið í erlendri mynt"*.

[6775] Í tölvupósti fjármálastjóra Samskipa ([…]) frá desember 2008 til fjármálastjóra Samskipa Holding samstæðunnar ([…]) (og afrit sent til […]) kemur fram að veiking íslensku krónunnar hafi jákvæð áhrif á EBITDA afkomu fyrirtækisins miðað við magnáætlun fyrirtækisins. […]: *„Hver 10% breyting í gjaldmiðlum hefur ca 150m áhrif á EBITDA, veiking kr. hefur jákvæð áhrif. m.v. núverandi magnáætlun"*. Afritaður tölvupóstur Samskipa. […] Doc. ID. 0.7.33.537227.

[6776] Sjá bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.11.2017.

stærri innflytjendur, þar sem sjóflutningsverð höfðu að lækkað að raungildi um tugi prósenta gagnvart hinum almenna innflytjanda." Segja Samskip að slíka „*aðstöðu*" geti „*augljóslega ekki gengið upp*" fyrir fyrirtækið. Því hafi verið „*bráðnauðsynlegt fyrir framtíð Samskipa að jafna þessa stöðu*". Öll áherslan og markmið Samskipa hafi verið að endursemja við viðskiptavinina með krónusamninga, „*þannig að sjóflutningsverð gætu svo gott sem haldið verðgildi sínu í evrum*". Þetta hafi verið markmið Samskipa í samningaviðræðum við þessa tilteknu viðskiptavini.

16196. Í athugasemdum Samskipa kemur fram að þessir „*[mörgu] flutningasamninga[r]*" hafi verið samningar við 18 viðskiptavini fyrirtækisins.[6777] Samkvæmt því var í raun um að ræða fáa viðskiptavini í samanburði við fjölda viðskiptavina Samskipa sem skiptu hundruðum.

16197. Fjórir af þessum átján „*krónusamningum*" voru við Húsasmiðjuna, Rúmfatalagerinn, ÍSAM og Vífilfell, sem voru mikilvægir viðskiptavinir Samskipa. Aðrir „*krónusamningar*" voru við meðalstóra og minni viðskiptavini.[6778] Allir aðrir viðskiptavinir Samskipa voru því eins og áður segir með samninga í erlendri mynt.

16198. Sé litið til umfangs tekna Samskipa af þeim samningum Samskipa sem voru í íslenskri mynt í innflutningi á árunum 2008 og 2009 og það skoðað í hlutfalli við heildarumsvif Samskipa á flutningamörkuðum hér á landi á sömu árum er ljóst að velta á grundvelli þessara 18 „*krónusamninganna*" nam 9,0-9,9% af heildarumsvifum Samskipa á flutningamörkuðum hér á landi árið 2008, en um 7,5-8,4% árið 2009.[6779] Umfjöllun Samskipa um „*marga*" krónusamninga er því orðum aukin. Hið sama á við umfjöllun Samskipa um að„*öll gengisáhættan*" hafi legið hjá Samskipum er þannig ljóst að sú áhætta var ekki umfangsmikil í stærra samhengi í rekstri fyrirtækisins.[6780]

16199. Í mgr. 50 – 53 í athugasemdum Samskipa við AI setur fyrirtækið fram athugasemdir og ber saman flutningsverð í eldri og endurnýjuðum flutningasamningum áðurnefndra fjögurra viðskiptavina sem voru með „*krónusamninga*" hjá Samskipum, þ.e. Húsasmiðjunnar, Rúmfatalagersins, ÍSAM og Vífilfells. Samanburðinn segja Samskip sýna að sjóflutningsverð þessara viðskiptavina hafi lækkað milli samninganna í evrum talið.

16200. Rétt er að halda því til haga að skýringar Samskipa á umræddum samanburði í mgr. 50 – 53 í athugasemdunum og forsendum útreikninga eru af afar skornum skammti. Í mgr. 49 í athugasemdunum segir eingöngu, um „*útreikningana*", að við samanburð Samskipa sé horft til gengis evru við undirskrift umræddra samninga. Engar aðrar skýringar, forsendur eða gögn koma fram af hálfu fyrirtækisins.

[6777] Mgr. 49 í athugasemdum Samskipa við AI.

[6778] Aðrir viðskiptavinir Samskipa (en Húsasmiðjan, Rúmfatalagerinn, ÍSAM og Vífilfell) sem voru með „*krónusamninga*" hjá Samskipum voru samkvæmt samtímagögnum: Búr/Samkaup, Karl K Karlsson, Bústólpi, Kjarnavörur, Vélfang, Nói Síríus, InnX, Egill Árnason/Parki, Gunnar Eggertsson, Saltkaup, Exo, Samhenti, Íslandsmálning. Afritað skjal frá Samskipum. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.696179. Í tölvupósti […] kom fram eftirfarandi: „*Hér er listi yfir þá viðskiptavini okkar sem eru í íslenskum krónum. Viðræður eru hafnar við nokkra viðskiptavini, en við þurfum að hefja viðræður við restina sem allra fyrst. Ég hef sett ábyrgðarmenn inn á alla þessa aðila. Getið þið boðað þessa fundi í þessari eða næstu viku. Ég og/eða [[…]] erum tilbúnir að koma með ykkur á þessa fundi eftir þörfum*."

[6779] Samskip afhentu Samkeppniseftirlitinu yfirlit yfir 50 stærstu viðskiptavini sína í innflutningi til Íslands, ásamt upplýsingum um heildarveltu þeirra í íslenskum krónum og fluttu magni í tonnum og TEU, á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Afhent gagn frá Samskipum 10.04.2015, „*Liður 9.1 Innflutningur Heildarlisti*". Afhent gagn frá Samskipum 02.01.2018, „*Viðauki 2*". Afritað skjal frá Samskipum. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.696179.
Til að nálgast heildarumfang viðskipta á grundvelli krónusamninga árin 2008 og 2009 var heildarvelta þeirra aðila sem voru með svokallaða krónusamninga og voru meðal 50 stærstu viðskiptavina Samskipa lögð saman og samtölunni deilt með heildarumsvifum Samskipa á flutningamörkuðum sama ár, sbr. tafla 49 í viðauka I. Í því skyni að taka tillit til þeirra aðila sem voru með krónusamninga en voru ekki á yfirlitinu yfir 50 stærstu viðskiptavini Samskipa var lægstu veltuupphæðinni af yfirlitinu bætt við samtölu veltu annarra krónusamninga fyrir hvern þann aðila sem vantaði á yfirlitið og þeirri samtölu svo deilt með heildarumsvifum Samskipa.

[6780] Mgr. 61 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.06.2022.

16201. Vegna rannsóknar Samkeppniseftirlitsins liggja fyrir umræddir samningar sem Samskip vísa til, sbr. kafla 14. Samningarnir gefa vísbendingu um að samanburður Samskipa sé haldinn annmörkum þar sem fyrirtækið beri ekki saman sambærilega þætti. Þótt Samskip víki ekki að því í athugasemdunum skal því haldið til haga að samningar þessara fjögurra viðskiptavina gátu t.a.m. tekið breytingum í samræmi við vísitölu neysluverðs, launavísitölu eða voru gengistryggðir að hluta eða öllu leyti.[6781]

16202. Hvað sem framangreindum annmörkum líður þá er ekki fallist á að athugasemdir fyrirtækisins hafi þýðingu. Við rannsókn málsins voru umrædd atvik vegna Húsasmiðjunnar, Rúmfatalagersins og Vífilfells rannsökuð ítarlega. Eins og fjallað er um í kafla 14 virtu Samskip og Eimskip samfellda ólögmæta markaðsskiptingu m.a. í öllum framangreindum tilvikum á rannsóknartímabilinu.

16203. Vegna sjónarmiða Samskipa um gengislækkun íslensku krónunnar og „*krónusamninga*" er mikilvægt að hafa hugfast að samráð fyrirtækisins við Eimskip gerði Samskipum kleift að halda uppi eða hækka verð, óháð því við hvaða mynt var miðað í samningum, sbr. m.a. kafla 11.21 og 15.3 í ákvörðun þessari.

16204. Atvik vegna Húsasmiðjunnar, Vífilfells, ÍSAM og Rúmfatalagersins sýna að fyrirtækin virtu hina samfelldu ólögmætu markaðsskiptingu. Meira kemur þó til. Samtímagögn sýna sumsé að aðgerðir Samskipa gagnvart viðskiptavinum, sem voru með samningsverð í krónum (þ. á m. Húsasmiðjan, ÍSAM, Rúmfatalagerinn og Vífilfell), voru strax seinni hluta árs 2008 hluti af samfelldu samráði Samskipa við Eimskip. Fól þetta í sér að ná fram því sem Samkeppniseftirlitið telur Samskip vísa til í athugasemdunum sem nauðsynlegrar „*leiðréttingu vegna falls íslensku krónunnar*"[6782] þ.e. gagnvart þeim viðskiptavinum sem voru með flutningsgjöld í íslenskum krónum. Nánar er fjallað um þessar „leiðréttingar"-aðgerðir í kafla 10. Sökum athugasemda Samskipa verður þetta nú dregið saman.

16205. Eins og áður segir byggja Samskip á því að eftir efnahagshrunið 2008 og gengislækkun krónunnar hafi átt að ná fram „*nauðsynlegri leiðréttingu*" á samningum í íslenskri krónu. Þannig hafi fyrirtækið ætlað að láta sjóflutningsverð þessara viðskiptavina halda „*verðgildi sínu í evrum*", sbr. mgr. 48 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 96 í athugasemdum Samskipa dags. 31. ágúst 2020. Þá kemur fram í athugasemdum að ef um samráð hefði verið að ræða þá hefði verið „*eðlilegast*" að fyrirtækin

[6781] Í mgr. 51 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um samanburð á samningum við Húsasmiðjuna. Vegna umfjöllunar Samskipa skal bent á að í fyrri samningi Samskipa við Húsasmiðjuna (06.05.2008) var eftirfarandi innifalið í samningsverði: sjóflutningur, uppskipun, heimakstur, staðsetningargjöld, öryggisgjald og afgreiðslugjald. Samningsverð í fyrri samningnum fyrir flutninga frá Evrópu var í íslenskum krónum sem var að fullu verðtryggt í samræmi við þróun vísitölu neysluverðs. Í seinni samningnum (18.02.2011) var innifalið í sjóflutningsgjaldi eingöngu sjóflutningur og var það í evrum. Því bera Samskip í athugasemdum þeirra ekki saman sambærilega hluti í tilviki Húsasmiðjunnar. Önnur upptalin gjöld hér að framan eru tiltekin sérstaklega í samningi Húsasmiðjunnar frá 2011 eða vísað til gjaldskrár á hverjum tíma. Eru einstakir liðir ýmist verðlagðir í evrum eða krónum sem voru þá að fullu verðtryggðir í samræmi við þróun vísitölu neysluverðs (50%) og launavísitölu (50%).
Í mgr. 53 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um samanburð á samningum við Vífilfell. Er þess ógetið af hálfu Samskipa að í báðum samningunum (18.05.2005 og 16.06.2009) voru verðlagsákvæði til breytingar á einingaverði sem byggði á þróun neysluverðsvísitölu (50%) og launavísitölu (50%). Þá var í samningi Samskipa og Vífilfells frá 18. maí 2005 uppskipun fyrir heilgáma (FCL) innifalin í sjóflutningsgjaldi en ekki í samningnum frá 16. júní 2009 og að því leyti um villandi samanburð að ræða af hálfu Samskipa. Til viðbótar greiddi Vífilfell fullt olíugjald (BAF) samkvæmt gjaldskrá á hverjum tíma. Þá fjalla Samskip ekki um það að samningar ÍSAM, sbr. mgr. 50 í athugasemdum við AI, tóku breytingum í samræmi við þróun vísitölu neysluverðs á gildistíma samninganna.
Í mgr. 52 í athugasemdum Samskipa við AI fjallar fyrirtækið um samanburð á samningum fyrirtækisins við Rúmfatalagerinn. Gerð er athugasemd um framsetningu og samanburð Samskipa. Í fyrri samningi Rúmfatalagersins (09.05.2008) var eftirfarandi innifalið í samningsverði: sjóflutningur, uppskipun, heimakstur, staðsetningargjöld, öryggisgjald og afgreiðslugjald. Samningsverð í fyrri samningnum fyrir flutninga frá Evrópu var í íslenskum krónum sem var að fullu verðtryggt í samræmi við þróun vísitölu neysluverðs. Í seinni samningnum (09.05.2010) var innifalið í flutningsgjöldum eingöngu sjóflutningur (í evrum) og heimakstur innan höfuðborgarsvæðis. Því eru ekki sambærilegir hlutir bornir saman hjá Samskipum í athugasemdunum. Önnur upptalin gjöld hér að framan eru tiltekin sérstaklega í samningnum frá 2010 eða vísað til gjaldskrár á hverjum tíma. Eru einstakir liðir ýmist verðlagðir í evrum eða krónum sem voru þá að fullu verðtryggðir í samræmi við þróun vísitölu neysluverðs. Í athugasemdum Samskipa er ekkert vikið að framangreindu.
[6782] Mgr. 1160 í athugasemdum Samskipa við AI.

hefðu *„sammælst um að innleiða á viðskiptavinina CAF gjald sem hefðu leiðrétt flutningsgjöldin gagnvart íslensku krónunni"*.

16206. Vegna framangreindra athugasemda Samskipa um CAF-gjald *(„Currency Adjustment Factor")* bendir Samkeppniseftirlitið á að Eimskip og Samskip unnu að því að taka upp CAF-gjald eða ígildi þess eftir að aukið samráð þeirra hófst seinni hluta árs 2008. Haustið 2008 breytti Eimskip öllum samningum viðskiptavina úr *„ISK í EUR"*. Um 80% viðskiptavina Eimskips voru með samninga í íslenskri krónu og því verðhækkunin til fjölda viðskiptavina. Var um að ræða allt að 80% verðhækkun, sbr. kafla 10.4.7. Samskip unnu að sama skapi að því að hækka verð gagnvart stórum viðskiptavinum þ. á m. að setja CAF-gjald á þá viðskiptavini sem voru með áðurnefnda *„krónusamninga"*, sbr. tölvuskjal sem var viðhengi með tölvupósti (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstj dags. 28. október 2008, þar sem taldar voru upp hækkunaraðgerðir gagnvart viðskiptavinum sem starfsmenn Samskipa áttu að vinna að á næstu vikum, samkvæmt fyrrgreindum tölvupósti (S)forstö-innfl1. Tóku þessar aðgerðir samkvæmt skjalinu m.a. til CAF-gjalds gagnvart Húsasmiðjunni, Rúmfatalagernum og ÍSAM[6783] sbr. einnig umfjöllun Samskipa um tillögu að *„CAF hækkun"* gagnvart Vífilfelli, sbr. tölvupóst (S)forstö-innfl1 (*„Samningar í ISK"*) til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl, dags. 16. október 2008.

16207. Í mgr. 48 í athugasemdum Samskipa við AI kemur fram að fyrirtækið hafi ekki treyst sér að fara þá leið að leggja CAF-gjald á viðskiptavinina *„vegna hættu á að Eimskip myndi í kjölfarið ná viðskiptum umræddra viðskiptavina til sín*." Engin gögn eru lögð fram að baki þessari staðhæfingu Samskipa. Þetta á sér heldur ekki stoð í samtímagögnum Samskipa. Þá er ekki að finna nokkur ummerki um að Eimskip hafi litið á CAF-aðgerðir Samskipa sem tækifæri til að sækja á viðkomandi viðskiptavini Samskipa, þvert á móti vann Eimskip, án nokkurs ótta um hugsanleg viðbrögð Samskipa, að því að hækka verð verulega gagnvart sínum eigin viðskiptavinum sem voru með flutningsgjöld í íslenskum krónum.

16208. Samkvæmt síðari skýringum Samskipa við rannsókn málsins, eftir að samtímagögn tengdu CAF gjaldi höfðu verið afhent fyrirtækinu, kom fram að ekki hafi komið til CAF hækkunar gagnvart þessum viðskiptavinum. Heldur hafi verið *„ráðist í samningaviðræður við hvern og einn viðskiptavin*." Segja Samskip að þrátt fyrir að samningar hafi tekist um hækkanir í íslenskum krónum þá fari fjarri að fyrirtækið hafi eftir þær hækkanir haft sömu tekjur í evrum og það hafði fyrir hrun.[6784]

16209. Samkeppniseftirlitið fellst ekki á að þessar athugasemdir sýni að háttsemi Samskipa hafi verið samþýðanleg 10. gr. samkeppnislaga.

16210. Varðandi samningaviðræður við hvern og einn má nefna í dæmaskyni að Samskip láta þess ógetið í athugasemdunum að fyrirtækið gerði viðauka við samning Húsasmiðjunnar þann 31. desember 2008. Samskip eru meðvituð um þetta því vísað er til viðaukans á öðrum stað í athugasemdum fyrirtækisins.[6785] Samkvæmt þeim samningi breyttist verð á flutningsþjónustu samkvæmt samningnum í samræmi við vísitölu neysluverðs að 50% hluta og þróun vísitölu gengisskráningar íslensku krónunnar að 50% hluta. Var í báðum tilvikum miðað við grunnvísitölu í apríl 2008 og áttu fjárhæðir að breytast mánaðarlega í samræmi við það.

16211. Hvað sem framangreindu líður þá voru áðurnefndar „leiðréttingar"-aðgerðir fyrirtækjanna á verði viðskiptavina í samræmi við önnur samtímagögn sem tóku til þess markmiðs að halda verði uppi og hækka verð. Með samráði fyrirtækjanna höfðu þau dregið úr æskilegri óvissu um viðbrögð helsta keppinautarins á markaði sem gerði þeim kleift að halda uppi eða hækka verð. Í þessu sambandi skal einnig haft í huga að aðgerðir fyrirtækjanna gagnvart viðskiptavinum lutu til viðbótar að öðrum

[6783] Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.521493.
[6784] Mgr. 61 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.06.2022.
[6785] Mgr. 1159 og nmgr. 20 í athugasemdum Samskipa við AII.

hækkunum en þeim sem tengdist myntbreytingu og CAF, t.d. verulegum verðhækkunum á gjaldskrám, innleiðingu á BAF gjaldi á alla viðskiptavini o.s.frv.

16212. Samskip byggja einnig á því í athugasemdum sínum að ótækt sé að taka mið af verðhækkunum í íslenskum krónum þar sem flestir viðskiptavina hafi verið með flutningsverð í erlendri mynt. Hækkanir á verði viðskiptavina í íslenskum krónum hafi því alfarið verið vegna gengisfalls íslensku krónunnar. Ef horfa eigi til verðhækkana í íslenskum krónum verði samhliða að taka tillit til kostnaðarhækkana Samskipa í íslenskum krónum, sbr. umfjöllun Samskipa í mgr. 54 – 63 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. janúar 2021.

16213. Líkt og Samskip vísa til voru flestir viðskiptavina fyrirtækisins með flutningsgjöld í erlendri mynt (heildarverð að jafnaði umreiknað yfir í íslenskar krónur og gengisáhætta var hjá viðskiptavinunum, en ekki Samskipum). Neikvæð áhrif á viðskiptavini af gengisfalli íslensku krónunnar í kjölfar hrunsins 2008 komu því til viðbótar við verulegar verðhækkanir Samskipa í erlendri mynt á þessum tíma.

16214. Í dæmaskyni má benda á að stærstur hluti tekna Samskipa í sjóflutningi var sjófrakt. Sá gjaldaliður var í evrum. Samskip hækkaði sjófrakt (í evrum) yfir allt á rannsóknartímabilið, sbr. umfjöllun í kafla 33.1.2 þar sem fram kemur að gjaldaliðir úr gjaldskrá fyrir sjófrakt hafi hækkað á bilinu 31-41% í evrum á samráðstímabilinu. Sú verðhækkun varð eðli málsins samkvæmt meiri fyrir viðskiptavini umreiknuð í krónur ef gengi krónunnar veiktist gagnvart evru á sama tíma.

16215. Hrun íslensku krónunnar haustið 2008 skapaði þrýsting frá viðskiptavinum sem voru með flutningsverð í erlendri mynt, þ. á m. hjá mikilvægum viðskiptavinum Samskipa og Eimskips sem hefðu átt að búa yfir kaupendastyrk. Samtímagögn Samskipa og Eimskips sýna á hinn bóginn engin ummerki um ótta um samkeppni við verðhækkanir gagnvart þeim viðskiptavinum. Þvert á móti.

16216. Við framangreint má bæta að í athugasemdum Samskipa er í reynd aðeins sögð hálf saga, því að bæði athugasemdir fyrirtækisins og fjölmörg samtímagögn staðfesta að liðir í rekstrarkostnaði Samskipa lækkuðu á brotatímabilinu. Óumdeilanlega lækkaði kostnaður með takmörkun á flutningsgetu í október 2008. Þá liggur fyrir að leiga og kaupverð á skipum lækkuðu umtalsvert á tímabilinu, sbr. t.d. ummæli (S)forstj árið 2009 um að *„markaðsverð á skipum væri afar lágt, hugsanlega í lægstu verðum sögulega séð […]*" og tilgreindi hann að dæmi væru um að verð hefði fallið um allt að 65% á einu ári, sbr. kafla 14.11.4. Þá liggur fyrir að kostnaður Samskipa vegna skipaleigu lækkaði verulega á tímabilinu, sbr. kafla 33.1.6.4 hér á eftir.

16217. Viðskiptavinir mótmæltu verðhækkunum m.a. þegar leið á rannsóknartímabilið og vísuðu til þess að gengi krónunnar hefði styrkst, sbr. t.d. eftirfarandi samtímagögn sem tengdust verðhækkunum Samskipa á flutningsgjöldum árið 2010 og 2012:

- Einn viðskiptavinur sendi Samskipum tölvupóst 10. ágúst 2010 vegna verðhækkana Samskipa og spurði *„hvað liggur á baki þessarar hækkunar, nú þegar gengið hefur verið að styrkjast mikið?*", sbr. kafla 14.28.

- Flügger sendi tölvupóst til (S)forstö-innfl1 21. ágúst 2012 vegna verðhækkana Samskipa. Flügger var viðskiptavinur Samskipa. Óskaði aðstoðarframkvæmdastjórinn eftir rökstuðningi fyrir hækkun Samskipa. Síðan spurði aðstoðarframkvæmdastjórinn: *„Hvaða kostnaðarhækkanir er verið að tala um? Laun eru ekki að hækka, eldsneyti er ekki að hækka, gengi er að styrkjast o.s.frv.*", sbr. kafla 14.44.3.

- Stuttu áður hafði framkvæmdastjóri Bræðranna Ormsson sent tölvupóst til (S)viðskstj, viðskiptastjóra hjá Samskipum, þ.e. 31. júlí 2012. Afrit af póstinum var sent til (S)forstö-innfl1 og

framkvæmdastjóra félags atvinnurekenda. Í tölvupóstinum var hækkun Samskipa mótmælt harðlega. Í þessu samtímagagni frá stjórnanda í íslensku fyrirtæki sagði nánar tiltekið eftirfarandi: *„Okkur undrar mjög að gripið er til þessara verðhækkana, þegar gengi er að styrkjast svo töluverðu nemur og olíuverð er einnig að lækka. Þessi hækkun er gerð ofan á mjög háa reikninga og er íþyngjandi fyrir innflutningsverð vara, fyrirtæki og neytendur. Það er ekki sjálfgefið að hækka hvenær sem stjórnendum dettur í hug að nú sé rétta tækifærið gegn öllum staðreyndum og rökum. Við mótmælum þessari hækkun og áskiljum okkur allan rétt*.", sbr. kafla 14.44.3.

16218. Með hliðsjón af framangreindu er ekki fallist á að athugasemdir Samskipa um gengisfall íslensku krónunnar, *„nauðsynlega leiðréttingu*" á verði viðskiptavina og um svokallaða *„krónusamninga*", hafi þýðingu.

33.1.6. Um mikla ánægju stjórnenda með góða afkomu á Íslandi

16219. Í mgr. 404 í athugasemdum Samskipa við AI segir að Samkeppniseftirlitið telji að *„samráð hafi gert félögunum kleift að ná inn auknum tekjum með verðhækkunum og ýmis konar gjaldtöku af viðskiptum. Vísað er til þess að samkvæmt samtímagögnum hafi afkoma Samskipa á Íslandi verið talin „afburða góð" mitt í efnahagskreppu.*" Kveða Samskip að við mat á samtímagögnum um ánægju stjórnenda og góða afkomu fyrirtækisins á Íslandi verði 1) að horfa til *„rauntalna í rekstri*", 2) að ummæli (S)forstj um afkomu Samskipa á Íslandi hafi verið ónákvæm, 3) bætt rekstrarafkoma árin 2010 og 2011 hafi eingöngu verið til komin vegna ýmissa aðgerða sem gripið hafi verið til snemma árs 2008 til að draga úr kostnaði og aðlaga reksturinn að breyttum aðstæðum og 4) að skipaleiga fyrirtækisins hafi lækkað árið 2010 sem hafi haft veruleg áhrif á afkomutölur fyrirtækisins. Vísast hér einnig til umfjöllunar Samskipa í mgr. 88 og áfram í athugasemdum fyrirtækisins frá 21. ágúst 2022.

16220. Verður nú vikið að því hvort Samkeppniseftirlitið hafi misskilið eða lagt rangt mat á viðkomandi samtímagögn.

33.1.6.1. Um að horfa verði til *„rauntalna í rekstri*"

16221. Samskip byggja sem fyrr segir m.a. á því að við mat á samtímagögnum sem lúta að ánægju stjórnenda og góðri afkomu Samskipa á Íslandi, verði að horfa til *„rauntalna í rekstri*" sem Samskip birta í eftirfarandi töflu sem er að finna í mgr. 404 í athugasemdum við AI:

Samskip Iceland (EUR)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
EBITDA	13.674	18.217	5.262	7.818	12.571	11.996	11.689	11.941
Net Results	4.323	8.607	-9.336	-2.182	6.228	4.499	3.466	2.851

16222. Segja Samskip að rekstur fyrirtækisins hafi verið í góðu horfi fyrir efnahagskreppuna en reksturinn hrunið á árunum 2008 og 2009. Þannig hafi verið gríðarlegt tap af rekstri Samskipa hf. árið 2008, eða um 9,5 milljónir evra sem samsvarar um 1,6 milljarði íslenskra króna. Næsta ár hafi verið litlu betra, en tap ársins 2009 hafi verið 2,2 milljónir evra eða því sem næst 400 milljónir króna. Þær aðgerðir sem hafi verið gripið til í rekstrinum á árinu 2008 og 2009 hafi skilað bættri afkomu í kjölfarið. Afkoma ársins 2010 hafi þannig verið *„umtalsvert betri*" enda hafi þá lækkun á leigu skipa komið inn að fullu og hagræðingaraðgerðir undanfarinna ára skilað sér. Á árunum 2009-2010 hafi flutningar milli hafna í Evrópu einnig bætt afkomu félagsins talsvert þótt hún hafi verið lakari en á árunum fyrir hrun. Í athugasemdum birta Samskip framangreinda töflu þar sem kemur fram að Samskip hf. hafi skilað jákvæðri rekstrarafkomu fyrir fjármagnsliði, skatta, afskriftir og niðurfærslur (EBITDA) í evrum allt rannsóknartímabil þessa máls.

16223. Sama tafla sem sýnir „*rauntölur úr rekstri*" kemur fram í mgr. 13 í bréfi fyrirtækisins frá 13. júní 2022. Þar segja Samskip að ekki verði „*dregið dul á það að talsverður viðsnúningur hafi orðið á rekstri félagsins á árunum 2010 og 2011 frá því sem var á árunum 2008 og 2009*". Telja Samskip „*óþarft*" að vísa til einstakra ummæla starfsmanna Samskipa í samtímagögnum. Nærtækara sé við mat á afkomu Samskipa að horfa til umræddra rauntalna í rekstri. Segja Samskip að stjórnendum og öðrum starfsmönnum Samskipa hafi tekist að bregðast við fordæmalausum aðstæðum og gríðarlegu rekstrartapi og snúa rekstri fyrirtækisins aftur til betri vegar. Þrátt fyrir að rekstur áranna 2010 og 2011 hafi verið „*vel viðunandi*" þá hafi það farið fjarri að hann hafi verið jafn góður og á árunum fyrir hrun.

16224. Áður en lengra er haldið ber að vekja athygli á því að ekki fylgja með gögn eða skýringar hjá Samskipum á hverju fyrirtækið byggir framangreinda töflu um „*rauntölur*" eða hvaða forsendna fyrirtækið horfir til. Ekki kemur heldur fram skýring hjá Samskipum af hverju EBITDA í töflunni er ekki sú sama og er birt í afhentum ársreikningum fyrirtækisins á sama tímabili. Er þetta verulegur ágalli á umfjöllun Samskipa.

16225. Hvað sem þessu líður þá beina Samskip í athugasemdum sínum kastljósinu að hagnaði, þ.e. afkomu fyrirtækisins eftir að búið er að draga frá fjármagnsliði, skatta, afskriftir og niðurfærslur í stað þess að miða við afkomuna áður en þessir liðir hafa verið dregnir frá (e. EBITDA). Þótt það sé ekki til nein ákveðin aðferð til að meta áhrif ólögmæts samráðs á afkomu fyrirtækis er ljóst að áhrifin eru í eðli sínu almennt óháð skuldsetningu og fjármagnskostnaði sem og sköttum, afskriftum og niðurfærslum. Þannig getur samráð leitt til þess að það verði ekki tap eða minna tap af rekstri fyrirtækis en annars hefði orðið eða að það verði hagnaður eða meiri hagnaður en ella. Samráð við keppinaut getur því bætt afkomu fyrirtækis þótt það sé tap af rekstrinum vegna mikillar skuldsetningar og fjármagnskostnaðar. Þá getur sá skortur á samkeppni sem leiðir af samráði leitt til sóunar, óhagkvæmni í rekstri, minni nýsköpunar, verri þjónustu, lægra atvinnustigs og annars samfélagslegs tjóns. Hagnaður eða tap af rekstri fyrirtækis er því ekki nákvæmur eða einhlítur mælikvarði á áhrif samráðs.

16226. Sé það markmið Samskipa að sýna fram á að ekkert samráð hafi átt sér stað (eða að samráðið hafi engin áhrif haft) með vísan til afkomu fyrirtækisins verður því að lágmarki að horfa til afkomunnar áður en tekið hefur verið tillit til fyrrgreindra liða. Er það enda í samræmi við afstöðu stjórnenda fyrirtækisins sem horfðu fyrst og fremst til EBITDA við mat á rekstrarafkomu fyrirtækisins á samráðstímabilinu.[6786]

16227. Samkvæmt umræddri töflu Samskipa um „*rauntölur í rekstri*" var EBITDA vegna starfsemi fyrirtækisins á Íslandi jákvæð á öllu rannsóknartímabilinu þrátt fyrir ytri efnahagsáföll á sama tíma. Þótt EBITDA fyrirtækisins hafi lækkað úr 13,7 og 18,2 milljónum evra á árunum 2006 og 2007 í 5,3 milljónir evra árið 2008 jókst hún strax í 7,8 milljónir evra á árinu 2009 þrátt fyrir mikinn samdrátt í innflutningi. Á árunum 2010 til 2013 hélst EBITDA fyrirtækisins síðan stöðug á bilinu 11,7-12,6 milljónir evra.

16228. Í tilefni af athugasemdum Samskipa greindi Samkeppniseftirlitið ársreikninga fyrirtækisins fyrir sama tímabil en þeir sýna sömu þróun og koma fram í yfirlitinu um „*rauntölur í rekstri*" Samskipa hf.,[6787] þ.e. jákvæða EBITDA Samskipa á Íslandi allt rannsóknartímabilið:[6788]

[6786] Sjá kafla 12.2.5.2, 8.16.9, 10.5.4, 14.2, 14.11, 14.33.7.2, 14.37.5 og 14.40.

[6787] Í greiningunni er horft til samstæðu Samskipa hf. en undir hana falla móðurfélagið og öll dóttur- og hlutdeildarfélög. Það athugast að P/F Samskip, dótturfélaga Samskipa í Færeyjum, er meðtalið í samstæðureikningi Samskipa hf. Er það ekki talið hafa áhrif á meginniðurstöður greininganna þar sem greining á ársreikningum móðurfélagsins á Íslandi, sem eingöngu samanstendur af rekstri á Íslandi, gefur áþekka mynd.
Fyrir 2012 og 2013 ber þó nokkuð á milli þess sem Samskip birta í töflu um „*rauntölur í rekstri*" annars vegar í samanburði við afhentan ársreikning fyrirtækisins hins vegar, þ.e. bæði er varðar hagnað og EBITDA. Ekki hafa fundist neinar skýringar á því og kemur ekki að sök við mat á athugasemdunum.

[6788] Útreikningar EBITDA á töflu 14 eru framkvæmdir af Samkeppniseftirlitinu. Í ársreikningum Samskipa eru leigugjöld (skipaleiga) ekki talin með almennum rekstrargjöldum heldur með afskriftum. Hins vegar er við útreikning Samkeppniseftirlitsins á EBITDA gert ráð fyrir að leigugjöldin séu hluti af almennum rekstrargjöldum, enda virðist slíkt hið sama vera gert í útreikningum Samskipa.

Tafla 14: Þróun EBITDA og hagnaðar Samskipa hf. árin 2008-2013, þúsundir evra.
Heimild: Ársreikningar Samskipa hf.

Samskip Ísland	2008	2009	2010	2011	2012	2013
EBITDA	4.909	7.609	12.514	120.002	7.692	5.670
Hagnaður	-9.463	-2.182	6.226	4.495	2.388	928

16229. Á árinu 2008 var EBITDA Samskipa á Íslandi jákvæð, bæði samkvæmt ársreikningi og töflu Samskipa um *„rauntölur í rekstri"* , en samkvæmt ársreikningnum kom tap ársins til vegna fjármagnsliða.[6789]

16230. Sú staðreynd að EBITDA Samskipa á Íslandi hélst jákvæð allt tímabilið og batnaði strax í kjölfar efnahagshrunsins árið 2008 er í samræmi við samtímagögn sem sýna mikla ánægju stjórnenda Samskipa með rekstrarafkomu af starfsemi fyrirtækisins á Íslandi á sama tíma og það var samdráttur í innflutningi og tímabundin afar neikvæð áhrif vegna ytri aðstæðna.

16231. Í þessu sambandi vísast jafnframt til minnisblaðs Samskipa frá 10. september 2009 (*„Samskip – fjárhagsleg endurskipulagning – september 2009"*). Um er að ræða minnisblað sem (S)stjform-S, stjórnarformaður Samskipa hf. á Íslandi og stjórnarmaður hjá Samskipum Holding, sendi til kröfuhafa Samskipa vegna fjárhagslegrar endurskipulagningar Samskipasamstæðunnar. Ber minnisblaðið með sér að vera samantekt á áhættu í rekstri hinnar erlendu starfsemi samstæðunnar. Er í minnisblaðinu talað um mögulegt gjaldþrot hjá erlendri starfsemi samstæðunnar. Stjórnendur Samskipa hafi haft áhyggjur af erlenda rekstrinum og í minnisblaðinu eru gerðar áætlanir varðandi sölu Samskipa hf. á Íslandi úr samstæðunni. Einnig er fjallað um ábyrgð Samskipa hf. á Íslandi á ýmsum fjárhagslegum skuldbindingum Samskipa Holding og dótturfélaga. Má sjá af minnisblaðinu að árið 2009 námu skuldbindingar Samskipa hf. á Íslandi vegna ábyrgða gagnvart erlendu félögunum um 29 milljónum evra.

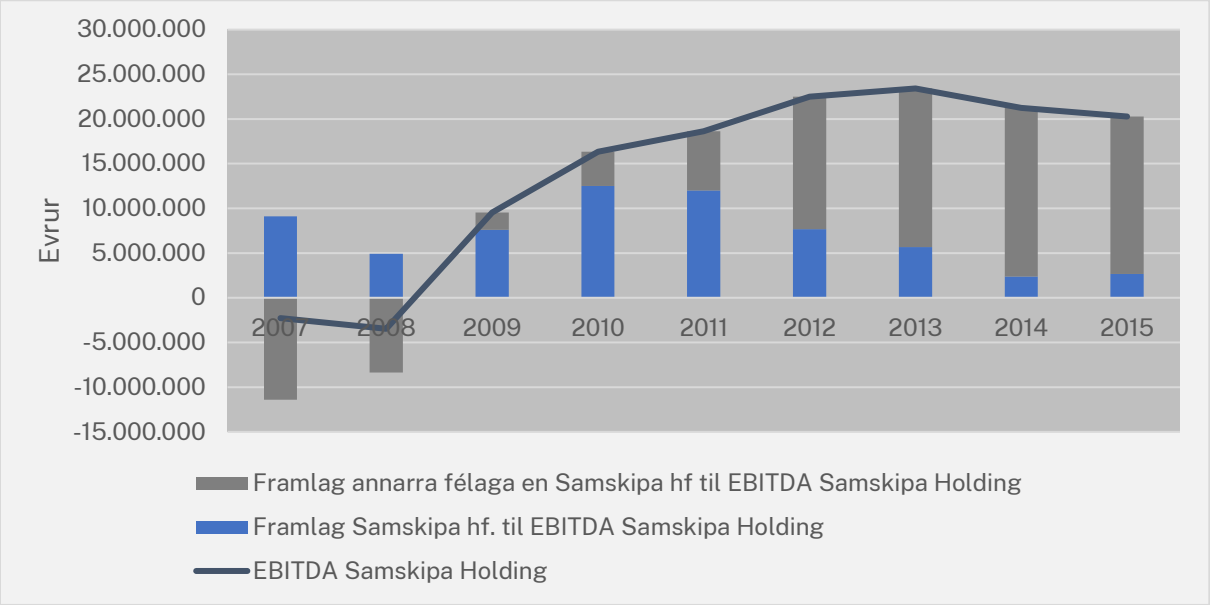
16232. Í minnisblaðinu kemur fram að erlenda starfsemi samstæðunnar þurfi að skila 5 milljónum evra í EBITDA á ári til að lenda ekki i fjárþröng. Ljóst hafi verið að sú afkoma myndi ekki nást á þessu ári (2009) og því hafi erlenda starfsemin þurft að fá einhvern *„heimanmund"* frá Samskipum hf. á Íslandi. Segir í minnisblaðinu að lausafjárstaða Samskipa hf. sé ágæt og því lagt til að félagið greiði 5 milljónir evra inn á lán Samskipa Holding BV. Lagt er til að verði afkoma Samskip Holding BV *„á bilinu –EUR 1,0 milljón til +EUR 3,0 milljónir á árinu 2010"* komi til svokölluð árleg *„earn out"* greiðsla, EUR 2 milljónir frá Samskipum á Íslandi. Er umfjöllun minnisblaðs stjórnarformanns Samskipa hf. sömuleiðis í samræmi við fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH til annarra stjórnenda Samskipa 18. mars 2008, um að Samskip á Íslandi yrði verndað sem *„cash cow"* samstæðunnar. Þessi samlíking við mjólkurkýr er í samræmi við góða EBITDA afkomu félagsins. Í minnisblaðinu er sömuleiðis gert ráð fyrir *„nokkurri bötnun á næsta ári"* hjá Samskipum hf. á Íslandi og stöðugleika eftir það.[6790]

16233. Í m.a. kafla 12.2.4 er lýst gögnum (S)forstj sem sýna mjög mikla ánægju með afkomu Samskipa á Íslandi og vísast til þeirra hér. Í næsta undirkafla verða þau gögn rifjuð upp.

[6789] Í ársreikningi Samskipa árið 2008 vega vextir af lánum innan samstæðu og gengistap mest í fjármagnsliðum.
[6790] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. *„Samskip – fjárhagsleg endurskipulagning – september 2009.docx"*. Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.639953.

16234. Vegna athugasemda Samskipa um afkomu fyrirtækisins var jafnframt gerður samanburður á milli Samskipa hf. og Samskipa Holding. Til að fá samanburðarhæft mat á rekstri félaganna var EBITDA og EBITDA framlegðarhlutfall reiknað á grundvelli upplýsinga í afhentum ársreikningum.[6791]

16235. Á mynd 11 hér fyrir neðan er sýndur samanburður á framlagi EBITDA Samskipa hf. á Íslandi, á samstæðugrunni, til Samskipa Holding annars vegar og hins vegar framlag annarra félaga Samskipa Holding. Framlag annarra félaga til Samskipa Holding er reiknað með þeim hætti að EBITDA Samskipa hf. er dregin frá EBITDA Samskipa Holding. Birtar eru tölur fyrir árin 2007 til 2015.[6792]

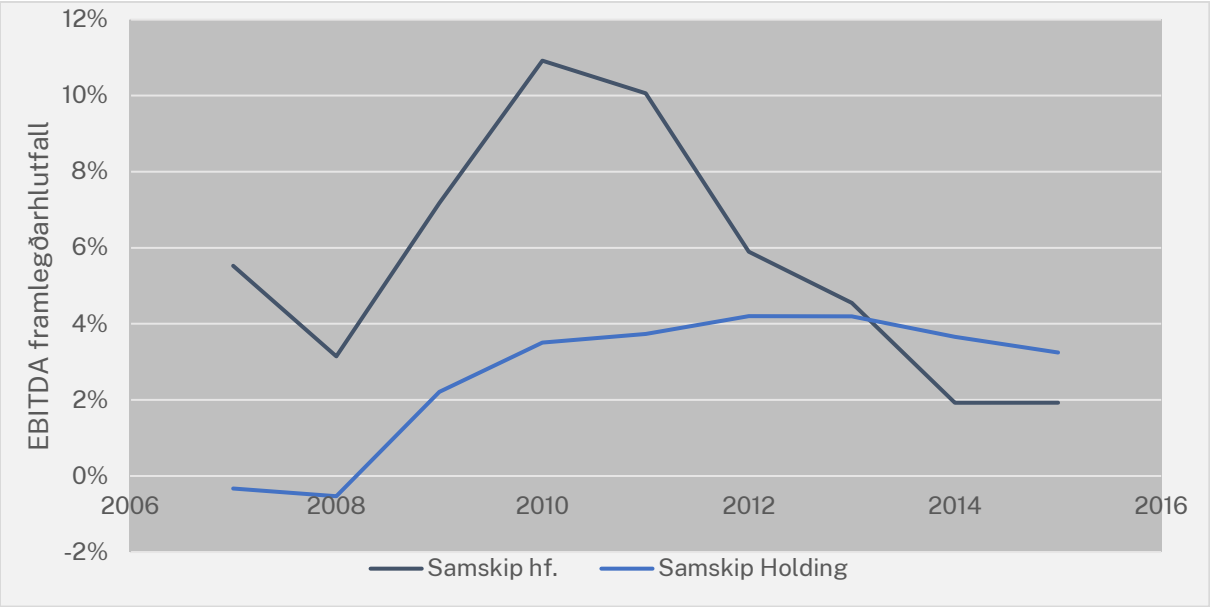


Mynd 11: Samanburður á framlagi EBITDA Samskipa hf. til Samskipa Holding annars vegar og hins vegar framlagi annarra félaga undir Samskip Holding til samstæðunnar á tímabilinu 2007 til 2015. *Heimild: Ársreikningar Samskipa hf. og Samskip Holding. Útreikningar Samkeppniseftirlitsins.*

16236. Eins og sést á mynd 11 var EBITDA Samskipa hf. umtalsvert hærri en EBITDA annarra félaga í eigu Samskipa Holding á árunum 2007-2008, þegar EBITDA þeirra var neikvæð. Á árunum 2009-2011 var framlag Samskipa hf. til EBITDA Samskipa Holding umtalsverð, en frá árinu 2012 fór vægi Samskipa hf. minnkandi.

16237. Á mynd 12 hér fyrir neðan er sýnd þróun EBITDA framlegðarhlutfalls félaganna yfir tímabilið árin 2007 til 2015.[6793]

[6791] EBITDA sem hlutfall af tekjum. EBITDA stendur fyrir rekstrarhagnað fyrir fjármagnsliði, skatta, afskriftir og niðurfærslur. Byggt er á ársreikningum frá Samskipum, dags. 2.11.2016, fskj. 3.
[6792] Gögn fyrir Samskip Holding ná aðeins frá 2007 þar sem félagið var stofnað seint á því ári.
[6793] Gögn fyrir Samskip Holding ná aðeins frá 2007 þar sem félagið var stofnað seint á því ári.

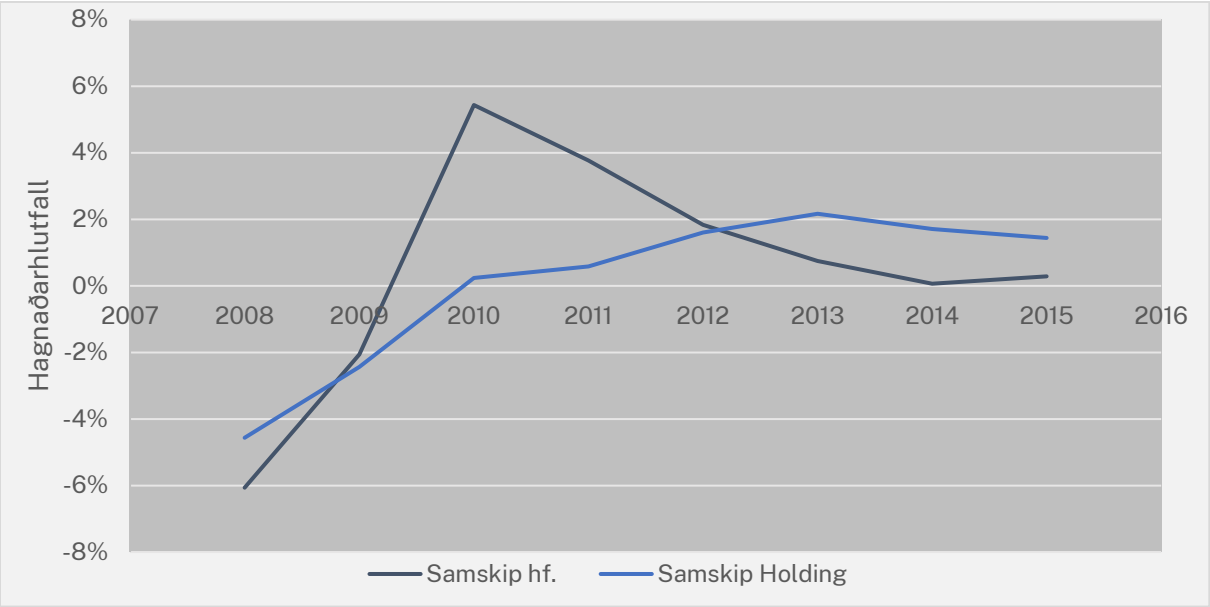


Mynd 12: EBITDA framlegðarhlutfall hjá Samskip hf. og Samskip Holding á tímabilinu 2007 til 2015. *Heimild: Ársreikningar Samskipa hf. og Samskip Holding. Útreikningar Samkeppniseftirlitsins.*

16238. Má af mynd 12 einnig ráða að rekstur Samskipa hf. hafi haft mikla þýðingu fyrir Samskip Holding samstæðuna frá upphafi rannsóknartímabilsins fram til ársins 2012 þegar bera fór á *„taugatitringi"* í samráðinu, sbr. m.a. kafla 14.45 og 14.48.[6794] Sýnir þetta að fyrirmælum (S)aðaleig-stjform-SH til stjórnenda Samskipa Holding 18. mars 2008 um að vernda ætti Samskip á Íslandi sem *„cash cow"* samstæðunnar, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.3, var unnt að fylgja með góðum árangri. Telur Samkeppniseftirlitið að samráð Samskipa við Eimskip hafi greitt fyrir þeirri niðurstöðu.

16239. Á mynd 13 er þróun hagnaðarhlutfalls (*„Profit margin"*) Samskips hf. og Samskip Holding sýnd fyrir tímabilið 2008-2015.[6795]

[6794] Breyting á EBITDA framlegðarhlutfalli getur bæði stafað af breytingum í tekjum og kostnaði.
[6795] Hagnaðarhlutfall er skilgreint sem hagnaður sem hlutfall af tekjum.



Mynd 13: Samanburður á hagnaðarhlutfalli (e. profit margin) Samskipa hf og Samskip Holding á tímabilinu 2008 - 2015.
Heimild: Ársreikningar Samskipa. Útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

16240. Hagnaðarhlutfallið þróaðist með svipuðum hætti og EBITDA framlegðarhlutfallið og er það aftur rekstur Samskipa á Íslandi sem hefur mikla þýðingu fyrir Samskipa samstæðuna (Samskip Holding) á árunum 2009 til 2012.

16241. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki fallist á að umfjöllun og tafla Samskipa um *„rauntölur í rekstri"*[6796] árin 2006 til 2012 sýni að gögn málsins séu ótraust eða að Samkeppniseftirlitið hafi dregið rangar ályktanir af samtímagögnum fyrirtækisins, þar sem finna má ítrekaða umfjöllun um mikla ánægju stjórnenda fyrirtækisins með góða afkomu, og það mitt í einhverri verstu efnahagskreppu sem riðið hefur yfir íslenskt hagkerfi.

16242. Hvað varðar afkomu Eimskips þá sýna samtímagögn hjá því fyrirtæki svipaða sögu, þ.e. mikla ánægju stjórnenda með rekstrarafkomu starfseminnar á Íslandi á samráðstímabilinu. Vísast til frekari umfjöllunar um það í kafla 12.2.5.2.

33.1.6.2. Um ónákvæm ummæli (S)forstj um afkomu Samskipa á Íslandi

16243. Í mgr. 404 í athugasemdum við AI víkja Samskip að umfjöllun Samkeppniseftirlitsins um tölvupóst (S)forstj dags. 9. september 2013, þar sem hann fjallar um afburða góða afkomu af rekstri fyrirtækisins á árinu 2010. Í tölvupóstinum segir meðal annars svo: *„Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009, og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félags."*[6797]

16244. Telja Samskip að þessi ummæli (S)forstj séu *„ekki nákvæm, þótt árið 2010 hafi „vissulega verið ágætt rekstrarár"*. Rekstur Samskipa hafi verið í góðu horfi fyrir efnahagshrunið en síðan hrunið á árunum 2008 og 2009 og vísa þar til áðurnefndrar töflu um *„rauntölur í rekstri"*, sbr. tafla 14 hér að framan. Þannig hafi verið gríðarlegt tap af rekstri Samskipa hf. árið 2008, eða um 9,5 milljónir evra sem samsvari um 1,6 milljarði íslenskra króna. Næsta ár hafi verið litlu betra, en tap ársins 2009 hafi verið 2,2 milljónir

[6796] Sbr. mgr. 404 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 13 í bréfi fyrirtækisins, dags. 13.06.2022.
[6797] Fjallað er nánar um tölvupóst […] frá 9.09.2013 í kafla 12.2.5.2 og 14.11.3.

evra eða því sem næst 400 milljónir króna. Þær aðgerðir sem hafi verið gripið til í rekstrinum á árinu 2008 og 2009 hafi skilað bættri afkomu í kjölfarið. Afkoma ársins 2010 hafi þannig verið *„umtalsvert betri“* enda hafi lækkun á leigu skipa þá komið inn að fullu og hagræðingaraðgerðir undanfarinna ára skilað sér. Á árunum 2009-2010 hafi flutningar milli hafna í Evrópu einnig bætt afkomu félagsins talsvert þótt hún hafi verið lakari en á árunum fyrir hrun.

16245. Ekki er unnt að fallast á að framangreindar athugasemdir Samskipa sýni að Samkeppniseftirlitið hafi dregið rangar ályktanir af samtímagögnum um góða rekstrarafkomu Samskipa hf. mitt í efnahagskreppu hér á landi.

16246. Sem fyrr segir hafa við rannsókn málsins engin gögn fundist sem sýna að (S)forstj hafi gert mistök í lýsingu sinni á afkomu fyrirtækisins sem hann stýrði. Þá hafa Samskip heldur ekki lagt fram nein slík gögn. Framkvæmdarstjórar Samskipa og fjármálastjóri Samskipa hf., sem fengu tölvupóst (S)forstj, gerðu heldur engar athugasemdir við lýsingu hans.

16247. Ummæli (S)forstj 9. september 2013 eru aukinheldur í fullu samræmi við önnur samtímagögn frá þessum árum. Í m.a. kafla 12.2.4 er lýst öðrum gögnum frá m.a. (S)forstj sem sýna mjög mikla ánægju með afkomu Samskipa á Íslandi. Rétt er að rifja upp þessi gögn:

- Með tölvupósti frá 30. desember 2008 sendi (S)forstj glærur til (S)stjórnarm-fjármstj um m.a. áætlaða EBITDA framlegð einstakra rekstrareininga innan samstæðunnar fyrir árið 2008 og rekstraráætlun fyrir 2009. Þegar haft er í huga efnahagsumhverfið á þessum tíma vekur eftirtekt að í þessum gögnum er gert ráð fyrir met-EBITDA framlegð. Þar kemur fram að áætlað er að EBITDA framlegð Samskipa Ísland verði 7.666 þús. EUR en að EBITDA framlegð samstæðunnar í heild verði 128 þús. EUR. Byggir þessi áætlun á rauntölum fyrir janúar til október 2008 og áætlun fyrir nóvember og desember. Þá er lagt til grundvallar að Samskip hf. myndu skila 56% af framlegð samstæðu Samskipa Holding árið 2009, þrátt fyrir að áætlaður væri verulegur samdráttur í innflutningi. Samskip hf. stóðu hins vegar aðeins undir 23% af heildartekjum samstæðunnar. Fram kemur að aðgerðirnar á Íslandi (sem m.a. féllu undir samráð við Eimskip) myndu viðhalda arðsemi af starfseminni. Þessar glærur eru í samræmi við önnur gögn í málinu.

- Í glærukynningu (S)forstj á fundi stjórnar Samskipa Holding 12. janúar 2009 kom fram að þrátt fyrir mjög mikinn samdrátt í innflutningi væri áætlun Samskipa á Íslandi fyrir árið 2009 *„metnaðarfull“* (*„ambitious“*) og gert ráð fyrir að EBITDA myndi aukast talsvert. Sýna gögn vegna þessa stjórnarfundar Samskipa Holding að Samskip hf. hafði náð að hækka verð verulega á seinni hluta ársins 2008 og gert var ráð fyrir frekari verðhækkun og betri afkomu á árinu 2009.

- Í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding frá 10. mars 2009, en (S)forstj sat fundinn samkvæmt, segir að Samskip hf. á Íslandi séu enn bjartsýn um að skila afkomu í samræmi við metnaðarfulla áætlun (*„still optimistic we are able to achieve our ambitious budget“*).

- Í fundargerð Samskipa Holding frá 7. apríl 2009, en (S)forstj sat fundinn samkvæmt fundargerð, segir um afkomu Samskipa hf. á Íslandi: *„It is expected that EBITA [svo] for March will be above budget by 250k and Q1 EBITDA to be 850k above budget.“* Í umfjöllun um afkomu samstæðunnar í heild sinni segir: *„Group EBITDA is […] slightly better than budget. This is mainly due to to extremely good results from* Iceland *while Countries*[6798] *are substantially behind.“*

- (S)forstj sendi 9. apríl 2009 tölvupóst til ýmissa starfsmanna Samskipa. Í honum segir m.a.: *„Meðfylgjandi sendi ég tilkynningu sem send verður út í dag til stjórnenda hjá Samskipum erlendis*

[6798] Önnur ríki í Evrópu þar sem Samskip ráku flutningastarfsemi.

[…]" Umrædd tilkynning var frá stjórn og yfirmönnum samstæðunnar (*Announcement from the Samskip Board of Directors and the Samskip Management)* og í henni segir m.a.: *„Until the second half of 2008, Samskip group was on track to deliver a 2008 result considerably better than 2007, however, as had been expected and prepared for by Samskip Iceland management since early 2008, the Iceland business was seriously impacted by the macro economic situation in the second half of 2008. During this period, the Samskip Iceland business responded to the drastic decreases in volume by reducing cost and adjusting the vessel system.*

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

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 5. maí 2009, en (S)forstj sat fundinn samkvæmt fundargerð, segir um afkomu samstæðunnar: *„Group EBITDA in March was EUR 1,009k and slightly above budget of EUR 965k. This is mainly due to continous good results from Iceland*."

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 1. september 2009 (m.a. (S)forstj tók þátt í fundinum skv. fundargerð) segir í umfjöllun um Samskip hf. á Íslandi: *„YTD[6799] Ebitda is 4.956k versus budget of 2.727k.*"

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 2. október 2009 (m.a. (S)forstj tók þátt í fundinum skv. fundargerð) segir í umfjöllun um Samskip hf. á Íslandi: *„YTD Ebitda is 5.459 versus budget of 3.735k, better result by 1.723k."*

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 29. október 2009 (m.a. (S)forstj tók þátt í fundinum skv. fundargerð) segir í umfjöllun um Samskip hf. á Íslandi: *„YTD Ebitda is 6.127k versus budget of 4.819k better result by 1.307k."*

- Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)stjform-S (þá formanns stjórnar Samskipa hf. á Íslandi og stjórnarmanns Samskipa Holding BV) frá 30. apríl 2010 sagði: *„Við gengum frá bónus greiðslum til framkvæmdastjórn í mars í línu við það sem við ákváðum. Nú var kallinn að spá með sjálfan sig - ja vel launaður er verkamaðurinn, en heilt á litið verður að segjast að margt gekk vel á liðnu ári, þó ytri aðstæður hafi verið erfiðar, hef ég tekið saman stutt yfirlit í meðfylgjandi excel skjali*". Í minnisblaðinu fór (S)forstj yfir hversu *„sérlega vel*" hafi tekist til með rekstur Samskipa 2008-2010. Á árinu 2009 hafi velta verið talsvert undir áætlun en *„Ebitda framlegð var hins vegar hærri en áætlun gerði ráð fyrir […]. Almennt er hægt að segja að tekist hafi sérlega vel til við að aðlaga rekstur og starfsemi félags að breyttum tímum, og sjáum við fram á að árið 2010 verði umtalsvert betra en 2009*."

- Í apríl 2011 fjölluðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um bónusa fyrir forstöðumenn vegna góðrar afkomu árið 2010. Í tölvupósti frá (S)forstj til (S)frkvstj-millilandasv sagði vegna þessa m.a.: *„Eins og við ræddum þá var árið 2010 frábært ár - ebitda vel yfir áætlun 10,7 - var í raun vel yfir 13 m eur. Sbr samtal þá er vert að leggja kúrsinn nú til þeirra fyrir þetta ár, en eins og við fórum í gegnum þegar við rúlluðum í gegnum tölurnar, þá mv sömu charter forsendur þá eiga árin 2009-2010-2011*

[6799] Year to date.

að gefa okkur um 13 m í ebitda. Við eigum að gefa bónus upp á 3 mánuði fyrir framúrskarandi árangur […]".

- (S)forstj fjallaði einnig um afkomu Samskipa hf. á árinu 2010 og bónus til undirmanna hans í tölvupósti sem hann sendi (S)stjform-S í apríl 2011: „*Í samningum er kveðið á um bónus kerfi hjá þeim – og þeir voru með talsverðar væntingar til þessa árs* [2010]*, því afkoman var glæsileg, hún var í raun ekki það sem birt hefur verið, heldur ca 2 m eur betri, þetta vita þeir.*"

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

- Í tölvupósti (S)forstj til (S)aðaleig-stjform-SH, dags. 31. maí 2013, fjallaði forstjórinn áfram um bónusa til framkvæmdastjóra fyrirtækisins. Þar kemur m.a. fram „*Við áttum frábær ár 2010 og 2011 og greiddum þá út þrjá mánuði í bónusa – þeir hefðu ekki verið greiddir nema fyrir það að sjálfsögðu að árangur var mjög góður*".

- Í samræmi við framangreint segir þetta í umræddum tölvupósti (S)forstj frá 9. september 2013: „*[…] árið 2010 var mjög gott ár, 2011 einnig, en síðan hefur afkoma sigið niður, á árinu 2012 og nú á árinu 2013. Við tókum vel til í rekstri eftir hruntíma á síðari hluta árs 2008 – þær aðgerðir færðu okkur á beinu brautina, strax á árinu 2009 og árið 2010 var eitthvert besta ár í sögu félagsins.*"

16248. Hér er rétt að árétta hið augljósa: (S)forstj var forstjóri Samskipa hf. og bar ábyrgð á rekstri fyrirtækisins gagnvart stjórn. Nema sýnt sé fram á annað verður að leggja til grundvallar að umfjöllun hans um afkomu Samskipa hf. í tölvupóstum til aðaleigenda Samskipa, stjórnarformanns Samskipa hf. eða helstu samstarfsmanna fari hann ekki með fleipur heldur byggi umfjöllun sína á traustum gögnum. Þá skiptir máli að ekki hafa fundist samtímagögn þar sem (S)forstj leiðréttir umfjöllun sína um afkomu Samskipa hf. eða viðkomandi viðtakendur benda honum á mistök eða rangfærslur. Í athugasemdum sínum halda Samskip því ekki fram að þessi gögn séu efnislega röng.

16249. Með vísan til framangreindrar umfjöllunar verður því að hafna athugasemdum Samskipa þess efnis að ummæli (S)forstj í tölvupósti hans frá 9. september 2013 hafi ekki verið „*nákvæm*".

16250. Hér skiptir einnig máli að ekki hafa fundist gögn þar sem t.d. (S)forstj eða (S)stjform-S setja fram sömu skýringu á góðri afkomu Samskipa og fyrirtækið gerir gagnvart Samkeppniseftirlitinu í þessu máli, þ.e. að bætt rekstrarafkoma árin 2010 og 2011 hafi „*eingöngu*" verið til komin vegna ýmissa aðgerða sem gripið hafi verið til snemma árs 2008 til að draga úr kostnaði og aðlaga reksturinn að breyttum aðstæðum og að skipaleiga fyrirtækisins hafi lækkað árið 2010. Dregur þetta úr trúverðugleika staðhæfinga Samskipa í málinu.

33.1.6.3. Um að aðgerðir Samskipa sem gripið hafi verið til á árunum 2008 og 2009 hafi skilað bættri afkomu í kjölfarið

16251. Að því er snertir samtímagögn sem sýna ríka ánægju stjórnenda með góða afkomu Samskipa á Íslandi þá kemur fram í mgr. 9 og áfram í bréfi Samskipa dags. 13. júní 2022 að aðgerðir sem gripið hafi verið til í rekstri Samskipa á árunum 2008 og 2009 hafi skilað bættri afkomu í kjölfarið. Afkoma ársins 2010 hafi þannig verið „*umtalsverð betri*", enda hafi þá lækkun á leigu skipa verið komin inn að fullu og „*hagræðingaraðgerðir undanfarandi ára*" að skila sér. Lýsingar starfsmanna Samskipa á þessum rekstrarárangri beri þess hins vegar merki „*að mikil ánægja ríkti með það hversu vel tókst til við að bjarga félaginu út úr afar erfiðum aðstæðum*." Samkvæmt Samskipum var bætt rekstrarafkoma árin 2010 og 2011 líkt og áður greinir eingöngu til komin vegna ýmissa aðgerða sem gripið hafi verið til

snemma árs 2008 til að draga úr kostnaði og aðlaga reksturinn að breyttum aðstæðum. Meðal helstu aðgerða vísa Samskip til fækkunar skipa úr fjórum í þrjú, nýs samnings við Alcoa, fækkunar gáma, lækkunar á skipaleigu fyrirtækisins og fækkunar starfsfólks. Sem fyrr segir byggja Samskip á því að bættur rekstrarárangur hafi ekki komið til vegna verðhækkana enda liggi fyrir að sögn Samskipa að *„sjóflutningsverð [hafi] lækkað samfellt á öllu rannsóknartímabilinu.“* Það sé því rangt hjá Samkeppniseftirlitinu að góð afkoma Samskipa hafi skýrst af verðhækkunum og samráði við Eimskip.[6800]

16252. Hvað varðar sjónarmið Samskipa um samfellda lækkun sjóflutningsverðs á öllu rannsóknartímabilinu vísast í greiningu Samkeppniseftirlitsins á sjóflutningsverði og gjaldskrám vegna land- og sjóflutninga. Niðurstaða þeirra greininga bendir ekki til samfelldrar lækkunar einingaverðs, sjá nánar umfjöllun í kafla 33.1.3.

16253. Í köflum 7 – 14 er fjallað um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008. Eins og þar kemur fram tók samráðið hvort tveggja til aðgerða sem voru til þess fallnar að draga úr kostnaði og auka tekjur, sbr. einnig sátt Eimskips frá 16. júní 2021 og viðurkenningu brota skv. tölul. 1.1 – 1.6 í 1. gr. sáttarinnar.

16254. Varðandi framangreindar staðhæfingar um mikið tap af rekstri Samskipa hf. á árunum 2008 og 2009 ber hér fyrst að rifja upp að þann 18. mars 2008 beindi (S)aðaleig-stjform-SH þeim fyrirmælum til (S)forstj o.fl. að vernda yrði stöðu Samskipa hf. sem *„cash cow“* fyrir samstæðuna og þann 25. mars 2008 bætti hann um betur og sagði að stefnt væri að því að Samskip hf. skiluðu met EBITDA framlegðarhlutfalli (*„Achieving a record EBITDA percentage result“*). Á þessum tíma voru þó stjórnendur Samskipa farnir að sjá fram á samdrátt í innflutningi síðar á árinu 2008, sbr. fundargerð stjórnar Samskipa hf. þann 4. apríl 2008. Á þeim fundi voru reifaðar hugmyndir um samstarf við keppinauta. Þær leiðir sem Samskip hugleiddu til að halda uppi eða efla afkomu félagsins voru því m.a. fólgnar í að efna til samstarfs við keppinauta um samnýtingu flutningskerfa og að hækka verð, sbr. kafla 6.7.3.

16255. Undir samráð Samskipa og Eimskips féllu m.a. aðgerðir sem Samskip vísa til hér að framan til skýringar á góðri afkomu félagsins, þ.e. eins og fækkun gáma (samráð um samstarf við lán og leigu á gámum) og samráð í tengslum við takmörkun á flutningsgetu þ. á m. vegna útflutnings á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Athugasemdir Samskipa eru því frekar til þess fallnar að styrkja ályktanir Samkeppniseftirlitsins um samtímagögn þar sem stjórnendur fjalla um aðgerðirnar í samhengi við góða afkomu fyrirtækisins.

16256. Rifja ber upp að þótt fyrirtækjum sé heimilt að hagræða í rekstri ber þeim samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga að taka allar ákvarðanir þar um upp á eigin spýtur og án þess að þau hafi áður átt samskipti í því skyni að draga úr óvissu í tengslum við slíkar ákvarðanir. Ólögmæt samvinna og samskipti Samskipa og Eimskips drógu úr þeirri óvissu þ. á m. í tengslum við þær aðgerðir sem Samskip vísa til að hafi staðið undir góðri afkomu félagsins.

16257. Skýringar Samskipa sem grundvallast á því að ítrekaðar verðhækkanir fyrirtækisins gagnvart viðskiptavinum hafi ekki legið til grundvallar mikilli ánægju stjórnenda um góða afkomu fyrirtækisins eru ekki skýrðar nánar. Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að hið samfellda samráð Samskipa og Eimskips var til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að ýmist halda uppi eða hækka verð gagnvart viðskiptavinum sem vitanlega skilaði betri afkomu.

16258. Breytingar á tekjuhlið rekstrarreiknings hafa eðli málsins samkvæmt áhrif á afkomutölur fyrirtækja rétt eins og breytingar á kostnaði. Framangreint endurspeglast í samtímagögnum en um áhrif samkeppni á

[6800] Sjá sambærileg sjónarmið Samskipa í mgr. 404 – 407 og 1213- 1214 í athugasemdum við AI. Sjá einnig sambærilegar athugasemdir Samskipa í mgr. 85 og áfram í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.08.2020, og mgr. 36 í bréfi þess, dags. 13.01.2021.

verð og afkomu Samskipa má í dæmaskyni nefna ummæli (S)stjform-S á fundi með lykilstjórnendum Samskipa á Íslandi 4. nóvember 2009:

„Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. […] Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA."[6801]

16259. Athugasemdir Samskipa um að ítrekaðar verðhækkanir hafi ekki legið til grundvallar ánægju yfir bættri afkomu Samskipa á rannsóknartímabilinu eru í ósamræmi við samtímagögn. Fjöldi samtímagagna liggja fyrir þar sem sömu ánægðu stjórnendurnir vísa til eða telja upp verðhækkanir sem aðgerðir sem bættu afkomu félagsins. Í dæmaskyni má nefna að þann 4. nóvember 2008 fór fram stjórnarfundur hjá Samskipum Holding í Rotterdam. Samkvæmt fyrirliggjandi afhentri fundargerð voru mættir á fundinn (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjórnarm-H, (S)forstj, (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)stjórnarm-fjármstj, sbr. kafla 10.4.3. Þrátt fyrir samdrátt í flutningum og erfið ytri skilyrði hér á landi kemur fram í fundargerðinni að stjórnendur væru bjartsýnir um jákvæða afkomu á rekstri Samskipa á Íslandi og hærri veltu en áætlun gerði ráð fyrir. Af fundargerðinni er ljóst að áætlun (S)forstj um jákvæða EBITDA árið 2008 (sem gekk eftir) var í kynningu hans á stjórnarfundinum sett í samhengi við aðgerðir sem hafði verið gripið til árið 2008, þ. á m. verðhækkanir Samskipa gagnvart viðskiptavinum, sbr. kafla 11.21:[6802]

„Pricing:

[…]

*General rate increase 1st of September (10% - **440 mkr** / **400 mkr** annualized), all tarrifs*

*Adding in new service charges, f.e. Warehousing, fresh fish, domestic trucking (**150 mkr** /100 mkr)*

Adjusting sales prices on various services provided by Samskip (partly done)

*Increasing prices towards Alcoa (**200 mkr** / **400 mkr**)*"

System:

*Scaling down system will lead to **400 mkr** lower costs / will be min 700 mkr. […]*"

16260. Með samráði við Eimskip tókst Samskipum að styrkja tekjugrunn sinn verulega með hækkunum á gjaldskrám og nýjum tekjuliðum á árunum 2008 og 2009, sbr. kafla 11.21 um verðsamráð fyrirtækjanna. Fyrirtækin komu á *„friði*" sem komst á með hinni ólögmætu markaðsskiptingu fyrir mikilvæga viðskiptavini. Það gerði þeim kleift að viðhalda eða hækka verð ítrekað og samfellt fram á árið 2013, sbr. kafla 14.

16261. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki fallist á með Samskipum að umræddar athugasemdir þess sýni að gögn málsins séu ekki traust eða að Samkeppniseftirlitið hafi dregið rangar ályktanir af gögnum málsins. Samtímagögn benda til þess að þær aðgerðir samráðsins sem lutu að því að halda verðum uppi og hækka verð, hafi verið til þess fallnar að efla afkomu fyrirtækisins ekki síður en kostnaðarhagræðing.

[6801] Sbr. fundarpunktar sem fjármálastjóri Samskipa á Íslandi, […], tók saman á fundi hans með […], dags. 4. nóvember 2009, sbr. kafla 14.10.2.
[6802] Sbr. einnig tölvupóst […], dags. 28.10.2008 („*Forti*") og umfjöllun í kafla 10.4.2.

33.1.6.4. Um lækkun á skipaleigu Samskipa árið 2010

16262. Sem fyrr segir er í sjónarmiðum Samskipa um aðgerðir sem hafi skilað bættri afkomu Samskipa vísað til þess að skipaleiga fyrirtækisins hafi lækkað árið 2010 sem hafi haft veruleg áhrif á afkomutölur fyrirtækisins. Engin gögn eru lögð fram af hálfu Samskipa eða nánari skýringar eða útreikningar.

16263. Samkeppniseftirlitið bendir á að lækkun á skipaleigu hjá Samskipum var í samræmi við þróun sem átti sér stað á öðrum flutningamörkuðum, þ.e. í kjölfar efnahagssamdráttar minnkaði eftirspurn og þar af leiðandi lækkaði verð og leiga á flutningaskipum verulega, sbr. umfjöllun í kafla 12.2.5.1.

16264. Eins og fjallað er um í kafla 14.10.2 var lækkun á kostnaðarliðum eins og rekstri skipa til hagsbóta fyrir Eimskip og Samskip. Samráð þeirra gerði þeim aftur á móti kleift að halda ábatanum af slíkri kostnaðarlækkun hjá sér.

16265. Samtímagögn sýna að stjórnendur fyrirtækisins töldu að kostnaðarlækkun á skipaleigu ásamt öðru hefði haft jákvæð áhrif á EBITDA félagsins, sbr. kafla 14.10.2. Á glærukynningu frá stjórnarfundi Samskipa Holding 7. janúar 2010 kom t.a.m. fram að kostnaður vegna leiguskipa myndi lækka um 20% á árinu 2010. Þessi kostnaðarlækkun var einnig áréttuð á glæru um sjóflutninga og Ísland í kynningunni. Á sömu glæru sagði á hinn bóginn um verðstefnu Samskipa gagnvart viðskiptavinum á Íslandi: *„Contracts rates are budgeted to be on level with present rates – There will be a strong focus on rate increases."* Samkvæmt þessu átti ekki að láta viðskiptavini njóta lækkunar á mikilvægum kostnaðarlið hjá Samskipum og þess í stað halda áfram frekari verðhækkunum. Sá skortur á samkeppni sem leiddi af samráðinu við Eimskip leyfði Samskipum að hegða sér með þessum hætti.

16266. Sökum samráðsins kom ekki fram í þessu gagni né öðrum gögnum sem stafa frá Samskipum óvissa eða ótti um að samkeppni frá Eimskip gæti komið í veg fyrir verðhækkanir hér á landi. Ekki er heldur að finna umfjöllun í gögnunum um að stjórnarmenn eða stjórnendur Samskipa hafi mætt eða talið sig þurfa að nota kostnaðarlækkanir til að mæta samkeppni frá Eimskip. Þvert á móti átti að vera eins og áður segir mikil áhersla („*strong focus*") á að hækka verð á Íslandi. Það raungerðist. Samskip hækkaði gjaldskrár árið 2010 og á grundvelli markaðsskiptingar héldu Samskip og Eimskip að sér höndum í samkeppnislegu tilliti og endurnýjuðu flutningasamninga við mikilvæga viðskiptavini árið 2010, t.a.m. eins og gagnvart Rúmfatalagernum, N&O, ÍSAM og Aðföngum þar sem verði var haldið uppi eða það hækkað, sbr. kafla 14.23, 14.26 og 14.27.

16267. Samtímagögn sýna að í upphafi árs 2010 voru stjórnendur Samskipa meðvitaðir um að flutningasamningar mikilvægra kaupenda á flutningsþjónustu hér á landi myndu renna út árið 2010, sbr. kafla 14.21.2. Áður en samráð Samskipa við Eimskip hófst, sýna samtímagögn að endurnýjun flutningasamninga gat haft í för með sér þrýsting á flutningsverð Samskipa. Jafnvel í samtímagögnum Samskipa frá janúar 2008 var talað um að þá gæti skollið á „*Price war*" milli Samskipa og Eimskips þar sem fyrirsjáanlegt væri að margir flutningasamningar væru lausir, sbr. kafla 6.7.2. Samráð Samskipa og Eimskip kom eins og áður segir í veg fyrir þetta, þ.e. að fyrirtækin myndu lækka verð til viðskiptavina á Íslandi sem hefði verið til þess fallið að hafa mjög neikvæð áhrif á afkomu fyrirtækisins.

16268. Þrátt fyrir kostnaðarlækkun Samskipa árið 2010 sýna gögnin að þá dró ekki úr áherslu stjórnenda og aðaleiganda Samskipa á verðhækkanir og ekki sjást nein merki í samtímagögnum um ótta við viðbrögð helsta keppinautarins, Eimskips. Gögn sýna að fyrirtækin héldu uppi og hækkuðu verð gagnvart viðskiptavinum fram á árið 2013.

16269. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki fallist á að lækkun Samskipa á skipaleigu árið 2010 sýni að gögn málsins séu ekki traust eða að Samkeppniseftirlitið hafi dregið rangar ályktanir af gögnum málsins.

33.2. Um þróun markaðshlutdeildar Samskipa og Eimskips

16270. Í athugasemdum Samskipa er því ítrekað haldið fram að sveiflur hafi verið í markaðshlutdeild fyrirtækisins á rannsóknartímabilinu. Segja Samskip sveiflur í markaðshlutdeild vera *„óræka sönnun"* fyrir virkri samkeppni og að hörð samkeppni hafi ríkt milli Eimskips og Samskipa allt tímabilið.[6803] Er því ýmist haldið fram að markaðshlutdeild milli Eimskips og Samskipa hafi sveiflast *„talsvert"*[6804], *„allnokkuð"*[6805], *„verulega"*[6806] eða að *„miklar"*[6807] sveiflur hafi átt sér stað.

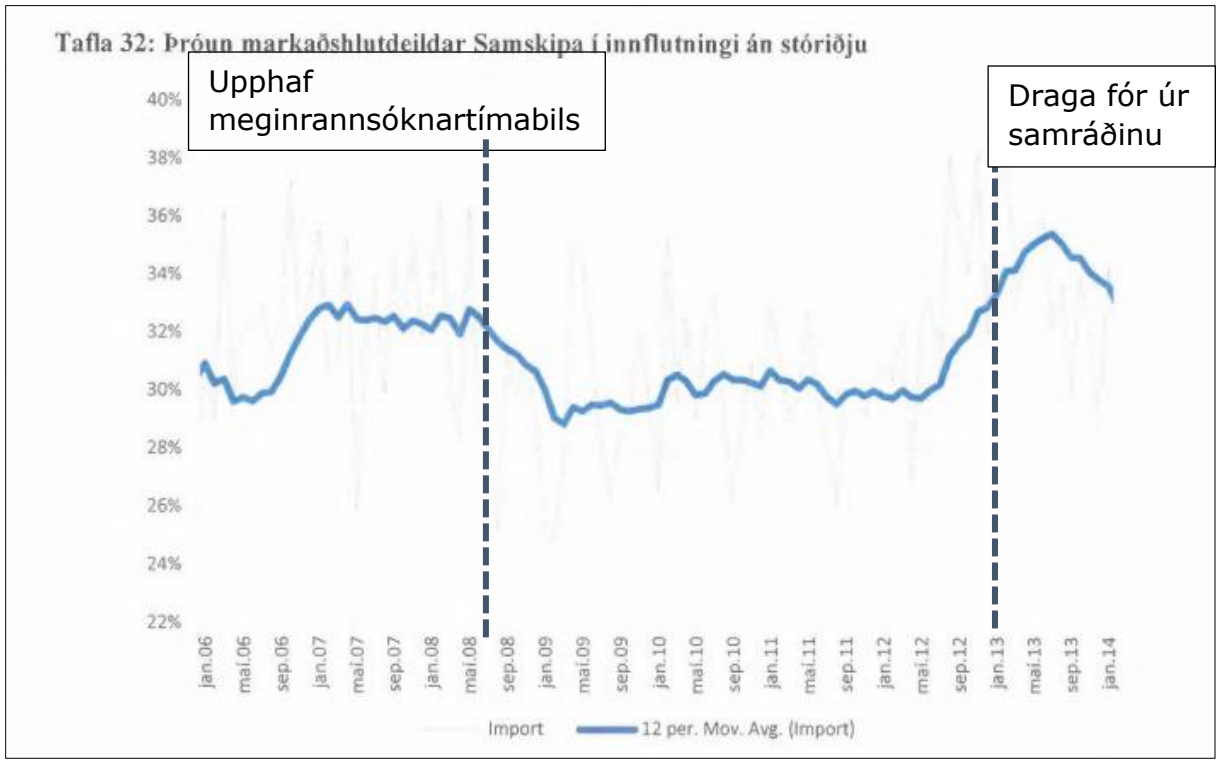
16271. Máli sínu til stuðnings vísa Samskip í mgr. 1395 í athugasemdum við AI til töflu 31 í mgr. 1381 sem er súlurit um markaðshlutdeild Samskipa í innflutningi fyrstu 6 mánuði ársins 2009. Fyrirtækið setur einnig fram línurit á eftir mgr. 1397, merkt sem tafla 32, um þróun hlutdeildar Samskipa frá janúar 2006 til janúar 2014. Birt er annars vegar línurit m.v. hlutdeild Samskipa á mánaðarlegum og grunni og hins vegar sem 12 mánaða hlaupandi meðaltal. Byggja Samskip á því að þetta sýni aukna markaðshlutdeild fyrirtækisins í innflutningi (án stóriðju) á árunum 2009-2012 sem náð hafi hámarki um mitt ár 2013.

16272. Ekki er unnt að fallast á þessa framsetningu Samskipa. Eins og nánar verður gerð grein fyrir er hún misvísandi og ótrúverðug.

16273. Í mgr. 1395 vísa Samskip í töflu 31, sem eins og fyrr segir er reyndar ekki tafla heldur súlurit sem sýnir markaðshlutdeild Samskipa í innflutningi fyrstu sex mánuði ársins 2009 á mánaðarlegum grunni. Í því sambandi ber að hafa í huga að viðskipti N&O fóru til Samskipa á þessum tíma, sbr. nánari umfjöllun í kafla 14.5. Þá varpar þróun á fyrstu sex mánuðum ársins 2009 ekki ljósi á þróun markaðshlutdeildar fram til ársins 2013.

16274. Varðandi áðurnefnda töflu Samskipa nr. 32 í mgr. 1397 í athugasemdunum þá má sjá skjáskot af þeirri mynd hér í framhaldinu en hún sýnir línurit um þróun markaðshlutdeildar Samskipa í innflutningi án stóriðju frá janúar 2006 til 2014. Það athugast að Samkeppniseftirlitið hefur bætt inn lóðréttum línum sem sýna upphaf hins aukna samráðs annars vegar og þegar það tók að draga úr samráðinu hins vegar. Þá var ekki tekið fram hvaða mælieining var lögð til grundvallar, s.s. hvort um er að ræða tonn eða TEU.

[6803] Athugasemdir Samskipa við við AI, mgr. 1168, 1186 – 1187, 1225, 1538, 1543, 1600 og 1701 – 1702. Athugasemdir Samskipa við AII, mgr. 743, 751, 899, 1128, 1232, 1825, 1834 og 1838. Mgr. 19, mgr. 75 og áfram og mgr. 211 í athugasemdum Samskipa, dags. 31.08.2020.
[6804] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1543 og 1600. Athugasemdir Samskipa við AII, mgr. 743, 1232, 1825, 1834 og 1838.
[6805] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1225.
[6806] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1538.
[6807] Athugasemdir Samskipa við AII, mgr. 899.



Mynd 14: Skjáskot af greiningu Samskipa á markaðshlutdeild fyrirtækisins í innflutningi án stóriðju. Samkeppniseftirlitið hefur bætt inn lóðréttum línum sem afmarka meginrannsóknartímabilið. *Heimild: Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1397.*

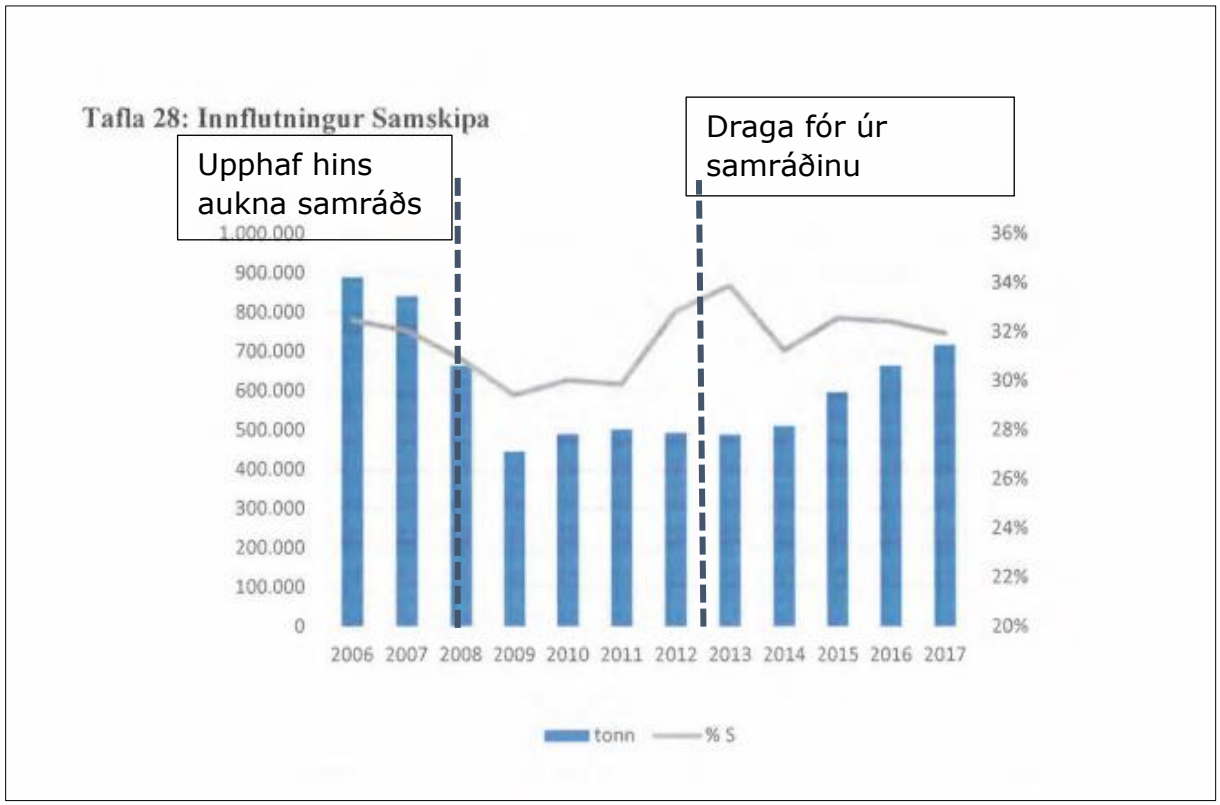
16275. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þessi mælikvarði sem Samskip leggja til grundvallar, hlutdeild Samskipa í innflutningi án stóriðju, talsverðum takmörkunum háður þegar dregnar eru ályktanir um hvort breytingar á markaðshlutdeild bendi til virkrar samkeppni eða ekki. Samráðið snerist um umfangsmikla markaðsskiptingu sem gerði það að verkum stórir viðskiptavinir fóru ekki á milli flutningafélaganna. Augljóst er að þegar flutt magn viðkomandi viðskiptavina hvors félags sveiflaðist frá einum tíma til annars, þá breyttist markaðshlutdeild félaganna í takt við þá breytingu. Þá liggur fyrir að viss samkeppni var til staðar í flutningum fyrir minni aðila. Þær smávægilegu sveiflur á markaðshlutdeild sem fram koma á grafinu hafa því hæglega getað orsakast af framangreindum tveimur þáttum. Því er ekki um að ræða „*óræka sönnun*" fyrir því hörð samkeppni hafi ríkt á milli félaganna.

16276. Meginatriðið er þó það að framangreind tafla gefur til kynna að afar litlar sveiflur hafi verið á hlutdeild Samskipa á tímabilinu sem um ræðir. Þannig sýnir grafið ekki að markaðshlutdeild Samskipa hafi farið vaxandi á árunum 2009-2012 heldur þvert á móti að hún hafi nánast staðið í stað frá janúar 2009 til september 2012 og verið mjög stöðug á bilinu 29-31%. Á sama tíma var ólögmæt markaðsskipting Samskipa og Eimskips í hámarki, sbr. umfjöllun í kafla 14. Þannig gefur grafið í reynd það til kynna, virt eitt og sér, að samkeppni á tímabilinu hafi ekki verið virk. Þvert á það sem Samskip halda fram.

16277. Þá er mikilvægt að átta sig á því að umrætt graf Samskipa er skalað þannig að lóðrétti ásinn hefst á 22% og endar á 40% sem gerir það að verkum að hver minniháttar breyting á hlutdeildinni virðist meiri í þessari myndrænu framsetningu en hún var í raun. Þannig er með engu móti hægt að halda því fram að 1-2% flökt á markaðshlutdeild sé talsvert, allnokkuð, verulegt eða mikið eins og Samskip staðhæfa. Samkvæmt því er bæði framsetning og túlkun Samskipa á þróun markaðshlutdeildar villandi.

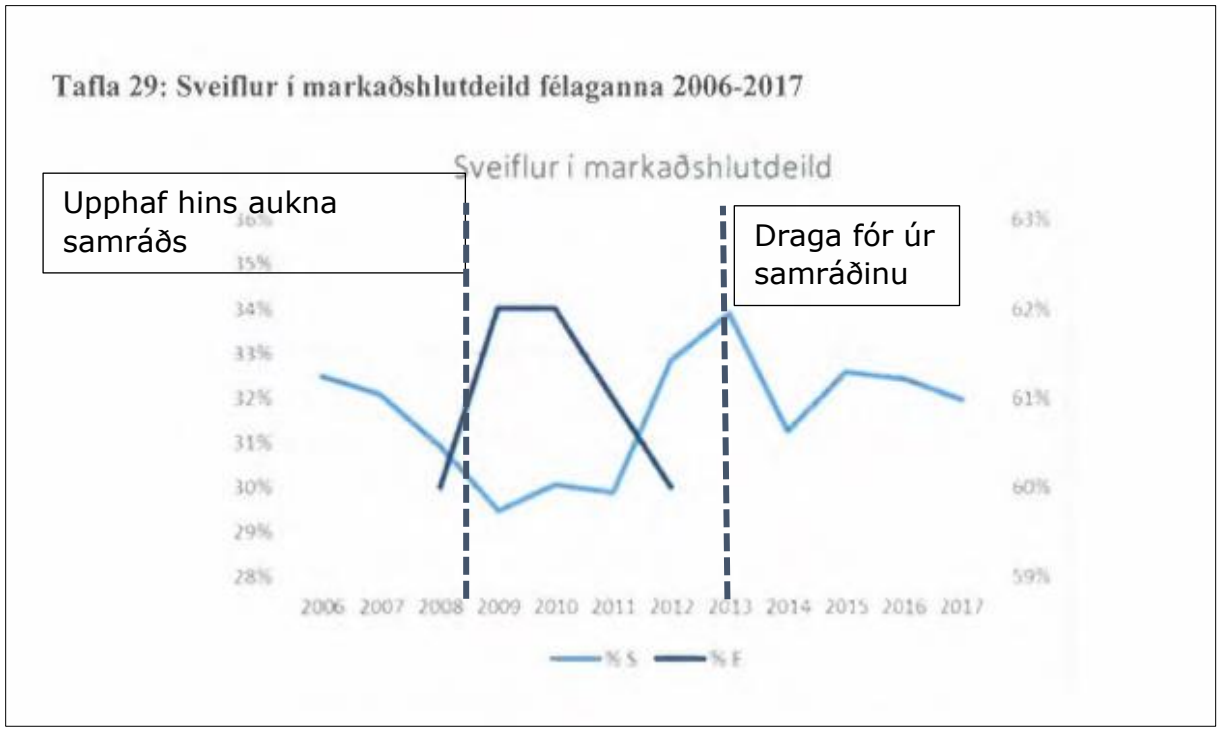
16278. Umrætt línurit sýnir að auki hvernig markaðshlutdeild Samskipa fór hægt og rólega upp í 35% á árinu 2013 sem er í samræmi við niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins, þ.e. að gögn málsins sýni að á þeim tíma hafi fyrirtækin dregið úr markaðsskiptingu viðskiptavina.

16279. Í mgr. 1186 – 1187 í athugasemdum Samskipa við AI kveður fyrirtækið talsverða hreyfingu hafa verið á viðskiptavinum á tímabilinu. Vísar fyrirtækið til eftirfarandi súlurits og línurits (að viðbættum lóðréttum línum sem sýna upphaf samráðsins og þegar það tók að draga úr því), merkt sem töflur 28 og 29. Segja Samskip að þær sýni allt aðra sögu en birtist í ályktunum Samkeppniseftirlitsins.[6808]



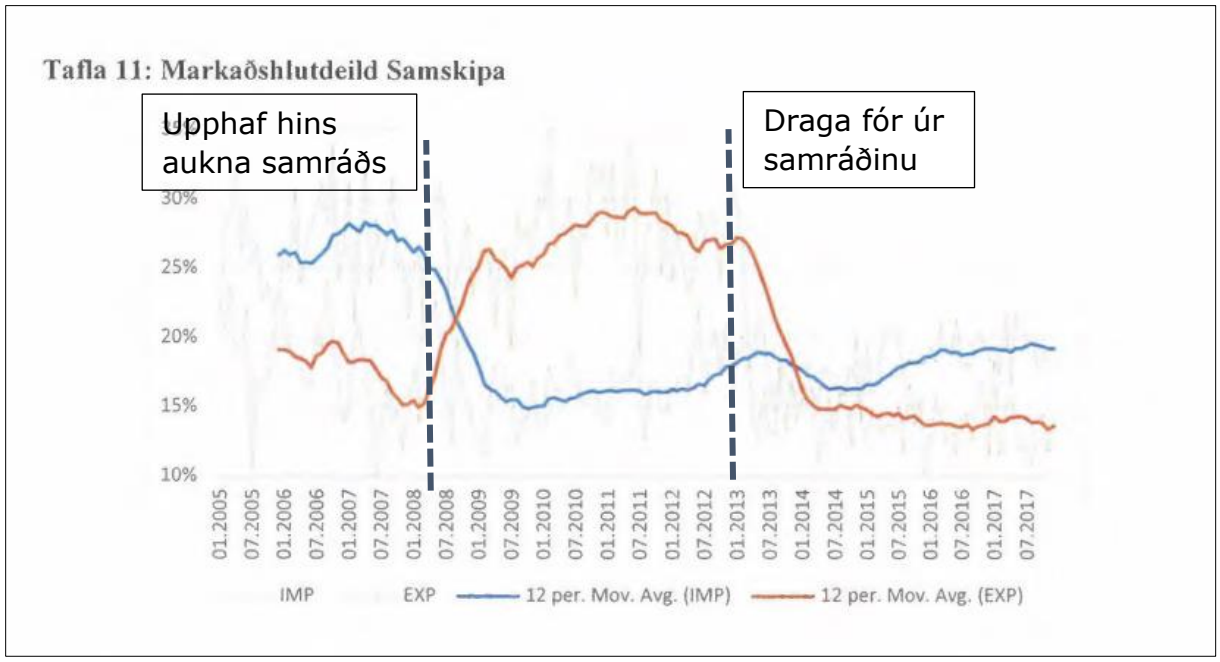
Mynd 15: Skjáskot af greiningu Samskipa á markaðshlutdeild félagsins í innflutningi og innflutningi félagsins í tonnum. Samkeppniseftirlitið hefur bætt inn lóðréttum línum sem afmarka meginrannsóknartímabilið.
Heimild: Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1186.

[6808] Sama súlurit og línurit kemur fram í mgr. 1702 í athugasemdum Samskipa við AI (tafla 35).



Mynd 16: Skjáskot af greiningu Samskipa á sveiflum í markaðshlutdeild á tímabilinu 2006-2017. Samkeppniseftirlitið hefur bætt inn lóðréttum línum sem afmarka meginrannsóknartímabilið. *Heimild: Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1187.*

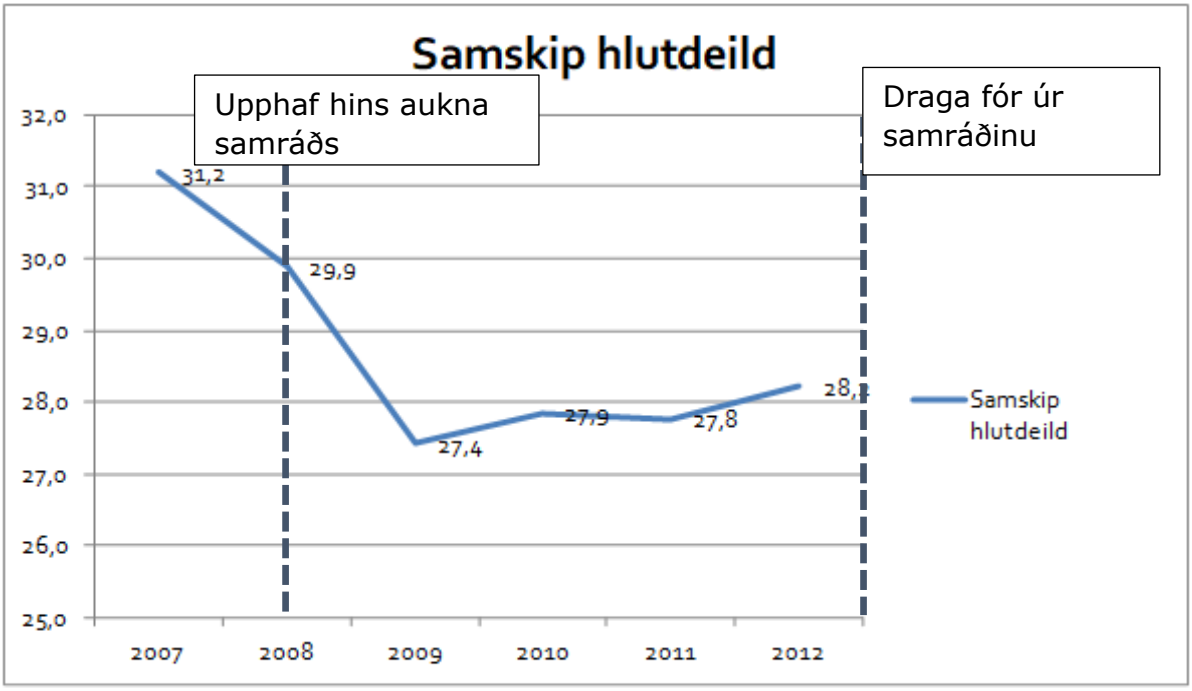
16280. Samskip byggja á því að árið 2012 hafi hlutdeild Samskipa verið komin upp í 34% en Eimskips um 60%. Sveiflurnar gefi til kynna að „*hörð samkeppni hafi ríkt á milli félaganna allt tímabilið*". Kemur m.a. fram að það hafi verið lítið um tilfærslu á stórum viðskiptavinum eftir árið 2009, þar sem flestir þeirra samninga hafi verið til tveggja eða þriggja ára. Sambærileg sjónarmið um „*verulegar sveiflur*" í markaðshlutdeild hjá Samskipum koma fram í mgr. 374 – 375 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. eftirfarandi línurit frá Samskipum, merkt sem tafla 11:



Mynd 17: Skjáskot af greiningu Samskipa á markaðshlutdeild félagsins í inn- og útflutningi (12 mánaða hlaupandi meðaltöl) á tímabilinu janúar 2005 til og með júlí 2017. Samkeppniseftirlitið hefur bætt inn lóðréttum línum sem afmarka meginrannsóknartímabilið.
Heimild: Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 374-375.

16281. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi súlu- og línurit, sem Samskip birta í athugasemdum sínum, sýni að verulegar sveiflur hafi verið á markaðshlutdeild á megin brotatímabilinu eða að dregnar hafi verið rangar ályktanir af gögnum málsins. Þvert á móti eru þau til stuðnings því að um markaðsskiptingu hafi verið að ræða og að byrjað hafi að fjara undan henni árið 2013. Eins og áður hafa Samskip skalað þessi gröf þannig að breytingar líta út fyrir að vera meiri en þær voru. Gröfin sýna að hlutdeild var tiltölulega stöðug á meginrannsóknartímabilinu ef frá er talið upphaf þess. Hvað varðar það sjónarmið Samskipa að lítið hafi verið um tilfærslu á stórum viðskiptavinum eftir árið 2009 þar sem samningar fyrirtækisins hafi flestir verið til tveggja og þriggja ára, þá er sú staðhæfing ekki studd gögnum og er auk þess í ósamræmi við samtímagögn. Fjöldi flutningasamninga mikilvægra viðskiptavina voru lausir árið 2010 eða samningum sagt upp. Tók hin ólögmæta markaðsskipting til þeirra viðskiptavina, t.a.m. eins og ÍSAM, Ikea, Rúmfatalagersins og Aðfanga, sbr. kafla 14.23, 14.26, 14.27 og 14.29.

16282. Mikilvægt er að hafa í huga að fullyrðingar Samskipa um miklar sveiflur á markaðshlutdeild í innflutningi á tímabilinu, eiga sér ekki stoð í samtímagögnum fyrirtækisins. Meðal gagna málsins má finna eftirfarandi línurit Samskipa sem kom fram í markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013, sbr. umfjöllun um gagnið í kafla 14.48:



Mynd 18: Skjáskot af greiningu Samskipa á hlutdeild félagsins í innflutningi. Samkeppniseftirlitið hefur bætt inn lóðréttum línum sem afmarka meginrannsóknartímabilið.
Heimild: Markaðsskýrsla innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013.

16283. Ljóslega má sjá á línuritinu að markaðshlutdeild Samskipa í innflutningi (án stóriðju) á árunum 2009 til 2012 var mjög stöðug á bilinu 27,4 – 28,2% og var flökt milli ára frá -0,1% upp í +0,5% á þessu þriggja ára tímabili. Samskip vísuðu í sömu skýrslu (frá september 2012) til þess að síðustu ár á undan hafi ríkt „*ró*" á innflutningsmarkaði, sbr. umfjöllun í kafla 14.48 í ákvörðun. Er þessi eigin samtímalýsing fyrirtækisins til stuðnings því að markaðshlutdeild hafi ekki verið á mikilli hreyfingu.[6809] Fara því fullyrðingar Samskipa í athugasemdunum, um miklar sveiflur í markaðshlutdeild, ekki saman við samtímagögn fyrirtækisins og er það misræmi ekki skýrt í athugasemdunum.

16284. Að lokum vísar Samkeppniseftirlitið til viðauka I við ákvörðun þessa þar sem eru birtar upplýsingar um markaðshlutdeild Samskipa. Sú samantekt byggir á afhentum gögnum samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga m.a. frá Samskipum. Eins og sjá má af þeirri umfjöllun renna þær upplýsingar ekki stoðum undir staðhæfingar Samskipa í athugasemdunum um mikið flökt í markaðshlutdeild. Þvert á móti.

16285. Mikilvægir viðskiptavinir stóðu undir langmestum hluta magns og tekna fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í kafla 6.3. Líkt og rakið er í kafla 12.2.4.3 var engin tilfærsla á mikilvægum viðskiptavinum í innflutningi á milli Eimskips og Samskipa vegna samkeppnisaðgerða fyrirtækjanna eftir að samráð fyrirtækjanna hófst mitt árið 2008 fram á árið 2013.

16286. Telur Samkeppniseftirlitið að allt sem rakið hefur verið hér að framan sýni glöggt að framlögð gögn Samskipa styðja ekki þær fullyrðingar félagsins að miklar sveiflur hafi verið í markaðshlutdeild Samskipa

[6809] Efst bls. 4 í markaðsskýrslu innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2013. Afritað tölvuskjal frá Samskipum. „*Innflutningur markaðsskýrsla 2013.doc*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Samskipum. „*Magn og tekjuáætlun innflutningsdeildar*". […] Doc. ID. 0.7.33.598296

sem feli í sér „*óræka sönnun*" fyrir virkri samkeppni og að hörð samkeppni hefði ríkt milli Eimskips og Samskipa allt tímabilið. Ekki er því fallist á umræddar athugasemdir Samskipa.

33.3. Um að háttsemi Samskipa hafi verið „*bein afleiðing*" af fákeppnisaðstæðum

16287. Í athugasemdum Samskipa er byggt á því að fyrirtækið hafi ekki átt í ólögmætu samráði við Eimskip heldur hafi háttsemi Samskipa á meginrannsóknartímabilinu verið „*bein afleiðing*" af fákeppnisaðstæðum á flutningamarkaðnum.

16288. Í þessu samhengi kemur þetta fram í athugasemdum Samskipa:

- „*Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa sé atburðarrás sem sé útbúin af Samkeppniseftirlitinu og eigi „*sér ekki stoð í raunveruleikanum*". Á henni séu eðlilegar skýringar sem rekja megi m.a. til þess að markaðurinn hafi verið fákeppnismarkaður, sbr. mgr. 7 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI.

- Eftir að Samskip hafi á fyrstu mánuðum ársins 2009 aukið við markaðshlutdeild sína hafi verið vaxandi áhyggjur að Eimskip myndi slá til baka. Af þessum sökum hafi verið „*lögð áhersla á að verja fengna stöðu og leita leiða til að auka framlegð með verðhækkunum og kostnaðarlækkunum og sækja í minni viðskiptavini, sem gæfu af sér hærri framlegð.*"

- Samskipum hafi verið það „*fullljóst að félagið myndi tapa í verðstríði við Eimskip, enda hafði Eimskip ótvíræða kostnaðarlega yfirburði og var ráðandi aðili á markaðnum.*" Samskip hafi því neyðst til „*að treysta á "ró"* á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð."[6810] Það sé „*ekkert launungamál*" að stjórnendur beggja fyrirtækjanna hafi gert „*sér grein fyrir því að verðstríð á þessum tíma myndi hafa geigvænleg áhrif á félögin*". Reksturinn hafi ekki þolað verðlækkanir. Stjórnendur Samskipa og Eimskip hafi unnið gegn því að fyrirtækin myndu keppa í verði. Þetta hafi verið hlutverk stjórnenda enda sé markmið með fyrirtækjarekstri að hámarka framlegð og selja á sem hæsta verði til viðskiptavina.[6811] „*Friðurinn*" hafi ekki komið til vegna ólögmæts samráðs við Eimskip heldur verið „*bein afleiðing*" af fákeppnisaðstæðum á markaðnum.[6812]

- Í athugasemdum Samskipa við AI og AII gerir fyrirtækið athugasemdir við ályktanir Samkeppniseftirlitsins um fyrirliggjandi gögn sem talin eru sýna að með efnahagskreppu árið 2008 hafi samkeppni aukist á flutningamörkuðum annars staðar og verð lækkað, öfugt við flutningamarkaðinn hér á landi þar sem Samskip og Eimskip hækkuðu verð ítrekað og samkeppni var skert. Það sé ótækt að bera saman markaðsaðstæður á Íslandi við þá stóru markaði sem fyrirtækið starfar á erlendis, s.s. í Evrópu.[6813]

- Við mat á háttsemi fyrirtækisins og Eimskips á rannsóknartímabilinu sé því „*nauðsynlegt að líta til eiginleika markaðarins sem þau starfa á, en hann* [sé] *fákeppnismarkaður*".[6814]

16289. Hér ber að árétta að verulegt ósamræmi er í lýsingum Samskipa í athugasemdunum á samkeppni á íslenska flutningamarkaðnum á árunum 2008-2013. Annars vegar segir fyrirtækið í umfjöllun um þróun markaðshlutdeildar að ríkt hafi hörð samkeppni við Eimskip allt tímabilið. Hins vegar er í umfjöllun um gerð markaðarins efnislega sagt að skortur á samkeppni sökum fákeppni gefið Samskipum færi á því að

[6810] Mgr. 1393 í athugasemdum við AI. Sjá einnig mgr. 1170 í athugasemdum Samskipa við AI og upphaf mgr. 1138 og 1156 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6811] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1170 og 1389.
[6812] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1388.
[6813] Sjá m.a. mgr. 1484 í athugasemdum við AI.
[6814] Sömu sjónarmið koma fram í mgr. 19 – 37 í athugasemdum Samskipa dags. 31.8.2020.

hækka verð til þess að auka framlegð. Þetta ósamræmi er ekki útskýrt í athugasemdum Samskipa. Dregur þetta verulega úr trúverðugleika umræddra sjónarmiða Samskipa.

16290. Hvað varðar „*Nýtt upphaf*" verkefni Eimskips og Samskipa, þá er ítarlega fjallað um þær athugasemdir Samskipa í kafla 25.6. Athugasemdirnar eru ekki í samræmi við samtímagögn og þeim hafnað. Í þessu samhengi skal áréttað að umrædd gögn eru í samræmi við sátt Eimskips dags. 16. júní 2021, sbr. 2. mgr. 1. gr. sáttarinnar þar sem Eimskip viðurkennir samráð við Samskip og alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu og að þau hafi falist í nánar tilgreindum aðgerðum í tölul. 1.1. – 1.6. sem gripið hafi verið til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „*Nýtt upphaf*" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008.

16291. Hvað önnur fákeppnissjónarmið Samskipa áhrærir, þá eru þau dregin saman í þeim kafla athugasemdanna sem ber heitið; „*leikjafræði á fákeppnismarkaði*", sbr. mgr. 15 – 18 í athugasemdum Samskipa við AI. Meginatriði sem Samskip vísa til í þessu sambandi eru eftirfarandi:

- Gagnsæi hafi verið til staðar á markaðnum og Samskip hafi lært að Eimskip svaraði ávallt fyrir sig og það harkalega.
- Eimskip hafi verið í yfirburðarstöðu gagnvart Samskipum og því mikil áhætta fólgin í því að sækja á viðskiptavini Eimskips.
- Siglingakerfi Samskipa og Eimskips hafi verið ósambærileg megnið af rannsóknartímabilinu og þjónustuframboð síðra hjá Samskipum.
- Viðbrögð fyrirtækja á fákeppnismarkaði við samdrætti í flutningsmagni.[6815]

16292. Áður en vikið er að þessum sjónarmiðum Samskipa er mikilvægt að rifja upp þýðingu fákeppni í samkeppnisrétti og hvaða laga- og sönnunarsjónarmið í samkeppnisrétti gilda um slíka „fákeppnisvörn" fyrirtækja í samráðsmáli sem þessu.

33.3.1. Um þýðingu fákeppni í samkeppnisrétti

16293. Í kafla 3 er lýst stöðu Samskipa og Eimskips á mörkuðum þessa máls á árunum 2008-2013, sbr. einnig viðauka I. Eins og þar kemur fram er Samkeppniseftirlitið sammála því mati Samskipa að fákeppni eða tvíkeppni hafi ríkt á flutningamörkuðum á rannsóknartímabili málsins. Samskip og Eimskip höfðu til samans gríðarlega sterka stöðu á umræddum mörkuðum.

16294. Markaðir þar sem fákeppni ríkir eru viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti. Fyrir það fyrsta er auðveldara fyrir keppinauta að viðhafa ólögmætt samráð á slíkum mörkuðum heldur en á mörkuðum þar sem margir keppinautar starfa.[6816] Það á enn frekar við ef um tvíkeppni er að ræða. Umfjöllun Samskipa um fákeppni/tvíkeppni á hinum íslenska flutningamarkaði felur þannig í raun í sér lýsingu á markaði þar kjöraðstæður voru til þess stunda samkeppnishamlandi samráð.

16295. Í öðru lagi getur það leitt af markaðsgerðinni að samkeppni er mjög takmörkuð þar sem fákeppni ríkir.[6817] Þekkt er að á fákeppnismörkuðum, sem bera tiltekin einkenni, geti fyrirtæki samhæft hegðun

[6815] Í athugasemdum Samskipa við AI og AII er ítrekað byggt á því að háttsemi fyrirtækisins hafi verið afleiðing af fákeppni en ekki ólögmætu samráði við Eimskip, sbr. m.a. mgr. 301, 302, 1167, 1392 og 1388 í athugasemdum við AI, sbr. m.a. mgr. 77, 1392 og 1397 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6816] Sjá t.d. Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1054: *„Collusion is made easier in oligopolistic markets."* Sjá einnig Bellamy & Child, European Union Law of Competition bls. 329: *„Cartels are also more likely to form in a concentrated market where few players together hold a large market share*. "
[6817] Sjá t.d. umfjöllun um „*the oligopoly problem*" á bls. 588 og áfram í Whish & Bailey, Competition Law, tíunda útgáfa, 2021.

sína með þöglum hætti (e. tacit coordination/collusion) í stað þess að keppa. Getur þetta leitt til þess að keppinautar verði samstíga í t.d. verðhækkunum án þess að eiga í neinum samskiptum. Þessi samhæfing er nefnd þögul eða þegjandi þar sem sökum markaðsgerðarinnar geta viðkomandi samhæft aðgerðir sínar án þess að eiga í beinum eða óbeinum samskiptum sem brjóta í bága við 10. gr. samkeppnislaga. Ef keppinautar eiga samt sem áður í ólögmætum samskiptum getur það gert samhæfinguna enn árangursríkari og skaðlegri fyrir samkeppni.

16296. Aðrir fákeppnismarkaðir geta verið þess eðlis að þeir leyfa ekki þegjandi samhæfingu en ef viðkomandi keppinautar hafa með sér samráð leiðir fákeppnin til þess að auðveldara er fyrir þá að raska samkeppni og t.d. hækka verð.

16297. Af framansögðu leiðir að á fákeppnismörkuðum er sérstaklega þýðingarmikið að keppinautar, sem eru nær einráðir á þeim, eigi ekki í neinum samskiptum eða samstarfi sem geta dregið úr sjálfstæði þeirra eða minnkað æskilega óvissu við töku ákvarðana. Af þessu leiðir að krafa samkeppnislaga um sjálfstæði keppinauta og bann við hvers konar samskiptum eða samvinnu milli þeirra, sem hafa að markmiði að raska samkeppni eða eru til þess fallin, er sérstaklega rík á fákeppnismörkuðum. Þeir markaðir sem Samskip og Eimskip störfuðu á voru því viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti fyrir hvers konar samskiptum eða samvinnu fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í m.a. kafla 4.1., 4.6.3.2, 4.7.6.7.

16298. Dómstóll ESB hefur talið að samhliða hegðun (e. parallel conduct) fyrirtækja geti falið í sér sterka sönnun á ólögmætu samráði ef hún leiðir til markaðsútkomu sem er ekki í samræmi við hið eðlilega ástand viðkomandi markaðar, sbr. kafla 4.7.6.6. Hins vegar er hugsanlegt að fákeppnisaðstæður geti skýrt samhliða hegðun keppinauta, en ekki samráð. Álitaefnið væri t.d. hvort verðhækkun keppinauta á sama tíma skýrðist af þegjandi samhæfingu eða samráði.

16299. Hér skiptir miklu hvort sönnun er eingöngu reist á samhliða hegðun fyrirtækjanna en ekki gögnum, t.d. tölvupóstum eða minnisblöðum, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004.[6818] Ef samkeppnisyfirvöld byggja ályktanir sínar um samráð einungis á samhliða hegðun viðkomandi keppinauta geta fyrirtæki hnekkt ásökunum með því að sýna fram á að hegðunin geti stafað af öðru en samráði, t.d. þegjandi samhæfðri hegðun vegna einhliða viðbragða sem keppinautar geti gripið til á gagnsæjum fákeppnismarkaði. Ef sönnun er hins vegar ekki (eða ekki alfarið) reist á samhliða hegðun fyrirtækja heldur á gögnum, eins og t.d. fundargerðum, tölvupóstum, minnisblöðum o.s.frv., eiga önnur sjónarmið við. Þá dugar ekki fyrir viðkomandi fyrirtæki að sýna fram á að hegðun geti stafað af öðru en samráði heldur verða þau einnig að sýna fram á að viðkomandi gögn séu ekki traust eða af þeim séu ekki dregnar réttar ályktanir.[6819]

16300. Því skal haldið til haga að í athugasemdum Samskipa, sbr. fyrrnefnd sjónarmið um fákeppnisaðstæður á flutningamörkuðum, er ekki skýrt hvort byggt sé á því að Samskip og Eimskip hafi samhæft hegðun sína þegjandi og þ.a.l. sé ekki um að ræða brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.[6820] Hvað sem því líður þá byggir ákvörðun Samkeppniseftirlitsins á samtímagögnum, upplýsingagjöf frá fyrirtækjunum við rannsókn málsins, framburðum stjórnenda fyrirtækjanna við skýrslutöku hjá lögreglu og viðurkenningu Eimskips, en ekki eingöngu gögnum um samhliða hegðun fyrirtækjanna.

[6818] Sjá einnig mgr. 125 í dómi undirréttar ESB frá 28.06.2016 í máli nr. T-216/13, Telefonica gegn framkvæmdastjórninni.
[6819] Vísast um framangreint til kafla 4.7.6.7. Sjá og Bellamy & Child, European Union Law of Competition, áttunda útgáfa 2018, bls. 126. Bent á að ef gögn gefi samráð til kynna sé engin þörf á að taka til athugunar hvort önnur atvik eða aðstæður (t.d. fákeppnishegðun) en samráð skýri hegðun viðkomandi fyrirtækja.
[6820] Í mgr. 186 – 194 í athugasemdum við AI er fjallað um lagaleg atriði og sönnun um fákeppni og þegjandi samhæfingu (þögult samráð). Ekki er fallist á þau sjónarmið, sbr. umfjöllun eftirlitsins um þau sjónarmið í kafla 24.

16301. Samkvæmt framangreindu dugar ekki fyrir Samskip að sýna fram á að hegðun geti stafað af öðru en ólögmætu samráði heldur verða Samskip einnig að sýna fram á að viðkomandi gögn séu ekki traust eða af þeim séu ekki dregnar réttar ályktanir.

16302. Þá ber að rifja upp að þegar greint er á milli þess hvort hegðun keppinauta á fákeppnismarkaði teljist fela í sér ólögmætt samráð *eða* þegjandi samhæfingu er aðalatriðið að horfa til þess hvort keppinautarnir hafi á sama tíma átt í ólögmætu samstarfi og/eða samskiptum sín á milli. Eins og ítarlega hefur verið rökstutt í ákvörðun þessari liggja fyrir gögn um viðvarandi ólögmæt samskipti Samskipa við Eimskip allt rannsóknartímabilið. Þá ber að hafa í huga að samráð fyrirtækjanna var víðtækt og háttsemi þeirra tók einnig til ólögmæts samstarfs sem tók til nærri allra þátta í flutningastarfsemi fyrirtækjanna, sbr. umfjöllun í köflunum hér að framan.[6821]

16303. Með hliðsjón af því að málið byggir ekki eingöngu á samhliða háttsemi og fyrir hendi voru ólögmæt samskipti og samstarf milli fyrirtækjanna, eru sjónarmið Samskipa um að háttsemi þess og Eimskips hafi verið bein afleiðing fákeppnisaðstæðna, haldlaus og útilokað að hin umdeilda háttsemi fyrirtækjanna hafi verið samhæfð með þegjandi hætti. Þá ber einnig í þessu sambandi að horfa til þess að með sátt Eimskips dags. 16. júní 2021 viðurkennir fyrirtækið að hafa átt í alvarlegu ólögmætu samráði við Samskip á rannsóknartímabilinu. Eru samtímagögn í samræmi við viðurkenningu Eimskips.

16304. Rétt er eftir sem áður að fjalla um einstök atriði í framangreindum athugasemdum Samskipa og leggja mat á það hvort sjónarmið Samskipa sýni að gögn séu ekki traust eða af þeim hafi verið dregnar rangar ályktanir.

16305. Hér ber að hafa í huga Samskip rökstyðja ekki í athugasemdum sínum með skýrum hætti hvaða þættir eða aðstæður á flutningamörkuðum þessa máls voru þess eðlis að þeir gerðu þegjandi samhæfingu mögulega gagnvart t.d. mikilvægum viðskiptavinum.

16306. Í frumvarpi sem varð að lögum nr. 107/2000 (sem breyttu eldri samkeppnislögum) var hættu á þegjandi samhæfðri hegðun á fákeppnismörkuðum lýst svo: *„Þar sem mikil samþjöppun er á tilteknum mörkuðum getur orðið töluverð hætta á því að fyrirtæki taki gagnkvæmt tillit hvert til annars og fákeppni, markaðurinn er t.d. gagnsær og vörurnar eða þjónustan sem boðin er á viðkomandi markaði er einsleit. Fyrirtækin geta m.a. við þær aðstæður vitað með nokkurri vissu hver viðbrögð keppinauta verða við tilteknum markaðsaðgerðum. Þetta hefur þau áhrif að fyrirtækin hafa ekki lengur nauðsynlegt samkeppnislegt aðhald heldur leiða markaðsaðstæður til þess að þau verða samstíga í markaðshegðun, t.d. takmarka þau framboð á vöru eða þjónustu til þess að geta hækkað söluverð með það að leiðarljósi að samræmd markaðshegðun leiði til hámörkunar sameiginlegs hagnaðar.*"

16307. Ljóst er þannig að viðkomandi fákeppnismarkaður verður að vera nægjanlega gegnsær svo um geti verið að ræða þegjandi samhæfing. Til viðbótar verður hin þegjandi samhæfing á að vera innbyrðis sjálfbær (e. internally sustainable), þ.e. fyrirtækin verða að meta það svo að það þjóni þeirra hagsmunum að fylgja samhæfingunni vegna væntinga þeirra um hegðun hvers annars. Er þessu lýst svo að það þurfi að vera fyrir hendi „varnaðaráhrif"/hætta á „refsingu" sem fæla við komandi frá því að keppa (t.d. vissa um að verðstríð brjótist út ef eitt fákeppnisfyrirtækið tekur ekki þátt í verðhækkun heldur þess í stað

[6821] Hér má einnig hafa til hliðsjónar dóm undirréttar ESB frá 16.09.2013 í máli nr. T-462/07, Galp gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013:459. Í því máli mótmæltu viðkomandi fyrirtæki að samhliða verðhækkun þeirra hefði verið gerð á grundvelli samráðs. Fyrirtækin mótmæltu því hins vegar ekki að markaðsskipting hefði verið fyrir hendi. Dómstóllinn virti þetta saman og komst m.a. að þessari niðurstöðu: *„391. The fact that the price increases were applied in parallel, as the Commission submits, is a strong indication of at least a concerted practice, especially when the same operators also engage in other collusive activities at the same time. The existence of market-sharing between those three undertakings was not contested by the applicants and the existence between them of customer allocation (including the applicants) was established in the examination of the previous plea. […]*".

lækkar verð). Jafnframt verður samhæfingin að vera sjálfbær utan frá (e. externally sustainable), þ.e. að hvorki mögulegir keppinautar né viðskiptavinir geti grafið undan samhæfingunni.[6822]

33.3.2. Um gagnsæi og að Samskip hafi lært að Eimskip svaraði ávallt harkalega fyrir sig

16308. Samskip byggja á því að gagnsæi hafi ríkt á markaðnum. Samskip hafi lært að Eimskip svaraði ávallt fyrir sig og það harkalega og að Samskip hafi þekkt markaðinn vel. Verður nú vikið að þessu.

33.3.2.1. Viðskiptavinir og verð

16309. Í mgr. 15 í athugasemdum Samskipa við AI vísa Samskip til þess að þegar viðskiptavinir færi sig um set á fákeppnismörkuðum sé almennt vitað hvert þeir fóru eða hvaðan þeir komu. Kveða Samskip aðila svara almennt fyrir sig og að sama skapi búist þeir við sambærilegum viðbrögðum frá keppinautum sínum ef þeir sækja sjálfir aukna markaðshlutdeild að fyrra bragði. Viðbrögð keppinauta við missi viðskipta séu því oftast þau að sækjast eftir nýjum viðskiptavinum frá þeim aðila sem náði umræddum viðskiptum frá honum. Mikilvægt sé að setja þetta í samhengi við umfjöllun og ásakanir Samkeppniseftirlitsins um að Samskip hafi ekki reynt að vinna stærri viðskiptavini Eimskips yfir til sín með því að lækka verð. Staðreyndin hafi verið sú að með tímanum hafi Samskip lært að Eimskip svaraði ávallt fyrir sig og það harkalega.

16310. Sem fyrr segir verður ekki um það deilt að flutningamarkaðurinn var fákeppnismarkaður á rannsóknartímabilinu þar sem Samskip og Eimskip voru í algerri yfirburðarstöðu. Þetta þýðir þó ekki sjálfkrafa, líkt og Samskip staðhæfa, að allir helstu þættir flutningamarkaðarins hafi verið gagnsæir, s.s. kjör í flutningasamningum viðskiptavina sem um ríkti trúnaður og Samskip og Eimskip höfðu ekki aðgang að hjá hvort öðru.

16311. Varðandi gagnsæi um tilfærslu viðskiptavina á milli Samskipa og Eimskips þá var það réttilega þannig að fyrirtækin vissu eða máttu vita hvert viðskiptavinurinn fór ef þau misstu þau viðskipti. Slíkt gagnsæi var hins vegar einnig til staðar fyrir og eftir megin brotatímabilið. Þannig sýna samtímagögn fyrir og eftir hið aukna samráð skýr merki um samkeppni um viðskiptavini þrátt fyrir þetta gagnsæi, sbr. kafla 5.3, 6.7.6 og 21. Lærdómur Samskipa um harkaleg viðbrögð Eimskip breyttu engu um að nokkrum dögum fyrir fund stjórnenda fyrirtækjanna 6. júní 2008 ráðgerði fyrirtækið, vegna fyrirhugaðs samdráttar, að sækja á og taka magn frá stórum viðskiptavinum Eimskips. Gerði fyrirtækið þá ráð fyrir að einingaverð myndu lækka á markaðnum. Þessi áform lögðust af eftir fundinn 6. júní 2008.

16312. Gagnsæi það sem Samskip vísa til í athugasemdum fyrirtækisins, þ.e. um tilflutning viðskiptavina á milli keppinautanna, getur ekkert síður verið gagnlegt aðilum að ólögmætri markaðsskiptingu. Þannig getur gagnsæi um þessa þætti haft áhrif á það hversu fljótt samráðsaðilar verða þess varir að einstakt fyrirtæki

[6822] Sjá t.d. Whish & Bailey, Competition Law, tíunda útgáfa, 2021, bls. 592 og 919-921. Kemur einnig fram að meðal atriða sem auðvelda fyrirtækjum þegjandi samhæfingu eru eftirfarandi:
- Einsleit vara eða þjónusta,
- stöðugt framboð og eftirspurn,
- fá fyrirtæki sem hafa til samans mikla hlutdeild á markaðnum og að þau hafi hvert fyrir sig áþekka markaðshlutdeild,
- áþekk kostnaðaruppbygging,
- margar og umfangslitlar sölur,
- auðvelt að bera kennsl á viðskiptavini keppinautar,
- lítil nýsköpun,
- umfram afkastageta,
- sameiginlegt eignarhald eða krosseignarhald,
- aðgangs- eða vaxtarhindranir,
- lítill kaupendastyrkur og
- fjöldi og stærð þeirra fyrirtækja sem ekki taka þátt í samhæfðu hegðuninni.

víki frá samráðinu. Var þetta reyndin í samráði Samskipa og Eimskips, sbr. t.d. umfjöllun í kafla 14.45 um „*taugatitringinn*" sem kom fram í samráði fyrirtækjanna á seinni hluta árs 2012.

16313. Viðskiptasambönd Samskipa og Eimskips við stærstu viðskiptavinina byggðu í langflestum tilvikum á heildarflutningasamningi við hlutaðeigandi viðskiptavin. Um var að ræða tiltölulega fáa og verðmæta viðskiptasamninga en ríkur hagrænn hvati er að jafnaði til að keppa um slíka viðskiptasamninga. Það vinnur gegn því að þögul samhæfing geti gengið upp eins og minnst var á hér framar.

16314. Vegna fákeppnissjónarmiða Samskipa skal árétta að gagnsæi um viðskiptavini var ekki af því umfangi eða stærðargráðu sem ætla má af athugasemdum fyrirtækisins. Undir téða samninga var ritað í trúnaði og til lengri tíma. Við þær aðstæður ríkir ekki gagnsæi milli keppinauta um verðlagningu til viðskiptavinanna, eins og um flutningaverð sem slíkt og hvernig það er sett saman (gjaldaliðir), afslætti og hvers konar aukagjöld. Skal það nú útskýrt nánar.

16315. Í máli þessu liggur fyrir fjöldi af heildarflutningasamningum Samskipa og Eimskips við mikilvæga viðskiptavini á rannsóknartímabilinu. Í flutningasamningum beggja fyrirtækjanna við viðskiptavinina voru sérstök ákvæði eða kaflar sem fjölluðu sérstaklega um trúnaðarskyldu aðila hlutaðeigandi samnings.[6823]

16316. Í dæmaskyni má nefna að í afhentum samningi Samskipa við Rúmfatalagerinn, dags. 19. mars 2010, var sérstakur kafli sem bar heitið „*Trúnaður*". Þar sagði eftirfarandi:

> *„Efni samnings þessa er trúnaðarmál milli aðila og er báðum aðilum óheimilt að upplýsa um efni hans án skriflegs samþykkis hins, nema dómari úrskurði að upplýsingar sé skylt að veita fyrir dómi eða lögreglu eða skylda sé til að veita upplýsingar lögum samkvæmt. Aðilar skulu brýna fyrir starfsmönnum sínum sérstaklega að virða trúnaðarskyldur þessar*".[6824]

16317. Þegar Samskip endurnýjuðu flutningasamning sinn við Rúmfatalagerinn árið 2012 var áfram inni sami kafli um trúnaðarskyldu, að viðbættri eftirfarandi áréttingu um trúnað: *„Þagnarskyldan helst þótt látið sé af starfi og eftir að samningur þessi fellur úr gildi*."[6825]

16318. Sömu sögu er að segja um samninga Eimskips við mikilvæga viðskiptavini. Þar var einnig inni ákvæði um trúnaðarskyldu um efni samningsins. Í dæmaskyni er vísað til afhentra flutningasamninga Eimskips við ÖES dags. 5. nóvember 2009 og Miklatorg (Ikea) dags. 10. september 2010. Sérstakur kafli, „*Trúnaður*", fjallaði um trúnaðarskyldu um efni samningsins.[6826]

16319. Samkvæmt þessu gripu Samskip og Eimskip til ráðstafanna sem ætlað var að tryggja ógagnsæi um afar mikilvægan samkeppnisþátt, þ.e. verð og viðskiptakjör mikilvægra viðskiptavina. Slíkur skortur á gagnsæi er til þess fallinn að koma í veg fyrir þegjandi samhæfingu gagnvart þeim viðskiptavinum.[6827]

16320. Í athugasemdum Samskipa er í umfjöllun um einstaka gögn t.a.m. vísað til þess að fyrirtækið hafi sérstaklega haldið utan um stærstu viðskiptavini samkeppnisaðila sinna og hafi lagt mat á umfang þeirra viðskipta á grundvelli „*reynslu á markaðnum og samskipta við viðskiptavini*". Er auk þess vísað til þess

---

[6823] Sjá samninga viðskiptavina sem fjallað er um í kafla 14.
[6824] Afhent skjal frá Samskipum. Afhent 10.04.2015. „*Rúmfatalagerinn 19.03.2010*", bls. 8 í samningnum.
[6825] Afritað tölvuskjal frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.15662. Bls. 9. Sjá til hliðsjónar afritaðan tölvupóst frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.967573. Umfjöllun um Rúmfatalagerinn er að finna í köflum 14.43.
[6826] Afhent skjal frá Eimskip. *Afhent* 19.02.2016, fskj. 5. Umfjöllun um atvik vegna Ölgerðarinnar og IKEA og markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips er að finna í köflum 14.3 og 14.29.
[6827] Í frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins frá 30.11.2015 (Markaðsrannsókn á eldsneytismarkaðnum) var talið að olíufélögin stunduðu þegjandi samhæfingu í sölu á bifreiðaeldsneyti til einstaklinga. Mun meiri samkeppni var hins vegar talin ríkja í sölu á eldsneyti til fyrirtækja. Ástæða þessa var ekki síst sú að miklu meira gagnsæi á markaði var í sölu til einstaklinga heldur en til fyrirtækja. Verðbreytingar gagnvart einstaklingum birtast t.d. strax á dælum olíufélaganna á meðan viðskiptakjör fyrirtækja koma fram í samningum sem sætt geta trúnaði.

að (S)forstö-innfl1, forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa, hafi áður starfað hjá Eimskip sem viðskiptastjóri í innflutningsdeild til ársloka 2006. (S)forstö-innfl1 hafi verið *„kunnugt um ýmsar upplýsingar um stærstu viðskiptavini félagsins, s.s. umfang viðskipta og markaðsvirði þeirra*." Fáir keppinautar séu á markaðnum og markaðurinn *„afar gagnsær*".[6828]

16321. Ekki er dregið í efa að Samskip hafi haldið utan um upplýsingar um stærstu viðskiptavini Eimskips enda stærsta tekjulind fyrirtækisins og mikilvægir rekstri þess. Hin ólögmæta háttsemi snýr aftur á móti að því að hafa með samráði við Eimskip takmarkað samkeppni um þessa mikilvægu viðskiptavini sem gerði þeim kleift að halda uppi verði eða hækka það. Rétt er að í málinu liggur fyrir að starfsmenn og jafnvel stjórnendur fóru á milli starfa hjá keppinautunum. Voru þau tengsl frekar til þess fallin að liðka fyrir að samráð fyrirtækjanna komst svo skjótt á um mitt ár 2008 og því var viðhaldið í rúm fjögur ár, sbr. kafla 7.7.1 og 13.

16322. (S)forstö-innfl1, sem var forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa, var fyrrum starfsmaður Eimskips. Sem forstöðumaður hjá Samskipum bar hann ábyrgð á verðlagningu, þjónustu og samningum við viðskiptavini og öðrum samkeppnisþáttum. Engin gögn eru lögð fram af hálfu Samskipa um hvaða *„ýmsar upplýsingar um stærstu viðskiptavini [Eimskips]*" (S)forstö-innfl1 hafi búið yfir vegna fyrri starfa hjá Eimskip. Hafa ber í huga að samráð fyrirtækjanna hófst allnokkru eftir að (S)forstö-innfl1 lét af störfum hjá Eimskip, eða einu og hálfu ári síðar.

16323. Líkt og rakið er í köflum 7.7.1 og 13 átti (S)forstö-innfl1 ríka aðkomu að atvikum málsins og átti t.a.m. ítrekað í samskiptum við Eimskip á rannsóknartímabilinu, þ. á m. við stjórnendur Eimskips sem báru einnig ábyrgð á verðlagningu, þjónustu og samningum við viðskiptavini og öðrum samkeppnisþáttum. Þá hafði (S)forstö-innfl1 einnig tengsl og regluleg samskipti við fyrrum samstarfsfélaga sína hjá Eimskip, sem höfðu líkt og hann aðkomu að tilboðsgerð til mikilvægra viðskiptavina í sjó- og landflutningum.

16324. Vegna sjónarmiða Samskipa um gagnsæi þá skal því haldið til haga að ekki voru allir kaupendur flutningsþjónustu með heildarflutningasamninga (oft voru minni og meðalstórir viðskiptavinir án heildarflutningasamninga). Í þeim tilvikum var gagnsæi um verðlagningu, líkt og hjá stórum viðskiptavinum, einnig með allra minnsta móti. Þótt gjaldskrár Samskipa og Eimskips hafi margar hverjar verið birtar á heimasíðum fyrirtækjanna þá miðaðist verðlagning til þessara viðskiptavina að óverulegu leyti við verð samkvæmt gjaldskránum heldur var um að ræða verð eða afslætti sem voru boðin hverjum og einum.[6829] Líkt og gilti um stóra viðskiptavini var því gagnsæi um minni og meðalstóra einnig með minnsta móti.

16325. Sökum staðhæfinga Samskipa um fákeppni og tilvísana til gagnsæis, tilfærslu á viðskiptavinum og lærdóms fyrirtækisins af viðbrögðum Eimskips, er rétt að rifja upp sátt Eimskips frá júní 2021. Þar viðurkennir Eimskip alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með samráði við Samskip. Samkvæmt viðurkenningu Eimskips tók samráðið við Samskip m.a. til aðgerða sem gripið var til eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008, sbr. einnig *„Nýtt upphaf*" glærukynninguna frá 9. júní 2008 og fólst m.a. í skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum (dró úr því á árinu 2013), sbr. tölul. 1.2 í 1. gr. sáttarinnar. Samtímagögn eru í samræmi við viðurkenningu Eimskips, þ. á m. samtímagögn sem stafa frá Samskipum og hafa beinlínis að geyma lýsingar fyrirtækisins á því að á markaðnum ríkti *„ró*" eða *„friður*" og lagt til grundvallar að bæði fyrirtækin myndu halda að sér höndum, fyrirtækin myndu hvorugt sækja á mikilvæga viðskiptavini hvors annars og lögð væri áhersla á, hjá þeim báðum, að hækka verð, sbr. kafla 14.

[6828] Mgr. 948 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6829] Sjá hér til hliðsjónar mgr. 1300 í athugasemdum Samskipa við AII.

16326. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki er fallist á að athugasemdir Samskipa um gagnsæi og viðskiptavini sýni að sönnunargögn séu ekki traust eða að af þeim séu dregnar rangar ályktanir.

33.3.2.2. Þekking Samskipa á markaðnum

16327. Í mgr. 19. í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 31. í bréfi fyrirtækisins dags. 31. ágúst 2020 er því hafnað að Samskip og Eimskip hafi skipst á upplýsingum um siglingakerfi og aðgerðir sínar á markaði til að geta með skipulögðum hætti haft samráð um hvernig best væri að takmarka flutningsframboð fyrirtækjanna. Byggja Samskip á því að þar sem Samkeppniseftirlitið geti ekki sýnt fram á þetta með tilvísunum í bein samskipti s.s. tölvupósta á milli starfsmanna Samskipa og Eimskips, þá tengi Samkeppniseftirlitið saman fundi og samskipti um ótengd atriði. Að mati Samskipa virðist markmið eftirlitsins vera að búa til *„þau hughrif hjá lesendanum að félögin hafi skipst á þessum upplýsingum á rannsóknartímabilinu*".

16328. Kemur fram í athugasemdunum að staðhæfingar Samkeppniseftirlitsins um upplýsingaskipti Eimskips og Samskipa um siglingakerfi og aðgerðir á markaði megi hugsanlega rekja til vanþekkingar stofnunarinnar á markaðnum og gagnsæi hans. Er í þessu sambandi vísað til þekkingar Samskipa á markaðshlutdeild á hverjum tíma í hvaða vöruflokki sem er annars vegar og þekkingar Samskipa á siglingakerfi og skipum Eimskips hins vegar, sbr. mgr. 20 – 24 í athugasemdunum.

16329. Verður nú vikið að þessum athugasemdum Samskipa.

33.3.2.2.1. Skip og siglingakerfi Eimskips

16330. Í mgr. 21 – 24 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 33 – 37 í athugasemdum fyrirtækisins, dags. 31. ágúst 2020, kemur fram að Samskip hafi reglulega reiknað kostnað við rekstur á eigin skipakerfi. Undir þetta falli dagleiga skips, áhafnakostnaður, olíuverð og notkun, sigldar sjómílur, hafnartími og hafnargjöld. Þar sem Eimskip hafi í mörgum tilfellum notað sambærileg skip og Samskip, hafi Samskip einfaldlega getað reiknað út kostnaðinn við rekstur skipakerfis Eimskips. Upplýsingar um leigu skipa Eimskips hafi verið hægt að nálgast frá skipamiðlurum sem og nákvæma lýsingu á skipum, s.s. brúttó tonn og olíueyðslu. Skipamiðlarar sendi reglulega út dreifipóst þar sem komi fram upplýsingar um viðskipti þeirra við hin ýmsu skipafélög. Þar komi fram heiti skips, tímalengd samnings og leiguverð. Í dæmaskyni birta Samskip í athugasemdunum skýrslu frá Howe Robinson skipamiðlara frá 8. apríl 2011 þar sem fram kemur leiguverð á Blik, sem þá var leiguskip Eimskips.

16331. Einnig vísa Samskip í athugasemdunum til þess að áhafnakostnaður hafi verið mjög gagnsær þar sem sömu kjarasamningar gildi hjá báðum fyrirtækjunum fyrir sjómenn. Olíueyðsla byggi á ganghraða skipa og sigldum sjómílum og hún sé reiknuð með sama hætti og Samskip gerðu fyrir sín skip. Hafnargjöld ákvarðist að langstærstum hluta af brúttó tonnaskráningu skips og verðskrá viðkomandi hafna sem séu í flestum tilfellum þær sömu í tilviki Eimskips og Samskipa .

16332. Segja Samskip að fyrirtækið geti almennt getið sér til um fyrirhugaðar breytingar hjá keppinauti sínum, áður en breytingar séu formlega tilkynntar á markaði til viðskiptavina og annarra hlutaðeigandi aðila. Dæmi um slíkt hafi verið þegar stjórnendur Samskipa hafi gert sviðsmyndagreiningar á mögulegum breytingum á eigin kerfum og samhliða hvernig þeim þætti líklegast að Eimskip myndi bregðast við. Það hafi hjálpað Samskipum að vita um tímalengd leigusamninga skipa Eimskips til þess að leggja mat á það hvaða skip myndu fara úr rekstri Eimskips við slíkar breytingar. Geta Samskip þess að tímaleigusamningar séu óuppsegjanlegir á samningstímanum og slíkar upplýsingar hafi veitt fyrirtækinu innsýn inn í það hvaða áskoranir Eimskip stóð frammi fyrir. Þá hafi Samskipum einnig borist upplýsingar um fyrirætlanir Eimskips varðandi breytingar á siglingakerfum frá ýmsum hagsmunaaðilum, t.d.

viðskiptavinum Eimskips sem og hafnaryfirvöldum í viðkomuhöfnum, löngu áður en breytingar á áætlunum séu formlegar kynntar.

16333. Ekki er fallist á að þessar athugasemdir Samskipa sýni að sönnunargögn séu ekki traust eða að dregnar hafi verið rangar ályktanir af þeim.

16334. Staðhæfing Samskipa um að Eimskip hafi í *„mörgum tilfellum notað sambærileg skip og Samskip*" og Samskip því getað reiknað út kostnað við rekstur skipakerfis Eimskips er hvorki rökstudd né studd gögnum. Í fyrsta lagi skal því haldið til haga að helmingur af skipum Eimskips í áætlunarsiglingum til og frá Íslandi voru ekki leiguskip heldur skip í eigu Eimskips.[6830] Samskip víkja ekkert að þessum þætti í athugasemdunum. Þar af leiðandi eiga þessar skýringar Samskipa ekki við rök að styðjast. Í öðru lagi gefa samtímagögn ekki til kynna að skip fyrirtækjanna hafi verið eins sambærileg og Samskip láta í veðri vaka. Þvert á móti bera þau með sér að skipin hafi verið ólík að aldri, flutningsgetu í gámaeiningum (TEU) og flutningsgetu í þyngdareiningum (e. deadweight (DWT)). Þá var fjármögnunar-, leigu- og gámakostnaður ekki sá sami. Þá má nefna að sum skipanna voru með krana/lyftu en önnur ekki. Loks skal á það bent að nýting flutningarýmis var misjöfn frá einni ferð til annarrar.[6831]

16335. Sökum athugasemda Samskipa skal því haldið til haga að samráð Samskipa og Eimskips tók til breytinga á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Jafnvel þó Samskip hafi getað, vegna t.d. sambærileika skipa, áhafnarkostnaðar, hafnargjalda eða upplýsinga frá skipamiðlurum, áætlað kostnað af rekstri skipa eða skipakerfis Eimskips þá sýnir það ekki að rangar ályktanir hafi verið dregnar af samtímagögnum.

16336. Samtímagögn bera það ekki með sér að þekking Samskipa hafi gert fyrirtækinu kleift að búa yfir upplýsingum um að Eimskip áformaði að takmarka flutningsgetu sína og hvernig breytingar yrðu á siglingaáætlun og siglingakerfi fyrirtækisins. Vísast í dæmaskyni til atvika og samtímagagna sem talin eru upp hér í framhaldinu.

- (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj funduðu föstudaginn 6. júní 2008 í húsnæði Kjalars á Suðurlandsbraut. Þar voru rædd viðkvæm samkeppnisleg málefni fyrirtækjanna. Fyrirtækin ákváðu að hefja verkefni sem miðaði að því að þau myndu saman meta ávinninginn af auknu samstarfi sín á milli, sbr. verkefnalista (E)forstj um *„Verkefnið Nýtt upphaf*", dagsett daginn fyrir fundinn, sbr. kafla 7.2.

- Tveimur dögum eftir fundinn, sunnudaginn 8. júní 2008, var vistuð hjá Eimskip ((E)frkvstj-alþjsv og (E)forstj daginn eftir) glærukynning sem bar heitið *„Verkefnið Nýtt upphaf*". Af þessu og öðrum gögnum málsins má sjá að Samskip og Eimskip voru búin að ákveða í byrjun júní 2008 að hefja *„Nýtt upphaf*" verkefnið. Í því fólst að fyrirtækin ákváðu að skiptast á upplýsingum og meta saman hagkvæmni þess að auka samstarf þeirra í grundvallarþáttum í starfsemi þeirra beggja. Eftir þessa helgi júnímánaðar hurfu fyrirætlanir Samskipaum að mæta samdrætti með samkeppni og sækja á viðskiptavini Eimskips.

- Einn af verkþáttum *„Nýtt upphaf*" verkefnis Samskipa og Eimskips tók til slotsamninga í siglingakerfum fyrirtækjanna. Tók þetta m.a. til þess að fyrirtækin gerðu greiningu á skipanýtingu brotið niður á hafnir í inn- og útflutningi og könnuðu möguleika á að skiptast á slottum o.s.frv., sbr. glærur 6 og 7 í kynningunni, sbr. kafla 7.3.-7.5.

[6830] Skipin Goðafoss, Dettifoss, Brúarfoss og Selfoss voru í eigu Eimskips. Lómur, Blikur og Celia, Skógarfoss (2011) voru leiguskip. Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flutningsgeta.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Flutningsgeta.ppt*". […] Doc. ID. 0.7.328.74245. *„Prosectus October 2012*". Skráningarlýsing Eimskips þegar bréf fyrirtækisins voru tekin til viðskipta á skipulegum verðbréfamarkaði í október árið 2012, bls. 54-55.

[6831] Afritað tölvuskjal frá Eimskip. *„Flutningsgeta.ppt*". Viðhengi við afritaðan tölvupóst frá Eimskip. *„Flutningsgeta.ppt* […] Doc. ID. 0.7.328.74245.

- Í skýrslutöku (S)forstj hjá lögreglu var *„Nýtt upphaf“* glærukynningin borin undir hann. Lengi framan af skýrslutökunni hélt (S)forstj því fram að umræðuefni áðurnefnds fundar hans og (S)aðaleigstjform-SH með (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008 hefði aðeins verið *„kaffispjall“* og varðað möguleg eignaviðskipti Samskipa og Eimskips.[6832] Sá framburður (S)forstj breyttist eftir að glærukynning Eimskips um *„Nýtt upphaf“* verkefnið var lögð fyrir hann.[6833] Aðspurður um verkefnin fimm sem koma fram í kynningunni og hvort þau hefðu tengst *„kaffispjallinu“* á fundinum 6. júní 2008 sagði (S)forstj: *„Ég held að þetta hafi verið viðrað, ég held að þetta hafi verið viðrað en að það hafi ekki verið […] en að það hafi ekki verið, en að það hafi ekki verið neinn framgangur um eitt eða neitt.“*[6834] Um þetta sagði (S)forstj síðar við skýrslutökuna: *„[…] þetta hafi verið að þetta hafi verið hérna rætt yfir kaffispjalli að það væri nú hægt að hérna skoða eitthvað af þessum þáttum […]“*.[6835] Sagði (S)forstj jafnframt að þetta hefði verið kaffispjall *„sem að menn hafa svo farið og hérna unnið frekar heima í húsi […]“*.[6836]

- Eins og átti við um aðra verkþætti í *„Nýtt upphaf“* verkefni Eimskips og Samskipa hrintu fyrirtækin framangreindum verkþætti vegna sjóflutninga og siglingakerfa í framkvæmd, sbr. nánari umfjöllun í köflum 8 og 9.

- Þann 2. júlí 2008 miðlaði (S)frkvstj-millilandasv til (E)frkvstj-skiparekst, forstöðumanns rekstrardeildar Eimskips, upplýsingum sem höfðu mikla samkeppnislega þýðingu. Fékk Eimskip upplýsingar um mikinn samdrátt hjá Samskipum og hvernig Samskip, þeirra helsti keppinautur, teldi að aðstæður á markaði myndu þróast, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst 2. júlí 2008 til (E)frkvstj-flutnkerf, framkvæmdastjóra siglingakerfis hjá Eimskip og afrit til (E)frkvstj-EimÍsl, forstjóra Eimskips á Íslandi: *„Heyrði ofan í [(S)frkvstj-millilandasv] eftir fundinn áðan og hann sagði mér að innflutningurinn hjá þeim hefði hrapað síðustu 2 vikurnar og þeir gera ráð fyrir að það haldi áfram. Þeirra mat er að innflytjendur munu vinna niður birðir [svo] og koma til með að gera það næstu 2 mánuði og byrja síðan aftur í september að flytja inn það sem hreyfist en ekki annað og þannig verði samdrátturinn töluverður til næstu mánaða. Það er nokkurn veginn í samræmi við okkar mat og við skulum vera mjög íhaldssamir á okkar ”capacity” næstu mánuði og þurfum virkilega að skoða niðurfærslu á því“*.

- Minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008 og samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sem báru ábyrgð á siglingakerfum fyrirtækjanna ((S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf) í sömu viku, sbr. kafla 8.9. Ljóst er að í þessum minnisblöðum voru Samskip ekki upp á eigin spýtur að taka saman kostnað á sínu eigin skipakerfi eða að setja fram ágiskanir um fyrirhugaðar breytingar hjá Eimskip. Sýna minnisblöðin að búið var að *„taka áfram“* hið ólögmæta samvinnuverkefni Eimskips og Samskipa sem sneri að siglingakerfum fyrirtækjanna og slotsamningum, sbr. fyrrgreinda glærukynningu Eimskips um *„Verkefnið Nýtt upphaf“* dags. 8. og 9. júní 2008. Var minnisblaðið afrakstur samvinnu fyrirtækjanna um endurskoðun á siglingakerfum þeirra, sem hafði það markmið að lágmarka kostnað fyrirtækjanna beggja m.a. með samdrætti í flutningsgetu og samnýtingu á kerfunum. Minnisblöðin staðfesta að sameiginleg endurskoðun hafði borið ávöxt. Mánuði eftir fund Eimskips og Samskipa 6. júní 2008, lágu þannig fyrir umfangsmiklar og ítarlegar tillögur um víðtækt samstarf fyrirtækjanna. Miðuðu þessar tillögur að því að Eimskip og Samskip myndu samræma að verulegu leyti siglingakerfi sín og skipta með sér flutningamörkuðum. Fjallað er nánar um þessi minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv í köflum 8.9.2 og 8.9.5.3.

[6832] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 20 – 26, 86 – 90 og 103 – 104.
[6833] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 104 – 109 og 122.
[6834] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 106.
[6835] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 109.
[6836] Endurrit skýrslu […] hjá lögreglu, bls. 107.

- Vinnuhópur „*Nýtt upphaf*“ verkefnis Samskipa og Eimskips hittist í húsakynnum Samskipa og aukið samráð fyrirtækjanna hófst á seinni hluta árs 2008 en nákvæm dagsetning á þeim fundi liggur ekki fyrir.[6837]

- Rifja ber upp í þessu sambandi að lykilstjórnendur fyrirtækjanna, þ. á m. þeir sem báru ábyrgð á siglingakerfum og -áætlunum fyrirtækjanna ((S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf), áttu frá miðju ári 2008 í ítrekuðum samskiptum.

- Á fundi stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 fjallaði (S)forstj með ítarlegum hætti um tillögurnar sem fram koma í umræddu minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv um aukið samstarf Samskipa og Eimskips. Vísaði (S)forstj í því sambandi til yfirstandandi samskipta og skoðunar á samvinnu Eimskips og Samskipa og fram kom í fundargerð að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætluðu að funda með Eimskip. Á glærukynningu frá fundinum var glæra sem bar heitið „*Iceland*“ „*Sailing system*“ og þar kom m.a. fram: „*Cooperation with Eimskip*“ sbr. kafla 8.9.2 og 8.10.

- Leynilegur fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008 var sem fyrr segir haldinn í húsakynnum Kjalars á Suðurlandsbraut 18. Á fundi stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 var sem áður segir ákveðið að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj yrðu áfram í samskiptum við Eimskip vegna þátta sem féllu undir „*Nýtt upphaf*“ verkefnið. Gögnin sýna að þetta gekk eftir. A.m.k. var annar leynilegur fundur haldinn þann 25. júlí 2008. Eins og hafði verið með fundinn 6. júní 2008 fór fundurinn fram að Suðurlandsbraut 18. Þennan fund sátu a.m.k. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj og (E)stjform, sbr. kafla 8.13.

- Kvöldið fyrir fund fyrirtækjanna, eða þann 24. júlí 2008, fékk (S)forstj send til sín tvö excel-skjöl frá forstöðumanni flutningsstjórnunardeildar, (S)forstö-flutnstj (undirmaður (S)frkvstj-millilandasv), „*Flutningsgeta 2008 07a.xls*“ og „*Siglingakerfi – hagræðing.xls.*“ Þessi skjöl Samskipa hafa að geyma, eins og framangreind minnisblöð frá (S)frkvstj-millilandasv (dags. 7. og 9. júlí 2008), umfjöllun um siglingakerfi og samráð við Eimskip. Um er að ræða m.a. mat á áhrifum af breyttu siglingakerfi með ýmsum forsendum, m.a. með samráði við Eimskip. Lagt er mat á rekstrarleg áhrif þessa fyrir bæði Samskip og Eimskip. Gögn þessi tengdust og vörðuðu undirbúning fyrir fund (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip morguninn eftir í húsnæði Kjalars að Suðurlandsbraut.

- Í kjölfarið eða í byrjun ágúst 2008 tilkynnti Eimskip um breytingu á siglingakerfi og -áætlun. Gögnin sýna að Samskip bjó áður yfir upplýsingum um þessi framtíðaráform helsta keppinautar síns (m.a. nefnt „*Eimskip nýtt siglingakerfi*“). Kom þetta m.a. fram í gögnunum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Ekki eingöngu bjuggu Samskip yfir upplýsingum um fyrirhugaða tilvist og útfærslur á takmörkun á flutningsgetu Eimskips heldur sömuleiðis hvaða breytingar yrðu á siglingaleiðum og viðkomuhöfnum og þær upplýsingar settar í samhengi við og notaðar af Samskipum við að koma með útfærslur á takmörkun á flutningsgetu Samskipa og samvinnu fyrirtækjanna því tengdu, sbr. kafla 8.13.

- Dagana 13. til 19. október 2008 var bæði innan Samskipa og Eimskips fjallað um málefni sem tengdust „*Nýtt upphaf*“ verkefninu, þ. á m. vegna samstarfs, takmörkunar á flutningsgetu og breytinga á siglingakerfi. Þá áttu sér stað mikil samskipti milli fyrirtækjanna vegna þessa, sbr. umfjöllun í kafla 13.19.

[6837] Vísast um þetta til kafla 7.3.6.2.3.

- Samskip tilkynntu um breytingar á siglingakerfi og -áætlun 30. og 31. október 2008, sbr. umfjöllun í kafla 9. Áður en Samskip tilkynntu opinberlega um breytingarnar hafði fyrirtækið miðlað upplýsingum um breytingarnar til Eimskips, sbr. kafla 9.4.

- Samtímagögn sýna samskipti Samskipa og Eimskips 22. október 2008, sbr. kafla 9.4. Í gögnum Eimskips þann dag má sjá stjórnendur fyrirtækisins vísa til samskiptanna við Samskip og fjalla nákvæmlega um fyrirhugaðar breytingar keppinautarins, hverjar væru ætlaðar viðkomuhafnir og hver væru viðfangsefni Samskipa í undirbúningi fyrirhugaðra breytinga, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-innanl til (E)forstj 22. október 2008 og umfjöllun í kafla 9.4. Í gögnum stjórnenda Eimskips var vísað til fyrirhugaðra breytinga Samskipa sem „*nýtt Evrópukerfi Samskipa*", sbr. tölvupóst (E)frkvstj-skiparekst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-flutnstý þennan dag, þ.e. dags. 22. október 2008, sbr. kafla 9.4. Upplýsingarnar sem Samskip miðlaði til Eimskips voru „*algjört trúnaðarmál*" skv. forstjóra Samskipa, sbr. tölvupóst (S)forstj til (S)forstö-markaðs, forstöðumanns samskiptasviðs Samskipa, tveimur dögum fyrr, dags. 20. október 2008.

16337. Af þessum gögnum má sjá að upplýsingamiðlun milli fyrirtækjanna vegna „*Nýtt upphaf*" verkefnisins tók til upplýsinga sem voru samkeppnislega viðkvæmar og geta ekki fallið eingöngu undir það sem Samskip í athugasemdunum vísa til að fyrirtækið hafi haft þekkingu á, opinberum upplýsingum frá skipamiðlurum eða hafi verið almenn ágiskun Samskipa um hegðun keppinautarins „*áður*" en tilkynnt er opinberlega um breytingar.

16338. Hafa ber í huga að upplýsingar um breytingar á siglingakerfi og -áætlun eru mjög viðkvæmar upplýsingar í starfsemi flutningafyrirtækja og tengjast samkeppnislega mikilvægum ákvörðunum. Á rannsóknartímabili þessa máls mátu fyrirtækin sjálf vinnugögn og ákvarðanir um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfum og -áætlunum sem miklar trúnaðarupplýsingar, sbr. t.d. áðurnefndan tölvupóst (S)forstj til (S)forstö-markaðs 20. október 2008.

16339. Árétta ber að miðlun upplýsinga til keppinautar á fákeppnismarkaði um áform eða jafnvel eingöngu tilvist þess að fyrirtæki sé að íhuga breytingu á framboði getur ein og sér raskað samkeppni og fer gegn 10. gr. samkeppnislaga. Enn alvarlegri er miðlun á upplýsingum til keppinautar um í hverju þau áform eða breytingar muni felast, s.s. eins og breyttar siglingaleiðir.

16340. Með hliðsjón af þeim afdráttarlausu samtímagögnum sem liggja fyrir um þessi atriði duga ekki órökstuddar eftiráskýringar Samskipa þess efnis að upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfum og -áætlunum Eimskips hafi borist Samskipum frá viðskiptavinum eða hafnaryfirvöldum, án þess að lögð séu fram traust gögn sem sýna fram á það.

16341. Líkt og rakið er hér að framan áttu stjórnarmenn og lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips, þ. á m. þeir sem báru ábyrgð á flutningakerfum fyrirtækjanna, í ítrekuðum ólögmætum samskiptum á rannsóknartímabilinu. Þá sýna samtímagögn að áður en Eimskip kynnti breytingar í áætlunarsiglingum milli Íslands og Evrópu fyrir starfsmönnum sínum í lok júlí 2008, bjuggu Samskip þá þegar yfir upplýsingunum. Tóku upplýsingarnar ekki eingöngu til áforma Eimskips um breytingar sem slíkar heldur einnig um takmörkun á flutningsgetu, breytt siglingakerfi, viðkomuhafnir og áætlunarleiðir, sbr. kafla 8. Hvorki í samtímagögnum Samskipa né Eimskips er rökstutt að þessar upplýsingar hafi borist Samskipum frá öðrum en Eimskip. Þá eru samtímagögn í samræmi við sátt Eimskips dags. 16. júní 2008, en þar viðurkennir Eimskip að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES samningsins, þ. á m. viðurkennir Eimskip að hafa átt í samráði við Samskip á síðari hluta árs 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

16342. Að lokum er rétt að benda á að Samskip gerðu veigamiklar breytingar á siglingakerfi sínu á árinu 2013, sbr. umfjöllun í kafla 20.11. Af samtímagögnum er ljóst að Samskip lögðu mikla áherslu á að upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar bærust ekki frá fyrirtækinu til Eimskips að þessu sinni, gagnstætt því sem sjá mátti á samráðstímabilinu þegar slíkum upplýsingum var miðlað milli fyrirtækjanna árið 2008.

16343. Jafnframt er ljóst að Samskip höfðu þá, á árinu 2013, áhyggjur af því hvernig Eimskip myndi bregðast við, þ.e. hvaða breytingar Eimskip myndi gera á sínu siglingakerfi í kjölfar breytinga Samskipa. Þrátt fyrir að Samskip hafi átt von á að Eimskip myndi bregðast við með breytingum á sínu siglingakerfi er ekki í samtímagögnum að sjá að Samskip hafi, á árinu 2013, getað notað eða notað þá þekkingu sem fyrirtækið byggir í athugasemdum sínum á að hafa búið yfir, til að spá fyrir um viðbrögð og breytingar Eimskips „*áður*" en tilkynnt var um þær opinberlega, líkt og Samskip halda fram að hafi verið reyndin árið 2008. Gögn Eimskips frá 2013 eru af sama meiði.

16344. Þannig er með öllu óútskýrt af hálfu Samskipa í athugasemdunum hvers vegna hvorki Samskip né Eimskip gátu á árinu 2013 séð fyrir mögulegar breytingar á siglingakerfum keppinautarins í ljósi fullyrðinga Samskipa um þekkingu starfsmanna fyrirtækisins og gagnsæi markaðarins að þessu leyti.

16345. Að mati Samkeppniseftirlitsins blasir skýringin við. Framangreind atvik á árinu 2013 eru birtingarmynd á því að þá hafði dregið úr samráði Samskipa og Eimskips. Í samræmi við það kemur fram í sátt Eimskips að samráð við Samskip um m.a. miðlun á mikilvægum viðskiptaupplýsingum *„var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).*"

16346. Líkt og rakið er hér að framan, sbr. einnig kafla 7, 8 og 9 er það stutt skýrum samtímagögnum að Samskip og Eimskip hafi átt í ólögmætum upplýsingaskiptum í tengslum við umræddar breytingar á síðari hluta ársins 2008 og var þetta liður í *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna.

16347. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki fallist á að framangreindar athugasemdir Samskipa, er tengjast þekkingu á skipum og siglingakerfi Eimskips, sýni að sönnunargögn séu ekki traust eða dregnar hafi verið af þeim rangar ályktanir.

33.3.2.2.2. <u>Markaðshlutdeild</u>

16348. Eins og áður segir byggja Samskip á því að staðhæfingar Samkeppniseftirlitsins um upplýsingaskipti og samráð fyrirtækjanna megi mögulega rekja til vanþekkingar stofnunarinnar á markaðnum og gagnsæi hans. Vísa Samskip til þekkingar fyrirtækisins á markaðshlutdeild þess, sbr. mgr. 20 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 32 í athugasemdum fyrirtækisins dags. 31. ágúst 2020.

16349. Fram kemur hjá Samskipum að fyrirtækið greini mánaðarlega markaðshlutdeild út frá upplýsingum frá Hagstofunni niður á vöruflokka í inn- og útflutningi og fái nákvæmar upplýsingar um magn sem Samskip flytja og heildarflutningsmagn í inn- og útflutningi. Samskip þekki flóru viðskiptavina og geti greint a.m.k. 80% af viðskiptavinum niður á hvern vöruflokk sem eigi viðskipti við Samskip eða keppinaut. Fyrirtækið hafi því á hverjum tíma vitneskju um magn og markaðshlutdeild sína í hvaða vöruflokki sem er. Markaðurinn sé því mjög gagnsær. Vísa Samskip til nýlegs dæmis um öflun fyrirtækisins á upplýsingum um hvað sé lestað í og úr skipinu Mykines í Rotterdam. Þannig viti Samskip nákvæmlega hvað séu margir bílar, fellihýsi, vörubílar, rútur eða frystivagnar lestaðir/losaðir í viku hverri.

16350. Verður nú vikið að þessum athugasemdum Samskipa.

16351. Réttilega er það svo að samtímagögn sýna að Samskip og Eimskip þekktu flóru kaupenda flutningsþjónustu hér á landi og fyrirtækin fylgdust með hvort öðru og markaðshlutdeild. Þessi þekking fyrirtækjanna á markaðshlutdeild var til þess fallin að auðvelda þeim að viðhalda hinu samfellda samráði um langt árabil þar sem fyrirtækin gátu fylgst með því að samráðið væri virt.

16352. Varðandi umfjöllun Samskipa um nýlega upplýsingaöflun vegna skipsins Mykines þá veit Samkeppniseftirlitið ekki betur en að skipið sé í rekstri hjá Smyril Line og er óljóst hvernig þessi upplýsingaöflun tengist eða gæti tengst háttsemi Samskipa og Eimskips eða flutningamarkaðnum hér á landi á rannsóknartímabilinu. Jafnvel þó að Samskip séu að vísa til þess að fyrirtækið hafi mögulega getað stundað sambærilega upplýsingaöflun um starfsemi Eimskips á rannsóknartímabilinu þá breytir það ekki ályktunum Samkeppniseftirlitsins. Á hinn bóginn er ljóst að hið ólögmæta samráð gerði fyrirtækjunum kleift að miðla á milli sín upplýsingum sem eru í samkeppnislegu tilliti viðkvæmar, sbr. t.a.m. umfjöllun í kafla 17 um hið ólögmæta samstarf á landflutningamarkaði og í kafla 19 um ólögmætt samstarf í skipaafgreiðslu.

16353. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki fallist á að framangreindar athugasemdir Samskipa, um þekkingu á markaðshlutdeild, sýni að sönnunargögn séu ekki traust eða að dregnar séu af þeim rangar ályktanir.

33.3.3. Um ætlaða yfirburðarstöðu Eimskips gagnvart Samskipum

16354. Líkt og áður segir byggja fákeppnissjónarmið Samskipa m.a. á því að Eimskip hafi verið í yfirburðarstöðu gagnvart Samskipum, sbr. mgr. 16 í athugasemdum við AI og mgr. 20 í athugasemdum fyrirtækisins dags. 31. ágúst 2020.[6838] Í athugasemdum Samskipa kemur fram að til þess að ná einum af stærstu viðskiptavinum Eimskips, ÖES, yfir til sín hafi Samskip þurft að bjóða lægstu verð á markaði, þ.e. mun lægri en sambærilegum viðskiptavinum Samskipa stóð til boða, enda hafi þau verið lægri en rekstur fyrirtækisins hafi getað í reynd borið. Reynslan hafi sýnt að Eimskip svaraði vanalega fyrir sig með því að sækja viðskipti sambærilegs viðskiptavinar hjá Samskipum, í þessu tilfelli Vífilfells. Því hafi verið mjög mikil áhætta fólgin í slíkum aðgerðum fyrir Samskip. Hættan hafi verið sú að Samskip myndu sitja eftir með sambærilegt eða jafnvel minna magn flutninga og það á mun lægri einingaverðum. Eimskip hafi enda verið umtalsvert stærri aðili og sem slíkur hafi fyrirtækið notið stærðarhagkvæmni og geta þolað undirboð af þessu tagi betur en Samskip.

16355. Í mgr. 235 og 301 í athugasemdum Samskipa við AI er áfram fjallað um fákeppnissjónarmið fyrirtækisins og í því sambandi m.a. vísað til ákvörðunar Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 og úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Í athugasemd Samskipa í mgr. 301 kemur t.a.m. fram að „*eins og dæmin sýna, sbr. m.a. þau tilvik sem voru til rannsóknar í máli Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007, þá þurfa Samskip að vega það og meta, með tilliti til líklegra viðbragða Eimskips, hvort farsælast sé að fylgja Eimskipi í verðum eða lækka verð og sækja viðskipti í auknum mæli. Veltur það mjög á markaðsaðstæðum hverju sinni, ekki síst nýtingu á flutningsrými félaganna*." Fyrirtækið hafi ekki viljað „*standa í slag við Eimskip öllum stundum*" þar sem Eimskip hefði mætt slíku með verðlækkunum og „*eftir atvikum hörðum markaðsatlögum*".[6839]

16356. Vegna þessara sjónarmiða Samskipa er bent á að eðli málsins samkvæmt meta fyrirtæki tímasetningu og til hvaða aðgerða (eða aðgerðarleysis) gripið er til í starfsemi þeirra til að mæta t.a.m. breyttum ytri aðstæðum eða jafnvel aukinni arðsemiskröfu eiganda eða breyttra kjara lánadrottna. Á hinn bóginn felst í bannreglu 10. gr. samkeppnislaga að keppinautar mega hvorki hafa samstarf né bein eða óbein samskipti, sér í lagi á fákeppnismarkaði, sem dregur úr æskilegri óvissu um viðbrögð keppinauta á markaðnum. Í þessu felst að keppinautar hegði sér með sjálfstæðum hætti og grípi til aðgerða (eða aðgerðaleysis eins og að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars) upp á eigin spýtur.

[6838] Sambærileg sjónarmið koma fram í mgr. 357, 657 og 1397 í athugasemdum Samskipa við AI, sbr. mgr. 77 í athugasemdum við AII og mgr. 143 í athugasemdum Samskipa, dags. 31.08.2020.
[6839] Sambærileg sjónarmið koma fram í mgr. 22 – 26 í athugasemdum Samskipa, dags. 31. ágúst 2020, sbr. einnig mgr. 230, 1175 og 1176 í athugasemdum Samskipa við AI.

16357. Vísast einnig til samtímagagna sem sýna að heildarflutningasamningar við marga mikilvæga viðskiptavini fyrirtækjanna voru lausir eða þeim sagt upp af hálfu viðskiptavinarins á rannsóknartímabilinu, sbr. kafla 14. Þá gátu Samskip hvenær sem er gefið viðskiptavinum Eimskips tilboð þó samningar væru ekki lausir. Var það viðskiptavinarins að meta hvort eða hvenær væri unnt að taka tilboði Samskipa. Varðandi *„tímasetningu*" þá var gildistími samninganna alla jafna um tvö til þrjú ár eða þeir uppsegjanlegir eftir ákveðinn tíma. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins voru atvik sem tengjast mikilvægum viðskiptavinum, hvort sem viðkomandi var með lausan samning eða hafði sagt samningi sínum upp, könnuð og í öllum tilvikum var hin ólögmæta markaðsskipting virt af hálfu Samskipa og Eimskips og henni ekki raskað með samkeppnislegum aðgerðum.

16358. Þá ber að hafa í huga að þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum haustið 2008 voru bæði Samskip og Eimskip með vannýtta flutningsgetu í flutningakerfunum. Samtímagögn ættu að hafa borið með sér að það hafi skapað samkeppnislegan þrýsting, sem er ekki raunin í máli þessu.

16359. Ekki dugar fyrir Samskip að vísa til þess að fyrirtækið hafi við ákvarðanir sínar þurft að forðast mögulegar gagnaðgerðir Eimskips í formi verðlækkana og eftir atvikum *„hörðum markaðsatlögum*".

16360. Samkeppniseftirlitið vísar hér til umfjöllunar um úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 í kafla 5.3. Árétta ber að í þeim úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála voru Samskip ekki talinn veikur keppinautur heldur kom fram að Samskip réðu yfir *„verulegum hluta*" markaðarins. Það var því ekki *„ójafnræði*" milli Eimskips og Samskipa sem kæmi í veg fyrir virka samkeppni milli fyrirtækjanna. Var þannig gert ráð fyrir því í úrskurði áfrýjunarnefndar að talsverð samkeppni gæti ríkt á milli Eimskips og Samskipa. Gefur úrskurðurinn skýrt til kynna að Eimskip hafi verið fyllilega heimilt að stunda eðlilega og öfluga samkeppni við Samskip. Eimskip væri hins vegar ekki heimilt samkvæmt 11. gr. samkeppnislaga að grípa til leynilegrar, umfangsmikillar og kerfisbundinnar atlögu sem væri til þess fallin að veikja Samskip verulega og varanlega. Hvergi er þar lagt upp með að samkeppni fáist ekki þrifist vegna fákeppnisaðstæðna. Í úrskurðinum var þannig þvert á móti lagt til grundvallar að heilbrigð samkeppni gæti ríkt milli Eimskips og Samskipa í m.a. sjóflutningum til og frá Íslandi. Með hinu umfangsmikla samráði fyrirtækjanna, sem hófst í júní 2008, var samkeppni hins vegar skert.

16361. Þá ber að líta til þess að hlutdeild Samskipa í inn- og útflutningi var ekki veikari á megin rannsóknartímabili þessa máls heldur en hún var á árunum 2001-2002. Miðað við forsendur áfrýjunarnefndar og eðlilegar kringumstæður að öðru leyti í máli nr. 3/2008 hefði samkeppni milli Eimskips og Samskipa því *„mátt virka*" á rannsóknartímabili þessa máls. Til viðbótar ber að horfa til þess að rekstur og efnahagur Eimskips var mun veikari á árunum 2008 og 2009 en hann var á árunum 2001 og 2002, sbr. m.a. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2009 þar sem lýst var nauðasamningum fyrirtækisins og breytingum á eignarhaldi. Haustið 2008 voru fluttar fréttir af erfiðri stöðu Eimskips en mikilvægir viðskiptavinir Eimskips höfðu af þessu áhyggjur og höfðu samband við Samskip. Þessi veikleiki Eimskips var hins vegar ekki nýttur til sóknar enda hefði það sett samráðið í uppnám, sbr. kafla 8.18. Ólögmætt samráð fyrirtækjanna kom í veg fyrir það að heilbrigð samkeppni fengi þrifist, sbr. umfjöllun hér á eftir í kafla 7 og áfram.

16362. Eftir að úrskurður áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008 lá fyrir hefði það þar auki verið verulega áhættusamt fyrir Eimskip að grípa aftur til samskonar markaðsatlögu vegna samkeppni frá Samskipum. Þetta máttu bæði Samskip og Eimskip vita. Skiptir hér máli að þegar Samskip undirbjuggu *„grænlenska daga*" og *„herferð*" gegn Eimskip vorið 2008 kemur hvergi fram í viðkomandi samtímagögnum ótti við að Eimskip muni mæta þeirri samkeppni með *„hörðum*" og mögulega ólögmætum markaðsatlögum. Sú staðreynd dregur verulega úr trúverðugleika þessa málatilbúnaðar Samskipa.

16363. Þá sýna samtímagögn frá Samskipum að það var ekki ótti við hugsanlega ólögmæta markaðsatlögu Eimskips sem réði för á megin rannsóknartímabilinu, heldur þvert á móti sköpuðu fyrirtækin skilyrði fyrir

þau bæði til að hækka verð, sbr. t.d. ummæli (S)forstö-innfl1 í tölvupóstum frá nóvember árið 2009, sbr. kafla 14.9.4, þar sem skýrlega má sjá að það var ekki ótti Samskipa sem skóp hegðun fyrirtækisins heldur samráðið við Eimskip. Sönnunargildi samtímagagna er ríkt í samráðsmáli sem þessu.

16364. Vegna sjónarmiða Samskipa, um ótta fyrirtækisins við meinta yfirburði Eimskips, má árétta samtímagögn fyrirtækisins sem sýna að í maí 2008, áður en (E)forstj kom til starfa, ráðgerðu Samskip að sækja á Eimskip með því að herja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 var hins vegar hætt að ræða um slíka herferð. Hafa ber í huga að í þessum *„herferðar"*gögnum Samskipa frá maí 2008 koma fram skýr áform hjá Samskipum um að fara fram gagnvart Eimskip og ná í aukin viðskipti, m.a. frá stórum viðskiptavinum Eimskips. Stóð til að hvetja undirmenn til standa sig vel í þessum samkeppnisaðgerðum með því. Kemur þetta fram í glærukynningu (S)forstö-innfl1 frá 13. maí 2008 sem bar heitið *„Herferð gegn Eimskip/Atlantsskipum – Grænlenskir dagar"*. Ein glæran ber yfirskriftina *„London 2009"*. Af samhenginu verður að ætla að til hafi staðið að umbuna viðskiptastjórunum með ferð til London ef *„herferðin"* hefði tekist vel, sbr. kafla 6.7.6.1.Þegar síðan dró úr samráðinu á árinu 2013 komu á ný fram hugmyndir innan Samskipa um sókn/herferð og *„grænlenska"* verðlagningu gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Draga skýr samtímagögn þannig verulega úr gildi umræddra skýringa Samskipa á því að það hafi, sem minna fyrirtækið, óttast markaðsatlögu Eimskips sem yfirburðafyrirtækis á markaðnum.

16365. Í athugasemdum Samskipa er í dæmaskyni vísað til flutningsviðskipta ÖES (sem þá var viðskiptavinur Eimskips) og Vífilfells (sem þá var viðskiptavinur Samskipa). Ekki er fallist á að þessi sjónarmið fyrirtækisins sýni að gögn séu ekki traust eða dregnar hafi verið rangar ályktanir af þeim.

16366. Áður en samráð fyrirtækjanna hófst um mitt ár 2008 höfðu Samskip sem fyrr segir gert ráð fyrir yfirvofandi samdrætti í innflutningi til Íslands. Því átti að mæta eins og áður segir með því að vinna viðskiptavini frá Eimskip. Til að undirbúa herferðina útbjó (S)forstö-innfl1 það sem hann nefndi *„Target listi maí 2008 – Grænlenskir dagar"*. Í skjalinu var að finna nákvæmar upplýsingar um afar mikilvæga viðskiptavini Eimskips sem Samskip voru með til skoðunar að reyna að ná í viðskipti til sín. Á þessum lista var að finna ÖES. , sbr. kafla 6.7.6. Samráð fyrirtækjanna hófst stuttu síðar og samfelldri og áralangri markaðsskiptingu komið á. Við rannsókn á háttsemi fyrirtækjanna og samfellu hennar á rannsóknartímabilinu voru gögn skoðuð sem tengdust flutningskaupum m.a. ÖES og Vífilfell. Þau gögn sýna að markaðsskipting Samskipa og Eimskips var virt á samráðstímabilinu þ. á m. gagnvart ÖES og Vífilfelli, sbr. kafla 14.4 um atvik árið 2009, kafla 14.30.24 um atvik árið 2011 og kafla 14.39 um atvik árið 2012.

16367. Í ofanálag sýna samtímagögn að Eimskip sýndi engin merki um nokkra markaðsatlögu gagnvart mikilvægum viðskiptavinum Samskipa á yfir fjögurra ára tímabili. Í samtímagögnum Eimskips er ekki að finna nein merki um óvissu eða að markaðsatlaga hafi verið gerð að mikilvægum viðskiptavinum Samskipa eða vísbendingar um að slíkt hafi verið undirbúið af hálfu Eimskips. Þvert á móti. Í dæmaskyni má hér vísa til atvika árið 2009 þegar Eimskip sótti aðeins á að ná til sín litlum hluta af viðskiptum Promens (Tempru-hlutann) frá Samskipum *„án þess að rugga bátnum"* og þannig að verði yrði ekki *„dumpað niður"*, sbr. kafla 14.7.

16368. Umfjöllun Samskipa í mgr. 16 í athugasemdum við AI um að Samskip hafi þurft að bjóða ÖES lægstu verð á markaði og það hafi rekstur félagsins ekki getað borið, er ekki skýrð frekar eða studd gögnum. Þessi athugasemd fyrirtækisins á sér auk þess ekki stoð í samtímagögnum. Samtímagögn sýna þvert á móti að það var samráð við Eimskip sem réð för þegar Samskip buðu ekki samkeppnishæf verð til ÖES. Í gögnunum er hvergi að finna áhyggjur stjórnenda af því að rekstur Samskipa stæði ekki undir lægra verði. Þess í stað sneri skoðun stjórnenda að því að skoða ábata af því að virða áfram samfellt samráð við Eimskip. Þetta varð og reyndin og sendu Samskip sýndartilboð til ÖES með háu verði sem tryggði að

Eimskip hélt viðskiptum ÖES. Samfelldu samráði var þannig viðhaldið þar sem gögnin sýna að markmiðið var áframhaldandi skerðing á samkeppni og þannig tryggt að flutningsgjöld viðskiptavina myndu ekki „*droppa*" og EBITDA afkomu Samskipa á Íslandi haldið uppi, sbr. ummæli (S)stjform-S, stjórnarformanns Samskipa hf. og stjórnarmanns Samskipa Holding á fundi með (S)forstj, (S)frkvstj-fjárm og (S)stjórnarm-fjármstj 4. nóvember 2009.

16369. Vegna umfjöllunar Samskipa um að félagið hafi ekki geta boðið lægra verð til ÖES skal áréttað að við tók ár, árið 2010, sem var „*eitthvert besta ár í sögu*" Samskipa á Íslandi, sbr. ummæli (S)forstj í tölvupósti til (S)forstö-innfl1 í september 2013 og umfjöllun í kafla 6.6. Umfjöllun Samskipa, um að rekstur fyrirtækisins stæði ekki undir lægra verði til viðskiptavina, á sér þannig heldur ekki stoð í samtímagögnum um góða EBITDA rekstrarframmistöðu Samskipa hf. á Íslandi á þessum tíma og ónýtt flutningsrými í flutningakerfi fyrirtækisins til Íslands.

16370. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki fallist á að staðhæfingar Samskipa um yfirburðarstöðu Eimskips sýni að sönnunargögn séu ekki traust eða að dregnar hafi verið rangar ályktanir af gögnum málsins.

16371. Í athugasemdum Samskipa er auk framangreinds vísað til fákeppnissjónarmiða og byggt ítrekað á því við skýringar á einstaka gögnum að Eimskip hafi verið „*verðleiðandi*" á markaðnum.[6840]

16372. Ekki er fallist á að þessi sjónarmið sýni að sönnunargögnin séu ekki traust eða dregnar hafi verið af þeim rangar ályktanir.

16373. Niðurstaða um ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips byggir á skýrum samtímagögnum sem sýna að samráðið var til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að hækka verð eða halda verði uppi. Í máli sem þessu hefur því ekki áhrif við mat á ólögmæti háttsemi samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga hvort samráðsfyrirtækjanna hafi átt frumkvæði að því að halda uppi eða hækka verð.

16374. Jafnvel þó Eimskip og Samskip hafi hagað þessum hluta samráðsins með þeim hætti að Eimskip hafi verið fyrra til hækkana og leitt verðlagningu, þá höfðu fyrirtækin með ólögmætri samvinnu og samskiptum sínum raskað samkeppni samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga.

16375. Vegna þessara sjónarmiða Samskipa má geta þess að samkvæmt samtímagögnum og afhentum gögnum var Eimskip á rannsóknartímabilinu ekki ávallt fyrra til að hækka gjaldskrár, heldur voru Samskip allt eins fyrri til að taka upp ný gjöld, hækka gjaldskrár og þjónustugjöld, sbr. t.d. hækkanir Samskipa á þjónustugjöldum og gjaldskrám í sjóflutningi 1. september 2008. Þá vísast sömuleiðis til upptöku Samskipa á stykkjavörugjaldi í landflutningi. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum hækkaði Eimskip verð eftir þessar verðhækkanir Samskipa, ekki á undan, sbr. 10.4-10.6.

16376. Í þessu sambandi skal líka beina sjónum að því að samráðið gerði fyrirtækjunum ekki eingöngu kleift að halda verði uppi eða hækka það. Samráðið var þannig ekki bundið við beinar verðhækkanir á gjaldskrám eða samningum. Samtímagögn sýna að samráðið tók til fleiri þátta sem tengjast verðlagningu fyrirtækjanna, t.d. að fleiri viðskiptavinir myndu greiða fullt olíugjald (BAF/FAF án afsláttar), að afsláttarkjör yrðu lækkuð eða felld niður, frídögum yrði fækkað eða að sett yrði „*verðgólf*", sbr. umfjöllun í t.d. köflum 14.33, 14.38, 14.54, 14.55, 14.56 og víðar.

16377. Einnig ber að halda til haga að umrædd verðleiðtogaskýring Samskipa tekur til verðhækkana og tímasetningar á hækkunum á gjaldskrám, þjónustugjöldum og upptöku á nýjum gjaldaliðum gagnvart viðskiptavinum. Á hinn bóginn laut samráð fyrirtækjanna að fleiri þáttum í starfsemi þeirra en eingöngu

[6840] Mgr. 235 og 1169 í athugasemdum Samskipa við AI. Mgr. 395, 397, 401, 743-4, 784 og 909 í athugasemdum Samskipa við AII. Athugasemdir Samskipa, dags. 31.08.2020, mgr. 143.

þeim að hækka verð eða halda því uppi. Aðrir þættir samfellds samráðs Samskipa og Eimskips, t.a.m. ólögmætir samningar og samstarf í landflutningum, sjóflutningi og skipaafgreiðslu, auk markaðsskiptingar um mikilvæga viðskiptavini, geta því ekki skýrst af athugasemdum um yfirburðarstöðu Eimskips eða verðleiðtogaskýringu Samskipa.

16378. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki er fallist á að framangreind sjónarmið Samskipa sýni að sönnunargögn séu ekki traust eða dregnar af þeim rangar ályktanir.

33.3.4. Um siglingakerfi og þjónustuframboð Samskipa og Eimskips

16379. Í athugasemdum Samskipa byggir fyrirtækið eins og áður segir m.a. á því að siglingakerfi fyrirtækjanna hafi ekki verið sambærileg. Því hafi verið „*áhætta*" fólgin í því fyrir Samskip að sækja á viðskipti fyrirtækja sem höfðu nýtt sér flutningakerfi Eimskips, nema Samskip hefðu náð að halda úti fjögurra skipa kerfi. Það hafi þýðingu fyrir þjónustu til viðskiptavina í formi tíðni siglinga, fjölda viðkomuhafna og flutningstíma. Siglingakerfin hafi nefnilega verið „*ósambærileg megnið af rannsóknartímabilinu*". Af þeim sökum hafi þjónustuframboð Samskipa til viðskiptavina verið síðra en það sem Eimskip gat boðið og Samskip áttu að sama skapi erfiðara með að halda uppi sambærilegri þjónustu og viðskiptavinir höfðu kynnst hjá Eimskip. Stjórnendur Samskipa hafi verið mjög meðvitaðir um þessa stöðu og því hafi frekar verið lögð áhersla á að verja markaðshlutdeild með því að endursemja við þáverandi viðskiptavini en að sækja nýtt magn á lægri verðum sem ekki hafi verið hægt „*að sinna nægilega*", sbr. mgr. 17 og 25 – 32 í athugasemdum Samskipa við AI og mgr. 59 – 67 í athugasemdum Samskipa dags. 31. ágúst 2020.

16380. Ekki er fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Fjallað er um sömu sjónarmið Samskipa um siglingakerfi fyrirtækjanna og sambærileika þeirra í kafla 25.4.1. Líkt og þar er rakið var flutningaþjónusta Samskipa og Eimskips álitin sambærileg á rannsóknartímabilinu þ. á m. eftir að Samskip fóru úr fjögurra skipa kerfi í þriggja skipa kerfi veturinn 2008.

33.3.5. Um að erlendis hafi samkeppni aukist og verð lækkað

16381. Í athugasemdum Samskipa við AI og AII gerir fyrirtækið athugasemdir við ályktanir Samkeppniseftirlitsins um fyrirliggjandi gögn sem talin eru sýna að með efnahagskreppu árið 2008 hafi samkeppni aukist á flutningamörkuðum annars staðar og verð lækkað, öfugt við flutningamarkaðinn hér á landi þar sem Samskip og Eimskip hækkuðu verð ítrekað og samkeppni var skert.

16382. Kveða Samskip það „*ótækt að bera saman markaðsaðstæður á Íslandi við þá stóru markaði sem félagið starfar á erlendis, s.s. í Evrópu*". Íslenski flutningamarkaðurinn beri öll einkenni fákeppnismarkaðar og víðtækar ályktanir Samkeppniseftirlitsins um aðstæður í hagkerfum annarra ríkja séu einkum byggðar á tilvitnunum í fundargerðir Samskipa Holding. Það sé viðurkennt að markaðsaðstæður séu ólíkar á milli markaða og ríkja. Aðstæður á Íslandi hafi í grundvallaratriðum verið frábrugðnar aðstæðum á stærri markaðssvæðum.[6841] Byggja Samskip á því að skilja verði á milli innlendra og alþjóðlegra markaða í sjóflutningum og nefna Samskip í því samhengi eftirfarandi atriði; stærð markaðar (íslenski flutningamarkaðurinn agnarsmár), fjöldi keppinauta (töluvert fleiri keppinautar á hinum erlendu mörkuðum); fjölbreyttari staðgönguþjónusta (aðrir möguleikar að koma vöru milli staða og landa, t.d. með lestum og bílum); stöðugra efnahagsumhverfi (í flestum Evrópuríkja séu hagkerfi stærri, efnahagsstjórn styrkari og gjaldmiðill stöðugri); stærri viðskiptavinir (viðskiptavinir almennt séð mun færri og minni hér á landi en erlendis); þjónustuframboð (sérhæfðari þjónusta í flutningastarfsemi erlendis).

[6841] Sjá t.d. mgr. 1484 í athugasemdum Samskipa við AI.

16383. Í ljósi framangreindra „*staðreynda*" fái fyrirtækið „*ekki séð hvaða tilgangi samanburður á samtímagögnum um aðstæður á alþjóðlegum mörkuðum og þeim íslenska hafi að þjóna í málinu. Af málatilbúnaði Samkeppniseftirlitsins mætti ætla að staðan hafi verið sú sama eða a.m.k. sambærileg á öllum þeim alþjóðlegu mörkuðum sem Samskip störfuðu á. Því fer hins vegar fjarri. Mat Samkeppniseftirlitsins á því hvort háttsemi Samskipa á íslenskum flutningamarkaði hafi samræmst lögum hlýtur að þurfa að meta óháð aðstæðum á öðrum mörkuðum. Ólíkt þeim mörkuðum ber sá íslenski skýr einkenni fákeppnismarkaðar. Svo virðist sem Samkeppniseftirlitið líti alfarið framhjá þeirri staðreynd og horfi á markaðinn með hliðsjón af kenningum hagfræðinnar um hinn fullkomna samkeppnismarkað. Að mati Samskipa verður hins vegar að taka mið af fræðikenningum um fákeppnismarkaði enda eru fjölmörg atriði sem greina þá frá mörkuðum þar sem fullkomin samkeppni ríkir*."[6842]

16384. Rétt er að víkja að framangreindum athugasemdum Samskipa.

16385. Eins og kunnugt er hófst efnahagskreppa á Íslandi í aðdraganda bankahrunsins haustið 2008. Efnahagsörðugleikar voru einnig umtalsverðir víða annars staðar. Slíkir erfiðleikar draga úr heildareftirspurn í flestöllum hagkerfum sem hefur að öllu öðru óbreyttu bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði.

16386. Á rannsóknartímabili málsins voru Samskip með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi og Svíþjóð. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga. Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding var fjallað um þessa erlendu starfsemi. Jafnframt var fjallað um starfsemi Samskipa hér á landi. Leyfa þessi samtímagögn því ákveðinn samanburð en ekki er að finna í þeim neina umfjöllun um að ótækt sé að bera starfsemi félagsins á Íslandi við starfsemi félagsins á erlendri grundu. Árétta ber að á þessum stjórnarfundum sátu lykilstjórnendur og helstu eigendur Samskipa, m.a. þeir sem höfðu ríka aðkomu að samráðinu við Eimskip.

16387. Stjórnarfundargerðir Samskipa Holding á t.d. árinu 2009 sýna að á öðrum flutningamörkuðum sem Samskip störfuðu á leiddi samdráttur í flutningum til aukinnar samkeppni og verð lækkaði. Er þar rætt um að erlend skipafélög reyni í örvæntingu að lækka verð til þess að tryggja sér flutninga. Jafnframt hafi aukinn samkeppni stafað að því að mikilvægir viðskiptavinir kröfðust sökum efnahagsástands lægra verðs á flutningaþjónustu. Í sömu fundargerðum stjórnarinnar birtist allt önnur mynd þegar rætt var um íslenska flutningamarkaðinn. Þar var engin örvænting heldur „*extremely good results from Iceland*"/ „*continous good results from Iceland*".

16388. Ýmsar aðrar heimildir staðfesta að þeir miklu efnahagsörðugleikar, sem hófust haustið 2008, höfðu mikil áhrif á erlendum flutningamörkuðum, sbr. umfjöllun í kafla 12.2.4.1. Þar er m.a. bent á að alþjóðastofnanir og fræðimenn hafi fjallað um áhrif fjármálakreppunnar á samkeppni í sjóflutningum á t.d. árunum 2009 – 2011. Er þar lýst verulega aukinni samkeppni, lækkun á verði og erfiðleikum hjá erlendum skipafélögum eftir að fjármálakreppan hófst. Eru sterk orð notuð til þess að lýsa því að samdráttur í eftirspurn og offramboð hafi leitt til afar harðrar verðsamkeppni („*bloodbath*"/ „*cut-throat competition*") þar sem skipafélög lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum. Vísast til þessara gagna.[6843]

[6842] Mgr. 1211–1212 í athugasemdum Samskipa við AI. Sambærileg sjónarmið Samskipa koma einnig fram í mgr. 362, 939, 1388 og 1536–1543 í athugasemdum fyrirtækisins við AI. Sbr. einnig athugasemdir Samskipa við AII, mgr. 77, 742, 856, 898, 903, 1113–1114, 1229, 1262–1263 og 1826.

[6843] Til viðbótar má nefna að þann 16.02.2010 fékk […] framsenda umfjöllun New York Times um slæmt ástand á sjóflutningamörkuðum. Greinin bar heitið „*New Ships Idle, Waiting for Cargo to Fill Them*" og í henni segir m.a.: „*From Loch Striven in Scotland to the Strait of Malacca in Southeast Asia, more than a tenth of the vessels that transport the world's manufactured goods in containers are idle. For most, orders to sail will not come for some time.*

16389. Um framangreindar fundargerðir Samskipa Holding er fjallað í m.a. kafla 12.2.4.2 og vísast til þess. Hér má rifja upp eftirfarandi umfjöllun í fundargerðunum varðandi samkeppni og verðlækkanir á erlendum flutningamörkuðum:

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding frá 12. janúar 2009 segir: *„Volumes were lower for almost all routes […] Trading conditions are challenging overall and particularly on Ireland, and rates are under pressure.*"

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding frá 13. febrúar 2009 segir*: „The current economic climate seems to impact UK and Ireland volumes especially […] Unit revenues are generally under pressure on these routes, particularly from RORO*[6844] *operators and trailer companies desperate to fill owned assets.*" Einnig kemur fram að náðst hafi 33% lækkun á kostnaði við leigu á tilteknum skipum.

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding frá 10. mars 2009 segir: Í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: *„Revenue is 9% lower than budget as BAF revenue is significantly lower than what was budgeted due to decline in oil prices. […] The market situation is very aggressive, particularly in the UK, with falling rates and customers using very agressive procurment tacticts. Ireland seems to have bottomed out for now, however, substantial rate reductions has had to be conceded here as well in order to maintain operating volume. […] Vessel cost are lower than budget due to lower bunker cost as well as charter reductions […] Haulage cost has also reduced […] due to lower rates and lower fuel costs.*"

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding frá 7. apríl 2009 segir: *„The market situation is still very aggressive, particularly on UK and Ireland where Cobelfret*[6845] *is very agressive trying to generate volume to compensate for their loss of car volumes where they are very exposed. Volumes seems to have bottomed out, however, rates are continously under pressure. We are taking a stance on our large customers thus retaining our share whilst taking reasonable risk on the pricing.*

  […] Swedish market is extremely hit by the economic crisis. […]Prices [í Svíþjóð] are extremly under pressure by the competition of road hauliers. Price reductions of 30% are more common then exception. Keeping the wheels turning is more important for them than generating at least an operating margin."

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding frá 5. maí 2009 segir: *„The market situation is still very aggressive, particularly on UK and Ireland where Cobelfret is very agressive trying to generate volume to compensate for their loss of freight and car volumes where they are very exposed due to full ownership of their fleet. Volumes seems to have bottomed out (although still reducing on*

Although world trade, which collapsed last year, is beginning to recover, driven by demand from developing countries, the recovery is being offset by added capacity in the large number of new container ships coming out of shipyards.
Drewry Shipping Consultants in London estimates that the 20 or so major carriers, all Asian or European, lost $20 billion in 2009. According to Alphaliner, an industry information provider, seven smaller carriers shut down last year, including Contenemar of Spain.
„We've never seen anything like this," said Chris Bourne, executive director of the European Liner Affairs Association. "It's the worst situation since the start of containerization in the '60s."
Carriers have long had to adapt to economic cycles, shifting trade patterns and geopolitics. During the 1970s, they were hit by the oil shocks and the reopening of the Suez Canal, which cut demand for the supertankers that rounded southern Africa. Recovery took a decade, hampered by recession during the 1980s.
The current slowdown is weighing not only on the shipping companies, but also on ports and shipyards, especially in Europe. […]
Most analysts say that container traffic will probably not recover to prerecession levels until 2012 or later. Drewry Shipping expects a 2.4 percent increase in global trade volume this year, after an estimated 10.3 percent decline last year." Afritaður tölvupóstur frá Samskipum. […] Doc. ID. 0.7.33.801493.

[6844] Svonefnd *„roll on - roll off"* skip en í þeim eru gámar fluttir í tengivögnum sem eru keyrðir um borð í skip.

[6845] Erlent skipafélag.

Ireland […]), however, rates are continously under pressure. We are taking a stance on our large customers thus retaining our share whilst taking reasonable risk on the pricing."

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 4. júní 2009 segir í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: *„The market situation is still very aggressive, particularly on UK and Ireland. However, in May Cobelfret seems to have eased the pressure on UK. Volumes seem to have bottomed out, with the exception of Ireland, where April was a very poor month, partly due to holiday, however, also due to lower than expected structural volumes. Ireland has picked up again in May but the situation on Ireland remains extremely volatile. Rates are still continuous under pressure. As we want to retain our market share with our large customers, we are taking a reasonable risk on the pricing. We have still so far managed to reduce direct and indirect cost in line with this. We are also working on a number of strategic initiatives to ensure our market position and we have concluded partnerships with Unifeeder and DFDS on Norway, with MacAndrews on Spain and most recently in May, commencing June 1st, with BG Freight on Ireland giving us substantial savings, which however is sunk into the reduced rates. Our direct cost has decreased along with the volume and revenue decreases. Vessel cost are 412K below budget due to lower charter and bunker cost. As of April we started recognising the benefit of the renegotiated charter for the four large vessels, whilst building up enough provision to enable redelivery of the vessels if needed. This translates in an average charter rate of Euro 6,765 per day compared to Euro 9,600 originally. Market charter rates are at 3,600 Euro per day. Haulage cost has also reduced from 57.5% of revenue in budget to 51.0% of revenue in reality due to lower rates and lower fuel cost. We expect further cost reductions in our haulage base going forward […]."*

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 1. september 2009 segir: *„The market situation is still aggressive. Cobelfret still seem to have eased the pressure on UK, however, it is not possible to determine whether this will continue. […] Ireland and Norway remain volatile. We are still ensuring that we retain customers and we have positioned the sales force for further structured approach on competition large customers. We have the strategic intention to start growing volume going into 2010. Direct and indirect cost are, through alliances and cost reduction initiatives, in line with the below budget revenues. The market will be challenging for the rest of the year and we see increased competition / desperation for business as companies start running short of cash. Cobelfret is also entering large ConRo tonnage on Ireland and will lead to increased price pressure on Ireland."*

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 2. október 2009 segir í umfjöllun um aðstæður annars staðar í Evrópu: *„The market situation is still aggressive. Cobelfret still seem to have eased the pressure on UK, however, it is not possible to determine whether this will continue. … In general, volumes seem stable with. (svo) However, Ireland remained volatile. We are still ensuring that we retain customers and we have positioned the sales force for further structured approach on competition large customers. We have the strategic intention to start growing volume going into 2010. Direct cost are, through alliances and cost reduction initiatives, in line with the below budget revenues. The market will be challenging for the rest of the year and we see increased competition / desperation for business as companies start running short of cash."* Í umfjöllun um starfsemi Samskipa í Þýskalandi, Danmörku, Benelux löndunum, Eistlandi, Rússlandi og í öðrum löndum kemur fram að allsstaðar sé afkoma undir áætlun („*below budget*").

- Í fundargerð vegna stjórnarfundar Samskipa Holding 29. október 2009 segir*: „The market situation is still aggressive, especially on Ireland. … In general, volumes remain volatile. The somewhat higher than expected volumes in August have not materialised in September. We are still ensuring that we retain customers and we have positioned the sales force for further structured approach on competition large customers. We have the strategic intention to start growing volume going into 2010*

although we will not budget this from a P&L perspective. The market will be challenging for the rest of the year and we see increased competition / desperation for business as companies start running short of cash."

- Í fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 9. febrúar 2010 var með sama hætti einnig lýst mikilli verðsamkeppni á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu og þar þurfi að berjast mjög.

16390. Framangreindar fundargerðir eru skýrar og sýna að í kjölfar efnahagsörðugleikana sem hófust á árinu 2008 jókst samkeppni verulega á erlendum flutningamörkuðum Samskipa. Ekki fæst séð að Samskip byggi á því að þessi umfjöllun í fundargerðunum sé röng eða mótmæli því að samkeppni hafi á þessum tíma aukist á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum.

16391. Þá ber að undirstrika að ítrekaðar umræður á stjórnarfundum Samskipa Holding, um mikla samkeppni og verðlækkanir á erlendum flutningamörkuðum, voru í fullu og algjöru samræmi við framangreindar heimildir sem m.a. stafa frá alþjóðastofnunum, fræðimönnum og Samskipum sjálfum, en eins og áður er rakið fjalla þær síðarnefndu um verulega aukna samkeppni milli keppinauta á erlendum flutningamörkuðum, verðstríð og rekstrarerfiðleika flutningafyrirtækja þar.

33.3.5.1. Kom fákeppni í veg fyrir að efnahagskreppan leiddi til aukinnar samkeppni Samskipa og Eimskips?

16392. Kjarninn í málflutningi Samskipa hvað varðar viðbrögð þess við þeim samdrætti sem var hér á landi virðist vera að ólíkar aðstæður á annars vegar íslenska flutningamarkaðnum og hins vegar á erlendum mörkuðum fyrirtækisins skýri hina gerólíku þróun. Virðast Samskip byggja helst á því að fákeppni á íslenska markaðnum hafi stuðlað að hinum góða árangri á Íslandi. Með öðrum orðum hefði skortur á samkeppni komið í veg fyrir að hörð samkeppni brytist út þegar flutningamagn minnkaði og viðskiptavinir kröfðust betri kjara. Verður nú vikið að þessu.

16393. Þegar eftirspurn eftir flutningum dregst saman má búast við því að á markaði þar sem samkeppni getur ríkt myndist hvati fyrir keppinauta til þess að lækka verð og ná þannig meira flutningamagni en ella. Efnahagssamdráttur hefur einnig þau áhrif að viðskiptavinir knýja frekar á um verðlækkun. Þá má ætla að keppinautar forðist það að draga úr þjónustu til handa sínum viðskiptavinum, s.s. með því að draga úr tíðni ferða eða fella út áfangastaði. Ekki er útskýrt af hálfu Samskipa hvernig eða hvaða þættir í fákeppnisgerð íslenska flutningamarkaðarins kom í veg fyrir aukna samkeppni milli Samskipa og Eimskips í kjölfar efnahagskreppunnar.

16394. Sem fyrr sagði leiddi efnahagssamdrátturinn til þess að samkeppni jókst á erlendum mörkuðum Samskipa. Samkeppniseftirlitið fær ekki betur séð en að hið aukna samráð sem hófst í júní 2008 sé eina rökrétta skýringin á því að hið sama gerðist ekki hér á landi. Skal þetta rökstutt nánar.

16395. Efnahagsaðstæður og atvik á árunum 2001 – 2002 sem leiddu til ákvörðunar Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 og úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 hafa hér þýðingu. Ber að rifja upp að Samskip vísa ítrekað til þessa eldra máls í athugasemdum við AI og AII. Kemur t.d. fram hjá Samskipum í mgr. 230 í athugasemdum við AI að þetta eldra mál *„varpi ljósi á samkeppni í sjóflutningum til og frá Íslandi*" á megin rannsóknartímabili þessa máls.

16396. Á árunum 2001 – 2002 voru fyrir hendi erfiðleikar í íslensku atvinnulífi. Þó að ástandið hafi ekki verið jafn slæmt og það var eftir bankahrunið 2008 var eftir sem áður rætt um efnahagslegar *„hamfarir*" á þessum árum.[6846] Sökum þessa dró úr innflutningi og samkeppni milli Samskipa og Eimskips jókst.

[6846] Arnór Sighvatsson, Myndun og hjöðnun viðskiptahalla árin 1998-2002, Peningamál 2003/1, bls. 72. Fjallað um mikinn viðskiptahalla á umræddum árum og eftirköst hans og bent m.a. á eftirfarandi: *„Meðal eftirkasta má telja u.þ.b. 30% lækkun*

16397. Þetta kom skýrt fram hjá þáverandi forstjóra Samskipa á Íslandi. Í viðtali við forstjórann á árinu 2003 kom þetta fram:

„Um markaðshlutdeild Samskipa á Íslandi segir Knútur að hún sem um 40% í gámaflutningum og svipað í öðrum flutningum. „Við erum klárlega minni aðilinn á Íslandi ennþá". Hann segir að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári".[6847]

16398. Aðdragandi þessarar auknu samkeppni á árunum 2001-2002 var ekki aðeins samdráttur í efnahagslífinu. Gögnin í málinu sem endaði með úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008 sýna einnig að samkeppni í sjóflutningum hafi verið hörð á þessum tíma. Eimskip hafi hækkað verð haustið 2001 og vonast eftir því að Samskip myndu gera það sama. Þess í stað nýttu Samskip sér óánægju viðskiptavina Eimskips og reyndu að ná þeim yfir með því að bjóða betur. Ástæða þessarar samkeppni frá Samskipum hafi m.a. verið þessi skv. samtímagögnum stjórnenda Eimskips: *„Þeir sigla nú í fyrsta skipti um nokkurt skeið með ófullnýtt kerfi og vilja fylla skipin"*, sbr. umfjöllun í kafla 5.3.

16399. Samdráttur í eftirspurn og ónýtt flutningsgeta sköpuðu því verulegan samkeppnishvata hjá Samskipum á árunum 2001 – 2002. Fyrirfram hefði því mátt búast við áþekkum áhrifum á samkeppni haustið 2008 og áfram þegar mun meiri erfiðleikar og samdráttur í eftirspurn átti sér stað. Eru Samskip þeirrar skoðunar að aðstæður á markaði hafi verið það líkar annars vegar á árin 2001 – 2002 og hins vegar árin 2008 -2013 að unnt sé að hafa hliðsjón af hinu eldra máli í þessu máli. Ekki er því að sjá að markaðsaðstæður hafi verið aðrar hér á landi að þessu leyti á árunum 2001-2002 en á megin rannsóknartímabili þessa máls þegar Samskip og Eimskip með háttsemi sinni mættu áskorunum saman með því að sporna gegn virkri samkeppni sín á milli.

16400. Atvik á fyrri hluta ársins 2008 gefa benda einnig eindregið til þess að efnahagskreppan sem hófst um haustið það ár var til þess fallin að auka samkeppni hefði hið aukna samráð Samskipa og Eimskips ekki hafist í júní 2008.

16401. Í því sambandi dugar ekki fyrir Samskip að vísa til þess að samanburður í gögnunum sé ekki tiltækur í máli þessu því ólík viðbrögð og háttsemi Samskipa og Eimskips hafi eingöngu stjórnast af ólíkum markaðsaðstæðum á flutningamarkaði hér á landi miðað við annars staðar, s.s. atriðum eins og smæð markaðarins, færri keppinautum o.s.frv. Það voru ekki markaðsaðstæðurnar sem voru orsökin á háttsemi fyrirtækjanna heldur samráð þeirra. Samkeppniseftirlitið vísar vegna þessa til annarra samtímagagna:

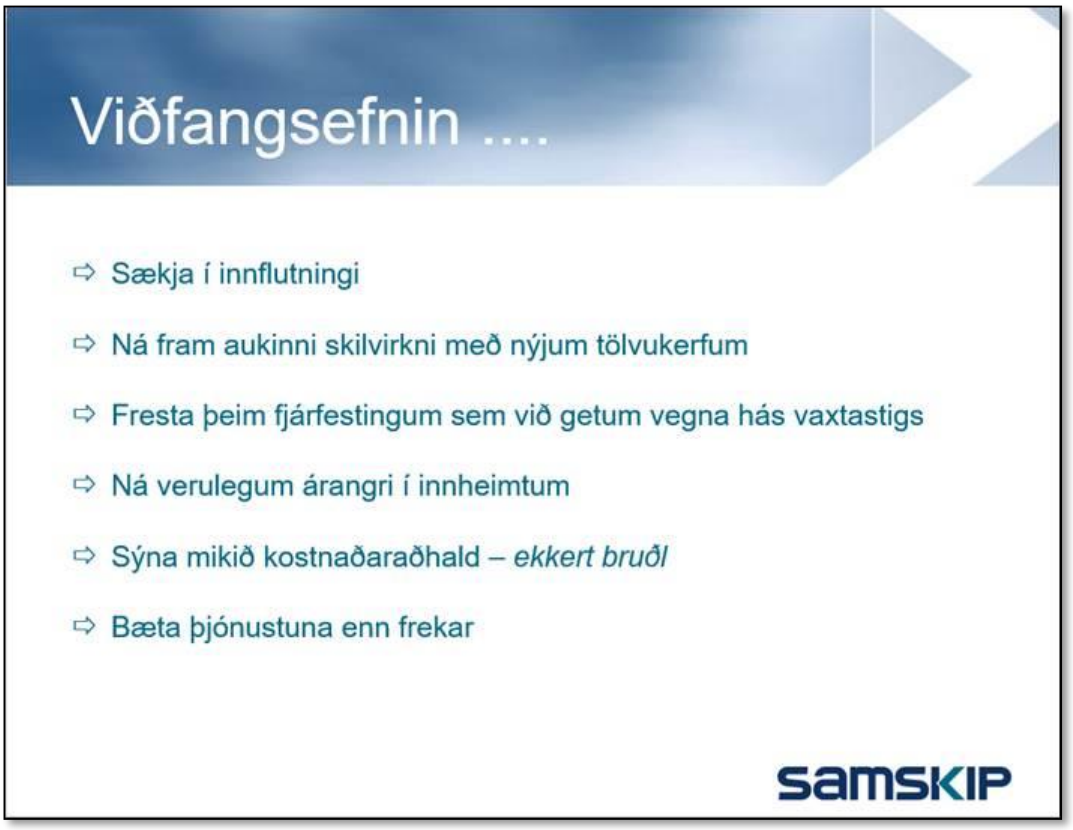
- Í glærukynningu Samskipa frá 29. janúar 2008 með heitinu *„Budget 2008 Samskip Iceland"* var fjallað um aðstæður á markaði fyrir sjóflutninga hér á landi. Þar kom m.a. fram eftirfarandi: *„*Stable market condition"* og *„*Rates under pressure in connection with renewal of large import contracts."* Í glærukynningunni var einnig glæra um svonefnda SWOT greiningu. Samskip töldu þar upp sem ógn m.a. eftirfarandi: *„*Large contracts open for renegotiation next year *Price war"*, sbr. nánari umfjöllun í kafla 6.7.2.

- Þann 17. maí 2008 hélt (S)frkvstj-millilandasv fund með undirmönnum sínum á millilandasviði Samskipa. Í glærukynningu merkt fundinum var fjallað um það sem væri *„[f]ramundan"* og

á gengi krónunnar frá vormánuðum 2000 til nóvember 2001, aukna verðbólgu, sem varð mest 9,4% í ársbyrjun 2002, og samdrátt þjóðarútgjalda um líklega u.þ.b. 6-7% á árunum 2001-2002. Slíkar hamfarir myndu tæpast nokkurs staðar meðal þróaðra ríkja teljast „mjúk lending", nema e.t.v. á Íslandi."

[6847] Sjá frétt í Morgunblaðinu 4. september 2003, *„Samskip á siglingu"*: mbl.is/greinasafn/grein/749956/?item_num=3&searchid=d17999e378e145df51fbaf3bc95a16e98be5f221.

viðfangsefnin á millilandasviði Samskipa (sjóflutningur). Á þeirri glæru kom fram eftirfarandi, sbr. umfjöllun í kafla 6.7.6:



- Þremur dögum síðar, 20. maí 2008, tók við nýr forstjóri hjá Eimskip, (E)forstj. Sama dag áframsendi (S)forstj frétt um ráðninguna til yfirmanna Samskipa erlendis og sagðist þekkja (E)forstj vel. Einnig sendi hann tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S vegna ráðningarinnar og sagði: *„Fljótt skiptast [svo] veður í lofti - úr frostinu í hlýjuna - harkan í mýktina. Ofangreindir frasar lýsa breytingum hjá Eimskip ágætlega, hann [(E)forstj] var „frystur" af [(E)forstj-fyrrv] þegar [(E)forstj-fyrrv] kom inn í félagið, mikið búið að gerast á skömmum tíma frá því að [[(E)forstj-fyrrv2 og (E)forstj-fyrrv] voru húsráðendur, mýktin að verða meiri, og dregur úr hörkunni.....*", sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.1.1.

- Stuttu síðar 6. júní 2008 áttu (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj leynilegan fund í húsakynnum Kjalars að Suðurlandsbraut 18, sbr. nánari umfjöllun í kafla 7.2.

16402. Með öðrum orðum þá hafði framkvæmdastjóri millilandsviðs Samskipa, (S)frkvstj-millilandasv, stuttu áður en samráð við Eimskip hófst, lagt upp með að viðbrögð Samskipa á flutningamarkaði hér á landi við efnahagskreppu yrðu þau sömu og gögnin sýna að hafi síðan verið viðbrögð annarra flutningafyrirtækja við samdrætti á öðrum flutningamörkuðum sem Samskip störfuðu á, sbr. einnig samtímagögn Samskipa frá 13. maí 2008 um „[g]*rænlenska daga*" og herferð gegn Eimskip með því að sækja á mikilvæga viðskiptavini Eimskips, sbr. kafla 6.7.6. Verulegum erfiðleikum í efnahagsmálum yrði mætt með samkeppni og einingaverð myndu lækka en þetta breyttist eftir að samráðið hófst eftir fund stjórnarmanna og æðstu stjórnenda fyrirtækjanna 6. júní 2008 og *„Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna hófst í kjölfarið.

16403. Vegna sjónarmiða Samskipa, um ólíkar markaðsaðstæður hér á landi í samanburði við aðra flutningamarkaði sem Samskip störfuðu á, skal árétta að þegar (S)frkvstj-millilandasv setti framangreint fram í glærukynningunni, 17. maí 2008, voru þær markaðsaðstæður á íslenska flutningamarkaðnum,

sem Samskip vísa til í athugasemdum (smæð markaðarins, færri keppinautar o.s.frv.), þær sömu og þremur vikum síðar þegar samráðið hófst og viðbrögð Samskipa og Eimskips voru þau að velja næstu rúmu fjögur árin samráð með ítrekuðum verðhækkunum í stað samkeppni, sbr. kafla 6.7.6.

16404. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að ályktanir af fundargerðum Samskipa Holding á rannsóknartímabilinu séu of víðtækar eða ekki sé tækt að bera saman lýsingar Samskipa sjálfra um annars vegar viðbrögð við efnahagssamdrætti á erlendu flutningamörkuðunum við viðbrögð og hins vegar háttsemi Samskipa og Eimskips af sama tilefni á flutningamarkaði hér á landi. Gögn málsins eru metin heildstætt og málefnalegt að horfa til slíkra lýsinga stjórnenda fyrirtækjanna í samtímagögnum, líkt og annarra sönnunargagna.

16405. Sem fyrr segir sýna m.a. fundargerðir stjórnar Samskipa Holding verulega aukna samkeppni á flutningamörkuðum m.a. í Bretlandi, Írlandi og Svíþjóð þegar áhrifa fjármálakreppunnar fór að gæta á árinu 2008 og síðar. Fundargerðirnar og önnur samtímagögn sýna að þverröfug þróun átti sér stað hér á landi. Beindist viðleitni bæði Samskipa og Eimskips mjög að því að hækka verð, þrátt fyrir erfiðar ytri aðstæður og horfur um fordæmalítinn samdrátt í eftirspurn í innflutningi. Af samtímagögnum er og ljóst að viðbrögð Samskipa og Eimskips höfðu ekkert með íslenska flutningamarkaðinn að gera, svo sem að hann væri smærri en aðrir markaðir, hér hafi verið minni staðganga á vöruflutningum, hagstjórn hafi hugsanlega verið á annan veg o.s.frv. Ástæðu þessa telur Samkeppniseftirlitið að megi rekja til ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips sem var til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að hækka verð eða halda verði óbreyttu.

16406. Í mgr. 1393 í athugasemdum við AI staðfesta Samskip að fyrirtækið hafi neyðst til „*að treysta á „ró" á markaðnum, í stað þess að ráðast í fyrirfram tapað verðstríð*" við Eimskip. Samskip hafi lagt áherslu á að auka framlegð með verðhækkunum, kostnaðarlækkunum og að sækja í minni viðskiptavini.[6848] Þá kemur beinlínis fram í athugasemdum Samskipa að stjórnendur beggja fyrirtækjanna hafi unnið gegn því að fyrirtækin kepptu í verði.[6849] Þetta hafi verið hlutverk stjórnendanna enda markmið með fyrirtækjarekstri að hámarka framlegð og selja á sem hæstu verði til viðskiptavinanna.[6850] Í mgr. 939 í athugasemdum við AI kemur t.a.m. fram að verðhækkanir Samskipa á árinu 2008 hafi verið „*umtalsverðar og meiri en árin á undan*".

16407. Vissulega voru aðstæður á íslenskum flutningamarkaði hvað varðar fjölda keppinauta og stærð markaðar ekki hinar sömu og á þeim flutningamörkuðum sem Samskip störfuðu á erlendis á rannsóknartímabilinu. Samtímagögn sýna á hinn bóginn eins og áður segir að ólíkar markaðsaðstæður voru ekki orsök þess að viðbrögð og háttsemi Samskipa og Eimskips hér á landi voru gerólík viðbrögðum skipafélaga á öðrum landfræðilegum flutningamörkum sem Samskip störfuðu einnig á. Með því að koma á samráði við Eimskip var samkeppni raskað hér á landi og komu fyrirtækin í veg fyrir eða spyrntu gegn því að verð myndi „*droppa*" á íslenska flutningamarkaðnum.[6851] Aftur á móti var fákeppnin hér á landi til þess fallin að auðvelda Samskipum og Eimskip að koma á svo víðtæku og alvarlegu samráði og ná að viðhalda því ástandi fram á árið 2013.

16408. Samkeppniseftirlitið hafnar einnig þeirri fullyrðingu Samskipa að við mat eftirlitsins á atvikum máls eða gögnum hafi verið gengið út frá því að flutningamarkaðurinn á Íslandi hefði verið fullkominn samkeppnismarkaður á brotatímabilinu. Hafa ber í huga í þessu sambandi að rétt eins og á mörkuðum

[6848] Sjá einnig mgr. 1170 í athugasemdum Samskipa við AI og upphaf mgr. 1138 og 1156 í athugasemdum Samskipa við AII.
[6849] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 1170, 1389 og 1393.
[6850] Athugasemdir Samskipa við AI, mgr. 912, 1201, 1393, 1397 og 1550.
[6851] Sjá kafla 14.10 og umfjöllun um afritað skjal Samskipa „*Budget Meeting 4th of November 2009 points discussed.doc*". Í skjalinu er m.a. haft eftir […]: „*Hafa í huga að samkeppnin getur haft veruleg áhrif, ef menn droppa verðum. Munu menn geta sett inn verðhækkanir, er það raunhæfur möguleiki". „Prices, ef lækkun um 5% þá hefur það um 4m EUR áhrif á EBITDA, því mun verð hafa mjög mikil áhrif á EBITDA*."

þar sem mörg fyrirtæki starfa, þá er það freistandi fyrir skipafélög á fákeppnismarkaði að bregðast við stórfelldum samdrætti í eftirspurn með almennri verðlækkun og/eða gylliboðum til stærri og bitastæðari viðskiptavina sem eru í viðskiptum við keppinauta, í því skyni að auka hlutdeild sína til að draga úr kostnaðarsamri umframflutningsgetu sem skapast hefur af völdum samdráttar. Við slíkar aðstæður á fákeppnismarkaði skiptir óvissa um viðbrögð keppinautarins miklu máli og sé dregið úr henni með samráði getur það haft mjög alvarlegar afleiðingar fyrir viðskiptavini.

16409. Í þessu sambandi skal áréttað að mikilvægi sjálfstæðis keppinauta og æskilegrar óvissu á markaði er enn meira þar sem fákeppni ríkir, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 42/2019.

16410. Í þessu sambandi bendir Samkeppniseftirlitið jafnframt á að á rannsóknartímabilinu störfuðu Samskip og Eimskip einnig á flutningamarkaði í Færeyjum. Sá markaður er, líkt og Ísland, minni en aðrir erlendir flutningamarkaðir sem félögin störfuðu á, t.d. á Bretlandi og í Svíþjóð. Samtímagögn sýna að í Færeyjum tókst Samskipum og Eimskip ekki að koma á sömu „*ró*" eins og þeim tókst hér á landi. Ástæða þessa var ekki síst samkeppni frá BWS og í kafla 20 er lýst ítrekuðum tilraunum Samskipa og Eimskips að draga úr samkeppni frá BWS.

16411. Til viðbótar ber að hafa í huga breytta hegðun Samskipa og Eimskips á árinu 2013 þegar draga fór markaðsskiptingu og verðsamráði fyrirtækjanna. Innan Samskipa var þá undirbúin herferð eða „*sókn*" á mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Seinast sem slíkar aðgerðir gegn helsta keppinautnum voru skoðaðar af alvöru var áður en aukið samráð fyrirtækjanna hófst, eða í maí/júní 2008, en slíkar samkeppnisaðgerðir voru þannig aflagðar eftir fundinn 6. júní 2008 en sáust á ný sem fyrr segir á árinu 2013, þegar fyrirtækin hófu að draga úr samráðinu.

16412. Með hliðsjón af framangreindu fellst Samkeppniseftirlitið ekki á með Samskipum að ótækt sé að horfa til eða að rangt mat hafi verið lagt á fyrirliggjandi gögn sem lýsa ólíkum viðbrögðum Samskipa og Eimskips á flutningamarkaði hér á landi við efnahagskreppunni sem skall á í kjölfar alþjóðlegu fjármálakreppunnar 2008.

16413. Í mgr. 16 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. júní 2022, staðhæfa Samskip til viðbótar framangreindu að „*nákvæmlega sama staða*" hafi verið uppi á öðrum flutningamörkuðum og á þeim íslenska í kjölfar efnahagsþrenginga. Skipafélög erlendis hafi einnig verið knúin til að draga verulega úr framboði vegna fallandi eftirspurnar, leggja hafi þurft skipum og ráðast í almennar aðhaldsaðgerðir. Þetta megi sjá á afkomutölum erlendra skipafélaga með sambærilegum hætti en aðstæður hér hafi verið alvarlegri að því leyti að magnminnkun hafi verið meiri og krónan fallið.

16414. Ekki er hægt að fallast á að þessi sjónarmið breyti ályktunum sem má draga af samtímagögnum Samskipa.

16415. Framangreind umfjöllun sýnir að flutningafyrirtæki á erlendum flutningamörkuðum hafi brugðist við efnahagssamdrætti með því að lækka verð og samkeppni hafi almennt verið blóðug, sbr. einnig kafli 12.2.4. Viðbrögð Samskipa og Eimskips hér á landi voru þveröfug þar sem fyrirtækin hækkuðu ítrekað verð, drógu úr óvissu á markaðnum og sjálfstæði fyrirtækjanna var raskað.

16416. Hjá erlendum flutningafélögum var ráðist í hagræðingaraðgerðir, s.s. niðurskurð á flutningsgetu. Samskip og Eimskip takmörkuðu vissulega einnig flutningsgetu en kjarni málsins er sá að samráð fyrirtækjanna tók m.a. til þessa þáttar, sbr. nánari umfjöllun um samráð fyrirtækjanna í tengslum við breytingu siglingakerfa og takmörkun á flutningsgetu, svo og „*Nýtt upphaf*" verkefnið í köflum 7 - 10. Það felur í sér alvarlegt ólögmætt samráð samkvæmt 10. gr. samkeppnislaga þegar fyrirtæki hafa með sér samstarf og samskipti í þeim tilgangi að takmarka flutningsgetu sína, jafnvel þótt það sé gert í þeim tilgangi að „*hagræða*" í rekstri, enda er fyrirtækjum óheimilt að hafa með sér samráð í tengslum við

slíkar aðgerðir, sbr. m.a. kafla 4.6.5. Þar kemur fram að lengi hefur verið þekkt í samkeppnisrétti að fyrirtæki geta ekki vísað til ástands á markaði til stuðnings því að samráð, sem jafnan telst hafa að markmiði að raska samkeppni, hafi í raun verið lögmætt. Ber og að hafa í huga að þekkt er í samkeppnisrétti að stofnað sé til ólögmæts samráðs sem viðbrögð við breytingum á markaði, t.d. vegna samdráttar í eftirspurn eða skyndilegrar hækkunar á tilteknum kostnaði. [6852] Þannig áskilur 10. gr. samkeppnislaga að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir, einnig þegar um er að ræða hagræðingaraðgerðir. Því var ekki að heilsa í tilviki Samskipa og Eimskips.

16417. Hér að framan var fjallað um samtímagögn (S)forstj um bónusa og frábæra afkomu Samskipa á árunum eftir hrun og vísast til þess. Staðhæfingar Samskipa er lúta að sambærilegri afkomu fyrirtækisins hér á landi og flutningafyrirtækja á erlendum mörkuðum eru ekki skýrðar nánar eða studdar gögnum. Athugasemdirnar eru auk þess í ósamræmi við fyrirliggjandi gögn, þar með talið gögn er lúta að ánægju stjórnenda Samskipa með góða afkomu félagsins hérlendis en allt annað var uppi á teningnum á flutningamörkuðum erlendis eins og rakið hefur verið hér að framan.

16418. Sé litið m.a. til viðbragða Samskipa og Eimskip við samdrætti í innflutningi á árinu 2002, framangreindra samtímagagna í undanfara megin brotatímabilsins, lýsinga í gögnum um þróun á öðrum flutningamörkuðum á því tímabili og vannýttrar flutningsgetu, hefði sem fyrr segir mátt búast við aukinni samkeppni Eimskips og Samskipa á megin brotatímabilinu. Samráðið kom í veg fyrir þetta og staðhæfingar Samskipa um annað fá ekki staðist.

33.3.5.2. Um Bretland og Ísland

16419. Í mgr. 16 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. júní 2022, staðhæfir fyrirtækið að hér á landi hafi magnminnkun í flutningum orðið mun meiri en annars staðar og því staðan hér á landi verið alvarlegri en á öðrum flutningamörkuðum. Í mgr. 362 – 363 í athugasemdum fyrirtækisins er fjallað um sambærileg sjónarmið um samdrátt í magni. Þar kemur fram að samkvæmt gögnum frá Office for National Statistics í Bretlandi hafi samdráttur í flutningum til Bretlands samhliða efnahagshruni verið miklum mun minni en raunin hafi orðið á Íslandi. Engin gögn eru lögð fram eða vísað til þeirra en sagt að samdráttur á milli áranna 2007 og 2009 hafi numið 11% á þessum markaði í samanburði við yfir 50% samdrátt á íslenskum markaði. Þessar staðreyndir segja Samskip að staðfesti að aðstæður hér á landi hafi verið allt aðrar og miklu alvarlegri en á stærri mörkuðum erlendis. Þess vegna sé ekki hægt að bera saman ólík viðbrögð Samskipa og Eimskips hér á landi og annars staðar.

16420. Vegna þessa skal tekið fram að Samskip virðast hér vísa til gagna frá bresku hagstofunni um niðurbrot á vergri landsframleiðslu, þar sem miðað er við flutningsverðmæti (í milljónum punda) í vöruviðskiptum (e. Trade in Goods), ekki flutningsmagn.[6853] Það að miða við flutningsmagn gefur þó áþekka niðurstöðu. Samkvæmt upplýsingum frá breska samgönguráðuneytinu um inn- og útflutning á sjó til og frá Bretlandi í tonnum, dróst innflutningur til Bretlands saman um tæp 16% og útflutningur um 15,5% á milli áranna 2007 og 2009. Samanlagt varð því 15,7% samdráttur í inn- og útfluttu magni, í tonnum, sjóleiðina til og frá Bretlandi á milli 2007 og 2009.[6854]

[6852] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1055-1056. Í dómi undirréttar ESB frá 16.09.2013 í máli nr. T-412/2010, Roca gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2013, hélt fyrirtæki því fram að framkvæmdastjórnin hefði við álagningu sektar vegna þátttöku í ólögmætu samráði ranglega ekki tekið tillit til mikilla efnahagsörðugleika (e. economic crisis). Undirrétturinn féllst ekki á þetta og benti á að ólögmætt samráð kæmi oft til vegna erfiðleika á markaði. Væri framkvæmdastjórninni því ekki skylt að horfa til slíkra erfiðleika, sbr. mgr. 163 í dómnum.

[6853] Gögnin eru aðgengileg á vefsíðu bresku hagstofunnar undir *„Economy"* og *„Gross Domestic Product (GDP)"*. Sjá hér: https://www.ons.gov.uk/economy/grossdomesticproductgdp/datasets/secondestimateofgdp.

[6854] Samgönguráðuneytið í Bretlandi heldur utan um upplýsingar um alþjóðlega og innlenda vöruflutninga á vatni, m.a. um inn- og útflutning í tonnum í höfnum landsins (sjá gagnasett *„PORT0102"* á vefsíðu breska ríkisins hér: https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/port-and-domestic-waterborne-freight-statistics-port#all-port-traffic-

16421. Fyrir liggur að efnahagskreppan hér á landi var dýpri og varaði lengur en almennt erlendis. Ein birtingarmynd hennar var verulegur samdráttur í innflutningi. Einnig skal hafa í huga að í kjölfar hrunsins varð samdráttur í innflutningi til Íslands meðan útflutningur frá landinu fór vaxandi.[6855] Samdráttur kom afar misjafnlega fram hjá innflutningsaðilum eftir því hvaða vörutegundir var um að ræða. Til að mynda var enginn samdráttur í innflutningi til landsins á mat- og drykkjarvöru meðan það var gífurlegur samdráttur í innflutningi á nýjum bifreiðum.[6856]

16422. Í tilefni af athugasemdum Samskipa kannaði Samkeppniseftirlitið þróun í fluttu magni til og frá Íslandi á sama tíma og vísað er til hér að framan. Samkvæmt upplýsingum Hagstofu Íslands um vísitölur landsframleiðslu og einstakra þátta hennar dróst innflutningur hér á landi saman um 36,8% á milli áranna 2007 og 2009. Útflutningur jókst hins vegar um 12,1% á milli þessara ára.[6857] Hér undir falla bæði sjóflutningar og flutningar með flugi en gögnin frá breska samgönguráðuneytinu ná aðeins til sjóflutninga. Hvað varðar áætlunarflutninga á sjó til og frá Íslandi var þróunin svipuð. Samkvæmt gögnum sem Samkeppniseftirlitið aflaði við meðferð málsins dróst innflutt magn í áætlunarflutningum saman um tæp 43% frá 2007 til 2009 í tonnum talið á meðan útflutt magn í áætlunarflutningum jókst um tæp 8% í heild, sbr. viðauka I. Samanlagt varð þannig samdráttur í inn- og útfluttu magni í áætlunarflutningum til og frá Íslandi, í tonnum, upp á 17,7% á árunum 2007 til 2009. Eins og áður segir var 15,7% samdráttur í inn- og útfluttu magni, í tonnum, sjóleiðina til og frá Bretlandi á sama tímabili.[6858]

16423. Eins og hér hefur komið fram varð ekki samdráttur í útfluttu magni frá Íslandi heldur fór það vaxandi á rannsóknartímabilinu. Innflutningur til Íslands jókst síðan á nýjan leik eftir árið 2009.[6859] Fyrrnefnd umfjöllun Samskipa er því ónákvæm hvað þetta varðar.

16424. Hvað sem framangreindu líður þá sýna samtímagögn Samskipa skýrlega önnur viðbrögð flutningafyrirtækja erlendis við efnahagskreppunni 2008, þ. á m. í Bretlandi, borið saman við viðbrögð og háttsemi Samskipa og Eimskips á íslenskum flutningamarkaði. Málefnalegt er að horfa til þessara gagna málsins. Jafnvel þó að það væri svo að magnsamdráttur hafi verið mun minni í Bretlandi en hér á landi í kjölfar efnahagsþrenginga árið 2008, þá er það einnig frekar til þess fallið að styrkja ályktanir Samkeppniseftirlitsins. Jafnvel minni samdráttur í Bretlandi kallaði á, eins og Samskip lýsa sjálf, viðbrögð sem fólu í sér mikla samkeppni í Bretlandi, þ.e. að berjast hafi þurft um flutningsmagn og flutningsverð sögð hafa fallið, sbr. t.d. áðurnefndar fundargerðir Samskipa Holding frá árinu 2009. Kemur þetta t.d. skýrt fram í fundargerðum vegna funda 13. febrúar, 10. mars, 7. apríl, 5. maí, 4. júní og 1. september 2009. Vísast hér til þessara fundargerða Samskipa Holding.

16425. Hvað sem framangreindum samanburði á samdrætti í flutningum líður hefði mátt búast við því að meiri samdráttur í innfluttu magni til Íslands hefði átt að hafa í för með sér meiri ótta og óvissu um viðbrögð keppinautarins og þar að lútandi meiri þrýsting á verð, einkum í tilviki bitastæðari viðskiptavina. Þetta

totals-major-and-minor). Sé litið til millilandaflutninga á sjó til og frá Bretlandi dróst innflutningur saman um tæp 16% og útflutningur um 15,5% á milli áranna 2007 og 2009.

[6855] Sbr. tafla 34 í mgr. 1701 í athugasemdum Samskipa við AI og tafla 14 í mgr. 1817 í athugasemdum við AII.

[6856] Tafla 25 í mgr. 998 í athugasemdum Samskipa við AI.

[6857] Sjá gagnasettið „*Vísitölur landsframleiðslu og einstakra þátta hennar 1945-2022*" á vef Hagstofu Íslands. Miðað er við magnvísitölur fyrir „*Útflutningur alls*" og „*Frádráttur: Innflutningur alls*".
https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur__thjodhagsreikningar__landsframl__1_landsframleidsla/THJ01104.px/?rxid=a166a736-ba23-4708-92ec-a7058e42b95b.

[6858] Ef flutningar eru sundurgreindir eftir stóriðju annars vegar og almennum neyslu- og rekstrarvörum hins vegar kemur í ljós að innflutningur fyrir stóriðju dróst saman um 41% á milli áranna 2007 og 2009 en útflutningur jókst um 30% á tímabilinu. Í tilviki almennra neyslu- og rekstrarvara dróst innflutningur saman um 43% á milli 2007 og 2009 á sama tíma og útflutningur dróst saman um 15%. Það athugast að í flutningum á milli Íslands og Ameríku voru flutningar fyrir stóriðju hverfandi og því teljast þeir allir til almennra neyslu- og rekstrarvara. Sjá töflur í viðauka I.

[6859] Sbr. tafla 34 í mgr. 1701 í athugasemdum Samskipa við AI og tafla 14 í mgr. 1817 í athugasemdum við AII.

varð ekki reyndin heldur hækkuðu fyrirtækin ítrekað verð og forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini hvors annars, sbr. kafla 14.

16426. Þrátt fyrir að markaðsaðstæður hafi ekki verið nákvæmlega þær sömu hér á landi og erlendis, t.d. með tilliti til fjölda keppinauta, falls á gengi krónunnar og stærðar markaðar, telur Samkeppniseftirlitið málefnalegt og í samræmi við sönnunarreglu í samkeppnisrétti um að gögn séu metin heildstætt að hafa hliðsjón af samtímagögnum sem sýna að í kjölfar efnahagskreppunnar árið 2008 hafi samkeppni aukist á flutningamörkuðum annars staðar og verð lækkað, öfugt við það sem gerðist hér á landi þar sem Eimskip og Samskip hækkuðu verð ítrekað og samkeppni var skert. Með hliðsjón af öllu framangreindu er athugasemdum Samskipa um að *„ótækt [sé] að bera saman markaðsaðstæður á Íslandi við þá stóru markaði sem félagið starfar á erlendis, s.s. í Evrópu*" hafnað.

33.3.6. Um viðbrögð við minnkandi eftirspurn

16427. Í mgr. 18 í athugasemdum Samskipa við AI fjalla Samskip áfram um fákeppnissjónarmið fyrirtækisins. Þar kemur fram að þó svo tímabundins samdráttar gæti í flutningsmagni, líkt og gerðist í kjölfar efnahagshrunsins, þá sé það ekki sjálfgefið að rétta leiðin sé að sækja aukið magn. Slíka sókn þurfi ávallt að meta vandlega í ljósi framangreindra atriða, þ.e. m.a. (1) gagnsæis og viðbragða keppinauta ef þeir missa viðskipti sem séu oftast þau að sækjast eftir nýjum viðskiptum frá keppinautnum, 2) yfirburðarstöðu Eimskips og 3) ósambærilegra siglingakerfa og þjónustu Eimskips og Samskipa. Í þessu sambandi tilgreina Samskip að „*tímasetning*" sé algert lykilatriði.[6860] Samkeppni á fákeppnismörkuðum sé þannig gerólík því sem gildi á mörkuðum þar sem keppinautar eru fleiri og meiri óvissa ríkir um helstu þætti markaðarins.

16428. Í mgr. 18 í athugasemdum Samskipa er vísað til samdráttar á flutningsmagni í kjölfar efnahagshrunsins og að ekki sé sjálfgefið að „*rétta leiðin*" til að mæta tímabundnum samdrætti sé að sækja aukið magn.

16429. Þessi sjónarmið Samskipa víkja ekki til hliðar skýrum samtímagögnum um að áður en að samráð fyrirtækjanna hófst hafi fyrirtækið sjálft lagt upp með að mæta fyrirhuguðum samdrætti í innflutningi með sókn gegn Eimskip, sbr. umfjöllun hér að framan. Aðeins þremur dögum áður en (E)forstj settist í forstjórastól Eimskips hafði (S)frkvstj-millilandasv, framkvæmdastjóri millilandasviðs, í kynningu á fundi með undirmönnum sínum fjallað um það sem væri framundan. Á glærunni var vísað til efnahagssamdráttar, samkeppni, að einingaverð myndu lækka og kostnaður hækka. Viðfangsefnin samkvæmt næstu glæru voru m.a.: „*Sækja í innflutningi*". Stuttu síðar, með samskiptum (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)forstj og (E)stjform 6. júní 2008, hófst aukið samráð þeirra og fyrirtækin hófu hið ólögmæta „*Nýtt upphaf*" verkefni sem hafði það að markmiði að raska samkeppni, og tók m.a. til þess að takmarka flutningsgetu á markaðnum og halda uppi eða hækka verð.

16430. Í umræddri mgr. 18 í athugasemdum við AI segja Samskip að á fákeppnismörkuðum geti það gerst að við minnkandi eftirspurn hækki verð en það lækki þegar hún eykst aftur.[6861] Þetta er ekki skýrt frekar af hálfu Samskipa eða vísað til þess á hverju þessar athugasemdir byggja. Hvað sem því líður skal vegna þessa hafa í huga að með samdrætti og minni eftirspurn má almennt gera ráð fyrir lægri flutningsgjöldum. Flutningsgjöld geta að sama skapi hækkað þegar eftirspurn eykst í þensluskeiði í hagkerfi þar sem skipafélög geta ekki mætt henni strax vegna þess að skipakerfi þeirra eru miðuð við núverandi eftirspurn eftir flutningsþjónustu.[6862] Þá eru sjóflutningamarkaðir í eðli sínu sveiflukenndir og stækka því eða minnka eftir umsvifum í hagkerfinu á hverjum tíma, sbr. einnig umfjöllun hér að framan um þau atvik þegar Samskip sjálf ráðgerðu á fyrri hluta árs 2008 að mæta fyrirhuguðum samdrætti með

[6860] Sambærileg sjónarmið koma fram í mgr. 21 í bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31. ágúst 2020.
[6861] Sambærileg sjónarmið koma fram í mgr. 302 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6862] Sjá t.d. Sameinuðu þjóðirnar, ECLAC (Economic Commission for Latin America and the Caribbean), Briefing note, 5. apríl 2017; cepal.org/en/notes/shipping-cycle-international-container-market-which-will-be-actual-shipping-cycle-future.

samkeppni gegn Eimskip þ.e. áður en samráð fyrirtækjanna hófst um mitt ár 2008. Eins og einnig hefur komið fram kepptu fyrirtækin ekki um stóra viðskiptasamninga þrátt fyrir ríkan hagrænan hvata til þess í umhverfi minnkandi eftirspurnar.

16431. Þá leitast skipafélög eftir að haga skipakerfum (framboði) þannig að jafnvægi sé á inn- og útflutningi í skipum þess, þ.e. að nýting skipa sé sem hagkvæmust til að ná upp í fastan kostnað. Þetta á við hvort sem um er að ræða fákeppnismarkað eður ei. Í samræmi við þetta má benda á að í mgr. 108 í athugasemdum Samskipa við AI kemur m.a. fram að ein helsta áskorun skipafélaga sé að finna jafnvægi milli flutningsleggja. Skipafélög forðist það *„eins og heitan eldinn að flytja tóma gáma á milli landa*". Segja Samskip augljósa ástæðu fyrir því *„en í þeim tilvikum greiðir enginn annar fyrir flutninginn*".[6863] Sambærileg sjónarmið má finna í skýrslutöku (E)frkvstj-alþjsv hjá lögreglu um vannýtt flutningsrými skipa og mikilvægi jafnvægi milli flutningsleggja.[6864]

16432. Við samdrátt í magni og vannýtta flutningsgetu myndast þannig hvati hjá flutningafyrirtækjum til að reyna að auka sölu og sækja meira magn. Þetta sýna áðurnefnd samtímagögn skýrlega áður en samráð Eimskips og Samskipa hófst um mitt ár 2008. Þetta voru líka viðbrögð á flutningamarkaðnum hér á landi við samdrátt á árinu 2002.[6865] Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 er gerð grein fyrir minnisblaði framkvæmdastjóra um samkeppnisstefnu hjá Eimskip dags. 1. apríl 2002. Í minnisblaðinu var fjallað um samdrátt í flutningum og sókn Samskipa og lækkun á verði til að ná í aukið flutningsmagn frá Eimskip. Var ein af ástæðum þessara aðgerða tilgreind sú að Samskip væru með *„ófullnýtt kerfi og vilja [til] að fylla skipin*", sbr. umfjöllun í kafla 5.3.

16433. Samkvæmt afhentum og afrituðum gögnum Eimskips var fyrirtækið, þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu seinni hluta árs 2008, með mikla vannýtta flutningsgetu í flutningum til og frá Íslandi. Má hér í dæmaskyni vísa trúnaðarskjals (E)forstö-útfl til (E)forstj 7. júlí 2009 vegna innflutnings: *„Capacity in the market more than the market is offering cargo*", sbr. kafla 14.11.5. Einnig má horfa til fundargerðar Eimskips frá fundi innflutningsdeildar 8. nóvember 2008. Þar sagði eftirfarandi um hækkun á verði og vannýtta flutningsgetu: *„[(E)frkvstj-sala/þj, yfirmaður yfir innflutningsdeild] kom á fundinn fór yfir nýgerðan samning við Ölgerðina og lofaði tertu í tilefni þess. […] Lagði [*(E)frkvstj-sala/þj*] línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð þar sem samningaverð eru of lág. Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana. Áhersla á að innheimta akstur. Ekki semja um meira en 50% afslátt af uppskipun á FCL, ekki semja um fasta uppskipun sem er lægri en 50% afsláttur. Fór yfir markaðshlutdeild sem er viðunandi*." Þrátt fyrir að mati (E)frkvstj-sala/þj hafi vantað magn í skip Eimskips þá setti (E)frkvstj-sala/þj fram skýr fyrirmæli til undirmanna sinna í innflutningsdeild Eimskips um að halda áfram að halda verði uppi. Í mgr. 544 í athugasemdum Eimskips kemur að sama skapi fram að það hafi verið (þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu) *„mikið*" um *„ónýtt rými*" í skipum Eimskips frá Íslandi til Evrópu, þ.e. útflutningi.

16434. Vísast hér t.a.m. til umfjöllunar Samkeppniseftirlitsins í kafla 14.10 þar sem vakin er athygli á því að í rekstraráætlun innflutningsdeildar Samskipa fyrir árið 2010 hafi verið fjallað um að *„ró [hafi] verið yfir samkeppni um viðskiptavini á árinu 2009, en nokkur óvissa [ríki] um árið 2010, einkum vegna þess hversu magn hefur dregist saman í innflutningi og að bæði skipafélögin eru með ónýtta flutningagetu í innflutningi*." Í glærukynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 er að finna *„SWOT*" greiningu fyrir Samskip

[6863] Mgr. 108 í athugasemdum Samskipa við AI.
[6864] Sjá hér framburð […] í skýrslutöku hjá lögreglu, endurrit bls. 29. […]: *„Þannig að það er, ég er ekki með sko, það eru ekki til nein einhver, einhver gullin regla en það einhver svona lag í þessu að þú, þú hérna ferð að verða fyrir meiri kostnaði ef að, ef að nýtingin er alltaf alveg í botni. […] Þannig að þú, en þú vilt heldur ekki hafa vannýtt skip, því þá er náttúrlega fastur kostnaður að sigla og, og þannig að þú vilt einhvern veginn reyna, reyna að ná þessu svona hagkvæmt.*"
[6865] Sbr. viðtal við þáverandi forstjóra Samskipa í september 2003. Var haft eftir honum *„að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári*." mbl.is/greinasafn/grein/749956/?item_num=3&searchid=d17999e378e145df51fbaf3bc95a16e98be5f221.

á Íslandi í heild sinni. Þar eru tækifæri sögð meðal annars felast í „*Slot exchanges deals*" *with competitors*". Veikileiki var talinn felast m.a. í „*Surplus capacity inn shipping, trucking […]*", sbr. kafla 14.19.

16435. Flutningakerfi Samskipa voru því, líkt og hjá Eimskip, með mikið ónýtt rými þrátt fyrir takmörkun á flutningsgetu haustið 2008. Þar vó einnig þungt sá þáttur samráðsins við Eimskip sem tók til þess þegar Samskip takmörkuðu flutningsgetu í lok október 2008. Þá hættu Samskip viðkomu á Suðvesturhorninu á Leið 2 og létu skipið á þeirri leið flytja nærri eingöngu tóma gáma milli Evrópu og Íslands (Reyðarfjarðar). Um var að ræða tugþúsundir gáma á samráðstímabilinu.

16436. Samtímagögn sýna engin merki um að ónýtt flutningsrými hafi kallað á óvissu eða samkeppnislegan þrýsting milli fyrirtækjanna, hvorki í samtímagögnum Samskipa né Eimskips. Þvert á móti var rætt um „*frið*" og „*ró*" og fyrirtækin myndu halda að sér höndum og hækka verð.

16437. Með hliðsjón af öllu framangreindu er ekki er fallist á að umræddar athugasemdir Samskipa sýni að sönnunargögn séu ekki traust eða dregnar af þeim rangar ályktanir.

33.3.7. Samantekt

16438. Með hliðsjón af framangreindu er ekki fallist á sjónarmið Samskipa um að háttsemi fyrirtækisins hafi verið bein afleiðing af fákeppnisaðstæðum á markaðnum eða þau sjónarmið sýni að gögn málsins séu ekki traust eða af þeim hafi verið dregnar rangar ályktanir.

16439. Þá er rétt að halda því til haga að sjónarmið Samskipa um fákeppnisaðstæður og áhrif þess á hegðun fyrirtækjanna á markaði tekur til þess þáttar í hinu samfellda samráði sem sneri að því að sækja ekki á mikilvæga viðskiptavini hvors annars og að hækka eða viðhalda verði. Til þess að sú háttsemi gæti hafa viðhaldist á rannsóknartímabilinu, um og yfir fjögur ár, hefðu fyrirtækin þurft að geta samhæft hegðun sína. Eins og fram kemur í kaflanum eru fjölmörg atriði sem hefðu torveldað fyrirtækjunum að samhæfa hegðunina á rannsóknartímabilinu undir eðlilegum kringumstæðum. Markaðurinn var ekki gagnsær enda ríkti trúnaður um viðskiptakjör samkvæmt samningum við mikilvæga viðskiptavini. Jafnframt má nefna að eftirspurn var óstöðug á rannsóknartímabilinu (dróst verulega saman í kjölfar bankahrunsins á haustmánuðum 2008), markaðshlutdeild fyrirtækjanna var ólík, almennt er við því að búast að meiri hvati sé til að keppa um stór viðskipti (þar með mikilvæga viðskiptavini), umframafkastageta var til staðar hjá báðum félögunum við efnahagshrunið og ætla verður að mikilvægari viðskiptavinir hafi búið yfir kaupaendastyrk. Jafnvel þó ekki lægju fyrir fjölmörg samtímagögn um ólögmæt samskipti Samskipa og Eimskips væri vart unnt að skýra ró og frið á flutningamarkaðnum á rannsóknartímabilinu á grundvelli þegjandi samhæfingar á milli skipafélaganna.

16440. Þá laut samráð fyrirtækjanna að fleiri þáttum í starfsemi þeirra, t.a.m. ólögmætu samstarfi í landflutningum, sjóflutningi og skipaafgreiðslu. Í athugasemdum Samskipa er ekki útskýrt hvernig þetta ólögmæta samráð við Eimskip gátu verið afleiðing af fákeppnisaðstæðum á flutningamörkuðum. Er þetta til þess fallið að draga úr trúverðugleika fákeppnissjónarmiða fyrirtækisins.

16441. Ekki dugar því fyrir Samskip að vísa til þess að háttsemi Samskipa og Eimskips hafi eingöngu ráðist af fákeppnisaðstæðum en ekki samráði. Það var ekki markaðsgerðin eða aðstæður á markaðnum sem röskuðu samkeppni á því tímabili sem um ræðir heldur samráð fyrirtækjanna. Samskip og Eimskip ákváðu í byrjun júní 2008 að hefja verkefnið „*Nýtt upphaf*" sem fól í sér ólögmæta hagnýta samvinnu og upplýsingaskipti. Í því fólst að fyrirtækin ákváðu að skiptast á upplýsingum og meta saman hagkvæmni þess að auka samstarf þeirra í grundvallarþáttum í starfsemi þeirra beggja. Í kjölfarið hófst víðtækt og áralangt samfellt samráð, m.a. með ólögmætri markaðsskiptingu, og ítrekuðum ólögmætum samskiptum fyrirtækjanna.

16442. Með samráði sínu nýttu Samskip og Eimskip með grófum hætti yfirburðastöðu sína og fákeppnisaðstæður á markaðnum til þess að koma á og viðhalda samfelldu ólögmætu samráði sem tók til langflestra þátta í starfsemi fyrirtækjanna á þjóðfélagslega mikilvægum markaði.

34. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM BROT GEGN 19. GR. SAMKEPPNISLAGA O.FL.

16443. Í kafla 23 í ákvörðun þessari fjallar Samkeppniseftirlitið um upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips. Er umfjöllunin í kaflanum að meginstefnu til skipt í tvennt. Annars vegar er fjallað um upplýsingagjöf á rannsóknartímabili málsins, á árunum 2008 - 2013. Þar er fjallað um m.a. formleg erindi Samskipa og Eimskips þar sem þau kvarta undan meintum brotum hvors annars gegn 11. gr. samkeppnislaga eða óska eftir undanþágu frá þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Er jafnframt fjallað um brot Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga vegna rannsóknar á landflutningamarkaði, með því að veita rangar og ófullnægjandi upplýsingar. Hinsvegar er fjallað um ranga og villandi upplýsingagjöf við rannsókn málsins, í kjölfar húsleitar Samkeppniseftirlitsins árið 2013. Er það bæði gert í tengslum við munnlega upplýsingagjöf stjórnenda við húsleit og í tengslum við beiðnir Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar skv. 19. gr. samkeppnislaga.

16444. Samskip hafna þeim ályktunum Samkeppniseftirlitsins um upplýsingagjöf fyrirtækisins. Fyrirtækið hafi ekki viðhaft villandi upplýsingagjöf, hvorki í eldri erindum né á tíma rannsóknar málsins. Þá gagnrýna Samskip málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins í tengslum við kvartanir Samskipa á tímabilinu og á því byggt að þær kvartanir bendi til þess að ekki hafi verið til staðar samráð á milli Samskipa og Eimskips.

16445. Fjalla Samskip jafnframt um ætlaða vitneskju Samkeppniseftirlitsins um samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum og áhrif þess á lögmæti samstarfsins. Þá er fjallað um framlagðar upplýsingar í undanþágubeiðni Samskipa sem leiddi til ákvörðunar nr. 46/2009 og því hafnað að í beiðninni hafi verið settar fram rangar og villandi upplýsingar. Byggja Samskip m.a. á því að Samskip hefðu mátt eiga lögmætar væntingar til lögmætis samstarfsins á meðan undanþágubeiðnin var til rannsóknar hjá Samkeppniseftirlitinu. Loks fjalla Samskip um veittar upplýsingar í tengslum við rannsókn á landflutningamarkaði og ætlaða vitneskju Samkeppniseftirlitsins.

16446. Ekki er unnt að fallast á sjónarmið Samskipa. Verður það nú rökstutt nánar.

34.1 Um eldri erindi Samskipa

34.1.1 Um ranga upplýsingagjöf

16447. Samskip hafna því að fyrirtækið hafi viðhaft ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf í eldri erindum.[6866] Öll umfjöllun Samkeppniseftirlitsins sé byggð á röngum kenningum um samráð fyrirtækjanna. Samskipum sé með öllu ómögulegt að upplýsa um atvik sem ekki hafi átt sér stað, en allar lýsingar fyrirtækisins á aðstæðum á markaði, samkeppni á milli fyrirtækjanna o.s.frv. hafi verið í fullu samræmi við raunverulegar aðstæður og sannleikanum samkvæmar. Að mati Samskipa taka efnislegar athugasemdir fyrirtækisins á öllum þeim atriðum sem Samkeppniseftirlitið telur að Samskip hafi ekki upplýst um í erindum og bréfaskriftum.

16448. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Efnisatriðum málsins hafa verið gerð ítarlega skil í ákvörðun þessari og hagga sjónarmið Samskipa um það ekki mati Samkeppniseftirlitsins um samráð fyrirtækjanna. Þá er í 23. kafla ákvörðunar fjallað ítarlega um upplýsingagjöf Samskipa og hún borin saman við samtímagögn. Í erindum fyrirtækjanna var í engu getið um samráð þeirra, ítrekuð samskipti þeirra á milli og þá takmörkun á samkeppni sem það leiddi af sér á flutningamörkuðum. Að mati Samkeppniseftirlitsins sýnir það svo ekki verði um að villast að fyrirtækið hélt frá samkeppnisyfirvöldum

[6866] Sjá t.a.m. bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.8.2020, fskj. 2, mgr. 44 og áfram. Sjá hér einnig sambærileg sjónarmið í mgr. 151 í bréfi Samskipa, dags. 13.01.2021.

upplýsingum um mikilvæg atriði og ekki var dregin upp rétt mynd af samkeppnisaðstæðum á markaðnum og samskiptum Samskipa og Eimskips.

16449. Í mgr. 1799 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI hafna Samskip því jafnframt að um hafi verið að ræða tilhæfulaus erindi. Kvartanir Samskipa á tímabilinu hafi ekki verið settar fram af léttúð eða gegn betri vitund. Mikill tími og kostnaður fari í gerð slíkra erinda og mikil áhætta fylgi því að kvarta yfir markaðsráðandi keppinaut sem hafi ekki hikað við að misnota þá yfirburði. Ákvörðun um að beina erindi til Samkeppniseftirlitsins sé því ekki tekin nema ríkt tilefni sé til. Endurteknar kröfur Samskipa um rannsóknaraðgerðir Samkeppniseftirlitsins sé birtingarmynd þeirrar samkeppni sem ríkti á markaðnum á rannsóknartímabilinu. Þá geti ekki staðist að Eimskip og Samskip hafi átt í umfangsmiklu samráði á sama tíma og fyrirtækin sendu kvartanir til Samkeppniseftirlitsins. Hefðu erindin enda hvatt til athugunar á samskiptum, staðreyndum og upplýsingum sem hefðu leitt í ljós samráð ef því væri fyrir að fara.

16450. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreint. Líkt og nánar er rakið í kafla 23 er ljóst að kvartanir sem komu fram og upplýsingar í þeim gáfu ekki rétta mynd af samkeppnisaðstæðum á markaðnum og þeim samskiptum Samskipa og Eimskips sem áttu sér stað á sama tíma. Það að kærur hafi verið settar fram af hálfu fyrirtækjanna á báða bóga á rannsóknartímabilinu breytir ekki því samráði sem samhliða átti sér stað og tók til margra grundvallarþátta í starfsemi fyrirtækjanna.

16451. Í þessu sambandi er auk þess vert að nefna að við rannsókn málsins hafa fundist gögn sem benda til þess að fyrirtækin hafi beitt hótunum um kæru til samkeppnisyfirvalda til að skapa aga í samráðinu, sbr. fundargerð Eimskips frá fundi stjórnenda Flytjanda dags. 19. október 2012: „*Væri bylting að fá karagjald inn, Samskip hafa gefið það út að þeir eru að rukka þetta og munu kæra okkur ef við eltum ekki.*", sbr. kafla 14.54.1.

16452. Þá má benda á að það er þekkt í samkeppnisrétti að þeir sem taka þátt í ólögmætu samráði reyna með ýmsu móti að halda því leyndu og beita jafnvel blekkingum í því skyni, þar á meðal með því að senda yfirvöldum innistæðulausar kvartanir og láta þannig líta svo út að á markaðnum ríki hatrömm samkeppni. Um þetta má nánar til kafla 4.8. Jafnframt er þekkt að í samráði geti komið upp deilur milli samráðsfyrirtækja og jafnvel brotist út verðstríð.[6867] Kvartanir þátttakanda í samráði til samkeppnisyfirvalda vegna háttsemi annars eru þýðingarlausar við mat á samfelldu samráði þeirra ef samráðsaðilar halda þrátt fyrir það áfram hinu ólögmæta samstarfi, sbr. t.d. það mál sem endaði með dómum Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í málum nr. 272, 277 og 278/2015. Sú staða er uppi í þessu máli.

16453. Með vísan til þessa er ekki unnt að fallast á það að þær kvartanir sem borist hafa Samkeppniseftirlitinu á rannsóknartímabili málsins sýni fram á að ekki hefði verið um ólögmætt samráð fyrirtækjanna að ræða. Fyrirtæki sem senda erindi til Samkeppniseftirlitsins ber að veita réttar og sannar upplýsingar,

[6867] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB í máli nr. m.a. T-23/99 *Pre-Insulated Pipe Cartel* [2002] 5 CMLR 10. Í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í þessu máli, sem staðfest var af undirréttinum og síðar dómstóli ESB, er þetta orðað með eftirfarandi hætti: *„Even cheating or occasional outbreaks of fierce competition do not prevent an arrangement from constituting an agreement for the purposes of Article 81(1) where there is a common and continuing objective to co-operate*". [1999] OJ L241/1. Hér má einnig vísa til t.d. ákvörðunar framkvæmdastjórnar ESB frá 21. desember 1994 í máli nr. IV/33.218 *Far Eastern Freight Conference*. Í málinu var bent á að það sé almenn regla að þátttakendur í verðsamráði hafi tilhneigingu til þess að svindla (*„general rule that all cartels are susceptible to 'cheating' or secret discounting […]*") Síðan segir: *„This is a perfectly normal consequence of cartel behaviour. The members of the cartel seek not only to maximize profits by agreeing prices between themselves but also to maximize revenues by gainig market share from one another. Such behaviour normally results in a degree of instability even in the most disciplined cartel. Cartels also suffer the inevitable instability due to the fact that it always pays to be the one company operating outside the cartel.*" Í dóm undirréttar ESB í máli nr. T-308/94 Cascedes gegn framkvæmdastjórninni [1998] ECR II-925 segir þetta*: „[…] the fact that an undertaking which has been proved to have participated in collusion on prices with its competitors did not behave on the market in the manner agreed with its competitors is not necessarily a matter which must be taken into account as a mitigating circumstance when determining the amount of the fine to be imposed. An undertaking which despite colluding with its competitors follows a more or less independent policy on the market may simply be trying to exploit the cartel for its own benefit.*"

sbr. 2 málsl. 41. gr. b. samkeppnislaga, sbr. einnig 3. og 4. tl. viðauka reglna nr. 880/2005, sbr. breytingarreglur nr. 924/2007. Í erindum Samskipa sem send voru Samkeppniseftirlitinu á brotatímabilinu voru á hinn bóginn veittar rangar eða ófullnægjandi upplýsingar. Með þessu var Samkeppniseftirlitinu ekki veittar upplýsingar um raunverulega stöðu á markaði og um samstarf fyrirtækjanna voru ekki veittar mikilvægar og nauðsynlegar upplýsingar til að leggja rétt mat á erindin, samkeppnisaðstæður á markaðnum og samskipti Samskipa og Eimskips. Þá var efni kvartana þannig að þær gáfu ekki tilefni til að hefja rannsókn og málsmeðferð.

16454. Í 1790 – 1794 í athugasemdum Samskipa við AI er málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins í tengslum við umrædd eldri erindi gagnrýnd. Svör hafi borist seint og eftir ítrekanir Samskipa, kvartanir Samskipa hafi ekki verið rannsakaðar til hlítar og mál látin niður falla vegna forgangsröðunar. Samskip geti ekki verið látið bera ábyrgð á málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins.

16455. Málsmeðferð Samkeppnieftirlitsins á umræddum erindum Samskipa var lögmæt og í samræmi við stjórnsýslulög. Í því sambandi má í dæmaskyni vísa til úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 4/2012, *Samskip gegn Samkeppniseftirlitinu*, þar sem ákvörðun eftirlitsins um að hætta rannsókn á kvörtun Samskipa var staðfest. Í niðurstöðu nefndarinnar kemur fram að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins hafi verið í samræmi við stjórnsýslulög.

16456. Ljóst er að villandi og röng upplýsingagjöf í erindum afvegaleiddi Samkeppniseftirlitið, sem var til þess fallið að hafa áhrif á forsendur við mat á m.a. forgangsröðunarheimild 3. mgr. 8. gr. samkeppnislaga. Á þessu bera Samskip og Eimskip ábyrgð, sbr. nánari umfjöllun um ranga og villandi upplýsingagjöf fyrirtækisins í í kafla 23. Varðandi undanþágubeiðnir Samskipa skv. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, þá bera fyrirtæki ábyrgð á því að framkvæma ekki ólögætt samráð skv. 10. gr. samkeppnislaga. Engin heimild var að víkja frá bannreglu 10. gr. með því að skýla sér bak við það að senda inn beiðni til eftirlitsins án þess að undanþága væri ekki veitt. Samkvæmt þágildandi lögum var einfaldlega óheimilt fyrir fyrirtæki að framkvæma samstarf sem fór gegn 10. gr. samkeppnislaga án þess að undanþága skv. 15. gr. lægi fyrir.

16457. Hvað varðar afgreiðslu á kvörtunum Samskipa frá 2008 og frá 2011 vegna háttsemi Eimskips, tók Samkeppniseftirlitið ákvörðun um að aðhafast ekki frekar vegna þeirra, sbr. bréf dags. 10. ágúst 2012. Ákvörðun um að afhafast ekki í málinu byggði Samkeppniseftirlitið á framlögðum röngum og villandi upplýsingum frá Samskipum og Eimskip. Kemur fram í bréfinu að Samkeppniseftirlitið fái ekki annað séð en að um hafi verið að ræða *„eðlilega verðsamkeppni"* milli Samskipa og Eimskips. Rannsókn í máli þessu hefur aftur á móti leitt í ljós að á þeim tíma sem umrædd erindi voru send Samkeppniseftirlitsins ríkti ekki eðlileg verðsamkeppni á markaðnum heldur þvert á móti *„friður"* og *„ró"* á grundvelli samráðsins á milli fyrirtækjanna, sem gerði þeim kleift að viðhalda og hækka verð án ótta við viðbrögð helsta keppinautarins.

16458. Í athugasemdum Samskipa nefnir fyrirtækið jafnframt að í kvörtun Samskipa frá 4. maí 2011 hafi Samskip sérstaklega tilgreint Abitibi/Flypaper í lista yfir viðskiptavini sem aðgerðir Eimskips hafi beinst gegn. Skjóti því skökku við að Samkeppniseftirlitið telji að Samskip ætti í samráði við Eimskip um m.a. þau viðskipti, enda væru Samskip beinlínis að tilkynna um eigin brot gegn samkeppnislögum með kvörtuninni.

16459. Fjallað er um Abitibi/Flypaper í kafla 14.33 í ákvörðun þessari, sbr. einnig kafla 23.3.2.5 Líkt og þar greinir létu Samskip hjá líða í erindi sínu 4. maí 2011 að upplýsa um og afhenda gögn um samskipti lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips í kjölfar tilboðs Eimskips til Abitibi/Flypaper. Vísast jafnframt til umfjöllunar hér að framan um deilur þátttakenda í samráði.

16460. Í tengslum við kvörtun Samskipa vegna samstarfs Atlantsskipa og Eimskips frá 16. maí 2008 og bréf Samskipa frá 2. maí 2012 telja Samskip það jafnframt brjóta gegn jafnræðisreglu stjórnsýslulaga að Samkeppniseftirlitið láti það óátalið að Eimskip og Atlantsskip hafi verið í samstarfi á meðan undanþágubeiðni var til meðferðar en telji það ólögmætt í tilfelli Samskipa og Eimskips.

16461. Ekki er unnt að leggja framangreint að jöfnu. Líkt og bréfaskipti vegna umræddrar kvörtunar Samskipa bera með sér hlaut undanþágubeiðnin skoðun á árinu 2009 en lauk er Atlantsskip voru tekin til gjaldþrotaskipta þann 3. desember 2009, áður en ákvörðun var gefin út. Með hliðsjón af því og á grundvelli forgangsröðunarheimildar ákvað Samkeppniseftirlitið að aðhafast ekki frekar í umræddu máli. Í þessu sambandi er enn fremur vísað til umfjöllunar í 23.3.2.5 um að Samskip og Eimskip hafi átt í samráði á sama tíma og undanþágubeiðni er send. Líkt og þar kemur fram getur mögulegt brot annarra fyrirtækja á samkeppnislögum eða skortur á rannsókn og/eða sektum af hálfu eftirlitsins í garð annarra fyrirtækja, ekki réttlætt brot, sbr. dóma dómstóls ESB í málum nr. C-588/15 og C-622/15. Þó svo tilvik og möguleg brot gegn samkeppnislögum geti verið sambærileg getur sú staðreynd að háttsemi eins fyrirtækis hafi ekki verið tekin til rannsóknar ekki komið í veg fyrir að samkeppnisyfirvöld ákveði síðar að taka háttsemi annars fyrirtækis til rannsóknar og sekta það.

16462. Jafnframt gagnrýna Samskip að Samkeppniseftirlitið hafi í fyrsta sinn upplýst um framangreinda undanþágubeiðni Atlantsskipa fyrir flutningasamningi við Eimskips með bréfi dags. 17. febrúar 2013. Á það er ekki unnt að fallast. Þegar erindið var tekið til skoðunar vorið 2009 var aflað upplýsinga frá Atlantsskipum, Eimskip og Samskipum með bréfum dags. 19. maí 2009 til að meta markaðshlutdeild fyrirtækja á sjóflutningamarkaði. Var í þeim bréfum bæði vísað til erindis Atlantsskipa og einnig erindis sem Samskip og Eimskip höfðu sent sameiginlega þar sem óskað var eftir undanþágu samkvæmt 15. gr. samkeppnislaga vegna samnings um sjóflutninga á siglingaleiðinni milli Íslands og Norður-Ameríku. Samskip gátu því á þeim tíma vitað eða mátt vera ljóst að eftirlitið var með umrædda undanþágubeiðni Atlantsskipa til skoðunar samhliða beiðni Samskipa um samstarf við Eimskip.

34.1.2 Um undanþágubeiðnir vegna Norður-Ameríku flutninga

16463. Fjallað er um upphaf og eðli samstarfs Samskipa og Eimskips vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku í köflum 5.1, 5.4, 5.8 og 16. Þar er rökstudd sú niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að umrætt samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum hafi þegar verið fyrir hendi þegar *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst í júní 2008. Samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum jókst síðan eftir að *„Nýtt upphaf“* verkefnið hófst og varð hluti af hinu samfellda samráði fyrirtækjanna, sbr. kafla 7 og áfram í ákvörðun þessari.

16464. Sjónarmið Samskipa við umfjöllun um ályktanir Samkeppniseftirlitsins um samstarf fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum eru sett fram í mgr. 135-143 og mgr. 460-463 í athugasemdum fyrirtækisins við AII, sbr. einnig mgr. 1098-1102 og mgr. 1171-1174 og mgr. 1710-1794 í athugasemdum Samskipa við AI og víðar.

16465. Samskip hafna því að fyrirtækið hafi átt í ólögmætu samráði við Eimskip vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku. Samandregið eru kjarnasjónarmið Samskipa eftirfarandi:

- Samskip og Eimskip áttu í gagnkvæmum viðskiptum í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku nær óslitið frá árinu 1993 með fullri vitneskju samkeppnisyfirvalda þar sem Samkeppniseftirlitið hafi ávallt verið upplýst um þau viðskipti í öllum meginatriðum.

- Samkeppniseftirlitið hafi veitt samstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríku flutningum undanþágu samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga.

- Viðskiptin á árabilinu 2004-2008, þegar undanþágur voru ekki í gildi, hefðu í engu verið frábrugðin þeim viðskiptum sem fyrirtækin höfðu átt í um langt árabil áður með samþykki Samkeppniseftirlitsins.

- Það hafi ekki áhrif þó svo undanþága samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga hafi ekki verið í gildi í ákveðinn tíma því Samskip hefðu gert allt sem í þeirra valdi stóð til að afla undanþágu, þ.e. tilkynnt um viðskiptin og óskað eftir undanþágu. Samkeppniseftirlitið hefði hins vegar ekki lokið rannsókn *„á eðlilegum tíma*". Samskip hafi átt réttmætar væntingar til lögmætis viðskiptanna og að undanþágur yrðu veittar.

- Engar rangar og villandi upplýsingar voru veittar í undanþágubeiðni Samskipa sem leiddi til ákvörðunar nr. 46/2009. Sú undanþáguákvörðun hafi því verið í gildi.

- Málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins vegna undanþágubeiðna Samskipa hafi brotið gegn 9. og 11. gr. stjórnsýslulaga.

16466. Við rannsókn þessa máls hafa Samskip jafnframt haldið því fram að fyrirtækið hafi áður upplýst Samkeppniseftirlitið um samstarf þess við Eimskip, eðli flutningamarkaða og samkeppni á þeim, hvort heldur sem er á fundum með stofnuninni, í erindum þar sem óskað er eftir undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga eða í svörum við upplýsingabeiðni samkeppnisyfirvalda. Vísa Samskip t.a.m. til bréfs til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14. janúar 2016, þar sem fram komi að Samkeppniseftirlitið hafi áður verið upplýst um gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa í sjóflutningum og landflutningum til *„allnokkurra ára*" í *„öllum meginatriðum*".

16467. Samkeppniseftirlitið hafnar þessum sjónarmiðum Samskipa. Verður það rökstutt í eftirfarandi umfjöllun.

34.1.2.1 <u>Um undanþáguákvarðanir samkeppnisyfirvalda og ranga upplýsingagjöf Samskipa</u>

16468. Samskip byggja á því í mgr. 142 í athugasemdum sínum við AII, sbr. einnig mgr. 1098 í athugasemdum Samskipa við AI, að Samkeppniseftirlitið hafi verið meðvitað um samstarf eða viðskipti Eimskips og Samskipa um Norður-Ameríku flutninga frá árinu 1993 og að eftirlitið hafi talið þau jákvæð fyrir samkeppni á milli fyrirtækjanna. Þá byggja Samskip á því að Samkeppniseftirlitinu hefði verið ljóst að starfsmenn fyrirtækjanna þyrftu að eiga samtöl um efni samningsins og framkvæmd hans. Að sögn Samskipa verði að líta til þess að Samkeppniseftirlitið hafi fallist á og veitt undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga fyrir viðskiptunum.

16469. Sambærileg sjónarmið höfðu jafnframt komið fram í svörum Samskipa, dags. 14. janúar 2016, við fyrstu upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til fyrirtækisins, sem dagsett var 29. janúar 2015, sbr. framangreint og líkt og fjallað er um í kafla 23.

16470. Ekki er fallist á þessi sjónarmið Samskipa. Upphafið af afskiptum samkeppnisyfirvalda hér á landi af þessu samstarfi Eimskips og Samskipa má rekja aftur til ársins 1997, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997, sbr. kafla 4.6.6. Í þeirri ákvörðun tóku samkeppnisyfirvöld að eigin frumkvæði til skoðunar samstarfssamning fyrirtækjanna frá 22. janúar 1997, en hann gilti til þriggja ára. Eimskip og Samskip höfðu áður, hvort í sínu lagi, stundað reglubundnar áætlunarsiglingar milli Íslands, Bandaríkjanna og Kanada, en samstarf fyrirtækjanna fólst í því að Samskip fluttu gáma sína með skipum Eimskips samkvæmt tilgreindum skilyrðum, en Samskip lögðu af eigin siglingar. Andstætt því sem Eimskip og Samskip héldu fram var samstarfið að mati samkeppnisráðs talið fela í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Á grundvelli afhentra upplýsinga frá fyrirtækjunum féllst samkeppnisráð á að forsendur væru til að veita samningi fyrirtækjanna um þetta samstarf tímabundna undanþágu með tilgreindum skilyrðum.

16471. Eimskip vísaði ákvörðun nr. 26/1997 til áfrýjunarnefndar samkeppnismála þar sem fyrirtækið taldi samstarfið ekki fara gegn 10. gr. Áfrýjunarnefndin tók þó skýra afstöðu gegn þessari kröfu. Með úrskurði í máli nr. 13/1997 staðfesti áfrýjunarnefndin ákvörðun samkeppnisráðs. Í úrskurðinum segir m.a. þetta:

„Ótvírætt er að fákeppni ríkir um völuflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum."

16472. Samkeppnisráð staðfesti því með afgerandi hætti í ákvörðun nr. 26/1997 að samstarf Samskipa við Eimskip í áætlunarsiglingum til Norður-Ameríku bryti gegn bannákvæði 10. gr. samkeppnislaga og var sú niðurstaða staðfest af áfrýjunarnefnd samkeppnismála, sbr. úrskurð nr. 13/1997. Var þessi niðurstaða jafnframt staðfest af samkeppnisráði sex árum síðar með ákvörðun nr. 11/2003, sbr. einnig úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2003 og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009.

16473. Í köflum 16.3.1 og 16.12 má sjá lista yfir undanþágubeiðnir Samskipa og Eimskips vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum, sbr. einnig kafli 4.6.6.

16474. Í undanþágubeiðnum Samskipa og eftir atvikum Eimskips hefur að meginstefnu til verið byggt á því að skilyrði þágildandi 15. gr. samkeppnislaga væru uppfyllt þar sem samstarfið stuðlaði að hagkvæmari nýtingu framleiðsluþátta og væri til þess fallið auka samkeppni á umræddri flutningsleið því ólíklegt væri að Samskip myndi hefja eigin siglingar á leiðinni. Allt þetta myndi verða neytendum til hagsbóta enda myndi samningurinn m.a. veita Samskipum magnafslátt af þjónustu Eimskips, sem neytendur myndu fá sanngjarna hlutdeild í.

16475. Samskip og Eimskip var veitt undanþága fyrir ólögmætu samstarfi samkvæmt þágildandi 15. gr. samkeppnislaga með ákvörðun 11/2003. Sú niðurstaða var staðfest af áfrýjunarnefnd samkeppnismála, sbr. úrskurð nr. 13/1997. Engin breyting hefur síðan orðið á fyrrgreindri afstöðu samkeppnisyfirvalda um að samstarf Eimskips og Samskipa um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku fæli í sér brot á 10. gr. samkeppnislaga. Vísast hér einnig til ákvörðunar Samkeppniseftirlitsins nr. 13/2019 og úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2019.

16476. Í undanþágubeiðnum Samskipa og Eimskips var haldið frá samkeppnisyfirvöldum upplýsingum sem miklu skiptu fyrir afgreiðslu erindanna, sbr. einnig umfjöllun í kafla 23. Endurspeglast það í eftirfarandi:

- Í undanþágubeiðnum fyrirtækjanna voru engar upplýsingar veittar um samráð fyrirtækjanna sem hafði átt sér stað fram að „*Nýtt upphaf*" verkefni fyrirtækjanna sem hófst í júní 2008, s.s. samstarf í Evrópuflutningum („*neyðarsamkomulagið*") og samstarf á landflutningamarkaði.

- Í undanþágubeiðnum fyrirtækjanna frá árinu 2008 var ekki greint frá framangreindu samstarfi í Evrópuflutningum og landflutningum sem hafði verið við líði fram að „*Nýtt upphaf*" verkefninu og jafnframt var enn í framkvæmd þegar undanþágubeiðnir voru sendar Samkeppniseftirlitinu á árunum 2009-2012.

- Ekki var getið um að samningurinn um Norður-Ameríku flutninga væri aðeins einn liður af mörgum í „*Nýtt upphaf*" verkefni Samskipa og Eimskips.

- Í undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips 26. janúar 2009, var ranglega sagt að samstarfið væri sambærilegt fyrri samningum vegna Norður-Ameríku samstarfsins, meðan reyndin var að fyrirtækið

höfðu einnig tekið upp umfangsmikið gámasamstarf í flutningunum, sem var þáttur í stærra víðtæku og auknu gámasamráði.

- Ranglega var gefið til kynna að virk samkeppni ríkti á milli fyrirtækjanna og að markmið samningsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda.

- Rannsókn málsins hefur leitt í ljós að í tengslum við samningaviðræður Samskipa og Eimskips um Norður-Ameríku flutningar var ákveðnum þáttum og gögnum vísvitandi haldið *„utan samnings*" og því ekki fjallað um þá í undanþágubeiðnum fyrirtækjanna eða tiltekin gögn afhent.

16477. Hvað varðar undanþágubeiðnir um samstarf vegna flutninga til og frá Norður-Ameríku byggja Samskip á því í mgr. 48-55 í athugasemdum sínum frá 31. ágúst 2020 að augljóst hafi verið að viðskiptin hafi verið til þess fallin að auka samkeppni í flutningum á leiðinni og bæta þannig hag neytenda. Þetta megi að sögn Samskipa sjá með samanburði milli tímabila í starfsemi fyrirtækjanna þar sem þau áttu í þessum viðskiptum, annars vegar, og tímabila þar sem viðskiptin hafa ekki verið við lýði. Samskip vísa til þess að þessi viðskipti fyrirtækjanna hafi lagst af á árinu 2015 og eftir það hafi staða Eimskips á umræddum markaði styrkst verulega. Ekkert annað íslenskt félag geti nú boðið upp á beina flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Eimskip sitji eitt að þessum flutningum og geti nýtt þá aðstöðu til að styrkja enn frekar markaðsráðandi stöðu fyrirtækisins í flutningum milli Íslands og Evrópu.

16478. Í samráðsmáli Samskipa og Eimskips þar sem megin brotatímabil tekur til áranna 2008 til 2013 er framangreind sjónarmið um atvik 2015 þýðingarlaus. Háttsemi Samskipa og Eimskips fór gegn 10. gr. samkeppnislaga á framangreindu tímabili. Fyrirtækin vissu eða máttu vita að samstarf tveggja keppinauta í sjóflutningi á sama sölustigi með yfirgnæfandi markaðshlutdeild fór gegn 10. gr. samkeppnislaga, sbr. umfjöllun hér að framan og í kafla 4.6.6. Fyrirtækið getur nú ekki stígið fram og byggt á því að samstarf við Eimskips, sem var ólögmætt vegna röskun á samkeppni, hafi verið til þess fallið að auka samkeppni.

16479. Varðandi sjónarmið Samskipa um það hvort að upplýsingagjöf í undanþágubeiðnum hafi verið fullnægjandi vísast til umfjöllunar hér að framan.

16480. Þá má benda á misræmi í sjónarmiðum Samskipa um stöðuna í Norður-Ameríku flutningum eftir að samstarfi fyrirtækjanna lauk árið 2015. Í mgr. 52 í bréfi Samskipa 31. ágúst 2020 segir eftirfarandi: *„Ekkert annað íslenskt félag getur nú boðið upp á beina flutninga milli Íslands og N-Ameríku. Eimskip situr eitt að þessum flutningum og getur nýtt þá aðstöðu til að styrkja enn frekar markaðsráðandi stöðu félagsins í flutningum milli Íslands og Evrópu. Íslenskir neytendur geta þakkað það athöfnum (og athafnaleysi) Samkeppniseftirlitsins*." Í mgr. 1781 í athugasemdum Samskipa við AI, sem bárust eftirlitinu 12. júní 2020, segir hins vegar eftirfarandi um stöðu mála eftir að samstarfi fyrirtækisins við Eimskip lauk árið 2015: *„[…] hafa þessi málalok leitt til þess að Eimskip er nú í svo gott sem einokunarstöðu í útflutningi frá Íslandi til N-Ameríku. Samskipum hefur hins vegar tekist betur að verja hlutdeild sína í flutningum frá N-Ameríku í samstarfi við erlend flutningafyrirtæki. Ljóst er hins vegar að Eimskip hefur styrkt stöðu sína á umræddum markaði verulega með því að neita Samskipum um viðskipti.*"

34.1.2.2 <u>Um undanþágu skv. ákvörðun nr. 46/2009</u>

16481. Þann 7. janúar 2009 undirrituðu Eimskip og Samskip samning um áframhaldandi samvinnu í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Þann 26. janúar 2009 sendu fyrirtækin erindi til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna þessarar samvinnu, sbr. þágildandi 15. gr. laganna. Samkeppniseftirlitið taldi forsendur til að veita samstarfinu undanþágu með ákvörðun nr. 46/2009. Rannsókn þessa máls hefur hins vegar leitt í ljós að að sú undanþága, sem veitt var með

ákvörðun nr. 46/2009, var veitt á grundvelli rangrar eða ófullnægjandi upplýsingagjafar Samskipa og Eimskips. Um þetta er vísað nánar til kafla 10.6.2 og 23.3.1.4 í ákvörðun þessari.

16482. Í mgr. 151-157 í athugasemdum við AII er m.a. fjallað um ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009. Segir að sá flutningasamningur sem fjallað var um í ákvörðun 46/2009 hafi verið efnislega sambærilegur fyrri samningum sem Samkeppniseftirlitið hefði fjallað um og því þar með hafnað að í undanþágubeiðni fyrirtækjanna hefðu falist rangar eða villandi upplýsingar um viðskipti þeirra. Að mati Samskipa voru staðhæfingar í undanþágubeiðninni um jákvæð samkeppnisleg áhrif viðskiptanna réttar. Þá er á því byggt að Samskip hafi ekki geta upplýst um samráð sem að mati fyrirtækisins hefði ekki verið til staðar, sbr. m.a. mgr. 1717-1718 í athugasemdum Samskipa við AI. Af því leiði, að mati Samskipa, að engar rangar og villandi upplýsingar hafi ekki verið veittar.

16483. Varðandi framangreindar athugasemdir Samskipa áréttast að í umræddri undanþágubeiðni Samskipa, dags. 26. janúar 2009, voru engar upplýsingar veittar um samstarf, samvinnu eða gagnkvæm viðskipti fyrirtækjanna sem hafði þá þegar átt sér stað fram til janúar 2009 og var enn í framkvæmd þegar undanþágubeiðnin var send Samkeppniseftirlitinu, sbr. kafla 23.3.1.4. Til að mynda voru engar upplýsingar veittar um það samstarf sem fyrirtækin héldu fyrir „*utan*" við samninginn, eða um aukið gámasamstarf, ekkert minnst á samráð í landflutningum og markaðsskiptingu, um „*Nýtt upphaf*" verkefnið eða einstaka þætti þess.

16484. Sjónarmið Samskipa um að upplýsingar í undanþágubeiðninni hafi verið réttar og fullnægjandi eiga sér því enga stoð í samtímagögnum fyrirtækisins sjálfs. Þessum athugasemdum Samskipa er því hafnað.

16485. Þeim skýringum Samskipa, um að viðskipti Samskipa og Eimskips vegna Norður-Ameríku flutninga á árinu 2008 og áfram hafi í engu verið frábrugðin fyrra samstarfi fyrirtækjanna í Norður-Ameríkuflutningum, er einnig hafnað. Ítarlega er farið yfir þær upplýsingar sem gefnar voru upp í undanþágubeiðninni, og hvaða komu þar ekki fram sem voru ekki afhentar en voru tiltækar fyrirtækinu og mikilvægar til að leggja mat á samstarf fyrirtækjanna, sbr. kafla 23.1.4 í ákvörðun.

16486. Líkt og þar kemur m.a. fram var á því byggt að samningurinn fæli í sér sömu skuldbindingu fyrir Samskip um flutninga með Eimskip og í fyrri samningum og að samningsaðilar „*munu sjálfir sinna áfram öllum öðrum þáttum flutninga en þeim sem samningurinn tekur til*". Lýsing Samskipa og Eimskips í undanþágubeiðni fyrirtækjanna að þessu leyti er í ósamræmi við samtímagögn, líkt og rakið er í nefndum kafla.

16487. Í undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips og var því einnig haldið fram að samvinna fyrirtækjanna myndi hafa jákvæð áhrif á samkeppni. Hún myndi gera Samskip betur kleift að keppa við Eimskip. Var staðhæft að markmið „*umbjóðenda okkar með samningnum er að samkeppni ríki á viðkomandi markaði reglubundinna beina sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku, til hagsbóta fyrir neytendur*." Með þessu gáfu fyrirtækin til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið samningsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda. Líkt og gerð grein fyrir í þessari ákvörðun átti framangreind lýsing í undanþágubeiðninni ekki við rök að styðjast og náði samstarf fyrirtækjanna til langtum fleiri þátta en kynnt voru Samkeppniseftirlitinu og var grundvöllur undanþágu frá 10. gr. samkeppnislaga.

16488. Að auki var það eitt af meginskilyrðum samkeppnisyfirvalda fyrir veitingu framangreindra undanþága að skipafélögin tilkynntu samkeppnisyfirvöldum „*um allar breytingar á verði og viðskiptaskilmálum í flutningum til og frá Norður-Ameríku svo og aðrar breytingar á samkomulagi félaganna eða nýja samninga sem kunna að verða gerðir þeirra á milli*." Þrátt fyrir þetta bárust engar tilkynningar t.d. um samstarf Samskipa og Eimskip í Evrópuflutningum, þ.e. „*neyðarsamkomulagið*" eða viðbót við það.

16489. Í mgr. 220-222 í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað stuttlega um ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997 og úrskurð áfrýjunarnefndar nr. 13/1997. Þar segir að með þeirri ákvörðun hafi verið lögð „*tilkynningarskylda*" á Samskip og Eimskip. Byggja Samskip hins vegar á því að umrædd „*tilkynningarskylda*" hafi eingöngu náð til „*breytinga á umræddri flutningaleið*", þ.e. á milli Íslands og Norður-Ameríku.

16490. Þessu er hafnað. Í ákvörðunarorðum segir nánar tiltekið að Samskip og Eimskip skyldu „*tilkynna Samkeppnisstofnun um allar verðbreytingar og breytingar á skilmálum í flutningum þeirra milli Íslands og Norður-Ameríku, í síðasta lagi þegar þeim er ætlað að taka gildi og um alla samninga sem félögin kunna að gera sín á milli svo og breytingar á þeim*." Umrædd tilkynningarskylda tók því ekki aðeins til breytinga á Norður-Ameríku flutningum heldur einnig til allra samninga sem fyrirtæki gerðu sín á milli sem og breytingar á þeim. Í forsendum ákvörðunarinnar kemur þetta raunar enn skýrar fram, sbr. eftirfarandi:

> „*Rétt þykir að veita undanþáguna til þriggja ára og jafnframt gerir samkeppnisráð það að skilyrði að skipafélögin tilkynni samkeppnisyfirvöldum um allar breytingar á verði og viðskiptaskilmálum í flutningum til og frá Norður-Ameríku svo og aðrar breytingar á samkomulagi félaganna eða nýja samninga sem kunna að verða gerðir þeirra á milli*."

16491. Við meðferð á undanþágubeiðni Samskipa og Eimskips á árinu 2009 hafði Samkeppniseftirlitið ekki vitneskju um umfang og eðli samstarfs fyrirtækjanna sem tók til nærri allra þátta í starfsemi fyrirtækjanna. Þvert á móti settu Samskip og Eimskip upp ranga mynd af samkeppnisaðstæðum á markaðnum ásamt því að veita ófullnægjandi upplýsingar um ýmis atvik.

16492. Með hliðsjón af framangreindu, sbr. einnig kafla 23 í ákvörðun þessari og umfjöllun um fjölmörg samtímagögn sem sýna samráð fyrirtækjanna, er sjónarmiðum Samskipa vegna undanþágubeiðni 26. janúar 2009, sbr. ákvörðun 46/2009, hafnað. Ekkert í athugasemdum fyrirtækisins haggar þeirri niðurstöðu að undanþágan var veitt á grundvelli ófullnægjandi eða rangra upplýsinga.

34.1.3 Um athugun á landflutningamarkaði árið 2010

16493. Í mgr. 555 í athugasemdum Samskipa við AII mótmælir fyrirtækið því að það hafi gerst brotlegt við 19. gr. samkeppnislaga í upplýsingagjöf í bréfi í maí 2010 vegna athugunar á landflutningamarkaði. Samskip hafna því að hafa haldið gögnum frá rannsókn málsins. Þær ávirðingar séu tilhæfislausar með öllu enda sé „*Samskipum ómögulegt að upplýsa um meint samráð sem ekki var fyrir hendi […]*". Samskipum hafi að sama skapi verið ómögulegt að afhenda gögn sem fyrirtækið hafi ekki haft undir höndum, hvað þá gögn sem fyrirtækið hafi ekki vitað að væru til. Byggja Samskip á því að Samkeppniseftirlitið hafi undir höndum alla tölvupósta sem málinu tengjast, hugbúnað til að framkvæma leit í þeim auk mannafla en virðist ekki hafa fundið nein samskipti milli Samskipa og Eimskips vegna samningsdraga um samstarf í landflutningum. Samskip hafi einfaldlega aldrei haft samninginn undir höndum. Að mati Samskipa sé óskiljanlegt að gera félaginu upp brot gegn 19. gr. vegna þessa.

16494. Samskip hafa við rannsókn málsins haldið því fram að fyrirtækið hafi áður upplýst Samkeppniseftirlitið um samstarf þess við Eimskip og önnur flutningafyrirtæki á landflutningamarkaði og þ.a.l. hafi Samkeppniseftirlitið haft vitneskju um það samstarf. Í bréfi Samskipa, dags. 14. janúar 2016, er því t.d. haldið fram að fyrirtækið hafi upplýst Samkeppniseftirlitið um samstarf sitt við Eimskip í landflutningum í „*öllum meginatriðum*" á árinu 2010. Vísar fyrirtækið aðallega til bréfs þess frá 28. maí 2010.

16495. Ekki er unnt að fallast á þetta. Eins og lýst er í kafla 23 greindu Samskip í svörum sínum hvorki frá atvikum er tengdust samráði fyrirtækjanna í landflutningum, sem hafði staðið yfir a.m.k. frá árinu 2005, né upplýsingum um „*Nýtt upphaf*" verkefnið en aukið samráð í landflutningum var meðal ólögmætra

markmiða þess. Sú mynd var þvert á móti gefin í svörum fyrirtækjanna við upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækin stunduðu *„eðlilega samkeppni*" sín á milli í landflutningum og upplýsingum um umfang samstarfs fyrirtækjanna var haldið frá Samkeppniseftirlitinu. Ekki var heldur greint frá öðrum mikilvægum þáttum eins og samkomulaginu sem náðist í kjölfar þess að *„sendinefnd*" frá Samskipum kom á fund Eimskips þann 9. september 2008, sbr. nánari umfjöllun í kafla 8.16.7 og 23.

16496. Samskip veittu rangar upplýsingar um samstarf sitt við Eimskip í landflutningum með því að staðhæfa að samráð við Eimskip hafi hafist í lok árs 2008 og í upphafi árs 2009 og að það hafi aðeins falið í sér *„viðskipti á afmörkuðum og óhagkvæmum áfangastöðum*". Vísast hér til umfjöllunar í kafla 5.11 um samtímagögn sem sýna að ólögmætt samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum hófst a.m.k. ekki seinna en í ársbyrjun 2005 þegar Eimskip öðlaðist yfirráð í fyrirtækinu Norðurfrakt. Samskip áttu frá því tímamarki í ólögmætu samráði við Eimskip í gegnum Norðurfrakt um flutninga á milli Siglufjarðar og Reykjavíkur og Siglufjarðar og Akureyrar auk þess sem Eimskip rak vöruafgreiðslur í nafni Samskipa á Ólafsfirði og Siglufirði. Þegar Eimskip eignaðist Norðurfrakt að fullu í janúar 2007 áttu fyrirtækin í samstarfi um flutninga á milli Reykjavíkur og Akureyrar, Akureyrar og Siglufjarðar, Ólafsfjarðar og Dalvíkur, Siglufjarðar og Reykjavíkur (fiskflutningar) auk reksturs Eimskips á vöruafgreiðslum fyrir Samskip á Ólafsfirði og Siglufirði. Í janúar 2008 tók Eimskip loks við öllum flutningum til Ólafsfjarðar fyrir Samskip. Jafnframt vísast til umfjöllunar í kafla 5.11 um glærukynningu (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2006 þar sem komu fram hugmyndir um aukið samráð við Samskip í landflutningum. Hófu fyrirtækin viðræður um þetta og í nóvember 2006 sagði þetta í glærukynningu (E)frkvstj-innanl:

„— Samstarf við aðra flutningsaðila —

- *tvíhliða samningur hefur legið hjá Samskip síðan í júní 2006 — regluleg eftirfylgni af hálfu Eimskips — 75 mkr hagræðing fyrir Eimskip*"

16497. Samtímagögnin sýna að á árunum 2007/2008 hófst síðan tiltekin aukin samvinna Eimskips og Samskipa í landflutningum í samræmi við áformin í glærum (E)frkvstj-innanl frá febrúar 2006. Til viðbótar við þær leiðir sem voru hluti af ólögmætu samráði fyrirtækjanna í gegnum Norðurfrakt hófu fyrirtækin samstarf í flutningum á milli Akureyrar og Egilsstaða í febrúar 2008 og á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, Húsavíkur og Vopnafjarðar og Húsavíkur og Þórshafnar í maí 2008. Í júní 2008 hófst síðan *„Nýtt upphaf*" verkefnið sem miðaði m.a. að því að kanna ábata af því að *„auka*" samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum.

16498. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að í framangreindu bréfi Samskipa frá maí 2010 hafi fyrirtækið vanrækt upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga, með því að upplýsa ekki um mikilvæg atriði og afhenda ekki gögn í fórum þess sem upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins í bréfi dags. 29. mars 2010 laut að og höfðu grundvallarþýðingu fyrir athugun Samkeppniseftirlitsins á landflutningamarkaði. Að mati Samkeppniseftirlitsins hefði fullnægjandi og rétt upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips í tengslum við upplýsingabeiðnir Samkeppniseftirlitsins vegna rannsóknar þess á landflutningamarkaði gert eftirlitinu kleift að leggja rétt mat á aðstæður og háttsemi fyrirtækja á markaði þegar á árinu 2010.

34.2 Um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga

16499. Samskip setja fram athugasemdir við mat Samkeppniseftirlitsins á því að fyrirtækið hafi brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga við rannsókn þessa máls. Í mgr. 525 og áfram í athugasemdum Samskipa við AI er fjallað um upplýsingaskyldu fyrirtækisins vegna fundar (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj 6. júní 2008. Segja Samskip fundinn hafa verið haldinn *„á venjulegum vinnutíma á skrifstofu Kjalars ehf., aðaleiganda Samskipa á þessum tíma*." Af hálfu Samkeppniseftirlitsins sé nokkuð gert úr

því að (S)forstj hafi ekki getið þessa fundar þegar hann hafi svarað spurningum starfsmanna Samkeppniseftirlitsins við húsleit á árinu 2013. Byggja Samskip á því að Samkeppniseftirlitið geri það tortryggilegt að (S)forstj hafi við umrædda skýrslugjöf ekki gert grein fyrir öllum *„mögulegum og ómögulegum samskiptum til margra ára þar á undan*". Samskip árétta að *„ekkert tilefni sé til þessarar framsetningar*". Til þess sé að líta í fyrsta lagi að skýrslutakan hafi verið *„takmörkuð að umfangi, spurningar almenn eðlis, og aðdragandi að skýrslugjöfinni enginn*" Það sé ekki *„nokkur leið, sama hversu gott minni sumra kann að vera, að einstaklingar geti svarað almennum spurningum af þessum toga með tæmandi hætti um öll atvik tengd vinnu eða einkalífi fjölmörg ár aftur í tímann*". Kemur fram hjá Samskipum að reynslan sýni að það geti reynst nógu erfitt að rifja upp atvik nokkrar vikur eða mánuði aftur í tímann. Í flestum tilvikum sé upprifjun af þessum toga í reynd ekki möguleg nema með nokkurri vinnu og með því að styðjast við dagbækur, tölvupóst o.s.frv. Byggja Samskip á því að öll framsetning Samkeppniseftirlitsins um þetta efni sé *„afar villandi og ósanngjörn enda ljóst að starfsmenn Samskipa svöruðu spurningum einfaldlega af heiðarleika og eftir bestu getu á umræddum tíma*", sbr. mgr. 526 í athugasemdum Samskipa við AI. Ef Samkeppniseftirlitið telji fundinn 6. júní 2008 skipta sköpum í málinu og sé því væntanlega þeirrar skoðunar að hann ætti að vera *„eftirminnilegur*" í huga (S)forstj, þá segja Samskip reyndina aðra. Fundurinn hafi verið af allt öðrum toga en stofnunin haldi fram og leiddi ekki til neins. *„Af þúsundum funda sem (S)forstj [hafi] án efa setið á árunum 2008 til 2013 var þessi fundur honum sannarlega ekki sérstaklega minnisstæður og kom ekki upp í huga hans við umrædda skýrslugjöf, frekar en ýmislegt annað sem Samkeppniseftirlitið virðist telja að hann hefði átt að minnast á í skýrslugjöfinni*", sbr. mgr. 527 í athugasemdum Samskipa við AI.

16500. Í mgr. 151 í bréfi Samskipa, dags. 13. janúar 2021, segir að Samskip telji það *„fráleitt*" að ætla að refsa fyrirtækinu fyrir brot gegn 19. gr. samkeppnislaga sökum þess að (S)forstj hafi í munnlegri upplýsingagjöf 10. september 2013 láðst að nefna það að hann væri í því sem Samkeppniseftirlitið kjósi að nefna *„golf- og skemmtihóp*" með (E)forstj.

16501. Í mgr. 528 og áfram segja Samskip að í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins 23. janúar 2015 hafi verið óskað upplýsinga um öll samskipti tiltekinna starfsmanna Samskipa við starfsmenn Eimskips. Óskað hafi verið eftir nákvæmum upplýsingum um slík samskipti, svo sem milli hverra þau hefðu verið, tilefni, tímasetningar o.fl. Þá hafi verið óskað eftir gögnum sem tengdust slíkum samskiptum. Í umræddri gagnabeiðni, sem hafi verið *„gríðarlega umfangsmikil*", hafi *„að auki [verið] óskað eftir gögnum og upplýsingum sem [hafi tekið] gríðarlegan tíma [að taka] saman, að því marki sem það var yfir höfuð unnt*". Beiðnin hafi tekið til 8 – 9 ára tímabils, eða allt aftur til ársins 2006. Rifjar fyrirtækið upp bréf þess frá 9. mars og apríl 2015 þar sem fjallað hafi verið um vandkvæði fyrirtækisins við að leggja fram þær upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið hafi óskað eftir í upplýsingabeiðni í janúar 2015. Segja Samskip að það hafi lotið m.a. að samskiptum nafngreindra starfsmanna Samskipa við starfsmenn Eimskips. Fyrir hafi legið að sumir þeirra störfuðu ekki lengur hjá Samskipum og upplýsingar frá þeim því ekki lengur aðgengilegar fyrirtækinu. Þá hafi legið fyrir að Samskip höfðu *„ekki, frekar en almennt tíðkast í rekstri fyrirtækja, haldið utan um eða skráð samskipti einstaklinga, óformlegar viðræður, fundi, færslur í dagbækur o.s.frv*." Samskipum hafi því verið strax ljóst að það var *„ómöguleiki*" fyrir því að Samskip gætu fært fram *„áreiðanlegar upplýsingar um þetta efni*", þær hefðu alltaf verið *„handahófskenndar og háðar því hvað einstaklingum tækist að rifja upp eða finna*", sbr. mgr. 529 í athugasemdum Samskipa við AI.

16502. Þá hafi Samskip, í bréfinu frá apríl 2015, lýst annmörkum á því að færa fram áreiðanlegar upplýsingar og gögn um *„aðra þætti sem*" sem hafi verið tilgreindir í gagnabeiðninni, af sambærilegum ástæðum og áður greinir. Síðan segir í athugasemd Samskipa: *„Ljóst var að það tæki mörg ársverk að framkvæma handvirka leit í gögnum, sem þó yrði ávallt óáreiðanleg. Gagnabeiðnin var einfaldlega slík að efni og umfangi að það var ekki hægt að verða við beiðninni nema að hluta. Hins vegar var áréttuð af hálfu Samskipa, sem er reyndin í öllu þessu gagnaöflunarferli, að allt kapp yrði lagt á að verða við beiðninni,*

að því marki sem mögulegt væri. Samkeppniseftirlitið hefur hins vegar skellt skollaeyrum við þessum málefnalegu skýringum Samskipa og haldið því endurtekið fram að Samskip hafi tafið rannsókn málsins og ýmist ekki veitt upplýsingar eða veitt villandi upplýsingar." Í mgr. 531 – 532 vísa Samskip til þess að svarbréf fyrirtækisins 9. mars 2015 hafi ekki verið um „*efni*" heldur til þess að gera stofnuninni strax grein fyrir þessum annmörkum. Einnig segja Samskip þetta: „*Eðli málsins samkvæmt var ekki gerð grein fyrir tilgreindum fundi frá 6. júní 2008 í bréfinu, ekki frekar en öðrum fundum eða atvikum*". Segja Samskip einnig að svarbréf þess frá 10. apríl 2015 hafi í reynd verið tvíþætt, annars vegar bréf frá lögmanni félagsins þar sem farið var yfir gagnaöflunina og annmarka sem Samskip hafi staðið frammi fyrir og hins vegar samantekt frá starfsmönnum Samskipa í tilefni af gagnabeiðninni. Byggja Samskip á því að í báðum þessum bréfum hafi verið gerð grein fyrir því að ekki væri unnt að „*færa fram upplýsingar um hvers kyns samskipti starfsmanna, af þeirri einföldu ástæðu að utan um slík samskipti [hafi] ekki verið haldið*." Samskip hafi hins vegar bent á að það væri „*helst unnt að kortleggja slík samskipti í gegnum tölvupósta og dagbækur og var þess freistað að taka saman alla tölvupósta sem bárust frá eða voru sendir á netföng með endingunni @eimskip.is, @tvg.is og @flytjandi.is. Það væri helst með því móti sem hægt væri að veita umræddar upplýsingar og kortleggja samskiptin.*" Staðhæfa Samskip að hins vegar væri engin leið að „*veita yfirlit yfir símtöl eða taka saman minnisblöð, minnispunkta eða önnur gögn sem kynnu að tengjast slíkum samskiptum*." Hafi í þessu falist ómöguleiki nema með því mögulega að leita „*með þar tilgerðum hugbúnaði*." Það hafi hins vegar verið eitthvað sem verður ekki lagt á fyrirtæki „*í rannsókn að ráðast í slíkar aðgerðir enda er það stjórnvaldið sjálft sem bæði hefur heimildir til að afrita gögnin og leita í þeim og býr yfir umræddum búnaði til leitar*". Segja Samskip að það væri ekki fyrirtækisins að ráðast í þá vinnu að leita handvirkt í tölvupóstum eða gögnum sem kynnu að tengjast þeim einstaklingum sem nefndir voru, enda „*ljóst að slík vinna tæki gríðarlegan tíma og væri auk þess mjög ómarkviss og óáreiðanleg*". Síðan segja Samskip:

„*Þá var heldur ekki búið að freista þess að fletta upp í minningum manna um þetta efni, enda ljóst að slík tilraun væri enn óáreiðanlegri. Af þessum svörum má ljóst vera að engin tilraun [hafi verið] gerð til að leyna fundinum 6. júní 2008 eða öðrum samskiptum*."

16503. Fram kemur hjá Samskipum, sbr. mgr. 533 í athugasemdum við AI, að Samkeppniseftirlitið hafi brugðist við með því að senda „*enn ítarlegri upplýsingabeiðni 25. nóvember 2015*". Byggja Samskip á því að „*sem fyrr*" hafi verið „*engin leið að færa fram upplýsingar eða gögn um margt af því sem þar var tilgreint […]*". Samskip hafi hins vegar reynt að færa fram allar þær upplýsingar sem hafi verið hægt að ná fram „*með góðu móti*". Meðal þess sem hafi verið gert til að mæta kröfum stofnunarinnar var „*að fá hvern og einn þeirra einstaklinga sem tilgreindir voru í beiðnum stofnunarinnar, og enn voru starfandi hjá Samskipum, til að taka saman þau samskipti við starfsmenn Eimskips sem þeir myndu eftir*". Eðli málsins samkvæmt hafi slík samantekt verið „*óáreiðanleg*" en ætti að gefa „*nokkuð góða heildarmynd*". Þar á meðal hafi verið leitað til (S)forstj. Hann hafi rifjað upp samskipti við forsvarsmenn Eimskip sem hann taldi að hefðu verið á vormánuðum 2008, auk þess sem hann minntist þess að hafa setið í Viðskiptaráði Íslands ásamt (E)forstj. Hvað umræddan fund 6. júní 2008 varðaði, þá hafi (S)forstj munað „*það eitt frá þeim fundi að hann hafi lotið að hugsanlegum kaupum á erlendum eignum Eimskips, þar sem verulega hafði hallað undan fæti í rekstri félagsins á þeim tíma, en ekkert hafi orðið frekar úr þeim þreifingum*", sbr. mgr. 534 í athugasemdum Samskipa við AI. Samkeppniseftirlitið hafi óskað eftir nánari skýringum um fundinn og þær hafi verið veittar með bréfi Samskipa 24. nóvember 2017. Síðan segja Samskip: „*Um málið var hins vegar ekki margt að segja, annað en að rifjað var upp hvaða eignir hafði verið að ræða, þ.a. gámaflutningafyrirtækið Containership og frystigeymslufyrirtækið Daalimpex í Hollandi*" Ekkert hafi orðið af þeim viðskiptum og umræður „*aldrei*" komist á „*viðræðustig*". Ekki hafi verið vitað um nein gögn sem orðið hafi til þessu tengd, þ.e. minnisblöð eða fundargerðir, sbr. mgr. 535 í athugasemdum Samskipa við AI.

16504. Í mgr. 56 og áfram í bréfi Samskipa frá 31. ágúst 2020 er því einnig mótmælt að fyrirtækið hafi brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga við upplýsingagjöf vegna upplýsingabeiðna sem beint var að fyrirtækinu í þágu rannsóknar málsins. Er því haldið fram að margvíslegir annmarkar hafi verið á upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins auk þess sem þær hafi verið gríðarlegar að umfangi. Þrátt fyrir að Samskip hafi lagt *„gríðarlega vinnu"* í að reyna að verða við upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins þá sé ljóst að margt í þeim beiðnum var þess eðlis að útlokað hafi verið að verða við óskum stofnunarinnar. Hafi Samskip því óskað eftir leiðbeiningum um hvaða gögn væru nauðsynleg. Að sögn Samskipa hafi Samkeppniseftirlitið tekið fálega í þær og þess í stað sent endurteknar hótanir á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga. Stofnunin hafi freistast til þess með *„mjög ómálefnalegum hætti að færa rannsókn málsins úr eigin höndum yfir á félögin með því að krefjast þess að þau færu í rannsóknarvinnu sem stofnunin átti sjálf að sinna og var einungis á færi hennar með tilheyrandi mannafla og hugbúnaði"*. Þá standi ákvæði stjórnarskrár um friðhelgi einkalífsins því í vegi að safna saman gögnum frá starfsmönnum, t.d. af samskiptamiðlum, að viðlagðri refsiábyrgð. Loks byggja Samskip á því að framsetning fyrirtækisins hafi ekki verið óskipuleg, auk þess sem óskipuleg framsetning brjóti ekki gegn 19. gr. samkeppnislaga.

16505. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á framangreindar athugasemdir Samskipa.

16506. Í kafla 23 er ítarlega rakið með hvaða hætti upplýsingagjöf Samskipa í þessu máli fór gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Vísast til þeirrar umfjöllunar. Einnig vísast til eftirfarandi umfjöllunar:

- Kafla 7.1 þar sem m.a. er gerð grein fyrir upplýsingagjöf (S)forstj varðandi m.a. samskipti við (E)forstj.
- Kafla 7.3.6 og 7.3.8 þar sem m.a. er gerð grein fyrir upplýsingagjöf (S)forstj og Samskipa um fundinn 6. júní 2008 og glærukynninguna um *„Nýtt upphaf"* verkefnið.
- Kafla 7.7 þar sem m.a. er gerð grein fyrir upplýsingagjöf (S)forstj og Samskipa um samskipti við Eimskip.
- Kafla 8.15.5 þar sem gerð er grein fyrir því að Samskip upplýstu ekki um ítrekuð samskipti lykilstjórnenda hjá fyrirtækinu við Eimskip á síðari hluta ársins 2008 og í janúar 2009.
- Kafla 13 þar sem m.a. er gerð grein fyrir rangri upplýsingagjöf (S)forstj og Samskipa um samskipti við Eimskip á brotatímabilinu, sbr. ekki síst kafli 13.2 og 13.5.
- Kafla 26.1 þar sem fjallað er um sjónarmið Samskipa um atriði tengd samskiptum við Eimskip.

16507. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að við rannsókn þessa máls hafi Samskip brotið gegn skyldu til að veita upplýsingar samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Með þessu var þýðingarmiklum upplýsingum haldið frá rannsókninni og hún tafin.

16508. Í framangreindum athugasemdum byggja Samskip m.a. á því að ósanngjarnt sé að gera þá kröfu að (S)forstj hafi í september 2013 munað eftir fundinum með Eimskip 6. júní 2008. Vísa Samskip til þess að (S)forstj hafi frá júní 2008 til september 2013 átt þúsundi funda og þess vegna hafi fundurinn 6. júní 2008 ekki verið (S)forstj *„sérstaklega minnisstæður"*. Vísar Samkeppniseftirlitið hér í heild sinni til umfjöllunar í köflunum hér að framan um:

- Undirbúning (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH á fyrri hluta ársins 2008 að auknu samstarfi við Eimskip.

- Atvikin og gögnin frá ráðningu (E)forstj og fram að fundinum 6. júní 2008.
- Tölvupóst (S)forstj til m.a. (S)aðaleig-stjform-SH 10. júní 2008 um að koma á öðrum fundi með Eimskip.
- Að (S)aðaleig-stjform-SH hafi 1. júlí 2008 hvatt (S)forstj til að beita sér í samráðinu við Eimskip með loforði um bónusgreiðslu.
- Tillögur til Eimskips um stórfellt samráð sem (S)frkvstj-millilandasv sendi (S)forstj 8. júlí 2008.
- Umfjöllun (S)forstj um samráð við Eimskip á stjórnarfundi Samskipa Holding 14. júlí 2008.
- Samráðsgögnin sem (S)forstj fékk send um kvöldið 24. júlí 2008 og fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008 á sama stað og fundurinn 6. júní 2008 var haldinn.
- Framburð (E)frkvstj-alþjsv við skýrslutöku hjá lögreglu um fund hans og (E)forstj með (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj í höfuðstöðvum Samskipa seinni hluta árs 2008. Aðspurður kvaðst (E)frkvstj-alþjsv aldrei áður hafa komið inn í húsakynni Samskipa.

16509. Fjölmörg önnur tengd atvik ættu einnig að vera (S)forstj minnisstæð þótt þau séu ekki tiltekin hér. Kjarni málsins er að fundurinn 6. júní 2008 var ekki einangrað atvik heldur liður í atburðarrás og aðgerðum sem miðuðu að auknu ólögmætu samráði umræddra keppinauta. Samkeppniseftirlitið telur ekki trúverðugt að framangreint hafi ekki verið (S)forstj minnisstætt. Jafnvel þótt horft væri einangrað á fundinn 6. júní 2008 er ekki trúverðugt að (S)forstj hafi ekki þótt það merkilegt eða óvenjulegt að hafa verið boðaður af aðaleiganda Samskipa á fund í fundarherbergi Kjalars til að ræða við stjórnarformann og nýjan forstjóra aðalkeppinautar Samskipa.

16510. Samskip geta því ekki með réttu haldið því fram að Samkeppniseftirlitið geri ósanngjarnar kröfur til minnis (S)forstj með því að telja ótrúverðugt að hann hafi ekki í september 2013 munað eftir umræddum fundi í júní 2008. Umfjöllunin í m.a. kafla 7.1 sýnir ótvírætt að bæði (S)forstj og (E)forstj reyndu að leyna samskiptum sínum og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu.

16511. Þá er heldur ekki um það að ræða að (S)forstj hafi brugðist við t.d. síðar á árinu 2013 eða á árinu 2014, eftir að hafa haft tóm til að rýna sín gögn og rifja upp samskipti sín og fyrirtækisins sem hann stýrði við Eimskip, og upplýst Samkeppniseftirlitið um samskipti og eftir atvikum leiðrétt rangfærslur sínar við skýrslugjöf í september 2013. Þvert á móti hélt umrædd leynd áfram.

16512. Í janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið, með heimild í 19. gr. samkeppnislaga, eftir upplýsingum frá Samskipum um m.a. samskipti (E)forstj og (S)forstj. Í þessu fólst að Samskipum var skylt að taka til fyrirliggjandi gögn eða upplýsa um hvort og hvenær (S)forstj og (E)forstj höfðu fundað eða átt í öðrum samskiptum. Með þessu gafst þá annað tækifæri til að leiðrétta það sem áður hafði komið fram, m.a. af hálfu (E)forstj og (S)forstj. Það var ekki gert.

16513. Í svörum Samskipa frá 9. mars og 10. apríl 2015 voru ekki veittar upplýsingar um fundinn 6. júní 2008, heldur ekki um fund (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008 og ekki um fund (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)stjórnarm-fjármstj með Eimskip í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Hið sama gildir um önnur mikilvæg samskipti í málinu.[6868] Það var ekki fyrr en 14. janúar 2016 sem Samskip veittu upplýsingar um fund (S)forstj með ótilgreindum *„fyrirsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008“*. Reyndust upplýsingarnar afar takmarkaðar og taldi Samkeppniseftirlitið

[6868] T.d. fund stjórnenda á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 og fund stjórnenda Eimskips og Samskipa í Rotterdam 23. júní 2008.

nauðsynlegt að spyrja Samskip nánar um þetta. Svaraði fyrirtækið fyrirspurn Samkeppniseftirlitsins þann 24. nóvember 2017. Veittu Samskip þá heldur nánari upplýsingar um fundinn en veittu þó ekki upplýsingar um fundinn þann 25. júlí 2008 sem (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH áttu með Eimskip eða um önnur mikilvæg samskipti við Eimskip. Eins og rökstutt var í kafla 7.3.6 veittu Samskip ekki réttar upplýsingar um það sem fram fór á fundinum 6. júní 2008.

16514. Samkeppniseftirlitið ítrekar að mikil leynd ríkti um umræddan fund og fundarefni. Er það í raun staðfest af hálfu Samskipa, sbr. mgr. 551 í athugasemdum Samskipa um AI, þar sem segir að innan Samskipa hafi einungis (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH haft vitneskju um fundinn með stjórnarformanni og forstjóra Eimskips 6. júní 2008.

16515. Loks ber að geta þess að stuttu eftir að húsleit Samkeppniseftirlitsins hófst á starfsstöð Samskipa þann 13. september 2013, eða kl. 09:14:33, hringdi (S)forstj til (E)frkvstj-sala/þj. Símtalið stóð yfir í eina og hálfa mínútu. Aðspurður við skýrslugjöf sama dag, um samskipti sín við starfsmenn Eimskips, greindi (S)forstj ekki frá símtalinu. Samkeppniseftirlitið telur að (S)forstj hafi með símtalinu verið að vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins, sbr. umfjöllun í kafla 13.13.

16516. Samkeppniseftirlitið mótmælir því að Samskipum hafi verið ómögulegt að veita réttar og fullnægjandi upplýsingar eða benda á gögn eins og fyrirtækinu bar samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Upplýsingagjöf fyrirtækisins í september 2013 var veitt af starfsmönnum sem höfðu starfað lengi hjá fyrirtækinu og stöðu sinnar vegna höfðu bæði þekkingu og vitneskju um atriði sem var haldið frá samkeppnisyfirvöldum. Er því ekki fallist á að það hafi verið fyrir hendi *„ómöguleiki“* hjá Samskipum til að veita réttar og fullnægjandi upplýsingar eða benda á gögn. Varðandi vísan Samskipa að hlutaðeigendum hafi verið ómögulegt að veita nákvæmar og tæmandi upplýsingar um atvik mörg ár aftur í tímann þá eru þau haldlaus. Verður að telja að lykilstjórnendur, sem voru á brotatímabilinu við störf, annars af tveimur stóra keppinautnum á flutningamarkaði, hafi verið færir um að veita fullnægjandi upplýsingar eða benda á gögn um samskipti eða samstarf við hinn keppinautinn. Til dæmis veitti (S)forstj upplýsingar um fundinn 6. júní 2008 í skýrslutöku hjá lögreglu sem fór fram fimm árum eftir munnlega skýrslugjöf Samkeppniseftirlitsins. Það eru því að mati eftirlitsins haldlaus sjónarmið Samskipa að röng, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf fyrirtækisins 10. og 17. september 2013 hafi átt rætur að rekja til þess að langur tími væri liðinn.

16517. Þá er því hafnað að spurningar til Samskipa hafi verið *„almennar“* og það leitt til þess að upplýsingagjöf hafi verið *„almenn“*. Upplýsingagjöfin var hljóðrituð og endurrit liggja fyrir sem ekki hafa verið gerðar athugasemdir við af hálfu Samskipa. Eins og þar má sjá voru spurningar skýrar t.a.m. um samskipti og samstarf við Eimskip. Aldrei komu fram mótbárur um að spurningar væru almennar eða óskýrar eða viðmælandi myndi ekki átta sig á spurningunni þannig hann ætti erfitt með að svara. Þvert á móti var spurningum svarað en kjarnaatriði er að ófullnægjandi og rangar upplýsingar voru veittar og þar með þýðingarmiklum atriðum haldið frá á viðkvæmu stigi rannsóknarinnar.

16518. Þá er óhjákvæmilegt að undirstrika að bæði Samskip og Eimskip hafa, svo má segja frá upphafi rannsóknarinnar, leitast við að spilla fyrir athugun samkeppnisyfirvalda á starfsemi þeirra. Hér ber að árétta að (S)forstj upplýsti t.a.m. ekki um að ein fyrstu viðbrögð hans við húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013 var símtal hans til (E)frkvstj-sala/þj, eins af æðsta stjórnanda Eimskips. sbr. umfjöllun hér að framan og í kafla 13.13. Þá er einnig mikilvægt að rifja upp að eftir munnlega upplýsingagjöf Samskipa 10. og 17. september 2013 fékk fyrirtækið gott svigrúm og ráðrúm til að yfirfara upplýsingagjöfina og gögn og koma fram með leiðréttingar. Þetta var ekki gert og þvert á móti var upplýsingum og gögnum áfram haldið frá rannsókn málsins þegar sendar voru til Samskipa upplýsingabeiðnir, sbr. kafla 23.4.

16519. Ekki er unnt að fallast á að upplýsingabeiðnir sem sendar voru Samskipum á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga hafi verið gallaðar. Vísast í þeim efnum til ítrekana Samkeppniseftirlitsins við upplýsingabeiðnum þar sem fjallað er um sjónarmið Samskipa og umfjöllunar í kafla 23 um þá annmarka sem voru á upplýsingagjöf fyrirtækisins.

16520. Sökum lýsinga Samskipa á upplýsingaöflun Samkeppniseftirlitsins er rétt að rifja eftirfarandi upp:

- Með bréfi, dags. 29. janúar 2015, fór Samkeppniseftirlitið fram á að Samskip myndu afhenda gögn og veita tilteknar upplýsingar. Byggir beiðnin á heimild 19. gr. samkeppnislaga. Beiðni Samkeppniseftirlitsins var í 10 töluliðum og var frestur til þess að afhenda umbeðin gögn veittur til 30. mars 2015. Var m.a. óskað eftir þessu:

  - Í 6. tl. bréfsins kom fram að afhenda skyldi *„afrit af öllum gögnum sem varða samskipti eftirfarandi fyrrverandi eða núverandi starfsmanna Samskipa við fyrrverandi eða núverandi starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips*" á tilteknum tímabili. Voru síðan taldir upp viðkomandi aðilar, m.a. (S)forstj, (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl. Einnig sagði þetta: *„Með samskiptum er hér átt við hvers kyns samskipti, formleg eða óformleg, s.s. fundir, óformlegar viðræður, símtöl, tölvupóstsamskipti, samskipti í gegnum samfélagsmiðla o.fl. tilgreindra starfsmanna við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips (núverandi eða fyrrverandi). Eins og fyrr segir vísar „Eimskip*" *til allra tengdra félaga sem tilgreind eru hér að framan í upphafi bréfs þessa.*

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

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

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

    Hafi tilgreindir starfsmenn Samskipa átt samskipti við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips og/eða tengdra félaga, sem ekki koma fram í fyrirliggjandi gögnum, er óskað eftir því að tilgreint verði milli hverra þau samskipti áttu sér stað og dagsetningu þeirra. Eftir atvikum verði fundarstaður eða samskiptamáti tilgreindur ásamt því tekur upplýsingaskylda þessi til þess hverjir hafi tekið þátt í eða verið viðstaddir þessi samskipti."

  - Í 7 tl. kom þetta fram: *„Hafi einhver þeirra starfsmanna Samskipa, sem tilgreindir eru í lið 6 hér að framan, fengið í hendur bréf, minnisblöð, tölvupósta, samninga, samningsdrög, glærukynningar og hvers konar önnur gögn sem varða samskipti annarra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips (núverandi eða fyrrverandi) óskar Samkeppniseftirlitið eftir afriti af þeim. Tekur þetta til gagna frá og með árinu 2006 til dagsetningar þessa bréfs. Skulu þau gögn afhent með sama hætti og gögnin skv. lið 6.*"

  - Í 8 tl. var óskað eftir upplýsingum sem varða mikilvæga viðskiptavini Samskipa, t.d. samninga, tilboð eða beðni um tilboð.

- Í 10 tl. var í lið i) óskað eftir *„afriti af öllum samningum sem Samskip hefur gert við fyrirtæki sem hafa með höndum hvers konar sjóflutninga, landflutninga, flutningamiðlun og vöruhúsþjónustu. Tekur þetta til allra samninga sem með beinum eða óbeinum hætti varða flutninga til og frá Íslandi, flutninga innanlands, vöruhúsaþjónustu og flutningsmiðlun sem tengist flutningum til og frá landinu.*

  Tekur þetta til allra samninga sem gerðir hafa verið frá árinu 2006 til dagsetningu þessa bréfs. Hið sama gildir um alla samninga sem í gildi hafa verið á þessu tímabili og breytingar á þeim."

  ii) Fyrir sama tímabil og í i) hér að framan er einnig óskað eftir afriti af öllum samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi milli annars vegar Samskip og hins vegar fyrirtækja sem hafa með höndum hvers konar sjóflutninga, landflutninga, flutningsmiðlun og vöruhúsþjónustu. Tekur þetta til allra slíkra gagna án tillits til þess hvar eða hver samdi þau, og án tillits til þess á hvaða vettvangi þau verða til eða eru sett fram á (t.a.m. hagsmunasamtaka hvers konar). Framangreind upplýsingaskylda nær til allra gagna sem fjalla um slík drög eða samstarfstillögur, -hugmyndir eða -viðræðna, t.d. tölvupóstar, minnisblöð, glærukynningar o.sfrv. Ef tiltekið gagn er óljóst að efni til er heimilt að skýra efni þess."

- Samkeppniseftirlitinu barst bréf frá Samskipum 9. mars 2015 þar sem lýst var tilteknum vandkvæðum við að afhenda umkrafðar upplýsingar og var settur fram fyrirvari um m.a. áreiðanleika þeirra upplýsinga sem Samskip höfðu í hyggju að afhenda Samkeppniseftirlitinu. Sérstaklega var fjallað um vandkvæði eða fyrirvara vegna afhendingar gagna eða upplýsinga vegna töluliða 6, 7, 8 og 10 í áðurnefndri upplýsingabeiðni eftirlitsins frá 29. janúar 2015.

- Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Samskipa með bréfi dags. 23. mars 2015. Var frestur til afhendingar gagna og upplýsinga framlengdur til 10. apríl 2015. Í bréfinu er einnig fjallað um inntak upplýsingaskyldu Samskipa samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga ásamt því að leiðbeint er um að brot gegn 19. gr. samkeppnislaga getur varðað stjórnvalds- og refsiviðurlög. Þá kemur fram í bréfinu að töluliðir 6 og 7 í fyrrgreindri gagnabeiðni frá 29. janúar 2015 stæðu óhaggaðir og ekki væri fallist á sjónarmið Samskipa.

- Í ljósi þess sem fram kom í bréfi Samskipa fór Samkeppniseftirlitið fram á, með vísan til 19. gr. samkeppnislaga, að með afhentum gögnum yrði afhent sérstök yfirlýsing hvers og eins núverandi starfsmanna sem væru tilgreindir í 6. tölulið upplýsingabeiðninnar frá 29. janúar 2015. Vegna athugasemda Samskipa um 8. tölulið upplýsingabeiðninnar (Gögn um stærstu viðskiptavini) var að svo stöddu fallist á að upplýsingaskyldan tæki til 15 stærstu í hverjum vöruflokki í stað 25 stærstu eins og upplýsingabeiðnin hafði upphaflega kveðið á um. Varðandi athugasemdir Samskipa um 10. tölulið upplýsingabeiðninnar frá 29. janúar 2015 þá var fallist á að takmarka beiðnina þannig að liður ii) tæki eingöngu til Eimskips en ekki annarra flutningafyrirtækja. Einnig skyldi afhenda yfirlýsingu undirritaða af forstjórum og framkvæmdastjórum Samskipa þar sem staðfest væri að upplýsingagjöf skv. 10. tölulið væri í samræmi við töluliðinn og hlutaðeigandi ekki kunnugt um önnur gögn en þau sem myndu fylgja með svari Samskipa til Samkeppniseftirlitsins.

- Þann 10. apríl 2015 bárust tiltekin gögn og upplýsingar frá Samskipum.

- Eftir að hafa farið yfir afhent gögn og veittar upplýsingar sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa 25. nóvember 2015. Í því kemur m.a. eftirfarandi fram:

  „Gögn og upplýsingar bárust með bréfi frá Samskipum 10. apríl sl. Einnig var meðfylgjandi samantekt merkt „Svör Samskipa vegna beiðni Samkeppniseftirlitsins um gögn og upplýsingar" *(hér eftir nefnt svör Samskipa dags. 10. apríl sl.).*

Að mati Samkeppniseftirlitsins var afhending gagna og veiting upplýsinga að hluta til ekki í samræmi við skyldu Samskipa samkvæmt fyrrgreindri upplýsingabeiðni frá 29. janúar sl.

Samskip óskaði ekki eftir frekari viðbótarfresti eða skýringa vegna upplýsingaskyldunnar sem slíkrar eða vegna afhendingu gagna og upplýsinga.

3.

Um skýringu á 19. gr. samkeppnislaga vísast almennt til m.a. úrskurða áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 3/2004, nr. 4/2011 og nr. 1/2012 og til dóms Hæstaréttar Íslands frá 14. maí 2009 í máli nr. 479/2008, sbr. einnig bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa frá 23. mars sl. Sökum umfjöllunar í bréfi Samskipa frá 9. mars og 10. apríl sl. er rétt að benda á eftirfarandi, sbr. einnig umfjöllun í bréfi eftirlitsins frá 23. mars sl.:

Á grundvelli lögmætisreglu og rannsóknarreglu 10. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 er meginreglan sú að hafi mál verið hafið að frumkvæði stjórnvalds þá geti það ekki lagt mjög íþyngjandi upplýsingagjöf á borgarana, nema komi til sérstök lagaheimild. Ákvæði 19. gr. samkeppnilaga er dæmi um slíka sérstaka lagaheimild sem leggur upplýsingaskyldu á fyrirtæki, fyrirtækjahópa og samtök fyrirtækja. Samkvæmt ákvæðinu getur Samkeppniseftirlitið því krafið fyrirtæki um „allar upplýsingar" og öll gögn sem „nauðsynleg" þykja við athugun einstakra mála. Í ákvæðinu felst þannig skylda fyrir fyrirtæki til annars vegar að afhenda fyrirliggjandi gögn og hins vegar að veita allar upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið telur nauðsynlegt að afla. Leiðir það af skýru orðlagi 19. gr. laganna að viðkomandi fyrirtæki er m.a. skylt að útbúa eða taka saman upplýsingar sem samkeppnisyfirvöld telja að geti haft þýðingu við rannsókn málsins.[6869] Er því ljóst að upplýsingaskylda 19. gr. tekur ekki eingöngu til afhendingar á fyrirliggjandi áþreifanlegum gögnum á pappír eða rafrænu formi.

Það er ekki hið grunaða fyrirtæki heldur Samkeppniseftirlitið sem metur þörfina fyrir viðkomandi upplýsingar.[6870] Í þessu samhengi má benda á að dómstólar ESB hafa ítrekað tekið fram að það leiði af sambærilegri upplýsingaskyldu í EES/ESB-samkeppnisrétti að fyrirtæki verði að afhenda gögn og veita allar nauðsynlegar upplýsingar um staðreyndir, jafnvel þó þær upplýsingar (eða gögn) séu notaðar gegn því í undirliggjandi rannsókn.[6871] Jafnframt felist í upplýsingaskyldunni að hið grunaða fyrirtæki má ekki víkja sér undan rannsókn heldur þvert á móti ber því með virkum hætti að veita

---

[6869] Eins og sjá má m.a. í athugasemdum við frumvarp það sem varð að lögum nr. 52/2007 er horft til EES/ESB-samkeppnisréttar við túlkun á 19. gr. samkeppnislaga. Í þeim rétti hefur lengi legið fyrir að fyrirtækjum er skylt að útbúa eða taka saman upplýsingar. Sjá t.d. álit Darmon aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 18. maí 1989 í máli nr. C-374/87, Orkem gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 55: *„In the first place it is clear that the Commission may only require an undertaking to produce information of which it is already in possession, even though, if necessary, it may have to marshal the information concerned."* Sjá einnig Kerse & Kahn, EU Antitrust Procedure, sjöunda útgáfa 2012, bls. 116: *„Requests may also require undertakings to collate information and create fresh documents for the purpose of responding to the requests."*

[6870] Sjá hér til samanburðar dóm undirréttar ESB frá 22. mars 2012 í málum nr. T-458/09 og T-171/10, Slovak Telekom gegn framkvæmdastjórnininni, mgr. 43: *„… given its broad powers of investigation and assessment, it is for the Commission to decide whether particular items of information which it requests from the undertakings concerned are necessary (see, to that effect, Case 155/79 AM & S Europe v Commission [1982] ECR 1575, paragraph 17; Orkem v Commission, paragraph 41 above, paragraph 15; Case C-94/00 Roquette Frères [2002] ECR I-9011, paragraph 78; and Case T-340/04 France Télécom v Commission [2007] ECR II-573, paragraph 148)."*

[6871] Dómur undirréttar ESB frá 22. mars 2012 í málum nr. T-458/09 og T-171/10, Slovak Telekom gegn framkvæmdastjórnininni, mgr. 41: *„… the Commission is entitled to compel undertakings to provide all necessary information concerning such facts as may be known to them and to disclose to the Commission, if necessary, such documents relating thereto as are in their possession, even if the latter may be used to establish the existence of anti-competitive conduct ...; Case 374/87 Orkem and Commission [1989] ECR 3283, paragraphs 34 and 35; Joined Cases C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P and C-219/00 P Aalborg Portland and Others v Commission [2004] ECR I-123, paragraph 61; Case C-301/04 P Commission v SGL Carbon [2006] ECR I-5915, paragraph 41; and Case T-446/05 Amann & Söhne and Cousin Filterie v Commission [2010] ECR II-1255, paragraph 327)."*

aðstoð við að upplýsa málið.[6872] *Hér skiptir og máli að í samkeppnisrétti er litið svo á að á fyrirtækjum hvíli almenn aðgæsluskylda varðandi eigin gögn og upplýsingar til að tryggja m.a. skilvirkni rannsókna samkeppnisyfirvalda,*[6873] *sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012, Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu. Geta grunuð fyrirtæki borið hallann af því ef þau veita ekki upplýsingar um atriði sem þeim mátti vera kunnugt um.*

Upplýsingaskylda skv. 19. gr. samkeppnislaga takmarkast hins vegar við að fyrirtæki þurfi ekki að tjá sig um spurningar og upplýsingar sem fela í sér huglægt mat um það hvort brotið hafi verið gegn samkeppnislögum, sbr. áðurnefndan úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Ber í því sambandi að hafa í huga við beitingu 19. gr. samkeppnislaga að „lögaðili á ekki að öllu leyti sama rétt og einstaklingur, sem borinn er sökum um refsiverða háttsemi, til að neita að tjá sig eða leggja fram gögn sem eru til þess fallin að varpa sök á hann.", sbr. m.a. dóm Héraðsdóms Reykjavíkur frá 19. janúar 2015 í máli nr. E-3291/2013, Olíuverslun Íslands hf. gegn Samkeppniseftirlitinu. Þá geta fyrirtæki ekki neitað að afhenda gögn eða veita upplýsingar með vísan til þess að þau kunni að vera notuð gegn starfsmanni þess í sakamáli gegn honum, sbr. 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga og athugasemdir við frumvarp sem varð að lögum nr. 52/2007.

Fyrirtæki getur ekki hafnað að taka saman tilteknar upplýsingar á þeim grunni einum að Samkeppniseftirlitið hafi aflað gagna í húsleit enda veita 19. gr. og 20. gr. samkeppnislaga, hvor um sig, sjálfstæða heimild til upplýsingaöflunar.[6874]

Fyrir liggur að bæði er heimilt og málefnalegt að krefjast þess að fyrirtæki veiti upplýsingar um staðreyndarleg atriði og fyrirliggjandi gögn sem t.d. tengjast samskiptum við keppinauta. Í Mannesmannrohren-Werke málinu hafði framkvæmdastjórn ESB krafið umrætt fyrirtæki um veita upplýsingar um samskipti við keppinauta á árunum 1984-1997. Skyldi veita m.a. upplýsingar um dagsetningar funda, fundarmenn og afhenda afrit af öllum gögnum sem tengjast samskiptum við keppinauta. Undirréttur ESB féllst ekki á að slík upplýsingabeiðni færi gegn grundvallarréttindum.[6875]

4.

[6872] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB 29. júní 2006 í máli nr. C-301/04, Framkvæmdastjórnin gegn SGL Carbon, mgr. 40: *„… it is important to note that, in paragraph 27 of the judgment in Orkem v Commission, the Court pointed out that Regulation No 17 does not give an undertaking which is being investigated under that regulation any right to evade the investigation and that, on the contrary, the undertaking in question is subject to an obligation to cooperate actively, which implies that it must make available to the Commission all information relating to the subject-matter of the investigation.*"

[6873] Sjá dóm undirréttar ESB frá 16. júní 2011 í mál nr. T-240/07, Heineken gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 301: *„Moreover, by virtue of a general duty of care attaching to any undertaking or association of undertakings, the applicants are required to ensure the proper maintenance of records in their books or files of information enabling details of their activities to be retrieved, in order, in particular, to make the necessary evidence available in the event of legal or administrative proceedings. When the applicants received requests for information from the Commission under Article 11 of Council Regulation No 17 …, it was a* fortiori incumbent on them to act with greater diligence and to take all appropriate measures in order to preserve such evidence as might reasonably be available to them (see, to that effect, *Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied and Technische Unie* v *Commission*, cited in paragraph 245 above, paragraph 87)."

[6874] Sjá til samanburðar dóm undirréttar ESB frá 12. júli 2007 í máli nr. T-266/03, CB gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 64. Sjá einnig álit Darmon aðallögsögumanns við dómstól ESB frá 18. maí 1989 í máli nr. C-374/87, Orkem gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 57: *„Finally, I must confess that I have found nothing, either in Regulation No 17 or in the decisions of the Court, to indicate that the Commission's prior exercise of its investigative powers under Article 14 limits, in the same case, the scope of the power to request information under Article 11. I have re-read the judgments cited by counsel for CdF Chimie at the hearing but have not found the slightest support for the contention that, after an investigation, a request for information may only seek clarification of the information already obtained.*" Sjá einnig Kerse & Kahn, EU Antitrust Procedure, sjöunda útgáfa 2012, bls. 117.

[6875] Dómur frá 20. febrúar 2001 í máli nr. T-112/98, sjá m.a. mgr. 70: *„In their first three indents, questions 1.6, 1.7 and 2.3 contain requests for purely factual information and the production of documents already in existence. Comparable questions were not held to be unlawful by the Court of Justice in its judgment in Orkem. The applicant was therefore under an obligation to provide answers in response to those requests.*" Sjá einnig dóm dómstóls ESB 29. júní 2006 í máli nr. C-301/04, framkvæmdastjórnin gegn SGL Carbon, mgr. 41 og áfram.

Í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 29. janúar sl. var í 6. tölulið þess krafist að Samskip myndi afhenda afrit af öllum gögnum sem varða möguleg samskipti tiltekinna 10 fyrrverandi eða núverandi starfsmanna/stjórnarmanna Samskipa við fyrrverandi eða núverandi starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips frá og með árinu 2006 til 29. janúar 2015. Í 7. tölulið í upplýsingabeiðninni var mælt fyrir um afhendingu gagna sem tilgreindir starfsmenn hefðu hugsanlega fengið í hendur um samskipti annarra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips fyrir sama tímabil.

Til viðbótar þessari gagnaafhendingu var þess krafist í 6. tölulið að Samskip myndi veita eftirfarandi upplýsingar um mögulegar staðreyndir: „Hafi tilgreindir starfsmenn Samskipa átt samskipti við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips og/eða tengdra félaga, sem ekki koma fram í fyrirliggjandi gögnum, er óskað eftir því að tilgreint verði milli hverra þau samskipti áttu sér stað og dagsetningu þeirra. Eftir atvikum verði fundarstaður eða samskiptamáti tilgreindur ásamt því tekur upplýsingaskylda þessi til þess hverjir hafi tekið þátt í eða verið viðstaddir þessi samskipti."

Var í bréfi Samkeppniseftirlitsins skilgreint hvað átt var við með hugtökunum samskipti og gögn. Einnig voru sett fram eftirfarandi fyrirmæli: „Afhenda skal framangreind gögn með skipulögðum hætti. Skal tilgreint frá hvaða starfsmanni Samskipa hvert og eitt gagn stafar og skal þeim raðað í tímaröð."

Samskip varð ekki við framangreindu nema að takmörkuðu leyti. Í svörum Samskipa frá 10. apríl sl. segir:

> *„Eins og þar greinir [í bréfum frá 9. mars og 10. apríl] er ekki með skipulögðum hætti haldið utan um samskipti starfsmanna Samskipa, hvort sem þau eru formleg eða óformleg. Auk þess er það ekki á forræði Samskipa að afla þeirra. Því er ógerlegt að afla upplýsinga um hvers kyns samskipti tilgreindra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips, þ.e. formleg eða óformleg, s.s. fundi, óformlegar viðræður, símtöl, samskipti gegnum samfélagsmiðla.*"

Til frekari stuðnings því að verða ekki við beiðni Samkeppniseftirlitsins bendir Samskip á eftirfarandi:

- *Ekki sé á forræði Samskipa að afla upplýsinga sem finna má á samskiptamiðlum sem einstaka starfsmenn kunna að nota. Sama megi segja um símtöl tiltekinna starfsmanna. Samskipti af þessum toga séu varin af ákvæðum stjórnarskrár um friðhelgi einkalífs;*

- *Ekki sé hægt að afhenda gögn sem ekki hafi verið varðveitt;*

- *Samkeppniseftirlitið hafi þegar gögn undir höndum eftir húsleitir hjá Samskipum en af upplýsingabeiðninni frá 29. janúar sl. megi ráða að Samskip eigi að ráðast í sjálfstæða rannsókn á sömu gögnum. Rannsóknarskyldu Samkeppniseftirlitsins sé því yfirfærð til Samskipa án lagastoðar;*

- *Samskip sé ósammála því mati eftirlitsins að um skýrt afmarkaða upplýsingabeiðni sé að ræða. Gögn séu ekki tilgreind, einkum í töluliðum 6 og 7. Heldur sé krafist umfangsmikillar úttektar að viðurlögðum refsingum reynist upplýsingar á endanum ekki fullnægjandi að mati Samkeppniseftirlitsins;*

- *Upplýsingaskyldan fari „langt út fyrir allt meðalhóf, auk þess sem ómöguleiki [sé] fyrir því að umbjóðandi [yðar] geti uppfyllt þau skilyrði sem sett eru í beiðninni*".

Kemur einnig fram í bréfi Samskipa að ekki væri haldið utan um umbeðin gögn með skipulegum hætti. Einu gögnin sem haldið væri utan um með skipulegum hætti væru tölvupóstar. Af þeim sökum

væru, vegna liða 6 og 7, eingöngu afhent tölvupóstssamskipti sem fundust með leit í póstkerfum Samskipa. Um 7. tölulið er beinlínis fullyrt í svarbréfi Samskipa að félagið hafi ekki vitneskju um hvort tiltekin samskipti við Eimskip hafi átt sér stað. Þá er tiltekið í svarbréfi Samskipa að umrædd leit hafi verið framkvæmd með þeim hætti að leitað hafi verið í pósthólfum einstaklinganna, sem tilgreindir væru í 6. tölulið og höfðu pósthólf hjá Samskipum á tímabilinu, eftir tölvupóstum sem bárust frá eða send voru á lénin @eimskip.is, @tvg.is og @flytjandi.is. Þeir tölvupóstar sem komu fram við leitina hafi síðan verið vistaðir sem PST-skrár og þær afhentar Samkeppniseftirlitinu.

Í stað þess að taka saman og afhenda með skipulögðum hætti umkrafin gögn (og eftir atvikum veita umkrafðar upplýsingar) afhenti Samskip þannig afrit af heildarsafni tölvupóstssamskipta fimm tilgreindra starfsmanna við þrjú lén sem tengjast Eimskip. Samkeppniseftirlitið fór hins vegar fram á upplýsingar og gögn frá tíu starfsmönnum Samskipa. Taka skal fram að ekki var nein gögn að finna í möppu sem afhent var og merkt [(S)forstö-landfl]. Önnur gögn eða yfirlit upplýsinga vegna 6. og 7. töluliðar hafa ekki verið afhent Samkeppniseftirlitinu.

Blasir við að þessi gagnafhending Samskipa er í ekki samræmi við þær kröfur sem settar voru fram í bréfi Samkeppniseftirlitsins með heimild í 19. gr. samkeppnislaga. Þá getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þær skýringar eða rök sem Samskip hafa sett fram til stuðnings þessari óskipulögðu og ófullnægjandi gagnaafhendingu. Vinnur þessi háttsemi Samskipa gegn skilvirkri rannsókn málsins.

Eins og segir í kafla 3. hér að framan getur fyrirtæki ekki með réttu hafnað að taka saman tilteknar upplýsingar eða gögn með vísan til þess Samkeppniseftirlitið hafi aflað gagna í húsleit. Í máli þessu hefur Samkeppniseftirlitið til rannsóknar ætlað brot á bannreglum samkeppnislaga og EES-samningsins á mjög mikilvægu sviði viðskipta. Við slíka rannsókn er eðli málsins samkvæmt m.a. þýðingarmikið að afla heildstæðra gagna um möguleg samskipti viðkomandi keppinauta. Í þessu máli er það því bæði nauðsynlegt og heimilt skv. 19. gr. samkeppnislaga að safna saman tilteknum gögnum sem kunna að liggja fyrir og kalla eftir upplýsingum um mögulegar staðreyndir. Felst ekki í því að Samskip sé falin rannsókn málsins heldur málefnaleg beiting á rannsóknarúrræði samkeppnislaga.

Heildarumfang þeirra rafrænu gagna sem aflað var í húsleitunum er afar mikið. Að sama skapi er ljóst að í húsleitunum var ekki aflað afrita af öllum gögnum Samskipa. Samkeppniseftirlitið getur því ekki, á þessu stigi, haft fulla yfirsýn yfir möguleg samskipti Samskipa við Eimskip. Því er það í águ skilvirkrar rannsóknar að þeir sem gerst þekkja ætluð samskipti (m.a. Samskip og viðkomandi starfsmenn) safni saman með tæmandi hætti umræddum mögulegum fyrirliggjandi gögnum eða veiti upplýsingar um viðkomandi staðreyndir. Þá telur Samkeppniseftirlitið á engan hátt óeðlilegt eða óhóflega íþyngjandi að gerð sé sú krafa að Samskip kanni til þrautar hvort afmarkaður hópur stjórnenda/starfsmanna búi yfir gögnum eða vitneskju um samskipti við Eimskip á rannsóknartímabilinu.

Hvað tilvísun Samskipa til 71. gr. stjórnarskrárinnar áhrærir ber að líta til þess að í 6. og 7. tölulið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins var, eðli málsins samkvæmt, ekki óskað upplýsinga um einkamálefni viðkomandi starfsmanna heldur um möguleg samskipti þeirra í starfi sínu við Eimskip. Við beitingu á 20. gr. samkeppnislaga hefur Hæstiréttur bent á að engu breyti um rétt samkeppnisyfirvalda að afla gagna þótt starfsmenn kunni að geyma persónuleg gögn í tölvubúnaði viðkomandi fyrirtækis. Sagði Hæstiréttur að þá væri horft til þess að „ef starfsmenn varnaraðila hafa varðveitt persónuleg gögn sín í þeim búnaði, í stað þess að geyma slík gögn á heimili sínu eða öðrum stað, sem friðhelgi þeirra sjálfra samkvæmt 71. gr. stjórnarskrárinnar tekur til, er óhjákvæmilegt að þeir beri áhættu af því að þau komist í hendur annarra vegna lögmætra aðgerða handhafa opinbers valds í garð varnaraðila", sbr. dóm réttarins frá 3. maí 2002 í máli nr. 178/2002, Samkeppnisstofnun

gegn Skeljungi hf. Sömu sjónarmið gilda um lögmælta upplýsingaöflun skv. 19. gr. samkeppnislaga og fyrirtæki geta því ekki vikist undan upplýsingaskyldu sinni með almennum staðhæfingum og tilvísunum til friðhelgi einkalífs starfsmanna.

Samhengisins vegna er einnig rétt að taka fram að lög nr. 77/2000, um persónuvernd og meðferð persónuupplýsinga, koma ekki í veg fyrir að Samskip afli umbeðinna gagna og upplýsinga. Ósk Samkeppniseftirlitsins um þessar upplýsingar er liður í lögbundnu hlutverki stofnunarinnar og hvílir lagaskylda á fyrirtækjum til þess að verða við upplýsingabeiðnum stofnunarinnar. Veita ákvæði laga nr. 77/2000 Samskipum heimild til þess að verða við slíkum beiðnum stjórnvalda, sbr. 3. tl. 1. mgr. 8. gr. laganna og 9. gr. reglna nr. 837/2206, með síðari breytingum.

Hafi starfsmaður Samskipa notað samfélagsmiðla (samskiptavefi) til að eiga í starfi sínu samskipti við starfsmenn keppinauta félagsins falla þau samskipti undir upplýsingaskyldu Samskipa samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Engu breytir þótt aðgangurinn að viðkomandi miðli kunni að vera í nafni viðkomandi starfsmanns. Eftir sem áður falla slíkar samskiptaupplýsingar undir 19. samkeppnislaga ef starfsmaðurinn notaði viðkomandi samfélagsmiðla til þess eiga samskipti sem varða starf hans fyrir Samskip.

Sem fyrr segir hvílir skylda á Samskipum um að verða við upplýsingabeiðni skv. 19. gr. samkeppnislaga um atriði sem varða atvinnustarfsemi Samskipa. Eins og aðrir atvinnurekendur hefur Samskip tiltekinn húsbóndarétt yfir starfsmönnum sínum og úrræði og skyldur til að afla hvers konar gagna og upplýsinga sem varða eigin rekstur og aðgerðir á markaði. Ekkert í sjónarmiðum Samskipa útskýrir hvort og þá af hverju fyrirtækið gat ekki falið viðkomandi starfsmönnum (eða öðrum starfsmönnum/ utanaðkomandi sérfræðingum) að safna saman gögnum og upplýsingum sem kunna að liggja fyrir og falla undir 6. og 7. tölulið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Þótt Samskip sem slíkt hafi ekki með skipulegum hætti haldið utan um möguleg samskipti starfsmanna við keppinauta er ekki þar með sagt að viðkomandi starfsmenn hafi ekki gert það eða séu ekki færir um taka saman slíkar upplýsingar. Skiptir hér máli að ekki er um að ræða almenna starfsmenn Samskipa heldur afmarkaðan hóp yfirmanna/lykilstarfsmanna sem fyrirfram verður að ætla að hafa góða yfirsýn yfir störf sín í þágu Samskipa.

Framangreind vinnubrögð hefðu verið í samræmi við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins og 19. gr. samkeppnislaga og hefðu gert Samskipum kleift annað hvort að afhenda viðkomandi gögn/upplýsingar eða lýsa því yfir gagnvart Samkeppniseftirlitinu að þrátt fyrir eftirgrennslan (sem framkvæmd væri með vönduðum hætti og í góðri trú) hefðu engin eða takmörkuð gögn eða upplýsingar fundist. Slíkar sannanlega málefnalegar ráðstafanir eru einnig í samræmi við 41. gr. b samkeppnislaga.

Samskip heldur því fram að upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins sé ekki nægilega skýrt afmörkuð þar sem hún „hafi ekki að geyma neina tilgreiningu á tilteknum gögnum.“ Þannig sé krafist af fyrirtækjunum að þau ráðist í „umfangsmikla úttekt“ á hugsanlegum samskiptum tilgreindra starfsmanna við starfsmenn keppinautar.

Samkeppniseftirlitið vísar hér til bréfs þess frá frá 23. mars sl. Líkt og þar kemur fram fellst Samkeppniseftirlitið ekki á umrædd sjónarmið umbjóðenda yðar. Ekkert sem kemur fram í bréfi yðar frá 10. apríl sl. breytir þeirri afstöðu samkeppnisyfirvalda. Til viðbótar skal hafa í huga að upplýsingaskylda 19. gr. samkeppnislaga tekur til þess að Samkeppniseftirlitinu er heimilt að krefja umbjóðendur yðar um allar upplýsingar sem nauðsynlegar þykja við athugun einstakra mála. Lagaheimildin er þannig ekki takmörkuð við það að samkeppnisyfirvöld „tilgreini tiltekin gögn“ í beiðnum sínum. Þessi rannsóknaraðgerð skv. 19. gr. laganna heimilar gagna- og upplýsingaöflun Samkeppniseftirlitsins í þágu rannsóknar máls og hvað eftirlitið telur hafa þýðingu við úrlausn þess.

Þá hefur sakarefnið margoft verið kynnt umbjóðendum yðar en það tekur til ætlaðs samráðs Samskipa og Eimskips. Upplýsingabeiðni um samskiptagögn tilgreindra starfsmanna við Eimskip, á ákveðnu tímabili, er því í fullu samræmi við 19. gr. samkeppnislaga.

Hvað áhrærir umfang gagnabeiðninnar og meðalhóf þá er ljóst að ekki eru tiltækar vægari aðgerðir til þess að afla umræddra upplýsinga. Hér verður auk þess að benda sérstaklega á að umrædd beiðni er takmörkuð við tíu tilgreinda stjórnendur Samskipa. Umfang og meðalhóf upplýsingabeiðna hlýtur sömuleiðis að þurfa að meta með hliðsjón af undirliggjandi rannsókn hverju sinni. Líkt og ítrekað hefur komið fram við málsmeðferð málsins er rannsóknin á ætluðu samráði umfangsmikil og varðar ætluð alvarleg brot á þjóðhagslega mikilvægum markaði.

Í stað þess að taka saman og afhenda með skipulögðum hætti umkrafin gögn (og eftir atvikum veita umkrafðar upplýsingar) afhenti Samskip eins og áður greinir óflokkaða tölvupósta úr afar takmarkaðri tölvuleit. Eins og að framan greinir hefur Samskip ekki stutt þetta verklag sitt með gildum rökum. Með skýrum hætti kemur fram í upplýsingabeiðninni að taka skuli saman með tæmandi hætti tilteknar upplýsingar og gögn og afhenda þau með skipulöguðum hætti. Samskip hefur ekki með fullnægjandi hætti farið að þessum fyrirmælum skv. 19. gr. samkeppnislaga og upplýsingagjöf fyrirtækjanna áfátt. Stendur framangreind upplýsingaskylda Samskipa skv. 6. og 7. tölulið upplýsingabeiðni frá 29. janúar sl. óhögguð.

5.

Í ljósi bréfs Samskipa frá 9. mars sl. hefur Samkeppniseftirlitið, eins og áður segir með bréfi dags. 23. mars sl., lagt þá skyldu á Samskip að meðfylgjandi afhentum gögnum Samskipa yrðu afhentar sérstakar yfirlýsingar, sbr. 19. gr. samkeppnislaga. Nánar tiltekið skyldu fylgja afhentum gögnum yfirlýsingar hvers og eins þeirra núverandi starfsmanna sem tilgreindir væru í tölulið 6. Nánar tiltekið hefur verið krafist yfirlýsingar hlutaðeigandi um:

„[…] að hann hafi fengið nauðsynlegt ráðrúm til þess að kanna hvort hann búi yfir gögnum eða upplýsingum sem tilgreind eru í töluliðum 6 og 7. Jafnframt skal viðkomandi staðfesta í yfirlýsingunni að annaðhvort (1) hafi hann ekki átt í neinum samskiptum við Eimskip og/eða búi ekki yfir neinum gögnum þar að lútandi eða (2) að hann staðfesti að honum sé ekki kunnugt um önnur samskipti við Eimskip eða gögn þar að lútandi en þau sem fylgja með svarbréfi umbjóðenda yðar til Samkeppniseftirlitsins."

Í bréfi eftirlitsins frá 23. mars sl. er jafnframt krafist þess að í yfirlýsingunum skuli tilgreint hafi starfsmennirnir látið af störfum og staðfest að þeir starfi ekki hjá neinu þeirra fyrirtækja sem tengjast Samskipum. Vegna þeirra starfsmanna skal yfirlýsingin vera undirrituð af eftirmanni viðkomandi starfsmanns og af þeim sem ber ábyrgð á upplýsingatækni og skjalavörslu hjá umbjóðendum yðar. Í yfirlýsingum skal sömuleiðis staðfesta að viðkomandi hafi haft nauðsynlegt ráðrúm til þess að kanna hvort Samskip búi yfir þeim gögnum sem tilgreind eru í töluliðum 6-7 í bréfinu frá 29. janúar 2015 og stafa frá viðkomandi fyrrverandi starfsmanni. Jafnframt skulu framangreindir starfsmenn staðfesta yfirlýsingunni að svar Samskipa, og eftir atvikum gagnaafhending, vegna viðkomandi fyrrverandi starfsmanns sé í samræmi við bestu vitneskju þeirra. Í öllum framangreindum yfirlýsingum skulu viðkomandi staðfesta að þeir hafi kynnt sér ákvæði 41. gr. b samkeppnislaga.

Líkt og fram kemur í bréfi Samskipa frá 10. apríl sl. hafa og ætla umbjóðendur yðar ekki að veita samkeppnisyfirvöldum umræddar yfirlýsingar. Í bréfinu kemur fram að Samskip furði sig á þessari kröfu um yfirlýsingarnar en að mati fyrirtækjanna hafi ekkert komið fram í bréfi þeirra frá 9. mars sl. sem gefi tilefni til slíkra viðbragða. Einnig er vísað til þess að yfirferð starfsmanna yfir gögn 8 ár aftur í tímann tæki „a.m.k. marga mánuði fyrri hvern og einn starfsmann." Þá fái Samskip ekki séð á hvaða

lagagrundvelli Samkeppniseftirlitið myndi reisa þessa kröfu enda væru heimildir 19. gr. samkeppnislaga bundnar við fyrirtæki. Þá hefði Samkeppniseftirlitið kært málið til lögreglu og Samskip fengið takmarkaðan aðgang að kæru og fylgigögnum hennar. Það væri sérstaks saksóknara að meta hvort efni væru til að hefja rannsókn gagnvart einstaklingum en Samkeppniseftirlitið hefði engar valheimildir gagnvart þeim. Í ljósi þessa afhenti Samskip ekki fengið yfirlýsingarnar og hefðu fyrirtækin engin úrræði til að afla þeirra.

Samkeppniseftirlitið benda hér á að krafa um yfirlýsingar starfsmanna var sett fram í bréfi samkeppnisyfirvalda frá 23. mars sl. en krafan kom í kjölfar bréfs yðar frá 9. mars sl. en þar voru rakin sjónarmið vegna upplýsingaskyldu fyrirtækjanna skv. 6. og 7. tölulið upplýsingabeiðninnar frá 29. janúar sl. Þessi sjónarmið gáfu að mati eftirlitsins fullt tilefni til þess að tryggja að gefnar væru eins tæmandi upplýsingar eins og kostur er. Að mati Samkeppniseftirlitsins rennir hin ófullnægjandi upplýsingagjöf Samskipa 10. apríl sl. enn frekari stoðum undir þörf á yfirlýsingum starfsmanna um gögn og upplýsingar um samskiptin.

Í öðru lagi skal árétta að lagagrundvöllur fyrir kröfu um yfirlýsingar byggir á 19. gr. samkeppnislaga, sbr. einnig 41. gr. b laganna, sbr. 37. og 38. gr. laganna. Verður aukinheldur að telja þessa kröfu eftirlitsins í samræmi við leiðbeiningarskyldu 7. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 og góða stjórnsýsluhætti. Á það bæði við gagnvart fyrirtækjunum en ekki síst gagnvart þeim starfsmönnum sem um ræðir, enda getur eins og áður segir háttsemi einstaklinga sem koma að upplýsingagjöf skv. 19. gr. verið refsiverð skv. 41. gr. b laganna. Slíkt væri sjálfstætt brot en varðar ekki efnisþætti undirliggjandi rannsóknar á ætluðum brotum gegn 10. gr. samkeppnislaga eða hvort mögulega einhverjir einstaklingar hafi áður verið kærðir til lögreglu vegna ætlaðra brota á 41. gr. a laganna.

Í þriðja lagi var kröfunni um afhendingu umræddra yfirlýsinga beint að Samskipum en ekki að viðkomandi starfsmönnum. Efni yfirlýsinganna er í beinum tengslum við rannsókn á ætluðu samráðsbroti og veitir 19. gr. samkeppnislaga því heimild til að beina umræddri kröfu til Samskipa. Er þá við það miðað að Samskip geti almennt á grundvelli húsbóndaréttar síns aflað slíkra yfirlýsinga um atriði sem varða atvinnustarfsemi félagsins og Samskip hefur ekki byggt á því að starfsmenn hafi neitað að gefa umræddar yfirlýsingar. Hér ber einnig almennt að horfa til þeirrar verndar sem starfmenn fyrirtækja njóta skv. 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga.

Í fjórða lagi vísa Samskip til þess að umræddir starfsmenn, sem krafa um yfirlýsingu nær til, þurfi að ráðast í umfangsmikla yfirferð yfir upplýsingar og gögn hjá sér. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á að þessi sjónarmið víki til hliðar kröfu um yfirlýsingar umræddra starfsmanna umbjóðenda yðar, þ.e. um að upplýsingar séu gefnar samkeppnisyfirvöldum með þeirra bestu vitund og þeir hafi fengið ráðrúm til þess að kanna hvort þeir búi yfir þeim upplýsingum sem töluliðir 6 og 7 taka til. Að öðru leyti vísast til umfjöllunarinnar hér að framan er tekur til umfangs rannsóknarinnar. Þá má í því sambandi benda á að óski sá er upplýsingaskylda tekur til eftir viðbótarfresti við afhendingu gagna þá fellst Samkeppniseftirlitið almennt á slíkar beiðnir ef það veldur ekki óþarfa töfum og þær byggja á málefnalegum sjónarmiðum. Samkeppniseftirlitið hefur ekki móttekið slíka beiðni frá Samskipum, en að frumkvæði eftirlitsins var veittur viðbótar afhendingarfrestur með bréfi 23. mars sl.

Í fimmta lagi er ljóst að kæra Samkeppniseftirlitsins til lögreglu á ætluðum brotum einstaklinga hefur engin áhrif á upplýsingaskyldu fyrirtækja skv. 19. gr. samkeppnislaga. Skal hér aftur minnt á ákvæði 2. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga.

Í ljósi alls framangreinds stendur óhögguð krafa samkeppnisyfirvalda um áðurnefndar yfirlýsingar.

6.

Hvað viðvíkur samskiptagögnum skv. 6. og 7. tölulið upplýsingabeiðninnar segir jafnframt í svarbréfi Samskipa frá 10. apríl sl. að […], […] og [(S)frkvstj-innanl] hafi hætt störfum fyrir Samskip hf. [(S)frkvstj-millilandasv] hafi hætt störfum í september 2011 en hafi komið aftur til starfa í júlí 2014. [(S)aðaleig-stjform-SH] hafi verið „stjórnarmaður Samskipa hf. á hluta tímabilsins, en ekki með netfang hjá Samskipum." Við leitina hafi því ekki fundist tölvupóstar frá þessum einstaklingum sem uppfylltu framangreind leitarskilyrði (@eimskip.is, @tvg.is og @flytjandi.is). Síðan er fullyrt í bréfi Samskipa að ekki hafi verið „unnt að finna upplýsingar um önnur rafræn samskipti þessara einstaklinga i tölvukerfum Samskipa".

Þessi skortur á tilvist rafrænna gagna frá fyrrnefndum starfsmönnum er ekki rökstuddur frekar eða tilgreint af hverju þau gögn eru ekki tiltæk. Samkeppniseftirlitið tekur fram að upplýsingaskylda samkvæmt upplýsingabeiðninni tekur til gagna og upplýsinga óháð formi þeirra, vistunarmáta, hvort þau séu vistuð eða geymd með skipulegum hætti eður ei. Það leiðir til að mynda ekki til ómöguleika við afhendingu gagna og upplýsinga samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga þótt rafræn gögn séu vistuð eða hýst erlendis eða annarri upplýsingatækni beitt. Árétta ber að upplýsingaskylda tekur sömuleiðis til öryggisafrita hafi þau verið tekin á einhverjum tímapunkti.

Skortur á tilvist gagna frá umræddum starfsmönnum gerir upplýsingaskyldu fyrirtækisins ríkari hvað viðvíkur því að upplýsingar séu með ítarlegum hætti teknar saman um samskiptin og staðreyndir um þau samskipti.

Hér ber að hafa sérstaklega í huga að við rannsókn málsins hefur Samskip lýst því yfir að rafræn gögn sem stafa frá [(S)frkvstj-millilandasv] og [(S)frkvstj-innanl] væru ekki aðgengileg og ekki mögulegt að endurheimta eða finna gögnin, sbr. bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins dags. 5. júní 2014. Í sama bréfi kemur fram að [(S)frkvstj-millilandasv] hafi aftur tekið til starfa hjá Samskipum en hann er nú forstjóri fyrirtækisins. Aðstaða og möguleiki til upplýsingagjafar (gögn og teknar saman upplýsingar) í þessu sambandi eru því ótvíræðir í tilviki [(S)frkvstj-millilandasv]. Þrátt fyrir það þá hefur fyrirtækið eingöngu afhent Samkeppniseftirlitinu einn tölvupóst sem stafar frá [(S)frkvstj-millilandasv], dags. 23.12.2014. Þetta er með öllu ófullnægjandi.

Varðandi gögn sem stafa frá [(S)aðaleig-stjform-SH] þá eru röksemdir í bréfi Samskipa frá 10. apríl sl. verulega óljósar. Óumdeilt er að [(S)aðaleig-stjform-SH] var aðaleigandi og stjórnarformaður Samskipa hf. árin 2003-2010, þegar hann færði sig til innan Samskipasamstæðunnar eftir endurskipulagningu, og hefur hann verið eftir það stjórnarformaður móðurfélags Samskipa, Samskip Holding B.V., skráð í Hollandi. Samkvæmt haldlögðum og afrituðum gögnum hafði [(S)aðaleig-stjform-SH] netfang hjá Samskipum, […]@samskip.com, og sendi tölvupósta með því netfangi eftir að hann færði sig til innan fyrirtækjasamstæðunnar. Hafa skal í huga að hugtakið fyrirtæki í skilningi samkeppnislaga er skýrt þannig að fremur sé vísað til efnahagslegrar einingar en lögformlegrar og móður og dótturfélög geta talist eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttar, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014, Samkeppniseftirlitið gegn Langasjó ehf., Síld og fiski ehf. og Matfugli ehf. Þá tekur sakarefni málsins til m.a. áætlanasiglinga sem m.a. fara gegnum Holland.

Fullyrðing í bréfi Samskipa um að [(S)aðaleig-stjform-SH] hafi ekki haft netfang frá „Samskipum" er ekki rökstudd frekar. Að öllu virtu ber Samskipum að rökstyðja frekar og ítarlega óljósar fullyrðingar um að gögn sem stafa frá [(S)aðaleig-stjform-SH] og netfanganotkun hans séu ekki aðgengileg, sbr. 19. gr. samkeppnislaga, sbr. einnig 41. gr. b laganna, sbr. 37. og 38. gr. laganna. Þá ber að árétta að upplýsingaskylda 6. og 7. töluliðar upplýsingabeiðninnar frá 29. janúar sl. nær m.a. til þess að teknar séu saman upplýsingar (ef ekki tiltæk gögn) um möguleg samskipti [(S)aðaleig-stjform-SH]

við Eimskip á umbeðnu tímabili, sbr. nánari fyrirmæli í fyrrnefndum töluliðum. Aðstaða og möguleiki til upplýsingagjafar í þessu sambandi eru því ótvíræðir í tilviki [(S)aðaleig-stjform-SH].

Hvað varðar tilvist gagna frá [(S)aðaleig-stjform-SH] og öðrum þeim starfsmönnum sem tilgreindir eru í töluliðum 6 og 7. í upplýsingabeiðninni þá ber að ítreka að brot á skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn sbr. 19. gr. samkeppnislaga getur varðað viðkomandi fyrirtæki stjórnvaldssektum eða dagssektum, sbr. 37. og 38. gr. laganna. Þá getur brotið einnig varðað viðkomandi fyrirtæki og/eða einstaklinga refsingu, sbr. 41. gr. b. laganna.

Með vísan til framangreinds og með heimild í 19. gr. samkeppnislaga er þess krafist að Samskip afhendi samkeppnisyfirvöldum reglur og verkferla við öryggisafritun gagna og reglur og verkferla við eyðingu gagna fyrir tímabilið frá og með árinu 2006 til dagsins í dag.

Einnig er þess krafist að Samskip leggi fram skriflega staðfestingu á því að fyrrgreind gögn séu eftir atvikum ekki tiltæk. Í staðfestingunni skal fjalla með skýrum hætti um eftirfarandi:

- *Rekja skal með nákvæmum hætti hvernig Samskip (eftir atvikum hýsingaraðili) stóð að leit að umræddum gögnum skv. upplýsingaskyldu 6. og 7. töluliða. Óskað er eftir upplýsingum um nöfn og starfsheiti þeirra starfsmanna sem skipulögðu og komu að leit á umræddum gögnum.*

- *Um málsatvik og ástæðu þess að umrædd gögn eru nú ekki tiltæk. Hafi umræddum gögnum verið eytt þá ber að veita upplýsingar um hvenær sú eyðing átti sér stað. Einnig skal fjalla um aðkomu einstaka starfsmanna að vistun og eftir atvikum síðan mögulegri eyðingu gagnanna, þ.e. hvaða starfsmaður Samskipa hafi gefið fyrirmæli um eyðingu og hverjir hafi komið að þeirri framkvæmd sem hefur leitt af sér að umrædd gögn eru ekki lengur tiltæk.*

- *Í staðfestingunni skulu viðkomandi staðfesta að þeir hafi kynnt sér ákvæði 41. gr. b samkeppnislaga.*

Staðfesting þessi kemur til viðbótar við skyldu til áðurnefndra yfirlýsinga. Staðfesting Samskipa skal vera undirrituð af forstjóra ásamt þeim starfsmanni/starfsmönnum sem bera ábyrgð á upplýsingatækni og skjalavörslu hjá Samskipum.

Hafi hýsingaraðili Samskipa með einhverjum hætti komið að framangreindu skal veita sömu upplýsingar um aðkomu hans. Þá skal Samskip hlutast til um það að hlutaðeigandi starfsmenn hýsingaraðila undirriti staðfestinguna."

16521. Samskip veittu frekari upplýsingar um samskipti við Eimskip í bréfi frá 14. janúar 2016 og í bréfi Samkeppniseftirlitsins 18. október 2017 voru gerðar athugasemdir við þá upplýsingagjöf. Upplýsingaskylda Samskipa var ítrekuð í bréfi eftirlitsins frá 13. mars 2019. Í AII var rökstutt það frummat Samskip hefðu brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga.

16522. Vegna framangreindra sjónarmiða Samskipa við AII og síðar vísar Samkeppniseftirlitið til umfjöllunar í framangreindu bréfi frá 25. nóvember 2015 enda er þar í raun fjallað um sömu sjónarmið Samskipa. Leiða þau ótvírætt til þeirrar niðurstöðu að gagnrýni Samskipa á ekki rétt á sér. Réttarframkvæmd eftir árið 2015 styður þetta enn frekar.

16523. Þegar Samkeppniseftirlitið óskar eftir upplýsingum eða gögnum skv. 19. gr. samkeppnislaga hvílir sú skylda á viðkomandi fyrirtæki að „*upplýsa um öll nauðsynleg atriði innan þess frests sem gefinn var*", sbr. dóm Héraðsdóms Reykjavíkur frá 29. maí 2018, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Af þessu leiðir að fyrirtæki sem gagnabeiðni beinist að skal taka saman þær upplýsingar og þau gögn sem beðið er um og afhenda samkeppnisyfirvöldum. Er upplýsingaskyldan þannig lögbundin og óháð

t.a.m. á hvaða formi eða með hvaða hætti gögn eða upplýsingar eru vistuð, hvort þau eru vistuð skipulega / miðlægt eða ekki o.s.frv. Hér ber einnig að árétta að í samkeppnisrétti er litið svo á að á fyrirtækjum hvíli almenn aðgæsluskylda varðandi eigin gögn og upplýsingar til að tryggja m.a. skilvirkni rannsókna samkeppnisyfirvalda, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Geta fyrirtæki borið hallann af því ef þau veita ekki upplýsingar um atriði sem þeim mátti vera kunnugt um.

16524. Er þannig á ábyrgð þess fyrirtækis sem upplýsingabeiðni beinist að að uppfylla þær skyldur sem á það eru lagðar í 19. gr. samkeppnislaga, þar á meðal að gera það sem í valdi þess stendur til að finna gögn sem að það hefur undir höndum og kanna til þrautar hvort fyrirtækið eða starfsmenn þess búi yfir gögnum og upplýsingum sem varða það atriði sem um er spurt.

16525. Fyrirtæki geta ekki komið sér undan skyldu 19. gr. samkeppnislaga með því að vísa til þess að þau neiti að taka saman upplýsingar eða að ekki hafi verið haldið „*skipulega*" utan um gögn. Upplýsingabeiðnir Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, þar sem var óskað eftir nauðsynlegum gögnum og upplýsingum vegna rannsóknar málsins, voru lögmætar og málefnalegar og réttmætt að Samskip myndu afhenda nauðsynleg gögn eða taka saman upplýsingar, væru gögn ekki til staðar.

16526. Varðandi umfang gagnabeiðnanna og sjónarmiða um meðalhóf er ljóst að ekki eru tiltækar vægari leiðir til að afla umbeðinna upplýsinga. Umfang og meðalhóf upplýsingabeiðna hlýtur sömuleiðis að þurfa að meta með hliðsjón af undirliggjandi rannsókn hverju sinni, en um gríðarlega umfangsmikla rannsókn er að ræða sem varðar alvarleg brot á þjóðhagslega mikilvægum markaði.

16527. Í mgr. 1022 í athugasemdum Samskipa við AI segir fyrirtækið að það sé athyglisvert að í svari Alcoa og umfjöllun Samkeppniseftirlitsins komi fram að Alcoa hafi sett fyrirvara um lýsingu á atvikum og tímasetningar. Samkeppniseftirlitið taki fram að um sumt séu upplýsingar Alcoa ónákvæmar og ekki í samræmi við samtímagögn, t.d. varðandi tímasetningar, staðsetningu funda o.s.frv. Segja Samskip þetta „*athyglivert*" fyrir þær sakir að Samkeppniseftirlitið „*leitast við*" að gera svör Samskipa ótrúverðug sökum þess að fyrirtækið geti ekki staðsett eða tímasett einstök atvik eða fundi. Þá sé víða gengið svo langt hjá eftirlitinu að fullyrða að Samskip hafi brotið gegn upplýsingaskyldu samkvæmt samkeppnislögum. Hið augljósa sé „*hins vegar að útilokað* [sé] *fyrir fyrirtæki almennt að veita nákvæmar upplýsingar um einstaka fundi eða önnur atvik í rekstri mörg ár aftur í tímann, enda ljóst að ekki er haldið utan um slík atvik með neinum skipulögðum hætti í gögnum fyrirtækja*." Segja Samskip að „[f]*ramsetning Samkeppniseftirlitsins um ætluð brot Samskipa á upplýsingaskyldu og endurtekin viðleitni til að gera fyrirtækið ótrúverðugt af þessum sökum* [sé] *því fullkomlega óréttmætt*".

16528. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þessi sjónarmið Samskipa.

16529. Varðandi upplýsingar frá Alcoa þá er sem fyrr segir fjallað um þær í kafla 9.10. Líkt og þar kemur fram er í upphafi bréfs Alcoa til Samkeppniseftirlitsins 3. nóvember 2017 gerður fyrirvari um getu fyrirtækisins til að veita umbeðnar upplýsingar. Var tekið fram í bréfinu að flestir starfsmanna Alcoa sem báru beina ábyrgð á viðskiptum við Samskip og Eimskip á rannsóknartímabilinu hafi hætt störfum hjá fyrirtækinu fyrir löngu síðan. Strangar reglur giltu hjá Alcoa um aðgang að tölvugögnum fyrrverandi starfsmanna. Í ljósi þessa hafi reynst mjög örðugt að afla þeirra upplýsinga sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir. Alcoa treysti sér því ekki til að svara beint þeim spurningum sem settar voru fram í bréfi Samkeppniseftirlitsins (töluliðir 2 (a) – 2(f)). Öðru var svarað af hálfu Alcoa.

16530. Vegna framangreindra athugasemda Samskipa í mgr. 1022 skal undirstrika að fyrirvari í bréfi Alcoa frá árinu 2017 tekur til þess að flestir starfsmenn Alcoa sem báru ábyrgð á nefndum þáttum í starfsemi fyrirtækisins (einkum kaup á flutningaþjónustu) höfðu fyrir löngu látið af störfum og vegna stefnu fyrirtækisins hafi það ekki aðgang að tölvum eða samskiptum þeirra. Þetta gerði Alcoa erfitt fyrir

varðandi upplýsingagjöfina. Þessu er ekki fyrir að fara hjá Samskipum. Hvergi hefur komið fram að Samskip hafi ekki búið yfir aðgangi að gögnum fyrirtækisins á meðan á rannsókn þessa máls stóð yfir. Þá er óumdeilt að helstu stjórnendur voru ennþá við störf hjá fyrirtækinu á meðan rannsókn málsins fór fram. Má þar í dæmaskyni nefna eftirfarandi aðila: (S)forstj, (S)stjórnarm-fjármstj, (S)stjform-S, (S)frkvstj-millilandasv,[6876] (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útfl og (S)forstö-landfl. Til viðbótar skal undirstrika að allan þann tíma sem rannsókn þessa máls hefur staðið yfir var (S)aðaleig-stjform-SH ennþá helsti eigandi og stjórnarmaður hjá Samskipa samstæðunni.

16531. Þegar horft er til upplýsingagjafar Alcoa við rannsókn þessa máls skal hafa í huga að hún varðar frásögn af sambandi viðskiptavinar við flutningafyrirtæki. Þetta er ekki sambærilegt við aðstöðu Samskipa í samráðsmáli. Í tilviki Samskipa var um að ræða ítrekuð samskipti og samstarf við helsta keppinaut fyrirtækisins, en fyrirtækin tvö voru á þeim tíma næstum einráð á fákeppnismarkaði. Öll samskipti milli keppinauta sem taka til atriða sem tengjast samkeppni milli þeirra eru afar varhugaverð í lagalegu tilliti. Fyrirtæki geta ekki komið sér undan skyldu 19. gr. samkeppnislaga með því að vísa til þess að þau neiti að taka saman upplýsingar eða að ekki hafi verið haldið „*skipulega*" utan um gögn. Upplýsingabeiðnir Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, þar sem var óskað eftir nauðsynlegum gögnum og upplýsingum vegna rannsóknar málsins, voru lögmætar og málefnalegar og réttmætt að Samskip myndu afhenda nauðsynleg gögn eða taka saman upplýsingar, væru gögn ekki til staðar. Árétta ber í þessu sambandi að Samskip hófu brot gegn 19. gr. samkeppnislaga strax á upphafsskrefum rannsóknar samkeppnisyfirvalda, sbr. umfjöllun Samkeppniseftirlitsins í kafla 19 um brot Samskipa við munnlega upplýsingagjöf á vettvangi húsleita hjá fyrirtækinu í september 2013. Þar á undan hafði fyrirtækið um langt árabil villt um fyrir og vísvitandi leynt Samkeppniseftirlitinu upplýsingum sem tengdust samráði við Eimskip, sbr. umfjöllun í sama kafla.

16532. Samskip brutu því með alvarlegum hætti gegn upplýsingaskyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga, m.a. í tengslum við afhendingu upplýsinga um samskipti við helsta og stærsta keppinaut fyrirtækisins. Þessi háttsemi Samskipa hindraði rannsókn málsins og lengdi málsmeðferðartíma verulega.

16533. Með hliðsjón af framangreindu hafnar Samkeppniseftirlitið athugasemdum Samskipa sem viðkoma brotum fyrirtækisins gegn 19. gr. samkeppnislaga og málástæðum um að óréttmætar kröfur hafi verið lagðar á fyrirtækið við rannsókn þessa máls.

16534. Í mgr. 541 í athugasemdum Samskipa við AII mótmælir fyrirtækið því að það hafi gerst brotlegt við 19. gr. samkeppnislaga og vísar til þeirrar umfjöllunar. Þrátt fyrir að Samskip hafi lagt „*gríðarlega vinnu*" í að reyna að verða við upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins þá sé ljóst að margt í þeim beiðnum var þess eðlis að útlokað hafi verið að verða við óskum stofnunarinnar. Þannig haldi Samskip ekki með neinum hætti utan um hugmyndir eða hugleiðingar starfsmanna eða samskipta þeirra við viðskiptavini eða keppinauta. Það sama eigi við um annað, svo sem tilboð eða drög að bréfum eða samningum. Samskip hafi gert stofnuninni endurtekið grein fyrir þessum ómöguleika og þeirri staðreynd að engin leið hafi verið að tryggja að gögn sem afhent voru hafi verið tæmandi um hvert og eitt fyrirspurnarefni. Samkeppniseftirlitinu megi vera það fulljóst að ekkert fyrirtæki haldi utan um gögn og samskipti með þessum hætti og virðast upplýsingabeiðnirnar hafa haft það eitt að markmiði að gera svör fyrirtækisins ótrúverðug. Hins vegar hafi stofnunin freistast til þess með „*mjög ómálefnalegum hætti að færa rannsókn málsins úr eigin höndum yfir á félögin með því að krefjast þess að þau færu í rannsóknarvinnu sem stofnunin átti sjálf að sinna og var einungis á færi hennar með tilheyrandi mannafla og hugbúnaði*".

16535. Eins og orðalag 19. gr. samkeppnislaga ber með sér er fyrirtækjum skylt að lögum að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar eða gögn. Hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála þannig tekið fram að beiðni samkeppnisyfirvalda samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga feli í sér „*skyldu fyrir móttakanda*

[6876] Forstjóri Samskipa tímabilið 04.06.2014 til 21.09.2018.

hennar að verða við henni nema annað sé skýrt tekið fram. Kemur það raunar fram í lagagreininni að umbeðnar upplýsingar skuli gefnar og umbeðin gögn skuli afhent innan hæfilegs frests […]", sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Af dómi Hæstaréttar nr. 26/2020, Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu, leiðir skýrlega að þegar Samkeppniseftirlitið óskar eftir upplýsingum eða gögnum skv. 19. gr. samkeppnislaga hvílir sú skylda á viðkomandi fyrirtæki að upplýsa um öll nauðsynleg atriði innan þess frests sem gefinn Ákvæði samkeppnislaga leggja ríkar skyldur á alla þá sem afhenda Samkeppniseftirlitinu gögn eða veita eftirlitinu upplýsingar, sbr. 19. gr. og 41. gr. b laganna. Óheimilt er t.d. að falsa gögn eða veita rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar.

16536. Skýringar Samskipa á því að hafa farið gegn upplýsingaskyldu 19. gr. byggja á takmörkun á „leitarkerfi" fyrirtækisins. Þetta er ekki útskýrt nánar og er með hliðsjón af samtímagögnum ótrúverðugt. Um var að ræða víðtækt samstarf bæði með vitneskju lykilstjórnenda og framkvæmt á gámastýringardeild fyrirtækisins með tíðum samskiptum þar sem liggja fyrir gögn. Í 19. gr. samkeppnislaga fellst að fyrirtæki afhendi gögn eða veiti nauðsynlegar upplýsingar. Um var að ræða þýðingarmiklar upplýsingar fyrir rannsókn málsins. Með framangreindu brutu Samskip gegn upplýsingaskyldu sinni skv. 19. gr. samkeppnislaga, sbr. kafla 23.

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Bindi 15

15

Kafli 35

35: Viðurlög, fyrirmæli og ákvörðunarorð

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

35. VIÐURLÖG, FYRIRMÆLI OG ÁKVÖRÐUNARORÐ 3173

35.1. Ein efnahagsleg eining 3173
35.1.1. Umfjöllun undir rekstri málsins 3173
35.1.2. Lagasjónarmið 3175
35.1.3. Niðurstaða 3177

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

35.3. Sekt vegna brota gegn 19. gr. samkeppnislaga 3212

35.4. Aðgerðir til að tryggja samkeppni 3214
35.4.1. Umfjöllun undir rekstri málsins 3214
35.4.2. Niðurstaða 3216

35.5. ÁKVÖRÐUNARORÐ 3219

35. VIÐURLÖG, FYRIRMÆLI OG ÁKVÖRÐUNARORÐ

16537. Í þessum kafla er fjallað um viðurlög við brotum Samskipa, sbr. 37. gr. samkeppnislaga. Í því sambandi er gerð grein fyrir þeim sjónarmiðum sem líta ber til við ákvörðun viðurlaga vegna brota Samskipa á 10. og 19. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins. Einnig verður tekin afstaða til þess hvort þörf sé á því að beita heimildum 16. gr. samkeppnislaga gagnvart Samskipum.

35.1. Ein efnahagsleg eining

16538. Ákvæði 37. gr. samkeppnislaga heimilar að stjórnvaldssekt sé lögð á brotleg fyrirtæki.

16539. Fram á árið 2007 var Samskip hf. móðurfélag Samskipasamstæðunnar. Eftir það varð félag skráð í Hollandi, Samskip Holding B.V., móðurfélag samstæðunnar. Urðu Samskip hf. þá dótturfélag Samskipa Holding. Upplýst var undir rekstri málsins að Samskip hf. væri 99% í eigu Samskipa Holding. Samkvæmt ársreikningi Samskipa Holding fyrir árið 2022 er Samskip hf. nú 100% í eigu Samskipa Holding.

16540. Jónar Transport hf. hafa verið 100% í eigu Samskipa hf.

16541. Í máli þessu þarf að taka afstöðu til þess hvort Samskip hf., móðurfélagið Samskip Holding B.V. og tengd félög séu ein efnahagsleg eining og þannig eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga.

35.1.1. Umfjöllun undir rekstri málsins

16542. Í þágu rannsóknar málsins óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því að fá afhent tiltekin gögn og upplýsingar frá Samskipum. Voru þessar beiðnir settar fram með vísan til 19. gr. samkeppnislaga.

16543. Í bréfi Samskipa hf., dags. 10. apríl 2015, voru veittar upplýsingar vegna beiðni Samkeppniseftirlitsins. Í bréfinu er fjallað um flutningsmiðlun og lýst tengslum Samskipa og Jóna: *„Samkvæmt þessu eru öll fyrirtæki tengd millilandaflutningum á frakt í samkeppni í flutningsmiðlun með einum eða öðrum hætti. Samskip er þó ekki keppinautur Jóna Transport, enda teljast fyrirtækin ein efnahagsleg eining í skilningi samkeppnisréttar.*" Til viðbótar er tekið fram í bréfinu að Jónar starfi ekki með sjálfstæðum hætti á markaðnum heldur hafi eingöngu *„milligöngu um sjóflutninga með móðurfélögum sínum og starf[i] í raun sem söludeild móðurfélagsins*."

16544. Með bréfi til Samskipa hf., dags. 30. september 2016, óskaði Samkeppniseftirlitið m.a. eftir fundargerðum Samskipa Holding og ársreikningum samstæðunnar. Af þessu tilefni kváðu Samskip hf. það ekki vera á forræði sínu að afla gagna frá móðurfélaginu Samskipum Holding. Kváðust Samskip hf. eingöngu geta veitt upplýsingar úr eigin rekstri og dótturfélaga sinna. Félagið hefði ekki aðgang að rekstri móðurfélagsins þar sem félagið hefði ekki boðvald yfir móðurfélaginu og væri ekki í neinni stöðu til að beina fyrirmælum til þess.[6877]

16545. Samskipum hf. og Samskipum Holding var í kjölfarið gerð grein fyrir reglum samkeppnisréttarins um eina efnahagslega einingu og boðið að setja fram sjónarmið varðandi það hvort félögin tilheyrðu sömu efnahagslegu einingu.[6878] Í því sambandi var sérstaklega óskað eftir upplýsingum um löggerninga og önnur atriði sem kynnu að veita Samskipum hf. rekstrarlegt eða viðskiptalegt sjálfstæði gagnvart móðurfélaginu.

16546. Í svarbréfi Samskipa hf., dags. 2. nóvember 2016, kom fram að félagið væri í 99,9% eigu Samskipa Holding. Kváðu Samskip hf. félaginu ekki kunnugt um neina samninga eða aðrar kringumstæður sem takmörkuðu réttindi hluthafa, umfram það sem kynni að leiða af hlutafélagalögum. Í máli Samskipa

[6877] Bréf Samskipa hf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 25.10.2016, sbr. einnig bréf frá 01.11.2016.
[6878] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa hf., dags. 28.10.2016 og bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa Holding BV, dags. 06.12.2016.

hf. hefur því verið mótmælt að á þeim grunni sé unnt að krefjast þess að dótturfélagið knýi fram tilteknar efndir hjá móðurfélaginu.[6879]

16547. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 6. desember 2016, var Samskipum Holding gerð grein fyrir því að skýrar vísbendingar væru fyrir hendi um að Samskip hf. og Samskip Holding mynduðu eina efnahagslega einingu og væru því í raun eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttarins. Félaginu var gefinn kostur á að tjá sig um framangreint og jafnframt var kallað eftir gögnum.

16548. Í svarbréfi frá hollenskum lögmanni Samskipa Holding, dags. 23. desember 2016, kom fram að félagið myndi ekki viðurkenna lögsögu Samkeppniseftirlitsins í Hollandi. Félagið teldi sér þ.a.l. ekki skylt að verða við upplýsingabeiðni eftirlitsins. Á hinn bóginn vildi félagið sýna samvinnu með íslenskum samkeppnisyfirvöldum en það ætti þó eingöngu við upplýsingabeiðni sem væri viðeigandi og sanngjörn. Undirliggjandi upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins væri óþarflega víðtæk í umfangi og ekki í samræmi við hollensk lög. Bauð Samskip Holding Samkeppniseftirlitinu að ræða og útskýra frekar lagalegan grundvöll fyrir upplýsingabeiðninni.

16549. Með bréfi til Samskipa hf., dags. 2. febrúar 2017, tilkynnti Samkeppniseftirlitið að lagt væri til grundvallar að dótturfélagið Samskip og móðurfélagið Samskip Holding mynduðu eina efnahagslega einingu. Því væru skilyrði til að beita úrræðum IX. kafla samkeppnislaga gagnvart Samskipum vegna synjunar Samskipa Holding að afhenda þau gögn og upplýsingar sem tilgreind voru í fyrrgreindu bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskip Holding, dags. 6. desember 2016.[6880] Veittur var frestur til 16. febrúar 2017 til að bregðast við bréfi Samkeppniseftirlitsins. Afrit þessa bréfs var sent til Samskipa Holding og lögmanns félagsins í Hollandi. Samkeppniseftirlitinu barst bréf frá Samskip Holding, dags. 10. febrúar 2017, þar sem staðfest var að félagið myndi afhenda þau gögn og upplýsingar sem óskað hafði verið eftir, með þeim fyrirvara að félaginu bæri þó ekki lagaskylda til þess.

16550. Í þessu sambandi skal tekið fram að Samkeppniseftirlitið sendi Jónum og Samskipum bréf, dags. 10. október 2018, þar sem kemur fram að Jónar séu *„dótturfélag Samskipa hf. en það síðarnefnda er dótturfélag Samskipa Holding BV. Mynda þessi félög eina efnahagslega einingu í skilningi samkeppnisréttarins*." Í bréfinu kemur jafnframt fram að bæði Samskip og Jónar hafi upplýst Samkeppniseftirlitið um að Jónar störfuðu *„í raun sem söludeild móðurfélagsins*". Er einnig vísað til þess að fram hafi komið hjá bæði Jónum og Samskipum að Jónar sé keppinautur bæði Eimskips og TVG.[6881]

16551. Við framangreinda málsmeðferð settu hvorki Samskip Holding né Samskip hf. fram sjónarmið gegn því að félögin tilheyri einni og sömu efnahagslegu einingunni í skilningi samkeppnisréttar.

16552. Í mgr. 4740-4742 í AII gerði Samkeppniseftirlitið Samskipum hf. og Samskipum Holding grein fyrir eftirfarandi: *„Samkeppniseftirlitið telur að a.m.k. Samskip Holding BV, Samskip hf., Landflutningar ehf., Jónar Transport hf. séu eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga, sbr. kafli x. Er það nefnt Samskip í þessu máli.*

Samskip Holding er móðurfyrirtæki m.a. Samskipa hf. og fyrirtækin eru sem fyrr segir eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga, sbr. m.a. mgr. 195 – 199 í AI. Undir slíkum kringumstæðum er heimilt að leggja sekt á móðurfélag vegna brota sem framin voru af dótturfélögum, sbr. dóm Hæstiréttur í máli nr. 112/2014 og dóm Landsréttar í máli nr. 490/2018.

Komi til álagningu sekta í þessu máli kemur til álita að leggja sekt á Samskip Holding og við mat á hæfilegri sekt verði horft til heildarveltu allra þeirra lögpersóna sem mynda fyrirtækið Samskip í skilningi samkeppnislaga. Jafnframt getur komið til álita að leggja sekt á Samskip hf. og við mat á

[6879] Bréf Samskipa hf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.02.2017.
[6880] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 2.02.2017.
[6881] Sjá svarbréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10. apríl 2015 (mál nr. 1309012), bls. 9-10, sbr. einnig bls. 2-4 í bréfi Jóna Transport til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19. febrúar 2009 (mál nr. 805007) ásamt bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24. nóvember 2017, bls. 8 (fyrir árin 2007-2013).

hæfilegri sekt verði horft til heildarveltu allra þeirra lögpersóna sem mynda fyrirtækið Samskip í skilningi samkeppnislaga."

16553. Var Samskipum hf. og Samskipum Holding boðið að tjá sig um framangreint. Í athugasemdum Samskipa við AI komu fram sjónarmið þess efnis að Jónar hafi verið sjálfstæðir á markaði og ekki sætt boðvaldi frá móðurfélaginu, sbr. mgr. 135 í athugasemdum við AI og mgr. 92 og áfram í athugasemdum við AII. Í bréfi Samskipa hf. frá 31. ágúst 2020 var áréttað að félagið hefði ekki boðvald gagnvart móðurfélagi sínu Samskip Holding. Einnig var bent á þetta:

„Andmælaskjöl Samkeppniseftirlitsins gefa til kynna að rannsókn stofnunarinnar beinist eingöngu að Samskipum hf. og dótturfélögum þess en ekki Samskipum Holding BV. Samkvæmt 1. mgr. 3. gr. samkeppnislaga taka lögin til samninga, skilmála og athafna sem hafa eða ætlað er að hafa áhrif hér á landi. Hefur Samkeppniseftirlitið með engu móti rökstutt hvernig áhrif hinnar ætluðu ólögmætu háttsemi hér á landi tengist starfsemi Samskipa Holding BV í Evrópu.

Loks hafna Samskip því alfarið að Samkeppniseftirlitinu sé „unnt að beita ákvæðum samkeppnislaga gagnvart hinni efnahagslegu einingu í heild sinni þrátt fyrir að móðurfélagið hafi heimilisfesti erlendis". Styðst sú víðtæka túlkun á heimildum stofnunarinnar hvorki við ákvæði samkeppnislaga né réttarframkvæmd.

Rétt er að halda því til haga að óháð framangreindu hafa Samskip Holding BV sýnt fullan samstarfsvilja við meðferð málsins og veitt stofnuninni upplýsingar að eigin frumkvæði umfram lagaskyldu."

16554. Í bréfum Samkeppniseftirlitsins, dags. 14. mars 2023, var athygli Samskipa hf. og Samskipa Holding á ný vakin á framangreindri umfjöllun í mgr. 4740-4742 í AII. Samskip hf. og Samskip Holding kusu að tjá sig ekki um þetta.

35.1.2. Lagasjónarmið

16555. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið Samskip hafi með samráði við Eimskip brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins og að ákvæði 37. gr. samkeppnislaga heimili að lögð sé stjórnvaldssekt á brotleg fyrirtæki.

16556. Ákvæði 10. og 37. gr. samkeppnislaga sækja fyrirmynd sína til EES/ESB-samkeppnisréttar og kemur fram í lögskýringargögnum að hafa megi hliðsjón af þeim rétti við túlkun ákvæðanna. Af þessum ákvæðum leiðir að unnt er að leggja stjórnvaldssekt á *„fyrirtæki"* vegna þátttöku í ólögmætu samráði. Hugtakið fyrirtæki í samkeppnisrétti sætir sjálfstæðri skýringu og tekur til hvers konar aðila eða einingar sem stundar atvinnustarfsemi, sbr. 4. gr. samkeppnislaga. Hugtakið er þannig af efnahagslegum toga og er það ekki skilyrði að fyrirtæki sé lögpersóna. Sökum hins efnahagslega eðlis hugtaksins er undir vissum kringumstæðum unnt að líta á tvær eða fleiri lögpersónur sem eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga.[6882] Vísast um þessi atriði m.a. til úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu* og dóms Hæstaréttar frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014, *Samkeppniseftirlitið gegn Langasjó o.fl.*

16557. Ef eitt félag hefur virk áhrif (e. *decisive influence*) yfir öðru nýtur síðarnefnda félagið ekki efnahagslegs sjálfstæðis á markaði. Þegar svo ber undir mynda félögin saman eina efnahagslega einingu og eru þannig eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttarins, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2008, *Hörður Einarsson gegn Samkeppniseftirlitinu.* Af þessu leiðir að ef dótturfélag lýtur virkum áhrifum móðurfélags eru félögin eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttarins og heimilt er að leggja stjórnvaldssekt á móðurfélagið vegna brota

[6882] Er þessu meðal annars lýst svo að tvær eða fleiri lögpersónur myndi *„eina efnahagslega einingu"* og séu þar með eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttarins, sbr. frumvarp sem varð að lögum nr. 107/2000 sem breyttu eldri samkeppnislögum.

sem framin voru af eða í nafni dótturfélagsins, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 14/2009, *Hagar hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.[6883]

16558. Dómstóll ESB hefur slegið því föstu í réttarframkvæmd sinni (e. *settled case law*) að ef dótturfélag er alfarið (eða nær alfarið) í eigu móðurfélagsins séu löglíkur fyrir því að móðurfélag hafi virk áhrif gagnvart dótturfélagi og félögin myndi þannig eina efnahagslega einingu. Kjósi framkvæmdastjórn ESB að leggja í stjórnsýslumáli sekt á móðurfélagið þurfi hún aðeins að sanna þetta eignarhald til þess að virkja löglíkurnar. Ekki þurfi því að sanna að móðurfélagið hafi beitt áhrifum sínum gagnvart dótturfélaginu. Byggi þessar löglíkur á því mati að móðurfélag ráði nær undantekningalaust yfir dótturfélagi sem er í 100% eigu þess. Móðurfélagið geti hins vegar hnekkt löglíkunum en sönnunarbyrðin um það hvíli alfarið á því. Til þess að sú sönnun takist verði móðurfélagið að leggja fram gögn sem sýni að dótturfélagið hafi í raun notið fulls sjálfstæðis á markaði. Verða þau gögn að varða efnahagsleg, skipulagsleg eða lagaleg tengsl milli viðkomandi félaga sem sýni sjálfstæði dótturfélagsins. Leggi móðurfélag fram slík gögn og setji fram rök þar að lútandi verði framkvæmdastjórnin að taka afstöðu til þeirra með rökstuddum hætti.[6884]

16559. Dómstóll ESB hefur ítrekað hafnað því að framangreind regla brjóti gegn grundvallarréttindum. Í því sambandi hefur dómstóllinn tekur fram að reglan um þessar löglíkur þjóni markmiði samkeppnisreglna en sú staðreynd að unnt sé að hnekkja þeim tryggi að reglan sé í samræmi við grundvallarréttindi og hafi Mannréttindadómstóll Evrópu talið löglíkur af þessum toga heimilar. Til viðbótar þessu byggi reglan á þeirri staðreynd að nánast í öllum tilvikum fari móðurfélag með full yfirráð í dótturfélögum sem eru alfarið í eigu þess og ef um undantekningu sé að ræða hljóti móðurfélagið að búa yfir gögnum sem sýni fram á slíkt. Þá myndi umrædd regla ekki hafa neina þýðingu ef móðurfélagið gæti hnekkt löglíkunum með mótmælum eða staðhæfingum einum. Ljóst væri að sönnunarbyrðin væri erfið fyrir móðurfélagið en þar sem hún þjónaði lögmætu markmiði færi hún ekki gegn grundvallarréttindum. Einnig skipti máli að móðurfélag ætti rétt á að tjá sig áður en ákvörðun um álagningu sektar væri tekin.[6885]

16560. Unnt er að leggja sekt á móðurfélag vegna brota dótturfélags þótt móðurfélaginu hafi ekki verið kunnugt um þau eða brotin hafi átt sér stað á markaði sem móðurfélagið starfar ekki.[6886] Einnig hafa dómstólar ESB talið heimilt að leggja sekt á móðurfélag þó móðurfélag gegni aðeins hlutverki eignarhaldsfélags eða hafi ekki með höndum eiginlegan rekstur og afli takmarkaðra tekna.[6887]

16561. Dómstólar ESB hafa fallist á að framkvæmdastjórn ESB hafi val um hvort hún leggi sekt á móðurfélag eða/og dótturfélag vegna brota dótturfélagsins á samkeppnisreglum.[6888] Það sé háð mati framkvæmdastjórnarinnar í hverju máli fyrir sig hvort sekt er lögð á móður- eða/og dótturfélag innan sömu efnahagslegu einingar.[6889] Það er aftur á móti stefna framkvæmdastjórnar ESB að leggja sektir

---

[6883] Sjá einnig mgr. 58 í dómi dómstóls ESB frá 10.09.2009 í máli nr. C-97/08, *Akzo Nobel gegn framkvæmdastjórninni* og mgr. 46 í dómi sama dómstóls frá 8. maí 2013 í máli nr. C-508/11, *ENI gegn framkvæmdastjórninni*.

[6884] Vísast um þessi atriði til dóma dómstóls ESB í máli nr. C-97/08 (mgr. 59-63), máli nr. C-521/09, *Elf Aguitane gegn framkvæmdastjórninni* (mgr. 153), máli nr. C-508/11 (mgr. 47 og 67) og máli nr. C-440/11 (mgr. 40-41 og 60).

[6885] Vísast um framangreind atriði til framangreinds dóms dómstóls ESB í máli nr. C-521/09 (mgr. 59-62) og til dóms sama dómstóls frá 18. júlí 2013 í máli nr. C-501/11, *Schindler Holding gegn framkvæmdastjórninni* (mgr. 102-111). Einnig vísast hér dóms yfirdeildar (Grand Chamber) dómstóls ESB frá 26. nóvember 2013 í máli nr. C-40/12, *Gascogne Sack gegn framkvæmdastjórninni* (mgr. 30).

[6886] Sjá dóm dómstóls ESB frá 25. janúar 2021 í máli nr. C-595/18, *The Goldman Sachs Group gegn framkvæmdastjórninni* og dóm dómstólsins frá 26. september 2013 í máli nr. C-179/12, *Dow Chemical Company gegn framkvæmdastjórninni*.

[6887] Í dómi undirréttar ESB frá 8. október 2008 í máli nr. T-69/04, *Schunk gegn framkvæmdastjórninni*, var ekki fallist á það sjónarmið móðurfélags að óheimilt hafi verið að beina sektarákvörðun að því vegna brota dótturfélags þar sem það væri eingöngu eignarhaldsfélag og hefði ekki með höndum starfsemi á markaði (mgr. 70 (dómnum ekki áfrýjað)). Í dómi dómstóls ESB í máli nr. C-97/08 lá fyrir að móðurfélagið (Akzo Nobel), sem sektað var vegna brota dótturfélags, gegndi aðeins hlutverki eignarhaldsfélags (mgr. 11 í áliti aðallögsögumannsins í málinu). Í dómi dómstóls ESB í máli nr. C-440/11 voru atvik þau að móðurfélag hafði enga starfsemi með höndum og naut engra tekna. Eini tilgangur þess var halda utan um eignarhald tiltekinnar fjölskyldu á félögum í rekstri. Dómstóllinn féllst hins vegar ekki á að sökum þessa hafi framkvæmdastjórninni verið óheimilt að beina sektarákvörðun að móðurfélaginu (mgr. 6-8 og 40-43).

[6888] Sjá t.d. mgr. 39 í dómi dómstóls ESB í máli nr. C-440/11, *framkvæmdastjórnin gegn Stichting Administratiekantoor Portielje og Gosselin Group*.

[6889] Sjá mgr. 48-49 í dómi dómstóls ESB frá 18. júlí 2013 í máli nr. C-499/11, *Dow Chemical Company gegn framkvæmdastjórninni*.

á móðurfélag í þeim tilgangi að efla varnaðaráhrif.[6890] Eftir sem áður er heimilt að beina sektarákvörðun jafnframt að dótturfélaginu til að tryggja að sektin fáist greidd (e. *joint and several liability*). Leiðir þetta af því að móður- og dótturfélög eru eitt og sama brotlega fyrirtækið.[6891]

16562. Eins og áður segir hefur í réttarframkvæmd hér á landi verið lögð til grundvallar sama túlkun á hugtakinu fyrirtæki og gert er í EES/ESB-samkeppnisrétti. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, *Samkeppniseftirlitið og íslenska ríkið gegn Byko,* er þetta staðfest:

„Hugtakið fyrirtæki í samkeppnisrétti sætir sjálfstæðri skýringu og vísar til efnahagslegrar einingar fremur en lögformlegrar, sbr. dóm Hæstaréttar 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014. Um efnahagslega einingu er að ræða í tilviki móðurfélags og dótturfélags þegar hið síðarnefnda hefur ekki raunverulegt frelsi til að ákveða aðgerðir sínar á markaði. Hefur samkeppnisyfirvöldum í slíkum tilvikum verið játuð heimild til að leggja sekt á móðurfélagið fyrir brot dótturfélagsins á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeim rökum að eðlilegt sé að sá, sem á endanum hefur arð af starfsemi hins brotlega fyrirtækis, hlíti viðurlögum vegna brotsins. Fyrir liggur að gagnáfrýjandinn Byko ehf. var á öllu rannsóknartímabili málsins alfarið í eigu gagnáfrýjandans Norvik hf. Samkvæmt dómaframkvæmd eru löglíkur fyrir því að félög séu, þegar þannig háttar til, ein efnahagsleg eining í skilningi samkeppnislaga og teljist eitt og sama fyrirtækið í skilningi 37. gr. þeirra. Þeim löglíkum hafa gagnáfrýjendur ekki hnekkt í máli þessu. Samkvæmt því var aðaláfrýjandanum Samkeppniseftirlitinu heimilt að beita gagnáfrýjandann Norvik hf. viðurlögum, að öðrum skilyrðum uppfylltum."

35.1.3. Niðurstaða

16563. Í málinu liggur fyrir að fram á haustið 2007 var Samskip hf. móðurfélag Samskipasamstæðunnar. Eftir það varð Samskip hf. dótturfélag Samskipa Holding. Undir rekstri málsins var upplýst að Samskip hf. væri 99% í eigu Samskipa Holding. Samkvæmt ársreikningi Samskipa Holding fyrir árið 2022 er Samskip hf. nú 100% í eigu Samskipa Holding.

16564. Samkvæmt sama ársreikningi eru m.a. Jónar Transport hf., Samskip Innanlands hf. og P/F Samskip (Samskip í Færeyjum) í 100% eigu Samskipa hf. og þar með óbeint í 100% eigu Samskipa Holding.

16565. Sem fyrr segir var Samskipum hf. og Samskipum Holding gerð grein fyrir reglum samkeppnisréttarins um eina efnahaglega einingu og boðið að setja fram sjónarmið varðandi það hvort félögin tilheyrðu sömu efnahagslegu einingu og væru þar með eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttar. Í því sambandi var sérstaklega óskað eftir upplýsingum um löggerninga og önnur atriði sem kynnu að veita Samskipum hf. rekstrarlegt eða viðskiptalegt sjálfstæði gagnvart móðurfélaginu.

16566. Hvorugt félaganna hafa við meðferð málsins sett fram sjónarmið gegn því að þau tilheyri einni og sömu efnahagslegu einingunni í skilningi samkeppnisréttar. Samskip hf. kváðu félaginu ekki kunnugt um neina samninga eða aðrar kringumstæður sem takmörkuðu réttindi hluthafa, umfram það sem kynni að leiða af hlutafélagalögum. Þannig komu ekki fram nein gögn sem sýna að Samskip hf. hafi

---

[6890] Sjá Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, þriðja útgáfa 2014, bls. 1253: *„It is the Commission´s prerogative to decide upon the entities to which it addresses its decisions. To ensure the maximum deterrent value of any fines, the Commission will normally extend – if the circumstances of the case allow it - responsibility for the infringement to the highest level in a corporate group, by addressing the decision to the parent company within the group. This sends a general (implicit) message both to the individual undertaking (as specific deterrence), and to the business community at large (as general deterrence), that eliminating cartel behavior is a matter for the undertaking as a whole and that it must be addressed at the highest level.*"

[6891] Sjá mgr. 275 í dómi undirréttar ESB frá 12.12.2008 í máli nr. T-677/14: *„Indeed, it must be borne in mind that joint and several liability for payment of a fine is merely the manifestation of an ipso jure legal effect of the concept of an 'undertaking', the designation of the entity which may be penalised by the Commission on account of an infringement of EU competition rules (judgments of 10 April 2014, Commission and Others v Siemens Österreich and Others, C-231/11 P to C-233/11 P, EU:C:2014:256, paragraph 57, and of 10 April 2014, Areva and Others v Commission, C-247/11 P and C-253/11 P, EU:C:2014:257, paragraphs 122 to 124). Companies may therefore be held jointly and severally liable for the payment of a fine in so far as they may be held personally responsible for participation in the infringement committed by the single undertaking which they constitute (judgment of 10 April 2014, Commission and Others v Siemens Österreich and Others, C-231/11 P to C-233/11 P, EU:C:2014:256, paragraph 49).*"

þrátt fyrir 100% eignarhald Samskipa Holding í raun notið fulls sjálfstæðis á markaði. Voru engin gögn lögð fram sem varða efnahagsleg, skipulagsleg eða lagaleg tengsl milli viðkomandi félaga og sanna sjálfstæði dótturfélagsins.

16567. Í ljósi framangreinds er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hf. og Samskip Holding myndi eina efnahagslega einingu og séu því eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga.

16568. Auk eignarhaldsins sýna gögn málsins rík stjórnunartengsl á milli Samskipa Holding og Samskipa hf.[6892] Formaður stjórnar Samskipa hf. á rannsóknartímabilinu var (S)stjform-S. Hann sat á sama tíma í stjórn Samskipa Holding og var náinn samstarfsmaður (S)aðaleig-stjform-SH. (S)stjórnarm-fjármstj sat einnig í stjórn Samskipa hf. og var á sama tíma fjármálastjóri Samskipa Holding. (S)aðaleig-stjform-SH var aðaleigandi Samskipasamstæðunnar og var formaður stjórnar Samskipa Holding á rannsóknartímabilinu. Hann sat í stjórn Samskipa hf. á árinu 2008 og fram til 29. apríl 2010. Eftir að (S)aðaleig-stjform-SH hætti í stjórn Samskipa hf. sat (S)forstj í stjórn félagsins í nokkra mánuði en (S)stjórnarm-S og SH tók við af honum í ágúst 2010. Sat (S)stjórnarm-S og SH einnig á sama tíma í stjórn Samskipa Holding.

16569. Fundargerðir stjórnar Samskipa Holding og önnur gögn málsins sýna að stjórnin fylgdist vel með rekstri Samskipa hf. og sat (S)forstj jafnan fundi stjórnar Samskipa Holding. Þá skipta vitaskuld máli fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH um að verja og efla stöðu Samskipa hf. sem „*cash cow*" fyrir Samskip Holding, aðkoma (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S að undirbúningi fyrir aukið samráð við Eimskip á fyrri hluta ársins 2008, fundir (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskipi og umfjöllun á stjórnarfundum Samskipa Holding um verkþætti „*Nýtt upphaf*" verkefnisins. Var þannig innan Samskipa Holding fjallað um athafnir og aðgerðir sem höfðu eða ætlað var að hafa áhrif á Íslandi.

16570. Eftir að AI var birt Samskipum hafði (S)stjform-S samband við Samkeppniseftirlitið til að kanna möguleika á því að ljúka málinu með sátt. Var (S)stjform-S þá formaður stjórnar Samskipa Holding og kom fram gagnvart Samkeppniseftirlitinu sem slíkur, sbr. bréf hans, dags. 16. júlí 2018. Í sáttarviðræðunum sumarið 2021 var (S)stjform-S í fyrirsvari fyrir Samskip Holding, Samskip hf., Jóna og tengd félög gagnvart Samkeppniseftirlitinu, sbr. m.a. þá yfirlýsingu sem (S)stjform-S og Samkeppniseftirlitið undirrituðu 6. júlí 2021. Einnig kom fjármálastjóri Samskipa Holding, (S)stjórnarm-fjármstj, að sáttaviðræðum við Samkeppniseftirlitið sumarið 2021.

16571. Sem fyrr segir eru Jónar 100% í eigu Samskipa hf. Í bréfi Samskipa hf., dags. 10. apríl 2015, var því lýst yfir að félagið og Jónar væru „*ein efnahagsleg eining í skilningi samkeppnisréttar.*" Var þetta áréttað í bréfinu og tekið fram að Jónar starfi ekki með sjálfstæðum hætti á markaðnum heldur „*í raun sem söludeild móðurfélagsins*." Þrátt fyrir þetta er staðhæft í mgr. 135 í athugasemdum Samskipa við AI að „*Jónar [séu] sjálfstæðir á markaði og sæt[i] ekki boðvaldi frá Samskipum, heldur tak[i] sjálfstæðar viðskiptalegar ákvarðanir.*" Í mgr. 92 og áfram í athugasemdum við AII er hinu sama haldið fram til stuðnings því að verulegir flutningar Eimskips fyrir Jóna á m.a. árinu 2011 hafi ekki falið í sér ólögmætt samráð. Vísa Samskip til þess að (S)forstö-innfl1 hafi verið óánægður með þessa flutninga og viljað að Jónar beindu þeim til móðurfélagsins, Samskipa hf. Jónar hafi sýnt sjálfstæði sitt með því að verða ekki við þessu, sbr. mgr. 101 í athugasemdum Samskipa við AII.

16572. Samskip útskýra ekki þetta misræmi í annars vegar svörum við beiðni um upplýsingar samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga og hins vegar í athugasemdum við AI og AII. Fullyrðingar í athugasemdum við andmælaskjal hafa hins vegar ekki sömu þýðingu og þegar fyrirtæki veitir upplýsingar samkvæmt lagaskyldu 19. gr. samkeppnislaga. Í seinna tilvikinu er skylt að segja satt og rétt frá en sama skylda gildir ekki þegar fyrirtæki hafa uppi varnir sínar. Samskip hafa þar að auki ekki lagt fram nein gögn sem sýna að þrátt fyrir 100% eignarhlut Samskipa hf. hafi Jónar notið sjálfstæðis gagnvart móðurfélaginu. Fjölmörg samtímagögn málsins sýna að Jónar starfaði í reynd sem söludeild innan

[6892] Bréf Samskipa hf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.11.2016, sbr. fylgiskjal 1 (Hluthafaskrá Samskipa) og fylgiskjal 2 (Stjórnarsetu í Samskip hf. frá 2008-2016), sbr. einnig bréf Samskipa Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.03.2017, sbr. fylgiskjal 1.

Samskipa og laut boðvaldi þess. Er það því niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Jónar, Samskip hf. og Samskip Holding séu eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Sem fyrr segir er það fyrirtæki í þessu máli nefnt Samskip nema annað sé tekið fram.

16573. Þegar allt framangreint er virt er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að heimilt sé að leggja sekt á félagið Samskip Holding vegna þeirra brota sem framin voru af fyrirtækinu Samskipum. Er það mat Samkeppniseftirlitsins að sú ráðstöfun sé best til þess fallin að stuðla að nægjanlegum varnaðaráhrifum.

16574. Sem áður segir er Samskip Holding skráð í Hollandi. Samskip hafna því *„alfarið að Samkeppniseftirlitinu sé „unnt að beita ákvæðum samkeppnislaga gagnvart hinni efnahagslegu einingu í heild sinni þrátt fyrir að móðurfélagið hafi heimilisfesti erlendis". Styðst sú víðtæka túlkun á heimildum stofnunarinnar hvorki við ákvæði samkeppnislaga né réttarframkvæmd.*"

16575. Af þessu tilefni skal í fyrsta lagi bent á að samkvæmt 1. mgr. 3. gr. samkeppnislaga taka lögin til samninga, skilmála og athafna sem hafa eða er ætlað að hafa áhrif hér á landi. Ákvæði þetta, sem var að finna í eldri samkeppnislögum, var tekið óbreytt upp í núgildandi lög. Í frumvarpi sem varð að lögum nr. 8/1993 var ákvæðið skýrt svo:

„Lögin ná til samninga, skilmála og athafna sem hafa eða ætlað er að hafa áhrif hér á landi. Samkeppnislögin gilda því á Íslandi og er þá stuðst við kenningu um áhrifasvæði eins og samkeppnislög annarra þjóða byggja á, t.d. eins og í ríkjum Evrópubandalagsins og Bandaríkjunum.

Samkvæmt kenningunni um áhrifasvæði er talið nauðsynlegt að samkeppnisyfirvöld geti beitt sér gegn ráðstöfunum sem hafa áhrif á íslenskum markaði þótt sá sem beiti þeim sé erlent fyrirtæki. Íslenskum lögum sé því hægt að beita innan lands og utan þótt svo íslenskri refsilöggjöf verði einungis við komið hér á landi. Með aukinni fjárfestingu og starfsemi útlendinga hér á landi er þýðingarmikið að hægt sé að hafa áhrif á eða banna skilmála eða athafnir erlendra aðila sem hafa áhrif á Íslandi. Í þessum tilvikum næst ekki til erlendra samningsaðila af íslenskum yfirvöldum en hægt er að ná til umboðsmanna og fulltrúa þeirra á Íslandi varðandi hlutdeild þeirra í ákvörðunum og ábyrgð hér á landi. Þá er hugsanlegt að sakfella viðkomandi útlending vegna þátttöku í broti og framkvæma upptöku eigna hans á Íslandi þótt aðför í heimalandi verði að fara samkvæmt alþjóðlegum reglum varðandi fullnustu dóma og stjórnsýsluákvæða."

16576. Samkvæmt þessu er almennt unnt að beita samkeppnislögum gagnvart erlendum fyrirtækjum sem grípa til aðgerða sem hafa eða ætlað er að hafa áhrif hér á landi. Unnt er m.a. framfylgja sektarákvörðun gagnvart viðkomandi fyrirtæki ef það hefur *„fulltrúa*" eða aðra starfsemi hér á landi. Fellur dótturfélag hér auðsýnilega undir.

16577. Í öðru lagi skal bent á að ef félög mynda eina efnahagslega einingu og a.m.k. eitt þeirra hefur heimilisfesti hér á landi er unnt að beita ákvæðum samkeppnislaga gagnvart hinni efnahagslegu einingu í heild sinni þrátt fyrir að móðurfélagið hafi heimilisfesti erlendis.[6893]

[6893] Sjá t.d. framlag framkvæmdastjórnar ESB í skýrslu OECD, Roundtable on Cartel Jurisdiction issues including the Effects Doctrine (DAF/COMP/WP3/WD(2008)93: *„5. Application of EU competition rules to a restriction of competition by a foreign undertaking is justified when a sufficient connection between the activity concerned and the EU territory (or part of the EU territory) affected is established. In application of the EU competition law there are three ways to establish such a connection, each of which is alone a sufficient ground to establish jurisdiction:*
6. Firstly, the single economic entity doctrine, by which a parent company and its subsidiaries are considered to be sole undertaking for the purposes of the application of the competition rules. Community competition law recognises that different companies belonging to the same group form an economic entity and therefore an undertaking within the meaning of EU antitrust rules (Articles 81 and 82 of the EC Treaty) if the companies concerned do not determine independently their own conduct on the market. This means that the presence and activities of a subsidiary in the EU brings the entire group to which it belongs under EU jurisdiction as a single undertaking." Að mati Samkeppniseftirlitsins eiga þessi sjónarmið við, að breyttu breytanda, þegar samkeppnislögum er beitt gagnvart félögum sem starfa erlendis enda ákvæðin sem við eiga efnislega samhljóða í íslenskum og EES/ESB-samkeppnisrétti.

16578. Í þriðja lagi skal bent á að þegar mismunandi lögpersónur mynda eina efnahagslega einingu er það sú eining í heild sinni sem ber ábyrgð á broti á samkeppnisreglum. Ávallt verður hins vegar að beina sektarákvörðun að tiltekinni lögpersónu.[6894]

16579. Í fjórða lagi geta allar lögpersónur sem mynda viðkomandi efnahagslegu einingu borið óskipta ábyrgð á viðkomandi broti.[6895] Með þessu er unnt að stuðla frekar að því að sekt fáist greidd og varnaðaráhrif þannig aukin.[6896]

16580. Af öllu framangreindu leiðir að Samkeppniseftirlitið getur, m.a. til að auka varnaðaráhrif, beint sektarákvörðun að móðurfélagi sem hefur heimilisfesti erlendis vegna brota dótturfélags sem hefur heimilisfesti á Íslandi. Ef þörf er á því að tryggja að sú sekt fáist greidd er heimilt að láta dótturfélagið á Íslandi bera óskipta ábyrgð með móðurfélaginu á sektargreiðslunni. Leiðir þetta af eðli hugtaksins fyrirtæki í íslenskum og EES/ESB-samkeppnisrétti.[6897]

16581. Í ljósi sjónarmiða Samskipa er það mat Samkeppniseftirlitsins að hætta sé á að Samskip Holding neiti að greiða stjórnvaldssekt vegna brota á samkeppnislögum hér á landi sem eru framin af fyrirtæki sem Samskip Holding eru hluti af. Til að stuðla að skilvirkri réttarframkvæmd og tryggja varnaðaráhrif mun Samkeppniseftirlitið því mæla fyrir um að Samskip hf. beri óskipta ábyrgð með Samskipum Holding á stjórnvaldssekt samkvæmt 37. gr. samkeppnislaga.

35.2. Sekt vegna brota á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins

35.2.1. Umfjöllun undir rekstri málsins

16582. Í mgr. 4727 – 4732 í AII var fjallað um mögulega stjórnvaldssekt vegna brota Samskipa og Eimskips á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Þar kom eftirfarandi fram: *„Samkvæmt 1. mgr. 37. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 leggur Samkeppniseftirlitið sektir á fyrirtæki sem brjóta gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Við ákvörðun sekta ber að hafa hliðsjón af*

[6894] Sjá mgr. 48-50 í dómi dómstóls ESB frá 27.04.2017 í máli nr. C-516/15, *Akzo Nobel gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:2017:314: *„48. The Court has also stated that, in the same context, the term 'undertaking' must be understood as designating an economic unit even if in law that economic unit consists of several persons, natural or legal (judgment of 20 January 2011, General Química and Others v Commission, C-90/09 P, EU:C:2011:21, paragraph 35).*
49. When such an economic entity infringes the competition rules, it is for that entity, according to the principle of personal responsibility, to answer for that infringement (judgment of 29 March 2011, ArcelorMittal Luxembourg v Commission and Commission v ArcelorMittal Luxembourg and Others, C-201/09 P and C-216/09 P, EU:C:2011:190, paragraph 95).
50. In the second place, the infringement of EU competition law must be imputed unequivocally to a legal person on whom fines may be imposed and to whom the statement of objections must be addressed (see, to that effect, judgment of 10 September 2009, Akzo Nobel and Others v Commission, C-97/08 P, EU:C:2009:536, paragraph 57)."

[6895] Sjá mgr. 49 í dómi dómstóls ESB frá 10.04.2014 í máli C-231/11, *Siemens AG Österreich o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:2014:256: *„The General Court was therefore correct to state, at paragraph 150 of the judgment under appeal, that, according to case-law, where several persons may be held personally responsible for participation in an infringement committed by one and the same undertaking for the purposes of competition law, they must be regarded as jointly and severally liable for that infringement*."

[6896] Sjá mgr. 50 í dómi dómstóls ESB í máli C-231/11, „[...] *the objective of joint and several liability resides in the fact that it constitutes an additional legal device available to the Commission to strengthen the effectiveness of the action taken by it for the recovery of fines imposed for infringement of the competition rules, since that mechanism reduces for the Commission, as creditor of the debt represented by such fines, the risk of insolvency, which is part of the objective of deterrence pursued generally by competition law, as the General Court essentially observed, correctly, at paragraph 151 of the judgment under appeal (see also, by analogy, Case C-78/10 Berel and Others v Commission [2011] ECR I-717, paragraph 48).*"

[6897] Sjá t.d. mgr. 274 í dómi undirréttar ESB frá 12.12.2018 í máli nr. T-677/14, *Biogaran gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2018:910: *„Indeed, it must be borne in mind that joint and several liability for payment of a fine is merely the manifestation of an ipso jure legal effect of the concept of an 'undertaking', the designation of the entity which may be penalised by the Commission on account of an infringement of EU competition rules (judgments of 10 April 2014, Commission and Others v Siemens Österreich and Others, C-231/11 P to C-233/11 P, EU:C:2014:256, paragraph 57, and of 10 April 2014, Areva and Others v Commission, C-247/11 P and C-253/11 P, EU:C:2014:257, paragraphs 122 to 124). Companies may therefore be held jointly and severally liable for the payment of a fine in so far as they may be held personally responsible for participation in the infringement committed by the single undertaking which they constitute (judgment of 10 April 2014, Commission and Others v Siemens Österreich and Others, C-231/11 P to C-233/11 P, EU:C:2014:256, paragraph 49).*"

umfangi og eðli brota, hvað brot hafa staðið lengi og hvort um ítrekuð brot er að ræða. Einnig er heimilt að hafa hliðsjón af öðrum málefnalegum sjónarmiðum.

Ætlað samráð Eimskips og Samskipa var fyrir hendi á árunum 2008 - 2013. Í skilningi samkeppnislaga hefur brot fyrirtækjanna því staðið lengi, sbr. til hliðsjónar dóma Hæstaréttar Íslands frá 18. nóvember 2010 í máli nr. 188/2010, Hagar hf. gegn Samkeppniseftirlitinu, og frá 28. apríl 2016 í máli nr. 419/2015, Valitor hf. gegn Samkeppniseftirlitinu. Horfir þetta til þyngingar viðurlaga. Til viðbótar tók hluti brota fyrirtækjanna til lengri tíma og horfir það einnig til þyngingar.

Eimskip og Samskip höfðu saman mjög sterka stöðu í þeirri flutningastarfsemi sem málið tekur til. Jafnframt er um að ræða markaði sem eru þjóðhagslega mjög mikilvægir og ætluð brot áttu sér stað á tímabili þegar efnahagsörðugleikar voru miklir hér á landi. Gerir þetta ætluð brot alvarlegri en ella. Þá voru ætluð brot mjög umfangsmikil, skipulögð og að þeim komu helstu stjórnendur fyrirtækjanna. Þá var ætluðum brotum hrint í framkvæmd. Er það einnig frummat Samkeppniseftirlitsins að brot þessi hafi verið framin af ásetningi.

Eins og leiðir af orðalagi 1. mgr. 37. gr. samkeppnislaga er tilgangur ákvæðisins sá að varnaðaráhrif sekta stuðli að framkvæmd samkeppnislaga og þar með að aukinni samkeppni, sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 10/2011, Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu. Meginreglan er sú að leggja skal á sekt vegna brota á ákvæðum samkeppnislaga, sbr. dóm Hæstaréttar frá 9. febrúar 2012 í máli nr. 205/2011, Samkeppniseftirlitið gegn Icelandair ehf. Skuldbindingar EES-samningsins krefjast þess að sektir vegna brota á 53. gr. samningsins tryggi bæði almenn og sértæk varnaðaráhrif, sbr. mgr. 32 og áfram í skriflegum athugasemdum ESA, dags. 19. september 2018, í máli Landsréttar nr. 490/2018.

Til að tryggja fullnægjandi varnaðaráhrif verður m.a. að horfa til heildarveltu þeirrar efnahagslegu einingar sem kom að brotinu.[6898]

Á grundvelli gagna sem liggja fyrir í þessu máli er það frummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeim aðgerðum sem lýst er í AI og þessu andmælaskjali. Er það frummat Samkeppniseftirlitsins að meint brot Eimskips og Samskipa séu mjög alvarleg og kemur til álita í málinu að leggja á verulega íþyngjandi viðurlög skv. 37. gr. samkeppnislaga, nema andmæli fyrirtækjanna leiði til annars."

16583. Var Samskipum hf. og Samskipum Holding gefið tækifæri til þess að tjá sig um framangreint og setja fram sjónarmið fyrirtækisins um mögulegar stjórnvaldssektir. Kusu félögin að gera það ekki.

16584. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 14. mars 2023, var athygli Samskipa hf. og Samskipa Holding aftur vakin á því að til álita kæmi í málinu að leggja verulega íþyngjandi viðurlög á fyrirtækið samkvæmt 37. gr. samkeppnislaga vegna brota á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Kusu félögin heldur ekki að tjá sig af þessu tilefni.

16585. Í málinu liggur fyrir að Samskip hafa nýtt sér andmælarétt sinn varðandi efnisþátt málsins og sett fram ítarleg sjónarmið til stuðnings því að fyrirtækið hafi ekki brotið af sér. Samskip nýttu sér hins vegar ekki möguleikann á því að benda Samkeppniseftirlitinu á atriði sem að mati fyrirtækisins gætu m.a. leitt til lægri sektar en ella að því gefnu að frummat eftirlitsins um alvarleg ætluð brot tæki ekki breytingum.

16586. Samskipum var aftur á móti ekki skylt að setja fram sjónarmið um mögulega sekt enda er það *„á ábyrgð málsaðila að taka afstöðu til þess hvort og þá hvernig hann nýtir sér andmælarétt sinn", sbr.* dóm Hæstaréttar frá 4. febrúar 2016 í máli nr. 272/2015, *Skeljungur hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

[6898] *„Sjá hér t.d. mgr. 47 og áfram í dómi yfirdeildar dómstóls ESB frá 26.11.2013 í máli nr. C-58/12, Group Gascogne gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2013:770.*"

16587. Sem fyrr segir nýttu Samskip sér ekki tækifæri til þess að tjá sig um umfjöllun í AII og bréfinu, dags. 14. mars 2023, um mögulega sekt. (S)stjform-S sendi aftur á móti tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins 8. júlí 2023. Þar sagði að meðfylgjandi væri bréf þar sem *„fram koma upplýsingar um rekstur Samskipa árin 2021 til 2023. Þessar upplýsingar eru trúnaðarmál en okkur þykir rétt að þeir starfsmenn og stjórnendur sem vinna að málum Samskipa innan SE hafi aðgang að þeim.*“ Bréfið er dagsett 7. júlí 2023 og í því segir:

[

]6899

16588. Samkeppniseftirlitið svaraði tölvupósti og bréfi Samskipa 10. júlí 2023. Í tölvupósti eftirlitsins til (S)stjform-S og lögmanns Samskipa sagði: *„Eins og þér er kunnugt hefur Samkeppniseftirlitið til rannsóknar ætluð brot Samskipa á 10. gr. og 53. gr. EES-samningsins. Í andmælaskjali II voru Samskip Holding og Samskip hf. upplýst um að komi til sekta vegna þessara ætluðu brota kynni sektarákvörðun að vera beint að Samskipum Holding og eftir atvikum einnig að Samskipum hf. Sama kom m.a. fram í sáttaviðræðunum sumarið 2021, sbr. einnig bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa og Samskipa Holding dags.* [1]*4. mars 2023. Hið formlega hámark mögulegra sekta í málinu er því 10% af heildarveltu Samskipa Holding á árinu 2022 ef komist er, á þessu ári, að niðurstöðu um ætluð brot sem til rannsóknar eru. Hafa Samskip sent eftirlitinu áritaða ársreikninga Samskipa Holding og Samskipa hf. fyrir árið 2022. Ef til kemur mun Samkeppniseftirlitið við ákvörðun sekta byggja mat sitt á þessum opinberum gögnum*.“ Síðan segir í svari eftirlitsins:

[

6899 Fellt út vegna trúnaðar.

]6900

16589. Svar barst frá (S)stjform-S þann 11. júlí 2023 og þar kom eftirfarandi fram: [

]6901

16590. Samkeppniseftirlitið svaraði tölvupósti (S)stjform-S frá 11. júlí 2023 daginn eftir. Í svarinu sagði: [

]6902

16591. Sökum framangreinds hafa sjónarmið Samskipa í bréfinu, dags. 7. júlí 2023, ekki áhrif á beitingu 37. gr. samkeppnislaga í máli þessu.

35.2.2. Almennt um 37. gr. samkeppnislaga

16592. Samkvæmt a. og j. lið 1. mgr. 37. gr. samkeppnislaga leggur Samkeppniseftirlitið sektir á fyrirtæki sem brjóta gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

16593. Eins og leiðir af orðalagi 1. mgr. 37. gr. laganna er tilgangur ákvæðisins sá að varnaðaráhrif sekta stuðli að framkvæmd samkeppnislaga og þar með að aukinni samkeppni, sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 10/2011, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu.* Meginreglan er sú að leggja skal á sekt vegna brota á ákvæðum samkeppnislaga, sbr. dóm Hæstaréttar frá 9. febrúar 2012 í máli nr. 205/2011, *Samkeppniseftirlitið gegn Icelandair ehf.* Ákvæði 37. gr. samkeppnislaga felur aftur á móti ekki í sér skyldu til álagningar sekta við öllum brotum. Mjög ríkar ástæður þarf til að réttlæta það að sektum sé ekki beitt vegna brota á samkeppnislögum, sbr.

6900 Fellt út vegna trúnaðar.
6901 Fellt út vegna trúnaðar.
6902 Fellt út vegna trúnaðar.

úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 10/2008, *Sundagarðar ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu.*

16594. Eins og lögskýringargögn og 37. gr. samkeppnislaga bera með sér er rétt að túlka ákvæðið til samræmis við EES/ESB-samkeppnisrétt, sbr. einnig t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2013, *Valitor hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, sem fjallað var um í dómi Hæstaréttar frá 28. apríl 2016 í máli nr. 419/2015.[6903]

16595. Við ákvörðun um fjárhæð sekta er skylt að hafa hliðsjón af eðli og umfangi brota, hvað brot hafa staðið lengi og hvort um ítrekað brot er að ræða, sbr. 2. mgr. 37. gr. samkeppnislaga.

16596. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2006, *Dagur Group hf. gegn Samkeppniseftirlitinu,* segir að hér sé ekki um að ræða tæmandi talningu á þeim atriðum sem horfa má til við álagningu sekta. Er í raun heimilt að horfa til hvers konar málefnalegra sjónarmiða. Hefur áfrýjunarnefndin talið að það megi einnig líta t.d. til stærðar fyrirtækja sem teljast brotleg, huglægrar afstöðu stjórnenda, hagnaðarsjónarmiða, hvort brot hafi verið framkvæmt, hvort um sé að ræða mikilvæga markaði, almennrar hegðunar fyrirtækis á markaði, og samvinnu þess við rannsókn máls, sbr. einnig t.d. úrskurði áfrýjunarnefndar í málum nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu* og nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Hafa dómstólar staðfest þessa túlkun áfrýjunarnefndar, sbr. t.d. dóm Hæstaréttar frá 14. mars 2013 í máli nr. 355/2012, *Lyf og heilsa hf. gegn Samkeppniseftirlitinu.* Í dómi Hæstaréttar frá 4. mars 2021 í máli nr. 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, er vísað til þeirra atriða sem samkvæmt 2. mgr. 37. gr. samkeppnislaga ber að horfa til við ákvörðun sekta og síðan segir:

„Ýmsir aðrir þættir geta þó haft áhrif við ákvörðun sektarfjárhæðar, þar á meðal að álögð sekt sé til þess fallin að skapa varnaðaráhrif meðal annars með tilliti til fjárhagslegs styrkleika aðila."

16597. Í dómaframkvæmd í EES/ESB-samkeppnisrétti kemur fram að við ákvörðun á sekt verði, auk tímalengdar brots, ávallt að leggja mat á alvarleika brots og þar með eðli og umfang þess. Við mat á þessu verði að horfa til ýmissa atriða en eðli þeirra atriða og þýðing sé mismunandi eftir tegund viðkomandi brots og þeirra aðstæðna sem uppi eru í viðkomandi máli.[6904] Í dómaframkvæmd hefur ekki verið sett fram bindandi og tæmandi talning á þeim atriðum sem unnt er að horfa til við mat á alvarleika brota á samkeppnisreglum.[6905] Hefur verið talið heimilt að horfa til m.a. eftirfarandi atriða:

- Eðli brotsins.[6906]

[6903] Í athugasemdum við 2. gr. frumvarps sem varð að lögum nr. 52/2007 er fjallað um tillögur að breytingum á 37. gr. samkeppnislaga: *„Í ákvæðinu er mælt fyrir um skyldu Samkeppniseftirlitsins til að leggja stjórnvaldssektir á fyrirtæki eða samtök fyrirtækja, við nánar tilteknar aðstæður. Byggist tillagan eins og núgildandi ákvæði á fyrirmyndum úr EES/EB-samkeppnisrétti*." Í athugasemdum við stjórnvaldssektarákvæðið í frumvarpi sem varð að eldri samkeppnislögum nr. 8/1993 segir*: „Hér er um nýmæli að ræða í íslenskri löggjöf, ákvæðið er sniðið eftir þeirri löggjöf sem væntanlega mun gilda innan EES og gildir nú í ríkjum EB*." Um sektarákvæði eldri samkeppnislaga segir í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 19. janúar 2015: *„Verða fyrrgreind ummæli í athugasemdum frumvarpsins ekki skilin á aðra leið en að sektarreglum laga nr. 8/1993 hafi verið ætlað að leiða til þess að ákvörðun sekta af hálfu íslenskra samkeppnisyfirvalda fylgdi í grundvallaratriðum sambærilegum sjónarmiðum og giltu um Eftirlitsstofnun EFTA samkvæmt þessu ákvæði.*" Dómur héraðsdóms var staðfestur með vísan til forsendna með dómi Hæstaréttar 4. febrúar 2016 í máli nr. 272/2015, *Skeljungur hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

[6904] Sjá t.d. mgr. 42 í dómi dómstóls ESB frá 27.01.2017 í máli nr. C-618/13, Zucchetti Rubinetteria gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2017:48: „[...] *in order to determine the gravity of an infringement, regard must be had to a large number of factors, the nature and importance of which vary according to the type of infringement in question and the particular circumstances of the case*."

[6905] Sjá mgr. 198 í dómi dómstóls ESB frá 26.09.2018 í máli nr. C-99/17, *Infineon Technologies gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:2018:773.

[6906] Fræðimenn hafa dregið þá ályktun af dómaframkvæmd dómstóla ESB að þetta sé mikilvægasti þátturinn við mat á alvarleika brot. Sjá Van Bael & Bellis, Competition Law of the European Union, sjötta útgáfa 2021, bls. 1151: *„The case law of the European Courts shows that the main factor for assessing the gravitiy of an infringement is the nature of the infringement* [...]".

- Stærð og velta viðkomandi fyrirtækis. Heildarvelta er talin veita vísbendingu um stærð og fjárhagslegan styrk fyrirtækisins og velta í sölu á þeirri þjónustu/vörum sem brotið tók beint eða óbeint til er talin gefa til kynna umfang brots og þann samkeppnislega skaða sem leiddi af því.[6907]

- Samanlögð hlutdeild fyrirtækja á þeim markaði eða mörkuðum sem brotið tók til. Í tilteknu samráðsmáli þótti t.d. hafa verulega þýðingu að viðkomandi fyrirtæki voru samanlagt með 60 - 70% hlutdeild á þeim mörkuðum sem brotin tóku til.[6908]

- Stærð og mikilvægi þess markaðar sem brotið tók til og aðstæður á honum þegar brotið átti sér stað.[6909]

- Hlutverk viðkomandi fyrirtækis við að hefja brotið.[6910]

- Hvort brotinu var hrint í framkvæmd og hvort það hafði raunveruleg áhrif á markaði.[6911]

35.2.3. Sektarhámark

16598. Í 37. gr. samkeppnislaga kemur fram að sektir geti numið allt að 10% af heildarveltu síðasta almanaksárs hjá því fyrirtæki eða samtökum fyrirtækja sem aðild eiga að samkeppnishömlunum. Sama hámark gildir í EES/ESB-rétti.

16599. Í réttarframkvæmd hefur þýðing hámarksins verið skýrð nánar. Til dæmis hafa þátttakendur í ólögmætu samráði og önnur brotleg fyrirtæki haldið því fram að aðeins eigi að leggja sekt sem nemi allt að 10% af heildarveltu þegar um er að ræða mjög alvarleg brot. Dómstólar ESB hafa hins vegar bent á að þetta feli í sér misskilning á eðli þessa sektarhámarks í samkeppnisrétti. Þetta var t.d. orðað svo í dómi undirréttar ESB frá 12. desember 2012:

„161. With regard to the applicant's argument that the fine imposed on it was very close to the maximum ceiling of 10% of worldwide turnover (see paragraphs 152 and 153 above), it must be observed that the applicant misconstrues the nature of that ceiling. The sum corresponding to 10% of the worldwide turnover of a participant in an infringement of the competition rules is not, contrary to what the applicant seems to believe, a maximum fine, to be imposed only in respect of the most serious infringements. As is apparent from the case-law, it is, instead, a capping ceiling, the only possible consequence of which is that the amount of the fine calculated on the basis of the criteria of gravity and duration of the infringement will be reduced to the maximum permitted level. Its application implies that the undertaking concerned will not pay the fine which in principle would be

---

[6907] Sjá mgr. 329-330 í dómi EFTA-dómstólsins frá 05.05.2022 í máli nr. E-12/20, *Telenor gegn Eftirlitsstofnun EFTA*: *„329. The Court observes that, according to the fining guidelines, ESA is to take the value of the undertaking's sales of goods or services to which the infringement directly or indirectly relates in the relevant geographic market into account in determining the basic amount of the fine. The fining guidelines use the combination of the values of sales to which the infringement relates and the duration of the infringement in order to provide an appropriate proxy to reflect the economic importance of the infringement. The value of sales thus constitutes an objective criterion giving a proper measure of the harm which the infringement does to normal competition (compare the judgments in Team Relocations and Others v Commission, cited above, paragraphs 74 and 75, and Deutsche Telekom v Commission, T-827/14, EU:T:2018:930, paragraphs 532 to 534 and case law cited).*
330. It is established case law that an undertaking's overall turnover may be taken into account. The overall turnover constitutes an indication, albeit an approximate and imperfect one, of the undertaking's size and its economic power. ESA may also take into account the proportion of that turnover accounted for by the services in respect of which the infringement was committed, which thus gives an indication of the scale of the infringement (compare the judgment in KME Germany and Others v Commission, C-272/09 P, EU:C:2011:810, paragraphs 50 to 52)."

[6908] Sjá mgr. 159 í dómi undirréttar ESB frá 27.09.2006 í máli nr. T-43/02, *Jungbunzlauer gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2006:270. Dónum var ekki áfrýjað.

[6909] Sjá mgr. 57 í dómi dómstóls ESB frá 08.12.2011 í máli nr. C-386/10, *Chalkor gegn framkvæmastjórninni*, EU:C:2011:815. Sjá einnig mgr. 331 í dómi undirréttar ESB frá 28.06.2016 í máli nr. T-216/13, *Telefónica gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2016:369.

[6910] Sjá mgr. 93 í dómi dómstóls ESB frá 26.01.2017 í máli nr. C-619/13, *Mamoli Robinetteria gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:2017:50.

[6911] Sjá mgr. 69-70 í dómi undirréttar ESB frá 14.05.2014 í máli nr. T-406/09, *Donau Chemie gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T.2014:254.

payable if it were assessed on the basis of those criteria (Dansk Rørindustri and Others v Commission, cited in paragraph 47 above, paragraph 283)."

16600. Er því síðan lýst í mgr. 162 og áfram í dómnum að samkeppnisyfirvöld geti réttilega komist að þeirri niðurstöðu að brot verðskuldi mun hærri sekt en 10% af heildarveltu hins brotlega fyrirtækis. Sökum hins formlega hámarks verði aftur á móti ávallt að lækka þá sekt niður í 10% af heildarveltu.[6912]

16601. Tilgangur þessa formlega sektarhámarks er að tryggja að ekki séu lagðar á sektir sem fyrirtæki geta ekki greitt. Er þá lagt til grundvallar í löggjöfinni að fyrirtæki geti að jafnaði greitt sekt sem nemur 10% af heildarveltu og hið formlega hámark tryggi með almennum hætti að sektir á fyrirtæki séu ekki úr hófi fram.[6913] Á hinn bóginn er heimilt að lækka sekt eða fella hana niður ef fyrirtæki getur með óyggjandi hætti sýnt fram á getuleysi til þess að greiða tiltekna sekt og að sektin myndi með óafturkræfum hætti leiða til þess að það hætti starfsemi. Í því sambandi yrði viðkomandi fyrirtæki að sanna að endanlegir eigendur þess séu ófærir um að koma því til aðstoðar og að eignir þess yrðu verðlausar við það að nýir eigendur tækju við rekstri.[6914]

16602. Formlegt hámark á sekt í þessu máli er 10% af heildarveltu Samskipa Holding á árinu 2022. Samkvæmt ársreikningi var heildarvelta Samskipa Holding á árinu 2022 um 137 ma. kr. Er fjallað nánar um fjárhagslega stöðu Samskipa Holding í köflum 35.2.5-35.2.9.

16603. Við mat á eðli og umfangi brota Samskipa er rétt að horfa fyrst til eðli háttseminnar sem slíkrar og líta síðan til mikilvægi viðkomandi markaða og annarra atriða sem þykja hafa þýðingu við mat á alvarleika brota.

35.2.4. Eðli brota Samskipa

16604. Eins og viðurkennt er í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 og rökstutt hefur verið í ákvörðun þessari höfðu Samskip og Eimskip með sér ólögmætt samráð í sjó- og landflutningum og tengdri starfsemi.

16605. Við mat á eðli brota Samskipa ber fyrst að hafa í huga að fákeppni hefur verið ríkjandi á íslenska flutningamarkaðnum um áratugaskeið. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997 var fjallað um Norður-Ameríku samstarf Samskipa og Eimskips: „*Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu*" og bent á að við þær aðstæður sé „*hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum.*" Hnykkt var á þessu í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2003. Sjóflutningamarkaðurinn varð enn samanþjappaðri og viðkvæmari í samkeppnislegu tilliti þegar helsti keppinautur Samskipa og Eimskips, Atlantsskip, hætti siglingum í apríl 2008, en bú skipafélagsins var tekið til gjaldþrotaskipta á árinu 2009.

16606. Í dómi Hæstaréttar frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 segir að mikilvægt sé að á fákeppnismarkaði sé fyrir hendi óvissa fyrirtækja „*sem í hlut eiga, um hegðun keppinautanna*". Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 var þetta tekið fram: „*Fákeppnismarkaðir*

[6912] Dómur undirréttar ESB frá 12.12.2012 í máli nr. T-352/09, *Novácke chemické závody gegn framkvæmdastjórninni*; EU:T:2012:673.

[6913] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 26.01.2017 í máli nr, C-604/13, *Aloys F. Dornbracht gegn framkvæmdastjórninni*, EU:c:2017.45: „*23.* [...] *the Court has consistently held that the fact that, owing to the application of the limit of 10% of turnover referred to in the second subparagraph of Article 23(2) of that regulation, certain factors such as the gravity and duration of the infringement are not actually reflected in the amount of the fine imposed is merely a consequence of the application of that upper limit to the final amount* [...]
24. That upper limit seeks to prevent fines being imposed which it is foreseeable that the undertakings, owing to their size, as determined, albeit approximately and imperfectly, by their total turnover, will not be able to pay [...]
25. The limit is therefore one which is uniformly applicable to all undertakings and arrived at according to the size of each of them, and seeks to ensure that the fines are not excessive or disproportionate. That upper limit thus has a distinct and autonomous objective by comparison with the criteria of gravity and duration of the infringement [...]".

[6914] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB frá 14.05.2014 í máli nr. T-30/10, *Reagens gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2014:253. Dómnum var ekki áfrýjað.

eru sérstaklega viðkvæmir fyrir hvers konar samstarfi keppinauta þar sem auðveldara er að viðhafa samráð eða samkeppnishamlandi samhæfingu við slíkar aðstæður og því enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina […]."

16607. Ljóst er að á öllu rannsóknartímabilinu var fákeppni ríkjandi á þeim mörkuðum sem Samskip og Eimskip störfuðu á og fjallað er um í máli þessu. Um var að ræða mjög samþjappaða markaði. Í sjóflutningum er nær að lýsa markaðnum sem tvíkeppnismarkaði og er það reyndar gert í samtímagögnum málsins. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins gerðu því strangar kröfur til Samskipa um að eiga ekki í neinu samstarfi eða samskiptum við Eimskip sem voru til þess fallin að draga úr sjálfstæðri ákvarðanatöku og þar með þeirri samkeppni sem ríkt gat á íslenska flutningamarkaðnum.

16608. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins leggja bann við hvers konar samkeppnishamlandi samráði fyrirtækja. Brot á þessum ákvæðum eru aftur á móti mis alvarleg og lögmæti tiltekinna aðgerða getur ráðist af því hvort fákeppni ríkir á markaðnum eða ekki. Hér skiptir máli að til þess að *„samningar milli fyrirtækja og samstilltar aðgerðir í skilningi 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. EES-samningsins verði taldar hafa það að markmiði að raska samkeppni er nægilegt að samráðið geti mögulega raskað samkeppni. Litið er svo á að ákveðin samvinna eða samskipti milli fyrirtækja séu í eðli sínu skaðleg samkeppni*" og er þá ekki skilyrði fyrir broti að sýnt sé fram á að samráðið hafi í reynd raskað samkeppni, sbr. dóm Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019. Í umfjöllun dómstóls ESB um sömu reglu er m.a. bent á að vissar tegundir af samráði séu það líklegar til þess að hafa skaðleg áhrif að það sé óþarft að gera það að skilyrði fyrir broti að sýnt verði fram á áhrif á markaði af slíku samráði.[6915] Á þetta við um t.d. verðsamráð keppinauta, markaðsskiptingu og samráð um að draga úr framboði, til að mynda flutningsgetu, alveg án tillits til þess hvort fákeppni ríkir á markaði eða ekki. Á fákeppnismarkaði geta hvers kyns upplýsingaskipti keppinauta um viðskiptaleg málefni falið í sér samráð sem hefur að markmiði að raska samkeppni.[6916] Þetta mat á eðli samráðs keppinauta um mikilvæga samkeppnisþætti hefur þýðingu við ákvörðun viðurlaga.

16609. Fyrir liggur í samkeppnisrétti að samráð keppinauta um m.a. skiptingu markaða eftir viðskiptavinum eða landsvæðum, verðlagningu, takmörkun á framboði og tengda upplýsingagjöf eru í eðli sínu alvarlegustu brotin á umræddum ákvæðum. Í samkeppnislögum endurspeglast þetta í því að slíkt samráð keppinauta er í 41. gr. a laganna lýst refsivert fyrir starfsmenn og stjórnarmenn viðkomandi fyrirtækja. Lögfesting á því ákvæði var lögð til í frumvarpi sem varð að lögum nr. 52/2007. Í frumvarpinu kemur skýrt fram hið alvarlega eðli þessa samráðs keppinauta: *„Í dómi Hæstaréttar í máli nr. 37/2003 frá 30. október 2003 sem varðaði ólögmætt samráð fyrirtækja á grænmetis- og ávaxtamarkaði var á það bent að samráð fyrirtækja á sama sölustigi, sem ætlað er að hafa eða getur haft áhrif á verð, skiptingu markaða og gerð tilboða, sé til þess fallið að valda neytendum og atvinnulífinu tjóni. Jafnframt vísaði rétturinn til þess að tekið sé fram í athugasemdum við 10. gr. í frumvarpi til samkeppnislaga að vart sé að finna alvarlegri samkeppnistakmarkanir en þegar fyrirtæki*

[6915] Sjá einnig mgr. 35-36 í dómi dómstóls ESB frá 02.04.2020 í máli nr. C-228/18, *Budapest Bank*, EU:C:2020:265: *„35. Indeed, it is apparent from the Court's case-law that certain types of coordination between undertakings reveal a sufficient degree of harm to competition to be regarded as being restrictions by object, so that there is no need to examine their effects. That case-law arises from the fact that certain forms of coordination between undertakings can be regarded, by their very nature, as being harmful to the proper functioning of competition (judgments of 11 September 2014, MasterCard and Others v Commission, C-382/12 P, EU:C:2014:2201, paragraphs 184 and 185, and of 20 January 2016, Toshiba Corporation v Commission, C-373/14 P, EU:C:2016:26, paragraph 26).*
36. Thus, it is established that certain collusive behaviour, such as that leading to horizontal price-fixing by cartels, may be considered so likely to have negative effects, in particular on the price, quantity or quality of the goods and services, that it may be considered redundant, for the purposes of applying Article 101(1) TFEU, to prove that it has actual effects on the market. Experience shows that such behaviour leads to falls in production and price increases, resulting in poor allocation of resources to the detriment, in particular, of consumers (judgments of 11 September 2014, CB v Commission, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, paragraph 51, and of 26 November 2015, Maxima Latvija, C-345/14, EU:C:2015:784, paragraph 19)."

[6916] Sjá t.d. mgr. 39 í dómi dómstóls ESB frá 05.12.2013 í máli nr. C-455/11, *Solvay gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:2013:796.

komi sér saman um verð, álagningu eða hvaða afslætti skuli veita. Sjónarmið sem fram hafa komið erlendis á undanförnum árum styðja það eindregið að ólögmætt samráð feli í sér alvarlegt brot. Þannig hafa rannsóknir á vegum Efnahags- og framfarastofnunar Evrópu (OECD) leitt í ljós að ólögmætur ávinningur fyrirtækja af samráði eða yfirverðlagning sé að jafnaði mun hærri en almennt hefur verið talið. Af framangreindu leiðir að ólögmætt samráð keppinauta um verð og önnur viðkvæm viðskiptaleg málefni er ótvírætt til þess fallið að hafa í för með sér verulegan efnahagslegan skaða, bæði fyrir neytendur og atvinnulífið. Í ljósi þeirra miklu hagsmuna sem í húfi eru er eðlilegt að refsing sé hér eftir sem hingað til lögð við þátttöku einstaklinga í samráði af þessum toga."

16610. Dómstólar ESB hafa slegið því föstu að sökum eðlis samráðs keppinauta sem snýr m.a. að skiptingu markaða, verðlagningu og takmörkun á framboði þá verðskuldi slík brot þyngstu viðurlögin án tillits til þess hvort sýnt hafi verið fram á að samráðið hafi haft áhrif á viðkomandi markaði.[6917] Þetta samráð er lýst ólögmætt með berum orðum í a. – c. liðum í 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga og í samsvarandi ákvæðum í EES/ESB-samkeppnisrétti. Hefur verið vísað til þessa í dómaframkvæmd og sagt að slík brot feli í sér „*augljósar*" samkeppnishömlur.[6918] Hefur t.d. verið fallist á að eðli samráðsbrota af þessum toga sé með þeim hætti að þau feli í sér „*svívirðilegar*"/„*óskammfeilnar*" (e. *flagrant*) takmarkanir á samkeppni og því geti framkvæmdastjórnin skilgreint þau sem mjög alvarleg án þess að sýnt sé fram á áhrif þeirra á markaði.[6919] Í mgr. 45 í skriflegum athugasemdum Eftirlitsstofnunar EFTA frá 23. október 2019, sem lagðar voru fram í máli Hæstaréttar nr. 42/2019, segir:

„*Ólögmætt samráð samkeppnisaðila (lárétt samráð) er talið vera alvarlegasta form brota á samkeppnisreglum EES réttar vegna skaðlegra áhrifa þeirra á atvinnulíf og neytendur á Evrópska efnahagssvæðinu. Í dómaframkvæmd hafa slík brot verið flokkuð sem „augljós brot". Eðli málsins samkvæmt leiða slík brot almennt til hæstu sekta sem samkeppnisyfirvöld leggja á fyrirtæki*."

16611. Brot Samskipa í þessu máli skiptast yfir tvö tímabil. Annars vegar tiltekið ólögmætt samráð við Eimskip sem stóð yfir fram til júní 2008 og hins vegar stóraukið samráð við Eimskip sem hófst í júní 2008 og var ekki lokið þegar Samkeppniseftirlitið framkvæmdi húsleitir á starfsstöðvum fyrirtækjanna um miðjan september 2013.

16612. Fram til júní 2008 áttu Samskip og Eimskip í ólögmætu samráði í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Einnig tók samráð fyrirtækjanna til gagnkvæmra sjóflutninga milli Íslands og

---

[6917] Sjá t.d. mgr. 64 í dómi undirréttar ESB frá 06.05.2009 í máli nr. T-127/04, *KME Germany o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2009:142: *„In that regard, it should be noted that the Community system of penalties for infringement of the competition rules, as established by Regulation No 17 and interpreted by the case-law, shows that, by reason of their very nature, cartels merit the severest fines. Their possible concrete impact on the market, particularly the question to what extent the restriction of competition resulted in a market price higher than would have obtained without the cartel, is not a decisive factor for determining the level of fines (see, to that effect, Joined Cases 100/80 to 103/80 Musique diffusion française and Others v Commission [1983] ECR 1825, paragraphs 120 and 129; Case C-219/95 P Ferriere Nord v Commission [1997] ECR I-4411, paragraph 33; Case C-286/98 P Stora Kopparbergs Bergslags v Commission [2000] ECR I-9925, paragraphs 68 to 77; Case C-407/04 P Dalmine v Commission [2007] ECR I-829, paragraphs 129 and 130; Tokai Carbon, cited in paragraph 62 above, at paragraph 225; Opinion of Advocate General Mischo in Case C-283/98 P Mo och Domsjö v Commission [2000] ECR I-9855, I-9858, points 95 to 101).*" Dómurinn var staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 08.12.2011 í máli nr. C-272/09.

[6918] Sjá mgr. 173 í dómi undirréttar ESB frá 27.07.2005 í sameinuðum málum T-49/02 til T-512/02, *Brasserie Nationale o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2005:258: *„As regards the market-sharing arrangement, agreements of this type are among the examples of agreements explicitly declared to be incompatible with the common market in Article 81(1)(c) EC. They are categorised in the case-law as obvious restrictions of competition (Joined Cases T-374/94, T-375/94, T-384/94 and T-388/94 European Night Services and Others v Commission [1998] ECR II-3141, paragraph 136).*" Dómnum var ekki áfrýjað.

[6919] Sjá mgr. 96. í dómi undirréttar ESB frá 16.06.2011 í sameinuðum málum nr. T-204/08 og T-212/08, *Team Relocations o.fl. gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2011:288: *„In the present case, in recital 542 of the Decision, the Commission set out the reasons which had led it to conclude that the infringement was very serious, namely the very nature of the obvious restrictions of competition identified. In addition, it explained, in the same recital, why it had not examined the geographical area and the impact of the infringement, referring to case-law which states that in the case of flagrant restrictions, the infringement may be classified as very serious without it being necessary for such conduct to cover a particular geographical area or have a particular impact (Scandinavian Airlines System v Commission, cited in paragraph 85 above, paragraphs 84 and 85, and Joined Cases T-49/02 to T-51/02 Brasserie nationale and Others v Commission [2005] ECR II-3033, paragraphs 178 and 179). It follows that, in the light of that case-law, the Commission gave sufficient reasons for classifying the infringement as 'very serious'.*" Dómurinn var staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 11.07.2013 í máli nr. C-444/11.

annarra Evrópulanda á grundvelli svonefnds „*neyðarsamkomulags*" og til landflutninga á Norðurlandi. Þá var fyrir hendi ólögmætt samráð í skipaafgreiðslu á Reyðarfirði. Eimskip og Samskip ráku frystigeymslur í Hollandi og áttu í samráði á þeim markaði. Það samráð var til þess fallið að hafa skaðleg áhrif á t.d. útflytjendur á íslenskum sjávarafurðum.

16613. Á fundi æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 ákváðu fyrirtækin að hefja verkefni sem nefnt var „*Nýtt upphaf*" og miðaði að því að kanna ábatann af því að auka samráð fyrirtækjanna. Átti m.a. að kanna ábata af markaðsskiptingu, takmörkun á flutningsgetu og verulega aukinni samvinnu í kjarnastarfsemi fyrirtækjanna. Í skilningi samkeppnisréttar fólst í þessu verkefni m.a. ákvörðun um að hefja samráð þar sem keppinautar hafa með sér hagnýta samvinnu til að losna við þá óvissu sem felst í samkeppni. Þá var í verkefninu gert ráð fyrir verulegum upplýsingaskiptum um samkeppnislega viðkvæm málefni við könnun á ábata af því hrinda auknu samráði í framkvæmd. Er það því niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi fyrirtækin ákveðið að ráðast í verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

16614. Gögn málsins sýna að frá fundinum 6. júní 2008 og árunum þar á eftir átti sér stað samfellt, umfangsmikið og alvarlegt ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa. Brutu Samskip gegn 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins með samráði við Eimskip sem miðaði að því að undirbúa og eftir atvikum framkvæma m.a. eftirfarandi aðgerðir á brotatímabilinu sem í samkeppnisrétti teljast vera í eðli sínu „*augljós brot*":

- Samráð við Eimskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna. Siglingakerfi og flutningsgeta eru lykilþættir í þjónustu og samkeppni skipafélaga og því afar mikilvægt að keppinautar eigi ekki í samskiptum um slíkar breytingar heldur taki sjálfstæðar ákvarðanir. Þá er í b. lið 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga sérstaklega lagt bann við samráði við að takmarka eða stýra m.a. framleiðslu og mörkuðum, sbr. og samsvarandi ákvæði í 53. gr. EES-samningsins. Á flutningamörkuðum brjóta fyrirtæki gegn þessu með samráði um að takmarka flutningsgetu.[6920]

- Samráð við Eimskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Í landflutningum var til viðbótar um að ræða skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum. Með sama hætti og samráð um að takmarka flutningsgetu er markaðsskipting dæmi um „*augljóst brot*" sem er sérstaklega lýst ólögmætt, sbr. c. lið 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga og samsvarandi ákvæði í 53. gr. EES-samningsins.

- Jafnframt fór samráð Samskipa við Eimskip gegn a. lið 2. mgr. 10. gr. samkeppnislaga en þar er lagt bann við samráði sem hefur að markmiði að raska samkeppni með því að hafa áhrif á „*verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör með beinum eða óbeinum hætti.*" Höfðu Samskip og Eimskip samráð um verð og afsláttarkjör í flutningaþjónustu. Jafnframt höfðu fyrirtækin samráð um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.

16615. Þar að auki fólst í hinu samfellda broti Samskipa eftir 6. júní 2008 ólögmætt samráð við Eimskip í kjarnastarfsemi fyrirtækjanna, þ.e. sjóflutningum, landflutningum, skipafgreiðslu og gagnkvæmu gámasamstarfi. Var þetta einnig hluti af því samfellda samráði sem hafði að markmiði að raska samkeppni og var hluti af „*Nýtt upphaf*" verkefninu. Þetta samráð var eftir atvikum til stuðnings öðru samráði fyrirtækjanna. Vísast um það m.a. til umfjöllunar um stuðningsaðgerðir fyrirtækjanna þegar þau takmörkuðu flutningsgetu á seinni hluta ársins 2008. Eitt og sér var þetta samráð einnig alvarlegt ekki síst sökum fákeppni á viðkomandi mörkuðum. Eins og áfrýjunarnefnd samkeppnismála benti á í

[6920] Í t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 21.02.2018 í máli nr. AT.40009 fólst mjög alvarleg brot skipafélaga m.a. í viðræðum og samræmingu á takmörkun á flutningsgetu og upplýsingaskiptum sem tengdust þessu. Sjá m.a. mgr. 34 í ákvörðuninni: „*The parties engaged in various types of contacts, during which they, to varying degrees:* [...] *(c) discussed and coordinated capacity reductions* [...] *and*
(d) exchanged commercially sensitive information as a means to support the conduct described in points (a), (b) and (c) above." Viðkomandi skipafélög viðurkenndu þessi brot.

áður tilvitnuðum úrskurði í máli nr. 13/1997 er á fákeppnismörkuðum *„hvers kyns samráð*" milli viðkomandi keppinauta um *„náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni*" mjög *„varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum*."

16616. Verðsamráð og markaðsskipting Samskipa og Eimskips varð umfangsminni á árinu 2013.

16617. Með vísan til framangreinds og ítarlegrar umfjöllunar um brot Samskipa í þessari ákvörðun leikur engin vafi á því að þau voru í eðli sínu alvarleg.

35.2.5. Umfang brota og önnur atriði við mat á alvarleika brota Samskipa

16618. Við mat á umfangi og alvarleika brota ber m.a. horfa til stærðar og mikilvægis þess markaðar sem brotin tóku til. Jafnframt geta aðstæður á viðkomandi markaði haft þýðingu og í því sambandi verður ekki horft framhjá þeim miklu efnahagsörðugleikum sem hófust á Íslandi á árinu 2008. Þá hefur einnig þýðingu að horfa til markaðshlutdeildar og veltu brotlegra fyrirtækja. Verður nú vikið að þessu og öðrum málefnalegum atriðum við mat á hæfilegri sekt Samskipa í þessu máli.

35.2.5.1. Þýðing vöruflutninga fyrir íslenskt samfélag

16619. Við mat á umfangi brota Samskipa og þýðingu þeirrar starfsemi þar sem brot fyrirtækisins áttu sér stað ber fyrst að horfa til landfræðilegrar legu Íslands. Af henni leiðir að afar mikilvægt er að allir fólks- og vöruflutningar til og frá landinu séu á hverjum tíma eins greiðir og hagkvæmir og unnt er.[6921]

16620. Sökum m.a. fámennis, veðurfars og landgæða skiptir innflutningur á vörum mjög miklu máli fyrir íslenskt samfélag. Eru neytendur og fyrirtæki háð innflutningi á ýmiss konar erlendum vörum, þá bæði sem neysluvörur og innfluttir framleiðsluþættir. Matvælaframleiðsla á Íslandi er dæmi um atvinnugrein sem er mjög háð innfluttum aðföngum til grænmetisframleiðslu, búfjárræktar, fiskveiða, fiskeldis og framleiðslu á fóðri, korni og olíu til manneldis.[6922] Á þetta við um innflutt aðföng eins og t.d. eldsneyti, áburð, sáðvöru og ýmis tæki. Jafnframt eru margskonar matvæli flutt inn til landsins sem eftir atvikum eru ekki framleidd eða ræktuð hér. Þá eru fjölmargar aðrar vörutegundir sem einnig eru seldar neytendum eða fyrirtækjum nær eingöngu eða að stórum hluta innfluttar, t.d. bifreiðar, vinnuvélar, varahlutir, hrávörur, byggingarefni, verkfæri, tölvubúnaður, heimilistæki og húsgögn. Mikilvægar útflutningsgreinar eins og áliðnaðurinn styðjast við innflutt aðföng til framleiðslu hér á landi, t.d. súrál, rafskaut og álflúoríð.[6923]

16621. Útflutningur á vörum hefur einnig mikla þýðingu fyrir íslenskt samfélag. Er augljóst að gæði og verðlagning á útflutningsþjónustu skiptir miklu máli fyrir samkeppnishæfni útflutningsfyrirtækja gagnvart erlendum keppinautum. Á þetta ekki síst við sjávarútveg og stóriðju.

16622. Þá er Ísland dreifbýlt land og þýðingarmikið fyrir byggðaþróun og atvinnulíf að til staðar séu hagkvæmir og greiðir innanlandsflutningar á vörum.

16623. Til að varpa frekara ljósi á mikilvægi inn- og útflutnings fyrir íslenskt samfélag á brotatímabilinu má horfa til upplýsinga frá Hagstofu Íslands. Tafla 15 sýnir inn- og útflutning sem hlutfall af vergri landsframleiðslu á tímabilinu 2008-2013, þegar tekið er mið af vöruviðskiptum í utanríkisverslun.

[6921] Í úrskurði forseta EFTA-dómstólsins frá 30.09.2014 í máli nr. E-18/14, *Wow Air ehf. og Samkeppniseftirlitið, Isavia ohf. og Icelandair ehf.*, hafði landfræðileg lega Íslands þýðingu varðandi það að heimila flýtimeðferð máls sem varðaði samkeppni í flugi til og frá landinu: *„7.* [...] *To guarantee fair and effective competition is one of the most important goals of the EEA Agreement. Effective competition benefits both consumers and competitors and contributes to the common good. In the case at hand, Iceland's special geographic situation must be taken into account with Keflavík essentially being the only international airport in the country.*"

[6922] Framleiðslugreinarnar eru þó mjög misháðar innfluttum aðföngum. Sjá nánar þessa skýrslu: *„Fæðuöryggi á Íslandi – Skýrsla unnin fyrir atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið*", Landbúnaðarháskóli Íslands, 2021.

[6923] Hagfræðistofnun Háskóla Íslands. (2012). Beint og óbeint framlag áliðnaðar til landsframleiðslu. Skýrsla nr. C11:06.

Verg landsframleiðsla (VLF) er verðmæti allrar vöru og þjónustu sem er framleidd og boðin á hverju ári.

Tafla 15: Inn- og útflutningur (vöruviðskipti) sem hlutfall af vergri landsframleiðslu á tímabilinu 2008-2013. Fjárhæðir eru í milljónum króna.
Heimild: Hagstofa Íslands (2023).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
VLF	1.589.625	1.626.391	1.680.967	1.765.009	1.845.160	1.970.146
Útflutningur (vöruviðskipti)	466.986	501.193	561.213	620.256	633.167	611.034
Hlutfall af VLF	*29%*	*31%*	*33%*	*35%*	*34%*	*31%*
Innflutningur (vöruviðskipti)	473.525	423.820	440.821	522.985	555.695	570.488
Hlutfall af VLF	*30%*	*26%*	*26%*	*30%*	*30%*	*29%*

16624. Samkvæmt upplýsingum um vöruviðskipti við útlönd, sem aðgengilegar eru á vef Hagstofu Íslands, nam virði vöruútflutnings á bilinu 29-35% af vergri landsframleiðslu á árunum 2008-2013. Á sama tíma nam virði vöruinnflutnings á bilinu 26-30%. Samanlagt nam virði utanríkisviðskipta með vörur því á bilinu 57-65% af vergri landsframleiðslu.[6924] Gögn frá Hagstofunni fyrir árin 2010 – 2013 sýna einnig hvernig út- og innflutningur skiptist eftir vöruflokkum eða tegundum.[6925] Eins og við er að búast eru sjávarafurðir og framleiðsla stóriðjuvera eins og álvera fyrirferðamest í útflutningi. Á þessum tíma samanstóð útflutningur frá Íslandi þannig að mestu leyti af iðnaðarvörum (51-56%) og sjávarafurðum (39-45%). Til iðnaðarvara teljast m.a. ál, álafurðir og kísiljárn. Þegar kemur að innflutningi á þessum tíma fer mest fyrir innfluttum hrá- og rekstrarvörum (28-33%), fjárfestingavörum (21-23%) og neysluvörum (13-15%). Mat- og drykkjarvörur telja samtals um 9-10% af innfluttum vörum á tímabilinu. Til neysluvara teljast varanlegar neysluvörur á borð við heimilistæki, hálfvaranlegar neysluvörur á borð við fatnað og óvaranlegar neysluvörur eins og t.d. lyf.[6926]

16625. Möguleg áhrif flutningskostnaðar á vísitölu neysluverð skipta hér máli. Vöruflokkar sem samanstanda nær eingöngu af innfluttum vörum hafa að jafnaði vegið rúmlega þriðjung af vísitölunni á brotatímabili þessa máls. Nánar tiltekið sýnir tafla 16 vægi þeirra flokka í vísitölu neysluverðs sem samanstanda að mestu af innfluttum vörum frá miðju ári 2008 og til loka árs 2012.[6927]

Tafla 16: Vægi hvers flokks til vísitölu neysluverðs frá júní 2008 til desember 2012.
Heimild: Hagstofa Íslands. Eigin útreikningar Samkeppniseftirlitsins.

Flokkar í vísitölu neysluverðs	**Vægi í VNV(%)**
Innfluttar mat- og drykkjavörur	2,7-3,7%
Áfengi og tóbak	2,6-3,9%
Ökutæki og varahlutir	3,6-8,6%
Innfluttar vörur aðrar[6928]	16,2-22,6%
Samtals	**30,2-34,8%**

[6924] Hafa ber í huga að samkvæmt þjóðhagsreikningum teljast viðskipti með vörur sem erlendir ferðamenn kaupa í ferðalögum sínum hér á landi til útflutnings. Á sama hátt teljast viðskipti með vörur sem Íslendingar kaupa á ferðalögum sínum erlendis til innflutnings. Í þjóðhagsreikningum er ekki heldur gerður greinarmunur á vörum sem eru fluttar til landsins með annars vegar flutningaskipum og hins vegar með fraktflugi.
[6925] Eldri gögn voru ekki aðgengileg.
[6926] Hagstofa Íslands, Vöruviðskipti - Verðmæti útflutnings og innflutnings eftir mánuðum (FOB/FOB) 2010-2020.
[6927] Vísitala neysluverðs er flokkuð eftir búvörum, grænmeti, öðrum innlendum mat- og drykkjarvörum, öðrum innlendum vörum án grænmetis, innfluttum mat- og drykkjarvörum, nýjum bílum og varahlutum, eldsneyti, innfluttum vörum öðrum, áfengi og tóbaki, húsnæði, opinberri þjónustu og að lokum annarri þjónustu.
[6928] Vörur sem tilheyra flokki *„Innfluttar vörur aðrar"* eru í tollskrárflokkum 1-4, 41-83 og 84-99.

16626. Framangreind tafla tekur ekki til þeirra flokka sem innihalda innfluttar vörur að hluta til eða flokka þar sem innflutt aðföng eru notuð við framleiðsluna. Hækkun á innflutningskostnaði á slíkum vörum getur einnig haft áhrif á vísitölu neysluverðs og þar með verðlag í landinu.

16627. Í ljósi framangreinds verður ekki um það deilt að inn- og útflutningur á vörum var og er afar mikilvægur fyrir íslenskan almenning og atvinnulíf.

35.2.5.2. Þýðing samkeppni í sjó- og landflutningum

16628. Almennt séð geta vöruflutningar til og frá landinu farið fram með skipum og flugvélum. Á þessum flutningsmátum er hins vegar talsverður munur og löng framkvæmd í samkeppnisrétti sýnir að þeir tilheyra mismunandi mörkuðum og meginþorri vöruflutninga fer fram með skipum. Er vara að jafnaði flutt með flugi ef hún er ekki rúmfrek, þolir mun hærri flutningsgjöld og/eða þarf að berast móttakanda á skömmum tíma, t.d. fersk matvæli.[6929] Af þessu leiðir t.d. að þungar og rúmmálsfrekar vörur eins og m.a. ál, timbur, áburður og brotajárn eru aðeins fluttar með skipum. Hið sama á við um vörur þar sem flutningskostnaður er tiltölulega hátt hlutfall af kostnaðarverði vöru.

16629. Eðli máls samkvæmt eru sjóflutningar afar mikilvæg flutningaleið fyrir Ísland og varðar það jafnt hagsmuni einstaklinga sem fyrirtækja. Verulegur hluti neysluvara er fluttur til landsins með skipum og sama á við um nauðsynleg aðföng og rekstrarvörur fyrir framleiðslufyrirtæki. Með sama hætti skiptir þessi flutningsmáti mjög miklu máli fyrir framleiðslufyrirtæki, af ýmsu tagi, til þess að koma framleiðsluafurðum sínum á erlenda markaði. Þó svo að flutningar með flugi séu tiltækir þá tilheyra þeir sem fyrr segir sérstökum markaði og er meginþorri af neysluvörum, aðföngum og framleiðsluafurðum fluttur sjóleiðis til og frá landinu. Þá eru landflutningar á vörum sem fyrr segir mikilvægir fyrir hinar dreifðu byggðir landsins.

16630. Hér ber einnig að líta til þess að kostnaður vegna innflutnings með skipum hefur áhrif á samkeppnishæfni fyrirtækja hér á landi sem endurselja innfluttar vörur eða nýta erlend aðföng eða tæki í sínum rekstri. Þá hefur kostnaður vegna innflutnings bein og óbein áhrif á vöruverð í landinu og þar með á neytendur og aðra kaupendur á vörum. Beinu áhrifin felast í því að aukinn kostnaður við innflutning hefur bein áhrif á innkaupsverð innfluttra vara sem svo seytlar út í verðlagið. Óbeinu áhrifin felast í því að ýmsar vörur hér á landi eru framleiddar úr innfluttum aðföngum. Hækkun á flutningskostnaði aðfanganna leiðir því til kostnaðarhækkana sem svo einnig smitast út í verðlagið. Þá hefur kostnaður við útflutning áhrif á samkeppnishæfni m.a. sjávarútvegsfyrirtækja og álvera og kostnaður við landflutninga áhrif á samkeppnishæfni t.d. framleiðslufyrirtækis á landsbyggðinni sem selur vörur sínar á höfuðborgarsvæðinu í samkeppni við fyrirtæki sem staðsett eru þar.

16631. Miklir hagsmunir voru og eru því fólgnir í því fyrir neytendur og fyrirtæki hér á landi að sjó- og landflutningafyrirtæki raski ekki samkeppni með ólögmætu samráði. Hærri flutningskostnaður og verri þjónusta sem stafað getur af ólögmætu samráði keppinauta í sjó- og landflutningum veldur neytendum og atvinnulífinu miklu tjóni. Getur það tjón falist í því neytendur greiði hærra verð en ella fyrir nauðsynjavörur og að kostnaður við verðtryggð lán aukist. Það tjón getur einnig falist í því að samkeppnishæfni fyrirtækja sem selja vörur á innanlandsmarkaði eða til útflutnings raskist. Dregur það úr atvinnustarfsemi og skerðir einnig lífskjör almennings.

35.2.5.3. Geta Samskipa til þess að raska samkeppni og valda tjóni

16632. Samkvæmt framansögðu hafði íslenskt samfélag og hefur enn mikla hagsmuni af því að samkeppni sé ekki raskað á þeim flutningamörkum sem Samskip starfa. Umfang brota og möguleikar samráðsfyrirtækja til þess að hamla samkeppni og skaða viðskiptavini ráðast m.a. af stöðu þeirra á viðkomandi markaði. Við mat á þætti Samskipa skiptir máli bæði markaðshlutdeild fyrirtækisins og samanlögð markaðshlutdeild þess og Eimskips. Samanlögð hlutdeild fyrirtækjanna hefur þýðingu

[6929] Sjá hér t.d. úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu*, og í máli nr. 1/2019, *Samskip hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

varðandi alvarleika brots Samskipa þar sem hún veitir vísbendingu um heildaráhrif af broti sem Samskip voru virkur þátttakandi í. Eins og EFTA-dómstóllinn tók fram í dómi frá 5. maí 2022 í Telenor-málinu gefur velta í sölu á þeirri þjónustu sem brotið tók til með beinum eða óbeinum hætti til kynna umfang brots og þann samkeppnislega skaða sem leiddi af því. Viðkomandi velta Samskipa skiptir því einnig máli.

16633. Á árunum 2008 – 2013 höfðu Eimskip og Samskip samanlagt gríðarlega sterka stöðu á þeim flutningamörkuðum sem hér skipta máli.

- Í sjóflutningum til og frá Íslandi var sameiginleg hlutdeild Samskipa og Eimskips 95-100%.
- Samskip og Eimskip voru einnig langstærstu fyrirtækin í landflutningum. Miðað við landið allt voru fyrirtækin saman með allt að 85% hlutdeild. Sú hlutdeild sem eftir stendur skiptist á milli fjölmargra smærri aðila og var enginn þeirra með meira en 5% hlutdeild.
- Samskip og Eimskip voru samanlagt með allt að 65% hlutdeild í flutningsmiðlun. Ef lögð er til grundvallar sú skilgreining á markaði, sem Samskip telja að eigi að miða við, var samanlögð markaðshlutdeild fyrirtækjanna um 95%.

16634. Ljóst er því að á rannsóknartímabilinu voru Eimskip og Samskip lang umsvifamestu fyrirtækin á sviði vöruflutninga, bæði til og frá landinu sem og flutninga innanlands. Sama á við um flutningsmiðlun. Á öllum þessum sviðum báru skipafélögin ægishjálm yfir aðra keppinauta. Voru aðrir keppinautar ekki aðeins með litla markaðshlutdeild heldur bjuggu þeir ekki yfir sömu breidd í flutningaframboði sem tengist Íslandi eins og Eimskip og Samskip. Sem dæmi má nefna BWS og Thorship sem sinntu áætlunarflutningum á sjó til og frá Íslandi en starfræktu ekki landflutninga eða flutningsmiðlun. Þá sinnti Vörumiðlun, stærsti keppinautur Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði, ekki sjóflutningum eða flutningsmiðlun. Veitir þetta vísbendingar um að staða Eimskips og Samskipa hafi heilt yfir jafnvel verið sterkari en markaðshlutdeild á einstaka mörkuðum segir til um.

16635. Samanlagðar tekjur Samskipa og Eimskips af umræddri flutningaþjónustu námu um 40-48 milljörðum kr. á ári á árunum 2008 – 2013. Á þessum tíma námu tekjur fyrirtækjanna tveggja af flutningastarfsemi árlega því um 2,4 - 2,6% af vergri landsframleiðslu. Er þetta til vitnis um mikið vægi Samskipa og Eimskips í efnahagslífi landsins á megin brotatímabili þessa máls.

16636. Að mati Samkeppniseftirlitsins veitir þetta órækar vísbendingar um að brot Samskipa og Eimskips voru umfangsmikil og áttu sér stað á mikilvægum mörkuðum sem voru þar með alvarleg, sbr. einnig viðurkenningu Eimskips í sáttinni frá júní 2021.

16637. Ef vikið er að stöðu Samskipa er ljóst að fyrirtækið hefur um langt skeið verið meðal stærstu fyrirtækja á Íslandi.[6930] Að því er snertir stöðu Samskipa á flutningamarkaði á brotatímabilinu er gagnlegt að horfa til þess hvernig fyrirtækið lýsti sjálfu sér gagnvart viðskiptavinum og almenningi.

16638. Í desember 2008 kom m.a. fram á heimasíðu Samskipa að fyrirtækið væri orðið „*eitt stærsta gámaflutningafyrirtæki Evrópu*". Nánar tiltekið var á heimasíðu Samskipa að finna þessa lýsingu: „*Samskip eru alþjóðlegt félag sem býður flutninga og tengda þjónustu á sjó, landi og í lofti. Frá stofnun félagsins árið 1990 hefur starfsemin vaxið jafnt og þétt, bæði með kaupum á öðrum félögum og vegna innri vaxtar. Samskip eru orðin eitt stærsta gámaflutningafyrirtæki Evrópu og býður félagið upp á heildarþjónustu á Íslandi og í Færeyjum, fjölþátta flutningsþjónustu um alla Evrópu og frysti- og framhaldsflutninga um allan heim. Félagið starfrækir skrifstofur í yfir 20 löndum í þremur heimsálfum og eru starfsmenn um 1.400 talsins*." Kom einnig fram í þessari lýsingu að Samskip bjóði upp á sjóflutninga milli Íslands, Færeyja, Bretlands, meginlands Evrópu og Skandinavíu. Á Íslandi hafi fyrirtækið byggt upp „*einstakt landflutningakerfi*" og með kaupum á erlendum flutningafyrirtækjum sé fjölþátta flutningsnet Samskipa orðið það stærsta sinnar tegundar í Evrópu.

[6930] Sem dæmi má nefna að samkvæmt úttekt Frjálsrar verslunar voru Samskip 11. stærsta fyrirtækið á Íslandi árið 2009 og Eimskip 14. stærsta. Á árinu 2010 voru Samskip áfram 11. stærsta en Eimskip 16. stærsta.

Þá hafi Samskip „*fest sig „verulega í sessi*" *á frystiflutningamarkaðinum. Félagið býður heildarþjónustu á þessu sviði, þ.e. sjóflutninga, flugflutninga, landflutninga, lestun og losun og geymslu afurða í frystivörumiðstöðvum sem og skjalagerð. Til að geta veitt viðskiptavinum sem besta þjónustu starfrækja Samskip skrifstofur á stærstu markaðssvæðunum fyrir sjávarafurðir, kjötafurðir, grænmeti og ávexti, bæði á meginlandi Evrópu, í Bretlandi, Skandinavíu, Asíu og Norður- og Suður-Ameríku*."[6931]

16639. Samhengisins vegna má nefna að Samskip telja að þessi sterka staða fyrirtækisins hafi ekki breyst. Þannig segir á heimasíðu Samskipa á árinu 2023 að fyrirtækið hafi frá stofnun þess á Íslandi árið 1991 stækkað hratt og sé „*eitt af stærri flutningafyrirtækjum í Evrópu*".[6932]

16640. Markaðshlutdeild Samskipa á árunum 2008 - 2013 er lýst með nákvæmum hætti í viðauka I og vísast til þess. Eins og þar kemur fram var hlutdeild Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi á bilinu 30-40%, í landflutningum á bilinu 30-40% og í flutningsmiðlun á bilinu 25-40% en 30-40% miðað við þá skilgreiningu sem Samskip leggja til grundvallar.

16641. Sem áður segir er lagt til grundvallar í samkeppnisrétti að velta í sölu á þeirri þjónustu sem brotið tók beint eða óbeint til gefi til kynna umfang brots og þann samkeppnislega skaða sem leiddi af því. Tafla 17 sýnir þessa veltu Samskipa:

Tafla 17: Velta Samskipa í sölu á þeirri þjónustu sem brotin tóku til, í milljónum kr.
Heimild: Afhentar upplýsingar Samskipa.

Samskip	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Sjóflutningar með for- og áframflutn.	11.645	11.373	12.274	12.092	13.089	13.021
Landflutningar	1.899	1.977	2.063	2.133	2.261	2.263
Flutningsmiðlun	2.776	2.737	2.886	2.965	3.196	2.826
Samtals tekjur	**16.321**	**16.086**	**17.223**	**17.190**	**18.546**	**18.110**

16642. Hér má líta til þess að á verðlagi mars 2023 var samanlögð velta Samskipa af umræddri starfsemi á árunum 2008-2013 um 164 ma.kr., eða að meðaltali um 27 ma. kr. á ársgrundvelli.

16643. Samskip er alþjóðlegt fyrirtæki og var almennt séð í sama stærðarflokki og Eimskip.[6933] Þótt Eimskip hafi á rannsóknartímabilinu verið með hærri markaðshlutdeild voru Samskip eftir sem áður öflugt fyrirtæki með sterka stöðu á íslenska flutningamarkaðnum. Þá sýnir velta Samskipa í brotastarfseminni að þátttaka þess í hinu ólögmæta samráði var mikil að umfangi og til þess fallinn að valda verulegum samkeppnislegum skaða. Þetta ásamt eðli brots Samskipa sýnir ótvírætt að brot fyrirtækisins var alvarlegt.

[6931] Vefsíða Samskipa. Aðgengilegt á slóð: https://web.archive.org/web/20081225000642/http://www.samskip.is/samskip/um_samskip/
[6932] Á heimasíðunni kemur einnig fram að Samskip séu með „*668 milljónir evra í veltu á ári og starfsstöðvar í 24 löndum í Evrópu, Norður- og Suður-Ameríku, Asíu og Ástralíu. Starfsmenn eru um 1.500 talsins um allan heim. Höfuðstöðvar Samskipa eru í Hollandi og frá stofnun þess á Íslandi árið 1991 hefur það stækkað hratt, bæði vegna innri vaxtar og kaupa á öðrum félögum. Meginstarfsemi félagsins byggir á gámaflutningum í Evrópu, flutningum á Norður-Atlantshafi, hitastýrðum flutningum um allan heim ásamt flutningsmiðlun og stórflutningum í Evrópu*." Sjá https://www.samskip.is/um-samskip/.
[6933] Hér má hafa í huga hvað kom fram í fjölmiðlum um stöðu Samskipa árið eftir rannsóknartímabili þessa máls lauk, þ.e. árið 2014. Voru Samskip sögð vera orðin stærri en Eimskip þegar horft væri til heildartekna. Kom þetta fram í frétt sem birtist í Viðskiptablaðinu 27. nóvember 2015: „*Eimskip og Samskip veltu samtals 160 milljörðum í fyrra. Um þriðjungur af samanlagðri veltu félaganna varð til á Íslandi. Samskip eru stærri en Eimskip þegar litið er til heildartekna á síðasta ári. Samskip Holding B.V., sem skráð er í Hollandi, höfðu um 90 milljarða króna í tekjur en Eimskip hafði um 70 milljarða í tekjur. Hins vegar hefur Eimskip stærri markaðshlutdeild hér á landi. Tekjur Eimskips af innlendum rekstri voru um 33 milljarðar, en tekjur Samskipa um 19 milljarðar*." (https://vb.is/frettir/70-prosent-umsvifa-i-utlondum/).

35.2.5.4. Brot Samskipa áttu sér stað á tímum mikilla efnahagsörðugleika

16644. Aukið ólögmætt samráð Eimskips og Samskipa hófst eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 en um haustið það ár skall á mikil fjármálakreppa. Hafði hún í för með sér keðjuverkandi atburðarrás sem leiddi til þess að stjórn allra stærstu fjármálafyrirtækja landsins var tekin yfir af Fjármálaeftirlitinu. Í kjölfarið börðust heimili og fyrirtæki við afleiðingar gengisfalls íslensku krónunnar, verðbólgu og hruns fjármálafyrirtækjanna. Stjórnvöld tókust á við vanda ríkissjóðs í samvinnu við Alþjóðagjaldeyrissjóðinn auk þess sem endurskipulagning bankakerfisins reyndist flókið og tímafrekt verkefni.[6934] Þá rýrnaði fasteignaverð og atvinnuleysi rúmlega tvöfaldaðist.[6935] Aukin verðbólga rýrði ráðstöfunartekjur hratt, ásamt því að höfuðstóll verðtryggðra og gengistryggðra lána hækkaði umtalsvert.

16645. Í kjölfar efnahagshrunsins setti Samkeppniseftirlitið það í forgang að taka til athugunar þýðingu samkeppni og beitingu samkeppnislaga í efnahagskreppum. Horfði eftirlitið m.a. til rannsókna og ályktana sem fræðimenn höfðu dregið af viðbrögðum við kreppunni miklu í Bandaríkjunum sem hófst árið 1929 og efnahagskreppunni sem hófst í Finnlandi á árinu 1990. Athugunin staðfesti mikilvægi samkeppni fyrir endurreisn efnahagslífsins og lauk henni 27. nóvember 2008 með því að Samkeppniseftirlitið birti skýrslu nr. 2/2008, *Öflug uppbygging*. Í upphafi skýrslunnar segir: *„Ekki þarf að fara um það mörgum orðum að bankahrunið hefur leitt til mjög alvarlegs efnahagsástands hér á landi. Mörg fyrirtæki eiga í erfiðleikum, atvinnuleysi eykst og heimili glíma við miklar skuldir og skertar tekjur. Verðbólga og vandkvæði í milliríkjaviðskiptum auka á vandann. Hætta er á því að á mikilvægum mörkuðum fækki fyrirtækjum vegna rekstrarörðugleika. Samkeppnishömlur og fákeppni geta farið vaxandi.*

Þetta ástand gerir það að verkum að brýn nauðsyn er að hefja öfluga uppbyggingu í íslensku atvinnulífi. Í því sambandi skiptir miklu að viðhalda og eftir atvikum að efla samkeppni. Samkeppni er ekki takmark í sjálfu sér heldur er hún tæki til þess að efla velferð almennings. Ástæða þessa er sú að virk samkeppni milli fyrirtækja laðar fram jákvæða hluti í atvinnulífinu. Hún leiðir til lægra verðs og til aukinna umsvifa í atvinnurekstri. Samkeppni skapar þannig atvinnu, stuðlar að efnahagslegum framförum og hvetur fyrirtæki til að gera betur gagnvart viðskiptavinum sínum. Af þessu leiðir einnig að skortur á samkeppni og samkeppnishömlur fyrirtækja valda almenningi og atvinnulífinu umtalsverðu tjóni, e.a. með hærra vöruverði, lakari þjónustu og minna aðhaldi í rekstri viðkomandi fyrirtækja. Til að vinna gegn skaðlegum afleiðingum skorts á samkeppni og til að stuðla að jákvæðum áhrifum hennar setja ríki sér samkeppnislög.

Samkeppni hefur ekki aðeins jákvæð áhrif á efnahagslífið þegar góðæri ríkir. Þvert á móti er sérstaklega brýnt í efnahagsþrengingum að viðhalda eins og unnt er virkri samkeppni. Eins og nánar verður rökstutt í kafla II. má draga saman reynslu annarra ríkja af efnahagskreppum með þessum hætti:

- *Aðgerðir sem takmarka samkeppni framlengja efnahagsörðugleika og vinna gegn bata.*
- *Aðgerðir til þess að viðhalda eða efla samkeppni stuðla að hraðari endurreisn atvinnulífsins.*"

16646. Í skýrslunni er bent á að í ljósi efnahagsástandsins sé mikilvægt að ráðast í átak til þess að viðhalda eða efla samkeppni hér á landi. Til að leggja áherslu á mikilvægi samkeppni er í skýrslunni einnig gerð grein fyrir skaðlegum áhrifum af m.a. samráði keppinauta:

„Á sama hátt og ljóst er að samkeppni í viðskiptum hefur jákvæð áhrif liggur fyrir að samkeppnishömlur geta valdið almenningi og atvinnulífinu miklum skaða. [...] *Samkeppnishömlur*

[6934] Samkeppniseftirlitið. Rit. nr. 2/2011, Samkeppnin eftir hrun.
[6935] Gögn frá Hagstofu Íslands. Aðgengilegt á slóð: hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Samfelag/Samfelag__vinnumarkadur__vinnumarkadsrannsokn__1_manadartolur/VIN00001.px/chart/chartViewLine/. Sjá einnig frétt HMS frá 15. ágúst 2023, *„Vísitala íbúðaverðs á höfuðborgarsvæðinu í febrúar 2023*". Aðgengilegt á slóð: https://hms.is/frettir/visitala-ibudaverds-a-hofudborgarsvaedinu-i-juli-2023.

sem keppinautar geta gripið til með samráði sín á milli eru sérstaklega til þess fallnar að valda almenningi og viðskiptalífinu miklu tjóni. Stofnanir og fræðimenn eru sammála um að samráð keppinauta um t.d. verð eða það að halda nýjum aðila frá markaðnum sé mjög skaðlegt og geti skapað viðkomandi fyrirtækjum mikinn ávinning. Til skamms tíma var talið varfærið að líta svo á að ávinningur af verðsamráði væri að meðaltali 10% af söluverði en tjón samfélagsins af samráðinu gæti numið 20% af umfangi þeirra viðskipta sem samráðið tæki til. Nýlegar rannsóknir gefa hins vegar til kynna að þetta feli í sér vanmat á tjóni neytenda og viðskiptalífsins af samráði. Í skýrslu OECD frá 2005 er t.d. sagt að rannsóknir gefi til kynna að ólögmætt samráð geti leitt til allt að 60-70% hærra verðs en ella. Rök standa til þess að tjón af völdum samráðs geti verið enn meira á Íslandi en í stærri ríkjum. Í matsgerð hagfræðinganna Guðrún Johnsen og Gylfa Zoëga, sem lögð hefur verið fram í máli olíufélaganna gegn Samkeppniseftirlitinu, kemur fram að erlendar rannsóknir um skaðsemi samráðs hafi þýðingu hér á landi. Síðan segir:

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

Telja þessir hagfræðingar að ávinningur olíufélaganna af samráði þeirra hafi verið um nítján milljarðar kr. en tjón almennings og atvinnulífsins af samráðinu hafi verið meira en nemur þessum ávinningi olíufélaganna. Sýnir þetta að hagsmunirnir af því að fyrirtæki keppi sín á milli geta verið miklir."

16647. Í skýrslunni eru settar fram fjölmargar tillögur til að verja og efla samkeppni og beindust þær bæði að fyrirtækjum og opinberum aðilum. Voru m.a. settar fram tillögur til að efla samkeppni í sjó- og landflutningum. Í frétt Samkeppniseftirlitsins frá 27. nóvember 2008 sagði að skýrslan yrði send fjölmörgum aðilum til umsagnar og vonast væri eftir því að m.a. fyrirtæki myndu gefa álit sitt á þessum tillögum og setja fram nýjar upplýsingar og hugmyndir um þá markaði sem þau störfuðu á. Jafnframt kom fram að fyrirtæki gætu *„að eigin frumkvæði þegar í stað gripið til jákvæðra aðgerða sem efla atvinnulífið*."[6936]

16648. Samkeppniseftirlitið sendi 28. nóvember 2008 tölvupóst til fjölmargra fyrirsvarsmanna fyrirtækja, þ.m.t. til forstjóra Samskipa. Í tölvupóstinum var athygli Samskipa og annarra viðtakenda vakin á þessari skýrslu og leiðbeint hvar unnt væri að nálgast hana á heimasíðu eftirlitsins. Var óskað eftir sjónarmiðum um tillögur skýrslunnar og því beint til Samskipa og annarra viðtakenda að huga að því að grípa að eigin frumkvæði til aðgerða sem gætu styrkt samkeppni og þar með eflt íslenskt atvinnulíf.

16649. Engin svör bárust frá Samskipum. Samtímagögn málsins sýna að á þessum tíma stóð samráðið við Eimskip yfir að fullum þunga. Varð engin breyting á því þótt athygli fyrirtækisins væri sérstaklega vakin á því hversu skaðlegt ólögmætt samráð gæti verið í hinu erfiða efnahagsástandi sem þá var fyrir hendi og var viðvarandi þar til efnahagsbati hófst nokkrum árum síðar.

16650. Þegar fjármálakreppan skall á veiktist gengi íslensku krónunnar sem hafði m.a. þau áhrif innflutningsverð jókst og verðbólga hækkaði. Laun fylgdu ekki hækkandi verðlagi og kaupmáttur almennings dróst saman. Þá var stærstur hluti heimila landsins með verðtryggð húsnæðislán. Möguleg áhrif samráðsins áttu sér því stað á mjög viðkvæmum tíma fyrir íslenskt efnahagslíf.

16651. Í kjölfar kreppunnar hvarf erlend fjárfesting og voru gjaldeyrishöft sett á. Útflutningur fékk því enn meira vægi fyrir þjóðarbúið. Traust á íslenskum efnahag var takmarkað og hrein erlend skuldastaða nam um 237% af vergri landsframleiðslu.[6937] Allur gjaldeyrir sem kom inn í íslenskt efnahagskerfi

---

[6936] *„Öflug uppbygging vegna efnahagsörðugleika*", 27.11.2008. Samkeppniseftirlitið. Aðgengilegt á slóð: https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/nr/250.
[6937] https://www.sedlabanki.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=7092.

var því mjög verðmætur, en hann þurfti að nota til að greiða erlendar skuldir og kaupa nauðsynleg aðföng erlendis frá. Vægi útflutnings af vergri landsframleiðslu á samráðstímabilinu var að jafnaði um 44% og fór vaxandi milli ára.[6938]

16652. Með gengisfalli íslensku krónunnar styrktist samkeppnisstaða íslenskra útflytjenda, að minnsta kosti tímabundið. Samráð Samskipa og Eimskips var til þess fallið að minnka þetta forskot sem útflutningsgreinar nutu þar sem kostnaður við að koma vörum á erlenda markaði varð hærri en ella. Hér má t.d. hafa í huga að í skjóli samráðs við Eimskip náðu Samskip 24. nóvember 2008 annars vegar að skerða útflutningsþjónustu gagnvart Alcoa á Reyðarfirði og hins vegar að hækka verð á flutningi áls Alcoa til markaða í Evrópu um 131%. Þrátt fyrir loforð um að endurskoða þessa miklu hækkun tókst Samskipum sökum samráðsins að viðhalda henni allt þar til Alcoa bauð út flutninga og erlendur keppinautur Samskipa og Eimskips hreppti viðskiptin. Annað dæmi er þegar forstjóri Samskipa á árinu 2009 bauð yfirmanni frystigeymslna fyrirtækisins í Hollandi sérstaka aðstoð við að hækka verð gagnvart íslenskum viðskiptavinum sem voru ekki síst útflytjendur á sjávarafurðum.

16653. Í ljósi framangreinds telur Samkeppniseftirlitið að hið slæma efnahagsástand hafi verið til þess fallið að gera brot Samskipa enn skaðlegri en ella og er þetta til stuðnings að brotin hafi verið alvarleg.

35.2.5.5. Huglæg afstaða og aðkoma æðstu stjórnenda

16654. Brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á sér stað óháð því hvort um er að kenna gáleysi eða ásetningi hins brotlega fyrirtækis. Saknæmisstigið ræður því ekki úrslitum.[6939]

16655. Í samkeppnisrétti er talið að brot sé framið af ásetningi eða gáleysi þegar viðkomandi fyrirtæki gat ekki dulist hið samkeppnishamlandi eðli aðgerða sinna. Ekki er skilyrði að viðkomandi fyrirtæki hafi verið það ljóst að aðgerðir þess fælu í sér brot á samkeppnisreglum.[6940] Skýr ásetningur getur falið í sér rök fyrir hækkun sekta en ekki er sjálfgefið að brot framin af gáleysi leiði til lægri sekta en ella.[6941] Áfrýjunarnefnd samkeppnismála hefur bent á að huglæg afstaða þeirra sem hlut eiga að broti geti skipt máli við mat á fjárhæð sekta, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 8/2008.

16656. Stjórnendum fyrirtækja ber að þekkja ákvæði laga sem leggja bann við skaðlegum aðgerðum fyrirtækjanna sem þeir stýra. Getur aðkoma helstu stjórnenda viðkomandi fyrirtækis að ólögmætu samráði leitt til hærri viðurlaga en ella.[6942]

16657. Í 10. gr. samkeppnislaga er lagt skýrt bann við þeirri háttsemi sem Samskip viðhöfðu í þessu máli. Hefur lengi legið fyrir hér á landi að t.d. verðsamráð og markaðsskipting keppinauta feli í sér alvarleg brot á samkeppnisreglum. Kom þetta meðal annars fram í tíð eldri samkeppnislaga, sbr. t.d. dóm Hæstaréttar í máli nr. 37/2003. Í því máli tók rétturinn fram að það geti ekki leitt til *„lækkunar sekta að viðhorf, sem samkeppnislög byggi á, séu ný af nálinni* [...]". Í þessu sambandi er jafnframt rétt að benda á ákvörðun samkeppnisráðs nr. 26/1997 þar sem fjallað er um samstarf Samskipa og Eimskips í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Í ákvörðuninni segir um Eimskip og

[6938] Gögn frá Hagstofu Íslands. Aðgengilegt á slóð: https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur__thjodhagsreikningar__landsframl__1_landsframleidsla/THJ01103.px/table/tableViewLayout1/?rxid=91631acb-3e49-4810-8894-0992a3918f70.

[6939] Sjá t.d mgr. 271 í dómi EFTA-dómstólsins frá 18.04.2012 í máli nr. E-15/10, *Posten Norge AS gegn Eftirlitsstofnun EFTA: „With regard to Norway Post's second claim, that it was not and could not have been aware of the alleged anti-competitive effects of its conduct, the Court recalls that, pursuant to Article 23(2)(a) of Chapter II of Protocol 4 SCA, infringements of Articles 53 and 54 EEA may be committed both intentionally and negligently.*"

[6940] Sjá t.d mgr. 313 í dómi EFTA-dómstólsins frá 05.05.2022 í máli nr. E-12/20, Telenor gegn Eftirlitsstofnun EFTA: *„The Court notes that an infringement of Article 54 EEA is intentional or negligent within the meaning of Article 23(2)(a) of Chapter II of Protocol 4 SCA where the undertaking concerned could not be unaware of the anti-competitive nature of its conduct, regardless of whether it was aware that it was infringing the EEA competition rules*.[...]"

[6941] Sjá t.d. mgr. 55-57 í dómi dómstóls ESB frá 25.03.1996 í máli nr. C-137/95, *SPO gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:1996:130.

[6942] Sjá hér t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í máli 35.691 sem staðfest var með dómi undirréttar ESB frá 20.03.2002, ABB Asea Brown Boveri gegn framkvæmdastjórninni, EU:T:2002:77. Í ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar sagði: *„The proven involvement in the cartel of the most senior level of management underlines the need to set the fine at a level which ensures it has sufficient deterrent effect*."

Samskip og samstarf þeirra á milli: *„Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit til hvors annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði.*", sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í sama máli (mál nr. 13/1997). Í úrskurðinum er bent á hættuna sem getur fylgt því þegar flutningsaðilar hafa með sér náið samstarf: *„Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náið samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum.*" Hnykkt var á þessu í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 þar sem einnig var fjallað um samstarf fyrirtækjanna, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 9/2003.

16658. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 21/2004 vegna ólögmæts samráðs olíufélaganna er með ítarlegum hætti gerð grein fyrir því hvað felist í banni samkeppnisréttarins við samráði keppinauta, sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Í þessu sambandi má jafnframt nefna ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 4/2008 frá 10. janúar 2008 vegna ólögmæts samráðs keppinauta á greiðslukortamarkaðnum. Þá ber að minnast tölvupóstsins sem Samkeppniseftirlitið sendi m.a. forstjóra Samskipa 28. nóvember 2008 í tilefni af skýrslu eftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging*. Í þeirri skýrslu er gerð grein fyrir skaðsemi samráðs keppinauta og biðlað til fyrirtækja eins og Samskipa að leita leiða til að efla samkeppni og hraða þar með efnahagslegum bata hér á landi.

16659. Með hliðsjón af framansögðu leikur enginn vafi á því að Samskipum mátti vera það ljóst að þau samskipti sem fyrirtækið viðhafði við Eimskip og það samstarf sem átti sér stað á grundvelli þeirra voru til þess fallin að raska samkeppni og fólu í sér skýrt brot gegn banni 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins. Þegar gögn málsins eru virt telur Samkeppniseftirlitið að brot Samskipa hafi verið framið af ásetningi og horfir það til þyngingar viðurlaga.

16660. Þá komu æðstu stjórnendur Samskipa að samráðinu við Eimskip. Vísast hér til ítarlegrar umfjöllunar í ákvörðun þessari um fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH í mars 2008 um að verja og efla stöðu Samskipa hf. sem *„Cash Cow"* fyrir Samskip Holding og undirbúning (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj á fyrri hluta ársins 2008 að auknu samráði við Eimskip, sbr. t.d. skýrslunnar um mögulegt samstarf við Eimskip sem (S)aðaleig-stjform-SH lét félag sitt Eglu vinna. Þá höfðu Samskip frumkvæði að því að fundir (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip 6. júní og 25. júlí 2008 voru haldnir. Þá ber að horfa til fjölmargra samskipta framkvæmdastjóra og forstöðumanna hjá Samskipum við Eimskip síðari hluta ársins 2008 og út rannsóknartímabilið. Vísast hér ekki síst til samskipta (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl, (S)frkvstj-Jóna, (S)forstö-innfl1 og (S)forstö-útfl við Eimskip við framkvæmd á hinu ólögmæta *„Nýtt upphaf"* verkefni. Einnig vísast til aðgerða þessara stjórnenda sem miðuðu að því að viðhalda hinu samfellda samráði, t.d. með því að koma í veg fyrir að undirmenn myndu bjóða viðskiptavinum *„grænlensk verð"* og setja þannig markaðsskiptinguna í uppnám. Horfir þetta til þyngingar viðurlaga.

35.2.5.6. Möguleg áhrif

16661. Samkvæmt orðalagi sínu gera ákvæði 37. gr. samkeppnislaga ekki þá kröfu að sektir séu ákvarðaðar með hliðsjón af áhrifum viðkomandi ráðstöfunar, sbr. einnig umfjöllun um eðli samráðsbrota hér að framan. Samkvæmt því er heimilt og eðlilegt í því skyni að skapa varnaðaráhrif að leggja stjórnvaldssekt á fyrirtæki vegna brots á bannreglum samkeppnislaga þótt ekki sé sýnt fram á samkeppnislegan skaða, t.d. að verð hafi hækkað eða keppinautur hafi hrökklast af markaði, sbr. t.d. dóm Hæstaréttar í máli nr. 550/2007, *Árdegi hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Í samræmi við þetta er í EES/ESB-samkeppnisrétti ekki talið nauðsynlegt að meta hvort brot hafi skilað viðkomandi fyrirtæki hagnaði eða öðrum ávinningi. Leiðir skortur á ávinningi ekki til mildunar viðurlaga og eftir sem áður talið rétt að leggja á sekt til að tryggja varnaðaráhrif.[6943]

[6943] Sjá hér t.d. dóm undirréttar ESB frá 26.10.2017 í máli nr. T-704/14, *Marine Harvest gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2017:753: *„473. It should, moreover, be pointed out that it is apparent from the case-law that, even in the context of an infringement of Article 101 TFEU, the fact that an undertaking did not benefit from an infringement cannot preclude*

16662. Sé aftur á móti sýnt fram á *„að ólögmæt aðgerð hafi komist til framkvæmda getur það haft áhrif til hækkunar sekta*" eins og segir í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Þýðing þessa getur verið tvíþætt:

- Það getur falið í sér rök fyrir hækkun sektar hafi brot verið framkvæmt. Dæmi um þetta er ólögmætur samningur markaðsráðandi fyrirtækis sem kemst til framkvæmda, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2002, *Skífan hf. gegn samkeppnisráði*. Annað dæmi er samráð sem er hrint í framkvæmd, sbr. dóm Hæstaréttar frá 27. nóvember 2014 í máli nr. 112/2014, *Samkeppniseftirlitið gegn Langasjó o.fl*.

- Það getur síðan falið í sér frekari rök fyrir hækkun sektar hafi framkvæmd haft bein áhrif á markaðnum, t.d. bein áhrif á verð eða keppinaut.[6944]

16663. Varðandi síðarnefnda atriðið þá sýnir dómaframkvæmd að í þeim tilvikum þar sem broti hefur verið hrint í framkvæmd þá getur sú staðreynd leitt til þeirrar niðurstöðu að talið verði að brotið hafi haft bein áhrif á markaðnum. Bein áhrif leiða þó ekki í öllum tilvikum af framkvæmd á broti.[6945] Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004 er fjallað um ólögmætt samráð keppinauta sem höfðu nálægt 100% markaðshlutdeild á þeim mörkuðum sem samráðið tók til. Áfrýjunarnefndin dró eftirfarandi ályktun af framkvæmd á þessu samráði:

„[...] *sú staðreynd að olíufélögin höfðu með sér umfangsmikið ólögmætt samráð gefur ein og sér vísbendingu um að ávinningur hafi orðið vegna samráðsins. Fyrrnefnd 52. gr. samkeppnislaga gerir og beinlínis ráð fyrir því að slíkur ávinningur geti orðið m.a. af ólögmætu samráði. Þar fyrir utan virðast olíufélögin sjálf hafa litið svo á að samráðið hafi skilað þeim ávinningi í ýmsum þeim tilvikum sem reifuð hafa verið í III. hluta úrskurðar þessa*."

16664. Í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur frá 19. janúar 2015, *Skeljungur hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, var ekki fallist á kröfu um ógildingu á úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli 3/2004. Í dómnum segir:

„Eins og fram hefur komið var markmið samráðs olíufélaganna að auka eða koma í veg fyrir lækkun á framlegð af sölu þeirra á eldsneyti og auka þar með eða viðhalda ávinningi félaganna. Miðað við gögn sem rakin eru í ákvörðun samkeppnisráðs um samskipti starfsmanna félaganna á samráðstímanum má gera ráð fyrir að þetta hafi tekist í meginatriðum. Almennt verður að ætla að fyrirtæki leggi ekki stund á jafn umfangsmikið samráð í svo langan tíma og raun ber vitni nema að hafa af því ávinning."

16665. Í umfjöllun um skaða af samráðinu benti dómurinn m.a. á þetta: *„Að virtu eðli þeirrar starfsemi sem hér var um að ræða, og margþættum áhrifum hennar á viðskipti og atvinnulíf, telur dómurinn einnig að stefnanda og samstarfsaðilum hans hafi hlotið að vera ljóst að um væri að ræða verulega skaðlega háttsemi fyrir samfélagið allt. Þessu til stuðnings má vísa til áðurtilvitnaðrar yfirmatsgerðar. Þá telur*

---

the imposition of a fine since otherwise it would cease to have a deterrent effect (see judgment of 8 July 2008, BPB v Commission, T-53/03, EU:T:2008:254, paragraph 441 and the case-law cited). The Commission is not required, in fixing the amount of fines, to take into consideration any lack of benefit from the infringement (see judgment of 29 November 2005, SNCZ v Commission, T-52/02, EU:T:2005:429, paragraph 90 and the case-law cited). The Commission is not obliged to establish in every case, for the purpose of determining the amount of the fine, the financial advantage linked to the infringement found to have been committed. The absence of such an advantage cannot be regarded as an attenuating circumstance (see judgment of 8 July 2008, BPB v Commission, T-53/03, EU:T:2008:254, paragraph 442 and the case-law cited). 474. Likewise, the Commission is not required to take into account, in fixing the amount of a fine, any lack of profit […]" Dómur undirréttarins var staðfestur með dómi dómstóls ESB frá 04.03.2020 í máli nr. C-10/18, EU:C:2020:149.

[6944] Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 14/2001 er gerður greinarmunur á því hvort tiltekið samráð hafi komist til framkvæmda annars vegar og hvort það hafi haft bein áhrif á verð (verðáhrif) hins vegar. Sjá hér einnig t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í máli nr. AT.37027, *Zinc Phosphate*: *„... the actual impact of a complex of agreements in the market depends on, first whether these arrangements were implemented and, secondly, whether the implementation of these arrangements produced an effect in the market*", sbr. og dóm dómstóls ESB í málinu, nr. C-76/06, EU:C:2007:326.

[6945] Sjá mgr. 69-70 í dómi undirréttar ESB frá 14.05.2014 í máli nr. T-406/09, *Donau Chemie gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2014:254. Dómnum var ekki áfrýjað.

dómurinn rétt að líta til þess við ákvörðun sektar að brot olíufélaganna stóð yfir í mörg ár og laut að umfangsmiklum viðskiptum þeirra hér á landi með mikilvæga nauðsynjavöru. Auk þess ber að taka tillit til þess að samráðið var þaulskipulagt og æðstu stjórnendur félaganna tóku þátt í því gegn betri vitund." Dómur héraðsdóms var staðfestur með vísan til forsendna með dómi Hæstaréttar frá 4. febrúar 2016 í máli nr. 272/2015.

16666. Við mat á mögulegum áhrifum af broti Samskipa liggur fyrir að fram til júní 2008 var tiltekið samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum, landflutningum og skipaafgreiðslu í framkvæmd, sbr. m.a. umfjöllun hér á eftir um tímalengd brota Samskipa. Þá ákváðu fyrirtækin ekki aðeins á fundinum 6. júní 2008 að hefja *„Nýtt upphaf*" verkefnið, heldur var því í kjölfarið hrint í framkvæmd. Fjölmörg samskipti áttu sér stað og aukið samráð fyrirtækjanna skoðað eða hrint í framkvæmd. Þannig höfðu fyrirtækin samráð í tengslum við ákvarðanir um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu sinni. Jafnframt gripu fyrirtækin til stuðningsaðgerða til að tryggja framgang samráðsins. Var samráðið einnig framkvæmt m.a. með því að auka samstarf í sjóflutningum til og frá Íslandi og landflutningum. Jafnframt hafði samráðið í för með sér aukið gámasamstarf. Markaðsskipting var framkvæmd með því að Samskip og Eimskips forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini og sköpuðu þannig kjöraðstæður til þess að halda uppi eða hækka verð. Tóku aðgerðir fyrirtækjanna í heild sinni til langs tímabils.

16667. Ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips var þannig varðandi mikilvæg atriði hrint í framkvæmd. Þegar þetta er virt með hliðsjón af sameiginlegri yfirburðarstöðu fyrirtækjanna á viðkomandi mörkuðum var samráðið óhjákvæmilega til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti. Horfir þetta til þyngingar viðurlaga Samskipa.

16668. Sem fyrir segir er við ákvörðun sektar fyrir brot gegn bannreglum samkeppnislaga ekki skylt að horfa til þess hvort brot hafi haft bein áhrif og t.d. skilað viðkomandi fyrirtæki hagnaði eða öðrum ávinningi. Ekki er því ástæða til að leggja á það mat hver voru bein áhrif af samráði Samskipa og Eimskips.

16669. Til hliðsjónar má taka fram að samkvæmt mgr. 31 í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar ESB frá 2006 um útreikning sekta sem lagðar eru á vegna brota á samkeppnisreglum getur framkvæmdastjórnin hækkað sekt í því skyni að hún verði hærri en sem nemur hagnaði sem rekja má til brotsins, eftir því sem unnt er að áætla þá fjárhæð.[6946] Samskonar ákvæði var í eldri sektarleiðbeiningum framkvæmdastjórnarinnar frá 1998. Framkvæmdastjórnin hefur aftur á móti ekki beitt þessum heimildum, hvorki samkvæmt hinum eldri né yngri leiðbeiningunum.[6947] Samkvæmt 52. gr. eldri samkeppnislaga nr. 8/1993 var heimilt að leggja á hærri sekt en 40 milljónir kr. ef *„sannanlegur ábati*" nam *„hærri fjárhæð en 40 milljónum króna*" og sektarhámarkið var þá 10% af veltu. Með lögum nr. 107/2000 var þessi skylda samkeppnisyfirvalda til að sanna ábata fyrirtækis af samráði felld niður og var þetta liður í frekari aðlögun íslensks samkeppnisréttar að EES/ESB-samkeppnisrétti.

16670. Hvað varðar bein áhrif má engu að síður ætla að fyrirtækið hafi ekki lagt stund á jafn umfangsmikið samráð yfir svo langt tímabil sem raun ber vitni nema hafa af því ávinning. Í athugasemdum sínum við AI og AII settu Samskip m.a. fram eftirfarandi sjónarmið:

- Fyrirtækið mótmælir því að *„meint samráð*" hafi leitt af sér miklar og óeðlilegar verðhækkanir á sjó- og landflutningaþjónustu. Sjóflutningsgjöld *„allra viðskiptavina Samskipa*" hafi í evrum talið lækkað samfellt allt rannsóknartímabilið, bæði í inn- og útflutningi. Þá hafi verðbreytingar Samskipa á gjaldskrám í landflutningum og þjónustugjöldum í inn- og útflutningi á rannsóknartímabilinu ekki náð að fylgja verðlagsþróun hér á landi.

- Fyrirtækið mótmælir því að ummæli (S)forstj um að afkoma Samskipa á Íslandi hafi verið talin *„afburða góð*" í miðri efnahagskreppu hér á landi skýrist af samráði við Eimskip og

[6946] „Guidelines on the method of setting fines imposed pursuant to Article 23(2)(a) of Regulation No 1/2003", 2006/C 210/02.
[6947] Sjá bls. 503 í EU Antitrust Procedure, ritstýrt af Ekaterina Rousseva, 2020. Samkeppniseftirlitinu er ekki kunnugt um beitingu þessarar heimildar í leiðbeiningunum frá árinu 2006 eftir árið 2020.

verðhækkunum. Ástæða bættrar afkomu hafi verið hagræðingaraðgerðir sem gripið hafi verið til á árunum 2008-2009 og betri leigukjör á skipum. Mikil ánægjan í samtímagögnum yfir afkomunni stafaði af því *„hversu vel tókst til við að bjarga félaginu út úr afar erfiðum aðstæðum*."

16671. Þess ber að geta að hin tilvitnuðu sjónarmið voru ekki sett fram til stuðnings því að samráð Samskipa og Eimskip hafi ekki haft nein áhrif á verð viðskiptavina og afkomu Samskipa og að sekt Samskipa ætti því að vera lægri en ella. Þess í stað voru sjónarmiðin sett fram sem hluti af rökstuðningi Samskipa fyrir því að ekkert ólögmætt samráð við Eimskip hafi átt sér stað.

16672. Óháð því hvort framangreindar staðhæfingar Samskipa um verðþróun og afkomu séu réttar eða ekki geta þær samkvæmt framansögðu ekki haft áhrif við ákvörðun um sekt fyrirtækisins enda tekur málið til samráðs sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi samkeppnisréttarins. Samhengisins vegna er þó rétt að árétta að staðhæfingar Samskipa eru ekki réttar. Vísast hér til kafla 33 þar sem m.a. þetta er rökstutt:

- Samskip og Eimskip hækkuðu ítrekað verð á þjónustu til viðskiptavina sinna á árunum 2008-2013, til að mynda með því að hækka gjaldskrár og þjónustugjöld, taka upp ný gjöld eða lækka eða fella niður afslætti. Verðhækkanirnar tóku til flutningsgjalda hvort sem þau voru í erlendri mynt eða íslenskri krónu.

- Þvert á staðhæfingar Samskipa voru uppsafnaðar hækkanir fyrirtækisins á gjaldskrám í landflutningum og þjónustugjöldum í inn- og útflutningi umfram hækkanir á vísitölu neysluverðs á megin brotatímabilinu. Hækkaði vísitala neysluverðs um rúm 36% frá júní 2008 til desember 2013 á sama tíma og hækkun á gjaldskrá fyrir landflutninga nam um 45%. Þá hækkaði gjaldskrá fyrir þjónustugjöld vegna innflutnings á sama tímabili um 62-71% og vegna útflutnings um 41-81%.

- Samskip hækkuðu gjaldaliði í gjaldskrá fyrir sjófrakt (sem var í evrum) umfram hækkun samræmdrar vísitölu neysluverðs á evrusvæðinu á samráðstímabilinu. Samræmda vísitalan hækkaði um rúm 8,5% á sama tíma og gjaldaliðir úr gjaldskrá fyrir sjófrakt hækkuðu á bilinu 31-41% í evrum. Gögn málsins sýna sömuleiðis að einingaverð í sjóflutningi lækkaði ekki samfellt allt samráðstímabilið eins og Samskip halda fram.

- Ekkert í sjónarmiðum Samskipa leyfir þá ályktun að Samkeppniseftirlitið hafi misskilið eða dregið rangar ályktanir af samtímagögnum sem sýna mikla ánægju stjórnenda með afkomu Samskipa á Íslandi eftir að *„Nýtt upphaf*" verkefnið hófst í júní 2008. Af samtímagögnum má þvert á móti ályktа að eftir það tímamark hafi því markmiði (S)aðaleig-stjform-SH verið náð að vernda og styrkja hlutverk Samskipa hf. sem *„cash cow*" fyrir Samskip Holding.

35.2.6. Tímalengd brota

16673. Samkvæmt 2. mgr. 37. gr. samkeppnislaga skal við ákvörðun á fjárhæð sekta hafa hliðsjón af því hvað brot hafa staðið lengi.

16674. Samskip hófu aukið samráð við Eimskip eftir fund fyrirtækjanna 6. júní 2008 og var því samfellda samráði ekki lokið þegar húsleitir fóru fram í september 2013. Er það megin brotatímabil þessa máls. Þann 6. júní 2008 voru m.a. yfirstandandi eftirfarandi brot Samskipa og urðu þau hluti af hinu aukna samráði:

- Samráð við Eimskip í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda. Var það á grundvelli svonefnds *„neyðarsamkomulags*" sem Samskip og Eimskip undirrituðu 30. nóvember 2001.

- Samráð við Eimskip í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Hófst það brot Samskipa 1. september 2004 þegar undanþága frá banni 10. gr. samkeppnislaga féll úr gildi, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003.

- Samráð við Eimskip sem tók til landflutninga á Norðurlandi. Hófst það a.m.k. ekki seinna en í ársbyrjun 2005.

- Samráð við Eimskip um skipaafgreiðslu á Reyðarfirði frá a.m.k. nóvember 2007.

16675. Með vísan til framangreinds er ljóst að í skilningi samkeppnislaga stóðu brot Samskipa lengi, sbr. til hliðsjónar dóma Hæstaréttar frá 18. nóvember 2010 í máli nr. 188/2010, *Hagar hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, og 28. apríl 2016 í máli nr. 419/2015, *Valitor hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

16676. Horfir þessi langi brotatími til þyngingar viðurlaga.

16677. Við mat á fjárhæð sektar Samskipa er aftur á móti höfð hliðsjón af því að það dró úr umfangi samráðsins eftir því sem leið á brotatímabilið.

35.2.7. Ítrekun

16678. Samkvæmt 2. mgr. 37. gr. samkeppnislaga skal við ákvörðun á fjárhæð sektar hafa hliðsjón af því hvort um ítrekað brot er að ræða. Ítrekun leiðir að öllu jöfnu til þyngingar viðurlaga. Sú staðreynd að fyrirtæki fremur aftur sambærileg brot sýnir að sekt sem lögð var á í eldra máli hafði ekki áhrif til varnaðar frekari brotum þess, sbr. dóma Hæstaréttar frá 2. október 2008 í máli nr. 550/2007, *Árdegi hf. gegn Samkeppniseftirlitinu,* og 28. apríl 2016 í máli nr. 419/2015, *Valitor hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*. Um ítrekunaráhrif getur verið að ræða þrátt fyrir að ekki hafi verið lögð á sekt í hinu eldra máli.[6948]

16679. Sú staðreynd að fyrirtæki hafi ekki brotið af sér áður leiðir í samkeppnisrétti ekki til lægri viðurlaga en ella, ekki síst þegar um skýr brot er að ræða.[6949]

16680. Samskip hafa ekki áður gerst sek um brot á samkeppnislögum. Kemur því ekki til þyngingar viðurlaga sökum ítrekunar.

35.2.8. Varnaðaráhrif

16681. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 4/2013 var áréttað það sjónarmið að *„stjórnvaldssektum samkvæmt samkeppnislögum* [er] *m.a. ætlað að hafa varnaðaráhrif og er fjárhæð sekta mikilvæg í því sambandi*." Varðandi það hvort Samkeppniseftirlitinu sé heimilt að horfa til heildarveltu viðkomandi samstæðu við mat á hæfilegum sektum benti áfrýjunarnefnd á þetta: *„Var þá horft til þess að eigi stjórnvaldssektir samkvæmt samkeppnislögum að hafa tilætluð áhrif verði að taka mið af styrkleika hins brotlega fyrirtækis, en þar komi styrkleiki þeirrar samstæðu sem það tilheyrir meðal annars til skoðunar. Með vísan til úrskurða áfrýjunarnefndarinnar í málum nr. 4/2006 og 2/2010 og með hliðsjón af dómi Hæstaréttar 2. október 2008 í máli nr. 550/2007 er á það fallist með Samkeppniseftirlitinu að hér sé um málefnalegt viðurlagasjónarmið að ræða*." Með dómi Hæstaréttar frá 28. apríl 2016 í máli nr. 419/2015 var Samkeppniseftirlitið sýknað af kröfu Valitor hf. um að úrskurðurinn yrði felldur úr gildi.

16682. Í dómi Hæstaréttar frá 4. mars 2021 í máli nr. 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, segir að við ákvörðun sekta samkvæmt 2. mgr. 37. gr. samkeppnislaga sé heimilt m.a. að líta til hvort *„álögð sekt sé til þess fallin að skapa varnaðaráhrif meðal annars með*

[6948] Sjá t.d. mgr. 41 í dómi dómstóls ESB frá 08.02.2007 í máli nr. C-3/06, *Group Danone gegn framkvæmdastjórninni*: *„ … the Court of First Instance correctly noted, at paragraph 363 of the judgment under appeal, that the concept of repeated infringement does not necessarily imply that a fine has been imposed in the past, but merely that a finding of infringement of Community competition law has been made in the past.*"

[6949] Sjá mgr. 369 í dómi undirréttar ESB frá 10.03.1992 í máli nr. T-11/89, *Shell gegn framkvæmdastjórninni*: *„The Court holds that the fact that the Commission has in the past already found an undertaking guilty of infringing the competition rules and penalized it for that infringement may be treated as an aggravating factor as against that undertaking but that the absence of any previous infringement is a normal circumstance which the Commission does not have to take into account as a mitigating factor, especially since the present case involves a particularly clear infringement of Article 85(1) of the EEC Treaty.*" Sjá einnig mgr. 339-341 í dómi undirréttar ESB frá 16.09.2013, *CEPSA gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2013:438, staðfestur með dómi dómstóls ESB í máli nr. C-608/13, EU:C:2016:414.

tilliti til fjárhagslegs styrkleika aðila." Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019, *Byko ehf. og Norvik hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, var fallist á að beina mætti sektarákvörðun að Norvik hf. vegna brota sem framin voru í nafni dótturfélagsins Byko ehf. Var þá horft til heildarveltu og eigin fjár Norvikur hf. og fjárhagslegur styrkur þess félags talinn vera töluverður.

16683. Í mgr. 36-39 í skriflegum athugasemdum ESA frá 19. september 2018, sem lagðar voru fram í máli Landsréttar nr. 490/2018, er bent á að bæði dómstóll ESB og EFTA-dómstóllinn hafi lagt áherslu á varnaðaráhrif sekta í dómum sínum. Hafi dómstóll ESB ítrekað komist að þeirri niðurstöðu að réttlætanlegt sé að taka tillit til *„stærðar og alþjóðlegra eigna fyrirtækis. Þar er vísað til þeirra áhrifa sem leitast er við að hafa á viðkomandi fyrirtæki til að tryggja að sektin hafi nægjanleg varnaðaráhrif. Viðurlög megi ekki vera óveruleg, sérstaklega þegar litið er til fjárhagslegrar getu fyrirtækis*." Þá bendir ESA á að markmið sekta sé að koma í veg fyrir ólögmætt athæfi og endurtekin brot. Til þess að tryggja almenn varnaðaráhrif sé nauðsynlegt að álögð sekt letji fyrirtæki *„af áþekkri stærð*" frá því að taka þátt í svipuðum brotum á samkeppnisreglum. ESA fjallaði einnig um þessi atriði í mgr. 38-41 í skriflegum athugasemdum frá 23. október 2019, sem lagðar voru fram í máli Hæstaréttar nr. 42/2019. Kemur þar jafnframt fram að í samræmi við dómaframkvæmd sé í sektarleiðbeiningum ESA miðað við að taka verði *„sérstakt tillit til mikilvægi þess að gæta að því að viðurlögin hafi nægjanleg varnaðaráhrif og að hækka sekt þeirra fyrirtækja sem hafa sérstaklega háa veltu umfram sölu á þeim vörum sem brotið nær til.*"

16684. Til þess að tryggja varnaðaráhrif hefur því þannig verið slegið föstu í dómaframkvæmd að heimilt sé við ákvörðun sektar að horfa til heildarveltu viðkomandi fyrirtækis. Sú heildarvelta veitir vísbendingu um stærð og fjárhagslegan styrk viðkomandi fyrirtækis.[6950] Eru og bein tengsl milli annars vegar heildarveltu eða heildarstærðar viðkomandi fyrirtækis og hins vegar nauðsyn þess að tryggja fullnægjandi varnaðaráhrif.[6951] Að því er snertir varnaðaráhrif er í dómi yfirdeildar dómstóls ESB frá 26. nóvember 2013 í máli nr. C-58/12, *Group Gascogne gegn framkvæmdastjórninni*, lögð áhersla á mikilvægi þess að horfa til heildarveltu þeirra félaga sem mynda eina efnahagslega einingu og eru þar með eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttarins:

„50. The taking into consideration of the size and global resources of the undertaking in question is justified by the impact sought on the undertaking concerned, in order to ensure that the fine has sufficient deterrent effect, as the sanction must not be negligible in the light, particularly, of its financial capacity (*Lafarge* v *Commission*, paragraph 104).

51. In those circumstances, when assessing the financial resources of an undertaking to which a breach of the EU competition law rules is attributed, the taking into account of the turnover of all the companies in respect of which the undertaking concerned has the opportunity to exercise a decisive influence is justified.

52. In particular, when the undertaking to which the infringement is attributed heads a group which constitutes an economic unit, the turnover of the group as a whole must be taken into account when calculating the upper limit of the amount of the fine referred to in Article 23(2) of Regulation No 1/2003.

53. That turnover is the best indicator of the ability of the undertaking concerned to mobilise the funds needed to pay the fine."

[6950] Sjá mgr. 330 í dómi EFTA-dómstólsins frá 05.05.2022 í máli nr. E-12/2022, *Telenor gegn Eftirlitssofnun EFTA*: *„It is established case law that an undertaking's overall turnover may be taken into account. The overall turnover constitutes an indication, albeit an approximate and imperfect one, of the undertaking's size and its economic power.*"
[6951] Sjá hér t.d. dóm dómstóls ESB frá 26.09.2013 í máli í máli nr. C-679/11, Alliance One International gegn framkvæmdastjórninni, EU:C:2013:606: *„73.* [...] *The link between, on the one hand, the size and overall resources of undertakings and, on the other, the need to ensure that the fine has a deterrent effect cannot be disputed* […]

16685. Eins og rökstutt hefur verið eru Samskip Holding og Samskip hf. ein efnahagsleg eining og þannig eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga. Verður því að horfa til þessa fyrirtækis í heild sinni til að tryggja fullnægjandi varnaðaráhrif.

16686. Á heimasíðu Samskipa hér á landi er fyrirtækinu lýst sem einu *„af stærri flutningafyrirtækjum í Evrópu*" og tekið fram að það hafi starfsstöðvar í 24 löndum í Evrópu, Norður- og Suður-Ameríku, Asíu og Ástralíu. Starfsmenn séu um 1.500 talsins um allan heim. Höfuðstöðvar Samskipa *„eru í Hollandi og frá stofnun þess á Íslandi árið 1991 hefur það stækkað hratt, bæði vegna innri vaxtar og kaupa á öðrum félögum. Meginstarfsemi félagsins byggir á gámaflutningum í Evrópu, flutningum á Norður-Atlantshafi, hitastýrðum flutningum um allan heim ásamt flutningsmiðlun og stórflutningum í Evrópu*."[6952]

16687. Samkvæmt ársreikningi var heildarvelta Samskipa Holding á árinu 2022 um 137 ma. kr. Eigið fé Samskipa Holding í árslok 2022 var um 14,3 ma. kr. Til samanburðar var á sama ári heildarvelta dótturfélagsins Samskipa hf. um 32 ma. kr. og eigið fé um 9 ma. kr.

16688. Ljóst er samkvæmt framansögðu að Samskipasamstæðan er í skilningi samkeppnislaga fjárhagslega öflugt alþjóðlegt fyrirtæki. Verður að hafa það í huga við ákvörðun sekta á hendur Samskip Holding til að tryggja nægjanleg varnaðaráhrif. Eins og fyrr greinir er hið formlega sektarhámark í máli þessu 10% af heildarveltu Samskipa Holding á árinu 2022, eða um 13,7 ma. kr.

35.2.9. Möguleg atriði sem horfa til mildunar viðurlaga

16689. Í mgr. 4732 AII gerði Samkeppniseftirlitið Samskipum hf. og Samskip Holding grein fyrir því að í málinu kæmi til álita *„að leggja á verulega íþyngjandi viðurlög skv. 37. gr. samkeppnislaga, nema andmæli fyrirtækjanna leiði til annars.*" Fyrirtækin kusu að tjá sig ekki um möguleg viðurlög og bentu þar að leiðandi ekki á nein atriði sem að mati þeirra ættu að leiða til þess að möguleg sekt yrði lægri en ella.

16690. Fjallað var um tölvupósta (S)stjform-S 8. júlí og 11. júlí 2023 hér að framan. Í svörum Samkeppniseftirlitsins 10. og 12. júlí 2023 voru settar fram leiðbeiningar [

16691. [6953]

[6952] https://www.samskip.is/um-samskip/. Síða heimsótt í júní 2023.
[6953] [...]

16692.]6954

16693. Ljóst er að málsmeðferð í þessu máli hefur tekið langan tíma. Eins og ítarlega er rökstutt í kafla 24.2 áttu sér þó ekki stað neinar óréttlætanlegar tafir hjá Samkeppniseftirlitinu. Þegar af þeirri ástæðu getur langur málsmeðferðartími ekki leitt til lægri sekta en ella, sbr. m.a. dóm EFTA dómstólsins frá 5. maí 2022 í máli nr. E-12/20, *Telenor gegn Eftirlitsstofnun EFTA*.[6955]

16694. Sem áður segir hefur Samkeppniseftirlitið hliðsjón af því að það dró úr umfangi samráðsins eftir því sem leið á brotatímabilið.

16695. Að mati Samkeppniseftirlitsins getur það ekki horft til mildunar að samráð Samskipa við Eimskip átti sér m.a. stað þegar efnahagskreppa ríkti hér á landi.[6956] Ljóst er t.d. að ef keppinautar bregðast við samdrætti í eftirspurn með því að hafa samráð um að draga úr framboði sínu er eftir sem áður um að ræða markmiðsbrot í skilningi samkeppnisréttar.[6957] Þegar alvarlegir efnahagsörðugleikar eru til staðar er sérstaklega mikilvægt að keppinautar hafi ekki með sér samráð þar sem aðgerðir *„sem takmarka samkeppni framlengja efnahagsörðugleika og vinna gegn bata*", sbr. framangreind skýrsla Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging*.

35.2.10. Leiðbeiningar Eftirlitsstofnunar EFTA

16696. Í máli þessu er 53. gr. EES-samningsins beitt í samræmi við VII. kafla samkeppnislaga, sbr. m.a. 1. mgr. 26. gr. laganna. Þar sem brot Samskipa voru til þess fallin að hafa áhrif á viðskipti milli aðildarríkja EES-samningsins er komist að þeirri niðurstöðu að Samskip hafi, auk brota á 10. gr. samkeppnislaga, einnig brotið gegn 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins.

6954 Fellt út vegna trúnaðar.

6955 Í þessu máli hófst rannsókn ESA á misnotkun Telenor á markaðsráðandi stöðu á árinu 2012. Á árinu 2020 tók ESA ákvörðun og lagði sekt á Telenor vegna brota á 54. gr. EES-samningsins. Eins og fram kemur í mgr. 354 og áfram í dómnum krafðist Telenor að sekt yrði lækkuð vegna þess að málsmeðferðin hefði tekið of langan tíma. Dómstóllinn féllst ekki á þetta. Í fréttatilkynningu hans var sú niðurstaða reifuð svo: *„Að því er varðaði lengd málsmeðferðarinnar, taldi EFTA-dómstóllinn að ekki hefði verið óhæfilegur dráttur eða nokkurt aðgerðarleysi í tengslum við málsmeðferðina hjá ESA. Þó svo að ítarleg rannsókn ESA hefði óhjákvæmilega leitt til þess að málsmeðferðin varð lengri, taldi EFTA-dómstóllinn að tímalengdin væri eðlileg í ljósi umfangs og flækjustigs málsins og til að tryggja andmælarétt Telenor.*" Fréttatilkynning 01/2022.

6956 Í dómi undirréttar ESB frá 16.09.2013 í máli nr. T-412/2010, *Roca gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2013, hélt fyrirtæki því fram að framkvæmdastjórnin hefði við álagningu sektar vegna þátttöku í ólögmætu samráði ranglega ekki tekið tillit til mikilla efnahagsörðugleika (e. *economic crisis*). Undirrétturinn féllst ekki þetta og benti á að ólögmætt samráð kæmi oft til vegna erfiðleika á markaði. Væri framkvæmdastjórninni því ekki skylt að horfa til slíkra erfiðleika, sbr. mgr. 163 í dómnum.

6957 Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 20.11.2008 í máli nr. C-209/07, *Beef Industry Development Society*, EU:C:2008:643. Sjá einnig framlag framkvæmdastjórnar ESB í skýrslu OECD frá október 2011, Crisis Cartels (DAF/COMP/GF(2011)11), bls. 120: *„An agreement to reduce overcapacity amounts in principle to a restriction of competition by object under Article 101(1) TFEU.*"

16697. Við ákvörðun sekta vegna brota Samskipa á 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins leggur Samkeppniseftirlitið á sekt í samræmi við 37. gr. samkeppnislaga. Sem fyrr segir leggur Samkeppniseftirlitið við beitingu þess ákvæðis til grundvallar leiðbeiningar sem fram hafa komið í úrskurðum áfrýjunarnefndar samkeppnismála og dómum íslenskra dómstóla. Í samræmi við lögskýringagögn og innlenda dómaframkvæmd hefur Samkeppniseftirlitið einnig við beitingu 37. gr. samkeppnislaga hliðsjón af réttarframkvæmd í EES/ESB-samkeppnisrétti. Aftur á móti mælir EES-löggjöf ekki fyrir um samræmda álagningu á sektum vegna brota á samkeppnisreglum EES-samningsins.

16698. Eftirlitsstofnum EFTA (ESA) hefur fjallað um þetta í skriflegum athugasemdum fyrir íslenskum dómstólum. Í athugasemdum ESA frá 19. september 2018, sem lagðar voru fram í landsréttarmálinu nr. 490/2018, sagði:

„33. Í EES-löggjöf er álagning sekta samkeppnisyfirvalda í EES-ríkjum ekki samræmd. Leiðbeiningar ESA um útreikning sekta sem lagðar eru á samkvæmt a-lið 2. mgr. 23. gr. í II. kafla bókunar 4 við samninginn um eftirlitsstofnun og dómstól („Leiðbeiningar ESA") eru heldur ekki bindandi fyrir samkeppnisyfirvöld EFTA-ríkjanna. Hins vegar lýsa leiðbeiningar ESA hvernig ESA og framkvæmdastjórnin fullnusta samkeppnisreglum EES-samningsins á skilvirkan hátt með því að leggja sektarfjárhæð á fyrirtæki í samræmi við þau brot sem þau hafa verið fundin sek um á samkeppnisreglum EES-réttar.

33. Leiðbeiningar ESA geta því gagnast samkeppnisyfirvöldum og dómstólum EFTA-ríkjanna þegar meta á fjárhæð sekta sem lagðar eru á fyrirtæki fyrir brot á ákvæðum 53. gr. EES-samningsins.

34. Almennt verða EES-ríki að sjá til þess að viðurlög vegna brota á EES-rétti séu skilvirk, í réttu hlutfalli við brot og að þau hafi varnaðaráhrif. Skilvirkni viðurlaga sem samkeppnisyfirvöld innan EES-svæðisins beita er forsenda þess að framkvæmd ákvæða 53. gr. EES-samningsins sé samræmd."

16699. ESA fjallaði einnig um þessi atriði í mgr. 36-37 í skriflegum athugasemdum frá 23. október 2019, sem lagðar voru fram í máli Hæstaréttar nr. 42/2019.

16700. Í ljósi framangreinds er í þessari ákvörðun sett fram mat á því hver væri reiknuð svonefnd grunnfjárhæð sektar á grundvelli leiðbeininga ESA.[6958] Er þetta gert til hliðsjónar, sbr. nánar hér á eftir.

35.2.10.1. Grunnfjárhæðin

16701. Eins og lýst verður er grunnfjárhæð ákveðið hlutfall af söluverðmæti þeirrar þjónustu sem brotið tengist og er sú fjárhæð margfölduð með þeim árafjölda sem brotið stóð yfir. Rökin sem liggja til grundvallar þessari aðferðafræði koma m.a. fram í 6. mgr. leiðbeininganna:

„6. Litið er svo á að samanlögð áhrif söluverðmætisins, sem brotið varðar, og þess hversu lengið brotið hefur viðgengist séu heppilegt staðgöngugildi við mat á efnahagslegri þýðingu brotsins og hlutfallslegri aðild hvers fyrirtækis að brotinu. Með því að taka mið af þessum þáttum fæst góð vísbending um stærðargráðu sektar en ekki má líta á þá sem grundvöll að sjálfvirkri talnareikningsaðferð."

16702. Í mgr. 12 og áfram í leiðbeiningunum er því nánar lýst hvernig grunnsektir eru reiknaðar út:

„12. Grunnfjárhæðin verður reiknuð með tilvísun til söluverðmætis og samkvæmt eftirfarandi aðferð.

A. ÚTREIKNINGUR SÖLUVERÐMÆTIS

[6958] Aðgengilegar hér: https://www.efta.int/sites/default/files/documents/eea-supplements/icelandic/2006-is/su-nr-63-is-21-12-2006.pdf.

13. Þegar Eftirlitsstofnun EFTA ákvarðar grunnfjárhæð sektarinnar verður tekið mið af söluverðmæti vöru eða þjónustu sem brotið tengist beint eða óbeint og fyrirtækið hefur selt á viðkomandi landsvæði á Evrópska efnahagssvæðinu. Að jafnaði verður tekið mið af sölu fyrirtækisins síðasta heila reikningsár sem það átti aðild að brotinu (nefnist hér „söluverðmæti").

16703. Mgr. 13 í leiðbeiningum ESA er efnislega samhljóða mgr. 13 í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar ESB frá 2006. Í dómi dómstóls ESB frá 9. júlí 2015 í máli nr. C-231/14, *InnoLux gegn framkvæmdastjórninni*, var mgr. 13 í leiðbeiningum framkvæmdastjórnarinnar skýrð svo:

„49. *Point 13 of the 2006 Guidelines states, „[i]n determining the basic amount of the fine to be imposed, the Commission will take the value of the undertaking's sales of goods or services to which the infringement directly or indirectly … relates in the relevant geographic area within the EEA". Those Guidelines state, at point 6, that „[t]he combination of the value of sales to which the infringement relates and of the duration of the infringement is regarded as providing an appropriate proxy to reflect the economic importance of the infringement as well as the relative weight of each undertaking in the infringement*".

50. Point 13 of the Guidelines on the method of setting fines therefore pursues the objective of adopting, as the starting point for the setting of the fine imposed on an undertaking, an amount which reflects the economic significance of the infringement and the relative size of the undertaking's contribution to it (judgments in Team Relocations and Others v Commission, C-444/11 P, EU:C:2013:464, paragraph 76; Guardian Industries and Guardian Europe v Commission, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, paragraph 57; and LG Display and LG Display Taiwan v Commission, C-227/14 P, EU:C:2015:258, paragraph 53).

51. Consequently, the concept of the value of sales referred to in point 13 of those Guidelines encompasses the sales made on the market concerned by the infringement in the EEA, and it is not necessary to determine whether those sales were genuinely affected by that infringement, since the proportion of the overall turnover deriving from the sale of goods in respect of which the infringement was committed is best able to reflect the economic importance of that infringement (see, to that effect, judgments in Team Relocations and Others v Commission, C-444/11 P, EU:C:2013:464, paragraphs 75 to 78; Guardian Industries and Guardian Europe v Commission, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, paragraphs 57 to 59; Dole Food and Dole Fresh Fruit Europe v Commission, C-286/13 P, EU:C:2015:184, paragraphs 148 and 149; and LG Display and LG Display Taiwan v Commission, C-227/14 P, EU:C:2015:258, paragraphs 53 to 58 and 64)."

16704. Samkvæmt þessu tekur söluverðmæti til veltu á þeim mörkuðum sem brotið tók til og þarf ekki að sýna fram á að brotið hafi raunverulega haft áhrif á viðkomandi veltu.[6959]

16705. Samkvæmt 17. mgr. leiðbeininganna skal söluverðmætið miðast við veltu án virðisaukaskatts eða annarra skatta sem tengjast sölunni beint. Síðar segir:

„19. Grunnfjárhæð sektarinnar miðast við hlutfall af söluverðmæti, sem fer eftir því hversu alvarlegt brotið er, margfaldað með fjölda ára sem brotið hefur viðgengist."

[6959] Í þessu sambandi hefur dómstóll ESB sagt að önnur túlkun færi gegn tilgangi mgr. 13 í leiðbeiningunum og myndi verðlauna þau fyrirtæki sem best tekst að leyna brotum sínum. Sjá t.d. dóm dómstóls ESB frá 23.04.2015 í máli nr. C-277/14, *LG Display gegn framkvæmdastjórninni*, EU:C:2015:258: „[...] *while the concept of the value of sales referred to in point 13 of those guidelines admittedly cannot extend to encompassing sales made by the undertaking in question which do not fall within the scope of the alleged cartel, it would, however, be contrary to the goal pursued by that provision if that concept were to be understood as applying only to turnover achieved by the sales in respect of which it is established that they were actually affected by that cartel* [...]
54. Such a limitation would, in addition, have the effect of artificially minimising the economic significance of the infringement committed by a particular undertaking, since the mere fact that a limited amount of direct evidence of sales actually affected by the cartel had been found would lead to the imposition of a fine which bore no actual relation to the scope of application of the cartel in question. Such a reward for secrecy would also adversely affect the objective of effective investigation and sanctioning of infringements of Article 101 TFEU and, therefore, cannot be permitted [...]"

16706. Í mgr. 329 í dómi EFTA dómstólsins frá 5. maí 2022 í máli nr. E-12/20, *Telenor gegn Eftirlitsstofnun EFTA*, var talið að þessi aðferðafræði ESA væri málefnaleg og fæli í sér hlutlægan og réttmætan mælikvarða á því tjóni sem viðkomandi brot veldur eðlilegri samkeppni.[6960]

16707. Í mgr. 20 og áfram í leiðbeiningunum er fjallað um mat á alvarleika brots og hvaða hlutfall af söluverðmæti skuli miða við í hverju máli fyrir sig:

„20. Mat á því hversu alvarlegt brotið er fer fram í hverju einstöku tilviki fyrir allar tegundir brota, að teknu tilliti til allra aðstæðna sem skipta máli.

21. Fylgt er þeirri almennu reglu að leggja allt að 30 % af söluverðmæti til grundvallar útreikningi.

22. Til þess að geta ákveðið í hverju tilviki hvort það hlutfall af söluverðmæti, sem lagt er til grundvallar, skuli vera neðarlega eða ofarlega á þessu bili mun Eftirlitsstofnun EFTA hafa hliðsjón af ýmsum þáttum, meðal annars eðli brotsins, samanlagðri markaðshlutdeild allra hluta hlutaðeigandi fyrirtækja, landsvæðinu sem brotið nær til og hvort brotið hefur komist í framkvæmd.

23. Láréttir samningar um verðsamráð, markaðsskiptingu og takmörkun framleiðslu, sem fara venjulega leynt, eru í eðli sínu einhverjar skaðlegustu samkeppnishömlur sem um getur. Það er stefnuatriði að ákvarða fyrirtækjum þungar sektir vegna slíkra brota. Þess vegna verður hlutfall af söluverðmæti, sem sektarákvörðun vegna slíkra brota er miðuð við, að jafnaði fremur ofarlega á áðurnefndu bili.

24. Til þess að taka að fullu til greina hversu lengi hvert fyrirtæki hefur átt aðild að brotinu verður fjárhæðin, sem ákvörðuð er á grundvelli söluverðmætis (sjá 20.–23. mgr. hér á undan), margfölduð með fjölda ára sem fyrirtækið hefur átt aðild að brotinu. Styttri tímabil en sex mánuðir verða talin sem hálft ár; tímabil, sem eru lengri en sex mánuðir en styttri en eitt ár, verða talin sem heilt ár."

16708. Samkvæmt leiðbeiningunum er samráð keppinauta um verð, takmörkun á framleiðslu og markaðsskiptingu því þess eðlis að almennt ber að leggja á þung viðurlög. Varðandi slík brot miðar framkvæmdastjórnin að jafnaði við fjárhæð sem er á bilinu 15% til 25% af söluverðmætinu.[6961]

16709. Í ljósi eðli og umfangs brota Samskipa er ljóst að aldrei yrði miðað við lægra hlutfall en 15% af söluverðmæti og mæla sterk rök með því að hlutfallið ætti að vera mun hærra, sbr. umfjöllun í þessum kafla um m.a. alvarleika brota fyrirtækisins. Aftur á móti er óþarfi að slá því föstu og verður grunnsektin því reiknuð miðað við annars vegar 15% og hins vegar 25% af söluverðmæti.

16710. Söluverðmætið eru tekjur Samskipa af landflutningum á Íslandi og sjóflutningum til og frá landinu á árinu 2012, þ.m.t. for og áframflutningar.[6962] Sem fyrr segir miðast grunnfjárhæð sektarinnar miðast við viðkomandi hlutfall af söluverðmæti margfaldað með fjölda ára sem brotið hefur viðgengist.

16711. Hvað varðar tímalengdina er í þessari greiningu miðað við 4,5 ár (júní 2008 og út árið 2012). Eins og að framan greinir náðu brotin bæði fyrir og eftir þetta tímabil og því er hér um að ræða forsendu sem er til ívilnunar fyrir Samskip.

[6960] *„329. The Court observes that, according to the fining guidelines, ESA is to take the value of the undertaking's sales of goods or services to which the infringement directly or indirectly relates in the relevant geographic market into account in determining the basic amount of the fine. The fining guidelines use the combination of the values of sales to which the infringement relates and the duration of the infringement in order to provide an appropriate proxy to reflect the economic importance of the infringement. The value of sales thus constitutes an objective criterion giving a proper measure of the harm which the infringement does to normal competition (compare the judgments in Team Relocations and Others v Commission, cited above, paragraphs 74 and 75, and Deutsche Telekom v Commission, T-827/14, EU:T:2018:930, paragraphs 532 to 534 and case law cited).*"

[6961] Sjá t.d. Van Bael & Bellis, Competition Law of the European Union, sjötta útgáfa 2021, bls. 1152.

[6962] Það athugast að velta vegna flutningsmiðlunar er hér ekki meðtalin en samráðið tók einnig hennar. Eins og greinir í ákvörðuninni náðu brotin einnig til flutningsmiðlunar og því er hér um að ræða forsendu sem er til ívilnunar fyrir Samskip. Væri velta vegna flutningsmiðlunar meðtalin hækkaði grunnfjárhæðin um 21%.

16712. Ef miðað er við 15% hlutfall af söluverðmæti og verðlag ársins 2012 yrði reiknuð grunnfjárhæð sektar Samskipa samkvæmt leiðbeiningum ESA 10,4 ma. kr.[6963]

16713. Ef miðað er við 25% hlutfall af söluverðmæti og verðlag ársins 2012 yrði reiknuð grunnfjárhæð sektar Samskipa samkvæmt leiðbeiningum ESA 17,3 ma. kr.[6964]

35.2.10.2. Brotagjald í samráðsmálum

16714. Þegar um er að ræða alvarlegt samráð keppinauta er til viðbótar lagt á svonefnt brotagjald (e. *entry fee*). Kemur þetta fram í mgr. 25 leiðbeininganna:

> *„Auk þessa, og óháð því hversu lengi fyrirtækið hefur átt aðild að brotinu, mun Eftirlitsstofnun EFTA hækka grunnfjárhæðina sem nemur 15% til 25% af söluverðmætinu, eins og það er skilgreint í undirkafla A hér á undan, til þess að letja fyrirtæki frá því að stofna yfirleitt til láréttra samninga um verðsamráð, markaðsskiptingu og takmörkun framleiðslu. Eftirlitsstofnunin kann einnig að beita slíkri hækkun í tengslum við önnur brot. Í þeim tilgangi að ákveða hvaða hlutfall af söluverðmæti skuli lagt til grundvallar í hverju tilviki mun eftirlitsstofnunin hafa hliðsjón af ýmsum þáttum, einkum þeim sem um getur í 22. mgr.*"

16715. Samskip áttu í alvarlegu samráði við Eimskip sem fól m.a. í sér markaðsskiptingu, takmörkun á framleiðslu (flutningsgetu) og verðsamráð. Enginn vafi leikur á því að brotagjald yrði lagt á Samskip samkvæmt leiðbeiningum ESA. Í ljósi eðlis og umfangs brots Samskipa mæla sterk rök mæla með því að hlutfallið ætti að vera mun hærra en 15%. Óþarfi er hins vegar slá því föstu og mun Samkeppniseftirlitið reikna brotagjaldið annars vegar miðað við 15% af söluverðmæti og hins vegar 25%.

16716. Ef miðað er við 15% hlutfall af söluverðmæti og verðlag ársins 2012 yrði reiknað brotgjald Samskipa samkvæmt leiðbeiningum ESA 2,3 m.a. kr.[6965] Þetta brotagjald myndi leggjast við framangreinda grunnfjárhæð sektar.

16717. Ef miðað er við 25% hlutfall af söluverðmæti og verðlag ársins 2012 yrði reiknað brotagjald Samskipa samkvæmt leiðbeiningum ESA 3,8 m.a. kr.[6966] Þetta brotagjald myndi leggjast við framangreinda grunnfjárhæð sektar.

35.2.10.3. Þyngingarástæður og málsbætur

16718. Samkvæmt 27. mgr. í leiðbeiningunum getur ESA með hliðsjón af aðstæðum hækkað eða lækkað grunnfjárhæðina. Er það gert á grundvelli heildarmats þar sem teknar eru til greina allar aðstæður sem skipta máli.

16719. Í mgr. 28 eru í dæmaskyni taldar upp þyngingarástæður sem geta leitt til hækkunar grunnfjárhæðar. Það á t.d. við ef fyrirtæki hindrar rannsókn málsins eða var *„leiðandi í brotinu eða átti frumkvæði að því*".

16720. Í mgr. 29 eru í dæmaskyni taldar upp málsbætur sem geta leitt til lækkunar grunnfjárhæðar. Dæmi um þetta er ef fyrirtæki *„leggur fram sannanir fyrir því að brotið hafi stafað af gáleysi*" eða leggur fram sannanir fyrir því að *„þátttaka þess í brotinu sé lítil að umfangi og sýnir þannig fram á að á þeim*

[6963] Sé tekið tillit til almennrar verðlagsþróunar og fjárhæðin staðvirt m.v. vísitölu neysluverðs í ágúst 2023 væri reiknuð grunnfjárhæð 15,6 ma. kr.
[6964] Sé tekið tillit til almennrar verðlagsþróunar og fjárhæðin staðvirt m.v. vísitölu neysluverðs í ágúst 2023 væri reiknuð grunnfjárhæð 26 ma. kr.
[6965] Sé tekið tillit til almennrar verðlagsþróunar og fjárhæðin staðvirt m.v. vísitölu neysluverðs í ágúst 2023 væri brotagjaldið 3,5 m.a. kr.
[6966] Sé tekið tillit til almennrar verðlagsþróunar og fjárhæðin staðvirt m.v. vísitölu neysluverðs í ágúst 2023 væri brotagjaldið 5,7 m.a. kr.

tíma, sem það átti aðild að samningnum sem felur í sér brot, hafi það komist hjá því að framfylgja honum með því að stunda samkeppnisstarfsemi á markaðnum."

16721. Sem fyrr segir nýttu Samskip sér ekki tækifæri til þess að tjá sig um umfjöllun í AII og bréfinu frá 14. mars 2023 um mögulega sekt og hafa ekki lagt fram sannanir um atriði sem geta falið í sér málsbætur. Óþarfi er í þessari umfjöllun um leiðbeiningar ESA að taka afstöðu til mögulegra þyngingarástæðna vegna brota Samskipa.

35.2.10.4. Sértæk hækkun sektar í varnaðarskyni og lögákveðið hámark

16722. Í mgr. 30 – 31 í leiðbeiningunum segir að ESA muni sérstaklega hafa í huga þá *„nauðsyn að tryggja nægjanleg varnaðaráhrif sekta.*" Í því skyni kunni ESA að *„hækka sekt sem lögð er á fyrirtæki sem hafa sérstaklega mikla veltu umfram sölu á vörunni eða þjónustunni sem brotið varðar*." ESA muni einnig hafa hliðsjón af því *„hvort nauðsynlegt sé að hækka sektina til þess að hún verði hærri en sem nemur óréttmætum hagnaði sem rekja má til brotsins, eftir því sem unnt er að áætla þá fjárhæð.*" Óþarfi er í þessari umfjöllun um leiðbeiningar ESA að taka afstöðu til mögulegrar sértækrar hækkunar vegna brota Samskipa.

16723. Sekt sem ESA leggur á vegna brota á samkeppnisreglum má ekki vera hærri en sem nemur 10% af heildarveltu viðkomandi fyrirtækis á síðasta rekstrarári áður en ákvörðun er tekin.

16724. Fjallað var þýðingu þessa hámarks í kafla 35.2.3 hér að framan. Hér er eingöngu um formlegt hámark að ræða og hefur dómstóll ESB staðfest að samkeppnisyfirvöld geti réttilega komist að þeirri niðurstöðu að brot verðskuldi mun hærri sekt en 10% af heildarveltu hins brotlega fyrirtækis. Sökum hins formlega hámarks verði aftur á móti ávallt að lækka þá sekt niður í 10% af heildarveltu. Hnykkt er á þessu í mgr. 32 og 33 í leiðbeiningum ESA.

16725. Með hliðsjón af leiðbeiningunum getur ESA því komist að þeirri niðurstöðu að tiltekið brot leiði til umtalsvert hærri sektar en nemur 10% af heildarveltu viðkomandi fyrirtækis. Þegar svo háttar væri lokaskrefið við álagningu sektar samkvæmt leiðbeiningunum að lækka þá fjárhæð í 10% af heildarveltu hins brotlega fyrirtækis.

35.2.10.5. Samantekt

16726. Samkvæmt framansögðu myndi við ákvörðun sektar Samskipa samanlögð grunnfjárhæð og brotagjald nema samtals 12,7 ma. kr. ef miðað er við 15% hlutfall af söluverðmæti og verðlag ársins 2012. Ef miðað er við 25% hlutfall á verðlagi ársins 2012 yrði sú fjárhæð samtals 21,1 ma. kr.

16727. Sem fyrr segir hafa Samskip ekki sýnt fram á neinar málsbætur og í þessari umfjöllun er óþarfi að taka afstöðu til þess hvort háttsemi og fjárhagslegur styrkur Samskipa kalli á hækkun á grunnfjárhæð.

16728. Ef ESA miðaði við 25% hlutfallið yrði lokaskrefið í sektarákvörðun stofnunarinnar að lækka sekt í 10% af heildarveltu Samskipa, þ.e. í 13,7 ma. kr.

16729. Samkeppniseftirlitið hefur ekki sett reglur með heimild í samkeppnislögum þar sem framangreind aðferðafræði ESA er tekin upp með beinum hætti í íslenskan rétt. Komi til þess mun það að líkindum almennt leiða til hærri sekta en áður.[6967]

[6967] Í lok október 2022 greindi Samkeppniseftirlitið frá því að það hefði *„til skoðunar að setja reglur um ákvörðun stjórnvaldssekta í samkeppnismálum. Myndu þær byggja á og endurspegla leiðbeiningar Eftirlitsstofnunar EFTA (bls. 44) og leiðbeiningar Evrópusambandsins og hafa hliðsjón af reglum nágrannalanda, s.s. reglum norska samkeppniseftirlitsins.*" Var óskað eftir sjónarmiðum um m.a. þessi áform. Aðgengilegt á slóð: https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/varnadarahrif-sekta-i-samkeppnismalum-oskad-eftir-sjonarmidum.

16730. Samkeppniseftirlitið mun í þessu máli ekki beita þessari aðferðafræði ESA gagnvart Samskipum. Aftur á móti sýnir framangreind umfjöllun að brot Samskipa er þess eðlis að yrði reglum ESA beitt myndi það leiða til sektar gagnvart Samskipum sem yrði jafn há eða rétt lægri fjárhæð og hið formlega sektarhámark samkvæmt 37. gr. samkeppnislaga.

35.2.11. Niðurstaða um sektarfjárhæð vegna ólögmæts samráðs

16731. Í köflum 35.2 – 35.9 hér að framan eru reifuð þau sjónarmið sem byggt hefur verið á í samkeppnisrétti og réttarframkvæmd hér á landi við ákvörðun sekta vegna brota á bannreglum samkeppnislaga og EES-samningsins. Hefur þannig verið lagt mat á eðli brota Samskipa og horft til umfangs þeirra og annarra atriða við mat á alvarleika þeirra. Þýðing sjó- og landflutninga fyrir íslenskt samfélag, sameiginleg yfirburðastaða Samskipa og Eimskips á viðkomandi mörkuðum og geta Samskipa til að raska samkeppni skipta máli í því samhengi. Jafnframt er horft til þess að brot Samskipa áttu sér stað á tímum mikilla efnahagsörðugleika hér á landi og voru til þess fallin að gera stöðu viðskiptavina og almennings erfiðari en ella.

16732. Einnig hefur þýðingu að brot Samskipa voru framin af ásetningi og æðstu stjórnendur komu að samráðinu við Eimskip. Ber í þessu sambandi m.a. að hafa í huga undirbúning aðaleiganda Samskipa að auknu samráði við Eimskip á fyrri hluta ársins 2008. Þá var hinu aukna samráði hrint í framkvæmd og stóð það óslitið yfir í langan tíma en megin brotatímabilið er frá miðju árinu 2008 og var ekki lokið þegar húsleitir fóru fram í september 2013. Þá er litið til þess að álagðar sektir verða að hafa fullnægjandi varnaðaráhrif en í því sambandi er meðal annars litið til þess að heildarvelta Samskipa Holding var um 137 ma. kr. á árinu 2022. Einnig er horft til þess að Samskip hafa ekki fært fullnægjandi rök fyrir neinum málsbótum eða aðstæðum sem réttlæta mildun viðurlaga.

16733. Þegar heildarmat er lagt á framangreind atriði er ljóst að brot Samskipa voru alvarleg og kalla á háa stjórnvaldssekt.

16734. ESA hefur ítrekað bent á það fyrir íslenskum dómstólum að leiðbeiningar stofnunarinnar um álagningu sekta geti *„gagnast samkeppnisyfirvöldum og dómstólum EFTA-ríkjanna þegar meta á fjárhæð sekta sem lagðar eru á fyrirtæki fyrir brot á ákvæðum 53. gr. EES-samningsins.*" Í ljósi þessa tók Samkeppniseftirlitið það til skoðunar í kafla 35.2.10 hverjar sektir í málinu kynnu að vera ef leiðbeiningum ESA hefði verið beitt. Samkvæmt framangreindu mati myndi það leiða til sektar gagnvart Samskipum sem yrði jafn há eða rétt lægri fjárhæð en hið formlega sektarhámark samkvæmt 37. gr. samkeppnislaga.

16735. Samkeppniseftirlitið hefur ekki sett reglur með heimild í samkeppnislögum þar sem framangreind aðferðafræði ESA er tekin upp með beinum hætti í íslenskan rétt. Í ljósi þess og með hliðsjón af fyrri réttarframkvæmd hér á landi mun Samkeppniseftirlitið sem fyrr segir ekki beita þessari aðferðafræði ESA gagnvart Samskipum í þessu máli. Er umfjöllun um leiðbeiningar ESA því sett fram til hliðsjónar.

16736. Með vísan til alls framangreinds er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að hæfileg sekt vegna brota fyrirtækisins Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins sé fjórir milljarðar króna, sbr. 37. gr. samkeppnislaga.

16737. Sektarákvörðun þessari er beint að Samskipum Holding BV og Samskipum hf. Er það gert til að stuðla að skilvirkri réttarframkvæmd og tryggja varnaðaráhrif.

35.3. Sekt vegna brota gegn 19. gr. samkeppnislaga

16738. Í mgr. 4733-4735 í AII segir meðal annars svo: *„Í kafla XIV hér að framan er því frummati Samkeppniseftirlitsins lýst að Eimskip og Samskip hafi gerst sek um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhendingu og brotið þar með gegn 19. gr. samkeppnislaga. Um er að ræða alvarleg brot sem voru til þess fallin að tefja meðferð málsins.*

Fyrir liggur í samkeppnisrétti að slík háttsemi getur horft til þyngri viðurlaga þegar sekt er lögð á vegna brots á viðkomandi bannreglu. Einnig er unnt vegna slíkrar háttsemi að leggja á sérstaka sekt vegna brots á reglum um upplýsingagjöf. Hins vegar er eðlilega óheimilt að leggja tvöföld viðurlög vegna sömu háttsemi.[6968] *Í stað stjórnsýsluviðurlaga getur komið til álita að kæra slík brot til lögreglu.*

Að framkomnum sjónarmiðum fyrirtækjanna verður tekin afstaða til ætlaðra brota og eftir atvikum hvort ætluð brot varði við i-lið 1. mgr. 37. gr. samkeppnislaga eða refsiákvæði 1. málsl. 1. mgr. 41. gr. b. laganna, sbr. 3. mgr. ákvæðisins og 42. gr. laganna. Komi til þess að Samkeppniseftirlitið hyggist leggja á Eimskip og Samskip sektir skv. i. lið 1. mgr. 37. samkeppnislaga mun vera um að ræða verulega íþyngjandi viðurlög skv. 37. gr. laganna vegna þessara ætluðu alvarlegu brota gegn 19. gr. laganna."

16739. Samskip hf. og Samskip Holding kusu að tjá sig ekki um mögulega sekt vegna brota gegn 19. gr. samkeppnislaga.

16740. Í 2. gr. sáttar Eimskips viðurkennir fyrirtækið *„að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.*" Tók sektin sem Eimskip féllst á að greiða einnig til brota gegn 19. gr. samkeppnislaga.

16741. Samkvæmt i. lið 1. mgr. 37. gr. samkeppnislaga leggur Samkeppniseftirlitið sektir á fyrirtæki sem brjóta gegn skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn samkvæmt 19. gr. laganna. Vísast til umfjöllunar hér að framan um túlkun á 37. gr. samkeppnislaga.

16742. Skilvirk framkvæmd á samkeppnislögum byggist ekki síst á því að fyrirtæki sem sæta rannsókn fari að fyrirmælum um veitingu upplýsinga og afhendingu gagna sem Samkeppniseftirlitið setur fram með heimild í 19. gr. samkeppnislaga. Mikilvægi þessa var áréttað með lögum nr. 52/2007 sem breyttu samkeppnislögum. Með þeim lögum var það m.a. gert refsivert ef fyrirtæki eða einstaklingar afhenda ekki gögn eða veita rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar þegar Samkeppniseftirlitið kallar eftir gögnum eða upplýsingum á grundvelli 19. gr. laganna. Í samræmi við þetta kemur fram í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 4/2011, *Seðlabanki Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu*, að samkeppnisyfirvöld hafi *„ríka hagsmuni af því að geta aflað upplýsinga um einstök mál, hegðun einstakra fyrirtækja á markaði sem og almenna stöðu og þróun markaða. Þessar upplýsingar eru nauðsynlegar til að þau geti sinnt skyldum til eftirlits og ákvarðana. Í samræmi við þetta er Samkeppniseftirlitinu fengnar víðtækar heimildir að lögum til að afla upplýsinga frá hverjum þeim sem hefur yfir þeim að ráða, m.a. með húsleit og haldlagningu gagna*." Ljóst er af dómi Hæstaréttar frá 4. mars 2021 í máli nr. 26/2020, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, að brot á 19. gr. samkeppnislaga sem felast í því að leyna fyrir samkeppniseftirlitinu gögnum sem hafi grundvallarþýðingu fyrir rannsókn máls eru alvarleg og varða viðurlögum.

16743. Í kafla 23 er komist að þeirri niðurstöðu að við rannsókn málsins hafi Samskip brotið gegn skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga. Fólust brot Samskipa í rangri, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf um samskipti og samstarf við Eimskip við munnlega upplýsingagjöf starfsmanna fyrirtækisins 10. og 17. september 2013, í tengslum við húsleitir Samkeppniseftirlitsins hjá fyrirtækinu. Einnig fólust brot Samskipa í rangri, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf Samskipa í svörum við upplýsingabeiðni sem upphaflega var beint að fyrirtækinu með bréfi dags. 29. janúar 2015 og með því að afhenda ekki umbeðin gögn sem Samskip bjó yfir og höfðu þýðingu fyrir rannsókn málsins.

16744. Brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga eru umfangsmikil og alvarleg. Héldu Samskip þýðingarmiklum upplýsingum og gögnum frá rannsókninni, einkum um þau samskipti og samstarf við Eimskip sem staðið hafði samfellt frá árinu 2008 og tók rannsakendur

[6968] *„Sjá hér t.d. dóm undirréttar ESB frá 24. mars 2011 í máli nr. T-384/06, IBP gegn framkvæmdastjórninni, mgr. 108-111.*"

vegna þess langan tíma að fá rétta mynd á málið. Með þessu leitaðist Samskip við að leyna samráði þess við Eimskip. Unnu brot Samskipa mjög gegn skilvirkri rannsókn málsins. Þá er til þess að líta að á engum tímapunkti kom Samskip af sjálfsdáðum og leiðrétti upplýsingagjöf fyrirtækisins.

16745. Með vísan til þessa og fjárhagsstyrks Samskipa er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að hæfileg sekt vegna brota fyrirtækisins Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga sé tvö hundruð milljónir kr.

16746. Sektarákvörðun þessari er beint að Samskipum Holding BV og Samskipum hf. Er það gert til að stuðla að skilvirkri réttarframkvæmd og tryggja varnaðaráhrif.

16747. Eins og fram kemur í kafla 23 er það fullnægjandi í máli þessu að bregðast við þessum brotum Samskipa með álagningu stjórnvaldssektar.

35.4. Aðgerðir til að tryggja samkeppni

35.4.1. Umfjöllun undir rekstri málsins

16748. Í mgr. 4744-4749 í AII var vísað til heimildar Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 16. gr. samkeppnislaga og sagt að í málinu *„komi til álita að beina fyrirmælum til bæði Eimskips og Samskipa til að tryggja samkeppni. Geta komið til álita fyrirmæli um að hvers konar meintri ólögmætri háttsemi sé hætt og að til frambúðar sé komið í veg fyrir að samkeppnishamlandi samstarf og samskipti eigi sér stað milli þessara fyrirtækja. Geta slík fyrirmæli falið í sér skilyrði sem ætlað er að stuðla að fullu sjálfstæði þessara fyrirtækja til frambúðar í verðlagningu og í öðrum mikilvægum samkeppnisþáttum*."

16749. Einnig kom fram að í því skyni að leggja mat á þetta væri nauðsynlegt að afla upplýsinga frá Samskipum og Eimskip um stöðuna á markaðnum. Var með vísan til 19. gr. samkeppnislaga þeim fyrirmælum beint til Samskipa að tilgreina það samstarf sem fyrirtækið *„á við önnur flutningafyrirtæki eða flutningsmiðlanir á Íslandi í dag. Er hér m.a. átt við öll fyrirtæki sem koma að innflutningi eða útflutningi frá Íslandi. Sé það samstarf á grundvelli skriflegra samninga skal afrit þeirra fylgja með en ella skal inntaki samstarfsins lýst*." Sömu fyrirmælum var beint til Eimskips.

16750. Með þessari umfjöllun í AII var Samskipum veitt tækifæri á að tjá sig um m.a. þörf á skilyrðum eða fyrirmælum til að bregðast við ætluðum brotum og um hugsanlegt efni þeirra. Þrátt fyrir að Samskipum hafi þannig verið gerð grein fyrir því að til álita kæmi að beita heimild 16. gr. samkeppnislaga og beina fyrirmælum eða skilyrðum til Eimskips og Samskipa til að bregðast við hinum ætluðu brotum nýttu Samskip ekki tækifærið til að tjá sig um möguleg fyrirmæli eða skilyrði. Engin sjónarmið bárust því frá fyrirtækinu um að ekki væri þörf á fyrirmælum eða skilyrðum eða að tiltekin útfærsla á þeim myndi hafa skaðleg áhrif í för með sér fyrir samkeppni ef svo færi að ekki yrði talið um brot að ræða.

16751. Samskip fóru hins vegar að fyrirmælum samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga og veittu upplýsingar um samstarf sem enn var fyrir hendi. Hið sama gerðu Eimskip.

16752. Samskip og Eimskip afhentu þannig í febrúar árið 2020 upplýsingar og gögn sem gáfu til kynna að enn væri til staðar samstarf milli fyrirtækjanna, beint eða óbeint, sem mögulega gæti farið gegn 10. gr. samkeppnislaga.

16753. Í fyrsta lagi má ráða af umræddum afhentum gögnum og upplýsingum Eimskips og Samskipa að enn væri til staðar tiltekið samstarf á landflutningamarkaði. Þannig áttu fyrirtækin enn í samstarfi í flutningum milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar og Austfjarða og Reykjavíkur, auk samstarfs í afgreiðsluþjónustu á Þórshöfn og Djúpavogi.[6969] Jafnframt eigi Samskip og Eimskip bæði enn í samstarfi við sjö fyrirtæki sem flytja fyrir bæði fyrirtækin á fjölmörgum leiðum um land allt, m.a. á

[6969] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.02.2020. Afhent gagn frá Samskipum. Afhent 07.02.2020. *„Samstarfsaðilar_2020.02.06.xlsx*".

milli Snæfellsness, Borgarness, Akraness, Reykjaness og Reykjavíkur.[6970] Samkvæmt afhentum gögnum frá Eimskipi og Samskipum er fyrirkomulag samstarfsins með þeim hætti að Samskip og Eimskip sjá um verðlagningu á flutningum hjá samstarfsfyrirtækjunum, en í samstarfi við viðkomandi flutningsaðila. Þegar um er að ræða stærri samninga við viðskiptavini er sagt að þá ákveði samstarfsaðilarnir alfarið það verð sem þeir vilja bjóða á sinni flutningsleið. Sala og markaðssetning flutninganna virðist vera í höndum Samskipa og Eimskips.[6971]

16754. Í öðru lagi kemur fram í umræddum gögnum að ekki sé lengur til staðar samstarf milli Eimskips og Samskipa vegna sjóflutninga milli Íslands og Norður Ameríku eða milli Íslands og Evrópu. Samkvæmt afhentum upplýsingum fyrirtækjanna væri aftur á móti enn þá til staðar samstarf í sjóflutningum milli Eimskips og Jóna. Samkvæmt afhentum veltutölum Eimskips var það samstarf nokkuð að umfangi miðað við viðskipti Eimskips við aðra flutningsaðila í sjóflutningum. Afhent gögn fyrirtækjanna gáfu sömuleiðis til kynna samstarf á milli Samskipa/Jóna og TVG Zimsen, flutningsmiðlunar og dótturfélags Eimskips, um sjóflutninga til og frá Íslandi.

16755. Í þriðja lagi sýndu afhent gögn Eimskips að fyrirtækið ætti enn þá í samstarfi við Samskip vegna hafnarþjónustu í Reyðarfirði. Þrátt fyrir upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga veittu Samskip engar upplýsingar um þetta samstarf við Eimskip, sbr. bréf og gagnaafhendingu Samskipa 7. febrúar 2020.

16756. Eimskip sneri sér til Samkeppniseftirlitsins og óskaði eftir viðræðum um hvort unnt væri að ljúka rannsókn á ætluðum brotum fyrirtækisins með sátt. Samkeppniseftirlitið féllst á þetta og þann 9. júní 2021 undirrituðu Eimskip og eftirlitið yfirlýsingu um upphaf sáttaviðræðna, sbr. kafla 2.18. Þann 16. júní 2021 skrifuðu Eimskip og Samkeppniseftirlitið undir sátt. Auk þess að viðurkenna ólögmætt samráð við Samskip féllst Eimskip á að grípa til aðgerða til að vinna gegn frekari brotum og efla samkeppni. Kemur þetta fram í 3. gr. sáttarinnar og hljóðar hún svo:

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

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

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

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

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

3.2 Að fyrir hendi séu verkferlar sem tryggi stöðuga framkvæmd og eftirfylgni samkeppnisréttaráætlunar.

[6970] Upplýsingar af heimasíðu Samskipa, www.samskip.is, og heimasíðu Eimskips, www.eimskip.is.
[6971] Þjónustusamningur á milli Samskipa og Ragnars og Ásgeirs ehf. og Samskipa og Vörumiðlunar ehf. Afhent 7. febrúar 2020. Afhent gögn frá Eimskip. Þjónustusamning á milli Eimskips og Vörumiðlunar ehf. frá 5.10.2006. Afhent skjal frá Eimskip þann 31.05.2010. Sjá einnig afhent skjal frá Eimskip. Þjónustusamningur milli Eimskips og Ragnars og Ásgeirs ehf. frá 01.01.2014. Afhent þann 23.03.2015.

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

16757. Í kjölfar sáttar Eimskips beindu Samskip kæru til áfrýjunarnefndar samkeppnismála þar sem fyrirtækið krafðist þess að 3. málsgrein 3. greinar sáttarinnar við Eimskip yrði felld úr gildi. Töldu Samskip meðal annars að Samkeppniseftirlitið hefði brotið gegn meginreglum stjórnsýslulaga um andmælarétt, meðalhóf og jafnræði með fyrrgreindum fyrirmælum sáttarinnar. Í kæru sinni til áfrýjunarnefndarinnar kváðu Samskip fyrirmælin fela í sér ólögmæta takmörkun á samnings- og atvinnufrelsi fyrirtækisins sem styrkti markaðsráðandi stöðu Eimskips en veikti stöðu Samskipa. Fyrir áfrýjunarnefndinni krafðist Samkeppniseftirlitið þess að kæru Samskipa yrði vísað frá. Jafnframt rökstuddi eftirlitið að umrædd skuldbinding Eimskips væri bæði lögmæt og nauðsynleg í ljósi þeirra alvarlegu brota gegn samkeppnislögum sem Eimskip hefði viðurkennt.

16758. Með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála 2. desember 2021 var kæru Samskipa vísað frá nefndinni. Í úrskurði áfrýjunarnefndarinnar kemur fram að *„sá sem gerir sátt í máli [hafi] forræðið á því að undirgangast skilyrði og stjórnvaldssekt til að koma í veg fyrir frekari brot og efla samkeppni og þá með hans eigin hagsmuni að leiðarljósi. Eðli málsins samkvæmt hefur slík sátt alla jafnan í för með sér takmörkun á samstarfi þeirra aðila sem sætt hafa rannsókn í máli vegna ólögmæts samráðs.*" Taldi áfrýjunarnefndin að Samskip hefðu ekki átt rétt á því að koma að gerð sáttarinnar við Eimskip og gætu því ekki borið umrætt ákvæði sáttarinnar undir áfrýjunarnefndina. Í þessu sambandi var tekið fram að þætti Samskipa væri enn ólokið. Taldi áfrýjunarnefnd því óhjákvæmilegt að vísa kæru Samskipa frá nefndinni.

16759. Samskip höfðuðu í kjölfarið mál fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur þar sem fyrirtækið krafðist þess að úrskurður áfrýjunarnefndar um frávísun yrði felldur úr gildi. Með dómi héraðsdóms 18. nóvember 2022 var úrskurður áfrýjunarnefndar felldur úr gildi með vísan til þess að Samskip ættu lögvarða hagsmuni af því að fá efnisúrlausn áfrýjunarnefndar í málinu.

16760. Að fengnu áfrýjunarleyfi Landsréttar áfrýjaði Samkeppniseftirlitið dómi Héraðsdóms Reykjavíkur til réttarins.

35.4.2. Niðurstaða

16761. Samkvæmt 1. mgr. 16. gr. samkeppislaga getur Samkeppniseftirlitið gripið til aðgerða gegn samningum, skilmálum og hvers konar athöfnum sem brjóta m.a. í bága við bannákvæði laganna. Í 2. mgr. segir:

> *„Aðgerðir Samkeppniseftirlitsins geta falið í sér hverjar þær ráðstafanir sem nauðsynlegar eru til að efla samkeppni, stöðva brot eða bregðast við athöfnum opinberra aðila sem kunna að hafa skaðleg áhrif á samkeppni. Samkeppniseftirlitið getur beitt nauðsynlegum úrræðum bæði til breytingar á atferli og skipulagi vegna þeirra atriða sem tilgreind eru í 1. mgr. í réttu hlutfalli við það brot sem framið hefur verið eða þær aðstæður eða háttsemi sem um ræðir. Þó er einungis heimilt að beita úrræðum til breytingar á skipulagi ef sýnt þykir að ekki sé fyrir hendi árangursríkt úrræði til breytingar á atferli eða þar sem jafnárangursríkt úrræði til breytingar á atferli væri meira íþyngjandi fyrir hlutaðeigandi aðila en úrræði til breytingar á skipulagi.*"

16762. Áfrýjunarnefnd samkeppnismála hefur bent á að Samkeppniseftirlitinu séu í 16. gr. samkeppnislaga veittar víðtækar heimildir til að bregðast við broti á bannreglum en ávallt verði að gæta að því að einstakar ákvarðanir byggi á málefnalegum sjónarmiðum og gangi ekki lengra en þörf er á, sbr. úrskurð nefndarinnar í máli nr. 13/2011, *Langisjór ehf., Síld og fiskur ehf., og Matfugl ehf. gegn*

Samkeppniseftirlitinu. Aftur á móti verður samkvæmt ákvæðinu að tryggja að aðgerðir séu *„árangursríkar*" og dugi þar með til að vinna gegn viðkomandi samkeppnishömlum.[6972]

16763. Í athugasemdum við frumvarp sem varð að núgildandi samkeppnislögum segir að sem dæmi um aðgerðir sem lagt er til að Samkeppniseftirlitið geti beitt til skipulagsbreytinga megi nefna kröfu um að fyrirtæki sé skipt upp í tvö eða fleiri fyrirtæki. Eins felst í heimild til að krefjast skipulagsbreytinga að Samkeppniseftirlitið geti krafist þess að fyrirtæki skilji ákveðna starfsemi frá annarri starfsemi og komi henni fyrir í sérstöku fyrirtæki. Samkvæmt frumvarpinu geta aðgerðir sem Samkeppniseftirlitið getur beitt samkvæmt 16. gr. tekið til atferlisbreytinga og m.a. falið í sér að kveðið sé á um bann við ákveðnum samningum eða samningsskilyrðum, fyrirmæli um að samningum skuli slitið eða samningsskilyrðum breytt. Þá getur Samkeppniseftirlitið heimilað samninga með ákveðnum skilyrðum og ákvarðað um verð eða viðskiptakjör fyrirtækja og fyrirtækjahópa.

16764. Í aðgerðum gegn brotum á bannreglum samkeppnislaga geta m.a. falist fyrirmæli sem miða að því að koma í veg fyrir að sömu eða samskonar brot verði framin á ný.[6973] Einnig er heimilt að beita fyrirmælum til að vinna gegn þeim samkeppnishömlum sem leiddu af brotinu og skapa skilyrði til að efla samkeppni.[6974]

16765. Í því skyni að vinna gegn brotum og efla samkeppni telur Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt að samskonar fyrirmæli gildi gagnvart Samskipum og gilda gagnvart Eimskip skv. 3. gr. sáttarinnar.

16766. Í þeim fyrirmælum felast eðlilegar og nauðsynlegar skuldbindingar gagnvart fyrirtæki sem starfar á viðkvæmum fákeppnismörkuðum og hefur átt í alvarlegu og langvarandi ólögmætu samstarfi og samskiptum við sinn helsta keppinaut. Þá hefur þýðingu að beint eða óbeint samstarf Samskipa og Eimskips kann að einhverju leyti enn að vera fyrir hendi og af því geta leitt reglubundin samskipti milli fyrirtækjanna sem enn eru langöflugustu fyrirtækin í vöruflutningum og tengdri þjónustu hér á landi. Er því málefnalegt og nauðsynlegt að tryggja að Samskip og Eimskip eigi í sem minnstri samvinnu og samskiptum á viðkomandi flutningamörkuðum. Því er rétt að sömu fyrirmæli gildi gagnvart Samskipum og gilda gagnvart Eimskip og þessar aðgerðir styðji þannig hvor við aðra. Að öðrum kosti er hætta á að aðgerðir, sem snúa að því að samkeppni sé tryggð í skilningi samkeppnislaga, séu ekki árangursríkar.

16767. Til að koma í veg fyrir frekari brot og stuðla að aukinni samkeppni er þannig mikilvægt að mæla fyrir um að Samskip hætti öllu viðskiptalegu samstarfi við Eimskip. Í þessu felst t.d. að Samskipum er skylt yfirfara alla gildandi samninga við önnur fyrirtæki í því skyni að tryggja að þeir séu í samræmi við samkeppnislög og að draga sig úr samvinnu við Eimskip í landflutningum ef hún er enn fyrir hendi. Þetta þýðir einnig að Samskip getur t.a.m ekki á ný hafið umfangsmikið gámasamstarf við sinn helsta keppinaut. Þá er einnig mikilvægt að Samskip hætti eða taki ekki upp samstarfi við flutningafyrirtæki ef það fyrirtæki er einnig í samstarfi við Eimskip. Kemur það t.d. í veg fyrir að landflutningafyrirtæki sem er í samstarfi við Eimskip og Samskip geti skipt viðskiptum *„bróðurlega*" á milli Eimskips og Samskipa, sbr. kafla 8.16.11. Jafnframt er unnið gegn takmörkun á verðsamkeppni og að hagsmunaárekstrar og upplýsingaskipti sem átt geta sér stað í svona viðkvæmu þríhliða samstarfi raski samkeppni að öðru leyti. Stuðlar þetta að sjálfstæði keppinauta og æskilegri óvissu þeirra á milli á mörkuðum þar sem líklegt er að fákeppni ríki.

16768. Með þessum skuldbindingum er komið í veg fyrir samvinnu Samskipa og Eimskips sem getur sem slík haft í för með sér afar skaðleg áhrif á afar mikilvægum mörkuðum. Jafnframt stuðlar þessi skuldbinding sem fyrr segir að sjálfstæði þessara keppinauta þar sem komið er í veg fyrir samvinnu sem reynslan sýnir að kallar á reglubundin samskipti þeirra. Er málefnalegt að brugðist sé við langvarandi alvarlegu samráði og miklum samskiptum keppinauta á fákeppnismarkaði með

[6972] Sjá hér einnig mgr. 46 í dómi dómstóls ESB í sameinuðum málum nr. 6-7/73, *ICI og Commercial Solvents* , [1974] ECR 223.
[6973] Sjá t.d. dóm undirréttar ESB frá 28.04.2010 í sameinuðum málum nr. T-456-457/05, *Gütermann og Zwicky gegn framkvæmdastjórninni*, mgr. 66.
[6974] Sjá t.d. dóm dómstóls ESB í máli nr. C-62/86, *Akzo gegn framkvæmdastjórninni,* [1991] I-3359, mgr. 155 og 157.

fyrirmælum sem ætlað er að halda öllum samskiptum í lágmarki og auka þar með líkur á að viðkomandi fyrirtæki starfi sjálfstætt og keppi sín á milli til hagsbóta fyrir viðskiptavini og almenning.

16769. Til að styðja við þetta er nauðsynlegt að tryggja að innan Samskipa að ávallt sé til staðar vönduð samkeppnisréttaráætlun og fræðsla þar sem þess er sérstaklega gætt að stjórnendum og helstu starfsmönnum sé gerð grein fyrir ríkum kröfum um samkeppnislegt sjálfstæði fyrirtækja sem starfa á fákeppnismörkuðum og ströngu banni við hvers konar samskiptum við stjórnarmenn, stjórnendur eða aðra starfsmenn keppinauta eða mögulega keppinauta sem eru til þess fallin að raska samkeppni.

16770. Fyrirmælin gagnvart Samskipum fela hins vegar ekki í sér fortakslaust bann við samstarfi Samskipa við önnur flutningafyrirtæki. Fyrirmælin fela í sér að Samskip geta ávallt sett fram sjónarmið sem það telur sýna að tiltekið samstarf sé þess eðlis að ekki sé hætta á því að það raski samkeppni við Eimskip. Hafa Samskip því tækifæri til þess að rökstyðja að þrátt fyrir almennt bann við samvinnu við Eimskip sé tiltekið samstarf við þriðja aðila skaðlaust og tiltekið samstarf við Eimskip nauðsynlegt.[6975] Ef Samskipum tekst ekki sú sönnun gagnvart Samkeppniseftirlitinu felst í fyrirmælunum að fyrirtækið annaðhvort hættir viðkomandi samstarfi eða hefur það ekki. Þá geta Samskip borið niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins undir áfrýjunarnefnd samkeppnismála.

16771. Eðli málsins samkvæmt breyta fyrirmæli af þessum toga engu um skyldur sem hvíla á markaðsráðandi fyrirtækjum skv. 11. gr. samkeppnislaga. Ef Samskip teldust markaðsráðandi á tilteknum flutningamarkaði og neitun á viðskiptum við keppinaut fæli í sér brot ganga skyldur skv. 11. gr. samkeppnislaga framar fyrirmælunum skv. þessari ákvörðun. Hið sama gildir vitaskuld um skuldbindingarnar í sáttinni við Eimskip.

[6975] Í framangreindu felst t.d. að Samskip geta rökstutt að venjulegir viðskiptasamningar við alþjóðleg skipafyrirtæki eða flutningsmiðlanir um sjóflutninga geti ekki raskað samkeppni þótt Eimskip kunni jafnframt að gera samninga við viðkomandi aðila án vitneskju Samskipa.

35.5. ÁKVÖRÐUNARORÐ

1.

Eins og rökstutt er í ákvörðun þessari teljast Samskip Holding BV, Samskip hf. og Jónar Transport hf. vera ein efnahagsleg eining og því eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnislaga nr. 44/2005. Er fyrirtækið nefnt *„Samskip*" í ákvörðun þessari. Til fyrirtækisins í þessum skilningi heyra einnig dótturfélög fyrrgreindra félaga sem eru alfarið, beint eða óbeint, í eigu þeirra.

2.

Samskip Holding BV og Samskip hf. greiði óskipt stjórnvaldssekt að fjárhæð fjórir milljarðar kr. (4.000.000.000 kr.) vegna brota fyrirtækisins Samskipa gegn 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins, sbr. 37. gr. laganna.

3.

Samskip Holding BV og Samskip hf. greiði óskipt stjórnvaldssekt að fjárhæð tvö hundruð milljónir kr. (200.000.000 kr.) vegna brota fyrirtækisins Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005, sbr. 37. gr. laganna.

4.

Sektir samkvæmt 2. og 3. tl. ákvörðunarorða þessara skulu greiddar í ríkissjóð. Séu sektirnar ekki greiddar innan mánaðar frá ákvörðun þessari skal greiða dráttarvexti af fjárhæð þeirra, sbr. 2. mgr. 37. gr. samkeppnislaga.

5.

Með heimild í 16. gr. samkeppnislaga beinir Samkeppniseftirlitið eftirfarandi fyrirmælum til Samskipa:

5.1

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

5.2

Sé til staðar viðskiptalegt samstarf við Eimskipafélag Íslands hf., Eimskip Ísland ehf., TVG Zimsen ehf. eða tengd félög (hér eftir í einu lagi nefnd Eimskip) skulu Samskip hætta því. Í þessu felst einnig að Samskip skulu ekki eiga í samstarfi við önnur fyrirtæki í hvers konar flutningaþjónustu ef Eimskip eiga einnig í samstarfi við viðkomandi fyrirtæki. Þetta gildir ekki ef Samskip geta sýnt Samkeppniseftirlitinu fram á að viðkomandi samstarf sé þess eðlis að ekki sé hætta á röskun á samkeppni milli Eimskips og Samskipa.

5.3

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

5.3.1 Að ávallt sé til staðar vönduð samkeppnisréttaráætlun sem hefur verið kynnt með markvissum hætti fyrir stjórnarmönnum, stjórnendum og öðrum starfsmönnum. Í þessu felst m.a. að hlutaðeigandi sé gerð grein fyrir því að brot á samkeppnisréttaráætlun verði ekki liðin af Samskipum og hugsanleg viðurlög kynnt.

5.3.2 Að fyrir hendi séu verkferlar sem tryggi stöðuga framkvæmd og eftirfylgni samkeppnisréttaráætlunar.

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

6.

Fyrirmælin í 5. tl. taka eingöngu til þeirra félaga, sem mynda fyrirtækið Samskip samkvæmt framansögðu og annast hvers kyns flutningaþjónustu á Íslandi og milli Íslands og annarra landa, þ.m.t. Samskip hf., Samskip Innanlands ehf. og Jónar Transport hf. Fyrirmælin í tl. 5.3 taka aftur á móti einnig til stjórnarmanna og starfsmanna Samskipa Holding BV.

7.

Brot gegn fyrirmælum þessum varða viðurlögum skv. IX. kafla samkeppnislaga.

Samkeppniseftirlitið

Páll Gunnar Pálsson

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Ákvörðun 33/2023
Viðaukar I-IV

Viðaukar I-IV

I: Um markaði málsins og stöðu fyrirtækja á þeim

II: Ítarleg lýsing á rannsókn og málsmeðferð

III: Sátt Eimskips

IV: Heildarefnisyfirlit

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

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

1. Sjónarmið um markaði málsins 3

2. Niðurstaða um skilgreiningu markaða 8

2.1. Markaður fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi 10

2.2. Markaður fyrir landflutninga á Íslandi 13

2.3. Markaður fyrir flutningsmiðlun 15

3. Markaðshlutdeild í sjóflutningum 18

3.1. Áætlunarflutningar til Íslands frá Evrópu 20

3.2. Áætlunarflutningar frá Íslandi til Evrópu 22

3.3. Áætlunarflutningar á milli Íslands og Norður-Ameríku. 24

3.4. For- og áframflutningar 25

3.5. Samantekt 27

4. Markaðshlutdeild í landflutningum 28

4.1. Landið allt – Ísland 37

4.2. Höfuðborgarsvæðið - Reykjanes 38

4.3. Höfuðborgarsvæðið – Grindavík og Vogar 39

4.4. Höfuðborgarsvæðið - Akranes 40

4.5. Höfuðborgarsvæðið - Borgarbyggð 40

4.6. Höfuðborgarsvæðið - Snæfellsnes 41

4.7. Höfuðborgarsvæðið – Búðardalur og nágrenni 41

4.8. Höfuðborgarsvæðið – Sunnanverðir Vestfirðir 42

4.9. Höfuðborgarsvæðið – Norðanverðir Vestfirðir 42

4.10. Höfuðborgarsvæðið – Strandir 42

4.11. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Vestra 43

4.12. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Eystra 43

4.13. Norðurland Eystra - Austurland 44

4.14. Höfuðborgarsvæðið – Austurland 44

4.15. Höfuðborgarsvæðið – Höfn 45

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

VIÐAUKI I: UM MARKAÐI MÁLSINS OG STÖÐU FYRIRTÆKJA Á ÞEIM

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

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

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

1. Sjónarmið um markaði málsins

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

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

i) Sjóflutningar til og frá Íslandi.

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

ii) Landflutningar (flutningur innanlands);

iii) Vöruhúsaþjónusta á Íslandi[1] *og*

iv) Flutningsmiðlun."

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

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

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

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

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

6. Undir liðnum *„ii) Landflutningar (flutningur innanlands)*" kemur fram að afstaða Samskipa til skilgreiningar á landflutningamarkaði sé óbreytt frá því sem fram komi í svarbréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29. mars 2010. Samkvæmt því sé landflutningsmarkaðurinn skilgreindur sem:

- Allir almennir vöruflutningar með neyslu- og söluvöru, hrá- og framleiðsluvöru á milli staða innanlands fyrir fyrirtæki og einstaklinga. Flutningseiningar á þessum markaði séu fyrst og fremst pakkar eða bretti. Þessi markaður geti eftir atvikum greinst í undirmarkaði eftir landsvæðum. Afmörkun undirmarkaða sé þó í mörgum tilvikum óljós enda talsverð staðganga á milli einstakra svæða sem við fyrstu sýn megi ætla að teldust til sjálfstæðra markaða. Eigi það ekki síst við þegar horft sé til framboðshliðar markaðarins þar sem fjölmargir flutningsaðilar geti sinnt akstri hvert á land sem er.

- Sértækir flutningar svo sem malarflutningar, mjólkur-, olíu- og fóðurflutningar í tankbílum og þungaflutningar með sérhæfðum flutningatækjum teljist ekki til ofangreinds markaðar. Flutningar í beinum tengslum við áætlanasiglingar til og frá landinu (for- og framhaldsflutningar) séu hluti af sjóflutningsmarkaði og falli þar af leiðandi ekki undir framangreinda skilgreiningu.

- Helstu keppinautar Samskipa á landflutningamarkaði séu Eimskip - Flytjandi, Nesfrakt og Pósturinn. Samskip hafi ekki undir höndum áreiðanleg gögn til þess að meta markaðshlutdeild sína með nægilegri vissu.

7. Undir liðnum *„iv) Flutningsmiðlun*" kemur fram að við skilgreiningu markaðar fyrir flutningsmiðlun telji Samskip að byggja megi á sömu sjónarmiðum og fram komi í svarbréfi Jóna Transport hf., dags. 19. febrúar 2009, við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 26. janúar 2009.

8. Enginn sérstakur flutningsmiðlunarmarkaður sé til staðar á Íslandi, einkum vegna smæðar hagkerfisins. Til að mynda sé sjóflutningsmiðlun hluti af markaði fyrir sjóflutninga. Þannig keppi farmflytjendur sjálfir við flutningsmiðlanir um frakt. Alger staðganga sé á milli þess hvort sjóflutningar séu keyptir beint af farmflytjendum, gegnum dótturfélög þeirra eða aðra aðila. Samkvæmt þessu séu öll fyrirtæki tengd millilandaflutningum á frakt í samkeppni í flutningsmiðlun með einum eða öðrum hætti. Samskip séu þó ekki keppinautur Jóna, enda teljist fyrirtækin ein efnahagsleg eining í skilningi samkeppnisréttar. Samskip telji þannig að markaðurinn sé flutningsmarkaður eða markaðir fyrir frakt, milli landa.

9. Þá segja Samskip að framkvæmdastjórn ESB hafi skilgreint flutningsmiðlunarmarkað sem sérstakan markað, en ekki sem hluta af sjóflutningamarkaðnum. Samskip telji þessa tvígreiningu ekki eiga við nema þegar um ræði sjálfstæða aðila á flutningsmiðlunarmarkaði. Hér sé átt við aðra en Jóna og TVG, sem eingöngu hafi milligöngu um sjóflutninga með móðurfélögum sínum og starfi í raun sem söludeildir móðurfélaganna, hvors um sig. Tvígreiningin eigi því ekki við um starfsemi Jóna og Samskipa. Samskip hafi ekki forsendur til þess að leggja mat á hvort um sé að ræða einn heildarmarkað fyrir flutningsmiðlun eða hvort hann greinist í marga undirmarkaði, t.d. eftir því hvort um ræði sjó- eða flugflutninga, milli hvers brottfarar- og komustaðar, eftir flutningstíma eða tegund farms. Jafnframt megi líta svo á að tollafgreiðsla, skjalagerð og slík þjónusta sé hluti af flutningsstarfsemi.

10. Svar við bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 23. janúar 2015, barst fyrst með bréfi Eimskips frá 3. febrúar 2015. Í því bréfi hafnaði Eimskip því að veita Samkeppniseftirlitinu umbeðin gögn og upplýsingar.

11. Með bréfum, dags. 22. október og 4. desember 2015, 30. september 2016 og 13. september 2017 áréttaði Samkeppniseftirlitið ósk sína um að Eimskip myndi fara að 19. gr. samkeppnislaga og veita umbeðnar upplýsingar og gögn.

12. Í svarbréfi Eimskips, dags. 13. október 2017, setti fyrirtækið fram sjónarmið um skilgreiningu markaðarins. Kemur fram að fyrirtækið hefði verið ósammála þeim markaðsskilgreiningum sem lagðar hefðu verið til grundvallar í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008. Þegar fjallað væri um samkeppni á flutningamarkaði væri rétt að taka inn í myndina alla þá mismunandi flutningakosti sem í boði væru. Unnt væri að flytja þurr-, kæli- eða frystivöru með gámaskipum, ekjuskipum, „bulk" skipum og flugvélum.

13. Flutningar á nánast öllum vörum sem fluttar væru í gámum reyndu á sterka samstarfsaðila í sjó- og landflutningum til að flytja til hafna eða áfram. Rétt væri að hafa í huga að þróun á flutningum frystivöru hefði verið að breytast og fara yfir í frystiskip, s.s. flutningar með makríl, loðnu, síld, karfa, kolmunna og rækju. Gámafrakt væri því á undanhaldi í flutningi frystra sjávarafurða. Mat Eimskips á þróun mismunandi flutningsleiða væri svofellt:

- Gámaskip: Frá árinu 2006 hefðu þrjár gámalínur þjónustað Ísland, þ.e. Samskip og Eimskip en Van Ommeren (síðar Atlantsskip) hefði einnig haslað sér völl og verið með herflutningana og íslenskan inn- og útflutning, en einnig með skip sem sigldu á leiðinni Reykjavík - Rotterdam. Þeir hefðu hætt Íslandssiglingum þegar herinn fór frá Íslandi og lokað hér á landi árið 2009. Annars vegar árið 2009 og hins vegar 2013 hefðu tveir aðilar bæst við sem boðið hefðu gámaþjónustu, Thorship í Hafnarfirði árið 2009 og Cargow á Reyðarfirði árið 2013, í eigu tengdra aðila.

- Ekjuskip: Eitt ekjuskip (Ro/Ro skip) á vegum Smyril Line hefði siglt til og frá Austfjörðum á tímabilnu og hefði m.a. flutt fisk og annan varning.

- Frystiskip: Frystiskip frá Noregi hefði siglt frá Íslandi og verið að mestu á vegum Samskipa og samstarfsaðila þeirra Green Reefer sem ætti um 20-30 skip samanlagt. Silver Sea í samvinnu við Samskip hefði stofnað fyrirtækið Silver Green og sett öll sín skip inn í það samstarf.

- „Bulk" skip: Fjöldi bulkskipa flyttu olíu, ál, járnblendi, fóður, þörunga, fiskimjöl, timbur og stál og aðra hrávöru. Nesskip, Thorship, Nes, Wilson, BBC, Grendal Shipping/Shipsbrokers, Atlantic Shipping, Stólpavík, MS Ármann, Samskip, Eimskip, Frakt og Sandur, B. Gunnarsson (sem tekið hefði við af […] skipamiðlara) ásamt öðrum rekstraraðilum sem hefðu haslað sér völl á íslenska markaðnum.

14. Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir því að Eimskip tilgreindi fyrir hvert og eitt ár á tímabilinu frá árinu 2007 til og með ársins 2013 hverjir hefðu verið keppinautar fyrirtækisins. Svaraði Eimskip þessu svo:

„Samantekt áranna 2006-2017.

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

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

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

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

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

15. Varðandi landflutninga tók Eimskip fram að ekki hafi reynt á markaðsskilgreiningu í ákvörðun nr. 27/2002 og 8/2017 fyrir dómstólum. Til viðbótar teldi Eimskip að margvíslegar breytingar hafi átt sér stað á markaðnum frá þeirri markaðsskilgreiningu sem lögð hafi verið til grundvallar í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002. Meginbreytingarnar sem nefna megi séu eftirfarandi:

- Íslandspóstur hafi verið mun sterkari á markaðnum en áður og hafi boðið verð sem Eimskip hafi ekki getað keppt við. Einnig hafi Íslandspóstur lagt mun meiri áherslu á stærri sendingar um allt land með auglýsingaherferðum.
- Á þessum tíma hafi aðallega verið tvö félög sem gátu boðið heildarlausnir í innanlandsflutningum þ.e. sendingar yfir 30 kg, en þar hafi orðið breyting á frá þeim tíma.
- Frá árinu 2003 hefði samkeppnin aukist og væru fleiri fyrirtæki í samkeppni í vöruflutningum á öllu landinu. Eru sem dæmi nefnd fyrirtækin Íslandspóstur, Nesfrakt, Vörumiðlun, Ragnar og Ásgeir og Jón og Margeir.
- Fyrirtækjum hafi fjölgað sem keyrðu með eigin bílum eða verktökum til og frá höfuðborgarsvæðinu og á milli svæða á landsbyggðinni ásamt því að sendibílaakstur á styttri leiðum í áætlunarflutningum hafi aukist.

16. Hvað skilgreiningu markaðarins varðar þá hafi í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002 verið vísað til þess að ekki sé full staðganga á milli þjónustu flutningafyrirtækja og sendibílstjóra annars vegar og þjónustu Íslandspósts hins vegar, þar sem það félag sinni eingöngu bögglasendingum upp að 30 kg. Eimskip benti á að innviðir Íslandspósts hafi styrkst með fjölgun dreifingarstöðva og öflugra dreifikerfi og þar af leiðandi hafi staðan breyst nokkuð þannig að telja verði Íslandspóst vera hluta af framboðshlið markaðarins fyrir vöruflutninga á landi.

17. Eimskip geti í megindráttum fallist á þá skilgreiningu markaðarins sem fram komi í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 8/2017 þess efnis að áætlunarflutningar og allir tilfallandi flutningar sem fyrirtæki, í eigin reikning sinni, ásamt öllum þeim verktökum sem sinntu flutningum um allt land og milli allra staða á landinu séu í samkeppni. Landið allt sé þannig einn markaður. Með bréfi Eimskips fylgdi yfirlit um keppinauta félagsins á vöruflutningamarkaði, sundurgreint eftir árum og flutningaleiðum.

18. Varðandi flutningsmiðlun bendir Eimskip á að verulegar breytingar hafi orðið á þeim markaði. Telji fyrirtækið að sú markaðsskilgreining framkvæmdastjórnar ESB sem vísað sé til í bréfi Samkeppniseftirlitsins eigi ekki við hér á landi. Þannig sé sú þrískipting markaðarins sem þar sé lögð til grundvallar, í „*Carriers*", „*Freight Forwarding*" og „*Courier/Express*", ekki sérlega skýr hér á landi. Verði hún engu að síður lögð til grundvallar, og eru í bréfi Eimskips tilgreind fyrirtæki í hverjum flokki.[2]

19. Sem dæmi um að fyrrnefnd skilgreining gangi vart hér á landi bendir Eimskip á að flutningafyrirtæki *(e. Carriers)* hér á landi sinni sjálf flutningsmiðlun. Í flugflutningum megi t.d. sjá skýr merki um

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

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

20. Þá séu ekki skýr skil milli annars vegar flutningsmiðlara *(e. Freight Forwarders)* og hins vegar hraðsendingarfyrirtæki *(e. Courier/Express)* hér á landi. Vilji Eimskip í því samhengi vekja sérstaka athygli á því að stór alþjóðleg hraðsendingarfyrirtæki (Courier/Express), sem hafi markvisst verið að byggja sig upp á alþjóðlegum flutningsmiðlunarmarkaði og þá um leið hér á landi, séu í beinni samkeppni við flutningsmiðlara. Séu þessi alþjóðlegu fyrirtæki, s.s. DB Schenker, DHL, Panalpina, DSV og fleiri, margfalt stærri en Eimskip og niðurgreiði óumdeilanlega þjónustu sína hér á landi í krafti stærðar sinnar. Helstu samkeppnisaðilar í flutningsmiðlun á árunum 2007-2013 eru tilgreindir í bréfi Eimskips.[3] Einnig eru tilgreind önnur fyrirtæki, sem með einum eða öðrum hætti veiti TVG-Zimsen hér á landi samkeppni.[4]

21. Fjallað er um markaði málsins og stöðu fyrirtækja í mgr. 161 – 164 í athugasemdum Samskipa við AI. Þar kemur fram að Samskip hafi undir rekstri málsins sett fram sjónarmið um skilgreiningu helstu markaða, sbr. bréf fyrirtækisins frá 10. apríl 2015. Auk þess hafi sjónarmiðin verið rakin í flestum málum sem Samskip hafi komið að gagnvart samkeppnisyfirvöldum í gegnum tíðina. Í ljósi þessa og þeirrar takmörkuðu þýðingar sem nákvæmar markaðsskilgreiningar hafi í málum sem varði beitingu á 10. gr. samkeppnislaga vísa Samskip til fyrri sjónarmiða varðandi skilgreiningu markaðarins.

22. Hvað varðar hlutdeild aðila á viðkomandi mörkuðum árétti Samskip að fyrirtækið hafi ekki undir höndum nákvæm gögn (að öðru leyti en varði inn- og útflutning) til að meta hlutdeild á einstaka mörkuðum þótt hana megi áætla í meginatriðum. Telji Samskip ástæðu til, verði sjónarmið þar um sett fram í samhengi við einstakar málsástæður. Þó sé rétt að árétta að samkeppnisyfirvöld hafi ítrekað talið Eimskip vera markaðsráðandi og staðan hafi ekki breyst frá því sem fram komi í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008.

[3] Eru þetta Jónar Transport - 2007-2013, IceTransport / Fedex - 2007-2013, Express ehf / UPS - 2007-2013, DHL á Íslandi - 2007-2013, Íslandspóstur / TNT - 2007-2013, Global Cargo / DM (Dreifingarmiðstöðin) - 2007 – 2009, ThorShip (Transport) - frá 2009, DB Schenker á Íslandi - frá 2011, Frakt ehf - frá 2010 og Blue Water - frá 2010.
[4] Eru þetta Eimskip, Samskip, Thorship, CargoW, Smyril Line, Icelandair Cargo, Bluebird og WOW / Cargo Express.

2. Niðurstaða um skilgreiningu markaða

23. Í máli þessu er til úrlausnar hvort Samskip hafi brotið 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með ólögmætu samráði við Eimskip.

24. Samskip telja að í samráðsmálum hafi *„nákvæmar markaðsskilgreiningar"* takmarkaða þýðingu, sbr. mgr. 162 í athugasemdum við AI.

25. Samkeppniseftirlitið bendir hér á að skilyrði fyrir því að beita 10. gr. samkeppnislaga, vegna t.d. verðsamráðs eða markaðsskiptingar, ráðast ekki að öllu leyti af stöðu fyrirtækja á viðkomandi markaði, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 14/2001, *Ágæti hf., Mata ehf. og Sölufélag garðyrkjumanna svf. gegn samkeppnisráði*. Í dómi Héraðsdóms Reykjavíkur 1. nóvember 2002 var þessi túlkun áfrýjunarnefndar staðfest og tekið fram að dómurinn væri *„sammála þeirri niðurstöðu áfrýjunarnefndar, að ekki ráði úrslitum í málinu, hvort nákvæm markaðshlutdeild stefnenda liggi fyrir."*[5] Er þetta sama sjónarmið og byggt er á í EES/ESB-samkeppnisrétti.[6]

26. Er því almennt séð umtalsverður munur á þýðingu markaðsskilgreiningar eftir því hvort um er að ræða mál sem varða annars vegar misnotkun á markaðsráðandi stöðu eða samruna fyrirtækja og hins vegar mál sem fjalla um samráð keppinauta. Í dómi undirréttar ESB frá 6. júlí 2000 er þannig bent á að þótt það sé skilyrði fyrir beitingu bannsins við misnotkun á markaðsráðandi stöðu að markaður málsins sé skilgreindur gegni öðru máli þegar um sé að ræða beitingu bannsins við samráði keppinauta. Ef yfirhöfuð þurfi að skilgreina markaði í samráðsmálum sé það þegar ella sé ekki unnt að meta hvort samráð hafi haft áhrif á viðskipti milli aðildarríkja ESB eða hvort minniháttareglan eigi við.[7] Í mgr. 11 í tilkynningu ESA um skilgreiningu á hugtakinu *„viðkomandi markaður"* í samkeppnisrétti kemur fram að ávallt sé þörf á að skilgreina markaðinn þegar banninu við misnotkun á markaðsráðandi stöðu sé beitt.[8] Við beitingu 53. gr. EES-samningsins geti verið þörf á því að skilgreina markaðinn. Það sé einkum við annars vegar mat á því hvort minniháttarreglan eigi við og hins vegar við mat á því hvort undanþága skv. 3. mgr. 53. EES-samningsins komi til álita.

27. Líta má hér einnig til þess að í dómi undirréttar ESB frá 25. október 2005 hélt fyrirtæki, sem tekið hafði þátt í ólögmætu samráði, því fram að ávallt væri skylt að skilgreina markaði því ella væri ekki

---

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

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

[7] Sjá mgr. 230 í dómi undirréttar ESB í máli nr. T-62/98, EU:T:2000:180, *Volkswagen AG gegn framkvæmdastjórninni*: *„As regards the scope of the Commission's obligation to define the relevant market before finding an infringement of the Community competition rules, the Court points out that the approach to defining the relevant market differs according to whether Article 85 or Article 86 (now Article 82 EC) of the Treaty is to be applied. For the purposes of Article 86, the proper definition of the relevant market is a necessary precondition for any judgment as to allegedly anti-competitive behaviour, since, before an abuse of a dominant position is ascertained, it is necessary to establish the existence of a dominant position in a given market, which presupposes that such a market has already been defined. On the other hand, for the purposes of applying Article 85, the reason for defining the relevant market, if at all, is to determine whether the agreement, the decision by an association of undertakings or the concerted practice at issue is liable to affect trade between Member States and has as its object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the common market […] Consequently, there is an obligation on the Commission to define the market in a decision applying Article 85 of the Treaty where it is impossible, without such a definition, to determine whether the agreement, decision by an association of undertakings or concerted practice at issue is liable to affect trade between Member States and has as its object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the common market […]."* Dómur undirréttarins staðfestur með dómi dómstóls ESB 18. september 2003 í máli nr. C-338/00, EU:C:2003:473.

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

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

28. Með vísan til framangreinds er unnt að fallast á það með Samskipum að markaðsskilgreiningar hafi ekki sömu þýðingu í annars vegar samráðsmálum og hins vegar málum sem varða brot á 11. gr. samkeppnislaga eða samruna fyrirtækja.

29. Þrátt fyrir að skilgreining á markaði hafi þannig ekki sömu þýðingu í samráðsmálum og í málum þar sem tilvist markaðsráðandi stöðu er lykilatriði getur athugun á markaðnum hins vegar skipt máli í samráðsmálum. Á það við mat m.a. á því hvort minniháttarregla 13. gr. samkeppnislaga eigi við, hvort markaðurinn beri fákeppniseinkenni og við mat á alvarleika brotsins við ákvörðun stjórnvaldssekta. Er því rétt í máli þessu að horfa til þeirra markaða sem Samskip og Eimskip störfuðu á þegar atvik þessa máls áttu sér stað.

30. Samkvæmt 4. gr. samkeppnislaga er markaður sölusvæði vöru og staðgönguvöru og/eða sölusvæði þjónustu og staðgönguþjónustu. Greina verður viðkomandi markað út frá tveimur sjónarhornum, þ.e. annars vegar þarf að bera kennsl á vöru- eða þjónustumarkaðinn og hins vegar afmarka landfræðilega markaðinn. Hafa ber í huga að markaðsskilgreining í samkeppnisrétti getur ekki verið nákvæm og eru slíkar skilgreiningar aðeins notaðar til viðmiðunar, sbr. t.d. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 8/2008, *Fiskmarkaður Íslands hf. gegn Samkeppniseftirlitinu.* Á þetta ekki síst við þegar um er að ræða mál sem varða brot á 10. gr. samkeppnislaga. Þá er í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn*

---

[9] Sjá mgr. 82 -83 í dómi undirréttar ESB frá 25. október 2005 í máli nr. T-38/02, *Group Danone gegn framkvæmdastjórninni*, EU:T:2005: Þar er sjónarmiðum viðkomandi fyrirtækis lýst svo: „*The applicant argues that the contested decision is inadequately reasoned in that, first, it contains no definition of the relevant markets, which is a necessary precondition for any assessment of anti-competitive conduct and, secondly, that, in setting the amount of the fine, it does no more than refer to the Guidelines, without indicating the precise impact of the criteria used in determining the amount of the fine imposed on it.*
Thus, in the first place, the contested decision is inadequately reasoned in that, contrary to what the Court's case-law requires […], it is not founded on an adequate definition of the market relevant to the case, but only on a finding that a 'Belgian beer market' existed. The Commission erred in failing to carry out an analysis of the precise geographic extent of the market or markets in question and of the potential substitutability of the various beer products. The use by the Commission in its defence of the expression 'Belgian brewing industry' in place of that of 'Belgian beer market' does not address the applicant's complaint that in the present case the definition of the market was one and the same as the definition of the infringement. The geographic markets referred to, namely the Belgian and French markets, are defined in an insufficiently documented manner in the contested decision."

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

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

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

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

2.1. Markaður fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi

31. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007, *Misnotkun Hf. Eimskipafélags Íslands á markaðsráðandi stöðu sinni,* var það mat Samkeppniseftirlitsins að tilteknar flutningaleiðir og flutningar til og frá landinu gætu eftir atvikum verið sérstakir markaðir í skilningi samkeppnislaga. Atvik þess máls væru þó þannig að horfa bæri fyrst og fremst á heildarmarkaðinn fyrir flutninga með áætlunarskipum til og frá landinu. Á hinn bóginn væri ljóst að við mat á lögmæti tiltekinna samninga og/eða aðgerða sem til skoðunar væru í málinu gæti staða fyrirtækis á tilteknum undirmörkuðum einnig skipt máli. Þessir undirmarkaðir væru áætlunarflutningar á sjó milli Íslands og Evrópu annars vegar og Íslands og Norður-Ameríku hins vegar. Þessa markaði mætti svo greina í flutninga til og frá Íslandi á hvorri áætlunarleið fyrir sig.

32. Samkeppniseftirlitið féllst ekki á að skipta mörkuðum eftir vöruflokkum og/eða eftir því fyrir hvern væri flutt. Gögn í málinu báru það með sér að bæði Samskip og Eimskip hefðu keppt um flutninga frá nær öllum þeim sem á annað borð þyrftu á sjóflutningaþjónustu að halda á skilgreindum áætlunarleiðum. Flutningar á tilteknum vörum eða fyrir ákveðna viðskiptavini gætu ekki talist til sérstakra markaða eins og t.d. leiguflutninga á meðan þeim væri sinnt af skipum á áætlunarleiðum.

33. Í ljósi þessa var það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins í ákvörðun nr. 70/2007 að markaðir málsins væru farmflutningar í reglubundnum áætlunarsiglingum milli Íslands og hafna í Evrópu annars vegar og Norður-Ameríku hins vegar. Til áætlunarsiglinga samkvæmt framansögðu töldust einnig tengdir þjónustuþættir, sem væru órjúfanlegir þættir slíkrar flutningaþjónustu, s.s. vöruafgreiðsla ásamt útskipun og uppskipun. Með hliðsjón af atvikum málsins var það mat eftirlitsins að farmflutningar í flugi teldust ekki til sama markaðar og farmflutningar á sjó. Þá var það mat eftirlitsins að ekki væri staðganga á milli áætlunarflutninga annars vegar og leiguflutninga hins vegar. Þá taldi eftirlitið hvorki ástæðu til að skipta mörkuðum eftir eðli þeirrar vöru sem flutt væri eða viðskiptavinum farmflytjenda.

34. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu* var framangreind skilgreining staðfest. Þeim úrskurði var ekki skotið til dómstóla.

35. Í bréfum Samkeppniseftirlitsins frá janúar 2015 til Eimskips og Samskipa var vísað til framangreindrar skilgreiningar á sjóflutningsmarkaði í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Var óskað eftir sjónarmiðum fyrirtækjanna ef þau töldu að þær skilgreiningar hefðu breyst. Jafnframt var óskað eftir því að fyrirtækin tilgreindu hverja þau teldu vera keppinauta sína í sjóflutningum.

36. Samskip virðast byggja á því að leggja eigi til grundvallar sömu skilgreiningar á markaði og gert var í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 og úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Eimskip virtist gera það sama í mgr. 25 í athugasemdum við AI, en í bréfi Eimskips frá 13. október 2017 kemur þó fram að fyrirtækið hafi verið ósammála markaðsskilgreiningum Samkeppniseftirlitsins í framangreindum málum og telji rétt að taka inn í myndina alla mismunandi flutningakosti sem í boði eru.

37. Samkeppniseftirlitið bendir hér fyrst á að í kafla 3.4 er gerð grein fyrir samtímagögnum frá Samskipum og Eimskip. Eru þau ekki til stuðnings því að markaðurinn teljist í grundvallaratriðum rýmri en lagt var til grundvallar í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Þá hefur eftirlitið í síðari ákvörðunum sem varða markaði fyrir sjóflutninga byggt á sömu skilgreiningu, sbr. ákvörðun eftirlitsins nr. 29/2009, *Kaup Landsbanka Íslands hf. og Yucaipa American Alliance fjárfestingasjóðanna á hlut í L1003 ehf.* Hið sama var gert af eigendum Eimskips í tilkynningu um samruna í því máli. Þar kom fram að Eimskip starfi:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[13] Sem geta skipst í annars vegar *„deep sea*" og hins vegar *„short-sea*" áætlunarflutninga með gáma.
[14] Sjá t.d. ákvarðanir framkvæmdastjórnar ESB í málum nr. M.8330 –Maersk Line/HSDG, M.8120 – Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company og M./7908 –CMA CGM/NOL.

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

45. Frá sumrinu 2007 og út rannsóknartímabil þessa máls hefur makríll verið veiddur í umtalsverðum mæli á Íslandsmiðum og frystur og fluttur frá landinu. Virðast Samskip og Eimskip byggja á því að fyrirtækin hafi a.m.k. eftir það verið í samkeppni við Silver Sea, Green Reefers og síðan Silver Green um flutning á frystum fiski frá Íslandi.

46. Í kafla 20 er lýst m.a. samtímagögnum sem varða útflutning á frystum fiski frá Íslandi á rannsóknartímabili þessa máls. Þegar horft er til þeirra gagna og framangreindra sjónarmiða Eimskips og Samskipa verður að telja að samkeppni hafi að vissu marki getað ríkt milli þeirra sem annars vegar fluttu út frystan fisk með gámaskipum og hins vegar þeirra sem fluttu þá vöru út með frystiskipum. Ber hér að hafa þó í huga að rík tengsl voru milli Eimskips og Samskipa og umræddra aðila sem ráku frystiskip. Silver Sea var dótturfélag Samskipa og tók það upp samstarf við Green Reefers. Eimskip-CTG var dótturfélag Eimskips. Nánar er fjallað um þetta í kafla 20.

47. Í bréfi Samskipa frá 10. apríl 2015 kemur fram að fyrirtækið telji að *„for- og framhaldsflutningar séu hluti af sjóflutningsmarkaði.“* Samkeppniseftirlitið bendir á að, auk áætlunarflutninga á sjó til og frá Íslandi, hafa Samskip og Eimskip boðið viðskiptavinum sínum einnig upp á svokallaða for- og áframflutninga. Í þeim felst að viðskiptavinur sem kaupir t.d. sjóflutninga á milli Reykjavíkur og Rotterdam getur einnig keypt flutninga frá upprunastað/áfangastað sem kann að vera fjarlægari en Rotterdam, jafnvel í annarri heimsálfu en Evrópu. For- og áframflutningar geta einnig komið til innanlands og er þeim þá að jafnaði sinnt af landflutningadeildum fyrirtækjanna. Eru for- og áframflutningar þannig hluti af þeirri heildarþjónustu sem viðskiptavinum er veitt. Í máli þessu telur Samkeppniseftirlitið að ekki sé þörf á að taka endanlega afstöðu til þess hvort og að hve miklu leyti for- og áframflutningar fyrirtækjanna séu hluti af sjóflutningsmarkaði eins og Samskip halda fram. Horfa ber hins vegar til þess að hið ólögmæta samráð þessa máls tók ekki síst til viðskipta við mikilvæga viðskiptavini og samningar við slíka viðskiptavini tóku auk sjóflutninga einnig eftir atvikum til for- og áframflutninga. Þá var hið ólögmæta samráð til þess fallið að hafa áhrif á verðlagningu þessara þjónustuþátta sem voru í beinum tengslum við sjóflutninga Samskipa og Eimskips. Skiptir hér máli að af samráðinu leiddi m.a. að fyrirtækin gátu almennt hækkað verð án þess að óttast samkeppni.[15] Telur Samkeppniseftirlitið því rétt að hafa í málinu hliðsjón af vægi for- og áframflutninga Samskipa og Eimskips á rannsóknartímabilinu.

48. Ekkert hefur komið fram við meðferð þessa máls um að aðstæður í sjóflutningum til og frá Íslandi á árunum 2008 – 2013 hafi í grundvallaratriðum breyst með þeim hætti að markaðsskilgreining samkvæmt úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008 hafi ekki átt við. Þá hafa ekki komið fram mikilvæg atriði sem varða aðstæður hér á landi sem leiða til þess að ekki sé unnt áfram að hafa hliðsjón af framkvæmd í EES/ESB-samkeppnisrétti. Það er því mat Samkeppniseftirlitsins að sá markaður sem miða eigi við í málinu séu áætlunarflutningar á sjó á milli Íslands og Evrópu annars vegar og Íslands og Norður Ameríku hins vegar. Fellur hér einnig undir tengd þjónusta, sem er órjúfanlegur þáttur slíkrar flutningaþjónustu svo sem vöruafgreiðsla ásamt útskipun og uppskipun. Hvað varðar flutninga fyrir stóriðju þá telur Samkeppniseftirlitið að slíkir flutningar tilheyri markaðnum að því leyti sem þeir eru með reglubundnum áætlunarsiglingum. Einnig er höfð hliðsjón af sjónarmiðum tengdum frystiskipum. Þá telur Samkeppniseftirlitið rétt eins og áður segir að hafa hliðsjón af vægi for- og áframflutninga.

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

2.2. Markaður fyrir landflutninga á Íslandi

49. Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002, *Samstarf Samskipa hf. og Vöruflutninga Vesturlands ehf. um vöruafgreiðslu, -dreifingu og -söfnun í Borgarnesi og nærsveitum,* var fjallað um skilgreiningu markaða í landflutningum. Í því máli var ekki fallist á að nægjanleg staðganga væri á milli þeirrar flutningaþjónustu sem Íslandspóstur, sendibílstjórar og fyrirtæki sem önnuðust eigin flutninga sjálf veittu annars vegar, og Samskip og Vöruflutningar Vesturlands ehf. (hér eftir VV) veittu hins vegar.

50. Taldi samkeppnisráð að þjónusta Samskipa og VV væri svokölluð alhliða flutningaþjónusta sem fæli það í sér að boðið væri upp á vöruafgreiðslu og flutninga samkvæmt áætlun á sendingum sem eru allt frá því að vera smábögglar til stærri vörusendinga, s.s. heilfarmasendinga. Þjónusta annarra aðila væri aftur á móti sérhæfðari. Þannig sinnti Íslandspóstur aðeins bögglaflutningum upp að 30 kg. Sendibílstjórar önnuðust hins vegar flutninga á stærri sendingum auk þess sem sjálfstætt starfandi flutninga- eða vörubifreiðastjórar sinntu flutningum á heilfarmasendingum. Að mati samkeppnisráðs væri því ljóst að sú flutningaþjónusta sem Íslandspóstur og sendibílstjórar byðu upp á fæli ekki í sér þá fjölbreytni/breidd að hún hefði fulla staðgöngu við þjónustu Samskipa og VV.

51. Í janúar 2015 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir sjónarmiðum Eimskips og Samskipa um skilgreiningar á mörkuðum fyrir landflutninga á Íslandi. Jafnframt var óskað eftir því að fyrirtækin myndu tilgreina keppinauta sína í þeim atvinnurekstri.

52. Í svari Samskipa frá apríl 2015 kom fram að markaðurinn tæki til almennra vöruflutninga með neyslu- og söluvöru, hrá- og framleiðsluvöru á milli staða innanlands fyrir fyrirtæki og einstaklinga. Flutningseiningar á þessum markaði séu fyrst og fremst pakkar eða bretti. Þessi markaður geti eftir atvikum greinst í undirmarkaði eftir landsvæðum. Sögðu Samskip að keppinautar sínir í landflutningum á rannsóknartímabilinu hefðu verið Eimskip, Nesfrakt og Íslandspóstur. Í athugasemdum við AI vísuðu Samskip til þessara sjónarmiða fyrirtækisins.

53. Í bréfi Eimskips frá október 2017 var á því byggt að margvíslegar breytingar hefðu átt sér stað á landflutningamarkaði frá þeirri markaðsskilgreiningu sem lögð hefði verið til grundvallar í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002. Staða Íslandspósts væri mun sterkari með m.a. fjölgun dreifingarstöðva og öflugra dreifikerfi. Þá hefðu fleiri fyrirtæki hafið samkeppni í vöruflutningum á Íslandi.

54. Samkeppniseftirlitið bendir á að í ákvörðun þess nr. 8/2017, *Aðgerðir til að styrkja samkeppnisaðstæður á póstmarkaði*, var fjallað um ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2002 og markaði fyrir landflutninga. Var bent á að frá því að ákvörðun nr. 27/2002 hefði verið tekin hefðu innviðir Íslandspósts og geta til vöruflutninga styrkst að mati Samkeppniseftirlitsins samhliða endurnýjun pósthúsa fyrirtækisins. Fyrir liggi að Íslandspóstur búi yfir öflugu dreifikerfi, þ.m.t. afgreiðslustöðvum út um allt land og stórum bílaflota. Segir að í þessu ljósi og með hliðsjón af reglubundinni dreifingu og stærð fyrirtækisins virðist nú mega ætla að Íslandspóstur geti að einhverju leyti talist vera hluti af framboðshlið markaðarins fyrir vöruflutninga á landi enda þótt ekki sé full staðganga fyrir hendi hjá Íslandspósti við alla þá þjónustu (s.s. gámaflutninga) sem hefðbundnu landflutningafyrirtækin bjóða. Einnig er þetta tekið fram:

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

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

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

55. Í ákvörðun nr. 8/2017 var þó tekið fram að landflutningastarfsemi skipafélaganna fælist að miklu leyti í pakka- og brettaflutningum. Á þessu sviði hefði Íslandspóstur verið að hasla sér völl, þ.e. í þyngri sendingum. Var talið í ákvörðuninni að það væri einkum á þessu sviði sem starfsemi Íslandspósts skaraðist við starfsemi landflutningafyrirtækjanna. Eftir sem áður lægi þó fyrir að meirihluti vörusendinga Íslandspósts væri innan við 20 kg. og félli því almennt innan svokallaðrar alþjónustu.[17] Einnig var rökstutt í ákvörðun nr. 8/2017 að takmörkuð staðganga væri á milli markaðarins fyrir vöruflutninga á landi og markaðarins fyrir flugflutninga.[18]

56. Samkeppniseftirlitið hefur í ákvörðun nr. 1/2018, *Samruni Vörumiðlunar ehf. og Fitja-Vörumiðlunar ehf.*, fjallað aftur um markaði fyrir landflutninga á Íslandi. Í málinu voru til skoðunar kaup Vörumiðlunar á Sauðárkróki á Fitjum-Vörumiðlun í Reykjanesbæ. Hefur Vörumiðlun aðallega sinnt áætlunarflutningum á milli Reykjavíkur og Norðvesturlands en Fitjar-Vörumiðlun flutningum á milli Reykjavíkur og Reykjaness.

57. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018 var það niðurstaða að aðstæður á mörkuðum fyrir landflutninga hefðu ekki breyst í meginatriðum frá því umrædd ákvörðun nr. 27/2002 var tekin að því leyti að til staðar væri markaður fyrir alhliða landflutningaþjónustu. Á þeim markaði voru bæði Vörumiðlun og Fitjar talin starfa. Einnig kom fram að Samkeppniseftirlitið teldi að þegar horft væri á markaði fyrir landflutninga út frá sjónarhóli neytenda eða þeirra sem keyptu þjónustuna væri almennt ekki staðganga milli þeirrar þjónustu sem samrunaaðilar (þ.e. Vörumiðlun og Fitjar) veittu, enda sinntu þeir flutningum á ólíkum áætlunarleiðum. Með hliðsjón af eftirspurnarstaðgöngu væru áætlunarferðir samrunaaðila því ekki á sama markaði. Í málinu gætu hins vegar verið rök fyrir því að horfa á markaðinn einnig út frá framboðshlið hans í ljósi þess að samrunaaðilar gætu sinnt hvers konar akstri með vöruflutningabílum. Með því móti yrði markaðurinn mögulega skilgreindur sem heildarmarkaður fyrir landflutninga á Íslandi. Ekki þótti hins vegar þörf á því að slá þessu föstu í málinu.

58. Megin rannsóknartímabil þessa máls eru árin 2008 – 2013. Ekkert hefur komið fram í þessu máli sem gefur til kynna að leggja eigi til grundvallar aðra skilgreiningu á landflutningamarkaði en gert hefur verið í eldri málum.

59. Með hliðsjón af framangreindu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að sömu sjónarmið eigi við í þessu máli og í áðurnefndri ákvörðun eftirlitsins nr. 1/2018, þ.e. að reglubundnir áætlunarflutningar á milli áfangastaða innanlands séu sérstakir markaðir út frá eftirspurnarstaðgöngu. Hinar fjölmörgu áætlunarleiðir sem Samskip og Eimskip sinna bæði með eigin flutningabílum og flutningabílum samstarfsaðila sinna, sem nánar verður gerð grein fyrir hér á eftir, geta því eftir atvikum verið sérstakir markaðir. Eins og í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018 eru einnig rök fyrir því að líta á markaðinn út frá framboðshlið þar sem landið allt er sérstakur markaður.

60. Hvað landfræðilega markaði varðar þá telur Samkeppniseftirlitið að þeir afmarkist af þeim áfangastöðum eða svæðum sem aðilar sinna og nánar verður fjallað um hér á eftir. Ekki er ágreiningur um það atriði í málinu.

61. Samkeppniseftirlitið óskaði eftir því að Samskip og Eimskip tilgreindu keppinauta sína í landflutningum. Við mat á markaðshlutdeild í þessu máli telur Samkeppniseftirlitið rétt að láta fyrirtækin njóta vafans og horfa frekar til breiðari skilgreiningar en þrengri. Verður því horft til tekna Íslandspósts vegna sendinga sem eru þyngri en 20 kg. við mat á hlutdeild á landflutningamarkaði

[17] Í tíð eldri laga um póstþjónustu, sem giltu á rannsóknartímabili þessa máls, tók alþjónusta til pakka sem voru allt að 20 kg. Þessu var breytt með núgildandi lögum um póstþjónustu, lög nr. 98/2019. Samkvæmt 9. gr. þeirra laga tekur alþjónusta til pakka allt að 10 kg.
[18] Var ákvörðunin staðfest með úrskurðum áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 1/2017 *Póstmarkaðurinn ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu* og nr. 3/2017 *Samskip hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.

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

2.3. Markaður fyrir flutningsmiðlun

62. Samskip telja að engin sérstakur flutningsmiðlunarmarkaður sé til staðar á Íslandi, einkum vegna smæðar hagkerfisins. Til að mynda sé sjóflutningsmiðlun hluti af markaði fyrir sjóflutninga. Þannig keppi farmflytjendur sjálfir við flutningsmiðlanir um frakt. Alger staðganga sé á milli þess hvort sjóflutningar séu keyptir beint af farmflytjendum, gegnum dótturfélög þeirra eða aðra aðila. Samkvæmt þessu séu öll fyrirtæki tengd millilandaflutningum á frakt í samkeppni í flutningsmiðlun með einum eða öðrum hætti. Samskip séu þó ekki keppinautur Jóna, enda teljist fyrirtækin ein efnahagsleg eining í skilningi samkeppnisréttar. Samskip telji þannig að markaðurinn sé flutningsmarkaður eða markaðir fyrir frakt, milli landa. Þá segja Samskip að framkvæmdastjórn ESB hafi skilgreint flutningsmiðlunarmarkað sem sérstakan markað, en ekki sem hluta af sjóflutningamarkaðnum. Samskip telji þessa tvígreiningu ekki eiga við nema þegar um ræði sjálfstæða aðila á flutningsmiðlunarmarkaði. Hér sé átt við aðra en Jóna og TVG, sem eingöngu hafi milligöngu um sjóflutninga með móðurfélögum sínum og starfi í raun sem söludeildir móðurfélaganna, hvors um sig. Tvígreiningin eigi því ekki við um starfsemi Jóna og Samskipa. Samskip hafi ekki forsendur til þess að leggja mat á hvort um sé að ræða einn heildarmarkað fyrir flutningsmiðlun eða hvort hann greinist í marga undirmarkaði, t.d. eftir því hvort um ræði sjó- eða flugflutninga, milli hvers brottfarar- og komustaðar, eftir flutningstíma eða tegund farms. Jafnframt megi líta svo á að tollafgreiðsla, skjalagerð og slík þjónusta sé hluti af flutningsstarfsemi.

63. Samkeppniseftirlitið bendir á það hefur ekki fjallað um markaðinn fyrir flutningsmiðlun áður. Framkvæmdastjórn ESB hefur hins vegar í ákvörðunum sínum talið að sú starfsemi sem felst í flutningsmiðlun (e. *freight forwarding*), það er miðlun flutninga fyrir hönd viðskiptavina í samræmi við þeirra þarfir, myndi sérstakan markað. Slík þjónusta kunni að fela í sér viðbótarþjónustu líkt og tollafgreiðslu, vörugeymslu og aðra þjónustu.[19]

64. Framkvæmdastjórn ESB hefur litið svo á að markaðurinn fyrir vöruflutningaþjónustu (*e. freight transport/transport of goods*) og markaðurinn fyrir flutningsmiðlunarþjónustu séu aðskildir markaðir, þar sem viðskiptavinir og keppinautar líti almennt svo á að ekki sé staðganga á milli þjónustuþáttanna. Flutningsmiðlarar veita viðskiptavinum sínum þjónustu sem er gjarnan útvistað til vöruflutningafyrirtækja og því er vöruflutningaþjónusta þáttur í þjónustu flutningsmiðlara.[20]

65. Sem dæmi felur flutningsmiðlun á sjó í sér flutning vöru frá viðskiptavini til upphafshafnar og frá endahöfn til þriðja aðila, þó allt eftir beiðni viðskiptavinar. Flutningsmiðlari kaupir þá gjarnan flutningspláss frá þriðja aðila sem stundar sjóflutninga. Þannig tengjast markaðir fyrir flutningsmiðlun og markaðir fyrir flutninga á sjó lóðrétt.[21]

66. Framkvæmdastjórnin hefur skipt markaði fyrir flutningsmiðlun niður í markaði fyrir flutningsmiðlun innanlands og alþjóðlega flutningsmiðlun og jafnframt í markaði fyrir flutningsmiðlun á landi, á sjó og í flugi.[22] Einnig kunna að vera rök fyrir því að greina markaði fyrir flutningsmiðlun enn frekar

[19] Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 7. febrúar 2000 í máli nr. M.1794 - Deutsche Post/Air Express International, mgr. 8. Sjá einnig ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 21. mars 2011 í máli nr. M.6059 - Norbert Dentressangle/ Laxey Logistics, mgr. 17.
[20] Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 12. júní 2009 í máli nr. M.5480 - Deutsche Bahn/ PCC Logistics, mgr. 10-11; ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 17. september 2002 í máli nr. M.2905 – Deutsche Bahn / Stinnes, mgr. 13. Sjá einnig ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 6. nóvember 2007 í máli nr. M.4746 - DEUTSCHE BAHN / ENGLISH WELSH & SCOTTISH RAILWAY HOLDINGS, mgr. 10.
[21] Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 11. september 2014 í máli nr. M.7268 - CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME/ HAPAG-LLOYD AG, mgr. 38. Sjá einnig ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 10. apríl 2017 í máli nr. M.8330 - MAERSK LINE / HSDG, mgr. 37.
[22] Ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 10. apríl 2017 í máli nr. M.8330 - MAERSK LINE / HSDG, mgr. 38; ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB frá 21. mars 2011 í máli nr. M.6059 - Norbert Dentressangle/ Laxey Logistics, mgr. 18. Sjá

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

67. Samkeppniseftirlitið getur ekki fallist á þau sjónarmið Samskipa að ofangreind skilgreining um flutningsmiðlanir sem lögð hefur verið til grundvallar í evrópskum samkeppnisrétti eigi ekki við þar sem flutningafyrirtæki hér á landi sinni sjálf flutningsmiðlun. Ekki hefur heldur verið útskýrt hvaða markaður það er sem flutningsmiðlanir starfi á.

68. Flutningsmiðlun snýst um að bjóða viðskiptavinum upp á flutningaþjónustu í samræmi við þarfir og stilla saman þeim flutningaleiðum sem henta best og tegundum flutninga (s.s. sjóflutningum, landflutningum og flugflutningum) sem hentar best þörfum hvers og eins viðskiptavinar allt eftir eðli flutninganna.[26] Þó bæði Samskip og Eimskip séu með tilstilli dótturfélaga, Jóna (Samskip) og TVG (Eimskip) umsvifamikil á sviði flutningsmiðlunar þýðir það ekki að markaður fyrir flutningsmiðlun sé ekki fyrir hendi eða að þessi fyrirtæki starfi á sömu mörkuðum og móðurfélögin. Þá hafa hvorki Eimskip né Samskip veitt upplýsingar um að þau sinni flutningsmiðlun með sama hætti og umrædd dótturfélög þeirra gera á því sviði.

69. Hvað varðar skil á milli sendingarþjónustu og flutningsmiðlunarþjónustu telur Samkeppniseftirlitið að stór alþjóðleg hraðsendingarfyrirtæki starfi að vissu marki í beinni samkeppni við íslenska flutningsmiðlara. Sú samkeppni hefur þó að mati Samkeppniseftirlitsins takmörkuð áhrif á innlendan markað fyrir flutningsmiðlun.

70. Í ákvörðunum sínum hefur framkvæmdastjórnin afmarkað landfræðilega markaðinn fyrir flutningsmiðlun aðallega með tvennum hætti. Annars vegar sem markað á landsvísu, þá helst vegna hindrana sem felast í mismunandi tungumálum eða regluverki. Hins vegar með víðari hætti, þegar keppinautar mynda flutningsnet sem nær yfir meira en eitt land.[27] Framkvæmdastjórnin hefur í ákvörðunum sínum talið að landfræðilegur markaður sjóflutningsmiðlunar sé í það minnsta á landsvísu.[28]

71. Áður hefur verið fjallað um markaði fyrir alhliða landflutninga og forsendur fyrir þeirri markaðsskilgreiningu, sbr. hér að framan. Þá er ljóst að eins og sjóflutningar (áætlunarsiglingar) skipafélaganna Eimskips og Samskipa hafa verið stundaðar hafa þær verið taldar mynda sérstakan samkeppnismarkað, sbr. einnig framangreind umfjöllun og þá einkum úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í málum nr. 3/2008 og 1/2019. Þessi starfsemi hefur verið talin eðlisólík starfsemi flutningsmiðlana enda eru fyrirtæki á því sviði í eigu skipafélaganna rekin sem sérstök dótturfélög í eigu Eimskips (TVG) og Samskipa (Jónar). Starfa flutningsmiðlunarfyrirtæki skipafélaganna því á

---

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

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

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

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

[26] Þannig segir t.d. á heimasíðu TVG Ziemsen hf. sem dótturfélag Eimskips: *„TVG-Zimsen er alhliða flutningsmiðlun sem býður alla þjónustu tengda inn- og útflutningi. Við erum í góðum tengslum við helstu flutningsfyrirtæki heims og nýtum víðtækt þjónustunet og framleiðslukerfi þeirra.*" Á heimasíðunni er einnig að finna umfjöllun um sögu fyrirtækisins og kemur m.a. fram um þjónustu á 20 ára afmæli fyrirtækisins sem var árið 2016: *„Á 20 ára afmælinu er TVG-Zimsen orðin leiðandi flutningsmiðlun á Íslandi með fjögur megináherslusvið: Sjó- og flugsvið, innanlandssvið, sérverkefnasvið og umboðsþjónustu.*" (www.tvg.is) Heimasíða heimsótt 12. nóvember 2020.
Á heimasíðu Jóna hf. sem er dótturfélag Samskipa segir um innflutning: *„Jónar finna hagkvæmustu flutningaleiðina hverju sinni og sníða flutninginn að þínum þörfum.*" Um útflutning segir: *„Hraðinn skiptir máli. Jónar Transport veita alla þjónustu er snýr að útflutningi.*" (www.jonar.is) Heimasíða heimsótt 12. nóvember 2020.

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

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

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

72. Tilgangur þessara skilgreininga er að gera grein fyrir þeim mörkuðum sem endurspegla þá starfsemi og staðgönguþjónustu sem flutningafyrirtæki veita. Væri markaðurinn skilgreindur sem einn heildarmarkaður fyrir flutninga, þar sem flutningsmiðlun væri innifalinn, væri það til þess fallið að auka hlutdeild skipafélaganna Eimskips og Samskipa enda er vægi dótturfélaga þeirra (TVG og Jóna) mest á sviði flutningsmiðlunar hér á landi, sbr. nánar hér á eftir.

73. Hvað sem þessu líður telur Samkeppniseftirlitið þó rétt að skilgreina sérstakan markað sem innlendan markað fyrir alhliða flutningsmiðlun. Mögulega væri hægt að skipta markaðnum niður í fleiri vörumarkaði og einnig gæti eftir atvikum verið möguleiki að skipafélögin sinni flutningsmiðlun að einhverju leyti. Ekki er hins vegar talin þörf á að taka endanlega afstöðu til þess í málinu.

3. Markaðshlutdeild í sjóflutningum

74. Hér að framan hafa verið skilgreindir þeir megin markaðir sem Samkeppniseftirlitið telur að hafi þýðingu í máli þessu, þ.e. sjóflutningar til og frá Íslandi, landflutningar og flutningsmiðlun.

75. Eðli máls samkvæmt þá eru sjóflutningar mikilvæg flutningaleið fyrir Ísland og varðar það jafnt hagsmuni einstaklinga sem fyrirtækja. Verulegur hluti neysluvara er fluttur til landsins með skipum og sama á við um nauðsynlegar rekstrarvörur og aðföng fyrir framleiðslufyrirtæki. Með sama hætti skiptir þessi flutningsmáti mjög miklu máli fyrir framleiðslufyrirtæki, af ýmsu tagi, til þess að koma framleiðsluafurðum sínum á erlenda markaði. Þó svo að aðrar flutningsleiðir, eins og flutningar með flugi, séu tiltækar þá er allur meginþorri af neysluvörum, aðföngum og framleiðsluafurðum fluttur sjóleiðis til og frá landinu. Liggur sú staðreynd ljós fyrir að mati Samkeppniseftirlitsins.

76. Fjallað var um stöðu fyrirtækja í sjóflutningum í eftirfarandi úrlausnum samkeppnisyfirvalda á árunum 2008 – 2009:

- Í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2008, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007, var komist að þeirri niðurstöðu að Eimskip væri í markaðsráðandi stöðu á markaði fyrir áætlunarsiglingar til og frá landinu. Viðmiðunarárin í því máli voru árin 1999-2002. Á því tímabili var markaðshlutdeild Eimskips miðað við magn 70–80%, Samskipa 20-30% og Atlantsskipa á bilinu 0-5% öll viðmiðunarárin. Sé miðað við tekjur var hlutdeild Eimskips í kringum 65–75% öll viðmiðunarárin, Samskipa um 25-30% og Atlantsskipa á bilinu 0-5%.

- Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2009 var komist að þeirri niðurstöðu að staða Eimskips væri sterk og líkur væru á því að fyrirtækið væri ennþá í markaðsráðandi stöðu.

- Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, þar sem fjallað var um beiðni Eimskips og Samskipa um undanþágu fyrir samstarfi í sjóflutningum á milli Íslands og Norður-Ameríku, var tekið til skoðunar hvort framangreind atriði sem lágu til grundvallar mati á markaðsráðandi stöðu Eimskips hefðu breyst. Eftirfarandi segir í ákvörðuninni um stöðu Eimskips: *„Samkeppniseftirlitið hefur nýlega aflað upplýsinga frá skipafélögunum um tekjur og flutt magn á liðnum árum. Samkvæmt þeim upplýsingum var hlutdeild Eimskips á markaði fyrir áætlunarsiglingar til og frá landinu um 65% hvort heldur sem miðað við tekjur eða magn á árinu 2008.*" Með hliðsjón af því að Eimskip hafði farið í gegnum fjárhagslega endurskipulagningu og væri komið í eigu öflugra aðila sem og yfirburða sem fyrirtækið hefði í markaðshlutdeild (viðmiðunarár 2008) taldi Samkeppniseftirlitið í ákvörðun nr. 46/2009 að félagið væri ennþá markaðsráðandi. Tekið var þó fram í ákvörðuninni að málið varðaði að meginstefnu markað fyrir siglingar á milli Íslands og Norður Ameríku. Á þeim hluta markaðarins var staða Eimskips talin mjög sterk. Sagði í ákvörðuninni að Atlantsskip væru hætt að sigla milli Íslands og Norður-Ameríku og að samningur Eimskips og Samskipa sem málið fjallaði um tæki til *„samstarfs milli keppinauta sem sameiginlega [væru] með 100% markaðshlutdeild á skilgreindum markaði.*"

77. Samkvæmt þessum eldri úrlausnum hafa Samskip og Eimskip samanlagt haft afar sterka stöðu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

78. Hvað þetta mál varðar þá er það umfangsmikið og tekur til margra ára. Telur Samkeppniseftirlitið að við mat á markaðshlutdeild á skilgreindum markaði fyrir sjóflutninga sé rétt að líta til tímabilsins frá árinu 2007 til og með árinu 2013. Aflað var upplýsinga frá helstu starfandi aðilum í áætlunarsiglingum á rannsóknartímabilinu um flutt magn til og frá landinu og um tekjur af þeim flutningum. Þau fyrirtæki sem Samkeppniseftirlitið telur að hafi tilheyrt markaðnum, og aflað var

upplýsinga hjá, eru Samskip, Eimskip, BWS[29] og Thor shipping ehf. (Thorship).[30] Sem fyrr segir eru flutningar fyrir stóriðju teknir með ef þeir tilheyra áætlunarsiglingakerfi fyrirtækjanna. Bárust upplýsingar um tekjur og flutt magn frá þessum fyrirtækjum fyrir umrætt tímabil. Erfitt reyndist þó að fá upplýsingar frá BWS sem leiddi til þess að leitað var til Seyðisfjarðarhafnar um upplýsingar um flutt magn (tonn) á vegum þess flutningsaðila á hverjum tíma. Ekki reyndist unnt að afla upplýsinga frá Atlantsskipum en félagið hætti rekstri eigin skipa á árinu 2008. Hafa ber og í huga að um mitt ár 2008 hætti Atlantsskip rekstri eigin skipa en sömdu um flutninga við Eimskip. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging – Opnun markaða og efling atvinnustarfsemi,* var fjallað m.a. um markaði fyrir sjóflutninga og opinberar aðgangshindranir að honum.[31] Þar kemur fram það mat Samkeppniseftirlitsins að markaðshlutdeild Atlantsskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi hafi verið um 5-7% árin 2007 og 2008.

79. Til skoðunar kom hvort fyrirtækið Nesskip væri hluti af markaðnum. Í svari frá Nesskipi, dags. 3. nóvember 2017, kemur fram að fyrirtækið sé flutningaþjónustufyrirtæki sem í felist skipamiðlun og umboðsþjónusta við erlend skip sem komi til Íslands. Nesskip hafi enga aðkomu að föstum áætlunarsiglingum og flutningum á gámum eða einingavöru. Nesskip starfi því ekki á sama markaði og Samskip og Eimskip þegar komi að hefðbundnum áætlunarsiglingum til og frá Íslandi. Samkeppniseftirlitið getur tekið undir þetta sjónarmið Nesskips.

80. Með hliðsjón af framangreindu og samkvæmt upplýsingum um flutninga þessara skipafélaga sem falla undir áætlunarsiglingar milli Íslands og Evrópu var heildar umfang flutninganna í tonnum og tekjur skipafélaganna af þeim flutningum í m.kr. eins og fram kemur í eftirfarandi tveimur töflum.

Tafla 1: Heildarflutningar til Íslands frá Evrópu í áætlunarsiglingum – fjöldi tonna í þús. og tekjur í m.kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

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

[29] Blue Water Shipping (BWS) er danskt flutningafyrirtæki. Bauð það upp á vöruflutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum. Í því skyni leigði það pláss í ferjunni Norrænnu af Smyril Line. Var sú flutningastarfsemi rekin af félaginu Smyril Blue Water (SBW) sem var alfarið í eigu Blue Water Shipping. Er í þessu máli vísað til BWS og SBW í einu lagi sem BWS.
[30] Eins og rakið er í kafla 4 í viðauka II var þörf á að óska ítrekað eftir skýringum og leiðréttingum á gögnum um flutningamagn og tekjur frá Samskipum og Eimskip. Síðustu leiðréttingar bárust frá Eimskip með tölvupósti, dags. 30.11.2017, *„M-S aðferð (2).xlsx"*, og frá Samskipum með tölvupósti, dags. 02.01.2018, *Viðauki 2 (2.1.2018).xlsx"*. Gögn frá Seyðisfjarðarhöfn vegna BWS komu með tölvupósti, dags. 08.12.2017, *„Vöruflutninga 2007-2013.zip"*. Gögn frá ThorShip komu með tölvupósti, dags. 15.01.2018, *„Copy of ThorShip – magn og tekjur – 15122018.xlsx"*.
[31] Skýrslan var gefin út 27. nóvember 2008 og uppfærð 25. júní 2009.

Tafla 2: Heildarflutningur frá Íslandi til Evrópu í áætlunarsiglingum – fjöldi tonna í þús. og tekjur í m.kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

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

81. Af þessum upplýsingum má ráða að um verðmætan og veltumikinn markað er að ræða og mjög mikilvægan fyrir heimili og öll fyrirtæki á Íslandi. Samanlagðar tekjur af farmflutningum til og frá landinu hafa verið á bilinu um 19 til 25 milljarðar króna á verðlagi hvers árs. Eins og fyrr segir er í þessum töflum ekki gert ráð fyrir flutningi á vegum Atlantsskipa á árunum 2007 og 2008. Hins vegar kemur greinilega fram að samdráttur hefur verið í innfluttu magni á meðan útflutt magn hefur verið stöðugra á tímabilinu.

82. Eins og áður segir voru það tvö skipafélög sem sinntu vöruflutningum í áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku á rannsóknartímabilinu. Voru það Samskip og Eimskip en með þeim hætti að aðeins Eimskip var með skip í förum á siglingaleiðinni sem sinntu eigin flutningum og að hluta flutningum fyrir Samskip. Auk þess fluttu Samskip vörur til og frá Norður-Ameríku með viðkomu á meginlandi Evrópu (TA flutningar), þ.e. með eigin skipum milli Íslands og Evrópu og með öðrum flutningsaðilum en Eimskip milli Evrópu og Norður-Ameríku. Heildarinnflutningur frá Norður-Ameríku var á bilinu 31 til 65 þús. tonn á ári á tímabilinu og tekjur af þeim flutningum voru á bilinu 1,1 til 1,5 milljarðar króna á ári. Heildarútflutningur til Norður-Ameríku var á bilinu 24 til 38 þús. tonn á ári á tímabilinu og tekjur af þeim flutningum voru á bilinu 0,4 til 0,9 milljarðar króna á ári.[32]

83. Hvað varðar markaðinn fyrir sjóflutninga til og frá landinu þá liggja fyrir upplýsingar frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip um sundurliðun á fjölda tonna og tekjur fyrir árin 2007 til 2013 að því er varðar sjóflutninga til og frá landinu.[33]

84. Í eftirfarandi töflum er sett fram markaðshlutdeild fyrirtækja á skilgreindum mörkuðum fyrir áætlunarsiglingar á brotatímabilinu bæði fyrir fjölda tonna og tekjur.[34] Er um að ræða siglingar á milli annars vegar Íslands og Evrópu og hins vegar Íslands og Norður-Ameríku. Þá er greint á milli almennra vöruflutninga og flutninga fyrir stóriðju.

3.1. Áætlunarflutningar til Íslands frá Evrópu

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

[32] Gögn frá Eimskip bárust með tölvupósti, dags. 30.11.2017, *„M-S aðferð (2).xlsx"*. Gögn frá Samskipum með tölvupósti, dags. 02.01.2018, *Viðauki 2 (2.1.2018).xlsx"*.
[33] Ekki reyndist unnt við meðferð málsins að afla upplýsinga um tekjur BWS vegna flutninga þess fyrirtækis heldur eingöngu upplýsinga um flutt tonn. Tekjur eru því áætlaðar út frá tonnafjölda. Sú skekkja sem þetta kanna að valda við mat á hlutdeild er þó óveruleg að mati Samkeppniseftirlitsins og hefur engin áhrif á efnismat í málinu.
[34] Meðtalið er einnig árið 2007 en upplýsingar um það ár liggja einnig fyrir.

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

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

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

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

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

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

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

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

Tafla 7: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Evrópu, almenn vara og stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

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

Tafla 8: Áætlunarsiglingar til Íslands frá Evrópu, almenn vara og stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

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

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

3.2. Áætlunarflutningar frá Íslandi til Evrópu

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

Tafla 9: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Evrópu, almennar neyslu- og rekstrarvörur. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við fjölda tonna.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tafla 14: Áætlunarsiglingar frá Íslandi til Evrópu, almenn vara og stóriðja. Markaðshlutdeild í prósentum (%) miðað við tekjur í kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

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

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

3.3. Áætlunarflutningar á milli Íslands og Norður-Ameríku.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4. For- og áframflutningar

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

[37] Það skal tekið fram að eingöngu eru hér um að ræða tekjur Samskipa vegna sk. „Transatlantic" flutninga fyrirtækisins, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Með öðrum orðum eru ekki meðtaldar tekjur Samskipa vegna flutninga fyrirtækisins með skipum Eimskips. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á hlutdeild Samskipa.
[38] Það skal tekið fram að eingöngu er hér um að ræða tonnafjölda Samskipa vegna sk. „Transatlantic" flutninga fyrirtækisins, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Með öðrum orðum eru ekki meðtalin tonn vegna flutninga Samskipa með skipum Eimskips, enda eru þeir flutningar inni í tölum sem Eimskip hefur látið í té við meðferð málsins. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á hlutdeild Samskipa.
[39] Tölur Samskipa byggja á afhentum upplýsingum frá Samskipum um flutning fyrirtækisins í tonnum með skipum Eimskips og með flutningi vegna sk. „Transatlantic" flutninga Samskipa, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands gegnum Evrópu. Hefur sá fjöldi tonna sem Eimskip hefur flutt fyrir Samskip, skv. upplýsingum frá Samskipum, verið dreginn frá tonnafjölda Eimskips.
[40] Það skal tekið fram að eingöngu eru hér um að ræða tekjur Samskipa vegna sk. „Transatlantic" flutninga fyrirtækisins, þ.e. flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Með öðrum orðum eru ekki meðtaldar tekjur Samskipa vegna flutninga fyrirtækisins með skipum Eimskips. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á hlutdeild Samskipa.

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

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

Tafla 21: Heildartekjur skipafélaga með for- og áframflutningum á milli Íslands og Evrópu og Íslands og Norður-Ameríku. Fjárhæðir í m.kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

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

Tafla 22: Markaðshlutdeild miðað við heildartekjur skipafélaga með for- og áframflutningum á milli Íslands og Evrópu og Íslands og Norður-Ameríku.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum, Eimskip, BWS og ThorShip.

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

93. Af afhentum gögnum má sjá að þegar tekjur vegna for- og áframflutninga eru einnig meðtaldar hækka heildartekjur Samskipa og Eimskips eðli máls samkvæmt nokkuð. Að jafnaði eru tekjurnar tæplega 30% hærri bæði að því er varðar Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga.

94. Heildarsjóflutningatekjurnar vógu t.a.m. um 2% af vergri landsframleiðslu á meginrannsóknartímabilinu, sbr. einnig nánari umfjöllun um heildartekjur af flutningastarfsemi skipafélaganna og samanburð við verga landsframleiðslu í umfjöllun hér á eftir.

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

3.5. Samantekt

95. Sem fyrr segir kom fram í athugasemdum Samskipa við AI að fyrirtækið búi ekki yfir nákvæmum gögnum til að meta hlutdeild á einstaka mörkuðum þótt hana megi áætla í meginatriðum. Samskip áréttuðu hins vegar að samkeppnisyfirvöld hafi ítrekað talið Eimskip vera markaðsráðandi í sjóflutningum og staðan hafi ekki breyst frá því sem fram komi í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008.

96. Eins og áður sagði verður að telja að á rannsóknartímabilinu hafi samkeppni að vissu marki getað ríkt milli þeirra sem annars vegar fluttu út frystan fisk með gámaskipum og hins vegar þeirra sem fluttu þá vöru út með frystiskipum. Breytir það ekki heildarmyndinni um að Samskip og Eimskip hafi samanlagt verið með yfirburði í sjóflutningum til og frá Íslandi. Árétta ber að ríkt tengsl voru milli Samskipa og Eimskips og fyrirtækja sem fluttu frystan fisk með frystiskipum frá Íslandi, sbr. kafla 20.1, 20.4.2 og 20.5.

97. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins er eftirfarandi:

- Sameiginleg hlutdeild Samskipa og Eimskips í áætlunarsiglingum til og frá Evrópu á árunum 2007 – 2013 hafi verið 90-95%.

- Hvað varðar áætlunarsiglingar á milli Íslands og Norður-Ameríku þá liggur fyrir að á árunum 2007 – 2013 voru aðeins tvö skipafélög, Samskip og Eimskip, sem önnuðust sameiginlega nær alla vöruflutninga í áætlanasiglingum á þessari siglingaleið og voru því sameiginlega með 100% markaðshlutdeild. Á það bæði við um inn- og útflutning.

98. Í kafla 3.4 er gerð grein fyrir samtímagögnum frá Samskipum og Eimskip. Eru þau til frekari stuðnings því að fyrirtækin hafi samanlagt verið með afar sterka stöðu í sjóflutningum til og frá Íslandi á rannsóknartímabili málsins.

99. Samkvæmt framansögðu er ljóst að hið ólögmæta samráð var á milli tveggja fyrirtækja sem voru nánast einráð á markaðnum.

4. Markaðshlutdeild í landflutningum

100. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging – Opnun markaða og efling atvinnustarfsemi*, kemur fram að tvö *„landflutningafyrirtæki hér á landi [beri] höfuð og herðar yfir önnur fyrirtæki á alhliða flutningaþjónustumarkaði*." Þetta séu Samskip og Eimskip en í skýrslunni er lýst yfirburðum þessara fyrirtækja gagnvart smærri keppinautum.

101. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2011, *Samkeppnin eftir hrun*, kemur fram að eftirlitið hafi *„áætlað að markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa á heildarmarkaðnum fyrir skipulagða vöruflutninga milli landshluta hafi numið a.m.k. á bilinu 30-40% hjá hvoru félagi um sig á undanförnum árum*."

102. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 8/2017 kemur fram að stærstu *„fyrirtækin á sviði vöruflutninga hérlendis* [séu] *Eimskip (undir merkjum Flytjanda) og Samskip en þessi fyrirtæki* [reki] *víðtæk flutninganet á sviði vöruflutningaaksturs sem* [taki] *til alls landsins*." Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2015, *Samruni Eimskipafélags Íslands hf. og Sæferða hf.*, kom fram að keppinautar Eimskips væru *„allir sammála um nauðsyn þess að gripið yrði til íhlutunar vegna samrunans enda myndi hann styrkja markaðsráðandi stöðu Eimskips á markaði fyrir landflutninga. Samkeppniseftirlitið telur að hægt sé að fallast á framangreind sjónarmið í meginatriðum.*" Voru sett skilyrði til þess að samruninn raskaði ekki samkeppni í landflutningum.

103. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2018 þar sem til skoðunar var samruni á landflutningamarkaði var komist að þeirri niðurstöðu að staða Samskipa og Eimskips í landflutningum væri mjög sterk. Fyrirtækin sinntu hvort um sig alhliða vöruflutningum með eigin flutningabílum á mikilvægum áætlunarleiðum hér á landi, s.s. á milli Reykjavíkur og Akureyrar (o.fl. áfangastaða á Norðurlandi), Reykjavíkur og Austurlands/Austfjarða og Reykjavíkur og norðanverðra Vestfjarða. Þá ráku fyrirtækin stórar vöruafgreiðslur í Reykjavík (Eimskip-Flytjandi í Klettagörðum og Landflutningar-Samskip í Kjalarvogi) og einnig víða á landsbyggðinni.

104. Eins og nánar verður rökstutt er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip og Eimskip hafi einnig haft samanlagt mjög sterka stöðu í landflutningum á rannsóknartímabili þessa máls. Hafi því verið um að ræða samskonar viðkvæmt samkeppnislegt ástand og ríkti í áætlunarflutningum á sjó á rannsóknartímabilinu.

105. Á rannsóknartímabili þessa máls ráku Samskip og Eimskip hvort um sig víðtæk flutninganet á sviði vöruflutningaaksturs sem tóku til alls landsins. Flutninganet Eimskips var undir merkjum „*Flytjanda*" og Samskipa undir merkjum „*Landflutninga*". Einnig hafa Samskip og Eimskip gert samninga við minni fyrirtæki um landflutninga.

106. Bæði Samskip og Eimskip hafa þannig átt í samstarfi við minni landflutningafyrirtæki á landsbyggðinni, sbr. einnig umfjöllun í kafla 5.11.1. Á flestum áætlunarleiðum starfa sömu samstarfsfyrirtækin fyrir bæði félögin. Þau flytja þá vörur samkvæmt áætlun á milli þess byggðarlags/svæðis þar sem þau eru staðsett og vöruafgreiðslna Samskipa og Eimskips í Reykjavík. Sinna þau einnig vöruafgreiðslu fyrir félögin á sínu heimasvæði.

107. Í töflum 23-25 hér á eftir eru teknar saman upplýsingar um flutninganet Samskipa og Eimskips í innanlandsflutningum og hvaða fyrirtæki séu samstarfsfyrirtæki á hverri leið eða svæði. Eins og taflan ber með sér er fyrirkomulagið allajafna þannig að á þeim leiðum þar sem Samskip og Eimskip aka á eigin flutningabílum starfa ekki samstarfsfyrirtækin. Þar sem samstarfsfyrirtækin starfa sinna þau í flestum tilvikum flutningum bæði fyrir Samskip og Eimskip. Á megin rannsóknartímabili málsins frá árinu 2008 til 2013 urðu ekki miklar breytingar á samstarfsfyrirtækjum innan flutninganeta Samskipa og Eimskips.[43] Helstu breytingar eða önnur atriði sem hafa þýðingu er fjallað um í

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

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

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

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

[44] Eimskip sinnti eigin flutningum árin 2008 og 2009.
[45] Vörumiðlun yfirtók flutningarekstur KM þjónustunnar í mars 2013, sbr. nánar hér á eftir.

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

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

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

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

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

108. Ljóst er að það eru ekki aðeins Samskip og Eimskip, auk samstarfsfyrirtækja þeirra fyrirtækja, sem sinna reglubundnum áætlunarflutningum á Íslandi.

109. Samskip byggja á því að Íslandspóstur sé keppinautur í landflutningum. Af þessu tilefni vísast til umfjöllunar í ákvörðun nr. 8/2017 þar sem kemur fram að landflutningastarfsemi Samskipa og Eimskips felist að miklu leyti í pakka- og brettaflutningum og að Íslandspóstur hafi haslað sér völl á þessu sviði, þ.e. í þyngri sendingum. Í ákvörðuninni var talið að það væri einkum á þessu sviði sem starfsemi Íslandspósts skaraðist við starfsemi landflutningafyrirtækjanna. Eftir sem áður lægi þó fyrir að meirihluti vörusendinga Íslandspósts væri innan við 20 kg. og félli því almennt innan svokallaðrar alþjónustu.[48]

110. Með hliðsjón af framangreindu er það mat Samkeppniseftirlitsins að rök séu til að líta til tekna Íslandspóst vegna sendinga sem eru þyngri en 20 kg. við mat á hlutdeild á landflutningamarkaði að því marki sem það á við á rannsóknartímabilinu. Er það ívilnandi fyrir Samskip.

111. Hvað varðar aðra aðila en Íslandspóst tilgreina Samskip að Nesfrakt sé einn af helstu keppinautum Eimskips og Samskipa í landflutningum. Með svari Eimskips fylgdi hins vegar yfirlit yfir aðila sem fyrirtækið heldur fram að séu keppinautar félagsins í landflutningum. Voru þetta eftirfarandi aðilar:

- A.K. flutningar ehf.
- Auðbert og Vigfús Pál ehf.
- Austfjarðarflutningar ehf.
- A-Ö flutningar ehf.

[48] Íslandspóstur sinnti á rannsóknartímabilinu alþjónustu á sendingum allt að 20 kg. í samræmi við þágildandi lög um póstþjónustu.

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

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

- Vaðvík ehf.
- Verkbílar ehf.
- Víðir og Alda ehf.
- Vöggur ehf.
- Vöndull ehf.
- Vörudreifing ehf.
- Vörumiðlun ehf.
- Þórður ehf.

112. Var yfirlit um framangreinda aðila sundurgreint eftir árum og flutningaleiðum.

113. Til að meta markaðshlutdeild á landflutningamarkaði var aflað upplýsinga frá Samskipum, Eimskip og Íslandspósti auk nefndra aðila sem Eimskip hélt fram að væru keppinautar á landflutningamarkaði. Verður nú greint frá upplýsingaöflun frá þessum aðilum.

114. Eins og áður hefur verið rakið hóf Samkeppniseftirlitið með bréfum, dags. 29. mars 2010, athugun m.a. á því hvort Samskip og Eimskip hefðu í starfsemi sinni brotið gegn samkeppnislögum á landflutningamörkuðum.

115. Upplýsingar um tekjur og magn Eimskips bárust þann 4. febrúar 2011 fyrir árin 2007, 2008 og 2009 eftir 20 áætlunarleiðum til og frá Reykjavík og á milli Akureyrar og Egilsstaða. Tók sundurliðunin til tekna og magns í (1) flutningakerfinu 2007-2009, (2) sendingartengdum lausavöruflutningi (LCL), (3) gámaakstri (FCL) og (4) fiskflutningum í flutningakerfinu.

116. Sundurliðun á tekjum og flutningsmagni Samskipa fyrir árin 2007, 2008 og 2009 barst þann 18. febrúar 2011. Tók sundurliðunin til (1) innanlandsflutninga, (2) LCL for- og framhaldsflutninga (3) FCL for- og framhaldsflutninga og annarra flutninga, (4) fersks fisks innanlands og (5) fersks fisks - forflutnings.

117. Eins og áður hefur komið fram var þessi eldri athugun á landflutningamarkaði sameinuð því máli, sbr. kafla 2.3. Með bréfum Samkeppniseftirlitsins þann 30. september 2016 var óskað eftir samskonar upplýsingum frá Samskipum og Eimskip um sundurliðun á tekjum og magni og borist höfðu frá félögunum árið 2011. Tók ný gagnabeiðni til áranna 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 og 2015. Umbeðin gögn bárust frá Eimskip með bréfi þann 1. nóvember 2016 og frá Samskipum með bréfi þann 22. nóvember 2016.

118. Við úrvinnslu gagna frá Samskipum kom í ljós að upplýsingar sem Samskip afhentu voru ekki að öllu leyti í samræmi við samtímagögn sem afrituð höfðu verið hjá fyrirtækinu. Með tölvupósti Samkeppniseftirlitsins þann 26. apríl 2018 var því óskað eftir því að Samskip staðfestu réttmæti upplýsinganna eða skýrðu eða leiðréttu þann mun sem um væri að ræða. Svar barst frá Samskipum þann 9. maí 2018. Þar segir að við samanburð á gögnunum hefði komið í ljós að ekki hefði verið notaðar sömu skilgreiningar við öflun gagnanna fyrir árin 2007-2009 annars vegar og árin 2010-2015 hins vegar. Mismunurinn lægi í því að fiskflutningar hefðu ekki verið inni í heildarflutningsmagni fyrir árin 2010-2015. Uppfærðar leiðréttar upplýsingar bárust með bréfinu og er við mat á hlutdeild hér á eftir byggt á þeim.

119. Með tölvupósti þann 17. nóvember 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Íslandspósti um sundurliðun á tekjum eftir flutningaleiðum á milli annars vegar pósthúsa á

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

120. Sem fyrr segir setti Eimskip fram sjónarmið um aðila sem að mati fyrirtækisins eru keppinautar fyrirtækisins á landflutningamarkaði. Eru þessir aðilar tilgreindir hér að framan. Ljóst er af upptalningunni að bæði er um að ræða fyrirtæki sem eru samstarfsfyrirtæki félaganna (sbr. tafla 7) auk fjölda annarra aðila, m.a. Íslandspósts. Samkeppniseftirlitið sendi beiðni til ríkisskattstjóra þann 6. nóvember 2017 með lista yfir umrædda aðila og ósk um upplýsingar um tekjur þeirra fyrir árin 2008 til 2016.

121. Að fengnum þessum upplýsingum frá ríkisskattstjóra þann 14. nóvember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið 69 aðilum fyrirspurn þann 22. nóvember 2017 þar sem óskað var eftir að staðfest yrði að tilgreindar tekjur væru vegna flutninga. Ef um aðra starfsemi væri að ræða að hluta eða öllu leyti óskaðist það tilgreint. Þá var óskað eftir því að flutningatekjur yrðu sundurgreindar með eins nákvæmum hætti og kostur væri og á hvaða landsvæðum eða flutningaleiðum þær væru upprunnar á hverju ári fyrir sig. Þá fylgdi með flokkun landsvæða sem unnt yrði að hafa til hliðsjónar við sundurliðun.[51] Umbeðnar upplýsingar bárust frá flutningafyrirtækjum á tímabilinu frá nóvember 2017 til maí 2018. Að því leyti sem þessar tekjur tilheyrðu skilgreindum mörkuðum er tekið tillit til þeirra í eftirfarandi umfjöllun.

122. Í samræmi við framangreindar upplýsingar sem aflað hefur verið frá Eimskipi, Samskipum, Íslandspósti og öðrum aðilum sem sinna innanlandsflutningum eru hér á eftir settar fram töflur sem

[49] Svæði 1: Höfuðborgarsvæðið: Pósthús/póstafgreiðslur í Reykjavík, Seltjarnarnesi, Kópavogi, Garðabæ, Hafnarfirði og Mosfellsbæ.
[50] Svæði 2: Akranes: Pósthúsið á Akranesi.
Svæði 3: Borgarnes: Pósthúsið í Borgarnesi.
Svæði 4: Snæfellsnes: Pósthús í Ólafsvík, Grundarfirði og Stykkishólmi.
Svæði 5: Búðardalur: Pósthúsið í Búðardal.
Svæði 6: Sunnanverðir Vestfirðir: Pósthúsið á Patreksfirði.
Svæði 7: Norðanverðir Vestfirðir: Pósthús í Bolungarvík, Ísafirði og Súðavík.
Svæði 8: Strandir: Pósthús á Hólmavík, Drangsnesi og Norðurfirði.
Svæði 9: Norðvesturland: Pósthús á Hvammstanga, Blönduósi, Skagaströnd og Sauðárkróki.
Svæði 10: Akureyri/Norðurland-Eystra: Pósthús/póstafgreiðslur á Siglufirði, Ólafsfirði, Dalvík, Akureyri, Grenivík, Grímsey, Laugum, Reynihlíð, Húsavík, Kópaskeri, Raufarhöfn og Þórshöfn.
Svæði 11: Austurland: Pósthús/póstafgreiðslur á Vopnafirði, Egilsstöðum, Seyðisfirði, Neskaupstað, Eskifirði, Reyðarfirði, Fáskrúðsfirði, Breiðdalsvík og Djúpavogi.
Svæði 12: Höfn: Pósthúsið á Höfn.
Svæði 13: Suðurland: Pósthús á Hvolsvelli, Hellu, Selfossi og Hveragerði.
Svæði 14: Vestmannaeyjar: Pósthúsið í Vestmannaeyjum.
Svæði 15: Suðurnes: Pósthúsið í Reykjanesbæ.
Svæði 16: Grindavík: Pósthúsið í Grindavík.
Var við skilgreiningu á nefndum svæðum miðað við að unnt væri að greina flutninga á sömu flutningaleiðum og Samskip og Eimskip og samstarfsfyrirtæki þeirra sinna.
[51] Eru þetta A.K. flutningar ehf., Auðbert og Vigfús Páll ehf., Austfjarðaflutningar ehf., B.K.flutningar ehf., BB & synir ehf., Benni ehf., Bifreiðastöð Þórðar Þ Þórð ehf., Björninn sf., E.T flutningar ehf., E.T. ehf., Ekja ehf., Eþ flutningar ehf., Fitjar-flutningar ehf., Fitjar Vörumiðlun ehf., Fljótavík, Flutningaþj.Borgarnesi, Flutningastöðin Borgarnesi, Flutningaþjónusta Arnars ehf., Flutningaþjónusta Bubba ehf., Flutningaþjónusta Sigga ehf., Flutningaþjónustan ehf., Flutningur ehf., Fraktflutningar ehf., GB ehf., Gullvagninn ehf., HM Flutningar ehf., Hnullungur ehf., Íscargo ehf ., JKG Flutningar ehf., Jóhann Geirharðsson ehf., Jón og Margeir ehf., Jón og Margeir flutningar ehf., Jökulfell ehf., K.M.þjónustan ehf., KASK flutningar ehf., KG sendibílar ehf., Króni ehf., Léttflutningar ehf., M. Sturluson ehf., Magnús Á. Eiríksson ehf., Margeir Jónsson ehf., MH flutningar slf., Nanna ehf., Ragnar & Ásgeir ehf., Rauðkollur ehf., RT Flutningar ehf., S V Bílar ehf., S.G flutningar ehf., S.H. flutningar ehf., Sendibílalausnir ehf., Sendibílar Íslands ehf., Sendibílar Reykjavíkur ehf., Sendibílar Trausta ehf., SG Ingvason ehf., SGK Sendibílast. Kjalarn. ehf., Sigfússon ehf., Siggi danski ehf., Sigurjón V Jónsson slf., Sissarnir ehf., Strandafrakt ehf., Strákarnir á markaðnum ehf., V.H. flutningaþjónusta ehf., Vaðvík ehf., Verkbílar ehf., Víðir og Alda ehf., Vöggur ehf., Vöndull ehf., Vörudreifing ehf., Vörumiðlun ehf. og Þórður ehf.

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

123. Samkeppniseftirlitið telur að með því að telja með tekjur Íslandspósts og minni aðila í landflutningum sem mögulega sinna ekki flutningum samkvæmt fyrirfram skilgreindri áætlun sé hlutdeildin metin miðað við nokkuð víða skilgreiningu markaðarins. Er það vegna þess að bæði landflutningastarfsemi Íslandspósts sem og flutningar minni aðila fela ekki í sér sömu breidd í landflutningum og flutningar Samskipa og Eimskips og samstarfsaðila þeirra. Hlutdeild fyrirtækjanna tveggja væri eitthvað hærri ef litið væri til þrengri skilgreiningar og þá einungis þeirra aðila sem geta veitt sömu víðtæku þjónustu og þau gera á sviði landflutninga. Telur Samkeppniseftirlitið að með því að miða við víða skilgreiningu njóti Samskip vafans hvað mat á mögulegri hlutdeild, og þar með styrk, á viðkomandi mörkuðum.

124. Sem fyrr segir geta markaðir fyrir landflutninga afmarkast af tilteknum áætlunarleiðum sem eftir atvikum geta verið sérstakir markaðir út frá eftirspurnarstaðgöngu. Samkeppniseftirlitið telur að í þessu sambandi megi skipta landinu í tiltekin svæði og að flutningar á milli þeirra afmarki helstu flutningaleiðirnar. Eru þetta 19 svæði, þ.e. höfuðborgarsvæðið og 18 önnur tilgreind svæði sem fram koma að miklu leyti í töflum 23-25 hér að framan. Einnig telur eftirlitið að rétt sé að taka flutninga á milli Norðurlands og Austurlands með sem sérstakan markað. Þessar flutningaleiðir eru misjafnar bæði hvað varðar umfang flutninga og vegalengdir en Samkeppniseftirlitið telur að þær endurspegli nokkuð vel fyrirkomulagið á markaðnum út frá m.a. skipulagi flutninganeta félaganna og samstarfsaðila þeirra. Þær flutningaleiðir sem um ræðir eru:

- Höfuðborgarsvæðið – Suðurnes
- Höfuðborgarsvæðið – Grindavík
- Höfuðborgarsvæðið – Akranes
- Höfuðborgarsvæðið – Borgarnes
- Höfuðborgarsvæðið – Snæfellsnes
- Höfuðborgarsvæðið – Búðardalur
- Höfuðborgarsvæðið – Sunnanverðir Vestfirðir
- Höfuðborgarsvæðið – Norðanverðir Vestfirðir
- Höfuðborgarsvæðið – Strandir
- Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Vestra
- Höfuðborgarsvæðið – Akureyri og Norðurland Eystra
- Akureyri og Norðurland Eystra – Austurland
- Höfuðborgarsvæðið – Austurland
- Höfuðborgarsvæðið – Höfn
- Höfuðborgarsvæðið – Vík/Kirkjubæjarklaustur
- Höfuðborgarsvæðið – Hella/Hvolsvöllur

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

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

4.1. Landið allt – Ísland

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Höfuðborgarsvæðið - Reykjanes

131. Hér er um að ræða flutninga á milli höfuðborgarsvæðisins og áfangastaða á Reykjanesi (utan Grindavíkur og Voga), þ.e. Reykjanesbæjar, Garðs, Sandgerðis og Keflavíkurflugvallar. Samstarfsfyrirtæki bæði Samskipa og Eimskips á þessari leið hefur verið Fitjar-flutningar ehf. sem einnig sinna eigin flutningum á þessari leið. Hefur fyrirtækið einnig annast vöruafgreiðslu fyrir Samskip og Eimskip í Reykjanesbæ. Aðrir aðilar sem sinna flutningum á milli höfuðborgarsvæðisins og umræddra áfangastaða eru E.T. ehf., Fraktflutningar ehf., Jóhann Geirharðsson ehf., S V Bílar ehf., Vaðvík og Íslandspóstur.

132. Á þeim svæðum sem samstarfsfyrirtæki starfa (eins og á við á þessari flutningaleið) er hlutdeild þeirra tilgreind sem heild og skipt niður á Samskip, Eimskip og eigin flutninga eftir því sem við á. Einnig eru tilgreindir eigin flutningar skipafélaganna eftir því sem við á.

Tafla 28: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Reykjanes (utan Grundavíkur og Voga).[52]
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

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

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

4.3. Höfuðborgarsvæðið – Grindavík og Vogar

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

Tafla 29: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Grindavík og Vogar.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

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

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

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

4.4. Höfuðborgarsvæðið - Akranes

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

Tafla 30: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Akranes.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

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

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

4.5. Höfuðborgarsvæðið - Borgarbyggð

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

Tafla 31: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Borgarbyggð.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

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

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

4.6. Höfuðborgarsvæðið - Snæfellsnes

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

Tafla 32: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Snæfellsnes.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

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

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

4.7. Höfuðborgarsvæðið – Búðardalur og nágrenni

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

Tafla 33: Hlutdeild flutningafyrirtækja í prósentum (%) miðað við tekjur af landflutningum og samtals tekjur í milljónum kr. árin 2008-2013. Höfuðborgarsvæðið – Búðardalur.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

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

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

[53] *„Vörumiðlun ehf tekur við rekstri vöruflutninga KM-þjónustunnar"*, dags. 25.02.2013. Búðardalur. Aðgengilegt á slóð: https://budardalur.is/2013/02/25/vorumidlun-ehf-tekur-vid-rekstri-voruflutninga-km-thjonustunnar/.

4.8. Höfuðborgarsvæðið – Sunnanverðir Vestfirðir

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

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

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

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

4.9. Höfuðborgarsvæðið – Norðanverðir Vestfirðir

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

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

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

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

4.10. Höfuðborgarsvæðið – Strandir

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

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

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

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

4.11. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Vestra

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

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

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

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

4.12. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Eystra

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

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

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

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

4.13. Norðurland Eystra - Austurland

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

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

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

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

4.14. Höfuðborgarsvæðið – Austurland

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

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

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

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

4.15. Höfuðborgarsvæðið – Höfn

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

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

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

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

4.16. Höfuðborgarsvæðið – Vík og Kirkjubæjarklaustur

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

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

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

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

4.17. Höfuðborgarsvæðið – Hella og Hvolsvöllur

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

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

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

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

4.18. Höfuðborgarsvæðið – Flúðir

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

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

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

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

4.19. Höfuðborgarsvæðið - Suðurland

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

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

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

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

4.20. Höfuðborgarsvæðið - Vestmannaeyjar

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

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

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

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

5. Markaðshlutdeild í flutningsmiðlun

170. Til að meta hlutdeild á markaði fyrir flutningsmiðlun var óskað upplýsinga frá Samskipum og Eimskip auk þeirra aðila sem Eimskip tilgreindi sem keppinauta sína á þeim markaði með bréfi dags. 13. október 2017.[54]

171. Með bréfi dags. 18. apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Samskipum um heildartekjur Jóna Transport fyrir árin 2007 til og með 2015 vegna flutningsmiðlunar, sundurliðað eftir árum.[55] Upplýsingar um tekjur Jóna Transport bárust Samkeppniseftirlitinu 26. apríl 2018.[56]

172. Með bréfi dags. 18. apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Eimskip um heildartekjur TVG flutningsmiðlunar fyrir árin 2007 til og með 2015 vegna flutningsmiðlunar, sundurliðað eftir árum.[57] Upplýsingar um tekjur TVG bárust Samkeppniseftirlitinu þann 27. apríl 2018.[58]

173. Með tölvupósti dags. 16. apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá Íslandspósti/TNT vegna flutningsmiðlunar frá árinu 2007 til og með árinu 2017.[59] Upplýsingarnar um tekjur Íslandspósts/TNT bárust Samkeppniseftirlitinu með tölvupósti þann 17. apríl 2018.[60]

174. Með tölvupósti dags. 27. mars 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum frá ríkisskattstjóra um heildartekjur þeirra fyrirtækja sem tilgreind voru af Eimskip sem keppinautar þeirra á markaði fyrir flutningsmiðlun, sbr. neðanmálsgrein og hlutdeildartöflur að neðan, frá árinu 2008 til og með árinu 2015.[61] Upplýsingarnar veitti ríkisskattstjóri með tölvupósti 10. apríl 2018.[62]

175. Í samræmi við ofangreindar upplýsingar er hér að neðan sett fram tafla um áætlaða markaðshlutdeild aðila í flutningsmiðlun hér á landi. Taflan gefur ekki nákvæma mynd af markaðshlutdeild fyrirtækjanna þar sem tekjutölur annarra fyrirtækja en Samskipa, Eimskips og Íslandspósts/TNT miða við heildartekjur viðkomandi fyrirtækis en ekki aðeins tekjur vegna flutningsmiðlunar.[63] Neðangreint mat á markaðshlutdeild fyrirtækjanna á markaði fyrir flutningsmiðlun sýnir því hlutdeild Samskipa og Eimskips heldur lægri en hún er raunverulega.

[54] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.10.2017. Þetta eru Blue water shipping ehf., Thor Shipping ehf., TNT/Íslandspóstur, Global Cargo ehf., Express ehf./UPS, Icetransport ehf., DHL express ehf., Frakt flutningsmiðlun ehf. og Schenker AB.
[55] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 18.04.2018.
[56] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.04.2018.
[57] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 18.04.2018.
[58] Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.04.2018.
[59] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Íslandspósts, dags. 16.04.2018.
[60] Tölvupóstur frá Íslandspósti til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.04.2018.
[61] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Ríkisskattstjóra, dags. 27.03.2018.
[62] Tölvupóstur frá Ríkisskattstjóra til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2018.
[63] Þá má nefna að Samkeppniseftirlitið gerði ítrekaðar tilraunir til að fá upplýsingar um tekjur vegna flutningsmiðlunar frá Thor Shipping ehf. Tekjur vegna flutningsmiðlunar fyrir ThorShip eru því á þessu stigi áætlaðar með því að draga frá heildartekjum tekjur vegna sjóflutninga, sem félagið hafði áður veitt eftirlitinu upplýsingar um.

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

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

176. Af ofangreindum upplýsingum má sjá að markaðshlutdeild Samskipa og Eimskips á innlendum markaði fyrir flutningsmiðlun var samanlagt um 50-60% á árunum 2008 og 2013.

177. Eins og fjallað var um hér að framan hafa Samskip sett fram það sjónarmið í málinu að sjóflutningsmiðlun sé hluti af markaði fyrir sjóflutninga.

178. Eins og rökstutt var í umfjöllun um skilgreiningu markaðar fyrir flutningsmiðlun getur Samkeppniseftirlitið ekki fallist á þessa nálgun sem Samskip telja að miða eigi við. Vegna þessara sjónarmiða má þó líta til þess hvaða áhrif það hefði um stöðuna ef hlutdeildin væri reiknuð út frá þeirri skilgreiningu sem Samskip vilja leggja til grundvallar.

Tafla 48: Hlutdeild fyrirtækja í prósentum (%) miðað við samanlagðar tekjur af sjóflutningum og flutningsmiðlun árin 2008-2013.
Heimild: Afhent gögn frá fyrirtækjum á markaðnum og ríkisskattstjóra.

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

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

6. Aðgangshindranir

180. Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008 *Öflug uppbygging – Opnun markaða og efling atvinnustarfsemi* er fjallað m.a. um markaði fyrir sjóflutninga og aðgangshindranir að þeim. Kemur fram að ekki væri þó um opinberar hindranir að ræða sem með beinum hætti takmörkuðu aðgang að sjóflutningamörkuðum, s.s. að leyfi þyrfti til að þjónusta ákveðnar siglingaleiðir o.s.frv. Þrátt fyrir þetta væri ljóst að opinberir aðilar hefðu mikið um það að segja hvort nýir keppinautar sem vildu hasla sér völl á sjóflutningamörkuðum hefðu aðgengi að hafnarmannvirkjum og annarri nauðsynlegri aðstöðu fyrir starfsemi sína. Var í þessu sambandi vísað til skýrslu OECD frá árinu 2006 þar sem fjallað hafði verið um aðgengi að lykilaðstöðu á samgöngumörkuðum.[64] Í skýrslunni kom m.a. fram að þar sem nýir keppinautar á samgöngumörkuðum þyrftu oft á tíðum aðgengi að grundvallarinnviðum (e. *key infrastructure*), t.d. hafnaraðstöðu, þá skipti stefna stjórnvalda þeim tengdum miklu máli. Vandamál gætu komið upp ef núverandi keppinautar nýttu alla þá aðstöðu sem væri í boði og það gæti skaðað hagsmuni neytenda ef nýir aðilar fengju ekki nauðsynlegan aðgang að henni.

181. Bæði Samskip og Eimskip eru með sína hafnaraðstöðu við Sundahöfn sem er megin flutningagátt til og frá Íslandi og miðstöð fyrir bæði inn- og útflutning í gámum og fyrir heilfarmaflutninga.[65] Má í þessu sambandi nefna að þegar Atlantsskip kom inn á markaðinn fyrir rúmlega 20 árum, fyrst með siglingar á milli Íslands og Norður-Ameríku og síðar til og frá Evrópu var ekki möguleiki fyrir fyrirtækið að fá aðstöðu í Sundahöfn samkvæmt upplýsingum Atlantsskipa í tengslum við umrædda skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008. Þess í stað fékk fyrirtækið aðstöðu á Kársnesi í Kópavogi þar sem ekki var gert ráð fyrir stórskipahöfn til frambúðar. Í ljósi þessa taldi Samkeppniseftirlitið mikilvægt að skipulagsyfirvöld *„tryggi það að hugsanlegir nýir keppinautar á markaði fyrir sjóflutninga geti byggt upp hafnaraðstöðu með tilheyrandi mannvirkjum þar sem möguleiki er að veita a.m.k. ekki síðri þjónustu en núverandi keppinautar bjóða upp á. Jafnframt er mikilvægt að hafnaryfirvöld á hverjum stað tryggi ávallt að aðstaða sé í boði, t.d. fyrir tilfallandi flutninga með leiguskipum*."

182. Til þess að vinna gegn aðgangshindrunum á sjóflutningamarkaði lagði Samkeppniseftirlitið í skýrslunni áherslu á *„að gripið verði til eftirfarandi aðgerða til að draga úr aðgangshindrunum og hindrunum á stækkun á sjóflutningamarkaði:*

- *Að skipulags- og hafnaryfirvöld, sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu, tryggi möguleika á góðri hafnaraðstöðu til handa nýjum keppinautum sem hefðu hug að hasla sér völl á mörkuðum fyrir sjóflutninga til og frá landinu.*

- *Samkeppniseftirlitið beinir því til stærri flutningafyrirtækja að grípa ekki til neinna aðgerða eða hegðunar sem unnið getur gegn innkomu nýrra aðila eða felur í sér hindrun gegn núverandi keppinautum.*

- *Samkeppniseftirlitið beinir því til stærri flutningafyrirtækja að hafa frumkvæði að því að kanna hvort í gildi hjá fyrirtækinu séu samningar sem geta hindrað innkomu nýrra keppinauta eða möguleika minni keppinauta til að vaxa og eftir atvikum felli slík ákvæði úr gildi.*

- *Stærri flutningafyrirtæki hafi frumkvæði að því að kanna hvort í gildi hjá fyrirtækinu séu samningar sem koma í veg fyrir að keppinautar geti átt viðskipti við mikilvæga þjónustuaðila á sjóflutningamarkaði og eftir atvikum felli slík ákvæði úr gildi.*"

---

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

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

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

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

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

- *Samkeppniseftirlitið beinir því til stærri flutningafyrirtækja að grípa ekki til neinna aðgerða eða hegðunar sem unnið getur gegn innkomu nýrra aðila eða felur í sér hindrun gegn núverandi keppinautum.*

- *Samkeppniseftirlitið beinir því til stærri flutningafyrirtækja að hafa frumkvæði að því að kanna hvort í gildi hjá þeim séu samningar sem geta hindrað innkomu nýrra keppinauta eða möguleika minni keppinauta til að vaxa og eftir atvikum felli slík ákvæði úr gildi.*"

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

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

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

188. Til hliðsjónar má hafa hér í huga hvað fram kom við rannsókn Samkeppniseftirlitsins sem leiddi til áðurnefndrar ákvörðunar eftirlitsins nr. 13/2019 um beiðni Eimskips og RAL um undanþágu frá samkeppnislögum vegna samnings um samnýtingu á plássi í áætlunarskipum:

- Í málinu var aflað upplýsinga frá Faxaflóahöfnum um m.a. aðgengi að hafnaraðstöðu og gámaafgreiðslu í Sundahöfn. Í ákvörðuninni kom fram að fyrirsvarsmenn Faxaflóahafna teldu að aðgangshindranir væru ekki til staðar í Sundahöfn en fjöldi flutningsaðila á sjó takmarkaðist eðlilega við það land sem væri til ráðstöfunar og hugsanleg umsvif þess aðila sem kynni að óska eftir aðstöðu. Hver metri af viðlegukanti með dýpkun og öðru tilheyrandi, kostaði u.þ.b. 6. – 8. mkr. Flutningaskip sem almennt væru í notkun þyrftu u.þ.b. 150 – 200 metra viðlegukant. Kostnaður vegna lágmarks löndunarbúnaðar, tækja og rekstrar næmi hundruðum milljóna króna. Slíkar fjárfestingar kæmu því vart til nema rekstrarforsendur væru tryggðar.

- Þá kom fram af hálfu Faxaflóahafna að lóðum á Klettagarðasvæðinu hefði að mestu verið úthlutað á árunum 2004–2011 á grundvelli umsókna sem hafnarstjórn Reykjavíkurhafnar og síðar Faxaflóahafnir hefðu samþykkt. Lóðir við Sundahöfn væru almennt leigðar út til 25 ára með rétti til framlengingar á leigutíma um 25 ár. Einstaka lóðir á svæðinu hefðu verið leigðar til 50 ára og þá með uppsagnarákvæði. Í upplýsingum frá Faxaflóahöfnum eru talin upp tilvik og aðstaða þar sem möguleikar væru fyrir hendi hvað varðar flutninga, losun og lestun skipa, án aðkomu Eimskips eða Samskipa, en hins vegar væri aðstaða á baksvæðum í landi takmörkuð. Einnig kemur fram í upplýsingum frá Faxaflóahöfnum að gatnakerfi Reykjavíkurborgar að og frá Sundahöfn væri komið að ákveðnum þolmörkum og því gæti flutningur um aðrar hafnir á sama markaðssvæði verið raunhæfari og hagkvæmur kostur fyrir nýjan keppinaut. Þá kom fram af hálfu Faxaflóahafna að engin önnur fyrirtæki á sviði sjóflutninga hefðu leitað eftir aðstöðu í Sundahöfn, og uppbygging hafnaraðstöðu þar hefði því tekið mið af umfangi flutninga og eftirspurnar Eimskips og Samskipa, svo og beiðna fyrirtækja um lóðir fyrir vöruhús og aðra hafnsækna þjónustu.

- Í ákvörðun nr. 13/2019 kom einnig fram af hálfu RAL að þar sem ekki væru sjálfstæðir aðilar sem önnuðust starfsemi gámahafna teldi það félag erfitt að komast inn á markaðinn. Gámastarfsemin við höfnina væri í höndum Eimskips og Samskipa sem samþættuðu þá starfsemi við aðra flutningastarfsemi, s.s. flutningsmiðlun og rekstur gámavalla. Þessu sjónarmiði var þó mótmælt af hálfu Samskipa í því máli sem byggði á því að þetta ætti ekki við rök að styðjast og ætlaðar aðgangshindranir hefðu ekki staðið í vegi fyrir því að ýmis önnur skipafélög hefðu komið inn á markaðinn og verið lestuð og losuð undangengin ár á t.d. Grundartanga, í Kópavogi, Hafnarfirði og Straumsvík, auk Reykjavíkur.

189. Hér skiptir miklu máli að Sundahöfn er megin flutningahöfn fyrir almennar vörur til og frá Íslandi og þar hafa bæði Samskip og Eimskip byggt upp aðstöðu sína á síðustu áratugum. Er aðstaðan því sérstaklega mikilvæg innflytjendum vegna staðsetningar hennar. Það sem skapar örðugleika fyrir nýja mögulega keppinauta sem vilja hefja áætlunarsiglingar til og frá Íslandi er að ekki er í boði aðstaða, t.d. í Sundahöfn, þar sem sjálfstæð fyrirtæki (algerlega óháð Samskipum og Eimskip) geta boðið heildarþjónustu hvað varðar hafnarþjónustu og vöruafgreiðslu gámaflutningaskipa, s.s. lestun og losun skipa og starfsemi vöruhótela. Samkeppniseftirlitið telur að það feli í sér aðgangshindrun að mörkuðum fyrir sjóflutninga til og frá landinu að ekki skuli vera sjálfstæð fyrirtæki sem bjóði upp á slíka þjónustu rétt eins og RAL benti á við meðferð þess máls sem lauk með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 13/2019. Það er í raun aðeins um það að ræða að tvö stærstu skipafélögin, Samskip og Eimskip, geti veitt slíka þjónustu. Það væri undir þeim komið ef t.d. nýr aðili ætlaði að koma inn á markaðinn hvort þau vildu veita slíka þjónustu og til hve langs tíma og svo væri ávallt spurning um hvort hún væri samþýðanleg ákvæðum samkeppnislaga.

190. Þar sem þessi aðstaða er ekki í boði hafa nýir aðilar eins og Atlantsskip á sínum tíma og núverandi keppinautar þurft að koma sér upp hafnaraðstöðu annars staðar. Þó nýjum keppinautum hafi tekist að hefja starfsemi með siglingum til Seyðisfjarðar og Þorlákshafnar (BWS) auk Thorship er ljóst að

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

191. Þá er ljóst að sambærileg aðstaða og Samskip og Eimskip búa yfir í Sundahöfn, annars staðar á landinu, yrði kostnaðarsöm (sbr. umræddar upplýsingar frá Faxaflóahöfnum) og eins og Eimskip bendir á tæki langan tíma að byggja hana upp. Þá er viðbúið að kostnaður vegna slíkrar aðstöðu væri sokkinn að stórum hluta a.m.k. ef skipafélag sem kæmi henni upp næði ekki fótfestu á markaðnum og þyrfti frá að hverfa. Áhættan af slíkri uppbyggingu á nýrri hafnaraðstöðu til að þjóna millilandaflutningum væri því mikil.

192. Með hliðsjón af framangreindu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á rannsóknartímabilinu hafi verið miklar aðgangshindranir að mörkuðum fyrir annars vegar landflutninga og hins vegar sjóflutninga til og frá landinu.

7. Heildarumsvif Eimskips og Samskipa

193. Eins og fjallað hefur verið um í köflum um markaðshlutdeild hér að framan er ljóst að bæði Samskip og Eimskip voru á rannsóknartímabilinu lang umsvifamestu fyrirtækin á sviði vöruflutninga bæði til og frá landinu sem og flutninga innanlands. Sama á við um flutningsmiðlun. Á öllum þessum sviðum báru skipafélögin ægishjálm yfir aðra keppinauta hvað hlutdeild varðar. Þá er ljóst að minni keppinautar voru ekki aðeins með litla hlutdeild heldur bjuggu þeir ekki yfir yfir sömu breidd í flutningaframboði sem tengist Íslandi eins og Samskip og Eimskip. Sem dæmi má nefna BWS og ThorShip sem sinntu áætlunarflutningum á sjó til og frá Íslandi en starfræktu ekki landflutninga eða flutningsmiðlun. Þá sinnti Vörumiðlun, stærsti aðilinn á landflutningamarkaði, fyrir utan skipafélögin, ekki sjóflutningum eða flutningsmiðlun. Veitir þetta vísbendingar um að staða Eimskips og Samskipa hafi heilt yfir verið sterkari en markaðshlutdeild á einstaka mörkuðum segir til um og að skipafélögin tvö bjuggu yfir mikilli breiddarhagkvæmni í flutningum samanborið við keppinauta.

194. Samkeppniseftirlitið telur í þessu ljósi að gagnlegt sé að taka saman og gera grein fyrir heildarumfangi starfsemi Samskipa og Eimskips á flutningamörkuðum á brotatímabilinu og einnig að setja hana í samhengi við þjóðhagslega mikilvæg viðmið sem sýna að mati eftirlitsins mikla yfirburði Samskipa og Eimskips.

Tafla 49: Heildarumsvif Samskipa og Eimskips á flutningamörkuðum árin 2008-2013. Tekjur eru í milljónum kr.[66]
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip.

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

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

[66] Það skal tekið fram að hér eru aðeins meðtaldar sk. Transatlantic" tekjur Samskipa vegna flutninga á milli Norður-Ameríku og Íslands, þ.e. flutningar á milli Norður-Ameríku og Íslands í gegnum Evrópu. Með öðrum orðum eru ekki meðtaldar tekjur Samskipa vegna flutninga fyrirtækisins með skipum Eimskips. Þessi framsetning felur í sér ákveðið vanmat á tekjum Samskipa.
[67] Landsframleiðsla mælir þó ekki það sem framleitt er á heimilum til einkanota og þá mælir hún heldur ekki óskráð og ólögleg viðskipti.

Tafla 50: Heildarumsvif Samskipa og Eimskips á flutningamörkuðum og verg landsframleiðsla árin 2008-2013. Fjárhæðir eru í milljónum kr.
Heimild: Afhent gögn frá Samskipum og Eimskip og Hagstofa Íslands.

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

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

VIÐAUKI II: ÍTARLEG LÝSING Á RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ 2

1. Aðdragandi rannsóknar 2

2. Fyrri húsleit Samkeppniseftirlitsins og ágreiningur um aðgang að gögnum vegna hennar 3

3. Seinni húsleit Samkeppniseftirlitsins og kæra til lögreglu 6

4. Frekari öflun gagna og upplýsinga, ágreiningur um aðgang fyrirtækjanna að gögnum o.fl. 7

5. Andmælaskjal I og málsmeðferð í kjölfarið 37

6. Andmælaskjal II og málsmeðferð í kjölfarið 57

7. Bréf vegna viðbótarrannsóknar og frekari málsmeðferð á árunum 2020 – 2023 69

7.1. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 og svör fyrirtækjanna 69

7.2. Bréf Samskipa frá 19. maí 2021 70

7.3. Sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins frá júní 2021 72

7.4. Sáttaviðræður við Samskip sumarið 2021 74

7.5. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála 76

7.6. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 22. maí 2022 og svör Samskipa 77

7.7. Bréf Samkeppniseftirlitsins 18. júlí 2022 og svör Samskipa 78

7.8. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022 79

7.9. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 14. mars 2023 og svör Samskipa 80

7.10. Bréf Samskipa frá 7. júlí 2023 og svör Samkeppniseftirlitsins 80

VIÐAUKI II: ÍTARLEG LÝSING Á RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ

1. Aðdragandi rannsóknar

1. Í kafla 2.1 er því lýst að haustið 2012 hóf Samkeppniseftirlitið forgreiningu á því hvaða markað væri rétt að taka til sérstakrar markaðsrannsóknar á grundvelli heimildar í c. lið 1. mgr. 16. gr. samkeppnislaga. Í kjölfarið átti Samkeppniseftirlitið fundi með viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa. Á þeim fundum komu fram ríkar vísbendingar um að Eimskip og Samskip hefðu með ólögmætu samráði brotið gegn samkeppnislögum. Leiddi þetta til þess að rannsókn þessa máls hófst.

2. Samkeppniseftirlitinu barst erindi frá Samskipum, dags. 3. júlí 2013,[1] en þar er nánar tiltekið um að ræða kvörtun Samskipa á ætluðum brotum Eimskips gegn 11. gr. samkeppnislaga með aðgerðum sem voru til þess fallnar að raska samkeppni í flutningastarfsemi (breyting á siglingakerfi Eimskips í mars 2013). Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 23. október 2013, kemur fram það frummat eftirlitsins að erindið færi ekki í sjálfstæða rannsókn hjá eftirlitinu.[2] Byggði frummatið á forgangi umfangsmikillar undirliggjandi rannsóknar í máli þessu, sbr. einnig 3. mgr. 8. gr. samkeppnislaga. Kom fram að litið væri á þau atriði sem fram kæmu í erindi Samskipa sem ábendingar. Að lokinni niðurstöðu rannsóknar í máli þessu gætu Samskip beint á ný erindi til Samkeppniseftirlitsins teldi fyrirtækið að ekki hefði verið leyst úr hugsanlegum samkeppnisvandamálum. Með bréfi Samskipa, dags. 4. nóvember 2013, var þessu frummati Samkeppniseftirlitsins mótmælt.[3]

[1] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.07.2013.
[2] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 23.10.2013.
[3] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.11.2013.

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

3. Með kröfum til Héraðsdóms Reykjavíkur, dags. 9. september 2013, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir heimild til húsleitar á starfsstöðvum hjá Samskipum og Eimskip. Með kröfunum fylgdi skjal þar sem gerð var grein fyrir því hvaða viðskiptavinir og keppinautar Eimskips og Samskipa Samkeppniseftirlitið átti fundi með, auk tímasetningar þeirra funda og reifun á því hvað komið hefði fram á þeim.

4. Umræddir viðskiptavinir og keppinautar Eimskips og Samskipa veittu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar í trúnaði. Í ljósi rannsóknarhagsmuna og viðskiptahagsmuna framangreindra viðskiptavina og keppinauta óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því við héraðsdóm að farið yrði með efni fylgiskjalsins sem trúnaðarmál. Í kröfunum sjálfum var gerð með almennum hætti grein fyrir meginvísbendingum um ætluð brot.

5. Héraðsdómur Reykjavíkur heimilaði húsleitir með úrskurðum í málum nr. R-337/2013 og R-338/2013, kveðnum upp 9. september 2013 og voru húsleitir framkvæmdar daginn eftir þar sem m.a. var lagt hald á gögn og rafræn gögn afrituð.

6. Við upphaf húsleitar þann 10. september 2013 var Eimskip og Samskipum afhent bréf frá Samkeppniseftirlitinu. Í bréfinu var sakarefni málsins kynnt og óskað eftir viðtölum við nánar tilgreinda stjórnendur fyrirtækjanna, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.[4]

7. Sama dag og húsleit fór fram tók Samkeppniseftirlitið skýrslur af fimm stjórnendum hjá Eimskip og fjórum stjórnendum hjá Samskipum, sbr. framangreind bréf, dags.10. september 2013. Skýrslugjöf tveggja stjórnenda fór fram þann 17. september 2013 þar sem viðkomandi aðilar voru staddir erlendis þegar húsleit fór fram.[5] Stjórnendunum var í upphafi viðtalanna kynnt þau ákvæði samkeppnislaga sem málið varða, þ.e. 10. gr., 19. gr., 41. gr. og 42. gr. samkeppnislaga. Kom m.a. fram að samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga væri skylt að veita Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar um staðreyndir og að óheimilt væri að afvegaleiða samkeppnisyfirvöld með tvíræðum eða röngum staðhæfingum. Hins vegar var tiltekið að aðilum væri ekki skylt að veita upplýsingar sem fælu í sér huglægt mat á því hvort brot á samkeppnislögum hafi átt sér stað. Þá var vísað til þess að rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar gætu varðað hlutaðeigandi stjórnvaldssektum eða refsingu sem og umrædda einstaklinga persónulega refsiábyrgð. Var þeim einstaklingum sem veittu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar við skýrslugjöf gert að staðfesta framangreint með undirritun sinni.[6] Upplýsingaviðtöl þessi voru hljóðrituð og eru endurrit af hljóðupptökum meðal gagna þessa máls.[7] Lögmenn fyrirtækjanna voru viðstaddir skýrslugjöf stjórnendanna.

8. Eins og áður hefur komið fram fengu bæði Eimskip og Samskip við upphaf húsleitar þann 10. september 2013 afhent bréf frá Samkeppniseftirlitinu. Í bréfinu var tilkynnt að þessi rannsókn hefði verið sameinuð eldra máli frá árinu 2010 sem laut að skoðun á landflutningamarkaði. Tók sú rannsókn m.a. til þess hvort 10. gr. samkeppnislaga hafi verið brotin í samstarfi annars vegar Eimskips við smærri flutningafyrirtæki innan landflutninganets þess og hins vegar í samstarfi

[4] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 10.09.2013. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 10.09.2013.
[5] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.09.2013. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 13.09.2013.
[6] Undirritaðar yfirlýsingar, dags. 10.09.2013 og 17.09.2013.
[7] Endurrit af skýrslu [..].

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

9. Kom einnig fram í bréfinu frá 10. september 2013 að framkomnar ábendingar settu þetta eldra mál í nýtt og umfangsmeira samhengi. Rétt er að víkja nánar að þessu og þeim upplýsingum og sjónarmiðum sem aflað var frá Eimskip og Samskipum á árinu 2010.

10. Málið var hafið með bréfum sem send voru Eimskip[8] og Samskipum[9] þann 29. mars 2010. Fyrirtækin settu fram sjónarmið með bréfum, dags. 19. maí 2010 (Eimskip)[10] og 28. maí 2010 (Samskip).[11] Einnig fylgdu bréfunum ýmis gögn og upplýsingar frá fyrirtækjunum um landflutningastarfsemi þeirra. Var m.a um að ræða afrit af samningum, verðskrám og sjónarmiðum um skilgreiningu markaða o.fl. Einnig voru afrit af tölvupóstsamskiptum. Beiðni um gögn tók til áranna 2007, 2008 og 2009.

11. Samkeppniseftirlitið óskaði einnig eftir gögnum frá minni landflutningafyrirtækjum. Var það gert með bréfum sem send voru 8. apríl 2010.[12] Voru þetta fyrirtæki með höfuðstöðvar utan höfuðborgarsvæðisins og áttu þau það sameiginlegt að vera í samstarfi við Eimskip og/eða Samskip með því að vera aðilar að flutningakerfum skipafélaganna í innanlandsflutningum.

12. Bæði Eimskip og Samskip óskuðu hvort í sínu lagi eftir aðgangi að húsleitarkröfum og fylgiskjölum. Eimskip óskaði eftir því með bréfi, dags. 10. september 2013[13] og Samskip með bréfi, dags. 12. september 2013.[14]

13. Með bréfum Samkeppniseftirlitsins, dags. 13. september 2013, var beiðnum fyrirtækjanna um aðgang að húsleitarkröfu og fylgiskjali synjað.[15] Þessu til stuðnings var vísað til lögmælts hlutverks Samkeppniseftirlitsins samkvæmt 41. a, 41. gr. b og 42. gr. samkeppnislaga og tekið fram að eftirlitið gæti ekki orðið við beiðninni þar sem hætta væri á að afhending gagnanna á þessu stigi rannsóknar torveldaði rannsókn þess. Einnig var vísað til þess að í gögnunum væri að finna trúnaðarupplýsingar. Var tekið fram að gögnin yrðu afhent (að undanskildum trúnaðargögnum) þegar rannsóknarhagsmunir leyfðu.

14. Með bréfi frá 20. september 2013 gerðu Samskip athugasemdir við synjun Samkeppniseftirlitsins um afhendingu húsleitarkröfu og fylgiskjals og við starfshætti og málsmeðferð eftirlitsins.[16] Samkeppniseftirlitið svaraði því bréfi þann 15. október 2013.[17]

15. Þann 24. september 2013 kærði Eimskip til áfrýjunarnefndar samkeppnismála fyrrgreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 13. september 2013 um að synja beiðni fyrirtækisins um aðgang að

[8] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 29.03.2010.
[9] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 29.03.2010.
[10] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2010. Viðbótargögn og sjónarmið bárust einnig með bréfum frá Eimskip til eftirlitsins, dags. 31.05.2010, 04.02.2011 og 18.11.2011.
[11] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.05.2010. Viðbótargögn og sjónarmið bárust einnig með bréfum frá Samskipum til eftirlitsins, dags. 18.02.2011.
[12] Um var að ræða Kaupfélag Austur-Skaftfellinga, Vörumiðlun ehf. Auðbert og Vigfús Pál ehf., Strandafrakt ehf., Kaupfélag Steingrímsfjarðar, VV flutninga ehf., [...], Flúðaleið, Ragnar og Ásgeir ehf., KM þjónustuna ehf., Nönnu ehf., Bifreiðastöð Þórðar Þ. Þórðarsonar ehf., Flutningaþjónustu Gunnars ehf./Fitja flutninga ehf. og [...].
[13] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.09.2013.
[14] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.09.2013.
[15] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips annars vegar og til Samskipa hins vegar, dags. 13.09.2013.
[16] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.09.2013.
[17] Bréf frá Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 15.10.2013.

húsleitarkröfu og fylgiskjali. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð vegna málsins til áfrýjunarnefndarinnar 2. október 2013 og svaraði athugasemdum Eimskips þann 14. október 2013.[18]

16. Hinn 11. október 2013 kærðu Samskip til áfrýjunarnefndar samkeppnismála fyrrgreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 13. september 2013 um synjun um aðgang að gögnum. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð vegna málsins til áfrýjunarnefndarinnar 24. október 2013 og svaraði athugasemdum Samskipa þann 14. nóvember 2013.[19]

17. Með úrskurðum áfrýjunarnefndar samkeppnismála, sem kveðnir voru upp 23. desember 2013 og 29. janúar 2014 (í málum nr. 7/2013, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu* og 8/2013, *Samskip gegn Samkeppniseftirlitinu*) voru ákvarðanir Samkeppniseftirlitsins um að hafna aðgangi að umræddum gögnum felldar úr gildi og lagt fyrir eftirlitið að taka á ný afstöðu til beiðni málsaðila um aðgang að gögnum.

18. Með bréfum, dags. 13. janúar og 6. febrúar 2014, óskaði Eimskip eftir umræddum gögnum með vísan til úrskurðar áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 7/2013.[20] Samskip gerðu slíkt hið sama með bréfi, dags. 3. febrúar 2014.[21]

19. Í svarbréfum Samkeppniseftirlitsins til Eimskips og Samskipa, dags. 12. og 13. febrúar 2014, var tekið fram að áfrýjunarnefnd hefði lagt fyrir Samkeppniseftirlitið að taka á ný afstöðu til beiðni fyrirtækjanna um aðgang að umræddum gögnum. Yrði það gert og til skoðunar væri hvort undanþiggja ætti upplýsingarrétt vegna einhverra efnisatriða í umræddum gögnum, sbr. þau sjónarmið sem rakin voru í fyrrnefndum úrskurðum áfrýjunarnefndarinnar.[22]

[18] Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 24.09.2013. Greinagerð Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 02.10.2013. Athugasemdir Eimskips við greinagerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.10.2013. Svör Samkeppniseftirlitsins vegna athugasemda Eimskips, dags. 14.10.2013.
[19] Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 11.10.2013. Greinagerð Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 24.10.2013. Athugasemdir Samskipa við greinagerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.11.2013. Svör Samkeppniseftirlitsins vegna athugasemda Samskipa, dags. 14.11.2013.
[20] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.01.2014 og 06.02.2014.
[21] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.02.2014.
[22] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 12.02.2014. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.02.2014.

3. Seinni húsleit Samkeppniseftirlitsins og kæra til lögreglu

20. Frumskoðun Samkeppniseftirlitsins á hluta þeirra gagna sem aflað var í húsleitunum renndu stoðum undir fyrri vísbendingar um ætluð alvarleg brot gegn samkeppnislögum á mikilvægum mörkuðum.

21. Í ljósi framangreinds átti Samkeppniseftirlitið fund með embætti sérstaks saksóknara þann 15. janúar 2014. Var embættið upplýst um grun um alvarleg brot sem gætu bent til þess að nauðsynlegt væri að kæra þá einstaklinga sem tóku þátt í hinu ætlaða samráði.

22. Samkeppniseftirlitið taldi óhjákvæmilegt að beina kæru til embættis sérstaks saksóknara með bréfi, sbr. 42. gr. samkeppnislaga. Var það gert með bréfi, dags. 21. mars 2014.[23] Voru tilteknir einstaklingar sem gegnt hafa störfum fyrir Eimskip og Samskip kærðir. Meðfylgjandi kæru voru fylgigögn skv. 4. mgr. 42. gr. laganna. Viðbótarkæru ásamt fylgigögnum var beint til embættis héraðssaksóknara 19. desember 2016.[24] Viðbótargagnaafhending fór fram 15. mars og 8. maí 2018.[25] Þann 17. maí 2018 var annarri viðbótarkæru beint til embættis héraðssaksóknara.[26]

23. Frá þeim tíma sem kærunni var beint til sérstaks saksóknara hafa því verið til meðferðar tvö mál sem varða ætluð brot á samkeppnislögum á flutningamarkaði. Annars vegar rannsókn Samkeppniseftirlitsins á því hvort viðkomandi fyrirtæki hafi brotið samkeppnislög og hins vegar rannsókn embættis sérstaks saksóknara á ætluðum brotum starfsmanna þeirra. Á grundvelli 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga hefur frá upphafi verið samvinna milli stjórnvaldanna við rannsókn málanna.

24. Á grundvelli úrskurða Héraðsdóms Reykjavíkur í málum nr. 166-167/2014, dags. 3. júní 2014, var aftur framkvæmd húsleit hjá Eimskip og Samskipum.[27] Tilefni þess var að við rannsókn á þeim gögnum sem haldlögð voru í fyrri húsleit Samkeppniseftirlitsins kom í ljós að tiltekin afrit af tölvutækum gögnum vantaði að hluta eða að öllu leyti frá tilteknum starfsmönnum eða eftir atvikum fyrrverandi starfsmönnum fyrirtækjanna tveggja. Umræddir starfsmenn voru m.a. helstu stjórnendur fyrirtækjanna. Þá hafði við framgang rannsóknarinnar komið í ljós að nauðsynlegt væri að afla frekari gagna þar sem talið var að þau gætu haft sönnunargildi í málinu.

[23] Kæra Samkeppniseftirlitsins til embættis sérstaks saksóknara, dags. 21.03.2014.
[24] Viðbótarkæra Samkeppniseftirlitsins til embættis héraðssaksóknara, dags. 19.12.2016.
[25] Viðbótargagnaafhending til embættis héraðssaksóknara 15.03.2018 og viðbótargagnaafhending til embættis héraðssaksóknara 08.05.2018.
[26] Viðbótarkæra Samkeppniseftirlitsins til embættis héraðssaksóknara, dags. 17.05.2018.
[27] Úrskurðir Héraðsdóms Reykjavíkur í málum nr. 166/2014 og 167/2014, dags. 3. júní 2014.

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

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

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

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

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

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

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

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

[28] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.06.2014 og bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 03.06.2014.
[29] Bréfin voru að þessu leyti samhljóða.
[30] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 03.06.2014.
[31] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.06.2014.

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

29. Samskip veittu Samkeppniseftirlitinu í kjölfarið aðgang að ýmsum gögnum en höfnuðu hins vegar að veita eftirlitinu fullan aðgang að pósthólfum tveggja starfsmanna, sbr. bréf, dags. 4. júní 2014.[33]

30. Á grundvelli áðurnefnds úrskurðar Héraðsdóms Reykjavíkur, dags. 3. júní 2014, var húsleit haldin áfram hjá Samskipum dagana 16. og 18. júní 2014.

31. Í bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 4. júní 2014, var gerð krafa um aðgang að seinni húsleitarkröfu og fylgiskjölum í máli nr. R-167/2014.[34]

32. Hinn 13. júní 2014 kærði Eimskip til áfrýjunarnefndar samkeppnismála fyrrgreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 3. júní 2014 um aðgang að hluta að fyrri húsleitarkröfu og fylgiskjals. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð 26. júní 2014 og svörum vegna athugasemda Eimskips 9. júlí sama ár.[35]

33. Með bréfi, dags. 16. júní 2014, mótmæltu Samskip þeim rannsóknaraðgerðum sem fóru fram af hálfu Samkeppniseftirlitsins dagana 16. og 18. júní 2014.[36]

34. Þann 24. júní 2014 kröfðust Samskip þess að Héraðsdómur Reykjavíkur úrskurðaði á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008 um lögmæti húsleita Samkeppniseftirlitsins og haldlagningu og afritun gagna, ásamt því að krafist var úrskurðar um eyðingu á þeim gögnum.

35. Að beiðni Samskipa var haldinn fundur í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins þann 25. júní 2014 þar sem Samskip óskuðu eftir því að Samkeppniseftirlitið myndi falla frá kröfu um afhendingu gagna frá 4. júní 2014.[37]

36. Á tímabilinu 26. júní til 8. júlí 2014 átti Samkeppniseftirlitið í samskiptum við fyrirtæki sem annast daglegan kerfisrekstur á afritunarkerfi Samskipa.[38]

37. Með bréfi, dags. 7. júlí 2014, beindi Samkeppniseftirlitið því til Samskipa að afhenda afrit tölvutækra gagna tiltekinna starfsmanna frá ákveðnu tímabili. Synjaði eftirlitið jafnframt áður framkominni kröfu Samskipa um að afrituð gögn yrðu ekki afhent fyrr en úrlausn dómstóla lægi fyrir um lögmæti húsleita og afritun gagna.[39] Samskip afhentu umrædd gögn þann 8. júlí 2014.[40]

38. Þann 9. júlí 2014 staðfesti Samkeppniseftirlitið með bréfi til Samskipa að afritum af rafrænum gögnum Póstmarkaðarins, dótturfélags Samskipa, hefði verið eytt.[41]

[32] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.06.2014. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.06.2014.
[33] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.06.2014.
[34] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.06.2014.
[35] Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.06.2014. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.06.2014. Athugasemdir Eimskips við greinargerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.07.2014. Svör Samkeppniseftirlitsins við athugasemdum Eimskips, dags. 09.07.2014.
[36] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.06.2014.
[37] Sbr. tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 26.06.2014.
[38] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Basis, dags. 25.06.2014. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Basis, dags. 27.06.2014. Tölvupóstur frá Basis til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.07.2014.
[39] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 07.07.2014.
[40] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.07.2014.
[41] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 09.06.2014.

39. Með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. 190/2014, dags. 16. júlí 2014, var fallist á sjónarmið Samkeppniseftirlitsins og kröfum Samskipa ýmist vísað frá dómi eða þeim hafnað.

40. Með tölvupósti, dags. 26. ágúst 2014, óskaði áfrýjunarnefnd samkeppnismála eftir rökstuðningi Samkeppniseftirlitsins *„til hverrar niðurfellingar fyrir sig í umræddum trúnaðargögnum (að undanskyldum niðurfellingum sem snúa að nöfnum fyrirtækja og heimildarmanna)*", sbr. mgr. 32.[42] Tók þetta bæði til niðurfellingar á grundvelli 17. gr. stjórnsýslulaga og 1. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga. Einnig var óskað upplýsinga um samráð við embætti sérstaks saksóknara. Svör Samkeppniseftirlitsins bárust áfrýjunarnefnd 2. september 2014.[43]

41. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa og Eimskips, dags. 17. september 2014, tilkynnti Samkeppniseftirlitið að erindi Samskipa frá 3. júlí 2013 yrði sameinað máli þessu,[44] sbr. einnig svarbréf Samskipa frá 25. september 2014.[45]

42. Þann 25. september 2014 kvað áfrýjunarnefnd samkeppnismála upp úrskurð í máli nr. 2/2014, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu*.[46] Staðfesti nefndin ákvörðun Samkeppniseftirlitsins að hluta en lagði fyrir eftirlitið að veita frekari aðgang að upplýsingum en gert hafði verið í ákvörðun þess frá 3. júní 2014. Taldi áfrýjunarnefnd að það hefði dregist úr hófi hjá Samkeppniseftirlitinu að bregðast við úrskurði nefndarinnar í máli nr. 7/2013. Nefndin óskaði ekki eftir skýringum frá Samkeppniseftirlitinu á ástæðum þessa dráttar áður en hún kvað upp úrskurð sinn. Síðar var nánar fjallað um tafir á viðbrögðum við úrskurði áfrýjunarnefndar fyrir umboðsmanni Alþingis, sbr. mgr. 69 – 70 hér á eftir.

43. Með bréfi, dags. 7. október 2014, óskuðu Samskip eftir aðgangi að seinni húsleitarkröfu Samkeppniseftirlitsins en Eimskip hafði áður óskað eftir aðgangi að þeim gögnum, sbr. kröfu þar um frá 4. júní 2014.[47]

44. Með bréfum frá 8. og 9. október 2014 veitti Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskipum frekari aðgang að fyrri húsleitarkröfu og fylgiskjali í samræmi við úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 2/2014.[48] Einnig var fyrirtækjunum veittur aðgangur að hluta að seinni húsleitarkröfu Samkeppniseftirlitsins í máli Héraðsdóms Reykjavíkur nr. R- 167/2014.

45. Með bréfum, dags. 16. og 24. október 2014, óskuðu annars vegar Eimskip og hins vegar Samskip eftir aðgangi að kæru Samkeppniseftirlitins til embættis sérstaks saksóknara ásamt þeim gögnum sem kærunni fylgdu.[49]

46. Með bréfum Samkeppniseftirlitsins, dags. 28. október 2014 til Eimskips og 7. nóvember 2014 til Samskipa, var framangreindum kröfum fyrirtækjanna synjað með vísan til 4. mgr. 42. gr. samkeppnislaga.[50]

47. Með kæru, dags. 3. nóvember 2014, kærði Eimskip framangreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð til áfrýjunarnefndar

[42] Tölvupóstur frá áfrýjunarnefnd samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.08.2014.
[43] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 02.09.2014.
[44] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 17.09.2014. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 17.09.2014.
[45] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 25.09.2014.
[46] Úrskurður Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. 190/2014, dags. 16. júlí 2014.
[47] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.10.2014.
[48] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 08.10.2014. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 09.10.2014.
[49] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.10.2014. Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.10.2014.
[50] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til annars vegar Eimskips, dags. 28.10.2014, og hins vegar til Samskipa, dags. 07.11.2014.

þann 11. nóvember 2014, Eimskip skilaði athugasemdum þann 17. nóvember 2014 og svör Samkeppniseftirlitsins vegna athugasemda Eimskips voru send með bréfi 24. nóvember 2014.[51]

48. Með úrskurði áfrýjunarnefndar þann 22. desember 2014 í máli nr. 6/2014, *Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu*, var ákvörðun Samkeppniseftirlitsins felld úr gildi á þeim grundvelli að ákvörðun um synjun afhendingar kærugagna yrði ekki reist á tilvitnuðu ákvæði samkeppnislaga. Var lagt fyrir Samkeppniseftirlitið að taka á ný afstöðu til kröfu Eimskips.

49. Embætti sérstaks saksóknara synjaði kröfu Eimskips um aðgang að kæru og fylgigögnum þann 6. nóvember 2014.[52]

50. Eimskip ítrekaði kröfu um aðgang að kæru og fylgiskjölum með bréfi, dags. 30. desember 2014,[53] sbr. fyrrnefndan úrskurð í máli nr. 6/2014. Þann 6. janúar 2015 kröfðust Samskip aftur aðgangs að kæru og fylgiskjölum vegna úrskurðar í máli nr. 6/2014.[54]

51. Með bréfum, dags. annars vegar 23. janúar 2015 til Eimskips[55] og hins vegar 29. janúar 2015 til Samskipa,[56] óskaði Samkeppniseftirlitið eftir gögnum og upplýsingum frá fyrirtækjunum vegna rannsóknar málsins, sbr. 19. gr. samkeppnislaga. Var veittur frestur til að afhenda umbeðin gögn fram í lok mars 2015.

52. Í þágu rannsóknar málsins var í framangreindum upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins til Eimskip og Samskipa nánar tiltekið óskað eftir eftirfarandi gögnum og upplýsingum:

- Upplýsingum um leiðakerfi fyrirtækjanna, annars vegar varðandi reglubundnar áætlunarsiglingar og hins vegar varðandi landflutninga.
- Breytingum á verð- og gjaldskrám reglubundinna áætlunarsiglinga og landflutninga.
- Sjónarmiðum fyrirtækjanna um skilgreiningu markaða, markaðshlutdeild og keppinauta.
- Öllum skipuritum fyrirtækjanna.
- Ítarlegum starfsmannalista.
- Upplýsingum um 25 stærstu viðskiptavini fyrirtækjanna, skipt niður á vöruflokka, og gögn sem tengjast þeim, s.s. samninga, útboð, tilboð, viðskiptasaga, misst/fengin viðskipti o.s.frv. fyrir árin 2006 – 2013.
- Lista yfir 50 stærstu viðskiptavini fyrirtækjanna vegna kaupa á reglubundnum áætlunarsiglingum til og frá Íslandi ásamt e.a. forflutningi og áframflutningi, landflutningum, flutningsmiðlun og vöruhúsaþjónustu.
- Samningum við önnur flutningafyrirtæki. Annars vegar alla samninga sem gerðir hafa verið frá árinu 2006 og hins vegar öll samningsdrög, tillögur, hugmyndir að samstarfi. Tók síðastgreint til *„allra slíkra gagna án tillits til þess hvar eða hver samdi þau, og án tillits til þess á hvaða vettvangi þau verða til eða eru sett fram á (t.a.m. hagsmunasamtaka hvers konar). Framangreind*

[51] Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 03.11.2014. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 11.11.2014. Athugasemdir Eimskips vegna greinargerðar Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.11.2014. Bréf Samkeppniseftirlitsins vegna athugasemda Eimskips, dags. 24.11.2014.
[52] Ákvörðun sérstaks saksóknara um synjun á kröfu Eimskips, dags. 6. nóvember 2014.
[53] Ákvörðun sérstaks saksóknara um synjun á kröfu Eimskips, dags. 6. nóvember 2014.
[54] Bréf Samskipa til sérstaks saksóknara þar sem krafist var aðgangs að kæru og fylgiskjölum, dags. 06.01.2015.
[55] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 23.01.2015.
[56] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 29.01.2015.

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

53. Þá óskaði Samkeppniseftirlitið eftir afritum af öllum gögnum sem varða samskipti nánar tilgreindra fyrrverandi eða núverandi starfsmanna Samskipa og Eimskips[57] við núverandi starfsmenn og/eða stjórnarmenn Eimskips og Samskips frá og með árinu 2006 til dagsetningu bréfsins. Var tiltekið í bréfinu að með samskiptum væri átt við *„hvers kyns samskipti, formleg eða óformleg, s.s. fundir, óformlegar viðræður, símtöl, tölvupóstsamskipti, samskipti í gegnum samfélagsmiðla o.fl. tilgreindra starfsmanna við starfsmenn eða stjórnarmenn [Eimskips /Samskipa](núverandi eða fyrrverandi).*

54. Kom jafnframt fram skilgreining á því hvað fælist í gögnum í framangreindum skilningi og að ef samskipti hefðu átt sér stað milli starfsmanna eða stjórnarmanna fyrirtækjanna, sem ekki kæmu fram í fyrirliggjandi gögnum, væri óskað eftir því að tilgreint væri á milli hverra þau hefðu átt sér stað, dagsetningu samskiptanna, fundarstað og samskiptamáta. Sagði jafnframt að hefði einhver framangreindra starfsmanna fengið í hendur *„bréf, minnisblöð, tölvupósta, samninga, samningsdrög, glærukynningar og hvers konar önnur gögn sem varða samskipti annarra starfsmanna [Eimskips eða Samskipa] við starfsmenn eða stjórnarmenn [Samskipa eða Eimskips] (núverandi eða fyrrverandi) óskar Samkeppniseftirlitið eftir afriti af þeim*".

55. Til viðbótar var óskað eftir því að Eimskip myndi fjalla um tilteknar breytingar sem gerðar voru á fyrirkomulagi deilda/sviða hjá fyrirtækinu á árinu 2012 og krafist afhendingar á afritum af gögnum sem tilheyrðu fyrrverandi forstjóra Eimskips og fyrrverandi framkvæmdastjóra.

56. Samkeppniseftirlitið óskaði með bréfi, dags. 30. janúar 2015, eftir sjónarmiðum embættis sérstaks saksóknara um hvort rannsóknarhagsmunir ættu að leiða til þess að hafna bæri kröfum Eimskips og Samskipa um aðgang að kærunni og fylgiskjölum.[58] Í bréfi embættisins til Samkeppniseftirlitsins, dags. 3. febrúar 2015, var vegna rannsóknarhagsmuna lagst að svo stöddu gegn aðgangi fyrirtækjanna að umræddum gögnum.[59]

57. Með bréfi til Samkeppniseftirlitsins, dags. 3. febrúar 2015, ítrekaði Eimskip kröfu um aðgang að kæru til lögreglu og fylgiskjölum.[60] Í sama bréfi kemur fram að fyrirtækið telji sér óskylt að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015, sbr. mgr. 51, fyrr en Samkeppniseftirlitið hefði orðið við úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 6/2014.

58. Með bréfum, dags. 6. febrúar 2015, gaf Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskipum færi á að tjá sig um fyrrgreinda afstöðu embættis sérstaks saksóknara um rannsóknarhagsmuni.[61] Athugasemdir Eimskips bárust Samkeppniseftirlitinu 13. febrúar 2015 og athugasemdir Samskipa 16. febrúar 2015.[62]

59. Í ljósi þess að Eimskip hafði með bréfi, dags. 3. febrúar 2015, hafnað því að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins taldi eftirlitið nauðsynlegt að ítreka upplýsingaskyldu

[57] Hjá Samskipum: [...]. Hjá Eimskip: [...].
[58] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til embættis sérstaks saksóknara, dags. 30.01.2015.
[59] Bréf frá embættis sérstaks saksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.02.2015.
[60] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.02.2015.
[61] Bréf frá Samkeppniseftirlitsins til annars vegar Eimskips og hins vegar til Samskipa, dags. 06.02.2015.
[62] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.02.2015 og bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.02.2015.

fyrirtækisins með bréfi þann 19. febrúar 2015.[63] Vakti Samkeppniseftirlitið því athygli Eimskips á eftirfarandi:

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

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

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

60. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 19. febrúar 2015, var jafnframt upplýst um að það væri í undirbúningi hjá Samkeppniseftirlitinu að taka á ný afstöðu til beiðni Eimskips í samræmi við úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 6/2014. Ekkert í samkeppnislögum eða stjórnsýslulögum heimili Eimskip hins vegar að neita að verða við kröfu skv. 19. gr. samkeppnislaga á þeim grunni sem gert er í bréfinu.

61. Eimskip svaraði því bréfi 5. mars 2015 þar sem krafa um aðgang að kæru Samkeppniseftirlitsins til lögreglu var ítrekuð. Eimskip greindi einnig frá því að verið væri að vinna í því að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.[64]

62. Þann 9. mars 2015 sendu Samskip bréf vegna upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 29. janúar 2015 þar sem vakin var athygli á ákveðnum erfiðleikum sem fyrirtækið stóð frammi fyrir við þá vinnu að taka saman umbeðin gögn og upplýsingar.[65] Kom þar einnig fram það mat Samskipa að gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins tæki til *„alls kyns ótilgreindra gagna og samskipta*" og að sumt af því sem óskað væri eftir félli utan þess sem fyrirtækið gæti veitt upplýsingar um. Var þar m.a. bent á að Samskip hefðu ekki með skipulegum hætti haldið utan um mikið af þeim upplýsingum sem

[63] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 19.02.2015.
[64] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.03.2015.
[65] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 09.03.2015.

óskað var eftir og því tímafrekt og nánast ómögulegt að mati fyrirtækisins að taka sumt af því saman þar sem fyrirtækið byggi ekki yfir hugbúnaði til kerfisbundinnar leitar í tölvugögnum fyrirtækisins. Einnig var gerður fyrirvari við áreiðanleika þeirra upplýsinga sem fyrirtækið hugðist afhenda Samkeppniseftirlitinu. Þá var á því byggt að ekki yrði leitt af ákvæðum samkeppnislaga um gagnaöflunarheimildir Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækjum væri skylt að *„ráðast í rannsóknir af þessum toga.*"

63. Samkeppniseftirlitið svaraði framangreindu bréfi Samskipa þann 23. mars 2015.[66] Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var farið yfir hvað felst í upplýsingaskyldu skv. 19. gr. samkeppnislaga, þ. á m. að það væri í höndum eftirlitsins að meta hvaða upplýsingar teldust nauðsynlegar. Kom fram að ekki væri unnt að fallast á það með Samskipum að þær upplýsingar eða gögn sem óskað væri eftir væru *„ótilgreind*" eða beiðnin ekki nægilega afmörkuð. Þá kom fram það mat Samkeppniseftirlitsins að það væri á engan hátt óeðlilegt eða óhóflega íþyngjandi að gerð væri sú krafa að stjórnendur Samskipa byggju yfir vitneskju um hvort þeir hafi átt í samskiptum við Eimskip, sinn helsta keppinaut, eða byggju yfir gögnum sem vörðuðu samskipti Samskipa við Eimskip. Krafa um afhendingu upplýsinga um samskipti tiltekinna starfsmanna við Eimskip stæði því óhögguð. Samkeppniseftirlitið gerði jafnframt þá kröfu, í ljósi þeirra sjónarmiða sem fram höfðu komið af hálfu Samskipa, að með svari fyrirtækisins myndu fylgja yfirlýsingar frá hverjum þeim starfsmanni sem tilgreindur var í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins þess efnis að viðkomandi hafi fengið ráðrúm til að kanna hvort hann byggi yfir gögnum eða upplýsingum um samskipti við keppinauta. Einnig skyldi viðkomandi staðfesta að hafa annað hvort ekki átt í neinum samskiptum við Eimskip og/eða byggi ekki yfir neinum gögnum þar að lútandi eða staðfesta að honum væri ekki kunnugt um önnur samskipti við Eimskip eða gögn þar að lútandi en þau sem myndu fylgja svarbréfi Samskipa. Hvað gögn um stærstu viðskiptavini Samskipa varðar var fyrirtækið upplýst um að unnt væri að óska eftir framlengingu á fresti til afhendingu gagna, teldi það þörf á því, auk þess sem fallist var á að takmarka upplýsingabeiðnina við 15 í staðinn fyrir 25 stærstu viðskiptavini Samskipa. Þá var fallist á að takmarka beiðni um afhendingu á samningum við önnur flutningafyrirtæki við eingöngu Eimskip.

64. Svör Eimskips við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 bárust eftirlitinu þann 23. mars 2015.[67] Hafði Eimskip þá hvorki óskað eftir viðbótarfresti né skýringum á einstaka liðum í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Meðfylgjandi var hluti þeirra gagna og upplýsinga sem óskað hafði verið eftir en að mati Samkeppniseftirlitsins var gagnaafhending Eimskips að hluta til ekki í samræmi við skyldu fyrirtækisins samkvæmt upplýsingabeiðni eftirlitsins. Verður það rakið nánar hér á eftir.

65. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 30. mars 2015 í máli Eimskips og frá 1. apríl 2015 í máli Samskipa var fallist að hluta á kröfu um aðgang að kæru og fylgiskjölum.[68] Upplýsingaréttur fyrirtækjanna var með ákvörðuninni takmarkaður tímabundið með vísan til ríkra rannsóknarhagsmuna sakamálsins, sbr. 1. mgr. 42. gr. a. samkeppnislaga, sbr. einnig 17. gr. stjórnsýslulaga.

66. Þann 10. apríl 2015 kærði Eimskip fyrrgreinda ákvörðun Samkeppniseftirlitsins um tímabundna takmörkun upplýsingaréttar frá 30. mars 2015 til áfrýjunarnefndar samkeppnismála.

[66] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 23.03.2015.
[67] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.03.2015.
[68] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 30.03.2015 og bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 01.04.2015.

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

67. Með bréfi Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10. apríl 2015, voru afhent gögn og upplýsingar vegna upplýsingabeiðni eftirlitsins, dags. 29. janúar 2015.[70] Samskip höfðu þá ekki óskað eftir frekari viðbótarfresti eða skýringa vegna upplýsingaskyldunnar sem slíkrar eða vegna afhendingar gagna og upplýsinga.

68. Þann 13. apríl 2015 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá umboðsmanni Alþingis í tilefni af kvörtun Eimskips til umboðsmanns, dags. 20. febrúar 2015. Í kvörtuninni hélt Eimskip því fram:

- Að fyrirtækið hefði engar eða takmarkaðar upplýsingar fengið um ætluð brot.
- Að takmörkun á upplýsingarétti fyrirtækisins hefði svipt það andmælarétti.
- Að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins væri í ósamræmi við mannréttindi fyrirtækisins.
- Að framangreindir úrskurðir áfrýjunarnefndar samkeppnismála staðfestu að málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins hefði verið *„afar óvönduð"*.
- Að málshraðareglan hefði verið brotin.

69. Umboðsmaður taldi ástæðu til að afla nánari upplýsinga um tiltekin atriði í kvörtun Eimskips, þ.e. um málsmeðferð og starfshætti Samkeppniseftirlitsins í kjölfar úrskurðar áfrýjunarnefndar í máli nr. 7/2013. Þá var óskað eftir sjónarmiðum Samkeppniseftirlitsins um hvernig upplýsingabeiðnir Eimskips samrýmist upplýsingarétti aðila máls, málshraðareglum og sjónarmiðum um vandaða stjórnsýsluhætti.[71]

70. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi umboðsmanns Alþingis með bréfi, dags. 29. maí 2015. Þar var gerð grein fyrir ástæðum þess að dregist hefði við málsmeðferðina að taka afstöðu til gagnabeiðni fyrirtækjanna í kjölfar úrskurðar áfrýjunarnefndar í m.a. máli nr. 7/2013.[72] Með bréfi, dags. 13. október 2015, tilkynnti umboðsmaður Alþingis að hann hefði lokið máli Eimskips og var bréf hans til fyrirtækisins hjálagt. Í bréfinu kemur fram að umboðsmaður telji ekki tilefni til þess að afhafast frekar vegna kvörtunar Eimskips á þessu stigi málsins.

71. Hinn 15. apríl 2015 kærði Samskip ákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 1. apríl 2015 til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð, dags. 27. apríl 2015 og svörum þann 12. maí sama ár.[73] Með úrskurðum áfrýjunarnefndar nr. 3/2015 og 4/2015 voru ákvarðanir Samkeppniseftirlitsins um takmörkun á upplýsingarétti Eimskips og Samskipa staðfestar. Voru þeir úrskurðir kveðnir upp 27. júlí 2015.

72. Líkt og fyrr segir kom í ljós við skoðun Samkeppniseftirlitsins á afhentum gögnum og upplýsingum frá Eimskip sem bárust eftirlitinu 23. mars 2015 að fyrirtækið hefði ekki sinnt upplýsingaskyldu sinni skv. 19. gr. samkeppnislaga með fullnægjandi hætti. Sérstaklega átti þetta við um upplýsingar og

[69] Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 10.04.2015. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.04.2015. Athugasemdir Eimskips, dags. 27.04.2015. Svör Samkeppniseftirlitsins við athugasemdum Eimskips, dags. 07.05.2015.
[70] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.04.2015.
[71] Bréf frá umboðsmanni Alþingis til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.04.2015.
[72] Bréf Samkeppniseftirlitsins til umboðsmanns Alþingis, dags. 29.05.2015.
[73] Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 15.04.2015. Greinagerð Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.04.2015. Athugasemdir Samskipa, dags. 05.05.2015. Svör Samkeppniseftirlitsins við athugasemdum Samskipa, dags. 12.05.2015.

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

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

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

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

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

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

ii) Hafi tilgreindir starfsmenn Eimskips átt samskipti við starfsmenn eða stjórnarmenn Samskipa og/eða tengdra félaga, sem ekki koma fram í fyrirliggjandi gögnum, er óskað eftir því að tilgreint verði milli hverra þau samskipti áttu sér stað og dagsetningu þeirra. Eftir atvikum verði fundarstaður eða samskiptamáti tilgreindur ásamt því tekur upplýsingaskylda þessi til þess hverjir hafi tekið þátt í eða verið viðstaddir þessi samskipti.

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

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

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

[74] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 22.10.2015.

- Að ástæðulaust væri að afhenda umrædd gögn þar sem það væri ekki hlutverk Eimskips að framkvæma rannsókn málsins, heldur Samkeppniseftirlitsins.

- Að Eimskip hefði ekki lagaleg úrræði til að krefja starfsmenn sína um tæmandi upplýsingar um öll samskipti þeirra við keppinauta.

- Að Eimskip legði starfsmönnum ekki til dagbækur á pappírsformi.

- Að engin gögn hafi fundist er varði fyrrverandi forstjóra og framkvæmdastjóra, hvorki hjá Símanum hf. né við skoðun tæknimanna Eimskips.

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

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

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

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

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

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

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

81. Hvað gögn sem stöfuðu frá fyrrverandi yfirmönnum Eimskips varðaði var óskað eftir skriflegri staðfestingu á því að gögnin væru ekki tiltæk ásamt afritum af reglum og verklagsferlum fyrirtækisins sem í gildi væru við öryggisafritun og eyðingu gagna.

82. Eimskip fékk frest til 30. október 2015 til að fara að beiðni Samkeppniseftirlitsins.

83. Eimskip svaraði bréfi Samkeppniseftirlitsins þann 23. október 2015 og staðfesti að fyrirtækið hefði í hyggju að uppfylla lagaskyldu sína skv. 19. gr. samkeppnislaga og óskaði eftir fresti til þess til 20. nóvember 2015. Sá frestur var veittur af hálfu eftirlitsins.[75]

84. Svarbréf Eimskips barst Samkeppniseftirlitinu þann 20. nóvember 2015.[76] Í bréfinu var tilkynnt að fyrirtækið hygðist ráðast í tiltekna vinnu við að svara að fullu upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Sú vinna myndi fela m.a. í sér eftirfarandi:

- *„Umfangsmikla og tímafreka leit óháðs þriðja aðila í tölvutækum gögnum umbjóðenda okkar, þar á meðal tölvupósthólfum, heimasvæðum, sameiginlegum svæðum og öðrum tölvutækum gögnum þar sem megin áhersla verður lögð á tölvupóstssamskipti starfsmanna Eimskips við Samskip. Umbjóðendur okkar búa ekki yfir tækni til leitar í tölvukerfum með sama hætti og Samkeppniseftirlitið. Þess vegna verður sérstakur ráðgjafi fenginn til verksins. Leitað verður í tiltækum rafrænum gögnum tólf einstaklinga sem taldir voru upp í upphaflegri upplýsingabeiðni, annars vegar með því að leita eftir orðinu Samskip í öllum föllum og hins vegar eftir tölvupóstendingunum @samskip.is, @jonar.is, @landflutningar.is. Með vísan til leiðbeiningarskyldu stofnunarinnar, sbr. 7. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993, er óskað leiðbeininga um hvort slík leit skuli innihalda önnur leitarorð, og þá hvaða leitarorð, sem og hvort þrengja megi leitina í tíma.*

- *Umfangsmikla leit í skjallegum gögnum umbjóðenda okkar, undir stjórn þeirra lykilstarfsmanna sem best til þekkja.*

- *Úttekt óháðs þriðja aðila á framkvæmd við vistun tölvupósts umbjóðenda okkar.*

- *Öflun upplýsinga frá hýsingaraðila rafrænna gagna umbjóðenda okkar, núverandi og fyrrverandi, um framkvæmd vistunar rafrænna gagna umbjóðenda okkar.*

- *Öflun upplýsinga frá fyrrverandi starfsmönnum um skýringar á þeim atriðum sem tiltekin eru í bréfi Samkeppniseftirlitsins.*

- *Öflun þeirra viðbótargagna og upplýsinga sem krafist er bréfi Samkeppniseftirlitsins.*"

[75] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.10.2015. Tölvupóstsamskipti Eimskips og Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.10.2015 og 26.10.2015.
[76] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.11.2015.

85. Þá var óskað eftir að frestur til að veita svör yrði framlengdur til 19. febrúar 2016. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 4. desember 2015, var umbeðinn frestur veittur.[77]

86. Sem fyrr segir óskaði Samkeppniseftirlitið eftir gögnum og upplýsingum frá Samskipum með bréfi frá 29. janúar 2015. Svör Samskipa bárust 10. apríl 2015 þar sem meðfylgjandi var hluti þeirra gagna sem óskað hafði verið eftir. Við skoðun á afhentum gögnum og upplýsingum frá Samskipum kom hins vegar í ljós að Samskip hefðu aðeins uppfyllt upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins að takmörkuðu leyti. Ástæður þess mats voru nánar raktar í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 25. nóvember 2015. Rétt er að rekja þær stuttlega hér.

87. Í töluliðum 6 og 7 í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til Samskipa var óskað eftir afriti af öllum gögnum sem vörðuðu möguleg samskipti tiltekinna tíu fyrrverandi og núverandi starfsmanna/stjórnarmanna Samskipa við fyrrverandi eða núverandi starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips á tilteknu tímabili (líkt og gert var í upplýsingabeiðninni til Eimskips). Þá var mælt fyrir um afhendingu gagna sem tilgreindir starfsmenn hefðu hugsanlega fengið í hendur um samskipti annarra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips á sama tímabili. Til viðbótar sagði: *„Hafi tilgreindir starfsmenn Samskipa átt samskipti við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips og/eða tengdra félaga, sem ekki koma fram í fyrirliggjandi gögnum, er óskað eftir því að tilgreint verði milli hverra þau samskipti áttu sér stað og dagsetningu þeirra. Eftir atvikum verði fundarstaður eða samskiptamáti tilgreindur ásamt því tekur upplýsingaskylda þessi til þess hverjir hafi tekið þátt í eða verið viðstaddir þessi samskipti."* Var í bréfi Samkeppniseftirlitsins úrskýrt hvað fælist í hugtökunum samskipti og gögn, líkt og gert var í bréfi til Eimskips 23. janúar 2015.

88. Samskip urðu ekki við framangreindu nema að takmörkuðu leyti. Í svari Samskipa kom eftirfarandi fram:

„Eins og þar greinir [í bréfum Samskipa frá 9. mars og 10. apríl] er ekki með skipulögðum hætti haldið utan um samskipti starfsmanna Samskipa, hvort sem þau eru formleg eða óformleg. Auk þess er það ekki á forræði Samskipa að afla þeirra. Því er ógerlegt að afla upplýsinga um hvers kyns samskipti tilgreindra starfsmanna Samskipa við starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips, þ.e. formleg eða óformleg, s.s. fundi, óformlegar viðræður, símtöl, samskipti gegnum samfélagsmiðla."

89. Til frekari stuðnings því að verða ekki við beiðni Samkeppniseftirlitsins bentu Samskip á eftirfarandi:

- Ekki væri á forræði Samskipa að afla upplýsinga sem finna mætti á samskiptamiðlum sem einstaka starfsmenn kynnu að nota. Sama mætti segja um símtöl tiltekinna starfsmanna. Samskipti af þessum toga væru varin af ákvæðum stjórnarskrár um friðhelgi einkalífs.

- Ekki væri hægt að afhenda gögn sem ekki hefðu verið varðveitt.

- Samkeppniseftirlitið hefði þegar gögn undir höndum eftir húsleitir hjá Samskipum en af upplýsingabeiðninni frá 29. janúar 2015 mætti ráða að Samskip ættu að ráðast í sjálfstæða rannsókn á sömu gögnum. Rannsóknarskylda Samkeppniseftirlitsins væri því yfirfærð til Samskipa án lagastoðar.

- Samskip væru ósammála því mati eftirlitsins að um skýrt afmarkaða upplýsingabeiðni væri að ræða. Gögn væru ekki tilgreind, einkum í töluliðum 6 og 7. Heldur væri krafist umfangsmikillar úttektar að viðlögðum refsingum reyndust upplýsingar á endanum ekki fullnægjandi að mati Samkeppniseftirlitsins.

[77] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.12.2015.

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

90. Þá afhentu Samskip ekki yfirlýsingar frá umræddum starfsmönnum þar sem staðfest væri hvort þeir hefðu átt í samskiptum við starfsmenn Eimskips á tilteknu tímabili og hver þau samskipti hefðu verið. Að mati Samskipa fáist ekki séð á hvaða lagagrundvelli Samkeppniseftirlitið teldi þá kröfu reista og segir í því samhengi: *„Í því ljósi hefur umbjóðandi minn ekki fengið yfirlýsingar af þessum toga frá umræddum starfsmönnum og hefur engin úrræði til að afla þeirra.*" Í svari Samskipa kemur sömuleiðis fram að einu gögnin sem haldið væri skipulega utan um væru tölvupóstar. Afhenti Samskip þ.a.l. afrit af tölvupóstsamskiptum en sú afhending tók aðeins til fjögurra af tíu tilgreindra þáverandi eða fyrrverandi stjórnenda/stjórnarmanna.[78] Nánar tiltekið afhentu Samskip tölvupósta sem höfðu verið sendir til eða frá þessum stjórnendum Samskipa á netföngin @eimskip.is, @tvg.is og @flytjandi.is. Við skoðun Samkeppniseftirlitsins á þessum afhentu gögnum var ljóst að þessari afhendingu var verulega ábótavant og hún ófullnægjandi þar sem mikið af gögnum vantaði í samskiptasöguna.

91. Þar sem gagnaafhending Samskipa var ekki í samræmi við þær kröfur sem settar höfðu verið fram í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins sendi eftirlitið þann 25. nóvember 2015 Samskipum áréttingu á upplýsingaskyldu samkvæmt beiðninni frá 29. janúar 2015.[79] Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var Samskipum tilkynnt að eftirlitið liti svo á að fyrirtækið hefði ekki sinnt upplýsingaskyldu sinni skv. 19. gr. samkeppnislaga. Í stað þess að taka saman og afhenda með skipulögðum hætti umkrafin gögn (og eftir atvikum veita umbeðnar upplýsingar) afhentu Samskip óflokkaða tölvupósta eftir afar takmarkaða tölvuleit og studdi þar að auki þetta verklag sitt ekki með gildum rökum að mati Samkeppniseftirlitsins.

92. Líkt og í bréfinu til Eimskips var í umræddu bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskipa fjallað nánar um og leiðbeint hvað felist í umræddri upplýsingaskyldu 19. gr. samkeppnislaga, þ.e. að um væri að ræða skyldu fyrirtækis til annars vegar að afhenda fyrirliggjandi gögn og hins vegar að veita allar upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið teldi nauðsynlegt að afla. Þar á meðal leiði af orðalagi 19. gr. samkeppnislaga að viðkomandi fyrirtæki væri m.a. skylt að útbúa eða taka saman upplýsingar sem samkeppnisyfirvöld teldu að gætu haft þýðingu við rannsókn málsins. Þá kom fram að óskipulögð og ófullnægjandi gagnaafhending Samskipa væri til þess fallin að vinna gegn skilvirki rannsókn málsins.

93. Í bréfinu kom fram það mat Samkeppniseftirlitsins að ekkert í sjónarmiðum Samskipa útskýrði hvort og þá af hverju fyrirtækið hefði ekki getað falið viðkomandi starfsmönnum (eða öðrum starfsmönnum/utanaðkomandi sérfræðingum) að safna saman gögnum og upplýsingum sem kynnu að liggja fyrir og féllu undir 6. og 7. tölulið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Þótt Samskip hefðu ekki með skipulegum hætti haldið utan um möguleg samskipti starfsmanna við keppinauta væri ekki þar með sagt að viðkomandi starfsmenn hefðu ekki gert það eða væru ekki færir um að taka saman slíkar upplýsingar.

94. Samskip svöruðu Samkeppniseftirlitinu með bréfi, dags. 30. nóvember 2015, og óskuðu eftir viðbótarfresti til 10. janúar 2016 til að afhenda frekari gögn og/eða útskýringar á því af hverju ekki væri unnt að afhenda tiltekin gögn.[80] Samkeppniseftirlitið féllst á að veita umbeðinn viðbótarfrest til

[78] Meðfylgjandi bréfi Samskip, dags. 10.04.2015 (mappa 6 „*Tölvupóstar*") voru aðgengilegar 6 rafrænar möppur stjórnenda en 2 af þeim möppum voru tómar.
[79] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 25.11.2015.
[80] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 30.11.2015.

10. janúar 2016.[81] Þann 7. janúar 2016 óskuðu Samskip eftir frekari fresti sem Samkeppniseftirlitið veitti til 15. janúar 2016.[82]

95. Frekari upplýsingar og gögn bárust frá Samskipum með bréfi, dags. 14. janúar 2016.[83] Í svörum Samskipa eru ítrekaðar skýringar fyrirtækisins sem áður höfðu komið fram um að það hefði verið erfiðleikum bundið að safna saman þeim gögnum sem Samkeppniseftirlitið hefði óskað eftir, sér í lagi varðandi samskipti við keppinauta og um viðskiptasögu stærstu viðskiptavinanna.

96. Hvað samskipti tiltekinna starfsmanna Samskipa við Eimskip varðaði, sbr. tölulið 6 og 7 í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, segir í bréfi Samskipa að fyrirtækinu sé *„ekki kunnugt um nein ólögmæt samskipti við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips […]*". Segir að Samskip hafi notaði liðsinnis umræddra starfsmanna við að leita gagna í því skyni að verða við kröfum Samkeppniseftirlitsins. Hins vegar segir:

„Sökum þess hversu yfirgripsmikil og almenn beiðni Samkeppniseftirlitsins er, og sökum þess hvernig varðveislu umbjóðanda míns á gögnum og hvers kyns samskiptum er háttað, þá eru því einfaldlega takmörk sett hvað hægt er að færa fram með góðu móti. Þá er ekki nokkur leið fyrir umbjóðanda minn að ábyrgjast að við þessa yfirferð hafi komið fram öll gögn eða upplýsingar sem fallið geta undir beiðni Samkeppniseftirlitsins."

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

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

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

[81] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 01.12.2015.
[82] Tölvupóstsamskipti Samskipa og Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.01.2016.
[83] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.01.2016.

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

100. Að lokum hafði Samkeppniseftirlitið ítrekað ósk sína um afhendingu á samningsdrögum, tillögum eða hugmyndum að samstarfi milli Samskipa og Eimskips. Í ítrekun sinni benti Samkeppniseftirlitið sérstaklega á að fyrirspurn þessi tæki til hvers kyns gagna án tillits til þess hvar eða hver hefði samið þau og án tillits til þess á hvaða vettvangi þau urðu til eða voru sett fram. Samskip upplýstu í bréfi sínu að leit í gögnum fyrirtækisins og afhending á afrakstri þeirrar leitar þann 10. apríl 2015 hafi ekki takmarkast við samningsdrög eða hugmyndir heldur hafi tekið til hvers kyns gagna. Hins vegar er áréttað að *„[…] leit af gögnum af þessum toga er og verður ávallt miklum annmörkum háð sökum þess að engin regla er á því hvar vista ber gögn af þessum toga.*"

101. Þann 19. febrúar 2016 bárust frekari gögn og upplýsingar frá Eimskip vegna ítrekunar Samkeppniseftirlitsins á upplýsingaskyldu fyrirtækisins, sbr. mgr. 80.[84] Hvað liði 7 og 8 í upphaflegri upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins varðar, þar sem óskað var eftir upplýsingum um gögn vegna samskipta tiltekinna starfsmanna Eimskips við Samskip, segir að ekki fáist séð með hvaða öðrum hætti Eimskip hafi getað orðið við umræddri gagnabeiðni en gert hafi verið með fyrra svarbréfi, dags. 23. mars 2015. Eftirfarandi var áréttað:

a) *„Spjallkerfið office communicator, í þann tíma sem það var notað, var eingöngu notað fyrir innanhússamskipti milli starfsmanna umbjóðenda okkar innbyrðist. Eðli máls samkvæmt innihalda þau því engin samskipti við utanaðkomandi aðila, þ.m.t. starfsmenn eða stjórnarmenn Samskipa;*

b) *Símagögn eru skv. skýru lagaákvæði einungis geymd hjá fjarskiptafyrirtækjum í sex mánuði aftur í tímann, og einungis aðgengileg að undangengnum dómsúrskurði, sbr. umfjöllun í bréfi umbjóðenda okkar dags. 23. mars 2015. Umbjóðendur okkar hafa því engin lagaleg úrræði til að afla símgagna starfsmanna sinna, auk þess sem slík gögn eru ekki lengur tiltæk fyrir það tímabil sem um ræðir;*

c) *Umbjóðendur okkar vista engin samskipti í "gagnaskýjum" eða erlendis. Öll rafræn gögn umbjóðenda okkar eru vistuð hjá hýsingaraðila á Íslandi.*

d) *Engin gögn um samskipti sem einstakir starfsmenn kunna að eiga persónulega í gegnum samfélagsmiðla eru vistuð hjá umbjóðendum okkar eða hjá þjónustuaðilum á þeirra vegum*."

102. Kom fram að Eimskip hefði hins vegar ráðið utanaðkomandi aðila til að framkvæma leit í heimasvæðum, sameignarsvæðum, tölvupóstum og SharePoint kerfi Eimskips sem hafi skilað gögnum sem afhent voru Samkeppniseftirlitinu á hörðum diski. Heildarsafn þeirrar leitar var að eigin frumkvæði Eimskips afhent Samkeppniseftirlitinu. Um var að ræða heildarsafn gagna afhent án skýringa og óflokkað. Þá sagði að Eimskip sæi sér ekki fært að *„yfirheyra*" starfsmenn sem á sama tíma kynnu að vera til rannsóknar hjá lögreglu og hafnaði því að á fyrirtækinu hvíldi skylda til að útvega þær yfirlýsingar tiltekinna starfsmanna sem Samkeppniseftirlitið hafði áður óskað eftir.

103. Samkvæmt kröfu Samkeppniseftirlitsins afhenti Eimskip með bréfi sínu ítarlegri upplýsingar um hverjir hefðu verið viðskiptastjórar einstakra viðskiptavina og fleiri rafræna og skjallega viðskiptasamninga en áður höfðu verið afhentir, sem fundust við skipulega leit af hálfu Eimskips.

104. Samkeppniseftirlitið hafði einnig óskað eftir upplýsingum um viðskiptasögu stærstu viðskiptavina Eimskips, þ.e. gildistíma, uppsagnir, framlengingar o.s.frv. og upplýsingar um viðskiptasamninga

[84] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.02.2016.

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

105. Þann 30. september 2016 sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Eimskips[85] og þann 4. október 2016 til Samskip.[86] Nánar tiltekið var í þágu rannsóknar málsins óskað eftir eftirfarandi gögnum og upplýsingum:

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

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

107. Með bréfi, dags. 7. október 2016, rúmri viku eftir að upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins barst fyrirtækinu, óskaði Eimskip eftir því að frestur yrði framlengdur um sex vikur eða til 15. desember 2016.[87] Sú beiðni var ítrekuð með tölvupósti frá Eimskip þann 24. október 2016.[88] Samkeppniseftirlitið óskaði eftir frekari rökstuðningi fyrir beiðni um aukinn frest og að þeim fengnum

[85] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 30.09.2016.
[86] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.10.2016.
[87] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.10.2016.
[88] Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.10.2016.

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

108. Með bréfi, dags. 25. október 2016, óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til 11. nóvember 2016 til að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.[90] Í sama bréfi var einnig tekið fram að Samskip hefðu hvorki aðgang að upplýsingum úr rekstri móðurfélagsins, Samskip Holding BV, né væri félagið í stöðu til að beina fyrirmælum til síðarnefnda félagsins um upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins.

109. Þann 28. október 2016 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til lögmanns Samskipa þar sem óskað var eftir nýju umboði þar sem skýrlega yrði tilgreint til hvaða fyrirtækja innan Samskipasamstæðunnar það tæki.[91] Vegna synjunar um afhendingu á gögnum úr rekstri móðurfélagsins, Samskip Holding BV, var jafnframt farið fram á að afhentar yrðu tilteknar upplýsingar um samstæðuna sem Samskip tilheyri, s.s. lista yfir hluthafa, stjórnarmenn, viðveru forstjóra Samskipa á stjórnarfundum móðurfélagsins, yfirlit yfir uppbyggingu og skipulag samstæðunnar, gögn sem sýni fram á sjálfstæði Samskipa gagnvart móðurfélaginu og ársreikninga. Í bréfinu var gerð grein fyrir reglum samkeppnisréttarins um fyrirtæki og eina efnahagslega einingu.

110. Auk þess var Samskipum veittur frestur til 11. nóvember 2016 til að afhenda þær upplýsingar og gögn sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir þann 30. september 2016.

111. Með bréfi frá Samskipum, dags. 1. nóvember 2016, var tilkynnt að Samskip hefðu komið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins á framfæri við móðurfélagið, Samskip Holding BV, en væri ekki í stöðu til að beina neinum fyrirmælum til móðurfélagsins eða erlendra systurfélaga.[92] Með bréfinu fylgdu einnig gögn og upplýsingar vegna upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins 28. október 2016. Tilkynnt var að Samskip teldu sér ekki kleift að veita svör við stafliðum c-f, þ.e. um stjórn, stjórnarsetu og stjórnarfundi móðurfélagsins og uppbyggingu og skipulag samstæðunnar.

112. Með bréfi, dags. 1. nóvember 2016, afhenti Eimskip hluta af þeim gögnum og upplýsingum sem óskað var eftir í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 30. september 2016.[93] Upplýst var að enn væri verið að vinna að því að taka saman hluta af því sem óskað var eftir.

113. Þann 2. nóvember 2016 afhentu Samskip Samkeppniseftirlitinu gögn og upplýsingar sem óskað var eftir þann 28. október 2016.[94] Meðfylgjandi var hluthafaskrá, upplýsingar um stjórnarmenn Samskipa á tilteknu tímabili og ársreikningar. Tilkynnt var að Samskipum væri ekki kunnugt um að nokkrir samningar væru til staðar sem takmörkuðu réttindi móðurfélagsins til að beita hefðbundnu eigendavaldi. Þá kom fram að ekki væri unnt að veita upplýsingar um hvaða stjórnarfundi móðurfélagsins forstjóri Samskipa hefði sótt á tilteknu tímabili.

114. Með tölvupósti, dags. 2. nóvember 2016, afhenti fyrirsvarsmaður Samskip Holding BV, að eigin frumkvæði, Samkeppniseftirlitinu upplýsingar um samstæðuna.[95] Um var að ræða yfirlit yfir rekstur samstæðunnar. Þá var óskað eftir viðbótarfresti til að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.

[89] Tölvupóstsamskipti á milli Eimskips og Samkeppniseftirlitsins, dags. 26. og 27.10.2016.
[90] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 25.10.2016.
[91] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 28.10.2016.
[92] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 01.11.2016.
[93] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 01.11.2016.
[94] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.11.2016.
[95] Tölvupóstur frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.11.2016.

115. Með tölvupósti Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 3. nóvember 2016, var óskað eftir tilteknum gögnum, til viðbótar þeim upplýsingum og gögnum sem áður hafði verið óskað eftir í upplýsingabeiðni eftirlitsins, dags. 30. september 2016.[96]

116. Með tölvupósti frá Samskipum, dags. 11. nóvember 2016, óskaði fyrirtækið eftir viðbótarfresti til 16. nóvember til að afhenda gögn samkvæmt upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 4. október 2016.[97] Samkeppniseftirlitið féllst á að veita þann frest.[98] Þann 16. nóvember óskuðu Samskip eftir enn frekari fresti, þ.e. til 18. nóvember[99] og svo enn aftur til 22. nóvember.[100] Samkeppniseftirlitið samþykkti að veita Samskipum lokafrest til 22. nóvember 2016.[101]

117. Samskip afhentu gögn og upplýsingar með bréfi, dags. 22. nóvember 2016.[102] Á meðal gagna var heildaryfirlit yfir siglingakerfi Samskipa, upplýsingar um flutningsmagn, flutningsgetu og nýtingu til og frá Íslandi, fundargerðir og söluskýrslur, ársreikningar og upplýsingar um landflutningastarfsemi fyrirtækisins.

118. Með bréfi, dags. 25. nóvember 2016, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá Samtökum verslunar og þjónustu í þágu rannsóknar málsins.[103] Nánar tiltekið var óskað eftir upplýsingum um þátttöku Eimskips og Samskipa í fagnefndum á vegum samtakanna, fundargerðum og öðrum gögnum. Frestur til að svara var veittur til 16. desember 2016. Þann 6. desember 2016 óskuðu Samtökin eftir framlengingu á fresti til 30. desember 2016. Var sá frestur veittur af hálfu Samkeppniseftirlitsins.[104] Svör Samtaka verslunar og þjónustu bárust þann 21. desember 2016.[105]

119. Með bréfi, dags. 1. desember 2016, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir því við Faxaflóahafnir að afhent yrðu tiltekin gögn og upplýsingar í ljósi þess að við rannsókn málsins höfðu komið í ljós samskipti sem hefðu átt sér stað á vettvangi Faxaflóahafna sem kynnu að tengjast hinum ætluðu brotum Eimskips og Samskipa.[106] Svarbréf Faxaflóahafna barst Samkeppniseftirlitinu 29. desember 2016.[107]

120. Eimskip afhenti frekari gögn dagana 1. og 8. desember 2016 vegna upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 30. september 2016.[108]

121. Þann 6. desember 2016 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskip Holding BV þar sem tilkynnt var að skýrar vísbendingar væru fyrir hendi um að Samskip hf. og Samskip Holding BV mynduðu eina efnahagslega einingu og væru því í raun eitt og sama fyrirtækið í skilningi samkeppnisréttarins. Fyrirtækinu var gefinn kostur á að tjá sig um framangreint ásamt því að óskað var eftir tilteknum upplýsingum og gögnum, þ. á m. fundargerðum, upplýsingum um stjórnarsetu og hluthafa, yfirliti af uppbyggingu og skipulagi og afriti af ársreikningum.[109] Móttaka bréfsins var staðfest af hálfu Samskip Holding BV þann 7. desember 2016.[110] Veittur var frestur til að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins til 18. janúar 2017.

[96] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.11.2016.
[97] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.11.2016.
[98] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 11.11.2016.
[99] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.11.2016.
[100] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 21.11.2016.
[101] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 21.11.2016.
[102] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.11.2016.
[103] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samtaka verslunar og þjónustu, dags. 25.11.2016.
[104] Tölvupóstsamskipti Samtaka verslunar og þjónustu og Samkeppniseftirlitsins, dags. 06.12.2016.
[105] Bréf frá Samtökum verslunar og þjónustu til Samkeppniseftirlitsins, dags. 21.12.2016.
[106] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Faxaflóahafna, dags. 01.12.2016.
[107] Bréf frá Faxaflóahöfnum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.12.2016.
[108] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 01.12.2016 og 08.12.2016.
[109] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding BV, dags. 06.12.2016.
[110] Tölvupóstur frá [...] til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.12.2016.

122. Þann 23. desember 2016 bárust svör frá hollenskri lögfræðistofu sem kvaðst vera í fyrirsvari fyrir Samskip Holding BV.[111] Kom fram það mat Samskip Holding BV að Samkeppniseftirlitið hefði ekki lögsögu í Hollandi þar sem félagið hefði aðsetur og félaginu væri því ekki skylt að svara upplýsingabeiðni eftirlitsins. Óskað var eftir því að Samkeppniseftirlitið rökstyddi á hvaða lagagrunni beiðnin byggi og Samskip Holding BV myndi í framhaldi aðstoða Samkeppniseftirlitið að því gefnu að upplýsingabeiðnin væri sanngjörn og gætt yrði meðalhófs. Í lok janúar 2017 óskaði Samskip Holding BV eftir samtali við Samkeppniseftirlitið til að ræða nánar framangreint bréf.[112]

123. Með bréfi til Samskipa, dags. 2. febrúar 2017, tilkynnti Samkeppniseftirlitið að það legði til grundvallar að dótturfélagið Samskip og móðurfélagið Samskip Holding BV myndi eina efnahagslega einingu og því væru skilyrði til að beita úrræðum IX. kafla samkeppnislaga gagnvart Samskipum vegna þeirrar synjunar Samskip Holding BV að afhenda þau gögn og upplýsingar sem tilgreind voru í bréfi Samkeppniseftirlitsins til Samskip Holding frá 6. desember 2016.[113] Veittur var frestur til 16. febrúar 2017 til að bregðast við bréfi Samkeppniseftirlitsins. Afrit þessa bréfs var sent til fjármálastjóra Samskip Holding BV og lögmanns félagsins í Hollandi.[114]

124. Samkeppniseftirlitinu barst bréf frá Samskip Holding BV, dags. 10. febrúar 2017, þar sem staðfest var að félagið myndi afhenda þau gögn og upplýsingar sem óskað hafði verið eftir, með þeim fyrirvara að félaginu bæri þó ekki lagaskyldu til þess.[115] Óskað var eftir viðbótarfresti til 10. mars 2017.

125. Þann 15. febrúar 2017 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá Samskipum.[116] Í bréfinu var fyrirætlunum Samkeppniseftirlitsins um álagningu dagsekta mótmælt og andmælum við sjónarmið eftirlitsins komið á framfæri.

126. Með tölvupósti Samkeppniseftirlitsins til Samskip Holding BV, dags. 16. febrúar 2017, var óskað eftir staðfestingu á því að félagið hefði í hyggju að veita umbeðnar upplýsingar og gögn.[117] Að þeirri staðfestingu fenginni myndi Samkeppniseftirlitið veita frest til 10. mars 2017. Staðfesting barst með tölvupósti þann 17. febrúar 2017 þess efnis að Samskip Holding BV myndi fara að upplýsingabeiðninni eins og mögulegt væri.[118] Félaginu var því veittur frestur til að afhenda gögn samkvæmt upplýsingabeiðninni til 10. mars 2017 og voru Samskip upplýst um það með tölvupósti þann 20. febrúar 2017.[119]

127. Með ákvörðunum, sem gefnar voru út í mars 2016, lögðu hollensk samkeppnisyfirvöld sektir á Eimskip, Samskip og tvö önnur fyrirtæki vegna alvarlegs ólögmæts samráðs á frystigeymslumarkaðnum í Hollandi. Af því tilefni sendi Samkeppniseftirlitið bréf, dags. 24. febrúar 2017, til hollenskra samkeppnisyfirvalda þar sem óskað var eftir afritum af gögnum úr umræddum málum þar sem samstarf eða markaðsskipting á milli Eimskips og Samskipa kæmi fyrir eða væri rædd.[120] Samkeppniseftirlitinu bárust svör og afrit af gögnum frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum með bréfi, dags. 3. mars 2017.[121]

---

[111] Bréf frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.12.2016.
[112] Tölvupóstur frá lögmanni Samskip Holding BV í Hollandi til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.01.2017.
[113] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 02.02.2017.
[114] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding BV, dags. 02.02.2017.
[115] Bréf frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.02.2017.
[116] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.02.2017.
[117] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding BV, dags. 16.02.2017.
[118] Tölvupóstur frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.02.2017.
[119] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 20.02.2017.
[120] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til hollenskra samkeppnisyfirvalda (De Autoriteit Consument & Markt (ACM)), dags. 24.02.2017.
[121] Bréf frá hollenskum samkeppnisyfirvöldum (De Autoriteit Consument & Markt (ACM)) til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.03.2017.

128. Við yfirferð Samkeppniseftirlitsins á gögnum sem Eimskip afhenti Samkeppniseftirlitinu dagana 1. nóvember, 1. desember og 8. desember 2016 kom í ljós að upplýsingagjöf Eimskips eða eftir atvikum framsetning hennar og/eða skýringar væri á köflum ófullnægjandi eða óljós. Þá hafnaði Eimskip því að afhenda gögn er vörðuðu Eimskip Holding BV. Af þeim sökum sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips, dags. 8. mars 2017, þar sem farið var yfir hvernig upplýsingagjöf fyrirtækinu væri ábótavant. Eftirfarandi athugasemdir voru settar fram:[122]

- Upplýsingar um breytingar á hluta siglingakerfis Eimskipssamstæðunnar sem afhentar voru miðuðust ekki við heimsmarkaði líkt og óskað hafði verið eftir.
- Ekki voru afhentar upplýsingar um kaup Eimskips á þjónustu af Samskipum.
- Afhending og framsetning afhentra fundargerða var ófullnægjandi.
- Söluskýrslur innflutningsdeildar voru ekki afhentar.
- Upplýsingar varðandi Eimskip Holding BV voru ekki afhentar.

129. Farið var fram á það að Eimskip greindi Samkeppniseftirlitinu frá því fyrir 21. mars 2017 hvort fyrirtækið hygðist verða við upplýsingabeiðni eftirlitsins. Jafnframt var Eimskip veitt færi á því að koma að athugasemdum við það mat Samkeppniseftirlitsins sem sett var fram í bréfi þess.

130. Með bréfi frá Samskip Holding BV, dags. 10. mars 2017, voru afhent gögn og upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir, þ. á m. fundargerðir af stjórnarfundum félagsins, upplýsingar um stjórnarsetu, listi yfir hluthafa, ársreikningar, upplýsingar um siglingakerfi félagsins o.fl.[123]

131. Eimskip staðfesti með bréfi, dags. 17. mars 2017, að líkur stæðu til þess að unnt yrði að verða við, eða eftir atvikum veita fullnægjandi skýringar á meirihluta þeirra athugasemda Samkeppniseftirlitsins sem settar voru fram í bréfi þess þann 8. mars.[124] Því var þó haldið til haga að Eimskip telji sig hafa farið að upplýsingabeiðni eftirlitsins frá 30. september 2016. Óskað var eftir fresti til 30. apríl 2017 og síðar viðbótarfresti til 8. maí 2017 til að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins.[125] Samkeppniseftirlitið samþykkti að veita þá fresti.[126]

132. Þann 8. maí 2017 bárust frekari upplýsingar og gögn ásamt nánari útskýringum á áður afhentum gögnum frá Eimskip. Meðfylgjandi bréfinu var eftirfarandi:[127]

- Skrifleg lýsing á breytingum á siglingakerfi Eimskips
- Yfirlit yfir fundargerðir og söluskýrslur
- Söluskýrslur innflutningsdeildar

133. Með bréfi, dags. 13. september 2017, tilkynnti Samkeppniseftirlitið Eimskip að þörf væri á nánari útskýringum frá fyrirtækinu á áður innsendum gögnum ásamt frekari sundurliðun afhentra tölulegra upplýsinga.[128] Var m.a. óskað eftir upplýsingum sem Eimskip afhenti ekki vegna markaðshlutdeildar

[122] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 08.03.2017.
[123] Bréf frá Samskip Holding BV til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.03.2017.
[124] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.03.2017.
[125] Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.04.2017. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.05.2017. Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.05.2017. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.05.2017.
[126] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 17.03.2017.
[127] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.05.2017.
[128] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 13.09.2017.

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

134. Fyrir hvert og eitt ár á tímabilinu frá árinu 2007 til og með ársins 2013 var óskað eftir að Eimskip veitti þessar upplýsingar:

- Hvort að orðið hefðu verulegar breytingar á markaðsumhverfinu, að mati Eimskips, á viðkomandi ári sem leiddu til þess að markaðsskilgreiningar sem lagðar hefðu verið til grundvallar í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 ættu ekki við á því ári? Ef svo væri, var óskað eftir því að þær breytingar yrðu skýrðar.

- Tilgreina skyldi keppinauta Eimskips í siglingum til og frá Íslandi á viðkomandi ári. Einnig skyldi tilgreina hvort viðkomandi fyrirtæki hefði verið keppinautur í áætlunarsiglingum eða í stórflutningum (bulk).

135. Fyrir hvert og eitt ár á tímabilinu frá árinu 2007 til og með ársins 2013 var óskað eftir að Eimskip veitti þessar upplýsingar:

- Vísað var til ákvörðunar Samkeppniseftirlitsins nr. 8/2017 þar sem fjallað var um skilgreiningu á mörkuðum fyrir vöruflutninga á landi. Var lagt til grundvallar að Eimskip og Samskip veittu alhliða flutningsþjónustu á landi. Bæði fyrirtækin rækju víðtæk flutninganet á sviði vöruflutningaaksturs sem tækju til alls landsins. Að þessu leyti væri þjónusta Eimskips og Samskipa frábrugðin þjónustu annarra sem flyttu vörur á landi. Þá störfuðu ýmsir aðilar við svæðisbundinn vöruflutningaakstur á landsbyggðinni eða aðeins á ákveðnum leiðum milli Reykjavíkur og heimabyggðar viðkomandi vöruflytjanda. Virtist ekki hafa átt sér stað grundvallarbreytingar á gerð og eðli þessara viðskipta frá því sem lagt hefði verið til grundvallar í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 27/2003. Ef Eimskip teldi hins vegar að framangreind lýsing ætti ekki við á viðkomandi ári var óskað eftir rökstuðningi þar að lútandi.

- Tilgreina skyldi keppinauta Eimskips í landflutningum hér á landi á viðkomandi ári. Einnig skyldi, fyrir hvert ár fyrir sig, tilgreina þær flutningaleiðir þar sem viðkomandi fyrirtæki keppti við Eimskip.

136. Þá var vísað til þess að framkvæmdastjórn ESB hefði skilgreint markaðinn fyrir flutningsmiðlun með tilteknum hætti. Ef Eimskip teldi að önnur sjónarmið hefðu gilt um flutningsmiðlun tengda Íslandi á rannsóknartímabilinu var óskað eftir rökstuðningi þar um. Einnig skyldi, fyrir hvert framangreint ár, tilgreina þau fyrirtæki hér á landi sem Eimskip teldi hafa verið keppinauta sína í flutningsmiðlun.

137. Þá óskaði Samkeppniseftirlitið jafnframt eftir viðbótarupplýsingum um skipakerfi fyrirtækisins, siglingaáætlanir og gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa og viðskiptavina sem falla undir stóriðju.

138. Þá var að lokum óskað eftir því að Eimskip bætti úr afhendingu á gögnum sem varða samskipti lykilstarfsmanna fyrirtækisins við Samskip, sem óskað var upphaflega eftir í janúar 2015 sem væri enn, að mati Samkeppniseftirlitsins, ekki fullnægjandi. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins var vísað til þess að Samskip hefðu, í svörum sínum við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins í janúar 2016, upplýst um að fyrrverandi forstjóri Samskipa hafi minnst þess að hafa átt fund með forsvarsmönnum Eimskips á vormánuðum 2008 vegna mögulegra viðskipta fyrirtækjanna sem tengdust ótilgreindum

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

139. Með tölvupósti, dags. 27. september 2017, óskaði Eimskip eftir skýringum frá Samkeppniseftirlitinu varðandi tiltekin atriði í upplýsingabeiðni eftirlitsins.[129] Staðfesti Samkeppniseftirlitið móttöku þeirrar beiðni samdægurs. Þann 2. október 2017 var beiðni Eimskips ítrekuð og bárust frekari skýringar frá Samkeppniseftirlitinu síðar sama dag.[130]

140. Við rannsókn Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins komu fram upplýsingar um að starfsmaður greiningardeildar Arion banka hefði a.m.k. á árunum 2012 og 2013 átt í samskiptum við framkvæmdastjóra útflutningsdeildar Samskipa um málefni tengd Eimskip. Nánar tiltekið var um að ræða atriði sem viðkomandi starfsmaður Arion banka hefði orðið áskynja um í tengslum við störf sín í greinardeild bankans í aðdraganda þess að fjármálagerningar Eimskips voru teknir til viðskipta á skipulegum verðbréfamarkaði (Kauphöllinni). Í október 2012, í kjölfar fundar sem umræddur starfsmaður Arion banka átti með stjórnendum Eimskips, sendi hann t.a.m. tölvupóst til stjórnanda hjá Samskipum sem innihélt spurningalista fyrir viðkomandi stjórnanda. Umræddur tölvupóstur var liður í upplýsingaöflun greiningardeildar Arion banka vegna hlutafjárútboðs Eimskips. Það vakti athygli Samkeppniseftirlitsins að í spurningalista starfsmanns Arion banka til Samskipa var vísað til upplýsinga frá Eimskip um markaðsaðstæður á Íslandi og hækkanir fyrirtækisins á verðskrá. Er þar annars vegar vísað til þess að Eimskip héldi því fram að fyrirtækið gæti haldið verðskránni *„stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því“*. Þá segir að Eimskip lýsti markaðnum á Íslandi sem *„voða kósý“* og að ólíklegt væri að erlend skipafélög kæmu inn á íslenskan markað.

141. Af þessu tilefni óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá Arion banka um samskipti viðkomandi starfsmanns greiningardeildar bankans við starfsmenn eða stjórnendur Eimskips og Samskipa.

142. Í ágúst og september 2017 voru haldnir fundir með forsvarsmönnum Arion banka í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins. Þann 3. október 2017 aflaði Samkeppniseftirlitið jafnframt munnlegra upplýsinga frá Arion banka og umræddum fyrrverandi starfsmanni bankans.

143. Þann 10. október 2017 óskaði Eimskip eftir viðbótarfresti til 13. október 2017 til að svara upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 13. september 2017. Sá frestur var veittur af hálfu Samkeppniseftirlitsins.[131]

144. Þann 12. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir gögnum og upplýsingum frá Alcoa Fjarðaál sf. sem sneru að viðskiptum félagsins við Eimskip og Samskip.[132] Óskað var eftir fyrrgreindum upplýsingum í kjölfar fundar við Alcoa Fjarðaál í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins þann 21. september 2017. Veittur var frestur til 27. október 2017. Þann 19. október 2017 óskaði Alcoa Fjarðaál eftir nánari skýringum á tilteknum liðum í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins og var því svarað þann 23. október. Í kjölfarið, þann 25. október 2017, óskaði Alcoa Fjarðaál eftir viðbótarfresti til 3. nóvember 2017 og var sá frestur veittur þann 26. október 2017.[133]

145. Þann 13. október 2017 bárust gögn og upplýsingar ásamt nánari útskýringum á áður afhentum gögnum frá Eimskip.[134] Afhentar voru m.a. upplýsingar um skipakerfi fyrirtækisins og siglingaáætlanir. Þá kom fram það mat Eimskips að fyrirtækið hefði nú þegar uppfyllt

[129] Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.09.2017.
[130] Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins og frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 02.10.2017.
[131] Tölvupóstsamskipti milli Eimskips og Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.10.2017.
[132] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Alcoa Fjarðaáls sf., dags. 12.10.2017.
[133] Tölvupóstsamskipti milli Alcoa Fjarðaáls og Samkeppniseftirlitsins, dags. 19., 23., 25. og 26.10.2017.
[134] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.10.2017.

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

146. Þann 17. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir tilteknum upplýsingum og gögnum frá Sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu.[135] Veittur var frestur til 25. október 2017. Svör bárust þann 23. október 2017.[136]

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

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

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

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

[135] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Sýslumannsins á höfuðborgarsvæðinu, dags. 17.10.2017.
[136] Bréf frá Sýslumanninum á höfuðborgarsvæðinu til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.10.2017.
[137] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 18.10.2017.

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

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

149. Þá var jafnframt óskað eftir viðbótarupplýsingum um flutningsmagn, flutningsgetu, tekjur og nýtingu til og frá Íslandi sundurliðað niður á áætlunarleið. Var upplýst um að við framvindu rannsóknar væri nauðsynlegt að afla útskýringa á þegar afhentum gögnum ásamt frekari sundurliðun á afhentum tölulegum upplýsingum. Hið sama átti við um upplýsingar um gagnkvæma flutninga Eimskips og Samskipa fyrir árin 2008 til og með árinu 2013 sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir 30. september 2016. Taldi Samkeppniseftirlitið þannig nauðsynlegt að óska eftir frekari upplýsingum og gögnum því tengdu, m.a. í tengslum við sjóflutninga milli hafna á Íslandi og flutninga á tómum gámum. Auk þess var óskað upplýsinga um flutninga Samskipa fyrir stóriðju og magn og tekjur í flutningsmiðlun.

150. Í bréfinu var jafnframt ítrekuð upplýsingaskylda um nýja gjaldskrárliði. Óskaði hafði verið eftir afhendingu afrita af verð- og gjaldskrám Samskipa og Landflutninga vegna reglubundinna áætlunarsiglinga til og frá Íslandi og landflutninga í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 29. janúar 2015. Tiltók Samkeppniseftirlitið gjaldskráruppplýsingar sem vantaði í afhendingu Samskipa í tengslum við landflutninga, ferskfiskverð, karagjald og E-control gjald. Sagði svo: *„Upplýsingaskylda Samskipa stendur því óhögguð hvað framangreint varðar og áréttað að óskað er afhendingar á tímasetningu upptöku nýrra liða og breytinga á þeim í verð- og gjaldskrám Samskipa og Landflutninga og af öllum gjaldskrám sem í gildi hafa verið á tímabilinu*."

151. Samkeppniseftirlitið áréttaði einnig upplýsingaskyldu af verðskrám/gjaldskrám og breytingum fyrir BAF (í áætlunarsiglingum milli Íslands og hafna í Evrópu og Norður-Ameríku eftir sölueiningum) og FAF (í innanlandsflutningum) fyrir þau tímabil sem ekki hafa verið þegar afhent, auk þess sem óskað var eftir frekari upplýsingum. Um það sagði m.a.: *„Eins og áður segir afhenti Samskip tiltekin gögn um breytingar á verð- og gjaldskrám 29. mars 2015, sbr. 4. tölulið fyrri upplýsingabeiðni frá 29. janúar 2015. Ekki er að finna upplýsingar m.a. um BAF og breytingar á BAF á tímabilinu, fyrir utan það sem að framan greinir. Afhentar upplýsingar um breytingar á verð- og gjaldskrám eru m.ö.o. ekki tæmandi að þessu leyti*."

152. Hið sama á við um upplýsingar um markaði, markaðshlutdeild og keppinauta. Óskað var eftir nákvæmari upplýsingum og upplýsingaskylda ítrekuð þar sem við átti.

153. Um samskipti sagði m.a. eftirfarandi: *„Í 6. tölulið áðurnefndrar upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins til Samskipa frá 29. janúar 2015 var óskað afrita af öllum gögnum sem varða samskipti tíu tilgreindra fyrrverandi eða núverandi starfsmanna Samskipa við fyrrverandi eða núverandi starfsmenn eða stjórnarmenn Eimskips frá og með árinu 2006 til dagsetningu bréfsins, sbr. einnig 7. tölulið beiðninnar. Óskað var eftir því að þessi gögn yrðu afhent með skipulögðum hætti og í tímaröð.*

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

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

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

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

154. Í kjölfarið reifaði Samkeppniseftirlitið athugasemdir sínar við framangreindar skýringar og gagnaafhendingu Samskipa vegna 6. og 7. tölulíða upplýsingabeiðni frá 29. janúar 2015. Ítrekaði eftirlitið upplýsingaskyldu vegna samskipta (S)aðaleig-stjform-SH við núverandi og fyrrverandi starfsmenn/stjórnarmenn Eimskips og sagði að það væri villandi framsetning hjá Samskipum að gefa það til kynna að (S)aðaleig-stjform-SH sé hættur störfum eða aðkomu að Samskipum. Til viðbótar áréttaði Samkeppniseftirlitið upplýsingaskyldu Samskipa um að afhenda upplýsingar um milli hverra samskipti hafi verið hjá Eimskip og Samskipum, dagsetningu og e.a. fundarstað og fundargesti. Var sérstaklega vísað til svara (S)forstj og (S)forstö-landfl í bréfi Samskipa frá 14. janúar 2016 og funda sem þeir kvöddust muna til á árunum 2008 til 2009, án þess að gefa allar umbeðnar upplýsingar.

155. Loks gerði Samkeppniseftirlitið athugasemdir við afhentar fundargerðir Samskipa skv. upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 30. september 2016, en „*ljóst er að stór hluti umbeðinna gagna var ekki afhentur*". Taldi eftirlitið upp þær fundargerðir sem ekki höfðu verið afhentar eða ekki hafi verið skýrt nægilega vel hvers vegna hafi ekki verið afhentar, á þremur blaðsíðum. Veittur var frestur til 10. nóvember 2017.[138]

156. Þann 26. október 2017 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Eimskips þar sem vísað var til afhentra upplýsinga um flutningsmagn fyrirtækisins sem óskað hafði verið eftir með upplýsingabeiðnum Samkeppniseftirlitsins, annars vegar þann 30. september 2016 og hins vegar 13. september 2017, sbr. afhent gögn 8. desember 2016 og 13. október 2017. Við rannsókn á afhentum gögnum kom í ljós að upplýsingum bar ekki saman og var því nauðsynlegt að óska eftir útskýringum og viðeigandi leiðréttingum. Samkeppniseftirlitið áréttaði að misræmi sem þetta væri til þess fallið að tefja rannsókn eftirlitsins og skoraði á Eimskip að vanda upplýsingagjöf og gagnaafhendingu.

157. Þann 26. október 2017 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá aðilum á sjóflutningamarkaði, þ.e. Smyril Line Cargo/Smyril Line Ísland ehf., Thor shipping ehf., Nesskipum

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

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

158. Þann 31. október 2017 barst Samkeppniseftirlitinu fyrri hluti þeirra gagna sem óskað hafði verið eftir frá Alcoa Fjarðaál. Síðari hluti gagnanna barst þann 3. nóvember 2017.

159. Með bréfi, dags. 2. nóvember 2017, lagði Eimskip fram skýringar á því misræmi og annmörkum sem fundist höfðu í afhentum gögnum fyrirtækisins.[140] Í bréfinu óskaði Eimskip eftir því að Samkeppniseftirlitið myndi leiðbeina fyrirtækinu um hvaða leið rétt væri að fara í afhendingu gagnanna.

160. Svör Nesskipa við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins bárust með bréfi, dags. 3. nóvember 2017.

161. Þann 3. nóvember 2017 brást Samkeppniseftirlitið við bréfi Eimskips frá 2. nóvember.[141] Tilkynnti Samkeppniseftirlitið að erfitt væri að sjá að framkomnar skýringar Eimskips á misræmi í tölum væri meginorsök mismunarins. Fram kom það mat Samkeppniseftirlitsins að með hliðsjón af framkomnum skýringum Eimskips hafi fyrirtækið ekki stemmt af sínar eigin tölur áður en þær voru afhentar Samkeppniseftirlitinu. Þá var áréttað að sérstaklega hafi verið óskað eftir því að skýringar skyldu fylgja afhendingu upplýsinga. Þar sem það hafi ekki verið gert yrði a.m.k. að telja umrædda gagnaafhendingu Eimskips fela í sér hirðuleysi sem væri til þess fallið að tefja rannsókn málsins. Samkeppniseftirlitið veitti frest til 9. nóvember 2017 til að bæta úr umræddum annmörkum.

162. Með tölvupósti, dags. 8. nóvember 2017, óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til 24. nóvember 2017 til að svara upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Óskaði Samkeppniseftirlitið eftir nánari rökstuðningi fyrir þeirri beiðni sem barst síðar sama dag. Samkeppniseftirlitið veitti umbeðinn viðbótarfrest með tölvupósti, dags. 9. nóvember 2017.[142]

163. Eimskip afhenti þann 8. nóvember 2017 ítarlegri skýringar á vinnslu og framsetningu áður afhentra gagna sem að mati fyrirtækisins skýrði að langstærstum hluta það misræmi sem Samkeppniseftirlitið hafði bent á.[143] Þá voru gögn endurunnin og afhent að nýju. Loks var í bréfi Eimskips óskað eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu til að útskýra frekar bæði vinnslu og framsetningu gagnanna. Sá fundur var haldinn í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins þann 16. nóvember 2017. Þar var ákveðið að Eimskip skyldi senda Samkeppniseftirlitinu leiðrétt gögn í samræmi við það sem rætt hafði verið á fundinum ásamt því að yfirfara önnur gögn.

164. Svör Blue Water Shipping við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins bárust með bréfum, dags. 10. nóvember og 20. nóvember 2017.

165. Með bréfi, dags. 10. nóvember 2017, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og gögnum frá Íslandspósti í því skyni að leggja mat á markaðshlutdeild Eimskips og Samskipa á landflutningamarkaði.[144] Veittur var frestur til 24. nóvember 2017.

166. Dagana 22.-23. nóvember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til 74 aðila sem starfandi eru á landflutningamarkaði.[145] Óskað var eftir sundurliðun á tekjum viðkomandi fyrirtækis eftir því hvort um væri að ræða tekjur vegna flutnings og þá á hvaða landssvæðum eða flutningsleiðum þær

[139] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Smyril Line Cargo ehf., Thor shipping ehf., Nesskip ehf. og Blue Water Shipping ehf., dags. 26.10.2017.
[140] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.11.2017.
[141] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.11.2017.
[142] Tölvupóstsamskipti milli Samkeppniseftirlitsins og Samskipa, dags. 08. og 09.11.2017.
[143] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.11.2017.
[144] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Íslandspósts, dags. 10.11.2017.
[145] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til 69 aðila á landflutningamarkaði, dags. 22. og 23.11.2017.

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

167. Með bréfi, dags. 24. nóvember 2017, bárust gögn og upplýsingar frá Samskipum sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir með bréfi, dags. 18. október 2017.[147] Með bréfi Samskipa voru afhentar eftirfarandi upplýsingar og gögn:

- Nánari upplýsingar um skipa- og siglingakerfi félagsins, flutningsmagn, flutningsgetu ásamt upplýsingum um tekjur og nýtingu.
- Ítarlegri upplýsingar um gagnkvæma flutninga Eimskips og Samskipa en áður höfðu komið fram.
- Upplýsingar um flutninga Samskipa fyrir stóriðjufyrirtæki.
- Magn- og tekjuupplýsingar frá flutningsmiðlun Samskipa.
- Nánari upplýsingar um verð- og gjaldskrár Samskipa en áður höfðu verið afhentar.
- Upplýsingar og sjónarmið Samskipa um markaði, markaðshlutdeild og keppinauta.
- Nánari upplýsingar um tiltekin samskipti starfsmanna Samskipa við Eimskip.

168. Samskip höfnuðu afhendingu á áður umbeðnum fylgiskjölum fundargerða sem stöfuðu frá stjórn Samskipa Holding. Um afhendingu samskipta (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip sagði í bréfi Samskipa að hann væri *„hvorki starfsmaður né stjórnarmaður í félaginu“* og vísað til fyrri svara Samskipa að það væri *„ómögulegt“* að afhenda tölvupóst (S)aðaleig-stjform-SH frá þeim tíma sem hann hafði gegnt störfum hjá Samskipum. Þá kemur fram að Samskip hafi *„ekki nokkur úrræði til að leita í gögnum að ætluðum samskiptum* (S)aðaleig-stjform-SH *frá fyrri tíð við starfsmenn og stjórnendur Eimskip*s“. Segir jafnfram að Samskip hafi *„ekki fengið neina samantekt um slíkt efni frá* (S)aðaleig-stjform-SH“ og félagið hafi ekki *„boðvald eða önnur úrræði til að þvinga fram slíkar upplýsingar ekki frekar en gagnvart fyrrum starfsmönnum eða stjórnarmönnum fyrirtækisins*.“.

169. Með tölvupósti þann 24. nóvember 2017 kallaði Samkeppniseftirlitið eftir þeim gögnum sem Eimskip hafði skuldbundið sig til að afhenda eftir fund með eftirlitinu þann 16. nóvember 2017.[148]

---

[146] Tölvupóstur frá Ragnari og Ásgeiri ehf, dags. 23.11.2017, Bréf frá Króna ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.11.2017. Tölvupóstur frá Flutningaþjónustu Sigga ehf./Hópsnes ehf., dags. 27.11.2017. Tölvupóstur frá K.M. þjónustunni ehf., dags. 27.11.2017. Tölvupóstur frá Sigfússyni ehf., dags. 28.11.2017. Bréf frá SH flutningum ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.11.2017. Tölvupóstur frá SG Ingvason ehf., dags. 28.11.2017. Tölvupóstur frá SH flutningum ehf., dags 28.11.2017. Tölvupóstur frá [...], dags. 29.11.2017. Bréf frá Sendibílum Íslands ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2017. Bréf frá Sissunum ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2017. Bréf frá Nönnu ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 30.11.2017. Tölvupóstur frá Strandafrakt ehf., dags. 30.11.2017. Bréf frá E.T. ehf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.11.2017. Bréf frá Sendibílum Reykjavíkur til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2017. Tölvupóstur frá Vöndli ehf., dags. 02.12.2017. Tölvupóstur frá Austfjarðaflutningum ehf., dags. 04. og 06.12.2017. Tölvupóstur frá Vaðvík ehf., dags. 04.12.2017. Tölvupóstur frá Fitjum flutningum ehf. og Fitjum-vörumiðlun ehf., dags. 04.12.2017. Tölvupóstur frá Bifreiðastöð Þ.Þ.Þ. ehf., dags. 04.12.2017. Bréf frá Víði og Öldu ehf. til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 05.12.2017. Bréf frá Flutningaþjónustu Bubba ehf. til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 06.12.2017. Bréf frá Iscargo til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 07.12.2017. Tölvupóstur frá Ekju ehf., dags. 07.12.2017. Bréf frá Flutningaþjónustu Arnars ehf. til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 08.12.2017. Bréf frá Vörumiðlun ehf. til Samkeppniseftirlitsins, mótt. 11.12.2017. Tölvupóstur frá S V Bílum ehf., dags. 11.12.2017. Tölvupóstur frá Vöggum, ehf., dags. 11.12.2017. Tölvupóstur frá Fraktflutningum ehf., dags. 12.12.2017. Tölvupóstur frá BB og sonum ehf., dags. 12.12.2017. Tölvupóstur frá Flutningastöðinni Borgarnesi, dags. 14.12.2017. Tölvupóstur frá Auðberti og Vigfúsi Páli ehf., dags. 15.12.2017. Tölvupóstur frá Þórði ehf., dags. 15.12.2017. Tölvupóstur frá KASK/Kaupfélagi Austur-Skaftfellinga, dags. 08.05.2018. Tölvupóstur frá fyrrv. framkvæmdastjóra Nesfrakt, dags. 16.05.2018.
[147] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 24.11.2017.
[148] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 24.11.2017.

170. Þann 28. nóvember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa þar sem bent var á verulegt misræmi í afhentum gögnum um flutt magn og tekjur af þeim flutningum.[149] Engar skýringar hafi komið fram af hálfu Samskipa á umræddu misræmi sem benti til þess að svör hefðu ekki verið afstemmd með fullnægjandi hætti. Tilkynnti Samkeppniseftirlitið að umrædd vinnubrögð væru bagaleg og til þess fallin að tefja rannsókn eftirlitsins. Var skorað á Samskip að vanda í hvívetna upplýsingagjöf og gagnaafhendingu. Óskað var eftir útskýringum á tilgreindum mismuni og Samskipum boðið að koma til fundar hjá Samkeppniseftirlitinu til að útskýra og eftir atvikum leiðrétta framkomin gögn.

171. Þann 29. nóvember 2017 sendi Eimskip Samkeppniseftirlitinu tölvupóst þar sem í viðhengi voru þau gögn sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir á fundi með fyrirtækinu þann 16. nóvember.[150] Gögnin bárust að lokum þann 30. nóvember.[151]

172. Samskip sendu Samkeppniseftirlitinu bréf, dags. 1. desember 2017, þar sem upplýst var að fyrir mistök hefðu magn- og tekjutölur verið tvítaldar að hluta í gögnum sem afhent voru þann 24. nóvember.[152] Meðfylgjandi bréfinu var leiðrétt skjal. Skýringar voru einnig lagðar fram á misræmi í gögnum að öðru leyti.

173. Upplýsingar sem Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir frá Íslandspósti bárust þann 3. desember 2017.[153]

174. Þann 5. desember 2017 sendi Samkeppniseftirlitið tölvupóst til Samskipa þar sem við skoðun afhentra gagna frá 1. desember hafði komið í ljós að tilteknar upplýsingar vantaði eða sundurliðun ekki líkt og óskað hafði verið eftir.[154] Frekari gögn og skýringar bárust frá Samskipum þann 13. desember.[155]

175. Þann 8. desember 2017 bárust Samkeppniseftirlitinu gögn sem eftirlitið hafði óskað eftir frá Seyðisfjarðarhöfn og varðaði vöruflutninga með Norrænu.[156] Áður hafði verið óskað eftir umræddum gögnum frá Smyril Line Ísland ehf. en það hafði ekki borið árangur

176. Með bréfi til Eimskips, dags. 15. desember 2017, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum og útskýringum á tilgreindum áður innsendum gögnum.[157] Þá var einnig ítrekuð upplýsingaskylda um önnur tiltekin atriði, þ. á m. um skipakerfi fyrirtækisins, gagnkvæm viðskipti Eimskips og Samskipa og ráðningarsamninga forstjóra. Þá var á ný óskað eftir afhendingu á fundargerðum en fyrri afhending á þeim var að mati Samkeppniseftirlitsins ekki ásættanleg og til þess fallin að tefja rannsókn málsins. Þá var óskað eftir skýringum á afhentum tölum vegna landflutninga. Frestur til að afhenda umbeðin gögn var veittur til 10. janúar 2018.

177. Þann 18. desember 2017 var haldinn fundur með Samskipum í húsakynnum Samkeppniseftirlitsins. Á fundinum var óskað eftir tilteknum upplýsingum sem Samskip skuldbundu sig til að afhenda sem fyrst. Svör við fyrirspurnum Samkeppniseftirlitsins bárust þann 19. desember sem að mati

[149] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 28.11.2017.
[150] Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2017.
[151] Tölvupóstsamskipti milli Samkeppniseftirlitsins og Eimskips, dags. 29.-30.11.2017.
[152] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 01.12.2017.
[153] Tölvupóstur frá Íslandspósti til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.12.2017.
[154] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 05.12.2017.
[155] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.12.2017.
[156] Tölvupóstur frá Seyðisfjarðarhöfn til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.12.2017.
[157] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 15.12.2017.

Samkeppniseftirlitsins voru ekki fullnægjandi og voru því sendar frekari óskir um skýringar til Samskipa þann 21. desember.[158] Nánari svör bárust frá Samskipum þann 2. janúar 2018.[159]

178. Með bréfi til embættis héraðssaksóknara, dags. 19. desember 2017, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir afhendingu á tilgreindum gögnum með vísan til 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga, sbr. 3. mgr. 19. gr. laganna.[160] Þann 4. janúar 2018 bárust Samkeppniseftirlitinu umrædd gögn frá embætti héraðssaksóknara.[161]

179. Þann 10. janúar 2018 barst svarbréf frá Eimskip vegna upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 15. desember 2017.[162] Í bréfinu voru leiðréttar villur sem fundist höfðu í áður afhentum gögnum um skipakerfi og siglingaáætlanir. Áður hafði Eimskip afhent án skýringa Excel-skjal þar sem fram komu upplýsingar um m.a. 10 samninga fyrirtækisins við Samskip. Með bréfi Eimskips voru afhentir 6 af þeim 10 samningum Eimskips við Samskip/Jóna Transport sem óskað hafði verið eftir. Þær skýringar voru veittar að aðrir samningar hafi ekki fundist þrátt fyrir ítarlega leit. Samkeppniseftirlitið hafði óskað eftir undirrituðu eintaki af samningi Eimskips og Samskipa um samstarf í N-Ameríkusiglingum. Eimskip afhenti hins vegar eintak sem eingöngu var undirritað af Eimskip en þó upplýst að þrátt fyrir það hafi verið starfað eftir umræddum samningi. Tilkynnt var að ekki hafa fundist afrit af uppsögn umræðds samnings frá því í maí 2008. Þá voru afhentar skýringar á áður afhentum gögnum um flutninga fyrir tengd félög og flutninga tómra gáma. Samkeppniseftirlitið hafði jafnframt óskað eftir afriti af ráðningarsamningi forstjóra fyrirtækisins og ítarlegri skýringum á áður afhentum fundargerðum. Eimskip byggir í svarbréfi sínu á því að fyrirtækinu sé ekki skylt að afhenda ráðningarsamning við forstjóra, sérstaklega þar sem um sé að ræða viðkvæmar persónuupplýsingar og einnig vegna þess að Samkeppniseftirlitið hafi ekki rökstutt hvernig umrætt gagn eigi að gagnast við rannsókn málsins. Hvað afhentar fundargerðir varðar kemur fram í bréfinu að Eimskip telji að fyrirtækið hafi nú þegar afhent öll þau gögn sem undir þá beiðni falla. Segir jafnframt að vanti fundargerðir fyrir tiltekið tímabil, hafi þær annað hvort ekki verið gerðar eða séu glataðar. Hins vegar var upplýst að handvömm hafi valdið því að fyrir fórst að afhenda fundargerðir forstöðumannafunda fyrir árin 2009-2012 og voru þær því afhentar á minnislykli sem fylgdi svarbréfi þessu. Að lokum voru afhentar frekari skýringar á áður afhentum gögnum vegna landflutningamarkaðar. Þann 12. mars 2018 sendi Samkeppniseftirlitið tölvupóst til Eimskips þar sem ítrekuð var krafa Samkeppniseftirlitsins í bréfi frá 23. janúar 2015, um afrit af þeim samningum Eimskips við Ölgerð Egils Skallagrímssonar, sem voru í gildi á árunum 2006-2009. Svör bárust þann 14. mars 2018.[163]

180. Þann 15. janúar 2018 bárust svör frá Thor Shipping vegna gagnabeiðni Samkeppniseftirlitsins, dags. 26. október 2017.[164]

181. Með tölvupósti þann 27. mars. 2018 til Ríkisskattstjóra óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum um tekjur frá nokkrum fyrirtækjum á landflutningamarkaði og flutningsmiðlunarmarkaði. Þær upplýsingar bárust Samkeppniseftirlitinu með tölvupósti frá Ríkisskattstjóra þann 9. apríl 2018.[165] Með tölvupóstum þann 12. apríl 2018 var óskað eftir frekari upplýsingum frá Ríkisskattstjóra um

[158] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.12.2017. Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 21.12.2017.
[159] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.01.2018.
[160] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til embættis héraðssaksóknara, dags. 19.12.2017.
[161] Bréf frá embætti héraðssaksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.01.2018.
[162] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.01.2018.
[163] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 12.03.2018 og tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.03.2018.
[164] Tölvupóstur frá Thor Shipping til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.01.2018.
[165] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Ríkisskattstjóra, dags. 27.03.2018, ásamt tölvupósti með upplýsingum frá Ríkisskattstjóra, dags. 09.04.2018.

fyrirtæki á landflutningamarkaði. Þær upplýsingar bárust 16. apríl 2018.[166] Með tölvupósti þann 16. apríl 2018 til Íslandspósts var óskað eftir upplýsingum um tekjur Íslandspósts vegna flutningsmiðlunar frá árinu 2007 til og með árinu 2017. Þær upplýsingar bárust með tölvupósti frá Íslandspósti þann 17. apríl 2018.[167]

182. Við rannsókn málsins kom fram ósamræmi milli afhentra tölulegra upplýsinga frá Samskipum vegna landflutninga, sbr. gagnaafhendingu 22. nóvember 2016, og afritaðra samtímagagna annars vegar og áður afhentra upplýsinga vegna landflutninga frá fyrirtækinu hins vegar. Þann 26. apríl 2018 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir skýringum eða staðfestingu Samskipa á réttmæti afhentra upplýsinga.[168] Í erindi Samkeppniseftirlitsins er m.a. vísað til þess að við rannsókn málsins hefði áður komið upp vafatilvik um afhentar tölulegar upplýsingar frá Samskipum, sem við eftir á skoðun fyrirtækisins hefði gefið tilefni til leiðréttingar. Eftir framlengdan frest bárust leiðréttar upplýsingar frá Samskipum þann 9. maí 2018. Í svarbréfi Samskipa, dags. sama dag, eru þær skýringar gefnar að afhentar hefðu verið rangar upplýsingar vegna mismunandi skilgreininga hjá fyrirtækinu ásamt því að villur í afhentum upplýsingum ættu „*alfarið*" rætur að rekja til „*mannlegra mistaka við samantektina*".[169]

183. Frá því að kæru var beint til lögreglu í mars 2014 hefur verið samvinna milli lögreglu og Samkeppniseftirlitsins vegna rannsóknar á umræddum brotum á samkeppnislögum. Hefur Samkeppniseftirlitið í samstarfi við lögreglu framkvæmt athugun á rafrænum gögnum málsins. Sem fyrr sagði sendi Samkeppniseftirlitið þann 19. desember 2016 viðbótarkæru til lögreglu ásamt viðamiklum gögnum (samtals tæplega 6.400 bls.). Frekari gagnaafhending átti sér stað til lögreglu í mars og maí 2018. Þannig sendi Samkeppniseftirlitið rannsóknargögn til lögreglu 15. mars 2018 (549 bls.) og þann 8. maí 2018 (213 bls.).

184. Í maí 2018 tók Samkeppniseftirlitið þátt í skýrslutöku lögreglu yfir sakborningum og vitnum í refsimálinu, sbr. 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Veitti eftirlitið einnig aðstoð við undirbúning þessara rannsóknaraðgerða lögreglu. Önnur viðbótarkæra var send til lögreglu 17. maí 2018. Þar var kærður einn einstaklingur.

[166] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Ríkisskattstjóra, dags. 12.04.2018, ásamt tölvupósti með upplýsingum frá Ríkisskattstjóra, dags. 16.04.2018.
[167] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Íslandspóst,, dags. 16.04.2018, ásamt tölvupósti með upplýsingum frá Íslandspósti, dags. 17.04.2018.
[168] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 26.04.2018.
[169] Bréf frá Samskip til Samkeppniseftirlitsins, ásamt leiðréttum upplýsingum, dags. 09.05.2018.

5. Andmælaskjal I og málsmeðferð í kjölfarið

185. Í þessum kafla er rakin málsmeðferð frá útgáfu fyrra andmælaskjals Samkeppniseftirlitsins til útgáfu þess seinna. Umfjöllunin er að meginstefnu til í tímaröð.

186. Með bréfum til málsaðila, dags. 6. júní 2018, var þeim birt fyrra andmælaskjal Samkeppniseftirlitsins, AI. [170] Fengu málsaðilar frest til 7. september 2018 til að koma á framfæri athugasemdum við AI.

187. Í kjölfar útgáfu AI óskaði Eimskip með símtali þann 7. júní 2018 eftir að fá rafrænt eintak af AI ásamt gagnalista. Samkeppniseftirlitið afhenti umbeðin gögn samdægurs.[171]

188. Jafnframt óskuðu Samskip með tölvupósti, dags. 7. júní 2018, eftir aðgangi að gögnum málsins.[172] Í kjölfar tölvupóstsamskipta var Samskipum einnig afhent rafrænt eintak af AI ásamt gagnalista með bréfi, dags. 13. júní 2018.[173]

189. Með bréfi, dags. 13. júní 2018, óskaði Eimskip eftir aðgangi að gögnum málsins.[174] Þá var sérstaklega óskað eftir að fá afhent afrit (speglun) af tölvu starfsmanns Eimskips, sem var afrituð í húsleit Samkeppniseftirlitsins þann 10. september 2013, þar sem þessi gögn höfðu glatast hjá fyrirtækinu. Þann 14. júní 2018 afhenti Samkeppniseftirlitið tölvudisk með umbeðnum afrituðum gögnum Eimskips.[175]

190. Þann 20. júní 2018 var fundur haldinn að beiðni Samskipa í húsnæði Samkeppniseftirlitsins. Fundinn sátu lögmaður Samskipa og (S)stjform-S stjórnarformaður Samskipa Holding og áður formaður stjórnar Samskipa hf. Hafði stjórnarformaðurinn óskað eftir fundinum til þess að ræða rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðu ólögmætu samráði Eimskips og Samskipa.

191. Með tölvupósti, dags. 29. júní 2018, óskaði Eimskip eftir fundi með Samkeppniseftirlitinu, til þess að ræða m.a. afhendingu gagna og hinn veitta frest til að svara AI. Einnig var óskað eftir að ræða stöðu Eimskips vegna þjónustusölu fyrirtækisins til annarra aðila á flutningamarkaði og samstarfið talið í *„uppnámi*" vegna afstöðu Samkeppniseftirlitsins til slíkra viðskipta sem birtist í AI.[176]

192. Beiðni Eimskips um fund var svarað með tölvupósti, dags. 4. júlí 2018.[177] Þar kom fram að eftirlitið væri reiðubúið að eiga fund með Eimskip, en í undirbúningsskyni og til þess að gera hann skilvirkari óskaði eftirlitið eftir frekari skýringum um boðuð umræðuefni. Var óskað nánari upplýsinga um m.a. hvort og hvernig umrætt samstarf tengdist þeim atvikum sem fjallað er um í AI og hvort fyrirtækið telji nú þörf á því að leggja fram undanþágubeiðni vegna þess, umfang og eðli þessa samstarfs o.s.frv.

193. Með tölvupósti Samkeppniseftirlitsins til Eimskips þann 4. júlí 2018 voru veittar upplýsingar um fyrirhugaða afhendingu umbeðinna gagna af gagnalista AI. Í tölvupóstinum var ítrekað að vegna umfangs yrðu gögn afhent í hlutum til málsaðila. Þá var áréttað að Eimskip hefði *„nú þegar aðgang að hluta gagnanna, en eins og andmælaskjalið ber með sér stafar hluti gagna málsins frá félaginu.*" Þá

[170] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 06.06.2018. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 06.06.2018. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding B.V., dags. 06.06.2018. Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 30.01.2014. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 14.07.2014. Sjá einnig viðbótarkæru Samkeppniseftirlitsins til embættis héraðssaksóknara, dags. 17.05.2018.
[171] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 07.06.2018.
[172] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitins, dags. 07.06.2018.
[173] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.06.2018.
[174] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.06.2018.
[175] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 14.06.2018.
[176] Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.06.2018.
[177] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.07.2018.

væri fyrirliggjandi að Eimskip hefði *„aðgang að gögnum vegna rannsóknar embættis héraðssaksóknara á ætluðum refsiverðum brotum m.a. stjórnenda Eimskips, sbr. tilkynningu Eimskips til kauphallar frá 26. maí sl.*", en áðurnefnt andmælaskjal væri að hluta til byggt á sömu gögnum.[178]

194. Í áðurnefndum tölvupósti Samkeppniseftirlitsins til Eimskips var sömuleiðis rakið að fyrirtækið hefði við rannsókn málsins afhent bréf og gögn með almennum fyrirvara um að þau innhéldu í heild sinni trúnaðarupplýsingar. Kemur fram í bréfi eftirlitsins að umræddur fyrirvari væri ekki í samræmi við kröfur 2. mgr. 16. gr. málsmeðferðarreglna Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005. Í því fælist m.a. að slíkur almennur fyrirvari gæti ekki verið forsenda við mat eftirlitsins á takmörkun upplýsingaréttar annarra málsaðila. Til viðbótar blasti ekki við, að mati Samkeppniseftirlitsins, að efni þessara gagna félli undir undantekningarreglu 17. gr. stjórnsýslulaga. Benti Samkeppniseftirlitið á að það skipti verulegu máli að umfjöllun í þessum bréfum og gögnum Eimskips væri m.a. söguleg í skilningi samkeppniréttarins, þ.e. varðaði atvik sem væru fimm ára eða eldri. Að teknu tilliti til alls framangreinds var Eimskip tilkynnt um að Samkeppniseftirlitið hygðist afhenda Samskipum framangreind gögn sem komu frá Eimskip. Í því sambandi var á það bent að að samskonar mat á trúnaði gagna færi fram varðandi aðgang Eimskips að gögnum sem stöfuðu frá Samskipum. Ekki bárust svör eða athugasemdir frá Eimskip um framangreint fyrirkomulag.

195. Þann 4. júlí 2018 voru Samskip, líkt og Eimskip, upplýst með tölvupósti frá Samkeppniseftirlitinu um fyrirhugaða afhendingu gagna til málsaðila.[179] Í tölvupóstinum var rakið að afhent bréf og gögn Samskipa við rannsókn málsins væru ekki í samræmi við kröfur 2. mgr. 16. gr. málsmeðferðarreglna Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005. Í því fælist m.a. að slíkur almennur fyrirvari gæti ekki verið forsenda við mat eftirlitsins á takmörkun upplýsingaréttar annarra málsaðila. Til viðbótar blasti ekki við, að mati Samkeppniseftirlitsins, að efni þessara gagna félli undir undantekningarreglu 17. gr. stjórnsýslulaga. Benti Samkeppniseftirlitið á að það skipti verulegu máli að umfjöllun í þessum bréfum og gögnum Samskipa væri m.a. söguleg í skilningi samkeppniréttarins, þ.e. varðaði atvik sem væru fimm ára eða eldri. Að teknu tilliti til alls framangreinds var Samskipum tilkynnt að Samkeppniseftirlitið hygðist afhenda Eimskip framangreind gögn sem kæmu frá Samskipum. Í því sambandi var á það bent að að samskonar mat á trúnaði gagna færi fram varðandi aðgang Samskipa að gögnum sem stöfuðu frá Eimskip.

196. Eimskip svaraði tölvupósti Samkeppniseftirlitsins frá 4. júlí 2018 um fund þann 5. júlí 2018. Þar segir m.a. að fyrirtækið vilji einmitt ræða þessi atriði á fundi, og því ítrekuð ósk um fund til slíkrar umræðu, en ekki verði séð að slík upplýsingagjöf sé forsenda þess að fundur fari fram.[180] Samkeppniseftirlitið svaraði tölvupósti Eimskips daginn eftir, eða þann 6. júlí 2018.[181] Þar kom fram að Eimskip hafi kosið að veita ekki umbeðnar upplýsingar um boðuð umræðuefni fundarins og eftirlitinu þætti það miður. Vegna þessa væri líklegt að fundurinn myndi skila minni árangri en ella. Hins vegar væri Samkeppniseftirlitið áfram reiðubúið að funda með Eimskip og var tillaga að fundartíma lögð fram.

197. Þann 9. júlí 2018 barst Samkeppniseftirlitinu tölvupóstur frá Samskipum þar sem farið var yfir fyrirhugaða afhendingu Samkeppniseftirlitsins á gögnum málsins og meðferð trúnaðarupplýsinga. Í tölvupósti Samskipa kemur m.a. fram að á þessu stigi telji fyrirtækið sig hafa *„litla sem enga yfirsýn yfir það hvaða gögn það eru sem nú stendur til að afhenda helsta keppinauti félagsins*". Um þetta segir n.t.t. að í *„umræddum gögnum kunna að vera upplýsingar úr rekstri umbjóðanda míns sem óæskilegt er að rati til keppinautarins, ekki síst þegar horft er til þeirra yfirburða sem umræddur*

[178] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.07.2018.
[179] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.07.2018.
[180] Tölvupóstur frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.07.2018.
[181] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 06.07.2018.

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

198. Þann 11. júlí 2018 var áðurnefndur fundur Samkeppniseftirlitsins og Eimskips haldinn. Sá fundur var haldinn í húsakynnum stofnunarinnar þar sem lögmenn fyrirtækisins sátu fundinn. Enginn starfsmaður eða stjórnandi hjá Eimskip sat fundinn. Á fundinum tók Eimskip fram að fyrirtækið væri ósammála eftirlitinu þess efnis að hvers konar samstarf Eimskips við keppinauta færi gegn 10. gr. samkeppnislaga, þar sem fyrirtækið ætti í viðskiptum og samstarfi við keppinauta sem fyrirtækið teldi sér skylt að eiga þar sem það væri markaðsráðandi í skilningi 11. gr. samkeppnislaga. Í dæmaskyni nefndi Eimskip að fyrirtækið ætti ennþá í dag í samstarfi, án undanþáguheimildar, við Samskip á siglingaleið milli Íslands og Norður-Ameríku. Það samstarf sé af sama meiði og samstarf fyrirtækjanna á þessari leið í gegnum árin, sem fjallað væri um í AI.

199. Á fundinum upplýsti Eimskip að fyrirtækið hygðist tjá sig um AI og lagði jafnframt fram beiðni um viðbótarfrest til að koma með athugasemdir við AI þar sem veittur frestur væri of skammur að mati Eimskips.

200. Í kjölfar fundarins og með bréfi, dags. 13. júlí til Eimskips, taldi Samkeppniseftirlitið ástæðu til þess að draga saman þær leiðbeiningar sem Eimskip höfðu verið veittar á fundinum, en þær voru eftirfarandi:

- Rannsóknartímabil AI nær til og með árinu 2013. Engin rannsókn hefur farið fram á núverandi samstarfi Eimskips við keppinauta og eftirlitið hefur því enga afstöðu tekið til lögmætis slíks samstarfs.
- Eimskip verði, eins og önnur fyrirtæki, að gæta þess í starfsemi sinni að bann samkeppnislaga við samráði sé ekki brotið í samskiptum og samstarfi við önnur fyrirtæki. Eimskip beri ábyrgð á því að stöðva þátttöku í ólögmætu samráði, sé það fyrir hendi.
- Athygli Eimskips var vakin á niðurfellingareglum, sbr. m.a. reglur eftirlitsins nr. 890/2005 um niðurfellingu sekta í samráðsmálum. Beiðni um slíka meðferð kom ekki fram á fundinum.
- Ákvæði 11. gr. samkeppnislaga geta ekki heimilað ólögmætt samráð keppinauta.
- Eldri úrlausnir samkeppnisyfirvalda o.fl. veiti leiðsögn um lögmæti samstarfs t.d. skipafélaga. Eimskip hafi sérfræðinga í samkeppnisrétti í sinni þjónustu.

[182] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 09.07.2018.

- Telji Eimskip að samstarf við önnur fyrirtæki sé ólögmætt en geti réttlætt undanþágu er félaginu ávallt heimilt að óska eftir slíkri undanþágu. Félaginu sé hins vegar ekki heimilt að framkvæma slíkt samstarf nema að fenginni undanþágu Samkeppniseftirlitsins.

- Telji Eimskip að tiltekin umfjöllun í AI hafi óheppileg áhrif á starfsemi félagsins í dag getur það flýtt fyrir niðurstöðu með því að skila hið fyrsta andmælum við þá umfjöllun.[183]

201. Í fyrrgreindu bréfi Samkeppniseftirlitsins kemur einnig fram að eftirlitið muni endurmeta veittan frest, til að koma að athugasemdum um AI, þegar það hafi lokið við gagnaafhendingu til málsaðila, og verði Eimskip upplýst um þá ákvörðun.

202. Þann 16. júlí 2018 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá stjórnarformanni Samskipa.[184] Þar segir m.a:

„Tíðindi maí mánaðar, þar sem stjórnendur Samskipa fengu stöðu sakbornings í sakamáli og andmælaskjal SKE í kjölfarið um „víðtækt samráð" Eimskips og Samskipa leit dagsins ljós, komu okkur því verulega á óvart. Stjórn Samskipa hefur kynnt sér vel andmælaskjal SKE. Fyrir liggur að Samskip og Eimskip hafa í gegnum tíðina átt í viðskiptum. Þau viðskipti hafa verið fyrir opnum tjöldum og verið framkvæmd í góðri trú um að þau gætu ekki talist skaðleg samkeppni eða andstæð reglum. Á sama tíma hafa félögin átt í mikilli samkeppni og langur vegur frá því að félögin hafi stillt saman strengi með þeim hætti sem SKE virðist telja. Stjórn Samskipa hafnar alfarið þeim ásökunum sem fram koma í andmælaskjali um víðtækt skipulagt samráð á árunum 2008-2013. Félagið er hins vegar reiðubúið til viðræðna og sátta um atriði sem betur hefðu mátt fara í viðskiptum félaganna og samskiptum sem þeim fylgdu."

203. Segir enn fremur í bréfi stjórnarformannsins að tilgangur fundarins hafi verið að koma þessum sjónarmiðum á framfæri og jafnframt kanna hvort unnt yrði að *„flýta því ferli sem í gangi er*", en það væri skilningur stjórnarformannsins að svo væri ekki, að minnsta kosti ekki að svo stöddu. Jafnframt var gerð athugasemd við að birt yrðu tvö andmælaskjöl í málinu og erfitt, eða ógerlegt væri að setja fram athugasemdir við andmælaskjal áður en rannsókn málsins væri lokið af hálfu SE.

204. Líkt og fram hefur komið lagði Eimskip fram beiðni um aðgang að gögnum málsins, dags. 13. júní 2018. Samskip lagði einnig fram beiðni um aðgang að gögnum málsins dags. 7. júní 2018. Með bréfum, dags. 19. júlí 2018, var málsaðilum afhentur fyrsti hluti gagna málsins, gögn merkt á gagnalista nr. 1-355, en gagnamagn málsins er verulega umfangsmikið.[185] Til þess að kappakosta að afhenda gögn eins fljótt og kostur væri til málsaðila var ákveðið að afhenda þau í hlutum. Á fyrrgreindum fundi, dags. 11. júlí 2018, kom fram ósk Eimskips um að fá aðgang að gögnum með framangreindum hætti.

205. Með bréfi, dags. 27. ágúst 2018, sendi Samkeppniseftirlitið upplýsingabeiðni til Faxaflóahafna sf. Var óskað eftir ýmsum gögnum og upplýsingum, m.a. um fyrirkomulag og reglur er varðar skipulagsmál og lóðaúthlutun í Sundahöfn, lýsingu á núverandi skipulagi, fyrirhugðum breytingum, einstök atriði úr eldri fundargerðum stjórnar Faxaflóahafna og um fyrirhugaða innleiðingu á reglugerð Evrópusambandsins nr. 2017/352. Umbeðin gögn, dags. 28. september 2018, bárust Samkeppniseftirlitinu.[186]

206. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 4. september 2018, til Samskipa, kom m.a. fram að á fyrrgreindum fundi, dags. 20. júní 2018, hefðu Samskip greint frá því að fyrirtækið hefði kynnt sér

[183] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 13.07.2018.
[184] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.07.2018.
[185] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19.07.2018. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 19.07.2018.
[186] Bréf frá Faxaflóahöfnum sf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 28.09.2018.

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

207. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins voru einnig dregnar saman þær leiðbeiningar sem eftirlitið veitti Samskipum á fyrrgreindum fundi, í tengslum við umleitanir Samskipa um að „*flýta*" málsmeðferð. Þar var athygli vakin á tveimur úrræðum samkeppnislaga og skilyrðum þeirra:

- Sátt skv. 1. mgr. 17. gr. f. samkeppnislaga. Í ætluðum alvarlegum samráðsmálum verði í sátt a.m.k. að felast viðurkenning á brotunum og stjórnvaldssekt. Ekki væru forsendur til að gera sátt í slíkum málun nema Samkeppniseftirlitið og viðkomandi fyrirtæki hefðu í aðalatriðum svipaða sýn á umfangi brota.

- Mögulegri lækkun á sekt á grundvelli samstarfs sem byggði á reglum Samkeppniseftirlitsins nr. 890/2005, sbr. og 3. mgr. 37. gr. samkeppnislaga.

208. Í ljósi athugasemda og mats Samskipa á umfjöllun í AI, sem fram komu á fyrrgreindum fundi og í bréfi, dags. 16. júlí 2018, án þess þó að fyrirtækið hafi lagt fram gögn til stuðnings mati sínu, taldi Samkeppniseftirlitið ekki, að svo stöddu, að forsendur hafi verið til þess að hefja sáttarviðræður. Hins vegar komi slíkt ekki í veg fyrir málsmeðferð skv. reglum nr. 890/2005 hefjist.

209. Eins og segir í bréfi Samkeppniseftirlitsins þá kynni það *„að flýta meðferð málsins og leiða til lægri sekta en ella ef skilyrði reglna nr. 890/2015 eru uppfyllt. Það er sem fyrr segir Samskipa að meta það hvort félagið óskar eftir slíku samstarfi*". Einnig var Samskipum leiðbeint, í sama bréfi, um að það gæti flýtt meðferð málsins ef fyrirtækið myndi hið allra fyrsta senda Samkeppniseftirlitinu gögn eða sjónarmið sem að mati þess væru til þess fallin að hafa áhrif á mat eftirlitsins á mikilvægum þáttum málsins.

210. Varðandi athugasemd Samskipa um að birta tvö andmælaskjöl í málinu sagði eftirfarandi: *„Í bréfinu er gerð athugasemd við að birt verði tvö andmælaskjöl í málinu. Eins og rökstutt er í andmælaskjalinu frá 6. júní sl. er þetta verklagt bæði málefnalegt og heimilt í þessu máli. Það er einnig ívilnandi fyrir aðila þess þar sem það gefur þeim færi á að tjá sig fyrr en ella um þá þætti málsins sem lengst eru komnir í rannsókn. Fær Samkeppniseftirlitið ekki séð hvers vegna Samskip telur sér ekki fært að tjá sig um efni fyrra andmælaskjalsins áður en fyrirtækið fær það seinna í hendur. Eins og greint er frá í umræddu andmælaskjali mun Samskip fá við útgáfu seinna andmælaskjalsins tækifæri til að tjá sig um málið í heild sinni. Hins vegar er það "á ábyrgð málsaðila að taka afstöðu til þess hvort og þá hvernig hann nýtir sér andmælarétt sinn, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 4. febrúar 2016 í máli nr. 272/2015, Skeljungur hf. gegn Samkeppniseftirlitinu. Með vísan til framangreinds er ekki unnt að fallast á gagnrýni Samskipa á framangreint verklag*."

211. Með bréfi til Samkeppniseftirlitsins, dags. 6. september 2018, tóku Samskip m.a. fram að fyrirtækið hefði ekki fallist á ályktanir eftirlitsins í AI og umræðum á fyrrgreindum fundi verði ekki á nokkurn hátt jafnað til einhvers konar viðurkenningar á brotum gegn ákvæðum samkeppnislaga. Þar segir einnig:

[187] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 04.09.2018.

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

212. Með bréfum, dags. 4. september 2018, var Eimskip og Samskipum afhent viðbótargögn sem eru merkt á gagnalista nr. 356-1331.[188] Var í bréfinu einnig boðað að síðasti hluti gagnanna yrði afhentur málsaðilum síðar í sama mánuði.

213. Þann 5. september 2018 ítrekaði Eimskip m.a. kröfu sína um að fyrirtækinu yrði veittur aðgangur að öllum gögnum málsins og krafist var skýringa á töfum á gagnaafhendingu.[189] Einnig var þess óskað að svarfrestur til að koma að athugasemdum við AI yrði framlengdur og að svarfrestur byrjaði ekki að líða fyrr en aðgangur hefði verið veittur að öllum gögnum málsins.

214. Var krafa um aðgang að öllum gögnum málsins ítrekuð með bréfi, dags. 17. september 2018, og því haldið fram m.a. að Samkeppniseftirlitið hefði *„dregið lappirnar í að afhenda gögn málsins*"[190]. Segir einnig að Eimskip gæti *„ekki tekið til raunverulegra varna í málinu nema hafa aðgang að gögnum þess*". Þá segir að Eimskip gerði kröfu um að öllum gögnum málsins yrði tafarlaust komið í þeirra hendur *„þannig að þeir geti nýtt andmælarétt sinn*".

215. Í áður tilvísuðu bréfi frá Samskipum, dags. 6. september 2018, kemur m.a. fram sú afstaða fyrirtækisins að það myndi ekki skila inn athugasemdum við ályktanir Samkeppniseftirlitsins sem fram kæmu í AI fyrr en seinna andmælaskjalið hefði verið gefið út.[191]

216. Með bréfi, dags. 17. september 2018, barst erindi frá Jónum þar sem óskað var eftir rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðu broti Eimskips á 11. gr. samkeppnislaga og 54. gr. EES-samningsins.[192]

217. Í kvörtun Jóna kemur fram að félagið hefði nýtt sér flutningakerfi Eimskips í flutningamiðlun frá upphafi rekstrar fyrirtækisins. Það kemur einnig fram í kvörtuninni að samstarfið eða viðskipti Jóna við Eimskip hafi m.a. tekið til útflutnings til Noregs, Ameríkuflutninga og flutninga milli Bretlands og Íslands. Einnig var samstarfinu lýst með eftirfarandi hætti í kvörtuninni:

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

[188] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 04.09.2018. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 04.09.2018.
[189] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.09.2018.
[190] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.09.2018.
[191] Bréf frá Samskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 06.09.2018.
[192] Bréf frá Jónum Transport hf. til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.09.2018. Tilvísun máls nr. 1809014.

218. Í kvörtun Jóna er n.t.t. kvartað undan því að þann 20. ágúst 2018 hafi Eimskip tilkynnt fyrirtækinu að Eimskip myndi ekki gefa Jónum *„flutningsverð né gera neinar flutningsbókanir fyrir Jóna framvegis"*. Síðan segir í bréfi Jóna: *„Fengust hafa þær upplýsingar að um sé að ræða vinnureglur [hjá Eimskip] sem fela í sér að sölufulltrúar og viðskiptastjórar Eimskips veiti hvorki Samskipum né dótturfélögum, þ.á.m. Jónum Transport, þjónustu. Eftir því sem næstverður komið er gripið til þessara aðgerða vegna ályktana sem fram eru settar í andmælaskjali sem Samkeppniseftirlitið birti Eimskipi og Samskipum í júní sl.*".

219. Með bréfum, dags. 20. september 2018, afhenti Samkeppniseftirlitið málsaðilum síðasta hluta gagna málsins, þ.e. gögn sem merkt voru á gagnalista nr. 1131-2276.[193] Voru þar með öll gögn málsins sem liggja til grundvallar AI afhent málsaðilum, en fjöldi gagna er yfir 10.000 blaðsíður. Í ljósi fyrrgreindrar beiðni Eimskips um viðbótarfrest til að koma að athugasemdum við AI og með hliðsjón af þeirri staðreynd að gagnaafhendingu væri nú lokið, var svarfrestur málsaðila framlengdur til 3. desember 2018. Sagði um það í bréfinu til Samskipa: *„Í fyrirliggjandi andmælaskjali er málsaðilum gefið færi á að gera skriflegar athugasemdir um andmælaskjalið, sbr. 2. og 3. mgr. 17. gr. málsmeðferðarreglna Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005. Hinn málsaðili málsins hefur lagt fram kröfu um viðbótarfrest. Þrátt fyrir áðurnefnda afstöðu Samskipa, um að nýta ekki andmælarétt þess, telur Samkeppniseftirlitið rétt að upplýsa að frestur málsaðila til að leggja fram sjónarmið um andmælaskjalið hefur verið framlengdur til 3. desember næstkomandi.*"

220. Þann 10. október 2018 sendi Samkeppniseftirlitið Jónum svarbréf þar sem fyrirtækinu var tjáð að áðurnefnd kvörtun þess frá 17. september 2018 hafi ekki uppfyllt þær kröfur sem gerðar séu til erinda sbr. 6. gr. reglna um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005.[194] Þegar af þeirri ástæðu var það ekki tekið til frekari meðferðar hjá Samkeppniseftirlitinu. Hins vegar voru upplýsingar í erindi Jóna frá 17. september 2018 sem gáfu tilefni til að kanna hvort upplýsingagjöf Samskipa og Jóna til eftirlitsins í því máli sem AI og þetta andmælaskjal fjalla um, hafi verið fullnægjandi. Í fyrrgreindu bréfi Jóna var þannig að mati Samkeppniseftirlitsins settar fram staðhæfingar um samstarf fyrirtækisins og Eimskips sem gáfu tilefni til að ætla að upplýsingar sem félagið hefði áður veitt við rannsókn málsins hefðu ekki verið fullnægjandi. Er í bréfi eftirlitsins jafnframt rakið að Jónar séu flutningsmiðlun og dótturfélag Samskipa hf. Þessi félög myndi eina efnahagslega einingu í skilningi samkeppnisréttarins. Þá hafi bæði Samskip og Jónar áður upplýst Samkeppniseftirlitið að Jónar starfi *„í raun sem söludeild móðurfélagsins"*. Einnig hefði fyrirtækið lagt fram upplýsingar um að Jónar væru keppinautur Eimskips. Á hinn bóginn hefði ekki verið fjallað um þetta í áðurnefndri kvörtun Jóna frá 17. september 2018.

221. Í ljósi framangreinds sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf, dags. 10. október 2018, þar sem upplýsingaskylda félagsins var ítrekuð.[195] Var í bréfi Samkeppniseftirlitsins fjallað um að upplýsingar í áðurnefndri kvörtun Jóna, um samstarf félagsins við Eimskip, væru í ósamræmi við upplýsingagjöf Samskipa þann 17. september 2013 og 10. apríl 2015. Um þetta segir m.a. eftirfarandi í bréfi Samkeppniseftirlitsins:

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

[193] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 20.09.2018. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 20.09.2018.
[194] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Jóna, dags. 10.10.2018.
[195] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 10.10.2018.

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

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

222. Vegna framangreinds beindi Samkeppniseftirlitið, með vísan til 19. gr. samkeppnislaga, ítrekun á upplýsingaskyldu Samskipa. Var frestur til afhendingar gagna til 26. október 2018. Þann 9. nóvember 2018 óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til að afhenda umbeðin gögn skv. beiðni eftirlitsins frá 10. október 2018. Var fallist á viðbótarfrest til og með 20. nóvember 2018.

223. Þann 11. október 2018 barst Samkeppniseftirlitið erindi frá Samskipum með tölvupósti þar sem m.a. var óskað eftir aðgangi að öllum gögnum sem tengjast beiðnum Samskipa og Eimskips um undanþágu frá banni skv. ákvæðum 10. gr. samkeppnislaga frá árinu 2004 til dagsins í dag.[196] Með tölvupósti 3. desember 2018 afhenti Samkeppniseftirlitið umkrafin gögn til Samskipa.[197]

224. Með bréfi, dags. 20. nóvember 2018, bárust gögn og skýringar frá Samskipum í tengslum við fyrrgreinda upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins.[198] Fram kemur sá almenni fyrirvari í bréfi Samskipa að fyrirtækið haldi *„ekki utan um einstaka gögn með skipulegum hætti"* og að leit vegna upplýsingabeiðninnar hafi farið fram *„handvirkt og samkvæmt bestu getu og vitneskju starfsmanna"* Samskipa. Segir síðan að árið 2012 hafi verið skipt um tölvukerfi hjá fyrirtækinu og öll gögn fyrir það tímabil *„vistuð í skýi, sem gerir það enn erfiðara og torveldara að leita skipulega eftir gögnum og kalla þau fram. Af þeim sökum er ávallt möguleiki á að í leit umbjóðanda míns hafi sést yfir eitthvert gagn. Er því ekki hægt að ábyrgjast að meðfylgjandi gögn séu tæmandi. Umbjóðandi minn setur þennan almenna fyrirvara við afhendingu gagnanna en áréttar að unnið hafi verið að öflun gagna af fullum heilindum."*

225. Með bréfi, dags. 23. nóvember 2018, óskaði Eimskip eftir viðbótarfrest til þess að koma á framfæri athugasemdum við AI.[199] Í bréfinu kom m.a. fram að Eimskip teldi umfang málsins vera slíkt að ógerningur væri að fyrirtækið gæti nýtt sér andmælarétt sinn með fullnægjandi hætti á tveimur og hálfum mánuði frá því að fyrirtækinu hafi verið veittur aðgangur að gögnum málsins. Var einnig tekið fram að *„umfangsmikil vinna* [standi] *yfir innan* [Eimskips] *við gagnaöflun og undirbúning athugasemdanna."* Var í ljósi þess óskað eftir að svarfrestur yrði framlengdur um fimm mánuði, eða til 20. apríl 2019.

226. Með bréfi, dags. 28. nóvember 2011, óskaði Samkeppniseftirlitið eftir skýringum á beiðni Eimskips um þennan auka frest. Var vísað til yfirlýsingar Eimskips um að fyrirtækið hygðist leggja fram athugasemdir við AI og að umfangsmikil vinna standi yfir við undirbúning þeirra. Taldi Samkeppniseftirlitið sér skylt að kalla eftir nánari sjónarmiðum frá Eimskip um framkomna kröfu og hvernig framvinda við ritun athugasemda hjá fyrirtækinu kalli á að nauðsynlegt sé að framlengja frestinn um 5 mánuði í viðbót, eða til 20. apríl 2019. [200]

[196] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.10.2018.
[197] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, 03.12.2018.
[198] Bréf frá Jónum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.11.2018.
[199] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.11.2018.
[200] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 28.11.2018.

227. Umbeðin sjónarmið frá Eimskip bárust þann 29. nóvember 2019.[201] Þar kemur fram að málið sé *„gríðarlega umfangsmikið*" og sú vinna sem standi yfir hjá Eimskip vegna þeirra ásakana sem bornar væru á fyrirtækið í AI væri yfirstandandi og fjarri því að vera á undirbúningsstigi en *„umfang hennar er einfaldlega fordæmalaust*". Einnig áréttaði Eimskip sjónarmið fyrirtækisins um að frestur til að koma á framfæri athugasemdum við AI gæti ekki hafist fyrr en fyrirtækinu hefði verið veittur aðgangur að öllum gögnum málsins, eða þann 20. september 2018.

228. Með vísan til umfangs máls og sjónarmiða Eimskips, einkum að Eimskip hygðist tjá sig um AI og stuðla með þeim þætti að því að rannsókn málsins yrði hraðari en ella, féllst Samkeppniseftirlitið á að veita viðbótarfrest til þess að koma að athugasemdum við AI, og var fresturinn framlengdur til 29. mars 2019 með bréfi, dags. 3. desember 2018.[202] Voru Samskip einnig upplýst um þessa ákvörðun Samkeppniseftirlitsins um viðbótarfrest.[203] Í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 3. desember 2018 var þeim tilmælum beint til Eimskips *„að hraða ritun athugasemdanna eftir föngum og hugleiða hvort unnt sé að koma sjónarmiðum um einstök efni til Samkeppniseftirlitsins vel fyrir framangreint tímamark*." Þrátt fyrir framangreind tilmæli bárust engin sjónarmið frá Eimskip.

229. Þann 5. mars 2019 tilkynnti Eimskips um breytta afstöðu. Fyrirtækið hefði fallið frá því að tjá sig sérstaklega um AI.[204] Í bréfinu kemur fram að Eimskip ráðgeri að tjá sig um fyrra andmælaskjalið (AI) þegar seinna andmælaskjalið (AII) yrði birt. Til skýringar á þessari breyttu afstöðu Eimskips segir í bréfinu að fyrirtækið fengi ekki séð að það horfði til bóta fyrir rannsókn málsins að skipta málinu upp á þennan hátt. Þetta verklag gerði Eimskip erfitt fyrir að tjá sig um málið og efaðist Eimskip um að það væri samþýðanlegt stjórnsýslulögum, Mannréttindasáttmála Evrópu og reglum Samkeppniseftirlitsins um málsmeðferð. Verður vikið að athugasemdum málsaðila um útgáfu andmælaskjala hér síðar. Var jafnframt óskað eftir því í bréfi Eimskips að seinna andmælaskjalið yrði afhent sem fyrst.

230. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Eimskips frá 5. mars 2019 með bréfi, dags. 12. mars 2019. Í bréf Samkeppniseftirlitsins var rakin málsmeðferð þar sem Eimskip hefði áður lýst því ítrekað yfir að fyrirtækið myndi tjá sig um andmælaskjal I og fyrirtækið í því sambandi óskað eftir auknum svarfrestum.[205] Segir síðan í bréfi Samkeppniseftirlitsins eftirfarandi: *„Hvergi kom fram það sjónarmið hjá Eimskip að sú staðreynd að andmælaskjal I væri ekki tæmandi gerði fyrirtækinu erfitt um vik að tjá sig. Ekki kom heldur fram það mat að verklag Samkeppniseftirlitsins að þessu leyti kynni að vera ólögmætt. Varð Samkeppniseftirlitið við ítrekuðum beiðnum Eimskips um viðbótarfrest því það taldi mikilvægt og málinu til framdráttar að fá í hendur sjónarmið fyrirtækisins um efni andmælaskjals I. Aðstaðan í málinu að þessu leyti hefur ekki breyst frá því að Eimskip lýsti því yfir að fyrirtækið ætlaði að tjá sig um andmælaskjal I. Kemur hin breytta afstaða Eimskips því á óvart*."

231. Í bréfinu var einnig rökstutt það mat Samkeppniseftirlitsins að í þessu máli sé það bæði heimilt og málefnalegt að birta fleiri en eitt andmælaskjal. Þá segir: *„Fyrir liggur að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á máli þessu er umfangsmesta rannsókn sem íslensk samkeppnisyfirvöld hafa ráðist í. Gagnamagn í málinu er án fordæma og er það mjög flókið og tafsamt í rannsókn. Gagnaafhending og upplýsingagjöf Eimskips og Samskipa hefur verið ófullnægjandi og tafið málið. Kunna félögin sökum þessa að hafa framið ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga en ekki hefur verið tekin afstaða til þess.*

[201] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.11.2018.
[202] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 03.12.2018.
[203] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 03.12.2018.
[204] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.03.2018.
[205] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 12.03.2019.

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

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

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

232. Með bréfi, dags. 12. mars 2019, taldi Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt að ítreka ósk um afhendingu á tilteknum gögnum frá Eimskip, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.[206] Í bréfinu rifjaði Samkeppniseftirlitið upp að í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 hefði verið óskað eftir afriti af gögnum sem tengdust annars vegar hvers konar samstarfi og hins vegar tillögum eða hugmyndum að samstarfi við önnur fyrirtæki sem annist hvers konar sjóflutninga, landflutninga, flutningsmiðlun og vöruhúsaþjónustu. Þá fjallaði Samkeppniseftirlitið um fyrirtæki sem veitt hafa þjónustu hér á landi á rannsóknartímabilinu, ýmist til íslenskra útflytjenda á sjávarafurðum, stóriðjum eða á annan hátt. Var um að ræða fyrirtækin Kloosterboer, Daalimpex, Blue Water Shipping/Smyril Blue Water/Smyril line, Silver Sea, Silver Green, Green Reefers, Nes, Wilson/Nesskip, Thorship, Nednor, Cargow, Maersk og DSV.

233. Í bréfinu sagði að: „[g]*ögn málsins gefa til kynna að bæði Eimskip og Samskip hafi litið á framangreind fyrirtæki sem keppinauta sína. Jafnframt gefa gögnin til kynna að á sama tíma eða svipuðum tíma hafi bæði Eimskip og Samskip átt í samskiptum og samstarfi við a.m.k. hluta þessara fyrirtækja*."

234. Í bréfinu var tiltekið að í fyrstu hafi Eimskip synjað um afhendingu áðurnefndra gagna tengdum samstarfshugmyndum, en eftir ítrekanir afhent þau. Varðandi þau fyrirtæki sem tiltekin eru hér að framan „*afhenti Eimskip aðeins eitt gagn. Var það samningur um landflutninga við Smyril Blue Water frá 26. mars 2008.*" Í kjölfarið greindi Samkeppniseftirlitið frá samtímagögnum sem bentu til samstarfshugmynda Eimskips og Samskipa við framangreind fyrirtæki. Loks sagði: *Með vísan til alls framangreinds telur Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt að kalla á ný eftir gögnum sem kunna að vera fyrir hendi. Er það von eftirlitsins að framangreint frummat og eftirfarandi afmörkun geri Eimskipi betur kleift að kanna hvort umbeðin gögn séu til staðar*." Var frestur veittur til 2. apríl 2019.

235. Þann 29. mars 2019 áréttaði Eimskip áðurnefnda beiðni um að seinna andmælaskjalið yrði afhent fyrirtækinu þannig að því yrði gert kleift að kynna sér efni þessi áður en athugasemdir við fyrra andmælaskjalið yrðu afhentar.[207] Segir jafnframt að beiðnir Eimskip um viðbótarfresti til að koma á framfæri athugasemdum við AI hefðu ávallt byggt á þeirri forsendu að seinna andmælaskjalið lægi þá fyrir innan þess frests.

236. Svarbréf Eimskips við ítrekun á upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 12. mars 2019 barst þann 5. apríl 2019.[208] Í svari Eimskips byggir fyrirtækið á að fyrri svör fyrirtækisins við beiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 hafi verið fullnægjandi eins og fyrirtækið skildi inntak beiðninnar. Í bréfinu hafnar Eimskip því afhendingu á umbeðnum gögnum, og segir að Eimskip geti „*ekki svarað á annan veg en þann að vísa til fyrri svara sinna. Önnur viðbrögð* [Eimskips] *gætu verið*

[206] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 12.03.2019.
[207] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 29.03.2019.
[208] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.04.2019.

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

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

237. Engar frekari skýringar eða gögn voru afhent frá Eimskip í tengslum við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 12. mars 2019.

238. Með bréfi, dags. 13. mars 2019, taldi Samkeppniseftirlitið einnig nauðsynlegt að ítreka ósk um afhendingu á tilteknum gögnum frá Samskipum, sbr. 19. gr. samkeppnislaga.[209] Líkt og í fyrrgreindu bréfi til Eimskips var frummat Samkeppniseftirlitsins á tilteknum gögnum málsins birt í bréfinu í þeim tilgangi að auka líkur á að fullnægjandi upplýsingar bærust í þetta sinn. Var í bréfinu óskað eftir gögnum sem tilgreind voru í 11. lið upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins frá 23. janúar 2015 og varða 16 tilgreind fyrirtæki. Jafnframt var óskað eftir að Samskip upplýstu hvort fyrirtækið hefði haft yfirráð í skilningi samkeppnislaga yfir Silver Sea á árunum 2009 til 2013, auk frekari skýringa og gagna því tengdu. Enn fremur var óskað eftir að Samskip upplýstu hvort fyrirtækið hefði haft yfirráð í skilningi samkeppnislaga yfir Silver Green á árunum 2010 til 2013, auk frekari skýringa og gagna því tengdu.

239. Svarbréf Samskipa barst þann 8. apríl 2019.[210] Er þar m.a. vísað til fyrri svarbréfa og gagnaafhendingar Samskipa til Samkeppniseftirlitsins og sjónarmiða um að Samskip hefðu hvorki búnað né mannafla til þess að verða við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins með fullnægjandi hætti. Áréttar Samskip að fyrirtækið gæti *„ekki með nokkru móti ábyrgst að þau gögn eða upplýsingar sem afhentar verða sé tæmandi um það efni sem fyrirspurn stofnunarinnar lýtur að. Hvergi er haldið utan um gögn eða samskipti af þessum toga með skipulegum hætti og leit að þeim mun ávallt verða handahófskennd*." Með svarbréfi Samskipa voru afhent takmörkuð gögn og skýringar er lúta að þeim fyrirtækjum sem talin voru upp í upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins. Í tengslum við félögin Kloosterboer og Daalimpex voru t.a.m. engin gögn eða skýringar afhentar, en í bréfinu sögðu Samskip m.a.: *„Í fyrri hluta andmælaskjals Samkeppniseftirlitsins er fjallað um ofangreind félög og ætluð ólögmæt samskipti Samskipa og Eimskips við félögin og/eða á þeim markaði.* [Samskip] *mun svara þeim ávirðingum ítarlega í andmælum við andmælaskjalið. Í tengslum við félagið DSV eru takmarkaðar skýringar veittar og segir Samskip m.a. „Í fyrri hluta andmælaskjals Samkeppniseftirlitsins er gerð grein fyrir viðræðum Samskipa við DSV um hugsanlega samstarfsfleti. […]* [Samskip] *mun að öðru leyti tjá sig um þetta efni í athugasemdum við andmælaskjalið*."

240. Hvað varðar umbeðnar upplýsingar um hvort Samskip hafi öðlast yfirráð yfir Silver Sea AS veitti Samskip takmarkaðar upplýsingar í svarbréfi sínu, og sagði m.a.: *„*[Samskip] *kýs á þessu stigi að láta ekki í ljós skoðun á því hvort Silver Sea AS sé eða hafi verið undir yfirráðum félagsins. Þá áskilur* [Samskip] *sér jafnframt rétt til að gera á síðari stigum nánari grein fyrir starfsemi félagsins og þeim mörkuðum sem um ræðir, gefist tilefni til þess. Þá mun* [Samskip] *að sama skapi ekki tjá sig á þessu stigi um það hvort efni hafi verið til að skila inn samrunatilkynningu hér á landi eða óska eftir undanþágu á grundvelli 15. gr. samkeppnislaga.*"

241. Hvað varðar umbeðnar upplýsingar um hvort Samskip hefðu öðlast yfirráð yfir Silver Green veitti Samskip einnig takmarkaðar upplýsingar í svarbréfi sínu og sagði m.a.: „[Samskip] mun að svo

[209] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.03.2019.
[210] Bréf frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.04.2019.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[211] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 14.05.2019.
[212] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.05.2019.
[213] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: https://www.mbl.is/frettir/innlent/2019/05/19/rannsokn_logreglu_verdi_haett/.

málsins og allar stöður til og með dagsins í dag."[214] Þessi beiðni var áréttuð um miðjan júní 2019.[215] Samhengisins vegna er rétt að nefna að þetta bréf tengdist sjónarmiðum sem Eimskip hélt síðan fram fyrir dómstólum, þ.e. að Samkeppniseftirlitið hefði fellt niður rannsókn á samráði Eimskips og Samskipa í júní 2015 og síðan með ólögmætum hætti haldið henni áfram.

246. Þann 23. maí 2019 sendu Samskip tölvubréf til Samkeppniseftirlitsins þar sem óskað var eftir, með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga: *„afriti af öllum erindum, þ.e. kvörtunum og ábendingum og bréfaskiptum þeim tengdum, sem fyrirtækið hefur sent Samkeppniseftirlitinu frá lokum brotatímabils Eimskips í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 3/2008 (2002), til dagsins í dag*." Kemur fram í tölvubréfi Samskipa að fyrirtækið teldi nauðsynlegt að fá aðgang að gögnunum til þess að fyrirtækið gæti gætt hagsmuna sinna í tengslum við rannsókn Samkeppniseftirlitsins á meintu samráði Eimskips og Samskipa.[216]

247. Samkeppniseftirlitið afhenti Eimskip með bréfi, dags. 12. júní 2019, upplýsingar vegna máls merkt í skjalakerfi eftirlitsins nr. 1306004, sbr. áðurnefnda beiðni Eimskips frá 20. maí 2019. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins kemur m.a. fram eftirfarandi: *„Eins og umfjöllun yðar í fyrrgreindu bréfi ber skýrlega með sér tengjast bæði umrædd mál, merkt í skjalavistunarkerfinu númer 1306004 og 1309012, áðurnefndri rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðum brotum umbjóðenda yðar og Samskipa gegn samkeppnislögum. Mál merkt númer 1306004 var stofnað í skjalavistunarkerfinu vegna undirbúnings og framkvæmdar húsleitar og haldlagningu/afritun gagna á starfsstöðvum Eimskips og Samskipa sem fór fram þann 10. september 2013. Mál þetta, númer 1306004, var nánar tiltekið stofnað í skjalavistunarkerfinu þann 5. júní 2013. Málinu í skjalavistunarkerfinu var lokað þann 23. júní 2015 en það er tengt í skjalavistunarkerfinu við mál nr. 1309012 („Tengd mál"). Líkt og umbjóðendum yðar er kunnugt um er rannsóknin á ætluðum brotum umbjóðenda yðar ennþá yfirstandandi hjá eftirlitinu*."[217]

248. Þann 12. júní 2019 sendi embætti héraðssaksóknara Samkeppniseftirlitinu bréf vegna framangreindrar kröfu (E)forstj til Héraðsdóms Reykjavíkur um að úrskurðað verði, á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008, aðallega að rannsókn héraðssaksóknara á grundvelli kæru Samkeppniseftirlitsins 21. mars 2014 sé ólögmæt og að henni skuli hætt en til vara að rannsókn héraðssaksóknara að því er varðar tímabilið fyrir 22. september sé ólögmæt og skuli hætt. Í ljósi þess að umrædd krafa væri að verulegu leyti byggð á meintum göllum á málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins óskaði héraðssaksóknari eftir sjónarmiðum eftirlitsins um kröfurnar. Var vegna þessa afhent krafa (E)forstj ásamt fylgiskjölum.[218]

249. Þann 14. júní 2019 sendi Samkeppniseftirlitið tölvubréf til Samskipa vegna áðurnefndrar gagnabeiðni fyrirtækisins frá 23. maí 2019. Í bréfi eftirlitsins var upplýst að vegna anna hjá Samkeppniseftirlitinu hefði ekki verið unnt að svara erindinu. Segir síðan: *„Tímabilið sem gagnabeiðnin tekur til er nokkuð langt. Til þess að flýta fyrir samantekt gagnanna gæti Samskip, ef þess er kostur, afmarkað beiðnina aðeins nánar, t.a.m. með málsnúmeri eða efni erindis?*".[219]

250. Eimskip sendi Samkeppniseftirlitinu bréf þann 20. júní 2019 þar sem fram koma þau sjónarmið Eimskips að áðurnefnd svör Samkeppniseftirlitsins frá 12. júní 2009 um mál nr. 1306004 hafi ekki tekið til *„allra stöðubreytinga*" málsins í skjalavistunarkerfi Samkeppniseftirlitsins. Var á því byggt í bréfinu að Eimskip ætti rétt á slíkum upplýsingum með stoð í 14. og 15. gr. stjórnsýslulaga. Segir

[214] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.05.2019.
[215] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.06.2019.
[216] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.05.2019.
[217] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 12.06.2019.
[218] Bréf Héraðssaksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.06.2019.
[219] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 14.06.2019.

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

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

252. Þann 30. júní 2019 sendi Eimskip frá sér eftirfarandi tilkynningu:[222]

[220] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 20.06.2019.
[221] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Héraðssaksóknara, dags. 26.06.2019, ásamt umsögn og viðauka.
[222] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð:
https://cns.omxgroup.com/cdsPublic/viewDisclosure.action?disclosureId=895627&messageId=1127608.

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

EIMSKIP

Eimskipafélag Íslands hf.
Innherjaupplýsingar

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

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

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

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

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

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

253. Birti Eimskip einnig kröfuna (40 bls.) sem boðað var að yrði lögð fyrir Héraðsdóm Reykjavíkur.

254. Þann 1. júlí 2019 lagði Eimskip fram framangreinda kröfu fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur þar sem þess var krafist á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008 að yfirstandandi rannsókn Samkeppniseftirlitsins á ætluðum brotum Eimskips á samkeppnislögum teldist ólögmæt og að henni skyldi hætt, auk þess að haldi allra þeirra gagna sem lagt var hald á í húsleitum hjá Eimskip og Símanum yrði aflétt og afritum þeirra eytt (mál R-3290/2019).[223]

255. Vegna áðurnefndrar gagnabeiðni Samskipa, dags. 23. maí 2019, sbr. einnig fyrrgreinda fyrirspurn eftirlitsins frá 14. júní 2019, sendu Samskip þann 4. júlí 2019 Samkeppniseftirlitinu viðbótarupplýsingar vegna beiðninnar.[224] Þann 24. júlí 2019 sendi Samkeppniseftirlitið Samskip svar með tölvupósti þar sem fjallað var um afmörkun gagnabeiðninnar með vísan til viðbótarupplýsinga Samskipa 4. júlí sl. og umfjöllunar í AI. Í tölvupósti Samkeppniseftirlitsins var sömuleiðis upplýst að vegna anna og sumarleyfa hjá Samkeppniseftirlitinu yrði fyrirsjáanlegt að afgreiðsla gagnabeiðninnar myndi tefjast.[225]

[223] Bréf Eimskips til Héraðsdóms Reykjavíkur, dags. 01.07.2019.
[224] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.07.2019.
[225] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 24.07.2019.

256. Með bréfi Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10. júlí 2019, var sett fram krafa fyrirtækisins um afhendingu á tilteknum gögnum og upplýsingum.[226] Í bréfinu var nánar tiltekið óskað afhendingu annars vegar gagna og upplýsinga sem tengjast vinnu ráðgjafa Samkeppniseftirlitsins við rannsókn ætlaðra brota Eimskips og Samskipa og hins vegar afhendingu vinnugagna sem varða samstarf Samkeppniseftirlitsins og lögreglu, sbr. 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga. Var þessi beiðni sett fram með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga.

257. Samkeppniseftirlitið upplýsti Eimskip með tölvupósti 17. júlí 2019 að fyrirsjáanlegt væri vegna anna og sumarleyfa, að afgreiðsla á erindi fyrirtækisins frá 20. júní 2019 (þ.e. krafa um upplýsingar vegna „*allra stöðubreytinga*") myndi tefjast en stefnt væri að því að afstaða eftirlitsins myndi liggja fyrir í ágúst 2019.[227]

258. Varðandi áðurnefnda gagnabeiðni Eimskips frá 10. júlí 2019 var, vegna þess þáttar hennar sem sneri að kröfu um afhendingu vinnuskjala Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara, sbr. 5. og 6. mgr. 42. gr. samkeppnislaga, óskað sjónarmiða embættis héraðssaksóknara um kröfu Eimskips, sbr. bréf Samkeppniseftirlitsins til embættisins, dags. 25. júlí 2009.[228]

259. Sjónarmið embættis héraðssaksóknara bárust Samkeppniseftirlitinu með bréfi, dags. 13. ágúst 2019. Þar kom fram að embættið legðist gegn því að fallist yrði á kröfu Eimskips.[229] Sjónarmið embættis héraðssaksóknara voru send Eimskip til umsagnar með bréfi, dags. 19. ágúst 2019.[230]

260. Þann 14. ágúst 2019 lagði Samkeppniseftirlitið fram í Héraðsdómi Reykjavíkur greinargerð vegna áðurnefndrar kröfu Eimskips skv. 2. mgr. 102. gr. sakamálalaga frá 1. júlí 2019 (mál R-3290/2019).[231] Í greinargerð Samkeppniseftirlitsins var þess aðallega krafist að kröfum Eimskips yrði vísað frá héraðsdómi en til vara að þeim yrði hafnað.

261. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19. ágúst 2019, var synjað fyrrnefndri kröfu Eimskips um aðgang að upplýsingum um allar stöðubreytingar í rafrænu skjalavistunarkerfi Samkeppniseftirlitsins vegna annars vegar máls nr. 1306004 og hins vegar vegna allra annarra mála sem skráð höfðu verið á Eimskip frá 22. september 2009 til 20. júní 2019, sbr. bréf Eimskips, dags. 20. júní 2019.[232]

262. Þann 30. ágúst 2019 kærði Eimskip fyrrnefnda synjun Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál áfrýjunarnefndar nr. 2/2019). Í kæru Eimskips kemur fram að fyrirtækið byggi rétt á aðgangi að upplýsingum um stöðufærslur í skjalavistunarkerfinu á 15. gr. stjórnsýslulaga. Enn fremur væri á því byggt að andmælaréttur Eimskips skv. 13. gr. stjórnsýslulaga væri „*að engu hafður án þess að þeir séu upplýstir um stöðubreytingar í viðkomandi máli* [1306004]".

263. Með bréfi til Samkeppniseftirlitsins, dags. 2. september 2019, bárust athugasemdir Eimskips um sjónarmið embættis héraðssaksóknara frá 25. júlí 2019.[233]

264. Þann 12. september 2019 lagði Samkeppniseftirlitið fram greinargerð vegna áðurnefndrar kæru Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál áfrýjunarnefndar nr. 2/2019). Í greinargerð Samkeppniseftirlitins kemur fram að umbeðnar upplýsingar um stöðubreytingar teljist ekki til gagna

[226] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.07.2019.
[227] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 17.07.2019.
[228] Bréf Samkeppniseftirlitsins til embættis héraðssaksóknara, dags. 25.07.2019.
[229] Bréf embættis héraðssaksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.08.2019.
[230] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19.08.2019.
[231] Greinargerð Samkeppniseftirlitsins vegna máls nr. R-3290/2019, dags. 14.08.2019.
[232] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 19.08.2019.
[233] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.09.2019.

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

265. Þann 12. september 2019 fór fram í Héraðsdómi Reykjavíkur munnlegur málflutningur vegna kröfu Samkeppniseftirlitsins um að kröfu Eimskips frá 1. júlí 2019 yrði vísað frá dómi (mál R-3290/2019).

266. Þann 16. september 2019 bárust Samkeppniseftirlitinu þrjú erindi frá Eimskip:

- Í fyrsta lagi krafa Eimskips um upplýsingar um stöðu máls sem varðaði rannsókn á ætluðu samráði á landflutningamarkaði sem hófst á árinu 2010. Vísað er í bréfi Eimskips til munnlegs málflutnings fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur 12. september sama ár: *„Í síðari ræðu lögmanns Samkeppniseftirlitsins kom fram að rannsókn á ætluðu samráði á landflutningamarkaði sem hófst á árinu 2010, hafi verið felld niður hvað hluta af aðilum þess máls varðar. Óskað er upplýsinga um til hvers var vísað*".[234]

- Í öðru lagi krafðist Eimskip afhendingar á öllum álitsgerðum, minnisblöðum, rannsóknum og annað því tengdu sem Samkeppniseftirlitinu kunna að hafa verið afhent af þriðja aðila við rannsókn á máli Eimskips.

- Í þriðja lagi ítrekaði Eimskip kröfu um aðgang að samskipta- og vinnugögnum ráðgjafa Samkeppniseftirlitsins, sbr. áðurnefnt bréf fyrirtækisins frá 10. júlí 2019.[235]

267. Þann 20. september 2019 bárust Samkeppniseftirlitinu frá áfrýjunarnefnd samkeppnismála athugasemdir Eimskips, dags. 19. september 2019, vegna fyrrnefndrar greinargerðar Samkeppniseftirlitsins í máli áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál nr. 2/2019). Var Samkeppniseftirlitinu veittur frestur til að koma að sjónarmiðum.[236]

268. Þann 30. september 2019 synjaði Samkeppniseftirlitið kröfu Eimskips frá 10. júlí 2019 um aðgang að gögnum tengdum ráðgjafa Samkeppniseftirlitsins annars vegar og vinnu- og samskiptagögnum Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara hins vegar.[237]

269. Sama dag setti Samkeppniseftirlitið einnig fram svör við athugasemdum Eimskips frá 19. september 2019 í máli áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 2/2019.[238]

270. Þann 4. október 2019 barst Samkeppniseftirlitinu tölvupóstur frá áfrýjunarnefnd samkeppnismála vegna máls nr. 2/2019.[239] Meðfylgjandi var bréf Eimskips til áfrýjunarnefndarinnar, dags. 2. október 2019, til upplýsinga.[240] Í bréfinu gerði Eimskip ýmsar athugasemdir við áðurnefnd svör Samkeppniseftirlitsins frá 30. september 2019.

271. Með úrskurði Héraðsdóm Reykjavíkur frá 10. október 2019 í máli nr. R-3290/2019 var, að kröfu Samkeppniseftirlitsins, vísað frá dómi kröfu Eimskips um að rannsókn eftirlitsins á ætluðu samráði

[234] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.09.2019.
[235] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.09.2019.
[236] Bréf Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 19.09.2019.
[237] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 30.09.2019.
[238] Bréf Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 30.09.2019.
[239] Tölvupóstur áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.10.2019.
[240] Bréf Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 02.10.2019.

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

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

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

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

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

275. Þann 24. október 2019 skilaði Samkeppniseftirlitið greinargerð til áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019.[247]

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

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

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

[241] Úrskurður Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. R-3290/2019, Eimskip gegn Samkeppniseftirlitinu.
[242] Kæra Eimskips til Héraðsdóms Reykjavíkur, dags. 11.10.2019.
[243] Kæra Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 11.10.2019.
[244] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Landsréttar, dags. 15.10.2019.
[245] Bréf Eimskips til Landsréttar, dags. 15.10.2019.
[246] Bréf áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.10.2019.
[247] Greinargerð Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 24.10.2019.
[248] Úrskurður Landsréttar í máli nr. 675/2019.

Stefnan mun verða birt Samkeppniseftirlitinu á næstu dögum."[249]

278. Þann 6. nóvember 2019 bárust Samkeppniseftirlitinu athugasemdir Eimskips við greinargerð eftirlitsins í máli áfrýjunarnefndar nr. 3/2019. [250]

279. Þann 13. nóvember 2019 sendi Samkeppniseftirlitið svör við athugasemdum Eimskips í máli áfrýjunarnefndar nr. 3/2019. [251]

280. Stefnan sem boðuð var í tilkynningu Eimskips 4. nóvember 2019 var birt Samkeppniseftirlitinu 19. nóvember 2019.[252] Til stuðnings kröfu sinni um að Samkeppniseftirlitinu yrði gert að hætta rannsókn sinni byggði Eimskip á sömu sjónarmiðum og fyrirtækið hafði gert í málinu sem það höfðaði á grundvelli laga um meðferð sakamála. Byggði Eimskip m.a. á því að rannsókn málsins hafi tekið óeðlilega langan tíma, að Samkeppniseftirlitið hafi blekkt dómstóla, að haldlagning gagna í húsleitunum hafi verið ólögmæt og að starfsmenn eftirlitsins væru vanhæfir þar sem þeir hefðu tekið þátt í rannsókn lögreglu á þætti stjórnenda Eimskips í hinu ætlaða samráði. Þá hefði eftirlitið fellt niður rannsókn á hinum ætluðu brotum en síðan haldið henni áfram.

281. Þann 19. nóvember 2019 var haldið dómþing í héraðsdómi Reykjavíkur vegna máls R-3290/2019 um kröfu Eimskips um úrskurð á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga nr. 88/2008. Lagði dómari þar fram úrskurð Landsréttar frá 24. október 2019 þar sem úrskurður héraðsdómara frá 10. október 2019 var staðfestur. Væri því aðeins til úrlausnar í málinu krafa Eimskips um afléttingu halds og eyðingu afritaðra gagna. Var ákveðið að málið yrði tekið til munnlegs málflutnings þann 3. desember 2019.

282. Samkeppniseftirlitið sendi þann 22. nóvember 2019 bréf til Eimskips.[253] Var bréfið svar við tveimur bréfum Eimskips frá 16. september 2019.

283. Í fyrra erindi Eimskips frá 16. september 2019 var vísað til þess að við málflutning í máli því sem Eimskip rekur fyrir héraðsdómi á grundvelli 2. mgr. 102. gr. laga nr. 88/2008 um meðferð sakamála hafi lögmaður Samkeppniseftirlitsins tekið fram að rannsókn á ætluðu samráði fyrirtækja á landflutningamarkaði hafi verið felld niður gagnvart hluta þeirra fyrirtækja sem hafi verið til rannsóknar og er óskað upplýsinga um til hvers lögmaðurinn hafi vísað. Í svari eftirlitsins var rifjað upp að það hefði þegar verið búið kynna það fyrir Eimskip að í yfirstandandi rannsókn á ætluðu samráði Eimskips og Samskipa sé ekki til rannsóknar hvort 10. gr. laganna hafi verið brotin í samstarfi Eimskips við fyrirtæki innan landflutninganets þess. Segir einnig í bréfi eftirlitsins að það verði að ætla að lögmaðurinn hafi vísað til þess sem kom fram í greinargerð Samkeppniseftirlitsins til héraðsdóms um að eftirlitið hafi á grundvelli heimildar sinnar til að forgangsraða verkefnum ákveðið að fella niður rannsókn gagnvart smærri aðilum á landflutningamarkaði.

284. Í síðara erindi Eimskips frá 16. september 2019 var þess krafist að Samkeppniseftirlitið afhendi fyrirtækinu allar álitsgerðir, minnisblöð, rannsóknir og annað því tengt sem eftirlitinu kunna að hafa verið afhent af þriðja aðila við rannsókn á ætluðum brotum Eimskips á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins. Var Eimskip upplýst í bréfi Samkeppniseftirlitsins að slík gögn væru ekki til staðar.

---

[249] Aðgengilegt á eftirfarandi slóð: https://www.globenewswire.com/news-release/2019/11/04/1940765/0/is/Eimskip-h%C3%B6f%C3%B0ar-einkam%C3%A1l-gegn-Samkeppniseftirlitinu.html.
[250] Bréf Eimskips til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 06.11.2019.
[251] Bréf Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.11.2019.
[252] Stefna Eimskips gegn Samkeppniseftirlitinu, birt 19.11.2019.
[253] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 22.11.2019.

285. Þann 3. desember 2019 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá áfrýjunarnefnd samkeppnismála vegna máls nefndarinnar nr. 3/2019.[254] Var þar vísað til þess að á fundi áfrýjunarnefndarinnar þann 27. nóvember 2019 hefði verið óskað eftir því við Samkeppniseftirlitið að *„það láti nefndinni í té, í trúnaði, afrit af þeim gögnum sem Samkeppniseftirlitið telur að beiðni áfrýjenda taki til og sem synjað var afhendingu á með hinni kærðu ákvörðun"*. Var óskað eftir því að umbeðin gögn yrðu afhent eigi síðar en þann 13. desember 2019.

286. Þann 13. desember 2019 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir fresti til 19. desember til að afhenda umrædd gögn.[255] Féllst áfrýjunarnefndin á það daginn eftir.[256]

[254] Bréf áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.12.2019.
[255] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.12.2019.
[256] Tölvupóstur áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.12.2019.

6. Andmælaskjal II og málsmeðferð í kjölfarið

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[257] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 13.12.2019. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 13.12.2019. Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskip Holding B.V., dags. 13.12.2019.
[258] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.12.2019.
[259] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 17.12.2019.

293. Eins og rakið var hér að framan lýsti Eimskip því yfir á árinu 2018 að fyrirtækið myndi tjá sig um AI. Fyrirtækið tilkynnti hins vegar um breytta afstöðu 5. mars 2019. Fólst hin breytta afstaða Eimskips í því að fyrirtækið vildi *„kynna sér efni*" AII áður en athugasemdir við AI yrðu sendar Samkeppniseftirlitinu. Afstaða Eimskips breyttist á ný með bréfi fyrirtækisins frá 17. desember 2019. Taldi fyrirtækið ekki nægjanlegt lengur að fá í hendur AII til þess að geta skilað athugasemdum við AI heldur þyrfti fyrirtækið til viðbótar að fá öll gögn málsins í hendur. Segir að Eimskip hefði áður bent á að fyrirtækið *„geti ekki tjáð sig um þær ásakanir sem settar voru fram í fyrra andmælaskjali fyrr en Andmælaskjal II lægi fyrir, enda gæti það tekið til sama sakarefnis og fyrra andmælaskjalið. Virðist enda nú komið á daginn að svo sé, a.m.k. að langstærstu leyti*". Voru í bréfinu og gerðar athugasemdir við veitta fresti og þeir sagðir ólögmætir. Krafðist Eimskip aðgangs að gögnum málsins þegar í stað. Færði fyrirtækið auk þess fram sjónarmið um að frestur til athugasemda byrjaði ekki að líða fyrr en öll gögn málsins væru afhent og byggði á því að annað væri í andstöðu við 18. gr. stjórnsýslulaga.[260]

294. Þann 18. desember 2019 féll úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 2/2019.[261] Hafnaði áfrýjunarnefndin þar kröfu Eimskips um að felld yrði úr gildi ákvörðun Samkeppniseftirlitsins um að hafna kröfu Eimskips um aðgang að *„öllum stöðubreytingum málsnr. 1306004 í rafrænu kerfi Samkeppniseftirlitsins [..]*" og um afhendingu *„[…] yfirlita úr skjalastjórnunarkerfi Samkeppniseftirlitsins um stöðubreytingar í öllum málum sem skráð hafa verið á áfrýjendur frá 22. september 2009 til 20. júní 2019.*"

295. Sama dag hafnaði Héraðsdómur Reykjavíkur þeirri kröfu Eimskip að Samkeppniseftirlitinu yrði gert gert að eyða eða skila gögnum sem aflað var í húsleit hjá fyrirtækinu. Í úrskurðinum var m.a. fjallað um þá staðhæfingu Eimskips að Samkeppniseftirlitið hefði fellt málið niður á árinu 2015: *„Sóknaraðilar halda því fram að umrædd rannsókn varnaraðila hafi formlega verið lokað með tilkynningu til þeirra þar sem vísað var í tiltekið málsnúmer. Varnaraðili hefur útskýrt um hvað rannsókn stjórnvaldsins snúist og hefur gert ítarlega grein fyrir efnisatriðum hennar í andmælaskjali og jafnframt boðað annað ítarlegt andmælaskjal varðandi rannsókn sína. Þó að varnaraðili hafi samkvæmt tilkynningu til sóknaraðila lokað tilteknu málsnúmeri er ljóst að efnislegri rannsókn á umræddu máli hefur ekki verið lokið heldur virðist henni enn haldið áfram og hún vera mjög umfangsmikil.*" Ekki var heldur fallist á það með Eimskip að starfsmaður Samkeppniseftirlitsins (og verktaki á vegum þess) hefði gert sig vanhæfa með því að taka þátt í rannsóknaraðgerðum lögreglu.

296. Þann 19. desember 2019 upplýsti Samkeppniseftirlitið áfrýjunarnefnd samkeppnismála að samkvæmt upplýsingum frá tölvufyrirtæki því sem sæi um að taka saman gögnin væri sú vinna tímafrekari en upphaflega hefði verið reiknað með.[262] Var því óskað eftir lengri frest og boðið að gögnin yrðu afhent áfrýjunarnefndinni um leið og vinnu tölvufyrirtækisins lyki.

297. Þann 20. desember 2019 sendi Samkeppniseftirlitið umbeðin gögn sem lágu fyrir hjá eftirlitinu vegna máls nefndarinnar nr. 3/2019.[263] Var þó tiltekið að tölvupóstsamskipti milli Samkeppniseftirlitsins og verktaka þess annars vegar og Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara hins vegar yrðu afhent um leið og tölvufyrirtækið hefði lokið við að taka saman þau gögn.

298. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Eimskips frá 17. desember 2019 með bréfi, dags. 20. desember 2019.[264] Kom þar fram að vinna við að veita aðgang að gögnum væri hafin. Þá gæti Samkeppniseftirlitið ekki fallist á sjónarmið Eimskips um að frestir byrjuðu að líða þegar öll gögn

[260] Bréf frá Eimskip til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.12.2019.
[261] Aðgengilegt á slóð: https://www.samkeppni.is/media/afryjunarnefnd/urskurdur-2-2019.pdf.
[262] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 19.12.2019.
[263] Bréf Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 20.12.2019.
[264] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 20.12.2019.

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

299. Þann 20. desember 2019 skaut Eimskip úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. R-3290/2019 til Landsréttar. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð vegna málsins hjá Landsrétti, nr. 862/2019, þann 23. desember 2019.

300. Eimskip sendi Samkeppniseftirlitinu bréf þann 23. desember 2019.[265] Í því bréfi voru sett fram frekari sjónarmið vegna frests eftirlitsins til andmæla og gerðar athugasemdir við túlkun Samkeppniseftirlitsins á afstöðu Eimskips.

301. Þann 3. janúar 2020 óskaði Samskip eftir rafrænu eintaki af andmælaskjali II og gagnalista málsins, auk þess sem fyrirtækið ítrekaði ósk um afhendingu gagna.[266] Var beiðnin ítrekuð þann 7. janúar 2010.[267] Með bréfi, dags. 07.01.2020, afhenti Samkeppniseftirlitið Samskipum rafrænt afrit af umbeðnum skjölum og sendi tölvupóst þar sem það upplýsti um að vinna við afhendingu gagna stæði yfir.[268]

302. Þann 15. janúar 2020 sendu Samskip bréf til Samkeppniseftirlitsins. Í því var málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins að því er varðar afhendingu gagna vegna AI gagnrýnd. Einnig kemur fram að Samskip hefðu á árinu 2018 gert Samkeppniseftirlitinu grein fyrir því að fyrirtækinu hefði verið ófært að fjalla sjálfstætt um atvik sem lýst hefði verið í AI. Í bréfinu kemur fram að Samskip hygðust ekki tjá sig sérstaklega um AI. Af bréfinu má ráða að afstaða Samskipa byggi á eftirfarandi:

- AII taki til sama tímabils og AI og fjalli að stórum hluta um sömu *„atburði og viðskipti*" og AI.
- Í AII vísi Samkeppniseftirlitið *„endurtekið milli skjalanna tveggja um fjölmörg atvik sem reifuð eru í báðum hlutum andmælaskjalsins, oft með ólíkum hætti þó og í mismunandi samhengi.*"
- Samskip hafi ekki enn fengið í hendur gögn vegna AII.

303. Fóru Samskip fram á það að fá a.m.k. sex mánaða frest til að koma að sjónarmiðum og skyldi sá frestur byrja að líða þegar gögn vegna AII hefðu verið afhent.

304. Þann 20. janúar 2020 sendi Samkeppniseftirlitið áfrýjunarnefnd samkeppnismála umbeðin tölvupóstsamskipti milli Samkeppniseftirlitsins og verktaka þess annars vegar og Samkeppniseftirlitsins og héraðssaksóknara hins vegar.

305. Vegna áðurnefndrar gagnabeiðni Samskipa, dags. 23. maí 2019 og umbeðinna viðbótarupplýsinga sem bárust 4. júní 2019 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum rafrænt afrit af umbeðnum upplýsingum þann 21. janúar 2020.[269]

306. Þann 27. janúar 2020 svaraði Samkeppniseftirlitið bréfi Samskipa frá 15. janúar 2020.[270] Kvaðst Samkeppniseftirlitið ekki geta fallist á sjónarmið Samskipa um að fyrirtækið gæti ekki tjáð sig sérstaklega um AI. Samskipum hefði verið *„í lófa lagið að setja fram á árinu 2018 sjónarmið um mikilvæga efnisþætti í AI og flýta þannig meðferð málsins*." Þá kom fram að *„Samkeppniseftirlitið*

[265] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.12.2019.
[266] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.01.2020.
[267] Tölvupóstur frá Samskipum til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.01.2020.
[268] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 07.01.2020 og tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu, dags. 07.01.2020.
[269] Tölvupóstur frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 21.01.2020.
[270] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Samskipa, dags. 27.01.2020.

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

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

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

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

308. Sama dag svaraði Samkeppniseftirlitið Eimskip vegna bréfs fyrirtækisins frá 23. desember 2019.[271] Í bréfi eftirlitsins var vísað til þess að Eimskip byggði á því að AII tæki að „*langstærstu leyti*" til sama sakarefnis og AI. Samkeppniseftirlitið gæti ekki fallist á þetta. Benti eftirlitið Eimskip á að AI og AII tækju til samfellds samráðs Eimskips og Samskipa á rannsóknartímabili málsins. Ekki væri rétt að AI og AII fjölluðu að stórum hluta um sömu atvik. Efnistökin í skjölunum væru í samræmi við það sem boðað hefði verið í mgr. 7 – 12 í AI. Eins og skjölin bæru með sér væri í AI lögð megináhersla á atvik á árinu 2008 sem að mati Samkeppniseftirlitsins sýndu að á því ári hefði komist á alvarlegt samráð milli Eimskips og Samskipa. Einnig væri fjallað um tiltekin atvik á árunum 2009 -2013 sem sýndu framkvæmd á samráðinu. Þá væri í AI fjallað um markaði málsins og stöðu fyrirtækja á þeim. Í AII væri hins vegar lögð megináhersla á atvik á árunum 2009 – 2013 og færð frekari rök fyrir því frummati eftirlitsins að samráðið hefði verið í framkvæmd á þeim tíma. Einnig væri í AII fjallað um atvik sem gæfu til kynna að samráðið hefði verið enn umfangsmeira en áður hefði verið talið, sbr. t.d. umfjöllun um gámasamráð. Þá væri í AII fjallað um brot á 19. gr. samkeppnislaga, auk fleiri atriða sem ekki væri að finna í AI. Kemur og fram í bréfinu að Samkeppniseftirlitið væri því ennþá eindregið þeirrar skoðunar að Eimskip hefði verið og væri enn fært um að tjá sig um AI áður en fyrirtækið tjáði sig um AII. Einnig var tekið fram að teldi „*Eimskip sig t.d. búa yfir gögnum eða sjónarmiðum sem að mati félagsins setji atvik á árinu 2008 í nýtt ljós er skorað á fyrirtækið að setja þau sem fyrst fram til þess að stuðla að hraðari málsmeðferð en ella*."

[271] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 27.01.2020.

309. Niðurstaða Samkeppniseftirlitsins var að veita Eimskip viðbótarfrest til 15. mars 2020 til að koma að sjónarmiðum við AI (kafla I-X). Frestur til að koma að sjónarmiðum við AII (og hluta AI) var framlengdur til 15. maí 2020.

310. Eimskip óskaði samdægurs upplýsinga um hvort frestur sem veittur var til að svara upplýsingabeiðni í AII (kafli XVI 4) yrði jafnframt framlengdur.[272] Samkeppniseftirlitið upplýsti um að svo væri ekki og var hið sama áréttað við Samskip.[273]

311. Þann 30. janúar 2020 skilaði Samkeppniseftirlitið greinargerð vegna stefnu Eimskips frá 19. nóvember 2019. Krafðist Samkeppniseftirlitið þess aðallega að kröfum Eimskips yrði vísað frá héraðsdómi en til vara að Samkeppniseftirlitið yrði sýknað af kröfum Eimskips.

312. Sama dag staðfesti Landsréttur úrskurð héraðsdóms nr. R-3290/2019 með úrskurði Landsréttar nr. 862/2019. Í úrskurðinum var ekki fallist á sjónarmið Eimskips um að rannsókn Samkeppniseftirlitsins hefði verið ólögmæt. Hið sama gilti um sjónarmið Eimskips um vanhæfi vegna þátttöku í aðgerðum lögreglu. Einnig var vísað til þess að gögn málsins sýndu að rannsókn Samkeppniseftirlitsins á samráði Eimskips og Samskipa væri mjög umfangsmikil og að það drægi að lokum hennar. Það væri því eðlilegt að Samkeppniseftirlitið hefði gögn Eimskips áfram undir höndum. Þá var tekið fram að Eimskip gæti látið síðar reyna á rannsókn Samkeppniseftirlitsins.

313. Þann 31. janúar 2020 veitti Samkeppniseftirlitið Samskipum og Eimskip aðgang að gögnum málsins með rafrænum hætti ásamt lista yfir breytingar á fyrirliggjandi gagnalista andmælaskjalsins frá 13. desember 2019.[274] Voru gögnin svo aftur send rafrænt þann 3. febrúar 2020 þegar í ljós kom að gæði skönnunar var ábótavant.[275]

314. Sama dag sendu Samskip tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins með vísan til símtals sama dag. Upplýsti fyrirtækið Samkeppniseftirlitið að vinna stæði yfir við samantekt upplýsinga sem tilgreindar voru í málsgrein 4747 í AII (í kafla XVI 4).[276] Fól upplýsingabeiðnin í sér að Samskip (og Eimskip) tilgreindi það samstarf sem fyrirtækið ætti við önnur flutningafyrirtæki eða flutningsmiðlanir á Íslandi. Óskuðu Samskip eftir fresti til 7. febrúar til að klára hana. Var jafnframt tilkynnt að önnur gögn sem óskað hafi verið eftir, að undanskildum ársreikningum fyrir árið 2019, yrðu afhent síðar sama dag. Síðar sama dag barst bréf ásamt minnislykli með umræddum gögnum.[277]

315. Þann 3. febrúar 2020 barst svar Eimskips við upplýsingabeiðni Samkeppniseftirlitsins sem sett var fram í kafla XVI 4 í AII.[278]

316. Þann 4. febrúar 2020 óskuðu Samskip eftir útlistun á þeim lið upplýsingabeiðninnar sem sneri að ársreikningum og hvort hann gilti fyrir öll önnur félög undir yfirráðum umbeðinna félaga.[279] Samkeppniseftirlitið svaraði með tölvupósti þann 10. febrúar 2020 og sagði að ekki þyrfti að leggja fram ársreikninga fyrir félög undir yfirráðum umbeðinna félaga.[280]

[272] Tölvupóstur Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.01.2020. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 27.01.2020.
[273] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 29.01.2020.
[274] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 31.01.2020. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 31.01.2020.
[275] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 03.02.2020. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 03.02.2020.
[276] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.01.2020.
[277] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.01.2020.
[278] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 03.02.2020.
[279] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.02.2020.
[280] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 10.02.2020.

317. Svar Samskipa vegna þess hluta upplýsingabeiðninnar sem út af stóð barst með bréfi, dags. 7. febrúar 2020.[281]

318. Eimskip setti fram athugasemdir við bréf Samkeppniseftirlitsins frá 27. janúar 2020. Var það gert með bréfi fyrirtækisins, dags. 11. febrúar 2020.[282] Mótmælti fyrirtækið því að hafa ítrekað breytt um afstöðu vegna framlagningar athugasemda við AI. Kvaðst Eimskip í samræmi við skýra afstöðu *„frá öndverðu"* myndu setja fram athugasemdir við AI fyrir 15. mars 2020.

319. Þann 7. febrúar 2020 upplýsti Samkeppniseftirlitið Eimskip og Samskip um að eftirlitið gæti afhent eintak af gögnum með AII í annarri útfærslu rafrænt svo hægt væri að leita í þeim.[283] Eimskip og Samskip óskuðu bæði eftir að nálgast umrædd gögn.[284] Þann 17. febrúar 2020 óskaði Samskip eftir nýrri afhendingu á rafrænum skjölum sem fylgdu með AII.[285]

320. Þann 17. febrúar 2020 óskuðu Samskip, með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga, eftir afriti af tölvupósthólfi (S)forstj, sem hafði verið afritað af Samkeppniseftirlitinu. Að sögn Samskipa virtist sem hluti tölvupósta hans frá þeim tíma hefði glatast og væri fyrirtækinu nauðsynlegt að fá gögnin til að geta gætt andmælaréttar.[286]

321. Þann 19. febrúar 2020 óskuðu Samskip eftir tilteknum gögnum sem fyrirtækinu tókst ekki að finna í gögnum málsins. Sama dag sendu Samskip aftur tölvupóst og óskuðu eftir gögnum sem Samkeppniseftirlitið fékk afhent frá embætti héraðssaksóknara.[287]

322. Þann 20. febrúar 2020 afhenti Samkeppniseftirlitið héraðssaksóknara AI og AII og gögnin sem fylgdu þeim í því horfi sem þau voru send til Eimskips og Samskipa, með vísan til 5. mgr. 42. gr. samkeppnislaga, sbr. 2. mgr. ákvæðisins og kærur Samkeppniseftirlitsins, dags. 21. mars 2014, 19. desember 2016 og 17. maí 2018.[288]

323. Þann 20. febrúar 2020 svaraði Samkeppniseftirlitið Samskipum vegna áðurnefndrar beiðni fyrirtækisins frá 17. febrúar 2020 um tölvupósthólf (S)forstj.[289] Óskaði Samkeppniseftirlitið eftir nánari skýringum á því hvers vegna umræddir tölvupóstar hefðu glatast og væru ekki aðgengilegir Samskipum. Samskip svaraði með tölvupósti þann 21. febrúar 2020 með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga.[290] Ekki væri heimild fyrir stjórnvald að krefjast þess af aðila máls að hann tilgreini ástæður þess að hann óski eftir gögnum eða hvort hann hafi hluta þeirra undir höndum eða geti aflað þeirra með öðrum hætti. Var beiðni um afhendingu afrits af tölvupósthólfi (S)forstj því ítrekuð. Þann 4. mars 2020 veittu Samskip þá skýringu að (S)forstj hafi *„sinnt mismunandi störfum innan Samskipa og á því tímabili hefur vistun á tölvupósti ekki verið með þeim hætti að hægt sé að ganga að þeim vísum hjá einum aðila."*[291] Féllst Samkeppniseftirlitið í framhaldinu á að afhenda rafrænt afrit af umbeðnum gögnum en áréttaði að í því fælist ekki afstaða til tilvísunar Samskipa til 15. gr.

[281] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.02.2020.
[282] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.02.2020.
[283] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 07.02.2020. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 07.02.2020.
[284] Tölvupóstur Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.02.2020. Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.02.2020.
[285] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 17.02.2020.
[286] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 10.07.2020.
[287] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.02.2020.
[288] Bréf Samkeppniseftirlitsins til héraðssaksóknara, dags. 20.02.2020.
[289] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 20.02.2020.
[290] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 21.02.2020.
[291] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 04.03.2020.

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

324. Þann 21. febrúar 2020 sendu Samskip bréf til Samkeppniseftirlitsins.[293] Þar kemur fram að fyrirtækið teldi ekki koma til álita að skila athugasemdum við *„andmælaskjalið í tveimur hlutum.“* Andmælaréttur Samskipa tæki til málsins í heild sinni og fyrirtækið yrði ekki knúið til að skila athugasemdum við AI fyrir 15. mars 2020 með þeim afleiðingum að Samkeppniseftirlitinu yrði ekki skylt að líta til athugasemda sem bærust eftir það tímamark. Var og í bréfinu ítrekað að Samskip myndu skila athugasemdum við AI og AII í einu lagi eigi síðar en 15. maí 2020.

325. Þann 27. febrúar 2020 óskuðu Samskip eftir afriti af töflum yfir sértekjur Eimskips fyrir árin 2009 og 2010, sem fram komu í AII.[294]

326. Þann 6. mars 2020 afhenti Samkeppniseftirlitið þau gögn sem Samskip höfðu beðið um með tölvupóstum dagana 19. og 27. febrúar, ásamt tveimur leiðréttingum á gagnalista.[295] Þann 9. mars 2020 sendi Samkeppniseftirlitið Eimskip bréf með sömu leiðréttingum á gagnalista.[296]

327. Þann 16. mars 2020 bárust athugasemdir Eimskips við AI.[297] Voru þær 212 bls. og með fylgdu 46 fylgiskjöl. Í inngangi segir að Eimskip hafni því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hafi gerst brotlegt við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeirri háttsemi sem lýst sé í AI.

328. Þann 22. mars 2020 sendi áfrýjunarnefnd samkeppnismála Samkeppniseftirlitinu beiðni um tiltekin gögn vegna máls nefndarinnar nr. 3/2019.[298]

329. Samskip sendu tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins þann 23. mars 2020.[299] Var þar vísað til aðstæðna sem uppi væru vegna COVID-19. Segir að eins og *„mál standa nú er gert ráð fyrir að félögin skili athugasemdum við andmælaskjal eigi síðar en 15. maí nk. Þótt umbjóðandi minn stefni enn á að skila athugasemdum fyrir tilskilin tímamörk þá er margt sem bendir til þess að það muni reynast erfitt eða ógerlegt.“* Jafnframt kemur fram að ef *„á reynir, þá vonast umbjóðandi minn til þess að tillit verði tekið til þessara aðstæðna og fullnægjandi svigrúm veitt til að koma á framfæri athugasemdum við andmælaskjalið. Á þessu stigi er erfitt að segja til um þróun mála næstu vikurnar en sem fyrr segir mun umbjóðandi minn leggja á það áherslu að vinna að athugasemdunum eins og aðstæður leyfa og stefna að skilum fyrir 15. maí nk. Umbjóðandi minn taldi hins vegar rétt að gera grein fyrir stöðunni á þessu stigi.“*

330. Þann 25. mars 2020 upplýsti Samkeppniseftirlitið áfrýjunarnefnd samkeppnismála að umbeðin gögn væru tilbúin til skoðunar í fundarherbergi Samkeppniseftirlitsins.[300] Hugðist formaður nefndarinnar mæta samdægurs.[301]

331. Þann 26. mars óskuðu Samskip, með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga, eftir afriti af tilvísuðu gagni í AII sem barst ekki með gögnum málsins.[302] Voru gögnin afhend þann 7. apríl 2020.[303]

---

[292] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 05.03.2020.
[293] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 21.02.2020.
[294] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 27.02.2020.
[295] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 06.03.2020.
[296] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 09.03.2020.
[297] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 16.03.2020.
[298] Tölvupóstur áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.03.2020.
[299] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 23.03.2020.
[300] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 25.03.2020.
[301] Tölvupóstur áfrýjunarnefndar samkeppnismála til Samkeppniseftirlitsins, dags. 25.03.2020.
[302] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 26.03.2020.
[303] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 07.04.2020.

332. Úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2019 féll þann 3. apríl 2020.[304] Var þar kröfu Eimskips um afhendingu fundargerða þar sem vinna verktaka Samkeppniseftirlitsins var rædd í tengslum við rannsókn á hendur Eimskip og afhendingu fundargerða vegna funda Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara, auk bréfasamskipta milli embættanna, vísað frá. Kröfur um afhendingu tilgreindra gagna er varða vinnu verktaka Samkeppniseftirlitsins og tölvupóstsamskipta milli Samkeppniseftirlitsins og héraðssaksóknara var vísað til nýrrar meðferðar og ákvörðunar fyrir Samkeppniseftirlitinu. Loks var staðfest sú ákvörðun Samkeppniseftirlitsins að hafna kröfu Eimskips um aðgang að sameiginlegri rannsóknar- og aðgerðaráætlun Samkeppniseftirlitsins og embættis héraðssaksóknara.

333. Samkeppniseftirlitið svaraði framangreindum tölvupósti Samskipa frá 23. mars 2020 með bréfi, dags. 6. apríl 2020.[305] Í því var rifjað upp að eftirlitið hefði ítrekað skorað á Samskip að koma á framfæri sjónarmiðum fyrirtækisins um AI og ítrekað hefðu verið veittir viðbótarfrestir í því sambandi. Samskip hefðu hins vegar ekki orðið við þessu. Lýsti Samkeppniseftirlitið yfir vonbrigðum vegna þessa viðhorfs Samskipa en ljóst væri að þetta hefði leitt til tafa á meðferð málsins. Í bréfinu var einnig bent á að miklu skipti að Samskip hefðu, áður en COVID-19 kom upp, þegar haft mjög rúman tíma til að undirbúa og koma á framfæri sjónarmiðum um frumniðurstöður eftirlitsins. Einnig væri skylt að horfa til 9. gr. stjórnsýslulaga. Voru Samskip upplýst um að Samkeppniseftirlitið myndi m.a. horfa til þessara atriða ef til þess kæmi að Samskip óskuðu eftir viðbótarfresti.

334. Þann 8. apríl 2020 sendi Eimskip bréf til Samkeppniseftirlitsins.[306] Í því bréfi óskaði fyrirtækið annars vegar eftir auknum fresti til þess að koma að athugasemdum við AII og hins vegar eftir aðgangi að tilteknum gögnum með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga.

335. Óskaði Eimskip eftir gögnum um samskipti Samkeppniseftirlitsins við Faxaflóahafnir, Arion banka, Alcoa Fjarðarál, auk afrits af hljóðupptöku af skýrslutökum sem teknar voru af stjórnendum fyrirtækisins í september 2013. Einnig var óskað eftir gögnum sem tengdust framangreindum úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019.

336. Í bréfinu fór Eimskip fram á að fresturinn til að koma að athugasemdum við AII yrði framlengdur frá 15. maí til 1. september 2020. Var þessi beiðni rökstudd með vísan til aðstæðna vegna COVID-19 faraldursins. Var vísað til áhrifa faraldursins á starfsemi Eimskips og í dæmaskyni nefnt að fyrirtækið hefði breytt skipakerfi fyrirtækisins þann 31. mars 2020 þar sem dregið hefði úr umsvifum þess.

337. Með bréfi, dags. 20. apríl 2020, óskuðu Samskip eftir viðbótarfresti til 1. júlí 2020 til að koma á framfæri athugasemdum við frumniðurstöður eftirlitsins. Í bréfinu kemur fram að vinna við athugasemdirnar sé nú langt komin en heimsfaraldur vegna COVID-19 veirunnar hefði leitt til tafa á verkinu.

338. Þann 22. apríl 2020 upplýsti Eimskip að fyrirtækið hugðist falla frá máli því sem fyrirtækið hafði stefnt Samkeppniseftirlitinu fyrir þann 19. nóvember 2019. [307] Var það svo gert í þinghaldi 29. apríl 2020 og féll úrskurður í Héraðsdómi Reykjavíkur þann 30. apríl 2020 þar sem framangreindu var lýst, auk þess sem mælt var fyrir um að Eimskip greiddi Samkeppniseftirlitinu málskostnað.

339. Þann 22. apríl 2020 óskuðu Samskip eftir því að fá tölvupósthólf (S)forstj afhent aftur þar sem skjölin hefðu týnst.[308] Samkeppniseftirlitið svaraði með tölvupósti þann 29. apríl 2020 og upplýsti Samskip

[304] Aðgengilegt á slóð: https://www.samkeppni.is/media/urskurdir-2019/AFN3-19.pdf.
[305] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 06.04.2020.
[306] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 08.04.2020.
[307] Tölvupóstur Eimskips til héraðsdómara, afrit til lögmanns Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.04.2020.
[308] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.04.2020.

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

340. Þann 30. apríl 2020 óskuðu Samskip, með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga, eftir rafrænni útgáfu af *„Nýtt upphaf"* glærukynningunni.[310] Var það afhent eftir frekari samskipti þann 8. maí 2020.[311]

341. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Eimskips frá 8. apríl 2020 með bréfi, dags. 30. apríl 2020.[312] Var þar brugðist við beiðni Eimskips um framangreind gögn og vísað til úrskurðar áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019. Sagði að líkt og *„fram kemur í niðurstöðum áfrýjunarnefndar þarf að fara fram mat að nýju hjá Samkeppniseftirlitinu á upplýsingarétti og eftir atvikum takmörkunum á honum samkvæmt 15. og 17. gr.stjórnsýslulaga nr. 37/1993 og ákvæði 1. mgr. 42. gr. a samkeppnislaga."* Hvað aukin frest varðar var athygli Eimskips vakin á því að Samskip hefðu einnig óskað eftir viðbótarfresti vegna COVID-19. Frestur sá sem Samskip hefði óskað eftir væri hins vegar mun styttri en í tilviki Eimskips. Var Eimskip veittur viðbótarfrestur til 15. júní 2020. Í bréfi Samkeppniseftirlitsins kemur einnig fram að eftirlitið legði, líkt og áður, *„mikla áherslu á að hraða máli þessu. Hingað til hefur meðferð málsins verið samfelld og órofin af hálfu eftirlitsins og henni verið hraðað eftir því sem kostur er, sbr. m.a. reifun á málavöxtum í AI og AII. Væntir eftirlitið þess að félagið flýti vinnu sinni svo ekki þurfi að koma til frekari tafa á málinu af þess völdum."*

342. Eimskip brást við með bréfi, dags. 6. maí 2020.[313] Kemur þar fram að óumdeilt væri að fyrirtækinu hefði ekki verið veittur aðgangur að öllum gögnum málsins. Því til stuðnings var vísað til þess að Samkeppniseftirlitið væri ekki búið að bregðast við úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019. Sökum þessa væri fresturinn sem Samkeppniseftirlitið hefði veitt í bréfinu frá 30. apríl 2020 ólögmætur og áskildi Eimskip sér allan rétt vegna þessa.

343. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi Samskipa frá 20. apríl 2020 með bréfi, dags. 6. maí 2020.[314] Í svari Samkeppniseftirlitsins frá 6. maí 2020 kemur þetta fram vegna beiðni Samskipa um aukinn frest: *„Við mat á beiðninni telur Samkeppniseftirlitið rétt að líta til þess að umbjóðendur yðar fengu AI afhent þann 6. júní 2018 og hafa haft aðgang að þeim gögnum sem það byggir á frá 20. september sama ár. Þá fengu umbjóðendur yðar AII afhent þann 13. desember 2019 og hafa haft aðgang að þeim gögnum sem það byggir á frá 31. janúar sl. Í samskiptum yðar við Samkeppniseftirlitið hefur ítrekað komið fram að þrátt fyrir þá fresti sem eftirlitið veitti umbjóðendum yðar til að skila athugasemdum við AI hyggjast umbjóðendur yðar skila athugasemdum við AI og AII í einu lagi. Af því tilefni hefur Samkeppniseftirlitið áréttað þá afstöðu sína að það verklag sé til þess fallið að tefja úrlausn málsins, sbr. m.a. bréf Samkeppniseftirlitsins til yðar, dags. 27. janúar 2020 og 6. apríl sama ár."*

344. Var síðan bent á að Samskipum hafi nú þegar verið veittir ríflegir frestir til að gera athugasemdir við AI og AII. Með vísan til sjónarmiða Samskipa um COVID-19 var hins vegar fallist á að veita viðbótarfrest til 15. júní 2020. Fresturinn var síðan að beiðni Samskipa framlengdur til 19. júní 2020, sbr. tölvupóstur Samskipa frá 2. júní og svar Samkeppniseftirlitsins frá 4. júní 2020.

[309] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 29.04.2020.
[310] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitinu, dags. 30.04.2020.
[311] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 08.05.2020.
[312] Bréf frá Samkeppniseftirlitinu til Eimskips, dags. 30.04.2020.
[313] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.05.2020.
[314] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 06.05.2020.

345. Þann 2. júní 2020 óskuðu Samskip eftir frest til að skila athugasemdum við hluta AI og AII.[315] Samkeppniseftirlitið svaraði þann 4. júní og veitti Samskipum viðbótarfrest til 19. júní til að koma að athugasemdum.[316]

346. Samkeppniseftirlitið sendi Eimskip bréf þann 5.júní 2020 vegna bréfs Eimskips frá 6. maí 2020.[317] Var þar rifjað upp að Eimskip hefði þann 31. janúar 2020 fengið í hendur afrit af öllum gögnum sem frummat Samkeppniseftirlitsins í AII byggði á. Eimskip væri því ekkert til fyrirstöðu að skila athugasemdum við AII innan þess viðbótarfrests sem fyrirtækinu hefði verið veittur. Varðandi gögnin sem fjallað var um í úrskurði áfrýjunarnefndar í máli nr. 3/2019 var áréttað í bréfi eftirlitsins að þau gögn *„tengjast ekki því frummati sem lýst er í AII. Annars vegar er um að ræða gögn tengd störfum* [ráðgjafa Samkeppniseftirlitsins] *að rannsókn málsins og hins vegar gögn um samskipti Samkeppniseftirlitsins og lögreglu á grundvelli 42. gr. samkeppnislaga.*" Kemur síðan fram að í samræmi við úrskurð í máli nr. 3/2019 hefði Samkeppniseftirlitið tekið fyrir að nýju beiðni Eimskips um aðgang að þessum gögnum. Sá frestur sem tilkynnt var um í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 30. apríl 2020 ætti þess vegna ekki við um rétt Eimskips til að tjá sig um umrædd gögn ef til þess kæmi að fyrirtækinu yrði veittur aðgangur að þeim. Kæmi til þess yrði Eimskip veittur hæfilegur frestur til að tjá sig um þau.

347. Þann 12. júní 2020 bárust Samkeppniseftirlitinu athugasemdir Samskipa við AI. Voru þær samtals 477 blaðsíður að lengd og auk þess voru lögð fram átta fylgiskjöl með athugasemdunum.[318] Kemur fram í athugasemdunum að Samskip hafni alfarið því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hefði gerst brotlegt við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeirri háttsemi sem lýst væri í AI og AII.

348. Þann 15. júní 2020 bárust athugasemdir Eimskips við AII.[319] Voru þær 200 bls. og með fylgdu 21 fylgiskjöl. Í inngangi segir að Eimskip hafni því mati Samkeppniseftirlitsins að fyrirtækið hefði gerst brotlegt við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með þeirri háttsemi sem lýst væri í AI.

349. Sama dag barst jafnframt bréf frá Eimskip þar sem fyrirtækið gerði athugasemd við að Samkeppniseftirlitið hefði ekki veitt fyrirtækinu aðgang að framangreindum gögnum sem vörðuðu verktaka Samkeppniseftirlitsins og samskipti við lögreglu, með vísan til bréfs Samkeppniseftirlitsins þann 5. júní 2020 og úrskurð áfrýjunarnefndar nr. 3/2019.[320] Vísaði fyrirtækið til 15. gr. stjórnsýslulaga um að það eigi að hafa aðgang að öllum gögnum málsins og málshraðareglu 1. mgr. 9. gr. stjórnsýslulaga.

350. Þann 19. júní 2020 bárust athugasemdir Samskipa við AII, alls 441 blaðsíður að lengd ásamt sjö fylgiskjölum.[321] Í bréfinu tilkynnti fyrirtækið eftirfarandi: *„Í athugasemdunum er einvörðungu tekist á við efnislega umfjöllun Samkeppniseftirlitsins. Umbjóðandi minn hyggst koma á framfæri sjálfstæðum athugasemdum við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins, eftir því sem tilefni er til, og ályktunum um ætluð brot gegn 19. gr. samkeppnislaga og XV. kafla almennra hegningarlaga. Þá mun umbjóðandi minn ennfremur skila stuttri samantekt um helstu niðurstöður þeirra athugasemda sem afhentar hafa verið Samkeppniseftirlitinu.*

[315] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 02.06.2020.
[316] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 04.06.2020.
[317] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 05.06.2020.
[318] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.06.2020.
[319] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.06.2020.
[320] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.06.2020.
[321] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.06.2020.

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

351. Vegna framangreinds sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa, dags. 2. júlí 2020.[322] Þar var rifjað upp að í beiðni Samskipa frá 2. júní 2020 um aukinn frest hefði komið fram að Samkeppniseftirlitið hefði áður veitt fyrirtækinu lokafrest til 15. júní 2020 til að koma á framfæri athugasemdum, en sá viðbótarfrestur hefði verið veittur m.a. vegna COVID-19. Hefði síðan verið sagt í beiðninni að Samskip sæju ekki fram á annað en að lokafrágangur athugasemdanna myndi dragast lítillega fram yfir umræddan viðbótarfrest. Þetta myndi þá þýða að *„endanleg skil*" færu nokkra daga fram yfir tilskilin tímamörk. Í ljósi þessa hefði Samkeppniseftirlitið veitt viðbótarfrest til 19. júní 2020.

352. Í bréfinu segir jafnframt að Samskip hefðu ekki óskað eftir frekari fresti. Þrátt fyrir þetta hefðu Samskip boðað í bréfinu frá 19. júní 2020 að fyrirtækið myndi leggja fram frekari athugasemdir við AII og það yrði væntanlega gert innan tveggja vikna. Var athygli Samskipa vakin á því að í 1. mgr. 18. gr. stjórnsýslulaga væri kveðið á um að stjórnvaldi væri heimilt að setja málsaðila ákveðinn frest til að kynna sér gögn og tjá sig um mál, sbr. einnig 13. gr. laganna og 3. mgr. 17. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins. Tók Samkeppniseftirlitið fram að frestir til að setja fram athugasemdir við AI og AII væru liðnir og benti á að ef athugasemdir málsaðila bærust eftir að veittur frestur væri liðinn væri eftirlitinu ekki skylt að hafa hliðsjón af þeim við afgreiðslu málsins, sbr. 3. mgr. 13. gr. reglna nr. 880/2005.

353. Þann 31. ágúst 2020 sendu Samskip bréf til Samkeppniseftirlitsins.[323] Samkvæmt bréfinu fylgdu því annars vegar samantekt á þeim efnislegu athugasemdum sem Samskip hefðu áður lagt fram í málinu og hins vegar athugasemdir fyrirtækisins við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og ályktanir í AII um ætluð brot þeirra gegn 19. gr. samkeppnislaga og XV. kafla almennra hegningarlaga. Í bréfinu er tekið fram að Samskip áskildu sér rétt til þess að koma á framfæri *„ítarlegri*" athugasemdum ef tilefni gæfist til þess.

354. Þann 7. september 2020 óskuðu Samskip eftir aðgangi að „*andmælum Eimskips og tengdra félaga við báða hluta andmælaskjals Samkeppniseftirlitsins, ásamt fylgiskjölum, séu þau nokkur*".[324] Var beiðnin ítrekuð þann 15. september 2020.[325]

355. Sökum framangreinds bréfs frá Samskipum þann 31. ágúst 2020 sendi Samkeppniseftirlitið þann 11. september 2020 bréf til Samskipa.[326] Þar kemur þetta fram: *„Eins og lýst er í bréfi Samkeppniseftirlitsins til yðar, dags. 2. júlí 2020, fengu umbjóðendur yðar lokafrest til 19. júní sama ár til að tjá sig um tiltekna þætti í AI annars vegar og AII hins vegar. Umbjóðendur yðar höfðu þá haft AI til umfjöllunar í yfir tvö ár og AII í yfir hálft ár og frestur þeirra til að tjá sig ítrekað verið framlengdur. Athugasemdir umbjóðenda yðar bárust Samkeppniseftirlitinu með bréfum yðar, dags. 12. og 19. júní 2020. Í síðara bréfinu boðuðuð þér að umbjóðendur yðar hygðust leggja fram enn frekari athugasemdir við AII, þ.e. um málsmeðferð og ályktanir Samkeppniseftirlitsins um brot gegn 19. gr. samkeppnislaga og XV. kafla almennra hegningarlaga, og tókuð fram að þeirra væri að vænta innan tveggja vikna. Engar athugasemdir bárust þó innan hins tilgreinda tíma.*" Nú hefðu Samskip hins vegar sent Samkeppniseftirlitinu athugasemdir um tíu vikum frá lokum þess frests sem fyrirtækinu hefði verið veittur.

356. Einnig segir í bréfinu að Samkeppniseftirlitið hefði ávallt tekið beiðnir Samskipa um viðbótarfresti til tilhlýðilegrar meðferðar. Á hinn bóginn hefðu veittir frestir ekki verið virtir af fyrirtækinu. Eðli málsins

[322] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 02.07.2020.
[323] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.08.2020.
[324] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.09.2020.
[325] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.09.2020.
[326] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 11.09.2020.

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

357. Þann 11. september 2020 barst Samkeppniseftirlitinu bréf frá héraðssaksóknara með vísan til bréfs og gagnaafhendingar eftirlitsins til embættisins frá 20. febrúar 2020.[327] Var óskað eftir því að upplýst yrði um hvort ný gögn eða sjónarmið fyrirtækjanna hefði borist Samkeppniseftirlitinu og ef svo væri hvort þau hefðu á einhvern hátt breytt fyrri niðurstöðum Samkeppniseftirlitsins um hina kærðu háttsemi. Var jafnframt óskað eftir því að upplýsti yrði hvort frekari afhendingar gagna frá Samkeppniseftirlitinu til héraðssaksóknara væri að vænta í málinu.

358. Þann 15. september óskaði Samkeppniseftirlitið eftir eintökum að athugasemdum Eimskips við AI og AII án trúnaðarupplýsinga, sbr. 2. mgr. 16. gr. málsmeðferðarreglna Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005.[328] Eimskip afhenti þær samdægurs.[329]

359. Þann 23. september 2020 afhenti Samkeppniseftirlitið Samskipum athugasemdir Eimskips við AI og AII án trúnaðarupplýsinga, sbr. beiðni Samskipa frá 7. september 2020.[330] Var og bent á að krefðust Samskip frekari aðgangs að gögnum skyldi beina rökstuddu erindi um það til eftirlitsins.

360. Samkeppniseftirlitið svaraði bréfi héraðssaksóknara frá 11. september 2020 með bréfi, dags. 6. október 2020.[331] Upplýsti Samkeppniseftirlitið héraðssaksóknara um að bæði Eimskip og Samskip hafi skilað athugasemdum við AI og AII þar sem þau mótmæla frummati Samkeppniseftirlitsins. Í bréfinu kemur jafnframt fram að eftirlitið ynni að yfirferð athugasemda en á þessu stigi rannsóknar hefði ekkert komið fram sem breytti frummati Samkeppniseftirlitsins, með þeim fyrirvara að yfirferð eftirlitsins væri ekki lokið. Þá sagðist Samkeppniseftirlitið ekki gera ráð fyrir að það kæmi til frekari gagnaafhendingar til héraðssaksóknara samkvæmt 42. gr. samkeppnislaga nema beiðni þar um bærist frá embættinu.

361. Þann 4. desember 2020 ítrekaði Eimskip beiðni um aðgang að öllum gögnum málsins, með vísan til 15. gr. stjórnsýslulaga, þ.m.t. samskipti Samkeppniseftirlitsins við embætti héraðssaksóknara.[332]

[327] Bréf héraðssaksóknara til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.09.2020.
[328] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 15.09.2020.
[329] Tölvupóstur Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.09.2020.
[330] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 23.09.2020.
[331] Bréf Samkeppniseftirlitsins til héraðssaksóknara, dags. 06.10.2020.
[332] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.12.2020.

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

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

362. Þann 23. nóvember 2020 sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa og Eimskips (34 bls.).[333] Í bréfinu kemur fram að þær upplýsingar sem fram höfðu komið í sjónarmiðum aðila hafi eftir atvikum kallað á frekari athugun á gögnum sem aflað hafði verið frá fyrirtækjunum.

363. Þá var athygli fyrirtækjanna vakin á því að eftirlitinu hefði borist endurrit af skýrslum sem teknar voru hjá lögreglu af sakborningum í sakamálinu sem er rannsakað vegna aðkomu einstaklinga að ætluðu ólögmætu samráði Samskipa og Eimskips. Var um að ræða endurrit af skýrslum sem teknar voru af m.a. fyrrverandi forstjórum fyrirtækjanna. Tilkynnt var að Samkeppniseftirlitið myndi hafa hliðsjón af framburðum viðkomandi sakborninga þegar heildarmat yrði lagt á m.a. samtímagögn og framkomnar athugasemdir Eimskips og Samskipa. Yrði þannig m.a. horft til skýringa sakborninga á gögnum málsins og til þess hvort þeir hafi neitað að tjá sig eða sagst ekki þekkja gögn sem stöfuðu frá þeim sjálfum eða féllu undir ábyrgðarsvið viðkomandi.

364. Í umræddu bréfi er tilkynnt að athugun Samkeppniseftirlitsins á sjónarmiðum fyrirtækjanna, gögnum sem eftirlitið býr yfir og hafa þýðingu vegna sjónarmiðanna, sem og framangreindum endurritum yfirheyrslna, sé talin styðja það heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins að Eimskip og Samskip hafi aukið ólögmætt samstarf sitt og hafið umfangsmikið ólögmætt samráð um mitt ár 2008, auk frummats eftirlitsins um ætluð brot gegn 19. gr. samkeppnislaga.

365. Voru endurritin ásamt öðrum gögnum (samtals um 1000 bls.) afhent fyrirtækjunum og þeim boðið að tjá sig um þau og efni bréfs Samkeppniseftirlitsins. Var frestur veittur til 12. desember 2020.

366. Voru Samskip jafnframt upplýst um að fundargerðir stjórnar Eimskips og fylgigögn væru ekki meðal afhentra gagna.[334] Hvað það varðar kemur fram að: „*Samkeppniseftirlitið hefur ekki tekið afstöðu til afhendingar á þeim gögnum en farið var með þau gögn líkt og fundargerðir af stjórnarfundum Samskipa Holding sem, án afstöðu Samkeppniseftirlitsins, voru að kröfu Samskipa ekki afhent Eimskip með andmælaskjölunum*."

367. Þann 9. desember 2020 óskuðu Samskip eftir framlengingu á frest til að skila athugasemdum við bréf Samkeppniseftirlitins frá 23. nóvember 2020.[335] Var óskað eftir fresti til 10. janúar 2021, í stað 12. desember 2020. Samkeppniseftirlitið féllst á það þann 10. desember 2020.[336] Þann 11. janúar 2021 óskuðu Samskip eftir framlengingu á fresti til 14. janúar 2021.[337] Samkeppniseftirlitið svaraði síðar sama dag og veitti frest til kl. 16:00 þann 13. janúar 2021.[338]

368. Sjónarmið Eimskips vegna bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 bárust með bréfi, dags. 14. desember 2020.[339] Í bréfinu kveðst Eimskip ekki geta tjáð sig um athafnir eða ummæli einstakra starfsmanna Samskipa en gerir þó athugasemd við framsetningu í bréfinu á ummælum (S)forstj um „*Nýtt upphaf*" glærukynninguna. Þá ítrekar Eimskip mótmæli við málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og gerir athugasemdir við að fyrirtækinu væru send endurrit af skýrslutökum nokkurra sakborninga. Eimskip mótmælir jafnframt að Samkeppniseftirlitinu sé heimilt að horfa til

[333] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Eimskips, dags. 23.11.2020. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 23.11.2020. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa Holding B.V., dags. 23.11.2020.
[334] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 23.11.2020.
[335] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 09.12.2020.
[336] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 10.12.2020.
[337] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 11.01.2021.
[338] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 11.01.2021.
[339] Bréf Eimskips til Samkeppniseftirlitsins, dags. 14.12.2020.

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

369. Sjónarmið Samskipa bárust þann 13. janúar 2021.[340] Í bréfinu hafna Samskip mati Samkeppniseftirlitsins og ítreka að ályktanir stofnunarinnar um efni funda stjórnenda fyrirtækjanna í júní 2008 og ætlað samráð í kjölfar þess fundar séu rangar. Samskip mótmæla því að Samkeppniseftirlitinu sé heimilt að horfa til skýringa sem sakborningar gáfu hjá lögreglu eða til þess þegar þeir hafa neitað að tjá sig um gögn eða kveðjast ekki þekkja þau. Byggja Samskip á því að ekki sé unnt að nota stjórnarskrárbundinn rétt einstaklinga til að tjá sig ekki um einstök atvik gegn Samskipum í stjórnsýslumáli. Þá segir að eðlilegt sé að einstaklingar minnist ekki atvika eða muni ekki eftir gögnum sem þeir kunna að hafa séð fyrir áratugi síðan. Að mati Samskipa líti Samkeppniseftirlitið framhjá athugasemdum fyrirtækisins og fari rangt með efni framburða eða rangtúlki efni þeirra.

370. Í bréfi Samskipa koma einnig fram athugasemdir við efnisatriði og túlkun Samkeppniseftirlitsins á gögnum sem afhent voru með bréfi þess 23. nóvember 2020.

7.2. Bréf Samskipa frá 19. maí 2021

371. Þann 19. maí 2021 sendu Samskip bréf (13 bls.) til stjórnar Samkeppniseftirlitsins.[341] Afrit af bréfinu var sent til ráðherra samkeppnismála.

372. Í bréfinu er vísað til rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á ætluðum samráðbrotum Samskipa og Eimskips. Er sagt að stjórninni beri að fylgjast með starfsemi Samkeppniseftirlitsins og að bera eigi meiriháttar ákvarðanir eftirlitsins undir stjórn til samþykktar eða synjunar. Með vísan til þessa og verulegra meinbuga á málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins vilji Samskip koma tilteknum athugasemdum á framfæri. Meðfylgjandi bréfinu var samantekt á athugasemdum Samskipa við AI og AII. Einnig fylgdi með framangreint bréf Samskipa frá 13. janúar 2021.

373. Í bréfinu er fjallað um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins og gerðar fjölmargar athugasemdir við hana. Einnig er bent á umfjöllun í fjölmiðlum í október 2014 um kæru eftirlitsins til embætti sérstaks saksóknara: *„Umfjöllun í Kastljósi Ríkisútvarpsins var sýnilega byggð á kæru Samkeppniseftirlitsins, sem fréttamenn höfðu með einhverjum hætti komist yfir. Umfjöllunin var eðli málsins samkvæmt einstaklega skaðleg fyrir umbjóðanda minn. Félagið hafði enga hugmynd um tilefni kærunnar eða rannsóknar Samkeppniseftirlitsins og því ekki í nokkurri stöðu til að bera hönd fyrir höfuð sér. Þar sem ljóst var að miðlun umræddra trúnaðargagna var refsiverð fyrir þann sem í hlut átti beindi umbjóðandi minn kæru til lögreglu vegna málsins 24. október 2014. Virtist ljóst að lekann var annaðhvort að rekja til Samkeppniseftirlitsins eða embættis sérstaks saksóknara.*

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

[340] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.01.2021.
[341] Bréf Samskipa til stjórnar Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.05.2021.

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

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

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

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

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

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

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

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

7.3. Sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins frá júní 2021

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Eimskip viðurkennir að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 1. gr. þessarar sáttar. Einnig viðurkennir Eimskip að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga, sbr. 2. gr. sáttarinnar. Vegna framangreinds fellst Eimskip á að greiða stjórnvaldssekt, sbr. 4. gr. sáttarinnar."

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

Nánar tiltekið er viðurkennt að alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig „Nýtt upphaf" glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:

1.1 Samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

[342] Aðgengilegt á slóð: https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/yfirlysing-vegna-sattarvidraedna-vid-eimskip.

1.3 Samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

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

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

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

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

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

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

7.4. Sáttaviðræður við Samskip sumarið 2021

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

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

[343] Aðgengilegt á slóð: https://www.samkeppni.is/utgafa/frettir/rannsokn-samkeppniseftirlitsins-a-brotum-eimskips-lokid-med-satt.
[344] Tölvupóstur lögmanns Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 15.06.2021.

385. Þann 22. júní 2021 sendi lögmaðurinn tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins.[345] Þar kemur fram að annar eiganda Samskipa (sem einnig situr í stjórn Samskipa Holding) óski eftir fundi til að ræða mögulegar sáttaviðræður. Fallist var á fundarbeiðnina og fór fundurinn fram 28. júní 2021.[346]

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

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

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

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

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

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

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

387. Á sama fundi, eftir undirritun yfirlýsingarinnar, hófust sáttaviðræður. Frekari sáttaviðræður áttu sér stað á fundum 8. og 13. júlí 2021.[347] Annar sáttafundur var haldinn 20. júlí 2021.[348] Auk framangreinds fulltrúa Samskipa og lögmanns fyrirtækisins sat þann fund fjármálastjóri Samskipa Holding.

388. Viðræður áttu sér aftur stað 26. júlí 2021 þegar annar eiganda Samskipa (sem einnig situr í stjórn Samskipa Holding) ræddi við Samkeppniseftirlitið símleiðis. Kom þá í ljós að ólíklegt væri að þær myndu skila niðurstöðu sem að mati Samkeppniseftirlitsins fæli í sér fullnægjandi lyktir málsins. Sendi Samkeppniseftirlitið bréf til Samskipa vegna þessa, dags. 28. júlí 2021.[349] Þar var vísað til framangreindra samskipta og þetta tekið fram: *„Í viðræðum þann 26. júlí sl. kom í ljós að ólíklegt væri að þær myndu skila niðurstöðu sem Samskip sættu sig við og Samkeppniseftirlitið teldi*

[345] Tölvupóstur lögmanns Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 22.06.2021.
[346] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til lögmanns Samskipa, dags. 24.06.2021.
[347] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 07.07.2021. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 07.07.2021. Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 12.07.2021. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 12.07.2021.
[348] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 19.07.2021. Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 19.07.2021.
[349] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 28.07.2021.

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

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

7.5. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála

389. Þann 13. júlí 2021 beindu Samskip kæru til áfrýjunarnefndar samkeppnismála (mál nr. 1/2021). Kröfðust Samskip þess að 3. mgr. 3. gr. sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið yrði felld úr gildi.[350]

390. Samkeppniseftirlitið skilaði greinargerð til áfrýjunarnefndar samkeppnismála 29. júlí 2021 ásamt fylgiskjölum.[351] Krafðist eftirlitið aðallega frávísunar á kæru Samskipa en til vara að kröfum fyrirtækisins yrði hafnað. Var greinargerðin ásamt fylgiskjölum afhent Samskipum þann 30. júlí 2021.[352] Frávísunarkrafa Samkeppniseftirlitsins byggði á því að Samskip nytu ekki kæruaðildar í málinu þar sem engum skilyrðum eða fyrirmælum sé beint að Samskipum með sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins. Efni hennar varði Samskip því ekki beint og sérstaklega. Að mati Samskipa hafði fyrirtækið kæruaðild þar sem fyrirmælum sáttarinnar hafi verið beint að Samskipum sérstaklega og því yfir vafa hafið að Samskip hafi bæði verulegra, sérstakra og lögvarinna hagsmuna að gæta að fá úr því skorið fyrir áfrýjunarnefnd hvort heimild Samkeppniseftirlitsins standi til slíkra sértækra aðgerða gegn honum.

391. Þann 3. ágúst 2021 gaf áfrýjunarnefnd samkeppnismála Eimskip kost á að koma á framfæri athugasemdum og sjónarmiðum ef tilefni væri til vegna málsins.

392. Eimskip lagði fram umsögn um málið þann 11. ágúst 2021.[353] Að mati Eimskips taldi fyrirtækið rétt að fallast á kröfur Samkeppniseftirlitsins í málinu.

393. Samskip setti fram athugasemdir um greinargerð Samkeppniseftirlitsins þann 13. ágúst 2021.[354] Veitti áfrýjunarnefnd samkeppnismála Samkeppniseftirlitinu 5 daga frest til að skila eigin athugasemdum.

394. Þann 25. ágúst 2021 sendi Samkeppniseftirlitið til áfrýjunarnefndar samkeppnismála sjónarmið eftirlitsins vegna áðurnefndra athugasemda Samskipa frá 13. ágúst 2021.

395. Þann 2. desember 2020 úrskurðaði áfrýjunarnefnd samkeppnismála í umræddu máli. Þar var fallist á frávísunarkröfu Samkeppniseftirlitsins og kæru Samskipa vísað frá. Var það niðurstaða áfrýjunarnefndarinnar að Samskip hefðu ekki kæruaðild þar sem fyrirtækið hafði ekki lögvarða hagsmuni af úrlausn málsins fyrir áfrýjunarnefnd, hvorki varðandi ákvæði 3. mgr. 3. gr. sáttarinnar né sáttina í heild. Grundvallaðist niðurstaðan m.a. á því að rannsókn gagnvart Samskipum væri enn ólokið.

396. Þann 21. febrúar 2022 stefndu Samskip Samkeppniseftirlitinu fyrir Héraðsdóm Reykjavíkur til ógildingar á úrskurði áfrýjunarnefndar, sbr. nánar hér síðar.

[350] Bréf Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.07.2021.
[351] Bréf Samkeppniseftirlitsins til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 29.07.2021.
[352] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 30.07.2021.
[353] Bréf Eimskips til áfrýjunarnefndar Samkeppnismála, dags. 11.08.2021.
[354] Bréf Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála, dags. 13.08.2021.

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

397. Þann 4. maí 2022 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf með vísan til fyrri samskipta og andmælaskjala Samkeppniseftirlitsins, sbr. einnig bréf Samkeppniseftirlitsins, dags. 23. nóvember 2020.[355] Var upplýst um að þær athugasemdir sem Samskip hefðu sett fram um það frummat sem fram kemur í AI og AII, ásamt viðbótarsjónarmiðum sem bárust með bréfum, dags. 31. ágúst 2020 og 13. janúar 2021, hefðu kallað á frekari skoðun þeirra gagna sem hafa verið afhent eða aflað við rannsókn málsins.

398. Var Samskipum veittur aðgangur að viðbótargögnum sem að mati Samkeppniseftirlitsins upplýstu nánar um atvik eða styddu heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins um ætlað ólögmætt samfellt samráð Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 og út rannsóknartímabil málsins. Var jafnframt á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga óskað eftir afhendingu á ársreikningum Samskipa vegna ársins 2021 eigi síðar en 17. maí 2022. Þá var Samskipum veittur kostur á að tjá sig um efni bréfsins eða meðfylgjandi gögn. Var frestur til þess veittur til 31. maí 2022.

399. Þann 30. maí 2022 óskuðu Samskip eftir fresti til 13. júní 2022 til að koma á framfæri athugasemdum við gögnin.[356] Samkeppniseftirlitið féllst á það samdægurs.[357]

400. Svarbréf Samskipa (42 bls.) vegna bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 barst þann 13. júní 2022.[358] Gerðu Samskip athugasemd við framsetningu Samkeppniseftirlitsins, þar sem ekki var fjallað sérstaklega um þau gögn sem afhent voru fyrir utan það að nefna að þau styðji við ályktanir Samkeppniseftirlitsins. Telja Samskip það ekki samrýmast þeim skyldum sem hvíla á Samkeppniseftirlitinu skv. 10. og 13. gr. stjórnsýslulaga.

401. Í bréfi Samskipa kom fram það mat fyrirtækisins að í umræddum gögnum sé hvorki að finna nýjar upplýsingar né nokkuð annað sem styrkt gæti þær kenningar sem settar eru fram í andmælaskjölum eftirlitsins. Að sögn Samskipa séu flest gagnanna þvert á móti bein sönnunargögn um hið gagnstæða og þá samkeppni sem ríkti á milli Eimskips og Samskipa.

402. Í tilefni af umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins um sátt Eimskips og sáttaviðræður Samskipa kemur fram í bréfi Samskipa að ljóst sé að ákvörðun Eimskips um að loka málinu með sátt hafi fyrst og síðast verið taktísk rekstrarleg ákvörðun. Telja Samskip ljóst að enginn starfsmanna Eimskips sem þekkja af eigin raun til atvika málsins hafi komið að þeirri ákvörðun að sætta málið.

403. Í framhaldinu leggja Samskip fram sínar athugasemdir um þau gögn sem Samkeppniseftirlitið afhenti fyrirtækinu með framangreindu bréfi. Í niðurlagi ítreka Samskip að útilokað sé að færa fram athugasemdir við ályktanir Samkeppniseftirlitsins þar sem Samkeppniseftirlitið sendi Samskipum bréf vegna framangreinds þann 18. júlí 2022.[359] Varðandi tilvísun Samskipa til 10. og 13. gr. stjórnsýslulaga vakti Samkeppniseftirlitið athygli Samskipa á því að með birtingu andmælaskjals sé Samkeppniseftirlitið að veiti aðilum máls ríkari andmælarétt en leiðir af 13. gr. stjórnsýslulaga. Ítarlega hafi verið fjallað um ætluð brot í þeim skjölum sem og á sáttafundum Samskipa og Samkeppniseftirlitsins. Samskipum sé því kunnugt um efni málsins og hafa fengið tækifæri til að setja fram athugasemdir og nýtt sér það. Málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins hafi því verið í samræmi við 10. og 13. gr. stjórnsýslulaga.

[355] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 04.05.2022. Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa Holding, dags. 04.05.2022.
[356] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 30.05.2022.
[357] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 30.05.2022.
[358] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 13.06.2022.
[359] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 18.07.2022.

7.7. Bréf Samkeppniseftirlitsins 18. júlí 2022 og svör Samskipa

404. Þann 18. júlí 2022 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf vegna rannsóknar málsins. Í bréfinu er vísað til staðhæfinga í bréfi Samskipa frá 13. júní 2022 um að fyrirtækið hafi ekki getað nýtt sér andmælarétt sinn. Er í bréfinu rökstutt að í málinu hafi andmælaréttur Samskipa verið virtur til hins ýtrasta. Sökum sjónarmiða í umræddu bréfi Samskipa hafi Samkeppniseftirlitið hins vegar ákveðið, umfram skyldu, að fjalla nánar um tiltekin atvik og gögn sem lýst var í bréfi eftirlitsins frá 4. maí 2022. Auk þessa voru fimm ný gögn kynnt fyrir Samskipum. Var Samskipum gefið færi á að tjá sig um þetta.

405. Var Samskipum bent á að kjósi fyrirtækið að tjá sig um efni bréfsins eða umrædd afhent gögn væri frestur til þess veittur til 10. ágúst 2022.

406. Þann 5. ágúst 2022 óskuðu Samskip eftir frest til að koma á framfæri athugasemdum við framangreint bréf Samkeppniseftirlitsins frá 18. júlí 2022.[360] Var óskað eftir að frestur yrði framlengdur til 1. september 2022. Þann 8. ágúst samþykkti Samkeppniseftirlitið að veita umbeðinn viðbótarfrest.[361]

407. Þann 31. ágúst 2022 barst bréf frá Samskipum vegna framangreinds bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 18. júlí 2022.[362] Í bréfinu er áfram byggt á því að umfjöllun í bréfi Samkeppniseftirlitsins frá 4. maí 2022 hafi verið með þeim hætti að Samskip hafi ekki getað nýtt sér andmælarétt sinn. Segja Samskip að á Samkeppniseftirlitinu hvíli skylda til að gera grein fyrir upplýsingum og gögnum sem hafa þýðingu fyrir mat á staðreyndum málsins eða sönnun um það hverjar þær eru. Hafi eftirlitið ekki uppfyllt þessa skyldu með bréfinu frá 4. maí 2022. Fjalla Samskip síðan um réttmætis-, rannsóknar- og andmælareglu stjórnsýsluréttarins. Bent er m.a. á að stjórnvöld þurfi ávallt að byggja matskenndar ákvarðanir á málefnalegum sjónarmiðum og sjá til þess að hið sanna og rétta komi í ljós. Því tilfinnanlegri eða meira íþyngjandi sem stjórnvaldsákvörðun er þeim mun strangari kröfur verði að gera til stjórnvalds um að það gangi úr skugga um sannleiksgildi þeirra gagna sem ákvörðun er reist á. Af reglunum leiði einnig að stjórnvöldum sé óheimilt að grípa til mats- og sönnunarreglna í tilvikum þar sem staðreyndir máls eru ekki nægilega vel upplýstar. Síðan segir:

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

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

Samkeppniseftirlitið hefur við meðferð þess máls margsinnis farið rangt með efni skjala, rangtúlkað skjöl, tekið ummæli eða skjöl úr réttu samhengi og sett fram kenningar og ályktanir sem eiga ekki

[360] Tölvupóstur Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 05.08.2022.
[361] Tölvupóstur Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 08.08.2022.
[362] Bréf Samskipa til Samkeppniseftirlitsins, dags. 31.08.2022.

stoð í gögnum máls og eru í andstöðu við réttmætar skýringar og athugasemdir málsaðila. Þá notast stofnunin við þá aðferðafræði að setja eigin ályktanir fram sem staðreyndir í málinu, endurtaka þær í sífellu og setja þær að auki í samhengi við önnur alls ótengd atvik eða gögn. Þessi aðferðafræði hefur leitt til þess að umbjóðandi minn er endurtekið borinn röngum sökum. Frummat Samkeppniseftirlitsins, m.a. um alla þætti hins ímyndaða NR-samráðsverkefnis, er einfaldlega efnislega rangt.

Vegna tilvísunar í bréfi Samkeppniseftirlitsins til þess að umbjóðanda mínum sé „gjörkunnugt" um efni málsins þá er það rétt að hann hefur kynnt sér mjög vel kenningar og ásakanir Samkeppniseftirlitsins. Það sem Samkeppniseftirlitið virðist hins vegar kjósa að horfa alfarið fram hjá er að umbjóðandi minn veit að þessar ásakanir eru í grundvallaratriðum rangar. Þá horfir stofnunin einnig fram hjá því að umbjóðandi minn hefur af sömu ástæðu hafnað umræddum ásökunum og fært fram ítarlegar skýringar á atvikum og gögnum sem ættu, ef allt væri eðlilegt, að verða til þess að stjórnvaldið breytti afstöðu sinni.

Samkeppniseftirlitið getur af þessum sökum ekki ætlast til eða reiknað með því að umbjóðandi minn lesi þau gögn sem afhent voru með bréfi stofnunarinnar 4. maí sl. með hugarfari stofnunarinnar eða að félagið setji gögnin í samhengi við einhverjar tilteknar kenningar stofnunarinnar. Umbjóðandi minn les gögnin út frá þekkingu á rekstri félagsins á umræddum tíma og með aðstoð þeirra starfsmanna sem best til þekkja. Umbjóðandi minn metur gögnin vitanlega út frá staðreyndum í rekstri félagsins en ekki þeim röngu kenningum og ályktunum sem Samkeppniseftirlitið hefur sett saman í andmælaskjali. Þar sem fyrir liggur að umbjóðandi minn er fullkomlega ósammála þeirri sýn sem Samkeppniseftirlitið hefur á hin ýmsu gögn og atvik málsins er afar mikilvægt að stofnunin geri að lágmarki grein fyrir því hvernig hún telur gögnin tengjast einstökum atvikum eða kenningum. Með öðrum hætti getur umbjóðandi minn ekki komið fullnægjandi athugasemdum og skýringum á framfæri. Þá er ljóst að með öðrum hætti getur Samkeppniseftirlitið ekki uppfyllt þær kröfur sem á stofnuninni hvíla um að staðreyna sannleiksgildi gagnanna eða þeirra ályktana sem stofnunin dregur af þeim."

408. Í kjölfarið fjalla Samskip með ítarlegum hætti um efni bréfs Samkeppniseftirlitsins frá 18. júlí 2022. Kemur m.a. fram að það bréf, líkt og önnur bréf eftirlitsins sem rituð hafi verið eftir birtingu AI og AII beri þess merki að eftirlitið hyggist virða skýringar Samskipa að vettugi. Kenningar Samkeppniseftirlitsins verði *„sífellt langsóttari og virðist sem andmælaréttur umbjóðanda míns sé einungis að formi til en án innihalds.*"

7.8. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022

409. Sem áður sagði beindu Samskip þann 13. júlí 2021 kæru til áfrýjunarnefndar samkeppnismála. Kröfðust Samskip þess að 3. mgr. 3. gr. sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið yrði felld úr gildi. Þann 3. desember 2021 úrskurðaði áfrýjunarnefnd í máli nr. 1/2021. Var kæru Samskipa vísað frá þar sem áfrýjunarnefndin taldi að Samskip hefðu ekki kæruaðild. Samskip hefðu þannig ekki lögvarða hagsmuni af úrlausn málsins fyrir áfrýjunarnefnd, hvorki varðandi ákvæði 3. mgr. 3. gr. sáttarinnar né sáttina í heild.

410. Samskip skutu úrskurði áfrýjunarnefndar til dómstóla þann 21. febrúar 2022. Með dómi héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-1001/2022, dags. 18. nóvember 2022, var úrskurður áfrýjunarnefndar felldur úr gildi og komist að þeirri niðurstöðu að Samskip eigi lögvarða hagsmuni af því að fá efnisúrlausn áfrýjunarnefndar í málinu.

411. Samkeppniseftirlitið áfrýjaði dómi Héraðsdóms Reykjavíkur til Landsréttar þann 16. desember 2022.

7.9. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 14. mars 2023 og svör Samskipa

412. Þann 14. mars 2023 sendi Samkeppniseftirlitið Samskipum bréf með vísan til fyrri samskipta og andmælaskjala Samkeppniseftirlitsins.[363] Varðar bréfið áframhaldandi rannsókn eftirlitsins sem var til komin vegna þeirra athugasemda sem Samskip hefðu sett fram um það frummat sem fram kemur í AI og AII, ásamt viðbótarsjónarmiðum sem bárust með bréfum, dags. 31. ágúst 2020, 13. janúar 2021, 13. júní 2022 og 31. ágúst 2022. Áframhaldandi rannsókn málsins hefði kallað á frekari skoðun afhentra og aflaðra gagna og var Samskipum veittur aðgangur að viðbótargögnum sem talin væru upplýsa nánar um atvik eða styðja heildarfrummat Samkeppniseftirlitsins um ætlað ólögmætt samfellt samráð Samskipa og Eimskips frá miðju ári 2008 og út rannsóknartímabil málsins.

413. Var frestur veittur til 24. mars 2023 ef Samskip kysu að tjá sig um efni bréfsins eða afhent gögn.

414. Auk framangreinds var með vísan til 19. gr. samkeppnislaga óskað eftir því að Samskip afhentu Samkeppniseftirlitinu ársreikninga fyrir árið 2022 (samstæðureikningar, áritaðir og ekki styttir) fyrir annars vegar Samskip Holding B.V. (móðurfélag Samskipa-samstæðunnar) og hins vegar Samskip hf. og dótturfélög Samskipa hf. Var frestur veittur til 24. mars 2023.

415. Svar Samskipa barst með bréfi, dags. 24. mars 2023. Í bréfinu gagnrýna Samskip framsetningu Samkeppniseftirlitsins og segja að takmörkuð tilraun hefði verið gerð til að gera grein fyrir því hvernig umrædd gögn styðja við tilteknar ályktanir í andmælaskjölum eða atvikum sem þar eru rakin. Árétta Samskip það sjónarmið fyrirtækisins að slíkt samræmist ekki þeim skyldum sem hvíla á Samkeppniseftirlitinu skv. 10. og 13. gr. stjórnsýslulaga.

416. Í bréfinu gera Samskip athugasemdir við þau gögn sem Samkeppniseftirlitið afhenti fyrirtækinu með framangreindu bréfi. Segir svo í lok þeirrar umfjöllunar: *„Þegar tilvitnuð skjöl eru virt í heild sinni telja Samskip ljóst að ekkert tilefni sé til ályktana um að þau bendi til einhvers konar samráð við Eimskip. Þvert á móti bera gögnin öll merki heilbrigðrar samkeppni og að Samskip hafi gengið langt í viðleitni til að vega upp lakara þjónustustig með því að bjóða einstaklega samkeppnishæf verð. […]*"

417. Varðandi ósk Samkeppniseftirlitsins um afhendingu ársreikninga segir í bréfinu að þau gögn séu ekki tilbúin þar sem endurskoðendurnir hafi ekki lokið sinni vinnu. Boðar fyrirtækið að gögnin verði vonandi tilbúin í vikunni eftir páska, þ.e. 11.-14. apríl 2023.

418. Þann 13. apríl 2023 sendu Samskip endurskoðaða ársreikninga fyrir Samskip Holding BV og Samskip hf. fyrir árið 2022.

7.10. Bréf Samskipa frá 7. júlí 2023 og svör Samkeppniseftirlitsins

419. (S)stjform-S sendi tölvupóst til Samkeppniseftirlitsins 8. júlí 2023. Þar sagði að meðfylgjandi væri bréf þar sem *„fram koma upplýsingar um rekstur Samskipa árin 2021 til 2023. Þessar upplýsingar eru trúnaðarmál en okkur þykir rétt að þeir starfsmenn og stjórnendur sem vinna að málum Samskipa innan SE hafi aðgang að þeim.*" Bréfið er dagsett 7. júlí 2023 og í því segir:

[

[363] Bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa, dags. 14.03.2023.

]364

420. Samkeppniseftirlitið svaraði tölvupósti og bréfi Samskipa 10. júlí 2023. Í tölvupósti eftirlitsins til (S)stjform-S og lögmanns Samskipa sagði: *„Eins og þér er kunnugt hefur Samkeppniseftirlitið til rannsóknar ætluð brot Samskipa á 10. gr. og 53. gr. EES-samningsins. Í andmælaskjali II voru Samskip Holding og Samskip hf. upplýst um að komi til sekta vegna þessara ætluðu brota kynni sektarákvörðun að vera beint að Samskipum Holding og eftir atvikum einnig að Samskipum hf. Sama kom m.a. fram í sáttaviðræðunum sumarið 2021, sbr. einnig bréf Samkeppniseftirlitsins til Samskipa og Samskipa Holding dags.* [1]*4. mars 2023. Hið formlega hámark mögulegra sekta í málinu er því 10% af heildarveltu Samskipa Holding á árinu 2022 ef komist er, á þessu ári, að niðurstöðu um ætluð brot sem til rannsóknar eru. Hafa Samskip sent eftirlitinu áritaða ársreikninga Samskipa Holding og Samskipa hf. fyrir árið 2022. Ef til kemur mun Samkeppniseftirlitið við ákvörðun sekta byggja mat sitt á þessum opinberum gögnum*.“ Síðan segir í svari eftirlitsins:

[

364 Fellt út vegna trúnaðar.

]365

421. Svar barst frá (S)stjform-S þann 11. júlí 2023 og þar kom eftirfarandi fram: [

]366

422. Samkeppniseftirlitið svaraði tölvupósti (S)stjform-S frá 11. júlí 2023 daginn eftir. Í svarinu sagði: [

]367

365 Fellt út vegna trúnaðar.
366 Fellt út vegna trúnaðar.
367 Fellt út vegna trúnaðar.

VIÐAUKI III: SÁTT EIMSKIPS OG SAMKEPPNISEFTIRLITSINS

1. Eimskip sneri sér til Samkeppniseftirlitsins og óskaði eftir viðræðum um hvort unnt væri að ljúka rannsókn á ætluðum brotum fyrirtækisins með sátt. Samkeppniseftirlitið féllst á þetta og þann 9. júní 2021 undirrituðu Eimskip og eftirlitið eftirfarandi yfirlýsingu:

„Samkeppniseftirlitið hefur haft til rannsóknar ætluð brot Eimskipafélags Íslands hf. (og tengdra félaga) og Samskipa hf. (og tengdra félaga) á 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 2. gr. laga nr. 2/1993. Megin rannsóknartímabilið eru árin 2008 – 2013. Einnig hafa ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga verið til rannsóknar.

Í 17. gr. f. samkeppnislaga segir að hafi fyrirtæki gerst brotlegt við ákvæði laganna sé Samkeppniseftirlitinu heimilt að ljúka málinu með sátt. Í sátt samkvæmt samkeppnislögum getur falist að fyrirtæki viðurkenni brot, fallist á að greiða sekt og grípi til aðgerða til að efla samkeppni.

Eimskip hefur snúið sér til Samkeppniseftirlitsins og óskað eftir formlegum viðræðum um hvort unnt sé með vísan til 17. gr. f. samkeppnislaga að ljúka rannsókn eftirlitsins á brotum fyrirtækisins með sátt.

Samkeppniseftirlitið fellst á að hefja viðræður við Eimskip um hvort forsendur séu til þess að ljúka rannsókn á brotum fyrirtækisins með sátt.

Eimskip er ljóst að í sáttarviðræðunum er leitað leiða til að bregðast með fullnægjandi hætti við þeim aðgerðum Eimskips sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins frá 6. júní 2018 og 13. desember 2019. Náist niðurstaða í sáttaviðræðunum mun það fela í sér endanlegar lyktir gagnvart Eimskipi á þeirri rannsókn og málsmeðferð sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins."

2. Þann 16. júní 2021 skrifuðu Eimskip og Samkeppniseftirlitið undir sátt. Þar sem ítrekað er vísað til þessarar sáttar er hún birt hér í heild sinni í þessum viðauka:

Sátt

vegna rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á brotum Eimskips gegn 10. og 19. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins

Eimskipafélag Íslands hf. kt. 690406-0460, Sundabakka 2, 104 Reykjavík og tengd félög (hér eftir „Eimskip") og Samkeppniseftirlitið hafa gert með sér eftirfarandi sátt í samræmi við 17. gr. f. samkeppnislaga nr. 44/2005, með síðari breytingum, og 22. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins.

Samkeppniseftirlitið hefur haft til rannsóknar ætluð brot Eimskips og Samskipa hf., Jóna Transport hf., Samskipa Holding BV og tengdra félaga (hér eftir „Samskip") gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 2. gr. laga nr. 2/1993. Rannsóknin tekur til háttsemi fyrirtækjanna á mörkuðum fyrir sjóflutninga, landflutninga, flutningsmiðlun og tengda þjónustu. Megin rannsóknartímabilið eru árin 2008 – 2013 (hér eftir „rannsóknartímabilið"). Einnig hafa ætluð brot á 19. gr. samkeppnislaga verið til rannsóknar.

Eimskip viðurkennir að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip á rannsóknartímabilinu sem hafi falið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins, sbr. 1. gr. þessarar sáttar. Einnig viðurkennir Eimskip að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga, sbr. 2. gr. sáttarinnar. Vegna framangreinds fellst Eimskip á að greiða stjórnvaldssekt, sbr. 4. gr. sáttarinnar.

Eimskip leggur áherslu á að átt hafi sér stað grundvallarbreytingar í rekstri félagsins, nýir stjórnarhættir hafi verið teknir upp, ný stjórn og stjórnendur hafi komið til starfa og nýir aðaleigendur fari nú fyrir félaginu. Eimskip leggur einnig áherslu á að með gerð þessarar sáttar staðfesti félagið vilja sinn til þess að starfa í samræmi við markmið samkeppnislaga og byggir á því að sáttin sé til þess fallin að efla samkeppni.

1. gr.

Eimskip viðurkennir að hafa brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins með samfelldu samráði við Samskip á rannsóknartímabilinu. Með samráði er átt við samninga eða samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.

Nánar tiltekið er viðurkennt að alvarleg brot Eimskips gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins á rannsóknartímabilinu hafi falist í eftirfarandi aðgerðum sem gripið var til eftir fund með Samskipum 6. júní 2008, sbr. einnig *„Nýtt upphaf"* glærukynningu Eimskips frá 9. júní 2008:

1.1 Samráð við Samskip á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi.

1.2 Samráð við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

1.3 Samráð við Samskip um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum. Samráð þetta var umfangsminna á lokaári rannsóknartímabilsins (á árinu 2013).

1.4 Samráð við Samskip um landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum.

1.5 Samráð við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda, um gagnkvæma leigu eða lán á gámum og aðrar aðgerðir sem miðuðu að því að raska samkeppni í flutningsþjónustu.

1.6 Samráð við Samskip um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga.

Eimskip viðurkennir einnig að tiltekið ólögmætt samráð við Samskip hafi verið fyrir hendi áður en fundur fyrirtækjanna 6. júní 2008 átti sér stað. Það samráð var hins vegar umfangsminna en samráðið sem hófst eftir umræddan fund. Tók það m.a. til landflutninga á Norðurlandi, gagnkvæmra sjóflutninga á grundvelli svonefnds *„neyðarsamkomulags"* og samráðs um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku þegar ekki var í gildi undanþága frá 10. gr. samkeppnislaga.

2. gr.

Eimskip viðurkennir að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.

3. gr.

Í því skyni að koma í veg fyrir frekari brot á samkeppnislögum og EES-samningnum og stuðla að aukinni samkeppni skuldbindur Eimskip sig til þess að grípa til eftirfarandi aðgerða:

Eimskip skal yfirfara alla gildandi samninga við önnur fyrirtæki í flutningaþjónustu í því skyni að tryggja að þeir séu í samræmi við samkeppnislög.

Sé til staðar viðskiptalegt samstarf við Samskip skuldbindur Eimskip sig til þess að hætta því. Í þessu felst einnig að Eimskip skuldbindur sig til þess að eiga ekki í samstarfi við önnur fyrirtæki í hvers konar flutningaþjónustu ef Samskip eiga einnig í samstarfi við viðkomandi fyrirtæki. Þetta gildir ekki ef Eimskip getur sýnt Samkeppniseftirlitinu fram á að eðli viðkomandi samstarfs sé með þeim hætti að ekki sé hætta á röskun á samkeppni milli Eimskips og Samskipa.

Eimskip skal tryggja að allir stjórnarmenn, stjórnendur og aðrir starfsmenn séu ávallt upplýstir um þær kröfur sem samkeppnisreglur gera til starfsemi fyrirtækisins. Til að stuðla að þessu skal eftirfarandi m.a. tryggt:

3.1 Að ávallt sé til staðar vönduð samkeppnisréttaráætlun sem hefur verið kynnt með markvissum hætti fyrir stjórnarmönnum, stjórnendum og öðrum starfsmönnum. Í þessu felst m.a. að hlutaðeigandi sé gerð grein fyrir því að brot á samkeppnisréttaráætlun verði ekki liðin af Eimskip og hugsanleg viðurlög kynnt.

3.2 Að fyrir hendi séu verkferlar sem tryggi stöðuga framkvæmd og eftirfylgni samkeppnisréttaráætlunar.

3.3 Að skipulögð fræðsla fari fram reglulega hjá Eimskip fyrir stjórnendur og helstu starfsmenn. Skal þess sérstaklega gætt að stjórnendum og helstu starfsmönnum sé gerð grein fyrir ríkum kröfum um samkeppnislegt sjálfstæði fyrirtækja sem starfa á fákeppnismörkuðum og ströngu banni við hvers konar samskiptum við stjórnarmenn, stjórnendur eða aðra starfsmenn keppinauta eða mögulega keppinauta sem eru til þess fallin að raska samkeppni.

4. gr.

Vegna framangreindra brota á samkeppnislögum og 53. gr. EES-samningsins fellst Eimskip á að greiða stjórnvaldssekt að fjárhæð 1.500.000.000 króna (einn og hálfur milljarður kr.). Sektina skal greiða inn á reikning 0001-26-25874, kt. 540269-6459, í eigu ríkissjóðs eigi síðar en mánuði eftir dagsetningu þessarar sáttar.

5. gr.

Með undirritun sáttar þessarar telst því máli lokið sem lýtur að þeim brotum sem tilgreind eru í 1. og 2. gr. þessarar sáttar gagnvart Eimskip. Í samræmi við lokamálslið 1. mgr. 17. gr. f. samkeppnislaga er sáttin bindandi fyrir Eimskip og verður efni hennar og meðferð Samkeppniseftirlitsins á málinu því hvorki borin undir áfrýjunarnefnd samkeppnismála né dómstóla. Í samræmi við framangreint kemur ekki til frekari rannsóknar og málsmeðferðar gagnvart Eimskip eða starfsfólki þess, af hálfu Samkeppniseftirlitsins, vegna þeirra atvika sem lýst er í andmælaskjölum Samkeppniseftirlitsins frá 6. júní 2018 og 13. desember 2019.

Sátt þessi er gerð með fyrirvara um afstöðu Eftirlitsstofnunar EFTA hvað varðar beitingu 53. gr. EES-samningsins.

Reykjavík, 16. júní 2021

Samkeppniseftirlitið

Eimskipafélag Íslands hf.
og tengd félög

VIÐAUKI IV - HEILDAREFNISYFIRLIT

SAMANTEKT 2

A. Rannsóknin - málsmeðferð 3

B. Brotin – ólögmætt samráð 6

C. Brot á EES-samningnum 12

D. Röng, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhending 12

E. Viðurlög 13

F. Ákvörðunarorð og aðgerðir 14

G. Framsetning ákvörðunar 14

HELSTU ATVIK SAMRÁÐSINS 17

A. ÁBENDINGAR VIÐSKIPTAVINA 18

B. ATVIK FRAM TIL 2008 19

C. UNDIRBÚNINGUR AUKINS ÓLÖGMÆTS SAMRÁÐS 20
C.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008 20
C.2. 20. maí til 6. júní 2008 22

D. FUNDUR ÆÐSTU STJÓRNENDA SAMSKIPA OG EIMSKIPS 6. JÚNÍ 2008 24
D.1. Glærukynning útbúin sunnudaginn 8. júní 2008 25
D.2. Ákveðið að hefja verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni – ábyrgðarsvið lykilstjórnenda 26

E. AUKNU SAMRÁÐI HRINT Í FRAMKVÆMD Á SÍÐARI HLUTA ÁRSINS 2008 29
E.1. Fundir og samtöl í Hollandi og á Íslandi í júní og júlí 2008 30
E.2. Æðstu stjórnendur hittast aftur 25. júlí 2008 33
E.3. Eimskip takmarkar flutningsgetu 36
E.4. Fundir stjórnenda og verulegar verðhækkanir í ágúst 2008 37
E.5. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips 41
E.6. „*Stóru málin*“ hjá forstjóra Samskipa og verkefnalisti forstjóra Eimskips 41
E.7. Samskipti stjórnenda landflutninga í september og október 2008 44
E.8. Samskipti stjórnenda sjóflutninga í september og október 2008 47
E.9. Eimskip sendir Alcoa tilboð 24. október 2008 54
E.10. Flutningsgeta takmörkuð og verð hækkað gagnvart Alcoa í nóvember 2008 55
E.11. Frystur fiskur, Færeyjar og Containerships 59
E.12. Verðhækkanir og frekari samskipti til og með janúar 2009 62

F. „*FRIÐURINN*“ 2009 – 2012 77
F.1. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini og áhersla á að hækka eða halda uppi verði 77
F.2. Gjörólík viðbrögð við efnahagsörðugleikum á Íslandi og í nágrannaríkjum 82
F.3. Markaðsskiptingin í framkvæmd 85
F.3.1. Ekki reyna við IKEA heldur hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum 85
F.3.2. Aðföng: Samskip gæta þess að hindra ekki verðhækkun hjá Eimskip 86
F.3.3. Promens: „*Svínsálagning*“ hjá Samskipum og Eimskip „*ruggar ekki bátnum*“ 87
F.3.4. Norðlenska: Markaðsskipting virt og verð hækkað 88
F.3.5. German Seafrozen Fish: Eimskip fer ekki í „*leðjuslag*“ við Samskip 88
F.3.6. Ölgerðin: Samskip setja fram sýndartilboð og „*keppnin*“ 88
F.3.7. Vífilfell: Nýr keppinautur raskar jafnvægi en markaðsskipting virt 89
F.3.8. Ögurvík: Flutningsmiðlari verður var við „*vopnahlé*“ 90

F.3.9. ÍSAM og Innnes: *„vera harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn og frekar upp“* 91
F.3.10. Askja: Eimskip beitir *„vertu á vappi trykkinu“* 94
F.3.11. Norðurál og Elkem: Markaðsskipting virt og verð hækkað 94
F.3.12. Húsamiðjan: *„Hrikalegar“* og *„sjokkerandi“* verðhækkanir Samskipa 95
F.3.13. Rúmfatalagerinn: Eimskip gerir Samskipum kleift að hækka verð 96
F.3.14. Forstjóri Samskipa sagður *„skít-stressaður“* yfir áhuga Búr 97
F.4. Aðrar birtingarmyndir á *„friðnum“* og samráðinu 97
F.4.1. Aðeins ógn frá *„sjóræningjum“* og *„einyrkjum“* 97
F.4.2. Hækka verð á íslenska viðskiptavini 98
F.4.3. *„those idiots at TVG“* 99
F.4.4. *„ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir“* 100
F.4.5. *„our lucrative Iceland trade.“* 100
F.4.6. Íslenski flutningamarkaðurinn sagður *„voða kósy“* 102
F.4.7. *„Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn“* 103

G. DREGUR ÚR MARKAÐSSKIPTINGU OG VERÐSAMRÁÐI 103

H. ANNAÐ SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013 105
H.1. Samráð í sjóflutningum 105
H.2. Samráð í landflutningum 105
H.3. Gámasamstarf 106
H.4. Samráð í skipaafgreiðslu 106
I. BROT GEGN SKYLDU TIL AÐ VEITA SANNAR OG FULLNÆGJANDI UPPLÝSINGAR 107

1. FYRIRTÆKIN SEM SÆTT HAFA RANNSÓKN 4

1.1. Samskip 4

1.2. Eimskip 6

2. YFIRLIT YFIR RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ 11

2.1. Vísbendingar um samráð Eimskips og Samskipa 11

2.2. Húsleitir og skýrslutökur í september 2013 11

2.3. Hluti eldri rannsóknar sameinaður hinni nýju rannsókn 12

2.4. Umfangsmikil rannsókn 12

2.5. Samskip og Eimskip töfðu rannsóknina 12

2.6. Kæra til lögreglu í mars 2014 13

2.7. Húsleitir 3. júní 2014 og samvinna við lögreglu 14

2.8. Fyrirtækin láta reyna á málsmeðferð á árunum 2013 - 2015 15

2.9. Gagnaöflun 2015 og 2016 16
2.9.1. Eimskip 16
2.9.2. Samskip 17
2.9.3. Aðrir aðilar 19

2.10. Viðbótarkæra til lögreglu í desember 2016 19

2.11. Gagnaöflun 2017 og 2018 20
2.11.1. Eimskip 20
2.11.2. Samskip 21
2.11.3. Hollensk samkeppnisyfirvöld, Arion Banki, Alcoa o.fl. 23

2.12. Önnur viðbótarkæra og samvinna við lögreglu 24

2.13. Andmælaskjal I frá 6. júní 2018 24
2.13.1. Viðbrögð Eimskips við AI árunum 2018 - 2019 25
2.13.2. Viðbrögð Samskipa við AI árunum 2018 - 2019 26

2.14. Dómsmál og aðrar aðgerðir Eimskips á árunum 2019 – 2020 28
2.14.1. Málshöfðanir á grundvelli laga um meðferð sakamála 28
2.14.2. Mál höfðað á grundvelli laga um meðferð einkamála 30
2.14.3. Kærur til áfrýjunarnefndar samkeppnismála 31

2.15. Frekari málsmeðferð á árunum 2018 - 2019 32

2.16. Andmælaskjal II frá 13. desember 2019 34
2.16.1. Viðbrögð Eimskips 35
2.16.1.1. Athugasemdir Eimskips við AI 36
2.16.1.2. Frekari frestbeiðnir Eimskips 36
2.16.1.3. Athugasemdir Eimskips við AII 37
2.16.2. Viðbrögð Samskipa 37
2.16.2.1. Athugasemdir Samskipa við AI og AII 39
2.16.2.2. Samskip taka sér frest 39

2.17. Frekari málsmeðferð á árunum 2020 - 2021 40
2.17.1. Samskip og Eimskip gefið færi að tjá sig um gögn frá lögreglu 40
2.17.2. Bréf Samskipa til stjórnar Samkeppniseftirlitsins og ráðherra samkeppnismála 41

2.18. Eimskip gerir sátt við Samkeppniseftirlitið í júní 2021 41

2.19. Samskip óska eftir sáttaviðræðum 43

2.20. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála í júlí 2021 44

2.21. Frekari málsmeðferð frá árinu 2022 fram að ákvörðun þessari 45
2.21.1. Samskipum gefið frekara færi á að tjá sig um efni málsins 45
2.21.2. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022 46

2.22. Athugasemdir Samskipa við málsmeðferð 46

3. MARKAÐIR MÁLSINS OG STAÐA FYRIRTÆKJA 48

3.1. Sjóflutningar 48

3.2. Landflutningar 49

3.3. Flutningsmiðlun 50

3.4. Umfjöllun í samtímagögnum um markaðsaðstæður 51

3.5. Þýðing þess að fákeppni ríkti 54

3.6. Niðurstaða 56

4. UM BANN VIÐ SAMRÁÐI KEPPINAUTA OG SÖNNUNARREGLUR 58

4.1. Mikilvægi sjálfstæðis og óvissu um fyrirætlanir keppinauta 58

4.2. Samningar og samstilltar aðgerðir 60
4.2.1. Um samninga 60
4.2.2. Ekki hefur þýðingu hvort samráð er í formi samnings eða samstilltra aðgerða 61
4.2.3. Um samstilltar aðgerðir 62

4.3. Hugtakið samráð 65

4.4. Samráð hafi að markmiði að raska samkeppni eða það leiði af því 66

4.5. Samfellt samráð 70

4.6. Nánar um tiltekna þætti samráðs 72
4.6.1. Samvinna sem á sér stað til að losna við þá óvissu sem leiðir af samkeppni 72
4.6.2. Verðsamráð 73
4.6.3. Upplýsingaskipti 74
4.6.3.1. Upplýsingaskipti eru ólögmæt ef þau draga úr æskilegri óvissu 74
4.6.3.2. Samskipti keppinauta á fákeppnismörkuðum 78
4.6.4. Markaðsskipting 80
4.6.5. Takmörkun eða stýring á framboði 81
4.6.6. Eldri mál í flutningastarfsemi 83
4.6.6.1. Ákvörðun nr. 26/1997 og úrskurður í máli nr. 13/1997 83
4.6.6.2. Ákvörðun nr. 27/2002 84
4.6.6.3. Ákvörðun nr. 10/2003 85
4.6.6.4. Ákvörðun nr. 11/2003 og úrskurður í máli nr. 9/2003 86
4.6.6.5. Ákvörðun nr. 46/2009 86
4.6.6.6. Ákvörðun nr. 13/2019 og úrskurður í máli nr. 1/2019 86
4.6.7. Sérreglur á sviði flutninga á sjó 87
4.6.7.1. Reglugerð nr. 4056/86 („*Samsiglingarkerfi*“) 87
4.6.7.2. „*Skipafélagasamtök*“ 88

4.7. Um sönnun í samráðsmálum 92
4.7.1. Almennt 92
4.7.2. Sönnunarmat og sönnunarfærsla 95
4.7.3. Sönnunarbyrði 95
4.7.4. Sönnunarkröfur 97
4.7.5. Sönnun á samstilltum aðgerðum 101
4.7.6. Ýmis sönnunarsjónarmið 101
4.7.6.1. Samtímagögn 101
4.7.6.2. Samskipti keppinauta 103
4.7.6.3. Undirbúningur samskipta 103
4.7.6.4. Engin gögn vegna funda keppinauta 103
4.7.6.5. Sönnun á markaðsskiptingu 104
4.7.6.6. Óbein sönnunargögn 106
4.7.6.7. Mögulegar aðrar skýringar á samhliða hegðun keppinauta en samráð 107
4.7.6.8. Óformlegur tónn í samskiptum o.fl. 109
4.7.7. Gildi viðurkenningar á þátttöku í ólögmætu samráði 110
4.8. Deilur og „*svindl*“ í samráði 111

5. SAMRÁÐ OG ÖNNUR ATVIK FRAM TIL 2008 118

5.1. Samstarf Eimskips og Samskipa í Norður-Ameríku flutningum 119

5.2. Samskipti Eimskips við Jóna og Atlantsskip 121

5.3. Markaðsatlaga Eimskips gegn Samskipum á árunum 2001 - 2002 123
5.3.1. Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 70/2007 123
5.3.2. Úrskurður áfrýjunarnefndar í málinu 128
5.3.3. Ályktanir Samskipa 129
5.3.4. Samantekt 129

5.4. „*Neyðarsamkomulagið*“ – Evrópusamráðið 131
5.4.1. Samstarfið tók til „*venjulegra flutninga*“ 132
5.4.2. Leynileg samvinna 138
5.4.3. Skýringar við skýrslutöku hjá lögreglu 140
5.4.4. Samantekt 145

5.5. Samstarf Samskipa við keppinaut í landflutningum árið 2002 148

5.6. Samráð tengt útflutningi á sjávarafurðum 149
5.6.1. Samskipti Kloosterboer og Eimskips 2002 - 2006 150
5.6.2. Samskip kaupa sjávarútvegsstarfsemi Kloosterboer 155
5.6.3. Eimskip kaupir hlut í Daalimpex 156
5.6.4. Samskipti halda áfram 157

5.7. Samvinna Eimskips og Samskipa innan SÍK 161

5.8. Samvinna á ný í flutningum til og frá Norður-Ameríku 162
5.8.1. Undanþága veitt til 31. ágúst 2004 163
5.8.2. Ólögmætt samráð frá september 2004 fram til desember 2009 163

5.9. Vísbendingar um markaðsskiptingu í sjóflutningum 164

5.10. Álagning olíugjalds (BAF/FAF) 171

5.11. Ólögmætt samráð í landflutningum 174
5.11.1. Samstarfsfyrirtæki Eimskips og Samskipa í landflutningum 176
5.11.2. Yfirtaka Eimskips á Norðurfrakt og samráð við Samskip 177
5.11.3. Atvik á árinu 2006 179
5.11.4. Atvik á árinu 2007 og til júní 2008 187
5.11.5. Samantekt 192

5.12. Ólögmætt samráð í skipaafgreiðslu 193

5.13. Áform Eimskips um að hamla rannsókn samkeppnisyfirvalda 197

6. ÁRIÐ 2008 — AÐDRAGANDI AUKINS SAMRÁÐS 200

6.1. Kjarni hins aukna samráðs og aðstæður við upphaf þess 200

6.2. Siglingakerfi Samskipa og Eimskips 203
6.2.1. Siglingakerfi Samskipa 203
6.2.2. Siglingakerfi Eimskips 206
6.2.3. Önnur skipafélög 209

6.3. Viðskipti við fáa en stóra viðskiptavini mikilvægust 209

6.4. Þjónusta Eimskips og Samskipa álitin sambærileg 211

6.5. Flutningar fyrir Alcoa Fjarðaál og aðrar stóriðjur 214

6.6. Verð var hækkað á Íslandi en lækkaði á sama tíma annars staðar 216

6.7. Verndun *„the cash cow*" og önnur atvik fram til 20. maí 2008 219
6.7.1. Staðan á fyrri hluta ársins 2008 219
6.7.1.1. Efnahagsástandið 219
6.7.1.2. Eimskip 221
6.7.1.3. Samskip 223
6.7.2. Samskip huga að frekari samvinnu við Eimskip 228
6.7.3. *„The Cash Cow*" 233
6.7.3.1. Samskipti Eimskips og Samskipa í lok mars og byrjun apríl 2008 236
6.7.3.2. Fundur (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH 3. apríl og stjórnarfundur Samskipa hf. 4. apríl 2008 237
6.7.3.3. (S)forstj fundar með (S)aðaleig-stjform-SH og Samskipum Holding 8. apríl 2008 242
6.7.3.4. Atvik frá 9. til 18. apríl 2008 243
6.7.3.5. Tölvupóstar (S)forstj frá 18. apríl 2008 246
6.7.3.6. Samantekt 248
6.7.4. Samvinna við Atlantsskip 250
6.7.5. (S)aðaleig-stjform-SH biður Eglu um úttekt á Eimskip og stjórnarfundur í Rotterdam 253

6.7.6. *„Herferð"* eða samvinna? 258
6.7.6.1. *„Grænlenskir dagar"* 259
6.7.6.2. Forstjóri Samskipa setur fram *„rannsóknarspurningar"* 264

6.8. Niðurstaða 267

7. *„NÝTT UPPHAF"* VERKEFNIÐ 270

7.1. (E)forstj verður forstjóri Eimskips 20. maí 2008 270
7.1.1. Samskipti (E)forstj og (S)forstj 270
7.1.2. Samskipti (S)aðaleig-stjform-SH og (E)forstj 280
7.1.3. Samskipti (E)forstj, (S)forstö-útfl og (S)frkvstj-N-Am 280
7.1.4. Samskipti (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv 285
7.1.5. Önnur samskipti 288
7.1.6. Samantekt 289

7.2. Leynilegur fundur æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 290
7.2.1. Dagarnir fram að fundinum 6. júní 2008 291
7.2.1.1. 20. maí til 5. júní 2008 291
7.2.1.2. Fimmtudagurinn 5. júní 2008 304
7.2.2. Fundur á Suðurlandsbraut 18 kl. 12:00 þann 6. júní 2008 308

7.3. *„Verkefnið Nýtt upphaf"* 310
7.3.1. Vinnuhópurinn og bakhjarlarnir 313
7.3.2. (S)forstj skipuleggur frekari fundi Eimskips og Samskipa 314
7.3.3. (S)forstj minnir (S)aðaleig-stjform-SH á sig 316
7.3.4. Verkefnalisti (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv 317
7.3.5. (S)forstj veitir upplýsingar um fyrirætlanir Eimskips 318
7.3.6. Skýringar (S)forstj, (E)forstj o.fl. 320
7.3.6.1. Um fundinn 6. júní 2008 320
7.3.6.2. Um glærukynninguna *„Nýtt upphaf"* 324
7.3.6.3. Um tölvupósta (S)forstj frá 10. og 11. júní 2008 328
7.3.6.4. Um verkefnalista (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv 331
7.3.6.5. Um fund vinnuhóps Eimskips og Samskipa 332
7.3.7. Sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið 333
7.3.8. Samantekt 334

7.4. *„Nýtt upphaf"/ „New beginning"/„Revised budget"* 341

7.5. Einstakir þættir *„Nýtt upphaf"* verkefnisins 342
7.5.1. Samráð í frystigeymslurekstri 343
7.5.2. Samráð í *„short sea"* siglingum 352
7.5.3. Samráð í landflutningum 356
7.5.4. Samráð um skipaafgreiðslu 359
7.5.5. Samráð í sjóflutningum til og frá Íslandi 360
7.5.5.1. Evrópusamráðið (*„Neyðarsamkomulagið"*) 361
7.5.5.2. Norður-Ameríku samráðið 361
7.5.5.3. Lagt til aukið samráð í sjóflutningum 366

7.6. Bónussamningar forstjóra Samskipa og Eimskips 369
7.6.1. Bónussamningur forstjóra Samskipa 369
7.6.2. Bónussamningur forstjóra Eimskips 371

7.7. Samskipti Eimskips og Samskipa eftir 6. júní 2008 373
7.7.1. Yfirlit yfir fundi og samtöl frá júní til janúar 2009 373
7.7.2. Upplýsingar Eimskips og Samskipa um samskipti fyrirtækjanna 379
7.7.2.1. Eimskip 379
7.7.2.2. Samskip 381
7.7.3. Samantekt 386

8. ATVIK FRÁ MIÐJUM JÚNÍ TIL 20. OKTÓBER 2008 390

8.1. Forstöðumenn hjá Eimskip og Samskipum hnykkja á verðsamráði..... 392

8.2. Unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu – Atvik til 25. júní 2008..... 395
8.2.1. Undirbúningur innan Eimskips 396
8.2.2. Samskipti milli stjórnenda siglingakerfa Samskipa og Eimskips..... 397
8.2.3. Samskipti tengd frystigeymslum og *„short sea“* siglingum 399
8.2.4. Samskipti tengd Norður-Ameríkusamstarfinu 402

8.3. (S)forstj upplýstur um áform Eimskips 25. júní 2008..... 402

8.4. (E)forstj vill 27. júní 2008 að Samskip verði beðin um að draga úr samkeppni . 405

8.5. Þann 1. júlí 2008 skoðar Eimskip áhrif þess að hætta að sigla til Vestmannaeyja 409

8.6. (S)frkvstj-millilandasv veitir Eimskip mikilvægar upplýsingar 2. júlí 2008 410

8.7. Fundur framkvæmdastjóra landflutninga á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008 412

8.8. (E)frkvstj-flutnkerf vísar í byrjun júlí til samskipta við Samskip 416

8.9. Víðtækar tillögur um aukið samstarf og önnur atvik til 11. júlí 2008..... 418
8.9.1. Unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu..... 419
8.9.2. Samskip vinna að víðtækum tillögum að auknu samstarfi 7. júlí 2008 421
8.9.3. Rætt um Eimskip og verðhækkunaraðgerðir á stjórnarfundi Samskipa 7. júlí 2008..... 431
8.9.4. Rætt um Samskip og verðhækkunaraðgerðir hjá Eimskip 7. júlí 2008 434
8.9.5. Eimskip og Samskip ræða tillögur um víðtækt aukið samstarf 435
8.9.5.1. *„When are you meeting Mr. E in Iceland?“*..... 436
8.9.5.2. Eimskip og Samskip unnu áfram að verðhækkunum m.a. gagnvart Alcoa..... 437
8.9.5.3. (S)frkvstj-millilandasv sendir (S)forstj nýja útgáfu af samráðstillögunum 438
8.9.5.4. (E)frkvstj-flutnkerf varar (E)forstj við að *„láta eftir“* tekjur af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum og samskipti við Samskip 439
8.9.6. Áfram unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu 11. júlí 2008 og *„kreista“* átti tekjur út úr Alcoa 441

8.10. Atvik 14. júlí 2008..... 443
8.10.1. Fjallað um samráð við Eimskip á stjórnarfundi Samskipa Holding..... 443
8.10.2. Eimskip ræðir um verðhækkun, siglingakerfi og samskipti við Samskip..... 453

8.11. Frekari samskipti framkvæmdastjóra landflutninga 454

8.12. Áfram unnið að breytingum á siglingakerfum og hækkunaraðgerðum 455

8.13. Fundur Eimskips og Samskipa 25. júlí 2008 og undirbúningur hans..... 459
8.13.1. Samskip búa yfir trúnaðarupplýsingum frá Eimskip og unnið að *„Nýtt upphaf“* verkefninu464
8.13.2. *„New beginning“* fundurinn..... 469
8.13.3. Skýringar fyrirtækjanna og stjórnenda 471
8.13.3.1. Um fundinn 25. júlí 2008 og aðdraganda hans..... 471
8.13.3.2. Um skjölin sem send voru (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 474
8.13.4. Samantekt..... 478

8.14. Eimskip tilkynnir um takmörkun á flutningsgetu og breytta siglingaáætlun..... 482

8.15. Samskipti og verðhækkanir í ágúst og september 2008 487
8.15.1. Samskipti fyrirtækjanna 6. ágúst 2008 490
8.15.2. Forstjóri Samskipa spurður um gang viðræðna við Eimskip 492
8.15.3. Samskipti framkvæmdastjóra landflutninga og verðhækkun Eimskips á landflutningum 11. ágúst 2008..... 493
8.15.4. Frekari atvik í aðdraganda fundar Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008 494
8.15.5. Almennt um reglubundin samskipti yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa.. 497
8.15.6. Fundur Eimskips og Samskipa 14. ágúst 2008 502

8.15.7. Áfram unnið að samráðsaðgerðum í kjölfar fundarins 14. ágúst 2008 505
8.15.7.1. Yfirlit yfir verðhækkunaraðgerðir Samskipa og Eimskips 505
8.15.7.2. Aðgerðir tengdar álagningu olíugjalda og samstarfi í sjóflutningum 506
8.15.7.3. Samskip boða Alcoa á fund – verðhækkun undirbúin 513
8.15.8. Umfjöllun í Hollandi um samráð Eimskips og Samskipa 517
8.15.9. Fyrirhugaður fundur Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008 518
8.15.10. Miklar verðhækkanir Samskipa 1. september 2008 o.fl. 524
8.15.11. Fyrirmæli (S)forstj um áframhaldandi aðgerðir til að skila góðri afkomu Samskipa . 533

8.16. Áframhaldandi viðræður fyrirtækjanna og önnur atvik fram til 6. október 2008 537
8.16.1. Samskipti (E)frkvstj-alþjsv og (S)forstj-frystig 537
8.16.2. Fundur Samskipa og Eimskips 5. september 2008 538
8.16.2.1. Fundur til að fara yfir hækkanir o.fl. 538
8.16.2.2. Atvik 4. september 2008 540
8.16.2.3. Fundurinn 5. september 2008 og glærur (S)frkvstj-millilandasv frá 6. september 2008 547
8.16.2.4. Fyrirmæli forstjóra Eimskips á Íslandi um verðhækkun 555
8.16.3. Stjórn Samskipa Holding aftur gerð grein fyrir samstarfi við Eimskip 556
8.16.4. Samráð í landflutningum 8. og 9. september 2008 og karagjöld 561
8.16.5. Framkvæmdastjórar hjá Eimskip ræða um samstarf við Samskip 571
8.16.5.1. Framkvæmdastjórar hjá Eimskip fjalla um flutningsgetu og kostnað Samskipa ... 572
8.16.5.2. Fundur framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 573
8.16.5.3. Nánar um samráð tengt álútflutningi fyrir Alcoa 577
8.16.5.4. Frekari fundir stjórnenda Eimskips 580
8.16.5.5. Samantekt 581
8.16.6. Álag á BAF aukið og gjaldið hækkað 581
8.16.6.1. Um forsendur fyrirtækjanna að baki formúlu BAF 581
8.16.6.2. Eimskip hækkar álag og unnið að frekari breytingu formúlu BAF: atvik 15. – 30. september 2008 584
8.16.6.3. BAF gjald á Íslandi sagt óvenju hátt miðað við aðra markaði 587
8.16.7. Markaðsskipting á Austurlandi og framkvæmdastjórar landflutninga hittast í Smáralind 589
8.16.8. Samskip senda tillögu að verðhækkun til Alcoa 19. september 2008 598
8.16.9. Forstjóri Samskipa upplýsir um stöðu mála og önnur atvik til 23. september 2008 . 599
8.16.10. Stjórnendur Samskipa ræða *„stóru málin“* 608
8.16.11. Forstjóri Samskipa sér fram á niðurstöðu í *„stóru málunum“* 610

8.17. Fundur Samskipa og Eimskips 6. október 2008 og tengd atvik 616
8.17.1. Aukið gámasamstarf undirbúið 616
8.17.2. Beðið eftir Alcoa 619
8.17.3. Samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv 5. október 2008 620
8.17.4. Neyðarlögin o.fl. 621
8.17.5. Fundur Samskipa og Eimskips kl. 13:15 þann 6. október 2008 622
8.17.6. (S)frkvstj-millilandasv vistar skjal um kvöldið 6. október 2008 624
8.17.7. Hugað að verðhækkun morguninn eftir fund Samskipa og Eimskips 624
8.17.8. Skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 7. október 2008 624
8.17.9. Alcoa fellst ekki á verðhækkun 627
8.17.10. Viðræður innan Eimskips 9. október 2008 628
8.17.11. *„Lítill fugl“* veitir upplýsingar um Eimskip 630
8.17.12. Skjal (S)frkvstj-millilandasv frá 10. október 2008 630
8.17.13. Samskip greina Alcoa frá því að flutningsþjónusta verði skert og ítreka kröfu um hækkun á verði 631
8.17.14. Hluti Alcoa flutninga *„til“* Eimskips 632
8.17.15. (E)forstj segir að halda skuli áfram viðræðum við Samskip 634
8.17.16. Vísað til nýs gámasamnings Samskipa og Eimskips 637
8.17.17. Samantekt 639

8.18. *„Massive increases“* og veikleiki Eimskips ekki nýttur til sóknar 646

8.19. Eimskip greinir Samskipum frá því að fyrirtækið sé tilbúið *„að skoða allt“* 648
8.19.1. Atvik 13. október 2008 648
8.19.2. Atvik 14. október 2008 654
8.19.3. Atvik 15. október 2008 660

8.19.4. Atvik 16. október 2008 668
8.19.5. Atvik 17. – 19. október 2008 670
8.19.6. Fundur með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 675
8.19.7. Samantekt 679

9. ATVIK FRÁ 20. OKTÓBER 2008 – TAKMÖRKUN Á FLUTNINGSGETU, ALCOA O.FL. 688

9.1. Inngangur 688
9.1.1. Yfirlit yfir samskipti frá 20. október 2008 til og með janúar 2009 692

9.2. Nokkur mikilvæg atriði tengd flutningsþjónustu fyrir Alcoa 694
9.2.1. Samskip töldu sig eiga tilkall til alls álútflutnings Alcoa fyrir Evrópumarkað 695
9.2.2. Alcoa var mjög mikilvægur viðskiptavinur 698
9.2.3. Samskip fara fram á að Alcoa greiði hærra verð 699

9.3. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip 701

9.4. Samskipti 22. október 2008 og atvik í kjölfarið 704
9.4.1. Samskipti m.a. Samskipa og Eimskips 22. október 2008 704
9.4.2. Eimskip fjallar um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa"* 707
9.4.3. Tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008 711
9.4.4. Skýringar (S)forstj, (E)forstj o.fl. 716

9.5. Samskip og Eimskip draga úr flutningsgetu 719

9.6. Samskipti vegna leiguskips Samskipa í nóvember 2008 721

9.7. Viðauki Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008: 726
9.7.1. Samskip hækka verulega verð gagnvart Alcoa 727
9.7.2. Samanburður á verði Eimskips og Samskipa gagnvart Alcoa 731

9.8. Um tilboð Eimskips og *„mikið"* ónýtt rými í skipum til Íslands 732

9.9. Verulegri verðhækkun viðhaldið gagnvart Alcoa 733

9.10. Upplýsingar frá Alcoa 735

9.11. *„Alsæla"* Eimskips: Reglubundnir flutningar fyrir Alcoa frá nóvember 2008 741
9.11.1. Frekari atvik tengd Alcoa í nóvember til desember 2008 741
9.11.2. Atvik tengd Alcoa á árinu 2009 745
9.11.3. Atvik tengd Alcoa á árinu 2010 748
9.11.3.1. Eimskip um Alcoa flutninga: *„algjör snilld"* 748
9.11.3.2. Alcoa leitar til Samskipa um lækkun á verði í október 2010 749
9.11.4. Atvik tengd Alcoa á árunum 2011 - 2012 751
9.11.5. Samantekt 753

9.12. Annað samstarf Samskipa og Eimskips vegna takmörkunar á flutningsgetu 755
9.12.1. Samstarf vegna flutninga frá Reykjavík til Reyðafjarðar og gámasamstarf 756
9.12.1.1. Flutningar fyrir *„félaganna"* 760
9.12.1.2. Skýringar stjórnenda 764
9.12.2. *„Útvíkkað neyðarsamkomulag"/„Almennur slot sharing samningur"* o.fl. 768
9.12.2.1. Samskip senda Eimskip tillögu að auknu samstarfi í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda 769
9.12.2.2. Flutningar Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja 770
9.12.2.3. Skýringar stjórnenda 772
9.12.3. Hraðflutningar frá Rotterdam til Reykjavíkur 775
9.12.4. Flutningar milli Íslands og Bretlands, Noregs o.fl. viðkomuhafna 777
9.12.4.1. Skýringar stjórnenda 778
9.12.5. Flutningar milli Íslands og Norður – Ameríku 780

10. ATVIK FRÁ 20. OKTÓBER 2008 – VERÐHÆKKANIR, NORÐUR-AMERÍKA O.FL. 782

10.1. Upprifjun 782

10.2. Viðræður í lok október og nóvember 2008 um Norður-Ameríku samstarfið 798

10.3. Framkvæmdastjórar landflutninga funda á ný 804

10.4. Unnið að verulegum verðhækkunum í lok október og nóvember 2008 806
10.4.1. Samhliða undirbúningur að verðhækkun í inn- og útflutningi 806
10.4.2. Forstjóri Samskipa taldi verðhækkanir fyrir árið 2009 *„komnar í gegn“* en mikil verðsamkeppni erlendis 808
10.4.3. Fjallað um hækkun á verði á stjórnarfundi Samskipa Holding 813
10.4.4. Eimskip *„fiktar“* í formúlu BAF og frekari undirbúningur á hækkun á verði 817
10.4.5. Íslenska samráðsaðferðin og gert ráð fyrir takmarkaðri samkeppni á árinu 2009 ... 821
10.4.6. Samráð um álagningu karagjalds í landflutningum 824
10.4.7. *„Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?“* 829

10.5. Fundir fyrirtækjanna og önnur atvik í desember 2008 835
10.5.1. Fundur Samskipa og Eimskips 4. desember 2008 og atvik í kjölfar hans 835
10.5.2. Fundur 23. desember og atvik í kjölfar hans 843
10.5.3. Færsla í dagbók forstöðumanns hjá Samskipum ((S)forstö-innfl1) 846
10.5.4. Fyrirtækin undirbúa verðhækkun í byrjun árs 2009 849

10.6. Fundur, verðhækkun og önnur atvik í byrjun árs 2009 855
10.6.1. Fundur Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009 857
10.6.2. Atvik tengd nýjum Norður-Ameríku samningi 858
10.6.3. Stjórnarfundur Samskipa Holding 12. janúar 2009 864
10.6.4. Verðhækkun Samskipa og Eimskips í janúar 2009 867
10.6.5. Undrun og óánægja vegna verðhækkana Eimskips og Samskipa 874

10.7. Framgangur annarra verkþátta í *„Nýtt upphaf“* verkefninu 877
10.7.1. Skipaafgreiðsla 877
10.7.2. „Short sea“ og frystigeymslur 881
10.7.2.1. Containerships 884
10.7.2.2. Kloosterboer 886
10.7.2.3. Eimskip-CTG, Silver Sea og Green Reefers 887
10.7.3. Aukið samstarf í Færeyjum – Ógn frá BWS 888
10.7.3.1. Starfsemi Samskipa og Eimskips í Færeyjum 889
10.7.3.2. Blue Water Shipping 891
10.7.3.3. Rætt um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í Færeyjum 892

11. NIÐURSTAÐA UM BROT SAMSKIPA FRÁ JÚNÍ 2008 TIL BYRJUN ÁRS 2009 894

11.1. Aðstæður á flutningamörkuðum 894

11.2. Lagasjónarmið 894
11.2.1. Sjálfstæði keppinauta og æskileg óvissa eru afar mikilvæg á fákeppnismörkuðum . 894
11.2.2. Samráð sem hefur að markmiði að raska samkeppni 895
11.2.3. Samfellt samráð 896
11.2.4. Undirbúningur og framkvæmd á samráði sem hefur það markmiði að raska samkeppni 896
11.2.5. Sönnun 897
11.2.6. Gildi viðurkenningar á þátttöku í ólögmætu samráði 898

11.3. Ólögmætt samráð sem var fyrir hendi í byrjun júní 2008 898

11.4. Undirbúningur aukins ólögmæts samráðs 898
11.4.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008 898

11.4.1.1. Eimskip 899
11.4.2. 20. maí til 6. júní 2008 900

11.5. Stjórnarformenn og forstjórar ákveða 6. júní 2008 að hefja verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni 901

11.6. Auknu samráði hrint í framkvæmd sumarið 2008 906
11.6.1. Fundur 23. júní 2008 í Rotterdam 906
11.6.2. Fundur í höfuðstöðvum Samskipa hf. 906
11.6.3. Fundir, samtöl og tölvupóstsamskipti milli annarra lykilstjórnenda 906
11.6.4. Samskipti stjórnenda á Íslandi frá 10. júní til og með 4. júlí 2008 907
11.6.5. Samhliða unnið að verðhækkunum og auknu samstarfi 910
11.6.6. Viðræður Eimskips og Samskipa í viku 28 2008 (líklegast 9. júlí) 911
11.6.7. 14. júlí 2008: Vísað til viðræðna og fyrirhugaðra viðræðna við Eimskip 913
11.6.8. Samtöl 21. og 22. júlí 2008 914
11.6.9. Samtöl 24. júlí 2008 915

11.7. Fundur stjórnarformanna 25. júlí 2008 916

11.8. Eimskip takmarkar í byrjun ágúst 2008 flutningsgetu í Evrópuflutningum 918

11.9. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips 919

11.10. Viðræður og verðhækkanir í ágúst-september 2008 919
11.10.1. Samtal 6. ágúst 2008 920
11.10.2. Fundur og verðhækkun á landflutningum í ágúst 2008 920
11.10.3. Fundur 14. ágúst 2008 - Hækkun og samræming á BAF 921
11.10.4. Símtal 27. ágúst 2008 923
11.10.5. Símtal 28. ágúst 2008 og álagning karagjalds 923
11.10.6. Veruleg verðhækkun Samskipa 1. september 2008 924
11.10.7. Aðeins áhyggjur af erlendum keppinautum 924
11.10.8. Frekari verðhækkanir 925
11.10.9. Yfirlit yfir atburðarrás frá september 2008 926

11.11. Landflutningar: Markaðsskipting og unnið að auknu samstarfi haustið 2008 926
11.11.1. Símtal 8. september 2008 926
11.11.2. Fundur 9. september 2008 926
11.11.3. Frekari viðræður og niðurstaða 16. september 2008 927
11.11.4. Fundur 17. september 2008 927
11.11.5. *„Mikil tækifæri"* í samvinnu við Samskip 928
11.11.6. Mælt fyrir um áframhaldandi viðræður við Samskip 928
11.11.7. Fundur 16. október 2008 928
11.11.8. Fundir 22. og 30. október 2008 929
11.11.9. Niðurstaða 929

11.12. Sjóflutningar: Undirbúningur á frekari takmörkun á flutningsgetu og auknu samstarfi haustið 2008 929
11.12.1. Fundur fyrirhugaður 4. september 2008 930
11.12.2. Fyrirhuguðum fundi frestað 930
11.12.3. Fundir 5. og 17. september 2008 931
11.12.4. Samtal 1. október og fundur 6. október 2008 934
11.12.5. Viðræður og tölvupóstsamskipti 14.-21. október 2008 937
11.12.6. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip og viðræður 22. október 2008 939
11.12.7. Eimskip sendir Alcoa tilboð 24. október 2008 941

11.13. Flutningsgeta takmörkuð og verð hækkað gagnvart Alcoa 942
11.13.1. Samskip takmarka flutningsgetu í lok október 2008 942
11.13.2. Eimskip takmarkar flutningsgetu 17. nóvember 2008 943
11.13.3. Samskip hækka verð og draga úr þjónustu gagnvart Alcoa 24. nóvember 2008 943
11.13.4. Eimskip hefja reglubundna flutninga á áli Alcoa 944
11.13.4.1. *„Skilgreint verklag"* 944
11.13.4.2. *„Alsæla"* Eimskips – Samskip gátu varist kröfum Alcoa um verðlækkun 945

11.13.5. Gögn frá forstjórum Samskipa og Eimskips 945
11.13.5.1. „*Stóru málin*" hjá forstjóra Samskipa 945
11.13.5.2. Forstjóri Eimskips uppfærir verkefnalistann sinn 947
11.13.5.3. Verðhækkanir „*komnar í gegn*" og nýir samningar við Eimskip 948
11.13.6. Niðurstaða 949

11.14. Stuðningsaðgerðir tengdar takmörkun á flutningsgetu 950
11.14.1. Sjóflutningar milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar og gámasamstarf 950
11.14.2. Almennur slotsamningur 952
11.14.3. Flutningar milli Íslands og Færeyja 953
11.14.4. Flutningar frá Rotterdam til Reykjavíkur 954
11.14.5. Flutningar milli m.a. Bretlands og Íslands 954
11.14.6. Skipið sem Samskip hættu að nota í lok október 2008 955

11.15. Aðgerðir til að draga úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski 956

11.16. Samtal 6. nóvember 2008 um Containerships 957

11.17. Fundur 24. nóvember 2008. Aukið samstarf í Færeyjum kannað 958

11.18. Viðræður og undirbúningur verðhækkana sem tilkynnt var um í nóvember 2008 og janúar 2009 959
11.18.1. Hækkun á landflutningum á ferskum fiski í september/október 2008 960
11.18.2. „*Massive increases*" og von um mjög góða afkomu Samskipa 961
11.18.3. „*Limited competition*" og samráð um álagningu karagjalds 963
11.18.4. Verðhækkun Eimskips 19. og 27. nóvember 2008 964
11.18.5. Fundur 4. desember 2008 og BAF 965
11.18.5.1. „*BAF á alla*" 966
11.18.5.2. BAF hækkað 967
11.18.5.3. Tökum „*BAF beint frá Eimskip*" 969
11.18.6. Samtal 8. desember 2008 og ákveðið að hækka verð í janúar 2009 970
11.18.7. Samskipti 17.-23. desember 2008 972

11.19. Samskipti lykilstjórnenda 7. og 8. janúar 2009 973
11.19.1. Samstarf í skipaafgreiðslu 973
11.19.2. Nýr Norður-Ameríku samningur og samstarf „*utan samnings*" 974

11.20. Samskip tilkynna um verðhækkun 23. janúar 2009 977

11.21. Niðurstaða um verðhækkanir eftir fund fyrirtækjanna í júní 2008 til febrúar 2009 978

12. YFIRLIT YFIR SAMFELLT SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013 993

12.1. Skipulag umfjöllunar 994
12.1.1. Samskipti Samskipa og Eimskips 2009-2013 995
12.1.2. „*Friðurinn*" 2009-2012 996
12.1.3. Samráð í sjóflutningum 2009-2013 996
12.1.4. Samráð í landflutningum 2009-2013 998
12.1.5. Gámasamstarf 2009-2013 1001
12.1.6. Samráð í skipaafgreiðslu 2009-2013 1002
12.1.7. Aðgerðir til að hamla samkeppni í flutningi á fiski, breytingar á siglingakerfum og tengd atvik 1004
12.1.8. Dregur úr samráðinu á árinu 2013 1004

12.2. „*Friðurinn*" 2009 - 2012 1005
12.2.1. Markaðsskipting í samkeppnisrétti 1005
12.2.2. Staðan um áramótin 2008/2009 1006
12.2.3. Samspil markaðsskiptingar og takmörkunar á flutningsgetu 1006
12.2.4. Samandregið um samfellda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips 1008
12.2.4.1. Grunur viðskiptavina um samráð 1009
12.2.4.2. Fram til 6. júní 2008 hafði aukin samkeppni verið undirbúin 1009

12.2.4.3. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavini og verð hækkað 1011
12.2.4.4. Þróun markaðshlutdeildar Samskipa og Eimskips 1016
12.2.4.5. Ógn var aðeins talin stafa af smáum keppinautum 1018
12.2.4.6. Samskip og Eimskip staðfesta markaðshegðunina 1018
12.2.4.7. Viðurkenning Eimskips á ólögmætu samráði við Samskip 1020
12.2.4.8. Samtímagögnin eru í samræmi við viðurkenningu Eimskips 1020
12.2.5. Gerólík þróun á Íslandi og í nágrannaríkjum í kjölfar efnahagsörðugleika 1037
12.2.5.1. Hörð samkeppni erlendis 1037
12.2.5.2. Frábær afkoma á Íslandi 1039
12.2.6. Samantekt 1047

13. SAMSKIPTI STJÓRNENDA SAMSKIPA OG EIMSKIPS 2009 -2013 1050

13.1 Þýðing samskipta keppinauta 1050

13.2 Upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips um samskipti fyrirtækjanna 1051

13.3 Yfirlit yfir bein samskipti á árunum 2009-2013 1055
13.3.1 Almennt 1055
13.3.2 Yfirlitið 1060

13.4 Nánar um samskipti þeirra sem báru ábyrgð á flutningastarfsemi 1070
13.4.1 Sjóflutningar 1071
13.4.2 Landflutningar, gámar og skipaafgreiðsla 1075

13.5 Nánar um samskipti forstjóra Samskipa og Eimskips 1076
13.5.1 Golfhópurinn 1078

13.6 Samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips .. 1081

13.7 Samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa . 1084

13.8 Samskipti forstjóra Eimskips við yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku 1085

13.9 Samskipti forstjóra Samskipa o.fl. við framkvæmdastjóra Eimskips í Hamborg 1085

13.10 Samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips 1086

13.11 Árleg golfmót Samskipa og Eimskips 2009 - 2013 1087

13.12 Sjávarútvegssýningar 1092

13.13 Forstjóri Samskipa hringir í Eimskip þegar húsleit hefst 1094

13.14 Námskeið og handbók um samkeppnisreglur 1096

13.15 Samantekt 1102

14. *„FRIÐURINN“* 2009-2012 1104

14.1. Markaðsaðgerðir fyrir 2009 skipulagðar 1104
14.1.1. Innflutningur 1105
14.1.2. Landflutningar 1106
14.1.3. Verkefnalisti Samskipa 1108
14.1.4. Samantekt 1113

14.2. Láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð 1114

14.3. Vífilfell og Ölgerðin óska tilboða 1118
14.3.1. Eimskip hækkar verð verulega gagnvart ÖES 1119
14.3.2. Eimskip býður ÖES „*fáránlegt*" verð í landflutningum 1119
14.3.3. Vífilfell óskar tilboða 1121
14.3.4. Samskip halda Vífilfelli 1123
14.3.5. Útboð ÖES 1125
14.3.6. Eimskip heldur ÖES 1130
14.3.7. Samantekt 1132

14.4. German Seafrozen Fish óskar tilboða 1133

14.5. Fyllt í skarðið með Nathan & Olsen 1136
14.5.1. „*Innnes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir*" - Atvik á árinu 2008 1136
14.5.2. Samskip semja við Nathan & Olsen 1140
14.5.3. Tilfærsla Nathan & Olsen raskaði ekki samráðinu 1142

14.6. Samskip „*flæma*" Innnes í burtu 1147

14.7. Útboð Promens 1150
14.7.1. „*Svínsálagning*" í tilboði Samskipa 1151
14.7.2. Eimskip vildi ekki „*rugga bátnum*" 1153
14.7.3. Samantekt 1155

14.8. Útboð Norðlenska 1156
14.8.1. Samskip og Eimskip stefna að verðhækkun 1156
14.8.2. Hætta á að verðsamkeppni „*hefjist á ný*" 1160
14.8.3. Samskip halda Norðlenska 1163
14.8.4. Samskip og Eimskip hækka verð 1164
14.8.5. Samantekt 1166

14.9. Frekari vísbendingar um samráð á árinu 2009 1167
14.9.1. Einyrkjar taldir ógn í stað Samskipa 1167
14.9.2. Aðgerðir til að stuðla að „*friði*" 1170
14.9.3. Flutningsmiðlari verður var við „*vopnahlé*" 1171
14.9.4. Hækka verð gagnvart „*núverandi kúnnum*" 1172
14.9.5. Samantekt 1175

14.10. Áætlanir fyrir árið 2010 – Áframhaldandi samráð 1176
14.10.1. Almennt um þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja 1176
14.10.2. Áætlun Samskipa fyrir árið 2010 1177
14.10.3. Áætlun Eimskips fyrir árið 2010 1188
14.10.4. Ekki tókst að koma á sama ástandi í Færeyjum 1192
14.10.5. Samantekt 1193

14.11. Afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum á árinu 2009 1194
14.11.1. Starfsemi Samskipa Holding erlendis 1195
14.11.2. Áhrif efnahagsástandsins á flutningamarkaði 1196
14.11.3. Hörð samkeppni erlendis – Frábær afkoma á Íslandi 1198
14.11.4. Á Íslandi þurfti ekki að láta viðskiptavini njóta lækkunar á kostnaði 1200
14.11.5. Samdráttur í eftirspurn leiddi ekki til samkeppni 1204
14.11.6. „*Monopoly fee*" Samskipa og Eimskips 1205
14.11.7. Í Noregi, Danmörku og Svíþjóð leyfði samkeppni ekki hækkun á verði 1207
14.11.8. „*Pushing rates constantly upwards*" 1210

14.12. Samráð á árinu 2009 um afsláttarkjör 1214

14.13. Samráð á árinu 2009 um að greiða ekki umfram taxta 1217

14.14. Samráð á árinu 2009 um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol) 1218

14.15. Atvik tengd Maersk á árinu 2009 1220

14.16. DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009 1228
14.16.1. *„Skipta á bitum við Wilson"* 1229
14.16.2. DSV leitar að nýjum samstarfsaðila 1230
14.16.3. Eimskip fer á fund Thorship 1238
14.16.4. Unnið gegn því að Thorship njóti betri kjara 1239

14.17. Unnið að verðhækkunum veturinn 2009 - 2010 1245
14.17.1. Ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips 1246
14.17.2. Atvik í september 2009 1246
14.17.3. Atvik í október 2009 1248
14.17.4. Atvik í nóvember 2009 1250
14.17.5. Atvik í desember 2009 1254
14.17.6. Verðhækkun í janúar 2010 1259
14.17.7. Aukin gjaldtaka Eimskips 1262
14.17.8. Reynt að fá Eimskip til þess að hækka verð 1266
14.17.9. Samantekt 1268

14.18. Velgengni Samskipa á Íslandi og tillaga um *„heimanmund"* til samstæðunnar 1275

14.19. Samskip huga í janúar 2010 að auknu samstarfi við Eimskip 1278

14.20. Almennt um mikilvæga viðskiptavini á árinu 2010 1284
14.20.1. Mikilvægi stórra viðskiptavina eykst 1284
14.20.2. Mikilvægir viðskiptavinir fóru ekki á milli á árinu 2010 1285
14.20.3. Hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum 1286
14.20.4. Aðgerðir Samskipa til að tryggja *„friðinn"* 1289

14.21. Gögn frá janúar – mars 2010 endurspegla markaðsskiptinguna 1291
14.21.1. Hörð samkeppni í nágrannaríkjum 1291
14.21.2. Ekki keppa heldur hækka verð í landflutningum 1295
14.21.3. *„Pólitísk ákvörðun"* um að keppa ekki til að fá *„frið með allt hitt"* 1298
14.21.4. *„Ekki umsemjanlegt – enginn afsláttur"* 1299
14.21.5. *„Þvílíkur munur"* 1300
14.21.6. Samantekt 1302

14.22. J. Rönning hf. óskar tilboða á árinu 2010 1303

14.23. Rúmfatalagerinn óskar tilboða á árinu 2010 1307

14.24. Upplýsingaskipti á árinu 2010 vegna Maersk 1313

14.25. Nathan & Olsen óskar tilboða á árinu 2010 1314
14.25.1. *„Hrærum"* ekki í Aðföngum og hækkum á Nathan & Olsen 1314
14.25.2. Eimskip gaf Nathan & Olsen ekki tilboð 1316
14.25.3. Samskip endurnýja samninginn við N&O í janúar 2011 1318
14.25.4. Samantekt 1320

14.26. ÍSAM/Mekka óska tilboða á árinu 2010 1320
14.26.1. Samskip stefnir að því að hækka verð og *„sjokkerandi"* tilboð frá Eimskip 1322
14.26.2. Unnið á sama tíma að verðhækkun gagnvart Innnes og ÍSAM 1324
14.26.3. *„Höfum við engan áhuga á nýjum kúnnum"?* 1328
14.26.4. Samantekt 1329

14.27. Eimskip hækkar verð á árinu 2010 gagnvart Aðföngum 1330
14.27.1. Aðföng leita til Samskipa 1331
14.27.2. Eimskip undirbýr frekari verðhækkun 1332
14.27.3. Samskip virða markaðsskiptinguna 1334
14.27.4. Samantekt 1336

14.28. Verðhækkanir sumarið 2010 1336

14.29. Eimskip endurnýjar samning við IKEA á árinu 2010 1338

14.30. Askja óskar tilboða á árinu 2010–Eimskip tekur *„vertu á vappi trykkið“* 1340

14.31. OJK og Europris óska tilboða á árinu 2010 1343
14.31.1. OJK efnir til útboðs 1343
14.31.2. Stjórnendur Eimskips hækka verðið sem undirmaður lagði til að OJK yrði boðið... 1344
14.31.3. Europris óskar eftir tilboðum 1346
14.31.4. OJK endurnýjar samninginn við Samskip..... 1347
14.31.5. Aðgerðarleysi Samskipa gagnvart Europris..... 1348
14.31.6. Samantekt 1349

14.32. Rekstraráætlanir fyrir árið 2011 – Áframhaldandi samráð..... 1350
14.32.1. Rekstraráætlun Eimskips 1350
14.32.2. Rekstraáætlun Samskipa – Ekki átti að dansa *„við sætu stelpurnar á ballinu“* 1356
14.32.3. Mun meiri samkeppni í Færeyjum heldur en á Íslandi 1362
14.32.4. Samantekt 1365

14.33. Röð funda lykilstjórnenda og önnur atvik í október 2010 – mars 2011..... 1366
14.33.1. Atriði til að hafa í huga 1367
14.33.1.1. Norður-Ameríku og Evrópusamráðið 1367
14.33.1.2. Samskipti á árunum 2008-2009 og *„Nýtt upphaf“* verkefnið..... 1368
14.33.1.3. Samskipti 2010 og *„Nýtt upphaf“* verkefnið..... 1372
14.33.2. Fundur Samskipa og Eimskips í byrjun október 2010..... 1376
14.33.3. Samráð um afsláttarkjör..... 1379
14.33.4. Fundur Samskipa og Eimskips 11. október 2010 1379
14.33.4.1. Lykilstjórnendur vinna áfram að því að auka samstarf..... 1380
14.33.4.2. Samskip hækka verð á innflutningi á pappír til Íslands 1381
14.33.4.3. Eimskip undirbúa að hækka verð gagnvart CMA 1382
14.33.4.4. Eimskip fjallar um viðskiptavini Samskipa..... 1383
14.33.4.5. (S)forstö-innfl1 kynnir áherslur fyrir (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv 1384
14.33.4.6. Stjórn Samskipa hf. fundar í lok október 1384
14.33.4.7. Verðhækkunarátak (S)forstö-innfl1..... 1385
14.33.4.8. Markaðsskiptingin virt í október 2010..... 1387
14.33.4.9. Atvik dregin saman..... 1388
14.33.5. Fundur Samskipa og Eimskips 2. nóvember 2010 1389
14.33.5.1. *„Allir elta okkur með 4,6%“* 1390
14.33.6. Fundur Samskipa og Eimskips 8. nóvember 2010 1392
14.33.6.1. Ekki bjóða *„grænlensk verð“* og verðhækkanir 1393
14.33.6.2. Tölvupóstsamskipti Samskipa og Eimskips..... 1395
14.33.6.3. (E)forstj upplýstur um samskiptin við Samskip..... 1397
14.33.7. Fundur Samskipa og Eimskips 11. nóvember 2010..... 1399
14.33.7.1. Niðurstaða um verðhækkun og gámasamvinnu 1399
14.33.7.2. Stjórn Samskipa hf. fundar í lok nóvember 1400
14.33.8. Fundur Samskipa og Eimskips 24. nóvember 2010..... 1402
14.33.9. Unnið að nýju *„neyðarsamkomulagi“* 24. nóvember 2010..... 1404
14.33.10. Fundur Samskipa og Eimskips 25. nóvember 2010 1406
14.33.10.1. Unnið áfram að verðhækkun..... 1407
14.33.10.2. Eimskip kveðst ekki hafa misst mikilvæga viðskiptavini 1408
14.33.11. Samskipti m.a. forstjóra og lykilstjórnenda í desember 2010 og janúar 2011... 1409
14.33.12. Samtal Samskipa og Eimskips 7. desember 2010 1411
14.33.13. Flutningamarkaðurinn á Íslandi *„nokkuð stöðugur“* 1412
14.33.14. Fundur Samskipa og Eimskips 9. desember 2010 1414
14.33.14.1. Nýir samningar og hugað að verðhækkun..... 1414
14.33.14.2. *„Rúmlega 3000% álagning“* 1416
14.33.14.3. *„ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir“*..... 1417
14.33.15. *„The Cash Cow has arrived“* – *„Gullkálfur“*..... 1417
14.33.16. Samskip óska eftir fundi í janúar 2011..... 1419
14.33.17. Verðhækkun í janúar og febrúar 2011..... 1422
14.33.18. Samantekt 1428

14.34. Húsamiðjan óskar tilboða á árinu 2010 1436
14.34.1. Húsasmiðjan var umfangsmikill kaupandi á flutningsþjónustu..... 1436

14.34.2. Verðhækkun Samskipa gagnvart Húsasmiðjunni á árunum 2009-2010 1437
14.34.3. Blekkingar gagnvart Húsasmiðjunni 1441
14.34.4. Húsasmiðjan segir upp samningi við Samskip og leitar til Eimskips 1441
14.34.5. Húsasmiðjan *„sjokkeruð"* yfir tilboðsverði Samskipa 1448
14.34.6. Samskip hækka verð í nýjum samningi 1454
14.34.7. Samantekt 1456

14.35. Atvik tengd Innnes á árunum 2010-2011 1461
14.35.1. Tengsl viðkomandi viðskiptastjóra Eimskips og Samskipa 1461
14.35.2. Áframhaldandi verðhækkanir Eimskips og áhugaleysi Samskipa gagnvart Innnes. 1462
14.35.3. *„Eigum við að vera „grænlenskir" á þennan flutning?"* 1467
14.35.4. Eimskip heldur Innnes og hækkar verð 1469
14.35.5. Samantekt 1473

14.36. Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál 1474
14.36.1. Upprifjun 1474
14.36.2. Skjalið *„Markaðsskipting"* 1476
14.36.3. Ánægja með samráðið varðandi flutninga fyrir Alcoa 1479
14.36.4. Ekki gert ráð fyrir samkeppni um fyrirtæki í stóriðju 1481
14.36.5. Elkem óskar eftir tilboði frá Eimskip 1485
14.36.6. Samskip: Á að *„taka grænlendinginn"* á flutninga fyrir Norðurál? 1489
14.36.7. Alcan, Thorship og Wilson 1491
14.36.7.1. Samskip ræða að *„skipta á bitum við Wilson"* 1491
14.36.7.2. Eimskip fundar með Thorship 1492
14.36.7.3. Samskip funda með Thorship 1493
14.36.7.4. Óánægja með samkeppni frá Thorship 1493
14.36.7.5. Samskip snúa sér til Wilson 1496
14.36.7.6. Samskip og Wilson vinna saman í útboði Alcan 1499
14.36.8. Áframhaldandi samráð varðandi flutninga fyrir Alcoa 1503
14.36.9. Samantekt 1507

14.37. Ýmis atvik á árinu 2011 1511
14.37.1. *„Frekar há"* verð hjá N1 1512
14.37.2. *„Er vafasamt upp á friðinn"* að bjóða Pennanum góð kjör? 1513
14.37.3. Fundur lykilstjórnenda 9. mars 2011 1514
14.37.4. Samskip hafa ekki á áhuga á MS 1517
14.37.5. *„Frábært ár"* og bónusar hjá Samskipum 1519
14.37.6. Aðföng – Samskip virða markaðsskiptinguna 1522
14.37.7. Ölgerðin – Samskip virða markaðsskiptinguna 1524
14.37.8. Rúmfatalagerinn mátti ekki vita af betra flutningaverði í Færeyjum 1529
14.37.9. Áhyggjur af smæstu keppinautunum 1531
14.37.9.1. Landflutningar 1531
14.37.9.2. Sjóflutningar 1534
14.37.10. Áhyggjur af miklu samstarfi við Eimskip 1537
14.37.11. Samantekt 1538

14.38. Verðhækkun og önnur atvik maí – nóvember 2011 1541
14.38.1. Eimskip hækkar verð 1543
14.38.2. Samskip og Eimskip hækka verð 1545
14.38.3. Fyrirtækin huga að frekari verðhækkunum 1546
14.38.4. Áætlanir fyrir árið 2012 1548
14.38.4.1. Samskip haldi mikilvægum viðskiptavinum og hækki verð 1548
14.38.4.2. Eimskip haldi mikilvægum viðskiptavinum og hækki verð 1558
14.38.4.3. Búist við mikilli samkeppni í Færeyjum 1563
14.38.5. Forstjórarnir mjög ánægðir með árið 2011 1564
14.38.6. Samantekt 1565

14.39. Atvik frá desember 2011 til febrúar 2012 1566
14.39.1. Lykilstarfsmenn hittast 1566
14.39.2. Áfram unnið að verðhækkun 1568
14.39.3. Rætt um verðhækkun á fundi 29. desember 2011 1570
14.39.4. Verðhækkun tekur gildi 1576
14.39.5. Hugað að frekari hækkunum og samskipti milli stjórnenda 1576

14.39.6. Samantekt 1583

14.40. Afar sérstakt ástand á íslenska markaðnum á árunum 2010-2012 1586
14.40.1. Örvænting á erlendum flutningamörkuðum – frábær afkoma á Íslandi 1586
14.40.2. *„our lucrative Iceland trade*" 1592
14.40.3. Flutningamarkaðurinn á Íslandi sagður *„voða kósý*" 1596

14.41. Vífilfell 2011 1599
14.41.1. Lítill keppinautur veldur vandkvæðum 1601
14.41.2. Samskip halda Vífilfelli 1603

14.42. ÍSAM 2011-2012 1609

14.43. Rúmfatalagerinn 2012 1613

14.44. Samskip og Eimskip hækka verð sumarið 2012 1615
14.44.1. Verðhækkun Eimskips 1615
14.44.2. Verðhækkun Samskipa 1618
14.44.3. Óánægja viðskiptavina 1620
14.44.4. Samantekt 1622

14.45. *„Rosalegur taugatitringur*" vegna Bauhaus 1623

14.46. Forstjóri Samskipa sagður *„skít-stressaður*" yfir áhuga Búr 1628

14.47. Askja: Flutningskostnaður til Íslands sagður *„gríðarhár*" 1633

14.48. Áætlanir Samskipa og Eimskips fyrir árið 2013 1638

14.49. Aðföng 2012 1645
14.49.1. *„Mjög snúin staða*" varðandi möguleg viðskipti við Aðföng 1645
14.49.2. Eimskip endurnýjar landflutningasamkomulag við Aðföng 1646
14.49.3. Eimskip endurnýjar sjóflutningasamkomulag við Aðföng 1649
14.49.4. Samantekt 1651

14.50. OJK og Garri 2012 1652

14.51. Icelandic – *„ekki rugga þessum bát að svo stöddu*" 1657

14.52. Nathan & Olsen 2012 1658

14.53. Innnes 2012 1660

14.54. Samskipti og frekari verðhækkanir 1664
14.54.1. Áframhaldandi samráð um karagjald í landflutningum 1665
14.54.2. Atvik í september 2012 1669
14.54.3. Atvik í nóvember 2012 1671
14.54.4. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv hittast og fjalla um verðhækkun í kjölfarið 1673
14.54.5. Fundur Samskipa og Eimskips 18. desember 2012 1675
14.54.6. Verðhækkun í janúar og febrúar 2013 1677
14.54.7. TVG og Jónar 1678
14.54.8. Samantekt 1682

14.55. Samráð um olíugjald (BAF/FAF) 2009-2013 1686
14.55.1. Upprifjun á atvikum fram til ársins 2009 1687
14.55.2. Atvik árið 2009 1687
14.55.3. Atvik árið 2010 1689
14.55.4. Atvik árið 2011 og 2012 1691
14.55.5. Atvik árið 2013 1696
14.55.6. Samantekt 1698

14.56. Samráð um afsláttarkjör 1699

14.56.1. Um hámarks afslátt 1699
14.56.2. Hámarks afslátturinn byggðist á himinháum gjaldskrám fyrirtækjanna 1705

15. SAMANDREGIN NIÐURSTAÐA UM *„FRIÐINN“* 2009-2012 1707

15.1. *„Nýtt upphaf“* verkefninu hrint í framkvæmd 1707

15.2. Markaðsskipting um mikilvæga viðskiptavini 1707

15.3. Verðákvarðanir í skjóli samráðs 1709

15.4. Viðurkenning Eimskips 1715

15.5. Gögn um aðstæður á erlendum flutningamörkuðum endurspegla samráðið 1715

15.6. Samtímagögn staðfesta ólögmæta markaðsskiptingu 1716
15.6.1. Árið 2009 1717
15.6.2. Árið 2010 1720
15.6.3. Árið 2011 1725
15.6.4. Árið 2012 1728

16. SAMRÁÐ Í SJÓFLUTNINGUM 1734

16.1. Samráð í sjóflutningum var liður í *„Nýtt upphaf“* verkefninu 1735

16.2. Samskipti lykilstarfsmanna vegna samstarfs í sjóflutningum 1736

16.3. Norður-Ameríku flutningar 1737
16.3.1. Samstarf fyrir árið 2008 1737
16.3.2. Liður í *„Nýtt upphaf“* verkefninu 1739
16.3.3. Samstarf aukið í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið 1742
16.3.4. Undanþága veitt á grundvelli rangra og villandi upplýsinga 1745

16.4. Evrópuflutningar 1747
16.4.1. Samstarf fyrir árið 2008 1747
16.4.2. Liður í *„Nýtt upphaf“* verkefninu 1747

16.5. Annað samstarf í sjóflutningum sem leiddi af *„Nýtt upphaf“* verkefninu 1752

16.6. Samráð í sjóflutningum aukið enn frekar með samstarfi Eimskips og Jóna 1753
16.6.1. Aukið samstarf hefst í nóvember 2009 1753
16.6.2. Kvörtun Jóna 17. september 2018 1758
16.6.3. Niðurstaða 1762

16.7. Endurnýjun samninga um sjóflutninga á árinu 2010 – Norður-Ameríka og Evrópa 1764
16.7.1. Almennt um samskipti vegna samstarfs í sjóflutningum árið 2010 1764
16.7.2. Lykilstjórnendur vinna að áframhaldandi samstarfi fyrirtækjanna í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið 1766
16.7.3. Fundur (E)forstj og (S)frkvstj-N-Am og atvik í kjölfarið 1776
16.7.4. Samráðið aukið með nýjum samningum um sjóflutninga 1779
16.7.5. Samkeppnisyfirvöld áfram afvegaleidd 1784
16.7.6. Áhersla á áframhaldandi verðhækkanir 1785

16.8. Áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2011 1787

16.9. Áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2012 1794

16.10. Áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2013 1802

16.11. Áframhaldandi samráð í Norður-Ameríku flutningum fram til 2018 1804

16.12. Niðurstaða 1805

17. SAMRÁÐ Í LANDFLUTNINGUM 1810

17.1. Einn liður í *„Nýtt upphaf"* verkefni Samskipa og Eimskips 1810

17.2. Yfirburðastaða Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði 1812

17.3. Samstarf Samskipa og Eimskips við minni flutningafyrirtæki 1813

17.4. Samráð á flutningaleiðum og í afgreiðslum víðsvegar um landið 1815
17.4.1. Upprifjun 1815
17.4.2. Yfirlit yfir samráðið 1816
17.4.3. Nánar um samstarf á einstökum leiðum og afgreiðslum 1819
17.4.4. Niðurstaða 1822

17.5. Nánar um framkvæmd samráðs í landflutningum 1823
17.5.1. Árin 2008 og 2009 1827
17.5.2. Árin 2010 og 2011 1836
17.5.3. Árin 2012 og 2013 1840
17.5.4. Niðurstaða 1846

17.6. Samráð í landflutningum á fiski 1847
17.6.1. Mikilvægi fiskflutninga 1847
17.6.2. Verðstríð og samkeppni í fiskflutningum áður en *„Nýtt upphaf"* verkefnið hófst 1850
17.6.3. Aukið samstarf í fiskflutningum og verðhækkanir 1851
17.6.4. Miðlun á viðkvæmum upplýsingum 1854
17.6.5. Áhrif Bratthóls á markaðinn fyrir fiskflutning 1858
17.6.6. Um fiskdreifingu 1864

17.7. Niðurstaða 1867

18. SAMRÁÐ UM LEIGU OG LÁN Á GÁMUM 1869

18.1. Yfirlit yfir samráð um leigu og lán á gámum 1869

18.2. Aukið gámasamstarf undirbúið í samræmi við *„Nýtt upphaf"* verkefnið 1871

18.3. Nýr gámasamningur Eimskips og Samskipa 1873

18.4. Ákvæði um gámasamstarf tekið upp í nýjum samningi um sjóflutninga til og frá Norður-Ameríku 1875

18.5. Skilgreint „verklag" um gámasamvinnu í útflutningi á áli til Evrópu 1877

18.6. *„Together we make things happen"* 1878

18.7. Óánægja undirmanna hjá Eimskip með stuðninginn við Samskip 1880

18.8. Samningsdrög ganga á milli fyrirtækjanna á tímabilinu 1882

18.9. Um framkvæmdina - samskiptagögn 1887

18.10. Niðurstaða 1897

19. SAMRÁÐ Í SKIPAAFGREIÐSLU 1899

19.1. Atvik fram til júní 2008 1899

19.2. *„Nýtt upphaf"* verkefnið hefst 1901

19.3. Sameiginleg skipaafgreiðsla áfram til skoðunar á árinu 2009 1903

19.4. El Bravo – Engin vandamál hjá Eimskip 1907

19.5. Samningur um skipaafgreiðslu endurnýjaður í júní 2010 1910

19.6. Samráðið í framkvæmd á árunum 2011 - 2013 1911

19.7. Samantekt 1914

20. AÐGERÐIR TIL AÐ HAMLA SAMKEPPNI Í FLUTNINGI Á FISKI, BREYTINGAR Á SIGLINGAKERFUM OG TENGD ATVIK 1919

20.1. Aðilar á markaði í aðdraganda *„Nýtt upphaf"* verkefnisins 1919

20.2. Samskip vilja draga úr samkeppni frá BWS í byrjun júní 2008 1924

20.3. *„Nýtt upphaf"* verkefnið – Fiskur og Færeyjar 1925

20.4. Atvik fram til 2010 1926
20.4.1. Atvik tengd Færeyjum og BWS 1926
20.4.1.1. Yfirmenn Samskipa og Eimskips í Færeyjum ræða saman 1927
20.4.1.2. Dregur úr samkeppni milli Samskipa og Eimskips í Færeyjum 1928
20.4.1.3. Áhyggjur af samkeppni frá BWS 1929
20.4.1.4. Viðskiptaleyndarmál Eimskips í skjölum Samskipa – 50/50 skipting 1932
20.4.1.5. Samskip og Eimskip funda með BWS 1939
20.4.1.6. Yfirmenn Samskipa og Eimskips í Færeyjum ræða aftur saman 1947
20.4.1.7. Samkeppni frá BWS heldur áfram 1950
20.4.2. Atvik tengd Green Reefers fram til 2010 1951
20.4.2.1. Undirbúningar að samstarfi við Green Reefers hefst 1951
20.4.2.2. Samstarf við Green Reefers sagt gefa tækifæri til að halda uppi verði 1953
20.4.2.3. Halda uppi eða hækka verð á flutningum á fiski 1957
20.4.3. Atvik tengd Kloosterboer og frystigeymslurekstri fram til 2010 1958
20.4.3.1. Unnið að því að hækka verð gagnvart íslenskum viðskiptavinum 1960
20.4.3.2. Samskip funda með Kloosterboer 1961
20.4.3.3. Verðhækkun í kjölfar samskipta við Kloosterboer 1962
20.4.3.4. Samantekt 1963

20.5. Silver Green stofnað á árinu 2010 1968
20.5.1. Nánar um keppinauta Silver Green og Silver Sea 1970
20.5.2. Eimskip telur að tilkoma Silver Green hafi leitt til hærra verðs 1972
20.5.3. Upplýsingaskylda Samskipa og Eimskips áréttuð 1974
20.5.4. Samantekt 1977

20.6. Önnur atvik á árinu 2010 1978
20.6.1. Kloosterboer 1979
20.6.2. BWS og Færeyjar 1981
20.6.3. Samantekt 1996

20.7. Atvik á árinu 2011 2002
20.7.1. Fundað með Kloosterboer og Smyril Line í janúar 2011 2002
20.7.2. Fundað með BWS og Kloosterboer í janúar og febrúar 2011 2003
20.7.3. Fundað með Kloosterboer og BWS í mars og apríl 2011 2008
20.7.4. Fundað með Silver Green, Kloosterboer og BWS í maí og júní 2011 2011
20.7.5. Fundað með BWS og Smyril Line í september og nóvember 2011 2019
20.7.6. Samantekt 2027

20.8. Útboð Alcoa á árinu 2011 2033
20.8.1. Tilkynnt um útboð Alcoa 2035
20.8.2. Undirbúningur og tilboð Samskipa 2035
20.8.3. Undirbúningur og tilboð Eimskips 2039
20.8.4. Samantekt 2041

20.9. Atvik á árinu 2012 2042
20.9.1. Almennt 2042
20.9.2. Atvik í janúar 2012 2042
20.9.3. Atvik í febrúar 2012 2043
20.9.4. Atvik í mars 2012 2045
20.9.5. Atvik í apríl 2012 2046
20.9.6. Atvik í maí 2012 2047
20.9.7. Atvik í júní og júlí 2012 2049
20.9.8. Atvik í ágúst 2012 2051
20.9.9. Atvik í september 2012 2055
20.9.10. Atvik í október 2012 2066
20.9.11. Atvik í nóvember og desember 2012 2070
20.9.12. Samantekt 2073

20.10. Kloosterboer og Silver Green 2012 - 2013 2075
20.10.1. Silver Green á árunum 2012 og 2013 2075
20.10.2. Hollensk samkeppnisyfirvöld gera húsleit hjá Kloosterboer 2076
20.10.3. Eimskip og Samskip halda áfram að ræða samstarfið og samkeppnina við Kloosterboer 2077
20.10.4. Niðurstaða hollenskra samkeppnisyfirvalda um ólögmætt samráð Samskipa, Eimskips og Kloosterboer 2083
20.10.5. Samantekt 2084

20.11. Breytingar á siglingakerfum á árinu 2013 2085
20.11.1. Þróun siglingakerfa Eimskips og Samskipa fram til ársins 2013 2085
20.11.2. Atvik í janúar 2013 2088
20.11.3. Atvik í febrúar 2013 2092
20.11.4. Atvik í mars 2013 2100
20.11.5. Atvik í apríl – júní 2013 2104
20.11.6. Samantekt 2106

21. DREGUR ÚR UMFANGI SAMRÁÐS 2110

21.1. Batnandi efnahagshorfur á Íslandi 2110

21.2. Breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga 2112

21.3. Dró úr samráðinu á milli Samskipa og Eimskips 2115
21.3.1. Samskip hefja *„sókn“* gegn Eimskip í upphafi árs 2013 2116
21.3.2. „Grænlenskir veiðidagar“ 2123
21.3.3. Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014 2124
21.3.3.1. *„Barátta í verðum“* og *„Mjög hörð samkeppni“* 2124
21.3.3.2. Breyttar áherslur vegna samráðs í sjóflutningum 2131

21.4. Samskip setur í *„Sóknargírinn“* á landflutningamarkaði 2133

21.5. Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013 2133

21.6. Rúmfatalagerinn 2013 2137

21.7. Innnes 2013 2138
21.7.1. Fjögurra ára *„friður“* ríkti um Innnes 2138
21.7.2. Samskip gera atlögu að því að ná Innnes í viðskipti af Eimskip árið 2013 2139
21.7.3. Niðurstaða 2142

21.8. OJK 2013 2144

21.9. Ölgerðin 2013 2146

21.10. IKEA 2013 2148

21.11. Áframhaldandi samráð 2151
21.11.1. Samskip vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013 2151
21.11.2. Samráð í sjóflutningum 2154
21.11.3. Samráð í landflutningum 2155
21.11.4. Samráð um leigu og lán á gámum 2155
21.11.5. Verðsamráð í formi afsláttarkjara 2155
21.11.6. Samráð í skipaafgreiðslu 2156

21. DREGUR ÚR UMFANGI SAMRÁÐS 2110

21.1. Batnandi efnahagshorfur á Íslandi 2110

21.2. Breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga 2112

21.3. Dró úr samráðinu á milli Samskipa og Eimskips 2115
21.3.1. Samskip hefja *„sókn"* gegn Eimskip í upphafi árs 2013 2116
21.3.2. „Grænlenskir veiðidagar" 2123
21.3.3. Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014 2124
21.3.3.1. *„Barátta í verðum"* og *„Mjög hörð samkeppni"* 2124
21.3.3.2. Breyttar áherslur vegna samráðs í sjóflutningum 2131

21.4. Samskip setur í *„Sóknargírinn"* á landflutningamarkaði 2133

21.5. Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013 2133

21.6. Rúmfatalagerinn 2013 2137

21.7. Innnes 2013 2138
21.7.1. Fjögurra ára *„friður"* ríkti um Innnes 2138
21.7.2. Samskip gera atlögu að því að ná Innnes í viðskipti af Eimskip árið 2013 2139
21.7.3. Niðurstaða 2142

21.8. OJK 2013 2144

21.9. Ölgerðin 2013 2146

21.10. IKEA 2013 2148

21.11. Áframhaldandi samráð 2151
21.11.1. Samskip vara Eimskip við húsleit Samkeppniseftirlitsins í september 2013 2151
21.11.2. Samráð í sjóflutningum 2154
21.11.3. Samráð í landflutningum 2155
21.11.4. Samráð um leigu og lán á gámum 2155
21.11.5. Verðsamráð í formi afsláttarkjara 2155
21.11.6. Samráð í skipaafgreiðslu 2156

21.12. Niðurstaða 2156

22. BROT Á EES-SAMNINGNUM 2158

23. BROT GEGN 19. GR. SAMKEPPNISLAGA O.FL. 2161

23.1. Lagaumhverfi um upplýsingagjöf til Samkeppniseftirlitsins 2161

23.2. Yfirlit yfir upplýsingaskyldu og upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips 2163

23.3. Samkeppniseftirlitið afvegaleitt á brotatímabilinu 2164
23.3.1. Atvik á árunum 2008 og 2009 2164
23.3.1.1. Kvartanir Samskipa í maí og ágúst 2008 2164
23.3.1.2. Fundur Samskipa og Eimskips hjá Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008 2167
23.3.1.3. Upplýsingagjöf Eimskips og TVG í desember 2008 og febrúar 2009 2169
23.3.1.4. Undanþágubeiðni vegna samstarfs í Norður-Ameríku flutningum í janúar 2009 2170
23.3.1.5. Upplýsingagjöf Samskipa í mars 2009 og Eimskips í apríl sama ár 2171
23.3.1.6. Upplýsingagjöf Samskipa í nóvember 2009 2171
23.3.2. Atvik á árunum 2010 – 2012 2172
23.3.2.1. Upplýsingagjöf Eimskips í janúar 2010 og kvörtun 14. júlí 2010 2172
23.3.2.2. Upplýsingagjöf vegna rannsóknar á landflutningamarkaði 2173
23.3.2.3. Undanþágubeiðni vegna skipaafgreiðslu í júní 2010 2176
23.3.2.4. Undanþágubeiðni vegna Norður-Ameríku flutninga í desember 2010 2176
23.3.2.5. Kvartanir Samskipa í maí 2011 2177
23.3.3. Atvik á árinu 2013 2179
23.3.3.1. Kvörtun Samskipa í júlí 2013 2179
23.3.3.2. Undanþágubeiðni vegna Norður-Ameríku flutninga í desember 2013 2180
23.3.4. Niðurstaða 2180

23.4. Brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga við rannsókn málsins 2181
23.4.1. Munnleg upplýsingagjöf Samskipa í tengslum við húsleit 2182
23.4.1.1. Upplýsingum um samskipti við Eimskip leynt 2183
23.4.2. Brot Samskipa vegna upplýsingabeiðna 2190
23.4.2.1. Upplýsingabeiðni til Samskipa, dags. 29. janúar 2015 og ítrekanir á beiðni, dags. 23. mars 2015, 25. nóvember 2015, 18. október 2017 og 13. mars 2019 2191
23.4.2.2. Upplýsingabeiðni til Samskipa, dags. 30. september 2016, og ítrekanir á beiðni, dags. 28. október 2016, 6. desember 2016, 2. febrúar 2017 o.fl. 2196
23.4.2.3. Niðurstaða 2197

23.5. Eimskip vanrækti upplýsingaskyldu sína samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga 2198

23.6. Niðurstaða um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga 2199

24. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM MÁLSMEÐFERÐ OG LAGATÚLKUN 2206

24.1 Um tvö andmælaskjöl 2206

24.2 Um málshraða 2209
24.2.1 Lagasjónamið 2209
24.2.2 Engar óréttlætanlegar tafir 2212
24.2.2.1 Rannsókn hófst ekki 2010 2213
24.2.2.2 Afar umfangsmikið mál og samfelld rannsókn 2213
24.2.2.3 Ágreiningsmál höfðu áhrif á málshraða 2214
24.2.2.4 Sakamálið hefur þýðingu 2215
24.2.2.5 Eimskip og Samskip töfðu meðferð málsins 2215
24.2.2.6 Upplýsingaöflun samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga var nauðsynleg 2218

24.3 Um ólögmæta rannsókn 2219
24.3.1 Rannsókn í samræmi við lög 2220
24.3.2 Þagnarréttur ekki brotinn 2222
24.3.3 Vanhæfi starfsmanna ekki fyrir hendi 2225
24.3.4 Úrskurður Landsréttar 30. janúar 2020 2226

24.4 Um húsleit 2226
24.4.1 Úrskurður Landsréttar 30. janúar 2020 2227

24.5 Um sátt Eimskips 2227
24.5.1 Um sátt í „blönduðum málum" 2228
24.5.2 Um gildi viðurkenningar á brotum í samráðsmálum 2232

24.6 Um aðra gagnrýni í bréfum frá 13. janúar og 19. maí 2021 og 13. júní og 31. ágúst 2022 og 24. mars 2023. 2239
24.6.1 Bréfið frá 13. janúar 2021 2239
24.6.2 Bréfið frá 19. maí 2021 2240
24.6.3 Bréfið frá 13. júní 2022 2242
24.6.4 Bréfið frá 31. ágúst 2022 2243
24.6.5 Bréfið frá 24. mars 2023 2244
24.6.6 Mat Samkeppniseftirlitsins 2244
24.6.6.1 Umfjöllun í fjölmiðlum í október 2014 2244
24.6.6.2 Um þagnarrétt sakborninga 2245
24.6.6.3 Um að rannsóknin hafi styrkt stöðu Eimskips 2249
24.6.6.4 Um ætlaða hlutlægni og skort rannsókn og ætlað brot á andmælarétti 2250

24.7 Um sjálfstæði keppinauta 2257

24.8 Um samninga og samstilltar aðgerðir 2258

24.9 Um hegðun keppinauta á fákeppnismörkuðum 2259

24.10 Um markmiðsbrot í skilningi 10. gr. samkeppnislaga 2261

24.11 Um sönnun í samráðsmálum 2264

25. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM ATVIK Á ÁRINU 2008 2270

25.1. Um *„neyðarsamkomulagið“* 2270
25.1.1. Haldið leyndu á rannsóknartímabilinu 2270
25.1.2. Ekki veittar upplýsingar við rannsókn þessa máls 2271
25.1.3. Um efni og framkvæmd *„neyðarsamkomulagsins“* 2272
25.1.3.1. Nánar um *„ad hoc“* flutninga 2274
25.1.3.2. Um atvik í mars 2007 2276
25.1.3.3. Um atvik í mars 2008 2276
25.1.3.4. Um atvik í desember 2008 2277
25.1.4. Um umfang flutninga vegna *„neyðarsamkomulagsins“* 2278
25.1.5. Um lögmæti *„neyðarsamkomulagsins“* 2280

25.2. Um BAF til júní 2008 2283

25.3. Landflutningar til júní 2008 2284
25.3.1. Um Norðurfrakt 2284
25.3.2. Um atvik á árinu 2006 2285
25.3.3. Um atvik á árinu 2007 og til júní 2008 2287

25.4. Um aðdraganda aukins samráðs 2288
25.4.1. Um siglingakerfi, viðskiptavini og þjónustu Samskipa og Eimskips 2288
25.4.2. Um efnahagsástandið á fyrri hluta ársins 2008 2291
25.4.3. Um mögulega frekari samvinnu við Eimskip 2292
25.4.4. Um *„the Cash Cow“* 2293
25.4.5. Um hvort [(S)forstj] hafði áhyggjur af fjárhagsstöðu ÓÓ eða Samskipa hf. 2295
25.4.6. Um samskipti [(S)frkvstj-millilandasv] og [(E)frkvstj-skiparekst] 2. apríl 2008 2297
25.4.7. Um *„[(S)frkvstj-millilandasv] stúdíu“* og gögn sem send voru [(S)aðaleig-stjform-SH] 10. apríl 2008 2298
25.4.8. Um bónusgreiðslur til [(S)forstj] 2300
25.4.9. Um tölvupóst [(S)forstj] frá 18. apríl 2008 2302
25.4.10. Um samvinnu við Atlantsskip 2302
25.4.11. Um skýrslu [(S)aðaleig-stjform-SH] um Eimskip 2303
25.4.12. *„Herferð“* eða samvinna? 2304

25.5. Um fund Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 og aðdraganda hans 2313
25.5.1. Um fjárhagserfiðleika Eimskips 2313
25.5.2. Um áherslu [(E)forstj] á málefni tengd Samskipum á fyrstu dögum sem forstjóri Eimskips 2315

25.5.3. Um ástæðu þess að Eimskip vildi hefja „*sem fyrst*“ viðræður við Samskip 2318
25.5.4. Um að Samskip hafi ekki 4. - 5. júní 2008 verið að undirbúa fundinn með Eimskip 6. júní 2008 2329
25.5.5. Um ástæðu þess að fundinum 6. júní 2008 var haldið leyndum til janúar 2016 2334
25.5.6. Um að [(S)aðaleig-stjform-SH] hafi komið fram fyrir hönd Kaupþings banka á fundinum 6. júní 2008 2338
25.5.7. Um að á fundinum 6. júní 2008 hafi aðeins verið rætt um mögulega eignasölu og að engar frekari viðræður hafi átt sér stað 2340

25.6. Um glærukynninguna „*Verkefnið Nýtt upphaf*“ 2343
25.6.1. Um að glærukynningin sé frá árinu 2007 2343
25.6.2. Um eðli og efni glærukynningarinnar 2345
25.6.3. Um framburð [(E)frkvstj-alþjsv] hjá lögreglu 2346
25.6.4. Um tölvupóst (S)forstj frá 10. júní 2008 og samskipti í kjölfar hans 2351
25.6.4.1. Um framburð [(E)frkvstj-alþjsv] og [(S)forstj] hjá lögreglu 2355

25.7. Um verkefnalista [(E)forstj] og [(E)frkvstj-alþjsv] 2357

25.8. Um „*Revised budget*“ og „*Nýtt upphaf*“ verkefnið 2359
25.8.1. Um einstaka verkþætti „*Nýtt upphaf*“ verkefnisins 2361

25.9. Um bónus til forstjóra Samskipa 2361

25.10. Um að (S)forstj hafi fengið trúnaðarupplýsingar frá Eimskip 2362

25.11. Um verðsamráð í júní 2008 2363

25.12. Samskipti milli stjórnenda siglingakerfa Samskipa og Eimskips 2366

25.13. Unnið að „*Nýtt upphaf*“ verkefninu o.fl. 2368

25.14. Um að (E)forstj hafi veitt upplýsingar um áform Eimskips 2371

25.15. Um samskipti annars vegar (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-alþjsv og hins vegar (S)frkvstj-MCL og (E)frkvstj-Contain 2373

25.16. Um þá hugmynd (E)forstj að Samskip dragi stórlega úr samkeppni 2377

25.17. Samskipti (E)frkvstj-skiparekst og (S)frkvstj-millilandasv 2. júlí 2008 2380

25.18. Um samskipti (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl í júlí 2008 2381

25.19. Um samráðstillögur Samskipa og önnur atvik til 21. júlí 2008 2385
25.19.1. Um skjöl [(S)frkvstj-millilandasv] frá 7. og 8. júlí 2008 2385
25.19.2. Um önnur atvik á tímabilinu 7. júlí til 14. júlí 2008 2389
25.19.3. Um stjórnarfund Samskipa Holding 14. júlí 2008 2392
25.19.4. Um önnur atvik á tímabilinu 14. – 21. júlí 2008 2394

25.20. Um fund Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008 og tengd atvik 2395
25.20.1. Um hvort fundurinn hafi verið haldinn og mögulegt tilefni hans 2395
25.20.2. Um gögnin sem (S)forstj fékk í hendur kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 2400
25.20.2.1. Um hvort Eimskip hafi veitt Samskipum trúnaðarupplýsingar 2400
25.20.2.2. Um samráðstillögur Samskipa 2402
25.20.2.3. Um hvað Eimskip og Samskip ræddu á fundinum 25. júlí 2008 2403
25.20.3. Um önnur atvik frá 22. júlí til 31. júlí 2008 2404

25.21. Um breytingu Eimskips á siglingakerfi sínu 2405

25.22. Um samskipti og verðhækkanir atvik í ágúst og september 2008 2407
25.22.1. Um samskiptin 6. ágúst 2008 2412
25.22.2. Um atvik 11. – 13. ágúst 2008 2412
25.22.3. Um fund Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008 2413

25.22.4. Aðgerðir tengdar álagningu olíugjalda í kjölfar fundarins 14. ágúst 2008 2415
25.22.5. Um umfjöllun í Hollandi um samráð Samskipa og Eimskips 2421
25.22.6. Um fyrirhugaðan fund Eimskips og Samskipa 22. ágúst 2008..... 2422
25.22.7. Um verðhækkun Samskipa 1. september 2008 o.fl. 2428

25.23. Um frekari viðræður fyrirtækjanna og önnur atvik fram til 6. október 2008 . 2432
25.23.1. Um samskipti (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv 2432
25.23.2. Um aðkomu og skjöl (S)frkvstj-millilandasv 2433
25.23.3. Um fund fyrirtækjanna 5. september 2008 o.fl. 2439
25.23.4. Um fund stjórnar Samskipa Holding 8. september 2008 2442
25.23.5. Um samráð í landflutningum 8. og 9. september 2008 og karagjöld..... 2445
25.23.6. Fundur framkvæmdastjóra Eimskips 15. september 2008 o.fl. 2451
25.23.7. Um fund (E)frkvstj-innanl og (S) frkvstj-innanl í Smáralind 17. september 2008 og atvik í kjölfarið 2453
25.23.8. Um markaðsskiptingu á Austurlandi 2455
25.23.9. Um glærur Samskipa frá 22. september 2008 2456
25.23.10. Um áhyggjur Jóna af of háu verði 2458
25.23.11. Um atvik 24. september - 6. október 2008 2459

25.24. Um fund Samskipa og Eimskips 6. október og önnur atvik til 20. október 2008 2461
25.24.1. Um fundinn 6. október 2008 2461
25.24.2. Um *„massive increases*" Samskipa 2472
25.24.3. Um upplýsingar frá *„litlum fugli*" 2472
25.24.4. Um könnun á auknu samstarfi í landflutningum 2473
25.24.5. Um gámasamstarf o.fl. 2474
25.24.6. Um samskipti innan Samskipa og Eimskips 13. október 2008 2475
25.24.7. Um verðhækkun Eimskips á sjóflutningum 2476
25.24.8. Um samskipti vegna bandarískra samkeppnisreglna 2477
25.24.9. Um aukna Norður-Ameríku flutninga Eimskips fyrir Samskip 2477
25.24.10. Um viðræður um slotverð/slotsamninga/útvíkkað neyðarsamkomulag 2479
25.24.11. Um fund með Samkeppniseftirlitinu 16. október 2008..... 2487

25.25. Um *„samsæriskenningar*" Samkeppniseftirlitsins 2490

25.26. Um ytri aðstæður, gjaldfærni, samdrátt í innflutningi o.fl. 2497

25.27. Um breytingar á siglingakerfi í lok október 2008 og tengsl við flutningaþjónustu fyrir Alcoa 2511

25.28. Um það að Samskip hafi talið sig eiga tilkall til þess að sinna öllum gámaútflutningi á áli Alcoa til annarra Evrópulanda 2516

25.29. Samskip segjast vera að ljúka samningum við Eimskip 2518

25.30. Um atvik 22. – 24. október 2008 2519
25.30.1. Um samskipti Samskipa og Eimskips þann 22. október 2008 2519
25.30.2. Eimskip fjallar um *„nýtt Evrópukerfi Samskipa*" 22. – 24. október 2008 2529
25.30.3. Um tilboð Eimskips til Alcoa 24. október 2008 2531
25.30.4. Um aðgerðir vegna útflutnings á áli Alcoa til Evrópu..... 2537
25.30.5. Um samspil aukins samráðs og ólögmæts samráðs í skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn 2540

***25.31.* Um að Eimskip hafi verið að *„lesa í aðstæður*" 2542**

25.32. Um samskipti vegna leiguskips Samskipa 2545

25.33. Um viðauka Samskipa og Alcoa 24. nóvember 2008 2548

25.34. Um upplýsingar frá Alcoa 2553

25.35. Um tímalínu Samskipa vegna viðræðna við Alcoa og breytinga á siglingakerfi 2555

25.36. Um *„alsælu“* Eimskips 2561
25.36.1. Atvik tengd Alcoa í nóvember – desember 2008 2561
25.36.2. Atvik tengd Alcoa árin 2009 – 2013 2565

25.37. Um annað samráð varðandi takmörkun á flutningsgetu 2569
25.37.1. Um samskipti og slotsamning/útvíkkað neyðarsamkomulag 2569
25.37.2. Um slotsamstarf vegna flutninga á gámum til Reyðarfjarðar 2572
25.37.3. Um hraðflutninga frá Rotterdam til Reykjavíkur 2576

25.38. Um breytingu Eimskips á siglingakerfi vegna Norður-Ameríku 2578

25.39. Um atvik frá 20. október 2008 – Verðhækkanir, Norður-Ameríka o.fl. 2579
25.39.1. Um atvik frá 20. október til desember 2008 2580
25.39.2. Um atvik í desember 2008 og janúar 2009 2594
25.39.3. Um samstarf í skipaafgreiðslu 2608
25.39.4. Um samstarf í *„Short sea þjónustu“* og *„Frystigeymslurekstur“* 2610
25.39.5. Um atvik tengd Færeyjum 2611

26. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM *„FRIÐINN“* 2009 – 2012 2615

26.1 Um samskipti og tengsl starfsmanna Samskipa og Eimskips 2620
26.1.1. Um þýðingu tengsla og samskipta 2620
26.1.2. Um tengsl starfsmanna 2624
26.1.2.1. Um samskipti forstjóra Samskipa við forstjóra Eimskips 2625
26.1.2.2. Um samskipti forstjóra Eimskips við forstöðumann útflutningsdeildar Samskipa og yfirmann Samskipa í Norður-Ameríku 2627
26.1.2.3. Um samskipti forstjóra Samskipa við framkvæmdastjóra alþjóðasviðs Eimskips 2628
26.1.2.4. Um samskipti forstjóra Samskipa o.fl. við framkvæmdastjóra Eimskips í Hamborg 2629
26.1.2.5. Um samskipti framkvæmdastjóra sölu og þjónustu hjá Eimskip við stjórnendur Samskipa 2629
26.1.2.6. Um samskipti fjögurra stjórnenda hjá Samskipum og Eimskips 2630
26.1.2.7. Um sjávarútvegssýningar 2630
26.1.2.8. Önnur samskipti og tengsl 2631
26.1.2.9. Um golfmót Samskipa og Eimskips 2632
26.1.3. Samskiptayfirlit 2634
26.1.3.1. Um upplýsingagjöf Samskipa og Eimskips 2634

26.2. Um skipulagningu markaðsaðgerða fyrir árið 2009 2635

26.3. Um að láta mikilvæga viðskiptavini Eimskips í friði og hækka verð 2642

26.4. Um fyllt í skarðið með Nathan & Olsen 2645

26.5. Um þegar Samskip *„flæma“* Innnes í burtu 2655

26.6. Um tilboðsumleitan Vífilfells og Ölgerðarinnar 2657
26.6.1. Vífilfell óskar tilboða 2659
26.6.2. Útboð ÖES 2660

26.7. Um tilboðsumleitan German Seafrozen Fish 2667

26.8. Um útboð Promens Tempru 2668

26.9. Um útboð Norðlenska 2669

26.10. Um frekari vísbendingar um samráð 2673
26.10.1. Um að einyrkjar voru taldir ógn í stað Samskipa 2673
26.10.2. Um aðgerðir til að stuðla að *„friði“* 2674
26.10.3. Um hækkun verðs gagnvart *„núverandi kúnnum“* 2677

26.11. Um áætlanir fyrir árið 2010 2680
26.11.1. Almennt um þýðingu rekstraráætlana fyrirtækja 2680
26.11.2. Áætlun Samskipa fyrir 2010 2682

26.12. Um afar sérstakt ástand á íslenska flutningamarkaðnum 2687

26.13. Um samráð um afsláttarkjör á árinu 2009 2692

26.14. Um samráð um að greiða ekki umfram taxta 2693

26.15. Um samráð um að taka upp nýtt gjald (E-kontrol) 2693

26.16. Um atvik tengd Maersk á árinu 2009 2693

26.17. Um atvik tengd DSV, Thorship og Wilson á árinu 2009 2694

26.18. Um verðhækkanir veturinn 2009-2010 2699
26.18.1. Um ítrekuð samskipti Samskipa og Eimskips 2703
26.18.2. Um atvik í september-desember 2009 2703
26.18.3. Um verðhækkun og aukin gjaldtaka í janúar 2010 2709

26.19. Um að Samskip hafi hugað að auknu samstarfi við Eimskip í janúar 2010 ... 2712

26.20. Um mikilvæga viðskiptavini á árinu 2010 2715
26.20.1. Um að mikilvægir viðskiptavinir hafi ekki farið á milli árið 2010 2715
26.20.2. Um hækkun á verði gagnvart mikilvægum viðskiptavinum 2716
26.20.3. Um aðgerðir Samskipa til að tryggja „friðinn" 2717

26.21. Um gögn frá janúar – mars 2010 sem endurspegla markaðsskiptinguna 2718

26.22. Um tilboðsumleitan J. Rönning hf. árið 2010 2723

26.23. Um tilboðsumleitan Rúmfatalagersins árið 2010 2725

26.24. Um upplýsingaskipti vegna Maersk 2730

26.25. Um tilboðsumleitan Nathan & Olsen árið 2010 2731

26.26. Um tilboðsumleitan ÍSAM á árinu 2010 2734

26.27. Um verðhækkun Eimskips gagnvart Aðföngum 2741

26.28. Um verðhækkanir sumarið 2010 2743

26.29. Um endurnýjun á samningi Eimskips við IKEA árið 2010 2745

26.30. Um Öskju – Eimskip tekur *„vertu á vappi trykkið"* 2746

26.31. Um tilboðsumleitan OJK og Europris árið 2010 2747

26.32. Um áætlanir fyrir árið 2011 – Áframhaldandi samráð 2755
26.32.1. Rekstraráætlun Eimskips 2756
26.32.2. Rekstraráætlun Samskipa – Ekki átti að dansa *„við sætu stelpurnar á ballinu"* 2757

26.33. Um röð funda lykilstjórnenda og önnur atvik í október 2010 – mars 2011 .. 2762
26.33.1. Um Norður-Ameríku og Evrópusamráðið 2762
26.33.2. Um samskipti yfirmanna sjóflutninga Eimskips og Samskipa 2764
26.33.3. Um innflutning á pappír 2765
26.33.4. Um aukið gámasamstarf og hliðarsamning 2766
26.33.5. Um samskipti og atvik frá október-nóvember 2010 2767
26.33.6. Um samskipti og atvik í desember 2010-janúar 2011 2778

26.34. Um tilboðsumleitan Húsasmiðjunnar árið 2010 2785

26.35. Um atvik tengd Innnes á árunum 2010 – 2011 2798

26.36. Um atvik tengd Alcoa, Alcan, Elkem og Norðurál 2806
26.36.1. Skjalið *„Markaðsskipting"* 2807
26.36.2. Ánægja með samráðið varðandi flutninga fyrir Alcoa 2808
26.36.3. Ekki gert ráð fyrir samkeppni um fyrirtæki í stóriðju 2809
26.36.4. Elkem óskar eftir tilboði frá Eimskip 2810
26.36.5. Á að *„taka grænlendinginn"* á flutninga fyrir Norðurál? 2812
26.36.6. Alcan, Thorship og Wilson 2814
26.36.6.1. Eimskip fundar með Thorship 2816
26.36.6.2. Samskip funda með Thorship 2816
26.36.6.3. Óánægja með samkeppni frá Thorship 2816
26.36.6.4. Samskip snúa sér til Wilson 2817
26.36.6.5. Samskip og Wilson vinna saman í útboði Alcan 2818
26.36.7. Áframhaldandi samráð varðandi flutninga fyrir Alcoa 2819
26.36.8. Samantekt 2820

26.37. Um ýmis atvik á árinu 2011 2821
26.37.1. Um atvik tengd N1 og Pennanum 2821
26.37.2. Um fund lykilstjórnenda 9. mars 2011 o.fl. 2822
26.37.3. Um *„Frábært ár"* og bónusa hjá Samskipum 2824
26.37.4. Um atvik tengd Aðföngum, ÖES og Rúmfatalagernum árið 2011 2824
26.37.5. Um áhyggjur af smæstu keppinautunum og af miklu samstarfi við Eimskip 2829

26.38. Um verðhækkun og önnur atvik maí-nóvember 2011 2830
26.38.1. Um verðhækkun Samskipa og Eimskips 2831
26.38.2. Um áætlanagerð haustið 2011 2834
26.38.3. Um ánægju forstjóranna með árið 2011 2844

26.39. Um atvik frá desember 2011 til febrúar 2012 2844

26.40. Um afar sérstakt ástand á íslenska markaðnum á árunum 2010-2012 2853

26.41. Um Vífilfell 2011 2854

26.42. Um ÍSAM 2011-2012 2859

26.43. Um Rúmfatalagerinn 2012 2860

26.44. Um verðhækkun Samskipa og Eimskips sumarið 2012 2861

26.45. Um *„Rosalegan taugatitring"* vegna Bauhaus 2864

26.46. Um Búr 2012 2867

26.47. Um Öskju: Flutningskostnaður til Íslands sagður *„gríðarhár"* 2869

26.48. Um áætlanir og stefnumörkun fyrir árið 2013 2869

26.49. Um Aðföng 2012 2873

26.50. Um OJK og Garra 2012 2876

26.51. Um Icelandic 2012 – *„ekki rugga þessum bát að svo stöddu"* 2877

26.52. Um Nathan & Olsen 2012 2877

26.53. Um Innnes 2012 2879

26.54. Um samskipti og frekari verðhækkanir 2012 2881

26.55. Um samráð tengt olíugjaldi (BAF/FAF) 2888

26.56. Um samráð um afsláttarkjör 2899

27. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í SJÓFLUTNINGUM 2906

27.1. Um samskipti lykilstjórnenda vegna samstarfs í sjóflutningum 2906

27.2. Um samstarf í flutningum til og frá Norður-Ameríku 2908

27.3. Um samstarf í Evrópuflutningum – *„Neyðarsamkomulagið“* 2913

27.4. Um aukið samráð í sjóflutningum með samningi Eimskips og Jóna (Samskipa) 2919

27.5. Um endurnýjun samninga um sjóflutninga á árinu 2010 – Norður-Ameríka og Evrópa 2923

27.6. Um áframhaldandi samfellt samráð í sjóflutningum árið 2011-2013 2933

27.7. Um áframhaldandi samráð með Samskipum vegna Norður-Ameríku fram til 2018 2937

27.8. Um ætlaða vitneskju samkeppnisyfirvalda 2938

27.9. Um lögmæti samstarfsins á meðan undanþágubeiðnir voru til rannsóknar 2939

28. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í LANDFLUTNINGUM.. 2945

28.1. Um athugasemdir Samskipa varðandi ætlað lögmæti samstarfs í landflutningum 2945

28.1.1. Um þátt landflutninga í *„Nýtt upphaf“* verkefni Samskipa og Eimskips 2945
28.1.2. Um meint jákvæð áhrif samstarfsins á samkeppni 2946
28.1.3. Um umfang viðskipta, tilfallandi viðskipti og óhagkvæma áfangastaði 2948
28.1.4. Um meinta vitneskju samkeppnisyfirvalda um samstarfið 2952

28.2. Um yfirburðastöðu Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði 2953

28.3. Um samstarf Samskipa og Eimskips við minni flutningafyrirtæki 2954

28.4. Um samstarf á einstökum leiðum og í afgreiðslum 2954

28.5. Um framkvæmd samráðsins 2956
28.5.1. Almennt um framkvæmdina og samskipti 2957
28.5.2. Árin 2008 og 2009 2957
28.5.3. Árin 2010 og 2011 2959
28.5.4. Árin 2012 og 2013 2962

28.6. Um samráð í landflutningum á fiski 2965
28.6.1. Um mikilvægi fiskflutninga 2966
28.6.2. Um verðstríð og samkeppni í fiskflutningum fyrir *„Nýtt upphaf“* verkefnið 2967
28.6.3. Um aukið samstarf í fiskflutningum og verðhækkanir 2968
28.6.4. Um miðlun á viðkvæmum upplýsingum 2970
28.6.5. Um áhrif Bratthóls á markaðinn fyrir fiskflutninga 2971
28.6.6. Um fiskdreifingu 2973

29. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM LEIGU OG LÁN Á GÁMUM..... 2974

29.1. Um að aukið gámasamstarf hafi verið í samræmi við *„Nýtt upphaf“* verkefnið. 2975

29.2. Um nýjan gámasamning á milli Eimskips og Samskipa 2977

29.3. Um ákvæði um gáma í nýjum samningi Eimskips og Samskipa vegna Norður-Ameríku flutninga 2979

29.4. Um samskiptagögn *„Together we make things happen“* o.fl. 2980

29.5. Um að samningsdrög hafi gengið á milli fyrirtækjanna 2982

30. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM SAMRÁÐ Í SKIPAAFGREIÐSLU . 2985

31. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM ATVIK TENGD FLUTNINGUM Á FISKI, BREYTINGUM Á SIGLINGAKERFUM O.FL. 2992

31.1. Um aðila á markaði í aðdraganda *„Nýtt upphaf“* verkefnisins 2992

31.2. Um að Samskip vilji draga úr samkeppni frá BWS í byrjun júní 2008 2993

31.3. Um *„Nýtt upphaf“* verkefnið 2995

31.4. Um atvik fram til 2010 2995

31.5. Um stofnun Silver Green á árinu 2010 3008

31.6. Um önnur atvik á árinu 2010 3016

31.7. Um atvik á árinu 2011 3021

31.8. Um útboð Alcoa á árinu 2011 3032

31.9. Um atvik á árinu 2012 3035

31.10. Um Kloosterboer og Silver Green 3041

31.11. Um breytingar á siglingakerfum á árinu 2013 3042

32. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM ATVIK Á ÁRINU 2013 3045

32.1. Um batnandi efnahagshorfur á Íslandi 3045

32.2. Um breytingar á siglingakerfum og upphaf strandsiglinga 3046

32.3. Dró úr *„friðinum“* milli Samskipa og Eimskips 3048
32.3.1. Samskip hefja *„sókn“* gegn Eimskip í upphafi árs 2013 3049
32.3.2. *„Grænlenskir veiðidagar“* 3050
32.3.3. Áherslubreytingar á árunum 2013 og 2014 3051

32.4. Um *„Sóknargír“* Samskipa á landflutningamarkaði 3053

32.5. Eimskip fer á eftir Húsasmiðjunni í upphafi árs 2013 3053

32.6. Um Rúmfatalagerinn 2013 3054

32.7. Um Innnes 2013 3054

32.8. Um Ölgerðina 2013 3055

32.9. Um IKEA 2013 3056

33. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM VERÐÞRÓUN, AFKOMU, FÁKEPPNI O.FL. 3057

33.1. Um verðþróun og afkomu Samskipa hf. á árunum 2008 - 2013 3057
33.1.1. Upprifjun á gögnum sem varða verðhækkanir og afkomu 3059
33.1.2. Um gjaldskrárhækkanir Samskipa og þróun vísitölu neysluverðs 3063
33.1.2.1. Um útreikninga og aðferðafræði Samskipa 3065
33.1.2.2. Um viðmiðunartímabil 3067
33.1.2.3. Gögn er greining Samkeppniseftirlitsins byggir á 3067
33.1.2.4. Aðferðafræði 3068
33.1.2.5. Landflutningar 3069
33.1.2.6. Þjónustugjöld fyrir innflutning 3070
33.1.2.7. Þjónustugjöld fyrir útflutning 3074
33.1.2.8. Sjófrakt 3076
33.1.2.9. Samantekt 3078
33.1.3. Um þróun einingaverðs í inn- og útflutningi 3080
33.1.3.1. Um útreikninga Samskipa og viðmiðunartímabil 3081
33.1.3.2. Gögn og aðferðafræði er greining Samkeppniseftirlitsins byggir á 3083
33.1.3.3. Samantekt 3085
33.1.4. Um „*raunverulegt gjald*" fyrir flutningsþjónustu 3086
33.1.5. Um „*krónusamninga*" og nauðsynlega „*leiðréttingu*" á verði viðskiptavina 3087
33.1.6. Um mikla ánægju stjórnenda með góða afkomu á Íslandi 3092
33.1.6.1. Um að horfa verði til „*rauntalna í rekstri*" 3092
33.1.6.2. Um ónákvæm ummæli (S)forstj um afkomu Samskipa á Íslandi 3097
33.1.6.3. Um að aðgerðir Samskipa sem gripið hafi verið til á árunum 2008 og 2009 hafi skilað bættri afkomu í kjölfarið 3100
33.1.6.4. Um lækkun á skipaleigu Samskipa árið 2010 3103

33.2. Um þróun markaðshlutdeildar Samskipa og Eimskips 3104

33.3. Um að háttsemi Samskipa hafi verið „*bein afleiðing*" af fákeppnisaðstæðum .. 3110
33.3.1. Um þýðingu fákeppni í samkeppnisrétti 3111
33.3.2. Um gagnsæi og að Samskip hafi lært að Eimskip svaraði ávallt harkalega fyrir sig. 3114
33.3.2.1. Viðskiptavinir og verð 3114
33.3.2.2. Þekking Samskipa á markaðnum 3117
33.3.3. Um ætlaða yfirburðarstöðu Eimskips gagnvart Samskipum 3123
33.3.4. Um siglingakerfi og þjónustuframboð Samskipa og Eimskips 3127
33.3.5. Um að erlendis hafi samkeppni aukist og verð lækkað 3127
33.3.5.1. Kom fákeppni í veg fyrir að efnahagskreppan leiddi til aukinnar samkeppni Samskipa og Eimskips? 3131
33.3.5.2. Um Bretland og Ísland 3137
33.3.6. Um viðbrögð við minnkandi eftirspurn 3139
33.3.7. Samantekt 3141

34. UM SJÓNARMIÐ SAMSKIPA UM BROT GEGN 19. GR. SAMKEPPNISLAGA O.FL. 3143

34.1 Um eldri erindi Samskipa 3143
34.1.1 Um ranga upplýsingagjöf 3143
34.1.2 Um undanþágubeiðnir vegna Norður-Ameríku flutninga 3146
34.1.2.1 Um undanþáguákvarðanir samkeppnisyfirvalda og ranga upplýsingagjöf Samskipa 3147
34.1.2.2 Um undanþágu skv. ákvörðun nr. 46/2009 3149
34.1.3 Um athugun á landflutningamarkaði árið 2010 3151

34.2 Um brot Samskipa gegn 19. gr. samkeppnislaga 3152

35. VIÐURLÖG, FYRIRMÆLI OG ÁKVÖRÐUNARORÐ 3173

35.1. Ein efnahagsleg eining 3173
35.1.1. Umfjöllun undir rekstri málsins 3173

35.1.2. Lagasjónarmið 3175
35.1.3. Niðurstaða 3177

35.2. Sekt vegna brota á 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins 3180
35.2.1. Umfjöllun undir rekstri málsins 3180
35.2.2. Almennt um 37. gr. samkeppnislaga 3184
35.2.3. Sektarhámark 3186
35.2.4. Eðli brota Samskipa 3187
35.2.5. Umfang brota og önnur atriði við mat á alvarleika brota Samskipa 3191
35.2.5.1. Þýðing vöruflutninga fyrir íslenskt samfélag 3191
35.2.5.2. Þýðing samkeppni í sjó- og landflutningum 3193
35.2.5.3. Geta Samskipa til þess að raska samkeppni og valda tjóni 3193
35.2.5.4. Brot Samskipa áttu sér stað á tímum mikilla efnahagsörðugleika 3196
35.2.5.5. Huglæg afstaða og aðkoma æðstu stjórnenda 3198
35.2.5.6. Möguleg áhrif 3199
35.2.6. Tímalengd brota 3202
35.2.7. Ítrekun 3203
35.2.8. Varnaðaráhrif 3203
35.2.9. Möguleg atriði sem horfa til mildunar viðurlaga 3205
35.2.10. Leiðbeiningar Eftirlitsstofnunar EFTA 3206
35.2.10.1. Grunnfjárhæðin 3207
35.2.10.2. Brotagjald í samráðsmálum 3210
35.2.10.3. Þyngingarástæður og málsbætur 3210
35.2.10.4. Sértæk hækkun sektar í varnaðarskyni og lögákveðið hámark 3211
35.2.10.5. Samantekt 3211
35.2.11. Niðurstaða um sektarfjárhæð vegna ólögmæts samráðs 3212

35.3. Sekt vegna brota gegn 19. gr. samkeppnislaga 3212

35.4. Aðgerðir til að tryggja samkeppni 3214
35.4.1. Umfjöllun undir rekstri málsins 3214
35.4.2. Niðurstaða 3216

35.5. ÁKVÖRÐUNARORÐ 3219

VIÐAUKI I: UM MARKAÐI MÁLSINS OG STÖÐU FYRIRTÆKJA Á ÞEIM 3

1. SJÓNARMIÐ UM MARKAÐI MÁLSINS 3

2. NIÐURSTAÐA UM SKILGREININGU MARKAÐA 8

2.1. Markaður fyrir sjóflutninga til og frá Íslandi 10

2.2. Markaður fyrir landflutninga á Íslandi 13

2.3. Markaður fyrir flutningsmiðlun 15

3. MARKAÐSHLUTDEILD Í SJÓFLUTNINGUM 18

3.1. Áætlunarflutningar til Íslands frá Evrópu 20

3.2. Áætlunarflutningar frá Íslandi til Evrópu 22

3.3. Áætlunarflutningar á milli Íslands og Norður-Ameríku 24

3.4. For- og áframflutningar 25

3.5. Samantekt 27

4. MARKAÐSHLUTDEILD Í LANDFLUTNINGUM 28

4.1. Landið allt – Ísland 37

4.2. Höfuðborgarsvæðið - Reykjanes 38

4.3. Höfuðborgarsvæðið – Grindavík og Vogar 39

4.4. Höfuðborgarsvæðið - Akranes.....40

4.5. Höfuðborgarsvæðið - Borgarbyggð 40

4.6. Höfuðborgarsvæðið - Snæfellsnes.....41

4.7. Höfuðborgarsvæðið – Búðardalur og nágrenni 41

4.8. Höfuðborgarsvæðið – Sunnanverðir Vestfirðir 42

4.9. Höfuðborgarsvæðið – Norðanverðir Vestfirðir.....42

4.10. Höfuðborgarsvæðið – Strandir 42

4.11. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Vestra 43

4.12. Höfuðborgarsvæðið – Norðurland Eystra 43

4.13. Norðurland Eystra - Austurland.....44

4.14. Höfuðborgarsvæðið – Austurland.....44

4.15. Höfuðborgarsvæðið – Höfn 45

4.16. Höfuðborgarsvæðið – Vík og Kirkjubæjarklaustur.....45

4.17. Höfuðborgarsvæðið – Hella og Hvolsvöllur 46

4.18. Höfuðborgarsvæðið – Flúðir.....46

4.19. Höfuðborgarsvæðið - Suðurland 47

4.20. Höfuðborgarsvæðið - Vestmannaeyjar 47

5. MARKAÐSHLUTDEILD Í FLUTNINGSMIÐLUN 49

6. AÐGANGSHINDRANIR..... 51

7. Heildarumsvif Eimskips og Samskipa 54

VIÐAUKI II: ÍTARLEG LÝSING Á RANNSÓKN OG MÁLSMEÐFERÐ 2

1. AÐDRAGANDI RANNSÓKNAR 2

2. FYRRI HÚSLEIT SAMKEPPNISEFTIRLITSINS OG ÁGREININGUR UM AÐGANG AÐ GÖGNUM VEGNA HENNAR..... 3

3. SEINNI HÚSLEIT SAMKEPPNISEFTIRLITSINS OG KÆRA TIL LÖGREGLU 6

4. FREKARI ÖFLUN GAGNA OG UPPLÝSINGA, ÁGREININGUR UM AÐGANG FYRIRTÆKJANNA AÐ GÖGNUM O.FL. 7

5. ANDMÆLASKJAL I OG MÁLSMEÐFERÐ Í KJÖLFARIÐ 37

6. ANDMÆLASKJAL II OG MÁLSMEÐFERÐ Í KJÖLFARIÐ 57

7. BRÉF VEGNA VIÐBÓTARRANNSÓKNAR OG FREKARI MÁLSMEÐFERÐ Á ÁRUNUM 2020 – 2023 69

7.1. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 23. nóvember 2020 og svör fyrirtækjanna 69

7.2. Bréf Samskipa frá 19. maí 2021 70

7.3. Sátt Eimskips og Samkeppniseftirlitsins frá júní 2021 72

7.4. Sáttaviðræður við Samskip sumarið 2021 74

7.5. Kæra Samskipa til áfrýjunarnefndar samkeppnismála 76

7.6. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 22. maí 2022 og svör Samskipa 77

7.7. Bréf Samkeppniseftirlitsins 18. júlí 2022 og svör Samskipa 78

7.8. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 18. nóvember 2022 79

7.9. Bréf Samkeppniseftirlitsins frá 14. mars 2023 og svör Samskipa 80

7.10. Bréf Samskipa frá 7. júlí 2023 og svör Samkeppniseftirlitsins 80

VIÐAUKI III: SÁTT EIMSKIPS OG SAMKEPPNISEFTIRLITSINS

VIÐAUKI IV: HEILDAREFNISYFIRLIT

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

2023

SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ